



وزارة الشؤون
البلدية و القروية
Ministry of Municipal & Rural Affairs

الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة

جازان



UNHABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

مستقبل المدن السعودية
FUTURE SAUDI CITIES



برنامج مستقبل المدن السعودية الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة جازان

٢ وزارة الشؤون البلدية والقروية ، ١٤٤٠ هـ

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

وزارة الشؤون البلدية والقروية
تقرير الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة جازان. / وزارة الشؤون
البلدية والقروية. - الرياض ، ١٤٤٠ هـ
ص.٠٠ ؛ اسم
ردمك: .-٥٤-٨٢٧٩-٦٠٣-٩٧٨

١- السعودية - تخطيط المدن ٢- جازان (السعودية) - تخطيط أ.العنوان
ديوي ٣٠٩،٢٦٢٥٣١٥٢ / ١٤٤٠ / ٨٨٣٢

رقم الإيداع: ١٤٤٠ / ٨٨٣٢

ردمك: .-٥٤-٨٢٧٩-٦٠٣-٩٧٨

© 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: ٠٠٩٦٦١١٤٥٦٩٩٩٩
www.momra.gov.sa

برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية
(موئل الأمم المتحدة)
صندوق بريد ٣٠٠٣، مكتب البريد العام، نيروبي، كينيا
هاتف: ٢٥٤٠٢٠٧٦٢٣١٢ (المكتب الرئيسي)
www.unhabitat.org

إخلاء المسؤولية:

إن التسميات المستخدمة وطريقة عرض المواد الواردة في هذا المنشور لا تعني التعبير عن أي رأي للأمانة العامة للأمم المتحدة فيما يتعلق بالوضع القانوني لأي 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 «سيترز 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:

ديفيد فوجل (مخطط ومصمم حضري)
مايشو براشاد (مخطط ومصمم حضري)
بينار كاجلين (محرر المحتوى)
أولريش جورتي (مخطط إقليمي)
سليمان كراني (مخطط إقليمي)
آن كلين-أمين (الحكومة والتشريعات)
صموئيل نجوغونا (الحكومة والتشريعات)
عماد قرنفة (الاقتصاد والتمويل)
جوزيبي تسوريوري (الاقتصاد والتمويل)
إليزابيث جلاس (الاقتصاد والتمويل)
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 و القروية
Ministry of Municipal & Rural Affairs

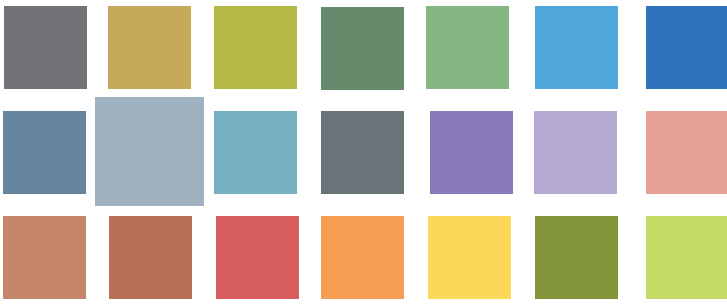


مستقبل المدن السعودية
FUTURE SAUDI CITIES

UN HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

جازان

JAZAN



برنامج مستقبل المدن السعودية
الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة جازان



المحتوى

٩.....	١- المقدمة.....
١٠.....	١،١ نبذة عن برنامج مستقبل المدن السعودية.....
١٠.....	٢،١ جهود المملكة لتحقيق التنمية المستدامة.....
١٠.....	٣،١ نطاق و أهداف تقرير الرؤية العمرانية الشاملة.....
١٠.....	١،٣،١ نطاق التقرير.....
١٠.....	٢،٣،١ أهداف التقرير.....
١٢.....	٤،١ منهجية المدخلات القائمة على الأدلة.....
١٢.....	١،٤،١ نهج المدخلات المعتمدة على الأدلة.....
١٣.....	٢،٤،١ المراجعات.....
١٣.....	٣،٤،١ تقرير تقييم مؤشر الازدهار في المدينة.....
١٣.....	٤،٤،١ التحليل المكاني لنظام المعلومات الجغرافية.....
١٥.....	٢- السياق المكاني لمدينة جازان على المستوى الوطني والإقليمي.....
١٦.....	١،٢ دور المنطقة على مستوى المملكة.....
١٦.....	١،١،٢ الخلفية تاريخية.....
١٦.....	٢،١،٢ الجغرافيا والموقع.....
١٦.....	٣،١،٢ الخلفية الديموغرافية.....
١٦.....	٤،١،٢ الخلفية الاجتماعية الاقتصادية.....
١٨.....	٥،١،٢ شبكة النقل والربط الوطني والإقليمي.....
٢٠.....	٢،٢ أنماط و ديناميكيات التنمية الوطنية والإقليمية.....
٢٠.....	١،٢،٢ التنظيم الإقليمي.....
٢٠.....	٢،٢،٢ البنية التحتية للحركة والنقل.....
٢٤.....	٣،٢ منطقة جازان الحضرية - الترابط والتفاعل ما بين المدينة وإقليمها المحيط بها.....
٢٤.....	١،٣،٢ العناصر الهيكلية (استعمال الأراضي).....
٢٦.....	٢،٣،٢ الربط والاتصال الوظيفي.....

٢٩.....	٣- الحوكمة والتمويل البلدي.....
٣٠.....	١,٣ الإطار التشريعي والمؤسسي.....
٣٢.....	٢,٣ أدوات وإجراءات التخطيط.....
٣٢.....	١,٢,٣ التدرج الهرمي للمخططات.....
٣٢.....	٢,٢,٣ المخطط الإقليمي الشامل لمنطقة جازان.....
٣٦.....	٣,٢,٣ مخطط مدينة جازان.....
٣٧.....	٤,٢,٣ المخطط الرئيسي الإرشادي لمدينة جازان.....
٣٨.....	٥,٢,٣ النطاق العمراني وحد حماية التنمية لمدينة جازان.....
٤٠.....	٦,٢,٣ مخططات تقسيم الأراضي.....
٤٠.....	٣,٣ النطاق المؤسسي.....
٤٠.....	١,٣,٣ مؤسسات التنمية الحضرية في المملكة العربية السعودية.....
٤٠.....	٢,٣,٣ السياق الإقليمي - منطقة جازان.....
٤٢.....	٣,٣,٣ النطاق المحلي - جازان.....
٤٢.....	٤,٣,٣ الآثار التشريعية والمؤسسية على جازان.....
٤٢.....	٤,٣ التمويل البلدي.....
٤٤.....	١,٤,٣ النظام المالي.....
٤٤.....	٢,٤,٣ إيرادات الأمانة.....
٤٤.....	٣,٤,٣ تمويل تكاليف التشغيل البلدية.....
٤٦.....	٤,٤,٣ تمويل الخدمات البلدية.....
٤٩.....	٤- المدينة الحالية.....
٥٠.....	١,٤ أنماط النمو العمراني.....
٥٠.....	١,١,٤ التطور العمراني وأنماط التنمية في المدينة.....
٥٤.....	٢,١,٤ الحدود الإدارية.....
٥٦.....	٣,١,٤ الكثافة الحضرية.....

٥٨	٤,١,٤	استعمالات الأراضي
٦٠	٥,١,٤	الأراضي البيضاء
٦٢	٢,٤	العناصر الهيكلية في المدينة
٦٢	١,٢,٤	البنية التحتية الرئيسة والأنوية الاقتصادية
٦٢	٢,٢,٤	العناصر البيئية والطبوغرافية
٦٢	٣,٢,٤	أنماط استعمالات الأراضي الحالية والمقترحة
٦٦	٤,٢,٤	الحركة وسهولة الوصول
٦٦	٥,٢,٤	المخطط الهيكلي لمدينة جازان
٦٨	٦,٢,٤	تقويم أنظمة النقل المقترحة
٧٠	٣,٤	سيناريوهات الكثافة الحضرية
٧٣		٥- التشخيص الاستراتيجي
٧٤	١,٥	تحديد القضايا الأساسية
٧٤	١,١,٥	أنماط النمو والتنمية غير المتوازنة (الزحف العمراني)
٧٤	٢,١,٥	افتقار الهيكل العمراني لملامح التواصل والتجانس والتكامل
٧٦	٢,٥	تشخيص القضايا الأربعة في جازان
٧٦	١,٢,٥	أنماط النمو غير المتوازن في جازان
٧٨	٢,٢,٥	افتقار الهيكل العمراني لملامح التماسك والتجانس والتكامل
٨٠	٣,٢,٥	استعمالات الأراضي أحادية الوظيفة والتنمية المستقطبة
٨٢	٤,٢,٥	اختلال التوازن البيئي- الاجتماعي والاقتصادي في جازان
٨٥		٦- النظرة المستقبلية
٨٦	١,٦	الاستجابات الاستراتيجية
٨٦	١,١,٦	المدينة المدمجة

٨٦	المدينة المتصلة	٢,١,٦
٨٦	المدينة الشاملة	٣,١,٦
٨٦	المدينة المرنة	٤,١,٦
٨٨	النماذج المناسبة لمدينة جازان من منظور طبيعي وعمراني	٢,٦
٨٨	المدينة المدمجة: احتواء التنمية العمرانية من خلال التكثيف الحضري	١,٢,٦
٩٠	المدينة المتصلة: إعادة ترابط وتماسك النسيج الحضري الحالي	٢,٢,٦
٩٤	المدينة المرنة: إعادة التوازن للمنظومات الاجتماعية البيئي والاقتصادية في جازان	٤,٢,٦
٩٦	الخطة التنفيذية لجازان	٣,٦
٩٨	السياسات التنفيذية الثلاثة للتطوير الهيكلي	٤,٦
٩٨	السياسة التنفيذية الأولى	١,٤,٦
١٠٠	السياسة التنفيذية الثانية:	٢,٤,٦
١٠٢	السياسة التنفيذية الثالثة	٣,٤,٦
١٠٥	٧- التوصيات النهائية: النهج الثلاثي الأبعاد	
١٠٦	التوصيات العمرانية	١,٧
١٠٦	الرؤية العمرانية لمنطقة جازان	١,١,٧
١٠٨	جازان.. نحو واجهة بحرية مستدامة	٢,١,٧
١١٠	التوصيات المؤسسية والتشريعية	٢,٧
١١٢	التوصيات المالية	٣,٧
١١٥	٨- الملاحق	
١١٦	قائمة الأشكال	٢,٨
١١٨	الصور	٢,٨
١١٩	المراجع	٣,٨



© SeeSaudi

المقدمة



١،١ نبذة عن برنامج مستقبل المدن السعودية

إلى نتائج واستنتاجات نظمهم 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 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 استراتيجيات 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 و أهداف تقرير الرؤية العمرانية الشاملة

١،٣،١ نطاق التقرير

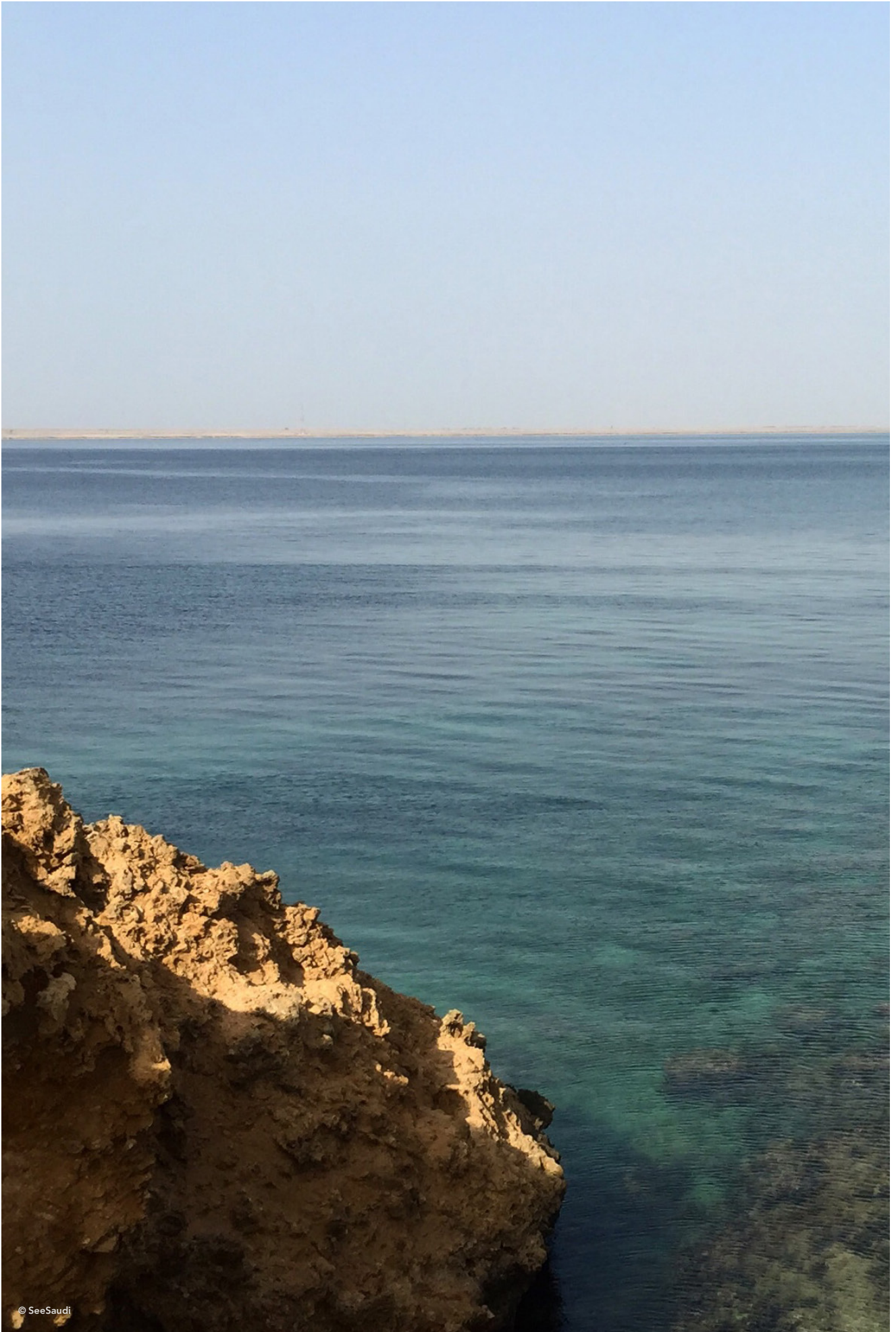
يشمل تقرير الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة جازان على العديد من عناصر الاستراتيجية الجديدة لوزارة الشؤون البلدية والقروية، والأسباب الرئيسية التي تم تحديدها في النتائج الأولية، واستعراض ومراجعة الدراسات والمخططات والوثائق الاستراتيجية - مثل الاستراتيجية العمرانية الوطنية، فقد تم الإقرار بانخفاض مستوى التنسيق من قبل المناطق والإدارات والوزارات، باعتبارها نقطة الضعف الرئيسية، وبالتالي، فإن مسألة التكامل الأفقي (القطاعي)، والتكامل الرأسي (المستويات) تمثل تحدياً رئيسياً يهدف برنامج مستقبل المدن السعودية نحو معالجته في المستقبل. تعتمد التوصيات المتعلقة بالسياسات العمرانية تحسين أطر وممارسات التخطيط الحضري على مفهوم متعدد المستويات، ينظر إلى المدينة باعتبارها سلسلة متصلة من النسيج الحضري، تنمو من المجاورة السكنية لتشكّل منطقة المدينة الأوسع، متأثرة بالديناميكيات والاشتراطات واللوائح والأنظمة على المستوى الوطني والمستويات العليا، وهذا يضمن عدم استبعاد أي توصيات تتعلق بالسياسات العمرانية ذات الصلة بهذه المدن سواء عن الدور المتوقع للمدينة في المنطقة الإدارية، أو عن التخطيط الوطني للمدن.

٢،٣،١ أهداف التقرير

يشتمل تقرير الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة جازان على التحليل العمراني التشخيصي للمدينة ومقارنة ذلك التحليل بإطار التنمية المستدامة لموئل الأمم المتحدة ورؤية المملكة ٢٠٣٠، وهو يعتبر بمثابة أداة تفكير توجيهية وتقييمية للتخطيط الحالي والمستقبلي

برنامج مستقبل المدن السعودية عبارة عن برنامج تعاون بين وزارة الشؤون البلدية والقروية وبرنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل)، تم تنفيذه بالتعاون الوثيق مع بلديات ١٧ مدينة سعودية رئيسية، تم اختيارها بناءً على أحجامها السكانية المختلفة، وتوزيعها الجغرافي، إلى جانب مجموعة من المعايير المعتمدة على القدرات والإمكانيات الاقتصادية لخلق تنمية إقليمية أكثر توازناً بين مدن المملكة العربية السعودية، وشملت كل من مدينة: الرياض، مكة المكرمة، جدة، الطائف، المدينة المنورة، تبوك، الدمام، القطيف، الأحساء، أبها، نجران، جازان، حائل، عرعر، الباحة، بريدة، ساكا. ولقد أجريت العديد من المراجعات على مستوى تلك المدن، مع تحليل تفصيلي ومتعمق لخمس 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 والمحسّن، وقد تم تفصيلها بحيث تشمل التصميمات التخطيطية ودراسات الجدوى، والتي يمكن لاحقاً تحويلها إلى مخططات تنفيذية، ومن المتوقع أن تنفذ وزارة الشؤون البلدية والقروية هذه المخططات التنفيذية بالتعاون مع شركاء آخرين في المملكة. لقد تم إنشاء «مختبر التخطيط والتصميم الحضري المشترك التابع لبرنامج مستقبل المدن السعودية» كوسيلة لتعزيز القدرات الذاتية وتطوير الأدوات والوسائل المصممة حسب احتياجات البرنامج، حيث يعمل المختبر، الذي يتألف من خبراء دوليين من مكتب الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية في نيروبي (فروع التخطيط والاقتصاد والتشريعات)، إلى جانب موظفين يعملون في المملكة العربية السعودية من مكتب 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



© SeeSaudi

جزيرة فرسان في منطقة جازان

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 أولاً ثم تقييم القضايا وتحديد التوصيات لمختلف المدن. وتتألف العناصر التي تشكل الأسلوب المبني على الأدلة من الآتي:

(١) **مراجعة وثائق ومخططات السياسات العمرانية الحالية؛**

(٢) **مؤشرات ازدهار المدن؛**

(٣) **التحليل المكاني لنظم المعلومات الجغرافية.**

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

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 يفترن ذلك بمراجعة وثائق التخطيط الحالية، إلى جانب التحليل المكاني متعدد المستويات لنظام المعلومات الجغرافية، لتحديد هذه الاستراتيجية.

٤،١ منهجية المدخلات القائمة على الأدلة

٤،١،١ نهج المدخلات المعتمدة على الأدلة

يؤدي أسلوب التخطيط القائم على الأدلة إلى فهم أعمق للديناميكيات المكانية للمنطقة العمرانية، من خلال جمع البيانات العمرانية المختلفة ومقارنتها مثل التركيبة السكانية والكثافة واستعمالات الأراضي والسماح الطبيعية وتحليل شبكة الطرق وسهولة الحركة. وتظهر البيانات في شكل مؤشرات يمكن مقارنتها بمعايير أفضل لممارسات التنمية العمرانية المستدامة، حيث أنها لا توفر فقط منظورا واضحا للقضايا الإنمائية الرئيسية، ولكنها تحدد أيضا الأثر المتوقع لمقترحات التنمية المستقبلية على المؤشرات



© NASA

صورة جوية لجنوب غرب المملكة العربية السعودية في المساء

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
- المخطط الإقليمي الشامل لمنطقة جازان
- المخطط الهيكلي لمدينة جازان
- المخطط العمراني المحلي لمدينة جازان.

٣،٤،١ تقرير تقييم مؤشر الازدهار في المدينة

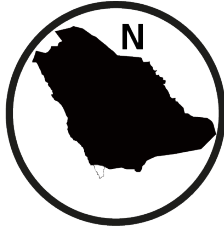
يتكون مؤشر ازدهار المدينة من ستة محاور تساعد في تحديد الأهداف والغايات التي يمكن أن تدعم صياغة السياسات القائمة على الأدلة، بما في ذلك تحديد رؤى المدينة والمخططات طويلة الأجل الطموحة والقابلة للقياس على حد سواء، هذه المحاور هي:

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

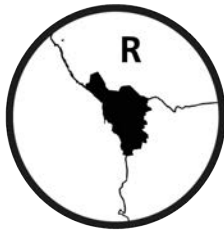
وقد تم اعتبار هذه المحاور كأدلة إرشادية في التقييم المكاني لمدينة جازان، حيث أن هناك عشرة مؤشرات مكانية تفصيلية على مستوى تقرير حالة المدينة ضمن برنامج مستقبل المدن السعودية، ترتبط بالمؤشرات الـ ٧٢ الشاملة لتقييم مؤشرات ازدهار المدن.

٤،٤،١ التحليل المكاني لنظام المعلومات الجغرافية

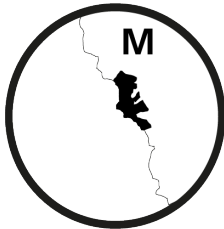
يسلط التطبيق المكاني للمؤشرات المذكورة أعلاه الضوء على الأنماط التفصيلية للتنمية الحضرية والتفاعلات والدinamيكيات المرتبطة بالحركة والكثافات واستعمالات الأراضي داخل النظام الحضري حيث تساعد هذه العملية على الفهم الديناميكي لنقاط الضعف والقوة في النظام الحضري والقضايا الرئيسية التي يجب معالجتها، كما يمكن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



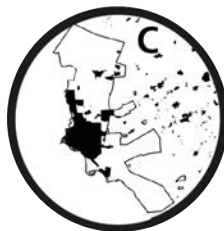
مستوى المملكة



مستوى منطقة جازان



مستوى حاضرة جازان



مستوى مدينة جازان



مستوى المجاورات السكنية في جازان

السباق المحاذي لمدينة جازان على المستوى الوطني والإقليمي





١,٢ دور المنطقة على مستوى المملكة

١,١,٢ الخلفية تاريخية

تعرف جازان سابقاً بـ «تهامة»، وهي إحدى مدن المملكة العربية السعودية الواقعة في أقصى الجنوب الغربي من المملكة على بعد ٦٠ كم من الحدود مع اليمن، وهي عاصمة منطقة جازان، ومينائها الرئيس على البحر الأحمر. وتعد أحد المنافذ البرية التي تربط السعودية باليمن كونها تحدها من الجهة الجنوبية والجنوبية الشرقية، وتحفل بعدد من المواقع الأثرية والتاريخية.

٢,١,٢ الجغرافيا والموقع

تقع منطقة جازان في أقصى الجنوب الغربي من المملكة على ساحل البحر الأحمر، ومدينة جازان هي المركز الإداري للمنطقة، وتبعد عن مدينة أبها ٢٠٠ كم جنوباً، و ٦٠ كم شمال الحدود مع اليمن، وعن الرياض عاصمة المملكة قرابة ٩٥٠ كم جنوب-شرق.

تتميز منطقة جازان بتنوع ثري في جبال فيفا الخضراء النظرة، وشاطئ بيش الذي يتمتع بصفاء مياهه وأمواجه التي تتكسر بلطف على ساحل البحر الأحمر، يرتاده العديد من سكان المنطقة والزوار من خارج المنطقة، وشعاب جزر فرسان المرجانية الساحرة، مما جعل منطقة جازان إحدى أهم المقاصد السياحية للترويج والاستجمام.

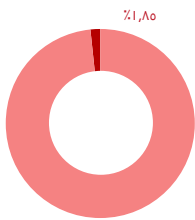
٣,١,٢ الخلفية الديموغرافية

وفقاً للهيئة العامة للإحصاء، بلغ إجمالي تعداد سكان منطقة جازان ١,٥٦٠,٠٠٠ نسمة حسب تقديرات منتصف العام ٢٠١٧، يمثلون ٤,٨٪ من إجمالي سكان المملكة البالغ تعدادهم ٣٢,٥٥٠,٠٠٠ نسمة، منهم ١,٢١٠,٠٠٠ نسمة سعوديون، و ٣٦٠,٠٠٠ نسمة من غير السعوديين. ويظهر تقسيم السكان محافظة صبيا كأكبر تجمع سكاني في منطقة جازان، بنسبة ١٦,٨٪ من إجمالي سكان المنطقة، تليها محافظة صامطة بنسبة ١٤,٨٪، محافظة أبو عريش بنسبة ١٤,٤٪، محافظة جازان بنسبة ١١,٦٪، محافظة أحد المسارحة بنسبة ٨,١٪، محافظة بيش بنسبة ٧,٥٪، محافظة العارضة بنسبة ٥,٦٪، محافظة ضمد بنسبة ٥,٣٪، محافظة الدرب بنسبة ٥,١٪، وأخيراً محافظة العيدابي بنسبة ٤,٤٪. (١) في عام ٢٠١٠، بلغ عدد سكان مدينة جازان ١٦٣,٧٠٣ نسمة.

٤,١,٢ الخلفية الاجتماعية الاقتصادية

تحفل منطقة جازان بالمواقع الأثرية والتاريخية، ولها شريط ساحلي جميل وطبيعة جبلية خلابة، وفي مطلع القرن العشرين، كانت مدينة جازان والمناطق المحيطة بها مواقع رئيسة لصيد اللؤلؤ التي عززت النشاط التجاري حتى نشوب الحرب العالمية الأولى، بعدها انخفضت التجارة في جازان بشكل ملحوظ.

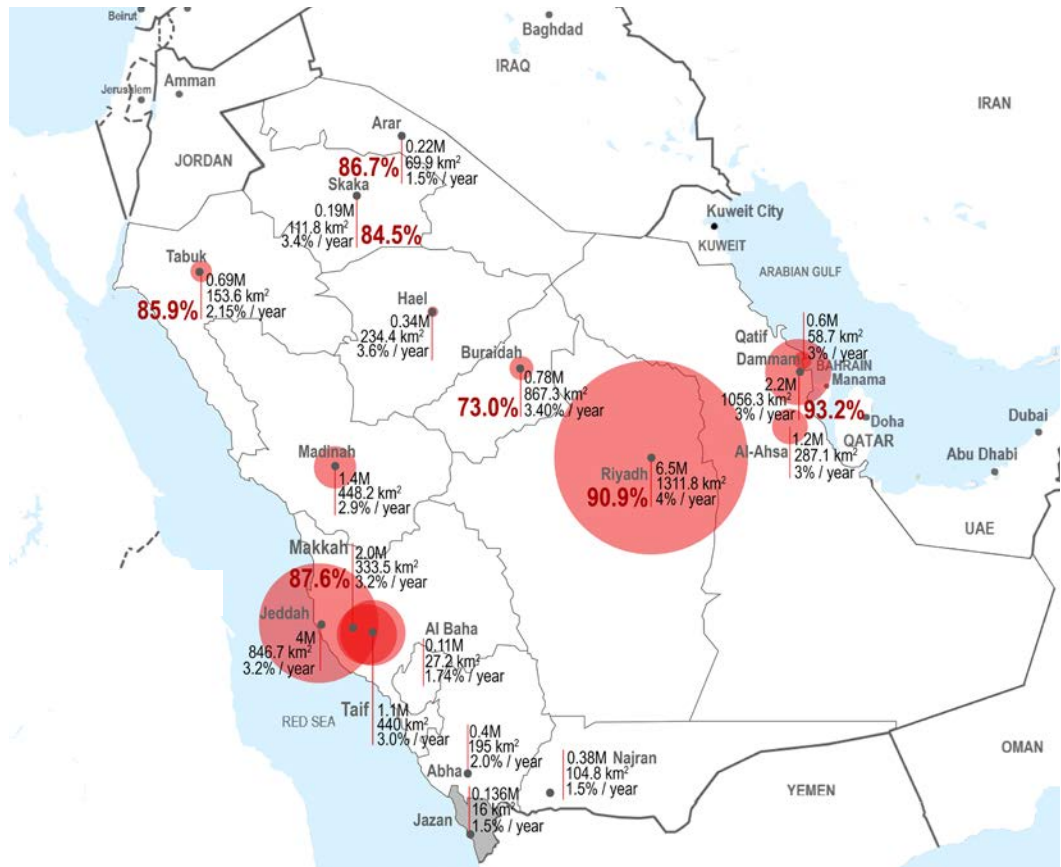
سكان المنطقة
(النسبة «٪» من إجمالي سكان
المملكة في عام ٢٠١٤)



بقية السكان في المملكة
العربية السعودية

سكان منطقة نجران

معدل النمو السكاني (٢٠١٠)
معدل النمو السنوي الحضري



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



٢,١,٥ شبكة النقل والربط الوطني والإقليمي

شبكة الطرق

يربط الطريق الرئيس الإقليمي المزوج بين منطقة جازان و المناطق المجاورة بما في ذلك منطقة عسير عبر طريق الدرب - أبها - خميس مشيط ، ومنطقة نجران عبر محافظة الداير بني مالك إلى مدينة نجران. أما الطريق السريع ٥٥ الذي يعبر المنطقة بمحور شمال - جنوب ، فيخدم النقل والتجارة عبر الحدود إلى اليمن.

النقل الجوي

يوجد في مدينة جازان مطار الملك عبدالله الدولي الذي يخدم المنطقة ويربطها بسائر أنحاء المملكة. وهناك رحلات يومية مباشرة من وإلى الرياض وجدة. وهناك خطط لإنشاء مطار دولي مع مرافق طيران حديثة على بعد ٣٠ كم من المدينة الاقتصادية مع توقع خدمة ٣ ملايين راكباً سنوياً. وسيشغل المطار الجديد مساحة ١٠٣ كم٢، مع خط ساحلي بطول ١٢ كم تقريباً. يشير التقرير الاقتصادي لمنطقة جازان إلى أن النقل الجوي يعد دعامة أساسية للتنمية الاقتصادية الحالية والمستقبلية في المنطقة. وسيكون لهذه التطورات أثرها الإيجابي على المستوى الوطني، فوجود نظام نقل جوي قوي وفعال سيعزز من الترابط الداخلي والإقليمي. وتشير الإحصاءات الواردة في هذا التقرير إلى أن مطار جازان الحالي سجل حركة ٩٦٨,٠٠٠ مسافراً في عام ٢٠١٢، أي بزيادة ٢١٪ تقريباً عن العام السابق، وهو ما يمثل حوالي ٢,٥١٪ من إجمالي الحركة الجوية في المملكة خلال تلك السنة.

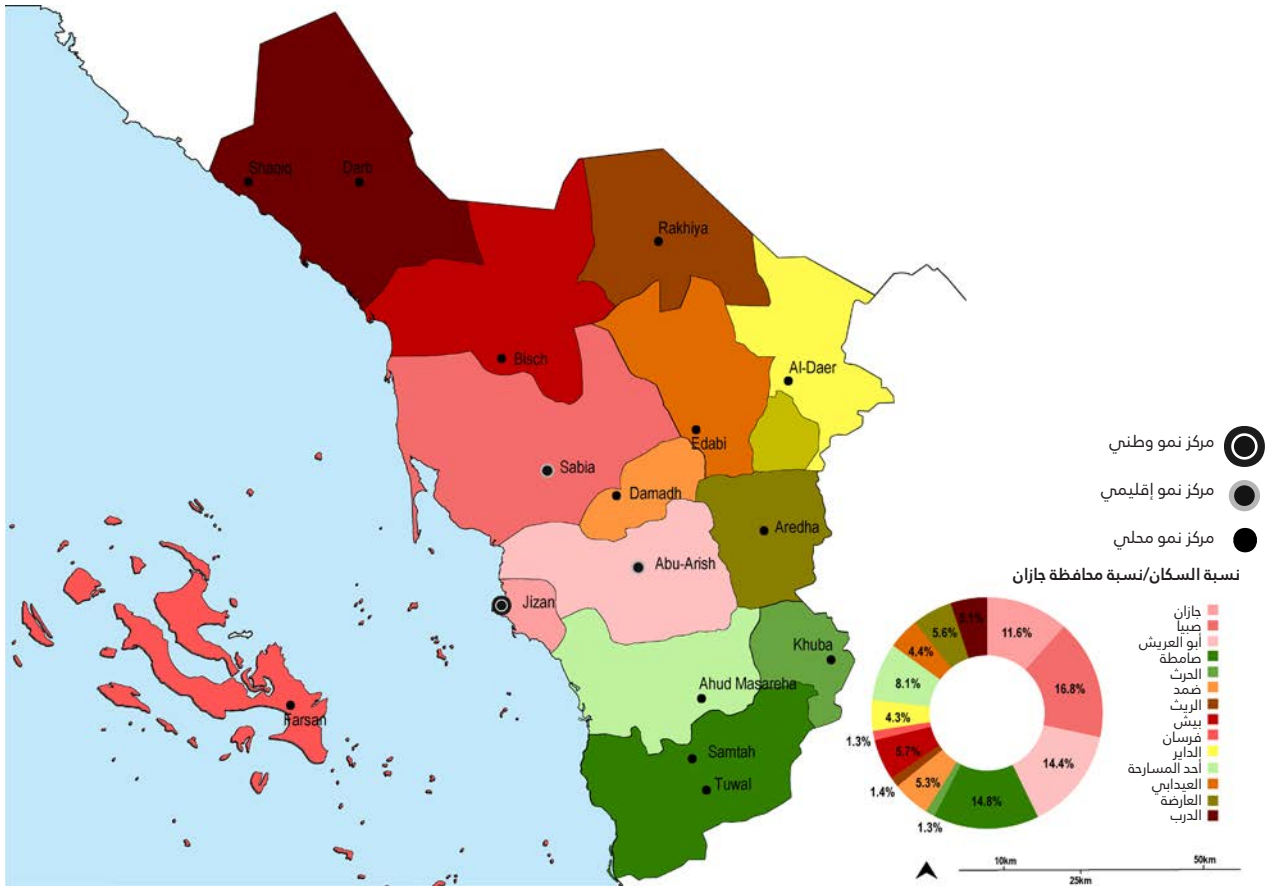
يعتبر موقع جازان أهم عامل للنمو الاقتصادي والتنمية في المملكة. و قربها من اليمن، فإن معظم الحركة التجارية بين المملكة واليمن تجري عبر منطقة جازان. ويعد ميناء جازان ثالث ميناء بحري نشط على ساحل البحر الأحمر في المملكة بسبب موقعه الاستراتيجي. ويوجد بالمنطقة مدينة جازان للصناعات الأساسية والتحويلية، على بعد ٦٠ كم شمال مدينة جازان ، وتعد من المشاريع الوطنية الضخمة في المملكة، وتهدف إلى تركيز الأنشطة الصناعية والاقتصادية في المنطقة في مركز محدد. ومن المتوقع أن ترتفع أهمية هذه المنطقة بعد اكتمال تنفيذ المرافق الصناعية المقترحة، مع إضافة مطار جديد وميناء جديد. ولشواطئ المنطقة والحياة البحرية فيها وتضاريسها الجبلية إمكانات أخرى تشجع على تبني استراتيجية سياحية أكثر تطوراً.

النتائج المحلي الإجمالي

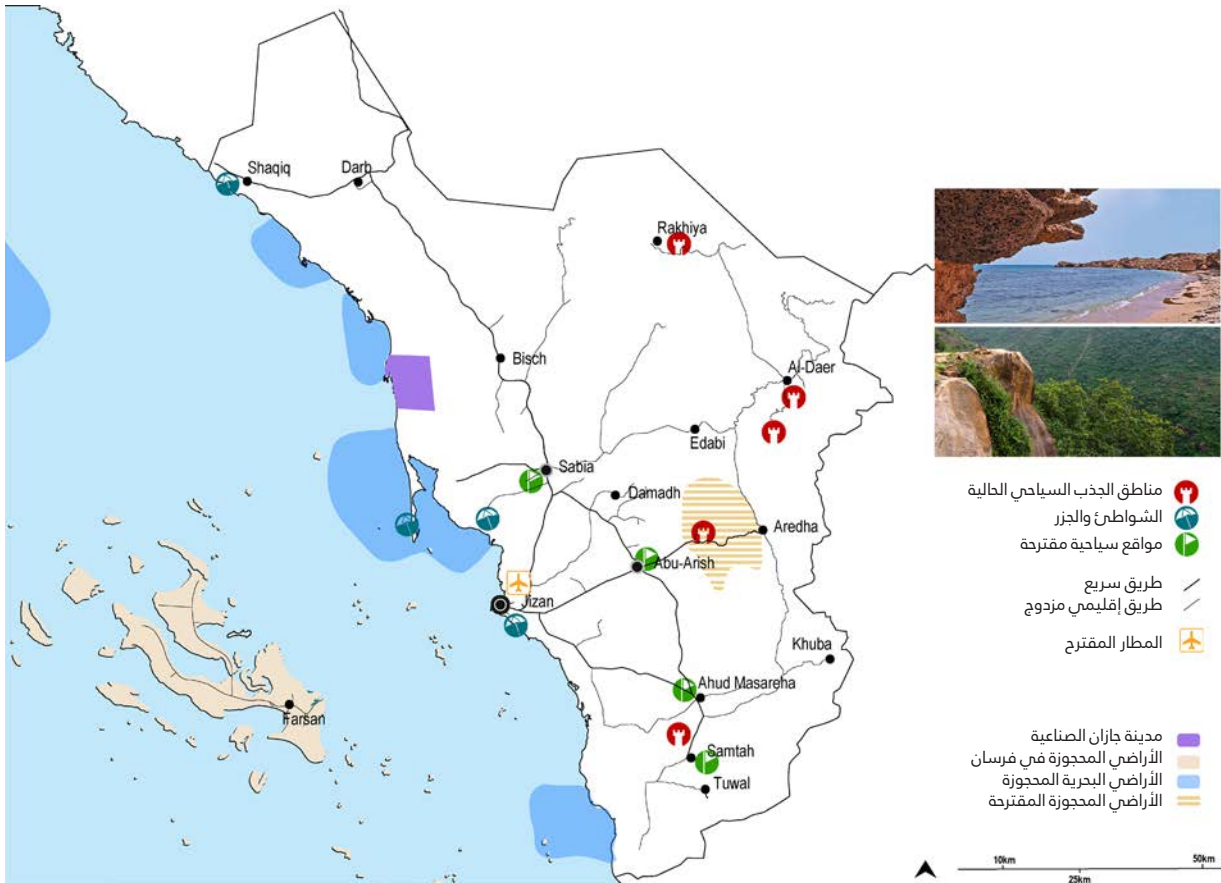
بلغ الناتج المحلي الإجمالي لمنطقة جازان حوالي ٢٣,٣ مليار ريال في عام ٢٠١٢، ما يقدر بنحو ٩,٠٪ من إجمالي الناتج المحلي الإجمالي للمملكة، أو ١,٦٪ من إجمالي الناتج المحلي للمملكة خارج قطاع النفط الخام والغاز. وبين عامي ٢٠٠٩ و ٢٠١٢، شهدت المنطقة معدل نمو سنوي في الناتج المحلي الإجمالي بلغ حوالي ١٥٪. وغالبية الإنتاج في المنطقة زراعي بشكل كبير يتم استهلاكه في جازان والمناطق المجاورة، مما يعني أن إنتاج منطقة جازان لا يساهم بشكل كبير في الصادرات الوطنية عبر موانئها. وتساهم صادرات منطقة جازان بحوالي ٢,٠٪ من إجمالي صادرات المملكة وتشمل الأسمنت والأسماك والروبيان.^(١)



الواجهة البحرية في جازان



الشكل ٤. توزيع السكان حسب محافظات جازان



الشكل ٥. القطاعات الاقتصادية والسياحية في منطقة جازان



النقل البحري

إمارة جازان و ثلاث عشرة محافظة: صبيا، أبو عريش، صامطة، الحرث، ضمد، الريث، بيش، فرسان، بني مالك، أحد المسارحة، العيدابي، العارضة و الدرب.

محاور التنمية

تحدد الخطة العمرانية الإقليمية لجازان ثلاثة فئات من محاور التنمية حسب نطاق تأثيرها. الفئة الأولى يمثلها محور التنمية الرئيس الراهن الرابط بين مدن جازان وأبو عريش وصيبة، مشكلاً مثلثاً حضرياً مع إمكانية الامتداد جنوباً نحو مدن صامطة، والطوال وأحد المسارحة، مع امتدادات مقترحة من هذه المدن للربط مع المدن الصغيرة في الشرق. والفئة الثانية تقترح محوراً رابطاً بين ميناء جازان وجزر فرسان، أما الفئة الثالثة فتتعلق بروابط باتجاه الشمال من مركز المثلث الحضري إلى الدرب والشقيق.

٢,٢,٢ البنية التحتية للحركة والنقل

يعد النقل البري أهم وسيلة للتنقل في منطقة جازان. وتمتلك منطقة جازان شبكة طرق جيدة باستثناء القسم الشرقي الجبلي الوعر من المنطقة الذي يغطي تقريباً ربع مساحة أراضيها. ويربط الطريق الرئيس الإقليمي بين مدينة جازان والمدن الشمالية والجنوبية في المنطقة، ويعمل كمحور للنقل والتجارة عبر الحدود إلى اليمن. هناك أيضاً طريق الساحل الذي تم تشييده مؤخراً،

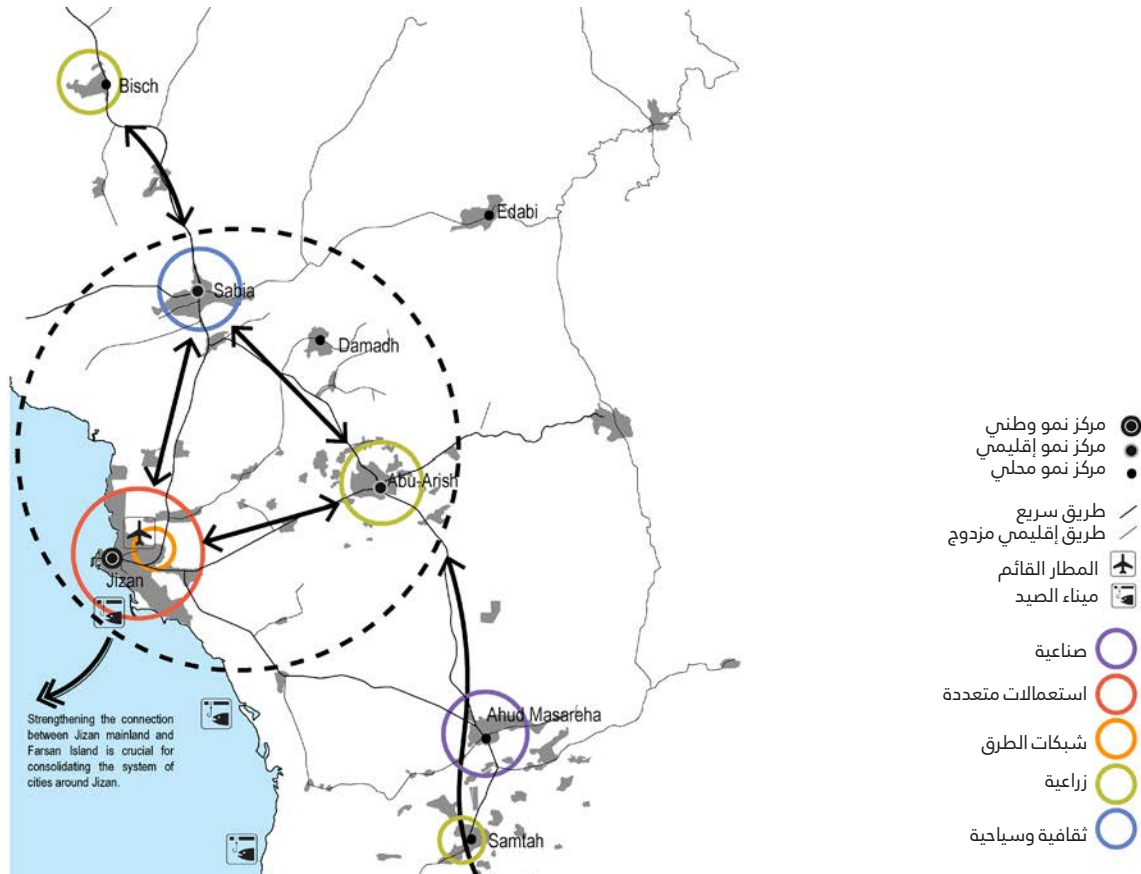
يعتبر ميناء جازان على البحر الأحمر أحد أهم الموانئ في المملكة. ويتسم الميناء بموقع استراتيجي يخدم سائر أنحاء المنطقة الجنوبية في المملكة. ويشير التقرير الاقتصادي لمنطقة جازان إلى أن مساهمة الميناء في إجمالي السلع والبضائع المشحونة في عام ٢٠١٣ بالتحميل والتنزيل، بلغت ٣,٧٢ مليون طن، أي ما يمثل ١,٩٪ من إجمالي البضائع المتناولة عبر موانئ المملكة. يحتل الميناء المركز الثاني في المملكة على صعيد نقل الركاب، حيث تشير تقديرات عام ٢٠١٣ إلى أن ما يقرب من ٣١٪ من إجمالي حركة نقل الركاب بحراً في المملكة تمر عبر هذا الميناء. وهناك ربط بحري بالعبارة مع جزر فرسان، وهي مجموعة من ٨٠ جزيرة تقع على بعد ٤٠ كم من ساحل مدينة جازان.

٢,٢ أنماط و ديناميكيات التنمية الوطنية والإقليمية

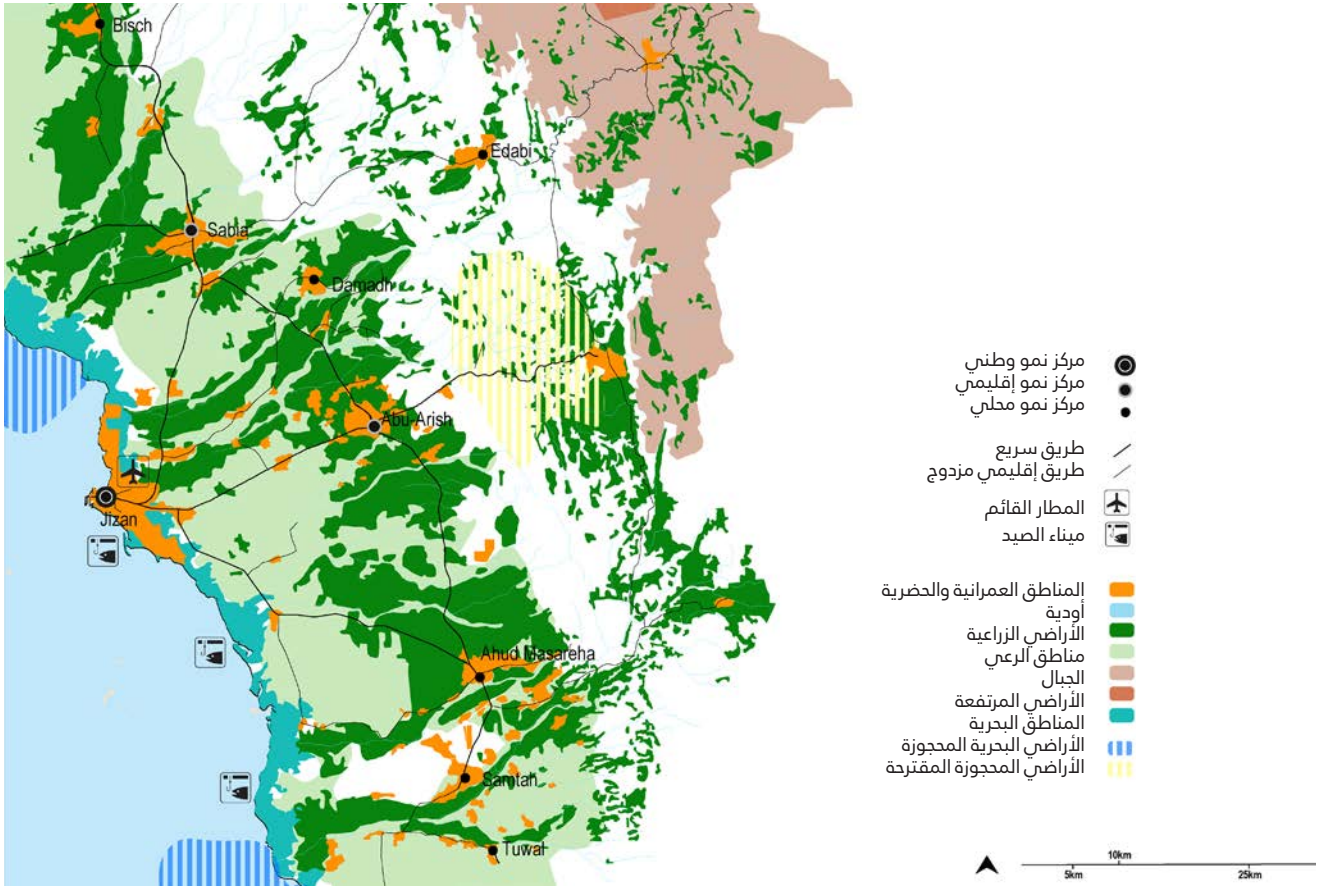
١,٢,٢ التنظيم الإقليمي

الحدود الإدارية

تشغل منطقة جازان الناحية الجنوبية الغربية من المملكة العربية السعودية، يحدها من الشمال والشرق منطقة عسير، ومن الجنوب اليمن، ومن الجهة الغربية البحر الأحمر بشريط ساحلي يمتد مسافة ٣٠٠ كم. تحوي المنطقة أكثر من ٨٠ جزيرة في البحر الأحمر، أشهرها جزر فرسان. وتغطي المنطقة مساحة قدرها ١٦ ألف كم^٢، بنسبة ٧,٠٪ من المساحة الإجمالية للمملكة. إدارياً، تنقسم المنطقة إلى



الشكل ٦. شبكة الوظائف والأنشطة الإقليمية بمنطقة جازان



الشكل ٧. استعمالات الأراضي الإقليمية بالمنطقة



الشكل ٨. محاور التنمية الإقليمية في المنطقة



مقصداً سياحياً هاماً للعديد من الزائرين من داخل وخارج المنطقة. فسلسلة جبال السروات ترتفع حوالي ٣٠٠٠م فوق مستوى سطح البحر، من الشمال إلى الجنوب، وبعمق ٦٠ كيلومتراً من الغرب إلى الشرق داخل المنطقة. وهي أبرد من بقية أنحاء المنطقة بسبب ارتفاعها العالي. كذلك هناك منطقة غابة الهزون التي تمتاز بغطاء نباتي تتخلله مراعي زراعية خصبة. وهناك اقتراح لإنشاء محمية في وادي الجوه، إلى الغرب من العارضة بمساحة ١٣١ كم^٢.

تقع جزر فرسان على بعد ٤٠ كم عن شاطئ جازان والتي تعد أول منطقة محمية للحياة الفطرية في المملكة العربية السعودية، وهي موطن الغزال العربي المهدد بالانقراض وملتقى الطيور المهاجرة من أوروبا خلال فصل الشتاء. كما تدعم الجزر أنشطة صيد الأسماك.

الموارد الاقتصادية

الزراعة

تعد الزراعة إحدى أهم القطاعات الاقتصادية في منطقة جازان. فالسهول الساحلية المعروفة بتهامة جازان تشكل نطاق الزراعة الرئيس في المنطقة. ومنطقة جازان تمتاز بترتباتها الخصبة وبظروف مناخية مواتية لزراعة العديد من المحاصيل الزراعية. وتمارس الزراعة بشكل جيد في المنطقة مدعومة بمشاريع الري الحكومية حتى أصبحت منطقة جازان سلة غذاء المملكة. وتشمل المحاصيل المنتجة في المنطقة الذرة الرفيعة والدخن والسمسم والعلف الأخضر والخضروات والفاكهة الاستوائية مثل المانجو والتين والبابايا.

في السنوات الأخيرة، صنّفت المملكة العربية السعودية بين أكبر مستهلكي البن في العالم، حيث بلغ متوسط استهلاك البن للفرد في المملكة ثلاثة كيلوغرامات سنوياً، مما شجع المنطقة على زراعة البن بلغ عدد أشجاره ٧٠٠٠٠ شجرة بن يعتني بها ٦٠٠ مزارعاً ينتجون حوالي ٥٠٠ طن من البن سنوياً.

شهد إنتاج المحاصيل ارتفاعاً ملحوظاً منذ عام ٢٠١١، حيث بلغ إجمالي المساحة المزروعة ٦٣٠٠٠ هكتاراً، بنسبة ٨% من إجمالي المساحة المحصولية في المملكة. كما تزدهر في المنطقة تربية الأسماك والروبيان، حيث تمثل حوالي ٤% من الإنتاج الوطني. ويسهل توافر الطرق البرية الموصلة إلى الميناء البحري والمطار الجوي نقل المنتجات الزراعية القابلة للتلف إلى بقية المناطق في المملكة.

التعدين و الماجر

المنطقة غنية بما يكفي من الثروة المعدنية لجذب الاستثمارات المحلية والدولية لاستكشاف واستغلال الثروات المتوافرة. ويضمن موقع المنطقة، بساحلها الطويل والميناء، نقل وشحن الإنتاج السائب من خام السيليكا والصلصال والجبس والرخام والحجر الجيري والرمل ورماد الصودا في عنابر السفن.

مدينة جازان للصناعات الأساسية والتحويلية

في سعيها لتنويع اقتصادها وجذب الاستثمار الأجنبي المباشر ومكافحة البطالة، أطلقت المملكة العربية السعودية مبادرات تطوير أربع مدن اقتصادية وفق مبدأ التخطيط الذكي للمدن، بإشراف الهيئة العامة للاستثمار في المملكة العربية السعودية، التي أسست في

ويتمتد من الشقيق في الشمال عبر مدينة جازان الاقتصادية وجنوباً إلى الطوال، لربط المدينة الاقتصادية بمناطق أخرى ودعم محور النقل الحالي بين الشمال والجنوب، ويشكل محوراً إضافياً رابطاً بين مدينة جازان الاقتصادية وعواصم المحافظات بسبب اتصاله بالطرق الرئيسية التي تربط المدن في المنطقة.

وترتبط المدن الرئيسية في منطقة جازان مثل صيبا وأبو عريش وصامته وأحد المسارحة والدرب وجازان بشبكة جيدة من الطرق الرئيسية. وقد بلغ إجمالي طول الطرق المعبدة في منطقة جازان ٣٠٢٢ كيلومتراً في عام ٢٠١٢، بنسبة ٣,٣% تقريباً من إجمالي ٩١٠٠٠ كيلومتراً من إجمالي الطرق التي تديرها وزارة الشؤون البلدية والقروية في المملكة. وبلغت أطوال الطرق السريعة والطرق ذات الاتجاهين والطرق ذات الاتجاه الواحد في المنطقة التي تشرف عليها وزارة النقل حوالي ١٣٣٥ كيلومتراً، بنسبة ٨,٤% من إجمالي طول طرق وزارة النقل البالغ ١٦٠٠٠ كيلومتر تقريباً بنهاية عام ٢٠١٢، كما بلغ إجمالي طول وصلات الطرق الزراعية والدروب في المنطقة في نفس العام حوالي ٤,٩٣٢ كيلومتراً. وتشمل مرافق النقل العام في المنطقة حافلات الشركة السعودية للنقل الجماعي «سابتكو» التي تربط مدينة جازان مع الدرب، وأنها في منطقة عسير.

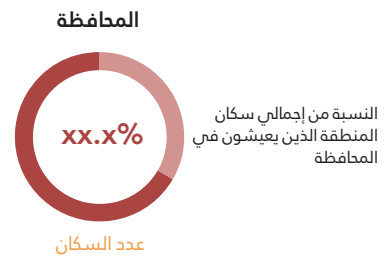
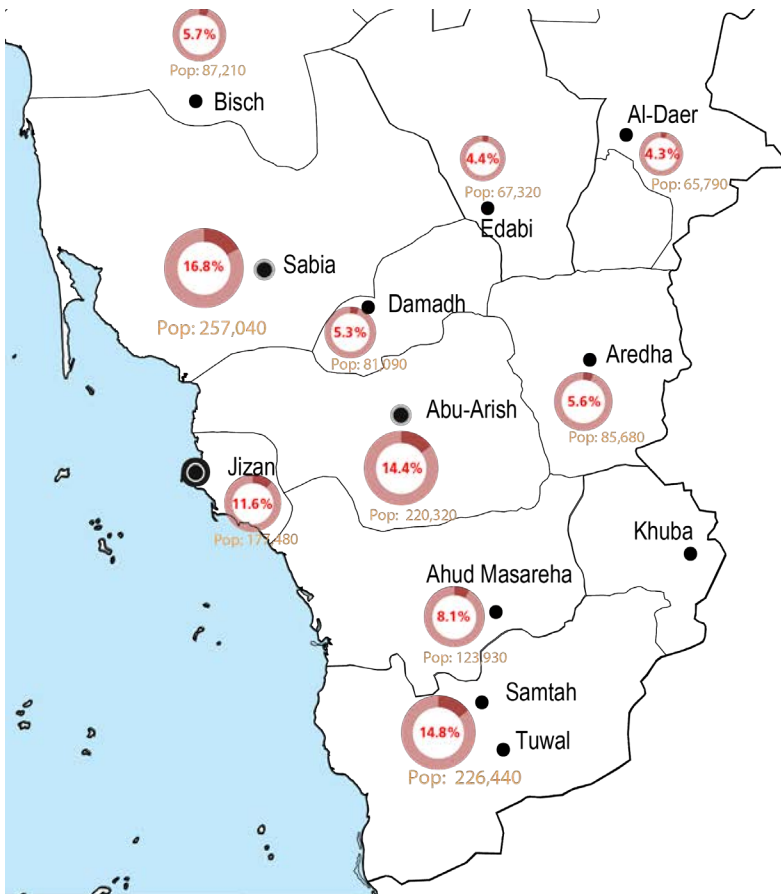
يظهر تحليل إمكانية وسهولة الوصول الذي تم إجراؤه لتقييم الترابطية بين المدن الرئيسية، مع الإشارة بشكل خاص إلى عواصم المحافظات، أن حوالي ٦٧% من السكان في منطقة جازان يمكنهم الوصول إلى عواصم المحافظات في غضون ١٥ دقيقة بالسيارة. كما يوضح ذلك أن ٩١,٦% من السكان يمكنهم الوصول إلى هذه المدن في غضون ٣٠ دقيقة بالسيارة. وهناك قلة من الحالات التي يستغرق فيها الوصول إلى عواصم المحافظات أكثر من ساعتين بالسيارة، مما يضعف الوصول إلى السلع والخدمات الأساسية. لكن ذلك يقتصر إلى حد كبير على المجتمعات المقيمة في المناطق الوعرة في المناطق الجبلية، ولذلك، هناك حاجة إلى تعزيز ترابطية الطرق أو توفير وسائل بديلة لتقديم الخدمات إلى السكان البعيدين في المناطق الوعرة.

العناصر البيئية والطبوغرافية

يتميز منطقة جازان بأربعة تضاريس متنوعة هي: الشريط الساحلي، والأراضي الزراعية المنخفضة، والجزر والمرتفعات، حيث يستغل الشريط الساحلي بشكل رئيس لأنشطة الإنتاج الصناعي والنقل وصيد الأسماك.

أما سهل تهامة المستوي نسبياً والمنحدر برفق بجوار السلسلة الجبلية فيشتهر بخصوبة أراضيه، ويمارس سكانه الزراعة وتربية الماشية، وتنتج فيه محاصيل البن والفاكهة والقمح والسمسم والدخن والأعلاف الخضراء. ودرجات الحرارة في منطقة السهل التهامي هي الأشد حرارة في المملكة، لكنها الأكثر إنتاجاً في المجال الزراعي. ويضم السهل التهامي معظم المدن الرئيسية في منطقة جازان مثل بيش وصيبا وأبي عريش وصامته وأحد المسارحة، حيث تقطن غالبية السكان.

وتعد منطقة الانحدار الجبلية التي تشغل ثلث يابسة المنطقة



الشكل ٩. نسب توزيع السكان في المحافظات حسب تعداد ٢٠١٠



شارع تجاري في مدينة جازان



الخدمات اللوجستية، والمرافق الثقافية، والخدمات الصحية، وعمليات تبادل التقنيات والتجار وفرص التوظيف والتعليم والتدريب.

٣,٢ منطقة جازان الحضرية - الترابط والتفاعل ما بين المدينة وإقليمها المحيط بها

١,٣,٢ العناصر الهيكلية (استعمال الأراضي)

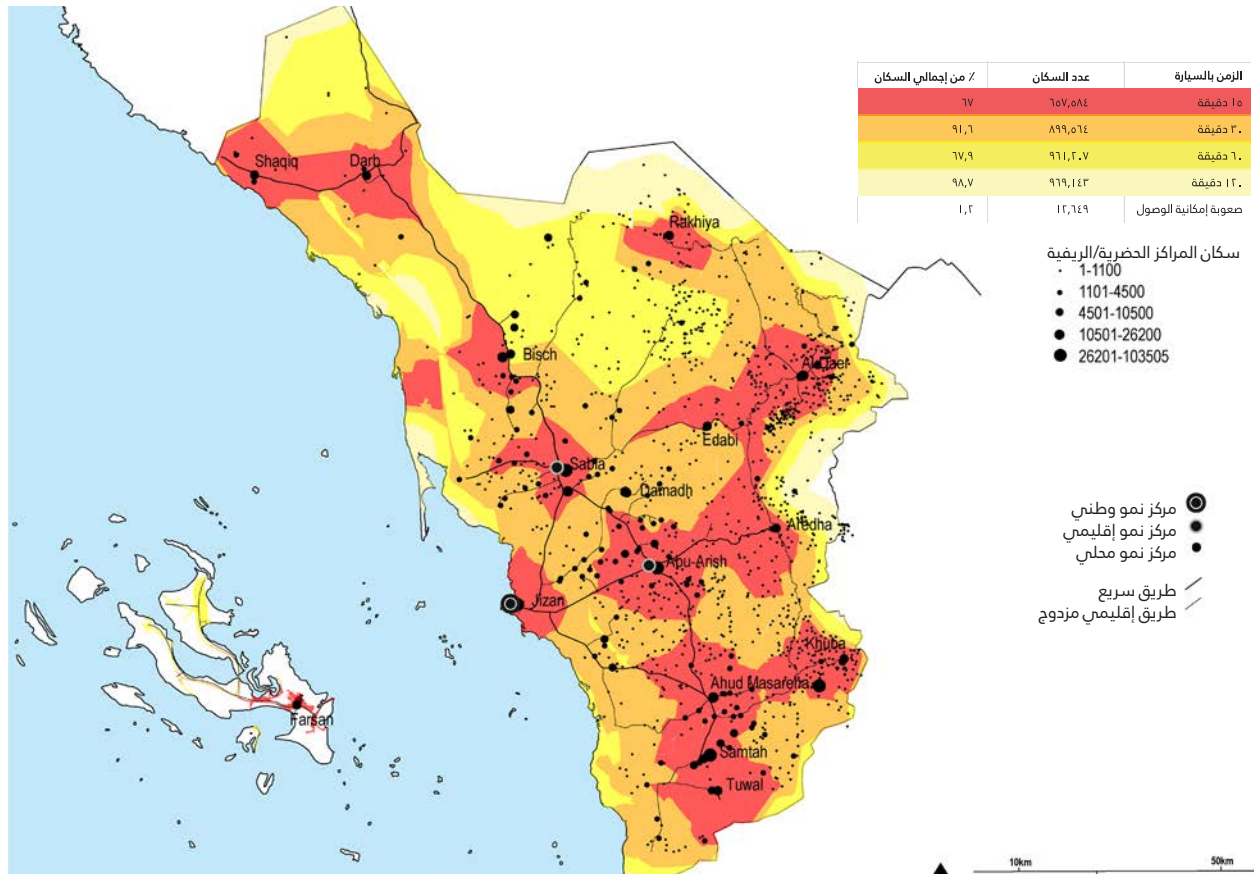
تعد مدينة جازان أكبر وأهم مركز حضري وظيفي في منطقة جازان الحضرية، وهي متصلة بالمدن الصغيرة والمجاورة نسبياً بشبكة طرق مزدهمة وحديثة. وأقرب مدينتين رئيسيتين إلى جازان هما صيба وأبو عريش في الشمال الشرقي والشرق على التوالي. وتقع هذه المدن الثلاث - جازان وصيبا وأبو عريش على بعد ٣٠ كيلومتراً تقريباً من بعضها البعض لتشكل منطقة جازان الحضرية (مثلث جازان الحضري) المترابطة بشبكة طرق برية حديثة تتخللها قرى صغيرة مثل قرى الكربوس، الظبية، الخضراء، والمعبوج.

وتعتبر مدينة جازان المركز الحضري الرئيس لمنطقة جازان الحضرية، يعيش فيها حوالي ١١,٦٪ من إجمالي سكان الإقليم. أما أبو عريش وصيبا، فيقطن فيهما ١٤,٤٪ و ١٦,٨٪ من إجمالي الإقليمي على التوالي. وتستأثر المدن الثلاث بحوالي ٤٣٪ من إجمالي سكان الإقليم، مما يجعلها مركزاً وظيفياً رئيساً لبقية الإقليم في مجالات الزراعة، والتجارة، والصناعة، والخدمات. ويتم التنقل والتواصل في المنطقة عبر شبكة الطرق البرية، معززة بحافلات النقل الجماعي التي تديرها سابكو، والتي تمتد من الساحل، عبر أبو عريش

العام ٢٠٠٠م لتكون بوابة الاستثمار في المملكة. وتعد مدينة جازان للصناعات الأساسية والتحويلية إحدى المدن الأربعة الذكية، وتقع بالقرب من الحدود السعودية مع اليمن، على بعد ٦٠ كم تقريباً شمال غرب مدينة جازان.

تعد مدينة جازان للصناعات الأساسية والتحويلية مبادرة اقتصادية مهمة تشرف على تطويرها أرامكو السعودية. وتركز المرحلة الأولى من مشروع المدينة الاقتصادية على إنشاء بنية تحتية ذكية داعمة توفر لمجموعة كبيرة من الصناعات الثقيلة والثانوية احتياجاتها في مجال الطاقة والمنافع والنقل وتشمل ميناء رائداً ومصفاة وأنشطة معالجة السيليكون. وفي عام ٢٠١٥، صدر مرسوم ملكي بتكليف الهيئة الملكية للجبيل وينبع بإدارة وتشغيل مدينة جازان الاقتصادية، مما يجعلها المدينة الصناعية والاقتصادية الرابعة التي تديرها الهيئة الملكية. وتقع المدينة على مساحة ١٠٣ كم٢ من الأراضي الساحلية. ويركز بشكل أساسي على الصناعات الثقيلة والثانوية، والاستثمار في رأس المال البشري وتوفير سبل عيش قوية. وبحلول نهاية عام ٢٠١٧، وفرت المدينة أكثر من ٧٢,٠٠٠ فرصة عمل جديدة، واستوعبت تقريباً ٦٠ ألف عامل بناء وصناعي.

ويسهم الموقع الاستراتيجي لمدينة جازان للصناعات الأساسية والتحويلية بالقرب من مضيق باب المندب، والميناء البحري، في وضع المدينة كمركز بحري رئيس على ساحل البحر الأحمر. وقد تم تخصيص ثلثي مساحة المدينة الاقتصادية لتطوير المنطقة الصناعية المتقدمة، وتم تجهيزها بأحدث تجهيزات الشبكات اللازمة للصناعات الثقيلة. إضافة لقطاعات هامة أخرى في المدينة تشمل



الشكل ١. إمكانية الوصول على شبكات النقل والطرق في المنطقة



© FSCP

قلعة الدوسرية بجازان تحت التجديد



وصيبا، وصولاً إلى المدن الشمالية والمناطق المجاورة. وهناك سهولة في الوصول إلى مراكز منطقة جازان الحضرية عبر شبكة الطرق الحديثة، لتسويق المنتجات الزراعية فيها، والاتحاق بالخدمات التعليمية مثل الجامعات والوظائف الإدارية، وغيرها. يخدم مطار جازان الداخلي النطاق الإقليمي والمملكة ككل على صعيد الركاب، وشحن الإنتاج الزراعي لبقية مناطق المملكة. وهناك أيضا خطط لإنشاء مطار دولي بالقرب من مدينة جازان للصناعات الأساسية والتحويلية، مما يسهل ربط المدينة الاقتصادية بسائر أنحاء المملكة والخارج، كذلك يوفر ميناء جازان حركة انتقال للبضائع من وإلى المدن والبلدان الأخرى. وتقع جزر فرسان على بعد ٤٠ كيلومتراً تقريباً من ميناء جازان البحري، ويتم الانتقال من ميناء جازان إلى فرسان بواسطة العبارة.

٢,٣,٢ الربط والاتصال الوظيفي

شهدت منطقة جازان الحضرية التي تشمل مدن جازان وصيبا وأبو عريش نمواً هائلاً على مدى العقد الماضي، مما ضاعف من حجم المجال الحضري. ففي عام ٢٠٠٤، بلغت مساحة الكتلة العمرانية المبنية لمدينة جازان حوالي ١٢٠٠ هكتاراً، نمت وتوسعت حتى وصلت إلى ٤٩٠٠ هكتاراً في عام ٢٠١٧. وقد شمل هذا التوسع ظهور بعض المدن التوابع مثل المحلية والكربوس والعدايي ضمن مثلث جازان الحضري، تتمتع بالمزايا الاقتصادية نتيجة قربها من المدن الثلاثة الرئيسية.

تمثل الزراعة النشاط الاقتصادي الرئيس الذي يدعم معيشة سكان أبو عريش وصيبة، كما تساهم صيبة في السياحة الثقافية التي تجذبها قصورها التاريخية وقراها التراثية. أما مدينة جازان فتؤدي وظيفة اقتصادية مختلطة قوامها الميناء والإدارة الحكومية، والصناعات، إذ توفر مدينة جازان لمنطقتها الحضرية الخدمات اللوجستية، وفرص التوظيف والمرافق التعليمية التي يتعدى الانتفاع بها نطاق المنطقة الحضرية. وسيكون لفرص التوظيف التي ستوفرها مدينة جازان للصناعات الأساسية والتحويلية أثرها الإيجابي الكبير في تعزيز اقتصاد منطقة جازان الحضرية.



© Saudi Gazette

حقول زراعية في منطقة جازان



الشكل ١١. الرؤية الحضريّة لإقليم مدينة جازان

3

الدوكمة والتمويل البلدي



١,٣ الإطار التشريعي والمؤسسي

لا تكسبها المشروعية المنظمة. وهذه الأدوات بطبيعتها، لا يمكنها بناء نظام للمساءلة والشفافية النظامية بين الجهات المعنية.

هناك أدلة تشير إلى أن ضوابط استعمال الأراضي والبناء قد سهلت الامتداد العمراني غير المنظم في منطقة جازان الحضرية، برغم الدعوات من المواطنين والمختصين والقطاع الخاص لضرورة تنظيم التنمية السكنية عالية الكثافة في المدينة، من خلال معاينة العدد الإجمالي للمباني (٦٢١٧٠) والأحياء السكنية داخل المدينة ومن ثم حساب أنماط المباني، حيث ظهر بأن ٤٥% من المباني السكنية في ٦٦ حي سكني مكونة في غالبيتها من دورين، و٣٥% في ١٧ حي سكني من ٣-٤ أدوار، و ٢٠% (٣) في ٨ أحياء سكنية تتعدى مبانيها السكنية ٤ أدوار.

فيما يتعلق بالإصلاح، سوف تستفيد جازان من اللامركزية المالية والإدارية لتسهيل وحفز الحلول المستقلة والمبتكرة للمشاكل الحضرية والاجتماعية على مستوى الأمانة. وينطوي ذلك على:

- تفويض صلاحيات التخطيط المحلي من وزارة الشؤون البلدية والقروية إلى الأمانة لتحقيق الاستجابة الفاعلة لاحتياجات المجتمع دون الرجوع للمركز وهو ما تدعمه الأجندة الحضرية الجديدة التي تدعو إلى تحويل الصلاحيات للإدارات المحلية للقيام بعمليات التخطيط والتصميم الحضري، وضرورة التنسيق في تنفيذها مع كافة المستويات والهيئات الحكومية، وكافة الشركاء المعنيين بالتنمية.

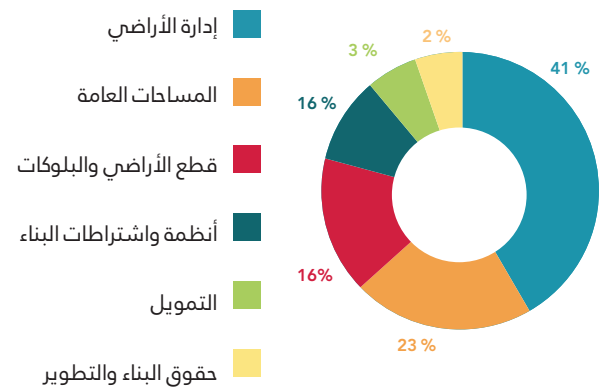
- تعزيز بناء وتطوير الكوادر البشرية للأمانة لتحسين تطبيق ضوابط التنمية وتعزيز التنسيق الأفقي والرأسي مع الأجهزة التخطيطية الأخرى لجهة تحسين جودة تنفيذ المشروعات.

- اللامركزية المالية، لتوفير الاستقلال المالي للأمانة وتنمية إيراداتها الذاتية من خلال ضرائب الملكيات والرسوم لتمويل الأنشطة التنموية، وبيّن نظام رسوم الأراضي البيضاء غير المنماة في المناطق الحضرية المقر مؤخراً للحد من مضاربات الأراضي ونقص المساكن والتنمية غير المطورة للأراضي، مدى الاستفادة من الآليات التنظيمية في تنمية الإيرادات البلدية لتعزيز التنمية الفاعلة.

- فتح قنوات لكافة شركاء التنمية، بما في ذلك القطاع الخاص والتطوعي والمجتمع للمشاركة في القرارات المتعلقة بالمشاريع التي تؤثر في مصالحهم.

ومن شأن تكامل الأدوات الناعمة للعملية التخطيطية أن يساهم في تحديد التدخلات التنموية المناسبة والإجراءات البناءة فيما يتصل بتنمية جازان. مع ذلك تحتاج مجموعة القواعد التنظيمية المعمول بها حالياً للمراجعة والتحديث بما يتناسب مع التوجهات الحالية في التخطيط الحضري، مما يقتضي إعادة التفكير في صياغة إطار تشريعي شامل ومتكامل للتخطيط العمراني يقلص من

يستند إطار التشريع العمراني لمنطقة جازان إلى الشريعة الإسلامية، والجهات المخولة بإصدار الأنظمة هي: الملك، مجلس الشورى، مجلس الوزراء ومختلف الوزارات. وتشمل أدوات إصدار الأنظمة: الأمر الملكي، الأمر السامي، المرسوم الملكي، التوجيه الملكي، قرارات مجلس الوزراء، والقرارات الوزارية، وتعمل بتدرج هرمي يكسبها مشروعيتها. وقد بلغ مجموع ما صدر من اللوائح الناعمة لضبط وتوجيه التنمية الحضرية في منطقة جازان ٥٠٠ لائحة تخطيطية، غالبيتها في صيغة تعاميم إدارية^(١)، وبالتالي تفتقر إلى القوة التشريعية الرسمية.

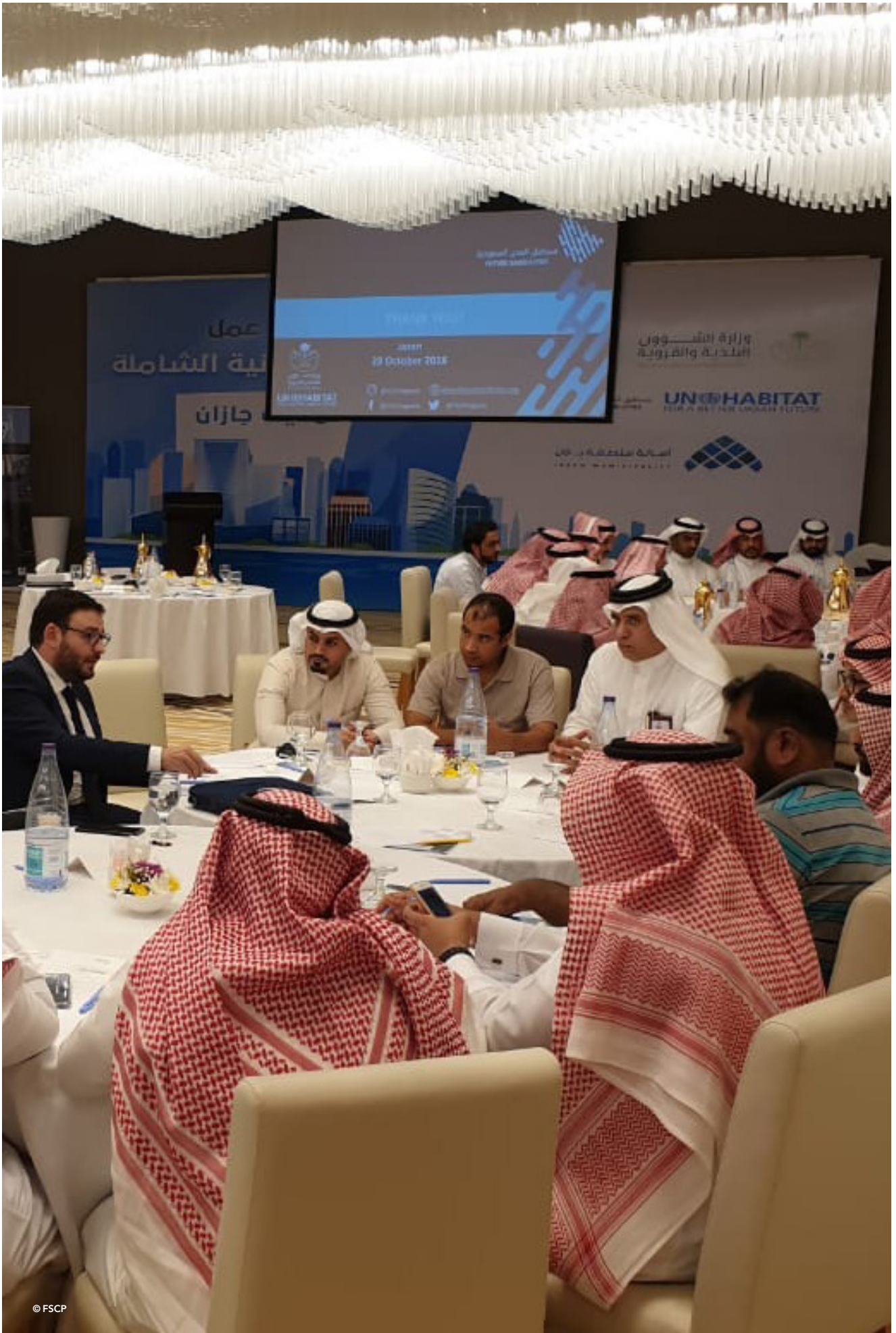


الشكل ١٢. رسم بياني حول عدد الأنظمة العمرانية والحضرية في المملكة العربية السعودية استناداً إلى المحاور الرئيسية لتشريعات التخطيط العمراني (موتل الأمم المتحدة)

تتولى وزارة الشؤون البلدية والقروية من الناحية التنظيمية مسؤولية التخطيط الحضري في مدن المملكة. لهذا، فدور الوزارة هام في ضبط وتوجيه النمو في مدينة جازان عبر ذراعها التنفيذي الممثل في أمانة جازان التي تقتصر ميزانيتها السنوية على الدعم الحكومي، حيث تقوم الحكومة برصد المخصصات المالية للأمانة على أساس ميزانية البنود التي يتم من خلالها تحديد أحجام النفقات لتقابلها اعتمادات مالية لكل بند من بنود الميزانية.

استند التخطيط لمدينة جازان للمنهجية المتبعة في تخطيط المدن في المملكة التي تتسم بتسلسل العملية التخطيطية من المستوى الأعلى إلى الأدنى: الاستراتيجية العمرانية الوطنية المعتمدة في العام ٢٠٠١، التي تعتبر الإطار المكاني لتوجيه التنمية العمرانية على المستوى الوطني، وفي إطارها أعدت لجازان ثلاثة مخططات اعتمدت ونفذت، (باستثناء المخططات المحلية) وهي المخطط العمراني الإقليمي لمنطقة جازان، والمخطط الهيكلي لمدينة جازان، ٢٠٠٧ والمخطط الإرشادي لمدينة جازان، ٢٠١٠، وهي مرتبطة بحدود النطاق العمراني في مراحلها الثلاثة (٢٠١٤/٢٠١٤هـ ، ٢٠١٩/٢٠١٩هـ ، ٢٠٢٠/٢٠٢٠هـ) للحد من أعمال الزحف العمراني نحو ضواحي المدن غير المخدومة بالبنية التحتية الحضرية الكافية، ثم مستوى التخطيط التفصيلي للتنمية في مدينة جازان الممثل بمخططات تقسيم الأراضي.

وتعد الاستراتيجية العمرانية الوطنية الوثيقة الوحيدة الموجّهة والناظمة للتنمية، أما بقية الأدوات التخطيطية فمحددة بأدلة إجرائية



© FSCP

ورشة عمل الرؤية العمرانية الشاملة مع الجهات المعنية في جازان

٢,٢,٣ المخطط الإقليمي الشامل لمنطقة جازان

يمثل التخطيط الإقليمي المستوى الثاني من التخطيط العمراني في المملكة العربية السعودية، ويتناول بالتحليل الجوانب الطبيعية والحضرية والاجتماعية والاقتصادية للتنمية الإقليمية. أعد المخطط الإقليمي المعتمد لمنطقة جازان في عام ٢٠٠٧، ويهدف المخطط إلى:

- تطوير رؤية شاملة للتنمية، بطريقة تعظم الاستغلال الأمثل للموارد المتاحة.
 - إنشاء قاعدة اقتصادية قوية ومتنوعة للمنطقة.
 - توفير فرص عمل جديدة.
 - تلبية احتياجات السكان من الخدمات والمرافق العامة.
- تم تصميم المخطط الإقليمي لتركيز التنمية الحضرية في تجمعات حضرية مختارة في المنطقة، والتي بدورها ستخدم التجمعات الحضرية المتبقية، وتنقسم التجمعات المقترحة إلى عدة فئات وفقاً للدور الوظيفي الذي ستؤديه، مع مراعاة تنوعها وتكاملها (خاصة فيما يتعلق بالأنشطة والوظائف).

وتتضمن المخطط الإقليمي لجازان أهدافاً خاصة وعامة، بحيث توضح الأهداف الخاصة الآليات التي سيتم استعمالها لتحقيق الأهداف العامة، وفيم يلي بيان الأهداف العامة:

١- تقويم الموارد والقدرات الإقليمية:

- رصد وتحليل الموارد الطبيعية والبشرية والاقتصادية لمنطقة جازان ومحافظةها.
- التوصية بالمشاريع التنموية المستقبلية للمنطقة في ضوء نتائج دراسات الجدوى الاقتصادية.

٢- إعداد مخطط إقليمي لمنطقة جازان ومخطط شبه إقليمي لمحافظةها:

هدف المخطط الإقليمي للمنطقة والمخطط شبه الإقليمي للمحافظات التي أقرتها وزارة الشؤون البلدية والقروية في ٢٠٠٧ إلى تحقيق ما يلي:

- تحديد استعمالات الأراضي خلال السنة المستهدفة للمنطقة والمحافظات.
- التصنيف الهرمي للتجمعات الحضرية من أجل تحديد مراكز النمو الوطنية والإقليمية والمحلية على نحو فعال.
- تحسين طاقة الخدمات والمرافق العامة في المنطقة والمحافظات.
- تحديث وإعداد المخططات الهيكلية لمراكز النمو الحالية.

٣- مواجهة التحديات الإقليمية:

- كبح جماح التوسع الحضري غير المنتظم وغير المخطط له في مدن المنطقة.

التداخل في الصلاحيات والمسؤوليات، ويضمن مستوى مقبول من المشاركة العامة في صناعة القرار المتعلقة بالتخطيط، بما يعزز المساواة وشمول الجميع.

هناك حاجة لنظام تخطيط عمراني وطني فاعل وظيفياً:

- يراعي الارتقاء بأوضاع المناطق غير المطورة على مستوى المدينة بأكملها من خلال المشاركة العامة، شاملاً آليات وأدوات سليمة لتمويل سياسة التطوير.
- تقديم الحوافز / والمتطلبات التي من شأنها تحقيق مدن أكثر اندماجاً وتقارباً.
- يحدد الأدوار والمسؤوليات المؤسسية الواضحة لكافة المستويات أثناء مراحل الإعداد والاعتماد ومتابعة التنفيذ.
- يحقق الترابط بين جميع مستويات التخطيط العمراني الوطنية والإقليمية والمحلية).
- يوفر آليات تنسيق ورصد فعالة.
- زيادة المشاركة العامة الهادفة وانخراط المجتمع في العملية التخطيطية.

إن توحيد وتكامل التشريعات الحضرية من شأنه أن يضمن المشروعية على الخطط التي تعتمد عليها جازان. إذ يمكن لمدينة جازان أن تستفيد من المخططات التفصيلية للعديد من المناطق الرئيسية في المدينة مثل الواجهة البحرية والمناطق السياحية والتي يجب أن تستند لمبادئ التصميم الحضري السليم، لدمج هذه المناطق مع كامل النسيج العمراني للمدينة.

إعادة النظر في اللائحة التنفيذية للنطاق العمراني ليشمل أسس وقواعد واضحة لتحديد مراحل من شأنه أن يعزز المساءلة الفنية والرأسية، كما تحتاج اللائحة إلى زيادة التركيز على تحديد منطقة حماية التنمية كمناطق لا يسمح بالتنمية فيها، ليس فقط من أجل منع الزحف العمراني غير المطور، بل للحيلولة دون التفاف المطور العقاري على النص النظامي غير الوافي في بعض مواد اللائحة التنفيذية. وستعزز هذه المبادرات صياغة السياسات الداعمة لتحويل المدينة كي تصبح أكثر ترابطاً واندماجاً واستدامة في المستقبل. وينبغي أولاً تدقيق اللائحة التنفيذية لقواعد تحديد النطاق العمراني لتقويم ما إذا كانت سياسة النطاق العمراني قد حققت الغاية المتوخاة منها، والإفادة من مخرجات التقويم في عملية الإصلاح التنظيمي وصياغة خيارات السياسة التخطيطية.

٢,٣ أدوات وإجراءات التخطيط

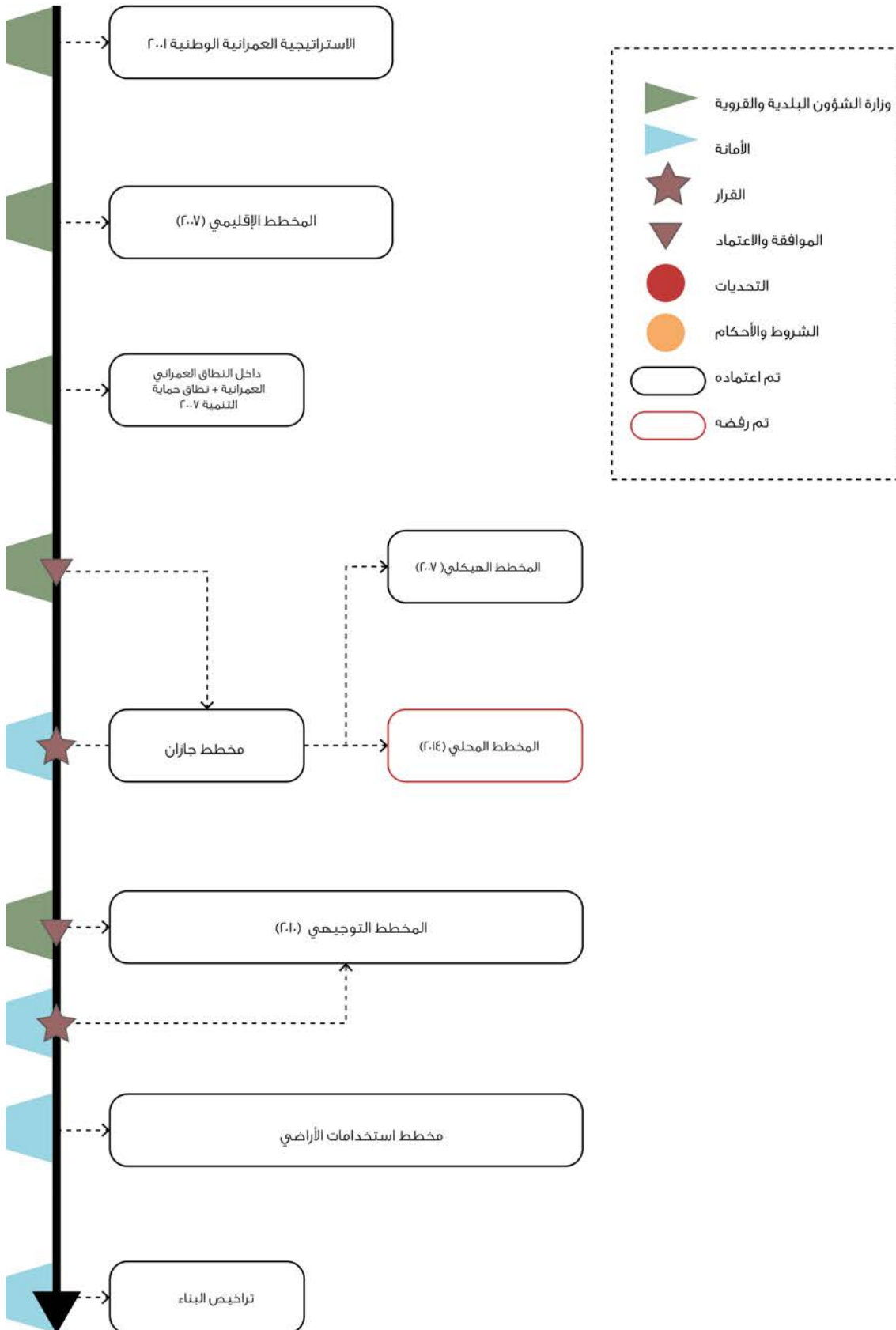
١,٢,٣ التدرج الهرمي للمخططات

يستند نشاط التخطيط العمراني في جازان إلى منهجية تخطيط المدن المتبعة في المملكة بمستوياتها الأربعة وهي المستوى الوطني، والإقليمي، والمحلي، والتفصيلي. ويوضح الشكل ١٣ أدوات التخطيط الحالية المستخدمة في أمانة جازان.

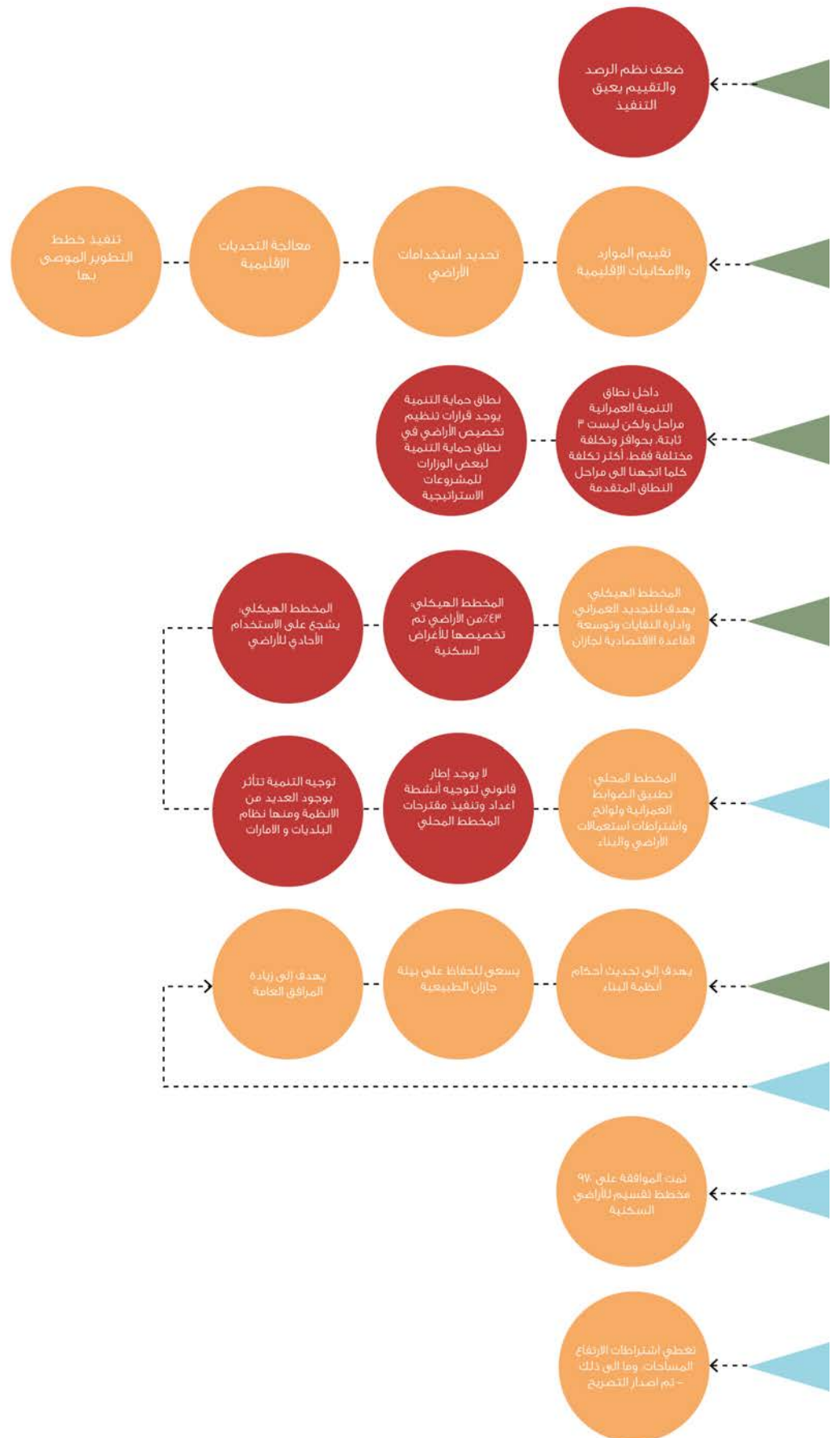


© FSCP

مضبة الملح في جازان



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



- ترميم المواقع الأثرية والتاريخية لتعزيز السياحة الإقليمية.
 - الحفاظ على البيئة والحياة الفطرية.
 - إعادة تحديد أدوار التجمعات الحضرية حسب وظائفها.
- ٤- آليات التنفيذ الموصى بها:**
- إنشاء بلديات فرعية في مراكز النمو في كل مستوى ، حسب حجمها ووظيفتها.
 - توجيه التطوير الحضري في المدن المكتظة بالسكان إلى التجمعات الأقل كثافة لتخفيف الضغوط على الخدمات والمرافق العامة.
 - توجيه التنمية الحضرية نحو المناطق الريفية الرئيسية ذات الكثافة السكانية المنخفضة لتعزيز الاستفادة من الموارد المتاحة.
 - دعم تنوع القاعدة الاقتصادية وتعزيز مساهمة القطاعات الريفية في الاقتصاد الإقليمي من خلال الاستعمال الأمثل للموارد المحلية.
- ٣,٢,٣ مخطط مدينة جازان**
- يتكون المخطط العمراني لمدينة جازان من مكون استراتيجي وهو المخطط الهيكلي مدعوماً بالمخطط التنظيمي. ويشمل نطاق هذه المخططات ما يلي:

- استراتيجية طويلة الأجل للمدينة.
- تحديد مجالات التنمية المناسبة.
- تحديد الأراضي العمرانية .
- نظام التنقل الحضري.
- حماية البيئة.
- توفير البنية التحتية.
- تفصيل استعمالات الأراضي.
- لوائح التخطيط الحضري
- مقترحات تفصيلية لمناطق العمل المختارة.

المخطط الهيكلي لمدينة جازان

يوفر المخطط الهيكلي إرشادات عامة للتنمية متعلقة بتوضيح الأنماط الرئيسية لاستعمالات الأراضي والتوسع العمراني السليم في إطار استراتيجية التنمية الإقليمية. أعد المخطط الهيكلي لمدينة جازان ٢٠٠٧-٢٠٤٣ من قبل الأمانة واعتمده وزارة الشؤون البلدية والقروية. ويركز على عدة أهداف للمدن المختلفة الواقعة داخل المنطقة الحضرية. على سبيل المثال ، لا تزال مدينة جازان هي المركز الإداري والخدمي للمنطقة.

تم إعداد المخطط الهيكلي لمدينة جازان استناداً للسياسات التي حددتها الإستراتيجية العمرانية الوطنية واستراتيجية التنمية الإقليمية لمنطقة جازان. التي حددت مدينة جازان العاصمة الإدارية لإمارة المنطقة ومركز نمو وطني. ويمكن تلخيص هذه السياسات على النحو التالي:

- التجديد العمراني من خلال مبادرات المشاريع.
- معالجة الازدحام في منطقة وسط المدينة، وتحسين النسيج العمراني والحفاظ على الطابع الحضري للمناطق السكنية وحمايته.
- تحسين التكامل الحالي لاستعمال الأراضي في البيئة الحضرية ومنع تغيير الاستعمال الزراعي للأراضي.
- تخصيص الأراضي على طول شبكات الطرق الإقليمية لتعزيز إنشاء الخدمات الإقليمية فيها.
- اختيار المواقع المناسبة للخدمات العامة والحكومية داخل المدينة وحجز الأراضي غير الحضرية للتنمية المستقبلية.
- تحقيق التوازن في توزيع الخدمات التجارية والمراكز الحضرية، وتسهيل تحويل الأراضي الخاصة لصالح المرافق والخدمات العامة، ودعم الاستعمال المختلط للأراضي.
- تشجيع التوسع في المناطق الصناعية وربطها بالطرق السريعة ودمجها مع المرافق الحضرية.
- توسيع القاعدة الاقتصادية للمدينة في قطاعات التعدين والزراعة وصيد الأسماك.
- الارتقاء بأوضاع المناطق الساحلية عبر تسهيل الوصول إليها وتوفير الخدمات الكافية، ودعم تنافسية المنطقة.
- إدارة التخلص من النفايات والتلوث في المناطق التجارية والسكنية .
- تحسين الأماكن والفضاءات العامة المفتوحة وزيادة توافرها في المدينة واحترام المحيط الثقافي والمحلي.

يحدد المخطط الهيكلي الأنماط الرئيسية لاستعمالات الأراضي الاستراتيجية وشبكات البنية التحتية داخل منطقة جازان الحضرية حتى مرحلة النطاق العمراني ٢٠٣٠/٤٥هـ. التي سيكون فيها ٤٣% من الكتلة المبنية للمدينة مخصصاً للأغراض السكنية، و٢٣% للاستعمال الحكومي. والمنطقة المحجوزة للأغراض السكنية كبيرة للغاية، ووفقاً لتوقعات مؤئل الأمم المتحدة، يمكن أن تستوعب ضعف عدد السكان المتوقع. ومع ذلك ، يعزز المخطط الهيكلي من نمط التنمية السكنية منخفضة الكثافة.

ويشجع المخطط الهيكلي على الاستعمال أحادي الوظيفة للأراضي. فالاستعمالات المختلطة للأراضي والاستعمالات التجارية (٢,٤%) متعددة الاستعمال ، ٤,٤% تجاري) مقترحة فقط على امتداد محاور التنمية الرئيسية والطرق الثانوية. أما الاستعمالات الأخرى كالترفيهية فمخصص لها ١١% ، و ٧% من مساحة المدينة الحضرية للاستعمالات التعليمية.

المخطط المحلي لحاضرة جازان

يمثل المخطط المحلي المستوى الثالث في منهجية تخطيط المدن بالمملكة العربية السعودية، ويركز إلى حد كبير على المناطق الواقعة ضمن حدود الأمانة المشمولة بحدود النطاق العمراني، مع التركيز بشكل خاص على الإسكان. ويحتوي المخطط المحلي على الأطلس الحضري الذي يشرح بالتفصيل استعمالات الأراضي المسموح بها لكل جزء من المدينة، ويستكمل بنظم ولوائح تقسيم المناطق مثل مسطح الأدوار المسموح بها، وأنماط الطرق

تحدي في العادة في عملية صناعة القرار ويؤثر في تحقيق المعايير الفنية المطلوبة التي تطلبها البلديات كأمانة جازان.

بالنسبة للمخطط المحلي لمدينة جازان، ما زال يتعين وضع الصيغة النهائية له واعتماده رغم الشروع بإعداده في العام ٢٠١٤ بالتنسيق مع الأمانة.

٤,٢,٣ المخطط الرئيسي الإرشادي لمدينة جازان

تم إعداد المخطط الرئيسي الإرشادي لمدينة جازان في عام ٢٠١٠ من قبل مكتب للاستشارات الهندسية بالتعاون مع أمانة جازان وإشراف وزارة الشؤون البلدية والقروية لأغراض:

- إعادة صياغة وتحديث كود البناء من أجل تحقيق أهداف التنمية وتوفير التوجيه السليم للتنمية الحالية والمستقبلية.
- الحفاظ على التوازن بين أسعار العقارات وعائد الاستثمار في مشاريع الإسكان، لتحفيز المستثمرين على المساهمة في أنشطة التنمية الحضرية ذات القيمة الاقتصادية.
- تحقيق معايير الخصوصية للسكان، مع مراعاة حسن الجوار .
- الحفاظ على البيئة الطبيعية وجماليات المدينة لإعطاء شخصية متميزة لأحياء جازان ومنطقة وسط المدينة.
- ضمان توافر المرافق العامة اللازمة للمباني استناداً إلى معايير علمية وهندسية واقتصادية سليمة.
- التأكد من أن اللوائح تتماشى مع الاحتياجات الفعلية في

والشوارع ومقاييس تصميمها، ارتفاعات المباني، والاستعمالات المشروطة، إلخ.

ويؤدي المخطط المحلي الوظائف الرئيسية التالية:

- تأسيس قاعد تفصيلية لضوابط التنمية العمرانية.
- توفير الخدمات والمرافق العامة بطريقة فعالة من حيث التكلفة ومتكاملة.
- وضع المتطلبات الأساسية لشبكات الطرق والشوارع المقترحة.
- المساعدة في تنسيق أعمال التنمية السكنية العامة والخاصة.

توكل مهمة إعداد المخطط المحلي للمكاتب الاستشارية بموجب «كراسة الشروط والمواصفات الفنية الخاصة بإعداد المخططات المحلية» أعدتها وزارة الشؤون البلدية والقروية، وتم تحديثها في العام ٢٠١٥ لتنص على أفق زمني جديد للمخطط المحلي يمتد لـ ١٤ سنة (٢٠١٥-٢٠٢٩). ولا يلحق بالمخطط المحلي إطار محدد لتنفيذه.

ويتسم إعداد المخطط المحلي بالتعقيد نتيجة وجود هياكل متوازية أنشأتها وزارة الشؤون البلدية والقروية ووزارة الداخلية، فالبلديات مكلفة نظاماً بمهمة التخطيط تحت إشراف وزارة الشؤون البلدية والقروية، لكن هناك تداخل إشرافي مع المحافظات والمراكز التي تتبع وزارة الداخلية، فوزارة الداخلية تمثل الجهة المشرفة على تنفيذ المشروعات،^(٤) ووزارة الشؤون البلدية والقروية الجهة التخطيطية، لكن ما زال ليس هناك من آلية واضحة للتنسيق بينهما مما يشكل



الواجهة البحرية في جازان

٢,٢,٥ النطاق العمراني وحد حماية التنمية لمدينة جازان

المدينة وبما يتفق مع المطلوب في المخطط.

- تحقيق بيئة عمرانية جاذبة إلى المدينة من خلال معالمها الطبيعية.

الإطار التنظيمي

في عام ٢٠٠٨، صدر قرار مجلس الوزراء رقم ١٥٧، الذي تضمن مراجعة وتقويم ضوابط مراحل التنمية العمرانية وتقسيم مرحلة التنمية العمرانية بين عامي ١٤٣٥هـ و ١٤٥٠هـ إلى ثلاث مراحل وإقرار الضوابط الملاءمة لكل منها، وبموجب ذلك صدر قرار وزارة الشؤون البلدية والقروية رقم ٦٦٠٠٠ في ٢٠/١٢/١٤٣٥هـ (٢٠١٤م) المتضمن اللائحة التنفيذية المحدثة لقواعد النطاق العمراني حتى عام ١٤٥٠هـ (٢٠٣٠م). وكانت وكالة تخطيط المدن بوزارة الشؤون البلدية والقروية قد أعدت قواعد تحديد النطاق العمراني بهدف ضبط وتوجيه وترشيد التنمية العمرانية في مدن وقرى المملكة والحد من أعمال ومظاهر الزحف والامتداد العمراني غير المنظم إلى ضواحي المدن غير المخدومة بالمرافق والتجهيزات الأساسية الكافية، مع بيان حدود حماية التنمية حتى العام ١٤٥٠هـ (٢٠٣٠م) التي لا يسمح بتجاوزها حماية للأراضي الواقعة خارج حد حماية التنمية.

وتنص اللائحة التنفيذية المحدثة لتحديد قواعد النطاق العمراني عام ٢٠١٤ على العديد من المبادئ والضوابط العامة للتنمية، بما يتواءم مع توجهات استراتيجيات التنمية العمرانية والإقليمية، منها:

- إعطاء الأولوية للمشاريع التي تشكل جزءاً من الاستراتيجيات العمرانية، بما في ذلك تحديد مسارات شبكات الطرق الرئيسية والسكك الحديدية الواقعة في الأراضي الخاصة، على أي مشاريع إنمائية أخرى
- لا يسمح بالمشاريع التنموية خارج حدود النطاق العمراني إلا

أعدت سياسات ولوائح البناء في المخطط الرئيسي الإرشادي استناداً للعديد من الدراسات والمناقشات والمشاورات لإبراز الخصائص الحضرية لجازان وتعزيز التنمية العمرانية المستدامة. وتشمل هذه السياسات ما يلي:

- تعزيز خصوصية المناطق السكنية، وتحديد مناطق نمط الفيلا.
- تحسين كفاءة شبكة النقل عن طريق إنشاء أماكن لوقوف السيارات داخل المباني وخارجها.
- جذب المشاريع الاستثمارية التي تعزز أهمية المدينة كمركز محتمل للتنمية في المملكة.
- تحديد شبكة الشوارع والمناطق التجارية كعناصر أساسية للهيكل العمراني للمدينة.
- تشجيع تطوير قطع الأراضي الكبيرة عن طريق خلق حوافز الاستثمار والتخفيف من متطلبات البناء.
- دعم الاستعمالات المختلطة للأراضي على الشوارع الرئيسية وفي المناطق السكنية بعد موافقة الأمانة، وفقاً للضوابط والإجراءات الرسمية.
- تحفيز أصحاب الأعمال وتشجيعهم على تقديم الخدمات والأنشطة التي تساعد على تحسين البيئة الحضرية في المدينة.

تصنيف حدود التنمية العمرانية لاعتماد مخططات

تقسيم الأراضي ومراحل حدود التنمية الحضرية

اللائحة التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري

رقم ٦٦٠٠٠ بتاريخ ٢٠/١٢/١٤٣٥

المرحلة الأولى (٢٠١٤-٢٠١٨)	المرحلة الثانية (٢٠١٩-٢٠٢٤)	المرحلة الثالثة (٢٠٢٥-٢٠٣٠)
مراكز النمو الوطنية (حائل، تبوك، بريدة، عنيزة، عرعر، نجران، جازان، الباحة، سكاكا، أبها، الطائف، الأحساء)		
أكثر من ٥٠٠ متر مربع		
<ul style="list-style-type: none"> - سفلة الطرق الداخلية - الصرف الصحي والكهرباء - المياه في حال توفرها - البنية التحتية لتصريف مياه الأمطار - الربط بأقرب طريق رئيسي - النسبة المئوية للمنطقة السكنية المنجزة لا تقل عن ٥٠% - توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات وغيرها) 	<ul style="list-style-type: none"> - سفلة الطرق الداخلية - الصرف الصحي والكهرباء - المياه في حال توفرها - البنية التحتية لتصريف مياه الأمطار - الربط بأقرب طريق رئيسي - النسبة المئوية للمنطقة السكنية المنجزة لا تقل عن ٥٠% - توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات وغيرها) 	<ul style="list-style-type: none"> - سفلة الطرق الداخلية - الصرف الصحي والكهرباء - المياه في حال توفرها - البنية التحتية لتصريف مياه الأمطار
<ul style="list-style-type: none"> - توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات وغيرها) 		

الشكل ١٤. مصفوفة تبين بدائل وخيارات التنمية ضمن مراحل نطاق التنمية العمرانية في مراكز النمو الوطنية (بما فيها مدينة جازان)

- ومن ثم يتم استكمال الإجراءات النظامية اللازمة للاعتماد.
- إعداد مخطط الموقع وفق المعايير والأسس التخطيطية.
- توثيق موافقة المالك الخطة على الالتزام بضوابط التنمية العمرانية المعتمدة للمخطط المطلوب اعتماده عند تقديمه للأمانة.
- بعد اعتماد المخطط ترسل نسخ مصدقة منه لكافة الجهات القائمة على شبكات المرافق العامة للاطلاع عليه وتسليم المالك المواصفات الفنية المعتمدة للتمشي بموجبها عند التنفيذ، مع تزويد وكالة الوزارة لتخطيط المدن بنسخة مصدقة من المخطط.
- بعد التحقق من قيام المالك بتنفيذ كافة ضوابط التنمية العمرانية يتم ختمه والتوقيع عليه بالاعتماد النهائي.

نظام رسوم الأراضي البيضاء - جازان

نسبة الأراضي غير المطورة «الأراضي البيضاء» في جازان عالية، بنسبة ٥٠٪ (٢٤٢،٢ هكتار) من إجمالي الأراضي المتاحة للتنمية الحضرية ضمن حدود النطاق العمراني للمدينة جازان حتى العام ١٤٥٠هـ. وقد ساهم وجود الأراضي البيضاء بشكل رئيس في النقص المتزايد في المساكن، لا سيما لتلبية متطلبات الشباب والنمو السكاني. ويعزى هذا إلى حد كبير إلى اكتناز الممتلكات بهدف تعظيم قيمة الأرض قبل التطوير. وفي عام ١٤٣٧هـ صدر قرار مجلس الوزراء رقم ٣٧٩ في ١٤٣٧/٩/٨هـ بالموافقة على اللائحة التنفيذية لنظام رسوم الأراضي البيضاء^(٦) الذي يفرض رسوماً سنوية بنسبة ٢،٥٪ من القيمة التقديرية للأراضي البيضاء، والتي يحددها النظام بأنها كل أرض فضاء مخصصة للاستعمال

- بموافقة وزارة الشؤون البلدية والقروية على المخططات وفقاً للضوابط والإجراءات الرسمية.
 - الموافقة على المشاريع الكبرى ذات الطبيعة الخاصة بقرار من وزير الشؤون البلدية والقروية وفقاً للضوابط والإجراءات.
- كما تحدد اللائحة التنفيذية المحدثّة ضوابط السماح بتخطيط الأراضي وتطويرها التي يتوجب على أصحاب الأراضي والمطورين اتباعها وفق مستويات مراكز النمو الوطنية والإقليمية والمحلية، وضوابط توفير البنية التحتية تبعاً لمساحات الأراضي المراد تخطيطها. (الشكل ١٤)

التحديات

على الرغم من أن اللائحة التنفيذية المحدثّة لتحديد قواعد النطاق العمراني واضحة فيما يتصل بحظر التنمية خارج حدود النطاق العمراني، هناك بعض الاستثناءات، مثل الأراضي المخصصة لوزارة الإسكان في مواقع نائية ضمن المرحلة الثانية للنطاق العمراني لجازان والتي ستستغرق تنميتها مدة طويلة نتيجة عدم توافر المرافق والتجهيزات المطلوبة^(٦).

السماح بتخطيط الأراضي

- يتقدم المالك/المطور بطلب تخطيط الأرض مرفقاً به مخطط الموقع العام إلى أمانة جازان.
- تقوم الأمانة بدراسة الطلب وفق ضوابط تخطيط الأراضي، وتقوم بتنزيل الموقع على خريطة النطاق العمراني للتأكد من مرحلة التنمية العمرانية للموقع وإبلاغ المطور بالاشتراطات،



المملكة، ويشمل ذلك ضمان توفير الطرق والشوارع والتجهيزات الضرورية وصيانة ونظافة البيئة بالإضافة إلى إدارة الترخيص لجميع أنواع أنشطة البناء ضمن الحدود البلدية.^(٧) و تقوم وكالة الوزارة لتخطيط المدن من خلال الإدارات العامة التابعة لها وهي التخطيط المحلي، الدراسات والأبحاث، وتنسيق المشروعات، والتخطيط العمراني وإدارة التصميم العمراني^(٨) بالتنسيق مع كافة الأجهزة الحكومية المعنية لتحقيق التنمية العمرانية الشاملة، إلا أن ضعف التنسيق بين هذه الإدارات والأمانة يؤثر سلباً في تقديم الخدمات وتنفيذ المشاريع.

٢,٣,٣ السياق الإقليمي – منطقة جازان

وفقاً للتصنيف الإداري لوزارة الداخلية، يضم تشكيل منطقة جازان ١٣ محافظة، منها ٣ فئة (أ) و ١ فئة (ب)، و ٣١ مركز نمو، منها ٢٥ مركز فئة (أ) و ٦ مراكز فئة (ب) وتعد مدينة جازان المركز الإداري للمنطقة، وهي بلدية من فئة «أمانة». وتقتصر مآليتها السنوية على تمويل الحكومة، حيث تقوم الحكومة برصد المخصصات المالية للأمانة على أساس ميزانية البنود^(٩) التي يتم من خلالها تحديد أحجام النفقات لتقابلها اعتمادات مالية لكل بند من بنود الميزانية.^(١٠)

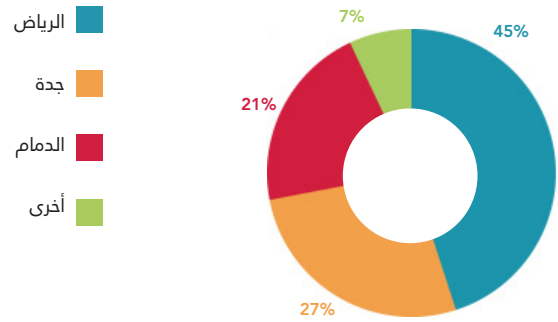
وبموجب نظام المناطق،^(١١) تتولى إمارة منطقة جازان إدارة المحافظات والمراكز والإشراف على أجهزة الحكومة في المنطقة وبحث شؤون تنمية وتطوير المنطقة معها، وتقديم تقارير سنوية لوزارة الداخلية عن كفاية أداء الخدمات العامة في المنطقة. أما مجلس المنطقة،^(١٢) ومقره في إمارة المنطقة، فيختص بـ^(١٣):

- تحديد احتياجات المنطقة، واقتراح إدراجها في خطة التنمية العامة.
- تحديد المشاريع النافعة حسب أولوياتها واقتراح اعتمادها في الميزانية.
- دراسة المخططات التنظيمية لمدينة وقرى المنطقة ومتابعة تنفيذها بعد اعتمادها
- متابعة تنفيذ ما يخص المنطقة من خطة التنمية والموازنة والتنسيق في ذلك.

ويشرف المجلس البلدي، ومقره في أمانة جازان، على أنشطة الأمانة والبلديات الفرعية لضمان التنسيق وفق الخطة العمرانية الإقليمية حسب احتياجات الأمانة. ويتم انتخاب ثلثي أعضاء المجلس البلدي في حين يعين الثلث الباقي بقرار من وزير الشؤون البلدية والقروية، ومن اختصاصاته:

- دراسة مشروع ميزانية الأمانة وإقراره.
- اقتراح المشاريع العمرانية داخل نطاق خدمات الأمانة ومناقشتها مع الأمين.
- نطاق الخدمات البلدية.
- إبداء الرأي في شأن المشاريع التي يتطلب تنفيذها نزع ملكية العقارات للمنفعة العامة وإرفاق ما ينتهي إليه المجلس مع معاملة المشروع عند رفعها للجهات المختصة.

السكني، أو السكني التجاري داخل حدود النطاق العمراني. ويتمثل الغرض من هذا النظام (في أ) زيادة المعروض من الأراضي لمعالجة مشكلة نقص المساكن، (ب) إتاحة الأراضي السكنية بأسعار ميسرة، (ج) مكافحة الممارسات الاحتكارية. وستقوم وزارة الإسكان بوصفها الجهة التنفيذية بتطبيق النظام على مراحل. (الشكل ١٥)



الشكل ١٥. رسم بياني النسبة المئوية للأراضي البيضاء - المرحلة الأولى من تنفيذ نظام الأراضي البيضاء

٦,٢,٣ مخططات تقسيم الأراضي

تعد مخططات تقسيم الأراضي اللبنات الأساسية لنمو المدن في المملكة العربية السعودية. ولأمين جازان صلاحيات الموافقة على مخططات تقسيم الأراضي وفقاً للمعايير التالية، بموجب القرار الوزاري رقم ١٧٧٧ لعام ٢٠١٠:

- أن تكون الأرض ضمن حدود النطاق العمراني المعتمد.
- توافق استعمال الأراضي المحدد مع ضوابط التنمية.
- ألا يترتب على مخطط تقسيم الأراضي إلغاء أو تعديل لائحة أو تخطيط معتمد أو استعمال أراضي مسموح به.
- بعد اعتماد المخطط ترسل نسخ مصدقة منه لكافة الجهات القائمة على شبكات المرافق العامة للاطلاع عليه وتسليم المالك المواصفات الفنية المعتمدة للتمشي بموجبها عند التنفيذ، مع تزويد وكالة الوزارة لتخطيط المدن بنسخة مصدقة من المخطط.

وكانت أمانة جازان قد اعتمدت ٩٧ مخططاً لتقسيم الأراضي ضمن حدود النطاق العمراني.

٣,٣ النطاق المؤسسي

١,٣,٣ مؤسسات التنمية الحضرية في المملكة العربية السعودية

يتأثر نمط النمو والتنمية في جازان بإطار التخطيط المؤسسي المركزي للمملكة العربية السعودية تحت إشراف وزارة الشؤون البلدية. حيث تتولى الوزارة مهمة إجراء التخطيط الحضري لمدينة



© FSCP

مشاركة المرأة ضمن ورشة عمل الرؤية العمرانية الشاملة في جازان

- انتشار ظاهرة وضع اليد على الأراضي العامة في المحافظات والقرى بسبب ضعف الرقابة من جانب البلديات المعنية.
- محدودية مبادرة المجلس البلدي للتشاور والتنسيق مع القطاع الخاص وحفز مشاركته في التنمية من المجلس البلدي ، تحديداً مع مطوري العقار السكني والتجاري.

٤,٣,٣ الآثار التشريعية والمؤسسية على جازان

معظم القرارات الفنية والموافقات الصادرة عن منظومة الإدارة المحلية ممثلة بأمانة جازان بما فيها القرارات التخطيطية، تتخذ على أساس تقديري وفقاً للأولويات التي تحددها الأمانة والمجلس البلدي. حيث أن عدم وجود آليات نظامية لموائمة وتوجيه منظومة التخطيط ستؤثر بغموضها والتنفيذ الجزئي على الإطار التشريعي على جذب الاستثمار الأجنبي أو المؤسسي، وهو مالا يتماشى الركيزة الاقتصادية لرؤية المملكة ٢٠٣٠.

٤,٣ التمويل البلدي

تتمتع منطقة جازان بموقع استراتيجي ومواتٍ على ساحل البحر الأحمر، ومقابل للحدود الأفريقية، مما يفيد في تنمية السياحة والتبادل التجاري. وتعتبر جازان، بوصفها العاصمة، المركز الإداري والاقتصادي للمنطقة، حيث تزاوُل معظم الأنشطة الاقتصادية، بما في ذلك الأنشطة الصناعية وأعمال شحن السلع والمنتجات. وتعتبر الإدارة الحكومية والدفاع وتجارة الجملة والتجزئة والزراعة والتعليم أبرز القطاعات الاقتصادية التي توظف غالبية القوى العاملة في المنطقة. ومع ذلك، يتمحور اقتصاد جازان في قطاعين رئيسيين هما قطاع البناء والتشييد وقطاع تجارة الجملة والتجزئة اللذان يستقطبان معاً ٦٨٪ من إجمالي القوى العاملة في المنطقة.

تعكف الحكومة على تحديد القطاعات الاقتصادية الاستراتيجية التي يمكن أن تعزز التنمية الاقتصادية المحلية، وتوفر فرص العمل والابتكار في جازان. فالتنوع الاقتصادي في هذا الجزء من المملكة يشكل الأساس لتحقيق الأهداف الاقتصادية الإقليمية والوطنية في رؤية ٢٠٣٠. وبالتالي، فإن تطوير وتعزيز البنى التحتية (المطار والميناء البحري) والمرافق التي تخدم القطاعات الاقتصادية الرئيسية في جازان (مثل الصناعة والخدمات اللوجستية والزراعة والسياحة) يعد من أولويات الحكومة. فهذه العناصر أساسية في زيادة الأنماط الصناعية، وتحفيز المنافسة وتسخير القدرة الإنتاجية لجازان، من أجل زيادة مساهمة المدينة في الاقتصاد الإقليمي والوطني.^(١٤)

وعلى الرغم من أن اقتصاد جازان يتركز بشكل كبير في القطاعات كثيفة العمالة، (تسهم بنسبة ٣٠٪ من التصنيع الإقليمي)، تعمل الحكومة على تعزيز التنمية والابتكار وتحديد الروافع الاقتصادية التي تركز على الزراعة والصناعات والسياحة (انظر الشكل ٢١). هناك جزء هام في استراتيجية الحكومة لتحقيق أهدافها الاقتصادية يتضمن الالتزام المتجدد بتعزيز حلقة التغذية الراجعة بين: (١) الاحتياجات الإقليمية والمحلية، (٢) التعليم والتدريب، و (٣) المشهد الاقتصادي. وتستهدف الحكومة هنا تعزيز النمو في رأس المال البشري، مع تعزيز ظروف السوق التي تدعم البحث والابتكار والتنوع الاقتصادي^(١٥).

وبالنسبة لصلاحيات التنفيذ فهي مقصورة على وزارة الشؤون البلدية والقروية، والإمارة ومجلس المنطقة، وبدون هذه الصلاحيات يفتقر المجلس البلدي للقدرة على متابعة التوصيات مع الأجهزة المعنية.

٣,٣,٣ النطاق المحلي - جازان

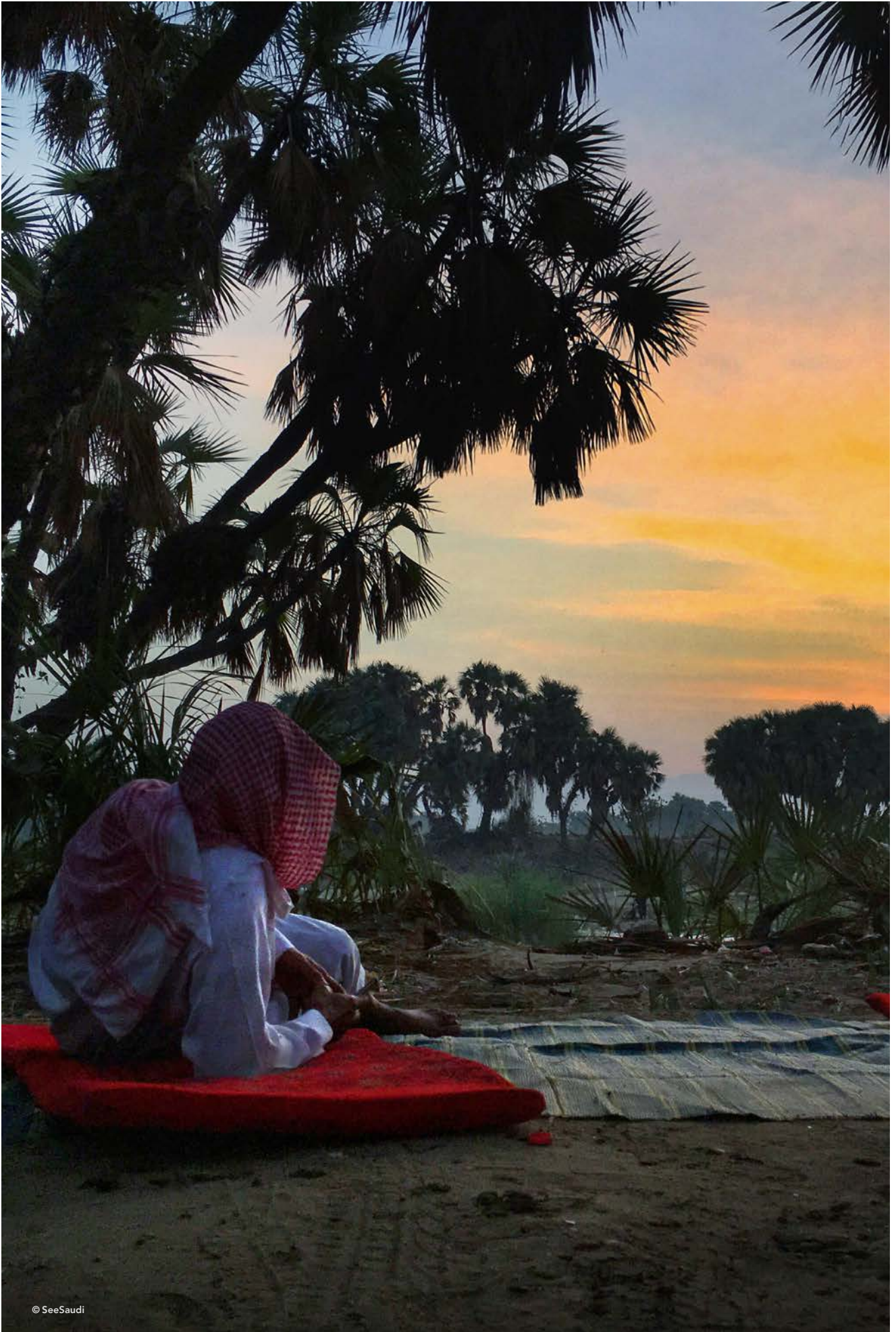
تتكون منطقة جازان من عدة مدن أكبرها مدينة جازان المركز الإداري للمنطقة، وتدار بمستوى «أمانة» وهي جهاز خدمي له شخصية اعتبارية ذات استقلال مالي وإداري.

تم تحديث الهيكل التنظيمي لأمانة جازان مرتين، الأخيرة جرت في ٢٠١٢-٢٠١٣م. وضمن هذا الهيكل، هناك أربعة أقسام رئيسة مسؤولة عن الجوانب الإدارية والتنظيمية والتخطيطية لأمانة جازان على النحو التالي:

- وكالة التعمير والمشاريع
- الإدارة العامة للتخطيط العمراني.
- وكالة الخدمات.
- وكالة شؤون البلديات.

هناك العديد من التحديات التي تواجه الأمانة فيما يتعلق بإدارة جازان، مثل:

- دور الأمانة هو تطبيق اللوائح والتشريعات الصادرة من الإدارة العليا. ودورها المحدود في التوجيه التخطيطي يقتصر في إبداء الرأي وفق نظام التصرف بالعقارات البلدية لسنة ٢٠١٣. ولائحته التنفيذية لعام ٢٠١٥. ويتمثل دور الأمانة المباشر في إعداد أنظمة وضوابط البناء لمدينة جازان ضمن الخطة المحلية غير المعتمدة.
- العديد من الأجهزة الحكومية، وفروعها العاملة في مدينة جازان، تتداخل وظيفياً مع الأمانة. وهي: أمانة جازان، ومجلس منطقة جازان، والمجلس البلدي، وبلديات المحافظات الثلاثة عشرة. هناك تشاور مباشر بين الأمانة وهذه الجهات الرسمية، لا سيما في معالجة شكاوى المواطنين.
- هناك تنسيق رأسي محدود بين الأمانة والوزارات، باستثناء وزارة المالية، حيث يتم التنسيق معها بصورة مستمرة ومباشرة مع وزارة المالية فيما يتعلق بالمطالبات المالية والموازنة.
- قلة أعداد المتخصصين في التخطيط الحضري. حيث يعزى ذلك في جزء منه إلى عملية التوظيف المستنفدة للوقت.
- عدم كفاية الميزانية قياساً بعظم حجم العمل الذي يتعين على الأمانة القيام به، مما يؤثر، من بين أمور أخرى، في القدرة على الاستعانة بخبراء استشاريين مؤهلين لإعداد الخطط.
- ضعف إجراءات مراقبة ورصد تجاوزات لوائح التخطيط وإنفاذ الإجراءات الإدارية. وعملية إصدار العقوبات مرهقة في الوقت الحالي وبالتالي فهي غير فعالة كآلية رادعة.
- وعورة التضاريس في بعض أنحاء منطقة جازان كما في منطقة جبال فيفا، زادت في تكلفة البناء والتنمية.
- ضعف البنية التحتية وقلة الصيانة.



© SeeSaudi

تمتاز منطقة جازان بتضاريس طبيعية متنوعة تتفاوت من الساحل، إلى السفوح الجبلية حيث المدرجات الزراعية

١,٤,٣ النظام المالي

تتم التحويلات من وزارة المالية استناداً إلى تقدير الوزارات لنفقاتها المحتملة من إيرادات ومصروفات للعام المقبل. وبالنسبة لوزارة الشؤون البلدية والقروية، ترفع الأمانات والبلديات تقدير نفقاتها من إيرادات ومصروفات للعام المقبل في ضوء احتياجاتها وأولوياتها المحلية، إلى الوزارة لتقوم بدورها، بعد مراجعتها واعتمادها برفعها لوزارة المالية التي تضع موازنة مقترحة لها بناءً على تصورات وزارة الشؤون البلدية والقروية تتم مناقشة بنودها، وبعد الاتفاق على بنود الميزانية المقدمة من الوزارات المختلفة تعرض على مجلس الوزراء الذي يقوم بموجب الصلاحيات المخولة له باعتماد الميزانية العامة الجديدة، وصرف المخصصات المالية بموجبها.

٣,٤,٣ تمويل تكاليف التشغيل البلدية

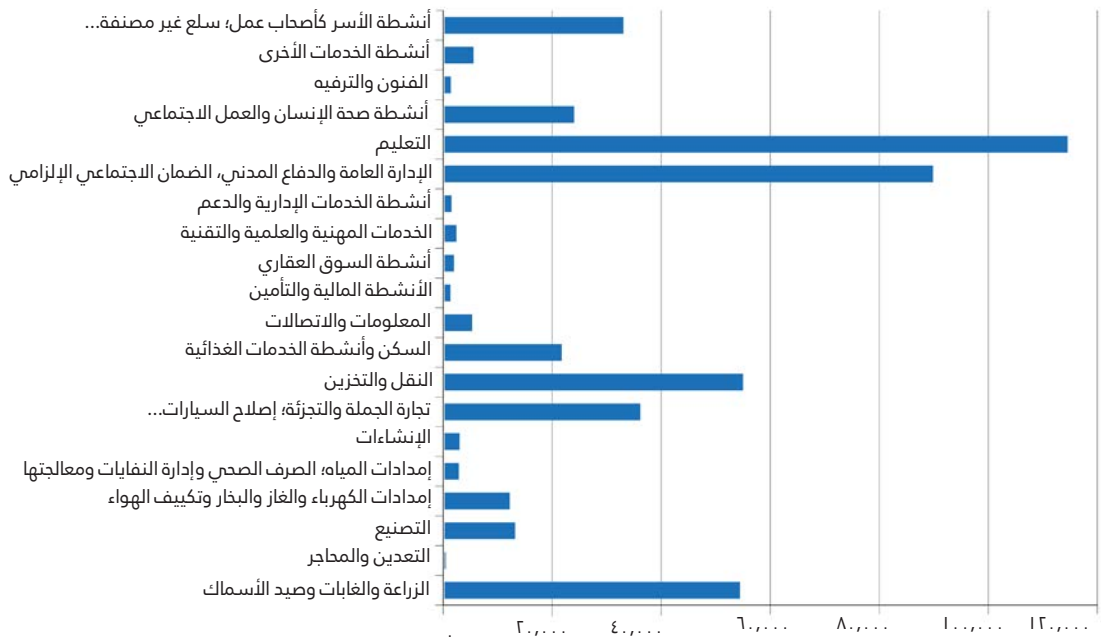
في عام ٢٠١٦، بلغت الإيرادات الذاتية المباشرة لأمانة منطقة جازان ٨٩,٥ مليون ريال، ما يعادل ١٠٪ من ميزانية الأمانة. (١٧) ولأغراض تحسين إدارة مالية الأمانات والبلديات، وتقليل الاعتماد على التمويل المركزي، يوجّه برنامج التحوّل الوطني ٢٠٢٠ الإدارات المحلية نحو رسم سياسات مالية سليمة من خلال إدخال أدوات مالية جديدة.

تتطلب التنمية الاقتصادية الحضرية والمحلية المستدامة نظام إدارة مالي عام سليم ومرن. حالياً، تقوم خطة التنمية الوطنية بتوجيه المالية العامة لمنطقة جازان، وهذا النظام شديد المركزية ويعتمد على الدعم الحكومي لتمويل أنشطة ومشاريع التنمية المحلية. ففي عام ٢٠١٧، خصصت الحكومة ٥٪ من الموازنة العامة للخدمات البلدية، والتي تشمل مشاريع وبرامج تديرها وزارة الشؤون البلدية والقروية.

تتولى وزارة الشؤون البلدية والقروية، عبر الأمانات، (١٨) مسؤولية تمويل أنشطة القطاع البلدي، مثل التخطيط الحضري، تراخيص البناء، والصرف الصحي، وصيانة شبكات الطرق والشوارع في حدود الأمانات والبلديات. بالإضافة إلى وزارة الشؤون البلدية والقروية، هناك العديد من الوزارات والجهات الحكومية الأخرى تقوم بتمويل وتنفيذ مشاريع على المستوى البلدي، على سبيل المثال، توفر وزارة التعليم تمويلاً مباشراً لمدارس المدينة.

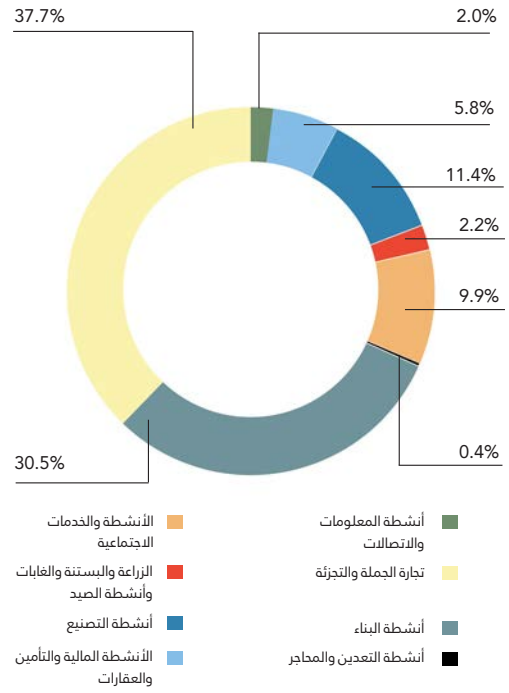
٢,٤,٣ إيرادات الأمانة

في الوقت الحالي، تقتصر مالية الأمانة على التمويل المركزي مما يخصص لها من الموازنة العامة. وبرغم رسوم الخدمات البلدية، لا تزال الإيرادات البلدية المباشرة غير كافية، مما يعني استمرارها في الاعتماد على التمويل المركزي.



المصدر: الهيئة العامة للإحصاء (٢٠١٥).

الشكل ١٦. توزيع فرص العمل حسب النشاط الاقتصادي في منطقة جازان، ٢٠١٦.



الشكل ١٧. فرص العمل حسب القطاعات الاقتصادية في جازان، ٢٠١٦.

المصدر: برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، نيروبي (٢٠١٨)
 الشكل ١٨. مقارنة اتجاه التصنيع بين المدينة والمستويات الإقليمية في المنطقة
 ٢٠١٠-٢٠١٥.



مشاركة الجهات المعنية في الورشة العمرانية الشاملة في جازان

٤,٤,٣ تمويل الخدمات البلدية

تخصيص رأس المال المدفوع بالإصلاحات الإستراتيجية وزيادة القيمة السوقية. (٢٠)

بدأت الحكومة في إصدار سندات الدَّين العام عام ١٩٨٨. وفي السنوات الخمسة عشرة الماضية، خضع سوق الصكوك وأدوات الدين السعودي لسلسلة من الإصلاحات، تغيرت معها عمليات إصدار السندات، وتسعير السندات، وتحديد شروط استحقاق السندات، وإصدار سندات التنمية الحكومية ذات العائد المتغير. تتكون المجموعة من المؤسسات المالية المحلية والبنوك والمستثمرين الأجانب. (٢١) وتخضع سندات التنمية الحكومية للزكاة بالنسبة للمستثمرين المحليين وتعفى من الضريبة على الدخل بالنسبة للمستثمرين الأجانب.

بنود الميزانية	ريال سعودي (x ١٠٠٠)
رواتب	٦٩,٥٥٠.
مصرفات تشغيل	٩,٦٤٠.
برامج وعقود تشغيل وصيانة	١٦٩,٤٠٠.
مشروعات	٥٧٥,٧٠٠.
إجمالي الميزانية	٨٤٢,٢٩٠.

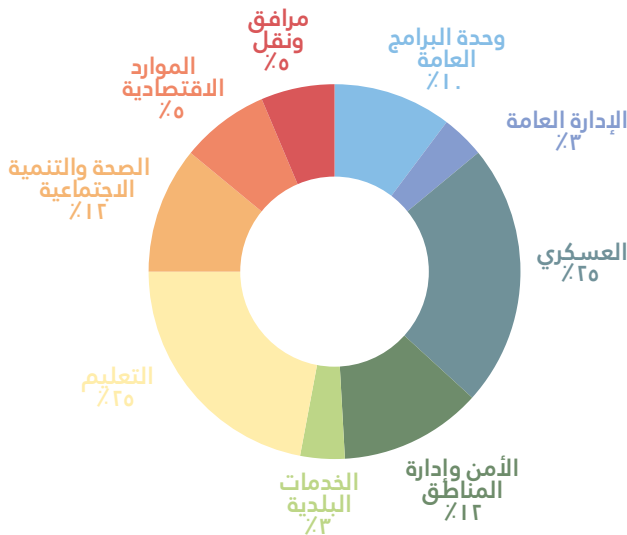
المصدر: وزارة المالية، المملكة العربية السعودية (٢٠١٧).

أصبح الطلب على رأس المال لتمويل البنية التحتية المحلية في البلدان الناشئة من الأولويات، خاصة في مدن مثل جازان، فحيازات التمويل المتاحة لدول مثل المملكة العربية السعودية لسد الفجوة في الميزانية ومواجهة تحديات التنمية الجديدة آخذة في التوسع بسرعة.

تم إدخال إصلاحات حديثة لتحسين السوق المالية من خلال زيادة رأس المال. على سبيل المثال، تم مؤخراً إطلاق نظام السوق المالية، وهيئة السوق المالية، وكذلك السوق المالية السعودية (تداول) المملوكة للقطاع الخاص في المملكة العربية السعودية كآليات لتيسير وتعزيز سوق التجارة الداخلية.

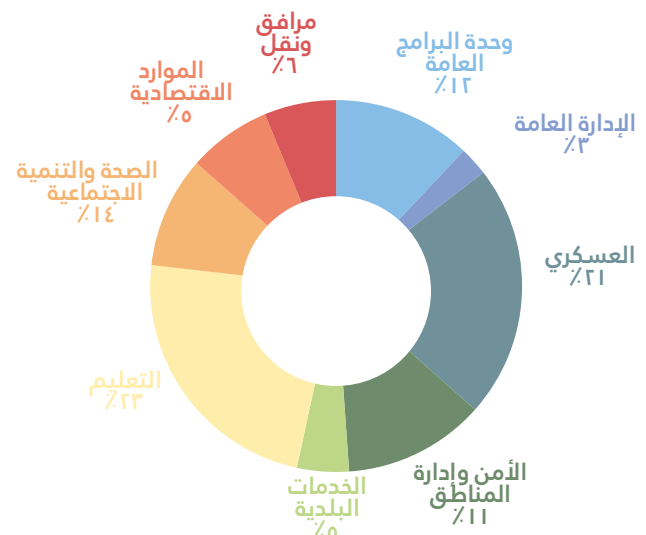
بين عامي ٢٠١١ و ٢٠١٦، ارتفعت قيمة الأسهم السعودية أكثر من ٥٠٪ من الناتج المحلي الإجمالي إلى حوالي ٧٠٪، واليوم، تعد «تداول» السوق المالي الوحيد للأسهم السعودية والأكبر في الدول العربية. (١٨)

وإلى جانب تداول، قدمت المملكة العربية السعودية «نمو»، وهو سوق الأسهم للشركات الصغيرة والمتوسطة مع متطلبات اكتتاب أقل، يعد «نمو» خياراً سليماً للشركات الصغيرة والمتوسطة المهمة بالوصول إلى السوق العام. وبالإضافة إلى توافر الخدمات المصرفية التقليدية، مرّت البنوك المحلية في المملكة العربية السعودية بسلسلة من عمليات الاندماج والاستحواذ بعد انخفاض أسعار النفط في الفترة ٢٠١٤-٢٠١٥، وتنويع أصولها، وبدأت بتقديم منتجات استثمارية تقليدية وإسلامية لقاعدة استثمار متنوعة. (١٩) وأصبحت سوق المملكة العربية السعودية مثلاً على كفاءة



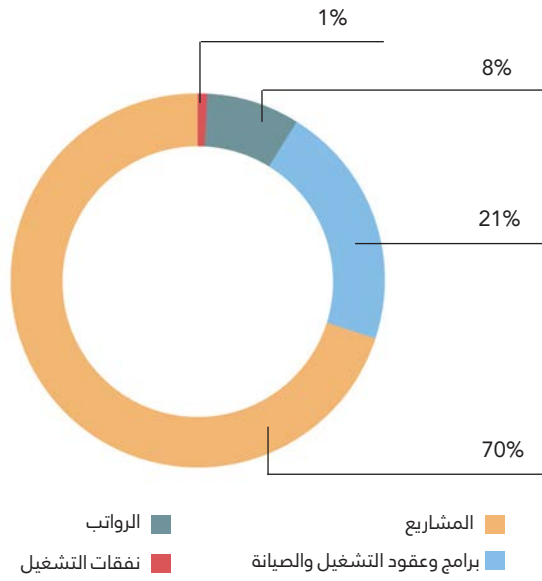
المصدر: بهاتيا، آر، (٢٠١٧)، «ميزانية المملكة العربية السعودية لعام ٢٠١٧»، بنك الخليج الدولي.

الشكل ٢٠. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٧.



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

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



ومن المتوقع لنهج تنافسية وجذب الرساميل الاستثمارية والأسهم أن تكون له تأثيرات واسعة النطاق على الاقتصادات المحلية لمدن مثل جازان في المستقبل، مما يزيد من توافر رأس المال لتمويل مشاريع التنمية الحضرية.

المصدر: وزارة المالية، المملكة العربية السعودية (٢٠١٦).
الشكل ٢١. ميزانية الأمانة، ٢٠١٦



مناقشة التمويل البلدي ضمن ورشة عمل الرؤية العمرانية الشاملة في جازان

٣

المدينة الحائبة





١,٤ أنماط النمو العمراني

١,١,٤ التطور العمراني وأنماط التنمية في المدينة

جازان هي مدينة ساحلية، وعاصمة منطقة جازان، ومركز نمو وطني، تقع في أقصى الجنوب الغربي للمملكة العربية السعودية على ساحل البحر الأحمر، مباشرة شمال اليمن. وتحوي مزيجاً من الصناعة والتجارة، وتعد همزة الوصل الرئيسية في المنطقة. يبلغ عدد سكان مدينة جازان الحالي حوالي ١٣٦,٠٠٠ نسمة، وتشتهر بزراعة أشجار الفاكهة الاستوائية مثل المانجو والتين والبابايا.

تشكلت مدينة جازان من مجموعة من التجمعات السكانية المتفرقة، وقدّرت مساحتها حسب البيانات المتاحة لعام ١٩٦٦ بحوالي ٣٣٨ هكتاراً، إرتفعت خلال ثلاث عشرة سنة إلى ٦٤٥ هكتاراً في عام ١٩٧٩، بزيادة ٩١% عما كانت عليه في العام ١٩٦٦. واستمرت في التوسع مضيفاً ٤٩٥ هكتاراً أخرى في السنوات الأربعة عشرة التي تلت (١٩٩٣)، بزيادة ٧٧% عن العام ١٩٧٩، يقطنها ٥٦,٥٦٥ نسمة تقريباً. وسجلت السنوات الإحدى عشرة التي تلت ذلك تباطؤاً في نمو مساحة المدينة، لكنها شهدت وتيرة نمو سكاني سريعة. ففي عام ٢٠٠٤، بلغت مساحة المدينة ١,٢١٤ هكتاراً، بتعداد سكاني ١٠٠,٦٩٤ نسمة، أي بزيادة قدرها ٤٤,١٢٩ نسمة أو ٧٨% خلال فترة ١١ عاماً. وفي السنوات ١٣ الماضية، من ٢٠٠٤ إلى ٢٠١٧، نمت المدينة بأكثر من ٣٠% لتصبح مساحتها ٣,٧٧٥ هكتاراً، وهو توسع ناشئ بشكل رئيس عن المشاريع الضخمة التي تنفذها شركة أرامكو السعودية، ومختلف المشاريع الوطنية. وخلال هذه الفترة، سجلت المدينة زيادة سكانية متواضعة قوامها ٣٥٣١٣ نسمة أو ٣٥%، ليصل تعداد المدينة الحالي إلى ١٣٦,٠٠٠ نسمة.

مدينة جازان، التي بدأت كمجموعة من التجمعات السكانية المتناثرة، أصبحت الآن مركزاً متكاملًا يحوي العديد من خصائص ووظائف الأراضي. نمت المدينة بشكل مكثف نحو الواجهة البحرية، والمرحلة التالية من النمو العمراني، بموجب الخطط الحالية المقترحة، ستدفع المدينة للنمو في نمط خطي على محور الشمال والجنوب بمحاذاة الساحل، إذ تتمتع المدينة بساحل بحري يمتد مسافة ١٥ كيلومتراً بعمق ٥ كيلومترات تقريباً نحو البر الداخلي. والاستعمال السائد للأراضي هو الاستعمال السكني الذي يشكل ٤٥% من المساحة المبنية الحالية، يليه الاستعمال الحكومي الذي يشمل أيضاً الأراضي المخصصة للأراض العسكرية ويشكل ٢٣,٢% من المساحة المبنية الحالية. ويشكل مطار جازان معلماً بارزاً في الكتلة العمرانية الحالية. تزاريس المدينة مسطحة نسبياً، تتخللها هضبة ملحّية وسط المنطقة المبنية قبالة الواجهة البحرية، والهضبة مكونة من الملح مما يجعلها غير مستقرة وغير صالحة للسكن. ويتماوج الشريط الساحلي مع تعرجات خفيفة.. هناك أيضاً معالم صناعية كالمرافئ البحرية والخلجان، وكذلك شعاب أودية في شمال شرق المنطقة المبنية. وتقع معظم الأراضي الزراعية في الشمال والشرق. كما يقع المطار بمحاذاة الحافة الشرقية، ويمثل حاجزاً أمام الأراضي الزراعية. ومع ذلك، تجاوز العمران منطقة المطار إلى الأراضي الزراعية.

يبلغ عدد سكان مدينة جازان حالياً ١٣٦,٠٠٠ نسمة بمتوسط كثافة سكانية ٢٧ نسمة/هكتار/ منهم ٣٨,٥% دون سن ١٥ سنة. ويبلغ معدل النمو السكاني السنوي في المدينة ٤,٥% متخطياً بذلك معدل النمو الوطني البالغ ٢%.

عدد السكان

١٣٦,٠٠٠ نسمة



الكثافة السكانية في المساحة المبنية

٢٧,٠٠٠ شخص/هكتار



الفئات العمرية

٣٨% < ١٥



معدل النمو السكاني

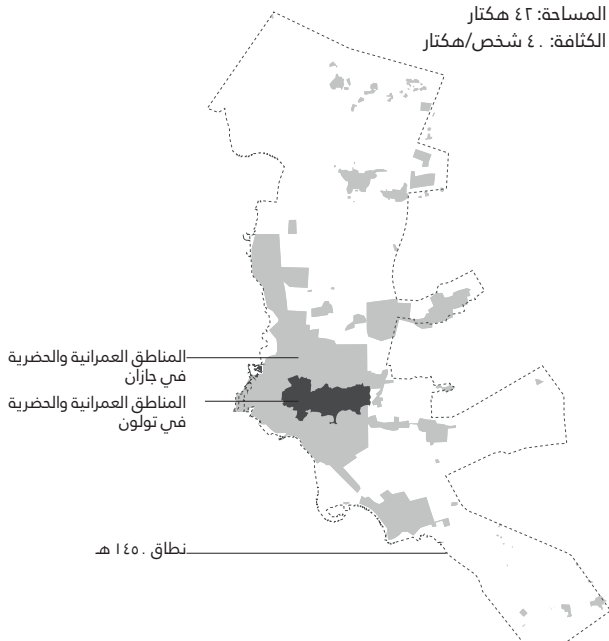
٤,٥%

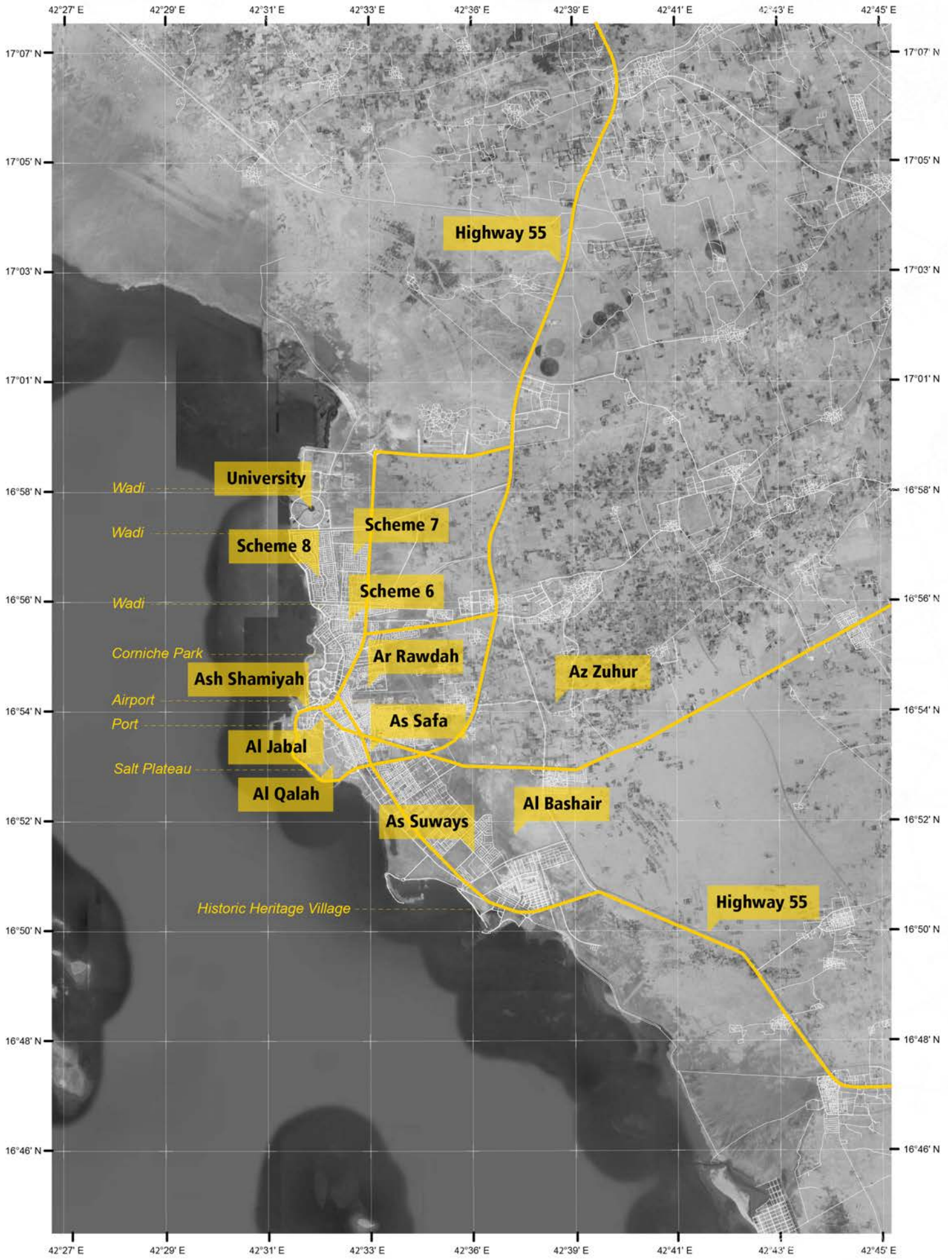


عدد السكان المتوقع ١٥٠,٠٠٠ بحلول عام ٢٠٣٠

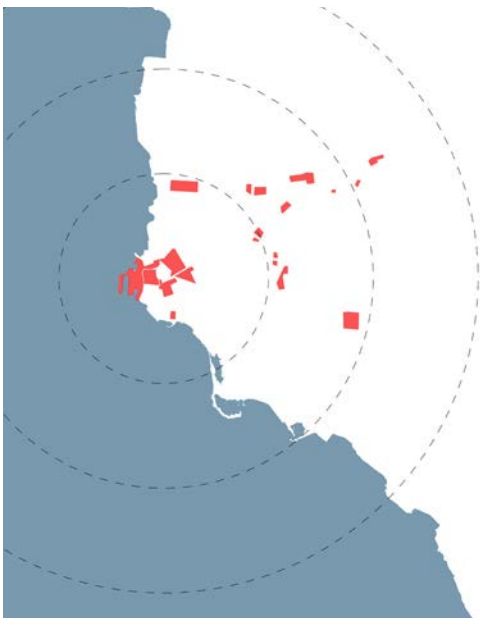
مدينة جازان مقارنة بمدينة تولون في فرنسا

السكان: ١٦٧,٤٧٩
المساحة: ٤٢ هكتار
الكثافة: ٤٠ شخص/هكتار

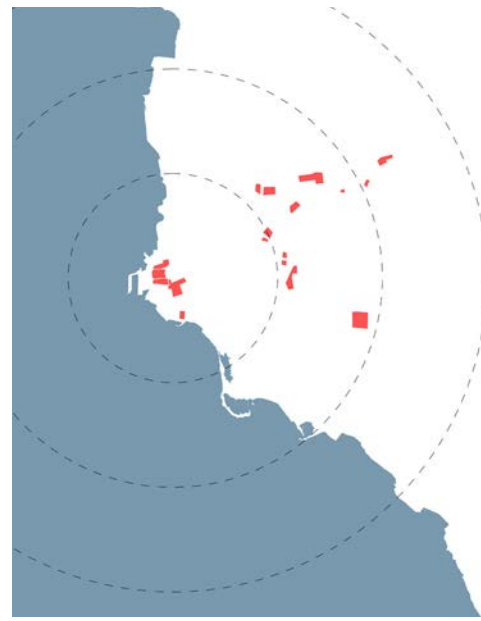




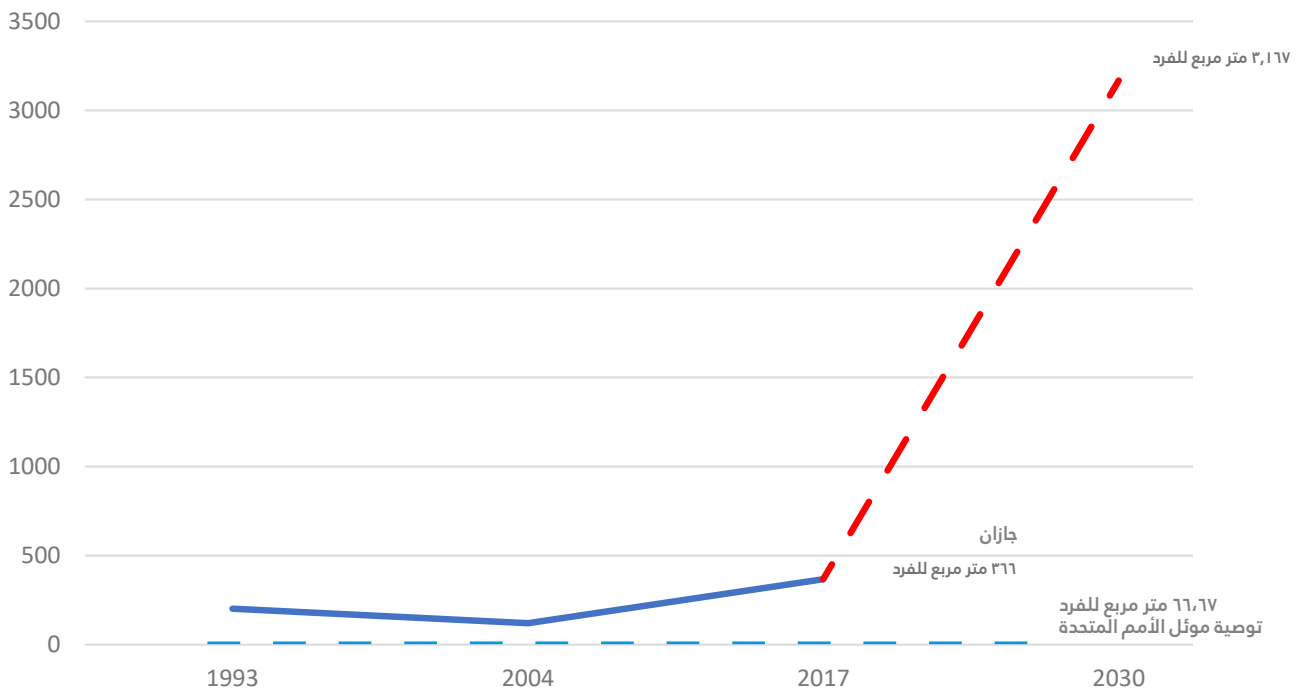
الشكل ٢٢. حدود النطاقات والمجارات السكنية والبنى التحتية الرئيسية بمنطقة جازان



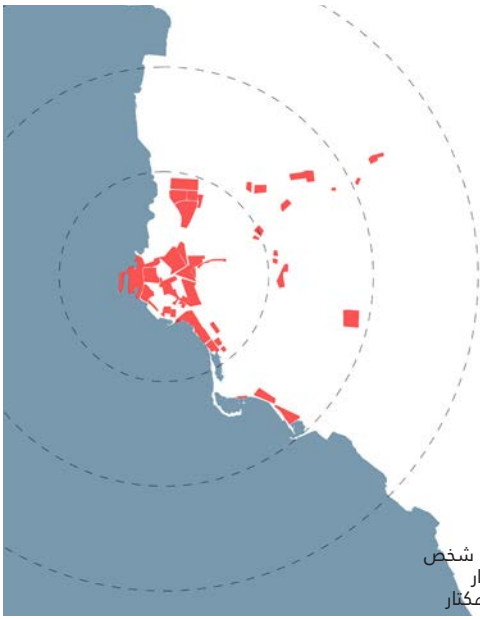
١٩٧٩
السكان: غير متوفر
الكثافة: غير متاحة
المساحة: ٦٤٥ هكتار



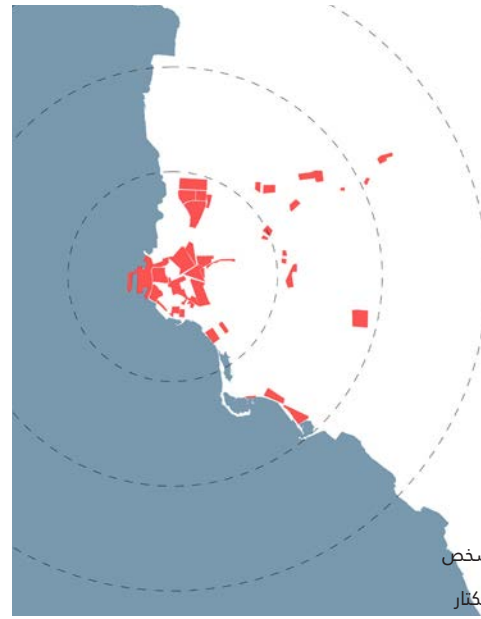
١٩٦٦
السكان: غير متوفر
المساحة: ٣٣٨ هكتار
الكثافة: غير متوفرة



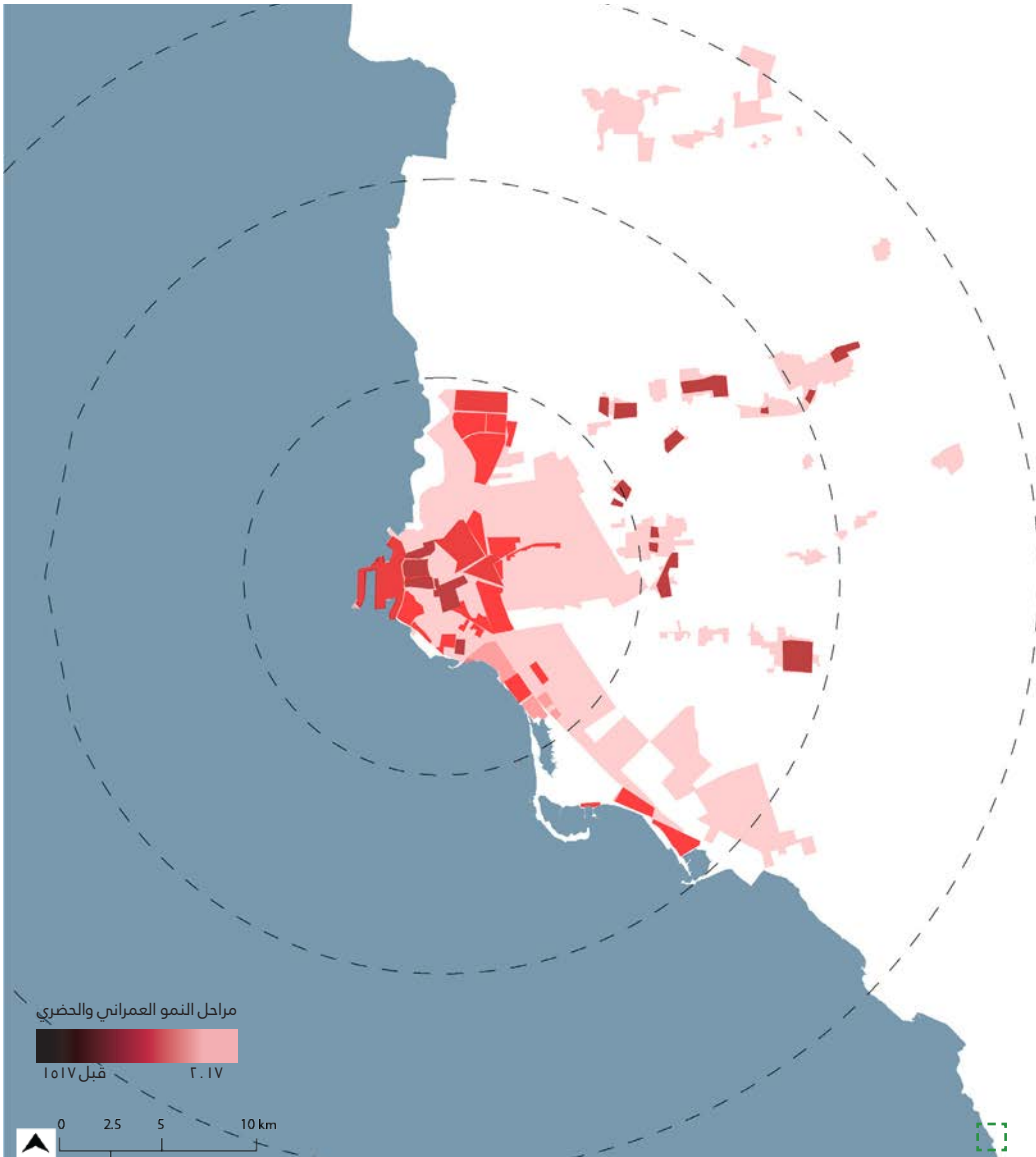
الشكل ٢٣. تطور نصيب الفرد من المساحة الإجمالية للمدينة



٢٠٢٤
عدد السكان ١٠٠,٦٩٤ شخص
المساحة: ١,٢١٤ هكتار
الكثافة: ٨,٣ شخص/هكتار



١٩٩٣
عدد السكان ٥٦,٥٦٥ شخص
المساحة: ١١٤ هكتار
الكثافة: ٤,٩ شخص/هكتار



مراحل النمو العمراني والحضري

٢٠١٧ قبل ٢٠١٧

0 2.5 5 10 km

٢٠١٧
عدد السكان ١٣٦,٠٠٠ شخص
المساحة: ٤,٩٨٩ هكتار
الكثافة: ١٧,٠ شخص/هكتار

شكل ٢٤. تطور مراحل النمو العمراني والحضري لمدينة جازان



٢,١,٤ الحدود الإدارية

الموصى بها من موئل الأمم المتحدة، وهي ١٥ نسمة/هكتار، فسوف تستوعب ٣,٥٠٦,٥٥٠ مليون نسمة، مما يعني انقضاء ٩٥ سنة للوصول إلى الطاقة الاستيعابية عند معدل النمو السكاني الحالي ٠.٤%. ويُرَى هنا بأن الطبيعة المفرطة لهذه الحدود تجعلها أداة غير فاعلة في إدارة وترشيد النمو العمراني، بل تشجّع على زحف العمران والاستثمار غير الفاعل في مشروعات البنية التحتية.

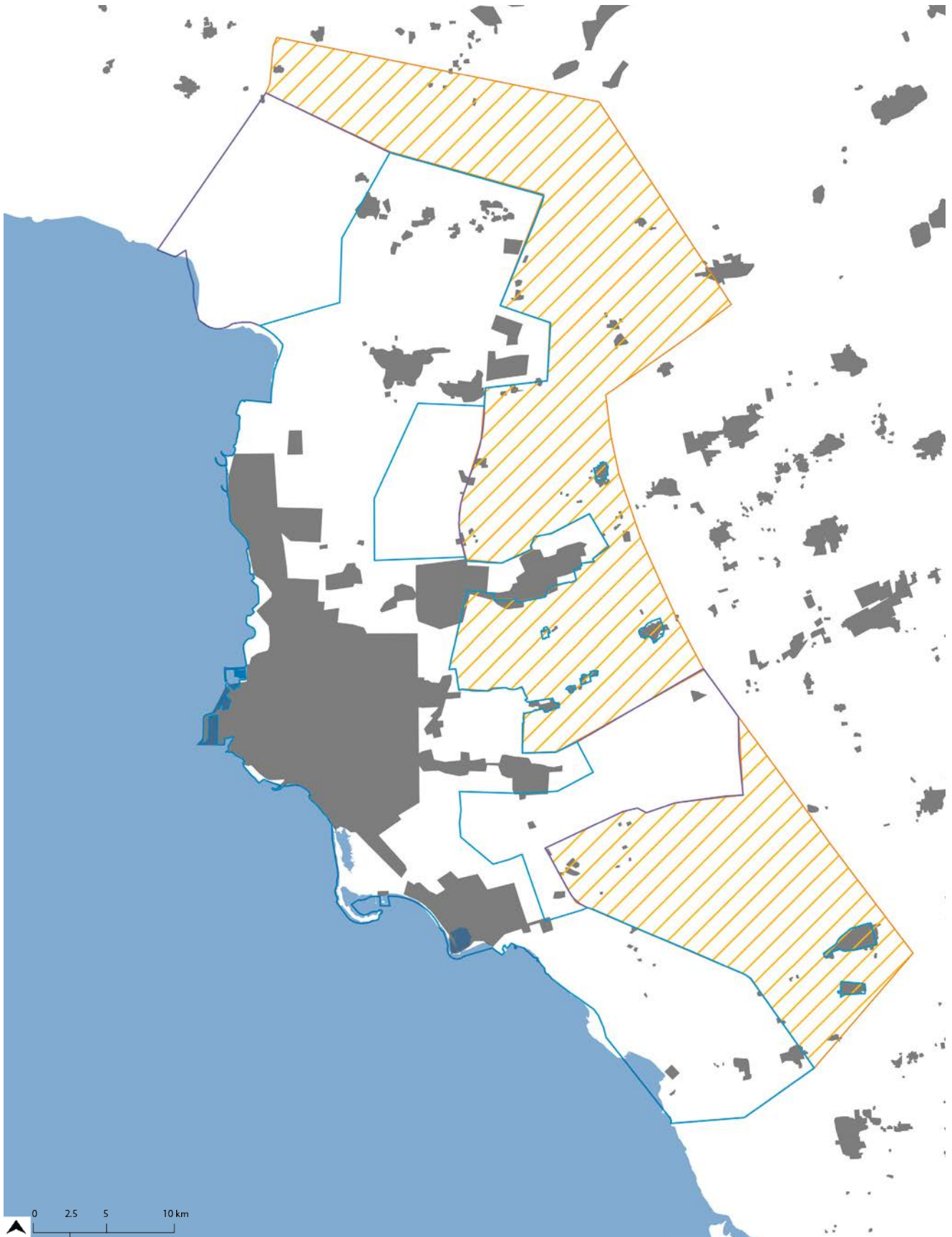
تبلغ المساحة المتاحة المساندة للتنمية المحصورة بين حد حماية التنمية ومرحلة النطاق العمراني ١٤٥ هـ ١٨,١٣٥ هكتاراً، وبها تنوع تضاريسي من التلال والصحراء المفتوحة والأودية والأراضي الزراعية التي يقل فيها عدد السكان.. والهدف من حد حماية التنمية ألا يتجاوز العمران حدود مرحلة النطاق العمراني ١٤٥ هـ، إلا أن الضعف في تطبيق ضوابط التنمية يفتح المجال لتنميات فردية لا تتواءم مع الرؤية التنموية الشاملة للمدينة.

يشكل سكان مدينة جازان البالغ ١٣٦,٠٠٠ نسمة، حوالي ١٪ من سكان المنطقة. ومن الناحية الإدارية، تُعطي منطقة حماية التنمية ضمن النطاق العمراني لمدينة جازان ٤٧٥١١ هكتاراً، وتقع ضمن النطاق الذي تشرف عليه أمانة منطقة جازان، وتم وضع حدود حماية التنمية، جنباً إلى جنب مع مرحلتين النطاق العمراني ١٤٣٥ و ١٤٥ هـ، من قبل وزارة الشؤون البلدية والقروية بهدف ضبط معدلات توفير شبكات المرافق الأساسية بما ينسجم مع النمو العمراني، والحد من الازدحام العمراني الأفقي في ضواحي المدينة.

ويحدد نطاق جازان العمراني مساحة شاسعة من الأراضي بطول ٤ كيلومتراً باتجاه شمال - جنوب وعرض ١٧ كيلومتراً باتجاه شرق - غرب. وتتوافق مراحل النطاق العمراني ١٤٣٥ و ١٤٥ هـ مع اتجاهات النمو الحضري الحالية والمستقبلية للمدينة، وقد تم تحديدهما لدعم عمليات صنع القرار المتعلقة باستعمال الأراضي والتنمية الاقتصادية والإدارة الإستراتيجية، مع وجوب توخي الحرص والعناية في تخطيط المناطق المشمولة بسياسة النطاق العمراني لتتوافق مع الرؤية وأهدافها الاستراتيجية.

تضم مرحلة النطاق العمراني ١٤٣٥ هـ مساحة قدرها ١٦٥٦٧ هكتاراً من الأراضي خارج المنطقة المبنية الحالية. كما تضم مرحلة النطاق العمراني ١٤٥ هـ مساحة إضافية تبلغ ٧٨٢ هكتاراً ليصل إجماليها إلى ٢٩,٣٧٦ هكتاراً تقريباً. أما المساحة المحصورة بين المنطقة المبنية وحدود مرحلة النطاق العمراني ١٤٥ هـ، فتبلغ مساحتها ٢٤,٣٨٧ هكتاراً، وإذا ما تم تطويرها حسب الكثافة السكانية





47,511 HA
29,376 HA
21,556 HA
4,989 HA
المساحة المبنية

نطاق حماية التنمية في جازان

نطاق التنمية العمرانية لعام ١٤٥٠ هـ

نطاق حماية التنمية العمرانية للعام ١٤٥٠ هـ

الشكل ٢٥. النطاقات والحدود في مدينة جازان



٣,١,٤ الكثافة الحضرية

الخصاء المفتوحة، بما لا يسمح للمدينة بالاستفادة المثلى من المزايا التي يوفرها في العادة نمط المدينة المدمجة. لهذا ينبغي في مخطط المدينة الاستراتيجي زيادة مستوى التكتيف الحضري وزيادة الفضاءات العامة للخصاء المفتوحة في منطقة وسط وبقية أنحاء المدينة.

هناك أيضاً كثافات متوسطة في المناطق المركزية تتراوح بين ٢١ و ٢٦ نسمة/هكتار، كما تلاحظ أنماط تنمية منخفضة الكثافة (أقل من ٢٠ نسمة/هكتار) في التوسعات العمرانية الحديثة في المدينة، عاكسة بذلك انخفاض مستوى الأداء الوظيفي لهذه المناطق مقارنة ببقية أنحاء المدينة. كما تُظهر المدينة أنماط تنمية متناثرة خارج المنطقة المبنية وخارج حدود المخططات المعتمدة، حيث يسجل هذا النمط أدنى كثافة في حدود ٧-١٦ نسمة/هكتار، ويدخل في عداد الزحف العمراني الذي يُحل بالتوازن في توزيع السكان والموارد، من حيث زيادة وتباعد المسافات وصعوبة الوصول إليها سيراً على الأقدام، مما يشجع على استعمال السيارة الخاصة، ناهيك عن ارتفاع تكلفة توفير وإيصال الخدمات والمرافق الأساسية. وغالباً ما يعاني سكان هذه المناطق على سبيل المثال من عدم كفاية مرافق المياه والصرف الصحي والطرق.

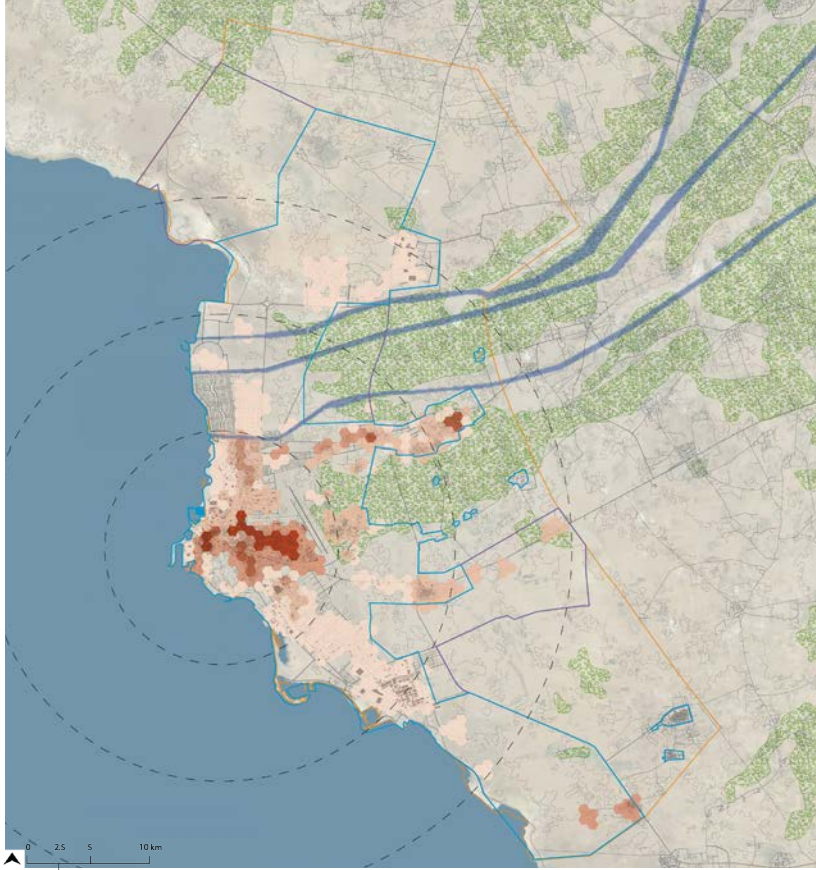
يقطن جازان حالياً ١٣٦,٠٠٠ نسمة ضمن كتلة عمرانية مساحتها ٤,٩٨٩ هكتاراً. وخلال السنوات الـ ٢٤ الماضية زاد سكان المدينة بنسبة ١٤%. وفي ضوء معدل النمو السكاني الحالي ٤,٠٥%، سيبلغ عدد سكان المدينة ١٥٠,٠٠٠ بحلول عام ٢٠٣٠. ويرتبط نمو سكان جازان ارتباطاً مباشراً بجامعة جازان وبوجود شركة أرامكو السعودية في المدينة.

تبلغ الكثافة السكانية الحالية ضمن المنطقة المبنية ٢٧ نسمة/هكتار، وهي كثافة منخفضة تسوّغ لمدينة جازان اللجوء للتكتيف الحضري داخل المنطقة المبنية الحالية دون الحاجة للتوسع في مناطق جديدة غير مطورة.

ويلاحظ بأن أعلى كثافة موجودة في وسط المدينة القديمة، حيث تتراوح الكثافة فيها بين ٤٠-٦٢ نسمة/هكتار، وتستقطب ما نسبته ١٥,٥% أو ١,٨٠٨ نسمة من سكان المدينة. ويتسم النسيج الحضري في هذه المنطقة بأنه متراسّ ومدمج، تتراوح ارتفاعات المباني فيها بشكل عام ما بين ثلاثة إلى خمسة أدوار وبالحد أدنى من الارتدادات. ولهذا النمط من التطوير مزاياه، على سبيل المثال، يوفر تقارب المباني من بعضها البعض الظل للواجهات والمشاة في الشوارع، كما تصبح المدينة في حالة الكثافة العالية متاحة وميسرة أكثر للجميع حيث يتم تقاسم تكاليف الخدمات والصيانة بين عدد أكبر من السكان في الهكتار الواحد. وكذلك الأماكن العامة تغدو نابضة بالحياة لكثرة ارتياد الناس لها معظم فترات اليوم، مع تزايد في نشاط الحركة التجارية. مع ذلك، هناك نقص نسبي في المسطحات

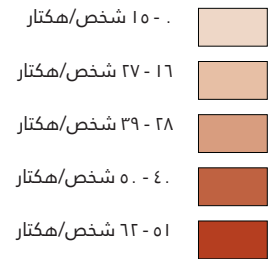


مجاورة سكنية متعددة الاستعمالات تقع في وسط المدينة

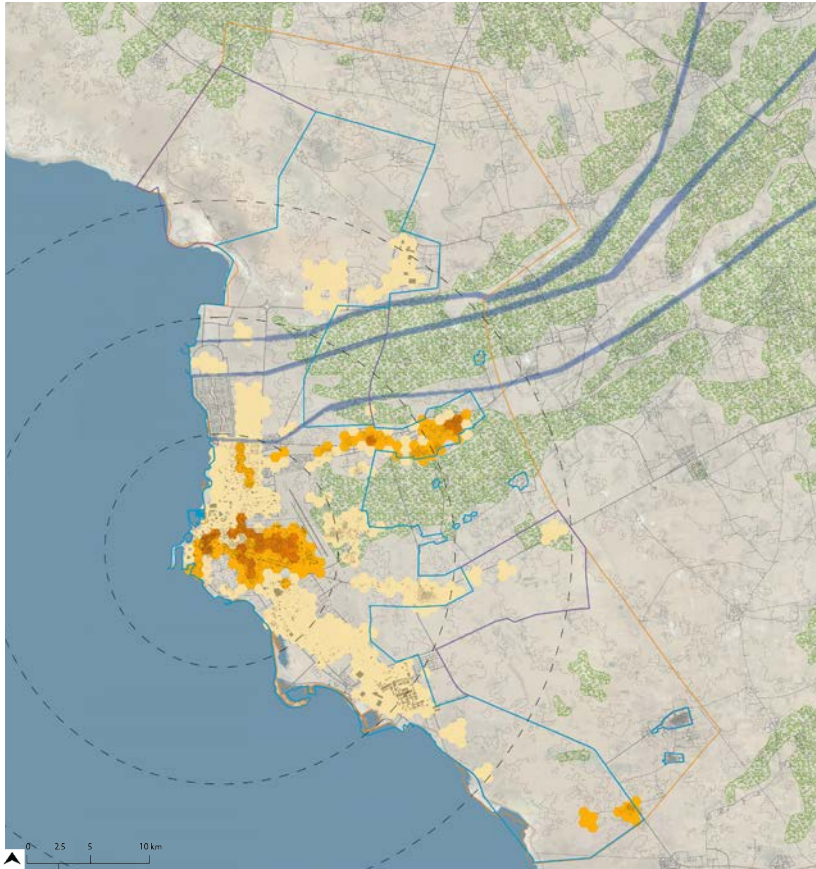


عدد السكان:
١٣٦,٠٠٠

متوسط الكثافة السكانية:
٢٧,٠ شخص/هكتار

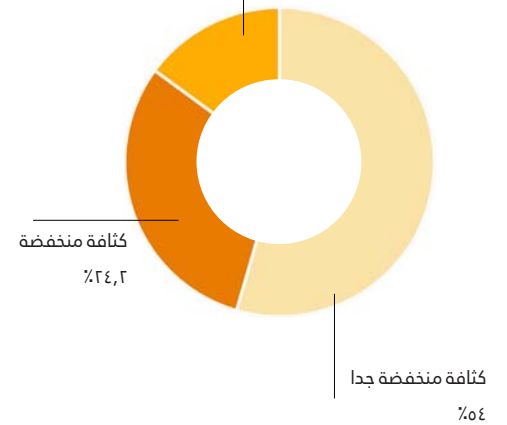


الشكل ٢٦. توزيع الكثافة السكانية الحالية في مدينة جازان

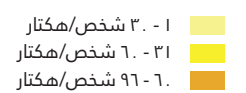


متوسط الكثافة السكانية في جازان
وفقاً للمعايير الموصى بها من قبل
مؤئل الأمم المتحدة

كثافة متوسطة
١٣,٥%



متوسط الكثافة الموصى بها من قبل
مؤئل الأمم المتحدة
١٥ شخص/هكتار



الشكل ٢٧. متوسط الكثافة الموصى بها من قبل مؤئل الأمم المتحدة في مدينة جازان



٤,١,٤ استعمالات الأراضي

الاستعمال التجاري والاستعمالات المختلطة يبتث الحيوية والنشاط في وسط المدينة ويجعله متنوع اقتصادياً ومريحاً وصديقاً للمشاة. أما الاستعمال الصناعي، فيشغل ٣,٨٪ ويقع على بعد حوالي ٩ كم جنوب الوسط الحضري في منطقة صناعية.

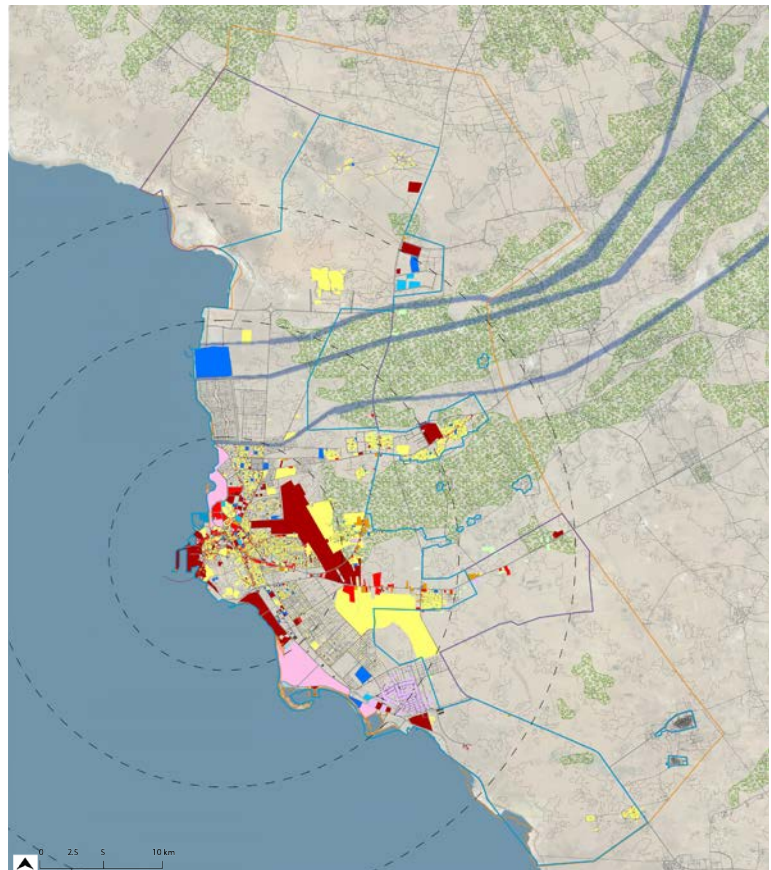
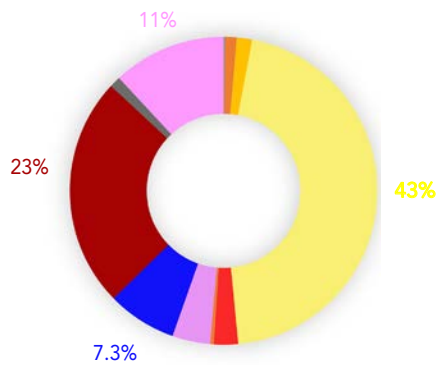
ويعكس المخطط المقترح لاستعمالات الأراضي لمدينة جازان، طبقاً لمراحل النطاق العمراني لعام ١٤٥٠هـ، نفس النمط ونسب الإيغال تقريباً في مخطط استعمال الأراضي الحالي من حيث تخصيصه المساحات الكبيرة للاستعمالات السكنية والحكومية والتعليمية على التوالي، حيث استقر استعمال الأراضي السكنية عند نسبة ٤٠٪، مع زيادة الاستعمال الحكومي إلى ٢٨٪ والتعليمي إلى ١٢٪. أما الخدمات الإقليمية، وكانت غير موجودة في مخطط استعمال الأراضي الحالي، فقد تم دمجها في المخطط المقترح لاستعمالات الأراضي بنسبة ١١٪ من النطاق العمراني لعام ١٤٥٠هـ. وتشمل فئات الاستعمال الإقليمي للأراضي خدمات إقليمية مثل المستشفيات والمراكز اللوجستية والمنتزهات الإقليمية المفتوحة الكبيرة.

من حيث التوزيع، يقترح أن يشغل الاستعمال السكني الطرف الشمالي من حدود مرحلة النطاق العمراني ١٤٥٠هـ، والحكومي الطرف الجنوبي من حدود مرحلة النطاق العمراني ١٤٥٠هـ وأجزاء من الركن الشمالي الغربي. وتكون الاستعمالات الإقليمية في الشمال الشرقي، مع امتداد جزئي لها لتشكيل النسيج السكني، والارتباط لاحقاً بالأراضي الحكومية المستخدمة في الركن الشمالي

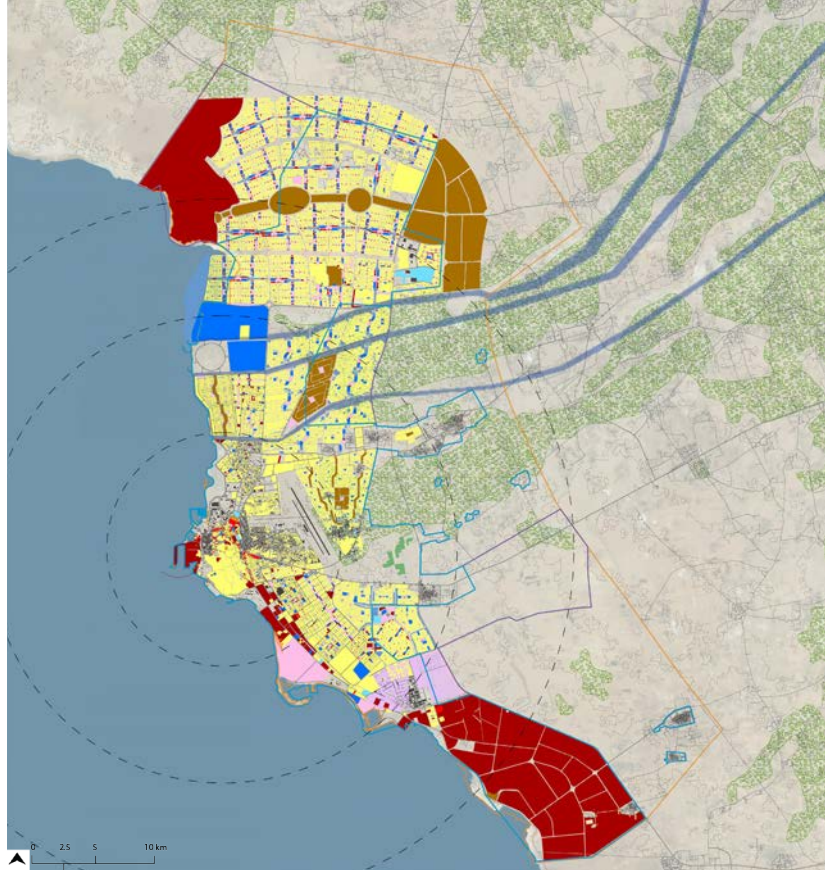
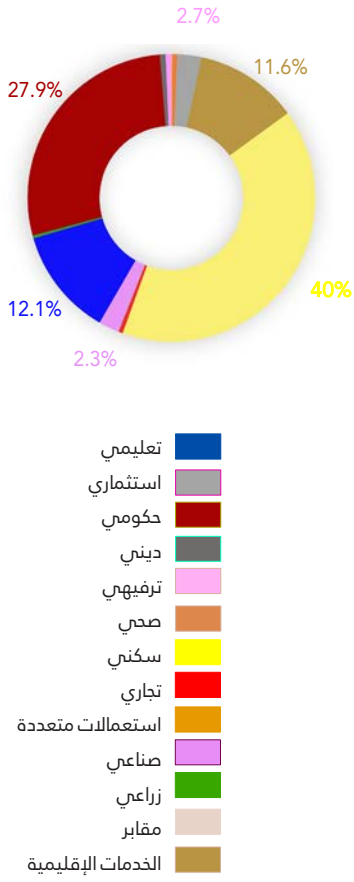
بعد الاستعمال السكني في مخطط استعمالات الأراضي الحالية أكبر استعمالات أراضٍ مساحة حيث يغطي ما نسبته ٤٥٪ من مساحة المخطط، يليه الاستعمال الحكومي بنسبة ٢٣٪، شاملاً الأراضي المحجوزة للأغراض العسكرية، والمطار الإقليمي، والجهات والخدمات الحكومية الأخرى ذات الصلة. ثم الاستعمال الترويحي والترفيهي شاملاً الحدائق والمنتزهات المفتوحة قبالة الواجهة البحرية على كورنيش جازان. والتي ستحاكي كورنيش جدة بعد اكتمالها. تنقسم نسبة كبيرة من استعمال الأراضي الترفيهية إلى مجموعتين رئيسيتين خارج الكتلة العمرانية الحالية للمدينة، إحداهما على بعد ٣,٢ كم تقريباً شمال غرب الوسط الحضري، والأخرى على بعد حوالي ٥,٥ كم إلى الجنوب الغربي منه، والمسافة الفاصلة بينهما ٩,٥ كم تقريباً.

وللخدمات التعليمية نصيب وافر في مخطط استعمال الأراضي الحالي بنسبة ٧,٣٪ من إجمالي الاستعمالات، وبعد رابع أكبر استعمال للأراضي في المدينة، ويعزى ذلك إلى جامعة جازان الواقعة على بعد حوالي ٨,٦ كم شمال المركز الحضري. تعتبر جامعة جازان أحد أكبر جامعات المملكة مساحةً، إذ تبلغ مساحتها ٨٨ هكتاراً.

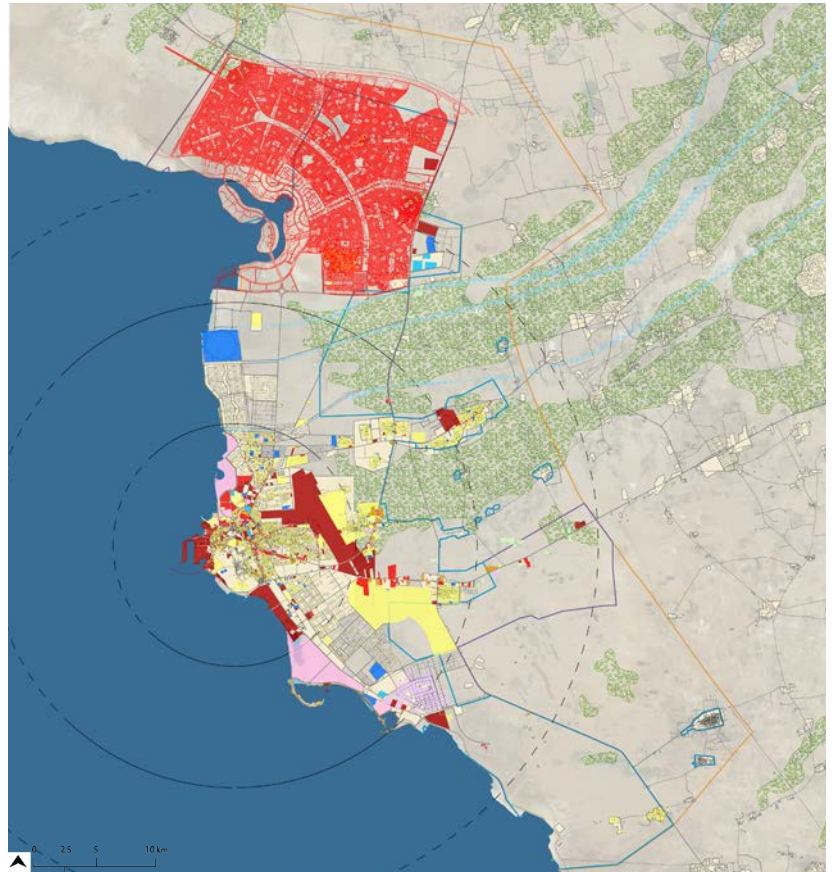
يشغل الاستعمال التجاري ٤,٤٪ من المخطط الحالي لاستعمالات الأراضي، ويقع على طول محاور النقل الرئيسية مثل طريق الملك عبدالعزيز وطريق الملك فهد في المركز الحضري. ويتركز معظم الاستعمال المختلط للأراضي، الذي يمثل ٢,٤٪ من مساحة مخطط استعمال الأراضي، في منطقة وسط مدينة جازان. فوجود مزيج من



الشكل ٢٨. استعمالات الأراضي الحالية في مدينة جازان



الشكل ٢٩. استعمالات الأراضي المقترحة في مدينة جازان



شكل ٣٠. اقتراح بديل لاستعمالات الأراضي المقترحة في حي الملك عبد الله الجديد في مدينة جازان



الحالية للمدينة (١,٩٨٧ هكتاراً). ووفقاً لمعدل الكثافة المستدامة التي يوصي بها مؤئل الأمم المتحدة، وهي ١٥ نسمة/هكتار، يمكن لهذه الأراضي الفضاء أن تستوعب حوالي ٢٩٨,٠٥٠ نسمة إضافية، أي أكثر من ضعف العدد الحالي لسكان جازان. علاوة على ذلك، هناك المقترح الخاص بنقل مطار جازان الموجود ضمن الكتلة العمرانية الحالية بعيداً عن وسط المدينة، حيث تبلغ مساحة الأرض التي يشغلها المطار حالياً حوالي ٤٥٠ هكتاراً قادرة على استيعاب ٦٧,٥٠٠ نسمة، بزيادة ٥٠٪ عن عدد السكان الحالي.

وسيصل إجمالي الطاقة الاستيعابية للأراضي الفضاء بعد تطويرها للموقع الحالي للمطار بعد نقله إلى ٣٦٥,٥٥٠ نسمة، مما يعني زيادة سكانية بنسبة ١٦٨,٧٪ على السكان الحاليين. واستناداً إلى معدل النمو السكاني الحالي، يمكن بسهولة استيعاب الزيادة المتوقعة في عدد السكان ضمن المنطقة المبنية.

الغربي عبر فضاءات عامة خضراء. هناك جزء إضافي من استعمال الأراضي الإقليمية الواقعة بين الطرف الشمالي للمطار والطرف الجنوبي لجامعة جازان باتجاه الشرق. ويتوسع استعمال الأراضي الصناعي نحو الشرق من موقعه الحالي لتشكيل منطقة عازلة بين استعمالات الأراضي السكنية والحكومية.

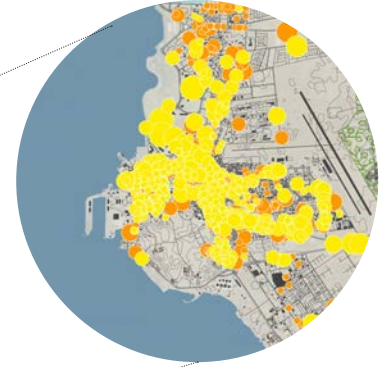
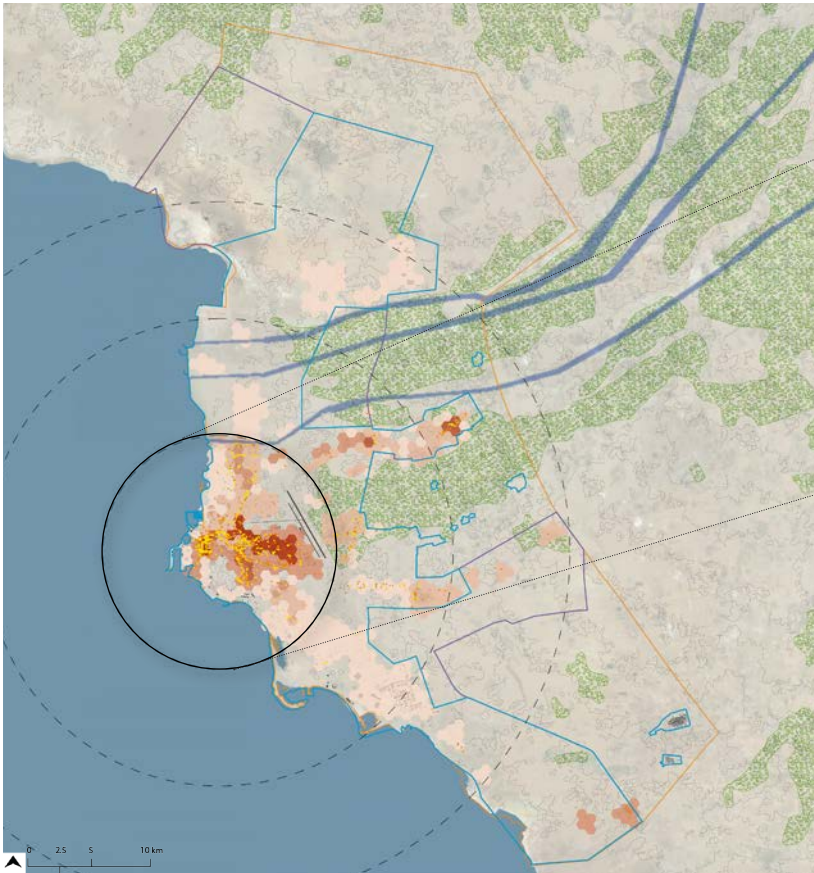
ويخصص المخطط المقترح لاستعمالات الأراضي مساحات كبيرة للاستعمالات أحادية الوظيفة للأراضي لاستحداث نمط نمو استقطابي في المدينة، يفصل بينها شبكات مرافق عامة وتضاريس طبيعية. وهنا، ينبغي إجراء مزيد من الدراسات لتحقيق عنصر التكامل وصولاً لتوفير خليط متوازن من الاستعمالات. فوجود مخطط استعمالات أراضي مختلطة ومتكامل من شأنه أن يدعم تحقيق مستقبل حضري أكثر استدامة لجازان.

١,٤,٥ الأراضي البيضاء

تخلل مساحات شاسعة من الأراضي الفضاء (البيضاء) غير المستغلة للكتل العمرانية داخل حدود النطاق العمراني للمدن، جراء التنميات الخاصة الفردية والتنفيذ غير الفعال للمخططات، حيث توفر الأراضي الفضاء فرصة للأمانات وملاك الأراضي للاستفادة من هذا المورد المحدود، والمبادرة باستثماره وتطويره للتخلص من عبء رسوم الأراضي البيضاء، مما يحسن من كفاية البنى التحتية ويقلل من تكاليفها، ويساهم في دفع عملية التنمية وتحفيزها، لا بل الإنماء المتوازن في مختلف أنحاء المدينة لتصبح أكثر اندماجاً واتصالاً وتكاملاً.

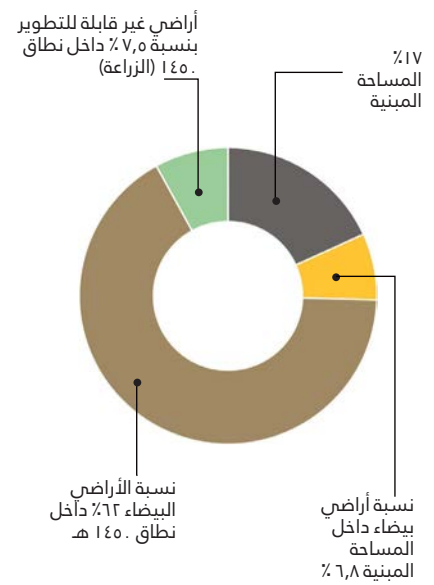
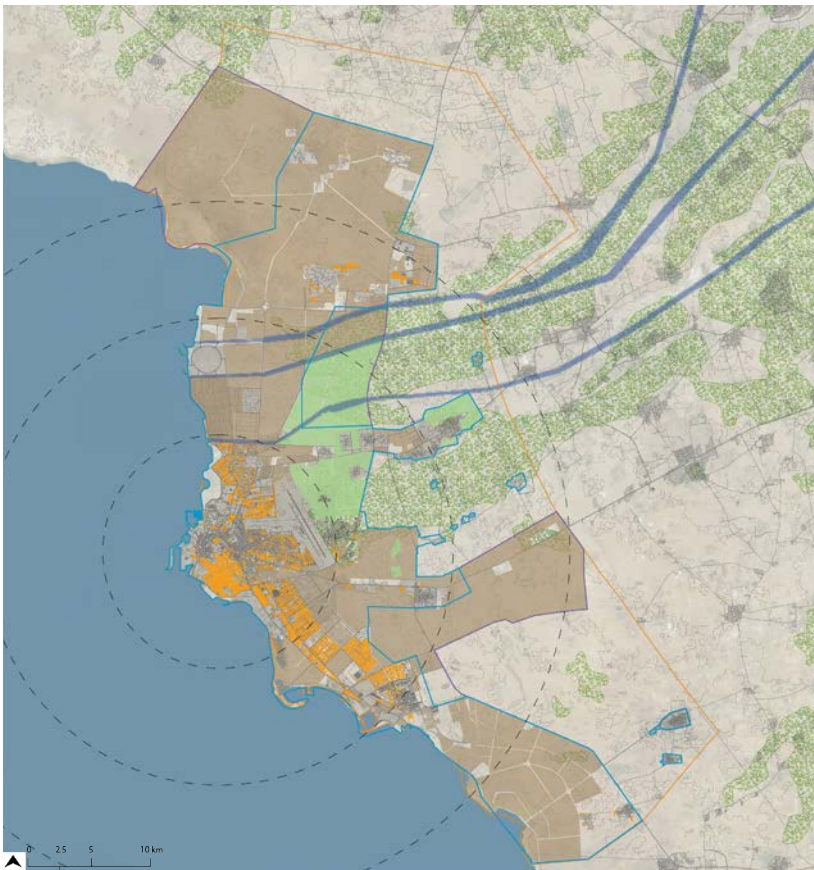
تشكل الأراضي الفضاء غير المطورة ٦٪ من الكتلة العمرانية





استعمالات متعددة
تجارية

الشكل ٣١. توزيع الأراضي التجارية ومتعددة الاستعمالات في مدينة جازان



الشكل ٣٢. الأراضي البيضاء في مدينة جازان



٢,٤ العناصر الهيكلية في المدينة

١,٢,٤ البنية التحتية الرئيسة والأنوية الاقتصادية

تشمل البنية التحتية الرئيسة العاملة في مدينة جازان مطار الملك عبد الله بن عبد العزيز الدولي، والميناء البحري وشبكة الطرق المتراصة جيداً مع جميع المراكز الحضرية بالمنطقة ومع شبكة الطرق الوطنية.

وتتوزع الأنوية الاقتصادية للمدينة في مختلف أنحاء المنطقة المبنية.. المحركات الاقتصادية في المنطقة المركزية تشمل الأنشطة التجارية، وخدمات تجارة التجزئة، والميناء، والمطار، والصناعة. وبعيداً عن المنطقة المركزية، تصبح السياحة مساهماً رئيساً في الاقتصاد. حيث ترتبط الأنشطة المتعلقة بالسياحة ارتباطاً وثيقاً بالواجهة البحرية على البحر الأحمر من خلال الفنادق والمنتجعات والشواطئ. ومن جازان ينطلق الزوار صوب جزر فرسان في البحر الأحمر، على بعد ٥٠ كم من الساحل باستعمال العبارات اليومية، حاملة الركاب والبضائع والخدمات بين مدينة جازان والجزر، خدمة العبارات مدعومة حكومياً، في حين يقدم القطاع الخاص الخدمات غير الرسمية.

تساهم الأنشطة الزراعية أيضاً في اقتصاد جازان، حيث يتركز معظمها بدرجة كبيرة شمال شرق المدينة على مقربة من حدود مرحلة النطاق العمراني ١٤٥٠ هـ. كذلك تساهم جامعة جازان، التي تقع على بعد حوالي ٩ كيلومترات شمال مركز المدينة، في اقتصاد جازان بالتحاق ٢,٨٥٠ طالب فيها.

تجدر الإشارة إلى وجود خطة إستراتيجية عالية المستوى باقتراح إنشاء مدينة اقتصادية جديدة على بعد حوالي ٤٠ كيلومترا شمال وسط مدينة جازان. كما يشمل الاقتراح إنشاء مطار جديد على بعد ٢٠ كم تقريباً شمال وسط المدينة بين المدينة الاقتصادية ووسط مدينة جازان عوضاً عن المطار الحالي في وسط المدينة. وبهذا الصدد، على المدينة الأخذ بالإعتبار أن تنفيذ مقترح المطار يمكن أن يضعها تحت ضغوط مالية ودفعها نحو نمط نمو غير مستدام.

٢,٢,٤ العناصر البيئية والطبوغرافية

مناخ جازان مداري، حار ورطب على مدار العام تقريباً. ويبلغ متوسط درجة الحرارة السنوية حوالي ٣٠,١ درجة مئوية. ومن نوفمبر إلى فبراير، تميل درجات الحرارة للبرودة قليلاً في المساء، بينما في أشهر أخرى يكون نطاق درجات الحرارة معتدلاً في الشتاء وحاراً في الصيف. ويبلغ متوسط هطول الأمطار السنوي حوالي ٢٠٦ ملم.

تضاريس المدينة منبسطة نسبياً، تتخللها هضبة ملحية مباشرة غرب وسط المدينة، على الواجهة البحرية لا تقوى على دعم أساسات المباني والبنى التحتية نظراً لهشاشتها جراء التراكيب الملحية في طبقاتها الأرضية وخطر تشكل الحفر ومشاكل الأساسات للمنشآت عليها. وتعد قبة الملح هذه إشكالية رئيسة بالنسبة للتنمية الحضرية في جازان لوجودها في وسط المدينة، وتأثيرها السالب في تواصل وترايط النسيج العمراني. هناك شبكة من الشعاب والأودية على بعد حوالي ١٠ كيلومترات شمال مركز المدينة. تبدأ الشبكة من

المرتفعات الشرقية، وتتدفق باتجاه شرق - غرب، مخترقة الأراضي الزراعية وتنتهي في البحر الأحمر. ساحل البحر الأحمر في قطاع جازان مسطح ويشكل حدوداً دائرية من الشمال إلى الجنوب. ولا توجد به معالم تضاريسية ساحلية مميزة مثل الخلجان أو الرؤوس أو أشباه جزر.

هناك ٤٠ هكتاراً من الأراضي الزراعية في شمال شرق وسط المدينة ومع ذلك، لا يزرع سوى مساحة صغيرة منها فقط. وأجزاء من هذه الأراضي تقع مباشرة بجوار المطار الحالي على حدوده الشرقية.

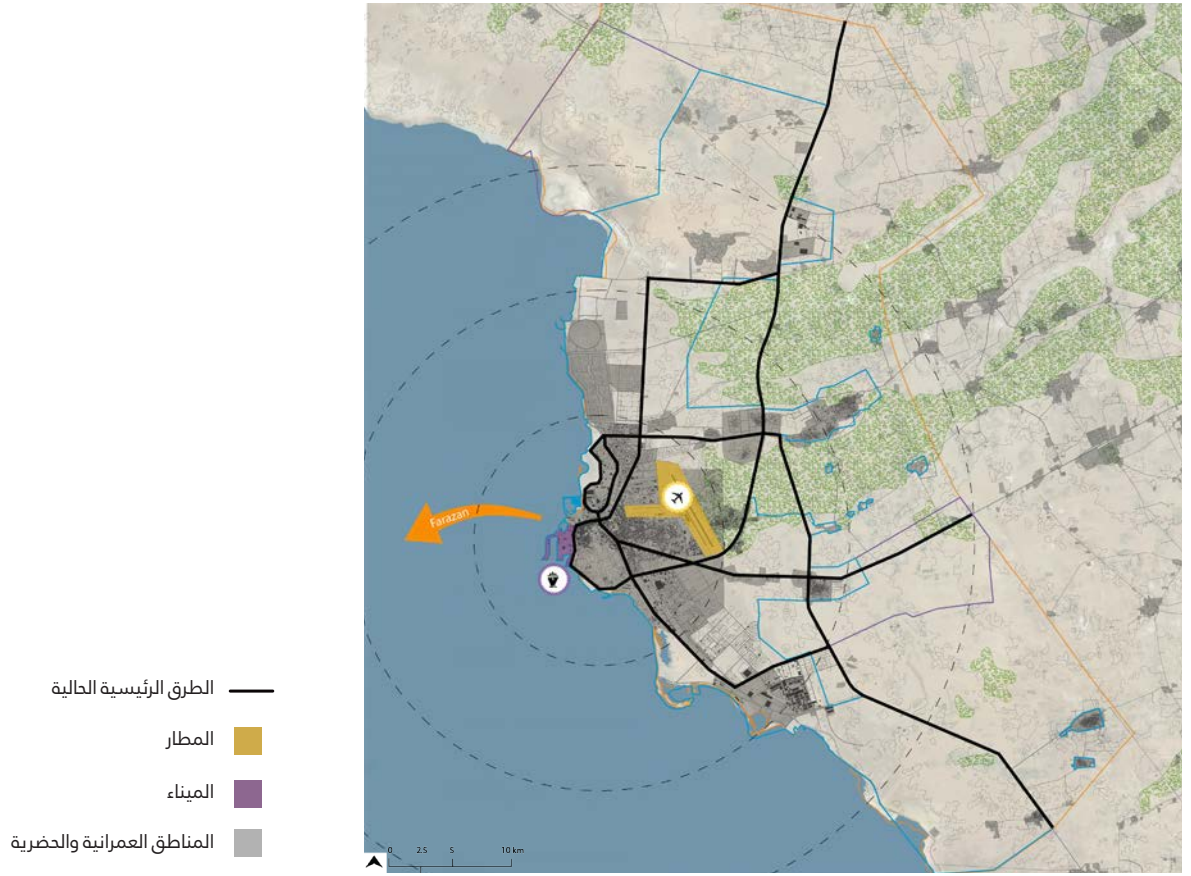
تواجه جازان العديد من المخاطر البيئية، بما في ذلك الفيضانات، مما يشكل مصدر قلق خاص في المناطق القريبة من الجامعة. واستناداً إلى التحليل، يعترض الحرم الجامعي والشوارع والمجمعات السكنية مجرى مياه الأودية مما يعرضها لأخطار الفيضانات. لهذا ينبغي توفير قنوات للصرف في هذه المناطق للتخفيف من هذه المشكلة ودرء أخطار الفيضانات.

تعتبر المياه في جميع أنحاء المملكة مورداً نادراً يجب إدارته بأفضل الأساليب الممكنة التي تدعم الحلول الطبيعية. وينبغي لمصانع إعادة تدوير المياه مواكبة نظام الإدارة بحيث يتم إدماجها في استراتيجية تنمية مناسبة تدعمها المدينة.

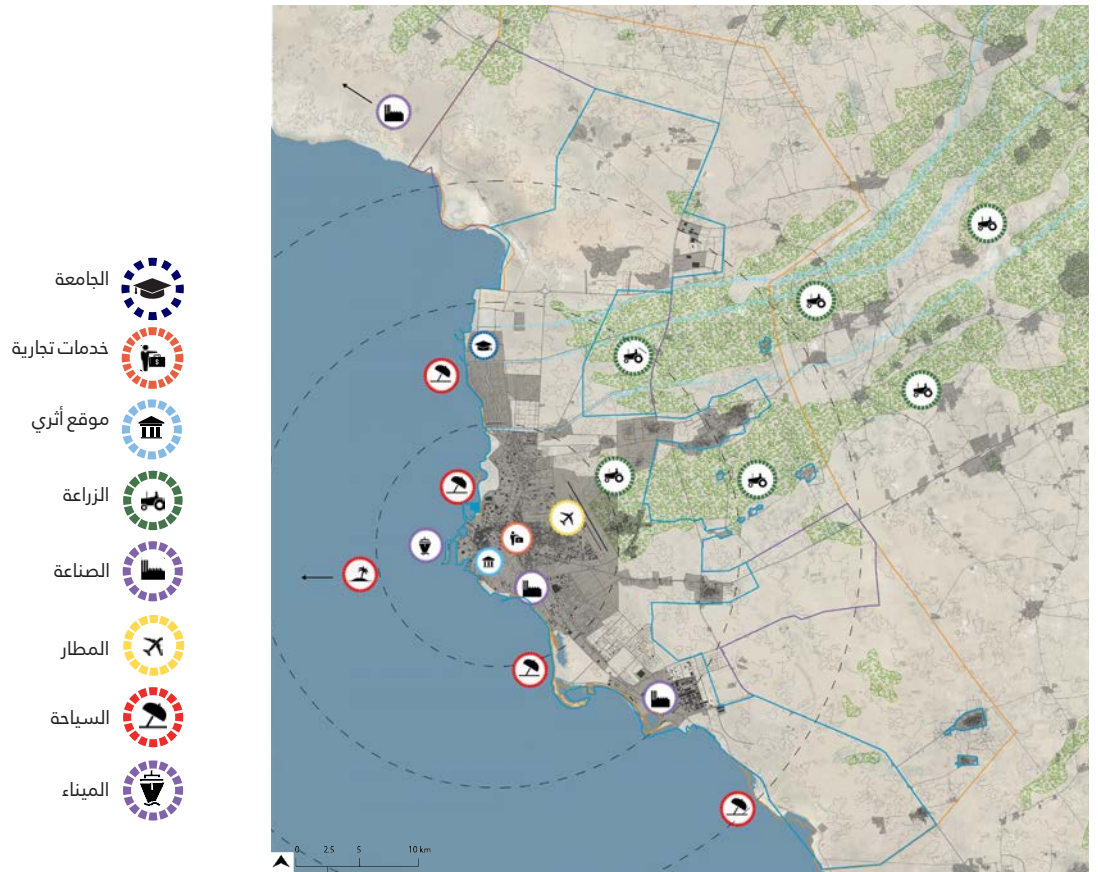
تعاني الكتلة العمرانية الحالية من نقص سائد في المساحات الخضراء المفتوحة. فمعظم الأماكن والفضاءات العامة المفتوحة الرئيسة موجودة على الساحل وهي غير مدمجة حالياً في النسيج العمراني للمدينة. إن إقامة شبكة من المسطحات الطبيعية الخضراء والأماكن العامة المفتوحة، لن يساهم في تعزيز صحة ورفاه سكان جازان فحسب، بل سيؤثر أيضاً بشكل إيجابي في تكلفة تشغيل المدينة. فزيادة المساحة الخضراء على سبيل المثال، من شأنها تعزيز نفاذية المياه والحد بالتالي من تأثير الجزر الحضرية الحرارية.

القضايا البيئية الرئيسة التي سيتم تناولها في جازان تشمل:

- ١- قدرة الهضبة الملحية وصلاحياتها للإنشاءات الجديدة. ووجود المباني والإنشاءات الآلية للسقوط، حيث أن بعض المباني تم إعادة نقلها إلى مناطق أخرى.
- ٢- مخاطر الفيضان في حي الجامعة والمجمعات السكنية جراء وقوعها في مسار تدفق الوادي.
- ٣- عدم وجود مساحات خضراء مفتوحة داخل الكتلة العمرانية.
- ٤- عدم تواصل وتكامل نظام الوادي مع النسيج العمراني.
- ٥- الحفاظ على الأراضي الزراعية.
- ٦- افتقار الشريط الساحلي لمعالم التواصل والتكامل.



الشكل ٣٣. الطرق الرئيسية والبنية التحتية في مدينة جازان



الشكل ٣٤. القطاعات الاقتصادية في جازان



٣,٢,٤ أنماط استعمالات الأراضي الحالية والمقترحة

ضاحية الملك عبد الله الجديدة المقترحة تحفز أنماط الزحف العمراني للاستعمالات المفردة التي تصل إلى حدود مرحلة النطاق العمراني ١٤٥٠هـ، على بعد ٢٠ كم تقريباً من وسط مدينة جازان. وستشكل هذه المجموعات ذات الاستعمال أحادي الوظيفة مشاريع سكنية واسعة في الضواحي يتولى القطاع الخاص تطويرها. هناك أيضاً نسبة صغيرة من المساحات التجارية والاستعمالات المختلطة والمساحات العامة يشملها الاقتراح. هناك تصميمان في الوقت الراهن (نوفمبر ٢٠١٨) للمخطط الرئيس لاستعمالات الأراضي قيد المناقشة، كلاهما بنفس الحجم والتأثير في المدينة الحالية. سيؤدي تنفيذ المخطط المقترح إلى زيادة استعمال الأراضي السكنية في جازان بأكثر من ٢٠٪. ومع ذلك، ليس هناك من تحليل للتفاعل بين جازان القديمة والتوسع المقترح لجازان الحديثة أو رؤية شاملة للمدينة بأكملها في سياق النمو السكاني المقترح. وهذا أمر بالغ الأهمية للإدارة المالية المستقبلية للأمانة، لأن تكاليف الصيانة ستكون مرتفعة جداً.

ويكشف تحليل الخدمات والنشاط التجاري في جازان عن أنماط معينة في هيكلية المدينة. فهناك مركز متميز في وسط جازان يتمثل في مركزها التاريخي. وهناك مركز آخر في الشمال المحيط بجامعة جازان، حيث لم يتم تأسيس هذا المركز بعد، لكنه سيحوي مجموعة متنوعة من الاستعمالات والمرافق التي يمكن الاستفادة منها لتصبح نواة حضرية مميزة. أما النواة الثالثة، فهي المنطقة الصناعية جنوب المدينة.

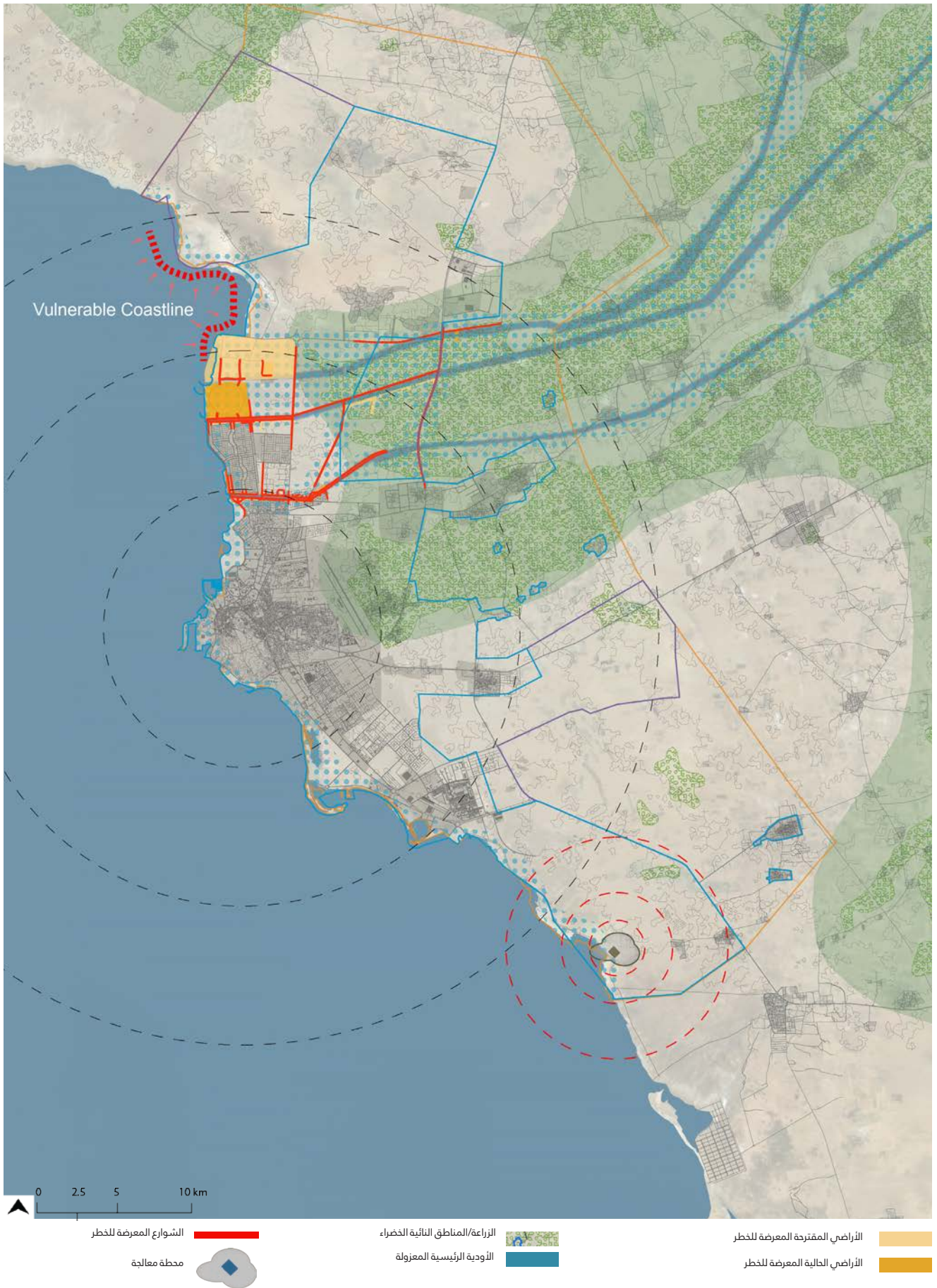
الخدمات والاستعمالات التجارية موزعة إلى حد كبير في كافة أنحاء وسط المدينة، وعلى امتداد طرق الشمال والجنوب. وإذا ما أحسن

تشتهر جازان إقليمياً بأنها مركز زراعي ومرافئ بحري هام. وأكبر استعمال للأراضي فيها هو الاستعمال السكني، تتخلله بعض الاستعمالات المختلطة والاستعمالات التجارية والترويحية. وبالنسبة للأحياء التقليدية المشيدة قبل العام ١٩٧٠هـ، فتتسم باتباعها مبادئ التمدن الجديد - وسط عمراني مدمج وكثيف مع خليط من الاستعمالات المتعددة. وقد أدت امتدادات المدينة التي تلت بعد عام ١٩٩٠ إلى خفض متوسط الكثافة، وزادت امتداد الاستعمالات أحادية الوظيفة.

ولدى مدينة جازان شبكة متكاملة من المرافق المساندة لمختلف الأنشطة الاقتصادية مثل الزراعة والسياحة والتجارة. وتتوافر للمواطنين خدمات تعليمية جيدة في إشارة إلى المدارس وجامعة جازان. كما يتوافر العديد من المستشفيات والمستوصفات الطبية لتوفير الرعاية الصحية الجيدة للسكان.

ويستأثر الاستعمال السكني للأراضي بنسبة ٤٣٪ من الأراضي في المدينة وينتشر على طولها بالكامل، يليه الاستعمال الحكومي، والذي يُعزى إلى حد كبير إلى حجم المطار والميناء وشركة أرامكو السعودية. وتستأثر جامعة جازان والمرافق التعليمية الأخرى بنسبة ٧٪ من استعمالات الأراضي. والمخطط الحالي للمدينة لا يحوي سوى نسبة قليلة من الاستعمالات المختلطة، والتي يجب أن تزداد بالتناسب مع نمو المدينة بمرور الوقت، مع وجوب ترابطها وتكاملها مع النسيج الحضري الحالي عن طريق مشروعات التطوير وتنمية الأراضي الفضاء غير المنمأة..





الشكل ٢٥. تحليل الشبكة الزرقاء في إقليم مدينة جازان



الوصول إلى مركز المدينة التجاري خلال ١٥ دقيقة بالسيارة، وأكثر من ٧٠٪ يمكنهم الوصول في غضون ٣٠ دقيقة بالسيارة.

كما يمكن لـ ٢٪ من السكان (٢,٢٦٤ نسمة) الوصول إلى مركز المدينة التجاري سيراً على الأقدام، ولما نسبته من السكان ٥٪ (٦,٨٨٠ نسمة) يمكنهم الوصول للمركز التجاري في غضون ١٠ دقائق. ولا يوجد حالياً نظام نقل عام متاح لسكان المدينة. مع ذلك، هناك شبكة حافلات مقترحة للنقل السريع مكونة من ثلاثة مسارات.

يُظهر تحليل إمكانية الوصول إلى مواقع الخدمات العامة، مثل التعليم والرعاية الصحية الهامة لرفاه السكان وجودة حياتهم نتائج إيجابية للغاية. فأكثر من ٤٧٪ من السكان يقطنون في محيط يستغرقهم الوصول مشياً إلى المنشأة التعليمية ١٠ دقائق، وأكثر من ٨٦٪ يصلون إلى المستوصفات الطبية في غضون ١٠ دقائق سيراً على الأقدام. وبالمقارنة مع العديد من المدن السعودية الأخرى، تتمتع جازان بمعدلات عالية للغاية من الوصولية، وهي ميزة ينبغي على المدينة تشجيعها والاستمرار فيها وتطوير استراتيجيات معقولة لتحقيق بيئات مشاة آمنة في مسيرة نمو المدن.

٤,٢,٤ المخطط الهيكلي لمدينة جازان

يتناول المخطط الهيكلي لمدينة جازان موضوع التوسعات المستقبلية، مع التركيز على القضايا الرئيسية المتعلقة باستخدام الأراضي والبنية التحتية والأحوال الطبيعية، مع المحافظة على المعالم الطبيعية كأودية والساحل بتعرجاتها العضوية داخل

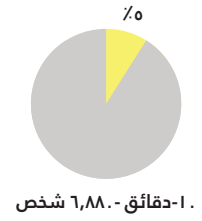
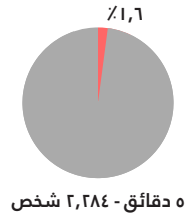
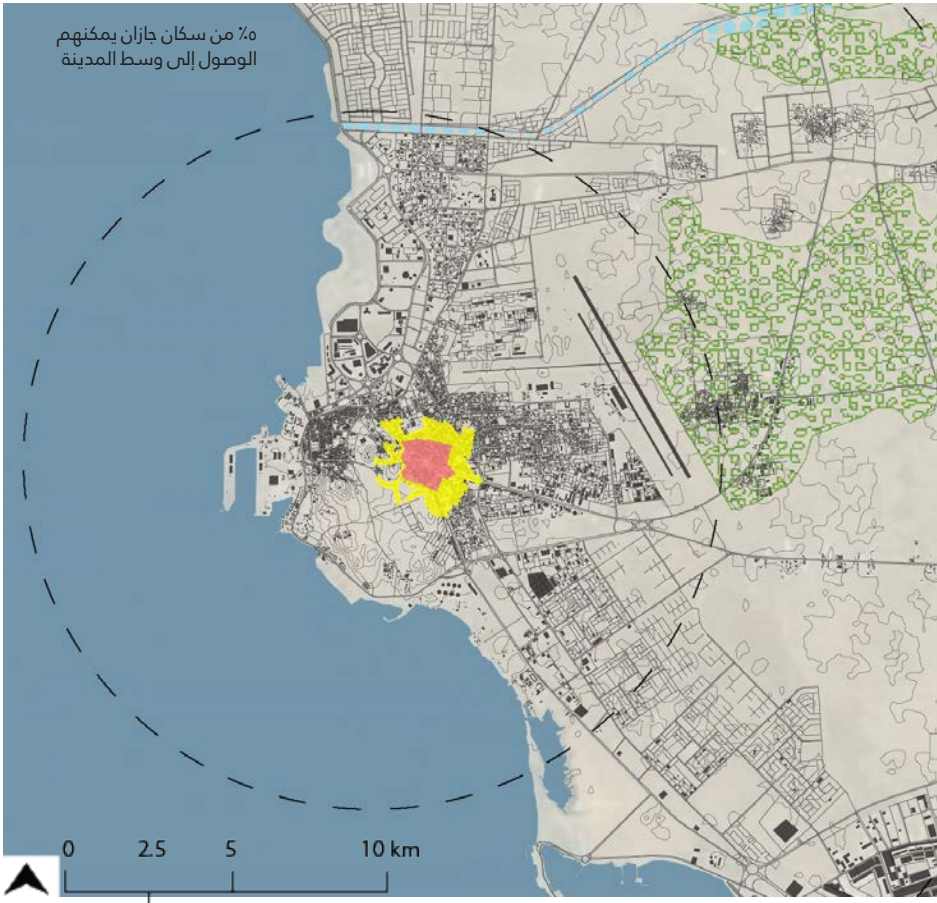
تخطيط محاور النمو هذه، ومع التوزيع المتماثل على طول هذه المحاور الرئيسية، فسيتحقق نسيج حضري متجاور، ويزيد من إمكانية الوصول وتقليل زمن الرحلات المرورية بالنسبة للسكان. بالإضافة إلى ذلك، فإن عدم وجود المساحات العامة واستعمال الأراضي الترفيهية على طول المحاور الرئيسية والساحل يحدد أولويات واضحة في الرؤية المستقبلية للمدينة. ويمكن لتقويم دقيق للأراضي الفضاء في وسط المدينة أن يقدم حلاً لهذه المشكلة.

٤,٢,٤ الحركة وسهولة الوصول

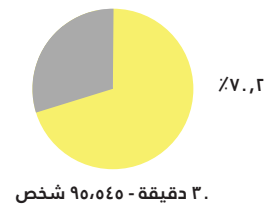
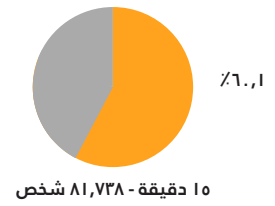
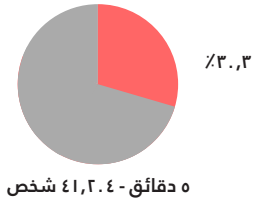
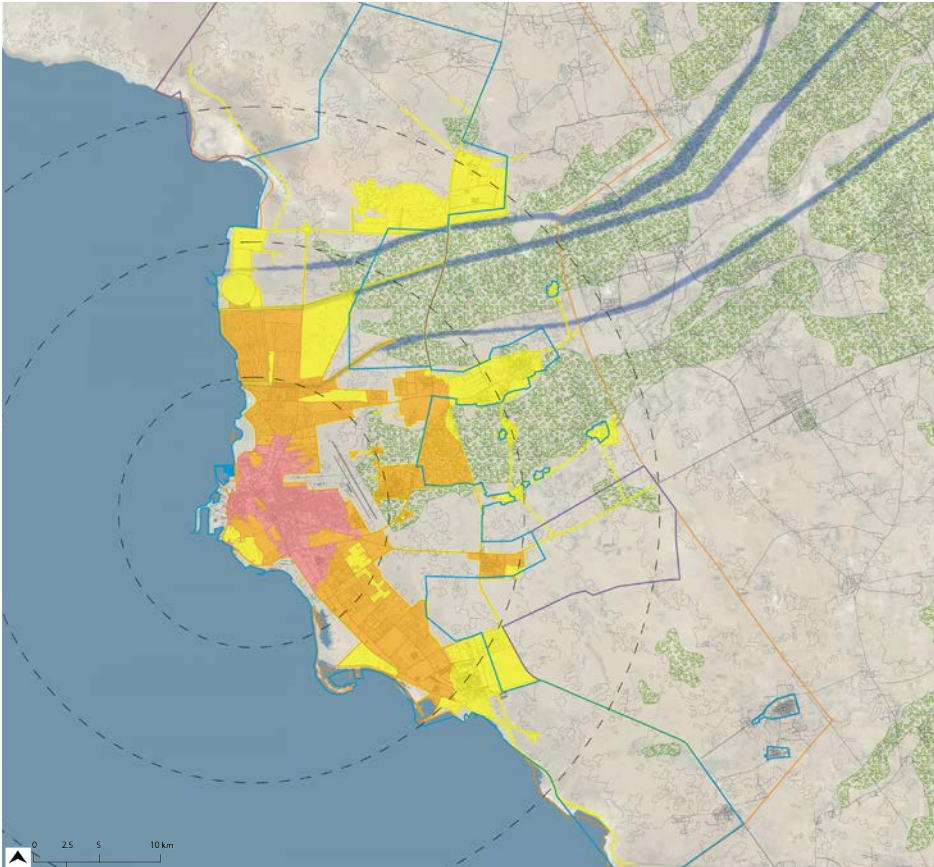
لدى جازان شبكة طرق مترابطة بشكل جيد. وعلى المستوى الإقليمي، ترتبط جازان ارتباطاً مباشراً بمراكز نمو إقليمية أخرى في صيба، على بعد ٣٠ كيلومتراً باتجاه الشمال وأبو عريش، على بعد ٣٠ كيلومتراً نحو الشرق. ويشكل تجمع جازان وصيبا وأبو عريش مثلثاً حضرياً يمكن تعريفه بـ «منطقة جازان الحضرية». تمثل صيبا فيها المركز الثقافي والتاريخي، وأبو عريش، الواقعة في سهل زراعي خصيب مركز إنتاج وتصدير الفواكه والخضروات. وخارج المثلث، على بعد ٥٠ كيلومتراً باتجاه الجنوب الشرقي، يقع مركز أحد المسارحة للزراعة والثقافة مع إمكانية أن يصبح مركزاً صناعياً. وترتبط أحد المسارحة مع جازان بطرق جيدة.

هناك شبكة طرق قوية داخل الكتلة العمرانية تخدم على المدينة. ويعتبر طريق الملك عبد العزيز وطريق الملك فهد المحوران الرئيسيان للنقل اللذين يربطان مراكز النمو الإقليمية المذكورة أعلاه ويلتقيان معاً في وسط مدينة جازان. ويمكن لأكثر من ٦٠٪ من سكان جازان





الشكل ٣٦. إمكانية الوصول إلى مركز المدينة سيراً على الأقدام



- ٥ دقائق بالسيارة إلى وسط المدينة
- ١٥ دقيقة بالسيارة إلى وسط المدينة
- ٣٠ دقيقة بالسيارة إلى وسط المدينة

الشكل ٣٧. قابلية القيادة والوصولية إلى مركز في المدينة



المقترحة. كذلك يغلب الاستعمال السكني على التجمعات الصغيرة شرق السكة ووراء حد حماية التنمية.. وهو ما ينبغي أن تتم مراجعته ، ذلك أن الاستعمال أحادي الوظيفة يشكل في حد ذاته زحفاً عمرانياً يقلل من كفاءة أداء المدينة. ويمكن لعناصر المخطط الهيكلي والاستعمال المقترح للأراضي أن تسهم إيجاباً في تطوير المدينة ، إلا أن هيمنة الاستعمالات أحادية الوظيفة المقترحة والكمية الهائلة من الاستخدامات المقترحة للأراضي يمكن أن ينجم عنها تأثيرات غير مرغوبة على صعيد السكان والبيئة والنجاح الاقتصادي للمنطقة. لهذا، ينبغي إجراء تحليلات وافية ودراسة تأثيرات التطورات الجديدة لضمان تجنب الآثار السلبية المحتملة.

٦,٢,٤ تقويم أنظمة النقل المقترحة

هناك مقترح نشط لتوفير نظام نقل عام بالحافلات السريعة ذات المسار المخصص في مدينة جازان. ومع أن الحاجة لتوفير نظام نقل أمر إيجابي ، فقد لا يكون نظام الحافلات السريعة مناسباً لحجم سكاني قوامه ١٣٦,٠٠٠ نسمة. فهكذا حجم يمكن خدمته بحافلات النقل الجماعي لحين تحقيق التكثيف الحضري المطلوب، عندها يصبح من الملائم التحول لنظام نقل عام أكثر تطوراً.

تم تصميم نظام النقل العام المقترح بالحافلات السريعة لتحسين قدرة التشغيل بطريقة مرنة وفعالة من حيث التكلفة. ويشمل النظام المقترح تسيير ثلاثة مسارات ، المسار ١ لخدمة طريق الشمال - الجنوب ، رابطاً المطار بحي الجامعة. وفي غضون ١٠ دقائق سيراً على الأقدام ، سيتمكن ٢٧,٢٤٢ فرداً أو ما يزيد عن ٢٠٪ من

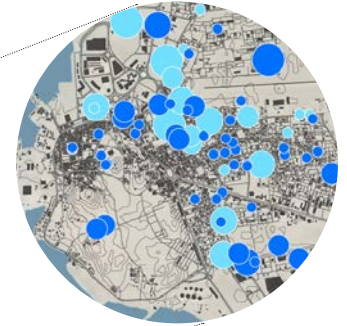
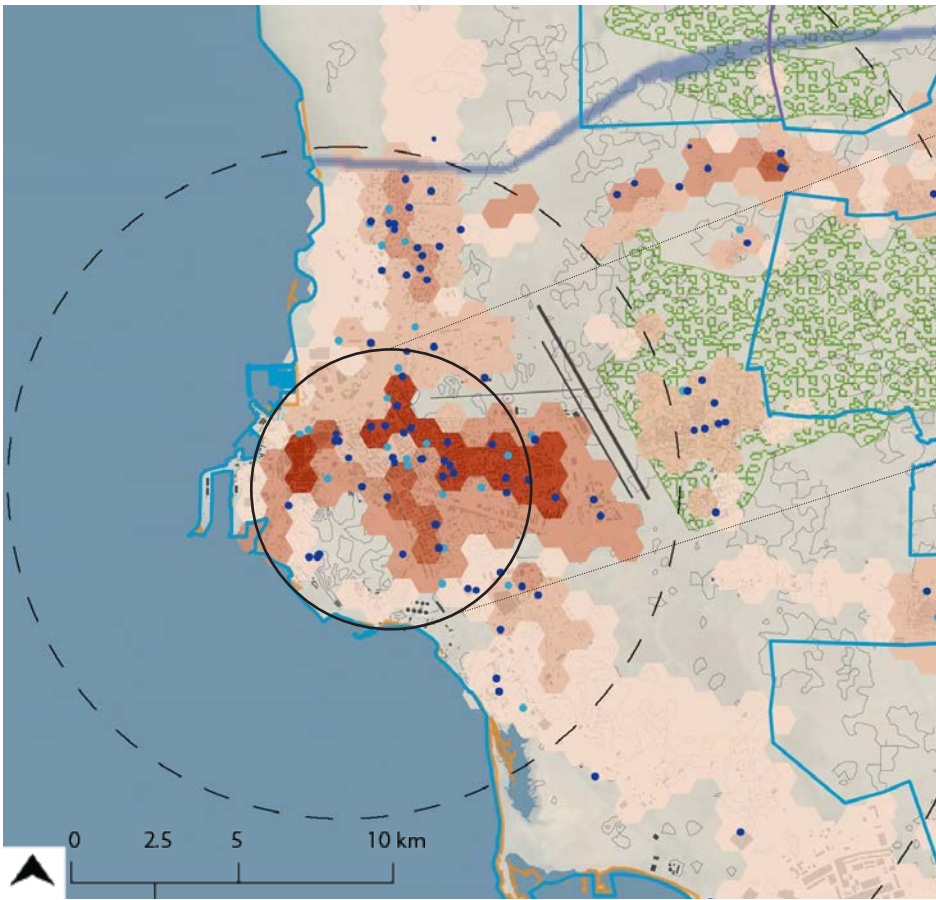
المناطق المبنية في المدينة. وبهذه الطريقة، يصبح الشريط الساحلي بمثابة «فضاء طبيعي أزرق» وعنصر هيكلي رئيس للمدينة ، يعكس دوره كعنصر إيجابي ووظيفي يعزز إدارة المياه الطبيعية.

ويشمل المخطط الهيكلي توفير منطقتين للترويح وكمسطحات خضراء. الأولى تقع على بعد كيلومترين تقريباً شمال وسط المدينة عند الكورنيش والثانية ، على بعد ٤ كيلومترات جنوب وسط المدينة على امتداد الشريط الساحلي بأكمله. على الرغم من أن توفير المساحات العامة والخضراء والمفتوحة يعد دائماً تحدياً إيجابياً ، إلا أن تواصلها وتكاملها مع النسيج العمراني في هذه الحالة غير محقق ولا يسهل الوصول إليها على نطاق واسع.

من بين العناصر المهمة في المخطط الهيكلي المطار المقترح شمال المدينة والخط الحديدي المقترح الذي يقع على طول الخط الساحلي من الشمال إلى الجنوب مروراً بشرق مدينة جازان. ستعزز هذه المقترحات الهامة في مجال النقل و الروابط الإقليمية والدولية بين الشمال والجنوب وستسهم في توطيد أهمية المدينة في المنطقة. كما يشمل المخطط الهيكلي أيضاً تطوير جزيرة فرسان على بعد ٤ كيلومتراً تقريباً قبالة جازان في البحر الأحمر وهي مخصصة للترفيه والسياحة والحماية البيئية.

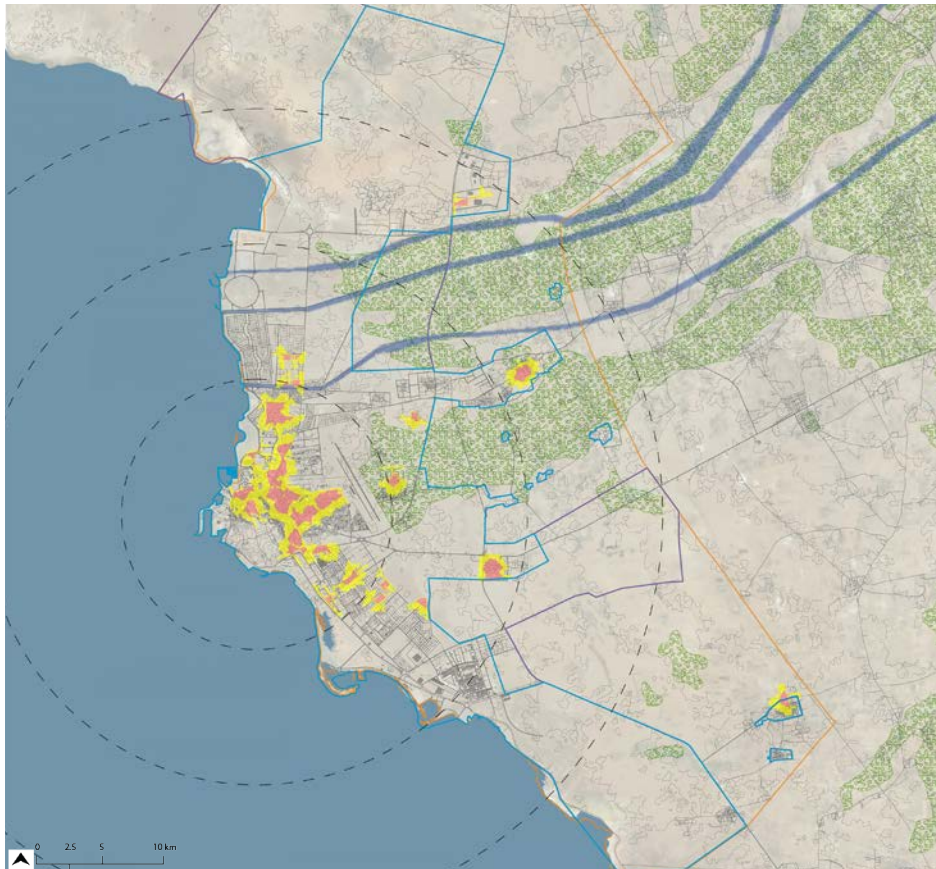
يحتل الاستعمال السكني المساحة الأكبر في استعمالات الأراضي المقترحة في المخطط الهيكلي لمدينة جازان وإقليمها الواقع في دائرة نفوذها حيث يمتد الاستعمال السكني إلى حد حماية التنمية في النطاق العمراني للمدينة وحتى التقاءه بالسكة الحديدية



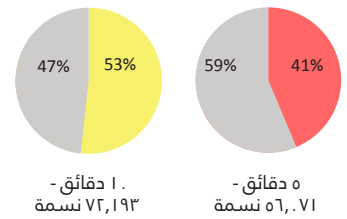


- المرافق التعليمية
- المرافق الصحية
- ١٥ - ١٠ شخص/هكتار
- ١٦ - ٢٧ شخص/هكتار
- ٢٨ - ٣٩ شخص/هكتار
- ٤٠ - ٥٠ شخص/هكتار
- ٥١ - ٦٢ شخص/هكتار

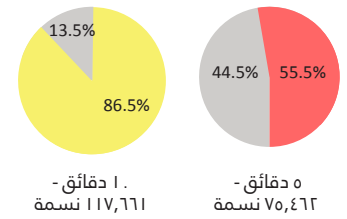
الشكل ٣٨. مواقع المرافق والخدمات العامة والتعليمية في مدينة جازان



المؤهلات العلمية



الصحة



- ٥ دقائق سيراً على الأقدام
- ١٠ دقائق سيراً على الأقدام

الشكل ٣٩. الوصول سيراً على الأقدام إلى الخدمات الصحية في مدينة جازان



الوضع الحالي

يبلغ التعداد الحالي لسكان جازان ١٣٦,٠٠٠ نسمة موزعين على مساحة مبنية تبلغ ٤٤,٨٩ هكتاراً، بكثافة سكانية تصل إلى ٢٧ نسمة/هكتار، أي أقل من خمس كثافة موئل الأمم المتحدة الموصى بها وهي ١٥٠ نسمة/هكتار. وبالمقارنة مع المدن السعودية الأخرى، تبدو جازان أكثر كثافة.

السيناريو الأول: مخطط جازان

ينطوي معدل النمو السكاني السنوي الحالي البالغ ٤,٠٥% على حجم سكاني لمدينة جازان قوامه ١٥٠,٠٠٠ نسمة تقريباً بحلول ٢٠٣٠، ويغطي حجم التنمية المقترحة في مخطط استعمال الأراضي المقترح ٢٤,٤٧٨ هكتاراً، واستناداً لعدد السكان المتوقع لعام ٢٠٣٠ وهو ١٥٠,٠٠٠ نسمة، ستتنخفض الكثافة السكانية إلى ٦,١% في المنطقة المبنية، ما يفاقم من أمر الكثافة المنخفضة أصلاً.

السيناريو الثاني: توصيات موئل الأمم المتحدة

يدعم سيناريو موئل الأمم المتحدة التخطيط المستدام للمجاورات السكنية في جازان، من حيث زيادة الكثافة السكانية لتصبح مقارنة لكثافة موئل الأمم المتحدة البالغة ١٥٠ نسمة/هكتار. وبالنظر إلى معدل النمو الحالي ٤,٠٥%، وما يترتب على ذلك من زيادة سكانية بحجم ١٤٠,٠٠٠ نسمة بحلول عام ٢٠٣٠، ستكون المساحة الإضافية اللازمة لاستيعاب النمو المستقبلي وفقاً للمعايير الموصى بها أقل من ١٠٠ هكتار. وفي ضوء مساحة الأراضي الفضاء داخل المنطقة المبنية الحالية في جازان البالغة ١,٩٨٧ هكتاراً، يقضي هذا السيناريو بعدم ضرورة أن تتوسع المدينة خارج الكتلة العمرانية الحالية وأن ينظر في التدخل في المجال الحضري لدعم سياسات التكثيف الحضري لل عمران الحالي من أجل إيجاد أنوية تكثيف حضري مرنة ومستدامة تشكل فيما بينها شبكة حضرية مترابطة، ما يدعم بالتالي التوزيع الاستراتيجي للموازنة السنوية بما يلبي احتياجات ومتطلبات المدينة وسكانها.

سكان المدينة من الوصول إلى المسار ١ بموجب الكثافة والهيكلية الحالية للمدينة، والمسار ٢ مصمم باتجاه شرق - غرب وينحني باتجاه الجنوب، رابطاً المطار بمنزلة ترفيهي على الواجهة البحرية، ويمكن الوصول إليه في غضون ١٠ دقائق سيراً على الأقدام، وسيتمكن ٢٦,١٩٥ فرداً أو ٢٠% تقريباً من سكان المدينة من الوصول إلى المسار ٢ بموجب الكثافة والهيكلية الحالية للمدينة. أما المسار ٣ فينطلق من مركز المدينة بمسارين: الأول يصل لمركز المستشفى الحكومي في الشمال، والمسار الثاني يمتد إلى حدود النطاق العمراني ١٤٥هـ شرقاً. وبإمكان ٢٦,٦٧١ فرداً أو أكثر من ١٩% من سكان المدينة الوصول إليه في غضون ١٠ دقائق سيراً على الأقدام. وفي المجموع، يمكن لـ ٣٩% من السكان الوصول إلى مسارات الحافلات السريعة المقترحة في غضون ١٠ دقائق سيراً على الأقدام.

وفي سياق النقل العام يجب دراسة المعايير التالية وتطبيقها:

١. التأكد من موائمة مسارات النقل العام مع الكثافة السكانية.
٢. التأكد من أن نقاط التجمع تخدم بشكل جيد ومتكرر، مثل المطار والجامعة.
٣. يجب تنفيذ خطوط النقل العام على مراحل مواكبة لتطور المدينة.
٤. ينبغي ألا تنفذ مسارات النقل العام في المناطق الواقعة على أطراف المدينة ما قد يشجع ظاهرة الزحف العمراني.

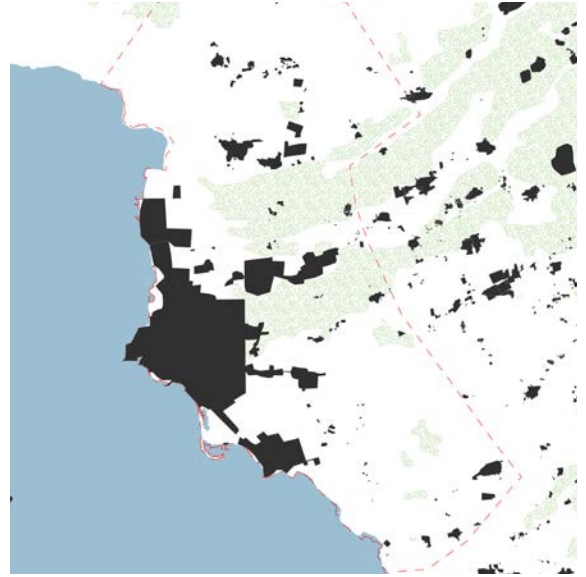
٣,٤ سيناريوهات الكثافة الحضرية

في خضم تشخيص الأوضاع الراهنة للمدن ومقترحات المشروعات المعتمدة، أجرى برنامج مستقبل المدن السعودية تحليلاً لسيناريوهات زيادة الكثافة الحضرية. تتناول السيناريوهات ثلاثة أوضاع: الوضع الراهن كمرجعية لأغراض المقارنة، والوضع الناشئ عن أدوات التخطيط المعتمدة، والوضع الثالث الذي يتم فيه توزيع الكثافة في ضوء مبادئ موئل الأمم المتحدة الخمسة لتخطيط الأحياء المستدامة، وهي كما يلي:

١. تخصيص حيز كاف للشوارع وشبكة شوارع فعالة إذ ينبغي تخصيص ٣% على الأقل من مساحة الأراضي لصالح الشوارع، بواقع ١٨ كم على الأقل أطوال شوارع في الكيلومتر المربع.
٢. كثافة سكانية عالية: ما لا يقل عن ١٥٠٠٠ نسمة/كم^٢، أي ١٥٠ نسمة/هكتار أو ٦١ نسمة/فدان.
٣. الاستعمال المختلط للأراضي: يجب تخصيص ٤% على الأقل من مسطح الأديار للاستعمال الاقتصادي في المجاورات السكنية.
٤. المزيح الاجتماعي (الدمج الملائم لكافة فئات الدخل المتفاوت في المجاورة السكنية): توافر المساكن بخيارات وأسعار مناسبة لكافة فئات الدخل؛ بحيث يتم تخصيص ٢٠% إلى ٥٠% من مسطح الأديار السكنية للإسكان الميسر، ولا ينبغي أن يتخطى نمط الحياة أكثر من ٥٠% من الإجمالي.
٥. محدودية التخصيص المفرد للأراضي: للحد من الاستعمال المنفرد للأراضي؛ وينبغي أن يغطي الاستعمال المفرد للأراضي أقل من ١٠% من مساحة المجاورة السكنية.

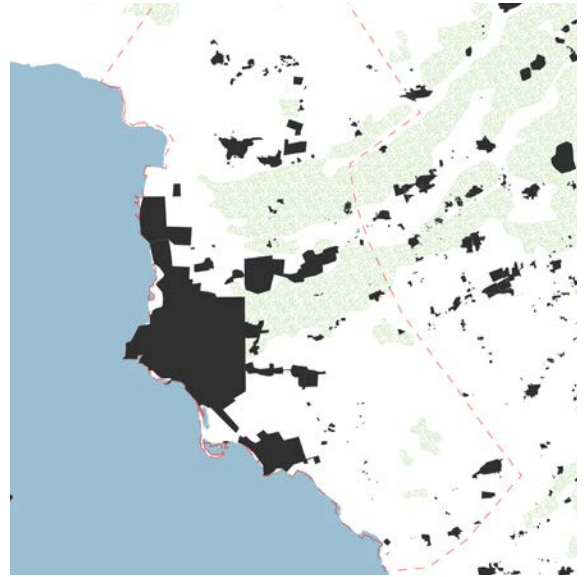


الوضع الراهن



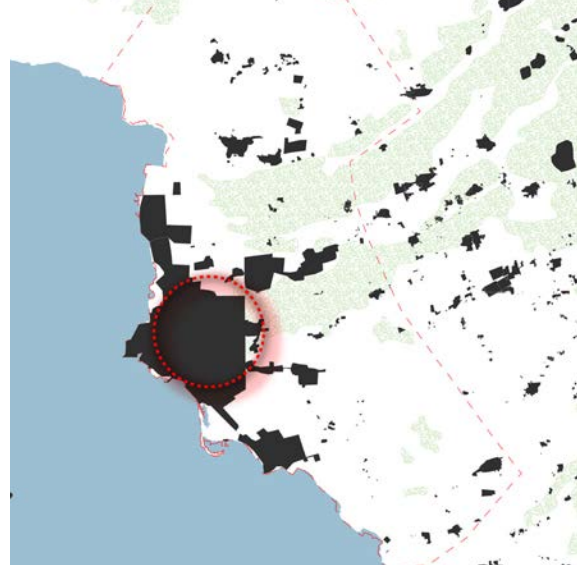
١٣٦,٠٠٠		عدد السكان
٤,٨٩٨ هكتار		المساحة المبنية
٢٧,٠ نسمة/هكتار		متوسط الكثافة في المنطقة المبنية
٤,٦٣ نسمة/هكتار		متوسط الكثافة داخل نطاق التنمية العمرانية

السيناريو الأول: مخطط جازان



١٥٠,٧٠٠		عدد السكان
٢٤,٤٧٨ هكتار		المساحة المبنية المخططة
٦,٢ نسمة/هكتار		متوسط الكثافة على المساحة المبنية المخططة
١,٥ نسمة/هكتار		متوسط الكثافة في نطاق ١٤٥ هـ + منطقة التنمية الجديدة

السيناريو الثاني: توصيات مؤهل الأمم المتحدة



١٥٠,٧٠٠		عدد السكان
١٠٠ هكتار*		المساحة المبنية المطلوبة وفقاً لمعايير الأمم المتحدة

متوسط الكثافة وفقاً لمعايير الأمم المتحدة ١٥٠ نسمة/هكتار

* (٣,٠٪ من نطاق ١٤٥ هـ)

٥

التشخيص الاستراتيجي



١,٥ تحديد القضايا الأساسية

أسفرت منهجية البحث المتعمق وجمع البيانات وتحليلها وتفسير النتائج عن تحديد أربع قضايا أساسية تؤثر في الأداء الحضري لجازان فيما يتصل بمبادئ التنمية الحضرية المستدامة.

١,٥ أنماط النمو والتنمية غير المتوازنة (الزحف العمراني)



[الزحف العمراني]

يحدث هذا غالباً عندما تنمو المدينة بوتيرة سريعة، مما يتيح المجال لانتشار ظاهرة الزحف العمراني التي تتجلى في التوسع والامتداد غير المنظم، وما ينجم عنه من خلل في التوزيع المكاني للنشطة والخدمات والمرافق وصعوبة إدارتها. وفي هذا السيناريو، تسجل المدينة كثافة منخفضة وأداء غير فاعل، وتوزيع غير منصف للخدمات والمرافق الأساسية يتسبب في معاناة سكانها، وأيضاً في ارتفاع تكلفة توفير وتشغيل وصيانة هذه الخدمات والمرافق. في جازان، هناك زحف وامتداد عمراني نحو المناطق الزراعية، وحول الجامعة شمالاً، والمنطقة الصناعية جنوباً.

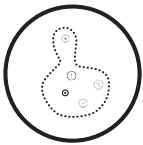
٢,١,٥ افتقار الهيكل العمراني لملامح التواصل والتجانس والتكامل



[التجزئة]

يفقد الهيكل العمراني للمدينة نسيجه وتغيب ملامح التواصل والتكامل عنه في حالات النمو غير المتوازن، وزحف العمران، والتطوير غير المتجانس، والتجزؤ المكاني خارج حدود المخططات المعتمدة. هناك أراضي بيضاء مهجورة، وإفراط في البنى التحتية واستعمالات أراضي أحادية الوظيفة تعيق تواصل النسيج العمراني للمدينة، وتؤثر سلباً في أداءها الاجتماعي والاقتصادي والبيئي، كما لا يتيح الزحف العمراني التوفير العادل للخدمات والمرافق العامة، ويجعل توفيرها أمراً صعباً ومكلفاً. كما تؤثر ظاهرة التناثر المكاني على البعد الاجتماعي للاستدامة، مما يخلق تباينات حضرية وفصل بين المناطق، وتصبح معزولة نتيجة تفكك وعدم تواصل واستمرارية الفضاء الحضري. وفي حالة جازان، يتبدى التجزؤ الحضري الشكلي بفعل البنية التحتية المفرطة، والمطار الحالي داخل الكتلة العمرانية، والجامعة في الشمال، والهضبة الملحية القريبة من الساحل والأراضي وقطع الأراضي الكبيرة المهجورة.

٣,١,٥ استعمالات الأراضي أحادية الوظيفة والتنمية المستقطبة



[عدم التوازن العمراني]

تنطوي هيمنة الاستعمالات أحادية الوظيفة وقلة الاستعمالات المختلفة على استقطاب تنموي، وخصوصاً في حالة تناثر وتباعد الاستعمالات أحادية الوظيفة وافتقارها للتجانس والتكامل مع بقية السياق المحيط بها. ففي حالة جازان، يتسم الهيكل العمراني باستعمالات اقتصادية أو اجتماعية أحادية الوظيفة ترقى لمستوى التركيز «الاستقطاب» الاجتماعي والمكاني، يخلق نوعاً من التباين بين المناطق الحضرية المختلفة يمكن وصفه بالفصل الاجتماعي والاقتصادي المائل في المجمعات السكنية الخاصة والتجمعات المسورة، المزودة بكافة الخدمات عالية الجودة مقارنة ببقية أنحاء المدينة المتجانسة. ويقتصر الاستخدام المختلط، وهو محدود، على وسط جازان، لكن يخشى من الميل للتوسع في الاستعمال أحادي الوظيفة، بالنظر لما هو مقترح في المخطط المحلي لجازان من تخصيص مساحات كبيرة من الأراضي للاستعمال السكني فقط.

٤,١,٥ اختلال التوازن البيئي- الاجتماعي والاقتصادي

تتشكل المدن من مجموعة نظم اجتماعية واقتصادية وبيئية متشابكة. وفي المدن المستدامة، يتم الحفاظ على التوازن بين هذه النظم الثلاثة المترابطة وتعزيبها بمرور الوقت. فإن كان هناك تفضيل مستمر لأحدها على الأخرى، فمع مرور الوقت، سيظهر خلل هيكلي يغير المسار المستدام لنمو المدينة وتطورها. وهذا الاختلال يولد إشكالية من حيث توفير المياه والأمن الغذائي، مما يؤثر بشدة على الجوانب الاجتماعية- العمرانية الأخرى لصحة المدينة. والفصل بين الأراضي الزراعية والنسيج الحضري هو مثال جيد على هذه الحالة، إذ ليس هناك من تواصل بين المدينة والمساحات الزراعية، إذ تفصل بينهما حدود قوية. والمدينة المرنة بإمكانها تحقيق تكامل واتساق بين الطبيعة والعمران، لضمان التعايش المتوازن بينهما. وفي حالة جازان، يمثل الشريط الساحلي مصدراً محتملاً للنمو الاقتصادي والتنمية الاجتماعية مع الأودية والسلسلة الجبلية والأراضي الزراعية. لكنها تفتقر حالياً للتكامل فيما بينها، ومع النسيج العمراني العام.



[نقص المرونة]



© FSCP

المنطقة الوسطى على طريق الملك عبدالعزيز



٢,٥ تشخيص القضايا الأربعة في جازان

١,٢,٥ أنماط النمو غير المتوازن في جازان



مشاريع زحف عمراني على طول الطريق الإقليمي

تظهر أنماط النمو غير المتوازن بوضوح في جازان، وعلى الأخص في المناطق الممتدة نحو مرحلة النطاق العمراني ١٤٥ هـ وخارجها، مما يترك مساحات كبيرة من الأراضي الفضاء داخل المنطقة المبنية. وفي جازان، يمكن مشاهدة تناثر امتداد العديد من التجمعات السكانية خارج حدود المخططات المعتمدة في الجنوب والشرق من حدود مرحلة النطاق العمراني ١٤٥ هـ. ولجامعة جازان ومجمع الخدمات الحكومية دور محفز للامتداد العمراني باتجاه الشمال.

ومن المرجح، في ضوء المقترحات الخاصة باستعمالات الأراضي المستقبلية، أن يستمر هذا الاتجاه ويتفاقم بمرور الوقت، مما يتطلب المراقبة والمراجعة عن كثب للخطة المستقبلية للحد أو الحيلولة دون الاستمرار في الامتدادات العمرانية. على سبيل المثال، تم اقتراح مدينة جازان للصناعات الأساسية والتحويلية خارج الحد الشمالي للمدينة. ولن تتنافس هذه المدينة مع المدينة الحالية على الموارد فحسب، بل ستشجع أيضاً على الإدارة غير الفاعلة وغير المستدامة للأراضي، تعكسها احتمالية الامتدادات العمرانية خارج مدينة جازان صوب المدينة الصناعية. لهذا مطلوب من أمانة جازان تطوير الأراضي الفضاء داخل المنطقة المبنية الحالي أو المجاورة لها. وإذا ما استمر هذا النمط من التوسع السريع، فستصبح المدينة أكثر تفككاً وأقل ترابطاً.



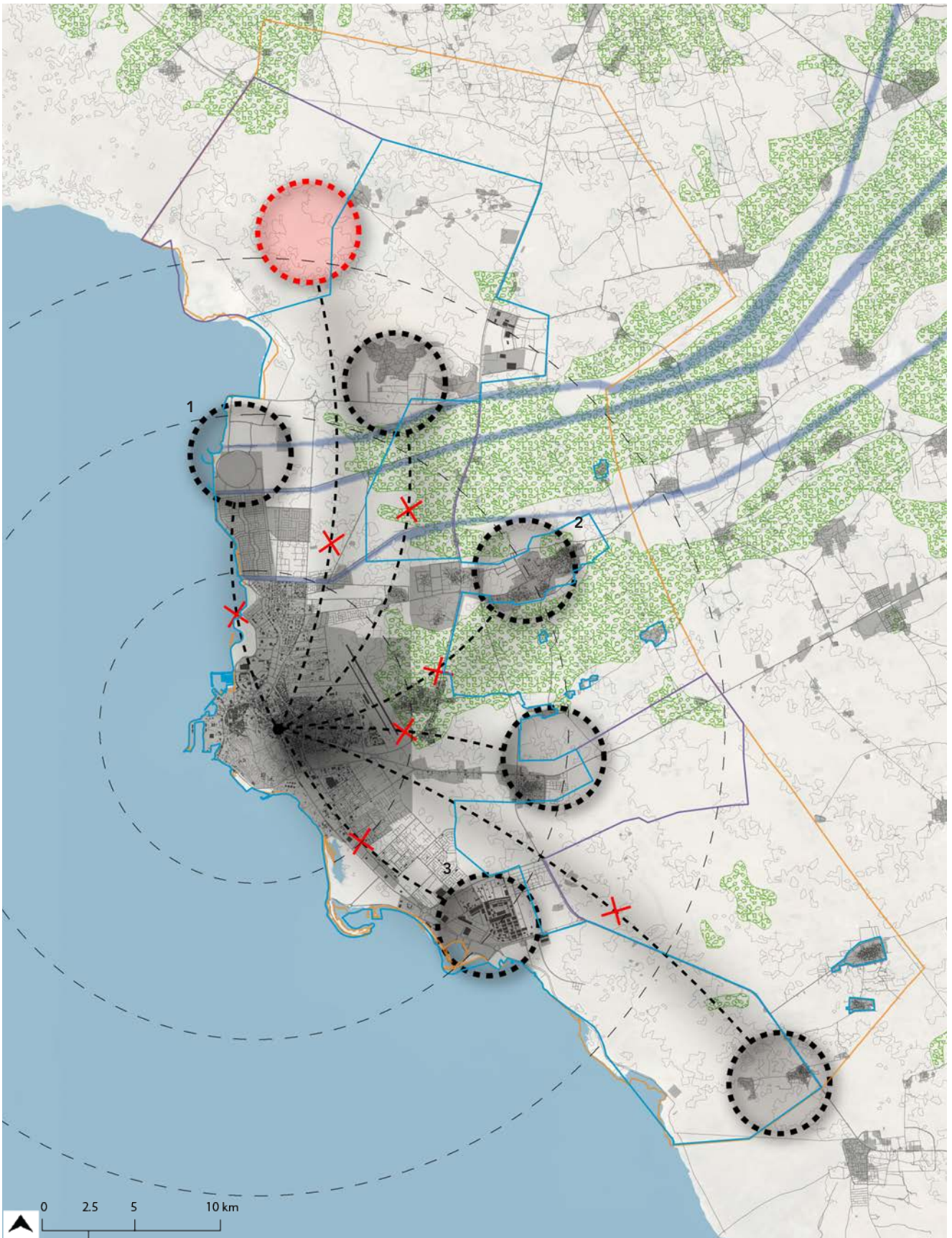
مشاريع زحف عمراني بالقرب من المناطق التراثية في جازان

يعكس امتداد وزحف العمران نوعاً من عدم الكفاية في إدارة التنمية الحضرية وأعباء مالية كبيرة حكومية لتوفير الخدمات والمرافق العامة. ففي مدينة مترامية الأطراف، تكون تكلفة توفير وتشغيل وصيانة مرافق الكهرباء والصرف الصحي والمياه النظيفة أعلى منها قياساً بالمدينة المتضامة والمترابطة.

هناك ١,٩٧٨ هكتاراً من الأراضي الشاغرة متوافرة داخل المنطقة المبنية، على أمانة جازان إعطاؤها الأولوية في التطوير والتنمية قبل الشروع في أعمال تطويرية جديدة في الأراضي الخضراء.



أنماط من مشاريع الزحف العمراني بالقرب من جازان



مناطق زحف عمراني مستقبلي



مناطق زحف عمراني



الشكل ٤. أنماط النمو والتنمية غير المتوازنة في مدينة جازان



٢,٢,٥ افتقار الهيكل العمراني لملامح التماسك والتجانس والتكامل



١. تجزئة بسبب البنية التحتية المفرطة الحجم

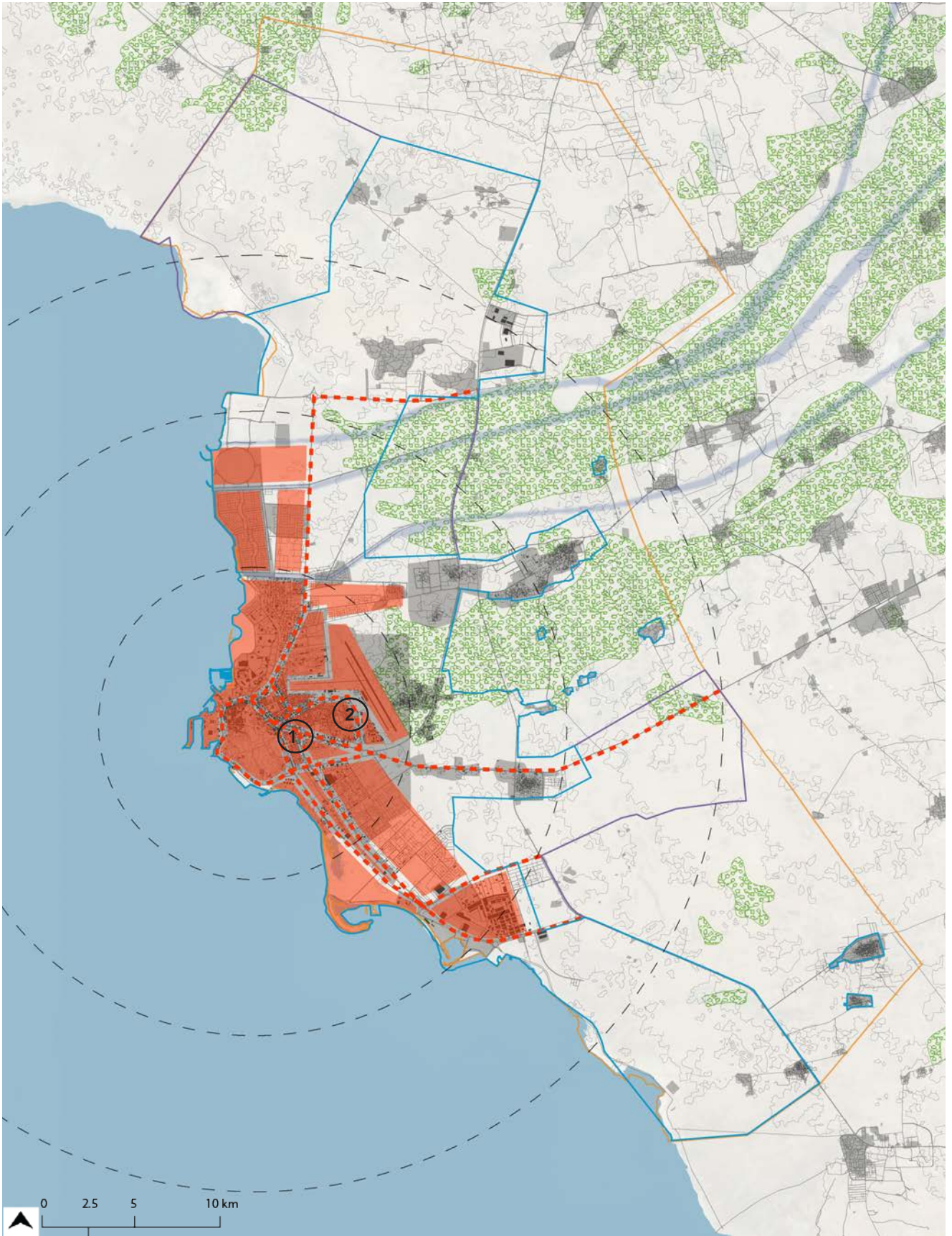
هناك عدة أسباب لحالة التجزؤ الحضري في مدينة جازان أهمها البنية التحتية المفرطة في أبعادها، وقطع الأراضي الفضاء غير المطورة، وتسهم الجامعة في الشمال، مع الأودية، والهضبة الملحية في وسط المدينة بالقرب من البحر، وأرض المطار في شرق المدينة في حالة التناثر الحضري لمدينة جازان، من حيث عدم الاستمرارية والتوائيم بدرجات متفاوتة مع السياقات الحضرية المحيطة.. تصبح معها مدينة جازان فضاءاً حضرياً مفككاً وغير متجانس، يفترق المقياس الإنساني المناسب في تكويناته، فالبنية التحتية المفرطة مثل الطرق السريعة ومحاور النقل الرئيسية، أصبحت هي المقياس في تخطيط وتكوين المدينة، مما قلل من تفاعل السكان مع البيئة الحضرية التي لا تدعم المدينة المشاة، والأماكن العامة المتجاورة مع الطرق والشوارع العريضة و لا تدعم تكوين نسيج حضري مترابط ومتماسك. كذلك الطرق السريعة، التي كان من المفترض أن تعمل كوصلات رابطة، تحولت لحواجز خالية من أرصفة المشاة والمعابر والبنى التحتية الداعمة الأخرى.



٢. تجزئة بسبب الأراضي البيضاء في النسيج الحضري

تساهم المشاريع التنموية الكبرى الفردية والمشيدة في الغالب على أرض خاصة، في حالة التناثر الحضري لهيكل المدينة. فهذه المشاريع عادة ما تكون أحادية الوظيفة، وبالتالي تفتقر لمجموعة متنوعة من البرامج. وحتى لو لم تكن هذه المناطق شاعرة تماماً، فغالباً ما تؤدي لتفكك النسيج الحضري وفقدان تماسكه وتجانسه. جامعة جازان على سبيل المثال، حرمها الجامعي الكبير أحادي الوظيفة يقع في شمال وسط المدينة بمعزل تام عن السياق الحضري المحيط فيه. كذلك هناك حالات تنموية مشابهة ذاتية التشكيل منطوية على نفسها لا تستجيب لسياق الشوارع المحيطة بها.

ومن أجل إعادة التماسك والتجانس والتكامل لهيكل جازان العمراني، على الأمانة تطوير مبادئ وإرشادات تصميم حضري مناسبة تدعم تحقيق بيئات حضرية صديقة للمشاة، مترابطة ومتماسكة، ومراعية للبعد الإنساني. كما ينبغي وضع تطوير قطع الأراضي البيضاء داخل المناطق المبنية على سلم أولويات الأمانة والحد من المضاربات العقارية بتطبيق رسوم الأراضي البيضاء الحالية على أصحاب الأراضي البيضاء.



تجمعات عمرانية مجزأة

البنية التحتية المجزئة

الشكل ٤١. التجزئة ونقص التماسك في بنية جازان الحضرية



٣,٢,٥ استعمالات الأراضي أحادية الوظيفة والتنمية المستقطبة



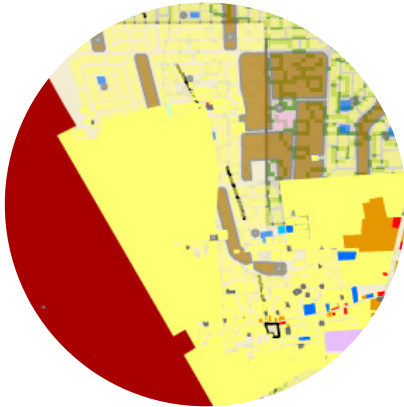
تركيز عالي من الاستعمالات المتعددة

١.

وسط مدينة جازان الحالي مدرج في فئة الاستعمال المختلط للأراضي. فهو يحوي خليطاً من الاستعمالات السكنية والتجارية والخدمات العامة، عاكساً بذلك بيئة حضرية حيوية، وملبياً الاحتياجات الأساسية للسكان لكنه ليس بكافٍ، كونه الوحيد في المدينة الساعية إلى النمو.

تتسم الأوضاع الراهنة في مدينة جازان بوجود سلسلة من الأنوية الحضرية أحادية الوظيفة، واستعمالات أراضي منفصلة ووصول محدود إليها. هناك أيضاً تركّز لبعض الأنشطة واستعمالات أحادية الوظيفة خارج الكتلة العمرانية طبقاً لمخطط استعمال الأراضي المقترح... المشروعات التنموية احادية الوظيفة ناشئة في كافة أطراف المدينة، وبخاصة المشروعات السكنية الكبرى، والحرم الجامعي، والخدمات الإقليمية، والأراضي الحكومية. ومن المتوقع أن تفاقم التوسعات المقترحة من حجم التطويرات المعزولة القائمة، دون استحداث استعمالات مختلطة للأراضي، ذلك أن استمرار التوسع في الاستعمالات المنفردة يقلل فرص تعزيز النشاط الاقتصادي وتحقيق الازدهار المنشود، ويقلل أيضاً من الحيوية والتفاعل والتواصل الاجتماعي في البيئة الحضرية، ومن شوارع مزدهرة تعج بالحركة والنشاط.

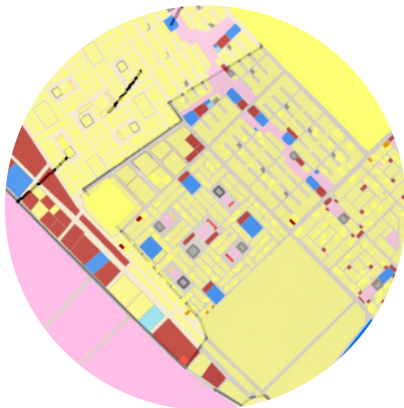
٢.



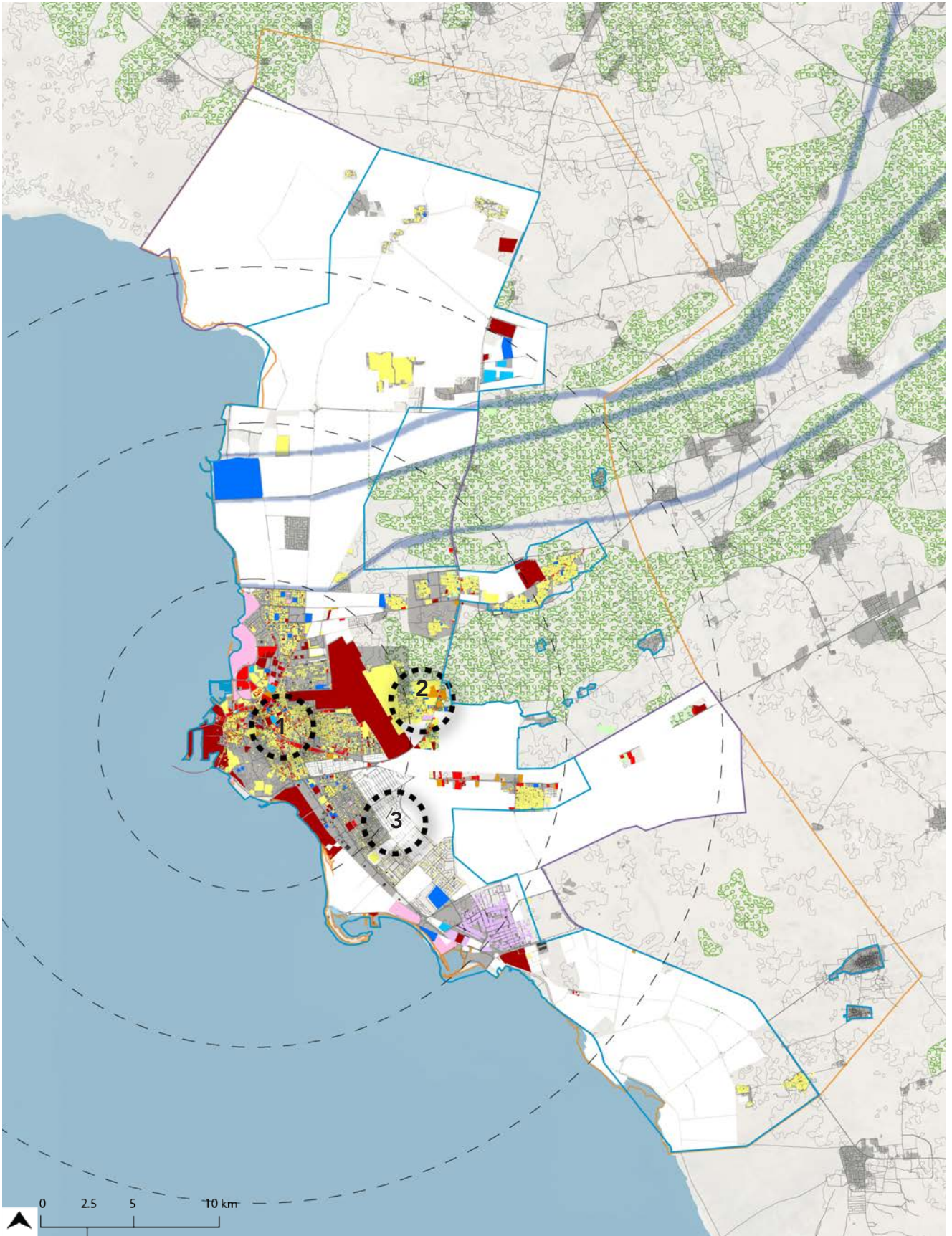
تركيز منخفض من الاستعمالات المتعددة

وتظهر الأبحاث أن مثل هذه الممارسات تركز للفصل من حيث عزل العناصر وعدم التوازن في توزيعها، واستقطاب وتركيز للخدمات والأنشطة وإتاحة الوصول للفرص، وعادة ما يكون لهذا آثار اجتماعية، من حيث الفصل الجغرافي بين المجموعات الاجتماعية والاقتصادية تبعاً للمسافة من المراكز وتوافر الخدمات والمرافق، مما يوجب تبني سياسات داعمة للتكامل والاستعمال المختلط للأراضي، إذ يوصي مؤئل الأمم المتحدة بتخصيص ٤٠% من مسطح الأذوار للاستخدامات التجارية في تخطيط الجيريات السكنية المستدامة، ومنع التنمية في أطراف المدينة، ووجوب تصميم جميع المشاريع التنموية الجديدة وتخطيطها وفق مبادئ أفضل الممارسات التخطيطية من حيث تبني الكثافة المتوسطة والعالية والاستعمال المختلط للأراضي. وبدون بذل جهود حثيثة وموجهة، سيواجه الهيكل العمراني للمدينة جازان مخاطر أن يصبح أكثر استقطاباً وتأثراً وفقداناً لتماسكه وتجانسه، بدلاً من السير قدماً نحو تحقيق نسيج عمراني أكثر شمولية وتجانساً وتكاملاً.

٣.



تركيز منخفض جداً من الاستعمالات المتعددة



الشكل ٤٢. المشاريع التطويرية الأحادية الوظيفة والمستقطبة في جازان



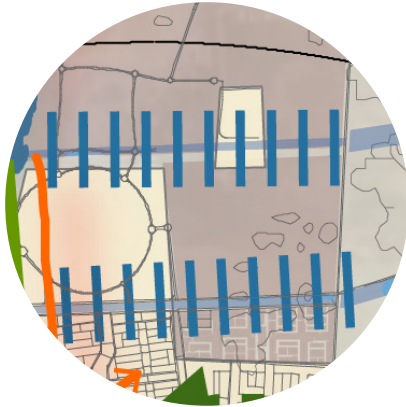
٤,٢,٥ اختلال التوازن البيئي- الاجتماعي والاقتصادي في جازان



الأودية الطبيعية المعرضة للخطر

١.

تقع جازان بالقرب من السهول الزراعية ، وتخدمها ثلاث أودية في الشمال الشرقي تتدفق باتجاه شرق - غرب، لكن هذه الأودية الطبيعية والأراضي الزراعية منفصلة تماماً عن نسيج المدينة الحصري. وفي حال اختلال التوازن في المنظومة الطبيعية للأودية والأراضي الزراعية، فقد يعرض ذلك جازان لمخاطر بيئية مثل الفيضانات وفقدان الغطاء الأخضر. لهذا، على جازان وهي تسعى للتوسع والتحول الحضري، أن تبذل جهوداً حثيثة لتحقيق التوافق والتكامل بين معالمها الطبيعية وبيئتها الحضرية.



خط الساحل الطبيعي المعرض للخطر

٢.

وأكبر معلم طبيعي لمدينة جازان يكمن في شريطها الساحلي الذي يعتبر المحرك الاجتماعي والاقتصادي والبيئي لها، إذ تمتلك جازان واجهة بحرية ممتدة من الشمال إلى الجنوب، تغير من طبيعتها الإشغالات العمرانية التي تجري على الساحل بسبب المشاريع الجديدة. لهذا يجب أن يكون الحفاظ على جمالية الواجهة البحرية والمنظومات البيئية الطبيعية بالشريط الساحلي من ضمن أولويات الأمانة، لما لذلك من فوائد بيئية كبيرة، أهمها الحفاظ على الموائل الطبيعية للنباتات والحياة البحرية. لذا، يجب إجراء تحليلات وافية وشاملة لتفادي أي آثار سلبية جراء الضغوط العمرانية في الشريط الساحلي.

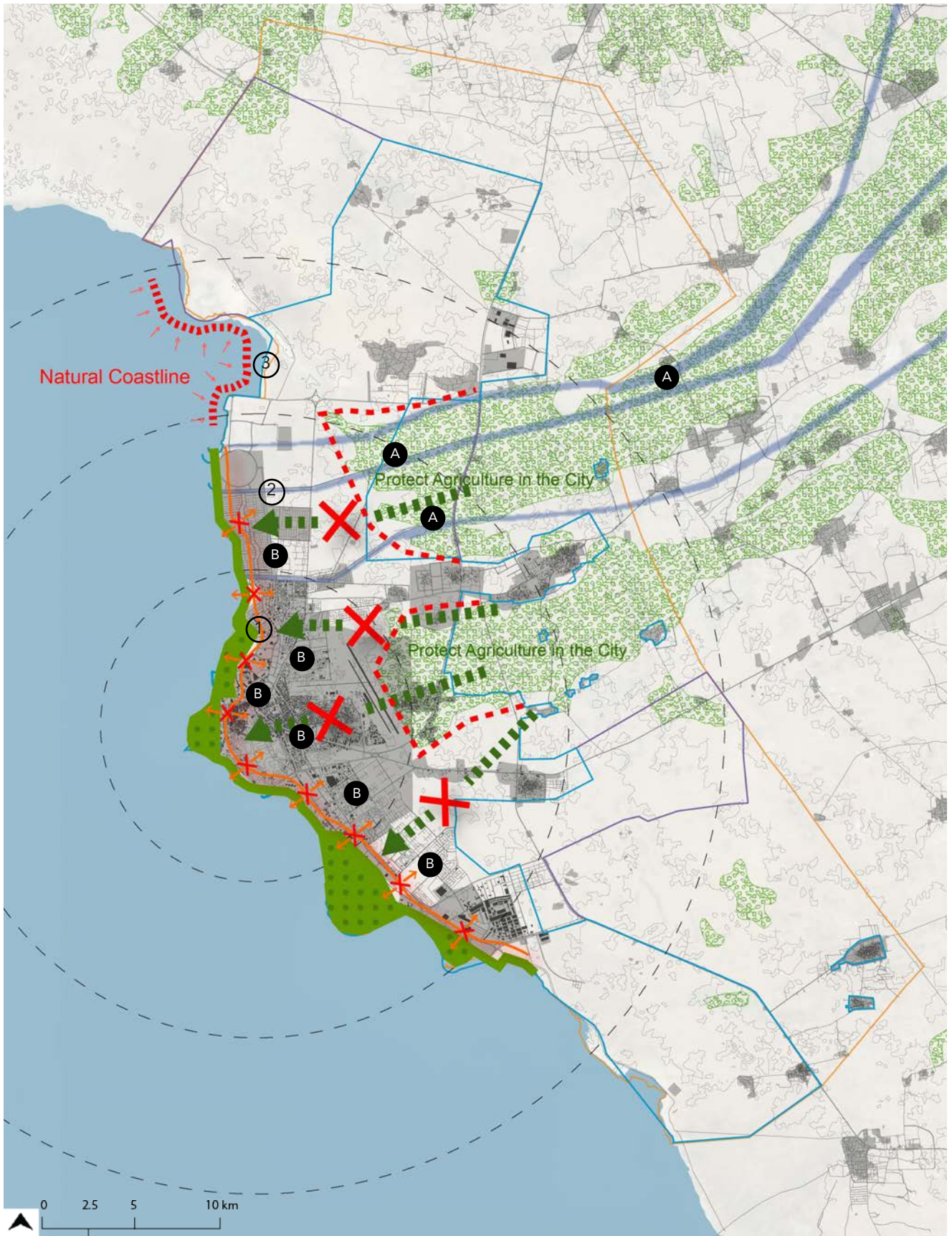
تفتقر مدينة جازان إلى الفراغات الخضراء العامة المفتوحة داخل الكتلة العمرانية، وعدم الترابط والتجانس في الفراغات الخضراء القائمة. فإذا تم تصحيح الوضع، ستكون هناك فرصة مواتية لتشكيل شبكة خضراء متناعمة في جميع أنحاء المدينة. ينبغي ربط حدائق المجاورات السكنية والشبكة الخضراء في المناطق المبنية بالشريط الساحلي عبر إعادة ربط وتنسيق الشبكات الخضراء والزرقاء. ويمكن تحقيق ذلك عن طريق التحويل الانتقائي للأراضي الفضاء المتاحة داخل المناطق المبنية إلى فراغات حضرية وأشرطة ومتنزهات عامة خضراء ترويجية لخدمة الجميع، تدعم امتداداتها بأنشطة تجارية ومرافق اجتماعية على نطاق حركة المشاة، ما يقلل بالتالي من اختلال التوازن بين النظم الاجتماعية والبيئية والاقتصادية.



نسيج عمراني غير متصل مع الساحل

٣.

في العموم، يجب أن تكون حماية وتكامل الموارد الطبيعية من ضمن الأولويات التنموية في تخطيط مدينة جازان، مع وجوب أن تراعي كافة أعمال التطوير الجديدة حماية المنظومة البيئية المحلية لمدينة جازان.



الأودية الرئيسية التي يجب حمايتها وإدارتها (A)
عدم وجود شبكة من الأماكن العامة (B)

واجهة بحرية منفصلة وغير قابلة للوصول (Red cross symbol)
الأراضي الزراعية (Green dashed line symbol)

الشكل ٤٣: اختلال التوازن البيئي والاجتماعي والاقتصادي في جازان



النظرة المستقبلية



١,٦ الاستجابات الاستراتيجية

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

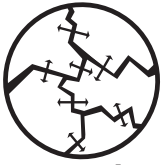
١,١,٦ المدينة المدمجة



[الدمج]

وفقاً لمبادئ موئل الأمم المتحدة، يتعين على المدن أن تشجع استراتيجيات التنمية العمرانية التي تراعي، حسب الاقتضاء، الحاجة إلى ضبط وتوجيه أعمال التوسع الحضري، وأولويات التجديد العمراني عبر التخطيط لتوفير بنية تحتية وخدمات مترابطة جيداً يسهل الوصول إليها. ويتوخى من المدينة المدمجة أن تكون عالية الكثافة، تتسم بالتنمية والتطوير القائم على الاستعمال المختلط للأراضي، نابضة بالحياة، مع توزيع جيد للخدمات والمرافق (مستشفيات ومنتزهات ومدارس)، على أن تعزز الآليات المكانية والتشريعية من تواصل وتمازج المدينة المدمجة لتحسين سبل الإتاحة وقابلية التنقل سيراً على الأقدام في الفضاء العمراني، وما يثمره ذلك من إقبال على استعمال وسائل النقل العام والفضاءات العامة، والحد من الازدحام، وتعزيز الاقتصاد المحلي، وتعزيز التفاعل والتواصل والحيوية الاجتماعية. وتشمل السياسات الهادفة إلى تعزيز التقارب والتمازج العمراني: تشجيع التجديد الحضري، إعادة إحياء مراكز المدن، فرض قيود على التنمية في الأرياف وعلى أطراف المدن وضواحيها، ودعم التنمية عالية الكثافة والاستعمال المختلط للأراضي، وتشجيع استعمال وسائل النقل العام، وتكثيف التنمية في محيط محطات ومحاور النقل العام.

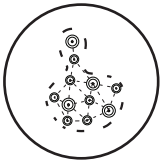
٢,١,٦ المدينة المتصلة



[إعادة الدمج]

تطلب الأجنحة الحضرية الجديدة من المدن الالتزام بضمان إتاحة دخول الجميع إلى الأماكن العامة، واستخدام وسائل النقل العام، والحصول على السكن، والاستفادة من التعليم والمرافق الصحية، والإعلام العام، والاتصالات. يتوخى في المدينة المتصلة أن تكون كشبكة متواصلة من الجبرات والأحياء السكنية، جيدة الترابط والتوازن، لكل منها حداثتها الخاصة وأماكنها العامة، وتستوعب مجموعة متنوعة من الأنشطة العامة والخاصة، وتشكل بيئة عمرانية صحية وحيوية. والأهم من ذلك، أن في هذه الأحياء فرص وتسهيلات يسهل الوصول إليها سيراً على الأقدام، مما يقلل الحاجة للسيارات الخاصة. وفي المدن الكبيرة، يمكن لنظم النقل الجماعي أن توفر التنقل عبر المدن بسرعة عالية عن طريق ربط مركز حي مع آخر، تاركة الوصول للوجهات النهائية لوسائل النقل المحلية وللحركة الراجلة (المشاة)، مما يقلل من حجم وتأثير حركة المرور، ولا سيما حول مراكز المجاورات والأحياء السكنية. في المدينة المتصلة تصبح القطارات الخفيفة وأنظمة السكك الحديدية الخفيفة والحافلات الكهربائية أكثر فعالية، ويصبح ركوب الدراجات الهوائية والمشى الصحي أكثر أماناً ومتعة، ناهيك عن تقليل الازدحام والتلوث بشكل كبير، وزيادة الإحساس بالانتماء للمكان والعيش والتواصل والتفاعل المشترك والحيوية الاجتماعية في الأماكن العامة.

٣,١,٦ المدينة الشاملة



[إعادة التوازن]

تطلب الأجنحة الحضرية الجديدة من المدن الالتزام، في سياق دعم التنوع في المدن والمستقرات البشرية، بتعزيز التماسك الاجتماعي والحوار والتفاهم بين الثقافات، والتسامح والاحترام المتبادل، ومشاركة المرأة في التنمية، والابتكار، ومباشرة الأعمال الحرة، والشمولية، وهوية جميع الناس وسلامتهم وكرامتهم، وأيضاً تعزيز جاذبية المدن للعيش والعمل والاستقرار، وبناء اقتصاد حضري مزدهر. وهنا تحتاج مدينة جازان لأن تأخذ بمبادئ موئل الأمم المتحدة في مسعاها لبناء اقتصاد حضري شمولي، مزدهر ومستدام، وذلك باستغلال مقوماتها التنموية ومزاياها النسبية وإرثها الحضري ومواردها المحلية وبنيتها التحتية. ودعمها لتنمية صناعية شمولية ومستدامة واتباع أنماط استهلاك وإنتاج مستدامة، إلى جانب تعزيزها لتوفير بيئة مواتية وممكنة لفرص الاستثمار والابتكار من أجل حياة أفضل ومستقبل حضري مستدام.

٤,١,٦ المدينة المرنة



[الحماية والتحسين]

المدينة المرنة تأخذ في الاعتبار الشكل البنائي والتجهيزات العمرانية المناسبة لمواجهة التحديات والصعوبات والأزمات الاجتماعية والاقتصادية والكوارث الطبيعية التي تنشأ جراء استهلاك الوقود الكربوني وتغيرات المناخ. وعلى هذا النحو، تعرّف المدينة المرنة بأنها شبكة من النظم المادية والمجتمعات المستدامة^(١٦) حيث تتكون هذه الأنظمة المادية من المكونات البيئية والإنشائية. ووفقاً للأجنحة الحضرية الجديدة، تضمن المدن المرنة الاستدامة البيئية عن طريق تشجيع استعمال الطاقة النظيفة والاستعمال المستدام للأراضي والموارد في التنمية الحضرية، وحماية النظم البيئية الطبيعية والتنوع الإحيائي، بما في ذلك اعتماد أنماط الحياة الصحية التي تتسجم مع الطبيعة، وتشجيع أنماط الاستهلاك والإنتاج المستدامة، وتعزيز القدرة على التكيف، والحد من أخطار الكوارث، والتخفيف من آثار تغير المناخ والتكيف معها. وهذه العناصر مجتمعة تحقق المرونة والمنعة في مواجهة التحديات والكوارث. كما تفعل المدينة المرنة مجمل عملياتها الفنية والاجتماعية والاقتصادية، وما ينجم عنها من استهلاك ونمو وإنتاج للطاقة وتخلص من النفايات، وضمان إمدادات موثوقة وسلاسل قيمة متوازنة. وبالنسبة لمدينة جازان، فهذا يعني إعادة تقويم علاقة المدينة بمعالها الطبيعية وتأثيرات هذه المعالم الاجتماعية والبيئية والاقتصادية، مع الإشارة بشكل خاص لكافة المعالم الطبيعية وشبه الطبيعية التي تشكل مجملها شبكة الخضرة والمياه.



© FSCP

أحد المباني الشعبية الأثرية في منطقة جازان

٢,٦ النماذج المناسبة لمدينة جازان من منظور طبيعي وعمراني

١,٢,٦ المدينة المدمجة: احتواء التنمية العمرانية من خلال التكتيف الحضري



إن تكتيف وسط مدينة جازان الحضري الحالي سوف يؤدي إلى زيادة النشاط الاقتصادي وإقامة روابط مع المراكز الأخرى

١.

للمدينة المدمجة العديد من الفوائد، يقل فيها التنقل بالسيارة الخاصة، مما يقلل من الانبعاثات الكربونية، وكذلك من استهلاك الطاقة، وتوفر ظروفًا أفضل لخدمات النقل العام، وتحسين سبل وسهولة الوصول إلى الفرص والخدمات والسلع والمرافق العامة مما يسمح بإعادة استخدام البنية التحتية الحالية والأراضي التي سبق تطويرها، مع تفضيل تجديد وتطوير مراكز المدن لبعث الحيوية والحركة والنشاط وتعزيز جودة الحياة فيها. وحالياً، تحوز جازان على مقومات لتدعيم تطورها، وإعادة إحياء مركزها الحالي من خلال الحد من الزحف و الامتداد العمراني، بالتوازي مع تطوير قطع الأراضي الفضاء غير المنمأة المتوافرة في المناطق منخفضة الكثافة وفق مبادئ التطوير عالي الكثافة والاستعمال المختلط للأراضي.



إنشاء مراكز اقتصادية ثانوية يمكن ربطها لزيادة إمكانية الوصول وإعادة توزيع المرافق والخدمات

٢.

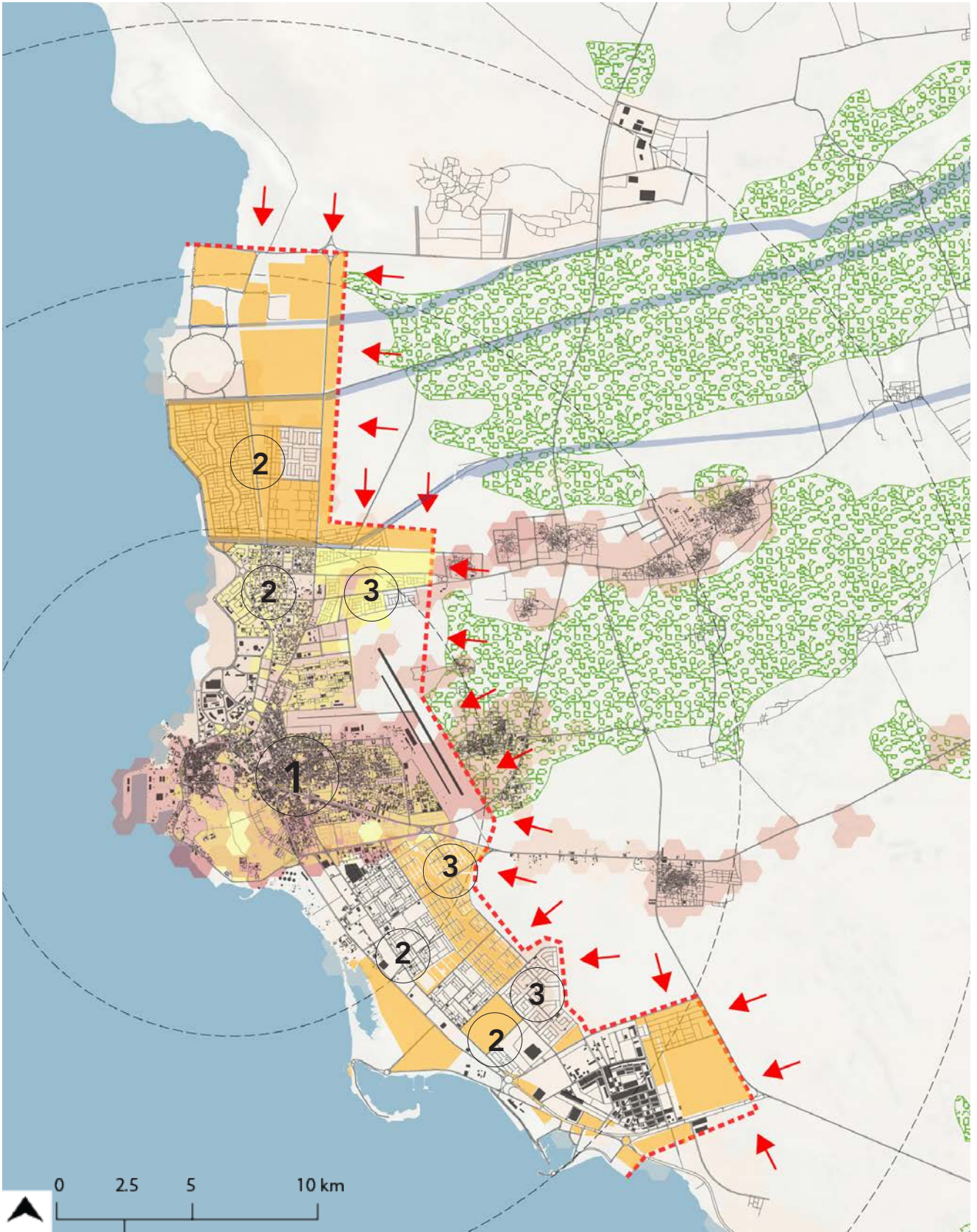
على هذا النحو، تركز هذه التوصية الاستراتيجية على احتواء النمو والتوسع من خلال التكتيف الحضري. ولتنفيذ سياسة الاحتواء هذه، ينبغي ضبط التنمية ضمن المنطقة المبنية الحالية، من خلال تقليص حدود النطاق العمراني الحالية واعتبار الحدود الجديدة أساس الموافقة على المشاريع الجديدة، بهدف الاستفادة من جميع الأراضي البيضاء المتاحة داخلها قبل الشروع في التوسع العمراني. وبموازاة ذلك، ينبغي وضع حوافز لتشجيع الاستعمال المختلط للأراضي والتنمية المكثفة في الأراضي الفضاء غير المطورة، والمبادرة بتطبيق "رسوم الأراضي البيضاء" لحفز التنمية.



التكتيف داخل المناطق السكنية سوف يزيد الطلب على الخدمات التجارية وغيرها

٣.

ولمعالجة مشكلة تفرع الطرف الشرقي لوسط المدينة بسبب أرض المطار الحالية، يُوصى بأن تتفاوض الأمانة على تبادل الأراضي مع وزارة الداخلية، التي ستحصل على ملكية المنطقة بعد نقل المطار إلى الشمال. وهذا من شأنه أن يزيد إلى حد كبير من القدرة التنموية للمدينة في الشرق ويحول دون التوسعات المستقبلية خارج المنطقة المبنية الحالية. فتطوير أرض المطار كامتداد للمدينة سيعزز من ترابط وتماسك النسيج الحضري الشامل، مع تهيئة الظروف لمزيد من أعمال التكتيف الحضري، والتخفيف بالتالي من ضغوط وأعباء مد شبكات البنية التحتية إلى تنميات جديدة زاحفة ومبعثرة هنا وهناك. في المدى الطويل، سيثبت ذلك فعاليتها من حيث التكلفة، ويزيد من كفاءة البنية الأساسية، والتقليل من استهلاك الموارد، وخفض التكاليف الإجمالية لوظائف المدينة، وللبنية التحتية مما يتيح المجال لإعادة توجيه الاستثمارات لغايات تحسين النسيج الحضري الحالي.



أراضي بيضاء داخل المدينة الحالية

أراضي بيضاء داخل نطاق ١٤٥ هـ

منطقة التكتيف

الشكل ٤٤. المدينة المدمجة: لدعم تنمية الدمج والتكتيف



٢,٢,٦ المدينة المتصلة: إعادة ترابط وتماسك النسيج الحضري الحالي



١. إنشاء خط نقل عام مركزي سيساعد في تنظيم المدينة ومواءمة التطوير الجديد بطريقة إستراتيجية

تتناول هذه الاستراتيجية الحاجة إلى إعادة وصل الهيكل العمراني المتناثر مكانياً لغايات تحقيق نسيج حضري أكثر تكاملاً يسهل على الجميع الوصول إليه والتنقل فيه. إذ يتسم الهيكل العمراني الحالي لجازان بفقدانه للتماسك والتجانس مما يقلل من جودة الحياة. فالطرق السريعة الكبيرة الحجم قطعت أوصال النسيج العمراني، وفصلت أحياء المدينة عن بعضها البعض. كما أنها غير فعالة لعدم ترابطها مع شبكات الطرق المحلية.



٢. إنشاء روابط ثانوية مع خطوط النقل العام وطرق عرضية متعددة وسائط النقل

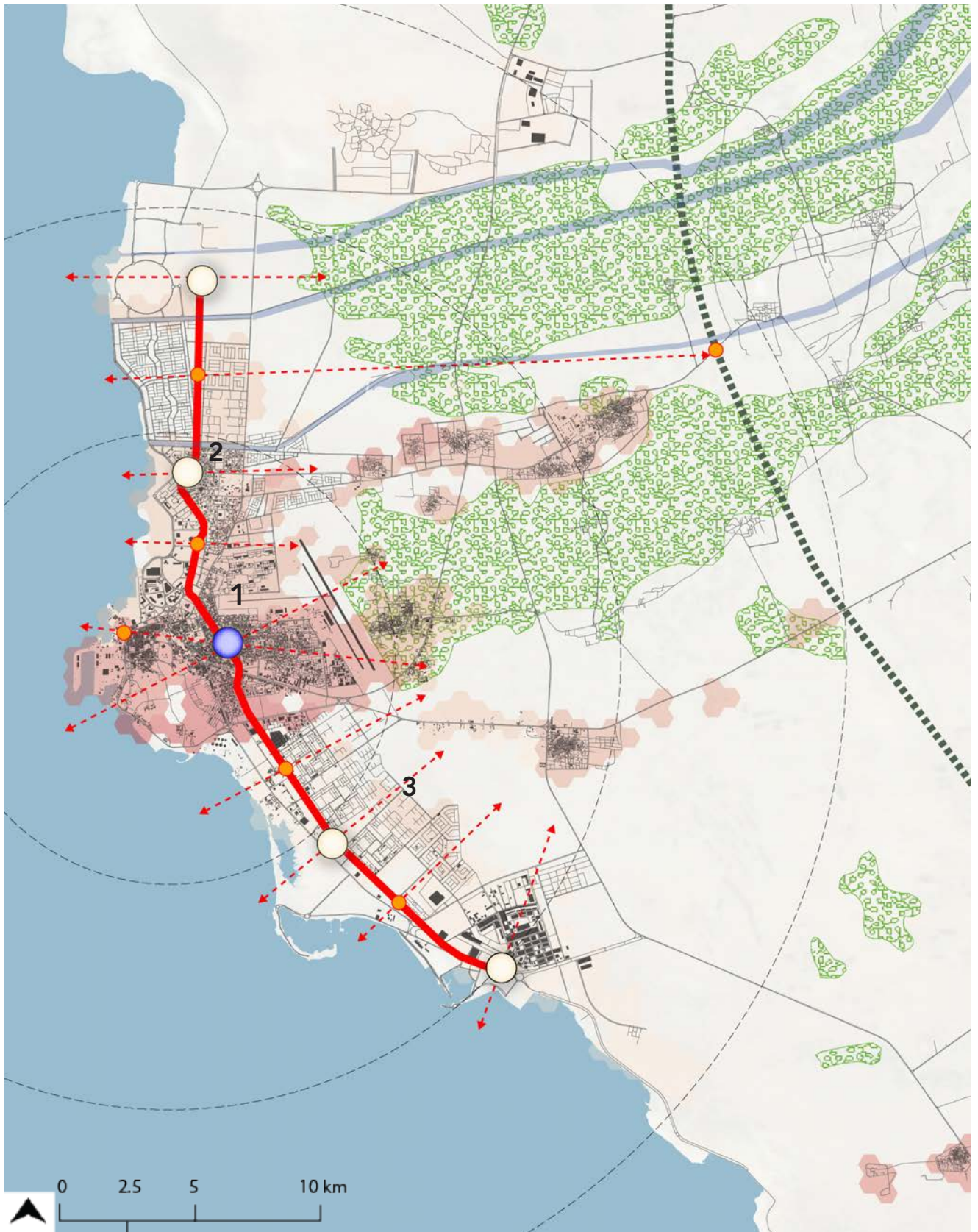
تفتقر أنماط الطرق في جازان إلى التدرج الهرمي، مما يعوق بشكل أكبر الاتصال والتكامل. ولعلاج الوضع، تقترح هذه الاستراتيجية إعادة تصميم طريق الأمير سلطان بن عبد العزيز وطريق الملك عبد العزيز / شارع المطلع وشارع الملك فهد الذي يقسم المدينة حالياً، من ناحية الحجم والوظيفة، لتحويلها إلى محاور مرورية وتجارية مزدانة بالأشجار والأرصفة والممرات الجانبية في وسط المدينة. كما ينبغي إعادة توجيه حركة المرور باتجاه شمال- جنوب بعيداً عن وسط المدينة من أجل انسنة البيئة المرورية بالقرب من وسط المدينة، مع تخصيص مسار خاص لحافلات النقل السريع المقترحة للمدينة في حرم قطاعات الطرق لغايات ربط حرم الجامعة والمنطقة الصناعية مع وسط المدينة.

ينبغي الاهتمام بتوفير بيئة مرورية صديقة للمشاة يسهل عليهم التنقل والتجوال فيها براحة وأمان مع إضافة وصلات طولية ومستعرضة نحو الكتل العمرانية المجاورة واستكمالها بنظام نقل عام ثانوي لتسهيل وصول الركاب إلى مقاصدهم النهائية.



٣. تشجيع وسائل النقل غير السيارات في المناطق السكنية لإنشاء تدرج هرمي في الشبكات

ولمعالجة إشكالية التناثر/التجزؤ الحضري، ينبغي إعادة توجيه العلاقة بين الشريط الساحلي والكتلة العمرانية لغايات استغلال الشريط الساحلي كفضاء عام ومركز للنشاط الاقتصادي والتواصل مع جزر فرسان، والسعي في تطويره ليصبح وجهة سياحية جاذبة.



خط الباصات الرئيسي
خطوط نقل عام فرعية

مركز المدينة متصل بخط الباصات
المراكز الحضرية الرئيسية على طول خط الباصات
المراكز الحضرية المحلية على طول خط الباصات

الشكل ٤٥: المدينة المترابطة والمتصلة: دمج النسيج العمراني والتخلص من التجزئة



٣,٢,٦ المدينة الشاملة : إتاحة الوصول للفرص والخدمات والسلع والمرافق بالمدينة

يطغى التركز العالي للاستعمال المختلط للأراضي والأنشطة التجارية والخدمات العامة في مدينة جازان، وسط المدينة تتركز فيه الخدمات الحكومية والأنشطة التجارية، بينما تفتقر مناطق أخرى في المدينة لمثل هذه الخدمات والأنشطة. والاستعمال أحادي الوظيفة، وهو السكني، متركز في القطاعات الشمالية والجنوبية وأجزاء من القطاع الشرقي.

وفي سبيل معالجة حالة التركز والاستقطاب في المدينة، ينبغي النظر في تشكيل مدينة لتكون أكثر تكاملاً وأكثر شمولية وإنصافاً من خلال تبني سياسة الإتاحة الكاملة للجميع في سهولة الوصول إلى المدينة عبر توفير سبل الوصول إلى الفرص والخدمات والسلع والمرافق والمتمثلة في بناء مراكز فرعية جديدة والاستفادة من نظام حافلات النقل العام السريعة الموضح في بند "المدينة المتصلة"، والمبادرة بعد اكتماله بتركيز خدمات تجارية واستعمالات أراضي مختلطة وكثافات سكنية متوسطة وعالية في محيط المراكز الفرعية الجديدة، مما يخفف من حدة التركز والاستقطاب ويحفز بالتالي بطريقة غير مباشرة من تقليص وتحجيم الفروقات الاجتماعية والاقتصادية في المدينة.



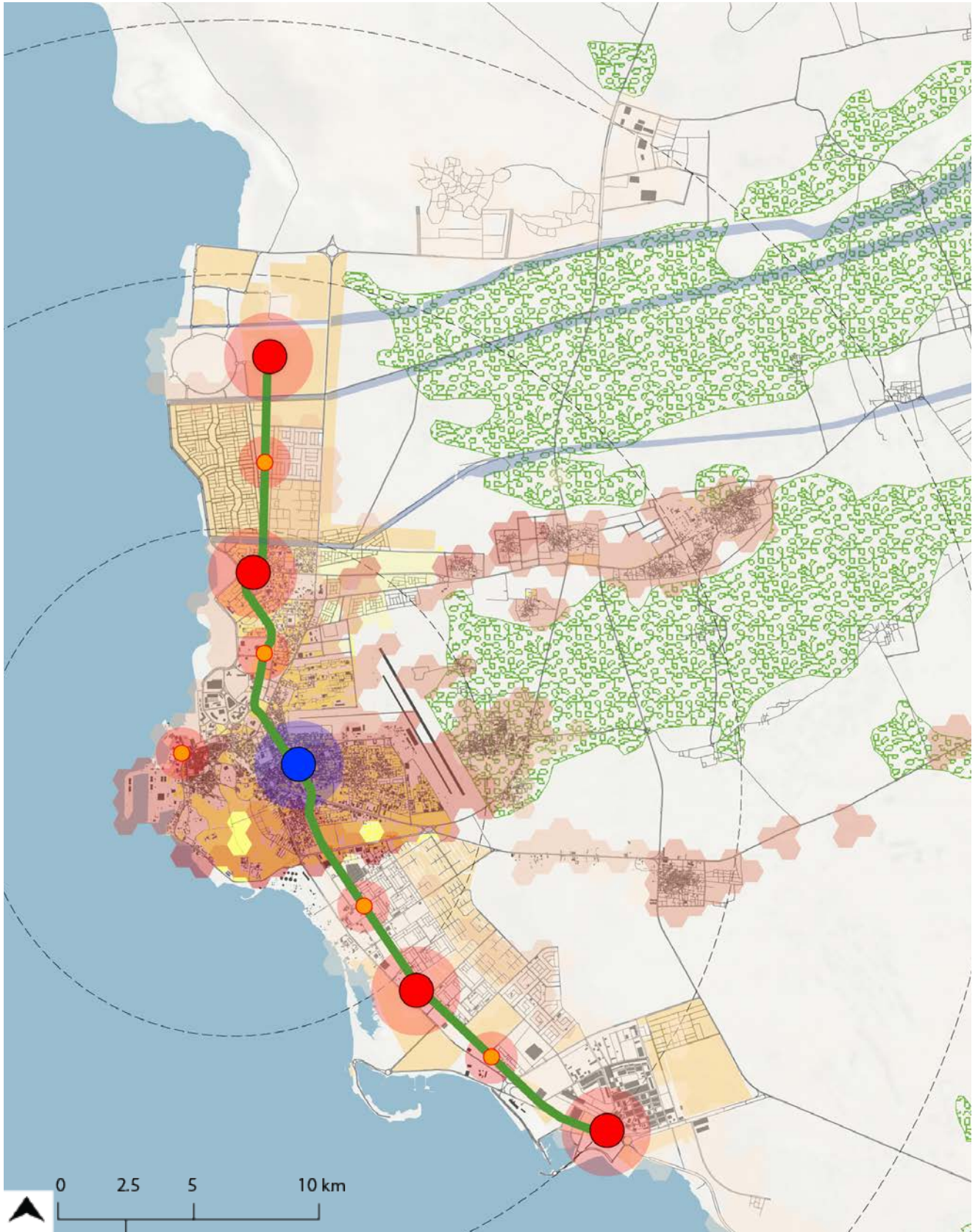
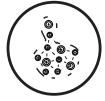
السوق التاريخي مثال جيد للأماكن العامة
الإندماجية



تشجيع المشاركة المتساوية بين المواطنين
والجهات المعنية في جميع القطاعات.



زيادة الفرص الاقتصادية عن طريق الاستعمالات
المتعددة في المدينة والكثافة العالية على طول
وسائل النقل العام.



- مركز المدينة - المحور الرئيسي للمرافق العامة
- مركز حضري جديد - محور رئيسي للمرافق العامة
- مركز أساسي صغير للمرافق العامة

الشكل ٤٦: المدينة الإندماجية الشاملة: إعادة التوازن وتسهيل الوصول إلى الخدمات وفرص العمل في المدينة



٤,٢,٦ المدينة المرنة: إعادة التوازن للمنظومات الاجتماعية البيئي والاقتصادية في جازان



جازان هي السلة الزراعية في المنطقة

١.

تمثل جازان نظاماً معقداً من العلاقات المكانية والوظيفية التي تؤثر في إنتاجيتها الاقتصادية وتتأثر بها. ويرتبط ذلك بالبنية التحتية الحضرية وأنظمتها الاجتماعية ومواردها البيئية والنظم الإيكولوجية الطبيعية. وتهدف هذه الاستراتيجية إلى تعزيز تطوير الأطر العمرانية الحضرية التي تدعم الإدارة المستدامة واستخدام الأراضي والموارد الطبيعية. واستناداً إلى استراتيجية المدينة المتصلة، تهدف استراتيجية المدينة المرنة إلى بناء علاقة إيجابية ووظيفية وتفاعل مستمر بين المدينة ونظمها الطبيعية.



يجب أن تتم حماية الأودية من التعدي بإنشاء مناطق عازلة خضراء

٢.

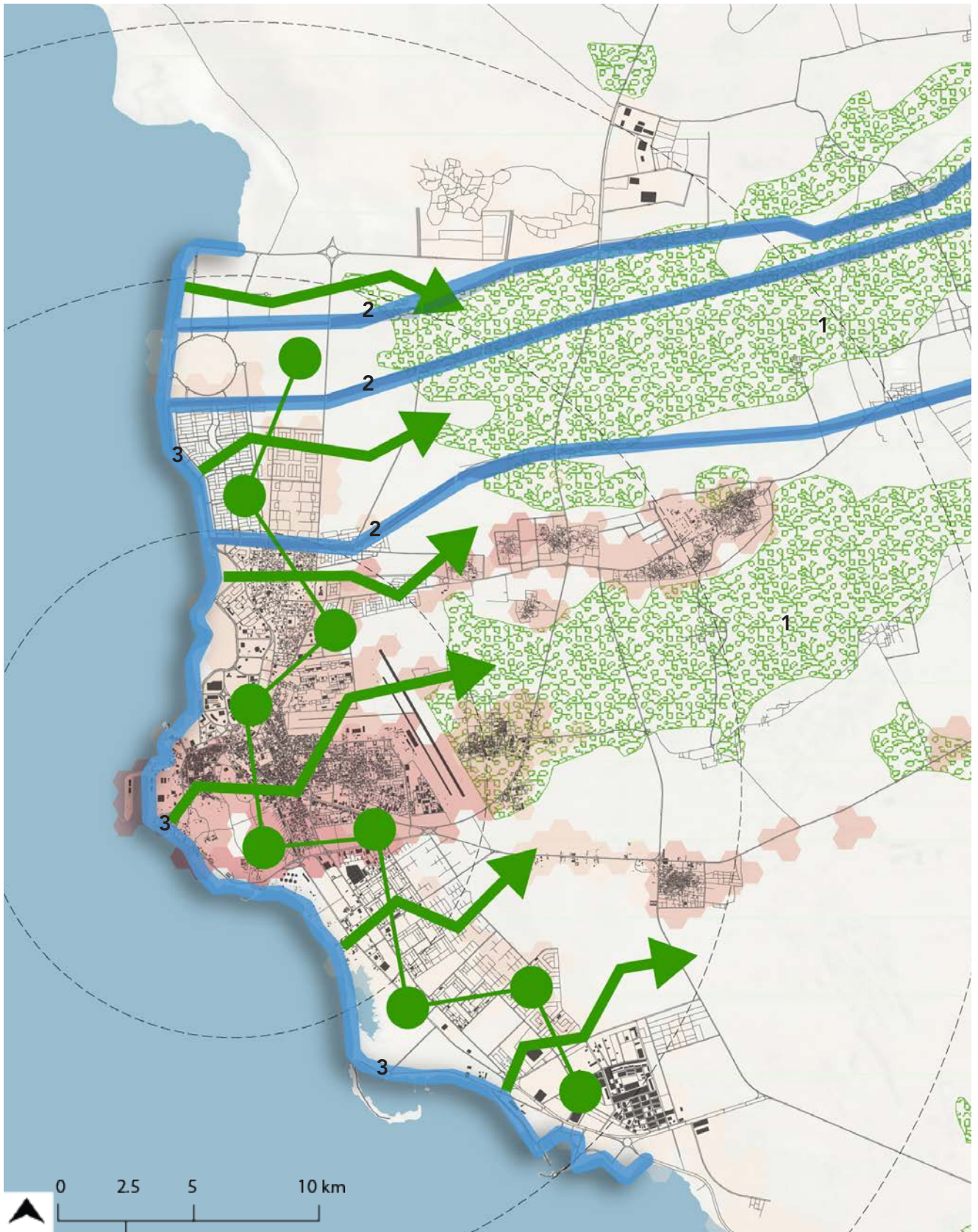
ولتحقيق ذلك، يتعين على المدينة احترام نظامها الطبيعي واحتوائه وتنشيطه، وتعزيز البيئة الطبيعية بإعادة تأهيل الشريط الساحلي كمتنزه متصل ومفتوح، ومن ثم ربطه بشكل جيد بشبكة واسعة من الفراغات العامة الخضراء الجديدة مع وصلات جيدة للمناطق الحضرية لتسهيل الوصول إليها، وتشمل أرصفة وممرات مشاة ونقل عام. وعلاوة على ذلك، ينبغي تخضير الشريط الساحلي والأودية كنظم هيدرولوجية وربطها بالمساحات الخضراء المفتوحة بالمدينة والمناطق الزراعية في شرق حدود النطاق العمراني. حيث يحوز الشريط الساحلي على مقومات تؤهله لتشكيل فراغ طبيعي عام متصل ومتكامل يكسب المدينة هوية فريدة.






يجب حماية البحر والساحل كموارد طبيعية ومحفز اقتصادي للمنطقة

٣.

في العموم، ينبغي إدراج حماية وتكامل الموارد الطبيعية ضمن أولويات التخطيط للمدينة، بحيث تتم جميع مشاريع التطوير الجديدة في إطار احترام النظم الطبيعية المحلية لجازان. ويمكن أن يوفر نهج الاقتصاد الأخضر إطاراً مفيداً بهذا الخصوص، حيث ينبغي أن تعزز القرارات والإجراءات التخطيطية والتنموية لجوانب الكفاءة في استخدام الموارد، والإدارة البيئية الفاعلة، وتحقيق مستوى معيشة أفضل للسكان. وفي هذه الحثيات، ينبغي إعادة النظر في الوادي والساحل والفراغات الحضرية العامة الخضراء، باعتبارها بنية تحتية اجتماعية- إيكولوجية تمثل مصدراً محتملاً للنمو الاقتصادي والتنمية الاجتماعية للمدينة، مما يقلل بالتالي من اختلال التوازن بين المنظومات الاجتماعية والإيكولوجي والاقتصادية.



-  تطوير وحماية الساحل
-  دمج المساحات العامة والشبكة الخضراء
-  ربط الساحل بالمناطق النائية الخضراء

الشكل ٤٧. المدينة المرنة: إعادة توازن النظم الاجتماعية البيئية والاقتصادية في جازان

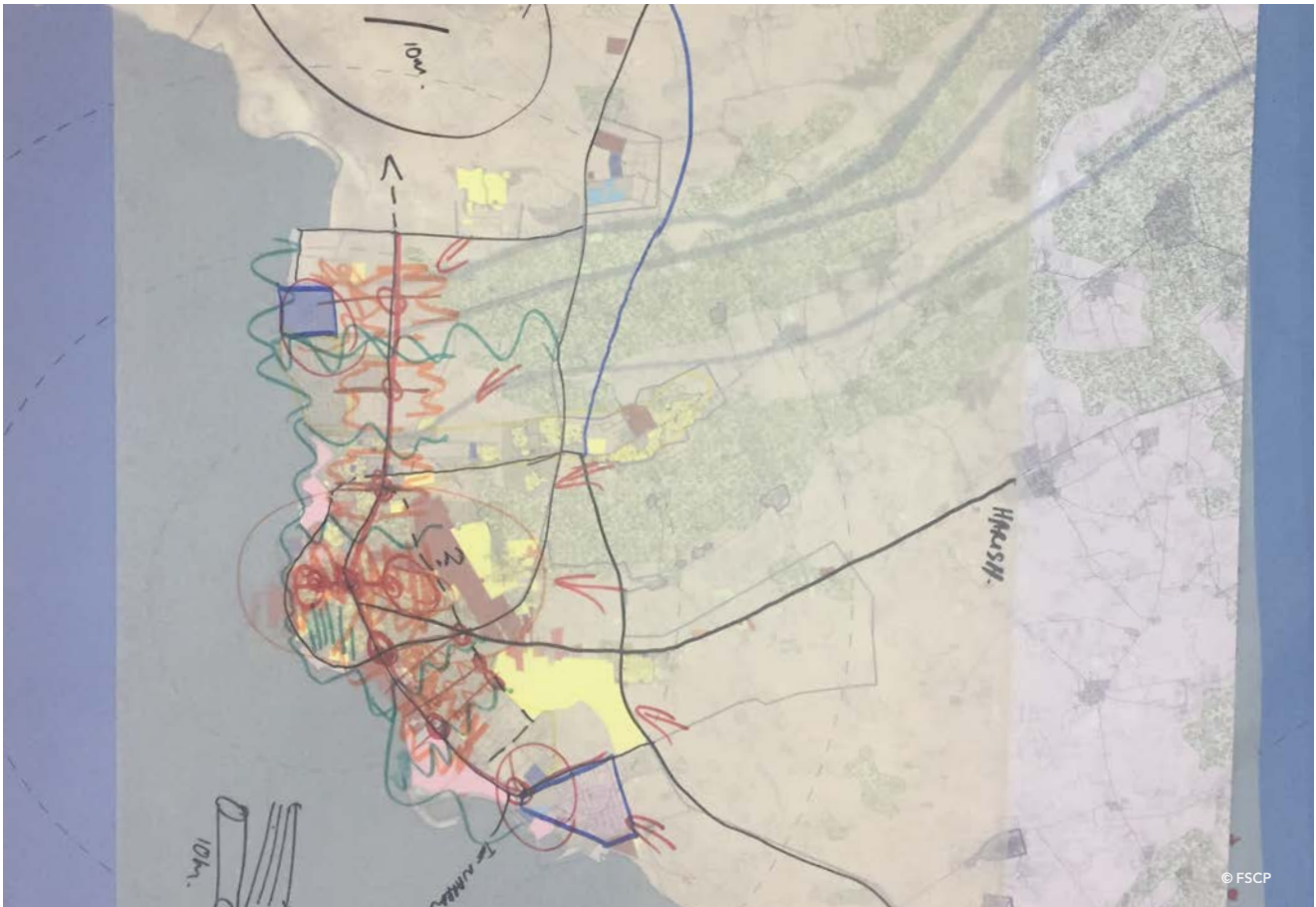
٣,٦ الخطة التنفيذية لجازان

تتناول السياسة التنفيذية الأولى والثانية الحاجة إلى حزمة من التدخلات الحضرية التي تتناول قضية الامتداد والفصل العمراني في المدينة، واتباع نهج تكثيف التنمية في محيط شبكات النقل العام. أما السياسة التنفيذية الثالثة، فتركز على تدخلات محددة على مستوى الفراغ الحضري تستهدف التأهيل والتوافق البيئي والاجتماعي بين المناطق المبنية ونظم البيئة الطبيعية عبر تطوير شبكة خضراء من الفراغات الحضرية العامة المفتوحة.

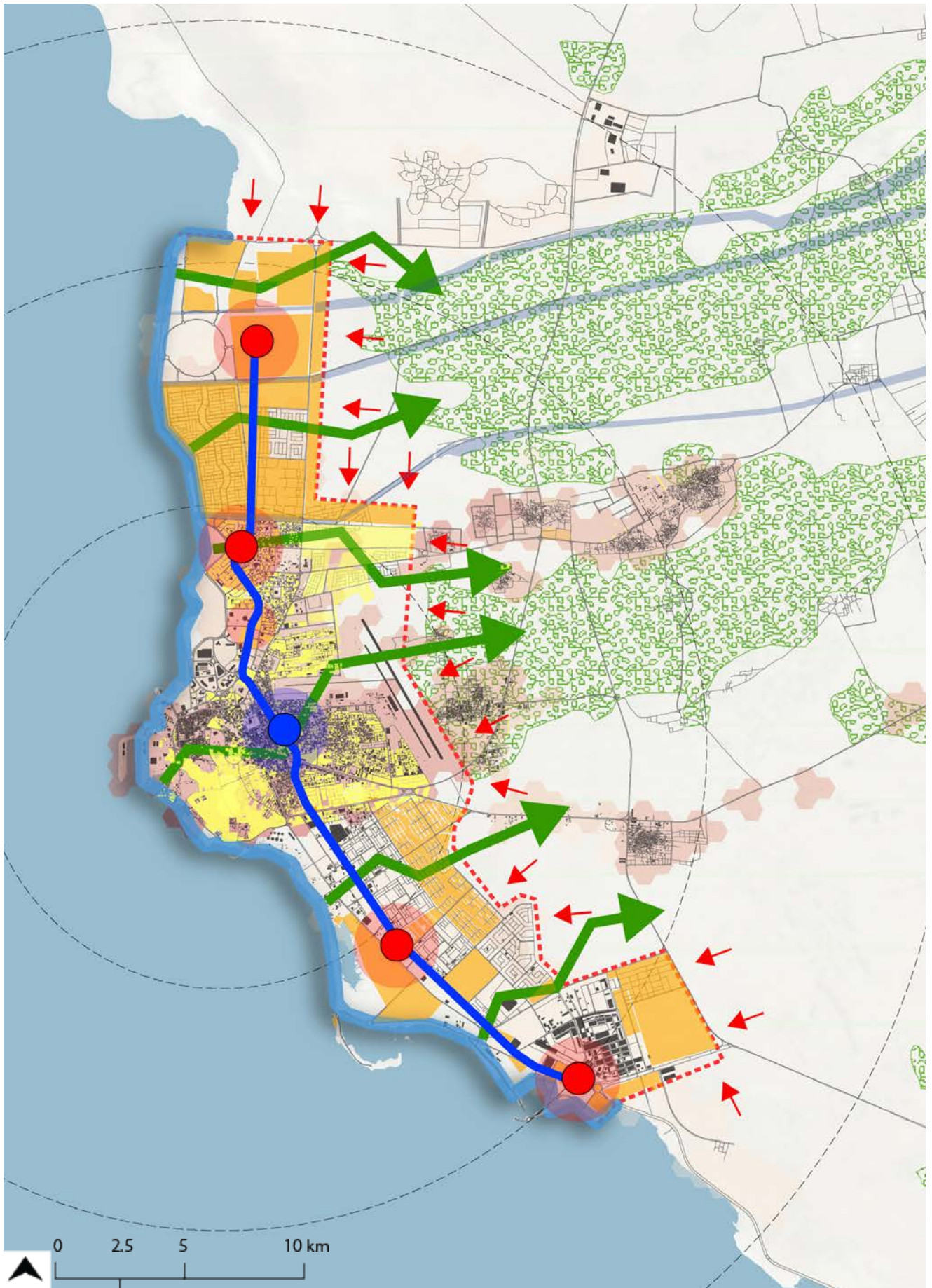
وينجم عن تلك السياسات التنفيذية أثر متزامن يطال المستويات الثلاثة: منطقة جازان الحضرية والمجاورات السكنية والفراغات الحضرية العامة، ويدعم إعادة تأهيل البنية التحتية الحالية وتوازن العلاقات والتفاعلات الوظيفية بين مستخدمي المدينة على اختلاف أطيافهم ودخلهم، وتحسين التكامل بين الضواحي الحضرية ومنطقة وسط المدينة، وتحسين شبكات النقل والتنقل، والتوسع في الوسائل التمويلية والنظامية الداعمة لجميع هذه التحولات الاجتماعية والاقتصادية والبيئية.

يتطلب تحويل التوصيات إلى استراتيجيات عملية قابلة للتنفيذ سياسات ممنهجة ومفصلة لتحقيق التحول الحضري المنشود بيئياً وعمرانياً واجتماعياً واقتصادياً. وقد تم تصميم خطة تنفيذية مستجيبة للتوصيات الإستراتيجية الأربعة، تشمل حزمة من التدخلات الحضرية الممنهجة لمدينة جازان وفق أولويات التحول لنموذج المدينة المتكاملة والمرنة. وتحدد الخطة ثلاث سياسات تنفيذية متوخاة بشكل خاص لالة جازان، وهي:

- **السياسة التنفيذية ١ : إنشاء نظام نقل عام شامل ومتكامل لدعم محاور جديدة للتنمية.**
- **السياسة التنفيذية ٢ : تكثيف حضري استراتيجي حول المراكز (الأنوية) الحضرية الفرعية ومسارات النقل.**
- **السياسة التنفيذية ٣ : إعادة ربط العناصر الطبيعية بالمناطق المبنية، وإنشاء شبكة من الفضاءات الحضرية العامة الخضراء والمائية المتوافقة مع معطيات البيئة الطبيعية.**



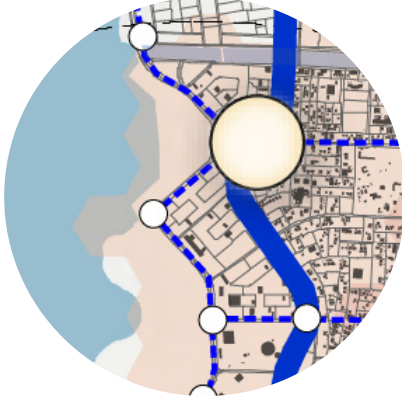
بدائل للتنمية العمرانية والمكانية المستقبلية في جازان



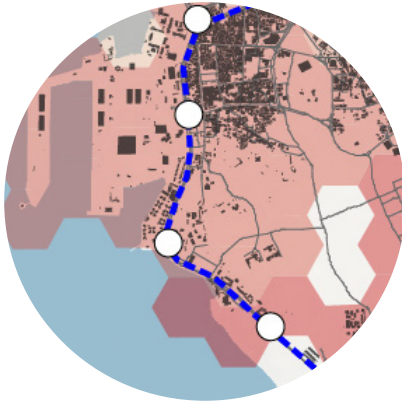
الشكل ٤٨. أهم التوصيات الإستراتيجية الرئيسية لتنمية وتطوير مدينة جازان

٤,٦ السياسات التنفيذية الثلاثة للتطوير الهيكلي

١,٤,٦ السياسة التنفيذية الأولى : إنشاء نظام نقل عام شامل ومتكامل



سوف يكون نظام النقل العام الطولي بمثابة المحور الرئيسي للمدينة، والذي يربط بين الشمال والجنوب، مع إيجاد مراكز مختلفة من الأنشطة العمرانية والحضرية حول المحطات وخطوط النقل



الخطوة الثانية هي ربط وإنشاء طرق عرضية من الشرق إلى الغرب، مع إنشاء شبكة حافلات التغذية التي سوف ترتبط بمحطات الباصات متعددة الوسائط



سيتم تخصيص النشاط التجاري والكثافة العالية في الشوارع الثانوية وحول وسائل النقل العام.

تركز السياسة التنفيذية الأولى على إعادة هيكلة شبكات الطرق وأنماط التنقل في المدينة، وكل خطوة في هذه السياسة العمرانية تهدف إلى توجيه التحول الهيكلي للمدينة من خلال تحويل الربط الرئيس من شمال المدينة إلى جنوبها، وإعادة توجيه أنماط الحركة وتوفير شوارع صديقة للمشاة ترتبط بالمركز التاريخي للمدينة. ويعتبر تحويل عائق طبيعي من الداخل باتجاه الساحل ليصبح عنصراً موحداً ورابطاً جزء هاماً في عملية التحول الهيكلي الحضري لمدينة جازان ويشكل نمطاً صحياً في مسيرة نمو المدينة.

١-١ إنشاء عصب شرياني للنقل العام باتجاه شمال - جنوب

الخطوة الأولى تقترح إنشاء عصب نقل عام يربط الشمال والجنوب بوسط المدينة عبر تحويل الطرق الرئيسية الداخلية إلى شوارع عريضة متكاملة مع مسار مخصص لحافلات النقل العام السريعة، ينطلق من الحرم الجامعي في الشمال مروراً بطريق الأمير محمد بن ناصر، ثم شارع الأمير سلطان، وينتهي في المنطقة الصناعية في الجنوب، مع إعادة توجيه حركة مرور السيارات من الشمال إلى الجنوب إلى الطرق الطرفية كطريق الملك فهد، لتخفيف ضغط الحركة المرورية عن وسط المدينة.

٢-١ تحديد عقد (أنوية) نقل عام في مواقع استراتيجية وربطها

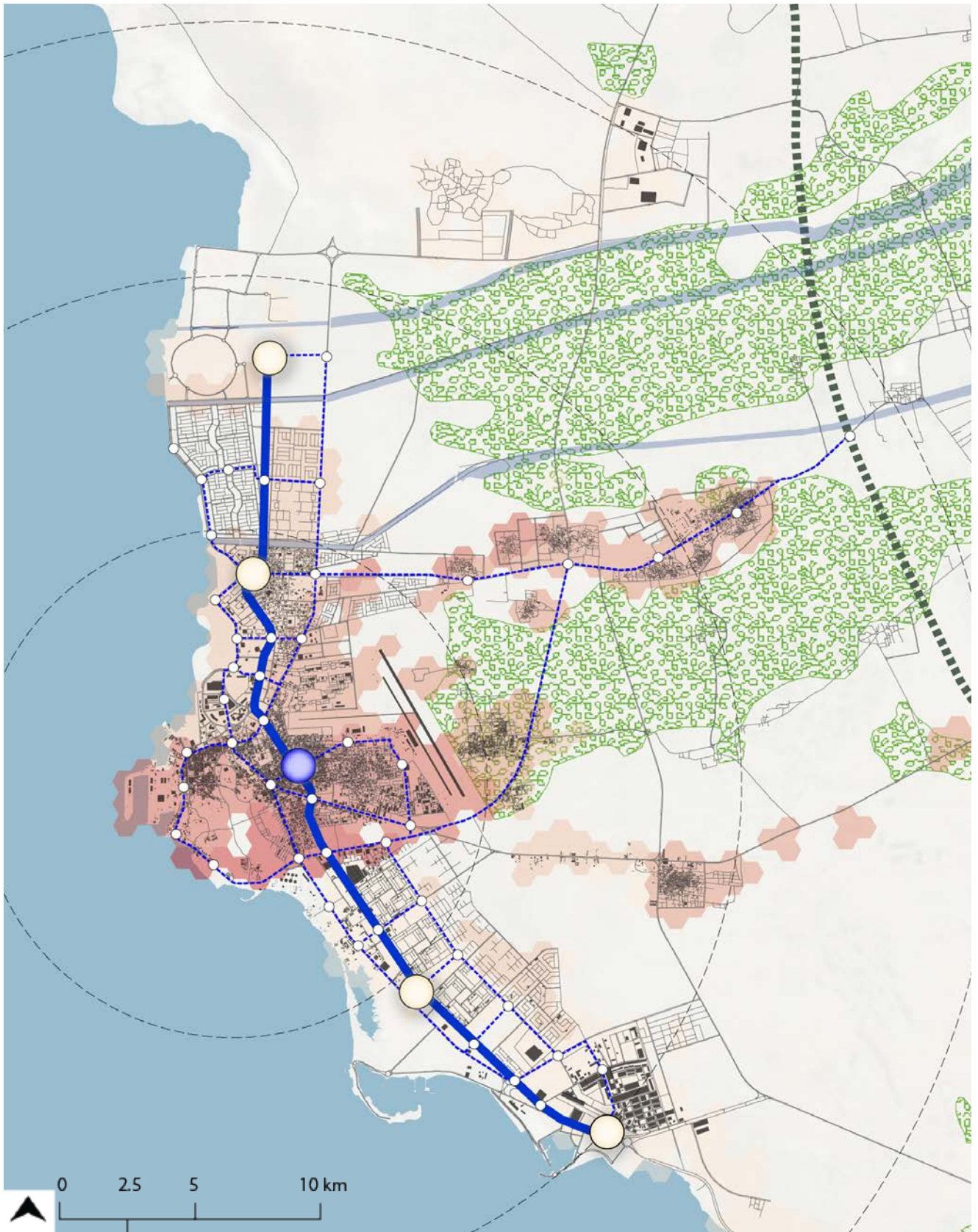
بشبكة وصلات طرق نقل عام ثانوية

يجب تطوير تصاميم للعصب المركزي بالتوازي مع إنشاء محطات وقوف حافلات النقل العام السريعة. ويساعد هذا العصب المركزي للتنقل الحضري في إنشاء تدرج هرمي وتوجيه التنمية بطريقة توفر روابط منطقية مع شبكات شوارع خدمة محلية. ويستند في اختيار مواقع عقد النقل العام إلى حجم نطاق خدمة عقدة النقل العام وأهمية موقعها. وبعد تحديد مواقع عقد النقل العام يصار إلى تنفيذ وصلات الخدمة الثانوية الموصلة للمقاصد النهائية لرحلات حافلات النقل العام السريعة في المجاورات والأحياء السكنية الداخلية من المدينة.

٣-١ إعادة تنظيم تدرج شبكة الشوارع وتقليص عروض الطرق

لتفادي التأثير الحضري

بمجرد إنشاء شبكة النقل العام، ينبغي إعادة تنظيم التدرج الهرمي الشامل لشبكة شارع المدينة لتوفير شوارع وتدفقات مرورية بديلة عبر المدينة. مما يؤدي لإعادة توجيه هيكل المدينة تماشياً مع التدرج الهرمي للحركة المرورية ضماناً لخدمة غالبية السكان. فالطرق ذات الأبعاد الزائدة والمتصلة بوسط المدينة ينبغي إعادة تصميمها لغايات خفض السرعات العالية عبر تحويلها إلى طرق عريضة مزدانة بالأشجار ومزودة بأرصفة وممرات لتسهيل حركة المشاة وأنشطة تجارية وفرغات حضرية عامة.



مراكز النقل الرئيسية
مراكز النقل الفرعية

المحور الرئيسي لباصات النقل العام
شبكة خطوط الباصات
مركز المدينة

الشكل ٤٩. الإجراء الأول: إنشاء شبكة بنية فعالة للنقل العام في جازان

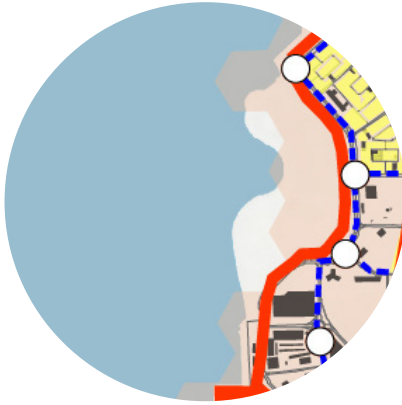
٢,٤,٦ السياسة التنفيذية الثانية: تكثيف حضري وترباط وتواصل وإنشاء مراكز فرعية جديدة



التكثيف حول خط النقل العام مع وجود للنشاط التجاري والاستعمالات المتعددة للأراضي

تشجع السياسة التنفيذية الثانية على زيادة تدريجية في الكثافة الحضرية وإنشاء مراكز فرعية حول عقد النقل الرئيسية المقترحة. واستناداً إلى السياسة التنفيذية الأولى التي تهيء لتشكل نسيج حضري أكثر كثافة وتوازناً، تدعم السياسة التنفيذية الثانية تكثيف التنمية السكنية في محيط محطات ومرافق النقل العام لضمان الوصول إليها سيراً على الأقدام. ودعماً لهذه التكثيف الحضري الاستراتيجي، لا بد من توفير حوافز اقتصادية وأدوات ناظمة لتعزيز الارتقاء بالنسيج العمراني عبر مراكز الاستعمالات المختلطة للأراضي المتمركزة حول عقد النقل العام وتطوير الأراضي الفضاء. على أن يتم دعم هذه العملية من خلال حدود نطاق عمراني قوية تحد من امتداد المدينة. إلى ذلك، تحدد السياسة التنفيذية الثانية المجالات ذات الأولوية لتكثيف أعمال التنمية والتطوير في محيط محطات ومحاور ومرافق النقل العام.

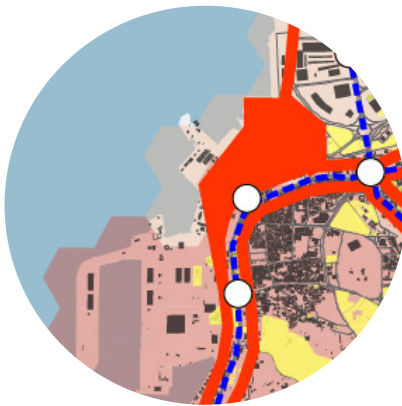
١-٢ دعم التكثيف الحضري والاستعمال المختلط في محيط شبكات النقل العام



السماح بالأنشطة ذات الاستعمالات المتعددة لتنشيط الواجهة البحرية في جازان

ينبغي تشجيع مشاريع التكثيف الحضري حول محطات وشبكات النقل العام من خلال استغلال الأراضي الفضاء المتاحة. وإقامة مراكز الاستعمال المختلط للأراضي على طول شبكة النقل العام، خاصة على جوانب العصب الجديد للنقل العام الرابط بين الشمال والجنوب، ويجب أن يكون التركيز على استخدام الأراضي المختلطة مركزاً في المقام الأول في العقد المحددة، مع توزيع العقد الثانوية لإتاحة الوصول إلى الخدمات والمرافق والوظائف في جميع أنحاء المدينة، وأن تكون الخدمات العامة مثل الصحة والتعليم والخدمات الاجتماعية متوافرة داخل هذه المراكز الجديدة لتفادي الاستقطاب وجذب المستثمرين إلى المراكز الحضرية الجديدة.

٢-٢ تكثيف التنمية على طول الواجهة البحرية والكورنيش

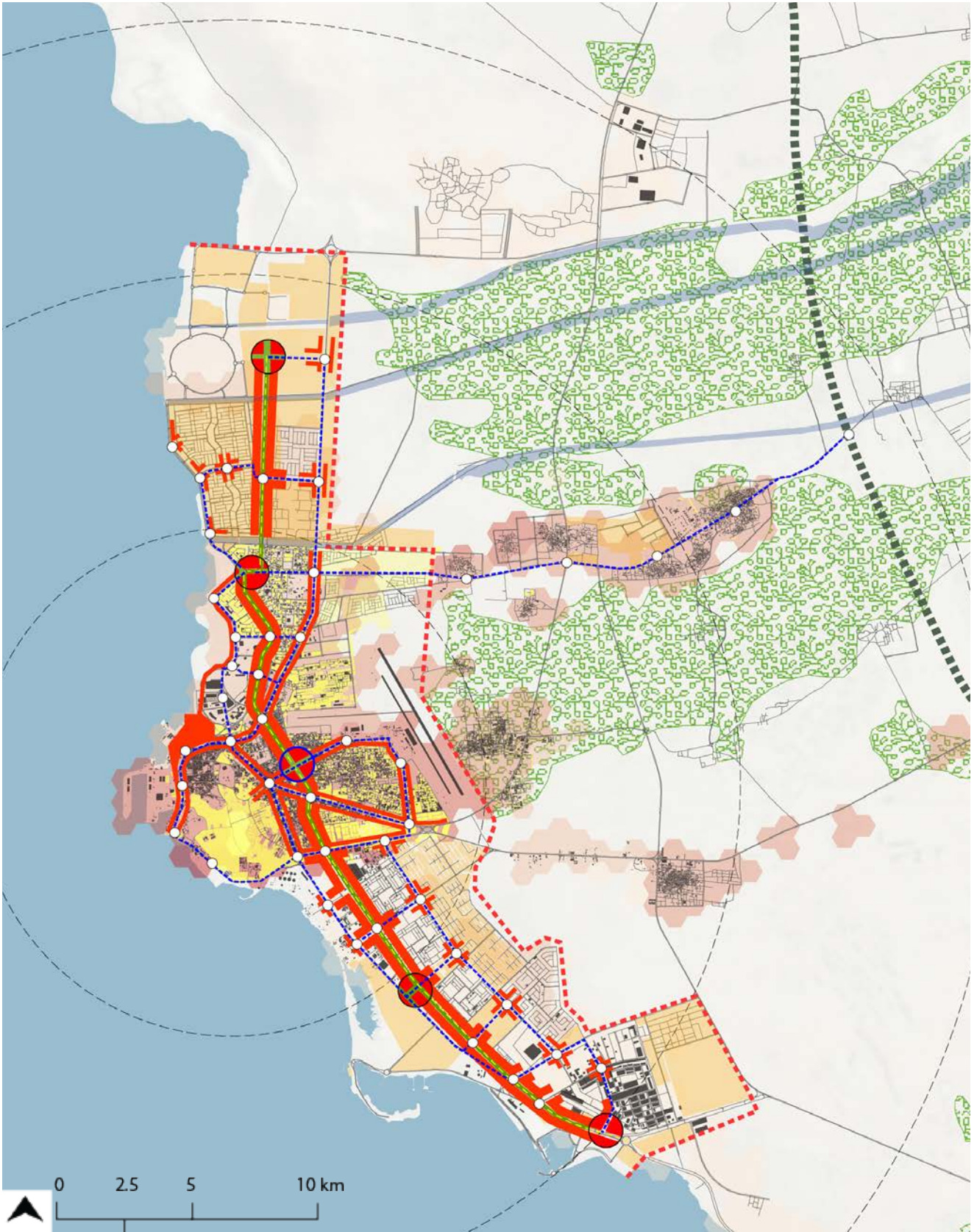


تطوير المنطقة المحيطة بميناء الصيادين والواجهة البحرية مع إيجاد مرافق سياحية متعددة الاستعمالات.

ينبغي تطوير مواقع مختارة على امتداد الواجهة البحرية لتصبح مراكز رئيسة للأنشطة متعددة الوظائف المتوافقة مع طبيعة الواجهة البحرية. ويشمل ذلك الشمال الغربي والجنوب الغربي من وسط المدينة على امتداد طريق الملك فهد والشوارع العريضة الخضراء الأخرى، باعتبار قربها من الواجهة البحرية، محصلة ذلك تتمثل في توليد نشاط اقتصادي وبناء رأس مال اجتماعي للمدينة.

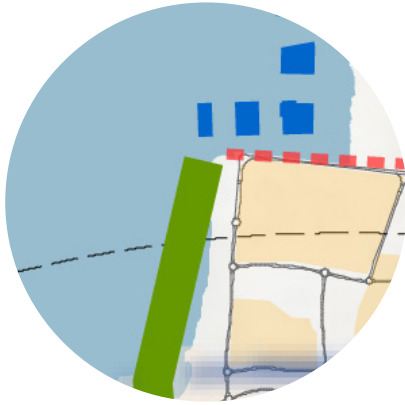
٣-٢ تعزيز وتطوير الواجهة البحرية حول ميناء الصيادين

يعد ميناء الصيادين من المعالم التقليدية في جازان الجاذبة للسياح وسكان المدينة. ووجود الأسواق المتخصصة في المناطق المجاورة يشجع على تطوير الواجهة البحرية باستعمالات مختلطة تجعل منها مركزاً للأنشطة السياحية، إلى جانب تعزيز الاتصال مع الكورنيش، ومع جزر فرسان، فتحول المنطقة إلى مركز سياحي حيوي، سيعود بالنفع الكبير على مدينة جازان، من حيث تنويع قاعدتها الاقتصادية عبر استغلالها لإمكاناتها كمدينة سياحية ساحلية.



- █ التكتيف مع إنشاء مشاريع متعددة الاستعمالات
- █ محور النقل العام والتكتيف
- █ أراضي بيضاء داخل/خارج المدينة الحالية

الشكل . هـ. الإجراء الثاني: عمليات التكتيف والربط بالطرق والشوارع وإنشاء مراكز جديدة في جازان



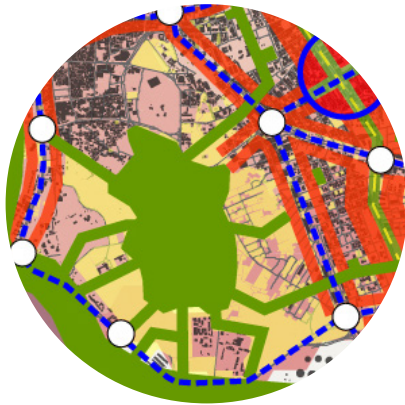
حماية النظام البيئي البحري والساحلي

٣,٤,٦ السياسة التنفيذية الثالثة: إعادة ربط العناصر الطبيعية بالمناطق المبنية، وإنشاء شبكة من الفضاءات الحضرية العامة والشبكة الخضراء والزرقاء المتوافقة مع البيئة الطبيعية

تركز السياسة التنفيذية الثالثة على دعم تطوير الأطر المكانية الحضرية الداعمة للإدارة والاستغلال المستدام للموارد الطبيعية. من شأن هذا الإجراء أن يؤدي إلى تفعيل المرونة الحضرية والاستدامة البيئية، ودعم الترابط مما يقلل من التكاليف المالية والبيئية والصحية العامة المرتبطة بالتنقل غير الفاعل. فضلاً عن أعمال تخضير المدن وتحسين التواصل والترابط يقلل من الازدحام وتلوث الهواء وتأثيرات الجزر الحضرية الحرارية والضجيج والضوضاء. ولتحسين العلاقة التوافقية بين الهيكل الحضري والبيئة الطبيعية، ينبغي تطوير شبكة من الأماكن العامة المفتوحة لربط محاور الأودية والشعاب بالساحل الذي يعتبر سمة مميزة في شخصية المدينة. ويجري تنفيذ هذه السياسة في ثلاث خطوات، كل منها يعتمد على سابقتها:

١-٣ تحديد وحماية الشريط الساحلي

ينبغي الارتقاء بأوضاع الشريط الساحلي الساحل ليبقى الفضاء العام الرئيس للمدينة وكعنصر هيكلي في نمط التشكيل الخطي لمدينة جازان. لذا، ينبغي المحافظة على هوية الشريط الساحلي وحمايته من خطط التنمية الحضرية والمحافظة عليها من ضغوط التنمية الحضرية التي قد تتلف النظم الإيكولوجية الطبيعية أو تجعل الخط الساحلي غير متاح للعامة.



استخدام وتطوير الأراضي البيضاء والشوارع المفرطة في الحجم وتزويدها بالأنشطة العامة وربط المساحات الخضراء في المدينة

٢-٣ الإدماج المنسق للعناصر الطبيعية داخل النسيج العمراني

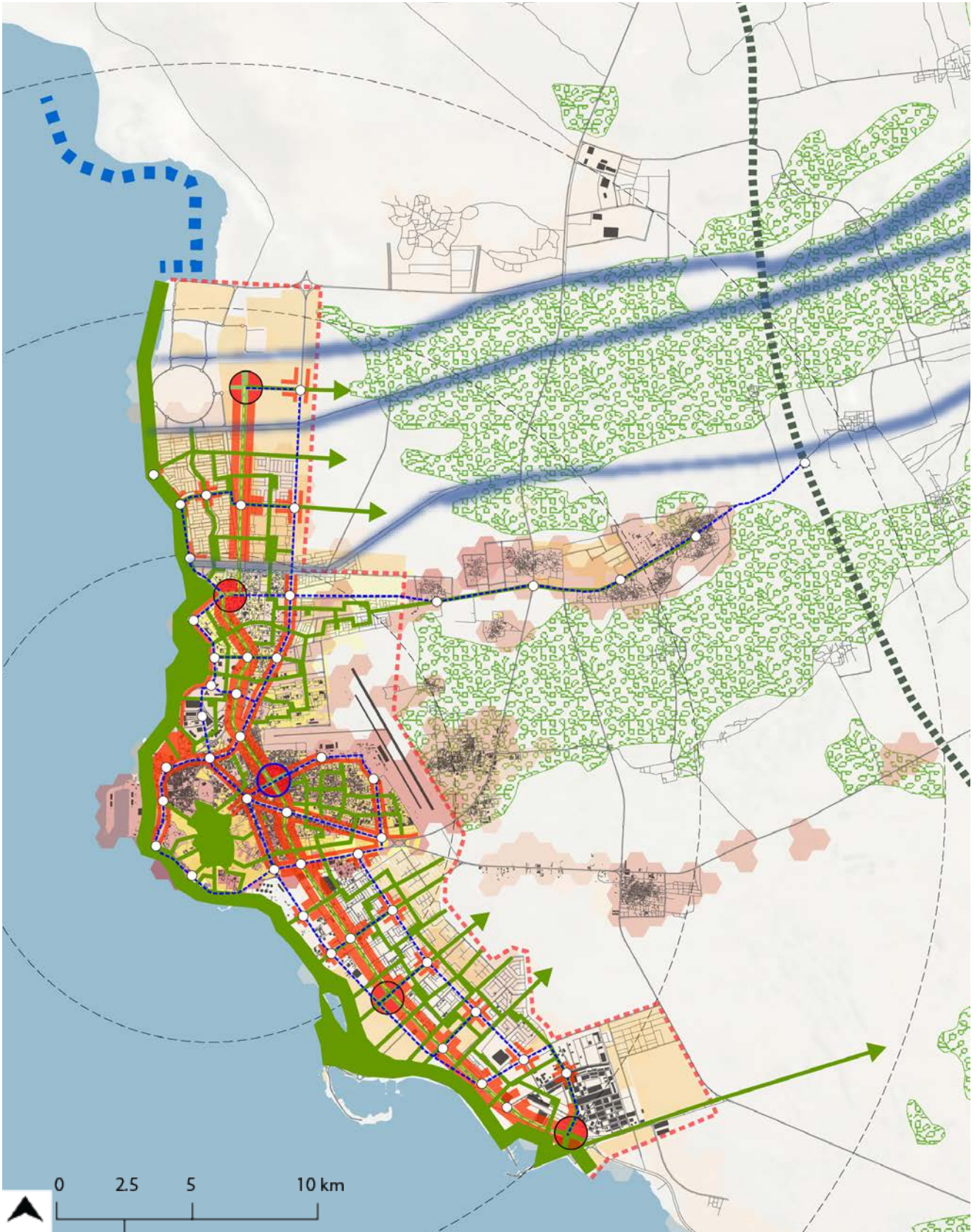
يجب إعادة دمج شبكة الوادي الواقعة في الطرف الشمالي من المدينة بعناية في النسيج العمراني، عبر تأهيل مجرى الوادي إلى متنزه خطي متعددة الوظائف كفضاء عام مفتوح للسكان وطلاب الجامعة، مما يحسن من جودة حياتهم، كما ينبغي دراسة وتنفيذ خطة ممنهجة لإنشاء شبكة من الفراغات الحضرية الخضراء الفعالة لربط البيئة الحضرية مع الايكولوجيا الطبيعية لساحل جازان.

٣-٣ إعادة تصميم وتهذيب وتجميل وتخضير الشوارع والطرق وتواصل الفراغات العامة الرئيسية

ينبغي تخضير الشوارع والطرق الرئيسية لتصبح صديقة للمشاة، وإدخال العناصر الطبيعية داخل النسيج الحضري لغايات التظليل والحفاظ على الموارد وخلق مناخ مصغر من خلال خفض تأثير الجزر الحرارية الحضرية، مع إمكانية تحويل الهضبة الملحية القريبة من الساحل ووسط المدينة إلى فراغ عام مفتوح، كونها لا تقوى على دعم أساسات المباني، وكذلك الاستفادة من الأراضي الفضاء كفراغات حضرية خضراء مفتوحة بجوار وسائل الخدمة والنقل العام.



ربط الأماكن العامة والساحل لإنشاء شبكة خضراء



المساحات العامة الخضراء

الشكل ٥١. الإجراء الثالث: إنشاء نظام بنية تحتية للشبكات الزرقاء والخضراء موزع ومتكامل بشكل جيد في جازان



التوصيات النهائية: النهج الثلاثي الأبعاد



١,٧ التوصيات العمرانية

١,١,٧ الرؤية العمرانية لمنطقة جازان

المنطقة بأكملها وعلى امتداد الشريط الساحلي باتجاه الشمال، على أن يستكمل ذلك لاحقاً عن طريق الربط مع اليمن جنوباً.

يعتبر إنشاء مدينة جازان للصناعات الأساسية والتحويلية ميزة إضافية للمنطقة والمملكة، ووفق رؤية المملكة ٢٠٣٠ في مجال التكامل الإقليمي والدولي، ستفتح مدينة جازان للصناعات الأساسية والتحويلية قنوات أقوى للاستثمارات المحلية والأجنبية. وتعدّ المدينة الاقتصادية من بين العديد من الوسائل لتعزيز الشراكات وتسهيل التدفق السلس للبيضائع والأشخاص والرساميل بين المملكة العربية السعودية ودول مجلس التعاون الخليجي والدول العربية الأخرى.

من شأن تعزيز نشاط الزراعة كقطاع اقتصادي رئيس في منطقة جازان أن يسهم في ازدهار جازان الاقتصادي، ومع عودة تنامي زراعة البن في المدرجات المنتشرة في جبال منطقة جازان، يتوقع أن يصبح منتج البن رافداً اقتصادياً كبيراً، رغم أن تقرير الهيئة السعودية للاستثمار لعام ٢٠١٤ لم يدرجه كمساهم رئيس في الناتج المحلي الإجمالي لمنطقة جازان، .. ويعد تقديم مشروب القهوة من أهم تقاليد الضيافة ورمزاً للكرم في المنطقة. وتهدف منطقة جازان إلى الوصول إلى الأسواق الدولية بمنتجاتها من البن، من أجل

وقوعها بين الساحل والسلسلة الجبلية يوفر لها العديد من الفرص والتحديات، فمنطقة جازان تزخر بتضاريس طبيعية متنوعة تتفاوت من الساحل، حيث ميناء جازان الهام، إلى السفوح الجبلية حيث المدرجات الزراعية. وبالنسبة لمدينة جازان، يوصى بأن تتبنى المدينة رؤية عمرانية للمنطقة بأكملها، يركز فيها على مكامن القوة والفرص التنموية في المنطقة الساحلية (بما فيها جزر فرسان) وعلى المناطق الحضرية والجبلية.

وفي هذا السياق، قد يكون من المفيد دراسة التجارب الدولية للمناطق المماثلة لمنطقة جازان. فالتبادل المعرفي وتنمية القدرات يساعد الأجهزة المعنية وشركاء التنمية في وضع استراتيجية متكاملة وخطة تنموية لمنطقة جازان.

ينبغي أن تتناول الرؤية العمرانية تنمية المنطقة بين جازان والحدود مع اليمن كنموذج للتعاون البيئي الدولي بين البلدين، وفي حال تحقق ذلك، فإن التنمية الاقتصادية والاجتماعية لمنطقة جازان بأكملها ومناطق شمال غرب اليمن يمكن أن تستفيد من هذا التعاون البيئي. هنا مرة أخرى، قد يكون من المفيد استعراض التجارب الدولية ودراسات الحالة في مجال التعاون عبر الحدود. وفي هذا السياق، ينبغي على المملكة العربية السعودية أيضاً النظر في تطوير نظام نقل عام، ليس فقط في مدينة جازان بل في



© Wikicommons



© SeeSaudi

شاطئ المضيا في جازان

تحوّل الرؤية العمرانية لجازان المستقبل، في حال تنفيذها، إلى واقع ملموس قوامه مدينة متضامّة، مترابطة ومرنة، توفر شبكة نقل عام متكاملة سيسهم في تكثيف النسيج الحضري، وتحسين سبل الوصول إلى الفرص والخدمات والسلع والمرافق، والتنقل الآمن سيراً على الأقدام داخل المناطق المركزية المطوّرة. وهنا ينبغي دعم إقامة مراكز الاستخدام المختلط في مواقع استراتيجية على امتداد خطوط النقل العام لدورها في تعزيز الاقتصاد المحلي وبعث الحيوية والتفاعل الاجتماعي. ولمواصلة تعزيز التكثيف الحضري في المناطق المبنية في وسط المدينة، ينبغي الإسراع في التطوير التدريجي للأراضي البيضاء داخل الكتلة العمرانية الحالية، والأهم من ذلك، تقييد أعمال توسع وامتداد الكتلة العمرانية الحالية والاحتفاظ بالتنمية داخل الحدود البلدية. كما ينبغي تحديث المناطق التي تم تفكيكها حول هضبة الملح وتقويمها وفق أفضل الممارسات الدولية، مع ضرورة المشاركة المجتمعية في هذا المجال. ولتعزيز المرونة الحضرية والاستدامة البيئية، يجب العمل بسياسات إدارة المياه و حماية منظومة الوادي والساحل الطبيعية وإدماجهما في الشبكة الخضراء للمدينة. كما ينبغي استغلال الأراضي الفضاء في تواصل وتكامل الشبكة الخضراء وإنشاء روابط حيوية مع الفراغات العامة الرئيسة داخل المدينة. يجب إعادة تصميم الأماكن العامة، بما في ذلك تجميل وتخضير الشوارع. فتخضير المدينة تدريجياً، مع الحرص على علاقة صحية وفعالة بين البيئات المبنية والطبيعية سيعزز ويعيد التوازن بين الأبعاد البيئية والاجتماعية والاقتصادية لنسيج جازان الحضري، مما يوفر بيئة حضرية حيوية ومنتجة لسكانها وزوارها.

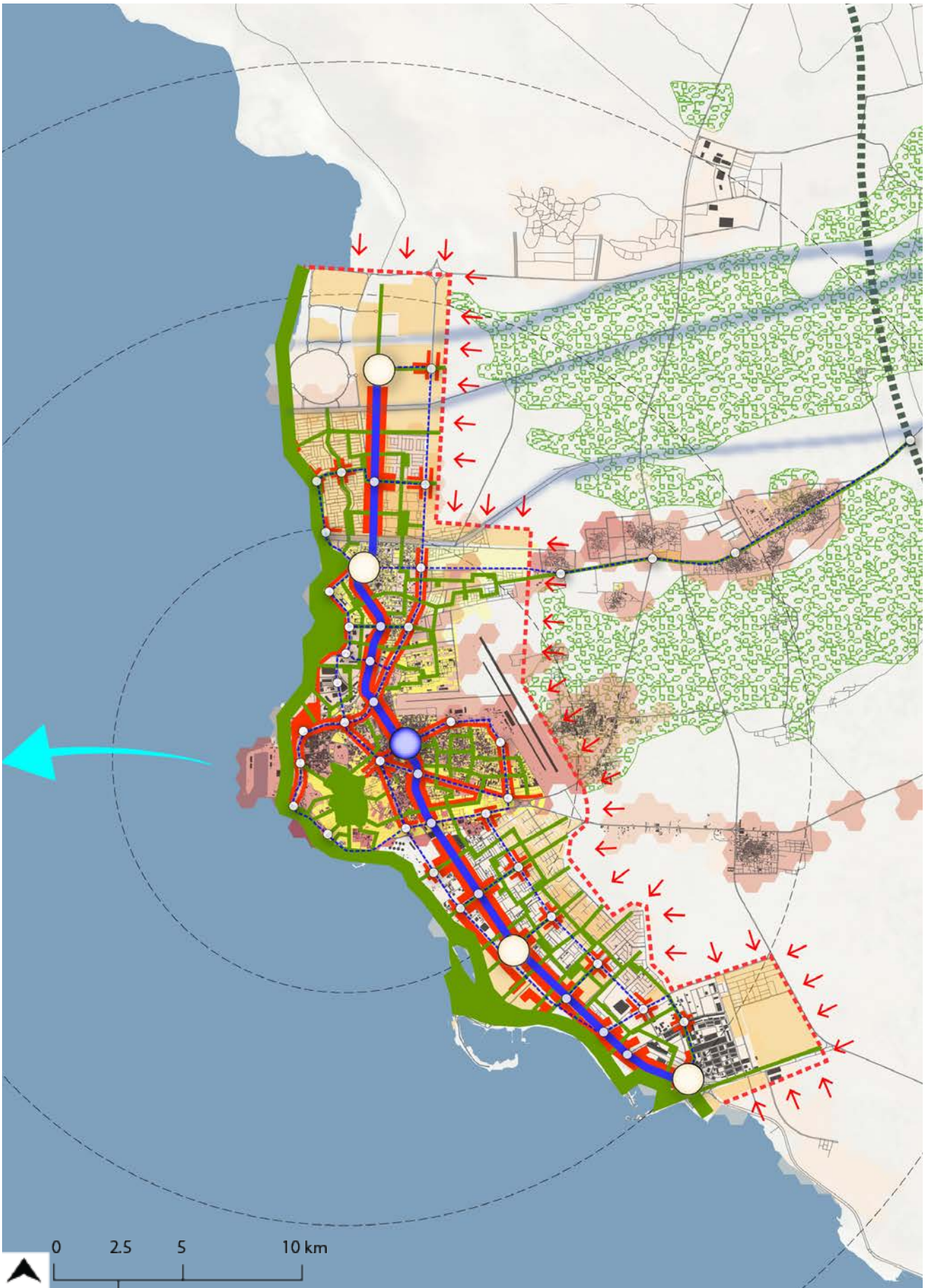
توليد إيرادات كبيرة للمنطقة والمملكة ككل. لهذا، ينبغي تشجيع نمط الزراعة المستدامة في المنطقة، ليس لتعزيز القطاع الزراعي فحسب، بل لتوفير المزيد من فرص العمل كإحدى المؤشرات الاقتصادية الرئيسة.

٢,١,٧ جازان.. نحو واجهة بحرية مستدامة

تعتمد الرؤية الاستراتيجية لمستقبل جازان على تطوير الأطر المكانية الحضرية التي تعزز مبادرات التخطيط المستدام مثل إدخال نظام النقل العام وتكثيف مراكز المدن لضمان تحقيق المدينة المدمجة والتوازن في الفراغات الحضرية الخضراء العامة المفتوحة داخل المدينة، فمن أن تشكيل نسيج عمراني متماسك ومتواصل في محيط شبكات النقل العام أن يدعم الإدارة المستدامة للموارد الطبيعية والأراضي و تخضير ومرونة المدن، على أن يتم توجيه ذلك من خلال مجموعة من الإجراءات والمستهدفات والآليات الناضجة لغايات تعزيز الأهمية الإقليمية لمدينة جازان وترسيخ هويتها الفريدة كمدينة ساحلية.

توفر خطة العمل التنفيذية المبادئ الأساسية لهيكل النمو الحضري وتحقيق الميزة التنافسية المستدامة لجازان. وتستهدف الرؤية العمرانية وخطة العمل التنفيذية مواجهة أربعة تحديات أساسية في تنمية جازان، وهي النمو الحضري غير المتوازن، والتجزؤ الحضري والفصل المكاني، وضعف المرونة. وتعمل الخطة التنفيذية على ترجمة الرؤية العمرانية إلى سلسلة من البرامج والمبادرات التي





شكل ٥٢. ملخص مخطط الإجراءات ذات الأولوية في جازان، لإنشاء مدينة مستدامة على الواجهة البحرية

٢,٧ التوصيات المؤسسية والتشريعية

- يراعى المشاركة المجتمعية في الارتقاء بأوضاع الأراضي غير المطورة المدن ويحتوي على آليات تمويل سليمة لتنفيذ المبادرات.
- يحفز تحقيق المدن المدمجة.
- يحدد أدوار ومسؤوليات كافة الأجهزة المعنية بالتخطيط أثناء مراحل الإعداد والاعتماد ومتابعة التنفيذ.
- يعالج ترابط المخططات العمرانية الإقليمية مع الاستراتيجية العمرانية الوطنية المحدثة من جهة وترابطها مع المخططات العمرانية المحلية من جهة أخرى.
- يوفر آليات تنسيق ورصد ومتابعة فعالة.
- يضمن المشاركة العامة الهادفة في وضع السياسات التخطيطية.

إن إشراك مختلف فئات المجتمع في صناعة القرار والتكامل في التشريعات العمرانية يكسب المخططات العمرانية لمدينة جازان الشرعية المطلوبة. وهنا يمكن لمدينة جازان الاستفادة من المخططات التفصيلية للعديد من المناطق الهامة في المدينة، كالأجزة البحرية والمناطق السياحية، والتي ينبغي تنفيذها وفق المبادئ السليمة في التصميم الحضري وتشجيع تكامل هذه المناطق مع بقية قطاعات المدينة.

إعادة النظر في اللائحة التنفيذية للنطاق العمراني ليشمل أسس وقواعد واضحة لكيفية تحديد مراحل من شأنه أن يعزز المساءلة الفنية والرأسية، كما تحتاج اللائحة إلى زيادة التركيز على تحديد منطقة حد حماية التنمية كمنطقة لا يسمح بالتنمية فيها، ليس فقط من أجل منع الزحف العمراني غير المطور، بل للحيلولة دون التفاف المطور العقاري على النص النظامي غير الوافي في بعض مواد اللائحة التنفيذية. وستعزز هذه المبادرات صياغة السياسات الداعمة لتحويل المدينة كي تصبح أكثر ترابطاً واندماجاً واستدامة في المستقبل. وينبغي أولاً تحقيق اللائحة التنفيذية لقواعد تحديد النطاق العمراني لتقويم ما إذا كانت سياسة النطاق العمراني قد حققت الغاية المتوخاة منها، والإفادة من مخرجات التقويم في عملية الإصلاح التنظيمي وصياغة خيارات السياسة التخطيطية.

على صعيد الإصلاح الإداري، ستستفيد جازان من اللامركزية المالية والإدارية لتسهيل الحلول المستقلة والمبتكرة والمستجيبة للمشاريع والخدمات والاحتياجات المحلية الاجتماعية والحضرية على مستوى الأمانة. وهذا يستدعي التالي:

(أ) دراسة تفويض سلطة ومهام التخطيط المحلي من وزارة الشؤون البلدية إلى الأمانة، توافقاً مع الأجندة الحضرية الجديدة الذي ينص على أن عمليات التخطيط والتصميم الحضري الإقليمي يجب أن تقودها جهات وهيئات حكومية محلية، ولكن تنفيذها يتطلب التنسيق مع كافة المستويات الحكومية ومشاركة المجتمع المدني والقطاع العام وأصحاب المصلحة المعنيين.

(ب) تعزيز أداء الأمانة عبر تعزيز بناء وتطوير القدرات المؤسسية والفنية للأمانة لغايات تحسين تطبيق ضوابط التنمية وتفعيل التنسيق الرأسي والأفق مع الأجهزة التخطيطية الأخرى ورفع مستوى الجودة في تنفيذ المخططات.

(ت) اللامركزية المالية، التي تمنح الاستقلالية للأمانة في تنمية مواردها الذاتية لتمويل أنشطتها ومشروعاتها الإنمائية. وقد تشمل أنشطة تنمية الإيرادات في المدن الضرائب والرسوم. إذ ينبغي تمكين الأمانات والبلديات في المناطق الحضرية من اللجوء لبعض الأشكال الضريبية على الممتلكات لتمويل أنشطتها الإنمائية. ويبين نظام رسوم الأراضي البيضاء الأخير الذي يفرض رسوماً على قطع الأراضي البيضاء غير المطورة في المناطق الحضرية لمعالجة المضاربة في أسعار الأراضي ونقص المساكن وتطوير المناطق غير المخططة، فيمكن استعمال الآليات التنظيمية في تنمية الإيرادات البلدية.

(ث) إتاحة المجال لشركاء التنمية بما فيهم القطاع الخاص والتطوعي وعامة المجتمع للمشاركة في سلطة تقرير المشاريع والخدمات المحلية التي تؤثر في بيئاتهم المحلية باعتبارهم الأقرب لمخاوفهم والأدرى بشؤونها.

هناك حاجة لمراجعة وتحديث القواعد التنظيمية المعمول بها حالياً فيما يتصل بتخطيط وضبط وتوجيه التنمية العمرانية وصياغة إطار تشريعي شامل ومتكامل مواكب لاتجاهات التحضر الحالية، يراعى فيه الحد من تداخل الصلاحيات. إن مجرد وجود الأنظمة لن يضمن تحقيق التنمية العمرانية المستدامة ما لم يتم الامتثال والالتزام بها وإنفاذ مقاصدها وتلبية الأغراض المرجوة منها، ويقتضي ذلك أن تتسم الأنظمة في صياغتها بالوضوح والبساطة والإيجاز.

هناك حاجة لنظام تخطيط عمراني وطني شامل ومتكامل وفعال وظيفياً:



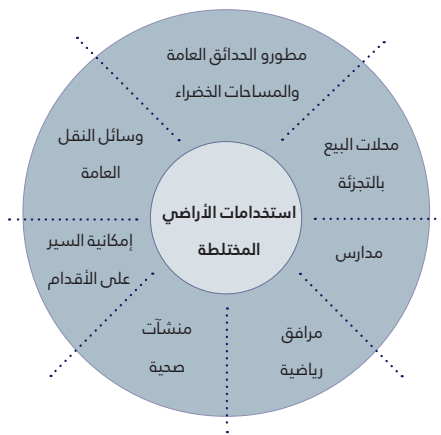
© FSCP

ورشنة عمل الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة جازان

٣,٧ التوصيات المالية

ويحقق فرض ضرائب على الأراضي إيرادات مباشرة موثوقة للإدارات المحلية. كما تتضاعف الفوائد الناجمة عن مشاريع التنمية العامة (مثل مشاريع النقل العام والبنية التحتية) من خلال الوفورات الاقتصادية وزيادة قيمة العقارات الناشئة عن الاستثمار في الفراغات الحضرية العامة المستدامة المتاحة للجميع. (توجيه نسبة من الزيادة في قيمة الأراضي إلى خزانة الدولة).^(٢٥)

ويقترح موئل الأمم المتحدة على جازان أن تستغل الآليات الضريبية على الأراضي (أي رسوم التحسين) في المشاريع العامة.



المصدر: برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (٢٠١٨) الشكل ٥٣. مكونات استعمال الأراضي المتعددة

في عام ٢٠١٥، بدأت المملكة العربية السعودية تنفيذ الإصلاحات الرامية إلى إنشاء تمويل عام محلي (ذاتي) مستدام. وتواصل الحكومة دعمها لاستراتيجيات تنمية الإيرادات البلدية الذاتية على المستوى المحلي من خلال تحسين إدارة الضرائب والتنويع الاقتصادي.

تتوافق أولويات التمويل العام لجازان بشكل وثيق مع أهداف الاستراتيجية للتنمية الوطنية الشاملة، والتي تشمل دعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في القطاعات الاقتصادية الرئيسية مثل الزراعة والسياحة والتجارة والتصنيع. ولذلك، فإن زيادة قدرة القطاع العام على تمويل الهياكل الأساسية المحلية الأساسية والمشاريع الداعمة للتنمية في هذه القطاعات أمر لا غنى عنه بالنسبة للمدينة.

تعتبر الممارسات الدولية في تنمية الموارد الذاتية للبلديات من خلال مجموعة متنوعة من الآليات الضريبية التي يتم توجيهها للمصالح العام تجارب مباشرة.^(٢٦) (تحديداً، من خلال فرض الضرائب على الزيادة في قيمة العقارات). وعلى الرغم من أن بعض مدن المملكة بدأت بتفعيل نظام رسوم الأراضي البيضاء، فإن استكشاف أدوات ضريبية أخرى ينبغي وضعه على سلم أولويات محافظة جازان، ليكون لديها محفظة متنوعة من الدخل.^(٢٤)



الواجهة البحرية بالقرب من الميناء

ويمكن للبنية التحتية العامة مثل أنظمة النقل تحفيز التنمية السكنية والتجارية في محيطها، وتعزيز الاستعمال المختلط للأراضي، وتوفير فرص العمل، كما يمكن أن يؤدي التطوير المحلي هو الأخر نتيجة الاستثمارات العامة إلى زيادة قيمة الأراضي وتوليد جملة من الفوائد المجتمعية غير المباشرة (الشكل ٥٤).^(٢٦) بالإضافة لرسوم التحسين نتيجة الاستثمارات الحكومية في مشاريع البنية التحتية، هناك أدوات ضريبية يمكن تطبيقها كرسوم إدارة النفايات، ورسوم مواقف السيارات، ورسوم الازدحام وهي أدوات مفيدة لتقليل الاعتماد على السيارة الخاصة وتعزيز حركة المشاة، خاصة في المناطق التجارية والترفيهية.

وهناك العديد من الأدوات المالية بإمكان الإدارات المحلية اللجوء إليها لتنمية مواردها المالية المباشرة، وتعظيم فوائدها عن طريق:

- التنسيق والتعاون مع مختلف المستويات الحكومية لربط الاستراتيجيات الوطنية بالأولويات والاحتياجات المحلية. على سبيل المثال، إنشاء «مكتب اتصال وارتباط محلي» أو «وحدة الشراكة مع القطاع الخاص» مرتبطة بالمركز الوطني للتخصيص المشرف على برنامج الخصخصة في القطاعات الحكومية وتفعيل مبادرات الشراكة مع القطاع الخاص.
- الاستثمار في بناء وتطوير القدرات وتحسين الإدارة الضريبية.
- تحفيز العمليات التشاركية لضمان مشاركة المجتمع وبناء الثقة تجاه الإصلاحات المحلية.^(٢٧)

• تصميم الأدوات المالية وفقاً للاحتياجات المحلية (على سبيل المثال، الضريبة العقارية في بوغوتا، كولومبيا)^(٢٨)

وأخيراً، يعد التنسيق بين أطر التخطيط والتشريع العمراني والتمويل المحلي أمراً حاسماً في تهيئة الظروف المحلية اللازمة لتحقيق الشمول التنموي المستدام في إطار رؤية المملكة ٢٠٣٠ وأجندة التنمية المستدامة.^(٢٩)

تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأرض

أهم النتائج	أمثلة للحالات المشابهة
<ul style="list-style-type: none"> أدت التنمية الحضرية التي شملت أنشطة البيع بالتجزئة إلى زيادة في قيمة العقارات بنسبة ٢٠٪ إلى ٢٠٠٪. زادت المدارس من أسعار الأراضي السكنية بنحو ١٣٪. القدرة على السير بالأقدام داخل الأحياء السكنية زادت من قيمة المنازل بنسبة تصل إلى ٩٪. 	<p>دبي، الإمارات العربية المتحدة</p> <p>القاهرة، مصر</p>
<ul style="list-style-type: none"> تشير الأبحاث إلى أنه مع كل ٥ دقائق إضافية من وقت السير إلى محطة النقل العام إنخفضت قيمة الإيجار بنسبة ١,٨٪ إلى ٩,٣٪. 	<p>بوغوتا، كولومبيا</p>

رودريجيز وتاربا (٢٠٠٤)، كوليز، انترناشيونال (٢٠١٧)

الشكل ٥٤. تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأراضي

دراسة الحالات المشابهة وأفضل الممارسات

رسوم الازدحام

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

رسوم مواقف السيارات

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

رسوم إدارة النفايات

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

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



© SeeSaudi



الملاحق

٢,٨ قائمة الأشكال

- الشكل ١. توزيع السكان ومعدل النمو والمناطق الحضرية داخل المملكة العربية السعودية. ١٦
- الشكل ٢. إجمالي الناتج الإقليمي ومساهمة القطاع الاقتصادي في جازان. ١٧
- الشكل ٣. شبكة النقل والطرق والموانئ والمطارات بين المدن في المملكة العربية السعودية. ١٧
- الشكل ٤. توزيع السكان حسب محافظات جازان. ١٩
- الشكل ٥. القطاعات الاقتصادية والسياحية في منطقة جازان. ١٩
- الشكل ٦. شبكة الوظائف والأنشطة الإقليمية بمنطقة جازان. ٢٠
- الشكل ٧. استعمالات الأراضي الإقليمية بالمنطقة. ٢١
- الشكل ٨. محاور التنمية الإقليمية في المنطقة. ٢١
- الشكل ٩. نسب توزيع السكان في المحافظات حسب تعداد ٢٠١٠. ٢٣
- الشكل ١٠. إمكانية الوصول على شبكات النقل والطرق في المنطقة. ٢٤
- الشكل ١١. الرؤية الحضرية لإقليم مدينة جازان. ٢٧
- الشكل ١٢. رسم بياني حول عدد الأنظمة العمرانية والحضرية في المملكة العربية السعودية استناداً إلى المحاور الرئيسية لتشريعات التخطيط العمراني ٣٠. ٢٧
- الشكل ١٣. عرض مبسط لتدرج مستويات التخطيط، وأدوات التخطيط المستخدمة لمدينة جازان (برنامج مستقبل المدن السعودية). ٣٤
- الشكل ١٤. مصفوفة تبين بدائل وخيارات التنمية ضمن مراحل نطاق التنمية العمرانية في مراكز النمو الوطنية (بما فيها مدينة جازان). ٣٨
- الشكل ١٥. رسم بياني النسبة المئوية للأراضي البيضاء - المرحلة الأولى من تنفيذ نظام الأراضي البيضاء. ٤٠
- الشكل ١٦. توزيع فرص العمل حسب النشاط الاقتصادي في منطقة جازان، ٢٠١٦. ٤٤
- الشكل ١٧. فرص العمل حسب القطاعات الاقتصادية في جازان، ٢٠١٦. ٤٥
- الشكل ١٨. مقارنة اتجاه التصنيع بين المدينة والمستويات الإقليمية في المنطقة ٢٠١٠-٢٠١٥. ٤٥
- الشكل ١٩. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٦. ٤٦
- الشكل ٢٠. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٧. ٤٦
- الشكل ٢١. ميزانية الأمانة، ٢٠١٦. ٤٧
- الشكل ٢٢. حدود النطاقات والمجاورات السكنية والبنى التحتية الرئيسية بمنطقة جازان. ٥١
- الشكل ٢٣. تطور نصيب الفرد من المساحة الإجمالية للمدينة. ٥٢
- شكل ٢٤. تطور مراحل النمو العمراني والحضري لمدينة جازان. ٥٣
- الشكل ٢٥. النطاقات والحدود في مدينة جازان. ٥٥
- الشكل ٢٦. توزيع الكثافة السكانية الحالية في مدينة جازان. ٥٧
- الشكل ٢٧. متوسط الكثافة الموصى بها من قبل موئل الأمم المتحدة في مدينة جازان. ٥٧
- الشكل ٢٨. استعمالات الأراضي الحالية في مدينة جازان. ٥٨
- الشكل ٢٩. استعمالات الأراضي المقترحة في مدينة جازان. ٥٩
- شكل ٣٠. اقتراح بديل لاستعمالات الأراضي المقترحة في حي الملك عبد الله الجديد في مدينة جازان. ٥٩
- الشكل ٣١. توزيع الأراضي التجارية ومتعددة الاستعمالات في مدينة جازان. ٦١
- الشكل ٣٢. الأراضي البيضاء في مدينة جازان. ٦١
- الشكل ٣٣. الطرق الرئيسية والبنية التحتية في مدينة جازان. ٦٣
- الشكل ٣٤. القطاعات الاقتصادية في جازان. ٦٣
- الشكل ٣٥. تحليل الشبكة الزرقاء في إقليم مدينة جازان. ٦٥
- الشكل ٣٦. إمكانية الوصول إلى مركز المدينة سيراً على الأقدام. ٦٧
- الشكل ٣٧. قابلية القيادة والوصولية إلى مركز في المدينة. ٦٧
- الشكل ٣٨. مواقع المرافق والخدمات العامة والتعليمية في مدينة جازان. ٦٩
- الشكل ٣٩. الوصول سيراً على الأقدام إلى الخدمات الصحية في مدينة جازان. ٦٩
- الشكل ٤٠. أنماط النمو والتنمية غير المتوازنة في مدينة جازان. ٧٧

الشكل ٤١ . التجزئة ونقص التماسك في بنية جازان الحضرية	٧٩
الشكل ٤٢ . المشاريع التطويرية الأحادية الوظيفة والمستقطبة في جازان	٨١
الشكل ٤٣ . اختلال التوازن البيئي والاجتماعي والاقتصادي في جازان	٨٣
الشكل ٤٤ . المدينة المدمجة: لدعم تنمية الدمج والتكثيف	٨٩
الشكل ٤٥ . المدينة المترابطة والمتصلة: دمج النسيج العمراني والتخلص من التجزئة	٩١
الشكل ٤٦ . المدينة الإندماجية الشاملة: إعادة التوازن وتسهيل الوصول إلى الخدمات وفرص العمل في المدينة	٩٣
الشكل ٤٧ . المدينة المرنة: إعادة توازن النظم الاجتماعية البيئية والاقتصادية في جازان	٩٥
الشكل ٤٨ . أهم التوصيات الإستراتيجية الرئيسية لتنمية وتطوير مدينة جازان	٩٧
الشكل ٤٩ . الإجراء الأول: إنشاء شبكة بنية فعالة للنقل العام في جازان	٩٩
الشكل ٥٠ . الإجراء الثاني: عمليات التكثيف والربط بالطرق والشوارع وإنشاء مراكز جديدة في جازان	١٠١
الشكل ٥١ . الإجراء الثالث: إنشاء نظام بنية تحتية للشبكات الزرقاء والخضراء موزع ومتكامل بشكل جيد في جازان	١٠٣
شكل ٥٢ . ملخص مخطط الإجراءات ذات الأولوية في جازان، لإنشاء مدينة مستدامة على الواجهة البحرية	١٠٩
الشكل ٥٣ . مكونات استعمالات الأراضي المتعددة	١١٢
الشكل ٥٤ . تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأراضي	١١٣

٢,٨ الصور

٣.....	FSCP ©
٩.....	SeeSaudi ©
١١.....	SeeSaudi ©
١٢.....	NASA ©
١٥.....	Abdulrahman Alrefaei ©
١٨.....	FSCP ©
٢٣.....	FSCP ©
٢٥.....	FSCP ©
٢٦.....	Saudi Gazette ©
٢٩.....	FSCP
٣١.....	FSCP ©
٣٣.....	FSCP ©
٣٧.....	SeeSaudi ©
٣٩.....	Shutterstock ©
٤١.....	FSCP ©
٤٥.....	SeeSaudi ©
٤٧.....	FSCP ©
٤٩.....	FSCP ©
٥١.....	FSCP ©
٥٦.....	FSCP ©
٥٨.....	FSCP ©
٦٢.....	FSCP ©
٦٦.....	FSCP ©
٦٨.....	Shutterstock ©
٦٨.....	FSCP ©
٧.....	FSCP ©
٧٥.....	FSCP ©
٧٧.....	FSCP ©
٨٧.....	FSCP ©
٨٩.....	FSCP ©
٩٨.....	FSCP ©
١.٧.....	FSCP ©
١.٨.....	Wikicommons ©
١.٩.....	SeeSaudi ©
١١.....	Wajahat Mahmood ©
١١٣.....	FSCP ©
١١٤.....	FSCP ©
١١٧.....	SeeSaudi ©

- 1 Jazan Regional Economic Report (2014)
- 2 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.
- 3 These are located inside the eastern section of the city centre - some of these buildings are distributed along the regional roads of Jazan.
- 4 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.
- 5 FSCP Workshop in Jazan, 2018.
- 6 Royal Decree No M/4 dated 24 November 2015 (the "Law") and Council of Ministers Decision No. 377 dated 13 June 2016 (the "Regulations")
- 7 Royal Decree of 1975.
- 8 See Royal Decree No. (1663) of 1976.
- 9 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.
- 10 Chapter 5 of the State of Saudi Cities Report, "Managing Urban Transformation in Saudi Arabia - The Role of Urban Governance (2018)" pg. 16.
- 11 See Article 5 of the Law of Regions to Royal Order No. A/92 (1993).
- 12 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.
- 13 See *ibid* n.15, Article 23
- 14 The contribution of Jazan Region to national GDP is 1.6 percent. Saudi Arabian General Investment Authority. (2014). Makkah Region Economic Report 2014. The Kingdom of Saudi Arabia.
- 15 Industrial development, food processing, logistics and waste recycling, and tourism are priorities for local economy in Jazan and were key topics discussed during the Rapid Planning Studio workshop held in Jazan (October 2018).
- 16 Each of the 13 regions is divided into governorates and the region capital. The capital of the region is governed by an Amanah (municipality), which is headed by a mayor.
- 17 Approved 2016 Budget for Jazan, Ministry of Finance, The Kingdom of Saudi Arabia; In 2017, rental facilities accounted for 72% of Jazan's own-source revenue. Jazan Amanah, The Kingdom of Saudi Arabia.
- 18 Jadwa Investment. (2016). The Saudi Stock Exchange.
- 19 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>
- 20 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>
- 21 Hentov, E., Kassam, A., Kumar, A., Petrov, A. (2017). Transforming Saudi Arabia's capital Markets, Strengthening the Financial Triad. State Street Global Advisors.
- 22 D. Godschalk (2003) Urban Hazard Mitigation: Creating Resilient Cities, *Natural Hazards Review*, Vol. 4, Issue 3
- 23 Potential revenue contribution through immovable property taxation is 2.1% of GDP in high-income countries, while in middle-income countries it contributes an additional 0.6% to GDP. Norregaard, J. (2013). Taxing immovable property revenue and implementation challenges. (No. 13-129). International Monetary Fund. Washington, DC.; Walters, L. (2016). Leveraging land: land-based finance for local governments. United Nations Human Settlements Programme. Nairobi, Kenya.

- 24 Under the new law approved in 2015, owners of empty plots of urban land designated for residential or commercial use in towns and cities will have to pay an annual tax of 2.5% of land value. The land tax applies to a plot size equal to or greater than 10,000 square metres. It has been adopted in the cities of Riyadh, Jeddah and Dammam; United Nations Human Settlements Programme. (2016). Finance for City Leaders Handbook, Nairobi, Kenya: United Nations Human Settlements Programme.
- 25 Walters, L., Barnard, M.D., Doty, D., du Plessis, J., Haile, S., Hallam, D., Hooper, J., Kebede, G., Lee, B., Ochong, R., Paterson, L., Sietchiping, R., & Wallentine, A. (2016). Leveraging Land: Land-Based Finance for Local Governments A Reader. United Nations Human Settlements Programme.
- 26 Colliers International. (2017). The Impact of Social Infrastructure on mixed-use Developments; Rodriguez, D.A., & Targa, F. (2004). Value of Accessibility to Bogotá's Bus Rapid Transit System. *Transport Reviews* 24(5), 587-610.
- 27 Walters, L., Barnard, M.D., Doty, D., du Plessis, J., Haile, S., Hallam, D., Hooper, J., Kebede, G., Lee, B., Ochong, R., Paterson, L., Sietchiping, R., & Wallentine, A. (2016). Leveraging Land: Land-Based Finance for Local Governments A Reader. United Nations Human Settlements Programme.
- 28 Ruiz, F., & Vallejo, G. (2010). Using land registration as a tool to generate municipal revenue: lessons from Bogota. World Bank, Washington, DC.
- 29 United Nations. (2017). New Urban Agenda. United Nations Human Settlements Programme, Nairobi, Kenya. Retrieved from <http://habitat3.org/the-new-urban-agenda/>

