

خَطَطُ الْمَدْنِ الْجَدِيدَةِ فِي دَوْلِ الْخَلِيجِ وَأَثَرُهَا فِي التَّنْفِيَةِ

د. وليد المنيس *

لا تنفصل حاجة الانسان لانشاء المدن عن حاجاته الأخرى التي هي من أسباب بقائه ، ولهذا يقال إن الانسان مدني بطبعه ، ذلك أن التمدن والاجتماع المدني من الضرورات التي يحفظ بها بقاءه واستمرار نوعه ، إذ لا يمكنه الانفراد بتحصيل معاشه . ولهذا فإن انشاء المدن بأنواعها — للسكن ، أو للزراعة أو للصناعة — فطرة مجبول عليها الانسان ، للحصول على المنافع المسخرة له في الدنيا باختلاف قدراته وميوله والهلماته ، بما يمكنه من تلبية حاجاته وحاجات الآخرين ، والعكس .

ومن عزا انشاء المدن إلى مجموعة أو حضارة معينة ، فقد جانبه الصواب ، لأن مواطن الاستقرار — على اختلاف أحجامها وأشكالها شأن إنساني ، لا يختص به واحد دون الآخر ، وإنما يكمن الاختلاف في المقاصد من انشاء المدن ومواطن الاستقرار . فمن الناس من ينشئ المدن طلبا للخلود في الأرض والركون إلى ملذات الحياة ، ومنهم من يسيء الانتفاع بثرواتها فيتجه بها إلى الفساد ولهذا مهما شيد المدن والقصور فعمرها قصير قال تعالى ﴿ وبوأكم في الأرض تتخذون من سهولها قصورا ، وتحتون الجبال بيوتا ، فاذكروا الآء الله ولا تعثوا في الأرض مفسدين ﴾ [سورة الأعراف : ٧٤] . ولكن لما ظهر الفساد وسيء استعمال المدن خوت على عروشها وخلت من أهلها يقول سبحانه ﴿ وكأين من قرية أهلكناها وهي ظالمة ، فهي خاوية على عروشها ، وبئر معطلة وقصر مشيد ﴾ [سورة الحج : ٤٥] . وعلى العكس من ذلك ، تبقى المدن إلى حين ، إذا حسن الانتفاع بها على أسس الصلاح ، كما جاء في قوم يونس ﴿ فلولا كانت قرية امتت فنفعها إيمانها إلا قوم يونس لما امنوا كشفنا عنهم عذاب الخزي في الحياة الدنيا ومتعناهم إلى حين ﴾ .

* مدرس بقسم الجغرافيا — جامعة الكويت .

جاء في اللسان : « التخطيط : التسيطر ، التهذيب : التخطيط كالنسيطر ... والخط والخطة الأرض تنزل من غير أن ينزلها نازل قبل ذلك ... وقد خطها لنفسه خطأ واختطها وهو أن يعلم عليها علامة بالخط ليعلم أنه قد اختارها لينبأ دارا منه خطط البصرة والكوفة وجمع الخطة خطط ... »^(١)

وجاء في « الأحكام السلطانية » عن خطط البصرة مانصه :

« وقد مصرت الصحابة البصرة على عهد عمر وجعلوها خططا لقبائل أهلها ، فجعلوا عرض شارعها الأعظم وهو مريدها ستين ذراعا ، وجعلوا عرض ماسواه من الشوارع عشرين ذراعا ، وجعلوا عرض كل زقاق سبعة أذرع ، وجعلوا وسط كل خطة رحبة فسيحة لمربط خيلهم وقبور موتاهم ، وتلاصقوا في المنازل . ولم يفعلوا ذلك إلا عن رأي اتفقوا عليه ونص لا يجوز خلافه . وروي البخاري ومسلم وغيرهما عن رسول الله صلى الله عليه وسلم قوله : « إذا تدارأ القوم في طريق فلتجعل سبعة أذرع » .^(٢)

يفهم مما جاء في « اللسان » بشأن التخطيط أو الخطط أنها عملية تنظيمية لأرض أو مكان معين لم ينزل من قبل بحيث يعده المخطط ليكون مكانا للسكن أو لغيره من ضروب الانتفاع والاستيعاب البشري . وقد جاء في « الأحكام السلطانية » مثال واضح بين الكيفية التي يتم فيها التخطيط والتمصير وذلك عندما خططت البصرة في عهد الخليفة الراشد الثاني عمر بن الخطاب رضي الله عنه ثم ذكره لحديث الرسول صلى الله عليه وسلم في سعة الطريق ، ولترجع كتب الأحكام السلطانية للمزيد .

واليوم مع تطور وتباين سبل تخطيط المدن وتبدل الحاجات وتجدد الثروات المتاحة الظاهرة والباطنة ظهرت أنواع جديدة من المدن على ضفاف الجزيرة العربية الشرقية لتحقيق أهداف جديدة . واصبحت خطط المدن في يومنا هذا تضم أبعادا مكانية وزمانية ومرحلية تقدر فيها الحاجات حسب عمر الخطة إن كانت قصيرة أو متوسطة أو طويلة الأجل كما يرتبط بذلك بعض الأهداف المتعلقة بنوع المدينة الجديدة (كما سيتضح فيما بعد) وعلاقتها بالمدن الأخرى الرئيسية والثانوية .

وما نعنيه بقولنا مدن جديدة في أيامنا هذه تلك المدن التي تنشأ من خلال المبادرة وبصفة رسمية ومسبقة ابتداء بوضع خطة متكاملة لانشاء مدينة جديدة يقدر فيها عدد الوظائف والمساكن والخدمات المرتبطة فيها والسكان وتوقعات نموهم إلى حين ، بصورة

تجعلها معتمدة على نفسها ومتحررة من قيود الجذب الحضري والنفسي للعاصمة أو المدن الرئيسية عموماً .

ويبدو أن هذا النوع من المدن لم يبرز ضمن خريطة العمران البشري إلا مع ظهور القدرة على وضع خطط حضرية مع ما يرتبط بها من اسقاطات خاصة بالمستقبل فيما يتعلق بالسكان والوظائف والانتاج والخدمات إلى غير ذلك . والخطط الحضرية المفصلة في الواقع من نتاج التمدن المعاصر .

الهدف الرئيسي من هذا البحث هو دراسة ظاهرة المدن الجديدة من وجهة نظر جغرافية المدن بصفة عامة مع محاولة تتبع هذه الظاهرة الحضرية في مناطق مختارة من دول الخليج العربي كالسعودية والكويت وقطر ودولة الامارات العربية المتحدة .

إن هذه الطريقة في دراسة المدن الجديدة ستمكن المهتمين بظاهرة التمدن في الخليج من معرفة السمات العامة لهذه المدن حتى يتسنى عقد المقارنات وفهم الخصائص التي تمتاز بها المدن الخليجية ومن ثم سيسهل ذلك عملية التصنيف الوظيفي لمدن الخليج .

وتقسم هذه الدراسة إلى ثلاثة أجزاء رئيسية :

الجزء الأول : يعالج المدن الجديدة وتطبيقاتها في مدن العالم .
الجزء الثاني : يعالج المدن الجديدة في دول الخليج (السعودية — الكويت — الامارات — قطر) .

الجزء الثالث : لمعرفة السمات الخاصة للمدن الجديدة في الخليج مع شرح لأوجه التشابه والاختلاف فيما بينها .

هناك أسباب كثيرة تدعو إلى إنشاء مدن جديدة يمكن ايجازها بالآتي :

أولاً : لمساعدة الصناعة بصفة عامة عن طريق إنشائها في مناطق غير مطورة صناعياً .
ثانياً : لتخفيف من حدة الازدحام في المدن عن طريق تطوير مدن جديدة حول المدن الرئيسية لامتصاص الفائض السكاني منها كما في خطة المدن الجديدة حول العاصمة لندن .
ثالثاً : لتوجيه النمو الحضري نحو مناطق معينة مقصودة كما هو الحال في خطط المدن الجديدة في الدول الاسكندنافية (٣) .

رابعاً : وقد تكون لأسباب استراتيجية واقتصادية في الوقت نفسه كإقامة هذه المدن

لثبيت الحدود السياسية عن طريق إقامة مستوطنات حدودية تثبت الحدود الدولية أو المناطق المتنازع عليها .

ولا بد من الإشارة هنا إلى أن مقاصد انشاء مدن جديدة تختلف من بلد إلى آخر ، كما تختلف طبيعة المدن نفسها والتي قد تكون مقامة لنفس الغرض من دولة لأخرى من حيث استعمالات الأراضي فيها وشكل خططها المكانية وحجمها واسقاطاتها المستقبلية المتعلقة بالنمو الحضري عموما وكذلك تتباين في موقعها وطرق تطويرها وأنماط مساكنها وتراكيب سكانها الاجتماعية وطرق ادارتها إلى غير ذلك من الأسباب التي يصعب حصرها .
ويمكن القول أن المدن الجديدة التي أقيمت في الدول الخليجية التي أشرنا إليها آنفا قامت لتحقيق عدة أهداف منها :

١) توجيه الصناعة نحو مناطق معينة لها طابع « مدن الموانئ الصناعية » مع ما يرتبط بها من وجود نفطي كبير بغرض تطوير مناطق صناعية جديدة غير المناطق التقليدية كما في خطة مدينة جليل وخطة مدينة أم سعيد في قطر .

٢) تخفيف الضغط السكاني أو الاستقطاب الحضري والجذب النفسي للعواصم عن طريق انشاء مدن جديدة بعيدة عن منطقة جذب المدن الرئيسية كما في خطة مدينتي الصبية والخيران في الكويت . على أن خطة الكويت يمكن أن يضاف إليها أمور أخرى استراتيجية بغرض توجيه توزيع السكان نحو مناطق حدودية تساعد على تحقيق الأمن الاستراتيجي المطلوب في المناطق الحدودية .

٣) إنشاء مدن تجارة حرة يرتبط بها صناعات خفيفة وثقيلة مع نشاط تجاري تصديري واعادة تصدير مع وجود مناطق حرة Free Zones لزيادة الحركة التجارية اضافة إلى الاسكان البشري لثبيت نمط الحياة التجارية الصناعية في المدينة كما في مدينة جبل علي في دولة الامارات .

الملاح العامة للمدن الجديدة

في معظم الأحوال تشترك معظم المدن الجديدة في العالم على اختلاف دوله وظروفه في مجموعة من العناصر نذكر منها على سبيل المثال ما يأتي :

أولا : توافر عنصر البعد النسبي عن المراكز الحضرية الرئيسية ومناطق الصناعة الرئيسية

في الدولة لتحقيق مبدأ النمو الذاتي المستقل .

ثانيا : ضرورة وقوع هذه المدن أو ربطها بخطوط مواصلات فعالة ومتنوعة مع المدينة الأم أو المراكز الرئيسية حتى لا تتم العزلة بالصورة الحقيقية لمفهوم العزلة ، نظرا لتشابك الحياة الحضرية والتخطيط الحضري بين المراكز بما يسمى بالتدرج الحجمي أو المكاني للمواقع حتى يسهل توزيع وتقسيم الخدمات والتخصص الاقتصادي .

ثالثا : ضرورة العمل على تطوير قاعدة اقتصادية خاصة بها تساعد على تطويرها الذاتي المستقل المميز عن باقي المراكز مما يؤدي إلى تعزيز الاستقلال الحضري فضلا عن الاستقلال الاقتصادي وإلا تحولت إلى مدن مهاجع Dormitory Towns ، حيث يلجأ إليها الناس بعد ساعات العمل لاستخدامها كمهجع ريثما يبدأ العمل في اليوم الجديد كما هو الحال في المدن القريبة والمتاخمة للعاصمة لندن كما في خطة ايركرومبي ١٩٤٥ والتي استدركت في الجيل الثاني من الخطط الحضرية لإنقاذ مدن التعدين المتدهورة .

رابعا : ضرورة توافر عنصر السكان أو الحجم السكاني القادر على تحقيق حياة جديدة في المدينة الجديدة . والحجم هنا أمر نسبي يصعب تحديده رقميا نظرا لاختلاف الأحجام السكانية في العالم ، فما هو كبير لدولة قد لا يعد شيئا بالنسبة لدولة أخرى ، لكن المبدأ أن يكون هناك حجم سكاني قادر على تحقيق ابعاد الخطة الهيكلية المعدة للمدينة .

خامسا : لا بد أن يضع أصحاب القرار الاداري والتنفيذي لانشاء المدينة الجديدة في الاعتبار توقع ظهور مسميات وظيفية وتخصصات وظيفية معينة غير تلك المألوفة في المدن القائمة سابقا ، إذ إن المدن الجديدة سيستوطنها جيل جديد مهاجر من منطقة ربما تكون قديمة لكن بتطلعات وقدرات جديدة تتلاءم مع تحقيق المبدأ العام بأن المدينة الجديدة في كل شيء : في بنائها وموقعها ووظائفها وتخصصاتها ، لهذا يجب ألا يكونوا عائقا في تطوير مبدأ التجديد الذي قد يكون مختلفا عن المؤلف .

ويشير المهتمون بظاهرة المدن الجديدة إلى انتشار هذه الظاهرة عالميا ، يستوى في ذلك الدول الصناعية وغير الصناعية والدول الزراعية ودول المعسكر الشرقي والمعسكر الغربي .

لكن كالعادة فإن مقاصد انشاء هذه المدن تتباين بين الدول حسب معتقدها وأيديولوجيتها القائمة . والذي يبدو عموما أن معظم المدن الجديدة التي أقيمت في دول العالم الغربي الصناعي جاءت لتحقيق مبدأ التحرر من الاستقطاب الحضري المركزي للمدن

الرئيسية والمناطق الصناعية الكبرى عن طريق العمل على توزيع السكان خارج نطاق هذه الأماكن . أما تلك التي أقيمت في دول المعسكر الشرقي الاشتراكي فهي قد عمدت أساسا إلى انشاء قواعد اقتصادية جديدة كنوانة للمدن الجديدة لتحقيق مبدأ توزيع العمل على مساحة أكبر في البلاد .^(٤)

خاصة إذا علمنا أن الهجرة بين الأقاليم الداخلية في الدولة تكاد تكون معدومة أو بمعنى أصح مقيدة ومخططة في الدول الاشتراكية التي يحكمها الجهاز المركزي التخطيطي الذي يمنع الحرية الفردية في البحث عن العمل .

أما في الدول التي تتبع أنظمة اقتصادية وسطا بين الرأسمالية والاشتراكية وهو ما يعرف بالاقتصاد المختلط^(٥) فلمدنها الجديدة أيضا نظام خاص يظهر فيه أنها ليست منفصلة عن المراكز الرئيسية في البلاد ولذلك سماها البعض Parent Cities لارتباطها بالمدينة الأم . وهي تختلف عما هو قائم في بريطانيا وفرنسا حيث ترمي الخطط المتعلقة بانشاء المدن الجديدة إلى تحقيق مبدأ الاستقلال عن المدن الرئيسية^(٦) .

أنواع المدن الجديدة

لقد حاول البعض^(٧) أن يذكر السمات العامة أو الخصائص التي تميز المدن الجديدة بما يساعد على تصنيفها إلى أنواع متباينة عن بعضها البعض من خلال مقاييس معينة . لقد درس ميرلين Merline مجموعة من المدن الجديدة في كل من بريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة وهولندا والدول الاسكندنافية ودول المعسكر الشرقي مثل بولندا والمجر فانتهى إلى تحديد مجموعة من السمات المتعلقة بالموضع وهو أشمل من مفهوم الموقع ، إذ يشمل ذكر الثروات الكامنة في المكان نفسه ، والحجم والتقسيم الوظيفي وطرق إدارة المدينة الجديدة وتمويلها الخ .

ولقد انتهى « ميرلين » إلى ثلاثة أنواع من المدن وهي :

النوع الأول : مدن جديدة يتم انشاؤها بعيدا أو خارج نطاق المناطق الحضرية أو المراكز الحضرية الرئيسية بقصد استغلال المناطق النائية المتروكة كما في سيبيريا ووسط البرازيل على سبيل المثال .

النوع الثاني : مدن جديدة يتم انشاؤها ضمن نطاق المنطقة الحضرية القائمة أو ضمن حدودها الاقليمية لكن في الوقت نفسه هي منفصلة عن المنطقة الحضرية القائمة أي مستقلة بذاتها بقصد إيجاد توازن إقليمي داخل الدولة لضمان توزيع السكان والوظائف والخدمات توزيعا متوازنا بدلا من هيمنة المدن الرئيسية .

النوع الثالث : مدن جديدة ترتبط بالمناطق الحضرية القائمة وتعتبر امتدادا حضريا لها . وانشاء هذا النوع من المدن يصبح امرا لا مفر منه أحيانا خاصة إذا توافرت مساحات خالية قرب مراكز المدن الرئيسية حتى يتم نشر السكان وتوزيعهم أفقيا داخل وحول المدن الرئيسية بدلا من تواجدهم في مناطق عالية التركيز .

أحجام المدن الجديدة

لما كانت المدن الجديدة يتم التخطيط لها سلفا كما بيننا آنفا ، كان لا بد أن يحدد لها عدد سكاني معين ربما كحد أدنى وحد أعلى لبيان طاقتها الاستيعابية حتى لا يتدفق إليها السكان بما يفوق هذه الطاقة ، مما يؤدي إلى حدوث مشاكل حضرية معروفة كالبطالة وانخفاض الأجور والضغط على الخدمات إلى غير ذلك ، أو العكس فقد يقل عنها السكان بما لا يفي بحاجة المشاريع فيها . وعموما تتباين أحجام المدن الجديدة حسب الغرض الذي من أجله انشئت هذه المدينة أو تلك . فالمدينة التي تظهر تطورا أو تقدما في أداء وظيفتها لا يمكن أن تثبت على حجم معين ، لأنها في حالة التقدم المطرد ، تضاعف نفسها بأقل من المدن المقررة سواء من خلال نمو سكانها في الداخل من ناحية سكانها أو بأثر الهجرة القادمة إليها في المدن الأخرى ، من ناحية أخرى .

أما في المدن المقامة لمساندة الصناعة في مناطق معينة قليلة السكان فالتوقع أن تحافظ على حجم سكاني ثابت نظرا لطبيعتها الانتاجية وقدرتها الاستيعابية المحدودة كما في نوبأ هوتا في بولندا⁽⁸⁾ كمثال للمدن الجديدة في المعسكر الشرقي حيث تقيد الهجرة الداخلية والخارجية .

أما المدن الجديدة التي تقام لضبط النمو في المناطق الحضرية الضخمة من خلال امتصاص النمو المتزايد ، فيعتمد نموها على الآتي :

أولا : حجم المنطقة الحضرية الرئيسية التي ترتبط بها هذه المدينة الجديدة .

- ثانيا : معدل النمو السكاني في المنطقة الحضرية الرئيسية .
- ثالثا : حجم الجزء المقرر من النمو الذي ستستوعبه المدينة الجديدة .
- رابعا : عدد المدن الجديدة المقامة حول المنطقة الحضرية الرئيسية^(٩) .

وعموما يشير المتبعون لدراسة هذه الظاهرة إلى أن أحجام المدن الجديدة تتراوح بين ١٠ آلاف نسمة و ٥٠٠ ألف نسمة حسب الضوابط سالفة الذكر . ففي بريطانيا مثلا تتراوح حجم المدن حول العاصمة لندن بين ٢٠-٦٠ ألف نسمة ، وفي هولندا كان حجم المدن الجديدة حول أمستردام وروتردام أكبر من أحجام المدن البريطانية الجديدة رغم صغر مساحة هولندا الأرضية . وفي ستوكهولم في خطة ١٩٥٢ قامت المدن الجديدة على فكرة الوحدات صغيرة الحجم ١٠-٢٠ ألف نسمة حول محطات تحت أرضية كل خط منها يشكل تجمعا سكانيا بحوالي ٥٠ ألف نسمة .

أما في الدول الاشتراكية كما في تشيكوسلوفاكيا فإن مشروع ايتاريا Etarea كان لـ ٣٥ ألف نسمة . بينما لو عدنا للمدن الغربية كما في باريس فإن المراكز الحضرية التي ستشكل نواة الاقليم الحضري الجديد حول باريس يمكن أن تخدم ٥٠٠ ألف نسمة .

ومن المدن العربية الجديدة تظهر التجربة المصرية في أوائل السبعينات وبجمل البعض الخصائص العامة للمدن المصرية الجديدة بما يأتي :

أولا : تقع غالبيتها حول اقليم القاهرة الكبرى لتحقيق أحد الأهداف الرئيسية من انشائها وهوالتخفيف من الضغط على العاصمة .

ثانيا : الحرص على تدعيم الاستغلال الذاتي لهذه المدن بإيجاد ركائز اقتصادية تساعد على تنميتها الذاتية — كالصناعة والتجارة الخ .

ثالثا : مشاركة الحكومة مع القطاع الخاص في تنمية هذه المدن لتحقيق النقاط السابقة . لهذا يمكن القول وبصفة عامة أن المدن المصرية الجديدة هي من النوع الثاني من المدن الجديدة بموجب تصنيف ميرلين Merline سابق الذكر أي المدن التي يتم انشاؤها قرب المدن الكبرى مع حفاظها على استقلالها الحضري الذاتي .

وأخيرا تتراوح أحجامها ما بين ١٥٠ ألف نسمة إلى ٥٠٠ ألف نسمة ومن أشهرها مدينة العاشر من رمضان ، ومدينة السادس من اكتوبر ومدينة الأمل وقامت هذه المدن أساسا على الصناعة والتجارة والسياحة ونحو ذلك .

المدن الجديدة في منطقة الخليج العربي

بعد هذه الدراسة العامة عن مفهوم المدن الجديدة والأسباب التي تدعو إلى قيامها وأهم ملامحها وأمطاطها سندرس بالتفصيل نماذج من المدن الجديدة في منطقة الخليج العربي ممثلة في كل من مدينة أم سعيد بدولة قطر ومدينة جبيل في المملكة العربية السعودية ومدينة جبل علي في دولة الامارات العربية المتحدة ومدينة الصبية في الكويت .

مدينة « أم سعيد » في قطر

الأسباب الداعية لتخطيط مدينة أم سعيد في دولة قطر :

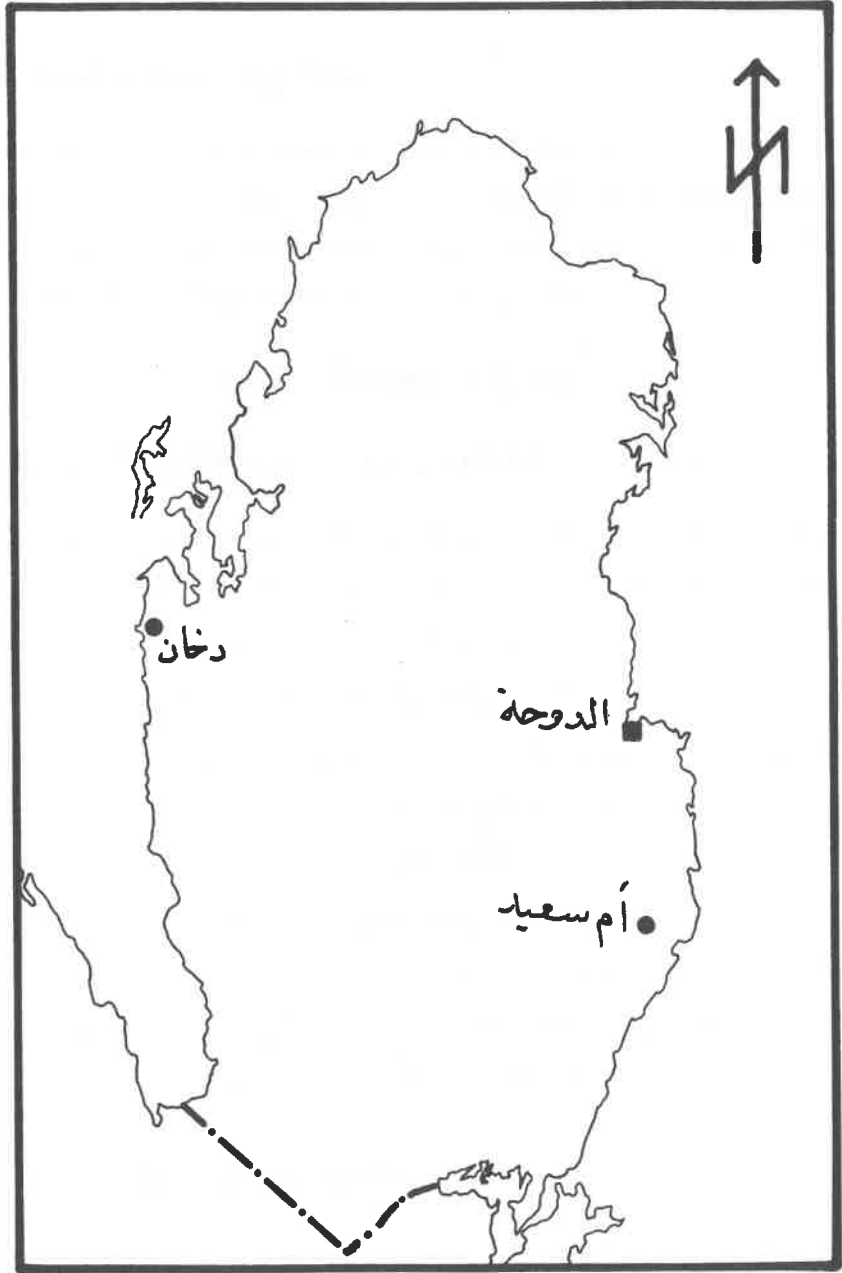
تقع مدينة أم سعيد في جنوب شرق قطر جنوب العاصمة الدوحة ، وهي مثال قطري للمدن الجديدة المطلة على الخليج العربي . وقبل الشروع في مناقشة خطة هذه المدينة وتطورها ومركزها في الوقت الحاضر بين المراكز الحضرية في قطر فإنه من المستحسن أن نبدأ بدراسة الأسباب الداعية لانشائها ، منها على سبيل المثال ما يأتي :

أولاً : التوزيع السكاني المخل الذي يبرز العاصمة الدوحة كمدينة — دولة حيث تتمص حوالي ٨٠٪ من جملة السكان والأعمال التجارية والثقافية والوزن الاجتماعي ، وهو وضع مخل ، يحتم تبني خطط حضرية لاعادة توزيع السكان توزيعاً مكانياً متوازناً .

ثانياً : محاولة علاج الخلل في التوزيع السكاني ، عن طريق ايجاد قاعدة اقتصادية وسكانية جديدة قادرة على جذب الكثير من السكان والمشروعات الاقتصادية من اقليم العاصمة الدوحة ، وذلك بتبني مشروع مدينة جديدة طابعها إسكاني — صناعي بالدرجة الأولى ، ومن هنا وقع الاختيار على مدينة أم سعيد لتقوم بهذه المهمة .

لحة عامة عن تطور السكان في دولة قطر :

شهدت حركة السكان في قطر نموا مطردا ، فبينما كان عددهم حوالي ٢٥ ألف نسمة عام ١٩٥٠ ارتفع إلى ١٢٠ ألف نسمة عام ١٩٧٠ وإلى حوالي ١٨٠ ألف نسمة عام ١٩٧٥ ثم حوالي ٢٠٠ ألف نسمة عام ١٩٨٠ ، ويتوقع أن يكون السكان قد وصلوا



المدن الرئيسية في قطر

شكل رقم (١)

إلى حوالي $\frac{1}{4}$ مليون نسمة في عام ١٩٨٥ . ويرجع البعض هذه الزيادة إلى ثلاثة عوامل :
زيادة معدلات المواليد ، وانخفاض الوفيات ، والهجرة الخارجية^(١٠) .

ويشير الجدول رقم (١) إلى ظاهرة اطراد نمو السكان في العاصمة الدوحة وضواحيها عام ١٩٧٠ مما يعزز ظاهرة المدينة الدولة التي أشرنا إليها .

جدول رقم (١)
توزيع السكان في مدينة الدوحة وضواحيها عام ١٩٧٠

اسم المنطقة	عدد السكان	النسبة
الدوحة	٩١٠٠٠	٪ ٧٥
الريان	٦٠٠٠	٪ ٥
الخور	٢٠٠٠	٪ ١٫٦
الوكرة	١٨٠٠	٪ ١٫٥
دخان	٧٥٠	٪ ٠٫٦
أخرى	١٨٤٥٠	٪ ١٥٫٣
المجموع	١٢٠٫٠٠٠	٪ ١٠٠

المصدر : Hugh, 1979. p. 115.

يظهر من خلال الجدول (١) الطغيان الحضري والأثر الاستقطابي لمدينة الدوحة ، إذ لا يظهر مفهوم التدرج الحضري ، بل تبرز المركزية وهذه سمات كثير من دول الخليج كالكويت خاصة وغيرها من دول الخليج كأبي ظبي . كما يظهر من الجدول أن الدوحة تستحوذ على ٧٥٪ من مجموع سكان الدولة ، والهوة بينها وبين الريان كبيرة جدا إذا لا تستحوذ الأخيرة إلا على ٥٪ فقط مع أنها أكبر المدن بعد الدوحة .

ولقد استمر هذا الوضع قائما في عام ١٩٧٥ كما بينها الجدول رقم (٢) .

يلاحظ في الجدول رقم (٢) بقاء هيمنة العاصمة الدوحة على باقي المواقع الأخرى بل وازدادت درجة الهيمنة بارتفاع نسبتها السكانية إلى ٨٠٪ من جملة السكان ، مع ظهور مواقع جديدة مثل أم سعيد وارتفاع نسبة مناطق أخرى مثل دخان إلى ٣١٪ . ولو حاولنا

جدول رقم (٢)
توزيع السكان في العاصمة والضواحي الرئيسية ١٩٧٥

اسم المنطقة	عدد السكان	النسبة
الدوحة	١٤٤٠٠٠	٪٨٠
دخان	٥٧٠٠	٪٣١
الخور	٥٠٠٠	٪٢٧
الوكرة	٤٥٠٠	٪٢٥
امسييد	٢٠٠٠	٪١١

المصدر : Hugh, 1979, p.117

وضع المجهز الحضري على مدينة الدوحة لمتابعة مراحل توسعها بالكم^٢ كما في الجدول رقم (٣) لأمكن استخلاص أسباب هيمنة العاصمة الدوحة على باقي المناطق الأخرى . إذ نمت العاصمة بطريقة القفز خاصة ما بين ١٩٥٠ إلى ١٩٦٦ حيث زادت المساحة المبنية من حوالي كيلو مربع واحد إلى ٩١ كيلو مترا مربعا . ومن ثم برزت الحاجة إلى مدينة جديدة تخفف من حدة التركيز المخل والحد من قوة الجذب المنبعث من العاصمة .

جدول رقم (٣)
مراحل توسع مدينة الدوحة في الفترة ١٩٥٠ - ١٩٧٣

الفترة الزمنية	المساحة المبنية بالكم ^٢	المتوسط السنوي لزيادة المساحة بالكم ^٢	المساحة المبنية ٪ إلى سنة الأساس
قبل ١٩٥٠	١٢٣	—	١٠٠
١٩٥٠ - ١٩٥٦	٤٤١	٥٣ر	٣٥٨
١٩٥٦ - ١٩٦٣	٨١٤	٥٣ر	٦٦١
١٩٦٣ - ١٩٦٦	٩١٢	٣٢ر	٧٤١
١٩٦٦ - ١٩٧١	١١٩٦	٥٧ر	٩٧٢
١٩٧١ - ١٩٧٣	١٢٤٦	٢٥ر	١٠١٣

المصدر : محمد أحمد غنيم ، ١٩٧٣ ، الحضرة في المجتمع القطري ، ص ١٠٩

وفي سبيل تحقيق هذا الهدف ، تم تكليف استشارية تدعى بيريرا W. Periera^(١١) رسمياً لاعداد أسس التخطيط الطبيعي في قطر . ولقد صاحب الدراسات التي أعدها هذه الاستشارية مجموعة من الاسقاطات لتقديرات السكان للفترة ما بين ١٩٨٥ إلى ١٩٩٥ . وقد جاءت هذه التقديرات على ثلاث درجات للنمو السكاني :

- (١) نمو سريع يقوم على أساس معدلات الهجرة والنمو الطبيعي المتسارع .
- (٢) نمو متوسط يقوم على أساس إبقاء النمو الطبيعي كما هو مع تقليل حجم الهجرة .
- (٣) نمو بطيء يقوم على أساس تقليل معدل النمو الطبيعي والهجرة معا .

وجاءت التقديرات السكانية على النحو التالي :

يتراوح السكان بين ٢٤٨ ألف — ٣٣٠ ألف نسمة عام ١٩٨٥
يتراوح السكان بين ٣٠٧ ألف — ٦٠٢ ألف نسمة عام ١٩٩٥

وقد بنيت هذه التقديرات على اعتبار أن النمو السكاني البطيء والسريع يتراوح بين ٦ إلى ١٥٪ سنويا .

وقد برز أمام هذا النمو السكاني التقديري سؤالان أساسيان في الخطة هما كما يشير هج (Hugh) :

- الأول : ما نوع النشاط الاقتصادي اللازم لاستيعاب هذا الحجم السكاني المتوقع ؟ .
- ثانيا : ما المكان المناسب لتوطين هؤلاء السكان ؟ .

وجاءت الاجابة على السؤال الأول بتنوع النشاط الاقتصادي في البلاد ، أما الاجابة عن السؤال الثاني فقد اقترح المكان المناسب إما حول العاصمة الدوحة أو حول خليجها بما يعرف بخليج الدوحة أو بإنشاء مدينة جديدة في أم سعيد جنوب شرق البلاد جنوب الدوحة . وقد ظفر موقع أم سعيد ليكون المكان المناسب لاقامة المدينة الجديدة .

أولا : خطة مدينة أم سعيد الصناعية^(١٢) :

جاءت الخطة الحضرية المقترحة لجعل أم سعيد ثاني اكبر مركز حضري في قطر من خلال بناء قاعدة صناعية متنوعة . وعلى أثر ذلك أخذت المشاريع الصناعية بأحجامها المختلفة تتابع في أم سعيد خلال السبعينات مما دفع إلى تبني خطة شاملة تنظيمية

لستقبلها. Masterplan عام ١٩٧٧ .

من هذه الصناعات صناعة تسييل الغاز حيث بدأ المصنع الذي بدأ إنشائه عام ١٩٧١ مباشرة عمليات الانتاج عام ١٩٧٥ . كما تبعه انشاء مصفاة للكيروسين والوقود والديزل بطاقة قدرها ٦٢٠٠ برميل يوميا زادت إلى ٩٥٠٠ برميل يوميا وعدد العاملين فيها ٦٢٥ . وهناك مشروع لانشاء مصفاة بطاقة قدرها ٥٠ ألف برميل يوميا كما تأسست مصانع للأسمدة الكيماوية وللأمونيا واليوربا منذ عام ١٩٦٩ وقدرت الاستثمارات المخصصة لها بحوالي ٢٨ مليون جنيه استرليني وصرفت الدولة حوالي ١٠٠ مليون ريال على الخدمات المتعلقة بالصناعة . وتتيح وحدة الأمونيا ٩٠٠ طن يوميا منها ٦٠٠ لانتاج اليوربا والبقية للأسواق الخارجية كما أقيم مصنع اخر عام ١٩٧٩ بطاقة ٩٠٠ طن يوميا من الأمونيا و ١٠٠٠ طن من اليوربا وتكاليفه ٩٥٠ مليون ريال . وهناك أيضا مصانع الفولاذ بمساعدة الخبرة اليابانية مع بعض الصناعات الغذائية كالمعاجن والمخابز الخ .

ويشير الجدول رقم (٤) إلى مخصصات الصناعات الرئيسية في أم سعيد .

جدول رقم (٤)

مخصصات الصناعات الرئيسية عام ١٩٧٥ - ١٩٧٧ بالمليون ريال في أم سعيد

نوع الصناعة	تقوم التكلفة الاجمالية	مخصصات ١٩٧٥	مخصصات ١٩٧٦	مخصصات ١٩٧٧
مجمع حديد وفولاذ	١٢٠٠	٥٠	٢٧٥	٣٢٥
مجمع بتروكيماويات	٢١٠٠	١٠٠	٢٥٠	٣٦٥
مجمع غاز طبيعي	١٤٠٠	٦٠	٣٥٠	٢٨٠
مصنع اسمنت	٨٠٠	٧٥	٢٠٠	غير مذكور
مصانع اسمدة	١٠٠٠	غير مذكور	٣٥٠	٢٥
تطوير مدينة أم سعيد	١٥٠٠	غير مذكور	١٦٤	غير مذكور
كهرباء مدينة أم سعيد	١٧٠٠	غير مذكور	٣٥٠	غير مذكور

المصدر : R.Al-Mallakh, 1979, p. 83.

يلاحظ من خلال الجدول اطراد نمو مدينة أم سعيد صناعيا واقتصاديا ويوضح الجدول رقم (٥) تقدير الاستثمارات في المشاريع الصناعية في قطر عموما مما يلقي الضوء على حجم مخصصات مدينة أم سعيد والتي تبلغ نسبتها حوالي ٥٠٪ من جملة الاستثمارات الصناعية .

جدول رقم (٥)

تقدير الاستثمارات في المشاريع الصناعية في قطر

المشروع	بالمليون ريال القطري
مطاحن دقيق	١ر٨
شركة قطر للأسمدة	٢٧٤ر١
توسعة شركة الأسمدة	٢٥١ر٣
مصافي نفطية	٣٨
الغاز المسال	٢٢٨ر٤
ملح شمس	١٥ر١
مصنع حقائب	٣
صناعات بلاستيكية	٥ر
اجمالي مشاريع أم سعيد	٨١٤ر٢
مصنع اسمنت أم بات	٣٧ر٧
توسعه مصنع الاسمنت	٤٦ر٦
الجملة	١٧١٢ر٧

المصدر : R.Al-Mallakh ١٩٦٩ .

ولقد حاولت استشارية بييريا (W. Periera) سابقة الذكر وضع تصور لمستقبل العمالة ونمو السكان وأحجام الأسر المتوقعة في مدينة أم سعيد للفترة ١٩٧٦ - ١٩٩٥ كما بينها الجدول رقم (٦) .

ولقد حاولت الإستشارية بييريا (W. Periera) سابقة الذكر وضع تصور لمستقبل العمالة ونمو السكان وأحجام الأسر المتوقعة في مدينة أم سعيد للفترة ١٩٧٦ - ١٩٩٥ كما بينها الجدول رقم (٦) .

جدول رقم (٦)

نمو العمالة والسكان وحجم الأسر المتوقعة في الفترة ١٩٧٦ - ١٩٩٥ في أم سعيد

١٩٩٥	١٩٩٠	١٩٨٥	١٩٨٠	١٩٧٦	
٦٠٧٧٠	٦٠٠٨٠	٥٤٥٠	٤٩٠٠	٤٠٠	الوظائف العامة
٤٠٦٩٠	٤٠٢٠٠	٣٧٨٠	٣٣٥٠	—	الوظائف الخدمية
٢٠٥٦	٢٠٥٦	٢٠٥٦	٢٠٥٧	٥	مضاعف الأسرة
٤٠٤	٤٠٤	٤٠٤	٤٠٤	—	معدل حجم الأسرة
٦٠٧٠٠	٦٠٠٠	٥٠٤٠٠	٤٠٨١٤	٢٠٥٣٩	الاسكان المطلوب
	٢٩٣٠٠	٢٣٦٠٠	٢١٢٠٠	٢٠٠٠	جملة السكان

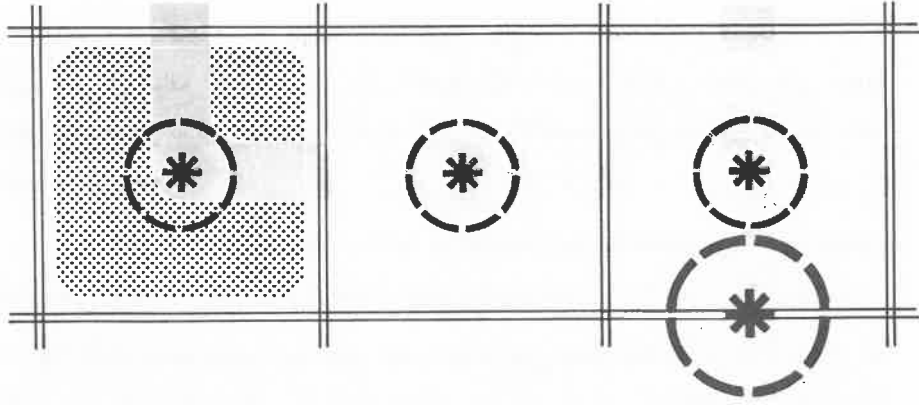
المصدر : W. L. Pereira Associates (R. Hugh, 1979, p. 120)

لتحقيق استقلاليتها حضريا واقتصاديا عن العاصمة كما جاءت بها الفكرة الأولى من تطوير هذه المدينة .

ثانيا : خطة مدينة أم سعيد الحضرية — الاسكانية : (١٣)

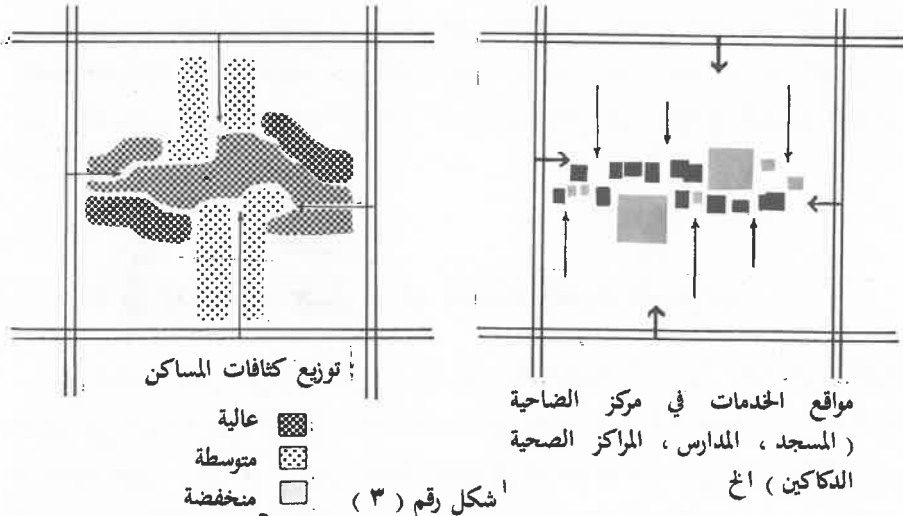
وإذا كان ما أشرنا إليه يشكل الجانب الصناعي الاقتصادي من مدينة أم سعيد فلا بد من الإشارة إلى الجانب الحضري — الاسكاني للمدينة كما وضعته المؤسسة المكلفة بذلك وهي مؤسسة بييرا سابقا الذكر .

وتتلخص خطة المدينة الحضرية بإنشاء قطع اسكانية ضخمة Super blocks مترابطة مع بعضها بممر خدمي Corridors تدور هذه الممرات وتتلاقى مع مراكز ثانوية للخدمة — قبل أن تلتقي بالمركز الرئيسي عن طريق تطبيق فكرة الأنشطة المرتبطة عبر الممرات الخدمية Activity Corridor Concept (أنظر الشكل رقم ٢) . وهذه القطع الضخمة قد صممت بهذه الطريقة لمواجهة النمو السكاني وتقلباته بالإضافة إلى زيادة قدرة المدينة نفسها على استيعاب هذا النمو المطرد على المدى الطويل . أما القلب أو نواة التنمية في المدينة فيقوم على المركز القائم في كل قطعة والأخيرة مرتبطة بالمركز الأم الرئيسي لمدينة أم سعيد . وتقع هذه القطع في الناحية الشمالية والغربية من مركز المدينة ليتمكنها من النمو في المستقبل على اعتبار أن هذين الموقعين يشكلان مواقع امكانية النمو للمدينة في المستقبل .



فكرة خدمات الممرات بين الضواحي السكنية في مدينة أم سعيد
شكل رقم (٢)

أما مساحة كل قطعة خدمية فهي حوالي كيلو متر مربع واحد مع توفير الخدمات الأساسية في كل قطعة كالمدراس والمحال التجارية والمراكز الصحية والمسجد إضافة إلى الساحات الترويحية مع المساكن ذات الكثافات المختلفة . ويلاحظ ثقل كثافة المساكن كلما قربت من المركز للسماح بمزيد من الحركة والمشى . ويمكن قطع المسافة بين حافة القطعة السكنية والممر الخدمي المؤدي إلى القطعة الثانية في حوالي ٦ دقائق مشياً على الأقدام ، (أنظر الشكل رقم ٣) .



المصدر : (عن ١٩٧٩ ؛ R. Hugh ؛ W.L. Pereira Associates)

أما عدد السكان في كل قطعة سكنية فيبلغ حوالي ٥٠٠٠ نسمة أو ما يعادل ١٠٠٠ أسرة وهي في الواقع كافية حسب رأي المخطط لاقامة مجتمع متآلف متعاون يجيى مفهوم الجوار اضافة إلى تعزيز ذلك باقامة الحياة الاجتماعية والاقتصادية المترابطة التي تطرحها خطة المدينة الاجتماعية .

أما المسافة بين مركز القطعة السكنية أو الخدمية واطرافها فتقطع في حوالي دقيقتين مشيا على الأقدام . ويوفر مركز القطعة خدمة أساسية لحوالي ٢٥٠ — ٣٠٠ أسرة يوميا . ولما كانت الخطة تضم ست قطع خدمية فهذا يعني وجود ستة مراكز لها ، فالمتوقع أن تخدم هذه القطع في المنظور المستقبلي حوالي ٣٠ ألف أسرة . وما تجدر الاشارة إليه أن القطع قد ربطت مع بعضها بطريقة طبيعية انسيابية بقصد تسهيل الانتفاع من المراكز مهما بعدت المسافة مراعاة للأحوال النفسية في رحلة الشراء ورحلة العودة منها .

أما الكثافات السكنية للقطع فقد قسمت إلى ثلاث درجات على النحو التالي :

كثافة عالية : ٤٠ مسكن للهكتار لنظام الشقق المتلاصقة .

كثافة متوسطة : ٢٠—٤٠ مسكن لنظام الوحدات السكنية المنفصلة باسوار .

كثافة منخفضة : أقل من ٢٠ مسكن لنظام المساكن المستقلة ولكن بمستوى معماري أرقى من سابقه .

كما يلاحظ أيضا أن المخطط قد حرص على احياء مبدأ تشجيع السير على الأقدام بين القطع السكنية لاحياء التآلف بين الجيران ولهذا نجد أن دخول السيارات بين القطع أمر ليس بالسهل ، ولكن هنا طبعاً لابد من الاشارة إلى جعل الظل وارفا في التصميم العمراني حتى يشجع على المشي ونبذ السيارة .

مدينة « جبيل » في المملكة العربية السعودية

تقع مدينة جبيل على الساحل الشرقي للمملكة العربية السعودية مطلة على الخليج العربي على ضفاف مياه عميقة صالحة للتنمية وعلى بعد ٨٠ كم شمال غرب الدمام ، وتبلغ مساحتها حوالي ٩٠٠ كم^٢ . وترمي خطط التنمية في السعودية خاصة في فترة الانطلاقة نحو التنمية إبان الخطة الخمسية الثانية (١٩٧٥ — ١٩٨٠ م ، ١٣٩٥ هـ — ١٤٠٠ هـ)

إلى إنشاء صناعات أساسية في مواقع مختارة في أنحاء المملكة . وقد اختير موقعان هما (الجبيل) شرقا (وينبع) غربا على ساحل البحر الأحمر .

لقد أعطيت إشارة البدء في مشروع ضخمة لبناء صناعي وآخر تجاري في مدينة جبيل ، تلاها صدور مرسوم ملكي بتأسيس الهيئة الملكية للجبيل وينبع ، وبموجب هذا المرسوم أنيطت بالهيئة الملكية مسؤولة اقامة التجهيزات الأساسية المساندة لها في كل من الجبيل وينبع خلال « مرحلة الانطلاقة » نحو التنمية في الخطة الخمسية الثانية عام ١٩٨٠ .

تمتاز مدينة الجبيل بموقع طبيعي مناسب لقيام مجمع صناعي يكون قاعدة لصناعات متعددة خاصة الصناعة النفطية . ومن أسباب ذلك على سبيل المثال لا الحصر :

- ١) قربها من مصادر النفط في المنطقة الشرقية والمواد الخام الأخرى .
- ٢) قربها من البحر الشريان المائي المغذى والمصرف لأي نشاط اقتصادي .
- ٣) كما تمتاز بأنها متاخمة لمناطق شاسعة غير مستغلة بعد فضلا عن قربها من المدن النفطية الأخرى كالدمام والظهران والخبر مما يساعد على تطورها .^(١٤)

هذا وقد وقعت الهيئة الملكية اتفاقية مع شركة (بكتل) لتقوم بموجها بتقديم المساعدة الفنية والادارية لتحقيق أهداف التصنيع البعيدة المدى للخطة العامة للمملكة . وقبل البدء بشرح خطة الجبيل الحضرية / الاسكانية يحسن بنا أن نتحدث عن الخطة الصناعية للمدينة ، ومن ثم نتقل إلى الحديث عن خطتها الحضرية خاصة السكنية والخدمات المرتبطة بها كما فعلنا في الحديث عن أم سعيد في قطر .

تنقسم المساحة الاجمالية للياسة المحدودة ضمن صلاحيات الهيئة الملكية إلى خمس مناطق جغرافية رئيسية هي : المنطقة الصناعية ، المنطقة السكنية ، منطقة المطار ، منطقة المنتزه ، جزيرة الباطنية والأخيرتان مناطق للترفيه .

أولا : خطة مدينة الجبيل الصناعية :

تقسم الخطة منطقة الصناعة إلى ثلاث مناطق متباينة ، منطقة الصناعات الاساسية ، ومنطقة الصناعات الثانوية ، ومنطقة الصناعات المساندة والخفيفة . وتعتبر منطقة الصناعات الأساسية بمنشآتها الهيدروكربونية والمعادن الثقيلة القاعدة الأساسية لمشروع

الجبيل . والتصور الحالي لهذه المنطقة يشمل إقامة مصفاتيْن لتكرير النفط ومصفاة لزيوت التشحيم ووحدة تخزين للمواد النفطية السائبة وأربعة مصانع بتروكيميائية ومصنع للبوليسوبرين والبتروبروتين والميثانول والأسمدة والألمنيوم والحديد والصلب : وتتولى المؤسسة العامة للبتترول والمعادن (بترومين) والشركة السعودية للصناعات الأساسية (سابك) مسؤلية تطوير هذه الصناعات بالتضامن مع القطاع الخاص . وتقوم (بترومين) بمشاريع مشتركة مع الشركات المتخصصة في مجال التكرير مثل تكرير الزيت وزيوت التشحيم بينما تقوم (سابك) بالدخول كشريك في جميع المشاريع الصناعية الأساسية . أما مهمة الهيئة الملكية فهي التنسيق الكامل مع بترومين وسابك لضمان تطوير التجهيزات الأساسية إلى غير ذلك .

وبحلول عام ٢٠٠٠م ستكون مدينة الجبيل الصناعية قد استقطبت حوالي ست عشرة صناعة من الصناعات الأساسية فضلا عن الصناعات المساندة وتتركز جميعها في منطقة صناعية مساحتها ٦٠ كيلو مترا .

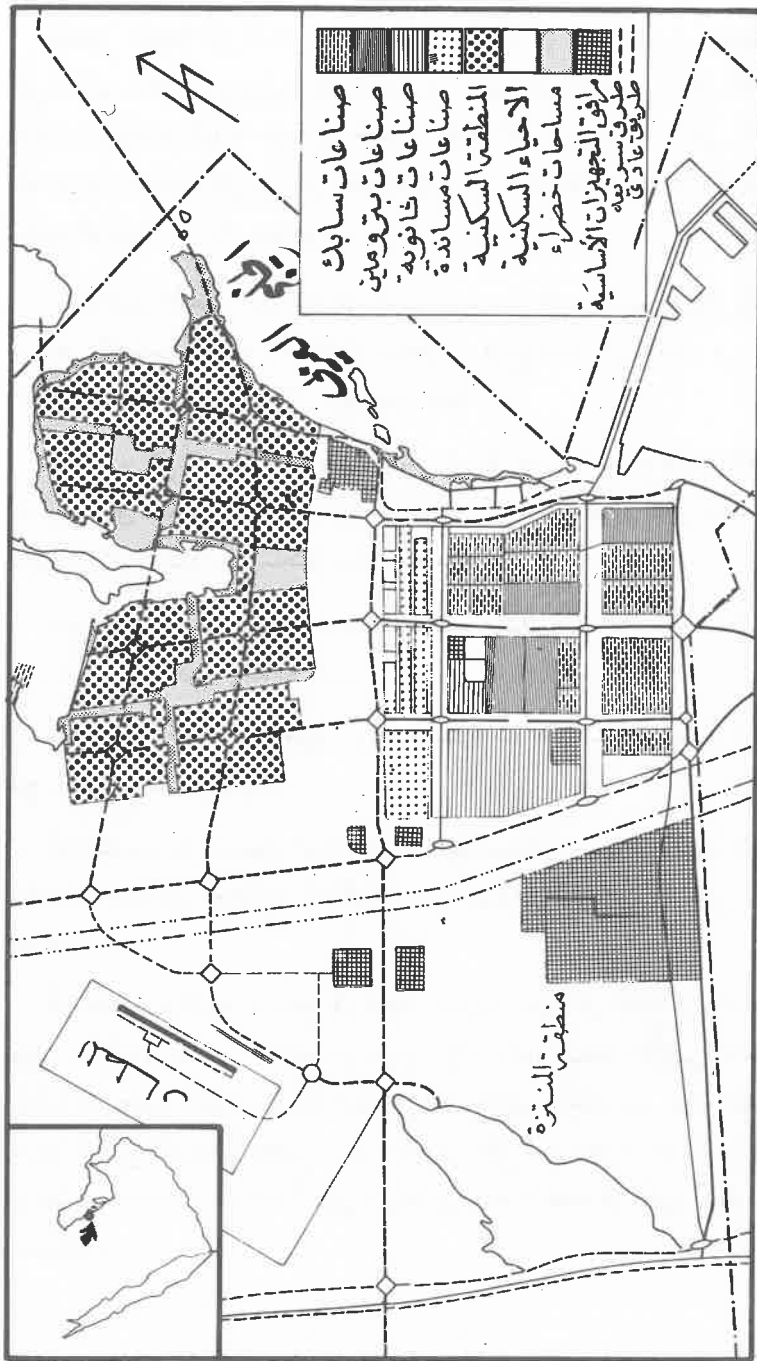
وستقام في الجبيل ثلاثة أنواع رئيسية من الصناعات في المنطقة التي تبلغ مساحتها ثمانين كيلو مترا مربعا وهي الصناعات التي ستحدث الزيادة الكبيرة في فرص العمل للمواطنين والمستثمرين .

وبما أن الحاجة ماسة للحرفيين المهرة في مجال الانشاءات الصناعية في المدينة فقد تقرر انشاء مركز للتدريب المهني يقوم بتدريب الحرفيين علاوة على الخدمات الأساسية للمتدربين وأسرههم كالخدمات الطبية والتجارية الخ .

وتبلغ المساحة الاجمالية للمنطقة الصناعية ١٣١ كيلو مترا مربعا^(١٥) .

ثانيا : خطة مدينة الجبيل السكنية :

من المقرر أن تنشأ مدينة سكنية شمال المنطقة الصناعية مباشرة ، ويقدر أن عدد السكان سيزيد على ٣٥٠.٠٠٠ نسمة . وقد خططت المدينة لاستيعاب الأسر في المنطقة وذلك على مساحة حوالي ٨٠ كيلومترا مربعا . وهي عبارة عن شبه جزيرة كبيرة ومنطقة تحتضن خليجا . (أنظر الشكل رقم ٤) . وتقدر المساحة الاجمالية للمنطقة السكنية بحوالي ١٦٨ كم^٢ .



المخطط العام لمدينة الجزائر الصناعية

(شكل رقم (٤))

المصدر : عالم البناء ٤ يوليو / رمضان ١٩٨٣ - ١٤٠٣ هـ .

وستبني المدينة على أساس تعدد المراكز الخدمية كما هو الحال في مدينة أم سعيد التي أشرنا إليها سابقاً ، وسنرى الحال نفسه في مدينة « جبل علي » في الإمارات . وتحاط الأحياء السكنية الثمانية بممرات خضراء يرتبط كل منها بمراكز الحي لمدتها بالخدمات الضرورية . ويتكون كل حي من عدة محلات كل محلة تنقسم بدورها إلى حارات تستوعب الحارة الواحدة ٢٥٠٠ شخص .

وستحتوي المنطقة السكنية على مستشفى سعة مئتي سرير إضافة إلى المدارس ذات المراحل التعليمية المختلفة والخدمات الترويحية . ويقع المطار إلى الغرب من المنطقة السكنية بمساحة إجمالية قدرها ٢٥٠ كيلو متراً مربعاً .

وسيقسم كل حي إلى عدة أقسام تتوافر في كل منها الخدمات والمرافق الضرورية ، وبكل قسم مناطق سكنية متجاورة ومتوسط سكان كل منها حوالي الفين وخمسمئة نسمة مع اختلاف في الكثافات السكنية لكل منطقة .

وعلى طول الحدود الجنوبية للمنطقة السكنية ستترك هناك مساحة خضراء تشكل حاجزاً بين المنطقة السكنية ومنطقة التجمع الصناعي .

وستخلل المدينة شبكة طرق سريعة ورئيسية متقاطعة تسهل الوصول إلى المركز الرئيسي مع ربطها بالميناء والمطار .

أما التصميم على مستوى الوحدات السكنية فسيكون مزيجاً من التراث العربي واللمسات الحديثة . وستكون الوحدات السكنية للمتزوجين وغير المتزوجين بما يخص كل مجموعة على حدة .

أما منطقة « المنتزه » فتقع في الزاوية الجنوبية الغربية في موقع مدينة الجبيل الصناعية وعلى مساحة قدرها ٢٠٤ كيلو متر مربع . وتمتاز هذه المنطقة بالأراضي المنخفضة والكثبان الرملية في بعض الأجزاء وبجمالها الطبيعي الصحراوي . وتمتد عبر هذه المنطقة طرق تربط مدينة الجبيل الصناعية ببعض المدن الأخرى مثل أبو حدرية والدمام وبدولة الكويت . ويرتبط بها خدمات سكنية أخرى ، وأساس هذه المنطقة أن تكون مرفقا ترفيهياً ومتنفساً للسكان .

مدينة « جبل علي » في دولة الامارات العربية المتحدة

تباين الأنشطة الاقتصادية في دولة الامارات ، مما أعطاها امكانية كبيرة لتنويع انتاجها إذا ما صاحب ذلك تنسيقا اقتصاديا مدروسا . فعلى سبيل المثال تشتهر امارة أبو ظبي وهي أغنى الامارات وأكبرها مساحة بتصدير النفط ، أما دبي ففيها نشاط تجاري يرجع تاريخه إلى ما قبل الاسلام (كانت من أسواق العرب قبل الاسلام) وبدأت بتصدير النفط أيضا عام ١٩٦٩ بعد اكتشافه فيها بكميات اقتصادية . أما الشارقة فهي الثانية من حيث المساحة والثالثة في المستوى الاقتصادي بعد أبو ظبي ودبي فقد كانت ولا زالت ذات نشاط زراعي صاحبه أخيرا اكتشاف النفط فيها عام ١٩٧٤ . يلي ذلك امارة رأس الخيمة وهي أخصب أراضي الدولة وتعد مصدرا رئيسيا للانتاج الزراعي لعموم الدولة ، أما عجمان وأم القيوين ففيهما صيد البحر والزراعة .

لقد عانت دولة الامارات من مصاعب عديدة في بداية تكوينها السياسي كدولة واحدة في نهاية الستينات وأوائل السبعينات لعل من أهمها ما يأتي :

أولا : تأخر برامج التنمية بالنظر إلى تأخر استقلالها السياسي مما انعكس على بطء التنسيق المطلوب اقتصاديا .

ثانيا : ضيق السوق المحلية وتشابه منتجاتها إلى حد كبير .

ثالثا : الافتقار إلى الهياكل الادارية والتقنية المطلوبة لدفع عجلة النمو .

ومع ذلك كله فقد ساعدتها عوامل أخرى توازي العوائق وتخفف من حدتها منها توفر النفط وتزايد عوائده (أنظر الجدول رقم ٧) ، يضاف إلى ذلك أن انضمامها مع الامارات الأخرى تحت علم واحد سيمكنها من تحقيق التنسيق المطلوب خاصة إذا واكب ذلك تنسيق مدروس .

جدول رقم (٧)
انتاج النفط الخام ١٩٦٢ - ١٩٨٠ بالمليون برميل
في دولة الإمارات

سنوات الانتاج	ابو ظبي	دبي	الشارقة	الجملة
١٩٦٢	٦	—	—	٦
١٩٦٣	١٨	—	—	١٨
١٩٦٤	٦٩	—	—	٦٩
١٩٦٥	١٠٣	—	—	١٠٣
١٩٦٦	١٣١	—	—	١٣١
١٩٦٧	١٣٩	—	—	١٣٩
١٩٦٨	١٨٢	—	—	١٨٢
١٩٦٩	٢١٩	٤	—	٢٢٣
١٩٧٠	٢٥٣	٣١	—	٢٨٤
١٩٧١	٣٤١	٤٦	—	٣٨٧
١٩٧٢	٣٨٤	٥٦	—	٤٤٠
١٩٧٣	٤٧٦	٨٠	—	٥٥٦
١٩٧٤	٥١٥	٨٨	٩	٦١٢
١٩٧٥	٥١٣	٩٣	١٤	٦٢٠
١٩٧٦	٥٨٠	١١٥	١٤	٧٠٩
١٩٧٧	٦٠٣	١١٦	—	٧١٩
١٩٧٨	٥٢٨	١٣٢	٨	٦٦٨
١٩٧٩	٥٣٣	١٢٩	٥	٦٦٧
١٩٨٠	٥٠٤	١٢٨	٤	٦٣٦

المصدر : R. Al-Mallakh, 1981, "The Economic Development of the United Arab Emirates", P. 103.

ومع اعتبار التنسيق أمراً ضرورياً بين إمارات الدولة كما أشرنا آنفاً فإن ذلك لم يمنع من قيام مشاريع ذات طابع انتاجي وتنموي في كل إمارة حسب ما تقتضيه الحاجة ، على

سبيل المثال مدينة « جبل علي » التي نحن بصدد دراستها كمثال للمدن الجديدة في اماره دبي .

لقد أدرك المسولون في دبي أن عملية تنوع مصادر الدخل أمر ضروري خاصة بعد دخول دبي مجال الانتاج النفطي منذ عام ١٩٦٩ . لهذا فقد تم بناء « ميناء راشد » لغرض التخفيف من الضغط المركز على الميناء « دبي » الذي لم يعد قادرا على استيعاب حجم التجارة المطردة النمو إلى الامارات بأسرها . وعند التفكير في توسيع « ميناء راشد » لوحظ أن مجال التوسعة محدود جدا نظرا لموقعه قرب مدينة دبي الآخذة بالنمو مكانيا على حساب مينائها ، على الرغم من أن ميناء راشد كان من أسباب مضاعفة حجم التجارة على دبي في الفترة بين ٧٣-١٩٧٦ . ورغم اكتساب الميناء ميزة القرب من مدينة دبي إلا أن هذا الموقع قد حال دون التوسعة المطلوبة في الوقت نفسه . لهذه الأسباب وغيرها جاء القرار بانشاء مجمع صناعي تجاري تضمه مدينة جديدة تتصف بميزات التنمية الصناعية والتجارية وتم اختيار مدينة « جبل علي » لهذه الأسباب .

خطة مدينة « جبل علي » :

يمكن القول عموما بأن خطة مدينة « جبل علي » تحمل في طياتها مجموعة من المشاريع الصناعية — التجارية كما يبدو في خريطتها الخاصة باستعمالات الأراضي . يلاحظ فيها الدمج بين الصناعة بأحجامها والتجارة (الميناء — المنطقة الحرة) والسكن الذي يقع على أطرافها (انظر الخريطة ٥) . كما يلاحظ ارتباط الاستعمالات الأرضية عموما بعضها مع بعض ، مع مراعاة طبيعة كل استعمال .

ويبين المالاخ Al-Mallakh طبيعة المشاريع في المدينة بقوله : إن مدينة جبل علي قد اعدت لتكون منطقة تجارة حرة ومدينة صناعية في الوقت نفسه . وستعد المدينة لاستقبال العمالة الوافدة إليها من الدول العربية والاسيوية بدون تأشيرات دخول (فيزا) وفي الوقت نفسه لا يسمح لهم بمغادرة المنطقة بدون أذونات عمل داخل الامارة . وتضم المدينة مصنعا للصلب وآخر للألنيوم ، ومصفاة نفط ومصنعا للغاز المسال ومصنع مخصبات ، ومصنع اسلاك ضخمة كهربائية . اما المنطقة الحرة فيها فسوف تسمح بمشاركة العمالة الأجنبية والخبرة الأجنبية مع رأس المال الأجنبي .^(١٦)

أولاً : خطة مدينة « جبل علي » الصناعية :

لقد كلف مسئولوا التخطيط في دبي استشارية ثورب وتيلر P. Thorpe & C. Taylor لاعداد خطة صناعية حضرية متكاملة للمدينة يتم من خلالها معرفة توقعات العمالة والسكان والوظائف والمشاريع على مدى يمتد بين عام ١٩٨١ إلى العام ٢٠٠٧ وبالتالي يعني ذلك أنها خطة طويلة الأجل .

يشير الجدول رقم (٨) إلى نمو العمالة في كافة الأنشطة خلال سني الخطة من خلال تقديرات النمو المتوسط للعمالة .

جدول رقم (٨)
نمو العمالة في كافة الأنشطة خلال سنوات الخطة
في مدينة « جبل علي » بين ١٩٨١ - ٢٠٠٧

السنة	البناء	الصناعة	الخدمات	الجملة	
١٩٨١	٢٠٠٠	١٩٥٠٠	١٣٠٠٠	٣٤٠٠٠	المرحلة الأولى
١٩٨٥	٢٠٠٠	٤٩٦٠٠	٣٣٠٠٠	٨٤٠٠٠	المرحلة الثانية
١٩٩٦	٢٠٠٠	٩٣٠٠٠	٧٦٠٠٠	١٧١٠٠٠	المرحلة الثالثة
٢٠٠٧	٢٠٠٠	١١٩٥٠٠	١١٩٥٠٠	٢٤١٠٠٠	المرحلة الرابعة

المصدر : "Jebel Ali New Town", Peddle Thorpe & Chapman Taylor, London Feb., 1977; نقل عن (Hugh, R. 1979, P. 133.)

يلاحظ من خلال الجدول المتعلق بتطور العمالة الصناعية ، بقاء العمالة في البناء على ما هي عليه في المراحل الأربع للخطة (١٩٨١ - ٢٠٠٧) على ٢٠٠٠ عامل ، بينما يظهر التغير واضحا في الصناعة والخدمات حيث تتقارب القفزات الرقمية فيما بينهما وتنتهي إلى نفس العدد الذي هو ١١٩٥٠٠ عامل لكل من الصناعة والخدمات .

ويلاحظ في الوقت نفسه أيضا تفوق العمالة الصناعية على الخدمات عموما في كافة المراحل مما يشير إلى مركز الصناعة ، وأنها نشاط أساسي في المدينة . أما المشروعات الرئيسية التي ستقوم في المدينة في الفترة بين ١٩٨١ - ١٩٨٥ م فهي مبينة بالجدول رقم (٩) .

جدول رقم (٩)
تطور العمالة الصناعية في « جبل علي » ما بين ١٩٨٥ - ١٩٨١

المشروع	١٩٨١	١٩٨٥
ميناء - مطار	٦٥٠٠	١٣١٠٠
صناعة ثقيلة	٣٠٠٠	٣٠٠٠
إنتاج نفطي	٣٠٠٠	٨٥٠٠
منشآت عامة	٢٠٠٠	٥٠٠٠
صناعة خفيفة	٥٠٠٠	٢٠٠٠٠
الجملة	١٩٥٠٠	٤٩٦٠٠

المصدر : P. Thorpe & C. Taylor "Jebel Ali New Town" نقلًا عن : (Hugh, R. 1979, P. 132 etc.)

يلاحظ من خلال جدول تطور العمالة الصناعية للفترة ٨١-١٩٨٥ تضاعف العمالة الصناعية بالمقارنة مع سنة الأساس خاصة عمالة الميناء والمطار وعمالة الانتاج النفطي مع زيادة واضحة بحوالي أربعة أضعاف في الصناعة الخفيفة مع بقاء توقعات العمالة في الصناعة الثقيلة على الرقم ٣٠٠٠ طوال مراحل الخطة الخمسية الأولى .

أما أعداد السكان عموماً بالمقارنة مع العمالة فيبينها الجدول رقم (١٠) .

جدول رقم (١٠)
تطور أعداد السكان بالمقارنة مع تطور العمالة للفترة ٨١ - ٢٠٠٧ في مدينة « جبل علي »

السنة	العمالة	السكان
تقديرات عام ٢٠٠٧	٣٤٥٠٠	٦٧ ٠٠٠
١٩٨٥	٨٤٦٠٠	١٦٠ ٠٠٠
١٩٩٦	١٧١٠٠٠	٣٤٧ ٠٠٠
تقديرات عام ٢٠٠٧ - النمو البطيء	٢١٠٠٠٠	٣٧٣ ٠٠٠
- النمو المتوسط	٢٤١٠٠٠	٥٢٩٠٠٠
- النمو السريع	٣٥٥٠٠٠	٧٥٨٠٠٠

المصدر : المصدر السابق ذكره ، نفس الصفحات .

يلاحظ من خلال الجدول رقم (١٠) تطور العمالة حتى العام ٢٠٠٧ مع اسقاطات خاصة به حسب درجات النمو المتوقعة للعمالة والسكان معا . يلاحظ من خلاله أن العمالة تشكل في أغلب الأرقام حوالي ٥٠٪ من جملة السكان في كل سنة ويتميز مجتمع المدينة بكونه مجتمعا عاملا تطغى عليه فئات السن ١٩ - ٤٥ القادرة على العمل والوافدة من الخارج .

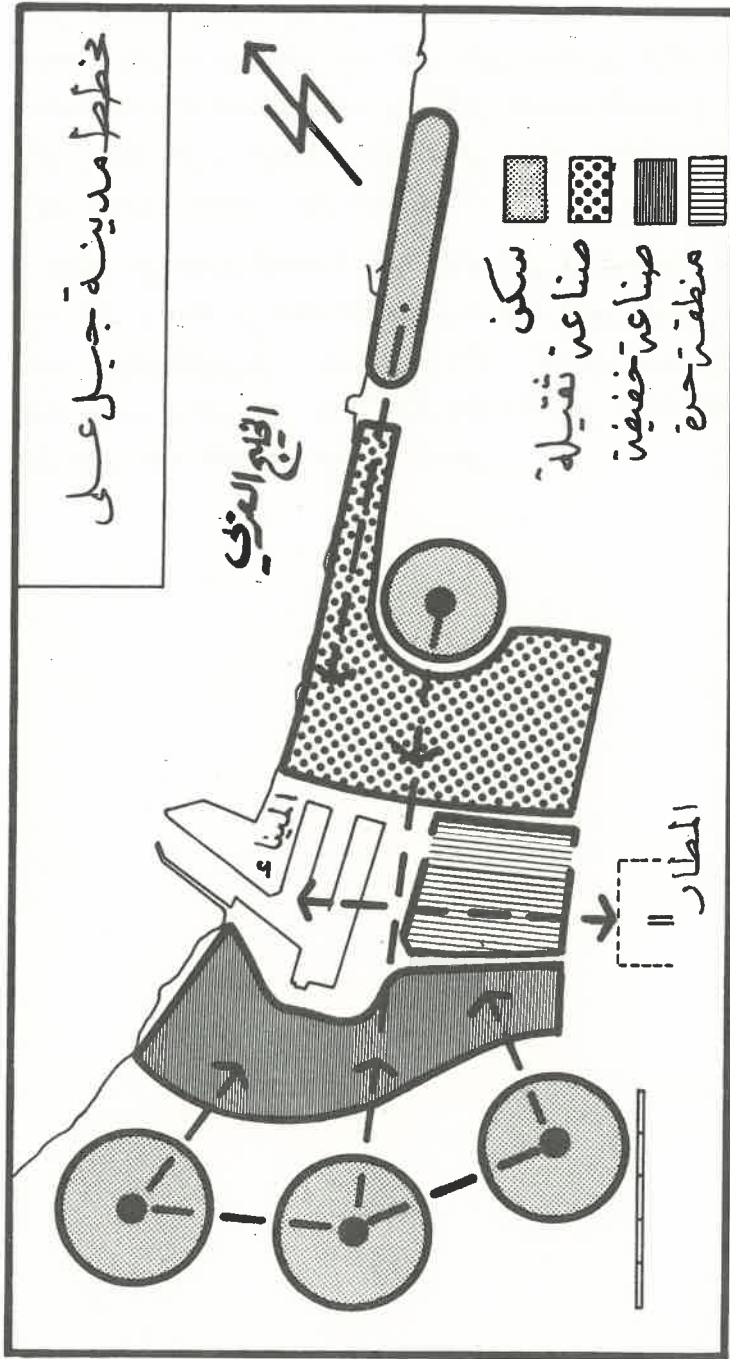
ثانيا : خطة مدينة « جبل علي » الحضرية و الاسكانية : (١٧)

تقوم خطة مدينة « جبل علي » الحضرية الاسكانية على مبدأ الربط بين السكن والتجارة والصناعة . ويلاحظ أيضا من خلال مخطط استعمالات الأراضي في المدينة (في الشكل رقم ٥) أهمية السكن وما يرتبط به من صناعة خفيفة في الجزء الجنوبي الغربي للمنطقة الصناعية كلها .

وعموما فإن أي محاولة لتوسعة المنطقة السكنية في الجزء الشمالي الشرقي للمدينة يعني اقتراح ربط (الجميرة) وهي الضاحية الجنوبية لمدينة دبي بمدينة « جبل علي » الجديدة وهذا بحد ذاته يعني امتدادا جديدا للعاصمة دبي نفسها . ولعل هذا الأمر قد دفع إلى اطلاق مسمى المدينة التوأم على مدينتي « دبي » « وجبل علي » على اعتبار أن اتحادها الحضري سوف يتم لا محالة مع الوقت عندما يستوعب النمو الغربي الـ ١٧ ميلا الفاصلة بين مدينة « دبي » ومدينة « جبل علي » . وعلى الرغم من التقارب المحتوم إلا أنه لا يتفق مع المبدأ الأساسي الذي قامت عليه مدينة « جبل علي » كونها مجتمعا حضريا - تجاريا صناعيا - قائما بذاته من خلال طبيعة المشاريع القائمة والمخططة .

وقد أخذ في الاعتبار في شكل الخطة الحضرية السكنية مراعاة الجمع بين الطابع الاسلامي - الأوربي سواء على مستوى الوحدات السكنية أو على المستوى العام للمدينة . أما السوق فهو مغطى كالأسواق العربية المعروفة والتي طبقتها دولة الامارات عموما كما في الشارقة مع دخول التجديد الأوربي فيها من ناحية تعدد الطوابق فيها مع التقسيم الشطرنجي والمركزية التجارية .

أما على مستوى المقاطعات أو الضواحي Districts فكل واحدة معدة لايواء حوالي ٧٣ ألف نسمة أي حوالي ١٤ ألف أسرة تقريبا مع العمل على إبعاد المساكن ما أمكن عن



شكل رقم (٥)

المصدر : Peddle Thorpe & Champan Taylor 1972 :

(عن : R. Hugh; 1979)

المركز التجاري الرئيسي . ويوجد ثلاث درجات للكثافة الاسكانية منخفضة ومتوسطة ومرتفعة . وكل ضاحية سكنية تخدم بمركز تجاري اضافة إلى المراكز الثانوية (كل مركز ضاحية يخدم ثلاثة تجمعات سكنية) مع كامل الخدمات الأساسية في الضاحية نحو مركز الحي ، مركز محلي ، المسجد ، مركز صحي ، رياض أطفال ، ابتدائي ، متوسط ، ثانوي ، مدرسة اسلامية ، مركز شرطة محطات للنقل العام والأجرة الخ .

ويظهر على مستوى الوحدة السكنية النظام العربي في التخطيط (حيث تحيط الغرف بفناء المنزل) اضافة إلى النظام الافرنجي حيث يحيط السور بالسكن ويكون الفناء فيما بينهما . وترتفع الطوابق إلى ما بين اثنين أو ثلاثة . كما يمتدق المدينة من الشرق إلى الغرب طريق دبي — أبو ظبي وعلى جوانبها المطار والميناء مما يجعل المدينة منطقة التقاء طرق بين شرق وغرب دولة الامارات خاصة على الساحل .

مدينة « الصبية » في دولة الكويت

تقع مدينة الصبية على شبه جزيرة الصبية في الشمال الشرقي من خليج الكويت على مسافة ٩٠ كيلو مترا من مدينة الكويت و ٤٥ كيلو مترا من الحدود الشمالية مع العراق وحوالي ٥٥ كيلو مترا من أقرب مدينة كويتية وهي مدينة الجهراء . وتقع جزيرة بوبيان (أكبر جزيرة كويتية) إلى الشرق من الصبية يفصلها عن الصبية خور ضيق يسمى خور الصبية .

والموقع يتخذ شكل مثلث قاعدته ممتدة بطول ١٠ كيلو مترات في جال الزور في الجنوب الغربي إلى قرية (المغاسل) في الشمال الشرقي ورأسه هو رأس الصبية إلى الجنوب الشرقي على مسافة ٢٥ كيلو مترا من القاعدة ومساحته تبلغ حوالي ٢٤٥٠٠ هكتاراً وهو منبسط في غالبه وصالح لانشاء مراكز حضرية استيطانية .

لقد ظهر اقتراح انشاء مدينة في شمال الكويت عند اعداد المخطط الهيكل الأول لعام ١٩٧١ (بوكائن) لاستيعاب السكان المتزايدين عن طاقة مدينة الكويت الاستيعابية ، والعمل على ايجاد توزيع سكاني متوازن اقليمياً . كما عزز (شانكلاند) في اعادة التطوير الأولى للمخطط الهيكل لعام ١٩٧٧ التوصية بذلك مع إضافة مدينة أخرى في الجنوب وهي (مدينة الخيران) . وقد أوصى بأن تكون طاقة كل مدينة $\frac{1}{4}$ مليون نسمة . (١٨)

خطة مدينة الصبية للنمو السكاني :

لقد تقرر عام ١٩٨٢ اجراء دراسة شاملة مسحية للمنطقة المعنية في الصبية التي اختيرت كبدية لتطبيق مبدأ المدن الجديدة المستقلة عن العاصمة وضواحيها التي قدر لها مليوناً نسمة كحد أقصى للحجم السكاني ، وعند شانكلاند (عام ١٩٧٧) قدر لها ١٧٠٦٠٠٠٠ نسمة وعند بوكائن ٢٨٠٠٠٠٠ نسمة (عام ١٩٨٣) في التطوير الثاني للمخطط الهيكل على أن تتولى المدن الجديدة التي منها الصبية مهمة استيعاب الزائدين من السكان .

وتشير التقديرات السكانية إلى أن أعداد السكان والعاملين في دولة الكويت ستشكل في المستقبل المنظور عبئا على العاصمة . ففي عام ٢٠٠٠ مثلاً يقدر عدد السكان بين ٢٠٣ — ٢٣٣ مليون نسمة يقابلهم حوالي ٦٦١ — ٧٨٨ ألف عامل بينما سيقفز هذا

العدد عام ٢٠١٠ إلى ما بين ٢٣ - ٢٨ مليون نسمة و ٧٧٢ - ١٠٠٦ ألف عامل . هذه الأعداد بلا شك تحتم على الدولة إيجاد منافذ لمواقع جديدة لاستيعاب هذه الأعداد مكانيا ووظيفيا .

ويشير الجدول رقم (١١) إلى تقديرات العمالة والقاعدة الاقتصادية وأوجه النشاط الاقتصادي المقترح في مدينة الصبية مع اسقاطاته حتى عام ٢٠٠٠ .

جدول رقم (١١)
صورة لتقديرات العمالة والقاعدة الاقتصادية في مدينة الصبية
حتى عام ٢٠٠٠

تقديرات العمالة في الصبية عام ٢٠٠٠				
عمالة الصبية بالنسبة لعمالة الكويت (%)	عدد العاملين في الصبية			باب النشاط الاقتصادي
	اجمالي	تخديمي	أساس	
٦ر٦	٦٦٥	٣٤٤	٣٢١	الزراعة والصيد
١١ر٧	٨٠٨	١٦	٧٩٢	المناجم والحاجر
٥ر٢	١ر٣٣٨	١ر٢٨٨	١ر٠٥٠	الصناعات التحويلية
٣ر٥	٣١٢	٣١٢	—	الكهرباء والغاز
٥ر٤	٥ر٤٤٨	٥ر٤٤٨	—	التشييد والبناء
٤ر٣	٣ر٤٠١	١ر٢٥٦	١ر١٤٥	تجارة الجملة والتجزئة
١ر٩	٧٦٦	٦١٦	١٥٠	النقل والتخزين والمواصلات
٤ر٦	٦٤٥	٣٢٠	٣٢٥	التحويل والتأمين والخدمات
٦ر٦	١٩ر٥٨٠	٩ر٠٤٠	١٠ر٥٤٠	الخدمات العامة
(٩ر٩)	(١١ر٧٧٠)	(٣ر٦٢٠)	(٨ر١٥٠)	الادارة والدفاع
(٥ر٧)	(٥ر١٥٣)	(٢ر٧٦٣)	(٢٣٩٠)	الخدمات العامة
(٣ر٠)	(٢ر٦٥٧)	(٢ر٦٥٧)	—	الخدمات الشخصية

المصدر : « المخطط التوجيهي للمدينة الجديدة الصبية » ، جدول رقم (١) ، ص ٨ .

يلاحظ من خلال الجدول رقم (١١) حصة مدينة الصبية من العمالة والمهن بالمقارنة مع جملة الكويت مما يعزز ثقلها وأهميتها في التخفيف عن العاصمة خاصة في مهن كالزراعة

والصيد والمناجم والصناعة التحويلية والتجارة وكلها ما بين ١١٧٪ إلى ٤٣٪ من جملة العمالة في الكويت .

وتطبق نسبة العمال الكويتيين وغير الكويتيين لمختلف الأنشطة في المدينة ومعدلات الاعالة لهم فإن اجمالي ٣٣٩٦٣ من العاملين عام ٢٠٠٠ يعطي الصبية حجما سكانيا يتراوح بين ١٠١٠٠٠ - ١٠٨٠٠٠٠ نسمة ومن ثم فقد اعتمد المخطط حجما سكانيا يبلغ ١٠٠٠٠٠ عام ٢٠٠٠ ، يتوقع أن يزيد إلى ٢٥٠٠٠٠ عام ٢٠٢٠ .

أما خصائص السكان في مدينة الصبية فتظهر في الجدول رقم (١٢)

جدول رقم (١٢)
خصائص السكان في مدينة الصبية

الكويت	الصبية	السكان :
٥٣ - ٦٠٪	٥٩ - ٦٦٪	كويتيون
٤٠ - ٤٧٪	٣٤ - ٤١٪	غير كويتيين
		العاملين :
٣٣ - ٤٠٪	٣٨ - ٤٦٪	كويتيون
٦٠ - ٦٧٪	٥٤ - ٦٢٪	غير كويتيين
		فئات الدخل :
٢٧٪	٣٠٪	مرتفع
٤٢٪	٤٥٪	متوسط
٣١٪	٢٥٪	منخفض

المصدر : « المخطط التوجيهي للمدينة الجديدة : الصبية » ، مصدر سابق ص ١١ .

من المتوقع أن تكون غالبية القوى العاملة في الصبية عام ٢٠٠٠ من غير الكويتيين (٥٤ - ٦٢٪) وان كانت غالبية السكان من الكويتيين (٥٩ - ٦٦٪) نظرا لكبر حجم الاسرة الكويتية بالمقارنة مع نظيرها عند غير الكويتيين . ويتنظر أن تبلغ الأسر

الكويتية بين ٥٢ - ٦٠٪ من مجموع الاسر . أما من حيث فئات الدخل فينتظر أن تكون نسبة الفئات ذات الدخل المتوسط والدخل المرتفع اعلى من نظائرها في الكويت .

اما استعمالات الاراضي في مدينة الصبية فهي انعكاس لوظيفة هذه المدينة في المستقبل . فقد أعدت المدينة تلبية لاحتياجات القاعدة الاقتصادية والسكان من استعمالات الاراضي وقد أعد مخططها التوجيهي ليستوعب ٢٥٠ الف نسمة . وقد تم توزيع العناصر الرئيسية في المدينة على النحو التالي : مركز المدينة والمركز الحكومي كلاهما يشرف على خور الصبية ، في حين تمتد الأرصفة البحرية والقرى السياحية ومراكز المعارض على طول الخور ، بينما تقع الجامعة ومركز الصناعات العلمية والخدمات المركزية الاخرى على سفوح تلال الزور الجنوبية الشرقية التي تشرف على خليج الكويت . كما خصص موقع لمخطة الحوامات للنقل البحري بين الصبية والكويت مما سيخفف مشقة الطريق البحري حول خليج الكويت اضافة الى الخط الجوي المحلي (هليكوبتر) .

خطة الأسكان في مدينة الصبية :

وزعت المساكن في المدينة على أحياء سكنية (ضواحي) يستوعب كل منها ما بين ٢٠٠٠ الى ٣٠٠٠٠ نسمة ويتكون كل منها من خلايا تخطيطية حول المدارس الابتدائية بحجم سكاني يتراوح بين ٨٠٠٠ الى ١٢٠٠٠ نسمة تنقسم بدورها الى خلايا أصغر حول رياض الأطفال بحجم يتراوح بين ٢٠٠٠ الى ٢٥٠٠ .

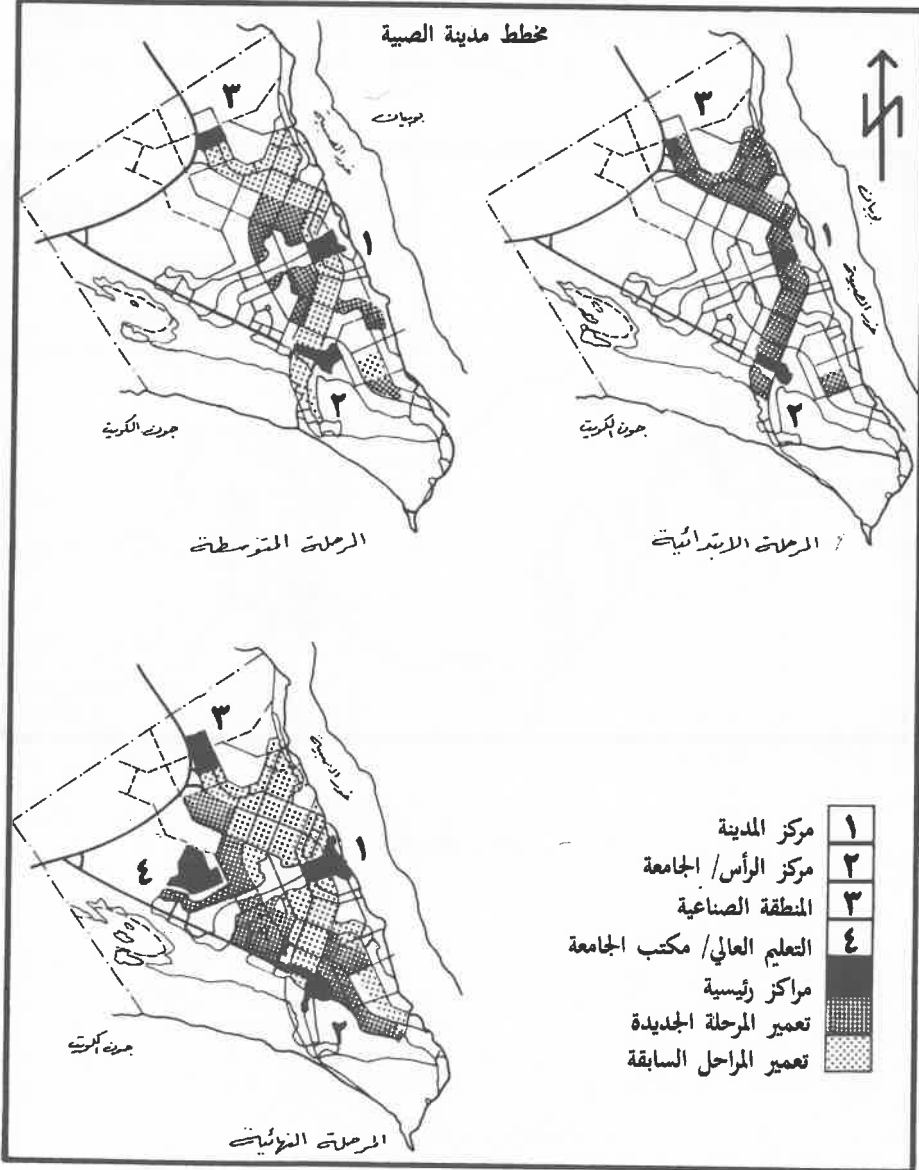
وحيثما تبلغ المدينة ١٠٠٠٠٠ نسمة ستحوى ما بين ١٦٧٠٠ الى ١٧٤١٥ وحدة سكنية موزعة في ستة احياء . ويكون نصيب الكويتيين ما بين ٨٦٠٨ الى ١٠٤١٩ وحدة سكنية وغير الكويتيين ما بين ٦٩٩٦ الى ٨٠٥١ وحدة سكنية .

وعندما يصل سكان الصبية الى الحد الأقصى المقرر وهو ٢٥٠ الف نسمة من ١٢ حيا تحوى ٤١٧٠٠ وحدة سكنية يخصص الكويتيون منها ما بين ٢١٥٦٠ الى ٢٤٩٤٠ وحدة سكنية وستخصص مواقع الاسكان شمال وجنوب المدينة .

وستربط المدينة بمخطوط نقل سريعة واقليمية ورئيسية ومحلية حسب حاجتها ، فالطرق السريعة الاقليمية ستربطها مع الجهراء والكويت والطرق الاخرى الرئيسية والمحلية لربط أجزائها الداخلية . (١٩)

مراحل التطوير الحضري لمدينة الصبية :

يوضح الشكل رقم (٦) مراحل التطوير الحضري لمدينة الصبية ، وفيه يتبين لنا أن المدينة ستمر بثلاث مراحل تطويرية مكانية : المرحلة الاولى تركز على تطوير المركز الرئيسي بما



شكل رقم (٦)

المصدر : « المخطط التوجيهي للمدينة الجديدة الصبية » ، الجزء الأول - الملخص ، ١٩٨٣

في ذلك المركز الحكومي ومنطقة الجامعة ومركز الصناعات العلمية والمنطقة الصناعية عن طريق وصلها في شكل هلامي يتسم بالارتباط الوظيفي . وفي المرحلة الثانية سيعزز الشكل الهلامي السابق عن طريق تركيز البناء فيه ومن حوله . المرحلة الثالثة ستركز على تطوير المناطق خارج الهيكل الهلامي الى الغرب من المركز الرئيسي ومن حوله وتطوير المناطق على طول خور الصبية وحول الجامعة (طالع الشكل ٧) .



شكل رقم (٧)

الخلاصة

من خلال دراستنا للمدن الجديدة من حيث مفهومها العام وأنواعها والعوامل التي تقف من وراء قيامها مع دراسة تطبيقية لبعض المدن الجديدة في بعض الدول الخليجية يتبادر الى أذهاننا مجموعة من الأسئلة من شأنها أن توضح سمات هذه المدن مما يسهل عقد المقارنات واطلاق التعميمات لتيسير الدراسات اللاحقة للمدن في الخليج . لعل من الأسئلة التي تخدم خلاصة بحثنا هذا ما يأتي :

السؤال الأول : ما أنواع المدن الجديدة في الخليج ؟ بمعنى آخر : ضمن أي نوع يمكن تصنيفها ؟

والثاني : ما أوجه التشابه والاختلاف بين هذه المدن ؟

وأخيرا : ما آثارها في التنمية في الدول التي خططتها وعلى المنطقة عموما ؟

اما بالنسبة للإجابة عن السؤال الأول المتعلق بمعرفة « أنواع » المدن الخليجية التي عالجها هذا البحث فقد لاحظنا في صدر بحثنا ان هناك ثلاثة أنواع من المدن الجديدة ، مدن جديدة يتم انشاؤها خارج نطاق المنطقة الحضرية الرئيسية مستقلة بذاتها ، ومدن جديدة يتم انشاؤها ضمن نطاق المنطقة الحضرية أو ضمن اقليمها الحضري لكنها مستقلة بذاتها ايضا ، وأخيرا مدن مرتبطة بالمنطقة الحضرية الرئيسية وتعد امتدادا طبيعيا لها أو توسعة لمجالها الحضري .

والذي يبدو عند مقارنة أنواع هذه المدن بالمدن التي أنشئت في الخليج أن مدينة « جبيل » و « مدينة الصبية » يمكن تصنيفهما ضمن النوع الأول من المدن اي « مدن جديدة مستقلة وخارج نطاق المراكز الرئيسية » . فمدينة جبيل تبعد عن المركز الحضري الرئيسي في السعودية وهو مدينة الرياض حوالي اكثر من ٥٠٠ كيلو متر ، وتقع الرياض ضمن المنطقة التخطيطية الوسطى بينما تقع جبيل ضمن المنطقة التخطيطية الشرقية كما جاء في نتائج خطة التنمية الخمسية الثانية في السعودية والتي تسمى « بمرحلة الانطلاقة نحو التنمية » (١٣٩٥ — ١٤٠٠) وذلك بعد مرحلة « خطة البنى الأساسية » في الخطة الخمسية الأولى (١٣٩٠ — ١٣٩٥) (١٩٧٠ — ١٩٧٥) .

وينطبق نفس الشيء على مدينة الصبية فهي منعزلة عن مدينة الكويت بخليج الكويت

فالفاصل بينهما مسطح مائي اما الطريق البري فهو اكثر من ٩٠ كيلو مترا حول خليج الكويت او الجون ومع وجود الطرق السريعة والاقليمية التي تربط بين الصبية الجهراء ثم الكويت الا ان المبدأ الاساسي يظل قائما على ان الصبية انما انشئت لتكون مركز ثقل حضري يخفف من حدة الاستقطاب الحضري القادم من العاصمة .

اما بشأن مدينتي « أم سعيد » و « جبل علي » فيمكن تصنيفهما مع النوع الثاني من المدن أي « مدن جديدة ضمن المنطقة الحضرية أو ضمن اقليمها الحضري لكنها مستقلة بذاتها » . فبالنسبة لمدينة « ام سعيد » قد لاحظنا أنها انشئت لاقامة مركز ثقل حضري يخفف من حدة الجذب القادم من مدينة الدوحة ، لكن قصر المسافة فيما بين الدوحة وأم سعيد جعلها ضمن منطقة الأقليم الحضري للدوحة لكن مع استقلالها الذاتي من خلال المشاريع الصناعية والاسكانية فيها . ولهذا يميل البعض الى ضمها ضمن المدن من النوع الأول الا ان احتمال التحامها بالدوحة يجعلها ضمن النوع الثاني .

اما مدينة « جبل علي » فانها من النوع الثاني من المدن الجديدة دون شك لاسباب عديدة ، اهمها قرب المسافة بينهما حوالي ١٧ ميلا (٢٧ كيلو مترا) والسبب الثاني وهو الهم انها ما أقيمت الا لتوسعة دبي اكثر نحو الغرب بقصد تخفيف الضغط على ميناءي « دبي » و « راشد » . وقد أشرنا آنفا ان البعض يطلق على « دبي » و « جبل علي » « المدينتان التوأم » نظرا لحتمية التحامهما الحضري وهذا يعني دخول الثانية ضمن النطاق الحضري للأولى مع بقائها مستقلة .

اما بشأن السؤال الثاني وهو المتعلق بأوجه التشابه والاختلاف بين هذه المدن فالأمر يختلف هنا . عموما تتشابه هذه المدن بصورتها الحضرية العامة من حيث إنها مدن جديدة ، الا ان الصبية تشذ عن منظومة هذه المدن نظرا لطابعها الحضري الخاص القائم على قواعد اقتصادية غير نفطية كامنة في المدينة . ذلك أننا قد لاحظنا ان المدن الثلاث « جبيل » و « ام سعيد » و « جبل علي » تقوم على الربط بين الصناعة النفطية والتجارة والسكن مع التفافها حول ميناء تجاري صناعي وهذا لا يتوافر في الصبية .

تقوم القاعدة الاقتصادية (في الصبية كما جاء في موجز مخططها العام) على الأنشطة الاقتصادية الاساسية « اي التي تلبى طلب الأسواق على مستوى الدولة أو الأسواق العالمية اما الأنشطة غير الأساسية فهي التي تتخدم السوق المحلية في المدينة » . والأمر يختلف عن المدن الأخرى القائمة على المشاريع النفطية الضخمة وتصديرها عبر جوانبها

الضخمة مع الربط السكني فيها . والقواعد الاقتصادية في عموم هذه المدن تقوم على التمويل الحكومي الذي يسهل إعداد البنى الأساسية والتجهيزات الضرورية اللازمة لقيامها مع العمل مستقبلا على إحياء مبدأ استقلالها الذاتي نوعاً ما .

أما آثار هذه المدن في التنمية على مستوى الدول الخليجية فهذا امر مفترض ابتداء منذ أن شرعت الدول الخليجية في انشاء المخططات العامة لهذه المدن . لقد كان انعكاس هذه المدن من ناحية المشاريع القائمة على ضفاف الخليج واضحاً جداً ، إذ تشير الاحصائيات التنموية الى وجود حوالي ٢٦ وحدة تقطير للمياه ونتاج للكهرباء وحوالي اكثر من ٢٢ مصفاة نפט وأكثر من ١٢ وحدة لاسالة الغاز وأكثر من ١٩ مصنعا للاسمنت والأسمدة وأكثر من ٨ مصانع للالمنيوم و ٨ موان جديدة اضافة الى اكثر من ١٤ حوضا جافا وغير ذلك من مصانع البلاستيك والمنتجات الحديدية والأنايب وما يرتبط بذلك من مؤسسات حكومية واهلية ومشاركة موزعة بين هذه المشاريع . ومعظم هذه المشاريع تعد اجزاء من هذه المدن وغيرها من المدن الصناعية . يضاف الى ذلك كله أثر هذه المشاريع في امتصاص العمالة وتدريبها مما يؤثر تأثيراً إيجابياً على سوق العمل . على سبيل المثال فان « معهد الهيئة الملكية لتنمية القوى البشرية في الجبيل » الذي انشأته الهيئة الملكية لمشروع الجبيل وينبع ، يضطلع بتدريب السعوديين على اكثر من ست وعشرين مهارة فنية لكي تعمل بعد التخرج على سد احتياجات المنشآت الصناعية في المدينة ، وقد قام بتدريب اكثر من ألفين وثلاثمائة خريج ويستوعب سنويا ٦٥٠ متدربا وسيصل العدد الى ١٠٠٠ متدرب .

واذا كانت مشاريع « جبل علي » و « أم سعيد » تعتمد في البداية على العمالة المستوردة الا أن خطة المدينتين تقوم على أساس تدريب الكثير من العمالة المحلية الوطنية لتحل محل العمالة المستوردة .

ومما يستحق الاشارة اليه هنا أن هذه المدن الجديدة ستقل ولا شك من شدة قوة الجذب الاستقطابي للعواصم الخليجية وستعمل على اعادة توزيع السكان اقليمياً أو على الأقل تثبيتهم في اماكنهم دون الحاجة للانتقال الى العواصم الرئيسية الحضرية . والأهمية تنبع اساساً من كون العواصم تجتذب جميع الانشطة الاقتصادية والاجتماعية بنسبة تتراوح بين ٨٥ — ٩٥٪ في الدول الخليجية خاصة بالنسبة للكويت والدوحة وبعض امارات دولة الامارات كما في ابو ظبي .. وتقل النسبة بالنسبة للسعودية ونظرا لطبيعة التوزيع السكاني

والمكاني للمشاريع . لهذا فان هذه المدن اذا نجحت في تحقيق ما خطط لها ستكون بلا شك سببا رئيسيا في توزيع السكان توزيعا متوازنا أو كما قيل ستكون سببا في التخلص من « هيمنة » العواصم الحضرية ، ولا بد من ذكر ان لهذه المدن آثارا على البيئة البحرية الخليجية والبيئة الساحلية . ونخص بالذكر هنا أثرها على الاحياء البحرية والشواطئ المفتوحة . إذ أن كثرتها في المستقبل على ساحل الخليج سيؤثر بلا شك على المصدر المتجدد للرزق الا وهو البحر الذي عرفه ابناء الخليج منذ الأول . لهذا يشير احد المتبعين هذه الظاهرة بقوله : إن الجزء الأغلب من العمران الحضري يمتد على سواحل الخليج وهو الجسم المائي الوحيد وبالتالي فان مياه الخليج تستقبل ملوثات ومخلفات المدن الجديدة القائمة على المشاريع الصناعية خاصة وأن الخليج يمتاز بضحالته وبخصائصه الفيزيوجرافية والمناخية مما يساعد على تضخم مشكلات التلوث . ولعل ذلك قد ساعد على عقد « اتفاقية الكويت الاقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث » كما انشئت « المنظمة الاقليمية لحماية البيئة البحرية » عام ١٩٧٩ لتتولى تنفيذ الاتفاقية .

لهذا يجب أن يتضمن مخطط كل مدينة على محطة لمعالجة مياه المجاري حتى لا تضطر هذه المدن الى طرحها في الخليج أو في الصحراء المجاورة تفاديا لمشكلات التلوث المائي والهوائي . وكذلك محطات لمعالجة نفايات المصانع ومحاولة التقليل من التلوث الهوائي خاصة وأن الصناعات في معظمها صناعات نفطية أو معتمدة على النفط كمصدر رئيسي للطاقة .

لا بد من الاشارة كذلك الى أن هذه المشاريع القائمة على ضفاف الخليج قد ساهمت في ايجاد نوع جديد من المدن يختلف عن المدن التي عالجها هذا البحث وهي مدن الصناعات البتروكيماوية التي ترتادها العمالة الفنية بمختلف درجاتها ، من هذه المدن « مدينة الشعبية الصناعية » في الكويت ومدينة « دخان » في قطر ، وجزيرة « الساديات » في الامارات وغيرها من المدن الاخرى . هذه المدن وغيرها تضم الى منظومة ما يعرف بمدن « المشاريع الصناعية الضخمة » التي لا تضم استخداما سكنيا واسع النطاق نظرا لطبيعتها التلوثية . هذا النوع من المدن ينتظر دراسات حضرية تحدد اهميتها في المنطقة وآثارها على جغرافية المدن في الخليج العربي . يضاف الى ذلك ان كثير من المدن المخطط لها ظلت حبرا على ورق بعد حدوث تقلبات الاسعار الخاصة بالنفط مما جعل المنظور المستقبلي امام علامة استفهام تجبر الكثير من المخطط الحضري للمدن

الجديدة ان تخفف من تصوراتها المتعلقة بدوام تدفق العوائد العالية وأن تفكر بقصة سيدنا يوسف عليه السلام في السبع سنوات العجاف التي أكلت سنوات السعة لتنتفع من حسن التخطيط في اليسر لمواجهة سنوات العسر .

وفي الخاتمة لا بد من القول أن النمو المطرد للمدن الصناعية على ضفاف الخليج وداخل دول الخليج ايضا يجب ألا تصرف الاهتمام عن الزراعة والبحر وهما المصدران المتجددان للغذاء في المنطقة . ونعنى بذلك أن التوسع في المدن لا بد وأن يشمل التوسع أيضا في انشاء قرى الصيد البحري والقرى الزراعية حتى تحقق الدول الخليجية الأمن الاستراتيجي من خلال الأمن الغذائي . ان هذا الاندفاع المتسارع نحو الصناعة النفطية يجب ألا يعرقل الاهتمام بالمناطق الزراعية مثل « الجهراء » و « العبدلي » و « الوفرة » في الكويت و « الخرج » و « القصيم » وقرى « الاحساء » وغيرها في السعودية ومدينة « العين » والقرى الزراعية في رأس الخيمة والشارقة وديبي مثل « دبا » و « كلبا » في دولة الامارات وكذلك المناطق الصالحة للتوسع الزراعي في قطر والبحرين وكذلك « نزوى » و « بركاء » وغيرها في عمان مما سيحقق المطلب الغذائي للصناعة ولتحرر من الهيمنة الاجنبية على مصادر الغذاء في منطقتناوالشيء نفسه يقال عن قرى الصيد خاصة وأن الخليج العربي غني بالاسماك وان ما يستهلكه ابناء المنطقة لا يتعدى انواعا قليلة ويستلزم ذلك الاعداد اللازم لهذا المصدر الغذائي المتجدد جنبا الى جنب مع الزراعة .

الهوامش

- (١) ابن منظور ، لسان العرب المخطط ، طبعه دار لسان العرب / بيروت ص ٨٥٨ .
- (٢) ابو يعلى الفراء الحنبلي ، الأحكام السلطانية ، بتحقيق حامد الفقي ، ١٩٧٤ ، دار الفكر : القاهرة ص ٢١٣ .
- (٣) Merline, p. 1971; New Towns, Methuen & Co.: London; p.1.
- (٤) مصدر سبق ذكره 107 p. 1, 1971, Merline
- (٥) طالع : وليد المنيس ، ١٩٨٥ ، التخطيط الحضري والاقليمي ، مطبوعات جامعة الكويت ، ص ٣٣-٣٩ الخ .. طالع مثلا التخطيط حسب المذهب السياسي .
- (٦) مصدر سبق ذكره ١٥٦ . Merline, p. 1971 .
- (٧) طالع مثلا المصدر السابق ، Merline, p. 1971 ، ص ٢٥٦-٢٤٢ وطالع أيضا الدراسة التي أعدها الدكتور أحمد حسن ابراهيم من قسم الجغرافيا بجامعة الكويت بعنوان المدن الجديدة بين النظرية والتطبيق ، ١٩٨٥ منشورات وحدة البحث والترجمة — جامعة الكويت حيث ذكر فيه الكاتب العديد من الأمثلة ثم عرج إلى ذكر التجربة المصرية في المدن الجديدة .
- (٨) Merline, p. (1971) وThompson, I. 1973, The Paris Basin, Oxford University Press
- (٩) المصدر السابق نفس الصفحات .
- (١٠) محمد أحمد غنيم ، ١٩٨٣ ، التحضر في المجتمع القطري ، المكتب الجامعي الحديث / الاسكندرية ، ص ٩٢ .
- (١١) Hugh, p. 1979, p. 117-118.
- (١٢) R. Al-Mallakh, 1979, Qatar: Development of an Oil Economy, p. 80-85.
- وانظر كذلك : الصفحات السابقة R. Hugh, 1979
- (١٣) المصدر السابق
- (١٤) عبد الرحمن العبيد ، ١٩٨٤ ، الجيل — ماضيها وحاضرها ، ادارة الشؤون الثقافية بالرئاسة العامة لرعاية الشباب : الرياض ، ص ٥١ — ٥٢ .
- Al-Mallakh, R. 1982, Saudi Arabia: Rush to Development, Croom Helm: London, P. 129 etc.
- وانظر كذلك ، « تخطيط مدينة الجيل الصناعية » عالم البناء ، يوليو ١٩٨٣ — رمضان ١٤٠٣ هـ ، القاهرة ، ص ٢٤ الخ .
- (١٥) عبد الرحمن العبيد ، ١٩٨٤ ، مصدر سابق ص ٥٢ الخ ، لا بد كذلك من الاطلاع على نشرات واحصاءات « الهيئة الملكية لمنطقة جيل » سابق الذكر الخ . طالع كذلك « مدينة الجيل الصناعية » في البلديات ، مجلة ربع سنوية تصدرها وزارة الشؤون البلدية والقروية في المملكة ، ع ٧ ، السنة ٢ ، محرم ١٤٠٧ هـ سبتمبر ١٩٨٦ م .
- (١٦) Al-Mallakh, R. 1981, The Economic Development of the United Arab Emirates, P. 57-58 etc.
- (١٧) مصدر سابق
- (١٨) انظر ، « المخطط التوجيهي للمدينة الجديدة الصبية » ، الجزء الأول ، الملخص ، اعداد دار الهندسة والتصميم والاستشارات الفنية والمجموعة الهندسية الكويتية ، آب ١٩٨٣ .
- وانظر كذلك ، « المدينة الجديدة الجنوبية في الحيران » شانكلاندكوكس التقرير النهائي ، نوفمبر ١٩٨٤ ، بلدية الكويت .
- وانظر مخططات شانكلاندكوكس (المخطط الهيكلي لدولة الكويت) اعادة التطوير الأولى ١٩٧٧ ، الجزء الأول « التخطيط والسياسة » ، بلدية الكويت ، وانظر بوكائن ، المخطط الهيكلي اعادة التطوير الثاني الأجزاء ١ ، ٢ ، ٣ ، كولن بوكائن ١٩٨٣ .

المصادر

أولاً : المصادر العربية

- (١) ابن منظور ، لسان العرب المحيط ، دار لسان العرب ، بيروت .
- (٢) ابو يعلى الفراء الحنبلي ، الاحكام السلطانية بتحقيق حامد النقي ، ١٩٧٤ ، دار الفكر : القاهرة .
- (٣) احمد حسن ابراهيم ، ١٩٨٥ ، المدن الجديدة بين النظرية والتطبيق ، منشورات وحدة البحث والترجمة — جامعة الكويت .
- (٤) محمد احمد غنيم ، ١٩٨٣ ، التحضر في المجتمع القطري ، المكتب الجامعي الحديث : الاسكندرية .
- (٥) عبد الرحمن العميد ، ١٩٨٤ ، الجيل — ماضيها وحاضرها ، ادارة الشؤون الثقافية برئاسة العامة لرعاية الشباب الرياض .
- (٦) « المخطط التوجيهي للمدينة الجديدة الصبية » الجزء الأول ، الملخص ، اعداد دار الهندسة والتصميم والاستشارات الفنية والجموعة الهندسية الكويتية ، أب . ١٩٨٣ .
- (٧) وليد عبد الله المنيس ، ١٩٨٥ ، التخطيط الحضري والأقليمي ، مطبوعات جامعة الكويت .

ثانياً : الدوريات العربية :

- (١) « تخطيط مدينة الجيل الصناعية » ، عالم البناء ، يوليو ١٩٨٣ — رمضان ١٤٠٣ هـ ، القاهرة .
- (٢) « مدينة الجيل الصناعية » ، البلديات ، مجلة ربع سنوية ، وزارة الشؤون البلدية والقروية في المملكة العربية السعودية ، محرم ١٤٠٧ هـ — سبتمبر ١٩٨٦ م .
- (٣) محمد سعيد صباريني ، « اتجاهات النمو الحضري في منطقة الخليج ومشكلاته » ، المدينة العربية ، محرم ١٤٠٤ هـ — أكتوبر ١٩٨٣ ، العدد العاشر السنة الثانية ، مجلة متخصصة يصدرها منظمة المدن العربية ، ص ٣٨ — ٤١ .
- (٤) وليد عبد الله المنيس ، « التفسير الشرعي للتمدن » ، النشرة الدورية الجغرافية ، منشورات قسم الجغرافيا بجامعة الكويت ، النشرة الدورية رقم ٦٢ فبراير ١٩٨٤ الربع الاخر ١٤٠٤ هـ .

ثالثاً : المصادر الأجنبية :

- (١) Al-Mallakh, R. 1981, "The Economic Development of the United Arab Emirates", Croom Helm : London.
- (٢) 1979, Qatar: Development of an oil Economy, Croom Helm : London.
- (٣) 1982, Saudi Arabia: Rush to Development, Croom Helm : London.
- (٤) Merline, P. 1971, New Towns, Methuen & Co.: London.
- (٥) Hugh, R. 1979, An Urban Profile of the Middle East, Croom Helm : London.

تصدرها
جامعة
الكويت

مجلة العلوم الاجتماعية

مجلة فصلية أكاديمية تعني بنشر الأبحاث والدراسات
في مختلف حتمول العلوم الاجتماعية
رئيس التحرير: د. فهد ثاقب الثاقب

منبر بارز للأكاديميين العرب
توزع أكثر من (١٠٠٠٠) نسخة

الاشتراكات

الأفراد:	سنة	سنتان	ثلاث سنوات	أربع سنوات
الكويت ودول مجلس التعاون	٤ د.ك	٧٫٥٠ د.ك	١١ د.ك	١٤ د.ك
الدول العربية الأخرى	٥ د.ك	٨٫٥٠ د.ك	١٢ د.ك	١٥ د.ك
البلاد الأخرى	٢٠ دولار	٣٥ دولار	٥٠ دولار	٦٠ دولار
المؤسسات:				
الكويت ودول مجلس التعاون	٢٠ د.ك	٣٥ د.ك	٥٠ د.ك	٦٥ د.ك
في الخارج	٦٥ دولار	١٢٠ دولار	١٧٥ دولار	٢٣٠ دولار

الموزع في الكويت والخارج: مجلة العلوم الاجتماعية

توجه جميع المراسلات إلى: رئيس التحرير
مجلة العلوم الاجتماعية - جامعة الكويت ص ب ٥٤٨٦ صفاة ١٣٥٥٥
صفاة الكويت - هاتف ٤٩٤٤٢١/٥٤٩٣٨٧ - تليكس ٢٢٦١٦ KUNIVER الكويت