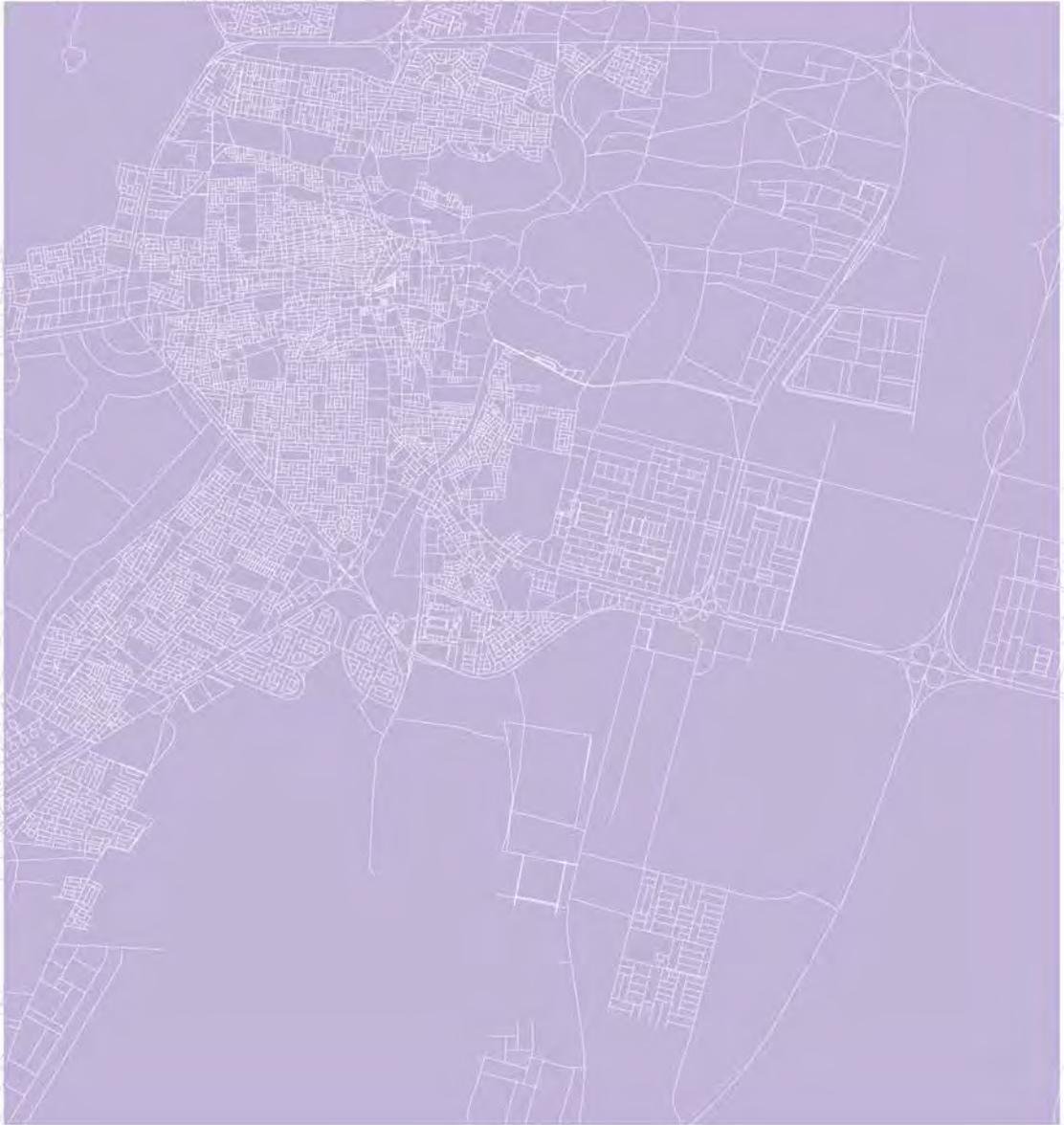




وزارة الشؤون
البلدية و القروية
Ministry of Municipal & Rural Affairs

الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة

حائل



UN HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

مستقبل المدن السعودية
FUTURE SAUDI CITIES



برنامج مستقبل المدن السعودية الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة حائل

وزارة الشؤون البلدية والقروية ، ١٤٤٠ هـ

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

وزارة الشؤون البلدية والقروية
تقرير الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة حائل. / وزارة الشؤون
البلدية والقروية - الرياض ، ١٤٤٠ هـ
ص. ١٠٠
ردمك: ٩٧٨-٦٠٣-٨١٦٠-٩٧-٨

١- السعودية - تخطيط المدن ٢- حائل (السعودية) - تخطيط
أ.العنوان
ديوي ٣٠٩,٢٦٢٥٣١٤١ ١٤٤٠/٧٩٨٢

رقم الإيداع: ١٤٤٠/٧٩٨٢

ردمك: ٩٧٨-٦٠٣-٨١٦٠-٩٧-٨

© ١٩٠٢. وزارة الشؤون البلدية والقروية وبرنامج الأمم المتحدة
للمستوطنات البشرية (الموئل)
جميع الحقوق محفوظة

وزارة الشؤون البلدية والقروية
صندوق بريد: ٩٣٥ - طريق الملك فهد، الرياض، ١١١٣٦
هاتف: 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 دولة أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو
لسلطاتها أو بشأن رسم مناطقها الحدودية، ولا تعبر الآراء الواردة في
هذا المنشور بالضرورة عن آراء برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات
البشرية أو منظمة «سيتيز آلاينز» أو الأمم المتحدة أو الدول الأعضاء
فيها. ويمكن استنساخ مقتطفات دون إذن، بشرط ذكر المصدر.

تم الإعداد بواسطة:

محرري التقرير:

هيرمان بينار
سلفاتوري فوندارو
كوستانزا لمونتيا

المساهمين:

ديفيد فوغل (مخطط ومصمم حضري)
مايشو براشاد (مخطط ومصمم حضري)
سعود العتيبي (مخطط ومصمم حضري)
بينار كاجلين (تحرير المحتوى)
دينيس مواماتي (مخطط إقليمي)
آن كلين-أمين (الحوكمة والتشريعات)
صموئيل نجوغونا (الحوكمة والتشريعات)
عماد قرنفل (الحوكمة والتشريعات)
جوزيبي تسوريوري (الاقتصاد والتمويل)
عبدالكريم الهويش (الاقتصاد والتمويل)
إليزابيث جلاس (الاقتصاد والتمويل)
ريان الرفاعي (نظم المعلومات الجغرافية)
سليمان كراني (نظم المعلومات الجغرافية)
فيصل بن سليمان (تدقيق محتوى)

تصميم التقرير:

السيدة/ أميرة الحسن

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

ممثل موئل الأمم المتحدة:

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



وزارة الشؤون
البلدية والقروية
Ministry of Municipal & Rural Affairs

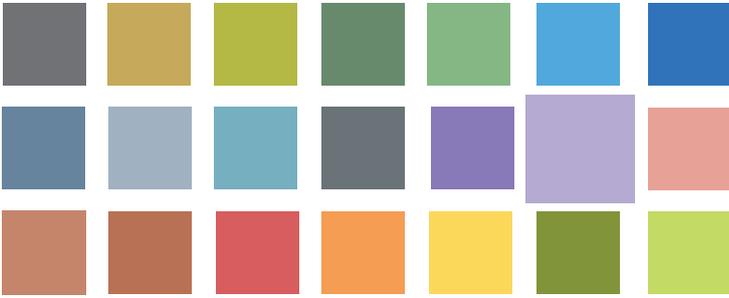
مستقبل المدن السعودية
FUTURE SAUDI CITIES



UN-HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

حائل

HAEL



برنامج مستقبل المدن السعودية
الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة حائل



المحتوى

١١	١- المقدمة
١٢	١,١ نبذة عن برنامج مستقبل المدن السعودية
١٢	٢,١ جهود المملكة لتحقيق التنمية الحضرية المستدامة
١٢	٣,١ نطاق وأهداف تقرير الرؤية العمرانية الشاملة
١٢	١,٣,١ نطاق التقرير
١٢	٢,٣,١ أهداف التقرير
١٤	٤,١ منهجية المدخلات القائمة على الأدلة
١٤	١,٤,١ نهج المدخلات القائمة على الأدلة
١٥	٢,٣,١ المراجعات
١٥	٣,٣,١ تقرير تقييم مؤشر الازدهار في المدينة
١٥	٤,٣,١ التحليل المكاني لنظم المعلومات الجغرافية
١٧	٢- السياق المكاني لمدينة حائل على المستوى الوطني والإقليمي
١٨	١,٢ دور المدينة على المستوى الوطني والإقليمي
١٨	١,١,٢ الخلفية التاريخية
٢٠	٢,١,٢ الجغرافيا والموقع
٢٠	٣,١,٢ الخلفية الديموغرافية
٢٠	٤,١,٢ الخلفية الاجتماعية الاقتصادية
٢١	٢,٢ النطاق المكاني الوطني والإقليمي
٢١	١,٢,٢ التنظيم الإقليمي
٢٧	٣- الحوكمة والتمويل البلدي
٢٨	١,٣ الإطار التشريعي والمؤسسي
٢٩	٢,٣ مستويات وإجراءات التخطيط
٢٩	١,٢,٣ التدرج الهرمي للمخططات في مدينة حائل
٢٩	٢,٢,٣ المخطط الإقليمي لمنطقة حائل

٣٣	مخطط مدينة حائل.....	٣,٢,٣
٣٦	النطاق العمراني في حائل.....	٤,٢,٣
٣٨	مخططات تقسيم الأراضي.....	٥,٢,٣
٣٨	الإطار المؤسسي.....	٣,٣
٣٨	مؤسسات التخطيط والتنمية الحضرية والعمرانية في المملكة العربية السعودية.....	١,٣,٣
٣٨	النطاق الإقليمي لمنطقة حائل.....	٢,٣,٣
٣٩	الآثار التشريعية والمؤسسية على حائل.....	٣,٣,٣
٤٠	إطار التمويل البلدي.....	٤,٣
٤٠	النظام المالي.....	١,٤,٣
٤١	إيرادات الأمانة.....	٢,٤,٣
٤١	تمويل تكاليف التشغيل لدى الأمانات.....	٣,٤,٣
٤١	تمويل رأس المال للخدمات البلدية.....	٤,٤,٣
٤٥	٤- الوضع الراهن.....	
٤٦	أنماط النشاط العمراني.....	١,٤
٤٦	أنماط التنمية في المدينة.....	١,١,٤
٥٠	الحدود الإدارية.....	٢,١,٤
٥٢	الكثافة الحضرية.....	٣,١,٤
٥٤	استخدامات الأراضي.....	٤,١,٤
٥٦	الأراضي البيضاء.....	٥,١,٤
٥٦	عناصر الهيكلية.....	٢,٤
٥٦	أبرز المراكز الاقتصادية والبنية التحتية.....	١,٢,٤
٦٠	العناصر البيئية والطبوغرافية.....	٢,٢,٤
٦٢	الحركة وسهولة الوصول.....	٣,٢,٤
٦٨	سيناريوهات الكثافة الحضرية.....	٢,٤

٧١	٥- التشخيص الاستراتيجي
٧٢	١,٥ تحديد وتعريف القضايا الاستراتيجية الرئيسية.....
٧٢	١,١,٥ أنماط التنمية والنمو الغير متوازن (الزحف العمراني)
٧٢	٢,١,٥ التقسيم وعدم التماسك والترابط (التجزئة) في الهيكل العمراني للمدينة
٧٢	٣,١,٥ اختلال التوازن الاجتماعي والبيئي والاقتصادي / عدم المرونة.....
٧٢	٤,١,٥ الأنماط الحضرية/التاريخية المهددة بالانقراض / فقدان التراث
٧٤	٢,٥ التحليل التفصيلي للقضايا الأربع لمدينة حائل.....
٧٤	١,٢,٥ أنماط التنمية والنمو الغير متوازن.....
٧٦	٢,٢,٥ التقسيم وعدم التماسك و الترابط في هيكل المدينة.....
٧٨	٣,٢,٥ ضعف التوازن الاجتماعي والبيئي والاقتصادي
٨٠	٤,١,٥ الأنماط الحضرية الشعبية/التاريخية المهددة بالانقراض.....
٨٣	٦- النظرة المستقبلية.....
٨٤	١,٦ التوصيات الاستراتيجية
٨٤	١,١,٦ المدينة المدمجة الشاملة
٨٤	٢,١,٦ المدينة المترابطة والمتصلة.....
٨٤	٣,١,٦ المدينة المرنة.....
٨٤	٤,١,٦ المدينة التاريخية.....
٨٦	٢,٦ النماذج المناسبة للتنمية العمرانية في حائل.....
٨٦	١,٢,٦ المدينة المدمجة: من خلال إنشاء مراكز جديدة وتكثيفها.....
٨٨	٢,٢,٦ المدينة المترابطة والمتصلة.....
٩٠	٣,٢,٦ المدينة المرنة: إعادة التوازن للنظم الاجتماعية-البيئية والاقتصادية
٩٢	٤,٢,٦ مدينة التراث: الحفاظ على الموارد والأصول الثقافية والتاريخية للمدينة.....
٩٤	٣,٦ الإجراءات ذات الأولوية في مدينة حائل.....
٩٤	١,٣,٦ من الإستراتيجيات إلى التنفيذ.....
٩٦	٤,٦ السياسات التنفيذية للإجراءات ذات الأولوية في مدينة حائل.....
٩٦	١,٤,٦ الإجراءات الأول.....

٩٨	الإجراء الثاني
١٠٠	الإجراء الثالث
١٠٢	الإجراء الرابع: حماية المعالم التاريخية وإنشاء مسار تراثي متصل ومترايط
١٠٥	٧- التوصيات النهائية: النهج الثلاثي الأبعاد
١٠٦	١،٧ التوصيات المكانية
١٠٦	١،١،٧ نظرة/رؤية إستراتيجية لمنطقة حائل
١٠٨	٢،١،٧ حائل، نحو مدينة تراثية بيئية
١٠٨	٢،٧ توصيات مؤسسية وتشريعية
١٠٩	٣،٧ توصيات التمويل البلدي
١١٣	٨- الملحق
١١٤	١،٨ فهرس الأشكال
١١٦	٢،٨ الصور
١١٧	٣،٨ الملاحظات والمراجع



© SeeSaudi



المقدمة

١,١ نبذة عن برنامج مستقبل المدن السعودية

والتوصيات التي وصل إليها برنامج مستقبل المدن السعودية، وبهذه الطريقة، تم استخدام إستوديو التخطيط والتصميم الحضري في برنامج مستقبل المدن السعودية كأداة لتوليد الأدلة وتعزيز ودعم القدرات من خلال منهج «التعلم بالممارسة».

٢,١ جهود المملكة لتحقيق التنمية الحضرية المستدامة

في سعيها لتحقيق التنمية الحضرية المستدامة لمدنها، دأبت المملكة عبر مختلف الجهات والأجهزة المعنية، وتماشياً مع مسيرة التحول الطموحة التي تعم كافة أرجاء المملكة، على تطوير استراتيجيات وسياسات وبرامج التنمية العمرانية في كافة المستويات التخطيطية الوطنية والإقليمية والمحلية، كان من نتائجها إعداد استراتيجية عمرانية وطنية واستراتيجيات تنمية إقليمية ومخططات هيكلية تشمل كافة القطاعات بما يسهم في تحقيق رؤية المملكة ٢٠٣٠. ويؤمن برنامج مستقبل المدن السعودية هذه الجهود الإيجابية الداعمة لأهداف رؤية المملكة ٢٠٣٠ في تحقيق بيئات عمرانية مستدامة في كافة مناطق المملكة، ويستند إلى الأدوات والمخططات والاستراتيجيات الحالية كجزء من عملية التشخيص والتحليل والتقييم الشاملة، واقتراح التعديلات والتحسينات عند الاقتضاء.

٣,١ نطاق وأهداف تقرير الرؤية العمرانية الشاملة

١,٣,١ نطاق التقرير

بناء على العديد من عناصر الاستراتيجية الجديدة لوزارة الشؤون البلدية والقروية، والأسباب الجذرية التي تم تحديدها في النتائج الأولية، ومراجعة الدراسات والمخططات والوثائق الاستراتيجية - مثل مراجعة الاستراتيجية العمرانية الوطنية - تم الإقرار بانخفاض مستوى استيعاب الاستراتيجية العمرانية الوطنية من قبل المناطق والمرافق 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. يتم تنظيم التوصيات المتعلقة بالسياسات لتحسين أطر وممارسات التخطيط الحضري من خلال نظرة متعددة المقاييس، تنظر إلى المدينة باعتبارها سلسلة متصلة من النسيج العمراني، تنمو من المجاورة السكنية إلى المنطقة الأوسع نطاقاً، متأثرة بالديناميكيات والاشتراطات واللوائح والأنظمة على المستوى الوطني والمستويات فوق الوطنية، وهذا يضمن عدم استبعاد أي توصيات تتعلق بالسياسات ذات الصلة بهذه المدن عن الدور المتصور للمدينة في المنطقة الإدارية، وعن النظام الوطني للمدن.

٢,٣,١ أهداف التقرير

بناء على التحليل التفصيلي للمدينة في إطار التنمية المستدامة لموئل الأمم المتحدة ونموذج مدخلات رؤية المملكة ٢٠٣٠، سيكون تقرير حالة المدينة بمثابة أداة تفكير توجيهية وتقييمية للتخطيط الحالي والمستقبلي للمدينة، مع تحديد استراتيجية واضحة للتنمية المستدامة المستقبلية للمدينة المعنية. يستند تحديد الاستراتيجية المخصصة إلى نهج قائم على الأدلة

برنامج مستقبل المدن السعودية عبارة عن برنامج مشترك بين وزارة الشؤون البلدية والقروية وموئل الأمم المتحدة، تم تنفيذه بالتعاون الوثيق مع أمانات ١٧ مدينة سعودية رئيسية، تم اختيارها بناءً على أحجامها السكانية المختلفة، وتوزيعها الجغرافي، إلى جانب مجموعة من المعايير المعتمدة على القدرات والإمكانات الاقتصادية لخلق تنمية إقليمية أكثر توازناً بين مدن المملكة العربية السعودية، وشملت كل من مدينة: الرياض، مكة، جدة، الطائف، المدينة المنورة، تبوك، الدمام، القطيف، الأحساء، أبها، نجران، جازان، حائل، عرعر، الباحة، بريدة، سكاكا.

ولقد أجريت العديد من المراجعات على مستوى تلك المدن، مع تحليل تفصيلي في خمس مدن باعتبارها تمثل عينة نموذجية للمدن السعودية، شملت العلاقات التي تربط بين التخطيط الحضري والتخطيط الإقليمي اعتماداً على دراسة المدينة في إطار 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 العملية، تم استخدام الأدلة التي تم جمعها لتحديد نقاط القوة والضعف في نظام التخطيط، وممارسات التخطيط المحلية في كل مدينة، واختبار التصميم والمشاريع التجريبية كطرق لتطبيق الحلول، قبل الانتهاء إلى وضع التوصيات والسياسات.

إن اهتمام النهج الثلاثي الأبعاد لموئل الأمم المتحدة بالتخطيط المكاني وعلاقته بالأطر التشريعية والمؤسسية، فضلاً عن الآليات والاستراتيجيات المالية، سمح بإعداد الرؤى حول أولويات العمل وإجراءات وعمليات التخطيط، 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 النهج، تم إعداد ثلاثة مشاريع إرشادية محلية تمثل عناصر مهمة لنظام التخطيط المعزز والمحسن، واعتبارها بمثابة دراسات للجدوى ومخططات التنفيذ التي يمكن أن تنفذها وزارة الشؤون البلدية والقروية بالتعاون مع شركاء آخرين في المملكة.

وكوسيلة لتقوية القدرات الذاتية ولإعداد أدوات مصممة حسب الحاجة في البرنامج، تم إنشاء «استوديو التخطيط والتصميم العمراني لبرنامج مستقبل المدن السعودية (FSCP Urban LAB)» الذي يتألف من خبراء دوليين من مكتب الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية في نيروبي (فروع التخطيط والاقتصاد والقانون)، إلى جانب موظفين يعملون في المملكة العربية السعودية من مكتب موئل الأمم المتحدة بالرياض (اختارتهم وزارة الشؤون البلدية والقروية)، لتعزيز ودعم تبادل المعارف وتطبيقها لطريقة «التعلم بالممارسة». على هذا النحو، تم إشراك جميع المدن الـ ١٧ في وقت واحد في استراتيجية بناء القدرات التي تتضمن التعليم التأسيسي و«التدريب على رأس العمل» الذي ينتهي في ذروته بتدريب متطور ومحدد للكوادر السعودية استناداً إلى نتائج واستنتاجات نظام التخطيط



المناظر الطبيعية في منطقة حائل

يقر البرنامج بأن المنهجية، التي تستند إليها التوصيات المتعلقة بالسياسات التي توجه التحسينات والتعديلات في نظام التخطيط، يجب أن تكون قائمة على الأدلة، لهذا الغرض، تم دمج أساليب مختلفة لتوفير مجموعة الأدلة اللازمة لبناء الفهم أولاً ثم تقييم القضايا وتحديد التوصيات لمختلف المدن. وتتألف العناصر التي تشكل النهج القائم على الأدلة من ثلاث أنواع:

- ١) مراجعة وثائق ومخططات السياسات الحالية؛
- ٢) مؤشرات ازدهار المدن؛
- ٣) التحليل المكاني لنظم المعلومات الجغرافية.

إن الطريقة المستخدمة لإعداد توصيات السياسات القائمة على الأدلة، وتطوير القدرات وإشراك الجهات المعنية في جميع المدن السبع عشرة والوصول 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، 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.

لفهم المشاكل، بناءً على جمع وتحليل كل من البيانات الثانوية والابتدائية، كما يستخدم تقرير حالة المدينة، كما هو الحال في البرنامج ككل، البيانات التي تم جمعها في إطار مبادرة ازدهار المدينة (مؤشرات ازدهار المدن) لتحديد الاتجاهات والتحديات الهامة على مستوى المدينة، ثم يقترن ذلك بمراجعة وثائق التخطيط الحالية إلى جانب التحليل المكاني لنظم البيانات الجغرافية الشاملة وعلى مستوى المدينة لتحديد الاستراتيجية المذكورة أعلاه.

٤,١ منهجية المدخلات القائمة على الأدلة

٤,١,١ نهج المدخلات القائمة على الأدلة

يؤدي نهج التخطيط القائم على الأدلة إلى فهم أعمق للديناميكيات المكانية للمنطقة الحضرية، من خلال الجمع بين مجموعات البيانات الحضرية المختلفة ومقارنتها، مثل التركيبة السكانية والكثافة واستخدامات الأراضي والسمات الطبيعية وتحليل شبكة الطرق وسهولة الحركة.

وتظهر الأدلة (البيانات) في شكل مؤشرات يمكن مقارنتها بمعايير ومقاييس أفضل الممارسات للتنمية الحضرية المستدامة، حيث أنها لا توفر فقط منظورا واضحا للقضايا الإنمائية الرئيسية، ولكنها تحدد أيضا الأثر المتوقع لمقترحات التنمية المستقبلية على المؤشرات المطبقة في التحليل.



© FSCP

٢,٣,١ 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 لمنطقة حائل
- المخطط الهيكلي لمدينة حائل
- المخطط المحلي لمدينة حائل

٣,٣,١ تقرير تقييم مؤشر الازدهار في المدينة

يتكون مؤشر ازدهار المدينة من ستة محاور تعمل على 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. المحاور الستة هي:

- ١) الإنتاجية؛
- ٢) البنية التحتية؛
- ٣) نوعية الحياة؛
- ٤) الإنصاف والاندماج؛
- ٥) الاستدامة البيئية؛
- ٦) الحوكمة والتشريع.

وقد تم اعتبار هذه المحاور كأدلة إرشادية في التقييم العمراني لمدينة حائل، 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.

٤,٣,١ التحليل المكاني لنظم المعلومات الجغرافية

يسلط التطبيق المكاني للمؤشرات المذكورة أعلاه الضوء على الأنماط التفصيلية للتنمية والتفاعلات والديناميات المرتبطة بالحركة والكثافات واستخدامات الأراضي داخل النظام الحضري. تمكن هذه العملية من فهم ديناميكي 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 حائل



مستوى حاضرة حائل



مستوى مدينة حائل



مستوى المجاورات السكنية



المنهجية التشخيصية المتعددة المستويات

السياق المكاني لمدينة حائل على المستوى الوطني والإقليمي



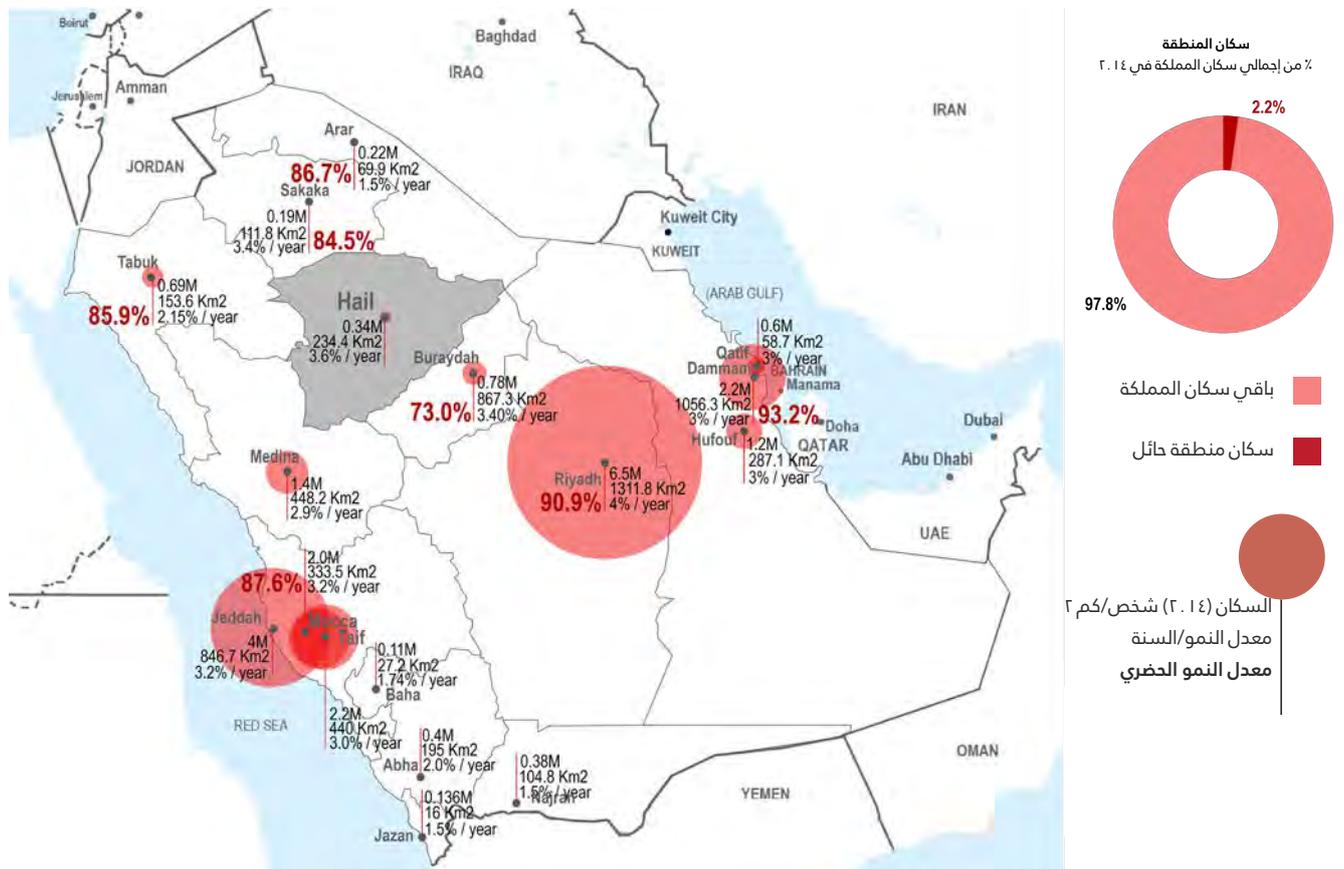


١,٢ دور المدينة على المستوى الوطني والإقليمي

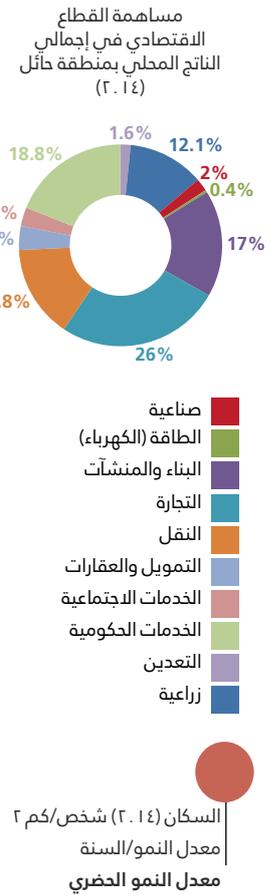
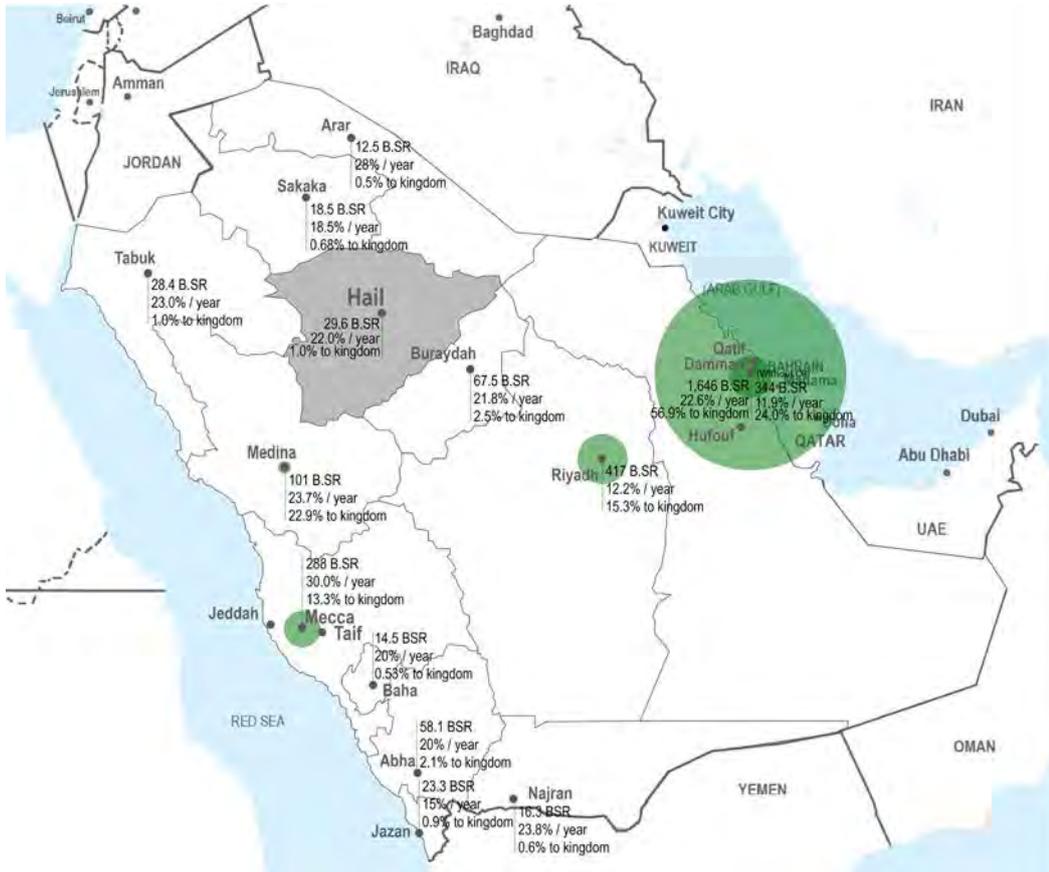
١,١,٢ الخلفية التاريخية

مدرجان ضمن قائمة اليونسكو هما موقع جبة والشوامس. كانت منطقة حائل، منذ الألفية الأولى قبل الميلاد، مفترق طرق للقوافل القادمة من الطريق الممتد بين الشرق والغرب عبر شبه الجزيرة والطريق بين الشمال والجنوب عبر بلاد ما بين النهرين واليمن، وفي القرن الثاني عشر، أصبح مساراً هاماً للحجاج من العراق وسوريا إلى المدينة المنورة ومكة المكرمة، ومع تحديث المدينة وتطويرها على مدى السنوات الخمسين الماضية، اختفت العديد من المواقع التاريخية المذكورة. وكما هو الحال مع مدن أخرى في جميع أنحاء المملكة، فإنه بإعادة اكتشاف التاريخ وإعادة تأهيل الموارد العمرانية والحضرية والتاريخية وربطها بالموارد الاستراتيجية الحديثة مثل وسائل النقل العام والمرافق والخدمات العامة والأنشطة التجارية بدأت مدينة حائل في الانتعاش، ليس فقط على مستوى تراث المدينة وأهميتها التاريخية فحسب، بل أيضاً على مستوى ثرواتها الاقتصادية واستدامتها. وبناء على ذلك يجب تطبيق مجموعة من الضوابط التنظيمية شديدة التقييد على المباني التاريخية ونقاط الاهتمام في المدينة، حيث إن الحفاظ على هذه الأصول والموارد التاريخية وتحديثها من شأنه أن يرسخ هوية المدينة باعتبارها مفترق طرق بين الماضي والمستقبل.

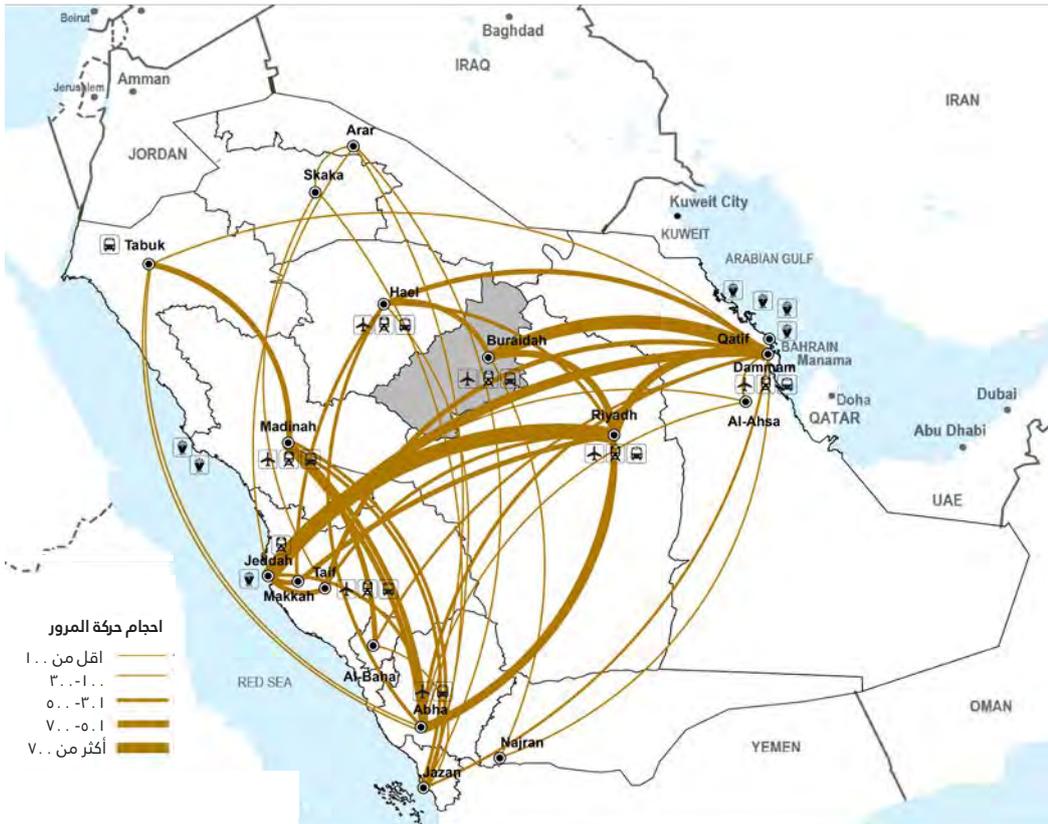
تقع حائل بين جبال أجا، غرب وادي حائل، وتحدها من الشمال الحدود الشمالية والجنوب، ومن الجنوب والشرق منطقة القصيم، ومن الغرب منطقتي تبوك والمدينة، ولقرون مضت، كانت حائل «من أهم مدن الصحراء» لأنها كانت نقطة العبور الرئيسية للحجاج المتوجهين إلى المدن المقدسة في مكة المكرمة والمدينة المنورة وللتجار الذين يسافرون شمالاً أو جنوباً في شبه الجزيرة العربية. لقد لعبت مدينة حائل في الماضي دوراً هاماً في وسط شبه الجزيرة العربية، حيث أن موقعها المميز أتاح للمدينة والمنطقة إمكانية الاتصال بخارج المملكة عبر العديد من الأساليب، مثل التجار، والكتاب، والشعراء، والحجاج، مما أدى في النهاية إلى خلق نسيج نابض بالحياة التاريخية والعمرانية، كما لعبت المناظر الطبيعية والجيولوجية دوراً في ماضي المدينة الشهير، وبالتحديد الكثبان الرملية في صحراء النفود الكبير، والمناظر الطبيعية الجبلية لجبل أجا شمال المدينة، والصخور الجرانيتية الحادة لجبال سلمى غرب المدينة، علماً بأن هذه الخصائص الطبيعية أدت إلى حماية المدينة من الغزاة، وأتاحت الفرصة لها في ذات الوقت للنمو والازدهار. ولقد ترك بعض السكان الأوائل آثار وجودهم والتي تمثلت في العثور على بعض الأدوات والفن الصخري القديم الذي يبلغ عمره ما يقرب من عشرة آلاف عام، كما يوجد في منطقة حائل حالياً موقعان



الشكل ١. توزيع السكان والنمو على مستوى منطقة حائل والمملكة العربية السعودية



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



الشكل ٣. شبكة النقل والموانئ والمطارات بين مدن المملكة العربية السعودية والمناطق الدولية المحيطة بها



٢,١,٢ الجغرافيا والموقع

تقع منطقة حائل في الجزء الشمالي الأوسط من المملكة العربية السعودية، وتبلغ مساحتها ١١٨,٢٢ كيلومتر مربع، بينما تقع مدينة حائل في وسط المنطقة وهي المدينة الوحيدة البارزة في المنطقة، حيث تتصل بشكل جيد نسبياً بالمراكز الإقليمية الأخرى وتبعد حوالي ٦٠٠ كم عن الرياض و٤٥٠ كم عن المدينة المنورة و٦٥٠ كم عن تبوك، وترتفع فوق مستوى سطح البحر بما يقرب من ٩١٥ متر، وبالتالي تتميز بمناخ معتدل، وتحدها سلسلتين من الجبال السائدة في المنطقة، وهما جبال آجا في اتجاه الغرب وجبال سلمى إلى الجنوب الشرقي، حيث يبلغ طول جبال آجا حوالي ١٠٠ كيلومتر، ويبلغ عرضها حوالي ٢٥ إلى ٣٠ كيلومتراً، وتبلغ أعلى قمة فيها حوالي ١٣٥٠ متر، بينما يبلغ طول جبال سلمى حوالي ٦٠ كيلومتراً، ويبلغ عرضها ١٣ كيلومتراً، وأعلى نقطة فيها تقع على ارتفاع ١,٢٠٠ متر فوق مستوى سطح البحر. يتميز الموقع الجغرافي لمدينة حائل بالعديد من المزايا مثل المناخ المعتدل والجبال ذات المناظر الخلابة والبيئات الصحراوية المدهشة.

٣,١,٢ الخلفية الديموغرافية

يبلغ عدد سكان منطقة حائل ٦٧,٠٠٠ نسمة حسب تعداد عام ٢٠١٠، ما يمثل ٢,١٨٪ من إجمالي السكان في المملكة، منهم ١٩,٥٪ من غير السعوديين، وتتركز نسبة كبيرة من السكان (٦٩,٢٪)، في محافظة حائل، تليها محافظة الغزالة بنسبة ١٧,١٪، والشنان ٧٪، وبقعاء بنسبة ٦,٧٪، ويشير ذلك إلى تركزاً قوياً للموارد في منطقة ذات كثافة سكانية منخفضة.

٤,١,٢ الخلفية الاجتماعية الاقتصادية

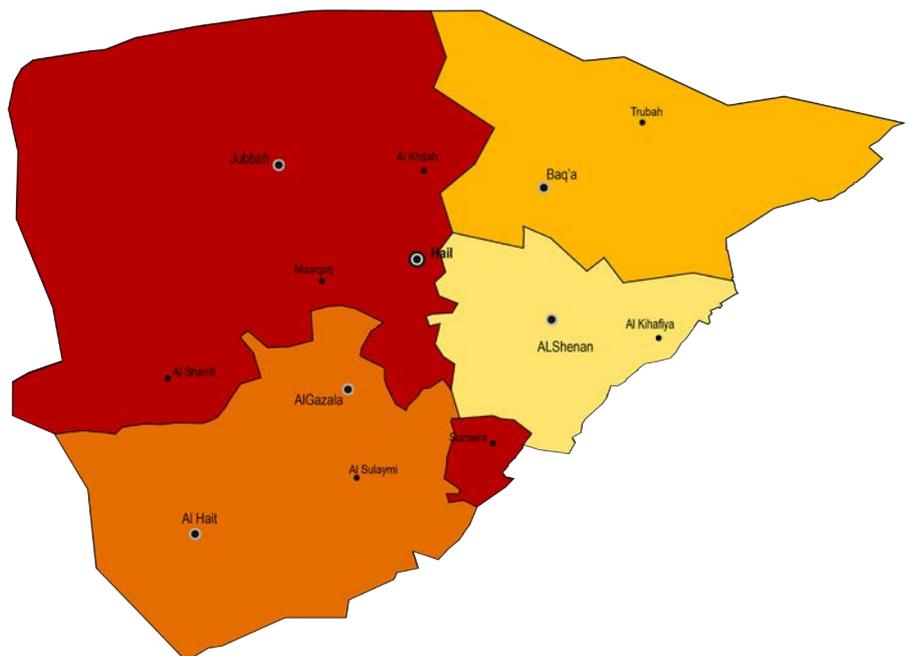
تتميز منطقة حائل بموقعها المركزي القوي وكثافة السكان والقدرة الإنتاجية داخل المدينة والمناطق المحيطة بها، كما توجد بها مدينة الأمير عبد العزيز بن مساعد الاقتصادية (PABMEC) (التي تم إعلانها في عام ٢٠٠٦) الواقعة في الطرف الشمالي للمدينة، عند تقاطع الطرق الإقليمية السريعة التي تربط المنطقة بالرياض والمدينة المنورة، وتمتد إلى الشمال، وبالتالي فإن الهدف الرئيسي يتمثل في جعل المدينة الجديدة مركز رئيسي للتجارة والصناعة والنقل والخدمات اللوجستية في منطقة الشرق الأوسط.

إجمالي الناتج المحلي

بلغ الناتج المحلي الإجمالي لمنطقة حائل (٢٠١٢) ٢٩,٦ مليار ريال، وهو ما يمثل ١٪ من الناتج المحلي الإجمالي للمملكة و٢,٠٧٪ من الناتج المحلي الإجمالي مع استبعاد النفط الخام والغاز، في حين يحتل قطاع التجارة المركز الأول من حيث المساهمة في إنتاج منطقة حائل بنسبة ٢٦٪، يليه قطاع الإنشاءات والبناء بنسبة ١٧٪، وقطاع النقل والاتصالات بنسبة ١٤,٨٪، والقطاع الزراعي بنسبة ١٢,١٪، والخدمات الاجتماعية، والخدمات الشخصية بنسبة ٣,٨٪، ثم قطاع الخدمات المالية والعقارية بنسبة ٣,٨٪. تتيح المزايا الإقليمية للمنطقة أساساً قوياً للنمو في الإنتاج الزراعي والسياحة، حيث يمر بالمنطقة أهم المسارات التاريخية في شبه الجزيرة العربية، وهو «درب زبيدة»، عبر الجزء الشرقي منها، كما

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

- حائل
- الشنان
- الغزالة
- البقعاء



الشكل ٤. الحدود الإدارية لمحافظة منطقة حائل



الخطوط الحديدية:

تعتبر مدينة حائل النقطة المركزية على طول خط السكة الحديد الذي أنشئ مؤخراً والذي يربط الرياض بمدينة الحديثة على الحدود مع الأردن، ويقوم بنقل كل من البضائع والأشخاص ويربط حائل بأسواق بعيدة عن المنطقة، إضافة إلى إنه يتيح فرصة أخرى لتوسيع قطاع الزراعة وتوزيع المنتجات والسلع عبر المناطق بشكل أوسع، كما إن إنشاء عدد من الخطوط الحديدية الثانوية المخططة من شأنها أن تحسن الاتصال بالمناطق المجاورة وتعزز إمكانات منطقة حائل للعمل كنقطة نمو مهمة في الأجزاء الشمالية من المملكة.

٢,٢ النطاق المكاني الوطني والإقليمي

١,٢,٢ التنظيم الإقليمي

الحدود الإدارية

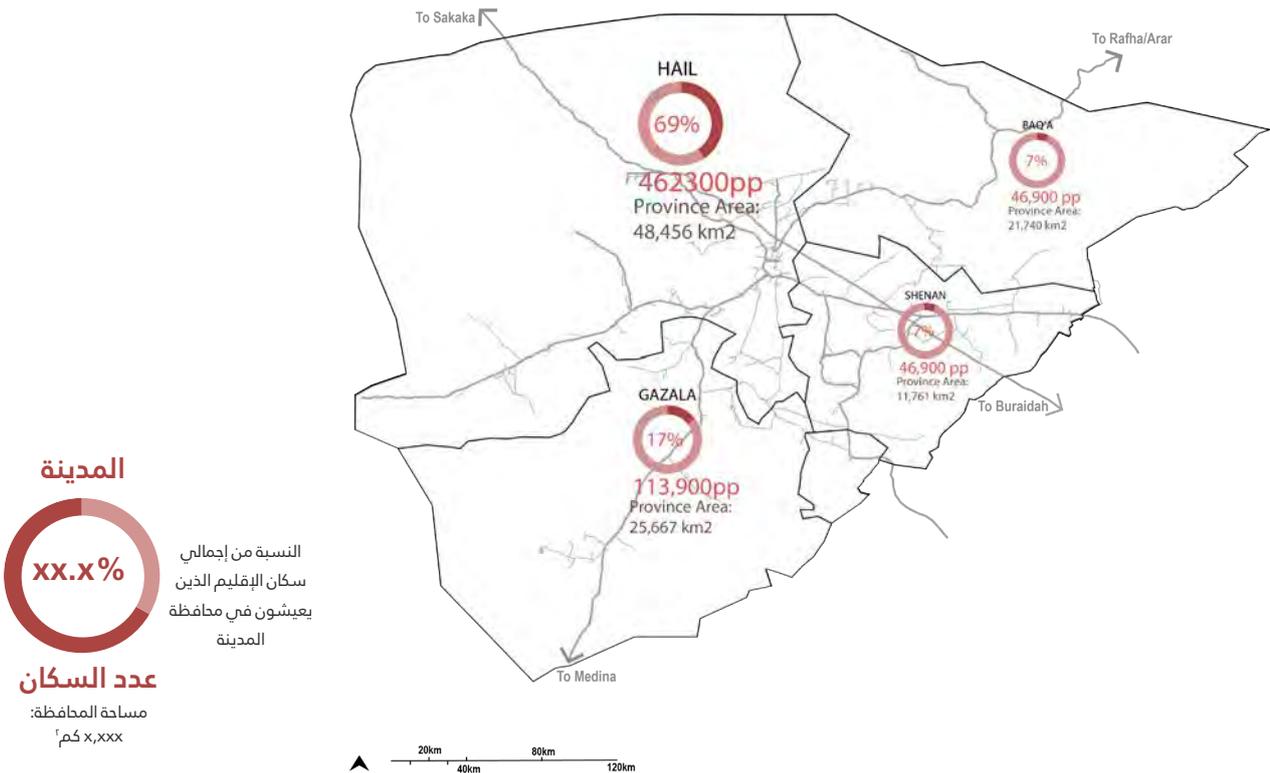
تبلغ مساحة منطقة حائل ١١٨ ألف كيلومتر مربع أو حوالي ٦% من المساحة الإجمالية للمملكة، وتنقسم إدارياً إلى إمارة حائل وثلاث محافظات هي: بقعاء، والشنان، والغزالة.

إن وجود المواقع الأثرية والتراثية على طول هذا المسار القديم والتاريخي للحج يتيح فرصة تطوير صناعة سياحية قوية داخل المنطقة. وحيث أن السمة السكانية الغالبة في المنطقة هي من الشباب الذين تقل أعمارهم عن ٣٠ سنة فإن من المهم تطوير هذه القطاعات بشكل أكبر لتوليد فرص العمل لهم.

٥,١,٢ شبكات النقل والوصولية على مستوى المملكة

النقل الجوي و المطارات:

مطار حائل الإقليمي، هو المطار الوحيد في المنطقة الذي يقوم بخدمات نقل الركاب والبضائع، ويوفر رابطاً مهماً بالمدن والمناطق الأخرى في المملكة، وقد بلغ عدد المسافرين باستخدام المطار حوالي ٤٦٥,٠٠٠ في عام ٢٠١٢، وبلغت كمية البضائع المنقولة حوالي ١,٢٦١,٠٠٠ و ١,١٥٧,٠٠٠ طن خلال عامي ٢٠١١ و ٢٠١٢ على التوالي، ما يمثل حوالي ٢٧,٠% و ٢٢,٠% من إجمالي الشحن الجوي في المملكة العربية السعودية، كما يلعب هذا المطار دوراً هاماً في نمو وتطور المنطقة في المستقبل.



الشكل ٥. توزيع السكان في محافظات منطقة حائل



المخطط الإقليمي لمنطقة حائل

يقترح المخطط الإقليمي لمدينة حائل إنشاء تدرج هرمي لمراكز النمو لتعزيز التنمية، حيث أنها، كمركز للنمو الوطني، ترتبط بمراكز النمو الإقليمية والمحلية الأخرى مثل «بقعاء» و«الشنان» و«الغزالة» وغيرها.

٢,٢,٢ الهيكل الإقليمي والموارد البنية التحتية للنقل

تمتلك حائل شبكة جيدة من الطرق الوطنية والإقليمية والمحلية التي تربط محافظات بالمدن الكبرى والمشاريع والأنشطة الزراعية والتجارية والصناعية المختلفة، بالإضافة إلى ربطها بالمناطق المجاورة، ويبلغ طول الطرق الإقليمية ١,٢٥٨ كيلومتر، أي ما يعادل ٧,٩٪ من إجمالي الطرق التابعة لوزارة النقل، كما بلغ مجموع أطوال الطرق الزراعية وغير المعبدة في المنطقة ١٢,٤٠٠ كيلومتر بنهاية عام ٢٠١٢، علماً بأن المنطقة تشهد حالياً نشوء مشاريع جديدة، ويجري حالياً تنفيذ توسعات في شبكة الطرق الداخلية، فضلاً عن الطرق التي تربط المنطقة بالمناطق الأخرى، حيث يتم تنفيذ العديد من المشاريع الجديدة. إضافة إلى خط سكك الحديد الذي تم الإشارة له.

الموارد الاقتصادية

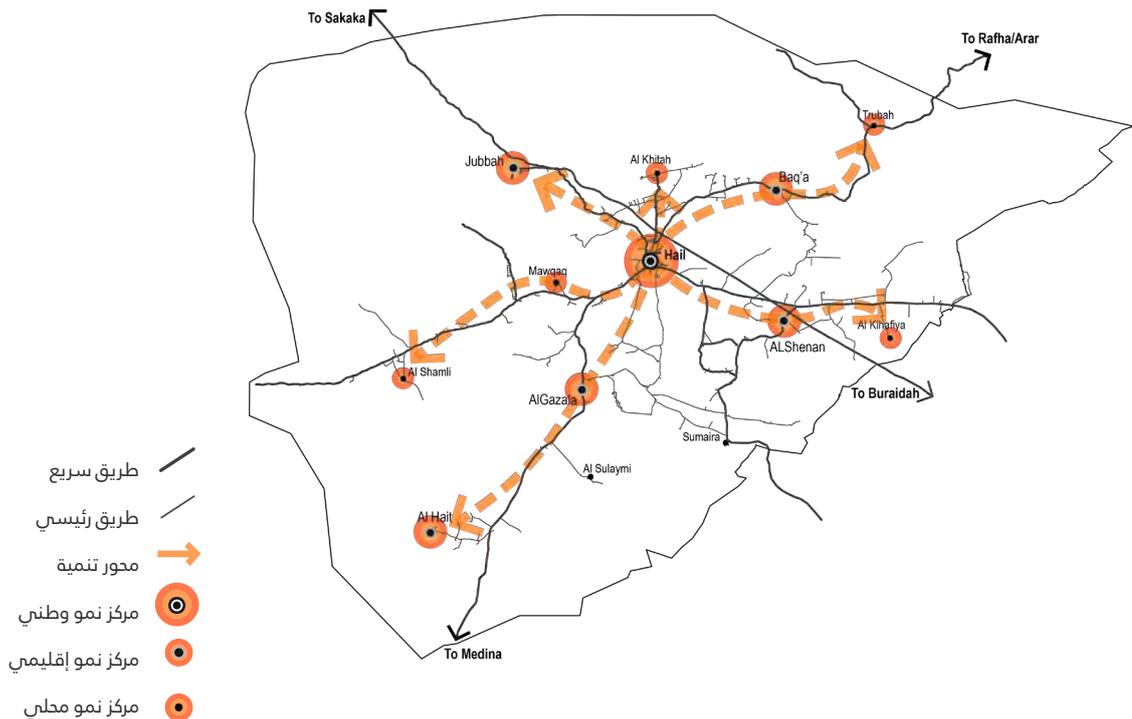
إن القاعدة الاقتصادية لمنطقة حائل تعتمد بشكل كبير على الزراعة، مع إنتاج كبير للحبوب والزيتون والتمر والفاكهة، كما تأتي نسبة كبيرة من إنتاج المملكة من القمح من منطقة حائل، وفيما يلي وصف للقطاعات الاقتصادية الأربعة الرائدة في المنطقة:

قطاع الزراعة:

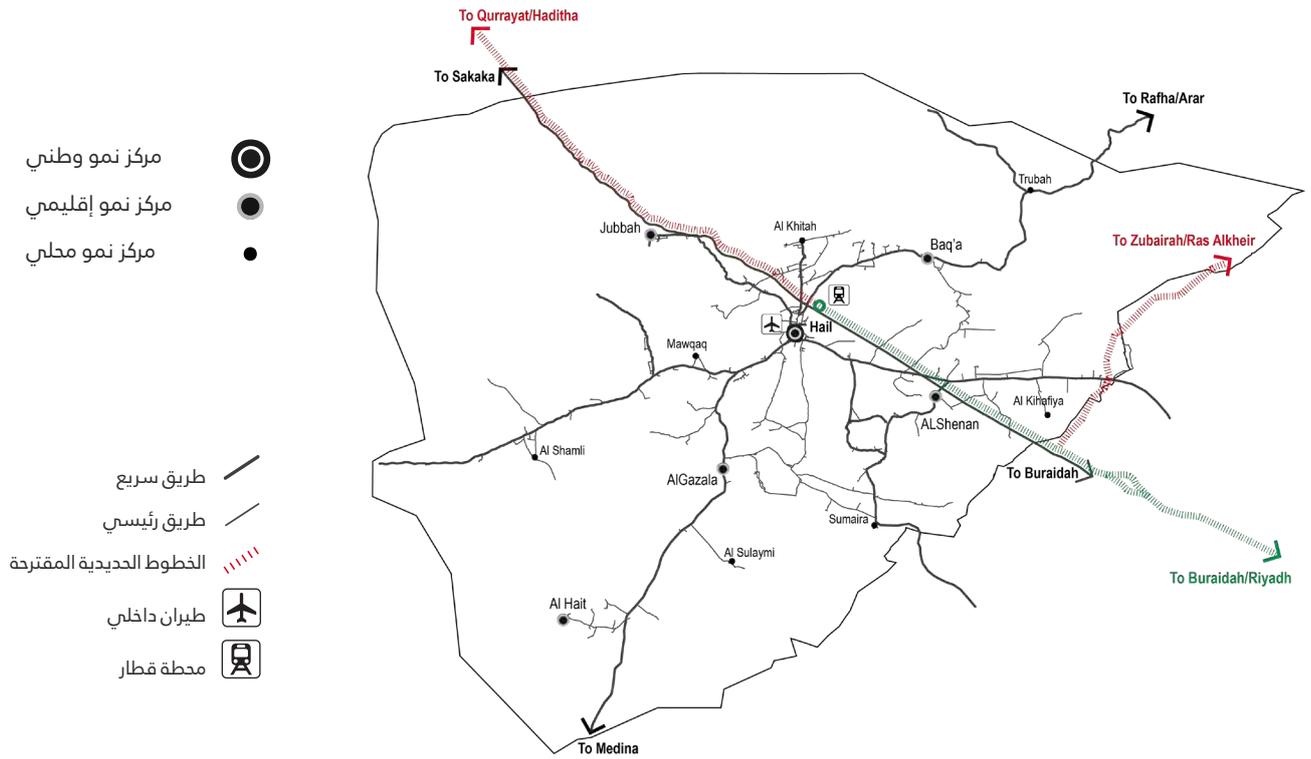
تعتبر الزراعة واحدة من أهم القطاعات الاقتصادية في حائل، وتؤثر على العديد من شرائح المجتمع الأخرى في المنطقة، وتتمتع بمزايا نسبية هامة، بما في ذلك نوعية المياه وتوافرها، والتربة المناسبة للزراعة والمناخ الملائم للزراعة معظم المحاصيل، مما أدى إلى زيادة كبيرة في معدلات إنتاج العديد من المحاصيل المهمة مثل القمح والخضار والزيتون والفاكهة، والتمور والأعلاف الخضراء، وقد بلغ إجمالي مساحة المحاصيل في المنطقة حوالي ٨٤,٠٠٠ هكتار في عام ٢٠١١، وهو ما يمثل حوالي ١,٧٪ من إجمالي مساحة المحاصيل في المملكة، والتي بلغت ٧٨٨,٠٠٠ هكتار في نفس العام، وفي هذا الخصوص، هناك عدد كبير من المشاريع الزراعية والحيوانات الزراعية المتخصصة، وأهمها شركة حائل الزراعية، كما تتميز المنطقة بمساحات رعوية كبيرة وجهات مختلفة لتربية المواشي ذات مستوى عالٍ من الخبرة في تربية الأغنام والإبل.

قطاع الصناعة:

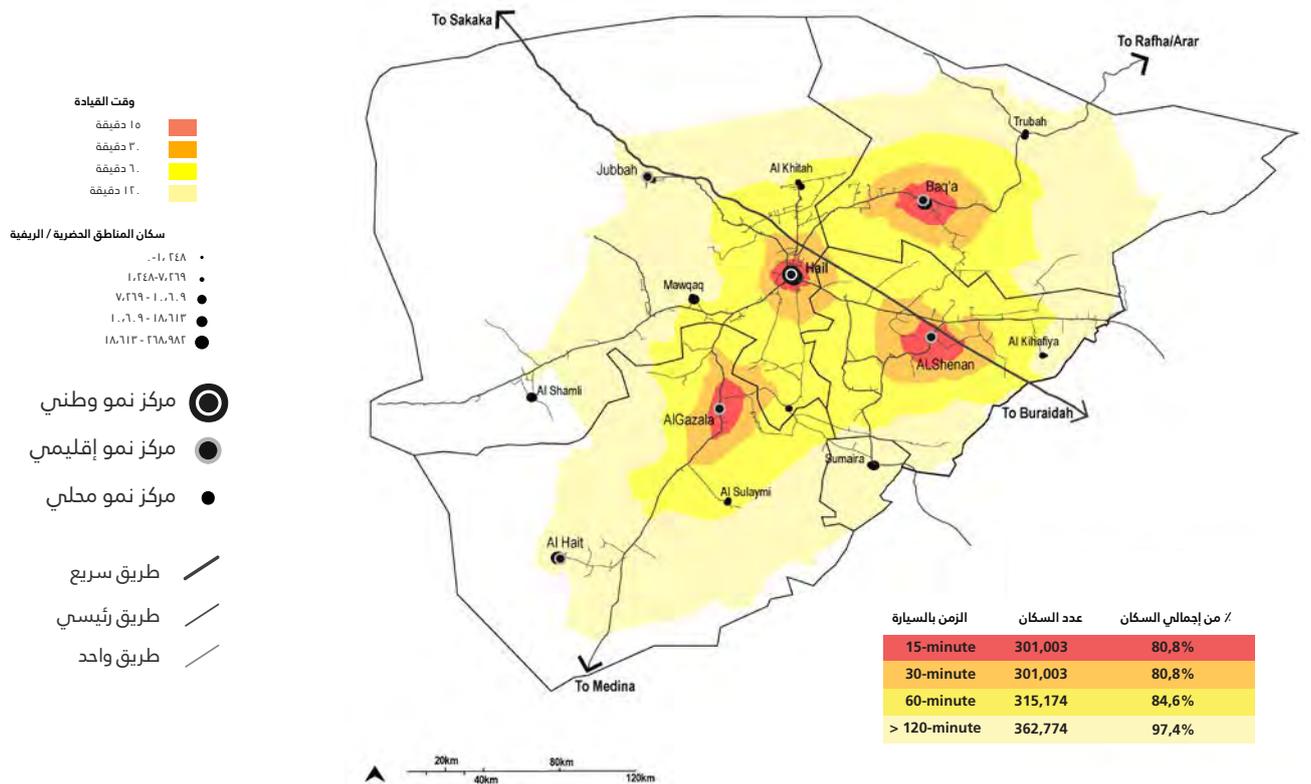
يوجد في حائل ٤٥ مصنعاً منتجا، تمثل حوالي ٠,٧٪ من إجمالي عدد المصانع المنتجة في المملكة والتي بلغت ٣,٦٦٤ مصنعاً في نهاية عام ٢٠١٣م، كما بلغ إجمالي الاستثمارات في مصانع حائل ٢,٣٦ مليار ريال، أي ما نسبته ٠,٢٧٪ من إجمالي تمويل المنشآت الإنتاجية في المملكة، وبلغ إجمالي عدد العاملين في المصانع في حائل ٦,٢٠٠ عامل، أي ما يمثل ٠,٧٥٪ من إجمالي القوى العاملة الصناعية في المملكة بنهاية عام ٢٠١٣. بالإضافة إلى ذلك، توجد هناك مدينة صناعية حديثة، تقع جنوب مدينة



الشكل ٦. المحاور الرئيسية لمنطقة حائل



الشكل ٧. البنية التحتية للطرق والمرافق لمنطقة حائل



الشكل ٨. تحليل إمكانية الوصول عبر شبكة الطرق في منطقة حائل



حائل، بمساحة إجمالية تبلغ ٢,٥ مليون متر مربع، تضم عددًا كبيراً من المصانع المنتجة بالإضافة إلى العديد من المصانع الجديدة قيد الإنشاء.

قطاع التعدين والمناجم:

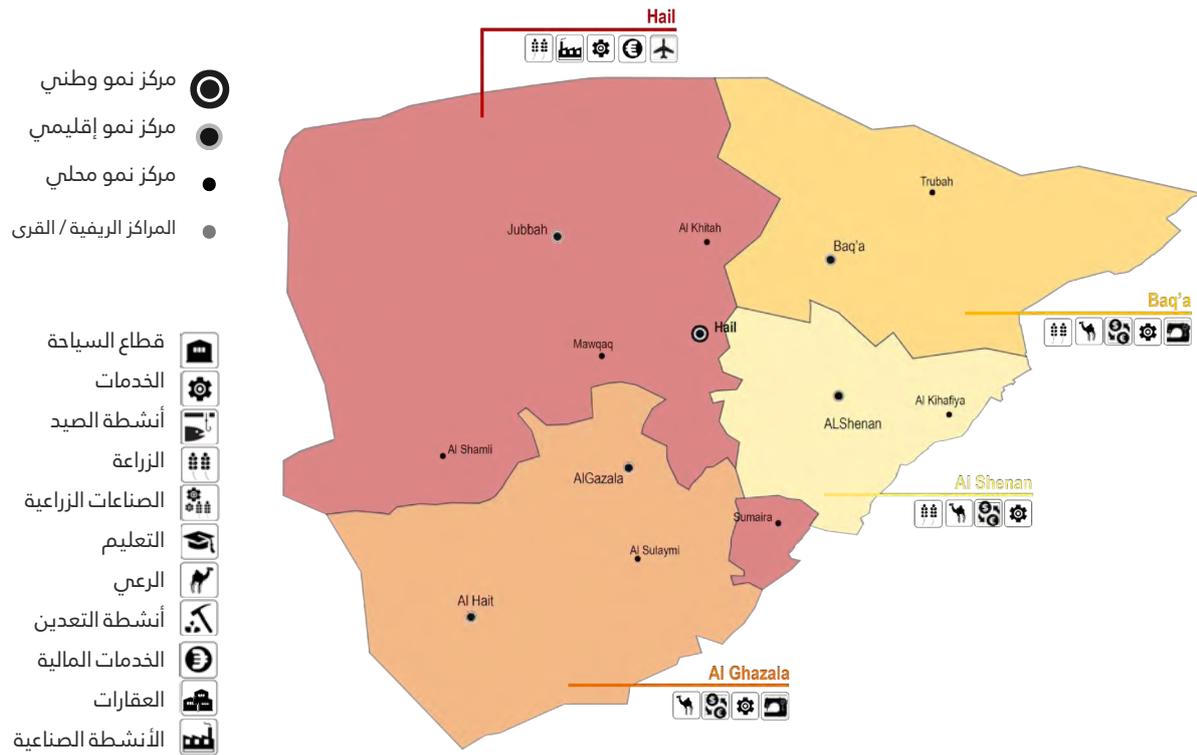
يعتبر قطاع التعدين واستخراج الحجاره واحداً من الأنشطة الهامة والواعدة التي يمكن أن تسهم في استغلال الموارد الطبيعية في الإقليم، وتغطي احتياجات قطاعات البناء والصناعة والمواد الأولية وغيرها، كما إن هناك أنشطة أخرى في منطقة حائل، مثل التعدين واستغلال المناجم، تستخدم المواد الخام مثل الحجر الجيري في تصنيع الأسمنت وخام الصلصال، والكاولين، والمغنيسيوم، علماً بأن الحجر الجيري يستخرج من منطقة تربة، والطين من بقعاء، والمغنيسيوم من ضرط.

قطاع التجارة:

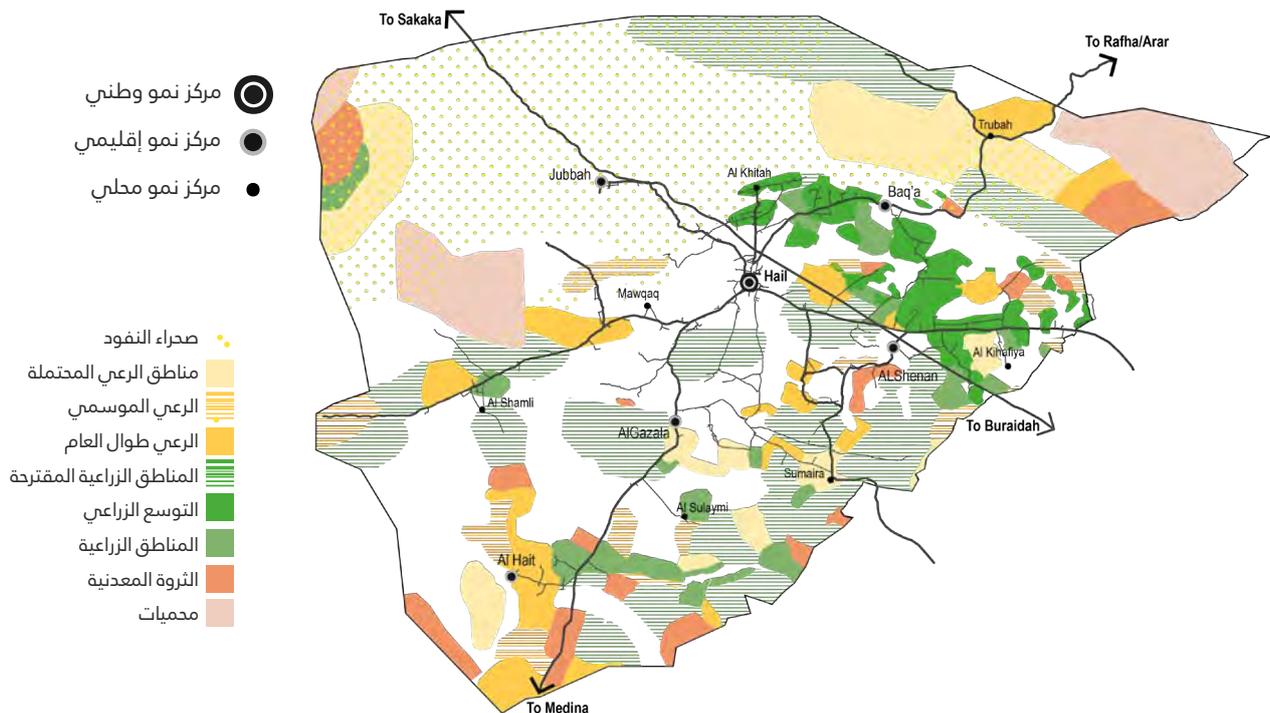
بلغ العدد الإجمالي للمنشآت والشركات المختلفة في حائل حوالي ٤٢,٠٠٠ في عام ٢٠١٢، وهو ما يمثل ٣,٥% من إجمالي المؤسسات التجارية في المملكة، وقد إزداد المتوسط السنوي بسبب عدد الشركات الجديدة في حائل خلال الفترة ٢٠٠٤-٢٠١٢، والتي بلغ عددها ٢,٨٦٢ شركة.



الجبال المحيطة بمدينة حائل



الشكل ٩. القطاعات الاقتصادية المختلفة في محافظات منطقة حائل



الشكل ١٠. ا. يوضح استعمالات الأراضي الإقليمية في منطقة حائل

٣

الدوكمة والتمويل البلدي



© FSCP

١.٣ الإطار التشريعي والمؤسسي

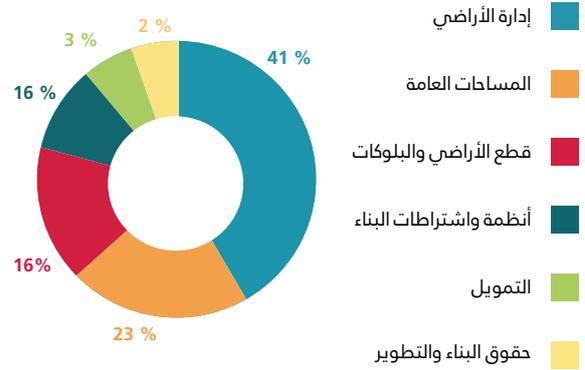
وبصرف النظر عن الاستراتيجية العمرانية الوطنية، يتم تحديد أدوات التخطيط هذه من خلال أدلة إجرائية داخل وزارة الشؤون البلدية والقروية وليس بموجب النظام، وبالتالي فهي تفتقر إلى الشرعية، ولا يمكن لهذه الأدوات، بحكم طبيعتها، وضع وتطبيق نظام للمساءلة والشفافية تجاه الجهات الفاعلة ذات الصلة، علاوة على ذلك، فإن أنظمة واشتراطات البناء واستخدامات الأراضي قد سهلت من أنشطة الزحف العمراني داخل مدينة حائل، على سبيل المثال، تبلغ المساحة الإجمالية للمدينة ٧٦٣٤ هكتاراً، وتبلغ الكثافة السكانية فيها ٥. شخصاً للهكتار الواحد في المناطق الحضرية (٣٢١,٦٨ هكتاراً)، بالإضافة إلى ذلك نجد أن الأحياء السكنية داخل نفس المنطقة متبعثرة وبكثافة منخفضة، كما إن أنظمة واشتراطات البناء المعمول بها قد أدت إلى الزحف العمراني داخل مدينة حائل، على الرغم من المناشآت من قبل السكان والمتخصصين والقطاع الخاص بضرورة تنظيم المباني السكنية عالية الكثافة في المدينة^(١). ومن حيث الإصلاح، فسوف تستفيد مدينة حائل من اللامركزية المالية والاختصاص القضائي على حد سواء لتسهيل الحلول المستقلة والمبتكرة للمشاكل الاجتماعية الحضرية على مستوى الأمانة، وهذا يتطلب:

(أ) تفويض صلاحية التخطيط: من وزارة الشؤون البلدية والقروية إلى الأمانة المحلية مع إتاحة إمكانية اتخاذ الإجراءات بشكل مستقل، دون اللجوء إلى جهة عليا، لتلبية احتياجات المجتمع بفعالية، ويدعم ذلك «الأجندة الحضرية الجديدة»، التي تنص على أن عمليات التخطيط والتصميم الحضري يجب أن تقودها الإدارات على المستوى الإقليمي والمحلي، كما إن تنفيذها يتطلب التنسيق مع جميع الجهات الحكومية، فضلاً عن مشاركة المجتمع المدني، والقطاع العام والجهات المعنية الأخرى.

(ب) اللامركزية المالية: تعطي الاستقلالية للأمانة في توجيه الأموال لتمويل الأنشطة الحضرية، وتشمل أنشطة تحقيق الإيرادات في المدن على كل من الضرائب والرسوم، بالإضافة إلى السماح للمناطق الحضرية بجمع بعض أشكال الضرائب على الممتلكات لتمويل الأنشطة الإنمائية. ويبين نظام الأراضي البيضاء الأخير، الذي يفرض رسوماً على قطع الأراضي غير المطورة في المناطق الحضرية لمعالجة المضاربة على الأراضي ونقص المساكن وتنمية الأراضي العشوائية، أنه يمكن الاستفادة من الآليات التنظيمية لتوليد الإيرادات مع تعزيز ودعم إطار إنمائي فعال.

(ج) إتاحة الفرص للجهات الفاعلة: بما في ذلك القطاع الخاص والتطوعي والمجتمع بشكل عام، للمشاركة في القرارات المتعلقة بالمشاريع التي تؤثر عليهم. من الناحية الإدارية، ينبغي تعزيز الإدارة النظامية داخل أمانة منطقة حائل، التي تشارك في تقييم فعالية أنظمة التخطيط، إلى جانب هيئة الرقابة والإشراف التابعة لها، من خلال مبادرات تدريب الموظفين بحيث يتم تأهيلهم لبدء دورهم على أكمل وجه، علاوة على ذلك، هناك حاجة إلى إدارة إشرافية لتعزيز تنفيذ وتطبيق هذه القوانين.

تشكل البيئة التشريعية في المملكة، والتي تعتمد على الشريعة الإسلامية، الأساس الذي يستند إليه الإطار التشريعي، حيث تتولى إصدار التشريعات أربعة كيانات هي: الملك، ومجلس الشورى، ومجلس الوزراء، والوزارات، ونتيجة لذلك، توجد خمسة أدوات تشريعية هي: (الأمر الملكي، و القرار الملكي، والأمر السامي، وقرار مجلس الوزراء، والقرار الوزاري)، والتي تعمل بترتيب هرمي يدعم سلطتها وصلاحتها. وبسبب هذا النظام اللامركزي في إعداد التشريعات، فإن مدينة حائل تسترشد بأكثر من ٥٠٠ وثيقة ومستند حالي في مجال



الشكل ١.١. عدد الأنظمة المتعلقة بالتخطيط العمراني في المملكة العربية السعودية وفق المحاور الرئيسية للتشريع العمراني (موئل الأمم المتحدة)

التخطيط العمراني، وقد صدر معظمها على أدنى مستوى إداري (مستوي التعميمات)^(٢) وبالتالي تفتقر إلى القوة التشريعية الرسمية. تلعب وزارة الشؤون البلدية والقروية دوراً هاماً في أنماط النمو والتنمية بحائل، حيث أنها مكلفة رسمياً بمهمة التخطيط الحضري في مدن المملكة، بما في ذلك إصدار جميع أنواع تراخيص البناء، وبالتالي، فإن أمانة منطقة حائل، بصفتها الجهة الإدارية المحلية الفاعلة في مدينة حائل، تعمل كذراع تنفيذي لوزارة الشؤون البلدية والقروية، كما أن نظام الموازنة مركزي، بمعنى أن عمليات التنمية في حائل تعتمد على الميزانية المخصصة من قبل وزارة المالية، من خلال ميزانية البنود السنوية، وهي الوسيلة المالية الوحيدة المتاحة لهم.

إن أنظمة التخطيط في المملكة، التي تتبع التدرج الهرمي للمستويات المكانية والتي تتحكم فيها القرارات الصادرة من الأعلى إلى الأسفل، تؤثر على التشريعات المكانية المطبقة في حائل، كما تعتبر الاستراتيجية العمرانية الوطنية لعام ٢٠٠١، هي المخطط الموجه والمرشد للمملكة، ولقد تمت المصادقة على المخطط الهيكلي لعام ١٩٩٧ وتنفيذه لصالح مدينة حائل، ولقد تم إعداد المخططين التخزين (المخطط الإقليمي لمنطقة حائل والمخطط المحلي)، ولكن لم يتم اعتمادهما، كما تهدف المراحل الثلاث من النطاق العمراني (٢٠١٤ و ٢٠١٩ و ٢٠٣٠) نحو الحد من التمدد والزحف العمراني في ضواحي المدن بدون وجود بنية تحتية حضرية كافية، وتعتبر مخططات تقسيم الأراضي هي اللبنة الأساسية للنمو والتطوير في مدينة حائل.

٢،٣ مستويات وإجراءات التخطيط

١،٢،٣ التدرج الهرمي للمخططات في مدينة حائل

إن نظام التخطيط في حائل مستمد من التدرج الهرمي الفعلي الموجود في المملكة، وفي هذا الإطار هناك أربعة مستويات مختلفة من المخططات المكانية هي: المستوى الوطني والإقليمي والمحلي ومستوى الحي. يوضح الشكل ١٢ مستويات التخطيط المطبقة في حائل.

٢،٢،٣ المخطط الإقليمي لمنطقة حائل

يعتبر المخطط الإقليمي المستوى الثاني للتخطيط المكاني في المملكة العربية السعودية، والذي يهدف إلى معالجة جوانب التنمية الإقليمية الحضرية والاجتماعية والاقتصادية، وقد تم إعداد المخطط الإقليمي لمنطقة حائل في عام ١٩٨٣ وتم تحديثه في عام ٢٠٠٤. تقدم استراتيجية التنمية الحضرية والمخطط الإقليمي لمدينة حائل وتبرز مدينة حائل كمركز للنمو الوطني يوفر الخدمات والأنشطة المركزية لتقديم خدمات على مستوى المنطقة، كما تركز على توجيه عوامل النمو نحو مدينة حائل، مع الأخذ في الاعتبار أنها واحدة من المراكز الحضرية، إلى جانب المراكز الأخرى المتمثلة في المدينة المنورة في الجنوب، وتبوك في الشرق، وبريدة في الغرب، والجوف في الشمال.

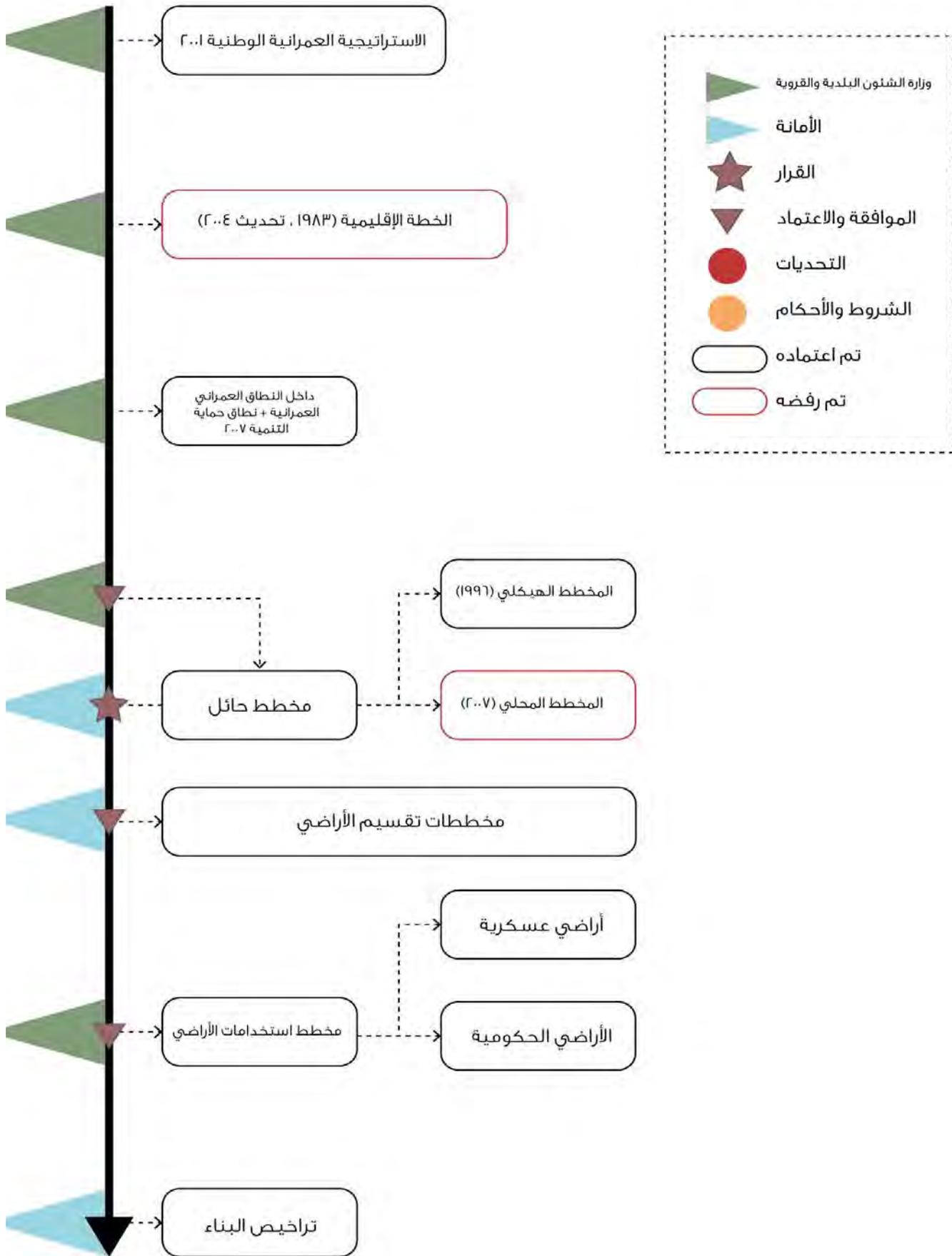
كما يحتاج الإطار التشريعي إلى الحفاظ على طريقة مقبولة للمشاركة العامة في صنع القرار لتعزيز المساواة والشمول الاجتماعي، إلى جانب أن توحيد التشريع العمراني سيعطي أيضاً شرعية للمخططات التي تعتمد عليها حائل.

إن تعديل نظام النطاق العمراني لإدراج معايير واضحة بشأن كيفية تحديده من شأنه أن يعزز المساءلة الفنية والرأسية، كما يحتاج النظام إلى زيادة التركيز على تحديد نطاق حماية التنمية كمناطق خالية من المشاريع والتنمية ليس فقط لتفادي التنمية العشوائية، بل أيضاً لمنع المصالح الخاصة من الاستفادة من التراخي في النص النظامي، بالإضافة إلى ذلك، هناك حاجة إلى مراجعة منهجية لعملية تقسيم الأراضي في منطقة حائل، حيث تمت الموافقة على بعض مخططات تقسيم الأراضي خارج النطاق العمراني.

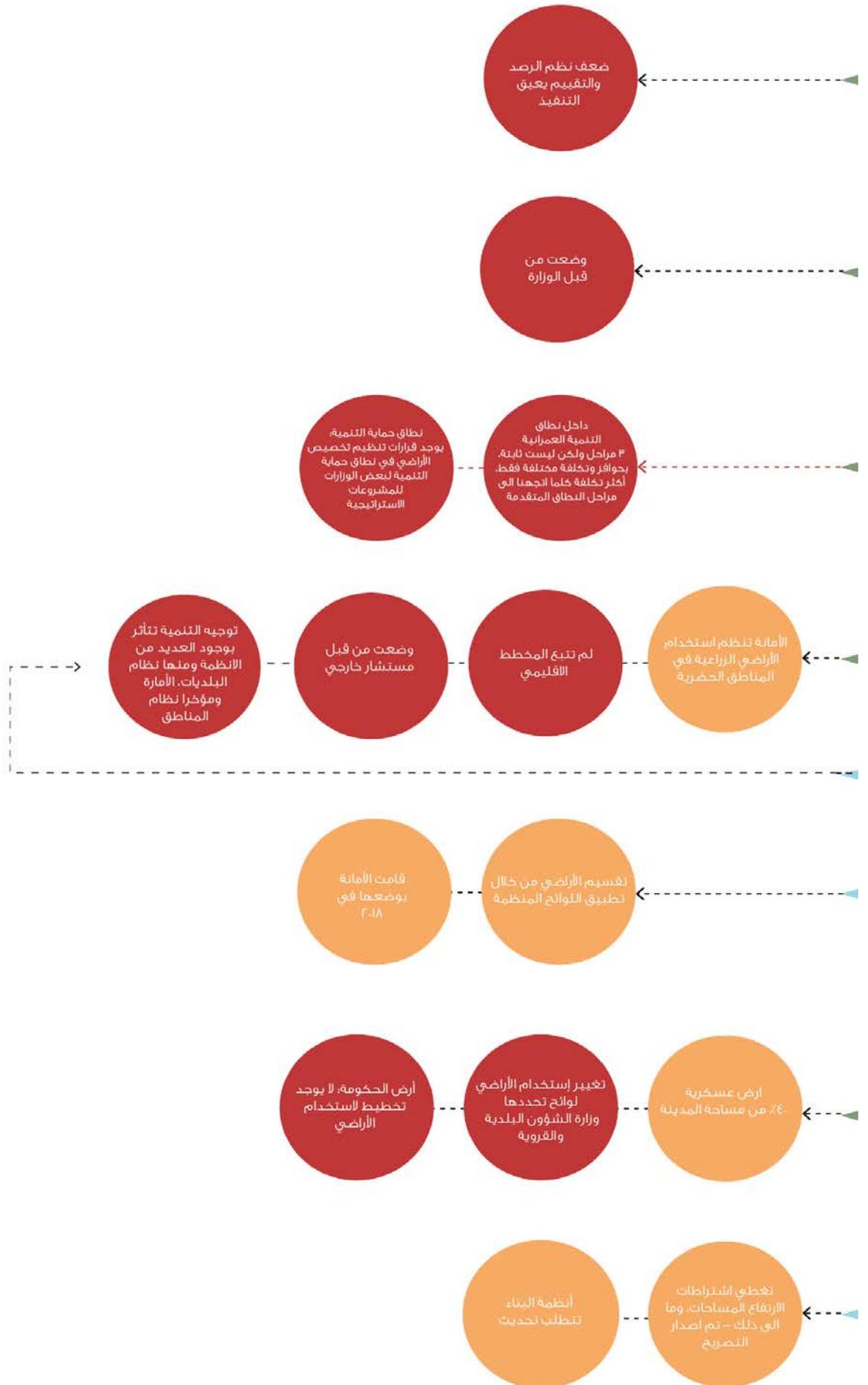
إن هذه الإجراءات سوف تعزز من إعداد السياسات المصممة لجعل المدينة أكثر استدامة، ومدمجة وأكثر كثافة، بالإضافة إلى ضرورة إجراء تدقيق ما بعد التشريع للنطاق العمراني لتقييم ما إذا كان قد حقق أهدافه أم لا، ويؤدي هذا بدوره إلى توفير المعلومات التي تركز عليها عملية الإصلاح بالإضافة إلى إيجاد بدائل سياسات التخطيط.



الوضع الراهن لأحد الشوارع في مدينة حائل



الشكل ١٢. عرض مبسط لتدرج مستويات التخطيط، وأدوات التخطيط المستخدمة لمدينة حائل (برنامج مستقبل المدن السعودية)





© FSCP

ورشة عمل الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة حائل مع الجهات المعنية

يحتوي على ٤٥ مصنع لمعالجة رمل السيليكيا وصخور الجرانيت، لذلك أكد المخطط على التوجيهات الإرشادية التالية للمدينة:

- تعزيز الدور السياحي والأثري والتاريخي للمدينة نظراً لوجود العديد من المناطق ذات الأهمية التاريخية والثقافية التي تشكل قاعدة للسياحة الثقافية؛
- تعزيز النشاط الصناعي مثل صناعة تجميع المعدات الكهربائية والإلكترونية في جنوب شرق المدينة، مع إمكانية إنشاء ورش للصناعات الحرفية في منطقة التخطيط الصناعي شرق الطريق الدائري الأول، مع توفير أحزمة خضراء لعزل المناطق الصناعية من المناطق السكنية؛
- تركيز التنمية الصناعية على ثلاثة محاور رئيسية:
- تحديد أولويات تنفيذ المخطط الصناعي في الجزء الشرقي من المدينة من خلال توفير شبكات البنية التحتية؛
- تطوير الصناعات الزراعية (مزارع الدواجن والصوامع) في المواقع المحددة داخل المخططات الصناعية؛
- إعادة تأهيل المنشآت الصناعية (المتوسطة والتقنية) التي تعتبر النواة المستقبلية للمدينة.

وفيما يتعلق باستخدامات الأراضي، فقد حدد المخطط الهيكلي استخدامات الأراضي الاستراتيجية وشبكات البنية التحتية داخل حاضرة المنطقة والنطاق العمراني حتى عام ١٤٥٠ هـ (٢٠٣٠)، حيث أن ٢٧,١ % من الأراضي تم تخصيصها للاستخدامات العسكرية في حين تم الاحتفاظ بـ ٢٦,٩ % من المناطق الحضرية للاستخدام السكني وحوالي ٢٥,٦ % من الأراضي تم تخصيصها للاستخدامات الحكومية، كما تم الاحتفاظ بنسبة ٣,٥١ % من الأراضي ضمن النطاق الجغرافي للمدينة للاستخدام الزراعي، مما يعني أن هنالك عملية تحديد وفصل واضحة بشدة للمناطق القابلة للبناء عن المناطق غير القابلة للبناء في حائل. إن المخطط الهيكلي لا يدعم استراتيجية واضحة تجاه استخدامات الأراضي المختلطة، حيث أنه يشجع نمط استخدامات الأراضي الأحادية بدلا من ذلك، ويقترح الاستخدامات المختلطة للأراضي والاستعمالات التجارية (٤,٥ % تجارية وسكنية) فقط على طول الطرق والمحاور الرئيسية والطرق الثانوية، وفيما يتعلق بالاستعمالات الأخرى، مثل الصناعية، فقد خصص لها أراضي بنسبة ٣,٦ %، بينما خصص ٥ % من المناطق الحضرية بالمدينة للمرافق والخدمات العامة.

المخطط المحلي:

يمثل المخطط المحلي المستوى الثالث من منظومة التخطيط الحضري في المملكة العربية السعودية، ويركز إلى حد كبير على مناطق الأمانة التي توجد ضمن النطاق العمراني مع التركيز بشكل خاص على الإسكان، كما يحتوي على الأطلس الحضري والذي يوضح تفاصيل الاستخدامات المسموح بها للأراضي في كل جزء من المدينة، ويكمله تقرير عن الأنظمة والاشتراطات، يتضمن المواصفات والضوابط المسموح بها، مثل نسبة المساحة المبنية، الشوارع، وارتفاعات المباني، ومناطق اشتراطات وأنظمة البناء الخاصة... إلخ. إن الهدف من المخطط المحلي هو: (أ) تطبيق الضوابط العمرانية على اشتراطات ولوائح استخدامات الأراضي والبناء؛ (ب) توفير الخدمات

يحدد المخطط الإقليمي الأهداف التالية:

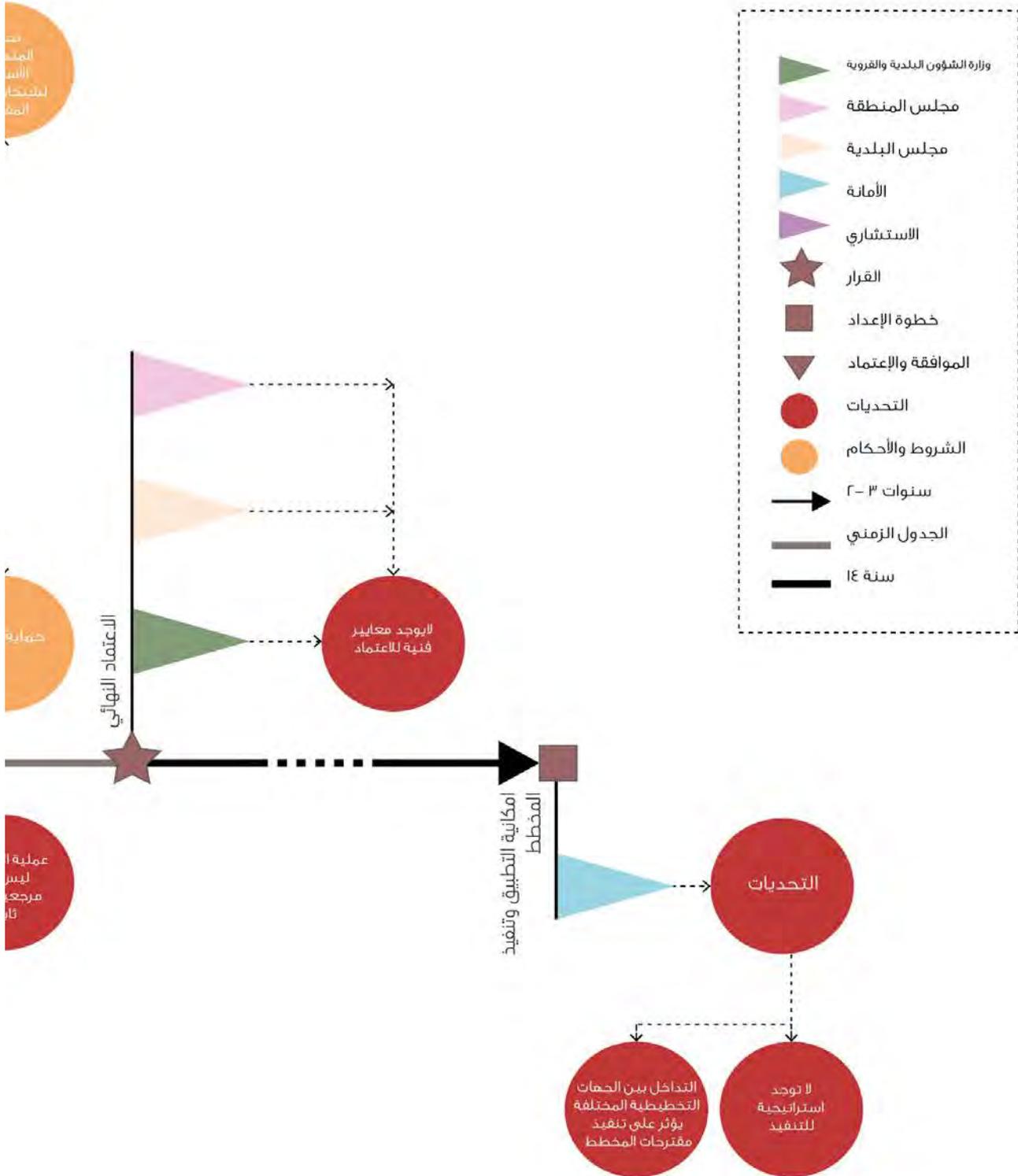
- تعزيز قطاع السياحة في المنطقة حيث أن هنالك العديد من مواقع الجذب السياحي، الأمر الذي يتطلب إعداد برنامج سياحي متكامل؛
- دعم القطاع الزراعي، الذي يعتبر قطاع النشاط الاقتصادي الإنتاجي الرئيسي في المنطقة؛
- الاعتماد على المنطقة الصناعية في الجزء الشرقي من حائل كقاعدة جيدة لإنشاء قطاع صناعي يعتمد على المواد الأولية المتاحة، مثل المنتجات الزراعية؛
- التركيز على الصناعة التحويلية (تجميع السيارات ومعدات تكنولوجيا المعلومات) التي تعتمد على توافر العمالة الحرة وعدم إعاقتهما بسبب توافر المواد الخام؛
- إنشاء خمس مؤسسات للتعليم العالي للتكامل مع جامعة حائل؛
- الدعوة إلى تطبيق المعايير البيئية على الأنشطة الإنمائية الجديدة لمنع آثارها البيئية السلبية؛
- زيادة فرص العمل على نطاق المدينة؛
- تطوير نظام العلوم والتكنولوجيا من خلال إيلاء المزيد من الاهتمام لأنظمة المعلومات؛
- دعم قطاع التجارة والخدمات، والقطاعات الفرعية الأخرى التي يمكن أن تنفذ مشاريع تنموية كبيرة، لرفع مستوى المعيشة في مجتمع حائل.

٣,٢,٣ مخطط مدينة حائل

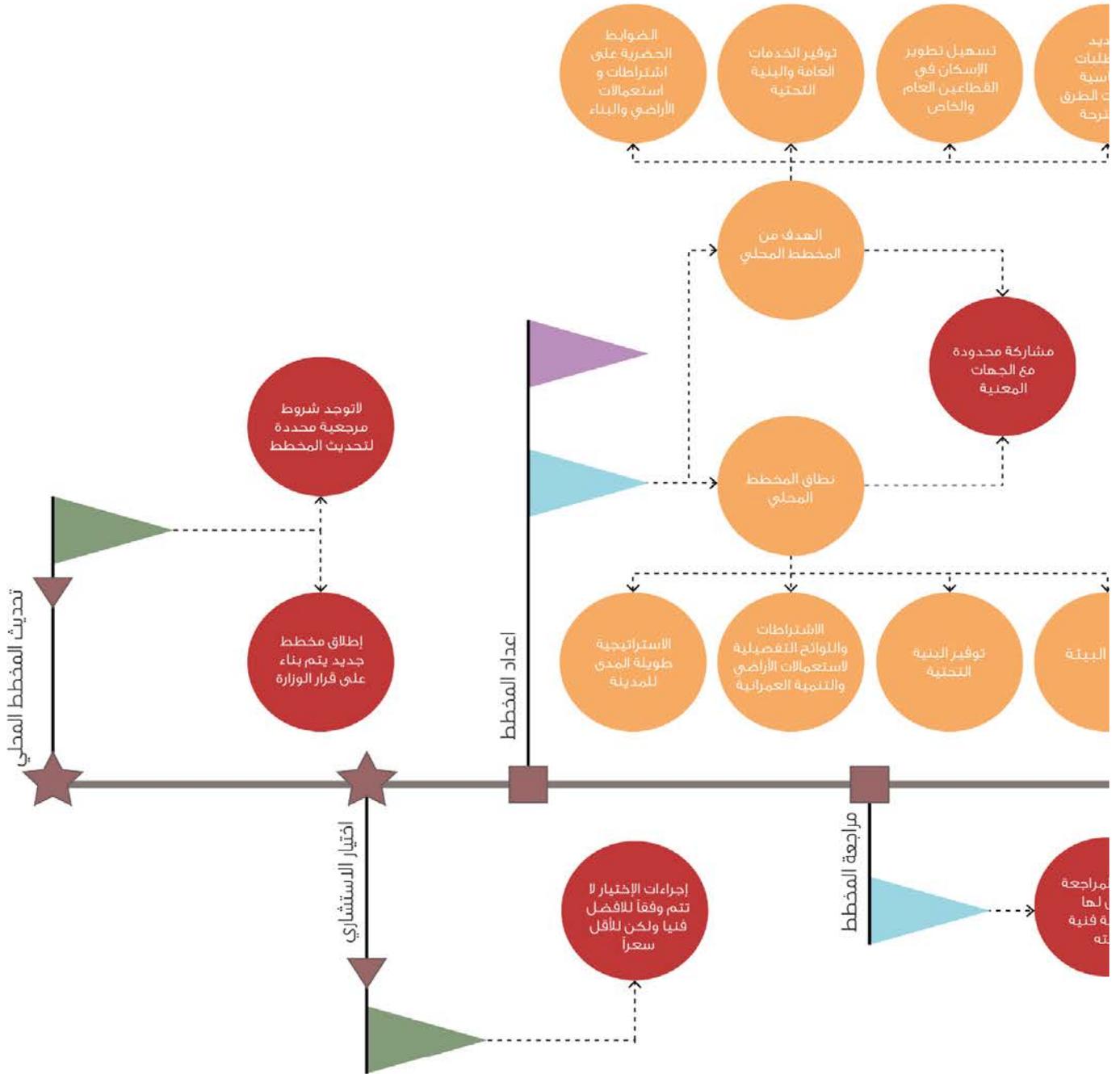
- يعد مخطط حائل^٣ أداة تخطيط مكونة من عنصر استراتيجي (المخطط الهيكلي) ووثيقة تنظيمية تدعم التنفيذ الفني (المخطط المحلي)، ويشمل نطاق هذه المخططات ما يلي:
- استراتيجية طويلة المدى للمدينة؛
 - تحديد المناطق ذات الأهمية القابلة للتنمية؛
 - تحديد الأراضي العمرانية وغير العمرانية؛
 - النظام الرئيسي للنقل والحركة؛
 - حماية البيئة؛
 - توفير البنية التحتية؛
 - المخططات التفصيلية لاستخدامات الأراضي؛
 - الاشتراطات والموجهات العمرانية؛
 - المقترحات التفصيلية للمناطق المختارة؛

المخطط الهيكلي لمدينة حائل

يهدف المخطط الهيكلي إلى تحديد الهياكل المكانية الرئيسية كتلك الواردة في الاستراتيجية العمرانية للمنطقة، وقد تم إعداده للفترة (١٩٩٦ - ٢٠٣٠). يعزز المخطط الهيكلي لمدينة حائل الدور الإقليمي للمدينة باعتبارها واحدة من أهم مراكز النمو الاقتصادي الوطني بسبب موقعها الاستراتيجي، حيث تقع عند تقاطع الطرق الرئيسية في المنطقة مثل طريق (حائل - القصيم)، وطريق (حائل - القصيم - الجوف)، وطريق (حائل - المدينة المنورة)، كما تعتبر أيضا مركز زراعي رئيسي (حيث تبلغ المساحة الزراعية ٨٤ هكتار ١٠,٧ % من القاعدة الزراعية في المملكة)، فضلا عن أنها تعتبر مركز صناعي



الشكل ١٣. عرض مبسط لعملية إعداد المخطط المحلي لطائل والجهات المشاركة في عملية الإعداد (برنامج مستقبل المدن السعودية)



٤.٢.٣ النطاق العمراني في حائل الإطار التشريعي:

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

- إعطاء الأولوية، لمشاريع التنمية الاستراتيجية التي تشكل جزءاً من الاستراتيجيات العمرانية المكانية، بما في ذلك شبكات الطرق والخطوط الحديدية الرئيسية التي تمر عبر الأراضي الخاصة؛
- عدم السماح بمشاريع التنمية خارج حدود النطاق إلا بموافقة وزارة الشؤون البلدية والقروية؛

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

لا يوجد إطار تشريعي لإعداد وتنفيذ المخططات المحلية، وبدلاً من ذلك، فقد تم إعداده من قبل العديد من الاستشاريين متبعين في ذلك «كُتيب الشروط المرجعية لإعداد المخطط المحلي»، الذي صاغته وزارة الشؤون البلدية والقروية، والذي تم تحديثه في عام ٢٠١٥ وكان التغيير الفني الرئيسي فيه هو شرط أن تكون فترة المخططات الجديدة ١٤ عاماً (٢٠١٥-٢٠٢٩). إن عملية إعداد المخطط المحلي تعتبر معقدة بسبب أن هناك هياكل موازية أنشأتها وزارة الشؤون البلدية والقروية ووزارة الداخلية، وعلى الرغم من أن المسؤولية النظامية للتخطيط تقع بوضوح على الأمانات (تحت إشراف وزارة الشؤون البلدية والقروية)، إلا أن هناك تداخلات في الاختصاصات مع هيئات تطوير المناطق التي تم إنشاؤها، في حين أن وزارة الشؤون البلدية والقروية هي الجهة المركزية للتخطيط المكاني، ولكن لا توجد آلية تنسيق واضحة، وهذا يؤدي في كثير من الأحيان إلى تداخل في صنع القرار يؤثر على تنفيذ المشاريع داخل المنقطة. لم تتم بعد الموافقة على المخطط المحلي لمدينة حائل على الرغم من أنه تم إعداده في عام ٢٠٠٩ من قبل وزارة الشؤون البلدية والقروية بالتنسيق مع الأمانة.

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

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

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

الشكل ١٤. يوضح ضوابط التنمية داخل حدود النطاق العمراني

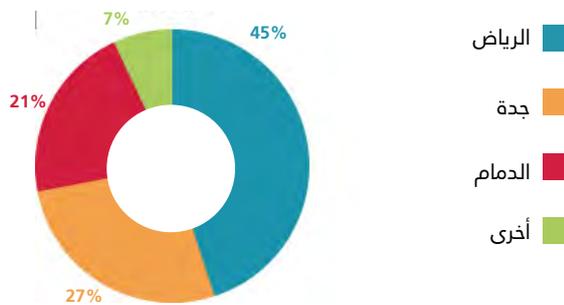
إجراءات إصدار الرخص:

ترتبط التنمية والتطوير داخل النطاق العمراني ارتباطاً وثيقاً بمراقبة إجراءات إصدار التراخيص والتحكم في التنمية، حيث أن الإجراءات في حائل هي كما يلي:

(أ) يقدم المطور لأمانة منطقة حائل مخطط تقسيم الأراضي، بما في ذلك مخططات التنفيذ التفصيلية لإنشاء البنية التحتية اللازمة؛ (ب) تقوم الأمانة بتقييم الطلب وفقاً لأحكام نظام النطاق العمراني؛ ما عدا الحالات التي حددها القرار الوزاري رقم ١٧٧٧، حيث يفوض هذا القرار بعض السلطات والأدوار للأمين من أجل الموافقة على تقسيم الأراضي فقط فيما يتعلق بحجم المشاريع السكنية، ويعتبر أمين حائل من له سلطة الموافقة بموجب هذا النظام؛ (ج) ثم يُرسل الطلب إلى وزارة الشؤون البلدية والقروية للنظر فيه وفقاً لمعايير التنمية وقوانين البناء المعمول بها، من ثم يتم منح التصريح أو رفضه من قبل وزارة الشؤون البلدية والقروية. (د) لدى المطور الذي رُفض طلب تصريحه خياران للاستئناف: (أ) اللجوء إلى الأمانة، ووزارة الشؤون البلدية والقروية لإعادة دراسة الطلب؛ (ب) رفع القضية إلى المحكمة الإدارية ذات الصلة؛ (هـ) يكون القرار الصادر بعد الاستئناف أعلىه نهائياً وملزم لجميع الأطراف.

نظام الأراضي البيضاء في حائل:

تعتبر مساحة الأراضي غير المطورة («الأراضي البيضاء») في حائل مرتفعة، حيث أن هناك ٥١,٢٤٦,٦ هكتار تمثل أكثر من ٤٨% من الأراضي داخل حدود النطاق العمراني لعام ٢٠٣٠م، وهي تعتبر مساهماً رئيسياً في النقص المتزايد في المساكن، خاصة بالنسبة للشباب وتزايد عدد السكان حيث يختار الملاك ادخار الممتلكات لزيادة القيمة إلى الحد الأقصى، بدلاً من تطويرها، ولقد أصدرت الحكومة مؤخراً قانون ضريبة الأراضي البيضاء^(٦) الذي يفرض ضريبة سنوية على «الأرض البيضاء» تبلغ ٢,٥% من قيمتها، والتي تحدد بأنها أرض فضاء تقع في «مناطق مأهولة بالسكان»، مخصصة للوحدات السكنية أو السكنية التجارية المختلطة، ويهدف إلى:



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

• يجب أن تتبع مشاريع التنمية الكبرى معايير تفصيلية محددة. كما يحدد النظام معايير التنمية والتطوير التي يجب على المطور الالتزام بها استناداً إلى الفئات الاستراتيجية للمراكز الوطنية والإقليمية والمحلية وحجم قطع الأراضي، علماً بأن حائل تصنف كمركز وطني للنمو (انظر الشكل ١٤). على الرغم من أن المنطقة الواقعة بين نطاق حماية التنمية والنطاق العمراني لعام ١٤٥٠ هـ (٢٠٣٠) هي من الناحية النظامية منطقة محمية وغير مخصصة للتنمية؛ إلا أن النظام يحدد أيضاً آليات لتنفيذ المشاريع الاقتصادية الضخمة أو الوطنية الإقليمية فيها، علاوة على ذلك، وبناءً على الصلاحيات الممنوحة من قبل النظام، هناك بعض الجهات لديها صلاحيات التصرف في الأراضي الواقعة في مثل هذه المناطق والموافقة على إنشاء مشاريع التنمية بشكل عادي فيها استناداً إلى أن صلاحيات وزارة الشؤون البلدية والقروية من ناحية تقييم الامتثال والالتزام بالقوانين.

بالإضافة إلى ذلك، وبالنظر إلى المرونة النظامية حول تعريف المشروعات «الكبرى» أو «الاستراتيجية»، توجد بعض المشاريع السكنية الخاصة خارج النطاق العمراني لعام ١٤٥٠ هـ (٢٠٣٠)، وقد قوضت هذه العوامل الفعالية الوظيفية للوائح والاشتراطات، فضلاً عن التنمية المدمجة للمناطق الحضرية، مثل مدينة حائل.

تحديد النطاق العمراني:

لقد تم تحديد النطاق العمراني لمدينة حائل، إلى جانب مدن أخرى، في وقت واحد من قبل وزارة الشؤون البلدية والقروية بواسطة لجنة فنية تحت إشراف إدارة تنسيق المشروعات. وعلى الرغم من أن هناك فهم بأن الحسابات تستند إلى بعض العوامل، مثل النمو التاريخي والنمو السكاني المتوقع في المدينة؛ إلا أنه لا توجد معايير دقيقة منشورة حول كيفية حساب حجم النطاق العمراني، ومن الناحية المكانية، لم تسترشد اللجنة بالبنية التحتية والخدمات القائمة، حيث تم تحديد النطاق بشكل متماثل بحيث يمكن أن تستفيد منه «جميع أطراف المدينة».

التحديات:

على الرغم من أن اشتراطات ولوائح النطاق العمراني وضعت قواعد واضحة للغاية للتطوير والتنمية بحيث لا تتم خارج حدود النطاق، فهناك بعض الاستثناءات، مثل مشاريع الإسكان التي تقوض فعالية النظام، ففي مدينة حائل، يتم تطوير «المدينة الاقتصادية»^(٦) من قبل هيئة المدن الاقتصادية، خارج المرحلة المعتمدة من النطاق العمراني.

٣,٣ الإطار المؤسسي

١,٣,٣ مؤسسات التخطيط والتنمية الحضرية والعمرانية في المملكة العربية السعودية

يتأثر نمط النمو والتطوير لمدينة حائل بالإطار المؤسسي المركزي للتخطيط في المملكة العربية السعودية، تحت إشراف وزارة الشؤون البلدية والقروية والتي تقع على عاتقها مسئولية ومهمة التخطيط الحضري لمدن المملكة، بما في ذلك توفير الطرق، وصيانة ونظافة البيئة، فضلاً عن إصدار التراخيص لجميع أنواع أنشطة البناء^(٧)، كما إنه قد أنيط لوكالة تخطيط المدن والإدارات التابعة لها مثل التخطيط المحلي والدراسات والبحوث، وإدارة تنسيق المشاريع والتخطيط العمراني والتصميم، مهمة التنسيق مع كل «الجهات المعنية» المسؤولة عن التخطيط لتحقيق التنمية الحضرية الشاملة^(٨)، إلا أنه من الناحية العملية، هناك القليل من التنسيق بين هذه الإدارات والأمانة وهذا يؤثر على تقديم الخدمات وتنفيذ المشاريع.

٢,٣,٣ النطاق الإقليمي لمنطقة حائل

وفقاً للتصنيف الإداري لوزارة الداخلية، تنقسم منطقة حائل إلى ٤ محافظات، و٩ مراكز (٣ من الفئة «أ» والأخرى من الفئة «ب»)، كما إن مدينة حائل، بصفتها عاصمة المنطقة، لا يشملها هذا التصنيف، ولقد تم وضع هذا التصنيف من قبل وزارة الداخلية، وفي ضوء هذا الهيكل، خصصت وزارة الشؤون البلدية والقروية للأمانة أموالاً من أجل العمل التنموي والخدمات البلدية من خلال وضع ميزانية سنوية

(أ) زيادة المعروض من الأراضي المطورة لمعالجة مشكلة النقص في المساكن،

(ب) جعل الأراضي السكنية متاحة بأسعار معقولة؛

(ج) مكافحة الممارسات الاحتكارية، كما ستقوم وزارة الإسكان، وهي السلطة المنفذة، بفرض النظام على مراحل.

٥,٢,٣ مخططات تقسيم الأراضي

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

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

لقد تم اعتماد ٢٠٠٠ مخطط لتقسيم الأراضي من قبل الأمانة ضمن النطاق العمراني، كما تمت أيضاً الموافقة على ١٣ مخطط للاستخدامات الإقليمية والصناعية خارج حدود النطاق العمراني لتطوير المدينة الاقتصادية.



ورشة عمل في مدينة حائل مع الجهات المعنية وموئل الأمم المتحدة

• وكالة الأمانة للتخطيط والميزانية،
كما إن هناك العديد من التحديات التي تواجه الأمانة فيما يتعلق بإدارة أمانة حائل، منها:

يلعب قسم الشؤون القانونية في الأمانة دوراً ضعيفاً في تقييم مدى تأثير قوانين التخطيط الحضري. ينحصر دور الأمانة فقط في تطبيق اللوائح والتشريعات، خاصة تلك الصادرة عن الوزارة، وبالتالي فإن لها دوراً محدوداً ينحصر بشكل أساسي في تقديم الاقتراحات المتعلقة بالتنمية الحضرية، كما أن للأمانة دوراً مباشراً في إعداد لوائح واشتراطات البناء في مدينة حائل، إلا أن المخططات المحلية التي لم تتم الموافقة عليها تعوق هذا الجزء الهام. تداخل صلاحيات العديد من الهيئات الحكومية، وخاصة إدارتها العاملة في مدينة حائل، مع صلاحيات أمانة المنطقة والتي تشمل على الإدارات التالية: النقل، الكهرباء، المياه، الزراعة، الدفاع المدني، المرور، الخدمة المدنية، وكتابة العدل.

هناك تنسيق رأسي محدود ما بين الأمانة والإدارات الوزارية، باستثناء وزارة المالية، حيث يوجد تنسيق وتواصل مستمر ومباشر، وخاصة فيما يتعلق بالميزانيات والمطالبات المالية وإعداد الميزانيات. العدد المحدود من الموظفين المتخصصين في التخطيط العمراني والحضري، بالإضافة إلى بيروقراطية إجراءات التوظيف والاختيار التي تستغرق وقتاً طويلاً ولها تأثير كبير على أداء الأمانة والبلدية.

• عدم كفاية الميزانية لإكمال حجم العمل الذي يتعين الاضطلاع به من قبل الأمانة، والذي يؤثر، إلى جانب القضايا المختلفة الأخرى، على توظيف الاستشاريين المؤهلين لإعداد المخططات؛
• إجراءات مراقبة مخالفات لوائح التخطيط وإنفاذ الإجراءات الإدارية، مثل العقوبات، تعتبر مرهقة وبالتالي غير فعالة كآلية رادعة.

٣.٣.٣ الآثار التشريعية والمؤسسية على حائل

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

من أجل العمل التنموي والخدمات البلدية، وهي الوسيلة المالية الوحيدة المتاحة لمدينة حائل. هناك مؤسسات إضافية في منطقة حائل تقوم بإدارة وتنظيم عملية التنمية، كما يقدم مجلس المنطقة و أمانة المنطقة، برئاسة الأمير^(١) تقاريرها إلى وزارة الداخلية،

مجلس المنطقة : يتبع للأمانة ومطلوب منه:

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

المجلس البلدي: يتبع للأمانة، ويتم تعيين ثلثي أعضائه بأصوات المواطنين، في حين يتم تعيين الباقيين من قبل وزير الشؤون البلدية والقروية، ويقوم بالإشراف على أنشطة الأمانة والبلديات للتأكد من أنها تتوافق وتلتزم بما ورد في المخطط المحلي، وكذلك تلبية الاحتياجات الحالية للمنطقة، ويقوم باعتماد:

- ميزانية الأمانة: والتي تعتمد على مخصصات الميزانية المعتمدة وتخضع دائماً للمراجعة نظراً لأنها تستند إلى الأولويات المتفق عليها بين المجلس والأمين؛
- دراسة المخططات السكنية مع التركيز على ما إذا كان هنالك أي خطأ إجرائي؛
- نطاق الخدمات البلدية؛
- مشاريع نزع الملكيات اعتماداً على أولويات المدينة واحتياجاتها .
- لا يتمتع المجلس البلدي بصلاحيات تنفيذية حيث أن هذا الأمر تقوم به وزارة الشؤون البلدية والقروية ممثلة بالأمانة والبلديات.

تتكون منطقة حائل من عدة مدن بما فيها حائل، وهي العاصمة وأكبر مدينة، وكما ذكرنا سابقاً، يتم إدارة المدينة من قبل الأمانة التي يرأسها الأمين والذي يتم تعيينه من قبل وزير وزارة الشؤون البلدية والقروية، ولقد تم تحديث الهيكل التنظيمي لأمانة حائل خلال عام ٢٠٠٩. ومن ناحية أخرى، يوجد في الهيكل الإداري وتحت إشراف مكتب الأمين أربعة وكالات رئيسية تهتم بالجوانب الإدارية والتنظيمية والتخطيطية لأمانة منطقة حائل على النحو التالي:

- وكالة التخطيط والمشاريع؛
- وكالة الخدمات؛
- وكالة شؤون بلديات المنطقة (يوجد تحت إدارتها ١٧ بلدية فرعية)؛

٤،٣ إطار التمويل البلدي

١،٤،٣ النظام المالي

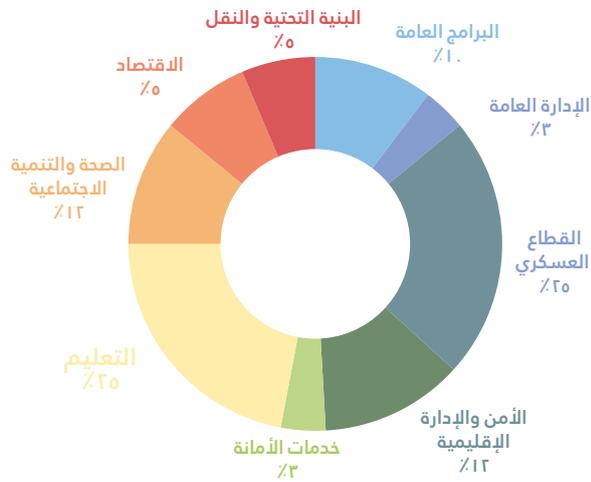
تعتبر الإدارة المالية السليمة أهم العناصر في دعم أهداف التنمية المحلية وإنشاء قاعدة مالية قوية تعزز دور القطاع العام في دعم التنمية للاقتصادية المحلية، وفي الوقت الحالي، نجد أن نظام التمويل العام في حائل يسترشد المخطط بخطط التنمية الوطنية، وهذا النظام يعتبر شديد المركزية ويعتمد على التحويلات الحكومية (التي تعتمد بدورها على ميزانية البنود في إطار خطط التنمية الوطنية) للتمكن من تمويل الأنشطة والمشاريع الإنمائية المحلية، ففي عام ٢٠١٧، خصصت الحكومة ٥% من إجمالي الميزانية للخدمات البلدية، والتي شملت أيضا المشروعات والبرامج التي تديرها وزارة الشؤون البلدية والقروية.

تعتبر وزارة الشؤون البلدية والقروية، وعبر الأمانات، هي المسؤولة عن تمويل الأنشطة المصنفة على أنها «خدمات بلدية»، مثل التخطيط الحضري، وتراخيص البناء، وتصريف السيول، وصيانة الطرق، كما إن هنالك العديد من الوزارات والهيئات الحكومية الأخرى، تقوم بتمويل وتنفيذ مشاريع على مستوى المنطقة (على سبيل المثال، توفر وزارة التعليم التمويل المباشر للمدارس والجامعات)، بالإضافة إلى قيام الوزارات الأخرى المختلفة بإدارة العديد من المشاريع والأنشطة بشكل منفصل.

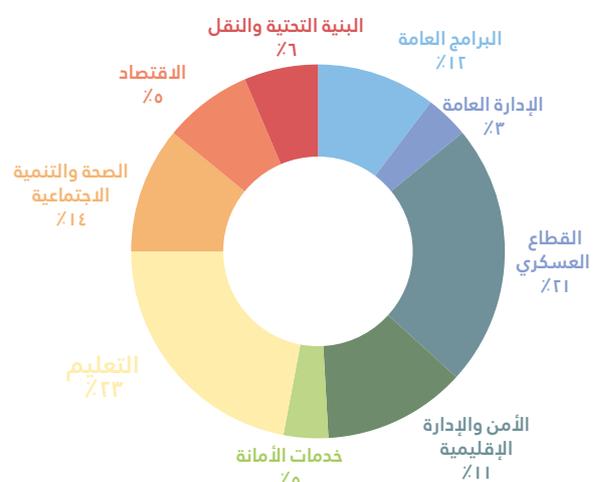
تقع منطقة حائل في الجزء الشمالي الأوسط من المملكة العربية السعودية، وتمثل أحد المراكز الزراعية الرئيسية في المملكة العربية السعودية حيث يوجد بها أكثر من ٨٤ ألف هكتار من الأراضي الزراعية، والتي تمثل حوالي ١١% من إجمالي محصول المملكة من المحاصيل السنوية. (٩) وفي هذا الخصوص، هناك عدد كبير من المشاريع الزراعية والحيارات الزراعية المتخصصة، وأهمها شركة حائل الزراعية، إلى جانب أنشطة التعدين والبيع بالتجزئة والخدمات (الخدمات العامة، التعليم، التدريب، النقل) والتي تعتبر من القطاعات الاقتصادية الهامة. ولقد أصبح الهدف الاقتصادي الحكومي في المنطقة، بعد رؤية المملكة ٢٠٣٠، (١٠) هو تنويع الاقتصاد المحلي ونتيجة لذلك، توجهت الحكومة نحو دراسة الأنشطة الاقتصادية الجديدة في مجال الصناعات الاستراتيجية التي من شأنها دعم خلق فرص العمل وتطوير الأعمال وتشجيع الابتكار، وبالتالي، فإن تنمية وتطوير البنية التحتية العامة (على سبيل المثال النقل ومنشآت معالجة المياه) التي تخدم القطاعات الاقتصادية الرئيسية في حائل تعتبر من الأولويات في إطار سعي الإدارة المحلية نحو زيادة فرص الوصول إلى الأسواق، وتحفيز المنافسة، وتسخير القدرة الإنتاجية للمنطقة ومساهمتها في الاقتصاد الوطني. إن الالتزام المتجدد والمستمر نحو تعزيز دائرة مشاركة الآراء المتعلقة بـ (١) الاحتياجات الإقليمية والمحلية،

(٢) التعليم والتدريب،

(٣) الوضع الاقتصادي الراهن، يعتبر جزء أساسي من استراتيجية الحكومة لتحقيق أهدافها الاقتصادية، والذي من شأنه تعزيز النمو في رأس المال البشري وتحسين ظروف السوق التي تؤدي إلى البحث والابتكار والتنويع الاقتصادي (١١).



الشكل ١٧. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٦.



الشكل ١٦. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٧.

٢،٤،٣ إيرادات الأمانة

لا تملك الأمانة، في الوقت الحالي، إلا القليل من مصادر الدخل، ولقد فرضت وزارة الشؤون البلدية والقروية مؤخراً الرسوم البلدية، والتي وسعت من قاعدة إيراداتها الخاصة، لكن الإيرادات المحلية لا تزال غير كافية، وبالتالي، لا تزال الأمانة تعتمد على الدعم الكافي من الميزانية العامة للدولة. والتي تعتمد على مقترحات الميزانية السنوية المقدمة من مختلف الوزارات، وفي وزارة الشؤون البلدية والقروية، تعتمد عملية إعداد الميزانية على احتياجات وأولويات الأمانات والبلديات؛ حيث تقدم مقترحات مشاريعها لدورة الميزانية القادمة، والتي يتم تقديمها إلى الجهات العليا في وزارة الشؤون البلدية والقروية للحصول على الموافقة النهائية، من ثم يتم تضمين المشاريع التي تمت الموافقة عليها أثناء مراجعة ميزانية وزارة المالية وتقديمها للحصول على التمويل.

٣،٤،٣ تمويل تكاليف التشغيل لدى الأمانات

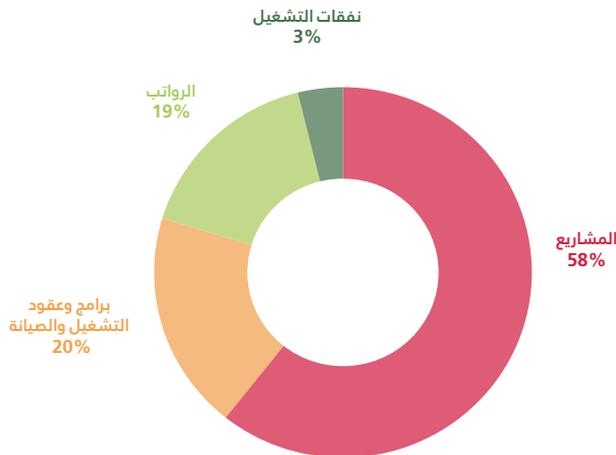
تمكنت أمانة حائل في عام ٢٠١٦، من الحصول على ١٢٪ تقريباً من ميزانيتها من إيرادات المصادر الخاصة بها،^(١٥) وبالتالي، لا تزال حائل تعتمد بشدة على الدعم الحكومية، ولتقليل ذلك، يوجه برنامج التحول الوطني ٢٠٢٠ نحو وضع سياسات مالية سليمة من خلال استحداث أدوات تمويل جديدة^(١٦). وفي عام ٢٠١٦، استطاعت أمانة حائل تمويل جزء صغير فقط من ميزانيتها بمبلغ ٧٣ مليون ريال سعودي من إيراداتها عن طريق الاستثمار البلدي والرسوم.

٤،٤،٣ تمويل رأس المال للخدمات البلدية

لقد أصبح الطلب على رأس المال لتمويل البنية التحتية المحلية في الدول الناشئة ذو أولوية، خاصة في مدن مثل حائل، ولسد فجوة التمويل ومعالجة تحديات التنمية الجديدة، فإن بدائل وخيارات التمويل المتاحة لدول مثل المملكة العربية السعودية أصبحت آخذة في التوسع بسرعة. وهذا أمر استراتيجي بالنسبة للمدينة لإيجاد الظروف المناسبة لزيادة مساهمة المنطقة في الناتج المحلي الإجمالي الوطني، وتعزيز المزايا النسبية المحلية، وتطوير شركات جديدة (في السياحة والزراعة على سبيل المثال)، وجذب المواهب. بفضل ذلك، سيكون لاقتصاد حائل فائدة مباشرة من خيارات تمويل رأس المال الجديدة، التي ستشهد عوائد اقتصادية لقطاعات مثل الزراعة والسياحة. وبالإضافة إلى ذلك، فإنها توفر فرصة كبيرة لخلق فرص العمل وتعزيز الاستثمار المباشر الوطني والأجنبي لتحقيق أهداف الرؤية ٢٠٣٠.

تهدف التغييرات الأخيرة إلى تحسين سوق رأس المال السعودي في ظل ازدياد معدل رسملة السوق، فعلى سبيل المثال، تم مؤخراً طرح نظام السوق المالية، وهيئة السوق المالية، والسوق المالية السعودية (تداول) المملوكة للقطاع الخاص في المملكة العربية السعودية بهدف تحسين سوق رأس المال المحلي.

ولقد ارتفعت قيمة الأسهم السعودية، بين عامي ٢٠١١ و٢٠١٦، بدءاً بما يزيد عن ٥٠٪ من الناتج المحلي الإجمالي إلى حوالي ٧٪ من الناتج المحلي الإجمالي، وتعتبر شركة السوق المالية السعودية (تداول) اليوم هي السوق الوحيد للأسهم في السعودية وأكبر سوق تبادل للأسهم في العالم العربي،^{١٤} كما أنشأت المملكة



الشكل ١٩. ميزانية أمانة حائل (٢٠١٦)

بنود الميزانية	ريال سعودي (١٠٠٠ ×)
الرواتب	104,300
نفقات التشغيل	13,584
برامج التشغيل والصيانة والعقود	109,900
المشاريع	315,000
إجمالي الميزانية	615,984

الشكل ١٨. ميزانية أمانة حائل (٢٠١٦)

العربية السعودية السوق الموازية «نمو» إلى جانب تداول، وهو سوق أسهم للشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم. وتعتبر «نمو»، في ظل العدد الأقل من متطلبات الإدراج، خياراً جيداً للشركات الصغيرة والمتوسطة التي ترغب في الإكتتاب العام.

فيما يتعلق سوق الصكوك وأدوات الدين السعودي، بدأت الحكومة إصدار سندات لتمويل الديون في عام ١٩٨٨م، ففي السنوات الـ ١٥ الماضية، خضع السوق لسلسلة من الإصلاحات، والتي غيرت عملية إصدار السندات وسندات التسعير وتحديد شروط استحقاق السندات، ولقد كان أحد المشتريين الرئيسيين للسندات الحكومية هو مجموعة المستثمرين في سندات التنمية الحكومية (GDBs)، والتي تتكون من المؤسسات المالية المحلية والبنوك والمستثمرين الأجانب.^{١٧} وتعتبر سندات التنمية الحكومية قابلة لخصم الزكاة بالنسبة للمستثمرين المحليين وتعفى من اقتطاعات الضرائب على دخل المستثمرين الأجانب.

هذا النهج يخلق ظروف تنافسية وجذابة للمستثمرين، ومن المتوقع أن يكون له تأثيرات واسعة النطاق على الاقتصادات المحلية لمدن مثل حائل في المستقبل، مما يزيد من توافر رأس المال وتوسع اقتصاد المدينة، وتعزيز الاستثمارات المحلية الجديدة، وتمويل التنمية المحلية للمدن الصغيرة والمتوسطة الحجم على المدى الطويل.



© FSCP

أحد المباني التاريخية في مدينة حائل

٣

الوضع الراهن





١,٤ أنماط النشاط العمراني

١,١,٤ أنماط التنمية في المدينة

عدد السكان:

٣٤٤,١١١ 

الكثافة السكانية في المساحة المبنية

١٩,٦٣ هكتار/نسمة 

الفئات العمرية

٨٠,٨٪ > ٣٠٪ 

معدل النمو السكاني

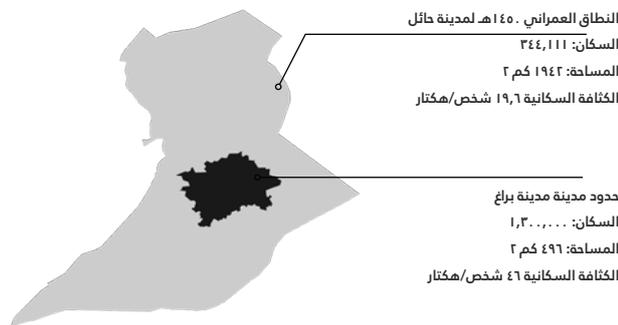
٣,٦٪ 

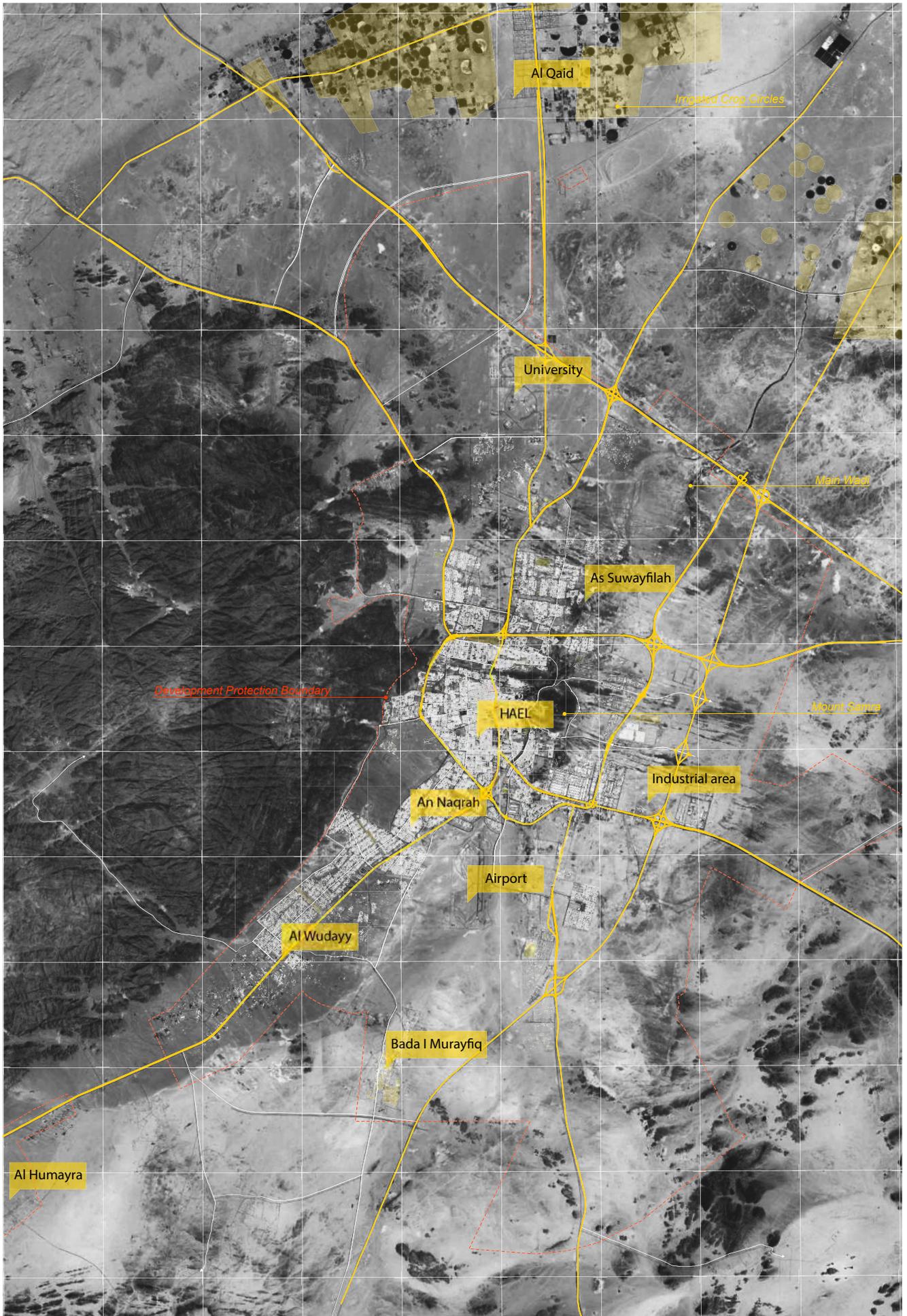
عدد السكان المتوقع ٥٨٦,١٥٢ بحلول عام ٢٠٣٠

مدينة حائل هي عاصمة منطقة حائل، وهي أيضاً مركز وطني للنمو، وقد استمدت المدينة أهميتها من كونها تقع على طريق قوافل الجمال التي تحمل الحجاج وكانت مدينة معروفة بأنشطتها وتعاملاتها التجارية مع الكثير من المسافرين الذين كانوا يتجهون إلى مكة المكرمة من العراق وسوريا، ومن الناحية التقليدية، نجد أن المنطقة كانت غنية بالمنتجات الزراعية، وبالتالي كانت تعتمد المدينة بشدة على التجارة بمنتجاتها مع الحجاج، وتدرجياً أدى بناء خط سكة حديد الحجاز الممتد ما بين دمشق والمدينة المنورة، بالإضافة إلى طرق البواخر الجديدة إلى جدة، إلى التأثير السلبي على اقتصاد القوافل التقليدي وتباطؤ نمو المدينة، وبمساعدة من الحكومة، تم تحديث وتطوير المدينة. إن موقع حائل المركزي ووسط المنطقة جعلها تستفيد من الطرق السريعة الرئيسية التي تمر عبر المدينة، كما إن هناك طريق دائري رئيسي، تم تصميمه كسمة مميزة للمدينة، لربط جميع الطرق الرئيسية التي تخدم المدينة مع بعضها البعض، حيث تقوم هذه الطرق مباشرة بتغذية النسيج العمراني والحضري المركزي بالمدينة، مما يؤثر على نمط تطور المدينة، كما تعتبر محطة الخطوط الحديدية الإقليمية التي تقع على بعد حوالي ٢٠ كيلومتراً شمال وسط المدينة والمطار الإقليمي، الذي يقع على بُعد ٨ كيلومتراً تقريباً نحو الجنوب من أهم العوامل المؤثرة في نمط التنمية.

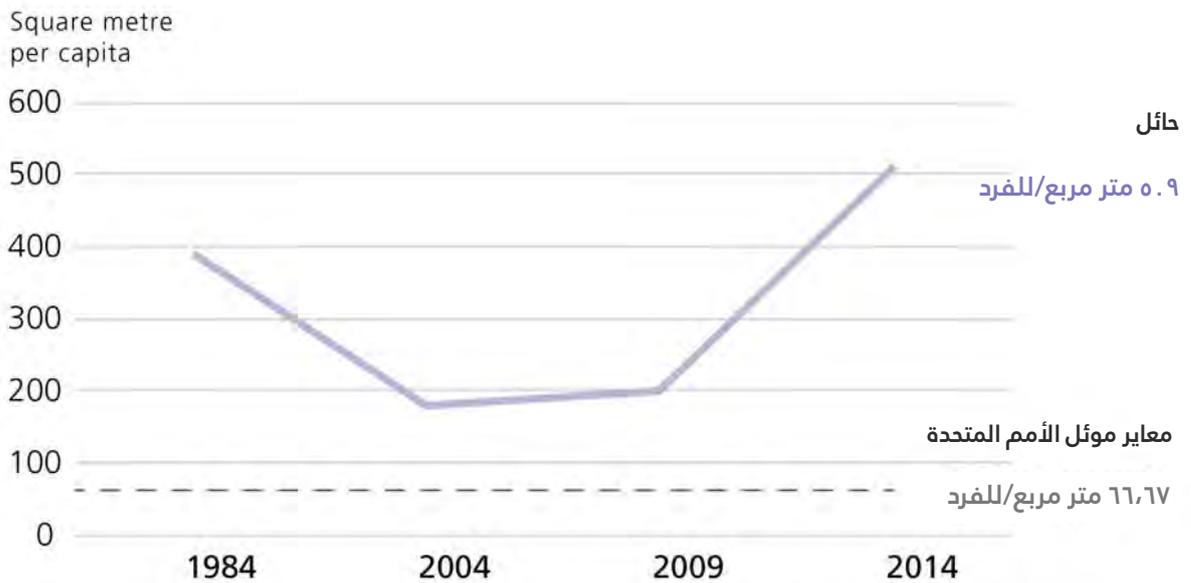
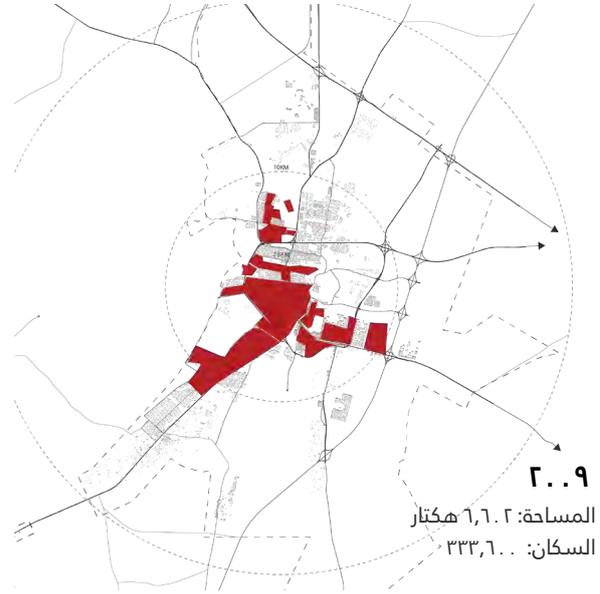
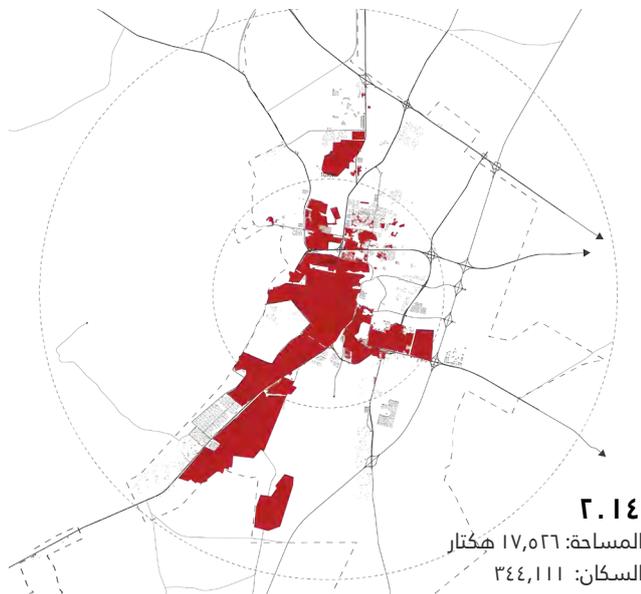
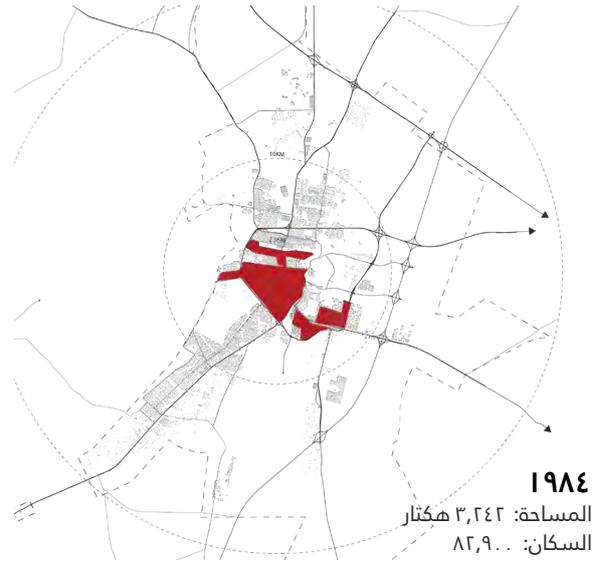
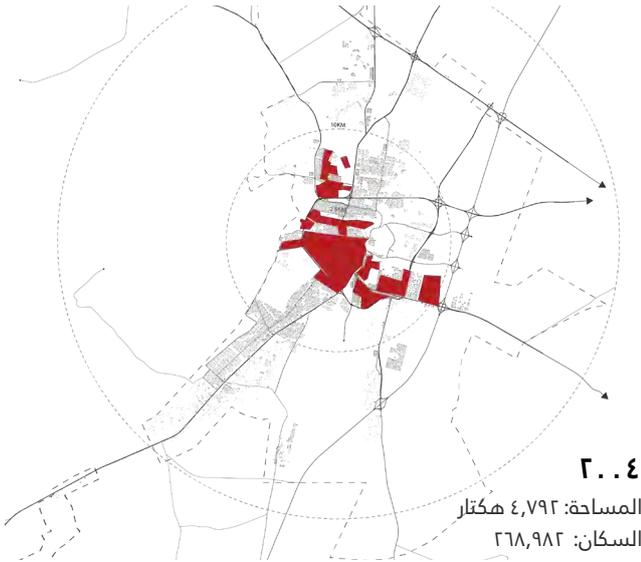
جغرافياً، يتأثر النمو المكاني للمدينة أيضاً بأربعة خصائص رئيسية هي: أولاً، قلعة إعراف، البالغ من العمر ٢٠٠ عاماً، والذي يقع على تل في الجزء الشرقي من وسط المدينة، وقد استخدم هذا القلعة بشكل رئيسي كمنطقة مراقبة عسكرية، فضلاً عن أنه موقع لاستراحة الحجاج وسكان بعض التجمعات الأولى التي نشأت حوله، ثانياً، وادي الإديرع الذي يعبر وسط المدينة في اتجاه الشمال والجنوب، ولديه حالياً تواجد قوي و متميز في شمال شرق المدينة ولكنه يتفرع ويتفكك بينما يتجه نحو الجنوب، ثالثاً، جبل السمراء الواقع في وسط المدينة، شرق المنطقة العمرانية، ويعتبر سمة طبيعية رئيسية للمدينة، حيث يعمل كحاجز للتنمية باتجاه الجانب الشرقي من المدينة داخل الطريق الدائري، رابعاً، سلسلة جبال أجا التي تقع على الأطراف الغربية، وهي بمثابة قيد رئيسي لنمو المدينة في هذا الاتجاه، حيث تمتد إلى ما يقرب من ١٠٠ كيلومتر من الشمال إلى الجنوب، كما تتأثر المساحة العمرانية الحالية بها وتمتد على طولها. في السنوات الـ ٣٤ الماضية، نمت مساحة أراضي المدينة بنسبة ٥٤٪ في حين استقر النمو السكاني بمعدل بلغ ٣٠٪، وبتحليل ذلك بدءاً من عام ١٩٨٤ إلى عام ٢٠٠٤، نجد أن مساحة الأراضي زادت في المدينة بمقدار ١,٥٥ هكتاراً أو ما يقرب من ٣٢٪، في حين زادت خلال الفترة من ٢٠٠٤ إلى ٢٠٠٩ بنسبة ٢٧,٤٪، وبين عامي ٢٠٠٩ و ٢٠١٤ حدث تطور سريع للأراضي وازدادت رقعته في المدينة بنسبة ٦٢,٣٪، وهي زيادة كبيرة مقارنة بالزيادات السنوية السابقة. عموماً نجد أن المدينة نمت عمرانياً في اتجاه الجنوب على طول الطريق السريع ٧، باتجاه جبل أجا، ومنذ عام ٢٠٠٩ إلى عام ٢٠١٤، أخذت التنمية تنجذب

مدينة حائل مقارنة بمدينة براغ-التشيك

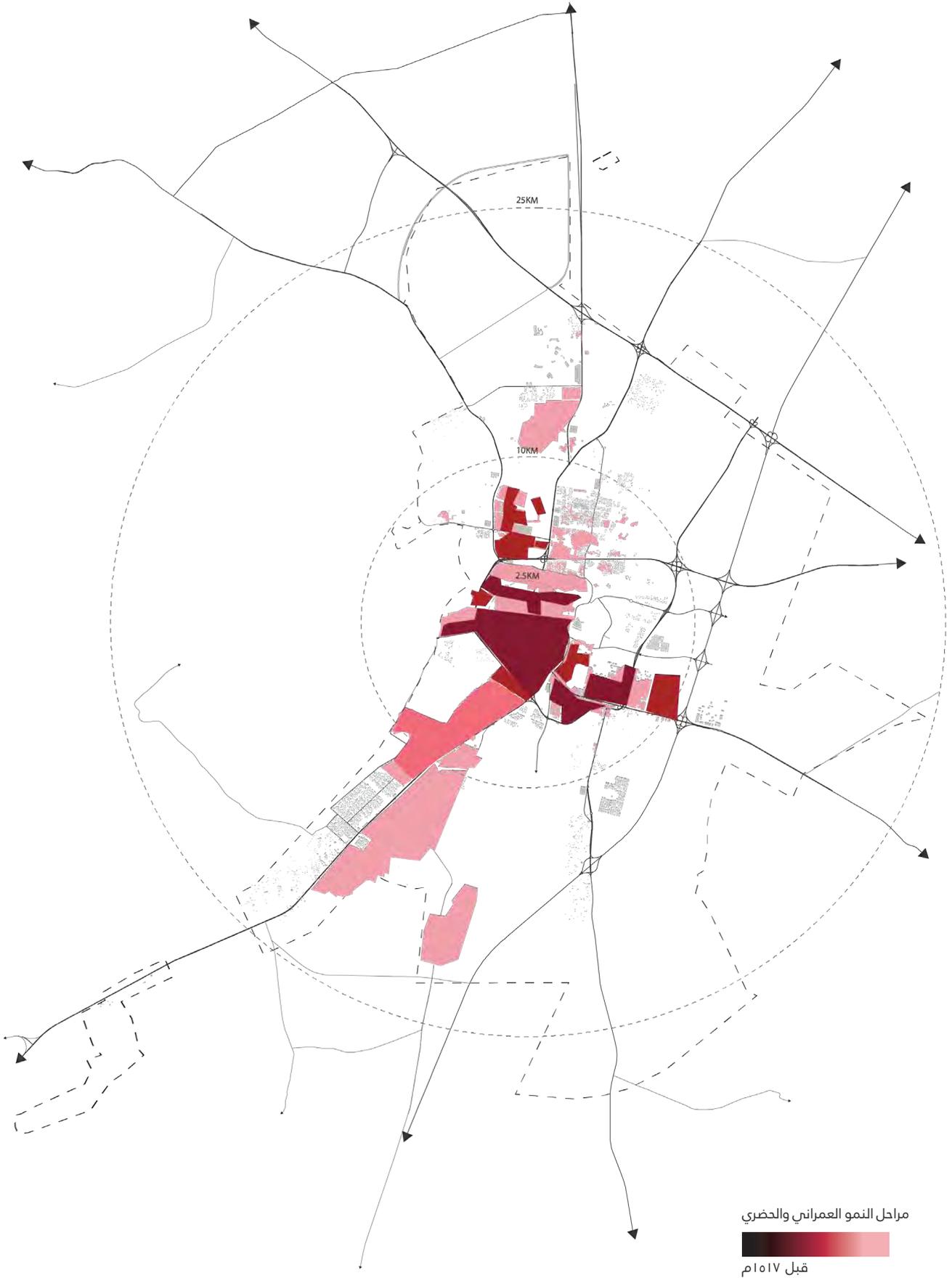




الشكل ٢٠. صورة جوية لحدود النطاق العمراني، الأحياء، والبنية التحتية الأساسية لمدينة حائل



الشكل ٢١. نصيب الفرد من المساحة الإجمالية لمدينة حائل



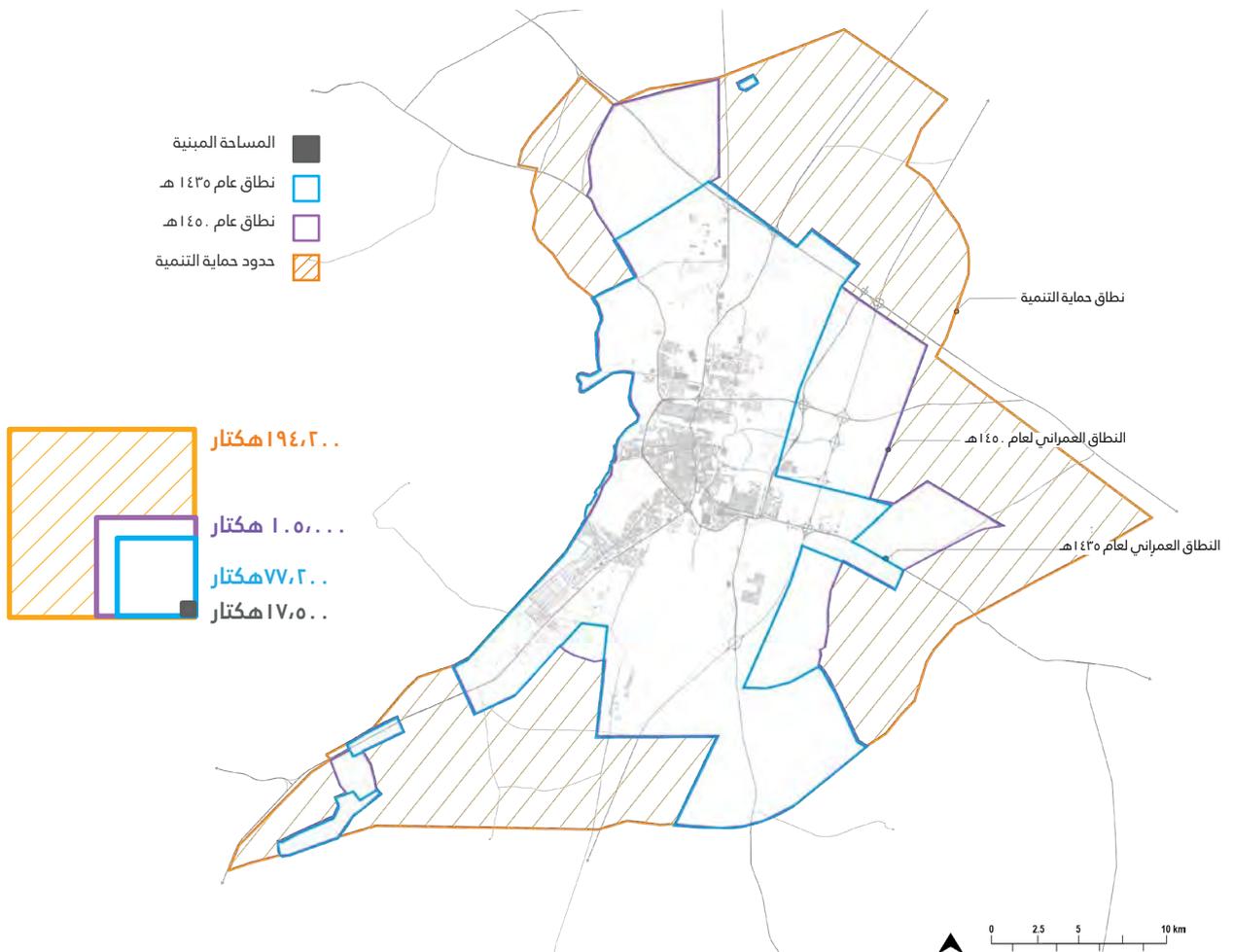
الشكل ٢٢. تطور مراحل النمو العمراني لمدينة حائل

مهدة بالنمو العمراني، كما إن الغرض من وجود هذا النطاق هو التحكم في إدارة التنمية وتوسع المدينة لمنع نمو المناطق العمرانية العشوائية وغير الفعالة، كما يحمي ويحفظ الموارد البيئية الرئيسية والأراضي الزراعية، ويقترح موئل الأمم المتحدة الحفاظ على التوسع الحضري داخل حدود النطاق العمراني لعام ١٤٥٠. والحفاظ على ما تبقى من حدود حماية التنمية. كما أن نطاقي التنمية العمرانية لعام ١٤٣٥ و ١٤٥٠ لهما ارتباط وثيق باتجاهات النمو العمراني والحضري الحالية والمستقبلية للمدينة، وقد تم وضعهما بقصد دعم عمليات صنع القرار بشأن استخدامات الأراضي والتنمية الاقتصادية والحوكمة الاستراتيجية، وكما هو الحال في نطاق حماية التنمية، يجب تخطيط النطاق العمراني بعناية بما يتماشى مع الرؤية والأهداف الاستراتيجية. يغطي النطاق العمراني الحالي (عام ١٤٣٥ هـ) مساحة قدرها ٧٧٢ كيلومتر مربع، ومع التوقعات السكانية الحالية، سيستغرق ملء النطاق أكثر من ١٠٠ سنة، وفقاً للكثافة الموصى بها من قبل موئل الأمم المتحدة والتي تبلغ ١٥٠ شخص/هكتار، كما تبلغ المساحة الحضرية الحالية ٧٦ كيلومتر مربع، وهي لا تغطي سوى ٩,٨% من مساحة هذا النطاق، وبالمثل، يغطي النطاق العمراني (عام ١٤٥٠ هـ) مساحة قدرها ١,٠٥٠ كيلومتر مربع، ومع

جنوباً نحو المطار على طول الطريق السريع ٧٠، وخلال هذه الفترة نفسها حدثت تنمية في اتجاه الشمال، على الطريق الدائري وما بعده. كان هناك ازدهار سكاني في البداية ثم تناقص ليستمر في زيادات متواضعة مع مرور الوقت، فخلال الفترة ما بين عامي ١٩٨٤ إلى ٢٠٠٤، ازداد عدد السكان بنسبة ٦٩,١٪، وبين ٢٠٠٤ إلى ٢٠٠٩ ازداد بنسبة ١٩,٣٪، وبين عامي ٢٠٠٩ و ٢٠١٤، سجل زيادة متواضعة بنسبة ٣٪. يتميز النمو في المدينة بطابع الزحف العمراني الأخر الذي نتج عنه طلب المزيد من الأراضي، مع نمو المدينة، وبالطبع فإن هذا النمط من التنمية سوف يؤدي إلى وجود شكل حضري غير فعال وغير مستدام في المستقبل.

٢,١,٤ الحدود الإدارية

تنقسم منطقة حائل إدارياً إلى إمارة حائل، كعاصمة وثلاث محافظات هي: بقعاء، والشنان، والغزالة، كما وتعتبر مدينة حائل هي مركز النمو الوطني في المنطقة. ويحتل نطاق حماية التنمية في مدينة حائل مساحة ١,٩٤٢ كيلو متر مربع، ويشتمل على العديد من المزايا الطبيعية، مثل الجبال والصحراء المفتوحة والأودية وقطع الأراضي الزراعية، وتعتبر هذه المناظر الطبيعية جزءاً لا يتجزأ من النظام البيئي الحضري وهي



الشكل ٢,٣. الحدود الإدارية وحدود النطاق العمراني لمدينة حائل



© FSCP

منظر لوسط مدينة حائل



يبلغ عدد السكان المتوقع حسب مخطط استخدامات الأراضي ٥٨٦,٠٠٠ ويغطي مساحة تقدر بحوالي ٨٩,٠٠٠ هكتار، ومساحة مبنية قدرها ٦٣,٠٠٠ هكتار، وبناءً على الكثافة الموصى بها من قبل موئل الأمم المتحدة والتي تبلغ ١٥ شخص/هكتار، فإن المنطقة يمكن أن تستوعب أكثر من ٩ ملايين شخص، علماً بأنه سوف تكون هناك كميات وفيرة من الأراضي الفضاء في المقترح الجديد بمجاورات سكنية منخفضة الكثافة نشأت من جراء الزحف العمراني. لقد تبين بمقارنة مساحة أراضي النطاق العمراني لحائل في ١٤٣٥/١٤٥٠ مع مساحة الأراضي المستخدمة من قبل مختلف العواصم حول العالم نجد أن نفس المساحة من الأراضي التي تستخدمها حائل لسكانها البالغ عددهم ٣٤٤,١١١ نسمة أكبر من مساحة مدينة براغ التي عدد سكانها أكثر من ٢,٥ مليون نسمة، وهذا يعني أن نفس البنية التحتية والمرافق والخدمات لمدينة حائل تكلف الحكومة السعودية والمجتمع السعودي أكثر بكثير من تكلفة المدن الناجحة الأخرى في جميع أنحاء العالم، والتي بها عدد أكبر بكثير من السكان، كما إن عدد السكان المتوقع في المستقبل لن يحسن من الأمر شيئاً فخلال اثني عشر عاماً (٢٠٣٠)، يتوقع أن يصل عدد السكان إلى ٥٨٦,١٥٢ نسمة، وهذا لا يزال أقل بكثير من عدد سكان مدينة براغ البالغ ٢,٥ مليون نسمة.

التوقعات السكانية الحالية، سيستغرق الأمر أكثر من ١.٨ سنة ليستوعب الكثافة الموصى بها من قبل موئل الأمم المتحدة. كما إن الطبيعة الواسعة للغاية لهذه النطاقات تجعلها غير فعالة في الغالب كأدوات لإدارة النمو، حيث أنها تشجع، من نواح عديدة، الزحف العمراني والاستثمار غير الفعال في البنية التحتية

٣,١,٤ الكثافة الحضرية

يبلغ عدد سكان حائل ٣٤٤,١١١ نسمة ويبلغ متوسط الكثافة السكانية فيها، ضمن المنطقة المبنية حالياً، ١٩,٦٣ شخص/هكتار، كما تبلغ المساحة الإجمالية للمدينة ٧٦٣٤ هكتار، منها ٤٪ فقط بها كثافة تفوق ٥ شخص/هكتار وتستوعب ١٣٪ من السكان؛ في حين أن ٣,٧٪ من إجمالي المساحة المبنية بها كثافة سكانية تتراوح ما بين ٣٠ إلى ٥٠ شخص/هكتار وتستوعب ٩٪ من السكان، و يعيش بقية السكان بنسبة ٧٨٪ في مناطق منخفضة الكثافة تقل عن ٣٠ شخص/هكتار. يوجد أعلى تركيز للسكان في وسط المدينة، ثم ينخفض بشكل تدريجي باتجاه الأطراف، كما تنخفض الكثافة بشكل ملحوظ في اتجاه الجنوب، والشمال وخارج الطريق الدائري.



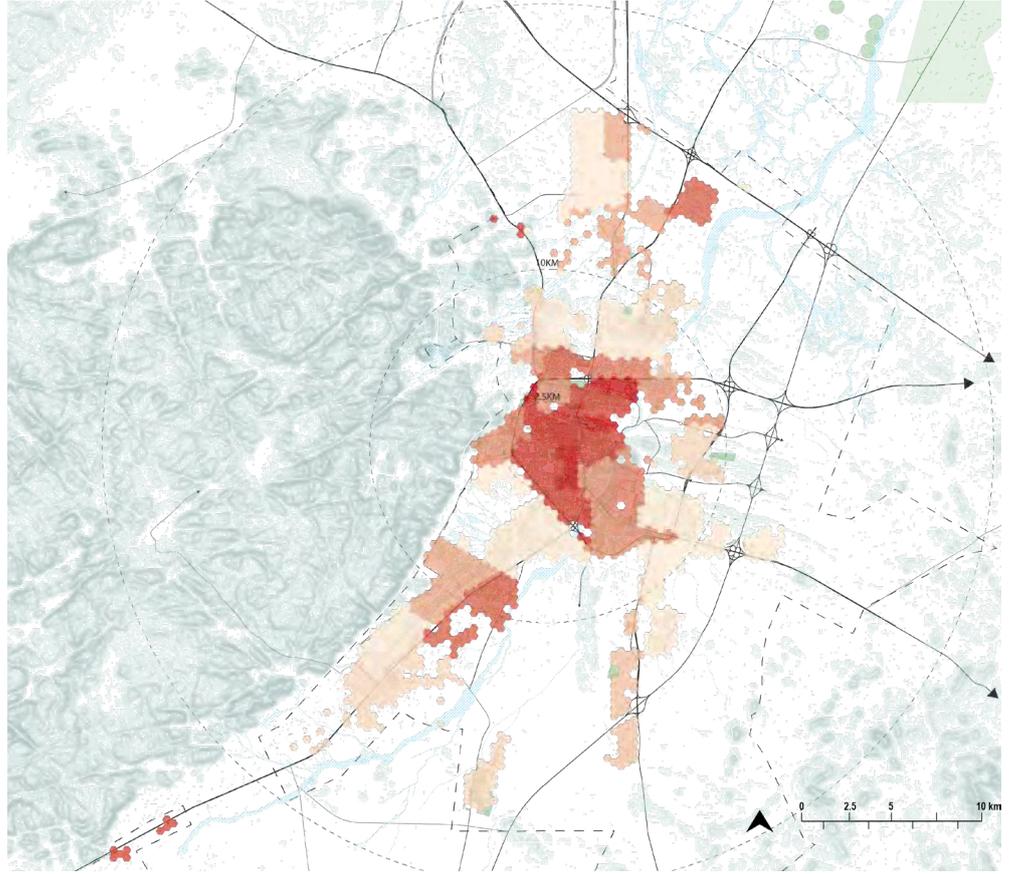
منظر جوي لمدينة حائل



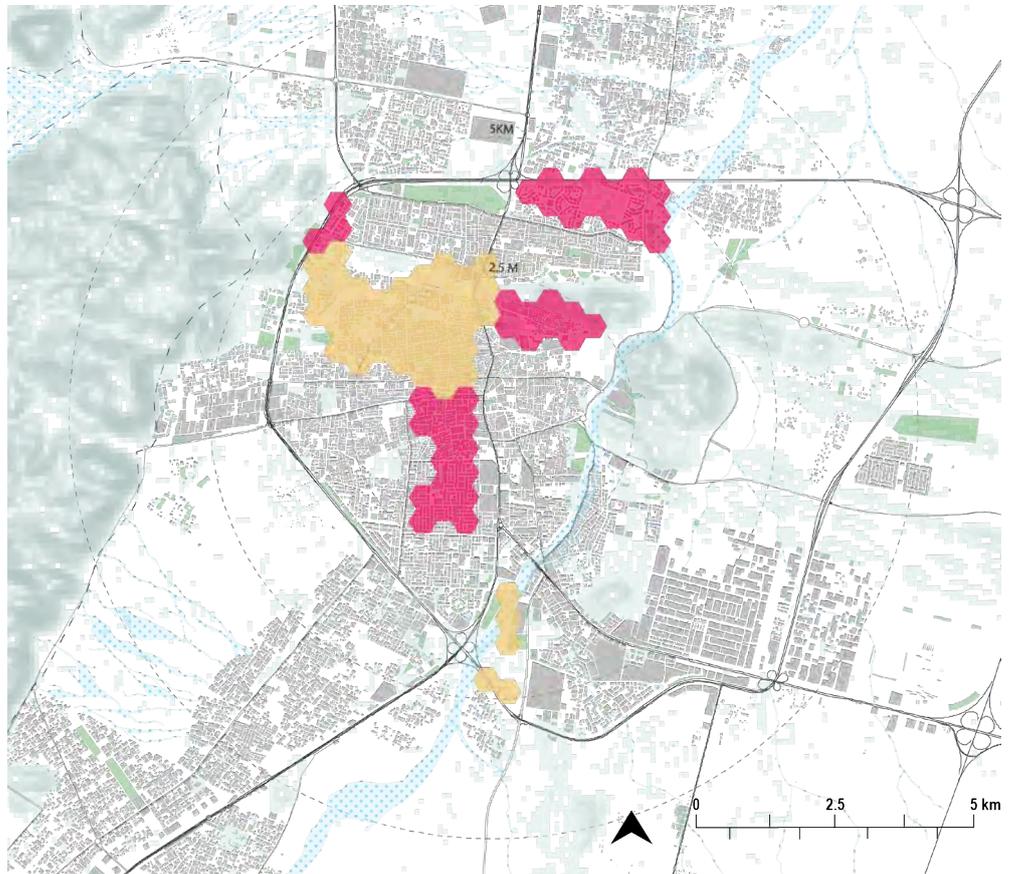
عدد السكان:
٣٤٤,١١١

متوسط الكثافة السكانية:
١٩,٦٣ شخص/هكتار

- ٣-١ شخص/هكتار
- ٥-٣,١ شخص/هكتار
- ٧-٥,١ شخص/هكتار
- ١٢-٧,١ شخص/هكتار
- ١٧-١٢,١ شخص/هكتار
- ٢١-١٧,١ شخص/هكتار
- ٢٧-٢١,١ شخص/هكتار
- ٣٢-٢٧,١ شخص/هكتار
- ٥٠-٣٢,١ شخص/هكتار
- ٨٣-٥٠,١ شخص/هكتار



الشكل ٢٤. الكثافة السكانية لمدينة حائل



- أكثر من ٥٠ شخص/هكتار
- أكثر من ٣٢ شخص/هكتار

الشكل ٢٥. الكثافة السكانية ومعايير موئل الأمم المتحدة لمدينة حائل

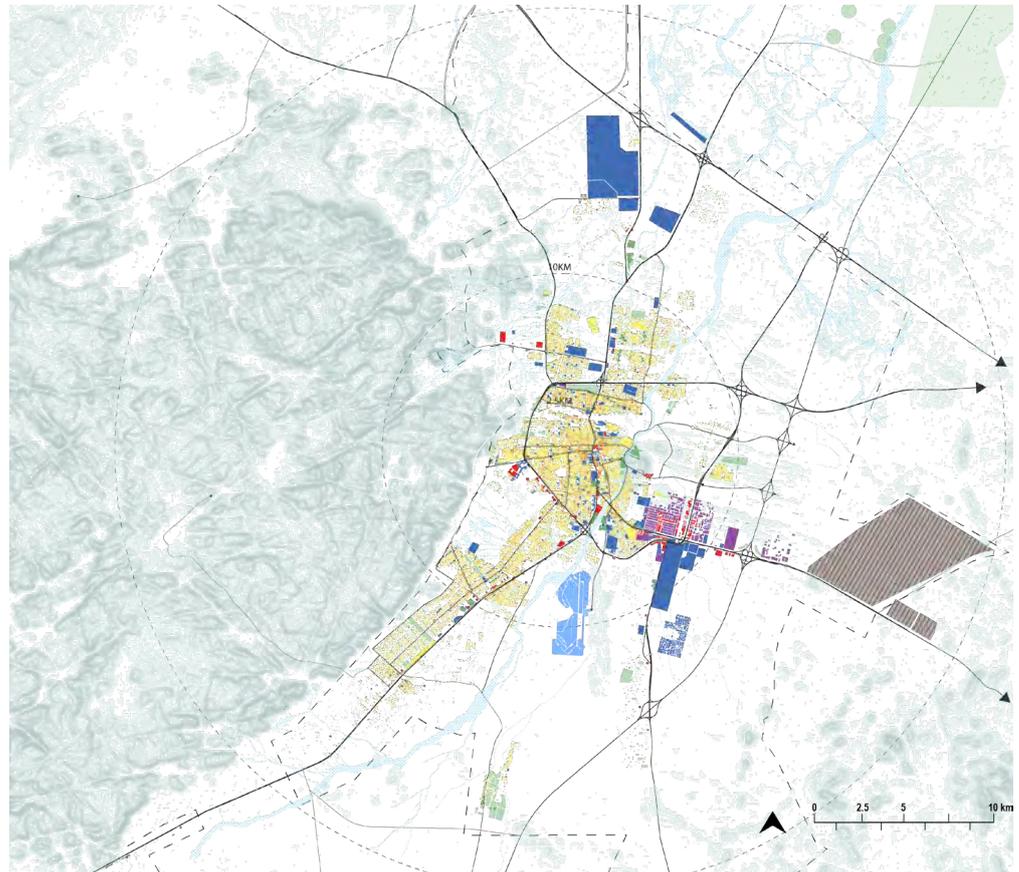
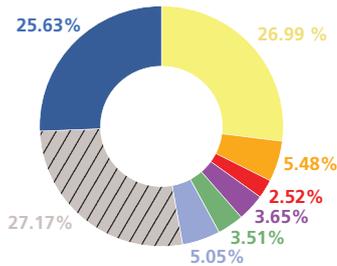


٤,١,٤ استخدامات الأراضي

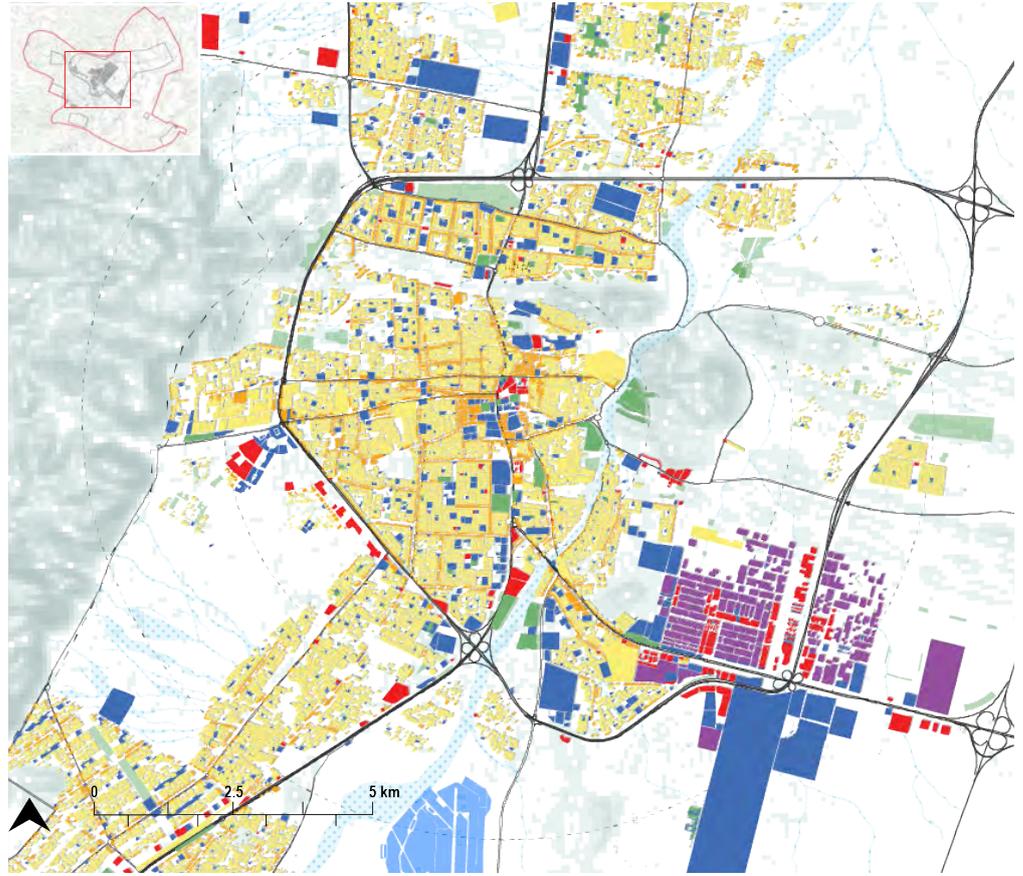
إن أكبر استخدامات الأراضي في حائل حالياً يتمثل في الأراضي المحجوزة للخدمات العسكرية التي تمثل ما يقرب من ٢٧٪ من المساحة العمرانية، وهي تقع في الطرف الشرقي للمدينة، وليس لها وجود رئيسي في وسط المدينة، على عكس معظم المدن السعودية. ثاني أكبر استعمال للأراضي هو السكني، بنسبة تقل بقليل من ٢٧٪ من المساحة العمرانية، موزع على طول المحور الشمالي الجنوبي، بالقرب من جبل أجا في الشرق، وداخل الطريق الدائري، حيث يتركز معظم البناء السكني في الجانب الغربي، وبناء على مخطط استخدامات الأراضي المعتمد، سوف تزداد المساحات السكنية إلى أكثر من ٥٦٪ من المساحة الكلية، وهو ما يمثل أكثر الأراضي استخداماً، وهي موزعة عبر نطاق عام ١٤٥٠، وكذلك على محيط المطار، وتشير هذه الزيادة المهمة في نسبة استخدامات الأراضي المخصصة للمناطق السكنية إلى زيادة أنشطة الزحف العمراني مع الاتجاه المتفاقم نحو توسيع المدينة بإتباع نمط التخطيط الأحادي الوظيفية.

تحتل المؤسسات الحكومية والمرافق العامة ثالث أكبر نسبة من المساحة العمرانية حيث بلغت حوالي ٢٦٪، وهي موزعة في جميع أنحاء المدينة، مع تركيز أعلى في الجزء الجنوبي الشرقي داخل الطريق الدائري، ومع ذلك، فإن مخطط استخدامات الأراضي يشير إلى أن المساحة التي تشغلها هذه المرافق سوف تنخفض بشكل كبير إلى أقل من ٥٪، الأمر الذي سوف يؤدي إلى انخفاض كبير ونقص في الخدمات العامة في المستقبل. توجد المساحات الزراعية والمفتوحة في أقصى جنوب وشمال النطاق العمراني للعام ١٤٥٠، حيث تمثل ٣,٥٪ من المساحة

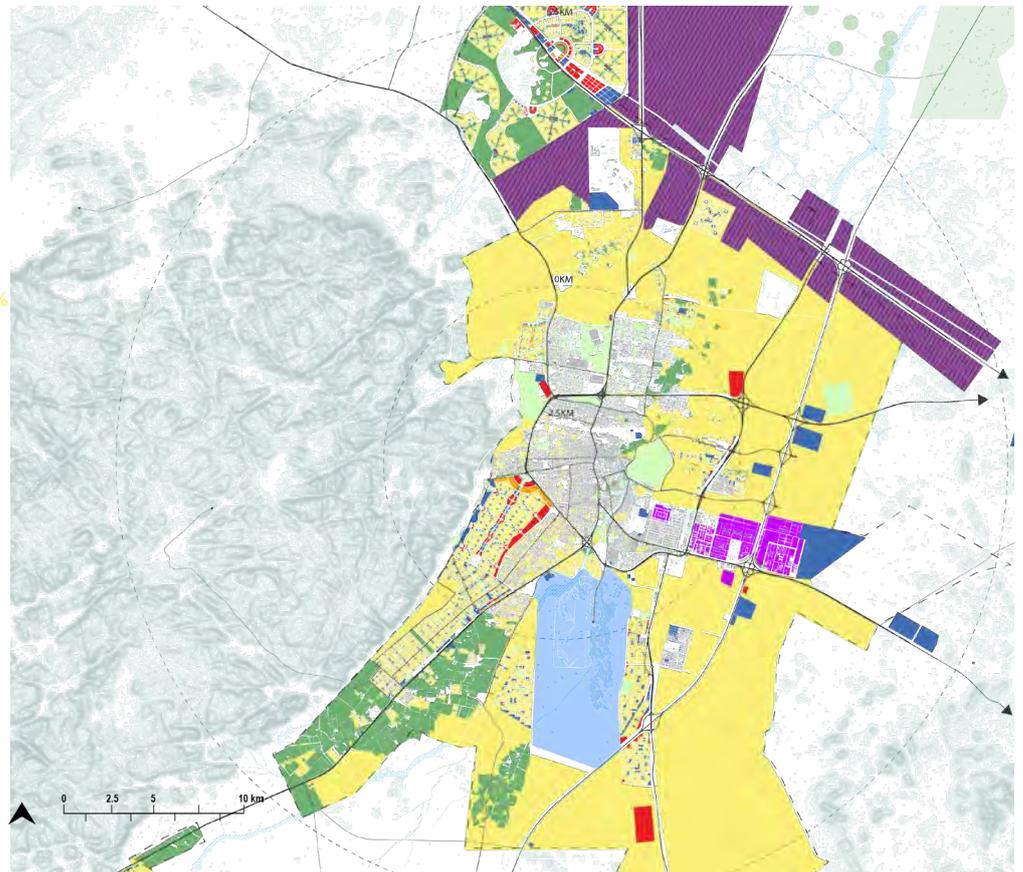
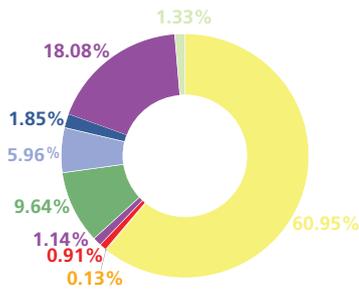
العمرانية، وهي تتمثل في الحدائق الصغيرة والمساحات المفتوحة داخل المدينة مثل الوادي والتي توفر للسكان بعض الأشكال الترفيهية، كما يشمل مخطط استخدامات الأراضي المعتمد على العديد من المساحات الزراعية خاصة في جنوب المدينة، حيث بلغت نسبة ٩٪ من الأراضي، بالإضافة إلى المساحات المفتوحة التي تمثل حوالي ١٪ فقط من إجمالي المساحة المخططة. يعزز مخطط استخدامات الأراضي المعتمد الاستخدامات الصناعية في شمال المدينة ضمن النطاق العمراني لعام ١٤٥٠. ويقترح إنشاء مدينة صناعية كبرى، كما يوجد جزء أصغر من استخدامات الأراضي الصناعية على مقربة من وسط المدينة، وخارج الطريق الدائري في اتجاه الشرق والجنوب الشرقي، وبالتالي تبلغ نسبة إجمالي استخدامات الأراضي الصناعية في مخطط استخدامات الأراضي حوالي ١٦٪. حالياً، تحتوي مدينة حائل على منطقة صغيرة جداً مخصصة للاستخدام المختلط والمتعدد، تمثل بالكاد ٥,٥٪ من مساحة المدينة كما إن استخدامات الأراضي المقترحة لا تشكل زيادة في هذا الرقم؛ وبدلاً من ذلك، تم تخصيص ١٣,٠٪ فقط من إجمالي استخدامات الأراضي على أنها متعددة الاستخدامات، علاوة على أن معدل عدم وجود استخدامات الأراضي المختلطة ثابت ومنتشر ويشكل تحدي على الأداء الاجتماعي والاقتصادي الشامل للمدينة وفقاً للمعايير الدولية وتوصيات مؤهل الأمم المتحدة، يجب على المدينة المزدهرة تخصيص ٤,٠٪ على الأقل من مساحة الأراضي للاستخدامات الاقتصادية والتجارية، بما في ذلك المناطق السكنية الأمر الذي سوف يحفز الوظائف المحلية، ويعزز الفرص الاقتصادية المحلية، ويساعد على الحد من الفجوات الاجتماعية.



الشكل ٢٦. استعمالات الأراضي الحالية لمدينة حائل



الشكل ٢٧. استعمالات الأراضي الحالية داخل الطريق الدائري لمدينة حائل



الشكل ٢٨. استعمالات الأراضي المقترحة لمدينة حائل



٥،١،٤ الأراضي البيضاء

تتميز مدينة حائل بوجود نسبة عالية جداً من الأراضي الفضاء داخل المنطقة المبنية، تمثل ٥٥% من مساحة الأراضي داخل الطريق الدائري وحده، وتبلغ مساحتها ٤،٣٢٦ هكتار كما يمكن أن تستوعب ٦٤٨،٩٠٠ نسمة إضافية وفقاً للكثافة الموصى بها من موئل الأمم المتحدة والتي تبلغ ١٥٠ شخص لكل هكتار، وإذا أخذنا في الاعتبار مساحة الأرض ضمن نطاق ١٤٥٠ هـ، فإن هنالك ٨٩،٩% أو ٩٤،٣٩٥ هكتاراً من الأراضي الفضاء، والتي يمكن أن تستوعب ١٤ مليون نسمة وفقاً للكثافة الموصى بها من قبل موئل الأمم المتحدة.

إن وجود حجم كبير من الأراضي الفضاء داخل المنطقة العمرانية له تأثير سلبي على هيكل المدينة حيث يؤدي إلى ارتفاع تكاليف الإدارة والخدمات للمدينة بسبب انتشار التنمية، كما سوف يؤثر سلباً على البيئة والاقتصاد والبنية الاجتماعية للمدينة، ويزيد مستويات التلوث من خلال إنشاء مجتمعات تعتمد على السيارات.

٢،٤ عناصر الهيكلية

١،٢،٤ أبرز المراكز الاقتصادية والبنية التحتية

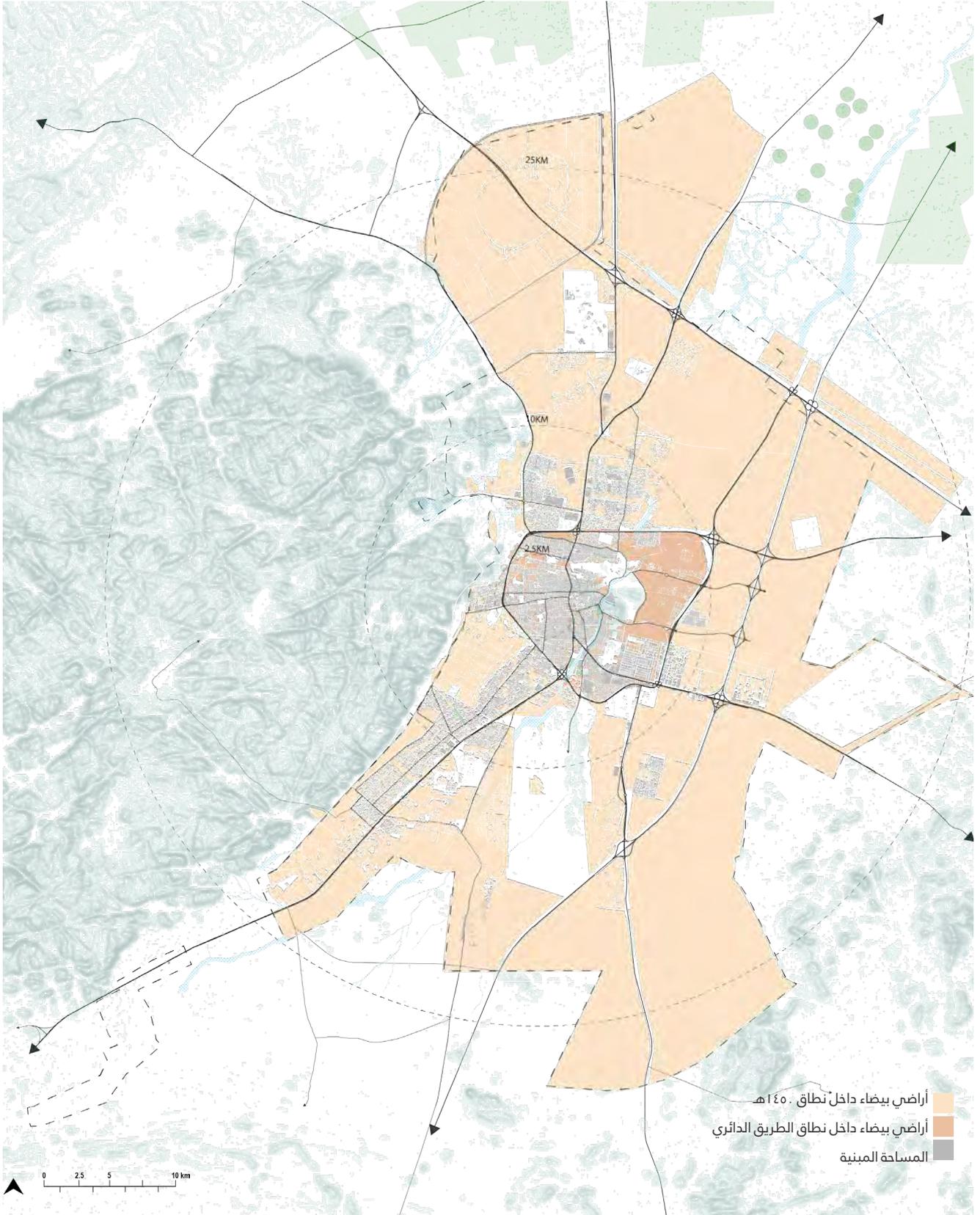
إن موقع مدينة حائل في وسط المنطقة وقربها من مراكز النمو الوطنية الأخرى يعتبر ميزة لأنه يجعلها نقطة لعبور الطرق السريعة الرئيسية، بالإضافة إلى ذلك، فإن الطريق الدائري يحيط بالمدينة

ويربط جميع الطرق والأنشطة الاقتصادية معاً. تقع حائل أيضاً على خط السكة الحديد الجديد البالغ طوله ١٢٥ كم الذي يبدأ من القرى إلى الجوف، وحائل، ومنطقة القصيم، وينتهي في الرياض، والذي يعتبر ميزة ذات أهمية نسبية للمنطقة، ولمدينة حائل، من حيث الأنشطة الاقتصادية. البنية التحتية الرئيسية الأخرى هي المطار الإقليمي الذي يقع على بعد حوالي ٨ كيلومترات باتجاه الجنوب، والذي يعمل كناقل رئيسي ومحرك اقتصادي.

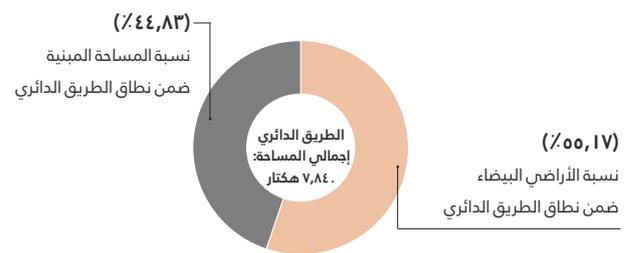
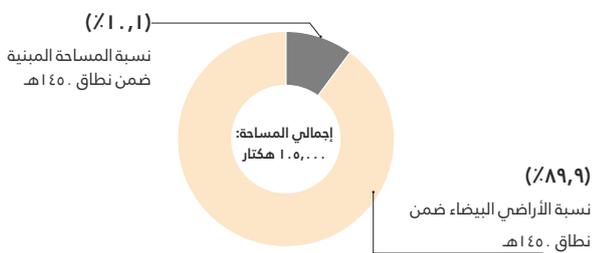
عموماً نجد أن القطاعات الاقتصادية موزعة من الناحية المكانية في كافة أنحاء المدينة، كما تتوزع الأنشطة الاقتصادية الصغيرة ومناطق الاستخدامات المختلطة المتعددة في وسط المدينة على طول طريق الملك عبد العزيز، بالإضافة إلى تلك الواقعة على الجنوب الغربي من الطريق الدائري، وعلى الجانب الآخر باتجاه الشمال توجد الجامعة والمناطق الصناعية ومحطة الخطوط الحديدية والأنشطة الزراعية الرئيسية، أما على الجانب الشرقي من المدينة، فإن القطاع الاقتصادي الرئيسي يتمثل في الأنشطة والعمليات الصناعية.



أراضي بيضاء داخل نطاق الطريق الدائري



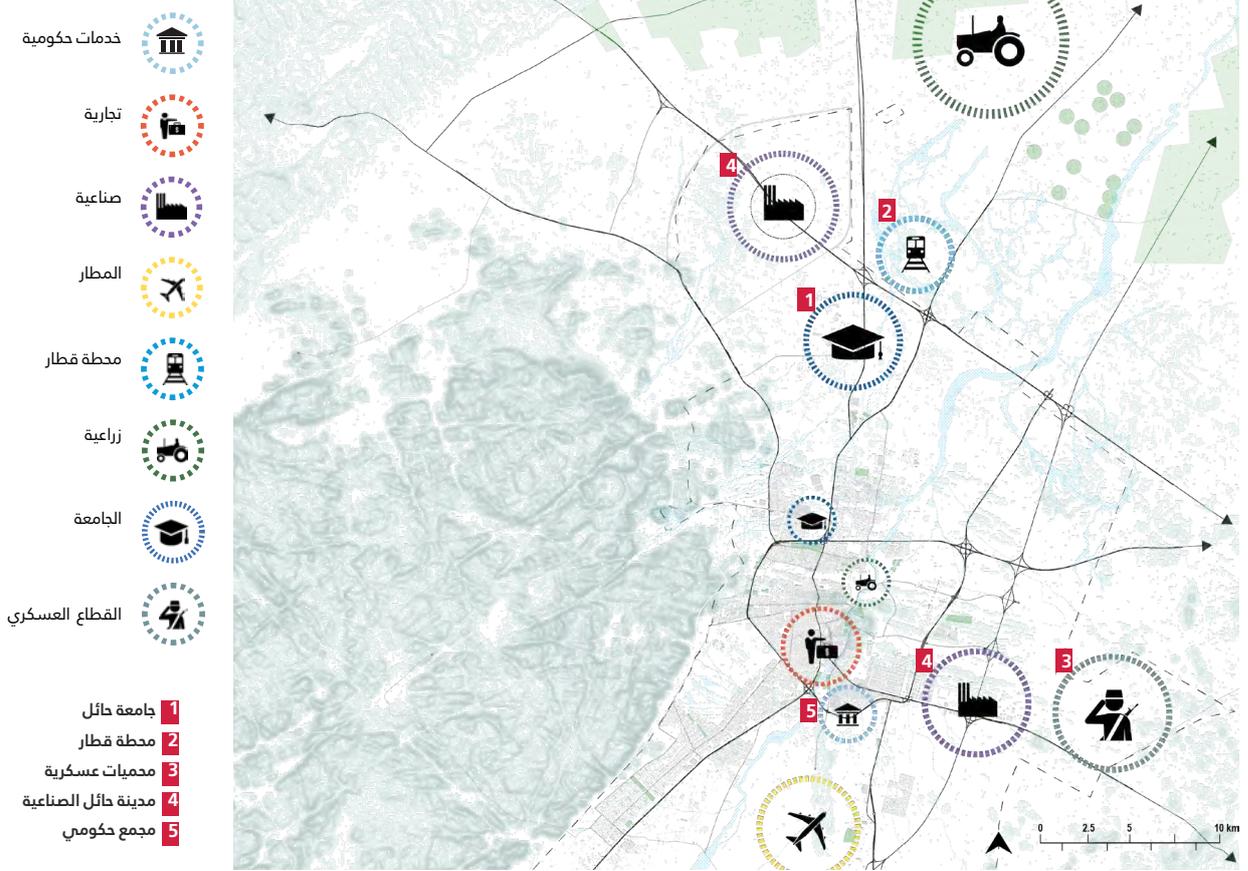
أراضي بيضاء داخل نطاق ١٤٥ هـ
 أراضي بيضاء داخل نطاق الطريق الدائري
 المساحة المبنية



الشكل ٢٩. الأراضي البيضاء في مدينة حائل



مباني تراثية في وسط مدينة حائل © FSCP



الشكل ٣. يوضح الوضع الاقتصادي الراهن والعناصر الهيكلية الرئيسية في مدينة حائل



منظر جوي لمنتزه السمراء في مدينة حائل



٢٠٢٤ العناصر البيئية والطبوغرافية

وبالمثل، فإن الأراضي الزراعية الواقعة ضمن حدود المدينة تواجه خطر التعدي بالتوسع العمراني والحضري، ويجب حماية هذه الأراضي والحفاظ عليها، لكونها من العوامل الاقتصادية الهامة وتمثل هوية المدينة، كما ينبغي حماية وادي حائل من التعديات التنموية والعمرانية ويجب أن تنشأ المناطق العازلة الكافية وتنفذ من قبل المدينة، كما إن هناك حاجة إلى وضع الاشتراطات واللوائح للمحافظة على الاقتصاد المحلي وجودة حياة المواطنين ودعمهما.

حالياً، هناك نقص في المساحات المفتوحة داخل المدينة، على الرغم من أن الأودية تعبر المدينة وتوفر إمكانات لإنشاء شبكة من المساحات المفتوحة والخضراء والحدائق العامة، وبالتالي تحتاج هذه الشبكة إلى الاستمرار في التوسع، وربطها بالنسيج الحضري الكثيف لإتاحة إمكانية استخدام ووصول السكان إلى المساحات المفتوحة، حيث إن هذه الشبكة من المساحات الخضراء لن تساهم فقط في صحة السكان وعافيتهم ولكن تؤثر أيضاً إيجاباً في تكاليف إدارة المدينة، على سبيل المثال، تحد من تأثير الجزر الحرارية، وزيادة سطح النفاذية لامتصاص الماء... الخ.

تعتبر منطقة حائل مركزاً زراعياً رئيسياً في المملكة العربية السعودية حيث تشتهر بإنتاج الجيوب والتمر والفواكه، وتنقسم المدينة إلى نصفين بسبب وجود وادي الأديرع الذي يمتد من الشمال إلى الجنوب، ونتيجة لذلك، يعتبر الوادي المصدر الرئيسي للمياه في المدينة، كما إن جبال السمراء التي توجد في الجزء الشرقي وجبل آجا على الجانب الغربي تعتبر من المعالم الطبيعية الأخرى المهيمنة في المدينة.

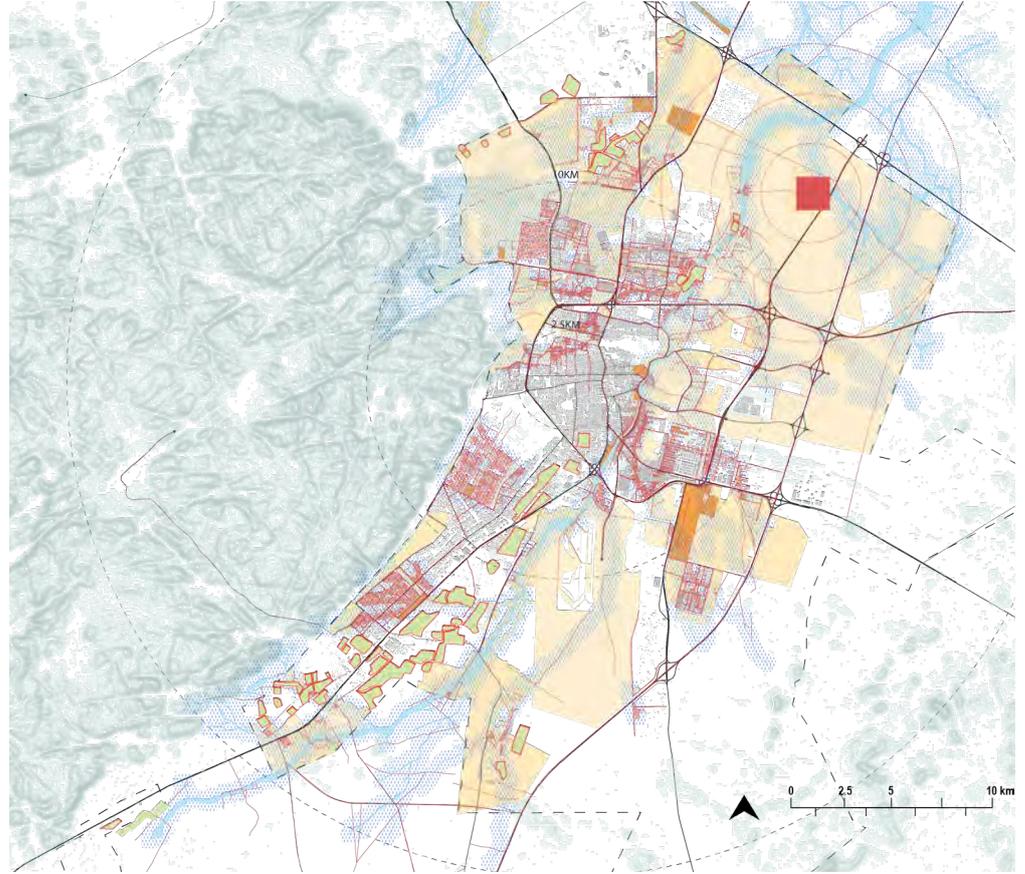
وكما هو الحال في جميع مدن المملكة، تعتبر المياه مورداً نادراً، ويجب إدارتها من خلال أفضل الممارسات المتاحة، وتشجيع ودعم البنية التحتية الصديقة للبيئة، مثل إدارة النفايات وإعادة تدوير المياه من قبل المدينة. على الرغم من أن شبكة الأودية تعتبر مصدر المياه الرئيسي للمدينة ومع ذلك، ونظراً لاتجاهات التنمية الحالية، تتعرض أنظمة حضرية متعددة لخطر الفيضانات والسيول، على سبيل المثال، ٢٩٪ من طرق المدينة بالإضافة إلى ٢٤٪ من المساحة المبنية معرضة لخطر الفيضان، ويجب أن تكون هناك موجّهات وأدلة إرشادية مناسبة للحفاظ على مصادر المياه بالإضافة إلى التحكم في التنمية في المناطق المعرضة للفيضانات، إلى جانب تطبيق الأنظمة الذكية وإنفاذها للتحكم في التكلفة الرأس مالية للأحداث المرتبطة بالفيضانات والسيول إذا تم التعامل معها في مرحلة مبكرة.



التنوع الطبوغرافي حول مدينة حائل

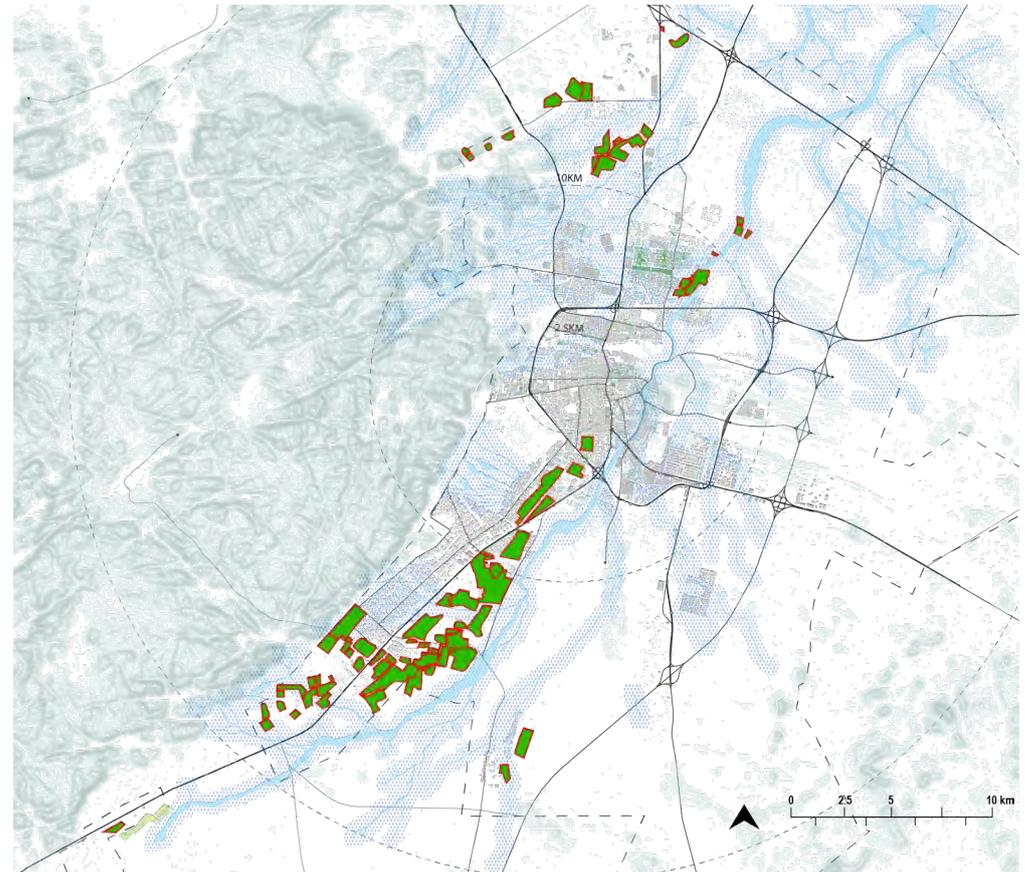


- المساحة المبنية المعرضة لخطر السيول حالياً
- التنمية المستقبلية المعرضة للخطر
- المساحة المبنية الحالية
- المساحة المبنية في المستقبل
- الطرق الحالية المعرضة لخطر السيول
- شبكة الطرق الحالية
- أودية
- منطقة الحماية المتوقعة حوالي ١٠٠ متر (يتم تحديدها من خلال تحليل وضع السيول والفيضانات)
- محطة معالجة مياه الصرف الصحي
- المنحدرات
- نطاق ١٤٥ هـ



الشكل ٣١. إدارة المياه والصرف الصحي في مدينة حائل

- نظام الرش الزراعي الحالي
- نظام الري الزراعي المستدام
- الحالي بالتقطير
- الأراضي الزراعية الحالية المعرضة لخطر التعدي
- مراعي
- أودية
- منطقة الحماية المتوقعة حوالي ١٠٠ متر (يتم تحديدها من خلال تحليل وضع السيول والفيضانات)
- المنحدرات
- نطاق ١٤٥ هـ



الشكل ٣٢. الشبكة الزرقاء والخضراء في مدينة حائل



٣,٢,٤ الحركة وسهولة الوصول

في بنية النسيج العمراني، والتي يجب تصميمها وتخطيطها لزيادة إمكانية وسهولة الوصول إلى وسط المدينة وغيرها من النقاط ذات الأهمية في كافة أنحاء المدينة، الأمر الذي يعزز الأنشطة الاقتصادية، ويحسن من صحة المواطنين وعافيتهم، وله تأثير إيجابي على البيئة.

وبالمثل، فإن تحليل إمكانية الاستفادة من المرافق العامة، مثل التعليم والرعاية الصحية، وهو أمر هام بالنسبة للرفاهية وجودة الحياة، ويظهر نتائج إيجابية للغاية، حيث يقيم أكثر من ٩٦% من السكان على بعد ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من المنشأة التعليمية، وأكثر من ٧٩% خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام إلى مرافق الرعاية الصحية، ومقارنة بالعديد من المدن السعودية الأخرى، تتمتع حائل بمعدل عالي لإمكانية السير بالأقدام، وهي ميزة يجب على المدينة الاستمرار في الاستفادة منها، ووضع إستراتيجيات معقولة تدعم وتشجع أنشطة المشي أثناء تنمية وتطوير المدينة، علماً بأن هنالك ميزة أخرى متواجدة باستمرار يمكن أن تدعم بناء مدينة صديقة للمشاة في حائل، وهي المناخ المعتدل، الأمر الذي يجعل المشي ممكناً خلال معظم فترات العام، خاصة عند مقارنة ذلك بالمدن الأخرى في المملكة، وعلى هذا النحو، يمكن لسكان حائل قضاء ساعات طويلة خارج المنازل وفي الهواء الطلق، خاصة إذا تم إنشاء أماكن عامة مصممة بشكل جيد وبطريقة تدعم هذا النمط من الحياة.

تتمتع مدينة حائل بشبكة الطرق السريعة الإقليمية التي تمر عبر المدينة، حيث يربط الطريق السريع ٧٠ جنوب غرب المنطقة والمملكة بشمال شرقها، في حين يربط الطريق السريع ٦٥ جنوب شرق المنطقة والمملكة بشمال غربها، ويمر الطريق السريع ٤٠٠ بوسط المدينة نحو الشرق، حيث تقوم هذه الطرق مباشرة بتغذية النسيج العمراني والحضري المركزي بالمدينة، أما الطريق الدائري الحالي فيعزز إمكانية الوصول وفعالية حركة السيارات في جميع أنحاء المدينة، كما يوفر حدوداً عملية لتكثيف الأراضي المجزأة والبيضاء الواقعة على محيطه.

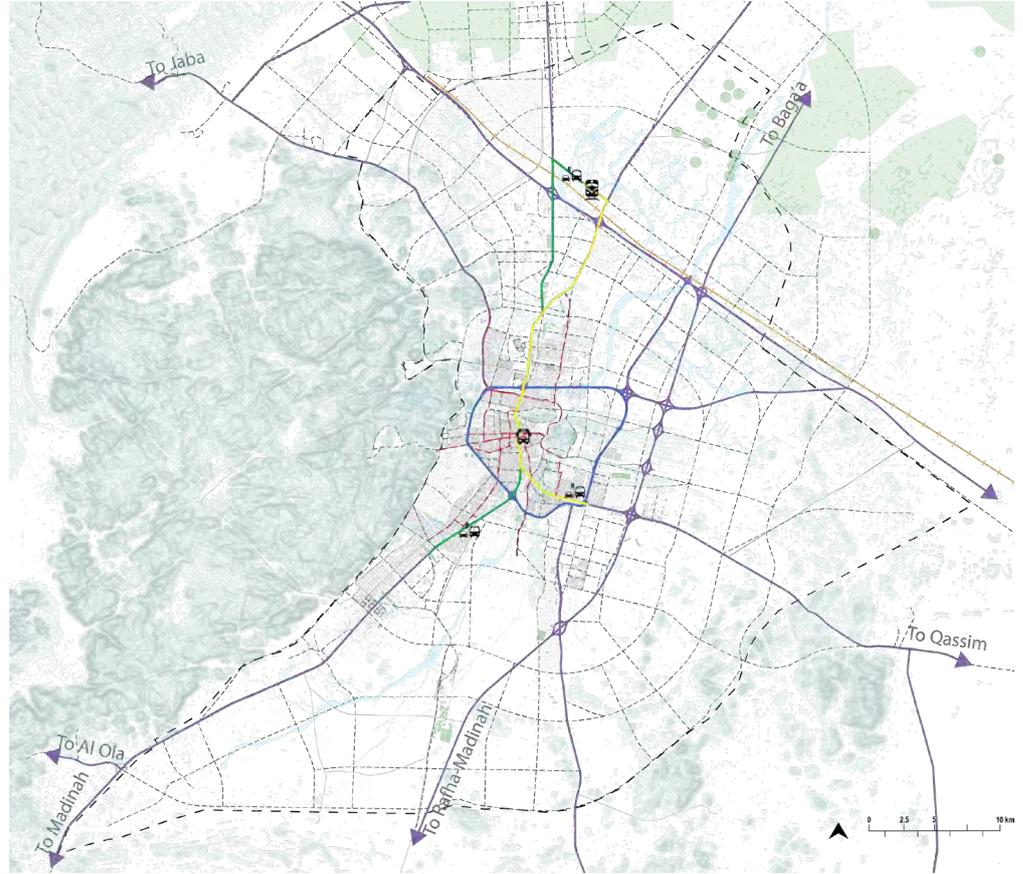
توجد محطة الخطوط الحديدية الإقليمية على بعد ٢٠ كيلومتراً تقريباً تجاه الشمال من وسط المدينة، في حين يقع المطار على بعد ٨ كيلومترات تقريباً باتجاه الجنوب، ولقد تم افتتاح محطة مدينة حائل الإقليمية للسكك الحديدية ضمن مشروع الخطوط الحديدية الشمالية في عام ٢٠١٨م، والتي تبدأ من مدينة الرياض وتمر عبر المجموعة والقصيم وحائل والجوف وتنتهي في القريات قاطعة مسافة ٢,٧٥٠ كيلومتراً، وبالتالي تعتبر أطول خط سكة حديد مستمر لنقل الركاب والبضائع داخل المملكة، ومع ذلك، فإن بعد المسافة من مركز المدينة يجعلها غير فعالة كعنصر هيكلي ونقطة محورية للتنمية.

لا توجد، داخل المدينة، خيارات للنقل العام مثل حافلات وباصات النقل السريع... إلخ، حيث يعتمد السكان حالياً على استخدام السيارات الخاصة فقط، إلى جانب وجود أسطول صغير من سيارات الأجرة المتاحة كبديل لملكية السيارات الخاصة. هناك مخطط يقترح إنشاء شبكة من حافلات وباصات النقل السريع (BRT) داخل المدينة، يتم بموجبه إنشاء ثلاثة خطوط لحافلات وباصات النقل السريع، خطين في اتجاه الشمال والجنوب، والثالث يعمل على طول الطريق الدائري، وبتنفيذ ذلك تتم خدمة حوالي ٢٢,٩٧٨ نسمة من السكان الحاليين المتواجدين على بعد ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من المحطات المخططة، كما سوف يتم إنشاء ثمانية خطوط للحافلات والباصات لتخدم كافة أنحاء المدينة، وتغطي ما مجموعه حوالي ١٠٣ كيلومتر وعدد ١٥٤ محطة، وترتبط الشبكة بمحطة مركزية تقع في وسط المدينة، على الطريق الدائري. ومن العناصر المميزة لمدينة حائل، التكامل ما بين محطات «المواقف التحفيزية/أركن وأركب النقل العام» الواقعة ضمن مخطط النقل العام والشبكة، حيث أن هذه المحطات سوف توجد على الأطراف الخارجية للمدينة، وسيكون لها تأثير في الحد من ازدحام السيارات، مما يقلل بدوره من وقت القيادة بالنسبة للمستخدمين، فضلاً عن الفوائد البيئية المرتبطة بذلك.

إن نسبة ٦,٣% أو ٢١,٦٦٩ من السكان يمكنهم الوصول إلى وسط المدينة، خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام، ومقارنةً بالمدن الأخرى بنفس الحجم، فإن هذا العدد منخفض وذلك بسبب عدم إنشاء مسارات وممرات للمشاة داخل المنطقة المبنية وانخفاض الكثافة

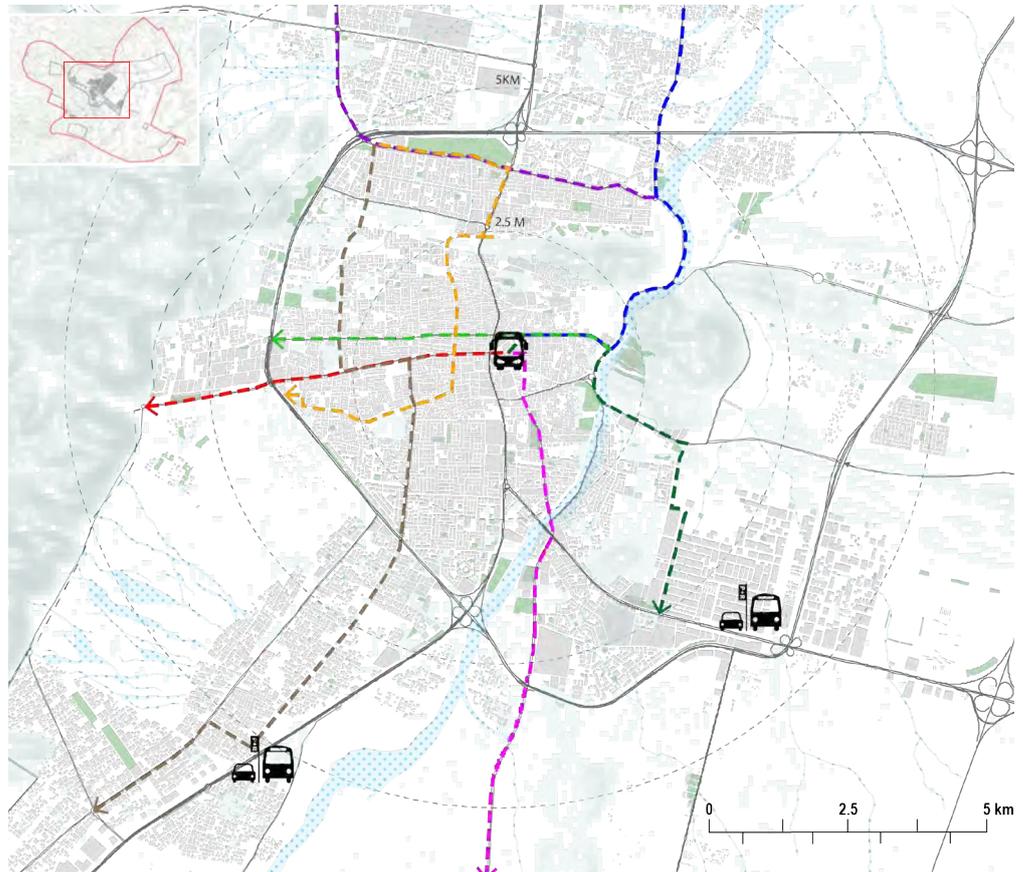


- الطرق السريعة/الإقليمية الحالية
- الطرق الرئيسية الحالية
- الطرق الرئيسية المقترحة
- نطاق ١٤٥٠ هـ
- حافلات النقل السريع الخط ١
- حافلات النقل السريع الخط ٢
- حافلات النقل السريع الخط ٣
- طرق الحافلات المقترحة
- الخطوط الحديدية الإقليمية
- محطة سكة حديد إقليمية
- المحطة المركزية
- (أركان السيارة وأركب)

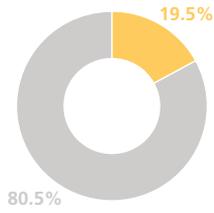


الشكل ٣٣. شبكة الطرق والنقل العام المقترحة لمدينة حائل

- الطرق السريعة/الإقليمية الحالية
- الطرق الرئيسية الحالية
- الطرق الرئيسية المقترحة
- نطاق ١٤٥٠ هـ
- حافلات النقل السريع الخط ١
- حافلات النقل السريع الخط ٢
- حافلات النقل السريع الخط ٣
- طرق الحافلات المقترحة
- الخطوط الحديدية الإقليمية
- محطة سكة حديد إقليمية
- المحطة المركزية
- (أركان السيارة وأركب)



الشكل ٣٤. شبكة الحافلات المقترحة لمدينة حائل



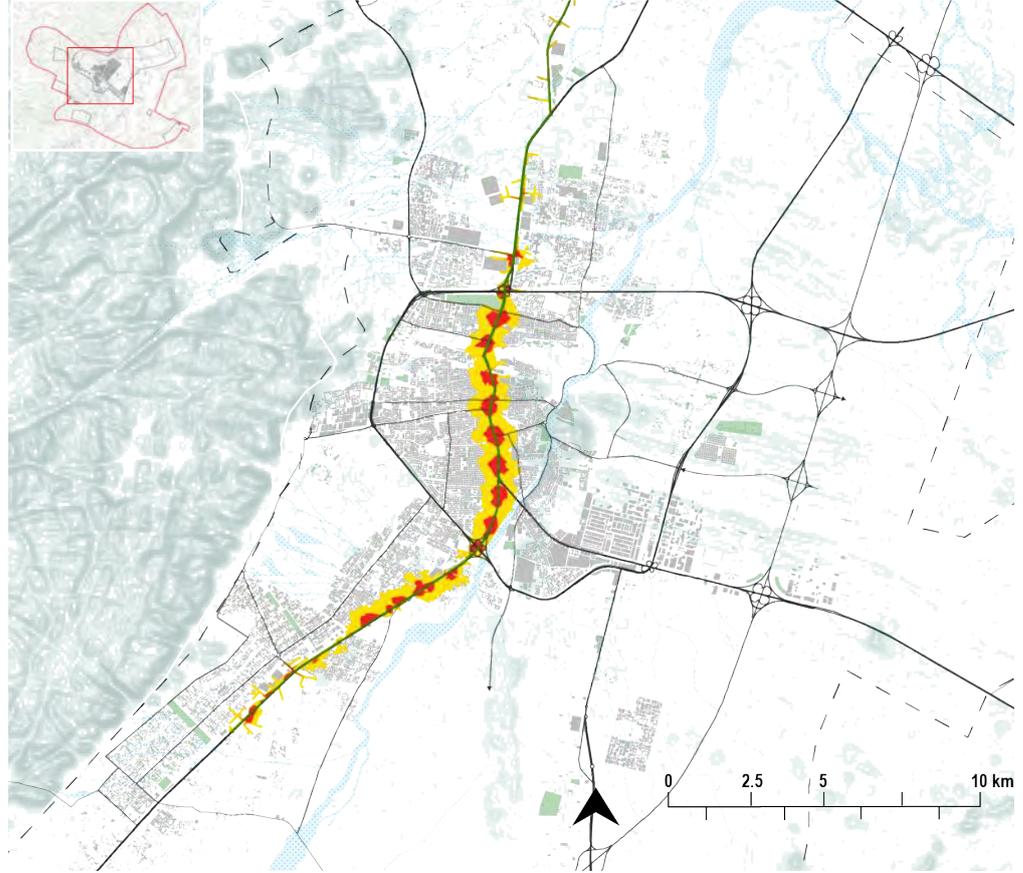
سهولة الوصول إلى حافلات النقل السريع ١، خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام

الحافلات السريعة (١)
٣٢.١٨ كم

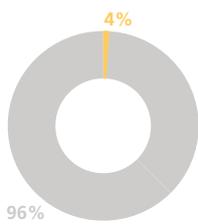
عدد المحطات
٣٢

السكان المخدومين بالمسار الأول لحافلات النقل السريع ٥-دقائق سيراً على الأقدام ٣٤,٨٦٤ نسمة ١٠%

١-دقائق سيراً على الأقدام ٦٧,٣٠٩ نسمة ١٩.٥%



الشكل ٣٥. الخط (١) للحافلات السريعة المقترح



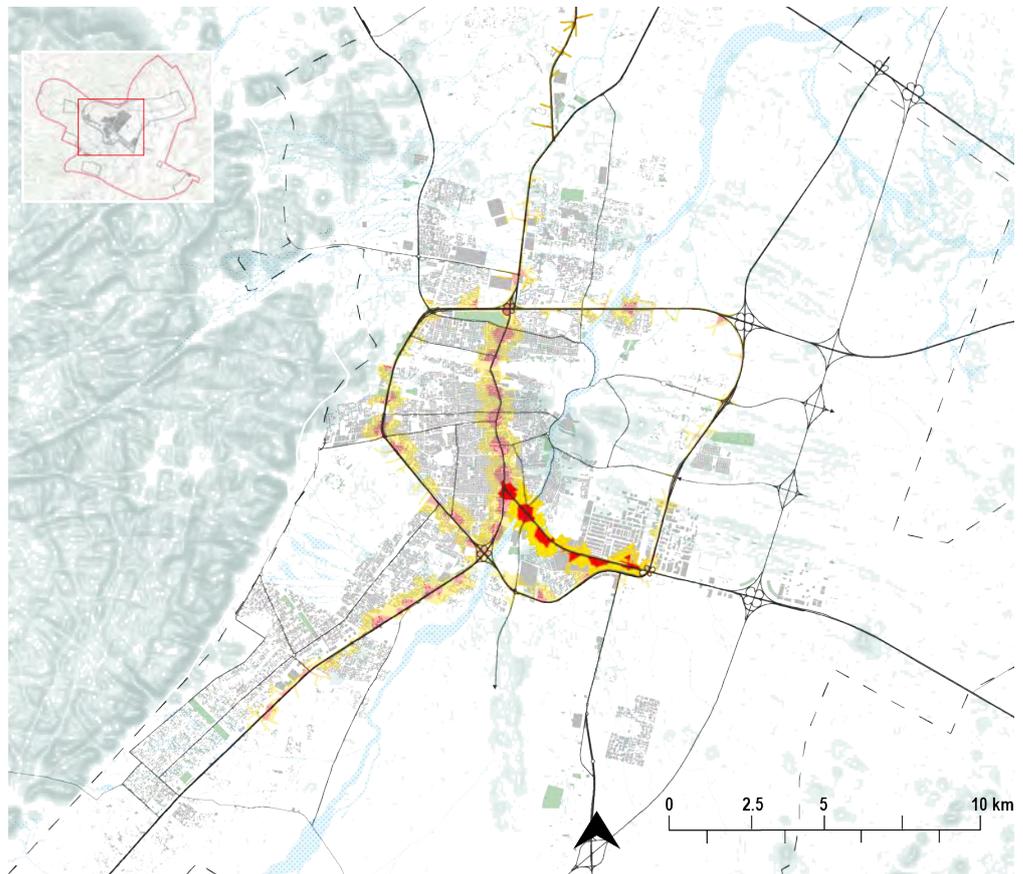
سهولة الوصول إلى حافلات النقل السريع ٢، خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام

الحافلات السريعة (٢)
٥.٥٥ كم

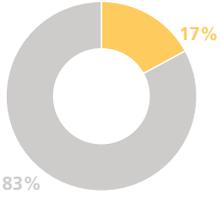
عدد المحطات
٥

السكان المخدومين بالمسار الأول لحافلات النقل السريع ٥-دقائق سيراً على الأقدام ٦,٣٦٨ نسمة ١.٨%

١-دقائق سيراً على الأقدام ١٣,٦٢٦ نسمة ٤%



الشكل ٣٦. الخط (٢) للحافلات السريعة المقترح



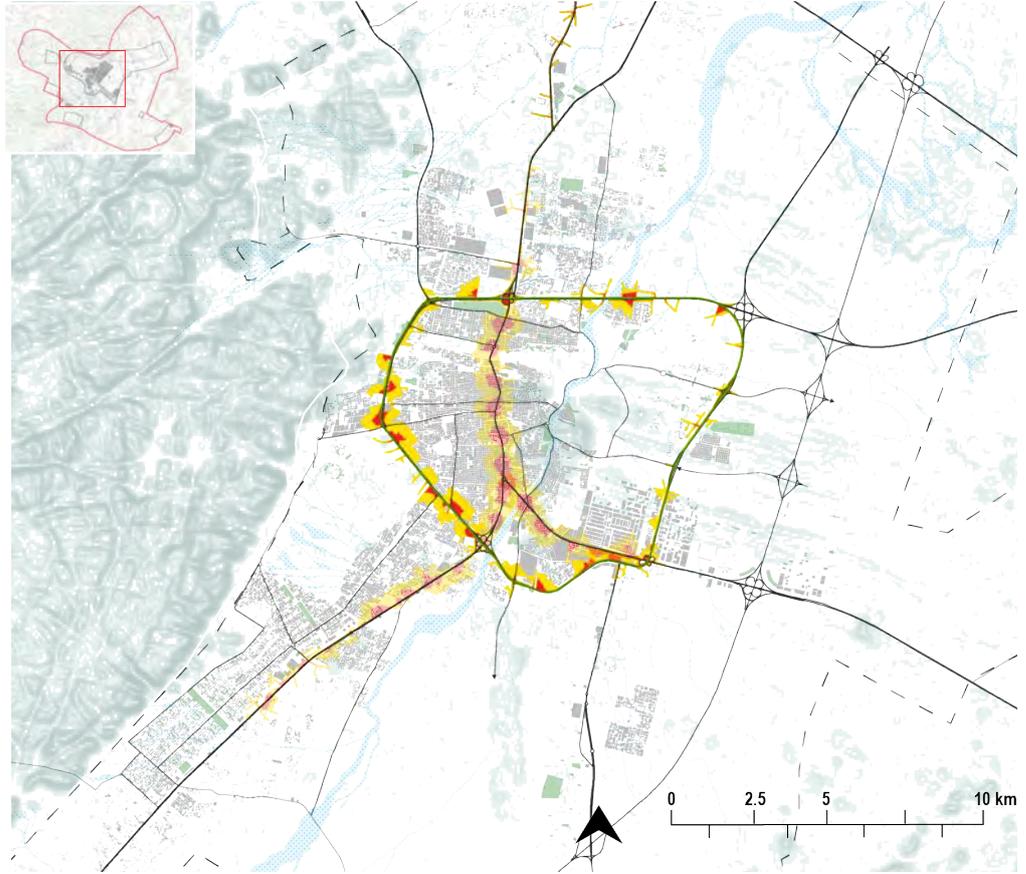
سهولة الوصول إلى حافلات النقل السريع ٣، خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام 17%

الحافلات السريعة (٣)
36.14 كم

عدد المحطات
36

السكان المخدومين بالمسار الأول لحافلات النقل السريع
٥ - دقائق سيراً على الأقدام 37,208 نسمة 10.8%

١٠ - دقائق سيراً على الأقدام 58,498 نسمة 17%



الشكل ٣٧. الخط (٣) للحافلات السريعة المقترح



© FSCP



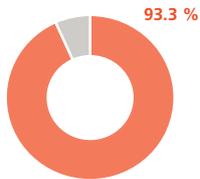
السكان الذين لديهم إمكانية الوصول إلى وسط المدينة عن طريق السيارة

201,169 شخص - 58%

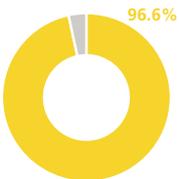
1٥ دقيقة سيراً على الأقدام إلى وسط المدينة

249,306 شخص - 72%

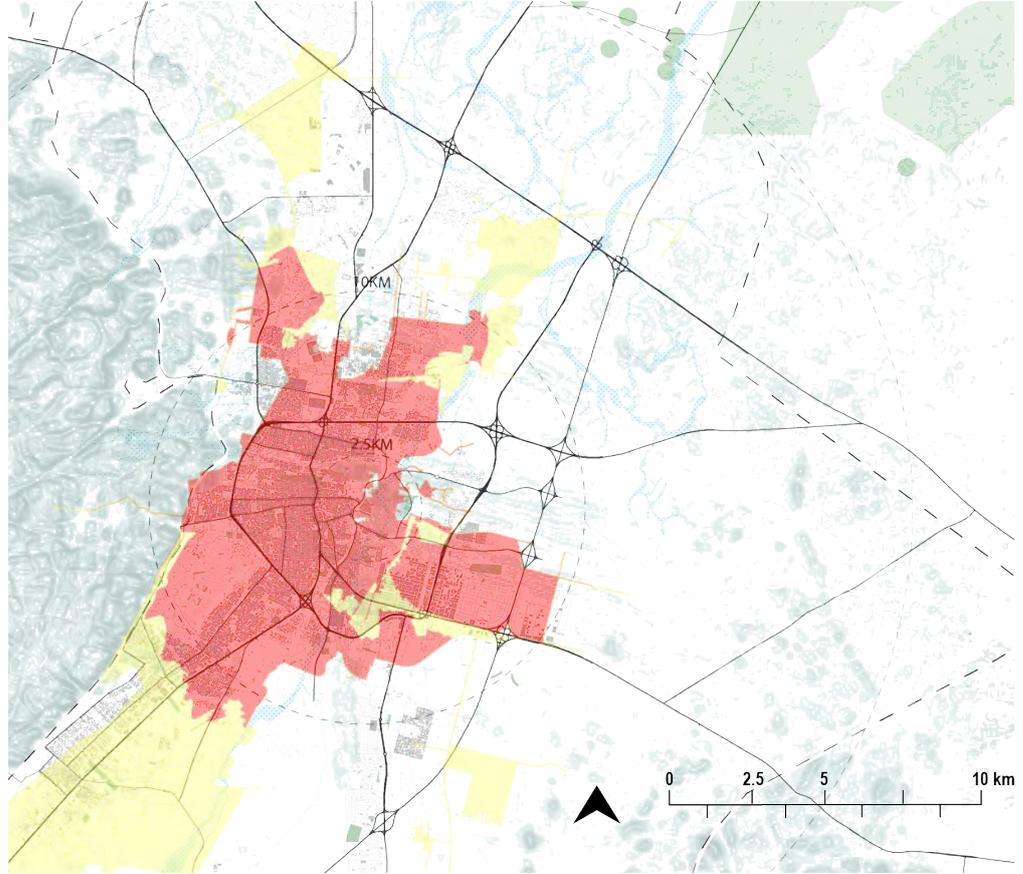
٣٠ دقيقة إلى وسط المدينة



١٥ دقيقة بالسيارة إلى وسط المدينة



٣٠ دقيقة بالسيارة إلى وسط المدينة



الشكل ٣٨. إمكانية الوصول بالسيارة إلى وسط المدينة

السكان الذين لديهم إمكانية الوصول إلى وسط المدينة سيراً على الأقدام

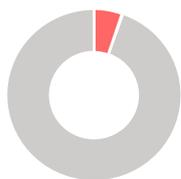
18,548 شخص - 5.39%

٥ دقائق بالأقدام

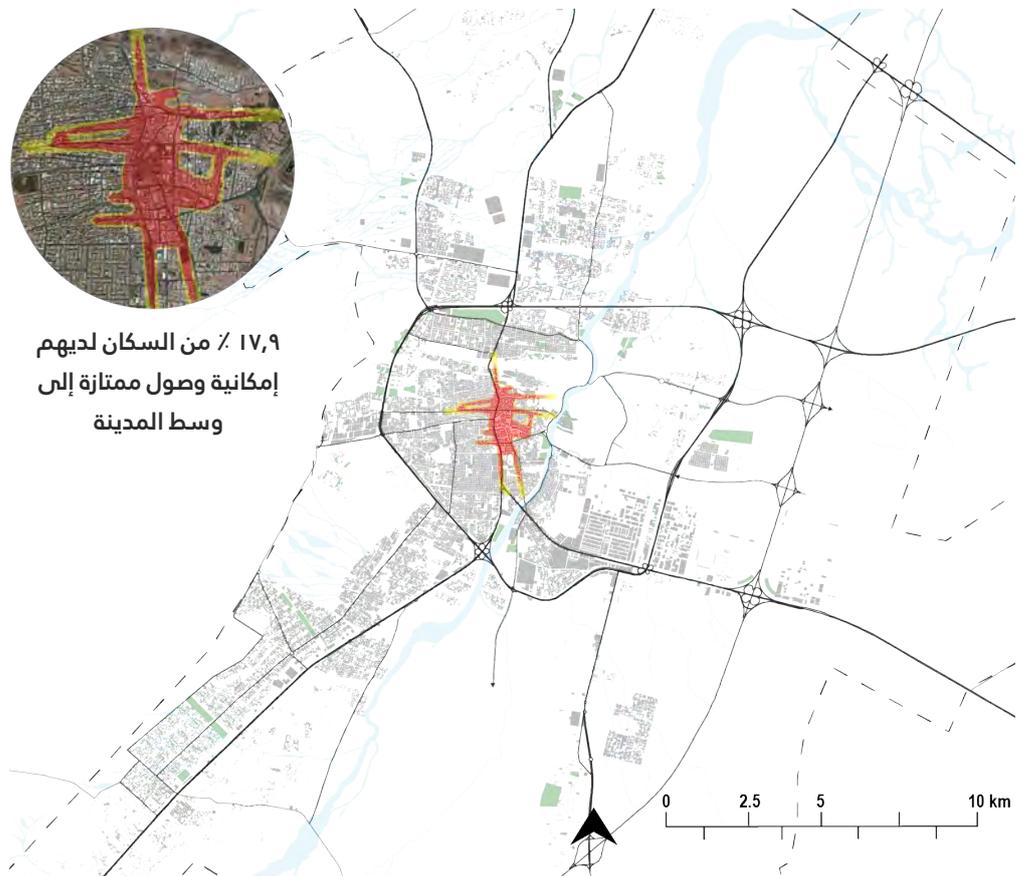
21669 شخص - 6.30%

١٠ دقائق بالأقدام

١٧,٩٪ من السكان لديهم إمكانية وصول ممتازة إلى وسط المدينة



93.70%



الشكل ٣٩. إمكانية الوصول إلى وسط المدينة سيراً على الأقدام



توزيع الاستعمالات المتعددة والتجارية

المناطق التجارية الحالية في مدينة حائل



معايير موئل الأمم المتحدة للمدينة المزدهرة

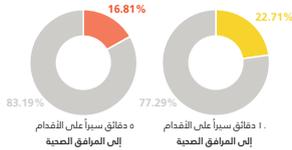


الشكل ٤. توزيع الاستعمالات المتعددة والتجارية

عدد السكان الذين لديهم إمكانية المشي إلى المرافق الصحية والتعليمية

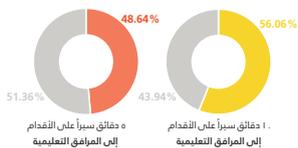
٥ دقائق سيراً على الأقدام إلى المرافق الصحية
57835 شخص - 16.81%

١٠ دقائق سيراً على الأقدام إلى المرافق الصحية
78148 شخص - 22.71%



٥ دقائق سيراً على الأقدام إلى المرافق التعليمية
167379 شخص - 48.64%

١٠ دقائق سيراً على الأقدام إلى المرافق التعليمية
192,916 شخص - 56.06%



الشكل ٤١. الوصول إلى المرافق الصحية والمرافق التعليمية سيراً على الأقدام



٢٠٤ سيناريوهات الكثافة الحضرية

الوضع الراهن:

يبلغ عدد السكان الحاليين في مدينة حائل ٣٤٤,١١١ نسمة وبمتوسط كثافة للمنطقة المبنية التي مساحتها ١٧,٥٢٦ هكتاراً بلغ ١٩,٦٣ شخص/هكتار، وهو أقل بكثير من كثافة موئل الأمم المتحدة التي تبلغ ١٥٠ شخص/هكتار.

مخطط حائل لعام ٢٠٠٩

وباستخدام معدل النمو السكاني الحالي البالغ ٣,٦٪، فإنه بحلول عام ٢٠٣٠، يقدر عدد السكان المتوقع بنحو ٥٨٦,٠٠٠، وحيث أن مخطط استخدامات الأراضي المعتمد في حائل يغطي مساحة تقدر بحوالي ١٠٥,٠٠٠ هكتار، فإنه في حال تنفيذه بحلول عام ٢٠٣٠، سوف ينتج عنه كثافة منخفضة للغاية تبلغ حوالي ٥,٦ شخص/هكتار.

توصيات موئل الأمم المتحدة:

استناداً إلى توصية موئل الأمم المتحدة، فإن المدينة سوف تحتاج إلى مساحة قدرها ٣,٩٠٧ هكتار لنفس العدد الحالي من السكان، وهو أقل من ٥٪ من المساحة المقترحة في المستقبل، وبناءً على وجود ٤,٣٢٦ هكتاراً من الأراضي الفضاء داخل المنطقة المبنية حالياً، يشير هذا السيناريو إلى أنه ليس من الضروري النمو خارج النطاق العمراني الحالي ويقترح تنفيذ تدخلات استراتيجية لدعم السياسات التي من شأنها تسهيل تكثيف المناطق الحضرية الموجودة، وبالتالي توفر للمواطنين أقصى الفوائد من أجل تحسين نوعية وجودة الحياة بتكلفة ميسرة.

يوصي موئل الأمم المتحدة باستخدام معيار كثافة قدرها ١٥٠ شخص/هكتار كنموذج، حيث أن مزايا الكثافة العالية عديدة، على سبيل المثال، إنها تخفض تكاليف البنية التحتية الضرورية، المتمثلة في الشوارع، والصرف الصحي... الخ، ومن منظور تصميمي، فإن سيناريوهات المناطق العمرانية الكثيفة، والمباني المتقاربة وواجهاتها توفر الظل الكافي للمشاة في الشوارع، علاوة على ذلك، فإن الكثافة العالية تجعل تكلفة العيش في المدينة ميسرة بسبب تقاسم تكاليف الخدمات عبر العديد من الأشخاص في الهكتار الواحد.

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

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



الوضع الراهن:

عدد السكان		٣,٤٤,١١١
المساحة المبنية		١٧,٥٢٦ هكتار
متوسط الكثافة في المنطقة المبنية		١٩,٦٣ شخص/هكتار



السيناريو الأول: مخطط حائل لعام ٢٠١٦

عدد السكان		٥٨٦,١٥٢
المساحة المبنية المخططة		١٠٥,٠٠٠ هكتار
متوسط الكثافة في المنطقة المبنية المخطط لها		٥,٦ شخص/هكتار



السيناريو الثاني: توصيات مؤئل الأمم المتحدة

عدد السكان		٥٨٦,١٥٢
المساحة المبنية المطلوبة وفقاً لمعايير مؤئل الأمم المتحدة		(٣,٩٠٧ هكتار)
الأراضي الشاغرة اللازمة لاستيعاب النمو السكاني		١,٦١٣ هكتار
متوسط الكثافة وفقاً لمعايير مؤئل الأمم المتحدة		١٥ شخص/هكتار



* مقترح ٣,٧% من المساحة المبنية من قبل المخطط المحلي لعام ٢٠١٦



٥

التشخيص الاستراتيجي



١،٥ تحديد وتعريف القضايا الاستراتيجية الرئيسية

نتيجة للتحليل القائم على الأدلة والتحليل المتعدد المستويات، تم تحديد أربع قضايا رئيسية تؤثر على التنمية الحضرية في حائل، والتي تمثل الإطار الاستراتيجي للتشخيص، الذي يتم توليفه من خلال أربع مفاهيم تصميمية (conceptual lenses) تم تعريفها في المقام الأول في إطار طبيعتها المفاهيمية، ومن ثم وضعها في سياقها المكاني من خلال دراسة كيفية تطبيقها مكانياً في حائل على مختلف المستويات.

١،٥ أنماط التنمية والنمو الغير متوازن (الزحف العمراني)

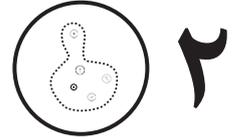
يحدث هذا غالباً عندما تنمو المدينة بسرعة، مما يؤدي إلى ظاهرة الزحف والتمدد غير المخطط، وبشكل غير متجانس، وظهور مشاريع غير متوازنة عبر امتدادها الإقليمي، مما يُظهر الاختلالات الوظيفية والإدارة غير الملائمة للمدينة من وجهة النظر المؤسسية والصعوبات اليومية للمواطنين التي يواجهونها في المدينة، وفي إطار هذا السيناريو، تتميز المدينة بوجود كثافة منخفضة، ويكون أداؤها غير فعال، كما تكون خدماتها ومرافقها ليست متوازنة بشكل جيد من حيث التوزيع وإمكانية وسهولة الاستخدام، وبالتالي لا يستفيد المواطنون من مزايا العيش في المدينة على نحو منصف، وبالإضافة إلى ذلك، فإنه من المكلف والصعب على البلدية توفير وصيانة الخدمات الأساسية، فضلاً عن البنية التحتية الفعالة والمستدامة، مثل وسائل النقل العام.



[الزحف العمراني]

٢،٥ التقسيم وعدم التماسك والترابط (التجزئة) في الهيكل العمراني للمدينة

في حالات النمو غير المتوازن، والزحف العمراني غير المخطط، والتنمية غير المتناسقة، تميل المدينة إلى احتواء أشكال من الهياكل غير المتجاورة وغير المتماصة في ذات الوقت، فالأراضي غير المطورة، والبنى التحتية المفرطة في أحجامها و/أو التوسعات الكبيرة للمشاريع أحادية الوظيفة تعيق استمرارية نسيج المدينة، وبالتالي، إحداث خلل في اتساقها، وأدائها الاجتماعي والاقتصادي والبيئي، كما يكون من الصعب والمكلف توفير البنية التحتية والخدمات للمدينة بأكملها على نحو منصف وعادل، كما إنها تؤثر، من الناحية المكانية على البعد الاجتماعي للاستدامة، وتخلق أوجه عدم المساواة في المناطق الحضرية، وعزل المناطق البعيدة وغير المرتبطة وتحيط بها الأشكال العمرانية والحضرية المتقطعة، وفي حائل، من الواضح أن البنية التحتية للطرق المفرطة في حجمها، وعدم تكامل أنظمة الأودية مع النسيج العمراني، تعتبر من العوامل الرئيسية التي تسهم في تشكيل مخططات النسيج العمراني في المدينة، وينتج عنها التجزئة وتقويض التماسك الشامل للهيكل العمراني والحضري.



[عدم التوازن العمراني]

٣،٥ اختلال التوازن الاجتماعي والبيئي والاقتصادي/ عدم المرونة

تتكون كل مدينة من تشكيلة معقدة من النظم الاجتماعية والاقتصادية والبيئية، ومن الناحية المثالية، ففي المدينة المستدامة، يتم الحفاظ على التوازن بين هذه الأنظمة الثلاثة المترابطة وتعزيزها مع مرور الوقت، وفي النقيض لذلك، إذا فقد التوازن بين هذه الأنظمة بمرور الوقت وعدم اتساق وتوافق أي جزء مع الأجزاء الأخرى، ينشأ عدم التوازن والاختلال الهيكلي الأمر الذي يغير مسار التنمية المستدامة لنمو المدينة، وبالتالي فإن مدينة حائل تحتاج إلى فهمها كنظام معقد من العلاقات المكانية والوظيفية بين إنتاجيتها الاقتصادية والبنية التحتية الحضرية ومواردها البيئية والنظم البيئية الطبيعية، فعلى سبيل المثال، يمكن أن يوفر نهج الاقتصاد الأخضر إطاراً مرجعياً يمكن بموجبه اتخاذ القرارات والإجراءات لتعزيز ودعم كفاءة استخدام الموارد والإدارة البيئية الفعالة وتحقيق مستوى معيشة أفضل للسكان، كما تمثل شبكات الأودية والجبال والأراضي الزراعية مصدراً محتملاً للنمو الاقتصادي والتنمية الاجتماعية، لكنها تفتقر حالياً إلى التكامل فيما بينها ومع النسيج العمراني بشكل عام.



[عدم المرونة]

٤،٥ أنماط الحضرية/التاريخية المهددة بالانقراض/ فقدان التراث

يجري حالياً إعداد اشتراطات وقوانين موحدة للتخطيط في المدن السعودية، وتتعلق إحدى التحديات التي يجب التصدي لها بالحاجة إلى وضع مجموعة شاملة من المعايير للتمييز بين الأنماط الحضرية الشعبية التاريخية والمناطق العشوائية غير المخططة، ولسوء الحظ، وفي غياب مثل هذه الأطر النظامية والتنظيمية، تتم إزالة بعض الأحياء الشعبية التاريخية للمدن السعودية لإفساح المجال للمشاريع والتنمية الجديدة، ولا يقتصر هذا الأمر على خطر تعريض التراث التاريخي لخطر الانقراض، ويعطل الإحساس بالهوية المرتبط بيئة حضرية، ولكن هذه المشاريع الجديدة تعيق أيضاً الاتصال والترابط الشبكي بالنسيج الحضري المحيط، وتكون مختلفة وغريبة مقارنة بأنماط المباني والأنماط الحضرية المجاورة، كما إن عدم وجود مجموعة مناسبة من أنظمة وقواعد حماية التراث للأجزاء المترابطة من الأنماط الحضرية، امتد ليشمل المعالم الجمالية للشوارع والنسيج العمراني، الأمر الذي يعرض بقايا التراث الحضري السعودي التقليدي للخطر، منها الأراضي الزراعية التاريخية التي تقع على طول الوادي في شمال شرق المدينة والتي تعتبر نمطاً حضرياً نموذجياً، يجب الحفاظ عليه والترويج له باعتباره تراثاً تاريخياً حضرياً في حائل.



[فقدان التراث]

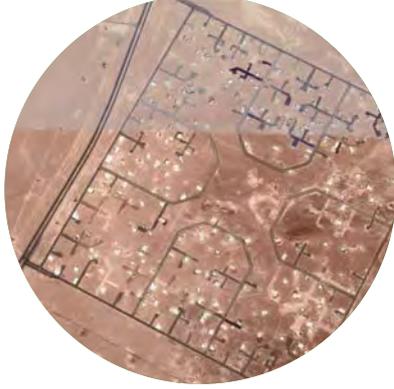


© FSCP

منظر من قلعة حائل



٢,٥ التحليل التفصيلي للقضايا الأربع لمدينة حائل ١,٢,٥ أنماط التنمية والنمو الغير متوازن



١ التنمية في ضواحي المدينة، ومحدودية الوصول إلى البنية التحتية (المياه والصرف الصحي والكهرباء)، يؤدي إلى ضغوط اقتصادية على المدينة



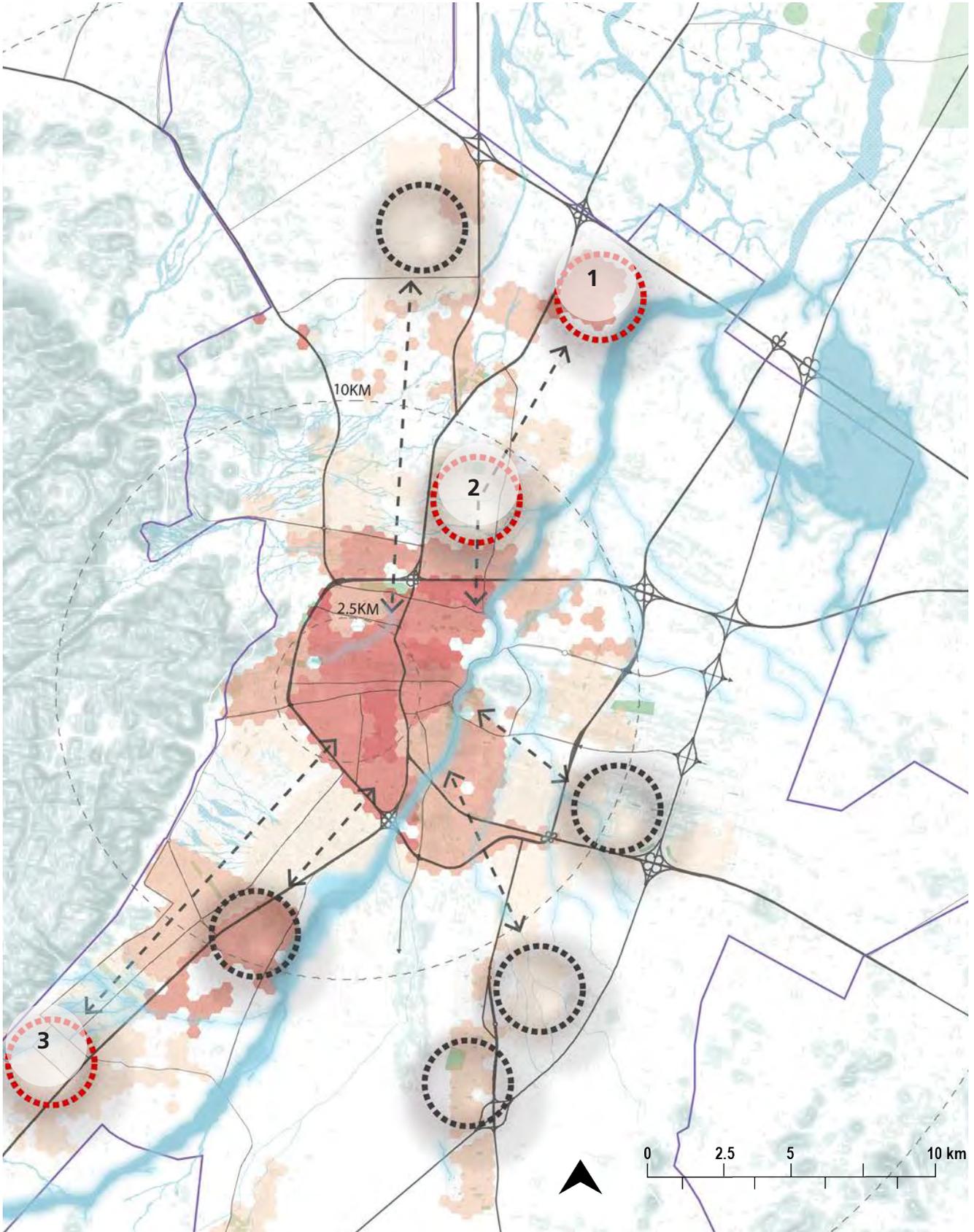
٢ المناطق السكنية ذات الكثافة المنخفضة والكفاءة المنخفضة، تعزز الاعتماد على السيارات الخاصة



٣ المشاريع المكتملة لديها بنية تحتية عامة (المياه، وشبكة الصرف الصحي، والكهرباء) ولكن لا تزال منخفضة الكثافة وتعزز توسع المدينة بالمشاريع أحادية الإستعمال

إن التوسع الحضري السريع في مدينة حائل والزحف العمراني غير المتحكم فيه يؤديان إلى عدم الكفاءة في الإدارة الحضرية وارتفاع التكلفة المالية للحكومة من حيث توفير البنية التحتية والخدمات العامة، حيث أن توفير خدمات الكهرباء، ومياه الصرف الصحي والمياه النظيفة تكون أعلى مقارنة بأي مدينة مدمجة ومحدودة، كما تتأثر القدرة على الصيانة حيث أن البنية التحتية تكون أوسع انتشاراً، كما إن التنمية خارج المدينة المدمجة يشجع أنشطة الزحف العمراني ونشوء أنماط من التنمية غير المتسقة وغير المتوازنة، كما إن الكثافة السكانية المنخفضة لا تعوض التكاليف المتكبدة من خلال نظام الإيرادات العادي.

إن الزحف والتمدد العمراني غير المخطط ليس العامل الوحيد الذي يؤثر على نمط التنمية في المدينة حيث أن وجود كمية كبيرة من الأراضي الفضاء داخل المدينة يساهم أيضاً في ذلك، وفي حالة مدينة حائل، فإن العامل الرئيسي لهذا النمط الإنمائي غير المتوازن هو مقدار الأراضي الفضاء، حيث تبلغ مساحة الأراضي الفضاء ضمن النسيج العمراني الحالي الواقع داخل الطريق الدائري حوالي ٧,٨٤ هكتار، وهو ما يعادل تقريباً نصف مساحة الأراضي الداخلية، وهي قادرة على أن تستوعب بسهولة أكثر من مليون نسمة إذا تم تطبيق الكثافة الموصى بها (١٥ شخص/هكتار)، الأمر الذي يشير إلى حاجة المدينة إلى التركيز على استراتيجيات التثيف داخل النسيج العمراني الحالي بدلا من دعم المشاريع الجديدة على أطراف المدينة. تقوم حائل حالياً بتوسيع مناطقها الحضرية بشكل رئيسي في اتجاه الشمال والجنوب بإنشاء مشاريع وأحياء سكنية جديدة، إلا أنها تنفصل عن النسيج القائم وتقطع استمرارية الكتلة العمرانية والترابط، وتكون النتيجة النهائية بعد ذلك عدم تنمية وتطوير الأراضي الفضاء واستدامة وجودها داخل المدينة بدون نشاط وبدون استخدامات عامة في وسط المدينة حيث توجد معظم الأنشطة، الأمر الذي يعيق إنشاء مجاورات سكنية متصلة وشاملة.



مناطق الامتداد العمراني 

الشكل ٤٢. يوضح نمط التنمية والنمو الغير متوازن



٢,٢,٥ التقسيم وعدم التماسك و الترابط في هيكل المدينة

يعاني هيكل المدينة من عد الترابط و التجزؤ الشديد بسبب وجود أجزاء كبيرة من الاستخدامات الأحادية وغير المتصلة، والمناطق الكبيرة غير المطورة داخل النسيج الحضري، كما إن هناك اختلال واضح بين استخدامات الأراضي ما بين منطقة الوسط ومحيط المدينة، حيث توجد المناطق السكنية منخفضة الكثافة، ويرجع سبب التجزؤ في هيكل مدينة حائل إلى وجود القيود الطبوغرافية بها، مثل الوديان والجبال، ولكن الأهم من ذلك وجود مشاريع الزحف العمراني داخل المساحة العمرانية الحالية والفصل بين المشاريع الكبيرة ذات الاستخدامات الأحادية.

وحيث أن المدينة مجزأة إلى عدة مناطق سكنية منخفضة الكثافة ومنفصلة، فإن ذلك يفسد التكامل والربط بين المجاورات السكنية في وسطها، ويحول دون تنمية مدينة شاملة وكثيفة وذات اتصال وترابط شبكي جيد، فتواجد أراضي الحرس الوطني، والمناطق الصناعية في الجنوب وشرق المدينة، والحرم الجامعي المنفصل خارج المدينة، والإحياء السكنية المنخفضة الكثافة ذات الاستخدام الواحد تعتبر من العوامل الرئيسية التي تسهم في هذا التقسيم والتجزؤ في حائل، وعلى وجه الخصوص، موقع الحرم الجامعي، الذي يوجد على مسافة بعيدة من وسط المدينة، وبالتالي يؤثر على حيوية الحرم الجامعي وكذلك المدينة. علاوة على ذلك، هناك سبب آخر لنقص التماسك داخل المدينة وهو شبكة النقل، فعلى سبيل المثال، الطريق السريع ٧ الذي يعبر المدينة من الجنوب إلى الشمال، يقسم المدينة إلى نصفين كبيرين ويعمل بمثابة قاطع/فاصل في هيكل المدينة، وهو شارع بأبعاد وتقاطعات مفرطة في الحجم وكبيرة بحيث لا يمكن عبورها في جميع أنحاء المدينة، وبالمثل، فإن محطة الخطوط الحديدية الواقعة في الشمال والمطار في الجنوب غير مدمجة بشكل جيد في هيكل المدينة.



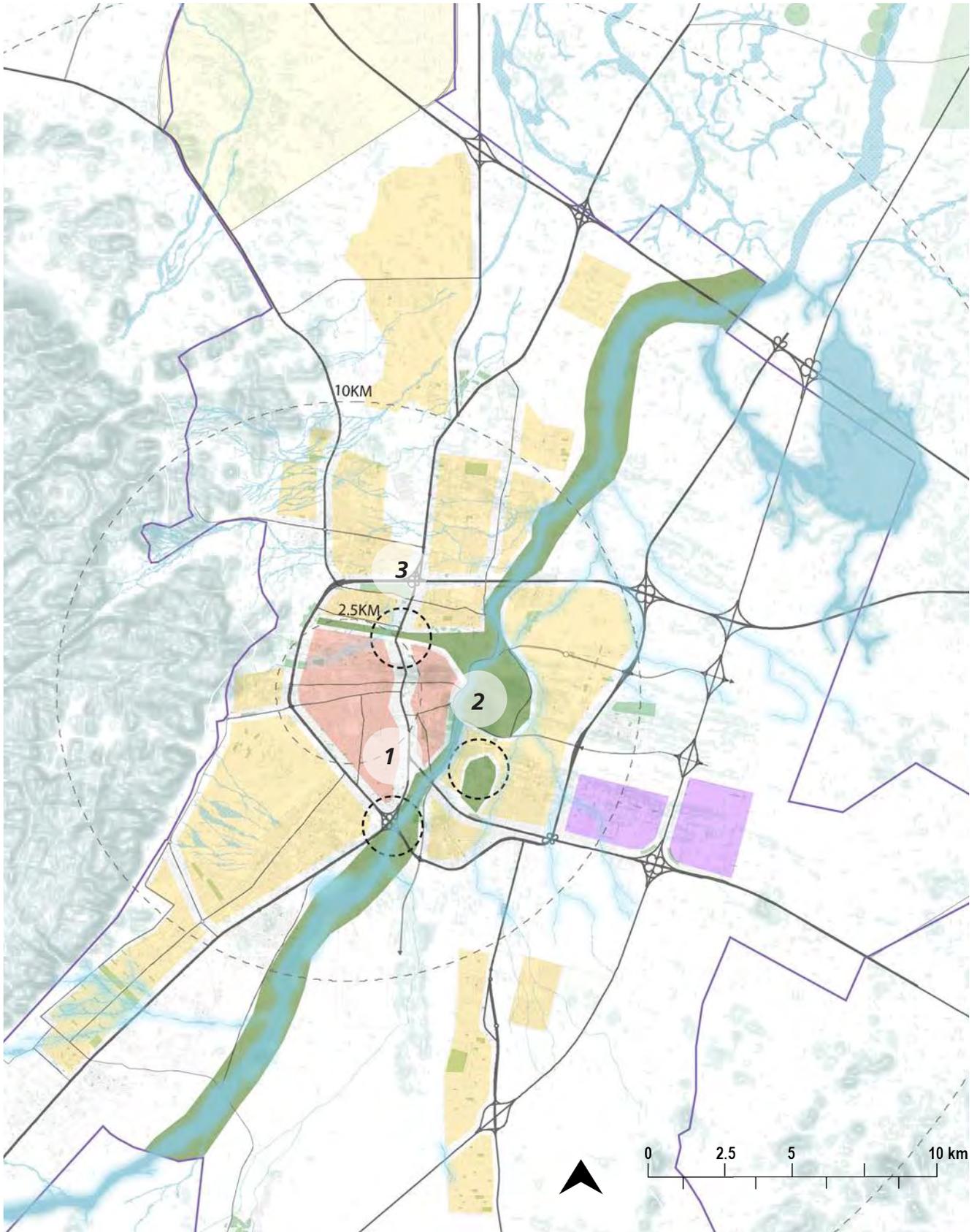
١ التجزؤ بسبب الطرق ذات الحجم والأبعاد الكبيرة ومناطق الحماية المحيطة بالمناظر التجميلية والتقاطعات في الطرق السريعة



٢ عدم التكامل بسبب وجود السمات الطبيعية مثل الجبال والأودية



٣ التجزؤ بسبب الشوارع والطرق السريعة ذات الأبعاد المفرطة الحجم التي تقسم النسيج الحضري



سكنية مجزأة
صناعية أحادية الإستعمال

مركز متعدد الإستعمالات مجزأ
تجزئة بسبب السمات الطبيعية
مشاريع مستقبلية أحادية الإستعمال

الشكل ٤٣. يوضح تقسيمات الأراضي ونقص التماسك (التجزئة) في الهيكل العمراني لمدينة حائل



٣,٢,٥ ضعف التوازن الاجتماعي والبيئي والاقتصادي



١ التأثير السلبي المحتمل على طبقة المياه الجوفية لمخطط معالجة شبكة مياه الصرف الصحي القائمة والمخطط لها بشكل غير ملائم



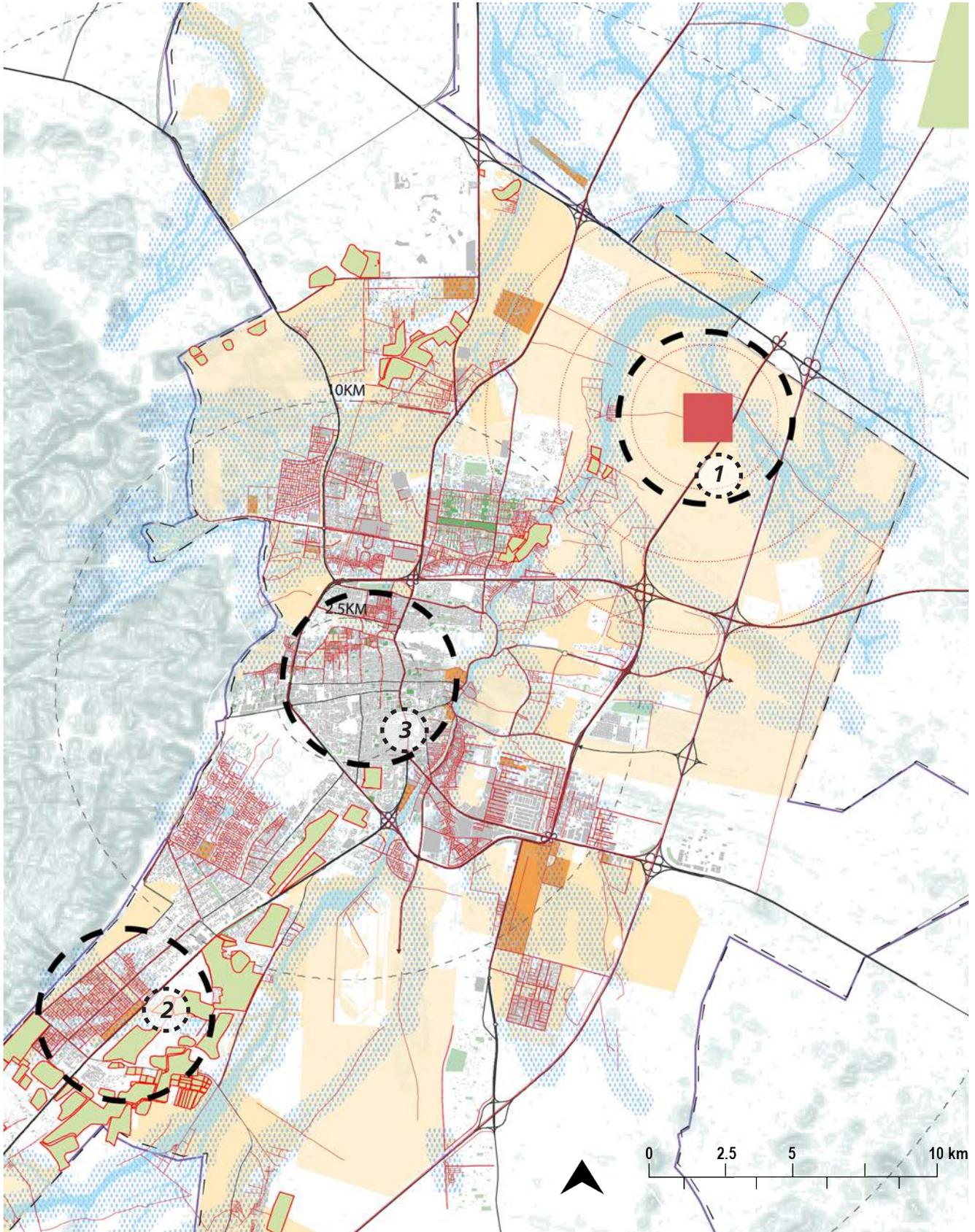
٢ التقييم الدقيق لمناطق مخاطر السيول والفيضانات والتكامل بين النظم العمرانية والطبيعية



٣ عدم وجود مساحات خضراء/مفتوحة في وسط المدينة، كما لا توجد شبكة خضراء على مستوى المدينة

تتكون كل مدينة من تشكيلة معقدة من النظم الاجتماعية والاقتصادية والبيئية، وفي مدينة حائل يوجد انفصال وعدم مساواة بين هذه النظم، وبالتالي فإنها تحتاج إلى فهمها كنظام متداخل من العلاقات المكانية والوظيفية بين إنتاجيتها الاقتصادية والبنية التحتية الحضرية ومواردها البيئية والنظم البيئية الطبيعية، وتمثل الشبكة الزراعية والأماكن العامة مصدرا محتملا للنمو الاقتصادي والتنمية الاجتماعية بها، فعلى سبيل المثال، يمكن أن يوفر نهج الاقتصاد الأخضر والدائري إطاراً مرجعياً يمكن بموجبه اتخاذ القرارات والإجراءات لتعزيز ودعم كفاءة استخدام الموارد والإدارة البيئية الفعالة وتحقيق مستوى معيشة أفضل للسكان. تقع مدينة حائل على شبكة معقدة من الأودية التي ينتج عنها فيضانات وسيول متكررة، ونظراً لاتجاهات التنمية الحالية، تتعرض الأنظمة العمرانية والحضرية المتعددة لخطر الفيضانات والسيول، بما في ذلك ٢٩% من طرق المدينة و٢٤% من المساحات المبنية، بالإضافة إلى الأراضي الزراعية داخل النطاق العمراني لعام ١٤٥٠هـ، ولذلك، يجب إنشاء حدود للحماية من الفيضانات بشكل كافي في جميع أنحاء المدينة للتحكم في التنمية في المناطق المعرضة للفيضانات، إلى جانب وضع إرشادات مناسبة للحفاظ على مصادر المياه. قامت حائل بتوزيع بعض الأراضي الزراعية الصغيرة داخل النسيج الحضري الحالي، في الجنوب والشمال الشرقي من المدينة، على طول الوديان، وتعتبر هذه الأراضي الزراعية عرضة للتعدي والانتهاك بسبب التحضر السريع وتدهور الموارد الطبيعية الداعمة، ولضمان التوازن الاجتماعي والإيكولوجي والاقتصادي، فإن الحفاظ على الأراضي الزراعية والتكامل مع استخدامات الأراضي الأخرى خلال عملية نمو المدينة تكتسب أهمية بالغة الحيوية. إن المساحات الخضراء الموجودة داخل النسيج الحضري ليس لها علاقة أو ارتباط بالمزارع، أو بالشبكة الزرقاء، التي تضم الأودية وخزانات المياه الأرضية، وبسبب الانفصال والتجزئة فإن هناك اختلال في التوازن بين الموارد الطبيعية المتاحة والأنشطة الاقتصادية التي يقوم بها السكان، علماً بأنه يجب اعتبار الزراعة والسياحة من القطاعات الرائدة في التنمية الاقتصادية في المنطقة، وبالاقتران مع التنمية الصناعية، فإن المحافظة على الأراضي الزراعية والموارد الطبيعية ومواقع التراث تستحق الاهتمام الشديد من أجل تعزيز ارتباطها بالمناطق الحضرية.

وفيما يتعلق بالشبكة الخضراء والزرقاء، فإن مدينة حائل تتمتع بميزات جغرافية مميزة للغاية، مثل سلسلة جبال آجا التي تقع في غرب المدينة، وجبل السمراء الموجود في الوسط، ووادي الأديرع الذي يمر عبر وسط المدينة، وبالتالي فإن هناك نقص في التكامل بين هذه السمات الطبيعية والنسيج الحضري، كما إن إنشاء شبكة خضراء، من خلال ربط هذه السمات الطبيعية، سوف تستفيد من الأودية الحالية وسيكون لها تأثير إيجابي على ازدهار المدينة وتعزيز الحياة الحضرية الحيوية والاقتصادية. توصي منظمة الصحة العالمية (WHO) بأن توفر المدن ما لا يقل عن تسعة أمتار مربعة من المساحات المفتوحة للشخص الواحد، وبما أن عدد سكان حائل المتوقع لعام ٢٠٣٠ يبلغ ٥٨٦,٠٠٠ نسمة، فإنه ينبغي توفير ٥٢٧ هكتاراً من المساحات المفتوحة، من أجل الوصول إلى الحد الأدنى من التوصيات الدولية، كما إن إنشاء المساحات المفتوحة بمحاذاة الوديان الطبيعية سوف تكون مفيدة في توجيهه ومعالجة بعض الأضرار الناجمة عن أنشطة البناء غير المقيدة. لقد أدى عدم القدرة على الوصول إلى المساحات الخضراء وعدم المحاذاة المكانية بين الشبكات الخضراء والزرقاء للمدينة إلى اختلال اجتماعي-إيكولوجي واقتصادي يجب استعادتهما لخلق مدينة مرنة.



- الزراعة داخل نطاق ١٤٥ هـ
- المساحة المبنية المعرضة لخطر السيول حالياً
- الطرق الحالية المعرضة لخطر السيول
- التنمية المستقبلية المعرضة للخطر
- المساحة المبنية الحالية
- شبكة الطرق الحالية
- مناطق ١٤٥ هـ
- منطقة الحماية المتوقعة حوالي ١٠٠ متر (يتم تحديدها من خلال تحليل وضع السيول والفيضانات)
- محطة معالجة مياه الصرف الصحي
- المنحدرات
- - نطاق ١٤٥ هـ

الشكل ٤٤. يوضح اختلال التوازن البيئي الاجتماعي والاقتصادي



٤،١،٥ أنماط الحضرة الشعبية/التاريخية المهدة بالانقراض

من أجل الحفاظ على الهوية التاريخية للمدينة، ينبغي وضع أنظمة ولوائح تنظيمية جديدة واعتمادها بصرامة لحماية الأحياء التاريخية والشعبية، حيث أن هذه المناطق توجد فيها الآثار التاريخية والأنماط الحضرة، فضلاً عن نماذج البناء والهياكل الاجتماعية المرتبطة بها التي تعكس تاريخ المدينة وشعبها وتوضح طريقة الحياة في الماضي والحاضر.

في حالة حائل، نجد أن المدينة تخاطر بفقدان أراضيها الزراعية التاريخية على طول الأودية، وجزء من هويتها معها، علماً بأن هذه الأراضي الزراعية والمساكن الشعبية التاريخية والمناظر الطبيعية تروي قصة أنماط الحياة التاريخية في حائل، وتعكس ملامح العمارة الريفية التقليدية التي تمثل التفاعل بين البنية المحلية والمساكن الشعبية، إلا أن بعض هذه المعالم التراثية القيمة مهدة بالانقراض بسبب غياب السياسات والإجراءات الصارمة للحفاظ عليها.

وبالتالي، فإن هذه الأنماط الحضرة المميزة والفريدة التي تشكلها الأنشطة الزراعية التقليدية معرضة للخطر بسبب اتجاهات التنمية والتحضر والتحديث السريع في المدينة، ويجب حمايتها من الخطر الذي تتعرض له بسبب التوسع العمراني والحضري، ليس فقط لأنها تعكس هوية المدينة، بل لأنها تعزز أيضاً شبكة حائل الخضراء.

بالإضافة إلى ذلك، فإن وجود موقعين للتراث في الينونسكو والعديد من الآثار الإسلامية في منطقة حائل يسلط الضوء على الإمكانيات السياحية للمدينة، ومن خلال الربط القوي بين مواقع التراث الإقليمي والآثار التاريخية، مثل قلعة إعراف في وسط المدينة وغيرها من الموارد والأصول الثقافية للمدينة من شأنه أن يعزز القطاع السياحي الشامل ويجذب الاستثمارات الاقتصادية ذات الصلة إلى المدينة.



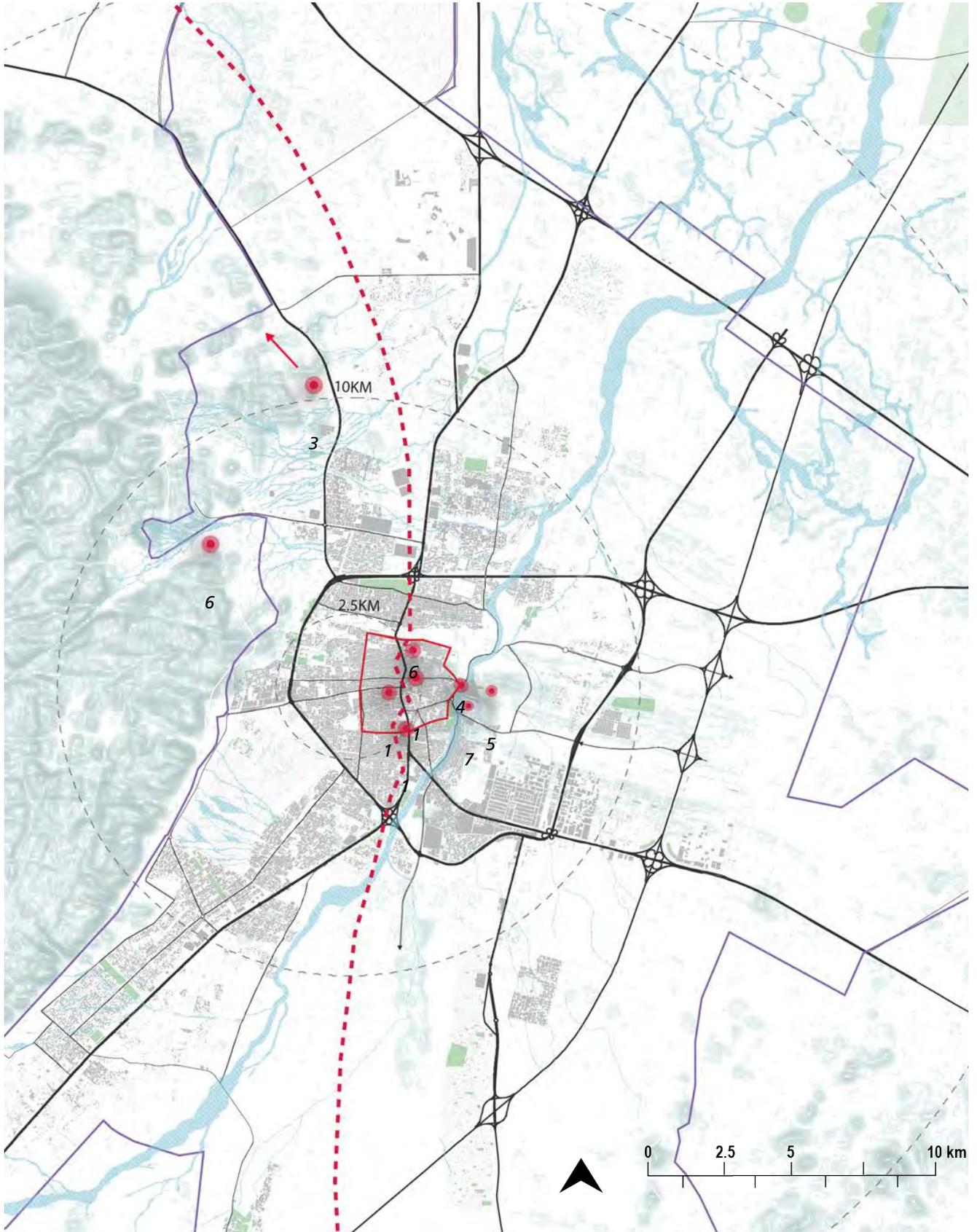
١ يجب العناية بالقلعة التاريخية في وسط المدينة وتسهيل الوصول إليها من قبل الزوار المحليين والقادمين على حد سواء



٢ يجب ربط سباق الرالي الدولي بشبكة المواقع الثقافية والتاريخية ذات الأهمية والجاذبة في المدينة



٣ يجب أن يكون الزوار قادرين على الوصول بسهولة إلى اللوحات والرسومات الصخرية المحمية من قبل الينونسكو الواقعة بعيداً عن وسط المدينة



المواقع التاريخية ذات الأهمية والجاذبة

مسار تاريخي للحجاج

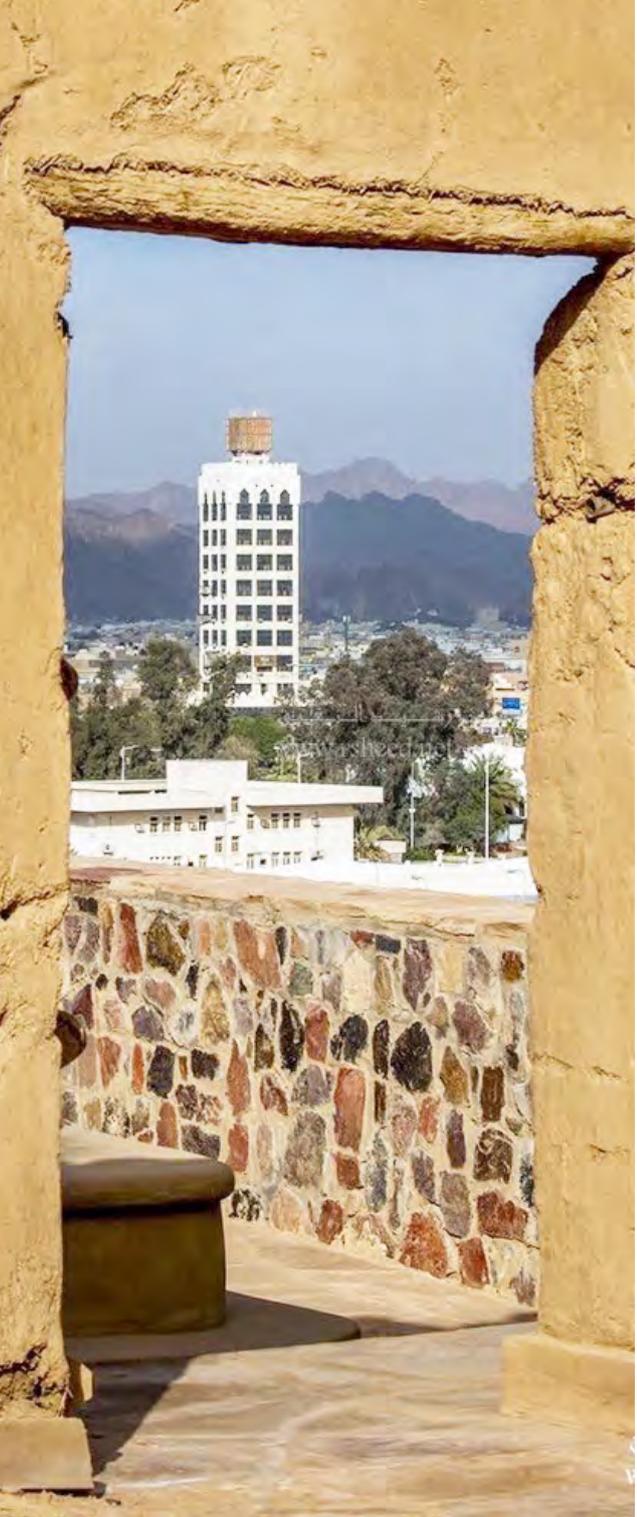
المدينة التاريخية



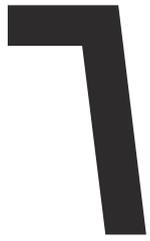
٤ وادي
٥ جبل
٦ سوق
٧ منتزه

١ القلاع التاريخية
٢ موقع سباقات الرالي
٣ موقع الرسومات على الصخور

الشكل ٥. المواقع التاريخية والثقافية في مدينة حائل



© FSCP



المنظرة المستقبلية



١,٦ التوصيات الاستراتيجية

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

١,٦,٦ المدينة المدمجة الشاملة

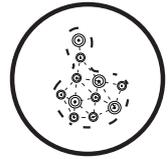
وفقاً لمبادئ موئل الأمم المتحدة، يتعين على المدن أن تشجع استراتيجيات التنمية المكانية التي تراعي الحاجة إلى توجيه أنشطة التوسع في التنمية العمرانية والحضرية، وترتيب الأولويات للتجديد الحضري عن طريق التخطيط لتوفير بنية تحتية وخدمات ميسرة وسهل الوصول إليها، ومن المتصور أن تكون المدينة المدمجة الشاملة عبارة عن تجمعات عمرانية عالية الكثافة، تتميز بمشاريع متعددة الاستخدامات، ومناطق مركزية مميزة وكثيفة ومفعمة بالحياة، مع وجود خدمات ومرافق موزعة بشكل جيد (مثل المستشفيات، والحدائق، والمتنزهات، والمدارس)، كما إن إنشاء آليات مكانية وقانونية لتعزيز إنشاء مدينة مدمجة، تزيد من سهولة إمكانية الوصول وقابلية السير، وبالتالي تزيد من عدد الأشخاص الذين يستخدمون وسائل النقل العام والأماكن العامة، مما يقلل من الازدحام ويعزز الاقتصاد المحلي ويزيد من التفاعلات في المجتمع، وتشمل السياسات الرامية إلى تعزيز ودعم الدمج والتجديد الحضري، وإحياء مراكز المدن، وضبط التنمية العمرانية في المناطق الريفية والمناطق الطرفية، والنهوض بكثافة أعلى وتنمية الاستخدام المختلط، وتشجيع النقل العام، وتركيز التنمية الحضرية حول المحطات العامة للنقل.



[التكثيف]

٢,١,٦ المدينة المترابطة والمتصلة

تسعى الأجنحة الحضرية الجديدة نحو الحصول على التزام من المدن بتسهيل إمكانية الوصول إلى الأماكن العامة ووسائل النقل العام والسكن والتعليم والمرافق الصحية والمعلومات العامة والاتصالات في كل من المناطق الحضرية والريفية، لذلك، تعتبر المدينة المترابطة كشبكة مترابطة ومتصلة بشكل جيد ومتوازنة في مجاوراتها السكنية، كل منها بمنتهاتها الخاصة ومساعداتها العامة، وتحتوي على مجموعة متنوعة من أنشطة القطاع الخاص والعام المتداخلة، وتشكل بيئة حضرية صحية وحيوية، وتلعب شبكة الشوارع دوراً كبيراً في تشكيل البنية العمرانية، والتي بدورها تضع نمطاً لتطوير الكتل والشوارع والمباني والمساحات المفتوحة والمناظر الطبيعية، وهذا يشمل إنشاء تدرج هرمي في الشوارع إلى جانب وجود الطرق الشريانية، والشوارع المحلية حسب الاختلافات في وسائل النقل والسرعة المرورية، لتكون بمثابة عناصر ربط من حيث شبكة الطرق وسهولة الحركة أو التفاعلات الاجتماعية، وفي هذا الإطار يمكن أن توفر وسائل النقل العام سبل تنقل سريعة إلى كافة أجزاء المدينة من خلال ربط المناطق العامة ومناطق الأنشطة الوظيفية المختلفة في المدينة بالأحياء المختلفة، والأهم من ذلك، أن هذه المجاورات السكنية يجب أن تحتوي على أماكن العمل والمواقع المريحة التي يمكن الوصول إليها من قبل جميع أفراد المجتمع والتي تتسبب بدورها في وجود أقل حاجة لاستخدام السيارات الخاصة.



[التوازن العمراني]

٣,١,٦ المدينة المرنة

تضع المدينة المرنة في الاعتبار النسيج العمراني والبنية التحتية العمرانية المناسبة لتكون أكثر مرونة تجاه التحديات العمرانية والاجتماعية والاقتصادية التي تصاحب استهلاك الوقود المعتمد على الكربون وتغير المناخ، وعلى هذا النحو، يمكن تعريف المدينة المرنة على أنها شبكة مستدامة من الأنظمة العمرانية والأحياء^(١٠) التي تحتوي على كل من المكونات البيئية الطبيعية والعمرانية في المدينة، ووفقاً للأجنحة الحضرية الجديدة، تحتاج المدن إلى ضمان الاستدامة البيئية من خلال تعزيز ودعم الطاقة النظيفة والاستخدام المستدام للأراضي والموارد في التنمية الحضرية، وحماية النظم البيئية والتنوع البيولوجي، والحد من مخاطر الكوارث، والتخفيف من حدة تغيرات المناخ والتكيف معها، وباختصار، تحتاج المدن إلى إيجاد مرونة عمرانية وحضرية، إلى جانب الدعم المتبادل ما بين المدينة المرنة، وأنظمتها الإقليمية، لتفعيل آليات التحول الحضري الإيجابي في المناطق الحضرية، وضمان إمدادات موثوقة ومتوازنة من سلاسل الأنشطة المضيئة للقيمة، وفي حائل مثال جيد على ذلك وهو استضافة منافسات سباق السيارات الصحراوي السنوي (الرائلي) لاستغلال مواردها الطبيعية لتعزيز الاقتصاد المحلي.



[المرونة]

٤,١,٦ المدينة التاريخية

على مدى العقود القليلة الماضية، تدهورت مراكز وأواسط المدن وأحيائها التاريخية في جميع أنحاء العالم، حيث أنه استناداً إلى «أفضل الممارسات بشأن الاستدامة الاجتماعية في المناطق التاريخية» المحددة من قبل موئل الأمم المتحدة واليونسكو في العديد من المدن،^(١١) فقد أدى وجود المزيج من المساكن القديمة، والازدحام، والبنية التحتية القديمة، والخدمات غير الملائمة في العديد من المدن إلى هجرة السكان إلى المستوطنات النائية، تاركين وراءهم المباني غير المأهولة وكبار السن، وبدلاً من إجراء تحديث لمنزلهم وأماكن عملهم، فغالباً ما يتدهور التراث المعماري بها، وتواجه المدن السعودية الضغط العالي من قبل أنشطة التنمية العمرانية، ولذلك عليها أن تنشئ نظاماً رقابياً دقيقاً للحفاظ على البيئة، ليس فقط لحماية المباني التراثية ولكن أيضاً حماية المعالم الجمالية في الطرق والشوارع.



[الحماية]



منظر أحياء مدينة حائل من الجبل



٢,٦ النماذج المناسبة للتنمية العمرانية في حائل ١,٢,٦ المدينة المدمجة: من خلال إنشاء مراكز جديدة وتكثيفها

تتكون مدينة حائل من مناطق سكنية منخفضة الكثافة، باستثناء وسط المدينة الحالي، حيث توجد كثافة أعلى وأنماط متعددة للاستخدامات، ولتحقيق المدينة المدمجة المتصورة والمدينة الكثيفة والمفعمة بالحياة، يجب تحديث وترقية المناطق المركزية.

تتمتع المدينة المدمجة والمتكاملة بالعديد من الفوائد؛ حيث أنها تعتمد بشكل أقل على حركة السيارات الخاصة، وبالتالي تنخفض فيها الانبعاثات واستهلاك الطاقة، وتتيح الفرصة لوجود خدمات نقل عام أفضل، وتزيد فيها إمكانية وسهولة الوصول، مما يسمح بإعادة استخدام البنية التحتية الحالية والأراضي التي سبق تطويرها، مع تفضيل تجديد المناطق الحضرية الموجودة من خلال تحسين مستوى الحيوية الحضرية ونوعية الحياة، والحفاظ على المساحات الخضراء، وإنشاء مجموعة متنوعة من الأعمال التجارية، ولهذه الأسباب، من المهم الحد من الزحف والتمدد العمراني في مدينة حائل.

تركز هذه الإستراتيجية على احتواء النمو والتوسع ضمن حدود التنمية القائمة، حيث يجب أن تقتصر التنمية والتطوير في المقام الأول على المنطقة المبنية حالياً، مع التركيز على الطريق الدائري، وبالتالي الاستفادة من جميع الأراضي الفضاء المتاحة، وبناءً على ذلك، هناك حاجة لإنشاء نطاق وحدود للتنمية صارمة تحد من امتداد المدينة، فضلاً عن زيادة كثافة الهياكل القائمة، وتقليل تقسيم المناطق وإجراء مزيد من التدخلات، مثل زيادة المساحة المبنية الصالحة للاستخدام، وأخيراً، من خلال تحفيز تطوير مشاريع متعددة الاستخدامات والبرامج، والتطبيق الصارم لضريبة «الأراضي البيضاء».

إن هذه المبادرات (والتي تم تنفيذ بعضها بالفعل) سوف تخفف من الضغوط الواقعة على المدينة من حيث توفير شبكة واسعة من البنية التحتية، ومن ناحية أخرى، يجب إجراء بعض التحسينات والتدخلات لاستيعاب الزيادات المتوقعة داخل المدينة المدمجة، وعلى المدى الطويل، سيكون لذلك فعالية أكثر من حيث التكلفة، والكفاءة، وأقل استهلاكاً للموارد، وإنشاء مدينة صديقة للبيئة.



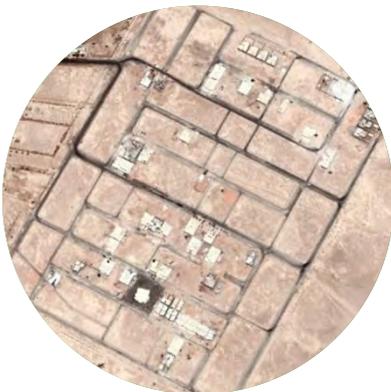
١

الأراضي البيضاء ذات القدرة على استيعاب مشاريع التكثيف في نطاق النسيج العمراني



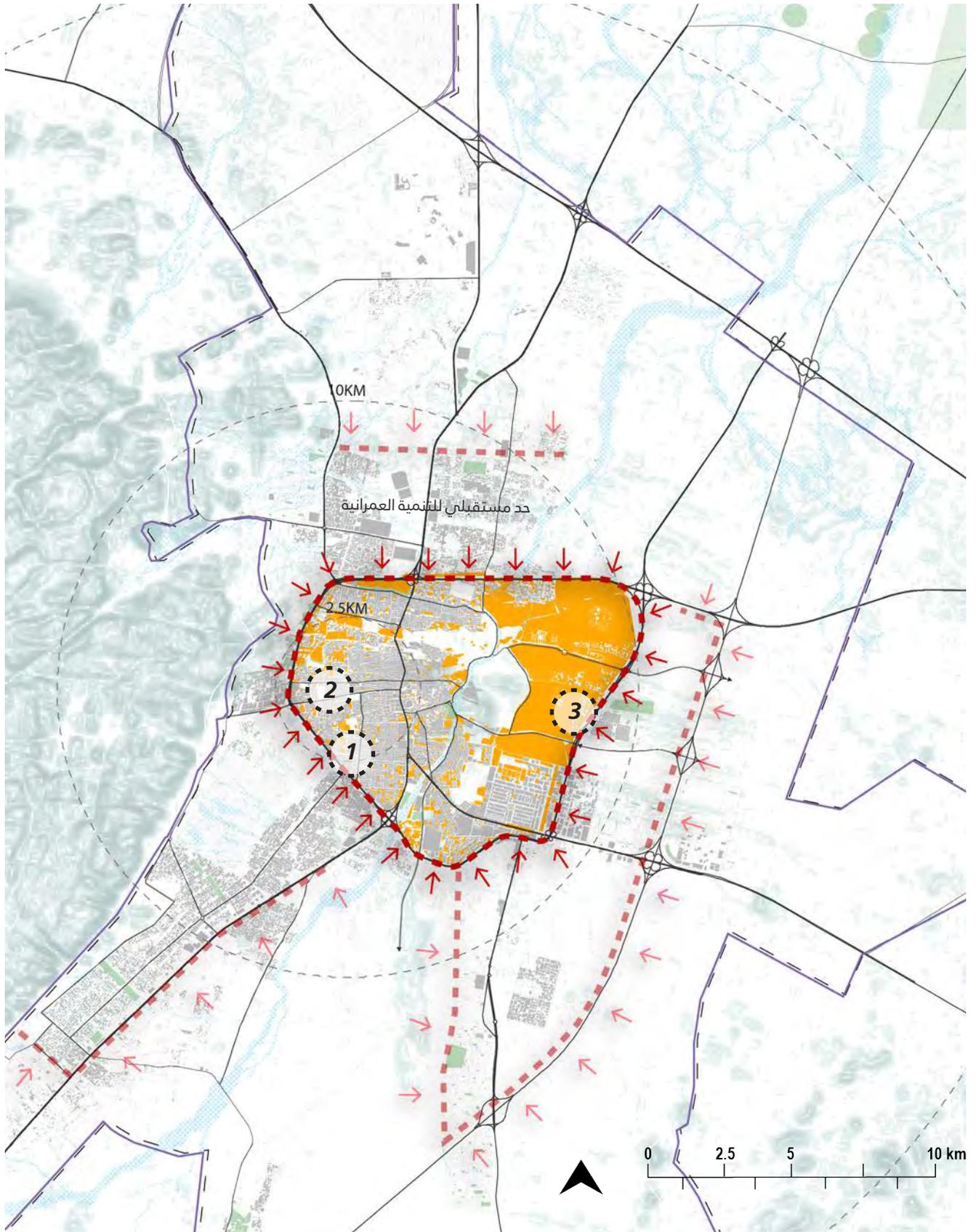
٢

الأراضي البيضاء المتاحة لديها القدرة على دمج وربط نظام الشبكة الخضراء



٣

تُظهر هذه المنطقة كثافة منخفضة ومناطق غير مكتملة النمو



--- المنطقة التي يجب أن يتم تكثيفها أولاً
■ أراضي بيضاء داخل نطاق الطريق الدائري

الشكل ٤٦. مدينة حائل المدمجة



٢,٢,٦ المدينة المترابطة والمتصلة: استخدام وسائل النقل العام لربط مختلف أجزاء المدينة والمرافق الحضرية



١
إن التكثيف داخل منطقة وسط المدينة بوجود محطات النقل الرئيسية سيزيد من النشاط الاقتصادي في المنطقة ويخلق منها منطقة نابضة ومفعمة بالحياة



٢
إعادة النظر في الشوارع الرئيسية وتزويدها بوسائل النقل العام

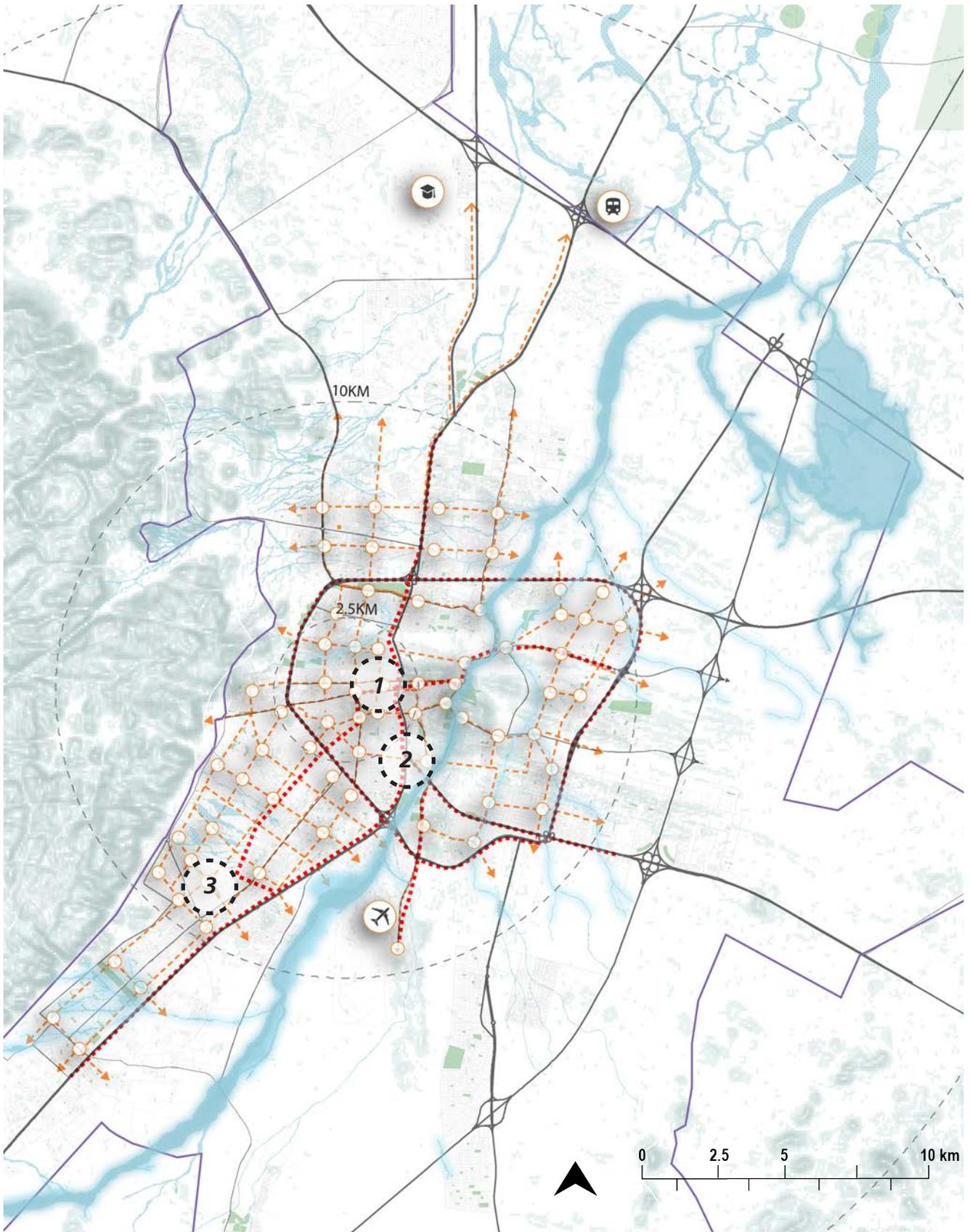


٣
تزويد المناطق السكنية بمحطات النقل الصغيرة سوف يزيد من الخدمات

تعالج هذه الاستراتيجية ظاهرة تقسيم الهيكل العمراني والحد من التقسيم المكاني، مما يؤدي إلى سهولة الحركة والتنقل على نحو أوسع لجميع المواطنين، حيث أن من أهم عوامل التجزئة في المدينة هي البنية التحتية ذات الأبعاد المفرطة في الحجم والأراضي الفضاء والسماوات الطبوغرافية والطبيعية وأنماط استخدامات الأراضي. طريق الملك فهد بن عبد العزيز (الطريق الدائري)، طريق الملك عبد العزيز (الطريق السريع ٤٠٠)، وطريق الملك سعود (الطريق السريع ٧٠) هي ممرات رئيسية للسيارات التي تقسم المدينة إلى مناطق وأحياء مختلفة، وبالتالي فإن هذا النوع من البنية التحتية المخططة، بالإضافة إلى كونها ذات أبعاد مفرطة في الحجم، لا تشجع نشوء مدينة متماسكة، يمكن التنقل فيها بيسر، وصالحة للعيش، حيث أن شبكة الطرق الثانوية والفرعية المنفصلة تفتقر إلى التدرج الهرمي، وتساهم في تقسيم المدينة بشكل كبير.

يجب إعادة النظر في حجم الطرق السريعة ٧٠ و ٤٠٠ ومواءمتها لتتوافق مع شوارع مدينة حائل بحيث تكون صديقة للمشاة، وينبغي تحويلها لدعم الزيادات الحالية والمستقبلية في تدفق حركة السيارات المحلية، بالإضافة إلى دمج نظام النقل العام المقترح، مثل النقل السريع بالباصات (BRT) وخطوط الحافلات المحلية، مع محطات الاستقبال والتوصيل المناسبة، كما يجب إنشاء مسارات للمشاة في هذه الشوارع العريضة الجديدة بهدف توفير شبكة آمنة، ومترابطة بشكل جيد، ومشجعة للسير عليها بالأقدام، وبإضافة وصلات الطرق الطولية والعرضية يتم توفير بدائل فعالة، وتقليص وقت الانتظار والانبعاثات، والمحافظة على جودة البيئة، كما إن وجود مناطق رئيسية ومراكز في المواقع الاستراتيجية عبر شبكة الطرق يعزز من وجود نظام قوي وفعال، ويجب أن تكون هذه النقاط والمراكز الرئيسية ذات أبعاد مناسبة لتشجيع الأنشطة التجارية ذات الكثافة العالية والأنشطة متعددة الاستعمالات، كما يجب أن تتماشى شبكة هذه المواقع والمراكز مع الكثافة السكانية مما يتيح للمواطنين سهولة الوصول وقربها من الخدمات وفرص العمل.

تتفاقم مشكلة التقسيم والتجزئة المكانية بوجود شبكة الأودية والتلال والجبال داخل المدينة، وتجدر الإشارة إلى أن المشكلة ليست مع الأودية والجبال ذاتها ولكن مع عدم وجود اتصال عبر هذه السماوات الطبيعية، حيث يكمن القصور في عدم استخدامها كعناصر موحدة، حيث أن المدينة المترابطة والمتصلة تستفيد من هذه العناصر (الطرق السريعة ٧٠، ٤٠٠، والطريق الدائري والوادي)، كعوامل للتحويل وإزالة التجزئة العمرانية، كما إن نظام الوادي الذي يعبر المدينة يعتبر رابط جيد للمدينة ويمكن الاستفادة منه في إعادة دمج النسيج الحضري، وللقيام بذلك يمكن أن تتم زيادة الترابط والاتصال عبر الوادي، وضمان أنه لا يشكل عائقاً أو عنصر تجزئة للنسيج الحضري، كما يجب ربط الوادي بالمجاورات السكنية المحيطة به، مما يتيح إمكانية وسهولة الوصول إلى المزيد من المساحات الخضراء المفتوحة. وتعتبر الأراضي الفضاء الكبيرة داخل المنطقة المبنية والتخطيط الضعيف لاستخدامات الأراضي عاملين إضافيين في تجزئة المدينة وجعل من الصعب التنقل فيها، وبوضع وتنفيذ السياسات الصارمة تجاه الأراضي الفضاء فإن ذلك يشجع التنمية والتكثيف داخل النسيج الحضري، وتفادي وجود مساحات شاغرة كبيرة غير متصلة داخل النسيج العمراني، كما يجب تجنب الاستخدامات الأحادية للأراضي في التخطيط، أي أن المجاورة السكنية يجب أن تحتوي على خليط متعدد من الاستخدامات، ويوصي مؤهل الأمم المتحدة بأنه ينبغي أن تكون هنالك نسبة ٤٠% على الأقل من الاستخدامات التجارية في الأراضي السكنية. ومع وجود مثل هذه الأنظمة، سيكون من السهل الحد من تكلفة الحركة للمواطنين، والتخلص من حركة النقل غير الفعالة من حيث التكلفة، وزيادة إمكانية السير بالأقدام، والوصول إلى أماكن العمل، وزيادة التفاعل الاجتماعي-الاقتصادي.



محطات النقل العام ○

حافلات النقل السريع المقترحة
وسائط النقل العامة

الشكل ٤٧. يوضح مدينة حائل المترابطة شبكياً



٣,٢,٦ المدينة المرنة: إعادة التوازن للنظم الاجتماعية-البيئية والاقتصادية

تستند هذه الاستراتيجية على الاستراتيجية السابقة وتهدف إلى تشكيل مدينة أكثر إندماجاً وشمولاً وتكافؤاً، وزيادة إمكانية وسهولة استخدام المرافق العامة والاستفادة من الفرص الاقتصادية، حيث أن تقليص التجزؤ وعدم التساوي في الفرص سيؤدي إلى توفير حافز غير مباشر لإعادة التوازن للعوامل الاجتماعية الاقتصادية الهيكلية في المدينة.

تحتوي مدينة حائل حالياً على مناطق ذات منشآت عامة وأنشطة تجارية عالية التركيز، وعلى وجه الخصوص في وسط المدينة القديمة، بينما تفتقر المناطق الأخرى بشكل كبير إلى مثل هذا الترابط والتركيز، وتقع هذه المناطق في الأجزاء الشرقية والشمالية الشرقية من المدينة، وكذلك في الجنوب الغربي، كما يمكن استخدام شبكة الوادي والجبال والكثبان الرملية الموجودة داخل المدينة وخارجها مباشرة، كمحفز لإعادة التوازن والمرونة اجتماعياً واقتصادياً وبيئياً، وقد اتخذت مدينة حائل بالفعل خطوات في هذا الاتجاه من خلال استضافة سباق السيارات (الرالي) الصحراوي السنوي، وهو مساهم اقتصادي كبير يستخدم أيضاً الخصائص الطبيعية للمدينة، وتستمر منافسة سباق الرالي بالتوسع سنوياً، مما يجذب الزوار الدوليين الذين يساهمون في الاقتصاد بطرق وأشكال متعددة.

إن تركيز المرافق العامة والتجارية الجديدة حول شبكة مواصلات جيدة يعتبر مفتاح نجاح لهذه الاستراتيجية والجسر الموصل إلى المدينة الناجحة والشاملة، كما إن ربط المساحات والخدمات العامة الجديدة ببقية المدينة من خلال نظام نقل فعال من شأنها أن تزيد من إمكانية وسهولة الوصول والاستخدام لجميع المواطنين والمستخدمين في المناطق الحضرية إلى أقصى حد ممكن، مما يمكن المزيد من الأشخاص من التواجد بالقرب من الخدمات والمرافق، ويعزز ويدعم المناطق المتعددة الاستخدامات والعالية الكثافة الموزعة بشكل جيد في جميع أنحاء المدينة.



١

ربط الشبكة الخضراء واستخدام تقنيات الزراعة التقليدية التي تكون أكثر ملاءمة ومحافظة على الموارد المائية



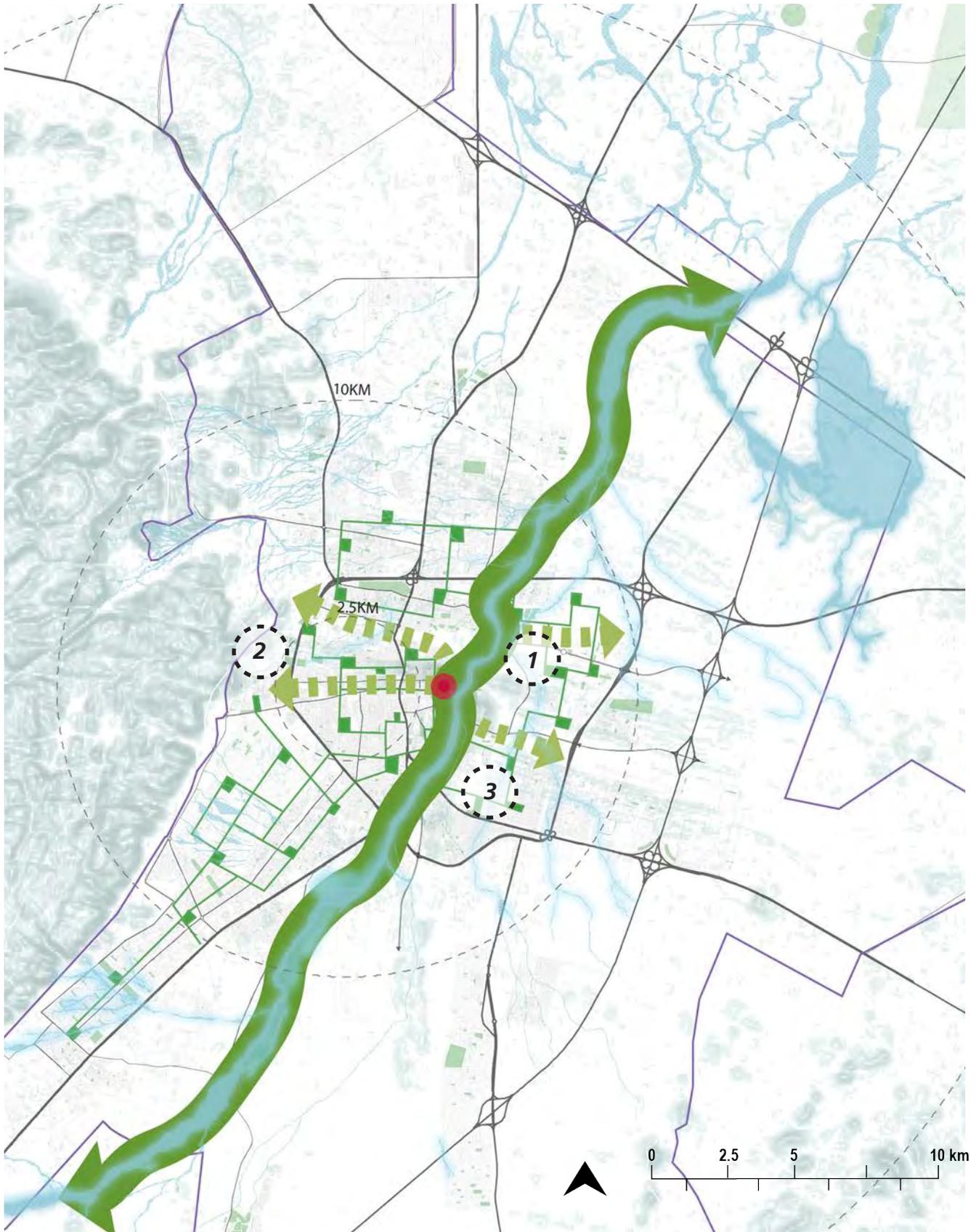
٢

يجب ربط المناظر الطبيعية والمساحات المفتوحة خارج المدينة بوسط مدينة حائل مع شبكتها الخضراء والزرقاء



٣

يجب أن تكون المتنزهات والأماكن المفتوحة الحالية والمقترحة سهلة الوصول ومتكاملة مع هيكل المدينة



الشبكة الخضراء المقترحة

وسط المدينة

الشكل ٤٨. يوضح مدينة حائل المرنة



٤,٢,٦ مدينة التراث: الحفاظ على الموارد والأصول الثقافية والتاريخية للمدينة

تعتبر الثقافة أداة تطوير هامة وبالتالي يجب إصلاح وتجديد المناطق حول مواقع التراث المميزة، حيث أن التراث الثقافي يساهم في خلق هوية للمنطقة إلى جانب مساهمته في التنمية الاقتصادية الفعلية، فعلى مقربة من المواقع والمعالم التاريخية تزدهر الأنشطة الاقتصادية الهامة، وهكذا، فإن البيئة الطبيعية والثقافية المتوازنة والمتكاملة بشكل جيد تؤدي إلى خلق هوية قوية، واقتصادات متطورة على نحو مستدام وتحديث أثر إيجابي على الأنشطة العمرانية والحضرية.

وفي حائل، تنتشر الموارد والأصول الثقافية في جميع أنحاء المدينة، من وسط المدينة القديم إلى الضواحي وخارجها، ويوجد في المنطقة موقعين للتراث العالمي لليونسكو، كما لعبت المناظر الطبيعية والجيولوجية الغنية دوراً أساسياً في ماضي المدينة وتاريخها المميز، على سبيل المثال، الكُثبان الرملية في صحراء النفود الكبير، والمناظر الطبيعية الجبلية لجبال أجا الواقعة في الشمال، والصخور الجرانيتية الحادة لجبال السنينة في الغرب من المدينة كلها سمات طبيعية كانت تحمي المدينة من الغزاة في الماضي، بينما في الوقت نفسه أتاحت لها فرصة النمو والازدهار.

يتبع النموذج تطبيق مجموعة من الضوابط التنظيمية شديدة التقييد على المباني التاريخية ونقاط الاهتمام في المدينة، حيث إن الحفاظ على هذه الأصول والموارد التاريخية وتحديثها من شأنه أن يرسخ هوية المدينة باعتبارها مفترق طرق بين الماضي والمستقبل.



١

شارع في أوائل عشرينيات القرن العشرين - ينبغي الاحتفاء بأنماط التنمية الحضرية القديمة ودمجها



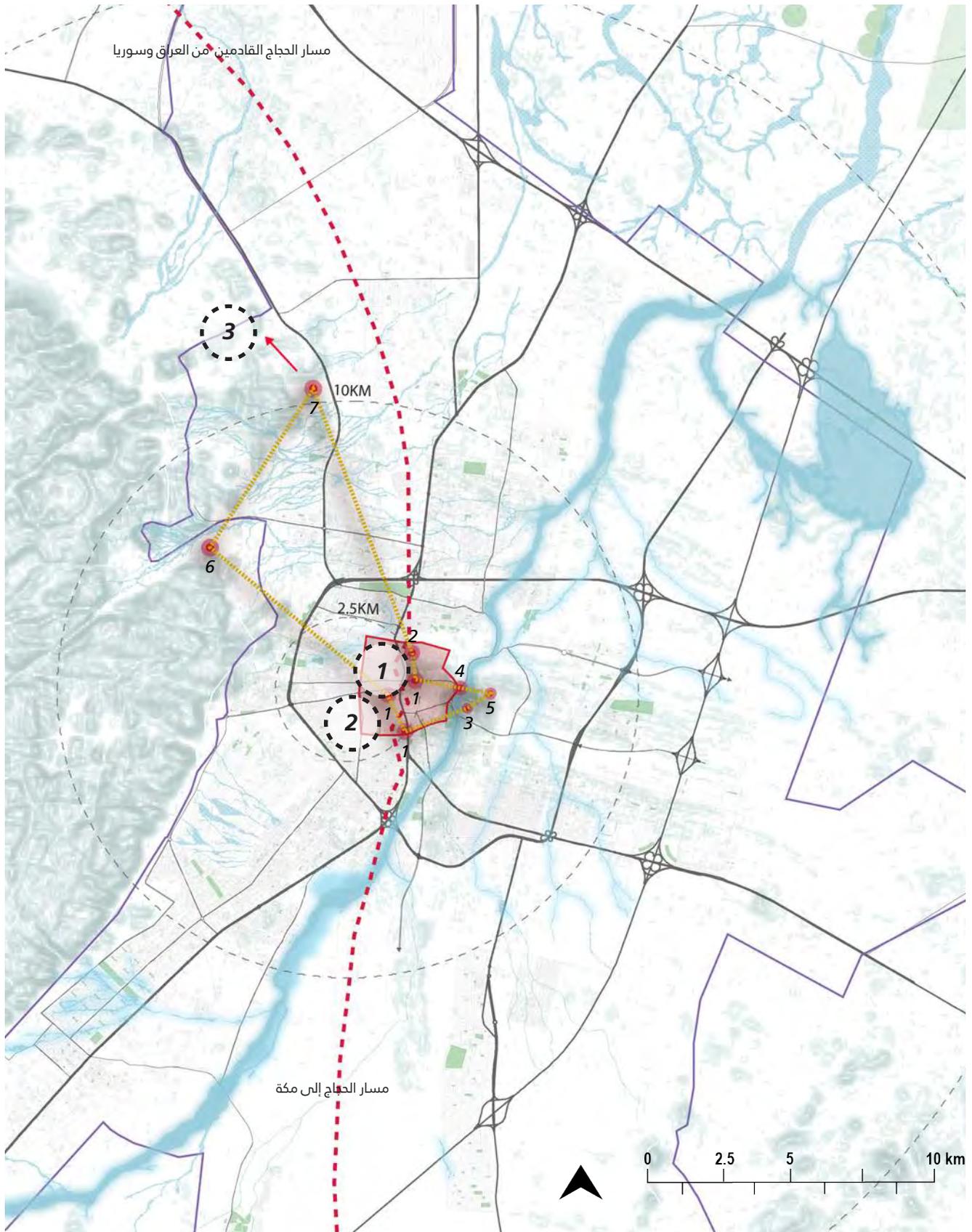
٢

قصر برزان - يجب توثيق النقاط التاريخية الرئيسية ذات الأهمية وتسهيل الوصول إليها وربطها بالمناطق الأخرى



٣

يجب ربط مناطق اللوحات والرسومات التاريخية الواقعة بعيداً عن وسط المدينة بالشبكة السياحية



٤ وادي
٥ جبل
٦ موقع سباقات الرالي
٧ موقع الرسومات على الصخور

١ القلاع التاريخية
٢ سوق
٣ منتهه

● المواقع التاريخية ذات الأهمية والجاذبة
- - - مسار تاريخي للحجاج
— المدينة التاريخية

الشكل ٤٩. مدينة حائل التراثية

٣٠٦ الإجراءات ذات الأولوية في مدينة حائل ١٠٣٠٦ من الإستراتيجيات إلى التنفيذ

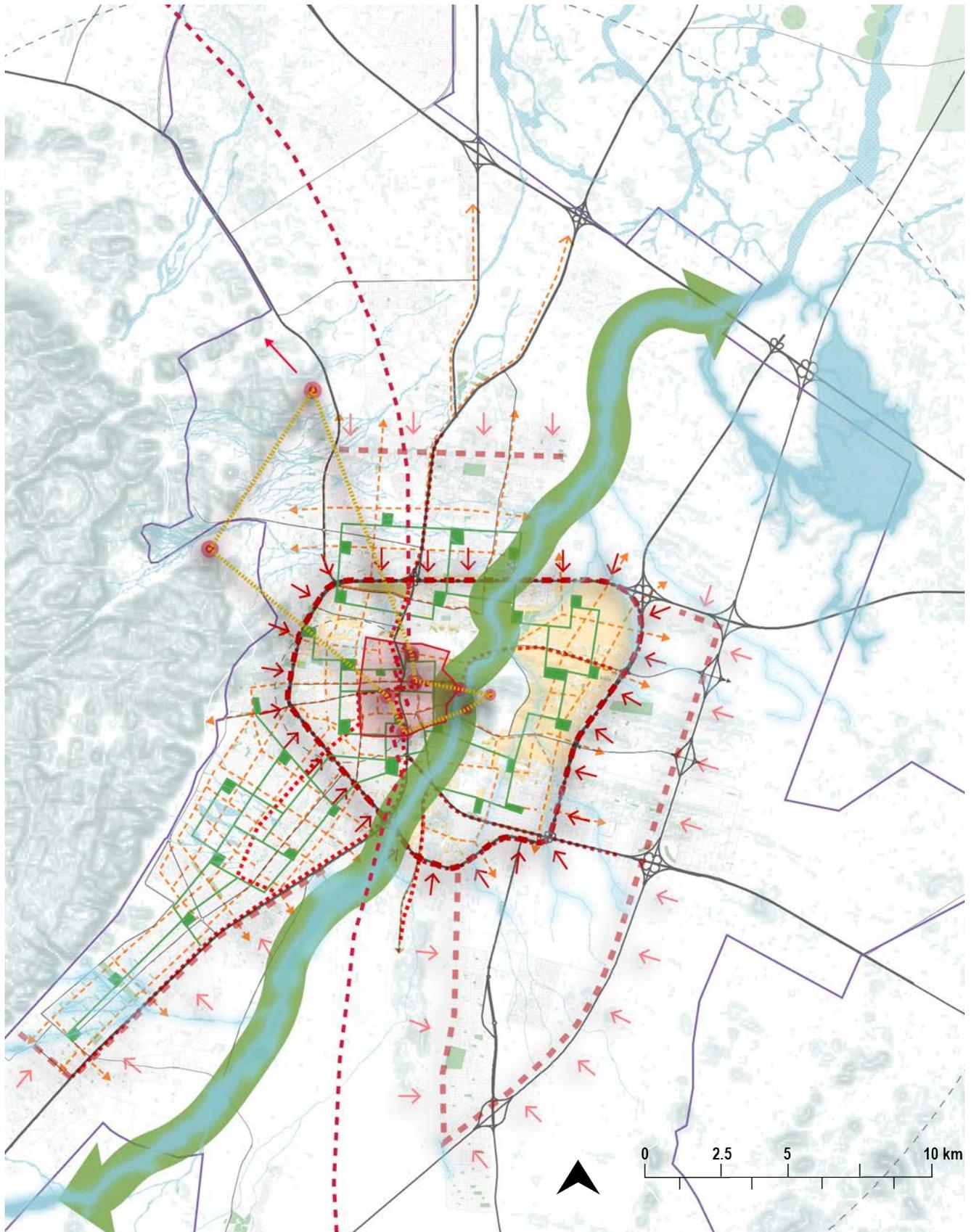
الإجراء الأول: إنشاء شبكة أساسية فعالة للنقل العام،
الإجراء الثاني: عمليات التكثيف والربط بالطرق والشوارع وإنشاء مراكز جديدة،
الإجراء الثالث: إنشاء نظام بنية تحتية للشبكات الزرقاء والخضراء موزع ومتكامل بشكل جيد،
الإجراء الرابع: حماية المعالم التاريخية وإنشاء مسار تراثي متصل ومتربط.

يتناول الإجراءان الأول والثالث الحاجة إلى مجموعة من التدخلات على نطاق حاضرة المنطقة، وتمثل أهدافهما في التركيز على تطوير البنية التحتية التي ستوفر للمواطنين الحد الأقصى من إمكانيات الحركة وبدائل النقل، وإنشاء مجالات واسعة لإعادة التوازن الاجتماعي والإيكولوجي، وذلك باستخدام شبكة الوادي باعتبارها الهيكل الرئيسي، بينما يركز الإجراء الثاني على التدخلات على مستوى المجاورة السكنية، من خلال التكثيف وتركيز التنمية على الأراضي المتاحة كأولوية، والتحكم في النطاق العمراني وفرض الضرائب على الأراضي البيضاء على نحو صارم، أما الإجراء الرابع فيهتم بهوية ومكانة المدينة كوجهة للسياحة التراثية والترفيه والمغامرات الرياضية.

يتطلب تحويل التوصيات التصميمية لحلول مكانية وقابلة للتنفيذ من خلال إعداد مخطط تفصيلي للإجراءات ذات الأولوية، لتوجيه حائل تدريجياً إلى تحولات مكانية واقتصادية واجتماعية. ويرتكز ذلك على التوصيات الإستراتيجية الأربع وعلى سلسلة من التدخلات الممنهجة والتدرجية لمدينة حائل توجه عمليات إنشاء مدينة متكاملة ومترابطة وموحدة. وعموماً، يخلق مخطط الإجراءات ذات الأولوية أثراً على مستويين: مستوى المنطقة العمرانية والمجاورات السكنية، كما يسعى إلى إعادة تهيئة البنية التحتية القائمة نحو منظور متعدد الأغراض والاستخدامات، وإعادة بناء العلاقات بين مختلف مستخدمي المدينة، وتعزيز ودعم التكامل بين الضواحي الحضرية وبقية المدينة، من خلال تحسين شبكات النقل والتنقل وفي نفس الوقت تطوير وتوسيع أدوات التمويل والأدوات النظامية اللازمة لدعم كل هذه التحولات. وبشكل عام، فإن مخطط أولويات العمل يحتوي على أربعة إجراءات ذات أولوية ممنهجة لمدينة حائل، وعلى الرغم من أن جميع الإجراءات الاستراتيجية تستهدف تدخلات محددة، إلا أن هناك اختلافاً مفاهيمياً في طريقة تصميمها. الإجراءات الأربعة هي:



مساحات خضراء مفتوحة واسعة في مدينة حائل



محطات النقل العام 
 وسط المدينة 
 الشبكة الخضراء المقترحة 

المنطقة التي يجب أن يتم تكثيفها أولاً 
 أراضي بيضاء داخل نطاق الطريق الدائري 
 أراضي بيضاء داخل نطاق الطريق الدائري 
 وسائل النقل العامة 

الشكل .٥. التحليل العام للوضع العمراني بمدينة حائل

٤,٦ السياسات التنفيذية للإجراءات ذات الأولوية في مدينة حائل

١,٤,٦ الإجراء الأول: إنشاء شبكة أساسية فعالة للنقل العام

السرير . . ٤ (بين الطريق الدائري والطريق السريع . ٧)، كشوارع عريضة صديقة للمشاة داخل المدينة سوف يساعد ذلك على إعادة دمج النسيج الحضري المركزي كما يعمل كمحور مركزي للمواصلات، وسوف تحتوي هذه الشوارع العريضة على وسائل النقل والتنقل المختلفة والمتنوعة، والأنشطة التجارية النابضة بالحياة، والمساحات المفتوحة الترفيهية، والأماكن العامة الصديقة للمشاة.

١,٢ إنشاء وربط شبكة النقل العام الثانوية عبر المدينة.

ستوفر هذه الشبكة من الطرق الثانوية الفرعية إمكانية وصول أكثر تفرعاً إلى المجاورات السكنية المحيطة بالشارع العريض (الطريق السريع . ٧ سابقاً)، وربط المناطق العمرانية داخل الطريق الدائري، مما يؤدي إلى إيجاد طرق ووسائل تدفق بديلة لحركة المرور عبر المدينة، وسوف تركز شبكة النقل الثانوية على ربط كل من محطة الخطوط الحديدية الجديدة في الشمال، والجامعة والمطار في الجنوب.

١,٣ إنشاء محطات إضافية من «المواقف التحفيزية/أركن وأركب النقل العام» للحد من كثافة السيارات داخل الطريق الدائري الداخلي.

سوف يتم إنشاء محطات «المواقف التحفيزية/أركن وأركب النقل العام» الإضافية على الأطراف الخارجية للمدينة إلى جانب إنشاء شبكة للنقل العام لتعزيز الشبكة المحدودة الحالية، وسيكون لها تأثير في الحد من ازدحام السيارات، مما يقلل بدوره من وقت القيادة بالنسبة للمستخدمين، فضلاً عن الفوائد البيئية المرتبطة بذلك، كما يجب أن تكون هذه المحطات حديثة ومزودة بالتقنيات الذكية لإعلام المستخدمين بالوقت الفعلي للإشغال والأماكن الخالية المتاحة.

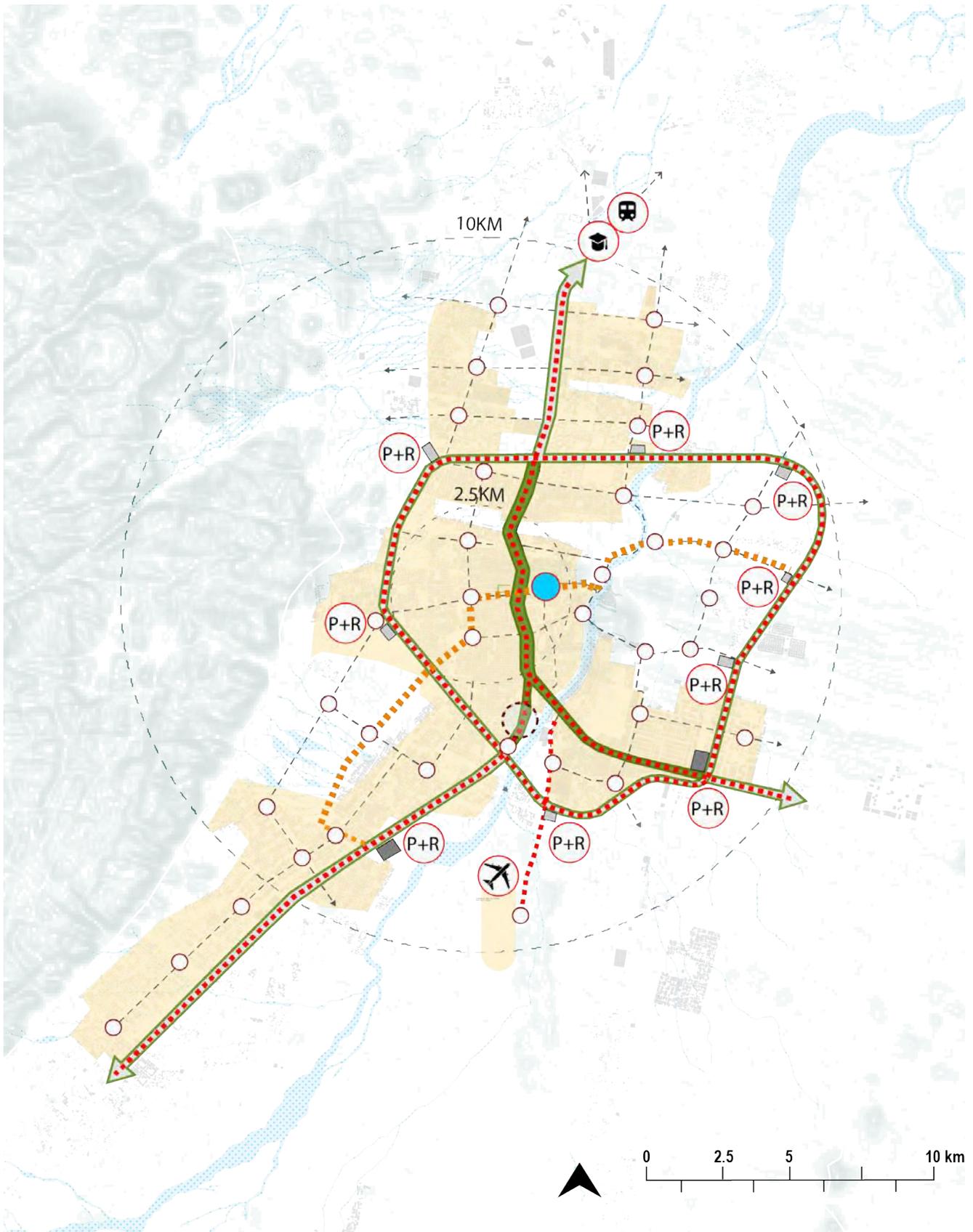
ينقسم هذا الإجراء الأول إلى ثلاث مراحل وتهدف كل مرحلة نحو الاستفادة من المرحلة السابقة، ويركز على التدرج الهرمي للشوارع إلى جانب وجود الطرق الشريانية، والشوارع المحلية حسب الاختلافات في سرعة حركة المرور، وتلعب شبكة الشوارع دوراً كبيراً في تشكيل البنية العمرانية، والتي بدورها تضع نمطاً للتطور للكثل والشوارع والمباني والمساحات المفتوحة والمناظر الطبيعية. وسوف تستفيد مدينة حائل من إنشاء شبكة نقل عام جديدة، تعتبر بديل للسيارات الخاصة، ومن وجود خيارات بديلة لحركة المرور بمجرد دمج شبكة وسائل النقل العام بالبنية التحتية لخاصية «المواقف التحفيزية/أركن وأركب النقل العام»، حيث سيساعد ذلك على تقليل أوقات الانتظار وازدحام حركة المرور، مما يؤدي في نهاية الأمر إلى التأثير البيئي الإيجابي على المدينة، وبشكل عام، سيتم تحويل المدينة إلى مدينة مترابطة بشكل جيد ونشطة تجارياً ومستدامة وصديقة للمشاة، ولتنفيذ الإجراء الأول، يجب تنفيذ الخطوات التالية بالتدرج:

١,١ تحويل الطريق السريع . ٧ (طريق الملك سعود) والطريق السريع . ٤ (طريق الملك عبدالعزيز) إلى شوارع عريضة داخل المدينة.

الطريق السريع . ٧ (طريق الملك سعود) والطريق السريع . ٤ (طريق الملك عبد العزيز) هما حالياً يشكلان قواطع/فواصل عازلة للنسيج الحضري داخل الطريق الدائري، كما أنهما يعملان كطرق سريعة للسيارات عابرة للمدينة، بحركة مرور عالية السرعة، وسيتم النظر فيهما وتقليص أبعادهما لتقليل السرعات العالية ودمج حركة المرور بهما وتزويدهما بخطوط حافلات وباصات النقل السريع المقترحة (١ و ٢)، وإعادة تصميم الطريقين السريعين . ٧ والطريق



تحسين الطريق السريع . ٧ داخل الطريق الدائري



- | | | |
|--|-----------------------------|----------------------|
| شارع الملك عبدالعزيز العريض داخل المدينة | محطات "أركن وأركب" الحالية | مراكز صغيرة |
| أنظمة حافلات النقل السريع المقترحة | محطات "أركن وأركب" الإضافية | مركز/وسط المدينة |
| أنظمة حافلات النقل السريع المقترحة من قبل الممول | المساحة العمرانية الحالية | (أركن السيارة وأركب) |
| شبكة النقل العام الثانوية | | |

الشكل ٥١. إنشاء شبكة أساسية فعالة للنقل العام

٢،٤،٦ الإجراء الثاني: التكتيف والربط وإنشاء مراكز جديدة

٢،٢ القيام بعمليات التكتيف حول المراكز الثانوية مما يؤدي إلى إنشاء مراكز جديدة لإعادة التوازن وسهولة الوصول إلى الخدمات والمرافق العامة.

سيتم تسريع التكتيف حول نظام النقل العام باستخدام الأراضي الفضاء المتاحة، وإنشاء مراكز جديدة من خلال توفير الخدمات والمرافق العامة (التعليمية، والرعاية الصحية، والمناطق التجارية)، في المناطق التي تعاني من نقص الخدمات حالياً في المدينة، ولذلك، ينبغي تطبيق حوافز مناسبة لتعزيز برامج استخدامات الأراضي المتعددة، بحيث تستهدف التكتيف الاستراتيجي للأراضي المتاحة القابلة للتطوير وخاصة حول مراكز النقل العام.

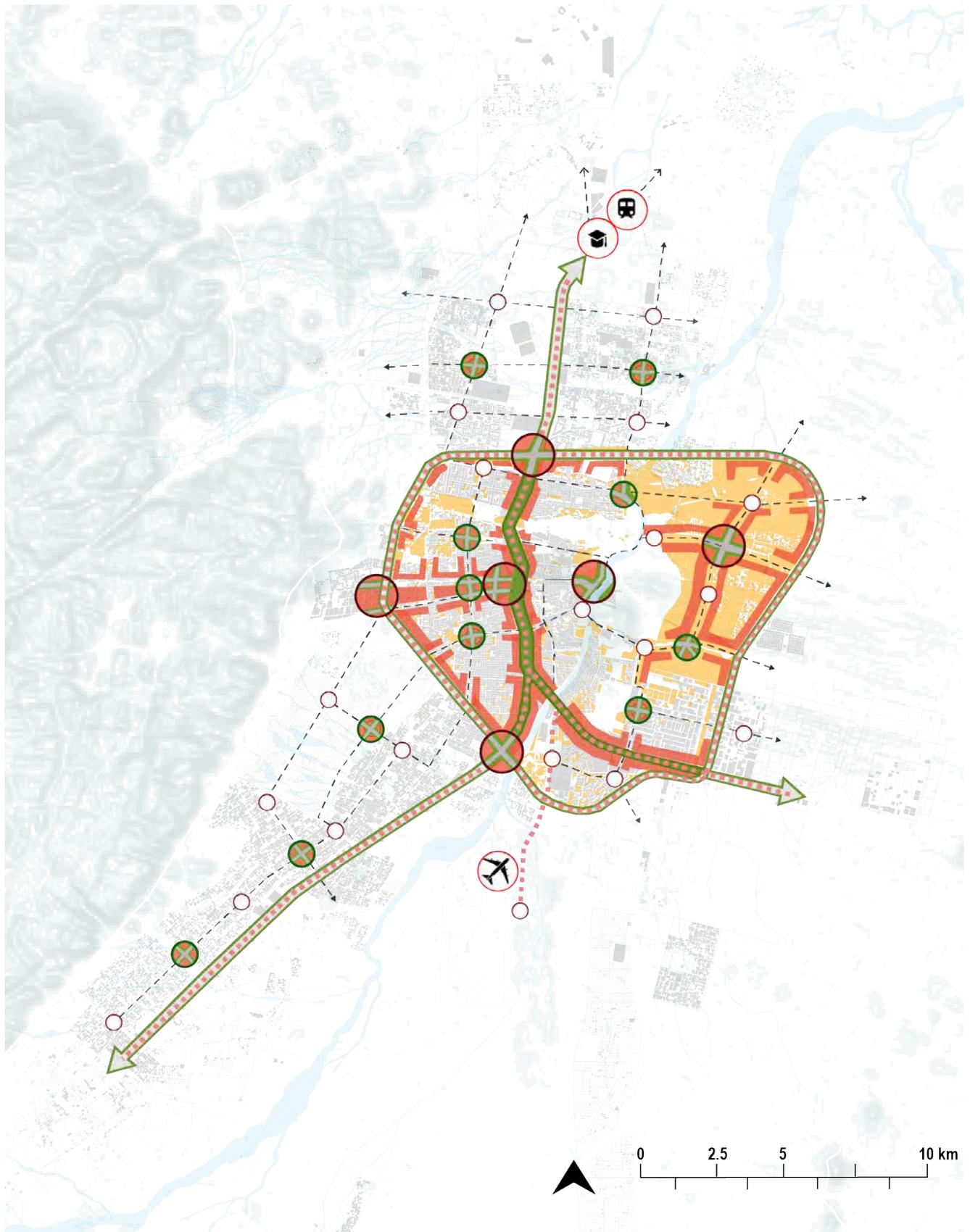
٢،٣ التطوير التدريجي للأراضي البيضاء المتاحة داخل النسيج العمراني الحالي.

وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي تنمية الأراضي الفضاء القابلة للتطوير (باستثناء الممرات المائية والمنحدرات والتلال وغير ذلك من الملامح الطبيعية الهامة) داخل المنطقة العمرانية بشكل تدريجي لمنع عمليات الزحف العمراني، وبالتالي استيعاب أنشطة النمو المستقبلي من خلال التكتيف داخل الكتلة العمرانية والتنمية متعددة الاستعمالات والأغراض.

الإجراء الثاني ينقسم إلى ثلاث مراحل، تستفيد فيها كل مرحلة من المرحلة السابقة لها، حيث يركز هذا الإجراء على احتواء النمو والتوسع ضمن حدود التنمية القائمة، وتتمثل المنافع الناتجة عن هذا الإجراء في زيادة إمكانية الوصول إلى المدينة وإمكانية السير فيها، مما يؤدي إلى جذب الناس إلى الأماكن العامة، والحد من الازدحام، وتعزيز للاقتصاد المحلي ويزيد من التفاعلات في المجتمع، كما إن هذا الإجراء سوف يدفع نحو توفير خدمات حضرية جديدة، وتحويل الأراضي غير المستخدمة إلى عناصر منتجة، مما يسهم في اقتصاد المدينة وصحتها، وبما أن الأراضي الفضاء ضمن النسيج العمراني الحالي الواقع داخل الطريق الدائري تبلغ حوالي ٧,٨٤ هكتاراً، وهي نصف مساحة الأرض الداخلية، فإن المدينة بحاجة إلى التركيز على استراتيجيات التكتيف بدلاً من تعزيز المشاريع الجديدة على أطراف المدينة، كما إن إنشاء آليات مكانية وقانونية لتعزيز إنشاء مدينة مدمجة في حائل، سوف يزيد من سهولة إمكانية الوصول، وبالتالي يزيد من عدد الأشخاص الذين يستخدمون وسائل النقل العام والأماكن العامة، مما يقلل من الازدحام ويدعم للاقتصاد المحلي، كما إن الكثافة العالية واستخدامات الأراضي المختلفة والمزيج الاجتماعي تزيد من القرب من العمل والمنزل والخدمات، ومن المعروف أن التفاعل المجتمعي في المباني ذات الكثافة العالية والاستعمالات المختلفة والأدوار الأرضية النشطة في المباني يؤدي إلى وجود مجاورات سكنية ومدينة متنوعة وإندماجية شاملة ومزدهرة. عموماً، يتكون الإجراء الثاني من الخطوات التالية:

٢،١ إنشاء تدرج هرمي لمراكز الاستعمالات المتعددة في المواقع الاستراتيجية على امتداد نظام النقل العام.

سوف يتم إنشاء إثنان من المراكز الأساسية متعددة الاستخدامات على طول الشارعين العريضين الرئيسيين داخل المدينة، وسيتم توزيع المراكز الثانوية حول المراكز الصغيرة لتجمعات النقل العام، وذلك وفقاً لمعايير إعادة التوازن في إمكانية الوصول إلى أماكن العمل والخدمات العامة والمرافق في كافة أنحاء المدينة، كما سوف يركز التكتيف والربط الشبكي داخل النسيج الحضري الحالي على استغلال الأراضي الفضاء الواقعة داخل الطريق الدائري، وفرض نطاق معين للحد من التنمية وجعلها مدمجة، وإعادة تأهيل المناطق غير المخططة الواقعة داخل حدود المدينة.



- | | | |
|--|--|---|
| ● وسط المدينة | ○ المحطات الصغيرة | ⊗ المحطات الرئيسية، متعددة الاستعمالات وعالية الكثافة |
| — شارع الملك عبدالعزيز العريض داخل المدينة | ■ أراضي بيضاء داخل نطاق الطريق الدائري | ⊗ المحطات الثانوية المحلية ذات الكثافة العالية |
| - - - نظم حافلات النقل السريع المقترحة | ■ المساحة العمرانية العالية | |
| - - - وسائل النقل العام الإضافية | | |

الشكل ٥٢. التكتيف والربط وإنشاء مراكز جديدة

٣,٤,٦ الإجراء الثالث: تحسين نظام البنية التحتية للشبكات الزرقاء والخضراء الموزعة والمتكاملة بشكل جيد.

كأحواض تجميع مياه مرتبطة بمحطات إعادة تدوير المياه، وتحويل نظام الوديان إلى حدائق طويلة متعددة الوظائف، واستخدامها كبنية تحتية لإدارة المياه الطبيعية خلال موسم الأمطار، على أن تشمل على خدمات بديلة، ومرافق، واستخدامات ترفيهية خلال موسم الجفاف.

٣,٢ إنشاء شبكة خضراء متناسقة باستخدام الأراضي الفضاء لزيادة المناطق الخضراء الرئيسية.

يجب تحويل الأراضي الفضاء والأراضي المتبقية على طول شبكات النقل وأنظمة الوديان إلى مساحات خضراء مفتوحة وحدائق ومنزهات للاستخدام العام، كما يوصى بزيادة المناطق الخضراء للحد من تأثير الجزر الحرارية عبر النسيج العمراني.

٣,٣ إضفاء الطبيعة الخضراء على الشوارع العامة بخلق شبكة خضراء جيدة الارتباط، تربط المساحات الخضراء الرئيسية بنظام النقل العام

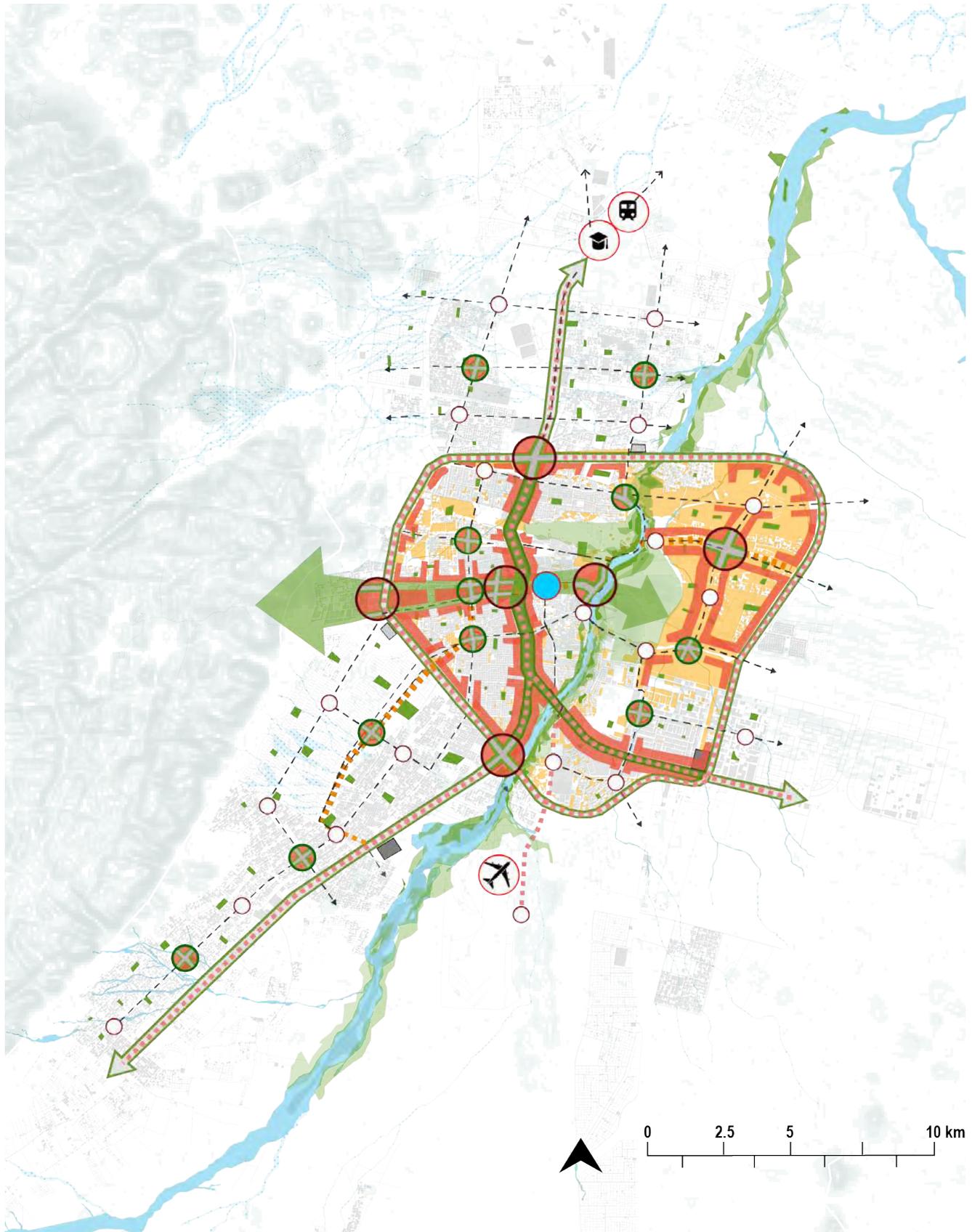
تفتقر مدينة حائل، في الوقت الحالي، إلى الأماكن والمساحات العامة والمناطق الترفيهية الخضراء المفتوحة، وبالتالي فإن تحديد الأراضي الفضاء المتاحة والاستفادة منها داخل النسيج الحضري يعتبر العنصر الأساسي في هذا الإجراء، ويجب أن يتم ربط هذه المساحات مع بعضها البعض وبالأماكن العامة الموجودة، كما يجب زرع الأشجار والنباتات على طول ممرات النقل الرئيسية والثانوية مع التركيز على تظليل مناطق المشاة للحد من تأثير الجزر الحرارية وظواهر التبخر، وبالتالي تخفيف حدة المناخ المحلي داخل المناطق العمرانية، والمحافظة على الموارد وخفض تكاليف الصيانة.

أما الإجراء الثالث، مثل الإجراءين السابقين، فينقسم إلى ثلاث مراحل، وأيضاً تستفيد كل مرحلة من المرحلة السابقة لها، وهو يهدف إلى تعزيز ودعم تطوير العناصر المكانية الحضرية التي تدعم الإدارة المستدامة في استخدام الموارد الطبيعية والأراضي، وتشجع الإندماجية وتحقيق الكثافة الملائمة والاستخدامات المختلطة، وسوف يشجع هذا الإجراء قيام الاقتصاديات ذات الحجم الكبير والتكتلات الاقتصادية، والمرونة الحضرية، والاستدامة البيئية، وتمثل الفوائد الإضافية في إنشاء الترابط الشبكي للطرق واتصالها وتقليل التكاليف المالية والبيئية والصحية العامة لحركة المرور والتنقل غير الفعالة، والازدحام وتلوث الهواء والضوضاء بالإضافة إلى تقليل تأثيرات الجزر الحرارية في المناطق العمرانية والحضرية.

وهناك حاجة إلى إجراء بعض هذه التدخلات في الأماكن والمساحات العامة التي يتداخل فيها النظام الهيدرولوجي الطبيعي أو نظام الصرف مع الأراضي الفضاء أو الأماكن العامة الصغيرة الموجودة حالياً، وتطوير المعالم الجمالية وإستراتيجية تشجير الشوارع، وربط المساحات العامة والحياة الحضرية بالوادي بحيث يصبح الوادي عاملاً محفزاً للتنمية الحضرية، علاوة على ذلك، يمكن تطويره باعتباره سمة رئيسية وهوية للمدينة. ويتكون الإجراء الثالث من ثلاث خطوات:

٣,١ إنشاء بنية تحتية لإدارة المياه الطبيعية من خلال حماية ودمج الوديان

يجب دمج مسارات الوديان في النسيج الحضري الحالي، وتحويل المناطق غير الهامة لمساحات مفتوحة عامة، وإنشاء مناطق أخرى تعمل كمساحات عامة قابلة لاستيعاب مياه السيول والأمطار وتعمل



- وسط المدينة ●

شارع الملك عبدالعزيز العريض داخل المدينة —

نظم حافلات النقل السريع المقترحة - - -

وسائل النقل العام الإضافية - - - -
- المحطات الرئيسية، متعددة الاستعمالات وعالية الكثافة ⊗

المحطات الثانوية، متعددة الإستعمالات وعالية الكثافة ⊗

المحطات الصغيرة ○
- الشبكة الخضراء والأماكن العامة ■

محطات "أركن وأركب" الطالية ■

محطات "أركن وأركب" الإضافية ■

كثافة عالية ■

الشكل ٥٣. تحسين نظام البنية التحتية للشبكات الزرقاء والخضراء الموزعة والمتكاملة بشكل جيد

٤,٤,٦ الإجراء الرابع: حماية المعالم التاريخية وإنشاء مسار تراثي متصل ومتربط

مثالي أو حتى على شكل خطوط مخصصة، وبالتالي تتيح الفرصة للزائر أو المستخدم من التنقل بسهولة من نقطة إلى أخرى، مع الحفاظ على تسلسل الأحداث التاريخية في المدينة.

٤,٤,٤ تطوير المرافق العامة والفرص التجارية لدعم الموارد والأصول التاريخية والمحافظة عليها.

تطوير الأراضي الفضاء داخل نطاق الشبكة التاريخية أو (شبكة استكشاف الأصول التاريخية)، مما يؤدي إلى إنشاء مراكز جديدة من خلال توفير الخدمات والمرافق العامة، مثل الحدائق والمساحات المفتوحة والأنشطة التعليمية والتجارية، حيث تعمل هذه الأصول التاريخية كعناصر أساسية ومحفزات لتطوير وتنمية هذه المراكز.

٤,٤,٥ توسيع شبكة «استكشاف الأصول التاريخية» لجذب الأنشطة الثقافية والفعاليات الجديدة، مثل سباق السيارات (الرائي) وغيرها من رياضة المغامرات الترفيهية.

يجب توسيع شبكة «استكشاف الأصول التاريخية» لتشمل أنشطة ثقافية ونقاط ذات أهمية جديدة وحديثة، فمنذ عام ١٩٩٦، درجت مدينة حائل على استضافة سباقات السيارات السنوية في الصحراء واستقطاب الزوار المحليين والإقليميين والدوليين، حيث أن هنالك مركز لتنفيذ وإدارة هذه السباقات، وبالتالي يجب ربط ذلك بشبكة «استكشاف الأصول التاريخية»، علماً بأن رياضة ركوب الأمواج الرملية والتزلج بواسطة الريح ورياضات المغامرات الأخرى في البر آخذة في الازدياد في حائل والمنطقة بشكل أوسع، وربطها بشبكة «استكشاف الأصول التاريخية» سوف يزيد من تعزيز مدينة حائل كمدينة يقصدها الزوار.

تتمتع مدينة حائل بموارد ثرية آيلة إلى الاختفاء بسبب تطور المدينة وتحديثها، علماً بأن إعادة تأهيل هذه الموارد والأصول التاريخية وربطها بالنقل العام والمرافق والأنشطة التجارية سوف يكون لها تأثير على هوية المدينة الثقافية واستدامتها الاقتصادية. يتكون الإجراء الرابع من الخطوات التالية:

٤,٤,١ إعداد اللوائح والأدلة الإرشادية لحماية الأصول التاريخية الموجودة والحفاظ عليها.

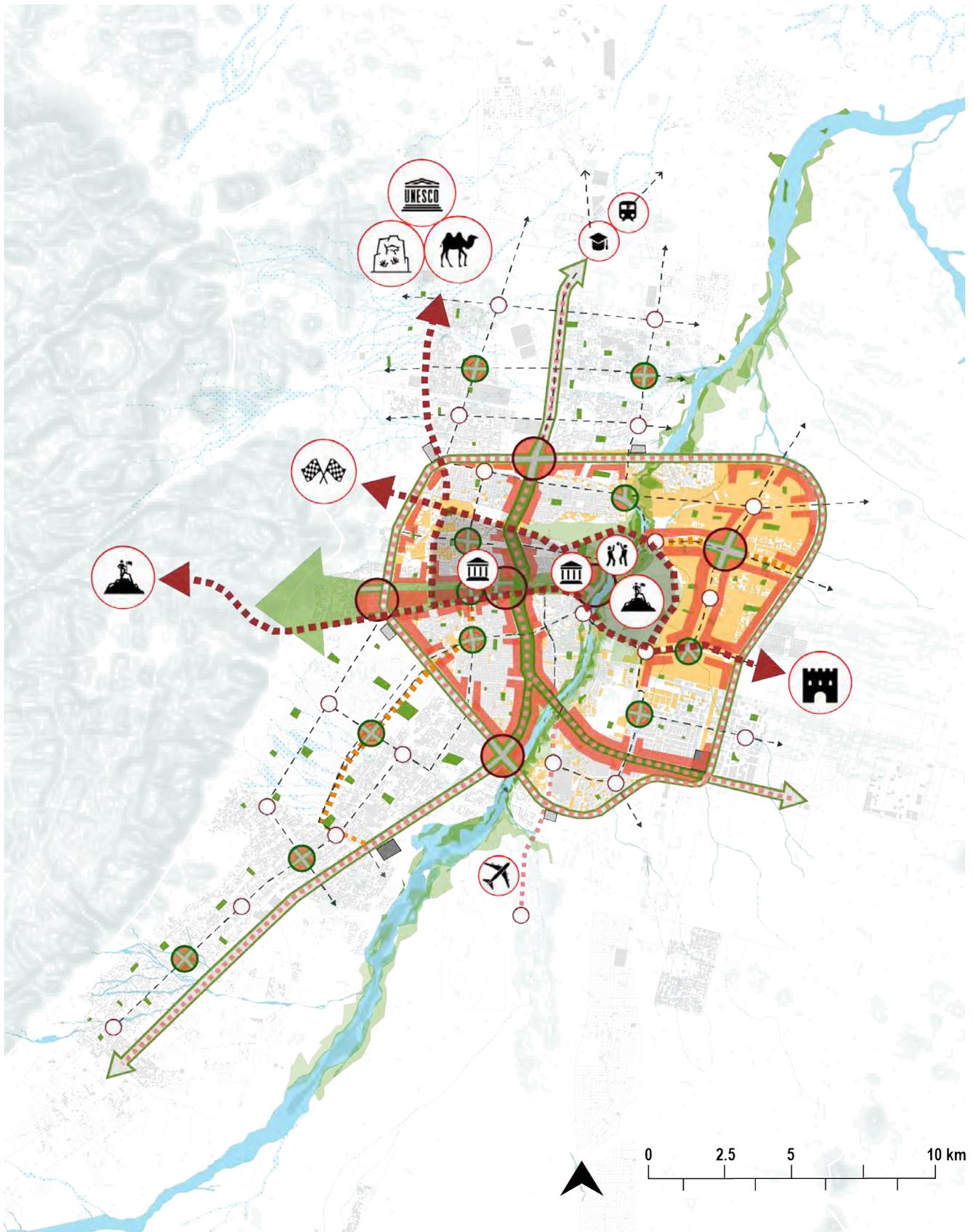
يجب تطبيق مجموعة من الضوابط التنظيمية المقيدة والصارمة على المباني التاريخية والنقاط ذات الأهمية في المدينة، مثل النمط العمراني الشعبي المتواجد على طول الوديان، حيث إن الحفاظ على هذه الأصول والموارد التاريخية وتحديثها من شأنه أن يرسخ هوية المدينة باعتبارها مفترق طرق بين الماضي والمستقبل، ويجب تطبيق اللوائح والأدلة الإرشادية التي تفرض نطاق التنمية والتطوير حول الموارد، وتقييد عمليات التعديل، وإعادة ترميم الموارد والأصول للمحافظة عليها.

٤,٤,٢ تحديد وتوثيق الأصول التاريخية التي تم تدميرها أو المفقودة، وتطبيق اللوائح والأدلة الإرشادية.

إجراء دراسة فنية وتاريخية لتحديد وتوثيق الأصول التاريخية المفقودة أو المنسية أو التالفة، وبمجرد العثور على هذه الأصول، يجب إجراء تحقيق صارم للتحقق من أهميتها ومكانتها في التاريخ، ومن ثم يجب تطبيق لوائح وأدلة إرشادية صارمة شبيهة بالإجراء الرابع (أ)، حيث أن عدم الصيانة والتحويلات السياسية والثقافية على مدى القرون الماضية أدت إلى تلف العديد من المعالم التاريخية أو تركها دون صيانة أو رقابة، وبالتالي فإن هذه الجهود لإعادة الحيوية والحفاظ على التراث سيعزز من الصورة التاريخية لحائل.

٤,٤,٣ ربط جميع الأصول التاريخية لتكوين (شبكة استكشاف الأصول التاريخية «Walk of Discovery»)

إنشاء شبكة شاملة متصلة ومتراصة من جميع الموارد والأصول التاريخية والنقاط ذات الأهمية، بما في ذلك قلعة إعراف، بحيث يجب تصميم هذه الشبكة لتكون صديقة للمشاة وملتصدة بالمدينة، وفي الحالات التي لا تكون فيها هذه الأصول ضمن مسافات تتيح إمكانية الوصول إليها بالأقدام أو الدراجة الهوائية، فيجب أن تكون متصلة بشبكة النقل العام، بشكل



"مسار استكشاف الأصول التاريخية"
 شارع الملك عبدالعزيز العريض داخل المدينة
 نظم حافلات النقل السريع المقترحة
 وسائل النقل العام الإضافية

المحطات الرئيسية، متعددة الاستعمالات وعالية الكثافة
 المحطات الثانوية، متعددة الاستعمالات وعالية الكثافة
 المحطات الصغيرة

الشبكة الخضراء والأماكن العامة
 محطات "أركن وأركب" الحالية
 محطات "أركن وأركب" الإضافية
 كثافة عالية

الشكل ٤هـ. يوضح الإجراء الرابع

V

التوصيات البهائية: النهج الثلاثي الأبعاد



١,٧ التوصيات المكانية

١,١,٧ نظرة/رؤية إستراتيجية لمنطقة حائل

المنطقة تضمن استمرارية النمو وزيادة التنوع في إنتاج المحاصيل الزراعية، والتي يمكن أن تجذب استثمارات كبيرة في تصنيع الأغذية وتصنيع المعدات الزراعية والآلات وغيرها من الصناعات والأنشطة المتعلقة بالنشاط الزراعي، وبالتالي يجب تعزيز الصلة بين المنطقة الزراعية الصناعية في مدينة الأمير عبد العزيز بن مساعد الاقتصادية والأراضي الزراعية الواقعة في شرق وجنوب المنطقة، حيث تهدف هذه المنطقة الصناعية، التي لها أنشطة مرتبطة بمراحل زراعة المحاصيل، والحصاد، والتصنيع، وتربية الحيوانات، إلى جانب وجود مركز البحوث الزراعية، إلى زيادة الإنتاج بمساعدة مصانع ومنشآت الإنتاج الحديثة.

قطاع التعدين:

تتمتع منطقة حائل بإمكانات غير مستغلة، وبالمواد الخام، والموارد المعدنية الطبيعية التي تتميز بحجمها الاقتصادي والجدوى الصناعية، والتي تشمل كل من أكسيد الحديد الأسود الذي يوجد في منطقة ضرغط بكميات تقدر بحوالي ٤,٥ مليون طن، ويستخدم في صناعة المواد المقاومة للحرارة والصهر، بالإضافة إلى ذلك، تم العثور على الكاولين في منطقة الزبيبة بكميات تقدر بحوالي ٣٠ مليون طن وتستخدم في صناعات السيراميك، ورمال السيليكا، التي تعد من أنقى أنواع السيليكا في العالم، وبالتالي لتنمية وتطوير هذا القطاع يجب الأخذ في الاعتبار الربط بين مناطق التعدين ومناطق المعالجة في مدينة الأمير عبد العزيز بن مساعد الاقتصادية، بالإضافة إلى ربطها بمرافق النقل.

القطاع السياحي:

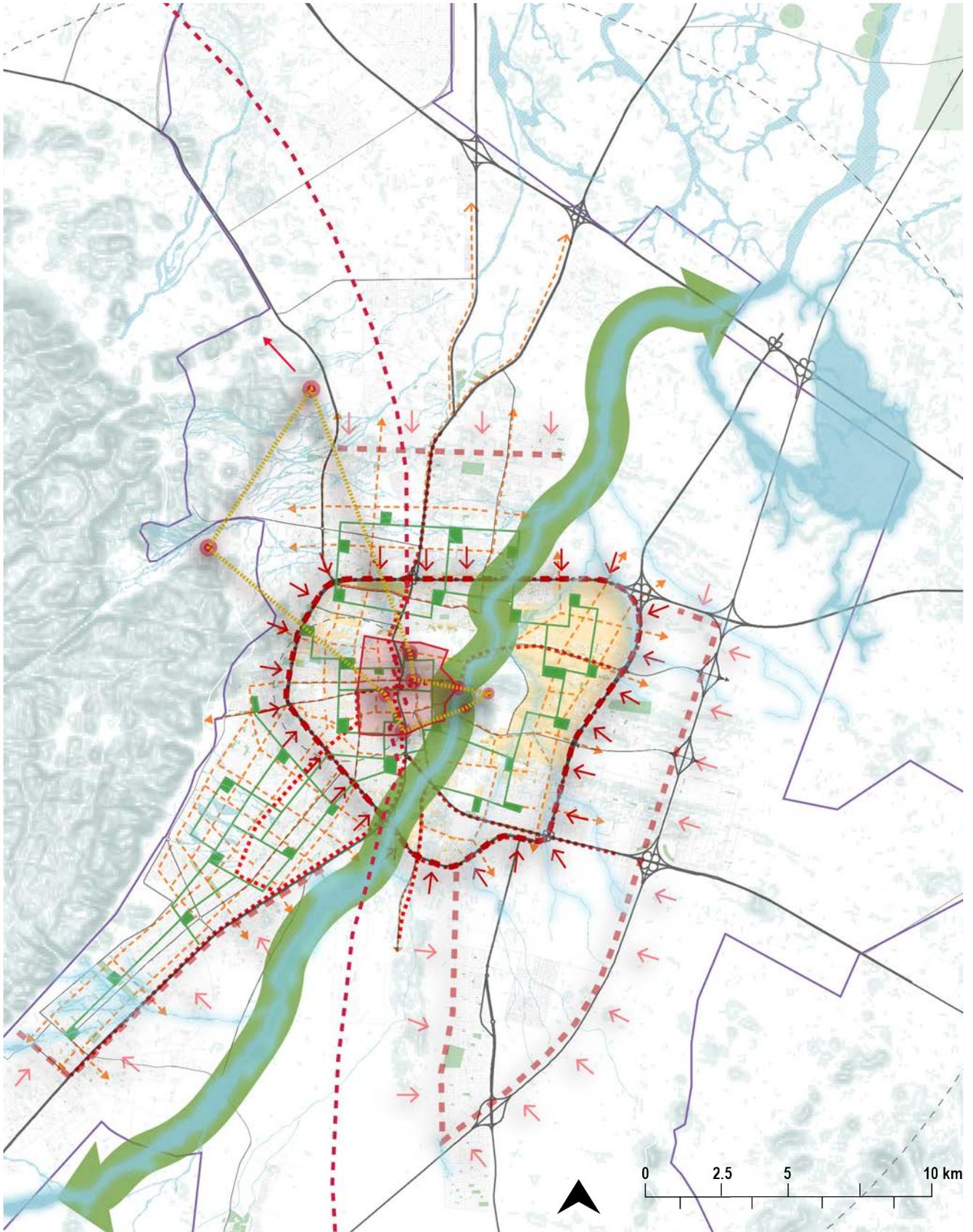
تتميز منطقة حائل بالعديد من عوامل جذب السياح، خاصة أنها تتميز بجغرافية وطبيعة متنوعة تشمل الجبال والمناظر الطبيعية والوديان، كما تضم المنطقة العديد من المواقع التاريخية والآثار الإسلامية، وتشهد نمواً هائلاً في السياحة الترفيهية الداخلية ممثلة في المواقع الطبيعية، والمنتجعات، والأماكن الترفيهية، والمرافق والأنشطة الرياضية المختلفة. هناك موقعان مهمان للتراث في منطقة حائل مدرجة ضمن قائمة اليونسكو، ولهما إمكانات كبيرة للمساهمة في قطاع السياحة في المنطقة، أحدهما «درب زبيدة»، أو طريق الحج الكوفي، الذي يمتد من الكوفة في العراق إلى مكة المكرمة عابراً للجزء الشرقي من المنطقة، قاطعاً مسافة ١,٤٠٠ كيلومتر داخل المملكة، وقد أدرج ضمن مشاريع برنامج الحرمين الشريفين للعناية بالتراث الثقافي للمملكة التي تنفذها الهيئة العامة للسياحة والتراث الوطني^(٢٠)، ضمن مبادراتها ذات الصلة ببرنامج التحول الوطني، والآخر هو مدينة الفنون الصخرية بحائل، والتي يمكن أن تحفز التنمية في المناطق المجاورة لها، حيث يجب دمج هذه المواقع ضمن الأصول التاريخية الأخرى في المنطقة وربطها بالمدينة كمركز خدمة رئيسي في المنطقة.

تتمتع منطقة حائل بإمكانات ممتازة، مما يجعلها مؤهلة لجذب المزيد من الاستثمارات المحلية والأجنبية في مختلف الأنشطة الاقتصادية، وبالمقارنة مع معدل نمو السكان في المملكة بنسبة ٣,١٪، فإن حائل لديها معدل نمو سنوي أقل من ٢,٤٤٪، مما يدل على أن تنفيذ المشاريع الإقليمية الرئيسية سيلعب دوراً رئيسياً في تعزيز معدل الجذب للقوى العاملة، ومن أهم هذه القطاعات ذات المزايا النسبية:

قطاع النقل: يعتبر النقل أحد أهم القطاعات ذات الميزة النسبية في حائل بالنظر إلى الموقع المتميز للمنطقة على المستويين المحلي والإقليمي، وترتبط المنطقة بخمس مناطق إدارية أخرى في المملكة، مما يؤهلها لربط مناطق وسط المملكة العربية السعودية (الرياض والقصيم)، والمناطق الشمالية (تبوك، الجوف، والحدود الشمالية)، بالإضافة إلى المناطق الغربية، بما فيها (منطقة مكة المكرمة والمدينة المنورة)، كما يمكن للمنطقة أن تلعب دوراً رئيسياً في التجارة الدولية بين المملكة والدول العربية الأخرى، مثل العراق والأردن وسوريا والكويت ومصر، بالإضافة إلى ذلك، قد تكون مدينة حائل محطة رئيسية لشركات الطيران على المستويين الإقليمي والعالمي، ولقد لعب الموقع المميز للمنطقة دوراً كبيراً في إنشاء المدينة الاقتصادية الجديدة (مدينة الأمير عبد العزيز بن مساعد الاقتصادية).

وتقترح مدينة الأمير عبد العزيز بن مساعد الاقتصادية (PABMEC) إنشاء مركز لوجستي ومركز للنقل بمطار دولي من المتوقع أن يخدم ٣ ملايين مسافر سنوياً، ومركزاً لسلسلة التوريد، ومحطة للركاب متعددة الوسائط، وموانئ جافة بسعة سنوية تقدر بأكثر من ١,٥ مليون طن من البضائع، ونظام خطوط حديدية موسع، وكذلك إنشاء طرق لربط باقي المملكة بكل من الأردن، والعراق، كما يعتبر مركز التعدين من أهم عناصر هذا المشروع، الذي يشمل مختبراً للمعادن، وشركات تأجير معدات التعدين، والأهم من ذلك، مرافق لمعالجة الحجر الجيري، والكاولين، ورمال السيليكا، والفوسفات، وهذه تعتبر مهمة للتنمية المكانية لمنطقة حائل إلى جانب تهيئة أنماط النمو في المناطق المجاورة. ويدعم هذا الخط الأخير خط السكة الحديد الذي تم تشغيله مؤخراً، ويربط مناطق خامات الفوسفات في شمال المملكة وخامات البوكسيت في منطقة حائل بمناطق التصنيع والتصدير في رأس الخير، وبالمثل، فإن امتداد الخطوط الحديدية إلى منطقتي القصيم والرياض ستشكل مركزاً رئيسياً للنقل في المنطقة، مما يؤهل قطاع النقل لجذب استثمارات كبيرة في مختلف الأنشطة ذات الصلة.

قطاع الزراعة: إن النمو والتطور الكبير للقطاع الزراعي في المنطقة على مدى السنوات القليلة الماضية، وإمكانات هذا القطاع في



شكل ٥٥. الإجراءات ذات الأولوية لمدينة حائل

٢٠١٧ حائل، نحو مدينة تراثية بيئية

(أ) تفويض صلاحية التخطيط المحلية من وزارة الشؤون البلدية والقروية إلى الأمانة مع توفير إجراءات مستقلة، دون اللجوء إلى جهات عليا لتلبية احتياجات المجتمع بفعالية، ويدعم ذلك «الأجندة الحضرية الجديدة»، التي تنص على أن عمليات التخطيط والتصميم الحضري الإقليمي يجب أن تقودها إدارات إقليمية ومحلية، ولكن تنفيذها يتطلب التنسيق مع جميع الجهات الحكومية وكذلك مشاركة المجتمع المدني، والقطاع العام، والجهات المعنية الأخرى؛

(ب) اللامركزية المالية: تعطي الاستقلالية للأمانة في توجيه الأموال لتمويل الأنشطة التنموية، وتشمل أنشطة تحقيق الإيرادات في المدن على كل من الضرائب والرسوم، بالإضافة إلى السماح للمناطق الحضرية بجمع بعض أشكال الضرائب على الممتلكات لتمويل الأنشطة الإنمائية، وبيّن نظام الأراضي البيضاء الأخير، الذي يفرض رسوماً على قطع الأراضي غير المطورة في المناطق الحضرية للحد من المضاربة على الأراضي ونقص المساكن وتنمية الأراضي العشوائية، أنه يمكن الاستفادة من الآليات التنظيمية لتحقيق الإيرادات مع تعزيز ودعم إطار إنمائي فعال.

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

من الناحية الإدارية، ينبغي تعزيز الإدارة النظامية داخل أمانة منطقة حائل، التي تشارك في تقييم فعالية تشريعات التخطيط، إلى جانب هيئة الرقابة والإشراف التابعة لها، من خلال مبادرات تدريب الموظفين بحيث يتم تأهيلهم لأداء دورهم على أكمل وجه، علاوة على ذلك، هناك حاجة إلى هيئة إشرافية لتعزيز تنفيذ وتطبيق هذه القوانين.

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

• يقدم الحوافز أو المتطلبات التي من شأنها زيادة نمو المدينة المدمجة الشاملة؛

• يحدد الأدوار والمسؤوليات المؤسسية الواضحة على كل مستوى؛

• يفرض الربط بين جميع مستويات المخططات (الوطنية والإقليمية والمحلية)؛

• يوفر آليات فعالة للتنسيق والرصد؛

• ويزيد من المشاركة العامة المجدية والمشاركة في التخطيط.

إن الهدف من الرؤية الاستراتيجية لمدينة حائل المتمثلة في الإجراءات الإستراتيجية هو تعزيز قيمها التراثية والبيئية التي تعد الميزة النسبية لمدينة حائل، وإنشاء مدينة مرنة وموحدة ومترابطة بشكل جيد، من خلال الموازنة بين الموارد الطبيعية والثقافية الموجودة والأنشطة الاقتصادية الرئيسية، بالإضافة إلى إنشاء شبكات نقل فعالة تربط مراكز التكتيف الجديدة. ولتحقيق هذه الرؤية، تحتاج المدينة إلى شبكة نقل عام تتسم بالكفاءة، الأمر الذي سيعزز ويحسن القدرة على التنقل في جميع أنحاء المدينة ويقلل من الاعتماد على السيارات الخاصة، كما يجب دمج خطوط الحافلات وباصات النقل السريع المقترحة في شبكة الشوارع، مع إيجاد شبكة نقل عام ثانوية في جميع أنحاء المدينة، وتحويل الطرق السريعة الوطنية التي تمر عبر المدينة إلى شوارع عريضة، وعن طريق إدخال محطات إضافية من المواقف التفضيرية «أركن وأركب النقل العام»، سيتم تقليل كثافة السيارات، وسوف يتم تحويل المدينة إلى مدينة مترابطة بشكل جيد ونشطة تجارياً ومستدامة وصديقة للمشاة.

إن وجود شبكة نقل عام قوية من شأنه أن يدعم تكثيف المناطق الحضرية ويزيد من إمكانية الوصول وقابلية السير داخل المناطق المركزية المجددة، ويجب على طول خطوط النقل العام، الترويج لإنشاء مراكز للاستخدامات المختلطة في المواقع الاستراتيجية التي يمكن أن تعزز الاقتصاد المحلي والتفاعل المجتمعي، وإلى جانب تكثيف المناطق المبنية القائمة، ينبغي تعزيز أنشطة تطوير واستخدام الأراضي الفضاء داخل المدينة على نحو تدريجي، والأهم من ذلك، يجب أن يكون التوسّع مقيداً بشكل صارم ضمن نطاق التنمية الحالية. ولتعزيز المرونة الحضرية والاستدامة البيئية، يجب إدخال سياسات إدارة المياه، وحمية الوادي وإدماجه في الشبكة الخضراء للمدينة، واستخدام الأراضي الفضاء لإنشاء الشبكة الخضراء وربطها بالأماكن العامة الرئيسية داخل المدينة، وتعزيز إنشاء وتحسين الأماكن العامة، بما في ذلك استراتيجية التشجير على مستوى الشوارع.

وبالإضافة إلى ذلك، يجب الحفاظ على المواقع التاريخية والموارد والأصول الثقافية المنتشرة في جميع أنحاء المدينة ورفع مستواها، كما إن إنشاء شبكة تربط جميع الأصول التاريخية يؤدي إلى رفع مستوى الجذب السياحي، وسوف يكون له تأثير كبير أيضاً على ثروات المدينة الاقتصادية واستدامتها، كما سيضمن هوية مدينة حائل باعتبارها مفترق طرق ما بين الماضي والمستقبل.

٢٠١٧ توصيات مؤسسية وتشريعية

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

تتوافق أولويات التمويل العام لمدينة حائل بشكل وثيق مع أهداف التنمية الوطنية الشاملة في المملكة العربية السعودية، والتي تشمل دعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في القطاعات الرئيسية مثل الزراعة والتصنيع والسياحة (مثل الترفيه والثقافة)، ولذلك، فإن توسيع قدرة القطاع العام على تمويل البنية التحتية المحلية الأساسية والمشاريع التي تدعم التنمية في هذه المناطق يشكل أولوية بالنسبة لمدينة حائل.

يمكن للتجربة الدولية مع الآليات الضريبية من المصادر الذاتية توفير المعلومات لمجموعة أدوات التمويل المثلث لزيادة الإيرادات المحلية (خاصة من خلال فرض الضرائب على الممتلكات غير المنقولة وآليات الاستفادة من القيمة الزائدة للأراضي) التي تدعم السياسات المالية السليمة.^(٢١) وقد اعتمدت المملكة العربية السعودية بالفعل ضرائب عقارية جديدة مثل ضريبة الأراضي البيضاء، ونوصي أن تستمر في استكشاف الأدوات الضريبية الأخرى التي تلائم احتياجات حائل.^(٢٢)

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

إن تعديل نظام النطاق العمراني لإدراج معايير واضحة بشأن كيفية تحديده من شأنه أن يعزز المساءلة الفنية والرأسية كما يحتاج النظام إلى زيادة التركيز على تحديد نطاق حماية التنمية كمنطقة خالية من المشاريع والتنمية ليس فقط لتفادي التنمية العشوائية، بل أيضاً لمنع المصالح الخاصة من الاستفادة من التراخي في النص التشريعي، وتعزيز إجراءات إعداد السياسات المصممة لجعل المدينة أكثر استدامة، ومدمجة وأكثر كثافة، بالإضافة إلى ضرورة إجراء تدقيق ما بعد التشريع لنظام النطاق العمراني لتقييم ما إذا كان قد حقق أهداف سياساته أم لا، ويؤدي هذا بدوره إلى توفير المعلومات التي تركز عليها عملية الإصلاح بالإضافة إلى إيجاد بدائل سياسات التخطيط.

٣,٧ توصيات التمويل البلدي

بدأت الحكومة، في عام ٢٠١٥، في تنفيذ سلسلة من الإصلاحات على أمل إنشاء نظام مالي عام أكثر استدامة ذاتياً من خلال مصادر الدخل المتنوعة والإدارة الفعالة للضرائب والاستثمار الخاص في القطاعات الاقتصادية الاستراتيجية.

دراسة الحالات المشابهة وأفضل الممارسات

إدارة النفايات

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

رسوم مواقف السيارات

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

رسوم الازدحام

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

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

تمثل الضرائب على الأراضي خياراً جيداً من حيث أنها:

- (1) تعتبر مصدر إيرادات مستقل وموثوق به للإدارات المحلية (البلدية)؛
- (2) تؤدي إلى زيادة الفوائد المرتبطة بمشاريع التنمية (مثل النقل العام والبنية التحتية الاجتماعية) بشكل كبير (عن طريق توجيه جزء من الزيادة في قيمة الأراضي مرة أخرى إلى تدفق الإيرادات الحكومية).^(٢٣)

ويشير مؤهل الأمم المتحدة إلى أن مدينة حائل تستفيد من ضرائب الأراضي، مثل رسوم التحسين على المشاريع المقبلة، بما في ذلك شبكة نظام الحافلات المقترحة.

يمكن للبنية التحتية العامة، مثل أنظمة النقل تحفيز المشاريع السكنية والتجارية المجاورة، وزيادة إمكانية الوصول وسهولة التنقل، وخلق فرص عمل جديدة، كما يمكن للتنمية المحلية والبلدية المدفوعة بالمشروعات العامة زيادة قيمة الأراضي وإنشاء عدد غير قليل من المنافع الأخرى للمجتمع بشكل غير مباشر.^(٢٤)

هناك مجموعة متنوعة من الأدوات الضريبية المتاحة للجهات المحلية المهمة بتوسيع إيرادات الاستثمارات الخاصة، وعلى الرغم من أن رسوم التحسين وضعت بشكل مناسب لمشاريع البنية التحتية، إلا أن الأدوات المالية الأخرى مثل رسوم إدارة النفايات ورسوم مواقف السيارات ورسوم الازدحام تعتبر أدوات فعالة لتقليل الاعتماد على السيارات الخاصة وزيادة حركة المشاة والدراجات الهوائية، خاصة في المناطق التجارية والترفيهية.

هناك مجموعة متنوعة من الأدوات الضريبية المتاحة للبلديات والأمانة المهمة بتوسيع إيرادات الاستثمارات الخاصة، حيث يمكن للحكومات زيادة فوائد هذه الأدوات الضريبية إلى أقصى حد ممكن عن طريق:

١. التنسيق والتعاون مع المستويات المختلفة للحكومة لربط الإستراتيجيات الوطنية مع الأولويات المحلية؛
٢. الاستثمار في بناء القدرات وتحسين الإدارة الضريبية؛^(٢٥)
٣. تحديد الأدوات المالية وفقاً للاحتياجات المحلية (على سبيل المثال، الإدارة المالية العامة)؛^(٢٦)

وأخيراً، يعد التنسيق بين التخطيط والأطر التشريعية أو التنظيمية والتمويل المحلي أمر هام وحاسم في تهيئة الظروف المحلية اللازمة لتحقيق التنمية المستدامة والعادلة، على النحو المبين في «الأجندة الحضرية الجديدة».^(٢٧)



© FSCP

تفاعل الجهات ذات العلاقة وشركاء التنمية لمناقشة وضع الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة حائل



© FSCP



الملاحق

١،٨ فهرس الأشكال

- الشكل ١. توزيع السكان والنمو على مستوى منطقة حائل والمملكة العربية السعودية ١٨
- الشكل ٢. إجمالي الناتج الإقليمي ومساهمة القطاع الاقتصادي على مستوى المملكة العربية السعودية ١٩
- الشكل ٣. شبكة النقل والموانئ والمطارات بين مدن المملكة العربية السعودية والموارد الدولية المحيطة بها ١٩
- الشكل ٤. الحدود الإدارية لمحافظة منطقة حائل ٢
- الشكل ٥. توزيع السكان في محافظات منطقة حائل ٢١
- النسبة من إجمالي سكان الإقليم الذين يعيشون في محافظة المدينة ٢١
- الشكل ٦. المحاور الرئيسية لمنطقة حائل ٢٢
- الشكل ٧. البنية التحتية للطرق والمرافق لمنطقة حائل ٢٣
- الشكل ٨. تحليل إمكانية الوصول عبر شبكة الطرق في منطقة حائل ٢٣
- الشكل ٩. يوضح استعمالات الأراضي الإقليمية في منطقة حائل ٢٥
- الشكل ٩. القطاعات الاقتصادية المختلفة في محافظات منطقة حائل ٢٥
- الشكل ١١. عدد الأنظمة المتعلقة بالتخطيط العمراني في المملكة العربية السعودية وفق المحاور الرئيسية للتشريع العمراني ٢٨
- الشكل ١٤. يوضح ضوابط التنمية داخل حدود النطاق العمراني ٣٦
- الشكل ١٥. النسبة المئوية للأراضي البيضاء - المرحلة الأولى من تنفيذ نظام الأراضي البيضاء ٣٧
- الشكل ١٦. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٧ ٤
- الشكل ١٧. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٦ ٤
- الشكل ١٨. ميزانية أمانة حائل (٢٠١٦) ٤١
- الشكل ١٩. ميزانية أمانة حائل (٢٠١٦) ٤١
- الشكل ٢٠. صورة جوية لحدود النطاق العمراني، الأحياء، والبنية التحتية الأساسية لمدينة حائل ٤٧
- الشكل ٢١. نصيب الفرد من المساحة الإجمالية لمدينة حائل ٤٨
- الشكل ٢٢. تطور مراحل النمو العمراني لمدينة حائل ٤٩
- الشكل ٢٣. الحدود الإدارية وحدود النطاق العمراني لمدينة حائل ٥٠
- الشكل ٢٤. الكثافة السكانية لمدينة حائل ٥٣
- الشكل ٢٥. الكثافة السكانية ومعايير موئل الأمم المتحدة لمدينة حائل ٥٣
- الشكل ٢٦. استعمالات الأراضي الحالية لمدينة حائل ٥٤
- الشكل ٢٧. استعمالات الأراضي الحالية داخل الطريق الدائري لمدينة حائل ٥٥
- الشكل ٢٨. استعمالات الأراضي المقترحة لمدينة حائل ٥٥
- الشكل ٢٩. الأراضي البيضاء في مدينة حائل ٥٧
- الشكل ٣٠. يوضح الوضع الاقتصادي الراهن والعناصر الهيكلية الرئيسية في مدينة حائل ٥٩
- الشكل ٣١. إدارة المياه والصرف الصحي في مدينة حائل ٦١
- الشكل ٣٢. الشبكة الزرقاء والخضراء في مدينة حائل ٦١
- الشكل ٣٣. شبكة الطرق والنقل العام المقترحة لمدينة حائل ٦٣
- الشكل ٣٤. شبكة الحافلات المقترحة لمدينة حائل ٦٣
- الشكل ٣٥. الخط (١) للحافلات السريعة المقترح ٦٤
- الشكل ٣٦. الخط (٢) للحافلات السريعة المقترح ٦٤
- الشكل ٣٧. الخط (٣) للحافلات السريعة المقترح ٦٥
- الشكل ٣٨. إمكانية الوصول بالسيارة إلى وسط المدينة ٦٦
- الشكل ٣٩. إمكانية الوصول إلى وسط المدينة سيراً على الأقدام ٦٦
- الشكل ٤٠. توزيع الاستعمالات المتعددة والتجارية ٦٧

- الشكل ٤١. الوصول إلى المرافق الصحية والمرافق التعليمية سيراً على الأقدام ٦٧
- الشكل ٤٢. يوضح نمط التنمية والنمو الغير متوازن ٧٥
- الشكل ٤٣. يوضح تقسيمات الأراضي ونقص التماسك (التجزئة) في الهيكل العمراني لمدينة حائل ٧٧
- الشكل ٤٤. يوضح اختلال التوازن البيئي الاجتماعي والاقتصادي ٧٩
- الشكل ٤٥. المواقع التاريخية والثقافية في مدينة حائل ٨١
- الشكل ٤٦. مدينة حائل المدمجة ٨٧
- الشكل ٤٨. يوضح مدينة حائل المرنة ٩١
- الشكل ٤٩. مدينة حائل التراثية ٩٣
- الشكل ٥٠. التحليل العام للوضع العمراني بمدينة حائل ٩٥
- الشكل ٥١. إنشاء شبكة أساسية فعالة للنقل العام ٩٧
- الشكل ٥٢. التكتيف والربط وإنشاء مراكز جديدة ٩٩
- الشكل ٥٣. تحسين نظام البنية التحتية للشبكات الزرقاء والخضراء الموزعة والمتكاملة بشكل جيد ١٠١
- الشكل ٥٤. يوضح الإجراء الرابع ١٠٣
- شكل ٥٥. الإجراءات ذات الأولوية لمدينة حائل ١٠٧

٢٠٨ الصور

© FSCP	5
© SeeSaudi.....	9
© FSCP	11
© FSCP	11
© FSCP	12
© FSCP	15
© Hamzani.com	22
© FSCP	25
© FSCP	27
© FSCP	31
© FSCP	36
© FSCP	43
© FSCP	45
© FSCP	51
© FSCP	51
© Hamoud Al Anzi	52
© FSCP	56
© FSCP	58
© FSCP	59
© FSCP	60
© FSCP	65
© FSCP	71
© FSCP	73
© FSCP	83
© FSCP	85
© FSCP	94
© FSCP	94
© FSCP	105
© Almrsl	109
© FSCP	111
© FSCP	111
© FSCP	113

- 1 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.
- 2 Hael workshop, UN-Habitat 2018
- 3 The planning system in Saudi is not formalized and therefore there is lack of consistency in the naming of plans across the cities. Normally, the strategic component is labelled as the Comprehensive Plan or Structure Plan but in the context of Hael, it is referred to as the Structural Plan.
- 4 http://eca.gov.sa/webcenter/faces/oracle/webcenter/page/scopedMD/s8bba98ff_4cbb_40b8_bee_296c916a23ed/businessRolePages/Page146.jsp?_afLoop=52401171787484934 \ | "!"%40%40%3F_afLoop%3D52401171787484934%26_adf.ctrl-state%3D9hvp86yz2_4" http://eca.gov.sa/webcenter/faces/oracle/webcenter/page/scopedMD/s8bba98ff_4cbb_40b8_bee_296c916a23ed/businessRolePages/Page146.jsp?_afLoop=52401171787484934#!%40%40%3F_afLoop%3D52401171787484934%26_adf.ctrl-state%3D9hvp86yz2_4
- 5 Royal Decree No M/4 dated 24 November 2015 (the "Law") and Council of Ministers Decision No. 377 dated 13 June 2016 (the "Regulations").
- 6 Royal Decree of 1975.
- 7 See Royal Decree No. (1663) of 1976.
- 8 See Article 5 of the Law of Regions to Royal Order No. A/92 (1993).
- 9 Agriculture contributes to 12% of Hael GDP; Saudi Arabian General Authority. (2014). Hael Region, Economic Report.
- 10 Vision 2030. (2018). Kingdom of Saudi Arabia. Retrieved from <http://vision2030.gov.sa>
- 11 Education was a key topic during the May 2018 UN-Habitat workshop in Hael.
- 12 Ministry of Finance, Kingdom of Saudi Arabia (2016).
- 13 NTP goal is to increase own-source revenue to 40% of municipal budgets by 2020. In 2016, intergovernmental transfers to the province reached 90% of the total budget (MoMRA).
- 14 Jadwa Investment. (2016). The Saudi Stock Exchange.
- 15 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>
- 16 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>
- 17 Hentov, E., Kassam, A., Kumar, A., Petrov, A. (2017). Transforming Saudi Arabia's apital Markets, Strengthening the Financial Triad. State Street Global Advisors.
- 18 D. Godschalk (2003) Urban Hazard Mitigation: Creating Resilient Cities, Natural Hazards Review, Vol. 4, Issue 3
- 19 Definition from UNDP/UNESCO, Quito Colloquium, 1977.
- 20 Saudi Commission for Tourism and National Heritage
- 21 Norregaard, J. (2013). Taxing immovable property: revenue potential and implementation challenges. International Monetary Fund, Working Paper WP/13/129, Washington, DC.; Walters, L. (2016). Leveraging land: land-based finance for local governments. United Nations Human Settlements Programme. Nairobi, Kenya.
- 22 The white lands tax law (introduced in 2015), requires 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 plot sizes equal to or greater than 10,000 square meters. It has been adopted in the cities of Riyadh, Jeddah and Dammam.
- 23 Walters, L. (2016). Leveraging land: land-based finance for local governments. United Nations Human Settlements Programme. Nairobi, Kenya.
- 24 Colliers International. (2017). The impact of social infrastructure on mixed-use developments 1+1=3.; Rodríguez, D. A., & Targa, F. (2004). Value of accessibility to Bogotá's bus rapid transit system. *Transport Reviews*, 24(5), 587 – 610.
- 25 The lack of administrative capacity is responsible for low revenue collection in Dar Salaam.; Walters, L. (2016). Leveraging land: land-based finance for local governments. United Nations Human Settlements Programme. Nairobi, Kenya.
- 26 Between 2009 and 2010, Bogotá, Colombia's cadastral office began valuing all urban property following the adoption of several administrative reforms. The valuation revealed an increase in the city's cadastral value by 47%. The property valuation process cost USD \$7.8 million and generated USD \$171 million in property tax revenue for the city.; Ruiz, F., & Vallejo, G. (2010). Using land registration as a tool to generate municipal revenue: lessons from Bogota. World Bank, Washington, DC.
- 27 United Nations. (2017). New Urban Agenda. United Nations Human Settlements Programme, Nairobi, Kenya.

