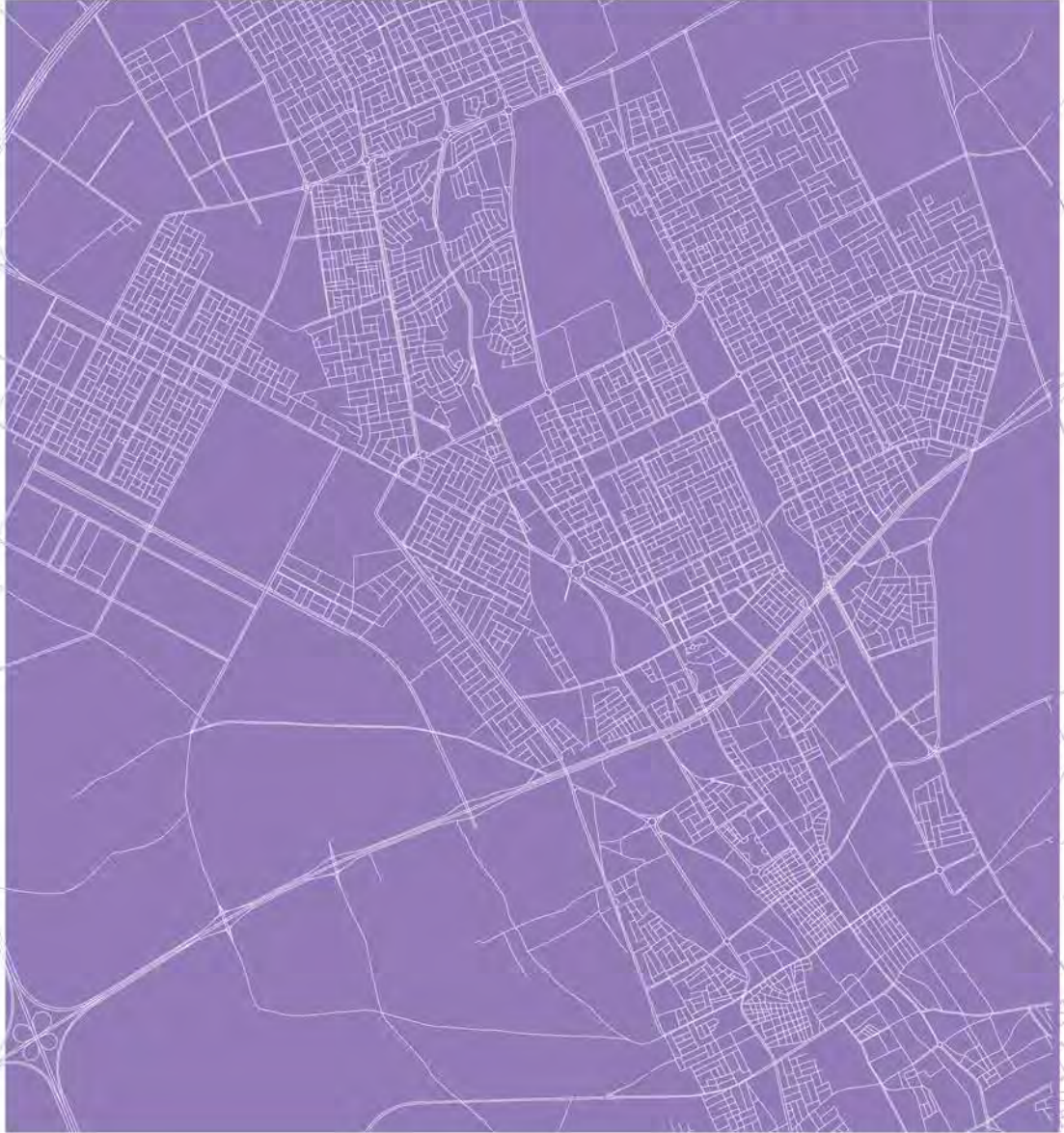




وزارة الشؤون
البلدية و القروية
Ministry of Municipal & Rural Affairs

الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة

بريدة



UN HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

مستقبل المدن السعودية
FUTURE SAUDI CITIES



برنامج مستقبل المدن السعودية الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة بريدة

ح) وزارة الشؤون البلدية والقروية ، ١٤٤٠ هـ

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

وزارة الشؤون البلدية والقروية
تقرير الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة بريدة. / وزارة الشؤون
البلدية والقروية - الرياض ، ١٤٤٠ هـ
ص. ص. ١٠٠
ردمك: ٩٣٠-٩١٦٠-٣-٩٧٨

١- السعودية - تخطيط المدن ٢- بريدة (السعودية) - تخطيط
أ.العنوان
ديوي ٣٠٩,٢٦٢٥٣١١٩١ ١٤٤٠/٧٩٧٨

رقم الإيداع: ١٤٤٠/٧٩٧٨

ردمك: ٩٣٠-٩١٦٠-٣-٩٧٨

© ٢٠١٩. وزارة الشؤون البلدية والقروية وبرنامج الأمم المتحدة
للمستوطنات البشرية (الموئل)
جميع الحقوق محفوظة

وزارة الشؤون البلدية والقروية
صندوق بريد: ٩٣٥ - طريق الملك فهد، الرياض، ١١١٣٦
هاتف: ٩٦٦١١٤٥٦٩٩٩٩
www.momra.gov.sa

برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية
(موئل الأمم المتحدة)
صندوق بريد ٣٠٣٠٣، مكتب البريد العام، نيروبي، كينيا
هاتف: ٢٥٤٠٢٠٧٦٢٣١٢٠ (المكتب الرئيسي)
www.unhabitat.org

إخلاء المسؤولية:

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

تم الإعداد بواسطة:

محرري التقرير:

هيرمان بينار
سلفاتوري فوندارو
كوستانزا لمونتيا

المساهمين:

حاتم صالح الخثلان (مخطط ومصمم حضري)
ماريا سيليسكا (مخطط ومصمم حضري)
بينار كاجلين (تحرير المحتوى)
دينيس مواماتي (مخطط إقليمي)
أيمن الحفناوي (الحوكمة والتشريعات)
آن كلين-أمين (الحوكمة والتشريعات)
صموئيل نجوغونا (الحوكمة والتشريعات)
جوزيبي تسوريوري (الاقتصاد والتمويل)
عبدالكريم الهويش (الاقتصاد والتمويل)
إليزابيث جلاس (الاقتصاد والتمويل)
ريان الرفاعي (نظم المعلومات الجغرافية)
انتارا تاندون (نظم المعلومات الجغرافية)
ماريو تافيرا (نظم المعلومات الجغرافية)
سليمان كراني (نظم المعلومات الجغرافية)
منال الحاجي (نظم المعلومات الجغرافية)
فيصل بن سليمان (تدقيق محتوى)

تصميم التقرير:

السيدة/ أميرة الحسن

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

ممثل موئل الأمم المتحدة:

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



وزارة الشؤون
البلدية والقروية
Ministry of Municipal & Rural Affairs

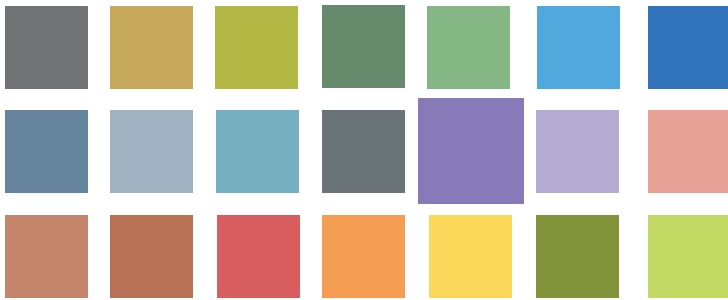


مستقبل المدن السعودية
FUTURE SAUDI CITIES

UN HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

بريدة

BURAIDAH



برنامج مستقبل المدن السعودية
الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة بريدة



المحتوى

١١.....	١- المقدمة
١٢.....	١،١ نبذة عن برنامج مستقبل المدن السعودية
١٢.....	٢،١ جهود المملكة لتحقيق التنمية الحضرية 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 تقرير الرؤية العمرانية الشاملة
١٤.....	١،٤،١ نهج المدخلات القائمة على الأدلة
١٥.....	٢،٤،١ المراجعات
١٥.....	٣،٤،١ تقرير تقييم مؤشر الازدهار في المدينة
١٥.....	٤،٤،١ التحليل المكاني لنظم المعلومات الجغرافية
١٧.....	٢- السياق المكاني لمدينة بريدة على المستويين الوطني والإقليمي
١٨.....	١،٢ دور مدينة بريدة على المستوى الوطني والإقليمي
١٨.....	١،١،٢ الخلفية التاريخية
١٨.....	٢،١،٢ الجغرافيا والموقع
٢.....	٣،١،٢ الخلفية الديموغرافية
٢.....	٤،١،٢ الوضع الاجتماعي والاقتصادي
٢٢.....	٥،١،٢ شبكات النقل والوصولية على المستوى الوطني
٢٢.....	٢،٢ أنماط وديناميكيات التنمية الإقليمية
٢٢.....	١،٢،٢ التنظيم الإقليمي
٢٤.....	٢،٢،٢ الهيكل الإقليمي والموارد
٢٨.....	٣،٢ هيكل وديناميكية المنطقة
٢٨.....	١،٣،٢ العناصر الهيكلية
٢٨.....	٢،٣،٢ البيئة ومخاطر تغير المناخ
٣١.....	٣- الحوكمة والتمويل البلدي لمدينة بريدة
٣٢.....	١،٣ الإطار التشريعي والمؤسسي

٣٣	..... مستويات وإجراءات التخطيط	٢,٣
٣٣	..... التدرج الهرمي للمخططات	١,٢,٣
٣٣	..... المخطط الإقليمي للقصيم	٢,٢,٣
٣٦	..... المخطط المحلي لمدينة بريدة	٣,٢,٣
٤٠	..... نطاق حماية التنمية العمرانية في مدينة بريدة	٤,٢,٣
٤٢	..... مخططات تقسيم الأراضي	٥,٢,٣
٤٢	..... الإطار المؤسسي	٣,٣
٤٢	..... مؤسسات التنمية العمرانية في المملكة العربية السعودية	١,٣,٣
٤٢	..... النطاق الإقليمي لمنطقة القصيم	٢,٣,٣
٤٣	..... النطاق المحلي لمدينة بريدة	٣,٣,٣
٤٤	..... الآثار التشريعية والمؤسسية على مدينة بريدة	٤,٣,٣
٤٤	..... إطار التمويل البلدي	٤,٣
٤٤	..... النظام المالي	١,٤,٣
٤٤	..... إيرادات الأمانة/ البلدية	٢,٤,٣
٤٦	..... تمويل تكاليف التشغيل (المحلية) لدى البلدية	٣,٤,٣
٤٧	..... تمويل رأس المال لخدمات البلدية	٤,٤,٣
٤٨	..... الاستخدام المالية	٥,٤,٣
٥١	..... -المدينة الحالية	٤
٥٢	..... أنماط النشاط العمراني	١,٤
٥٢	..... أنماط التنمية	١,١,٤
٥٤	..... الحدود الإدارية	٢,١,٤
٥٤	..... الكثافة العمرانية	٣,١,٤
٥٨	..... العناصر الهيكلية	٢,٤
٥٨	..... العناصر الطبيعية والطبوغرافية	١,٢,٤
٦٠	..... البنية التحتية الرئيسية	٢,٢,٤
٦٢	..... مقارنة استعمالات الأراضي الحالية والمقترحة	٣,٢,٤
٦٤	..... الأراضي البيضاء	٤,٢,٤
٦٥	..... إمكانية الوصول إلى المراكز والمرافق الحضرية	٥,٢,٤

٦٦.....	٣,٤ تقييم المخططات المستقبلية
٦٦.....	١,٣,٤ المخطط المحلي لمدينة بريدة
٦٦.....	٢,٣,٤ تحليل إمكانية الوصول إلى وسائل النقل العام
٧٢.....	٣,٣,٤ تحليل سيناريو الكثافات
٧٢.....	٤,٤ الآثار البيئية ومخاطر تغير المناخ
٧٢.....	١,٤,٤ الجزر الحرارية الحضرية والتصحر
٧٣.....	٢,٤,٤ ندرة المياه

٥- التشخيص الاستراتيجي ٧٦.....

٧٨.....	١,٥ تحديد وتعريف القضايا الاستراتيجية الرئيسية
٧٨.....	١,١,٥ أنماط التنمية والنمو غير المتوازن
٧٨.....	٢,١,٥ عدم الترابط وتقسيمات الأراضي في هيكل المدينة
٧٩.....	٣,١,٥ التنمية أحادية الاستعمال والمستقطبة
٧٩.....	٤,١,٥ عدم التوازن الاجتماعي والبيئي والاقتصادي
٨.....	٢,٥ بدائل الحلول للتحديات العمرانية في مدينة بريدة
٨.....	١,٢,٥ أنماط النمو والتنمية غير المتوازنة في بريدة
٨٢.....	٢,٢,٥ تقسيمات الأراضي وعدم الترابط في النسيج العمراني بمدينة بريدة
٨٤.....	٣,٢,٥ التنمية أحادية الاستعمال والمستقطبة في بريدة
٨٦.....	٤,٢,٥ ضعف التوازن البيئي والاجتماعي والإقتصادي في مدينة بريدة

٦- النظرة المستقبلية ٨٩.....

٩.....	١,٦ التوصيات الاستراتيجية
٩.....	١,١,٦ المدينة المدمجة
٩.....	٢,١,٦ المدينة المترابطة والمتصلة
٩١.....	٣,١,٦ المدينة الإندماجية الشاملة
٩١.....	٤,١,٦ المدينة المرنة
٩٣.....	٢,٦ النماذج المناسبة للتنمية العمرانية في مدينة بريدة
٩٣.....	١,٢,٦ المدينة المدمجة: تعزيز تنمية الدمج والتكثيف
٩٥.....	٢,٢,٦ المدينة المتصلة: ربط مدينة بريدة عبر وسائل النقل العام
٩٦.....	٣,٢,٦ المدينة الشاملة: تكافؤ إمكانية الاستفادة من المرافق العامة والفرص الاقتصادية

٩٨	٤،٢،٦ المدينة المرنة: إعادة التوازن للنظم الاجتماعية-البيئية والاقتصادية
١٠٠	٣،٦ رؤية بريدة المستدامة
١٠٢	٤،٦ الأثر الاستراتيجي للرؤية على المناطق العمرانية
١١٥	٧- مخطط أولويات العمل
١١٦	١،٧ من الاستراتيجية إلى الإجراءات ذات الأولوية
١١٨	١،١،٧ الإجراء الأول: إنشاء شبكة نقل لأعداد القاعدة الأساسية للتنمية وتحسين شبكة الطرق
١٢٠	٢،١،٧ الإجراء الثاني: التأكيد حول محور النقل الحالي
١٢٢	٣،١،٧ الإجراء الثالث: الحفاظ على الأصول الطبيعية وإعادة ربط الشبكات الزرقاء والخضراء
١٢٤	٢،٧ ثلاثة إجراءات شاملة للتغيير الهيكلي
١٢٧	٨- التوصيات النهائية: النهج الثلاثي الأبعاد
١٢٨	١،٨ التوصيات العمرانية
١٢٨	١،١،٨ رؤية إستراتيجية حول التطوير العمراني لمنطقة بريدة
١٣٠	٢،١،٨ نحو مدينة بريدة الزراعية البيئية
١٣٢	٢،٨ التوصيات المؤسسية التشريعية
١٣٣	٣،٨ التوصيات المالية
١٣٣	١،٣،٨ أدوات الإيرادات من المصادر الخاصة
١٣٥	٢،٣،٨ الاستفادة من الإنتاجية ذات الصلة بالسماوات العمرانية
١٣٩	٩- الملاحق
١٤٠	١،٩ فهرس الأشكال
١٤١	٢،٩ الصور
١٤٣	٣،٩ المراجع



© alriyadh.com



المقدمة

١،١ نبذة عن برنامج مستقبل المدن السعودية

التخطيط والتوصيات التي وصل إليها 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 الحضرية 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 نتائج 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، واقتراح التعديلات والتحسينات عند الاقتضاء.

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

يشمل تقرير حالة مدينة بريدة 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 تحسین 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 بريدة على التحليل العمراني التشخيصي للمدينة ومقارنة ذلك التحليل بإطار التنمية المستدامة لموئل الأمم المتحدة ورؤية المملكة ٢٠٣٠، وهو يعتبر بمثابة أداة تفكير

برنامج مستقبل المدن السعودية عبارة عن برنامج تعاون بين وزارة الشؤون البلدية والقروية وبرنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل)، تم تنفيذه بالتعاون الوثيق مع أمانات 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، واختبار التصاميم والمشاريع التجريبية كطرق لتطبيق الحلول، قبل الانتهاء إلى وضع التوصيات والسياسات.

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

وكمثال عملي على هذا الأسلوب، تم إعداد ثلاثة مشاريع إرشادية محلية تمثل عناصر مهمة لنظام التخطيط المعزز 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 الإستديو، الذي يتألف من خبراء دوليين من مكتب الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية في نيروبي (فروع التخطيط والاقتصاد والتشريعات)، إلى جانب موظفين يعملون في المملكة العربية السعودية من مكتب 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



© FSCP

ورشة عمل الرؤية العمرانية الشاملة في مدينة بريدة، بمشاركة الجهات الحكومية ذات العلاقة، ومنظمات المجتمع المدني، والشباب والمرأة.

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.

ويتم استخدام جميع هذه العناصر في إطار منهجية تشخيصية

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 تقرير الرؤية العمرانية الشاملة

٤،١،١ نهج المدخلات المعتمدة على الأسس والبراهين

يؤدي أسلوب التخطيط القائم على الأدلة إلى فهم أعمق للدinamيات المكانية للمنطقة العمرانية، من خلال جمع البيانات العمرانية المختلفة ومقارنتها مثل التركيبة السكانية والكثافة واستعمالات الأراضي والسمات الطبيعية وتحليل شبكة الطرق



©Twitter

مزرعة تمر في بريدة

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

٢،٤،١ المراجعات

تم إجراء العديد من المراجعات لوثائق ومخططات السياسات الحالية 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 القصيم
- المخطط المحلي لمدينة بريدة

٣،٤،١ التقرير الخاص بتقييم نتائج 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 رؤية المدينة والمخططات طويلة الأجل الطموحة والقابلة للقياس على حد سواء، هذه المحاور هي:

الإنتاجية الاقتصادية؛

البنية التحتية؛

جودة الحياة؛

المساواة والمشاركة؛

الاستدامة البيئية؛

الحكومة والتشريعات.

وقد تم اعتبار هذه المحاور كأدلة إرشادية في التقييم المكاني لمدينة بريدة، 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 لبيانات نظم المعلومات الجغرافية

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

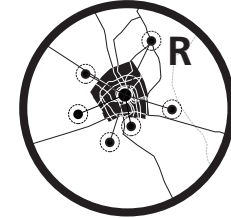
مستوى المملكة



مستوى منطقة القصيم



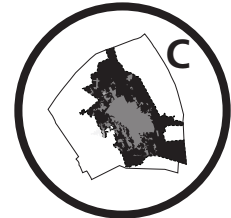
مستوى منطقة مدينة بريدة



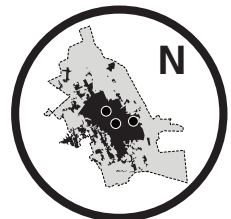
مستوى حاضرة بريدة



مستوى مدينة بريدة



مستوى المجاورات السكنية



المنهجية التشخيصية المتعددة المستويات

السباق المكاني لمدينة بريدة على المستويين الوطني والإقليمي



© Tariq Almutlaq



١،٢ دور مدينة بريدة على المستوى الوطني والإقليمي ١،٢ الخلفية التاريخية

يتم تطوير المناطق الصناعية المقترحة في الجزء الجنوبي حيث أن معظم التنمية الصناعية حدثت طولياً على طول الطريق الرئيسي نحو مدينة عنيزة.

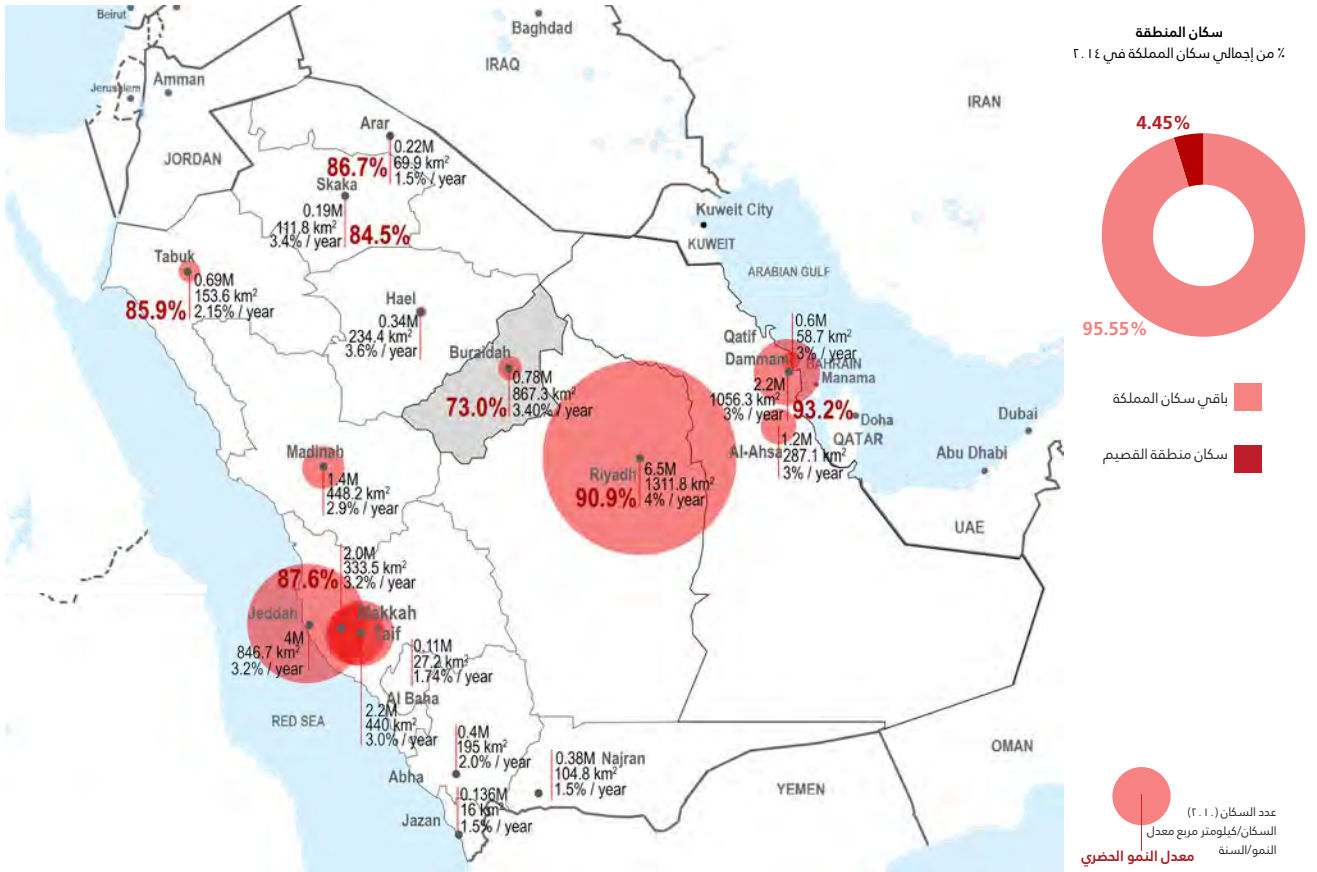
٢،١،٢ الجغرافيا والموقع

تقع منطقة القصيم في وسط المملكة العربية السعودية وتحدها منطقة حائل في الغرب والشمال الغربي ومنطقة الرياض في الجنوب والشرق، ومنطقة المدينة المنورة في الجنوب الغربي، وتبلغ مساحتها حوالي ٧٠٠٠ كيلومتر مربع، أي ما يعادل ٣،١٪ من المساحة الإجمالية للمملكة.

وتعتبر مدينة بريدة عاصمة منطقة القصيم، وهي تقع في الجزء الشمالي الأوسط من المملكة العربية السعودية، وتقع حاضرة بريدة في الجزء المركزي، شرق منطقة القصيم وعلى ارتفاع ٦٠٠ إلى ٦٥٠ متر فوق مستوى سطح البحر، وتبعد حوالي ٣٣٠ كلم شمال غرب الرياض، وحوالي ٧٠٠ كلم شمال شرق مكة المكرمة، وحوالي ٥٠٠ كلم شرق المدينة المنورة، وتبلغ المساحة المبنية في مدينة بريدة حوالي ٣٦٠ كيلومتر مربع، وتتميز بمناخ صحراوي مع وجود صيف حار وشتاء بارد وانخفاض في درجات الرطوبة، ويبلغ متوسط درجة الحرارة السنوي ٣٢ درجة مئوية (الأعلى)، ١٧ درجة مئوية (الأدنى) ومعدل هطول الأمطار السنوي حوالي ١٤٦ ملم^(١).

تعتبر مدينة بريدة جديدة نسبياً من الناحية التاريخية، حيث تأسست في القرن التاسع الهجري، وهي العاصمة الإقليمية لمنطقة القصيم وتصنف كمركز للنمو الوطني إلى جانب مدينة عنيزة التي تقع على بعد ٣٠ كيلومتراً عنها، كما كانت كلا المدينتين تسيطران على تجارة القوافل عبر المملكة العربية السعودية. ولقد نمت بريدة بشكل مطرد بسبب موقعها المهم في المملكة العربية السعودية، حيث تقع على مفترق طرق التجارة الرئيسية، وعلى وجه التحديد محورين مهمين، أولهما محور الرياض - بريدة - حائل - سكاكا، الذي يعتبر محور رئيسي للمملكة، والثاني هو محور المدينة المنورة - بريدة - الرياض، الذي يربط المدينة المقدسة بالعاصمة، بالإضافة إلى ذلك، يمر "درب زبيدة" عبر المنطقة والذي يعد من أقدم طرق الحج القائمة، وشهد العديد من الأحداث التاريخية، حيث يبدأ من العراق، ويمر عبر شمال الخليج العربي وينتهي في مكة المكرمة، وقد تم استخدامه منذ قرون من قبل قوافل الحج.

ولقد شهدت مدينة بريدة، مع مرور الوقت، عدة تحسينات في مخططاتها ونموها العمراني والمكاني، حيث أنه في عام ١٩٧٥ قامت إحدى شركات التخطيط اليونانية بإعداد مخطط شبكي للمدينة، ولم يتم تنفيذ المخطط؛ وبحلول عام ١٩٨٣، وبسبب الزيادة السكانية، قامت العديد من المشاريع السكنية الحديثة خارج المناطق المحددة في هذا المخطط، والكثير من هذه المشاريع غير المخططة حدثت في الجزء الشمالي من المدينة، بينما لم



الشكل ١ خريطة توضح توزيع السكان ومعدل النمو والمناطق الحضرية داخل المملكة العربية السعودية



©Suliman Al-Kurishan

مدينة التمور في بريدة



٣،١،٢ الوضع السكاني

يبلغ إجمالي عدد سكان المنطقة حالياً ١,٣٧,٠٠٠ نسمة، أي ما يعادل حوالي ٤,٤٥% من إجمالي عدد سكان المملكة، والذي بلغ ٣٠,٨ مليون نسمة في عام ٢٠١٤م، منهم ١,٠٣ مليون سعودي و٣٤٣ ألف غير سعوديين، وتستأثر مدينة بريدة بأكثر نسبة من سكان المنطقة بنسبة ٥,٠%، تليها محافظة عنيزة بنسبة ١٣,٥%، ثم محافظة الرس (١١%)، والبكيرية (٤,٨%)، والبدائع (٤,٧%)، وأخيراً النهائية (٣,٩%)^(١).

حسب إحصاء عام ٢٠١٠م، كان عدد سكان مدينة بريدة حوالي ٣٦,٣٩٦ نسمة، وهذا يمثل ٤١,٥% من سكان محافظة القصيم وحوالي ٢% من سكان المملكة العربية السعودية، وقد كان معدل النمو السكاني، بين عامي ٢٠٠٤ و٢٠٠٩، حوالي ٣,٦٧%، وهو معدل نمو أعلى من المتوسط على مستوى المنطقة والمملكة، ويبلغ عدد سكان بريدة اليوم حوالي ٦٢,٠٠٠ نسمة وتحتل مساحة إجمالية تبلغ حوالي ٣٦,٠٠٠ هكتار، وتحليل التركيبة السكانية على المستوى الوطني، اتضح ان جزء كبير من سكان مدينة بريدة من الشباب حيث أن ٥١% من سكان المدينة من الشباب الذين تقل أعمارهم عن ٣٠ عاماً، و٣% من السكان أكبر من ٦٥ عاماً، وهذا يمثل زيادة بمقدار ٢,٤% عن عام ٢٠١٠م، وهذا يعني أنه من الضروري اتخاذ إجراءات عاجلة لتوفير المزيد من فرص العمل للشباب.

٤،١،٢ الوضع الاجتماعي والاقتصادي

تعتبر الزراعة حجر الزاوية في اقتصاد منطقة القصيم، حيث أن ١٧% من إجمالي الناتج المحلي يأتي من الإنتاج الزراعي، ويوفر القطاع العام ٦% من فرص العمل، بينما يستوعب القطاع الخاص (مجموعة من الصناعات المختلفة) النسبة المتبقية البالغة ٤٠%، ولا تزال منتجات الواحات التقليدية مثل الليمون والبرتقال وغيرها من الثمار تعتبر مهمة للاقتصاد، وقد عززت جهود إنتاج القمح الناجحة أيضاً من وضع منطقة القصيم وجعلتها واحدة من أكبر منتجي المنتجات الزراعية في المملكة، بالإضافة إلى ذلك، تنتج بريدة أكبر كمية من التمور في المملكة وتصدرها إلى أكثر من ٢٠ دولة حول العالم، حيث توجد المزارع في جنوب بريدة كما يوجد بها أحد أكبر أسواق الجمال في المملكة.

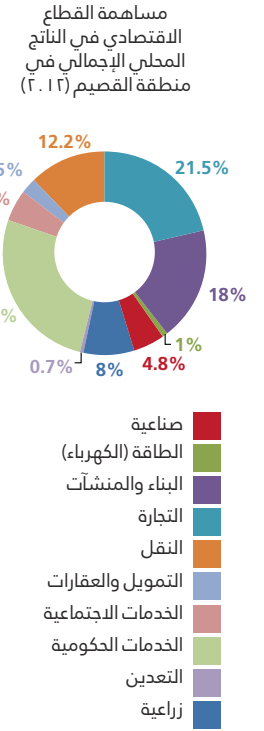
• إجمالي الناتج المحلي

بلغ الناتج المحلي الإجمالي لمنطقة القصيم عام ٢٠١٢ م ٦٧,٥ مليار ريال سعودي، أي ما نسبته ٢,٥% من الناتج المحلي الإجمالي للمملكة، حيث ارتفع إلى ٤,٧% عند استبعاد قطاع النفط الخام والغاز الطبيعي، كما بلغ متوسط معدل النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي الإقليمي ٢١,٧% خلال الفترة من ٢٠٠٩ إلى ٢٠١٢م، وفيما يتعلق بمساهمة القطاعات الاقتصادية الرئيسية في الناتج المحلي الإجمالي في منطقة القصيم، يحتل قطاع البناء المرتبة الأولى بنسبة ٢١,٥%، يليه قطاع التجارة بنسبة ١٨%، وقطاع النقل والاتصالات بنسبة ١٢,٢%، والقطاع الزراعي بنسبة ٨%، وأخيراً القطاع الصناعي بنسبة ٤,٨%.



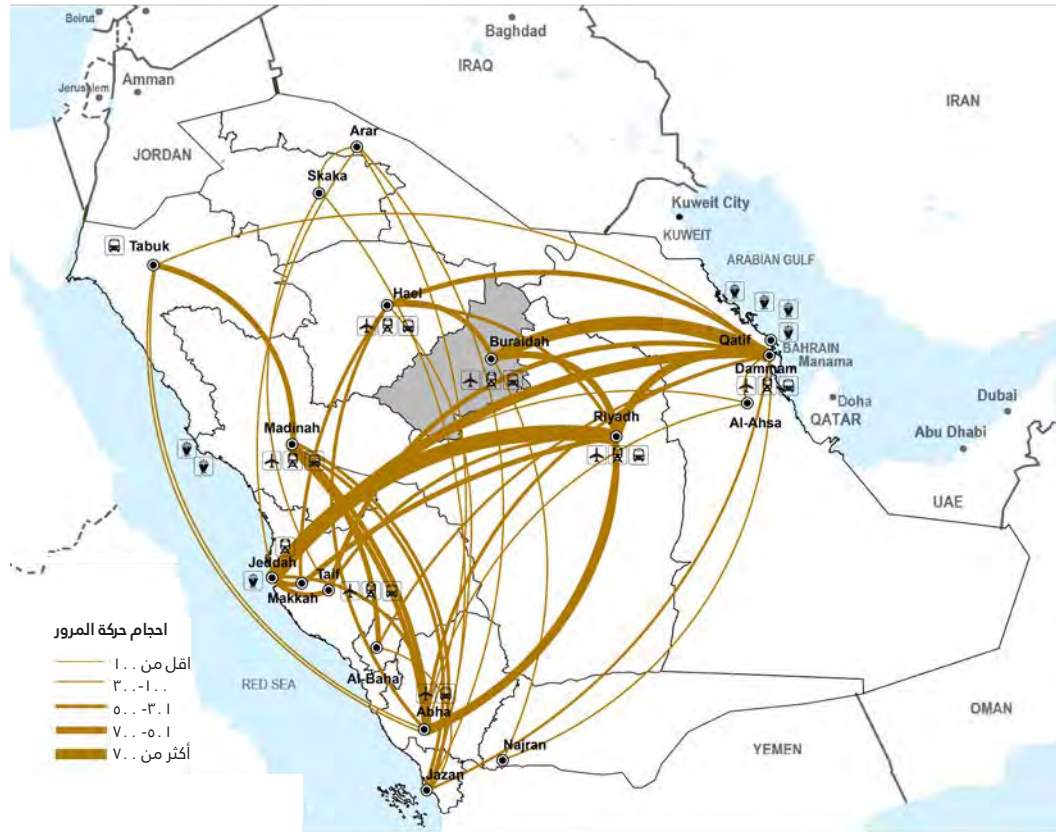
© alarabiya.net

مدينة التمور في بريدة



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

إجمالي الناتج المحلي للمنطقة (٢٠١٢)
معدل نمو إجمالي الناتج المحلي السنوي
إجمالي الناتج المحلي للمنطقة مقارنة بالمملكة



- الدمام :** مطار الملك فهد الدولي (عدد الركاب: ٩,٥٦٧,٠٠٠)
- جدة :** مطار الملك عبدالعزيز الدولي (عدد الركاب: ٣,٠٠٠,٠٠٠)
- الرياض :** مطار الملك خالد الدولي (عدد الركاب: ٢٢,٠٣٠,٠٠٠)
- المدينة المنورة :** مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي (عدد الركاب: ١,٥٠٠,٠٠٠)
- بريدة :** مطار الأمير نايف بن عبدالعزيز الدولي (السعة: ٥٥٠,٠٠٠)
- الدمام - بقيق - الرياض القصيم-المجمعة-الرياض مكة المكرمة-جدة- المدينة المنورة**
- 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 الإسلامي ميناء الملك فهد الصناعي ميناء ينبع التجاري

الشكل ٣. خريطة توضح شبكة النقل بين مدن المملكة العربية السعودية والموارد الدولية المحيطة بها



٢,٢ أنماط وديناميكيات التنمية الإقليمية ١,٢,٢ التنظيم الإقليمي

٥,١,٢ شبكات النقل والوصول على مستوى المملكة

النقل الجوي:

الحدود الإدارية

تقع مدينة بريدة في وسط المملكة العربية السعودية، في منطقة القصيم، وتحدها منطقة حائل في الغرب، ومنطقة الرياض في الشرق والجنوب، ومنطقة الحدود الشمالية في الشمال، ومنطقة المدينة المنورة في الجنوب الغربي، وبسبب خصوصيتها، فإن معظم الأراضي تعتبر مناسبة لزراعة جميع أنواع المحاصيل، الأمر الذي جعل منطقة القصيم واحدة من السلال الغذائية القليلة في المملكة العربية السعودية، وباعتبارها عاصمة المنطقة، تعتبر بريدة مركز خدمات لمنطقة القصيم بأكملها، حيث توجد فيها جميع المرافق العامة الرئيسية، وتتجمع فيها المجالات التصنيعية، ووسائل النقل.

المطار الرئيسي، مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الإقليمي، الذي يقع على بعد ٢٠ كيلومتر شمال غرب مدينة بريدة، لديه القدرة على التعامل مع ٥٥,٠٠٠ مسافر عبر محطة واحدة فقط ومدرج واحد، كما يتصل بشكل جيد بكل من طريق الملك فهد وطريق الملك عبد العزيز، ومع ذلك لا توجد خدمات حافلات بين المطار وبريدة أو غيرها من المدن القريبة. إن تعزيز شبكة حافلات النقل السريع المقترحة من شأنها سد الفجوة بين المدينة والمناطق الأخرى، وزيادة الكفاءة، فضلاً عن تسهيل الوصول إلى هذه المرافق والفرص الإقليمية وشبه الإقليمية، وبالتالي خلق شبكة اتصال أفضل.

النقل بالخطوط الحديدية :

المخطط الإقليمي لمنطقة القصيم

تبلغ مساحة المملكة العربية السعودية ٢,٢٠٠,٠٠٠ كيلومتر مربع وتتميز بوجود مراكز حضرية بعيدة عن بعضها البعض، لذلك قامت المملكة، في عام ٢٠٠١م، بإعداد الاستراتيجية العمرانية الوطنية للتحكم في التنمية العمرانية والحضرية على مستوى المملكة.

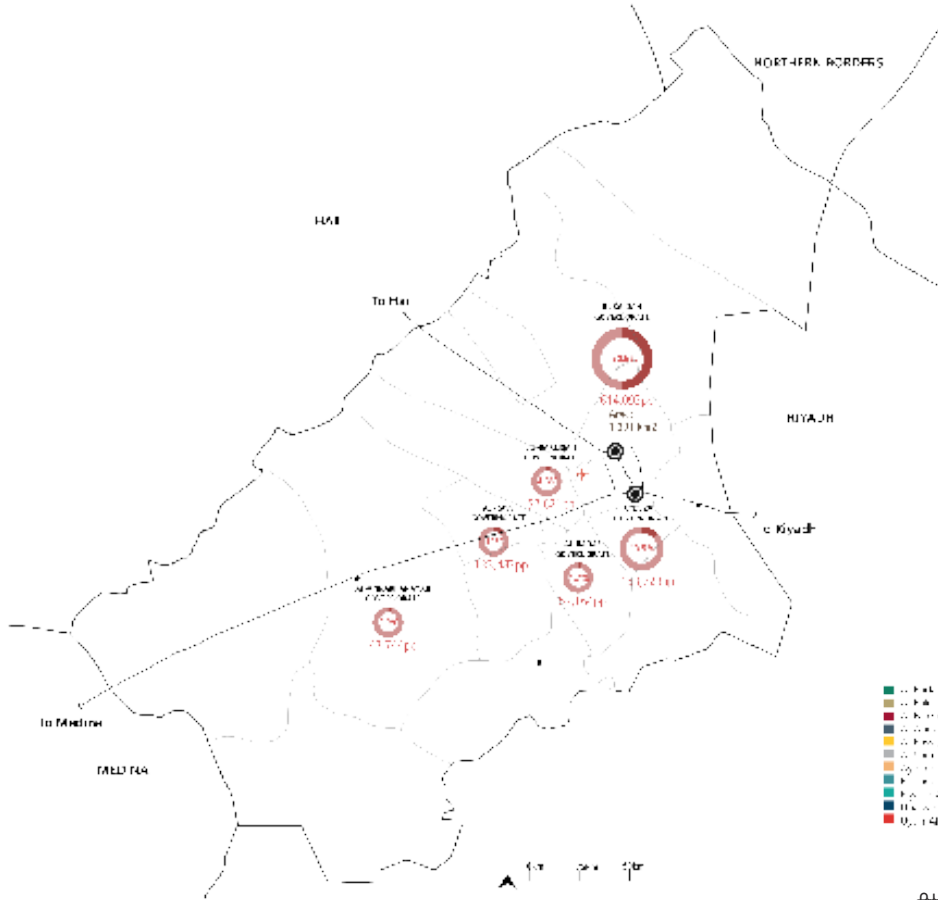
تقع بريدة في قلب مشروع توسعه الخطوط الحديدية في المملكة العربية السعودية، حيث تحتوي على إحدى المحطات الرئيسية على خط الشمال والجنوب الذي يربط مدينة الرياض بالحديثة، على الحدود الأردنية، ويبدأ هذا الخط من شمال غرب المملكة العربية السعودية ويمر عبر منطقة الجوف وحائل والقصيم قبل أن ينتهي في مدينة الرياض، كما يمتد إلى حزم الجلاميد لنقل الفوسفات، وإلى الزبيرة لنقل البوكسايت، وإلى رأس الزور، التي تم فيها بناء ميناء رئيسي، لتصدير البضائع المنقولة، كما إن الخط الذي يمتد من الرياض إلى الجوف تم تشغيله منذ عام ٢٠١٨م،

شبكة الطرق:

تركز الاستراتيجية العمرانية الوطنية على إدارة التفاعل بين الأنشطة المختلفة في جميع أنحاء الدولة، ومعالجة تحديات الزحف العمراني السريع واستقطاب السكان في عدد قليل من المدن الكبيرة؛ وتقليص فجوة التفاوت بين المناطق السريعة النمو والمتأخرة؛ وتعزيز تنويع القواعد الاقتصادية الإقليمية. ووفقاً للاستراتيجية العمرانية الوطنية، تصنف بريدة كمركز نمو وطني ومناطق بها تعزيز نمط التوزيع المتوازن مكانياً على مستوى المملكة، بما يضمن الاستخدام الفعال للبنية التحتية والخدمات العامة الحالية، ودعم النمو الشامل للمدن الصغيرة والمتوسطة، في نفس الوقت دعم الأنشطة الجديدة التي تساهم بشكل إيجابي في تحقيق التكامل بين المناطق الريفية والحضرية في منطقة القصيم. يمثل استقطاب النمو الحضري مشكلة هامة تؤثر على التنمية الحضرية في المدن السعودية، ويشمل ذلك منطقة القصيم، وبرز المخطط الإقليمي لمنطقة القصيم النقاط الأساسية للاستفادة من المواقع الاستراتيجية والإمكانات الاقتصادية والموارد البشرية والطبيعية، مع التركيز في الوقت نفسه على التنظيم العمراني للمراكز الحضرية ومحاو التنمية ذات الصلة.

تبعد بريدة ٣١٧ كيلومتراً عن الرياض و ٤٥ كيلومتراً عن المدينة المنورة و ٢٥٠ كيلومتراً عن حائل، ويعتبر الطريق السريع الذي يمر عبر منطقة القصيم ويصل إلى مدينة الرياض هو الرابط الأكثر أهمية في نظام الطرق السريعة في المملكة العربية السعودية، بينما تتمثل الطرق السريعة المهمة الأخرى طريق القصيم - المدينة المنورة في جهة الغرب، والقصيم - حائل في جهة الشمال، وهذا يبرز إحدى السمات الخاصة بمنطقة القصيم من حيث أنها تعتبر المعبر الوحيد الذي يربط شرق المملكة والدول المجاورة بالمدن المقدسة، كما توجد هناك أيضاً خدمة الحافلات بين المدن والتي يتم تشغيلها من بريدة من قبل الشركة السعودية للنقل العام (سابتكو)، بالإضافة إلى ذلك، تاريخياً، تقع بريدة على أحد طرق الحج القديمة القادمة من العراق عبر "درب زبيدة"، والذي لعب دوراً مؤثراً في توزيع السكان، حيث كان لطريق الحج أهمية كبيرة في إنشاء المراكز الحضرية، والنمو المتزايد للتجمعات العمرانية في منطقة القصيم.

إن الهدف من المخطط الإقليمي هو تحويل منطقة القصيم إلى منطقة حضرية متعددة المراكز، وبذلك لا تكون مدينة بريدة هي



ووفقاً لتقديرات الهيئة العامة للإحصاء، فإن من المتوقع أن يبلغ إجمالي سكان المنطقة ١,٣٧ مليون نسمة، أي ما يمثل حوالي ٤,٤٥% من إجمالي عدد سكان المملكة والذي بلغ ٣٠ نسمة في عام ٢٠١٤م. تستأثر محافظة بريدة بأكثر نسبة من سكان المنطقة بنسبة ٥,٤٥%، تليها عيضة (١٣,٥%)، ثم الرس (١١%)، والبيكيرية (٤,٨%)، والبدائع (٧,٤%)، وأخيراً النهانية (٣,٩%).

الشكل ٤: توزيع السكان في محافظات منطقة القصيم



حددت الاستراتيجية العمرانية الوطنية ثلاثة محاور هامة للتنمية تربط القصيم بمختلف المحافظات هي: محور الرياض-بريدة في الجنوب، وبريدة- المدينة المنورة في الغرب، وبريدة-حفر الباطن في الشرق، ولقد ركز المخطط الإقليمي للقصيم في البداية على أول محورين فقط.

الشكل ٥: المحاور الإقليمية



في مدينة بريدة يمكن أن يساعد في فهم ديناميكيات النمو الحالية والمستقبلية. لا توجد صلة واضحة وقوية بين مركزي بريدة وعنيزة مع أي محطة لسكك الحديد، وأقربها يبعد حوالي ٢٠ كيلومتراً، وبالتالي يجب التركيز بشكل رئيسي في تعزيز هذه الصلة بين المدن والمناطق باستخدام نظام حافلات النقل السريع المقترح.

الموارد الاقتصادية

هناك الكثير من الفرص لتطوير مستقبل حضري مستدام في منطقة القصيم استناداً إلى البيانات والمعلومات المتعلقة بالنشاط الاقتصادي الحالي وخطط التنمية المستقبلية. وتصنف المساهمات الهامة للنشاط الاقتصادي في منطقة القصيم على النحو التالي:

الزراعة:

تتمتع منطقة القصيم بمزايا نسبية هامة، بما في ذلك نوعية المياه وتوافرها، والتربة المناسبة للزراعة، والمناخ المناسب لزراعة معظم المحاصيل، مما أدى إلى زيادة كبيرة في معدلات الإنتاج للعديد من المحاصيل المهمة، مثل الخضار والفاكهة، والتمور، وبلغ إجمالي مساحة الأراضي الزراعية في المنطقة في عام ٢٠١١ نحو ١٠٤,٠٠٠ هكتار، أي ما يعادل ١٣,٢% من إجمالي مساحة المحاصيل في المملكة. ومع ذلك، من المهم حماية هذا القطاع من الممارسات غير المستدامة التي أدت إلى انخفاض في الإنتاج. تجدر الإشارة إلى أن هناك انخفاض كبير في إنتاج المنطقة من القمح

فقط التي توفر مجموعة كاملة من الوظائف الاقتصادية والمرافق الحضرية والخدمات وبيئات الأعمال، ولكن يمتد هذا الدور ليشمل النظام الإقليمي بأكمله وجميع المدن داخل المنطقة، وبهذه الرؤية، تكمل المدن بعضها البعض ولا تتنافس، وتستفيد الشركات في منطقة واحدة من مختلف الوظائف والخدمات التي تقدمها المدن الأخرى، ويمكن أن تكون هذه الوظائف أيضاً أكثر تخصصاً، نظراً لأن سوق الطلب المستهدف يمكن أن يزداد حجماً بسبب تداخل المناطق النائية، ولتخليص هذا الأمر، سوف يتم التآزر والتعاون في المنطقة من خلال محورين رئيسيين:

- التعاون: قدرة المؤسسات الإقليمية أو أطر التعاون لديها ووظائفها تؤدي إلى التعاون الأفقي؛
- التكامل: التمييز بين الأدوار الاقتصادية للمدن، والمرافق الحضرية، والمناطق السكنية إلى جانب الطلب الإقليمي يؤدي إلى التعاون الرأسي.

٢,٢,٢ الهيكل الإقليمي والموارد

البنية التحتية للنقل

تربط الطرق السريعة كل من بريدة وعنيزة بالمدن الكبرى المحيطة بها، وعلى مستوى المنطقة، هناك حاجة إلى طرق لربط مدينة المذنب في الجنوب، وعين ابن فهيد في الشمال، والرس والخبراء في الجنوب الغربي، والتي تشكل منطقة حضرية مهمة حيث أن الربط بين المراكز الحضرية له تأثير قوي على الطريقة التي تنمو بها المدينة وأنظمتها، وبالتالي فإن دراسة نوعية الطرق الرابطة



تقاطع بعض الطرق السريعة في منطقة القصيم

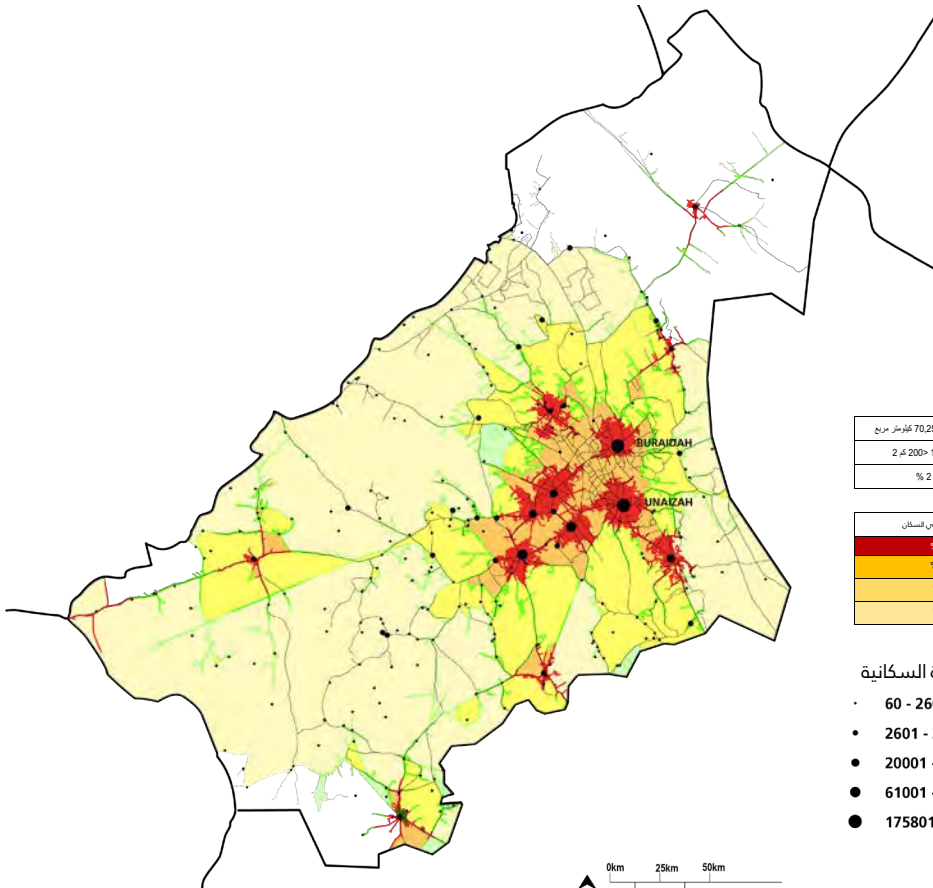


المطار والنقل الجوي

قد تم مؤخراً إدخال خدمة الخطوط الحديدية في المنطقة من خلال تشغيل خط الشمال والجنوب، حيث يبدأ الخط الأول من مدينة الرياض ويمتد إلى الجهة الشمالية الغربية باتجاه مدينة الحديثة المجاورة للحدود الأردنية وتمتد عبر مناطق القصيم وحائل والجوف، بينما يمتد الخط الثاني تقريباً من منطقة تقع وسط خط الرياض-الحديثة إلى منطقة الزبيرة في الشمال، مروراً بحقول البوكسايت في الزبيرة ليصل إلى منشآت المعالجة والتصدير في مدينة رأس الخير الصناعية الواقعة على الخليج العربي في الشرق.

- خط حافلات الشركة السعودية للنقل العام (ساينكو)
- خط السكك الحديدية (المقترح)
- المطار الإقليمي
- الطرق السريعة الرئيسية
- الطرق الثانوية
- مركز نمو وطني
- مركز نمو إقليمي
- مركز نمو محلي

الشكل ٦. البنية التحتية الإقليمية



70.254 كيلومتر مربع	مساحة المنطقة
حوالي 1 > 200 ك 2	المساحة العمرية
2 %	نسبة المناطق العمرية (%)

الرقم النسبية	عدد السكان	% من إجمالي السكان
15	1,056,989	82.5 %
30	1,105,700	86.4 %
60	1,184,843	92.7 %
الحد الأدنى	1,271,617	99.4 %

الكثافة السكانية

- 60 - 2600
- 2601 - 20000
- 20001 - 61000
- 61001 - 175800
- 175801 - 533141

الشكل ٧. شبكة الطرق في منطقة القصيم



التعدين والمحاجر:

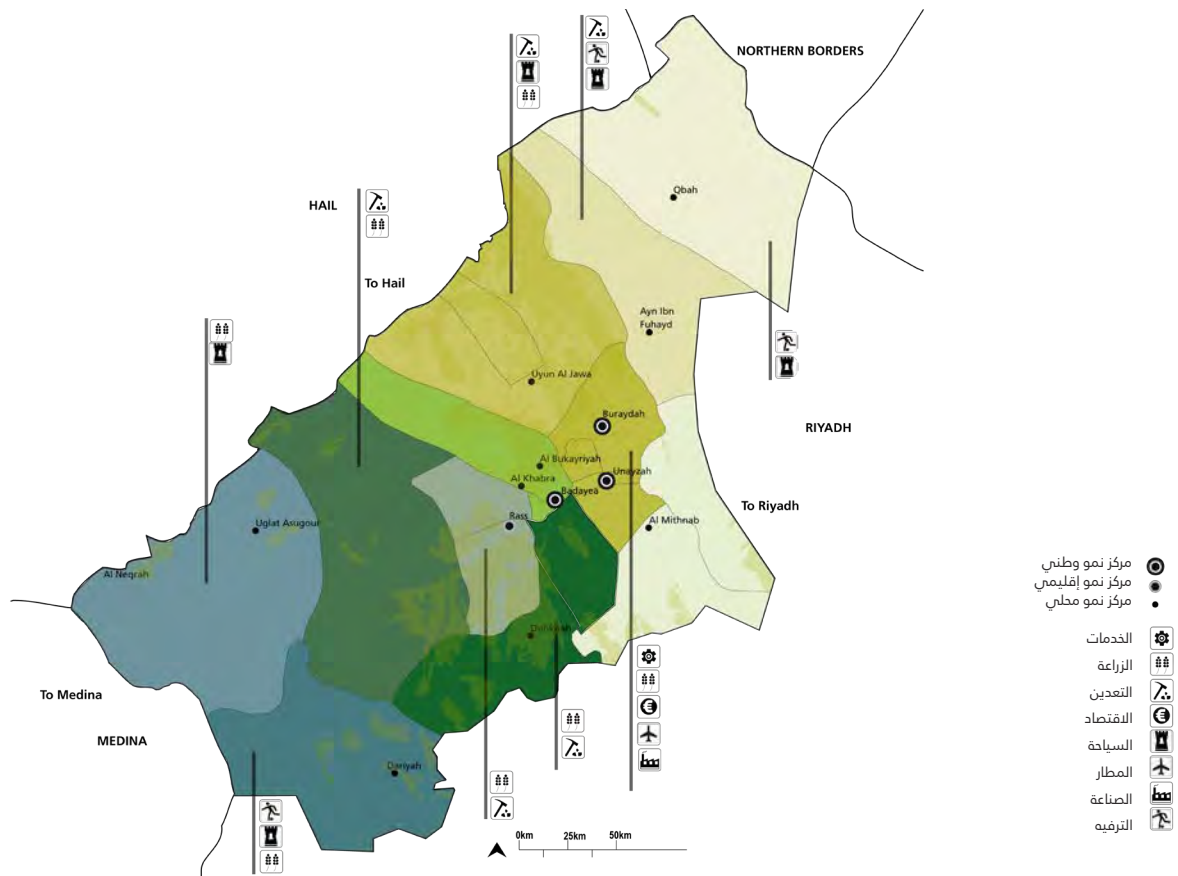
يعتبر قطاع التعدين واستخراج الحجارة واحداً من الأنشطة الهامة والواعدة التي يمكن أن تسهم في استغلال الموارد الطبيعية في الإقليم، وتغطي احتياجات قطاعات البناء والصناعة والمواد الأولية وغيرها، كما توجد بالفعل عدد من الشركات المتخصصة، التي تقوم باستخراج المواد الخام، مثل الحجر الجيري والجبس، لتصنيع منتجات الإسمنت والجبس، وكذلك المواد الخام للسيراميك (مثل الطين والكاولين) وغيرها من المواد الخام الطبيعية.

ويعتبر الذهب والفضة والمعادن الأخرى من الموارد الطبيعية الرئيسية، حيث تم العثور على الحجر الجيري في منطقة الصخيرات، والطفل والجبس في منطقة كويتر وجبل النقيب، والبوكسيت والكاولين في منطقة البيعة. وفي الآونة الأخيرة، تم التعدين في أحد أكبر وأهم مواقع البوكسيت في المملكة من قبل شركة التعدين العربية السعودية (معادن) وهو موقع البيعة (الزبيبة)، حيث يوجد الموقع بجوار قرية البيعة، وهو غني بحقول البوكسيت والكاولين، كما توجد أيضاً في المنطقة معادن ثمينة تم إستخراجها من قبل الشركة السعودية للمعادن (إحدى الشركات التابعة لشركة معادن) من منجم الصخيرات الواقع بالقرب من عقلة الصقور، حيث يتم استخراج ومعالجة خام الذهب ويقدر الإنتاج السنوي بأكثر من ٢٠٠ كجم من الذهب و٣٥٥ كجم من الفضة.

والشعير، والذي كان متوسطه حوالي ١٧ % و ١١ %، على التوالي في السنة، كما انخفضت أعداد الإبل والأغنام والماعز والماشية بحوالي ٧,٨% و ٩,٦% و ١٥,٧% و ٣,٣% على التوالي، في حين ارتفع عدد الدواجن بنسبة ٨,٠ % في الفترة نفسها، وبالإضافة إلى ذلك، نما إنتاج المنطقة من الأعلاف الخضراء والتور والفواكه بنسبة ١١ %، ٢,٣ % و ١,٨ % سنوياً خلال نفس الفترة.

الصناعة:

توجد في منطقة القصيم مدينة صناعية متطورة أنشئت على مساحة ١,٥ مليون متر مربع، حيث يوجد بها أكثر من ٥٠ مصنع، ويجري حالياً إنشاء مدينة صناعية أخرى، على مساحة تبلغ ٤ ملايين متر مربع، كما تحتوي المنطقة على ٢٢٨ مصنعاً منتجاً تمثل نسبة ٣,٦% من إجمالي عدد المصانع في المملكة التي ارتفعت إلى ٣,٦٦٤ مصنع بنهاية عام ٢٠١٣ م، كما بلغ إجمالي الاستثمارات الصناعية في المنطقة ١١,٥ مليار ريال سعودي، أي ما يعادل ١,٣% من إجمالي الاستثمار في مصانع الإنتاج في المملكة، الذي يبلغ حوالي ٨٧٣,٢ مليار ريال سعودي، من ناحية أخرى بلغ عدد العاملين في مصانع القصيم ٢٣,٠٠٠ عامل ما يعادل حوالي ٢,٨ % من إجمالي القوى العاملة الصناعية في المملكة، والتي بلغت ٨٢٨,٠٠٠ عامل في نهاية عام ٢٠١٣.



الشكل ٨. الموارد الطبيعية



يوجد في منطقة القصيم العديد من المدن التراثية البارزة مثل المذنب والخبراء، وعيون الجواء، والتي تعكس العديد من الأحداث التاريخية، كما أن سوق المسوكف، ومقصورة السويلم، وبرج الشنانة، تعتبر من أشهر المعالم في المنطقة، وتشكل هذه المواقع التراثية محورًا سياحيًا يمكن استخدامه كمرتكز اقتصادي إقليمي.

الشكل ٩. خريطة الأنشطة السياحية والمحميات الطبيعية





التجارة:

في منطقة مسطحة نسبياً ارتفاعها ٦٠٠ - ٦٥٠ متر فوق مستوى سطح البحر، وتتميز بمناخ شبه جاف، إلى مناخ شديد الجفاف، مع ظروف قاسية تتفاقم بسبب تغير المناخ، ويؤدي الجمع بين هذه الظروف إلى زيادة تأثير الجزر الحرارية في المناطق الحضرية، مما يعني أن المنطقة الحضرية أكثر دفئاً على نحو متزايد مقارنة بالمناطق الريفية المحيطة بها، والسبب في ذلك ليس مجرد تغير المناخ، ولكن أيضاً طريقة استعمال الأراضي واستخدام الطاقة.

ومن خلال دمج العناصر التي تركز على معالجة هذه الحلول في تخطيط المدينة، يمكن معالجة التحديات التي تحدثها الجزر الحرارية في المناطق الحضرية، مثل عدم الارتياح بسبب الحرارة، والأضرار الصحية في المناطق الحضرية، أو مستويات استهلاك الطاقة العالية، وبالمثل، يمكن أن يكون ذلك فرصة لتعزيز إمكانيات السير على الأقدام واستخدام الأماكن العامة في المدينة.

وبالمثل، من أجل تنويع القاعدة الاقتصادية الإقليمية للمدينة، من المهم الحفاظ على الأصول البيئية الطبيعية في المنطقة من خلال حماية المناطق الحساسة بيئياً (حيث يعبر وادي السبخة المنطقة) وكذلك الحفاظ على المساحة الزراعية وزيادة رقعتها.

بلغ العدد الإجمالي للمنشآت والشركات التجارية المختلفة في منطقة القصيم ٧٨,٧٠٠ في عام ٢٠١٢، وهو ما يعادل ٦,٦% من إجمالي المنشآت التجارية في المملكة، والتي بلغت ١,١٩٠,٠٠٠ منشأة. وقد بلغ متوسط الزيادة السنوية في عدد الشركات الجديدة في منطقة القصيم في الفترة من عام ٢٠٠٤ إلى عام ٢٠١٢ حوالي ٣,٨٨٢ شركة.

٣,٢ هيكل وديناميكية منطقة مدينة بريدة ١,٣,٢ العناصر الهيكلية

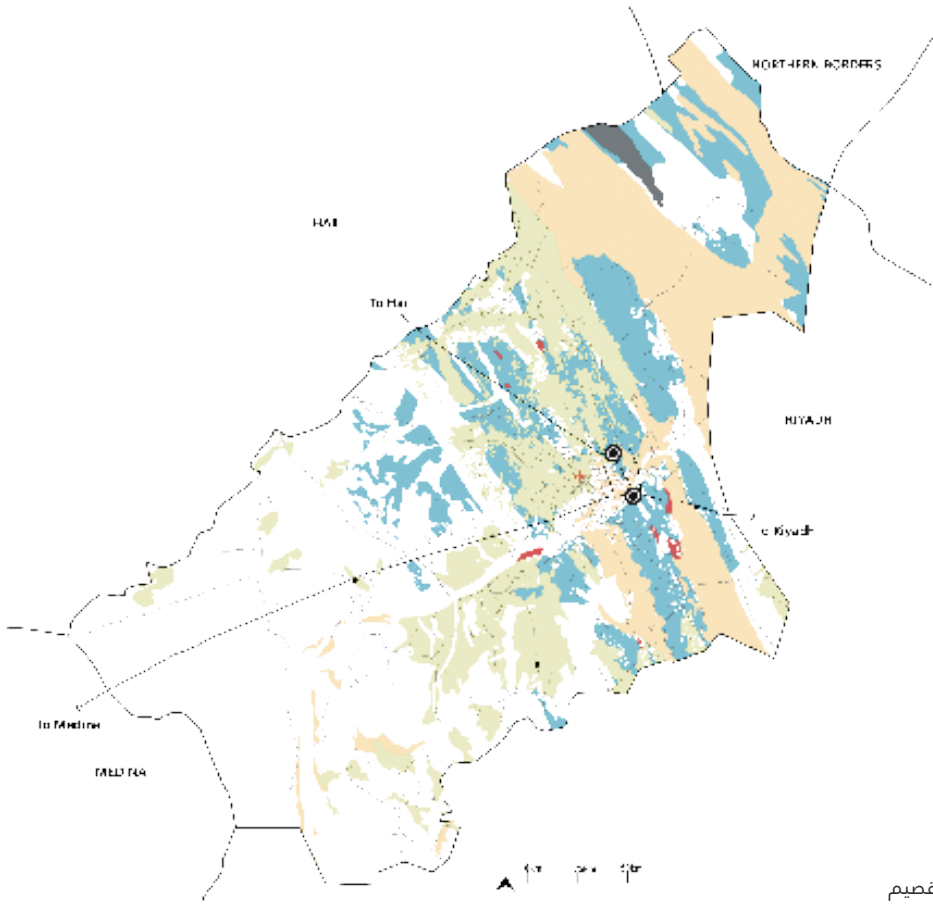
يوجد في منطقة القصيم مدينتين رئيسيتين هما: بريدة وعبدة، والتي تشكلان حاضرة المنطقة، ومن المتوقع أن تنمو لتصبح حاضرة متكاملة، كما هو موضح في المخطط الإقليمي، وبشكل عام، هناك توزيع غير متوازن للخدمات في المنطقة، فبعض المراكز الحضرية تقدم خدمات صحية واجتماعية، في حين تفتقر المراكز الأخرى إلى الخدمات الأساسية وتقطع مسافات طويلة للوصول إلى مدينة بريدة أو عبدة، حيث أن هاتان المدينتان تقدمان معظم الخدمات، بالإضافة إلى البنية التحتية، وتختلف تغطية وجودة البنية التحتية، بناءً على الحجم والأهمية للمراكز الحضرية التي تدعمها.

بناءً على عدد السكان ووظائف المدن ومواقع التجمعات السكنية، نجد أن هناك توجه نحو نشوء حاضرة تشكل من مدينة بريدة وعبدة ومركزها، ويشكل كل من المركزان الوطنيان للنمو، والمراكز الإقليمية المتمثلة في الرس، والنبهانية، والبدائع، والبكيرية، تجمعاً حضرياً يبلغ عدد سكانه أكثر من ٧٥% من سكان المنطقة، والجدير بالذكر أن النقل العام وخط السكك الحديدية إلى مركزي النمو الوطنيين والمراكز الإقليمية؛ يعد عاملاً رئيسياً في تعزيز الفرص الاقتصادية في هذه المراكز الرئيسية، بالإضافة إلى تعزيز النمو المتوازن والمستدام في المنطقة.

٢,٣,٢ بيئة المنطقة ومخاطر تغير المناخ

إن النظام البيئي في المملكة العربية السعودية، المكون من سواحل البحر، والغابات، وأشجار المانغروف، والشعاب المرجانية، له قيمة لا تُحصى، فهي لا تقوم فقط بهيكلية الإقليم، ولكنها أيضاً تعتبر عناصر أساسية للاقتصاد الوطني، ورفاهية السكان، فالمملكة العربية السعودية تتميز بوحدة من أعلى معدلات النمو السكاني في العالم، والتي بلغت ٢,٥٢%، وإذا لم يتم إدارتها بشكل جيد، فإنه يمكن لهذا النمو أن يحدث تدهور شديد في النظم الطبيعية التي تؤثر بدورها على التنوع البيولوجي وديناميكيات النظم البيئية، وفي حالة منطقة القصيم، فقد تم تحديد دوافع مختلفة للتدهور البيئي.

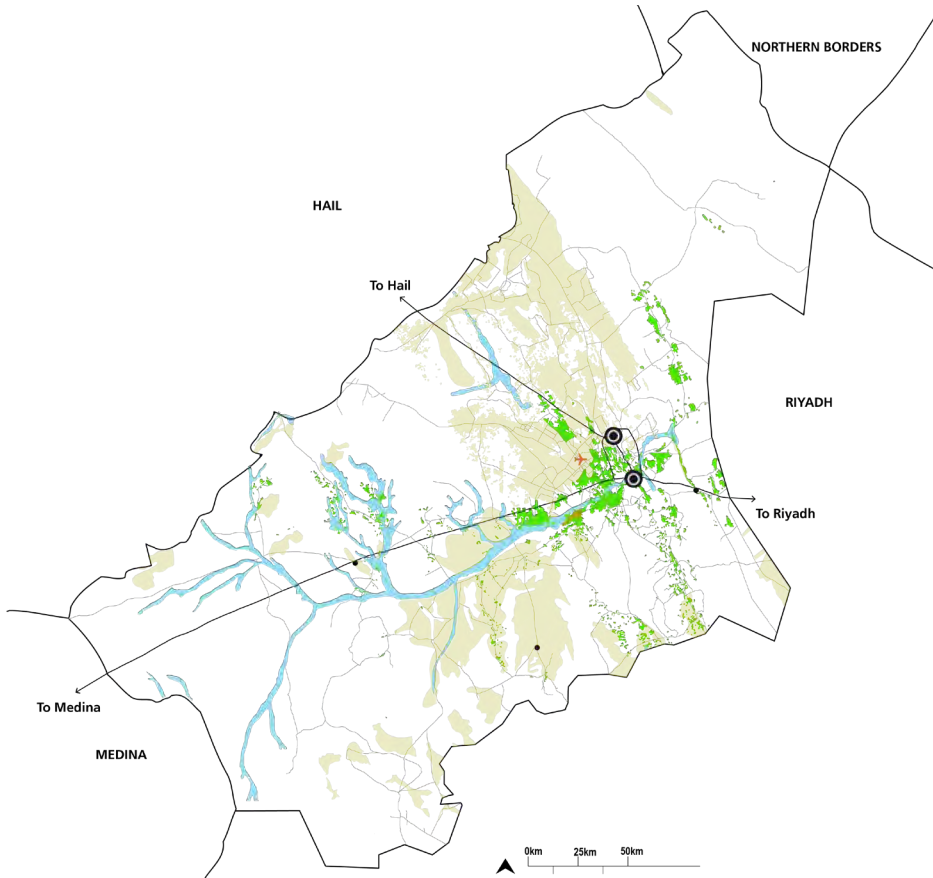
ومن ناحية أخرى، يتفاقم العبء على البيئة بسبب تغير المناخ، الذي يدفع المناخ القاسي بالفعل حالياً إلى ظروف أكثر قساوة، حيث تقع مدينة بريدة في الجزء الشمالي الأوسط من منطقة القصيم،



تتمتع منطقة القصيم بوجود إمكانات كبيرة غير مستغلة ، من المواد الخام والموارد الطبيعية التي تتميز بحجمها الاقتصادي والجدوى الصناعية بما في ذلك وجود البوكسيت في منطقة الزبيرة بكميات تقدر بـ ١.٢ مليون طن، والتي تستخدم في صناعة الألمنيوم ، وكذلك الحجر الجيري والطمي في الزبيرة و شرق مدينة بريدة، والجبس في منطقة عين بن فهيد، والدولوميت في مناطق جبال الخرطم وجبال الشجر، ورمال السليكا والحجر الرملي في الشهباء والبكيرية وشمال رياض الخبراء والحنادر وجبلة والقوارة، والملح في منطقة الشقة العليا في غرب بريدة.

- الكثبان الرملية
- إمكانات التعدين
- السيخات
- مناطق التعدين الحالية
- خط السكك الحديدية (المقترح)
- المطار الإقليمي
- الطرق السريعة الرئيسية
- الطرق الثانوية
- مركز نمو وطني
- مركز نمو إقليمي
- مركز نمو محلي

الشكل ١٠. خريطة الموارد الطبيعية في منطقة القصيم



بلغ إجمالي المساحة المزروعة بالمحاصيل، في عام ٢٠١١م، حوالي ١٠٤ ألف هكتار، أي ما يمثل حوالي ١٣,٢٪ من إجمالي مساحة المحاصيل في المملكة، والتي بلغت ٧٨٨ ألف هكتار في نفس العام، كما تتميز المنطقة بوجود عدة مشاريع زراعية متخصصة بالإضافة إلى عدد كبير من الحيازات الزراعية. يتميز الإقليم أيضًا بوجود مناطق كبيرة للرعى، كما هو موضح في الخريطة إلى جانب تربية المواشي حيث لديهم خبرة في مجالات تربية الأغنام والإبل.

- الإمكانات الزراعية على المستوى الإقليمي
- الأراضي الزراعية الحالية
- الأودية الرئيسية
- خط السكك الحديدية (المقترح)
- المطار الإقليمي
- الطرق السريعة الرئيسية
- الطرق الثانوية
- مركز نمو وطني
- مركز نمو إقليمي
- مركز نمو محلي

الشكل ١١. الزراعة في منطقة القصيم

الدولة والتمويل البلدي

٣



© Hamad Altwaijri

١٣ الإطار التشريعي والمؤسسي

التنمية العمرانية إلى منع الزحف العمراني في ضواحي المدينة التي تفتقر إلى البنية التحتية الحضرية الكافية، وتعتبر مخططات تقسيم الأراضي هي اللبنة الأساسية للنمو والتطوير في مدينة بريدة.

ويتم تحديد أدوات التخطيط هذه من خلال أدلة إجرائية تضعها وزارة الشؤون البلدية والقروية وليس بموجب التشريعات، وبالتالي فهي تفتقر إلى الشرعية، وبطبيعتها، لا يمكن لهذه الأدوات إنشاء نظام للمساءلة القانونية والشفافية للجهات الفاعلة ذات الصلة، وعلاوة على ذلك^(٤)، هناك أدلة تشير إلى أن ضعف تنفيذ ضوابط التنمية وعدم ملائمة استعمالات الأراضي، مثل الأنواع المختلفة من المصانع والمستودعات المنتشرة على طريق الملك عبد العزيز، وعدم وجود تدرجات واضحة لشبكة الطرق ووسائل النقل، ساهمت في إضفاء طابع النمو غير المتوازن في مدينة بريدة، فضلاً عن عدم الاستدامة الاجتماعية والاقتصادية والبيئية.

ومن حيث الإصلاح، سوف تستفيد مدينة بريدة من اللامركزية المالية والاختصاص القضائي على حد سواء لتسهيل الحلول المستقلة والمبتكرة للمشاكل العمرانية على مستوى الأمانة، وهذا يتطلب:

- تفويض 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 الإقليمي 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 الحضرية، وتشمل أنشطة تحقيق الإيرادات في المدن على كل من الضرائب والرسوم، كما يجب السماح للمناطق العمرانية بجمع بعض أشكال الضرائب على الممتلكات لتمويل الأنشطة الإنمائية، ويبين نظام الأراضي البيضاء الأخير، الذي يفرض رسوماً على قطع الأراضي غير المطورة في المناطق العمرانية لمعالجة المضاربة على الأراضي ونقص المساكن وتنمية الأراضي العشوائية، أنه يمكن الاستفادة من الآليات التنظيمية لتوليد الإيرادات مع تعزيز ودعم إطار إنمائي فعال.

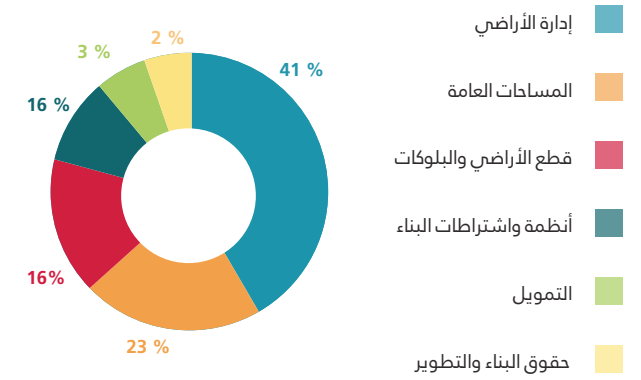
- إتاحة الفرص للجهات الفاعلة: بما في ذلك القطاع الخاص والتطوعي والمجتمع بشكل عام، للمشاركة في القرارات المتعلقة بالمشاريع التي تؤثر عليهم.

كما يحتاج الإطار التشريعي إلى الحفاظ على طريقة مقبولة للمشاركة العامة في صنع القرار لتعزيز المساواة والشمول الاجتماعي، إلى جانب إن توحيد التشريع العمراني سيعطي أيضاً شرعية للمخططات التي تعتمد عليها مدينة بريدة.

إن تعديل نظام النطاق العمراني لإدراج معايير واضحة بشأن كيفية تحديده من شأنه أن يعزز المساءلة الفنية والرأسية، كما

تشكل البيئة التشريعية في المملكة، والتي تعتمد على الشريعة الإسلامية، الأساس الذي يستند إليه الإطار التشريعي التخطيطي، حيث تتولى إصدار التشريعات أربعة كيانات هي: الملك، ومجلس الشورى، ومجلس الوزراء، والوزارات، ونتيجة لذلك، توجد خمسة أدوات تشريعية هي: (الأمر الملكي، والقرار الملكي، والأمر السامي، وقرار مجلس الوزراء، والقرار الوزاري)، والتي تعمل بتدرج هرمي يدعم سلطتها وصلاحتها.

وبسبب هذا النظام المركزي في إعداد التشريعات، فإن مدينة بريدة تسترشد بأكثر من ٥٠ وثيقة ومستند حالي في مجال التخطيط العمراني، وقد صدر معظمها على أدنى مستوى إداري (مستوى التعميمات)^(٥) وبالتالي تفتقر إلى القوة التشريعية الرسمية.



الشكل ١٣. الأنظمة العمرانية والحضرية في المملكة العربية السعودية استناداً إلى المواضيع الرئيسية لتشريعات التخطيط العمراني (موئل الأمم المتحدة)

تلعب وزارة الشؤون البلدية والقروية دوراً هاماً في رسم أنماط النمو والتنمية في مدينة بريدة، حيث أنها مكلفة نظاماً بمهمة التخطيط الحضري في مدن المملكة، بما في ذلك إصدار جميع أنواع تراخيص البناء، وبالتالي، فإن أمانة منطقة القصيم بصفتها الجهة الإدارية المحلية في مدينة بريدة، تعمل كذراع تنفيذي لوزارة الشؤون البلدية والقروية، كما إن نظام الموازنة مركزي، بمعنى أن عمليات التنمية في بريدة تعتمد على الميزانية المخصصة من قبل وزارة المالية، من خلال ميزانية البنود السنوية، وهي الوسيلة المالية الوحيدة المتاحة لهم. إن أنظمة التخطيط في المملكة، التي تتبع التدرج الهرمي للمستويات المكانية والتي تتحكم فيها القرارات الصادرة من الأعلى إلى الأسفل، تؤثر على التشريعات المكانية المطبقة في مدينة بريدة، كما تعتبر الاستراتيجية العمرانية الوطنية لعام ٢٠٠١، هي المخطط الموجه والمرشد للمملكة. إن المخطط الإقليمي لمنطقة القصيم لعام ٢٠٠٥ يسلط الضوء على الدور المحوري الذي يمكن أن تلعبه مدينة بريدة، باعتبارها العاصمة الإقليمية والمحرك الاقتصادي لمنطقة القصيم، كما يهدف المخطط المحلي لمدينة بريدة (٢٠١٥) نحو تطبيق ضوابط استعمالات الأراضي في المناطق الحضرية، ولوائح واشتراطات البناء داخل حدود الأمانة، في حين يهدف نطاق

الإقليمي للقصيم (٢٠٠٥) من قبل وزارة الشؤون البلدية والقروية، ويهدف إلى تبني رؤية شاملة لمدة ٢٠ عامًا للتنمية الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية وفقاً للاستراتيجية العمرانية الوطنية (٢٠٠١)، وخطة التنمية الثامنة (٢٠٠٥-٢٠١٠)، ونتائج الدراسات الاستقصائية والدراسات التي أجريت كجزء من مشروع المخطط الإقليمي، حيث تقسم الاستراتيجية العمرانية الوطنية مراكز النمو إلى: (أ) مراكز النمو الوطنية، (ب) مراكز النمو المحلية، (ج) المراكز الريفية، وتعتبر مدينة بريدة مركزاً للنمو الوطني والعاصمة الإقليمية، وبالتالي تتمتع بميزة استراتيجية من حيث المنظور المالي، وعموماً يتطابق تصنيف مراكز النمو في المخطط الإقليمي بشكل عام مع التقسيمات الواردة في الاستراتيجية العمرانية الوطنية.

ومن ناحية أخرى، حددت الاستراتيجية العمرانية الوطنية ثلاثة محاور إنمائية مهمة تربط منطقة القصيم بالمحافظات المختلفة، وهي محور الرياض - بريدة في الجنوب، وبريدة - المدينة المنورة في الغرب، وبريدة - حفر الباطن في الشرق، بينما يركز المخطط الإقليمي على كل من المحور الأول والثاني فقط، وبإهمال محور بريدة - حفر الباطن، فإن المخطط الإقليمي يضعف مزايا الاستثمار التنافسية في مدينة بريدة.

تحتاج التشريعات إلى زيادة التركيز على تحديد نطاق حماية التنمية كمناطق خالية من المشاريع والتنمية ليس فقط لتفادي التنمية العشوائية، بل أيضاً لمنع المصالح الخاصة من الاستفادة من التراخي في النص التشريعي، وتعزيز إجراءات إعداد السياسات المصممة لجعل المدينة أكثر استدامة، ومدمجة وأكثر كثافة، بالإضافة إلى ضرورة إجراء تدقيق ما بعد التشريع لنطاق التنمية العمرانية لتقييم ما إذا كان قد حقق أهداف سياساته أم لا، ويؤدي هذا بدوره إلى توفير المعلومات التي تركز عليها عملية التصحيح بالإضافة إلى إيجاد بدائل لسياسات التخطيط.

٢،٣ مستويات وإجراءات التخطيط ١،٢،٣ التدرج الهرمي للمخططات

إن نظام التخطيط في مدينة بريدة مستمد من التدرج الهرمي الفعلي الموجود في المملكة، وفي هذا الإطار هناك أربعة مستويات مختلفة من المخططات المكانية هي: المستوى الوطني والإقليمي والمحلي والمستوى الحي. يوضح الشكل ١٣ مستويات التخطيط المطبقة في بريدة.

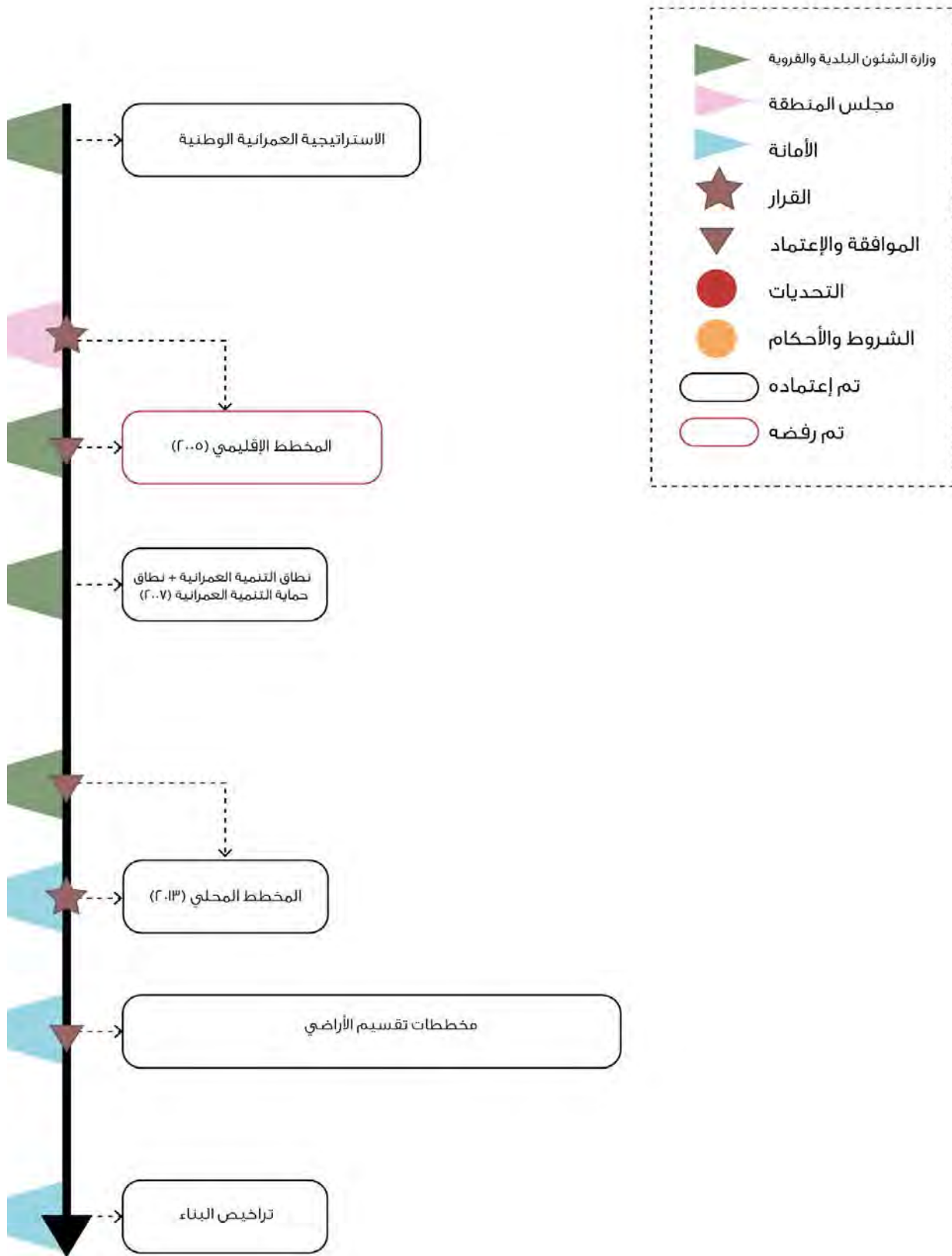
٢،٢،٣ المخطط الإقليمي للقصيم

يعتبر التخطيط الإقليمي المستوى الثاني للتخطيط المكاني في المملكة العربية السعودية، والذي يهدف إلى معالجة جوانب التنمية الإقليمية العمرانية والاجتماعية والاقتصادية، ولقد تم إعداد المخطط

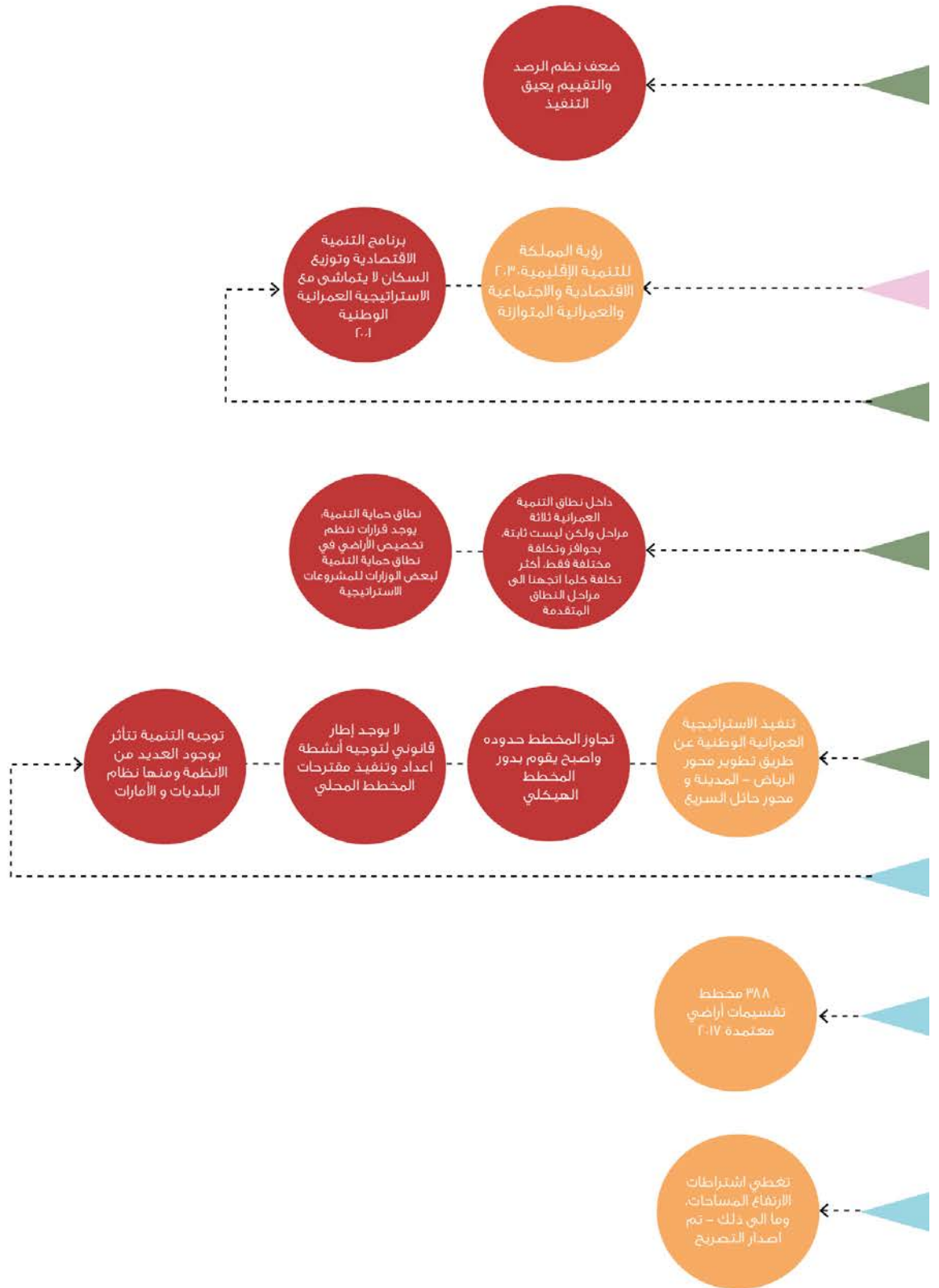


© Saudi Press Agency

الأنشطة التجارية المتعلقة بالتمور في بريدة



الشكل ١٣. عرض مبسط لتدرج مستويات التخطيط، وأدوات التخطيط المستخدمة لمدينة بريدة (برنامج مستقبل المدن السعودية)



الخدمات العامة والبنية التحتية بطريقة متكاملة وفعالة من حيث التكلفة؛ ج) إعداد المتطلبات الأساسية لشبكات الطرق المقترحة؛ د) المساعدة في تسهيل تنمية وتطوير الإسكان في القطاعين العام والخاص.

وعلى وجه التحديد، تتضمن الأهداف الرئيسية للمخطط المحلي لمدينة بريدة ما يلي: ^(٧)

- تنفيذ الاستراتيجية العمرانية الوطنية عن طريق تطوير محاور وطنية وإقليمية تمثلت في (محور الرياض/المدينة المنورة الوطني، ومحور طريق حائل السريع)
- موازنة النمو الحضري مقابل الحفاظ على الأراضي الزراعية/وضع حلول لمشاريع الكثبان الرملية والتصحر؛
- توفير المرافق الاجتماعية والعامه،
- تحسين التصميم العمراني وفرص النمو الاقتصادي؛
- تركيز وتكثيف التنمية في خمسة مناطق استقطاب/مناطق في المدينة
- المنطقة الشمالية الشرقية التي تركز على الخطوط الحديدية، والميناء الجاف.
- المنطقة الشمالية الغربية والتي تركز على الجامعة، والمطار والأنشطة المرتبطة بها
- المنطقة الجنوبية والتي تركز على الخدمات الإقليمية
- المنطقة الجنوبية الغربية والتي تركز على الأنشطة الصناعية والخدمات اللوجستية؛
- المنطقة الغربية والتي تركز على أنشطة الزراعة.

لا يوجد إطار تشريعي لإعداد وتنفيذ المخطط المحلية، وبدلاً من ذلك، فقد تم إعداده من قبل العديد من الاستشاريين متبعين في ذلك "كتيب الشروط المرجعية لإعداد المخطط المحلي"، الذي أعدته وزارة الشؤون البلدية والقروية. وتم تحديث هذا الكتيب في عام ٢٠١٥ وكان التغيير الفني الرئيسي هو شرط أن تكون فترة المخططات الجديدة ١٤ عاماً (٢٠١٥-٢٠٢٩).

إن عملية إعداد المخطط المحلي معقدة لأن هناك هياكل موازية أنشأتها وزارة الشؤون البلدية والقروية ووزارة الداخلية، وفي حين أن المسؤولية النظامية للتخطيط تقع بوضوح على الأمانات (تحت إشراف وزارة الشؤون البلدية والقروية)، إلا أن هناك تداخلات في الاختصاصات القضائية مع هيئات تطوير المناطق التي تم إنشاؤها ^(٨) في حين أن وزارة الشؤون البلدية والقروية هي الجهة المركزية للتخطيط المكاني، ولكن لا توجد آلية تنسيق واضحة، مما يعيق في الكثير من الأحيان عملية صنع القرار ويؤثر على تنفيذ المعايير الفنية داخل الأمانات مثل أمانة بريدة، وتشتمل التحديات الأخرى على ما يلي:

- تجري أنشطة التنمية والتطوير بشكل أسرع من عملية إعداد المخطط المحلي والموافقة عليه، (يستغرق الأمر ما بين سنتين وثلاث سنوات لوضع اللامسات الأخيرة على المخطط)؛

يتطلب المخطط الإقليمي للقصيم تطبيق إجراءات متعددة المستويات للإدارة المحلية (الحكومة الأفقية والرأسية) تشمل جميع القطاعات الحكومية والشركات الخاصة والمؤسسات غير الحكومية، وبشكل محدد، يقترح المخطط إنشاء لجنة تخطيط إقليمية تحت مظلة وزارة الشؤون البلدية والقروية، تتمثل مهمتها الرئيسية في تنفيذ محتويات هذا المخطط وتقييم التقدم المحرز، وحتى الآن، لم يتم تفعيل هذه اللجنة، وتشمل التباينات الأخرى بين الاستراتيجية العمرانية الوطنية والمخطط الإقليمي ما يلي:

• التنمية الاقتصادية:- تسلط الاستراتيجية العمرانية الوطنية الضوء على أهمية رأس المال الإقليمي في دعم التنمية الاقتصادية، وجذب رؤوس الأموال، والأعمال التجارية، كما إن هناك إشارة محددة للدور المحوري الذي يمكن أن تلعبه المراكز الحضرية الكبرى مثل بريدة كمحركات اقتصادية في منطقة القصيم، إضافة إلى ذلك تدعم الاستراتيجية العمرانية الوطنية التنمية الاقتصادية من خلال اقتراح إنشاء الجامعات والمؤسسات للتدريب الفني، وإنشاء المناطق الصناعية، وبناء البنية التحتية داخل المدن، وتحسين الخدمات الصحية، وتسهيل الاستثمارات في القطاع الخاص، ومع ذلك، لا يوجد لدى المخطط الإقليمي خريطة طريق واضحة للتنمية الاقتصادية، حيث أنه يحصر استراتيجيات التنوع الاقتصادي في محور بريدة - عنيزة، ويفتقر إلى الآليات أو أية مؤشرات قابلة للقياس لتقييم التنمية الاقتصادية.

• توزيع السكان:- تسلط الاستراتيجية العمرانية الوطنية الضوء على التركيزات العمرانية المنعزلة والمنفصلة باعتبارها مشكلة هامة تواجه التنمية على المستويين الوطني والإقليمي، وهذا يتطلب من المخططات الإقليمية إعداد استراتيجيات جديدة لتوزيع السكان، يصنف المخطط الإقليمي للقصيم المراكز الحضرية، بما في ذلك بريدة استناداً إلى: (أ) الحجم الديموغرافي؛ (ب) الموقع (ج) توافر البنية التحتية والخدمات؛ (د) الأنشطة الاقتصادية؛ (هـ) إمكانية التطور العمراني في المستقبل ^(٩)، كما يشير هذا المخطط إلى الهجرة السكانية من القصيم إلى كل من الرياض وبريدة، بنسبة ٢٧,٨% و ٢٧,٨% على التوالي، لكن تم انتقادها بسبب عدم وجود مخططات عمل ملموسة لتغيير هذا الوضع. ^(١٠)

٣,٢,٣ المخطط المحلي لمدينة بريدة

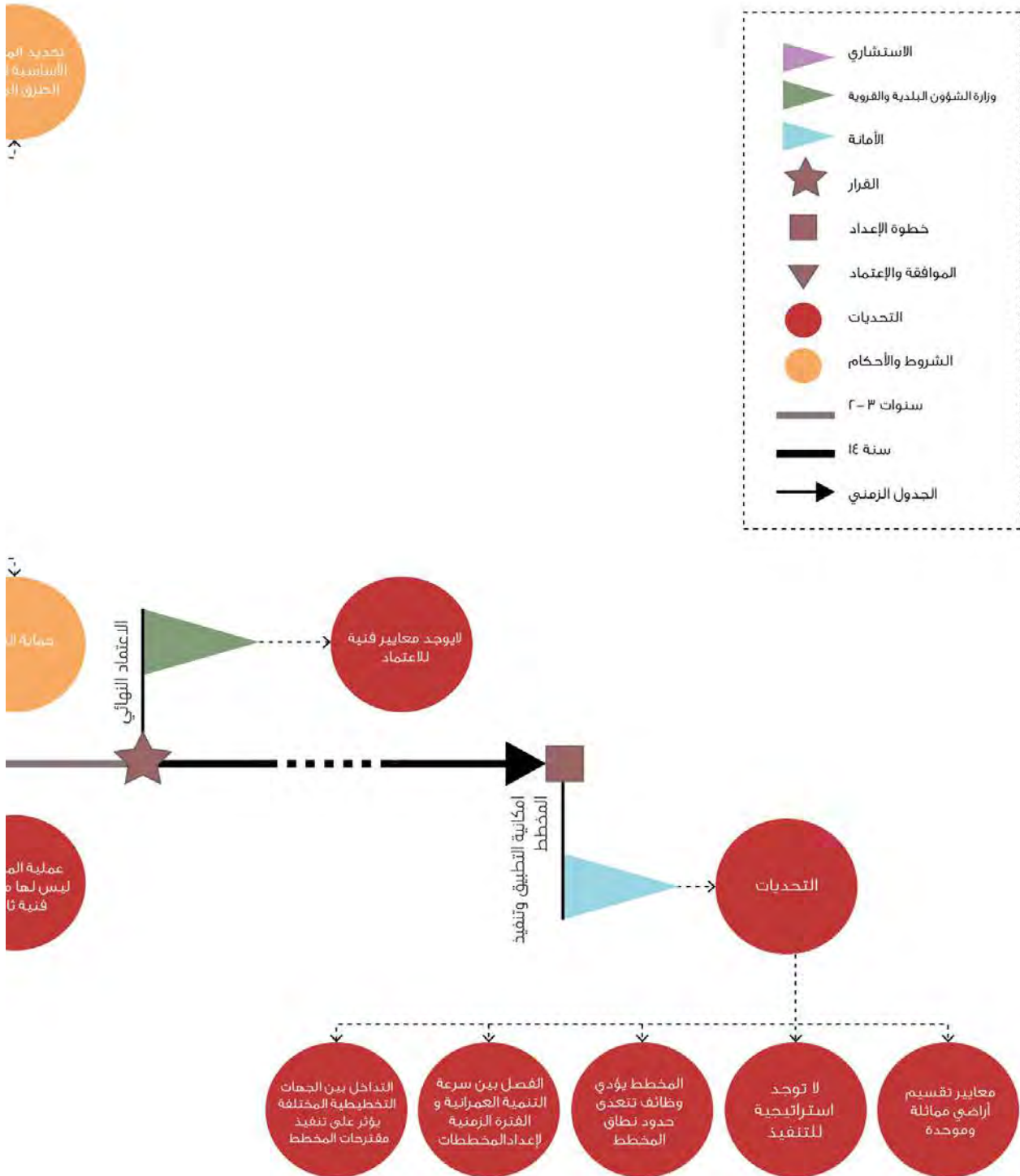
يمثل المخطط المحلي المستوى الثالث من نظام التخطيط الحضري المعمول به في المملكة العربية السعودية، ويركز إلى حد كبير على المناطق التي توجد ضمن نطاق التنمية العمرانية مع التركيز بشكل خاص على الإسكان. يحتوي المخطط المحلي على الأطلس الحضري والذي يوضح تفاصيل الاستعمالات المسموح بها للأراضي في كل جزء من المدينة، ويكملة تقرير للنظمة والاشتراطات، يتضمن مواصفات حول حقوق التطوير المسموح بها، مثل نسبة المساحة المبنية، وديناميكيات الشوارع، وارتفاعات المباني، ومناطق اشتراطات وأنظمة البناء الخاصة... إلخ.

إن الهدف من المخطط المحلي هو: (أ) تطبيق الضوابط العمرانية على اشتراطات ولوائح استعمالات الأراضي والبناء؛ (ب) توفير

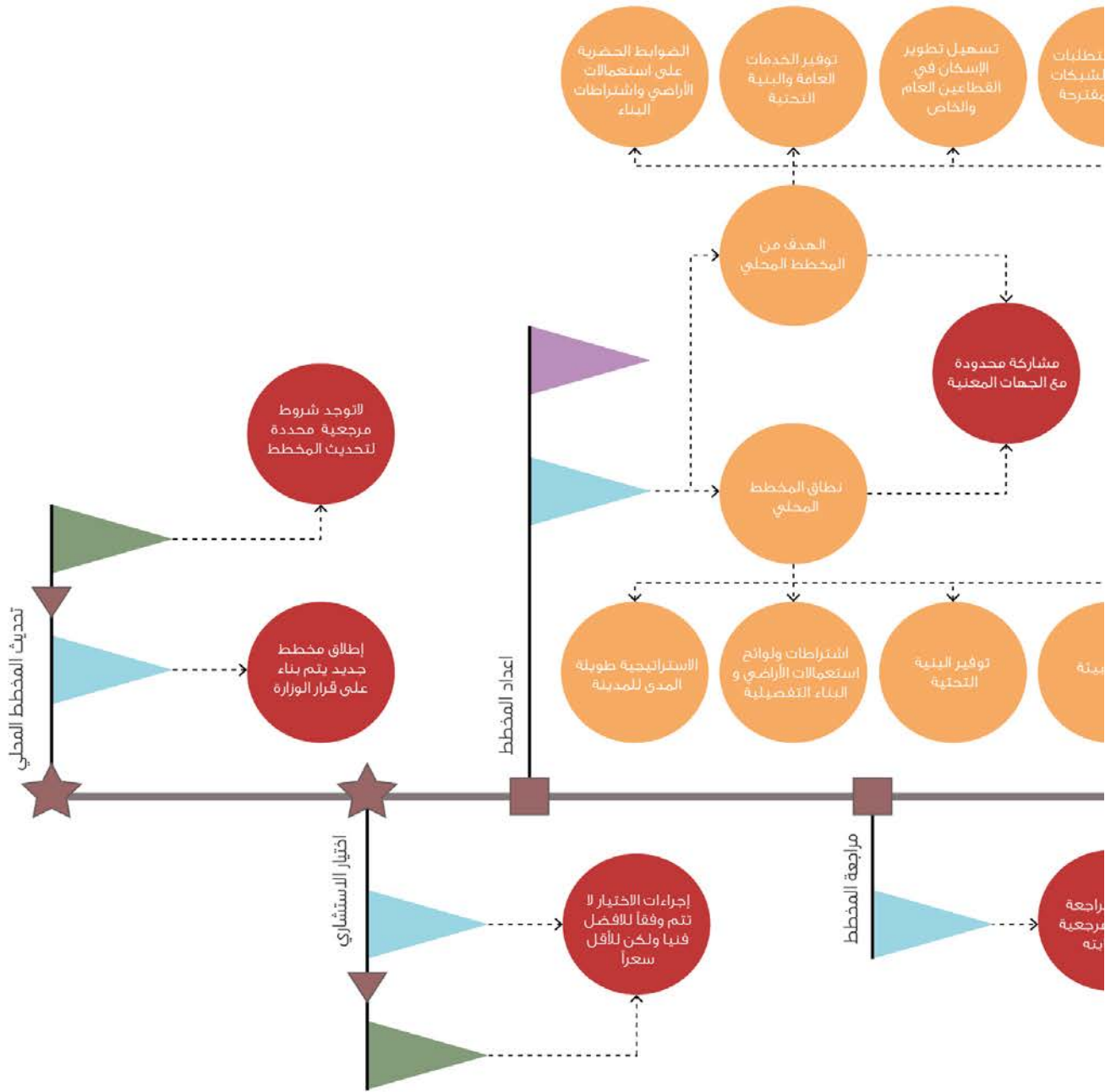


© Twitter @Fahad_059

أحد مزارع منطقة القصيم



الشكل ١٤. عرض مبسط لعملية إعداد المخطط المحلي لمدينة بريدة والجهات المشاركة في عملية الإعداد (برنامج مستقبل المدن السعودية)



٢٠٣، 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 تحدد التشريعات أيضاً معايير التنمية التي يجب على المطور الالتزام بها استناداً إلى الفئات الاستراتيجية للمراكز الوطنية والإقليمية والمحلية وحجم قطع الأراضي، علماً بأن مدينة بريدة تصنف كمركز نمو وطني للنمو (انظر الشكل ١٥).

على الرغم من أن المنطقة الواقعة بين نطاق حماية التنمية ونطاق التنمية العمرانية لعام ١٤٥٠ هـ (٢٠٣٠) هي من الناحية التشريعية منطقة محمية وغير مخصصة للتنمية؛ إلا إن التشريعات تحدد أيضاً آليات لتنفيذ المشاريع الاقتصادية الكبرى أو الوطنية الإقليمية فيها، علاوة على ذلك، وبناءً على الصلاحيات الممنوحة من قبل النظام، هناك بعض الوكالات لديها صلاحيات التصرف في الأراضي الواقعة في مثل هذه المناطق والموافقة على إنشاء مشاريع التنمية

- إن نطاق المخططات المحلية يتجاوز الحدود الإدارية المعمول بها حيث يغطي جميع إجراءات التنمية على مستوى الحاضرة، حيث أنه تولي الدور المنتهي للتخطيط الهيكلي.

- نادراً ما تدعم المخطط المحلي خطة تنفيذية، مما يترك مجالاً للإجراءات التقديرية بناء على تأثير الأمين في عملية صنع القرار؛
- لا توجد مشاركة عامة ومشاركة الجهات المعنية في إعداد المخطط المحلي.

٤.٢.٣ نطاق حماية التنمية العمرانية في مدينة بريدة الإطار التشريعي:

في عام ٢٠٠٨، صدر قرار مجلس الوزراء 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 ٦٦٠ 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 العشوائي 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

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

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

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

بمراقبة إجراءات إصدار التراخيص والتحكم في التنمية، فإن الإجراءات في مدينة بريدة هي كما يلي:

- يقدم المطور لأمانة منطقة بريدة مخطط تقسيم الأراضي، بما في ذلك مخططات التنفيذ التفصيلية لإنشاء البنية التحتية اللازمة؛
- تقوم الأمانة بتقييم الطلب وفقاً لأحكام نظام نطاق التنمية العمرانية، ما عدا الحالات التي حددها القرار الوزاري رقم ١٧٧٧، حيث يفوض هذا القرار بعض السلطات والأدوار للاميين من أجل الموافقة على تقسيم الأراضي فقط فيما يتعلق بحجم المشاريع السكنية، ويعتبر أمين منطقة القصيم هو من له سلطة الموافقة بموجب هذه التشريعات؛
- ثم يُرسل الطلب إلى وزارة الشؤون البلدية والقروية للنظر فيه وفقاً لمعايير التنمية وقوانين 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 إلى الأمانة، 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.

قانون الأراضي البيضاء في مدينة بريدة:

غالبًا ما تكون المناطق الواقعة على أطراف المناطق السكنية في مدينة بريدة على شكل أراضي بيضاء وتكون ملك للحكومة أو للمطورين من القطاع الخاص، ووفقاً لتقرير المخطط المحلي لبريدة (٢٠١٤)، تقدر بنسبة ٥٧.٥% من إجمالي الأراضي المتاحة للأنشطة الحضرية ضمن نطاق التنمية العمرانية لعام ١٤٥٠هـ، مما ساهم بشكل رئيسي في النقص المتزايد في المساكن في المدينة، بينما تعتبر نسبة الأراضي البيضاء داخل المساحة المبنية مرتفعة حيث تبلغ ١٦٣،١ هكتار.

ولقد أصدرت الحكومة مؤخراً قانون ضريبة الأراضي البيضاء الذي يفرض ضريبة سنوية على "الأرض البيضاء" تبلغ ٢,٥% من قيمتها، والتي تحدد بأنها أرض بيضاء تقع في "مناطق مأهولة بالسكان"، مخصصة للوحدات السكنية أو السكنية التجارية المختلطة، ويهدف إلى: (أ) زيادة المعروض من الأراضي المطورة لمعالجة مشكلة النقص في المساكن، (ب) جعل الأراضي السكنية متاحة بأسعار معقولة؛ (ج) مكافحة الممارسات الاحتكارية، كما ستقوم وزارة الإسكان، وهي السلطة المنفذة، بفرض التشريعات على مراحل.

بشكل عادي فيها استناداً إلى صلاحيات وزارة الشؤون البلدية والقروية من ناحية تقييم الامتثال والالتزام بالقوانين، بالإضافة إلى ذلك، وبالنظر إلى المرونة في التشريعات 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، فضلاً عن التنمية المدمجة للمناطق العمرانية.

تحديد نطاق التنمية العمرانية:

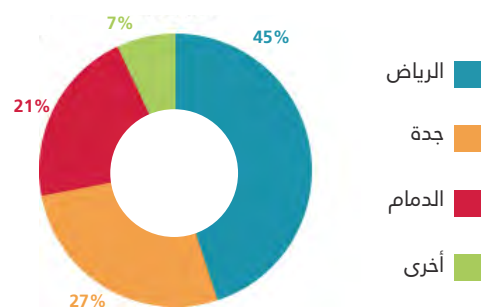
لقد تم تحديد نطاق التنمية العمرانية لمدينة بريدة، إلى جانب مدن أخرى، في وقت واحد من قبل وزارة الشؤون البلدية والقروية بواسطة لجنة فنية تحت إشراف وحدة تنسيق المشاريع، وهي المسؤولة عن التخطيط على مستوى المدينة، وعلى الرغم من أن هناك فهم بأن الحسابات تستند إلى بعض العوامل، مثل النمو التاريخي والنمو السكاني المتوقع في المدينة؛ إلا إنه لا توجد معايير دقيقة منشورة حول كيفية حساب حجم نطاق التنمية العمرانية.

التحديات:

على الرغم من أن اشتراطات ولوائح نطاق التنمية العمرانية تضع معايير للتطوير وتحصره داخل نطاقات التنمية، فإنها تفرض أيضاً شروطاً صارمة على المطورين الذين يرغبون في التنمية والتطوير خارج حدودها، على سبيل المثال، يقترح المخطط الإقليمي للقصيم إدخال مرافق وخدمات إقليمية (مثل حرم جامعة القصيم، والمطار الجديد، ومحطة سكك حديدية إقليمية)، على مسافة ١٨ إلى ٢٠ كم خارج وسط المدينة الفعلي، وقد أدى ذلك إلى اختلال التوازن الاجتماعي والبيئي والاقتصادي (عدم ملائمة استعمالات الأراضي والمضاربة على الأراضي) فضلاً عن أنماط التنمية غير المتوازنة (التمدد والزحف العمراني)، كما إن التفاوت بين مساحة نطاق التنمية والديناميكيات الديموغرافية لمدينة بريدة استناداً إلى حسابات اللجنة، يضعف من عمليات التكثيف.

إجراءات إصدار الرخص:

ترتبط التنمية والتطوير داخل نطاق التنمية العمرانية ارتباطاً وثيقاً



الشكل ١٦. النسبة المئوية للأراضي البيضاء - المرحلة الأولى من تنفيذ نظام الأراضي البيضاء

٥،٢،٣ مخططات تقسيم الأراضي

إن مخططات تقسيم الأراضي هي اللبنة الأساسية لنمو وتطوير مدن المملكة العربية السعودية، وبناء على ذلك يتمتع أمين منطقة القصيم بسلطة الموافقة على تقسيم الأراضي وفقاً للمعايير التالية (القرار الوزاري رقم ١٧٧٧٧ لعام ٢٠١٠):

- يجب أن تكون الأرض ضمن نطاق التنمية العمرانية المعتمد؛
- أن تكون استعمالات الأراضي المحددة لها متوافقة مع التعليمات والاشتراطات واللوائح التي تحكمها؛
- أن لا تسفر تقسيمات الأراضي عن إلغاء أو تعديل أي اشتراطات أو لائحة أو تخطيط معتمد أو استعمال الأرض المصرح به؛
- الانتهاء من جميع إجراءات التخطيط اللازمة وتزويد وكالة وزارة تخطيط المدن بنسخة مصدقة من المخطط بعد الموافقة عليه.

لقد اعتمدت الأمانة ٣٨٨ تقسيماً لأراضي سكنية في مدينة بريدة.

٣،٣،٣ النطاق المؤسسي

١،٣،٣ مؤسسات التخطيط والتنمية العمرانية في المملكة العربية السعودية

يتأثر نمط النمو والتطوير لمدينة بريدة بالإطار المؤسسي المركزي للتخطيط في المملكة العربية السعودية، تحت إشراف وزارة الشؤون البلدية والقروية والتي تقع على عاتقها مسؤولية ومهمة التخطيط الحضري لمدن المملكة، فضلاً عن إصدار التراخيص لجميع أنواع أنشطة البناء، كما إنه قد أنيط بوكالة وزارة تخطيط المدن وبإشراف وزارة الشؤون البلدية والقروية والإدارات التابعة لها مثل التخطيط المحلي والدراسات والبحوث، وإدارة تنسيق المشاريع والتخطيط والتصميم العمراني، مهمة التنسيق مع كل "الجهات المعنية" المسؤولة عن التخطيط لتحقيق التنمية العمرانية الشاملة،^(١٦) إلا إنه من الناحية العملية، هناك القليل من التنسيق بين هذه الإدارات والأمانة وهذا يؤثر على تقديم الخدمات وتنفيذ المشاريع.

٢،٣،٣ النطاق الإقليمي لمنطقة القصيم

وفقاً للتصنيف الإداري لوزارة الداخلية، تنقسم منطقة القصيم إلى ١٢ محافظة (٥ منها من الفئة أ و٧ من الفئة ب)، و١٣٩ مركزاً (٥٧ من الفئة أ و٨٢ من الفئة ب)، كما إن مدينة بريدة، بصفتها عاصمة المنطقة، لا يشملها هذا التصنيف، بل تحكمها "الأمانة" برئاسة الأمين، ولقد تم وضع هذا التصنيف من قبل وزارة الشؤون البلدية

والقروية،^(١٧) وفي ضوء هذا الهيكل، خصصت وزارة الشؤون البلدية والقروية للأمانة ميزانية سنوية من أجل العمل التنموي والخدمات البلدية^(١٤) وهي الوسيلة المالية الوحيدة المتاحة لمدينة بريدة^(١٥). هناك مؤسسات إضافية في منطقة القصيم تقوم بإدارة وتنظيم عملية التنمية، وكما تقدم فإن مجلس المنطقة، وإمارة المنطقة برئاسة الأمير^(١٦)، ترفع تقاريرها إلى وزارة الداخلية.^(١٨)

- تحديد احتياجات المنطقة واقتراح إدراجها في مخطط التنمية الوطنية؛
- تحديد المشاريع المفيدة للمنطقة وتقديمها على أنها أنشطة تتطلب تمويلاً ليتم فحصها واختيار المشاريع القابلة للتمويل، ويتم توفير التمويل كجزء من مخططات التنمية الوطنية والميزانية السنوية وهي الوسيلة الوحيدة المتاحة؛
- دراسة الترتيب التنظيمي للمراكز الإدارية الإقليمية، ومتابعة تنفيذ أي تعديلات؛
- تنفيذ أحكام مخطط التنمية والتطوير والميزانية وإجراء التنسيق اللازم.

المجلس البلدي: يتبع للأمانة، ويتم تعيين ثلثي أعضائه بأصوات المواطنين، في حين يتم تعيين الباقيين من قبل وزير الشؤون البلدية والقروية، ويقوم بالإشراف على أنشطة الأمانة والبلديات للتأكد من أنها تتوافق وتلتزم بما ورد في المخطط المحلي والمحلي، وكذلك تلبية الاحتياجات الحالية للمنطقة، ويقوم باعتماد: • ميزانية الأمانة؛ والتي تعتمد على مخصصات الميزانية المعتمدة وتخضع دائماً للمراجعة نظراً لأنها تستند إلى الأولويات المتفق عليها بين المجلس والأمين؛ • دراسة المخططات السكنية مع التركيز على ما إذا كان هناك أي خطأ إجرائي؛ • نطاق الخدمات البلدية؛ • مشاريع نزع الملكيات اعتماداً على أولويات المخطط المحلي.

لا يتمتع المجلس البلدي بصلاحيات تنفيذية حيث أن هذا الأمر تقوم به وزارة الشؤون البلدية والقروية ممثلة بالأمانة والبلديات.

٣،٣،٣ النطاق المحلي لمدينة بريدة

تتكون منطقة القصيم من عدة مدن بما فيها بريدة، وهي العاصمة

وأكبر مدينة، وكما ذكرنا سابقاً، تتم إدارة المدينة من قبل الأمانة التي يرأسها الأمين والذي يتم تعيينه من قبل وزير الشؤون البلدية والقروية.

إدارة التخطيط العمراني^(١٩) بريدة تضمن الالتزام بمخططات وزارة الشؤون البلدية والقروية لمدينة المملكة والمناطق الريفية والشوارع وتصاميم البناء، تضم إدارة التخطيط العمراني بمدينة بريدة ما يقرب من ثمانية مخططين ومعماريين موزعين على أربع وحدات هي: (أ) التخطيط العمراني، (ب) التصميم العمراني، (ج) رخص البناء، (د) مسح الأراضي^(٢٠)، ومع ذلك، من الصعب تأكيد دور ووظائف هذه الوحدات، وكذلك الطريقة التي ترتبط بها هذه الوحدات مع الأدوات الأخرى لأن البنية الداخلية تتغير باستمرار.

أنشأت الأمانة المرصد الحضري المحلي، تحت إشراف المرصد الحضري الوطني (بموجب القرار الوزاري رقم ١٢٨ الصادر في عام ٢٠٠٧)، حيث يقوم هذا المرصد بدعم إدارة التخطيط العمراني بمدينة بريدة من خلال قياس التقدم والتطور المحرز كل ثلاثة سنوات فيما يتعلق بـ:

- تحقيق رؤية المملكة ٢٠٣٠؛
- تحقيق الهدف ١١ من أهداف التنمية المستدامة؛
- تحقيق مؤشرات ازدهار المدن والمؤشرات الحضرية الأخرى.



© Suliman Alkurishan

سوق تمر في بريدة

٢،٤،٣ إيرادات الأمانة/ البلدية

لقد فرضت وزارة الشؤون البلدية والقروية مؤخراً الرسوم البلدية، والتي وسعت من قاعدة إيراداتها الخاصة، لكن الإيرادات المحلية لا تزال غير كافية، وبالتالي، لا تزال الأمانة تعتمد على الدعم الحكومي من الميزانية العامة للدولة.

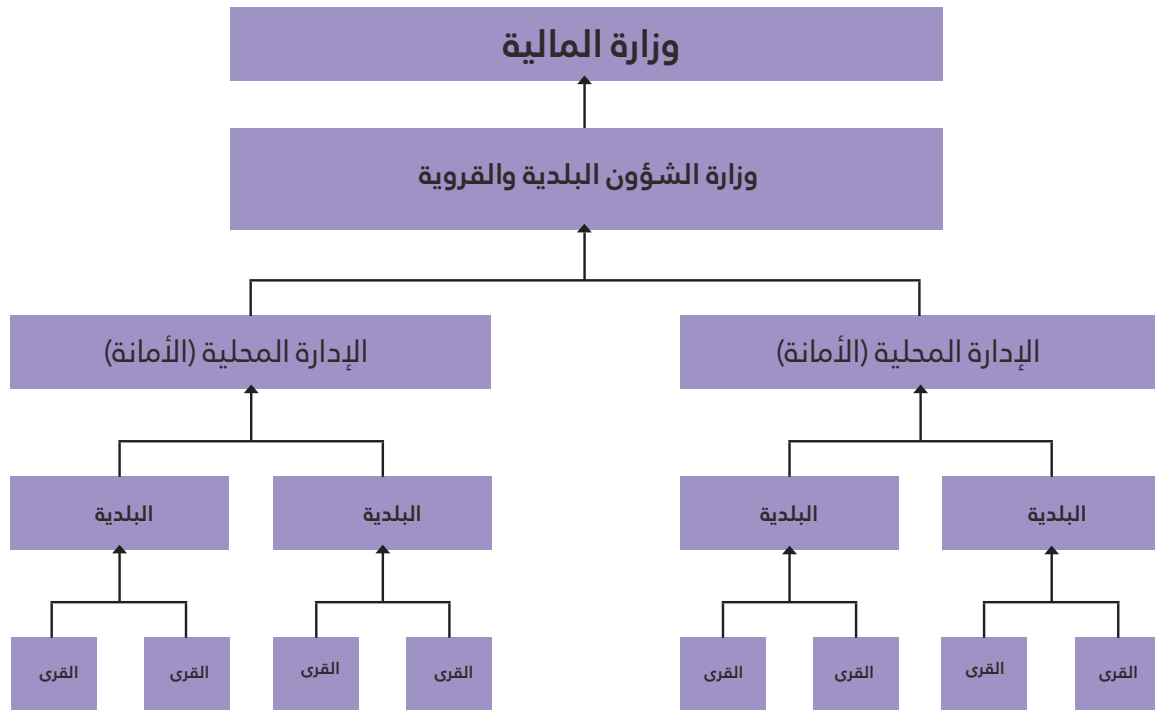
تمول الحكومة حصة كبيرة من الخدمات العامة والبنية التحتية على المستوى المحلي، تقوم البلديات بإعداد وتقديم مقترحات المشاريع ليتم تقديمها للحصول على التمويل، ثم ترسل الأمانة هذه المقترحات إلى وزارة الشؤون البلدية والقروية والتي بدورها ترفعها إلى وزارة المالية (انظر الشكل ١٧)، ثم تقوم وزارة المالية بتخصيص الأموال للوزارات والهيئات مع الأخذ بعين الاعتبار العوامل الإضافية الأخرى مثل السكان، ثم تقوم الأمانات بإتفاق الميزانية على الأنشطة المدرجة في مقترح الميزانية القائمة على البنود.

٤،٣،٣ الآثار التشريعية والمؤسسية على مدينة بريدة

إن معظم القرارات والموافقات الفنية في الأمانة، بما في ذلك قرارات التخطيط، تتم على أساس تقديري بناء على الأولويات المحددة، لذلك، حيث أن عدم وجود آليات نظامية لمواءمة وتوجيه منظومة التخطيط، ستؤثر بغموضها والتنفيذ الجزئي للإطار التشريعي على جذب الاستثمار الأجنبي أو المؤسسي وهو ما لا يتماشى مع الركيزة الاقتصادية لرؤية المملكة ٢٠٣٠.

٤،٣ إطار التمويل البلدي
١،٤،٣ النظام المالي

إن الإدارة المالية السليمة هما مفتاح دعم أهداف التنمية المحلية وإنشاء قاعدة مالية قوية تعزز دور القطاع العام في دعم التنمية الاقتصادية المحلية، ويتناول هذا الفصل النظام المالي في المملكة العربية السعودية بشكل عام ومدينة بريدة على وجه الخصوص. يعكس النظام المالي درجة المركزية التي لوحظت في نظام الحكومة والإدارة العامة في المملكة العربية السعودية، حيث تتولى وزارة الشؤون البلدية والقروية، عبر الأمانات، مسؤولية تمويل أنشطة الخدمات البلدية مثل تخطيط المدن، وإصدار تراخيص البناء، وصيانة الطرق، وبالإضافة إلى وزارة الشؤون البلدية والقروية، هناك عدد من الجهات المتخصصة الأخرى (على سبيل المثال، الأمانة والإدارات الإقليمية) التي تقوم بتمويل وتنفيذ المشاريع على مستوى المنطقة، على سبيل المثال، تمويل وزارة التعليم مدارس المدينة مباشرة بدلا من تمويلها من خلال الأمانة.





© Abeer Bajandouh

بوابة أحد المباني التراثية في بريدة

وبين عامي ٢٠١٢ و٢٠١٦، ارتفعت الإيرادات من المصادر الخاصة لدى أمانة منطقة القصيم من ٣٦ مليون ريال سعودي إلى ٦٠ مليون ريال سعودي، وعلى الرغم من أن إيرادات المصادر الخاصة قد زادت على مدى السنوات العديدة الماضية، إلا أنها لا تزال دون هدف برنامج التحول الوطني البالغ ٤٠٪، وللمساعدة في تعزيز ورفع معدل الإيرادات من المصادر الخاصة يوصي مؤئل الأمم المتحدة بإدخال أدوات ضريبية واستراتيجيات تمويل جديدة، تتماشى مع رؤية المملكة ٢٠٣٠. (٢١)

في كل عام تطلب وزارة المالية مقترحات الميزانية من كل وزارة، بعد ذلك تكون الوزارات مسؤولة عن صياغة الميزانيات التي تتوافق مع المبادئ الإرشادية الخاصة بالميزانية، وعلى الرغم من أن القرار النهائي يتم من القمة إلى القاعدة، في إطار وزارة الشؤون البلدية والقروية، فإن عملية الاقتراح تميل إلى أن تكون من أسفل إلى أعلى حيث تقدم المستويات الأدنى من الحكومة المشاريع المقترحة لدورة الميزانية التالية. على سبيل المثال، تقوم الأمانات بتجميع مقترحات المشاريع من البلديات، والتي يتم تقديمها بعد ذلك إلى وزارة الشؤون البلدية والقروية. وبعد التقييم والمراجعات للموازنة، يتم رفع المشاريع المعتمدة للمراجعة من قبل وزارة المالية، وبعد المراجعة، تخصص وزارة المالية التمويل وفقاً لذلك.

٣،٤،٣ تمويل تكاليف التشغيل لدى البلدية

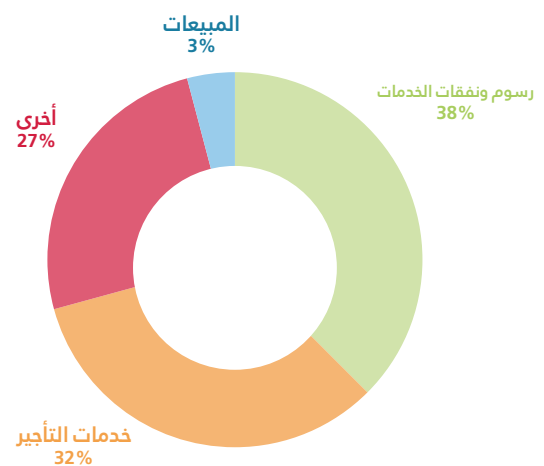
على الرغم من التحديات التي حدثت بين عامي ٢٠١٥ و٢٠١٦، ارتفعت الإيرادات من المصادر الخاصة من ٣٦ مليون ريال سعودي في عام ٢٠١٠ إلى ٦٠ مليون ريال سعودي في عام ٢٠١٥، وفي عام ٢٠١٦، تم تمويل ١٥٪ من ميزانية بريدة من إيرادات المصادر الخاصة، وتم تمويل الباقي من خلال الدعم الحكومي والموارد المالية الأخرى التي تقدمها الحكومة، ونتيجة لذلك، تعتمد مدينة بريدة/منطقة القصيم بشكل كبير على المركزية.

بنود الميزانية	ريال سعودي (١٠٠٠ ×)
الرواتب	125,240
نفقات التشغيل	14,394
برامج التشغيل والصيانة والعقود	99,151
المشاريع	401,600
إجمالي الميزانية المعتمدة	640,385
الإيرادات من الموارد المحلية	111,750
إجمالي الميزانية	725,135

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

الشكل ٢. الميزانية المعتمدة لأمانته مدينة بريدة (٢٠١٦)

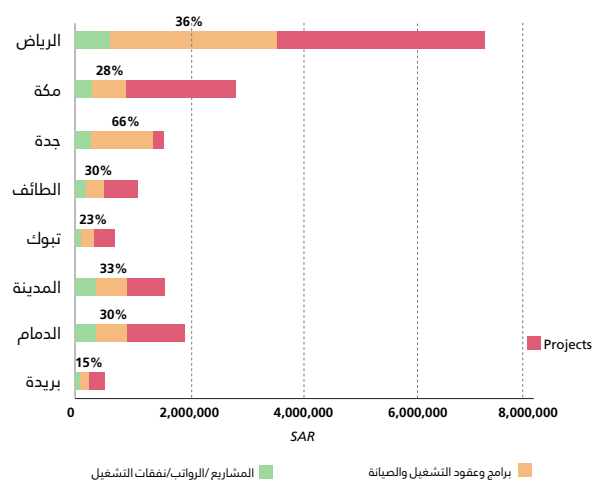
أصدرت وزارة الشؤون البلدية والقروية رسوم جديدة للأمانات لزيادة مصادر الدخل الخاصة بها، وبناء على بيانات السنة المالية لعام ٢٠١٦م، حققت مدينة بريدة ١٥٪ من ميزانيتها من إيرادات مصادرها الخاصة، وتعتبر الغرامات وتأجير الأراضي الحكومية والإعلانات هي الجهات المساهمة الرئيسية في إيرادات المصادر الخاصة، وعادة ما يتم سد الفجوة بين إيرادات المصادر الخاصة وميزانيات الأمانات بالدعم الحكومي، مما يجعل الأمانات والبلديات تعتمد اعتماداً كبيراً على الموارد المالية من الحكومة.



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

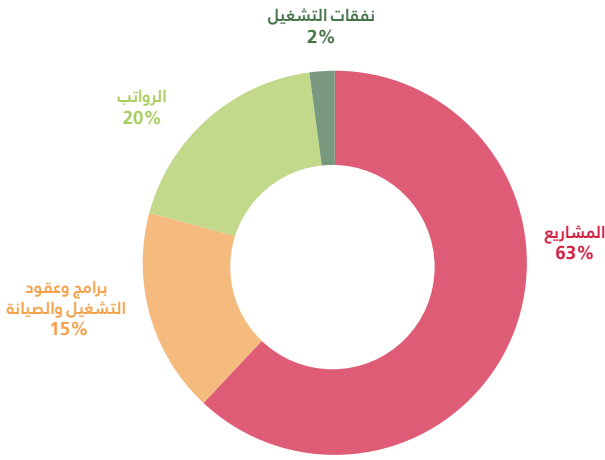
الشكل ١٨. إيرادات مدينة بريدة من المصادر الخاصة، ٢٠١٥م

يوضح الشكل ١٨ توزيع ميزانية ٢٠١٥ في بريدة حسب فئة الإنفاق، حيث شكلت المشاريع أكبر حصة من ميزانية مدينة بريدة تليها التشغيل والصيانة/البرامج والعقود والرواتب ونفقات التشغيل.



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

الشكل ١٩. تكاليف التشغيل والصيانة (الحصة من إجمالي الميزانية)، ٢٠١٥-٢٠١٦م (بالتألف، ريال سعودي)



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

الشكل ٢١. تحليل ميزانية الأمانة (٢٠١٦).

الحكومية^(٢٦)، والتي تتكون من المؤسسات المالية المحلية والبنوك والمستثمرين الأجانب، وتعتبر سندات التنمية الحكومية قابلة لخصم الزكاة بالنسبة للمستثمرين المحليين وتعفى من اقتطاعات الضرائب على دخل المستثمرين الأجانب. ومن المتوقع أن يكون لهذه الطريقة دور في خلق ظروف تنافسية وجذابة لرأس المال والمستثمرين في الأسهم تأثيرات واسعة النطاق على الاقتصاديات المحلية لمدن مثل بريدة في المستقبل، مما يزيد من توافر رأس المال لتمويل التنمية العمرانية.

تمويل الإسكان

يعتبر سوق العقارات في المملكة العربية السعودية أكبر عشر مرات من أي سوق للعقارات في منطقة الخليج، وتقدر نسبة معدل تملك الأسر السعودية للمساكن ٥١,٧٪، كما أن ملكية المنازل محصورة نظامياً في الوقت الحالي للمواطنين السعوديين فقط، على الرغم من أن الأجانب يمكنهم شراء العقارات المستأجرة في مشاريع محددة، وينتج الطلب السعودي في المقام الأول من قبل المشترين المحليين أكثر من المستثمرين الأجانب ويدفعه معدل النمو السكاني الإجمالي (٣,١٪) ونمو السكان السعوديين (٢,٢٪). علماً بأنه قبل نظام الرهن العقاري وتمويل الرهن العقاري، كان يتم تمويل سوق الائتمان العقاري إما من قبل صندوق التنمية العقارية أو من البنوك التجارية، حيث يعتبر صندوق التنمية العقارية أحد المصادر الرئيسية للقروض الميسرة للمواطنين السعوديين لتمويل بناء المساكن، كما تقدم البنوك التجارية عموماً القروض العقارية لأولئك الذين يستطيعون دفع مبالغ كبيرة كدفعة مقدمة، ولسد هذه الفجوة التمويلية الناتجة في سوق الإسكان، تم إصدار سلسلة من الأنظمة المالية تتكون من (١) نظام للتنفيذ، و(٢) نظام التمويل العقاري، و(٣) نظام الرهن العقاري المسجل، و(٤) نظام التأجير التمويلي، و(٥) نظام مراقبة الشركات المالية.^(٢٧)

على الرغم من أن إيرادات الاستثمارات البلدية قد زادت على مدى السنوات العديدة الماضية، إلا إن حصة الإيرادات الخاصة بالميزانية الإجمالية لم تنمو بالضرورة بنفس المعدل، فإذا عززت الحكومة هدف تحقيق الدخل المستهدف في عام ٢٠٢٠ بنسبة ٤٠٪ كما هو مقترح في برنامج التحول الوطني ٢٠٢٠ بدون حوافز داعمة وأهداف وسيطة، فإنه يمكن للحوافز على المدى القصير دفع الأمانات نحو دعم وتعزيز أنواع معينة من استثمارات الأراضي ومشاريع التنمية التي تعتبر دون المستوى الأمثل والتي تخلق العوامل الخارجية السلبية.^(٢٨)

٤,٣ التمويل الرأسمالي لمشاريع الخدمات البلدية

لقد أصبح الطلب على رأس المال لتمويل البنية التحتية المحلية في الدول الناشئة ذات أولوية، خاصة في مدن مثل بريدة، ولسد فجوة التمويل ومعالجة تحديات التنمية الجديدة، فإن بدائل وخيارات التمويل المتاحة لبلدان مثل المملكة العربية السعودية أصبحت أخذة في التوسع بسرعة.

تهدف التغييرات الأخيرة إلى تحسين سوق رأس المال السعودي في ظل ازدياد معدل رسملة السوق، فعلى سبيل المثال، تم مؤخراً طرح نظام سوق رأس المال وهيئة الأوراق المالية والبورصة المملوكة للقطاع الخاص في المملكة العربية السعودية بهدف تحسين سوق رأس المال المحلي. ولقد ارتفعت قيمة الأسهم السعودية، بين عامي ٢٠١١ و٢٠١٦، بدءاً بما يزيد عن ٥٠٪ من الناتج المحلي الإجمالي إلى حوالي ٧٠٪ من الناتج المحلي الإجمالي، وتعتبر شركة السوق المالية السعودية (تداول) اليوم هي السوق الوحيد للأسهم في السعودية وأكبر سوق تبادل للأسهم في العالم العربي^(٢٩)، كما أنشأت المملكة العربية السعودية السوق الموازية "نمو" إلى جانب تداول، وهو سوق أسهم للشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم، وتعتبر "نمو"، في ظل العدد الأقل من متطلبات الإدراج، خياراً جيداً للشركات الصغيرة والمتوسطة التي ترغب في الاكتتاب العام.

وبالإضافة إلى تقديم الخدمات المصرفية التقليدية، شهدت البنوك المحلية في المملكة العربية السعودية سلسلة من عمليات الاندماج والاستحواذ، وتنوع مواردها، وبدأت بتقديم منتجات استثمارية تقليدية وإسلامية إلى قاعدة متنوعة من المستثمرين،^(٣٠) كما أصبح سوق رأس المال في المملكة العربية السعودية مثلاً على كفاءة تخصيص رأس المال المدعوم بالإصلاحات الاستراتيجية وزيادة القيمة السوقية.^(٣١)

فيما يتعلق بسوق الديون في المملكة العربية السعودية، بدأت الحكومة إصدار سندات لتمويل الديون في عام ١٩٨٨م، ففي السنوات الـ ١٥ الماضية، خضع سوق الديون لسلسلة من الإصلاحات، والتي غيرت عملية إصدار السندات وسندات التسعير وتحديد شروط استحقاق السندات، ولقد كان أحد المشترين الرئيسيين للسندات الحكومية هو مجموعة المستثمرين في سندات التنمية

المديريات والفروع الإقليمية، وعلى الرغم من أن الشركة السعودية للكهرباء والمؤسسة العامة لتحلية المياه المالحة هما من الهيئات الحكومية، فإن المملكة العربية السعودية تبحث عن بدائل وخيارات لإعادة الهيكلة بحيث تسمح بمشاركة القطاع الخاص.

تمويل الخدمات الصحية والاجتماعية

وفقاً للأنظمة السعودية، توفر الحكومة لجميع المواطنين والمغتربين العاملين في القطاع العام الإمكانية التامة والمجانبة للاستفادة من جميع خدمات الرعاية الصحية العامة.^(٣٠) وفي هذا الإطار، تعتبر وزارة الصحة المزود الرئيسي للحكومة لخدمات الرعاية الصحية في المملكة العربية السعودية، حيث يوجد ما مجموعه ٢٤٩ مستشفى و٢٠٠٩٤ من مرافق الرعاية الصحية الأولية. تمثل الرعاية الصحية الحكومية ٦٠٪ من إجمالي الخدمات الصحية في المملكة العربية السعودية.^(٣١)

كما يساهم القطاع الخاص في تقديم خدمات الرعاية الصحية، خاصة في المدن الأكثر ازدحاماً حيث أن هناك ١٢٥ مستشفى خاص (١١,٨٣٣ سريراً) و٢,٢١٨ مستشفى وصيداً خاصة تضم ٢١٪ من خدمات المستشفيات في المنطقة.^(٣٢)

تشرف وزارة الصحة على ٢٠ إدارة إقليمية عامة لشؤون الرعاية الصحية في مختلف أنحاء البلاد (على سبيل المثال، المديرية العامة للشؤون الصحية في القصيم)، ويشمل دور المديريات العشرين هذه: (١) تنفيذ سياسات ومخططات وبرامج الرعاية الصحية، و(٢) إدارة ودعم خدمات الرعاية الصحية بوزارة الصحة، و(٣) الإشراف على خدمات الرعاية الصحية للقطاع الخاص وتنظيمها، و(٤) التنسيق مع الجهات والوكالات الحكومية الأخرى، و(٥) التنسيق مع المؤسسات الأخرى ذات الصلة. يوجد في منطقة القصيم ثمانية عشر مستشفى تديرها وزارة الصحة،^(٣٣) علماً بأن المستشفيات المعتمدة من وزارة الصحة في بريدة في عام ٢٠١٥ هي مستشفى القوات المسلحة بالقصيم ومستشفى الملك فهد التخصصي وعيادة الحياة ومستشفى بريدة المركزي ومستشفى الولادة والأطفال ببريدة ومستشفى بريدة للصحة النفسية ومستشفى الدكتور سليمان الحبيب.

لتلبية الطلب المتزايد على خدمات الرعاية الصحية، منحت وزارة الصحة المديريات الإقليمية المزيد من الاستقلالية فيما يتعلق بالتخطيط، والتوظيف، وإبرام الاتفاقيات مع مقدمي خدمات الرعاية الصحية، والتقدير المالي في مسائل الميزانية والنفقات، ومع ذلك، بالنسبة لغالبية الأنشطة، يجب أن تحصل المديريات الإقليمية على تصريح من وزارة الصحة، مما يحد من الدرجة التي تتمتع فيها المديريات بسلطة اتخاذ القرار بشكل مستقل.^(٣٤)

في البداية، تم تحديد سعر القرض مقابل القيمة للرهن العقاري بنسبة ٧٪، ومقارنة بالدول الأخرى مثل المملكة المتحدة والهند حيث يبلغ المعدل ٩٠-٩٥٪ و ٨٪، على التوالي، كانت نسبة القروض إلى القيمة المقدمة في المملكة العربية السعودية منخفضة، وفي الآونة الأخيرة، رفع البنك المركزي السعودي الحد الأقصى لنسبة القرض إلى القيمة على الرهون العقارية من ٨٥٪ إلى ٩٠٪ في محاولة لتحفيز الإقراض العقاري،^(٣٥) وبفضل التشريعات الحديثة، أصبحت شركات التمويل الدولية قادرة الآن على توسيع نطاق خطوط الائتمان في الإسكان.

تمويل المرافق

في عام ٢٠١٦، كانت المرافق الوطنية تتم إدارتها من قبل وزارة البيئة والمياه والزراعة ووزارة الطاقة والصناعة والثروة المعدنية، وفي عام ٢٠١١م تأسست هيئة تنظيم الكهرباء والإنتاج المزدوج وهي مسؤولة عن منح التراخيص لجميع الجهات العاملة في مجال الطاقة الكهربائية أو تحلية المياه بالإضافة إلى تنظيم الموردين، وتتولى هيئة تنظيم الكهرباء والإنتاج المزدوج ضمان أن عملية تزويد المملكة العربية السعودية بالكهرباء والمياه مواكبة للطلب، ويتم الوفاء بمعايير الجودة، ويتم تسعير المياه والكهرباء بصورة عادلة، وتعتبر الشركة السعودية للكهرباء أكبر مزود للكهرباء، حيث أنها في عام ٢٠١٥، كانت مسؤولة عن توزيع الكهرباء على المستهلكين بشكل تام، باستثناء منطقتين تديرهما شركة مرافق، وهي أول شركة خاصة متكاملة للطاقة والمياه، في الجبيل وينبع. ومن ناحية أخرى نجد أن عملاء القطاع السكني يشكلون أكبر حصة من عملاء الشركة السعودية للكهرباء والذين بلغ عددهم (٦,٧ مليون) في عام ٢٠١٥ واستهلكوا ٤٨,٤٪ من إنتاجها من الطاقة، وكانت ثاني أكبر مجموعة مستهلكة هم من المستخدمين التجاريين (١,٥ مليون مستهلك، ١٦,٣٪ من مبيعات الطاقة) تلتها الجهات الحكومية (٢٦١,١١١ مستهلك، ١٣٪ من مبيعات الطاقة) والصناعة (١٠٠,٤٤٤ مستهلك، ١٨,١٪ من مبيعات الطاقة).^(٣٦)

وتعتبر المؤسسة العامة لتحلية المياه المالحة المزود الرئيسي للمياه وهي مسؤولة عن حوالي ٦٠٪ من إنتاج المملكة من المياه المحلاة، ففي عام ٢٠١٥، تملك المؤسسة العامة لتحلية المياه المالحة ٥٤٪ من جميع وحدات ومحطات التحلية إلى جانب تشغيلها ويوجد أكبر محطة لها في الجبيل، وفي عام ٢٠١٦، وصل إنتاج الجبيل ٣٥٨ مليون متر مكعب، أو ٢٦٪ من الإنتاج السنوي للمؤسسة العامة لتحلية المياه المالحة، كما تمتلك المؤسسة محطات تحلية مياه في كل من الخبر وجدة والشعيبة إلى جانب أنها مسؤولة أيضاً عن نقل المياه المحلاة من مصانع الإنتاج إلى خزانات المياه الصالحة للشرب الرئيسية في المملكة.

تدير شركة المياه الوطنية خزانات المياه العذبة في المملكة العربية السعودية، وهي المسؤولة عن توزيع المياه، كما إنها مسؤولة عن إمدادات المياه والصرف الصحي في أكبر المدن: الرياض، وجدة، ومكة، والطائف، أما خارج هذه المناطق العمرانية، فإن وزارة البيئة والمياه والزراعة ووزارة الطاقة والصناعة والثروة المعدنية هي الجهات التي تقوم بإدارة إمدادات المياه والصرف الصحي من خلال

٤,٤,٥: الاستخدام المالية

تمول الحكومة حالياً معظم المرافق الأساسية والخدمات العامة مع قيام البلدية بدور ثانوي، وعلى الرغم من الجهود المتضافرة لتحسين الإستدامة المالية المرجوة في برنامج التحول الوطني، فإن الإستدامة الذاتية المالية على مستوى الأمانات ستظل تمثل تحدياً في ظل ازدياد عدد سكان المناطق العمرانية والتنمية العمرانية السريعة.

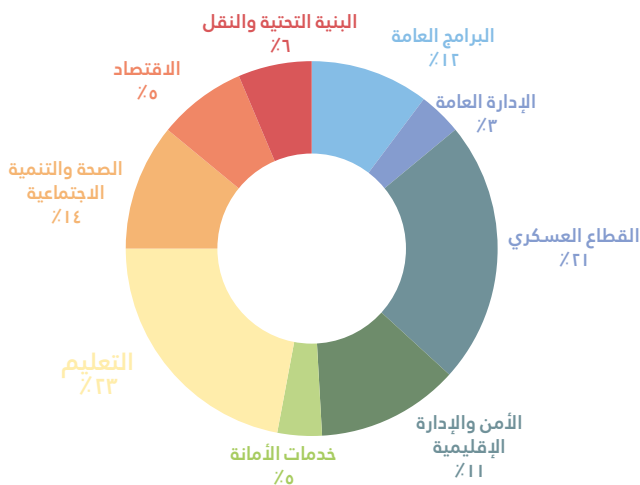
التمويل القائم على الأراضي:

تعتبر الأراضي، على نطاق واسع، واحدة من أكثر الوسائل المدرة للإيرادات بالنسبة للإدارات الحكومية وقد تم تبنيها عالمياً في نطاقات مختلفة، كما يعتبر التمويل القائم على الأراضي مصدراً مستقراً للإيرادات وهيكل تحفيز يعزز التنمية الاقتصادية والعمرانية المحلية، وفي أمانة القصيم، تعد الأراضي مساهماً رئيسياً في الإيرادات المحلية للبلديات، ففي عام ٢٠١٦، تم الحصول على ٢٠٪ من إيرادات البلدية من مبيعات الأراضي وتأجيرها.^(٣٥) إن فرض نسبة ٢,٥٪ كضريبة على الأراضي البيضاء هو أيضاً دليل على أهمية الأراضي كمصدر دخل قوي، ومن المتوقع أن توفر الضريبة على الأراضي البيضاء مصدراً هاماً للإيرادات لوزارة الإسكان، والحد من المضاربة على الأراضي، وتعزيز ودعم تنمية الأراضي غير المستغلة داخل نطاق التنمية العمرانية،^(٣٦) ومع ذلك، لا يعتبر تأجير الأراضي والضريبة على الأراضي البيضاء حلاً سحرياً في تنويع مصادر الدخل في المملكة العربية السعودية، حيث تمثل مبيعات الأراضي والإيجارات أبسط أشكال التمويل من حيث قيمة الأراضي، ولكن هذه الأدوات لا تولد ما يكفي من الإيرادات. توجد مجموعة واسعة من أدوات التمويل القائمة على الأراضي خارج نطاق تركيزها الحالي المتعلق بالتأجير والضريبة على الأراضي البيضاء، وفي فترات تناقص عائدات النفط، ستحتاج مدينة بريدة إلى استقرار أكبر في الإيرادات، وإمكانية التنبؤ، والاستدامة الذاتية لتلبية احتياجاتها المتزايدة من النفقات، ولهذه الغاية، يجب على أمانة القصيم دراسة مجموعة متنوعة من أدوات التمويل وبناء قدرات نظام إدارة الأراضي والتمويل البلدي الحالي.

توليد القيمة العمرانية

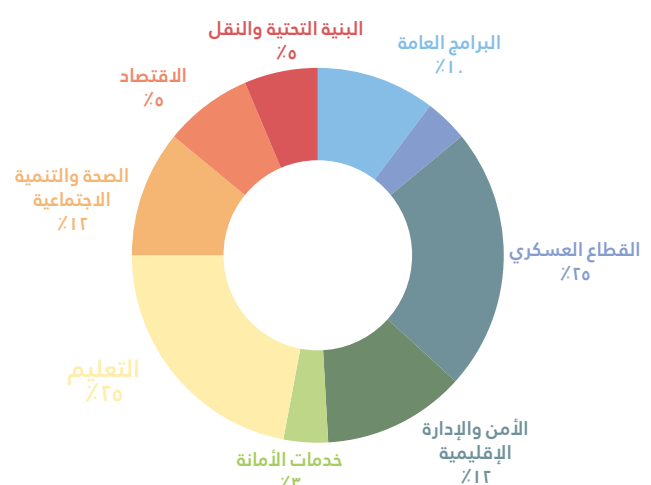
تعتبر المالية العامة والإدارة المالية السليمة أهم العناصر في دعم أهداف التنمية المحلية وإنشاء قاعدة مالية قوية تعزز دور القطاع العام في دعم التنمية الاقتصادية المحلية، تعتمد أمانة القصيم على التحويلات الحكومية لتمويل الأنشطة والمشاريع الإنمائية المحلية، ففي عام ٢٠١٧، خصت الحكومة ٥٪ من إجمالي الميزانية للخدمات البلدية، والتي شملت أيضاً المشروعات والبرامج التي تديرها وزارة الشؤون البلدية والقروية (انظر الشكل ٢٣ والشكل ٢٤). ولتقليل الاعتماد على التحويلات الحكومية وزيادة أداء الخدمات والأنشطة البلدية، تقوم الحكومة بدراسة وسائل بديلة لتوليد الإيرادات، وتشمل بعض الخدمات العامة التي يمكن تخصيصها كل من النقل العام، وإدارة الضرائب وجمعها، وخدمات إدارة النفايات، وإدارة الممتلكات البلدية.

وعلى أساس هذه القواعد، يرتبط تطوير بريدة وقدرتها على توليد القيمة ارتباطاً وثيقاً بالتخطيط والتمويل والحكومة، حيث أن عملية إدارة الأراضي والتخطيط الحضري يمكن أن تدعم التغيير الجذري في عمليات تمويل الأمانات من خلال تحسين القدرة المحلية على توليد الإيرادات. تعتمد القدرة التمويلية البلدية على آليات التمويل المحلية المستخدمة، علاوة على ذلك، تتأثر جاذبية الفرص الاستثمارية البلدية بهياكل الحكومة المحلية ولذلك، يجب أن يكون بناء القدرات البلدية من أولويات الإدارات المحلية، خاصة لأولئك المهتمين بالشراكات بين القطاع العام والخاص، كما أن الحكومة الرشيدة تعتبر عنصر هام وأساسي في زيادة قيمة الأراضي، وزيادة الإيرادات المحلية، وخصخصة الخدمات العامة، واجتذاب الاستثمار المحلي والأجنبي وبالتالي، ستكون الإدارة المحلية، التي تعتمد نهجاً شاملاً، من العناصر الأساسية في زيادة القيمة العمرانية من حيث إنتاجية المشاريع وكفاءتها وفعاليتها.



المصدر: بهاتيا، آر، (٢٠١٧)، "ميزانية المملكة العربية السعودية لعام ٢٠١٧"، نطاق التنمية العمرانية الدولي.

الشكل ٢٣. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٧.



المصدر: بهاتيا، آر، (٢٠١٧)، "ميزانية المملكة العربية السعودية لعام ٢٠١٦"، نطاق التنمية العمرانية الدولي.

الشكل ٢٤. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٦.

٣

المدنية الحالية



© Rayan Muteb

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

لقد تحولت مدينة بريدة من تجمع حضري صغير يقع داخل حدود الجدران التاريخية في عام ١٣٣٢ هـ إلى مدينة تنمو بشكل كبير خاصة خلال المراحل الأخيرة من النمو العمراني والحضري، وقد أثر تدفق السكان على نمط النمو الحضري للمدينة، والذي كان في المقام الأول على مداخل المدينة القديمة حيث يتم توفير الخدمات والإسكان، وبمرور الوقت، أصبح طريق الملك عبد العزيز، الذي يمتد من الشمال إلى الجنوب، العمود الفقري لنمو وتطوير مدينة بريدة، ويستوعب الطريق حالياً عدد كبير من المؤسسات الحكومية والإدارية وله أهمية كبيرة في الأنشطة الاقتصادية والتجارية، وعلى الرغم من أنه يجذب كمية كبيرة من حركة المرور، فقد أصبح له دور أساسي في تشكيل النسيج العمراني في المدينة.

لقد أعدت وزارة الشؤون البلدية والقروية المخطط المحلي لمدينة بريدة في عام ٢٠١٥، والذي أكد على المحور الطولي من الجنوب إلى الشمال باعتباره "الجزء الواقع بين طريق الملك خالد وطريق الملك عبد الله" وتم تخصيص الاستعمالات التجارية والسكنية الحكومية، كما سلط الضوء على المحور الأفقي، المتمثل في طريق الرياض إلى المدينة، حيث تم فيه تخصيص الخدمات الإقليمية والمؤسسات العامة التي تخدم المنطقة بأكملها، وبالإضافة إلى ذلك، فإن بعض المناطق في الأجزاء الجنوبية الشرقية من المدينة مخصصة للاستخدام الصناعي، ومن المفترض أن يحيط بها حزام زراعي. بعض هذه الأراضي الرابطة والمناطق الجنوبية والغربية من المدينة تم تخصيصها للاستثمار الزراعي بينما أن المناطق الواقعة في الشمال مخصصة للمشاريع السكنية.

تتركز الكتلة العمرانية الحالية بشكل رئيسي حول وسط المدينة وتتوسع بشكل أكبر شمال وجنوب طريق الملك فهد، بينما نجد الزحف العمراني يهيمن على الجزء الغربي والجنوبي من المدينة مع وجود حصة كبيرة من الأراضي والمزارع البيضاء المخططة والتي لا تزال بيضاء إلى جانب التقسيمات غير المخططة، تتمثل المحددات الطبيعية للتنمية الحضرية في وادي الرمة، والأراضي المنخفضة الواقعة على الجانب الجنوبي الشرقي من المدينة، والكثبان الرملية الواقعة في جهة الجنوب، وتؤثر هذه القيود بشكل عام على اتجاهات التنمية الحضرية وأنماط النمو الحضري في بريدة.

يبلغ عدد سكان بريدة حالياً ٦٢١,٢١٢ نسمة، ٧٩% منهم سعوديين، و٢١% غير سعوديين، وكما هو الحال مع العديد من المدن السعودية الأخرى، تواجه بريدة تحدياً يتمثل في تزايد عدد الشباب، حيث أن ٥١% من السكان أعمارهم أقل من ٣٠ سنة، وهذا يخلق حاجة للمدينة للإعداد للاحتياجات المستقبلية فيما يتعلق بتوفير الوحدات السكنية، وتوفير المؤسسات التعليمية، والأماكن المفتوحة والعامة، فضلاً عن الخدمات والبنية التحتية العامة.

عدد السكان:

٦٢٠,٠٠٠

الكثافة السكانية في المساحة المبنية

٢٢,٥ شخص/هكتار

الفئات العمرية

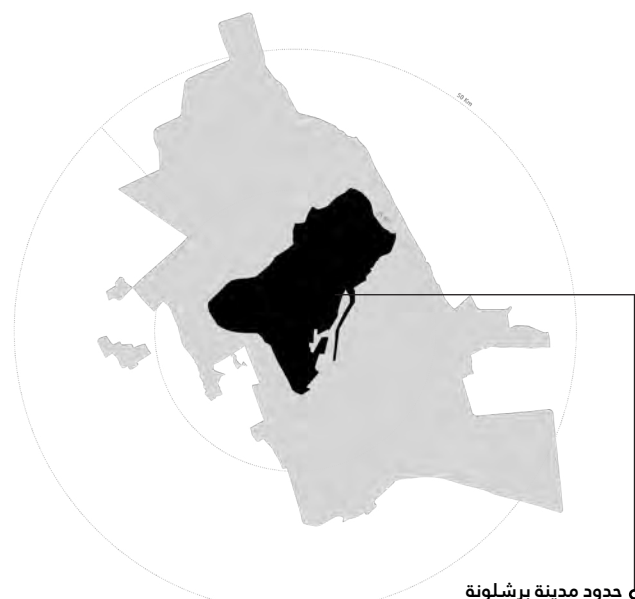
٣. > ٥١%

معدل النمو السكاني

٣,٦٧%

عدد السكان المتوقع ٧٨٠,٠٠٠ بحلول عام ٢٠٣٠

مدينة بريدة بالمقارنة مع مدينة برشلونة

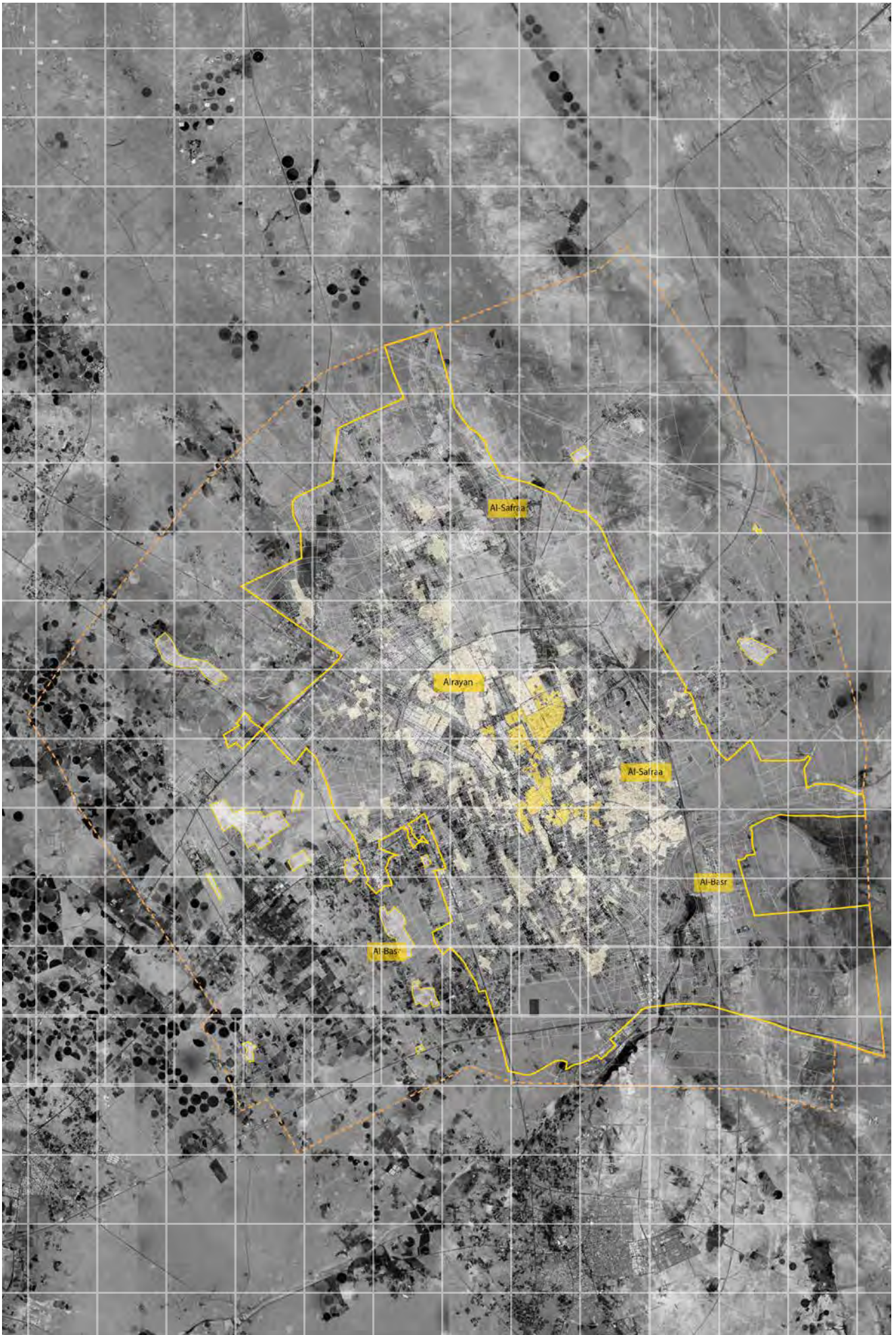


حدود مدينة برشلونة

المساحة: ١٠,١٤٠ هكتار

عدد السكان: ١,٦٢٠,٣٤٣ نسمة

الكثافة السكانية: ١٥٩,٧ شخص/هكتار



الشكل ٢٤. الحدود الإدارية، والنطاق العمراني، والأحياء، والبنية التحتية الأساسية لمدينة بريدة

٢،١،٤ الحدود الإدارية:

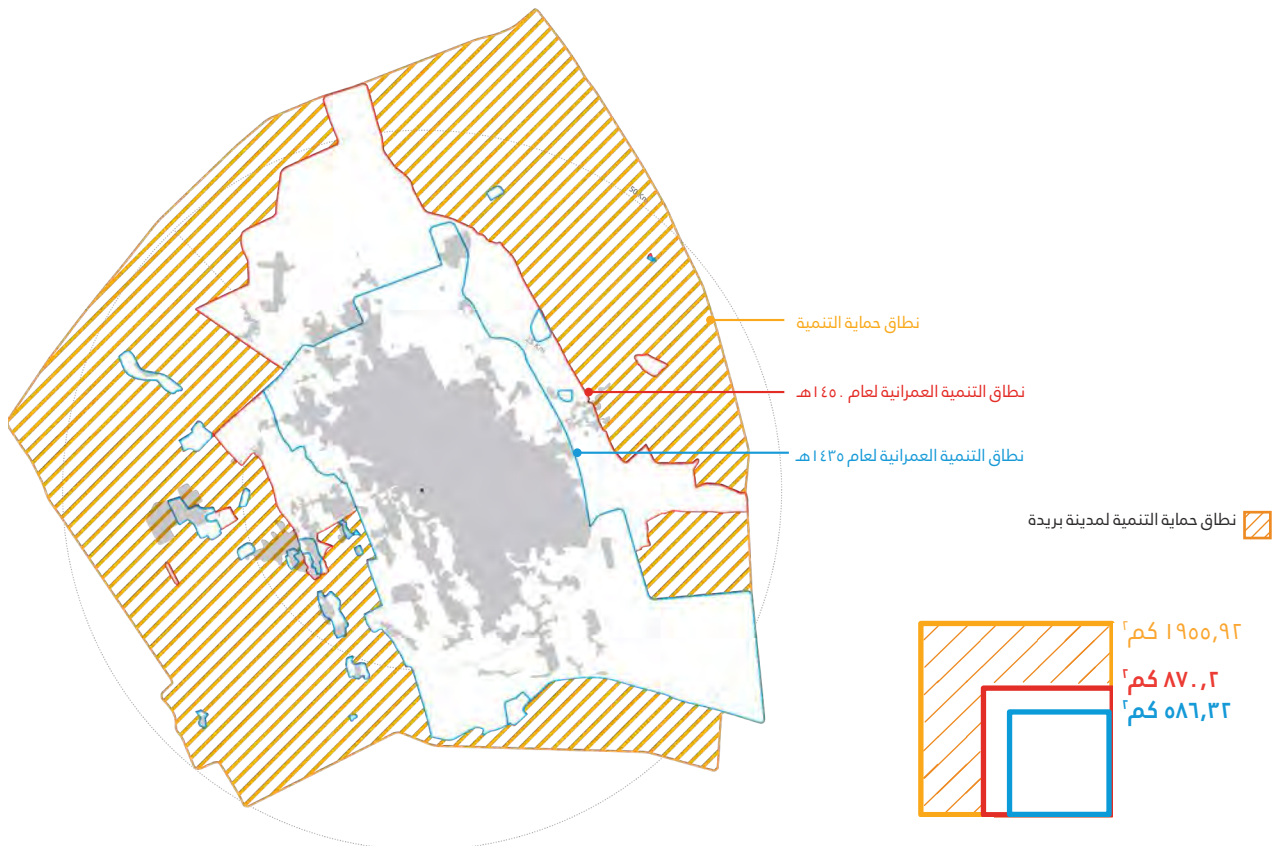
تتمثل الحدود الإدارية الرئيسية لمدينة بريدة في حدود البلديات الفرعية الثلاثة و٦٨ دائرة مسؤولة عن توفير الخدمات البلدية، وبالإضافة إلى هذه الحدود الإدارية، يوجد نطاق التنمية العمرانية (بجميع مراحلها للأعوام ١٤٣٥ و ١٤٤٥ و ١٤٥٠ هـ)، الذي يحدد الأراضي المناسبة للتنمية الحضرية، ويحتفظ بحدود لحماية التنمية وتخصيص الأراضي الزراعية والأراضي المحمية على المدى الطويل.

وقد أثرت هذه الحدود على المساحة الحضرية الموجودة، وكذلك أنماط النمو الحضري، وكما ذكرنا سابقاً، فإن القصد من نطاق التنمية العمرانية هو التحكم في الزحف العمراني بينما قصد من نطاق حماية التنمية منع الزحف العمراني العشوائي في ضواحي المدن دون وجود بنية تحتية حضرية كافية، وذلك من خلال ترسيم حدود النطاق الذي لا يجوز التنمية فيه. لسوء الحظ، ومنذ ١٤٣٥ هـ، تعارضت التنمية في المدينة مع الغرض المبدئي من نطاق التنمية العمرانية في بريدة، حيث سمحت وشجعت مشاريع الزحف العمراني حول المدينة، حيث لا يمثل نطاق التنمية العمرانية الحالي (١٤٥٠) حدوداً واحدة تحدد المنطقة الحضرية، ولكنه يتكون من العديد من القطع الصغيرة التي تشتمل على مشاريع النمو العمراني في الأطراف، وبالمثل، كان تأثير نطاق حماية التنمية سلبياً في الغالب، فبدلاً من دمج المدينة، استخدمه المطورون لتطوير مشاريع بعيدة ومتراصة؛ وعلى هذا النحو، فقد أدى إلى زيادة هائلة في الامتداد العمراني في بريدة.

يغطي نطاق حماية التنمية في بريدة مساحة ١,٩٥٦ كيلومتر مربع، في حين أن مساحة نطاق التنمية العمرانية ١٤٥٠ بلغت ٨٧ كيلومتر مربع، وكما هو الحال في نطاق حماية التنمية، يجب تخطيط نطاق التنمية العمرانية بعناية بما يتماشى مع الرؤية والأهداف الاستراتيجية، حيث أن القوانين والمبادرات التنظيمية التي تقوم بها الأمانة لا تواكب معدل التنمية، لذلك، لم يكن لتنفيذها التأثير المطلوب على المدينة، ويقوم المطورون والشركات الخاصة بتطوير وتقسيم قطع كبيرة من الأراضي على أطراف المدينة، مما يغذي الزحف العمراني في ظل وجود مراقبة محدودة أو منعدمة من الإدارات المحلية.

٣،١،٤ الكثافة العمرانية

شهدت بريدة مراحل مختلفة من النمو الحضري خلال فترات زمنية مختلفة، حيث أنها كانت مدينة تاريخية صغيرة جداً في عام ١٩٥٧م، مساحتها فقط ٤٧٢ هكتاراً ويبلغ عدد سكانها حوالي ١٣٧,٠٠٠ نسمة وبكثافة سكانية بلغت ٢٩٠ شخص/هكتار، وبحلول عام ١٩٨٥، توسعت المدينة وبلغت مساحتها ٦,٨٦٨ هكتاراً وعدد سكانها حوالي ٢١٥,٠٠٠ نسمة، حيث أظهرت هذه الفترة طفرة في النمو الحضري، نتج عنه انخفاضاً حاداً في الكثافة السكانية من ٢٩٠ شخص/هكتار إلى ٣١ شخص/هكتار بين عامي ١٩٧٥ و ١٩٨٥م، وبحلول عام ١٩٩٥، امتدت المساحة الحضرية للمدينة لتغطي ١٢,٢٧٦ هكتاراً، ثم أصبحت ٢٧,٤٦٩ هكتاراً في عام ٢٠١٨م، واستمر اتجاه الانخفاض في الكثافة السكانية، حيث بلغ ٢٧ شخص/هكتار



الشكل ٢٥. النطاق العمراني لمدينة بريدة

أطراف المدينة الحضرية، كما يشغل ما يقرب من ١١,٤٨ هكتاراً من الأراضي ٢٢٦,٠٠٠ نسمة، وهو ما يعادل ٣٦% من إجمالي عدد السكان في المدينة، بكثافة منخفضة، حيث تقل عن ٥٠ شخص/هكتار.

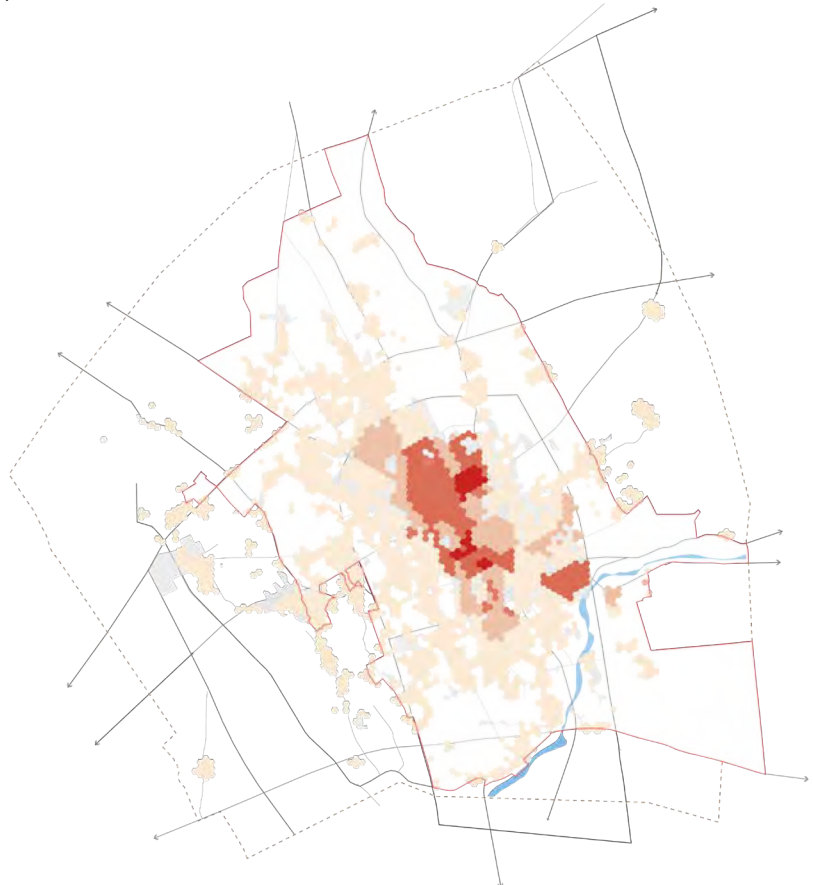
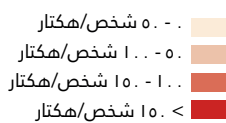
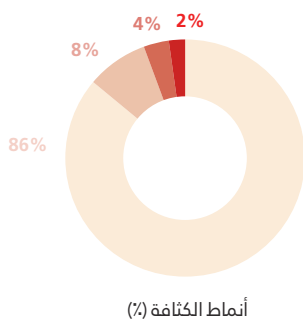
يبلغ عدد سكان بريدة حالياً ٦٢١,٢١٢ نسمة، بمتوسط كثافة سكانية تبلغ ٣٨ شخص/هكتار داخل المنطقة العمرانية القائمة، ووفقاً لآخر تعداد سكاني في المملكة العربية السعودية (٢٠١٠)، فإن عدد سكان بريدة ينمو بمعدل ٣,٦٧% سنوياً، ويبلغ عدد سكانها المتوقع لعام ٢٠٣٠ أكثر من ٧٨٠,٠٠٠ نسمة، ويغطي المخطط المحلي لمدينة بريدة لعام ٢٠١٥ مساحة ٨٧,٠٠٠ هكتار، تشمل كامل مساحة النطاق العمراني لعام ١٤٥٠ والذي يهدف إلى زيادة الكثافة إلى ٨٦ شخص/هكتار في وسط المدينة فقط، وليس في كامل المساحة المبنية، وتشير توصيات كثافة موئل الأمم المتحدة إلى أن مساحة النطاق العمراني ١٤٥٠ هكتار يمكن أن يستوعب ١٣,٠٠٠,٠٠٠ شخص، علماً بأنه سوف تكون هناك كميات وفيرة من الأراضي البيضاء في المقترح الجديد بمجاورات سكنية منخفضة الكثافة نشأت من جراء الزحف العمراني.

وإلى جانب أن المناطق القليلة ذات الكثافة العالية تقع بالدرجة الأولى على طول الطرق الرئيسية في المدينة، إلا أن للمشاريع المنخفضة الكثافة تأثير هائل على التنمية الحضرية الحالية، كما تعاني بريدة من نقص في البنية التحتية والمرافق العامة، وبالتالي هناك تحد يتمثل في توفير حلول للنقل العام المخطط، علاوة إلى ذلك يؤدي توزيع السكان عبر منطقة شاسعة والاستهلاك المفرط للأراضي إلى ارتفاع تكاليف توفير الخدمات، مثل البنية التحتية والمرافق والخدمات العامة لأمانة بريدة.

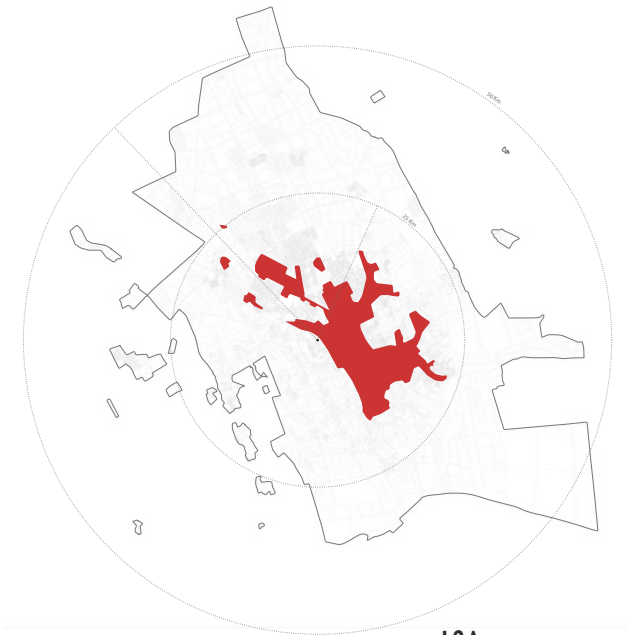
في عام ١٩٩٥ و٢٢,٥٥ شخص/هكتار في عام ٢٠١٨ م، وبشكل عام، فقد نمت المدينة منذ عام ١٩٧٥ بنحو ٥٨ ضعف حجمها، بينما نما عدد السكان بأقل من خمس مرات خلال نفس الفترة.

ومع ذلك، وكما ذكرنا من قبل، فإن بريدة محاطة بمشاريع عمرانية منخفضة الكثافة، وكذلك الأراضي الزراعية التي تحتوي على منازل متناثرة أو تقسيمات فرعية بيضاء، ويمكن إعتبارها فقط مناطق شبه حضرية بسبب أنماط التنمية، وبهذه المنهجية في تصنيف الأراضي، كمناطق حضرية وشبه حضرية، يمكن تحليل الكثافات على نحو أكثر دقة في مدينة بريدة. وعلى الرغم من أن الكثافة الإجمالية تم حسابها على أساس ٢٢,٥ شخص/هكتار في بريدة، فإذا تم استبعاد الأراضي شبه الحضرية، ترتفع الكثافة إلى ٣٨,٢ شخص/هكتار، ومع ذلك، لا تزال تعتبر منخفضة عند مقارنتها بمتوسط معيار موئل الأمم المتحدة الذي يبلغ ١٥٠ شخص/هكتار.

يبين تحليل الكثافة أن المناطق المحيطة في ضواحي المدينة تغطي مساحة تزيد عن ٢٠,٠٠٠ هكتار في حين تستوعب ما يقارب ٥٤,٠٠٠ نسمة أو ٩% من مجموع السكان، ومن ناحية أخرى، تغطي المناطق المصنفة مناطق حضرية مساحة ١٥,٠٠٠ هكتار وبها كثافة تتراوح ما بين ١ إلى ٢٦٠ شخص/هكتار، تستوعب ما يقارب من ١٠,٠٠٠ نسمة، أي ما يعادل ١٦% من السكان، يقيمون في مناطق كثافتها أكثر من ١٥٠ شخص/هكتار، والتي توجد أساساً في منطقة وسط المدينة، وتغطي مساحة ٥٥٢ هكتاراً، وفي ذات الوقت يقيم عدد سكان يبلغ عددهم ٢٤٠,٠٠٠ نسمة، أي ما يقارب ٣٩% من سكان المدينة، في مساحة تبلغ حوالي ٣,٩١٠ هكتار من الأراضي بكثافة متوسطة نسبياً تتراوح ما بين ٥٠ إلى ١٥٠ شخص/هكتار، بينما يعيش عدد هائل من السكان في مناطق منخفضة الكثافة، باتجاه

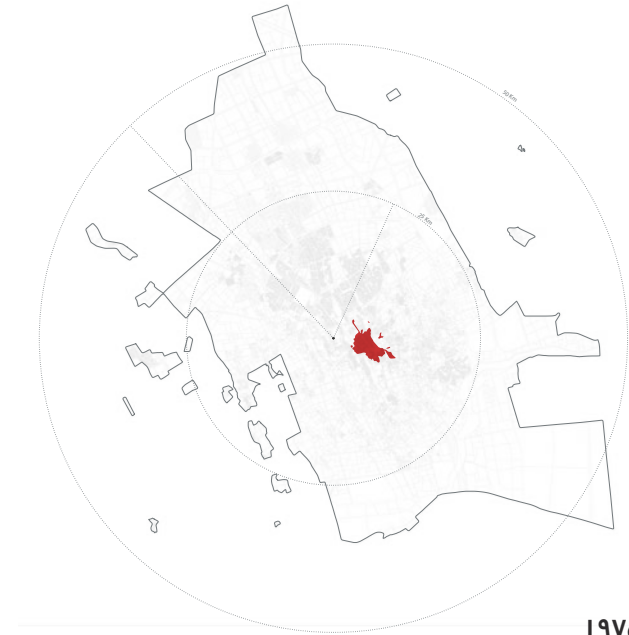


الشكل ٢٦. الكثافة السكانية



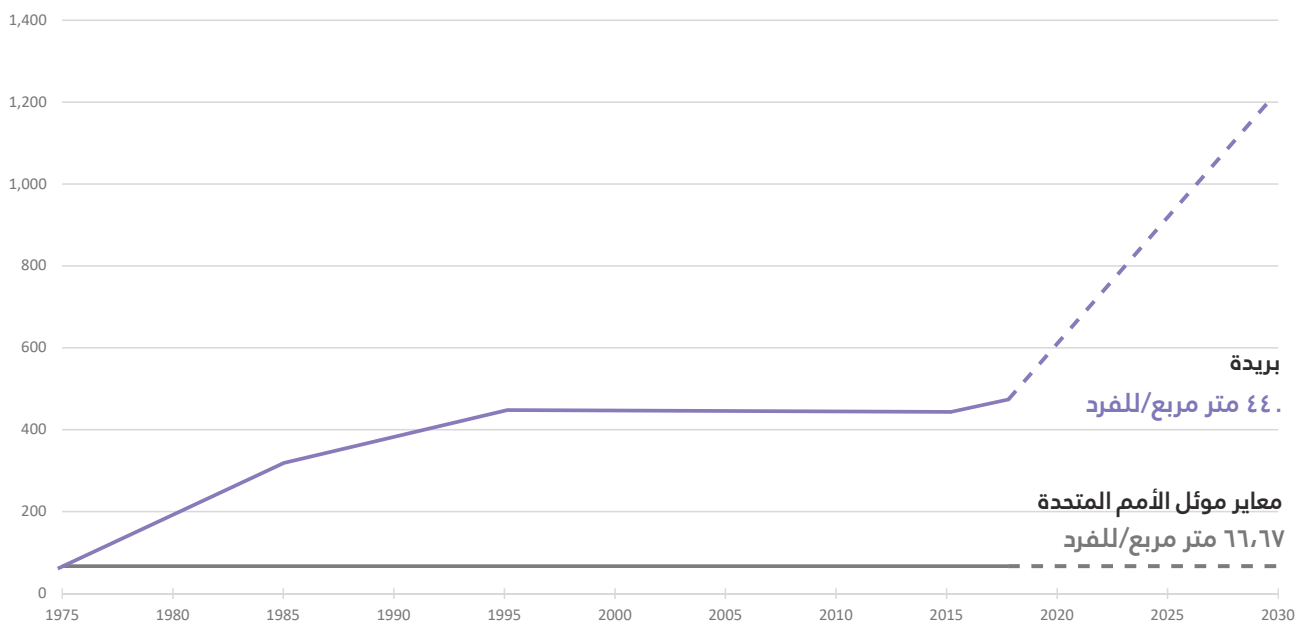
١٩٨٥

٣١ شخص/هكتار
المساحة: ٦,٨٦٨ هكتار
عدد السكان: ٢١٥,٠٤٨

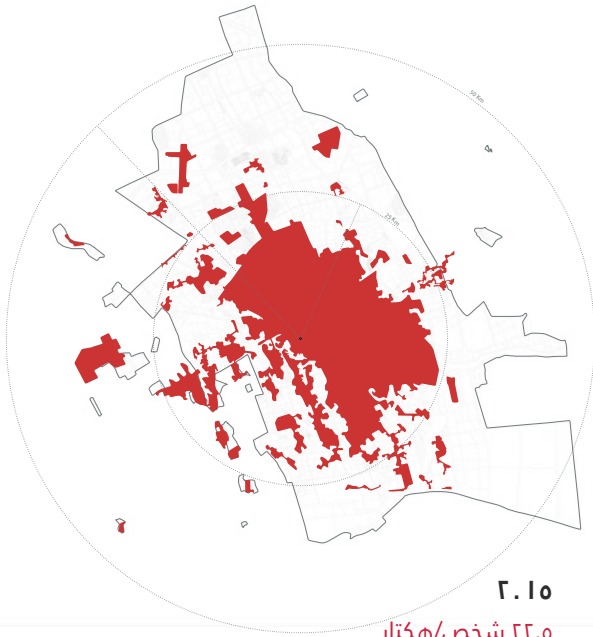


١٩٧٥

٢٩. شخص/هكتار
المساحة: ٤٧٢ هكتار
عدد السكان: ١٣٧,١٥٧

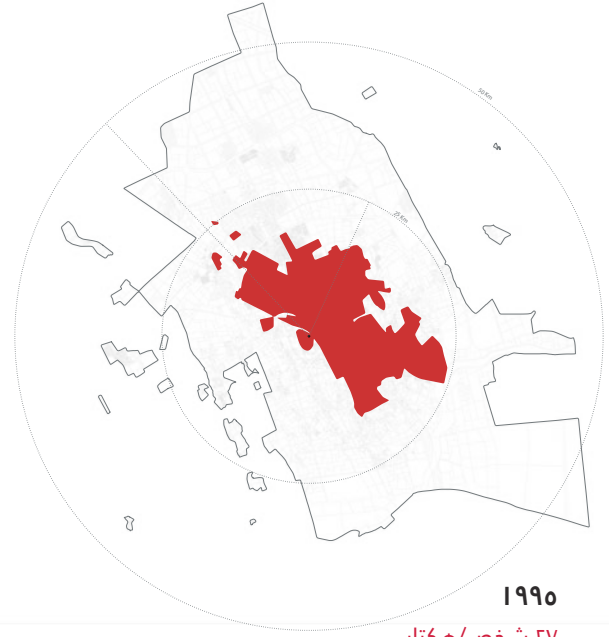


الشكل ٢٧. نصيب الفرد من المساحة الإجمالية في مدينة بريدة



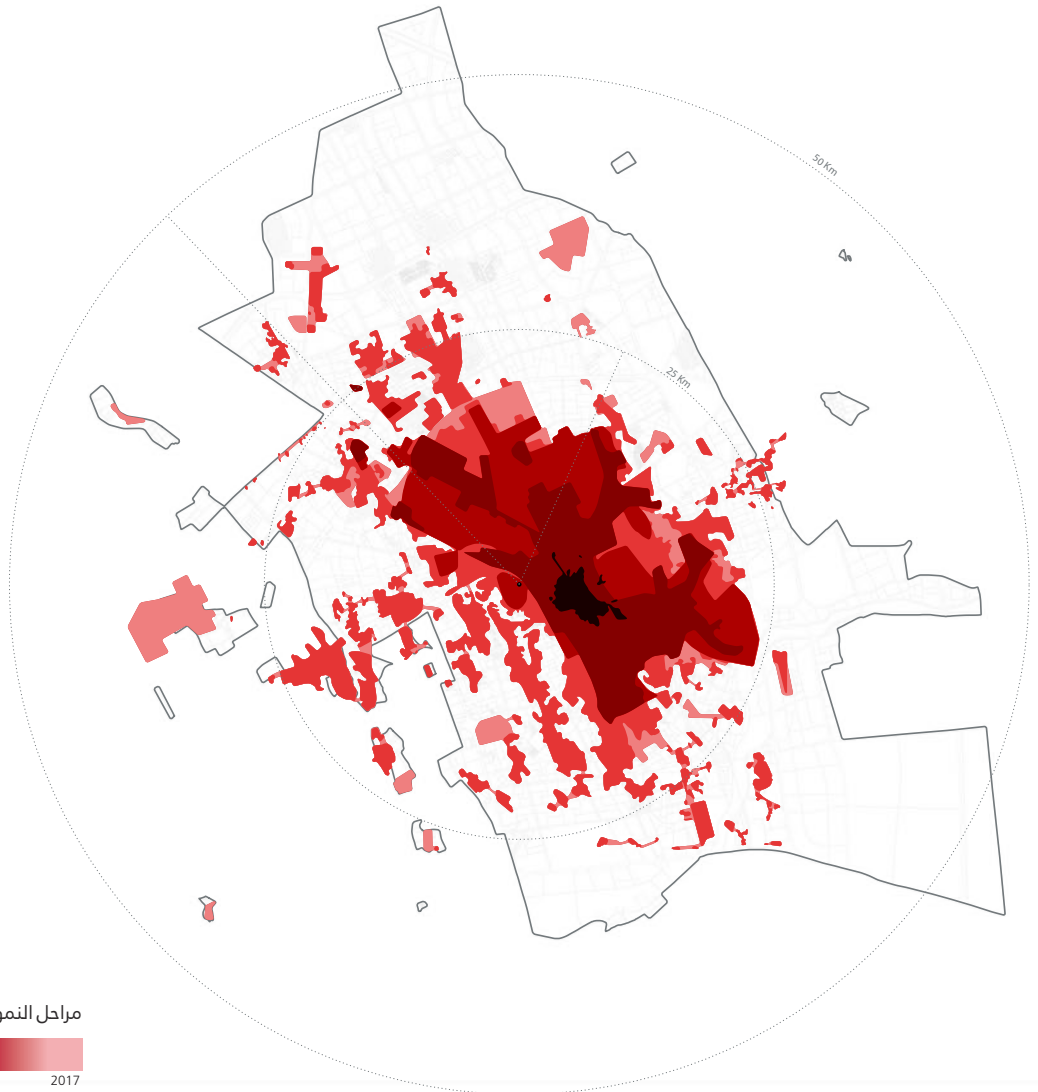
٢٠١٥

٢٢,٥ شخص/هكتار
المساحة: ٢٧,٤٦٩ هكتار
عدد السكان: ٦٢٠,٠٠٠



١٩٩٥

٢٧ شخص/هكتار
المساحة: ١٢,٢٧٦ هكتار
عدد السكان: ٣٣٧,١٧٣



مراحل النمو العمراني



١٩٥٧ قبل 2017

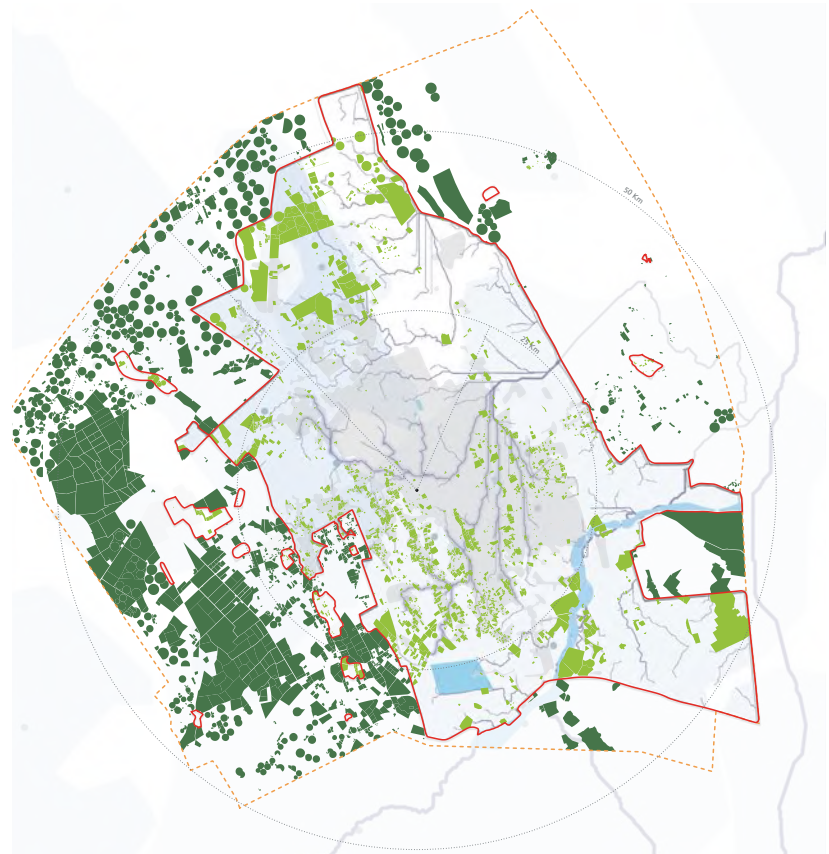
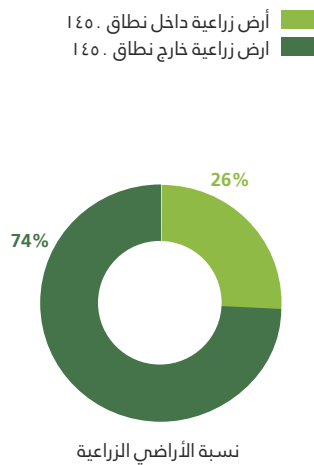
الشكل ٢٨. نمط النمو العمراني لمدينة بريدة

٢،٤ العناصر الرئيسية ١،٢،٤ العناصر الطبيعية والطبوغرافية

تلعب البيئة الطبيعية لأي مدينة دوراً رئيسياً في تشكيل شكلها العمراني وهيكلتها، حيث تقع مدينة بريدة على ارتفاع ٦٠٠-٧٥ متر فوق مستوى سطح البحر، وتتميز بتضاريس مسطحة نسبياً، وتتخللها في بعض الأحيان تلال بسيطة متناثرة موزعة في أنحاء المدينة، كما إن هناك عنصران رئيسيان يؤثران في نمط النمو الحضري للمدينة؛ هما الزراعة وشبكة الأودية، وتمتد الأراضي الزراعية من الطرف الغربي للمدينة إلى ما يقرب من ٩٠ كيلومتراً إلى الشمال الغربي، حيث يقع وسطها على بعد ٤٠ كيلومتراً غرباً مباشرة، وتقع شبكة الأودية على بعد ١٨ كيلومتراً تقريباً جنوب المدينة وترتبط عليها آثار على مستوى المدينة والإقليم على حد سواء، وفيما وراء حدود المدينة، توجد جبال وكثبان رملية ليس لها تأثير مباشر على نمط التنمية في المدينة ولكن لها آثار إقليمية، كما إن شبكة الأودية تجعل من بريدة ومنطقتها مناسبة للزراعة، وتعتبر مدينة بريدة سلة المنتجات الزراعية لمنطقة القصيم والمملكة بشكل عام، التي يغذيها وادي الرمة، ويعبر هذا الوادي المنطقة بأكملها من الغرب إلى الشمال الشرقي، ويمتد من المدينة المنورة إلى ٦٠٠ كيلومتر في اتجاه الجنوب الغربي نحو نفود ثويرات في الشرق والشمال الشرقي، وتعد الأودية ذات أهمية بالغة للنظام البيئي الطبيعي، ومع ذلك، فإن الزحف العمراني والتعدي على الأراضي الحساسة بيئياً يشكلان تهديداً لهذا النظام البيئي الهش. هذه النظم الطبيعية، وإن كانت هامة في تشكيل المدينة، إلا أنها ليست متكاملة أو مدمجة في البنية الحضرية ووظائفها.

بالإضافة إلى ذلك، نجد أن المخطط المحلي لمدينة بريدة يتبع الاتجاهات السائدة للعقارات ويشجع الزحف العمراني حول المدينة، كما إن النظام السائد والأكثر شيوعاً في المدينة هو إنشاء الفلل السكنية في البلوكات الكبيرة، الأمر الذي يزيد من معدل الاعتماد على السيارات ويؤثر سلبياً على الأماكن العامة وجودة الهواء، بالإضافة إلى ازدحام الحركة المرورية.

كما أوضحنا من قبل، يمكن أن تكون الكثافة مقياساً أساسياً للهاكل الحضرية لأنها تحدد كفاءة المساحة الحضرية للمدينة، وبسبب النمو السكاني السريع، والضغط والاهتمام من المطورين من القطاع الخاص الذين يملكون أساساً الأراضي الرخيصة خارج نسيج المدينة، فإن مدينة بريدة تعاني من الزحف العمراني المتواصل والمشاريع المنخفضة الكثافة. لذلك، من الأهمية للمدينة الحفاظ على وزيادة الكثافة السكانية في الأحياء المركزية، وفي الوقت نفسه، نجد أن عدم تشجيع السكان على التحرك نحو الأطراف يجب أن يحد من التوسع في المنطقة التي يغطيها نطاق حماية التنمية، فإذا فشلت المدينة في معالجة هذه القضايا، فإنها سوف تسمح حتماً بحدوث الزحف العمراني، وبالتالي، فإن ذلك سوف يعرض وظيفة مدينة بريدة للخطر، مما يؤدي إلى وجود أنماط التنمية غير الفعالة اقتصادياً، وعدم الاستدامة، وانخفاض جودة الحياة، وعلو إلى ذلك فإن زيادة الكثافة سوف تؤدي إلى تعزيز أداء المدينة، وتتيح أيضاً مساحة لنظام النقل العام الفعال، وتحسين الوصول إلى الخدمات الحضرية، وتحسين شامل في جودة الحياة.



الشكل ٢٩. الشبكة الزراعية والأودية



© qassimnews.com

مزارع التمر في بريدة

استعمالات الأراضي المنتجة بيئياً

تعتبر بريدة من المدن المشهورة بخصوبتها الزراعية في المملكة العربية السعودية، مع تخصيص حوالي ٤٠٠ كيلومتر مربع للزراعة ضمن نطاق حماية التنمية، تعتبر الزراعة حجر الزاوية في اقتصاد المدينة، حيث أن ١٧% من إجمالي الناتج المحلي يأتي من الإنتاج الزراعي، كما يعد القطاع الزراعي أحد المصادر الرئيسية للدخل بالنسبة لسكان المدينة، وتجدر الإشارة إلى أن سوق التمور يمثل ٣٧% من إجمالي مساحة الأراضي الزراعية ويحقق إيرادات سنوية بلغت في المتوسط ٦.٧٠٠.٠٠٠ ريال سعودي (٢٠١١)، وتشتمل منتجات الواحات التقليدية الأخرى على كل من الليمون والبرتقال والفواكه الأخرى، ولا يزال إنتاجها يشكل إسهاماً أساسياً ومكملاً للقطاع الزراعي المحلي، وقد تم إدخال محاصيل أحدث مثل القمح في الآونة الأخيرة وحقق نجاح سريع، إلى الحد الذي أصبحت فيه بريدة الآن واحدة من أكبر منتجي القمح في المملكة، وهذا مؤشر على الحاجة الأساسية للحفاظ على نظام المناظر الطبيعية البيئية المتنوعة والمنتجة في بريدة، كما يجب إيلاء اهتمام خاص بإجراء البحوث الزراعية المناسبة وإدارة الأراضي والموارد، بالإضافة إلى ذلك، يجب النظر في الصناعات الحديثة التي تتعلق بالموارد الزراعية، مثل تصنيع الأغذية، وهذا من شأنه ضمان التنمية طويلة الأجل وتحقيق الإيرادات المستقرة للمنطقة، خاصة عندما يصبح الأمن الغذائي تحدياً كبيراً، حيث تعتمد المملكة بشكل كبير على الواردات من الدول الأخرى.

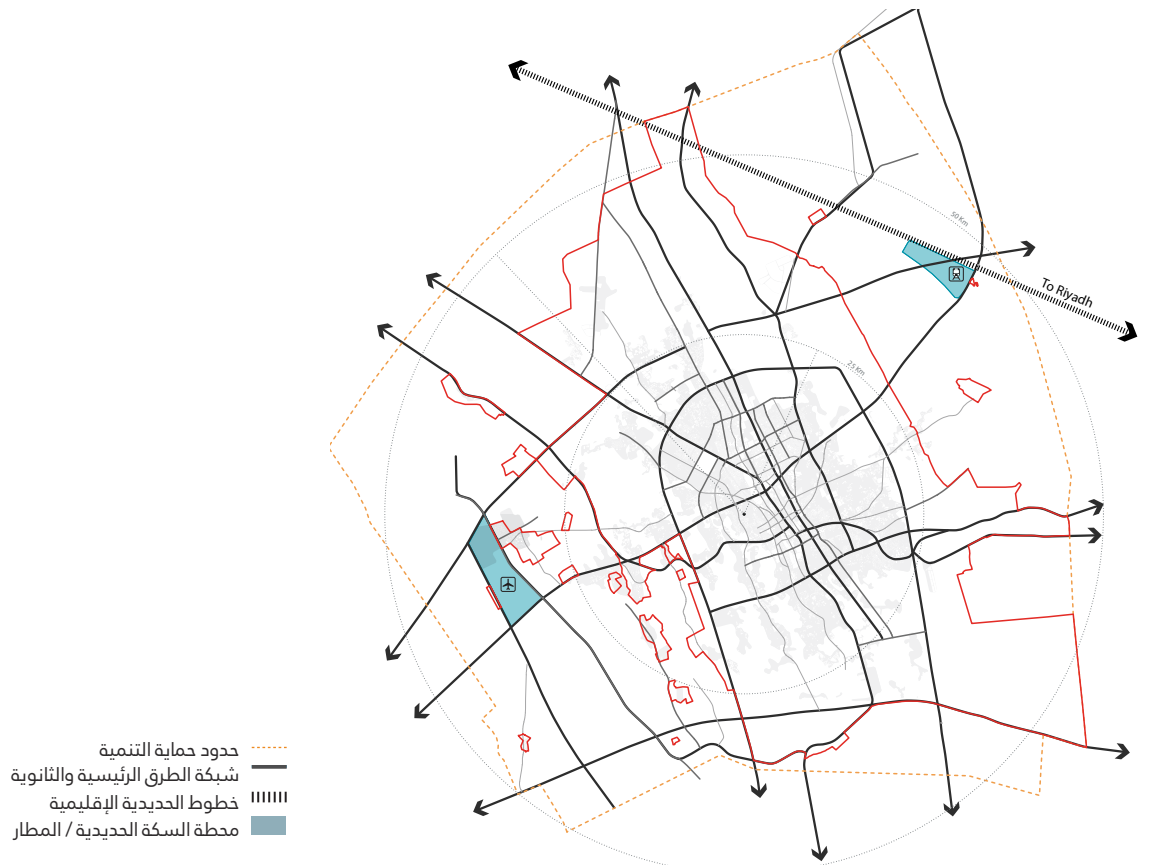
٢٠٢٤ البنية التحتية الرئيسية من الطرق

تقع بريدة على مفترق شبكة قوية من الطرق السريعة التي تصل إلى كل من الرياض والمدينة المنورة وحائل، وترتبط هذه الطرق السريعة الثلاثة بالطريق الدائري الذي يحيط بكل من بريدة وبعينزة ويعمل كمنطقة للنواة الحضرية الحالية، كما إن الطريق السريع الذي يربط مدينة حائل ببريدة في الشمال، ويسمى طريق الملك عبد العزيز، يعبر المدينة ويربطها ببعينزة في الجنوب، وله تأثير هام على الهيكل الحضري، إلى جانب طريق الملك فهد الذي يعبر المدينة في اتجاه الشرق والغرب ويربط المطار ومحطة الخطوط الحديدية على طرفي منطقة المدينة. على الرغم من أن مدينة بريدة تتميز بوجود نظام بنية تحتية متطور للغاية، إلا أنها لا تملك حالياً شبكة نقل عام، الأمر الذي يشجع على ملكية السيارات الخاصة، كما يعزز أنشطة الزحف العمراني والتنقل بالسيارات الخاصة، وفي كثير من الأحيان، تفصل الطرق الثانوية الحضرية المفرطة في الحجم المجاورات السكنية وتقسّم النسيج العمراني لمدينة بريدة.

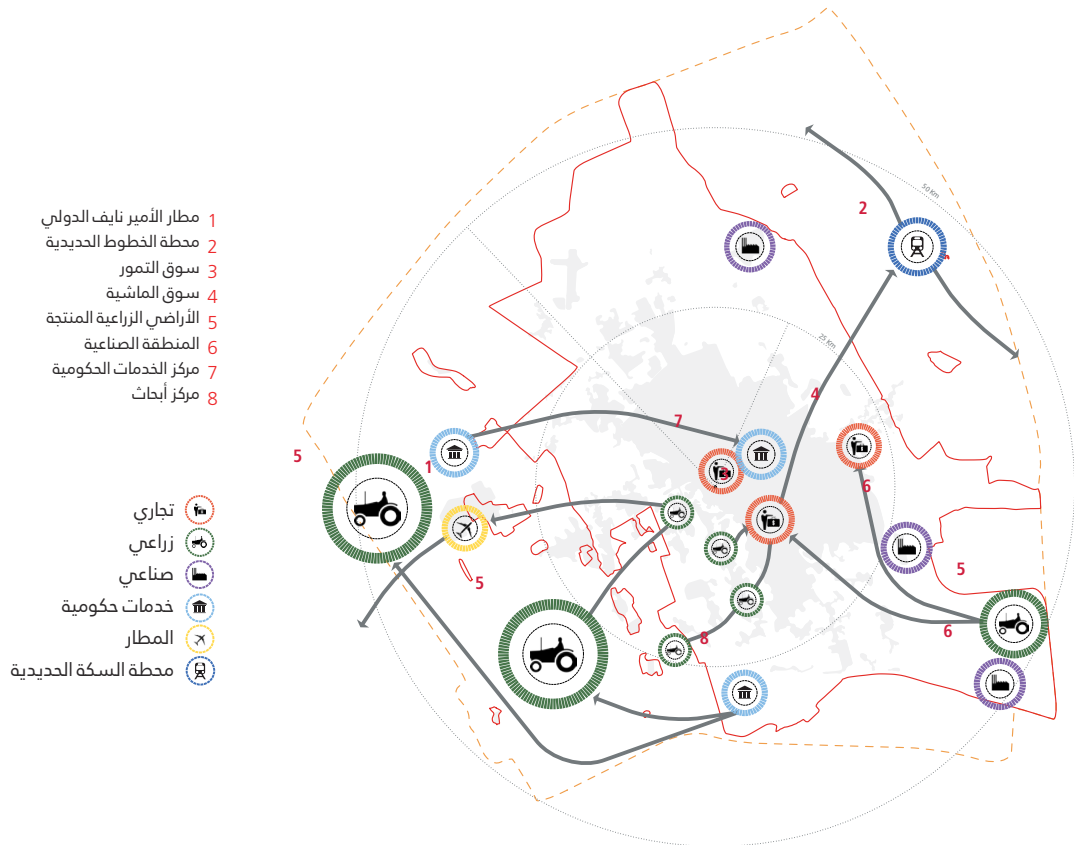
هناك شبكة مقترحة للنقل العام في مدينة بريدة، وتشتمل على وسيلتين للنقل هما: خط الترام الذي يمر بوسط المدينة ويربط كل من مدينة بريدة وبعينزة، والتختر هو نظام حافلات النقل السريع، والذي يتكون من ستة طرق، تربط الأجزاء الرئيسية في المدينة مع التركيز الكبير على ربطها بالمطار ومحطة الخطوط الحديدية، ومع ذلك وبالنظر في اتجاه النمو الحالي في المدينة، نجد أن مقترح شبكة النقل العام مفرد في الحجم ولا يتوافق مع معدل نمو



© SPA



الشكل ٣٠. البنية التحتية القائمة



الشكل ٣١. الأنشطة الاقتصادية

٣,٢,٤ مقارنة استعمالات الأراضي الحالية والمقترحة

تنقسم استعمالات الأراضي إلى فئات حسب الأنشطة الاجتماعية والاقتصادية المختلفة التي تجري في منطقة معينة، وأنماط السلوك البشري التي تخلقها، وآثارها على البيئة، وعادة تستخدم استعمالات الأراضي كأساس توجيهي وإرشادي يعتمد عليه في هيكل الطرق المختلفة التي تتبعها المدينة في أداء وظائفها.

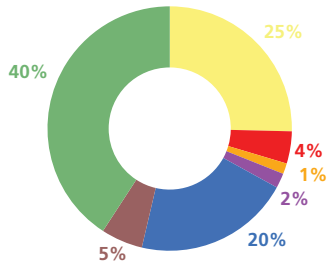
ويشير تخطيط استعمالات الأراضي إلى العملية التي تقر من خلالها المؤسسات أين مكانها، داخل نطاق أراضيها، يمكن القيام بالأنشطة الاجتماعية والاقتصادية المختلفة مثل الزراعة والإسكان والصناعة والترفيه والتجارة. تغطي استعمالات الأراضي الحالية في بريدة مساحة ٢٢,٠٠٠ هكتار، وتعتبر الزراعة أكبر استعمال للأراضي مسجل حالياً بمساحة ٩,٠٠٠ هكتار، أي ما يعادل ٤١٪ من إجمالي مساحة استعمالات الأراضي، بينما ثاني أكبر استخدام حالي للأراضي يتمثل في القطاع السكني، الذي يشغل نسبة ٢٥٪، أو ٥,٥٨٠ هكتاراً، ويلبي ذلك الخدمات العامة بنسبة ٢١٪ أو ٤,٥٤٠ هكتاراً كالثالث أكبر استعمال للأراضي في المدينة، وتجدر الإشارة إلى أن الاستعمالات المختلطة تمثل حوالي ١,٥٪، أي ما يعادل ٤٣٠ هكتاراً، في حين تبلغ نسبة استعمالات الأراضي التجارية ٤٪ أو ٩٣٨ هكتاراً، كما إن استعمالات الأراضي المقترحة لا تشكل زيادة في هذا الرقم، مع الأخذ بعين الاعتبار أن ٢٣,٠٪ فقط و٨٪ فقط مخصصة لاستعمالات الأراضي التجارية المختلطة، على التوالي.

وتنمية المدينة، علاوة على ذلك، واستناداً إلى المعايير، فيما يتعلق بتكلفة التنفيذ مقابل عدد السكان المخدومين، فهي غير فعالة بالنسبة لمدينة بحجم بريدة، على الرغم من أن الاقتراح يهدف إلى تطوير نظام نقل فعال وآمن ويمكن الوصول إليه. بدلاً من ذلك، يجب تطوير حلول نقل أكثر استدامة لاستهداف الاحتياجات الحالية للمدينة. يقع مطار الأمير نايف بن عبد العزيز الدولي على بعد ٢٠ كيلومتراً غرب المدينة ويتسع لـ ٥٥٠ ألف مسافر عن طريق صالة ومدرج واحد، وتوجد محطة الخطوط الحديدية الرئيسية في الجهة الشرقية من المدينة، على بعد حوالي ٢٠ كيلومتراً، وتربط بريدة بالرياض ومدينة الحديثة على الحدود الأردنية، علماً بأن المطار ومحطة السكة الحديد في مواقع منفصلة عن بعضها البعض، وعلى الرغم من أن المدينة متوقع أن تكون مركزاً متعدد الوسائط، إلا أنها لم تستخدم إمكاناتها الكاملة كمحور رئيسي للنقل. كما إن المناطق الصناعية موزعة حول المدينة ومنفصلة وتبعد عن محور الخطوط الحديدية الإقليمية، وبالتالي تؤثر على كفاءة الخدمات اللوجستية، ومن الضروري تحسين الروابط الضعيفة بين المراكز الصناعية الرئيسية في بريدة وشبكات النقل المحلية. إن تعزيز الإنتاجية في جميع الصناعات يعتمد على إدخال شبكة النقل العام وتحسين الروابط لتقليل الاعتماد على السيارات وإمكانية الوصول إلى مناطق العمل، وعلى المدى الطويل، سوف يكون نظام النقل العام، الذي يربط بريدة مع بقية المنطقة، على سبيل المثال، عنيزة، مفيداً للغاية نحو تعزيز تنمية المدينة، وكذلك المنطقة.

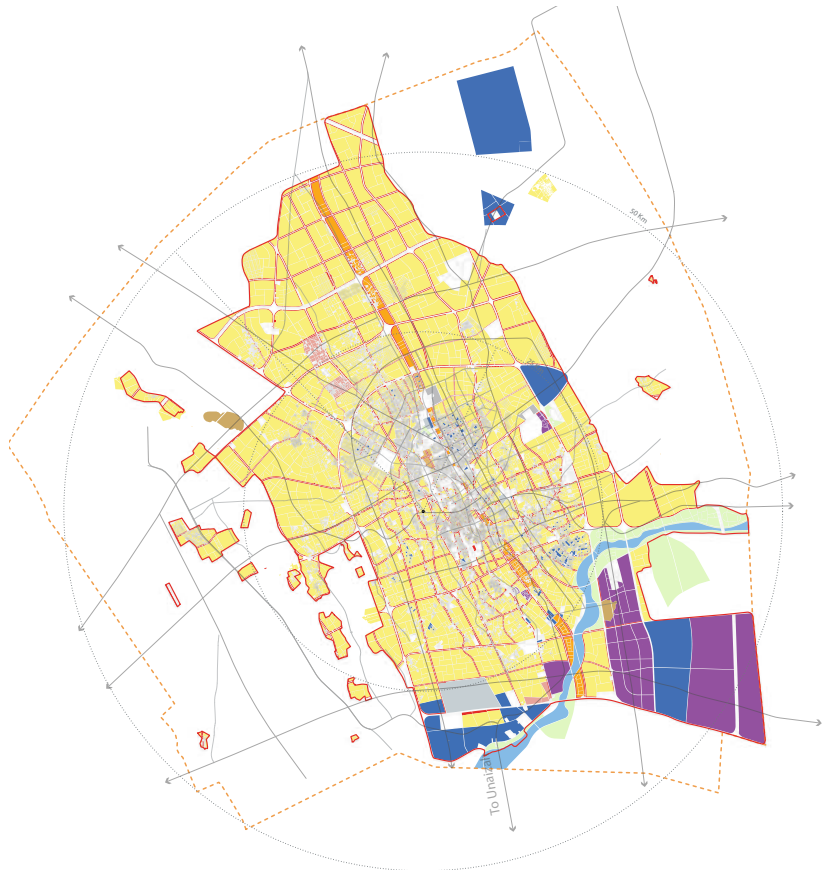
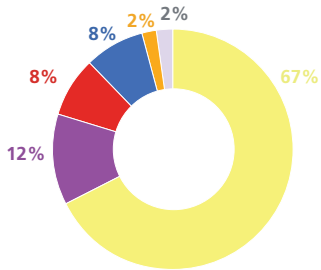


© SPA

منظر بانورامي ليلي لمدينة بريدة



الشكل ٢٢. استعمالات الأراضي الحالية (١٤٣٩ هـ)



الشكل ٢٣. استعمالات الأراضي المقترحة (١٤٥٠ هـ - المخطط المحلي)

في تخصيص كل من الحقول الزراعية والأماكن العامة المفتوحة، سيساعد ذلك على إنشاء مدينة بمزايا تنافسية وجاذبة ومستدامة ومتوازنة وصالحة للعيش.

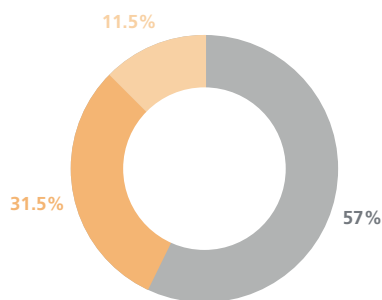
٤.٢.٤ الأراضي البيضاء

تمتلك بريدة كميات كبيرة من الأراضي البيضاء داخل كل من نطاقها الحضري أو حدودها الإدارية، وتحتل نسبة ٦٨٪ من المساحة الكلية لنطاق التنمية العمرانية لعام ١٤٥٠هـ، بما يعادل حوالي ٤٩,٤٠٠ هكتار، علاوة على ذلك، توجد في المنطقة الحضرية الحالية ٣٧٪ من الأراضي البيضاء، أي ١٠,١٦٣ هكتار، وتشمل هذه النسب المئوية طبقاتاً واسعة من أنواع الأراضي البيضاء، تتراوح من المساحات المفتوحة غير المستخدمة إلى المواقع المطورة المهجورة والملوثة. إن وجود كميات كبيرة من الأراضي البيضاء تؤثر على البنية الاجتماعية للمجاورات والأحياء السكنية، كما تؤثر أيضاً على الأداء البيئي للمدينة بسبب زيادة تلوث الهواء الناجم عن الاعتماد على السيارات الخاصة، وتؤدي إلى تجزئة وتفكيك النسيج العمراني، ولها تأثيراً سلبياً على الاقتصاد المحلي حيث أنها تخلق فجوات اقتصادية، وحسب حجمها، قد تعطل شبكات توزيع المنتجات، علاوة على ذلك، تزيد من التكلفة الرأس مالية لتوفير الخدمات والبنية التحتية لمنطقة أوسع وموزعة بشكل افتراضي.

توصي مبادئ موئل الأمم المتحدة بالمدن المحافظة على كثافة متوسطة إلى عالية لا تقل عن ١٥ شخصاً لكل هكتار، واستناداً

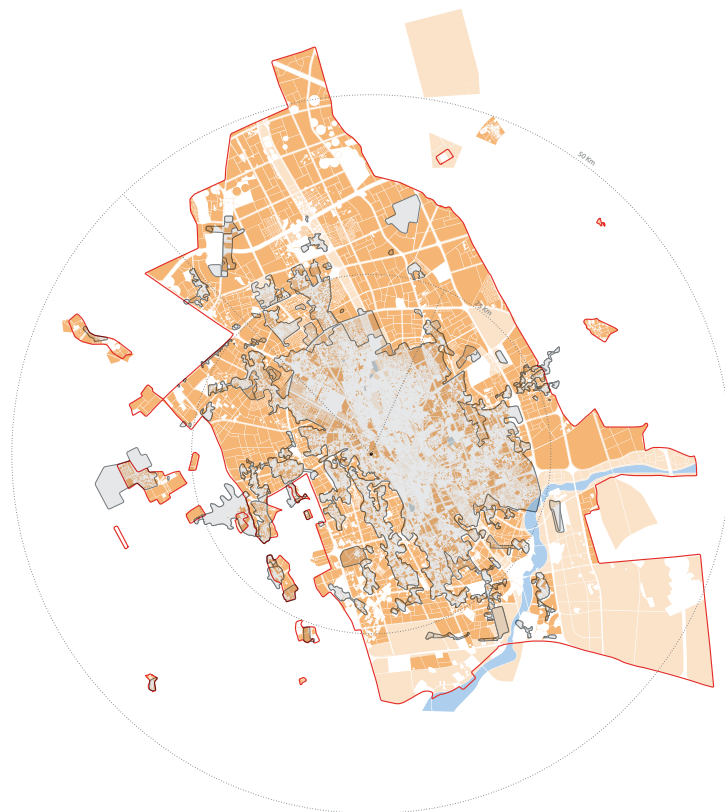
عدم وجود الاستعمالات المختلطة المنتشرة بشكل جيد وتوزيع الخدمات التجارية والمرافق العامة على نحو غير متوازن، يؤثر على جوانب المساواة الاجتماعية والمكانية والاستقطاب، ويعرقل الأداء الاجتماعي الاقتصادي العام للمدينة، ووفقاً للمعايير الدولية لموئل الأمم المتحدة^(٣٧)، يجب على المدينة المزدهرة تخصيص ٤٠٪ على الأقل من مساحة الأراضي للاستعمالات الاقتصادية والتجارية، بما في ذلك المناطق السكنية، وبالتالي، تعزيز التنمية المتعددة الاستعمالات، الأمر الذي سوف يحفز فرص العمل والوظائف المحلية، ويعزز الفرص الاقتصادية المحلية، ويساعد على الحد من الفجوات وعدم المساواة الاجتماعية والمكانية. إن المخطط المحلي لمدينة بريدة، الذي يغطي مساحة قدرها ٨٧,٠٢٠ هكتار ويستفيد من كامل نطاق التنمية العمرانية لعام ١٤٥٠هـ، تهيمن عليه استعمالات الأراضي السكنية بنسبة ٧٢٪ من المساحة الكلية، أو ٦٢,٦٥٤ هكتار، يليها الاستخدام الصناعي بنسبة ١٣٪ أو ١١,٣١٢ هكتاراً.

وبشكل نسبي، فإن مساحة الأراضي المخصصة للاستعمالات الأراضي المقترحة تشير إلى الزحف العمراني العشوائي المتزايد، لا سيما بسبب التوزيع المكاني لهذه المناطق السكنية الجديدة، إلى جانب تفاقم الميل للتوسع في المدينة بعد تخطيط المناطق أحادية الوظيفة، يجب على المدينة مراجعة هذا الأسلوب المتوقع لتخطيط استعمالات الأراضي، وتعزيز المزيح الصحيح من المناطق التجارية والسكنية أثناء نمو المدينة، مع إيلاء اهتمام خاص للزيادة



مجموع الأراضي البيضاء في نطاق ١٤٥٠هـ

- نطاق التنمية العمرانية للعام ١٤٥٠هـ
- المساحة المبنية في المدينة
- أراضي سكنية بيضاء
- أراضي بيضاء (غير سكنية)



الشكل ٣٤. الأراضي البيضاء



حضري أكثر كثافة مدعوماً بطريق الملك عبدالعزيز باعتباره محور النقل الرئيسي، مع وجود طرق ثانوية وشريانية تكمل شبكة الطرق، إلى جانب أن ما يقرب من ٣٣% من سكان المدينة يقيمون في دائرة نصف قطرها أربعة كيلومترات من المركز الحضري القديم، كما يتميز المركز الحضري الواقع في الجزء الشمالي من المدينة بأنه أقل دمجاً وتوجد به الأنشطة التجارية الكبيرة، ويدعمه أيضاً طريق الملك عبدالعزيز كمحور رئيسي للنقل، إلى جانب أن ما يقرب من ٢٣% من سكان المدينة يقيمون في دائرة نصف قطرها أربعة كيلومترات من هذا المركز.

وبالجمع بين المركزين الحضريين نجد أن ما يقرب من ١٠% أو ٧٩,٠٨٢ من السكان يقيمون على بعد خمس دقائق سيراً على الأقدام من هذين المركزين، وحوالي ١٥,٥% أو ١٢١,٣٩٤ من السكان على بعد ١٠ دقائق سيراً على الأقدام، ومن وجهة نظر سهولة الحركة بالسيارة، نجد أن ٩٩,٤٤% أو ٦١٧,٧٦٣ من السكان يمكنهم الوصول إلى هذه المراكز الحضرية خلال ١٥ دقيقة بالسيارة، بينما ٩٩,٤٥% أو ٦١٧,٨٠٣ من السكان يمكنهم الوصول خلال ٣٠ دقيقة.

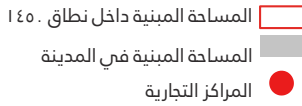
توجد حالياً مقترحات لشبكات النقل العام، مثل الترام وحافلات النقل السريع التي سيتم إنشاؤها لخدمة هذه المراكز الحضرية، وبالتالي، تحسين إمكانية الوصول للمواطنين بمجرد تنفيذها.

إلى ذلك يمكن للمدينة استيعاب ١,٥٠٠,٠٠٠ شخص إضافي داخل الأراضي البيضاء الموجودة في المساحة الحضرية للمدينة، ومن شأن هذا النهج أن يمنع المزيد من الزحف العمراني ويعالج الأنماط المختلفة لنمو المدينة، حيث أن أنشطة الزحف العمراني وانخفاض الكثافة لهما تأثيراً كبيراً على مدينة بريدة، وتظل الأراضي البيضاء من الأصول الهامة والأساسية لتنفيذ استراتيجيات التنمية الاقتصادية المتعددة، حيث تمثل فرصة للنمو الاقتصادي وتحديث العديد من المجالات السكنية، ناهيك عن أنها كافية لاستيعاب النمو السكاني المستقبلي المتوقع، ومن الجدير بالذكر أن الربط بين مراكز المدينة المختلفة، حيث توجد الكثافات العالية، يجب أن يكون محور التركيز في ما يتعلق بالنمو الاستراتيجي للمدينة.

٥,٢,٤ إمكانية الوصول إلى المراكز والمرافق الحضرية

المرافق/الخدمات:

تتميز مدينة بريدة بوجود مراكز حضرية عريقة بها مزيج من استعمالات الأراضي التي تخدم كثافة سكانية عالية، ولقد تطورت المدينة بوجود مركزين حضريين أساسيين، أحدهما في المركز التاريخي (وسط المدينة القديم) والآخر على بعد أربعة كيلومترات تقريباً شمال المركز التاريخي، (شمال وسط المدينة)، حيث يتميز كلا المركزين بوجود تركيزات بكثافة كبيرة من الأنشطة التجارية والأنشطة متعددة الاستعمالات وإمكانية الوصول من الطرق الرئيسية الشريانية، ومع ذلك، لا توجد حالياً شبكات للنقل العام تخدم هذه المراكز الحضرية. ويتميز المركز الحضري القديم بنمط



سكان مدينة بريدة المقيمين داخل ٤ كيلومتر من المنطقة التجارية

(في الشمال) x ١٨١,٨٣٢

(في الجنوب) x ٢٦٤,٠٦٢

٧,٥ دقيقة سيراً على الأقدام من المركز التجاري (في الجنوب)

x ٧,٥١٢

٧,٥ دقيقة سيراً على الأقدام من المركز التجاري (في الشمال)

x ١٩,٦٨٩

٧,٥ دقيقة سيراً على الأقدام من المركز التجاري (في الوسط)

x ٥٢,٢٦٩



الشكل ٣٥. توزيع المناطق التجارية



٣،٤ تقييم المخططات المستقبلية ١،٣،٤ المخطط المحلي لمدينة بريدة

علماً بأن محطة بريدة الإقليمية للسكك الحديدية تقع على بُعد ٢٠ كم تقريباً شمال غرب وسط المدينة، ولقد تم اقتراح اثنين من شبكات النقل العام الرئيسية، هما الترام وشبكة الحافلات السريعة، والتي تعتبر خطوة في الاتجاه الصحيح لتعزيز شبكات النقل العام لدعم تنمية حضرية أكثر استدامة، وحيوية اقتصادية، وتحسين جودة الحياة لجميع المواطنين.

ترام:

وفقاً لتقرير تحديث النقل العام المقترح لبريدة،^(٢٨) هنالك خط واحد مقترح للترام "قطارات تعمل على مسارات القطارات الكهربائية داخل المدينة"، يمتد من الشمال إلى الجنوب على طول طريق الملك عبد العزيز، وستكون المحطة الجنوبية في مدينة عنيزة المجاورة، على بعد حوالي ٢٧ كيلومتراً من وسط مدينة بريدة، وستكون المحطة الشمالية المتوقعة في حي الرحاب، خارج الطريق الدائري لبريدة مباشرة وقريبة من نطاق التنمية العمرانية لعام ١٤٥٠، ومع ذلك، هناك نية للتوسع في اتجاه الشمال، وهذا ما سوف يتم تحديده في المراحل المستقبلية، وكما تم توضيحه في وقت سابق، فإن مقترح خط الترام يعتبر مفرط في الحجم وغير فعال بالنسبة لمدينة بريدة، كما إنه يمكن أن يؤدي إلى تفاقم نمط التنمية المجزأة والمتفرقة عبر التوسع خارج نطاق المساحة المبنية في المدينة.

حافلات النقل السريع:

وفقاً لتقرير تحديث النقل العام المقترح لبريدة،^(٢٩) تم اقتراح شبكة حافلات للنقل السريع تتكون من ستة خطوط (الأحمر والأصفر والأزرق والبنفسجي والأخضر والبرتقالي)، حيث يمتد كل من الخط البنفسجي والأزرق من الشرق إلى الغرب، وذلك باستخدام المطار ومحطة الخطوط الحديدية كمحطات نهائية، وتمتد الخطوط الحمراء والصفراء باتجاه الشمال إلى الجنوب، باستخدام مدينة عنيزة في الجنوب وحد نطاق ١٤٥٠ في الشمال كمحطات نهائية، بينما يحاذي الخط الأخضر الطريق الدائري الشرقي، والخط الأصفر الطريق الدائري الغربي، وسوف تشمل هذه الخطوط الستة على ١١٧ محطة تقريباً وتغطي مسافة طولية تبلغ حوالي ٢٧٠ كيلومتراً، وعند احتمال الخطوط الستة فإن إمكانية وسهولة الوصول من قبل السكان سوف تكون بنسبة ١٢,٦% من السكان، (ما يعادل ٧٨,١٩٢ نسمة) سوف تكون لديهم إمكانية الوصول إلى المحطات خلال ٥ دقائق سيراً على الأقدام، في حين أن ٢٥,٦% (ما يعادل ١٥٨,٤٦٤ نسمة) يمكنهم الوصول خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام.

تم استعراض ومناقشة خطوط حافلات النقل السريع الستة المذكورة أعلاه في ورشة عمل مشتركة بين فريق الأمانة وفريق مؤهل الأمم المتحدة، وحُصِّلت إلى أن خطوط حافلات النقل السريع الستة المقترحة مصممة بشكل مفرط في حجمه ولا تتوافق مع

شهدت مدينة بريدة نمواً حضرياً سريعاً منذ عام ١٩٧٥، وبالتالي تعرضت لأنشطة الزحف العمراني المفرطة، وكذلك نشوء تجمعات كبيرة الحجم أحادية الاستعمال من المرافق الاقتصادية والاجتماعية. لا يقتصر المخطط المحلي لمدينة بريدة على نطاق التنمية العمرانية لعام ١٤٥٠ حيث أنه يشمل أيضاً مساحة نطاق حماية التنمية، كما إن نسبة الأراضي المقترحة التي سيتم تطويرها بالنسبة إلى إجمالي مساحة الأراضي داخل هذه النطاقات هي ٤٦,٨% داخل نطاق ١٤٥٠ و ٣٣,٢% داخل نطاق حماية التنمية، وبعبارة أخرى، يقترح المخطط تطوير أراضي إضافية تبلغ مساحتها ٤٠,٠٠٠ هكتار داخل نطاق ١٤٥٠ و ٦٤ ألف هكتار داخل نطاق حماية التنمية، منها ٢٥,٠٠٠ هكتار تقع خارج نطاق ١٤٥٠ هـ، وهذا أمر يجب منعه تماماً، هذه المقترحات تشير إلى انخفاض الكثافة في المشاريع التنموية وكميات كبيرة من الأراضي البيضاء كما سبق وصفها.

غالبية الاستعمالات الواردة في المخطط المحلي لبريدة هي زراعية يليها السكنية، وبالتالي فإن المقترح الخاص الذي يوصى به هو إعادة ترتيب أولويات حصص استعمالات الأراضي والتركيز على الأراضي السكنية، وإعادة تقييم توزيع الوظائف المختلفة بشكل استراتيجي، ويسلط مخطط استعمالات الأراضي الضوء على التأثير الكبير لاستعمالات الأراضي السكنية على الأنشطة الزراعية في المستقبل، علماً بأنه لم يتم تخصيص نسبة كبيرة من الأراضي للموارد الطبيعية الموجودة، على سبيل المثال، تمثل بحيرة السبخة المالحة والأودية ٢,٣٥% فقط من إجمالي مساحة الأراضي الحضرية، فإذا ما تم تطوير وتنمية هذه المناطق، فإنها سوف تشكل وجهات رائعة لمواطني بريدة.

إن أسلوب التخطيط الحالي لاستعمالات الأراضي في مدينة ذات أغلبية زراعية لا يوصى به، حيث ينبغي إتباع استراتيجية واضحة للحفاظ على الأراضي الزراعية وإعادة تشجيرها، وتوزع مناطق جديدة لاستعمالات الأراضي السكنية بطريقة تقلل من التأثيرات الضارة على الزراعة القائمة، كما إن تحليل مجموعة المخططات يلقي الضوء على تشتيت استعمالات الأراضي الحكومية والصناعية في جميع أنحاء المدينة، وتكريس كميات كبيرة من الأراضي لهذه الاستعمالات بعيداً في الأطراف الحضرية، وينتج عن ذلك عدم وجود تكامل ملائم بينها وهيكل المدينة الحالي، وبدون مراعاة عوامل مثل توزيع الكثافات السكانية، فإن ذلك سوف يجبر السكان على التنقل لمسافات طويلة.

٢،٣،٤ تحليل إمكانية الوصول إلى وسائل النقل العام

لا توجد حالياً شبكات نقل عام على مستوى المدينة، حيث أن خدمة النقل الوحيدة المتاحة للسكان هي شبكة الخطوط الحديدية الإقليمية، التي تربط الرياض في الجنوب ومدن أخرى في الشمال،

المركز الشمالي



3.7%

من السكان يقيمون على مسافة ه دقائق سيراً على الأقدام إلى وسط المدينة

5.8%

من السكان يقيمون على مسافة ه دقائق سيراً على الأقدام إلى وسط المدينة

المركز الجنوبي



8.9%

من السكان يقيمون على مسافة ه دقائق سيراً على الأقدام إلى وسط المدينة

13.7%

من السكان يقيمون على مسافة ه دقائق سيراً على الأقدام إلى وسط المدينة

دقائق سيراً على الأقدام إلى وسط المدينة
ه دقائق سيراً على الأقدام إلى وسط المدينة



الشكل ٣٦. سهولة الوصول إلى المراكز التجارية في مدينة بريدة

من السكان يقيمون على مسافة ه دقائق سيراً على الأقدام إلى خط حافلات النقل السريع (BRT)

12.6%

من السكان يقيمون على مسافة ه دقائق سيراً على الأقدام إلى خط حافلات النقل السريع (BRT)

25.7%

ه دقائق سيراً على الأقدام من حافلات النقل السريع
ه دقائق سيراً على الأقدام من حافلات النقل السريع



الشكل ٣٧. سهولة الوصول إلى محطات حافلات النقل السريع في بريدة

وتغطي مسافة طويلة تقدر بحوالي ٢٨٦ كيلومتراً، وعند احتمال هذه الخطوط فإن إمكانية وسهولة الوصول من قبل السكان سوف تكون بنسبة أكثر من ٤٧٪ من السكان، (ما يعادل ٢٩٣,٥٤٧ نسمة) سوف تكون لديهم إمكانية الوصول إلى المحطات خلال ٥ دقائق سيراً على الأقدام، بينما أكثر من ٦٦٪، ما يعادل ٤١٣,٠٧٩ نسمة، سيكون لديهم إمكانية الوصول خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام. ستدعم شبكة الحافلات مشاريع شبكات الترام وحافلات النقل السريع، من خلال تغطية المجاورات السكنية التي تقع خارج نطاق شبكة حافلات النقل السريع والترام، وبالتالي، فإن شبكة الحافلات تعمل كمغذي لزيادة عدد الركاب عبر جميع أنظمة النقل العام، وكما هو الحال في جميع شبكات ونظم النقل المقترحة في بريدة، يجب إجراء تحليل إضافي لشبكة الحافلات من أجل وضع خطة مرحلية مناسبة، تتماشى مع الكثافات السكانية، والتكلفة، والتنمية الشاملة للمدينة.

معدل نمو وتطور المدينة، كما هو الحال خدمة في الترام المقترحة، وذلك بناء على المعايير المستخدمة في حساب تكلفة التنفيذ مقابل السكان المخدومين، فعلى سبيل المثال، تضمن المقترح وجود مسارين زائدين عن الحاجة بينما يخدم خطان آخران مناطق ذات كثافة سكانية منخفضة، ولقد اختُتم المقترح بتوصية تفيد ضرورة وضع خطة مرحلية لإنشاء لشبكة حافلات النقل السريع، والبدء بخطين في المرحلة الأولى، هما الخط الأول والخط الثاني.

يمتد الخط الأول في اتجاه الشرق والغرب، ويربط مطار بريدة على بعد ٢٠ كيلومتراً غرباً بوسط المدينة ومحطة الفطار، على بعد ٢٠ كيلومتراً غرب وسط المدينة، بينما يمتد الخط الثاني بالتوازي مع خط الترام الذي يربط مدينة عنيزة الجنوبية والضاحية الشمالية لمدينة بريدة، حيث يمر الخطان عبر مناطق عالية الكثافة في المدينة، ويتقاطعان مع المناطق ذات الكثافة التجارية والاستعمالات المتعددة العالية، حيث يوفر تقاطع خطي حافلات النقل السريع مع خط الترام للسكان بديلاً متعدد الوسائل للنقل العام، ولقد تم تسجيل تحليل ومقارنة ريفية المستوى بين الخطوط الستة المقترحة للمدينة مقابل الخطين الموصى بهما من قبل الأمم المتحدة في القسم ٦,٤.

شبكة الحافلات:

يوصي تقرير تحديث النقل العام المقترح^(٤) بإنشاء شبكة حافلات شاملة عبر المدينة، تتألف من ١٧ خط، بها حوالي ٤٣٦ محطة

47.3%

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

66.6%

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

٥ دقائق سيراً على الأقدام إلى مواقف الحافلات
١٠ دقائق سيراً على الأقدام إلى محطات الحافلات



الشكل ٣٨. إمكانية الوصول إلى شبكة الحافلات



© Saudi Projects

التمدد العمراني في مدينة بريدة

٣،٣،٤ تحليل سيناريو الكثافات

١٤٥٠، على الرغم من حقيقة أن نطاق التنمية العمرانية لبريدة قد تم تحديده بالفعل بشكل زائد ومجزأ، وعلى الرغم من الزيادة الكبيرة في عدد السكان، فإنه يبالغ في تقدير المدى المكاني للتنمية وبالتالي يشجع أنشطة الزحف العمراني، علماً بأنه لا يمكن تحقيق التنمية الحضرية المستدامة إلا من خلال تركيز الاستعمالات والتخطيط المدمج للنسيج العمراني.

السيناريو الثاني: توصية موئل الأمم المتحدة

يدعم سيناريو موئل الأمم المتحدة التخطيط المستدام للأحياء والمجاورات السكنية في بريدة، مما يعزز كثافة قدرها ١٥٠ شخص/هكتار تمشياً مع الكثافة المتوسطة الموصى بها، واستناداً إلى توصية موئل الأمم المتحدة، فإن المدينة سوف تحتاج إلى مساحة قدرها ١٠٠٠ هكتار لاستيعاب النمو المتوقع للسكان البالغ ١٦٠٠٠٠ نسمة بحلول عام ٢٠٣٠، وبناءً على وجود ١٠٠٠٠ هكتاراً من الأراضي الفضاء داخل المنطقة المبنية حالياً، يشير هذا السيناريو إلى أنه ليس من الضروري النمو خارج النطاق العمراني الحالي ويقترح تنفيذ تدخلات استراتيجية لدعم السياسات التي من شأنها تسهيل تكثيف المناطق الحضرية الموجودة، وبالتالي توفر للمواطنين أقصى الفوائد من أجل تحسين نوعية وجودة الحياة بتكلفة ميسرة.

قام برنامج مستقبل المدن السعودية، في إطار تشخيص الوضع العمراني الراهن والمشاريع المقترحة المعتمدة أو المقدمة، بإجراء تحليل لسيناريوهات زيادة الكثافة العمرانية وفقاً لمختلف البدائل والخيارات، حيث تشير السيناريوهات إلى وجود ثلاثة حالات: الحالة الراهنة، والحالة المطورة تماشياً مع توصيات التخطيط المعتمدة، والحالة التي تم فيها توزيع الكثافات بناء على توصيات ومعايير تقرير حالة المدينة، علماً بأن سيناريو موئل الأمم المتحدة يركز على المبادئ الخمسة للتخطيط العمراني المستدام، وهي كما يلي:

- توفير مساحة كافية وشبكة فعالة للشوارع: يجب أن تشغل شبكة الشوارع ما لا يقل عن ٣٠٪ من الأرض وما لا يقل عن ١٨ كم من طول الشوارع في كل كيلومتر مربع.
- الكثافة العالية: ما لا يقل عن ١٥٠ شخص/هكتار أو ٦١ شخصاً/فدان.
- استعمالات الأراضي المتعددة: يجب تخصيص ٤٠٪ على الأقل من المساحة للاستعمال الاقتصادي في كل مجاورة سكنية.
- المزيج الاجتماعي: توافر المساكن بنطاقات أسعار مختلفة في أي مجاورة سكنية لاستيعاب الدخول المختلفة، ويجب أن تكون ٢٠٪ إلى ٥٠٪ من المساحة السكنية مخصصة للمساكن منخفضة التكلفة، وأن لا تكون نسبة الحيابة من كل نوع من أنواع الحيابة أكثر من ٥٠٪ من الإجمالي.
- الحد من استعمالات الأراضي المخصصة: بغرض تقليص نشوء مربع (بلوك) مباني أو مجاورات سكنية ذات استخدام واحد حيث يجب أن لا تتجاوز مساحة المربعات ذات الاستخدام الواحدة نسبة ١٠٪ من المجاورة السكنية.

الوضع الراهن:

يبلغ عدد السكان الحاليين في بريدة ٦٢١,٢١٢ نسمة موزعين على مساحة مبنية تبلغ مساحتها ٢٧,٤٦٩ هكتاراً، مما يعني وجود كثافة سكانية تبلغ ٢٢,٥ شخص/هكتار، وهو ما يعادل تقريباً سبع كثافة موئل الأمم المتحدة الموصى بها والبالغة ١٥٠ شخص/هكتار، وعند النظر في المنطقة الحضرية التي تم شرحها في وقت سابق (باستبعاد المناطق شبه الحضرية)، ترتفع هذه الكثافة لتصل ٣٨,٢ والتي لا تزال أقل من التوصية المستهدفة.

السيناريو الأول: المخطط المحلي لمدينة بريدة

يقترح المخطط المحلي لمدينة بريدة مساحة ٦٤,٥٠٠ هكتار للتوسع في المدينة، بالإضافة إلى المساحة المبنية الحالية التي تبلغ ٢٧,٥٠٠ هكتار، وبافتراض أن المساحة المخصصة للتوسع سيتم تطويرها بالكامل بحلول عام ٢٠٣٠، واستيعاب إجمالي عدد سكان قدره ٧٨٠,٠٠٠ كما هو متوقع في المخطط المحلي بحلول ٢٠٣٠، فإن متوسط الكثافة سينخفض إلى ٩ شخص/هكتار في المساحة المبنية، بينما نجد أن المخطط المحلي لمدينة بريدة يزيد بشكل كبير من المساحة المبنية وحتى أنه يقترح بعض التنمية خارج نطاق

الوضع الراهن

عدد السكان		٦٢,٠٠٠
المساحة المبنية		٢٧,٤٦٩ هكتار
متوسط الكثافة في المساحة المبنية		٢٢,٥ شخص/هكتار



السيناريو الأول: المخطط المحلي لمدينة بريدة

عدد السكان		٧٨,٠٠٠
المساحة المبنية المخططة		٨٧,٠٠٠ هكتار
متوسط الكثافة في المساحة المبنية المخططة		٩ شخص/هكتار

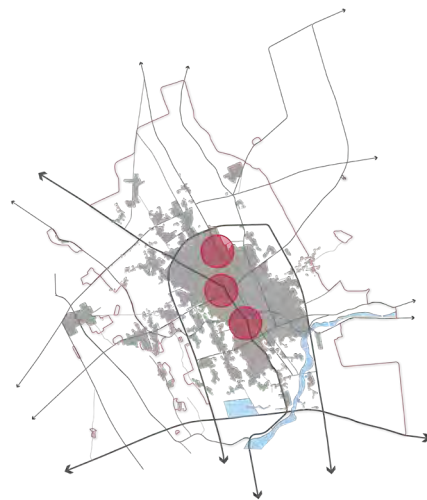


السيناريو الثاني: توصيات مؤهل الأمم المتحدة

عدد السكان		٧٨,٠٠٠
المساحة المبنية المطلوبة وفقاً لمعايير مؤهل الأمم المتحدة		٥,٢٠٠ هكتار*
الأراضي البيضاء اللازمة لإستيعاب النمو السكاني		١,٠٠٠ هكتار

متوسط الكثافة وفقاً لمعايير مؤهل الأمم المتحدة ١٥ شخص/هكتار

* ١٦/١ من مساحة البناء المقترحة في المخطط المحلي لمدينة بريدة



٤,٤ الآثار البيئية ومخاطر تغير المناخ ٤,٤,٤ الجزر الحرارية الحضرية والتحصن

الرمال من الكثبان الرملية إلى المدينة، إلا أن الأراضي الزراعية، التي تقع حول هذه الكثبان الرملية تدعم استقرار التربة وتحد من شدتها وتكرار حدوثها، كما إن هناك اتجاه رياح سائد آخر يأتي من جهة الشمال الغربي يجلب معه الهواء البارد إلى المدينة، مما يؤثر إيجاباً على المناخ المحلي.

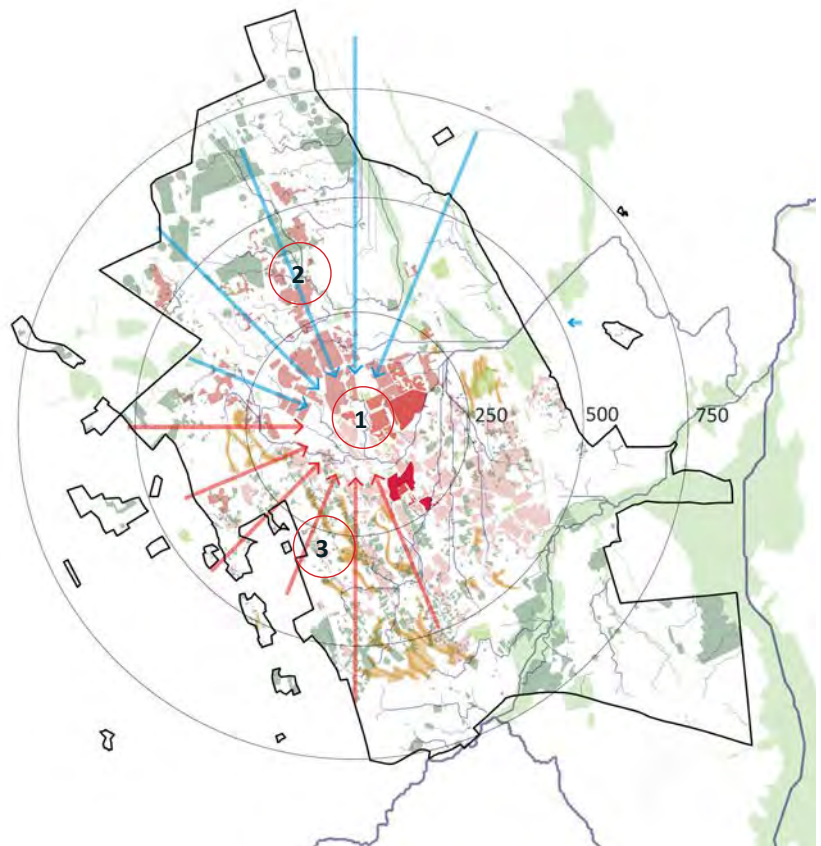
تعتبر الظروف المناخية في المناطق الحضرية عنصراً مهماً يجب أخذه في الاعتبار فيما يتعلق باستهلاك الطاقة وصحة المواطن والكتلة العمرانية، ومن ثم، فإن الشكل الحضري، الناشئ عن تخطيط الشوارع والأماكن العامة، وتصاميم المباني، كان له تأثير كبير في الطريقة التي تتكيف بها المدن في المملكة العربية السعودية في التعامل مع مناخها الشديد الجفاف، ويؤدي الجمع بين هذه الظروف إلى زيادة تأثير الجزر الحرارية في المناطق الحضرية، مما يعني أن المنطقة الحضرية أكثر دفئاً على نحو متزايد مقارنة بالمناطق الريفية المحيطة بها، هذا ليس فقط بسبب تغير المناخ ولكن أيضاً بسبب الأنشطة البشرية، مثل تعديل استعمالات الأراضي واستخدام الطاقة، وفي كثير من الأحيان، يكون أداء الأنماط العمرانية الشعبية والتاريخية بشكل عام أفضل من وجهة النظر المناخية المحلية. ويلعب التخطيط الحضري المستدام دوراً محورياً في الحد من هذه التأثيرات عن طريق تأطير وتحديد النماذج الحضرية ونماذج المعيشة التي توفرها المدينة، وبهذا المعنى، فيما يتعلق بمستقبل بريدة،

تقع مدينة بريدة في الجزء الشمالي الأوسط من منطقة القصيم، في منطقة مسطحة نسبياً ارتفاعها ٦٠٠-٦٥٠ متر فوق مستوى سطح البحر، وتتميز بمناخ شبه جاف، إلى مناخ شديد الجفاف، مع ظروف قاسية تتفاقم بسبب تغير المناخ، ولقد تم تسجيل التغيرات في درجة حرارة الهواء على المستوى الوطني خلال العشرة سنوات الماضية، وبسبب تغير المناخ، فقد ارتفعت درجات الحرارة في معظم المناطق بنحو ٢،٠ درجة مئوية إلى ٣،٠ درجة مئوية لكل عقد، وفي منطقة القصيم، كانت هناك زيادة كبيرة بمقدار ٥٢،٠ درجة مئوية بين ١٩٧٨ و ٢٠٠٣، و١٢،٠ درجة مئوية بين عامي ٢٠٠٤ و ٢٠١٣، وتشير التوقعات إلى أن درجة الحرارة المتوقعة سوف ترتفع لتصل ٢٧،١ درجة مئوية بين عامي ٢٠٣٠ إلى ٢٠٧٩، مقارنة مع الحد الأدنى لدرجة الحرارة السنوية الحالية البالغة ٢٥،١ درجة مئوية، وبالتالي فإن هذه الأنماط سوف تزيد من حدوث حالات الموجات الحرارية، التي زادت في منطقة القصيم من حالتين بين عامي ١٩٧٨ و ١٩٩٥ إلى ٦٢ حالة في الفترة ما بين ١٩٩٦ إلى عام ٢٠١٣م، كما أنها تؤثر على مؤشر جفاف التربة، والذي يعتبر منخفضاً جداً في المنطقة بأقل من (٠،٥) .

وعلى العكس من ذلك، فإن من الضروري الإقرار بأن نسبة حالات العواصف الرملية قد تناقصت بنحو ٣١% خلال العشرين سنة الماضية، وهي تحدث بسبب الرياح الجنوبية الغربية التي تحمل

عناصر الجزر الحرارية في المناطق الحضرية

- أكثر من ١٥٠ شخص/هكتار
- ١٠٠ - ١٥٠ شخص/هكتار
- ٥٠ - ١٠٠ شخص/هكتار
- المناطق الخضراء
- الكثبان الرملية
- الرياح الجنوبية الشرقية السائدة - العواصف الرملية
- الرياح الشمالية السائدة - نطاقات التبريد المحتملة
- الحدود
- 1 المناطق الحالية الأكثر عرضة لخطر الجزر الحرارية في المناطق الحضرية
- 2 مناطق النمو المحتملة
- 3 المناطق الأقرب إلى آثار العواصف الرملية



الشكل ٣٩. تحليل الجزر الحرارية في المناطق الحضرية

حاد في إجمالي هطول الأمطار السنوي بمعدل ٤١٠ ملم/سنة بين عامي ١٩٧٨ و ٢٠٠٣ و ١١,٣٤٠ ملم/سنة بين عامي ٢٠٠٤ و ٢٠١٣، كما تشير الاتجاهات المتوقعة إلى انخفاض مستمر من معدل هطول الأمطار السنوي الحالي البالغ ١٣٤,٤ ملم في السنة إلى ١٠٢,٨ ملم في السنة خلال الفترة بين عامي ٢٠٣٠ إلى ٢٠٧٩، وخلال نفس هذه الفترة، من المتوقع حدوث انخفاض بنسبة ٢٪ في الرطوبة النسبية، وعلى الرغم من قلة سقوط الأمطار، تواجه بريدة السيول والفيضانات الموسمية بسبب العواصف، خاصة على طول الأودية التي تمر عبر المدينة، وفيما يتعلق بذلك نجد أن أنماط التنمية عادة ما تتعدى وتمهد المحاور المائية الطبيعية، الأمر الذي يؤدي إلى حدوث السيول والفيضانات في المناطق المحيطة بها، وتؤثر بشدة على الإسكان والبنية التحتية الحيوية، وهناك بعض الجهود التي بذلت للحد من مخاطر الفيضانات شملت إنشاء بحيرات التجميع وتخزين المياه السطحية في بعض المناطق في ظل ظروف العواصف الشديدة، فضلا عن حظر أنشطة البناء في بعض المناطق، ومع ذلك، هناك حاجة إلى إعداد دراسة أكثر تفصيلاً لسيناريوهات السيول والفيضان لتحسين دمج عناصر المياه في التخطيط والتصميم الحضري للمدينة.

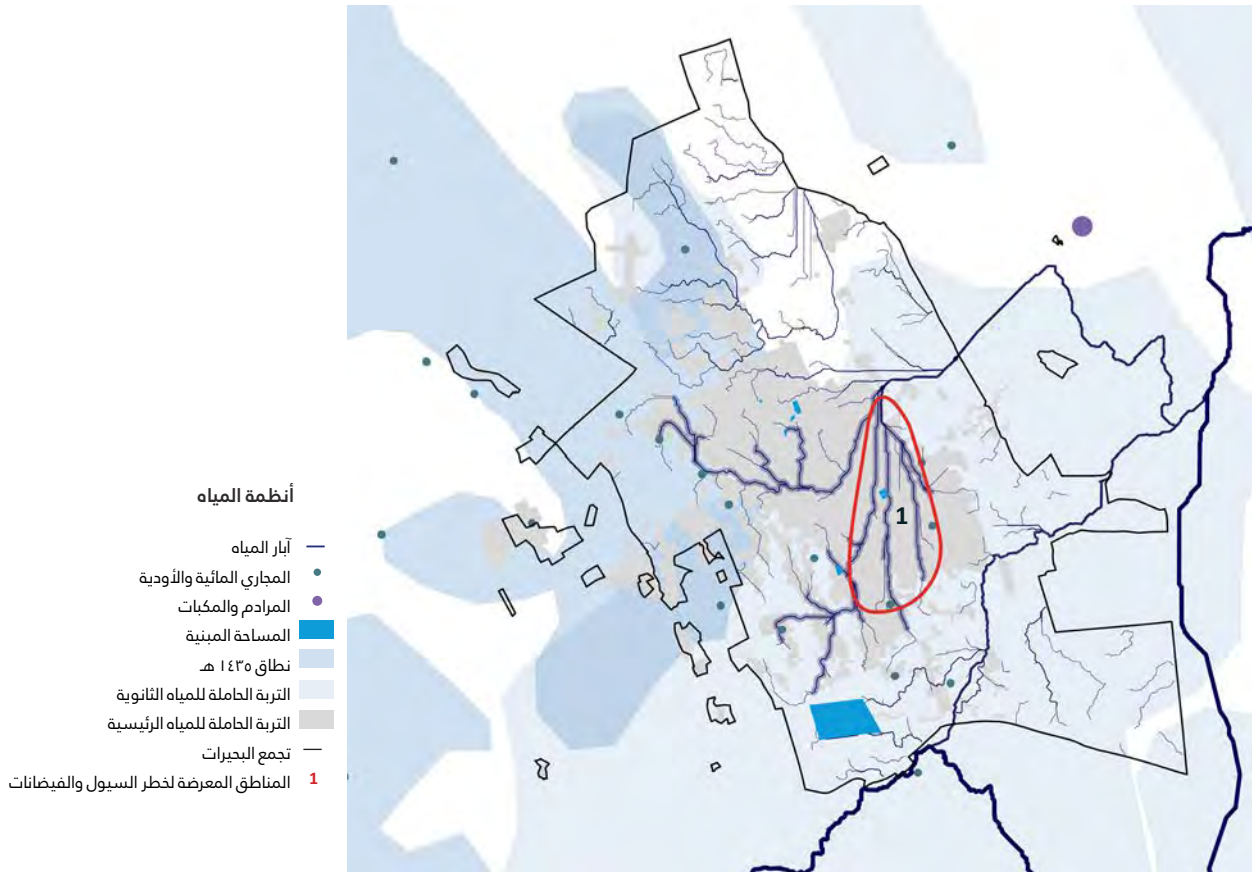
وفيما يتعلق بالموارد المائية، تمتلك المملكة العربية السعودية مستوى منخفض جداً من الموارد المائية العذبة في العالم، ونتيجة

من المهم للغاية مراعاة الظروف المناخية بطريقة تتم فيها حماية مشاريع التنمية من العواصف الرملية وتتيح للتسليم البارد أن يدخل وينعش البيئة الحضرية.

لقد تم تقدير تأثير الجزر الحرارية في المناطق الحضرية وفقاً للمناطق الأكثر كثافة في المدينة، والتي عادةً ما تشهد درجات حرارة أعلى، كما تم رسم خرائط لاتجاهات الريح والمساحات المائية، والمساحات الخضراء، باعتبار أن هذه هي العناصر الهيكلية التي يمكن أن تخفف من درجات الحرارة المتزايدة، ويمكن معالجة هذه التحديات المتعلقة بالجزر الحرارية في المناطق الحضرية بمراعاتها عند التخطيط للمدينة، حيث أن عدم الراحة المرتبطة بالحرارة، وانخفاض المستوى الصحي في المناطق الحضرية، والمستويات العالية من استهلاك الطاقة تعتبر ضمن المشاكل العامة التي يجب أن تؤخذ في الاعتبار، وبالمثل، يمكن أن يكون ذلك فرصة لتعزيز إمكانيات السير على الأقدام واستخدام الأماكن العامة في المدينة.

٢,٤,٤ ندرة المياه وعدم ترابط البنية التحتية الخضراء والزرقاء

تتميز بريدة بانخفاض معدل هطول الأمطار بسبب مناخها الشديد الجفاف، حيث أن معدل هطول الأمطار السنوي هو ١٣٤,٤ ملم/سنة، وهناك ظاهرة التبخر المرتفعة للغاية، حيث ارتفعت من ٣,٥ إلى ١٥ ملم/يوم، وفي منطقة القصيم، تم تسجيل انخفاض



الشكل ٤. أنظمة المياه في بريدة

المزارع التقليدية سوف تتأثر بالزيادة المذكورة في درجة الحرارة، والتغيرات في هطول الأمطار، ومعدل التبخر الأعلى، والاحتياجات المنخفضة للمياه، وفي بريدة، تنفذ المشاريع الزراعية بشكل أساسي ضمن نطاق حماية التنمية، حيث تبلغ مساحة المناطق الزراعية الحالية ٤٠٠ كيلومتر مربع، كما إن تقنية الزراعة الرائدة حالياً هي أنظمة الري بالرش، والتي ثبت أنها غير مستدامة، وبالنظر إلى الظروف المناخية شديدة الجفاف ذات المعدلات المرتفعة في درجة حرارة الهواء والبحار، هناك خطر كبير لفقدان كمية كبيرة من المياه.

كل ما سبق ذكره يعكس أهمية ربط البنية التحتية الخضراء والزرقاء في المدينة، بطريقة داعمة لبعضها البعض، لتحقيق المرونة الاجتماعية الاقتصادية والبيئية، ولهذا الغرض، تم رسم خريطة النظام الأزرق والأخضر، حيث أظهر تحليل الخرائط أنه على الرغم من ارتباط النظامين تقليدياً، إلا أنه بسبب أنماط التنمية الجديدة، لم يعد هذا الترابط موجوداً حالياً، ولذلك، فإن إعادة ربط أنظمة البنية التحتية الخضراء والزرقاء يعتبر أمر هام وحاسم من أجل تنمية مستقبلية أكثر استدامة في بريدة، كما يمكن أن تلعب المساحات العامة المفتوحة دوراً رئيسياً في دعم هذه الأنظمة، ويمكن أن تصبح شبكة المناطق العامة الخضراء عنصراً هيكلياً مرتبطاً بنظام المياه وتحتوي على مناظر طبيعية منتجة وتزيد من قابلية العيش في المدينة.

لذلك، تواجه نقصاً في المياه، بحيث يبلغ نصيب الفرد الواحد أقل من ١٠٠٠ متر مكعب من الماء سنوياً، إلى جانب ذلك، يتم استهلاك نسبة كبيرة من المياه الجوفية للأغراض الزراعية والبلدية والصناعية وهي مياه توجدها في الطبقات الرسوبية التي تتم إعادة تغذية بعض منها فقط والبعض الآخر لا تتم تغذيته، ومن ناحية أخرى، فإن الطلب على المياه يتزايد باطراد، مما يؤدي إلى ضخ المياه الجوفية بشكل مفرط، وكذلك زيادة عدد الآبار المحفورة، الأمر الذي يشير إلى وضع يندرج بالخطر، حيث تقوم مدينة بريدة بضخ المياه من طبقات المياه الجوفية في منطقة ساق والتي تتغير حدودها وسعتها بسبب عدم إعادة تغذيتها، وتشير البيانات إلى أن استهلاك المياه في المدينة يبلغ حوالي ٢٥٠ لتر/يوم للفرد، وهو ضعف متوسط استهلاك المياه في البلدان المتقدمة، ويعتبر تغير هذا النمط في الاستهلاك من الأمور الهامة والعاجلة لضمان استمرارية إمدادات المياه، حيث أنه يتم استنزاف المياه في هذه الطبقات بمعدل تقريبي ١,١ مليون لتر سنوياً، بالإضافة إلى ذلك، فإن المدينة تتجه نحو الشرق بمحاذاة وادي الرمة الذي يعتبر السمة البيئية الرئيسية للمدينة.

إن حماية هذه السمات المائية أمر ضروري، ليس فقط لأهميتها البيئية ولكن أيضاً لأنها تدعم الإنتاج الزراعي، الذي هو حجر الزاوية في اقتصاد المدينة، وفي المملكة العربية السعودية، يتم إنتاج ٣٠٪ من المحاصيل والخضروات من خلال الدفيئة/المحميات الزراعية، بينما تنتج الزراعة التقليدية نسبة الـ ٧٠٪ المتبقية، وبالتالي فإن هذه



الشكل ٤.١. الشبكة الخضراء والطبيعية



© Abeer Bajandouh

مزارع التمر في أطراف مدينة بريدة

٥

التشخيص الاستراتيجي



© Abeer Bajandouh

١,٥ تحديد وتعريف القضايا الاستراتيجية الرئيسية

سلط التحليل التفصيلي القائم على الأدلة الضوء على أربعة قضايا إستراتيجية رئيسية مترابطة تبرز أداء مدينة بريدة فيما يتعلق بمبادئ التنمية الحضرية المستدامة، تمثل الإطار الاستراتيجي للتشخيص، الذي يتم استنتاجه من خلال أربعة أفكار تصميمية، تم تعريفها في إطار طبيعتها المفاهيمية، ومن ثم وضعها في سياقها المكاني من خلال دراسة كيفية تطبيقها مكانياً في مدينة بريدة على مختلف المستويات.

١,١,٥ أنماط التنمية والنمو غير المتوازن:

٢,١,٥ عدم الترابط وتقسيمات الأراضي في هيكل المدينة

في حالات النمو غير المتوازن، والزحف العمراني غير المخطط، والتنمية غير المتناسقة، تميل المدينة إلى احتواء أشكال من الهياكل غير المتجاورة وغير المتماسكة، مع الافتقار إلى التكامل ووجود جيوب للقفزات التنموية المنتشرة بشكل واسع والتي تتجاوز نطاقات التنمية. فالأراضي غير المطورة، والبنيات التحتية المفرطة في أحجامها والتوسعات الكبيرة للمشاريع أبادية الوظيفة تعيق استمرارية نسيج المدينة، وبالتالي، إحداث خلل في اتساقها، وأدائها الاجتماعي والاقتصادي والبيئي، وبالمثل، فإن ظاهرة الزحف والتمدد العمراني غير المخطط، يجعل من الصعب والمكلف توفير البنية التحتية والخدمات للمدينة بأكملها على نحو منصف وعادل كما إنها تؤثر، من الناحية المكانية على البعد الاجتماعي للاستدامة، وتخلق أوجه عدم المساواة في المناطق العمرانية، وعزل المناطق البعيدة وغير المرتبطة وتحيط بها الأشكال العمرانية المتقطعة.

تميل المدن المجزأة إلى ظهور العقارات السكنية في ضواحي المدينة، إما في شكل مجمعات مسورة لذوي الدخل العالي أو كتكتل سكنية منخفضة التكلفة، مبنية بشكل منفصل وبعيدة عن المرافق والأنشطة التجارية والمناطق الصناعية، ومراكز الأعمال، والمناطق الترفيهية، الأمر الذي يزيد من حالة التجزؤ والأنماط الحضرية غير المستدامة، لأن الطرق السريعة الكبيرة غالباً ما تكون الوسيلة الوحيدة للتواصل عبر مسافات طويلة، مما يؤدي إلى الاعتماد على السيارات وارتفاع تكاليف التنقل، وعلى هذا النحو، يمكن للأنماط العمرانية في المدينة أن تؤثر على الاتصال الاجتماعي المكاني، وزيادة وقت التنقل، والازدحام، كما إن قدرة السكان على الانتقال من منازلهم إلى أماكن العمل، والمحلات التجارية، والمدارس، والمراكز الصحية تعد ضرورية لأداء المدينة الجيد، ويجب النظر إليها من حيث المسافة والاتصالية الشاملة في النسيج العمراني بالنسيج العمراني، وفي حال وجود العديد من العوائق التي تحول دون السير بالأقدام وتؤدي إلى صعوبة التنقل داخل المدينة، بينما النسيج العمراني المتصل بشكل جيد يعزز سهولة استخدام وسائل النقل العام ويقلل من الازدحام بزيادة إمكانية الوصول بشكل عام، إلى جانب زيادة الأنشطة الاجتماعية والاقتصادية.

يتم تحديد الأنماط العمرانية للمدينة من خلال العناصر الهيكلية، وشكل النسيج العمراني، وتوزيع الكثافات، وتتأثر بشدة بسياسة استعمالات الأراضي، حيث أن السياسات المتماسكة المتعلقة بها تؤثر على الأنماط العمرانية من خلال تحديد الكمية المناسبة من الأراضي اللازمة لاستيعاب النمو المستقبلي وتوزيع فرص العمل والوظائف والكثافات العمرانية وفقاً لذلك، وفي حال الجمع بين هذه الصفات فيمكن أن ينتج عنها إما إنشاء شكل عمراني جيد أو زيادة القضايا والمشاكل العمرانية مثل الزحف العمراني. يحدث هذا غالباً عندما تنمو المدينة بسرعة، مما يؤدي إلى ظاهرة الزحف والتمدد غير المخطط، وبشكل غير متجانس، وظهور مشاريع غير متوازنة عبر امتدادها الإقليمي، وتظهر الاختلالات في الإدارة العمرانية وجودة حياة السكان، وفي إطار هذا السيناريو، تتميز المدينة بوجود كثافة منخفضة، ويكون أدائها غير فعال، كما تكون خدماتها ومرافقها ليست متوازنة بشكل جيد من حيث التوزيع وإمكانية وسهولة الاستخدام، وبالتالي لا يستفيد المواطنين من مزايا العيش في المدينة على نحو منصف، كما إن توفير وصيانة المرافق والخدمات الأساسية وتوفير البنية التحتية الفعالة والمستدامة، مثل وسائل النقل العام، تكون من الأمور المكلفة والصعبة على الأمانة، ويرتبط ذلك بظروف الزحف العمراني وقلّة الكثافة حيث تحتاج البنيات التحتية للمياه والصرف الصحي والكهرباء والنقل التمديد لمسافات أطول للوصول إلى عدد أقل نسبياً من الناس، حيث أن الكميات الكبيرة من الأرض مقابل الشخص الواحد تتطلب استثمارات رأسمالية أكبر لإنشاء البنية التحتية إلى جانب زيادة تكاليف الصيانة،

علماً بأن اتجاهات التنمية الحالية في مدينة بريدة تميل إلى إعادة إنتاج أنماط استعمالات الأراضي الأبادية منخفضة الكثافة، مع وجود مخصصات شحيحة للأنشطة الاجتماعية ومساحات من الأراضي البيضاء الشاسعة داخل النسيج العمراني الحالي للمدينة، ويتطلب هذا الأمر إجراء معالجة عاجلة من أجل إيقافه، حيث أنه يؤثر بشدة على وظائف المدينة بإعادة إنتاج أنماط التنمية غير المستدامة وغير المتوازنة وانخفاض الكثافات.



تقسيمات الأراضي وعدم وجود التماسك في هيكل ونسيج المدينة [التجزئة]



نمط النمو والتنمية غير المتوازنة [التمدد العمراني]

٣،١٥ التنمية أحادية الاستعمال والمستقطبة

عندما تُظهر المدينة نقصاً في وجود المناطق ذات الاستعمالات المختلطة، مع وجود الجيوب الكبيرة للمشاريع ذات الاستعمالات الأحادية، فهذا يعني وجود تنمية استقطابية (polarised development)، ويزداد الأمر حدة بشكل خاص في الحالات التي تكون فيها هذه المشاريع متفرقة ومبعثرة عن بقية المدينة. وفي مدينة بريدة، يتميز الهيكل الحضري بوجود تجمعات أحادية الوظيفة والأنشطة الاقتصادية والاجتماعية التي تساهم في الاستقطاب الاجتماعي المكاني، وتخلق مستويات عالية من عدم المساواة بين المناطق المختلفة، وبشكل عام، فإن الأشكال المختلفة للتنمية الاستقطابية تُظهر أن المدينة غير متكافئة، خاصة عندما يتميز الاستقطاب بالفوارق الاجتماعية والاقتصادية، مثل وجود المجمعات الخاصة والمجمعات المغلقة ذات البوابات المزودة بكميات ونوعية عالية من الخدمات بالمقارنة مع إفتقار غالبية المدينة ككل لهذه الخدمات.

تعتبر إستخدامات الأراضي الأحادية من أعراض التنمية المستقطبية، والتي تؤدي جوهرياً إلى عدم المساواة الاجتماعية - العمرانية، ويتجلى ذلك في تقليص الفرص المتاحة للمجموعات ذات الدخل المنخفض والإمكانيات المحدودة للتفاعل الاجتماعي والتكامل، ويؤدي الاستعمال الأحادي للأراضي، لا سيما عندما يقترن بالكثافة المنخفضة، إلى زيادة استخدام السيارات الخاصة، والإبتعاد عن استخدام شبكات النقل العام، وبالتالي استبعاد الفئات الاجتماعية الأقل دخلاً في المدينة، وهذا النوع من التنمية يعيق الفرص الاقتصادية، لأنه يحول دون التآزر والتحفيز المتبادل بين الأنشطة الإنتاجية.

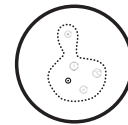
٤،١٥ ضعف التوازن الاجتماعي والبيئي والاقتصادي

تتكون كل مدينة من مجموعات معقدة من النظم الاجتماعية - لاقتصادية والبيئية، ومن الناحية المثالية، ففي المدينة المستدامة، يتم الحفاظ على التوازن بين هذه الأنظمة الثلاثة المترابطة وتعزيزها مع مرور الوقت، وهذا يعني أنه في حال وجود أي جزء من النظام غير متوافق مع الأجزاء الأخرى، ينشأ عدم التوازن والاختلال مما يغير مسار التنمية المستدامة لنمو المدينة.

كما يحدث اختلال اجتماعي وبيئي واقتصادي عندما يتم تخطيط المدينة على نحو لا يراعي المحافظة على الموارد الطبيعية الموجودة وإدارتها، أو القيمة الوظيفية للأصول الطبيعية واستمراريتها، كما إن عمليات التخطيط وممارسات التنمية العمرانية التي تشمل، على سبيل المثال، الإدارة المتكاملة لموارد المياه، والدورات الطبيعية، وعلى نطاق أوسع، خدمات النظم البيئية النشطة، غالباً ما يتم تقييمها بأقل من قيمتها من قبل البلديات المحلية في جميع أنحاء العالم، كما تؤدي النظم العمرانية غير المتوازنة اجتماعياً وبيئياً إلى عدد من التهديدات للبيئة، وللجودة العمرانية بشكل عام ولصحة السكان، ومن الأمثلة على ذلك أنماط الاستهلاك غير المستدامة والتلوث وفقدان التنوع البيولوجي والتربة الزراعية والضغط على النظم البيئية، فضلاً عن زيادة تعرضها للكوارث الطبيعية والكوارث من صنع الإنسان، كل هذه الأوضاع تحدث تأثيراً كبيراً على الأداء الاقتصادي للمدينة، والتي يمكن أن تصبح أكثر وضوحاً على المدى الطويل.



٤ ضعف التوازن الاجتماعي والبيئي والاقتصادي
[ضعف المرونة]



٣ التنمية الأحادية الاستعمال والإستقطابية
[ضعف المساواة المكانية]



٢,٥ الحلول البديلة للتحديات العمرانية في مدينة بريدة ١,٢,٥ أنماط النمو والتنمية غير المتوازنة في بريدة

تطويرها باستخدام نسيج حضري منخفض الكثافة تهيمن عليها استعمالات الأراضي السكنية، ولقد أصبحت هذه الأنواع من المشاريع عقبة أمام الاستخدام الكفء للأراضي، ويؤثر على قدرة توفير خدمات البنية التحتية والنقل. وبالنظر إلى الأمام، فإن نسيج المدينة المتقطع وغير المتصل بالكثافة المنخفضة غير مستدام، ويجب أن تبذل جميع جهود التخطيط المستقبلية نحو تركيز التنمية بطريقة منظمة، ويبلغ متوسط الكثافات الحالية في بريدة حوالي ١٧ شخص/هكتار، وهي أقل بكثير من كثافة موئل الأمم المتحدة التي تبلغ ١٥ شخص/هكتار، وعلى الرغم من أن هذه الكثافة الموصى بها قد تكون عالية جداً بالنسبة لمدينة بحجم بريدة، فإن الهدف يجب أن يكون الاقتراب بقدر الإمكان منه أثناء تطوير وتنمية المدينة بدلاً من الابتعاد عنه، كما يجب على الإطار التشريعي توجيه كافة المشاريع الجديدة داخل مراكز المدينة وحولها، وتشجيع التنمية والتكثيف داخل النسيج العمراني والاستفادة القصوى من الأراضي البيضاء داخل حدود المدينة، بدلاً من تشجيع قيام المشاريع الجديدة في ضواحي المدينة.



مشاريع سكنية منخفضة الكثافة

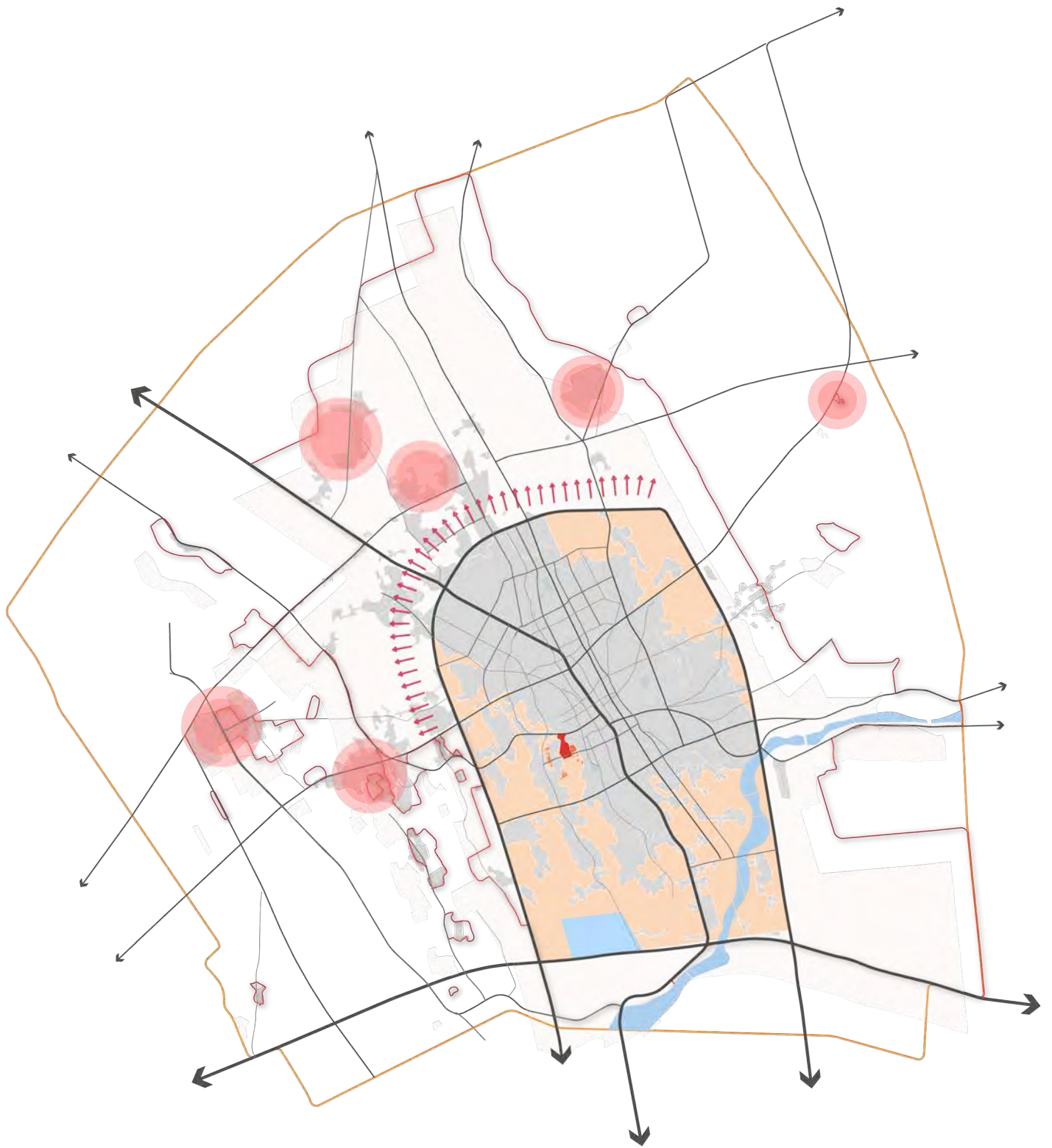


المشاريع الصناعية

تظهر أنماط النمو والتنمية غير المتوازنة في بريدة على مستوى المدينة على وجه التحديد، حيث أن النمو الحضري الرئيسي تميز بالزحف العمراني في جميع الاتجاهات، مما ترك كمية كبيرة من الأراضي البيضاء التي نتج عنها فراغات حضرية كبيرة داخل المساحة العمرانية، وقد أدى هذا النمو الأحادي للاستعمال إلى عدم الكفاءة في إدارة الأراضي، واستخدام الموارد، وانخفاض الإنتاجية بين السكان.

وبالمثل، لم يتم توزيع البنية التحتية القائمة والمتوقعة بشكل متساو عبر المدينة، حيث أن الزحف العمراني يتطلب بنى تحتية ومنشآت تمتد نحو هذه الاتجاهات، وبالتالي تستبعد فرص الربط عبر الطرق المستعرضة، والتوزيع الأكثر توازناً وإضافة للخدمات والمرافق في جميع أنحاء المدينة، علاوة على ذلك، هناك عدم توازن واضح بين استعمالات الأراضي في وسط المدينة، وفي المحيط الخارجي، الذي هو في الأساس سكني أحادي الاستعمال ومنخفض الكثافة، وبدون إتخاذ تدابير تجاه التخطيط المستدام، مثل الاستثمار في نظام النقل العام، فإن هذه المجتمعات تميل نحو الاعتماد بشدة على السيارات، مما يجعلها وسيلة النقل الأساسية. وتعتبر الأراضي البيضاء أحد العوامل الرئيسية لهذا النمط الإنمائي غير المتوازن والتي تقدر بأكثر من ١٠,٠٠٠ هكتار داخل المساحة العمرانية الحالية للمدينة، وبالإضافة إلى ذلك، ونظراً للحجم المفرط لنطاق ١,٤٥، فإن ٨٤% من إجمالي الأراضي داخل النطاق تصنف أيضاً على أنها أراضي بيضاء، ومن بين هذه الأراضي البيضاء الضخمة، تم تخصيص ما نسبته ٦٧% للتنمية السكنية المستقبلية، مما أدى إلى تفاقم نمط الاستعمال الأحادي في المدينة، وتتمركز معظم هذه المناطق السكنية الأحادية المقترحة في بلديتين فرعيتين، هما الديرة والصفراء، حيث أنهما تغطيان معظم الأراضي البيضاء داخل نطاق عام ١,٤٥، علاوة على ذلك، فإن هذه المشاريع السكنية المقترحة تمتد خارج نطاق ١,٤٥، ومرة أخرى تدعم ديناميكيات الزحف العمراني في العديد من الحالات.

وبالمثل، يساهم "نطاق حماية التنمية" في أنشطة الزحف العمراني، بدلاً من أن يتم تصوره وتطبيقه كمقيّد للتنمية، حيث أن القصد من هذه النطاقات أن تكون مناطق لحظر وعزل وحماية التنمية، بدلاً من ذلك، تم استخدامها للسماح بتوسيع أراضي القطاع الخاص داخلها، والتي غالباً ما تستفيد من خيارات التطوير داخل نطاق حماية التنمية لتحويل الأراضي الزراعية إلى مشاريع سكنية، كما يشجع المخطط المحلي لمدينة بريدة لفكرة الزحف العمراني بإنشاء المجمعات أحادية الاستعمال داخل نطاق حماية التنمية وخارج حدود المدينة الحالية، ومع وجود مساحات شاسعة من الأراضي المخططة بشكل أساسي كأحياء سكنية ومحدودية الاستعمال المتعددة، فإن الاقتراح الجديد سيزيد الضغط على البنية التحتية بشكل كبير، كما سيشكل عبئاً مالياً على الإدارات المحلية في المدينة. وكما يتبين من نموذج العينة للتوسع في الجزء الغربي للمدينة، فإن الأحياء السكنية المخططة والتي تم



حدود حماية التنمية
نطاق ١٤٣٥ هـ
شبكة الطرق

المساحة المبنية
الأراضي غير المطورة داخل الطريق الدائري

الاتجاه الممتد
امتداد

الشكل ٤٢: أنماط التنمية والنمو غير المتوازن



٢,٢,٥ تقسيمات الأراضي وعدم الترابط في النسيج العمراني بمدينة بريدة



البنية التحتية ذات الأبعاد الكبيرة
(تقسيم في النسيج العمراني)

تتميز مدينة بريدة بوجود سلسلة من التقسيمات الهيكلية على مختلف المستويات وتؤثر في نفس الوقت على نسيجها المكاني والاجتماعي والاقتصادي، ومن الناحية المكانية، من الواضح أنه لم يتم دمج الأراضي الزراعية والبنية التحتية للطرق والكثبان الرملية في النسيج العمراني، وبدلاً من ذلك، أصبحت هي الحواجز التي تؤثر على التماسك المكاني العام للمدينة، ويبدأ ذلك بفصل وقطع عناصر الربط الريفي/الحضري للشبكة الخضراء على المستوى الإقليمي والحضري، حيث أنها على المستوى الحضري، تظهر هذه الشبكة الخضراء المتقطعة كأراضي زراعية متبقية ومجزأة وتشكل عائق يؤثر على التماسك الكلي للنسيج العمراني والحضري.

إن البنية التحتية ذات الأبعاد المفرطة في الحجم والموجهة نحو استخدام السيارات في جميع أنحاء المدينة هي أيضاً مساهمة في تجزئة وتقسيم النسيج العمراني، بدلاً من تعزيز نظام الربط والتواصلية، كما لم يتم تصميم الشوارع والمسافات بالشكل المناسب الذي يتواءم مع إمكانية السير على الأقدام، إن الكثافة المنخفضة الناتجة من النسيج والكتلة المبنية، والبنية التحتية ذات الأبعاد المفرطة، وعدم وجود الأماكن العامة ذات النوعية الجيدة، تخلق مجاورات سكنية معزولة عن بعضها البعض وخواوية وبالتالي لا تستطيع أن تعمل كنظام موحد متصل داخل المدينة ككل. علاوة على ذلك فإن هذه الاستعمالات الأحادية المتخصصة للغاية، المرتبطة مباشرة بالتقسيم المذكور أعلاه ونقص الترابط في النسيج العمراني، تشير إلى وجود نظام حضري غير متوازن يدعم ويعزز عدم المساواة المكانية، مما نتج عنه نسيج عمراني متقطع مع ندرة المشاريع ذات الاستخدامات المختلطة واختفاء عنصر الأنسنة.



الأراضي الزراعية داخل النسيج العمراني

وعلى مستوى المجاورات السكنية، فتظهر على شكل خليط غير متكامل من الأراضي الزراعية المتبقية والمشاريع السكنية والتركيز الكبير على استعمالات الأراضي الأحادية، وفوق ذلك ساهمت البنية التحتية من الطرق المفرطة في الحجم في التجزئة الملموسة للنسيج العمراني بدلاً من زيادة الوصلية والربط لكافة المجاورات السكنية، كما يوجد نقص في المساحات المفتوحة العامة، حيث أن الأراضي الزراعية خاصة لا يمكن استخدامها، وبشكل عام، لا تدعم البيئة الحضرية مبادئ المجاورات السكنية المرتبطة، والمتكاملة، والمستدامة، على الرغم من أن الأجزاء القديمة في المدينة تتميز بمستوى أنسنة مقنع، ونسيج عمراني يتمتع بأداء أفضل فيما يتعلق بمدى الوصلية والمساحات المفتوحة.



الأراضي الزراعية المتبقية
(نسيج عمراني غير متكامل)



- | | | | |
|-------------------------------|---|----------------------------|---|
| حدود حماية التنمية | — | المساحة المبنية | ■ |
| نطاق حماية التنمية - نطاق ١٤٥ | — | البنية التحتية ذات الأبعاد | — |
| شبكة الطرق | — | حدود زراعية تقسم المدينة | ■ |

الشكل ٤٣. المناطق الزراعية المتبقية المجزأة والمعزولة عن النسيج العمراني والحضري.



٣,٢,٥ التنمية أحادية الاستعمال والمستقطبة في بريدة

يتم بناءها بسبب موقعها المعزول والكثافة المنخفضة للمجاورات السكنية المعنية الأمر الذي يجعل البناء باهظ التكلفة وغير فعال. وبغض النظر عن التخطيط، فإن تنفيذ هذه المشاريع ضعيف ويتميز بعدم المساواة بين مختلف المجاورات السكنية، من حيث سهولة وإمكانية الوصول إلى المرافق والخدمات والبنية التحتية. وعلى مستوى المجاورة السكنية، تعتبر المنطقة المختارة التي تقع في وسط المدينة مجاورة سكنية متوسطة إلى عالية الكثافة، وهي تمثل أحد الأمثلة الجيدة القليلة داخل المدينة، حيث يوجد فيها الحد الأقصى من الاستعمالات المتعددة مقارنة ببقية الأجزاء في بريدة، بالإضافة إلى الأنشطة التجارية والمرافق والخدمات العامة، ومن الناحية الهيكلية، نجد أن المجاورة السكنية تم تطويرها بشكل أساسي كسكن، مع وجود ما يقرب من ١٥% من الأراضي غير المطورة، حتى الآن، حيث توجد الاستعمالات التجارية على طول المحور المركزي للسيارات، مع أكثر من ٣٦% منها مخصصة للأنشطة الاقتصادية ذات الصلة، وهذا ما يجعل هذه المنطقة مطورة بشكل كافٍ، خاصة إذا ما قورنت بالتوزيع الضعيف في المدينة ككل.

تتميز المجاورة السكنية أيضاً بوجود تدرج هرمي في الشوارع وهي منظمة بشكل جيد، وتشكل حوالي ٣٦% من المساحة الإجمالية، وتوجد بلوكات بأحجام وهياكل مختلفة، كما يدعم التدرج الهرمي في الشارع التوزيع الداخلي للبلوكات السكنية نحو الأجزاء الداخلية، ولقد تم تخصيص الاستعمالات المتعددة في مناطق بعيداً عن الأطراف على طول الطرق الرئيسية للسيارات، ولقد ساعد الحجم المعتدل للبلوكات والنسيج العمراني صغير الحجم نحو الأجزاء الداخلية على وجود مجاورات سكنية بها مساحات مفتوحة أكثر ومتصلة، مع إمكانية وصول أفضل إلى المرافق العامة واستخدامها. علاوة على ذلك، فهي مناسبة للسير على الأقدام داخل المدينة مع استخدام أكثر كفاءة للأراضي والبنية التحتية، حيث أن ٨٠% من المجاورات السكنية لديها كثافة حوالي ١٥ شخص/هكتار (الكثافة الموصى بها من قبل مؤئل الأمم المتحدة)، وعلى هذا النحو، تم اختيار المنطقة كمثال إيجابي وطريقة لإظهار أنه من الممكن إنشاء مجاورات سكنية أفضل في مدينة بريدة، كما هو الحال في هذه المنطقة.

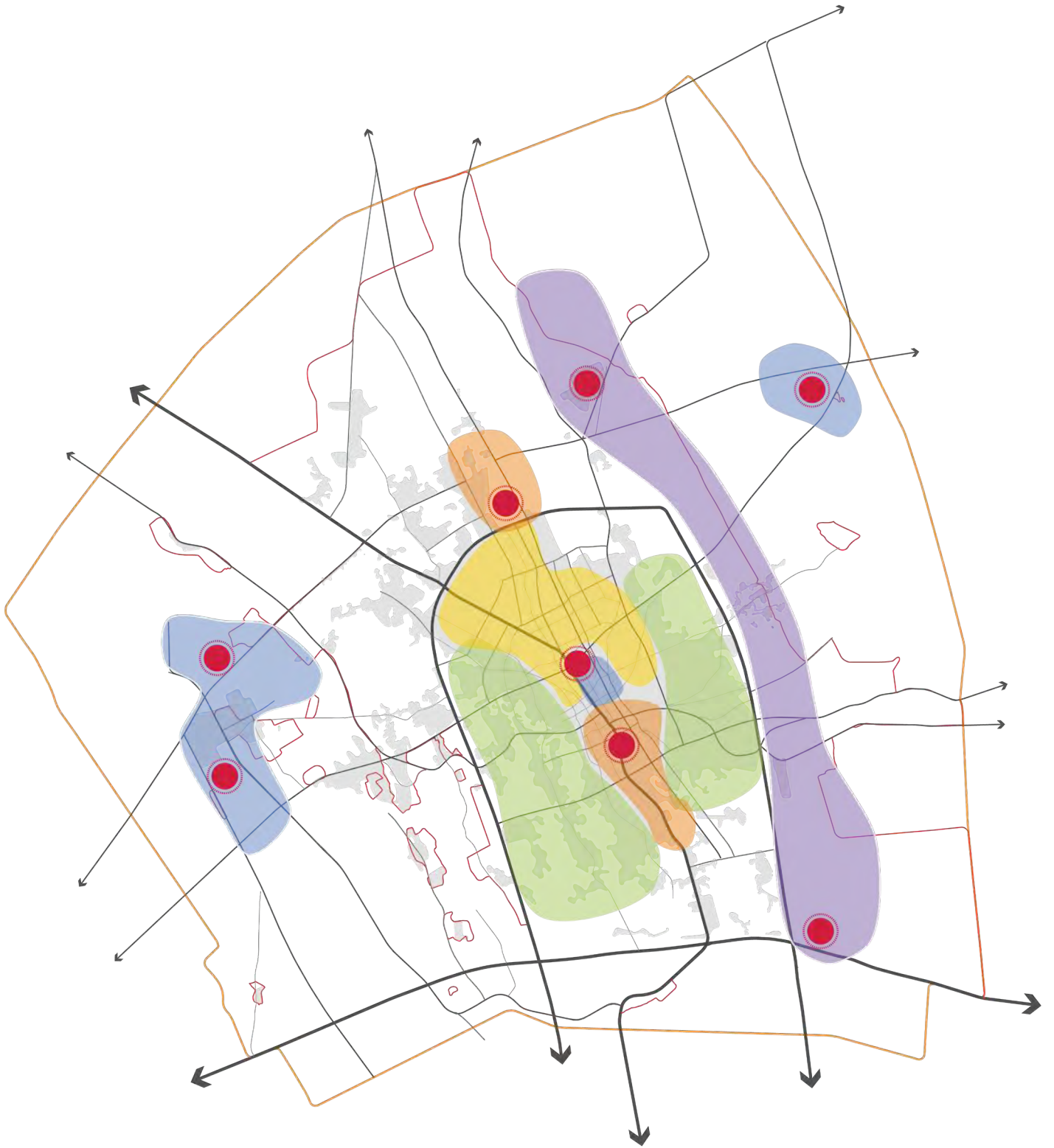
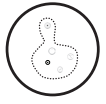


المشاريع الأحادية الاستعمال

يمكن مشاهدة الاستقطاب العمراني في بريدة على المستويات الثلاثة: الإقليمي والحضري ومستوى المجاورات السكنية، وعلى الصعيد الإقليمي والحضري، يتميز هيكل بريدة بتجمعات أحادية الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية، وعلى المستوى الإقليمي، يؤثر الاستقطاب العمراني على إمكانية وسهولة الوصول إلى محطات النقل والبنية التحتية للمرافق الصناعية، فضلاً عن التوزيع غير المتوازن للخدمات في المنطقة، أما على المستوى الحضري، فيظهر ذلك على شكل مركزين للنسيج متعدد الاستعمالات: واحد في وسط المدينة، وآخر أصغر في الطرف الشمالي من المدينة (حي الصفراء)، مفصولة بمنطقة سكنية واسعة أحادية الاستعمال، كما توجد منطقة صناعية كبيرة على الجانب الشرقي من المدينة، بينما توجد محاور النقل الرئيسية بعيدة عن بعضها البعض، في أقصى شرق وغرب مدينة بريدة، ولا يوجد نظام نقل عام فعال يربط بين المحورين، أما في الطرف الجنوبي من المدينة، توجد المزارع والمناطق الزراعية، ممتدة نحو الشمال بدون الاندماج في النسيج العمراني والحضري للمدينة.

إن عدم وجود استعمالات متعددة منتشرة أدى إلى زيادة كبيرة في مستوى عدم المساواة بين المناطق العمرانية المختلفة، وخاصة فيما يتعلق بالوصول إلى فرص العمل والاستفادة من الخدمات البلدية والمرافق، الأمر الذي يؤثر في الأداء الاقتصادي والازدهار في النظام العمراني العام، وهذا يؤدي بدوره إلى عدم وجود التدرج الهرمي والوصولية بين المراكز الحضرية والمجاورات السكنية المختلفة والتأثير على النمط الاجتماعي، حيث أن ٢٩% فقط من إجمالي السكان لديهم إمكانية الوصول إلى الخدمات والمرافق العامة، مثل المدارس والمستشفيات والمتنزهات والمحلات التجارية... إلخ، وأقل من ٦% من السكان يقيمون على بعد ١٠ دقائق سيراً على الأقدام إلى المنطقة المتعددة الاستعمالات، بينما بالكاد يتمتع ١٣% من السكان بإمكانية الوصول إلى المناطق التجارية الكثيفة داخل دائرة نصف قطرها ٥٠٠ متر، أما بقية سكان مدينة بريدة عليهم الاعتماد على السيارات للوصول إلى وجهاتهم، وفي كثير من الأحيان، تجد الفئات ذات الدخل المنخفض مضطرين للخروج من هذه المجاورات السكنية ذات الخدمات الجيدة، مما يؤدي إلى تحميل العبء عليهم.

المشاريع الطرفية الحديثة تميل إلى تأكيد وزيادة عدم المساواة المكانية مقارنة بالمجاورات السكنية المكتملة الأقدم التي توجد في وسط المدينة، حيث يتوفر في الأحياء القديمة مشاريع عالية الكثافة ترتبط بتدرج هرمي فعال في الشوارع، تدعمها وجود استخدامات مختلطة على نحو متوازن بشكل جيد، وتميل إلى وجود الربط العالي بين الشوارع والوصول المتساوي إلى الخدمات والفرص، كما تتميز هذه المجاورات السكنية الطرفية الجديدة بوجود عدد أقل من طرق وشوارع الربط، وصعوبة الوصول إلى بقية المدينة، والمشاريع ذات الكثافة المنخفضة للغاية، وعلى الرغم من أن مخططات هذه المجاورات السكنية تتنبأ بإنشاء الخدمات والمرافق، إلا أنه غالباً لا



- | | | |
|-------------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| حدود حماية التنمية | مناطق زراعية في الأطراف | المساحة المبنية |
| نطاق حماية التنمية - نطاق ١٤٥ | التجمعات الإدارية | المواقع ذات الأهمية |
| شبكة الطرق | التجمعات السكنية | تجمعات متعددة الاستعمالات |
| | | المنطقة الصناعية في الأطراف |

الشكل ٤٤. التنمية المستقطبة



٤,٢,٥ ضعف التوازن البيئي والاجتماعي والاقتصادي في مدينة بريدة

وفقدان المساحات الخضراء الحضرية، فإن ذلك يؤدي إلى تدهور الأداء البيئي للمدينة ويقلل من جودة الحياة العامة لمواطنيها. وبالنظر إلى مستوى المجاورة السكنية، فإن الصورة المختارة، توجد في أقصى جنوب المدينة مازية لوائي الرمة، وهي تمثل نمطاً نموذجياً من النسيج العمراني والحضري لأحدث المشاريع في المدينة، ويبين تحليل نمط استعمالات الأراضي المترتبة على التنمية المنخفضة الكثافة، التي تهيمن عليها استعمالات الأراضي السكنية، لا سيما فيما يتعلق بالتواجد الشحيح للخدمات والمرافق العامة، والأهم من ذلك، أن عينة المجاورة السكنية تشير إلى عدم وجود تكامل واضح بين النسيج العمراني الحضري والأودية، كما تتميز المنطقة بوجود نقص مستمر في المساحات الخضراء، والتعدي على منطقة الحماية البيئية التي يجب أن تحمي الوادي، وتنمية كل من شبكة الشوارع والنسيج العمراني بالقرب من حافة الوادي، يؤدي إلى ارتفاع مخاطر الفيضانات على المجاورات السكنية.



© Dehraan

الأودية



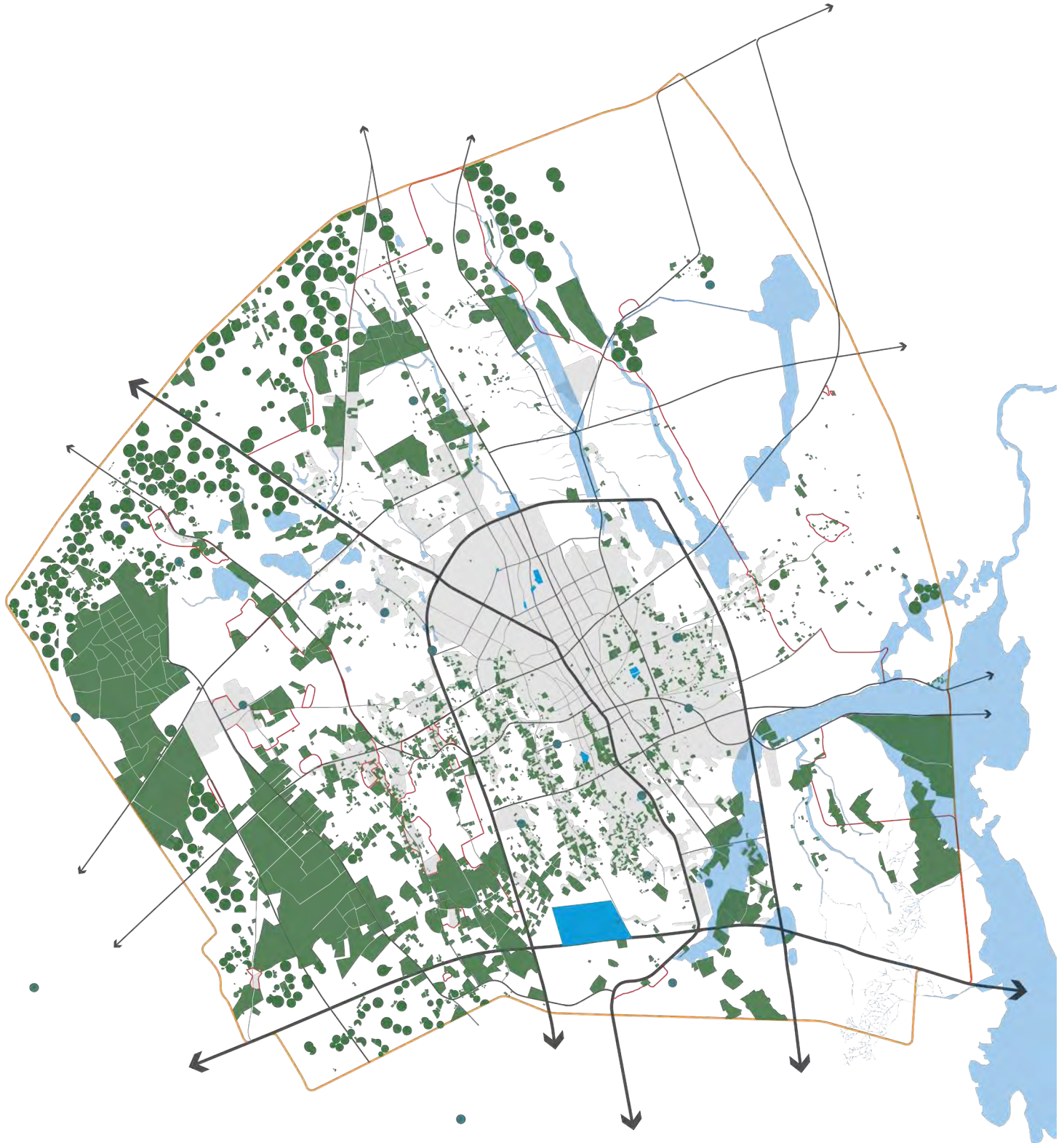
© Dehraan

أراضي زراعية داخل النسيج العمراني

تقع المنطقة العمرانية الحضرية في بريدة بين الأراضي الزراعية والكثبان الرملية، ويعبر بها واديان ويحدها وادي رئيسي آخر على طول الحافة الجنوبية، وكما ذكرنا سابقاً، لا يوجد دمج بين العناصر الطبيعية بشكل ملائم في النسيج العمراني وأداء المدينة، كما تفتقر إلى التكامل والاستمرارية على المستوى الإقليمي. تحصل المدينة على المياه من طبقة المياه الجوفية في منطقة ساق، والتي وصلت إلى درجة منخفضة مقلقة بسبب عدم إعادة تغذيتها بالمياه الجوفية، وازدياد الاحتياجات المائية باستمرار، ونظراً لعدد الآبار المحفورة (التي تتزايد بمعدل ينذر بالخطر)، وضخ المياه الجوفية للأغراض الزراعية، واستهلاك المياه بمعدل ٢٥ لتر/يوم للفرد الواحد (ضعف معدل استهلاك المياه المعتاد في البلدان المتقدمة)، ونظراً لأن أنظمة إعادة تغذية المياه ليست مفعلة يعتبر معدل الاستخراج مرتفع، وأن المياه الجوفية في ساق (المورد الرئيسي للزراعة) تستنزف بسرعة، وفي الوقت نفسه، يؤدي موسم الأمطار إلى حدوث سيول وفيضانات داخل المدينة.

وبسبب الزحف العمراني الذي يعيق المزارع في المناطق الحضرية، أصبحت الأنماط الزراعية التقليدية داخل المدينة، التي نشأت في البداية على طول الأودية، متجزئة ومنعزلة أكثر فأكثر، علاوة على ذلك، لا تزال المزارع والأراضي الزراعية موجودة على طول الشبكة الزرقاء (الأودية) في بعض مناطق المدينة، ومع ذلك، فإن الوضع الحالي الشامل للتكامل بين النظام الأزرق والأخضر عبر المدينة ضعيف، كل ذلك إلى جانب المناخ الشديد الجاف يؤثر سلباً على نظام المياه عن طريق زيادة ظاهرة التبخر، وبالتالي فإن هذا السيناريو يُظهر سوء استخدام الموارد المائية المحدودة وما يترتب عليها من انخفاض في طبقة المياه الجوفية، وفقدان المناطق الخضراء والمنتجة داخل المدينة، وفقدان التنوع البيولوجي والإنتاج الزراعي، ويعرض جودة حياة السكان للخطر، عليه هناك حاجة لمعالجة مشاكل النظام الأخضر من حيث عدم الاتساق وعدم ارتباطه بالشبكة الزرقاء، فإذا تم ربط النظامين فإنه يمكن تقليص عوامل التبخر، ويساهم ذلك في تجديد مستوى المياه الجوفية، مما سيعزز الإنتاجية الزراعية، علاوة على ذلك، فإن تحقيق تكامل أفضل بين هاتين الشبكتين كعناصر هيكلية للمدينة من شأنه أن يجلب منافع متعددة، بدءاً من تعزيز الاستخدام الأكثر كفاءة لموارد المياه إلى توفير نظام من المناظر الطبيعية الحضرية الخضراء المنتجة كمساحات عامة، وتحسين الأداء المناخي والاجتماعي الشامل في المدينة.

في البداية، جسدت العلاقة بين البيئتين الأثروبولوجية والطبيعية بنية المدينة وأظهرتها كنظام عضوي مرتبط بشكل جيد بالأنشطة الزراعية الصغيرة، ومدمج داخل النسيج المبني، أما في الوقت الحاضر، تفقد المدينة بشكل تدريجي هذه الصلة، وبالتالي يؤثر ذلك على نظامها الاجتماعي والبيئي والاقتصادي من خلال تهديد سبل العيش المرتبطة بالقطاع الزراعي، ونتيجة لتناقص المياه



نطاق حماية التنمية
نطاق ١٤٣٥ هـ
شبكة الطرق

المساحة المبنية
الشبكة الخضراء
الشبكة الزرقاء

الشكل ٥٤. إختلال التوازن الاجتماعي والبيئي والاقتصادي



المنظرة المستقبلية



١،٦ التوصيات الاستراتيجية

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

١،١،٦ المدينة المدمجة

وفقاً لمبادئ موئل الأمم المتحدة، يتعين على المدن أن تشجع استراتيجيات التنمية المكانية التي تراعي الحاجة إلى توجيه أنشطة التوسع في التنمية العمرانية، وترتيب الأولويات للتجديد العمراني عن طريق التخطيط لتوفير بنية تحتية وخدمات ميسرة وسهلة الوصول إليها، وكثافات سكانية مستدامة، والتصميم المدمج، كما يجب دمج الأحياء والمجاورات السكنية الجديدة في النسيج العمراني، من أجل منع الزحف العمراني والتهميش، حيث تشدد مبادئ موئل الأمم المتحدة على العلاقة بين الكتلة العمرانية واستدامة المدينة، واضعين في الاعتبار أن شكل المدن وكثافتها لها آثار على استخدامها المستدام للموارد ونوعية الحياة لمواطنيها، وكنتيجة للمناقشات التي تمت، برزت حجج قوية تدعو إلى إنشاء المدينة المدمجة الشاملة باعتبارها الكتلة العمرانية الأكثر استدامة. إن المدينة المدمجة الشاملة عبارة عن تجمعات عمرانية عالية الكثافة، تتميز بمشاريع متعددة الاستعمالات، ومناطق مركزية مميزة وكثيفة ومفعمة بالحيوية، مع وجود خدمات ومرافق موزعة بشكل جيد (المستشفيات، والحدائق، والمدارس، والترفيه، والتسليقة)، كما إن إنشاء آليات مكانية وتشريعية لتعزيز إنشاء مدينة مدمجة، تزيد من سهولة إمكانية الوصول وقابلية السير، وبالتالي تزيد من عدد الأشخاص المستخدمين لوسائل النقل العام والأماكن العامة، مما يقلل من الازدحام ويعزز الاقتصاد المحلي ويزيد من التفاعلات في المجتمع، وتشمل السياسات الرامية إلى تعزيز ودعم الدمج والتجديد العمراني، وإحياء مراكز المدن، وضبط التنمية العمرانية في المناطق الريفية والمناطق الطرفية، والنهوض بكثافة أعلى وتنمية الاستعمالات المتعددة، وتشجيع النقل العام، وتركيز التنمية العمرانية في المحطات العامة للنقل، وفي إطار هذا السيناريو، نجد أن الشوارع تكون مفعمة وناطقة بالحياة وتشجع الناس على السير على الأقدام أو ركوب الدراجات على نحو أكثر، كما إن المشاريع ذات الكثافة العالية واستعمالات الأراضي المتعددة سوف تشجع أيضاً من وجود المزيج الاجتماعي من الأفراد الذين يتمتعون بالقرب من أماكن عملهم ومن منازلهم والخدمات، كما سوف تساعد عملية المشي على تقليل الاعتماد على السيارات، مما يخفف من حدة الازدحام وتلوث الهواء ومشاكل استنفاد الموارد، بالإضافة إلى ذلك، تهدف التنمية العمرانية المدمجة إلى الحفاظ على موارد الأراضي والأصول الطبيعية، مع زيادة كفاءة البنية التحتية العامة وخدمات النقل، كما توفر الكتلة العمرانية، مدعومة ببنية أساسية للنقل العام، فرصاً لزيادة الكثافات وحماية الموارد البيئية وتعزيز إمكانية الوصول إلى المنطقة المركزية لجميع السكان.

٢،١،٦ المدينة المترابطة والمتصلة

تسعى الأجنحة الحضرية الجديدة نحو الحصول على التزام من المدن بتسهيل إمكانية الوصول إلى الأماكن العامة ووسائل النقل العام والسكن والتعليم والمرافق الصحية والمعلومات العامة والاتصالات في كل من المناطق العمرانية والريفية، لذلك، تعتبر المدينة المترابطة كشبكة متصلة بشكل جيد ومتوازنة في أحيائها ومجاورتها السكنية، كل منها بمنزلة الخاصة ومساحاتها العامة، وتحتوي على مجموعة متنوعة من أنشطة القطاع الخاص والعام المتداخلة، وتشكل بيئة حضرية صحية وحيوية، كما تلعب شبكة الشوارع دوراً كبيراً في تشكيل البنية العمرانية، والتي بدورها تضع نمطاً للتطور للكتل والشوارع والمباني والمساحات المفتوحة والمناظر الطبيعية، وهذا يشمل إنشاء تدرج هرمي في الشوارع إلى جانب وجود الطرق الشريانية، والشوارع المحلية حسب الاختلافات في وسائل النقل والسرعة المرورية، لتكون بمثابة عناصر ربط سواء من حيث شبكة الطرق وسهولة الحركة أو التفاعلات الاجتماعية، وفي هذا الإطار يمكن أن توفر وسائل النقل العام سبل تنقل سريعة إلى كافة أجزاء المدينة من خلال ربط المناطق العامة ومناطق الأنشطة الوظيفية المختلفة في المدينة بالأحياء والمجاورات السكنية المختلفة، والأهم من ذلك، أن هذه الأحياء والمجاورات السكنية يجب أن تحتوي على أماكن العمل والمواقع المريحة التي يمكن الوصول إليها من قبل جميع أفراد المجتمع والتي تتسبب بدورها في وجود أقل حاجة لاستخدام السيارات الخاصة، كما إن في المدن الكبيرة، يمكن أن توفر وسائل وأنظمة النقل الجماعي رحلات تنقل بسرعة عالية عبر المدينة عن طريق ربط مراكز الأحياء والمجاورات السكنية مع بعضها البعض، وترك مهمة التوزيع المحلي للإدارات المحلية وحركة السير على الأقدام، وهذا يقلل من حجم وتأثير حركة المرور، والتي يمكن تهدئتها والسيطرة عليها، ولا سيما حول المراكز العامة للمجاورات السكنية، لقد أصبحت القطارات المحلية وأنظمة خطوط المترو والحافلات الكهربائية أكثر فعالية، ونتيجة لذلك، فإن ركوب الدراجات والمشبي يكون أكثر متعة، علاوة على ذلك، يتم تقليل الازدحام والتلوث بشكل كبير، كما يزداد الشعور بالأمن والعيش المشترك في الأماكن العامة.



المدينة المترابطة والمتصلة
[إعادة الدمج]



المدينة المدمجة
[المكثفة عمرانياً]

٣،١،٦ المدينة الشاملة

تطلب الأجنحة الحضرية الجديدة (NUA) من المدن الالتزام بتعزيز ودعم التنوع في المدن والمستوطنات البشرية، لتعزيز ودعم الترابط الاجتماعي والحوار والتفاهم بين الثقافات والتسامح والاحترام المتبادل والمساواة بين الجنسين والابتكار وزيادة الأعمال والإندماج والهوية والسلامة، والكرامة لجميع السكان، وكذلك تعزيز ودعم قابلية العيش والاقتصاد العمراني النابض والمفعم بالحياة، ومع ذلك، فبينما يؤدي النشاط العمراني إلى دفع عجلة الاقتصاد العالمي إلى الأمام، فإن ارتفاع معدل عدم المساواة وعدم الإندماج داخل المدن يمكن أن يعرقل تقدم التنمية والتطور، إن مفهوم المدينة الإندماجية الشاملة يساعد على توجيه التنمية العمرانية نحو نموذج يمكن فيه للناس أن يجنوا فوائد النشاط العمراني من خلال ضمان قيام المؤسسات المحلية بتعزيز ودعم التعددية والتعايش السلمي، في إطار تجمعات متزايدة التباين ومتعددة الثقافات. يتمحور مفهوم المدينة الشاملة حول:

- اقتصاد حضري نابض ومفعم بالحياة ومستدام وإندماجي شامل؛
- الاستفادة من الإمكانيات المحلية، والمزايا التنافسية، والتراث الثقافي، والموارد المحلية؛
- بنية تحتية تتسم بالكفاءة من حيث الموارد والمرونة؛ وتعزيز ودعم التنمية الصناعية المستدامة والإندماجية الشاملة؛
- أنماط الاستهلاك والإنتاج المستدام؛ وتهيئة بيئة مواتية للأعمال التجارية والابتكار، فضلاً عن سبل كسب العيش.

وهذا يعني أنه لكي توفر المدن الفرص والظروف المعيشية الأفضل للجميع، من الضروري استيعاب أن مفهوم المدن الشاملة يشمل شبكة معقدة من العوامل المكانية والاجتماعية والاقتصادية المتعددة:

- الإندماج المكاني: يتطلب الإندماج الحضري الوصول إلى الضروريات المعقولة مثل الإسكان والمياه والصرف الصحي. ويعتبر عدم إمكانية الوصول إلى البنية التحتية والخدمات الأساسية بمثابة معاناة يومية لكثير من الأسر الأقل حظاً والمدرومة.
- الإندماج الاجتماعي: تحتاج المدينة الإندماجية الشاملة إلى ضمان حقوق متساوية ومشاركة الجميع،
- الإندماج الاقتصادي: إن توفير فرص العمل وإعطاء سكان الحضر فرصة التمتع بفوائد النمو الاقتصادي يعتبر عنصر حاسم في الإندماج والشمول الحضري.
- إن الأبعاد المكانية والاجتماعية والاقتصادية للإندماج الحضري متداخلة ومتشابكة بإحكام، وتميل إلى تعزيز ودعم بعضها البعض.

٤،١،٦ المدينة المرنة

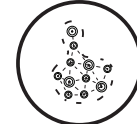
تضع المدينة المرنة في الاعتبار النسيج العمراني والبنية التحتية العمرانية المناسبة لتكون أكثر مرونة تجاه التحديات العمرانية والاجتماعية والاقتصادية التي تصاحب استهلاك الوقود المعتمد على الكربون، وعلى هذا النحو، يمكن تعريف المدينة المرنة على أنها شبكة مستدامة من الأنظمة العمرانية والأحياء^(٤٦) التي تحتوي على كل من المكونات البيئية الطبيعية والعمرانية في المدينة، وتشمل الطرق والمباني والبنية التحتية العمرانية ومرافق الاتصالات والتربة والطوبوغرافيا والسماوات الطبيعية والبيولوجية والمجاري المائية والكثافة السكانية... إلخ. وبشكل إجمالي، تعمل النظم العمرانية كجسم للمدينة وعظامها وشرايينها وعضلاتها، كما إن المدن المرنة، كما أوضحها قودستشوك (٢٠٠٣)^(٤٧)، هي مدن قادرة على تحمل الصدمات والإجهاد الشديدين من دون حدوث أي فوضى أو تلف فوري، أو تشوه أو تمزق دائم، حيث أن هذه المدن مصممة مسبقاً للتنبؤ وإستعادة نشاطها بعد تأثيرات المخاطر الطبيعية أو التكنولوجية.

وفقاً للأجنحة الحضرية الجديدة (NUA)، تحتاج المدن إلى ضمان الاستدامة البيئية من خلال تعزيز ودعم الطاقة النظيفة والاستخدام المستدام للأراضي والموارد في التنمية العمرانية، وحماية النظم البيئية والتنوع البيولوجي، وتعزيز ودعم أنماط الاستهلاك والإنتاج المستدام، والحد من مخاطر الكوارث، والتخفيف من حدة تغيرات المناخ والتكيف معها، حيث تشكل هذه العناصر المرونة في المدينة، حيث تنص اتفاقية الأمم المتحدة للبيئة على أنه من أجل هذا الغرض، تحتاج المدن إلى الاستثمار في توليد واستخدام الطاقة المتجددة وبأسعار معقولة، والبنية التحتية وخدمات النقل المستدام والكفاء، وتتمثل الفوائد الإضافية في إنشاء الترابط الشبكي للطرق والاتصالية وتقليل التكاليف المالية والبيئية والصحية العامة لحركة المرور والتنقل غير الفعالة، والازدحام وتلوث الهواء والضوضاء بالإضافة إلى تقليل تأثيرات الجزر الحرارية في المناطق العمرانية والحضرية، إلى جانب الدعم المتبادل ما بين المدينة المرنة، وأنظمتها الإقليمية، لتفعيل آليات إعادة التهيئة والبناء الأيكولوجي في المناطق العمرانية، وضمان إمدادات موثوقة ومتوازنة من سلاسل الأنشطة المضيفة للقيمة. وتماشياً مع كل ذلك، تحتاج بريدة إلى حماية وتعزيز شبكتها الخضراء، واستكمالها بأماكن عامة خضراء جديدة وربطها بنظام الأودية، مع إعادة التوجه التدريجي نحو إدارة المياه الطبيعية بشكل متزايد، خاصة فيما يتعلق بإدارة السيول ومياه الأمطار وآليات إعادة تغذية المياه الجوفية.



المدينة المرنة
[الحماية والتحسين]

٤



المدينة الشاملة
[إنشاء الفرص]

٣

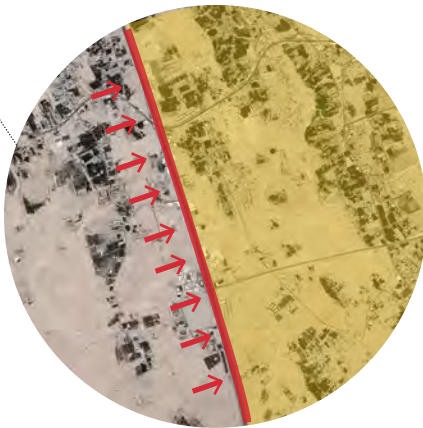


٢,٦ النماذج المناسبة للتنمية العمرانية في مدينة بريدة ١,٢,٦ المدينة المدمجة: تعزيز تنمية الدمج والتكثيف

تتطلب استراتيجية النمو الجديدة الموجهة وضع مبادئ توجيهية وآليات جديدة، من مستوى المدينة إلى مستوى المجاورة السكنية، يجب أن تتناول توجيهات التوسع والتكثيف العمراني أنظمة التخطيط والتصميم الحضري، وقضايا التطوير المتعدد الاستعمالات، وتدعم الشراكات بين القطاعين العام والخاص، والشراكات التي تركز على المجتمع، علماً بأن النهج متعدد المراكز المقترح، مع التكثيف داخل النسيج العمراني في المدينة وحول العديد من المراكز الفرعية المميزة، يدعم تحول المدن إلى مكان نابض بالحياة وجذاب للعيش فيها وزيارتها، وفي نفس الوقت، سوف تستفيد الأمانة وإدارتها من انخفاض التكاليف لتوفير خدمات البنية التحتية وتوسيع الخدمات العامة والاجتماعية لتشمل مشاريع جديدة متعددة الاستعمالات.



تعزيز وتكثيف استعمالات الأراضي على طول المحطات والمراكز الرئيسية

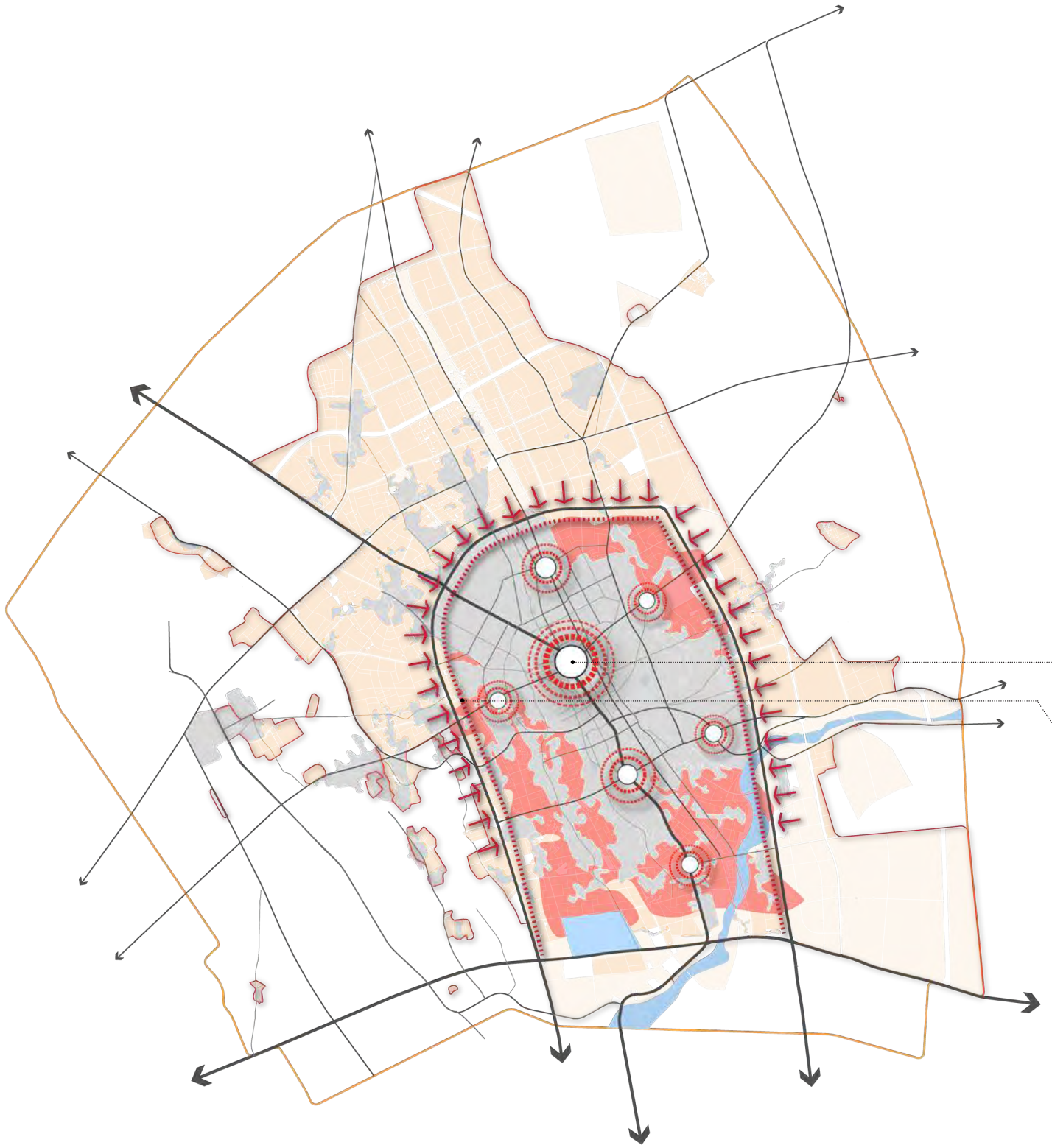


تشجيع تطوير الأراضي البيضاء داخل نطاق الطريق الدائري

الإستراتيجية الأولى تركز على عدم وجود آليات للسيطرة على الزحف العمراني المستمر، حيث أن النطاق الحالي للتنمية العمرانية لم يمنع أنشطة الزحف العمراني في مدينة بريدة، ولا يتبع استراتيجية متكاملة لاستعمالات الأراضي، فقد تعرضت المدينة لمشاريع معزولة ومتفرقة تتمثل في ظهور مجمعات سكنية منفصلة ومنخفضة الكثافة، والتي عادة ما تكون سيئة التوزيع للأماكن المفتوحة والعامه إلى جانب وجود البنية التحتية العازلة ذات الأبعاد الرائدة، حيث نرى التجمعات ذات الكثافة العالية فقط في منطقة صغيرة على طول محور السيارات الرئيسي، والتي تشكل وسط المدينة الحضري ومجمع الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية، وبناء على ذلك يقترح نموذج المدينة المدمجة تطبيق أسلوب تنمية يعتمد على التكثيف في المراكز والمحطات وعلى طول المحاور لتخفيف بعض الضغط على منطقة وسط المدينة ونظام النقل العام، حيث أن هذا النهج يسمح بتوزيع الكثافات في كافة أنحاء المدينة وتوفير فرص للاستثمار الموجه للتنمية الاقتصادية.

وحيث أن استراتيجية التكثيف لا يمكن أن تتم بشكل منعزل، عليه يجب أن يتم دعمها باستراتيجية النقل العام التي تهدف إلى تحسين إمكانية الوصول بدلاً من تشجيع الانتقال إلى مناطق خارج حدود مدينة بريدة لاستيعاب النمو المستقبلي، وهذا من شأنه أن يخلق مناطق متعددة المراكز، وتحويل المدينة من نمط التنمية الدائرية حول مركز واحد إلى النموذج المتعدد المراكز، وعلى هذا النحو، فإن المحطات المتوخاة والمرتبطة بالنقل العام متعدد الوسائط والتي تقع داخل نطاق التنمية العمرانية لعام ١٤٥٠، سوف تصبح أنوية لتجمعات التنمية الجديدة، وتعمل بمثابة جهات يقصدها السكان موزعة في كافة أنحاء المدينة ومناطق لإعادة التطوير داخل المساحة العمرانية الحضرية الحالية وبالتالي تصبح مراكز جديدة.

يتطلب النموذج فهم المدينة ككيان متعدد الطبقات لتحديد المناطق المناسبة للتكثيف ومحاور التنمية المرتبطة بوسائل النقل المحتملة، ووفقاً لتحليل الكثافات، فإن مشاريع التنمية الجديدة يجب أن تكون محصورة داخل نطاق الطريق الدائري، حيث أن بريدة تمتلك أراضي كافية لاستيعاب النمو السكاني المستقبلي بشكل كافٍ دون إضافة ضواحي جديدة بسبب الزحف العمراني أو إنشاء مشاريع متفرقة ومجزأة، والحد من الزحف العمراني، وتعزيز الإدماج وتنفيذ إستراتيجية التكثيف، وفي هذا السياق، فإن إجراء التنمية على الأراضي البيضاء داخل النسيج العمراني للمدينة الحالية وإدخال أنماط جديدة من البلوكات من شأنه أن يسهل عملية التكثيف، وبناءً على ذلك، يجب حماية الأرض الممتدة الواقعة بين نطاق التنمية العمرانية لعام ١٤٥٠ ونطاق حماية التنمية من أي أنشطة تنمية، باستثناء القطاع الزراعي.



الأراضي البيضاء بالمساحة المبنية
الأراضي البيضاء
المساحة المبنية

تنمية مقيدة
مراكز التكتيف

الشكل ٤٦. إدماج المدينة



٢٠٢٦ المدينة المتصلة: ربط مدينة بريدة عبر وسائل النقل العام



خطوط النقل
تحديد خطوط النقل على طول
المحاور الرئيسية



المحطات والمراكز
تعزيز وتكثيف استعمالات الأراضي
على طول المحطات والمراكز
الرئيسية



الشبكة المستعرضة
إنشاء شبكة ثانوية لتحسين إمكانية
الوصول

الإستراتيجية الثانية يتناول الهيكل العمراني المقسم والحد من أنشطة التجزئة المكانية، ويسلط الضوء على الحاجة الملحة لإنشاء شبكة طرق محسنة ونظام نقل عام داخلي، حيث أن الشبكة المتماسكة توفر إمكانية وسهولة الوصول إلى خيارات النقل البديلة، كما تساعد أيضاً على ربط المشاريع الحضرية المجزأة، وهذا النموذج يقلل من الاعتماد على السيارات الخاصة، ويحسن جودة الحياة لمواطني بريدة.

لقد تم تصميم شبكة طرق بريدة بشكل شعاعي، الأمر الذي يحتاج إلى تحسينات وظيفية وطرق ربط إضافية، يجب إعادة تحديد البنية التحتية للطرق من حيث الحجم والمستوى، والتحول من شبكة نقل موجهة نحو السيارات إلى شبكة تميل أكثر نحو النقل العام وصديقة للمشاة وركوب الدراجات، كما أنه من الضروري تقليص أحجام محاور الحركة المرورية ومراجعة الطرق ذات الأبعاد المفرطة الحالية، ومراعاة أنسنتتها لتسهيل أنشطة السير على الأقدام، وإنشاء شبكات التنقل البطيئة، ووسائل النقل العام التي يتم تنفيذها بشكل معقول، حيث أنها تعتبر عنصراً مهماً في ربط النسيج العمراني في المدينة، وبالإضافة إلى تحسين شبكة الطرق القائمة، ينبغي أيضاً تصميم المشاريع الجديدة لتصبح أقل توجهاً نحو السيارات، مما يعزز قابلية المشي، حيث أن توفير أرصفة المشاة ومسارات للدراجات الهوائية من شأنه أن يحسن الترابط بين المجاورات السكنية وتحويلها في ذات الوقت إلى مناطق حضرية مفعمة بالحياة.

تعمل شبكة النقل العام المحسنة على مستوى المدينة على خلق بديل فعال ومستدام لتنقل السكان، وبالنسبة لمدينة بريدة، تم تحديد شبكة لحافلات النقل السريع كبدائل رئيسي، وهي تتميز بفعالية التكلفة والتنفيذ المرن على طول محاور الطرق الحالية، ودعمها بنظام التغذية من الحافلات المحلية وشبكات المشاة من شأنه خلق مدينة أكثر استدامة ومتصلة، علاوة على ذلك، يمكن لمحطات حافلات النقل السريع الرئيسي أن تصبح نقاطاً للأنشطة الاقتصادية، والتفاعلات الاجتماعية، وتخلق سمات مميزة للمجاورات السكنية، علماً بأن تنفيذ شبكة للنقل العام تعمل بشكل جيد سوف يساهم في تعزيز التنمية الاجتماعية - الاقتصادية، إلى جانب ربط النسيج العمراني بالشبكة العامة المفتوحة، كما أن ربط الجهات الهامة والجذابة سوف يكون له قيمة حيوية خاصة خلال أشهر الصيف الحارة، وبناءً على ذلك، يتم الحصول على بيئة محسنة لمواطني بريدة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن نظام النقل العام الجديد المصاحب لسياسات التكثيف المناسبة على طول مساراته وحول محطاته، سيعزز ويحفز عمليات التكثيف، وإنشاء مراكز جديدة متعددة الاستخدامات، تدعم آليات جديدة لضبط قيمة الأراضي والاستفادة منها، ولكن الأهم من ذلك، أنه يجب تعزيز ودعم فكر جديد يقدر وسائل النقل العام في المدينة، وسوف تحتاج سياسات النمو إلى اتباع هذه الفكرة الجديدة، ومن خلال ربط المجاورات السكنية الحضرية المقسمة والمتفرقة في المدينة وتوفير عناصر الوصول المتساوي إلى داخل المدينة، فإن مدينة بريدة يمكنها أن تصبح مدينة حيوية واقتصادية وصديقة للبيئة.



خطوط حافلات النقل السريع
مراكز ثانوية
المناطق العمرانية والحضرية

المحطات الرئيسية
مسارات ربط ثانوية
المحطات والمراكز المحلية

الشكل ٤٧. ربط المدينة



٣,٢,٦ المدينة الشاملة: تكافؤ إمكانية الاستفادة من المرافق العامة والفرص الاقتصادية



تنفيذ النقل العام كعنصر أساسي في إمكانية الوصول المتساوية

تتناول الاستراتيجية الثالثة الحاجة إلى إعادة التوازن إلى الفرص الاجتماعية والاقتصادية داخل المدينة، وتهدف إلى تجنب تطوير التجمعات أحادية الاستعمال، التي قد يكون لها تأثير ضار على المدينة ومواطنيها، وجعلها في الأماكن المناسبة حيث ينخفض تأثيرها بشكل كبير، مثال على ذلك هو جعل الاستعمالات الصناعية في ضواحي المدينة، مع استمرار إمكانية الوصول المباشر إلى البنية التحتية الرئيسية، مثل الطرق السريعة والخطوط الحديدية والمطار دون تلويث البيئة وازدحام المدينة.

وكخطوة أولى، يجب التركيز بشدة على تنفيذ نظام النقل العام المقترح، والذي يمكن أن يكون بمثابة العمود الفقري للاندماج، من خلال تسهيل الحركة والتبادلات واللقاءات، وبالتالي، تعزيز التكامل الاجتماعي المكاني في جميع أنحاء المدينة، ويشتمل ذلك على تعزيز شبكة الطرق والنقل العام، وتطبيق استراتيجيات التكثيف داخل النسيج العمراني في جميع أنحاء المدينة، إلى جانب إنشاء المجاورات الصغيرة ومراكز الأحياء في جميع أنحاء مشاريع المدينة وإنشاء المساحات المفتوحة الكافية، وتوفير الخدمات العامة، والخدمات تجارية، كما إن ضمان الوصول المتساوي إلى المدينة بطبقاتها المختلفة بغض النظر عن الوضع الاجتماعي، أو الأصول، أو مستوى التعليم، أو الجنس، سوف يعيد التوازن إلى الانفصال الحالي بين الاقتصاد والمجالات الاجتماعية والمؤسسية، وسوف يساعد كذلك على زيادة تعدد فرص العمل وتقليل أوقات التنقل الطويلة داخل المدينة.



تشجيع المشاركة المتساوية للمرأة في جميع القطاعات

تدعم استراتيجية المدينة الإندماجية الشاملة النموذج متعدد المراكز لبريدة لإعادة توزيع الخدمات والمرافق وفرص العمل بشكل استراتيجي، والاستفادة من الإمكانيات التي توفرها وسائل النقل العام، كما إن إنشاء مراكز جديدة داخل النسيج العمراني يدعمها محور النقل العام المقترح سيخلق توزيعاً أكثر تنوعاً للكثافات السكنية والمناطق ذات الاستعمالات المتعددة، وعن طريق تنفيذ المشاريع متعددة الاستعمالات والخدمات العامة المتنوعة في المناطق السكنية التي لم تحظى بالخدمات في الوقت الحالي، يمكن تعزيز إنشاء مجاورات سكنية إندماجية شاملة ونشطة ومتنوعة تؤدي إلى التوازن الاجتماعي والاقتصادي على نحو أفضل. ويجب على المدينة إضفاء بعداً بيئياً على التنمية لإنشاء مدينة صحية وإندماجية شاملة للجميع، ويعتبر دعم وتعزيز الأماكن العامة أحد التدابير الرئيسية لذلك، إلى جانب الحفاظ على الأراضي الزراعية، وتحسين الشبكة العامة المفتوحة.



مدينة إندماجية شاملة وصحية للجميع - البعد البيئي



- خطوط حافلات النقل السريع
- الطريق الشرياني الرئيسي بالاستعمالات المتعددة
- الطرق الشريانية الثانوية بالاستعمالات المتعددة
- المناطق العمرانية والحضرية

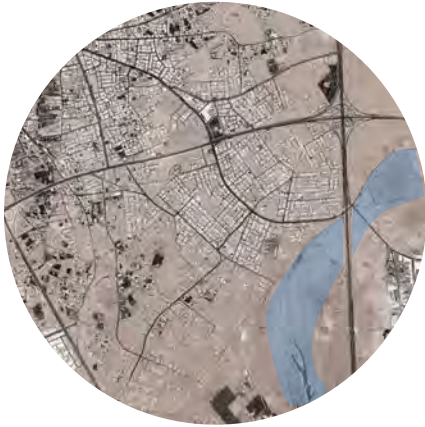
- محطات نظام النقل العام الجديد والمراكز الحضرية الصغيرة
- نسبة التأثير والتنمية العمرانية لمحطات النقل العام
- المراكز المقترحة للأنشطة الحضرية والاقتصادية

الشكل ٤٨. جعل المدينة شاملة



٤,٢,٦ المدينة المرنة: إعادة التوازن للنظم الاجتماعية-البيئية والاقتصادية

هذه الاستراتيجية إلى الحد من مخاطرها وتسهيل آليات إعادة تغذية المياه للمدينة من خلال توزيع أحواض الاحتفاظ المدمجة في نظام الأودية، وينبغي إجراء القياسات لإدارة مياه الأمطار للحد من الأضرار التي تسببها السيول والفيضانات على البيئة والبيئية الاجتماعية الاقتصادية، كما يجب حماية الأودية الرئيسية، التي تحمل تدفق المياه الرئيسي نحو المدينة ولديها القدرة على تجديد طبقات المياه الجوفية، من التعديلات الناتجة عن التنمية، وإعادة فتحها، وإعادةها إلى طبيعتها حيثما أمكن ذلك، سيوفر ذلك فرصاً لإنشاء حدائق طولية جديدة في جميع أنحاء المدينة، ولتطوير نظام شامل للمشاة، مدمج مع الشبكات الزرقاء والخضراء.



الأودية
دمج الأودية في الشبكة الخضراء
والزرقاء وإنشاء البنية التحتية حولها

تركز الإستراتيجية الأخيرة على تكامل وإدارة الأراضي الزراعية القائمة والسماط الطبيعية الأخرى (الأودية) مع النمو العمراني المرتقب للمدينة، حيث أنه حتى وقت قريب، كانت الأراضي الزراعية داخل النسيج العمراني ميزة فريدة تميز مدينة بريدة عن غيرها من مدن المنطقة، وبالتالي تهدف هذه الإستراتيجية إلى إعادة التوازن لكيفية تفاعل المدينة مع خصائصها الطبيعية، وهي تعزز تعزيز القدرة على التكيف في المناطق الحضرية، وتعزيز كفاءة استخدام الموارد، والاستدامة البيئية في الوقت الذي تشجع فيه قيام المشاريع الكبرى والتكامل الاقتصادي من خلال تعزيز الحد من المخاطر، وتوفير الغذاء، والأمن المائي.

يجب الحفاظ على المحاور الزراعية الموجودة داخل النسيج العمراني للمدينة واستعادتها لخلق الانسجام الذي يعزز التوازن بين البيئة الطبيعية والمساحة المبنية، كما يمكن للمدينة الاستفادة من استخدامها كأداة للتحكم في الزحف العمراني والحد منه، ويمكن أن يساهم التوازن الصحيح بين الأراضي الزراعية والنسيج العمراني في نمو حضري متكامل وصديق للبيئة.

وبالتالي، فإلى جانب المحافظة على الأراضي، يجب أيضاً تسهيل إمكانية الوصول والنفاذ إليها، ودمجها بعناية مع النسيج العمراني، حيث يوفر هذا النوع من النظام العديد من المزايا للمدينة من المنظور الاجتماعي والاقتصادي والبيئي إضافة إلى إمكانية تسويق أفضل، علاوة على ذلك، تمثل الزراعة داخل النسيج العمراني واحدة من الركائز الأكثر إنتاجية في الاقتصاد المحلي، ليس فقط في توفير فرص العمل ولكن أيضاً في المساهمة في الأمن الغذائي الإقليمي.



المناطق الزراعية
دمجها في النسيج العمراني واستخدامها
كجزء مهم من الشبكة الخضراء

تعتبر المناطق العامة الخضراء في مدينة بريدة شحيحة حالياً ومنفصلة عن بعضها البعض، وكذلك معزولة عن الشبكة الزرقاء للأودية التي تعبر المدينة، وعلى هذا النحو، يجب معالجة نقص المساحات الخضراء في المناطق المركزية، بالإضافة إلى الحد من فقدان الأراضي الزراعية والمياه العذبة الذي سبق ذكره، الأمر الذي سوف ينتج عنه تقليص مستوى الانفصال العميق واختلال التوازن بين الأبعاد الاجتماعية والبيئية والاقتصادية للمدينة.

وبالإضافة إلى ذلك، تمثل الشبكة الزراعية والأماكن العامة واندماجها في شبكة المساحات والأماكن العامة المفتوحة على مستوى المدينة مصدراً محتملاً للنمو الاقتصادي والتنمية الاجتماعية بها، فعلى سبيل المثال، يمكن أن يوفر نهج الاقتصاد الأخضر إطاراً مرجعياً يمكن بموجبه اتخاذ القرارات والإجراءات لتعزيز ودعم كفاءة استخدام الموارد والإدارة البيئية الفعالة وتحقيق مستوى معيشة وجودة حياة أفضل للسكان.

بسبب تغير المناخ، وزيادة هطول الأمطار، أصبح خطر السيول والفيضان أكثر تكراراً على المدينة وسكانها، وبناء على ذلك تهدف



دمج الشبكة الخضراء في النسيج العمراني
الشبكة الخضراء الحالية
المناطق العمرانية والحضرية

الأودية والأنحاض المائية
الروابط الخضراء

الشكل ٤٩. التوازن بين النظم الاجتماعية والبيئية والاقتصادية

٣٠٦ رؤية بريدة المستدامة

من أجل الاستفادة من المزايا التنافسية الداخلية المحتملة، الأمر الذي سوف يضيف قيمة إلى الإنتاج الزراعي والموارد المحلية، وينشئ اقتصادات حضرية نابضة بالحياة، ويعزز التنمية الزراعية والصناعية المستدامة والشاملة، فضلاً عن البنية التحتية الموفرة للموارد والمرنة، بالإضافة إلى ذلك، ستشكل أنماط استهلاك وإنتاج مستدامة جديدة قادرة على تهيئة بيئة مواتية للابتكار في مجال الأعمال، بالإضافة إلى سبل كسب العيش الأساسية.

تتوافق الاستراتيجيات الأربع المقترحة لمدينة بريدة لكي تصبح مستدامة مع رؤية وأهداف الأجندة الحضرية الجديدة، وتعتمد على الأبعاد الثلاثة للاستدامة. تهدف الرؤية الشاملة، الناشئة عن الجمع بين التوصيات الاستراتيجية إلى تحقيق الجوانب الثلاثة للاستدامة من خلال:

- ضمان العدالة الاجتماعية في توزيع الخدمات الاجتماعية (الاستدامة الاجتماعية)؛
- الحفاظ على نمو اقتصادي مستقر مع إعادة هيكلة النظام الإنتاجي، من أجل توفير الموارد والطاقة (الاستدامة الاقتصادية)؛
- الحفاظ على بيئات معيشية آمنة ومريحة من خلال خفض الانبعاثات واختيار البنية التحتية الاجتماعية-البيئية المتكاملة التي يمكنها تحقيق الخدمات الأساسية بطريقة مبتكرة (الاستدامة البيئية).

في حقيقة الأمر نجد أن مدينة بريدة لديها الفرصة لتضع نفسها على المسار الصحيح نحو نموذج للتنمية العمرانية أكثر استدامة، حيث أن بعض قضاياها تتضمن أيضاً إمكانيات لإيجاد حلول لها، وهذا يتطلب إرادة قوية، مقترنة بنهج عملي لعملية إعادة هيكلتها الاقتصادية والاجتماعية والمكانية.

يجب إعداد نظام تفصيلي منطقي وتدرجي للإجراءات ذات الأولوية



© Hamad Altwajri

مزارع في بريدة



© Shutterstock

وسط مدينة بريدة - منظر جوي

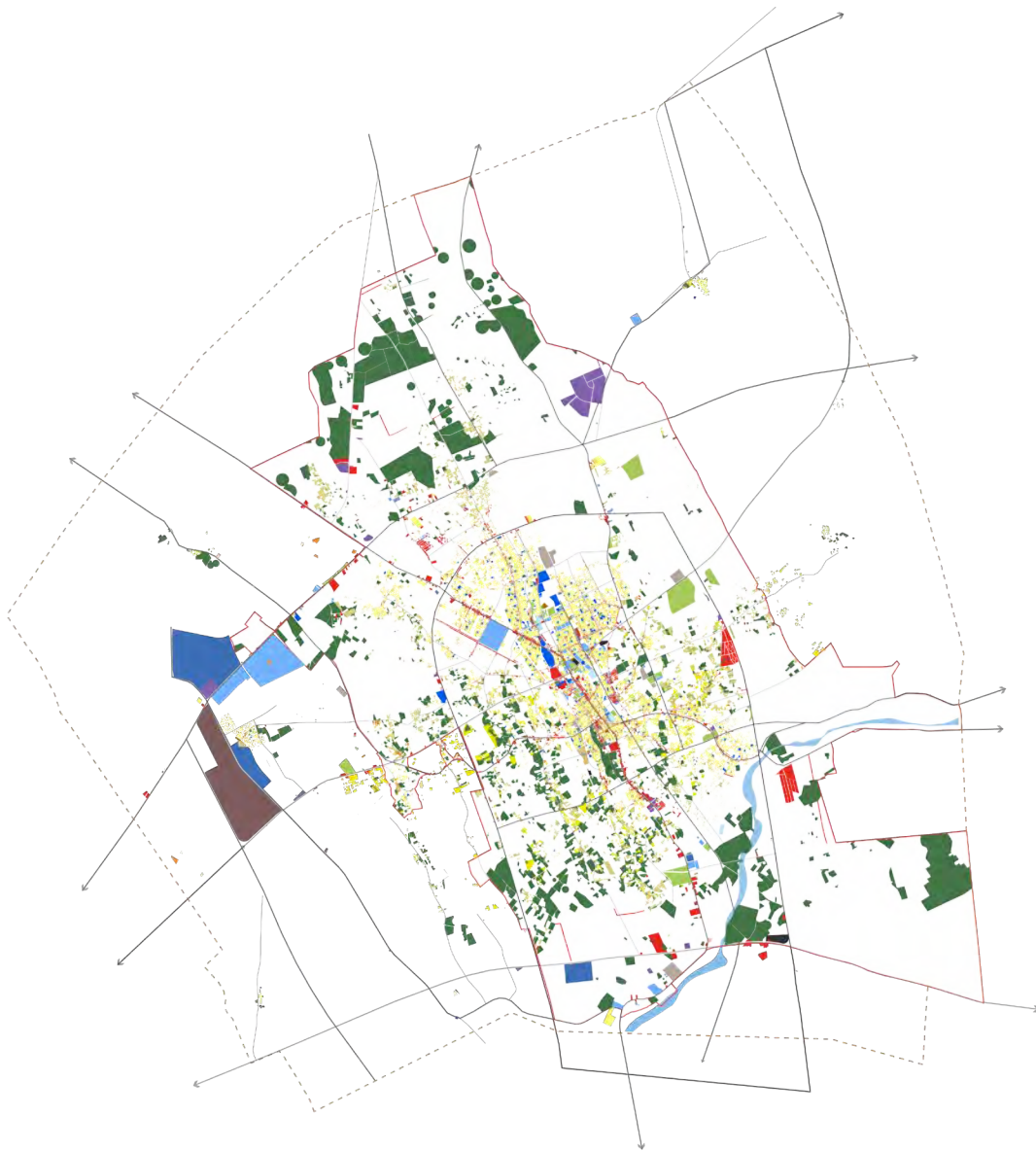
٤,٦ الأثر الاستراتيجي للرؤية على المناطق العمرانية

حافلات النقل السريع تحويل البنية الحضرية بشكل ملحوظ من خلال التكتيف على طول هذه المحاور من خلال جعل استعمالات الأراضي على مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من المحطات، وتنمية وتطوير قطع الأراضي المتاخمة للطرق الرئيسية وخطوط الترام، وكما هو مبين في الشكل ٥٢، فإن المحاور الجديدة يجب أن تركز بشكل رئيسي على الاستعمالات التجارية والمختلطة للأراضي على طول طرق النقل لزيادة الاستفادة منها وإمكانية الوصول إليها إلى أقصى حد ممكن. وستصبح المحطتين الرئيسيتين، في جهة الشمال والجنوب بالإضافة المحطة الثانوية عند تقاطع خطوط حافلات النقل السريع والترام هي النقاط المركزية للأنشطة الاقتصادية ووسائل النقل العام المتعددة الوسائط، وبالاستفادة من الدراسات والدلائل المتعلقة بالتوسع العمراني والحضري الجيد، فإن تقسيم استعمالات الأراضي المخصصة لهذا المحور الجديد المكثف سوف تكون كما يلي: ٦٠٪ للاستعمالات المتعددة، و ٢٠٪ تجارية، و ٢٠٪ سكنية.

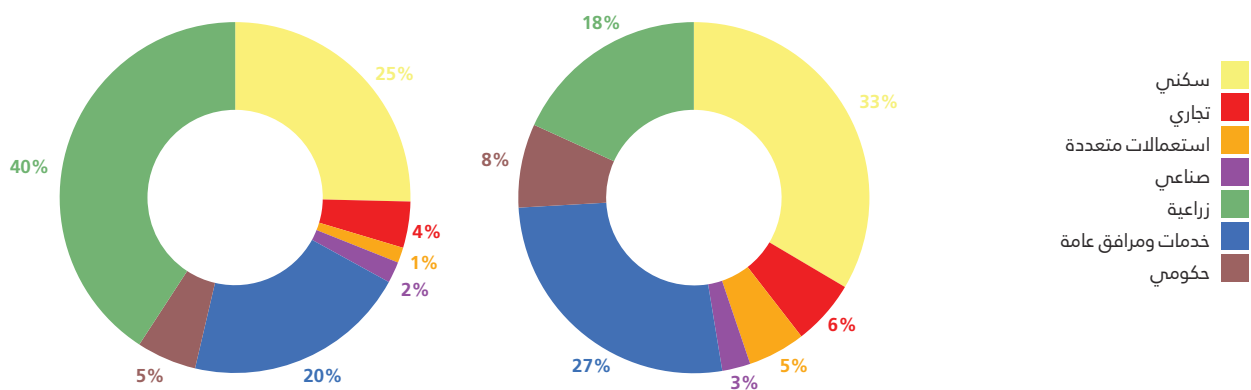
إن الرؤية التي تم وضعها لمدينة بريدة في النصوص السابقة لها تأثيرات مباشرة ولموسة على التنظيم المكاني للمدينة، كما يمكن تقييم نتائج التوصيات الاستراتيجية المستندة إلى مبادئ التنمية المرتبطة بوسائل النقل باستخدام نفس المنهجية المستخدمة لتحليل الأوضاع الراهنة، وتوضح النصوص والخرائط التي تمت مناقشتها في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

استعمالات الأراضي:

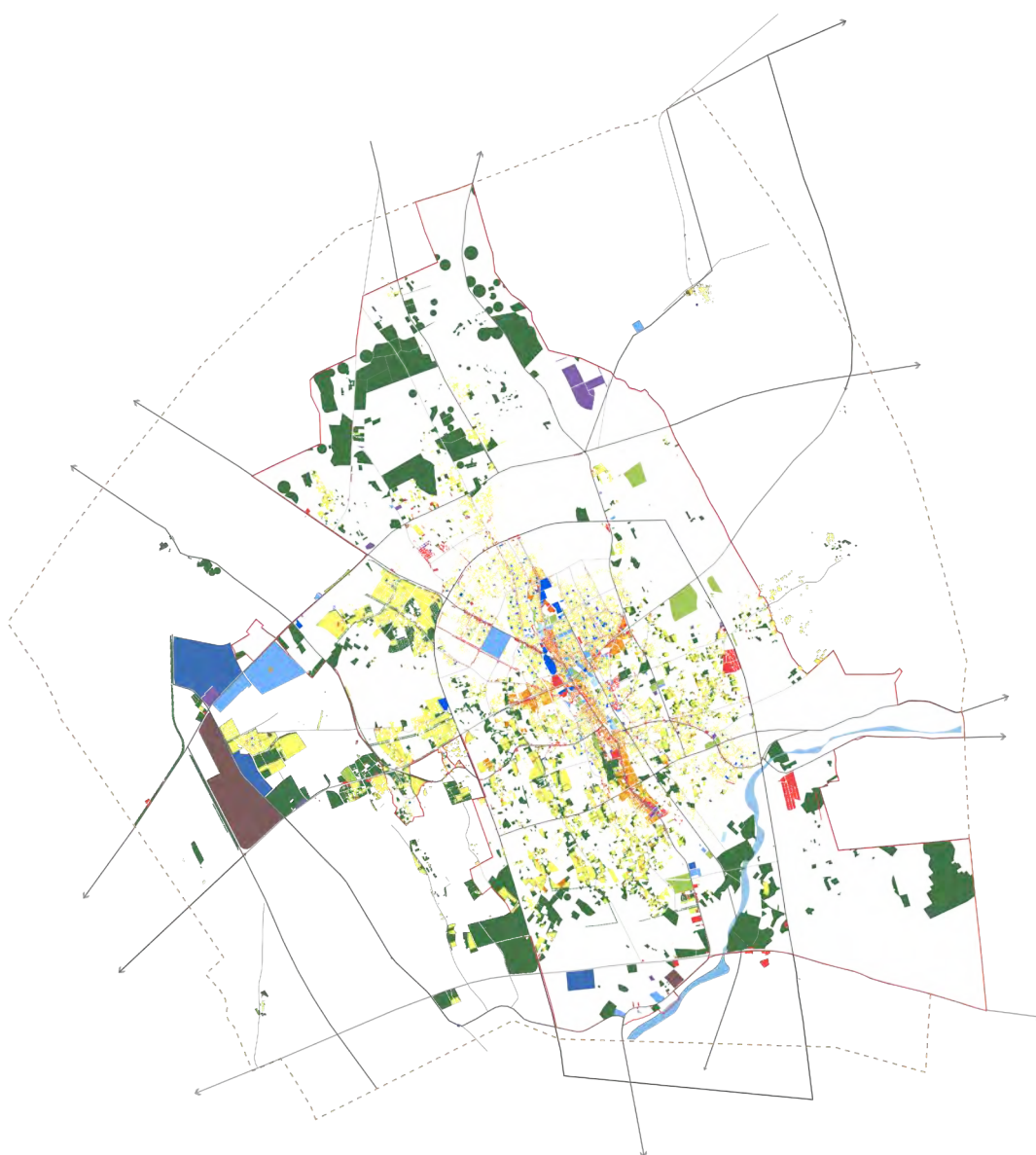
لدى بريدة نظام نقل عام مقترح يتضمن شبكة حافلات و ٦ خطوط حافلات للنقل السريع بالإضافة إلى خط ترام، وعلى الرغم من أن شبكة الحافلات تتميز بمدى تغطية واسعة ومكثفة فإن خطوط الترام سوف تساعد في هيكلة المدينة من خلال إنشاء محاور بارزة ومتاحة في اتجاهي الشمال والجنوب والشرق والغرب، كما يمكن لخطوط



الشكل ٥. استعمالات الأراضي الحالية



الشكل ٥١. استعمالات الأراضي و اقتراح موئل الأمم المتحدة لاستعمالات الأراضي الجديدة



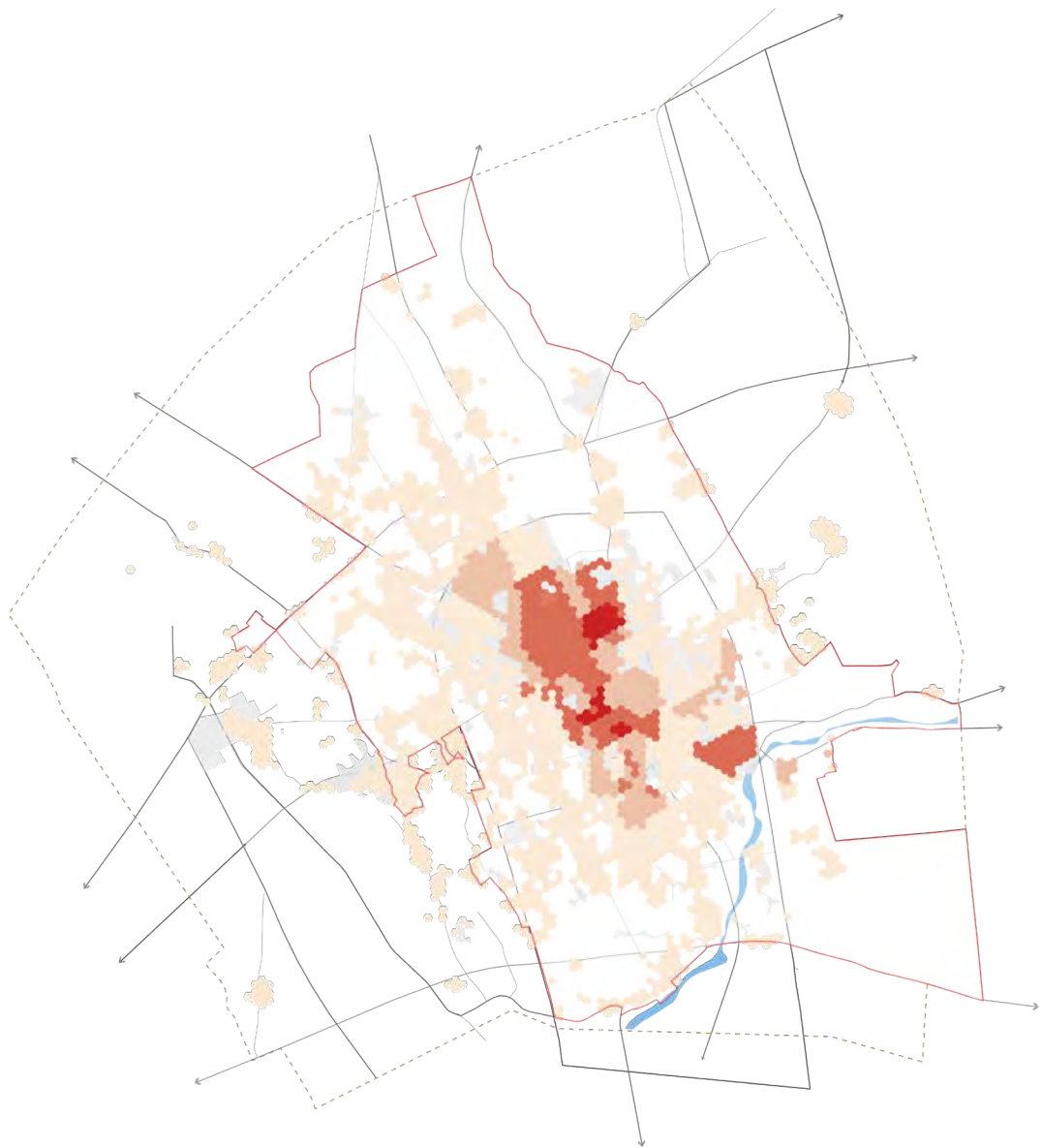
الشكل ٥٢. استعمالات الأراضي الجديدة المقترحة

وحتى مع وجود تقديرات أكثر تحفظاً، يمكن لهذه المنطقة، التي تتميز بالمشاريع الجديدة على الأراضي البيضاء إلى جانب زيادة الكثافة في الأجزاء الأخرى، استيعاب عدد السكان المقترح بشكل مريح خلال السنوات القليلة المقبلة. ويبين الشكل ٥٣ التوزيع الحالي للكثافة السكانية التي يبلغ متوسطها ٢٢,٥ شخص/هكتار، ومع المزيج المقترح من استعمالات الأراضي والكثافة الموصى بها من قبل موئل الأمم المتحدة، سوف يرتفع المتوسط إلى ٣٠,٦ شخص/هكتار، مما يدل على زيادة قدرها ٨,١ شخص/هكتار، ويعتبر هذا المعيار مقبول إلى حد ما داخل المملكة بالنسبة لمدينة بحجم بريدة. ويبين الشكل ٥٤ توزيع الكثافات في السيناريو المقترح الذي يبلغ متوسطها ١٥٠ شخص/هكتار على طول محاور النقل العام، حيث تتركز أعلى كثافة للأنشطة على هذه المحاور، مما ينشأ عنه وجود حيوية اقتصادية وتحسين إمكانية الوصول إلى جانب تحسين جودة الحياة.

اقترح برنامج مستقبل المدن السعودية إعادة توزيع استعمالات الأراضي بزيادة في الاستعمالات المتعددة، من ١,٩% إلى ٥,٣%، وانخفاض طفيف في جميع الاستعمالات الأخرى، باستثناء الصناعية، والتي يتم الحفاظ عليها بنسبة ٢,٦%.

الكثافات:

إن استعمالات الأراضي الجديدة على طول خطي النقل سوف تساعد على استيعاب ودعم كثافة أعلى من السكان، مما يوفر إمكانية وسهولة الوصول إلى محطات حافلات النقل السريع سيراً على الأقدام، حيث أنه في حال إنشائها وعملها بأقصى إمكاناتها، وفقاً للكثافة الموصى بها من قبل الأمم المتحدة والتي تبلغ ١٥٠ شخص/هكتار، فإن هذه المحاور يمكنها أن تستوعب ما يصل إلى ٨٤,١٣٩ شخصاً على مسافة لا تتجاوز ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من المحطات، وبالتالي، لا تشجع إنشاء المشاريع الجديدة خارج المساحة العمرانية الحالية.



الشكل ٥٣. الكثافة السكانية الحالية

متوسط الكثافة السكانية الحالية في المساحة المبنية





٢٦,٥ شخص/هكتار 

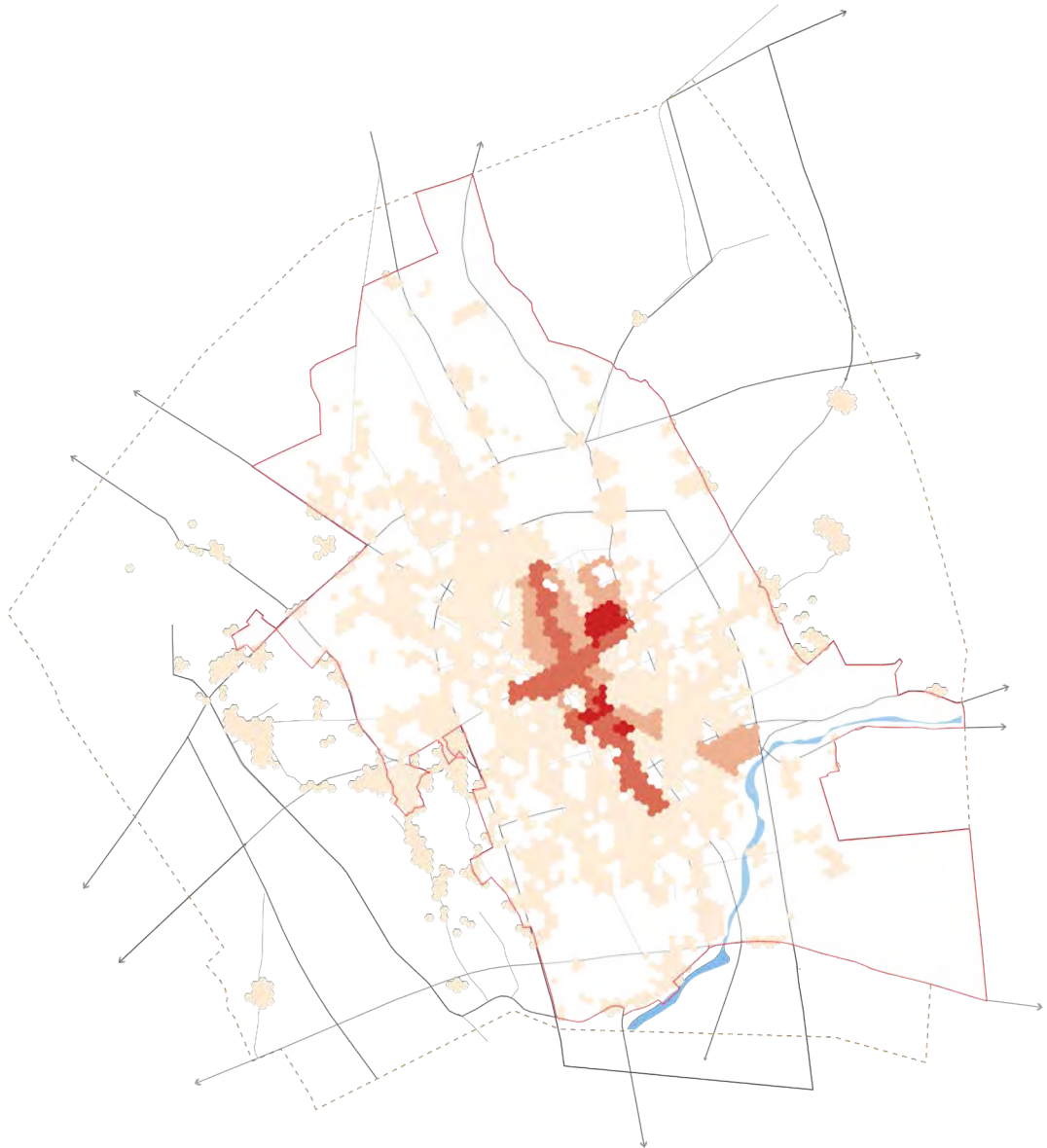
متوسط الكثافة السكانية المقترحة في المساحة المبنية

٢٨,٣ شخص/هكتار 

متوسط الكثافة السكانية حول محور النقل

١٥. شخص/هكتار 

٤٥ - ٠ شخص/هكتار 
٩٩ - ٥٠ شخص/هكتار 
١٤٩ - ١٠٠ شخص/هكتار 
١٥٠ < شخص/هكتار 



الشكل ٤.٥. الكثافة السكانية المقترحة

الإنتاجية

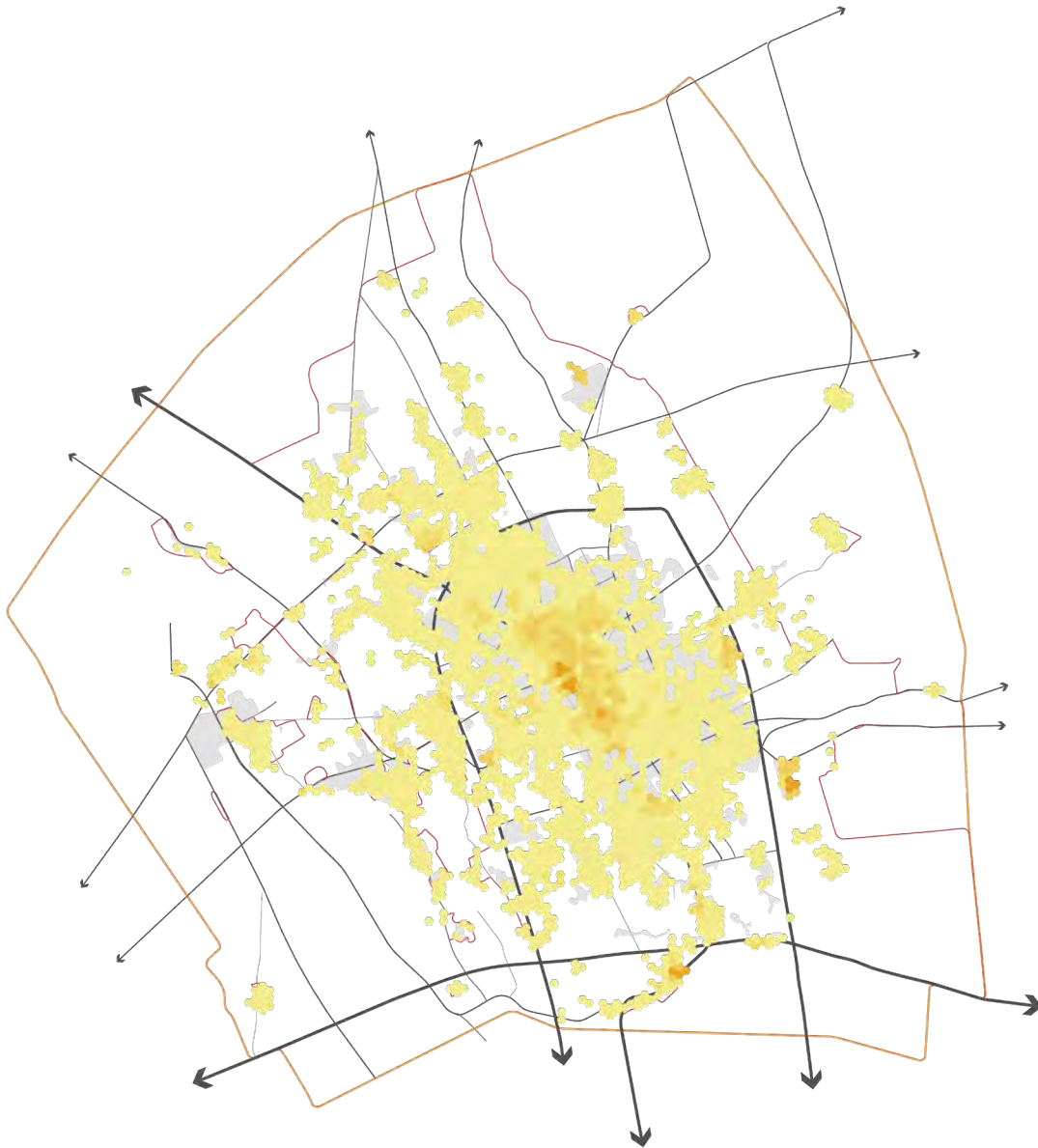
العمل في المدينة في الوقت الحالي هو ٢٢ فرصة عمل لكل ١٠٠ شخص، ويزداد هذا العدد إلى ٣٠ فرصة عمل لكل ١٠٠ شخص في السيناريو المقترح عن طريق تكثيف استعمالات الأراضي وزيادة ارتفاعات المباني داخل مسافة يمكن قطعها سيراً على الأقدام خلال ١٠ دقائق على طول خطي حافلات النقل السريع (BRT)، وهكذا، فإن زيادة السكان إلى ١,٥ الضعف يؤدي إلى زيادة في فرص العمل تقدر بـ ٢,٥ ضعف عدد السكان.

إمكانية وسهولة الوصول إلى فرص العمل سيراً على الأقدام:

حيث أن العدد الإجمالي لفرص العمل في المدينة يزداد بمعدل أعلى من معدل النمو السكاني، فإن التوزيع المكاني لهذه الفرص والوظائف يعتبر عامل حاسم في التخطيط للنمو المستقبلي للمدينة. توضح الخريطة في الشكل ٥٦ عدد فرص العمل والوظائف التي يمكن الوصول إليها خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من مختلف مناطق المدينة، وفي الوقت الحاضر، يبدو توزيع فرص

العمل والتوظيف عاملاً محورياً في النمو والتنمية الاقتصادية في المستقبل للمدينة، كما يمكن أن يساعد تخصيص الأراضي الحالي وتوزيع السكان عبر مدينة بريدة في تقدير فرص العمل والوظائف، وهو مؤشر بالغ الأهمية في التمثيل المكاني للفرص الاقتصادية، ومع زيادة إمكانية الوصول إلى أماكن العمل من مسافات قريبة، تزداد إنتاجية السكان، حيث يقضون وقتاً أقل في التنقل اليومي والمزيد من الوقت في العمل المنتج، كما إن الفرص الاقتصادية تجذب الشركات والكوادر المؤهلة والموهوبة التي تسهم في الميزة التنافسية للمدينة.

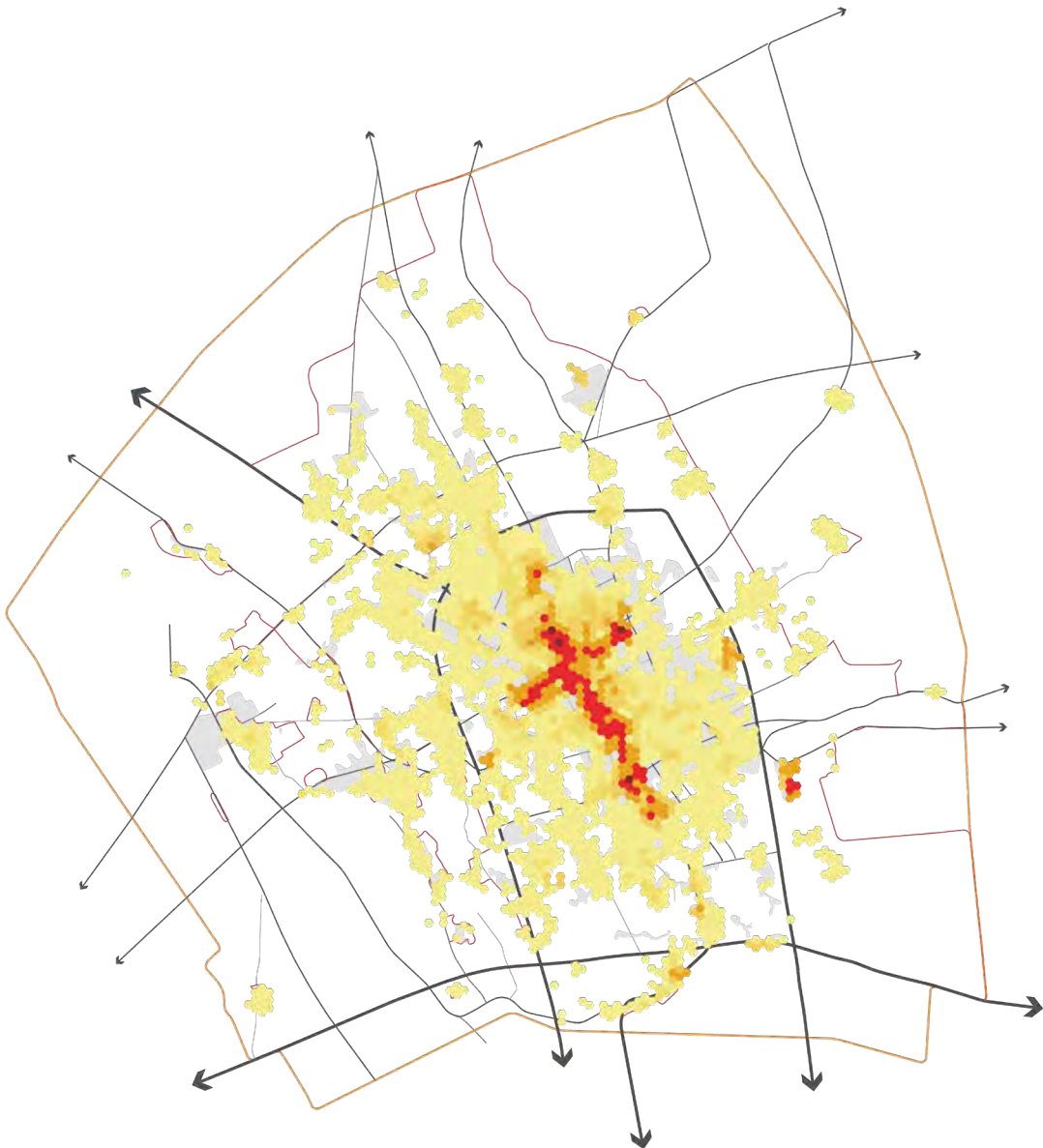
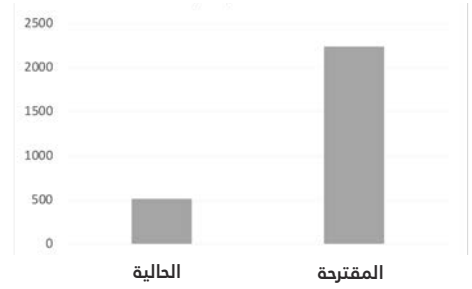
يعتمد تحليل الإنتاجية على عدد قليل من الافتراضات التي تحدد عدداً معيناً من فرص العمل والوظائف لكل متر مربع في المساحة المبنية لكل استعمال للأراضي، وعلى الرغم من أن هذا الافتراض عام وتقريبي، إلا أنه يساعد على فهم اتجاهات توزيع فرص العمل والوظائف في المدينة ويكشف عن التفاوتات والفجوات في توزيعها المكاني وإمكانية الوصول إليها، حيث أن إجمالي فرص



الشكل ٥٥. إمكانية الوصول الحالية إلى العمل خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام

العمل في بريدة موزعاً بشكل موحد دون تركيز في مراكز المدينة، وكما هو متوقع، فإن المناطق البعيدة في المدينة، وهي سكنية بشكل رئيسي، تتميز بكثافة منخفضة من فرص العمل وبالتالي تقل إمكانية سهولة الوصول إلى أماكن العمل. وسيزيد سيناريو استعمالات الأراضي المقترح في مدينة بريدة من عدد فرص العمل التي يمكن الوصول إليها خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من مختلف مناطق المدينة، حيث أنه يمكن لكل شخص الوصول إلى ١,٥٠٠ فرصة عمل خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من أي مكان في المدينة، كما إن التركيز على خلق الفرص داخل المساحة المبنية من خلال تنمية وتطوير الأراضي البيضاء وتكثيف المشاريع القائمة على طول المحاور في اتجاه الشمال والجنوب والشرق والغرب سيزيد من سهولة الوصول إلى فرص العمل بأكثر من ٤٠٪ (انظر الشكل ٥٦)، علماً بأن إعادة التوزيع وضمان التوازن بين استعمالات الأراضي التجارية والمختلطة والسكنية، سيؤدي إلى تحسين التوزيع المكاني والوصول إلى فرص وأماكن العمل في جميع أنحاء المدينة.

عدد الوظائف التي يمكن الوصول إليها خلال ١٠ دقائق

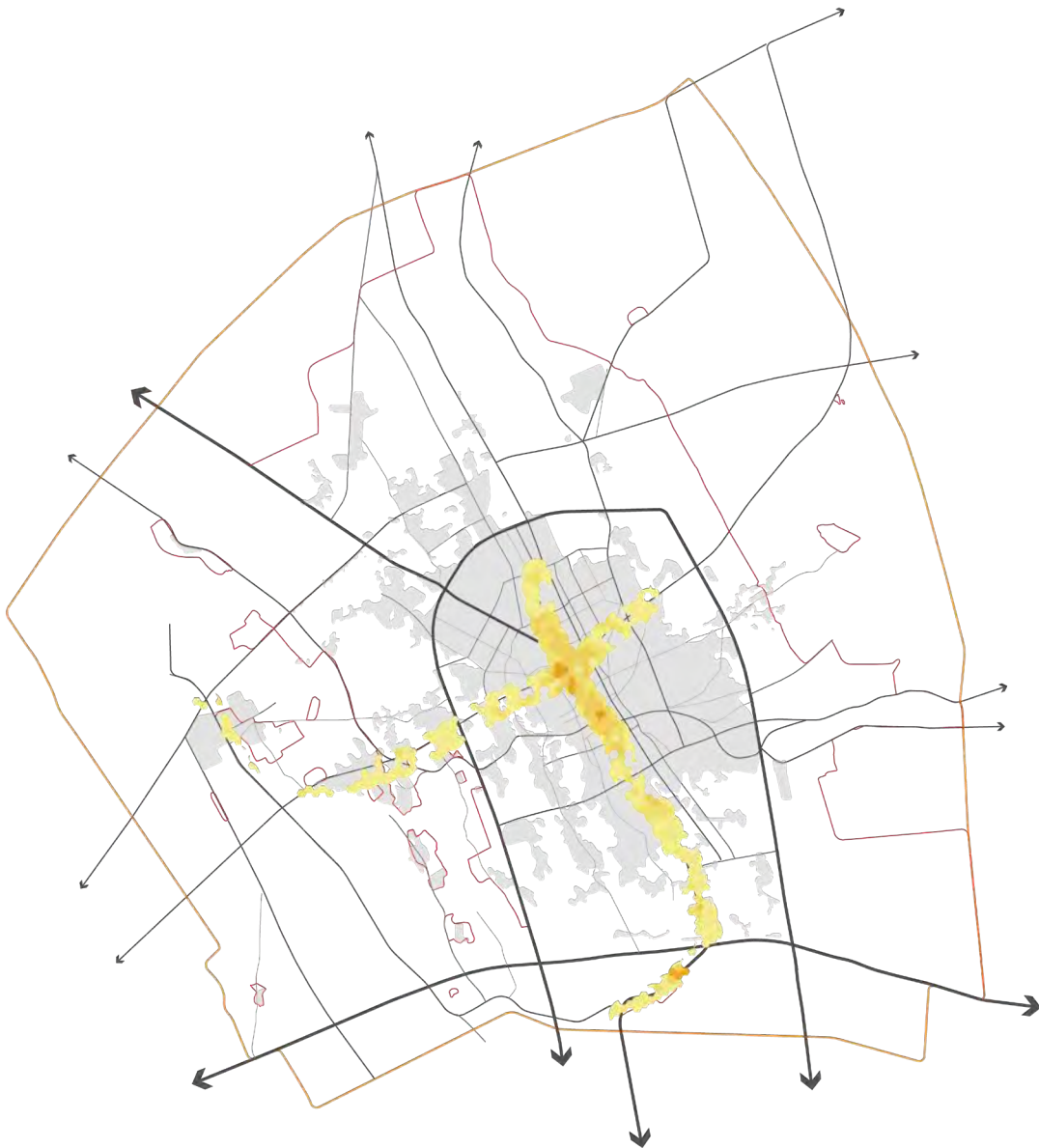


الشكل ٥٦. فرص العمل المقترحة التي يمكن الوصول إليها خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام

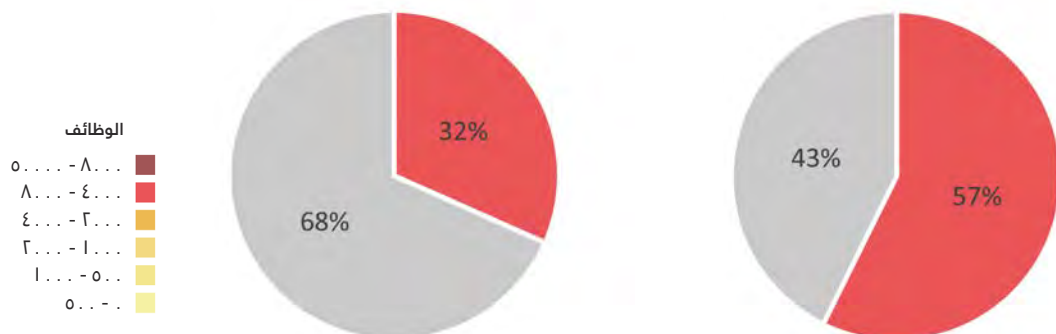
ليعتبر وسط المدينة، فإن ذلك سوف يزيد بشكل كبير من عدد فرص العمل التي يسهل الوصول إليها بنسبة ٧٠٪ من إجمالي فرص العمل داخل المدينة، وتختلف النسبة الدقيقة لفرص العمل المضافة على طول هذه المحاور حسب كثافة وتوزيع استعمالات الأراضي أثناء التنفيذ، ومع ذلك، فإن التطوير والتنمية وفقاً للموجهات المذكورة في هذه الوثيقة سوف يضمن أن المدينة تستفيد من المزايا الاقتصادية ذات الصلة بتكثيف السكان وربطهم عبر وسائل النقل العام.

إمكانية وسهولة الوصول إلى فرص العمل بمسارات حافلات النقل السريع (BRT):

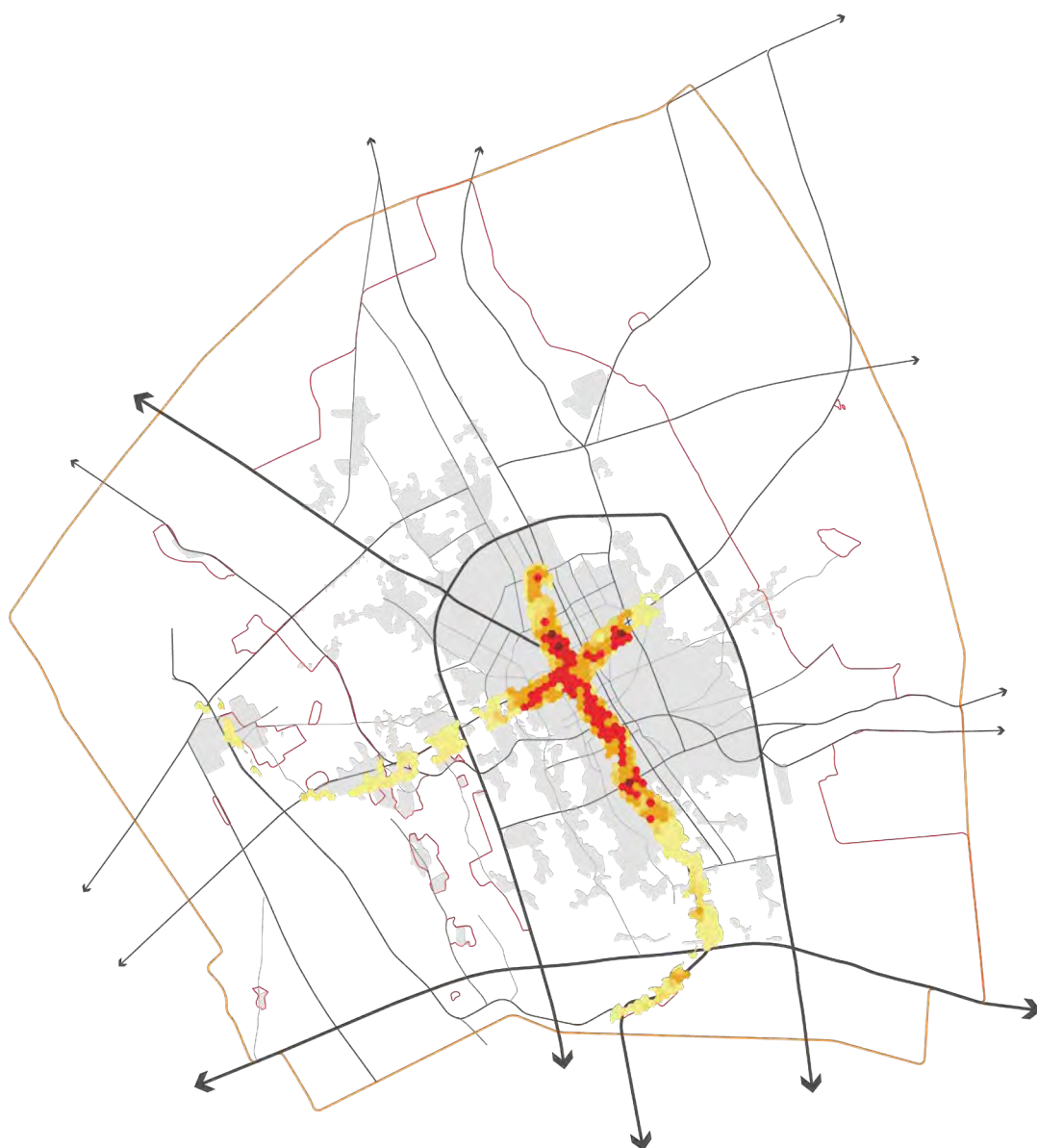
إن خطوط حافلات النقل السريع (BRT) المقترحة، مع نمط الاستعمال والتوزيع الحالي، يتيح سهولة الوصول إلى ٣٠٪ من جميع فرص وأماكن العمل في المدينة للأشخاص الساكنين والعاملين ضمن مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام وعلى افتراض ركوب حافلات النقل السريع (BRT) ٢٠ دقيقة، وبالتالي وفي ظل الكثافات وتوزيع استعمالات الأراضي الحالي، لن يكون نظام النقل العام ناجحاً لأنه سوف يصارع لخدمة نسبة كبيرة من السكان. تكثيف وتغيير استعمالات الأراضي على طول منطقة تقع على مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام إلى محطات حافلات النقل السريع (BRT)، سوف يضاعف عدد فرص العمل التي يتم الوصول إليها لتصل نسبة ٥٧٪ لجميع فرص العمل داخل المدينة، إن تكثيف وتغيير استعمالات الأراضي على طول منطقة تقع على مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من محطات حافلات النقل السريع (BRT) وبعد تحويل مسار خط حافلات النقل السريع (BRT) الثاني



الشكل ٥٧. الإمكانية الحالية للوصول إلى فرص العمل من المحطات



الشكل ٥٨. فرص العمل الحالية والمقترحة التي يمكن الوصول إليها من المحطات (%)



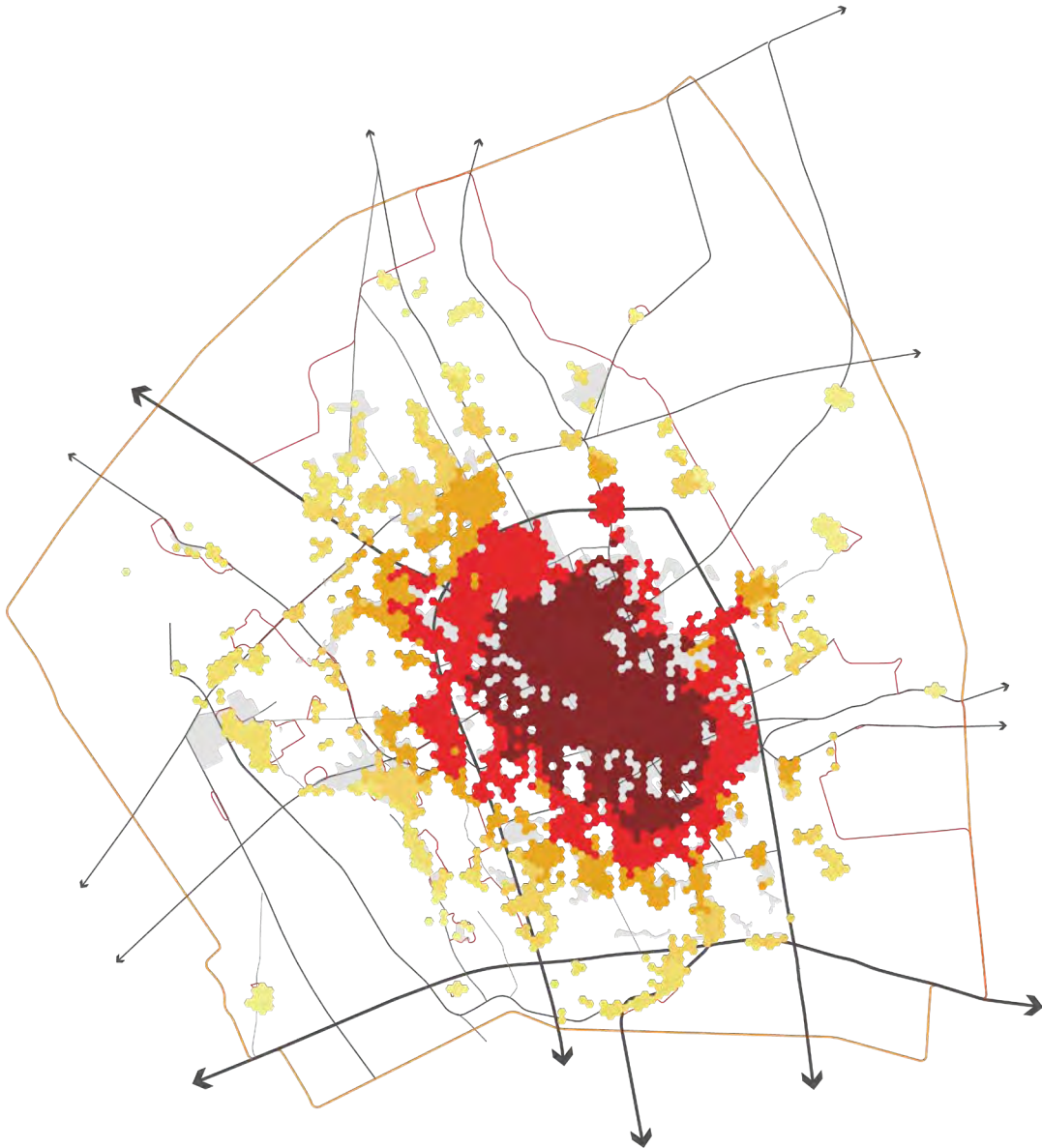
الشكل ٥٩. فرص العمل المقترحة التي يمكن الوصول إليها من المحطات

العالم إلى أن المدن المتنامية تشهد ازدحاماً متزايداً وانخفاضاً عاماً في سرعة السيارات، وبالتالي، فإن عدد فرص وأماكن العمل التي يتم الوصول إليها خلال ٢٠ دقيقة سوف ينخفض إلى ٥٨% (الشكل ٦١)، هذه الإحصائية تؤكد الحاجة إلى مواجهة هذا الانخفاض في عدد فرص العمل عن طريق تفعيل نظام النقل العام بشكل متزامن مع نمو المدينة، حيث أنه سوف يزداد إجمالي فرص العمل عند وضع جميع وسائل النقل معاً في الاعتبار.

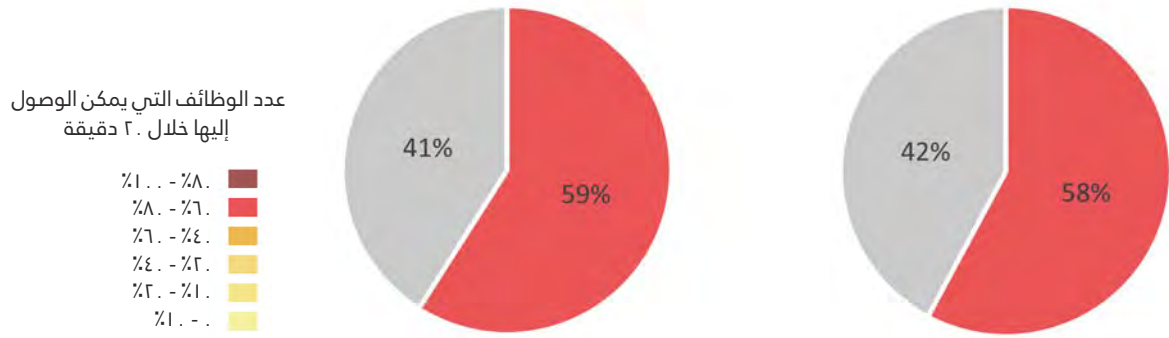
إمكانية وسهولة الوصول إلى فرص العمل بالسيارات:

يتم احتساب توزيع فرص العمل من خلال تقدير عدد معين من فرص العمل في كل متر مربع في المساحة المبنية لكل استعمال من استعمالات الأراضي، وكما هو مبين في الشكل ٦٠، فإنه يمكن الوصول إلى حوالي ٥٩% من جميع فرص وأماكن العمل الحالية في المدينة خلال ٢٠ دقائق بالسيارة من أي مكان في المدينة، يعتمد هذا التحليل على التوزيع المتساوي لاستعمالات الأراضي وشبكة الطرق نفسها، وهذا يعني أن المواقع المركزية تتمتع بمزيد من فرص العمل داخل المدينة،

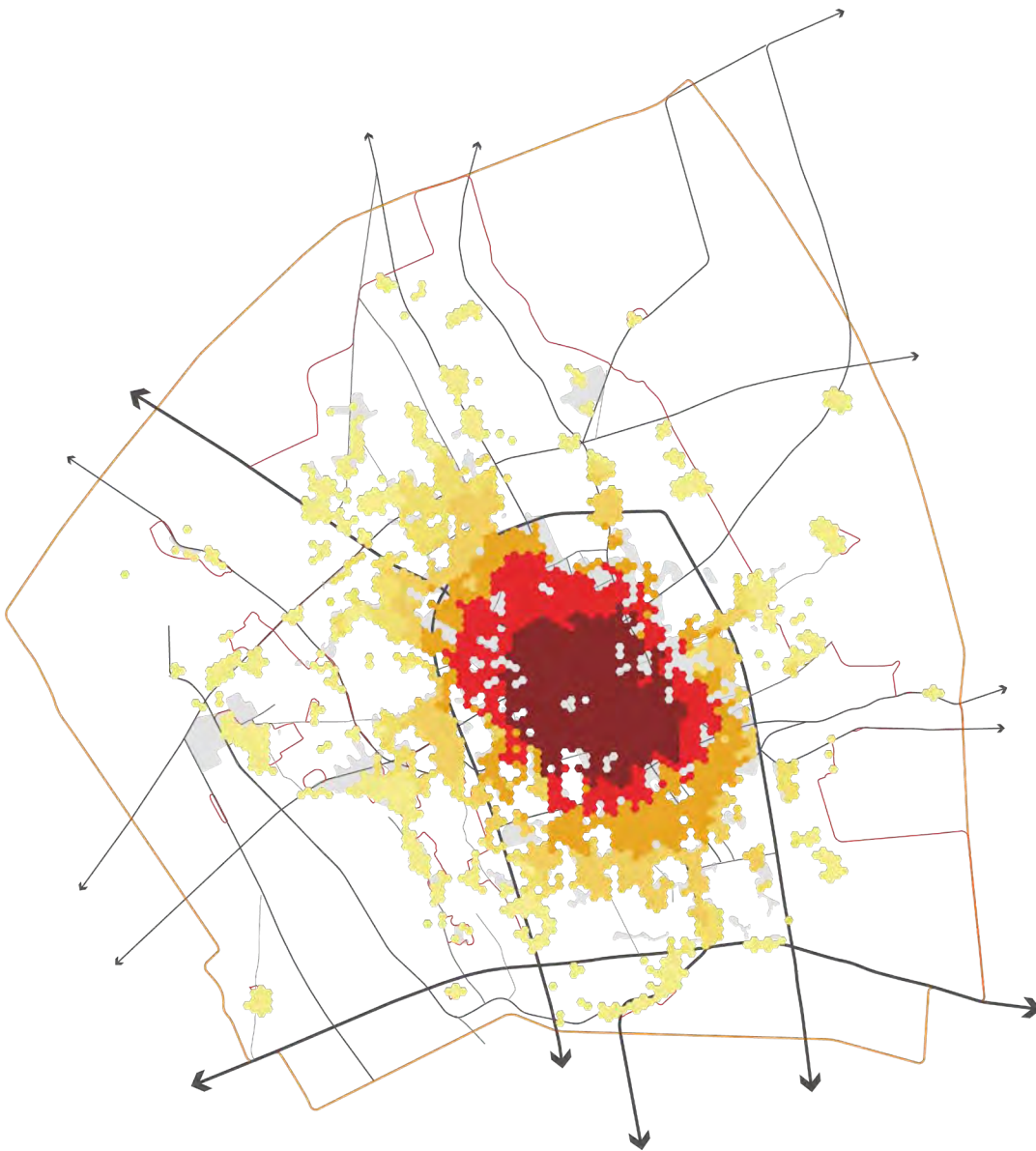
ومع ازدياد عدد السكان وتوزيع أكثر كثافة في وسط المدينة، يجب زيادة معدل الوصول إلى فرص وأماكن العمل عن طريق البر، كما إنه بزيادة عدد السيارات على شبكة الطرق الحالية، ستنخفض سرعة السيارات بسبب الازدحام، حيث تشير الاتجاهات في جميع أنحاء



الشكل ٦٠. فرص العمل الحالية التي يمكن الوصول إليها خلال ٢٠ دقيقة بالسيارة



شكل ٦١. فرص العمل الحالية والمقترحة التي يمكن الوصول إليها خلال ٢٠ دقيقة (%)



شكل ٦٢. فرص العمل المقترحة التي يمكن الوصول إليها خلال ٢٠ دقيقة بالسيارة

سهولة الوصول:

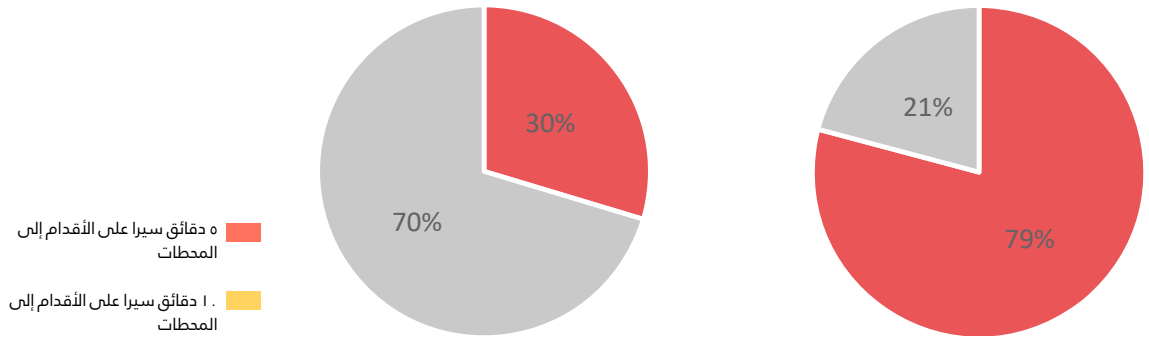
إن التكثيف على طول هذه المحاور لن يؤدي فقط إلى تحسين إمكانية الوصول وزيادة الكثافة لكتلة عمرانية أكثر استدامة، ولكنه سيخلق أيضاً بنية متماسكة وواضحة لمدينة بريدة، التي تعاني حالياً من وجود جيوب مجزأة من المشاريع المترامية الأطراف، وكما هو موضح في الأقسام أعلاه، يربط السيناريو المقترح بين كل من سياسات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

وكتيجة لاستعمالات الأراضي الجديدة، والكثافات الأعلى على طول خطي حافلات النقل السريع في بريدة، فإن الوصول إلى وسائل النقل سوف يتحسن بشكل كبير وبالتالي الوصول إلى المشاريع التي تقع على مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام، وعلى هذا النحو، فإن الزيادة في الكثافة تتيح سهولة الوصول إلى وسائل النقل العام لعدد أكبر من السكان، مما يتيح لهم إختيار وسيلة النقل الأكثر فعالية واستدامة.

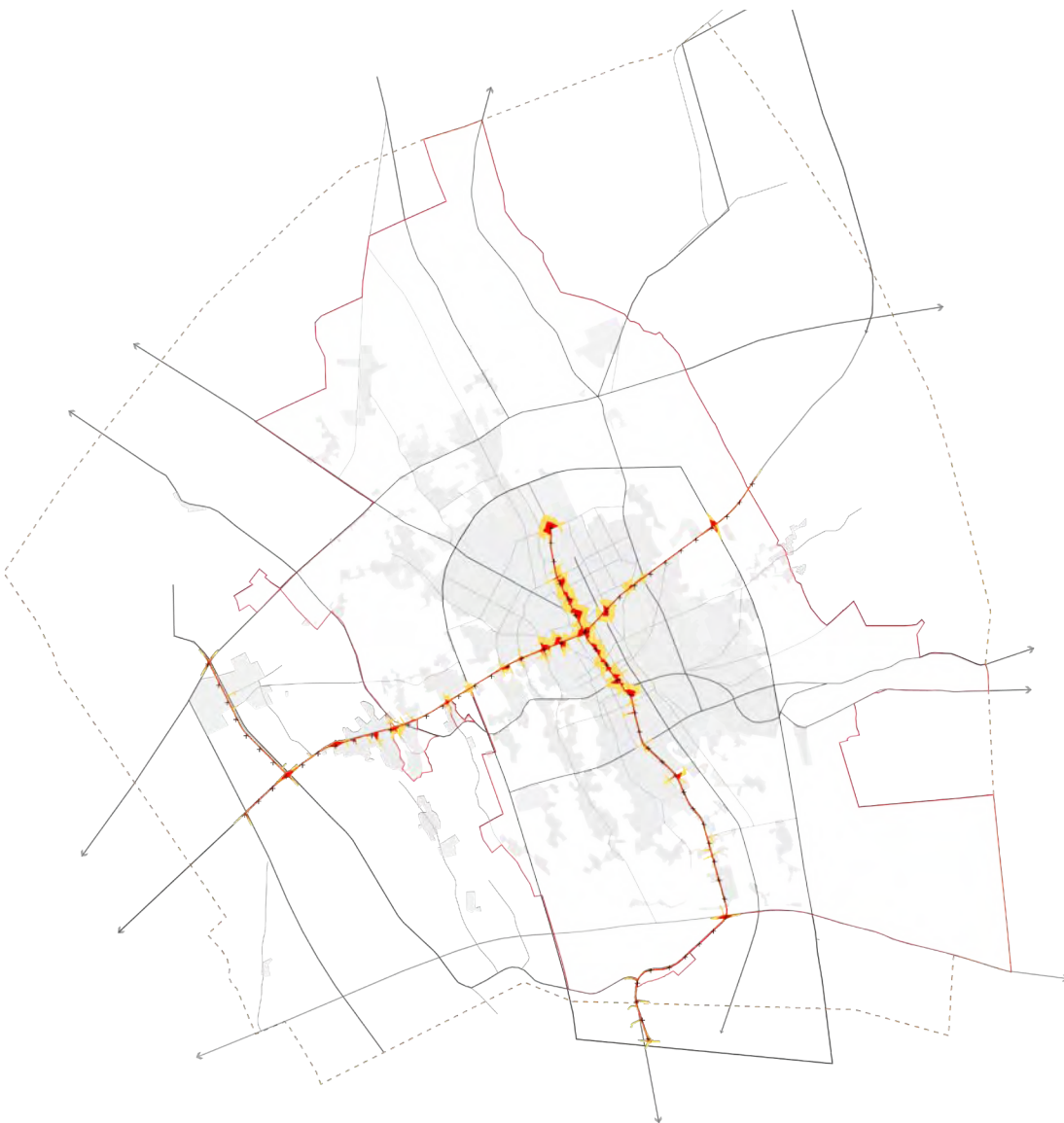
وسوف ترتفع نسبة السكان الذين يمكنهم الوصول إلى محطات حافلات النقل السريع خلال ٥ دقائق سيراً على الأقدام من ١٦,٥ % أو ١,٩٧٢ إلى ٤٣,٤ % أو ٣٦٤,٥٨٨ تحسب وفقاً للتوزيع الجديد لاستعمالات الأراضي ومستويات الكثافة المحدثة، وبالمثل، فإن نسبة السكان على مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام سوف تزداد من ٢٩,٧ %، أو ١٨٣,٨٠٥ نسمة، إلى ٥٨ %، أو ٤٩٠,٥٨٠ نسمة، كما سوف تكون إدارة الحركة داخل المدينة أكثر كفاءة، وتخدم عدداً أكبر من الأشخاص.



الشكل ٦٣. إمكانية الوصول الحالية في غضون ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من محطات حافلات النقل السريع



الشكل ٦٤. إمكانية الوصول الحالية والمقترحة في غضون ١ دقائق سيراً على الأقدام من محطات حافلات النقل السريع (%)



الشكل ٦٥. إمكانية الوصول المقترحة ضمن مسافة ١ دقائق إلى محطة حافلات النقل السريع



© sabq.com

V

مخطط أولويات العمل

١٠٧ من الاستراتيجية إلى الإجراءات ذات الأولوية

وعموماً، لمخطط الإجراءات ذات الأولوية أثراً على مستويين: المستوى العمراني ومستوى المجاورات السكنية، يتناول الإجراءان الأول والثاني الحاجة إلى نظام للتدخلات الحضرية، من أجل معالجة قضية الزحف العمراني والتجزئة في المدينة، كما إن تنفيذ شبكة النقل العام وإنشاء مراكز جديدة حول المحطات والمراكز الرئيسية على مستوى المدينة، سوف يعيد بناء العلاقات بين مختلف مستخدمي المدينة، وتحسين دمج الضواحي الحضرية ببقية المدينة، وتحسين شبكة النقل والحركة، أما الإجراء الثالث، من ناحية أخرى، فهو يعزز التدخلات في مواعيدها عن طريق استهداف ربط شبكات الأماكن العامة الصغيرة المنتشرة على نطاق المجاورات السكنية، مع معالجة إعادة التأهيل الاجتماعي والبيئي للعناصر الطبيعية، للمدينة بأكملها، من خلال معالجة الشبكات الزرقاء والخضراء، وإذا تم تنفيذها، فإن هذه الإجراءات لديها القدرة على إعادة النظر في التطور العمراني المستقبلي لبريدة بشكل جذري.

يتطلب تحويل التوصيات إلى استراتيجيات عمل قابلة للتنفيذ من خلال التدخلات الدقيقة والمنتشرة التي تتطلب إجراءات تفصيلية منهجية ومدعومة يمكن أن تؤدي تدريجياً إلى تحولات مكانية واقتصادية واجتماعية متوقعة.

وبشكل جوهري، فإن مخطط أولويات العمل الذي نتج من توصيات الإستراتيجيات الأربع يركز على سلسلة من التدخلات المنهجية المدعومة في مدينة بريدة يعتبر بمثابة دليل نحو بناء مدينة متكاملة ومترابطة ومرنة، وتتمثل الإجراءات الإستراتيجية الأربعة التي سوف تؤثر على مدينة بريدة على المستوى الإقليمي والحضري والمحلي في تحقيق الاستدامة على المدى الطويل والتوازن الاجتماعي الاقتصادي في:

- الإجراء الأول: إنشاء شبكة نقل لإعداد القاعدة الأساسية للتنمية وتحسين شبكة الطرق
- الإجراء الثاني: التأكيد حول محور النقل الحالي وإنشاء مراكز حضرية حيوية ومتنوعة
- الإجراء الثالث: الحفاظ على الأصول الطبيعية وإعادة ربط الشبكات الزرقاء والخضراء



© Nawal Al - Ghannam



© Salman Al Fayrouz

مزرعة تمر في بريدة

١،١،٧ الإجراء الأول: إنشاء شبكة نقل عام وتحسين شبكة الطرق

العالية ودمج حركة المرور بهما وتزويدهما بخطوط حافلات النقل السريع المقترحة (الأول والثاني)، وإعادة تصميم هذين الطريقين السريعين (داخل الطريق الدائري)، كشوارع عريضة صديقة للمشاة داخل المدينة سوف يساعد ذلك على إعادة دمج النسيج العمراني المركزي كما يعمل كمحور مركزي للمواصلات، وسوف تحتوي هذه الشوارع العريضة على وسائل النقل والتنقل المختلفة والمتنوعة، والأنشطة التجارية النابضة بالحياة، والمساحات المفتوحة الترفيهية، والأماكن العامة الصديقة للمشاة. ويمكن استخدام المشروع الإرشادي المقترح من قبل موئل الأمم المتحدة في عرعر كمرجع لمثل هذه المشاريع، وقد تناول الاقتراح شريحة محددة من الطريق السريع ٨. لتوضيح كيفية تحويل نظام الطرق السريعة داخل المدينة إلى شوارع عريضة وإضافة المزيد من المجاورات السكنية المدعومة بالمرافق والأماكن العامة والمراكز التجارية ووسائل النقل العام.

٤،١ تحسين التدرج الهرمي للطريق ودمج المشاريع التي توجد في الجزء الجنوبي والجنوبي الغربي

بالإضافة إلى شبكة النقل العام ونظام الطرق الرئيسية، فإن شبكة الطرق الثانوية غير الكافية حالياً تحتاج إلى المزيد من التطوير، وينبغي أن يتم دمج الشبكات المحلية متعددة وسائل النقل، مع ضمان إمكانية وسهولة الوصول إليها، وإذا أمكن، ربط محاور المشاة المناسبة والحركة البطيئة بالمحاور الحالية والجديدة، كما ينبغي تقليص حجم الطرق لتجنب خلق حواجز بين المشاريع، وتسهيل المشي على الأرصفة المظللة بعرض مناسب مع إنشاء مناطق للراحة على مسافات مناسبة، علاوة على ذلك، وحيث أن المشاريع في الأجزاء الجنوبية والجنوبية الغربية لا ترتبط بشكل كافي بشبكة المدينة ككل، فيجب أن تصبح محط تركيز في أقرب وقت، كما يجب تطبيق المزيد من الإجراءات لتحسين مستوى الاستفادة من الخدمات والاتصال الداخلي والاتصال ببقية المدينة.

يتناول هذا الإجراء الحاجة إلى إعادة هيكلة المدينة بدءاً من أنماط التنقل، ويتوقع الربط بين المشاريع المجزأة من خلال تعزيز شبكة النقل وإنشاء نظام نقل عام متعدد الوسائط، حيث أنها تحسن الربط بين الأجزاء الحضرية المعزولة باستخدام وسائل النقل المختلفة، ويتعلق أحد التدخلات الحيوية على مستوى المدينة بإنشاء نظام نقل عام متعدد الوسائط، وفعال يتكون من شبكة حافلات النقل السريع الرئيسية وخطوط النقل المتكامل للحافلات المغذية، بالإضافة إلى بنية تحتية مناسبة للمشاة والدراجات الهوائية على طول المناطق التي تم تكثيفها للحد من الازدحام المروري وتلوث الهواء، ويمكن تلخيص هذا الإجراء في الخطوات التالية:

١،١ إنشاء اثنين من محاور النقل العام الرئيسية على طول طريق الملك عبدالعزيز وطريق الملك فهد

يعتبر نظام حافلات النقل السريع وسيلة نقل عام أساسية في بريدة، وهناك نوعان من المحاور الرئيسية ضمن أولويات تنفيذ خطوط حافلات النقل السريع، واحد منهم هو طريق الملك عبد العزيز، والذي يشكل العمود الفقري لشبكة النقل بالمدينة، حيث أن خط حافلات النقل السريع الأول سوف يعبر المدينة في اتجاه الشمال والجنوب ويربط المركز التجاري الحالي للمدينة بالمشاريع الجديدة في الشمال ومدينة عنبيزة المجاورة في الجنوب، وبالتالي سيكون بمثابة طريق إقليمي سريع لمدينة عنبيزة (٣٤ كيلومتر) ويعزز الاتصال الوظيفي والعلاقات الاجتماعية والاقتصادية بين المدينتين، ومن ناحية أخرى، يقع خط حافلات النقل السريع الثاني في اتجاه الشرق والغرب على طول طريق الملك فهد، ويربط المطار في الغرب بمحطة الخطوط الحديدية الإقليمية في الشرق، ويتقاطع مع الخط الأول في وسط المدينة، ويربطه بالجامعة الواقعة في الشمال الغربي من المدينة، فإن هذا الخط سيربط مراكز النقل والمراكز التعليمية بمدينة بريدة.

٢،١ تكامل شبكة حافلات النقل السريع الرئيسية مع شبكات الحافلات المحلية لإنشاء أنظمة تغذية

يجب التكامل بين شبكة حافلات النقل السريع بنظام حافلات التغذية الفرعية المحلية، مما يسهل التبادل متعدد الوسائط، ويسمح بدمج أفضل لنظام النقل العام مع المجاورات السكنية المختلفة، وإعادة ربط المدينة بشكل جيد، وتعتبر خطوط التغذية هذه مهمة بالنسبة للوظائف العامة لشبكة النقل العام لدعم الحركة في اتجاه الشرق والغرب داخل الطريق الدائري للمدينة.

٣،١ تقليل حجم الطرق لتجنب التجزئة

إن طريق الملك عبد العزيز وطريق الملك فهد حالياً يشكلان فواصل عازلة للنسيج الحضري داخل الطريق الدائري، كما أنهما يعملان كطرق سريعة للسيارات عابرة للمدينة، بحركة مرور عالية السرعة، وسيتم النظر فيهما وتقليص أبعادهما لتقليل السرعات



الشكل ٦٦. الإجراء الأول: إنشاء شبكة نقل عام وتحسين شبكة الطرق

٢.١.٧ الإجراء الثاني: التكتيف حول محور النقل الحالي وإنشاء مراكز حضرية حيوية ومتنوعة

١. دقائق سيراً على الأقدام إلى المحطة، كما ينبغي وضع برامج خاصة وأدلة إرشادية للتصميم لتحديد المناطق ذات الأولوية الإنمائية العالية، وستكون لهذه المناطق تأثيراً كبيراً يساهم في إنشاء مناطق أكثر حيوية من خلال توفير مزيج اجتماعي والوصول إلى الخدمات المختلفة المقدمة، مما يقلل من أوقات التنقل بشكل كبير، كما إن التوزيع المتوازن للمراكز المتدرجة هرمياً المختلفة سيدعم هدف ضمان المساواة في الوصول إلى الخدمات للجميع وتحسين إنتاجية المدينة وتنوعها، ومن خلال تعزيز الحياة في الشوارع، ستصبح المناطق أكثر حيوية حيث سيتم تصميم وإنشاء نقاط جذب مميزة.

٣.٢ التطوير التدريجي للأراضي البيضاء المتاحة داخل النسيج العمراني الحالي

كما سوف يركز التكتيف والربط الشبكي داخل النسيج العمراني الحالي على استغلال الأراضي الفضاء الواقعة داخل الطريق الدائري، وفرض نطاق معين للحد من التنمية وجعلها مدمجة، وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي تنمية الأراضي الفضاء القابلة للتطوير (باستثناء الممرات المائية والمنحدرات والتلال وغير ذلك من الملامح الطبيعية الهامة) داخل المنطقة العمرانية بشكل تدريجي لمنع عمليات الزحف العمراني، وبالتالي استيعاب أنشطة النمو المستقبلي من خلال التكتيف داخل الكتلة العمرانية والتنمية متعددة الاستعمالات والأغراض، وبالتالي يجب تجنب استخدام الأراضي في ضواحي المدينة، وبدلاً من ذلك، يجب أن يقتصر النمو الحضري داخل نطاق الطريق الدائري، مع تركيز جهود التنمية على إنشاء شكل حضري أكثر استدامة وإندماجاً وفعالية، كما إن التركيز على النمو المستقبلي داخل المدينة الحالية، من خلال التكتيف كلما أمكن ذلك، من شأنه أن يمنع الزحف العمراني والتجزئة على أطراف المدينة.

وفي أعقاب تنفيذ شبكة النقل العام، تبدأ المدينة في تعزيز تنفيذ مشاريع التطوير والتنمية المرتبطة بوسائل النقل وتحفيز التكتيف السكني في المناطق التي يمكن السير فيها على الأقدام إلى وسائل النقل العام، من ثم تطبيق التكتيف الاستراتيجي حول المحطات الرئيسية المختارة لتحديد المراكز الجديدة الناشئة عن طريق تحفيز التنمية متعددة الاستعمالات وتركيز الخدمات والمرافق المحيطة بها، وتعتبر محطات النقل الرئيسية، التي تسمح بالتغيير بين وسائل النقل، مناسبة بشكل خاص لمشاريع التنمية المرتبطة بوسائل النقل، كما إن إنشاء مراكز جديدة بسماوات أعلى، توفر مزيجاً اجتماعياً إلى جانب خدمات وأنشطة متنوعة، سيؤدي إلى تنشيط المناطق المحيطة، وتحسين جودة حياة السكان وتطوير إمكانية الوصول إلى المرافق الحيوية، وهذا ما يجب تنفيذه إلى جانب التطوير والتكتيف في الفراغات والأراضي البيضاء المتاحة داخل النسيج العمراني لمنع الزحف العمراني، وعلى هذا النحو، يتكون الإجراء الثاني من الخطوات التالية:

١.٢ تعزيز تنمية كثيفة ومتعددة الاستعمالات على طول نظام النقل العام

يجب أن يكون خطي حافلات النقل السريع المقترحة بمثابة محاور للتكتيف والاستعمالات المتعددة بحيث توفر الخدمات والمرافق العامة (المجالات التعليمية والرعاية الصحية والتجارية)، حيث أن محور النقل يعتبر مهماً لخلق نمط حضري عالي الكثافة يجذب السكان/المقيمين على مسافة قريبة من وسائل النقل العام والخدمات، وسيؤدي توزيع الكثافات الحضرية في أعقاب ذلك إلى زيادة عدد الأشخاص الذين تخدمهم وسائل النقل العام، وبالتالي تقليل الاعتماد الكلي على السيارات من قبل السكان، فضلاً عن تخفيف حركة المرور والتلوث، وتحسين جودة الحياة بشكل عام، كما سوف تساعد التنمية المرتبطة بوسائل النقل على إنشاء مجتمعات حيوية نابضة بالحياة ومستدامة، من خلال التركيز على الإسكان وفرص العمل والأنشطة الترفيهية على مسافات قريبة من وسائل النقل العام.

٢.٢ إنشاء تدرج هرمي لمراكز الاستعمالات المتعددة في النقاط الاستراتيجية على طول نظام النقل العام.

يجب تطوير تدرج هرمي للمراكز متعددة الاستعمالات المكثفة حول شبكة النقل العام خاصة عند التقاطعات، حيث أنه يجب أن توجد المحطات والمراكز الرئيسية متعددة الاستعمالات على طول خطي حافلات النقل السريع، وسيتم توزيع المراكز الثانوية حول النقاط الصغيرة لتجمعات النقل العام، وذلك وفقاً لمعايير إعادة التوازن في إمكانية الوصول إلى أماكن العمل والخدمات العامة والمرافق في كافة أنحاء المدينة، وفيما يتعلق بتكتيف محاور التنمية المرتبطة بوسائل النقل على طول محور النقل العام الرئيسي، فمن المستحسن إعداد أدلة إرشادية لإنشاء كثافات عالية على مسافة



الشكل ٦٧. الإجراء الثاني: التأكيد حول محور النقل الحالي وإنشاء مراكز حضرية حيوية ومتنوعة

٣,١,٧ الإجراء الثالث: الحفاظ على الأصول الطبيعية وإعادة ربط الشبكات الزرقاء والخضراء

مفر منه، وللقيام بذلك، يجب وضع برامج وحوافز لتثبيط أساليب الزراعة المكثفة والصناعية المستهلكة للمياه والحد منها للحد من الضغط على الموارد المائية واستخراجها في منطقة القصيم بأكملها، وتعزيز حماية طبقات المياه الجوفية، وبدلاً من ذلك، من المهم تشجيع النماذج التقليدية للزراعة لتعزيز الأنشطة الاقتصادية المستدامة، كما يجب أن تقوم محطات الري للمساحات الخضراء المفتوحة في المدينة بإعادة استخدام المياه المعالجة. وعلو على ذلك، ينبغي أن تكون الصناعات التي تنتج عادة كمية كبيرة من مياه الصرف الصحي ملزمة بمعالجة مياه الصرف الصحي الخاصة بها من أجل إعادة استخدامها في العمليات الصناعية أو الري، وفيما يتعلق بالموارد الطبيعية، يجب أن يتم دمج الآبار العميقة التي توجد في المناطق الطبوغرافية المناسبة التي تتجمع فيها مياه الأمطار السطحية، ضمن إستراتيجية الاستدامة الشاملة لمعالجة قضية إعادة امتصاص طبقة المياه الجوفية في منطقة القصيم، ورفع مستوى طبقة المياه الجوفية، يمكن حقن مياه الأمطار السطحية، والتي تم تسجيلها معدلها لأكثر من ١٠٠ ملم في السنوات الأخيرة، في طبقة المياه الجوفية بواسطة هذه الآبار العميقة، وأخيراً، يجب إقامة برامج حملات التوعية والتنفيذ على المستويات والقطاعات المختلفة في المجتمع، وعلى مستوى الأسرة، ينبغي تركيب أجهزة حديثة لتوفير المياه للحد من هدر المياه وخفض المتوسط اليومي لاستهلاك المياه.

٣,٢ إنشاء شبكة من المساحات المفتوحة والعامه

تفتقر العديد من المجاورات السكنية السعودية النموذجية إلى الأماكن العامة المفتوحة أو المساحات المخصصة للتفاعل الاجتماعي بشكل عام، إلى جانب عدم توزيع الخدمات، وبناء على المخطط المعياري للمجاورة السكنية، يوجب توفير مساحة مفتوحة مركزية، ولكن في كثير من الحالات، لم يتم تطويرها حتى الآن، وبالإضافة إلى تعزيز هذه المساحات، من المتوقع إنشاء تدرج هرمي أكثر تعقيداً للمساحات المفتوحة، مما يسمح بربط أفضل بين الأحياء، وللقيام بذلك، تحتاج شبكة الأودية الموجودة داخل النسيج العمراني إلى إعادة تأهيلها إلى شكلها الطبيعي وتنشيطها كشبكة من المساحات الخضراء العامة في المدينة، كما يجب تصميم الشبكة الخضراء بالكامل في إطار مفهوم التنوع وتعزيز الأماكن العامة. وعلو على ذلك، ينبغي إعادة تأهيل الأراضي الزراعية ضمن النسيج العمراني واستخدامها كوسيلة للربط ودمجها بالشبكة الزرقاء والخضراء، والتي لها آثار إيجابية على المناخ الحضري، علو على ذلك، يجب استكمال شبكة الأماكن العامة وربطها بالشوارع؛ مثل إعادة تصميم الشوارع وتوفير أرصفة للمشاة آمنة ومظللة لتحسين إمكانية الوصول والوصولية، علماً بأن التدابير المذكورة أعلاه سوف تساهم في تحسين الربط وشبكة المشاة والحركة البيئية والتواصل بشكل إيجابي مع الأجزاء المتفرقة من المدينة وإنشاء مجاورات سكنية ملائمة ومتكاملة ومرنة ومليئة بالحياة.

يهدف هذا الإجراء إلى جعل المدينة أكثر مرونة واستدامة وممتعة للعيش فيها، وإعادة تعريف نماذج التنمية الفعلية واستراتيجيات التكامل للمناطق الحساسة بيئياً، كما يعتبر إنشاء البنية التحتية المستدامة وأساليب الري أحد أهم المعايير للحفاظ على الخصائص الطبيعية الحالية وضمان التطوير والإنتاجية على المدى الطويل، ومن ثم، وبالتوازي مع عملية التكثيف الاستراتيجية في مدينة بريدة، يجب حماية بعض الأراضي البيضاء بشكل انتقائي من أجل إنشاء المساحات العامة الخضراء، خاصة في المناطق المعرضة لعمليات التكثيف، يتم ذلك عن طريق تعزيز النظام الطبيعي للأودية، الذي يتعرض للإهمال في الوقت الراهن كعنصر رئيسي في وظيفة المدينة، والإهتمام بنظم إدارة المياه الطبيعية على النطاق العمراني بأكمله، لكي يلعب دوراً رئيسياً في تنمية المدينة، وبالإضافة إلى ذلك، فإن تشجيع الزراعة في المناطق الحضرية وشبه الحضرية على طول الأودية سوف يدعم تدريجياً إعادة ربط الشبكات الخضراء والزرقاء، مع تعزيز الأمن الغذائي والمرونة، ويمكن تلخيص هذا الإجراء في الخطوات التالية:

١,٣ تعزيز الهوية المحلية عن طريق الحفاظ على الأراضي الزراعية وربطها بالنسيج العمراني

تعتبر الوصولية والتنمية الاجتماعية والاقتصادية المتوازنة والتكثيف المحركات الأساسية لنمو مدينة بريدة، ومع ذلك، فإن تفرد المدينة يأتي من العدد الهائل من الأراضي الزراعية، التي لا تشكل إطاراً للمدينة فحسب بل هي جزء من نسيجها، ويجب اتخاذ تدابير وتنفيذ برامج مختلفة للحفاظ على هذه الهوية المميزة، ومعالجة قضايا الأماكن العامة والتعامل مع المزارعين في المنطقة، وعلى المستوى الحكومي، يجب تطوير الأدوات واللوائح التشريعية لحماية الأرض الزراعية والحفاظ عليها، كما يجب أن يتم التركيز على الحد من التعدي على الأراضي، والحفاظ على الأراضي الزراعية، وتعزيز وتحسين الإنتاجية في المزارع دون الإضرار بالنظام البيئي، وكذلك تحسين العلاقة بين المنطقة المبنية والمزارع، علو على ذلك يجب تنفيذ اللوائح المقيدة وقوانين البناء المتعلقة بتحويل استعمالات الأراضي الزراعية وأن تكون ملزمة قانوناً للإدارات التخطيط المحلية.

٢,٣ إعداد إستراتيجية شاملة لإدارة المياه للحفاظ على الموارد الطبيعية

حيث أن التخطيط للحفاظ على الأصول البيئية وتحسين جودة الحياة، أمر لا بد منه لمعالجة ندرة موارد المياه العذبة، فإنه يجب إدخال إستراتيجية شاملة لإدارة المياه، ليس فقط في مدينة بريدة ولكن أيضاً في منطقة القصيم بأكملها، وبسبب خصوبة التربة في المنطقة، تعد بريدة واحدة من أكبر منتجي القمح في البلاد، الأمر الذي يتطلب كمية كبيرة من المياه والتربة الخصبة، وهي ظروف يمكن العثور عليها بشكل نادر في المملكة العربية السعودية، ولذلك، فإن إدخال خطة لحماية البيئة وبرامج الاستدامة أمر لا



- | | | |
|----------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| خطوط حافلات النقل السريع | الروابط الخضراء | المحطات الرئيسية |
| مسارات ربط ثانوية | اراضي زراعية | مراكز ثانوية |
| المناطق العمرانية والحضرية | شبكة خضراء داخل الطريق الدائري | المحطات والمراكز المحلية |

الشكل ٦٨. الإجراء الثالث: الحفاظ على الأصول الطبيعية وإعادة ربط الشبكات الزرقاء والخضراء

٢.٧ ثلاثة إجراءات شاملة للتغيير الهيكلي

في النسيج المكاني والاجتماعي والاقتصادي للمدينة. وإذا تم اتباع الخطوات الموضحة في مخطط الإجراءات ذات الأولوية، فإن ذلك سوف يمكن الرؤية الاستراتيجية لمدينة بريدة من أن تصبح حقيقة، الأمر الذي يجعل المدينة:

- مدمجة،
- متصلة،
- إندماجية وشاملة،
- وأكثر مرونة.

إن مخطط الإجراءات ذات الأولوية المقدم هنا عبارة عن دليل حول كيفية إجراء تغييرات هيكلية تدريجية في بريدة، والابتعاد عن النموذج غير المستدام نحو إطار بيئي متكامل للتنمية العمرانية، فالمدينة المستدامة تجمع بين العوامل البيئية والاجتماعية والاقتصادية، إلى جانب التخطيط والإدارة الحضرية الشاملة، من أجل استدامة المجتمع على المدى الطويل، وهذا يحتوي على نهج متكامل للتحضر المستدام يجب أن يقوم على رؤية شاملة للتنمية الاجتماعية والتنمية الاقتصادية والإدارة البيئية وضمن مكونات الحوكمة.

ويجب أن ينطوي هذا الأسلوب المتكامل على تنسيق الأهداف والبرامج، بين مختلف الجهات المعنية في المدينة (مثل المواطنين والحكومة وقطاع الأعمال)، فضلاً عن تطوير الروابط بين القطاعات والأنشطة الاجتماعية الاقتصادية المختلفة، وعلى هذا النحو، فإن نظام الإجراءات المدعوم والموضح أعلاه، سيقود إلى تحول شامل



مزارع في وسط بريدة غير متكاملة مع النسيج العمراني



© Abeer Bajandouh

المناظر الطبيعية في بريدة

٨

التوصيات البعائية: النهج الثلاثي البعد



١.٨ التوصيات العمرانية

١.٨.١ رؤية إستراتيجية حول التطوير العمراني لمنطقة بريدة

من الأراضي الزراعية والأودية الرئيسية الواقعة بين المدينتين. • تشجيع إنشاء خط سكة حديدية إقليمية إلى الدمام، والذي سوف يعمل كمدور للنقل المحلي والصادرات عبر الميناء، كما يقترح المخطط الإقليمي ضرورة إنشاء شبكات طرق إقليمية هامة لدعم الأنشطة الاقتصادية المستقبلية والتجارة في المنطقة، وبالتالي، سوف يربط نظام الطرق السريعة الوطنية القصيم بمدينة الجبيل في المنطقة الشرقية.

حددت الاستراتيجية العمرانية الوطنية ثلاثة محاور إنمائية مهمة تربط منطقة القصيم بالمناطق المجاورة هي: محور الرياض - بريدة في الجنوب، وبريدة - المدينة المنورة في جهة الغرب، وبريدة - حفر الباطن في جهة الشرق، ولقد ركز المخطط الإقليمي للقصيم على المحوران الأولان، حيث يعتبر تنفيذ هذه المحاور المفتاح للتنمية العمرانية المطلوبة في منطقة القصيم.

تنوع القاعدة الاقتصادية للقصيم:

إن منتجات القطاعات الاقتصادية في المنطقة ليست سلعاً موجهة نحو التصدير وهي بشكل أساسي منتجات للمحاصيل والماشية التي يستهلكها سكان منطقة القصيم والمناطق المجاورة الأخرى، ولذلك، فإن مساهمة المنطقة في الصادرات السعودية ضئيلة، حيث تقدر بنحو ١.٠٠٪ من إجمالي قيمة الصادرات السعودية في عام ٢٠١٢.

وتحتاج المنطقة للاستفادة من التآزر الذي تم إنشاؤه في محور حائل-الرياض، ومحور المنطقة الشرقية-المدينة المنورة، وكذلك قربها من عاصمة المملكة العربية السعودية، من حيث البنية التحتية والتجارة. وعلى الرغم من أن مساحات الأنشطة الاقتصادية المكثفة تقتصر على محور بريدة - عنيزة، فإن التوزيع المكاني للأنشطة الاقتصادية سيكون أساسياً لتحقيق التوازن بين التنمية الاقتصادية والإقليمية، وفي السنوات العشر القادمة، وبالنظر في تنفيذ المخطط الإقليمي، فإن الديناميكيات الاقتصادية الإقليمية تهدف نحو التحول الذي يعتمد بشكل أساسي على القطاعات الموضحة أدناه.

كان هناك نمو وتطور كبير للقطاع الزراعي في المنطقة خلال السنوات القليلة الماضية، كما إن هناك إمكانية لضمان استمرارية النمو وزيادة التنوع في إنتاج المحاصيل، مثل العنب، والبرتقال، والليمون، والرمان، وأنواع كثيرة من الخضروات، والتي يمكن أن تجذب استثمارات كبيرة لإنتاج الأغذية، وتوريد المنتجات والمعدات الزراعية والآلات وغيرها من الصناعات والأنشطة المتعلقة بالنشاط الزراعي، ومع وجود إمكانات الهجرة الإقليمية الحالية، هناك حاجة لزيادة الإنتاج الزراعي خاصة باتجاه الفولق، غرب بريدة، لخلق فرص العمل.

يوجد في منطقة القصيم مدينتين رئيسيتين هما: بريدة وعنيزة، والتي تشكل حاضرة المنطقة، ومن المتوقع أن تنمو لتصبح منطقة حاضرة متكاملة، كما هو موضح في المخطط الإقليمي، ووفقاً للاستراتيجية العمرانية الوطنية، يهدف المخطط الإقليمي لمنطقة القصيم إلى تبني رؤية شاملة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية.

هناك إمكانية لتطوير منطقة القصيم كمناطق اقتصادية مستدامة ورائدة في المملكة من خلال الاستفادة المثلى من المزايا التنافسية للمنطقة، والتي تشمل على موقعها المميز، وشبكة النقل، والمدن الصناعية والتجارية، والخدمات المجانية المقدمة من غرفة التجارة والصناعة.

وبشكل عام، هناك توزيع غير متوازن للخدمات في المنطقة، فبعض المراكز الحضرية تقدم خدمات صحية واجتماعية، في حين تفتقر المراكز الأخرى إلى الخدمات الأساسية وتقطع مسافات طويلة للوصول إلى مدينة بريدة أو عنيزة، وتختلف تغطية وجودة البنية التحتية، بناءً على الحجم والأهمية السياسية للمراكز الحضرية التي تدعمها، كما إن النظر في إعادة تنشيط تنمية المنطقة يعني إعادة النظر في خلق بيئة متوازنة مكانياً، وإندماجية شاملة من الناحية الاجتماعية الاقتصادية، ولتحقيق ذلك، هناك حاجة إلى تعزيز الاتصال بين مراكز النمو المختلفة كما هو منصوص عليه في الاستراتيجية العمرانية الوطنية، وذلك باستخدام وسائل النقل العام وكذلك إعادة توزيع الخدمات العامة مثل المدارس والمستشفيات. وفي ظل معدل النمو السكاني الحالي في المنطقة الحضرية البالغ ٣,٧٦٪، وكون منطقة القصيم واحدة من أكثر المناطق الجاذبة في المملكة العربية السعودية، هناك حاجة ملحة لمعالجة التدخلات الرئيسية على مستوى المدينة والإقليم لضمان تنمية إقليمية مستدامة من خلال:

التدخلات العمرانية:

- هناك حاجة إلى تركيز قوي على فكرة التوزيع الهرمي للمراكز الحضرية والريفية المتصلة بواسطة نظام الطرق السريعة، وفيما يلي نسلط الضوء، على بعض التدخلات اللازمة لتحقيق ذلك.
- إن تعزيز المحور المؤدي إلى شمال بريدة باتجاه مركزي المدرج والقوارة، الذي يتمتع بإمكانات زراعية هائلة من شأنه أن يعزز محور بريدة - حائل ومن ثم المنطقة.
- التركيز على العلاقة بين مركزي النمو الوطنيين؛ بريدة وعنيزة، من خلال دعم تطوير شبكة حافلات النقل السريع المقترحة ومركز الخدمات الإقليمية، وعلى نفس القدر من الأهمية، يتم ربط شبكة النقل العام على مستوى المدينة بأكملها بخط السكك الحديدية بين الشمال والجنوب، والذي يصل إلى مدينة الحديثة، أكبر ميناء جاف في المملكة، وأيضاً كُنال للركاب.
- تشجيع الاتصال الوظيفي والأنشطة الاقتصادية التكميلية للمركزين الوطنيين للنمو مع الحفاظ على الأصول الطبيعية، مثل الكم الهائل



© Twitter @Fahad_059

مزارع التمر

المستمرة إلى المدينة تؤدي إلى ضرورة توفير السكن وفرص العمل المناسبة، وتعتمد مسؤولية الاستجابة لهذه التحديات بقوة على مدى استعداد الأمانة، والذي يجب أن يترجم في تنفيذ مخططات واستراتيجيات التنمية الحضرية المتكاملة والمتعددة القطاعات، ومما لا شك فيه أن جهداً مشتركاً من جميع الجهات المعنية مطلوب لتحويل مدينة بريدة إلى مدينة زراعية صناعية مستدامة وحيوية ومنتجة.

وتتمثل مزايا بريدة أيضاً في ميزاتها البيئية وأنشطتها الاقتصادية الحالية، وموقعها المركزي، علاوة على ذلك، توفر الطرق المتعددة في المدينة وصولاً مباشراً إلى الطرق السريعة الرئيسية، ونظام الخطوط الحديدية، والمطار وهي طرق عالية الجودة للربط بالمناطق الأخرى، كما إن طرق الربط المقترحة على مستوى المملكة التي توجد حول بريدة سوف تعزز التنمية الاقتصادية فيها، كما أنها تعزز فرصة أن تصبح أكثر إنتاجية وازدهاراً على مستوى المملكة، ومن خلال الاعتراف بها كمحور أساسي، فإنها تتنافس مع مناطق أخرى. إن تطوير الاستعمالات الصناعية، مثل الخدمات اللوجستية أو التصنيع، وتجهيز الأغذية من شأنه أن يزيد من استقرار التقدم الاقتصادي والاجتماعي الاقتصادي في بريدة من خلال خلق فرص عمل إدارية وعمالية، وتنوع سوق العمل. هناك حاجة ملحة لإدخال تحسينات كبيرة تم التأكيد عليها في مخطط الإجراءات ذات الأولوية لكي تستخدم بريدة كامل إمكاناتها وتصبح مدينة مستدامة ومتعددة الوسائط ومتنوعة وناضجة بالحياة ومثمرة.

لا يزال قطاع التعدين في المنطقة يتمتع بإمكانات هائلة غير مستغلة، وغني بالمواد الخام، والموارد المعدنية الطبيعية التي تتميز بحجمها الاقتصادي والجودة الصناعية، ومع وجود ما يقدر بنحو ١.٢ مليون طن من البوكسيت والحجر الجيري والطين والجبس والدولوميت ورمال السيليكا والحجر الرملي بالإضافة إلى الملح، فإن زيادة مشاريع التنقيب يمكن أن تعمل على زيادة الإنتاجية وبالتالي المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي في المملكة. يعتبر إنشاء البنية التحتية لصناعة السياحة النابضة بالحياة الخطوة الأولى لتحسين الأنشطة السياحية في المنطقة، ووفقاً للمخطط الإقليمي، يجب تشجيع الاستثمار الرئيسي في الإسكان والضيافة، مقترناً بالتنوع البيولوجي والتراث، كأصول أساسية أو كقطاع أساسي في السياحة في القصيم، والذي يمكن تحقيقه بالمحور السياحي الإقليمي الحالي.

٢٠١٨ نحو مدينة بريدة الزراعية البيئية

تحويلها من مدينة ثانوية إلى مركز إنتاجي كبير في المملكة العربية السعودية

على الرغم من كل التحديات الحضرية والاجتماعية والاقتصادية، فإن مدينة بريدة تتمتع بإمكانات ملحوظة تؤهلها لتصبح مدينة مزدهرة في قلب المملكة، وعلى الرغم من ذلك، يعتبر التخطيط والاستعداد لذلك أمراً حيوياً لتنمية المدينة على المدى القصير والطويل. يعتبر نمو عدد السكان الشباب، الذي سينضم قريباً إلى سوق العمل والسكن أحد التحديات الرئيسية، فالهجرة الريفية



© Suliman Alkurishan

مدينة التمور في بريدة



- | | | |
|----------------------------|--|--------------------------|
| خطوط حافلات النقل السريع | الروابط الخضراء | المحطات الرئيسية |
| مسارات ربط ثانوية | اراضي زراعية | مراكز ثانوية |
| المناطق العمرانية والحضرية | شبكة خضراء داخل الطريق الدائري | المحطات والمراكز المحلية |
| الشبكة الزرقاء | مناطق التكتيف ذات الاستعمالات المتعددة | |

الشكل ٧٩. مخطط الإجراءات ذات الأولوية في بريدة

بأن النهج متعدد المراكز يتيح فرصة لإدخال أعمال جديدة وتعزيز السوق، كما إن التقدم الاقتصادي والازدهار يساهم في رفع مستويات معيشة السكان وعمليات التكثيف، إضافة إلى أن المدينة المتصلة والمترابطة تحقق المزيد من الكفاءة والعدل، كما سيؤدي منع الزحف العمراني إلى تقليص تحديات النقل، وتكلفة الخدمات، والتأثيرات السلبية على البيئة، وسوف تتحول بريدة إلى مدينة نشيطة اقتصاديا واجتماعيا وتحسن جودة حياة السكان بها.

بريدة المدينة المتنوعة:

إن طلبات واحتياجات المستهلكين وطبيعة الأسواق النامية تقييد من تصميم وتبني بعض البدائل للمعايير السكنية، ومع ذلك، فإن الرؤية لبريدة تشجع الابتكار، فالاقتصاديات الحضرية المتنوعة، والإنتاجية العالية، وإمكانية الوصول للجميع، والاعتبارات البيئية تحفز على تكوين الثروات. إن الهدف الرئيسي من هذه الإجراءات هو تعزيز بريدة كمدينة متنوعة فيما يتعلق بالبيئة والاستدامة والنشاط الاقتصادي والرفاهية الاجتماعية، حيث أن هناك علاقة مباشرة بين حجم المدن والتنوع أو التخصص، لتحقيق التنوع، ستساهم بريدة في تعزيز وجود هيكل مالي سليم لمواطنيها والإدارة المحلية والزائرين.

٢٠٨ التوصيات المؤسسية والتشريعية

من حيث الإصلاح، سوف تستفيد مدينة بريدة من اللامركزية المالية والاختصاص القضائي على حد سواء لتسهيل الحلول المستقلة والمبتكرة للمشاكل العمرانية والحضرية على مستوى دراسة الأمانة، وهذا يتطلب:

- نقل صلاحية التخطيط المحلية من وزارة الشؤون البلدية والقروية إلى الأمانة مع توفير إجراءات مستقلة، دون اللجوء إلى جهات عليا لتلبية احتياجات المجتمع بفعالية، ويدعم ذلك "الأجندة الحضرية الجديدة"، التي تنص على أن عمليات التخطيط والتصميم الحضري الإقليمي يجب أن تقودها جهات حكومية محلية، ولكن تنفيذها يتطلب التنسيق مع جميع الجهات الحكومية وكذلك 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، بالإضافة إلى السماح للمناطق الحضرية بجمع بعض أشكال الضرائب على الممتلكات لتمويل الأنشطة الإنمائية. ويبين قانون الأراضي البيضاء الأخير، الذي يفرض رسوماً على قطع الأراضي غير المطورة في المناطق العمرانية للحد من المضاربة على الأراضي ونقص المساكن وتنمية الأراضي، أنه يمكن الاستفادة من الآليات التنظيمية لتحقيق 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.
- كما سيدعم توحيد اليات وقوانين التخطيط عمليات التطوير في

مدينة بريدة المستدامة:

إن الإجراءات ذات الأولوية المختلفة المقترحة على طول خطوط النقل العام والأراضي الزراعية ستخلق مدينة مستدامة بطرق عديدة، كما إنها سوف تعزز بشكل أساسي النظام البيئي الطبيعي. تتميز مدينة بريدة، بتراتها الزراعي المميز، وهذه تعتبر فرصة مميزة للترويج لمنتجاتها في جميع أنحاء العالم، عليه يجب تطوير المنطقة الريفية مع تطبيق حلول جديدة للطاقة المستدامة والمياه، كما إن الاستخدام المرشد والمسؤول للموارد الطبيعية يحد من أي ضرر يلحق بالبيئة، كما أن تنمية وتطوير الأراضي البيضاء الموجودة يساهم في مزيد من التحسينات، ويجب على بريدة أن تنظر إلى الاستدامة باعتبارها النهج الأساسي في تعزيز النظام البيئي من خلال حماية الأودية واعتبارها من الأصول الطبيعية المميزة والهامة، كما إن التركيز على حماية التنوع البيولوجي سيؤدي في الوقت نفسه إلى زيادة المساحة الخضراء الطبيعية، والحد من مخاطر السيول والفيضانات والتكيف مع تغير المناخ والحد من ارتفاع درجات الحرارة في المدن عن طريق حجز الأتربة والغبار.

مدينة بريدة متعددة الوسائط:

إن سياسات تقسيم المناطق على مستوى المدينة من شأنها أن تمكّن من ضبط وإدارة التوسع العمراني، كما إن ربط التجمعات المخططة بالمناطق الزراعية القائمة سوف يسمح بإجراء المزيد من التحسينات، حيث أن شبكة الربط الجيدة المصممة بشكل مناسب تعتبر أهم العناصر نحو إنشاء مدينة جيدة الأداء، لذلك يسعى الإجراء إلى تحقيق التوازن في شبكة الطرق الحالية وتعزيز النقل العام، علماً بأن محاور النقل المحسنة سوف تستمر في استقبال المزيد من حركة المرور والسيارات والتي يجب أن يستوعبها نظام الطرق المخطط، كما إن إنشاء مسارات نقل عامة خضراء جديدة وصديقة للمشاة والدراجات الهوائية سوف يقلل من حركة المرور، حيث أن الرؤية المتعددة لوسائط النقل تسعى إلى إنشاء مدينة أكثر أماناً وصديقة للبيئة ومدمجة ويسهل التنقل فيها، وعلاوة على ذلك، فإن ربط شبكة حافلات النقل السريع المقترحة بالمحاور الطولية الأخرى سيربط المدينة بالاتجاهين الأفقي والرأسي، وسوف يساهم تنفيذ شبكة لنظام النقل العام أيضاً في تقليص حدة حركة المرور بشكل عام، وتوفير بيئة نقل أكثر أماناً للسائقين والمشاة وراكبي الدراجات، وبالإضافة إلى ذلك، فإن محاور الحافلات المخصصة سوف تحد من التداخل بين مسارات الحافلات والسيارات الأخرى، مما يقلل من مخاطر حوادث الطرق، إضافة إلى أن الحد من تلوث الهواء يمثل عنصراً أساسياً إضافياً للمقترح.

بريدة المدينة النابضة بالحياة:

إن تعزيز جوهر النشاط الاقتصادي والاجتماعي سوف يعزز التخطيط الحضري والإقليمي المتكامل، كما إن الترابط، وتعدد المراكز، وتحقيق الكثافات المناسبة، والوصولية تعتبر مزيج جيد إلى جانب المساحات المتنوعة في المناطق المبنية والتي تتكون من مزيج من الاستعمالات الاجتماعية والاقتصادية، علاوة إلى ذلك فإن تنفيذ برنامج حضري جيد التصميم يؤدي إلى تنشيط التصنيع، علماً

٣,٨ توصيات التمويل البلدي ١,٣,٨ أدوات الإيرادات من المصادر الخاصة

بدأت المملكة العربية السعودية في عام ٢٠١٥ م تنفيذ سلسلة من الإصلاحات تهدف إلى تعزيز ودعم التمويل العام من خلال تنويع الإيرادات العامة، وإدخال آليات ضريبية جديدة، وتحسين إدارة الضرائب، وجذب الاستثمارات الخاصة. وبالإضافة إلى تحسين التمويل المحلي والديناميكية للاقتصادية، كان الهدف من الإصلاحات أيضاً هو دعم تنفيذ الأجنحة الحضرية الجديدة (NUA) من خلال تشجيع أطر مالية واقتصادية محلية شاملة ومستدامة وعادلة من خلال تطبيق سياسات ضريبية تدريجية وتوليد الإيرادات.^(٤٣) إن المزايا الجغرافية والثقافية والاجتماعية والديمقراطية والاقتصادية للمملكة العربية السعودية جعلت منها لاعباً دولياً رئيسياً وقوة عالمية اقتصادية، حيث أنه تاريخياً، كان النفط والغاز هما المصدران الرئيسيان للبلاد، لكن المملكة العربية السعودية بدأت الاستثمار في قطاعات استراتيجية أخرى من الاقتصاد.

في إطار رؤية المملكة ٢٠٣٠، تدعم خريطة طريق التنمية في المملكة العربية السعودية أيضاً التنوع الاقتصادي غير المرتبط بالنفط،^(٤٤) كما إن أحد أهداف الرؤية تسهيل التنمية الاقتصادية في الصناعات الجديدة وتعزيز الابتكار والقدرة التنافسية للاقتصادية، وجزئياً، نجد أن برنامج التحول الوطني ٢٠٢٠ يسعى نحو بناء القدرات المؤسسية اللازمة لتحقيق أهداف رؤية المملكة ٢٠٣٠، بما في ذلك دعم النمو الاقتصادي والتنويع، باستخدام أساليب مبتكرة

مدينة بريدة، إلى جانب مراجعة وتحديث وتطوير هذه التشريعات لجعلها ذات صلة بباله التنمية والتطوير الحالية، ويستتبع ذلك إعادة النظر في عملية وضع التشريعات لتقليص عدد الجهات المشاركة، كما إن مجرد وجود التشريعات في المملكة العربية السعودية لن يضمن التنمية العمرانية المستدامة لأنها يجب أن تكون فعالة من الناحية الوظيفية، أي دقيقة في تحقيق النتائج المرجوة منها، وواضحة، ومتسقة، وسهلة الفهم، هناك حاجة لقانون التخطيط العمراني الفعال من الناحية الوظيفية والذي، ضمن عدة أمور أخرى:

- يقدم الحوافز أو المتطلبات التي من شأنها زيادة نمو المدينة المدمجة الشاملة،

- يحدد الأدوار والمسؤوليات المؤسسية الواضحة على كل مستوى؛
- يفرض الربط بين جميع مستويات المخططات (الوطنية والإقليمية والمحلية)؛
- يوفر آليات التنسيق والرصد الفعالة،
- زيادة المشاركة العامة في التخطيط.

كما يحتاج الإطار التشريعي إلى الحفاظ على طريقة مقبولة للمشاركة العامة في صنع القرار التخطيطي لتعزيز المساواة والشمول الاجتماعي، إلى جانب إن توحيد التشريع العمراني سيعطي أيضاً شرعية للمخططات التي تعتمد عليها مدينة بريدة. إن تعديل نظام النطاق العمراني لإدراج معايير واضحة بشأن كيفية تحديده من شأنه أن يعزز المساواة الفنية والذي من شأنه أيضاً أن يكون دليل إرشادي لصياغة السياسات العمرانية المصممة لجعل المدينة أكثر استدامة، ومدمجة وأكثر كثافة.



© Wiki

في ذلك دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)، هونغ كونغ وتايوان وكولومبيا، رؤية قيّمة وإطاراً ليدخال الضرائب المعتمدة على الأراضي التي تدعم توليد الدخل من المصادر الخاصة، والتنمية الاقتصادية المحلية. في حالة مدينة بريدة، يجب أن تأخذ السياسات التي تهدف إلى زيادة مصادر الدخل في الاعتبار العوامل الاجتماعية والاقتصادية والديموغرافية، مثل معدل نمو السكان، والكثافة السكانية والتمدد والزحف العمراني، ومع أخذ هذه العوامل في الاعتبار، سوف تكون هناك حاجة إلى أدوات تمويل جديدة لحشد الإيرادات المحلية الكافية ومراعاة مستويات الانفاق في المستقبل لدعم التمويل المحلي والتنمية العمرانية المستدامة. وبالتالي، فإن دراسة الأدوات الضريبية من المصادر الخاصة، مثل آليات التمويل المعتمدة على الأراضي، ستكون جزءاً هاماً في تحقيق الأهداف المحددة في برنامج التحول الوطني.

وتشير تجارب بلدان أخرى إلى أن هذه الآلية يمكن أن تحفز التنمية العمرانية، والنمو الاقتصادي المحلي، وتحفز كفاءة استثمارات الأراضي. وتبلغ، في المتوسط، مساهمة الإيرادات المحتملة من خلال الممتلكات غير المنقولة ٢,١٪ من الناتج المحلي الإجمالي في البلدان ذات الدخل المرتفع، بينما في البلدان المتوسطة الدخل، تساهم بنسبة ٠,٦٪ من الناتج المحلي الإجمالي^(٤٥)، كما إن الأدلة المستمدة من مجموعة متنوعة من البلدان تدعم آليات ضبط قيمة الأراضي والاستفادة منها كأداة للاستحواذ على القيمة الناتجة عن مشاريع البنية التحتية الجديدة، أو التغييرات في المناطق، و/أو تحسين البنية التحتية، كما إن آليات ضبط قيمة الأراضي والاستفادة منها تستند إلى فكرة أنها تزيد من قيمة أراضي الأفراد والشركات وملوك الأراضي في المناطق المجاورة التي تستفيد من الاستثمارات الحكومية أو الخاصة في البنية التحتية (مثل الطرق والخطوط الحديدية والبنية التحتية الصناعية والمدارس والمستشفيات) (انظر الشكل ٧). يعتبر التمويل المعتمد على الأراضي والعقارات مناسب بشكل خاص في مدينة بريدة. إن زيادة الطلب على الاستثمار في البنية التحتية، وشبكات النقل المخطط لها، واقتراح مؤئل الأمم المتحدة نحو إنشاء مشاريع تنمية صناعية جديدة، تعتبر فرص لتطبيق أدوات فرض الضرائب على الأراضي.

كما إن رسوم التحسين تعتبر إحدى الآليات الضريبية المعتمدة على الأراضي^(٤٦) حيث أنها تعتبر أدوات تمويل فعالة تساهم بشكل كبير في استرداد تكاليف الاستثمارات الرأسمالية الكبيرة، بالإضافة إلى ذلك، فقد تم تصميم رسوم تحسين البنية التحتية للنقل، والتغييرات في تخطيط استعمالات الأراضي، مما يجعلها من الرسوم المرشحة الجيدة لمشاريع البنية التحتية المخططة في مدينة بريدة، وتعد رسوم التحسين مصدراً مهماً للإيرادات من المصادر الخاصة. كما يمكن لملاك الأراضي والمستفيدين من الاستثمار في البنية التحتية أن يروا زيادة بشكل عام في قيمة الأراضي على المدى الطويل في ممتلكاتهم، حتى بعد دفع الضريبة. يجب أن تضمن الأمانات الشفافية والتواصل والمساءلة فيما يتعلق بالاقتراحات ذات الصلة برسوم التحسين وتطبيقها. ومن خلال القيام بذلك، يمكن للإدارات البلدية أن تساعد في خلق فهم عام أوسع للمفهوم، مما سيساعد للإدارات المحلية على كسب دعم

لمعرفة التحديات واغتنام الفرص واعتماد أدوات التخطيط الفعالة والتعامل مع القطاع الخاص وتنفيذ الإصلاحات وتقييم الأداء. الهدف من التغييرات المقترحة في برنامج التحول الوطني هو دعم النمو الاقتصادي والتنوع. كما تهدف الإصلاحات إلى تعزيز ودعم التمويل العام، وإدخال آليات ضريبية جديدة، وجذب الاستثمارات الخاصة إلى القطاعات الاقتصادية الاستراتيجية. وتعتبر ضريبة الأراضي البيضاء، التي تم فرضها في عام ٢٠١٥، أحد الأمثلة على هذه الإصلاحات وهي تهدف إلى إنشاء قاعدة مالية عامة أكثر استقراراً وتنوعاً واستدامة. حيث تفرض ضريبة الأراضي البيضاء على مالكي قطع الأراضي البيضاء المخصصة للاستخدام السكني أو التجاري دفع ضريبة سنوية تبلغ ٢,٥٪ من قيمة الأرض. حيث تفرض الضريبة على مساحة ١٠٠٠ متر مربع من الأراضي العمرانية، ولقد تم فرض هذه الضريبة في كل من مدينة الرياض وجدة والدمام. وبالإضافة إلى تحسين قاعدة الإيرادات من المصادر الخاصة للحكومات البلدية، فإن هذه الإصلاحات تدعم أيضاً "الأجندة الحضرية الجديدة" (NUA)، وهو إطار للتوسع الحضري المستدام، كما تهدف ضريبة الأراضي الجديدة نحو:

- تعزيز ودعم التنمية العقارية التي تعالج النقص في المعروض من العقارات في المنطقة؛
- زيادة توافر الأراضي لتنمية الإسكان الميسر؛
- حماية الأسواق التنافسية وتقليل الممارسات الاحتكارية؛
- زيادة الإيرادات المحلية.

توفر الخبرات الدولية ودراسات الحالة من البلدان والمدن الأخرى، بما

تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأراضي

أمثلة حالة	النتائج الرئيسية
لندن، إنجلترا	في عام ٢٠١٢، قدرت دراسة تأثير ملكية كروس ريل أن قيم رأس المال في المناطق المحيطة بمحطات كروس ريل في وسط لندن، سترتفع بنسبة ٣٥٪ للعقارات السكنية، و٢٧٪ للعقارات المكتبية، مما يفوق التوقعات الأساسية.
دبي، الإمارات العربية المتحدة	تبلغ نسبة تأثير وسائل النقل العام على قيم العقارات السكنية، والتجارية حوالي ١٣٪، و ٧٦٪، تبعاً، ضمن مساحة ١,٥ كيلومتر.
القاهرة، مصر	أدت التنمية الحضرية التي شملت مرافق البيع بالتجزئة إلى زيادة السعر بنسبة تتراوح بين ١٥٪، و ٢٠٪. تزيد المدارس من أسعار الأراضي السكنية بنحو ١٣٪. إمكانية ممارسة المشي داخل مجتمعات السكني تزيد من قيمة المنزل، بنسبة تصل إلى ٩٪.
بوغوتا، كولومبيا	تشير الأبحاث إلى أنه لكل ٥ دقائق إضافية من وقت السير إلى محطة النقل العام، تنخفض أسعار الإيجارات بنسبة ٦,٨ - ٩,٣٪.

المصدر: جنيف (٢٠١٨)، محمد وآخرون (٢٠١٧)، كولينز إنترناشيونال (٢٠١٧)، رودريغيز وتاراغا (٢٠٠٤).

الشكل ٧. تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأرض

سوف يعزز الصناعات في القطاعات الرئيسية، مثل الزراعة والتصنيع. بالإضافة إلى ذلك، يوفر الاستثمار في البنية التحتية العامة فرصاً فريدة لتحسين إمكانية الوصول وسهولة الحركة، والكثافة، واستعمالات الأراضي المختلطة. تعزز مشاركة القطاع الخاص الإنتاجية العمرانية من خلال التعاون مع القطاع الخاص، وتخفيض النفقات العامة بما يتماشى مع برنامج التحول الوطني ٢٠٢٠. حيث تستفيد مدينة بريدة من مشاركة القطاع الخاص بالعديد من الطرق؛ من خلال الشراكات مع الكيانات الخاصة، وهي الجهة الأكثر تأهيلاً لتقديم الخدمات أو مشاريع البنية التحتية، وعن طريق تسخير خبرات القطاع الخاص في تنفيذ مشاريع واسعة النطاق وطموحة.

عوامل تحليل المنافع والتكلفة في التمويل المعتمد على الأراضي

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

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

الشكل ٧٢. عوامل تحليل المنافع والتكلفة في التمويل المعتمد على الأراضي

المجتمع لبعض المشاريع العامة. وبالإضافة إلى ذلك، يجب أن تقوم للإدارات المحلية بتحليل تكاليف وفوائد أدوات التمويل القائمة على الأراضي، مما سيساعد المسؤولين في القطاع الحكومي على وضع حلول استباقية، وتوقع القضايا والاختناقات المحتملة، واغتنام الفرص. يوضح الشكل ٧٢ بعض العوامل التي يجب أن تنظر فيها الإدارات المحلية عند إجراء تحليل للتكاليف والفوائد فيما يتعلق بأدوات التمويل القائمة على الأراضي.

٢٠٣/٨ الاستفادة من الإنتاجية ذات الصلة بالسماوات العمرانية

ترتبط الاستفادة من الإنتاجية ذات الصلة بالسماوات العمرانية في مدينة بريدة بالتمويل المعتمد على الأراضي، وتطوير البنية التحتية، ومشاركة القطاع الخاص. إن تسخير الطاقة الإنتاجية لمدينة بريدة

العوامل الرئيسية في تصميم رسوم التحسين

تحديد أهداف الحصول على قيمة الأرض

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

• إن رسوم التحسين خيار جيد للسيئاريوهات التي تنطوي على وسائل النقل العام، وخطه الاستخدام المختلط للأراضي.

• تعتبر البيانات المتعلقة بغير قيمة الأرض، والإدارة الفعالة للضرائب، عوامل حاسمة للنجاح.

توقيت، وجمع المدفوعات

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

• يجب مراعاة ما إذا كان هناك آثار مالية سلبية على مالكي الأراضي، الذين قد لا يكون لديهم القدرة على دفع الرسوم، أو من ذوي الأصول الغنية، ولكن دخلهم قليل للغاية.

• تطالب الحكومة بدفع الرسوم فقط عند بيع أو نقل ملكية.

تطبيق الرسوم من قبل مجموعات استخدام الأراضي

القائمين بالتنمية العقارية، • ملاك الأراضي التجارية، • ملاك الأراضي السكنية.

• يجب تحديد تطبيق الضريبة باستخدام مبدأ المستفيد يدفع.

• إذا أمكن إثبات أن الفوائد سوف تتدفق إلى أنواع معينة من مالكي العقارات أو الأرض، عندها هناك حاجة قوية لإدراجهم في تصميم آلية قيمة الأرض.

تطبيق، وحدود الرسوم

يمكن تطبيق الرسوم على أساس واسع (على سبيل المثال على مستوى المدينة) أو على أساس الوقت/المسافة

• تم في مدينة بريدة زيادة الرسوم على قيمة الأراضي الواقعة على مساحة ١,٥ كيلومتر من وسائل النقل العام التي يمكن الوصول إليها بالأقدام.

• تم تقديم هذا المعيار المقارن استناداً إلى حالات أخرى مشابهة (مثل دبي ولندن وبوغوتا) ويحتاج إلى مزيد من التحليل اعتماداً على تفاصيل المشاريع القائمة.

تحديد معدلات الرسوم

يتغير هيكل معدلات الرسوم ويتم تحديده بناءً على كل حالة على حدة

• يجب أن يعكس هيكل معدلات الرسوم الجهات التي يجب أن تدفعها وإختبارهم وفقاً لقاعدة الإيرادات.

• في بريدة، ترتبط القاعدة بنسبة الزيادة في قيمة الأرض.

هياكل الحكومة والإدارة المحلية للإستفادة من القيمة الزائدة للأراضي

أدوات قانونية مختلفة يمكن استخدامها لعرض دعم أدوات الإستفادة من القيمة الزائدة للأراضي

• تنظيم الرسوم الجديدة الخاصة بالمنطقة المرتبطة بمشاريع البنية التحتية أو التخطيط الحضري

• إن اختيار الصك القانوني الصحيح يقلل من احتمال حدوث عواقب غير مقصودة

• في بعض المدن السعودية، توجد بالفعل آليات للإستفادة من إرتفاع قيمة الأراضي

• الدروس المستفادة من الأدوات الحالية (مثل الضريبة على الأراضي البيضاء) يمكن أن تساعد في توفير المعلومات لإختيار وتنفيذ الصكوك القانونية المناسبة التي تدعم أدوات الإستفادة من القيمة الزائدة للأراضي

المصدر: يونغ مان، جيه. إم. ١٩٩٦م، "الضريبة على الأراضي والمباني"، في توروني، في- (المحرر)، "تصميم وصياغة قانون الضرائب"، صندوق النقد الدولي، واشنطن، دي سي.

الشكل ٧١. العوامل الرئيسية في تصميم رسوم التحسين

• الاستثمار في بناء القدرات وتحسين الإدارة الضريبية: يرتبط نجاح مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص بقوة بقدرة المسؤولين في مختلف المستويات على إدارة ثلاث مراحل استراتيجية هي: (١) دراسة الجدوى، (٢) المشتريات، (٣) التنفيذ والرصد.

• استخدام أسلوب شامل: يجب أن تركز مشاركة القطاع الخاص على الربط بين استثمارات البنية التحتية وتنمية الأراضي، وبالتالي، الإستفادة القصوى من الفوائد التي تتوافق مع الاستعمال المتعدد للأراضي.

• إنشاء مجموعة متنوعة من مصادر الدخل المخصصة وفقاً للاحتياجات المحلية، وفي الواقع، يجب أن تعالج الإدارة المحلية السلوكيات المتعلقة بالزحف العمراني والتنقل من أجل زيادة الكثافة والحد من الاعتماد الكبير على السيارات الخاصة من قبل السكان للتنقل،^(٤٨) وفي هذه الحالة، فإن فرض الرسوم يعتبر من الأدوات المناسبة للحد من أنشطة الزحف العمراني، وتوليد إيرادات إضافية للإدارة المحلية،^(٤٩) وبالتالي يكون من الضروري فرض رسوم جديدة لمواقف السيارات وينصح بشدة بزيادة رسوم الازدحام لزيادة استخدام وسائل النقل العام، وبالتالي زيادة ربحية الاستثمار للقطاع الخاص.

وأخيراً، يعد التنسيق بين التخطيط والأطر التشريعية أو التنظيمية والتمويل المحلي أمراً حاسماً في تهيئة الظروف المحلية اللازمة لتحقيق التنمية المستدامة والعادلة، على النحو المبين في "الأجندة الحضرية الجديدة".

تعد الشراكة بين القطاعين العام والخاص أداة تمويل فعالة تسهل مشاركة القطاعين العام والخاص مع الاستفادة من خبرات ومعارف القطاع الخاص في الاستعمالات العامة، وفي بريدة، ستستفيد الصناعات الأولية في قطاعي الزراعة والتصنيع من تعاون القطاع الخاص ومشاركته في الخدمات والبنية التحتية الممولة من القطاع العام، وعلو على ذلك، فإن الشراكة بين القطاعين العام والخاص ستساعد في معالجة الفجوات الحالية في قطاع الزراعة من خلال تسهيل الابتكار وتحسين التسويق وتخفيض تكاليف التنسيق في التجارة الداخلية والدولية.

يمكن لرأس المال الخاص دعم المدينة في الوصول إلى مجموعة متنوعة من احتياجات التنمية من خلال؛ (١) تطوير الأراضي البيضاء، و(٢) زيادة الكثافة السكانية، و(٣) زيادة الإيرادات المحلية، و(٤) تقليص اعتماد الإدارات البلدية/الأمانات على التحويلات الحكومية، و(٥) التحفيز الاقتصادي،^(٤٧) وهناك مجموعة متنوعة من الأدوات الضريبية المتاحة للإدارات المحلية المهتمة بتوسيع إيرادات المصادر الخاصة، حيث يمكن للإدارات زيادة فوائد هذه الأدوات الضريبية إلى أقصى حد ممكن (خصوصاً مشاركة القطاع الخاص) عن طريق:

• التنسيق والتعاون مع المستويات المختلفة للحكومة لربط الإستراتيجيات الوطنية مع الأولويات المحلية؛ على سبيل المثال، إنشاء مكتب اتصال محلي، أو وحدة محلية لمشاركة القطاع الخاص مرتبطة بالمركز الوطني للتخصيص المكلف بوضع الإقتراحات، والتنفيذ، ومتابعة ورصد مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

دراسة الحالات المشابهة وأفضل الممارسات ورسوم الازدحام

رسوم مواقف السيارات

استأجرت شيكاغو ٣٤٥٠٠ عدداً جانبياً لمواقف 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 العائدات الأمر الذي زاد من معدلاتها ضعفين إلى أربعة أضعاف بحلول عام ٢٠١٣، ونتيجة لذلك، كان لدى شيكاغو أعلى معدلات من العائدات الجانبية في الولايات المتحدة، ولقد حققت العائدات مبلغ ٢٠ مليون دولار سنوياً، بينما تمكن بنك مورجان ستانلي من إدارة التسعير وصيانة العائدات.

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، علو على ذلك، بلغت إيرادات بيع تراخيص المناطق ٤٧ مليون دولار أمريكي وتكلفة إنشاء بلغت ٦,٦ مليون دولار أمريكي في عام ١٩٧٥، بالإضافة إلى ١٧ مليون دولار أمريكي إضافي بسبب مراجعة النظام في ١٩٨٩.

المصدر: 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)، رسوم الطرق في المناطق العمرانية: دراسة مقارنة عن تجارب لندن وإستوكهولم وميلانو، إجراءات بحوث النقل ١٤، ٥٣-٢٦٢، فانج، إس، وتوه، آر إس، (٢٠٠٤)، "رسوم الطرق المزدهمة في سنغافورة: ١٩٧٥-٢٠٠٣"، مجلة النقل، ٤٣، (٢)، ١٦-٢٥.

الشكل ٧٣. عوامل تحليل المنافع والتكلفة في التمويل المعتمد على الأراضي



© AboYasser

شروق الشمس في مدينة بريدة



© Shutterstock

٩

الملاحق

١,٩ فهرس الأشكال

الشكل ١	خريطة توضح 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	٢١
الشكل ٣	خريطة توضح شبكة النقل بين مدن المملكة العربية السعودية والمحاور الدولية المحيطة بها	٢١
الشكل ٤	توزيع السكان في محافظات منطقة القصيم	٢٣
الشكل ٥	المحاور الإقليمية	٢٣
الشكل ٦	البنية التحتية الإقليمية	٢٥
الشكل ٧	شبكة الطرق في منطقة القصيم	٢٥
الشكل ٨	الموارد الطبيعية	٢٦
الشكل ٩	خريطة الأنشطة السياحية والمحميات الطبيعية	٢٧
الشكل ١٠	خريطة الموارد الطبيعية في منطقة القصيم	٢٩
الشكل ١١	الزراعة في منطقة القصيم	٢٩
الشكل ١٢	الأنظمة العمرانية والحضرية في المملكة العربية السعودية استناداً إلى المواضيع الرئيسية لتشريعات التخطيط العمراني (موئل الأمم المتحدة)	٣٢
الشكل ١٣	عرض مبسط لترتيب مستويات التخطيط، وأدوات التخطيط المستخدمة لمدينة بريدة (برنامج مستقبل المدن السعودية)	٣٤
الشكل ١٤	عرض مبسط لعملية إعداد المخطط المحلي لمدينة بريدة والجهات المشاركة في عملية الإعداد (برنامج مستقبل المدن السعودية)	٣٨
الشكل ١٥	ضوابط التنمية داخل حدود النطاق العمراني	٤٠
الشكل ١٦	النسبة المئوية للأراضي البيضاء - المرحلة الأولى من تنفيذ نظام الأراضي البيضاء	٤١
الشكل ١٧	عملية إعداد الميزانية	٤٤
الشكل ١٨	إيرادات مدينة بريدة من المصادر الخاصة، ٢٠١٥م	٤٦
الشكل ١٩	تكاليف التشغيل والصيانة (الحصة من إجمالي الميزانية)، ٢٠١٥-٢٠١٦ (بالآلاف، ريال سعودي)	٤٦
الشكل ٢٠	الميزانية المعتمدة لأمانة مدينة بريدة (٢٠١٦)	٤٦
الشكل ٢١	تحليل ميزانية الأمانة (٢٠١٦)	٤٧
الشكل ٢٢	معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٦	٤٩
الشكل ٢٣	معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٧	٤٩
الشكل ٢٤	الحدود الإدارية، والنطاق العمراني، والأحياء، والبنية التحتية الأساسية لمدينة بريدة	٥٣
الشكل ٢٥	النطاق العمراني لمدينة بريدة	٥٤
الشكل ٢٦	الكثافة السكانية	٥٥
الشكل ٢٧	نصيب الفرد من المساحة الإجمالية في مدينة بريدة	٥٦
الشكل ٢٨	نمط النمو العمراني لمدينة بريدة	٥٧
الشكل ٢٩	الشبكة الزراعية والأودية	٥٨
الشكل ٣٠	البنية التحتية القائمة	٦١
الشكل ٣١	الأنشطة الاقتصادية	٦١
الشكل ٣٢	استعمالات الأراضي الحالية (١٤٣٩ هـ)	٦٣
الشكل ٣٣	استعمالات الأراضي المقترحة (١٤٥٠ هـ - المخطط المحلي)	٦٣
الشكل ٣٤	الأراضي البيضاء	٦٤
الشكل ٣٥	توزيع المناطق التجارية	٦٥
الشكل ٣٦	سهولة الوصول إلى المراكز التجارية في مدينة بريدة	٦٧
الشكل ٣٧	سهولة الوصول إلى محطات حافلات النقل السريع في بريدة	٦٧
الشكل ٣٨	إمكانية الوصول إلى شبكة الحافلات	٦٨
الشكل ٣٩	تحليل الجزر الحرارية في المناطق الحضرية	٧٢
الشكل ٤٠	أنظمة المياه في بريدة	٧٣
الشكل ٤١	الشبكة الخضراء والطبيعية	٧٤
الشكل ٤٢	أنماط التنمية والنمو غير المتوازن	٨١
الشكل ٤٣	المناطق الزراعية المتبقية المجزأة والمعزولة عن النسيج العمراني والحضري	٨٣
الشكل ٤٤	التنمية المستقطبة	٨٥
الشكل ٤٥	إختلال التوازن الاجتماعي والبيئي والاقتصادي	٨٧
الشكل ٤٦	إدماج المدينة	٩٣
الشكل ٤٧	ربط المدينة	٩٥

الشكل ٤٨. جعل المدينة شاملة.....	٩٧
الشكل ٤٩. التوازن بين النظم الاجتماعية والبيئية والاقتصادية.....	٩٩
الشكل ٥٠. استعمالات الأراضي الحالية.....	١٠٢
الشكل ٥٢. استعمالات الأراضي الجديدة المقترحة.....	١٠٣
الشكل ٥٣. الكثافة السكانية الحالية.....	١٠٤
الشكل ٥٤. الكثافة السكانية المقترحة.....	١٠٥
الشكل ٥٥. إمكانية الوصول الحالية إلى العمل خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام.....	١٠٦
الشكل ٥٦. فرص العمل المقترحة التي يمكن الوصول إليها خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام.....	١٠٧
الشكل ٥٧. إمكانية الوصول الحالية لفرص العمل من المحطات.....	١٠٨
الشكل ٥٨. فرص العمل الحالية والمقترحة التي يمكن الوصول إليها من المحطات (%).	١٠٩
الشكل ٥٩. فرص العمل المقترحة التي يمكن الوصول إليها من المحطات.....	١٠٩
الشكل ٦٠. فرص العمل الحالية التي يمكن الوصول إليها خلال ٢٠ دقيقة بالسيارة.....	١١٠
شكل ٦١. فرص العمل الحالية والمقترحة التي يمكن الوصول إليها خلال ٢٠ دقيقة (%).	١١١
شكل ٦٢. فرص العمل المقترحة التي يمكن الوصول إليها خلال ٢٠ دقيقة بالسيارة.....	١١١
الشكل ٦٣. إمكانية الوصول الحالية في غضون ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من محطات حافلات النقل السريع.....	١١٢
الشكل ٦٤. إمكانية الوصول الحالية والمقترحة في غضون ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من محطات حافلات النقل السريع (%).	١١٣
الشكل ٦٥. إمكانية الوصول المقترحة ضمن مسافة ١٠ دقائق إلى محطة حافلات النقل السريع.....	١١٣
الشكل ٦٦. الإجراء الأول: إنشاء شبكة نقل عام وتحسين شبكة الطرق.....	١١٩
الشكل ٦٧. الإجراء الثاني: التكتيف حول محور النقل الحالي وإنشاء مراكز حضرية حيوية ومتنوعة.....	١٢١
الشكل ٦٨. الإجراء الثالث: الحفاظ على الأنصو الطبيعية وإعادة ربط الشبكات الزرقاء والخضراء.....	١٢٣
الشكل ٦٩. مخطط الإجراءات ذات الأولوية في بريدة.....	١٣١
الشكل ٧٠. تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأرض.....	١٣٤
الشكل ٧١. العوامل الرئيسية في تصميم رسوم التحسين.....	١٣٥
الشكل ٧٢. عوامل تحليل المنافع والتكلفة في التمويل المعتمد على الأراضي.....	١٣٥
الشكل ٧٣. عوامل تحليل المنافع والتكلفة في التمويل المعتمد على الأراضي.....	١٣٦

٢,٩ الصور

Picture Credits	
© Alastair Culham.....	5
© alriyadh.com.....	11
© FSCP	13
©Twitter	14
© Tariq Almutlaq	17
Suliman Al-Kurishan©	19
alarabiya.net ©	20
Twitter ©	24
Saudi Press Agency ©	27
Hamad Altwajri ©.....	31
© Saudi Press Agency	33
© Twitter @Fahad_059	37
© Suliman Alkurishan.....	43
© Abeer Bajandouh.....	47
© qassimnews.com	61
© SAP.....	64
© Saudi Projects	71
© Abeer Bajandouh.....	77
© Abeer Bajandouh.....	79
© Dehraan.....	82
© Dehraan.....	82
© Dehraan.....	84
© Dehraan.....	84
© Dehraan.....	84
© Dehraan.....	86
© Dehraan.....	88
© Dehraan.....	88
© Saudi Press Agency	91
Hamad Altwajri ©.....	102
© Shutterstock	103
© sabq.com	117
© Nawal Al - Ghannam	118
© Salman Al Fayrouz	119
© Dehraan , Skyscrapercity.com.....	126
Abeer Bajandouh ©.....	127
© Rayan Muteb.....	129
© Twitter @Fahad_059	131
© Suliman Alkurishan.....	132
© Wiki.....	135
© AboYasser.....	139
© Shutterstock	141

- 1- Buraidah CPI Report
- 2- Central Department of Statistics and Information (CDSI)
- 3- 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.
- 4-See UN-Habitat Buraydah City Review Report pg. 51.
- 5-Review of Regional Planning in Saudi Arabia (UN-Habitat 2016) pg. 185.
- 6-Ibid, pg. 189.
- 7- UN-Habitat, Buraidah City Review Report pg. 31.
- 8- According to Article 7 and 8 of Regional Law, the Minister of Interior chairs the meeting with all regional Amirs to discuss issues affecting each region and the general services required.
- 9- Urbanisation and Migration in Saudi Arabia: The Case of Buraydah City (University of Leicester, 2011).
- 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- UN-Habitat Buraidah Workshop (December 2017).
- 12- See Royal Decree No. (1663) of 1976.
- 13- The big five regional capitals (Riyadh, Jeddah, Madinah, Dammam and Makkah) are the 1st Class AMANAHS.
- 14 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 the fiscal year.
- 15 Chapter 5 of the State of Saudi Cities Report, "Managing Urban Transformation in Saudi Arabia - The Role of Urban Governance (2018)" pg. 16.
- 16 See Article 5 of the Law of Regions to Royal Order No. A/92 (1993).
- 17 It consists of a) the Prince/Governor of the Region as president; b) Deputy Governor of the region as the vice president; c) Deputy Mayor of the Emirate/AMARAH; d) Heads of government authorities in the Region who are determined pursuant to a decision issued by the Prime Minister according to the directives of the Minister of Interior; and e) Ten citizens who are scholars, experts and specialists and are appointed by order of the Prime Minister based on the nomination of the Prince of the Region and the approval of the Minister of the Interior, for a renewable four year term.
- 18 See Article 23 of the Law of Regions to Royal Order No. A/92 (1993).
- 19 This department is supported by the City Planning Department of MOMRA
- 20 UN-Habitat workshop in Buraidah 2017.
- 21 Vision 2030. (2018). Kingdom of Saudi Arabia. Retrieved from <http://vision2030.gov.sa>
- 22 NTP goal is to increase own-source revenue to 40% of municipal budgets by 2020.
- 23 Jadwa Investment (2016). The Saudi Stock Exchange.
- 24 Saudi banking system is supervised by Saudi Arabian Monetary Authority (SAMA), which includes 12 licensed local banks and 12 branches of licensed foreign banks. Saudi Arabia Monetary Authority <http://www.sama.gov.sa/en-US/Pages/default.aspx>
- 25 The Capital Market Law, formation of the Securities and Exchange Commission, and creation of a privately owned stock exchange were launched with the aim of improving the domestic capital market. Saudi Arabian Monetary Authority. Retrieved from <http://www.sama.gov.sa/en-US/Pages/default.aspx>
- 26 Hentov, E., Kassam, A., Kumar, A., Petrov, A. (2017). Transforming Saudi Arabia's capital Markets, Strengthening the Financial Triad. State Street Global Advisors.
- 27 Deloitte Transaction Services LLC (2013). Saudi mortgage laws: a formula for a well-functioning market? Deloitte Corporate Finance Limited. Dubai International Finance Centre & Deloitte LLP, United Kingdom.
- 28 Saudi Arabian Monetary Agency (2015).
- 29 Energy and Cogeneration Regulatory Authority (2016).
- 30 Colliers International. (2012). Kingdom of Saudi Arabia health care overview. Retrieved from <http://www.colliers.com/~media/files/emea/emea/research/speciality/2012q1-saudi-arabia-healthcare-overview.ashx>
- 31 Ministry of Health. (2015). Health statistical book. Retrieved from <https://www.moh.gov.sa/en/Ministry/Statistics/book/Pages/default.aspx>
- 32 Ministry of Health. (2015). Health statistical book. Retrieved from <https://www.moh.gov.sa/en/Ministry/Statistics/book/Pages/default.aspx>
- 33 Ministry of Health. (2015). Health statistical book. Retrieved from <https://www.moh.gov.sa/en/Ministry/Statistics/book/Pages/default.aspx>
- 34 Almalki, M., Fitzgerald, G., & Clark, M. Health care system in Saudi Arabia: an overview.

-
- Eastern Mediterranean Health Journal, 17(10), 784-793.
- 35 Ministry of Finance, Kingdom of Saudi Arabia (2016).
- 36 UN-Habitat. (2016). Buraidah City Review Report. Retrieved from https://www.futuresaudicity.org/wp-content/uploads/2017/08/Buraidah_English.pdf
- 37 UN Habitat Discussion Note 3: Urban Planning, A New Strategy of Sustainable Neighbourhood Planning: Five Principles.
- 38 Buraidah Proposed Public Transportation Update Report, Page 185
- 39 Buraidah Proposed Public Transportation Update Report, Page 265
- 40 Proposed Public Transportation Update Report, Page 108.
- 41 D. Godschalk (2003) Urban Hazard Mitigation: Creating Resilient Cities, Natural Hazards Review, Vol. 4, Issue 3
- 42 Godschalk, D. R. (2003). Urban Hazard Mitigation Creating Resilient Cities. Natural Hazards Review, 4, 136-143.
- 43 United Nations (2017). New Urban Agenda. United Nations Human Settlements Programme, Nairobi, Kenya
- 44 Vision 2030 (2018). Kingdom of Saudi Arabia. Retrieved from <http://vision2030.gov.sa>
- 45 Norregaard, J. (2013). Taxing immovable property: revenue potential and implementation challenges.

