



وزارة الشؤون
البلدية و القروية
Ministry of Municipal & Rural Affairs

الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة

الطائف

برنامج مستقبل المدن السعودية الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة الطائف

٢ وزارة الشؤون البلدية والقروية ، ١٤٤٠ هـ

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

وزارة الشؤون البلدية والقروية
تقرير الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة الطائف / وزارة الشؤون
البلدية والقروية - الرياض ، ١٤٤٠ هـ

ص. ص. .

ردمك: ٣-٥٣-٨٢٧٩-٦-٩٧٨

١- السعودية - تخطيط المدن ٢- الطائف (السعودية) - تخطيط
أ.العنوان

ديوي ٣٠٩,٢٦٢٥٣١٤ ١٤٤٠/٨٨٣

رقم الإيداع: ١٤٤٠/٨٨٣

ردمك: ٣-٥٣-٨٢٧٩-٦-٩٧٨

© ١٩٠١. وزارة الشؤون البلدية والقروية وبرنامج الأمم المتحدة
للمستوطنات البشرية (الموئل)
جميع الحقوق محفوظة

وزارة الشؤون البلدية والقروية

صندوق بريد: ٩٣٥ - طريق الملك فهد، الرياض، ١١١٣٦

هاتف: ٩٦٦١١٤٥٦٩٩٩٩ .

www.momra.gov.sa

برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية

(موئل الأمم المتحدة)

صندوق بريد ٣٠٠٣٠، مكتب البريد العام، نيروبي، كينيا

هاتف: ٢٥٤٠٢٠٧٦٢٣١٢ (المكتب الرئيسي)

www.unhabitat.org

إخلاء المسؤولية:

إن التسميات المستخدمة وطريقة عرض المواد الواردة في هذا
المنشور لا تعني التعبير عن رأي للأمانة العامة للأمم المتحدة
فيما يتعلق بالوضع القانوني لأي دولة أو إقليم أو مدينة أو منطقة
أو لسلطاتها أو بشأن رسم مناطقها الحدودية، ولا تعبر الآراء
الواردة في هذا المنشور بالضرورة عن آراء برنامج الأمم المتحدة
للمستوطنات البشرية أو منظمة «سيتيز آلاينز» أو الأمم المتحدة
أو الدول الأعضاء فيها. ويمكن استنساخ مقتطفات دون إذن، بشرط
ذكر المصدر.

تم الإعداد بواسطة:

محرري التقرير:

هيرمان بينار
سلفاتوري فوندارو
كوستانزا لمونتيا

المساهمين:

انتارا تاندون (مخطط ومصمم حضري)
بينار كاجلين (محرر المحتوى)
دينيس مواماتي (مخطط إقليمي)
آن كلين-أمين (الحوكمة والتشريعات)
صموئيل نجوغونا (الحوكمة والتشريعات)
أيمن الحفناوي (الحوكمة والتشريعات)
جوزيبي تسوريوري (الاقتصاد والتمويل)
إليزابيث جلاس (الاقتصاد والتمويل)
عبد الكريم الهويش (الاقتصاد والتمويل)
ماريو تافيرا (نظم المعلومات الجغرافية)
سليمان كراني (نظم المعلومات الجغرافية)
فيصل بن سليمان (تدقيق محتوى)

تصميم التقرير:

السيدة/ أميرة الحسن

برنامج مستقبل المدن السعودية هو مشروع تم تنفيذه بشكل
مشترك وتحت إشراف وإدارة وكالة تخطيط المدن بوزارة الشؤون
البلدية والقروية في المملكة العربية السعودية وبرنامج الأمم
المتحدة للمستوطنات البشرية (موئل الأمم المتحدة).

ممثل موئل الأمم المتحدة:

السيد/ روبرت لويس ليتونجتون
الدكتور/ أيمن الحفناوي
السيدة/ مانكا باجاج



وزارة الشؤون
البلدية والقروية
Ministry of Municipal & Rural Affairs

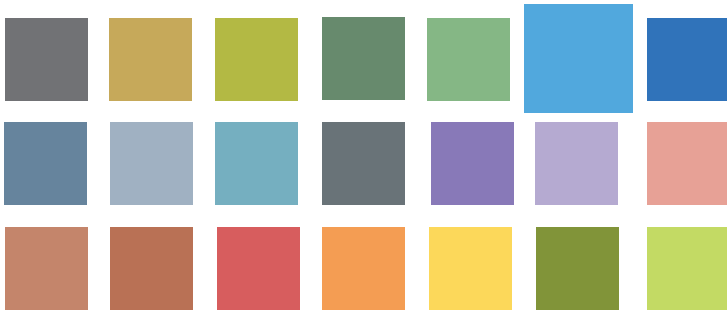


مستقبل المدن السعودية
FUTURE SAUDI CITIES

UN HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

الطائف

TAIF



برنامج مستقبل المدن السعودية
الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة الطائف



المحتوى

١١	١-المقدمة.....
١٢	١،١ نبذة عن برنامج مستقبل المدن السعودية.....
١٢	٢،١ جهود المملكة لتحقيق التنمية المستدامة.....
١٢	٣،١ نطاق و أهداف تقرير الرؤية العمرانية الشاملة.....
١٢	١،٣،١ نطاق التقرير.....
١٢	٢،٣،١ أهداف التقرير.....
١٤	٤،١ منهجية المدخلات القائمة على الأدلة.....
١٤	١،٤،١ نهج المدخلات المعتمدة على الأدلة.....
١٥	٢،٤،١ المراجعات.....
١٥	٣،٤،١ تقرير تقييم مؤشر الازدهار في المدينة.....
١٥	٤،٤،١ التحليل المكاني لنظام المعلومات الجغرافية.....
١٧	٢- السياق المكاني لمدينة الطائف على المستوى الوطني والإقليمي.....
١٨	١،٢ نظرة عامة على مدينة الطائف.....
١٨	١،١،٢ الخلفية التاريخية.....
١٨	٢،١،٢ الجغرافيا والموقع.....
١٩	٣،١،٢ الخلفية الديموغرافية.....
١٩	٤،١،٢ الخلفية الاجتماعية والاقتصادية.....
١٩	٥،١،٢ شبكات النقل.....
٢٢	٢،٢ أنماط وديناميكيات التنمية الوطنية والإقليمية.....
٢٢	١،٢،٢ دور المدينة في المملكة العربية السعودية والمنطقة.....
٢٤	٢،٢،٢ الهيكل الإقليمي.....
٢٨	٣،٢ هيكل وديناميكيات إقليم المدينة.....
٢٨	١،٣،٢ اتصال إقليم المدينة.....
٢٨	٢،٣،٢ اقتصاد إقليم المدينة.....
٢٨	٣،٣،٢ مناخ وتضاريس إقليم المدينة.....
٣٣	٣- الحوكمة والتمويل البلدي.....

٣٤	١,٣ الإطار التشريعي والمؤسسي.....
٣٤	١,١,٣ السياق التشريعي والمؤسسي.....
٣٥	٢,٣ أدوات وإجراءات التخطيط.....
٣٥	١,٢,٣ التدرج الهرمي للخطط.....
٣٥	٢,٢,٣ الخطة الإستراتيجية الإقليمية لمنطقة مكة المكرمة.....
٣٨	٣,٢,٣ مخطط مدينة الطائف.....
٤٢	٤,٢,٣ حدود حماية النمو والتنمية الحضرية بالطائف.....
٤٤	٥,٢,٣ نظام الأراضي البيضاء.....
٤٤	٦,٢,٣ مخططات تقسيم الأراضي.....
٤٤	٣,٣ النطاق المؤسسي.....
٤٤	١,٣,٣ المؤسسات الحضرية في المملكة العربية السعودية.....
٤٤	٢,٣,٣ الإطار الإقليمي: منطقة مكة المكرمة.....
٤٥	٣,٣,٣ النطاق المحلي: مدينة الطائف.....
٤٥	٤,٣,٣ الآثار النظامية والمؤسسية لمدينة الطائف.....
٤٥	٤,٣ التمويل البلدي.....
٤٥	١,٤,٣ النظام المالي.....
٤٦	٢,٤,٣ إيرادات البلدية.....
٤٦	٣,٤,٣ تمويل تكاليف تشغيل البلدية.....
٤٦	٤,٤,٣ تمويل الخدمات البلدية.....
٤٨	٥,٤,٣ الاستدامة المالية.....
٥١	٤- المدينة الحالية.....
٥٢	١,٤ أنماط النمو العمراني.....
٥٢	١,١,٤ أنماط تنمية المدينة.....
٥٤	٢,١,٤ الحدود الإدارية.....
٥٦	٣,١,٤ الكثافة الحضرية.....
٥٦	٢,٤ عناصر الهيكلية.....
٥٦	١,٢,٤ العناصر الطبيعية والطبوغرافية.....

٥٨	٢,٢,٤ البنية التحتية للحركة الرئيسية
٥٩	٣,٢,٤ الأنماط الحالية، والمقترحة لاستخدام الأراضي
٦٣	٤,٢,٤ الأراضي البيضاء
٦٤	٥,٢,٤ إمكانية السير إلى مركز المدينة، والمرافق الحضرية
٦٤	٦,٢,٤ التجمعات غير المخطط لها
٦٦	٣,٤ تقييم الخطط المستقبلية
٦٦	١,٣,٤ مخطط تنمية مدينة الطائف (الخطة التفصيلية)
٦٨	٢,٣,٤ تحليل إمكانية الوصول إلى وسائل النقل العام
٧٠	٣,٣,٤ تحليل سيناريو الكثافة الحضرية
٧٢	٤,٤ آثار مخاطر التغير البيئي والمناخي
٧٢	١,٤,٤ القيود المادية
٧٢	٢,٤,٤ الشبكة الزرقاء والخضراء
٧٤	٣,٤,٤ تدهور الأودية والفيضان
٧٧	٥- التشخيص الاستراتيجي
٧٨	١,٥ تحديد وتعريف القضايا الاستراتيجية الرئيسية
٧٨	١,١,٥ أنماط التنمية والنمو غير المتوازنة (الزحف)
٧٨	٢,١,٥ افتقار الهيكل العمراني لملاحم التواصل والتجانس (التجزئة)
٧٩	٣,١,٥ التنمية المستقطبة وأحادية الوظيفة
٧٩	٤,١,٥ اختلال التوازن البيئي-الاجتماعي والاقتصادي (نقص المرونة)
٨٠	٢,٥ التحليل التفصيلي للقضايا الأربع الخاصة بالطائف
٨٠	١,٢,٥ أنماط التنمية والنمو غير المتوازن
٨٢	٢,٢,٥ الانقسامات وعدم التماسك في هيكل المدينة
٨٤	٣,٢,٥ التنمية أحادية الوظيفة والمستقطبة
٨٦	٤,٢,٥ اختلال التوازن الاجتماعي-الإيكولوجي والاقتصادي
٨٩	٦- مدينة المستقبل
٩٠	١,٦ الاستجابات الاستراتيجية
٩٠	١,١,٦ المدينة المدمجة
٩٠	٢,١,٦ المدينة المتصلة

٩١	المدينة الشاملة.....	٣،١،٦
٩١	المدينة المرنة.....	٤،١،٦
٩٣	النماذج المناسبة للتنمية الحضرية لمدينة الطائف.....	٢،٦
٩٣	دمج المدينة وتكثيفها.....	١،٢،٦
٩٥	ربط المدينة.....	٢،٢،٦
٩٧	تكامل المدينة.....	٣،٢،٦
٩٩	إعادة توازن النظم الاجتماعية-الإيكولوجية، والاقتصادية.....	٤،٢،٦
١٠	رؤية مدينة الطائف المستدامة.....	٣،٦
١٠.٢	الأثر الاستراتيجي للرؤية على الأنماط الحضرية.....	٤،٦
١١٥	٧- مخطط أولويات العمل.....	
١١٦	من الاستراتيجية إلى العمل / التنفيذ.....	١،٧
١١٩	الإجراء ١: تحديد شبكة رئيسية للنقل العام، وتوطيد نقاط الالتقاء.....	١،١،٧
١٢١	الإجراء ٢: زيادة الكثافة على امتداد شبكة النقل.....	٢،١،٧
١٢٣	الإجراء ٣: الحماية من التعدي؛ ودمج، وإعادة ربط الأنظمة الزرقاء-الخضراء.....	٣،١،٧
١٢٤	ثلاثة إجراءات نظامية للتغيير الهيكلي.....	٢،٧
١٢٧	٨- التوصيات النهائية: النهج ثلاثي الأبعاد.....	
١٢٨	التوصيات المكانية.....	١،٨
١٢٨	نظرة إستراتيجية لمنطقة مكة المكرمة.....	١،١،٨
١٢٨	نحو الطائف مدينة إيكولوجية، وسياحية، وزراعية.....	٢،١،٨
١٣١	التوصيات المؤسسية والتشريعية.....	٢،٨
١٣٢	التوصيات المالية.....	٣،٨
١٣٢	أدوات الإيرادات من المصدر الخاص.....	١،٣،٨
١٣٤	الاستفادة من الإنتاجية الحضرية.....	٢،٣،٨
١٣٧	٩- الملحق.....	
١٣٨	فهرس الأشكال.....	١،٩
١٤	الصور.....	٢،٩
١٤١	المراجع.....	٣،٩

المقدمة



© Saudi Gazette

١،١ نبذة عن برنامج مستقبل المدن السعودية

متطور ومحدد للكوادر السعودية استناداً إلى نتائج واستنتاجات نظام التخطيط والتوصيات التي وصل إليها برنامج مستقبل المدن السعودية، وبهذه الطريقة، سوف يستخدم إستديو التخطيط والتصميم الحضري في البرنامج كأداة لتوليد الأدلة وتعزيز القدرات من خلال منهج «التعلم بالممارسة».

٢،١ جهود المملكة لتحقيق التنمية المستدامة

في سعيها لتحقيق التنمية المستدامة لمدنها، دأبت المملكة عبر مختلف الجهات والأجهزة المعنية، وتماشياً مع مسيرة التحول الطموحة التي تعم كافة أرجاء المملكة، على تطوير استراتيجيات وسياسات وبرامج التنمية العمرانية في كافة المستويات التخطيطية الوطنية والإقليمية والمحلية، كان من نتائجها إعداد استراتيجية عمرانية وطنية واستراتيجيات تنمية إقليمية ومخططات هيكلية تشمل كافة القطاعات بما يساهم في تحقيق رؤية المملكة ٢٠٣٠. ويؤمن برنامج مستقبل المدن السعودية هذه الجهود الإيجابية الداعمة لأهداف رؤية المملكة ٢٠٣٠ في تحقيق بيئات عمرانية مستدامة في كافة مناطق المملكة، ويستند إلى الأدوات والمخططات والاستراتيجيات الحالية كجزء من عملية التشخيص والتحليل والتقييم الشاملة، واقتراح التعديلات والتحسينات عند الاقتضاء.

٣،١ نطاق و أهداف تقرير الرؤية العمرانية الشاملة

١،٣،١ نطاق التقرير

يشمل تقرير حالة مدينة الطائف على العديد من عناصر الاستراتيجية الجديدة لوزارة الشؤون البلدية والقروية، والأسباب الرئيسية التي تم تحديدها في النتائج الأولية، واستعراض ومراجعة الدراسات والمخططات والوثائق الاستراتيجية - مثل الاستراتيجية العمرانية الوطنية، فقد تم الإقرار بانخفاض مستوى التنسيق من قبل المناطق والإدارات والوزارات، باعتبارها نقطة الضعف الرئيسية، وبالتالي، فإن مسألة التكامل الأفقي (القطاعي)، والتكامل الرأسى (المستويات) تمثل تحدياً رئيسياً يهدف برنامج مستقبل المدن السعودية نحو معالجته في المستقبل.

تعتمد التوصيات المتعلقة بالسياسات العمرانية تحسين أطر وممارسات التخطيط الحضري على مفهوم متعدد المستويات، ينظر إلى المدينة باعتبارها سلسلة متصلة من النسيج الحضري، تنمو من المجاورة السكنية لتشكّل منطقة المدينة الأوسع، متأثرة بالديناميكيات والاشتراطات واللوائح والأنظمة على المستوى الوطني والمستويات العليا، وهذا يضمن عدم استبعاد أي توصيات تتعلق بالسياسات العمرانية ذات الصلة بهذه المدن سواء عن الدور المتوقع للمدينة في المنطقة الإدارية، أو عن التخطيط الوطني للمدن.

٢،٣،١ أهداف التقرير

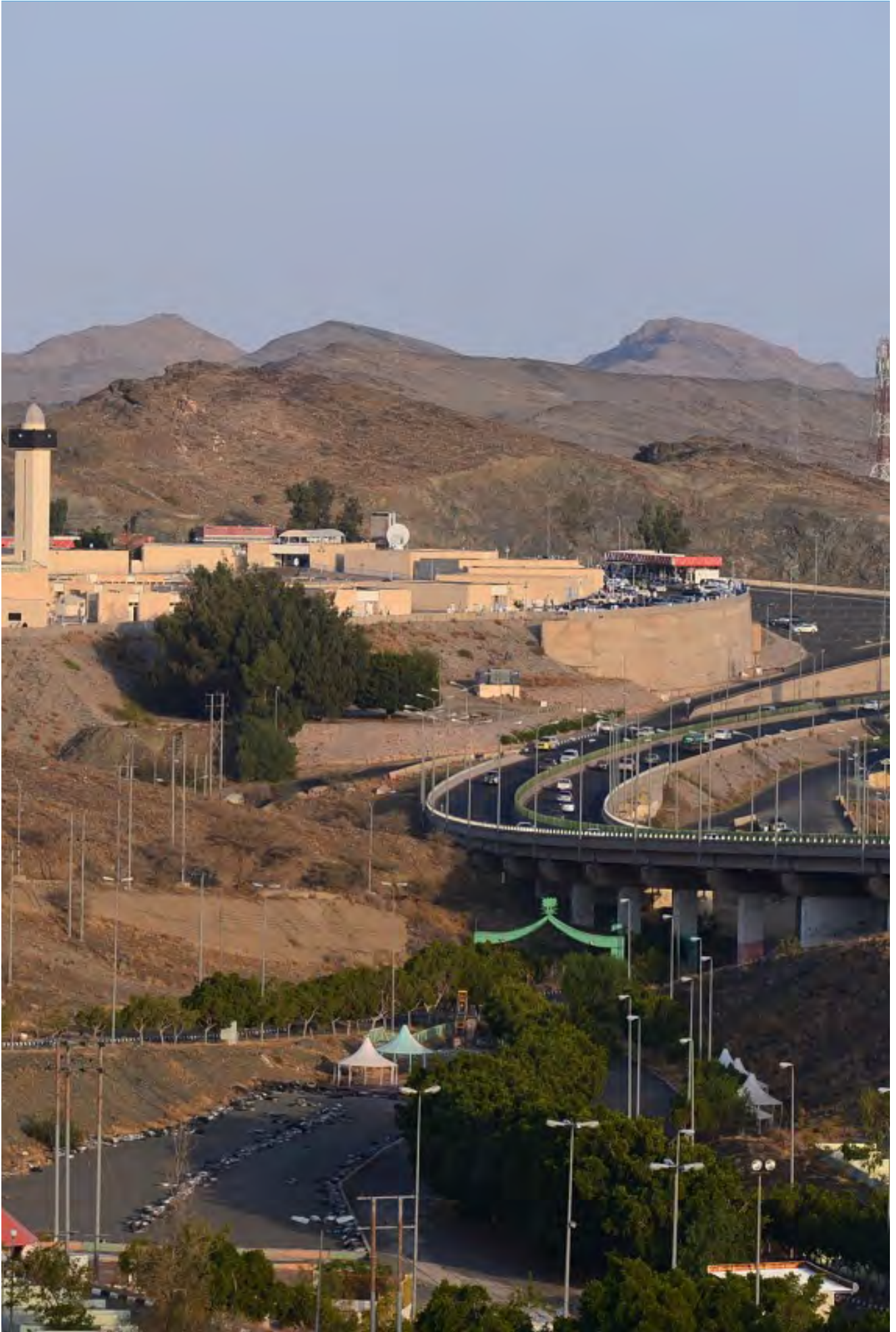
يشتمل تقرير حالة مدينة الطائف على التحليل العمراني التشخيصي للمدينة ومقارنة ذلك التحليل بإطار التنمية المستدامة لمؤثر

برنامج مستقبل المدن السعودية عبارة عن برنامج تعاون بين وزارة الشؤون البلدية والقروية وبرنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل)، تم تنفيذه بالتعاون الوثيق مع بلديات ١٧ مدينة سعودية رئيسية، تم اختيارها بناءً على أحجامها السكانية المختلفة، وتوزيعها الجغرافي، إلى جانب مجموعة من المعايير المعتمدة على القدرات والإمكانات الاقتصادية لخلق تنمية إقليمية أكثر توازناً بين مدن المملكة العربية السعودية، وشملت كل من مدينة: الرياض، مكة المكرمة، جدة، الطائف، المدينة المنورة، تبوك، الدمام، القطيف، الأحساء، أبها، نجران، جازان، حائل، عرعر، الباحة، بريدة، سكاكا. ولقد أجريت العديد من المراجعات على مستوى تلك المدن، مع تحليل تفصيلي ومتعمق لخمسة مدن باعتبارها تمثل عينة نموذجية للمدن السعودية، حيث نظرت هذه المراجعات في الروابط بين التخطيط الحضري والتخطيط الإقليمي من خلال فحص المدينة داخل منطقتها الفرعية، ودراسة بعض القضايا المحددة على مستوى المجاورات السكنية، وقد تم استخدام بيانات هذه المراجعات، عند الرجوع إلى تقارير مؤشرات ازدهار المدن وعمليات التحقق عبر ورش استوديوهات التخطيط السريع، لاستقراء استنتاجات قوية تستند على الأدلة يعتمد عليها نظام التخطيط ككل.

ومن خلال البحوث التطبيقية، التي ركزت بشدة على الاستنتاجات المعتمدة على الجانب العملي، تم استخدام الأدلة التي تم جمعها لتحديد نقاط القوة والضعف في نظام التخطيط، وفي ممارسات التخطيط المحلية في كل مدينة، واختبار التصاميم والمشاريع التجريبية كطرق لتطبيق الحلول، قبل الانتهاء إلى وضع التوصيات والسياسات.

إن النهج الثلاثي الأبعاد لمؤثر الأمم المتحدة اهتم بالتخطيط المكاني وعلاقته بالأطر التشريعية والمؤسسية، فضلاً عن الآليات المالية، ومن هذا المنظور، تشمل معايير النجاح للتنفيذ المستدام لأي مخطط مكاني العديد من القواعد والأنظمة المرنة والقابلة للتنفيذ، بالإضافة إلى استراتيجية التمويل.

وكمثال عملي على هذا الأسلوب، تم إعداد ثلاثة مشاريع إرشادية محلية تمثل عناصر مهمة لنظام التخطيط المعزز والمحسّن، وقد تم تفصيلها بحيث تشمل التصميمات التخطيطية ودراسات الجدوى، والتي يمكن لاحقاً تحويلها إلى مخططات تنفيذية، ومن المتوقع أن تنفذ وزارة الشؤون البلدية والقروية هذه المخططات التنفيذية بالتعاون مع شركاء آخرين في المملكة. لقد تم إنشاء «مختبر التخطيط والتصميم الحضري المشترك التابع لبرنامج مستقبل المدن السعودية» كوسيلة لتعزيز القدرات الذاتية وتطوير الأدوات والوسائل المصممة حسب احتياجات البرنامج، حيث يعمل المختبر، الذي يتألف من خبراء دوليين من مكتب الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية في نيروبي (فروع التخطيط والاقتصاد والتشريعات)، إلى جانب موظفين يعملون في المملكة العربية السعودية من مكتب مؤثر الأمم المتحدة بالرياض (اختارتهم وزارة الشؤون البلدية والقروية)، لتعزيز ودعم تبادل المعارف وتطبيقها لطريقة «التعلم بالممارسة». على هذا النحو، تم إشراك جميع المدن الـ ١٧ في وقت واحد في استراتيجية بناء القدرات التي تتضمن التعليم التأسيسي و«التدريب على رأس العمل» الذي ينتهي في ذروته بتدريب



منظر لالتقاء بعض الطرق في الطائف

في أنظمة التخطيط، يجب أن تكون معتمدة على البيانات، لذلك، تم دمج أساليب مختلفة لتوفير مجموعة الأدلة والبيانات اللازمة لفهم المشاكل أولاً ثم تقييم القضايا وتحديد التوصيات لمختلف المدن.

وتتألف العناصر التي تشكل الأسلوب المبني على الأدلة من الآتي:

- (١) مراجعة وثائق ومخططات السياسات العمرانية الحالية؛
- (٢) مؤشرات ازدهار المدن؛
- (٣) التحليل المكاني لنظم المعلومات الجغرافية.

ويتم استخدام جميع هذه العناصر في إطار منهجية تشخيصية متعددة المستويات تشتمل على أدلة وبيانات كمية ونوعية. إن الطريقة المستخدمة لإعداد توصيات السياسات العمرانية المبنية على الأدلة، وتطوير القدرات وإشراك الجهات المعنية في جميع المدن السبع عشرة للوصول إلى الاستنتاجات المطلوبة، قد تم اشتقاقها اعتماداً على نهج الحركة من أعلى إلى أسفل ومن أسفل إلى أعلى، في حين تتقاطع مع جميع مستويات التخطيط. من خلال تحليل كيفية تأثير هيكل العناصر المكانية والقضايا الاجتماعية والبيئية والاقتصادية في بعضها البعض على مستويات مختلفة من التأثير، و تنتقل منهجية التشخيص من المستوى الوطني إلى مستوى المجاورة السكنية، وتتبع أوجه الترابط داخل أنماط التنمية العمرانية في المدينة، وتسعى إلى معرفة الأسباب الكامنة وراءها.

الأمم المتحدة ورؤية المملكة ٢٠٣٠م، وهو يعتبر بمثابة أداة تفكير توجيهية وتقييمية للتخطيط الحالي والمستقبلي للمدينة، مع تحديد استراتيجية واضحة للتنمية المستدامة المستقبلية للمدينة المعنية. يستند تحديد الاستراتيجية المذكورة أعلاه على إتباع نهج قائم على الأدلة لفهم المشاكل، بناءً على جمع وتحليل كل من البيانات الثانوية والأولية، كما يستخدم تقرير حالة المدينة، كما هو الحال في البرنامج ككل، البيانات التي تم جمعها في إطار مبادرة ازدهار المدن (مؤشرات ازدهار المدن) لتحديد الاتجاهات والتحديات الهامة على مستوى المدينة، ثم يقترن ذلك بمراجعة وثائق التخطيط الحالية، إلى جانب التحليل المكاني متعدد المستويات لنظام المعلومات الجغرافية، لتحديد هذه الاستراتيجية.

٤،١ منهجية المدخلات القائمة على الأدلة ٤،١،١ نهج المدخلات المعتمدة على الأدلة

يؤدي أسلوب التخطيط القائم على الأدلة إلى فهم أعمق للدinamيكيات المكانية للمنطقة العمرانية، من خلال جمع البيانات العمرانية المختلفة ومقارنتها مثل التركيبة السكانية والكثافة واستعمالات الأراضي والسمات الطبيعية وتحليل شبكة الطرق وسهولة الحركة. وتظهر البيانات في شكل مؤشرات يمكن مقارنتها بمعايير أفضل لممارسات التنمية العمرانية المستدامة، حيث أنها لا توفر فقط منظورا واضحا للقضايا الإنمائية الرئيسية، ولكنها تحدد أيضا الأثر المتوقع لمقترحات التنمية المستقبلية على المؤشرات المطبقة في التحليل. يقر البرنامج بأن المنهجية، التي تستند إليها التوصيات المتعلقة بالسياسات التي توجه التحسينات والتعديلات



الطريق السريع الذي يصل إلى الطائف عبر جبال السروات



المنهجية التشخيصية المتعددة المستويات

٢،٤،١ المراجعات

تم إجراء العديد من المراجعات لوثائق ومخططات السياسات الطالية بهدف: (أ) استخراج المعلومات المفيدة لفهم النطاق والمدينة نفسها، و(ب) لمراجعتها وتقييمها من حيث محتواها بناءً على ثلاثة معايير: مدى ملاءمة المحتوى، وتكامل الإجراءات وفعالية النتائج. ولقد ركزت المراجعات على تقييم:

- الإستراتيجية العمرانية الوطنية،
- المخطط الإقليمي لمنطقة مكة المكرمة،
- مخطط تطوير مدينة الطائف.

٣،٤،١ تقرير تقييم مؤشر الزدهار في المدينة

يتكون مؤشر ازدهار المدينة من ستة محاور تساعد في تحديد الأهداف والغايات التي يمكن أن تدعم صياغة السياسات القائمة على الأدلة، بما في ذلك تحديد رؤى المدينة والمخططات طويلة الأجل الطموحة والقابلة للقياس على حد سواء، هذه المحاور هي:

- الإنتاجية الاقتصادية؛
- البنية التحتية؛
- جودة الحياة؛
- المساواة والمشاركة؛
- الاستدامة البيئية؛
- الحكومة والتشريع.

وقد تم اعتبار هذه المحاور كأدلة إرشادية في التقييم المكاني لمدينة الطائف، حيث أن هناك عشرة مؤشرات مكانية تفصيلية على مستوى تقرير حالة المدينة ضمن برنامج مستقبل المدن السعودية، ترتبط بالمؤشرات الـ ٧٢ الشاملة لتقييم مؤشرات ازدهار المدن.

٤،٤،١ التحليل المكاني لنظام المعلومات الجغرافية

يسلط التطبيق المكاني للمؤشرات المذكورة أعلاه الضوء على الأنماط التفصيلية للتنمية الحضرية والتفاعلات والديناميكيات المرتبطة بالحركة والكثافات واستعمالات الأراضي داخل النظام الحضري حيث تساعد هذه العملية على الفهم الديناميكي لنقاط الضعف والقوة في النظام الحضري والقضايا الرئيسية التي يجب معالجتها، كما يمكن تقييم تأثير المقترحات المتعلقة بالتنمية والتطوير في المستقبل وفقاً للمؤشرات نفسها.

٧

السباق المكاني لمدينة الطائف على المستوى الوطني والإقليمي



© Shutterstock



١,٢ نظرة عامة على مدينة الطائف

١,١,٢ الخلفية التاريخية

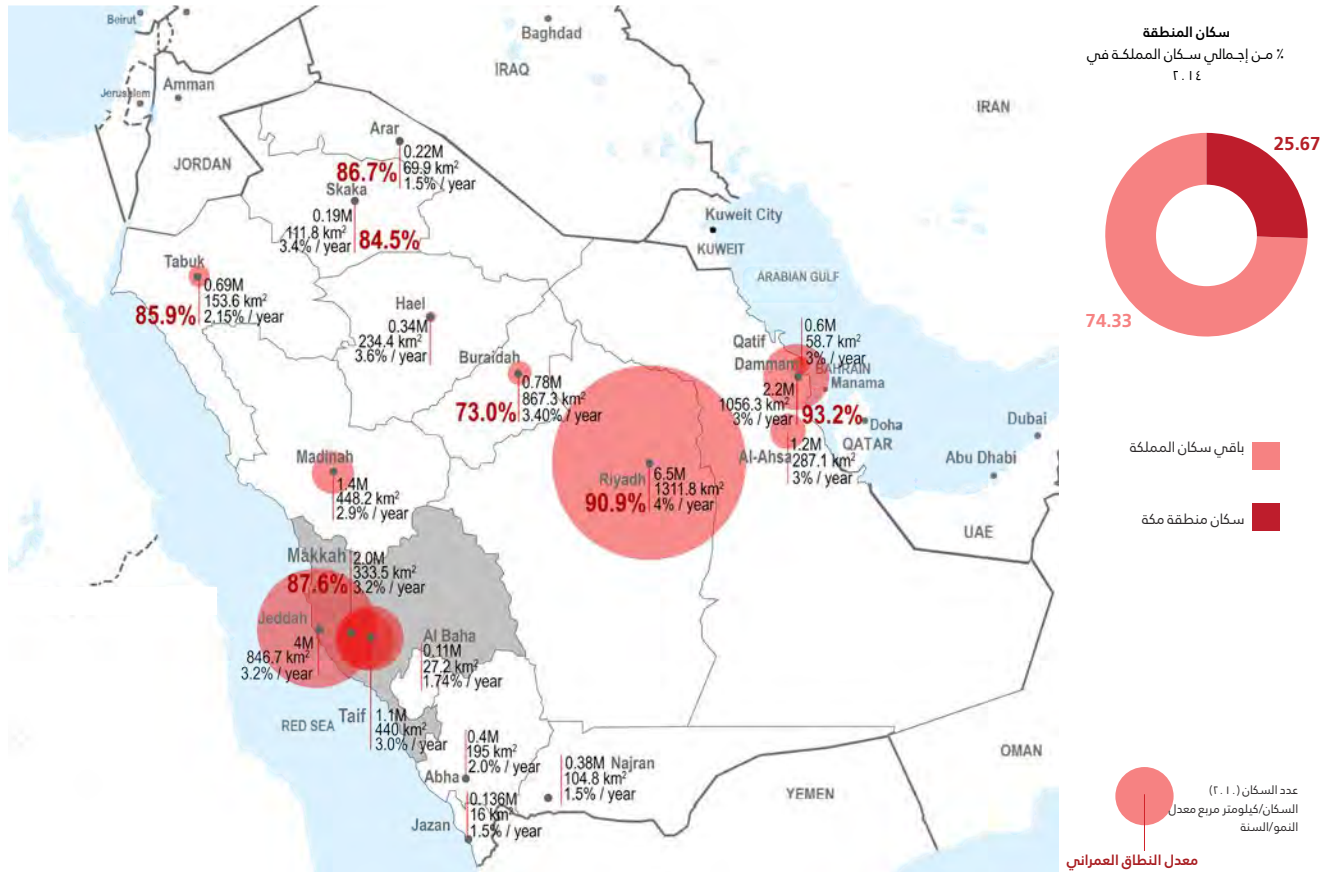
يعني اسم الطائف باللغة العربية «الشامل»، وكانت بمثابة عاصمة صيفية لعدة قرون، تجذب السياح، والزوار الذين يستمتعون بالمناظر الآسرة للصحور المنحوتة بواسطة الرياح، والمناخ اللطيف، والأماكن الخضراء المحيطة بها، بالإضافة إلى وفرة الفواكه التي تنمو في واديها الخصب. وحيث أنها تقع على ارتفاع ١٨٠٠ متر فوق مستوى سطح البحر، فالمناخ في الطائف مناسب لزراعة القمح، والكروم، والفاكهة، وحصلت على لقب «حديقة الحجاز».

قبل الإسلام، كانت مدينة الطائف موطناً لسوق عكاظ، المعرض التجاري، والثقافي السنوي الشهير، والأكبر في شبه الجزيرة العربية. ويقع سوق عكاظ فيما يعرف الآن بالسهول الصحراوية الواقعة بشمال الطائف. وابتداءً من الخمسينات، بدأت مدينة الطائف في النمو من حيث المساحة الفعلية، والسكان، والزراعة باعتبارها عنصراً رئيسياً في الاقتصاد المحلي. وامتدت حدود المدينة لتشمل العديد من القرى الصغيرة. واليوم، أكثر من مليون شخص جعلوا من مدينة الطائف وطنهم الدائم، ويزورها آلاف آخرون خلال أشهر الصيف. ويستفيد الحجاج من قربها لمدينة مكة المكرمة، كما توفر صناعة السياحة آلاف من فرص العمل للمقيمين.

٢,١,٢ الجغرافيا والموقع

تقع مدينة الطائف في منطقة مكة المكرمة، غرب المملكة العربية السعودية، وعلى بعد ١٠٠ كيلومتر من مكة المكرمة التي تبعد حوالي ١٦٧ كم جنوب شرق جدة. وعلى ارتفاع ١,٨٠٠ متر فوق مستوى سطح البحر على المنحدرات الشرقية لجبال السروات، تغطي مدينة الطائف مساحة قدرها ٤٨,٠٩٦ كيلومتر مربع. وتغطي حدود حماية التنمية في مدينة الطائف البلدان التابعة لمدينة «الشفاء»، و«السييل الكبير»، و«الهدا»، وتبلغ مساحتها الإجمالية حوالي ٣,٨٢٦ كيلومتر مربع.

وتتمتع مدينة الطائف بمناخ صحراوي حار، مع صيف حار، وشتاء معتدل. ولا يكون الصيف شديداً كالمناطق المنخفضة في المملكة العربية السعودية. وفي فصل الشتاء، يمكن أن تصل درجة الحرارة الصغرى إلى ٣ درجات، والكبرى إلى ١٨ درجة. وفي الغالب، يكون الجو جاف مع زخات متفرقة من الأمطار. وفي فصل الصيف، تتراوح درجة الحرارة بين ٢٢ إلى ٢٥ درجة، ويكون شهر يوليو الأكثر حرارة بمتوسط ٢٧,١ درجة مئوية، بينما يكون أدنى متوسط درجات الحرارة خلال العام في شهر يناير، حين تنخفض درجة الحرارة إلى ١٣,٩ درجة مئوية. ويونيو هو الشهر الأكثر جفافاً، وتصل فيه نسبة هطول الأمطار إلى ٢ ملم، بينما تكون النسبة الأكبر لهطول الأمطار في شهر أبريل، بمتوسط ٣٥ ملم.



الشكل ١. يوضح توزيع السكان ومعدل النمو والمناطق الحضرية داخل المملكة العربية السعودية



٣،١،٢ الخلفية الديموغرافية

المالية في المرتبة الأولى من ناحية الإسهام في نمو متوسط الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة بنسبة ١٨٪، يلي ذلك القطاع الصناعي بنسبة ١٦،٩٪، والقطاع التجاري بنسبة ١٦،٧٪، وقطاعي النقل والاتصالات بنسبة ٩،٥٪، وقطاع الإنشاء والتشييد بنسبة ٦،٧٪، وقطاع خدمات الأفراد والمجمعات المحلية بنسبة ٣،٣٪.

٥،١،٢ شبكات النقل

يوجد في الإقليم مطاران، أحدهما مطار دولي رئيسي في المملكة، مطار الملك عبد العزيز بجدة، ومطار إقليمي في مدينة الطائف. في عام ٢٠١٢، بلغ عدد الركاب الذين يستخدمون المطارين ١٣،٧ مليون راكب. وتمثل حركة النقل الجوي في الإقليم ٣٦٪ من إجمالي الحركة الجوية للمسافرين في المملكة. وبلغت كمية البضائع المنقولة عبر هذه المطارات ٤٤٪ من إجمالي الشحن الجوي في المملكة العربية السعودية. ويشهد مطار الملك عبد العزيز بجدة إعادة تطور جوهري لتحسين مستوى الخدمات، وفقاً لأعلى المعايير الدولية. كما تهدف إعادة التطوير إلى تكثيف البنية التحتية للمنطقة، وتعزيز قدرات المطار من خلال زيادة قدرته الاستيعابية إلى ٣٠ مليون مسافر في المرحلة الأولى، و ٨٠ مليون مسافر في المراحل التالية. وبالإضافة إلى المطارين المذكورين، هناك مدرج للطائرات الزراعية الصغيرة في إقليم القنفذة، بالإضافة إلى مهبط طائرات خاص في إقليم رابغ، تابع لشركة أرامكو.

وفي عام ٢٠١٤، تم الكشف لأول مرة عن خطط إنشاء مطار دولي جديد في مدينة الطائف لخدمة الحجاج المتوجهين إلى مكة المكرمة، وبدأت أعمال البناء في فبراير ٢٠١٧، بهدف إنجاز المشروع المقرر بحلول بداية عام ٢٠٢٠. وبمجرد الانتهاء منه، سيصبح للمطار الجديد بمدينة الطائف القدرة على التعامل مع خمسة ملايين مسافر سنوياً. أما بالنسبة للنقل البحري، فهناك مراسي صغيرة في ثلاثة من المناطق الساحلية الأربعة تُستخدم حصرياً من قبل حرس الحدود، وقوارب الصيد الصغيرة. ومع ذلك، تحتضن المنطقة ميناء جدة الإسلامي، أكبر ميناء في المملكة، وأحد أكبر الموانئ بالمنطقة. ويساهم ميناء جدة الإسلامي بحوالي ٢١٪ من إجمالي حركة النقل البحري في المملكة. وبلغ عدد الركاب (الوافدين، والمغادرين) الذين يسافرون عبر الميناء حوالي ٢٤٪ من إجمالي عدد المسافرين الذين يستخدمون الموانئ السعودية. كما يوجد ميناء جديد آخر تحت الإنشاء حالياً، وهو ميناء مدينة الملك عبد الله الاقتصادية، والذي من المتوقع أن يكون من بين أكبر عشرة موانئ حول العالم بمجرد اكتماله. وعلى صعيد آخر، تستثمر المنطقة في تطوير هام لنظام نقل السكك الحديدية، مع مشروع قطار الحرمين فائق السرعة الذي يعمل بالفعل. يبلغ إجمالي طول مشروع السكك الحديدية ٤٨٠ كيلومتراً، وهو مصمم للمسافرين.

وتضمنت المرحلة الأولى من المشروع إنشاء خمس محطات للركاب، واحدة في مكة المكرمة، واثنين في مدينة جدة (أحدهما في مطار الملك عبد العزيز الدولي، والأخرى في وسط المدينة)، ومحطة أخرى في المدينة المنورة، والمحطة الخامسة في مدينة الملك عبد الله الاقتصادية، بمدينة رابغ. وبشكل رئيسي، يخدم خط السكة الحديد الحجاج القادمين للحج أو العمرة، مع قدرة نقل سنوية

وتشير الأوضاع القائمة إلى تركيز نمط الاستقرار في منطقة مكة المكرمة في اثنين من كبرى المراكز الحضرية ألا وهما جدة ومكة المكرمة واللذان سجلتا حوالي ٧١٪ من إجمالي السكان في المنطقة. كذلك، تجدر الإشارة إلى عدم وجود مراكز حضرية متوسطة الحجم، باستثناء مدينة الطائف والتي بلغ عدد السكان بها ١،١ مليون نسمة. ويقطن ما نسبته ٩٦٪ من سكان المناطق الحضرية في هذه المدن، فيما تنتشر النسبة المتبقية في المجتمعات الحضرية الصغيرة وهو ما يؤكد غياب التدرج الهرمي للمدن ومراكز النمو. وبمرور الزمن، سوف تشهد هذه المراكز الثلاثة الأبرز من ناحية معدلات الكثافة السكانية ترابطاً أقوى من خلال النظم الاقتصادية المتشابكة والمتداخلة، والموارد الطبيعية والنظم الإيكولوجية المشتركة، إضافة لنظم النقل المشتركة فيما بينها.

في عام ١٩٩٢، كان عدد سكان مدينة الطائف ٤٠٠٠٠٠ نسمة، وارتفع إلى أكثر من نصف مليون نسمة بحلول عام ٢٠٠٤، وبحلول عام ٢٠١٠، كان عدد السكان ٥٨٠٠٠٠ نسمة. واليوم، يبلغ عدد سكان المدينة أكثر من مليون نسمة، بمعدل نمو ٣٪ سنوياً على نحو ٤٤٠ كم^٢ من المساحة المبنية. وتقل أعمار ما يقرب من ٥٠٪ من السكان عن ٣٠ سنة. فهي سادس أكبر مدينة في المملكة، وتبلغ الكثافة السكانية فيها ٢٣ نسمة/هكتار. وهناك ١١٩ ألف أسرة في المدينة، ويبلغ متوسط حجم الأسرة ٥،٣٤ شخص لكل أسرة عام ٢٠١٦.^(١)

٤،١،٢ الخلفية الاجتماعية والاقتصادية

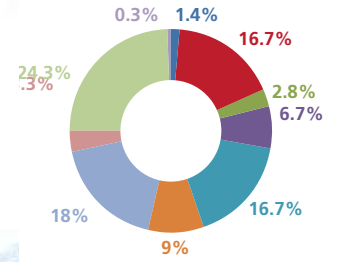
تعتبر مدينة الطائف وجهة سياحية شهيرة بين السعوديين. ففي شهور الصيف، يسافر الناس إلى المدينة للاستمتاع بالطقس، الذي يكون أكثر برودة مما هو عليه في جدة، ومكة المكرمة. وبما أنها تقع في منطقة جبلية، تتميز بمناظر طبيعية جميلة، وأجواء مريحة فريدة من نوعها. ويوفر مجال السياحة الآلاف من فرص العمل للمقيمين. وتعتبر الزراعة أحد المكونات الرئيسية للاقتصاد المحلي للمدينة، حيث عادةً ما كانت القبائل في منطقة الطائف تزرع القمح، والشعير، والفاكهة، بما في ذلك الليمون، والمشمش، والبرتقال، والزيتون، والتين، والخوخ، والرمان، والبطيخ، والسفرجل، والعنب، واللوز، والبلح. ويضم الإقليم مناطق زراعية، وقد توسعت مساحة الغطاء النباتي لتصل إلى ما يقرب من ٣،١٤٥ هكتار، وهو ما يمثل نمواً بنسبة ٢٩١٪ بين عامي ١٩٨٣، و ٢٠١٣ (مبادرة ازدهار المدن). بالإضافة إلى ذلك، هناك ما يقرب من ٢،٠٠٠ مزرعة في مدينة الهدا، والشفا، يزرعون وردة الجوري المعروفة في إنتاج الزيوت الثمينة؛ العطر.

الناتج المحلي الإجمالي

بلغ إجمالي الناتج المحلي لمنطقة مكة المكرمة في عام ٢٠١٢ ميلادي ٢٨٨ مليار ريال، أي ما يشكل ١٠،٩٪ من إجمالي الناتج المحلي للمملكة، وما يشكل ٢٠،٨٪ من إجمالي الناتج المحلي الإجمالي للمملكة باستثناء مصادر النفط الخام والغاز. كما بلغ متوسط نمو إجمالي الناتج المحلي للمنطقة ٣٪ في الفترة ما بين عامي ٢٠٠٩ - ٢٠١٢، وقد حل قطاعي التطوير العقاري والخدمات



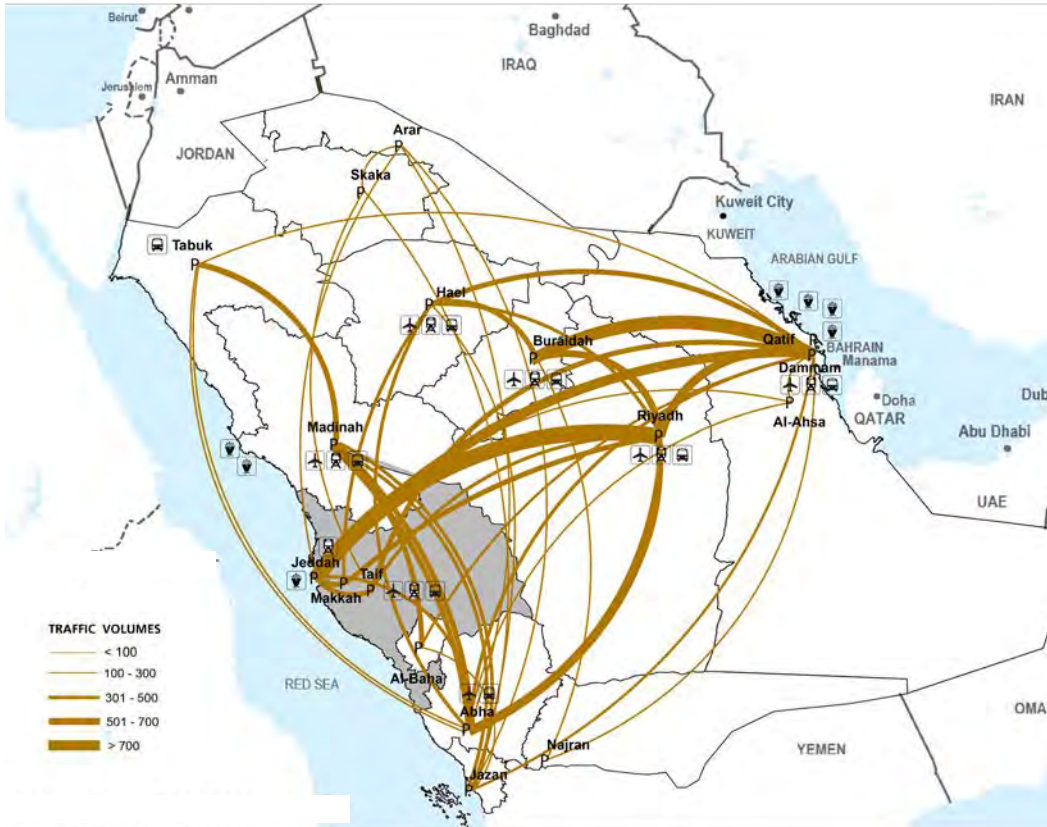
مساهمة القطاع الاقتصادي في إجمالي الناتج المحلي بمنطقة الطائف (٢٠١٢)



- صناعية
- الطاقة (الكهرباء)
- البناء والمنشآت
- التجارة
- النقل
- الخدمات المالية والعقارية
- الخدمات الاجتماعية
- الخدمات الحكومية
- التعدين
- زراعية

السكان (٢٠١٢) / شخص/كم^٢
معدل النمو/السنة
معدل النطاق العمراني

الشكل ٢. يوضح إجمالي الناتج الإقليمي ومساهمة القطاع الاقتصادي فيه على مستوى المملكة العربية السعودية



- الدمام : مطار الملك فهد الدولي
(عدد الركاب: ... ٩,٥٦٧);
- جدة : مطار عبدالعزيز الدولي
(عدد الركاب: ... ٣,٠٠٠);
- الرياض : مطار الملك خالد الدولي
(عدد الركاب: ... ٢٢,٣٠٠);
- المدينة المنورة :
مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي
(عدد الركاب: ... ١,٥٠٠);
- بريدة : مطار الأمير نايف بن عبدالعزيز الدولي
(السعة: ... ٥٥٠).

- الدمام - يقيق - الرياض
- القصيم-المجمعة-الرياض
- مكة المكرمة-جدة-المدينة المنورة

- موانئ الخليج العربي:
ميناء الملك عبد العزيز (الدمام)
ميناء الملك فهد الصناعي (الجبل)
ميناء الجبيل التجاري
ميناء رأس الخير
ميناء رأس تنورة

- موانئ البحر الأحمر:
ميناء جدة الإسلامي
ميناء الملك فهد الصناعي
ميناء ينبع التجاري
ميناء رأس الخير
ميناء رأس تنورة

الشكل ٣. يوضح شبكة النقل والمطارات والموانئ بين مدن المملكة العربية السعودية والمحاور الدولية المحيطة بها



تُظهرها الخرائط. والقطاع الأول هو مسار التنمية الساحلية الشمالية-الغربية. وتشمل الأنشطة الاقتصادية الرئيسية أنشطة الصناعة، والتعدين، والأنشطة البحرية، حيث أن المعادن متوفرة في المنطقة. ويتميز قطاع التنمية الثاني بالدعائم التي تقوم عليها الأنشطة الاقتصادية الحالية في المنطقة (بما في ذلك مكة المكرمة، وجدة، وأجزاء من منطقة الجوموم)، حيث توجد أعلى كثافة سكانية في المنطقة. أما قطاع التنمية الثالث فهو المسار الساحلي الجنوبي-الغربي، الذي يمثل في المقام الأول الأنشطة البحرية، والأنشطة ذات الصلة. ويعتبر قطاع التنمية الرابع، ممثلاً في الأجزاء الغربية، والجنوبية الغربية من منطقة الطائف، المصدر الزراعي الرئيسي في المنطقة بسبب مناخها المعتدل، ووديانها الخصبة. كما أنها واحدة من أهم الجهات الصيفية التقليدية للسكان في المملكة، بما لديها من مواقع ترفيهية عديدة، خاصة في منطقتي الهدا، والشفا.

كما يتمتع هذا القطاع بتغطية واسعة من الخدمات الأساسية، مثل شبكات الصرف الصحي، وشبكات إمدادات المياه، والطرق السريعة، والبنية التحتية للطرق في المنطقة. وتعتبر الأنشطة الزراعية، والصناعية المحرك الاقتصادي الرئيسي للمنطقة، بالإضافة إلى صناعة السياحة التي تقوم بخدمة السياح المحليين إلى حد كبير. ويحتوي قطاع التنمية الخامس على بعض مواقع التعدين الواعدة؛ ومع ذلك، فإنه يشمل أيضاً واحدة من أكثر المناطق فقراً في المنطقة، من حيث الموارد الاقتصادية. فتوجد أنشطة صغيرة للتعدين، والزراعة، فضلاً عن أنشطة الرعي، ولكن يمكن زيادة مساحات الأراضي الصالحة للزراعة إذا تم تزويدها بخدمات الري، وجوانب التحسين الأخرى. بالإضافة إلى مسارات التنمية التي

من المتوقع أن تصل إلى ثلاثة ملايين مسافر. ويقلل الخط الجديد من زمن الرحلة بين جدة، ومكة المكرمة إلى أقل من نصف ساعة، بينما تستغرق الرحلة بين مكة المكرمة، والمدينة المنورة، وهي مسافة ٤١٠ كيلومترات، حوالي ساعتين ونصف. كما أنه يقلل من الازدحام المروري بشكل كبير. وهناك خط سكة حديد آخر مخطط أن يربط المنطقة بمدينة الرياض، وهو جزء من مشروع الجسر البري. وسيقوم هذا الخط بخدمة نقل الركاب، والبضائع بين الإقليم، والمناطق الأخرى، في أجزاء وسط، وشرق المملكة.

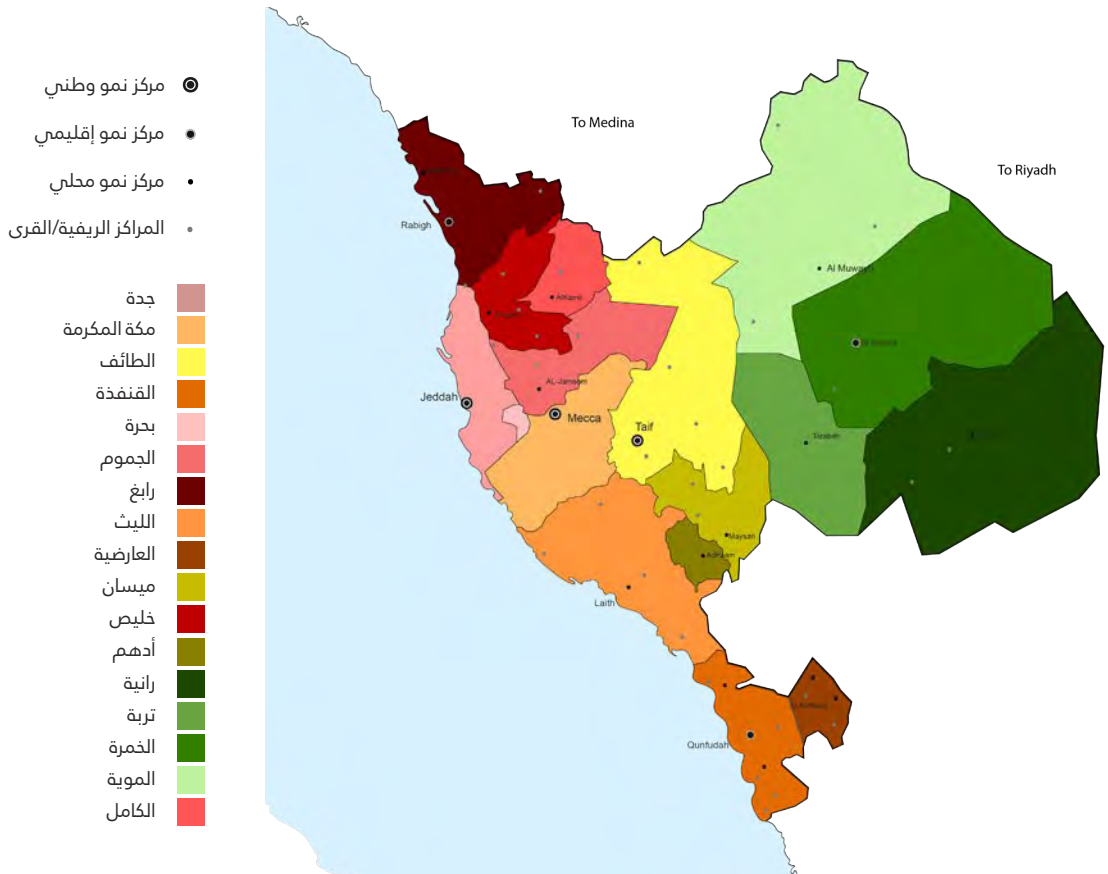
٢،٢ أنماط وديناميكيات التنمية الوطنية والإقليمية

١،٢،٢ دور المدينة في المملكة العربية السعودية والمنطقة الحدود الإدارية

في عام ٢٠١٦، تمت مراجعة الحدود الخارجية لمنطقة مكة المكرمة وارتفع عدد المحافظات من ١٢ إلى ١٧ محافظة. وترتيب المحافظات السبعة عشر، بحسب تعداد سكانها من الأكبر إلى الأصغر، هو جدة، ومكة المكرمة، والطائف، والقنفذة، وبحرة، والجوموم، ورابغ، والليث، والعارضية، وميسان، وخليص، وأضم، ورانية، وتربة، والخزرة، والمويه، والكامل. إن مراجعة الحدود تعني أن المساحة الإدارية لمحافظة الطائف قد انخفضت إلى النصف، حيث أصبحت معظم المستوطنات القروية حتى أقصى شمال المدينة، خارج نطاق الولاية القضائية للمحافظة.

الخطة الإقليمية لمنطقة مكة المكرمة

في المخطط الإقليمي لمكة المكرمة ١٤٦٠، تم تقسيم المنطقة إلى قطاعات تخطيطية تنموية رئيسية، ومسارات إنمائية، كما

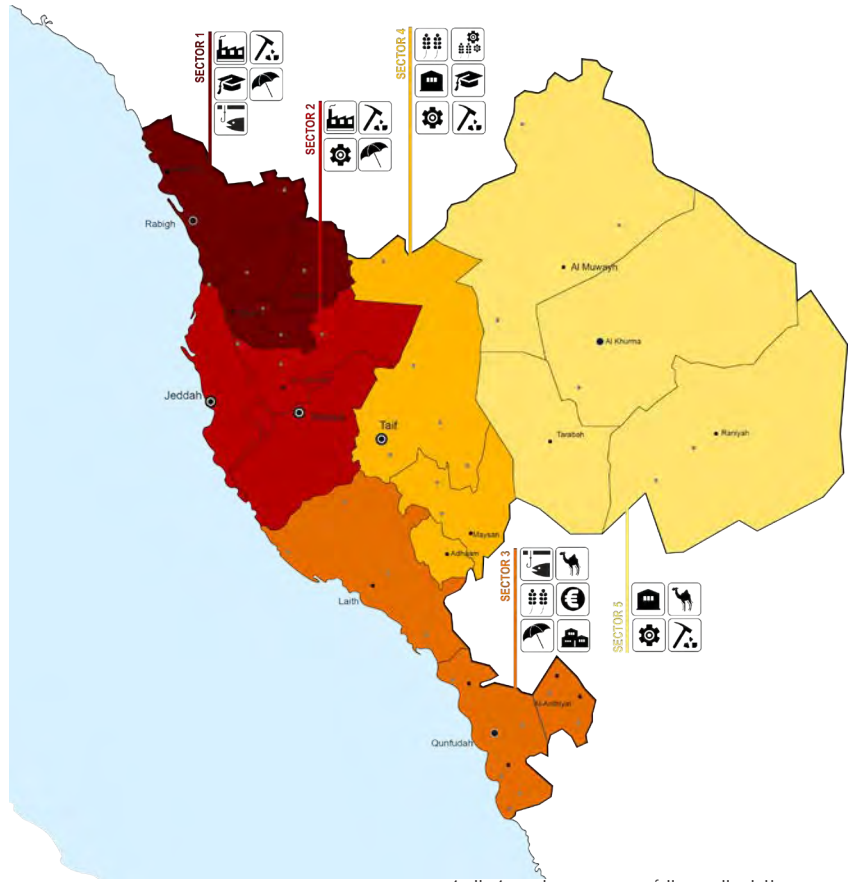


الشكل ٦. يوضح الحدود الإدارية في منطقة مكة، والتي تم تعديلها في عام ٢٠١٦، حيث ارتفعت من اثني عشر إلى ستة عشر محافظة



- مركز نمو وطني
- مركز نمو إقليمي
- مركز نمو محلي
- المراكز الريفية/القرى

- السياحة
- الخدمات
- أنشطة الصيد
- زراعة
- الصناعات الزراعية
- التعليم
- الرعي
- أنشطة التعدين
- السياحة البحرية
- الخدمات المالية
- العقارات
- الأنشطة الصناعية



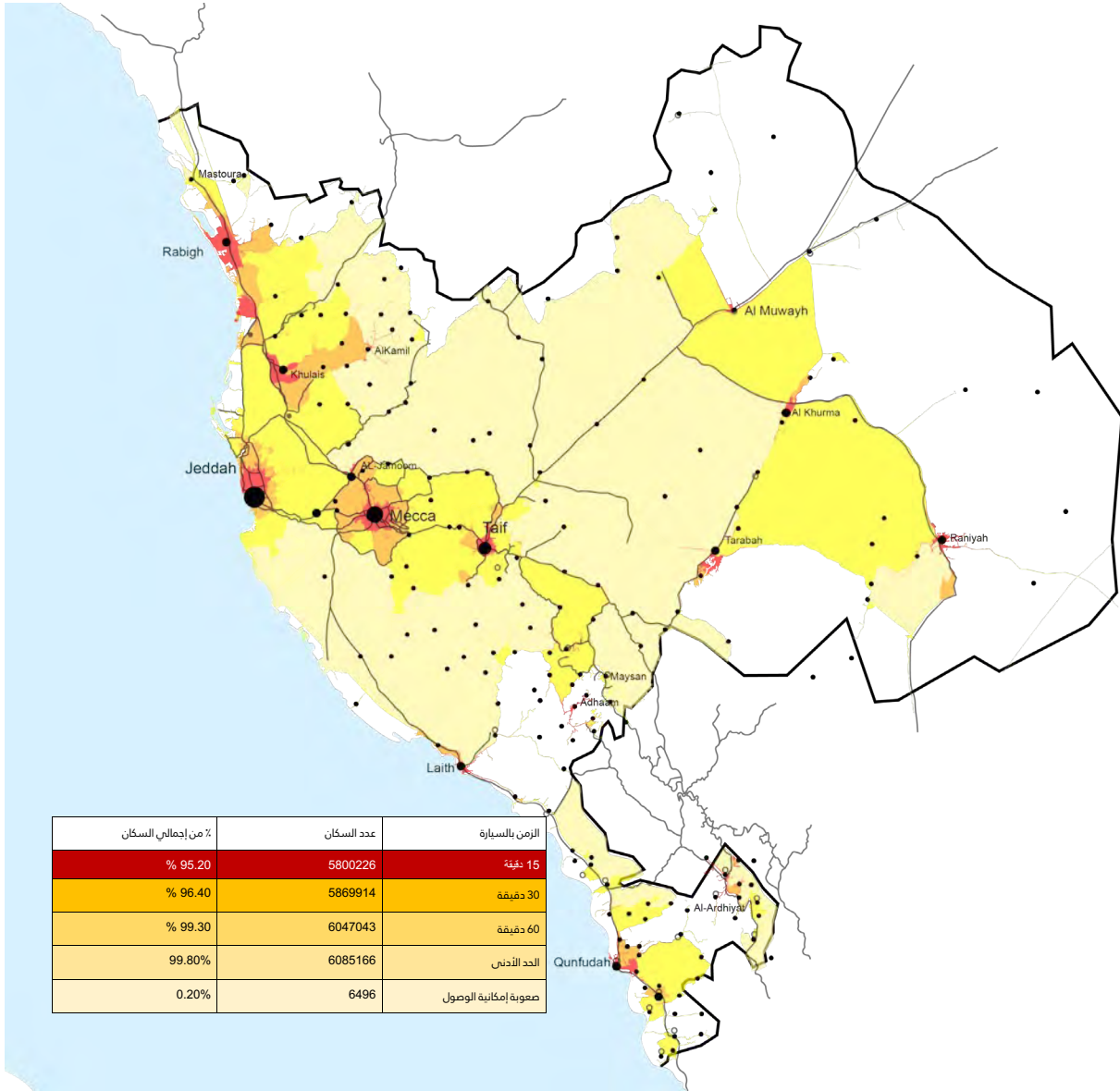
الشكل ٧. يوضح قطاعات التنمية الرئيسية في منطقة مكة المكرمة

- مركز نمو وطني
- مركز نمو إقليمي
- مركز نمو محلي
- المراكز الريفية/القرى

- المراكز الريفية/القرى
- المحور الديني
- محور النقل
- المحور المؤسسي
- الخطوط الحديدية المقترحة
- الخطوط الحديدية الموجودة
- الخطوط الحديدية المعتمدة
- الميناء القائم
- المطار القائم
- محطة القطار الحلية
- الميناء المقترح
- المطار المقترح



الشكل ٨. يوضح محاور التنمية الرئيسية في منطقة مكة المكرمة حسب المخطط الإقليمي لمنطقة مكة المكرمة ١٤٦٠ هـ (٢٠٣٨).



الشكل ٩. يوضح دراسة إمكانية الوصول عبر شبكة الطرق في منطقة مكة المكرمة

بتدرج هرمي جيد التصميم للطرق، بما في ذلك تحسين مستوى الطرق الصراوية التي تربط بين القرى، والمراكز الحضرية. ووفقاً لتحليل القيادة لدينا، يقيم حوالي ٩٥% من السكان على بعد ١٥ دقيقة بالسيارة من المراكز الحضرية الرئيسية، وأكثر من ٨٠% من مجموع السكان يعيشون في المدن الرئيسية الثلاث، (وضواحيهم المحيطة بالمناطق الحضرية).

حددها المخطط الإقليمي لمكة المكرمة، تم تحديد أربعة محاور وظيفية/مواضعية قوية:

- ١- المحور الديني بين مكة المكرمة، والمدينة المنورة؛
- ٢- المحور الساحلي الذي يربط جدة بالمراكز الإنمائية الإقليمية الأخرى على طول خط الساحل، ويدعمها طريق سريع رئيسي؛
- ٣- المحور المؤسسي الذي يربط مباشرةً بين الطائف، والرياض؛
- ٤- ممر جدة - مكة المكرمة - الطائف.

٢,٢,٢ الهيكل الإقليمي

البنية التحتية

على الرغم من أن المنطقة تعتبر مزودة جيداً بخدمات الطرق مقارنةً بمناطق أخرى، إلا أن المخطط الإقليمي اعتمدت فكرة وضع رابط للوصل بين أجزاء مختلفة من المنطقة، وإنشاء شبكة طرق تتميز



City of Arabia

وسط مدينة الطائف وبعض الطرق والمساحات الخضراء



© Mapio.net

شارع نموذجي ذو واجهة تجارية في الطائف



٣,٢ هيكل وديناميكيات إقليم المدينة ١,٣,٢ اتصال إقليم المدينة

سيتم الربط بشكل أفضل بين هذه المراكز الثلاثة الأكثر اكتظاظاً بالسكان من خلال أنظمة اقتصادية متشابكة، وموارد، ونظم إيكولوجية طبيعية مشتركة، وأنظمة النقل العام. ومن الأمثلة الرائعة على هذه الموارد المشتركة، وتكامل الوظائف الموجودة بالفعل في نظام المدن المعنية، هو محطة تحلية المياه في جدة التي توفر مياه الشرب لمكة المكرمة، والطائف، مع كون الطائف السلة الغذائية للإقليم، بتصديرها للمحاصيل إلى مكة المكرمة، وجدة.

وتتميز التجمعات الحضرية في منطقة مكة المكرمة بالمدن، والقرى، والبلدات المنتشرة من الناحية المكانية، التي يجري توزيعها على طول جوانب الأودية، وممرات الطرق. وتمثل المدن ٧٤% من إجمالي مساحة التجمعات الحضرية، وينتشر الباقي من خلال التجمعات القروية، بمختلف المستويات. ويعود سبب الارتفاع النسبي في المساحة الإجمالية للمدن إلى وجود أكبر ثلاث تجمعات حضرية في الإقليم، وهي جدة، ومكة المكرمة، والطائف.

٣,٣,٢ مناخ وتضاريس إقليم المدينة

تتميز مدينة الطائف بمناخ معتدل بالمقارنة مع مكة المكرمة، وجدة، نظراً لموقعها الجغرافي، وكونها فوق مستوى سطح البحر.

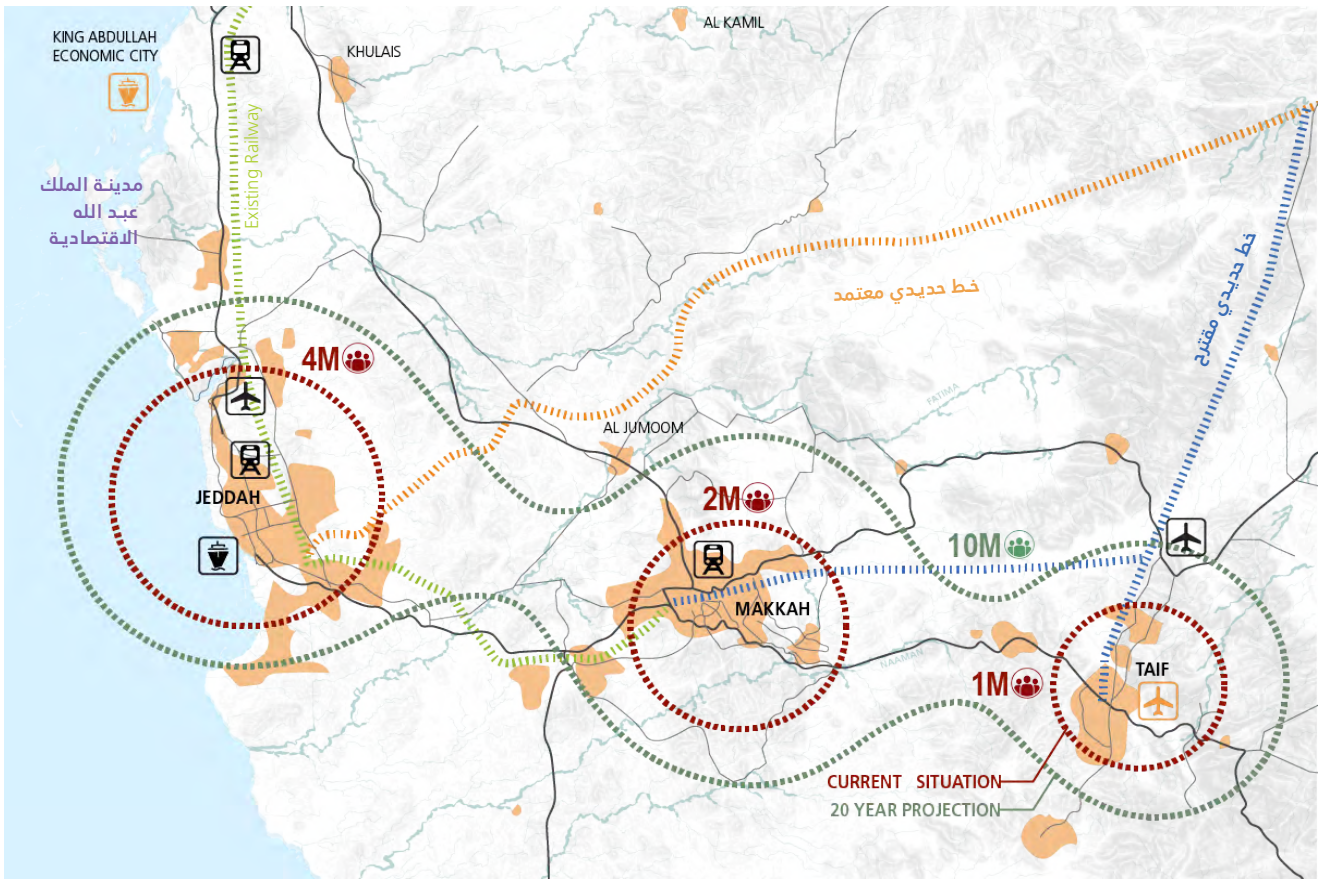
يمكن القول بأن ممر جدة، ومكة المكرمة، والطائف، هو الأقوى في المملكة، حيث يستضيف ٢٢% من سكان البلاد، ويساهم بنسبة ٢٠% من إجمالي الناتج المحلي للمملكة. ومع ما يقرب من ٧ ملايين شخص، يضم الممر ٨٧% من سكان الإقليم، وبمعدلات النمو الحالية، سوف يرتفع عدد سكانه إلى أكثر من ١٠ مليون شخص، في غضون ٢٠ سنة. ويرجع ذلك أيضاً إلى افتتاح قطار الحرمين مؤخراً، ومطار الطائف الجديد المرخص أيضاً كمينى للحج، والعمرة، والذي سيبدأ تشغيله بحلول عام ٢٠٢٠. هذا هو المثال الأكثر أهمية للتطورات التي تنفذ رؤية تنمية الطائف، كمركز رئيسي للحركة الدولية للحج، والعمرة، وذلك لتخفيف العبء عن مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة خلال مواسم الذروة. وحالياً، يصل أكثر من ملايين الحجاج القادمين من الخارج كل عام إلى صالة خاصة في مطار جدة الدولي، بينما يسافر آخرون إلى المدينة المنورة.

٢,٣,٢ اقتصاد إقليم المدينة

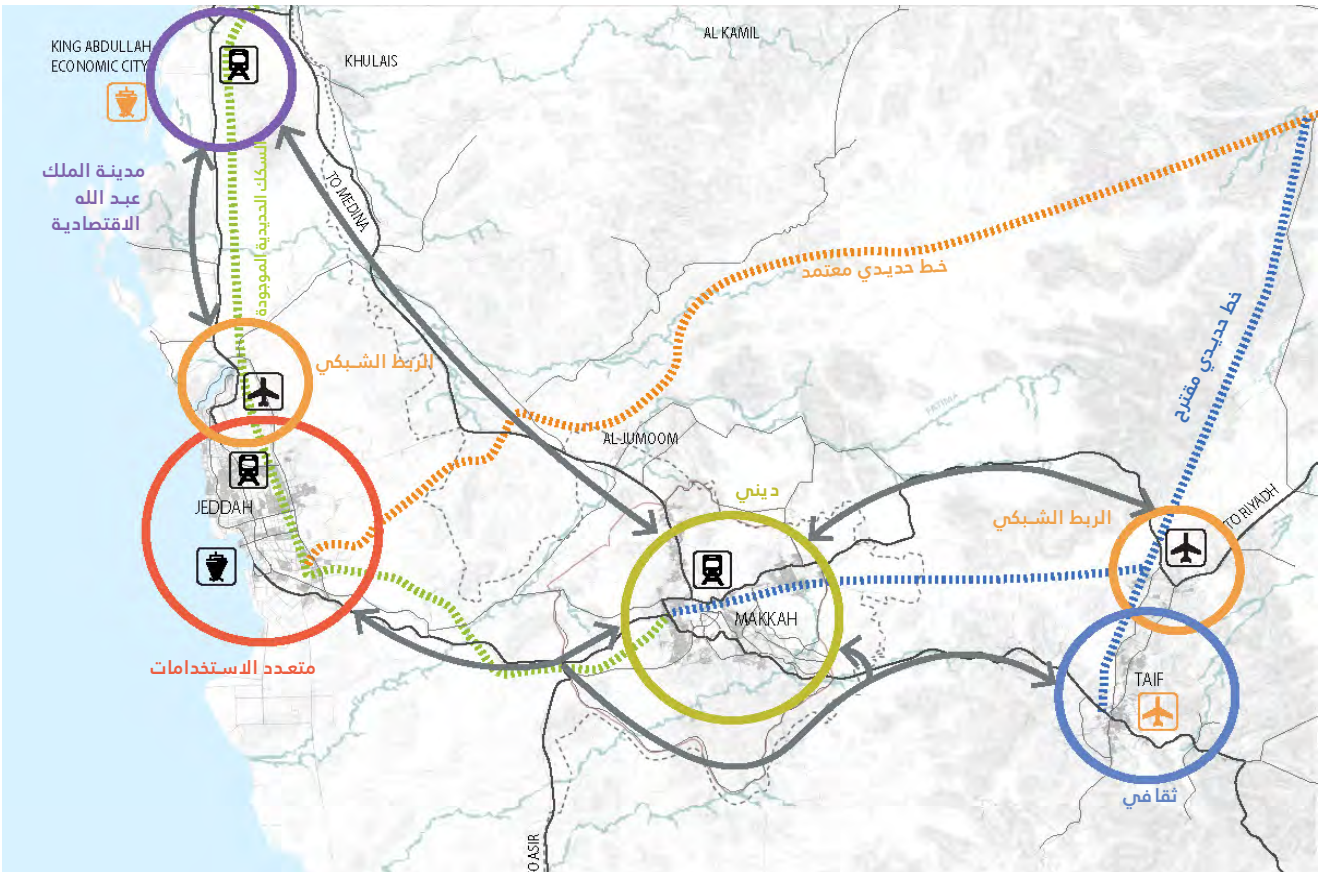
لا تزال جدة، ومكة المكرمة محركان للاقتصاد في الإقليم ككل، بالإضافة إلى ميزتهما النسبية في مواصلة جذب السكان من التجمعات الصغيرة في الإقليم. ووفقاً للمعدلات الحالية، قد يؤدي ذلك إلى زيادة أنماط النطاق العمراني غير المستدام، وما يترتب على ذلك من اتساع التفاوت بين محافظات الإقليم. وبمرور الوقت،



© Shutterstock



الشكل ١١. يوضح التوزيع السكان الحالي والمتوقع بعد ٢٠ سنة



الشكل ١٢: يوضح الوظائف والأدوار التي تلعبها كل من منطقة جدة - مكة المكرمة - الطائف



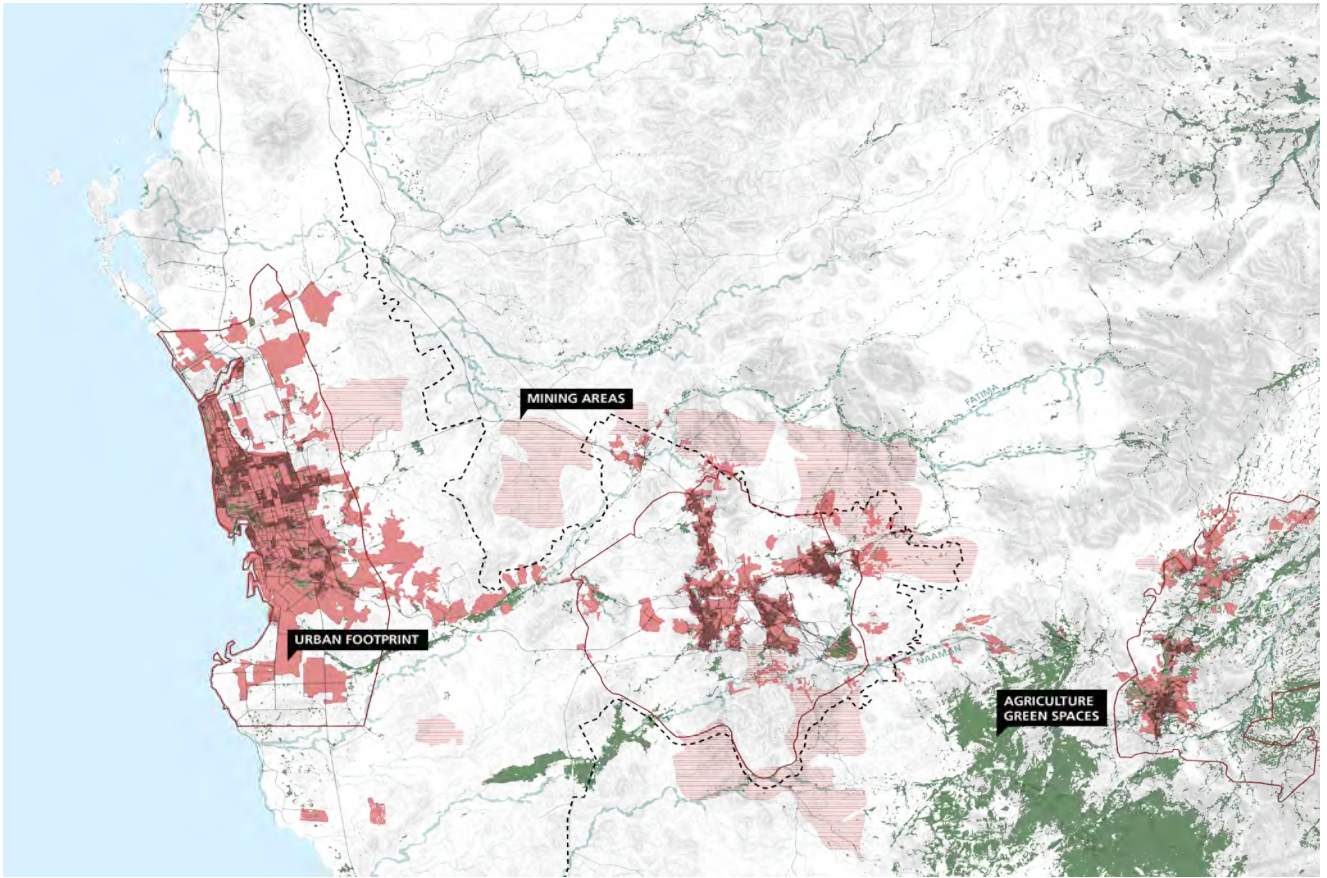
ويتناقص إلى ١,٢٠٠ متر في الأجزاء الشمالية الشرقية، ويتكون خط جبل الحجاز من مجموعة من المرتفعات، يبلغ الحد الأقصى لارتفاعها حوالي ٢,٧٠٠ متر نحو الجنوب، و ١,٤٥٠ متر نحو الغرب. ويقال أن هذا الخط الجبلي هو أحد الأسباب التي تسهم في عدم تنفيذ خط السكك الحديدية بين مكة المكرمة – الطائف الذي تم اقتراحه منذ فترة طويلة، حيث تصبح جدواه موضع شك.^(١)

أما بالنسبة للرطوبة، فإن الطائف تتمتع بنطاق أصغر من التفاوت في درجات الرطوبة خلال العام مقارنةً بالمدينتين الرئيسيتين مكة المكرمة، وجدة، فلديها نسب مسجلة منخفضة في الشتاء ٢٩٪، و أعلى في الصيف ٥٩٪. وتعطي هذه المقارنة ميزة لمدينة الطائف بمناخها الرائع، كمنطقة لجذب السائح المحلي على صعيد الإقليم، وعلى الصعيد الوطني. أما بالنسبة لمعدل هطول الأمطار، فإنه يتفاوت باستمرار على امتداد أراضي منطقة مكة المكرمة، بدءاً بأدنى قدر ممكن من المطر في جدة، والذي يزداد بشكل ملحوظ مع انتقالنا إلى المناطق الغربية، مثل الطائف. تلعب تضاريس الطائف دوراً كبيراً في التباين الكبير لمعدلات سقوط الأمطار، مما يوضح كيف تتعرض التلال، والمناطق الجبلية للأمطار غزيرة، وبشكل متكرر طوال العام، مقارنةً بالمناطق منخفضة الارتفاع داخل نفس المحافظة. وفي أغلب الأحيان، تكون الرياح السائدة عبر نطاق المنطقة رياح غربية، وشمالية غربية. وسرعة الرياح معتدلة نسبياً على مدار السنة. وخلال أشهر الانتقال الموسمي، قد تزداد سرعة الرياح السائدة إلى ١٠ م/ث، وغالباً ما تكون في شكل عواصف رملية. ويحدث ذلك في الغالب خلال الربيع، ونهاية الخريف، وتعتبر هذه الظاهرة واحدة من العوامل التي تؤدي إلى تلوث الهواء في الإقليم.

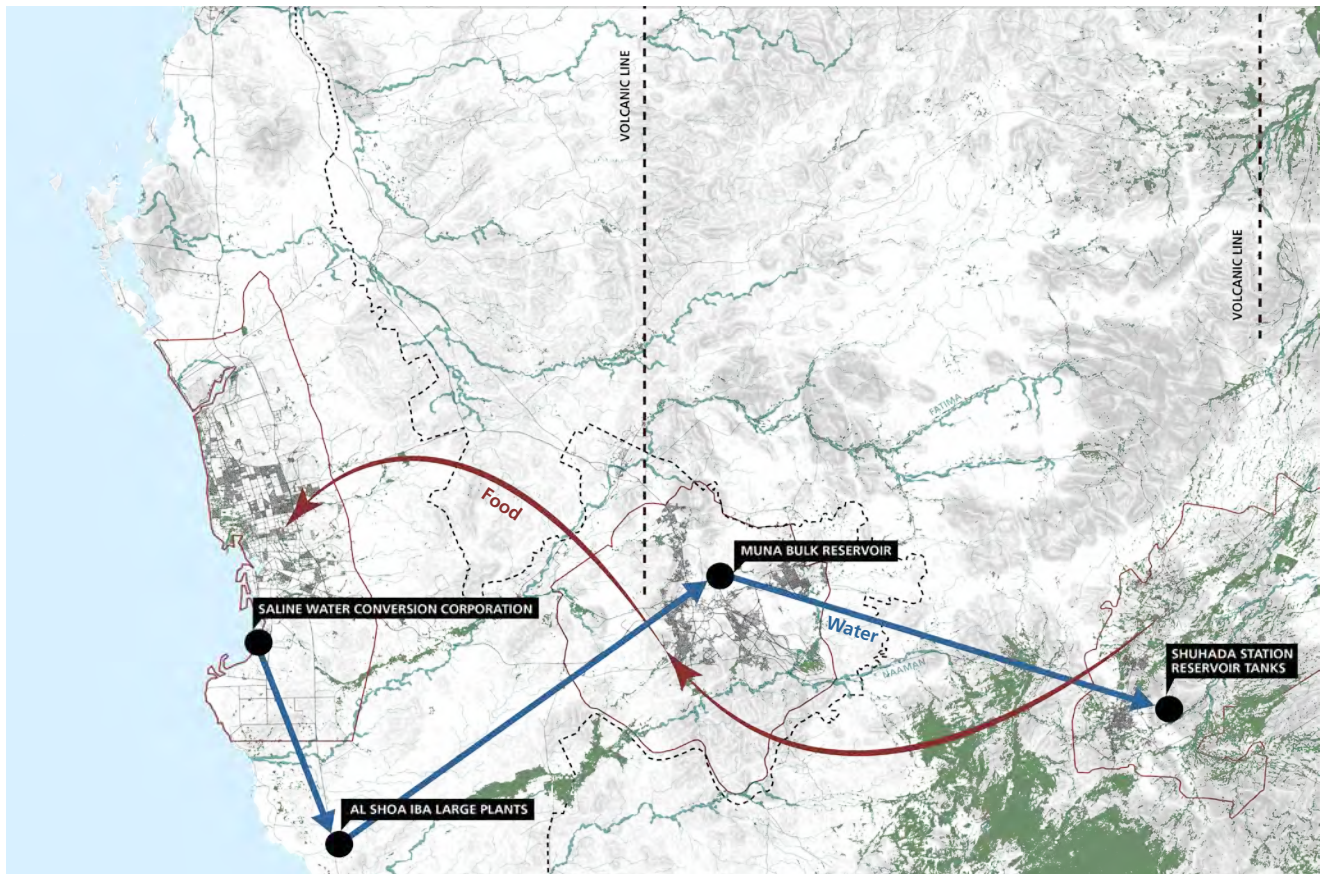
ومن الناحية الطبوغرافية، يُظهر إقليم المدينة تنوعاً في التضاريس. فمن صور الأقمار الصناعية، تظهر جبال الحجاز بوضوح بين مدينتي الطائف، ومكة المكرمة. ويبلغ ارتفاع سطح الأرض في الجزء الجنوبي من مدينة الطائف حوالي ١,٧٠٠ متر فوق مستوى سطح البحر،



منظر عام لجبال الحجاز



الشكل ١٣. يوضح المناطق الحضرية، والأراضي الزراعية ومناطق التعدين في كل من أقاليم محافظات جدة - مكة المكرمة - الطائف



الشكل ١٤. يوضح الأودية والمناطق الخضراء وتوزيع المياه وإنتاج الغذاء

٣

الدوكمة والتمويل البلدي



١,٣ الإطار التشريعي والمؤسسي ١,١,٣ السياق التشريعي والمؤسسي

المخطط الإقليمي لمكة المكرمة لعام ٢٠٠٥، الذي تم تحديثه في عام ٢٠٢٠، الدور المحوري الذي يمكن أن تلعبه محافظة الطائف في منطقة مكة المكرمة. وتحدد خطة الطائف، التي تتكون من الخطة الشاملة لمدينة الطائف، وتدعمها وثيقة تنظيمية أخرى (المخطط المحلي)، الاستخدامات الاستراتيجية للأرض، وشبكات البنية التحتية في المنطقة الحضرية الكبرى، وتطبيق الضوابط الحضرية على لوائح استخدام، وبناء الأراضي الحضرية داخل حدود البلدية. وتهدف حدود النطاق العمراني إلى منع الزحف الحضري السريع في ضواحي المدن بدون بنية تحتية حضرية كافية، في حين أن خطط تقسيم الأراضي هي لبنات البناء الأساسية التي توجه تنمية مدينة الطائف. يتم تعريف أدوات التخطيط هذه من خلال أدلة إجرائية داخل وزارة الشؤون البلدية والقروية، وليس بموجب النظام، وبالتالي فهي تفتقر إلى الشرعية. وبحسب طبيعة هذه الأدوات، فلا يمكنها إقامة نظام للمساءلة النظامية، والشفافية للجهات الفاعلة ذات الصلة. وفيما يتعلق بالإصلاح، ستستفيد مدينة الطائف من اللامركزية المالية، والقضائية، لتيسير الحلول المستقلة، والمبتكرة للمشاكل الاجتماعية الحضرية على مستوى الأمانة. ويترتب على ذلك:

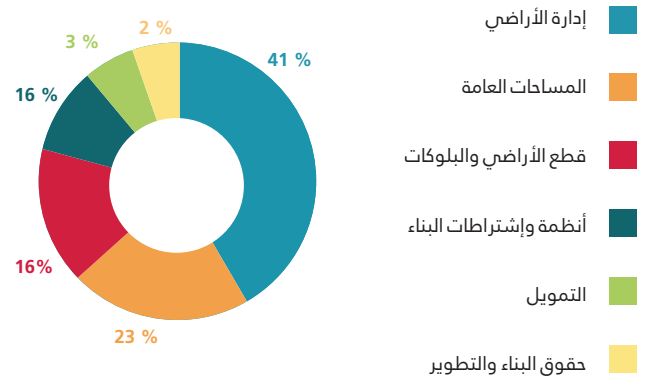
أ- نقل صلاحيات التخطيط المحلي من وزارة الشؤون البلدية والقروية إلى الأمانة لكي تتناول احتياجات المجتمع بشكل فعال، مع توفير العمل المستقل لها دون الرجوع للوزارة. ويتم دعم ذلك في الأجندة الحضرية الجديدة التي تنص على أن عمليات التصميم، والتخطيط الحضري الإقليمي يجب أن تقودها الأمانات والبلديات، والمحلية، ولكن تنفيذها يتطلب التنسيق مع جميع الجهات والهيئات التابعة للحكومات، فضلاً عن مشاركة المجتمع المدني، والقطاع العام، والجهات المعنية الأخرى.

ب- اللامركزية المالية، التي تمنح الأمانة الاستقلال الذاتي في الحصول على موارد لتمويل الأنشطة الحضرية. وقد تشمل أنشطة إدار الإيرادات في المدن الضرائب، والرسوم. وينبغي السماح للمناطق الحضرية بجمع بعض من أشكال الضرائب العقارية لتمويل الأنشطة الحضرية. ويبين نظام الأراضي البيضاء الأخير، الذي يفرض رسوماً على قطع الأراضي غير المطورة في المناطق الحضرية لمعالجة مشكلة المضاربة على الأراضي، ونقص المساكن، والتنمية السريعة للأراضي، أنه يمكن الاستفادة من الآليات التنظيمية لإدارة إيرادات، وفي الوقت نفسه تعزيز إطار إنمائي فعال.

ج- فتح سبيل للجهات الفاعلة، بما في ذلك القطاع الخاص، والتطوعي، والمجتمع العام، لكي يشاركوا في القرارات المتعلقة بالمشاريع التي تؤثر عليهم.

ونظراً إلى تعددية حقوق الملكية في مدينة الطائف بسبب الأراضي القبلية الشاسعة في ظل الملكية العرفية، فإن أنظمة الأراضي السارية تحتاج إلى تنقيح لكي تدعم تنمية سلسلة حقوق الأراضي^(٧)، والاعتراف بها، وتطبيقها. ويجب تحديث التشريعات والأنظمة للتجمعات غير المخططة لمنطقة مكة المكرمة، لكي يتم دمج الآليات المبتكرة التي تدعم فكرة المشاركة على مستوى المدينة من أجل النهوض بالأحياء الفقيرة.

يستند إطار التشريع العمراني في مدينة الطائف عن طريق البيئة التشريعية للمملكة، والتي تقوم على الشريعة الإسلامية. وهناك أربعة كيانات، الملك، ومجلس الشورى، ومجلس الوزراء، ومختلف الوزارات. وبالتالي، هناك خمسة صكوك تشريعية (الأمر الملكي، والمرسوم الملكي، قرارات مجلس الوزراء، والقرارات الوزارية) تعمل بترتيب هرمي، يدعم من سلطتها، وصلاحياتها. وللتعامل مع المستوطنات غير المخطط لها في منطقة مكة المكرمة، صدر في ٢٠٠٨^(٨)، تشريع فرعي يطالب اللجنتين: أ) الوزارية^(٩)، وب) التحضيرية الفنية^(١٠)، بوضع خطة عمل لتطوير المناطق غير المخطط لها. وتمت صياغة خطة العمل هذه، ويتم استخدامها كدليل من قبل شركات التجديد الحضري خلال عمليات التخطيط الخاصة بهم. كما يحتوي التشريع على حوافز مالية للقطاع الخاص من خلال الشراكات بين القطاعين العام، والخاص، للاستثمار في المناطق المخصصة بم لها من احتمالية تحقيق عوائد عالية.



الشكل ١٥: عدد التشريعات الحضرية في المملكة العربية السعودية وفقاً للمحاور الأساسية لتشريعات التخطيط الحضري (برنامج الموثل)

علاوة على ذلك، تسترشد مدينة الطائف بأكثر من ٥٠٠ صك تعميم في مجال التخطيط الحضري، وقد صدر معظمهم على أدنى مستوى إداري (تعميمات)^(١١)، وذلك ينقصهم القوة التشريعية الملزمة.

تلعب وزارة الشؤون البلدية والقروية دوراً هاماً في أنماط نمو، وتطور مدينة الطائف، لأنها مكلفة من الناحية النظامية بمهمة التخطيط العمراني لمدينة المملكة، بما في ذلك السماح بجميع أنواع أنشطة البناء. وبالتالي، فإن أمانة محافظة الطائف، تعمل كذراع تنفيذي لوزارة الشؤون البلدية والقروية. كما أن نظام الميزانية مركزي، وهذا يعني أن التدخلات التنموية للطائف تعتمد على تخصيص الأموال من وزارة الشؤون البلدية والقروية. من خلال وضع بند بذلك في الميزانية السنوية، وهي الوسيلة المالية الوحيدة المتاحة.

إن نظام التخطيط في المملكة يتبع تدرجاً هرمياً للمستوى المكاني، ويهيمن عليه من هم في القمة نزولاً إلى القاعدة، وهو يؤثر على النظام المكاني لمدينة الطائف. إن الاستراتيجية العمرانية الوطنية لعام ٢٠٠١، هي الخطة التوجيهية للمملكة. وتبرز

٢,٣ أدوات وإجراءات التخطيط

١,٢,٣ التدرج الهرمي للخطط

إن نظام التخطيط لمدينة الطائف مستمد من التدرج الهرمي للتخطيط الفعلي للمملكة. وفي هذا الإطار، هناك أربعة مستويات مختلفة من الخطط المكانية: وطنية، وإقليمية، ومحلية، وللمنطقة. ويوضح الشكل ١٦ أدوات التخطيط السارية في مدينة الطائف.

٢,٢,٣ الخطة الإستراتيجية الإقليمية لمنطقة مكة المكرمة

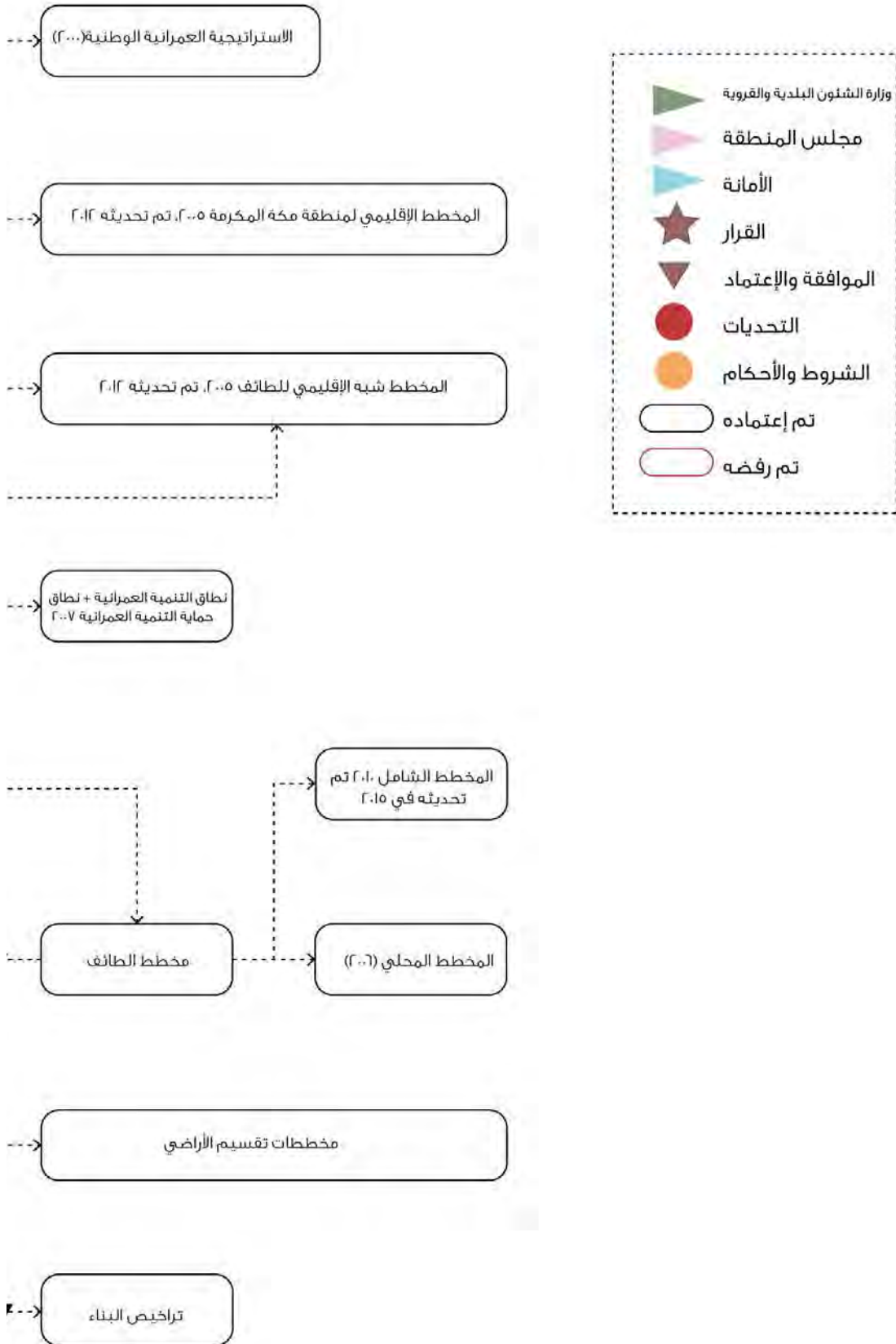
يمثل المخطط الإقليمي المستوى الثاني من التخطيط المكاني في المملكة العربية السعودية، والذي يهدف إلى معالجة جوانب التنمية الإقليمية الطبيعية، والحضرية، والاجتماعية، والاقتصادية. ويعتبر المخطط الإقليمي لمكة المكرمة واحدة من أقدم الخطط الإقليمية في المملكة العربية السعودية، وواحدة من الخطط التي كانت تقود التخطيط الإقليمي على المستوى الوطني. وتم إعداد المخطط الإقليمي لمكة المكرمة الحضرية عام ٢٠٠٥، وتم تحديثها في عام ٢٠١٢، واعتمدها مجلس المنطقة لمنطقة مكة المكرمة، وإمارة مكة المكرمة، بالتوالي. كما أنها تتكون من الخطة شبه الإقليمية لأكبر المحافظات في تلك المنطقة، مثل جدة، والطائف. وكذلك، تتضمن الخطة الإقليمية خطة تنفيذ، يتم بموجبها تحديد المشروعات الكبرى، والجهات الفاعلة، والمواعيد النهائية.

كما أن توحيد أدوات وأنظمة التخطيط قد يدعم التدخلات الإنمائية في مدينة الطائف، إلى جانب تنقيح، وتحديث هذه التشريعات لجعلها ذات صلة بالوضع الحالي للتنمية. ويجب أن يستتبع ذلك إعادة التفكير في عملية صنع التشريع للحد من عدد العناصر الفاعلة. كما يحتاج الإطار التشريعي إلى ترسيخ أسلوب مقبول للمشاركة العامة في صنع القرار العام، من أجل تعزيز المساواة، والشمول. إن توحيد التشريع الحضري سيعطي شرعية للخطط التي تعتمد عليها مدينة الطائف. إن تعديل نظام النطاق العمراني ليشمل معايير واضحة حول كيفية تعيينه من شأنه أن يعزز المساءلة الفنية، والرأسية. كما يحتاج التشريع إلى مزيد من التركيز على وضع حد حماية التنمية كمنطقة خالية من التنمية، ليس فقط لمنع التنمية السريعة فحسب، بل أيضاً لتجنب استفادة المصالح الخاصة من التراخي في النص التشريعي. وستعزز هذه المبادرات صياغة السياسة المصممة لجعل المدينة مستدامة، ومدمجة، ومكثفة بدرجة أكبر. وفي المقام الأول، يجب إجراء فحص ما بعد التشريع لنطاق التنمية العمرانية لتقييم ما إذا كان قد حقق أهداف سياسته. ويمكن لهذا، بدوره، أن يتم الاسترشاد به في عملية الإصلاح التشريعي، وكذلك في خيارات سياسة التخطيط.



© Shutterstock

طريق سريع يربط الطائف بمكة المكرمة عبر جبال الحجاز



الشكل ١٦. عرض مبسط لتدرج مستويات التخطيط، وأدوات التخطيط المستخدمة لمدينة الطائف (برنامج مستقبل المدن السعودية)

وتهدف الخطة إلى:

المخطط الشامل للطائف

قامت الأمانة بإعداد هذه الخطة، من خلال عقد العديد من ورش العمل مع شركاء التنمية في المنطقة. وتمت الموافقة عليها في عام ٢٠١٠، وتحديثها في عام ٢٠١٥، لتحوّل المدينة إلى مركز حضري رئيسي. فيما يلي المحتويات الرئيسية لهذه الخطة المحدثة:

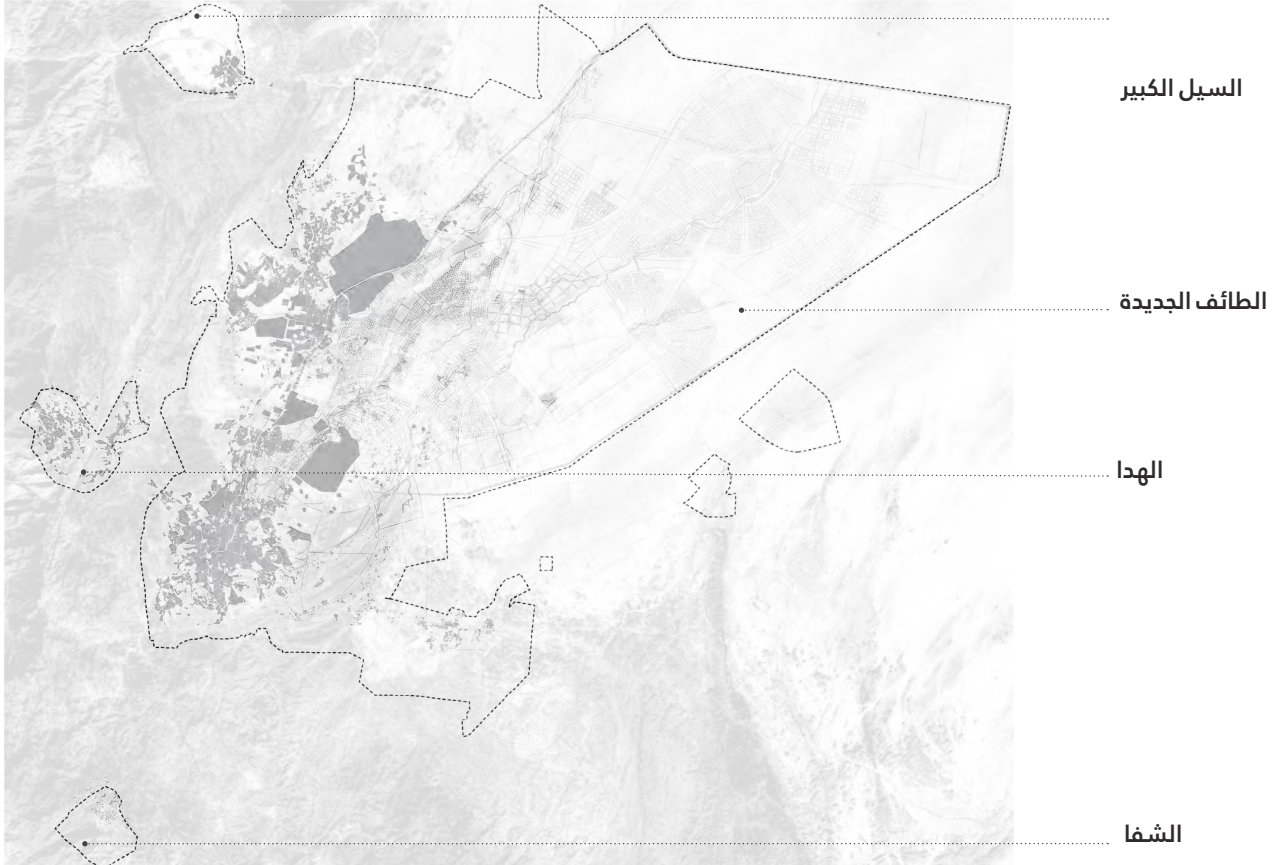
- ربط التحول الحضري للمدينة بالبرامج الوطنية الكبرى في إطار الخطة الخمسية للتنمية، والنتائج المنقحة للاستراتيجية العمرانية الوطنية، (كان ذلك قبل ظهور رؤية ٢٠٣٠، ومراجعة الاستراتيجية العمرانية الوطنية التي أجراها برنامج مستقبل المدن السعودية)؛
- تحديث السياسات الحضرية للخطة التوجيهية لعام ٢٠١٠؛
- إنشاء ممرات حضرية جديدة للمدينة، وتجمعات موحدة تتضمن المدينة، (الشفاء، والهدا، والسيل الكبير، والطائف الجديدة) كما هو موضح في الخريطة ١٧؛
- وضع معيار جديد للإدارة الحضرية والبلدية يدعم نهج الشراكة على النحو المدعو إليه في الخطة لتنفيذ مختلف المشاريع التحويلية، وخاصةً في قطاعي السياحة، والصيانة؛
- تحديث نظم المعلومات الجغرافية للمدينة بالمناطق المبنية حديثاً؛
- التركيز على الحفاظ على البيئة من خلال السياسات المحلية والبلدية.

- تعزيز مساهمة الموارد غير النفطية للمنطقة في التنمية الوطنية من أجل تحقيق نمو متوازن؛
- ممارسة التوسع في المشاريع بمختلف الصناعات، والتي تعتمد بشكل خاص على الموارد غير النفطية للمنطقة؛
- تعزيز مشاركة القطاع الخاص في توفير التعليم، والتدريب بجميع أنحاء المنطقة؛
- توجيه التركيز التنموي على القطاع الساحلي، لتحقيق تنمية حضرية متوازنة في المنطقة؛
- دعم نمط متوازن للمدن في المنطقة، يؤكد على التدرج الهرمي للوظائف، وعلى أعداد السكان.

وتركز الخطة شبه الإقليمية، التي هي جزء من الخطة الإقليمية الشاملة، فقط على محافظة الطائف. فقد أعدها جهاز التنمية للأمانة، مع مدخلات من الأمانة، وغيرها من الجهات المعنية. وحالياً، يشارك هذا الجهاز في مشاريع إستراتيجية تقوم بإدارتها أمانة الطائف، مثل المشروع السكني لمدينة الطائف الجديدة، وتطوير المطار الجديد، والمبادرات السياحية، وغيرها من المشروعات الكبرى.

٣,٢,٣ مخطط مدينة الطائف

تتكون خطة^(٨) مدينة الطائف من مكون إستراتيجي (الخطة الشاملة)، ووثيقة تنظيمية تدعم التنفيذ الفني (الخطة المحلية). ويشمل نطاق هذه الخطط ما يلي:



الشكل ١٧. يوضح مواقع التجمعات الحضرية المختلفة في الطائف ذات الاشتراطات واللوائح الحضرية الخاصة

المخطط المحلي

للعقوبات الواقعة بالمدينة القائمة، والممرات الحضرية الجديدة في مدينة الطائف الجديدة، والشفا، والهدا، والسيل الكبير. ولا يوجد إطار تشريعي لإعداد، وتنفيذ هذه الخطة. وبدلاً من ذلك، يقوم بإعدادها مختلف الاستشاريين، ويتبعون في ذلك «كتيب الشروط المرجعية لإعداد الخطة المحلية» الذي تقوم بصياغته وزارة الشؤون البلدية والقروية.

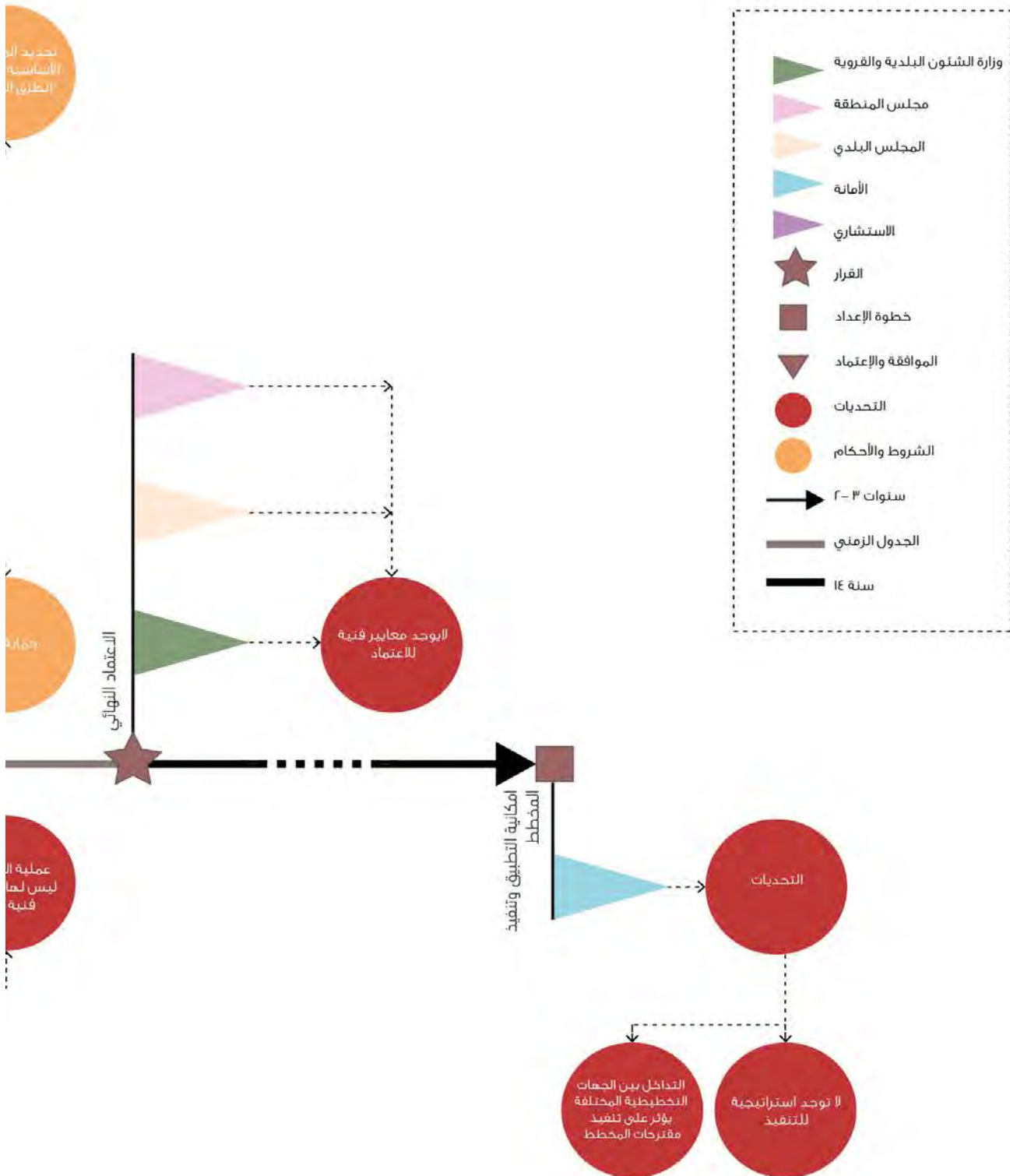
ومما يزيد من تعقيد تنمية كل من الخطط الشاملة، والمحلية، حقيقة أن هناك هياكل موازية أنشأتها وزارة الشؤون البلدية والقروية، ووزارة الداخلية. في حين أن الولاية النظامية للتخطيط تقع على عاتق البلديات (بموجب وزارة الشؤون البلدية والقروية)، فهناك تداخل في الاختصاصات مع هيئات تطوير المناطق والمحافظات (المحافظات - شبه الإقليمية)، والمراكز (المناطق) التي تم إنشاؤها تحت إشراف وزارة الداخلية. وبعبارة أخرى، فإن وزارة الداخلية كيان رقابي^(٩) لتنفيذ المشاريع الإقليمية، و في حين أن وزارة الشؤون البلدية والقروية هي المؤسسة المركزية للتخطيط المكاني، ولكن لا توجد آلية تنسيق واضحة. وغالباً ما يؤدي ذلك إلى مأزق في صنع القرار، مما يؤثر على تقديم المعايير الفنية داخل البلديات، مثل الطائف.

يمثل المخطط المحلي المستوى الثالث من نظام التخطيط الحضري في المملكة العربية السعودية، ويركز بشكل كبير على تلك المناطق من البلدية الموجودة ضمن النطاق العمراني، مع التركيز بشكل خاص على الإسكان. وتحتوي على الأطلس الحضري الذي يفضّل استخدام الأراضي المسموح بها لكل جزء من المدينة. ويتم استكمال الخطة بواسطة تقرير عن اللوائح، يحتوي مواصفات حول حقوق التنمية المسموح بها، مثل نسبة المساحة المبنية إلى أرض البناء، وديناميكيات الشوارع، وارتفاعات المباني، ومجالات لوائح البناء الخاصة، إلخ. إن الهدف من الخطة هو: (أ) تطبيق الضوابط الحضرية على لوائح استخدام، وبناء الأراضي الحضرية؛ (ب) توفير الخدمات العامة، والبنية التحتية بطريقة فعالة من حيث التكلفة، ومتكاملة؛ (ج) وضع المتطلبات الأساسية لشبكات الطرق المقترحة؛ (د) المساعدة في تسهيل تنمية الإسكان في القطاعين العام، والخاص.

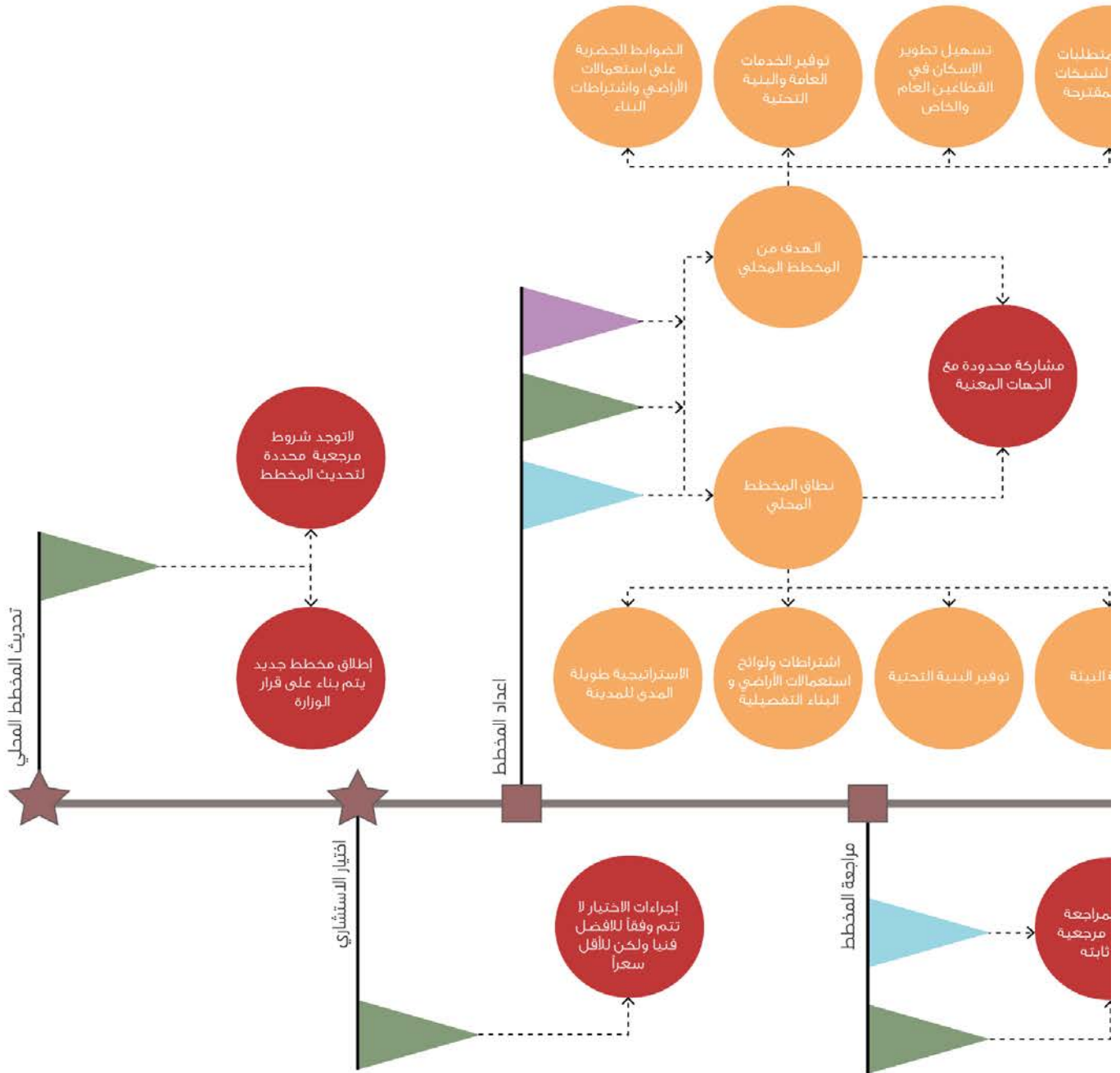
يعتزم المخطط المحلي، الذي تم إعداده في عام ٢٠١٥، إدخال ضوابط حضرية جديدة، بما في ذلك استخدامات الأراضي، والارتفاعات، والعوائق، والاعتبارات البيئية، وأماكن انتظار السيارات، وتوفير الخدمات الاجتماعية، وما إلى ذلك، في حين أن الأطلس الحضري الجديد خرائط محدّثة تعرض الاستخدامات الجديدة للأراضي لكل منطقة على نطاق الشبكة، في إطار مخطط الطائف. ويحتوي تقرير اللوائح على اللوائح المتعلقة بالمباني الخاضعة



الكثافة والأراضي الشاغرة في مدينة الطائف



الشكل ١٨. عرض مبسط لعملية إعداد المخطط المحلي لمدينة الطائف والجهات المشاركة في عملية الإعداد (برنامج مستقبل المدن السعودية)



٤،٢،٣ حدود حماية النمو والتنمية الحضرية بالطائف

الإطار التشريعي

والإقليمية، والمحلية، وعلى حجم قطعة الأرض. (انظر الشكل ١٩). ومن الناحية النظامية، فإن المنطقة الواقعة بين حد حماية التنمية، وحدود النطاق العمراني (٢٠٣٠) لعام ١٤٥٠، هي منطقة محمية، وغير مخصصة للتنمية، وكذلك يحدد النظام آليات بناء المشاريع الاقتصادية الكبرى أو الوطنية الإقليمية فيها. فعلى سبيل المثال، وافقت وزارة الشؤون البلدية والقروية على مشروع المطار، والمشاريع السكنية الكبرى في الطائف. ومن ناحية أخرى، ونظراً لصلاحيات الجهات العليا، فإن بعض الوكالات لها حقوق في الأراضي الواقعة في هذه المناطق، حيث تكون الموافقة على المشاريع الإنمائية روتينياً، لأن صلاحيات الجهات العليا تحل محل سلطات وزارة الشؤون البلدية والقروية في تقييم الامتثال. بالإضافة إلى ذلك، ونظراً إلى المرونة التشريعية حول تعريف المشروعات «الكبرى» أو «الاستراتيجية»، هناك تطورات سكنية خاصة خارج حدود النطاق العمراني (٢٠٣٠)، لعام ١٤٥٠. وقد أدت هذه العوامل إلى تقويض الفعالية الوظيفية للوائح، وللأنظمة، فضلاً عن التنمية المدمجة للمناطق الحضرية، مثل الطائف.

وضع الحدود

قامت وزارة الشؤون البلدية والقروية بتعيين حدود النطاق العمراني لمدينة الطائف في وقت واحد، وجنباً إلى جنب مع غيرها من المدن، من خلال لجنة في إطار وحدة التنسيق، والمشاريع التابعة لوكالة تخطيط المدن. وهناك تفهماً بأن الحسابات تقوم على

في عام ٢٠٠٨، صدر قرار مجلس الوزراء رقم ١٥٧، الذي يحدد اللوائح العامة لكل من حدود النطاق العمراني (حتى عام ٢٠٣٠)، وحد حماية التنمية. وفي عام ٢٠١٠، صدرت اللائحة التنفيذية بموجب القرار الوزاري رقم ١١٧٦٩، لوزارة الشؤون البلدية والقروية، ويليهما التنقيح الحالي (القرار الوزاري رقم ٦٦٠٠، لوزارة الشؤون البلدية والقروية)، الذي تم سنه عام ٢٠١٤. والمقصود بحدود النطاق العمراني، هو السيطرة على التوسع العمراني، في حين أن المقصود بحد حماية التنمية هو منع الامتداد الحضري في ضواحي المدن دون بنية تحتية كافية، من خلال ترسيم حدود منطقة حظر التنمية. إن وظيفة هذه الحدود هو الحفاظ على الأراضي من أجل تنمية حضرية مستقبلية لما بعد حدود النطاق العمراني لعام ٢٠٣٠، وفي نفس الوقت، دعم دور حدود النطاق العمراني في منع الامتداد الحضري.

وينص القرار الوزاري عام ٢٠١٤، على العديد من مبادئ التنمية العامة، بما في ذلك:

- ينبغي إعطاء أولوية لمشاريع التنمية الاستراتيجية، بما في ذلك الشبكات الرئيسية للطرق، والسكك الحديدية التي تمر عبر الأراضي الخاصة؛
- يُسمح بالمشاريع الإنمائية الحضرية فقط بموافقة من وزارة الشؤون البلدية والقروية وفقاً للضوابط والإجراءات الرسمية.
- يجب أن تتبع مشاريع التنمية الكبرى معايير تفصيلية محددة. كما يحدد النظام المعايير الحضرية التي يجب على القائم بالتنمية الالتزام بها، بناءً على التصنيفات الاستراتيجية للمراكز الوطنية،

تصنيف حدود التنمية العمرانية لاعتماد مخططات تقسيم الأراضي ومراحل نطاق التنمية العمرانية

اللائحة التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 66000 بتاريخ 20/12/2014

المرحلة الأولى (2014-2018)	المرحلة الثانية (2019-2024)	المرحلة الثالثة (2025-2030)
مراكز النمو الوطنية (حائل، تبوك، بريدة، عنيزة، عرعر، نجران، جازان، الباحة، ساكا، ابها، الطائف، الحساء) أكثر من 500 متر مربع		
- سفلتة الطرق الداخلية - الصرف الصحي والكهرباء - المياه في حال توفرها - البنية التحتية لتصريف مياه الأمطار - الربط بأقرب طريق رئيسي	- سفلتة الطرق الداخلية - الصرف الصحي والكهرباء - المياه في حال توفرها - البنية التحتية لتصريف مياه الأمطار - الربط بأقرب طريق رئيسي - النسبة المئوية للمنطقة السكنية المنجزة لا تقل عن 50% - توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات وغيرها)	- سفلتة الطرق الداخلية - الصرف الصحي والكهرباء - المياه في حال توفرها - البنية التحتية لتصريف مياه الأمطار - النسبة المئوية للمنطقة السكنية المنجزة لا تقل عن 50% - توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات وغيرها)
- سفلتة الطرق الداخلية - الصرف الصحي والكهرباء - توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات وغيرها)	-	-

وعلاوة على ذلك، فإن أحكام، وشروط التجديد الحضري غير موجودة؛ ج- النظام تحركه الحوافز نحو المناطق التي: أ) بها هناك إمكانات استثمارية، وب) تكون الأمانة هي القائم على تنميتها.

وتشمل العوامل الأخرى التي تؤثر على تنفيذ النظام ما يلي:

أ- تمتلك محافظة الطائف قدرة محدودة على إجراء مبادرات التجديد العمراني، بما في ذلك التفاوض مع العناصر الأساسية لإجراء برنامج فعال، وتشاركي؛
ب- لم يتم بعد تأسيس شركة المصيف التي تهدف إلى إكمال عملية التجديد الحضري مع الأمانة؛
ج- تعتبر التكاليف السياسية المرتبطة بتحسين القرى والتجمعات غير الرسمية عالية، ومن هنا يأتي إجماع الحكومة عن الاندماج الكامل في العملية. واستناداً إلى حسابات اللجنة، هناك أيضاً تباين بين حجم الحدود، والديناميكيات الديموغرافية للطائف، وهو الأمر الذي يقوض التكثيف. وبعبارة أخرى، بناءً على توقعات النمو السكاني الحالية، ستصبح الكثافة ١.٢٨ نسمة/هكتار بحلول عام ٢٠٣٠، أي أقل بكثير من توصيات برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية البالغ ١٥ نسمة/هكتار.

التصاريح

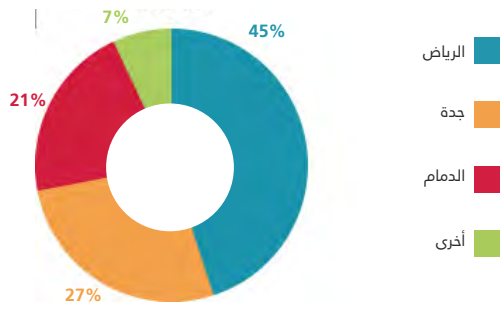
ترتبط التنمية داخل حدود النطاق العمراني ارتباطاً وثيقاً بالتصاريح، ومراقبة التنمية. وتسير العملية في الطائف كما يلي:
أ- يقدم المالك أو المطور مخطط تقسيم الأراضي، بما في ذلك

عوامل انتقائية، مثل النمو التاريخي، والنمو السكاني المتوقع في المدينة؛ ومع ذلك، لا يوجد معايير دقيقة يتم نشرها حول كيفية حساب حجم حدود مراحل النطاق.

التحديات

في الطائف، هناك بعض التحديات في توصيل، وتقديم الخدمات (المدارس، والكهرباء)، والمرافق (البنية التحتية)، خاصة في القرى، التي وافق عليها مجلس المنطقة (مثال على ذلك نموذج قرية البيضاء). وقد تم تخصيص غيرها من المشاريع الكبرى للتنفيذ خارج الحدود، ولكنها لم تنفذ بسبب قيود مالية.
وفي الطائف، هناك صعوبات في تنمية في العديد من المناطق داخل حدود النطاق العمراني، بسبب وجود أراضي قبلية شاسعة، فضلاً عن مناطق عسكرية كبيرة في قلب المناطق الحضرية. ومن المنظور الطبوغرافي، يكون التطوير أسهل في المناطق البعيدة عن المدينة، مما يؤثر على تنمية المدينة بشكل سلبي^(١٠). بالإضافة إلى ذلك، ظهرت مبان جديدة في المناطق غير المخططة خارج حدود النطاق العمراني^(١١). ولم يكن نظام التجمعات غير الرسمية لمنطقة مكة المكرمة، والذي ينطبق على محافظة الطائف، فعالاً في حل مشكلة التجمعات غير الرسمية، لأن:
أ- النهوض بالمبادرات، وإعادة التطوير، وإعادة التوطين مقتصران على ملاك القرى والتجمعات الذين سجلوا أراضيهم رسمياً؛ وهم يشكلون قلة؛
ب- ليس به نصوص لإعادة تعديل الأراضي أو آليات توحيد الأراضي.





الشكل ٢٠. يوضح النسبة المئوية للأراضي البيضاء - المرحلة الأولى من تنفيذ نظام الأراضي البيضاء.

٣.٣ النطاق المؤسسي

١،٣،٣ المؤسسات الحضرية في المملكة العربية السعودية

يتأثر نمط النمو، والتنمية في الطائف بالإطار المؤسسي للتخطيط المركزي في المملكة العربية السعودية، تحت إشراف وزارة الشؤون البلدية والقروية، حيث تتولى مهمة إجراء التخطيط الحضري لمدن المملكة، فضلاً عن ترخيص جميع أنواع أنشطة البناء^(١٤). وتم تكليف وكالة تخطيط المدن، التابعة لوزارة الشؤون البلدية والقروية، وإدارتها، مثل التخطيط المحلي، والدراسات والبحوث، وتنسيق المشاريع، والتخطيط والتصميم الحضري، بالتنسيق مع أمانة الطائف عن التخطيط لتحقيق تنمية حضرية شاملة.

وتتولى وكالة تخطيط المدن، التابعة لوزارة الشؤون البلدية والقروية، مسؤولية تنفيذ المبادرتين المتعلقتين ببرنامج التحول الوطني: (أ) إعداد الخطة المحلية؛ و(ب) الدعم الفني لعملية صياغة نظام التخطيط؛ و(ج) إجراء دراسات على الطرق، ومواقف السيارات، بالإضافة إلى العديد من المبادرات الأخرى.

٢،٣،٣ الإطار الإقليمي: منطقة مكة المكرمة

ووفقاً للتصنيف الإداري لوزارة الداخلية، تنقسم منطقة مكة المكرمة إلى ١٧ محافظة (١٠ منها من الفئة الأولى، و٧ من الفئة الثانية)، و١١٣ مركز (٣٦ من الفئة الأولى، و٧٧ من الفئة الثانية). وتصنف باعتبارها أمانة من المستوى الثاني. وتقوم وزارة الشؤون البلدية والقروية بتخصيص الأموال من خلال وضع بند في الميزانية السنوية، من أجل الأنشطة الإنمائية، والخدمات البلدية، وهي الوسيلة المالية الوحيدة المتاحة للطائفتين.

وفي منطقة مكة المكرمة، هناك مؤسسات إضافية تدير، وتنظم عملية التنمية، برئاسة أمير المنطقة، وفقاً للنظام^(١٥)، وهو المسؤول أمام وزارة الداخلية. ويفرض النظام نفسه على الإمارة الإشراف على جميع الجهات والهيئات والمؤسسات العاملة في منطقة مكة المكرمة. ويرتبط هذا الدور الإشرافي بدعم رفاهية المواطنين، فضلاً عن التوسط في النزاعات الناشئة بين هيئتين حكوميتين، أو أكثر.

وتشارك أمانة مكة المكرمة في تنفيذ نظام مكة للتجمعات غير

خطم التنفيذ المفصلة لإقامة البنية التحتية المطلوبة للأمانة؛ ب- تقوم الأمانة بتقييم الطلب وفقاً لضوابط تخطيط الأراضي؛ فيما عدا تلك الحالات التي حددها القرار الوزاري رقم ١٧٧٧٧ الصادر عن وزارة الشؤون البلدية والقروية. ويقوم هذا القرار بتفويض بعض الأدوار إلى رؤساء البلديات فيما يتعلق بالموافقة على تقسيم الأراضي، المتعلقة فقط بحجم المشاريع الإسكانية.

ج- بعد ذلك، يتم إرسال الطلب إلى وزارة الشؤون البلدية والقروية لمراجعته وفقاً لمعايير التنمية، نظام البناء المعمول بها، وتقوم الوزارة برفض أو منح تصاريح البناء؛

د- لدى المالك أو المطور التي تم رفض تصريحها خياران للطعن: (أ) اللجوء إلى الأمانة، والإمارة، ووزارة الشؤون البلدية والقروية، بمسمى إعادة دراسة الطلب؛ أو (ب) رفع قضية في المحكمة الإدارية للاختصاص القضائي ذو الصلة؛

هـ- القرار في إجراءات الاستئناف المذكورة أعلاه نهائي، وملزم لجميع الأطراف.

٥،٢،٣ نظام الأراضي البيضاء

تعتبر مساحة الأراضي غير المطورة (الأراضي البيضاء) في الطائف من بين أدنى المعدلات في المدن السعودية. وباستثناء المناطق الجبلية، والمحمية الطبيعية، فمن المقدر أن تصبح حدود النطاق العمراني ١٣٪، و١٢،٥٪، و١٤،٣٢٪، في السنوات ٢٠١٩، و٢٠٢٤، و٢٠٢٩، على التوالي. وأصدرت الحكومة مؤخراً نظام رسوم الأراضي البيضاء^(١٦) الذي يفرض ضريبة أراضي سنوية على «الأرض البيضاء» تبلغ ٢،٥٪ من قيمتها، وتعرف بأنها أرض بيضاء تقع في «مناطق مأهولة بالسكان»، ومخصصة للاستخدام السكني، أو الاستخدام المختلط. ويهدف هذا النظام إلى: (أ) زيادة المعروض من الأراضي المنماة لتحسين معالجة مشكلة نقص الإسكان، و(ب) جعل الأراضي السكنية متاحة، وبأسعار معقولة، و(ج) مكافحة الممارسات الاحتكارية. وستقوم وزارة الإسكان، وهي السلطة المنفذة، بإنفاذ النظام على مراحل (انظر الشكل ٢٠).

٦،٢،٣ مخططات تقسيم الأراضي

يعتبر مخطط تقسيم الأراضي هي اللبنة الأساسية لتنمية مدن المملكة العربية السعودية. ويمتلك أمين محافظة الطائف صلاحية الموافقة على تقسيم الأراضي، وفقاً للمعايير التالية (القرار الوزاري رقم ١٧٧٧٧ لعام ٢٠١٠):

- يجب أن تكون الأرض ضمن حدود النطاق العمراني المعتمد؛
- أن يتوافق استخدام الأراضي المحدد للأرض مع التعليمات، واللوائح التي تحكمه؛
- لن يؤدي التقسيم إلى إلغاء أو تعديل لائحة، أو تخطيط معتمد، أو استخدام مصرح به للأرض.
- أن يتم الانتهاء من جميع إجراءات التخطيط اللازمة، وأن تصدر وكالة وزارة الشؤون البلدية والقروية لتخطيط المدن نسخة مصدقة من المخطط بعد الموافقة عليها.
- وافقت الأمانة على أربع تقسيمات للأراضي السكنية بين يناير، وديسمبر، ٢٠١٧^(١٧).

وخلال ورشة العمل التي عُقدت في الأمانة، تم تحديد عامل نقص عدد الموظفين باعتباره تحدياً كبيراً يواجه التخطيط في الطائف، (هناك ٤٨ مهندساً، يشملوا ٨ مخططين، و٢٥ مهندس مدني، و١٥ مهندس معماري). وتتفاقم هذه المشكلة بسبب النطاق المحدود للشركات الاستشارية المؤهلة، المتخصصة في التخطيط الحضري، مما تقوّض جودة الخطط المكانية.

إن اللجنة العليا لتطوير مدينة الطائف هي جهة محلية أخرى في الطائف. وتتألف من الأمانة، ووزارة الشؤون البلدية والقروية، وأمانة مكة المكرمة، ووزارة المالية و الهيئة العامة للسياحة والتراث الوطني. وتهتم بالموافقة على، ومتابعة المشاريع التنموية داخل الطائف، وخاصةً تلك المتعلقة بتنمية السياحة، والاقتصاد. وقدم أمير منطقة مكة المكرمة الطلب إلى رئيس مجلس الوزراء، في عام ٢٠١٠.

وستعمل شركة المصيف التي لم يتم تأسيسها بعد، كذراع للأمانة فيما يتعلق بمشاريع التجديد الحضري.^(٢٢) وستقوم بتنفيذ نظام المستوطنات غير المخططة في منطقة مكة المكرمة، عن طريق إقامة شراكات مع القطاع الخاص للاضطلاع بالتنمية في بعض المناطق ذات الأولوية.^(٢٣)

٤.٣.٣ الآثار النظامية والمؤسسية لمدينة الطائف

يتم اتخاذ معظم القرارات، والموافقات الفنية في نظام الحوكمة الإدارية المحلية البلدية، بما يتضمن قرارات التخطيط التي يتم اتخاذها على أساس تقديري، بناءً على الأولويات المحددة بين الأمين، والمجلس البلدي. ولذلك، تفتقر المنظومة إلى المساءلة الفنية، وإمكانية التنبؤ، والوضوح العملي. بالإضافة إلى ذلك، تعد المنظومة غير متسقة حيث أنها دون آليات ناظمة لمواءمة، وتوجيه نظام التخطيط. وعادةً ما يتميز هذا اللاتباس، والتنفيذ الجزئي لإطار العمل بانخفاض الاستثمار الأجنبي أو المؤسسي، وتأثر معه الركيزة الاقتصادية لرؤية المملكة ٢٠٣٠.

٤.٣ التمويل البلدي

١،٤،٣ النظام المالي

إن التمويل العام الفعال، والإدارة المالية السليمة، أمرين أساسيين لتأسيس قاعدة مالية صلبة، ولتعزيز القطاع العام، وبالتالي لدعم التنمية المحلية. ويتناول هذا الفصل النظام المالي في المملكة العربية السعودية، وفي الطائف على وجه الخصوص. ويعكس النظام المالي للطائف درجة المركزية الملاحظة في نظام الحوكمة عموماً بالمملكة العربية السعودية. وعن طريق الأمانات، تكون وزارة الشؤون البلدية والقروية هي المسؤولة عن تمويل أنشطة خدمة البلدية مثل تخطيط المدن، وتراخيص البناء، وصيانة الطرق. بالإضافة إلى وزارة الشؤون البلدية والقروية تقوم بتمويل وتنفيذ المشاريع على مستوى المدينة. فعلى سبيل المثال، قامت وزارة التعليم بتمويل مدارس المدينة مباشرة، بدلاً من تمويلها عن طريق الأمانات.

المخططة، بما في ذلك عملية إجراءات نزع الملكية، والتعويض، بموجب نظام نزع الملكية. وهناك ٣٦ تجمع غير مخطط ضمن هيكل الأمانة. وتمثل المساحة الإجمالية للمناطق غير الرسمية ١٧٢ كيلومتر مربع (٣٣,٥ ٪ من إجمالي المساحة المبنية). وهناك سياسة شاملة تم إعدادها مع تخطيط المدينة، وهي تصنف المساحات وفقاً لقدراتها الاستثمارية، بما في ذلك المخاطر المرتبطة بها. ومع ذلك، تبين أنه على الرغم من وجود هذه السياسة، والأدوات الناظمة، إلا أن القضايا لا تزال سائدة في المدينة.^(٢٤)

علاوة على ذلك، أثبت نموذج الحكم غير الرسمي «وحدة تكامل التنمية»، الموجود داخل إمارة مكة المكرمة، فعاليته في إدارة النطاق العمراني. فعلى سبيل المثال، تتمثل مهمته الرئيسية في توفير آلية رصد أفضل للمشاريع، والتنمية، بطريقة متكاملة، وعلى جميع مستويات التنمية، والخدمات في الطائف. ويساعد هذا على الإسراع في عمليات صنع القرار للمشاريع على مستوى المدينة، من خلال آلية التنسيق المبتكرة هذه، ودون الرجوع إلى الحكومة. وتساعد هذه الآلية في الاتفاق على التوسط في النزاعات بين الوزارات القطاعية لصنع القرار، والوكالات الوطنية.

ويقع مقر مجلس المنطقة^(٢٥) في الأمانة، وهو مطالب بما يلي:^(٢٦)
 أ- تحديد احتياجات المنطقة واقتراح إدراجها في خطة التنمية الوطنية؛
 ب- تحديد المشاريع المفيدة للمنطقة، وتقديمها على أنها أنشطة تتطلب تمويلًا من وزارة الشؤون البلدية والقروية. وتُفحص هذه الطلبات، وتُختار المشاريع القابلة للتمويل. ويتم توفير التمويل كجزء من خطة التنمية الوطنية، والميزانية السنوية للبلاد، وتلك هي الوسيلة الوحيدة المتاحة للبلديات؛
 ج- دراسة الترتيب التنظيمي للمراكز الإدارية الإقليمية، ومتابعة تنفيذ أية تعديلات؛
 د- تنفيذ أحكام خطة التنمية، والميزانية، وتنفيذ التنسيق اللازم.

٣،٣،٣ النطاق المحلي: مدينة الطائف

تقوم الأمانة التي يرأسها الأمين، بإدارة مدينة الطائف. ويتم تعيين الأمين من قبل وزير الشؤون البلدية والقروية، ويقوم وزارة الخدمة المدنية بتعيين باقي الأعضاء التنفيذيين للأمانة بناءً على مؤهلاتهم المهنية^(٢٧). وتتضمن إدارة التخطيط الحضري للطائف الالتزام بمخطط وزارة الشؤون البلدية والقروية لمدن المملكة، والمناطق القروية، والشوارع، وتصاميم البناء. وتضم إدارة التخطيط الحضري للطائف ما يقرب من ٤٨ مخطط، ومهندس معماري، ومن بينهم موظفي دعم آخرين^(٢٨). تم توزيعهم في أربع وحدات: (أ) إدارة تخطيط المدن؛ (ب) المباني، والمكاتب الهندسية؛ (ج) دراسة استقصائية، ونظم المعلومات الجغرافية؛ (د) مشاريع عامة جيدة. وأنشأت الأمانة المرصد الحضري المحلي الذي يتم رصده من قبل المرصد الحضري الوطني^(٢٩). والتحدي الآخر أمام الأمانة هو انتشار مساحات كبيرة من الأراضي القبلية في قلب المنطقة الحضرية، وتلك الأراضي ليس لها سجلات ملكية رسمية، مما يعرقل الإنتاجية الاقتصادية حيث لا يمكن للتنمية أن تتم.

٢،٤،٣ إيرادات البلدية

في الوقت الحالي، تمتلك الأمانات مصادر قليلة للإيرادات، وسلطة محدودة لجمع الضرائب. ووضعت وزارة الشؤون البلدية والقروية مؤخراً رسوم البلدية التي ساهمت في توسيع قاعدة مصادر الإيرادات الخاصة بهم؛ ومع ذلك، لا تزال الإيرادات المحلية غير كافية. وبالتالي، تستمر الأمانات في الاعتماد على التحويلات الحكومية من وزارة المالية.

وتمول الحكومة معظم الخدمات العامة، والبنية التحتية على المستوى المحلي. وتقوم البلديات بوضع مقترحات المشروع، وعرضها على المجلس البلدي، كي يتسنى تقديمها للحصول على التمويل. وترسل البلديات (٢٤) هذه المقترحات إلى وزارة الشؤون البلدية والقروية، ووزارة المالية (انظر الشكل ٢١). وتخصص وزارة المالية الأموال للوزارات، ويتم تخصيص الأموال على أساس عوامل مختلفة، مثل السكان. وتنفق البلديات المبلغ المُستلم على الأنشطة المدرجة في مقترح بنود الميزانية.

وقد أدخلت وزارة الشؤون البلدية والقروية رسوماً جديدة للبلديات من أجل زيادة مصادر البلدية من الإيرادات. وفي السنة المالية ٢٠١٦، استطاعت مدينة الطائف بواسطة إيرادات مصادرها الخاصة (٢٥) من أن تدر ١١٪ فقط من ميزانيتها. وعادةً ما يتم سد الفجوة بين إيرادات المصادر الخاصة، وميزانية البلدية عن طريق التحويلات الحكومية، مما يؤدي للبلديات إلى الاعتماد بشكل كبير على الموارد المالية من الحكومة.

وعلى الرغم من زيادة إيرادات المصادر الخاصة على مدار السنوات القليلة الماضية، إلا أنها لا تزال أقل من هدف برنامج التحول الوطني البالغ ٤٠٪. وللمساعدة في زيادة إيرادات المصادر الخاصة، يوصي برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية بإدخال أدوات ضريبية، واستراتيجيات تمويلية جديدة على مستوى البلديات. (٢٦)

٣،٤،٣ تمويل تكاليف تشغيل البلدية

تعتمد أمانة الطائف بشكل كبير على الحكومة لتمويل أنشطة، وخدمات، والبنية التحتية العامة للبلدية. وفي السنة المالية ٢٠١٦، بلغت إيرادات المصادر الخاصة ١١٪ (١٣٠ مليون ريال سعودي) من ميزانية الطائف. وتم تمويل المتبقي عن طريق التحويلات

الحكومية، ووفرت الحكومة موارد مالية أخرى. ويوضح (الشكل ٢٢) تفصيل ميزانية الطائف لعام ٢٠١٦، حسب فئات الإنفاق. وشكل التشغيل، والصيانة/البرامج الحصة الأكبر من ميزانية الطائف، وتليها المشاريع، والرواتب، ومصاريف التشغيل. وبشكل عام، تمثل هذه الفئة حصة كبيرة من إجمالي النفقات للعديد من الأمانات بالمملكة العربية السعودية، ممثلة ٣٠٪ من نفقات الميزانية. وبرغم زيادة إيرادات مصادر الاستثمارات الخاصة للبلدية على مدى السنوات العديدة الماضية، إلا أن حصتها من إجمالي إيرادات البلدية قد تعثرت. وهذا يدل على أن الحوافز السياسية، والأدوات المالية الجديدة هي عوامل استراتيجية من أجل الوصول إلى أهداف برنامج التحول الوطني.

٤،٤،٣ تمويل الخدمات البلدية

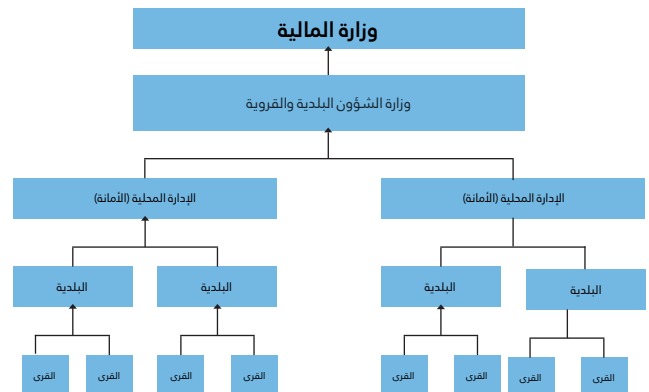
أصبح الطلب على رأس المال أولوية، ولا سيما في مدن مثل الطائف. ولتحقيق المتطلبات المالية، ومعالجة تحديات التنمية الجديدة هذه، يتم توسيع خيارات التمويل المتاحة لدول مثل المملكة العربية السعودية سريعاً. وتهدف الإصلاحات الأخيرة إلى تحسين سوق رأس المال السعودي من خلال زيادة رسيمة السوق. فعلى سبيل المثال، تم مؤخراً في المملكة العربية السعودية إطلاق نظام سوق رأس المال، ولجنة الأوراق المالية والبورصة، وسوق الأوراق المالية ذي الملكية الخاصة، بهدف تحسين سوق رأس المال المحلي.

وبين عامي ٢٠١١، و٢٠١٦، ارتفعت قيمة الأسهم السعودية عما يزيد قليلاً عن ٥٠٪ إلى ما يقرب ٧٠٪ من الناتج المحلي الإجمالي. واليوم، يعد «تداول» السوق الوحيد لسوق الأسهم السعودية، وأكبر سوق تبادل للأسهم في العالم العربي (٢٧) بالإضافة إلى «تداول»، قامت المملكة العربية السعودية بإنشاء سوق «نمو»، وهو سوق للأسهم بمتطلبات أقل للإدراج من أجل الشركات الصغيرة، والمتوسطة. وبعد «نمو» خيار جيد للشركات الصغيرة، والمتوسطة التي تهتم بأن تصبح شركة عامة. وبالإضافة إلى تقديم الخدمات المصرفية التقليدية، مرت البنوك المحلية للمملكة العربية السعودية بسلسلة من عمليات الدمج، وغيرت هيكل أصولها، وبدأت بتقديم منتجات مالية تقليدية، وإسلامية، إلى قاعدة متنوعة

بنود الميزانية	ريال سعودي (١٠٠٠ ×)
الرواتب	152,850
نفقات التشغيل	18,387
برامج وعقود التشغيل والصيانة	304,870
المشاريع	553,220
الإجمالي	1,029,327

المصدر: وزارة المالية، المملكة العربية السعودية (٢٠١٦).

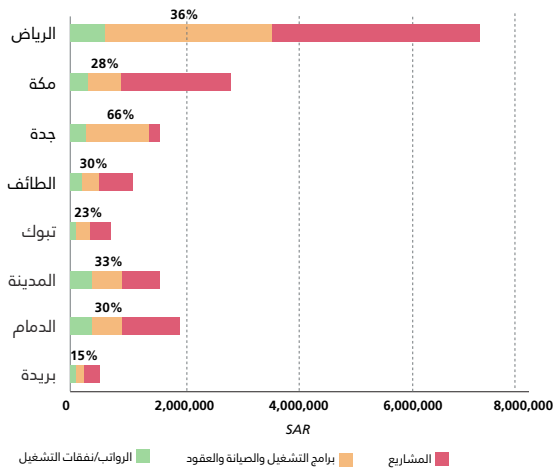
الشكل ٢٢. يوضح ميزانية أمانة الطائف المعتمدة (٢٠١٦)



المصدر: وزارة المالية، المملكة العربية السعودية

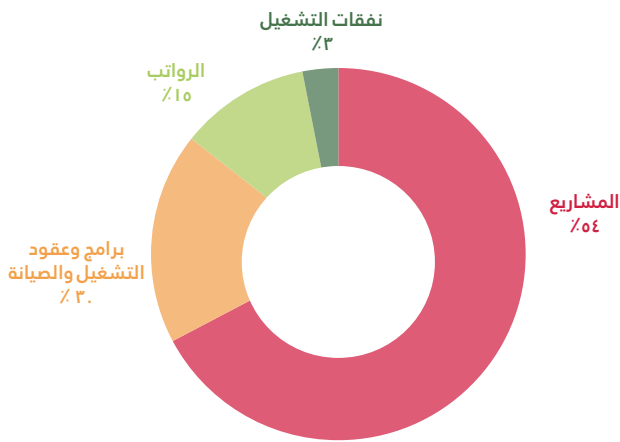
الشكل ٢١. يوضح الهيكل الإداري لإعداد الميزانية

العربية السعودية أقل بكثير. وفي الآونة الأخيرة، رفع البنك المركزي السعودي الحد الأقصى لمعدل القرض إلى القيمة على قروض الرهن العقاري، من ٨٥% إلى ٩٠%، في محاولة لتحفيز العرض لقروض الرهن العقاري.^(٢١) ويفضل التشريعات الحديثة، أصبحت الآن الشركات الدولية للتمويل قادرة على توسيع نطاق حدود الائتمان في الإسكان.



المصدر: وزارة المالية، المملكة العربية السعودية (٢٠١٦).

الشكل ٢٣. يوضح تكاليف التشغيل والصيانة (الحصة من إجمالي الميزانية)، ٢٠١٥-٢٠١٦ (بالآلاف)



المصدر: وزارة المالية، المملكة العربية السعودية (٢٠١٦).

الشكل ٢٤. يوضح موازنة الأمانة (٢٠١٦)

من المستثمرين.^(٢٨) وأصبح السوق السعودي العربي مثلاً على كفاءة تخصيص رأس المال المدفوع بالإصلاحات الإستراتيجية، وزيادة رسمة السوق.^(٢٩) وفيما يتعلق بسوق الديون للمملكة العربية السعودية، بدأت الحكومة في إصدار سندات لتمويل الديون في عام ١٩٨٨.

وخلال السنوات العديدة الماضية، خضع سوق الديون لسلسلة من الإصلاحات التي غيرت عملية إصدار السندات، وسندات التسعير، ووضع شروط استحقاق السندات. إن أحد كبار المشترين للسندات الحكومية هي مجموعة المستثمرين في سندات التنمية الحكومية، التي تتكون من المؤسسات المالية المحلية، والبنوك، والمستثمرين الأجانب. وتعتبر سندات التنمية الحكومية مخصصة الزكاة للمستثمرين المحليين، وإعفاء لدخل المستثمرين الأجانب من الضريبة المستقطعة. وتتبع المملكة العربية السعودية نهجاً لخلق ظروف تنافسية، وجاذبة لمستثمري رأس المال، والأسهم، ومن المتوقع أن يكون لهذا النهج تأثيراً واسع النطاق على الاقتصادات المحلية لمدن مثل الطائف في المستقبل، مما يزيد من توافر رأس المال لتمويل التنمية الحضرية.

تمويل الإسكان

إن سوق العقارات بالمملكة العربية السعودية أكبر بعشر مرات من أي سوق للعقارات في منطقة الخليج. ومع ذلك، فهو لا يزال منخفضاً إنمائياً مع ما يقرب من ٣% من المواطنين السعوديين الذين يمتلكون منازلهم الخاصة. وفي الوقت الحالي، تقتصر ملكية المنازل على المواطنين السعوديين فقط، على الرغم من أن الأجانب يمكنهم شراء العقارات المستأجرة في مشاريع محددة أو لسكنائهم الخاص. وبالمقام الأول، ينتج الطلب في المملكة العربية السعودية من قبل المشترين المحليين أكثر من المستثمرين الأجانب، ويحركه مجموع النمو السكاني (١، ٣%)، وإجمالي النمو السكاني الوطني السعودي (٢، ٢%).

وقبل نظام الرهن العقاري، وتمويل الرهن العقاري، كان صندوق التنمية العقارية أو البنوك التجارية يقومون بتمويل سوق الائتمان الإسكاني. ويعد صندوق التنمية العقارية أحد المصادر الرئيسية للقروض الميسرة من أجل المواطنين السعوديين لتمويل بناء المساكن. وبشكل عام، توفر البنوك التجارية القروض العقارية لأولئك الذين يستطيعون توفير دفعات أولية كبيرة. ومن أجل سد الفجوة التمويلية الناتجة في سوق الإسكان، تمت الموافقة على سلسلة من الأنظمة والتشريعات المالية التي تتكون من (١) نظام الإنفاذ، (٢) نظام التمويل العقاري، و(٣) نظام الرهن العقاري المسجل، و(٤) نظام التأجير التمويلي، و(٥) نظام مراقبة شركات التمويل.^(٣٠)

وفي البداية، تم تحديد معدل القرض إلى القيمة بالنسبة للرهن العقاري بمعدل ٧%. وبالمقارنة مع الدول الأخرى، مثل المملكة المتحدة، والهند، التي تتراوح فيها النسبة بين ٩٠-٩٥%، و ٨٠% على التوالي، فإن معدل نسبة القرض إلى القيمة المتوفرة بالمملكة

تمويل المرافق

في عام ٢٠١٦، قامت وزارة البيئة والمياه والزراعة، ووزارة الطاقة والصناعة والثروة المعدنية، بإدارة المرافق الوطنية. وفي عام ٢٠١٠، تأسست هيئة تنظيم الكهرباء والإنتاج المزدوج، وهي مسؤولة عن منح التراخيص لجميع الكيانات العاملة سواء في مجال الكهرباء أو تحلية المياه، بالإضافة إلى التنظيم الرقابي لمقدمي الخدمات. وتكفل هيئة تنظيم الكهرباء والإنتاج المزدوج بأن تكون إمدادات الكهرباء، والماء في المملكة العربية السعودية متماشية مع الطلب، وأن يتم الوفاء بمعايير الجودة، وأن يتم تسعير المياه، والكهرباء بشكل عادل. إن أكبر مورد للكهرباء هو الشركة السعودية للكهرباء. وفي عام ٢٠١٥، كانت الشركة السعودية للكهرباء هي وحدها المسؤولة عن توزيع الكهرباء للمستهلكين، باستثناء منطقتين (الجبيل، وينبع)، والتي كانت تديرهما شركة مرافق، وهي أول شركة خاصة متكاملة للطاقة، ومرافق المياه في الدولة. وفي عام ٢٠١٥، احتفظ عملاء الوحدات السكنية بأكثر حصة من قاعدة عملاء الشركة السعودية للكهرباء (٦,٧ مليون)، واستهلكوا ٤٨,٤٪ من إنتاج الطاقة. وكانت ثاني أكبر مجموعة للمستهلكين من المستخدمين التجاريين (١,٥ مليون مستهلك، ١٦,٣٪ من مبيعات الطاقة)، تليها الحكومة (٢٦١,١١١ مستهلكاً، ١٣٪ من مبيعات الطاقة)، والصناعة (٤٤,٤٤ مليون مستهلكاً، ١٨,١٪ من مبيعات الطاقة).^(٣٢)

إن مورد المياه الرئيسي هو المؤسسة العامة لتحلية المياه المالحة، وهي مسؤولة عن حوالي ٦٠٪ من إنتاج المملكة من المياه المحلاة. وفي عام ٢٠١٥، امتلكت المؤسسة العامة لتحلية المياه المالحة ٥٤٪ من جميع وحدات محطات التحلية، وقامت بتشغيلها في أكبر مصانعها الذي يقع في الجبيل. وفي عام ٢٠١٦، بلغ إنتاج مدينة الجبيل ٣٥٨ مليون متر مكعب، أي ما يعادل ٢٦٪ من إجمالي الإنتاج السنوي للمؤسسة العامة لتحلية المياه المالحة.

أيضاً، تمتلك المؤسسة محطات لتحلية المياه في الخبر، وجدة، والشعبية. كما أن المؤسسة مسؤولة عن نقل المياه المحلاة من محطات الإنتاج إلى الخزانات الرئيسية للمياه الصالحة للشرب في الدولة. وتدير شركة المياه الوطنية خزانات المياه العذبة في المملكة العربية السعودية، المسؤولة عن توزيع المياه. وتشرف شركة المياه الوطنية على إمداد المياه، والصرف الصحي بأكبر المدن، الرياض، وجدة، ومكة المكرمة، والطائف. وخارج هذه المناطق الحضرية، تقوم وزارة البيئة والمياه والزراعة، ووزارة الطاقة والثروة المعدنية، بإدارة إمداد المياه، والصرف الصحي من خلال المديریات، والفروع الإقليمية (أي المديرية العامة للمياه في منطقة مكة المكرمة).

وعلى الرغم من أن الشركة السعودية للكهرباء، والمؤسسة العامة لتحلية المياه المالحة، هما من الوكالات التي تقوم الحكومة بإدارتها إلى حد كبير، إلا أن المملكة العربية السعودية تبحث خيارات إعادة الهيكلة التي تسمح بمشاركة القطاع الخاص.

تمويل الخدمات الصحية والاجتماعية

وفقاً للأنظمة والقوانين السعودية، توفر الحكومة لجميع المواطنين، والمغتربين العاملين في القطاع العام سبل الحصول على جميع خدمات الرعاية الصحية العامة، بشكل كامل، ومجاني^(٣٣). وتعتبر وزارة الصحة هي الجهة الحكومية الرئيسية التي توفر خدمات الرعاية الصحية في المملكة العربية السعودية، بمجموع ٢٤٩ مستشفى، و٢,٠٩٤ منشأة للرعاية الصحية الأولية، وتشكل الرعاية الصحية الحكومية ٦٠٪ من جميع الخدمات الصحية في المملكة العربية السعودية.^(٣٤) كما يساهم القطاع الخاص في خدمات الرعاية الصحية خاصة في المدن، والبلدات الأكثر ازدحاماً. وهناك ١٢٥ مستشفى خاص (١١,٨٣٣ سريراً)، و٢٢١٨ مستشفى، وعيادة خاصة، تحتوي على ٢١٪ من خدمات المستشفيات في المنطقة.^(٣٥)

وتشرف وزارة الصحة على ٢٠ مديرية عامة إقليمية لشؤون الرعاية الصحية في مختلف أنحاء البلاد (على سبيل المثال، الشؤون الصحية للطائف^(٣٦)). ويشمل دور المديریات (١) تنفيذ سياسات، وخطط، وبرامج الرعاية الصحية، و(٢) إدارة ودعم خدمات الرعاية الصحية لوزارة الصحة، و(٣) الإشراف على خدمات الرعاية الصحية للقطاع الخاص، وتنظيمها، و(٤) التنسيق مع الوكالات الحكومية الأخرى، و(٥) التنسيق مع المؤسسات الشريكة. وفي الطائف، هناك ١٣ مستشفى تابع لوزارة الصحة (٤٧ في الرياض، و١٤ في جدة)، و ٢,٢٤ سرير^(٣٧). وتلبية الطلب المتزايد على خدمات الرعاية الصحية، منحت وزارة الصحة المزيد من الاستقلالية للمديریات الإقليمية فيما يخص التخطيط، والتوظيف، وإبرام الاتفاقيات مع مقدمي خدمات الرعاية الصحية، وحرية التصرف المالي فيما يتعلق بمسائل الميزانية، والمصروفات. ومع ذلك، يجب أن تحصل المديریات الإقليمية على ترخيص من وزارة الصحة بالنسبة لمعظم الأنشطة، وبالتالي، فإن استقلالهم محدود.^(٣٨)

٥,٤,٣ الاستخدام المالي

في ظل النظام المركزي الحالي، تمول الحكومة غالبية البنية التحتية، والخدمات العامة للبلدية، بينما تلعب البلديات دوراً ثانوياً. وعلى الرغم من الجهود المتضافرة لتحسين الصحة المالية المتصورة في برنامج التحول الوطني، فإن الاستدامة الذاتية المالية ستظل تمثل تحدياً في سياق ارتفاع التعداد السكاني للحضر، والنطاق العمراني غير المخطط له.

التمويل العقاري

من المعترف به على نطاق واسع، أن الأراضي واحدة من الأدوات الأكثر فعالية المدرة للإيرادات بالنسبة للحكومات دون الوطنية. ويوفر تمويل الأراضي مصدراً مستقراً للإيرادات، وحوافز لتشجيع التنمية الاقتصادية، والحضرية المحلية. وفي أمانة الطائف، قد تساهم الأرض بقوة في زيادة إيرادات البلدية. ويعد تطبيق ضريبة الأراضي البيضاء دليلاً آخر على اعتراف المملكة بتمويل الأراضي، كمصدر قوي للإيرادات.

وللحد من اعتماد البلدية على التحويلات الحكومية، وزيادة أداء خدمات، وأنشطة البلدية، تقوم الحكومة باستكشاف وسائل بديلة لإيراد الإيرادات.

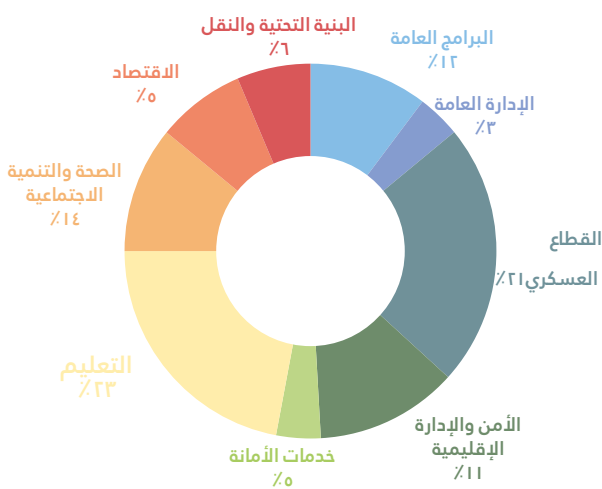
ويرتبط مسار النمو الاقتصادي، والتنمية الحضرية في مدينة الطائف ارتباطاً وثيقاً بالتخطيط، والتصميم، وتمويل البلدية و نظام إدارة الحكومة، ويمكن لإدارة الأراضي، والتخطيط الحضري أن يدعم تحول تمويل البلدية، عن طريق تحسين القدرة المحلية على إيراد الإيرادات.

على سبيل المثال، يمكن للطائف أن تستكشف عدداً من الأدوات المدرة للإيرادات، مثل الشراكة مع القطاع الخاص من خلال الشراكات بين القطاعين العام، والخاص في تشغيل وصيانة البنية التحتية للنقل العام، وإدارة، وجمع الضرائب، وخدمات إدارة النفايات، وإدارة ممتلكات البلدية، ولكي ينجح ذلك، يجب أن تكون المبادئ التأسيسية للتحضر المستدام، المذكورة أعلاه، إما موجودة أو تسعى إليها الحكومات بشكل نشط. وبالتالي، فإن هياكل الحكم المحلي التي تعتمد نهجاً شاملاً ثلاثي الأبعاد ستكون في وضع أفضل لتحقيق أقصى قدر من القيمة الحضرية.

وفي الطائف، حيث حوالي ٤٨٪ من الأراضي في المناطق الحضرية شاغرة، ومن المتوقع أن توفر ضريبة الأراضي البيضاء مصدراً هاماً للإيرادات بالنسبة لوزارة الإسكان، والحد من المضاربة على الأراضي، وحماية الأراضي الزراعية^(٣٦). ومن المتوقع أيضاً أن تعزز تنمية الأراضي غير المستغلة داخل الحدود الحضرية. ومع ذلك، لا يعتبر أي من هذا حلاً سحرياً لتنويع مصادر الدخل في المملكة العربية السعودية. وتركيز المملكة الحالي على التأجير، وضريبة الأراضي البيضاء، وهناك مجموعة واسعة من أدوات تمويل الأراضي خارج نطاق هذا التركيز. وفي عصر تناقص عائدات النفط، سيتطلب الطائف استقراراً أكبر في الإيرادات، واستدامة ذاتية لتلبية احتياجاتها المتزايدة من النفقات. وتحقيقاً لهذه الغاية، يجب على الطائف استكشاف مجموعة متنوعة من أدوات التمويل، وبناء قدرات نظام إدارة أراضيها الحالية.

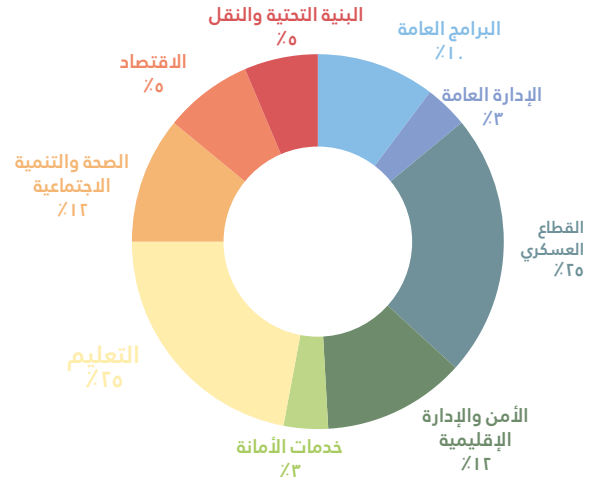
إحداث القيمة الحضرية

يقوم التمويل العام، والإدارة المالية السليمة بدعم التنمية المحلية من خلال إنشاء قاعدة مالية قوية، وتعزيز دور القطاع العام، وبينما تتجلى هذه المبادئ في خطة التنمية الوطنية التي توجه كل من التمويل العام الوطني والمحلي، فإن مدينة الطائف تعمل من الناحية العملية في ظل نظام شديد المركزية للتمويل العام، ولا يزال يعتمد بشدة على الدعم الحكومي لتمويل أنشطة، ومشاريع التنمية المحلية. وفي عام ٢٠١٧، خصصت الحكومة ٥٪ من إجمالي الميزانية لخدمات البلدية، والتي شملت أيضاً مشاريع، وبرامج تديرها وزارة الشؤون البلدية والقروية.



المصدر: بهاتيا، آر، (٢٠١٧)، "ميزانية المملكة العربية السعودية لعام ٢٠١٧"، بنك الخليج الدولي.

الشكل ٢٦. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٧.

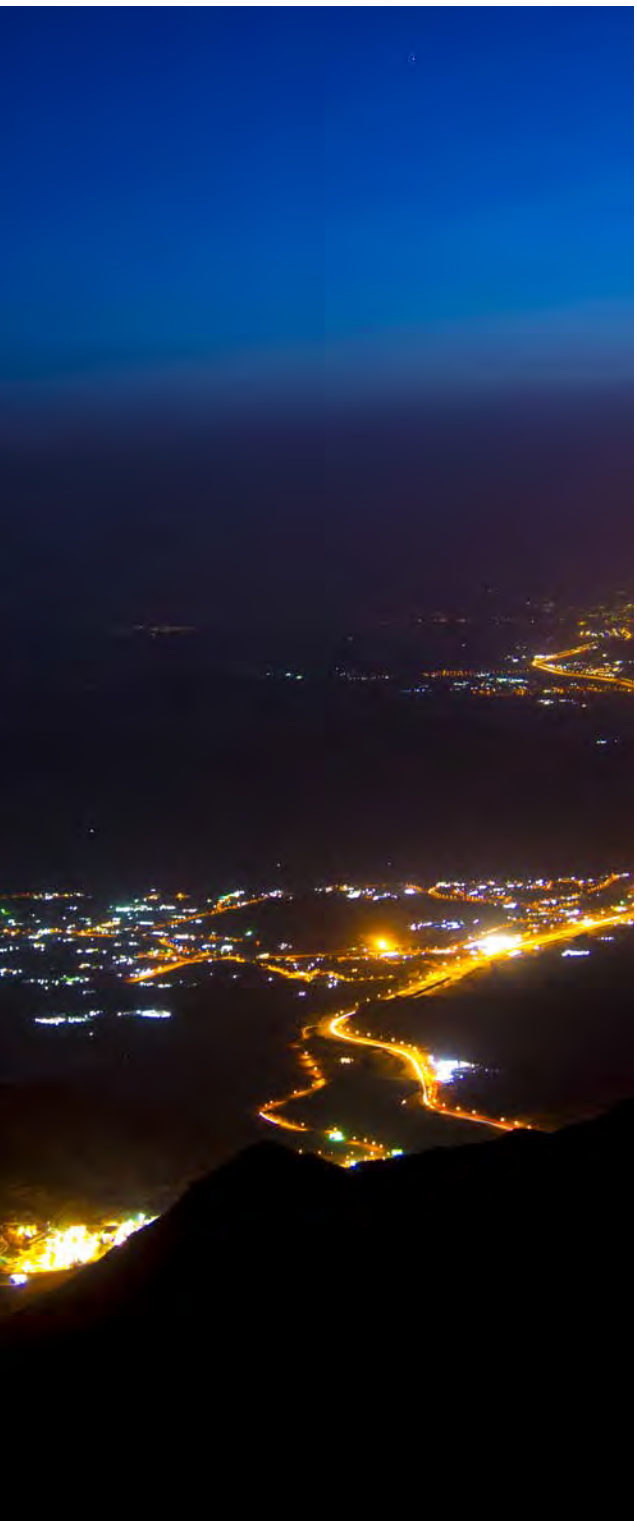


المصدر: بهاتيا، آر، (٢٠١٧)، "ميزانية المملكة العربية السعودية لعام ٢٠١٧"، بنك الخليج الدولي.

الشكل ٢٥. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٦.

٣

المدينة الحالية



© Shutterstock



١,٤ أنماط النمو العمراني ١,٤ أنماط تنمية المدينة

عدد السكان

١,١,٠٠٠,٠٠٠



الكثافة السكانية في المساحة المبنية

٢٥ شخص/هكتار



الفئات العمرية

٣.٠ % >



معدل النمو السكاني

٣.٠ %



عدد السكان المتوقع 1.5 مليون نسمة بحلول عام 2030

مدينة الطائف مقارنة بمدينة برشلونة



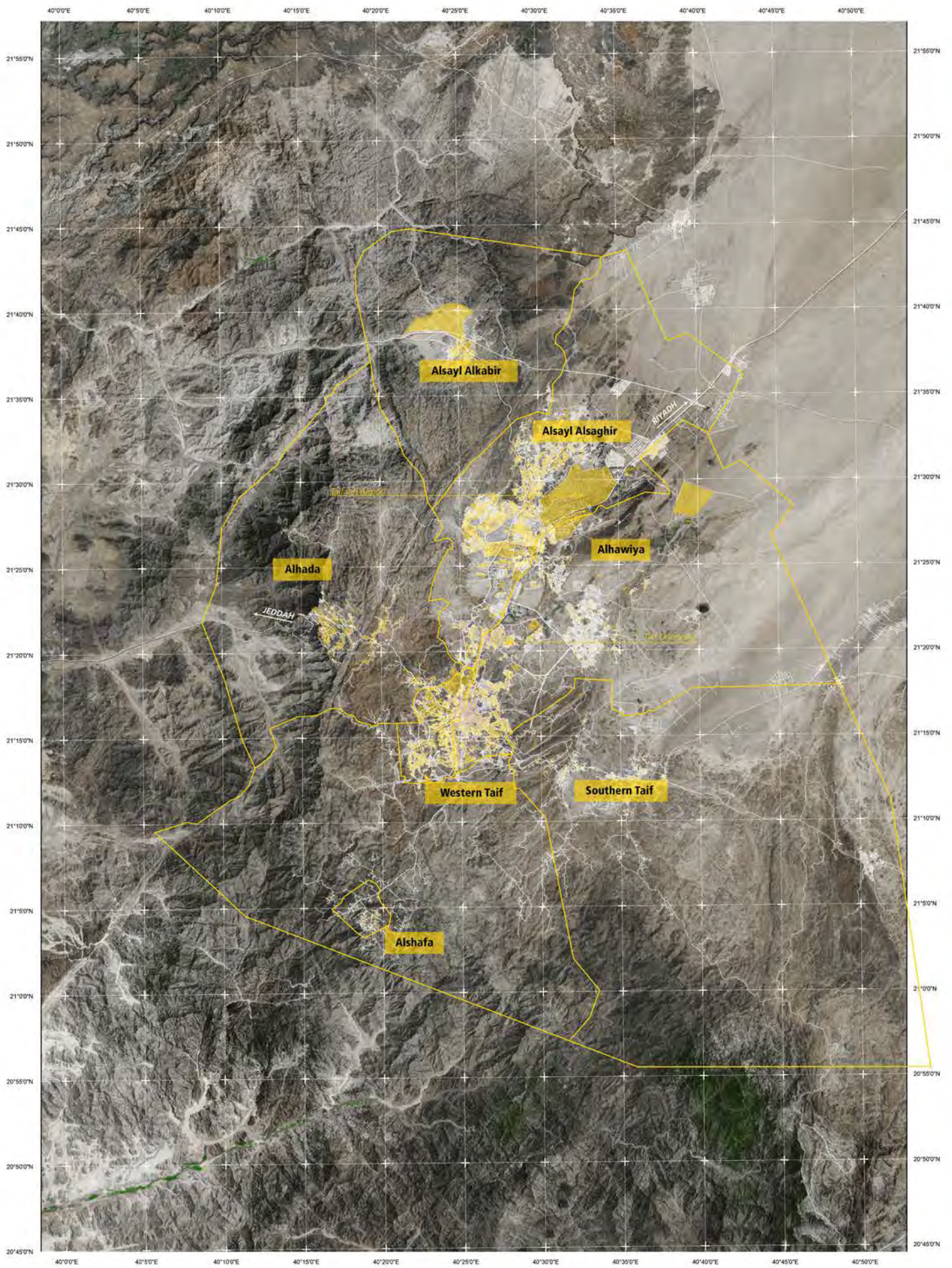
إن مدينة الطائف هي جزء من الحزام الحضري لجدة - مكة المكرمة - الطائف في منطقة مكة المكرمة. وتمثل منطقة مكة المكرمة ما يقرب من ٢٥% من السكان الوطنيين للمملكة العربية السعودية، وتحتوي إمارة محافظة الطائف، على ١٤% من سكان المنطقة. وتقع المدينة على سفوح جبال السروات، على ارتفاع ١,٨٧٩ متر فوق مستوى سطح البحر. وتمتد سلسلة الجبال متوازية مع الساحل الغربي لشبه الجزيرة العربية، وتقسّم مناطق البلدية لمكة المكرمة، والطائف.

وتقع الطائف على بعد ١٠٠ كيلومتر جنوب شرق مكة المكرمة، المدينة الإسلامية المقدسة، و ١٧٠ كيلومتر شرق جدة، والتي تعد تاريخياً لملايين الحجاج بوابة مؤدية إلى مكة المكرمة. وصارت مدينة الطائف مركزاً زراعياً لزراعة القمح، والكروم، ومحاصيل الفاكهة للمنطقة. وحالياً، يبلغ عدد سكان الطائف نحو ١,١ مليون نسمة، بكثافة حوالي ٢٥ شخصاً لكل هكتار، على مساحة ٤٤ ألف هكتار. ولديها نسبة كبيرة من الشباب، مع أكثر من ٥٠% تحت سن ٣٠ سنة. من المتوقع أن ينمو عدد السكان بمعدل ٣% سنوياً، حيث سيبلغ عدد سكانها ١,٥ مليون نسمة بحلول عام ٢٠٣٠. ومع ذلك، تهدف خطة تنمية وتطوير الطائف إلى استيعاب ٧٥٠,٠٠٠ شخص بداخل مساحتها الممتدة إلى ١٢٥ ألف هكتار. إن توسيع حدود المدينة لا يتناسب مع معدل نمو السكان في المدينة.

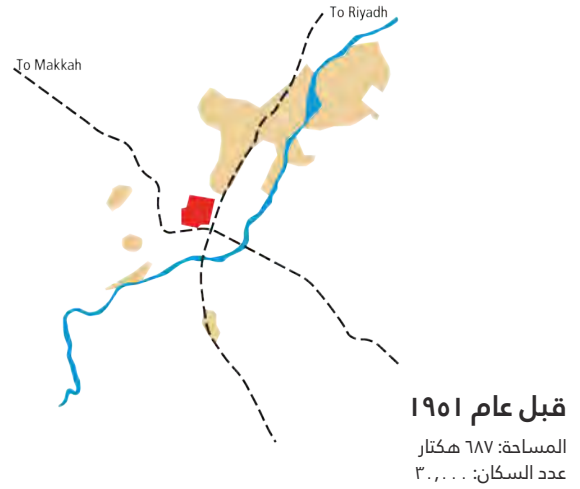
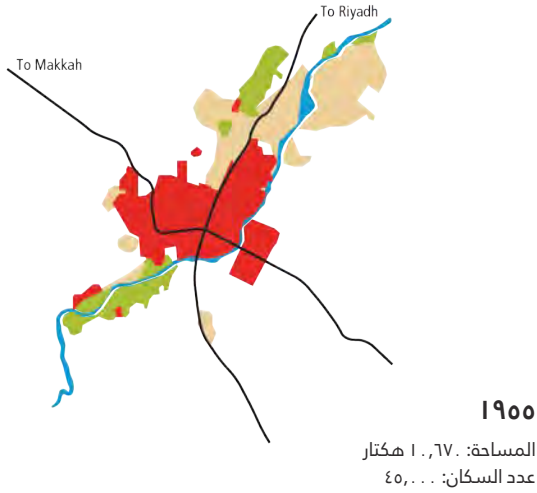
وعند مقارنة الطائف بمثيلاتها من المدن الأخرى من حيث المساحة، وعدد السكان، فنجد أن الزحف العمراني بمدينة الطائف أكثر، مع عدد أصغر من السكان يسفر عن كثافة منخفضة. فعلى سبيل المثال، يبلغ عدد سكان مدينة برشلونة ١,٦ مليون نسمة في منطقة تبلغ مساحتها ٤٠,٠٠٠ هكتار، مما يؤدي إلى كثافة ٤٠ شخصاً لكل هكتار. ويكون النمط الحضري منخفض-الكثافة ذو موارد كثيفة إلى حد كبير، وبالتالي فهو أقل استدامة. وللمضي قدماً، يجب على الطائف أن تتغلب على التحدي المتمثل في تركيز التنمية داخل حدود المدينة الحالية، بدلاً من توسيعها بعيداً عن مراكز المدينة.

وكانت مدينة الطائف قبل الإسلام محاطة بأسوار محصنة. وطوال الفترة الإسلامية، كانت المدينة موقع عسكري، ومركز إداري لمنطقة الحجاز. واستضافت الطائف المعارض السنوية الشهيرة لشبه الجزيرة العربية المسماة بسوق عكاظ، وهي التي جلبت التجارة، والحرفيين المهرة إلى المدينة. منذ عشرينيات، وثلاثينيات القرن العشرين، فإن الزيادة في عدد السكان تعني أن الطائف قد توسّعت في جميع الاتجاهات التي تشمل عدة قرى صغيرة، وخاصةً على طول الطرق الرئيسية المؤدية إلى خارج المدينة.

ويتم التوسع نحو الشمال بعد طريق المطار، والطريق الرئيسي المؤدي إلى الرياض، ونحو الشرق على طول طريق حسان بن ثابت، وإلى الجنوب الغربي على طول طريق الردف، وإلى الغرب بعد الطريق إلى مكة. واستمر عدد السكان، البالغ حوالي ٣,٠٠٠ نسمة في الخمسينات، في الزيادة إلى ٤٠,٠٠٠ نسمة في التسعينات، وإلى ما يقرب من مليون نسمة في عام ٢٠١٦.



الشكل ٢٧. صورة جوية لمدينة الطائف بحدودها وأحيائها والبنية التحتية الرئيسية



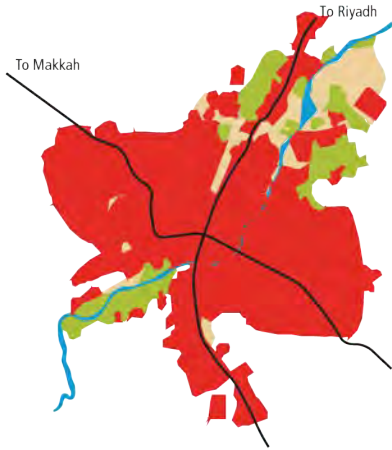
إن حدود النطاق العمراني الحالي لعام ١٩٥٠ تستثني مطار الطائف القديم، بينما تشمل مطار الطائف الدولي الجديد المقترح البالغ من المساحة ١٣٧,٨٧٧ هكتار، وعلى أساس معدل توقعات النمو الحالي، سوف تستغرق حدود النطاق العمراني الحالي لعام ١٩٥٠ أكثر من ٣٥ سنة للوصول إلى معايير الكثافة الموصى بها من قبل الأمم المتحدة. إن الطابع المكثف لحدود النمو الحالية يجعلها أداة غير فعالة لإدارة النمو، ويشجع بطرق عديدة على الزحف العمراني، وعدم فعالية توزيع البنية التحتية، والاستثمار. وتشمل حدود حماية التنمية لمدينة الطائف مساحة ٣٨٢,٦٣٨ هكتار. وتغطي الحدود العديد من المناظر الطبيعية، بما في ذلك الكثبان الرملية، والحقول الزراعية، والجبال، والأودية، ومواقع تراثية، والنسيج الحضري للمدينة. إن هذه المناظر الطبيعية جزء لا يتجزأ من النظام البيئي الحضري، ومعرضة لتهديد النطاق العمراني.

وقامت وزارة الشؤون البلدية والقروية، والأمانات بترسيم حدود حماية التنمية للمدن في المملكة العربية السعودية. وهي الآن قضية مثيرة للجدل، قامت البلديات المحلية بإثارتها في العديد من ورش العمل. وتمثل القضية الرئيسية في أنها أنشئت دون مراعاة لخاصية كل مدينة، مثل السياق البيئي، وأنماط النمو، والتنمية الحضرية. ويقترح برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية الإبقاء على التوسع الحضري في نطاق حدود النطاق العمراني لعام ١٩٥٠، والحفاظ على ما تبقى من حدود حماية التنمية.

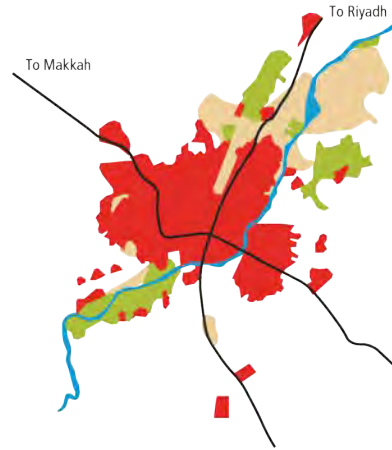
لقد لعب الموقع الجغرافي لمدينة الطائف دوراً حاسماً في تشكيل نمط التنمية الخاص بها، حيث تعمل التضاريس كحاجز طبيعي أمام التنمية بالجنوب، والغرب، وبالتالي تحد من النمو المادي للمدينة في هذه الاتجاهات. وزادت الطائف عن ١٦,٠٠٠ هكتار، حيث امتدت من مركز المدينة القديمة (البلد)، ونمت بشكل نصف قطري على طول محوري الشرق، والغرب. وبشكل عام، كان النمو مقتصرًا على هذا المحور لمدة تقرب من العقدين. وفي سبعينات، وثمانينات القرن العشرين، امتدت توسعات الطائف، وبدأت المدينة في النمو على طول المحور الشمالي الجنوبي الذي يربط الطائف بمكة المكرمة، والرياض. وفي القرن الحادي والعشرين، تخطت تنمية مدينة الطائف الأراضي العسكرية، والأراضي القبلية المتنازع عليها في الوادي، وتدرجت نحو الشمال في اتجاه المطار، مما أدى بأن يصبح نسيج المدينة مترامي الأطراف، ومجزأ.

٢,١,٤ الحدود الإدارية

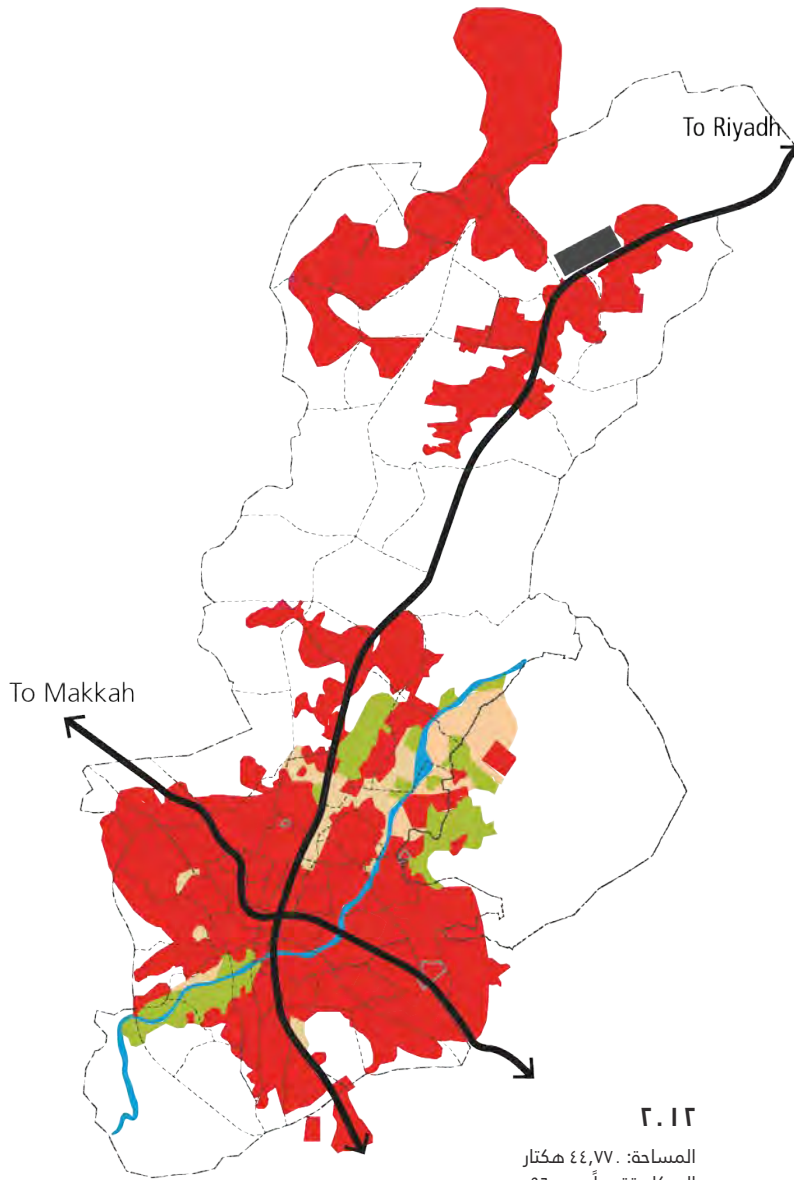
على غرار مدن أخرى في المملكة، لدى الطائف ثلاثة حدود ذات سمات مقررّة: حدود حماية التنمية، وحدود النطاق العمراني لعام ١٩٣٥، وحدود النطاق العمراني لعام ١٩٥٠. كان الهدف من ترسيم حدود النطاق العمراني هو التحكم في التنمية، وحماية الأراضي الزراعية من خلال تشجيع تنمية الأراضي الخالية؛ وخفض تكلفة توفير البنية التحتية للتنمية الجديدة من خلال تنسيق أفضل؛ وضمان الحفاظ على البيئة الطبيعية، ولا سيما حول المدن من خلال تدابير الحفاظ. ومع ذلك، فإن الحدود أكثر اتساعاً بكثير عن حاجة المدينة التي تؤدي إلى انخفاض الكثافة، والامتداد.



١٩٧٧
المساحة: ٤٤,٧٧ هكتار
عدد السكان: ٢١١,٠٠٠



١٩٦٤
المساحة: ١٩,٣١٠ هكتار
السكان تقريباً: ١٠٠,٠٠٠



٢٠١٢
المساحة: ٤٤,٧٧ هكتار
السكان تقريباً: ٥٩٦,٠٠٠



الشكل ٢٨. مراحل تطور النمو العمراني للطائف



٣,١,٤ الكثافة الحضرية

نسبياً، فتصبح قضية إذا ما استمرت المدينة في التوسع بطريقة مماثلة.

وتحتوي خطة تنمية مدينة الطائف على تصورات لحوالي ٧٥, مليون نسمة، وتغطي مساحة قدرها ١٢٥ ألف هكتار، مع مساحة مباني تبلغ ١٦ ألف هكتار. وتشير توصيات كثافة لبرنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية إلى أن نفس المساحة يمكنها أن تستوعب ١٢,٥ مليون نسمة من الكثافة الموصى بها من قبل برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية. وغني عن القول، بأنه ستكون هناك كميات وفيرة من الأراضي الشاغرة في المقترح الجديد، مع أحياء منخفضة الكثافة، ومتراصة الأطراف، والتي تقسم نسيج المدينة، وتفصله بطريقة غير مستدامة.

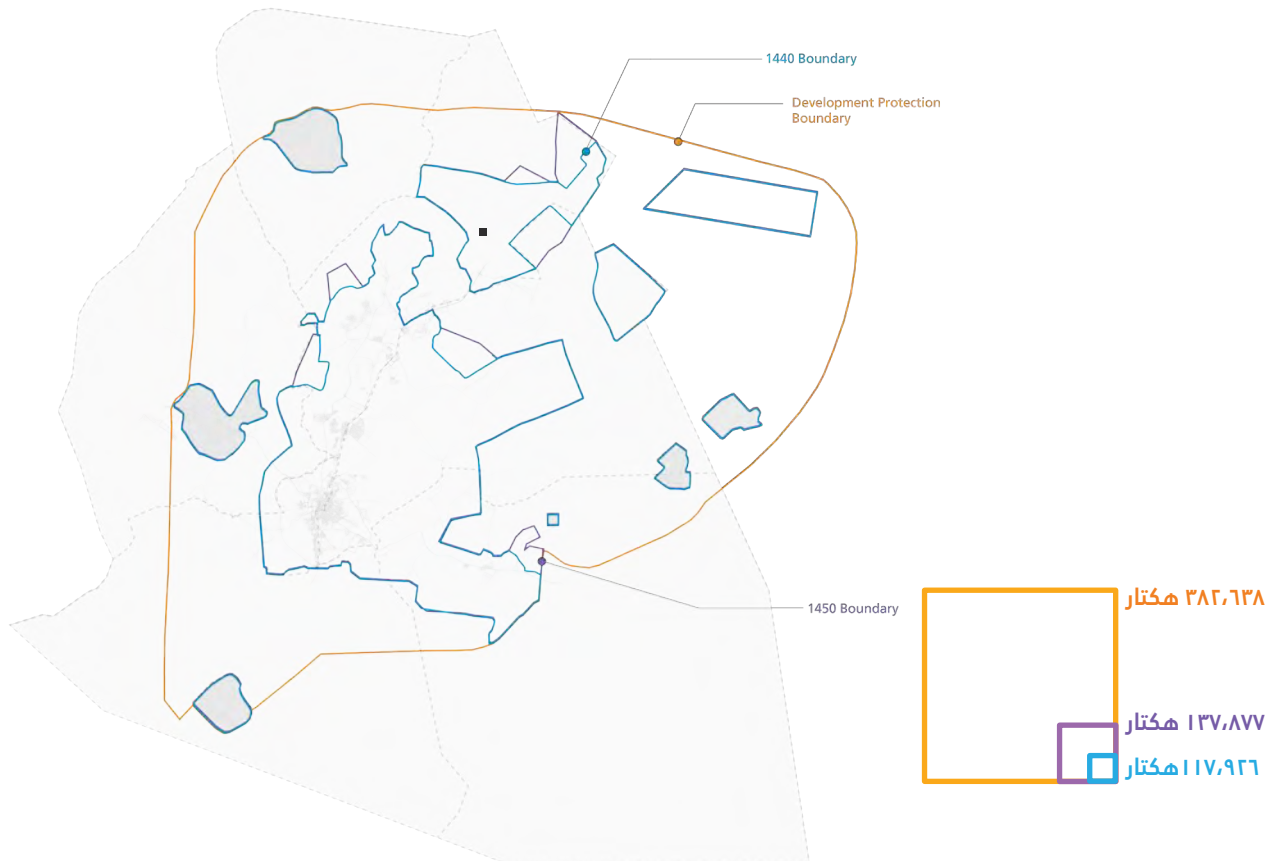
٢,٤ عناصر الهيكلية

١,٢,٤ العناصر الطبيعية والطبوغرافية

تلعب البيئة الطبيعية لأي مدينة دوراً رئيسياً في تشكيل شكلها، وهيكلها المادي. وتقع مدينة الطائف على ارتفاع ١٤٥٠ متراً فوق مستوى سطح البحر، وتحدها جبال السروات في الغرب، وتفصلها عن مكة المكرمة. وتحدد هذه التضاريس الحدود الطبيعية للطائف، وتشجع النمو في نمط خطي شمالي-جنوبي. وتضع التضاريس تحدياً أمام الشكل الحضري للطائف، فتحدد امتدادها المادي، وتقيّد التنمية على طول المنحدرات الشديدة نحو الغرب. أيضاً، تعتبر أنظمة المياه الطبيعية، وأنواع التربة، والظروف المناخية، والنباتات، والحيوانات، عناصر حاسمة في التنمية. فيجري نظام

إن مقياس الكثافة الحضرية مؤشر جيد على الكفاءة المكانية لوظائف المدينة، وغالباً ما يشير إلى إمكانية النمو في أجزاء مختلفة من المدينة. وأوصى برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية بمؤشر مرجعي للكثافة، وهو ١٥٠ شخصاً لكل هكتار. وهذا يعني أنه يمكن الوصول إلى موارد المدينة بشكل أفضل، وتوزيعها بصورة عادلة، عندما تصل المدينة إلى العدد الأمثل من السكان المخدمين من أنظمة البنية التحتية. ويصل عدد سكان مدينة الطائف إلى حوالي ١,١ مليون نسمة على مساحة ٤٤ ألف هكتار، مما يؤدي إلى كثافة سكانية تبلغ ٢٥ شخص/هكتار.

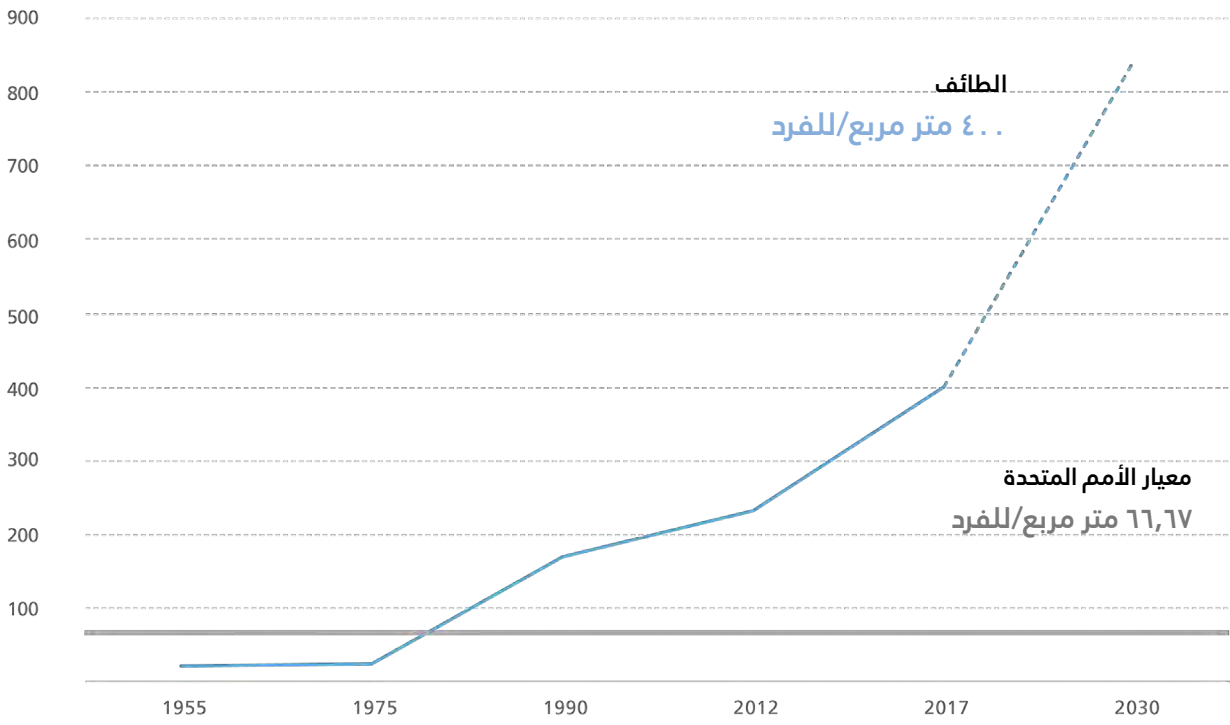
ووفقاً لآخر تعداد سكاني للمملكة العربية السعودية (٢٠١٠)، تشهد مدينة الطائف نمواً سكانياً بمعدل ٣٪ سنوياً، ومن المتوقع أن يبلغ عدد سكانها ١,٥ مليون نسمة بحلول عام ٢٠٣٠. إن هذا المعدل للنمو قريب من المعدل الوطني لعدد السكان المتوقع للمملكة العربية السعودية. إجمالاً، شهدت مدينة الطائف نمواً في المنطقة الحضرية بواقع ٧٤٣,٧ كيلومتر مربع، وهو ما يزيد بنحو ١١٠ أضعاف عن مساحتها في عام ١٩٥١، في حين نما عدد سكانها بنحو ٢٠ ضعف في الفترة نفسها، بمعدل ٣٪ سنوياً. وبعبارة أخرى، يتم تخصيص المزيد من الأراضي لكل شخص أكثر مما كان عليه الحال قبل بضعة عقود، كما هو موضح في الرسم البياني الممثل في الشكل ٣. وهذا التوجه هو عكس نموذج النمو المستدام للمدينة، فهو يدفع بالمدينة نحو الكثافة المنخفضة، وأشكال حضرية متراصة الأطراف بدرجة أكبر. وقد وضعت خطط التنمية الواسعة، والمتراصة ضغطاً على البنية التحتية، والبيئة لدعم عدد السكان، وقطاعات أصغر



الشكل ٢٩. يوضح الحدود الإدارية والنطاقات لمدينة الطائف



متر مربع/الفرد



شكل ٣٠. مراحل تطور نصيب الفرد من الكتلة العمرانية للمدينة

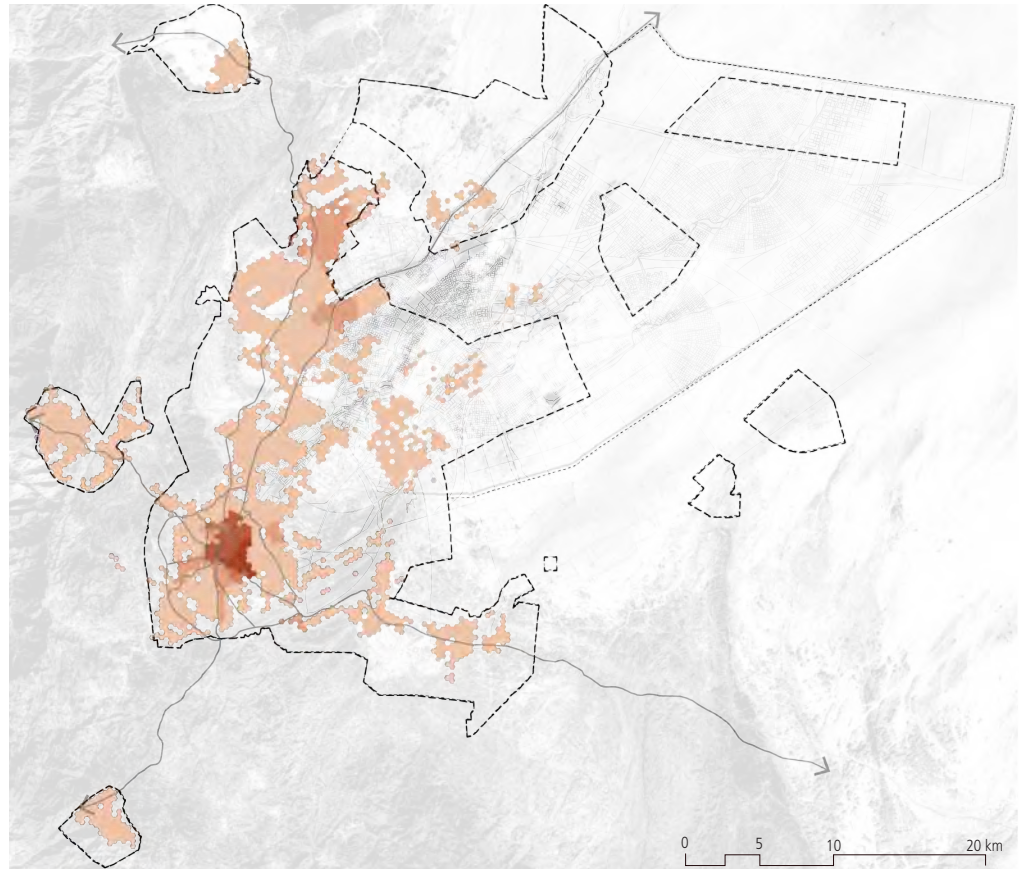
عدد السكان:

١,١٠٠,٠٠٠

متوسط الكثافة السكانية:

٢٥ شخص/هكتار

- ٤٩ - ٠ شخص/هكتار
- ٩٩ - ٥٠ شخص/هكتار
- ١٤٩ - ١٠٠ شخص/هكتار
- ١٥٠ < شخص/هكتار



شكل ٣١. يوضح الكثافة السكانية الحالية في مدينة الطائف



على مركزها التاريخي، كان لها توجه طبيعي للشارع. وبدأت المدينة في التوسع شمالاً، لتخصيص أراضي للتنمية بعيداً عن الأراضي العسكرية. وكان الطريق الرئيسي بين الشمال، والجنوب أمراً حاسماً لنمط حركة المدينة، حيث أنه يتيح الوصول إلى الأراضي في الشمال. وقد أدى هذا الطريق الخطي الرئيسي إلى انتشار واسع للزحف العمراني في غياب جهود التخطيط الشامل. ومع ذلك، فإن هذا المحور الخطي يحمل القدرة على أن يصبح عنصر رئيسي للهيكل، عن طريق تحفيز التنمية الموجهة نحو هذا المحور الخطي في المستقبل.

إن شكل التنمية الآخذ في الانتشار بالطائف، الذي يحتوي على أماكن أقل نسبياً لإقامة السكان، يمثل تحدياً لتنمية نظام النقل العام في المدينة. ويعد توفير وسائل النقل العام إلى نظام حضري منخفض الكثافة، وآخذ في الانتشار، ومجزأ، هو شئ غير فعال، وغير مجدي من الناحية المالية. لذلك، أعطت المدينة الأولوية لوسائل النقل الخاصة، عن طريق الاستثمار في شبكة من الطرق الواسعة التي تزيد من إضعاف الاتصال المكاني الداخلي، فهي تعمل في مشروعات كبيرة للبنية التحتية، ويتعذر الوصول إليها، مما يعيق حركة، وأمان المشاة. كما أن هناك أيضاً ميل ثقافي للمجتمع السعودي نحو استخدام وسائل النقل الخاصة بتكلفتها المنخفضة للغاية للوقود، مما يجعلها خياراً سهلاً، ومساهمياً في هذا التحدي. ويصنف تقرير مؤشر ازدهار المدن عن مدينة الطائف (٢٠١٦) التنقل الحضري على أنه «ضعيف»، ويقترح معالجة قضايا نظام النقل الجماعي العام، وسوء سلامة الطرق، وانخفاض استخدام نظام النقل المتاح، لتحسين هذا العامل.

الأودية الطبيعية عبر الطائف، ويجعلها مناسبة للزراعة. تعد الطائف بمثابة وعاء الزراعة لمنطقة مكة المكرمة. وتخدم مياه الصرف الطبيعي عن طريق إعادة توجيه جريان مياه الأمطار، والسماح لها بالوصول إلى طبقات المياه الجوفية. كما تمتلك المدينة احتياطات وفيرة من المياه الجوفية على شكل طبقات من المياه الجوفية، يمكن الوصول إليها عبر العديد من الآبار المنتشرة في أنحاء المنطقة الحضرية. وتعد الأودية ذات أهمية بالغة للنظام البيئي الطبيعي؛ ومع ذلك، يشكل الامتداد العمراني، والتعدي على الأراضي الحساسة تهديداً على هذا النظام البيئي الهش. وعلى الرغم من الأهمية الحاسمة لهذه النظم الطبيعية في تكوين شكل المدينة، إلا أنها غير مدمجة في البنية الحضرية، ووظائفها.

٢،٢،٤ البنية التحتية للحركة الرئيسية

إن الطائف متصلة بشكل جيد عن طريق الجو داخل المملكة العربية السعودية. ويقع مطار الطائف الإقليمي في الشمال، ويوفر رحلات محلية، ودولية. وتم اقتراح مطار الطائف الدولي الجديد كجزء من مقترح تطوير مدينة الطائف، لكي يوازي تدفق الحجاج المتجهين إلى مكة المكرمة، مع قدرة استيعابية قدرها ١٣ مليون مسافر. وتمتلك الطائف شبكة طرق، تسمح بالحركة السلسة للناس، وللبضائع من، وإلى الطائف، وفي جميع الاتجاهات. وتقوم الطرق الرئيسية الثلاثة من مكة المكرمة، والرياض، وأبها بتيسير نقل منتجات الطائف إلى أسواق المملكة، وتسمح للزائرين بالقدوم إلى الطائف من مدن مثل مكة المكرمة. وفي القرون الأولى، عندما كان الشكل الحضري للطائف متمركزاً



التضاريس الطبيعية حول الطائف



المحيطة بها.

وتقع مدينة الطائف في المرتبة المتوسطة (بين ٨٠/٦٠ نقطة، مع ٧٥ نقطة في الأراضي المخصصة للشوارع). إن مدن مثل الطائف، والدمام، وجازان، ومكة المكرمة، تخصص حوالي ٢٧٪ من أراضيها للشوارع، وهي نسبة تقارب النسبة المتوسطة ٢٧,٨٪ في المدن السعودية.

في حين يبلغ متوسط عرض الشارع لمدن المملكة العربية السعودية ١٥,٥ متر، فإن الطائف، وخميس مشيط بها أضيق شوارع في المملكة، ١٢,٥ متر. وتعمل الشوارع الضيقة على تعزيز إمكانية السير، وذلك يتطلب مزيد من الاهتمام من سائقي السيارات للإبقاء على السرعة تحت المراقبة، وبالتالي خلق بيئة صديقة للمشاة.

٣,٢,٤ الأنماط الحالية، والمقترحة لاستخدام الأراضي

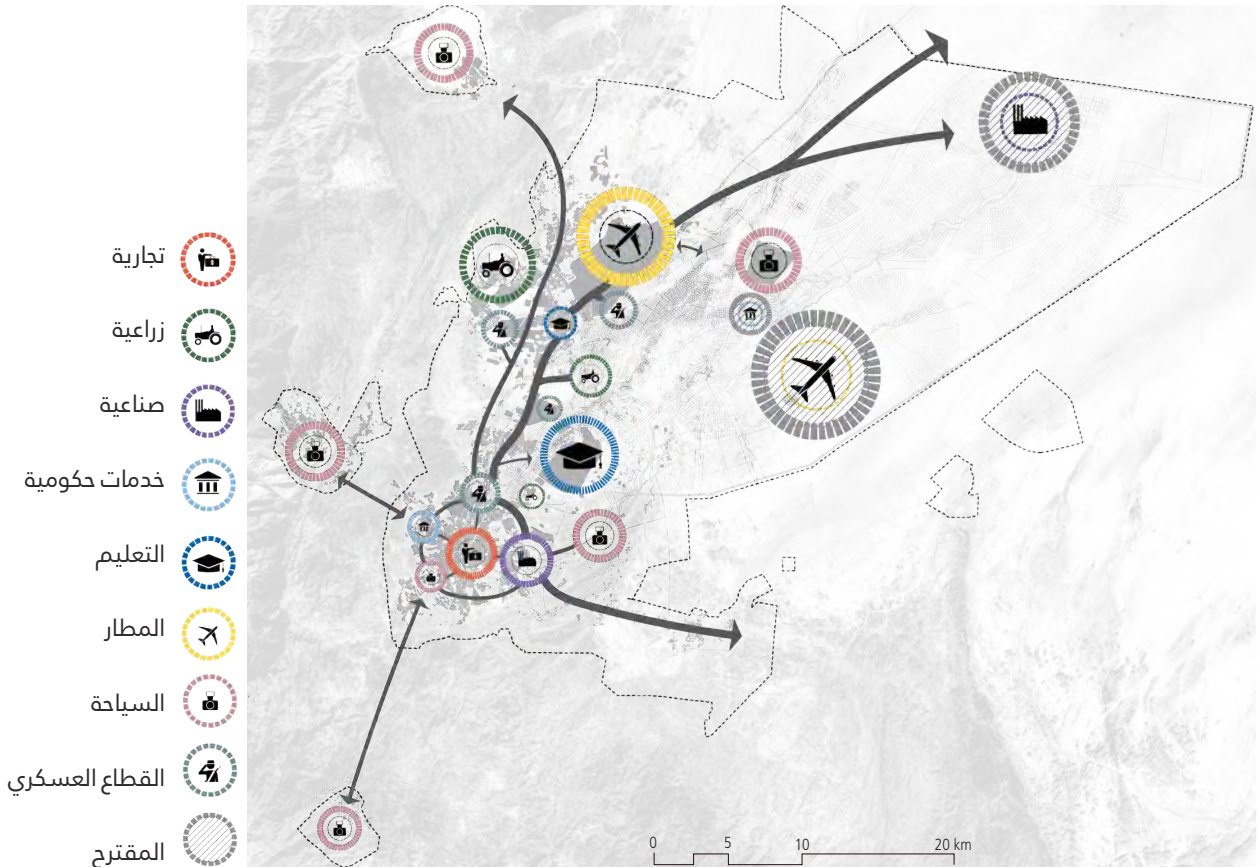
في المقام الأول، كانت مدينة الطائف مركزاً زراعياً ذا أهمية في منطقة مكة المكرمة. واستناداً إلى الخطة الحالية، يتم استخدام الأرض في مدينة الطائف بشكل رئيسي للمباني السكنية، ويتخللها بعض الأراضي مختلطة الاستخدام، وللإستخدام التجاري، وللإستخدام الترفيهي. وتتبع الأجزاء التاريخية من الطائف، قبل عام ١٩٨٠، مبادئ التخطيط الحضري الجيد؛ إنها نواة مركزية مدمجة، وكثيفة مع مزيج من الاستخدامات المتعددة. وتساهم ملحقات المدينة، التي تلت مرحلة ما بعد عام ١٩٨٠، في الوصول إلى مجموعات ذات كثافة، وامتداد، واستخدام أحادي منخفض. وتمتلك الطائف شبكة متكاملة من الخدمات والمرافق التي تخدم مختلف

ويحسب تقرير رأس المال المكاني لمدن المملكة العربية السعودية (دراسة ربط الشوارع لمبادرة ازدهار المدينة، ٢٠١٥) إمكانية الوصول إلى الشارع، بناء على ثلاثة متغيرات:

- نسبة الأراضي المخصصة للشوارع،
- كثافة الشوارع،
- كثافة التقاطعات.

ويتم ترجمة القيمة العالية لتقييم إمكانية الوصول إلى ربط، وتغلغل، وتنقل، وتغطية أفضل للمدينة. إن كثافة التقاطعات في مدينة الطائف عالية حيث تصل إلى ٩٤ نقطة، ومتوسطة نسبياً في الأراضي المخصصة للشوارع حيث تبلغ ٧٥ نقطة، و٤٣ نقطة في الشوارع ذات الكثافة القليلة.

وتعد كثافة التقاطعات مؤشراً عادلاً على صغر الحجم، وإمكانية السير، كما أنها تدل على أن المدينة تشجع ما يفرضي إلى وسائل النقل غير الآلية. وبشكل عام، يبلغ متوسط عدد التقاطعات في المدن السعودية حوالي ١٣٦ تقاطع لكل كيلومتر مربع، وهو أعلى من المستوى الأمثل، ١٠٠ تقاطع لكل كيلومتر مربع، الذي قدره برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية. ويساعد النمط الأساسي لشوارع مدينة الطائف في وسط المدينة على تحقيق عدد أكبر من التقاطعات (١٨٧)، مقارنةً بالمدن السعودية الأخرى، مثل نجران، والمدينة المنورة. في حين أن كثافة التقاطعات هي أحد مقاييس سهولة الوصول، إلا أنها لا تأخذ في الاعتبار نمط الشوارع، وإن أخذت في الاعتبار، فإنها تحسن من الحركة من أجل الاستخدامات



الشكل ٣.٢. يوضح القطاعات والخدمات الرئيسية في الطائف



عام ١٤٥٠، ٧١١ كيلومتر مربع (من ١,٣٧٨ كيلومتر مربع إلى ٢,٠٨٩ كيلومتر مربع). وتشمل المشروعات استخدامات متنوعة، تهدف إجمالاً إلى دعم طلب المنطقة في استيعاب الحجاج، وبالتالي خلق فرص اقتصادية جديدة.

ويزيد مقترح تطوير الطائف من تفاقم القضية الطائفية للاستخدامات الفردية للأرض، عن طريق اقتراح مجموعات متميزة من تطورات الاستخدام الأحادي للأراضي. وتم اقتراح عمل حدائق صناعية، وتكنولوجية على امتداد أقصى شمال حدود حماية التنمية، على بعد حوالي ٨٠ كيلومتراً من وسط مدينة الطائف. كما يوصي المقترح بتطويرات سكنية ضخمة في الضواحي، على شكل مباني ذات استخدام أحادي، ومباني سكنية، وتقع تلك الضواحي على بعد ٣٠ كيلومتراً من وسط المدينة. ويوجد أيضاً في المقترح نسبة صغيرة من الاستخدامات التجارية، والاستخدامات المختلطة. وتم تخصيص جزء كبير من الأرض لعمل مطار جديد، على بعد ٤٠ كم من وسط المدينة، لمعالجة الارتفاع الهائل في عدد الحجاج القادمين لزيارة مكة المكرمة كل عام.

وسيبيث المقترح محركات اقتصادية جديدة بالطائف، مما سيدفع النمو، وفرص العمل. ومع ذلك، لا يوجد تحليل للتفاعل بين المدينة القديمة، والتوسع المقترح حديثاً للمدينة، في شكل الاستخدامات التكميلية، أو الطرق أو وسائل النقل العام، ولا توجد رؤية شاملة للمدينة بأكملها. وللمضي قدماً، ولكي ينجح المقترح، يجب عليه حل بعض القضايا التي قد يثبت أنها غير مستدامة على المدى الطويل، وربما تُفرض عبئاً على المدينة. وأحد هذه القضايا هي مجموعات الاستخدام الأحادي منخفضة الكثافة التي تروج لها الخطة، والتي

الصناعات، مثل الزراعة، والسياحة، والتجارة، ويمكن لسكان الطائف الوصول إلى مرافق التعليم الجيدة مع المدارس، والجامعات. كما تضم المدينة العديد من المستشفيات، والعيادات التي توفر الرعاية الصحية الجيدة للسكان.

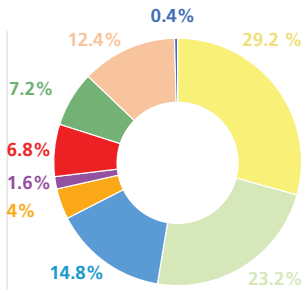
ويشكل الاستخدام السكني حوالي ٣٠٪ من الأراضي، وينتشر على طول الطائف بأكملها. وثاني أعلى تخصيص للأرض هو الاستخدامات التي تركز على الترفيه، أو السياحة، وتساهم جامعة الطائف، وغيرها من المرافق العامة في استخدام ١٤٪ من الأراضي. كما يوجد أجزاء كبيرة من أراضي الطائف (حوالي ١٢٪) مخصصة للاستخدام العسكري، مما يعوق استمرارية النسيج الحضري. ويمثل الاستخدام التجاري في الخطة الحالية للطائف نسبة منخفضة نسبياً، وبمرور الوقت، يجب أن تزيد هذه النسبة بشكل متناسب مع نمو المدينة.

وفي حالتها الراهنة، تتبع مدينة الطائف أساليب التخطيط التقليدية للاستخدامات الفاصلة مكانياً بحسب النوع، وتقتصر التخطيط على بعدين فقط. وكان هناك تحول نمطي بين مجتمع التخطيط للنظر في الاستخدام المختلط، أفقياً، ورأسياً، وتم وضع إرشادات تستند إلى قوانين قائمة على الشكل، واستخدام منهجيات تستند إلى البيانات، وذلك لكي تكون أساليب التخطيط المستقبلية قادرة على إنشاء أحياء نابضة بالحياة، ومتنوعة، ومستدامة.

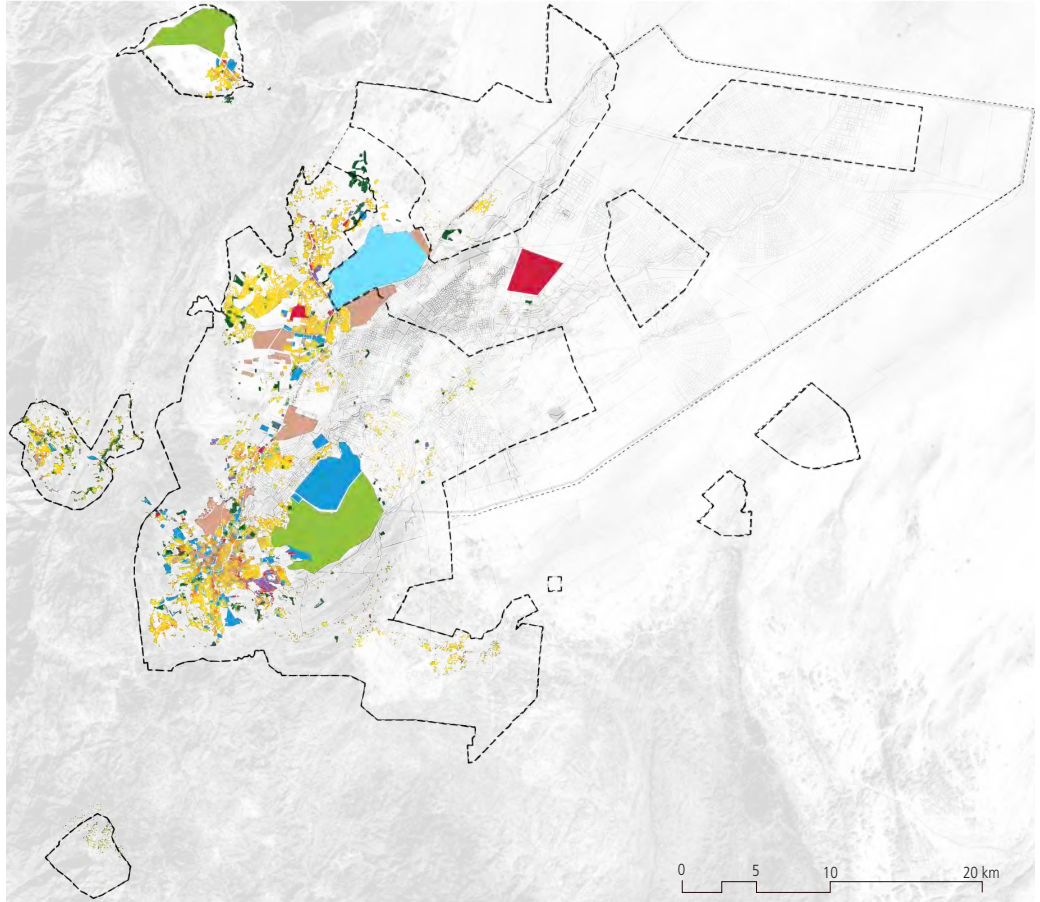
ويطرح مقترح تنمية مدينة الطائف ستة مشاريع جديدة، بقيمة ١١ مليار ريال سعودي، من أجل تعزيز مكانة المدينة في المنطقة باعتبارها ركيزة أساسية في رؤية ٢٠٣٠. وتغطي مساحة قدرها ١٢٥ ألف هكتار (١٢٥٠ كيلومتر مربع)، مما يزيد حدود النطاق العمراني



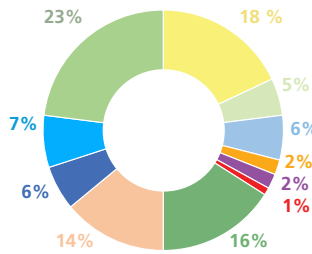
النسيج العمراني القائم في الطائف



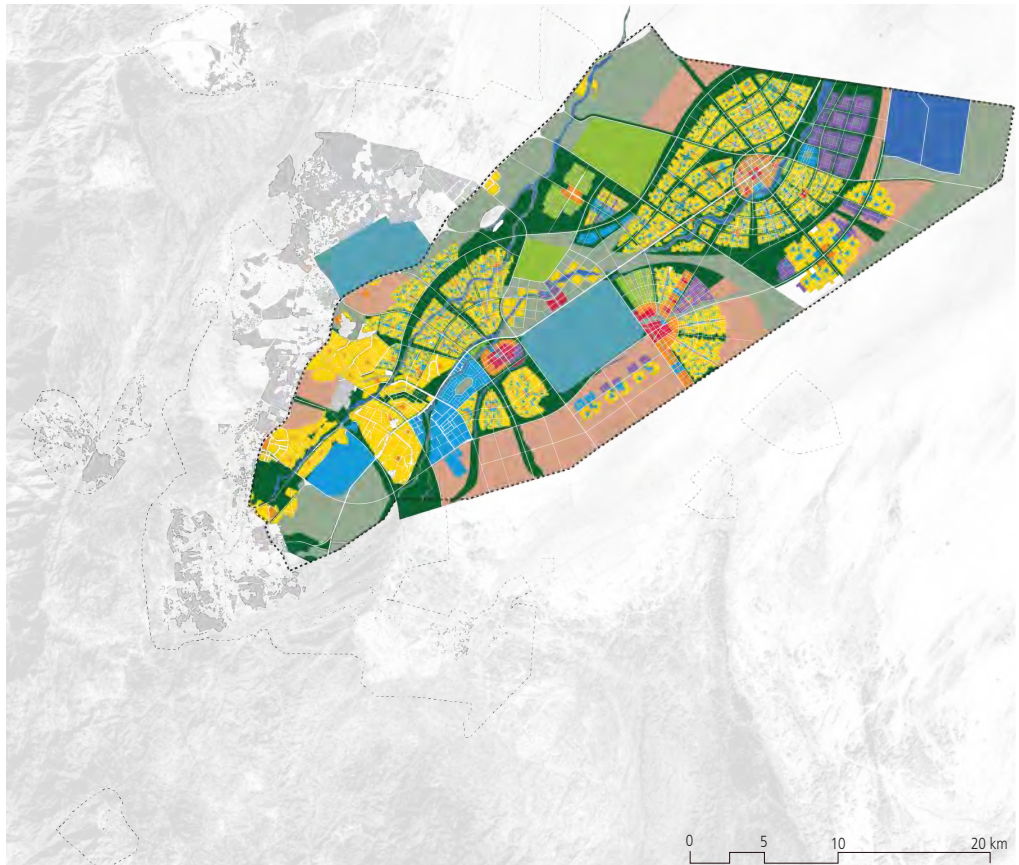
- سكنية
- تجارية
- استعمالات مختلطة
- صناعية
- زراعية
- خدمات عامة
- استعمالات الأراضي الخاصة
- فنادق
- الترفيه/السياحة



الشكل ٣٣. يوضح استعمالات الأراضي الحالية في مدينة الطائف



- سكنية
- تجارية
- استعمالات مختلطة
- صناعية
- زراعية
- خدمات عامة
- الأراضي المحجوزة
- المرافق العامة
- الترفيه/السياحة
- المطار
- المناطق الخضراء

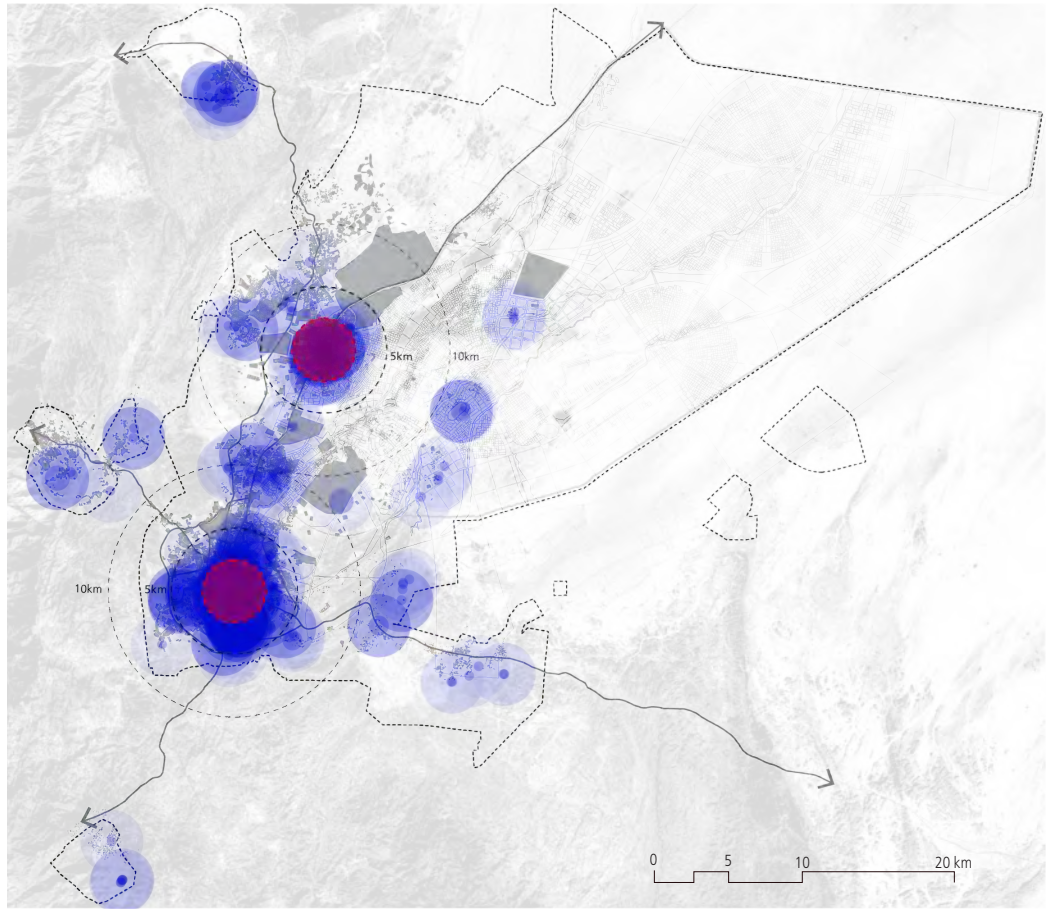


الشكل ٣٤. يوضح استعمالات الأراضي المقترحة في مدينة الطائف



سكان الطائف الذين يقيمون على
مسافة تزيد عن ١٣٧ كيلومتر من
المرافق العامة

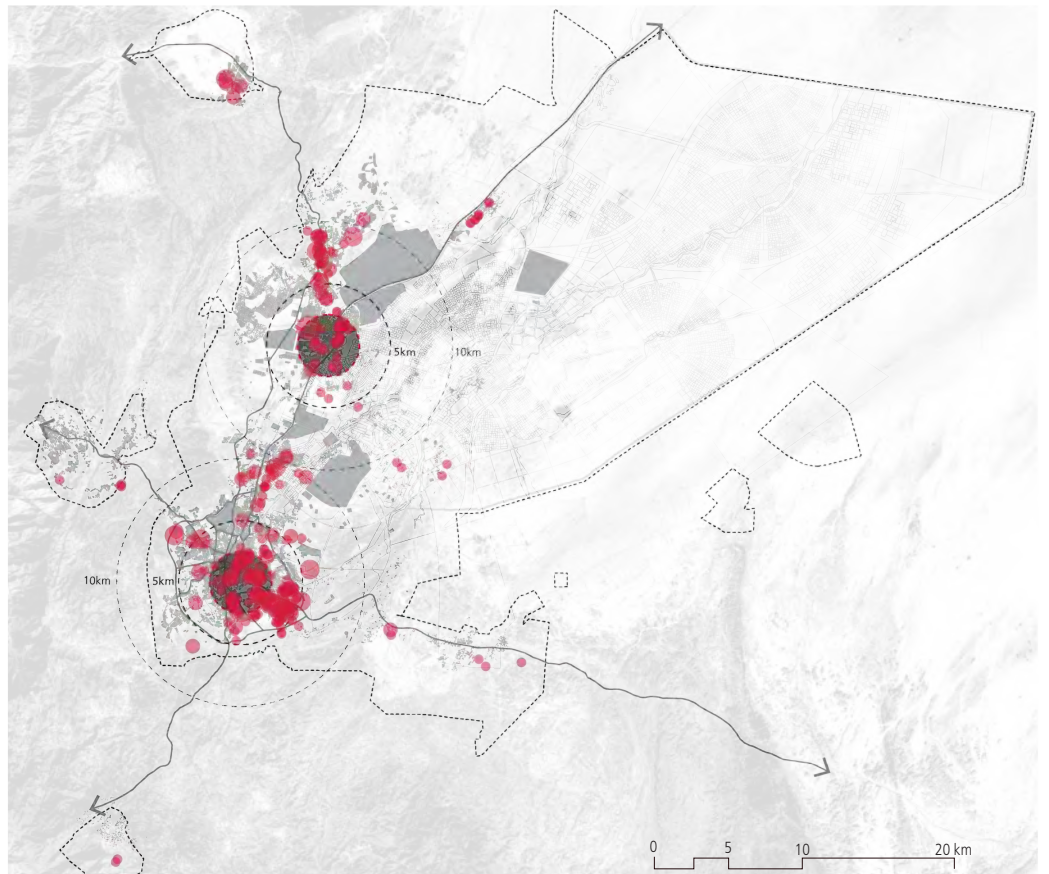
 x **165,000**



الشكل ٣٥. يوضح المراكز التجارية المستقطبة في الطائف

سكان الطائف الذين يسكنون داخل
مسافة ٥ كيلومترات من المنطقة
التجارية

 x **835,000**



الشكل ٣٦. يوضح توزيع المنشآت التجارية في الطائف



بسبب التضاريس الطبيعية، والاستخدامات الخاصة للأراضي، وجهود التخطيط، تمتلك الطائف أجزاء كبيرة من الأراضي البيضاء، أو غير المطورة ضمن حدود النطاق العمراني لعام ٢٠١٤. وهذا يؤدي إلى كثافة منخفضة إجمالاً للمنطقة، ويزيد من تفاقم مشكلة هيكل المدينة المجزأ. وسوف تستغرق جامعة الطائف، التي تم تخصيص أجزاء كبيرة من الأراضي لها، وقتاً طويلاً لكي يتم بناؤها بالكامل، مما يؤدي إلى وجود مساحات مفتوحة واسعة في المدينة.

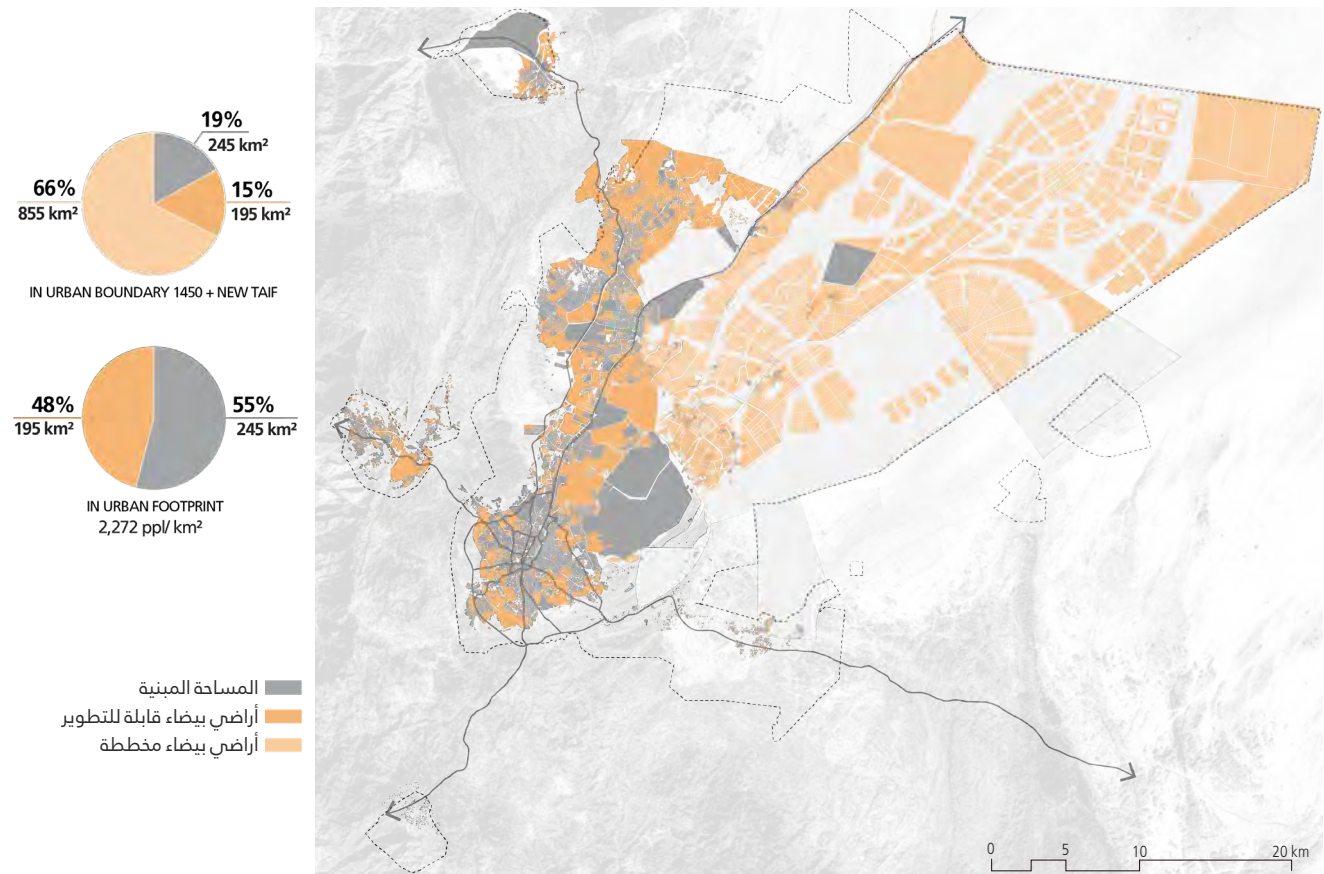
وضمن حدود النطاق العمراني لعام ٢٠١٤، هناك ما يقرب من ٥٠% من الأراضي البيضاء، والتي تبلغ مساحتها ١٩٥ كيلومتر مربع أو ١٩,٥٠٠ هكتار. إذا أضيفت إليها خطة التنمية لمدينة الطائف، ستزيد النسبة المئوية للأراضي البيضاء إلى ٦٦%، وهو ما يعادل حوالي ١٠٠٠ كيلومتر مربع أو ١٠,٠٠٠ هكتار. ومن منظور القياس، يمكننا مقارنة هذا العدد مع مدن مثل برشلونة (١٠,٢٠٠ هكتار)، وباريس (١٠,٥٠٠ هكتار)، ومانهاتن (٧,١٠٠ هكتار). إن عشر مدن بمساحة برشلونة تشكل الأراضي الخالية بمقترح تنمية الطائف، أو عشر مدن بمساحة باريس، أو أربع عشرة مدينة بمساحة مانهاتن، (تشير هذه الأرقام إلى البصمة الحضرية، دون الأخذ في الاعتبار بمنطقة العاصمة في المدن المذكورة).

إن التنمية المستقبلية للأراضي البيضاء مورد محتمل للمدينة. وتعطي الأراضي البيضاء داخل كتلة المدينة الحالية فرصة للكثافة ضمن نطاقات المدينة، دون الإخلال بالمناظر الطبيعية للمدينة. ويمكن للأراضي البيضاء أن توفر للمدينة الاستخدامات الداعمة، مثل المرافق مختلطة الاستخدامات، والتجارية، أو البنية التحتية العامة مثل الحدائق، والمساحات المفتوحة، لرفع مستوى جودة حياة السكان. وإذا تم بناء المدينة وفقاً لتوصيات الأمم المتحدة الخاصة

بدورها ستشجع الاعتماد على المركبات الخاصة، وامتداد الطرق الواسعة. والثانية هي تجاهل النظام الطبيعي للوديان عن طريق سوء تخطيط الأراضي الزراعية يجعلها بعيدة عن الموارد المائية. وسيشكل هذا التكامل الضعيف مع البنية التحتية الطبيعية عبئاً بيئياً على مدينة الطائف.

ويكشف تحليل الطائف حول توزيع الخدمات والمرافق، والاستخدام التجاري عن أنماط معينة من بنية المدينة، كما هو موضح في الشكلين ٣٦، ٣٥. وهناك مركزاً متميزاً في قلب جنوب الطائف، وهو أيضاً مركز تاريخي لها. والمركز الثاني الأكثر وضوحاً هو في الشمال بالقرب من المطار، ومن جامعة الطائف. ولم يتم تأسيس هذا المركز الثاني بصورة جيدة مثل المركز بالجنوب، ولكن لديه مجموعة متنوعة من الاستخدامات، والمرافق التي يمكن الاستفادة منها لتصبح نقطة وصل هامة تزيد من ارتكاز المدينة في الشمال. وتنتشر الخدمات والمرافق، والاستخدامات التجارية على امتداد الطرق الشمالية الجنوبية، وعلى طول الممرات الرئيسية التي تتجه إلى خارج المدينة. وسوف يخلق التخطيط بعناية، وحتى التوزيع على امتداد هذه المحاور الرئيسية نسيجاً حضرياً، ويزيد من المنافذ، ويقلل من الوقت الذي يستغرقه المقيمون في السفر. وعلو على ذلك، فإن قلة المساحات العامة، واستخدام الأراضي للأنشطة الترفيهية على امتداد المحاور الرئيسية، يحدد أولويات واضحة للرؤية المستقبلية للمدينة. وقد يوفر تقييم دقيق للأراضي الشاغرة في وسط المدينة حلاً لهذه المشكلة.

٤,٢,٤ الأراضي البيضاء



الشكل ٣٧. يوضح الأراضي البيضاء القابلة للتطوير في الطائف



بمثابة متحف، وتضم الطائفة على نسبة كبيرة من المحلات التجارية، والمطاعم، والمستشفيات، والمدارس، والمباني الإدارية، والأماكن العامة. وينعكس هذا اليوم في المساحات المخصصة للمشاة، وفي شبكة الشوارع الكثيفة. ويمكن الوصول بسهولة إلى المركز التجاري عبر طريق وادي وج، والطريق السريع ١٥، وطريق خالد بن الوليد.

في الطائفة، يعيش حوالي ١٤% من السكان على بعد ٥ دقائق سيراً على الأقدام إلى وسط المدينة التجاري، ونحو ٢٠% يعيشون على بعد ١٠ دقائق سيراً على الأقدام إلى وسط المدينة التجاري. ويضطر حوالي ٨٠% من السكان إلى قطع مسافات أطول للوصول إلى وسط المدينة، وهذا يقودنا إلى أن التوزيع غير عادل، وغير ملائم، ولتصحيح هذه الحالة، لا بد من رفع كثافة مركز المدينة، وربطه بالأحياء المجاورة عبر وسائل نقل متعددة، أو إعادة توزيع وسائل الراحة من أجل خدمة السكان المنتشرين.

سوف تزيد أنظمة النقل المقترحة، التي تمت مناقشتها بالتفصيل في القسم ٢،٣،٤، من الوصول إلى المركز، وتجعل عدداً أكبر من السكان أقرب إلى المركز. كما أن زيادة فرص الوصول إلى مراكز المدينة سيعزز من مركز المدينة، والاستفادة من وسائل الراحة الموجودة، وإنشاء هيكل المدينة. ومع ذلك، يجب على أنماط التنمية المستقبلية أن تهدف إلى إنشاء المزيد من المراكز الثانوية داخل مدينة الطائفة، وذلك لخلق المزيد من الفرص، وتحقيق المساواة في الوصول، وإعادة توزيع حركة المرور.

٦،٢،٤ التجمعات غير المخطط لها

إن النزوح الجماعي للمهاجرين، من المناطق القروية إلى المناطق

بالكثافة مع إرشادات التنمية العمرانية المستدامة، يمكن للمدينة استيعاب النمو السكاني المتوقع داخل حدود المدينة، مما يزيد الكثافة إلى ١٥٠ نسمة/هكتار. وحتى إذا افترضنا أن ٥٠% من الأراضي البيضاء في حدود النطاق العمراني لعام ١٤٥٠ قد تمت تنميتها، فإنها ستستوعب ١,٥ مليون شخص إضافي من الكثافة الموصى بها من برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، والتي تبلغ ١٥٠ نسمة/هكتار، أي ما يعادل العدد الحالي لسكان الطائفة. إن إدراج خطة تطوير الطائفة، التي تم بناؤها على أساس ٥٠% من سعة الأراضي، يمكنها أن تستوعب ٧ ملايين شخص على الأقل ضمن نطاقاتها المقترحة.

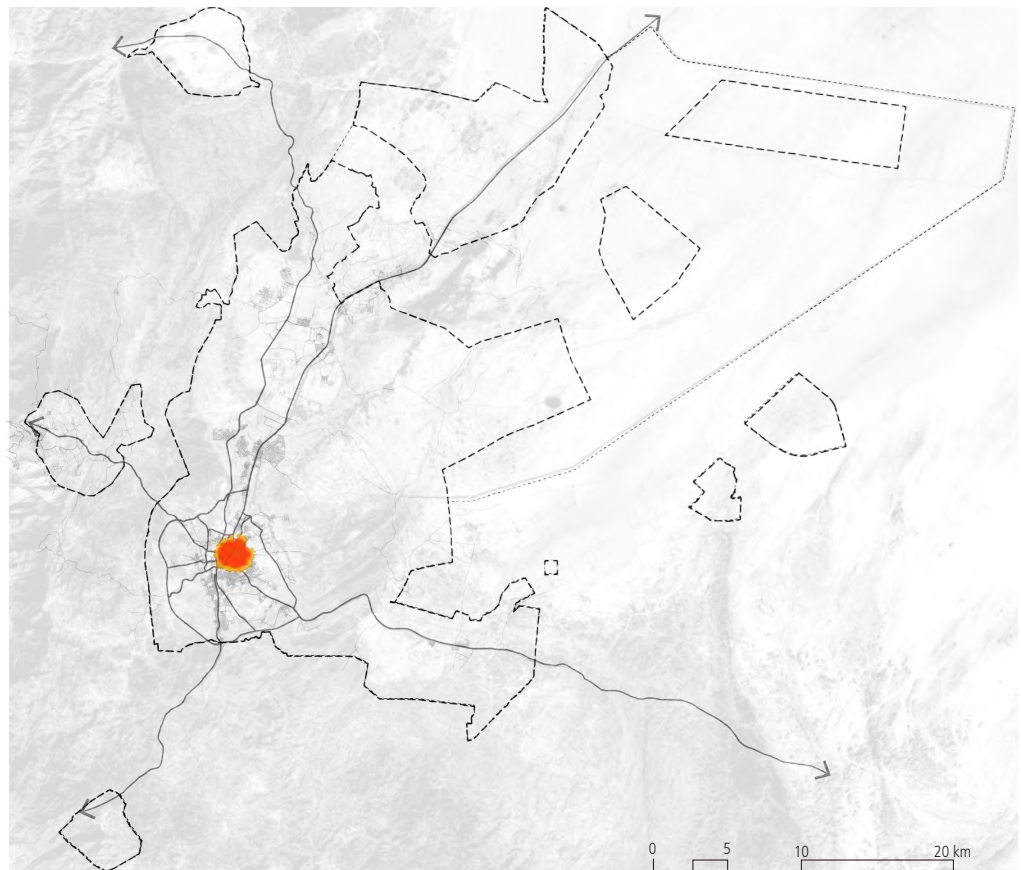
٥،٢،٤ إمكانية السير إلى مركز المدينة، والمرافق الحضرية

إن بنية مدينة الطائفة، مع انقطاع الاستمرارية المكانية، ومجموعات الاستخدام الأحادي للأراضي، والتنمية مترامية الأطراف على مساحات واسعة، كل ذلك يؤثر على ربط المدينة، ويؤدي إلى الوصول المتباين إلى الفرص، والخدمات، من قبل قطاعات مختلفة من السكان. ويتم تعريف المركز التجاري للطائفة على أنه مكان تتركز فيه بصورة كبيرة للاستخدامات التجارية، والمختلطة، ويقع بالقرب من المركز التاريخي، ويمكن الوصول إليه من الطرق الرئيسية، ووسائل النقل العام. إن الطائفة لديها أساس عمراني راسخ، مع مزيج من استخدامات الأراضي التي تخدم كثافة سكانية كبيرة.

ويمكن إرجاع هذا الأساس العمراني إلى المركز المكاني التاريخي للطائفة، كما أن لديها العديد من المساجد التاريخية، وقصر شبرا، وهو منتج صيفي سابق للملك عبد العزيز رحمه الله، ويعتبر اليوم

14%
من السكان يقيمون على مسافة
٥ دقائق سيراً على الأقدام إلى
وسط المدينة

20%
من السكان يقيمون على مسافة
١٠ دقائق سيراً على الأقدام إلى
وسط المدينة



٥ دقائق سيراً على الأقدام
إلى وسط المدينة

١٠ دقائق سيراً على الأقدام
إلى وسط المدينة

الشكل ٢٨. سهولة الوصول إلى وسط مدينة الطائفة التجاري

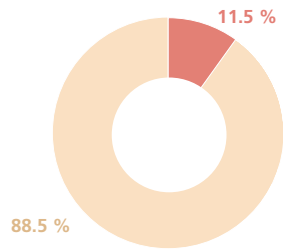


المهاجرين الوافدين مع فرص للإسكان، لكنهم قد يكونوا عرضة لخطر الكوارث الطبيعية أو لكوارث من صنع الإنسان، وللعواقب النظامية. وقد تشمل بعض الخصائص لهذه المناطق غير المخطط لها ما يلي:

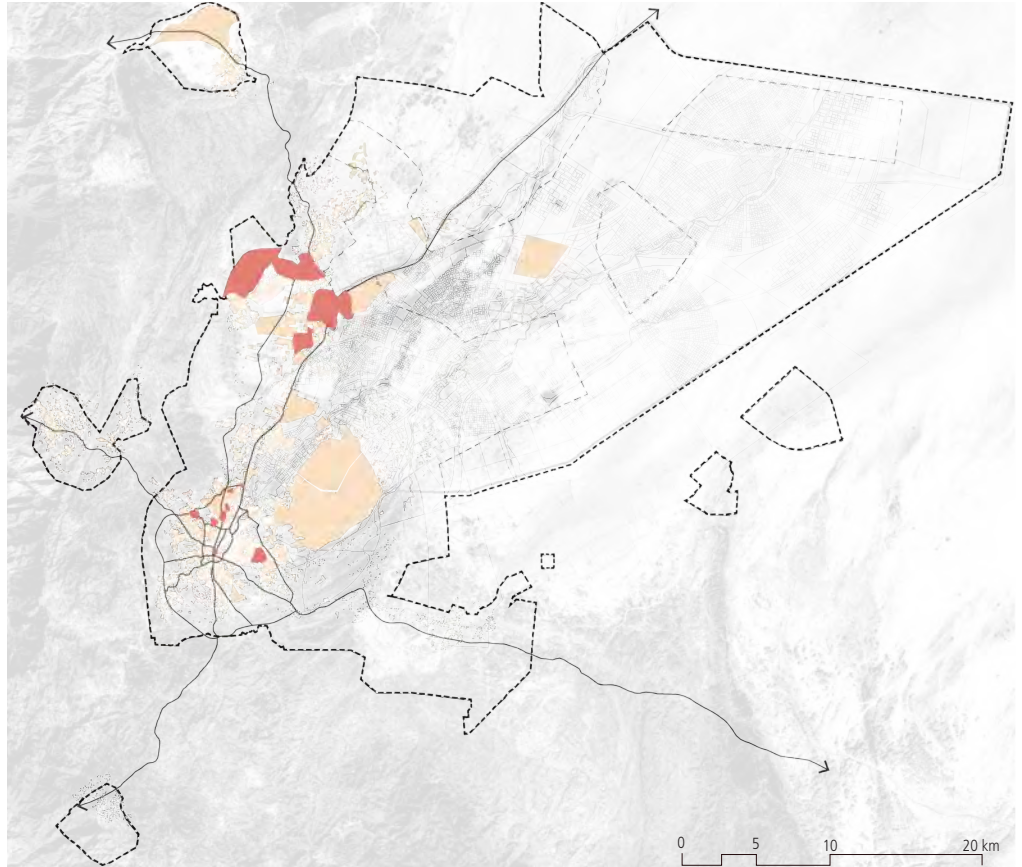
- 1- الافتقار إلى الخدمات العامة، مثل المدارس، والمستشفيات التي يسهل الوصول إليها، ونقص الأماكن العامة، والمناطق الآمنة للعب الأطفال؛
 - 2- سوء جودة ظروف المعيشة، وغالباً ما تكون غير آمنة، و
 - 3- نقص الخدمات، ووسائل الراحة الأساسية مثل المياه، والصرف الصحي، و جمع النفايات، وتصريف مياه الأمطار، وإنارة الشوارع، وممرات المشاة الممهدة، وطرق الوصول الطوارئ.
- وفي الطائفتين، توجد تجمعات غير مخطط لها داخل المنطقة الحضرية الأساسية، وعلى طول الطرق الرئيسية المؤدية إلى مكة المكرمة، والمطار. وهناك ما يقرب من 14 تجمع غير مخطط لها في المدينة، تستوعب 11,1% من السكان، وتحتل 6,0% من المساحة المبنية. وقد تم بناء حوالي 21% من المناطق/التجمعات غير المخطط لها على منحدرات شديدة، مما يجعلها عرضة لبعض من أشكال المخاطر. وتتطلب هذه المستوطنات غير المخطط لها تدخلاً نظامياً، ومالياً، وسياسياً واضحاً، لكي يتم تحديدها، والتخطيط لها بشكل واضح في المستقبل. وبدون تشريعات رسمية، ستستمر التجمعات/المناطق غير المخطط لها في النمو، مما يجهد موارد المدينة، ويعرض مستقبل العديد من السكان للخطر.

الحضرية، قد أدى إلى وضع ضغط على المدن في المملكة العربية السعودية من أجل استيعاب، وتوفير السكن لجميع المهاجرين الوافدين، وكان النزوح بمعدل أعلى مما قد خططوا له. ووفقاً لجامعة الملك سعود بالرياض، فقد نزح 74% من الأشخاص الذين يعيشون في المناطق القروية إلى المدن، بحثاً عن فرص العمل، والمميزات التي لا يمكنهم الوصول إليها بسبب التوزيع الإقليمي الحالي. وتماشياً مع غيرها من المراكز الحضرية الرئيسية في السعودية، تشهد الطائفتين ظهور العديد من المناطق غير المخطط لها في ضواحي المدينة، وفي المناطق الجبلية الوسطى.

إن تعريف، وتصنيف «التجمعات/المناطق غير المخطط لها» هو أمر غير واضح، حيث يمكنها أن تشمل في بعض الأحيان الأجزاء التاريخية للمدينة التي تم استبعادها من الخطط الرسمية، والتي جاءت ليتم إدراجها بعد ذلك بوقت طويل، عادةً ما تكون هذه التجمعات غير المخطط لها مناطق قديمة اجتاحتها المدينة، دون دمجهم رسمياً أو التخطيط لهم. ومن ناحية أخرى، يمكن أيضاً استخدام المصطلح للإشارة إلى التجمعات/المناطق الواقعة في أماكن مشتركة بين مدينتين أو على طول المحيط الخارجي للمدينة، حيث أنها تقع خارج إطار التخطيط. وأدى هذا النهج الحالي إلى عمليات هدم كبيرة، مما أفسح المجال للتطورات الجديدة في المناطق التاريخية، و/أو المناطق الشعبية في المدينة، حيث أن هذه الأحياء لم يتم تسجيلها تقنياً في أي خطط للحفاظ. وغالباً ما تستوعب هذه التجمعات/المناطق غير المخطط لها



السكان في المناطق المخططة
السكان في المناطق غير المخططة



الشكل ٣٩. المناطق الغير مخططة في الطائفتين



سوق عكاظ



مطار الطائف الجديد



ضواحي سكنية

٣,٤ تقييم الخطط المستقبلية ١,٣,٤ مخطط تنمية مدينة الطائف (الخطة التفصيلية)

تضع خطة تطوير مدينة الطائف، التي تعد واحدة من الخطط التفصيلية للطائف، ستة مشاريع جديدة بقيمة ١١ مليار ريال سعودي، من أجل تعزيز مكانة المدينة في المنطقة باعتبارها ركيزة أساسية في رؤية ٢٠٣٠. فهي تغطي مساحة ١٢٥ كيلومتر مربع، مما يزيد حدود النطاق العمراني لعام ١٤٥٠ ب ٧١ كيلومتر مربع (من ١,٣٧٨ كيلومتر مربع إلى ٢,٠٨٩ كيلومتر مربع). وتغطي المشروعات استخدامات متنوعة تهدف إجمالاً إلى دعم طلب المنطقة في أن تصبح مكان لإقامة الحجاج، وبالتالي سيتم خلق فرص اقتصادية جديدة.

١- تم عمل اقتراح بأن يتم إنزال ٢٥٪ من الركاب الذين من المفترض إنزالهم في مطار الملك عبد العزيز في جدة، بمطار الطائف الجديد. ويقع المطار في شمال شرق المنطقة، على بُعد ٤ كيلومتراً من وسط المدينة، و ١٢ كيلومتراً من مكة المكرمة، ويتم بناءه على مساحة إجمالية قدرها ٥٧٠ هكتار، أكبر من المساحة المتوسطة لأكبر المطارات في العالم، وبقدرة أولية على استيعاب ٥ ملايين مسافر.

٢- بدأ برنامج التحول الوطني ٢٠٢٠، من خلال الهيئة العامة للسياحة والتراث الوطني السعودي، بتحويل سوق عكاظ إلى مركز سياحي، بميزانية تقديرية تبلغ ٨١٥ مليون ريال سعودي، ومن المتوقع أن يجتذب أكثر من ٢٦٦,٠٠٠ سائح كل عام. وتشير التقديرات إلى أن تطوير مدينة سوق عكاظ سيضيف ٢٩٤ مليون إلى الناتج المحلي الإجمالي للمملكة، وسيوفر ٤٤٠٠ فرصة عمل. ويشمل برنامجه ١٢٥٠ غرفة فندقية، و ١٣٠ وحدة سكنية.

٣- من المقرر إقامة حديقة تكنولوجية تغطي ٣٥ مليون متر مربع، وتتضمن أربعة مكونات رئيسية:

أ- مشروع لتصنيع وتجميع طائرات أنتونوف، ومطار صناعي بمدرج للطائرات يبلغ طوله ٣,٥ كيلومتر؛

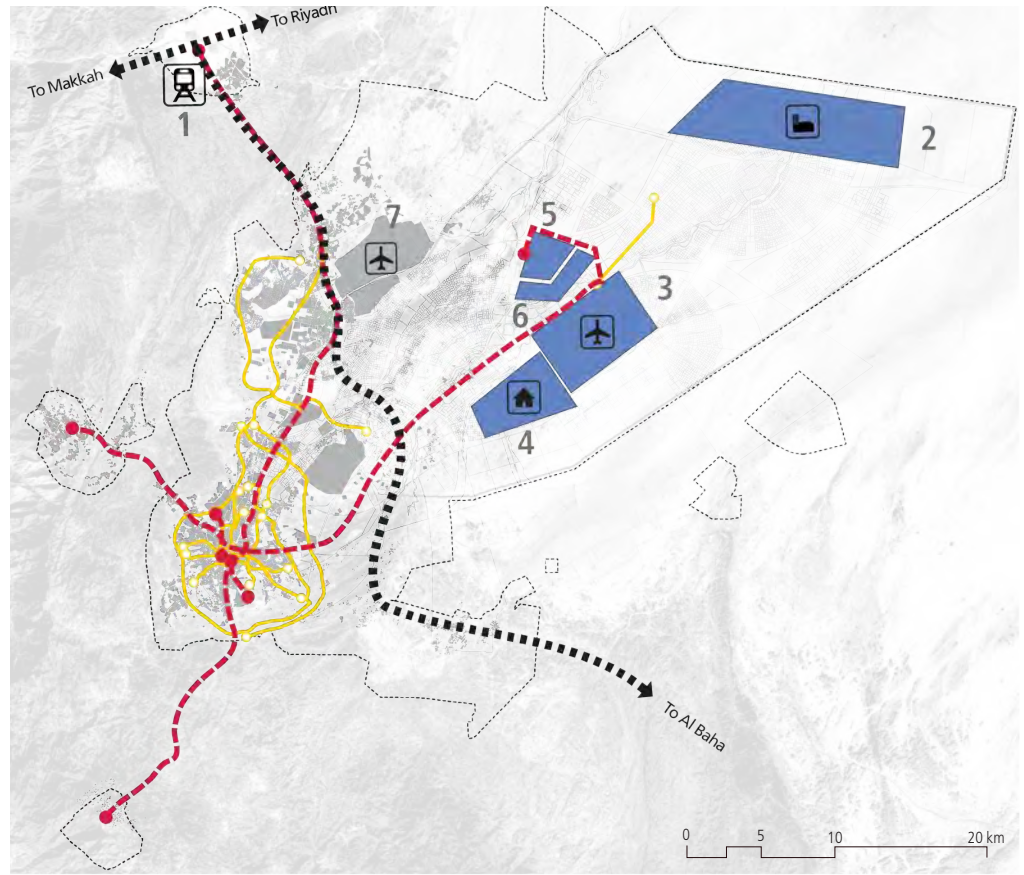
ب- مصنع للألواح الشمسية على مساحة ٢٥٠٠٠ متر مربع، لإنتاج ٩,٥ ميجاوات من الطاقة المتجددة بحلول عام ٢٠٣٠؛

ج- محطة للطاقة الضوئية الشمسية لتوليد كهرباء نظيفة بسعة ١ ميجاوات يومياً، وتهدف للوصول إلى ٣ ميجاوات في غضون سنوات قليلة؛

د- مشروع الأعلف سريعة النمو على مساحة ٥٠٠٠٠ متر مربع.

٤- تم وضع الخطوط العريضة لضاحية سكنية بتكلفة إجمالية قدرها ٥٩٠ مليون ريال سعودي، بأكثر من ١٠٠٠ وحدة سكنية، بما في ذلك ٣٩١٩ منزلاً، و ٦٧.٧ قطعة أرض.

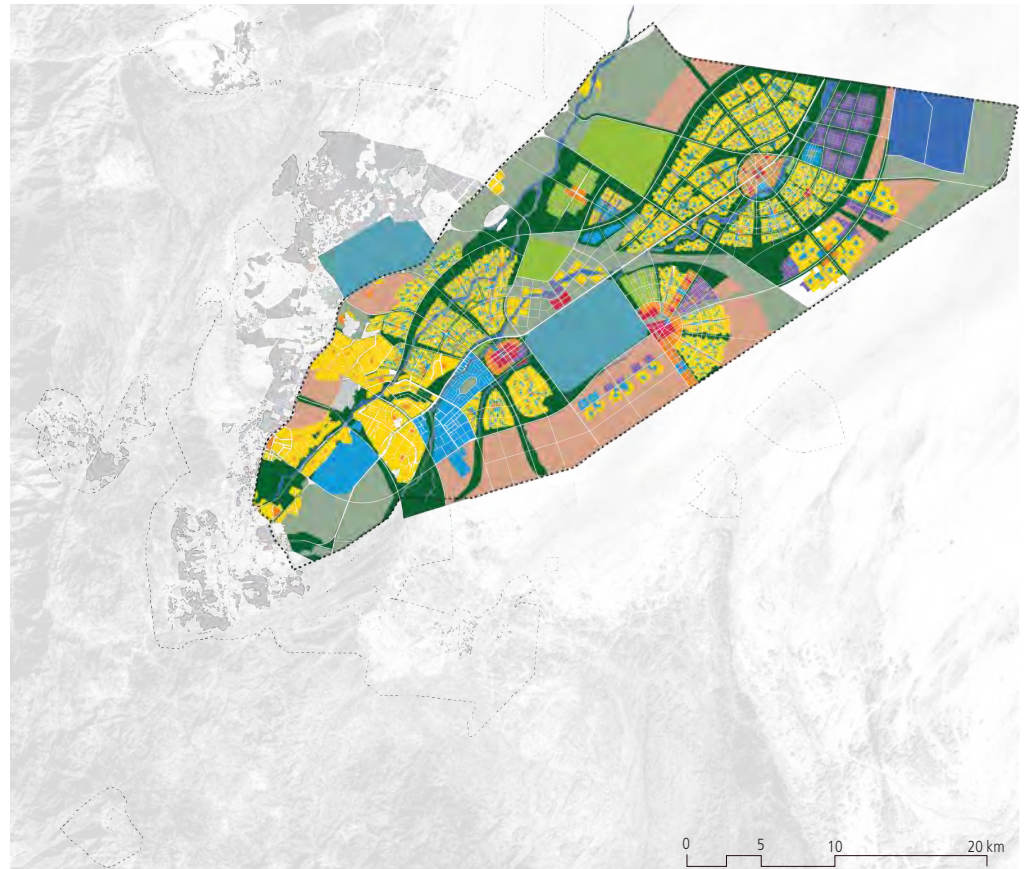
٥- تم اقتراح عمل مدينة صناعية، وهي الأولى من نوعها في الطائف، على بُعد ٥٥ كيلومتر من وسط المدينة، و ٢٩ كيلومتر من المطار. وسيتم بنائها على مساحة ١١ مليون متر مربع، وستضم مجعماً للصناعات الثقيلة، والمتوسطة، والخفيفة، ومركز للتدريب مهني على مساحة مليون متر مربع، بتكلفة قدرها ١٢٠ مليون ريال سعودي.



١. محطة قطار السيل الكبير
٢. المدينة الصناعية المقترحة
٣. مطار الطائف الدولي المقترح
٤. سوق عكاظ
٥. واحة التكنولوجيا المقترحة
٦. مطار الطائف الدولي

- خطوط حديدية
- المترو
- الحافلات

الشكل ٤. مقترح تطوير مشروع مدينة الطائف المقترح



- سكنية
- تجارية
- استعمالات مختلطة
- صناعية
- زراعية
- خدمات ومرافق عامة
- الأراضي المحجوزة
- المرافق العامة
- الترفيه/السياحة
- المطار
- المناطق الخضراء

الشكل ٤١. يوضح استعمالات الأراضي المقترحة في مخطط تنمية الطائف الجديدة



الأقدام، كما هو مبين في الشكل ٤٢. على الرغم من أن ليس جميع السكان الذين يقيمون على مسافة قريبة من موقف الحافلات سيختارون ركوب وسائل النقل العام، إلا أن زيادة الخيارات المتاحة للسكان يمكن أن تؤدي إلى تحولات في نمط الحياة نحو بدائل أكثر استدامة. وفي مقترح تنمية الطائف، تم اقتراح عمل خطان جديان للمetro في الطائف على طول الممر الشمالي-الجنوبي، وعلى طول الممر الشرقي-الغربي، بحيث يربط المدينة بالمطار الجديد. وسيكون حوالي ٢٠٪ من السكان الحاليين في الطائف على بُعد ٥ دقائق سيراً على الأقدام من خطي metro المقترحين، وحوالي ٣٨٪ من السكان الحاليين على بُعد ١٠ دقائق سيراً على الأقدام. ويمثل خط metro رقم ١ ٧٥٪ من حمولة ركاب خطي metro، حيث أنه يمتد على طول المحور الشمالي الجنوبي عبر مراكز المدن الكثيفة. ومن ناحية أخرى، يربط خط metro رقم ٢ بين مركز المدينة، وخطة تنمية الطائف، حيث يخدم ١٦٪ فقط من السكان ضمن دائرة قطرها ١٠ دقائق من محطات metro المقترحة.

هناك فرصة لدمج التحسينات المقترحة للبنية التحتية، ولترسيخ التنمية عند نقاط الالتقاء الرئيسية، جنباً إلى جنب مع ممرات خدمة المرور العابر. ومع المطار الجديد، والسكك الحديدية إلى مكة المكرمة، ستحصل الطائف على نصيب سريع من الحجاج الذين سيدعمون اقتصادها المحلي، ويخلقون فرص عمل جديدة. ويجب أن تكون خطوط metro متماشية على طول الممرات الأكثر كثافة، وتلك الممرات الأخرى الموجودة في الخطط المستقبلية. ويمكن إعادة تشكيل الخط ٢ ليربط بين الأجزاء الأكثر كثافة في الطائف،

٦- يتم بناء مدينة جامعية في منتزه سيسد الوطني لخدمة سكان مدينة الطائف. كما أن الطريق الرئيسي الجديد تحت الإنشاء، ويربط بين الطائف الجديدة، والطريق الدائري للطائف.

وتبالغ المشاريع المقترحة في تقدير الطلب على النمو، والبنية التحتية في المنطقة، والتي ستصل إلى الذروة بعد بضعة عقود. وبعد النطاق المبالغ فيه، والاستثمارات المكثفة، والفترات الزمنية الطويلة، مواضع متزامنة عبر هذه المشروعات المقترحة. فلا يركز أي من المشاريع الجديدة على تحسين حالة المدينة الحالية أو الاستثمار فيها، بل إنهم يدفعون حدود المدينة إلى مسافة أبعد، في نمط من التنمية غير المستدامة.

٢.٣.٤ تحليل إمكانية الوصول إلى وسائل النقل العام

في الوقت الحاضر، تستفيد مدينة الطائف من شبكة طرق واسعة للسيارات الخاصة، وطرق السريعة متعددة المسارات. وكانت الشوارع في وسط المدينة التاريخية أضيق، ومصممة لوسائل النقل غير الآلية.

وقد تم إنشاء شبكة حافلات عامة في المدينة. ويشير تحليل السير لطرق الحافلات الحالية، وللطرق المقترحة للمetro إلى كفاءة طرق شبكة النقل العام في المدينة، ويمكن استخدامها لزيادة عدد السكان الذين تتم خدمتهم، والربط بينهم وبين الوظائف والمرافق. ومع ذلك، فبدون بيانات عن مرات التكرار، وعدد الركاب، يبقى التقييم مجرد تخمينات، ولا يتسم بالدقة. ويقيم حالياً ٥٠٪ من السكان على بُعد ٥ دقائق سيراً على الأقدام من محطة الحافلات، وحوالي ٦٥٪ من السكان يقيمون على بُعد ١٠ دقائق سيراً على

50%

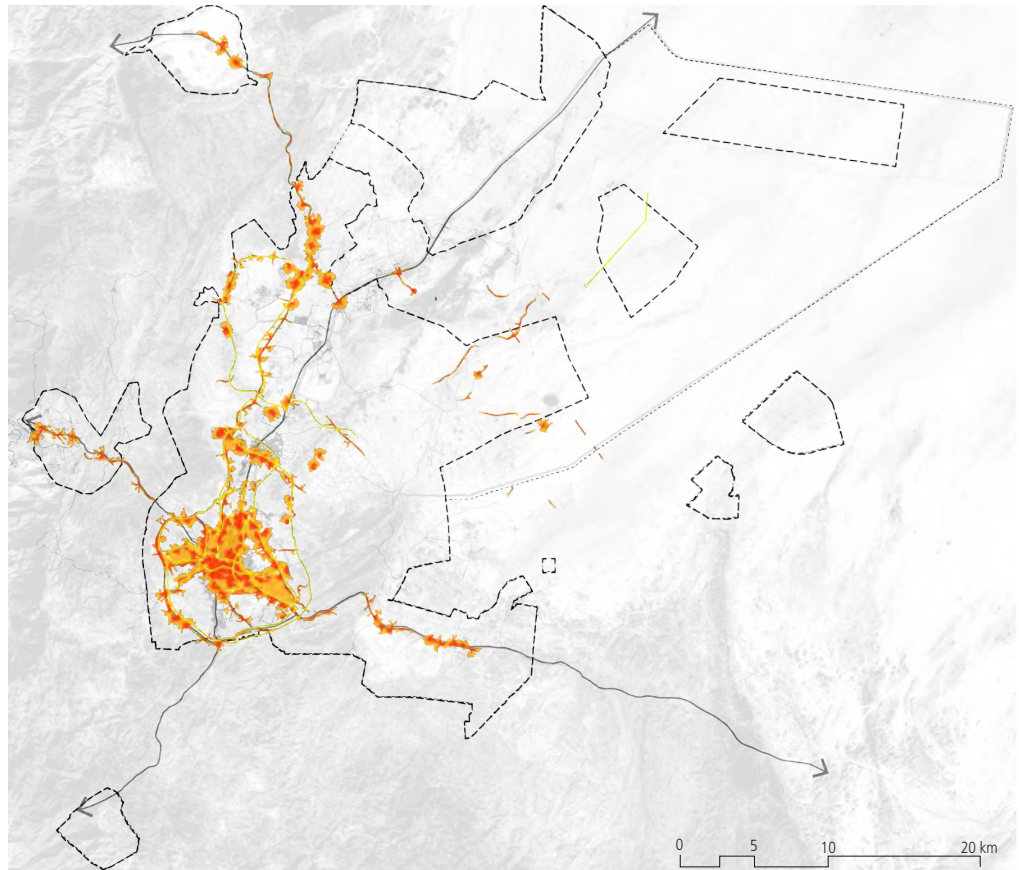
من السكان يقيمون على مسافة ٥ دقائق سيراً على الأقدام إلى محطات الحافلات

65%

من السكان يقيمون على مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام إلى محطات الحافلات

٥ دقائق سيراً على الأقدام إلى محطات الحافلات

١٠ دقائق سيراً على الأقدام إلى محطات الحافلات



الشكل ٤٢. سهولة الوصول إلى محطات الحافلات في الطائف



20%

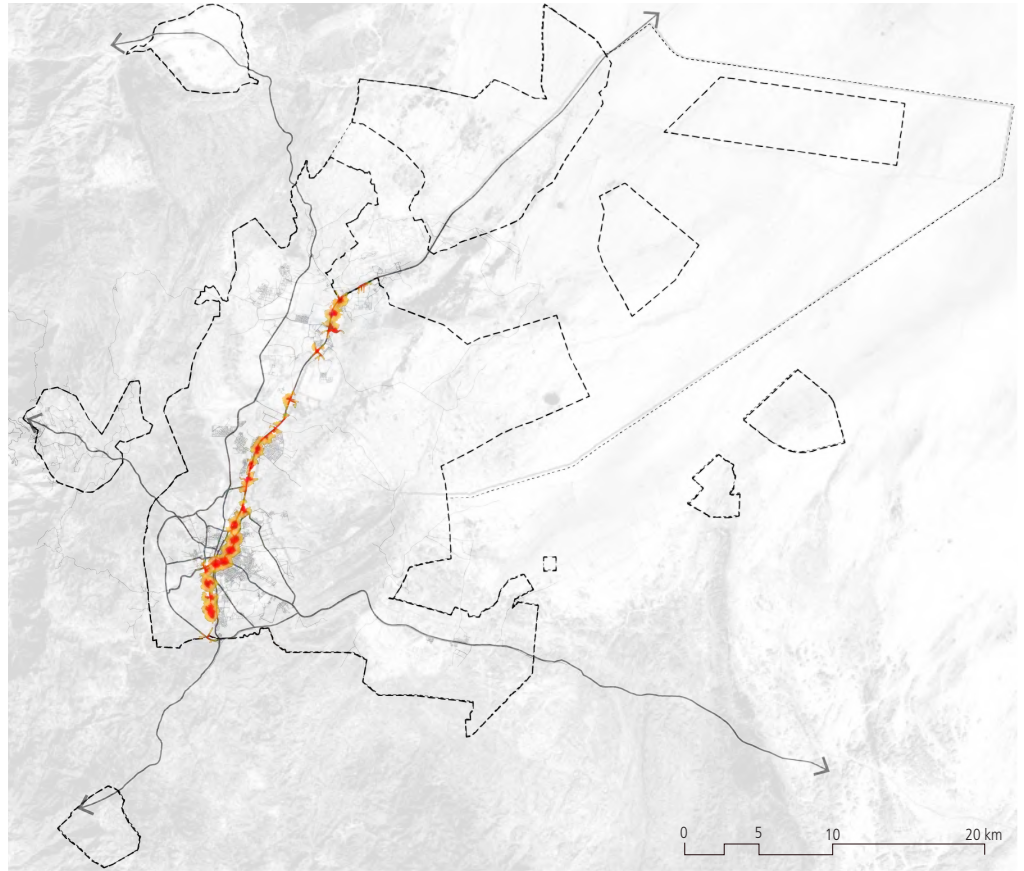
من السكان يقيمون على مسافة
ه دقائق سيراً على الأقدام إلى
خط المترو ١

38%

من السكان يقيمون على مسافة
١٠ دقائق سيراً على الأقدام إلى
خط المترو ١

ه دقائق سيراً على الأقدام إلى
خط المترو ١

دقائق سيراً على الأقدام إلى
خط المترو ١



الشكل ٤٣: إمكانية الوصول إلى خط المترو ١ المقترح في الطائف

6.9%

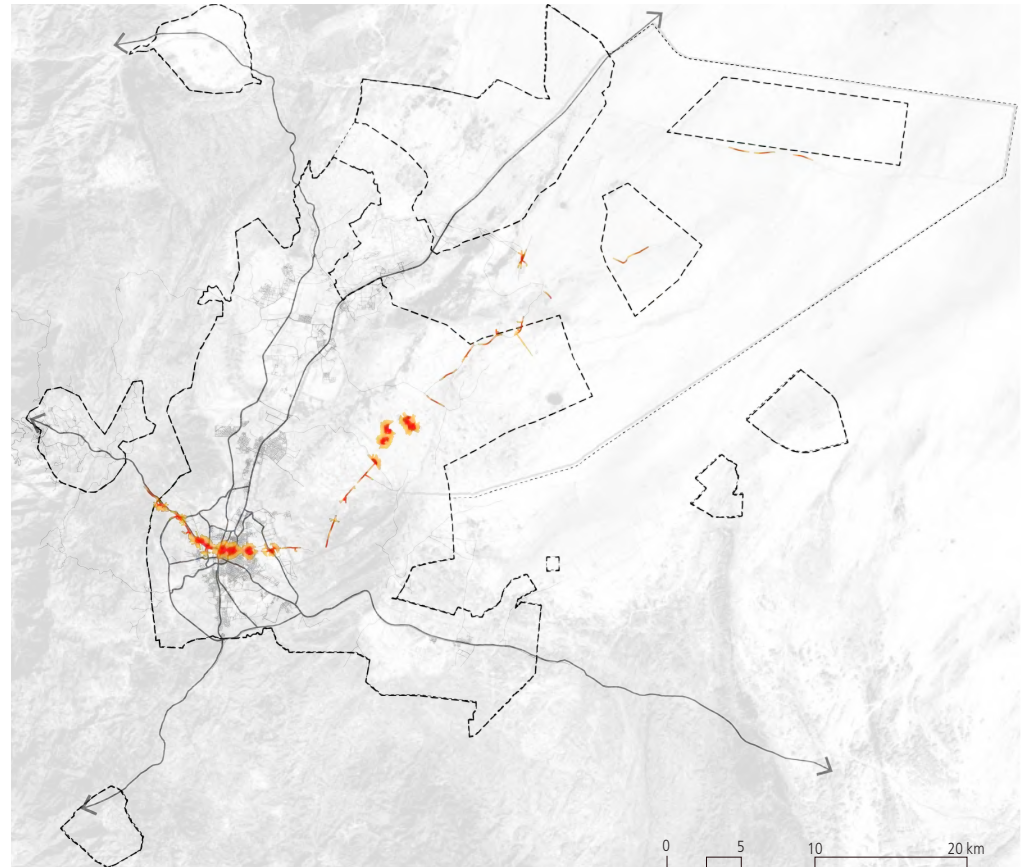
من السكان يقيمون على مسافة
ه دقائق سيراً على الأقدام إلى
خط المترو ٢

16%

من السكان يقيمون على مسافة
١٠ دقائق سيراً على الأقدام إلى
خط المترو ٢

ه دقائق سيراً على الأقدام إلى
خط المترو ٢

١٠ دقائق سيراً على الأقدام
إلى خط المترو ٢



الشكل ٤٤: إمكانية الوصول إلى خط المترو ٢ المقترح في الطائف



المدى المكاني للتنمية مما يشجع على الزحف العمراني. ويمكن تحقيق دوافع مخطط الطائف من خلال تركيز الاستخدامات، والتخطيط على نموذج المستوطنات الصغيرة.

توصيات برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية

يدعم سيناريو برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية التخطيط للأحياء المستدامة في الطائف، بدءاً بتعزيز زيادة الكثافة السكانية، بما يتماشى مع متوسط الكثافة الموصى بها من برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، والتي تبلغ ١٥٠ نسمة/هكتار. واستناداً إلى توصية برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، لا تتطلب المدينة سوى مساحة قدرها ٦,٠٠٠ هكتار لنفس عدد السكان، وهو أقل من ٥ بالمائة من المساحة العمرانية المقترحة للمستقبل. وإذا أخذنا بعين الاعتبار مساحة الأراضي الفضاء الموجودة في المنطقة العمرانية الحالية، والتي تقدر بـ ١٩,٥٠٠ هكتار، فيوضح هذا السيناريو أنه ليس من الضروري أن يتم الإنماء خارج النطاق العمراني الحالي، ويقترح تدخلات استراتيجية لدعم السياسات التي من شأنها تيسير تكثيف المناطق الحضرية الموجودة، وبالتالي ستوفر للمواطنين أقصى قدر من المنافع من أجل جودة حياة أفضل، وبتكلفة معقولة.

وبين الطائف الجديدة، من أجل تعزيز سهولة الوصول، والاتصال، وقد تمت مناقشته بمزيد من التفاصيل في الفصل ٦، والفصل ٧.

٣,٣,٤ تحليل سيناريو الكثافة الحضرية

عبر تشخيص شامل للظروف الحضرية الحالية، ومقترحات المشاريع المعتمدة، قام برنامج مستقبل المدن السعودية بعمل تحليل سيناريو زيادة الكثافة الحضرية، استناداً إلى خيارات مختلفة. وقامت السيناريوهات على تصوّر ثلاث حالات: الحالة الراهنة، والحالة التي تتم فيها التنمية بما يتماشى مع أدوات التخطيط المعتمدة، وحالة يكون فيها توزيع الكثافة حسب توصيات برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية. ويرتكز سيناريو برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية على المبادئ الخمسة لتخطيط الأحياء السكنية المستدامة، وهم:

- ١- مساحة كافية للشوارع، وشبكة فعالة للشوارع: يجب أن تشغل شبكة الشوارع ما لا يقل عن ٣٠٪ من الأرض، وما لا يقل عن ١٨ كم من طول الشارع لكل كيلومتر مربع،
- ٢- كثافة عالية: متوسط ١٥ ألف نسمة/كم^٢، أي ١٥٠ نسمة/هكتار أو ٦١ نسمة/فدان،
- ٣- الاستخدام المختلط للأراضي: يجب تخصيص ٤٠٪ على الأقل من مساحة الأرض في أي حي للاستخدام الاقتصادي،
- ٤- المزج الاجتماعي: توافر المنازل في أي حي بأسعار، وبفترات شغل للمسكن مختلفة، وذلك لاستيعاب مختلف مستويات الدخل؛ يجب أن يكون ٢٠٪ إلى ٥٠٪ من المناطق السكنية إسكان منخفض التكلفة، ويجب ألا يكون كل نوع من أنواع فترات شغل المسكن أكثر من ٥٠٪ من الإجمالي،
- ٥- التخصيص المحدود لاستخدام الأراضي: هذا للحد من مباني أو أحياء الوظيفة المفردة؛ يجب أن تكون مباني الوظيفة المفردة أقل من ١٠٪ في أي حي.

الوضع الحالي

يبلغ العدد الحالي لسكان الطائف ١,١ مليون نسمة، موزعة على مساحة مبنية ٤٤,٠٠٠ هكتار. وينتج عن ذلك كثافة سكانية قدرها ٢٥ نسمة/هكتار، وهو ما يمثل سدس الكثافة الموصى بها من قبل برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، وقدرها ١٥٠ نسمة/هكتار.

مخطط تطوير الطائف الجديدة

وفقاً لمخطط تنمية الطائف، فمن المفترض أن تزيد المساحة المبنية المخطط لها إلى ١٦٩,٠٠٠ هكتار، بحيث يتم استيعاب ٢ مليون نسمة. وحتى مع الزيادة الكبيرة في عدد السكان، سوف تنخفض الكثافة السكانية في المنطقة العمرانية إلى ١١,٨ نسمة/هكتار. ويقترح مخطط الطائف عمل تنمية خارج حدود النطاق العمراني لعام ١٤٥٠، التي ستزيد من المساحة المبنية بشكل كبير، مع استيعاب عدداً صغيراً نسبياً من السكان. ويعد مخطط الطائف خطة طموحه، تخلق فرص اقتصادية جديدة للتنمية المستقبلية للطائف. ومع ذلك، فهي تبالغ في تقدير



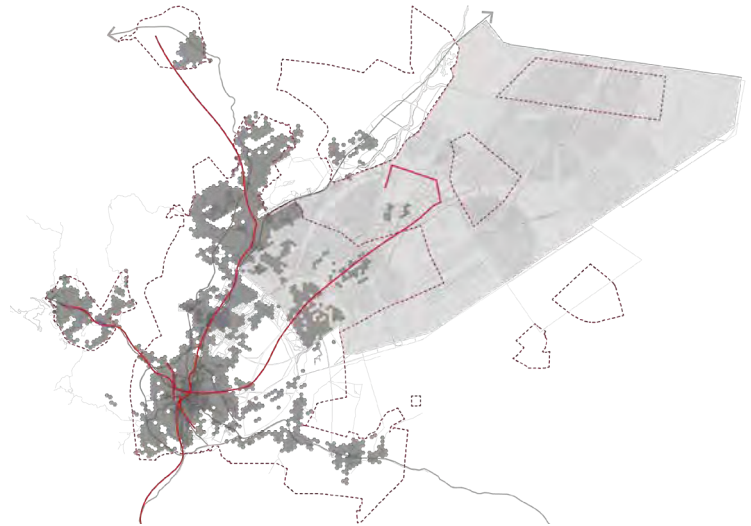
الوضع الراهن:

عدد السكان		١,١ مليون
المساحة المبنية		٤٤,٠٠٠ هكتار
متوسط الكثافة في المساحة المبنية		٢٥ شخص/هكتار



السيناريو الأول: مخطط مشروع الطائف الجديدة

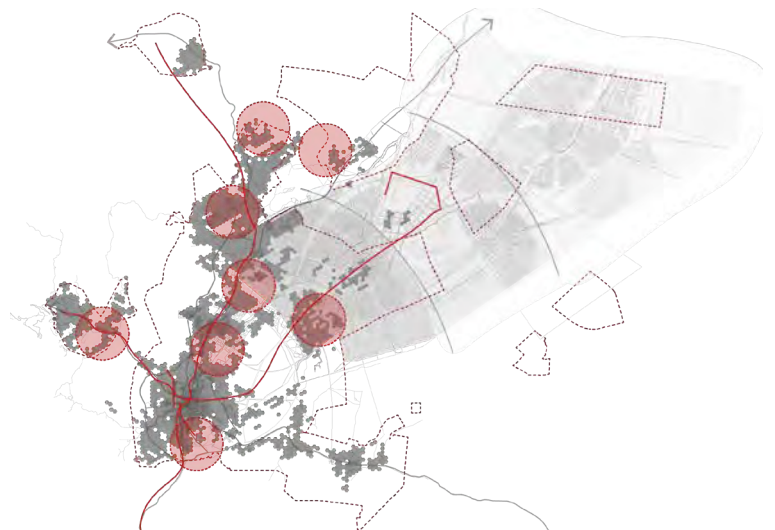
عدد السكان		٢ مليون
المساحة المبنية المخططة		١٦٩,٠٠٠ هكتار
متوسط الكثافة في المساحة المبنية المخطط لها		١١,٨ شخص/هكتار



السيناريو الثاني: توصيات مؤهل الأمم المتحدة

عدد السكان		١,٥ مليون
المساحة المبنية المطلوبة وفقاً لمعايير الأمم المتحدة		١٠,٠٠٠ هكتار
الأراضي الشاغرة اللازمة لاستيعاب النمو السكاني		٢,٧٠٠ هكتار

متوسط الكثافة وفقاً لمعايير الأمم المتحدة ١٥ شخص/هكتار





٤،٤ آثار مخاطر التغير البيئي والمناخي

المدينة مشيدة على منحدر حاد (المقصود بحاد أنه منحدر بأكثر من ٣٠٪)، مع وجود مناطق غير مخطط لها، وهم الأكثر عرضة للخطر. ويقع ٢١٪ من جميع التجمعات/المناطق غير المخطط لها على منحدرات حادة، وهم عرضة لمثل هذه المخاطر. إن هياكل البناء غير الآمنة، وطرق الهروب التي يتعذر الوصول إليها، وحالة استنفاد البنية التحتية في هذه التجمعات غير المخططة، كل ذلك يزيد من تفاقم المشكلة.

كما أن الطائف عرضة للعواصف الرملية التي تنشأ في الشمال، وتتجه نحو المدينة، مما يتسبب في تلوث الهواء، وانخفاض الرؤية، مما يؤدي إلى انقطاع وظائف المدينة. وتتم إزالة الرمال من خلال النسيم البارد القادم من الجبال في الشمال الغربي. إن اقتراح التنمية الجديد الذي يبحث توسع المدينة في الشمال غير المشمول بالحماية من قبل سلسلة الجبال، سيكون أكثر عرضة لخطر العواصف الرملية. ولتخفيف الآثار السلبية لهذه العواصف، يجب حماية المعالم الطبيعية مثل المساحات الخضراء، والمسطحات المائية، والمناطق الغنية بالمعادن، وإدماجها إلى المدينة.

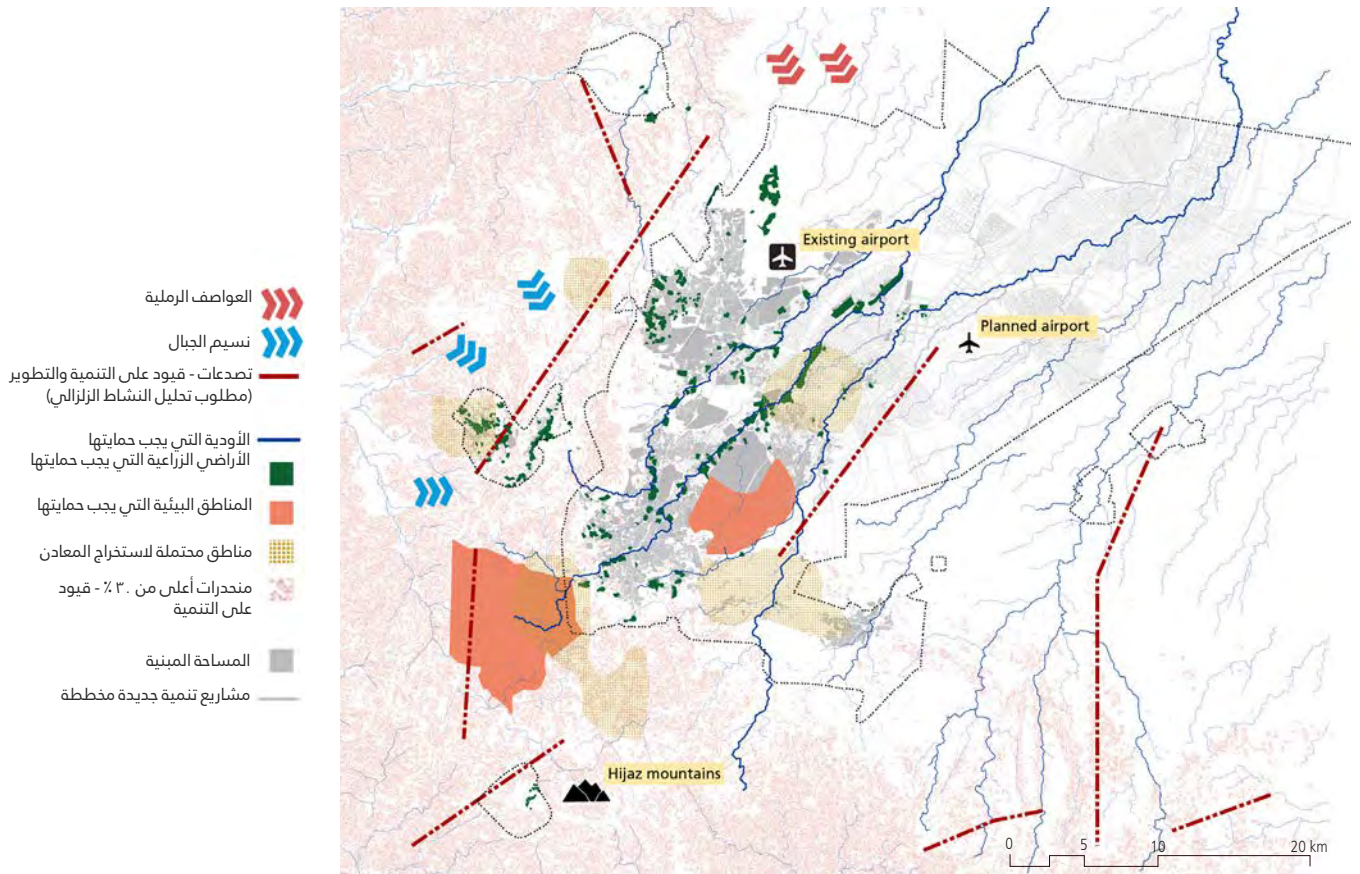
٢،٤،٤ الشبكة الزرقاء والخضراء

إن الطائف بمثابة الوعاء الزراعي بالنسبة لمنطقة مكة المكرمة. ويرجع ذلك إلى مواردها المائية الغنية. وتستقبل الطائف أمطاراً سنوية مقدارها ٢٥ ملم، وهو أعلى معدل في المملكة، وتوجه الأودية مياه الأمطار عبر المدينة. إن الأودية هي المعالم الطبيعية

تواجه مدينة الطائف عواقب تغير المناخ العالمي، والتوسع العمراني السريع، مما يجعلها عرضة للحوادث الطبيعية المختلفة. فمنذ عام ١٩٧٦، تشهد مدينة الطائف زيادة في الأيام الحارة بمعدل ٧٢ يوماً حاراً، و١٣ ليلة ساخنة. وبشكل عام، هناك زيادة في درجات الحرارة القصوى اليومية بمقدار ١،٩ درجة مئوية. كما أن موقعها الجغرافي يجعلها عرضة لمخاطر العواصف الرملية، والصدوع الزلزالية، وأنشطة استخراج المعادن، والمنحدرات الشديدة، واستنفاد الموارد الزراعية، والمائية.

١،٤،٤ القيود المادية

تستقر مدينة الطائف على مساحة مسطحة على طول جبال السروات التي يتراوح ارتفاعها ما بين ٢،٦٥٠ متراً في الجنوب إلى ١،٤٥٠ متراً في الغرب. وتقع مدينة الطائف على ارتفاع ١،٧٥٠ إلى ١،٢٥٠ متراً فوق مستوى سطح البحر، على المنحدرات الشرقية للجبال. وبالتالي، فإن الغطاء البري السائد في الطائف صخري، ورملي. وكجزء من منطقة مكة المكرمة، تقع المدينة جيولوجياً ضمن الدرع العربي الذي تهيمن عليه منطقة الصدع بالضام، غرب الطائف. وتسمى التصدعات حول المدينة بتصدعات الزخم، وكانت مصدراً للعديد من الزلازل البسيطة في الماضي. ومع ذلك، تشير الدراسات الحديثة إلى احتمال وجود نشاط زلزالي في المستقبل، قد يتسبب في أضرار محتملة لبنية المدينة. إن الوضع المادي لمدينة الطائف على طول سفوح جبال السروات يشكل تحديات، وقيود على تنمية المدينة، وتوسعها. وحالياً، ٨٪ من



الشكل ٤،٤. يوضح قيود التنمية العمرانية في مدينة الطائف



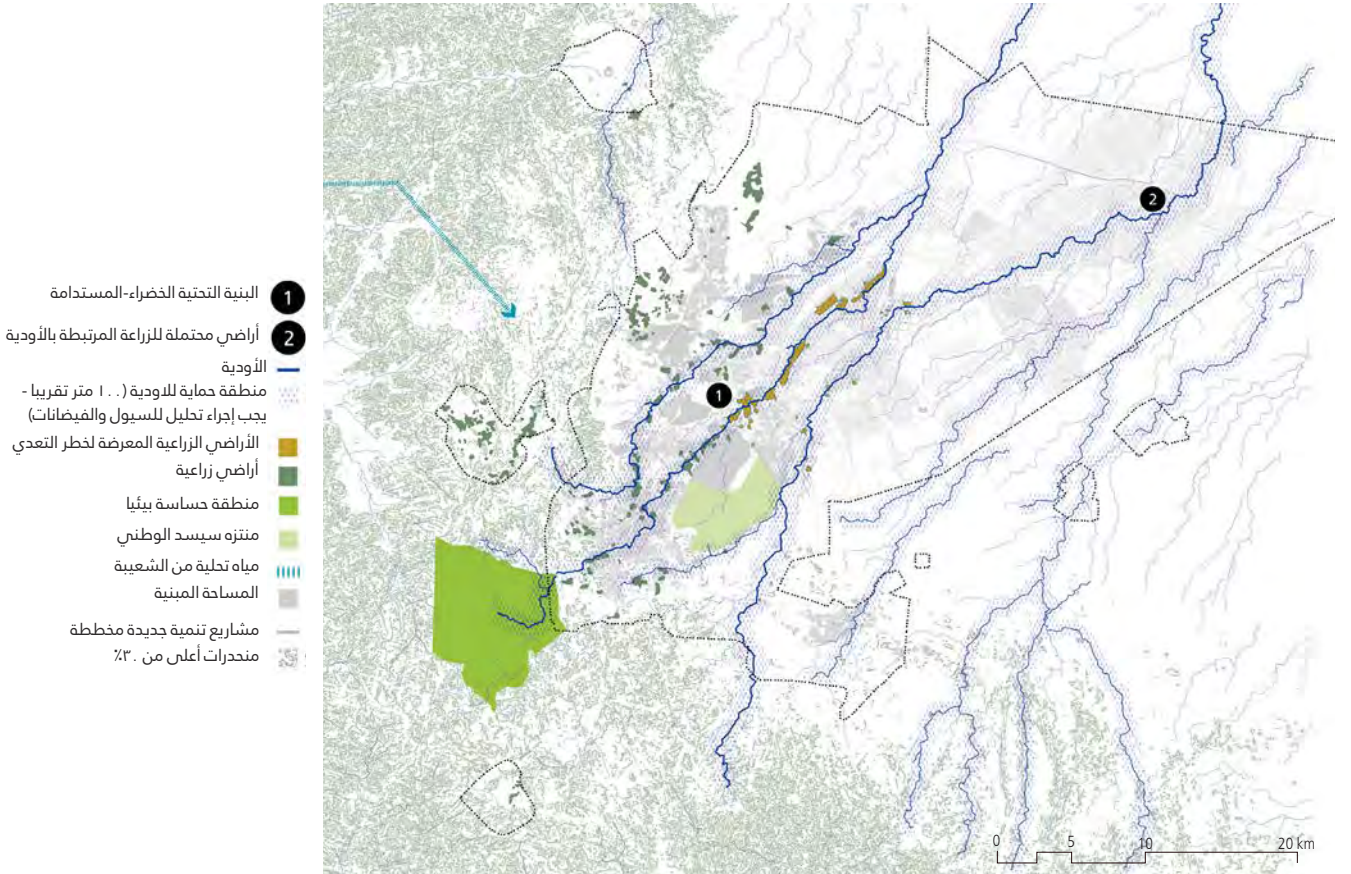
الطبيعية، وتسمح للمواطنين بالاستمتاع بالهواء الطلق، والحياة الاجتماعية الجيدة. إن الأماكن العامة ليست فقط بمثابة مكان للتفاعل الاجتماعي، والاستجمام، والترفيه، والأنشطة الرياضية، ولكنها أيضاً أساس اقتصادي، ونظام بيئي يساعد على تنظيم الديناميكيات المستدامة، والدورات الأيضية في المدينة. ووفقاً للأجندة الحضرية الجديدة، فإن أحد العناصر الرئيسية التي تساعد على خلق العدالة في المدينة، وتوزيع أفضل للأنشطة الاجتماعية هي الأماكن العامة: فالمدينة التي لديها مستويات فقيرة من المناطق الخضراء، هي إذاً مدينة ذات عدالة اجتماعية فقيرة أيضاً.

وقامت مدينة الطائف بعمل التطوير للمساحات المفتوحة العامة، مثل الحدائق، والبيادين، والملاعب الرياضية، والممرات الخضراء، وما إلى ذلك. ولا يتم فهم الأماكن العامة بشكل كامل كعنصر من العناصر الهيكلية للمدينة التي يمكن من خلال توفير الخدمات، مع تعزيز العدالة الاجتماعية، والقدرة على التكيف مع تغير المناخ. إن التعرّف على الأودية، ودمجها في المجال الحضري، من الممكن أن يعكس الاتجاه الحالي، ويعيد المياه إلى طبقات المياه الجوفية. كما سيساعد دمج البنية التحتية الخضراء في التخفيف من العواصف الرملية، والتعامل مع تأثير الجزيرة الحرارية الحضرية، وخفض درجات الحرارة عموماً، وحماية الموارد. ويمكن إعادة تطوير الأودية ضمن شبكة مترابطة من المساحات الخضراء للسكان، وفي نفس الوقت، تتم خدمة وظائفهم الطبيعية أيضاً.

الأساسية اللازمة للإنتاجية الزراعية. كما تمتلك المدينة احتياطات غنية من المياه الجوفية في شكل طبقات من المياه الجوفية، يمكن الوصول إليها عبر العديد من الآبار المنتشرة في أنحاء المنطقة الحضرية. ومع ذلك، فإن الموارد الحالية غير قادرة على تلبية الطلب المتزايد، نظراً لتزايد عدد السكان. وتلبية الطلب المتزايد، تقوم الطائف حالياً باستخلاص مياه إضافية عبر خط أنابيب من محطة الشعيبية لتحلية المياه في البحر الأحمر. وتنتج هذه المحطة ٤ مليون جالون من المياه الصالحة للشرب يومياً، منها حوالي ١٥ مليون جالون هي حصة الطائف.

إن شبكات المياه، والحقول الزراعية مترابطة، وتعتمد بشكل كبير على بعضها البعض. وسوف يؤثر عدم التوازن في أحد القطاعات على الآخر، وبطرق متعددة. وقد أدى نمو المنطقة الحضرية إلى استنفاد مخزون المياه الجوفية. إن المناطق الحضرية ممهدة بأسطح غير نفاذة، مما يمنع نفاذ المياه إلى التربة، ويتم توجيه المياه إلى قنوات بعيداً عن المدينة، مثل طريق وادي وج. إن أنماط التنمية غير المخطط لها، والمخصصة لغرض ما، غير قادرة على خلق شكل متوازن، وشامل للمدينة، يحترم العناصر الطبيعية. وهذا يتطلب رؤية شاملة مع إجراءات قابلة للإنفاذ، والتزام صارم بالتشريعات.

وفي الوقت الحالي، تمتلك الطائف مساحات محدودة للغاية من المساحات المفتوحة الجيدة التي تربط بين شكل البناء، والمعالم



الشكل ٤٦. يوضح البنية الزراعية والخضراء في مدينة الطائف



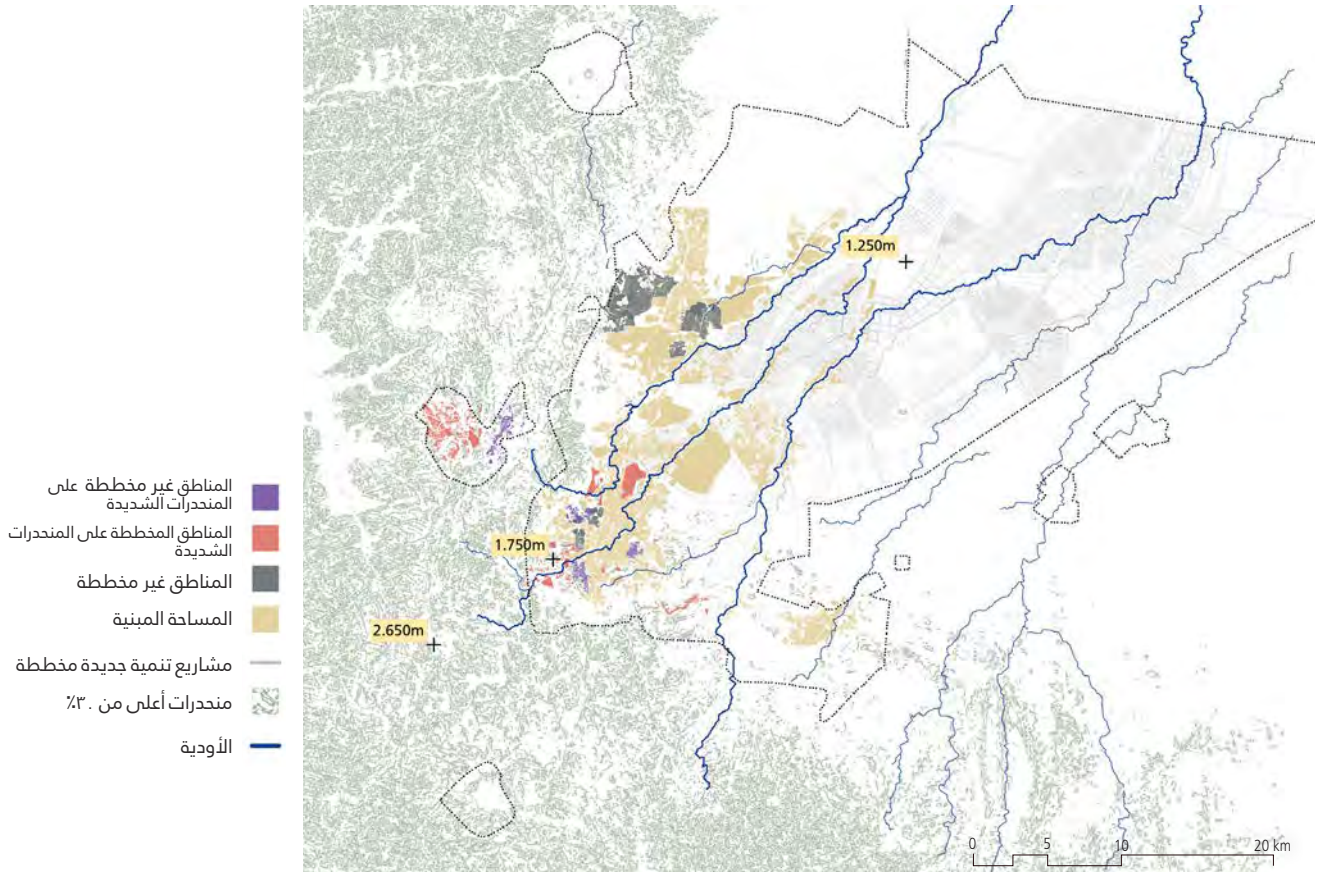
٣،٤،٤ تدهور الأودية والفيضانات

إن المساحات الخضراء غير كافية في المدينة، وغير مصممة لاستكمال المناظر الطبيعية، ولا يتم دمجها لتكون بمثابة نظام. ونتيجة لذلك، أصبحت الأودية كياناً مفككاً، ومعزولاً، وانفصلت عن الحياة اليومية لسكان الحضر، مع تدهور قيمتها. إن الحفاظ على التوازن الحرج بين النظام البيئي الطبيعي، والنظام البيئي المنشأ أمرٌ حتميٌّ في التخطيط من أجل مستقبل مستدام للطائف.

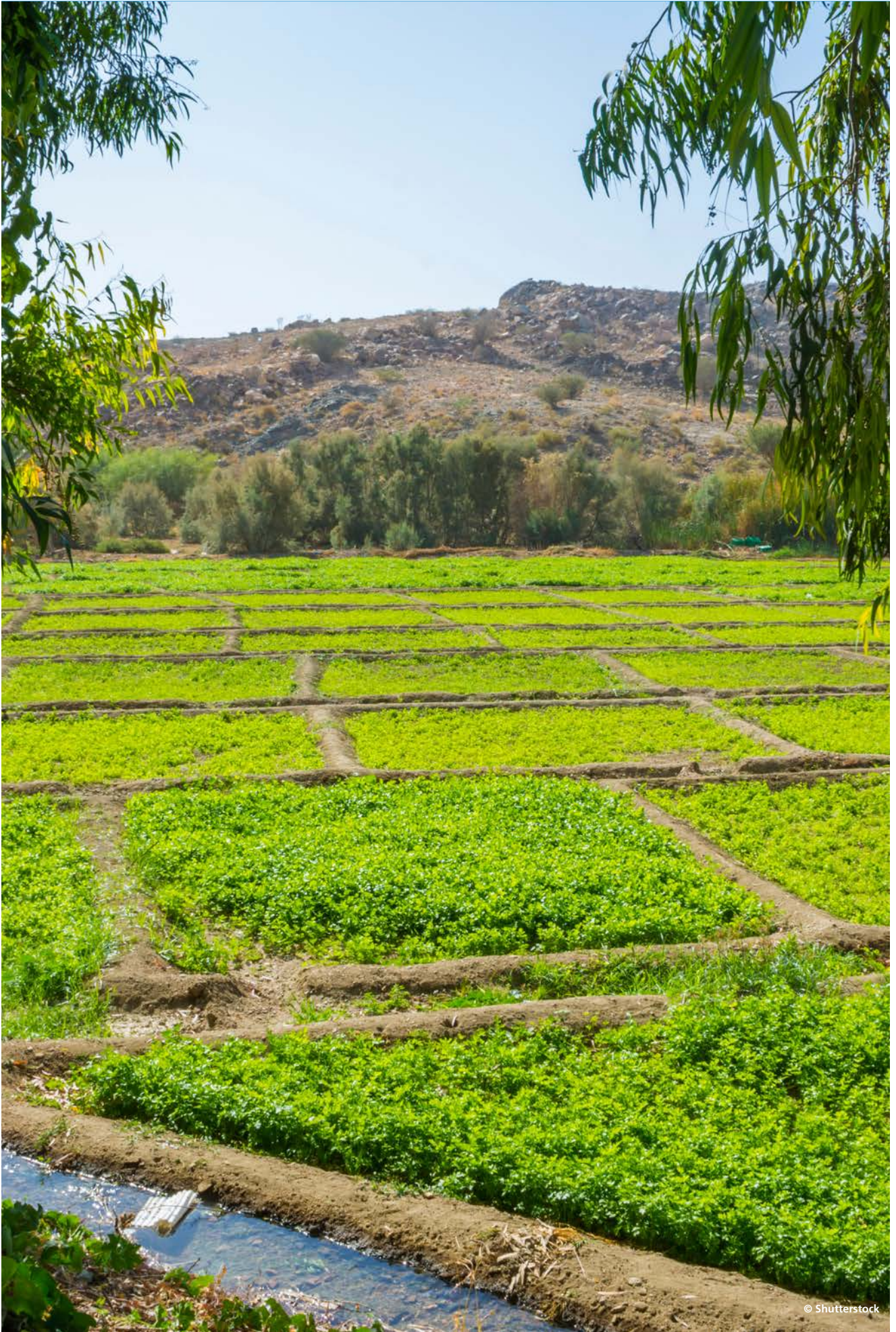
وسيُساعد دمج البنية التحتية الخضراء على طول هذه الأودية الطبيعية في استعادة التدفق الطبيعي لمياه الأمطار، وقنوات ري الحقول الزراعية، وإعادة تغذية طبقات المياه الجوفية، وإنشاء مساحات خضراء عامة على طول الأودية.

على نحوٍ تقليدي، كانت تتم ممارسة الزراعة على طول الأودية وفيرة المياه، وذات التربة الصالحة لخلق ممرات من البساتين المنتجة. وبما أن الطائف تحصل على أعلى معدل سقوط للأمطار في المنطقة، وتقع على طول منحدرات جبلية، فقد كانت الأودية بمثابة نظام صرف طبيعي لمياه الأمطار.

إن هذا النظام الطبيعي يتعرض للتهديد من التوسع الحضري السريع. ففي السنوات الأخيرة، تجاهلت التنمية غير المخطط لها للأرض التدفق الطبيعي للوديان، وتعدت على مناطق حساسة، مما أدى إلى تغيير نظامها الإيكولوجي. واليوم، تمت تغطية الأودية لإفساح المجال أمام التنمية الحضرية، وتم قطع شبكة الصرف. ومع تغير المنظر الطبيعي للمنطقة، حيث أنها أصبحت مكونة من مواد خرسانية، ومواد أخرى للبناء، فإن المنطقة أكثر عرضة الآن للفيضانات. ويوجد حوالي ٣٢٪ من البنية التحتية، و ٥٨٪ من المناطق العمرانية معرضين لخطر الفيضان خلال مواسم الأمطار الموسمية. وستزداد تلك الإحصائيات سوءاً مع مقترح تنمية الطائف الذي تمت الموافقة عليه مؤخراً، حيث تم اقتراح عمل تنمية محتملة على الأراضي الزراعية.



الشكل ٤٧. مخاطر المنحدرات والمناطق غير الرسمية



© Shutterstock

المزارع في الطائف

٥

التشخيص الاستراتيجي



© Taif Municipality

١،٥ تحديد وتعريف القضايا الاستراتيجية الرئيسية

استثمارات برأس مال كبير لإنشاء بنية تحتية، بالإضافة إلى زيادة تكاليف الصيانة.

وتميل اتجاهات التنمية الحالية في الطائف إلى إعادة إنتاج أنماط متفرقة لاستخدام الأراضي ذو الكثافة المنخفضة، وأحادي الوظيفة، مع وجود إمدادات شحيحة للأنشطة الاجتماعية، ومساحات من الأراضي البيضاء متداخلة وواسعة، بين الأجزاء الحالية من المدينة الموحدة. إن الميل إلى التوسع بالطائف يحتاج إلى معالجة عاجلة من أجل العودة إلى الوضع الحالي، الذي يؤثر بشدة على تنمية المدينة، من خلال إعادة إنتاج نمو غير متوازن، وأنماط من التنمية ذات الكثافة المنخفضة، وغير المستدامة.

٢،١،٥ افتقار الهيكل العمراني لملاح التواصل والتجانس (التجزئة)

في حالات النمو غير المتوازن، والزحف العمراني، والتنمية غير المتسقة، يكون هناك أشكال من بنية المدن غير متصلة بعضها ببعض، وغير متماسكة، وتفترق إلى التكاملي. إن تجاوز مراحل التنمية له عواقب بعيدة، وواسعة الانتشار. فالأرض غير المطورة، والبنية التحتية ذات الأبعاد الزائدة، والامتدادات الكبيرة للتنمية أحادية الوظيفة، كل هذا يعيق استمرارية نسيج المدينة، وبالتالي، فهو يعيق اتساقها، وأداءها الاجتماعي، والاقتصادي، والإيكولوجي. وعلى غرار ظاهرة الزحف العمراني، فإن ذلك يجعل توفير البنية التحتية، والخدمات للمدينة بأكملها بشكل متساوٍ أمراً صعباً ومكلفاً. كما تؤثر ظاهرة التجزئة، مكانياً، على البعد الاجتماعي للاستدامة، مما يؤدي إلى عدم المساواة الحضرية، والتمييز في المناطق البعيدة، وغير المرتبطة، والمحاطة بمناظر حضرية متقطعة.

وتميل المدن المجزأة إلى أن يكون لديها عقارات سكنية في ضواحي المدينة، وتكون إما مجتمعات مغلقة على ذوي الدخل المرتفع، وإما مناطق سكنية مطوقة منخفضة التكلفة، وتكون تلك العقارات مبنية بشكل منفصل، وبعيدة عن مراكز التسوق، والمرافق التجارية، والمراكز الصناعية، والتجارية، والإدارية، فضلاً عن المناطق الترفيهية. ويضاف ذلك إلى التجزئة، والأنماط الحضرية غير المستدامة، حيث أن

إن التحليل المتعمق ألقى الضوء على أربعة قضايا استراتيجية رئيسية، ومتشابكة، حيث تسلط الضوء على أداء مدينة الطائف فيما يتعلق بمبادئ التنمية الحضرية المستدامة. وتمثل هذه القضايا الإطار الاستراتيجي للتشخيص المركب، الذي يتم توليفه من خلال أربع أفكار تصميمية التي تم تحديدها في سياقها من خلال دراسة كيفية ظهورها مكانياً في الطائف، وعلى مختلف المستويات. ويتم توليفها على النحو التالي:

١،١،٥ أنماط التنمية والنمو غير المتوازنة (الزحف)

يتم تعريف الأنماط المكانية من خلال العناصر الهيكلية، وتشكّل النسيج، وتوزيع الكثافة، وتتأثر بشدة بسياسة استخدام الأراضي. وتؤثر السياسة المتماسكة لاستخدام الأراضي على الأنماط المكانية، من خلال تحديد حجم الأراضي المناسب، واللازم لاستيعاب النمو في المستقبل، ووفقاً لتوزيع الوظائف، والكثافة الحضرية. ويمكن أن يؤدي الجمع بين هذه السمات إما إلى توليد جودة حضرية، أو خلق، وزيادة القضايا الحضرية القائمة، كما هو الحال بالنسبة للزحف العمراني الحضري. وغالباً ما يحدث هذا عندما تنمو المدينة بسرعة، مما يؤدي إلى ظاهرة امتداد الزحف العمراني، وتظهر بشكل غير متجانس تطورات غير متوازنة عبر امتدادها الإقليمي.

ومن وجهة نظر مؤسسية، تظهر اختلالات في الإدارة المناسبة للمدينة، وصعوبات يومية للمواطنين الذين يعيشون بالمدينة. وفي هذا السيناريو، تصبح الكثافة منخفضة بالمدينة، ولا يكون أداء المدينة على نحو فعال، ولا تكون خدماتها، ومرافقها متوازنة بشكل جيد في التوزيع، وفي سهولة الوصول إليها، وبالتالي لا يستفيد المواطنون من مزايا المعيشة في المدينة بنفس القدر. بالإضافة إلى ذلك، فإن توفير الخدمات الأساسية، والحفاظ عليها أمرٌ مكلف، وصعب على البلدية، فضلاً عن البنية التحتية الفعالة، والمستدامة، مثل وسائل النقل العام. وذلك لأن البنية التحتية للمياه، والصرف الصحي، والكهرباء، وكذلك وسائل النقل العام، تحتاج أن يتم توسيعها على مسافات أطول لكي تصل إلى عدد قليل نسبياً من الناس. وعلى هذا النحو، يميل الزحف العمراني إلى استهلاك كميات كبيرة من نصيب الفرد من الأرض، مما يتطلب



الانقسامات وعدم التماسك

[التجزئة]



أنماط التنمية والنمو غير المتوازنة

[الزحف العمراني]

عدم المساواة الاجتماعية، والمكانية. ويشجع الاستخدام الفردي للأراضي، خاصةً عندما يقترن بكثافة منخفضة، على استخدام التنقل الفردي، مما يزيد من الاعتماد على السيارات، ويضعف استمرارية شبكات النقل العام، ويعزز استبعاد الفئات الاجتماعية الأقل تميزاً في المدينة. إن هذا النوع من التنمية يعوق أيضاً الفرص الاقتصادية، لأنه يحول دون التآزر، والتحفيز المتبادل فيما بين الأنشطة الإنتاجية.

٤.١.٥ اختلال التوازن البيئي-الاجتماعي والاقتصادي (نقص المرونة)

تتكون كل مدينة من أنظمة اجتماعية، واقتصادية، وبيئية معقدة. ومن الناحية المثالية، يتم الحفاظ في أي مدينة مستدامة على التوازن بين هذه الأنظمة الثلاثة المترابطة، وتعزيزها مع مرور الوقت، وإذا تم عكس ذلك، يتم فقدان التوازن بين هذه الأنظمة بمرور الوقت، ويتم خلق بنية غير متوازنة. وهذا يعني أنه إذا كان جزء واحد من النظام غير متوافق مع الآخرين، ينشأ عدم التوازن الذي يغير مسار التنمية المستدامة لنمو المدينة.

كما يكون هناك عدم توازن اجتماعي-بيئي، واقتصادي، عند التخطيط لقرارات من أجل المدينة، ولا تأخذ تلك القرارات بعين الاعتبار حفظ وإدارة الموارد الطبيعية الموجودة، والمتوفرة في الإقليم بعين الاعتبار، وكذلك القيمة الوظيفية للأصول الطبيعية واستمراريتها الإقليمية. وهكذا، فإن عمليات التخطيط، وممارسات التنمية المكانية التي تتضمن على سبيل المثال الإدارة المتكاملة لموارد المياه، والدورات الطبيعية، وعلى نطاق أوسع الخدمات الوظيفية للنظم الإيكولوجية، غالباً ما تقوم البلديات المحلية في جميع أنحاء العالم بالتقليل من قيمتها. وبصفة أساسية، تأتي النظم الحضرية غير المتوازنة اجتماعياً، وبيئياً، بعدد من العواقب، والتهديدات للبيئة، وللجودة الحضرية عموماً، ولصحة المواطنين. وبعض من هذه العواقب هي أنماط الاستهلاك غير المستدامة، وإحداث التلوث، وفقدان التنوع البيولوجي، والتربة الزراعية، والضغط على النظم الإيكولوجية، وكذلك زيادة احتمالية الكوارث الطبيعية، والكوارث التي هي من صنع الإنسان. كل هذا يؤثر أيضاً بشكل كبير على الأداء الاقتصادي للمدينة، خاصةً على المدى البعيد.

الطرق السريعة الواسعة هي الوسيلة الوحيدة العملية للربط بين هذه المسافات الطويلة، مما يؤدي إلى الاعتماد على السيارات، وارتفاع تكاليف التنقل. وهكذا، تؤثر الأنماط المكانية للمدينة على الاتصال الاجتماعي المكاني، وتزيد من وقت السفر والتنقل. ومن الأمور الضرورية لتحقيق أداء جيد في المدينة أن تكون الناس قادرة على الانتقال إلى، ومن منازلهم إلى أماكن العمل، والمحلات التجارية، والمدارس، والمراكز الصحية، سواء من حيث المسافة، أو من حيث نسيج الربط. وإذا كان هناك العديد من الحواجز المادية المختلفة بالنسبة للسير، والتجوال في المدينة، عندها يصبح التنقل في المدينة أمراً صعباً بالنسبة لمعظم سكانها. ويدعم النسيج الحضري المترابط بشكل جيد وسائل النقل العام، ويقلل الازدحام عن طريق زيادة إمكانيات التنقل بشكل عام. وفي المناطق الحضرية المفصلة والمتصلة ببعضها البعض بشكل جيد وذات الكثافة السكانية، يكون الازدحام منخفضاً، بينما تزداد الحيوية الاجتماعية والاقتصادية.

٣.١.٥ التنمية المستقطبة وأحادية الوظيفة

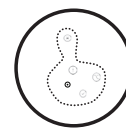
عندما تعرض إحدى المدن نقصاً في المناطق ذات الاستخدام المختلط، مع وجود مجالات موسعة للاستخدامات أحادية الوظيفة للأراضي، وتكون هذه التطورات أحادية الوظيفة متفرقة إلى حد كبير، ومعزولة عن بقية المدينة، فإن ذلك ينطوي على تنمية مستقطبة. وفي الطائف، يتميز الهيكل الحضري بالمجموعات أحادية الوظيفة للنشاطات الاقتصادية، والاجتماعية التي تضع الاستقطاب الاجتماعي المكاني، وتحدد مستويات عالية من عدم المساواة بين مختلف المناطق الحضرية. وبشكل عام، تعطي الأشكال المختلفة للتنمية المستقطبة صورة لمدينة غير متكافئة، خاصةً عندما يتميز الاستقطاب بالفصل الاجتماعي، والاقتصادي، مثل المجمعات السكنية الخاصة، والمجتمعات ذات البوابات، مع كمية، ونوعية عالية من الخدمات، بالمقارنة مع الغالبية العظمى من المدينة الموحدة التي تفتقر إلى ذلك. وهكذا، يعد استخدام الأراضي أحادي الوظيفة واحداً من الأنماط الحضرية التي تؤدي إلى تنمية مستقطبة، مما يقلل بدوره من فرص الفئات ذات الدخل المنخفض، ويحد من إمكانيات التفاعل، والتكامل الاجتماعي، ويحفز بشكل جوهري على



٤ اختلال التوازن البيئي والاقتصادي

[نقص المرونة]

٤



٣ التنمية المستقطبة

[عدم التوازن العمراني]

٣



الأساسية، وتجعل الطرق الواسعة، والطرق السريعة البيئة الحضرية معادية للمشاة، وتميل استخدامات الأراضي الفردية إلى توليد المزيد من التنقل. إن الاعتماد على السيارة له آثار سلبية عديدة، بما في ذلك الازدحام المروري، وتلوث الهواء، وحوادث الطرق، وتدهور الصحة العامة.

إن حدود النطاق العمراني لعام ٢٠٤٥ تبلغ بالفعل في تقدير الأراضي المطلوبة للإبقاء على سكان الطائف في العقود المقبلة، بناءً على معدل النمو المتوقع. ويدفع مقترح تطوير الطائف الذي تم اعتماده، بحدود المدينة إلى أبعد من ذلك، ويروج لفكرة التوسعات الممتدة، والتجمعات أحادية الاستخدام داخل منطقة حدود حماية التنمية، و خارج حدود المدينة الحالية. ومع وجود مساحات شاسعة من الأراضي المخطط لها في المقام الأول كأحياء سكنية، والاستخدامات المختلطة المحدودة، فإن الاقتراح الجديد سيزيد بشكل كبير من الضغط على البنية التحتية، كما سيشكل عبئاً مالياً على مرافق المدينة.

وبالنظر إلى المستقبل، فإن هذا النسيج للمدينة غير المتواصلة، والمتقطع، وذي الكثافة المنخفضة، هو نسيج غير مستدام، ويجب على جميع جهود التخطيط المستقبلية أن تحاول التركيز على التنمية بطريقة منظمة. وتبلغ الكثافة الحالية في الطائف حوالي ٢٥ نسمة/هكتار، وهي أقل بكثير من الكثافة الموصى بها من برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، وقدرها ١٥٠ نسمة/هكتار. وفي حين أن هذه الكثافة الموصى بها قد تكون عالية جداً بالنسبة لمدينة بحجم الطائف، فإن الهدف هو الوصول إلى أقرب شئ لهذا الرقم بدلاً من الابتعاد عنه، لكي تنمو المدينة من حيث

وهناك مثال جيد في الطائف، وهو حالة الأودية التي تعتبر بالغة الأهمية بالنسبة للاقتصاد الزراعي في المنطقة، ولكن تم إهمالها، وتم التخطيط دون أخذها في الاعتبار. إن ذلك يدمر الموارد الطبيعية، ويؤثر بشدة على الجوانب الاجتماعية-المكانية الأخرى للمدينة، وعلى صحة المواطنين.

٢.٥ التحليل التفصيلي للقضايا الأربعة الخاصة بالطائف ٢.٥.١ أنماط التنمية والنمو غير المتوازن

تم احتواء الكتلة الحضرية للطائف بشكل جيد لعدة عقود حتى السبعينيات، والثمانينيات، عندما توسعت المدينة إلى الشمال منتشرة على أرض جديدة ذات تطورات منخفضة الكثافة. ونتيجة للهجرة السكانية، وعدم قدرة البنية التحتية على مواجهة الطلب المتزايد، ونقص جهود التخطيط الحكيم، ضمت مدينة الطائف نمطاً متوسعاً من التنمية، تاركة مساحات من الأراضي الشاغرة، وغير المطورة في مواقع استراتيجية للمدينة. ويؤدي هذا النمط من التنمية المخصص لغرض ما إلى عدم الكفاءة في إدارة الأراضي، وفي استخدام الموارد، وانخفاض الإنتاجية بين السكان.

وبالمقابل، فإن المساكن المنتشرة تزيد من الضغط على البنية التحتية حتى تصل إلى مسافات أبعد، في حين أنها تخدم عدد محدود من السكان. وديالياً، تمتد مدينة الطائف ٥ كيلومترا إلى الشمال من مركز المدينة التاريخي. وبدون تدابير التخطيط المستدام مثل الاستثمار في شبكة نقل عام قوي، تميل هذه المجتمعات إلى الاعتماد بشكل كبير على السيارات، وجعلها وسيلة الانتقال



© FSCP

زحف عمراني على طول أطراف الطائف



- | | | | |
|---------------------------|-------|-------------------|---------|
| المساحة المبنية | ■ | خط مترو | --- |
| أراضي بيضاء قابلة للتطوير | ■ | خط السكة حديد | |
| أراضي بيضاء مخططة | ■ | خط الحافلات | — |
| منطقة الدراسة | | عدم ربط طرق النقل | ←.....→ |
| نطاق ١٤٣٥ هـ | ----- | | |

الشكل ٤٨. يوضح أنماط التنمية والنمو غير المتوازن



في مقترح تطوير الطائف غير مدمجة بشكل جيد مع نسيج المدينة الحالي، وتدفع حدود المدينة إلى أبعد من ذلك. وتقع المدينة الصناعية على بعد ٨ كيلومتراً من مركز المدينة التاريخي، في حين يقع المشروع السكني الجديد، والمطار على بُعد ٤ كيلومتراً، مما يؤدي إلى تفاقم مشكلة التنمية المجزأة، وبنية ممزقة للمدينة. وسيكون هناك اقتراح مستدام لتحديد موقع التطورات الجديدة، التي ستكون على مقربة من حدود المدينة الحالية للاستفادة من البنية التحتية، والخدمات الحالية.

إن الانفصال المادي بدون شبكة نقل عام، يعتمد بشكل كبير على الطرق السريعة الواسعة لسد الفجوة، ولربط الناس بالمرافق المنتشرة على مساحات واسعة. ويمكن أن تكون بعض الطرق الرئيسية، مثل طريق وادي وج أو طريق الملك فيصل، واسعة بعرض ٧٠ متراً مع وجود أربعة ممرات في كل اتجاه، مما يفتت المساحة الحضرية، ويجعلها غير مناسبة للمشاة. ويجب القيام باستثمارات كبيرة لضمان توفير عادل للخدمات إلى جميع أجزاء المدينة، ومعالجة التكلفة التي يتحملها أيضاً السكان من خلال زيادة الوقت الذي يستغرقونه في التجوال، والاعتماد على وسائل النقل الخاصة. أيضاً، يختلف هذا التقسيم، ونقص التماسك في بنية المدينة باختلاف المجموعات الديموغرافية التي تتنافس للحصول على نفس الموارد، وغالباً ما يقع العبء على الشريحة الأقل تميزاً.

عدد السكان، والتوسع، ويجب على الإطار التنظيمي تنظيم كل التطورات الجديدة في، وحول مراكز المدينة، وتشجيع تنمية الأماكن الغالية، وتعظيم إمكانات الأراضي البيضاء داخل حدود المدينة، بدلاً من تشجيع التطورات الجديدة في ضواحي المدينة.

٢٠٢٥ الانقسامات وعدم التماسك في هيكل المدينة

تؤدي بنية المدينة غير المتواصلة، والناعبة من نقص جهود التخطيط الشامل، إلى تصدعات في البيئة المنشأة (حيث تنفشي، وتنشعش التجمعات غير المخطط لها). وتصبح حلقة الوصل، والتفاعلات بين العناصر غير المخطط لها، والمخطط لها للمدينة مثيرة للنزاع، وتستحق فهماً دقيقاً للاعتماد المتبادل فيما بينهما، مع التخطيط لمستقبلها المشترك.

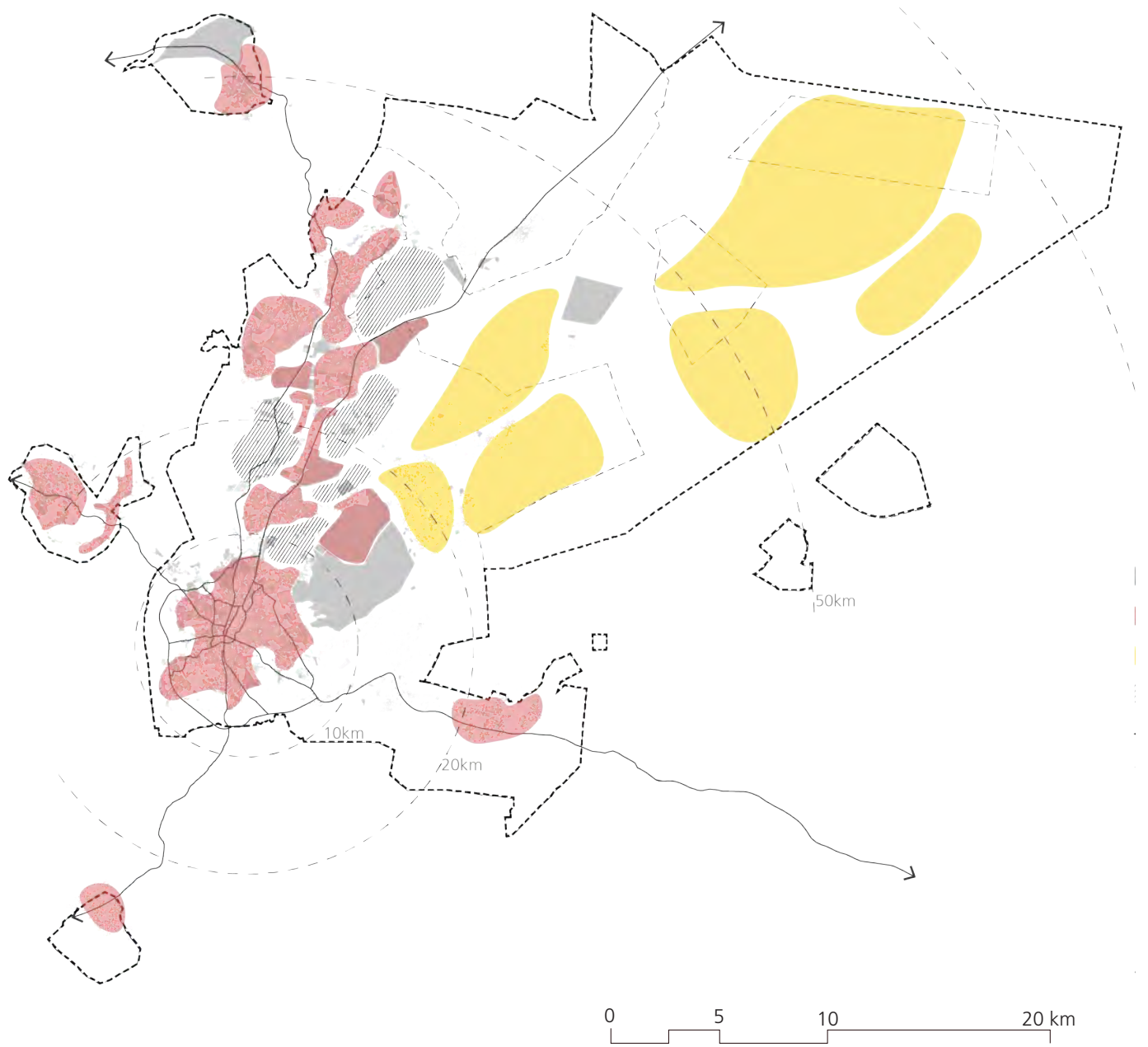
وهناك عدد من العوامل التي أدت بالمدينة لأن تصبح مدينة مجزأة - نظراً للتضاريس الطبيعية، وجهود التخطيط المخصصة، وجزئياً بسبب الاستخدامات الخاصة للأراضي، مثل الأراضي العسكرية:

- يواجه النسيج الحضري لمدينة الطائف تحديات جغرافية، مع قيود طبوغرافية تعمل كعقبات أمام استمراريته. ويشكل البناء على منحدرات حادة تحديات تتعلق بالبناء، والسلامة، وإمكانية الوصول، كما أنه عرضة للكوارث الطبيعية،
- تخترق قطع كبيرة من الأراضي المخصصة للاستخدامات العسكرية نسيج المدينة، مما يوقف الاستمرارية،
- أيضاً، تتأثر بنية المدينة بوجود الأراضي التي يتم النزاع على ملكيتها. وكانت مدينة الطائف الأصلية ذات بنية جيدة، وملتصقة بعضها ببعض، مع شكل حضري مدمج، ومع توسع المدينة، فقد أدى ذلك إلى مزيد من الانقسامات، وإلى بنية حضرية ممزقة. إن التطورات المقترحة



© Taif Municipality

تقسيم وتجزئة البنية التحتية الحضرية في الطائف



- المساحة المبنية
- النسيج العمراني المجزأ حالياً في المدينة
- النسيج المجزأ والمخطط في المدينة
- عائق استعمالات الأراضي
- منطقة الدراسة
- نطاق ١٤٣٥ هـ

الشكل ٤٩. تقسيمات الأراضي وعدم الترابط في هيكل المدينة



٣,٢,٥ التنمية أحادية الوظيفة والمستقطبة

الأشخاص تتميز بوضع اقتصادي أو اجتماعي معين، ويعيشون في منطقة واحدة ذات مستويات عالية من الخدمات والمرافق، بينما يعيش أشخاص من مجموعة اجتماعية اقتصادية أخرى في مناطق بعيدة، ومحرومة من نفس نوع الخدمات. ويقيم ٢٠% فقط من السكان على بُعد ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من المرافق، مثل التسوق، والمرافق، والخدمات الأخرى في مركزي المدينة. ويجب على بقية الطائفة الاعتماد على السيارات للتجول. ومع خطوط النقل السريع بالطاقت التي تم اقتراحه، لن يتمكن سوى ٣٨% من السكان من الوصول إلى المحطات. وفي كثير من الأحيان، يتم دفع الفئات ذات الدخل المنخفض، والفئات الضعيفة من السكان، خارج الأحياء التي تتمتع بالخدمات الجيدة، مما يضع عبئاً سلبياً عليهم.

وعلى نطاق الحي، يظهر تأثير هذا الاستقطاب في مشاريع الأحياء المحيطة الجديدة. وتتميز هذه الأحياء المحيطة بعدد أقل من الاتصال، وندرة الوصول إلى بقية المدينة، وتنمية منخفضة الكثافة للغاية. وعلى الرغم من أن خطط هذه الأحياء تتنبأ ببناء خدمات ومرافق، إلا أن كثيراً لا يتم بناء هذه الهياكل بسبب موقعها المعزول، كما أن الكثافة المنخفضة للأحياء المعنية تجعل البناء باهظ التكلفة، وغير فعال. وعلى الرغم من التخطيط، فإن التنفيذ الناجم عن هذه التطورات ضعيف، ويخلق عدم مساواة في مختلف الأحياء، فيما يخص الوصول إلى المرافق، والخدمات، والبنية التحتية.

تتميز مدينة الطائف في وضعها الحالي بسلسلة من التجمعات المتخصصة أحادية الوظيفة، مع وجود استخدامات منفصلة، وإمكانية محدودة للوصول. ويرتبط ذلك بشكل مباشر بالتقسيم المذكور أعلاه، ويخلق بنية غير متماسكة للمدينة.

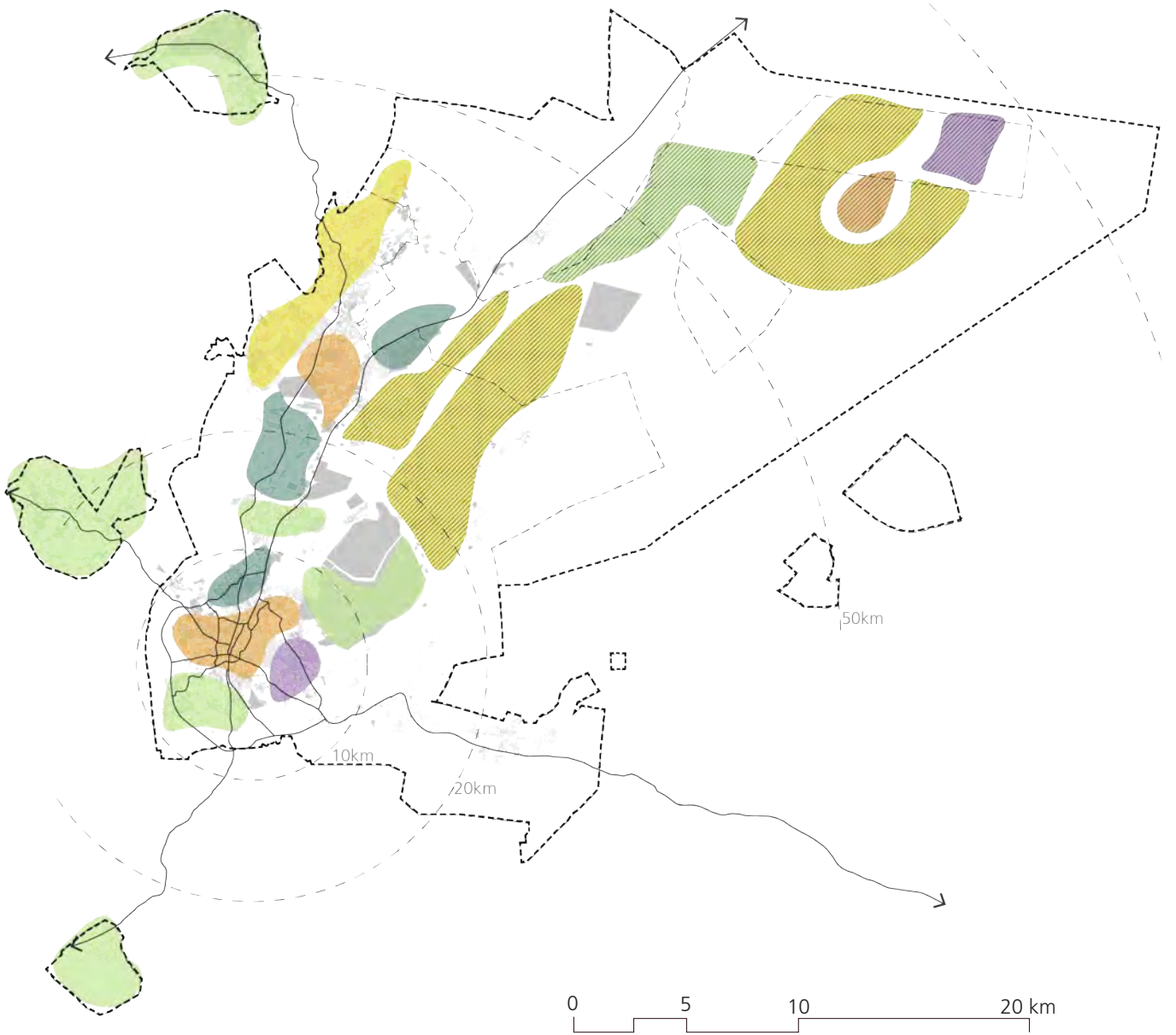
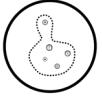
وبشير الفصل، بمعناه الأوسع، إلى الحالة التي تكون فيها عناصر النظام غير مختلطة بشكل جيد، وغير متوازنة بشكل كافٍ في التوزيع. ولذلك، فهو يميل إلى تفكيك، واستقطاب بنية النظام بأكمله من خلال عناصر ذات طبيعة واحدة، وفي منطقة واحدة، وعناصر بمميزات أخرى في منطقة أخرى. وقد قدمت الأحياء القديمة تطورات عالية الكثافة، ترتبط بتدرج هرمي فعال للشوارع، وتم دعمها عن طريق الاستخدام المختلط المتوازن بشكل جيد، مع تفضيل ربط المدينة ببعضها البعض بطريقة عالية الجودة، والوصول المتساوي إلى الخدمات، والفرص. وبعيداً عن المدينة التاريخية، التي لديها بعض مظاهر مركز المدينة ذو الاستخدامات المختلطة، والتي اعتادت على الأداء الجيد، فقد نمت معظم مدينة الطائف في مجموعات سكنية، وتجارية، وعسكرية، وصناعية معزولة، ومتصلة عبر الطرق.

وقد أدى هذا الانفصال المكاني إلى تركيز أنشطة معينة في أجزاء معينة من المدينة، ويظهر ذلك في الوصول غير المتكافئ، وقرب الموارد من بعض الشرائح الديموغرافية في المجتمع. وفيما يتعلق بالسكان، فإن هذا المفهوم يدل على مجموعة محددة من



© FSCP

استعمالات الأراضي المجزأة والمتفرقة في الطائف



- | | | | |
|-----------------|--|-----------------------------|--|
| المساحة المبنية | | المشروع المقترح | |
| تجمعات سكنية | | تجمعات الاستعمالات المتعددة | |
| تجمعات عسكرية | | منطقة الدراسة | |
| تجمعات صناعية | | نطاق ١٤٣٥ هـ | |
| تجمعات سياحية | | | |

الشكل .هـ. يوضح التنمية المستقطبة في المدينة



٤,٢,٥ اختلال التوازن الاجتماعي-الإيكولوجي والاقتصادي

للمياه، وقدرة التربة على تشريبه. وعندما يتم العبث بهذه النظم الإيكولوجية الهشة، فإنها تشكل خطراً أكبر على البيئة المنشأة. وبمرور الوقت، يصبح استرداد هذه النظم تحدياً، وذا تكلفة عالية، بل وأكثر أهمية لمستقبل مستدام. وعلاوة على ذلك، تمتلك الطائف نسبة عالية نسبياً من الأراضي المخصصة للمساحات المفتوحة أو الخضراء، وفقاً لتقرير مبادرة ازدهار المدن (٢٠١٦)، ولكن محاذاة المساحات المفتوحة على طول الأودية الطبيعية من الممكن أن يصبح أداة في توجيه ومعالجة بعض الأضرار الناجمة عن نشاط البناء الجامح. وقد أدى عدم القدرة على الوصول إلى المساحات الخضراء، وعدم المحاذاة المكانية بين الشبكات الخضراء، والزرقاء للمدينة، إلى اختلال التوازن الاجتماعي-الإيكولوجي، والاقتصادي، ويجب استعادتهم لخلق مدينة مرنة. وهناك فرصة في خطة تطوير الطائف الجديدة لدمج الأودية، والأنظمة الطبيعية في البيئة المبنية، وهو ما تتغاض عنه الخطة في وضعها الحالي.

لقد تم بناء الطائف مع القليل من الاهتمام بالخصائص الطبيعية، والبيولوجية في المنطقة. فمن الناحية التاريخية، كانت الزراعة في طليعة اقتصاد مدينة الطائف، وكانت تعتمد إلى حد كبير على الظروف الطبيعية، والمناخية الملائمة للطائف. إن الأراضي الزراعية معرضة لخطر التعدي مع وجود هذا التوسع الحضري السريع، ومع تدهور الموارد الطبيعية الداعمة.

ويجعل الإطار الجغرافي توفير البنية التحتية المادية على المنحدرات تحدياً اقتصادياً، وتقنياً. فغالباً ما تكون المنحدرات الحادة، والوعرة غير ملائمة للتنمية، سواء من حيث التكلفة العالية للتنمية أو صعوبة الوصول إليها. إن التجمعات غير المخطط لها التي تقع على المنحدرات الحادة معرضة بشكل خاص لخطر الانهيارات الأرضية، بسبب ممارسات البناء دون المستوى، وعدم الاستقرار. ويجب أن يكون تنظيم، وإدارة المدينة أكثر إرشادية، واستباقية، فيما يخص منع حدوث أي تنمية جديدة على الأراضي الجبلية، والمنحدرات الحادة (سواء تمت الموافقة عليها نظامياً أو تم بناءها بشكل غير رسمي).

إن الطائف عرضة للنشاط الزلزالي، والمخاطر المرتبطة بالنظام الهيدرولوجي المعقد أسفل المدينة، وبشكل متزايد، تقع المدينة تحت تهديد التنمية غير المراقبة، وتتعطل النظم الإيكولوجية الحساسة، والسمات الطبيعية، أو يتم القضاء عليها بالكامل لإفساح المجال أمام الفنادق، والمباني الشاهقة، وغيرها من المرافق الخاصة، أو العامة واسعة النطاق، مما يؤثر على التدفق الطبيعي



© FSCP

حالة الأودية الحالية في الطائف



الشكل ٥١. يوضح اختلال التوازن الاجتماعي والبيئي والاقتصادي



© Shutterstock



مدينة المستقبل

١٦ الاستجابات الاستراتيجية

من أماكن العمل، والمنزل، والخدمات. وتساعد عملية السير على الأقدام من تقليل الاعتماد على السيارات، وبالتالي التخفيف من حدة الازدحام المروري، وتلوث الهواء، ومشاكل استنفاد الموارد.

٢٠١٦ المدينة المتصلة

تطلب الأجندة الحضرية الجديدة من المدن الالتزام بتوفير فرص الوصول إلى الأماكن العامة، والنقل العام، والإسكان، والتعليم، والمرافق الصحية، والمعلومات العامة، والاتصالات. ويتم تصوير المدينة المتصلة بمثابة شبكة من الأحياء المتواصلة، والمتصلة بشكل جيد، لكل منها حدائق، وأماكن عامة، تستوعب مجموعة متنوعة من الأنشطة الخاصة، والعامة المتداخلة، وتشكل بيئة حضرية صحية، وحيوية. وتلعب شبكة الشوارع دوراً رئيسياً في تشكيل البنية الحضرية، والتي بدورها تضع أنماط التنمية للحواجز، والشوارع، والمباني، والمساحات المفتوحة، والمشهد العام. ويشمل ذلك تنمية تدرج هرمي منظم جيداً للشوارع، مع وجود طرق شريانية، وشوارع محلية تقوم على طرق مختلفة من وسائل النقل، والسرعات المرورية، وتعمل كأدوات توصيل تسهل فيها إمكانية الحركة، والتفاعلات الاجتماعية. وفي هذا السيناريو، يمكن لوسائل النقل العام أن توفر التواصل السريع عبر المدينة، من خلال ربط المناطق العامة، والمناطق الوظيفية للمدينة بمختلف الأحياء. والأهم من ذلك، أن هذه الأحياء تخلق الفرص، وتكون المرافق فيها في مواقع ملائمة يسهل للمجتمع الوصول إليها، وهذا بدوره يقلل من الاعتماد على السيارات الخاصة. وفي المدن الكبيرة، يمكن لأنظمة النقل الجماعي أن توفر التجوال عالي السرعة، وعبر المدينة، من خلال ربط مراكز الحي ببعضها البعض، تاركة التوزيع المحلي للأنظمة المحلية. وهذا يقلل من حجم، وتأثير حركة المرور، والتي يمكن تهدئتها، والسيطرة عليها، وخاصةً حول المناطق الرئيسية العامة للأحياء. وأصبحت القطارات المحلية، وأنظمة السكك الحديدية الخفيفة، والحافلات الكهربائية أكثر فعالية، ونتيجة لذلك، أصبح ركوب المواصلات، والسير أكثر متعة. وعلاوة على ذلك، يتم تقليل الازدحام، والتلوث بشكل كبير، ويزداد الشعور بالأمن، ومناخ الوئام في الأماكن العامة.

بعد إجراء التشخيص على المستوى الاستراتيجي وتحديد أهم أربع قضايا استراتيجية تؤثر على التنمية العمرانية في مدينة الطائف، تم بناء على ذلك تحديد أربع تدخلات استراتيجية ومن ثم تم وضع المعالجات المناسبة موضحاً على وجه الخصوص البعد المكاني على المستويات التخطيطية المختلفة بما يتلاءم مع طبيعة وأولويات مدينة الطائف.

١٠١٦ المدينة المدمجة

وفقاً لمبادئ برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، يجب على المدن أن تشجع استراتيجيات التنمية المكانية التي تراعي، حسب الاقتضاء، الحاجة إلى توجيه الامتداد الحضري، وتعطي الأولوية إلى التجديد الحضري عن طريق التخطيط لتوفير بنية تحتية، وخدمات متاحة ومتصلة بشكل جيد، وإلى الكثافة السكانية المستدامة، والتصميم المدمج، فضلاً عن دمج الأحياء الجديدة في النسيج الحضري، من أجل منع الزحف العمراني، والتهميش. حيث ينصب التركيز على العلاقة بين الشكل الحضري، واستدامة المدينة، خلفاً لما تم اقتراحه بأن شكل، وكثافة المدن لها تأثير على استخدامهم المستدام للموارد في المستقبل، وعلى جودة الحياة لمواطنيها. برزت فكرة المدينة المدمجة، باعتبارها الشكل الحضري الأكثر استدامة. ويتم تصوير المدينة المدمجة على أنها تجمعات حضرية عالية الكثافة، تتميز بتنمية الاستخدام المختلط، ومناطق مركزية مميزة، وذات كثافة سكانية، ومفعمة بالحياة، وخدمات، ومرافق موزعة بشكل جيد (مستشفيات، وحدائق، ومدارس، وأماكن للاستجمام، وأماكن ترفيهية).

إن إنشاء آليات مكانية، وتنظيمية لتوطيد مدينة مدمجة، من الممكن أن يزيد من سهولة الحركة، والسير، وبالتالي سيزيد عدد الأشخاص الذين يستخدمون وسائل النقل العام، والأماكن العامة، وينخفض الازدحام المروري، وينهض الاقتصاد المحلي، ويزيد التفاعل عبر المجتمع. وتتضمن السياسات الرامية إلى تعزيز الدمج الحضري وتعزيز التجديد الحضري، وإحياء مراكز المدن، وكبح التنمية في المناطق القروية، والمناطق المحيطة، وتشجيع الكثافة السكانية العالية، وتنمية الاستخدام المختلط، وتشجيع النقل العام، وتركيز التنمية الحضرية عند نقاط التقاء النقل العام. وفي هذا السيناريو، تحدث حياة الشارع المفعمة بالحياة، الأفراد على السير أو ركوب المواصلات أكثر، وستشجع تنمية الكثافة السكانية العالية، والاستخدام المختلط للأراضي، بطريقة معقولة، على خلق مزيج اجتماعي يتمتع بقرية



المدينة المتصلة

[إعادة الدمج]



المدينة المدمجة الشاملة

[المكثفة عمرانياً]

٣،١،٦ المدينة الشاملة

تطلب الأجنحة الحضرية الجديدة من المدن الالتزام بتشجيع التنوع في المدن، والمستوطنات البشرية، من أجل دعم التماسك الاجتماعي، ويساعد مفهوم المدينة الشاملة على توجيه التنمية الحضرية نحو نموذج يمكن للسكان فيه أن يحصلوا فوائد التحضر، عن طريق ضمان قيام المؤسسات المحلية والبلدية بدعم التعددية داخل المجتمعات المتزايدة التي تتسم بعدم التجانس، وتعدد الثقافات.

وهذا يعني أنه لكي توفر المدن فرص، وظروف معيشية أفضل للجميع، فمن الضروري أن نفهم أن مفهوم المدن الشاملة يشمل شبكة معقدة من العوامل المكانية، والاجتماعية، والاقتصادية المتعددة:

- الشمول المكاني: يتطلب الشمول الحضري توفير ضروريات بأسعار معقولة، مثل السكن، والمياه، والصرف الصحي. ويعتبر عدم الوصول إلى البنية التحتية، والخدمات الأساسية، بمثابة نضال يومي لكثير من الأسر؛
- الشمول الاجتماعي: يتعين على المدينة الشاملة ضمان الحقوق المتساوية، والمشاركة للجميع،
- الشمول الاقتصادي: إن خلق فرص العمل، وإعطاء سكان الحضر فرصة التمتع بفوائد النمو الاقتصادي هو عنصر حاسم في الشمول الحضري إجمالاً.

إن الأبعاد المكانية، والاجتماعية، والاقتصادية للشمول الحضري متشابكة بإحكام، وتميل إلى تعزيز بعضها البعض.

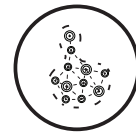
٤،١،٦ المدينة المرنة

تأخذ المدينة المرنة في الاعتبار شكل البناء المناسب، البنية التحتية المادية، لزيادة القدرة على مواجهة التحديات المادية، والاجتماعية، والاقتصادية، التي تنشأ بسبب استنفاد الوقود القائم على الكربون، وتغير المناخ. وعلى هذا النحو، يمكن تعريف المدينة المرنة بأنها شبكة مستدامة من الأنظمة، والمجتمعات المادية^(٤)، حيث تتكون هذه الأنظمة المادية من مكونات مشددة، وبيئية للمدينة. وتشمل الطرق، والمباني، والبنية التحتية المادية، ومرافق الاتصالات، والتربة، والتضاريس، والسمات الفيزيائية، والبيولوجيا، والمرات المائية، والكثافة السكانية، وما إلى ذلك. وباختصار، تعمل الأنظمة المادية بمثابة جسد للمدينة، وعظام، وشرايين، وعضلات. إن المدن المرنة، كما أوضحها أ. جودسشيك (٢٠٠٣)^(٤)، هي المدن القادرة على تحمل الصدمات الشديدة، والتوتر، دون أن ينتج عن ذلك فوضى أو ضرر فوري، أو اختلال دائم لشكل المدينة، أو تمزق للمدينة.

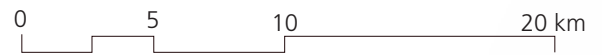
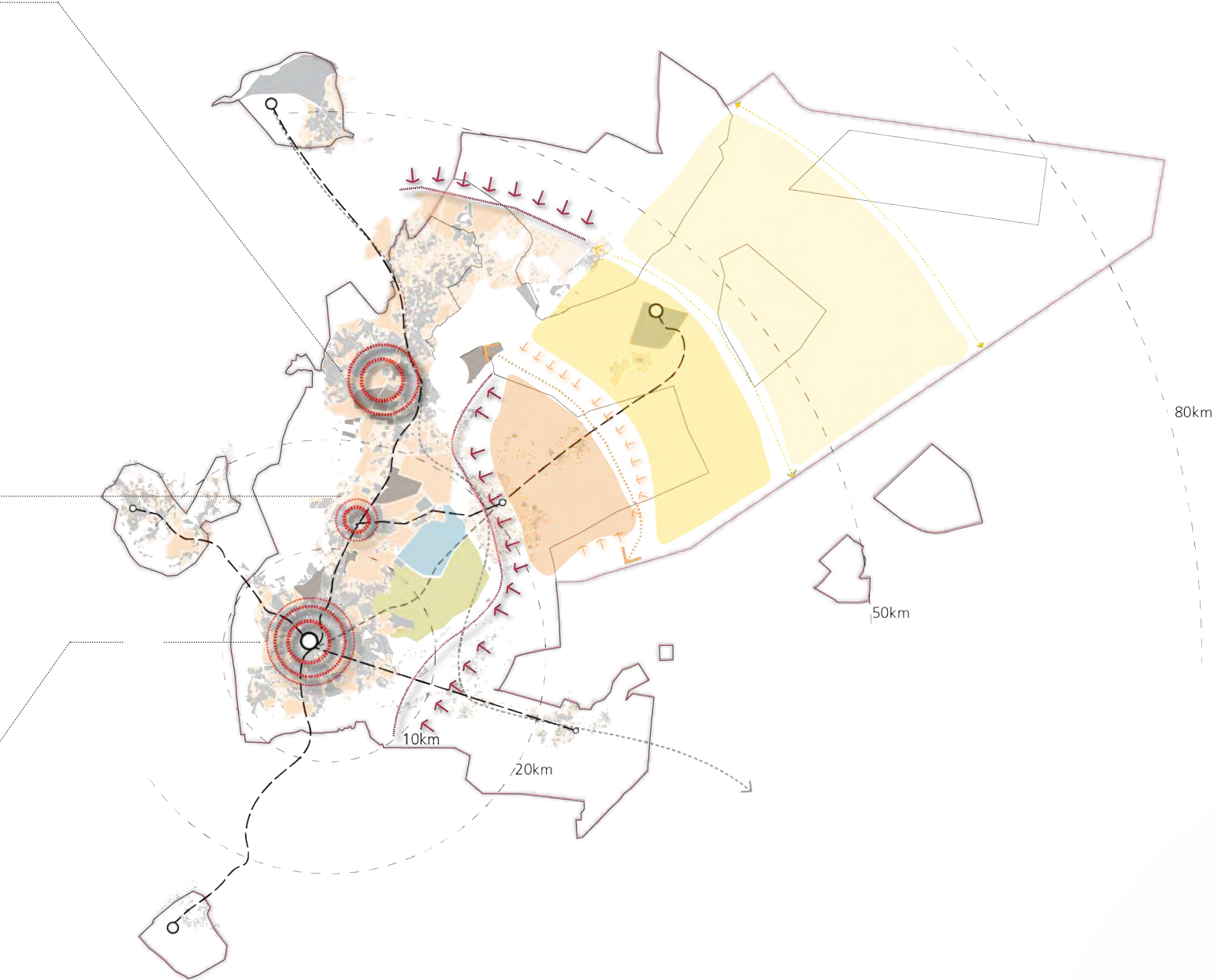
ويتطلب لهذه المدن مستوى معين من المرونة، حيث أنها صممت مقدماً للتنبؤ، والانتعاش، والعودة مرة أخرى من آثار المخاطر الطبيعية أو التكنولوجية. ووفقاً للأجنحة الحضرية الجديدة، تحتاج المدن إلى ضمان الاستدامة البيئية من خلال دعم الطاقة النظيفة، والاستخدام المستدام للأراضي، والموارد في التنمية الحضرية، وحماية النظم البيئية، والتنوع البيولوجي، وتشجيع أنماط الاستهلاك، والإنتاج المستدام، والحد من مخاطر الكوارث، فضلاً عن تخفيف تغير المناخ، والتكيف معه. باختصار، تحتاج المدن إلى بناء مرونة حضرية. وتنص الأجنحة الحضرية الجديدة على أنه من أجل هذا الغرض، تحتاج المدن إلى الاستثمار في توليد، واستخدام طاقة متجددة بأسعار معقولة، والبنية التحتية، وخدمات للنقل المستدام، والكفاءة، وتحقيق فوائد اتصال المدينة ببعضها، وتقليل التكاليف المالية، والبيئية، والصحية العامة للتنقل غير الفعال، والازدحام، وتلوث الهواء، والضوضاء، فضلاً عن الحد من آثار الجزر الحرارية الحضرية. إلى جانب ذلك، يتم التدعيم بشكل متبادل بين المدينة المرنة و أنظمتها الإقليمية، من خلال تفعيل آليات الاستقلاب الحضري الإيجابي، وضمان إمدادات موثوق بها، وسلاسل القيمة المتوازنة.



المدينة المرنة
[الحماية والتحسين] ٤



المدينة الإندماجية الشاملة
[إنشاء الفرص] ٣



- | | |
|--|---|
| <p>تنمية مقيدة ↓↓</p> <p>مراكز التكتيف Ⓞ</p> <p>توسعة ١٤٥ هـ</p> <p>التوسعة المرحلة المستقبلية</p> | <p>زراعة الجامعة</p> <p>منتزه سيسد الوطني</p> <p>أراضي عسكرية</p> <p>المساحة المبنية</p> <p>أراضي بيضاء قابلة للتطوير</p> |
|--|---|

شكل ٥٢. يوضح إدماج المدينة

٢,٦ النماذج المناسبة للتنمية الحضرية لمدينة الطائف

١,٢,٦ دمج المدينة وتكثيفها

تهتم الإستراتيجية الأولى بتركيز جميع مشاريع التنمية الجديدة بالطائف في نطاقات المدينة الحالية، وحولها، وبالتالي ستتضمن حدود المدينة بالمستوى الأمثل. وهناك العديد من الفوائد الملموسة للمدينة المدمجة فيما يخص الزحف العمراني، والتي تشمل:

- الاعتماد بصورة أقل على السيارات، وبالتالي انخفاض العوادم؛
- انخفاض استهلاك الطاقة؛
- خدمات أفضل للنقل العام؛
- زيادة إمكانية الحركة بشكل عام؛
- إعادة استخدام البنية التحتية، والأراضي التي سبق تطويرها؛
- تجديد المناطق الحضرية الحالية، والحيوية الحضرية؛
- جودة أعلى للحياة، والحفاظ على المساحات الخضراء،
- إنشاء بيئة لتعزيز أنشطة الأعمال، والتجارة.

إن نمط التخطيط الملاحظ في المركز التاريخي للطائف يفضي أكثر إلى شكل حضري مدمج. ويجب تشجيع سياسات التحفيز، وإعطاء الأولوية للتنمية على الأراضي البيضاء أولاً، وينبغي عدم تشجيع التنمية على الأراضي الخضراء الجديدة. وسيشجع هذا الإجراء القائمين على التنمية بالبناء على الأراضي البيضاء الحالية، مما يقلل الضغط على بلديات المدينة لتوسيع شبكات البنية التحتية في الأراضي البيضاء. وسيؤدي ذلك إلى إدارة الموارد بشكل أفضل، وتكاليف أقل، وتحسين نوعية الحياة بين السكان، عن طريق ضمان الوصول إلى وسائل الراحة. ويمكن إنشاء الآليات المكانية، والنظامية لترسيخ المدينة المدمجة، أن يزيد من إمكانية الحركة، والسير، وبالتالي، زيادة عدد الأشخاص الذين يستخدمون وسائل النقل العام، والأماكن العامة، والحد من الازدحام، وتعزيز للاقتصاد المحلي، وزيادة التفاعلات فيما بين المجتمع. ومن خلال تنمية قطع الأراضي البيضاء الموجودة، هناك فرصة لتحويل الأراضي غير المستغلة إلى أراضي منتجة، بحيث تضاف إلى الاقتصاد، والصحة بالمدينة. وبناءً على توصيات الكثافة لبرنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، فهناك إمكانية لرفع كثافة ما يقرب من ٤,٧٠٠ هكتار من الأراضي البيضاء في الطائف، وهو ما يكفي لاستيعاب ٧٠ مليون نسمة، وما يقرب من ٢,٦٧٠ هكتار من الأراضي العسكرية القادرة على استيعاب ٤٠ مليون نسمة. ولذلك يوصى بتحديد الأولويات، والتخطيط لرفع الكثافة داخل حدود النطاق العمراني، عن طريق دمج مراكز الاستخدام المختلط الحالية، وإنشاء نقاط التقاء جديدة للاستخدام المختلط من أجل ترسيخ التنمية. ومع توسع المدينة، يمكن للتنمية المستقبلية أن تتم على مراحل فوق الأراضي الموضوعه في خطة مقترح مدينة الطائف.



مركز شمال المدينة

يحتاج المركز الواقع في الشمال إلى الإدماج وتحديده بشكل أفضل



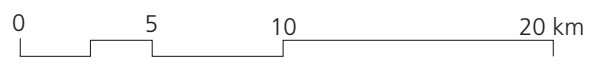
المركز الثانوي الجديد

يحتاج المركز الجديد إلى أن يكون محطة رئيسية لتجمعات النقل متعدد الوسائط



مركز جنوب المدينة

يجب الحفاظ على المركز التاريخي وربطه بالمناطق الأخرى بشكل أفضل



- | | | | |
|---------------------------|--|------------------|--|
| زراعة الجامعة | | المحطات الرئيسية | |
| منتزه سيسد الوطني | | المحطات الثانوية | |
| أراضي عسكرية | | المحطات المحلية | |
| المساحة المبنية | | | |
| أراضي بيضاء قابلة للتطوير | | | |

الشكل ٥٣. يوضح ربط المدينة



٢٠٦ ربط المدينة

تتناول الإستراتيجية الثانية الحاجة للرجوع إلى الهيكل المقسم للطائف، والحد من التفكك المكاني، عن طريق غرس تنمية جديدة لملئ الفجوات، وإعادة توزيع الاستخدامات بشكل متساوٍ عبر الأراضي. ويتم بناء مدينة متصلة على أساس مبادئ أن المدينة المترابطة بشكل جيد، مع نظام متين للنقل، وبيئة صديقة للمشاة، تؤدي إلى تعزيز الإنتاجية، والتماسك الاجتماعي، والاقتصادي، والإقليمي، وكذلك السلامة، والاستدامة البيئية. إن القرب من الوصول إلى وسائل الراحة، والفرص المختلفة أمرٌ بالغ الأهمية لتحقيق الازدهار الاجتماعي، والاقتصادي في أي مدينة. كما يؤثر الترابط في البعد المادي على تدفق المعلومات، والسلع، والخدمات، وعلى الاندماج الاجتماعي للمدن. ويمكن لنسيج المدينة المستمر أن ينسق الحركة، ويحسن من إمكانية الوصول للمقيمين، والبضائع.

وتُظهر الفراغات الموجودة في نسيج المدينة الحالي إمكانية توفير الخدمات العامة، وشبكة جديدة من الأماكن العامة، وأنظمة للبنية التحتية الخضراء، مما يعيد ربط الأحياء المنفصلة، ويخلق بيئة مبنية بطريقة متصلة. وهناك أيضاً مجالاً للتكثيف في أجزاء كثيرة من المدينة، طبقاً لتوصيات برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية.

إن مركز المدينة التاريخي هو نقطة التقاء مستقرة تماماً، مع مزيج متوازن من الاستخدامات. وهناك إمكانية للتنمية، والتأكيد على نقطة الالتقاء في الشمال كمركز موحد مع عدة طرق تربط بينه وبين المطار، ومرافق مؤسسية، واستخدامات تجارية منتشرة، وأحياء سكنية. ومن خلال ربط هاتين النقطتين للالتقاء، يمكن التأكيد على الرابط ما بين شمال، وجنوب المدينة، والاستفادة منه من أجل الكثافة السكانية، وإعادة التنمية، وذلك من خلال نظام النقل العام. وسيصل هذا الرابط الشمالي-الجنوبي بين المطار، والاستخدامات الأخرى على طول المسار إلى مركز مدينة الطائف التاريخي، مما يخلق نموذجاً حضرياً مترافقاً، ومتصل، ومزوداً جيداً بوسائل النقل العام. إن إنشاء رابط بين الشرق، والغرب، تحقيقاً لمشاريع التنمية الجديدة المقترحة، سيساعد في خلق نقطة التقاء ثانوية بين نقطتي الالتقاء الرئيسيتين، والتي من شأنها التحفيز على التنمية، وإعادة توزيع الاستخدامات لإنشاء هيكل مدينة. وهذا الهيكل الجديد، مع المحاور الشمالية-الجنوبية، والشرقية-الغربية التي تركز على نقاط الالتقاء الأولية، والثانوية، فإنه سيساعد على إنشاء شبكة من الطرق العرضية التي ستتنظم المدينة بشكل أفضل، وتسهل الحركة من خلال شبكة من الوصلات الموضوعة، والموزعة بشكل جيد.



خطوط النقل

تحديد خطوط النقل على طول المحاور الرئيسية



المحطات

توحيد وتكثيف استعمالات الأراضي على طول المحطات الرئيسية



شبكة مستعرضة

إنشاء شبكة ثانوية لتحسين إمكانية الوصول



الشكل ٤هـ. يوضح تكامل المدينة

٣.٢.٦ تكامل المدينة

تهدف الاستراتيجية الثالثة إلى تشكيل مدينة أكثر شمولاً وتكافؤاً، مع زيادة الوصول إلى الفرص الاقتصادية، والتكامل الاجتماعي. ويقوم مفهوم المدينة الشاملة على:

- اقتصاد حضري نشيط، ومستدام، وشامل؛
- البناء على الإمكانيات المحلية، والمزايا التنافسية، والتراث الثقافي والموارد المحلية؛
- بنية تحتية تتسم بكفاءة، ومرونة الموارد؛ وتعزيز التنمية الصناعية المستدامة، والشاملة؛
- أنماط للاستهلاك، والإنتاج المستدام، وتهيئة بيئة مواتية للأعمال، والابتكار، فضلاً عن سبل العيش.

وغالباً ما تظهر التجزئة المادية في التوزيع غير المتكافئ للموارد، وإمكانية الوصول غير المنصفة للفرص، على مختلف طبقات المجتمع. ويؤدي وضع مجموعات الاستخدام الواحد للأرض في مواقع مُختارة إلى تفاقم هذه الحالة. ومن الممكن لهيكل المدينة الجديد، الذي يتوفر به نظام للنقل العام مع نقاط التقاء متكررة، أن يخلق فرصاً لإعادة توزيع الخدمات التي تشجع على الشمول أو التكامل المكاني، والاجتماعي، والاقتصادي. إن توحيد نقطة الالتقاء المجزأة في الشمال مع المركز الحضري متعدد الاستخدامات، قد يساعد في زيادة الوصول إلى مكان الخدمات، ومكان العمل. فقد يخلق طرق لربط الأحياء السكنية، بالمراكز التجارية، وجامعة الطائف، والمطار بالشمال. إن إنشاء نقطة التقاء ثانوية عند نقطة المركز الاستراتيجي على الطريق الشمالي-الجنوبي، سيكون بمثابة رابط محوري لمقترحات تنمية الطائف الجديدة (التي تشمل الجامعة، والمطار الجديد، والاستخدامات الصناعية، والسكنية).

وسيساعد أيضاً على موازنة الاستخدامات، والمرافق على طول المسار، وتوفير روابط لأي مشاريع تنمية مستقبلية. ومن شأن إنشاء تسلسل هرمي لنقاط الالتقاء، يتراوح ما بين نقطة الالتقاء المحلية، ونقاط الالتقاء على مستوى الحي، إلى نقاط الالتقاء على مستوى المدينة، والمستوى الإقليمي، أن يساعد بشكل كبير على خلق هيكل لا مركزي، ومتعدد الوسائط للمدينة. وقد يساعد جعل توفير المرافق العامة، وأنشطة الاستخدام المختلط متركزاً حول شبكات النقل العام، ونقاط الالتقاء الوسيطة، في إعادة توزيع ومعادلة الوصول إلى المرافق العامة، والفرص الاقتصادية عبر الطائف.



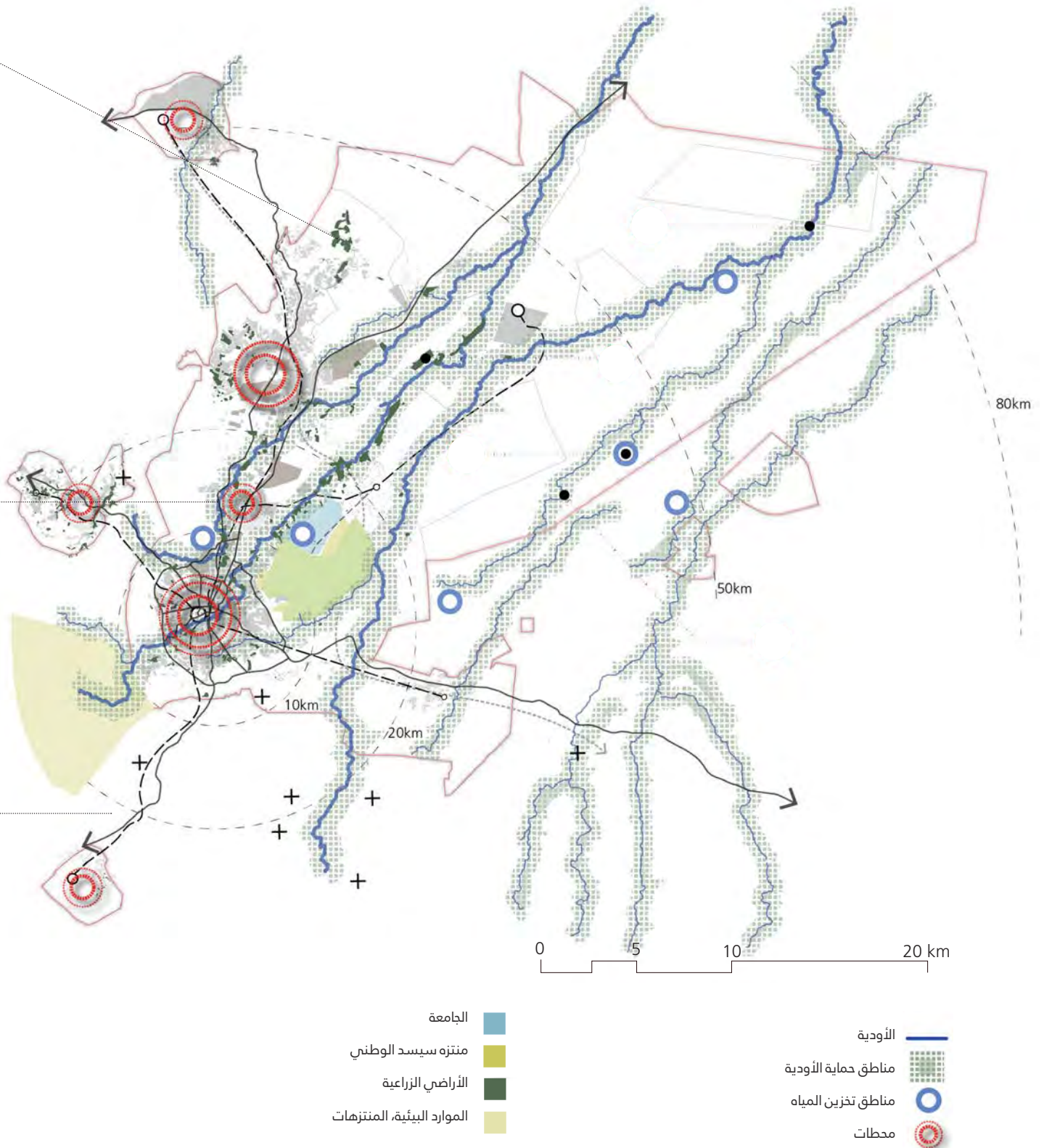
الإندماج العمراني
السوق التاريخي مثال جيد للأماكن العامة الإندماجية



الاندماج الاجتماعي
تشجيع المشاركة المتساوية للمرأة في جميع القطاعات



الإندماج الاقتصادي
زيادة الفرص الاقتصادية من خلال الاستعمالات المتعددة في المدينة



الشكل ٥٥. يوضح التوازن بين النظم الاجتماعية والبيئية والاقتصادية

٤.٢.٦ إعادة توازن النظم الاجتماعية-الإيكولوجية، والاقتصادية

تهدف الاستراتيجية الرابعة إلى تعزيز تنمية الأطر المكانية الحضرية التي تدعم الإدارة المستدامة للموارد الطبيعية، من أجل بناء مدينة مرنة. يمكن لنهج الاقتصاد الأخضر أن يوفر إطاراً، يمكن من خلاله اتخاذ القرارات، والإجراءات التي تعزز كفاءة الموارد، والإدارة البيئية الفعالة، ومستوى أفضل لمعيشة السكان. كما يحتاج هذا الإطار، الذي يهدف إلى تحقيق التوازن بين الطلب الإجمالي على المجالات الاقتصادية، والاجتماعية، والمؤسسية، والاقتصادية، إلى دمج البعد الإيكولوجي لتوفير بيئة إنتاجية صحية، وطبيعية؛

- يجب على البعد الاقتصادي أن يساهم في التقدم الاقتصادي، بمعنى الازدهار؛
- يجب على البعد الاجتماعي أن يوفر الرخاء، والفرص الاجتماعية المنصفة؛
- يجب أن يساهم البعد المؤسسي، من خلال الحوكمة التشاركية، في إجراء أنظمة اجتماعية-إيكولوجية نحو الاستدامة.^(٤٦)

وفي الوقت نفسه، ينبغي كل بُعد يتعلق بنظام للإنتاج أن يساهم بدرجات مختلفة في التنمية البشرية للمواطنين، ورفاهيتهم.

إن التنمية البشرية نتيجة مباشرة للحفاظ الإيكولوجي. وتستخدم العديد من الأمثلة في هذا النهج، فعلى سبيل المثال، دمج النقل العام مع توليد الطاقة المتجددة، مما يحقق أعلى الفوائد الإيكولوجية، والاقتصادية من الاستثمارات. أيضاً، يمكن استخدام المعالجة الإيكولوجية، والترويج لها كمحرك اقتصادي، من خلال تنمية فرص، وأسواق جديدة، من السياحة البيئية، والثقافية إلى الزراعة الحضرية، وما إلى ذلك.

وفي الطائفت، تلعب الأنظمة الطبيعية، والإيكولوجية جزءاً لا يتجزأ من الشكل الحضري، والبنية الاقتصادية، وتمثل الأودية، والشبكة الزراعية، والمساحة الخضراء العامة مصدراً محتملاً للنمو الاقتصادي، والتنمية الاجتماعية. وتعتبر الأودية شبكة ري واسعة، وتخدم وظائف الزراعة بالطائفت. إن ترميم الأماكن الطبيعية لمسقط المياه، يخلق خزانات مياه لتجميع مياه الأمطار الشديدة، مع استخدام الأودية كمساحات عامة خضراء جديدة، وفي نفس الوقت، إعادة صياغة الأراضي البيضاء كمساحة للبنية التحتية الاجتماعية-الإيكولوجية الجديدة، التي تهدف إلى إعادة ربط الشبكات الخضراء، والزرقاء. ويمكن أن يساعد ذلك في إعادة تعريف البنية التحتية الاجتماعية-الإيكولوجية الجديدة للمدينة، مع الحد من عوامل تبخر المياه، وزيادة كمية الموارد الطبيعية، والمساحات المفتوحة لربط المدينة بشكل أفضل.

إن خطة تنمية وتطوير الطائفت الجديدة تبالغ في تقدير نمو الطائفت، الذي سوف يستغرق عدة عقود للوصول إليه. وتستثني الخطة النظم الطبيعية من الأنماط الحضرية المقترحة. إن التكوين الذي تم بنائه لا يحترم التضاريس الطبيعية، ولا تتكامل، ولا تتماشى مع الاستخدامات المقترحة مع الأودية الطبيعية. فيجب أن تصمم مشاريع التنمية المستقبلية بما يتناغم مع الخصائص الطبيعية الخضراء - الزرقاء، بحيث يمكن أن تتوافق البنية التحتية، والخدمات



أراضي زراعية

الطائفت هي السلة الزراعية لمنطقة مكة المكرمة



مناطق حماية الأودية

يجب أن تتم حماية الأودية من التعدي بإنشاء مناطق عازلة خضراء



خصائص طبيعية

الجبال هي موطن للنباتات والحيوانات الطبيعية وأيضاً تؤثر على مناخ الطائفت

لعملية إعادة الهيكلة الاقتصادية، والاجتماعية-المكانية. ولتطبيق هذه الرؤية، التي تهدف إلى إحداث عملية التحول الحضري بصورة تدريجية، ولكن جذرية، فمن الضروري ترجمة التوصيات التصميمية الأربع إلى نظام عملي منطقي، وضمن إطار من الإجراءات التي تحدد أولويات واضحة، وتبني على مزايا محلية محتملة، وتنافسية. كما تستفيد هذه الرؤية من نقاط القوة، والفرص الموجودة في الطائف، لتطوير اقتصادات متنوعة، وشاملة، مع توفير فرص عمل للجميع، ومجتمعات حيوية، ومستدامة، وبنية تحتية تتسم بالكفاءة، والمرونة. وتتم مناقشة هذه الإجراءات بالتفصيل في الفصل ٧.

مع الرؤية المستقبلية. ويجب دراسة بديل بعناية كجزء من خطة استدامة أكبر للطائف، لضمان استعادة الإيكولوجية، والتوازن بين الأنظمة المبنية، وغير المبنية.

٣,٦ رؤية مدينة الطائف المستدامة

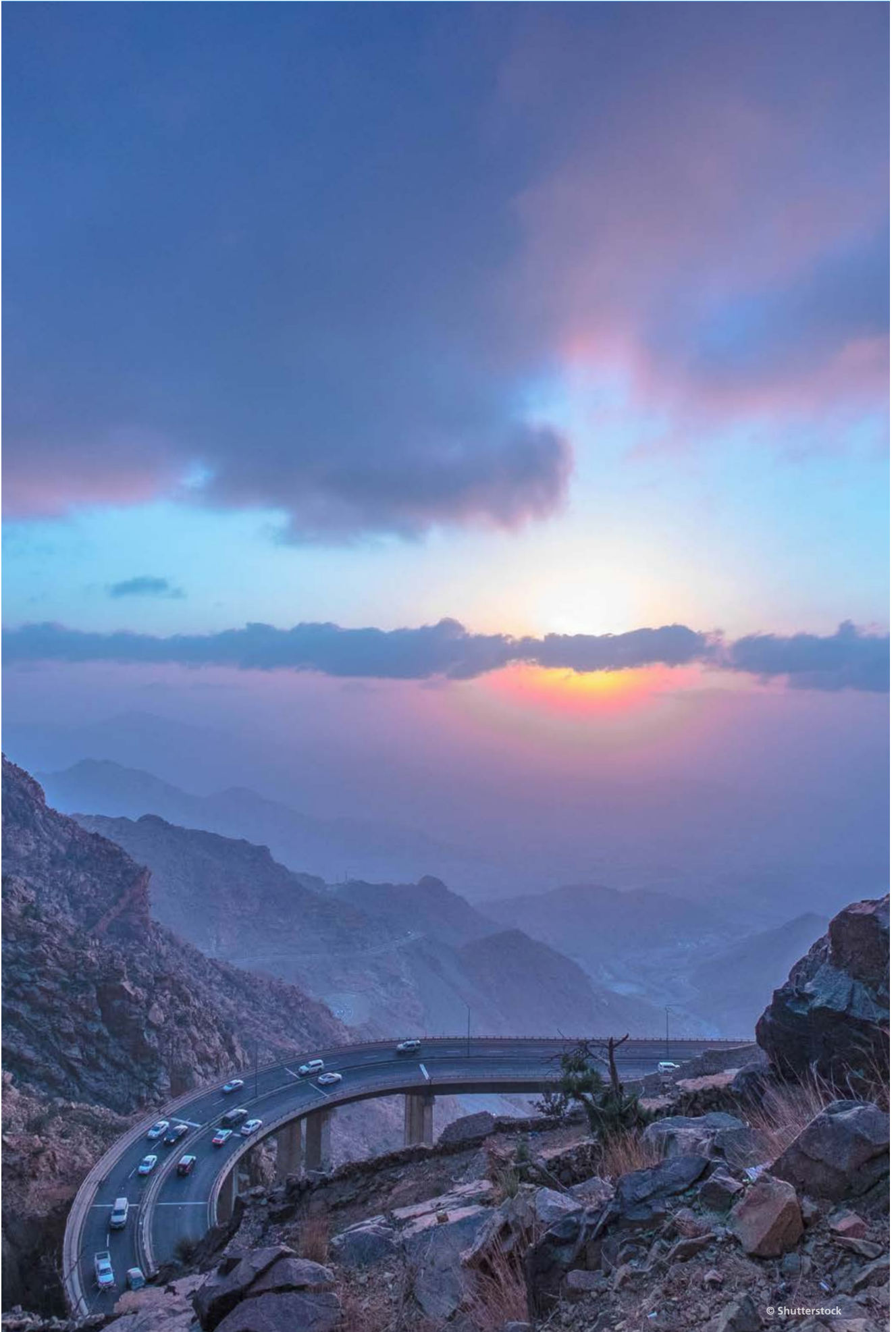
إن الإستراتيجيات الأربع المقترحة للطائف، كمدينة مستدامة، تتماشى مع رؤى، وأهداف الأجندة الحضرية الجديدة، وتستند إلى الأبعاد الثلاثة للاستدامة. وعلى هذا النحو، يوصي الشكل الحضري المستدام بتحقيق هذه الجوانب الثلاثة من خلال:

- ضمان العدالة الاجتماعية في توزيع الثروة، والخدمات الاجتماعية (الاستدامة الاجتماعية)؛
- الحفاظ على نمو اقتصادي مستقر من خلال إعادة هيكلة النظام الإنتاجي، من أجل الحفاظ على الموارد، والطاقة، (الاستدامة الاقتصادية)؛
- الحفاظ على بيئات معيشية آمنة، ومريحة، من خلال الحد من العوادم، واختيار الترميم الإيكولوجي، والبنية التحتية الاجتماعية، والإيكولوجية المعقدة التي يمكنها تصميم خدمات أساسية بطريقة مبتكرة (الاستدامة البيئية).

قد حان الوقت لكي تتجه مدينة الطائف نحو نموذج التنمية الحضرية الأكثر استدامة، حيث أن بعض الأمور الحالية تقدم أيضاً فرصاً لإيجاد الحلول. وهذا يتطلب إرادة سياسية قوية، مقترنة بنهج عملي



أرض محتملة قابلة للتطوير داخل النسيج العمراني الحالي للطائف



© Shutterstock

منظر عام لغروب الشمس في الطائف

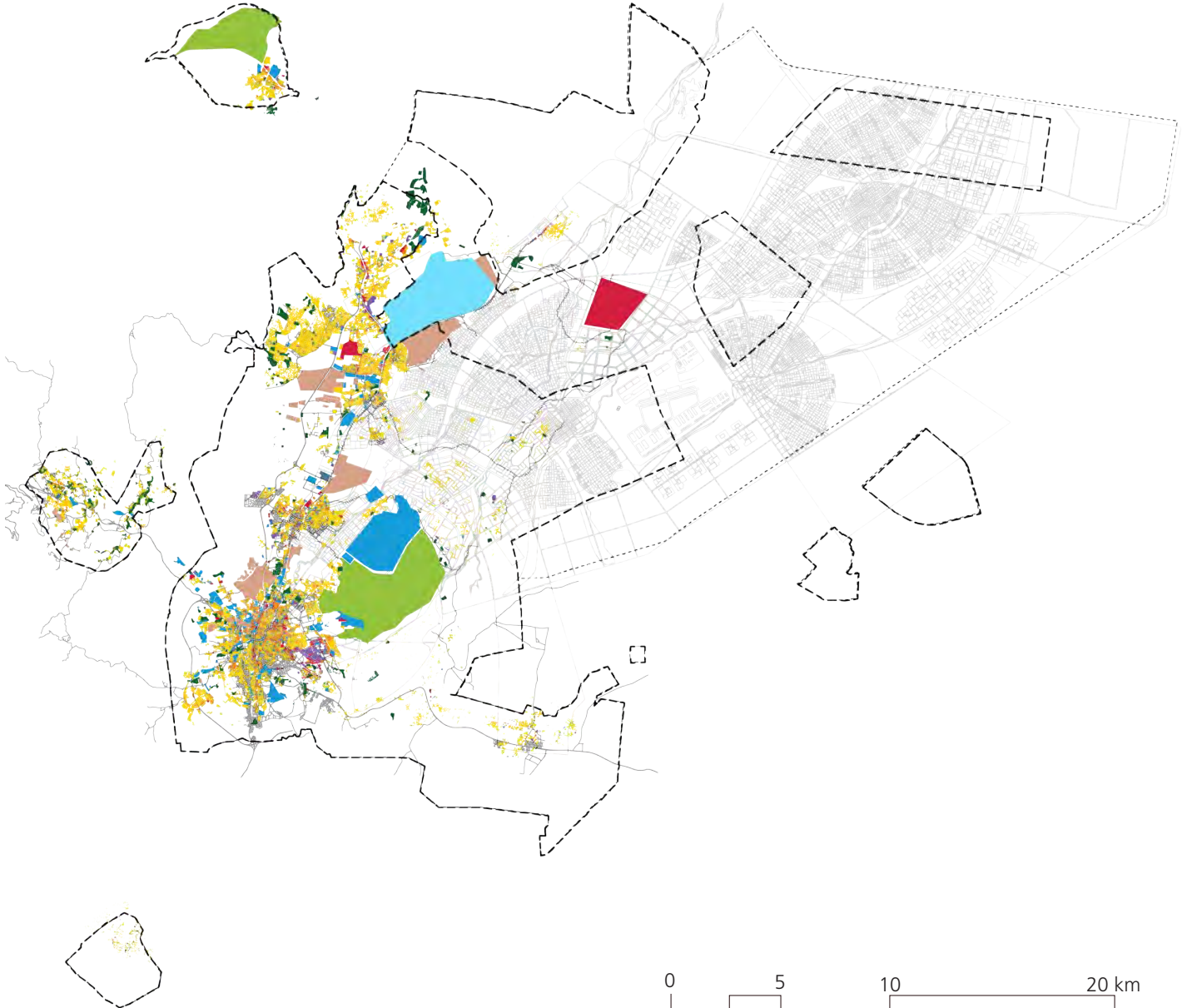
من خلال إنشاء محاور بارزة ومتاحة في اتجاهي الشمال والجنوب والشرق والغرب، علماً بأن التكثيف على طول هذه المحاور من خلال جعل استعمالات الأراضي على مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من محطات المترو، وتنمية وتطوير قطع الأراضي المتاخمة للطرق الرئيسية وخطوط المترو سوف يكون لها دور كبير في الهيكلية العمرانية للمدينة، وكما هو مبين في الشكل ٥٨، فإن المحاور الجديدة يجب أن تركز بشكل رئيسي على الاستعمالات التجارية والمتعددة للأراضي على طول طرق النقل لزيادة الاستفادة منها وإمكانية الوصول إليها إلى أقصى حد ممكن، وستصبح المحطتين الرئيسيتين، في جهة الشمال والجنوب بالإضافة المحطة الثانوية عند تقاطع خطي المترو هي النقاط المركزية للأنشطة الاقتصادية ووسائل النقل العام المتعددة الوسائط، وبالإستفادة من الدراسات والدلائل المتعلقة بالتوسع العمراني الجيد، فإن تقسيم استعمالات الأراضي المخصصة لهذا المحور الجديد المكثف سوف تكون كما يلي: ٦٠٪ للاستعمالات المتعددة، و ٢٠٪ تجارية، و ٢٠٪ سكنية.

٤،٦ الأثر الاستراتيجي للرؤية على الأنماط الحضرية

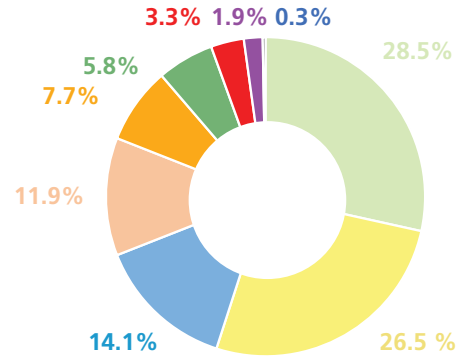
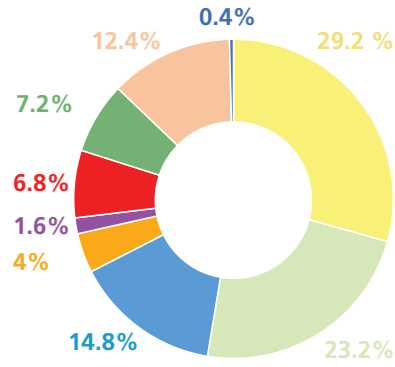
إن الرؤية التي تم وضعها لمدينة الطائف في النصوص السابقة لها تأثيرات مباشرة وملموسة على التنظيم المكاني للمدينة، كما يمكن تقييم نتائج التوصيات الاستراتيجية المستندة إلى مبادئ التنمية المرتبطة بوسائل النقل باستخدام نفس المنهجية المستخدمة لتحليل الأوضاع الراهنة، وتوضيح النصوص والخرائط التي تمت مناقشتها في الأقسام أدناه تأثير هذه الرؤية على الكثافة واستعمالات الأراضي والإنتاجية وسهولة الوصول في مدينة الطائف.

استعمالات الأراضي

كما ذكرنا سابقاً، فإن مدينة الطائف لديها نظام نقل عام مقترح يشتمل على شبكة حافلات، بالإضافة إلى خطي مترو جديدين، وعلى الرغم من أن شبكة الحافلات تتميز بمدى تغطية واسعة ومكثفة فإن خطوط المترو سوف تساعد في هيكلة المدينة



الشكل ٥٦. يوضح استعمالات الأراضي الحالية للمدينة



الشكل ٥٧. يوضح استعمالات الأراضي الحالية والجديدة المقترحة من قبل موئل الأمم المتحدة (%)

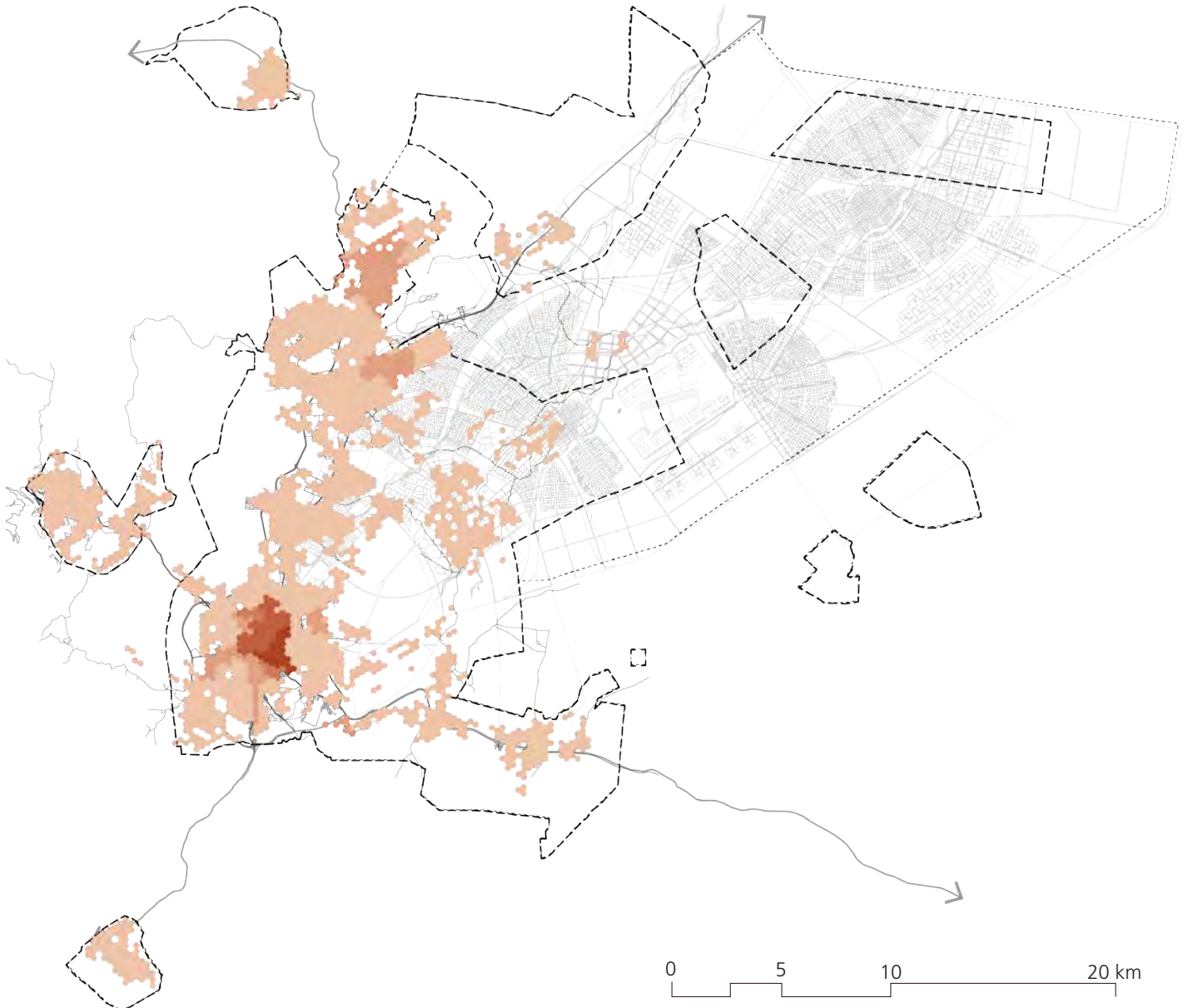


الشكل ٥٨. يوضح اقتراح موئل الأمم المتحدة لاستعمالات الأراضي الجديدة

الكثافة:

الكثافة في الأجزاء الأخرى، لاستيعاب عدد السكان المقترح بشكل مريح خلال السنوات القليلة المقبلة. ويبين الشكل ٥٩ توزيع الكثافة السكانية الحالية بمعدل ٢٥ شخص/هكتار بينما يبين الشكل ٦٠ توزيع الكثافات في السيناريو المقترح، بمتوسط قدره ١٥٠ شخص في الهكتار، على طول محاور النقل العام.

إن استعمالات الأراضي الجديدة على طول خطوط النقل سوف تساعد على استيعاب ودعم كثافة أعلى من السكان، مما يوفر إمكانية وسهولة الوصول إلى محطات المترو سيراً على الأقدام، حيث أنه في حال إنشائها وعملها بأقصى إمكاناتها، وفقاً للكثافة الموصى بها من قبل الأمم المتحدة والتي تبلغ ١٥٠ شخص/هكتار، فإن هذه المحاور يمكنها أن تستوعب ما يصل إلى ٧٠٠٠ شخصاً على مسافة لا تتجاوز ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من المحطات، وبالتالي، لا تشجع إنشاء المشاريع الجديدة خارج المساحة العمرانية الحالية، وحتى مع وجود تقديرات أكثر تحفظاً، يمكن لهذه المنطقة، التي تتميز بالمشاريع الجديدة على الأراضي البيضاء إلى جانب زيادة



شكل ٥٩. يوضح الكثافة السكانية الحالية في مدينة الطائف

متوسط الكثافة السكانية الحالية في المساحة المبنية





٢٥ شخص/هكتار 

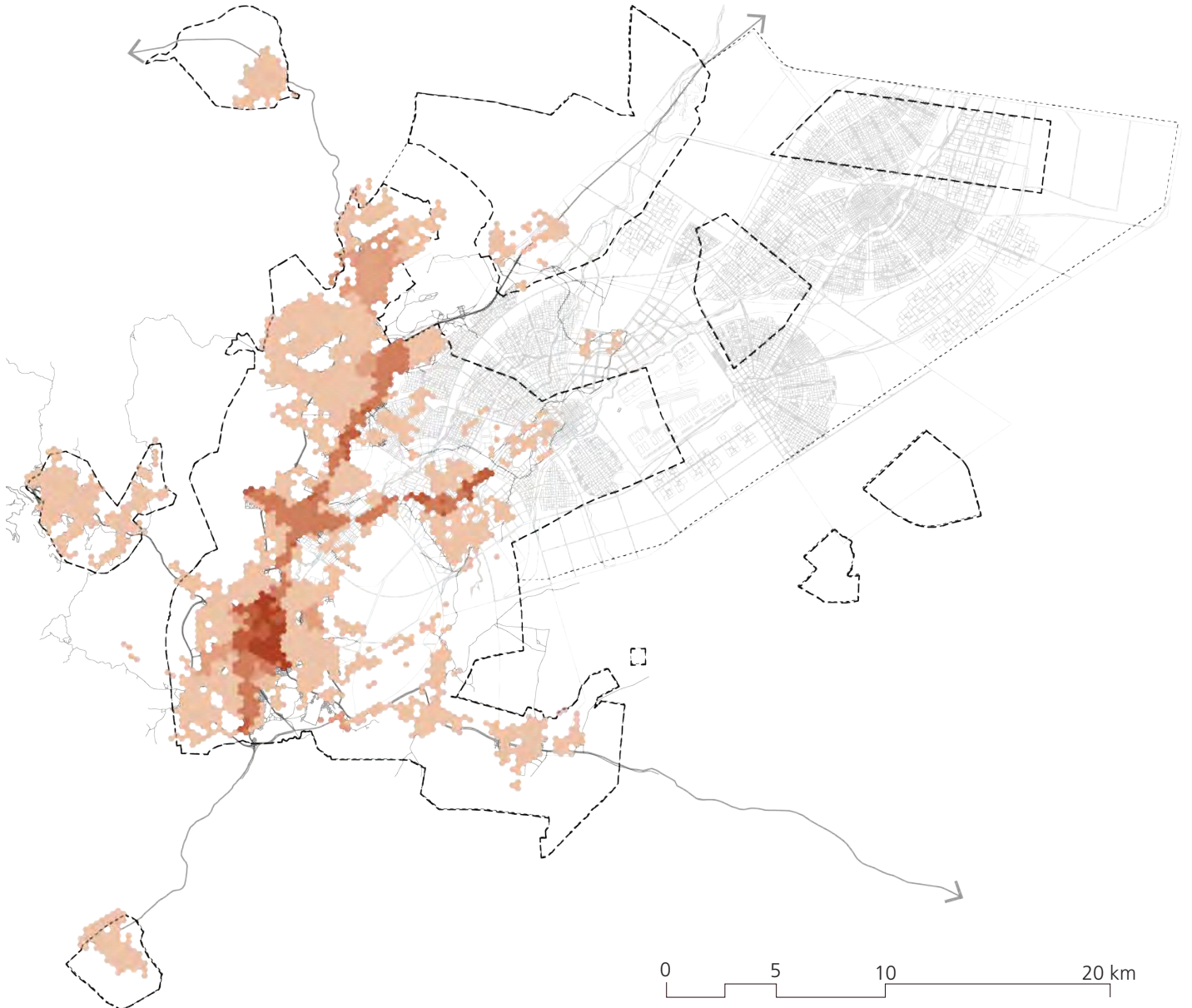
متوسط الكثافة السكانية المقترحة في المساحة المبنية

٣٥ شخص/هكتار 

متوسط الكثافة السكانية حول محور النقل

١٥. شخص/هكتار 

٤٩ - . شخص/هكتار 
٩٩ - ٥٠. شخص/هكتار 
١٤٩ - ١٠٠. شخص/هكتار 
١٥٠ < شخص/هكتار 



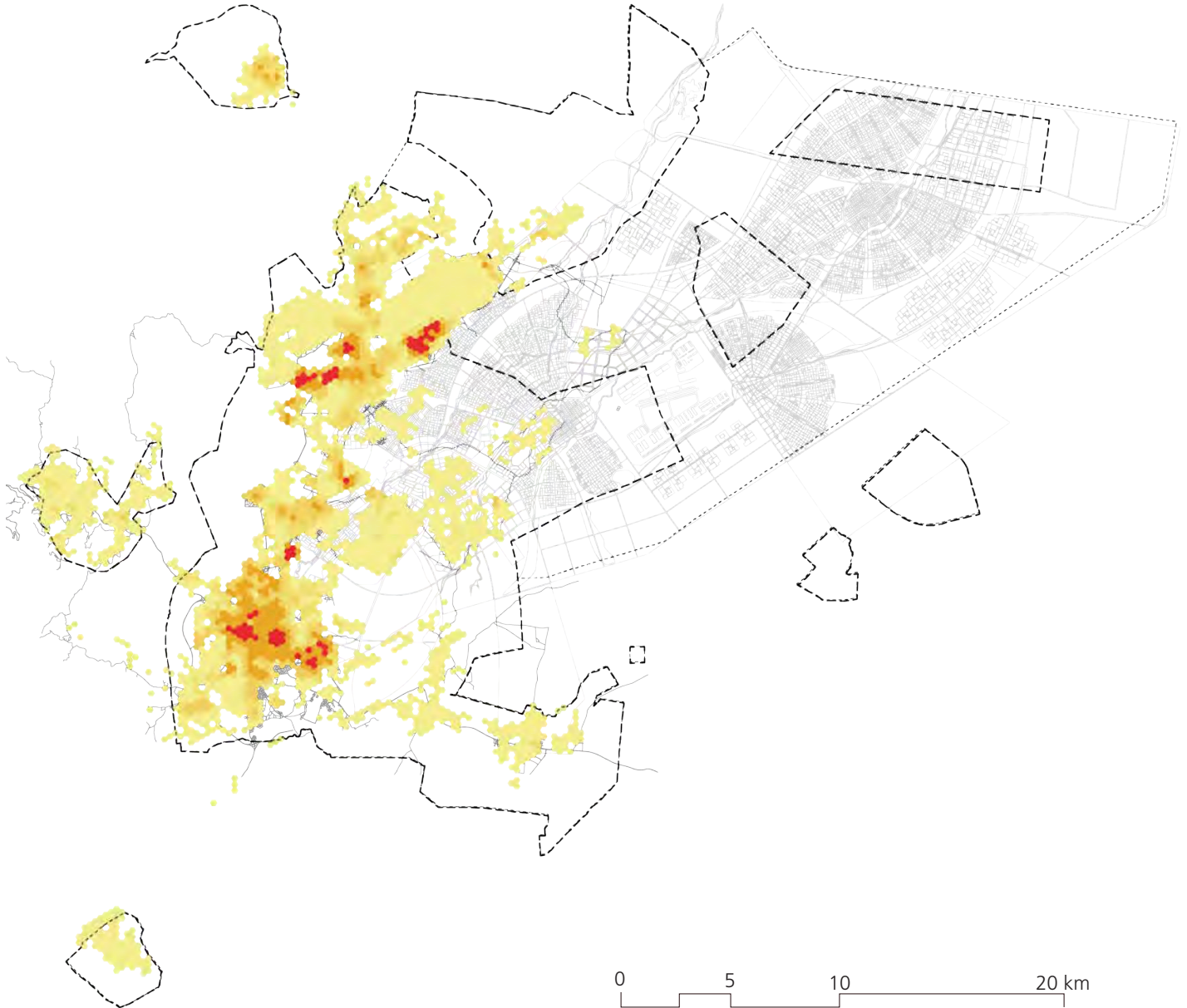
الشكل ٦. يوضح الكثافة السكانية المقترحة

الإنتاجية:

العمل في المدينة في الوقت الحالي هو ٣٥ فرصة عمل لكل ١٠٠ شخص، ويزداد هذا العدد إلى ٤٩ فرصة عمل لكل ١٠٠ شخص في السيناريو المقترح عن طريق تكثيف استعمالات الأراضي وزيادة ارتفاعات المباني داخل مسافة يمكن قطعها سيراً على الأقدام خلال ١٠ دقائق على طول خطي المترو، وهكذا، فإن زيادة السكان إلى ١,٥ ضعف يؤدي إلى زيادة في فرص العمل تقدر بـ ٢ ضعف عدد السكان.

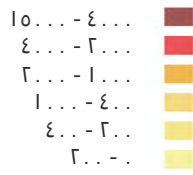
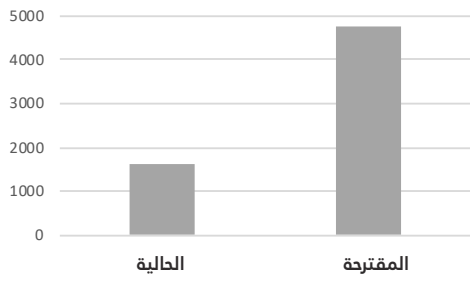
إمكانية وسهولة الوصول إلى فرص العمل سيراً على الأقدام: حيث أن العدد الإجمالي لفرص العمل في المدينة يزداد بمعدل أعلى من معدل النمو السكاني، فإن التوزيع المكاني لهذه الفرص والوظائف يعتبر عاملاً حاسماً وهاماً في التخطيط للنمو المستقبلي للمدينة. توضح الخارطة في الشكل ٦١ عدد فرص العمل والوظائف التي يمكن الوصول إليها خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من مختلف مناطق المدينة، حيث تتركز المزيد من فرص العمل في أجزاء

يعتبر توافر فرص العمل والتوظيف عاملاً محورياً في النمو والتنمية الاقتصادية في المستقبل للمدينة، كما يمكن أن يساعد تخصيص الأراضي الحالي وتوزيع السكان عبر مدينة الطائف في تقدير فرص العمل والوظائف، وهو مؤشر بالغ الأهمية في التمثيل المكاني للفرص الاقتصادية، ومع زيادة إمكانية الوصول إلى أماكن العمل من مسافات قريبة، تزداد إنتاجية السكان، حيث يقضون وقتاً أقل في التنقل اليومي والمزيد من الوقت في العمل المنتج، كما إن الفرص الاقتصادية تجذب الشركات والكوادر المؤهلة والموهوبة التي تسهم في الميزة التنافسية للمدينة. يعتمد تحليل الإنتاجية على عدد قليل من الافتراضات التي تحدد عدداً معيناً من فرص العمل والوظائف لكل متر مربع في المنطقة المبنية لكل استعمال من استعمالات للأراضي، وعلى الرغم من أن هذا الافتراض عام وتقريبي، إلا أنه يساعد على فهم اتجاهات توزيع فرص العمل والوظائف في المدينة ويكشف عن التفاوتات والفجوات في توزيعها المكاني وإمكانية الوصول إليها، حيث أن إجمالي فرص



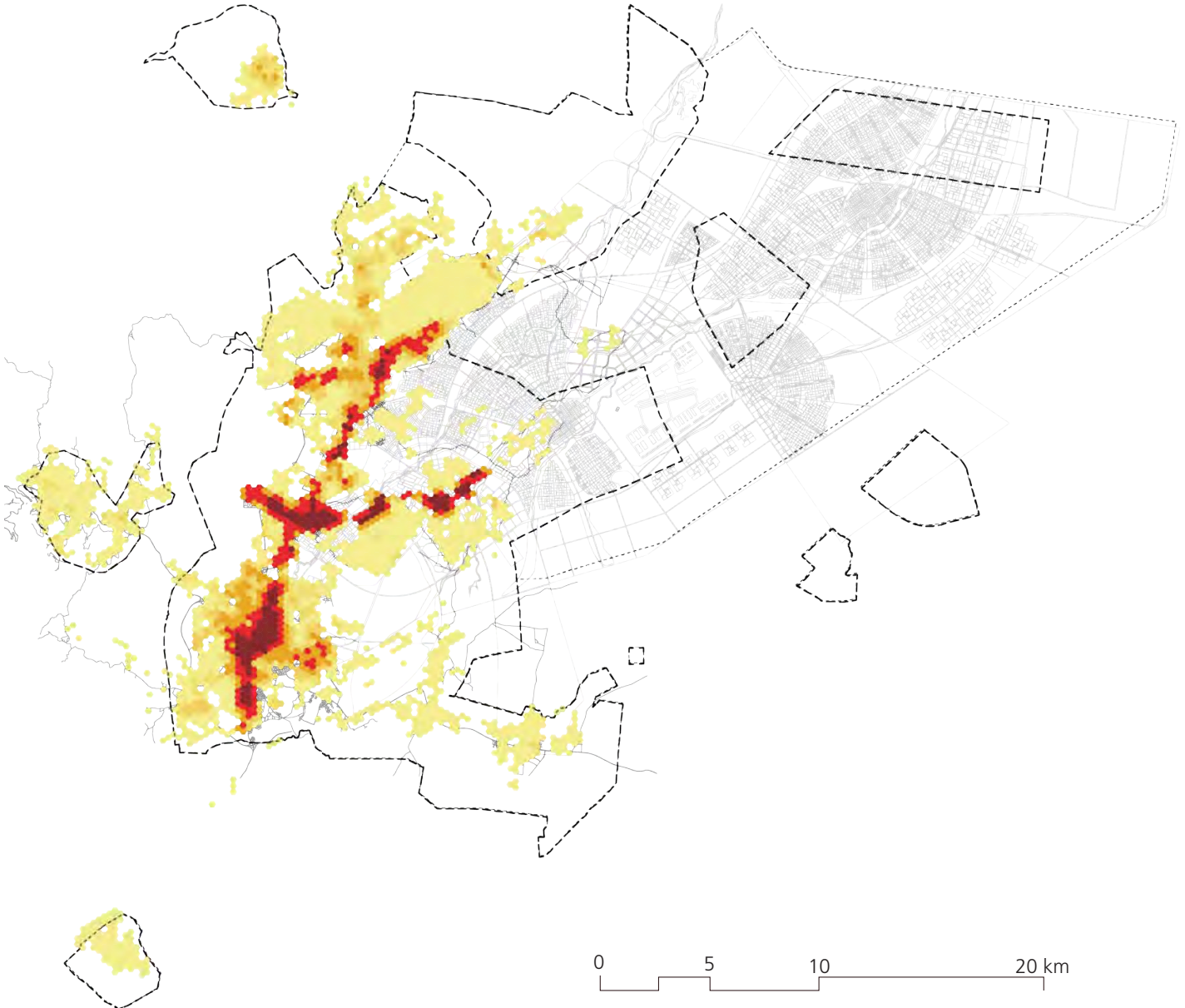
شكل ٦١. يوضح إمكانية الوصول إلى العمل الحالية خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام

عدد الوظائف التي يمكن الوصول إليها خلال ١٠ دقائق



معينة من المدينة، والتي تكشف وتؤكد الاتجاه الذي نوقش في قسم استعمالات الأراضي، مع وجود مراكز أساسية متميزة في شمال وجنوب المدينة تحتوي على نسبة أعلى من الاستعمالات المتعددة للأراضي، مع وجود مركز ثالث في وسط المدينة يظهر قدرة أكبر في الوصول إلى أماكن العمل، وكما هو متوقع، فإن المناطق البعيدة في المدينة، وهي سكنية بشكل رئيسي، تتميز بكثافة منخفضة من فرص العمل وبالتالي تقل إمكانية سهولة الوصول إلى أماكن العمل.

وسيزيد سيناريو استعمالات الأراضي المقترح في مدينة الطائف من عدد فرص العمل التي يمكن الوصول إليها خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من مختلف مناطق المدينة، حيث أنه يمكن لكل شخص الوصول إلى ٣٠٠٠ فرصة عمل خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من أي مكان في المدينة، كما إن التركيز على خلق الفرص داخل المساحة المبنية من خلال تنمية وتطوير الأراضي البيضاء وتكثيف المشاريع القائمة على طول المحاور في اتجاه الشمال والجنوب والشرق والغرب سيزيد من سهولة الوصول



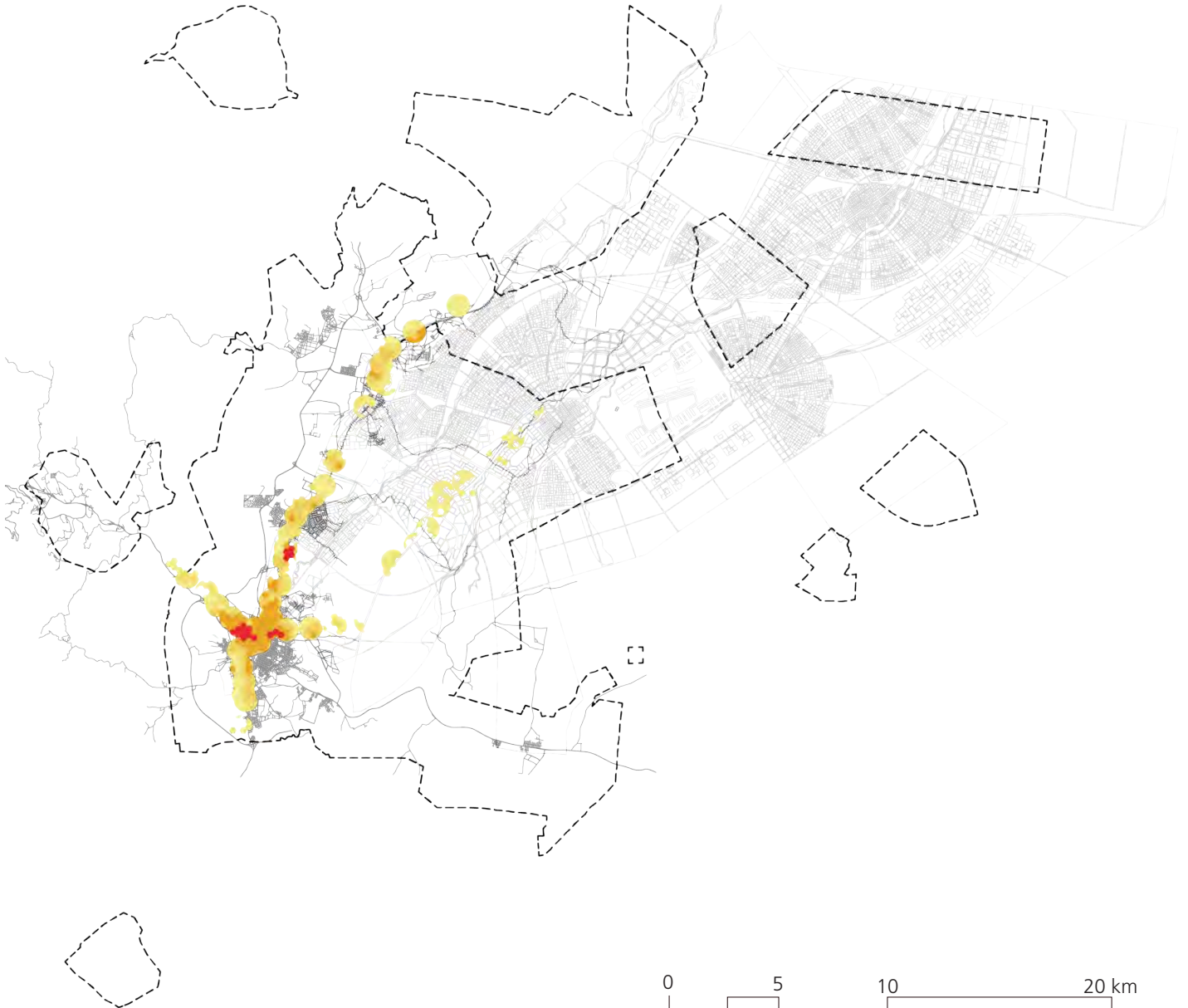
شكل ٦٢. يوضح فرص العمل المقترحة التي يمكن الوصول إليها خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام

إن تكثيف وتغيير استعمالات الأراضي على طول منطقة تقع على مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من محطات المترو وبعد تحويل مسار خط المترو الثاني ليعبر المركز الثاني الجديد، فإن ذلك سوف يزيد بشكل كبير من عدد فرص العمل التي يسهل الوصول إليها بنسبة ٦٢٪ من إجمالي فرص العمل داخل المدينة، وتختلف النسبة الدقيقة لفرص العمل المضافة على طول هذه المحاور حسب كثافة وتوزيع استعمالات الأراضي أثناء التنفيذ، ومع ذلك، فإن التطوير والتنمية وفقاً للموجهات المذكورة في هذه الوثيقة سوف يضمن أن المدينة تستفيد من المزايا الاقتصادية ذات الصلة بتكثيف السكان وربطهم عبر وسائل النقل العام.

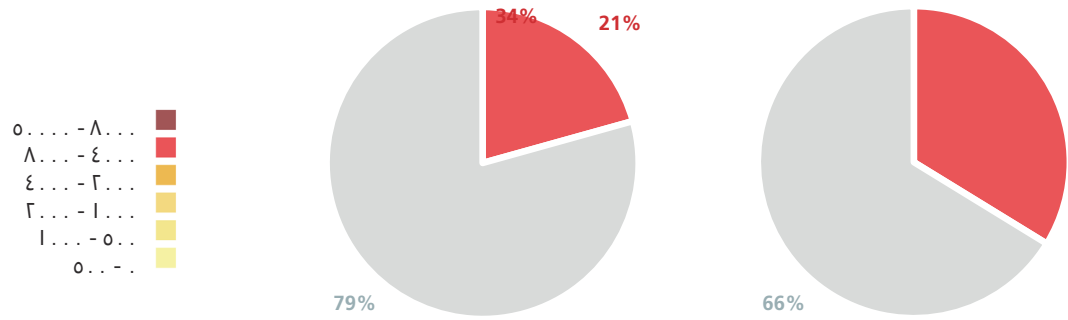
إلى فرص العمل بأكثر من ٣٠٪ (انظر الشكل ٦٢)، علماً بأن إعادة التوزيع وضمان التوازن بين استعمالات الأراضي التجارية والمتعددة والسكنية، سيؤدي إلى تحسين التوزيع المكاني والوصول إلى فرص وأماكن العمل في جميع أنحاء المدينة.

إمكانية وسهولة الوصول إلى فرص العمل بالمترو:

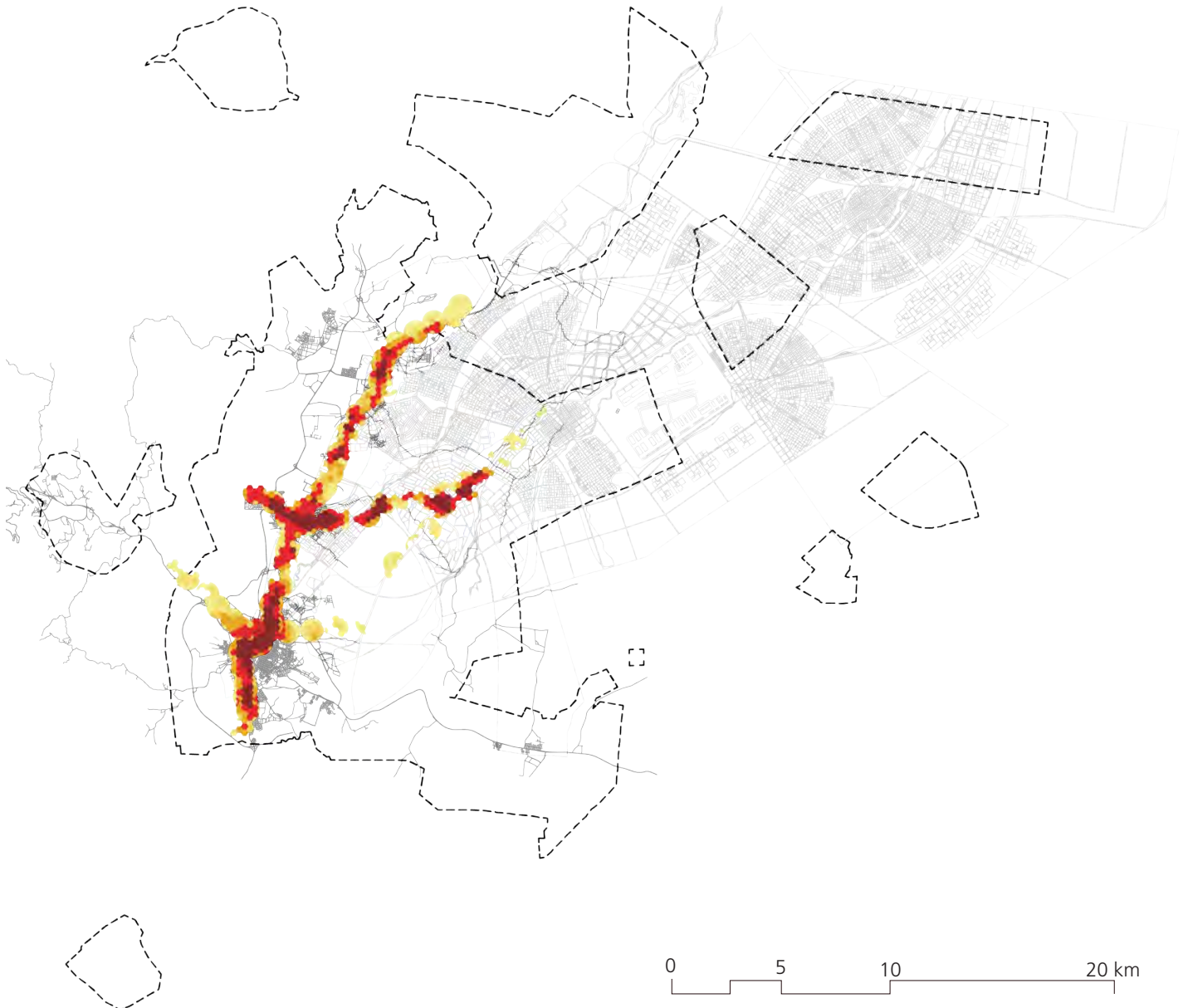
إن خطوط المترو المقترحة، مع نمط الاستعمال والتوزيع الحالي، يتيح سهولة الوصول إلى ٢٧٪ من جميع فرص وأماكن العمل في المدينة للأشخاص الساكنين والعاملين ضمن مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام وعلى افتراض ركوب المترو ٢٠ دقيقة، وبالتالي وفي ظل الكثافات وتوزيع استعمالات الأراضي الحالي، لن يكون نظام النقل العام ناجحاً لأنه سوف يصارع لخدمة نسبة كبيرة من السكان.



الشكل ٦٣. يوضح الإمكانية الحالية للوصول إلى فرص العمل من محطات المترو



شكل 14. يوضح فرص العمل الحالية والمقترحة التي يمكن الوصول إليها من محطات المترو (%)



شكل 15. يوضح فرص العمل المقترحة التي يمكن الوصول إليها من محطات المترو

أن المدن المتنامية تشهد ازدحامًا متزايدًا وانخفاضًا عامًا في سرعة السيارات، وبالتالي، فإن عدد فرص العمل التي يمكن الوصول إليها بالسيارة خلال ٢٠ دقيقة سيقل إلى ٢٩% (أنظر الشكل ٦٨). هذه الإحصائية تؤكد الحاجة إلى مواجهة هذا الانخفاض في عدد فرص العمل عن طريق تفعيل نظام النقل العام بشكل متزامن مع نمو المدينة، حيث سيزداد إجمالي فرص العمل عند وضع جميع وسائل النقل معًا في الاعتبار.

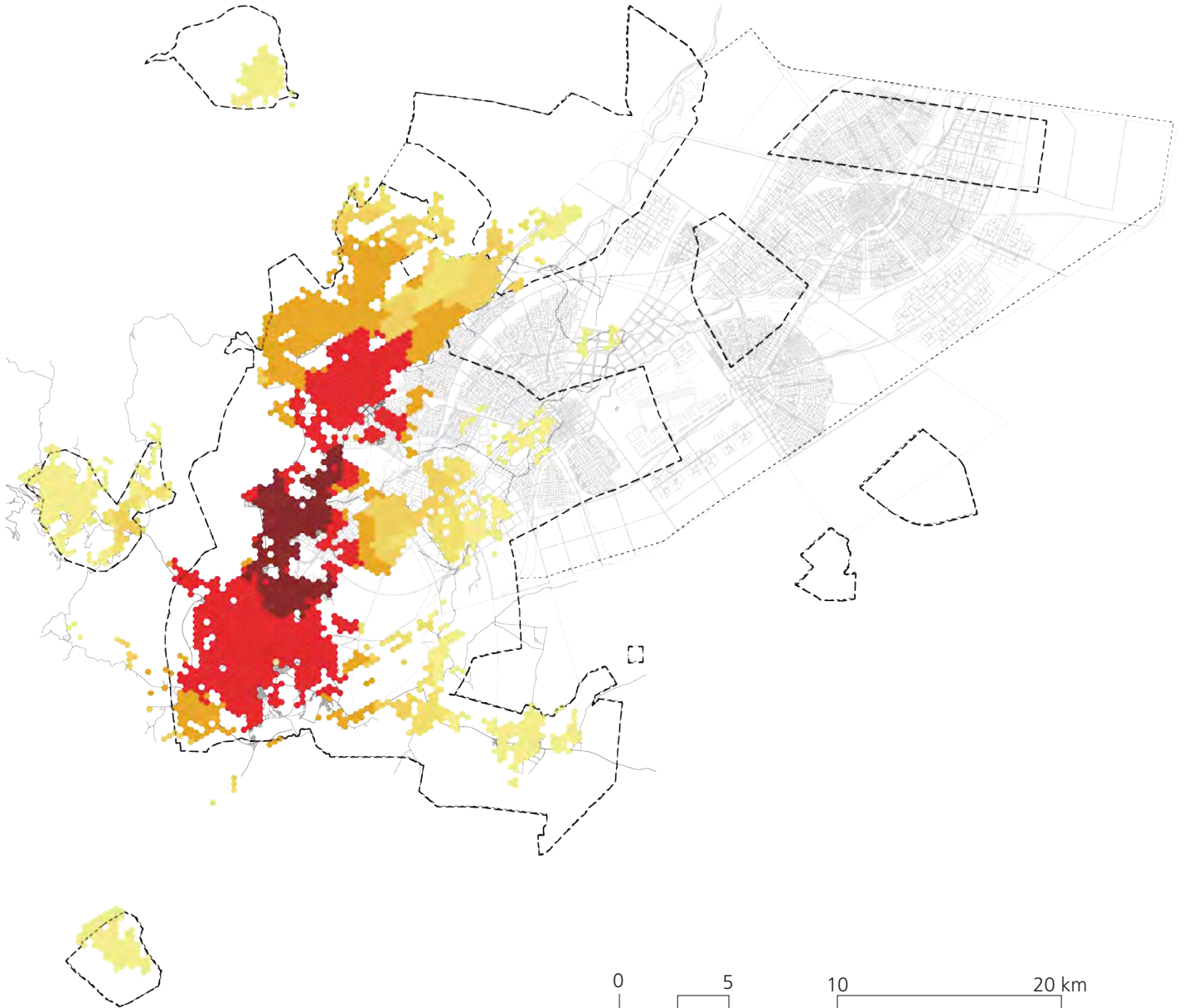
سهولة الوصول:

وكنيجة لاستعمالات الأراضي الجديدة، والكثافات الأعلى على طول خطي المترو في الطائف، فإن الوصول إلى وسائل النقل سوف يتحسن بشكل كبير وبالتالي الوصول إلى المشاريع التي تقع على مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام، وعلى هذا النحو، فإن الزيادة في الكثافة تتيح سهولة الوصول إلى وسائل النقل العام لعدد

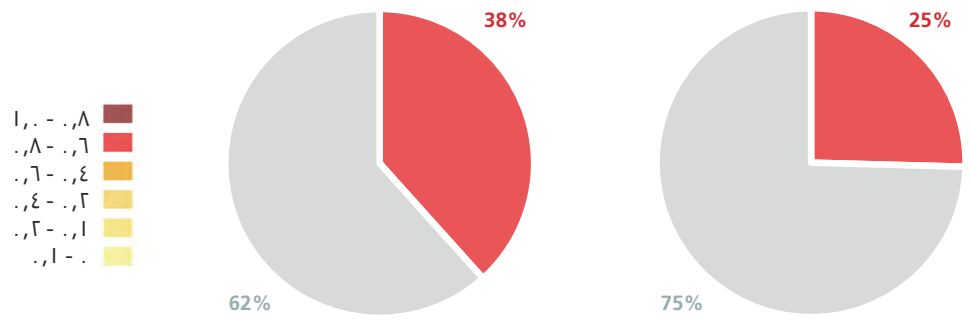
إمكانية وسهولة الوصول إلى فرص العمل بالسيارات:

يتم احتساب توزيع فرص العمل من خلال تقدير عدد معين من فرص العمل في كل متر مربع في المنطقة المبنية لكل استعمال من استعمالات الأراضي، وكما هو مبين في الشكل ٦٦، فإنه يمكن الوصول إلى حوالي ٤٢% من جميع فرص وأماكن العمل الحالية في المدينة خلال ٢٠ دقائق بالسيارة من أي مكان في المدينة، ويعتمد هذا التحليل على التوزيع المتساوي لاستعمالات الأراضي وشبكة الطرق نفسها، وهذا يعني أن المواقع المركزية تتمتع بمزيد من فرص العمل داخل المدينة.

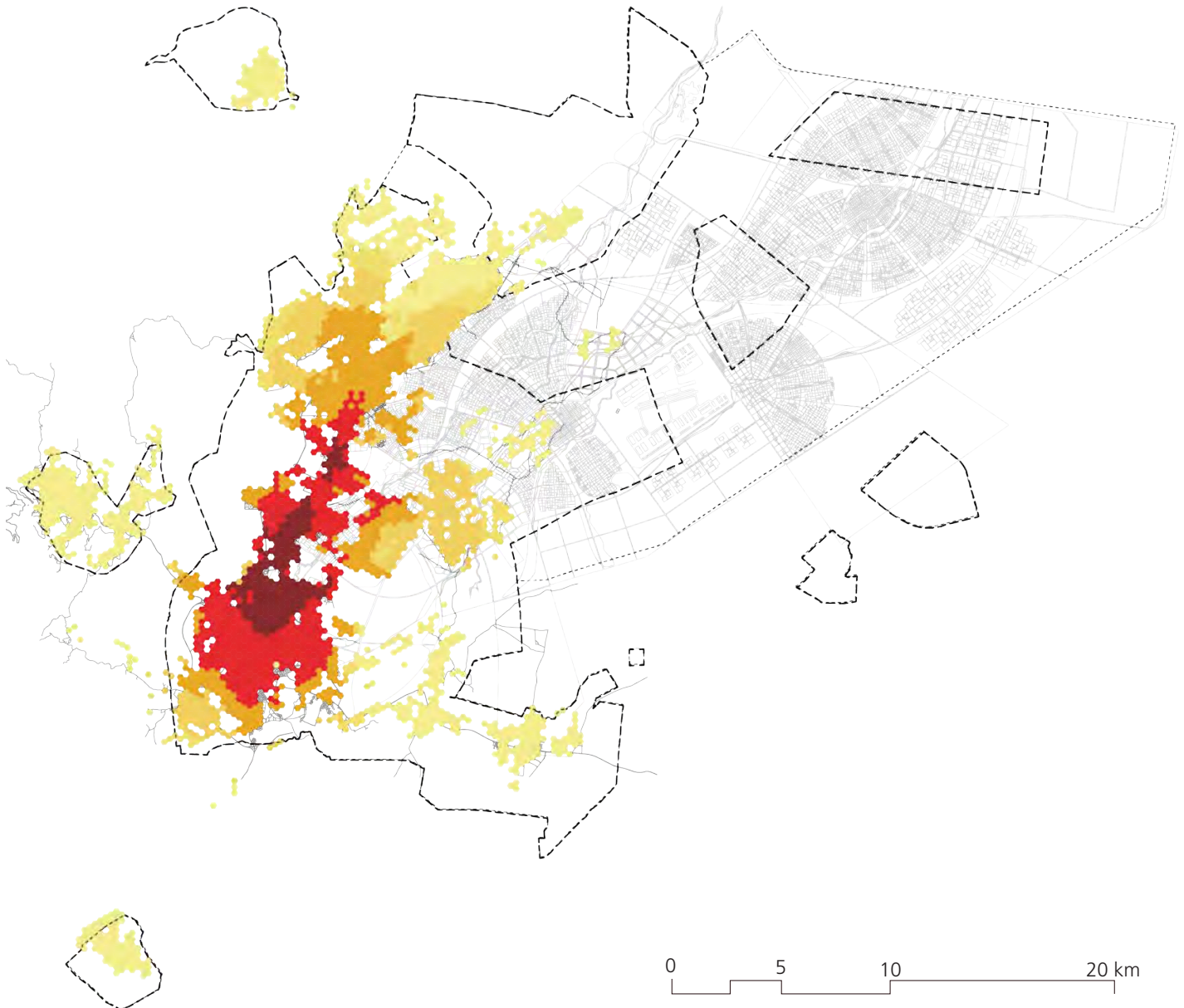
ومع ازدياد عدد السكان وتوزيع أكثر كثافة في وسط المدينة، يجب زيادة معدل الوصول إلى فرص وأماكن العمل عن طريق البر، كما إنه بزيادة عدد السيارات على شبكة الطرق الحالية، ستتخفف سرعة السيارات بسبب الازدحام، حيث تشير الاتجاهات بشكل عام إلى



الشكل ٦٦. يوضح فرص العمل الحالية التي يمكن الوصول إليها خلال ٢٠ دقيقة بالسيارة



الشكل ٦٧. يوضح فرص العمل الحالية والمقترحة التي يمكن الوصول إليها خلال ٢٠ دقيقة (%)



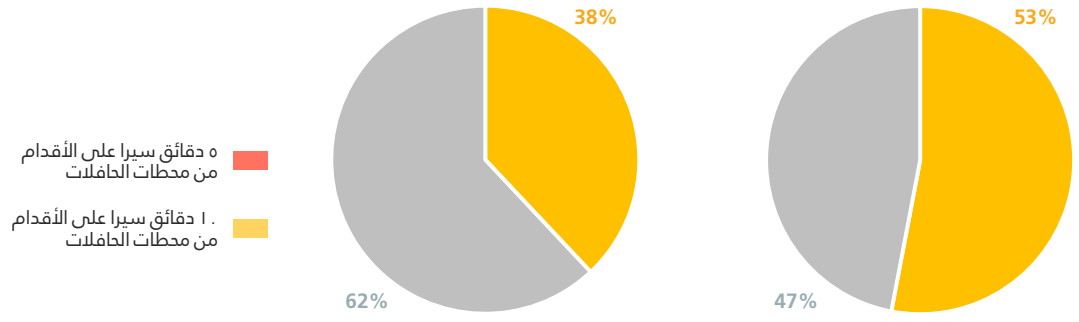
الشكل ٦٨. يوضح فرص العمل المقترحة التي يمكن الوصول إليها خلال ٢٠ دقيقة بالسيارة

إن التكتيف على طول هذه المحاور لن يؤدي فقط إلى تحسين إمكانية الوصول وزيادة الكثافة لكتلة عمرانية أكثر استدامة، ولكنه سيخلق أيضاً بنية متماسكة وواضحة لمدينة الطائف، التي تعاني حالياً من وجود جيوب مجزأة من المشاريع المترامية الأطراف، وكما هو موضح في الأقسام أعلاه، يربط السيناريو المقترح بين كل من سياسات التخطيط المكاني، والتنقل داخل النسيج العمراني والتنمية الاقتصادية في الطائف، ومن خلال التكتيف والتطوير على طول محاور النقل، فإن إجمالي عدد فرص العمل في المدينة وإمكانية سهولة الوصول إليها سوف يزيد من الرفاهية الاجتماعية والاقتصادية بشكل عام للمدينة التي تستفيد بدورها من مزايا التكتل والاندماج.

أكبر من السكان، مما يتيح لهم اختيار وسيلة النقل الأكثر فعالية واستدامة، كما سوف يساعد تحول الخط في اتجاه الشرق والغرب نحو الشمال على إنشاء محطة ثانوية ومحاذاة المناطق الحضرية الكثيفة، وسوف ترتفع نسبة السكان الذين يمكنهم الوصول إلى محطات المترو خلال ٥ دقائق سيراً على الأقدام من ٢٠% (المحسوبة حسب توزيع الكثافة الحالية) إلى ٣٠% تحسب على التوزيع الجديد لاستعمالات الأراضي ومستويات الكثافة المحدثة، وسوف ترتفع نسبة السكان الذين يمكنهم الوصول إلى محطات المترو خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من ٣٨% إلى ٥٣% حسب التوزيع المقترح، مع إمكانية إدارة حركة المرور داخل المدينة بكفاءة لأكثر من ٥٠% من السكان الذين يمكنهم الوصول خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام إلى أحد خطوط المترو.



الشكل ٦٩. يوضح إمكانية الوصول الحالية خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من محطات المترو



الشكل ٧. يوضح إمكانية الوصول الحالية والمقترحة ضمن مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من محطات المترو (%)



الشكل ٧١. يوضح إمكانية الوصول المقترحة ضمن مسافة ١٠ دقائق من محطات المترو

V

منظما أولويات العمل



© Shutterstock

١.٧ من الاستراتيجية إلى العمل / التنفيذ

وعموماً، تخلق خطة العمل أثراً على مستويين: المستوى الحضري، والأحياء. وتعزز الربط، والتكامل من خلال تحسين شبكات النقل، وإعادة بناء العلاقات بين مختلف مستخدمي المدينة، وتعزيز التكثيف الاستراتيجي، وتحسين تكامل الضواحي الحضرية مع بقية المدينة. وتدعم إعادة تجهيز البنية التحتية الطبيعية لأغراض متعددة، وتعزز التنوع الاقتصادي على مستوى الأحياء، مع اقتراح برامج الحفاظ على التراث للتجمعات المحلية، والتاريخية.

إن ترجمة التوصيات التصميمية إلى إجراءات ملموسة، وقابلة للتنفيذ، تتطلب سلسلة من الحلول التدريجية لتحقيق التحولات المكانية، والاقتصادية، والاجتماعية المرتقبة. وتعتمد خطة العمل على ثلاث توصيات استراتيجية، وتعمل على توجيه جهود التخطيط المستقبلية لضمان مدينة نابضة بالحياة، ومزدهرة للطوائف.

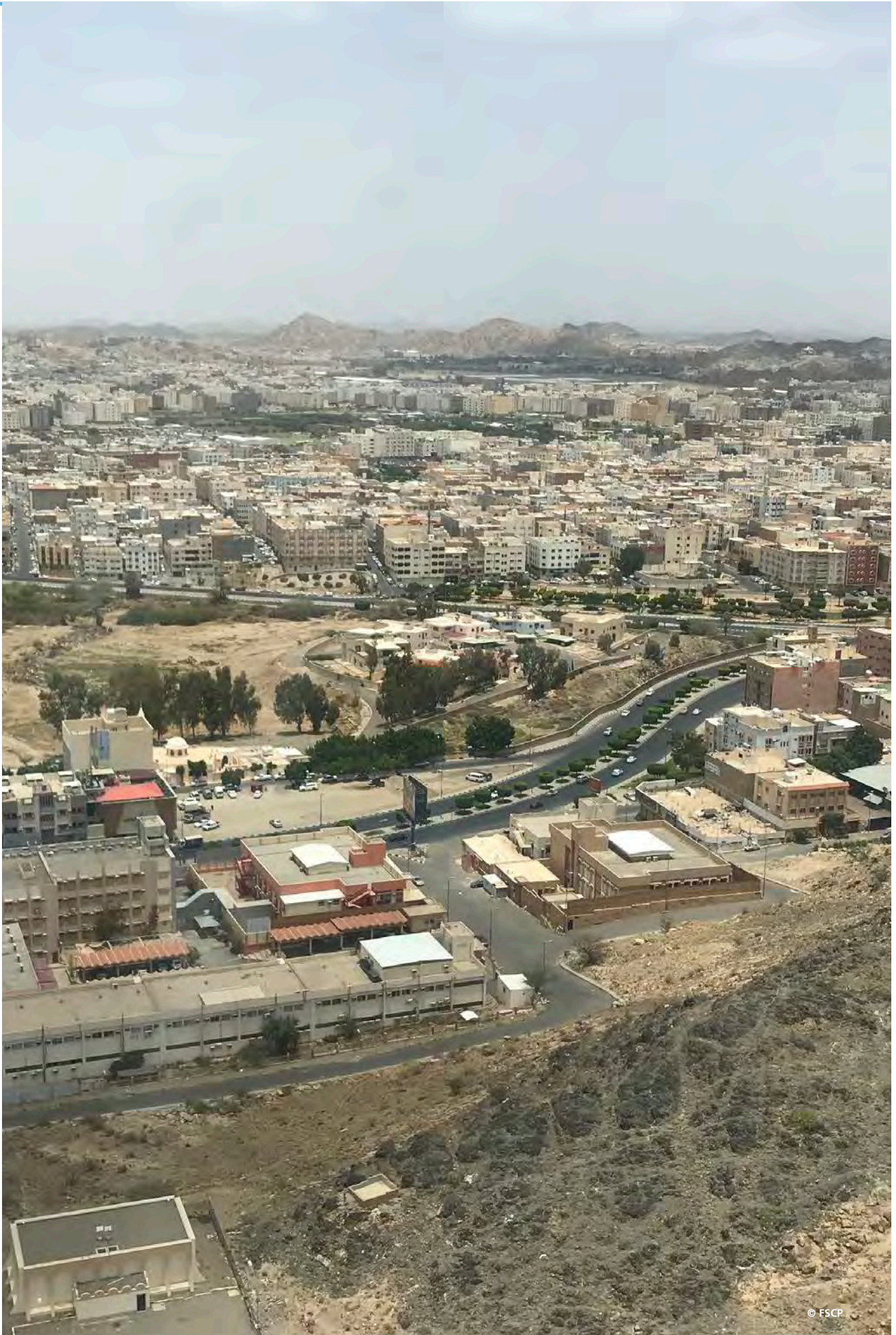
وتتناول خطة العمل بشكل شامل احتياجات مدينة الطائف، وتتطرق إلى جميع عناصر هيكل المدينة: المادية، والطبيعية، والاجتماعية. وتدعم توطيد التنمية من أجل خلق تجمعات أكثر كثافة، ومدمجة إلى حدٍ كبير، والاستثمار في البنية التحتية الجديدة لتحسين ربط المدينة ببعضها البعض، ووضع مخطط للتوسع في المستقبل من خلال الأطر النظامية، والمالية التي تدعم هذه التحولات. وعلى الرغم من أن جميع الإجراءات الاستراتيجية الأربعة تستهدف تدخلات محددة، إلا أنها تعمل بشكل جماعي نحو الرؤية الشاملة للطائف:

- **الإجراء ١:** تحديد شبكة رئيسية للنقل العام، وتوطيد نقاط الالتقاء.
- **الإجراء ٢:** زيادة الكثافة على امتداد شبكة النقل.
- **الإجراء ٣:** الحماية من التعدي ودمج، وإعادة ربط الأنظمة الزرقاء-الخضراء.



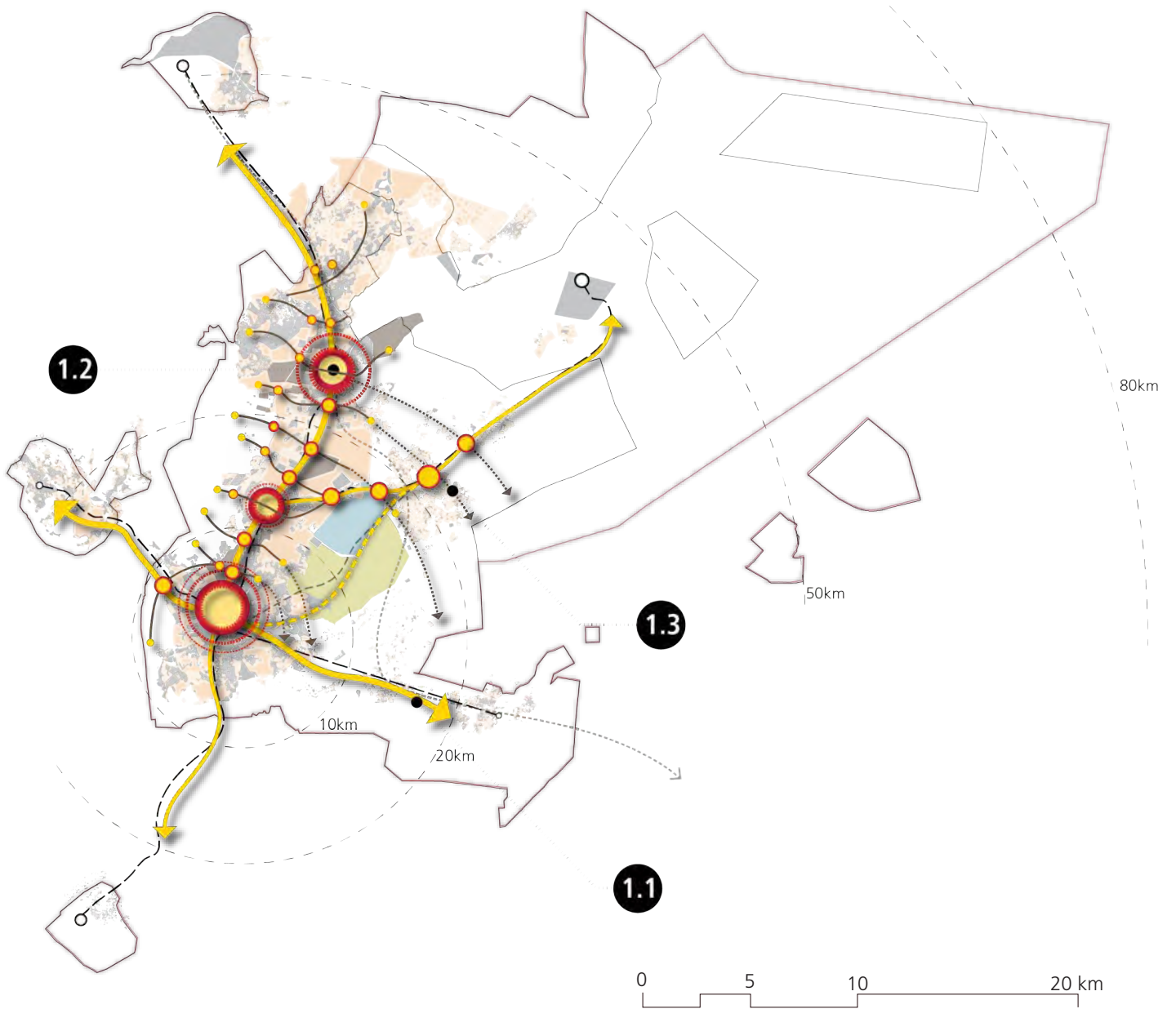
© FSCP

إعادة ربط أنظمة الشبكات الخضراء والزرقاء



© FSCP

إمكانات التكثيف على طول شبكات النقل في الطائف



- | | | | |
|---------------------------|--|------------------|--|
| الجامعة | | خطوط النقل العام | |
| منتزه سييسد الوطني | | المحطات المدمجة | |
| أراضي عسكرية | | الشبكة المستعرضة | |
| المساحة المبنية | | المحطات الثانوية | |
| أراضي بيضاء قابلة للتطوير | | | |

الشكل ٧٢. يوضح الإجراء الأول إنشاء المحور الرئيسي للنقل العام وتعزيز ودمج المحطات

١،١،١٧ إجراء ١: تحديد شبكة رئيسية للنقل العام، وتوطيد نقاط الالتقاء

١-١ تحديد شبكة نقل عام أساسية
بناء على التحليل الشامل، فمن الأساسي تعزيز الروابط بين الشمال-الجنوب، وبين الشرق-الغرب، من خلال تنفيذ نظام نقل عام على طول هذين المسارين. وعلى مدى العقود القليلة الماضية، قامت المدينة بعمل توسعة في نظام النقل العام، وفي شبكة الطرق، وسيعزز هذا المحور نظام النقل العام (مثل حافلة النقل السريع، والمترو، والسكك الحديدية الخفيفة، وما إلى ذلك)، ويُعطي حافزاً لعمل تنمية، وتكثيف على امتداد المسار. وفي خطة الطائف الجديدة، يجب على المرحلة الثانية لنظام النقل العام توسيع إمكانية الوصول إلى الشرق، كما أن نقل الخط المقترح إلى شمال الجامعة، وحماية المرفق الترفيهي الأخضر، سيساعد على خلق نقطة التقاء ثانوية على المسار، مما سيؤدي إلى زيادة الكثافة السكانية، وإنشاء شبكة أكثر كفاءة.

٢-١ ترسيخ نقطة الالتقاء الرئيسية

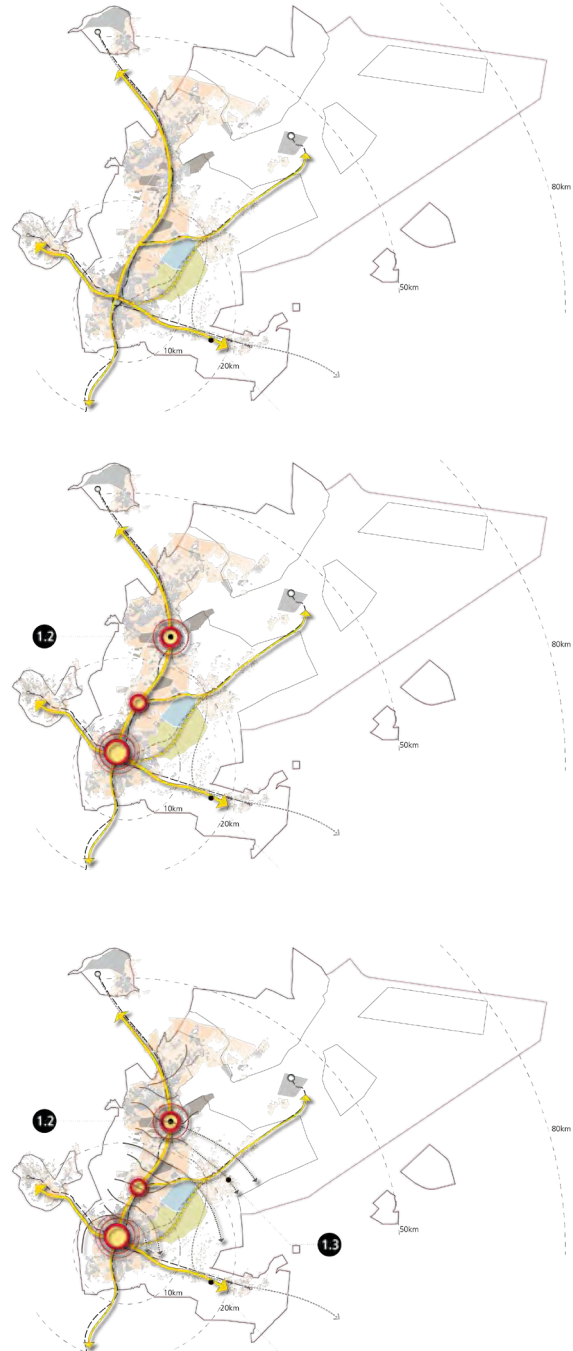
يجب على المدينة التأكيد على نقاط الالتقاء في مراكز المدينة، من خلال التركيز على التنمية حول مراكز النشاط لتحقيق أقصى قدر من إمكانية الوصول، وتأسيس بنية واضحة للمدينة. وقد كانت نقطة الالتقاء في مركز المدينة التاريخية مؤسسة جيداً، ويستضيف مزيجاً من الاستخدامات. من ناحية أخرى تحتاج نقطة الالتقاء بالشمال إلى أن يتم توطيدها، وإعادة تطويرها، لكي تصبح موصولة بالاستخدامات المتنوعة، مثل المطار، والمرافق المؤسسية، والأحياء السكنية، والمساحات التجارية.

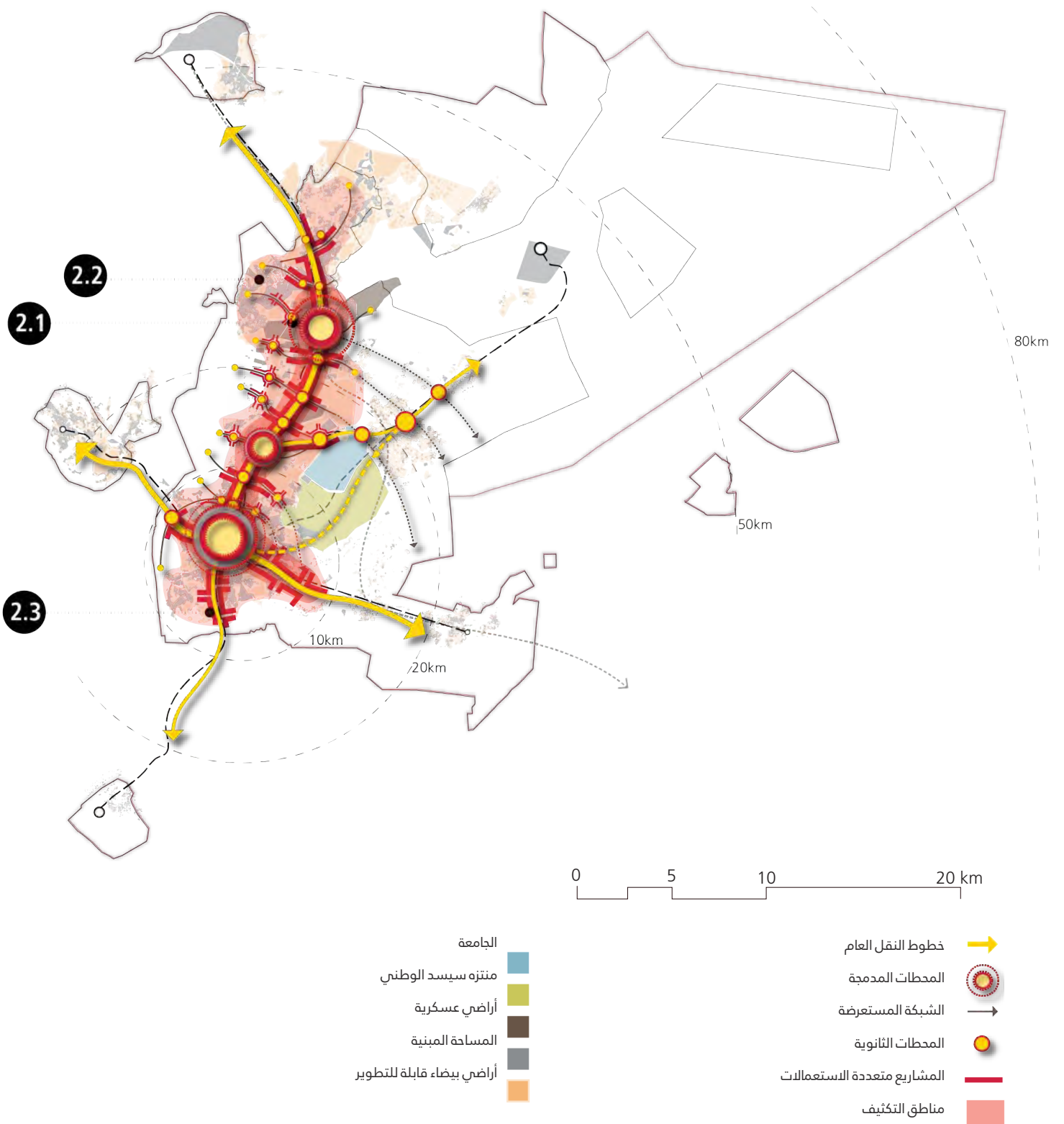
إن إنشاء نقطة التقاء ثانوية بين نقطتي الالتقاء بمركز المدينة، اللذين يربطان الشرق بتنمية الطائف، سيساعد من تقليل العبء على نقاط الالتقاء الأساسية بالمراكز، وإنشاء مركز جديد لأنشطة الأعمال المحتملة.

٣-١ إنشاء شبكة مستعرضة مع شبكة داعمة لنقاط الالتقاء

يجب على النظام القوي، والمتصل بشكل جيد أن يقوم بإنشاء اتصالات وسيطة، ومستعرضة على طول محاور النقل العام، والتي من شأنها زيادة، وتحسين اتصال المدينة ببعضها. وستضمن المناطق الصغيرة، التي بها محطات متكررة للنقل العام، إمكانية اتصال لأطراف المدينة، وتُشجع الانتقال من وسائل النقل الخاصة إلى وسائل النقل العامة. ولإنشاء بنية لامركزية، ومتعددة الوسائط للمدينة، يجب على المدينة تطوير نقاط الالتقاء على طول الشبكة عند التقاطعات، ومفارق الطرق الرئيسية، وذلك لإعادة توزيع حركة المرور، والنشاط المروري. إن تأسيس تدرج هرمي لنقاط الالتقاء، بدءاً من نقاط الالتقاء المحلية، ونقاط الالتقاء على مستوى الحي، إلى نقاط الالتقاء للمدينة، والمستوى الإقليمي، فذلك سيساعد بشكل كبير في إنشاء تجمعات للأعمال التجارية على أبعاد متقاربة يمكن سيرها على الأقدام، ومتصلة جيداً بوسائل النقل العام.

يتناول الإجراء الأول الحاجة إلى إعادة هيكلة المدينة، بدءاً من أنماط النقل فيها. ومن خلال تبني مقترح إنشاء نظام نقل عام جديد، يوجه الإجراء الأول إعدادات الأولويات إلى تنفيذها على مراحل، بدءاً من إتاحة فرص الوصول للمواطنين في المدينة الحالية. وستكون هذه الشبكة المتكاملة للنقل متعدد الوسائط قادرة على توسيع نطاق نظام النقل العام، وجعل هيكل المدينة أكثر قابلية للحركة. وعلاوة على ذلك، فهو يحدد الشروط المسبقة لتعزيز الزيادة التدريجية للكثافة الحضرية، وخلق أهمية مركزية جديدة حول نقاط الالتقاء الرئيسية الناشئة للنقل. ويمكن تلخيص الإجراء ١ في الخطوات التالية:





الشكل ٧٣. يوضح الإجراء الثاني زيادة الكثافة على امتداد شبكة النقل

٢،١،٧ الإجراء ٢: زيادة الكثافة على امتداد شبكة النقل

في أعقاب تنفيذ شبكة النقل العام، ينبغي على المدينة أن تبدأ بنشاط في تعزيز التنمية الموجهة نحو استخدام وسائل النقل العام، وتحفيز التكتيف السكني في المناطق التي يسهل فيها الوصول إلى وسائل النقل العام سيراً على الأقدام. ويجب تطبيق التكتيف الاستراتيجي على نقاط الالتقاء الرئيسية المختارة، لتحديد الأماكن المركزية الجديدة الناشئة عن طريق تحفيز تنمية الاستخدام المختلط، ووضع العديد من الخدمات، والمرافق حول كلٍ منهم. ويمكن تلخيص الإجراء ٢ في الخطوات التالية:

١-٢ التكتيف على طول شبكة النقل

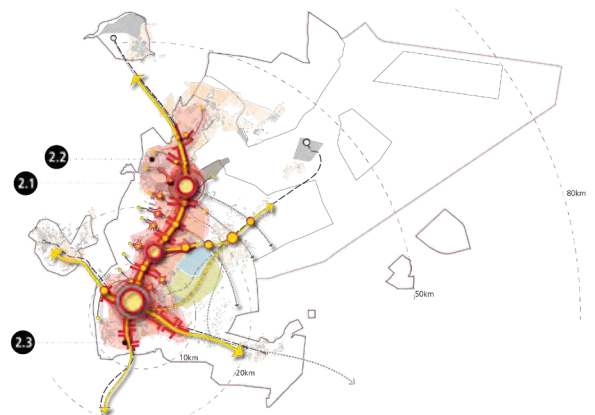
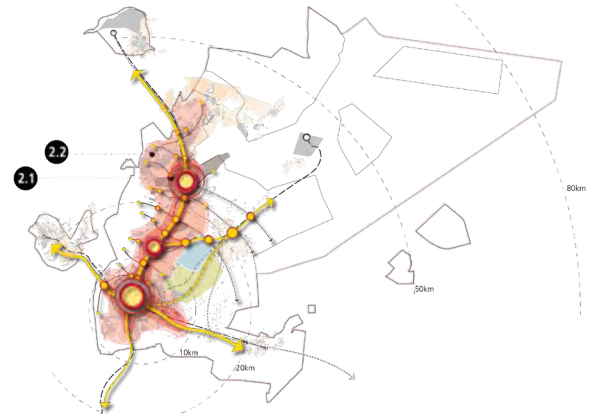
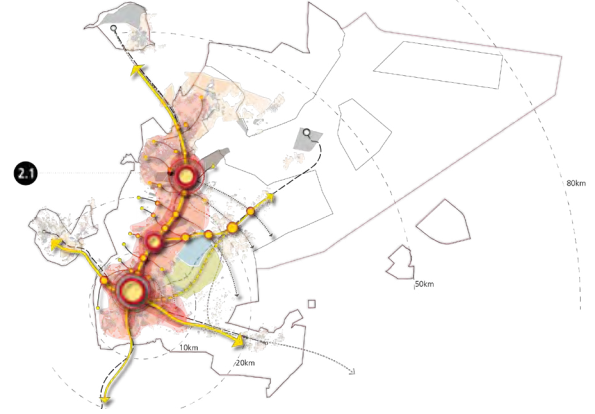
يجب أن تتركز الأنشطة في المناطق التي تستفيد من محاور/ نقاط الالتقاء القائمة الخاصة بوسائل النقل، مما يخلق استخدام مختلط كثيف للبيئة الحضرية. إن مسار وسائل النقل هو الأكثر ملاءمة لإنشاء تصنيف حضري عالي الكثافة، يجذب الناس/السكان الموجودون على مسافة قريبة من نقاط اتصال، ومرافق وسائل النقل العام. وسيؤدي ذلك إلى التقليل من الاعتماد على السيارات في التنقل، وبالتالي سيحد الازدحام المرور، والتلوث، وسيحسن جودة الحياة بشكلٍ عام. وستساعد التنمية الموجهة نحو استخدام وسائل النقل العام على خلق مجتمعات نابضة بالحياة، وصالحة للعيش، ومستدامة، وذلك من خلال تركيز أماكن وجود الإسكان، والأشغال، والأنشطة الترفيهية، على مسافة قريبة من وسائل النقل العام.

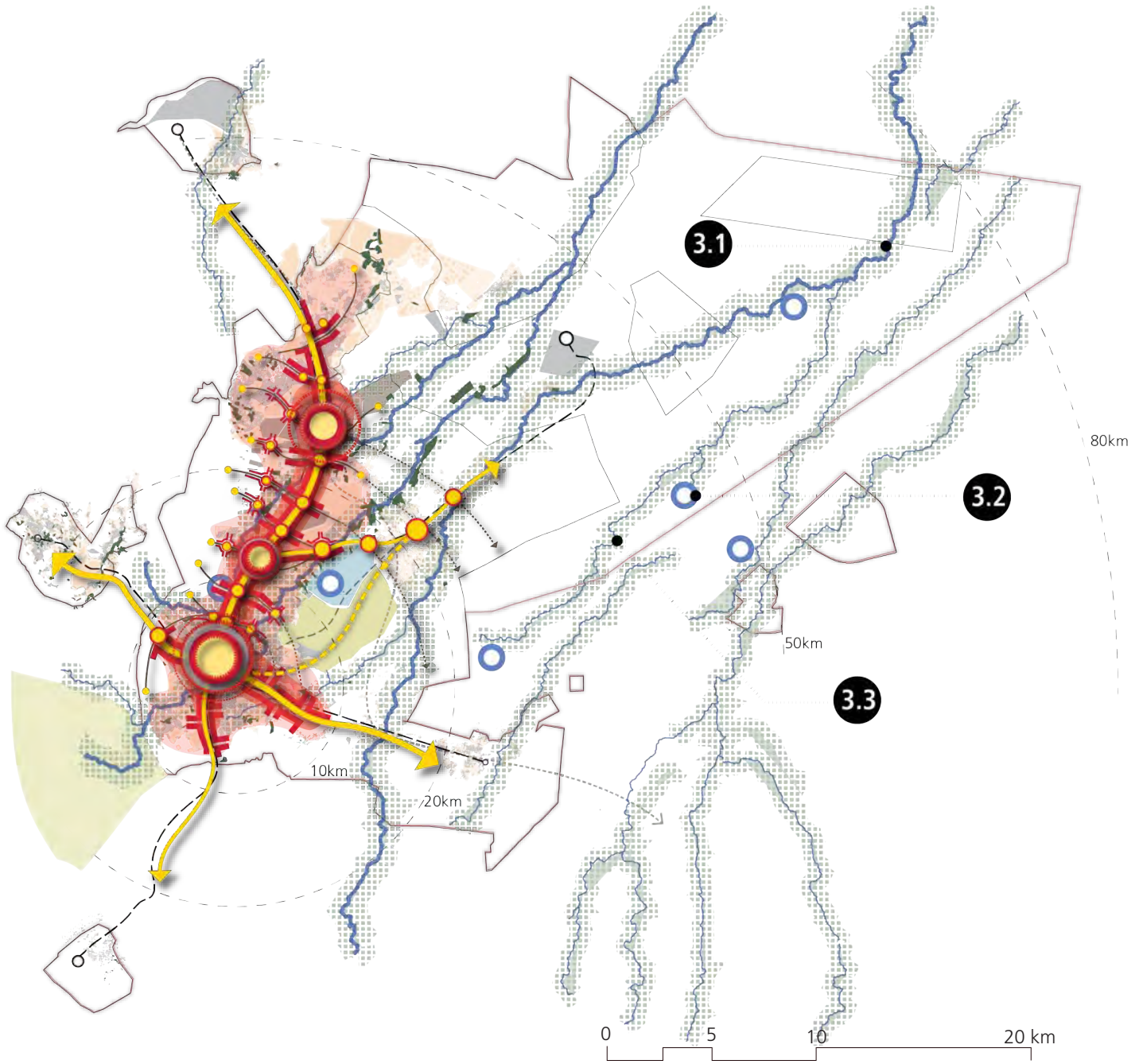
٢-٢ إعادة تخطيط الأراضي البيضاء القابلة للتطوير داخل الشكل الحضري المعمور

يجب تحقيق أقصى استفادة ممكنة من الأراضي البيضاء القابلة للتطوير، والأرض غير المطورة التي تقع على مقربة من البنية التحتية للنقل العام، وإدخال استخدامات جديدة، مما يسمح بتنمية عالية الكثافة. ومن خلال التركيز على عمل مشاريع إنمائية جديدة في المساحات المتداخلة، سيتم خلق نسيج حضري أكثر تواملاً، واستمرارية. ويجب على البيئات الآهلة بالسكان، داخل الهيكل المؤسس للمدينة، أن تستفيد من البنية التحتية القائمة، دون الضغط على الأنظمة لتوسيع شبكتها على أرض غير مطورة.

٣-٢ تشجيع تنمية الاستخدام المختلط على امتداد قاعدة المدينة

يجب أن تؤدي التنمية الموجهة نحو استخدام وسائل النقل العام على امتداد المسار إلى زيادة عدد السكان الذين يخدمهم نظام وسائل النقل، عن طريق السماح بتكتيف عملية التنمية ذات الاستخدام المختلط على امتداد قاعدة المدينة. وسيقوم المزيج المتنوع من الاستخدامات، على امتداد قاعدة وسائل المواصلات، بتشجيع الناس على المشي، وركوب الدراجة للذهاب إلى المرافق القريبة، مما يضيف على المساحات نشاطاً متجدداً طوال اليوم. وسيؤدي إنشاء البيئات الصديقة للمشاة إلى تعزيز إمكانية المشي، وإلى إنشاء شبكة من المساحات المفتوحة المتصلة جيداً.

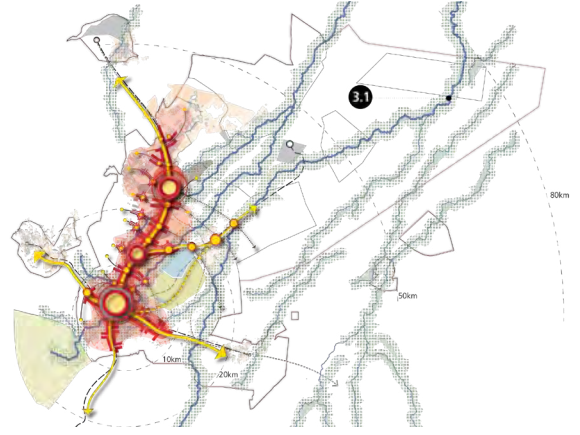




الشكل ٧٤. يوضح الإجراء الثالث الحماية من التعدي ودمج وإعادة ربط أنظمة الشبكات الخضراء والزرقاء

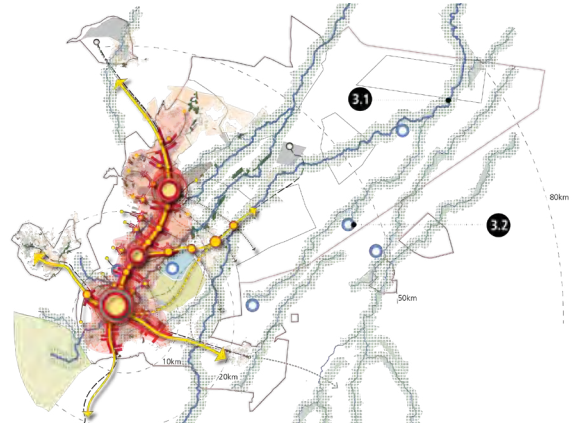
٣.١.٧ الإجراء ٣: الحماية من التعدي؛ ودمج، وإعادة ربط الأنظمة الزرقاء-الخضراء

يهدف الإجراء رقم ٣ إلى جعل المدينة أكثر مرونة، واستدامة، وممتعة لسكانها. على هذا النحو، وبالتوازي مع عملية التكتيف الاستراتيجية للطائف، يجب الحفاظ على الأراضي البيضاء بشكل انتقائي من أجل إنشاء المساحات العامة الخضراء، خاصةً في المناطق المعرضة للكثافة السكانية. ويجب أن يتم تبني، وتعزيز النظام الطبيعي للوديان، المهمل حالياً رغم كونه عنصر هيكلي في تشغيل المدينة، ووضعه تحت أنظمة إدارة المياه الطبيعية على النطاق العمراني بأكمله، لكي يلعب دوراً رئيسياً في تنمية المدينة. بالإضافة إلى ذلك، سيعمل التشجيع على الزراعة الحضرية، وشبه الحضرية على طول الأودية، بدعم إعادة ربط الشبكات الخضراء، والزرقاء تدريجياً، مع تعزيز الأمن الغذائي، والمرونة. يمكن تلخيص الإجراء رقم ٣ في الخطوات التالية:



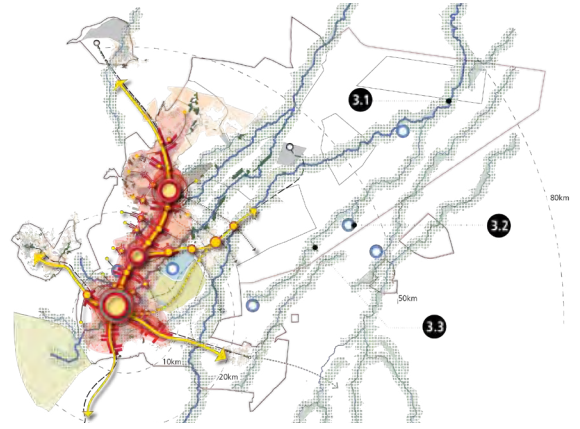
١-٣ إعادة ربط الشبكة الزرقاء والخضراء على طول الأودية

يجب احترام الشبكات الطبيعية الزرقاء، والخضراء الموجودة بالطائف، وإعادة تأهيلها، ودمجها في النمط الحضري. وتلعب جغرافيا المدينة دوراً حاسماً في النظام الاقتصادي، والشكل الحضري للطائف. إن الأودية الطبيعية، إذا ما أعيدت بشكل معقول إلى حالتها الطبيعية، فسوف تعزز اقتصاد الطائف، وستكون أيضاً بمثابة مساحات مفتوحة للسكان، مما سيؤدي إلى الارتفاع بجودة الحياة بشكل كبير. ويجب تعديل مقترح تنمية الطائف ليتم دمج الشبكة الزرقاء، والخضراء مع الاستخدامات التكميلية.



٢-٣ بناء خزانات المياه، وإعادة إحياء الأصول الخضراء كأماكن عامة زراعية حضرية

سيساعد إنشاء خزانات مياه جديدة لاستيعاب مياه الأمطار، وجريانها من المنحدرات، على الحد من الفيضانات في المنطقة. ويجب أن تكون الخزانات في مواقع استراتيجية عند نقاط متعددة من المدينة، لتفريق، وتوجيه تدفق المياه في أشهر الرياح الموسمية. وتعد المساحات الخضراء الطبيعية من الأصول، ويجب الحفاظ عليها، وحمايتها من أن يتم تطويرها إلى استخدامات حضرية. كما يجب تشجيع ممارسات البنية التحتية الخضراء، مثل الزراعة الحضرية، والحدائق المجتمعية، وحدائق التنوع البيولوجي، وما إلى ذلك، على امتداد هذه الأحزمة، وسيخلق ذلك الوعي بين السكان، فضلاً عن غرس الشعور بالفخر، والوحدة مع الطبيعة.



٣-٣ الحفاظ على الشبكة الزرقاء والخضراء

يجب احترام الشبكات الطبيعية الزرقاء، والخضراء، والحفاظ عليها من خطر خطط التنمية الحضرية التي قد تبتلع، وتخرّب النظم الإيكولوجية الطبيعية. ويجب على الخطط أن تتبع وتسمح لقدرات الأراضي، والقيود البيئية بتوجيه التنمية المستقبلية. ولا يعطي مقترح تنمية الطائف سوى القليل من الاهتمام أو لا يهتم من الأساس بالإيكولوجية الطبيعية للمنطقة، ويتعامل مع منطقة المخطط بأكملها باعتبارها قائمة بيضاء جاهزة للتنمية. ويجب على مقترح تنمية الطائف إعطاء الأولوية لمرحلة التنمية، من خلال محاولة استيعاب كثافات أكبر قريبة من المدينة الحالية.

٢٠٧ ثلاثة إجراءات نظامية للتغيير الهيكلي

قدمت خطة العمل آمالاً في إحداث تغيير هيكلي تدريجياً في الطائف، والابتعاد عن النموذج غير المستدام، والتوجه نحو إطار إيكولوجي متكامل للتنمية الحضرية. وتجمع المدينة المستدامة العوامل البيئية، والاجتماعية، والاقتصادية معاً، إلى جانب جهود التخطيط، والإدارة الحضرية الشاملة من أجل مجتمع مستدام طويل الأجل. وهذا ينطوي على نهج متكامل للتحضر المستدام، الذي ينبغي أن يقوم على رؤية شمولية للتنمية الاجتماعية، والفرص الاقتصادية، والإدارة البيئية، وأطر الحوكمة.

ويجب أن ينطوي هذا النهج المتكامل على تنسيق للأهداف، والبرامج، بين مختلف الأطراف المعنية في المدينة (على سبيل المثال، المواطنين، والحكومة، وقطاع الأعمال)، فضلاً عن تنمية الروابط بين وضمن القطاعات، والأنشطة الاجتماعية، والاقتصادية. وعلى هذا النحو، فإن إطار العمل المبين أعلاه سوف يقود إلى تحول شامل في النسيج المكاني، والاجتماعي، والاقتصادي للمدينة. وإذا تم اتباع الخطوات الموضحة في خطة العمل، ستبرهن مدينة الطائف على الرؤية الاستراتيجية الحقيقية، مما يجعل المدينة:

- مدمجة،
- متصلة،
- شاملة،
- مرنة.



موازنة الاستعمالات المتعددة والمساحات المفتوحة في الطائف



استعادة التوازن البيولوجي نحو إنشاء مدينة الطائف المرنة





التوصيات البنهائية: النهج ثلاثي الأبعاد



© FSCP

١،٨ التوصيات المكانية

١،٨،١ نظرة إستراتيجية لمنطقة مكة المكرمة

نمو كبيرة. وتتمتع مدينة الطائف بإمكانيات ممتازة كمركز للسياحة، والترفيه، بما أنها الوجهة الأولى للسياحة الداخلية، حيث أنها تتمتع بمناخ لطيف على مدار السنة. ومن خلال تسليط الضوء على وظيفتها السياحية الثقافية، وغير الدينية، يمكن تعزيز دورها ضمن منظومة المدن في منطقة مكة المكرمة. وتعد منظومة المدن واحدة من أهم الوسائل التي يمكن من خلالها نقل التنمية، ومما لا شك فيه أن منطقة مكة المكرمة، بوضعها الحالي، تعاني من منظومة مدن مشتتة.

وعلاوة على ذلك، سيزداد إجمالي عدد سكان منطقة مكة المكرمة إلى ما يقرب من ١٠ ملايين نسمة، على مدى السنوات العشرين القادمة. ويعني ذلك أنه سيكون من المهم توفير فرص عمل أكثر فأكثر لحوالي ٢,٥ مليون شخص، بزيادة قدرها مليون نسمة عن العدد الحالي. وسوف يكون التحدي الحقيقي لخطة التنمية الإقليمية منصباً على خلق فرص عمل في القطاعات الاقتصادية المختلفة، التي يمكنها استيعاب القوى العاملة المتوقعة خلال هذه الفترة. ولذلك، فمن الضروري تنويع القاعدة الاقتصادية في المنطقة، من خلال إدخال أنشطة اقتصادية جديدة، وتوسيع الأنشطة القائمة في قطاعات ومجالات انتقائية. فعلى سبيل المثال، تساهم الزراعة، وصيد الأسماك حالياً بمعدل منخفض للغاية فيما يخص خلق فرص العمل، حيث أنها لا تتجاوز نصف المعدل الوطني لإجمالي العمالة في هذه القطاعات بالمنطقة (بنسبة ٧١٪). ولا شك في أن تحديث القطاع الزراعي في المناطق المميزة نسبياً في الموارد الزراعية، والمائية بالمدن الصغيرة، سيكون لها أثر إيجابي في توفير فرص عمل جديدة في هذا القطاع، وسوف تشجع على التنمية الحضرية، والاستقرار في هذه المدن، وخاصةً في مناطق الليث، والقنفذة، والجوموم، وتربة.

١،٨،٢ نحو الطائف مدينة إيكولوجية، وسياحية، وزراعية

تهدف الرؤية الاستراتيجية لمدينة الطائف، مع الإجراءات الموضحة في الفصل السابع، إلى تعزيز أشكال التنمية المستدامة مع جهود التخطيط الواعية. لذلك، توضح خطة عمل الطائف ثلاث خطوات أساسية لإحداث تغيير هيكلي، وتفعيل نظام تدريجي للتعديلات المكانية في نسيج المدينة، والذي سيعدل أيضاً هيكلها الاجتماعي، والاقتصادي، والبيئي. ومن خلال إحداث التحولات النظامية الواردة في خطة العمل، سوف تصبح الطائف مدينة مدمجة، ومتصلة، وشاملة، ومرنة بدرجة أكبر.

الطائف المدينة المدمجة

إن وجود شكل حضري مدمج، مع نقاط التقاء الاستخدام المختلط، ومساحات عامة وافرة، وشبكة مواصلات عامة متصلة بشكل جيد، من شأنه خلق بيئة حضرية صحية، وتحسين جودة حياة السكان. ويجب أن يساعد الشكل الحضري الكثيف على تخصيص الموارد بالمستوى

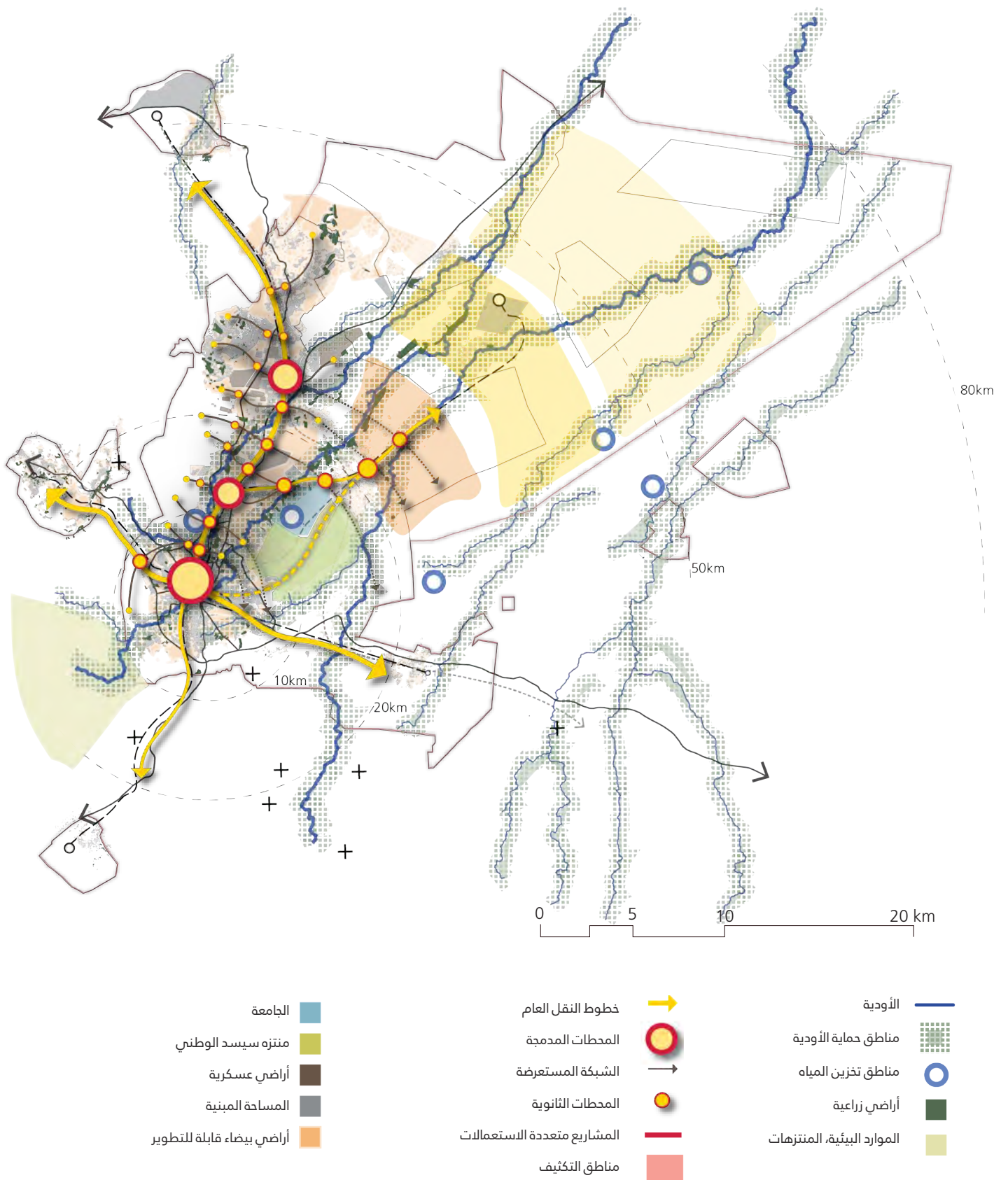
تستعد الطائف للعب دوراً محورياً في مستقبل منطقة مكة المكرمة، نظراً لموقعها الاستراتيجي في المنطقة، حيث أنها قريبة من مكة المكرمة، ومن مشاريع التنمية الجديدة المقترحة، مثل المطار، وسوق عكاظ، وغيرها من المراكز ذات الأهمية الإقليمية. وسوف يعزز المطار الجديد، وربط السكك الحديدية بمكة المكرمة، الأهمية الإقليمية لمدينة الطائف، مما سيجذب عدداً كبيراً من السياح، وزيادة في عدد السكان المقيمين.

وتتميز منطقة مكة المكرمة بنظام هرمي غير متوازن للمدن، حيث تغطي جدة، ومكة المكرمة على المراكز الحضرية الأخرى. وإذا تم إعادة التوازن في المنطقة، فقد يخلق ذلك أساساً للنمو الإقليمي، فإن المدن التي تقدم خدمات جيدة، وتكون موزعة بشكل جيد، وذات أبعاد متنوعة، لديها القدرة على العمل كمحرك لإعادة توزيع التنمية تدريجياً من المراكز الحضرية الكبرى إلى الأصغر. وعلى الرغم من أن إعطاء الأولوية للمدن الأصغر المشتتة، والمهمشة في المنطقة أمرٌ ضروري لتحسين إعادة التوزيع الجغرافي للأنشطة الاقتصادية، إلا أنه لا ينبغي أن يتم على حساب المدن، والمراكز الحضرية الرئيسية في المنطقة، مثل جدة، ومكة المكرمة، والطائف، اللائي يقمن بدورٍ رئيسي في رفع معدلات النمو، في اقتصاد المنطقة ككل.

وفي الوقت الحالي، فإن المدن الثلاث مدفوعة من قبل التنمية الأخيرة خارج حدودها، وهم يعتمدون على بعضهم البعض اقتصادياً، مما يظهر توجهاً نحو تشكيل تجمعات أكبر، وربما يشير إلى ظهور منطقة كبرى. وفي حين أن هذا التوسع هو محرك محتمل للنمو الاقتصادي، إلا أنه إذا لم يتم التخطيط له وإدارته بعناية، فقد يؤدي إلى مزيد من الزحف العمراني دون أي ضوابط، والمزيد من عدم التوازن الإقليمي، وتزايد عدم المساواة. ويعني هذا أن جهود التخطيط للمدن الثلاث لا يمكنها أن تتجاهل هذه الديناميكيات المكانية، والاقتصادية، بل تتطلب أن يتم أخذهم في الاعتبار بطريقة مناسبة كمسار حضري لمنطقة كبرى. إن أحد الطرق الرئيسية لأخذ هذه المسألة في الاعتبار، هو تعزيز، وتوطيد الاتصال الشامل بين المدن الثلاث. وقد يكون تنفيذ وصلة القطار/المترو المقترحة بين الطائف، ومكة المكرمة، أداة قوية لتحقيق ذلك، خاصةً عندما يتم افتتاح المطار المخطط له في الطائف، ويجذب الحجاج بأعداد كبيرة في رحلاتهم إلى مكة المكرمة.

تنويع القاعدة الاقتصادية في المنطقة

على الصعيد الاقتصادي، تعد جدة موقعاً رئيسياً للنشاط الاقتصادي المتقدم في المنطقة، في حين تعد مكة المكرمة، كمركز ديني عالمي، المساهم الرئيسي في الاقتصاد الإقليمي، والوطني للسياحة الدينية. إن الطائف المدينة الوحيدة متوسطة المساحة في المنطقة، وطغت عليها المدينتان الرئيسيتان المساهمتان في الاقتصاد الوطني، ولا تزال الطائف غير مستغلة، ولديها إمكانيات



الشكل ٧٥. مخطط الأعمال والإجراءات الأولية في الطائف

الاستخدامات بطريقة عادلة، لمجموعة ديموغرافية متنوعة اجتماعياً. والهدف الرئيسي للمدينة الشاملة هو تشجيع التنوع، الذي بدوره يعزز الرفاهية الاجتماعية، والإنتاجية الاقتصادية. ومن شأن الهيكل الاقتصادي، والمكاني متعدد الأوجه، دعم الابتكار، والإبداع في الطائفتين. فإن الفرص المتنوعة تجذب المواهب، ومجموعات المهارات المتنوعة التي تؤدي إلى التنوع الاجتماعي-الاقتصادي، وهو أمر حيوي بالنسبة لمدينة ديناميكية، وشاملة.

الطائف المدينة المرنة

كانت الطائفتين، بأراضيها الخصبة الغالبة، وسمات المياه الطبيعية، والمناخ المناسب، مركزاً زراعياً لمنطقة مكة المكرمة. ويشكل التحضر السريع تهديداً لهذه الأنظمة الإيكولوجية التي تم إخلال قدراتها الطبيعية، وترباطها. وينبغي على الطائفتين اتباع ممارسات مستدامة بيئياً لاستعادة، وتعزيز الأصول الطبيعية الخاصة بها. كما ستساعد حماية الأودية، والأراضي الزراعية، جنباً إلى جنب مع هوامش الأمان من المساحات الخضراء، على مكافحة تغير المناخ، والتخفيف من مخاطر الفيضانات، ومعالجة العواصف الرملية. كما أن الاستخدام والإدارة الرشيدة للموارد الطبيعية، مع التشجيع على تغيير نمط الحياة نحو بدائل مستدامة، قد يساعد في التحول إلى مركز حضري مرّن، ومزدهر. وسوف تقوم الأنظمة الطبيعية المتكاملة، والمحمية، بغرس الشعور بالوعي البيئي، والاحترام بين السكان، لكي يتعايشوا مع البيئة باعتبارها امتداداً لمدينتهم.

الأمن، وتوزيع الخدمات بصورة عادلة، مثل النقل العام بين سكان مدينة الطائف. وقد يساعد إعادة استخدام وتطوير المساحات الشاغرة باستخدامات متنوعة في إعادة تنشيط مراكز المدينة المختلفة، وربطهم ببعضهم البعض، مما يرسخ الاستمرارية، ويغمر المدينة بالحياة.

الطائف المدينة المتصلة

تُصوّر الرؤية الاستراتيجية للطائف نظام للنقل العام يربط بين المراكز التجارية الرئيسية في الطائف. إن التركيز على مشاريع التنمية الجديدة، والاستخدامات المختلطة على امتداد مسار وسائل النقل العام، من شأنه أن يقلل مرات التنقل، والاعتماد على وسائل التنقل الشخصية في رحلات قليلة على الأقل. ويجب على نظام المواصلات العامة، جنباً إلى جنب مع شبكة الطرق الواسعة الدائمة والبيئة الصديقة للمشاة، أن يشجع التغيير في النموذج السلوكي. كما ينبغي على المدينة أن ينصب تركيزها على تحسين خدمة اتصال الميل الأخير، وتحسين نظام الحافلات لكي تتسع فرص الوصول، والإتاحة والترابط عبر المدينة. وتعد الحياة النشطة للشارع، والأماكن العامة المزدهرة، وأنظمة وسائل النقل العام الموصولة بشكل جيد، عناصر حاسمة في خلق بيئات حضرية نابضة بالحياة. وسوف تخلق الأحياء ذات الاستخدام المختلط أربعة وعشرين منطقة آمنة، ومشجعة لنشاط المشاة.

الطائف المدينة الشاملة

لكي تكون المدينة شاملة، فمن الضروري ضمان الفرص الاقتصادية، وسبب الوصول العادل، وتوزيع الموارد، ومجموعة متنوعة من



النساء المشاركات في ورشة الطائف

٢٠٨ التوصيات المؤسسية والتشريعية

ج- فتح سبُل للجهات الفاعلة، بما في ذلك القطاع الخاص، والتطوعي، والمجتمع العام، للمشاركة في القرارات المتعلقة بالمشاريع التي تؤثر عليهم.

وبالنظر إلى تعددية حقوق الملكية في الطائف، فإن قوانين الأراضي المعمول بها تحتاج إلى تنقيح لدعم التنمية والاعتراف، وتطبيق استمرارية حقوق الأرض. ويجب تحديث لوائح التجمعات غير المخطط لها في منطقة مكة المكرمة لدمج الآليات المبتكرة التي تعزز النهوض التشاركي بالأحياء البسيطة على مستوى المدينة.

أيضاً، سيدعم توحيد أدوات وأنظمة التخطيط التدخل الإنمائي للطائف، إلى جانب مراجعة هذه التشريعات وتحديثها، ومواكبتها للعصر، لجعلها ذات صلة بوضع التنمية الحالي. كما يجب أن يتتبع ذلك إعادة التفكير في عملية صنع القرار، للحد من عدد العناصر الفاعلة. إن مجرد وجود أنظمة التشريعات في المملكة العربية السعودية لن يضمن التنمية الحضرية المستدامة، حيث أنها يجب أن تكون فعالة من الناحية الوظيفية، أي دقيقة في تحقيق النتائج المرجوة منها، وواضحة، ومتسقة، وسهلة الفهم. وهناك حاجة لنظام فعال من الناحية الوظيفية للتخطيط الحضري، ضمن أمورٍ أخرى:

• يقدم حوافز/متطلبات تمكن من نمو المدن المدمجة بشكل أفضل؛

فيما يتعلق بالإصلاح التشريعي، قد تستفيد مدينة الطائف من اللامركزية المالية، واللامركزية الإدارية، لتسهيل إيجاد حلول مستقلة، ومبتكرة، للمشاكل الاجتماعية الحضرية، على مستوى الأمانة. وذلك يستلزم:

أ- دراسة نقل صلاحيات، وسلطة، ووظيفة التخطيط المحلية من وزارة الشؤون البلدية والقروية إلى الأمانة، واتخاذ إجراءات مستقلة لتلبية احتياجات المجتمع بفعالية، دون الاستعانة بالوزارة. وتدعم ذلك الأجنحة الحضرية الجديدة، الذي ينص على أن عمليات التصميم، والتخطيط الحضري الإقليمي يجب أن تقودها الأمانات. ولكن تنفيذها يتطلب التنسيق مع جميع قطاعات الحكومة، فضلاً عن مشاركة المجتمع المدني، والقطاع العام، والجهات الفاعلة المعنية الأخرى؛

ب - اللامركزية المالية، التي تمنح الاستقلالية للأمانة في البحث عن مصادر لتمويل الأنشطة الإنمائية. أيضاً، قد تشمل أنشطة إدار الإبرادات في المدن جمع الضرائب، والرسوم، ويجب السماح للمناطق الحضرية بجمع بعض أشكال الضرائب على الممتلكات، لتمويل الأنشطة الإنمائية. ويبين النظام الأراضي البيضاء الأخير، الذي يفرض رسوماً على قطع الأراضي غير المطورة في المناطق الحضرية لمعالجة المضاربة على الأراضي، ونقص المساكن والتنمية السريعة للأراضي، أنه يمكن الاستفادة من الآليات التنظيمية لإدارة الإبرادات، وفي الوقت نفسه تعزيز إطار إنمائي فعال؛



ورشنة حوارية في الطائف

المدن الثلاث، تدعم إصلاحات مثل ضريبة الأراضي البيضاء، إطار التحضر المستدام المُدرج في الأجندة الحضرية الجديدة. وفي حالة الطائف، يجب على السياسة، التي تهدف إلى تعميق، وتنويع إيرادات المصادر الخاصة، أن تأخذ بعين الاعتبار العوامل الاجتماعية-الاقتصادية، والديموغرافية، مثل معدل نمو السكان، والكثافة السكانية، والزحف العمراني. بالإضافة إلى ذلك، ينبغي على السياسات، التي تعزز إنتاج المنتجات الزراعية، أن تكون جزءاً من استراتيجية تعزيز إيرادات الاستثمارات الخاصة بالطائف، وقد توفر فرصاً اقتصادية للمنتجات، والصناعات الزراعية ذات القيمة المضافة، مثل سوق الزهور.

ومع أخذ جميع هذه العوامل في الاعتبار، فإن أدوات التمويل التي تعبئ الموارد المالية المحلية والبلدية، وتستوعب المسار طويل المدى لمصروفات البلدية، تُعتبر أساسية في دعم التمويل العام المحلي، والنطاق العمراني المستدام. وبالتالي، فإن استكشاف آليات المصادر الخاصة من خلال فرض الضرائب على الأراضي، من بين أمورٍ أخرى، سيكون جزءاً بالغ الأهمية في تحقيق الأهداف الموضوعية في مقترح تنمية الطائف.

وهناك مجموعة كبيرة من الأدلة، من مجموعة متنوعة من الدول، التي تدعم الضرائب المفروضة على الأراضي. وبخاصة أنه قد ثبت أن القيمة الناتجة عن مشاريع البنية التحتية الجديدة، وتغيير تقسيم المناطق، و/أو تحسين البنية التحتية، من خلال استرداد القيمة الزائدة للأراضي، كانت فعالة في تعبئة الإيرادات المحلية. ويستند تحديد استرداد القيمة الزائدة للأراضي إلى فكرة أن الأفراد، والأعمال التجارية، وملك الأراضي في المناطق المجاورة الذين يستفيدون من استثمار الحكومة، و/أو الاستثمار الخاص في البنية التحتية (مثل الطرق، والسكك الحديدية، والبنية التحتية الصناعية، والمدارس، والمستشفيات)، يستفيدون أيضاً من زيادة قيمة الأرض الناتجة عن هذه الأنواع من مشاريع البنية التحتية العامة.

إن الأدوات المالية القائمة على الأراضي مناسبة بشكل خاص للطائف، حيث يؤدي الطلب المتزايد على البنية التحتية العامة إلى خلق فرص لإدخال أدوات للضرائب القائمة على الأراضي. وإحدى آليات الضريبة على الأراضي هي رسوم التحسين.^(٤٥) إن رسوم التحسين هي أداة تمويل فعالة، تمكن من استرداد تكاليف الاستثمارات الرأسمالية الكبيرة. وبالإضافة إلى ذلك، فقد تم تصميم رسوم التحسين حسب نوع البنية التحتية، وخطط الاستخدام المختلط للأراضي المختلفة بالطائف، والتي اقترحها برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية. ومن الناحية العملية، فإن رسوم التحسين قد تمكّن بلدية الطائف من الحصول على نسبة من القيمة المضافة الناتجة عن مشاريع تنمية البنية التحتية العامة، وتغيير استخدام الأراضي، والتي تعود على ملك الأراضي، وغيرهم من المستفيدين.

- يحدد أدوار، ومسؤوليات مؤسسية واضحة على كل مستوى؛
- يُفرض الربط بين جميع مستويات الخطط (الوطنية، والإقليمية، والمحلية)؛
- يوفر آليات فعالة للتنسيق، والرصد؛
- يزيد المشاركة العامة المجدية، والاشتراك في التخطيط.

كما يحتاج الإطار التشريعي إلى تركيز أسلوب مقبول للمشاركة العامة في صنع القرار العام، لتعزيز المساواة، والشمول. وسيعطي أيضاً توحيد التشريع الحضري شرعية للخطط التي تعتمد عليها الطائف. إن تنقيح نظام حدود النطاق العمراني لإدراج معايير واضحة عن كيفية وضعه، من شأنه أن يعزز المساءلة التقنية، والرأسية. كما يجب على النظام وضع مزيد من التركيز على حدود حماية التنمية كمنطقة خالية من التنمية، ليس فقط لتفادي التنمية السريع، بل أيضاً لتجنب المصالح الخاصة من الاستفادة من التراخي في النص التشريعي. وستعزز هذه المبادرات من صياغة السياسة التي تم تصميمها لجعل المدينة أكثر استدامة، ومدمجة، وكثيفة. وفي المقام الأول، يجب تدقيق ما بعد التشريع لنظام حدود النطاق العمراني، لتقييم ما إذا كان قد حقق أهداف سياسته. وهذا بدوره يمكنه إحاطة عملية الإصلاح التشريعي، وكذلك خيارات سياسة التخطيط.

٣.٨ التوصيات المالية

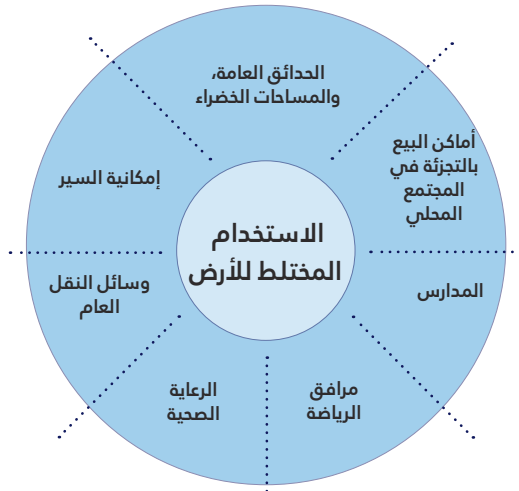
١.٣.٨ أدوات الإيرادات من المصدر الخاص

بتوجيه من رؤية ٢٠٣٠، بدأت المملكة العربية السعودية تنفيذ سلسلة من الإصلاحات التي تهدف إلى تعزيز التمويل العام، من خلال تنويع الإيرادات العامة، وإدخال آليات ضريبية جديدة، وتحسين إدارة الضرائب، وجذب الاستثمارات الخاصة.^(٤٦) وبالإضافة إلى تحسين ديناميكية التمويل، والاقتصاد المحلي، كان الهدف من الإصلاحات هو دعم تنفيذ الأجندة الحضرية الجديدة، عن طريق تعزيز أطر مالية، واقتصادية محلية شاملة، ومستدامة، وعادلة، من خلال سياسات ضريبية تصاعدية، وإدراج إيرادات من مصادرها الخاصة.^(٤٧)

وأحد الأمثلة على هذه الإصلاحات هي ضريبة الأراضي البيضاء، التي تم فرضها في عام ٢٠١٥، وتطالب مالكي قطع الأراضي الحضرية البيضاء، والمخصصة للاستخدام السكني أو التجاري، بدفع ضريبة سنوية قدرها ٢,٥٪ من قيمة الأرض. والهدف من ضريبة الأراضي البيضاء هو:

- تعزيز التنمية العقارية التي تعالج نقص العرض في المنطقة؛
- زيادة الأراضي المتاحة لمشاريع الإسكان بأسعار معقولة؛
- حماية الأسواق التنافسية، والحد من الممارسات الاحتكارية؛
- زيادة إدراج الإيرادات المحلية.

وحتى الآن، تم اعتماد ضريبة الأراضي البيضاء في مدن الرياض، وجدة، والدمام، وتم تطبيقه على ١٠٠٠٠٠ متر مربع من الأراضي الحضرية. بالإضافة إلى تحسين قاعدة إيرادات المصدر الخاص لهذه



المصدر: برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (٢٠١٨).

الشكل ٧٧. مكونات الاستعمالات المتعددة للأراضي

العوامل الرئيسية في تصميم رسوم التحسين

تحديد أهداف الحصول على قيمة الأرض

- إن رسوم التحسين خيار جيد للسيئاريوهات التي تنطوي على وسائل النقل العام، وخطه الاستخدام المختلط للأراضي.
- تعتبر البيانات المتعلقة بتغير قيمة الأرض، والإدارة الفعالة للضرائب، عوامل حاسمة للنجاح.

أهداف الإيرادات قائمة على أساس إما (أ) نسبة مئوية من تكلفة البنية التحتية، أو (ب) نسبة مئوية من زيادة قيمة الأرض.

توقيت، وجمع المدفوعات

- يجب مراعاة ما إذا كان هناك عواقب مالية سلبية على مالكي الأراضي، الذين قد لا يكون لديهم القدرة على دفع الرسوم، أو من ذوي الأصول الغنية، ولكن دخلهم قليل للغاية.
- تطالب الحكومة بدفع الرسوم فقط عند بيع أو نقل ملكية.

يتم جمع المدفوعات: مقدماً، كما هو الحال مع مساهمات القائمين على التنمية قبل إنشاء البنية التحتية. سنوياً، كما هو الحال مع زيادة أسعار الحكومة. في الوقت الذي يتم فيه بيع العقار، أو الأرض.

تطبيق الرسوم من قبل مجموعات استخدام الأراضي

- يجب تحديد تطبيق الضريبة باستخدام مبدأ المستفيد يدفع.
- إذا أمكن إثبات أن الفوائد سوف تتدفق إلى أنواع معينة من مالكي العقارات أو الأرض، عندها هناك حاجة قوية لإدراجهم في تصميم آلية قيمة الأرض.

- القائمين بالتنمية العقارية.
- ملاك الأراضي التجارية.
- ملاك الأراضي السكنية.

تطبيق، وحدود الرسوم

- يتم زيادة فواتر قيمة الأرض على الأراضي التي تبعد ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من المنطقة الرئيسية.

من الممكن للرسوم أن تكون مهيكلية لكي تصبح واسعة النطاق (على سبيل المثال، على مستوى المدينة) أو تعتمد على الوقت/المسافة.

تحديد النسبة

- يجب أن يعكس اختيار هيكل النسبة اختيار الأشخاص الذين ستفرض عليهم الضرائب، وقاعدة الإيرادات المحددة.
- في الطائفة، ترتبط القاعدة بالنسبة المئوية لزيادة قيمة الأرض.

إن هيكل النسبة متغير، ويتم تحديده على أساس كل حالة على حدة.

هياكل الحوكمة للحصول على قيمة الأراضي

- لعديد من الأدوات النظامية القائمة التي يمكن استخدامها لدعم أدوات تحصيل القيمة.
- تنظيم الرسوم الجديدة الخاصة بمنطقة معينة مرتبطة بمشاريع البنية التحتية أو التخطيط الحضري.
- إن اختيار الصك النظامي الصحيح يحد من احتمال حدوث عواقب غير مقصودة.
- يمكن للدروس المستفادة من الأدوات الحالية (مثل، ضريبة الأراضي البيضاء) أن تساعد في انتقاء، وتنفيذ الصكوك النظامية المناسبة التي تدعم أدوات الحصول على قيمة الأرض.

المصدر: يوتجمن، ج.م. (١٩٩٦). الضريبة على الأرض، والمياتي. في ثورونين، ف.، (تحريراً) تصميم قانون الضرائب، وصياغته. صندوق النقد الدولي. واشنطن العاصمة.

الشكل ٧٨. يوضح العوامل الرئيسية في تصميم رسوم التحسين

تأثير تنمية البنية التحتية على قيمة الأراضي

أمثلة حالة	النتائج الرئيسية
لندن، إنجلترا	في عام ٢٠١٢، قدرت دراسة تأثير ملكية كروس ريل أن قيم رأس المال في المناطق المحيطة بمحطات كروس ريل في وسط لندن، سترتفع بنسبة ٣٥% للعقارات السكنية، و٢٧،٥% للعقارات المكتبية، مما يفوق التوقعات الأساسية.
دبي، الإمارات العربية المتحدة	تبلغ نسبة تأثير وسائل النقل العام على قيم العقارات السكنية، والتجارية حوالي ١٣%، و ٧٦%، تبعاً، ضمن مساحة ١٥ كيلومتر.
القاهرة، مصر	أدت التنمية الحضرية التي شملت مرافق البيع بالتجزئة إلى زيادة السعر بنسبة تتراوح بين ١٥% و ٢٠%. تزيد المدارس من أسعار الأراضي السكنية بنحو ١٣%.
بوغوتا، كولومبيا	إمكانية ممارسة المشي داخل مجتمع السكني تزيد من قيمة المنزل، بنسبة تصل إلى ٩%.
	تشير الأبحاث إلى أنه لكل ٥ دقائق إضافية من وقت السير إلى محطة النقل العام، تنخفض أسعار الإيجارات بنسبة ٦،٨ - ٩،٣%.

المصدر: إجمالي القيمة المضافة (٢٠١٨)، محمد، وآخرون (٢٠١٧)، كوليرز انترناشونال (٢٠١٧)، رودريجز، وتاراجا (٢٠٠٤)

الشكل ٧٦. تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأرض

ويتطلب اعتماد، وإنفاذ رسوم التحسين أن تظل البلديات تتسم بالشفافة، وخاضعة للمساءلة، والتواصل مع الجمهور فيما يتعلق باستخدام، وفعالية رسوم التحسين.

وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي للبلديات والأمانات تحليل تكاليف، وفوائد مختلف أنواع أدوات التمويل القائمة على الأراضي. وسيتم إجراء تحليل شامل للتكلفة، والعائد، والمسؤولين الحكوميين من وضع حلول استباقية، وتوقع القضايا، والمآزق المحتملة، واغتنام الفرص. ويوضح الجدول بعض العوامل التي يجب على البلديات والأمانات مراعاتها عند إجراء تحليل التكاليف-العوائد، لمختلف أدوات التمويل القائم على الأراضي.

عوامل تحليل المنافع والتكلفة في التمويل
المعتمد على الأراضي

الفوائد والمزايا	التكاليف
<ul style="list-style-type: none"> • مواكبة الإصلاحات السعودية مع الأجندة الحضرية الجديدة (الركن الرابع) • مصدر فعال وموثوق للإيرادات المحلية • الحافز لتطوير الأراضي بكفاءة والاستخدام المختلط للأراضي • زيادة الكثافة والتكتل الاقتصادي • تحفيز تطوير بنية تحتية محددة (مثل وسائل النقل العام والبنية التحتية التعليمية والصحية والاجتماعية) • حوافز استثمار بديلة (مثل مشاركة القطاع الخاص) • زيادة الوعي المدني والمساءلة 	<ul style="list-style-type: none"> • الجهود المبذولة لتمكين ودعم الإطار النظامي/التشريعي والإدارية المحلية • استخدام فرص العمل والوظائف الإدارية والعديد من المهام المختلفة • طول فترة الإعداد والبدء • الاستثمار في أدوات التشخيص للحصول على معلومات الأراضي ونظم الرصد (على سبيل المثال، سجل الممتلكات الخاضعة للضريبة، وجمع البيانات^(٤٩)) • الجهود المبذولة في الجمع بين التخطيط الحضري والاستثمارات في البنية التحتية • الاستثمار في بناء القدرات والتدريب • الاستثمار في أنظمة الاتصالات والمشاركة المدنية

المصدر: غراماكيه-فيكوفينش وكوياني (٢٠١٤)، برنامج الأمم المتحدة المناطق البشرية (٢٠١١).

الشكل ٧٩. عوامل تحليل المنافع والتكلفة في التمويل المعتمد على الأراضي

٢٠٣،٨ الاستفادة من الإنتاجية الحضرية

إن تسخير إمكانات الإيرادات الاقتصادية، وإيرادات المصدر الخاص للطائف، سيعزز من التنمية في مجموعة متنوعة من المنتجات الزراعية (مثل، الزهور المقطوفة)، والقطاعات الصناعية. بالإضافة إلى ذلك، يفتح الاستثمار في البنية التحتية العامة الباب أمام المدن لتحسين إمكانية الوصول، والكثافة، والاستخدام المختلط للأراضي.

وتتمثل إحدى الطرق، التي يمكن عن طريقها تعزيز الإنتاجية الحضرية، من خلال استخدام شركات القطاع العام، والخاص، تعد أدوات تمويل فعالة تُسهل مشاركة القطاعين العام، والخاص. وفي هذه الشركات، يمكن للقطاع الخاص أن يزود القطاع العام بالخبرة التي يحتاجها في توفير السلع، والخدمات العامة عالية الجودة. وفي الطائف، قد تستفيد قطاعات الزراعة، والسياحة، والصناعة، من التعاون مع القطاع الخاص. علاوة على ذلك، يمكن لشركات القطاع العام، والخاص، أن تساعد في توجيه الابتكار، والتنوع الاقتصادي نحو صناعات ذات قيمة مضافة، وتحسين تسويق المنتج، والحد من تكاليف التنسيق بين شركاء التجارة. ومن المهم أن نلاحظ هنا، أن المساهمة الحاسمة في دعم تنمية القوى العاملة، وخاصة في المجالات المتخصصة، هو تعليم. لذلك، يجب أن تتضمن التنمية الحضرية المستدامة سياسات تدعم التعليم العام.

وبالفعل، اتخذت المملكة العربية السعودية خطوات لدعم شركات القطاع العام، والخاص. وأنشأت المملكة العربية السعودية هيئة للشراكة بين القطاعين العام، والخاص، وهي المركز الوطني

للخصخصة، الموجود بوزارة الاقتصاد، والتخطيط. ويمكن لشركات القطاع العام، والخاص، بالطائف أن تكون أداة تمويل قوية لوسائل النقل العام، والسياحة، والصناعة لزيادة قيم الأراضي من خلال مشاريع التنمية، و(٢) تعزيز إيرادات المصادر الخاصة، و(٣) تشغيل، وإدارة الخدمات العامة بكفاءة، و(٤) خلق فرص للتعاون مع القطاع الخاص في المشاريع، والخدمات الممولة من القطاع العام، و(٥) جذب الاستثمارات الوطنية، والدولية.

إلى جانب ذلك، يمكن لرأس المال الخاص أن يدعم مدن، مثل الطائف، في الوصول إلى مجموعة متنوعة من احتياجات التنمية، من خلال (١) تنمية الأراضي البيضاء، و(٢) زيادة الكثافة السكانية، و(٣) تعزيز الإيرادات المحلية، و(٤) الحد من الاعتماد على البلدية في التحويلات الحكومية.^(٤٦) وهناك العديد من الأدوات الضريبية المتاحة للبلديات والأمانات المهتمة بتوسيع إيرادات المصادر الخاصة. ويمكن للبلديات أن تحقق أقصى الفوائد من هذه الأدوات الضريبية، وخاصةً شركات القطاع العام، والخاص من خلال:

- التنسيق، والتعاون مع مستويات مختلفة من الحكومة، لربط الاستراتيجيات الوطنية بالأولويات المحلية. فعلى سبيل المثال، إنشاء مكتب اتصال محلي، أو وحدة محلية للشراكة بين القطاعين العام، والخاص، مرتبطة بالمركز الوطني للخصخصة المسؤول عن اقتراح، وتنفيذ، ورصد مشاريع الشراكة بين القطاعين العام، والخاص.
- الاستثمار في بناء قدرات، وتحسين الإدارة الضريبية. ويرتبط نجاح مشاريع الشراكة بين القطاعين العام، والخاص، بقوة على قدرة الموظفين في إدارة ثلاث مراحل استراتيجية: (١) الجدوى، و(٢) المشتريات، و(٣) التسليم، والرصد.
- استخدام نهج شامل. فيجب أن تركز الشراكة بين القطاعين العام، والخاص، على ربط استثمارات البنية التحتية، وتنمية الأراضي، وبالتالي، تحقيق أعلى قدر من الفوائد التي تتوافق مع الاستخدام المختلط للأراضي.

- إنشاء مجموعة متنوعة من تدفقات الدخل المصممة للاحتياجات المحلية. وفي الواقع، يجب أن تواجه الحكومة سلوك النقل الحضري من أجل زيادة الكثافة السكانية، والحد من اعتماد المواطنين السعوديين على المركبات بشكل كبير في التنقل.^(٤٧) وفي هذه الحالة، قد تكون فرض الرسوم من الأدوات المناسبة لتقييد سلوك التنقل المنتشر، وإدراج إيرادات إضافية للبلديات والأمانات.^(٤٨)

وبالتوازي مع ذلك، يوصى بشدة فرض رسوم جديدة على وقوف السيارات، ورسوم على الازدحام المروري، لزيادة استخدام وسائل النقل العام، وبالتالي زيادة ربحية القطاع الخاص من الاستثمار. وأخيراً، يعد تنسيق التخطيط، والأنطر التشريعية/التنظيمية، وتمويل البلدية، أمراً حاسماً في خلق الظروف اللازمة للتنمية الحضرية، والاقتصادية المستدامة، على النحو المبين في جدول الأعمال الحضري الجديد.

دراسة الحالات المشابهة وأفضل الممارسات

رسوم إدارة النفايات

في ولاية تاميل نادو بالهند، تم اقتراح مشروع إدارة النفايات للحكومة (35%)، ولحكومة الولاية (15%)، حصة قدرها 50% من الإجمالي تكاليف المشروع. وسيقوم كيان خاص (عبر شركات القطاع العام، والخاص) بتوفير النسبة المتبقية، البالغة 50%، من تمويل المشروع. وسيكون صاحب الامتياز الخاص مسؤولاً عن تخطيط، وتصميم، وبناء، وتمويل، وتشغيل، وصيانة مرفق إدارة النفايات الصلبة للبلدية، طوال فترة الامتياز. وستقوم البلدية بتوفير الأرض من خلال عقد إيجار سنوي تحدده حكومة تاميل نادو.

رسوم الازدحام

خفضت رسوم الازدحام من المرور في وسط لندن، بنسبة ٢٦% عن مستويات عام ٢٠٠٦، وأدرت تلك الرسوم ١٢٢ مليون جنيه استرليني، في عام ٢٠٠٦. وبفضل إدخال نظام إيكوباس كمخطط لتطويق التسعير في وسط مدينة ميلانو، انخفض معدل حركة المرور بنسبة ١٦,٢%، في عام ٢٠١١. وبلغت الإيرادات السنوية الناتجة ٥,٩٠٥ مليون يورو. وفي سنغافورة، أدى تطبيق نظام رخصة المناطق إلى خفض حجم حركة المرور من ١٢,٤٠٠ سيارة إلى ٧,٣٠٠ سيارة. وبلغت عائدات بيع رخص المناطق ٤٧ مليون دولار.

رسوم وقوف السيارات

استأجرت شيكاغو 34,500 متراً لموقف انتظار سيارات بجانب الرصيف، من بنك مورجان ستانلي لمدة 75 عاماً، وبقامت بدفع تقريباً 1.16 مليار دولار كمقدمة. ويتضمن هذا النوع من عقود شركات القطاع العام، والخاص، جدولاً ثابتاً لزيادات سعر المتر، مما رفع المعدلات من مرتين إلى أربع مرات، بحلول عام 2013. ونتيجة لذلك، كانت شيكاغو تتمتع بأعلى معدلات لمتر الأماكن الواقعة على جانب الرصيف في الولايات المتحدة. وكانت الأمتار تحقق 20 مليون دولار سنوياً صافي الربح، بينما تولي مورجان ستانلي إدارة التسعير، والصيانة للأمتار.

شركات القطاع العام، والخاص

في فانكوفر، إن غازات الاحتباس الحراري المنبعثة من مكب نفايات المدينة، تديرها شركة خاصة، تحول انبعاثات الغاز إلى طاقة صالحة للاستخدام في المدينة. وطلبت حكومة المقاطعة أن الشركة الخاصة المختارة تكون مسؤولة عن تصميم، وبناء، وتشغيل، وتمويل المشروع. ويتم استرداد الحرارة المتولدة من نفايات المدينة، واستخدامها في قرى مزارع الاحتباس الحراري، لإنتاج الخضراوات ولتدفئة المباني الإدارية، ومباني الصيانة لمداخل النفايات.

سياسة التنمية الصناعية

في الإكوادور، يساهم سوق الزهور بشكلي كبير في الاقتصاد، مما يجعل الدولة ثالث أكبر مصدر للزهور المقطوفة، 7٣% منها من الورد. والولايات المتحدة هي أكبر سوق (٨٨% من الصادرات). يبلغ حجم دوران رأس مال الأعمال في السوق حوالي ٨٣٧ مليون دولار أمريكي، ويعمل به أكثر من ١٠٣,٠٠٠ شخصاً. وترتبط العوامل، التي كانت تقود نجاح سوق الزهور الإكوادوري، بدعم الحكومة، وتنظيم العمالة، والسياسة الموجهة نحو التصدير، والابتكار.

المصدر: شركة ارنست ويونج، ووزارة التنمية الحضرية لحكومة الهند، واتحاد الصناعة الهندية. موجز عن الشركات بين القطاعين العام، والخاص، في البنية التحتية الحضرية: دراسات حالة (٢٠١٧). البنك الدولي. واشنطن العاصمة، Weinberger, R., Kaehny, J., & Rugo, M. (٢٠١٠). سياسات وقوف السيارات في الولايات المتحدة: نظرة عامة على استراتيجيات الإدارة. مؤسسة سياسة النقل، والتنمية. نيويورك، Croci, E. (٢٠١٦). تسعير الطرق الحضرية: دراسة مقارنة عن تجارب لندن، واستوكهولم، وميلان. أبحاث عن وسائل النقل، ١٤، ٢٥٣-٢٦٢. Phang, S., & Toh, R.S. (٢٠٠٤). تسعير ازدحام الطرق في سنغافورة: ١٩٧٥-٢٠٠٣. مجلة النقل، ٤٣، (٢) ١٦٠-٢٠١. المجلس الكندي للشركات بين القطاعين العام، والخاص، ش.ع.ص. كندا (٢٠١١). الشركات بين القطاعين العام، والخاص: دليل البلديات. المجلس الكندي للشركات بين القطاعين العام، والخاص. الاوقات المالية. تم أخذ المعلومات من <https://www.ft.com>



© Shutterstock

٩

الملاحق

١,٩ فهرس الأشكال

- الشكل ١. يوضح توزيع السكان ومعدل النمو والمناطق الحضرية داخل المملكة العربية السعودية ١٨
- الشكل ٢. يوضح إجمالي الناتج الإقليمي ومساهمة القطاع الاقتصادي فيه على مستوى المملكة العربية السعودية ٢
- الشكل ٣. يوضح شبكة النقل والمطارات والموانئ بين مدن المملكة العربية السعودية والموارد الدولية المحيطة بها ٢
- الشكل ٤. يوضح عدد حجاج الداخل من غير السعوديين لعام ٢٠١٧ ٢١
- الشكل ٥. يوضح موقع منطقة مكة المكرمة والمناطق الأخرى في المملكة العربية السعودية ٢١
- الشكل ٦. يوضح الحدود الإدارية في منطقة مكة، والتي تم تعديلها في عام ٢٠١٦، حيث ارتفعت من اثني عشر إلى ستة عشر محافظة ٢٢
- الشكل ٧. يوضح قطاعات التنمية الرئيسية في منطقة مكة المكرمة ٢٣
- الشكل ٨. يوضح محاور التنمية الرئيسية في منطقة مكة المكرمة حسب المخطط الإقليمي لمنطقة مكة المكرمة - ١٤٦ هـ (٢٠٢٨) ٢٣
- الشكل ٩. يوضح دراسة إمكانية الوصول عبر شبكة الطرق في منطقة مكة المكرمة ٢٤
- الشكل ١٠. يوضح توزيع السكان في محافظات منطقة مكة المكرمة حسب تعداد ٢٠١٠ ٢٦
- الشكل ١١. يوضح التوزيع السكاني الحالي والمتوقع بعد ٢٠ سنة ٢٩
- الشكل ١٢. يوضح الوظائف والأدوار التي تلعبها كل من منطقة جدة - مكة المكرمة - الطائف ٢٩
- الشكل ١٣. يوضح المناطق الحضرية، والأراضي الزراعية ومناطق التعدين في كل من أقاليم محافظات جدة - مكة المكرمة - الطائف ٣١
- الشكل ١٤. يوضح الأودية والمناطق الخضراء وتوزيع المياه وإنتاج الغذاء ٣١
- الشكل ١٥. عدد التشريعات الحضرية في المملكة العربية السعودية وفقاً للمحاور الأساسية لتشريعات التخطيط الحضري (برنامج الموثل) ٣٤
- الشكل ١٦. عرض مبسط لتدرج مستويات التخطيط، وأدوات التخطيط المستخدمة لمدينة الطائف (برنامج مستقبل المدن السعودية) ٣٦
- الشكل ١٧. يوضح مواقع التجمعات الحضرية المختلفة في الطائف ذات الاشتراطات واللوائح الحضرية الخاصة ٣٨
- الشكل ١٨. عرض مبسط لعملية إعداد المخطط المحلي لمدينة الطائف والجهات المشاركة في عملية الإعداد (برنامج مستقبل المدن السعودية) ٤٠
- الشكل ١٩. يوضح مصفوفة تبيين بدائل وخيارات التنمية ضمن مراحل نطاق التنمية العمرانية في مراكز النمو الوطنية (بما فيها الطائف) ٤٢
- الشكل ٢٠. يوضح النسبة المئوية للأراضي البيضاء - المرحلة الأولى من تنفيذ نظام الأراضي البيضاء ٤٤
- الشكل ٢١. يوضح الهيكل الإداري لإعداد الميزانية ٤٦
- الشكل ٢٢. يوضح ميزانية أمانة الطائف المعتمدة (٢٠١٦) ٤٦
- الشكل ٢٣. يوضح تكاليف التشغيل والصيانة (الحصة من إجمالي الميزانية)، ٢٠١٥-٢٠١٦ (بالآلاف) ٤٧
- الشكل ٢٤. يوضح موازنة الأمانة (٢٠١٦) ٤٧
- الشكل ٢٥. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٦ ٤٩
- الشكل ٢٦. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٧ ٤٩
- الشكل ٢٧. صورة جوية لمدينة الطائف وحدودها وأحيائها والبنية التحتية الرئيسية ٥٣
- الشكل ٢٨. مراحل تطور النمو العمراني للطائف ٥٥
- الشكل ٢٩. يوضح الحدود الإدارية والنطاقات لمدينة الطائف ٥٦
- شكل ٣٠. مراحل تطور نصيب الفرد من الكتلة العمرانية للمدينة ٥٧
- شكل ٣١. يوضح الكثافة السكانية الحالية في مدينة الطائف ٥٧
- الشكل ٣٢. يوضح القطاعات والخدمات الرئيسية في الطائف ٥٩
- الشكل ٣٣. يوضح استعمالات الأراضي الحالية في مدينة الطائف ٦١
- الشكل ٣٤. يوضح استعمالات الأراضي المقترحة في مدينة الطائف ٦١
- الشكل ٣٥. يوضح المراكز التجارية المستقبلية في الطائف ٦٢
- الشكل ٣٦. يوضح توزيع المنشآت المستقبلية في الطائف ٦٢
- الشكل ٣٧. يوضح الأراضي البيضاء القابلة للتطوير في الطائف ٦٣
- الشكل ٣٨. سهولة الوصول إلى وسط مدينة الطائف التجاري ٦٤
- الشكل ٣٩. المناطق الغير مخططة في الطائف ٦٥
- الشكل ٤٠. مقترح تطوير مشروع مدينة الطائف المقترح ٦٧
- الشكل ٤١. يوضح استعمالات الأراضي المقترحة في مخطط تنمية الطائف الجديدة ٦٧
- الشكل ٤٢. سهولة الوصول إلى محطات الحافلات في الطائف ٦٨
- الشكل ٤٣. إمكانية الوصول إلى خط المترو ١ المقترح في الطائف ٦٩
- الشكل ٤٤. إمكانية الوصول إلى خط المترو ٢ المقترح في الطائف ٦٩
- الشكل ٤٥. يوضح قيود التنمية العمرانية في مدينة الطائف ٧٢
- الشكل ٤٦. يوضح البنية الزرقاء والخضراء في مدينة الطائف ٧٣

الشكل ٤٧. مخاطر المنحدرات والمناطق غير الرسمية	٧٤
الشكل ٤٨. يوضح أنماط التنمية والنمو غير المتوازن	٨١
الشكل ٤٩. تقسيمات الأراضي وعدم الترابط في هيكل المدينة	٨٣
الشكل ٥٠. يوضح التنمية المستقطبة في المدينة	٨٥
الشكل ٥١. يوضح اختلال التوازن الاجتماعي والبيئي والاقتصادي	٨٧
شكل ٥٢. يوضح إدماج المدينة	٩٢
الشكل ٥٣. يوضح ربط المدينة	٩٤
الشكل ٥٤. يوضح تكامل المدينة	٩٦
الشكل ٥٥. يوضح التوازن بين النظم الاجتماعية والبيئية والاقتصادية	٩٨
الشكل ٥٦. يوضح استعمالات الأراضي الحالية للمدينة	١٠٢
الشكل ٥٧. يوضح استعمالات الأراضي الحالية والجديدة المقترحة من قبل موئل الأمم المتحدة (%)	١٠٣
الشكل ٥٨. يوضح اقتراح موئل الأمم المتحدة لاستعمالات الأراضي الجديدة	١٠٣
شكل ٥٩. يوضح الكثافة السكانية الحالية في مدينة الطائف	١٠٤
الشكل ٦٠. يوضح الكثافة السكانية المقترحة	١٠٥
شكل ٦١. يوضح إمكانية الوصول إلى العمل الحالية خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام	١٠٦
شكل ٦٢. يوضح فرص العمل المقترحة التي يمكن الوصول إليها خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام	١٠٧
الشكل ٦٣. يوضح إمكانية الوصول الحالية للوصول إلى فرص العمل من محطات المترو	١٠٨
شكل ٦٤. يوضح فرص العمل الحالية والمقترحة التي يمكن الوصول إليها من محطات المترو (%)	١٠٩
شكل ٦٥. يوضح فرص العمل المقترحة التي يمكن الوصول إليها من محطات المترو	١٠٩
الشكل ٦٦. يوضح فرص العمل الحالية التي يمكن الوصول إليها خلال ٢٠ دقيقة بالسيارة	١١٠
الشكل ٦٧. يوضح فرص العمل الحالية والمقترحة التي يمكن الوصول إليها خلال ٢٠ دقيقة (%)	١١١
الشكل ٦٨. يوضح فرص العمل المقترحة التي يمكن الوصول إليها خلال ٢٠ دقيقة بالسيارة	١١١
الشكل ٦٩. يوضح إمكانية الوصول الحالية خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من محطات المترو	١١٢
الشكل ٧٠. يوضح إمكانية الوصول الحالية والمقترحة ضمن مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من محطات المترو (%)	١١٣
الشكل ٧١. يوضح إمكانية الوصول المقترحة ضمن مسافة ١٠ دقائق من محطات المترو	١١٣
الشكل ٧٢. يوضح الإجراء الأول لإنشاء المحور الرئيسي للنقل العام وتعزيز ودمج المحطات	١١٨
الشكل ٧٣. يوضح الإجراء الثاني زيادة الكثافة على امتداد شبكة النقل	١٢٠
الشكل ٧٤. يوضح الإجراء الثالث الحماية من التعدي ودمج وإعادة ربط أنظمة الشبكات الخضراء والزرقاء	١٢٢
الشكل ٧٥. مخطط الأعمال والإجراءات الأولية في الطائف	١٢٩
الشكل ٧٦. تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأرض	١٣٣
الشكل ٧٧. مكونات الاستعمالات المتعددة للأراضي	١٣٣
الشكل ٧٨. يوضح العوامل الرئيسية في تصميم رسوم التحسين	١٣٣
الشكل ٧٩. عوامل تحليل المنافع والتكلفة في التمويل المعتمد على الأراضي	١٣٤

٢,٩ الصور

© Almalki Abdulrahman	5
© Saudi Gazette	11
© FSCP	13
© Shutterstock	14
© Shutterstock	17
© Wiki.....	20
© Shutterstock	20
© Suzie of Arabia.....	25
© Mapio.net.....	27
© Shutterstock	28
© Shutterstock	30
© FSCP	33
© Shutterstock	35
© FSCP	39
© AA Jeddah Visiting School 2017	41
© FSCP	41
© Shutterstock	51
© Shutterstock	58
© FSCP	60
© Shutterstock	75
© Taif Municipality	77
© FSCP	80
© Pixabay	84
© FSCP	86
© Shutterstock	89
© FSCP	100
© Shutterstock	101
© Shutterstock	115
© FSCP	116
© FSCP	117
© Shutterstock	124
© Shutterstock	125
© FSCP	127
© FSCP	130
© FSCP	131
© Shutterstock	137

- 1 CPI
- 2 Taif Development Plan final report - Prepared by AECOM for Taif Municipality and Consortia - Dec. 2012
- 3 It is the only regulation/bylaw in the Kingdom for the development of unplanned settlements. This law was submitted by the Regional Prince of Makkah for approval by the King. It was approved as a Royal Decree No. 9002 on 9/10/1428H (21/10/2007).
- 4 It is headed by the Regional Prince. Involved Ministries include Ministry of Finance, Ministry of Interior and MoMRA.
- 5 It has a more flexible composition as it is composed of the technical members working in the Finance, Interior and MoMRA Ministries.
- 6 Represent the instructions issued by a Minister, his representative or any official of the Ministry to announce new regulations and updates regarding any intent or action to be undertaken.
- 7 The continuum approach, as advocated for by UN-Habitat GLTN, works with what is already in place and incorporates it into a land information management system. It caters for the whole spectrum of formal, informal and customary land rights in a given country.
- 8 The planning system in Saudi is not formalized and therefore there is lack of consistency in the naming of plans across the cities. Normally, the strategic component is labelled as the Comprehensive Plan or Structure Plan but in the context of Taif, it is referred to as the Directive Plan or Indicative Plan. Similarly, what is commonly referred to as the Local Plan, is called the General Plan in Taif.
- 9 According to Article 7 and 8 of Regional Law, the Minister of Interior chairs the meeting with all regional Amirs to discuss issues affecting each region and the general services required.
- 10 UN-Habitat Taif Workshop, 2018
- 11 The areas with unplanned settlements are 38. Comprehensive studies and plans have been made for six areas. These documents are awaiting the certification of the Amanah to be operationalised.
- 12 Royal Decree No M/4 dated 24 November 2015 (the "Law") and Council of Ministers Decision No. 377 dated 13 June 2016 (the "Regulations").
- 13 Information sourced from the Makkah workshop, March 2018.
- 14 Royal Decree of 1975.
- 15 See Article 5 of the Law of Regions to Royal Order No. A/92 (1993).
- 16 UN-Habitat Workshop in Taif 2018
- 17 It consists of a) the Prince/Governor of the Region as president; b) Deputy Governor of the region as the vice president; c) Deputy Mayor of the Emirate/AMARAH; d) Heads of government authorities in the Region who are determined pursuant to a decision issued by the Prime Minister according to the directives of the Minister of Interior; and e) Ten citizens who are scholars, experts and specialists and are appointed by order of the Prime Minister based on the nomination of the Prince of the Region and the approval of the Minister of the Interior, for a renewable four year term.
- 18 See *ibid* n.15, Article 23.
- 19 This department is supported by the City Planning Department at MoMRA.
- 20 UN-Habitat workshop in Makkah 2017.
- 21 The National Urban Observatory is situated in the Department of Urban Studies, MoMRA.
- 22 UN-Habitat Workshop in Taif 2018.
- 23 It is acknowledged that there is a conflict of interest as the Development of Makkah Region Authority is a board member of the Al Balad al Al Ameen Company. This also explains the duplication of roles by these two institutions.
- 24 Baladiyahs are administrative subdivisions.
- 25 Ministry of Finance, Kingdom of Saudi Arabia (2016).
- 26 United Nations. (2017). New Urban Agenda. United Nations Human Settlements Programme, Nairobi, Kenya.
- 27 Jadwa Investment (2016). The Saudi Stock Exchange.
- 28 The Capital Market Law, formation of the Securities and Exchange Commission, and creation of a privately owned stock exchange were launched with the aim of improving the domestic capital market. Saudi Arabian Monetary Authority. Retrieved from <http://www.sama.gov.sa/en-US/Pages/default.aspx>
- 29 Hentov, E., Kassam, A., Kumar, A., Petrov, A. (2017). Transforming Saudi Arabia's capital Markets, Strengthening the Financial Triad. State Street Global Advisors.
- 30 Deloitte Transaction Services LLC (2013). Saudi mortgage laws: a formula for a well-functioning market? Deloitte Corporate Finance Limited. Dubai International Finance Centre & Deloitte LLP, United Kingdom.

- 31 Saudi Arabian Monetary Agency (2015).
- 32 Energy and Cogeneration Regulatory Authority (2016).
- 33 Colliers International (2012). Kingdom of Saudi Arabia health care overview. Retrieved from <http://www.colliers.com/~media/files/emea/emea/research/speciality/2012q1-saudi-arabia-healthcare-overview.ashx>
- 34 Ministry of Health (2015). Health statistical book. Retrieved from <https://www.moh.gov.sa/en/Ministry/Statistics/book/Pages/default.aspx>
- 35 Ministry of Health (2015). Health statistical book. Retrieved from <https://www.moh.gov.sa/en/Ministry/Statistics/book/Pages/default.aspx>
- 36 Ministry of Health. Retrieved from <https://www.moh.gov.sa/en/Sectors/Directorates/Pages/default.aspx>
- 37 Ministry of Health (2015). Health statistical book. Retrieved from <https://www.moh.gov.sa/en/Ministry/Statistics/book/Pages/default.aspx>
- 38 Almalki, M., Fitzgerald, G., & Clark, M. Health care system in Saudi Arabia: an overview. *Eastern Mediterranean Health Journal*, 17(10), 784-793.
- 39 United Nations Human Settlements Programme, Nairobi, Kenya
- 40 D. Godschalk (2003) Urban Hazard Mitigation: Creating Resilient Cities, *Natural Hazards Review*, Vol. 4, Issue 3
- 41 Godschalk, D. R. (2003). Urban Hazard Mitigation Creating Resilient Cities. *Natural Hazards Review*, 4, 136-143.
- 42 (IRF 2015, 2013).
- 43 Vision 2030 (2018). Kingdom of Saudi Arabia. Retrieved from <http://vision2030.gov.sa>
- 44 United Nations (2017). New Urban Agenda. United Nations Human Settlements Programme, Nairobi, Kenya
- 45 This instrument has "a long tradition of being implemented in Colombia" with the first implementations going back to the passage of Act 25 in 1921. Medellín was one of the first cities to use this funding instrument. It is estimated that more than 50 percent of Medellín's main road grid was paid by betterment levies.; Walters, L. (2016). Leveraging land: land-based finance for local governments. United Nations Human Settlements Programme. Nairobi, Kenya.
- 46 Ministry of Finance, Kingdom of Saudi Arabia (2016). In 2016, intergovernmental transfers represented 89 percent of the municipal budget.
- 47 General Authority for Statistics, Demographic Survey (2016). The people living in Taif region are 2,080,436 and the number of cars is around 1,487,869.
- 48 Impact fees force developers to consider more seriously the costs of development. This fee is calculated on the infrastructure cost provision and charged by developers before to develop the project. This instrument is highly recommended for facing the sprawling generated by massive investment in real estate sector and development. Carruthers J. I., & Ulfarsson G. F. (2003). Urban sprawl and the cost of public services. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 30, 503-522.
- 49 Between 2009 and 2010, Bogotá, Colombia's cadastral office began valuing all urban property following the adoption of several administrative reforms. The valuation revealed an increase in the city's cadastral value by 47 percent. The property valuation process cost USD 7.8 million and generated USD 171 million in property tax revenue for the city.; Ruiz, F., & Vallejo, G. (2010). Using land registration as a tool to generate municipal revenue: lessons from Bogota. World Bank, Washington, DC.

