المحاضرة رقم (5)

تخطيط وتنمية المناطق الجديـــدة

إذا كانت المخططات العامة أو الهيكلية التى تضمنتها النظرية الغربية تهدف الى التحكم فى النمو العمرانى للمدن وإستعمالات الأراضى فى أجزائها المختلفة ونظم البناء فى كل من هذه الأجزاء ، فإن شرايين الطرق والمرافق المخططة هى التى تتحكم فعلا فى حركة المدينة ونموها أكثر من غيرها من عناصر التخطيط المختلفة . فمن الملاحظ من تطبيق المخططات أن نسبة المتغيرات فى شبكات الطرق والمرافق تقل كثيرا عن المتغيرات فى إستعمالات الأراضى ونظم البناء على مدى المراحل المتغيرة للتخطيط. حتى أن المخططات الهيكلية لا تعدو أن تكون صورة لشرايين الطرق والمواصلات التى تتبلور حولها الأجزاء المختلفة من المدينة. وإذا كان معدل التغير فى شبكات الطرق والمرافق أقل من معدل التغير فى مكونات المدينة المختلفة ، ولما كانت شبكات الطرق والمرافق محسوبة على أساس التصور المستقبلى لمكونات المدينة ، فإنها بالتبعية سوف تتأثر بنتائج المتغيرات فى مكونات المدينة دون أن يكون لديها القدرة على التغير ومن ثم تقل كفاءتها الاقتصادية أو التخطيطية ، الأمر الذى لم تعالجه النظرية الغربية بعد فى التخطيط العمرانى . فحركة السيارة هى في الواقع المحرك الرئيسى للنظرية الغربية سواء جاءت هذه الحركة فى نظام إشعاعى أو شطرنجى أو طولى أو دائرى .. وهى النظم التى تفرضها طبيعة الأرض أكثر مما تفرضها الرؤيا الخاصة للمخطط المعمارى على المخططات القائمة أو في المخططات الجديدة . ومحاور الحركة فى النظرية الغربية هى التى تفصل بين الأحياء كما تفصل بين المجاورات السكنية أو تحيط بها كطرق دائرية . وذلك على أساس ترك مراكز الأحياء أو المجاورات السكنية خالية من المرور بقدر الإمكان تاركة الفرصة لحركة المشاه بين أجزائها المختلفة ويأتي الفصل بين حركة مرور السيارات وحركة مرور المشاه فصلاً تاماً مسبقاً وتوجيه الإستعمالات المختلفة على الأرض بناء على ذلك . هذا في الوقت الذى تبقى فيه الطرق الرئيسية — خاصة ما هو قائم منها – محاورا للحركة الداخلية للمدن تجذب إليها مختلف الأنشطة خاصة التجارية والإدارية منها. وتظل مراكز الأحياء أو المجاورات السكنية خاوية على عروشها أو تقل معدلات تنميتها. ويتضح بذلك مفهوم الفصل بين الحركة السريعة حول الأحياء أو المجاورات السكنية وتركيز النشاط فى مراكزها ومنعه على أطرافها . الأمر الذى ظهرت نتائجه على المخططات الجديدة فى العديد من مناطق مدن الدول النامية وفقدت هذه المناطق كل مقوماتها التخطيطية.

وترتبط الحركة فى النظرية الغربية بسلوكيات المجتمع فى وقت معين، أى عند إعداد المخططات مع أن هذه السلوكيات هى فى حد ذاتها من العوامل التى تتغير بتغير وسائل الإنتقال والإتصال، وزيادة النمو فى معدلات المكلية للسيارات المرتبطة بزيادة الدخل للأسرة وزيادة متطلباتها المعيشية . وتنعكس هذه الظاهرة على عمليات التنمية العمرانية للمدن الجديدة فى انجلترا مثلا والتى بدأت فى الخمسينيات على أساس المخططات التى وضعت لهذه المدن قبل البدء فى عمليات التنمية العمرانية، وعلى أساس معدلات محددة لمعايير تخطيطية محسوبة لمدى طويل من الزمن فى المستقبل. حتى إذا ما تم بناء هذه المدن بعد ما يقرب من ثلاثين عاما تغيرت هذه المعايير وظهرت العديد من المتغيرات الإجتماعية والإقتصادية والسلوكية، الأمر الذى أدى فى بعض المدن الى إنهيار النظرية الغربية للمجاورات السكنية إنهيارا كاملا.وفى منتصف الطريق وعندما بدأت تتضح هذه الظاهرة لجأ المخططون الى أسلوب جديد لتطوير الفكر التخطيطى بحيث يوفر قدرا أكبر من

المرونة فى إستعمالات الأراضى. وذلك بتثبيت شبكات الطرق ومحاور الحركة فى شكل شطرنجى تاركا مربعات من الأرض يمكن تطويرها بحرية تباعا تبعا لمتطلبات التنمية فى حينها. مثل ماتم فى مدينة (ميلتون كينز) شمال لندن. ومع ذلك فان محاور الحركة الرئيسية لا تزال محددا أساسيا للتنمية العمرانية ومقيدا لحرية نموها فى المستقبل مع المتغيرات فى طرق إستعمال المراكز التجارية، أو فى الإنتقال الى المدارس بأنواعها المختلفة ، أو فى التطور الصناعى والمصانع، أو عند الرغبة فى نوعيات خاصة من السكن. إذ تتغير من السكن الخاص الى السكن الجماعى والى المجمعات السكنية الادارية التجارية ثم الرجوع الى السكن الخاص مرة أخرى بمنطق مختلف وبمتطلبات متجددة. وهكذا فلم تعد المصانع الحدثية خطراً على الصحة العامة أو على البيئة الطبيعية اذ بدأت تتجمع فيما يسمى بحدائق الصناعات. ويعنى ذلك أن النظرية الغربية لم تصل بعد الى إيجاد الصيغة العمرانية التى تتقبل كل المتغيرات المنظورة أو غير المنظورة. وهذا هو الهدف من هذه الدراسة. والعودة الى طبيعة الأشياء التى أثرت على بناء المدن فى مراحلها المختلفة، وذلك دون تصور مسبق لشكل محدد كما دأب على ذلك رواد التخطيط العمرانى فى الغرب.

لقد قسم (لوكوربوزيه) الطرق الى سبعة مستويات بدءاً من الطريق الإقليمى السريع الى المستوى الثانى وهو الطريق المحلى الأبطأ الذى يتفرع منه المستوى الثالث وهى الطرق المحددة للأحياء السكنية والتى تتصل بالمستوى الرابع الذى يربط بين مراكز هذه الأحياء ثم المستوى الخامس الذى يتفرغ من الرابع لخدمة داخل المناطق السكنية ويتفرغ منها المستوى السادس الأقل فى المستوى ثم الأقل فى المستوى السابع. ويرتبط هذا التدريج بتدرج السرعات المختلفة للسيارة حيث تزداد السرعة على المستوى الاعلى ثم تقل تدريجيا حتى المستوى الادنى و هكذا يتحدد شكل المدينة بشكل شبكة الطرق المخصصة للسيارة التى أصبحت عاملا هاما فى تشكيل المدينة فى النظرية الغربية. وترتبط النظرية التخطيطية لشبكة الطرق بالإتجاهات المتوقعة لنمو المدينة ومن هذا المنطلق وضع (دوكسيادس) نظريتة للنمو العمرانى للمدينة بحث يمتد مركز المدينة المركزية فى شكل حلقات متصلة تنمو بالتتابع فى إتجاه واحد.. وتبع ذلك تقسيم المدينة إلى قطاعات متدرجة الحجوم تتلاءم مع هذا الإتجاه فى نمو المدينة. وقد أستخلص من ذلك قاعدة عامه لتوجيه نمو المدينة. وقد حاول (دوكسيادس) تطبيق هذا الإتجاه فى العديد من المدن ولكن لم تحقق هذه النظرية أهدافها نظراً لإختلاف الخصائص الطبيعية والجغرافية لكل مدينة، الأمر الذى يصعب معه وضع نظرية ثابتة لمختلف الظروف.

وتناقش النظرية الغربية حركة نمو المدن من خلال التجارب التى مرت بها مدن الغرب سواء فى أمريكا أو أوروبا، وكذلك من خلال المعدلات والمعايير التخطيطية المطبقة فى هذه المدن والمتفقة مع المقومات الإجتماعية والإقتصادية والثقافية السائدة فيها. وهكذا تستند النظرية التخطيطية فى الغرب على الواقع العمرانى لمدنه. وتتطور هذه النظرية مع تطور هذا الواقع حتى لا تفقد النظرية واقعيتها وتفقد بذلك مضمونها كما حدث عندما طبقت هذه النظرية على الواقع العمرانى المختلف لمدن الدول النامية والعربية، والإسلامية منها بصفة خاصة، ففقدت هذه المدن بذلك مقوماتها الحضارية وإنفصلت عن تراثها التاريخى. كما ظهر التباين العمرانى الكبير بين احيائها المختلفة، كما ظهر بين الخصائص الإجتماعية والإقتصادية والثقافية لسكان هذه الأحياء. الأمر الذى يستدعى ضرورة البحث عن النظرية التى تستند الى الواقع العمرانى والإجتماعى والإقتصادى للمدن العربية والإسلامية.

تستند النظرية الغربية فى منهجها العلمى على مجموعة من الدراسات البيئية والإجتماعية والإقتصادية تتعرض تفصيلاً وتحليلاً الى الأوضاع الماضية ثم الى الواقع القائم وتنتقل منه الى المستقبل المتوقع . والتوقع هنا يبنى على أساس من النظريات العلمية والأرقام الإحصائية فى محاولة للتبصر بشكل التجمع العمرانى على فترات متتالية من الزمن مدة كل منها خمس سنوات . وتظهر نتائج هذه الدراسات فى أعداد من المجلدات التى تزدحم بأعداد من البيانات وكم من المخططات وجداول للمشروعات تتحدد عليها الإستثمارات التى تتطلبها عمليات التنمية المقترحة ويتم إعداد هذه الدراسات فى إطار من التنظيم العلمى توضح فيه عناصر البحوث المطلوبة والخبراء المختصون لاجرائها فى أوقات محددة بحيث يمكن الأخذ بنتائج أحد البحوث لتغذى بحثا آخر فى مجال آخر.كما تتم هذه الدراسات أيضا بعد فترة من التحضير المكثف لإعداد الخرائط المساحية والبيانات الإحصائية والزيارات الميدانية وتحضير فرق العمل المختلفة من خبراء أو مساعدين. ثم تعرض نتائج كل مرحلة من مراحل الدراسات فى إجتماعات دورية على الفرق المقابلة التى يحددها أصحاب العمل سواء من الهيئات العامة أو المؤسسات الخاصة وتضم الفرق المقابلة مجموعات أخرى من الخبراء والمتخصصين مهمتهم مراجعة ما يقدم اليها من الدراسات وبحوث كل فى مجال تخصصه. وتكون مرئياتها إستشارية لصاحب العمل حتى يتم الموافقة على المشروع أو الدراسة التى تقدم بعد ذلك فى صورتها النهائية لتعرض مرة أخرى على المجالس المحلية – إن وجدت – لإعتمادها أو العمل بها. ويستغرق إعداد هذه الدراسات وقتاً طويلا من الزمن يتراوح بين عام وثلاثة أعوام تبعاً لحجم التجمع العمرانى وخصائصه وقد يطول الوقت أو يقصر تبعا للمتغيرات التى تطرأ على المشروع من حذف أو إضافة أو رؤيا جديدة تصدر من قيادة جديدة ، إلى أن تحظى الدراسة بالموافقة الكاملة ويتسلم الفريق الإستشارى حقوقه الماليه وينهى بذلك مسئولياته التخطيطية تاركا مسئولية نقل هذه المخططات الى برامج تنفيذية فى اطار الخطط الخمسية على عاتق الأجهزة المحلية.. وعلى قدرتها يتحدد مصير هذه الدراسات اما بالفشل ثم التوقف عن التنفيذ، أو بالنجاح والإستمرار فيه. وهذا يتوقف على كفاءة الاجهزة المحلية فى معالجة المشاكل التخطيطية.

وبتطبيق هذا المنهج على التجمعات العمرانية فى الدول النامية وجد أن نسبة كبيرة من البيانات الأساسية المتاحة يعوزها الصحة والدقة، ومن ثم فإن تحليلها وحساب مستقبلها يصبح تكهناً أو ضربا من الخيال العلمى . وهذا فى الوقت الذى ينعدم فيه وجود الأجهزة التخطيطية المحلية التى تستطيع أن تستمر بالعملية التخطيطية وتنقلها من إطار البحث والدراسة الى إطار المشروعات القابلة للتنفيذ خلال الخطط الخمسية للتنمية الإجتماعية والإقتصادية للدولة فيضيع بذلك الجهد الذى بذل فى إعداد الدراسات كما تستنزف الأموال التى أنفقت عليه وعادة ما تؤول الى الدول المتقدمة مرة أخرى من خلال الخبراء والمتخصصين من أبنائها الذين استعانت بهم الدول النامية فى شكل قرض او إعانة. وتبقى الدول النامية بمشاكلها العمرانية لاتحل أو حتى تتحرك فى إتجاه الحل . وتبقى الدول المتقدمة هى مقدمة القروض والنظريات ، فتزداد بذلك الدول النامية تخلفاً وتزداد الدول المتقدمة تقدماً، وتزيد الفجوة الحضارية بينهما. لقد أنتقل المنهج العلمى لإعداد المخططات العمرانية بكل عناصره من الدول المتقدمة إلى الدول النامية دون تعديل أو تبديل حتى ثبت فشل تطبيقه فيها. فبادرت الدول المتقدمة بالإشارة الى هذا الخلل العلمى، وأخذت المبادرة لإيجاد صيغة جديدة لمنهج جديد يتناسب مع أحوال الدول النامية. وفتحت لذلك المعاهد العلمية ورصدت لها المنح الدراسية لتجذب إليها الفنيين والإداريين من الدول النامية تعرف منهم تفاصيل مشاكلهم وتحاول مناقشتها على موائدها الغربية . وتستمر الدول النامية تبحث عن مناهج

تتناسب مع إمكانياتها العلمية والعملية فلا تصل إلى نتيجة ويستمر زمام العلم فى أيدى أصحاب المبادرة فى الغرب صاحب القدرة على العطاء، قروضاً مالية أو مناهج علميه.