



وزارة الشؤون  
البلدية و القروية  
Ministry of Municipal & Rural Affairs

الرؤية العمرانية الشاملة لمحافظة

# جدة



UN HABITAT  
FOR A BETTER URBAN FUTURE

مستقبل المدن السعودية  
FUTURE SAUDI CITIES



برنامج مستقبل المدن السعودية  
الرؤية العمرانية الشاملة لمحافظة جدة

وزارة الشؤون البلدية والقروية ، ١٤٤٠ هـ

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر  
وزارة الشؤون البلدية والقروية  
تقرير الرؤية العمرانية الشاملة لمحافظة جدة. / وزارة الشؤون  
البلدية والقروية -. الرياض ، ١٤٤٠ هـ  
ص. ص. . . . .  
ردمك: ٩٧٨-٦.٣-٨٢٧٩-١٤-٤

١- السعودية - تخطيط المدن ٢- جدة (السعودية) - تخطيط  
أ.العنوان  
ديوي ٣٠٩،٢٦٢٥٣١٤ ١٤٤٠/٨٢٩٩

رقم الإيداع: ١٤٤٠/٨٢٩٩

ردمك: ٩٧٨-٦.٣-٨٢٧٩-١٤-٤

© ١٩٠٢. 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: ٩٦٦١١٤٥٦٩٩٩ . .

www.momra.gov.sa

برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية

(موئل الأمم المتحدة)

صندوق بريد ٣٠٣٠٣، 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 أي 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 لوموتيا

المساهمين:

كارميلو اغناكولو (مخطط ومصمم حضري)  
بينار كاجلين (تحرير المحتوى)  
راما نمري (مخطط إقليمي)  
آن كلين-أمين (الحوكمة والتشريعات)  
صموئيل نجوغونا (الحوكمة والتشريعات)  
منصور حلمي (الحوكمة والتشريعات)  
جوزيبي تسوريوري (الاقتصاد والتمويل)  
إليزابيث جلاس (الاقتصاد والتمويل)  
ماريو تافيرا (نظم المعلومات الجغرافية)  
سليمان كراني (نظم المعلومات الجغرافية)  
فيصل بن سليمان (تدقيق محتوى)

تصميم التقرير:

السيدة/ أميرة الحسن

صورة الغلاف

الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل)

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

ممثل موئل الأمم المتحدة:

السيد/ روبرت لويس ليتونجتون  
السيد/ 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

# جدة

# JEDDAH



برنامج مستقبل المدن السعودية  
الرؤية العمرانية الشاملة لمحافظة جدة





# 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 وأهداف 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 ازدهار المدن.....
١٥	٤،٤،١ التحليل المكاني لنظام المعلومات الجغرافية.....
١٧	٢- النطاق العمراني لمدينة جدة على المستويين الوطني والإقليمي.....
١٨	١،٢ دور المدينة في المنطقة على مستوى المملكة العربية السعودية.....
١٨	١،١،٢ الخلفية التاريخية.....
١٨	٢،١،٢ الجغرافيا والموقع.....
١٨	٣،١،٢ الخلفية الديموغرافية.....
١٩	٤،١،٢ الخلفية الاجتماعية والاقتصادية.....
١٩	٥،١،٢ الاتصال على المستوى الوطني.....
٢٢	٢،٢ ديناميكيات الهيكل الإقليمي.....
٢٢	٢،٢،١ التنظيم الإقليمي.....
٢٤	٢،٢،٢ الهيكلة والموارد الإقليمية.....
٢٨	٣،٢ ديناميكيات هيكل المدينة.....
٢٨	١،٣،٢ العناصر البيئية والطبوغرافية.....
٢٨	٢،٣،٢ الوضع الاقتصادي لإقليم مدينة جدة.....

٣٣	٣- الحوكمة والتمويل البلدي.....
٣٤	١,٣ الإطار التشريعي والمؤسسي.....
٣٦	٢,٣ أدوات ومستويات التخطيط .....
٣٦	١,٢,٣ التدرج الهرمي للمخططات في جدة.....
٣٦	٢,٢,٣ المخطط الإقليمي لمنطقة مكة المكرمة .....
٣٦	٣,٢,٣ المخطط المحلي لمدينة جدة .....
٤٠	٤,٢,٣ نطاق حماية التنمية العمرانية والنمو العمراني في مدينة جدة .....
٤٤	٥,٢,٣ مخططات تقسيم الأراضي.....
٤٦	٣,٣ السياق المؤسسي.....
٤٦	١,٣,٣ مؤسسات التنمية العمرانية في المملكة العربية السعودية.....
٤٦	٢,٣,٣ السياق الإقليمي: منطقة مكة المكرمة .....
٤٦	٣,٣,٣ النطاق المحلي: مدينة جدة .....
٤٧	٤,٣,٣ الآثار التشريعية والمؤسسية لأمانة جدة .....
٤٧	٤,٣ التمويل البلدي.....
٤٨	١,٤,٣ النظام المالي .....
٤٨	٢,٤,٣ إيرادات الأمانة .....
٤٩	٣,٤,٣ تمويل التكاليف التشغيلية للأمانات/البلديات .....
٥١	٤- المدينة الحالية .....
٥٢	١,٤ أنماط النشاط العمراني.....
٥٢	١,١,٤ أنماط التنمية في المدينة.....
٥٦	٢,١,٤ الحدود الإدارية .....
٥٨	٣,١,٤ الكثافة السكانية .....
٦٠	٤,١,٤ استعمالات الأراضي و الأراضي البيضاء.....
٦٢	٢,٤ عناصر التركيبة العمرانية.....

٦٢	١،٢،٤ البنية التحتية والاقتصادية الرئيسية
٦٥	٢،٢،٤ العوامل البيئية والطبوغرافية
٧	٣،٢،٤ المناطق غير المخططة
٧٦	٤،٢،٤ تحليل سهولة الوصول
٨	٥،٢،٤ مخطط جدة
٨٢	٦،٢،٤ تقييم شبكات النقل المقترحة
٨٤	٣،٤ سيناريوهات الكثافة الحضرية
<b>٨٩</b>	<b>٥- التشخيص الاستراتيجي</b>
٩	١،٥ تحديد وتعريف القضايا الاستراتيجية الرئيسية
٩	١،١،٥ أنماط التنمية والنمو غير المتوازن
٩	٢،١،٥ النمط المدني الشعبي /التاريخي المعرض للخطر (فقدان التراث)
٩	٣،١،٥ اختلال التوازن البيئي والاجتماعي والاقتصادي (تدني مستويات المرونة)
٩٢	٢،٥ التحليل التفصيلي لقضايا مدينة جدة الثلاث
٩٢	١،٢،٥ أنماط النمو والتنمية غير المتوازنة في مدينة جدة
٩٤	٢،٢،٥ الأنماط الشعبية والتاريخية الحضرية المهتدة بالزوال في مدينة جدة
٩٦	٣،٢،٥ الاختلال الاجتماعي - البيئي والاقتصادي في جدة
<b>٩٩</b>	<b>٦- النظرة المستقبلية</b>
١	١،٦ الاستجابات الاستراتيجية
١	١،١،٦ المدينة المدمجة
١	٢،١،٦ المدينة التاريخية
١	٣،١،٦ المدينة المرنة



٢٠٦	النماذج المناسبة للتنمية العمرانية في مدينة جدة.....	١٠٢
١٠٢٦	المدينة المدمجة: توحيد برامج التطوير وتكثيفها.....	١٠٢
٢٠٢٦	المدينة التاريخية: الحفاظ على الهوية التاريخية لمدينة جدة.....	١٠٤
٣٠٢٦	المدينة المرنة: إعادة التوازن بين النظم الاجتماعية - البيئية والاقتصادية.....	١٠٦
٣٠٦	خطة العمل الخاصة بمدينة جدة.....	١٠٨
٤٠٦	أربعة إجراءات نظامية للتغيير الهيكلي.....	١١٠
١٠٤٦	الإجراء.....	١١٠
٢٠٤٦	الإجراء ٢.....	١١٢
٣٠٤٦	الإجراء ٣:.....	١١٤
٤٠٤٦	إجراء ٤.....	١١٦

<b>٧- التوصيات النهائية: النهج الثلاثي الأبعاد.....</b>	<b>١١٩</b>
١٠٧ توصيات عمرانية.....	١٢٠
١٠٧،١ رؤية استراتيجية لمنطقة مكة المكرمة.....	١٢٠
١٧،٢ نحو إنشاء مدينة جدة ساحلية -إيكولوجية وتاريخية.....	١٢٠
٧،٢ توصيات مؤسسية وتشريعية.....	١٢٣
٣،٧ توصيات مالية.....	١٢٤

<b>٨- الملاحق.....</b>	<b>١٢٩</b>
١٠٨ فهرس الأشكال.....	١٣٠
٢٠٨ الصور.....	١٣٢
٣٠٨ المراجع.....	١٣٣





© FSCP

# المقدمة

## ١،١ نبذة عن برنامج مستقبل المدن السعودية

وبهذه الطريقة، سوف يستخدم استديو 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 لمدينتها، 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 يسهم في تحقيق رؤية المملكة ٢٠٣٠. ويثمن 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، واقترح التعديلات والتحسينات عند الاقتضاء.

### ٣،١ نطاق وأهداف تقرير الرؤية العمرانية الشاملة

#### ١،٣،١ نطاق التقرير

يشمل تقرير حالة مدينة جدة 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 الرأسي (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 جدة على التحليل العمراني التشخيصي للمدينة ومقارنة ذلك التحليل بإطار التنمية المستدامة لموائل

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 والإمكانيات 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، واختيار التصاميم والمشاريع التجريبية كطرق لتطبيق الحلول، قبل الانتهاء إلى وضع التوصيات والسياسات. إن النهج الثلاثي الأبعاد لموئل الأمم المتحدة اهتم بالتخطيط المكاني وعلاقته بالأطر القانونية 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 والمحسن، 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 والقانون)، إلى جانب موظفين يعملون في المملكة العربية السعودية من مكتب موئل 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 متطور ومحدد للكوادر السعودية استناداً إلى نتائج واستنتاجات نظمهم التخطيط والتوصيات التي وصل إليها برنامج مستقبل المدن السعودية،



© FSCP

زقاق ضيق في منطقة البلد التاريخية، وسط مدينة جدة

العمرانية المختلفة ومقارنتها مثل التركيبة السكانية والكثافة واستعمالات الأراضي والسماط 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 في أنظمة التخطيط، يجب أن تكون معتمدة على البيانات، لذلك، تم دمج أساليب مختلفة لتوفير مجموعة الأدلة والبيانات اللازمة لفهم المشاكل أولا 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.

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 ١،٤،١ نهج المدخلات المعتمدة على الأدلة

يؤدي أسلوب التخطيط القائم على الأدلة إلى فهم أعمق لديناميكيات المكانية للمنطقة العمرانية، من خلال جمع البيانات



سوق ينبض بالحياة في مدينة جدة

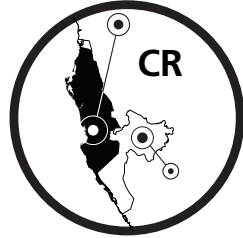
مستوى المملكة



مستوى منطقة مكة



مستوى منطقة مدينة جدة



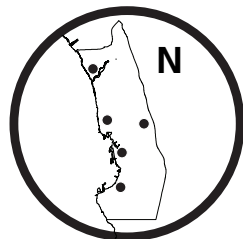
مستوى حاضرة جدة



مستوى مدينة جدة



مستوى المجاورات السكنية في جدة



المنهجية التشخيصية المتعددة المستويات

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، وتوسع إلى معرفة الأسباب الكامنة وراءها.

### ٢،٤،١ المراجعات

تم إجراء العديد من المراجعات لوثائق ومخططات السياسات العالية 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:

- الاستراتيجية العمرانية الوطنية المعتمدة
- المخطط الإقليمي لمنطقة مكة المكرمة
- المخطط الإستراتيجي لمدينة جدة
- المخطط شبه الإقليمي لمدينة جدة
- المخطط الهيكلي لمدينة جدة

### ٣،٤،١ تقرير تقييم مؤشر ازدهار المدن

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 جدة، 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 فهم 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.





# المنطقة العمرانية لمدينة جدة على المستويين الوطني والإقليمي





## ٤،١،٢ الخلفية الاجتماعية والاقتصادية

إن تسجيل المنطقة لأكثر من ربع إجمالي عدد السكان في المملكة يعتبر مؤشراً لتمتع المنطقة بقاعدة سكانية هامة يمكن أن توفر موارد بشرية متنوعة لمشاريع التنمية المستقبلية. أما من الناحية الاقتصادية، فتمتلك منطقة مكة المكرمة بمواردها الطبيعية الساحلية إضافة لما تمتلكه من موارد بشرية ومعدنية، وأنشطة تجارية وخدمية متنوعة، إضافة لاحتضانها للمسجد الحرام والذي يعتبر وجهة رئيسية للعديد من الأنشطة التجارية، والسياحية، والصناعية. وضمن هذا الإطار، يمكن الإشارة أولاً إلى السياحة الدينية في منطقة مكة المكرمة والتي تشكل أحد أبرز مصادر الإيرادات الوطنية للمملكة بعد قطاع التعدين، حيث تستقبل المملكة ملايين الحجاج والمعتمرين سنوياً، والتي تسجل ذروتها خلال موسم الحج والعمرة، وهو ما يساهم بدوره في زيادة الطلب على وحدات ومرافق الإقامة في المنطقة.

سجل قطاع الصناعات التحويلية المرتبة الأولى في المنطقة على صعيد تحقيق الإيرادات، وذلك في ضوء العدد الكبير للمصانع العاملة في هذا المجال. وتتضمن منطقة مكة المكرمة مدينتين صناعيتين ألا وهما مدينتي مكة المكرمة وجدة. كما لوحظت الأهمية الاقتصادية لكل من مجالي التطوير العقاري والإنشاءات في المنطقة وذلك نظراً لتطور نوعية المشاريع العقارية وزيادة معدلات الطلب عليها في المنطقة المحيطة بالمسجد الحرام. وتشهد محافظة جدة في الوقت الحالي زيادة ملحوظة في أعداد المنتجات السياحية الساحلية المشغلة، إضافة لإنشاء مجموعة من أبرز المباني بما في ذلك ناطحات السحاب والمنشآت في المناطق الداخلية وعلى الواجهة البحرية.

## الناتج المحلي الإجمالي لمنطقة مكة المكرمة

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 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 والمجتمعات المحلية بنسبة ٣,٣٪.

## ٥،١،٢ الاتصال على المستوى الوطني

### النقل الجوي

تتميز المنطقة بوجود مطارين جويين ألا وهما: مطار الملك عبد العزيز الدولي في محافظة جدة، والمطار الإقليمي في مدينة

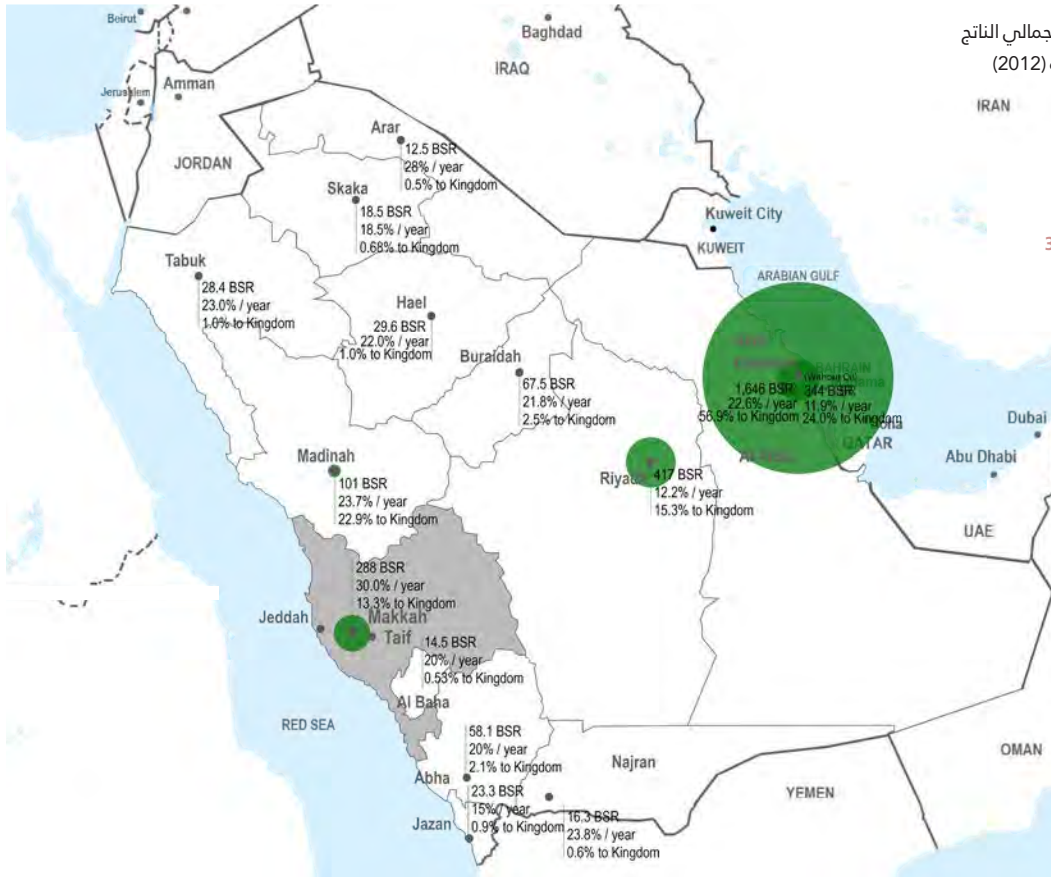
الطائف، وقد بلغ عدد المسافرين عبر كل منهما ما مجموعه ١٣,٧ مليون مسافر في عام ٢٠١٢. وتشكل حركة الملاحة الجوية في المنطقة نحو ٣٥,٥٪ من إجمالي حركات الملاحة الجوية في المملكة، فيما تقدر كميات البضائع المشحونة من خلال كلا المطارين بنحو ٤٤,٤٪ من إجمالي الشحنات الجوية في المملكة العربية السعودية. ويجري حالياً تنفيذ مشروع هام لتطوير مطار الملك عبد العزيز في جدة بهدف تحسين مستوى الخدمات المقدمة وفقاً لأعلى المعايير الدولية المعتمدة. كذلك، يهدف مشروع التطوير لرفع مستوى خدمات البنية الأساسية في المنطقة إلى جانب تعزيز قدرات المطار عبر رفع قدرته الاستيعابية إلى ٣٠ مليون مسافر في المرحلة الأولى، وصولاً إلى ٨٠ مليون مسافر في المراحل التالية. وبالإضافة إلى المطارين الجويين المذكورين، يوجد مهبط للطائرات الصغيرة في منطقة القنفذة الزراعية بالإضافة إلى مهبط للطائرات خاص بشركة أرامكو والموجود في منطقة رابغ. وفي عام ٢٠١٤، تم الإعلان للمرة الأولى عن الخطط المعدة لإنشاء مطار دولي جديد في محافظة الطائف لخدمة الحجاج المتجهين إلى مكة المكرمة، حيث بدأت الأعمال التنفيذية في شهر فبراير / شباط ٢٠١٧ والتي يتوقع استكمالها بحلول عام ٢٠٢٠، حيث سيخدم المطار الجديد ما مجموعه ٥ ملايين مسافر سنوياً.

### النقل البحري

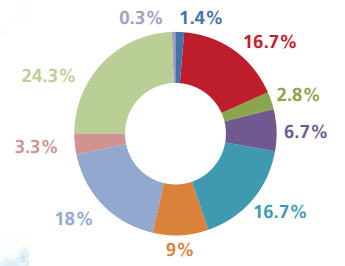
أما فيما يتعلق بقطاع النقل البحري، توجد مراسي صغيرة موزعة ما بين ثلاث أو أربع مناطق ساحلية والتي يتم تشغيلها حصرياً لخدمة زوارق حرس الحدود وزوارق الصيد الصغيرة. من جانب آخر، تتميز المنطقة بوجود ميناء جدة الإسلامي - وهو أكبر ميناء في المملكة العربية السعودية وأحد أكبر الموانئ العاملة في المنطقة ككل. ويسهم ميناء جدة الإسلامي بنحو ٣١٪ من إجمالي حركة الشحن في المملكة، فيما بلغ معدل الركاب (القادمين والمغادرين) عبر الميناء نحو ٢٤٪ من إجمالي عدد المسافرين عبر الموانئ السعودية. علاوة على ذلك، يجري حالياً إنشاء ميناء جديد تحت اسم ميناء مدينة الملك عبدالله الاقتصادية - والذي يرحب بتصنيفه ضمن أفضل عشرة موانئ في العالم بعد استكمال المشروع وتشغيله.

### النقل بالسكك الحديدية

وعلى صعيد آخر، تعمل المنطقة على الاستثمار في مشاريع كبرى لتطوير نظام السكك الحديدية بما في ذلك مشروع قطار الحرمين السريع والذي دخل حيز التشغيل. وقد تم تصميم مشروع السكك الحديدية لغايات نقل الركاب بمسافة إجمالية تبلغ ٤٨ كيلومتراً. وقد تضمنت المرحلة الأولى من المشروع إنشاء خمس محطات ركاب وفق التوزيع التالي: محطة واحدة في مكة المكرمة، محطتان في مدينة جدة - واحدة في مطار الملك عبد العزيز الدولي والأخرى في منطقة وسط المدينة - ومحطة أخرى في المدينة المنورة، فيما تم تحديد موقع المحطة الخامسة في مدينة الملك عبدالله الاقتصادية في رابغ. وتقدم خطوط السكك الحديدية خدماتها بشكل أساسي



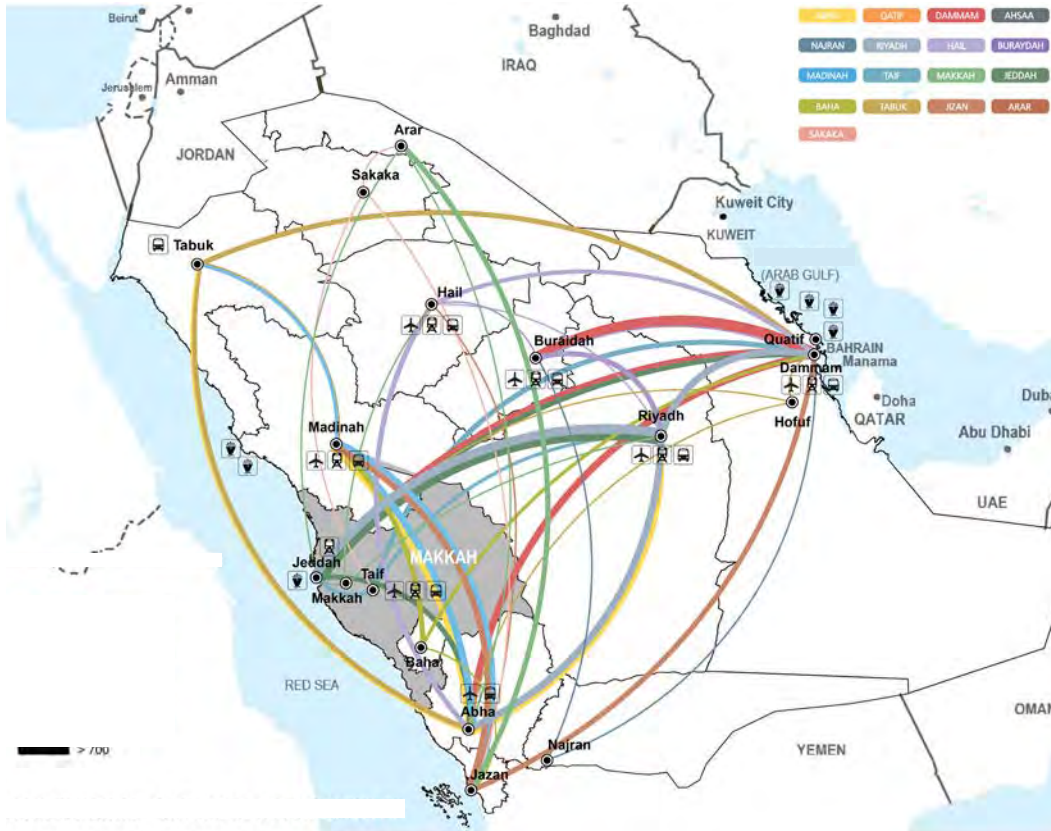
مساهمة القطاع الاقتصادي في إجمالي الناتج المحلي بمنطقة مكة المكرمة (2012)



- الصناعة
- الطاقة (كهرباء)
- بناء وتشبيد
- تجارة
- نقل
- مالية وعقار
- خدمات اجتماعية
- حكومية
- تعيين
- زراعة

الناتج المحلي الإجمالي للمناطق (٢٠١٢)  
نسبة نمو الناتج المحلي الإجمالي / سنويا  
مساهمة ناتج المنطقة في الناتج الوطني الإجمالي

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



الدمام : مطار الملك فهد الدولي (يستقبل ٩,٥٦٧,٠٠٠ راكبا سنويا)

جدة : مطار الملك عبد العزيز الدولي (يستقبل ٣,٠٠٠,٠٠٠ راكبا سنويا)

الرياض: مطار الملك خالد الدولي (يستقبل ٢٢,٣٠٠,٠٠٠ راكبا سنويا)

المدينة المنورة: مطار الأمير محمد بن عبد العزيز الدولي (يستقبل ٦,٥٠٠,٠٠٠ راكبا سنويا)

الدمام- بقيق- الرياض الرياض - المجمعة - القصيم

موانئ الخليج العربي ميناء الملك عبد العزيز، الدمام ميناء الملك فهد الصناعي، الجبيل ميناء الجبيل التجاري ميناء رأس الخير ميناء رأس تنورة

موانئ البحر الأحمر ميناء جدة الاسلامي ميناء الملك فهد الصناعي ميناء ينبع التجاري

الشكل ٣. شبكات النقل والمطارات والموانئ بين المدن والمراكز الحضرية السعودية





وذلك في ظل ارتفاع عدد المحافظات من ١٢ محافظة إلى ١٧. وقد ضمت قائمة المحافظات بالترتيب من المحافظة ذات الكثافة السكانية الأعلى وصولاً إلى المحافظة ذات الكثافة السكانية الأدنى كلاً من: جدة، ومكة المكرمة، والطائف، والقنفذة، وبحرة، والجموم، ورايح، والليث، والعرضيات، وميسان، وخليص، وأضم، ورنية، وتربة، والخزرة، والمويه، والكامل.

### المخطط الإقليمي لمنطقة مكة المكرمة

يضم المخطط الإقليمي لمنطقة مكة المكرمة لعام ١٤٦٠ هجري تقسيم المنطقة إلى قطاعات وممرات التنمية الرئيسية كما هو موضح في خريطة الكثافات السكانية.

ويشكل قطاع التنمية الساحلية للمنطقة الشمالية الغربية أول تلك القطاعات، فيما تتضمن أبرز الأنشطة الاقتصادية كلاً من أنشطة الصناعة، والتعدين، والأنشطة البحرية، وذلك لما تتميز به المنطقة من وفرة في المصادر المعدنية. أما القطاع التنموي الثاني فيشكل الركائز الأساسية للأنشطة الاقتصادية في منطقة مكة المكرمة (بما في ذلك في محافظات مكة المكرمة، وجدة، وأحساء من محافظة الجموم) والتي سجلت أعلى مستويات للكثافة السكانية في المنطقة. أما القطاع الثالث فيتضمن الممر الساحلي الجنوبي الغربي، والذي يتضمن بصورة أساسية الأنشطة البحرية، فيما يغطي القطاع التنموي الرابع مناطق غربية وجنوبية غربية من محافظة الطائف والتي تعتبر المصدر الرئيسي للقطاع الزراعي في المنطقة لما تتميز به من مناخ معتدل وأراض خصبة. إضافة لذلك، فتعتبر المنطقة أحد أهم الوجهات الصيفية المحلية في المملكة والتي تتميز بالعديد من المواقع الترفيهية لا سيما في كل من

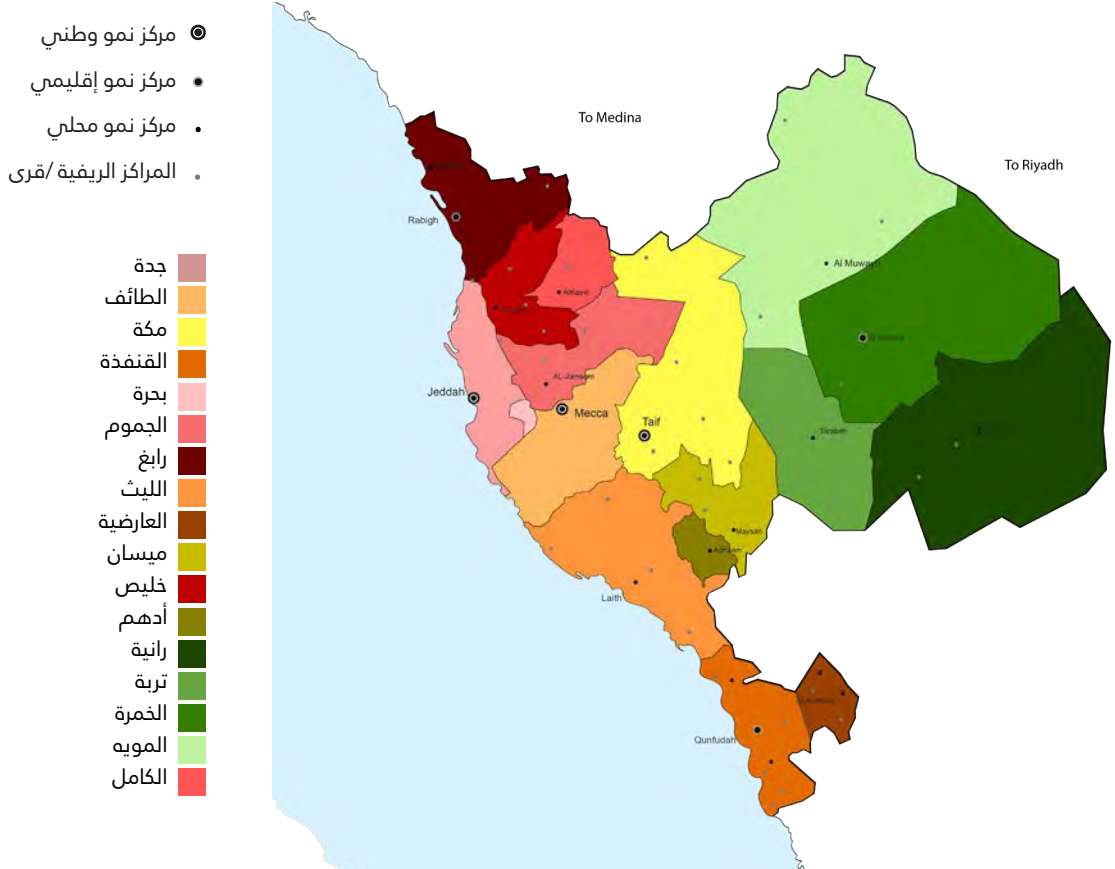
للحجاج القادمين ل أداء مناسك الحج أو العمرة، فيما يرجح أن تبلغ القدرة التشغيلية السنوية لما مجموعه ٣ ملايين راكب، ويساهم الخط الجديد في تقليل وقت السفر ما بين محافظتي جدة ومكة المكرمة لأقل من نصف ساعة، أما الرحلة ما بين مكة المكرمة والمدينة المنورة واللذان تفصل بينهما مسافة تبلغ ٤١٠ كيلومترات فسوف تستغرق نحو الساعتين ونصف الساعة فضلاً عن مساهمته كذلك في الحد بشكل كبير من الاختناقات المرورية. إضافة لذلك، يجري الإعداد لربط المنطقة من خلال خط سكة حديدية آخر بمنطقة الرياض من خلال مشروع الجسر البري، حيث سيخدم هذا الخط لنقل الركاب والبضائع ما بين المنطقة والمناطق الأخرى في المنطقة الوسطى والمنطقة الشرقية من المملكة. وتجدر الإشارة ضمن هذا الإطار إلى الخطط الموضوعة لإنشاء خط سكة حديدية إقليمي في مدينة جدة، حيث ستشكل شبكة السكة الحديدية جزءاً أساسياً من الخطة الرامية لتخفيف حدة الاختناقات المرورية في العاصمة التجارية، حيث يرجح البدء في تشغيله في عام ٢٠٢٠. ويبلغ طول السكة الحديدية ١٥٠ كيلومتراً وسيتم ربط الشبكة بمحطة قطار الحرمين السريع لتوفير خدمات سفر الركاب خارج المدينة. علاوة على ذلك، فسوف تشكل السكة الحديدية نقطة ربط هامة بمدينة الملك عبدالله الاقتصادية الواقعة في شمال مدينة جدة.

## ٢,٢ ديناميكيات الهيكل الإقليمي

### ٢,٢,١ التنظيم الإقليمي

#### الحدود الإدارية

تم تعديل التقسيم الإداري لمنطقة مكة المكرمة في عام ٢٠١٦.

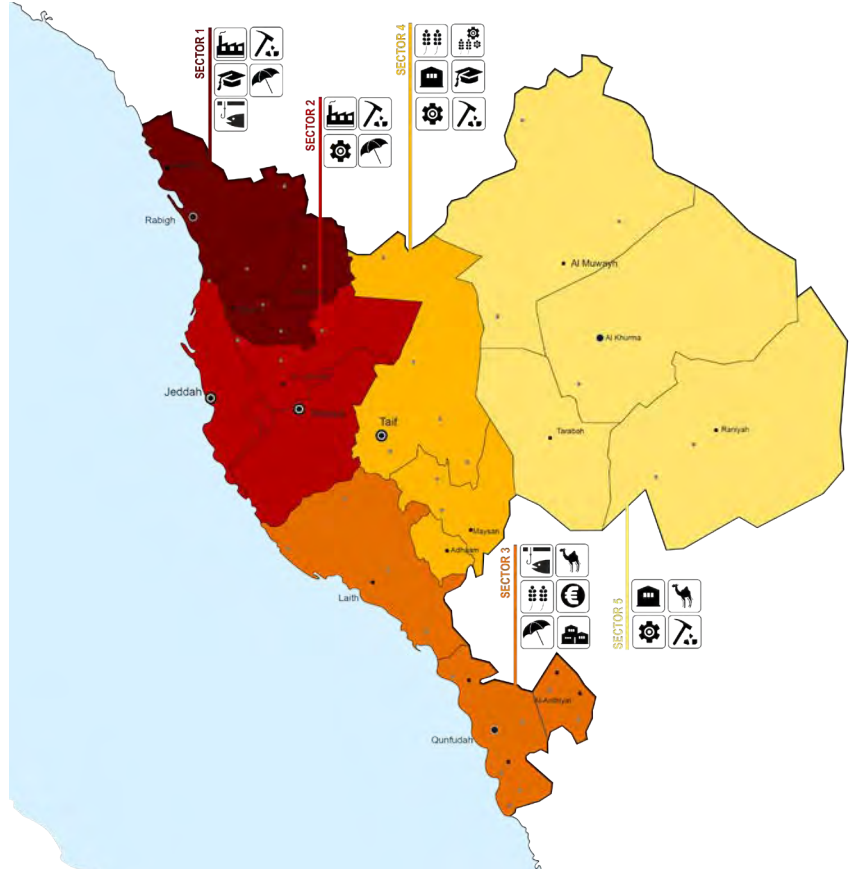


الشكل ٦. الحدود الإدارية لمحافظة منطقة مكة المكرمة



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

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



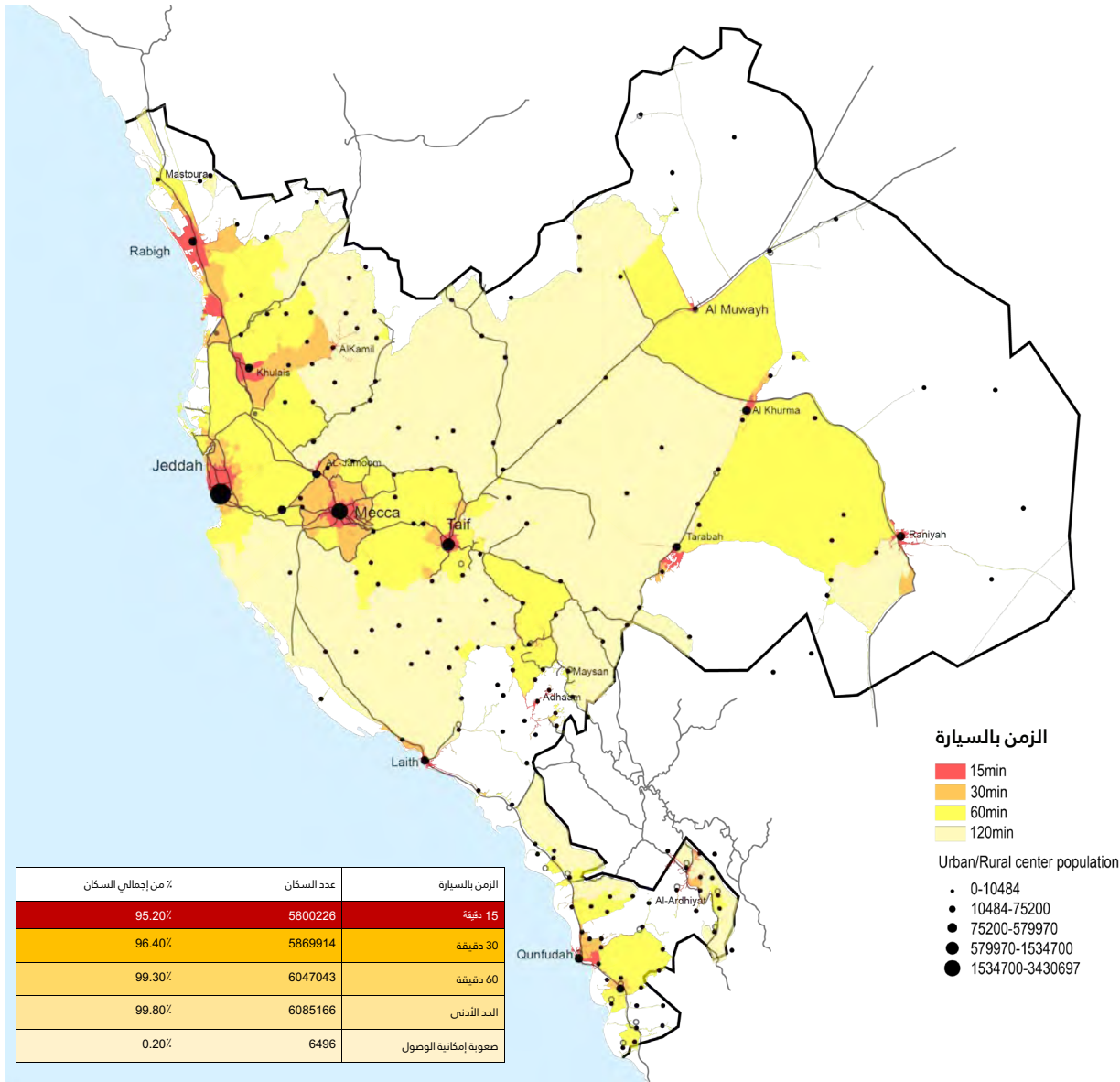
الشكل ٧. قطاعات التنمية الرئيسية في منطقة مكة المكرمة حسب المخطط الإقليمي لمنطقة مكة المكرمة. ١٤٦٠ هـ (٢٠٣٨).

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

- محور الساحل
- المحور الديني
- محور النقل
- المحور المؤسسي
- الخطوط الحديدية المقترحة
- الخطوط الحديدية الحالية
- السكك الحديدية المعتمدة
- الميناء الحالي
- المطار القائم
- محطة القطار الحالية
- الميناء المقترح
- المطار المقترح



الشكل ٨. محاور التنمية الرئيسية في منطقة مكة المكرمة حسب المخطط الإقليمي لمنطقة مكة المكرمة



الشكل ٩. إمكانية الوصول على شبكات الطرق

- المحور الديني بين منطقتي مكة المكرمة والمدينة المنورة.
- المحور الساحلي والذي يربط ما بين محافظة جدة ومراكز النمو الإقليمية الأخرى الواقعة على امتداد المناطق الساحلية مدعومة بخط الطريق السريع الرئيسي،
- المحور المؤسسي والذي يربط ما بين محافظتي الطائف والرياض،
- المحور الرابط ما بين محافظات جدة - مكة المكرمة - الطائف.

## ٢,٢,٢ الهيكل والموارد الإقليمية البنية التحتية الأساسية

تتمتع المنطقة بمستوى مناسب من خدمات الطرق بالمقارنة مع المناطق الأخرى، وبالرغم من ذلك، فقد تضمن المخطط الإقليمي اعتماد فكرة الربط ما بين أجزاء مختلفة من المنطقة عبر إنشاء شبكة

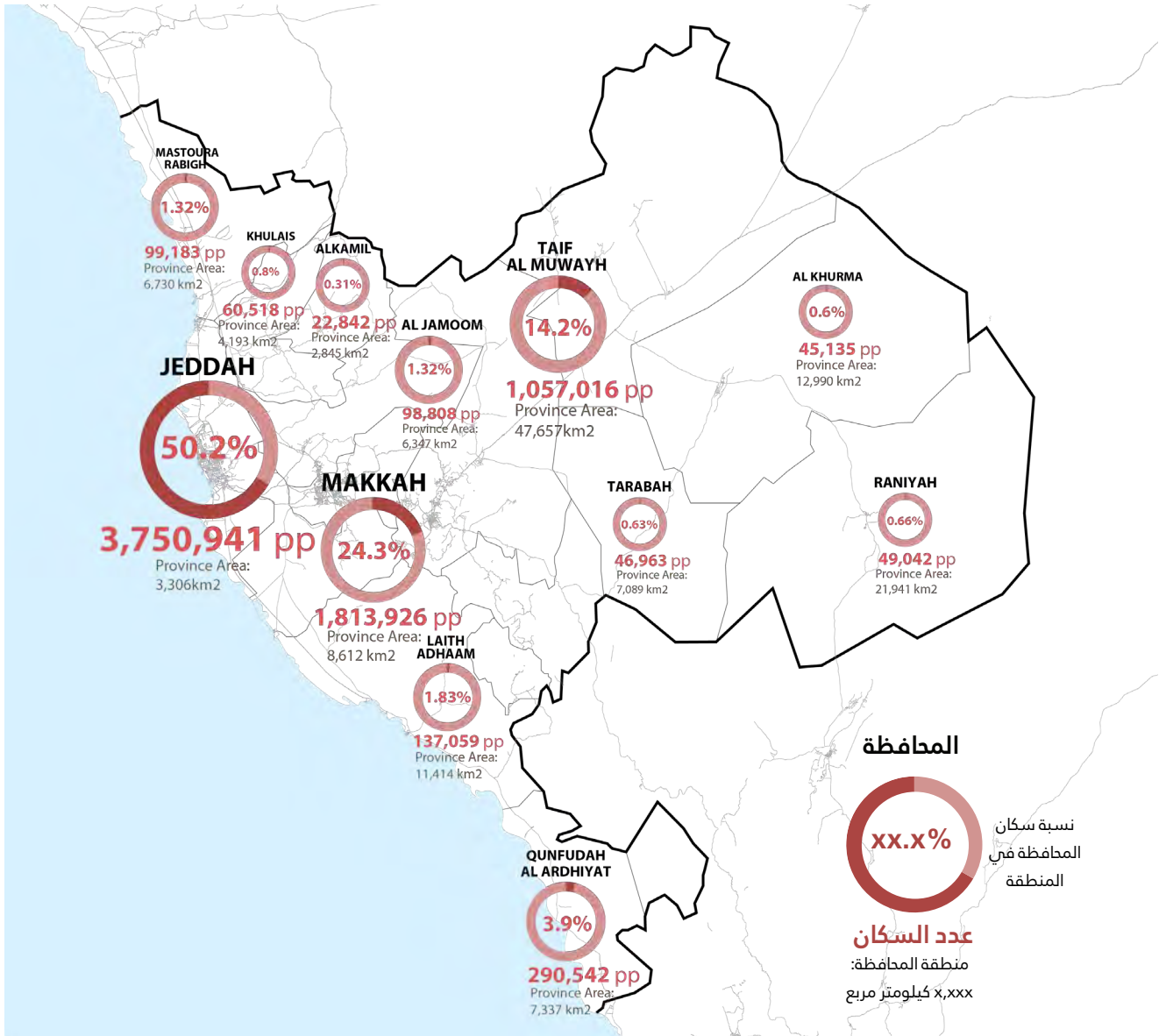
منطقتي الهدا والشفاء. كما يتميز هذا القطاع بتوفير مجموعة واسعة من الخدمات الأساسية بما في ذلك خدمات الصرف الصحي، وشبكات المياه، وشبكات الطرق السريعة، والإقليمية. وتعتبر الأنشطة الزراعية والصناعية المحرك الأساسي لعجلة التنمية في المنطقة، إضافة للقطاع السياحي والذي يخدم فئات واسعة من السياح المحليين. أما القطاع التنموي الخامس فيتضمن مجموعة من أبرز مواقع التعدين إضافة لواحدة من أشد المناطق افتقاراً للموارد الاقتصادية. ولا بد من الإشارة كذلك إلى استمرارية الأنشطة التعدينية والزراعية الصغيرة، بما في ذلك الأنشطة الرعوية، وثمة إمكانية كذلك لزيادة رقعة الأراضي الزراعية في حال تزويدها بإمدادات الري المناسبة وغيرها من أشكال التطوير المطلوبة.

وإلى جانب ممرات التنمية التي تم تحديدها من خلال المخطط الإقليمي لمنطقة مكة المكرمة، فقد تم تحديد أربعة محاور أساسية وفنية:





مشاريح على طول الواجهة البحرية في مدينة جدة



الشكل ١. توزيع السكان في محافظات منطقة مكة المكرمة حسب تعداد ٢٠١٠

الأراضي للطرق والسكك الحديدية، و٤,٩% للتجمعات الحضرية. تشكل المراعي في المناطق الصحراوية ٦٥,٨% من الاستخدامات الطبيعية للأراضي في المنطقة، وتتركز الأراضي الصحراوية والتي تشكل ٥٣% من المساحة الإجمالية للأراضي في كل من منطقتي الخمرة ورنية، بينما تتركز المراعي في كل من محافظات الليث، والقنفذة، ورايح. من جانب آخر، تشكل المناطق غير المطورة، بما في ذلك المناطق الجبلية والأودية ما نسبته ٩,٢% من المساحة الإجمالية للأراضي، أما فيما يتعلق بالمناطق الجبلية، فيعتبر معامل التدرج البالغ ٢٠% الحد الأقصى المقبول لتنفيذ عمليات التطوير وذلك نظراً لارتفاع تكلفة التنفيذ للنسب الأعلى، ويستثنى من ذلك بعض المشاريع الخاصة كمشاريع تطوير المواقع السياحية ومشاريع تطوير البنية التحتية. أما فيما يتعلق بالأودية، فقد تضمن المخطط الإقليمي توصيات تدعو للحفاظ عليها ومنع التعدي على مساراتها. تتميز التجمعات الحضرية في منطقة مكة المكرمة باعتبارها كمدن

طرق تتميز بسلسلة طرق ذات تنظيم عال المستوى بما في ذلك تطوير الطرق الصحراوية التي تربط ما بين المناطق القروية والمدن. ووفقاً لتحليل مستوى تأثير المدن الثلاث الذي تم إعداده، فقد تم تسجيل ما نسبته ٩٥% من السكان ممن يعيشون في مناطق لا تبعد عن كبرى المراكز الحضرية لمسافة ١٥ دقيقة بالمركبة، فيما يقطن ما يزيد على ٨٠% من إجمالي الكثافة السكانية في ثلاث مدن رئيسية أو في المناطق المتاخمة لها.

#### استعمالات الأراضي، والتحديات العمرانية والتجمعات الحضرية

تقدر المساحة المخصصة لأنشطة التعدين في المنطقة بنحو ٣٦٦,٢ كم<sup>٢</sup>، أي ما يعادل ٢,٦% من المساحة الإجمالية للمنطقة وحوالي ١٥,٤% من مساحة الأراضي الحضرية. وتتركز هذه المناطق في كل من محافظات رابغ، وجدة، ومكة المكرمة، وخليص، ورنية. وقد تم تخصيص ٤,٣% من الأراضي للاستخدامات الزراعية، مقابل ١٢,٨% من



نموذج لشارع في الجزء التاريخي من مدينة جدة

وفي المناطق الشرقية كمحافظة الطائف، إضافة لذلك، يعد تشكل السيول في منطقة مكة المكرمة أمراً شائعاً خلال موسم الشتاء وذلك على الرغم من تدني معدلات الهطول المطري المسجلة. من ناحية أخرى، يعتبر هبوب العواصف الرملية أمراً شائعاً كذلك نظراً لطبيعة المنطقة الصحراوية، لا سيما في محافظة مكة المكرمة. وتتسم المنطقة بالرياح الغربية والغربية الشمالية معتدلة السرعة طوال العام. وقد تزداد سرعة الرياح خلال شهور الانتقال الموسمي لكي تصل إلى ٣٦ كم/س، وعادة ما يكون هبوبها على هيئة عواصف رملية. وغالباً ما تحدث تلك العواصف في فصل الربيع ومع نهاية فصل الخريف، حيث تعتبر هذه الظاهرة من أبرز العوامل المسببة لتلوث الهواء في المنطقة. وعلى صعيد آخر، تظهر مناطق المدن تنوعاً في التضاريس حيث تبين ص، و الأقمار الصناعية جبال الحجاز بشكل واضح بين مدينتي الطائف ومكة المكرمة. كما يشكل خط جبال الحجاز مجموعة من المرتفعات تصل في حدها الأقصى إلى حوالي ٢٧٠٠ متراً باتجاه الجنوب و ١٤٥٠ متراً باتجاه الغرب. ويرجع أن تكون سلسلة الجبال هذه أحد أبرز التحديات ضمن إطار دراسة مدى جدوى تنفيذ مشروع الربط بالسكك الحديدية بين مدينتي مكة المكرمة والطائف والمقترح منذ فترة زمنية طويلة. ٣

### ٢,٣,٢ الوضع الاقتصادي لإقليم مدينة جدة

لا تزال كل من مدينتي جدة ومكة المكرمة تواصلان دورهما كمحرك للنمو الاقتصادي في المنطقة ككل، وبفضل المزايا النسبية لكلا المدينتين، لوحظ استقطابهما لأعداد متزايدة من سكان المناطق الصغيرة في المنطقة. ووفقاً للمعدلات المسجلة حالياً، فقد يؤدي ذلك إلى زيادة أنماط النمو الحضري غير المستدامة وما يترتب عليها

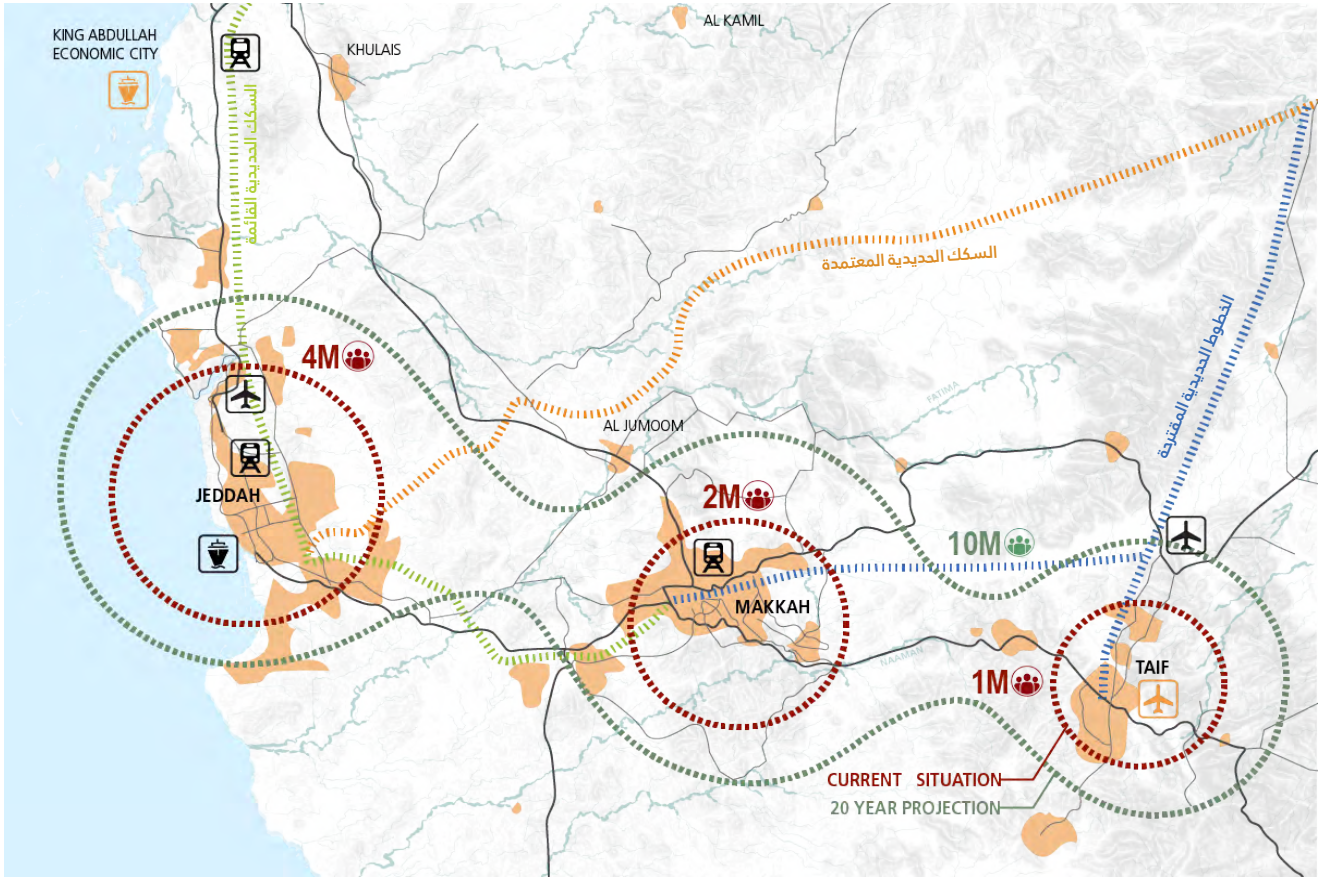
وقرى واسعة وممتدة على جانبي الأودية والمرتبات البرية. وتشكل المدن ما نسبته ٧,٤٪ من إجمالي مساحة الأراضي الحضرية، فيما تنتشر النسبة المتبقية في مناطق الأرياف بنسب مختلفة. ويمكن أن يعزى سبب الارتفاع النسبي في المساحة الإجمالية للمدن إلى وجود ثلاث تجمعات حضرية ضخمة في المنطقة، ألا وهي: جدة، ومكة المكرمة، والطائف.

### ٣,٢ ديناميكيات هيكل المدينة ١,٣,٢ العناصر البيئية والطبوغرافية

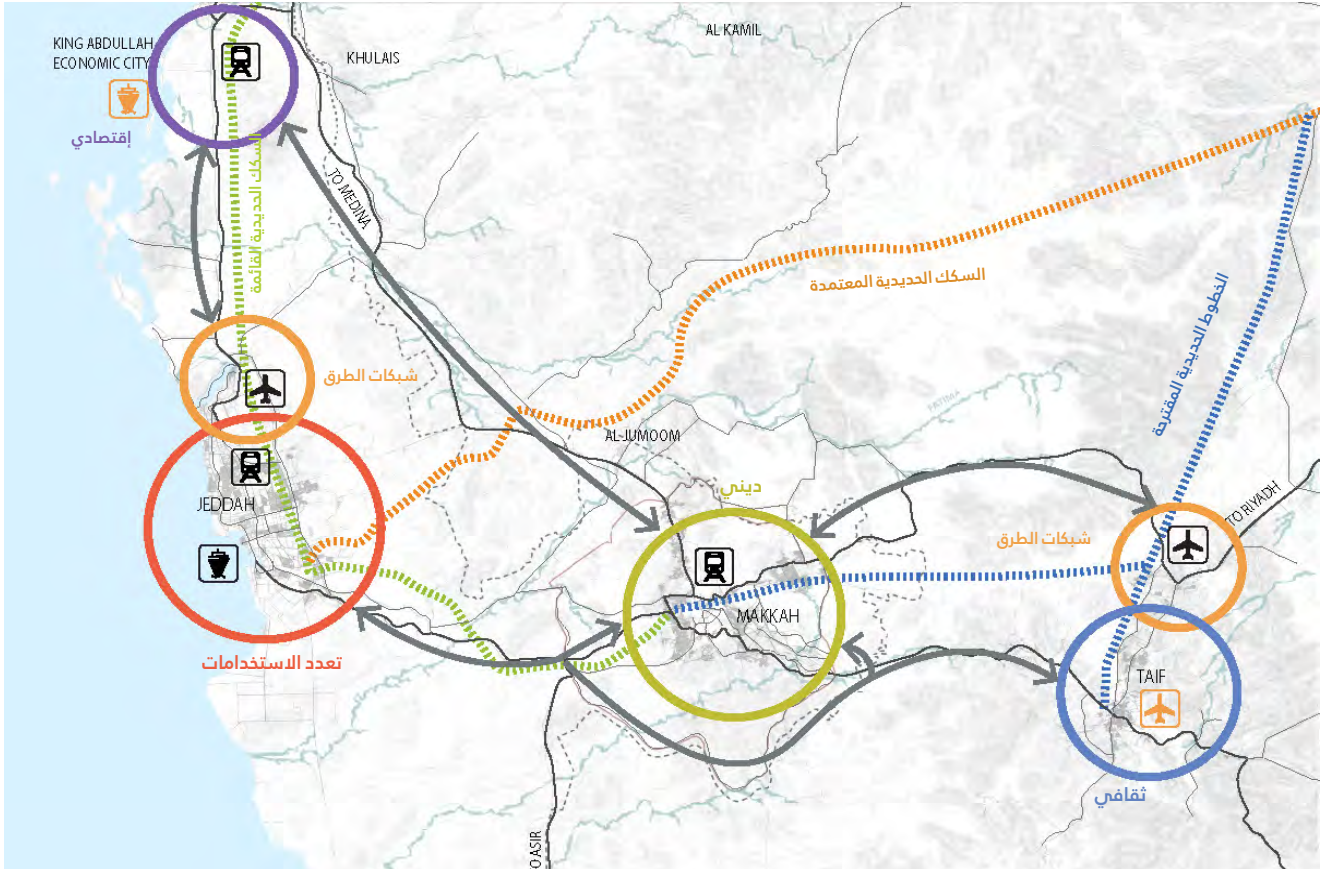
تتسم محافظة جدة بارتفاع متوسط درجات الحرارة المسجلة مقارنة بمحافظة الطائف والتي تتمتع بمناخ أكثر اعتدالاً نظراً لموقعها الجغرافي ومتوسط ارتفاعها الأعلى عن مستوى سطح البحر. إلا أنها أكثر برودة من مكة المكرمة وذلك نظراً لطبيعتها الساحلية. كما لوحظ التباين الكبير في معدلات الرطوبة المسجلة في كل من محافظتي جدة ومكة المكرمة على مدار العام بالمقارنة مع معدل الرطوبة المسجل في محافظة الطائف وذلك نظراً لموقعها القريب على البحر، حيث يبلغ متوسط الرطوبة السنوي في محافظة جدة ٦٣٪ تقريباً وعادة ما تسجل المحافظة تغيرات موسمية عالية في معدل الرطوبة، فيما يعتبر المناخ الأكثر اعتدالاً في محافظة الطائف بمثابة ميزة أساسية وهامة تجعل المحافظة مقصداً سياحياً على مستوى المنطقة وعلى مستوى المملكة ككل. من جهة أخرى، فقد سجلت منطقة مكة المكرمة تبايناً في معدلات هطول الأمطار بين مختلف محافظاتها، حيث تسجل محافظة جدة أدنى معدل هطول مطري والذي يزداد بشكل تدريجي مسجلاً أعلى نسبة



طريق سريع في اتجاه مدينة مكة المكرمة



الشكل ١١. التوزيع الحالي لسكان المحافظات الثلاث: مكة المكرمة وجدة والطائف والتوقعات لمدة ٢٠ سنة

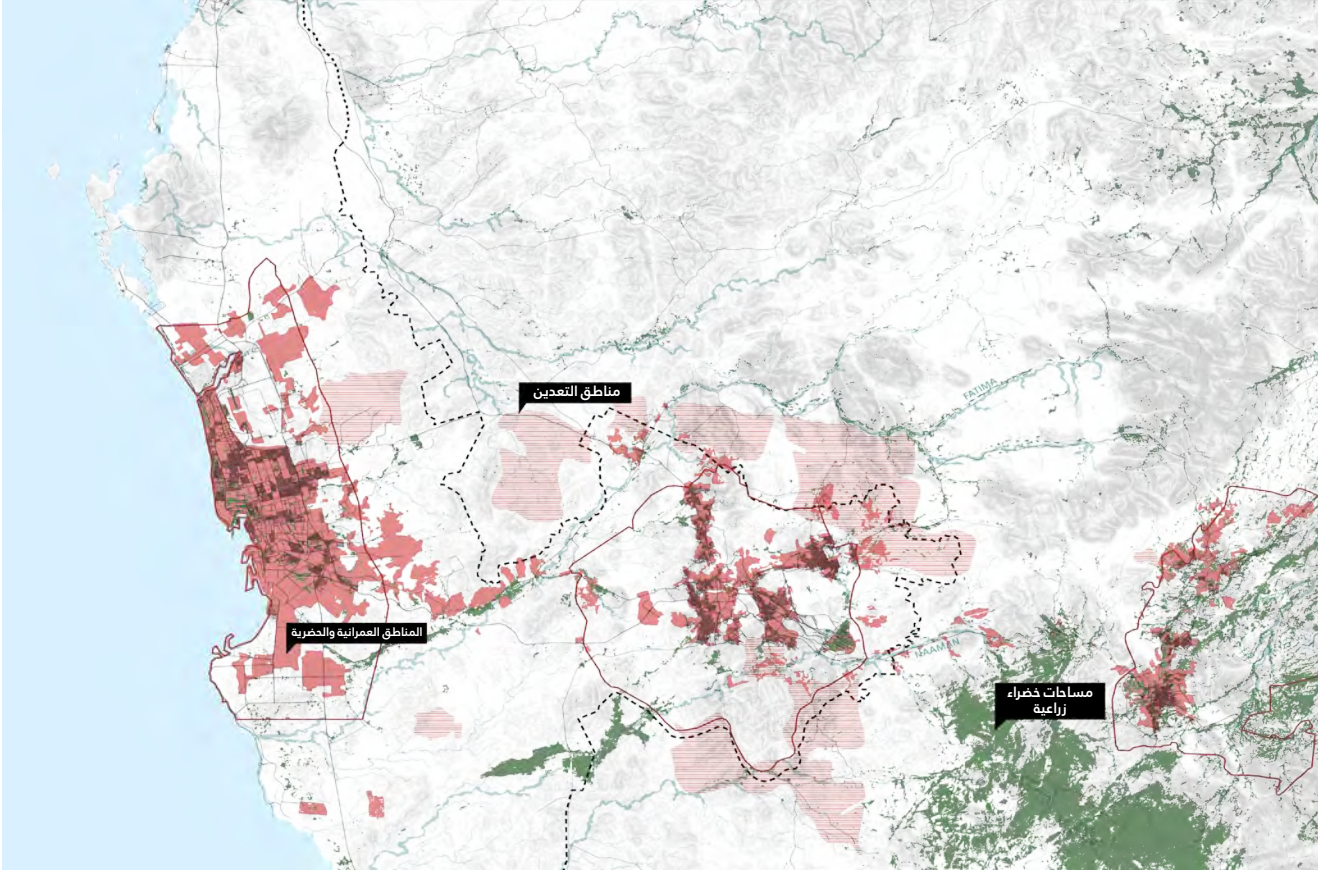


الشكل ١٢. الربط الوظيفي بين المناطق المحافظات الثلاث: مكة المكرمة وجدة والطائف

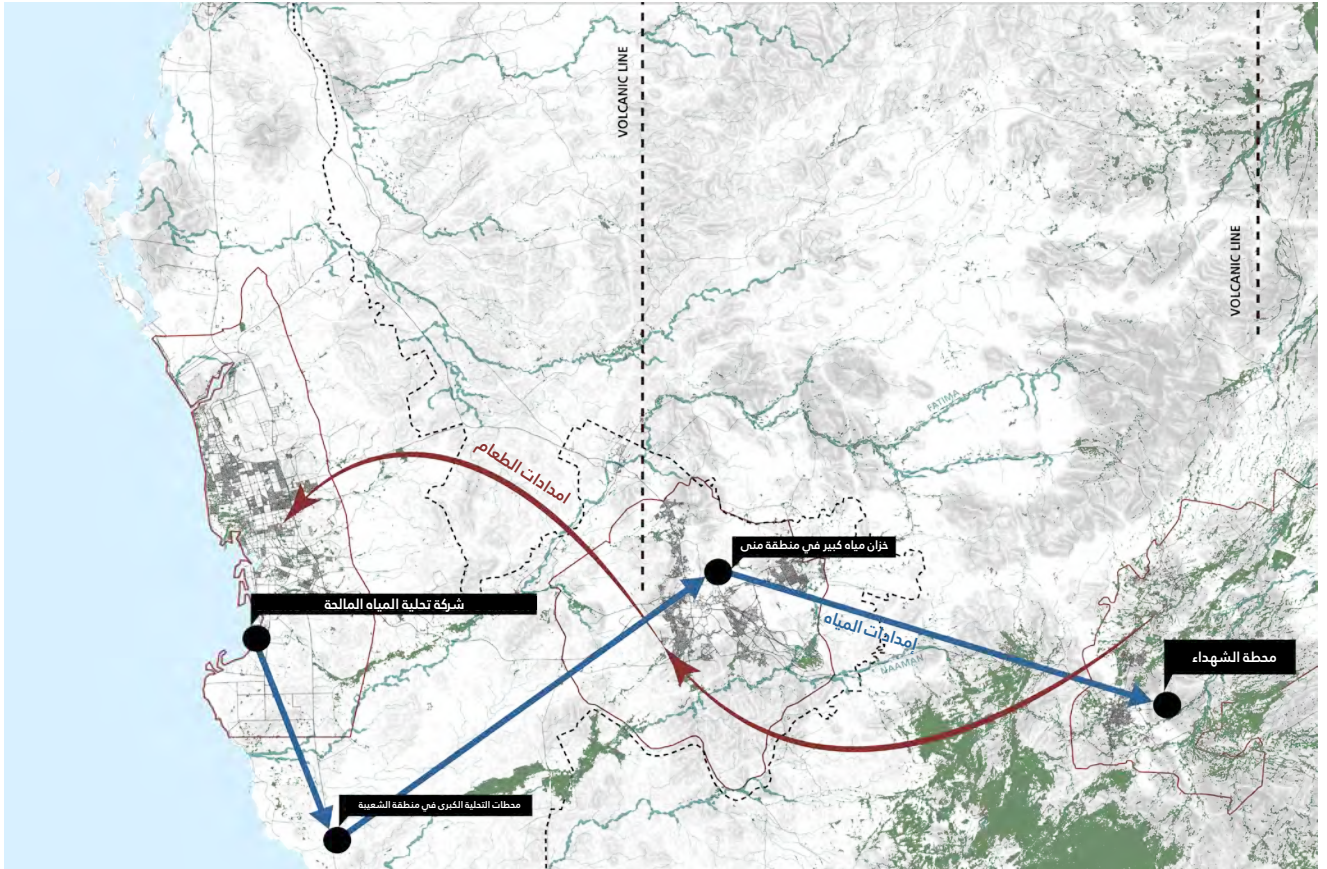
من اتساع فجوة التفاوت ما بين مختلف محافظات المنطقة. وتشير الأوضاع القائمة إلى تركيز نمط الاستقرار في منطقة مكة المكرمة في اثنين من كبرى المراكز الحضرية ألا وهما جدة ومكة المكرمة واللذان سجلتا حوالي ٧١٪ من إجمالي عدد السكان في المنطقة. كذلك، تجدر الإشارة إلى عدم وجود مراكز حضرية متوسطة الحجم، باستثناء مدينة الطائف والتي بلغ عدد سكانها ٦٦٧ ألف 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.

ويمكن الإشارة إلى الممر الرابط ما بين مدن جدة - مكة المكرمة - الطائف باعتباره الممر الأبرز في المملكة وذلك في ظل استيعابه لما نسبته ٢٢٪ من إجمالي السكان المحليين فضلاً عن إسهامه بما نسبته ٢٠٪ من مجموع الناتج المحلي في المملكة. كما يقدر مجموع السكان بنحو ٧ ملايين نسمة، حيث يتركز ٨٧٪ من إجمالي السكان في المنطقة ضمن هذا الممر، وفي ضوء معدلات النمو السكاني المسجلة حالياً، فمن المرجح أن تسجل المنطقة نمواً سكانياً لأكثر من ١٠ ملايين نسمة في غضون الأعوام العشرين المقبلة، حيث يمكن أن يعزى ذلك إلى حد ما لإنشاء مشروع قطار الحرمين الذي تم تشغيله مؤخراً، إضافة إلى مطار الطائف الجديد والذي حاز على ترخيص كمر لزوار بيت الله الحرام، حيث سيكون جاهزاً للعمل بحلول عام ٢٠٢٠.

وبمرور الزمن، سوف تشهد هذه المراكز الثلاثة التي سجلت أعلى معدلات كثافة السكانية ترابطاً أقوى من خلال النظم الاقتصادية المتشابكة والمتداخلة، والموارد الطبيعية والنظم البيولوجية المشتركة، إضافة لشبكات النقل المشتركة فيما بينها. ويمكن هنا الإشارة إلى مثال بارز لمشاركة الموارد وتكامل المهام الذي تتمتع به المدن والذي يتمثل في محطة تحلية المياه في محافظة جدة والتي تساهم في تزويد كلا من مدينتي مكة المكرمة والطائف بالمياه الصالحة للشرب، فيما تمثل مدينة الطائف سلة الغذاء بالنسبة للمنطقة والتي تساهم في تصدير المحاصيل إلى كل من مدينتي مكة المكرمة وجدة. أما على صعيد البنية التحتية، تستفيد جميع تلك المراكز من مشاريع تطوير مرافق النقل في المنطقة والتي تم تنفيذها مؤخراً عبر إنشاء قطار الحرمين ومطار الطائف الدولي الحديث. وتجدر الإشارة كذلك إلى الفكرة من وراء تحويل مدينة الطائف كمحطة أساسية لعبور الحجاج في موسمي الحج والعمرة وذلك بهدف تخفيف العبء على مطار الملك عبد العزيز الدولي في مدينة جدة خلال مواسم الذروة والذي يستقبل ملايين الحجاج سنوياً من خلال بوابة خاصة بالحجاج في مطار جدة الدولي، بينما تتجه نسبة بسيطة منهم إلى المدينة المنورة.



الشكل ١٣. المناطق الحضرية، والأراضي الزراعية ومناطق التعدين في مكة المكرمة و جدة و الطائف



الشكل ١٤. الأودية والمناطق الخضراء وتوزيع المياه وإنتاج الغذاء في مكة المكرمة و جدة و الطائف





# 3

## الدوكمة والتمويل البلدي



## ١.٣ الإطار التشريعي والمؤسسي

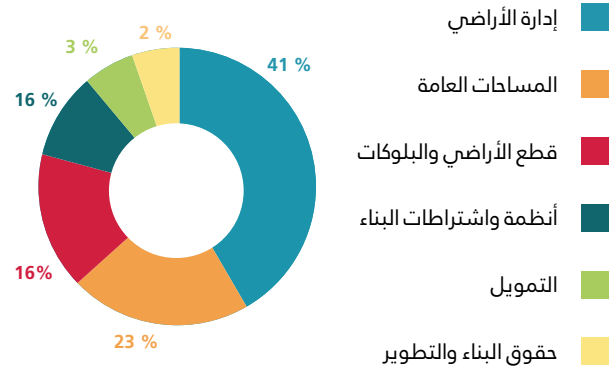
فيما يعكس المخطط الإقليمي العمراني لمنطقة مكة المكرمة والذي تم إعداده في عام ٢٠٠٥ وتنقيحه في عام ٢٠١٢ أثره على المخططات المعدّة على المستويات الإدارية الأدنى والتي تمثل الجهة الإرشادية لمشاريع التنمية العمرانية في محافظة جدة. ويتألف المخطط المحلي لمدينة جدة من مكون إستراتيجي (المخطط العمراني لعام ٢٠١٥) والمدعوم بوثيقة الإجراءات التنظيمية (المخطط المحلي لعام ٢٠٠٥) والتي تحدد الاستخدامات الإستراتيجية للأراضي وشبكات البنية التحتية ضمن منطقة المركزية، إضافة لتطبيق الضوابط العمرانية لاستعمالات الأراضي الحضرية وأنظمة البناء ضمن حدود النطاق العمراني. وتهدف نطاق حماية التنمية العمرانية للحيلولة دون حدوث أشكال التوسع العمراني إلى ضواحي المدن في ظل غياب مرافق البنية التحتية اللازمة، فيما تشكل مخططات تقسيم الأراضي ركيزة أساسية يتم الاسترشاد بها لدى إعداد مشاريع التطوير في أمانة جدة وتنفيذها.

وإلى جانب الإستراتيجية العمرانية الوطنية المنصوص عليها في التشريعات والأنظمة، فقد تمت صياغة اللوائح وأنظمة التخطيط الأخرى استناداً للكليات الإرشادية والتوجيهية والتي تشكل المصدر التشريعي والمعد من وزارة الشؤون البلدية والقروية. وضمن هذا الإطار، فإن هذه التشريعات لا يمكن أن تشكل نظاماً سليماً للمساءلة النظامية ولتعزيز مبدأ الشفافية لدى الجهات المشاركة في التنمية. علاوة على ذلك، هناك أدلة تشير إلى انخفاض مستوى تنفيذ الأنظمة الحضرية، إضافة إلى الأنظمة السابقة والمحددة لاستعمالات الأراضي والأبنية، حيث أدى ذلك إلى ظهور أشكال الزحف العمراني في مدينة جدة. وقد أسفر ذلك عن نشوء اختلال في مستويات النمو والتنمية والذي انعكس بدوره على مستويات الاستدامة الاجتماعية، والاقتصادية، والبيئية.<sup>١</sup>

وضمن إطار الإصلاحات المنفذة، يمكن لأمانة جدة الاستفادة من التوجهات اللامركزية على كل من المستويين المالي والتشريعي لتيسير إيجاد الحلول المبتكرة والمستقلة لمختلف المشكلات الحضرية والعمرانية الناشئة على مستوى الأمانة، حيث يتعين أن يتضمن ذلك ما يلي:

- نقل صلاحية التخطيط: من وزارة الشؤون البلدية والقروية إلى الأمانة المحلية مع إتاحة إمكانية اتخاذ الإجراءات بشكل مستقل، دون اللجوء إلى جهة عليا، لتلبية احتياجات المجتمع بفعالية، ويدعم ذلك "الأجندة الحضرية الجديدة"، التي تنص على أن عمليات التخطيط والتصميم العمراني يجب أن تقودها الإدارات على المستوى الوطني والإقليمي والمحلي، كما إن تنفيذها يتطلب التنسيق مع جميع الجهات الحكومية، فضلاً عن مشاركة المجتمع المدني، والقطاع العام والجهات المعنية الأخرى.
- اللامركزية المالية: تعطي الاستقلالية للأمانة في توجيه الأموال لتمويل الأنشطة الإنمائية، وتشمل أنشطة تحقيق الإيرادات في المدن على كل من الضرائب والرسوم، كما يجب السماح للمناطق العمرانية بجمع بعض أشكال الضرائب على الممتلكات لتمويل الأنشطة الحضرية، ويبين نظام الأراضي البيضاء الأخير، الذي يفرض رسوماً على قطع الأراضي غير المطورة في المناطق العمرانية

تم إعداد الإطار التشريعي لمحافظة جدة وفقاً للبيئة التشريعية للمملكة والتي تركز على مبادئ الشريعة الإسلامية. حيث تتولى هيئة إصدار التشريعات إلى أربع سلطات، وهي: الملك، ومجلس الشورى، ومجلس الوزراء، والوزارات. وبالتالي، تم تشكيل الأدوات التشريعية الخمس التالية والتي تعمل ضمن ترتيب هرمي متدرج مما يعكس درجة صلاحيتها ومسئوليتها: الأمر الملكي، والمرسوم الملكي، والأمر السامي، وقرار مجلس الوزراء، والقرار الوزاري. إضافة لذلك، تتمتع أمانة محافظة جدة بصلاحيات إصدار تنظيمات الأراضي مثل إصدار نظام البناء البيئي في عام ٢٠٠٦ / للبيئة والذي تم تنقيحه في عام ٢٠٠٩. إضافة لذلك، وبسبب هذا النظام غير المركزي في إعداد التشريعات فإن مدينة جدة تسترشد بأكثر من ٥٠٠ أداة من أدوات التخطيط العمراني والصادرة غالباً عن أقل المستويات الإدارية (التعميمات) <sup>٤</sup>، مما يجدها بالتالي من أي سلطة قانونية.



الشكل ١.٥ عدد الأنظمة العمرانية والحضرية في المملكة العربية السعودية استناداً إلى المواضيع الرئيسية لتشريعات التخطيط العمراني (موئل الأمم المتحدة)

وتعتبر وزارة الشؤون البلدية والقروية ذات دور أساسي وهام في إعداد أنماط النمو والتطوير في أمانة محافظة جدة وذلك في ظل صلاحياتها التي تتضمن تنفيذ مشاريع التخطيط العمراني في مدن المملكة، بما في ذلك إصدار التراخيص اللازمة لمختلف أنواع المشاريع الإنشائية. وضمن هذا الإطار، تعتبر أمانة محافظة جدة بمثابة الجهة التنفيذية الوحيدة التابعة للوزارة والتي تعمل على المستوى المحلي. ومن جانب آخر، لوحظت المركزية العالية لنظام الميزانية وهو ما يعكس الاعتماد الكامل لمبادرات التطوير والتنمية في محافظة جدة على المخصصات المالية التي تحددها الوزارة من خلال بند خاص ضمن الموازنة السنوية، وهو ما يشكل المصدر التمويلي الوحيد المتاح.

كذلك للقطاع الخاص دور أساسي وهام في تحقيق التنمية الاقتصادية في مدينة جدة، بيد أن مشاريع البناء وتطوير الأراضي التي تم تنفيذها قد أدت إلى تفاوت مستويات تطوير الأراضي، مما أدى بالتالي لارتفاع تكلفة السكن وظهور أشكال المضاربة العقارية والزحف العمراني<sup>٥</sup>.

يتميز نظام التخطيط في المملكة بتدرج هرمي تنازلي كما ينعكس على النظام العمراني المتبع في مدينة جدة. وتعتبر الإستراتيجية العمرانية الوطنية لعام ٢٠٠١ بمثابة الخطة الإرشادية للمملكة،



© FSCP

محلات تجارية وباعة في مدينة جدة

## ٢٠٢٣ المخطط الإقليمي لمنطقة مكة المكرمة

يعتبر التخطيط الإقليمي المستوى الثاني من مستويات التخطيط المكاني في المملكة العربية السعودية والتي تهدف إلى معالجة مختلف الجوانب الناشئة على المستويات الطبيعية، والعمرائية، والاجتماعية، والاقتصادية في مجال التنمية الإقليمية. وقد تم إعداد وإقرار المخطط الإقليمي لمنطقة مكة المكرمة في عام ٢٠٠٥ من قبل مجلس منطقة مكة المكرمة باعتباره رؤية شاملة لمدة ٢٠ عاماً لتحقيق التنمية الاقتصادية، والاجتماعية، والعمرائية الواردة ضمن الاستراتيجية العمرانية الوطنية (عام ٢٠١٠)، وخطة التنمية الثامنة (للأعوام ٢٠١٠ - ٢٠١٥)، ونتائج الدراسات والمسوحات المنفذة كجزء من مشروع المخطط الإقليمي. بيد أنه لا بد من الإشارة هنا إلى عدم مشاركة أمانة جدة في عمليات إعداد المخطط الإقليمي لمنطقة مكة المكرمة.

### ٣،٢،٣ المخطط المحلي لمدينة جدة

يعتبر المخطط المحلي لمدينة جدة أداة تخطيط<sup>٧</sup> تتألف من مكون استراتيجي (المخطط الهيكلي لمنطقة جدة الكبرى) والوثيقة التنظيمية (المخطط المحلي)، وتتضمن تلك المخططات ما يلي:

- إستراتيجية المدينة الطويلة الأمد،
- تحديد مجالات التنمية،
- تحديد الأراضي والمناطق الحضرية وغير الحضرية،
- شبكة النقل الرئيسية،
- الحماية البيئية،
- توفير مرافق البنية التحتية،
- تفاصيل استخدام الأراضي،
- اللوائح للأنظمة العمرانية،
- المقترحات التفصيلية لمناطق محددة مختارة.

### المخطط العمراني لمنطقة جدة الكبرى

أشار أحد التقارير الصادرة في عام ٢٠١٥<sup>٨</sup> إلى إعداد أمانة جدة أربع خطط لتوجيه عمليات التنمية في جميع أنحاء محافظة جدة لفترة التخطيط المحددة بعشرين عاماً. وتتضمن تلك الخطط كلاً من الخطة الإستراتيجية لمحافظة جدة، والمخطط العمراني المحلي لمدينة جدة، والمخطط العمراني لمحافظة جدة، والمخططات المحلية لمدينة جدة (خطط العمل المخصصة لمجالات محددة). وقد عملت أمانة جدة على إعداد أول ثلاث مخططات بالتعاون مع شركة "أيكوم" للاستشارات AECOM ومن ثم تم إقرارها من قبل وزارة الشؤون البلدية والقروية في عام ٢٠١٥، وتتميز تلك المخططات بتماشيتها والاستراتيجية العمرانية الوطنية، والمخطط الإقليمي، وخطة التنمية التاسعة. يتضمن المخطط الاستراتيجية لمحافظة جدة الرؤية التنموية للأمانة، إضافة للغايات والأهداف المحددة لمحافظة جدة حتى عام ٢٠٣٣. إضافة لذلك، تحدد الخطة كلاً من الأهداف والسياسات الواسعة النطاق والمنفذة من قبل المحافظة لتوجيه عمليات صنع القرار في مجالات تنظيم استعمالات الأراضي، وإعداد السياسات العمرانية، وتخطيط مشاريع البنية التحتية، والاستثمار، والإدارة وتوفير المرافق والمنشآت العامة. أما المخطط العمراني المحلي فيهدف لتحديد مستويات النمو العمراني والاستراتيجية العمرانية لمحافظة جدة حتى عام ٢٠٣٣ (بحيث أ) يحدد معايير النمو

لمعالجة المضاربة على الأراضي ونقص المساكن وتنمية الأراضي غير الرسمية، أنه يمكن الاستفادة من الآليات التنظيمية لتوليد الإيرادات مع تعزيز ودعم إطار إنمائي فعال.

- إتاحة الفرص للجهات الفاعلة: بما في ذلك القطاع الخاص والتطوعي والمجتمع بشكل عام، للمشاركة في القرارات المتعلقة بالمشاريع التي تؤثر عليهم.

وبإمكان مدينة جدة الاستفادة من الأدوات والأنظمة التشريعية السليمة والمناسبة والتي ستدعم تنفيذ العمليات التشاركية لتطوير المناطق القديمة على مستوى المدينة. ويتعين تنفيذ عملية الإصلاح التشريعي بأسلوب تشاركي بهدف تعزيز الدور التنفيذي الذي تضطلع به شركة جدة للتنمية والتطوير العمراني إضافة لضرورة استخدامها لدمج سكان المناطق القديمة ضمن مختلف الخطط، والسياسات، وكبرى مشاريع النقل، ومرافق البنية التحتية، والتنمية العمرانية التي يتم تنفيذها على المستوى الوطني. إن توحيد أنظمة التخطيط سيساهم كذلك في دعم التدخلات الحضرية المنفذة في مدينة جدة وتعزيز شرعيتها، كما ستطلب تلك الأنظمة تنفيذ عمليات المراجعة والتنقيح لغايات تحديثها وتطويرها لضمان تماشيها مع النموذج التنموي الحالي، حيث ينبغي أن يتضمن ذلك إعادة النظر في عملية سن التشريعات بهدف الحد من عدد الجهات المعنية بها. ويتطلب الإطار التشريعي كذلك إتاحة المجال لمشاركة المجتمع المحلي في عملية صنع القرار من أجل تعزيز أشكال المساواة والشمولية.

ويمكن كذلك تعزيز مستويات المساءلة الفنية والهرمية عبر تنقيح النظام الخاص بحدود النطاق العمراني بحيث يتضمن معايير واضحة تعكس كيفية صياغته. كما يتعين أن يشدد التشريع على إنشاء حدود نطاق حماية التنمية باعتباره كمنطقة خالية من أشكال التطوير، حيث أن ذلك لن يساهم في منع تنفيذ مشاريع التطوير العمراني في المناطق القديمة فحسب؛ بل أنه سيساهم كذلك في الحد من أشكال الاستغلال لتحقيق المصالح الخاصة والمدعومة بمرور الأنظمة والتشريعات. من جانب آخر، فسوف تساهم هذه المبادرات في تعزيز عمليات إعداد السياسات العامة لغايات توجيه المدينة نحو تحقيق مستقبل عمراني أفضل من حيث الكثافة، والإدماج، والاستدامة. وضمن هذا السياق، يتعين البدء بمراجعة نظام حدود النطاق العمراني لتقييم مدى تحقيقه للأهداف الواردة ضمن سياسة النمو العمراني، وهو ما يمكن أن يساهم بدوره في رفع عملية الإصلاح التشريعي إلى جانب تعزيز خيارات السياسات العامة.

### ٢،٢،٣ أدوات ومستويات التخطيط

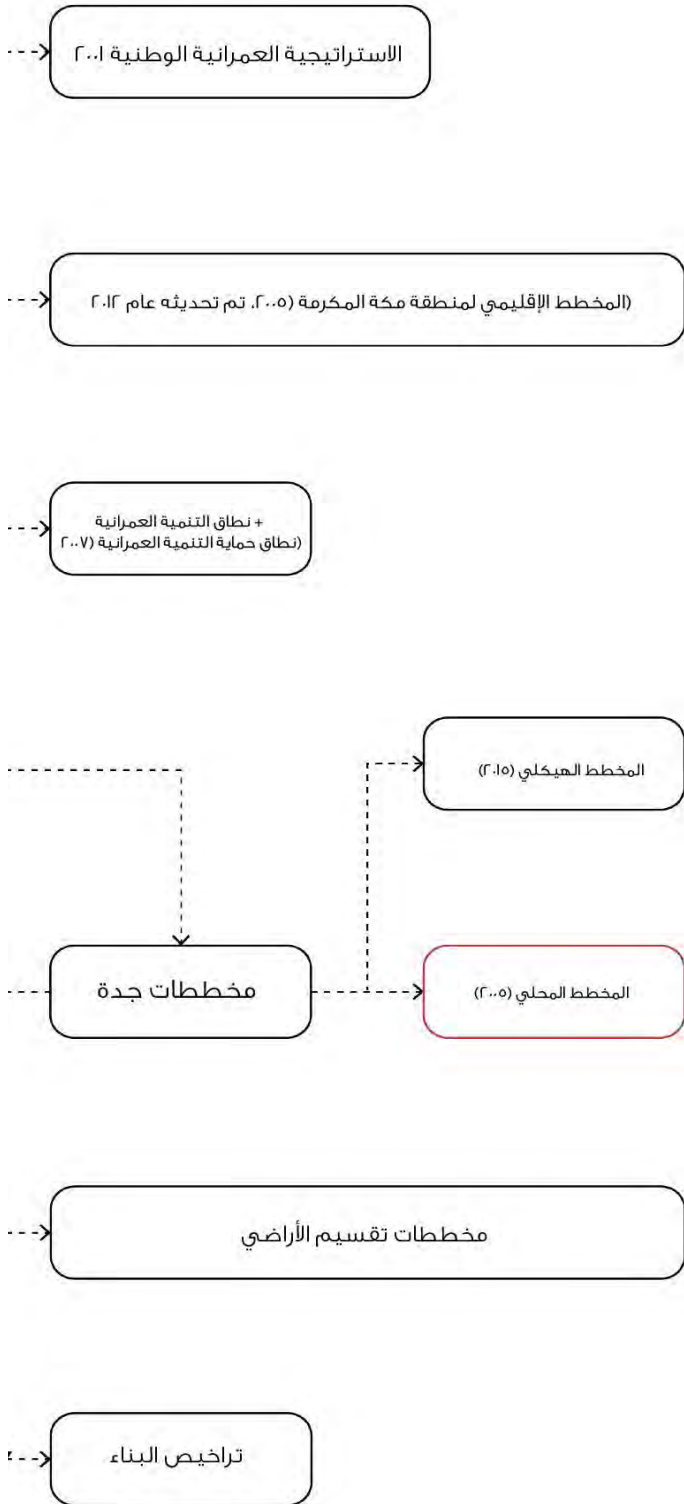
#### ١،٢،٣ التدرج الهرمي للمخططات في جدة

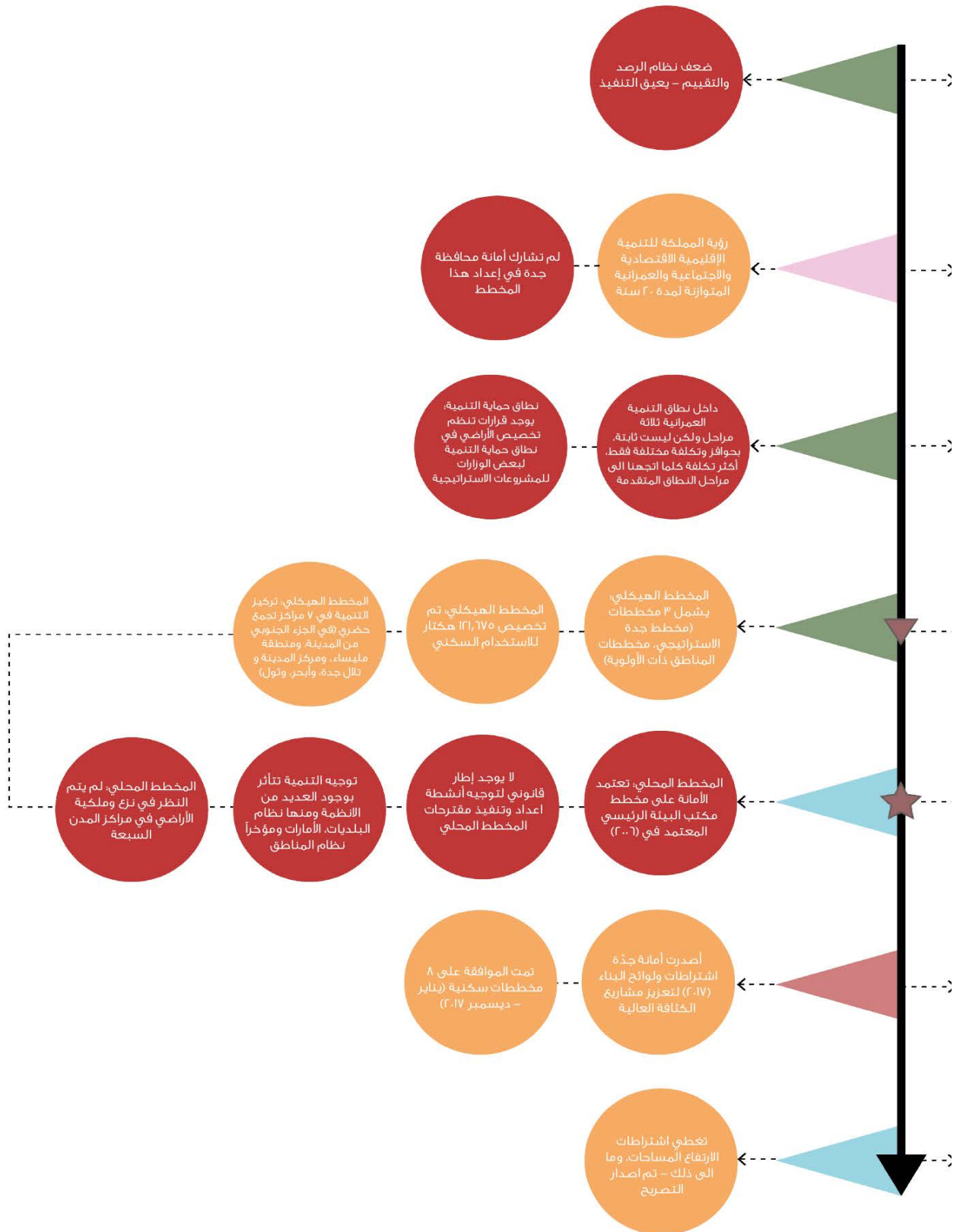
يستند نظام التخطيط المتبع في أمانة جدة للتدرج الهرمي المكاني المتبع في المملكة، وضمن هذا الإطار، لا بد من الإشارة إلى المستويات الأربع المختلفة للخطة العمرانية، وهي المستوى الوطني، والإقليمي، والمحلي، وعلى مستوى المنطقة. ويبين الشكل رقم ١٦ أدوات ومستويات التخطيط المتبعة في أمانة جدة.



© FSC

شرفات ومشربيات في منطقة البلد بجدة





مسدود على مستوى صنع القرار مما يؤثر بالتالي على مستوى تنفيذ المعايير الفنية داخل الأمانات مثلما هو الحال في أمانة جدة. وبالرغم من إعداد الأمانة للمخطط المحلي في عام ٢٠٠٥، تعتمد الأمانة حالياً على المخطط العام الذي أعده مكتب البيئة والذي تم إقراره في عام ٢٠٠٦ من قبل وزارة الشؤون البلدية والقروية. ويتبنى هذا المخطط "سياسة النمو الذكي" لتشجيع تنفيذ مشاريع التطوير المكثفة باعتبارها كمنهجية أساسية لتحقيق معيار الاستدامة.

ولغايات تنفيذ هذه السياسة، توجهت أمانة جدة لطرح التنظيمات الخاصة بتقسيم المناطق في عام ٢٠١٧ بهدف تعزيز مستويات التنمية العالية الكثافة<sup>١</sup>.

وتتضمن التحديات التي تواجه عمليات تنفيذ الخطط في أمانة جدة ما يلي:

- عدم توقيع الأمانة على وثيقة الأطر المرجعية للاستراتيجية التنفيذية مع شركة "أيكوم" للاستشارات والتي يعد توقيعها شرطاً أساسياً للبدء بعمليات التنفيذ. إضافة لذلك، ثمة بعض المؤسسات المعنية في مجالات محددة مثل شركة الكهرباء والتي لم تكن منخرطة على الدوام في عملية التنفيذ.
- نظام نزاع الملكية، وملكية الأراضي والتعويض في المناطق السبع المحددة ضمن الخطط التي تم إعدادها من قبل شركة "أيكوم".

### ٤،٢،٣ نطاق حماية التنمية العمرانية والنمو العمراني في مدينة جدة الإطار التشريعي

في عام ٢٠٠٨، أصدر مجلس الوزراء القرار رقم ١٥٧، الذي يحدد الاشتراطات واللوائح الشاملة لكل من النطاق العمراني حتى عام ٢٠٣٠ ونطاق حماية التنمية العمرانية، كما صدرت اللائحة التنفيذية في عام ٢٠١٠ بموجب القرار الوزاري رقم ١١٧٦٩ الصادر عن وزارة الشؤون البلدية والقروية، ثم تلى ذلك صدور النسخة المراجعة الحالية (القرار الوزاري رقم ٦٦٠٠ الصادر عن وزارة الشؤون البلدية والقروية)، وذلك في العام ٢٠١٤م، ولقد كان القصد من نطاق التنمية العمرانية هو التحكم في الزحف العمراني بينما قصد من نطاق حماية التنمية منع الزحف العمراني غير المخطط في ضواحي المدن دون وجود بنية تحتية حضرية كافية، وذلك من خلال ترسيم حدود النطاق الذي لا يجوز التنمية فيه، للحفاظ على الأراضي من أجل التنمية الحضرية المستقبلية خارج نطاق التنمية العمرانية لعام ٢٠٣٠، إلى جانب دعم دور نطاق التنمية العمرانية في منع الزحف العمراني.

ينص قرار عام ٢٠١٤ على العديد من مبادئ التنمية العامة بما في ذلك:

- إعطاء الأولوية لمشاريع التنمية الاستراتيجية التي تشكل جزءاً من الاستراتيجيات العمرانية، بما في ذلك شبكات الطرق والخطوط الحديدية الرئيسية التي تمر عبر الأراضي الخاصة، على أي مشاريع إنمائية أخرى؛
- عدم السماح بقيام مشاريع التنمية خارج حدود النطاق إلا بموافقة وزارة الشؤون البلدية والقروية؛
- يجب أن تتبع مشاريع التنمية الكبرى معايير تفصيلية محددة. كما يحدد النظام أيضاً معايير التنمية التي يجب على المطور الالتزام بها استناداً إلى الفئات الاستراتيجية للمراكز الوطنية

والتنمية الطويلة الأمد، ب) يحدد مواقع النمو العمراني والحماية البيئية على المستوى المحلي، ج) يحدد الاستراتيجية التنموية المفصلة للمناطق الحضرية في جدة. ويهدف المخطط الهيكلي لتحديد أبرز الهياكل العمرانية والمماثلة للهياكل الواردة ضمن الاستراتيجية العمرانية الإقليمية. كما يستند المخطط لمجموعة من الدراسات التي تبحث في تحديات حضرية متنوعة حيث أن إعدادها لم يتوافق مع الأهداف الإنمائية المحددة ضمن الخطة الاستراتيجية لمحافظة جدة فحسب، بل لكي يتماشى كذلك مع معايير النمو الواردة ضمن المخطط المحلي لمحافظة جدة. وتتمثل الأهداف الرئيسية في توفير المرافق العامة والمجتمعية، وتنفيذ التصاميم العمرانية الأفضل، إلى جانب تكثيف عمليات التنمية في سبعة مراكز محلية داخل مدينة جدة (بما في ذلك الجنوب، مليصة، مركز المدينة، جدة الجديدة، تلال جدة، أبهر، ثوال). كما يحدد المخطط الاستعمالات الاستراتيجية للأراضي وشبكات البنية التحتية في المنطقة الكبرى ضمن حدود النطاق العمراني لعام ٢٠٣٠/١٤٥٠ حيث تم تخصيص ١٢١،٦٧٥ ألف هكتار من الأراضي لأغراض بناء المساكن.

### المخطط المحلي لمدينة جدة

يمثل المخطط المحلي لمدينة جدة المستوى الثالث من مستويات نظام التخطيط المكاني المعمول به في المملكة والذي يركز عموماً على المناطق المحلية التي تقع ضمن منطقة نطاق التنمية العمرانية، فضلاً عن التركيز بشكل خاص على قطاع الإسكان. كما يتضمن أطلس المخطط المحلي للمدينة والذي يحدد استعمالات الأراضي المرخصة في كل منطقة من مناطق المدينة، إضافة إلى التقرير التنظيمي والذي يتضمن المواصفات المحددة لحقوق التطوير والتنمية المسموح بها مثل معدل المساحة الكلية للبناء، وارتفاعات المباني، ومناطق التنظيم الخاص، وغيرها. وتتمثل أهداف المخطط المحلي بما يلي: أ) تطبيق التنظيمات الخاصة باستخدامات الأراضي الحضرية وقوانين البناء، ب) توفير الخدمات العامة ومرافق البنية الأساسية بأسلوب متكامل ومجدي من ناحية التكلفة، ج) وضع الضوابط الأساسية لشبكات الطرق المقترحة، د) تسهيل مشاريع الإسكان المنفذة ضمن إطار الشراكة بين القطاعين العام والخاص. تم إعداد المخطط من قبل مجموعة من المستشارين وفقاً لكتيب متطلبات إعداد الخطط المحلية والصادر عن وزارة الشؤون البلدية والقروية والذي تم تحديثه في عام ٢٠١٥ حيث تضمنت أبرز التغييرات الفنية تحديد الفترة الزمنية للخطط الجديدة ب ١٤ عاماً (٢٠١٥ - ٢٠٢٩)، بيد أن هذا الكتيب لا يعد شاملاً كالأنظمة أو الكتيبات الإرشادية التي تخدم آليات تنفيذ أنظمة التخطيط الأخرى بما في ذلك المخطط الإقليمي والمخطط الهيكلي. علاوة على ذلك، فإن المخطط لا يستند لأي إطار تشريعي لدعم تنفيذ الخطط المحددة. إن إعداد المخطط المحلي يزداد تعقيداً نظراً لوجود هياكل موازية تم تشكيلها من قبل وزارتي الشؤون البلدية والقروية والداخلية، وبالرغم من أن مهام التخطيط تؤول إلى الأمانات (تحت إشراف وزارة الشؤون البلدية والقروية)، إلا أنها تتقاطع مع كل من المحافظات والمراكز (المناطق) التي يتم تشكيلها تحت إشراف وزارة الداخلية. وبعبارة أخرى، تعتبر وزارة الداخلية الجهة المشرفة على تنفيذ المشاريع الإقليمية<sup>١</sup>، فيما تمثل وزارة الشؤون البلدية والقروية الجهة الأساسية لمشاريع التخطيط العمراني، إلا أنه لا توجد أي آلية تنسيق واضحة فيما بينهما، وهو الأمر الذي غالباً ما يؤدي إلى طريق



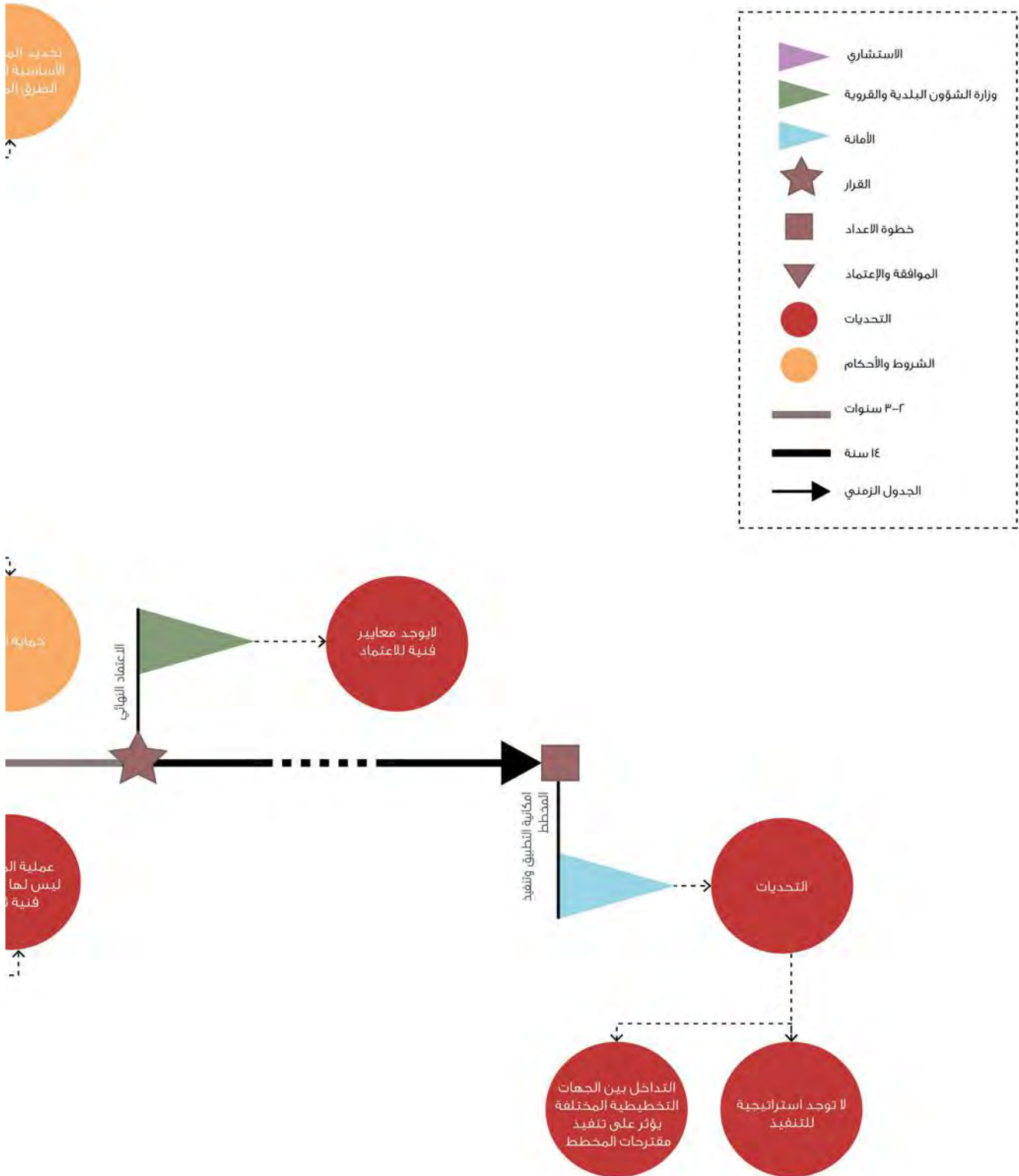
تصنيف حدود التنمية العمرانية لاعتماد مخططات تقسيم الأراضي ومراحل نطاق التنمية العمرانية اللائحة التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 66000 بتاريخ 20/12/2014		
المرحلة الأولى (2014-2018)	المرحلة الثانية (2019-2024)	المرحلة الثالثة (2025-2030)
مراكز النمو الوطنية (مكة المكرمة، الرياض، المدينة المنورة، جدة، الدمام) أكثر من 500 متر مربع		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- سفلتة الطرق الداخلية</li> <li>- الصرف الصحي والكهرباء</li> <li>- المياه في حال توفرها</li> <li>- البنية التحتية لتصريف مياه الأمطار</li> <li>- الربط بأقرب طريق رئيسي</li> <li>- النسبة المئوية للمنطقة السكنية المنجزة لا تقل عن 50%</li> <li>- توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات وغيرها)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- سفلتة الطرق الداخلية</li> <li>- الصرف الصحي والكهرباء</li> <li>- المياه في حال توفرها</li> <li>- البنية التحتية لتصريف مياه الأمطار</li> <li>- الربط بأقرب طريق رئيسي</li> <li>- النسبة المئوية للمنطقة السكنية المنجزة لا تقل عن 50%</li> <li>- توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات وغيرها)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- سفلتة الطرق الداخلية</li> <li>- الصرف الصحي والكهرباء</li> <li>- المياه في حال توفرها</li> <li>- البنية التحتية لتصريف مياه الأمطار</li> </ul>
-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- سفلتة الطرق الداخلية</li> <li>- الصرف الصحي والكهرباء</li> <li>- توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات وغيرها)</li> </ul>

الشكل ١٧. مصفوفة تبين بدائل وخيارات التنمية ضمن مراحل نطاق التنمية العمرانية في مراكز النمو الوطنية (بما فيها جدة)

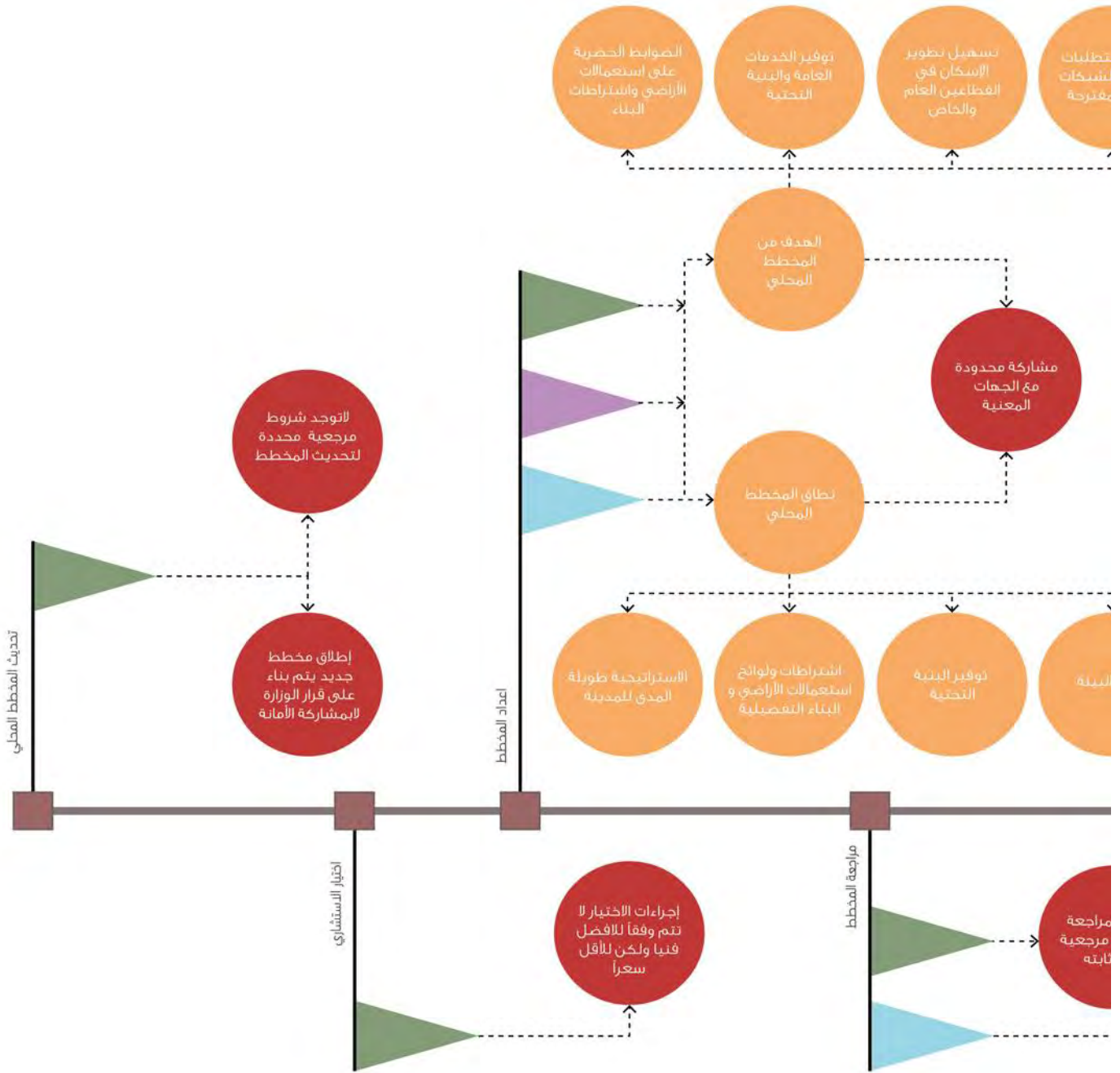


© FSCP

شارع في وسط مدينة جدة



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



إلى الأمانة، والأمانة، ووزارة الشؤون البلدية والقروية لإعادة دراسة الطلب؛ (ب) رفع القضية إلى المحكمة الإدارية ذات الصلة؛

- يكون القرار الصادر بعد الاستئناف أعلاه نهائي وملزم لجميع الأطراف.

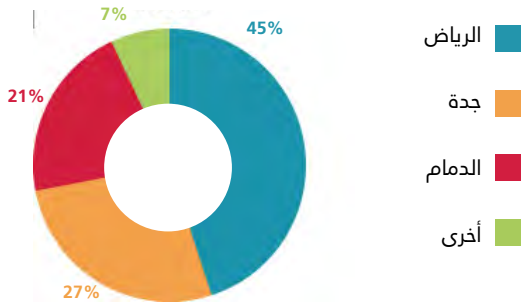
### نظام الأراضي البيضاء - محافظة جدة

سجلت محافظة جدة نسبة عالية من مساحات الأراضي غير المطورة "الأراضي البيضاء" والتي شكلت ٢٧% من الأراضي الواقعة ضمن حدود النطاق العمراني. ويعتبر وجود الأراضي البيضاء وانتشارها عامل أساسي وهام في تزايد معدلات النقص في المساكن، لا سيما بالنسبة للشباب والأعداد السكانية المتزايدة وذلك في ظل توجه أصحاب الأراضي لتجميدها لغايات رفع قيمها بدلاً من تطويرها. وقد عملت الحكومة مؤخراً على إصدار نظام ضرائب الأراضي البيضاء<sup>١٩</sup> والذي يتم بموجبه فرض ضريبة سنوية بنسبة ٢,٥% من إجمالي قيمة الأراضي البيضاء، ويقصد بمفهوم الأراضي البيضاء أي أراضي فضاء تقع ضمن "المناطق المأهولة" والمحدد استخدامها لغايات الاستخدام السكني أو الاستخدام السكني والتجاري. ويتمثل الهدف من إصدار هذا النظام في (أ) زيادة معدلات عرض الأراضي المطورة لمواجهة مسألة النقص في المساكن، (ب) توفير الأراضي المخصصة لمشاريع الإسكان بأسعار مناسبة، (ج) مكافحة ممارسات المضاربة العقارية. وتتولى وزارة الإسكان مسؤولية تنفيذ القانون بشكل تدريجي وذلك بصفتها السلطة التنفيذية. (أنظر الشكل ١٩).

### ٥.٢.٣ مخططات تقسيم الأراضي

تعتبر مخططات تقسيم الأراضي بمثابة الركيزة الأساسية لغايات تطوير المدن السعودية. ويتمتع أمين محافظة جدة بصلاحيات الموافقة على مخططات تقسيم الأراضي وفقاً للمعايير التالية (بموجب القرار الوزاري رقم ١٧٧٧ لعام ٢٠١٠):

- أن تكون الأرض ضمن نطاق التنمية العمرانية المعتمدة،
- ألا تكون الأرض مملوكة للقطاع الحكومي (تتطلب موافقة وزارة



الشكل ١٩. النسبة المئوية للأراضي البيضاء - المرحلة الأولى من تنفيذ نظام الأراضي البيضاء

الشؤون البلدية والقروية)،

- أن تتماشى آليات استخدام الأراضي المحددة مع كل من التوجهات والتنظيمات المعمول بها،
- ألا تؤدي عمليات التقسيم الفرعية لأي إلغاء أو تعديل للتشريع الساري، أو لأي تنظيمات خاصة باستعمالات الأراضي،
- أن تتم دراسة مخططات تقسيم الأراضي لغايات تنفيذ مشاريع الإسكان في غضون ٦٠ يوماً من تاريخ تقديمها، حيث يتم تفويض صلاحيات الموافقة على المخططات لوزارة الإسكان بعد انقضاء الفترة المحددة بـ ٦٠ يوماً،
- استكمال جميع إجراءات التخطيط وإصدار نسخة من المخطط الذي تمت الموافقة عليه للوزارة المعنية بتخطيط المدن.

وتجدر الإشارة إلى إصدار الأمانة لما مجموعه ٨ موافقات لمخططات تقسيم الأراضي في الفترة الواقعة ما بين شهري كانون الثاني وكانون الأول ٢٠١٧.<sup>١١٢</sup>

والإقليمية والبلدية وحجم قطع الأراضي، علماً بأن مدينة جدة تصنف كمركز نمو وطني للنمو (انظر الشكل ١٧). على الرغم من أن المنطقة الواقعة بين نطاق حماية التنمية ونطاق التنمية العمرانية لعام ١٤٥٠ هـ (٢٠٣٠) هي من الناحية النظامية منطقة محمية وغير مخصصة للتنمية؛ إلا أن النظام يحدد أيضاً آليات لتنفيذ المشاريع الاقتصادية الكبرى أو الوطنية الإقليمية فيها، علاوة على ذلك، وبناءً على الصلاحيات الممنوحة من قبل الجهات العليا المختصة، هناك بعض الوكالات لديها صلاحيات التصرف في الأراضي الواقعة في مثل هذه المناطق والموافقة على إنشاء مشاريع التنمية بشكل عادي فيها استناداً إلى أن الصلاحيات العليا المختصة تحل محل صلاحيات وزارة الشؤون البلدية والقروية من ناحية تقييم الامتثال والالتزام بالأنظمة، بالإضافة إلى ذلك، وبالنظر إلى المرونة النظامية حول تعريف المشروعات "الكبرى" أو "الاستراتيجية"، توجد بعض المشاريع السكنية الخاصة خارج نطاق التنمية العمرانية لعام ١٤٥٠ هـ (٢٠٣٠)، وقد أضعفت هذه العوامل الفعالية الوظيفية للوائح والاشتراطات، وسيادة النظام، فضلاً عن التنمية المدمجة للمناطق العمرانية.

### تعيين الحدود

عملت وزارة الشؤون البلدية والقروية على تعيين حدود التوسع العمراني لمدينة جدة، إضافة لمدينة أخرى، من خلال لجنة مختصة تابعة لوحدة تنسيق المشاريع. من جانب آخر، فقد لوحظ إعداد الحسابات وفقاً لعوامل محددة بما في ذلك معدلات النمو المسجلة والمتوقعة ومعدلات النمو العمراني في المدينة، إلا أنه قد لوحظ غياب أي معايير واضحة ومعلنة عن كيفية احتساب مساحة الحدود.

### التحديات

لوحظ عدم إصدار أي تراخيص لتنفيذ المشاريع في مدينة جدة خارج حدود النطاق العمراني إلا أنه قد لوحظ كذلك التفاوت ما بين مساحة الحدود والحسابات الديموغرافية لمدينة جدة والمحددة من قبل اللجنة، مما يقوض بدوره تحقيق هدف التكثيف. وبعبارة أخرى، ووفقاً للتوقعات الحالية لنمو معدلات الكثافة السكانية، فسوف تسجل المدينة كثافة سكانية تبلغ ٦٢,٥ نسمة / الهكتار بحلول عام ٢٠٣٠. وهي كثافة منخفضة لا تتماشى وأي من الأهداف المقترحة بما في ذلك الهدف الذي حدده برنامج الموثل لتسجيل كثافة سكانية تبلغ ١٥٠ نسمة / الهكتار.

### إجراءات إصدار الرخص

ترتبط التنمية والتطوير داخل نطاق التنمية العمرانية ارتباطاً وثيقاً بمراقبة إجراءات إصدار التراخيص والتحكم في التنمية، فإن الإجراءات في مدينة جدة هي كما يلي:

- يقدم المطور لأمانة المنطقة مخطط تقسيم الأراضي، بما في ذلك مخططات التنفيذ التفصيلية لإنشاء البنية التحتية اللازمة؛
- تقوم الأمانة بتقييم الطلب وفقاً لأحكام النظام، نطاق التنمية العمرانية، ما عدا الحالات التي حددها القرار الوزاري رقم ١٧٧٧، حيث يفوض هذا القرار بعض السلطات والأدوار للأمين من أجل الموافقة على تقسيم الأراضي فقط فيما يتعلق بحجم المشاريع السكنية، ويعتبر أمين مدينة جدة هو من له سلطة الموافقة بموجب هذا النظام؛
- ثم يُرسل الطلب إلى وزارة الشؤون البلدية والقروية لإعادة النظر فيه وفقاً لمعايير التنمية أنظمة البناء المعمول بها، من ثم يتم منح التصريح أو رفضه من قبل وزارة الشؤون البلدية والقروية.
- لدى المطور الذي رُفض طلب تصريحه خياران للاستئناف: (أ) اللجوء



© FSCP

البيعة المتجولين في جدة

## ٣،٣ السياق المؤسسي ١،٣،٣ مؤسسات التنمية العمرانية في المملكة العربية السعودية

ويعتبر مركز التكامل التنموي مركز إقليمي يهدف لمعالجة التحديات التي تواجه المستثمرين والمطورين، ومتابعة تنفيذ المشاريع، وصياغة مؤشرات أداء المشاريع وتشجيع الاستثمار في المنطقة<sup>١١</sup>. كذلك، تضم الأمانة المجلس البلدي والذي يتم انتخاب ثلثي أعضائه من قبل السكان المحليين، فيما يتم تعيين النسبة المتبقية من قبل وزير الشؤون البلدية والقروية. يتولى المجلس مهمة الإشراف على الأنشطة التي تنفذها كل من الأمانة والبلديات للتأكد و التحقق من تماشيها والمخطط الإقليمي ولتلبية الاحتياجات الناشئة في المنطقة. كما يتولى المجلس، والذي يتألف حالياً من ٣٠ عضواً، مهمة إقرار كلاً مما يلي:

- ميزانية الأمانة والتي تعتمد على المخصصات النقدية من قبل الحكومة الوطنية. وتخضع هذه الموازنة للمراجعة المستمرة نظراً لارتكازها على الأولويات المتفق عليها ما بين المجلس والأمن.
- دراسة المخططات السكنية والتحقق من عدم وجود أي أخطاء أو تجاوزات،
- نطاق الخدمات البلدية،
- مشاريع نزع الملكية اعتماداً على الأولويات المخطط المحلي.

### ٣،٣،٣ النطاق المحلي: مدينة جدة

تتألف منطقة مكة المكرمة من مجموعة من المدن، بما في ذلك مدينة جدة، والتي تعد الأكبر في المنطقة من حيث المساحة وعدد السكان. أما على المستوى الوطني، تأتي مدينة جدة في المرتبة الثانية من حيث المساحة بعد مدينة الرياض. ومثلما تم الإشارة إليه أعلاه، تتولى أمانة محافظة جدة إدارة المدينة برئاسة الأمين والذي يتم تعيينه من قبل وزير الشؤون البلدية والقروية، فيما يتم تعيين أعضاء موظفي الأمانة من خلال وزارة الخدمة المدنية وفقاً لمؤهلاتهم المهنية.

يتم تنفيذ برامج التخطيط، والإعداد وتنفيذ الأنظمة والتشريعات في الأمانة من قبل إدارة التصميم العمراني<sup>١٢</sup> والتي تعنى بضمان الامتثال والتصاميم المعتمدة من قبل وزارة الشؤون البلدية والقروية في جميع المدن، والمناطق الريفية، والطرق، والأبنية في المملكة. ويقدر عدد المهندسين<sup>١٣</sup> ومختصي التخطيط العمراني العاملين في إدارة التخطيط العمراني بنحو ٥٥ موظفاً، وتعمل الإدارة من خلال الأقسام الخمسة التالية: (أ) إدارة التصميم العمراني، (ب) الإدارة العامة للأراضي والممتلكات، (ج) الإدارة العامة للمنح، (د) الإدارة العامة للمخطط الهيكلي والتنظيم (والمعنية بتنفيذ تنظيمات التخطيط والمخطط العمراني)، (هـ) الإدارة العامة لنظم المعلومات الجغرافية. إلا أنه قد لوحظ غياب معيار المساءلة الفنية في الإدارة نظراً للتغيرات الداخلية المستمرة بالإدارات مما يحول دون إمكانية تتبع طبيعة العلاقات التنفيذية مع الجهات الخارجية. من جانب آخر، عملت الأمانة على إنشاء المرصد الحضري المحلي في عام ٢٠٠٧ والذي يتم الإشراف عليه من قبل المرصد الحضري الوطني

تتأثر أنماط النمو والتطوير في محافظة جدة بإطار التخطيط المؤسسي المركزي في المملكة تحت إشراف وزارة الشؤون البلدية والقروية. وتتولى الوزارة مهام التخطيط العمراني لمدينة المملكة بما في ذلك تنفيذ مشاريع إنشاء الطرق وصيانتها، والحفاظ على البيئة، إضافة لترخيص جميع أنواع الأنشطة الإنشائية<sup>١٤</sup>. كما تتولى وكالة تخطيط المدن التابعة لوزارة الشؤون البلدية والقروية، والإدارات التابعة لها بما في ذلك التخطيط المحلي، الدراسات والبحوث، وتنسيق المشاريع والتخطيط والتصميم العمراني، مهمة التنسيق مع "الجهات المعنية" في مجال التخطيط وذلك بهدف تحقيق عمليات التنمية العمرانية الشاملة<sup>١٥</sup>. إلا أنه من الناحية العملية، لوحظ ضعف التنسيق ما بين تلك الإدارات والأمانة مما ينعكس بالتالي على مستويات تقديم الخدمات وتنفيذ المشاريع.

### ٢،٣،٣ السياق الإقليمي: منطقة مكة المكرمة

تنقسم منطقة مكة المكرمة وفقاً للتصنيفات الإدارية لوزارة الداخلية إلى ١٧ محافظة و١١٣ مركزاً (بما في ذلك ٣٦ مركزاً (الفئة أ)، و٧٧ مركزاً (الفئة ب)). وتعتبر مدينة جدة الأكبر في المنطقة من حيث المساحة وعدد السكان، إلا أنها غير مشمولة ضمن هذا التصنيف، حيث تم تصنيفها كأمانة برئاسة "الأمين"، كما حددت وزارة الشؤون البلدية والقروية تصنيف الأمانة ضمن الفئة الأولى للأمانات<sup>١٦</sup>. ونظراً لطبيعة التنظيم، يتم تحديد مخصصات الأمانة المالية من قبل الوزارة لغايات تنفيذ المشاريع التنموية وتقديم الخدمات المحلية والبلدية من خلال الميزانية السنوية<sup>١٧</sup> والذي يمثل المصدر التمويلي الوحيد المتاح للأمانة<sup>١٨</sup> وذلك على الرغم من الإمكانيات التي تتمتع بها لتغطية نحو ٣٥% من نفقاتها من خلال إيرادات الإعلانات التجارية وتأجير العقارات<sup>١٩</sup>. توجد مؤسسات أخرى في منطقة مكة المكرمة والتي تتولى مهام إدارة عمليات التنمية وتنظيمها، بما في ذلك إمارة المنطقة برئاسة أمير المنطقة الذي يرتبط مباشرة بوزارة الداخلية بموجب النظام الإقليمي الخاص بالمناطق<sup>٢٠</sup>. ويقضي النظام كذلك بتفويض الأمير للإشراف على جميع السلطات والمؤسسات العاملة ضمن حدود منطقة مكة المكرمة.

- ويعمل مجلس المنطقة<sup>١٩</sup> في الإمارة ويتولى المهام التالية<sup>٢٠</sup>:
- تحديد احتياجات المنطقة والتوصية بإدراجها ضمن خطة التنمية الوطنية،
- تحديد المشاريع المفيدة للمنطقة وتقديمها كأنشطة تتطلب تمويلاً من وزارة الشؤون البلدية والقروية، ليتم فحصها لاختيار المشاريع القابلة للتمويل. ويتم توفير التمويل كجزء من مخططات التنمية الوطنية والميزانية السنوية للمملكة وهي تمثل الوسيلة التمويلية الوحيد المتاحة للأمانات.
- دراسة الترتيبات التنظيمية للمراكز الإدارية الإقليمية ومتابعة تنفيذ أي تعديلات مقترحة.
- تطبيق تنظيمات مخطط التنمية والتطوير والميزانية وتنفيذ عمليات التنسيق اللازمة.

### ٤.٣ التمويل البلدي

تتمتع مدينة جدة بأهمية خاصة، فبالإضافة إلى ترتيبها كأحد أكبر مدينتين في منطقة مكة المكرمة، تعد المدينة مركزاً اقتصادياً هاماً بالنسبة للمملكة وذلك لما تتميز به من قطاعات صناعية منتجة والتي تمثل نحو ١٨,٥% من إجمالي عدد المصانع المنتجة في المملكة.<sup>٢٤</sup> وتتضمن أبرز القطاعات الصناعية في منطقة مكة المكرمة كلاً من: (١) تكرير النفط والمنتجات النفطية، (٢) المنتجات الغذائية والمشروبات، (٣) مواد البناء حيث تستقطب تلك المجالات أكثر من ٥% من إجمالي الاستثمارات الصناعية في المنطقة.<sup>٢٥</sup>

من جانب آخر، تتمتع مدينة الملك عبدالله الاقتصادية بأهمية اقتصادية ماثلة لأهمية مدينة جدة، إلا أن الأخيرة تتميز بتشغيل الميناء الأكبر في البحر الأحمر.<sup>٢٦</sup> على الرغم من تركيز الاقتصاد المحلي للمدينة ضمن القطاعات التقليدية المعتمدة على كثافة الأيدي العاملة (كقطاعات البناء والتشييد، والتجارة وتجارة الجملة، والتصنيع)، فقد شرعت الحكومة في تعزيز مجالات التطوير والابتكار وذلك عبر تحديد المصادر الاقتصادية الاستراتيجية والتي تركز على كل من مجالات النقل والعمليات اللوجستية، والسياحة، والخدمات. كما يعد التوجه نحو تحقيق التنوع الاقتصادي في مدينة جدة عامل أساسي لتحقيق الأهداف الاقتصادية الواردة ضمن رؤية ٢٠٣٠. على كل من المستويين الإقليمي والوطني.<sup>٢٧</sup> ولذلك، ثمة أولوية هامة بالنسبة للحكومة والتي تتمثل في تطوير مرافق البنية التحتية (بما في ذلك مرافق النقل ومعالجة المياه) في ظل الحفاظ على

<sup>٢٤</sup> (بموجب القرار الوزاري رقم ١٢٨ لعام ٢٠٠٧ والصادر عن وزارة الشؤون البلدية والقروية). كما يقدم المرصد الدعم لإدارة التصميم العمراني لغايات رصد مستويات التقدم المحرز كل ثلاثة أعوام لما يلي:

- تحقيق رؤية ٢٠٣٠،
  - تحقيق الهدف الحادي عشر من أهداف التنمية المستدامة،
  - مؤشرات ازدهار المدينة والمؤشرات الحضرية الأخرى .
- وترتبط شركة جدة للتنمية والتطوير العمراني والتي تم إنشاؤها في عام ٢٠٠٦ بأمانة جدة، حيث تعمل على إنشاء الشراكات مع القطاع الخاص لتأكيد تنفيذ مشاريع التطوير الضخمة، إضافة لذلك، تحظى الشركة بدور في تنفيذ مشروع بناء خط المترو إضافة لمشاريع التطوير العمراني لترقية المناطق غير المخططة.<sup>٢٥</sup>

### ٤.٣.٣ الآثار التشريعية والمؤسسية لأمانة جدة

عادة ما يتم إصدار القرارات والموافقات الخاصة بالأطر الفنية على مستوى الإدارة المحلية (الأمانة) بما في ذلك القرارات المتعلقة بالتخطيط، والتي يتم اتخاذها بناء على أسس تقديرية تخضع للأولويات المحددة، الأمر الذي ينعكس بدوره على مستوى المساءلة الفنية، والشفافية والوضوح، إضافة إلى القدرة على تحقيق النتائج.



© FSCP

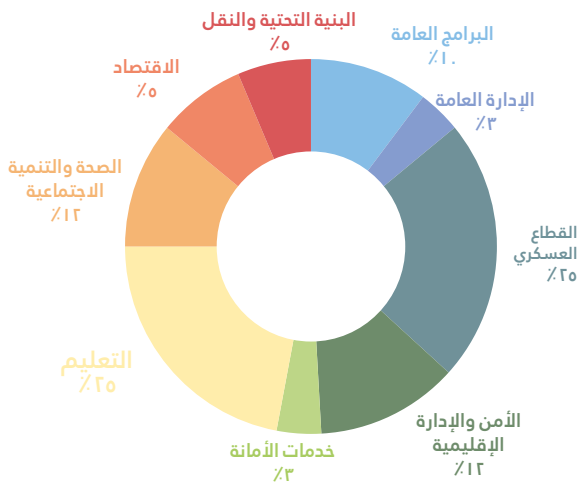
سوق على طول شوارع جدة

وصيانة شبكات الطرق. وبالإضافة للوزارة، توجد وزارات ومؤسسات حكومية أخرى تعنى بتمويل المشاريع وتنفيذها على المستوى المحلي (حيث تقدم وزارة التعليم التمويل المباشر للمدارس في المدينة).

### ٢،٤،٣ إيرادات الأمانة

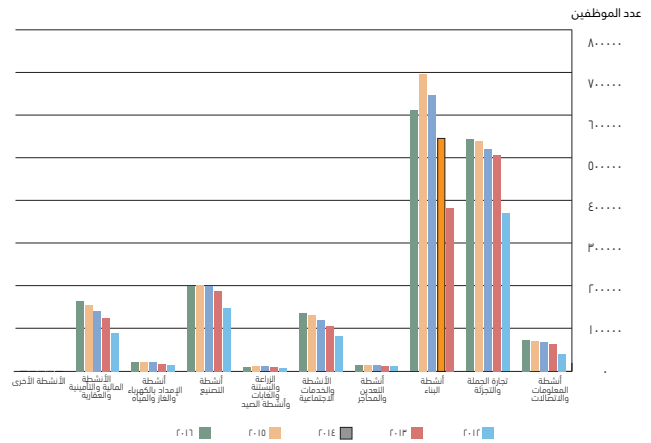
تمتلك الأمانات حالياً مصادر إيرادات محدودة إضافة لمحدودية الصلاحيات الممنوحة لها لجمع الضرائب<sup>٢٣</sup>. وقد توجهت وزارة الشؤون البلدية والقروية مؤخراً لفرض الرسوم البلدية والتي ساهمت في توسيع قاعدة الاستثمارات البلدية (تتولى البلديات/ الأمانات مهمة جمع الإيرادات بمختلف أنواعها باستثناء الحوالات المتأتية من الحكومة)، وبالرغم من ذلك، فلا زالت الإيرادات المحلية

مستوى الخدمات المقدمة للقطاعات الاقتصادية الناشئة والقائمة في مدينة جدة، حيث تعتبر تلك المرافق بمثابة عناصر أساسية لزيادة فرص الوصول إلى الأسواق، ولتحفيز أشكال المنافسة ولتسخير الطاقات الإنتاجية في المدينة لتعزيز مساهمتها في الاقتصاد الوطني. كما تجدد الاستراتيجية الاقتصادية الحكومية التزامها بتوفير فرص الوصول إلى أسواق العمل، والخدمات النوعية في مجالات التعليم، والصحة، والسكن الميسور التكلفة. إلا أنها تواجه التحدي المتمثل في ضرورة مواكبة الاحتياجات السكانية وذلك في ظل تسجيل معدل نمو سكاني سنوي بنحو ٣،٥٪، أي ما يعادل ١٢٪ من إجمالي سكان المملكة<sup>٢٤</sup>. وضمن هذا السياق، فإن تعزيز حلقة التفاعل ما بين (١) الاحتياجات الإقليمية والمحلية، (٢) التعليم والتدريب، (٣) الاقتصاد المحلي، يمكن أن تساعد البلديات والأمانات على تعزيز مستويات نمو رأس المال البشري إضافة لتحقيق ظروف أفضل للأسواق والتي تساهم بدورها في تحفيز أساليب البحث، والابتكار، والتنويع الاقتصادي<sup>٢٥</sup>.



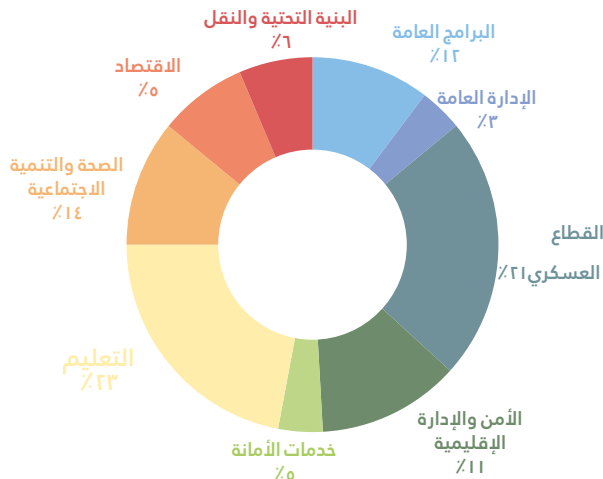
المصدر: بهاتيا، آر، (٢٠١٧)، "ميزانية المملكة العربية السعودية لعام ٢٠١٧"، بنك الخليج الدولي.

الشكل ٢١. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٦.



المصدر: المؤسسة العامة للتأمينات الاجتماعية (٢٠١٦)

الشكل ٢٠. عدد العاملين حسب القطاع الاقتصادي، ٢٠١٢-٢٠١٦.



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

الشكل ٢٢. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٧.

### ١،٤،٣ النظام المالي

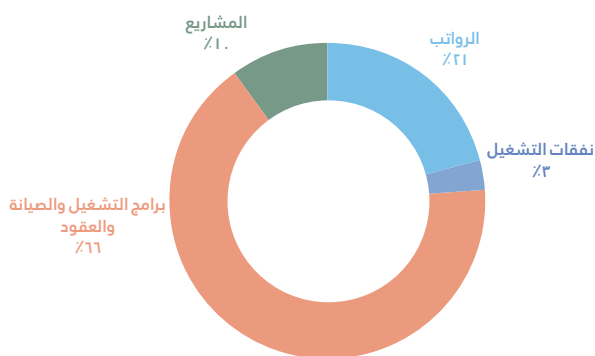
إن تحقيق التنمية الاقتصادية العمرانية والمحلية المستدامة يتطلب وجود نظام محلي قوي ومرن للإدارة المالية. وقد لوحظ اعتماد محافظة جدة حالياً على النظام المالي العام والموجه من خلال خطة التنمية الوطنية. ويتسم هذا النظام بدرجة عالية من المركزية فضلاً عن اعتماده على التحويلات الحكومية الداخلية لغايات تمويل أنشطة ومشاريع التنمية المحلية. وفي عام ٢٠١٧، توجهت الحكومة لتخصيص ٥٪ من إجمالي الموازنة العامة للخدمات البلدية والتي ساهمت كذلك في تغطية المشاريع والبرامج المدارة من قبل وزارة الشؤون البلدية والقروية (انظر لشكل ٢١ - ٢٢) تتولى وزارة الشؤون البلدية والقروية مسؤولية تمويل الأنشطة المصنفة ضمن بند "الخدمات البلدية" عبر الأمانات<sup>٢٦</sup> بما في ذلك أنشطة التخطيط العمراني، وترخيص المنشآت، وتوفير مرافق الخدمات الصحية،



غير كافية، الأمر الذي يؤدي بالتالي لاستمرار اعتماد الأمانات على التحويلات الحكومية الواردة من وزارة المالية. وتعتمد التحويلات الحكومية الواردة من وزارة المالية على مقترحات الموازنة السنوية التي تقدمها مختلف الوزارات، فيما تتأثر عملية إعداد موازنة وزارة الشؤون البلدية والقروية بشكل كبير بكل من احتياجات البلديات الأمانات وألوياتها. وتعمل البلديات و الأمانات على تقديم المشاريع المقترحة لدورة الموازنة المقبلة، والتي يتم تقديمها فيما بعد إلى جهات صنع القرار في وزارة الشؤون البلدية والقروية لإقرارها. ويتم إدراج المشاريع التي تم إقرارها ضمن مراجعة ميزانية وزارة المالية ومن ثم يتم رفعها للحصول على موافقة مجلس الوزراء لتخصيص التمويل اللازم لها.

### ٣,٤,٣ تمويل التكاليف التشغيلية للأمانات/البلديات

في عام ٢٠١٦، حققت مدينة جدة ما مجموعه ٩٠ مليون ريال من مصادر الإيراد المحلية والتي تعادل ٣٦% من موازنة المدينة<sup>٣٤</sup>. ويعتبر هذا الإنجاز مميزاً للغاية وذلك في ظل تحقيق إيرادات أكبر تفوق تلك المسجلة على مستوى الأمانة بنسبة ٢٠%.<sup>٣٥</sup> وضمن المساعي الرامية لتحسين مستوى الإدارة المالية المحلية وخفض مستوى الاعتماد على التحويلات الواردة من الحكومة المركزية، تم توجيه الحكومات المحلية من خلال برنامج التحول الوطني لإعداد سياسات مالية سليمة عبر إدخال أدوات تمويلية جديدة.<sup>٣٦</sup>



المصدر: وزارة المالية، المملكة العربية السعودية (٢٠١٧).  
الشكل ٢٤ تحليل ميزانية الأمانة (٢٠١٦).

بنود الميزانية	ريال سعودي (× ١٠٠٠)
الرواتب	340,388
نفقات التشغيل	41,691
برامج وعقود التشغيل والصيانة	1,050,000
المشاريع	160,550
الإجمالي	1,592,729

المصدر: وزارة المالية، المملكة العربية السعودية (٢٠١٧).  
الشكل ٢٣ ميزانية الأمانة، جدة (٢٠١٧).



٣

# المدينة الحالية



© FSCP

## ١,٤ أنماط النشاط العمراني ١,١,٤ أنماط التنمية في المدينة

### عدد السكان

٤٦,٠٨٢,١٨٤

### الكثافة السكانية في المساحة المبنية

٤١,٢١ هكتار

### الفئات العمرية

٢٤ > %٤١

### معدل النمو السكاني

%٣,٢

### مدينة جدة بالمقارنة مع بلدية مناهاتن



عدد السكان: ١,٣٦٥,٠٠٠  
المساحة: ١٨١,٦٧ كم<sup>٢</sup>  
الكثافة: ٧٥,١٣ شخص/هكتار

تعد مدينة جدة أكبر مدينة ساحلية في المملكة ويطلق عليها اسم "عروس البحر الأحمر". وتعتبر من أبرز المدن السعودية والتي تشكل بوابة اقتصادية، اكتسبت أهمية كبرى على مستوى التجارة الدولية. وقد شكلت المدينة في السابق المنفذ الخارجي للمملكة، مما جعلها تكتسب أهمية واسعة لما تتميز به من صناعات ومشاريع تطويرية في مختلف مجالات التجارة والخدمات.

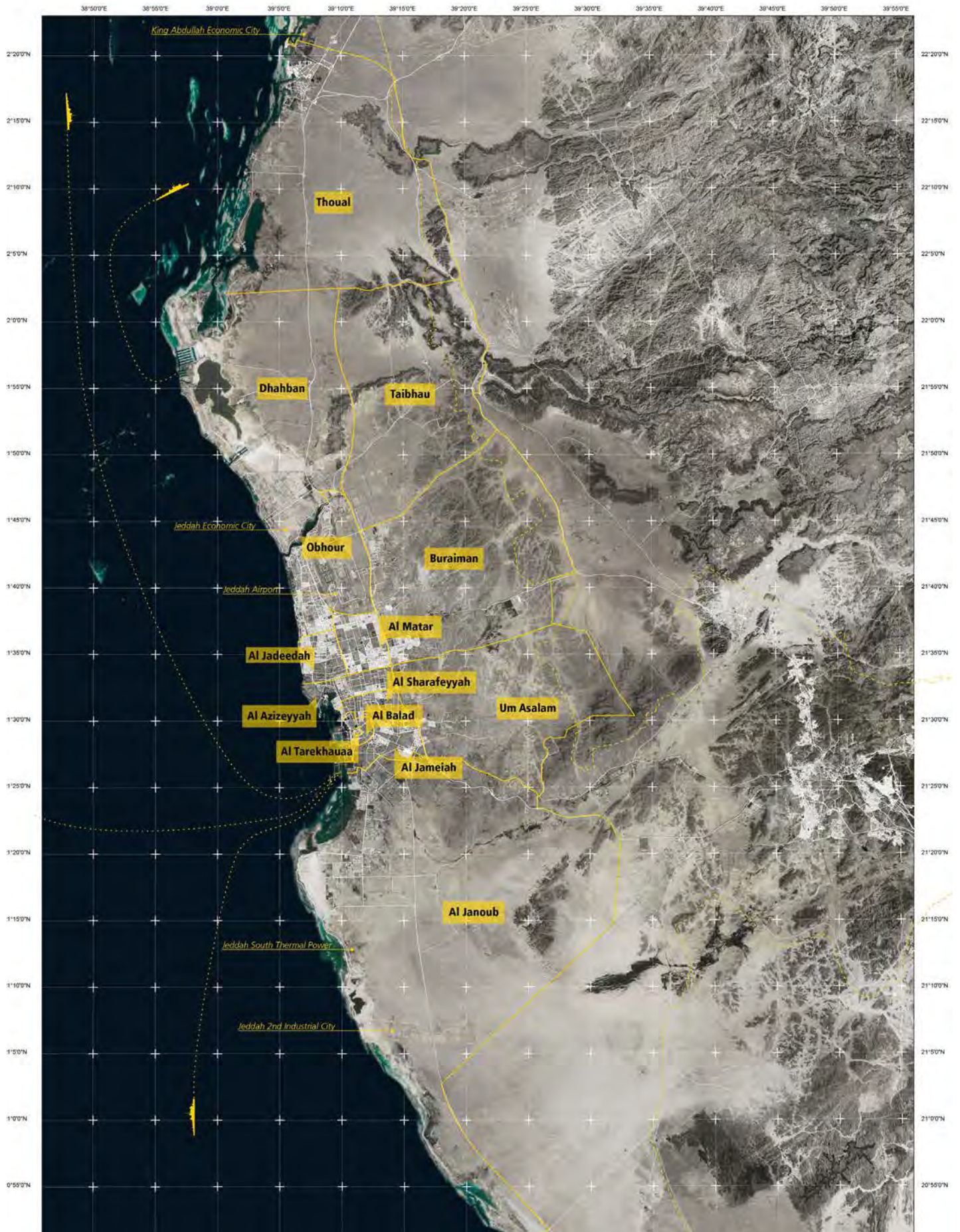
إضافة لذلك، ومثلما ذكر أعلاه، تعتبر جدة بوابة الحرمين الشريفين في المملكة العربية السعودية، فضلاً عن تشكيلها لأول محطة لزوار الأراضي المقدسة (مكة المكرمة والمدينة المنورة). ويقدر عدد الزوار القادمين إلى جدة سنوياً بنحو ٥ ملايين زائر ممن يسافرون عبر مطار الملك عبد العزيز الدولي لأداء مناسك الحج (أمانة جدة، ١٣. ٢٠١٣).

تقع مدينة جدة على الجانب الغربي من المملكة في وسط الساحل الشرقي للبحر الأحمر، وتبلغ المساحة العمرانية للمدينة نحو ٨٤,٦٥٨ هكتار، فيما يقدر عدد سكانها بنحو ٤ ملايين نسمة، أي ما يعادل ١٤% من إجمالي عدد سكان المملكة. كما بلغ معدل النمو السكاني في المدينة ٣,٢% (وفقاً لبيانات أمانة جدة لعام ٢٠١٣). شهدت المدينة استقراراً سكانياً لأول مرة قبل ٢٥ عاماً باعتبارها منطقة مائية صغيرة لغايات الصيد، مما أدى لاعتبارها كمركز للتجار والبحارة على مدى الأعوام. كما شهدت المدينة إنشاء ميناء جدة والذي نشط في تجارة التوابل في عهد الخليفة عثمان بن عفان رضي الله عنه عندما أمر بتحويلها لميناء لاستقبال الحجاج المسلمين أثناء رحلتهم إلى مدينتي مكة المكرمة والمدينة المنورة في عام ٢٦ هـ (٦٧٤ م) وهو ما شكل نقطة تحول في تاريخ مدينة جدة، حيث أن ذلك لا يقتصر على زيادة فرص التبادل التجاري فحسب، بل لما ساهم به في تعزيز فرص وصول الحجاج من مختلف أنحاء العالم ممن استقر بعضهم في المدينة وساهموا كذلك في رسم الملامح المستقبلية للمدينة.

شهدت المدينة وتيرة نمو سكاني عالية مدفوعة بتدفقات المهاجرين إليها. حيث بلغ معدل النمو السكاني الذي سجلته المدينة نحو ٩,٥% سنوياً في الفترة ما بين الأعوام ١٣٦٦ (١٩٤٧ م) و ١٤.٣ (١٩٨٧ م).

أبرز المراحل التاريخية التي شهدتها المدينة:

- في الأعوام ١٣٦٧ - ١٣٧٥ هـ (١٩٤٨ - ١٩٥٦ م) حققت مدينة جدة مكاسب عالية على صعيد زيادة الواردات باعتبارها الميناء الرئيسي في المملكة. إضافة لذلك، سجلت المدينة وتيرة نمو سكاني سريعة نحو جهة الشمال والشرق بعد إزالة أسوار المدينة مما ساهم في زيادة مساحتها من ٣٠٠ إلى ٣,٣٠٠ هكتار.
- في الأعوام ١٣٧٦ - ١٣٨٢ هـ (١٩٥٧ - ١٩٦٣ م) تراجعت معدلات النمو العمراني نظراً لتراجع أسعار النفط وضعف معدلات النمو الاقتصادي.
- في الأعوام ١٣٨٣ - ١٣٩٠ هـ (١٩٦٤ - ١٩٧١ م) أدى انتعاش الوضع



الشكل ٢٥. صورة جوية لمدينة جدة بحدودها وأحيائها والبنية التحتية الرئيسية



٢٠٠٧

عدد السكان: ٣٢٤٧١٣٤  
المساحة: ٤٤,١٧٥ هكتار



١٩٩٣

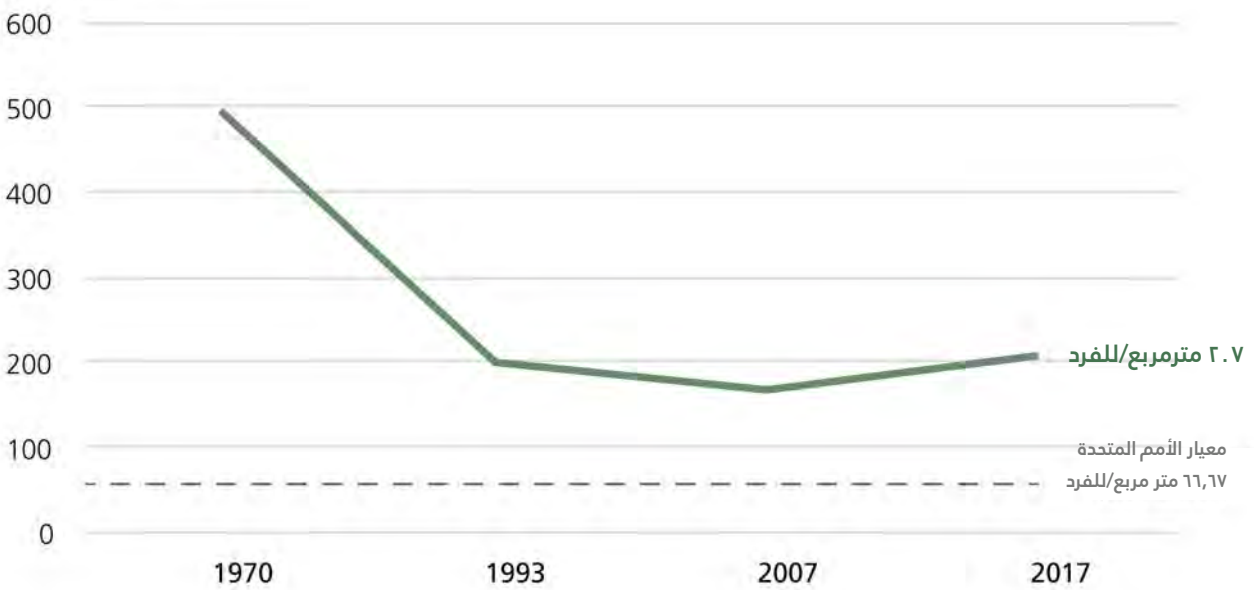
عدد السكان: ٢.٤٦٠.٠٠٠  
المساحة: ٤.٧٣٩ هكتار

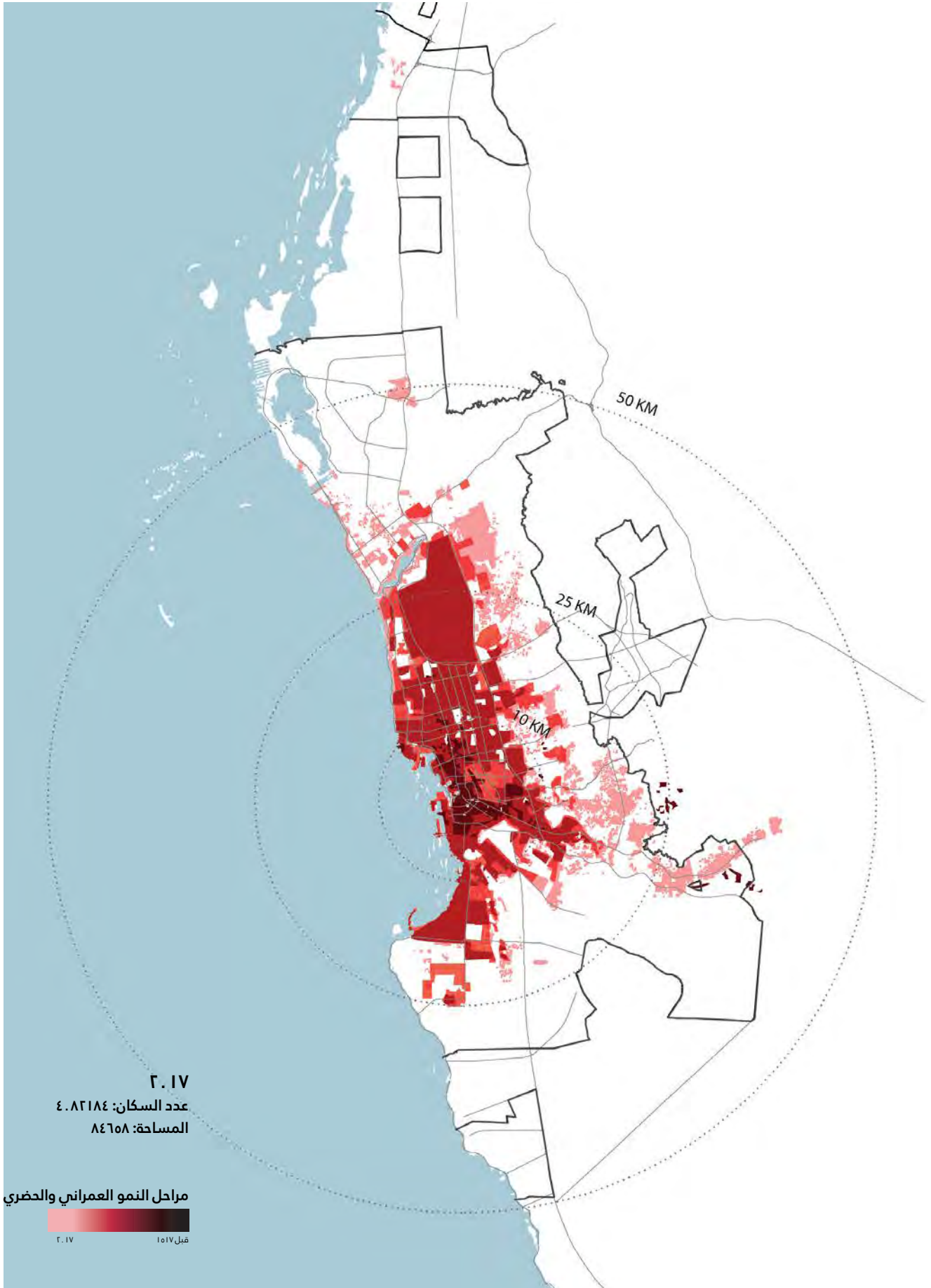


١٩٧٠

عدد السكان: ٣٨١,٠٠٠  
المساحة: ١٨,٨٤٠ هكتار

Square metre  
per capita





الشكل ٢٧. تطور مراحل النمو العمراني في مدينة جدة

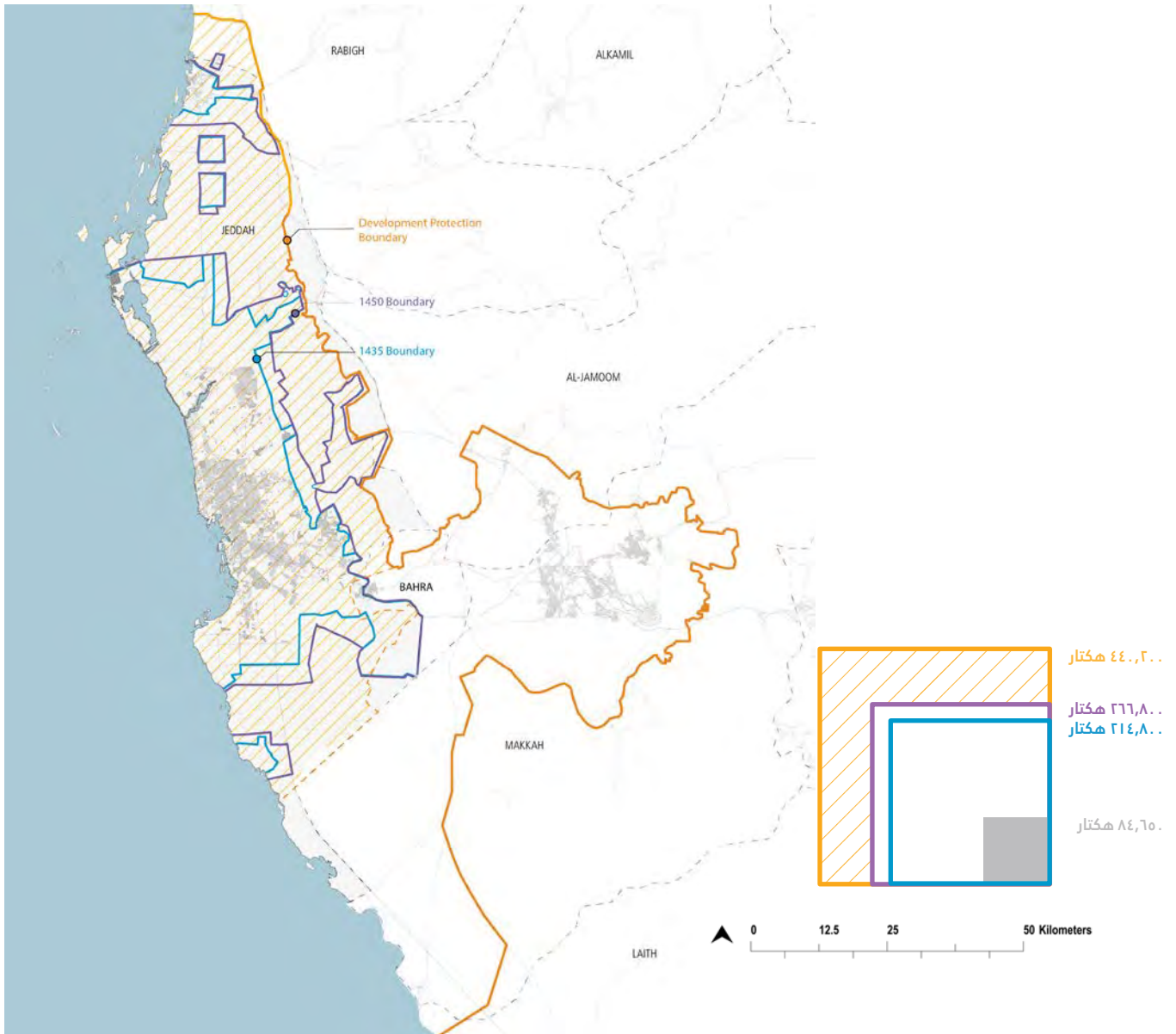
مؤسسية بها لا تزال مرتبطة بالحدود القديمة للمحافظة. وتعد منطقة حدود حماية التنمية ذات دور أساسي وهام لا يقتصر على الدور التشريعي الخاص بإسناد سلطة إدارية على المناطق الريفية الأصغر لأمانة محددة فحسب، بل أنها تمثل كذلك وسيلة لإدارة عمليات النمو وتوسع المدينة والتي تم تصميمها للحيولة دون نشوء أشكال الزحف العمراني وعدم كفاية شبكات البنية التحتية، كما تساهم في حماية أبرز الأصول الإيكولوجية والأراضي الزراعية. من جانب آخر، يطرح برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل) مقترحاً لحصر أشكال التوسع العمراني ضمن حدود النطاق العمراني لعام ١٤٥٠ وللحفاظ كذلك على المساحة المتبقية من منطقة حدود حماية التنمية والتي بلغت ٤,٤٠٢ ألف كيلومتر مربع في مدينة جدة. أما مناطق الحدود الأخرى القائمة فتتضمن حدود النطاق العمراني لعامي ١٤٣٥ هـ و ١٤٥٠ هـ، حيث ترتبط كلتا المنطقتين بشكل وثيق بالاتجاهات العمرانية القائمة والمستقبلية في المدينة، حيث تم تحديدها لغايات دعم أنماط النمو الراهنة والمستقبلية، واستعمالات الأراضي، والتنمية الاقتصادية، والإدارة الاستراتيجية. وتتطلب حدود النطاق العمراني إعداد برامج التخطيط

الاقتصادي إلى نمو المدينة بنسبة ٥٠٪، حيث تركزت غالبية أشكال النمو (٩٥٪) في شمال المدينة، إضافة لبعض أشكال النمو الطفيف في شرق وجنوب المدينة.

- في عام ١٣٩٥ هـ (١٩٧٦ م) تم إنشاء ميناء جدة الإسلامي مما أدى لتغيير ملامح الشريط الساحلي لمدينة جدة وأشكال الترابط بين منطقة البلد والمناطق الجنوبية من المدينة والمناطق الساحلية ومركز المدينة.
- في عام ١٤٠١ هـ (١٩٨١ م) تم افتتاح مطار الملك عبد العزيز الدولي والذي يتضمن صالة الحجاج الجديدة.
- في عام ١٤٣١ هـ (٢٠١٠ م) تم طرح مقترح مشروع خط سكة الحديد بين مدينتي مكة المكرمة والمدينة المنورة.
- في عام ١٤٣٩ هـ (٢٠١٨ م) تم تشغيل خط سكة الحديد بين مدن مكة المكرمة والمدينة المنورة.

### ٢,١,٤ الحدود الإدارية

تنقسم منطقة حدود حماية التنمية ما بين أمانتي جدة ومكة المكرمة، ولكن المنطقة التي يمكن لأمانة جدة تنفيذ أي إجراءات



الشكل ٢٨. الحدود الإدارية وحدود النطاقات العمرانية وحماية التنمية في مدينة جدة





© FSCP

المباني المميزة في منطقة البلد



قاطني تلك المناطق بنحو ١,٦٨١,٠٠٠ مليون نسمة ضمن مساحة ١٨,٩٣ ألف هكتار تقريباً، أي ما يعادل ٤٢ % من إجمالي الكثافة السكانية في المدينة ممن يقطنون في مناطق متوسطة إلى متدنية الكثافة والتي تتراوح ما بين ٥ - ١٥ نسمة / الهكتار. كما تقطن أكثر من ٨٥٧ ألف نسمة، أي ما يفوق ٢١ % من عدد السكان، في مناطق ذات كثافة سكانية منخفضة تقدر مساحتها بنحو ٥٣,١٢ ألف هكتار وبمعدل يقل عن ٥ نسمة / الهكتار، مثلما هو الحال في منطقة واجهة جدة البحرية - أو ما يطلق عليها حالياً أسم حي الفيلات - حيث تتراوح الكثافة السكانية ما بين ٢٥ - ٣٠ نسمة / الهكتار، حيث تتميز المنطقة عموماً بالفيلات (الدارات) العائلية والحدائق الداخلية. شهدت المناطق الحضرية في مدينة جدة نمواً عمرانياً بنسبة تزيد عن ٤٠ % منذ عام ١٩٧٠، فضلاً عن تسجيلها لزيادة سكانية بنسبة تزيد عن ١٠٠ % خلال نفس الفترة، حيث يبين ذلك زيادة عدد السكان في المدينة وذلك على عكس النمط المحدد في العديد من المدن السعودية الأخرى. بيد أنه وبالرغم من هذه الزيادة المسجلة، إلا أن متوسط الكثافة السكانية المسجلة لا يزال بعيداً عن المستوى المطلوب، إضافة لإمكانية العمل على تكثيف المنطقة العمرانية المبنية لتحقيق الهدف السكاني بنسبة ١٥٠ نسمة / الهكتار والمقترح من قبل برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل).

ووفقاً لبيانات التعداد السكاني الأخير الذي نفذته المملكة خلال عام ٢٠١٠، تشهد مدينة جدة معدل نمو سكاني بنسبة ٣,٢ % سنوياً، حيث يرجح أن يتجاوز عدد السكان لما مجموعه ٥,٢٠٠,٠٠٠ مليون نسمة بحلول عام ٢٠٣٣. أما مخطط مدينة جدة لعام ٢٠١٥ فيتضمن توقعات بتسجيل نمو سكاني بنحو ٧,٦٦٤,٥٤٧ مليون نسمة موزعين على مساحة تزيد عن ١٦٤ ألف هكتار وبمعدل كثافة يبلغ ٤٦,٧ نسمة / الهكتار.

على نحو سليم لضمان تماشيها وكل من الرؤى والأهداف الاستراتيجية، مثلما هو الحال بالنسبة لمنطقة حدود حماية التنمية. وتجدر الإشارة ضمن هذا السياق إلى المساحة الإجمالية لحدود النطاق العمراني لعام ١٤٥٠ هـ في مدينة جدة والتي تبلغ ٢,٦٦٨ ألف كيلومتر مربع. ويتضمن نظام الحدود مجموعة من القرى والمناطق غير المخططة الواقعة في الجزء الشمالي من خور أبحر حيث يجري حالياً تنفيذ مشروع برج المملكة.

### ٣,١,٤ الكثافة السكانية

يبلغ عدد السكان الدائمين في مدينة جدة ما مجموعه ٤,٠٨٢,١٨٤ مليون نسمة موزعين على مساحة إجمالية تبلغ ٨٤,٦٧٥ ألف هكتار. وتمتد المدينة من المنطقة المركزية المعروفة باسم جدة البلد إلى الأحياء الحديثة النشوء في الجهة الشمالية من المدينة - والتي يبلغ كثافة سكانها ٤٨,٢١ نسمة / هكتار. كما سجلت المدينة نسبة عالية من الأعداد السكانية الشابة حيث شكلت الفئة العمرية دون ٢٤ عاماً ما نسبته ٤١ % من إجمالي عدد السكان. ويبين التحليل السكاني إلى تباين معدلات الكثافة السكانية داخل المناطق المبنية والتي تراوحت ما بين ١ و ٤٢٧ نسمة / الهكتار، حيث تقطن أكثر من ٦١ ألف نسمة، أو ما يعادل ١٥ % من عدد السكان، في مناطق تزيد كثافتها السكانية عن ٣٠٠ نسمة / الهكتار. وتتركز المناطق ذات الكثافة السكانية العالية في مركز المدينة وتمتد على مساحة ١٦٨ هكتاراً. إضافة لذلك، تقطن أكثر من ٨٧ ألف نسمة، أو ما يعادل ٢٠ % من عدد السكان في مناطق تتراوح كثافتها السكانية ما بين ١٥٠ و ٣٠٠ نسمة / الهكتار وضمن مساحة تقدر بنحو ٤٦٠ هكتار. من جهة أخرى، تقطن نسبة عالية من السكان في مناطق متوسطة إلى منخفضة الكثافة والتي تقع على أطراف المدينة، حيث يقدر عدد



السواق على الممرات في المجاورات السكنية في جدة

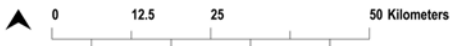
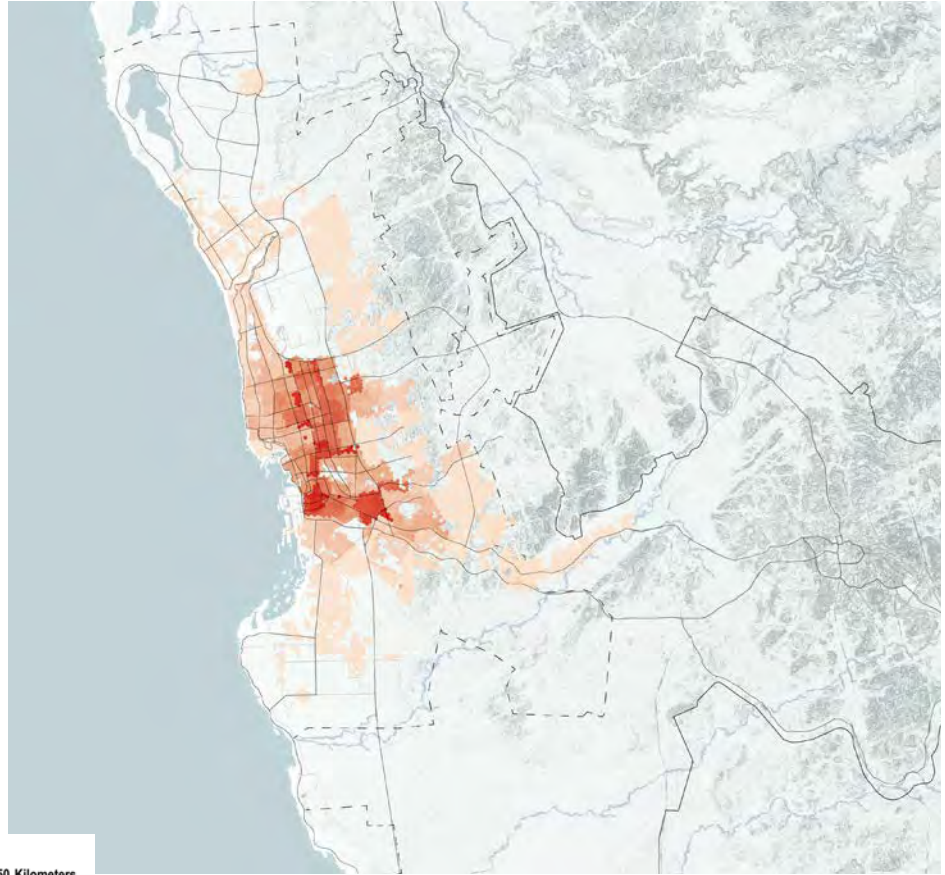
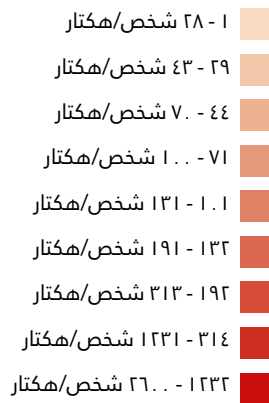


عدد السكان:

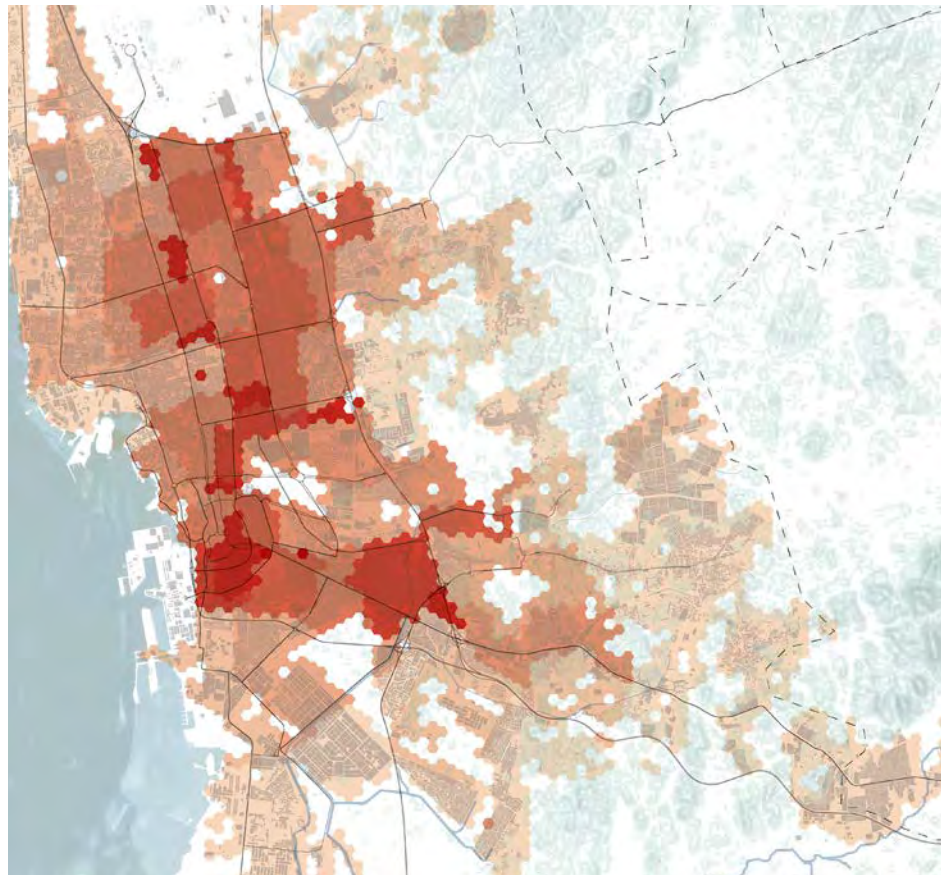
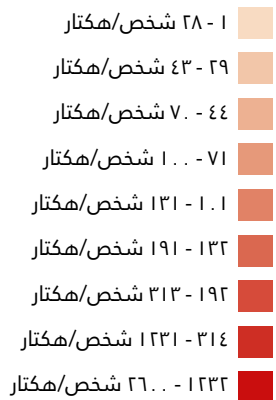
٤,٠٨٢,١٨٤

متوسط الكثافة السكانية:

٥٦,٧٤ شخص/هكتار



الشكل ٢٩. توزيع الكثافة السكانية الحالية باضرة جدة



الشكل ٣٠. توزيع الكثافة السكانية الحالية في مدينة جدة

## ٤،١،٤ استعمالات الأراضي و الأراضي البيضاء

يجري حالياً استبدال الأحياء والمناطق الشعبية المكونة عادة من نمط المباني التي تتألف من ٢ - ٣ طوابق وذات الاستعمال المختلط للطوابق الأرضية بالمجمعات السكنية والمباني الشاهقة في ظل الغياب الملحوظ لأي مساحات أو أماكن تجارية على واجهات الشوارع. من جانب آخر، ساهمت شبكة الطرق السريعة والتي توفر مستوى جيد من خدمات النقل في تغيير النسيج العمراني للمدينة مما أدى لظهور الأحياء المعزولة والتي تفصل خطوط المركبات التي يصل عددها إلى ١٢ خطأً فيما بينها. وقد أقيمت مراكز التسوق على امتداد الطرق السريعة مما أدى لظهور نموذج عمراني قائم على استخدام المركبات. كما تم تنظيم استعمالات الأراضي لأغراض صناعية في الجانب الجنوبي من المدينة والذي أدى لظهور منطقة صناعية فيها.

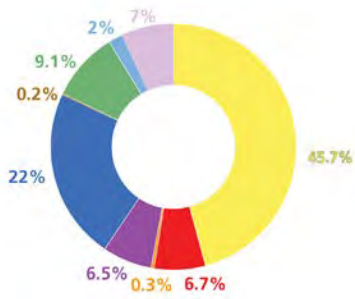
أما منطقة جدة البلد - والمصنفة حالياً ضمن قائمة اليونيسكو للتراث العالمي - فقد كانت تستوعب عدداً أكبر من السكان، بيد أن أشكال التطوير الحديثة والناشئة على طول شبكات الطرق السريعة التي تربط المناطق الجنوبية بالمناطق الشمالية من المدينة قد أدت إلى انتقال أعداد كبيرة من سكان المنطقة القديمة في مدينة جدة. كما تعرضت تلك المنطقة للإهمال مما أسفر عن تدهور حالة مبانيها القديمة في ظل التوسع العمراني وأشكال التحديث التي شهدها مدينة جدة خلال القرن الماضي.

تضمن المخطط الهيكلي لعام ٢٠١٥ مقترحاً بتنفيذ نهج "معدّل" لاستعمالات الأراضي في المدينة عبر تنفيذ نهج التنمية الموجهة نحو استخدام وسائل النقل العام وتنفيذ شبكات النقل العام، كما

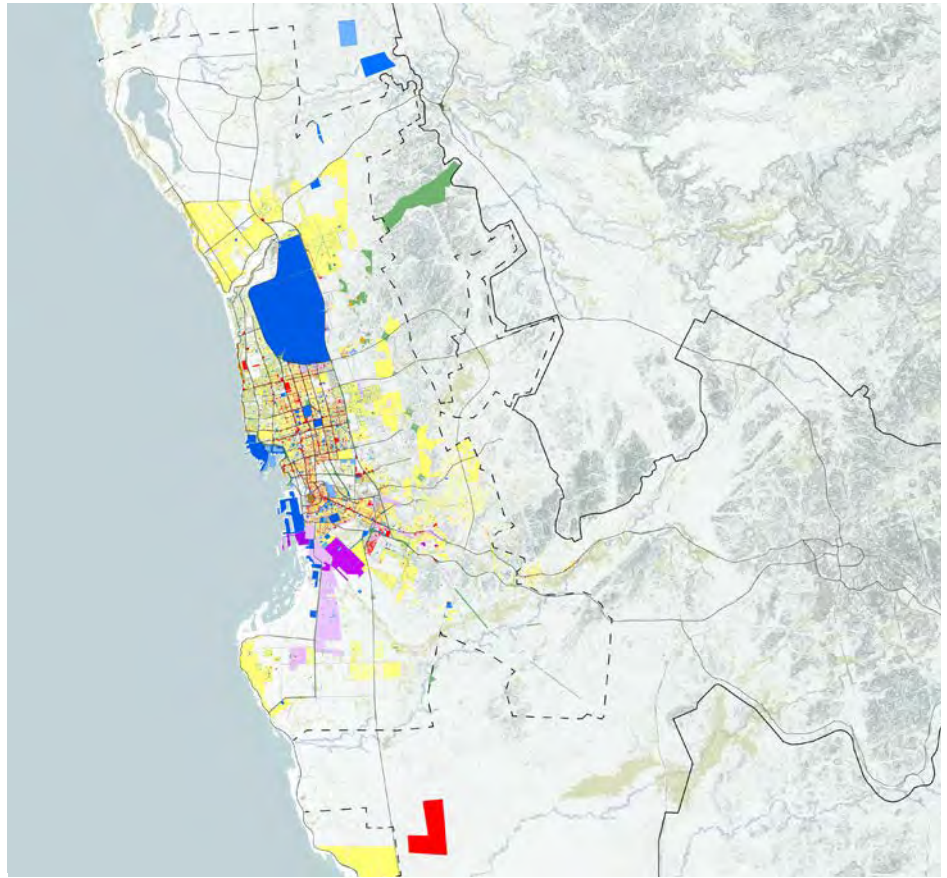
ترتبط هوية مدينة جدة بشكل كبير بدورها كمركز تجاري ومركز الأعمال في المملكة، واستناداً لمخطط مدينة جدة والمخطط الهيكلي لمدينة جدة، فقد لوحظت الوظيفة الأحادية لاستعمالات الأراضي في مناطق التوسع والتطوير المقترحة في المدينة. وبالرغم من هوية منطقة جدة البلد والتي تعكس مثلاً مناسباً للأحياء الصديقة للمشاة وذات الاستعمالات المتعددة، إلا أن أشكال التطوير الأخيرة قد أدت إلى زيادة معدلات الاعتماد على استخدام المركبات، فضلاً عن تنفيذ مشاريع التطوير وفقاً لنظام تقسيم الأراضي الأحادية الوظيفة. وتعتبر فئة الأراضي المخصصة لأغراض السكن الأكبر إجمالاً حيث تشكل ٤٦% من مساحة المنطقة، إلا أنه لوحظ غياب فرص الوصول إلى المرافق والخدمات التجارية في المناطق الممتدة. من جانب آخر، فقد لوحظ انخفاض معدل الأراضي ذات الاستعمالات المختلطة والتي لا تتجاوز مساحتها ٣% من إجمالي المناطق المبنية، بينما توجد بعض قطع الأراضي الصغيرة وذات الاستعمالات المختلطة والتي تقع على طول المراكز الرئيسية المؤدية إلى جدة البلد. وبالرغم من ذلك، تم تخصيص ٥٨% من الأراضي لغايات السكن ضمن المخطط الهيكلي، فيما لم تتجاوز نسبة الأراضي المخصصة للاستعمالات المختلطة ٣,٢%. إضافة لذلك، تتضمن أهداف ذلك المخطط تشغيل مراكز متعددة الاستعمالات ضمن مناطق وتقاطعات محددة، إلا أن الانتشار الواسع لمشاريع تطوير الأراضي أحادية الاستخدام أدى لتفاقم الوضع الحالي. إن انخفاض مستوى استغلال الأراضي ذات الاستعمالات المختلطة يعزى إلى التدخلات الحديثة في أساليب التخطيط العمراني، حيث



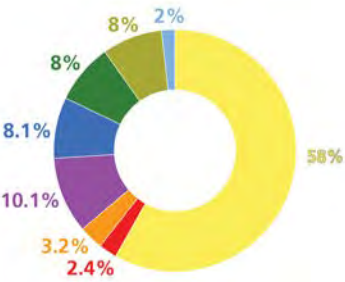
زاوية من مدينة جدة لمباني بنمط عمراني شعبي



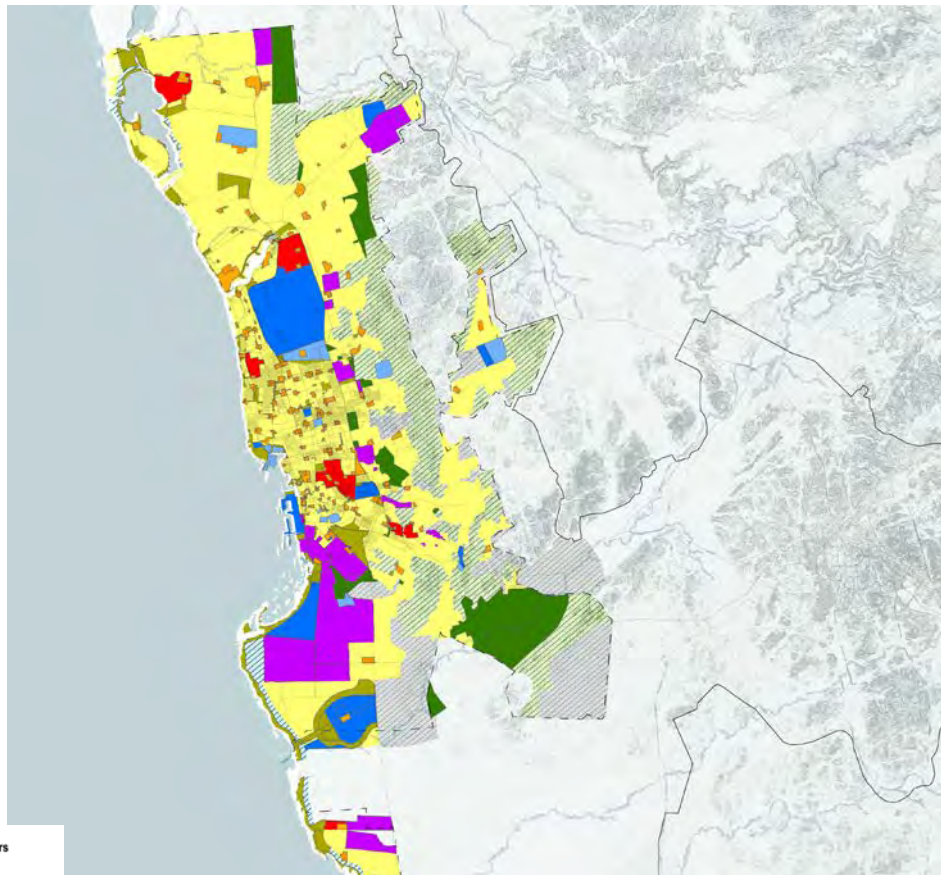
- سكنية
- تجارية
- المرافق والخدمات العامة
- صناعية
- مستودعات
- السياحة/الفنادق
- المناطق التاريخية
- المساحات المفتوحة
- حكومية



الشكل ٣١. استعمالات الأراضي الحالية لمنطقة في حاضرة جدة

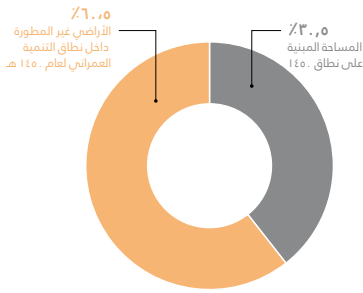


- سكنية
- تجارية
- استعمالات متعددة
- صناعية
- المرافق والخدمات العامة
- زراعية
- الحدائق/المساحات المفتوحة
- حكومية
- منطقة حماية سفوح الجبال
- منطقة حماية السهول
- منطقة الحماية الساحلية



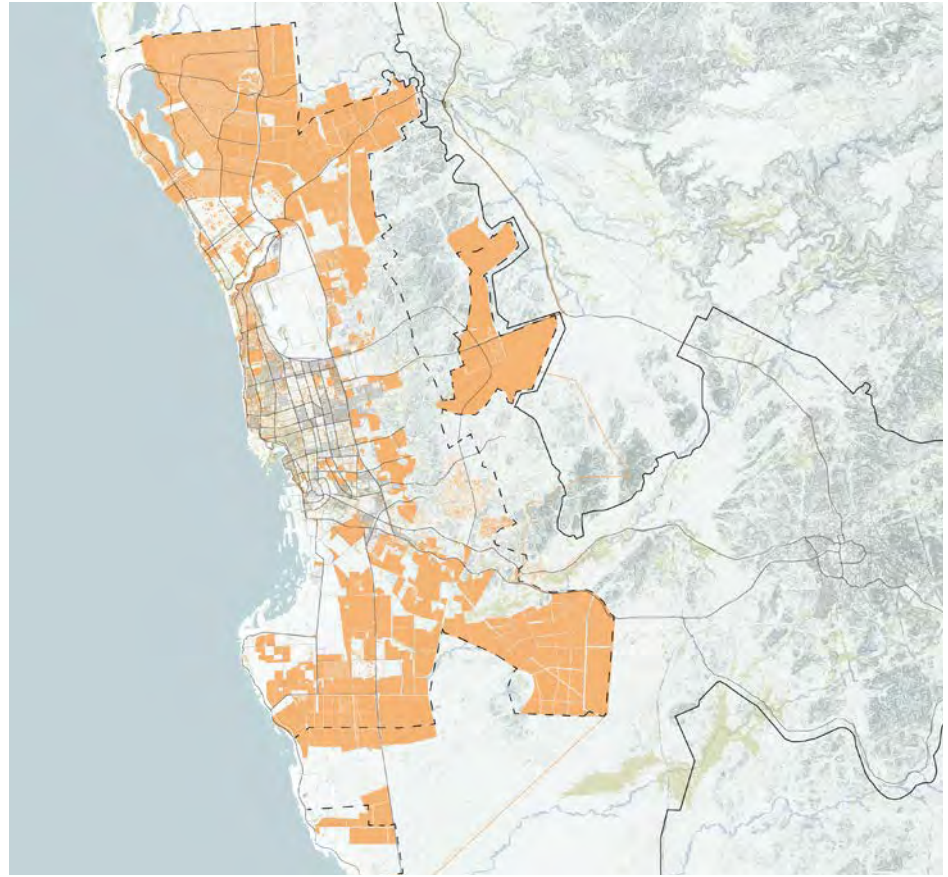
الشكل ٣٢. استخدامات الأراضي المقترحة في مخطط جدة





أرض بيضاء على نطاق ١٤٥٠ هـ

المساحة المبنية على نطاق ١٤٥٠ هـ



الشكل ٣٣. الأراضي البيضاء والمنطقة غير المطورة في مدينة جدة

## ٢،٤ عناصر التركيبة العمرانية

### ١،٢،٤ البنية التحتية والاقتصادية الرئيسية

تعتبر شبكة الطرق في مدينة جدة من أحدث الشبكات القائمة في المملكة، حيث تتألف الشبكة الأساسية من نظام الطرق السريعة والذي ينقسم إلى مجموعتين: طرق شمال - جنوب وطرق شرق - غرب والتي تقع في الجزء من المدينة الذي نشأ بين المطار وجدة البلد و الطرق السريعة التي تربط بين جدة البلد ومكة المكرمة:

المجموعة الأولى

• طريق المدينة المنورة (الذي يربط بين المدينة والمطار)

• شارع التحلية (الذي يربط بين الساحل والجزء الداخلي من المدينة) المجموعة الثانية

• طريق مكة المكرمة (الذي يربط بين البلد ومكة المكرمة، يوجد العديد من المناطق السكنية غير الرسمية على طول هذا الطريق).

• الطريق السريع بين جدة ومكة المكرمة.

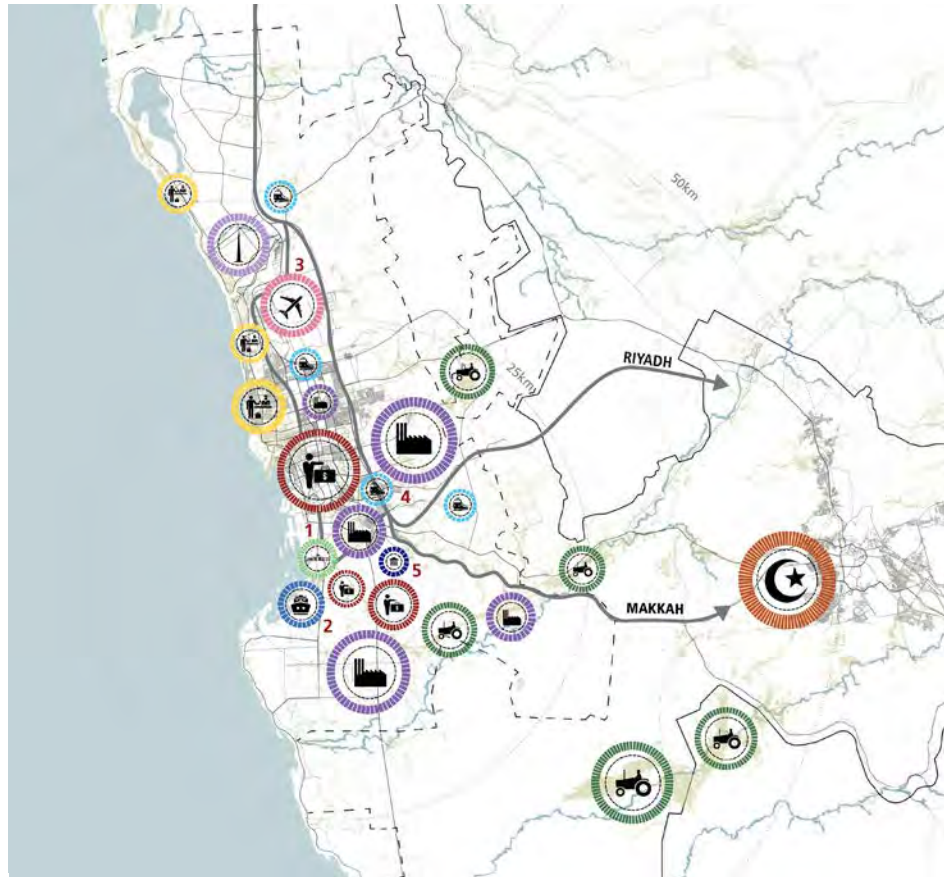
يعتبر الطريق السريع الجديد الذي يربط بين مطار جدة الدولي ومدينة مكة المكرمة كأحد الطرق الأكثر ازدحاماً في المملكة، ويعزى ذلك في الغالب إلى الحجم الكبير من حركة الحافلات المخصصة لنقل الحجاج المتجهين من مطار الملك عبد العزيز الدولي في جدة إلى مكة المكرمة. إضافة لذلك، يستخدم 36,3% من الحجاج المحليين القادمين من مختلف المناطق داخل السعودية الطريق السريع لأداء مناسك العمرة أو الحج.

تضمن المخطط تخصيص مناطق الحماية البيئية والتي تم تصميمها للتخفيف من مخاطر الطفرات التنموية، إضافة لذلك، فقد تم تخصيص 8% من الأراضي للاستعمالات الزراعية و 8% من الأراضي للأماكن العامة. وعلى الرغم من المقترحات الواردة في المخطط والتي تهدف لإنشاء المناطق ذات الاستعمالات المتعددة، بما في ذلك لغايات حماية الأراضي الزراعية وإنشاء مناطق الحماية البيئية، إلا أنها تساهم كذلك في حصر الأراضي ذات الاستعمالات المحددة ضمن مناطق معينة كالمناطق الصناعية، ومناطق الخدمات العامة، إضافة لمساحات واسعة من المناطق السكنية، مما يبطل بالتالي المساعي الرامية لإيجاد الحلول اللازمة لأشكال التنمية الأحادية في مدينة جدة. تشكل الأراضي البيضاء في مدينة جدة نحو 54% من مساحة الأراضي ضمن حدود النطاق العمراني لعام ١٤٥٠ هـ، أي ما يعادل ١٤٣,٥٨٣ ألف هكتار من الأراضي. وتقع نحو 14% من تلك الأراضي ضمن نطاق المنطقة العمرانية في المدينة، أي ما يعادل ٢٠ ألف هكتار. ويمكن أن تستوعب تلك المساحات نحو ٣ ملايين نسمة إضافية بكثافة سكانية تبلغ ١٥٠ نسمة / الهكتار الواحد. إضافة لذلك، تقع معظم الأراضي البيضاء الموجودة ضمن حدود النطاق العمراني لعام ١٤٥٠ هـ داخل مناطق الحماية البيئية المحددة ضمن مخطط جدة، إلا أنه لا بد من الإشارة هنا إلى الإمكانيات الهائلة لتنفيذ عمليات التكثيف العمراني في الأراضي البيضاء التي تقع في منطقة وسط المدينة.

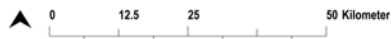


-  منطقة البلد
-  تجارية
-  دينية
-  صناعية
-  فنادق
-  محطة قطار
-  زراعية
-  المطار
-  الميناء
-  مدينة جدة الاقتصادية
-  دينية
-  خدمات حكومية
-  مدينة الملك عبد الله الاقتصادية

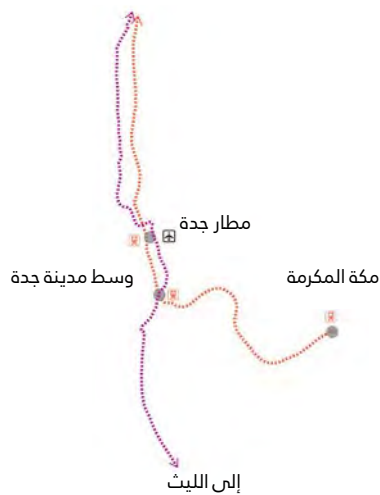
١. منطقة البلد - ضمن قائمة اليونيسكو
٢. ميناء جدة الإسلامي
٣. مطار الملك عبد الله
٤. محطة قطار الحرمين
٥. جامعة الملك عبد العزيز



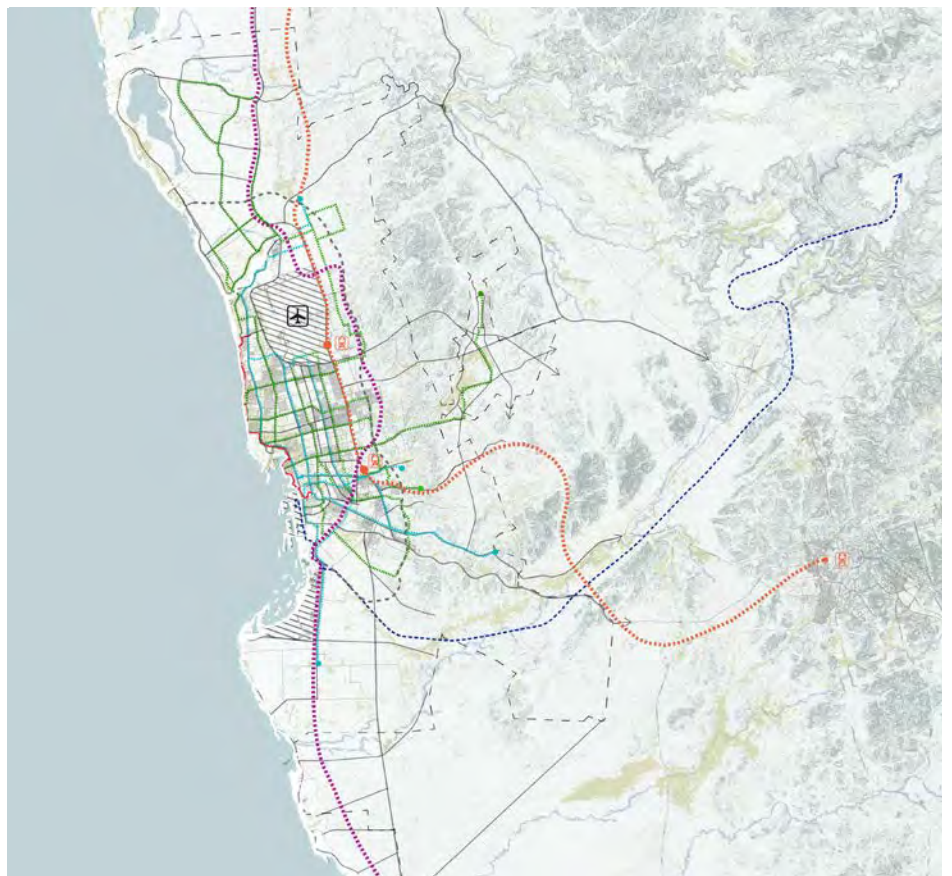
الشكل ٣٤. أبرز المراكز الاقتصادية والبنية التحتية في مدينة جدة



إلى المدينة المنورة



-  الطرق الرئيسية الحالية
-  الخطوط الحديدية الحالية
-  الترام/حافلات النقل السريع المقترحة
-  خطوط المترو المقترحة
-  قطار الركاب المقترح
-  الجسر البري المقترح
-  الطرق الدائرية المقترحة
-  الترام السياحي المقترح
-  محطات قطار الحرمين
-  الخدمات الإقليمية



الشكل ٣٥. شبكة النقل بحاضرة جدة



### مشروع محور جنوب النزهة

يهدف المشروع إلى إنشاء مدخل جديد إلى جدة عند الوصول إلى المطار، حيث تبلغ مساحة المشروع ٢٩,٥ كيلومتر مربع، وقد تمت الموافقة على المشروع.

### مشاريع تطوير منطقة الرويس

يهدف المشروع إلى تعزيز مستوى الحياة في المجاورات السكنية، وسوف يشمل المناطق السكنية والمرافق الطبية والمناطق التجارية والفنادق، وتبلغ مساحة المشروع ١,١ كم ٢، وقد تمت الموافقة على المشروع.

### مشروع وسط جدة

يقع المشروع في منطقة مطار جدة القديم، وهو مشروع تنمية عمرانية وحضرية متعددة الاستخدامات، وتبلغ مساحة المشروع ٨٥,٠ كيلومتر مربع.

### مشروع تطوير قصر خزام

يهدف المشروع إلى إعادة تطوير المناطق المتهالكة بما في ذلك قصر خزام وأجزاء من حي البلد، وتبلغ إجمالي مساحة المشروع ٤,١٢ كيلومتر مربع، وقد تمت الموافقة على المشروع ولكنه معلق حالياً حتى الانتهاء من المراجعة الثانية.

الشكل ٣٦. المشاريع الاستثمارية الكبرى في مدينة جدة



٢

مشاريع تطوير منطقة الرويس المتهالك



١

مشروع محور جنوب النزهة



٤

مشروع تطوير قصر خزام



٣

مشروع وسط جدة



التطوير والترقية، بما في ذلك تطوير المناطق السكنية، والمنشآت الطبية، والمناطق التجارية والفنادق. تبلغ مساحة المشروع ١١ هكتارات. وقد تم إقرار المشروع لغايات التنفيذ.

٣- مشروع قلب جدة - وهو مشروع تطويري متعدد الأغراض والمقرر إنشاؤه في منطقة مطار جدة القديم. تبلغ مساحة المشروع ٨٥ هكتاراً.

٤- مشروع تطوير قصر خزام - يهدف المشروع إلى تطوير الأحياء، ويشمل قصر خزام وأجزاء من حي البلد. تبلغ مساحة المشروع الإجمالية ٤١٢ هكتاراً. وقد تمت الموافقة على المشروع بانتظار مراجعة ثانية.

#### ٢,٢,٤ العوامل البيئية والطبوغرافية

يتأثر مناخ مدينة جدة وسياقها الاجتماعي والثقافي بموقعها المميز على ساحل البحر الأحمر، حيث تعد بوابة إلى المدن المقدسة بفضل مينائها الذي يعد الأكبر على البحر الأحمر. وتتميز المدينة بمناخها الرطب والحار (استوائي). وعلى عكس المدن الأخرى في المملكة العربية السعودية، تتميز مدينة جدة بمناخ دافئ في فصل الشتاء، إلا أنها تسجل معدلات رطوبة ودرجات حرارة مرتفعة للغاية في فصل الصيف والتي تتراوح ما بين ٣٠ - ٤٣ درجة مئوية. كما تتعرض جدة لأمطار قليلة متفرقة في شهري نوفمبر وديسمبر؛ ومع ذلك، عادة ما تحدث عواصف رعدية شديدة في ذروة فصل الشتاء بين شهري ديسمبر ويناير. كما تكون المدينة عرضة للعواصف الرملية القادمة من صحراء شبه الجزيرة العربية أو شمال أفريقيا، وهي الأكثر شيوعاً في أشهر الصيف الأمر الذي يساهم في زيادة معدلات تلوث الهواء، حيث يشكل ذلك ظاهرة بارزة في أيام الصيف الحارة.

بلغت القدرة الاستيعابية لمبنى المسافرين الخاص بالحجاج في مطار الملك عبد العزيز الدولي ٣١٠.٠٠٠ آلاف حاج في عام ٢٠١٨. وبالتالي، يصل نحو ٩٤% من الحجاج الدوليين إلى مدينة جدة ومن ثم يواصلون رحلتهم إلى مكة المكرمة إما باستخدام الحافلات أو القطار. كما يجري حالياً تنفيذ أعمال توسعة في المطار والتي تتضمن إنشاء مباني جديدة للمسافرين لتحسين مستوى الخدمة وفقاً لأعلى المعايير الدولية. وتهدف أعمال التوسعة لزيادة القدرة الاستيعابية إلى ٣٠ مليون مسافر في المرحلة الأولى و ٨٠ مليون مسافر في المراحل اللاحقة.

وبالإضافة إلى أعمال التوسعة في مطار الملك عبد العزيز، فقد تم افتتاح قطار الحرمين السريع والمعروف أيضاً بـ "سكة الحديد الغربية" أو "سكة حديد مكة المكرمة - المدينة المنورة السريعة" والذي يتوقع أن يساهم إلى حد كبير في تخفيف مستويات الازدحام على الطرق. ولا يزال خط الحرمين والذي يمثل خط نقل سريع بين المدن بمسافة ٤٥٣ كم جزئياً قيد الإنشاء، حيث سيساهم لدى استكماله في الربط بين المدينة المنورة ومكة المكرمة مروراً بمدينة الملك عبد الله الاقتصادية ومطار الملك عبدالعزيز الدولي في جدة. كذلك، توجد عدة مشاريع استثمارية رئيسية قيد الإعداد في مدينة جدة وتتضمن:

- ١- مشاريع تطويرية جنوب محور النهضة - يهدف المشروع إلى تشكيل مدخل جديد لمدينة جدة للقادمين من المطار. حيث تبلغ مساحة المشروع ٢٩٥٠ هكتار. وقد تم إقرار المشروع لغايات التنفيذ.
- ٢- مشروع تطوير حي الرويس المتهاك - يهدف المشروع إلى تحسين مستوى المعيشة في الحي عبر تنفيذ مجموعة من أنشطة

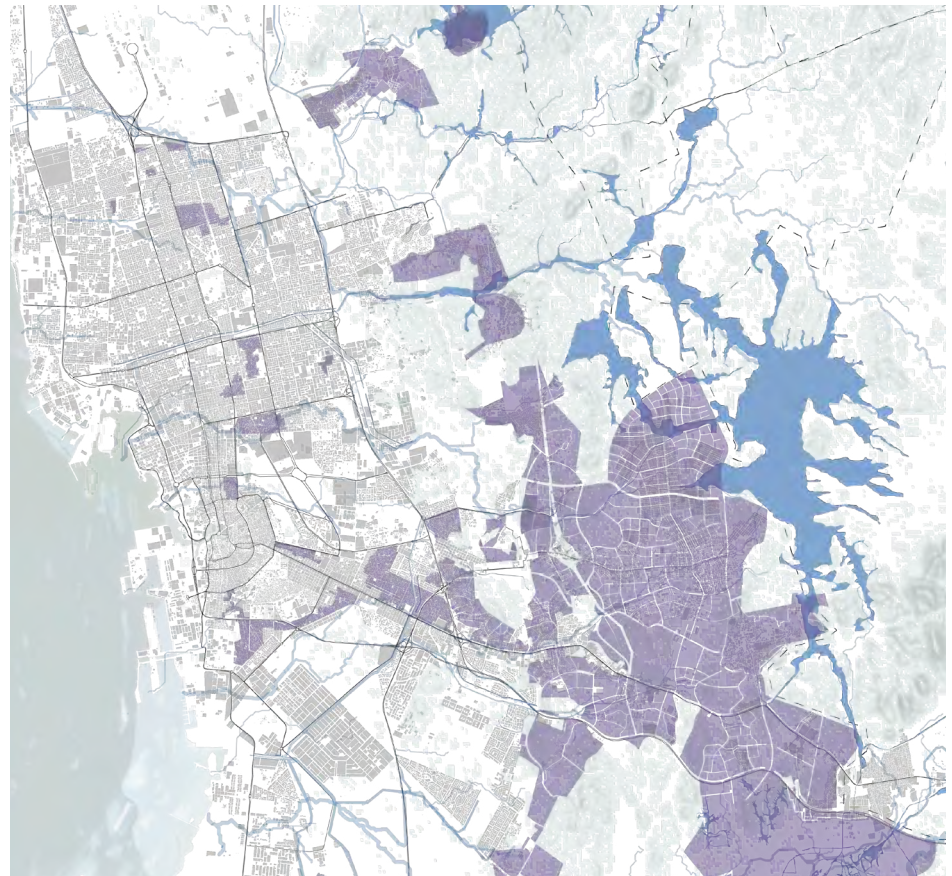
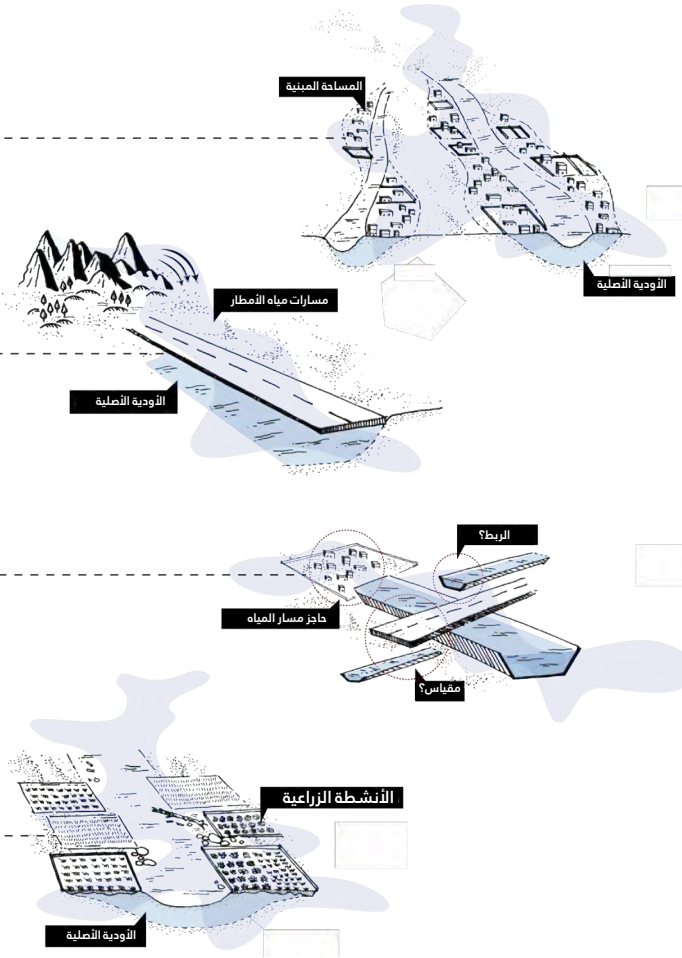




تعد طوبوغرافية المدينة العامل الأساسي المحدد لمسار تطوير المدينة، حيث تحيط بالمدينة سلسلة من الجبال شديدة الانحدار والتي تحدد الحدود الشرقية للمدينة، كما تشكل تلك المرتفعات حدوداً طبيعية تحد من التوسع العمراني شرقاً. ونتيجة لذلك، لوحظ تطور المدينة على المحور الشمالي الجنوبي باستثناء الامتدادات الصغيرة للمناطق العشوائية على أطراف التلال الشرقية.

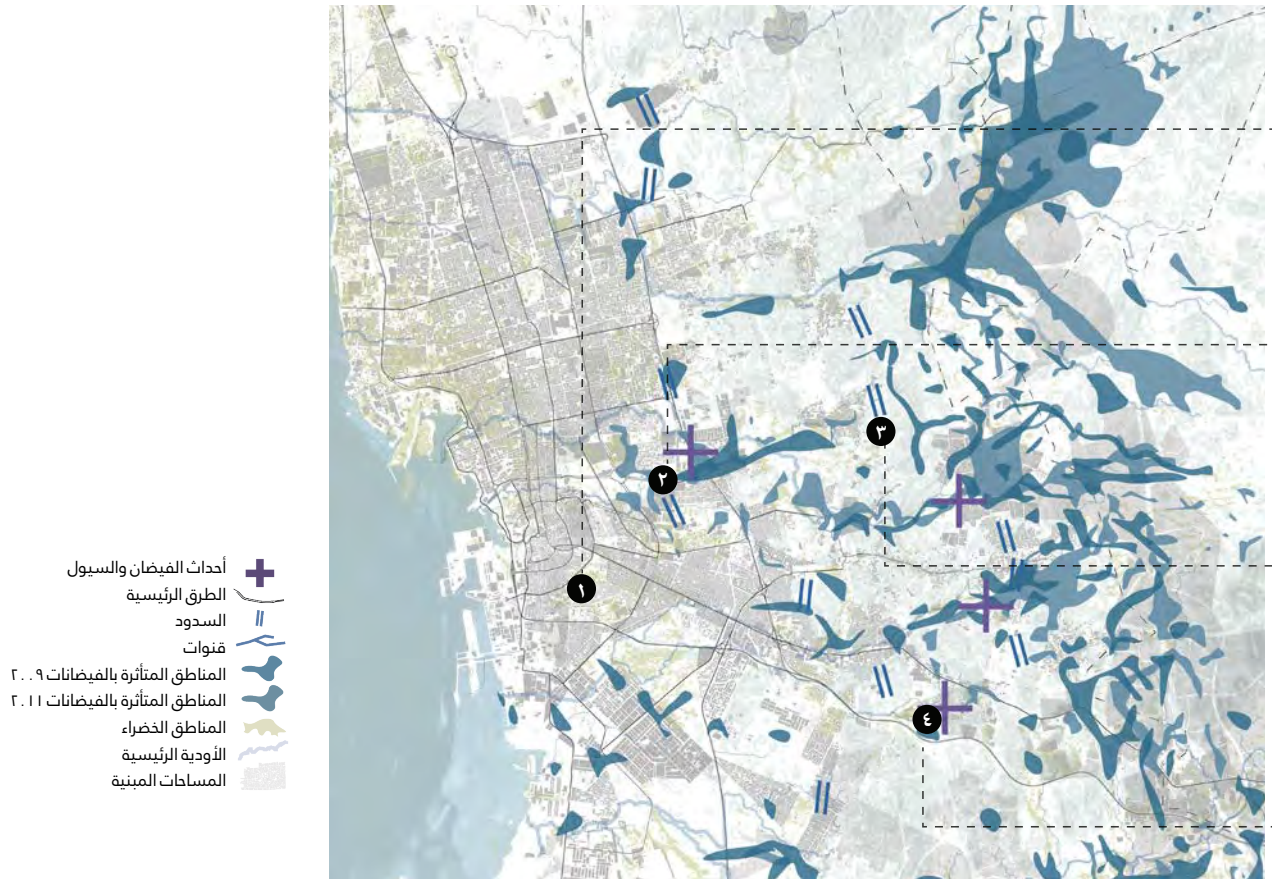
### خطر السيول في المناطق غير المخططة

نشأت مدينة جدة على مناطق تجمع ومسار ١١ وادياً تقع في الجزء الشرقي من المدينة، حالياً، يوجد ثلاث قنوات كبيرة تمر عبر المدينة لجمع مياه الأمطار من الأودية. إلا أن تلك القنوات لا تتصل بالبحر، لذا تعتمد على عمليات الضخ للوصول إلى نقاط التصريف. وعادة ما تكون قنوات التصريف مفتوحة، ولكنها تشكل مصدر خطورة خلال فترات تدفق المياه المنخفض. بالإضافة إلى ذلك، أدت وصلات التصريف غير القانونية في المناطق السكنية لتوجه أمانة جدة لتحويل قنوات الصرف هذه إلى عبارات تصريف تحت سطح الأرض، بدءاً بقناة الصرف الشمالية. تقع ١٨% من المناطق غير المخططة في جدة في مناطق الأودية، وقد شكّل ذلك، بالإضافة إلى التوسع العشوائي في شرق المدينة، سبباً رئيسياً في تكرار حدوث العديد من السيول في كل عقد من الزمن، مما أسفر عن أضرار هائلة. وضمن هذا الإطار، ولغايات حماية شرق المدينة من حوادث السيول وزيادة سبل الراحة والأمان في هذه المناطق، يقترح إنشاء أحواض صغيرة الحجم لتجميع المياه في الأودية الواقعة في هذه المنطقة، بالإضافة إلى ضرورة إدخال تقنيات معالجة المياه السطحية والجوفية الطبيعية في مناطق المنافع العامة. وثمة مجموعة من ممارسات



- طرق رئيسية
- الأنهار الرئيسية
- المساحات المبنية
- المناطق غير المخططة
- مسارات مياه الأمطار
- المناطق الهامة

الشكل ٣٧. المناطق غير الرسمية ومخاطر الفيضانات



الشكل ٣٨. أحداث الفيضانات الضخمة (٢٠٠٩ - ٢٠١١) في مدينة جدة

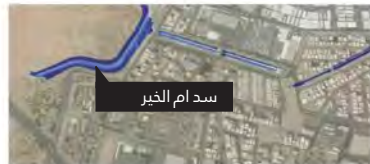
١ أنشطة البناء على الأودية  
منطقة الكيلو ١٤ (وادي مثوب)



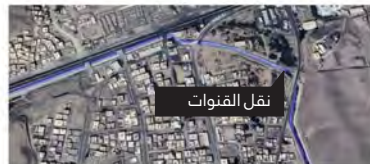
٢ البنية التحتية على الأودية  
منطقة الحرازات (وادي قوس)



٣ الشبكات غير المتصلة ومعوقات السعة  
منطقة ام الخير (وادي مريخ)



٤ الأنشطة الزراعية على الأودية  
منطقة العليا (وادي غليل)



(المصدر: آل سعود، مشاعل محمد، إدارة التحكم في الفيضانات في مدينة  
ومحيط جدة، المملكة العربية السعودية، سبرينجر، ٢٠١٥)



قنوات منفصلة غير متصلة

٣

المباني على الأودية

١

الأنشطة الزراعية على الأودية

٤

البنية التحتية المنشأة على الأودية

٢

جبال السروات

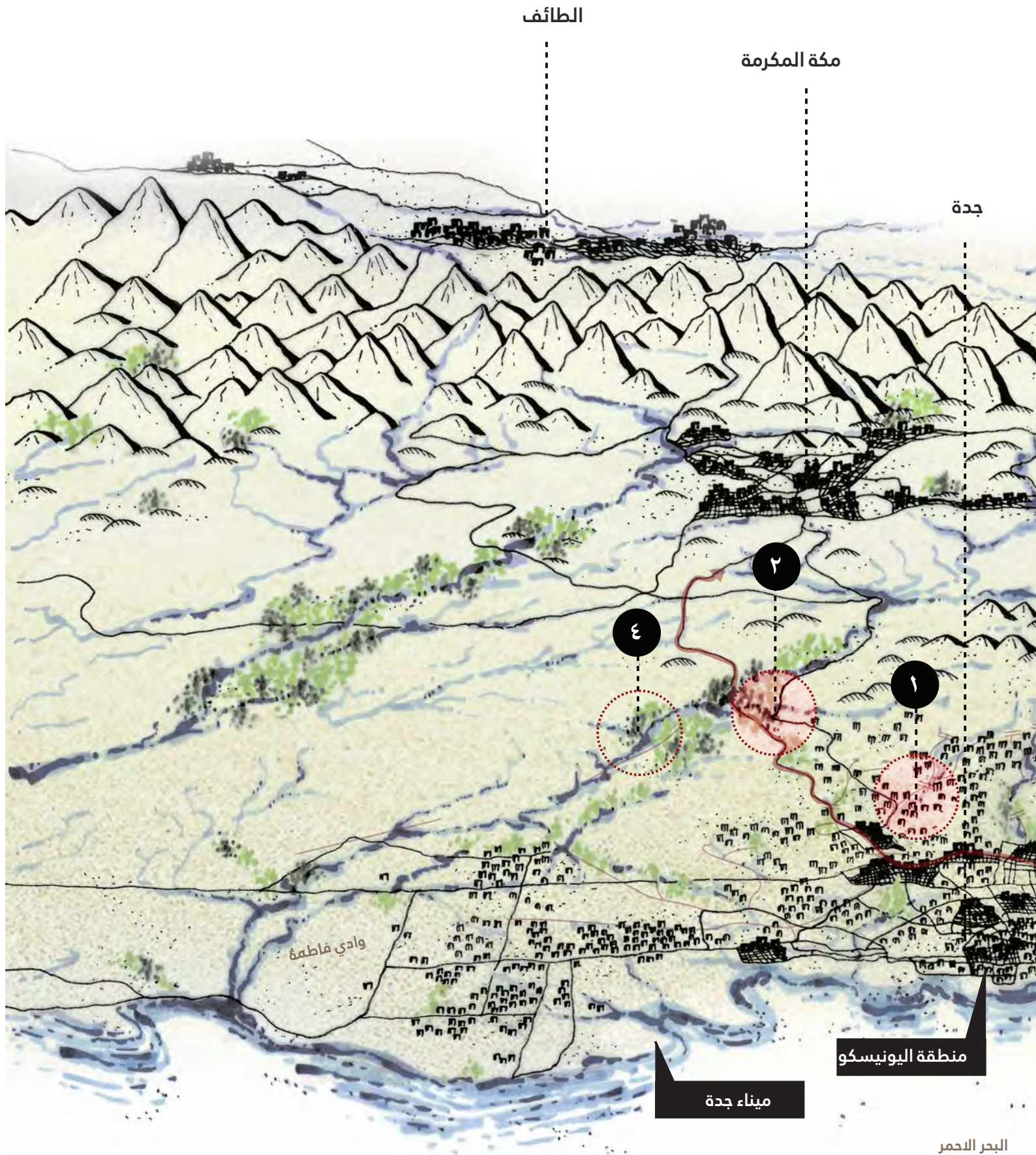


٣

سد أم الخير

مطار الملك عبد العزيز

الكورنيش



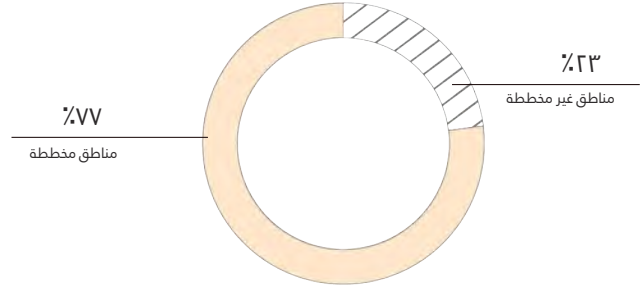
التنمية والتطوير والتي تساهم في حدوث السيول وزيادة احتمالية وقوعها في المدينة؛ مثل:

- البناء فوق الأودية (وادي مذوب)
- إنشاء الطرق والبنية التحتية فوق الأودية (وادي قوص)
- عدم اتصال شبكة قنوات تصريف المياه مع بعضها البعض ومحدودية قدرتها الاستيعابية (وادي المريخ)
- الزراعة في الأودية (وادي غليل)

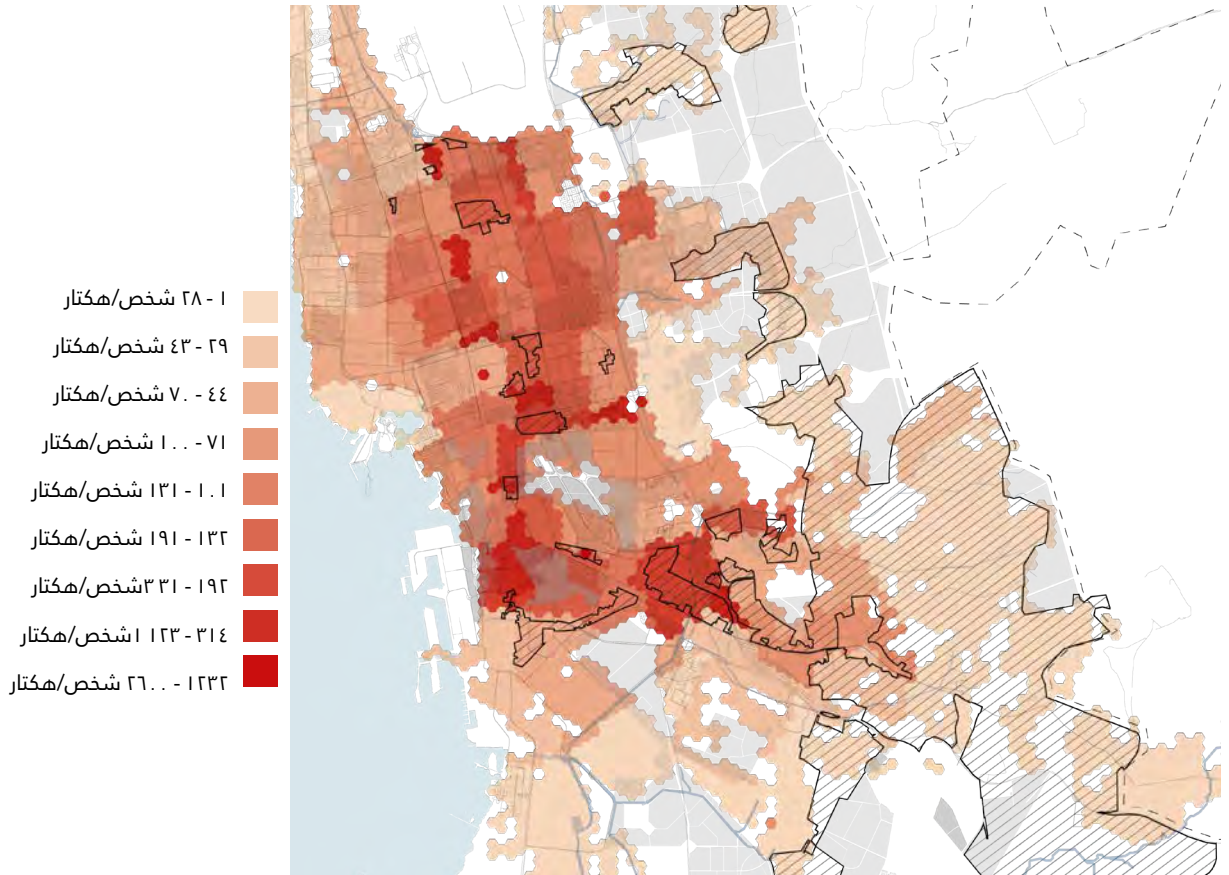
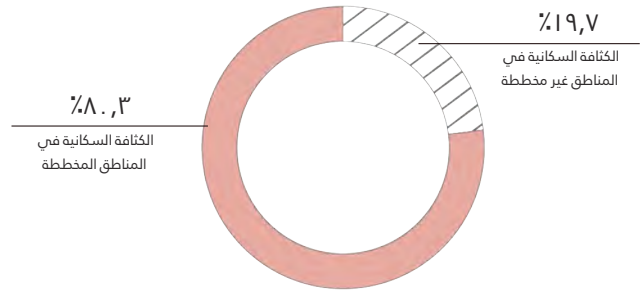
### ٣,٢,٤ المناطق غير المخططة

شهدت المملكة العربية السعودية في السنوات الأخيرة معدلات مرتفعة للهجرة من الريف إلى المدينة، ووفقاً للدراسات المعدّة من قبل جامعة الملك سعود بالرياض، بلغت نسبة سكان الريف المهاجرين إلى المدن ٧٤٪ بحثاً عن فرص العمل وعن عوامل جذب أخرى تم حرمانهم منها بسبب التوزيع الإقليمي في مختلف المناطق. وقد لوحظ الانتشار الواسع للمناطق غير المخططة على أطراف مدينة جدة وذلك على غرار المدن السعودية الأخرى. ومما تمت ملاحظته، يمكن الإشارة إلى عدم وجود تعريف أو نهج واضح لتلك المناطق ضمن إطار نظام إدارة الأراضي المتبع حالياً. حيث يستخدم المصطلح بشكل مماثل لكل من الأحياء التاريخية الشعبية والمناطق الجديدة الناشئة على أطراف المدينة والتي تتسم عموماً بتدني معايير البناء، وهو ما أسفر عن تنفيذ مشاريع إزالة واسعة في تلك المناطق لإفساح المجال لتنفيذ مشاريع التطوير الحديثة في ظل عدم وجود أي مخططات للحفاظ على

Percentage of built-up area classified as unplanned areas



النسبة المئوية للسكان الذين يعيشون في المناطق غير المخططة لها



الشكل ٣٩. توزيع الكثافة السكانية والمناطق غير المخططة في مدينة جدة



© FSCP

مباني شعبية في وسط المدينة

### جدة ومنطقة البلد

توجهت حكومة المملكة العربية السعودية ممثلة بالهيئة السعودية للسياحة والآثار (SCTA) لترشيح المنطقة التاريخية في محافظة جدة لتسجيلها ضمن قائمة المواقع الأثرية التابعة لمنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلوم والثقافة (اليونيسكو)، حيث يخضع تسجيل المواقع الأثرية للأهمية التاريخية للموقع والقيم المعمارية على المستويين المحلي والإقليمي. وتمثل المنطقة موقعاً مركزياً بمساحة ١٧ هكتاراً ومنطقة عازلة تبلغ مساحتها ١٠٩ هكتارات وهي تعتبر كواحدة من أهم المواقع التاريخية والمعمارية على طول شواطئ البحر الأحمر في آسيا وإفريقيا لما تتميز به من مجموعة واسعة من المباني تعود لمراحل تاريخية مختلفة.

تم تشييد قصر خزام الذي يقع في وسط المدينة التاريخي بين عامي ١٩٢٨م و١٩٣٢م كمقر إقامة جديد للملك عبد العزيز في جدة، يقع القصر جنوب المدينة المحاطة بالأسوار وقد تم بناؤه تحت إشراف المعلم محمد بن لادن. تم استخدام القصر كبيت ضيافة ملكي بعد عام ١٩٦٣ ومن ثم تم تحويله لمتحف إقليمي للآثار والأنتوجرافيا في عام ١٩٩٥.

تشمل التحديات الحالية التي تواجه المركز التاريخي لجدة ما يلي:

- حفظ وترميم منطقة اليونيسكو المهملة والتي تعاني من تدني مستوى الصيانة.
- حماية المنطقة العازلة التي تظهر في المخطط الرئيسي لمشروع تطوير قصر خزام.

المناطق التاريخية و/أو المناطق الشعبية في المدينة. يقطن نحو ٢٠٪ من سكان مدينة جدة في مناطق غير مخططة والتي تشكل ما نسبته ٢٣٪ من النسيج العمراني القائم، وعادة ما تنشأ المناطق العشوائية في الجزء الأوسط من المدينة على شكل أنماط عمرانية تقليدية وأبنية شعبية، كما سجلت تلك المناطق كثافة سكانية أعلى من المتوسط العام المسجل في المدينة حيث يتراوح عدد السكان فيها بين ١٥٠ و ٤٢٧ نسمة/الهكتار. عادة ما تتسم هذه المناطق بمستويات جيدة من ناحية الربط بالخدمات العامة، والأمان لحركة المشاة، فضلاً عن تشكيلها لمناطق حيوية تتمحور حول أراضٍ متعددة الاستخدامات.

وتتمركز المناطق العشوائية الأخرى في جدة بشكل رئيسي في الجزء الشرقي من المدينة خارج المركز الشعبي، وتمتد على مساحة تقدر بنحو ٢٠٠٠ هكتار. وقد لوحظ تدني أعداد سكان هذه المناطق العشوائية تدريجياً كلما اقتربت من الأطراف الشرقية للمدينة حتى تصل إلى أعداد هامشية تصل إلى أقل من ٣٠ نسمة/الهكتار. وعادة ما تتسم تلك المناطق بما يلي:

- عدم توفر الخدمات والمرافق الأساسية مثل المياه والصرف الصحي وجمع النفايات وتصريف مياه الأمطار وإنارة الشوارع وممرات المشاة المعبدة والطرق المخصصة للاستخدام في حالات الطوارئ.
- تدني مستوى الظروف المعيشية ومستويات الأمان.
- عدم توفر الخدمات العامة، مثل المدارس والمستشفيات التي يسهل الوصول إليها، إضافة لعدم توفر الأماكن العامة والمناطق الآمنة للعب الأطفال.



منطقة البلد -  
ضمن قائمة اليونيسكو

قصر خزام

- التراث العالمي لليونيسكو
- منطقة الحماية المحيطة
- المساحة المبنية
- منطقة المشاريع الجديدة
- مناطق غير مخططة
- النسيج العمراني بأنماط شعبية

الشكل ٤.٤: موقع اليونيسكو والمشاريع الجديدة في مدينة جدة





- مناطق غير مخططة
- المناطق ذات القيمة التاريخية
- المساحة المبنية
- مناطق التنمية الجديدة
- المناطق المعرضة لخطر المنحدرات (أكثر من ٣٠٪)

الشكل ٤١. المناطق ذات القيمة التاريخية والمناطق غير المخططة المعرضة لخطر المنحدرات الجبلية

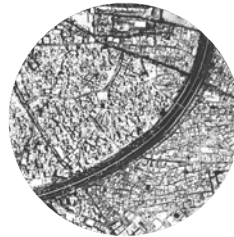
٢

المناطق ذات القيمة التاريخية، المنشأة قبل عام ١٩٧٣



١

منطقة التراث ذات النسيج العمراني الشعبي والبنية التحتية الجديدة



٤

منطقة غير مخططة معرضة لمخاطر المنحدرات



٣

منطقة عشوائية منشأة على أراضي مخططة





٢٠١٧، إلى الأشهر التي سجلت أعلى درجات حرارة في المملكة العربية السعودية، مما يظهر أهمية التخطيط العمراني الحالي وتأثيره السلبي على كفاءة استهلاك الطاقة في الظروف المناخية المتطرفة. يتم تقييم فعالية كل نمط عمراني من حيث قدرته على التخفيف من تأثير ظاهرة الجزر الحرارية UHI في المدن لغايات وضع الأسس الأنسب لتوجيه النمط العمراني للتخفيف من تأثير المناخ وتعزيز مستويات التكيف في المملكة العربية السعودية.

#### • الحالة ١ - الطريق السريع في وسط المدينة

تظهر الصور بوضوح أن الأداء المناخي لشبكة الطرق السريعة يتأثر بالشوارع المبالغ بحجمها والتي تظهر ضعف الانعكاس الإشعاعي، مما يؤدي إلى رفع متوسط درجة الحرارة المحلية بشكل خطير بما لا يقل عن ٣ درجات مئوية.

#### • الحالة ٢ - موقع اليونيسكو

أثبت النمط العمراني التقليدي فعالته من ناحية الكفاءة المناخية والذي سجل انخفاضاً في درجات الحرارة ومعدلات فقدان الطاقة.

#### • الحالة ٣ - النمط العمراني الشعبي مع نماذج بناء حديثة.

تعتبر منطقة الدراسة كمنطقة منشأة حديثاً وتمتاز بانخفاض عدد السكان وإنشاء الطرق العريضة للغاية. توضح الصور الساتلية التأثيرات السلبية للطرق السريعة على التأثير المناخي والذي يعكس نفس نتائج دراسة الطرق السريعة من حيث تأثير هذه الطرق والمساحات المسطحة التي تفتقر إلى فترات تظليل والتي تحقق درجة انعكاس ضعيف مما يؤدي إلى ارتفاع درجات الحرارة المحلية.

تتضمن الخطة الاستراتيجية لمدينة جدة تخصيص مبلغ ٧٥ مليون ريال سعودي كحد أدنى لتمويل أعمال الترميم للمركز التاريخي على مدى السنوات العشر المقبلة وذلك كجزء من الخطة التطويرية للمناطق المجاورة لمنطقة جدة المركزية.

#### تحليل مقارن لتأثير المناخ على الأنماط العمرانية الشعبية ومناطق التطوير الجديدة

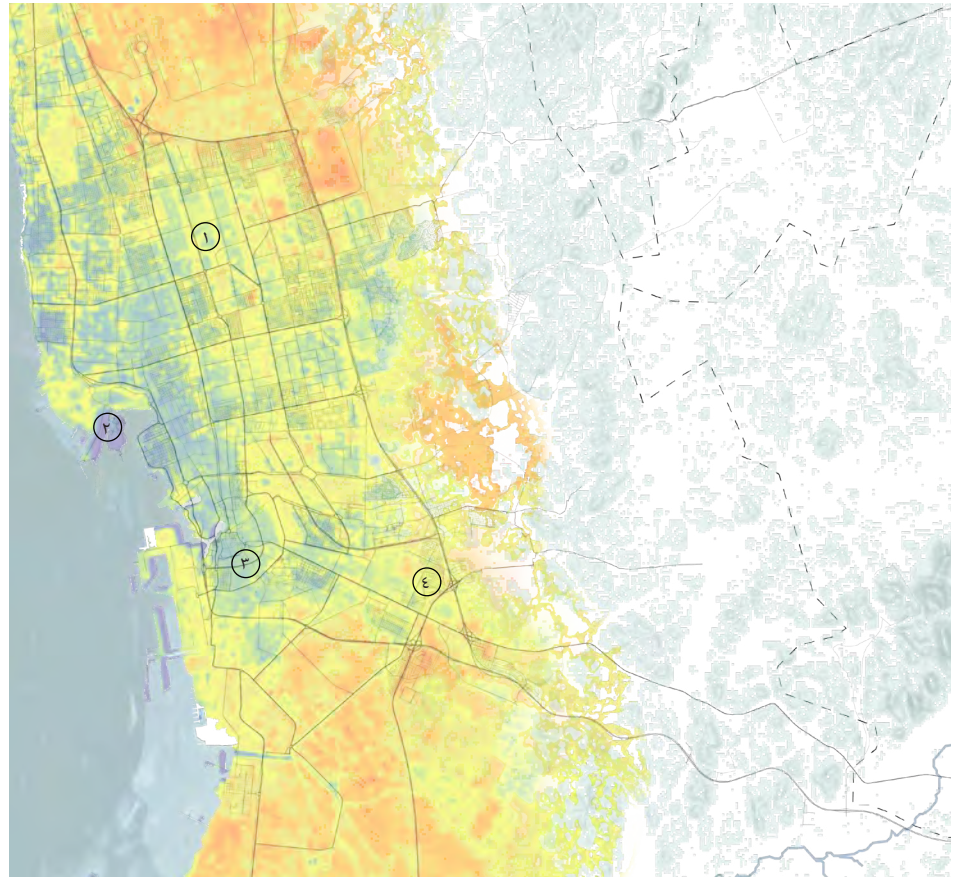
يعتبر مناخ المملكة العربية السعودية قاحلاً والذي يمكن ملاحظته من خلال الظروف الجوية الجافة والحارة. وتعتبر هذه الظروف المناخية مهمة نظراً لعلاقتها بمعدل استهلاك الطاقة وصحة المواطن والشكل الحضري العام والذي له الأثر الأكبر على الطريقة التي تتكيف بها المدن في المملكة العربية السعودية مع هذا المناخ القاحل والذي يظهر بوضوح في تخطيط الشوارع والمناطق العامة ونماذج الأبنية، وعادة ما تتميز الأنماط التاريخية والشعبية بالكفاءة نظراً لتشكيلها لمناخ أكثر اعتدالاً. وقد تم تحديد وتحليل سلسلة من الديناميكيات المختلفة عبر هذه الأنماط الناشئة في مدينة جدة لغايات الاستفادة منها.

يهدف التحليل إلى تحديد علاقة مباشرة بين التصميم العمراني لمناطق مختلفة وادائها المناخي، ومن خلال تنفيذ دراسة مكانية/مناخية يتم إظهار الدور الذي يلعبه تصميم الشوارع الصغيرة والمظللة، والزراعة في الشوارع ومعامل الانعكاس الإشعاعي وتأثير المظلات في التأثير على المناخ العمراني للمدينة وهو الأمر الذي نلمسه في جميع أنحاء مدينة جدة. وتشير الدراسة، التي استندت لمجموعة من صور القمر الصناعي لاندسات ٨ منذ يونيو



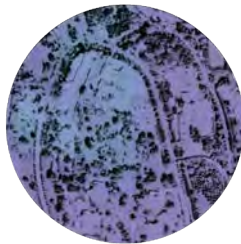
© FSCP

منطقة سكنية في المدينة بمباني شعبية

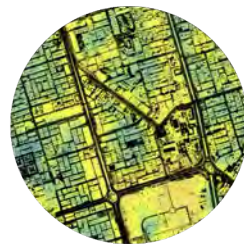


الشكل ٤٢. تأثير الجزر الحرارية في المناطق الحضرية وعلاقتها بتأثيرات النمط العمراني القائم على العوامل المناخية

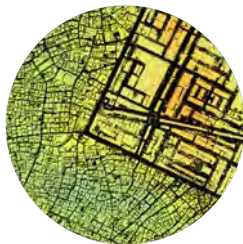
٢  
منطقة خضراء ساحلية/حديقة عامة



١  
الطرق داخل المنطقة السكنية



٤  
الأنماط العمرانية الشعبية والمشاريع الجديدة



٣  
منطقة ذات قيمة تاريخية/موقع ضمن قائمة اليونسكو



°C



## ٤,٢,٤ تحليل سهولة الوصول

و ٣ دقيقة و ٦٠ دقيقة باستخدام المركبات من أي مكان في المدينة. ولأغراض التحليل، تم ضبط سرعة القيادة على ما يساوي ثلثي سرعة الطريق المحددة، مع الأخذ بعين الاعتبار الازدحام المروري في المدينة. وقد كشفت الدراسة سهولة الوصول الموضحة في الشكل ٤٣ أوقات القيادة بين هذه المراكز والمدينة عبر وسائل النقل الخاصة فقط، حيث تبين إمكانية وصول ٥٠% من السكان أو ما يعادل مليوني نسمة إلى المركز الحضري في غضون ١٥ دقيقة بالسيارة، وزادت هذه النسبة إلى ٨٦,٥% خلال ٣٠ دقيقة من وقت القيادة، بينما يحتاج ٦,١% فقط من السكان إلى قيادة السيارة لأكثر من ٦٠ دقيقة للوصول إلى مركز المدينة.

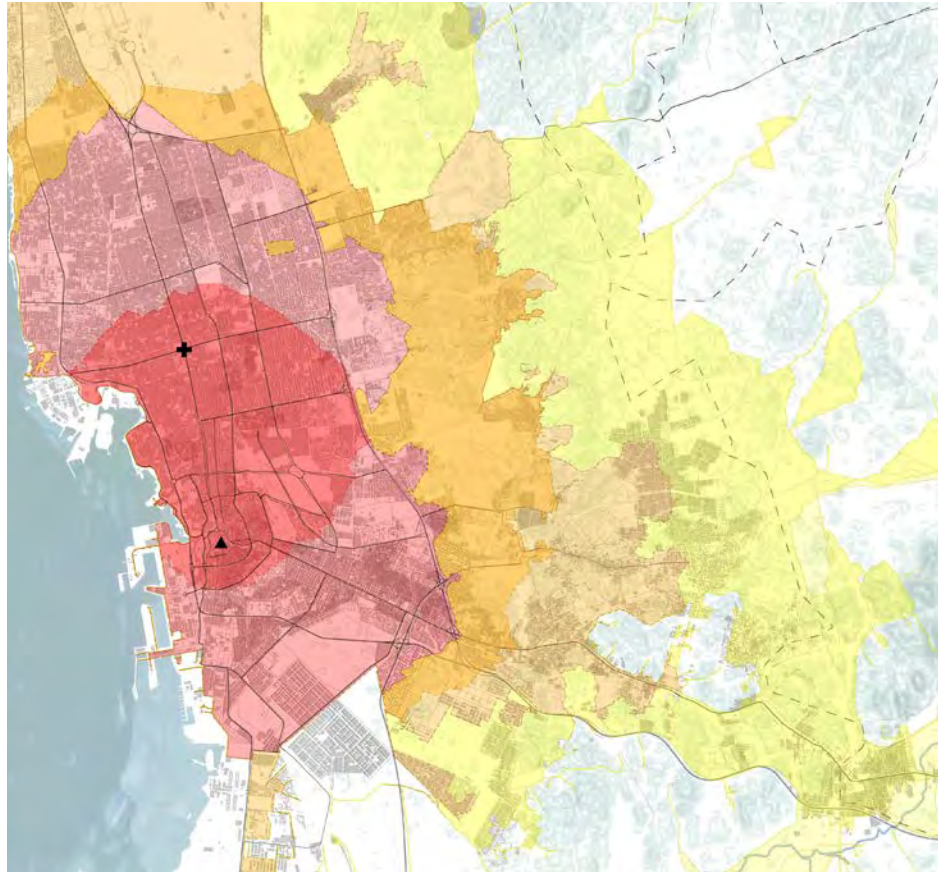
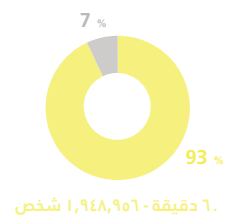
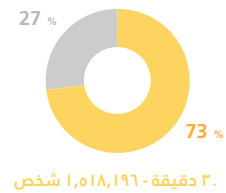
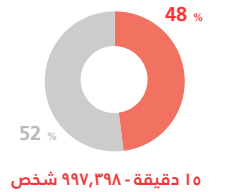
بالإضافة إلى ذلك، تم تنفيذ دراسة لتحليل سهولة وصول المشاة إلى ثلاث مناطق مركزية بالمدينة، حيث كانت النتائج كما يلي:

- الواجهة البحرية - تقطن ٤٣٩٧ نسمة على بُعد ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من الموقع المحدد، ويعزى ذلك إلى انخفاض عدد السكان حيث أن معظم أبنية الحي من الفلل الكبيرة.
- الروضة - تقطن ٨٢٣٧٦ نسمة على مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام.
- البلد - تقطن ١٧٥.٦٩ نسمة على بعد ١٠ دقائق سيراً على الأقدام.

لم تتبع مدينة جدة نموذج التنمية المتبع في كل من المدينة المنورة ومكة المكرمة، حيث أنها لم تتطور كبنية شعاعية، وبالرغم من إحاطة المدينة القديمة بالأسوار والتي تم استبدالها بطريق دائري، فقد انعكس النمط الخاص بالمدينة من خلال التطور الطولي على امتداد الساحل. ومع مرور الزمن، تم إنشاء سلسلة من الطرق السريعة لتسهيل التنقل بين جانبي المدينة، إلا أنها تسببت بالواقع في الفصل بين الأحياء بشكل واضح.

يقع نظام الطرق السريعة ضمن مسؤوليات وزارة النقل، بينما تعتبر مسؤولية الإشراف على باقي الطرق من مهام أمانة جدة، ويتم تصنيف تلك الطرق حسب غاياتها مثل طرق شريانية، وطرق توزيع، وطرق محلية.

وفي الوقت الحالي تشكل (المركبات الخاصة أو مركبات الأجرة) أسلوب النقل الأكثر استخداماً في مدينة جدة، والتي تمثل أكثر من ٩٦% من مجمل التنقلات اليومية حيث تشهد العديد من طرق جدة مستويات عالية من الازدحام. إن حجم حركة المرور الهائل والازدحام الناتج عنه لن يؤثر على البيئة وسلامة مستخدمي الطرق فحسب، ولكن من الممكن أن يؤدي إلى تقويض الازدهار الاقتصادي للمدينة على المدى البعيد، لذا يعتبر التعامل بفعالية مع أشكال الازدحام المروري وتأثيراته أمراً حاسماً لضمان توفير بيئة صالحة للعيش والعمل والتنقل براحة وأمان. ولغايات تحقيق فعالية شبكة الطرق الحالية بالمدينة، أجرى برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل) دراسة لاحتساب إمكانية الوصول إلى مركزي المدينة في البلد والروضة في غضون فترات زمنية محددة بما مجموعه ١٥ دقيقة



الشكل ٤٣: قابلية قيادة السيارات إلى مراكز المدن التجارية في مدينة جدة



أوضاع حركة المرور في شوارع جدة



### الكورنيش

يبلغ طول كورنيش جدة ٣٠ كم على طول منطقة المنتجعات الساحلية في المدينة، وشاطئ البحر الأحمر، ويتميز بوجود طريق ساحلي، والعديد من المناطق الترفيهية، والأجنحة الفندقية، والمنحوتات الجمالية كبيرة الحجم، بالإضافة إلى نافورة الملك فهد، وهي أعلى نافورة في العالم.

### حي الروضة

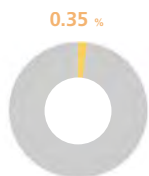
يقع حي الروضة في وسط مدينة جدة، ووسط المباني السكنية، ويعتبر منطقة التسوق والأعمال التجارية الرئيسية.

### منطقة البلد

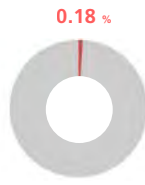
تعتبر المنطقة التاريخية وتقع في وسط مدينة جدة القديمة، وتحتوي على المباني والعمارة القديمة التي يعود تاريخها إلى القرن السابع الميلادي، والتي تم إضافتها مؤخرًا إلى قائمة مواقع التراث العالمي لليونسكو، وتجذب الكثير من الناس كل عام، وتمتلك هذه المنطقة بالمساجد التاريخية ومراكز التسوق والأسواق التقليدية والشعبية، إلى جانب المحلات والأسواق الحديثة والرائدة في القرن الحادي والعشرين.



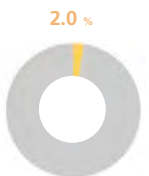
الشكل ٤٤. إمكانية المشي إلى مراكز المدينة في جدة



١. دقائق - ١٤,٣٩٧ شخص



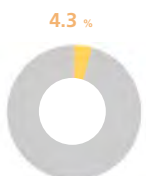
٥ دقائق - ٧,٢٤٨ شخص



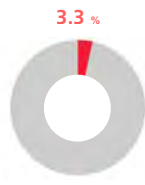
١. دقائق - ٨٢,٣٧٦ شخص



٥ دقائق - ٥٠,٣٢٠ شخص



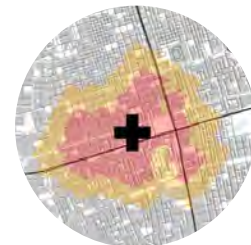
١. دقائق - ١٧٥,٠٦٨ شخص



٥ دقائق - ١٣٦,٩٩٢ شخص



١ الكورنيش



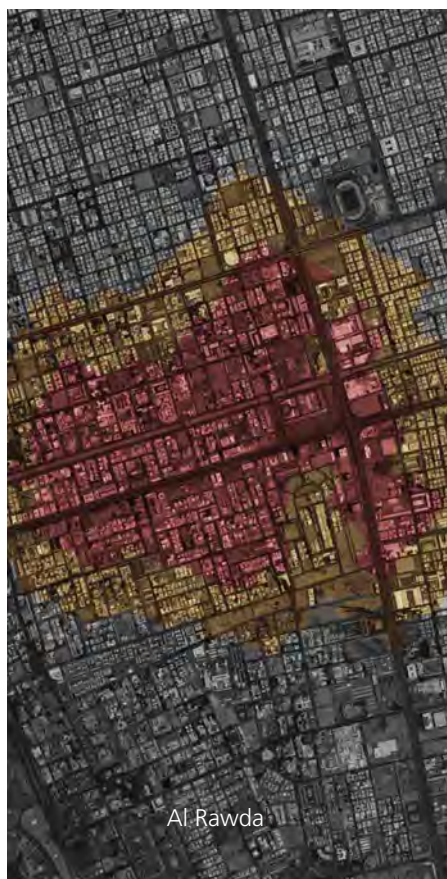
٢ حي الروضة



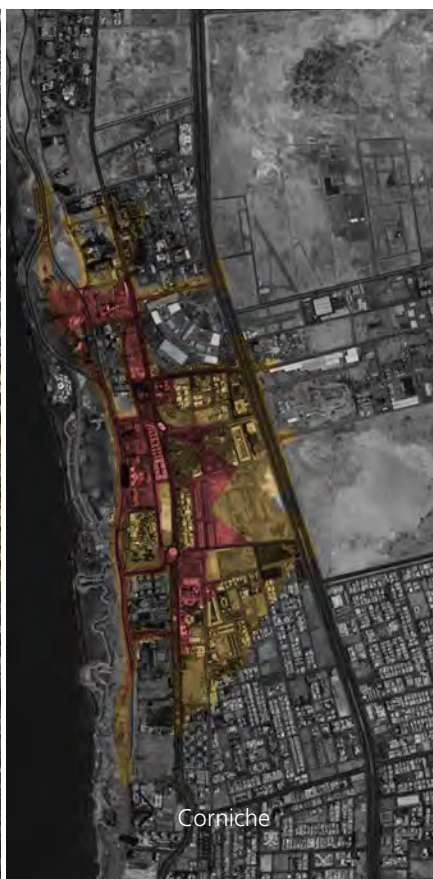
٣ منطقة البلد



Al Balad



Al Rawda



Corniche

الشكل ٤٥. صور جوية لمنطقة البلد، وحي الروضة والكورنيش



© Shutterstock

أزقة ضيقة في جدة القديمة



## ٥.٢.٤ مخطط جدة

كل منها. وكمبدأ عام، ينبغي على كل من المراكز المحلية والأحياء والمقاطعات ومراكز المدن أن تحقق التوازن بين الاستخدامات مما سيؤدي إلى زيادة كفاءة عمليات التنقل ويضمن وصول الخدمات والمرافق للمقيمين والعاملين والزوار على حد سواء. وترتكز استراتيجية استخدام الأراضي على إنشاء مراكز أنشطة متعددة الاستخدامات تقع في مناطق يسهل الوصول إليها وذلك لزيادة قدرة الموقع المشترك وتوزيع المرافق.

ويتألف التدرج الهرمي مما يلي:

- مركز المدينة الحضري - يركز على مساحة الأراضي الفضاء داخل المركز الحضري بمحاذاة منطقة الأعمال المركزية.
- مراكز المدن - يتم توزيعها على نطاق واسع عبر المواقع التي يسهل الوصول إليها مع توفر مساحة كافية من الأراضي داخل كل من قطاعات المدينة المحددة في المخطط الهيكلي.
- مراكز الأحياء الأقاليم المتعددة ومراكز الإقليم - يتم توزيعها وفقاً لمعايير المخطط الهيكلي لمناطق تجميع المياه وفي العديد من الحالات يتم دمج المرافق المتاحة.

يتضمن مجموعة من الخطط التي تهدف إلى توجيه مشاريع التطوير في محافظة جدة، وقد تم تسليمها عبر أربعة مجلدات كما تم توضيحه في الباب رقم ٣-٢، حيث تم إعداد المخططات الاستراتيجية والإقليمية الفرعية والهيكلية من قبل أمانة جدة بالتعاون مع شركة "أيكوم" AECOM للاستشارات وتمت إقرارها عام ٢٠١٥ من قبل وزارة الشؤون البلدية والقروية. أما بالنسبة للمخطط المحلي، فتعتمد أمانة جدة على خطة البيئة الرئيسية التي تم إقرارها من قبل وزارة الشؤون البلدية والقروية في عام ٢٠١٦ وتشمل هذه المجلدات الأربعة:

### المخطط الإستراتيجي لمدينة جدة

- يصف الرؤية والأهداف التطويرية والنمو العمراني داخل محافظة جدة.
- يقدم المهام الشاملة لتطوير المحافظة من أجل إدراجها في المخططات الشبه إقليمية، والهيكلية والمحلية.
- يحدد الأهداف والسياسات على نطاق المحافظة لتوجيه عملية اتخاذ القرارات المتعلقة بتخطيط استخدام الأراضي، وإعداد السياسة العمرانية، وتخطيط البنية التحتية، والاستثمار، وإدارة وتوفير المرافق العامة.
- يوضح أطر الإدارة والتنفيذ اللازمة لضمان نجاح المخطط على المدى البعيد.

### المخطط شبه الإقليمي لمدينة جدة

- يضع استراتيجية عمرانية طويلة المدى للنمو والتنمية لغاية عام ٢٠٣٣.
- يحدد مواقع النمو العمراني شبه الإقليمي وحماية البيئة.
- يوضح آليات الاستجابة شبه الإقليمية للمهام، والأهداف والسياسات المنصوص عليها في المخطط الاستراتيجي لمدينة جدة.

### المخطط الهيكلي لمدينة جدة

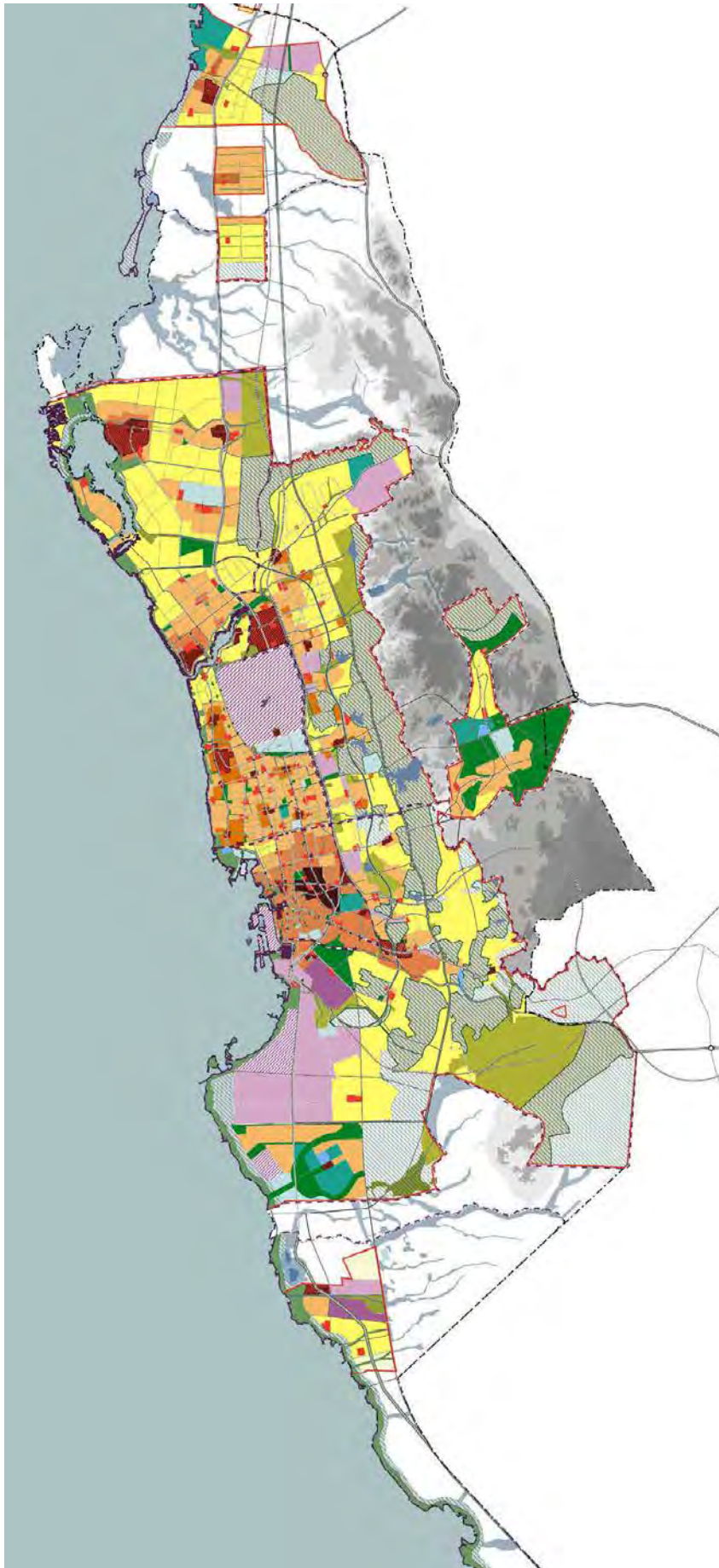
- يوفر إطاراً هيكلياً للنمو العمراني ومشاريع التجديد داخل المناطق الحضرية.
- يوفر استراتيجية لاستخدامات محددة للأراضي داخل المنطقة الحضرية في المحافظة.
- يوفر إطاراً للعمل المحلي على مستوى المدينة لتوجيه أشكال التدخل والاستثمارات من قبل الأمانة وشركائها من القطاعين العام والخاص.

### المخطط المحلي لمدينة جدة:

- يقدم سلسلة من الخطط المحلية التي تحدد الاستراتيجية الشاملة لقرارات التنمية والتصميم المنسقة عبر المناطق الحضرية.
- يوفر الثقة والاطمئنان للقطاعين العام والخاص للمبادرة في تطوير خطط، وبرامج واستثمارات محددة.

يحدد المخطط الهيكلي تدرجاً هرمياً واضحاً بين مختلف المراكز ومهام





- حدود محافظة جدة
- نطاق التنمية العمرانية للعام ١٤٥٠هـ
- حدود المدينة
- حد حماية البيئة - المنحدر < ١٥%
- المطار
- الميناء
- المراكز**
- مركز المتروبوليتان (وسط المدينة)
- وسط المدينة/تاون سنتر
- مركز متعدد الأحياء
- مركز الحي
- استخدامات الأراضي**
- مناطق سكنية منخفضة الكثافة
- استخدامات الأراضي
- مناطق سكنية منخفضة الكثافة
- مناطق سكنية متوسطة الكثافة
- منطقة سكنية عالية الكثافة
- التعليم
- الخدمات الصحية
- الخدمات الحكومية
- الصناعات الخفيفة
- الصناعات المتوسطة
- الصناعات الثقيلة
- الخدمات الإقليمية
- الأراضي المتاحة بعد العام ١٤٥٠
- مساحة مفتوحة/بنية أساسية خضراء
- الإدارة البيئية**
- الزراعة
- الأراضي المتاحة للتطوير حتى عام ١٤٥٠
- مع ضوابط بيئية مفصلة
- منطقة حماية سفوح الجبال
- منطقة حماية السهول
- منطقة الحماية الساحلية
- الخدمات الترفيهية**
- منتزه مدينة
- حديقة على الساحل
- عناصر الربط**
- الأودية الحضرية
- الممرات الخضراء
- مجاري المياه والأودية
- أراضي محجوزة للنقل
- النقل العام**
- القطارات السريعة
- قطارات الركاب
- الجسر البري
- المترو (المترو السريع والخدمات المحلية)
- المترو (للخدمات المحلية)
- خط ترام/بصات سريعة
- الترام السياحي
- محطة التقاطعات الرئيسية
- محطة قطار ركاب
- محطة خدمات المترو السريعة
- محطة خدمات المترو المحلية
- محطة تقاطع الترام والمترو
- محطة خدمات الترام
- الطرق**
- طريق الحرمين
- الطريق الدائري الخارجي
- الطريق الدائري الأوسط
- الطريق الرئيسية

الشكل ٤٦. مخططات جدة

## ٦,٢,٤ تقييم شبكات النقل المقترحة

ومن المقرر دمج الخطوط الأربعة الجديدة المزمع تنفيذها لإنشاء شبكة واسعة للنقل العام والتي تتكون مما يلي:

- الخط الأول - مترو النقل السريع Express Metro (أحمر): يمتد على طول الواجهة البحرية من الشمال إلى الجنوب من المدينة، وينتهي عند طريق مكة المكرمة القديم. سيخدم هذا الخط ٦,٩٪ من السكان الموجودين في محيط ١٠ دقائق من تجمعات المشي. يوفر مترو النقل السريع Express Metro قدرةً استيعابية وسرعةً عاليتين وخدمة توقف لفترات محدودة، حيث يربط بين مراكز المدن في المركز الحضري (تلال جدة، جدة الجديدة، مركز المدينة والمليساء). وسيتم إنشاء محطات التوقف الرئيسية في مدينة الملك عبد الله الرياضية في تلال جدة وجدة الجديدة على الساحل الغربي بالإضافة إلى ثلاث محطات موزعة في منطقة الأعمال المركزية في مركز المدينة وتقاطع نهائي في المليساء. وستتمركز المحطات على مسافة ١-٢ كم فيما بينها، حيث ستخدم مراكز مناطق متعددة بالإضافة إلى عملها كمحطات مشتركة مع قطار النقل الخفيف LRT وحافلات النقل السريع BRT من المستوى ٣ و الحافلات المحلية. وتعتبر نسبة الكثافة التي تعادل ١٠ مسكن لكل هكتار هي الحد الأدنى لتوفير محطة مترو النقل السريع Express Metro، والذي ستبلغ سرعته ٢٥-٣٠ كم/ ساعة (بما في ذلك فترات التوقف) مع قدرة لخدمة ٣٠ ألف مسافر بالساعة في كل اتجاه.

يتضمن المخطط الهيكلي لمدينة جدة مبادرتين رئيسيتين ألا وهما: مبادرة التنمية الموجهة نحو استخدام وسائل النقل العام (TOD) ومبادرة إنشاء شبكة النقل العام. ويكمن جوهر هذا النهج بتنفيذ خطوط مترو النقل السريع Express Metro (الخط الأحمر) والذي سيتم دعمه من خلال إضافة ثلاثة خطوط مترو أخرى (الخطوط البرتقالية والزرقاء والخضراء) والتي تركز على الربط بين المناطق ذات الكثافة السكانية المرتفعة والمرافق الرئيسية وأماكن الاستقطاب (المطار والميناء ومنطقة أعمال مركزية). وتتلاقى خطوط المترو وخطوط مترو النقل السريع Express Metro إلى جانب مسار السكك الحديدية المحلية في منطقة الأعمال المركزية (CBD) لإنشاء شبكة عالية الكفاءة قادرة على الحفاظ على مستويات التشغيل العالية المقترحة.

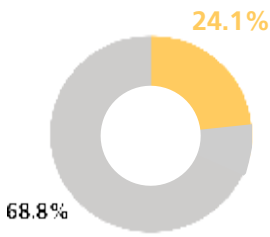
أما بالنسبة للمنطقة خارج مركز المدينة، ستقوم الشبكات المحلية لمسارات الحافلات السريعة وخطوط حافلات النقل السريعة BRT بربط مراكز المدينة بمحطات بين المترو ومحطات قطار النقل الإقليمي. وفي بعض المناطق الأخرى كشرق جدة وخليج سلمان، تشكل مسارات قطار النقل الخفيف LRT العمود الفقري للتنمية والنقل المحلي. تم البدء بتنفيذ نظام المترو اعتباراً من عام ٢٠١٨، وقد افتتحت محطة قطار الحرمين مؤخراً للربط بين مدينتي جدة ومكة المكرمة بمسافة لا تتطلب أكثر من ساعة واحدة.

### خط المترو- المرحلة الثانية: ٤١ كم و ٣ محطات



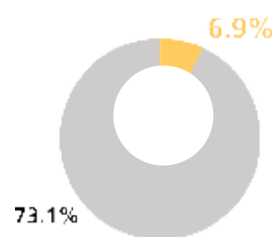
### خط المترو- المرحلة الأولى: ٦٧ كم و ٢٢ محطة





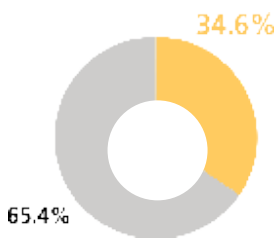
السكان الذين تغطيهم الخدمة  
في المرحلة الثانية  
٥ دقائق سيراً على الأقدام  
٨,٩ - ٣٦٤,٤٩٦ %  
١٠ دقائق سيراً على الأقدام  
١٧,٩ - ٧٣٣,٠٤٩ %

سهولة الوصول إلى محطات المترو على مستوى المدينة



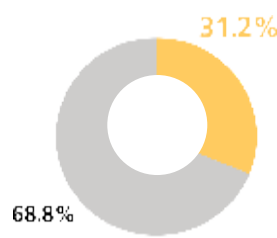
السكان الذين تغطيهم الخدمة  
في المرحلة الأولى  
٥ دقائق سيراً على الأقدام  
٣,٢ - ١٣٠,١١٥ %  
١٠ دقائق سيراً على الأقدام  
٦,٩ - ٢٨٢,٠٩٩ %

سهولة الوصول إلى محطات المترو على مستوى المدينة



السكان الذين تغطيهم الخدمة  
في المرحلة الرابعة  
٥ دقائق سيراً على الأقدام  
٣,٦ - ١٤٥,٣٨٥ %  
١٠ دقائق سيراً على الأقدام  
٦,٩ - ٢٨٢,٠٩٩ %

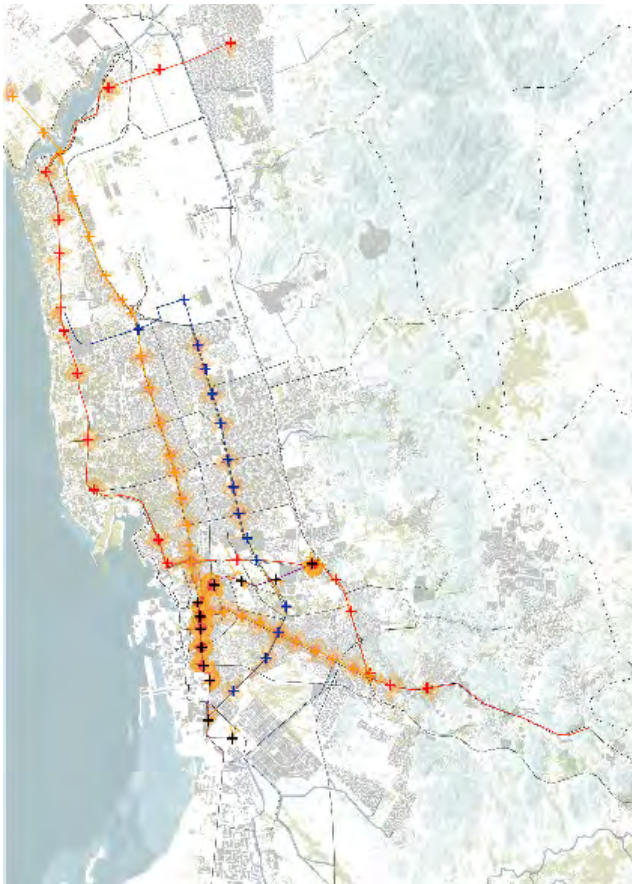
سهولة الوصول إلى محطات المترو على مستوى المدينة



الأشخاص الذين تغطيهم الخدمة  
في المرحلة الثالثة  
٥ دقائق سيراً على الأقدام  
٤,١ - ١٦٩,١٨٩ %  
١٠ دقائق سيراً على الأقدام  
٩,٥ - ٣٨٧,٠٠١ %

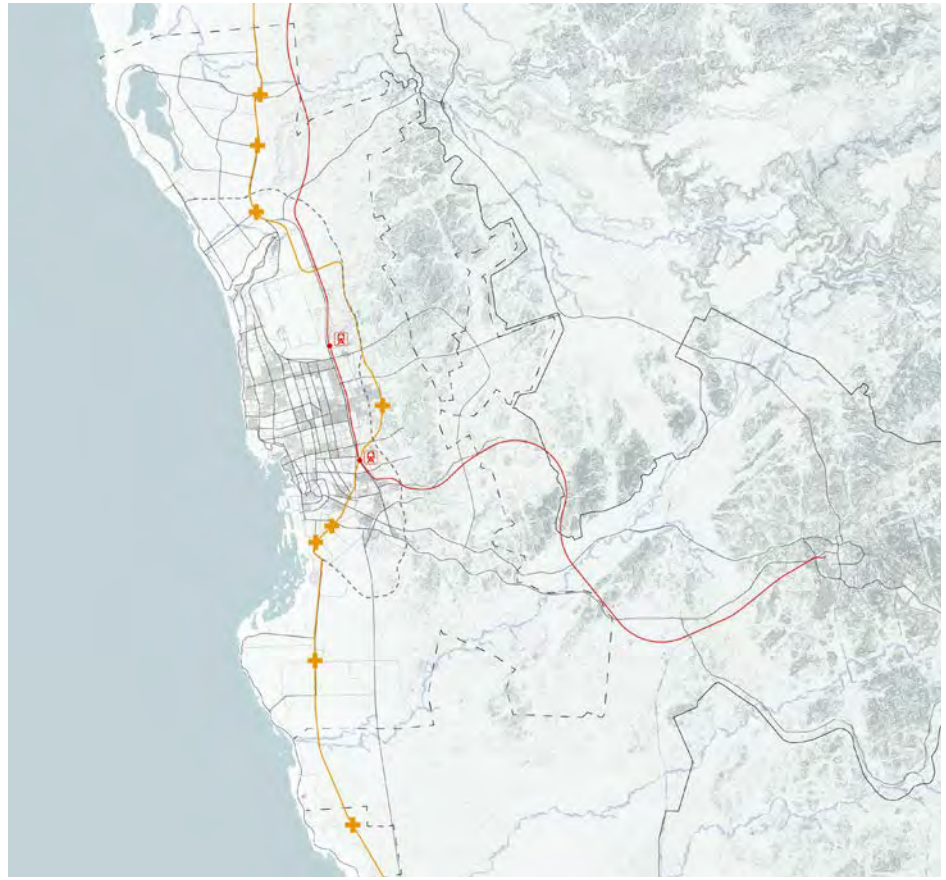
سهولة الوصول إلى محطات المترو على مستوى المدينة

### خط المترو المرحلة الرابعة: ١٦,٧ كم و ١٢ محطة



### خط المترو - المرحلة الثالثة: ٣٥ كم و ١٩ محطة





الشكل ٤٧. تحليل إمكانية الوصول إلى محطات قطار الركاب

### ٣,٤ سيناريوهات الكثافة الحضرية

قام برنامج مستقبل المدن السعودية بتحليل سيناريو لزيادة الكثافة الحضرية. في البداية، تمت دراسة وتشخيص الوضع الحالي للمدينة من أجل تحديد الظروف لكثافة محددة لكي تشكل مقياساً مرجعياً من شأن تشكيل مقياساً مقاربا لوضع سيناريوهات بديلة. ثانياً؛ تم وضع سيناريو يتماشى مع التوقعات وفقاً لأدوات التخطيط المعتمدة. وأخيراً، تم إعداد سيناريو بديل يفني بتوصيات برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل). ويرتكز هذا السيناريو على المبادئ الخمسة للتخطيط العمراني المستدام، كما يلي:

- مساحة كافية وشبكة طرق ذات كفاءة عالية: يجب أن تشغل شبكة الشوارع ما لا يقل عن ٣٠٪ من المساحة الإجمالية المتاحة وما لا يقل عن ١٨ كم من طول الشارع لكل كيلومتر مربع.
- عدد سكان مرتفع: ما لا يقل عن ١٥٠ نسمة لكل كيلومتر مربع، أي ١٥٠ نسمة / هكتار أو ٦١ نسمة / فدان
- الاستعمالات المختلطة للأراضي: يجب تخصيص ٤٠٪ على الأقل من المساحة للاستخدام الاقتصادي في أي حي.
- المزيج الاجتماعي: توفر المنازل بمختلف الأسعار في أي حي معين لتلبية احتياجات الأفراد من مختلف شرائح الدخل، حيث يجب تخصيص ٢٠٪ إلى ٥٠٪ من مساحة المناطق السكنية للمساكن منخفضة التكلفة ويجب ألا تتجاوز حيازة كل نوع أكثر من ٥٠٪ من إجمالي المساحة.

- الخط الثاني (البرتقالي): تعمل الخدمة بشكل جزئي مع مترو النقل السريع Express Metro وتخدم جميع التقاطعات الرئيسية لزيادة توزيع حركة المرور عبر المدينة إلى المحطات التي تتصل بشبكات حافلات النقل السريع BRT / وقطار النقل الخفيف LRT . سيخدم هذا الخط ١٧,٩٪ من السكان الموجودين في محيط ١٠ دقائق من تجمعات المشي.

- الخط الثالث (الأزرق): سيربط خط المترو هذا المطار الدولي مع وسط البلد القديم. سيخدم الخط ٩,٥٪ من السكان الحاليين في محيط على ١٠ دقائق من تجمعات المشي.

- الخط الرابع (اللون الأرجواني): يربط هذا الخط محطة خط سكة الحديد السريعة (HSR) بمركز البلد. وسوف يخدم الخط ٦,٩٪ من السكان الحاليين في محيط ١٠ دقائق من تجمعات المشي.

ستشكل خطوط المترو المقترحة نظام نقل عالي السعة يهدف إلى تشكيل هيكل رئيسي لشبكات نقل إضافية حوله. بينما ستعمل خطوط حافلات النقل السريع (BRT) على خدمة محور الشرق- الغرب، والتي تعد في غاية الأهمية لدعم فعالية خطوط المترو المتجهة إلى الشمال والجنوب.



## الوضع الراهن

عدد السكان		٤,٠٨٢,١٨٤
المساحة المبنية		٨٤,٦٥٠ هكتار
متوسط الكثافة في المساحة المبنية		٤٨,٢١ شخص/هكتار



## السيناريو الأول: مخطط جدة الجديد

عدد السكان		٧,٦٦٤,٥٤٧
المساحة المبنية المخططة		١٦٤,١٠٠ هكتار
متوسط الكثافة في المساحة المبنية المخطط لها		٤٦,٧ شخص/هكتار



## السيناريو الثاني: توصيات مؤئل الأمم المتحدة

عدد السكان		٧,٦٦٤,٥٤٧
المساحة المبنية المطلوبة وفقاً لمعايير الأمم المتحدة		٥١,٠٩٧ هكتار
الأراضي الشاغرة اللازمة لاستيعاب النمو السكاني		٢٤,٠٠٠ هكتار*

متوسط الكثافة وفقاً لمعايير الأمم المتحدة ١٥ شخص/هكتار

\* ٧/١ من مساحة البناء المقترحة من خطة جدة





• التخصيص المحدود لاستخدام الأراضي: هو الحد من الاستخدام الأحادي في الأراضي والمناطق السكنية، ويجب ألا تتعدى نسبة هذا الاستخدام ١٠٪ من أي حي.

### الحاضر: الوضع الحالي

يبلغ عدد السكان الحاليين في مدينة جدة ٤,٨٢,١٨٤ مليون نسمة ويشغلون مساحة مبنية تبلغ ٨٤,٦٥ هكتاراً. ويولد ذلك كثافة سكانية قدرها ٤٨,٢١ نسمة/الهكتار وهو ما يعادل تقريباً ثلث الكثافة السكانية المقترحة من قبل برنامج مستقبل المدن السعودية والتي تبلغ ١٥٠ نسمة / الهكتار.

### سيناريو ١: مخطط مدينة جدة لعام ٢٠١٥

وفقاً للمخطط الهيكلي لعام ٢٠١٥ فإن المساحة المبنية المخطط لها يجب أن تصل إلى ١٦٤,١٠٠ ألف هكتار لاستيعاب ٧,٦٦٤,٥٤٧ نسمة. وبالرغم من هذه الزيادة الكبيرة في عدد السكان، إلا أن متوسط الكثافة السكانية سيسجل انخفاضاً إلى ٤٦,٧٠ نسمة/الهكتار في المنطقة المنشأة، حيث لوحظت المبالغة في تقدير النطاق المكاني لمشاريع التطوير إضافة لتحفيز أشكال الزحف العمراني.

### سيناريو ٢: توصيات برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل)

يدعم سيناريو موئل الأمم المتحدة التخطيط المستدام لأحياء المدينة ويوصي بكثافة قدرها ١٥٠ نسمة/الهكتار وذلك تماشياً مع توصيات برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل). وحسب معدلات النمو الحالية، من المتوقع أن تصل الزيادة في عدد السكان إلى ٧٦٦٤,٥٤٧ بحلول عام ٢٠٣٠، ولا تتطلب المساحة الإضافية اللازمة لاستيعاب سكان المدينة المستقبلين بالكثافة الموصى بها سوى ٢٤,٠٠٠ هكتار (١٥ في المائة من المساحة العمرانية المقترحة في المخطط الهيكلي). ويشير هذا السيناريو إلى وجود حوالي ٢٠ ألف هكتار من الأراضي الفضاء ضمن نطاق المناطق العمرانية الموجودة والتي يمكن أن تستوعب ٨٠٪ من أعداد السكان الإضافية المتوقعة بحلول عام ٢٠٣٠. يوضح السيناريو أن توسيع الكتلة العمرانية الحالية ليس ضرورياً ويقترح تنفيذ تدخلات استراتيجية لدعم السياسات التي من شأنها تسهيل زيادة أعداد السكان في المناطق المدنية الموجودة، مما سيتيح للمواطنين أقصى الفوائد لتحسين نوعية الحياة بتكلفة مناسبة.

إن الكثافة السكانية المنخفضة في مدينة جدة لا تزال طبيعية مقارنة بالمدن السعودية الأخرى. ومع ذلك، من خلال تطبيق سياسات تخطيط محددة يمكن تركيز الكثافة السكانية في مناطق محددة، مما يعزز من إمكانية زيادة الكثافة السكانية الإجمالية بشكل ملحوظ بدلا من التوسع وإنشاء مناطق جديدة منخفضة الكثافة. ويوصي السيناريو المقترح واستناداً إلى توصيات برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل) بزيادة الكثافة في المناطق المدنية القائمة بدلا من تنفيذ مشاريع التوسع العمراني في المدينة، وذلك عن طريق إدخال استخدام الأراضي المختلط وتطوير الأراضي الفضاء الموجودة داخل المناطق الحضرية، لتوفير المرافق العامة والمساحات العامة.



© Shutterstock

مناطق جدة غير الرسمية





٥

# التشخيص الاستراتيجي



## ١،٥ تحديد وتعريف القضايا الاستراتيجية الرئيسية

تم تحديد أربع قضايا رئيسية تؤثر على مستوى التنمية العمرانية في مدينة جدة وذلك وفقاً لنتائج التحليل القائم على الأدلة والتحليل المتعدد المستويات. وتمثل هذه القضايا الإطار الاستراتيجي لتشخيص معقد، والمستخلص من خلال ثلاثة محاور يتم تحديدها وفقاً لطبيعتها التصميمية، ومن ثم تحديد سياقها عبر دراسة كيفية ظهورها عمراًياً على مستويات مختلفة في مدينة جدة.



[الزحف العمراني]

### ١،١،٥ أنماط التنمية والنمو غير المتوازن

يحدث ذلك غالباً عند نمو المدينة بوتيرة متسارعة، ويظهر عندها انتشار ظاهرة التمدد، وتظهر تطورات غير متجانسة عبر امتدادها الإقليمي. يظهر أيضاً خلل وظيفي في إدارة المدينة بشكل مناسب من وجهة نظر مؤسسية ومن وجهة نظر السكان بالصعوبات اليومية التي يعيشونها في المدينة. في هذا السيناريو ترمز المدينة لكثافة منخفضة لا تؤدي وظيفتها بشكل فعال، وتكون خدماتها ومرافقها غير متوازنة من ناحية التوزيع وفرص الحصول عليها، وبالتالي لا يستفيد السكان من ميزات العيش بالمدينة بشكل متساوي. إضافة إلى ذلك، يؤدي ذلك إلى زيادة في تكلفة توفير وصيانة الخدمات الأساسية والبنية التحتية لمرافق النقل. وقد بات ذلك جلياً في مدينة جدة على طول الطرق السريعة المؤدية إلى مدينتي مكة المكرمة والمدينة المنورة وفي مناطق التطوير ذات الكثافة السكانية المنخفضة على طول الساحل الشمالي للمدينة.

### ٢،١،٥ النمط المدني الشعبي / التاريخي المعرض للخطر (فقدان التراث)

يتم تطوير أنظمة التخطيط في السعودية تحت إطار واحد. وتكمن أحد التحديات التي يجب معالجتها في ضرورة وضع مجموعة معايير شاملة تتعلق بالتمييز بين الأنماط الحضرية الشعبية/التاريخية والمناطق غير المخططة. بيد أنه وفي ظل غياب مثل هذا الإطار التنظيمي، فقد لوحظت إزالة بعض الأحياء التاريخية في المدن السعودية لإفساح المجال لأشكال التطوير الجديدة، حيث أن هذا النهج لن يؤدي لتعريض التراث للخطر وتعطيل الإحساس بالهوية المتعلقة بالبيئة الحضرية الطباقية فحسب، بل يتعداها لتعطيل أشكال الربط مع النسيج العمراني المجاور، والشعور بالغربة ضمن التصنيفات العمرانية المجاورة وأنماطها. إضافة لذلك، فإن وضع الأنظمة المناسبة لحماية التراث في الأجزاء البارزة من الأنماط العمرانية والتي تشمل نسق الشوارع ونسيج المدينة سيؤدي إلى تقليل المخاطر التي تهدد الأنماط العمرانية التقليدية والتي تتميز بكثرة الأزقة الضيقة في ضوء حفاظها على المناخ المناسب عبر تحقيق الكفاءة في استهلاك الطاقة وعبر دورها كمنطقة عامة نابضة بالحياة تساهم في تحقيق القيم المجتمعية وترسيخها.



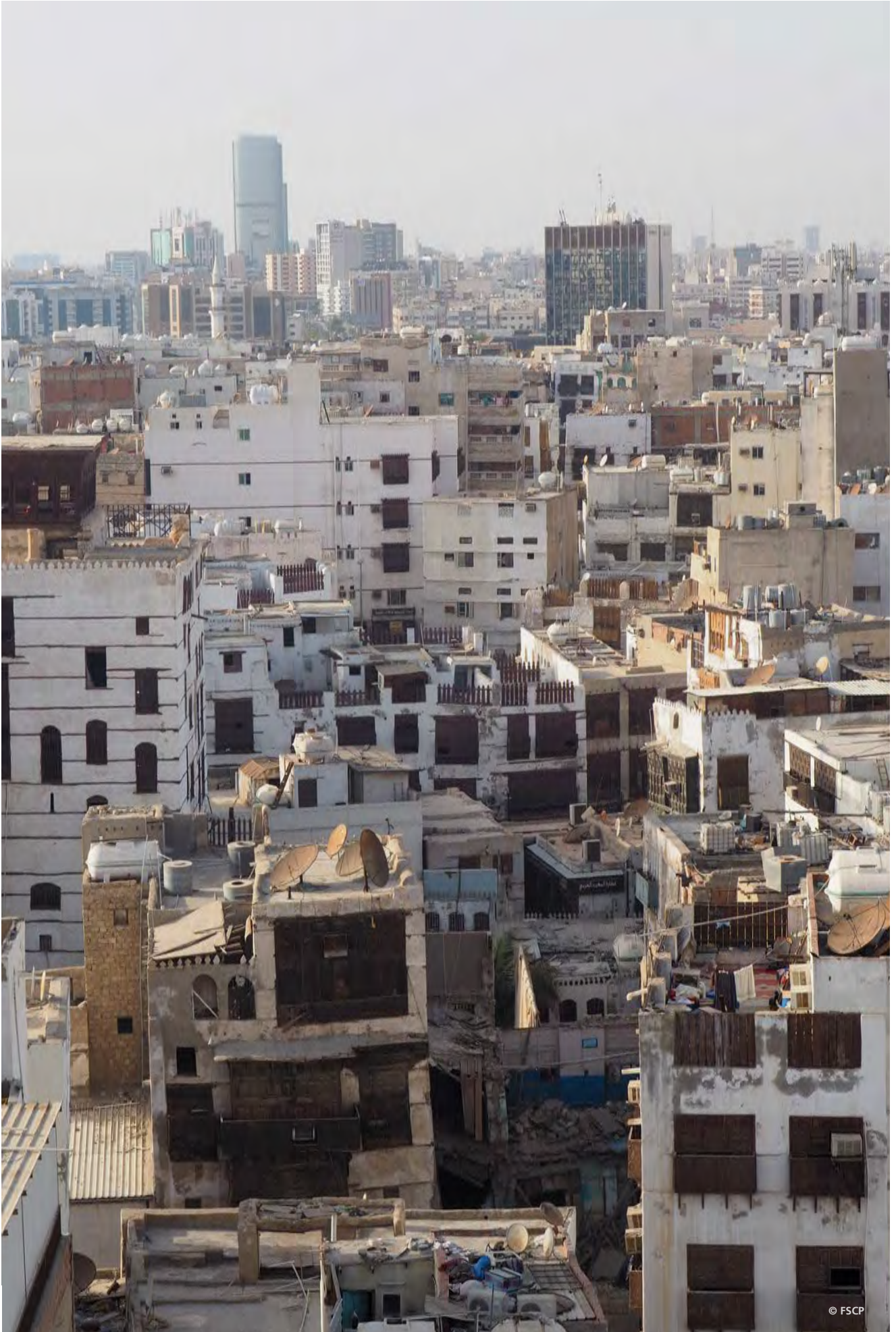
[فقد الأنماط الحضرية الشعبية/التاريخية]

### ٣،١،٥ اختلال التوازن البيئي والاجتماعي والاقتصادي (تدني مستويات المرونة)

تتألف كل مدينة من مجموعة من النظم الاجتماعية والاقتصادية والبيئية المعقدة. من الناحية المثالية، في المدينة المستدامة، يتم الحفاظ على التوازن بين هذه الأنظمة الثلاث المترابطة وتعزيزها مع الوقت. وفي حال اختلال التوازن بين هذه الأنظمة، فسوف تنشأ حالة من انعدام التوازن الهيكلي فيما بينها بمرور الزمن. هذا يعني أن احد عناصر النظام غير متوافق مع العناصر الأخرى، مما يساهم في تعطيل مسار خطط التنمية المستدامة لنمو المدينة. وضمن سياق مدينة جدة، يمكن اعتبار عدم توفر شبكات كافية لتصريف المياه كأحد الأمثلة على حالة الاختلال الناشئة حيث لا تزال المدينة تتعرض للسيول الحادة خلال المواسم المطرية، الأمر الذي لا يؤثر على البنية التحتية الرئيسية للمدينة فحسب، بل يؤثر أيضاً على الأحياء السكنية لا سيما في المناطق غير المخططة الناشئة على أطراف المدينة. كما يسبب تصميم نظام القنوات المفتوحة مخاطر صحية إضافية خلال فترات قلة جريان المياه مما يؤثر بشكل كبير على التوازن الاجتماعي المكاني لصحة المدينة.



[نقص المرونة]



© FSCP

منظر لجهة يطل على الأحياء القديمة والمشاريع الجديدة

## ٢,٥ التحليل التفصيلي لقضايا مدينة جدة الثلاث ١,٢,٥ أنماط النمو والتنمية غير المتوازنة في مدينة جدة

• شبكة الطرق السريعة الرئيسية: والتي تستغل مساحات واسعة من الأراضي في ظل عزل الأحياء السكنية في المدينة عن بعضها البعض. وعلى الصعيد العمراني، تبلغ الكثافة السكانية ٤٨,٢١ نسمة / الهكتار، وتعد هذه النسبة متدنية ولكنها لا تزال ضمن الحدود الطبيعية لدى مقارنتها بالمستويات المسجلة في المدن السعودية الأخرى. ومع ذلك، فهي لا تزال أقل بكثير من المتوسط المقترح من قبل برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل) والذي يبلغ ١٥٠ نسمة / الهكتار، والتي تشكل عاملاً أساسياً لدعم تنفيذ برامج التخطيط والتصميم المستدام للأحياء والمناطق السكنية. وفي ظل تسجيل الأراضي الفضاء لمساحة تقدر بنحو ٢٤٪ من إجمالي المساحة العمرانية في المدينة إلا أنه لا تزال هنالك حاجة لتركيز مشاريع التطوير والتنمية في هذه المناطق عبر تنفيذ استراتيجيات دقيقة للتكثيف و التعبئة، بدلاً من تعزيز أشكال التطوير الجديدة على أطراف المدينة. أما على مستوى المناطق السكنية، تشكل تلك الأراضي مجموعة من الجيوب المستثناة من (أو المعزولة عن) النسيج الحضري، والتي غالباً ما تقع في ضواحي المدينة الأكثر كثافة، وبعيداً عن المناطق ذات الاستخدام المتنوع. وتعتبر كامل الأحياء أحادية الاستعمال لأغراض السكن فقط، إضافة لانخفاض المعدل الإجمالي للكثافة السكانية في المناطق المتنوعة الاستخدام. في المستقبل، سيكون للطرق التي ينظر فيها إلى الأحياء الجديدة أثر حاسم على مستويات توفير المصادر التمويلية

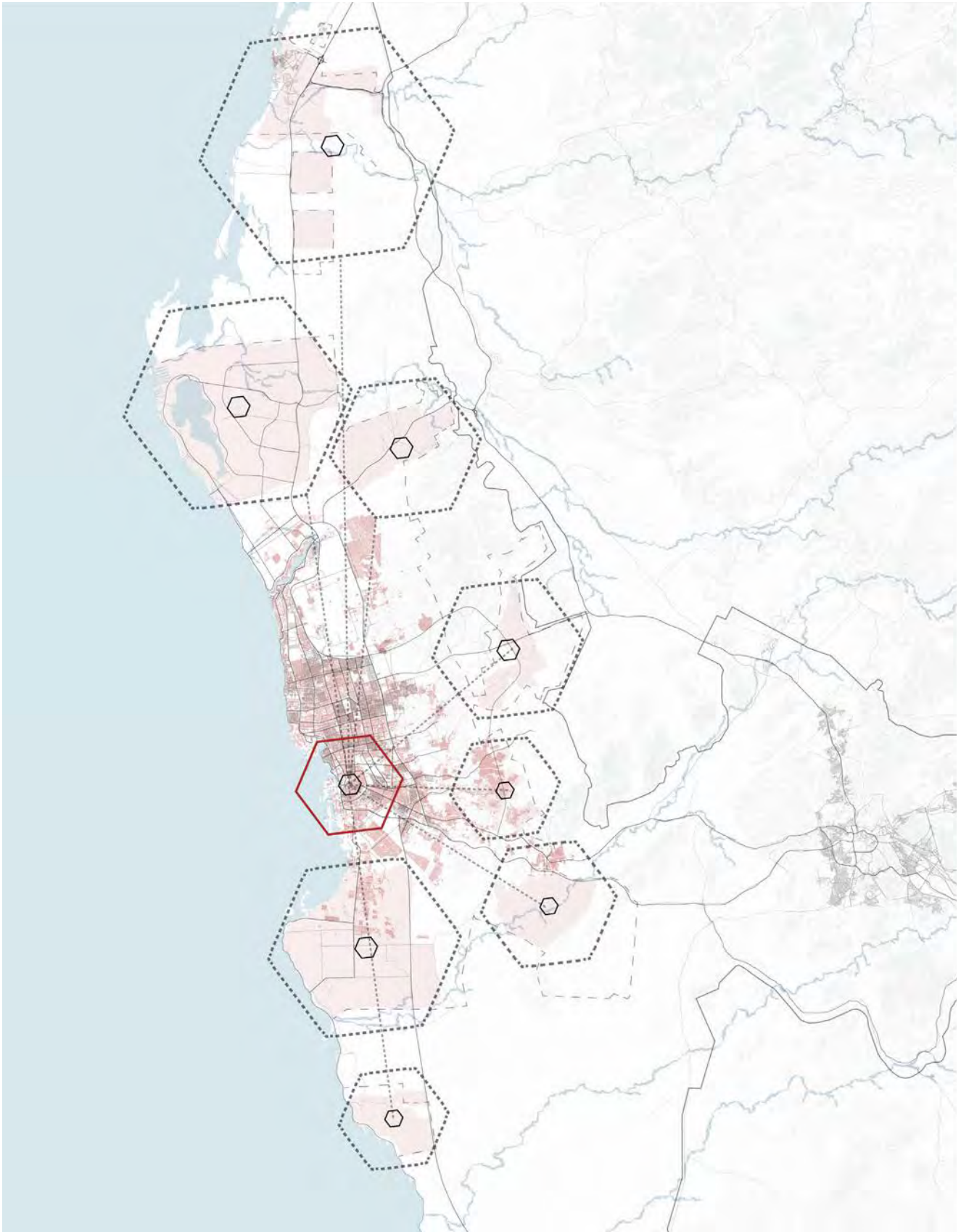
يمكن ملاحظة دور الزحف العمراني في الجانب الشمالي الشرقي للمدينة والذي ترك جيوباً من الأراضي البيضاء وغير المطورة على صعيد المدينة والمنطقة ككل. وقد تمت الإشارة إلى ذلك ضمن التقرير العمراني لعام ٢٠١٥ والذي تضمن كذلك تحديداً لمناطق التوسع الأكثر أهمية في الأطراف الجنوبية والشمالية للمدينة. وفي الوقت ذاته، حدد المخطط مناطق التوسع الجديدة و النقل العام من منظور واسع في الأطراف الجنوبية والشمالية للمدينة. كما يتضمن المخطط دراسة لمشاريع التطوير الجديدة والنقل العام على أساس موسع، وعلى الرغم من وجود مجال واسع للتكثيف ضمن الكتلة العمرانية الحالية للمدينة. وتشجع حدود حماية التنمية المبالغ فيها، والمتداخلة مع الحدود البلدية لأمانة مكة المكرمة، على نمط نمو توسعي، حيث ينظر إليه كتشجيع لتطوير أماكن جديدة أكثر منه كمنطقة عازلة للحماية من هذا التطوير. إلا أن الهدف الأساسي من هذه الحدود يجب أن يتمثل في تعزيز مستويات الإدماج والتنظيم في المدينة بدلاً من توفير الإذن النظامي والمكاني لأشكال التنمية الممتدة.

يتكون النمط التنموي للمدينة من:

- التنمية المجزأة: العديد من الأحياء و المناطق معزولة عن بعضها البعض.
- الكثافة غير المتسقة: تتوزع الجيوب ذات الكثافة العالية عشوائياً مع الأراضي الفضاء أو غير المستغلة بشكل كبير.



مبنى تقليدي شعبي في منطقة البلد



المشاريع الجديدة المقترحة  
وسط المدينة الحالي

الشكل ٤٨. أنماط النمو والتنمية غير المتوازنة في جدة



والذي يتمثل في المباني المكونة من ٤ إلى ٥ طوابق. ونظراً للموقع المركزي لبعض الأحياء، فإنها تعد عرضة لخطر إعادة التجديد والتطوير. وبشكل عام، فإن أساليب التجديد العمراني المتبعة في المملكة العربية السعودية لا تحافظ على الأنماط العمرانية الأصلية، بل أنها تساهم في تحويلها لاستيعاب الأبراج والمجمعات السكنية الحديثة. وبالنسبة لمدينة جدة، لوحظ استحواذ مشروع تطوير قصر خزام على جزء كبير من النسيج الشعبي، بما في ذلك المنطقة العازلة المحاذية للموقع التراثي "البلد". ولذلك، فمن المهم للغاية أن يتضمن مخطط مدينة جدة المناطق التي سيتم تحويلها لمناطق الأعمال المركزية CBD في المستقبل، بحيث يتم تحديد الضوابط والتنظيمات اللازمة لتحديد ارتفاعات المباني لغايات تنظيم شكل أفق المدينة. من أجل تحليل أثر مشاريع التطوير الجديدة على النمط العمراني التاريخي، تم اختيار ثلاثة نماذج رئيسية لأشكال التطوير العمرانية لغايات مراقبتها وتحليلها. ويستند معيار هذا التصنيف إلى دمج (أو عدم دمج) الأحياء التاريخية مع المناطق التي تم تطويرها مؤخراً. كما حدد هذا الاختبار ثلاثة أنواع من الصلات التي تجسدها ثلاث حالات دراسية.

تسلط الحالة الأولى الضوء على التباين بين النمط الحضري الشعبي والمباني الحكومية التي تم بناؤها مؤخراً. وتعتبر تلك الأحياء معزولة تماماً عن النسيج الحضري المجاور، فضلاً عن عدم تماشي نمط الطرق الذي تم إنشاؤه حديثاً مع الأنماط السابقة. وتوضح الحالة الثانية الانفصال الطبوغرافي بين الأحياء الشعبية والإسكان "المنظم". هذا إضافة لما تم ذكره سابقاً بخصوص التباين بينها وبين الأداء المناخي المتفوق الأفضل في المناطق الشعبية والأحياء التاريخية. تسلط الحالة الثالثة الضوء على تأثيرات

المدينة والتي ستواجه تحديات جراء تكاليف البنية التحتية للمناطق البعيدة عن مراكز المدن.

تؤدي أشكال الزحف العمراني لتدني مستوى كفاءة إدارة المدينة إضافة لزيادة التكاليف المترتبة على الحكومة لتوفير خدمات البنية التحتية والخدمات العامة للسكان. وتعد التكلفة المسجلة في المدينة الممتدة أعلى بكثير من تلك المسجلة في المدينة المدمجة بما في ذلك تكلفة خدمات الكهرباء، وإمدادات الصرف الصحي والمياه النظيفة، إضافة لارتفاع تكلفة خدمات الصيانة نتيجة التوسع الأكبر لخدمات البنية التحتية. لذلك، وحسب نموذج التحصيل التقليدي، فإن تدني معدل الكثافة السكانية لا يساهم في تحقيق أي أثر على صعيد استرداد تكلفة الخدمات المقدمة.

### ٢٠٢٥ الأنماط الشعبية والتاريخية الحضرية المهددة بالزوال في مدينة جدة

لقد أدركت مدينة جدة منذ أكثر من عشرين عاماً قيمة سماتها التاريخية، وكانت أول أمانة في المملكة العربية السعودية تتميز بوجود المعالم الأثرية والمباني التاريخية. ونتيجة لذلك، تعتبر جدة المدينة الوحيدة في المملكة التي تضم منطقتين تاريخيتين (البلد) والتي تم إدراجها على قائمة منظمة اليونسكو للمواقع التراثية. واليوم، وعلي الرغم من أن منطقة "البلد" قد حظيت بالاهتمام وفقاً لمعايير منظمة اليونسكو لمواقع التراث العالمي، إلا أنها لا تزال في حالة يرثى لها، عدا عن خسارتها للعديد من سماتها الفريدة. وتحظى الأماكن ذات المزايا المشابهة بالأهمية الثقافية في مدينة جدة مما يتطلب الحفاظ عليها وحمايتها. تعكس المنطقة المحيطة بالبلد نمطاً عمرانياً تقليدياً مميزاً للغاية

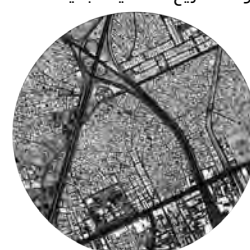
١. النمط التقليدي الشعبي والمؤسسات الحكومية والمشاريع السكنية والصناعية

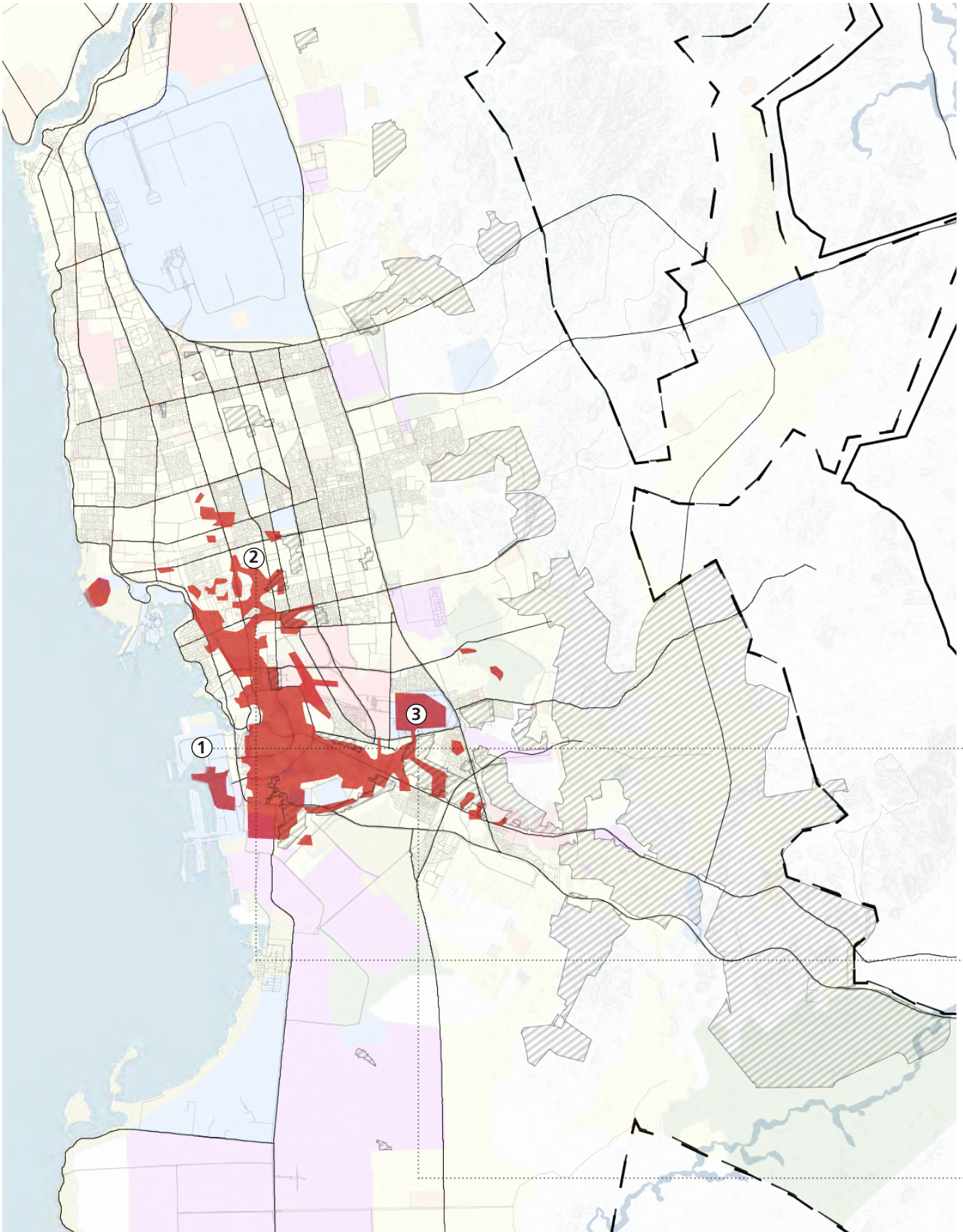


٢. الأنماط الحضرية الشعبية والبنية التحتية الجديدة



٣. الأنماط الحضرية الشعبية والمشاريع السكنية الجديدة





0 12.5 25 50 Kilometers

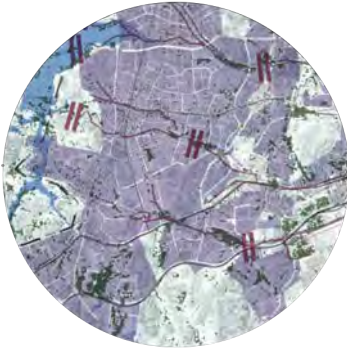
المناطق غير المخططة  
المناطق ذات القيمة التاريخية

الشكل ٤٩. الأنماط التاريخية/الشعبية المهتدة بالانقراض في جدة



التشديد على ضرورة تطبيق المدينة للأنظمة أكثر صرامة للحيلولة دون تنفيذ مشاريع تطوير جديدة في المناطق الجبلية وعلى المناطق ذات الانحدار الحاد، سواء كان ذلك في المواقع المنظمة أو غير المنظمة.

تتسم المدينة كذلك بشبكة خضراء غير متناسقة، وتعتبر الواجهة البحرية بمثابة المنطقة الخضراء الوحيدة والتي عادة ما تستقطب أعداد كبيرة من السكان. إضافة لذلك، لوحظت محدودية المساحات العامة والخضراء في المنطقة المركزية إضافة لتوزيعها غير المنظم. ولذلك، تجدر الإشارة لضرورة النظر في المسائل المرتبطة بعدم توفر المساحات الخضراء، وحالة عدم الاتساق بين الشبكات الخضراء والزرقاء إلى جانب عوامل الخطر المذكورة أعلاه.



يؤدي نقص المساحات الخضراء إلى زيادة مخاطر الفيضانات والسيول في المناطق ذات الكثافة السكانية المرتفعة خلال موسم الأمطار وتأثيرات الجزر الحرارية الحضرية خلال موسم الجفاف.



انقطاع الشبكات الخضراء والزرقاء يؤدي إلى زيادة عامل التبخر

البنية التحتية الجديدة، خاصة الطرق السريعة التي تعبر مركز المدينة المحاط بسلسلة من الأبراج السكنية الجديدة. هنا، لا يشكل الطريق السريع مجرد حاجز بين الأحياء، ولكن مع الأبراج الجديدة، فإنها تتفصل عن الأحياء الموجودة سابقاً وعن علاقتها مع مستوى الشارع (بمعنى الناس)، وتؤثر سلباً على الاتصال بين الحياة العامة للشارع والمشاة.

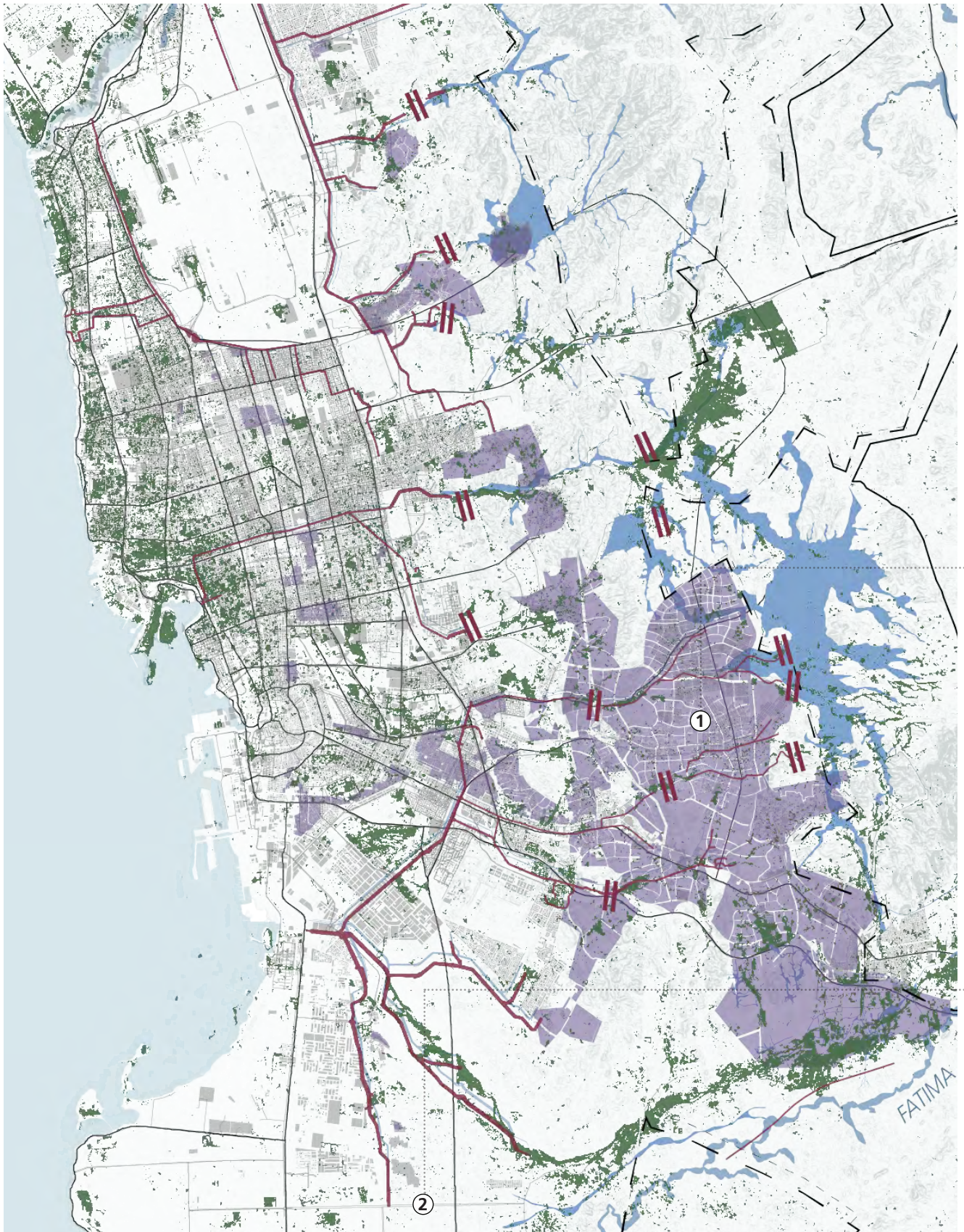
### ٣,٢,٥ الاختلال الاجتماعي - البيئي والاقتصادي في جدة

شهدت مدينة جدة والأراضي الشرقية المحيطة بها سيولاً شديدة في نوفمبر ٢٠١٩ / ٢٠١١ / ٢٠١١ عندما تم تسجيل هطول الأمطار وصل في غضون ساعتين إلى ٩٤ و ١٢٠ ملم على التوالي. نتج عن هذه السيول أضرار بيئية وطبيعية جمة، فضلاً عن تأثيرها على الأمن النفسي للسكان عند كل هطول أمطار، وقد غمرت المياه اثنين من الأنفاق الواقعة على الطرق السريعة التي تمر في منطقة "الروضة"، حيث أصيبت حركة المرور في المدينة بالشلل لعدة أيام. تغطي شبكة صرف المياه السطحية ٤٠٪ فقط من مدينة جدة. ونتيجة لذلك، تتعرض أجزاء كبيرة من شبكه الطرق السريعة في المدينة للشلل بسبب تجمع المياه خلال فترات هطول الأمطار. تضم شبكة الصرف الصحي ١١ تجمعاً لمياه الأودية التي تقع في الجزء الشرقي من المدينة. وقد تم إنشاء ثلاث قنوات صرف كبيرة لغايات جمع مياه الأمطار من هذه الأودية، إلا أنه لم يتم ربط تلك القنوات بالبحر مباشرة، مما يجعلها تعتمد على عمليات الضخ للوصول إلى نقاط التصريف. من جانب آخر، عادة ما تكون قنوات التصريف مفتوحة مما يجعلها تشكل مصدر خطر خلال فترات جريان المياه المتدفقة. لذلك، بادرت أمانة جدة بتنفيذ برنامج لتحويل قنوات الصرف هذه إلى قنوات تحت سطح الأرض (عبارات). كما سيتم البدء في معالجة قناة الصرف الشمالية كمرحلة أولى من هذا البرنامج.

باتت الوتيرة المستمرة لأشكال التوسع العمراني من أبرز القضايا البيئية في مدينة جدة، وغالباً ما يرتبط هذا مع الأضرار المتفاقمة جراء المخاطر الطبيعية. ويعتبر معدل النمو السكاني في المملكة العربية السعودية من بين الدول ذات التصنيف العالي في العالم، وتشهد مدينة جدة أعلى معدل نمو سكاني في المملكة العربية السعودية مما يشكل بدوره أحد أهم الصعوبات المرتبطة بالإدارة المستدامة لمثل هذا النمو، وذلك على صعيد مستويات التوسع، وتدني معدلات الكثافة، وضعف أشكال التواصل والتوزيع العادل للخدمات الأساسية في المدينة.

يعد التوسع العمراني غير المنظم نحو التلال شديدة الانحدار في شرق مدينة جدة كأحد أبرز التحديات الناشئة في المدينة، حيث تتسبب هذه المنحدرات الوعرة في صعوبة البناء، وزيادة التكلفة وصعوبة الوصول إليها. كما إن تنفيذ مشاريع التطوير في المناطق ذات الانحدار الحاد يخلق تحديات حول إمكانية وصول العاملين في مجال الخدمات في حالات الطوارئ أو لدى الحاجة للوصول إلى المواطنين محدودي الحركة، الأمر الذي يشكل بدوره أحد التحديات التي تواجه تحقيق معيار الاستدامة. وعادة ما تكون التجمعات السكنية غير المنظمة والواقعة على المنحدرات الحادة عرضة بشكل خاص لخطر الانزلاقات الأرضية بسبب طرق البناء غير الآمنة والتي تفتقر إلى الأساسات المناسبة. وضمن هذا السياق، لا بد من





0 12.5 25 50 Kilometers

- المناطق غير المخطط
- المساحات المبنية
- الأودية
- أراضي زراعية
- نظم إدارة المياه + السدود
- مسارات مياه الأمطار

الشكل ٥. عدم التوازن الاجتماعي والبيئي والاقتصادي في مدينة جدة





# المنظرة المستقبلية



## ١،٦ الاستجابات الاستراتيجية

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

### ١،١،٦ المدينة المدمجة



[التكثيف]

وفقاً لمبادئ برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل)، تحتاج المدن لتشجيع تنفيذ الاستراتيجيات العمرانية المكانية التي تأخذ في عين الاعتبار الحاجة لتوجيه أنماط التوسع العمراني وتحديد الأولوية للبنية التحتية المتصلة والخدمات. وعادة ما تمثل المدينة المدمجة منطقة حضرية عالية الكثافة، تتميز باستخدامات متنوعة ومختلطة للمناطق، وتضم مناطق كثيفة وحيوية تحوي مرافق وخدمات موزعة جيداً، (كالمستشفيات والحدائق والمدارس). إن وضع الآليات العمرانية والنظامية من أجل تكوين المدينة المدمجة يؤدي إلى زيادة فرص الوصول وتحفيز ممارسة المشي، مما يساهم بالتالي في زيادة عدد مستخدمي وسائل النقل العام والمساحات العامة، إضافة للتخفيف من معدلات الازدحام، ودعم الاقتصاد، وتعزيز أشكال التفاعل بين أفراد المجتمع. وتتضمن السياسات التي تدعم برامج الدمج الحضري كلاً من سياسات دعم التجديد الحضري وإعادة إحياء مراكز المدن وضبط التوسع في المناطق الريفية والمحيطية، وتعزيز الكثافة العالية وتنوع الاستخدام وتركيز التنمية المدنية حول نقاط النقل العام.

### ٢،١،٦ المدينة التاريخية



[الأراضي المحجوزة]

تعرف المدينة التاريخية على أنها تجمعات بشرية نشطة، مشروطة بقوة بتوفر بنية فيزيائية تنبع من ماضيها، ويمكن التعرف عليها من خلال تطور سكانها<sup>٣٨</sup>. بناءً على هذا التعريف، من المهم أن تكون الأماكن التاريخية مسكونة من قبل نواة حضرية حية، لها هوية عمرانية قوية. وعلى مدى العصور القليلة الماضية، تدهورت المدن الداخلية وضواحيها التاريخية في جميع أنحاء العالم، وهنا، تجدر الإشارة إلى ما تواجهه المدن السعودية من أشكال التنمية المكثفة والتي تنشأ معظمها في المناطق التاريخية مما أدى لتدهور تراثها المعماري لإفساح المجال للتطورات الجديدة بدلاً من تحديث المناطق التاريخية. وضمن إطار الاستجابة لذلك، من الضرورة بمكان البدء بإعداد تصنيف لهذه المناطق، متبوعاً بإعداد أنظمة دقيقة للحفاظ عليها وترميمها وإعادة تأهيلها وتنشيطها، ليس بهدف حماية المباني التراثية فحسب، بل للحفاظ على النسيج المدني التاريخي بأكمله، شاملاً كل عناصره من أنماط الشوارع إلى السكان.

### ٣،١،٦ المدينة المرنة



[الحماية والتحسين]

تأخذ المدينة المرنة بعين الاعتبار الشكل الأنسب للبيئة المبنية، إضافة للبنية التحتية المادية لتكون أكثر مرونة وقدرة على مواجهة الظروف المادية والاجتماعية والاقتصادية التي تتبع استنفاد الموارد النفطية وتغير المناخ. ويمكن تعريف المدينة المرنة على أنها "شبكة مستدامة مكونة من أنظمة مادية ومجموعات"<sup>٣٩</sup> تتكون من عناصر المدينة المنشأة والطبيعية، إضافة للطرق والمباني والبنية التحتية المادية ومرافق الاتصالات والترية والطبوغرافية والسماط الفيزيائية والجيولوجيا ومجاري المياه وكثافة السكان.. الخ. وبصورة عامة، تعمل النظم المادية كجسد المدينة، فهي عظامها وشرائبيها وعضلاتها. وتعتبر المدن المرنة بمثابة مدن قادرة على تحمل أشكال الصدمة والضغط الشديدين دون نشوء أي عواقب فورية أو تشوهات دائمة. ويعتبر هذا الجانب في غاية الأهمية في سياق مدينة جدة، وذلك في ظل المخاطر المرتبطة بإمكانية حدوث السيول والتي تضع النظام الحضري تحت ضغط كبير متكرر. ولذلك، يمكن اعتبار مسألة إعادة التوازن في طريقة عمل النظام العمراني بمثابة عامل أساسي وهام لا بد من الأخذ به في عين الاعتبار في مدينة جدة.



© FSCP



## ٢٠٦ النماذج المناسبة للتنمية العمرانية في مدينة جدة ١،٢،٦ المدينة المدمجة: توحيد برامج التطوير وتكثيفها

سجلت مدينة جدة معدل كثافة سكانية أعلى بالمقارنة مع العديد من المدن في المملكة، فيما سجلت معدلاً مشابهاً للمعدلات المسجلة في المدن الأخرى لمستويات الاعتماد على المركبات لأغراض التنقل. كما سجلت المناطق الحضرية المحيطة بمركز المدينة، وخاصة بين المطار وطريق مكة المكرمة، معدلات كثافة سكانية تبلغ ١٠٠ نسمة / الهكتار و أعلى، حيث يشكل ذلك معياراً هاماً لتحقيق التحول المستقبلي للبنية التحتية للنقل في المدينة، وذلك لما تساهم معدلات الكثافة السكانية العالية في توفير أعداد كبيرة من السكان على مسافة قريبة من الخدمات المحلية الرئيسية، فضلاً عن دعمها لإنشاء شبكات النقل العام الأكثر فعالية والمدمجة والتي يمكن استكمالها بإنشاء مناطق سكنية صديقة للمشاة. ومع ذلك، فإن نسبة كبيرة من المناطق الحضرية لا تزال تتكون من أحياء سكنية منخفضة الكثافة، وينبغي معالجة هذه المناطق ذات الكثافة المنخفضة في النسيج الحضري الحالي بإعادة التنمية و التصنيف وإنشاء مناطق ذات كثافة عالية وذات استخدامات متنوعة، حيثما أمكن.



مطار الملك عبدالعزيز الدولي

ولغايات تحقيق معدلات أعلى من عمليات الدمج، ينبغي حصر تنفيذ مشاريع التطوير الجديدة خارج النطاق العمراني المحدد، إضافة لضرورة تنشيط و تعزيز مشاريع التطوير الحديثة والكثيفة داخل المدينة عبر استغلال الأراضي البيضاء المتاحة. وضمن هذه الاستراتيجية، تكتسب الأراضي البيضاء دوراً حيوياً في تعزيز أشكال التنمية والتطوير وزيادة مستويات الكثافة الحالية، مما يطرح بدوره فرصة إضافية لتأسيس الأماكن العامة في مواقع استراتيجية داخل النسيج الحضري القائم.

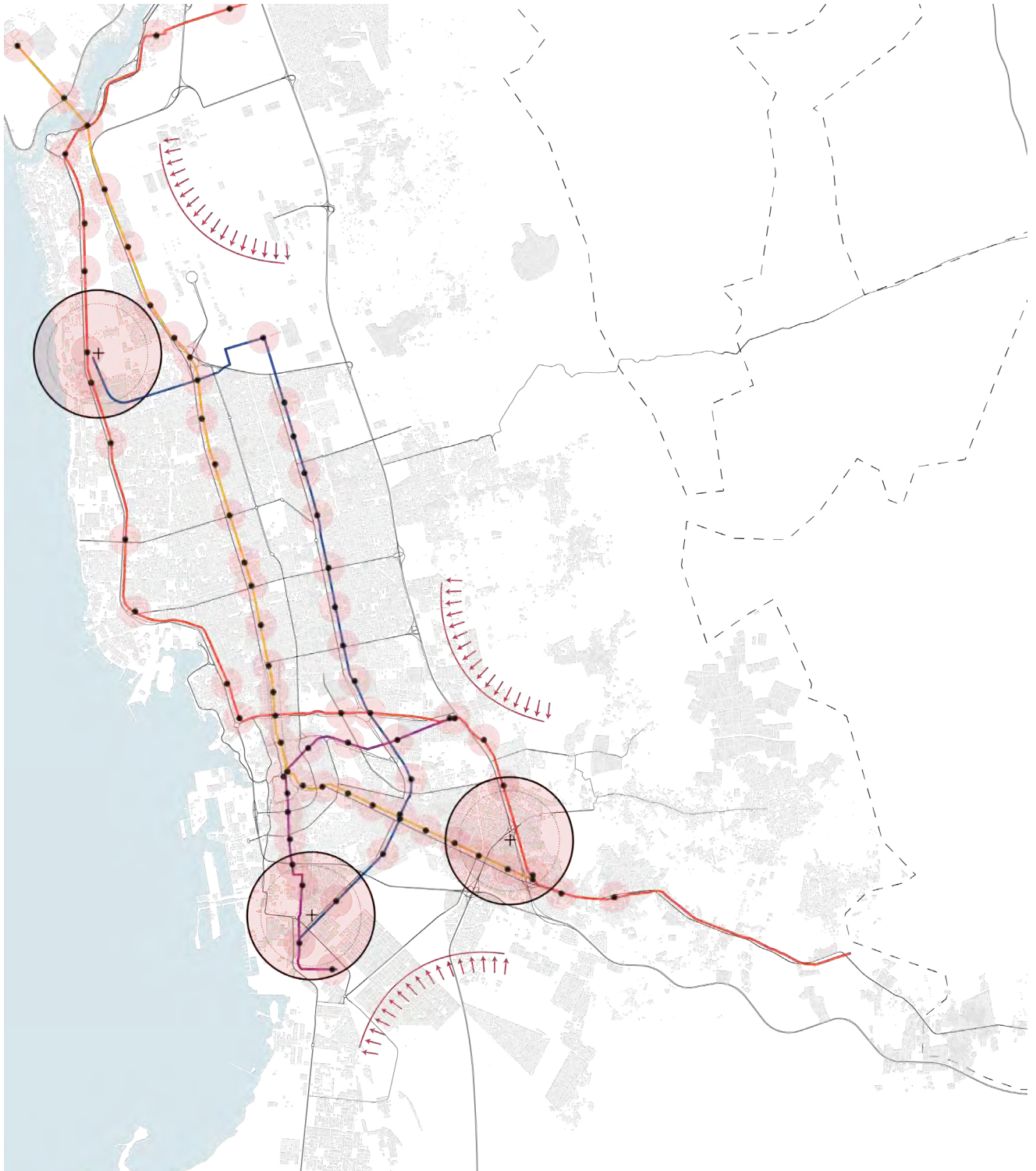


مدينة جدة تتميز بالاعتماد العالي على السيارات

وتماشياً مع مبدأ التنمية الموجهة العابرة (TOD) في المخطط الهيكلي لمدينة جدة، يجب على المدينة اعتماد نموذج متعدد المراكز من خلال تعزيز إنشاء مراكز عالية الكثافة ومتعددة الاستخدامات حول محطات النقل العام الكبرى أو تقاطعات الطرق. ويتيح هذا المبدأ TOD "مبدأ التنمية الموجهة العابرة" وصول المشاة بسهولة من مراكز النقل العام إلى أعمالهم. ويعد التركيز الحالي للمناطق متنوعة الاستعمالات في مدينة جدة ضعيف نسبياً باستثناء منطقة مركز المدينة الرئيسي. وبالرغم من نشوء التجمعات السكنية على امتداد المحاور الرئيسية، إلا أن تنظيمها لا يزال ضعيفاً. كما لوحظت المساعي المنفذة من خلال المخططات السابقة لتشجيع تنفيذ أسلوب الاستعمالات المختلطة للأراضي على طول الممرات الرئيسية المناسبة لأنظمة النقل العام المستقبلية، إلا أن تنفيذ تلك المخططات قد اقتصر على مناطق معينة في المدينة، مثل شارع التحلية، وثمة بعض الحالات حيث تكون الممرات المخصصة للاستعمالات المختلطة طويلة للغاية مما يزيد من صعوبة تحقيق معدلات الطلب للاستخدامات التجارية مما يؤدي إلى تنفيذ أشكال التطوير الجزئية. بالإضافة إلى ذلك، فإن العديد من الممرات لا تتماشى مع أنواع الطرق السريعة المناسبة ولا مع خطط النقل العام المستقبلية، مما يحد من فرص الوصول إلى الخدمات وأماكن العمل على طول مسارها.



الأحياء السكنية منخفضة الكثافة في جدة



0 12.5 25 50 Kilometers

تنمية مرتبطة بوسائل النقل (المناطق الرئيسية للتكثيف)



محطات المترو

المساحة المبنية

خطوط المترو

مراكز التكثيف الثانوية

الشكل ٥١. المدينة المدمجة: تعزيز مشاريع التكثيف في مدينة جدة



## ٢،٢،٦ المدينة التاريخية: الحفاظ على الهوية التاريخية لمدينة جدة

شهدت مدينة جدة تلاشياً لمعظم ملامحها العمرانية التاريخية والشعبية جراء موجة التطوير العقاري وأشكال المضاربة العقارية الناشئة لاسيما في المناطق المحيطة بحي البلد التي تعد الأكثر قدماً. ومن الضرورة بمكان وضع نظام إدارة جديد من أجل الحفاظ على الهوية التاريخية للمدينة، وتطبيقه عملياً لحماية الأحياء التاريخية والشعبية، والحفاظ على النمط العام للشوارع، والأنماط العمرانية وطرز البناء والهياكل الاجتماعية المرتبطة بها ، وتاريخها وسكانها وطرق العيش القديمة والحديثة فيها.



منطقة البلد التاريخية - وسط مدينة جدة

يحدد المخطط الاستراتيجي لمدينة جدة الأهداف التالية للحفاظ على الثقافة والتراث بحلول عام ٢٠٣٣. وستعمل أمانة جدة بالتعاون مع الشركاء من القطاعين العام والخاص والمجتمعات المحلية لتحقيق هذه الأهداف:

١. ضمان توفر الفرص اللازمة لتمتع جميع المقيمين في مدينة جدة على الخدمات الاجتماعية المناسبة بسهولة ويسر.
٢. تحقيق دور مدينة جدة باعتبارها بوابة رئيسية إلى المدينتين المقدستين.
٣. تعزيز دور مدينة جدة كمركز ثقافي متنوع وملتحق دولي للعالم الإسلامي.
٤. إنشاء مجتمعات وأحياء قوية وشاملة داخل مدينة جدة وإبراز تنوعها المميز.
٥. ضمان الحفاظ على تراث مدينة جدة الفريد وتقاليد ثقافتها وتعزيزها.



المناطق الشعبية المنشأة قبل عام ١٩٧٣م

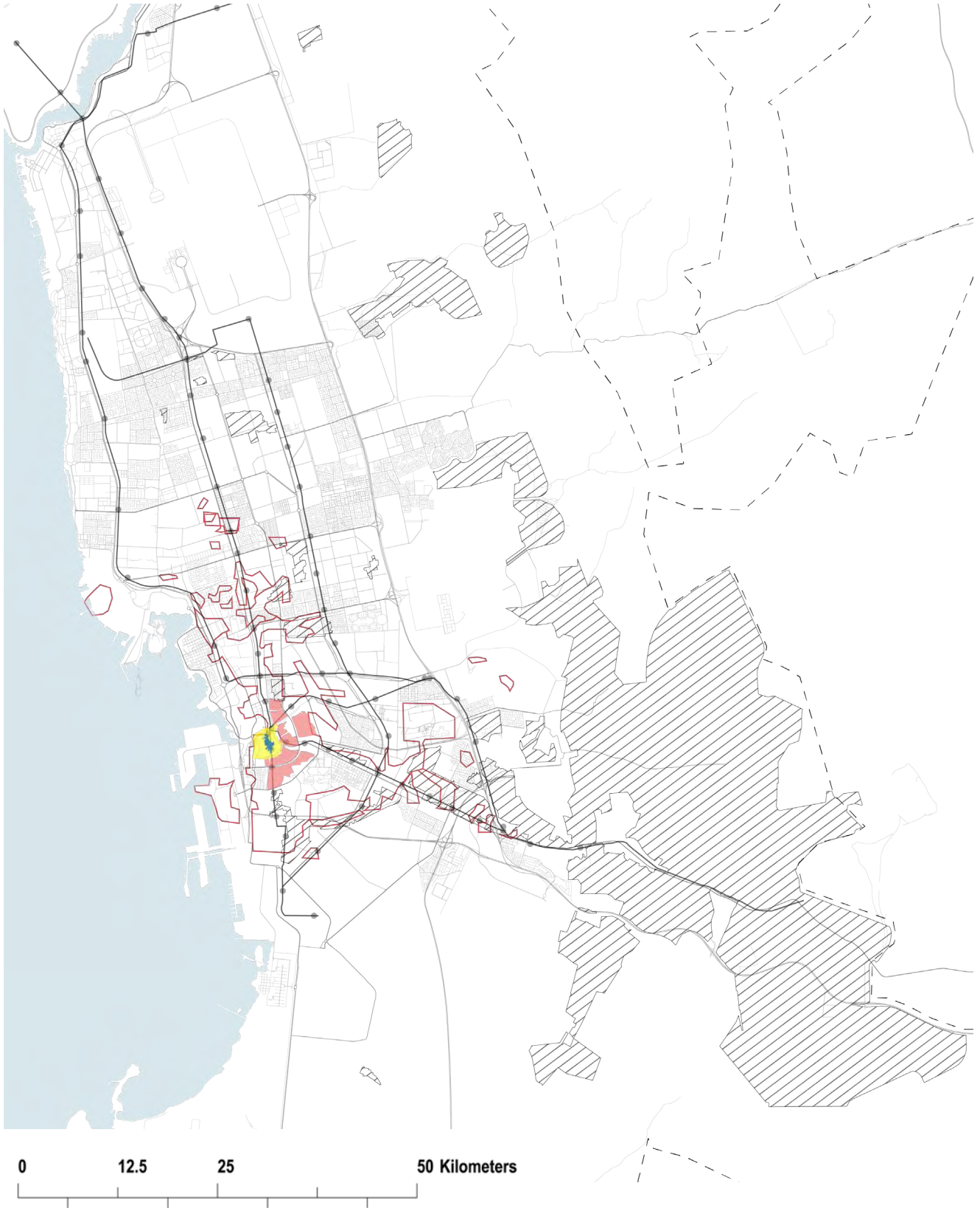
بالإضافة إلى ذلك ، لا بد من الإقرار بوجود الاختلافات بين التجمعات البشرية المتنوعة ، مما يتطلب بالتالي وضع نهج متنوع لتحقيق الغايات الرامية للحفاظ عليها وتحديثها وتنشيطها و ذلك بعد تصنيفها بصورة منهجية مناسبة. وبعد دراسة سمات النسيج الحضري في مدينة جدة ، تم تحديد ثلاثة نماذج للتجمعات البشرية والتي تتطلب اعتماد أساليب محددة، بما في ذلك:

- منطقة البلد ، حيث سيساهم تطبيق نظام دقيق للتمويل المحلي في تحفيز النشاط الاقتصادي في المنطقة،
- المنطقة المحيطة بالبلد (بما في ذلك المنطقة العازلة) والأحياء الأخرى ذات النمط الحضري الشعبي والأداء المناخي المثالي،
- المنطقة الثالثة والتي تتضمن المناطق غير المخططة التي تقع على أطراف المدينة والتي تعكس بشكل واضح تدني المستويات المعيشية وإمكانية تعرضها للأخطار الطبيعية نتيجة تدني مستوى الأبنية ومواقعها (على المنحدرات الشديدة ، الخ).



الأحياء غير المخططة ذات النمط العمراني الشعبي





- النسيج العمراني بأنماط شعبية
- موقع ضمن قائمة اليونسكو للتراث العالمي
- مناطق تاريخية منشأة قبل عام 1973م
- المناطق ذات القيمة التاريخية
- محطات المترو
- المناطق غير المخططة
- خطوط المترو المقترحة

الشكل ٥٢. المدينة التاريخية: الحفاظ على الهوية التاريخية لمدينة جدة



## ٣,٢,٦ المدينة المرنة: إعادة التوازن بين النظم الاجتماعية - البيئية والاقتصادية

تهدف هذه الاستراتيجية إلى تعزيز تطوير الأطر العمرانية الحضرية التي تدعم الاستخدام والإدارة المستدامين للموارد الطبيعية والأراضي، داعمة بذلك تحقيق معدلات مناسبة من الاندماج والكثافة السكانية، وتعدد المراكز والاستعمال المتنوع للأراضي، كما يتعين أن تتضمن هذه الاستراتيجية كلاً من أدوات التخطيط والتصميم الحضري المناسبة. ويمكن تحقيق ذلك من خلال استراتيجيات استغلال المساحات البيضاء أو تنفيذ مخططات التوسع العمراني المحددة حسب الاقتضاء ووفقاً لمعايير محددة، والتي يمكن أن تساهم في تحقيق وفورات الحجم، وتطوير المخططات الخاصة بالأنظمة الغذائية وتعزيز كفاءة الموارد، والمرونة الحضرية، والاستدامة البيئية.



مساحات جدة الخضراء على طول الواجهة البحرية



كورنيش جدة

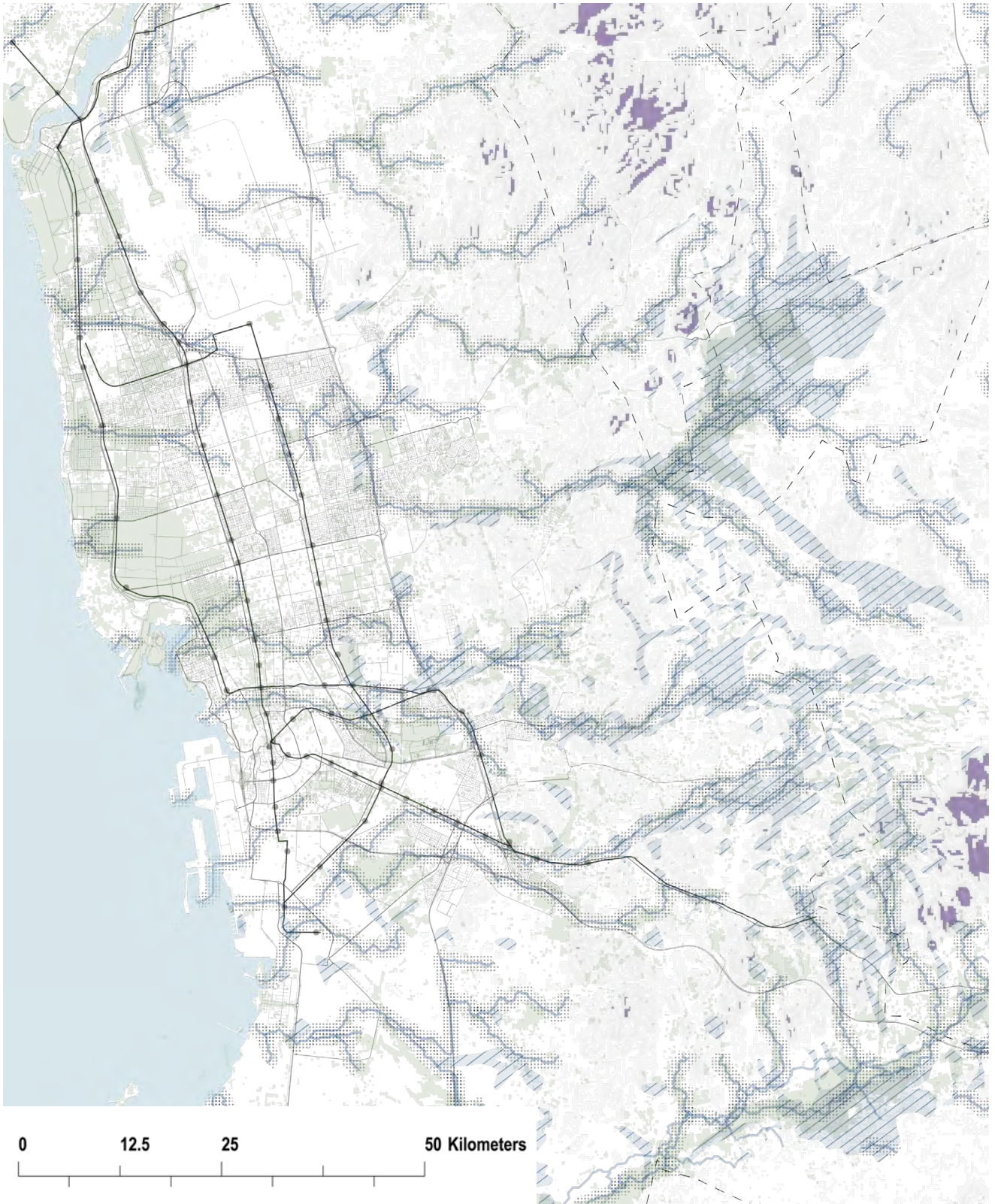


الأماكن العامة المفتوحة الموجودة في جميع أنحاء المدينة

في الوقت الحالي، تغطي شبكة صرف المياه السطحية ٤٠٪ فقط من المدينة. وتتطلب هذه الشبكة تنفيذ عمليات التوسعة لتغطية المساحة المنشأة بالكامل، الأمر الذي يمكن تحقيقه من خلال استخدام نظام الوادي القائم. يتعين كذلك حماية الأودية الرئيسية التي تحمل تدفق المياه تجاه المدينة والتي تتميز بقدرتها على تغذية مخزون المياه الجوفية، من تعديلات الأبنية وأشكال التطوير العمراني، حيث يتعين كذلك إعادة فتحها وإعادة فتحها إلى طبيعتها حيثما أمكن.

ويمكن أن يساهم تنفيذ الأنظمة السليمة والمناسبة في توفير الفرص لإنشاء حدائق طويلة وأماكن عامة جديدة في جميع أنحاء المدينة. وتعتبر الواجهة البحرية بمثابة المساحة الرئيسية الوحيدة المفتوحة في مدينة جدة، كما لوحظت حالة الانفصال بين باقي المساحات الخضراء العامة في المدينة وعزلها عن الشبكة الزرقاء للوديان التي تعبر المدينة. إن النقص الحاد في المساحات الخضراء يتطلب معالجة عاجلة من أجل الحد من أشكال الانفصال وعدم التوازن بين الأبعاد الاجتماعية والبيئية والاقتصادية لمدينة جدة، مما يساهم بالتالي في زيادة معدلات المرونة.

علاوة على ذلك، فإن مسألة التوسع في المناطق الحضرية نحو الأراضي شديدة الانحدار في المحيط الشرقي تتطلب معالجة لتقليل التعرض للأخطار الطبيعية. والتجمعات السكنية غير الرسمية في هذه المنطقة معرضة للانزلاقات الأرضية والفيضانات بسبب عدم كفاية تقنيات البناء والبنية التحتية للتصريف. كما يجب اتخاذ تدابير جذرية للحيلولة دون حدوث أي بناء جديد على التضاريس الجبلية والمنحدرات الحادة. ويجب تصميم مشاريع التطوير المستقبلية بما يتماشى والخصائص الطبيعية للشبكتين الخضراء والزرقاء للحفاظ على التوافق بين شبكات البنية التحتية والرؤى المستقبلية.



المناطق المعرضة لخطر المنحدرات (انحدار أكثر من 30%)  
خطوط المترو  
محطات المترو  
أراضي زراعية  
المناطق التي تعاني من خطر السيول والفيضانات

الشكل ٥٣. المدينة المرنة: إعادة توازن النظم الاجتماعية البيئية والاقتصادية في جدة

## ٣,٦ خطة العمل الخاصة بمدينة جدة

تتناول الإجراءات ١ و ٢ الحاجة إلى نظام يتضمن مجموعة من التدخلات الموزعة من أجل معالجة مشكلة التمدد والانفصال في المدينة. ويتعين تطبيق TOD "مبدأ التنمية الموجهة العابرة" على نطاق المنطقة الأكبر لتوفير محاور رئيسية متعددة الوسائط والتكثيف على امتداد شبكة نقل عام مدرسه جيداً. وفي الوقت نفسه، ستركز الإجراءات ٣ و ٤ على التدخلات المنفذة على المستويات الأدنى بهدف تعزيز تنفيذ المساعي الرامية لتحقيق إعادة التأهيل الاجتماعي - البيئي من خلال تطوير شبكة الأماكن العامة وحفظ التراث. وسوف تساهم هذه الإجراءات في تغيير الأنظمة الاقتصادية وتنويعها على مستوى المناطق السكنية من خلال برنامج زمني محدد للحفاظ والترميم في المناطق التاريخية غير الرسمية في مدينة جدة.

لذا، تساهم خطة العمل في تحقيق أثر متزامن على مستويين اثنين ألا وهما: منطقة جدة العاصمة، وعلى مستوى المناطق السكنية. كما تدعم جهود إعادة تأهيل البنية التحتية القائمة لأغراض متعددة، وإعادة بناء العلاقات وأشكال الترابط بين مختلف مستخدمي المدينة، وتحسين مستويات التكامل بين الضواحي الحضرية والمدينة الداخلية، وتحسين شبكات النقل والتنقل، وتطوير برامج لحفظ التراث للتجمعات السكنية التاريخية والشعبية، وتوسيع نطاق التمويل والأنظمة والتشريعات ذات الصلة.

إن ترجمة التوصيات النظرية إلى استراتيجيات ملموسة وقابلة للتطبيق يحتاج إجراءات داعمة واضحة ومنظمة والتي يمكن أن تحدث التحول المتوقع على كل من المستويات العمرانية، والاقتصادية، والاجتماعية. وعلى هذا النحو، فإن خطة العمل التي تركز على التوصيات الثلاث والمدمجة بمجموعة من التدخلات الاستراتيجية لمدينة جدة، تعمل كدليل لتنمية مدينة مدمجة ومرنة.

وتحدد خطة العمل الإجراءات الأربعة، التي تم تطويرها خصيصاً لمدينة جدة. وعلى الرغم من أن جميع الإجراءات الاستراتيجية تستهدف تدخلات محددة (قادرة على التسبب بتغيير هيكل في وجهة جده التنموية)، إلا أن هناك اختلافات مفاهيمية في طريقة صورتها وصياغتها. وتتضمن الإجراءات الأربعة كلاً من:

### الإجراء ١: تنفيذ شبكة النقل العام.

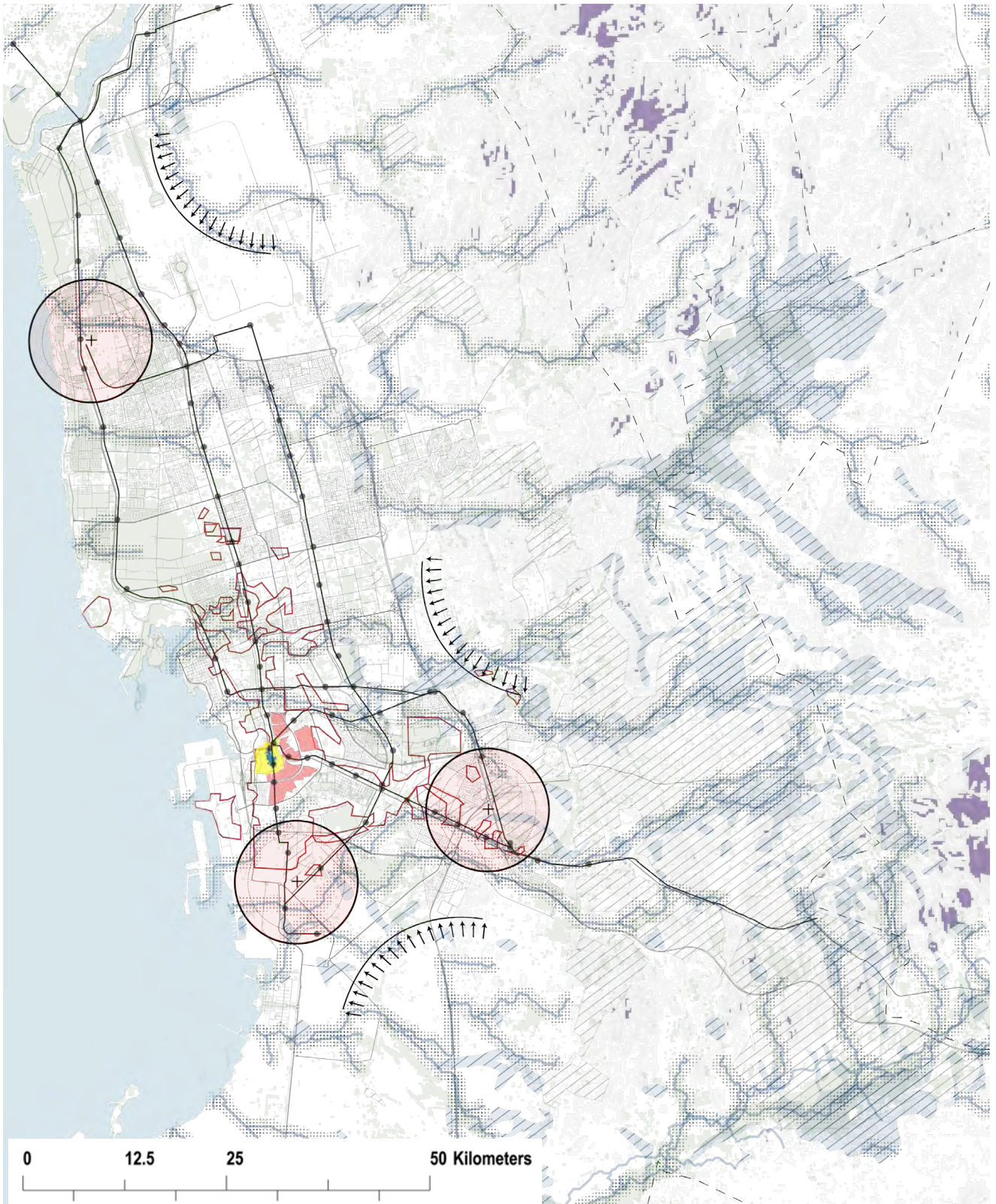
### الإجراء ٢: تعزيز التكثيف حول التقاطعات الرئيسية وخطوط النقل (TOD) "مبدأ التنمية الموجهة العابرة"

### الإجراء ٣: الحفاظ على المناطق التاريخية والشعبية وتحديثها ودمجها.

### الإجراء ٤: إعادة ربط العناصر الطبيعية ببعضها البعض وبالمدينة، وإنشاء شبكة متكاملة من الأماكن العامة الخضراء.



حي تاريخي قديم في جدة



(تنمية مرتبطة بوسائل النقل (المناطق الرئيسية للتكثيف



مناطق تاريخية منشأة قبل عام 1973م

المناطق ذات القيمة التاريخية

أراضي زراعية

خطوط المترو

محطات المترو

النسيج العمراني بأنماط شعبية

التراث العالمي لليونسكو

المناطق التي تعاني من خطر السيول والفيضانات

المناطق المعرضة لخطر المنحدرات

(انحدار أكثر من 30%)

الشكل ٥٤. توصيات إستراتيجية لمدينة جدة

## ٤,٦ أربعة إجراءات نظامية للتغيير الهيكلي ١,٤,٦,٦ : إنشاء شبكة النقل العام المقترحة

عالج الإجراء ١ الحاجة لإعادة هيكلة المدينة، بدءاً بنمط التنقل، الذي يشكل الخطوة الأولى في بناء مدينة مدمجة ومتكاملة، ويرتكز الإجراء رقم ١ على نظام النقل العام المتعدد الوسائط مثلما تم تصوره في مخطط مدينة جدة لعام ٢٠١٥. كما أن تعزيز مستوى كفاءة شبكة النقل العام يعد شرطاً ضرورياً لتعزيز مستويات الكثافة السكانية في المناطق الحضرية ولإنشاء نظام موحد للمراكز الجديدة حول نقاط المواصلات الناشئة، ووفقاً لهذا الإطار، يؤكد الإجراء ١ أهمية تنفيذ نظام النقل العام المتكامل والمتعدد الوسائط، والذي، مع مرور الوقت، سيفتح المجال الواسع للتحويل إلى مراكز عالية الكثافة و متنوعة الاستخدام، ويمكن تلخيص الإجراء ١ في الخطوات التالية:



تنفيذ شبكة النقل العام بدءاً من خطوط المترو



تنفيذ السكك الحديدية للركاب



إنشاء أنظمة التغذية عن طريق تنفيذ شبكات خطوط الخافلات والباصات السريعة المحلية

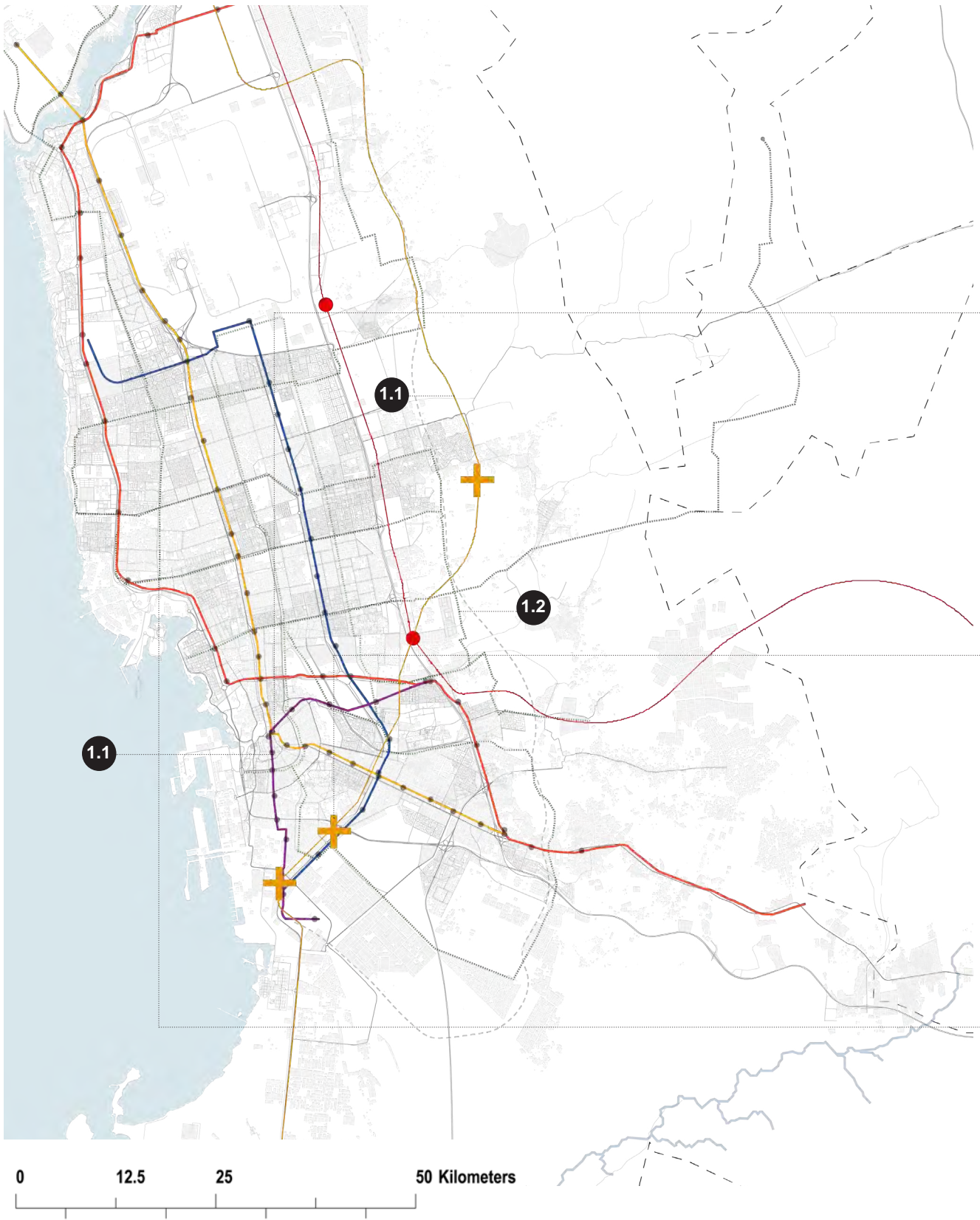
### ١,١ تنفيذ شبكة النقل العام بدءاً من خطوط المترو الأربعة والسكة الحديدية

استناداً إلى تحليل التجمعات وفرص الوصول/النفاذية لشبكة النقل العام المقترحة، تم التأكيد على أن تنفيذ الخطوط الأربعة من نظام المترو المقترح، بدءاً بخط المترو السريع، سيحقق تقدماً ملحوظاً في إعادة تشكيل نمط التنقل في المدينة وستصل خطوط المترو المقترحة بالإضافة إلى السكك الحديدية النقاط الرئيسية استراتيجياً، بما في ذلك محطة قطار الحرمين و مطار الملك عبد العزيز الدولي و ميناء جدة الإسلامي، ومناطق الأعمال المركزية CBD و مع باقي المدينة. كما سيؤدي ذلك لتخفيف الضغط على حركة المركبات بين تلك المناطق و المركز.

### ٢,١ تعزيز شبكة خط المترو مع الشبكات المحلية من خطوط

#### الباص السريعة BRT لإنشاء نظم الإمداد

يجب استكمال شبكة المترو بخطوط الباص السريعة BRT، التي ستربط المراكز بتقاطعات المترو مع السكك الحديدية الإقليمية. تعد خطوط الإمداد هذه مهمة في تعزيز الكفاءة التشغيلية العامة لشبكة النقل العام، بدعم الحركة الاتجاهية بين الشرق والغرب في المدينة، ولتشكيل وصلات بين خطوط المترو المتوازية العاملة في الاتجاه الشمالي-الجنوبي. إلى جانب نظم الإمداد الشعيرية/الفرعية، ستسهل خطوط النقل العام البديلة استخدام وسائط النقل المتعددة، مما يسمح بدمج أفضل لنظام النقل العام مع الأحياء المختلفة، وتحسين مستويات الترابط في المدينة.



- المساحة المبنية
- خطوط المترو
- خطوط الحافلات المغذية
- خطوط الركاب المقترح
- الخطوط الحديدية الحالية
- محطات المترو

الشكل ٥٥. الإجراء ١: تنفيذ نظام النقل العام المتوقع

## ٢،٤،٦ الإجراء ٢: تعزيز التكتيف حول التقاطعات الرئيسية وخطوط النقل (TOD) "مبدأ التنمية الموجهة العابرة"

الأراضي البيضاء داخل هذه المناطق التي يمكن تسهيلها بموجب نظام الأراضي البيضاء.

### ٣،٢ تعزيز التنمية الكثيفة والمتنوعة الاستخدام على امتداد نظام النقل العام بأكمله (TOD) "مبدأ التنمية الموجهة العابرة"

يجب التعجيل بالتكتيف حول نظام النقل العام بأكمله من خلال استغلال الأراضي الفضاء. يجب أن تعمل خطوط المترو ووصلاتها المستقبلية المرتقبة مع خطوط الباص السريع BRT بمثابة مخطط لممرات المناطق المتنوعة الاستخدام، مما يوفر الخدمات والمرافق العامة (التعليمية، والرعاية الصحية، والمناطق التجارية). كما ويجب تطوير حوافز قوية لتعزيز برامج استخدام الأراضي متنوعة الوظائف التي تستهدف تجمعات الأراضي القابلة للتطوير بهذه المناطق.



إنشاء تدرج هرمي من مراكز متعددة الاستخدامات كثيفة



تعزيز مشاريع التنمية المكثفة والمتعددة الاستخدام على امتداد نظام النقل العام



استراتيجية التنمية المرتبطة بوسائل النقل المطبقة حول التقاطعات الرئيسية

إن مشروع نظام النقل العام في مدينة جدة والمستند إلى مخطط مدينة جدة لعام ٢٠١٥ ورؤية ٢٠٣٠، قد دخل بالفعل في حيز التنفيذ، حيث سيتم استكمال إنشاء ٣ خطوط مترو وتشغيلها في المدينة بحلول عام ٢٠٢٠. ويدعو مخطط مدينة جدة لتبني استراتيجية TOD "مبدأ التنمية الموجهة العابرة" والذي ينبغي تنفيذه حول محطات المترو والتقاطعات الرئيسية. سيؤدي هذا التدخل الاستراتيجي إلى تخفيف الضغط على المناطق التجارية في مدينة جدة، إضافة لخفض مستوى اعتماد سكان مناطق الضواحي على استخدام المركبات الخاصة. وتتضمن أبرز الخطوات اللازمة لتنفيذها لإنشاء خطوط الباص السريع إعادة تصميم الشوارع الموازية لخطوط المترو والتي يمكن أن تساهم في تحقيق الربط بين المناطق الشرقية - الغربية من خلال خطوط المترو الشمالية - الجنوبية.

بعد إنشاء شبكة النقل العام، يجب أن تطبق عمليات التكتيف السكني على نقاط النقل الرئيسية لتحديد مراكز جديدة. ويمكن تحقيق ذلك من خلال تحفيز التنمية متعددة الاستخدامات وتعزيز الخدمات والمرافق المحيطة بها. لذلك، يجب على المدينة أن تبدأ بتشجيع التنمية الموجهة العابرة، وتحفيز التكتيف السكاني في المناطق ذات الأولوية التي تقع على بعد مسير من خطوط النقل العام. ويمكن تفادي إنشاء مناطق سكنية ضعيفة الخدمات وذات كثافة سكانية منخفضة من خلال التخطيط للنمو السكاني المستقبلي ضمن البصمة الحضرية الحالية. لذا، يحدد الإجراء ٢ أي من المجالات ذات الأولوية لتفعيل عمليات التكتيف الاستراتيجي لمدينة جدة وفقاً لمبادئ التنمية الموجهة.

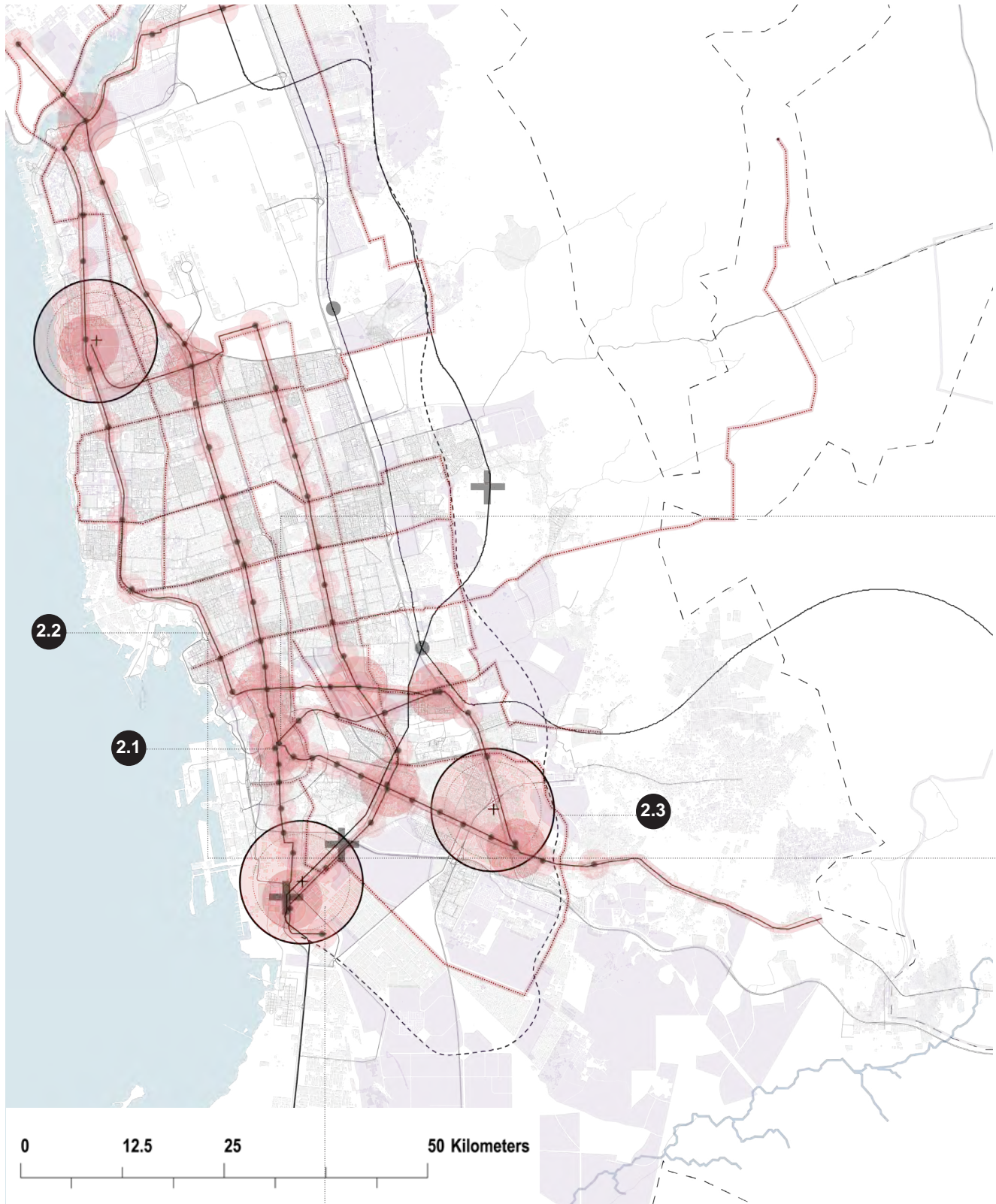
### ١،٢ تشجيع أنماط الاستخدام المختلطة حول نقاط النقل العامة الرئيسية المحددة

يجب تطوير مراكز ذات تدرج هرمي متنوع الاستخدامات حول شبكة النقل العام، خاصة عند نقاط تغيير الوسائط. ويجب أن يكون التركيز على المناطق متعددة الاستخدام موجهة في المقام الأول على المراكز المحددة أعلاه لتعزيز نهج TOD "مبدأ التنمية الموجهة العابرة"، كما يتعين توزيع المناطق الثانوية لضمان توفير الفرص المناسبة للوصول لكل من الخدمات والمرافق والوظائف في المدينة. علاوة على ذلك، يجب توزيع المرافق العامة مثل المرافق الصحية والتعليمية ومرافق الخدمات الاجتماعية في مواقع قريبة من هذه المراكز الجديدة لمواجهة الانقسام المجتمعي وجذب التركيز السكاني في هذه المناطق الحضرية الجديدة.

### ٢،٢ تحديد المراكز الحضرية الجديدة في نقاط استراتيجية علي امتداد نظام النقل العام للتشجيع على زيادة الكثافة

تركز الخطوة الثانية على التحديد الاستراتيجي لنقاط النقل العام لتتطور كنواة حضرية جديدة عالية الكثافة. وقد تم تحديد ثلاث مناطق تكتيف إستراتيجية لتجربة هذه العملية، أولها هو تطوير الواجهة البحرية (الكورنيش) في شمال غرب المدينة، حيث سيزيد خط المترو (الأول) من إمكانية الوصول وربط المنطقة بالأحياء الوسطى للمدينة. وتقع المنطقة الثانية على طول طريق مكة السريع باتجاه الضواحي الشرقية للمدينة، وتخدمها خطوط المترو الأول والثاني. وأخيراً، تقع نقطة التكتيف الثالثة في جنوب مركز المدينة التاريخي عند نهاية خطوط المترو الثالث والرابع. في هذه النقاط المحددة، يجب تعزيز عملية التكتيف بالتزامن مع تنفيذ شبكة النقل العام. ويمكن تحقيق ذلك من خلال تشجيع التنمية على





+ تنمية مرتبطة بوسائل النقل  
 (المناطق الرئيسية للتكثيف)  
 مراكز التكثيف الثانوية

أراضي فضاء  
 تعزيز مشاريع التنمية المكثفة والمتعددة  
 الاستخدام على امتداد نظام النقل العام

محطات المترو  
 المساحة المبنية  
 أراضي فضاء

الشكل ٥٦. الإجراء ٢: تعزيز التكثيف حول المحطات الرئيسية وخطوط النقل (تنمية مرتبطة بوسائل النقل)

## ٣،٤،٦ الإجراء ٣: الحفاظ على المناطق التاريخية الشعبية وتحديثها ودمجها

يجب تصميم هذه الشبكة بما يتماشى واحتياجات المشاة إضافة لربطها بنقاط الجذب الأخرى في المدينة. و في الحالات التي لا تكون فيها المناطق التراثية والمواقع التاريخية ضمن مسافة مشي قريبة ، يجب أن تكون متصلة بشبكة النقل العام. حيث ستتيح هذه الشبكة المتصلة للزائرين والمستخدمين المحليين استكشاف تاريخ المدينة بسهولة. ويمكن توسيع هذا المسار ليشمل الأنشطة الثقافية الحديثة و مواطن الجذب. بالإضافة إلى ذلك ، فإن ربط المسار التراثي بأماكن عامة صغيرة ومتنوعة من شأنه أن يعيد الحيوية الاجتماعية والاقتصادية للأحياء المتأثرة، مما يزيد من جودة حياة سكانها.



نسيج عمراني ذو قيمة تاريخية



المناطق ذات القيمة التاريخية، المنشأة قبل عام ١٩٧٣م



موقع ضمن قائمة اليونسكو للتراث العالمي

تتميز مدينة جدة بتراتها الثري والذي ظهر جلياً من خلال أشكال التطور والتنمية التي شهدتها المدينة عبر القرون، إلا أن هذا التراث يعد عرضة للتلاشي والزوال في ظل أشكال التطوير والتحديث الناشئة حالياً في المدينة. ولغايات الحد من تلك الخسائر، ينبغي وضع نظام شامل للإسهام بداية في تنفيذ دراسات التقييم ومن ثم الإسهام في صياغة استراتيجية مناسبة لتأطير الجهود الرامية للحفاظ على مختلف أنواع الأحياء والمناطق في مدينة جدة، وإعادة تأهيلها، وتطويرها، ودمجها. من جانب آخر، فإن تنفيذ عمليات إعادة التأهيل للأصول العمرانية التاريخية، ووضع الاستراتيجية اللازمة لإعادة ربطها بشبكة النقل العام والمرافق والأنشطة التجارية لن يؤثر على الهوية الثقافية لمدينة جدة فحسب؛ بل سينعكس على مستويات الاستدامة الاقتصادية المحرزة. كما ستساهم جهود التطوير والدمج وتجديد المناطق التاريخية والشعبية في تعزيز الإمكانيات السياحية، مما يؤدي إلى خلق وتوزيع المزايا الاقتصادية المستمدة من السياحة إلى شريحة سكانية أوسع نطاقاً.

### ١،٣ وضع مبادئ توجيهية لحماية المواقع التاريخية والحفاظ عليها

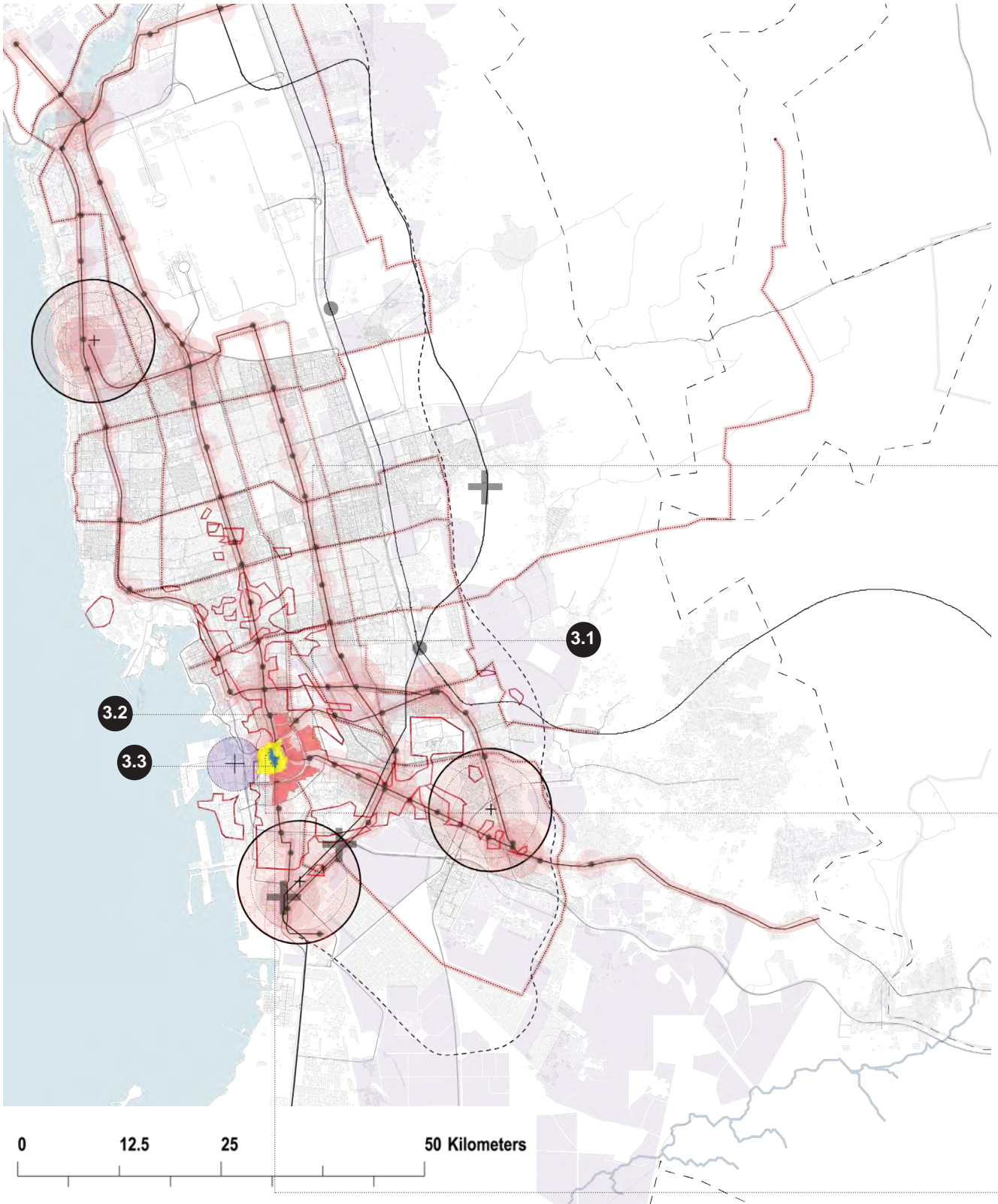
يجب أن تخضع المواقع التاريخية لنظام من الضوابط التنظيمية المقيدة والتي لا تقتصر فقط على موقع اليونسكو للتراث فقط، بل لكي تشمل كذلك المناطق التاريخية المحيطة التي تتسم بالنمط العمراني الشعبي. كما أن تحديد ووضع الحدود والمناطق العازلة المحيطة بهذه المواقع التاريخية الفريدة من شأنه الإسهام في حماية الأصول الثقافية وإدارتها على نحو سليم. وعلاوة على ذلك ، ينبغي تعزيز تنظيمات وكودات البناء للحفاظ على خصوصية النسيج العمراني الشعبي ومخططات الشوارع ، فضلاً عن منع التشييد القريب للمباني الشاهقة في هذه المواقع ، مما يحول دون حدوث مزيد من التشوهات في الأنماط العمرانية التاريخية. ويجب تحديد منطقة عازلة تنظم التطور المحيط بالمناطق التاريخية، مما يحد من البناء الشاهق للحفاظ على خطوط الأفق الموجودة. وفي الوقت نفسه، يجب توفير البنية التحتية المناسبة والمتطورة لتوزيع المياه والإمداد بالكهرباء وقياس الصرف الصحي في المناطق التاريخية ، وذلك لإعادة إحياء هذه المناطق ودمجها ببقية المدينة.

### ٢،٣ تحديد وحماية الأصول التاريخية داخل المدينة

تحديد وتصنيف الأصول التاريخية والثقافية لصيانة وإدارة أفضل في المدينة كاملة. قد لا تكون هذه الأصول التاريخية موجودة دائماً في المواقع المحمية ، ولكن يمكن تحديدها بشكل مستقل في جميع أنحاء المدينة حيثما وجدت العمارة الشعبية أو المعالم التاريخية. يجب تطبيق المبادئ التوجيهية التي تفرض حدود التنمية حول الأصول، ووضع القيود على تعديل وإعادة البناء. إن الحفاظ على هذه المواقع التاريخية وتحديثها من شأنه أن يحافظ على هوية المدينة ما بين الماضي والمستقبل.

### ٣،٣ ربط المواقع التاريخية لإنشاء مسار تراثي

إنشاء شبكة ربط شاملة لجميع المناطق التاريخية والمواقع التراثية ومواقع /مواطن الجذب، بما في ذلك موقع البلد التراثي وميناء الصيادين التاريخي، الذي إذا تم تحديثه بشكل ملائم وربطه بالمناطق التاريخية القريبة، فإن له قيمة كبيرة وجاذبية سياحية كشهادة على التاريخ الاقتصادي للمدينة والاتصال مع البحر الأحمر.



■ موقع ضمن قائمة اليونسكو للتراث العالمي  
■ مناطق تاريخية منشأة قبل عام ١٩٧٣ م  
■ المناطق ذات القيمة التاريخية

■ النسيج العمراني بأنماط شعبية  
■ تعزيز مشاريع التنمية المكثفة والمتعددة الاستخدام  
■ على امتداد نظام النقل العام  
+ ميناء الصيادين القديم

— خطوط المترو  
• محطات المترو  
■ المساحة المبنية  
■ أراضي فضاء

الشكل ٥٧. الإجراء ٣: الحفاظ على المناطق التاريخية والشعبية وتطويرها ودمجها

## ٤،٤،٦ إجراء ٤: إعادة ربط العناصر الطبيعية ببعضها البعض لإنشاء شبكة متكاملة من المساحات العامة الخضراء

### ٣،٤ إنشاء شبكة مساحات خضراء مفتوحة داخل المدينة تتصل بنظام إيكولوجي أكبر

يتعين وضع نهج نظامي من أجل إنشاء شبكة خضراء تعيد وصل النظم الإيكولوجية الحضرية والإقليمية، ويتوافق المخطط الهيكلي لمدينة جدة مع هذا المبدأ عبر تحديد شبكة من المساحات العامة والخضراء. وستعمل الأمانة مع شركاء في القطاعين العام والخاص لضمان تنفيذ هذه الشبكة التي تهدف لزيادة المساحات العامة المفتوحة من ٢ متر مربع/نسمة إلى ١٨ متر مربع/نسمة. بالإضافة إلى هذه التدابير، يجب بذل الجهود لوصول المدينة بواجهتها المائية في الشمال والجنوب والتي تقتصر إمكانية الوصول إليها لكل من الغابات الخاصة أو الصناعية. ولتخفيف ما سبق، يجب إنشاء شبكة خضراء موسعة، تربط المساحات العامة بنظام الأودية، إضافة لربطها بالنظام الإقليمي. أما اقتصادياً، فسيساهم تنفيذ مثل هذه الشبكة في زيادة قيمة الأراضي من خلال إعادة توظيفها وتسعير الأراضي المهجورة.

### ٤،٤ استكمال الشبكة الخضراء من خلال تخضير الشوارع وربط المساحات الرئيسية بشبكة النقل العام

لا بد من استكمال الاستراتيجيات المذكورة أعلاه بملحق معايير تصميم والتي تربط الشبكة الخضراء المركزية بمخططات الشوارع عبر تنفيذ منهجية التظليل الطبيعي. وسيطلب ذلك زراعة الأشجار على طول خطوط المواصلات الرئيسية والفرعية والتركيز على تظليل مناطق المشاة، لتخفيف ظاهرة الجزر الحرارية وظاهرة التبخر والنتح، والتخفيف من المناخ المحلي الحضري. وسيساعد استخدام أنواع الأشجار المحلية على الحفاظ على الموارد وتقليل التكاليف. وسيساهم الغطاء النباتي على الأرض أو الجدران في تخفيف درجات الحرارة من خلال التبريد النتح وزيادة النفاذية.

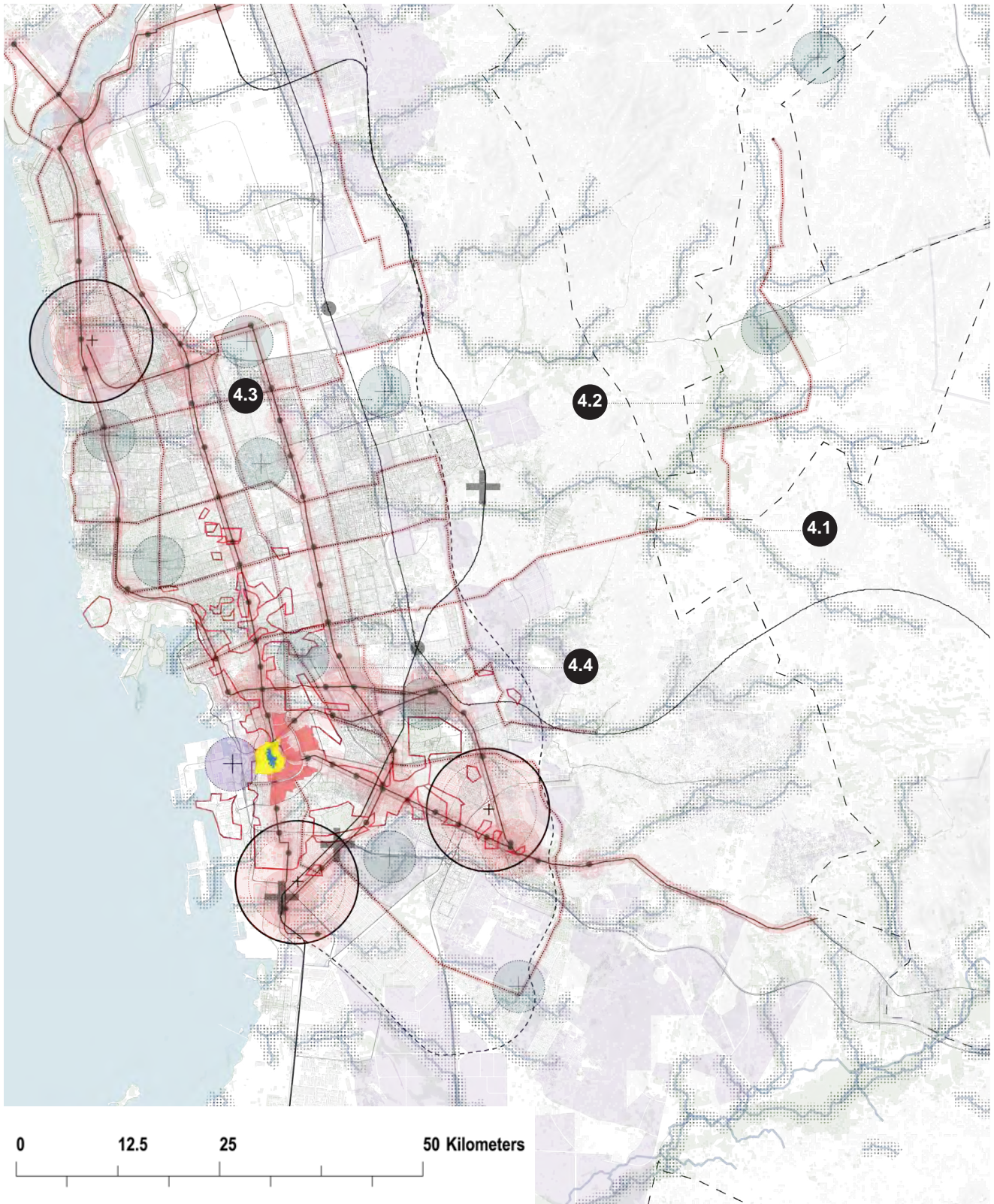
يمكن تقسيم الإجراء الرابع إلى أربع خطوات تُبنى كل منها على سابقتها. ويتمحور الإجراء ٤ حول تعزيز الأطر التنموية العمرانية التي تدعم الإدارة والاستخدام المستدامين للموارد الطبيعية. سوف يؤدي هذا الإجراء إلى وفورات في الحجم والتكتل والمرونة الحضرية والاستدامة البيئية. وتحقق أيضاً العديد من الفوائد الإضافية مثل سهولة الوصول وتقليل التكلفة المالية فيما يتعلق في البيئية والصحة العامة والتنقل والتكلفة التي تتعلق في ضعف الكفاءة، وتقلل أيضاً من الازدحام المروري والتلوث وظاهرة الجزر الحرارية الحضرية والضجيج. من أجل معالجة العلاقة بين البنية الحضرية ونظامها الهيدرولوجي، يجب إنشاء شبكة من المساحات الخضراء المفتوحة في أماكن التقاء الأراضي الخالية بالنظام الهيدرولوجي الطبيعي أو نظام تصريف المياه. ويجب أن تستكمل هذه الشبكة بتصميم شوارع سهلة المشي وخطة لزراعة الأشجار، تربط المساحات العامة والبيئة الحضرية بنظام الأودية. ويجب النظر إلى الأودية على أنها خصائص مميزة في شخصية المدينة. يلخص التالي الخطوات الأربع في الإجراء ٤:

### ١،٤ إنشاء بنية تحتية طبيعية لإدارة المياه من خلال حماية ودمج الأودية.

يجب توسيع شبكة تصريف المياه السطحية لتغطية المساحة المنشأة كاملةً من خلال استخدام نظام الأودية الموجود. ويجب تحويل المجاري المائية المفتوحة إلى قنوات تصريف تحت الأرض للحد من المخاطر الصحية خلال فترات التدفق المنخفض. كما يتعين حماية الأودية الرئيسية التي تحمل أكبر تدفق للمياه من اعتداءات عمليات التطوير، ويجب إعادة فتحها وإعادةها إلى طبيعتها حيثما أمكن. ويجب إعادة وصل شبكة الأودية بالبحر لتقليل مخاطر الفيضانات في المناطق الحرجة في المدينة. ويجب استعمال هذا النظام كبنية تحتية طبيعية لإدارة المياه في موسم الأمطار، مع إمكانية استعمالها لأغراض الترفيه خلال المواسم الجافة. إن إنشاء نظام هيدرولوجي طبيعي في ضواحي المدينة سيحسن من البيئة الطبيعية من خلال تحديد الحدود التنموية، ويجب أن يتضمن هذا نظام برك تخزين المياه لحماية المدينة من الفيضانات المفاجئة. وينبغي أن تشكل هذه التدابير جميعها استراتيجية تصميم عمراني تعنى بشكل كبير بالمياه بحيث تتم دراستها وتنفيذها على مستوى المدينة.

### ٢،٤ إعادة ربط الشبكة الزرقاء والخضراء على طول الأودية

يجب إعادة دمج شبكة الأودية التي أعيد فتحها وتأهيلها بالنمط العمراني السائد في مدينة جدة. ويجب تحويل نظام الأودية إلى حقائق طويلة متعددة الاستخدام يمكن استخدامها كمساحات عامة من قبل السكان مما يساهم بدوره في تحسين جودة الحياة. وستساهم الأودية، إذا أُعيدت لالتها الطبيعية، في تعزيز المستوى الاقتصادي لمدينة جدة. ويجب تعديل المخطط الهيكلي لمدينة جدة لعام ٢٠١٥ ليشمل دمج الشبكتين الزرقاء والخضراء مع استخدامات تكميلية. كما يتعين إيلاء الاهتمام اللازم بهذه الشبكة وحمايتها من خطر مخططات التطوير العمراني التي قد تحيط أو تعطل النظام البيئي الطبيعي.



- |                 |  |  |
|-----------------|--|--|
| خطوط المترو     | تعزيز مشاريع التنمية المكثفة والمتعددة الاستخدام | النسيج العمراني بأنماط شعبية           |
| محطات المترو    | على امتداد نظام النقل العام                      | موقع ضمن قائمة اليونسكو للتراث العالمي |
| المساحة المبنية | ميناء الصيادين القديم                            | مناطق تاريخية منشأة قبل عام ١٩٧٣ م     |
| أراضي فضاء      | المساحات الخضراء المقترحة                        | المناطق ذات القيمة التاريخية           |

الشكل ٥٨. الإجراء ٤: إعادة ربط العناصر الطبيعية بالمدينة مع بعضها البعض وإنشاء نظام بيئي أخضر متكامل مع المساحات العامة





# التوصيات البنهائية: النهج التلثي الأبعاد



## ١,٧ توصيات عمرانية

## ١,١,٧ رؤية استراتيجية لمنطقة مكة المكرمة

تشكيل وجهة سياحية وترفيهية، كونها أصلاً الوجهة الأولى للسياحة الداخلية بفضل مناخها المعتدل على مدار العام. ويمكن كذلك تعزيز دورها ضمن نظام المدن في منطقة مكة المكرمة عبر إبراز دورها الثقافي و السياحي الذي لا يحمل طابعاً دينياً. وتعتبر نظم المدن من أهم الوسائل التي يمكن من خلالها نقل أشكال التنمية، ومما لا شك فيه هنا معاناة منطقة مكة المكرمة من درجة عالية من الاختلال في نظام المدن.

يتم الآن تطوير مدينة الملك عبدالله الاقتصادية، والتي تتضمن مخططاتها مقترحاً بإنشاء ميناء بحري في شمال مدينة جدة كوسيلة لتعزيز النشاطات الاقتصادية في منطقة مكة المكرمة بما يتوافق مع رؤية ٢٠٣٠. ويهدف هذا الميناء إلى تخفيف عبء الشحن الحالي في ميناء جدة، الذي بدوره سيعمل على تخفيف الازدحام في المدينة. وعند انتهاء هذا التحول، فإنه سوف يؤدي إلى تحول التركيز الوظيفي لميناء المدينة الجديد مما يوفر فرص لإعادة تشغيل الميناء القديم ومرافقه التابعة. حيث يمكن إعادة إحياء هذه المناطق غير المستغلة والمهملة لاحتواء عدد سكان أكبر واستعمال متنوع للأراضي.

ووفقاً للتوقعات يرجح أن تسجل منطقة مكة المكرمة زيادة سكانية في غضون الأعوام العشرين المقبلة نحو ١٠,٠٠٠,٠٠٠ ملايين نسمة وهو ما يحتم توفير ما يقارب ٢,٥٠٠,٠٠٠ فرصة عمل جديدة، أي بزيادة ١٠,٠٠٠,٠٠٠ عن المتطلبات الحالية. لذلك فإن التحدي الرئيس لمخطط التنمية الإقليمية يكمن في توفير فرص العمل في مختلف القطاعات الاقتصادية، مما يمكنها من استيعاب القوى العاملة في فترة النمو هذه. لذا، من المهم تنويع القاعدة الاقتصادية في المنطقة، من خلال توفير أنشطة اقتصادية جديدة وتوسيع الأنشطة الحالية في قطاعات محددة. على سبيل المثال، تساهم الزراعة المحلية وصيد الأسماك بشكل قليل في توفير فرص العمل مقارنة بالمعدل الوطني البالغ ٧,٧٪ وهو ما يعد أقل من نصف معدل التوظيف الوطني في هذه القطاعات. ومما لا شك فيه كذلك بأن تحديث قطاع الزراعة في المناطق ذات المزايا المشابهة في الموارد له فوائد عظيمة بالنسبة للمدن الصغيرة، في إشارة إلى محافظات الليث والقنفذة والجموم وترية، ولها تأثير إيجابي في توفير فرص العمل في هذه المجالات وتشجيع السكن وتنمية المدن هذه.

## ٢,١٧ نحو إنشاء مدينة جدة ساحلية - إيكولوجية وتاريخية

تهدف الرؤية الاستراتيجية لمدينة جدة إلى تعزيز تنمية الأثر الحضري العمرانية التي تعيد توزيع التجمعات والسكان حول مجموعة من المراكز ذات الاستخدام المتنوع والمختلط مما يدعم إنشاء نمط حضري أكثر اندماجاً يقوم على طول شبكة المواصلات العامة، والإدارة المستدامة للموارد الطبيعية والأراضي، وعمليات التخضير الحضري وتعزيز المرونة. وستساهم الأطر التنظيمية والتشريعية في توجيه الجهود والمساعي الرامية للمحافظة على المناطق التاريخية وتعزيز الهوية المميزة لمدينة جدة.

تتسم منطقة مكة المكرمة بتنظيم هرمي غير متزن للمدن، حيث تغطي كل من مدينتي جدة ومكة المكرمة على باقي المراكز الحضرية. وفي حال إعادة توازنها، يمكن أن يشكل ذلك أساساً للنمو الإقليمي، حيث أن المدن المخدومة جيداً، وذات التوزيع السليم والأبعاد المتنوعة يمكن أن تعمل كمحرك لتوزيع التنمية من المراكز الحضرية الكبيرة إلى أخرى صغيرة تدريجياً. وبالرغم من أهمية تحديد الأولوية للمدن الصغيرة المبعثرة والمهمشة في الإقليم لتطوير التوزيع الجغرافي للنشطة الاقتصادية، إلا إن ذلك لا يجوز أن يتم على حساب المدن والمراكز الحضرية الرئيسية في الإقليم مثل جدة، ومكة المكرمة والطائف، والتي تسجل معدلات نمو اقتصادي مرتفعة في المنطقة بأكملها.

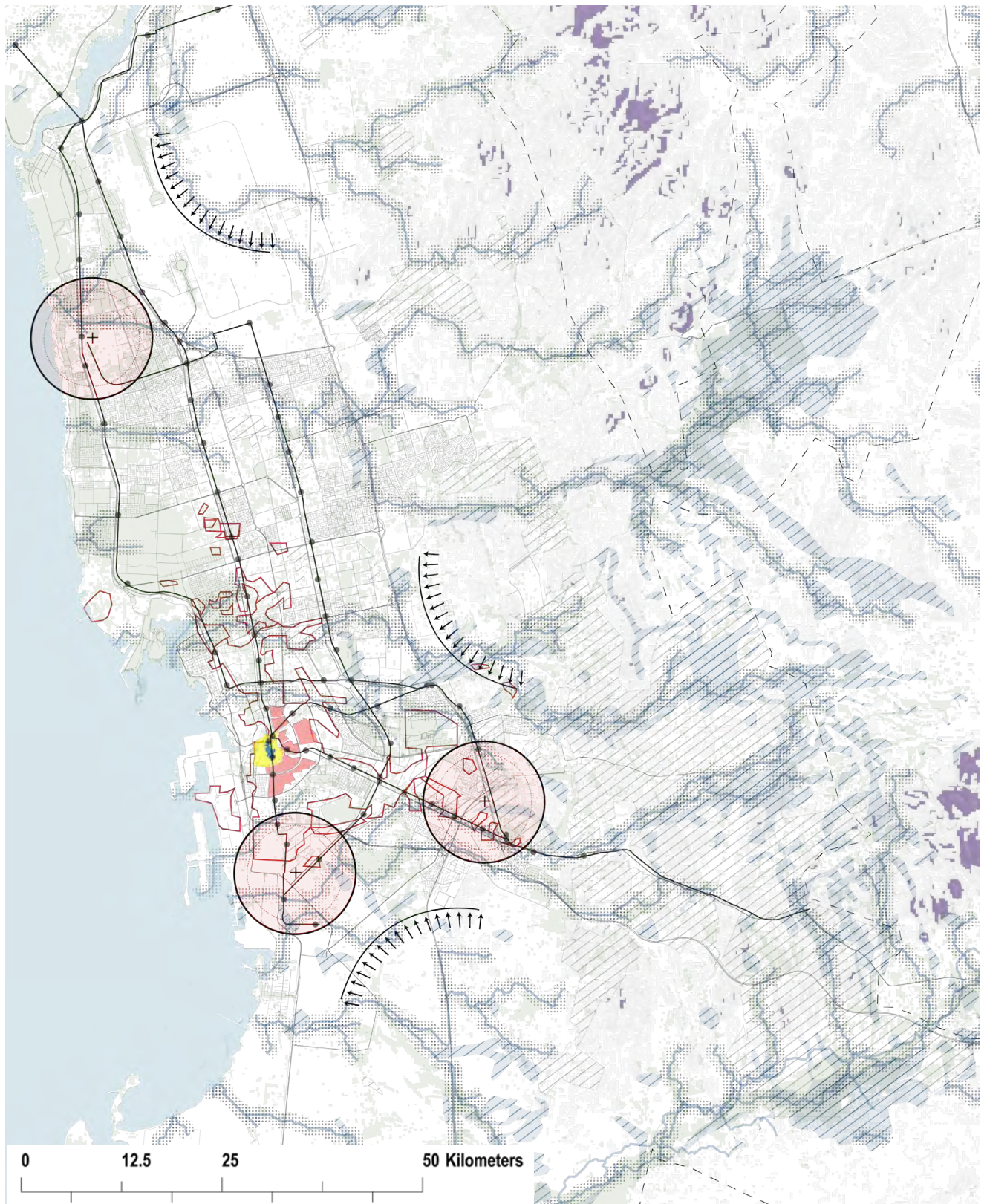
إن عمليات التوسع الأخيرة خارج نطاق المدن الثلاث قد باتت توجه أشكال النمو والتطور فيها، وهو ما يبين التوجه نحو إنشاء تجمعات حضرية سكانية أكبر، إضافة لما تساهم به أشكال الترابط الاقتصادي فيما بين تلك المدن والتي قد تمثل مؤشراً لاحتمالية نشوء إقليم ضخم. وبالرغم من احتمالية تشكيل عمليات التوسع والانتشار لعامل أساسي لتحقيق النمو الاقتصادي، ولكنها قد تؤدي إلى زيادة معدلات الزحف والتمدد غير المنظم ما لم يتم التخطيط لها وإدارتها بعناية، فضلاً عن إمكانية إسهامها في زيادة حالة الاختلال الإقليمي وأشكال التفاوت، وبعبارة أخرى، فإن جهود التخطيط في هذه المدن الثلاث لا يمكن أن تغفل الديناميكية الناشئة جراء أشكال الترابط الاقتصادي و المكاني، وهو ما يتطلب أخذ الاعتبارات المناسبة للتعامل مع أحد أكبر الممرات الحضرية المتوقع نشوئها في المستقبل.

ويمكن معالجة ذلك عبر تحسين وتعزيز أشكال الربط بين هذه المدن الثلاث لغايات دعم مستويات التنوع الاقتصادي فيما بينها. وضمن هذا السياق، فإن إنشاء خط القطار/المترو المقترح بين الطائف ومكة المكرمة قد يكون خطوة سليمة وهامة لتعزيز أشكال الربط، خاصة لدى افتتاح مطار الطائف المقترح لغايات استقطاب أعداد أكبر من الحجاج خلال رحلتهم إلى مكة المكرمة. وقد لوحظ الاهتمام الكبير الموجود بالفعل بفرض الربط والوصول في منطقة مكة المكرمة عبر البحر والبر والجو، حيث تمثل مدينة جدة الممر الرئيسي عبر مطار الملك عبدالعزيز وخط قطار الحرمين. كما تتصل منطقة الحجاز بأكملها من خلال مدينة جدة قبل التفرع إلى مكة المكرمة والطائف، وصولاً إلى المدينة المنورة.

## تنويع القاعدة الاقتصادية في المنطقة

على الصعيد الاقتصادي، تعتبر جدة موقعاً رئيسياً للنشاط الاقتصادي المتقدم في المنطقة، بينما تعتبر مدينة مكة المكرمة بمثابة المساهم الرئيسي في الاقتصاد الإقليمي والوطني في مجال السياحة الدينية نظراً لمكانتها كمركز ديني عالمي. أما الطائف، فتعتبر المدينة الوحيدة المتوسطة الحجم في المنطقة، والتي تغطي كلتا المدينتين الرئيسيتين على أداءها، ولا تزال إمكانات مدينة الطائف غير مستغلة بالكامل على الرغم من إمكانات النمو الكبيرة التي تتمتع بها، بما في ذلك على صعيد





- خطوط المترو
- محطات المترو
- المناطق المعرضة لخطر المنحدرات (إحدار أكثر من 30%)
- تنمية مرتبطة بوسائل النقل (المناطق الرئيسية للتكثيف)
- مراكز التكثيف الثانوية
- مناطق تاريخية منشأة قبل عام 1973م
- المناطق ذات القيمة التاريخية
- أراضي زراعية
- النسيج العمراني بأنماط شعبية
- التراث العالمي لليونسكو
- المناطق التي تعاني من خطر السيول والفيضانات

الشكل ٥٩. مخطط الأعمال ذات الأولوية في مدينة جدة

إيجابياً على ثروات المدينة الاقتصادية واستدامتها. وسيعزز مسار تراثي متصل من هوية مدينة جدة كجسر يربط بين التاريخ العريق والعالم المعاصر. ومن خلال المحافظة وتطوير وانعاش الأحياء التاريخية والشعبية، فستتمكن المدينة من المحافظة على هويتها الاجتماعية-العمرانية والتاريخية، بالإضافة إلى توفير فرص العمل وتوزيع المكاسب المتعلقة بالسياحة على قاعدة أكبر من السكان.

ولتعزيز المرونة الحضرية والاستدامة البيئية، يجب وضع سياسات إدارة للمياه، ويجب حماية نظام الأودية ودمجه بالشبكة الخضراء في المدينة. ويجب استغلال الأراضي الخالية في وصل الشبكة الخضراء، ووصلها بالمساحات العامة الرئيسية في المدينة. ويجب تعزيز التدخلات الدقيقة في المساحات العامة، بما في ذلك استراتيجية زراعة أشجار على أطراف الشوارع. إن تضير المدينة تدريجياً، وإنشاء علاقة صحية وفعالة بين البيئة المبنية والطبيعية، ستتمكن مدينة جدة من تعزيز وإعادة توازن الأبعاد الإيكولوجية والاجتماعية والاقتصادية لنسيجها، وتوفير بيئة حضرية صحية ومنتجة لقاطنيها. وعلى هذا النحو، تصور مدينة جدة التاريخية على أنها متصلة جيداً وتحوي على شبكة مراكز وأحياء متوازنة، كل له هويته الخاصة وتضم مناطق وانشطه الخاصة والعامة المتداخلة التي ستشكل بيئة حضرية صحية. هذا التصور يدعم ويكمل التوصيات التي وضعتها خطة جدة لعام ٢٠١٥، وتوجه تشكيل تدريجي لبيئة حضرية جذابة، تُخدمها مرافق مشاة ومواصلات عامة، وتدعم التكامل بين جميع مناطق المدينة.

توفر خطة العمل المبادئ الأساسية لهيكله النمو العمراني وضمان استدامة مدينة جدة ونجاحها التنافسي على المدى الطويل. وتساهم كل من الرؤية الاستراتيجية وخطة العمل في تعزيز ثلاثة محاور رئيسية تم إغفالها مسبقاً ضمن مخططات تنمية المدينة، وهي: النمو العمراني غير المتوازن، والبيئة الطبيعية، والمناطق التاريخية والشعبية. كما تترجم الاستراتيجية إلى خطة عمل ممنهجة والتي ستساهم في تحقيق الرؤية الاستراتيجية، وضمان اندماج المدينة، وتدرجها التاريخي ومرونتها في حال تطبيقها على نحو سليم.

كذلك، يمكن أن تساهم شبكة النقل العام المصممة والمنفذة على نحو ملائم في دعم عمليات تكثيف النسيج الحضري وزيادة فرص الوصول وإمكانية المشي في المناطق المركزية المنتعشة. ويجب تعزيز الاستخدام المتنوع والمختلط في المفاصل والمناطق الاستراتيجية على طول خطوط المواصلات العامة مما يمكنها من تعزيز الاقتصاد والتفاعل المحليين. وإلى جانب جهود التكثيف المنفذة حالياً في المناطق المنشأة، فلا بد من تنفيذ أشكال التطوير التدريجي للأراضي البيضاء ضمن نطاق المدينة ودعمها بكثافة، والأهم من ذلك، حصر تمدد المساحة العمرانية لتبقى ضمن حدود النطاق العمراني الحالية.

ويتعين الحفاظ على المواقع التاريخية والتراثية الموزعة في المدينة وتطويرها، إن إنشاء شبكة تربط بين الأصول التاريخية لن يعمل على رفع الجاذبية السياحية للمنطقة فحسب، بل ستؤثر



عرض مرئي تقديمي في ورشة التخطيط العمراني في جدة

## ٧,٢ توصيات مؤسسية وتشريعية

الآليات التنظيمية في توليد الإيرادات في ظل الحفاظ على الأطر التنموية الفعالة.

• توفير الفرصة للجهات التنفيذية، بما في ذلك كلاً من القطاع الخاص والتطوعي والمجتمع المحلي، للمشاركة في القرارات المتعلقة بالمشاريع التي تؤثر عليهم، ويمكن أن تنتفع مدينة جدة من الأدوات التشريعية السليمة والمناسبة والتي تدعم تطوير الأحياء الفقيرة في جميع أنحاء المدينة. ويجب تطبيق عملية الإصلاح القانوني هذه بالتعاون مع شركة جدة للتنمية والتطوير العمراني التي تعمل على دمج السكان في المناطق غير الرسمية في الخطط الوطنية والبنية التحتية للمواصلات والمشاريع التنموية الحضرية الضخمة الأخرى.

كما سيدعم توحيد أدوات وأنظمة التخطيط التدخلات الحضرية لجدة، إلى جانب مراجعة وتطوير وتحديث هذه الأنظمة لجعلها ملائمة للوضع التنموي الحالي. وينبغي أن يتبع هذا إعادة التفكير في عملية نص التشريعات للحد من عدد متخذي القرار. وجود هذه القوانين لن يضمن وحده التنمية الحضرية المستدامة، بل يجب أن يتم تفعيلها وظيفياً، أي أن تكون دقيقة في تحقيق النتائج المرجوة وتكون واضحة ومتجانسة وسهلة الفهم، ولذلك، ثمة حاجة لتنفيذ نظام تخطيط حضري فعال، والذي يوفر من ضمن جملة أمور أخرى كلاً مما يلي:

يمكن لمدينة جدة الاستفادة من حلول اللامركزية المالية والتشريعية لتسهيل إيجاد حلول مستقلة ومبتكرة لمختلف القضايا الاجتماعية والحضرية على مستوى الأمانة، ويتطلب ذلك كلاً مما يلي:

• نقل صلاحيات التخطيط المحلي من وزارة الشؤون البلدية والقروية إلى الأمانة، مع توفير إجراءات مستقلة دون الحاجة للاستعانة بأي جهة مرجعية للاستجابة لحاجات المجتمع. وهذا ما تم التأكيد عليه ضمن الأجندة الحضرية الجديدة والذي يحدد ضرورة تولي إدارات إقليمية محلية مهام إعداد برامج التصميم والتخطيط العمراني للمناطق المحلية، إلا أن تنفيذ تلك البرامج سيتطلب التنسيق مع مختلف الدوائر الحكومية، ومشاركة المجتمع المدني والقطاع العام وأي جهات أخرى معنية.

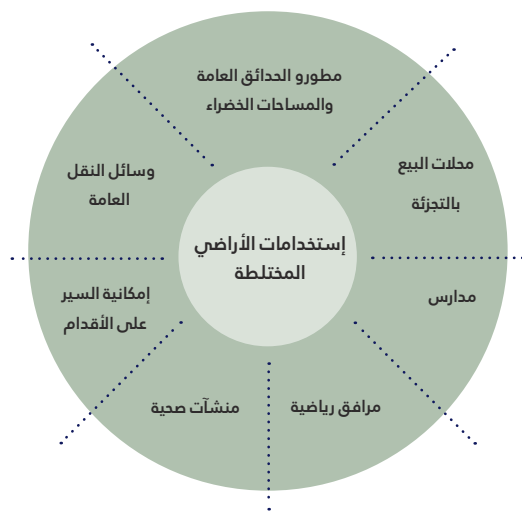
• اللامركزية المالية، والتي تمنح الاستقلالية للأمانة في تحصيل الأموال لتمويل النشاطات التنموية. ويمكن أن تتضمن آليات توليد الإيرادات في المدن فرض الضرائب والرسوم. ولا بد من منح الإدارات الحضرية صلاحية جمع بعض الضرائب العقارية لتمويل النشاطات التنموية. وضمن هذا الإطار، يمكن الإشارة إلى نظام الأراضي البيضاء والذي تم العمل به مؤخراً لغايات فرض الرسوم على الأراضي غير المطورة في المناطق الحضرية لمعالجة مشكلة المضاربة العقارية ونقص المساكن، وأشكال التفاوت والتمييز في عمليات تطوير الأراضي، حيث يعكس هذا النظام إمكانية استغلال



ورشة عمل في جدة مع الجهات المعنية والوزراء

الإيجابية والقيمة الناشئة من الاستثمار في المساحات الحضرية المستدامة وسهولة الوصول<sup>٤٢</sup>. ويقترح برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل) بأن تتوجه مدينة جدة لاستغلال آليات الضريبة القائمة على الأراضي (أي رسوم التحسين) في المشاريع العامة، بما في ذلك خط المترو الجديد الذي ما زال قيد النظر<sup>٤٣</sup>.

يمكن للبنية التحتية العامة مثل أنظمة النقل أن تساهم في تحفيز عمليات التنمية السكنية والتجارية المجاورة، وتعزيز فرص الوصول وتعزيز الاستخدام المتنوع للأراضي وخلق فرص عمل، (أنظر الشكل ٦). وخلق فرص عمل جديدة. كما يمكن للمشاريع المحلية العامة الإسهام في رفع قيم الأراضي إضافة لدورها غير المباشر في



المصدر: برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (٢٠١٨)

الشكل ٦. مكونات استعمال الأراضي المتعددة.

### تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأراضي

أهم النتائج	أمثلة للحالات المشابهة
قدرت دراسة تأثير خطوط قطار "كروس ريل" على العقارات (٢٠١٢) أن القيمة الرأس مالية للمناطق المحيطة بمحطات القطار في وسط لندن سوف ترتفع بنسبة ٢٥% للعقارات السكنية و٢٧,٥% للعقارات المكتبية التجارية، على نحو يتجاوز التوقعات المبدئية.	لندن، إنجلترا
بلغ تأثير وسائل النقل العام على قيمة العقارات في المساكن والممتلكات التجارية حوالي ١٣% و٧٦% على التوالي، ضمن مساحة ١,٥ كيلومتر.	دبي، الإمارات العربية المتحدة
أدت التنمية الحضرية التي شملت أنشطة البيع بالتجزئة إلى زيادة في قيمة العقارات بنسبة ٢٠% إلى ٢٠%.	دبي، الإمارات العربية المتحدة
• زادت المدارس من أسعار الأراضي السكنية بنحو ١٣%. • القدرة على السير بالأقدام داخل الأحياء السكنية زادت من قيمة المنازل بنسبة تصل إلى ٩%.	القاهرة، مصر
تشير الأبحاث إلى أنه مع كل ه دقائق إضافية من وقت السير إلى محطة النقل العام انخفضت قيمة الإيجار بنسبة ١,٨% إلى ٩,٣%.	بوغوتا، كولومبيا

(المصدر: جيف (2018)، محمد وآخرون (2017)، كوليز الترشاشونال (2017)، رودريغز وتارعا (2004).

الشكل ٦١. تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأراضي

- توفير الحوافز/ المتطلبات التي تمكن من تحقيق النمو المدمج للمدينة
- تعريف الأدوار المؤسسية بشكل واضح وبيان الاختصاصات في كل مستوى
- تعزيز الربط بين مختلف مستويات التخطيط (الوطنية-الإقليمية-المحلية)
- توفير آليات التنسيق والرقابة ذات الفعالية،
- زيادة المشاركة الشعبية المجدية في مجال التخطيط.

ويجب أن يعكس الإطار التشريعي كذلك مستوى مقبولاً من المشاركة الشعبية المحلية في عمليات صنع القرار بما يعزز أشكال المساواة والمشاركة. كما سيسهم في توحيد التشريعات الحضرية في إضفاء الشرعية على الخطط المعتمدة في مدينة جدة.

إن تعديل نظام حدود النطاق العمراني ليشمل معايير واضحة حول كيفية صياغته سيحسن المساءلة التقنية والرأسية. ويجب أن يضع هذا النظام المزيد من التركيز على وضع حدود الحماية التنموية كمنطقة خالية من التنمية، ليس فقط لمنع التنمية غير الرسمية بل أيضاً لمنع المصالح الخاصة من استغلال التراخي في النص التشريعي. وستقوي هذه المبادرات صياغة السياسات المصممة لجعل المدينة أكثر استدامة ومدجة وكثيفة، إلا أن ذلك يتطلب في البداية إجراء فحص دقيق لنظام حدود النطاق العمراني لتقييم ما إذا كان قد حقق أهداف سياساته، مما سيؤدي بالتالي إلى البدء بعملية الإصلاح التشريعي بالإضافة إلى وضع خيارات سياسات التخطيط المناسبة.

### ٣,٧ توصيات مالية

باشرت المملكة العربية السعودية منذ عام ٢٠١٥ بتطبيق منظومة إصلاحات تهدف لإنشاء برامج التمويل الحكومي المحلي المستدام. ولا تزال الحكومة تواصل جهودها الرامية لتعزيز تنفيذ الإستراتيجيات التي تهدف لزيادة الإيرادات الذاتية للمدن من خلال تنفيذ السياسات الأفضل لإدارة عمليات جمع الضرائب وتحقيق التنوع الاقتصادي. تتوافق أولويات جدة المالية مع الأهداف الوطنية للمملكة العربية السعودية، التي تتضمن دعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في القطاعات الرئيسية مثل الخدمات اللوجستية والسياحة والتجارة والتصنيع. لذا يتوجب على مدينة جدة توسيع قدرة القطاع العام على تمويل البنية التحتية المحلية والمشاريع التي تدعم عمليات التنمية العمرانية في هذه المناطق.

إن الخبرة الدولية في تعزيز توليد الاستثمارات الخاصة من خلال تفعيل مجموعة متنوعة من آليات الضرائب التي تسخر الموارد المالية المحلية للاستخدام العام تعد واعدة<sup>٤٠</sup>. وبالرغم من تطبيق جدة لضرائب العقارات الجديدة مثل ضريبة الأراضي البيضاء، إلا أن دراسة أدوات ضريبة أخرى يمكن أن تولد مجموعة متنوعة من مصادر الدخل<sup>٤١</sup>.

إن فرض الضرائب القائمة على الأراضي تنشئ مصدر إيرادات ذاتي للأمانات والبلديات. علاوة على ذلك، تتضاعف فوائد المشاريع التنموية العامة (مثل المواصلات العامة) من خلال العوامل الخارجية



© FSCP

الأماكن العامة في كورنيش جدة

الاستراتيجيات الحكومية بالأولويات المحلية. مثل، إنشاء مكتب اتصال محلي، أو شراكة محلية بين القطاع العام والخاص مرتبطة بالمركز الوطني للتخصيص مسؤولة عن اقتراح وتنفيذ ومراقبة مشاريع تلك الشركات.

(٢) الاستثمار في بناء القدرات وتعزيز الإدارة الضريبية. <sup>٤٧</sup>

(٣) إنشاء مجموعة متنوعة من مصادر الدخل المصممة لتلائم الاحتياجات المحلية، (مثل المسح المالي في بوغوتا، كولومبيا) <sup>٤٨</sup>

وأخيراً، لا بد من التشديد على أهمية تنسيق آليات التخطيط والتشريعات/الأطر التنظيمية وتمويل البلديات لخلق الفرص الضرورية لتحقيق التنمية الحضرية والاقتصادية المستدامة على النحو الوارد في جدول الأعمال الحضري الجديد. <sup>٤٩</sup>

توليد العديد من الفوائد الأخرى للمجتمع المحلي <sup>٤٤</sup> (أنظر الجدول).

بينما تناسب رسوم التحسينات مشاريع البنية التحتية، ألا أن الأدوات المالية مثل رسوم الاصطفاف ورسوم الازدحام تعد أدوات فعالة في عملية تقليل الاعتمادية على المركبات وزيادة حركة المشاة، خاصة في المناطق التجارية والترفيهية. <sup>٤٥</sup>

يعد هذا أمراً استراتيجياً لعدة وخطتها في تحقيق نظام النقل الحضري المستدام. خلال هذا التطور، يمكن لمجموعة رسوم أن تدعم الحكومة في تقليل الاعتمادية على المركبات، وزيادة استخدام وسائل النقل العام وبالتالي زيادة الأرباح المتولدة من القطاع الخاص في تنفيذ الخدمات العامة، كما برنامج التحول الوطني السعودي. <sup>٤٦</sup>

في مدينة جدة، يمكن للقطاع الخاص تلبية مجموعة متنوعة من الاحتياجات من خلال (١) الاستثمار في البنية التحتية والخدمات العامة، و(٢) تعزيز الإيرادات البلدية، و(٣) تقليل اعتمادية البلدية على الحوالات ما بين الحكومات والبلديات والأمانات، و(٤) التحفيز الاقتصادي للاستخدام المتنوع للأراضي.

تتوفر العديد من الأدوات الضريبية للبلديات والأمانات المهمة بزيادة الإيرادات الذاتية. وبإمكان الحكومات البلدية تحقيق أقصى فائدة من هذه الأدوات، من خلال:

(١) التنسيق والتعاون مع مختلف المستويات الحكومية لربط

## دراسة الحالات المشابهة وأفضل الممارسات

### إدارة النفايات

في ولاية تاميل نادو الهندية، اقترح أحد مشاريع إدارة النفايات إن تتشارك كل من الحكومة المركزية (٣٥%) وحكومة الولاية (١٥%) في سداد ٥٠% من إجمالي تكاليف المشروع، بينما يقوم كيان خاص (عن طريق المشاركة مع القطاع الخاص) بتوفير النسبة المتبقية البالغة ٥٠% من تمويل المشروع، بحيث يكون صاحب الامتياز من القطاع الخاص مسؤولاً عن تخطيط وتصميم وبناء وتمويل وتشغيل وصيانة مرفق إدارة النفايات الصلبة للبلدية خلال فترة الامتياز، وسوف تقوم البلدية بتوفير الأرض من خلال عقد إيجار سنوي تحدده حكومة تاميل نادو.

### رسوم مواقف السيارات

استأجرت شيكاغو ٣٤٥٠٠ عداداً جانبياً لمحطات السيارات بالإتفاق مع بنك مورجان ستانلي لمدة ٧٥ عاماً، حيث بلغت الإيرادات من عائدات الدفع مقدماً ما يقرب من ١,١٦ مليار دولار أمريكي، ولقد شمل هذا النوع من عقود الشراكات مع القطاع الخاص جدول ثابت للزيادات في أسعار العدادات الأمر الذي زاد من معدلاتها ضعفين إلى أربعة أضعاف بحلول عام ٢٠١٣، ونتيجة لذلك، كان لدى شيكاغو أعلى معدلات من العدادات الجانبية في الولايات المتحدة، ولقد حققت العدادات مبلغ ٢٠ مليون دولار سنوياً، بينما تمكن بنك مورجان ستانلي من إدارة التسعير وصيانة العدادات.

### رسوم الازدحام

في عام ٢٠٠٧، طبقت مدينة إستوكهولم نظاماً لدفع رسوم مقابل إنبعاثات الكربون لتقليل الازدحام والتلوث وتوليد الإيرادات المحلية، الأمر الذي أدى إلى انخفاض حركة المرور بنسبة ١٩% في السنة الأولى بالإضافة إلى تحقيق إيرادات بلغت ٥٩ مليون يورو سنوياً، أما في سنغافورة، فقد أدى تنفيذ نظام تراخيص المناطق "ALS" إلى تقليص الازدحام من ١٢,٤٠٠ سيارة في مايو ١٩٩٥ إلى ٧,٣٠٠ سيارة في أغسطس ١٩٩٤ خلال ساعات الذروة المرورية، علاوة على ذلك، بلغت إيرادات بيع تراخيص المناطق ٤٧ مليون دولار أمريكي وبتكلفة إنشاء بلغت ٦,٦ مليون دولار أمريكي في عام ١٩٧٥، بالإضافة إلى ١٧ مليون دولار أمريكي إضافي بسبب مراجعة النظام في ١٩٨٩.

المصدر: شركة إيرنست آند يونغ، بي في تي، المحدودة، وزارة التنمية العمرانية في حكومة الهند، والاتحاد الكونفدرالي للصناعة الهندية، خلاصة وافية للشراكات بين القطاعين العام والخاص في البنية التحتية العمرانية: دراسات الحالة (٢٠١٧)، البنك الدولي، واشنطن دي سي، وينبيرجر، آر، كيهني، جيه، وروجو، إم، (٢٠١٠)، "السياسات المتعلقة بمواقف السيارات في أمريكا: نظرة عامة على استراتيجيات الإدارة"، معهد النقل وسياسات التنمية، نيويورك، كروسبي، إي (٢٠١٦)، المجلس الكندي للشراكات بين القطاعين العام والخاص، وبي بي كي، كندا، (٢٠١١)، الشراكات بين القطاعين العام والخاص: دليل البلديات، المجلس الكندي للشراكات بين القطاعين العام والخاص، كندا



© FSCP

زقاق في المنطقة التاريخية بمدينة جدة







© FSCP



الملاحق

## ١،٨ فهرس الأشكال

- الشكل ١. توزيع السكان ومعدل النمو والمناطق الحضرية داخل المملكة العربية السعودية ..... ١٨
- الشكل ٢. خريطة توضح إجمالي الناتج الإقليمي ومساهمة القطاع الاقتصادي فيه على مستوى المملكة العربية السعودية ..... ٢٠
- الشكل ٣. شبكات النقل والمطارات والموانئ بين المدن والمراكز الحضرية السعودية ..... ٢٠
- الشكل ٤. عدد حجاج الداخل من غير السعوديين لعام ٢٠١٧ ..... ٢١
- الشكل ٥. منطقة مكة المكرمة ضمن المناطق بالمملكة العربية السعودية ..... ٢١
- الشكل ٦. الحدود الإدارية لمحافظة منطقة مكة المكرمة ..... ٢٢
- الشكل ٧. قطاعات التنمية الرئيسية في منطقة مكة المكرمة حسب المخطط الإقليمي لمنطقة مكة المكرمة . ١٤٦ هـ (٢٠٢٨) ..... ٢٣
- الشكل ٨. محاور التنمية الرئيسية في منطقة مكة المكرمة حسب المخطط الإقليمي لمنطقة مكة المكرمة ..... ٢٣
- الشكل ٩. إمكانية الوصول على شبكات الطرق ..... ٢٤
- الشكل ١٠. توزيع السكان في محافظات منطقة مكة المكرمة حسب تعداد ٢٠١٠ ..... ٢٦
- الشكل ١١. التوزيع الحالي لسكان المحافظات الثلاث: مكة المكرمة و جدة و الطائف والتوقعات لمدة ٢٠ سنة ..... ٢٩
- الشكل ١٢. الربط الوظيفي بين المناطق المحافظات الثلاث: مكة المكرمة و جدة و الطائف ..... ٢٩
- الشكل ١٣. المناطق الحضرية، والأراضي الزراعية ومناطق التعدين في مكة المكرمة و جدة و الطائف ..... ٣١
- الشكل ١٤. الأودية والمناطق الخضراء وتوزيع المياه وإنتاج الغذاء في مكة المكرمة و جدة و الطائف ..... ٣١
- الشكل ١٥. عدد الأنظمة العمرانية والحضرية في المملكة العربية السعودية استناداً إلى المواضيع الرئيسية لتشريعات التخطيط العمراني ..... ٣٤
- الشكل ١٦. عرض مبسط لتدرج مستويات التخطيط، وأدوات التخطيط المستخدمة لمدينة جدة (برنامج مستقبل المدن السعودية) ..... ٣٨
- الشكل ١٧. مصفوفة تبين بدائل وخيارات التنمية ضمن مراحل نطاق التنمية العمرانية في مراكز النمو الوطنية (بما فيها جدة) ..... ٤١
- الشكل ١٨. عرض مبسط لعملية إعداد المخطط المحلي لمدينة جدة والجهات المشاركة في عملية الإعداد (برنامج مستقبل المدن السعودية) ..... ٤٢
- الشكل ١٩. النسبة المئوية للأراضي البيضاء - المرحلة الأولى من تنفيذ نظام الأراضي البيضاء ..... ٤٤
- الشكل ٢٠. عدد العاملين حسب القطاع الاقتصادي، ٢٠١٢-٢٠١٦ ..... ٤٨
- الشكل ٢١. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٦ ..... ٤٨
- الشكل ٢٢. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٧ ..... ٤٨
- الشكل ٢٣. ميزانية الأمانة، جدة (٢٠١٧) ..... ٤٩
- الشكل ٢٤. تحليل ميزانية الأمانة (٢٠١٦) ..... ٤٩
- الشكل ٢٥. صورة جوية لمدينة جدة بحدودها وأحيائها والبنية التحتية الرئيسية ..... ٥٣
- الشكل ٢٦. تطور نصيب الفرد من الكتلة العمرانية للمدينة ..... ٥٤
- الشكل ٢٧. تطور مراحل النمو العمراني في مدينة جدة ..... ٥٥
- الشكل ٢٨. الحدود الإدارية وحدود النطاقات العمرانية وحماية التنمية في مدينة جدة ..... ٥٦
- الشكل ٢٩. توزيع الكثافة السكانية الحالية بحاضرة جدة ..... ٥٩
- الشكل ٣٠. توزيع الكثافة السكانية الحالية في مدينة جدة ..... ٥٩
- الشكل ٣١. استعمالات الأراضي الحالية لمنطقة في حاضرة جدة ..... ٦١
- الشكل ٣٢. استخدامات الأراضي المقترحة في مخطط جدة ..... ٦١
- الشكل ٣٣. الأراضي البيضاء والمنطقة غير المطورة في مدينة جدة ..... ٦٢
- الشكل ٣٤. أبرز المراكز الاقتصادية والبنية التحتية في مدينة جدة ..... ٦٣
- الشكل ٣٥. شبكة النقل بحاضرة جدة ..... ٦٣
- الشكل ٣٦. المشاريع الاستثمارية الكبرى في مدينة جدة ..... ٦٤
- الشكل ٣٧. المناطق غير الرسمية ومخاطر الفيضانات ..... ٦٦
- الشكل ٣٨. أحداث الفيضانات الضخمة (٢٠٠٩ - ٢٠١١) في مدينة جدة ..... ٦٧
- الشكل ٣٩. توزيع الكثافة السكانية والمناطق غير المخططة في مدينة جدة ..... ٧٠
- الشكل ٤٠. موقع اليونيسكو والمشاريع الجديدة في مدينة جدة ..... ٧٢
- الشكل ٤١. المناطق ذات القيمة التاريخية والمناطق غير المخططة المعرضة لخطر المنحدرات الجبلية ..... ٧٣
- الشكل ٤٢. تأثير الجزر الحرارية في المناطق الحضرية وعلقتها بتأثيرات النمط العمراني القائم على العوامل المناخية ..... ٧٥
- الشكل ٤٣. قابلية قيادة السيارات إلى مراكز المدن التجارية في مدينة جدة ..... ٧٦

الشكل ٤٤. إمكانية المشي إلى مراكز المدينة في جدة.....	٧٨
الشكل ٤٥. صور جوية لمنطقة البلد، وحي الروضة والكورنيش.....	٧٩
الشكل ٤٦. مخططات جدة.....	٨١
الشكل ٤٧. تحليل إمكانية الوصول إلى محطات قطار الركاب.....	٨٤
الشكل ٤٨. أنماط النمو والتنمية غير المتوازنة في جدة.....	٩٣
الشكل ٤٩. الأنماط التاريخية/الشعبية المهذبة بالانقراض في جدة.....	٩٥
الشكل ٥٠. عدم التوازن الاجتماعي والبيئي والاقتصادي في مدينة جدة.....	٩٧
الشكل ٥١. المدينة المدمجة: تعزيز مشاريع التكثيف في مدينة جدة.....	١٠٣
الشكل ٥٢. المدينة التاريخية: الحفاظ على الهوية التاريخية لمدينة جدة.....	١٠٥
الشكل ٥٣. المدينة المرنة: إعادة توازن النظم الاجتماعية البيئية والاقتصادية في جدة.....	١٠٧
الشكل ٥٤. توصيات إستراتيجية لمدينة جدة.....	١٠٩
الشكل ٥٥. الإجراء ١: تنفيذ نظام النقل العام المتوقع.....	١١١
الشكل ٥٦. الإجراء ٢: تعزيز التكثيف حول المحطات الرئيسية وخطوط النقل (تنمية مرتبطة بوسائل النقل).....	١١٣
الشكل ٥٧. الإجراء ٣: الحفاظ على المناطق التاريخية والشعبية وتطويرها ودمجها.....	١١٥
الشكل ٥٨. الإجراء ٤: إعادة ربط العناصر الطبيعية بالمدينة مع بعضها البعض وإنشاء نظام بيئي اخضر متكامل مع المساحات العامة.....	١١٧
الشكل ٥٩. مخطط الأعمال ذات الأولوية في مدينة جدة.....	١٢١
الشكل ٦٠. مكونات استعمالات الأراضي المتعددة.....	١٢٤
الشكل ٦١. تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأراضي.....	١٢٤

## ٢,٨ الصور

© FSCP .....	5
© FSCP .....	11
© FSCP .....	13
© FSCP .....	14
© FSCP .....	17
© FSCP .....	25
© FSCP .....	27
© FSCP .....	28
© FSCP .....	33
© FSCP .....	35
© FSCP .....	37
© FSCP .....	41
© FSCP .....	45
© FSCP .....	47
© FSCP .....	53
© FSCP .....	59
© Shutterstock .....	60
© Shutterstock .....	62
© FSCP .....	67
© FSCP .....	73
© Shutterstock .....	76
© FSCP .....	79
© Shutterstock .....	81
© Shutterstock .....	89
© FSCP .....	91
© FSCP .....	93
© Shutterstock .....	94
© FSCP .....	101
© FSCP .....	103
© FSCP .....	110
© FSCP .....	121
© FSCP .....	124
© FSCP .....	125
© FSCP .....	127
© FSCP .....	129
© FSCP .....	131

- 1 Makkah Region Economic Report, 1434/1435 - 2014, SAGIA, 2014
- 2 Makkah Region Economic Report, 1434/1435 - 2014, SAGIA, 2014
- 3 Taif Development Plan final report - Prepared by AECOM for Taif Municipality and Consortia - Dec. 2012
- 4 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.
- 5 Mansour Helmi, PhD 2010.
- 6 Mandeli, K. N. (2008) 'The realities of integrating physical planning and local management into urban development: A case study of Jeddah, Saudi Arabia', *Habitat International*, 32(4), pp. 512-533
- 7 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 Structural Plan. In the context of Jeddah, it is referred to as the Structural Plan.
- 8 Jeddah Municipality, 2015, "The Jeddah Plan – Structural Plan", Volume 3
- 9 Mansour Helmi, 2015.
- 10 Royal Decree No M/4 dated 24 November 2015 (the "Law") and Council of Ministers Decision No. 377 dated 13 June 2016 (the "Regulations").
- 11 Jeddah workshop, April 2018
- 12 Royal Decree of 1975.
- 13 See Royal Decree No. (1663) of 1976.
- 14 The other big four regional capitals (Riyadh, Jeddah, Madinah and Makkah) are also 1st Class Amanahs.
- 15 A line-item budget lists, in vertical columns, each of the city's revenue sources and each of the types of items such as capital outlays, contractual services, personal services etc. the city will purchase during fiscal year.
- 16 Chapter 5 of the State of Saudi Cities Report, "Managing Urban Transformation in Saudi Arabia - The Role of Urban Governance (2018)" pg. 16.
- 17 *ibid.*
- 18 See Article 5 of the Law of Regions to Royal Order No. A/92 (1993).
- 19 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.
- 20 See *ibid* n.15, Article 23.
- 21 Makkah Emirate, 2018, The objectives of the Integration Development Centre <http://idc.makkah.gov.sa/ar/page/show/centreobjectives> accessed 05 July 2018.
- 22 This department is supported by the City Planning Department at MoMRA.
- 23 UN-Habitat workshop in Jeddah, April 2018.
- 24 The National Urban Observatory is situated in the Department of Urban Studies, MoMRA.
- 25 Jeddah Municipality, 2015, "The Jeddah Plan Technical Appendix 3.5.8 Implementation and Governance Sectoral Report".
- 26 The total number of productive factories in the region is 1177 factories. Saudi Arabian General Investment Authority. (2014). Makkah Region Economic Report 2014. The Kingdom of Saudi Arabia. The contribution of Makkah region to national GDP is 21 percent . Saudi Arabian General Investment Authority. (2014). Makkah Region Economic Report 2014. The Kingdom of Saudi Arabia
- 27 Industry comprises 16.9 percent of regional GDP. Saudi Arabian General Investment Authority. (2014). Makkah Region Economic Report 2014. The Kingdom of Saudi Arabia.

- 28 King Abdullah Economic City is one of the most ambitious development projects in Saudi Arabia. The area of the City is more than 100 million square metres, including the Sea Port, Industrial Zone, Central Business District, Educational Zone, Resort District, and Residential Communities. Saudi Arabian General Investment Authority. (2014). Makkah Region Economic Report 2014. The Kingdom of Saudi Arabia.
- 29 The number of business establishment in Jeddah represents the 13 percent of the Kingdom. General Organization for Social Insurance (GOSI). (2016).
- 30 Saudi Arabian General Investment Authority. (2014). Makkah Region Economic Report 2014. The Kingdom of Saudi Arabia.
- 31 Education is a priority input for local economic development and was an important topic discussed during the Rapid Planning Studio workshop held in Makkah (March 2018).
- 32 Each of the 13 regions is divided into governorates and the region capital. The capital of the region is governed by an Amanah (municipality), which is headed by a mayor.
- 33 In 2015, rental of land and advertising banners accounted for 62 percent of Jeddah's own-source revenue. Jeddah Amanah, The Kingdom of Saudi Arabia.
- 34 Approved 2016 Budget for Jeddah (Amanah), Ministry of Finance, The Kingdom of Saudi Arabia.
- 35 Approved 2016 Budget for Amanahs, Ministry of Finance, The Kingdom of Saudi Arabia.
- 36 NTP goal is to increase own-source revenue to 40 percent of municipal budgets by 2020. In 2016, intergovernmental transfers comprised 64 percent of the total budget for the Amanah of Jeddah. Approved 2016 Budget for Jeddah (Amanah), Ministry of Finance, The Kingdom of Saudi Arabia.
- 37 Jeddah Municipality, 2013.
- 38 Definition from UNDP/UNESCO, Quito Colloquium, 1977.
- 39 David R. Godschalk, 2003, "Urban Hazard Mitigation: Creating Resilient Cities", *Natural Hazards Review*, Vol. 4, Issue 3 .
- 40 Potential revenue contribution through immovable property taxation is 2.1 percent of GDP in high-income countries, while in middle-income countries it contributes an additional 0.6 percent to GDP. Norregaard, J. (2013). Taxing immovable property revenue and implementation challenges. (No. 13-129). International Monetary Fund. Washington, DC.; Walters, L. (2016). Leveraging land: land-based finance for local governments. United Nations Human Settlements Programme. Nairobi, Kenya.
- 41 Under the new law approved in 2015, owners of empty plots of urban land designated for residential or commercial use in towns and cities will have to pay an annual tax of 2.5 percent of land value. The land tax applies to a plot size equal to or greater than 10,000 square metres. It has been adopted in the cities of Riyadh, Jeddah and Dammam; United Nations Human Settlements Programme. (2016). Finance for City Leaders Handbook, Nairobi, Kenya: United Nations Human Settlements Programme.
- 42 UN-Habitat (2016). Leveraging land: land-based finance for local governments. United Nations Human Settlements Programme. Nairobi, Kenya.
- 43 This approach is based on the idea that individuals, businesses and landowners in the area benefits from government or private investments in high valued infrastructure, such as roads, railway, industrial infrastructures, or public services, like schools and hospitals. Landowners and beneficiaries of a specific area intervened by an infrastructure investment, can see an overall long-term land value gain of their properties, even after having paid the levy. United Nations Human Settlements Programme. (2016). Finance for City Leaders Handbook, Nairobi, Kenya: United Nations Human Settlements Programme.
- 44 Colliers International. (2017). The Impact of Social Infrastructure on Mixed-use Developments; Rodriguez, D.A., & Targa, F. (2004). Value of Accessibility to Bogotá's Bus Rapid Transit System. *Transport Reviews* 24(5), 587-610.
- 45 Favourable economic trend and cultural factors have encouraged the growth of car market and, in general car ownership, which accounted for 120 cars per thousand persons in 1980 and 299 cars per thousand persons in 2006. Al-Hathloul, S. & Mughal, M. (1991). Jeddah. *Cities*, 8 (4), 267-273; Aljoufie, M., et al. (2012). Spatial-temporal analysis of urban growth and transportation in Jeddah City, Saudi Arabia. *Cities*, 31, 57-68.

- 46 Public and Private Partnership (PPP) is effective financing tools that support urban productivity. In PPPs, the private sector can provide the public sector with much-needed expertise in the provision of high-quality public goods and services.
- 47 Walters, L. (2016). Leveraging land: land-based finance for local governments. United Nations Human Settlements Programme. Nairobi, Kenya.
- 48 Ruiz, F., & Vallejo, G. (2010). Using land registration as a tool to generate municipal revenue: lessons from Bogota. World Bank, Washington, DC.
- 49 United Nations. (2017). New Urban Agenda. United Nations Human Settlements Programme, Nairobi, Kenya. Retrieved from <http://habitat3.org/the-new-urban-agenda/>

