



وزارة الشؤون  
البلدية و القروية  
Ministry of Municipal & Rural Affairs

الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة

# الرياض



**UN HABITAT**  
FOR A BETTER URBAN FUTURE

مستقبل المدن السعودية  
FUTURE SAUDI CITIES



## برنامج مستقبل المدن السعودية الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة الرياض

ح) وزارة الشؤون البلدية والقروية ، ١٤٤٠ هـ

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر  
وزارة الشؤون البلدية والقروية  
تقرير الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة الرياض. / وزارة الشؤون  
البلدية والقروية .- الرياض ، ١٤٤٠ هـ  
ص. ص. . . . .  
ردمك: ٩٧٨-٦.٣-٨٢٧٩-١٦-٨

١- السعودية - تخطيط المدن ٢- الرياض (السعودية) - تخطيط  
أ.العنوان  
ديوي ٣٠٩.٢٦٢٥٣١٤ ١٤٤٠. / ٨٣.٢

رقم الإيداع: ١٤٤٠. / ٨٣.٢

ردمك: ٩٧٨-٦.٣-٨٢٧٩-١٦-٨

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

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

برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية  
(موئل الأمم المتحدة)

صندوق بريد ٣٠٣٠٣٠٠ . مكتب البريد العام، نيروبي، كينيا  
هاتف: ٢٥٤٠٢٠٧٦٢٣١٢ (المكتب الرئيسي)  
www.unhabitat.org



وزارة الشؤون  
البلدية و القروية  
Ministry of Municipal & Rural Affairs



مستقبل المدن السعودية  
FUTURE SAUDI CITIES

UN HABITAT  
FOR A BETTER URBAN FUTURE

### 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:

حاتم صالح الخثلان (مخطط ومصمم حضري)  
آن - ايلينبرج (مخطط ومصمم حضري)  
كوستانزا لمونتيا (محرر المحتوى)  
راما نمري (مخطط إقليمي)  
آن كلين-أمين (الحوكمة والتشريعات)  
صموئيل نجوغونا (الحوكمة والتشريعات)  
فيصل بن سليمان (الحوكمة والتشريعات)  
جوزيبي تسوريوري (الاقتصاد والتمويل)  
إليزابيث جلاس (الاقتصاد والتمويل)  
مارن مختار (نظم المعلومات الجغرافية)  
سليمان كراني (نظم المعلومات الجغرافية)  
منال الحاجي (نظم المعلومات الجغرافية)  
فيصل بن سليمان (تدقيق محتوى)

#### تصميم التقرير:

السيدة/ أميرة الحسن

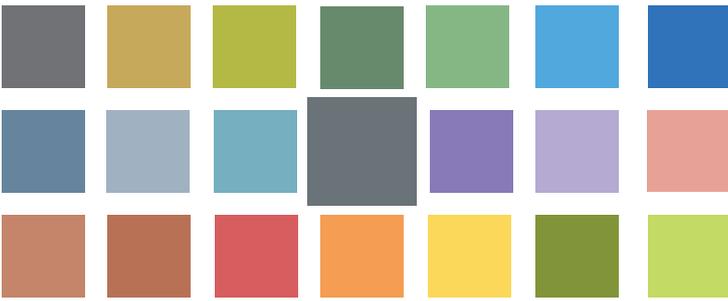
برنامج مستقبل المدن السعودية هو مشروع تم تنفيذه بشكل مشترك وتحت إشراف وإدارة وكالة تخطيط المدن بوزارة الشؤون البلدية والقروية في المملكة العربية السعودية وبرنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (موئل الأمم المتحدة).

#### ممثل موئل الأمم المتحدة:

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

# الرياض

## RIYADH



برنامج مستقبل المدن السعودية  
الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة الرياض





# المحتوى

٩	١- المقدمة.....
١	١,١ نبذة عن برنامج مستقبل المدن السعودية.....
١	٢,١ جهود المملكة لتحقيق التنمية المستدامة.....
١	٣,١ نطاق و أهداف تقرير الرؤية العمرانية الشاملة.....
١	١,٣,١ نطاق التقرير.....
١	٢,٣,١ أهداف التقرير.....
١٢	٤,١ منهجية المدخلات القائمة على الأدلة.....
١٢	١,٤,١ نهج المدخلات المعتمدة على الأدلة.....
١٣	٢,٤,١ المراجعات.....
١٣	٣,٤,١ تقرير تقييم مؤشر الازدهار في المدينة.....
١٣	٤,٤,١ التحليل المكاني لنظام المعلومات الجغرافية.....
١٥	٢- السياق المكاني لمدينة الرياض على المستوى الوطني والإقليمي.....
١٦	١,٢ دور المنطقة على مستوى المملكة العربية السعودية.....
١٦	١,١,٢ الخلفية التاريخية.....
١٦	٢,١,٢ الجغرافيا والموقع.....
١٨	٣,١,٢ الخصائص الديموغرافية.....
١٨	٤,١,٢ الخلفية الاجتماعية والاقتصادية.....
٢	٥,١,٢ شبكة النقل الوطنية والإقليمية.....
٢	٢,٢ أنماط وديناميكيات التنمية الوطنية الإقليمية.....
٢	١,٢,٢ التنظيم الإقليمي.....
٢٢	٢,٢,٢ الهيكلية والموارد الإقليمية.....
٢٤	٣,٢ هيكل وديناميكيات مدينة الرياض في الإطار الإقليمي.....

٢٧	٣- الحوكمة والتمويل البلدي.....
٢٨	١,٣ الأطر التشريعية والمؤسسية.....
٣	٢,٣ الأدوات والإجراءات التنظيمية للمخططات.....
٣	١,٢,٣ مستويات التخطيط العمراني لمدينة الرياض.....
٣	٢,٢,٣ المخطط الإستراتيجي الإقليمي لمنطقة الرياض.....
٣٥	٤,٢,٣ النطاق العمراني لمدينة الرياض وحد حماية التنمية.....
٤	٣,٣ السياق المؤسسي.....
٤	١,٣,٣ مؤسسات التنمية الحضرية في المملكة العربية السعودية.....
٤	٢,٣,٣ السياق الإقليمي – منطقة الرياض.....
٤٢	٣,٣,٣ الآثار التشريعية والمؤسسية - الرياض.....
٤٢	٤,٣ التمويل البلدي.....
٤٢	١,٤,٣ النظام المالي.....
٤٣	٢,٤,٣ إيرادات البلدية/ الأمانة.....
٤٣	٣,٤,٣ تمويل تكاليف التشغيل البلدية/ الأمانة.....
٤٣	٤,٤,٣ تمويل رأس المال للخدمات البلدية.....
٤٧	٤- المدينة الحالية.....
٤٨	١,٤ أنماط النشاط الحضري.....
٤٨	١,١,٤ التطور العمراني للمدينة وأنماط التنمية.....
٥٢	٢,١,٤ الحدود الإدارية.....
٥٤	٣,١,٤ الكثافة الحضرية.....
٥٦	٤,١,٤ استعمالات الأراضي.....
٥٨	٥,١,٤ الأراضي البيضاء.....
٥٨	٢,٤ العناصر الهيكلية.....

٥٨.....	١,٢,٤	ابرز المراكز الاقتصادية والبنية التحتية
٦٠.....	٢,٢,٤	العناصر البيئية والطبوغرافية
٦٢.....	٣,٢,٤	الحركة وسهولة الوصول
٦٤.....	٤,٢,٤	المخطط الاستراتيجي الشامل لمدينة الرياض
٦٦.....	٥,٢,٤	تقويم أنظمة النقل المقترحة
٦٨.....	٣,٤	سيناريوهات الكثافة الحضرية
<b>٧١.....</b>		<b>٥- التشخيص الاستراتيجي</b>
٧٢.....	١,٥	تحديد القضايا الأساسية
٧٢.....	١,١,٥	أنماط التنمية والنمو غير المتوازنة
٧٢.....	٢,١,٥	عدم ترابط واتصال تقسيمات الأراضي في النسيج العمراني للمدينة
٧٢.....	٣,١,٥	استعمالات الأراضي أحادية الوظيفة والتنمية المستقطبة
٧٢.....	٤,١,٥	اختلال التوازن الإيكولوجي- الاجتماعي والاقتصادي
٧٤.....	٢,٥	تشخيص وتحليل القضايا الأساسية الثلاثة في الرياض
٧٤.....	١,٢,٥	أنماط النمو والتنمية غير المتوازنة في الرياض
٧٦.....	٢,٢,٥	عدم ترابط واتصال تقسيمات الأراضي في النسيج العمراني للمدينة
٧٨.....	٣,٢,٥	استعمالات الأراضي أحادية الوظيفة والتنمية المستقطبة
٨٠.....	٤,٢,٥	اختلال التوازن البيئي- الاجتماعي والاقتصادي في الرياض
<b>٨٣.....</b>		<b>٦- النظرة المستقبلية</b>
٨٤.....	١,٦	الاستجابات الاستراتيجية
٨٤.....	١,١,٦	المدينة المدمجة
٨٤.....	٢,١,٦	المدينة المتصلة
٨٤.....	٣,١,٦	المدينة الشاملة
٨٤.....	٤,١,٦	المدينة المرنة
٨٦.....	٢,٦	نماذج التنمية الحضرية المناسبة لمدينة الرياض

١,٢,٦	المدينة المدمجة: احتواء التنمية العمرانية من خلال مراكز التكثيف الحضري الفرعية	٨٦
٢,٢,٦	المدينة المتصلة: إعادة ترابط وتماسك النسيج الحضري الحالي	٨٨
٣,٢,٦	المدينة الشاملة: إتاحة الوصول للفرص والخدمات والمرافق بالمدينة	٩٠
٤,٢,٦	المدينة المرنة: إعادة التوازن للمنظومات الاجتماعية والإيكولوجية والاقتصادية	٩٢
٣,٦	الخطة التنفيذية للرياض	٩٤
١,٣,٦	من الاستراتيجيات إلى التنفيذ	٩٤
٤,٦	السياسات التنفيذية الثلاثة للتطوير الهيكلي	٩٦
١,٤,٦	السياسة التنفيذية الأولى	٩٦
٢,٤,٦	السياسة التنفيذية الثانية	٩٨
٣,٤,٦	السياسة التنفيذية الثالثة	١٠٠

١.٣	<b>٧- التوصيات النهائية: النهج الثلاثي الأبعاد</b>	١٠٣
١.٤	التوصيات العمرانية المكانية	١٠٤
١.٤	الرؤية العمرانية لمنطقة الرياض	١٠٤
١.٦	الرياض .. إحدى عواصم العالم المستدامة	١٠٦
١.٨	التوصيات المؤسسية والتشريعية	١٠٨
١.١	التوصيات المالية	١١٠

١١٥	<b>٨- الملاحق</b>	١١٥
١.٨	قائمة الاشكال	١١٦
٢.٨	الصور	١١٨
٣.٨	المراجع	١١٩





© SeeSaudi

# المقادمة



## ١،١ نبذة عن برنامج مستقبل المدن السعودية

ينتهي في ذروته بتدريب متطور ومحدد للكوادر السعودية استناداً إلى نتائج واستنتاجات نظام التخطيط والتوصيات التي وصل إليها برنامج مستقبل المدن السعودية، وبهذه الطريقة، سوف يستخدم استوديو التخطيط والتصميم الحضري في البرنامج كأداة لتوليد الأدلة وتعزيز القدرات من خلال منهج «التعلم بالممارسة».

### ٢،١ جهود المملكة لتحقيق التنمية المستدامة

في سعيها لتحقيق التنمية المستدامة لمدينتها، دأبت المملكة عبر مختلف الجهات والأجهزة المعنية، وتماشياً مع مسيرة التحول الطموحة التي تعم كافة أرجاء المملكة، على تطوير استراتيجيات وسياسات وبرامج التنمية العمرانية في كافة المستويات التخطيطية الوطنية والإقليمية والمحلية، كان من 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 والتقويم الشاملة، واقترح التعديلات والتحسينات عند الاقتضاء.

### ٣،١ نطاق و أهداف تقرير الرؤية العمرانية الشاملة

#### ١،٣،١ نطاق التقرير

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

#### ٢،٣،١ أهداف التقرير

يشتمل تقرير الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة الرياض على التحليل العمراني التشخيصي للمدينة ومقارنة ذلك التحليل بإطار التنمية المستدامة لموئل الأمم المتحدة ورؤية المملكة

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

ولقد أجريت العديد من المراجعات على مستوى تلك المدن، مع تحليل تفصيلي ومتعمق لخمس مدن باعتبارها تمثل عينة نموذجية للمدن السعودية، حيث نظرت هذه المراجعات في الروابط بين التخطيط الحضري والتخطيط الإقليمي من خلال فحص المدينة داخل منطقتها الفرعية، ودراسة بعض القضايا المحددة على مستوى المجاورات السكنية، وقد تم استخدام بيانات هذه المراجعات، عند الرجوع إلى تقارير مؤشرات ازدهار المدن وعمليات التحقق عبر ورش استوديوهات التخطيط السريع، لاستقراء استنتاجات قوية تستند على الأدلة يعتمد عليها نظام التخطيط ككل. ومن خلال البحوث التطبيقية، التي ركزت بشدة على الاستنتاجات المعتمدة على الجانب العملي، تم استخدام الأدلة التي تم جمعها لتحديد نقاط القوة والضعف في نظام التخطيط، وفي ممارسات التخطيط المحلية في كل مدينة، واختيار التصاميم والمشاريع التجريبية كطرق لتطبيق الحلول، قبل الانتهاء إلى وضع التوصيات والسياسات. إن النهج الثلاثي الأبعاد لموئل الأمم المتحدة اهتم بالتخطيط المكاني وعلاقته بالأطر التشريعية والمؤسسية، فضلاً عن الآليات المالية، ومن هذا المنظور، تشمل معايير النجاح للتنفيذ المستدام لأي مخطط مكاني العديد من القواعد والأنظمة المرنة والقابلة للتنفيذ، بالإضافة إلى استراتيجية التمويل.

وكمثال عملي على هذا الأسلوب، تم إعداد ثلاثة مشاريع إرشادية محلية تمثل عناصر مهمة لنظام التخطيط المعزز والمحسّن، وقد تم تفصيلها بحيث تشمل التصميمات التخطيطية ودراسات الجدوى، والتي يمكن لاحقاً تحويلها إلى مخططات تنفيذية، ومن المتوقع أن تنفذ وزارة الشؤون البلدية والقروية هذه المخططات التنفيذية بالتعاون مع شركاء آخرين في المملكة. لقد تم إنشاء «استوديو التخطيط والتصميم الحضري المشترك التابع لبرنامج مستقبل المدن السعودية» كوسيلة لتعزيز القدرات الذاتية وتطوير الأدوات والوسائل المصممة حسب احتياجات البرنامج، حيث يعمل المختبر، الذي يتألف من خبراء دوليين من مكتب الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية في نيروبي (فروع التخطيط والاقتصاد والتشريعات)، إلى جانب موظفين يعملون في المملكة العربية السعودية من مكتب موئل الأمم المتحدة بالرياض (اختارتهم وزارة الشؤون البلدية والقروية)، لتعزيز ودعم تبادل المعارف وتطبيقها لطريقة «التعلم بالممارسة». على هذا النحو، تم إشراك جميع المدن الـ ١٧ في وقت واحد في استراتيجية بناء القدرات التي تتضمن التعليم التأسيسي و«التدريب على رأس العمل» الذي



© SeeSaudi

أيضا الأثر المتوقع لمقترحات التنمية المستقبلية على المؤشرات المطبقة في التحليل. يقر البرنامج بأن المنهجية، التي تستند إليها التوصيات المتعلقة بالسياسات التي توجه التحسينات والتعديلات في أنظمة التخطيط، يجب أن تكون معتمدة على البيانات، لذلك تم دمج أساليب مختلفة لتوفير مجموعة الأدلة والبيانات اللازمة لفهم المشاكل أولا ثم تقييم القضايا وتحديد التوصيات لمختلف المدن. وتتألف العناصر التي تشكل الأسلوب المبني على الأدلة من الآتي:

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

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

٢٠٣م، وهو يعتبر بمثابة أداة تفكير توجيهية وتقييمية للتخطيط الحالي والمستقبلي للمدينة، مع تحديد استراتيجية واضحة للتنمية المستدامة المستقبلية للمدينة المعنية. يستند تحديد الاستراتيجية المذكورة أعلاه على إتباع نهج قائم على الأدلة لفهم المشاكل، بناءً على جمع وتحليل كل من البيانات الثانوية والأولية، كما يستخدم تقرير حالة المدينة، كما هو الحال في البرنامج ككل، البيانات التي تم جمعها في إطار مبادرة ازدهار المدن (مؤشرات ازدهار المدن) لتحديد الاتجاهات والتحديات الهامة على مستوى المدينة، ثم يقترن ذلك بمراجعة وثائق التخطيط الحالية، إلى جانب التحليل المكاني متعدد المستويات لنظام المعلومات الجغرافية، لتحديد هذه الاستراتيجية.

## ٤،١ منهجية المدخلات القائمة على الأدلة ١،٤،١ نهج المدخلات المعتمدة على الأدلة

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



## ٢،٤،١ المراجعات

تم إجراء العديد من المراجعات لوثائق ومخططات السياسات الطالية بهدف: (أ) استخراج المعلومات المفيدة لفهم النطاق والمدينة نفسها، و(ب) لمراجعتها وتقييمها من حيث محتواها بناءً على ثلاثة معايير: مدى ملاءمة المحتوى، وتكامل الإجراءات وفعالية النتائج. ولقد ركزت المراجعات على تقييم:

- الاستراتيجية العمرانية الوطنية المعتمدة.
- المخطط الإقليمي الشامل لمنطقة الرياض.
- المخطط الاستراتيجي الشامل لحاضرة الرياض
- المخطط المحلي لمدينة الرياض ومخططات مناطق العمل المختارة.

## ٣،٤،١ تقرير تقييم مؤشر الازدهار في المدينة

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

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

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

## ٤،٤،١ التحليل المكاني لنظام المعلومات الجغرافية

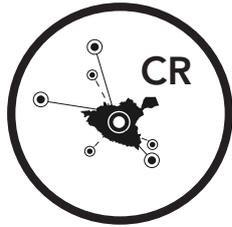
يسلط التطبيق المكاني للمؤشرات المذكورة أعلاه الضوء على الأنماط التفصيلية للتنمية الحضرية والتفاعلات والديناميكيات المرتبطة بالحركة والكثافات واستعمالات الأراضي داخل النظام الحضري حيث تساعد هذه العملية على الفهم الديناميكي لنقاط الضعف والقوة في النظام الحضري والقضايا الرئيسية التي يجب معالجتها، كما يمكن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



مستوى المملكة



مستوى منطقة الرياض



مستوى مدينة الرياض في نطاقها الإقليمي



مستوى حاضرة الرياض



مستوى مدينة الرياض



مستوى المجاورات السكنية في الرياض



# ٧

## السباق المحاذي لمدينة الرياض على المستوى الوطني والإقليمي





## ١,٢ دور المنطقة على مستوى المملكة العربية السعودية

### ١,١,٢ الخلفية التاريخية

اسم مدينة لرياض يأتي من أصل جمع كلمة "روضة"، والروضة كما هو معروف هي الأرض المخضرة بأنواع النباتات، ويعود سبب تسميتها إلى الخصوبة الطبيعية التي توفرها بطون الأودية الممتدة حول الرياض وداخلها<sup>(١)</sup>. وحيث كان للتجارة أهمية خاصة في هضبة نجد، فكانت الرياض مركزاً تجارياً للقرى والهجر المجاورة.

نمت مدينة الرياض من قرية صغيرة نسبياً إلى إحدى حواضر العالم البارزة، وتحتل مكانة خاصة ليس باعتبارها عاصمة المملكة فحسب، بل لأنها كانت النواة والخطوة الأولى التي انطلق منها الملك عبدالعزيز آل سعود المؤسس في توحيد المملكة العربية السعودية. لتشهد الرياض بعد ذلك سلسلة من التطورات التحولات الحضرية حين قررت الدولة عام ١٩٥٣ نقل أجهزتها الرسمية من مكة المكرمة إلى الرياض، وشرعت في تشييد مقرات الوزارات فيها، وأصبحت بذلك المركز الرئيس للأنشطة الوطنية للمملكة، والحاظنة للجهات الحكومية المركزية، والسفارات والبعثات الدبلوماسية، والمؤسسات بمختلف مجالاتها.

الرياض اليوم هي واحة ابتكار في مجال تقنيات ومواد ومعدات البناء والتشييد، وتتوافر فيها أفضل الفنادق الفاخرة، والمستشفيات الكبرى، وبها أحد أكبر المطارات في العالم، وتمتلك أفضل الطرق في العالم، كما يوجد بها خمس جامعات حكومية، وست جامعات

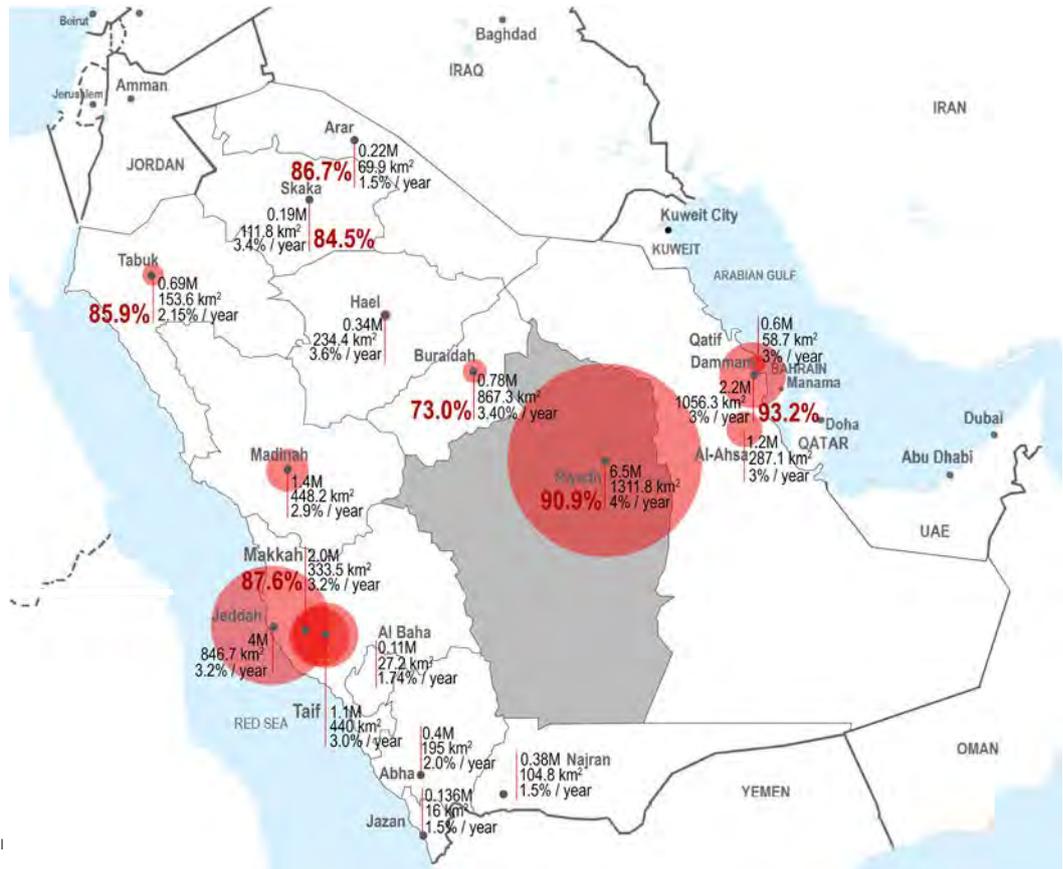
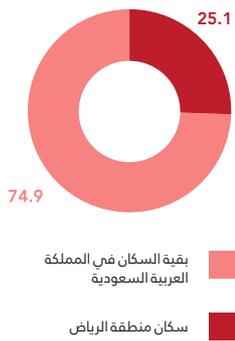
أهلية، وبعض الكليات والمعاهد المتخصصة، بالإضافة إلى المراكز الثقافية والمرافق الرياضية، والملاعب، والمكتبات العامة<sup>(٢)</sup>.

### ٢,١,٢ الجغرافيا والموقع

تقع منطقة الرياض في مركز شبه متوسط من المملكة، وتبلغ مساحتها ٣٨.٠٠٠ كم<sup>٢</sup>، ويقطنها ٦,٧٧٧,١٤٦ نسمة حسب إحصاء ٢٠١٠، مما يجعلها ثاني أكبر منطقة من حيث المساحة (بعد المنطقة الشرقية)، و ثاني أكبر منطقة من حيث السكان (بعد منطقة مكة المكرمة). وتشترك في حدودها مع سبع مناطق إدارية أخرى في المملكة، هي: المنطقة الشرقية في الشرق، القصيم في الشمال، وعسير، ومكة المكرمة، والمدينة المنورة في الغرب، ونجران في الجنوب.

مناخ منطقة الرياض صحراوي حار وجاف صيفاً، بارد وممطر أحياناً في الشتاء. يصل المتوسط اليومي السنوي لدرجة الحرارة إلى ٢٦.٦ مئوية، حيث يرتفع إلى أكثر من ٥٠ مئوية في الصيف، وينخفض في فصل الشتاء إلى الصفر المئوي، مع رطوبة نسبية تبلغ ٣٣,١% ومتوسط تساقط أمطار سنوي ٨٤,٤ ملم. كما تتعرض المنطقة للعواصف الغبارية والرملية المتكررة بفعل الكثبان الرملية الصحراوية المحيطة بها.

سكان المنطقة (مقارنة بإجمالي سكان المملكة في ٢٠١٤)



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



المحور التجاري لمدينة الرياض

## ٣,١,٢ الخصائص الديموغرافية

مما يشير إلى تمثيل الشباب للشريحة السكانية الكبرى. يضاف إلى ذلك الفئة العمرية دون سن ١٥ سنة التي تشكل ٣٪ للسعوديين و١٩,٧٪ لغير السعوديين.<sup>(٣)</sup>

## ٤,١,٢ الخلفية الاجتماعية والاقتصادية

يعتمد اقتصاد المملكة العربية السعودية وإيراداتها الحكومية بشكل رئيس على موارد النفط والغاز في المنطقة الشرقية، وهذا ينطبق على منطقة الرياض وإدارتها. في عام ٢٠١٦ أطلقت الحكومة السعودية رؤية ٢٠٣٠ نحو اقتصاد مزدهراً ومستداماً للانتقال لمرحلة ما بعد الاعتماد على النفط، لذلك يجب من الآن الاستعداد لاستشراف مرحلة ما بعد النفط والتفكير الاستراتيجي في بدائل أخرى لتنويع قاعدة الاقتصاد السعودي على المستوى الوطني وكذلك على مستوى منطقة الرياض.

## تطور الناتج المحلي الإجمالي

بلغ الناتج المحلي الإجمالي في عام ٢٠١٢ في منطقة الرياض حوالي ٤١٧ مليار ريال سعودي، ممثلاً ١٥,٣٪ من الناتج المحلي الإجمالي للمملكة، و ٢٩,٢٪ من الناتج المحلي الإجمالي للمملكة خارج قطاع النفط الخام والغاز. وبلغ متوسط معدل النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي في المنطقة حوالي ١٢٪ خلال الفترة ٢٠١٢-٢٠١٩. ويحتل قطاع العقارات والخدمات المالية المرتبة الأولى

بلغ عدد سكان مدينة الرياض ٥,٢ مليون نسمة حسب إحصاء ٢٠١٠، ارتفع إلى ٦,٥ مليون نسمة حسب المسح الأسري الذي نفذته هيئة تطوير الرياض في العام ٢٠١٦، وتعد الرياض أحد أسرع المدن نمواً في المملكة، إذ سجلت معدل نمو سنوي قدره ٤٪، وهو أعلى من المعدل الوطني المقدر بنسبة ١,٤٪. انخفض متوسط حجم الأسرة في الرياض إلى ٥,٧ فرد/أسرة، بعد أن كان حوالي ٦,٦ فرد/أسرة حسب إحصاء ٢٠١٠، أما الكثافة السكانية لمدينة الرياض فقد بلغت ٤,٦٥٩ نسمة/كم<sup>٢</sup> بعد أن كانت ٤,٠٠٠ نسمة/كم<sup>٢</sup> وفقاً لنتائج إحصاء ٢٠١٠. يتوزع السكان حسب الجنس بما نسبته ٥٦٪ ذكور و ٤٤٪ إناث من جملة سكان المنطقة في عام ٢٠١٠، بينما الذكور من غير السعوديين ٦٣٪ مقابل ٣٧٪ من الإناث.

ويعزى التباين الواضح بين السعوديين وغير السعوديين بالنظر إلى معدل التوزيع حسب الجنس إلى أن الغالبية العظمى من الوافدين إلى المملكة من أجل العمل هم من الذكور غير المتزوجين أو من المتزوجين الذين تركوا عائلاتهم في موطنهم الأصلية. ويتميز التوزيع العمري لسكان مدينة الرياض بالفئة الشبابية دون ٢٤ سنة، حيث بلغت نسبتهم ٤٦٪ من إجمالي سكان المدينة، مما يستلزم معه وضع التقديرات والاحتياجات المستقبلية من الخدمات والوظائف لتلبي احتياجات هذه الفئة، ويشكل من هم في الفئة العمرية ٦ عاماً فما فوق نحو ٤٦,١٩٪. وقدّر متوسط العمر المتوقع في الرياض بـ ٧٢ سنة. ويظهر الهرم السكاني للسعوديين قاعدة عريضة نتيجة ارتفاع نسبة الأعمار الصغيرة، تقل صعوداً عند القمة،

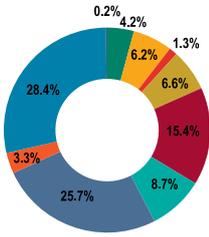


يمتد وادي حنيفة بطول ١٢٠ كم من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي، ويعبر مدينة الرياض



## السياق المكاني على المستوى الوطني والإقليمي

مساهمة قطاع الاقتصاد في الناتج المحلي الإجمالي بمنطقة الرياض (٢٠١٢)



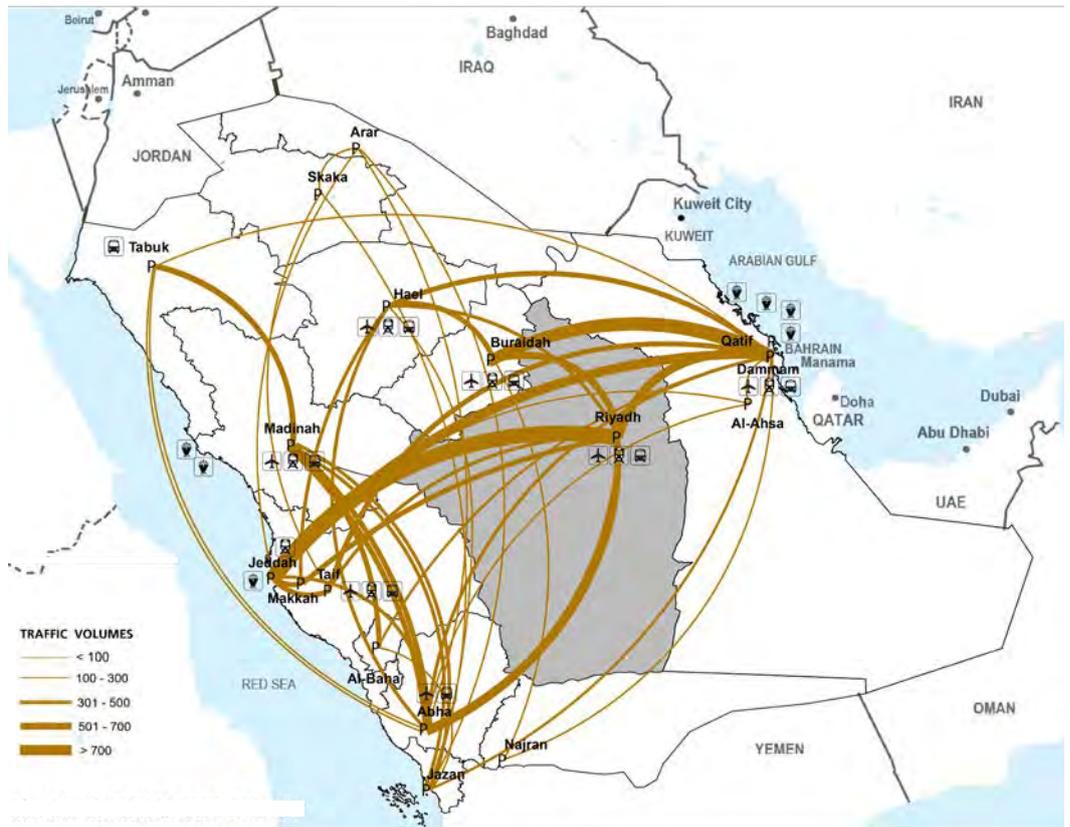
- الصناعة
- التمويل والعقار
- الخدمات الحكومية
- الزراعة
- التجارة
- الطاقة (الكهرباء)
- النقل
- الخدمات الاجتماعية
- التعدين
- الإبشاءات

إجمالي الناتج الإقليمي (٢٠١٢)  
معدل نمو إجمالي الناتج المحلي السنوي  
إجمالي الناتج الإقليمي للمملكة العربية السعودية



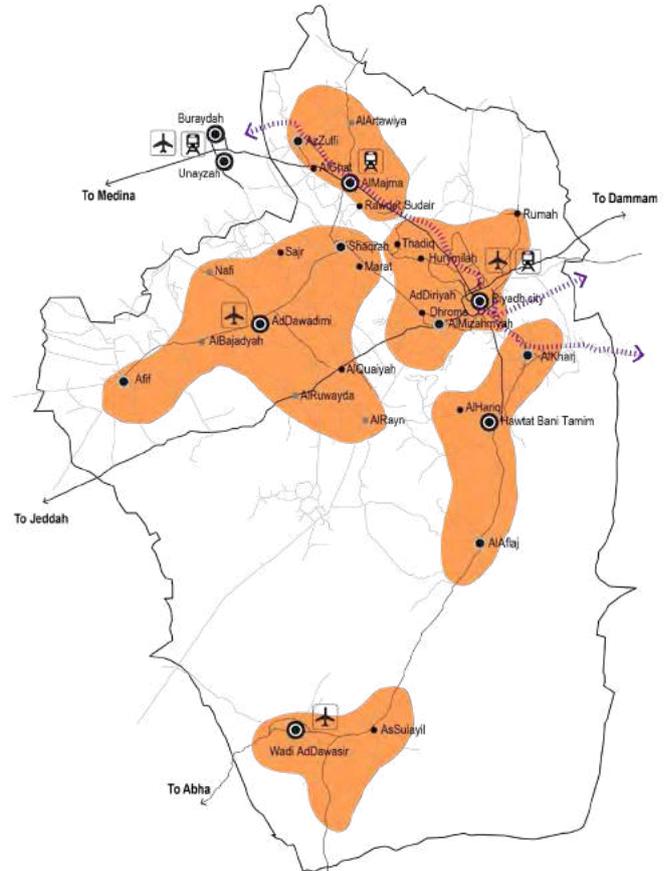
الشكل ٢. إجمالي الناتج الإقليمي ومساهمة القطاع الاقتصادي فيه

- الدمام: مطار الملك فهد الدولي**  
(عدد الركاب: ٩,٥٦٧,٠٠٠)
- جدة: مطار الملك عبدالعزيز الدولي**  
(عدد الركاب: ٣,٠٠٠,٠٠٠)
- الرياض: مطار الملك خالد الدولي**  
(عدد الركاب: ٢٢,٣٠٠,٠٠٠)
- المدينة المنورة: مطار الأمير محمد بن عبد العزيز الدولي**  
(عدد الركاب: ١,٥٠٠,٠٠٠)
- بريدة: مطار الأمير نايف بن عبدالعزيز الدولي**  
(السعة: ٥٥٠,٠٠٠)
- الدمام-بقيق، الرياض، القصيم-المجعة، الرياض، مكة المكرمة-جدة المدينة المنورة**
- موانئ الخليج العربي:**  
ميناء الملك عبد العزيز (الدمام)  
ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل  
ميناء التخلي التجاري  
ميناء رأس الخير  
ميناء رأس تنورة
- موانئ البحر الأحمر:**  
ميناء جدة الإسلامي  
ميناء الملك فهد الصناعي  
ميناء ينبع التجاري



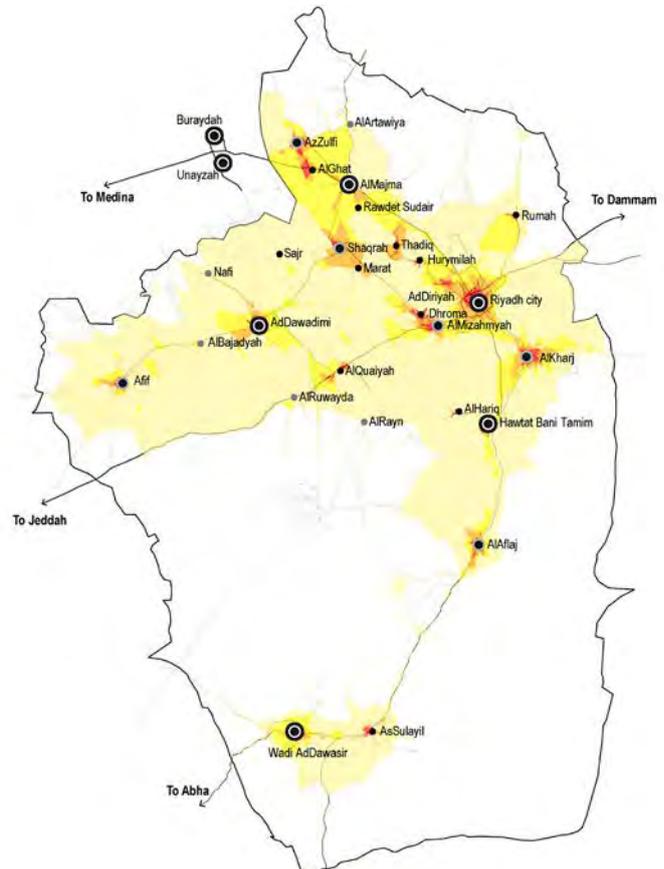
الشكل ٣. شبكة النقل والطرق والموانئ والمطارات الرئيسية في المملكة العربية السعودية





الشكل ٥. تجمع مراكز التنمية حسب المخطط الإقليمي لمنطقة الرياض

الزمن بالسيارة	عدد السكان	% من إجمالي السكان
١٥ دقيقة	٢,٤١٤,٨٢٠	٣١,٣
٣٠ دقيقة	٤,٥٤٨,٣٢٢	٥٨,٩
٦٠ دقيقة	٥,١٤٤,٩١٧	٦٦,٧
١٢٠ دقيقة	٧,٧٢٠,٠٠٠	١٠٠,٠



الشكل ٦. إمكانية الوصول والانتقال على شبكات الطرق في منطقة الرياض



### العناصر البيئية والعناصر الطبوغرافية

تمتاز منطقة الرياض بتضاريس متنوعة تتباين في غرب المنطقة عن شرقها، وكما هو موضح في (الشكل ٧)، تظهر الأودية في قطاعها الأوسط، والكثبان الرملية في الشمال والجنوب، والتضاريس الجبلية على الجانب الغربي مع أراضي زراعية متناثرة. تحتوي المنطقة على العديد من المجتمعات الزراعية، مثل وادي الدواسر، والخرج المجاورة لمدينة الرياض، كما تمتاز المنطقة أيضاً بحياة نباتية وحيوانية فريدة، لكنها عرضة لتهديدات التوسع العمراني. لذلك، من الأهمية إدماج البعد البيئي كأولوية في التخطيط الإقليمي لتحقيق التنمية المستدامة في المنطقة.

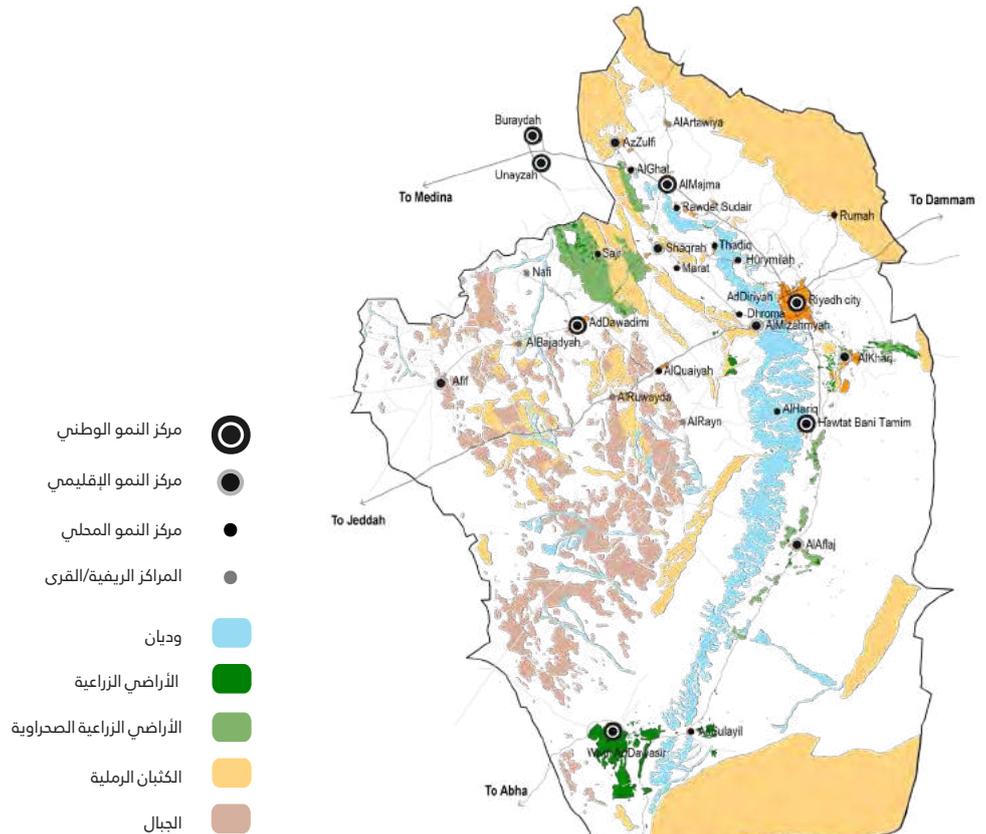
فرضت وتيرة التحضر السريعة في الرياض ضغوطاً شديدة على قاعدة الموارد البيئية الطبيعية، فالاستغلال غير الرشيد للموارد غير المتجددة مثل النفط والغاز الطبيعي والمياه الجوفية العميقة يشكل عقبات بارزة أمام مساعي تحقيق خطط وبرامج التنمية المتوازنة والمستدامة. ويوضح (الشكل ٩) المناطق المحمية، البيئات ذات الأولوية، والبيئات الحساسة. وتعتبر ممارسات التخطيط الإقليمية الشاملة والحساسة فرصة مواتية لتنسيق أعمال التنمية على نحو أفضل، وتحقيق التوازن بين سلامة البيئة ورفاهية السكان عبر الاستخدام الأمثل والمستدام لموارد البيئة الطبيعية. وقد حدد المخطط الإقليمي لمنطقة الرياض ٢٥ منطقة محمية و ١٤ منطقة حساسة بيئياً يسمح باستعمالات مشروطة فيها باعتبارها مناطق تتطلب نوعاً من الحماية والرعاية الخاصة، بالإضافة إلى ذلك، تم وضع أنظمة لحماية وتنمية موارد المياه ومكافحة التصحر على المستوى الإقليمي.

تم إعداد المخطط الإقليمي لمنطقة الرياض في إطار التخطيط الاستراتيجي لمستقبل منطقة الرياض حتى العام ١٤٤٥هـ، الذي يؤكد في رؤيته العمرانية المستقبلية على نشر التنمية وتوزيعها بشكل متوازن في بقية محافظات المنطقة، عبر العمل بنهج تجمعات مراكز التنمية، وتحديد خمسة تجمعات منها تحوز على مقومات نمو اقتصادي ضمن محاور التنمية التي تربط مدينة الرياض مع بقية محافظات المنطقة، يتم فيها تركيز الاستثمارات على نحو أكثر فعالية، وفق تدرج هرمي للمحافظات يتماشى مع المعايير الوطنية المعتمدة وتحديد احتياجات التنمية المستقبلية من الخدمات العامة الرئيسة مثل الجامعات والمستشفيات لكل من التجمعات المحددة. ويتوافق مفهوم تجمعات مراكز النمو مع توجهات الإستراتيجية العمرانية الوطنية المعتمدة عام ٢٠٠٠ نحو تحقيق تنمية عمرانية أكثر توازناً.

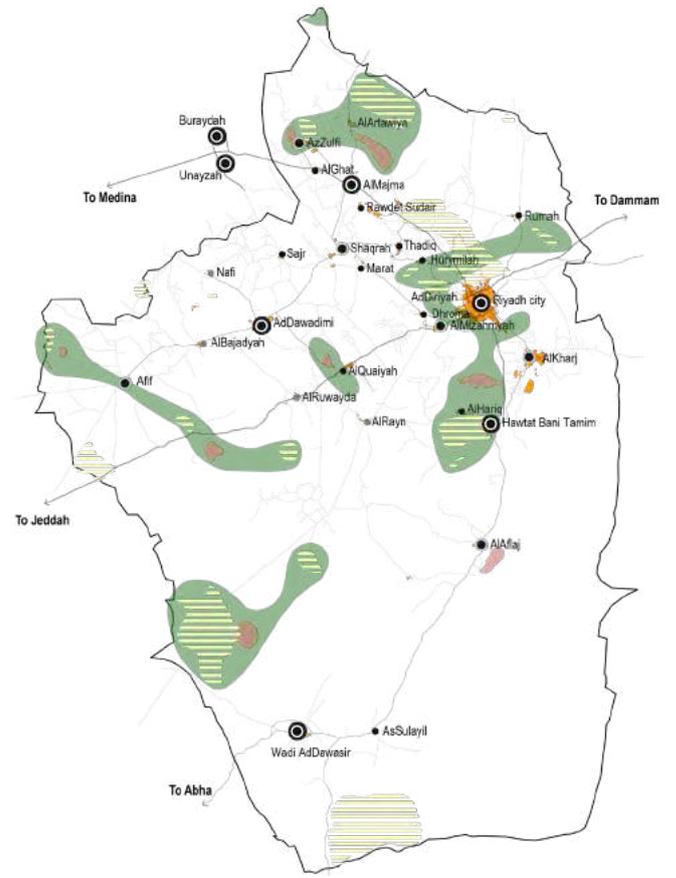
### ٢,٢,٢ الهيكليّة والموارد الإقليمية

#### مرافق النقل

تتمتع منطقة الرياض بشبكة حديثة ومتطورة من الطرق السريعة والجسور، تربط المدن الرئيسة بالمرافق الصناعية والتجارية والزراعية، وتربط الرياض بالمناطق المجاورة. وتشهد المنطقة حالياً تنفيذ مشاريع وتوسعات جديدة في شبكة الطرق الداخلية، بالإضافة إلى الطرق التي تربط المنطقة بمناطق أخرى. وفقاً لتحليلاتنا، تصل نسبة السكان الذين تستغرقهم الرحلة بالسيارة ٦٠ دقيقة إلى المراكز الحضرية الرئيسة في المنطقة إلى ٦٦,٧٪ من مجموع السكان.

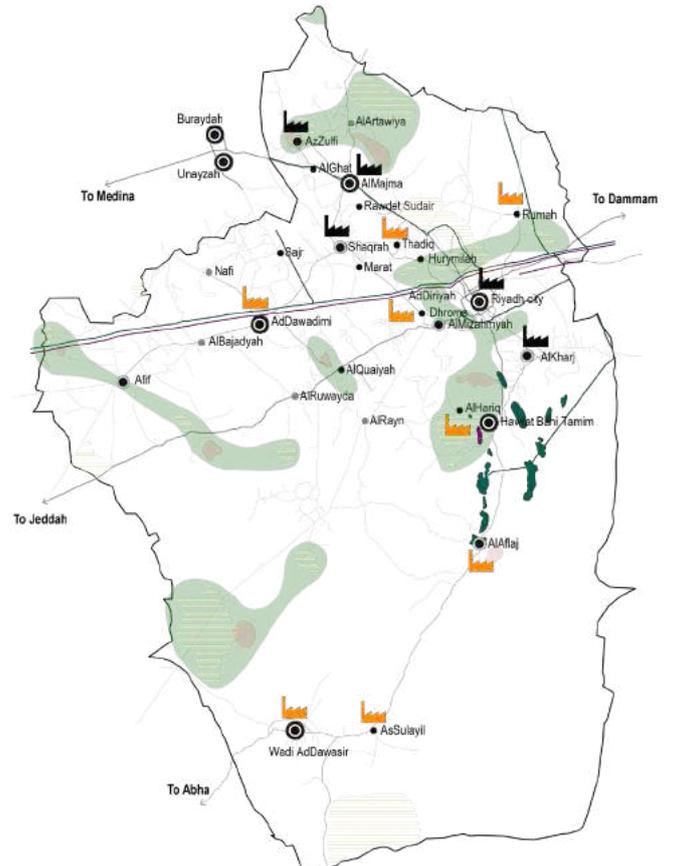


الشكل ٧. الموارد الطبيعية في منطقة الرياض



- مركز النمو الوطني
- مركز النمو الإقليمي
- مركز النمو المحلي
- المراكز الريفية/القرى
- المناطق البيئية المحمية
- المناطق ذات الأولوية البيئية
- المناطق الحساسة بيئياً
- المناطق العمرانية والحضرية

الشكل ٨. المناطق البيئية و المحميات الطبيعية بمنطقة الرياض



- مركز النمو الوطني
- مركز النمو الإقليمي
- مركز النمو المحلي
- المراكز الريفية/القرى
- المناطق البيئية المحمية
- المناطق ذات الأولوية البيئية
- المناطق الحساسة بيئياً
- أراضي مجوزة لمرافق الغاز
- أراضي مجوزة لمرافق النفط
- أنابيب غاز
- أنابيب النفط
- المدينة الصناعية القائمة
- المدينة الصناعية المقترحة

الشكل ٩. المناطق المجوزة لأنشطة النفط والغاز والمدن الصناعية والمناطق الحساسة بيئياً في منطقة الرياض

## الإقليمي

### الموارد الاقتصادية

يتكون الإطار الإقليمي لمدينة الرياض بشكل رئيس من الرياض كمركز نمو حضري وطني كبير محاط بالمدن الصغيرة والمتوسطة التي طغت عليها العاصمة المهيمنة. وغالباً ما يتم إغفال دور هذه المدن الصغيرة والمتوسطة داخل الإطار الإقليمي لمدينة الرياض بسبب اختلال التوازن في تسلسل هرمية المدن بالمنطقة. لهذا، ينبغي إعادة تقويم وتحديد أدوار ووظائف هذه المدن المحيطة التي تواجه الآن تحديات كبيرة فيما يتعلق بعلاقتها - النظرية والفعلية - بالرياض باعتبارها المدينة المركزية الأولى في المنطقة، وتحولها المستمر عن ماضيها الريفي، إذ تشير الدلائل إلى إمكانية التغلب على مشكلات كونها الظهير الريفي للمدينة المركزية عن طريق تعظيم فوائد الموارد الاقتصادية المحلية، وتعزيز رأس المال البشري، ومعالجة نقاط الضعف المؤسسية الإقليمية، وتعزيز التعاون والروابط مع الرياض والمدن الرئيسية الأخرى مثل بريدة المجاورة. حيث تعد بريدة المركز الإقليمي والوطني للأنشطة الزراعية، وروابطها مع الرياض هامة جداً، جرى توطيدها بخط السكة الحديدية وعبر محاور التنمية الرابطة بين مراكز النمو الرئيسية مثل محور تنمية بريدة - المجمعة - الرياض - حوطة بني تميم.

توضح المؤشرات الاقتصادية لمنطقة الرياض عام ٢٠١٢ مساهمة حاضرة الرياض بنحو ٨٤,٢٪ من الناتج المحلي الإجمالي لمنطقة الرياض، وبلوغ نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي نحو ٣١,٠٠٠ ريال، ونصفه تقريباً في بقية المحافظات.

تعتمد مدينة الرياض على استيراد معظم أنواع المنتجات والخدمات من المناطق المحيطة بها. وتعتمد بلديات المنطقة وأريافها بشكل كبير على تطور العاصمة. وفي المقابل، يوفر القرب من الرياض إمكانية الوصول إلى الفرص الاقتصادية والعديد من المرافق والخدمات العامة في قطاعات الصحة والتعليم والقطاعات الأخرى.

يعد قطاع الخدمات المالية والمصرفية أحد أكبر القطاعات الاقتصادية وأكثرها تأثيراً في تنوع التركيب الهيكلي لاقتصاد منطقة الرياض، لما يقدمه من خدمات مصرفية للقطاع الخاص ولما يوفره من فرص استثمارية رائدة من خلال العدد الكبير من المصارف وفروعها وكذلك شركات التأمين وفروعها العاملة في الرياض. كما يعتبر قطاع التجارة في منطقة الرياض أيضاً قطاعاً مهماً، بسبب ضخامة أعداد الشركات والمؤسسات العاملة في هذا القطاع، إذ تستأثر منطقة الرياض بنحو ٣٪ من إجمالي المؤسسات التجارية في المملكة.

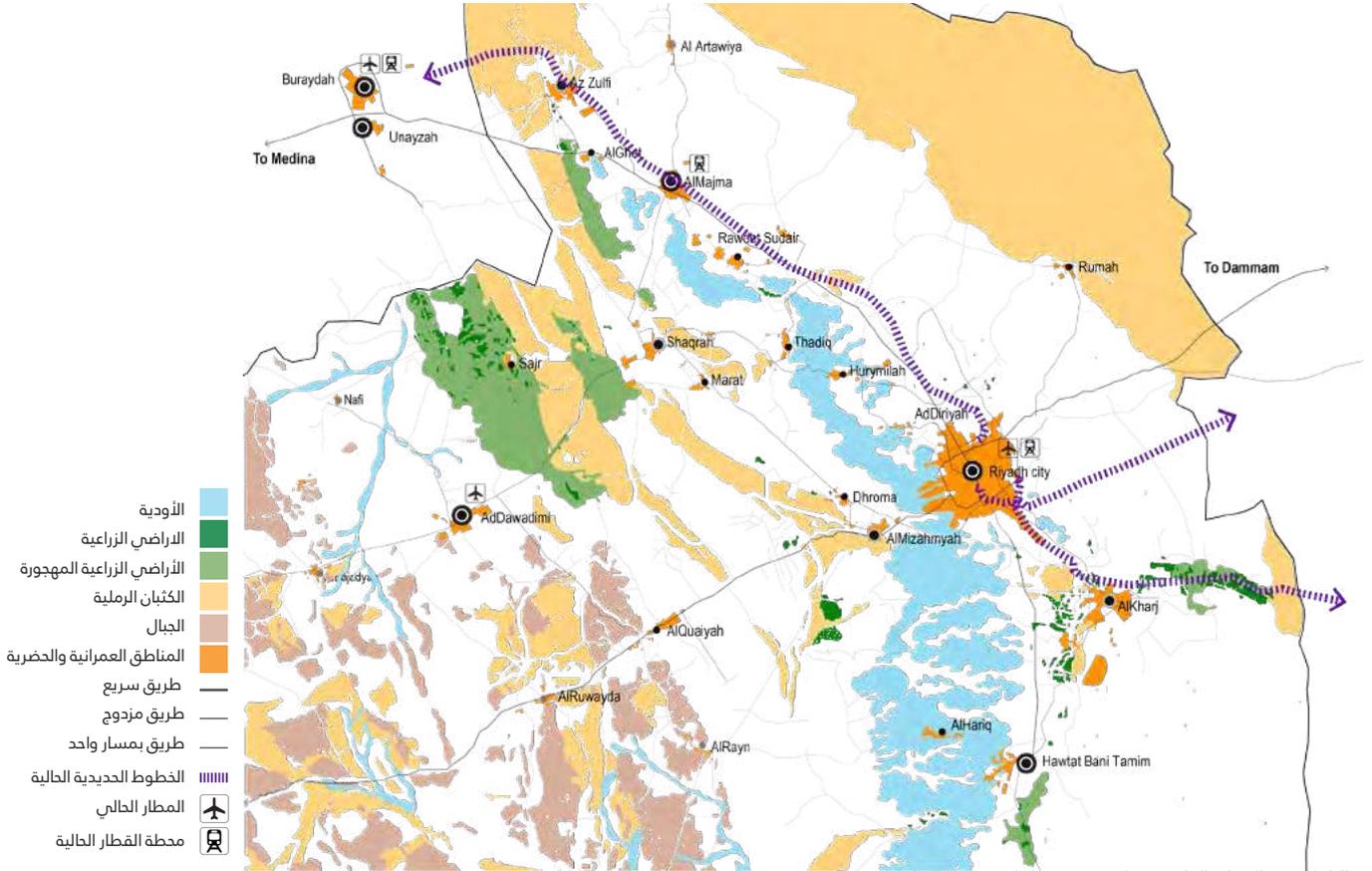
يعد قطاع البناء والتشييد في منطقة الرياض أحد القطاعات الاقتصادية الرئيسية في منطقة الرياض نظراً للدور الحيوي الذي يلعبه في دعم النمو الاقتصادي، والنهضة العمرانية بالمنطقة، ويعمل في مدينة الرياض عدد كبير من شركات المقاولات السعودية والأجنبية في مختلف القطاعات الفرعية للبناء والتشييد ودعم وتنمية التجهيزات الأساسية والقطاعات الإنتاجية.

يشكل إجمالي عدد المقاولين المصنفين في منطقة الرياض في عام ٢٠١٢ نحو ٤٤٪ من إجمالي عدد المقاولين المصنفين في المملكة. كما يمثل قطاع التشييد والبناء في منطقة الرياض حوالي ٢٣,٩٪ من إجمالي حجم قطاع البناء والتشييد على المستوى الوطني.

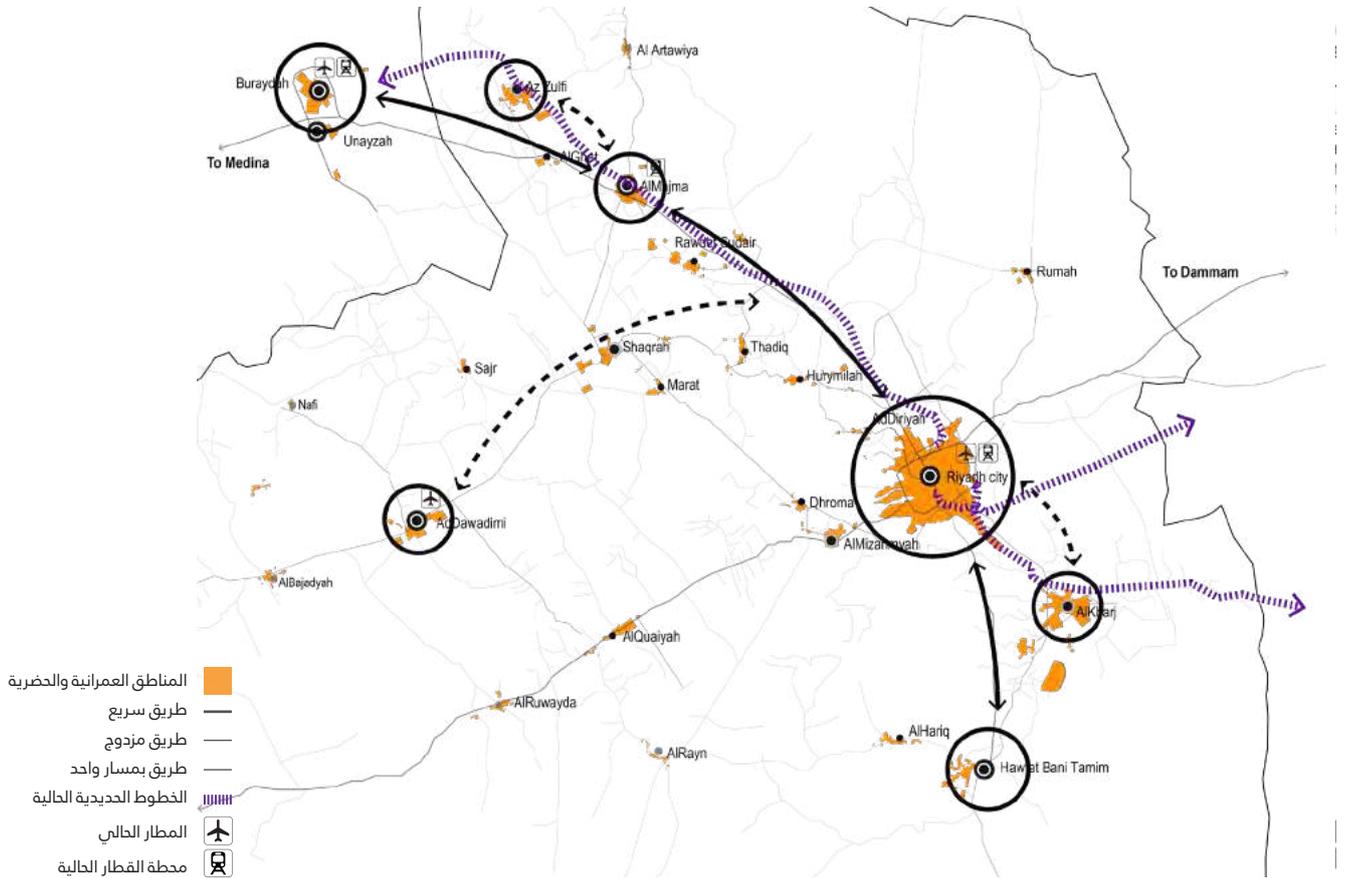
يعتبر قطاع الصناعات التحويلية من بين القطاعات الإنتاجية المهمة في منطقة الرياض، إذ تحتضن المنطقة سبع مدن صناعية تابعة للهيئة السعودية للمدن الصناعية ومناطق التقنية "مدن"، اثنتان من هذه المناطق الصناعية في مدينة الرياض تعملان بكامل طاقتها مع الخدمات والمرافق، في حين لا تزال المدن الصناعية الخمسة الأخرى قيد التطوير. وقد شكلت المصانع المنتجة في منطقة الرياض حوالي ٤٤,٣٪ من إجمالي عدد المصانع المنتجة في المملكة بنهاية عام ٢٠١٣.

وتعتبر الزراعة قطاعاً اقتصادياً هاماً في منطقة الرياض، إذ تبلغ المساحة المحصولية حوالي ٢٤٧ ألف هكتاراً، تمثل تقريباً ٣١٪ من إجمالي المساحة المحصولية في المملكة في عام ٢٠١١.

### ٣,٢ هيكل وديناميكيات مدينة الرياض في الإطار



الشكل ١٠. الموارد الطبيعية على مستوى اقليم مدينة الرياض



الشكل ١١. شبكة الربط الوظيفي على مستوى اقليم مدينة الرياض





© SeeSaudi

٣

# الدوكمة والتمويل البلدي

## ١,٣ الأطر التشريعية والمؤسسية

مظاهر الزحف العمراني والامتداد غير المنظم إلى ضواحي المدن غير المخدومة بالمرافق والتجهيزات الأساسية الكافية، وبالنسبة لمخططات تقسيم الأراضي فهي الدعامة الأساسية في توجيه تنمية الرياض.

كما يسترشد في تخطيط وتطوير الرياض ببعض المبادئ التوجيهية التي وضعتها هيئة تطوير مدينة الرياض، مثل دليل التصميم الحضري أو تكثيف التنمية الحضرية في محيط محطات وشبكات النقل العام.<sup>(٦)</sup> ومع ذلك، ففي حالة الرياض هناك أدلة تشير إلى أن أنظمة استعمال الأراضي وضوابط البناء ساهمت في نشوء مظاهر الزحف والامتداد العمراني غير المنظم. ومثال ذلك الموافقة على تخصيص نسبة عالية جداً من المناطق السكنية منخفضة الكثافة لمساكن منفصلة بارتفاع دورين في أطراف المدينة. وعلى الرغم من ارتفاع مستوى دخل الأسرة في الرياض، فقد استبعدت الأسعار السكنية شريحة كبيرة من السكان، لا سيما فئات الدخل المحدود والشباب. كذلك ساهم ضعف الفعالية التنفيذية لسياسات التخطيط العمراني أو عدم القدرة على تفعيل تلك السياسات على أرض الواقع في عدم توافق الأنشطة التنموية مع متطلبات نظم تحديد المناطق وما يرافق ذلك من تحديات اجتماعية واقتصادية وبيئية مما يضعف من أداء المدينة.<sup>(٧)</sup>

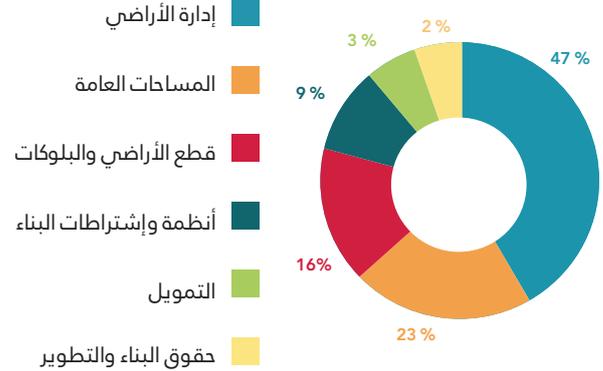
تستفيد الرياض من اللامركزية النسبية الممنوحة لهيئة تطوير مدينة الرياض كسلطة تنظيمية وتخطيطية وتنفيذية وتنسيقية مسؤولة عن تطوير المدينة، مع ذلك، ولكبر حجم الرياض العاصمة، يرى التوسع في مهام الهيئة لتشمل معالجة الأولويات المحلية لضواحي المدينة على نحو فاعل. كذلك تستفيد مدينة الرياض من اللامركزية المالية لتسهيل الحلول المستقلة والمبتكرة للمشاكل الاجتماعية الحضرية، وهذا يمنح الهيئة والأمانة الاستقلالية في تنمية مآليتها الذاتية لتمويل أنشطتها التنموية من خلال الضرائب والرسوم، وبين نظام رسوم الأراضي البيضاء الأخير الذي يفرض رسوماً على قطع الأراضي البيضاء غير المطورة في المناطق الحضرية لمعالجة المضاربة في أسعار الأراضي ونقص المساكن وتطوير المناطق غير المخططة أنه يمكن استخدام الآليات التنظيمية في تنمية الإيرادات البلدية. كما ينبغي إتاحة المجال لشركاء التنمية بما فيهم القطاع الخاص والتطوعي وعامة المجتمع للمشاركة في سلطة تقرير المشاريع والخدمات المحلية التي تؤثر في بيئاتهم المحلية باعتبارهم الأقرب لمجلياتهم والأدرى بشؤونها.

هناك حاجة لمراجعة وتحديث القواعد التنظيمية المعمول بها حالياً فيما يتعلق بتخطيط وضبط وتوجيه التنمية العمرانية وصياغة إطار تشريعي شامل ومتكامل مواكب لاتجاهات التحضر الحالية. مثال ذلك بعض الأراضي على مستوى المجاورة السكنية في مدينة الرياض خصصت لاستخدامات ترفيهية أو مناطق خضراء، وأصبحت فيما بعد أراض عامة بعد التقسيم، لكن لم يكن بوسع القطاع الخاص تطويرها لأن الأنظمة واللوائح والتعليمات المعمول بها حالياً تقرن ملكية الأرض بالحق في تطويرها، مما يقتضي إعادة النظر في عملية صياغة الأنظمة للحد من الأطراف الفاعلة، وإتاحة مستوى

يستند إطار التشريع العمراني في المملكة إلى الشريعة الإسلامية، والجهات المخولة بإصدار الأنظمة هي: الملك، مجلس الشورى، مجلس الوزراء ومختلف الوزارات. وتشمل أدوات إصدار الأنظمة: الأمر الملكي، الأمر السامي، المرسوم الملكي، التوجيه الملكي، قرارات مجلس الوزراء، والقرارات الوزارية، وتعمل بتدرج هرمي يكسبها مشروعيتها. وقد بلغ مجموع ما صدر من اللوائح الناظمة لضبط وتوجيه التنمية الحضرية ٥٠٠ لائحة تخطيطية، غالبيتها في صيغة تعاميم إدارية<sup>(٨)</sup> تفتقر للقوة التشريعية.

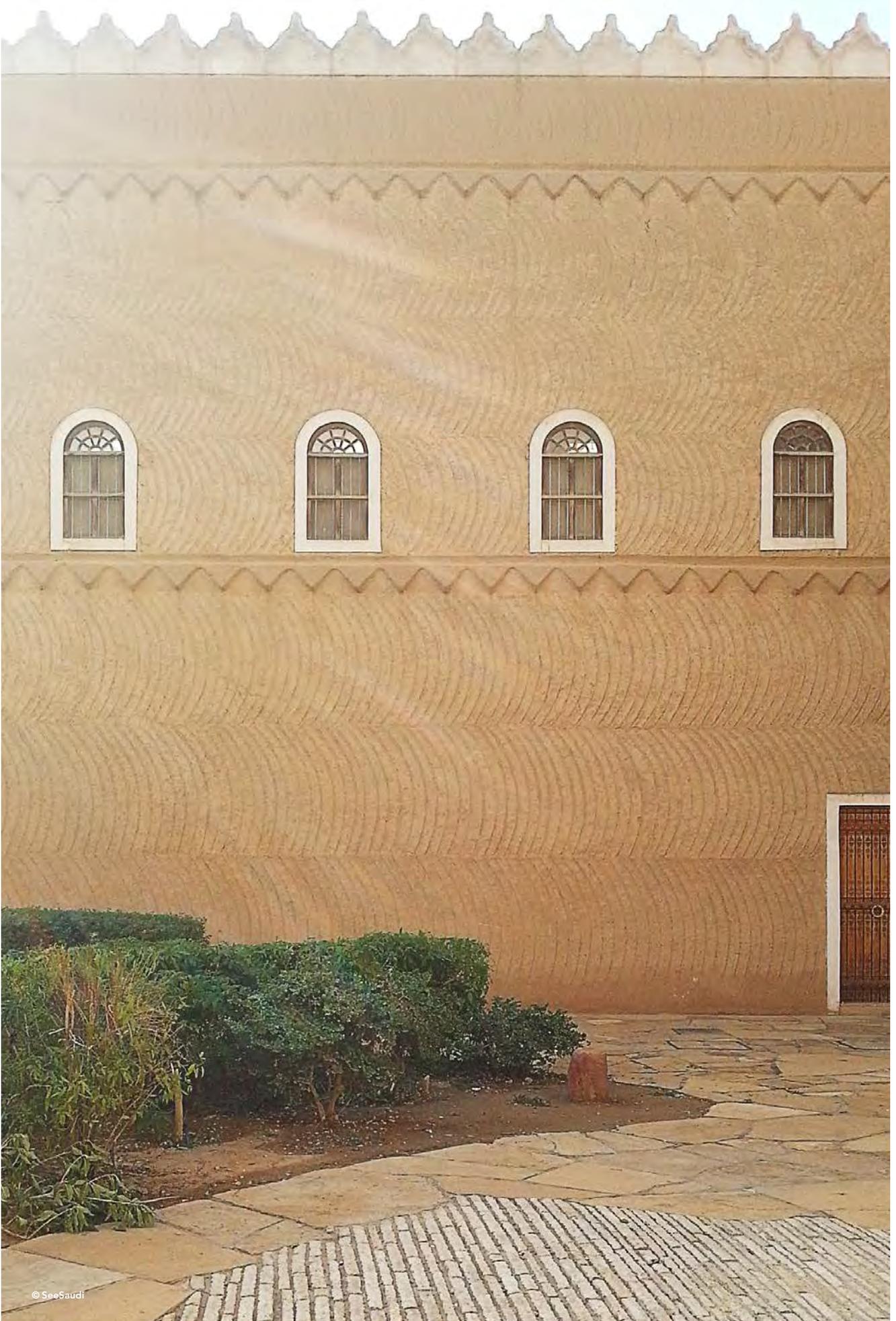
تتولى هيئة تطوير الرياض مسؤولية التطوير الشامل لمدينة الرياض، وتتضمن اختصاصاتها إعداد المخطط الاستراتيجي<sup>(٩)</sup> وتقوم أمانة الرياض بإصدار كافة تراخيص البناء، باعتبارها الذراع التنفيذي لهيئة تطوير مدينة الرياض. أما دور وزارة الشؤون البلدية والقروية بالنسبة لتخطيط وتطوير مدينة الرياض فيقتصر على رسم حدود النطاق العمراني للمدينة. وتعتمد الأمانة في ميزانيتها على تمويل الحكومة على أساس الميزانية السنوية التي يتم من خلالها تحديد أحجام النفقات لتقابلها اعتمادات مالية لكل بند من بنود الميزانية.

تؤثر مستويات التخطيط المتبعة في المملكة من أعلى إلى



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

أسفل في التنمية الحضرية لمدينة الرياض، فالاستراتيجية العمرانية الوطنية المعتمدة ٢٠١٠ تمثل الإطار الموجه للسياسات التنموية العامة على مستوى المملكة. والمخطط الاستراتيجي الشامل لمدينة الرياض يسلط الضوء على الدور المحوري الذي يمكن أن تقوم به مدينة الرياض باعتبارها المحرك الاقتصادي لمنطقة الرياض. والمخطط الاستراتيجي الشامل مدعم بمخطط أنظمة استعمال الأراضي، والمخطط المحلي، والمخططات التفصيلية لمناطق العمل المختارة. يحدد الأول أنماط وأحجام الحالية استعمالات الأراضي الحالية والمستقبلية شاملة الاستعمالات السكنية، والتجارية، والخدمات والمرافق العامة، والنقل، والاستعمالات الخاصة وتوزيعها على مستوى المدينة، أما المخطط المحلي فيحدد استعمالات الأراضي وشبكات التجهيزات الأساسية داخل حاضرة الرياض وأنظمة وضوابط استعمالات الأراضي واشتراطات البناء ضمن الحدود البلدية. وتهدف قواعد تحديد حد النطاق العمراني وحد حماية التنمية إلى ضبط وتوجيه وترشيد التنمية العمرانية في مدن وقرى المملكة والحد من



© SeeSaudi

مركز الملك عبدالعزيز التاريخي

توسعت مهام هيئة تطوير مدينة الرياض لتشمل أيضا مهام تقوم بها أمانة الرياض و وزارة الشؤون البلدية والقروية وهي مراجعة مخططات تقسيمات الأراضي وإقرارها، وإعداد ضوابط البناء واستعمالات الأراضي.

### ٢,٢,٣ المخطط الإستراتيجي الإقليمي لمنطقة الرياض

يمثل التخطيط الإقليمي المستوى الثاني للتخطيط العمراني في المملكة العربية السعودية، ويتناول بالتليل الجوانب الطبيعية والحضرية والاجتماعية والاقتصادية للتنمية الإقليمية. والمخطط الإقليمي الاستراتيجي لمنطقة الرياض الذي أعدته هيئة تطوير مدينة الرياض وأقرته في العام ٢٠١٢م يرسم صورة مستقبلية منشودة للأوضاع الاجتماعية والاقتصادية والبيئية التي يمكن تحقيقها قصداً في المنطقة على مدى السنوات العشرين القادمة من خلال السياسات القطاعية والبرامج والمشروعات التطويرية.

### ٣,٢,٣ المخطط الاستراتيجي الشامل لمدينة الرياض ٢٠٣٠

وهو نوع من التخطيط الاستراتيجي التنموي طويل الأجل، ويتكون من أربع آليات تخطيطية رئيسية:

- المخطط الاستراتيجي العام لمدينة الرياض ٢٠٣٠ .
  - نظم تحديد المناطق واستعمالات الأراضي في مدينة الرياض.
  - المخططات الهيكلية المحلية.
  - مخططات مناطق العمل المختارة.
- ويبين الشكل ١٤ التسلسل الهرمي لهذه المخططات وطبيعة كل مخطط والجهة التنفيذية. ويشمل نطاق هذه المخططات ما يلي:
- استراتيجية طويلة الأجل للمدينة.
  - تحديد مجالات التنمية.
  - تحديد الأراضي الحضرية.
  - نظام النقل.
  - حماية البيئة.
  - توفير البنية التحتية.
  - الاستعمال التفصيلي للأراضي.
  - لوائح التخطيط.
  - المقترحات التفصيلية لمناطق العمل المختارة.

مقبول من المشاركة العامة في عملية وضع السياسات وصناعة القرار التخطيطي، وتعزيز المساواة والشمول الاجتماعي. ومن شأنه توحيد وتكامل التشريعات الحضرية أن يضيء المشروعية على الخطط التي تعتمد عليها الرياض.

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

### ٢,٣ الأدوات والإجراءات التنظيمية للمخططات

#### ١,٢,٣ مستويات التخطيط العمراني لمدينة الرياض

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

بخلاف المدن الأخرى في المملكة العربية السعودية، حيث تلعب وزارة الشؤون البلدية والقروية دوراً رئيساً في التخطيط والتنمية الحضرية، فإن مدينة الرياض لديها مؤسساتها الخاصة لهذا الغرض ممثلة بهيئة تطوير مدينة الرياض التي أسست بموجب قرار مجلس الوزراء رقم ٧١٧ وتاريخ ٢٩ جمادى الأولى ١٣٩٤هـ (١٩٧٤م) كسلطة مشتركة ذات صلاحيات تنظيمية وتخطيطية وتنسيقية مسؤولة عن التطوير الشامل لمدينة الرياض.<sup>(٨)</sup> تولى تنفيذ المهام التنظيمية، والتخطيطية، والتنفيذية، والتنسيقية:

- رسم السياسات العامة للتطوير الشامل للمدينة بأكملها.
- التخطيط الحضري الاستراتيجي.
- تنفيذ البرامج التطويرية ذات الأهمية الخاصة.
- التنسيق والمتابعة للبرامج التطويرية التي يندرج تنفيذها ضمن مسؤولية جهة حكومية أو أكثر.
- تحقيق احتياجات المدينة، والتنسيق بينها، وسد الثغرات، ومعالجة السلبات، والقضايا الحرجة التي تتشعب أسبابها.

وبموجب قرار مجلس الوزراء رقم ٤٧٥ وتاريخ ١٤٣٩/٩/٧هـ (٢٠١٨)



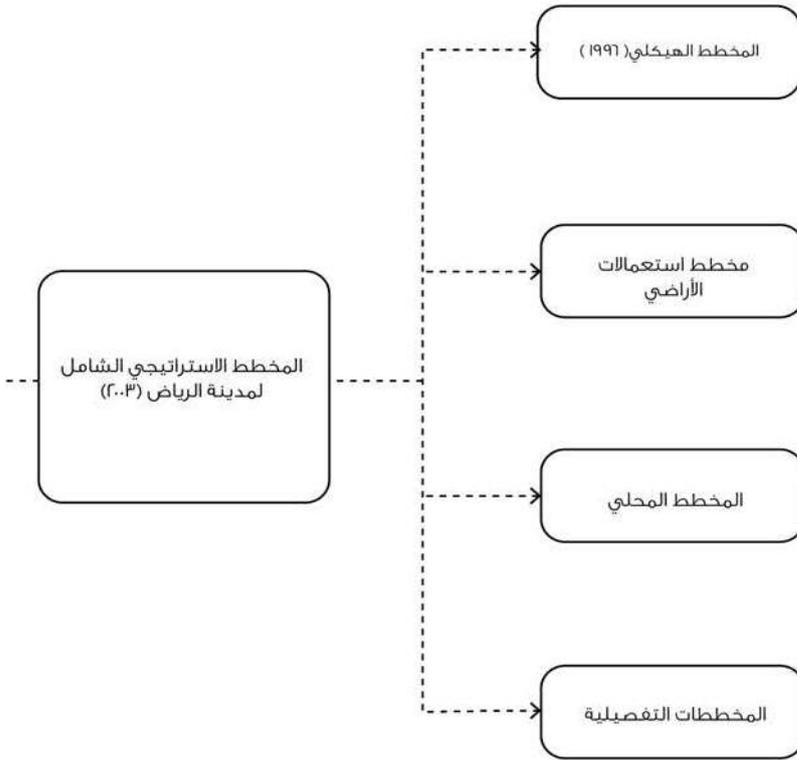
© Andrew Shenouda

حديقة المحكمة العامة الكبرى، نموذج مميز لمساحة مفتوحة في وسط مدينة الرياض

-> الاستراتيجية العمرانية الوطنية (٢٠١٠)

-> المخطط الإقليمي (٢٠١٢)

-> نطاق التنمية العمرانية + نطاق حماية التنمية العمرانية (٢٠٠٧)

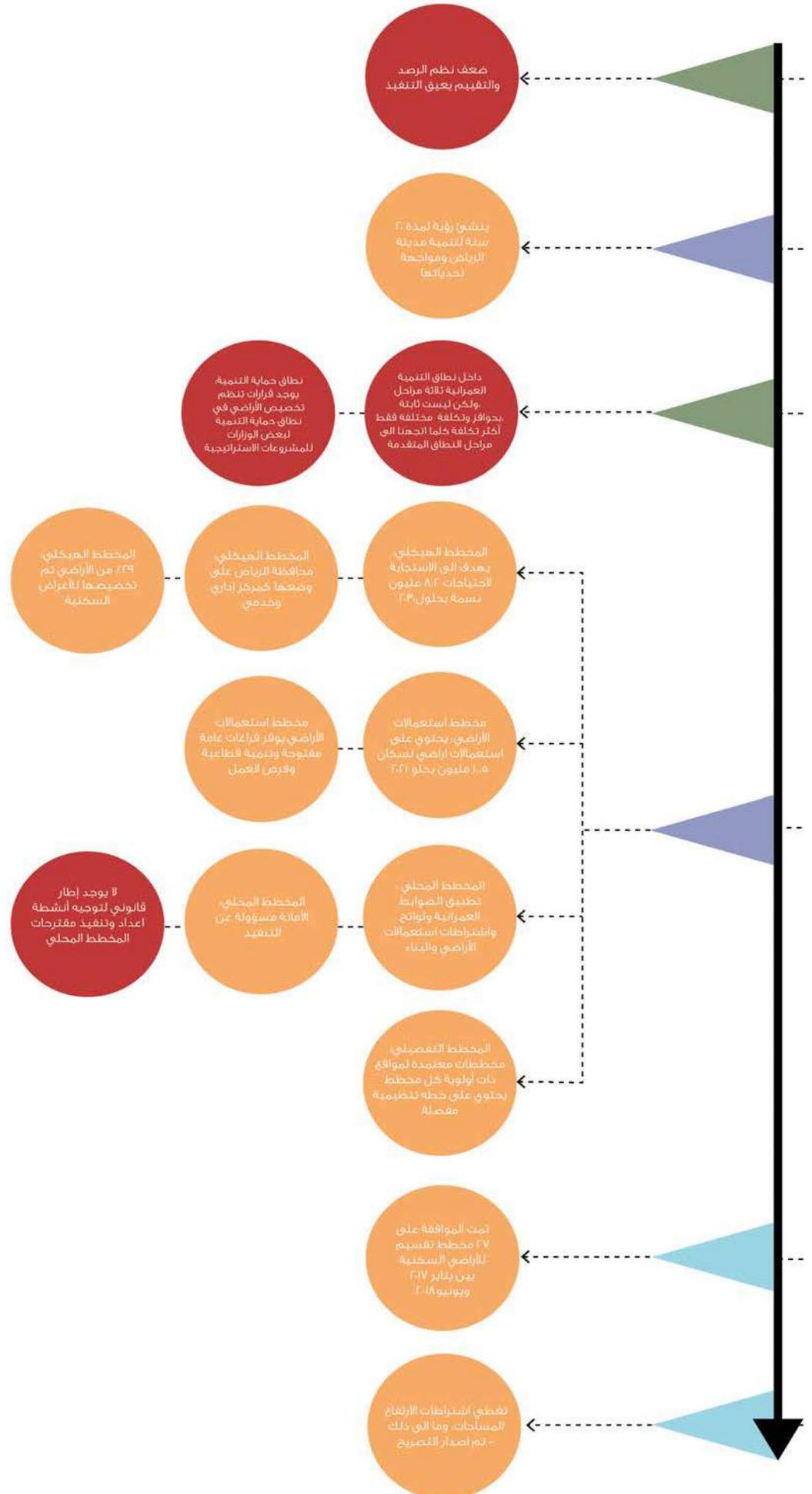


-> مخططات تقسيم الأراضي

-> تراخيص البناء



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



## المخطط الاستراتيجي لمدينة الرياض ٢٠٣٠

- يمثل المخطط الاستراتيجي لمدينة الرياض ٢٠٣٠ ، الذي أقرته هيئة تطوير مدينة الرياض في عام ٢٠١٣ ، الخطة الإستراتيجية لتوجيه تنمية المدينة. ويبرز هذا المخطط أهدافاً متطابقة مع المخطط الإقليمي للمدن المختلفة الواقعة داخل منطقة الرياض، على سبيل المثال ، لا تزال مدينة الرياض هي المركز الإداري والخدمي.
- يبين المخطط الاستراتيجي ٢٠٣٠ التوجهات العامة للبنية التحتية الحضرية واستعمالات الأراضي. ويوفر الأساس لسياسات وإجراءات التنمية العمرانية للمدينة، وهذه العناصر هي:
- التجديد العمراني لمنطقة وسط المدينة لإعادة القيمة المعنوية لوسط المدينة التاريخي.
- تطوير منطقة أعمال مركزية نابضة بالحياة ومزدهرة.
- تطوير مراكز حضرية فرعية في الضواحي متكاملة الخدمات، تشمل وظائف القطاعين العام والخاص..ثقافية وتربوية وتعليمية وصحية واقتصادية وإدارية وسكنية، بما في ذلك مركز حضري فرعي بمنطقة المطار.
- تطوير الضواحي الشمالية والشرقية الجديدة وفقاً لمخططاتها الهيكلية المعتمدة.
- إنشاء الطرق السريعة الرئيسية والشريانية والمواصلات العامة بين المراكز الحضرية على طول محاور النقل المركزية، والتي تشكل أساساً للتنمية التجارية والسكنية عالية الكثافة.
- توفير مناطق سكنية عالية ومتوسطة ومنخفضة الكثافة، مع تركيز الكثافات العالية في محيط أعصاب الأنشطة والمراكز التجارية.
- التطوير المستمر للمنطقة الصناعية الجنوبية الشرقية في السلي إلى جانب المناطق الصناعية العامة حول المدينة ومنطقة صناعة وأعمال في محيط منطقة المطار.
- إنشاء محاور ومناطق رئيسة للمرافق العامة، لتزويد المدينة بخدمات المياه والصرف الصحي والكهرباء.
- إنشاء حدائق ومنتزهات، بما فيها متنزه الرياض العام المقترح في موقع المطار القديم ، وعمل تأهيل بيئي لمجرى وضاف وادي السلي.
- استحداث ضواحي جديدة لتطبيق أنماط تخطيطية جديدة فيها عن طريق إعداد مخططات هيكلية لها واعتمادها قبل البدء بأعمال التطوير فيها.
- مراعاة تطوير المدينة وفق حدود مراحل النطاق العمراني لعامي ٢٠١٥ و ٢٠٣٠.

يغطي المخطط الاستراتيجي المساحة الواقعة داخل منطقة التطوير بمساحة تتجاوز ٥٠٠ كم٢ ، والتي ستلبي احتياجات ومتطلبات ٨,٢ مليون نسمة بحلول عام ٢٠٣٠، ويعكس المخطط الجوانب العمرانية والوظيفية للسياسات الحضرية، كما يحدد توزيع الاستعمالات الرئيسية للأراضي، ومحاور الأنشطة، ومراكز الأعمال، ونظام التنقل الحضري، وشبكات المرافق العامة، والمتطلبات البيئية، والمناطق المفتوحة. وتعد المراكز الحضرية الفرعية من العناصر الأساسية في المخطط الاستراتيجي، وهي محددة ضمن الخطة بحيث يمكنها خدمة قطاعات المدينة الشمالية والجنوبية والغربية والشرقية.

المخطط	الوصف	المراجعة	المسؤولية عن التنفيذ
المخطط الهيكلي لحاضرة الرياض ٢٠٣٠	<ul style="list-style-type: none"> <li>• المخطط الإستراتيجي للمدينة يوضح النوايا التنموية الشاملة والمبادئ الهامة لتنمية المدينة: مجالات التنمية الهامة، وتحديد ما هو العمراني الحضري وما هو غير ذلك، والأهداف العامة لاستعمالات الأراضي والمناطق الرئيسية للاستعمالات السكنية والصناعية والحكومية والاستعمالات الأخرى.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• كل ٥ سنوات</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• هيئة تطوير مدينة الرياض</li> <li>• الأمانة</li> <li>• الجهات الحكومية</li> <li>• الهيئات الخدمية</li> </ul>
اشتراطات واستعمالات الأراضي المتاحة في حاضرة الرياض	<ul style="list-style-type: none"> <li>• تحدد هيكل تقسيم وتخصيص الأراضي في المستقبل واستعمالات الأراضي في الحاضرة.</li> <li>• تحدد إستعمالات الأراضي والنطاقات المتعلقة بها</li> <li>• تحدد الأحكام العامة المطبقة على مناطق الإستعمالات المختلفة - التي تتعلق عادةً بالإستعمالات المسموح بها، والتطوير، والكثافة، وارتفاعات المباني، والإرتدادات في المباني</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• التسجيل السنوي للتغيرات والتعديلات التي تتم على الإشتراطات واللوائح إلى جانب إجراء مراجعة رئيسية كل ٥ سنوات</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• هيئة تطوير مدينة الرياض</li> <li>• الأمانة</li> <li>• الجهات الحكومية</li> <li>• الهيئات الخدمية</li> </ul>
مخططات المناطق المحلية	<ul style="list-style-type: none"> <li>• تطبق على مناطق دراسة محددة يتطلب الأمر فيها إجراء التخطيط التفصيلي العمراني وتخطيط البنية التحتية، على سبيل المثال تطوير حي المال والأعمال، والمناطق التاريخية، والمناطق ذات الكثافة العالية، ومناطق المشاريع الجديدة، كما غالباً تكون هنالك ضرورة لتحديد مراحل التطوير بالنسبة للمناطق الكبيرة.</li> <li>• تحتوي على أحكام ومخططات تطوير محددة تحل محل الإشتراطات والأحكام العامة في مخطط تقسيم المناطق في الحاضرة</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• حسب المطلوب</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• الأمانة</li> <li>• هيئة تطوير مدينة الرياض</li> <li>• الجهات الأخرى، حسب الضرورة</li> </ul>

الشكل ١٤ . التدرج الهرمي لمخطط الاستراتيجي العمراني لمدينة الرياض والوظائف والجهات المسؤولة عن التنفيذ

تقسيم المدينة إلى قطاعات، تطوير كل منها منفصل عن الآخر، ثم تجميعها، لتشكل مخططاً كاملاً للمدينة. ويتسق هذا الاتجاه مع تخطيط المدينة إلى ستة قطاعات جغرافية تشمل المناطق الشمالية والشرقية والجنوبية والغربية والشمالية الغربية، بالإضافة إلى المنطقة الوسطى.

### المخطط المحلي

تم إعداد المخطط المحلي بالتعاون المشترك بين هيئة تطوير مدينة الرياض وأمانة الرياض، ويتضمن المخطط المحلي الأطلس الحضري الذي يشرح بالتفصيل استعمالات الأراضي المسموح بها لكل جزء من المدينة، ويستكمل بنظم ولوائح تقسيم المناطق مثل مسطح الأدوار المسموح بها، وأنماط الطرق والشوارع ومقاييس تصميمها، ارتفاعات المباني، والاستعمالات المشروطة، إلخ، ويتوافر لدى أمانة منطقة الرياض الخريطة الرقمية التفاعلية لأنظمة البناء واستعمالات الأراضي<sup>(٩)</sup>. ويؤدي المخطط المحلي الوظائف الرئيسية التالية:

- تأسيس قاعد تفصيلية لضوابط التنمية العمرانية.
- توفير الخدمات والمرافق العامة بتكلفة اقتصادية وبطريقة متكاملة.
- وضع المتطلبات الأساسية لشبكات الطرق والشوارع المقترحة.
- المساعدة في تنسيق أعمال التنمية السكنية العامة والخاصة.

### مخططات مناطق العمل المختارة

لدى مدينة الرياض العديد من مخططات مناطق العمل المختارة المنبثقة من المخطط الاستراتيجي للرياض. ولكل مخطط منها يوجد مخطط تفصيلي مع لوائح واشتراطات شاملة.

### ٤,٢,٣ النطاق العمراني لمدينة الرياض وحد حماية التنمية

#### الإطار التنظيمي

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

وتنص اللائحة التنفيذية المحدثّة لتحديد قواعد النطاق العمراني عام ٢٠١٤ على العديد من المبادئ والضوابط العامة للتنمية، بما يتواءم

فيما يتعلق باستعمال الأراضي، يحدد المخطط شبكات الاستعمالات الأرضية والبنية التحتية الاستراتيجية في الرياض ضمن حدود مراحل النطاق العمراني ٢٠٣٠م/١٤٥٠هـ، حيث تم ضمن هذه الحدود تخصيص ٢٩% (٢١٦,٧ كم<sup>٢</sup>) من الأراضي للأغراض السكنية (انظر الشكل ١٤). إضافة لاستعمالات مختلطة (تجاري - سكني) مقترحة في غالبيتها على المحاور الرئيسة وأعصاب الأنشطة. ومع ذلك، يشير المقترح الجديد إلى أن استعمال الأراضي المختلط سوف يتركز أيضاً في المراكز الحضرية الفرعية في جميع أنحاء المدينة.

### مخطط تحديد المناطق واللوائح التخطيطية ٢.٢١

يعد هذا المخطط أحد آليات تنفيذ استراتيجية التطوير الشامل لمدينة الرياض، والتي تشمل نواتج المرحلتين الأولى والثانية لمشروع المخطط الاستراتيجي الشامل لمدينة الرياض وهي الرؤية العمرانية المستقبلية والأهداف وسياسات التنمية الحضرية والمخططات الهيكلية. ويستخدم هذا المخطط حلقة وصل بين أهداف عملية التخطيط، وكوثيقة مرجعية لمستوى التخطيط التفصيلي وأعمال التنفيذ على المستوى المحلي، خاصة فيما يتعلق بنظام تقسيم الأراضي وضوابط التنمية، والمخططات المحلية، والتي تشكل مجملها التخطيط الشامل للمنطقة الحضرية.

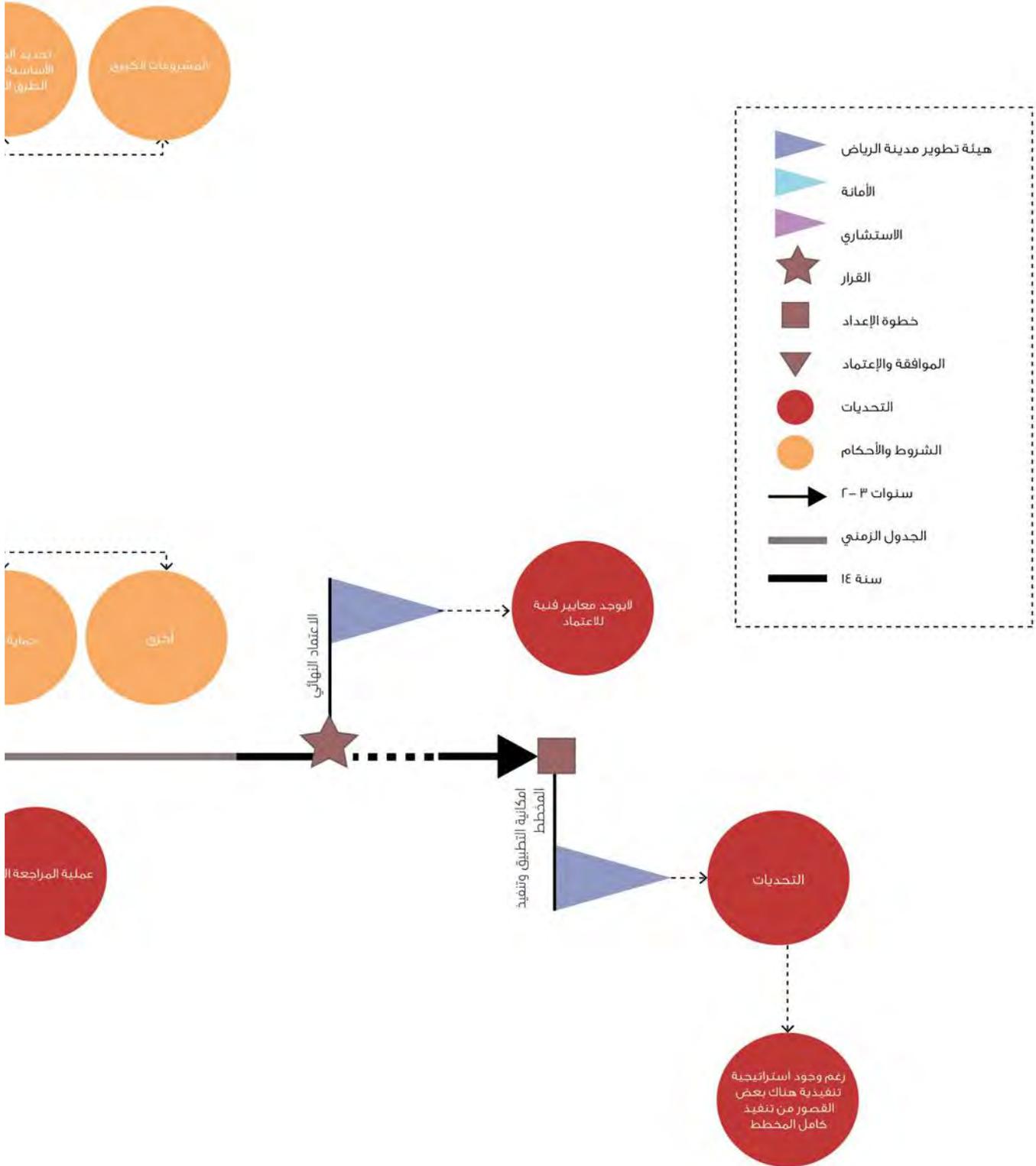
يحدد هذا المخطط أنواع وأحجام الاستخدامات العالية والمستقبلية، بما في ذلك السكنية والتجارية والخدمات والمرافق العامة والنقل والأنشطة الخاصة الأخرى، وتوزيعها مكانياً على مستوى المدينة. كما يبين الكثافة السكانية للمدينة المطلوبة لتحقيق التوزيع المتوازن للسكان وفرص العمل في مختلف قطاعات المدينة. وقد تم توضيح هذه الاستعمالات على مقياس من ١: ٢٥,٠٠٠ مع تقرير فني يفصّل هذه التوزيعات والعلاقات المكانية بينها. ويستخدم هذا المخطط كمرجعية للتخطيط المحلي.

يصف مخطط استعمال الأراضي التنظيم المكاني المستقبلي للرياض من حيث الموقع والحجم وكثافة التطبيقات المتعلقة بالتنمية وعناصر الحفاظ والتغير في ضوء محددات التنمية الطبيعية وغير الطبيعية داخل وخارج المنطقة الحضرية.

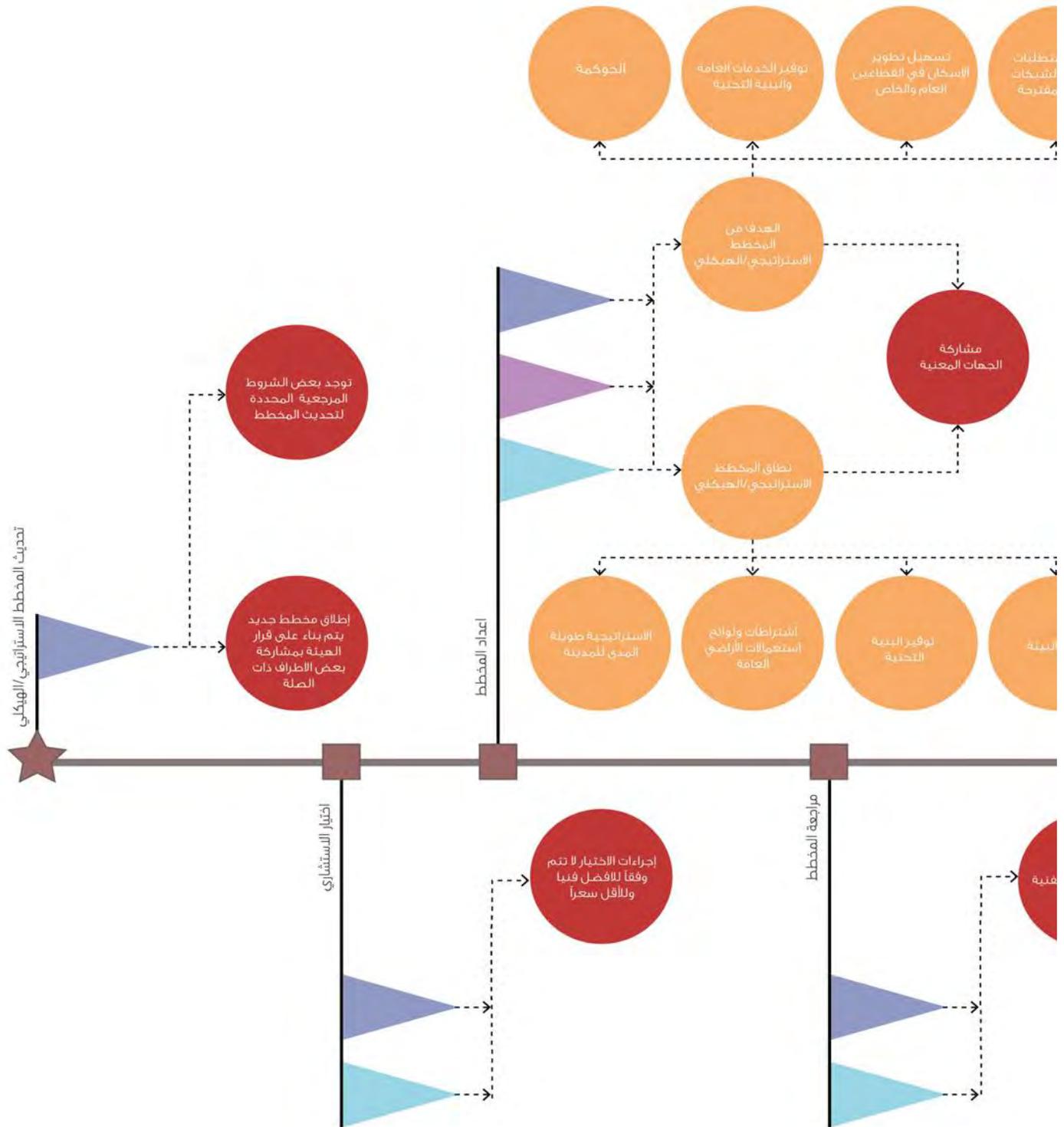
تشمل العناصر الرئيسة لمخطط تحديد المناطق على مستوى مدينة الرياض ما يلي:

- التصنيف الهرمي للمراكز
- الأنشطة الاقتصادية الجديدة
- المناطق المفتوحة والترفيهية
- الخدمات العامة
- النقل والمرافق العامة

ويشمل مخطط استعمال الأراضي كل الأراضي الواقعة داخل حدود حماية التنمية، ويغطي مساحة قدرها حوالي ٢٠٠٠ كم<sup>٢</sup> يقطنها ١٠,٥ مليون نسمة بحلول ٢٠٢١. ونظراً لاتساع الرقعة الجغرافية للمدينة والتحديات التخطيطية المرتبطة بعمل الخرائط، فقد تم



الشكل ١٥. عرض مبسط لعملية إعداد المخطط المحلي لمدينة الرياض والجهات المشاركة في عملية الإعداد (برنامج مستقبل المدن السعودية)



الاقتصادية الإقليمية-الوطنية، كما في مشروع القديّة الواقع في الجنوب الغربي لمدينة الرياض.<sup>(١٠)</sup>

### تحديد النطاق العمراني

قامت الإدارة العامة لتنسيق المشروعات بوكالة وزارة الشؤون البلدية والقروية لتخطيط المدن بإعداد دراسات تحديد لتنظيم وترشيد النمو العمراني للمدن السعودية، وفق ضوابط محددة للتنمية على مراحل يتم فيها توجيه التنمية ضمن المساحات المخصصة لمرحل حدود النطاق العمراني حتى العام ١٤٥٠هـ لمدينة الرياض استناداً لعدة عوامل، منها تدرج التطور العمراني والنمو السكاني المتوقع للمدينة، لكن لا توجد هناك قواعد وأسس دقيقة منشورة توضح كيفية حساب حجم حدود مراحل النطاق . مكانياً، لم تسترشد اللجنة المكلفة بدراسة تحديد النطاق بالخدمات والمرافق العامة القائمة لأن ترسيم الحدود كان يتم بشكل متماثل كي تستفيد منه كافة جوانب المدينة.

### المحددات

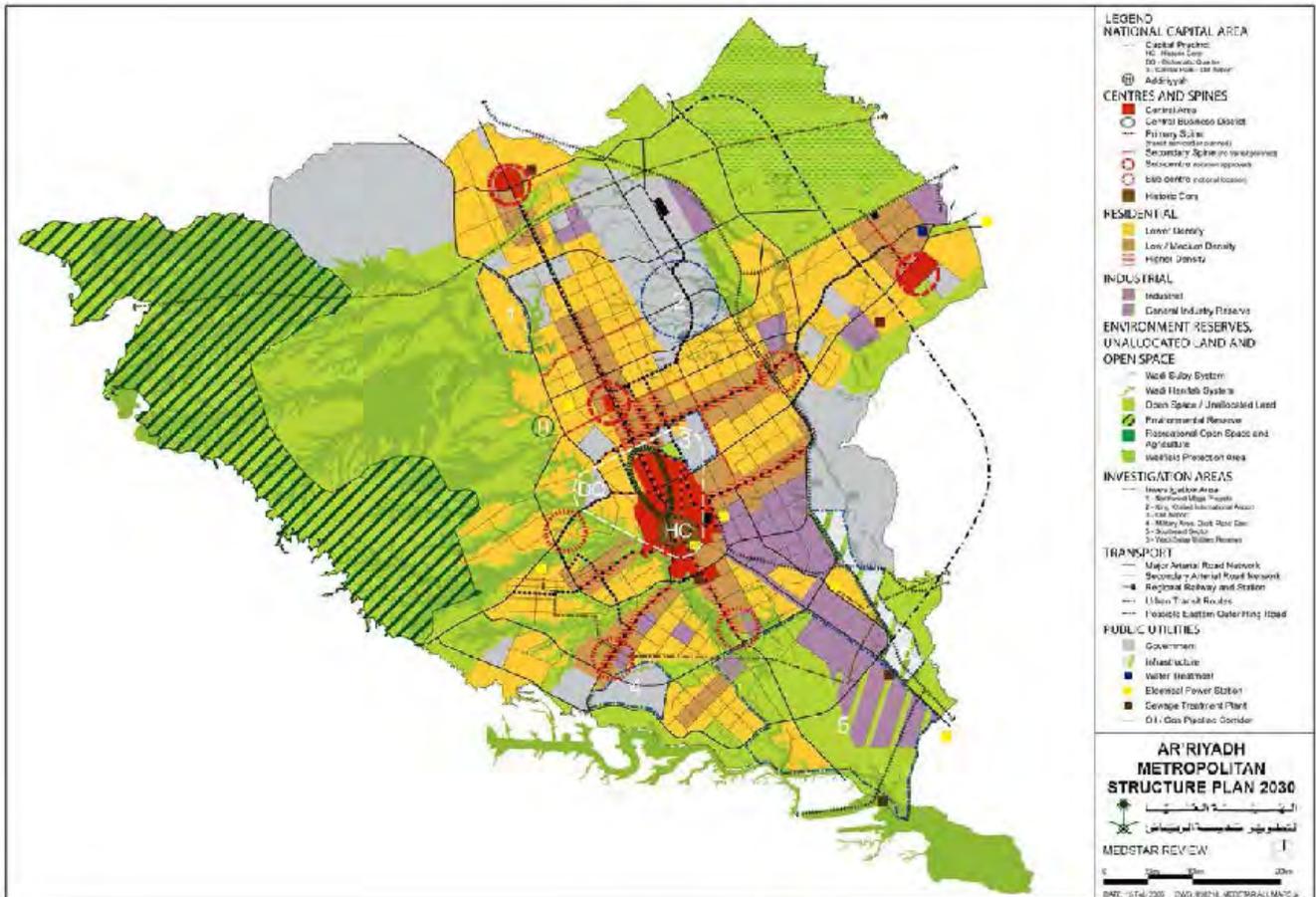
على الرغم من أن اللائحة التنفيذية المحدثة لتحديد قواعد حدود النطاق العمراني واضحة وصريحة فيما يتصل بحظر التنمية خارج حدود النطاق العمراني، هناك بعض الاستثناءات، مثل أراضي المشروعات السكنية التي تقلل من فاعلية لوائح النطاق العمراني،

مع توجهات استراتيجيات التنمية العمرانية والإقليمية، منها:

- إعطاء الأولوية للمشروعات التي تشكل جزءاً من الاستراتيجيات العمرانية، بما في ذلك تحديد مسارات شبكات الطرق الرئيسية والسكك الحديدية الواقعة في الأراضي الخاصة، على أي مشاريع تنمية او حضرية أخرى.
- لا يسمح بالمشروعات الحضرية خارج حدود النطاق العمراني إلا بموافقة وزارة الشؤون البلدية والقروية على المخططات وفقاً للضوابط والإجراءات الرسمية.
- الموافقة على المشروعات الكبرى ذات الطبيعة الخاصة بقرار من وزير الشؤون البلدية والقروية وفقاً للضوابط والإجراءات.

كما تحدد اللائحة التنفيذية المحدثة ضوابط السماح بتخطيط الأراضي وتطويرها التي يتوجب على أصحاب الأراضي والمطورين اتباعها وفق مستويات مراكز النمو الوطنية والإقليمية والمحلية، وضوابط توفير البنية التحتية تبعاً لمساحات الأراضي المراد تخطيطها، حيث تصنف مدينة الرياض كمركز نمو وطني (الشكل ١٧).

كما تقضي اللائحة بأن المنطقة الواقعة بين حد حماية التنمية وحدود مرحلة ١٤٥٠هـ (٢٠٣٠) غير مخصصة للتنمية، إلا أن هنالك حالات خاصة تتجاوز هذه اللائحة في المشاريع الكبرى والمشاريع



الشكل ١٦. المخطط الاستراتيجي الشامل لحاضرة الرياض ٢٠٣٠

بعض الصلاحيات لرؤساء البلديات فيما يخص اعتماد تقسيم الأراضي تبعاً لحجم المشروعات السكنية.

إعداد مخطط الموقع وفق المعايير والأسس التخطيطية. توثيق موافقة المالك الخطة على الالتزام بضوابط التنمية العمرانية المعتمدة للمخطط المطلوب اعتماده عند تقديمه للأمانة.

بعد اعتماد المخطط ترسل نسخ مصدقة منه لكافة الجهات القائمة على شبكات المرافق العامة للاطلاع عليه وتسليم المالك المواصفات الفنية المعتمدة للتمشي بموجبها عند التنفيذ، مع تزويد وكالة الوزارة لتخطيط المدن بنسخة مصدقة من المخطط.

بعد التحقق من قيام المالك بتنفيذ كافة ضوابط التنمية العمرانية، يتم ختمه والتوقيع عليه بالاعتماد النهائي. النظر في الاعتراضات المقدمة إلى أمانة أو إمارة المنطقة وفق الإجراءات المتبعة وإصدار القرارات اللازمة.

#### نظام رسوم الأراضي البيضاء - مدينة الرياض

نسبة الأراضي غير المطورة " الأراضي البيضاء " في مدينة الرياض عالية، وتشكل نسبة ٤٥% (٢٠٢٤ هـ) من إجمالي الأراضي المتاحة للتنمية الحضرية ضمن حدود النطاق العمراني لمدينة الرياض حتى العام ١٤٥٠هـ. وقد ساهم وجود الأراضي البيضاء بشكل

مثال ذلك قطع الأراضي الممنوحة للمواطنين خارج حدود مرحلة النطاق العمراني ٢٠١٤-٢٠١٩ وما ينجم عنها من اختلال التوازن الاجتماعي والبيئي والاقتصادي ( استعمالات أراضي غير متوافقة، ومضاربات عقارية) إضافة إلى أنماط نمو غير متوازنة (زحف عمراني).

هناك تباين يتعلق بحجم حدود النطاق العمراني لمدينة الرياض وحجم الحراك الديموغرافي فيها قد يؤثر سلباً في أعمال التكثيف الحضري، ففي ضوء توقعات النمو السكاني الحالية ستكون كثافة ٢٠٣٠ السكانية ٢٦,٦ نسمة/هكتار طبقاً لحسابات الإدارة العامة لتنسيق المشروعات المعنية بالنطاق العمراني، وهي أقل بكثير من الكثافة الموصى بها التي يستهدفها موئل الأمم المتحدة والبالغة ١٥٠ نسمة/هكتار.

#### إصدار رخص تخطيط الأراضي

يتقدم المالك المطور بطلب تخطيط الأرض مرفقاً به مخطط الموقع العام إلى أمانة منطقة الرياض.

تقوم الأمانة بدراسة الطلب وفق ضوابط تخطيط الأراضي، وتقوم بتنزيل الموقع على خريطة النطاق العمراني للتأكد من مرحلة التنمية العمرانية للموقع وإبلاغ المطور بالاشتراطات، ومن ثم يتم استكمال الإجراءات النظامية اللازمة للاعتماد، باستثناء ما نصّ عليه القرار الوزاري رقم ١٧٧٧٧ الذي يخول

### تصنيف حدود التنمية العمرانية لاعتماد مخططات تقسيم الأراضي

#### ومراحل حدود التنمية الحضرية

اللائحة التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري

رقم ٦٦٠٠ بتاريخ ٢٠١٤/١٢/٢٠

المرحلة الأولى (٢٠١٤-٢٠١٨)	المرحلة الثانية (٢٠١٩-٢٠٢٤)	المرحلة الثالثة (٢٠٢٥-٢٠٣٠)
مراكز النمو الوطني (مكة المكرمة، الرياض، المدينة المنورة، جدة والدمام)		
أكثر من ٥٠٠ متر مربع		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- سفلتة الطرق الداخلية</li> <li>- المياه والصرف الصحي</li> <li>- تنفيذ شبكة الإنارة</li> <li>- البنية التحتية لتصريف مياه الأمطار</li> <li>- طرق الربط بأقرب طريق رئيسي</li> <li>- النسبة المئوية للمنطقة السكنية المنجزة لا تقل عن ٥٠%</li> <li>- توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات... إلخ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- سفلتة الطرق الداخلية</li> <li>- المياه والصرف الصحي</li> <li>- تنفيذ شبكة الإنارة</li> <li>- البنية التحتية لتصريف مياه الأمطار</li> <li>- طرق الربط بأقرب طريق رئيسي</li> <li>- النسبة المئوية للمنطقة السكنية المنجزة لا تقل عن ٥٠%</li> <li>- توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات... إلخ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- سفلتة الطرق الداخلية</li> <li>- المياه والصرف الصحي</li> <li>- تنفيذ شبكة الإنارة</li> <li>- البنية التحتية لتصريف مياه الأمطار</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- سفلتة الطرق الداخلية</li> <li>- الصرف الصحي والكهرباء</li> <li>- توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات وغيرها)</li> </ul>	-	-

الشكل ١٧. مصفوفة تبيين بدائل وخيارات التنمية ضمن مراحل نطاق التنمية العمرانية في مراكز النمو الوطنية (بما فيها مدينة الرياض)

### ٣,٣ السياق المؤسسي

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

يتأثر نمط النمو والتنمية في الرياض بإطار التخطيط المؤسسي لهيئة تطوير مدينة الرياض، حيث يتولى مركز المشاريع والتخطيط بالهيئة مهمة إجراء التخطيط الحضري لمدينة الرياض، ويشمل ذلك ضمان توفير الطرق والشوارع والتجهيزات الضرورية وصيانة ونظافة البيئة بالإضافة إلى إدارة الترخيص لجميع أنواع أنشطة البناء<sup>(١٣)</sup> ضمن حدود أمانة منطقة الرياض. ويقوم المركز عبر الهيئة بالتنسيق مع كافة الأجهزة الحكومية المعنية لتحقيق التنمية العمرانية الشاملة، إلا أن ضعف التنسيق بيني يؤثر سلباً في تقديم الخدمات وتنفيذ المشاريع.

#### ٢,٣,٣ السياق الإقليمي - منطقة الرياض

وفقاً للتصنيف الإداري لوزارة الداخلية، يضم تشكيل منطقة الرياض ٢٠ محافظة، منها ١٢ فئة (أ) و٨ فئة (ب)، و٤٥٤ مركز نمو، منها ١٧٢ مركز فئة (أ) و ٢٨٢ مركز فئة (ب)، وتعد مدينة الرياض المركز الإداري للمنطقة، وهي بلدية من فئة "أمانة"<sup>(١٤)</sup> يرأسها "أمين". وتقتصر ماليتها السنوية<sup>(١٥)</sup> على تمويل الحكومة، حيث تقوم الحكومة برصد المخصصات المالية على أساس ميزانية البنود السنوية<sup>(١٦)</sup> التي يتم من خلالها تحديد أحجام النفقات لتقابلها اعتمادات مالية لكل بند من بنود الميزانية.

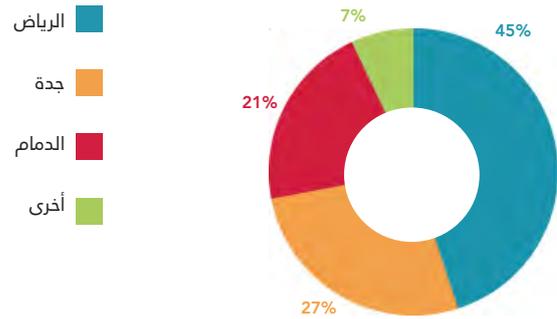
وبموجب نظام المناطق<sup>(١٧)</sup> تتولى إمارة منطقة الرياض إدارة المحافظات والمراكز والإشراف على أجهزة الحكومة في المنطقة وبحث شؤون تنمية وتطوير المنطقة معها، وتقديم تقارير سنوية لوزارة الداخلية عن كفاية أداء الخدمات العامة في المنطقة. أما مجلس المنطقة<sup>(١٨)</sup> ومقره في إمارة المنطقة، فيختص بـ: <sup>(١٩)</sup>

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

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

- دراسة مشروع ميزانية الأمانة وإقراره.

رئيس في النقص المتزايد في المساكن، لا سيما لتلبية متطلبات الشباب والنمو السكاني. حيث يقوم العديد من الملاك بالتمسك بالأراضي بهدف تعظيم قيمة الأرض بدلاً من تطويرها. في عام ١٤٣٧ هـ صدر قرار مجلس الوزراء رقم ٣٧٩ في ١٤٣٧/٩/٨ هـ بالموافقة على اللائحة التنفيذية لنظام رسوم الأراضي البيضاء الذي يفرض رسوماً سنوية بنسبة ٢,٥% من القيمة التقديرية للأراضي البيضاء<sup>(١١)</sup>، والتي يحددها النظام بأنها كل أرض فضاء مخصصة للاستعمال السكني، أو السكني التجاري داخل حدود النطاق العمراني. ويتمثل الغرض من هذا النظام في: (أ) زيادة المعروض من الأراضي لمعالجة مشكلة نقص المساكن، (ب) إتاحة الأراضي السكنية بأسعار ميسرة، (ج) مكافحة الممارسات الاحتكارية. وستقوم وزارة الإسكان بوصفها الجهة التنفيذية بتطبيق النظام على مراحل، حيث شرع في تسجيل الأراضي البيضاء للمرحلة الأولى في مدن الرياض وجدة والدمام. (الشكل ١٨)



الشكل ١٨. رسم بياني للنسبة المئوية للأراضي البيضاء - المرحلة الأولى من تنفيذ رسوم الأراضي البيضاء

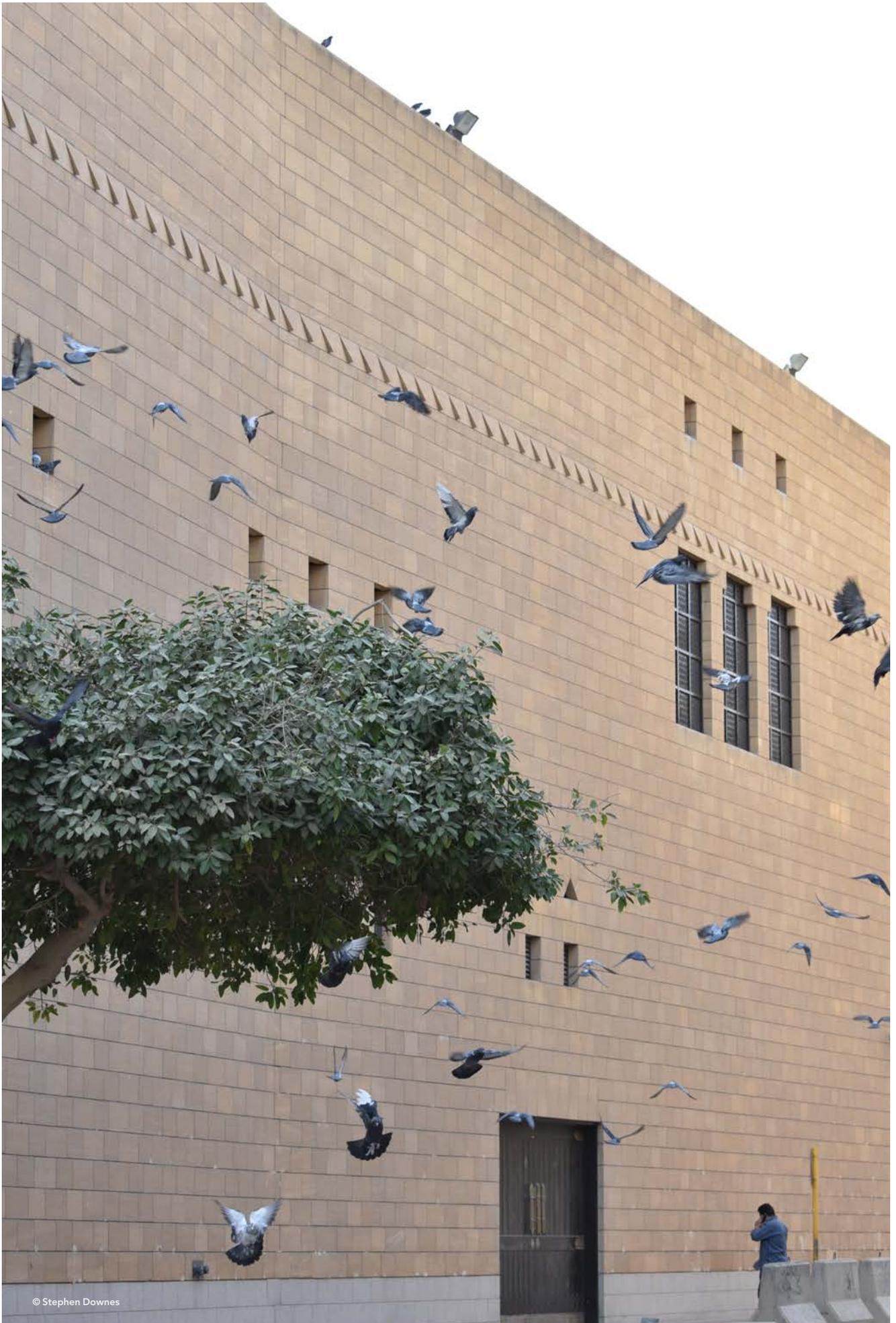
#### ٥,٢,٣ مخططات تقسيم الأراضي

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

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

وكانت أمانة منطقة الرياض قد اعتمدت ٢٧ مخططاً لتقسيم الأراضي ضمن حدود النطاق العمراني في الفترة يناير ٢٠١٧ - يونيو

(١١) ٢٠١٨



© Stephen Downes

مركز الملك عبدالعزيز التاريخي

- اقتراح المشاريع العمرانية داخل نطاق خدمات البلدية ومناقشتها وفق المخطط.
- إبداء الرأي في شأن المشاريع التي يتطلب تنفيذها نزع ملكية العقارات للمنفعة العامة.
- نطاق الخدمات البلدية.

لا يمتلك المجلس البلدي صلاحيات تنفيذية، حيث أنها مقصورة على هيئة تطوير مدينة الرياض، وأمانة منطقة الرياض، ولهذا يفتقر المجلس البلدي للقدرة على المتابعة المباشرة لتوصياته مع الأجهزة المعنية. وكما ذكر سابقاً، هيئة تطوير مدينة الرياض هي الجهة المسؤولة عن تنسيق وتنفيذ التنمية الحضرية في مدينة الرياض.

### النطاق المحلي - الرياض

تتكون منطقة الرياض من عدة مدن أكبرها مدينة الرياض المركز الإداري للمنطقة، وتدار بمستوى "أمانة" وهي جهاز خدمي له شخصية اعتبارية ذات استقلال مالي وإداري يرأسها مسئول بمسمى "أمين"، يتم تعيين الأمين بقرار وزير الشؤون البلدية والقروية.

تتولى وكالة التعمير والمشاريع بالأمانة شؤون التنسيق مع وزارة الشؤون البلدية والقروية فيما يخص المدن والقرى والشوارع والبناء، ويعمل بها ٤٠ من مهندسي تخطيط المدن والمعماريين في الإدارات العامة التابعة لها وهي:

- الإدارة العامة للتخطيط العمراني.
- الإدارة العامة للتنفيذ والاشراف.
- الإدارة العامة للتشغيل والصيانة.
- الإدارة العامة للأراضي والممتلكات.
- الإدارة العامة للدراسات والتصاميم.

وقد قام مركز المشاريع والتخطيط بهيئة تطوير مدينة الرياض بتأسيس مرصد الرياض الحضري<sup>(٢٠)</sup>، حيث يدعم المرصد وكالة التعمير والمشاريع من خلال قياس حجم التقدم المحرز كل ثلاث سنوات في مجالات:

- مدى تحقيق رؤية المملكة ٢٠٣٠.
- مدى تحقيق الهدف ١١ من أهداف التنمية المستدامة.
- قياس مستوى مؤشر ازدهار مدينة الرياض والمؤشرات العمرانية والحضرية والمحلية الأخرى.

ويؤدي القطاع الخاص والهيئات الحكومية المستقلة دوراً حيوياً في مشروعات تطوير الأراضي في الرياض، مثال ذلك صندوق الاستثمارات العامة الذي يعمل مستقلاً بإشراف حكومي رفيع المستوى<sup>(٢١)</sup>.

### ٣،٣،٣ الآثار التشريعية والمؤسسية - الرياض

معظم القرارات الفنية والموافقات الصادرة عن منظومة الإدارة البلدية ممثلة بأمانة منطقة الرياض، بما فيها القرارات التخطيطية، تتخذ على أساس تقديري وفقاً للأولويات التي تحددتها أمانة منطقة الرياض ومركز المشاريع والتخطيط بهيئة تطوير مدينة الرياض والمجلس البلدي، حيث أن عدم وجود آليات نظامية لموامة وتوجيه منظومة التخطيط سيؤثر سلباً على جذب الاستثمار الأجنبي، وهو مالا يتمشى مع الركيزة الاقتصادية لرؤية المملكة ٢٠٣٠.

### ٤،٣ التمويل البلدي

تستأثر منطقة الرياض بنحو ٤٪ من إجمالي عدد المصانع المنتجة في المملكة<sup>(٢٢)</sup>، وتبلغ مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي نحو ٢٩٪، تليها المنطقة الشرقية ومنطقة مكة المكرمة، وتسهمان بـ ٢٤٪ و ٢١٪ على التوالي<sup>(٢٣)</sup>.

ويضم سوق العمل في منطقة الرياض قطاعات البناء، المالية والتأمين والعقارات، الخدمات المجتمعية والاجتماعية، المعلومات والاتصالات، والتصنيع.. تستخدم أكثر من ٧٪ من القوى العاملة في المنطقة<sup>(٢٤)</sup>.

ولتعزيز التنوع الاقتصادي والابتكار في الرياض، تركز الحكومة على الصناعات، والنقل، والسياحة، والقطاع الخدمي<sup>(٢٥)</sup>، إذ تعد التنمية الاقتصادية من أساسيات تحقيق الأهداف الاقتصادية الوطنية لرؤية المملكة ٢٠٣٠.

يعتبر تطوير المرافق العامة (على سبيل المثال، النقل) لخدمة القطاعات الاقتصادية الرئيسية في الرياض (مثل الصناعة والسياحة)، من الأولويات الحكومية لتحسين الوصول إلى الأسواق، وتحفيز المنافسة، وتسخير انتاجية المدينة، والمساهمة في الاقتصاد الوطني. وتتضمن استراتيجية الحكومة لتحقيق أهدافها التزاماً متجدداً بتوفير خدمات عالية الجودة في مجال التعليم والصحة والإسكان الميسر، مع مواكبة تلبية احتياجات ومتطلبات السكان، حيث تستقطب مدينة الرياض ٧٨٪ من إجمالي سكان المنطقة<sup>(٢٦)</sup>، من خلال تعزيز الرابطة السببية بين الاحتياجات الإقليمية والمحلية، والتعليم والتدريب، و الاقتصاد المحلي، تعمل الإدارات البلدية على تعزيز النمو في رأس المال البشري وتهيئة سوق أفضل يشجع على البحث والابتكار والتنوع الاقتصادي<sup>(٢٧)</sup>.

### ١،٤،٣ النظام المالي

تتطلب التنمية الاقتصادية الحضرية والمحلية المستدامة نظام إدارة مالي عام سليم ومن. حالياً، تقوم خطة التنمية الوطنية بتوجيه المالية العامة لمنطقة الرياض، وهذا النظام شديد المركزية ويعتمد على الدعم الحكومي لتمويل أنشطة ومشاريع التنمية المحلية. ففي عام ٢٠١٧، خصصت الحكومة ٥٪ من الميزانية العامة للخدمات البلدية، والتي تشمل مشاريع وبرامج تديرها وزارة الشؤون البلدية والقروية. (شكل ١٩ وشكل ٢٠)

في عام ٢٠١٦، بلغت الإيرادات الذاتية المباشرة لأمانة منطقة الرياض ٣،١ مليون ريال سعودي، ما يعادل ١٥٪ من ميزانية الأمانة. والموارد الأخرى مقصورة على الدعم الحكومي وما يخص من الميزانية العامة. ويوضح الشكل ٢١ ميزانية الأمانة لعام ٢٠١٦ حسب بنود الإنفاق. وتشكل برامج التشغيل والصيانة والتعاقدات أكبر جزء من الميزانية تليها المشاريع والرواتب ومصاريف التشغيل.

بشكل عام، تمثل برامج التشغيل والصيانة بند إنفاق كبير بالنسبة لكافة الأمانات والبلديات في المملكة العربية السعودية، يمثل ٣٦٪ من نفقات الميزانية (الشكل ٢٢).

وفي مسعى لتحسين إدارة مالية الأمانات والبلديات، وتقليل الاعتماد على الحكومة، يوجه برنامج التحول الوطني الإدارات المحلية في وضع سياسات مالية سليمة باستخدام أدوات مالية جديدة.<sup>(٣٠)</sup>

#### ٤،٤،٣ تمويل رأس المال للخدمات البلدية

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

تم إدخال إصلاحات حديثة لتحسين السوق المالية من خلال زيادة رأس المال. على سبيل المثال، تم مؤخراً طرح نظام السوق المالية، وهيئة السوق المالية، والسوق المالية السعودية (تداول) المملوكة

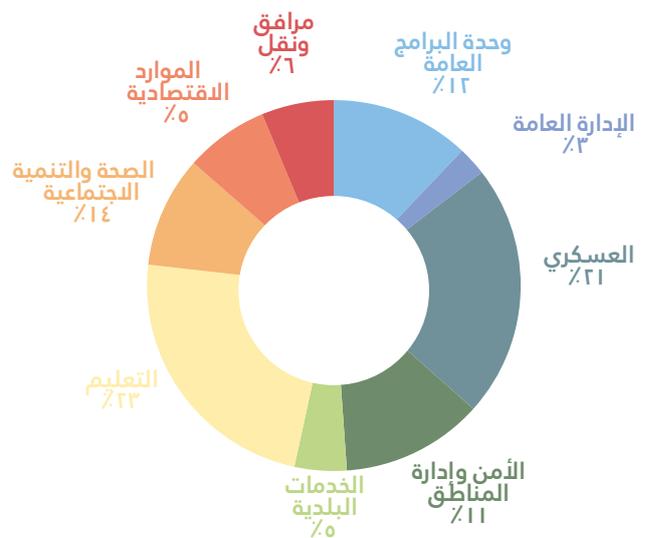
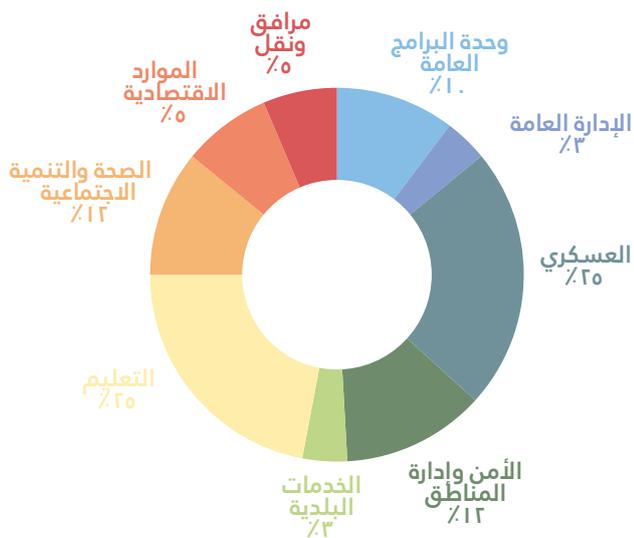
تتولى وزارة الشؤون البلدية والقروية، عبر الأمانات،<sup>(٣١)</sup> مسؤولية تمويل أنشطة القطاع البلدي، مثل التخطيط الحضري، تراخيص البناء، والصرف الصحي، وصيانة شبكات الطرق والشوارع في حدود الأمانات والبلديات. بالإضافة إلى وزارة الشؤون البلدية والقروية، هناك العديد من الوزارات والجهات الحكومية الأخرى تقوم بتمويل وتنفيذ مشاريع على المستوى المحلي، على سبيل المثال، توفر وزارة التعليم تمويلاً مباشراً لمدارس المدينة.

#### ٢،٤،٣ إيرادات البلدية/ الأمانة

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

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

#### ٣،٤،٣ تمويل تكاليف التشغيل البلدية/ الأمانة



المصدر: بهاتيا، آر، (٢٠١٧). "ميزانية المملكة العربية السعودية لعام ٢٠١٧"، بنك الخليج الدولي. الشكل ٢٠. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٦.

المصدر: بهاتيا، آر، (٢٠١٧). "ميزانية المملكة العربية السعودية لعام ٢٠١٧"، بنك الخليج الدولي. الشكل ١٩. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٧.

للقطاع الخاص في المملكة العربية السعودية بهدف تحسين سوق رأس المال المحلي.

بين عامي ٢٠١١ و ٢٠١٦ ، ارتفعت قيمة الأسهم السعودية أكثر من ٥٠٪ من الناتج المحلي الإجمالي إلى حوالي ٧٠٪، واليوم ، تُعدّ "تداول" السوق المالي الوحيد للأسهم السعودية والأكبر في الدول العربية.<sup>(٢١)</sup> وإلى جانب تداول، قدمت المملكة العربية السعودية "نمو"، وهو سوق الأسهم للشركات الصغيرة والمتوسطة مع متطلبات اكتتاب أقل. يُعدّ "نمو" خياراً سليماً للشركات الصغيرة والمتوسطة المهتمة بالوصول إلى السوق العام.

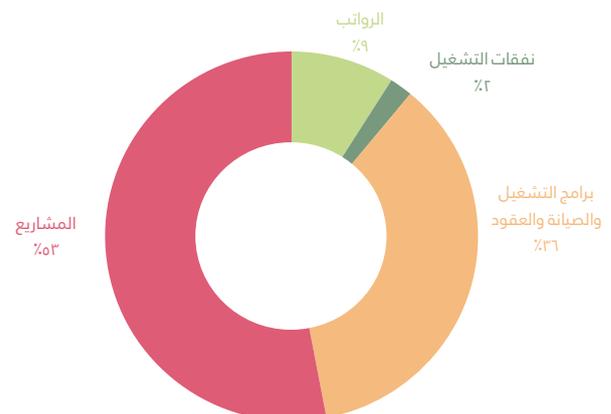
بالإضافة إلى توافر الخدمات المصرفية التقليدية، مرّت البنوك المحلية في المملكة العربية السعودية بسلسلة من عمليات الاندماج والاستحواذ بعد صدمة أسعار النفط في الفترة ٢٠١٤-٢٠١٥ ، وتنوع أصولها ، وبدأت بتقديم منتجات استثمارية تقليدية وإسلامية لقاعدة استثمار متنوعة.<sup>(٢٢)</sup> وأصبحت سوق المملكة العربية السعودية مثالاً على كفاءة تخصيص رأس المال المدفوع بالإصلاحات الإستراتيجية وزيادة القيمة السوقية.<sup>(٢٣)</sup>

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

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

بنود الميزانية	ريال سعودي (x ١٠٠٠)
الرواتب	٦٦١,٣٥٥
نفقات التشغيل	١١٨,٦٦٧
برامج التشغيل والصيانة والعقود	٢,٦٧٨,٩١٤
المشاريع	٣,٩٤٧,٢٤٦
إجمالي الميزانية	٧,٤٠٦,١٨٢

المصدر: وزارة المالية، المملكة العربية السعودية (٢٠١٦).  
الشكل ٢٢. ميزانية أمانة الرياض (٢٠١٦)



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



© FSCP

أراضي بيضاء في وسط الرياض





© Andrew Shenouda

# المدنية الحائبة

٤



## ١,٤ أنماط النشاط الحضري

### ١,١,٤ التطور العمراني للمدينة وأنماط التنمية

#### عدد السكان

٦,٧٠٠,٠٠٠ نسمة



#### الكثافة السكانية في المساحة المبنية

٧١ شخص/هكتار



#### الفئات العمرية

٥٨٪ > ٣٠



#### معدل النمو السكاني

٤٪



#### مدينة الرياض مقارنة بمدينة باريس

السكان: ٢,٢٠٦,٤٨٨  
المساحة: ١٠,٥٠٠ هكتار  
الكثافة: ٢١٠ شخص/هكتار

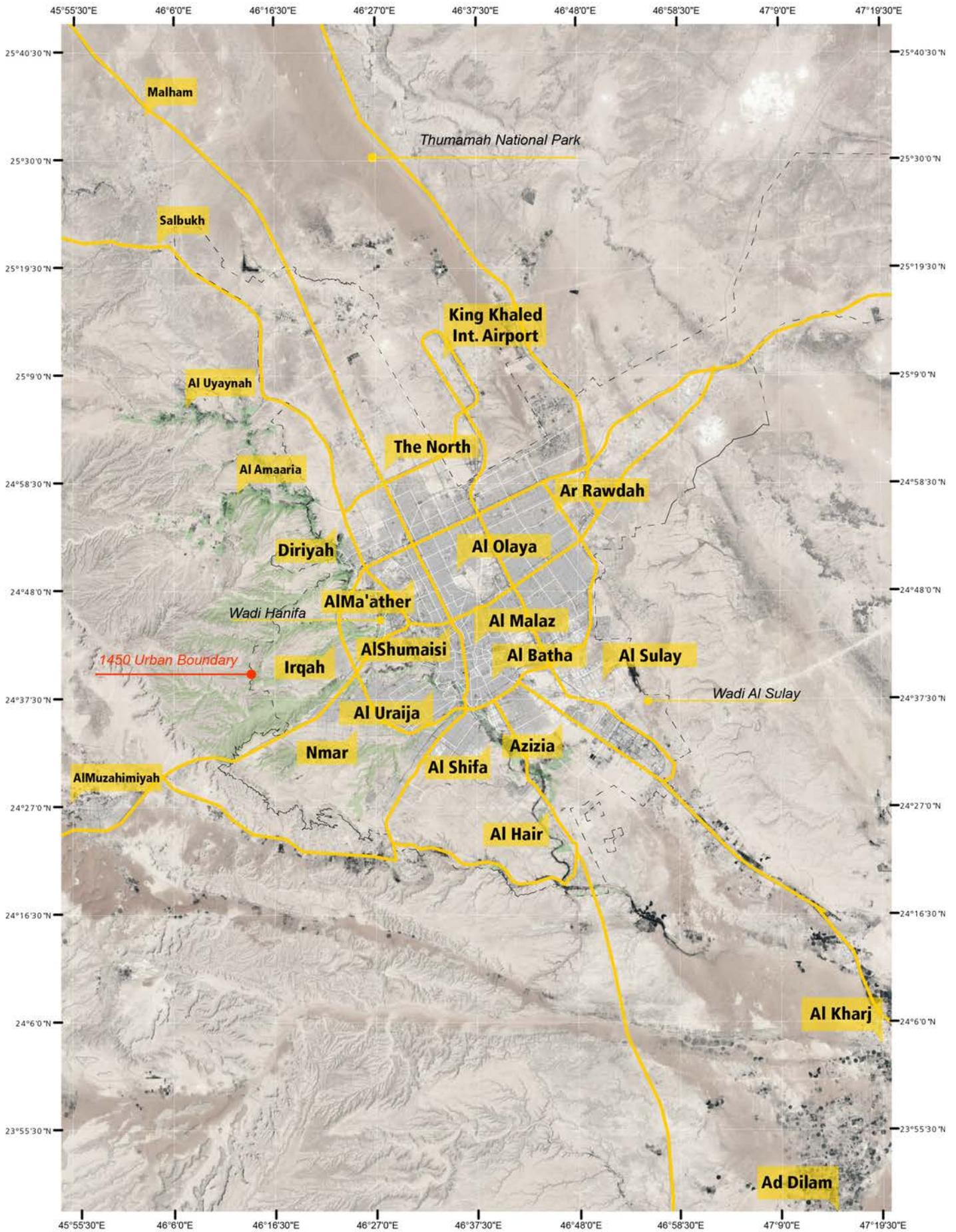


الرياض هي عاصمة المملكة العربية السعودية ، وتقع جغرافيا في وسط شبه الجزيرة العربية. تطورت على ضفاف وادي حنيفة. وعلى مدى العقود القليلة الماضية، شهدت المدينة توسعا هائلا نتيجة النمو السكاني السريع، وارتفاع معدلات الهجرة الداخلية والخارجية إليها، ووفرة الفرص الاقتصادية والتعليمية. تشكلت المدينة في الماضي من سلسلة من تجمعات سكانية لخدمة تجارة القوافل. وكانت تلك التجمعات محاطة بالتلال والمنحدرات والأودية ، أهمها وادي حنيفة الذي حافظ على أهميته كمصرف طبيعي للمياه ومعلم بيئي بارز للمدينة، وما زالت ضفاف الوادي الخصبة تدعم الأنشطة الزراعية. كذلك تمتلك الرياض عناصر تاريخية تمنحها هوية فريدة، مثل حي الطريف، الذي يعدّ أهم معالم الدرعية التاريخية التي شكلت الرياض القديمة ، والعنصر الأساسي للتطوير فيها، فقد كان مقراً للحكم في الدولة السعودية الأولى ، تم إدراجه مؤخراً في قائمة اليونسكو للتراث العالمي، كمعلم تراثي ممثل لطابع العمارة التقليدية في نجد. هناك أيضا قصر المصمك، أحد أقدم المباني التاريخية التي تشير إلى مراحل تأسيس المملكة العربية السعودية ، وتروي قصة تأسيس المملكة على يد الملك عبد العزيز آل سعود، وهو مفتوح الآن للجمهور بعد جهود الترميم الأخيرة، ويمثل مع متنزه البجيري السياحي، وتأهيل وادي حنيفة نقلة حضارية ومتنفس ثقافي وترويحي. وتشمل العناصر التاريخية الأخرى التي تمنح الرياض هوية فريدة قصر المربع ، وأطلال سور الرياض القديمة، وطريق الجمال القديم.

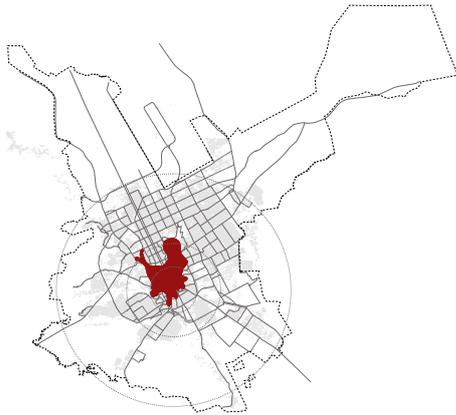
في ستينات القرن العشرين، بدأت مدينة الرياض في التوسع مع ازدياد عدد السكان نتيجة الطفرة النفطية. وشهدت النمو الأكبر في الثمانينات. ومنذ ذلك الحين، تضاعفت سكاناً ومساحةً. وكان الاتجاه السائد للنمو حتى الثمانينات باتجاه الشرق والغرب، في أواخر التسعينات ، بدأت المدينة في التوسع في جميع الاتجاهات. وخلال هذه الفترة الزمنية، شهدت المدينة زيادة كبيرة في عدد السكان، حيث وصل إلى ٢,٣ مليون نسمة في غضون عشر سنوات - من عام ١٩٨٠ إلى عام ١٩٩٠.

خلال هذا التوسع، تنامى امتداد المساحة المبنية للمدينة في كل الاتجاهات، حيث توسعت مساحة المدينة بنحو ٢١٨ مرة مقارنة بما كانت عليه في عام ١٩٤٠ ، و زاد السكان ١٣ ضعفاً خلال نفس الفترة. وقد أدى ذلك إلى انخفاض في الكثافات السكانية وزيادة المساحة المخصصة للفرد الواحد، مما أدى إلى إجهاد الموارد الطبيعية المحدودة، والسير بالمدينة نحو نمط نمو غير مستدام.

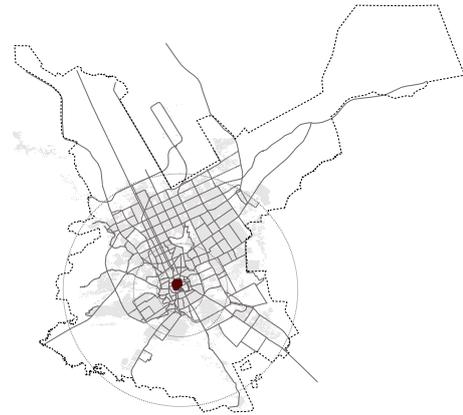
وقد أدى توافر الأراضي المستوية في معظمها، وتركز الأنشطة الاقتصادية، إلى نمو مركزين للأعمال باتجاه الشمال والشمال الشرقي، حيث تجري عملية التوسع هنا بمعدل أبداً بكثير من القطاعات الأخرى في المدينة. كما أن التوسع العمراني غرباً محدود بوجود وادي حنيفة، والتوسع والامتداد ناحية الشرق يقف عند حدود النطاق العمراني، أما التوسع جنوباً فغير مرغوب وبخاصة للأغراض السكنية نظراً لانتشار المناطق الصناعية هناك.



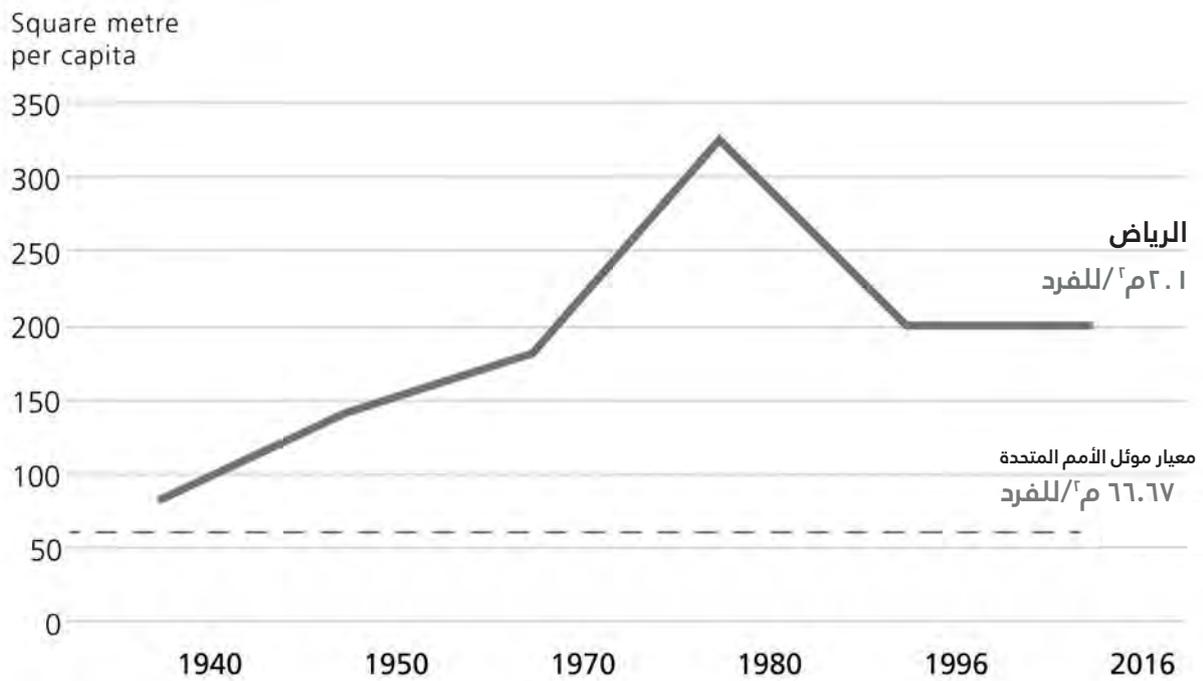
الشكل ٢٣. صورة جوية للنطاقات الإدارية والعمرانية والمجاورات السكنية والبنى التحتية الرئيسية لمدينة الرياض

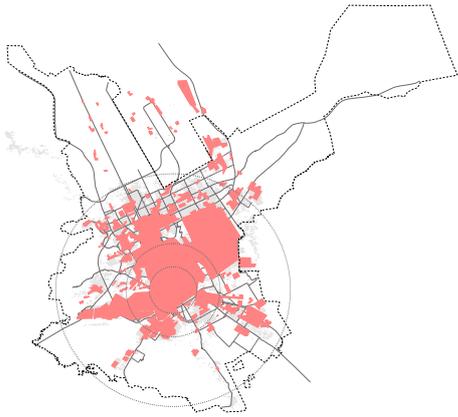


**١٩٧٠.**  
 المساحة: ٧,٥٩٠ هكتار  
 عدد السكان: ٤٢٠,٠٠٠  
 الكثافة: ٥٥,٣ شخص/هكتار

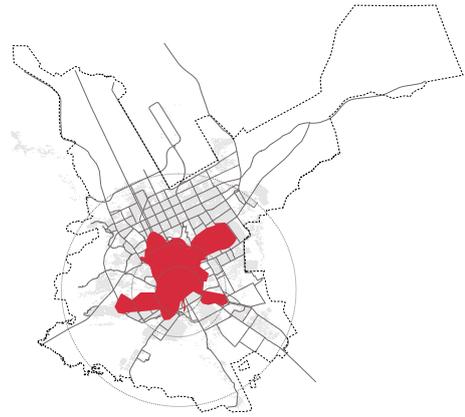


**١٩٤٠.**  
 المساحة: ٤١٦ هكتار  
 عدد السكان: ٥٠,٠٠٠  
 الكثافة: ١٢٠,١ شخص/هكتار

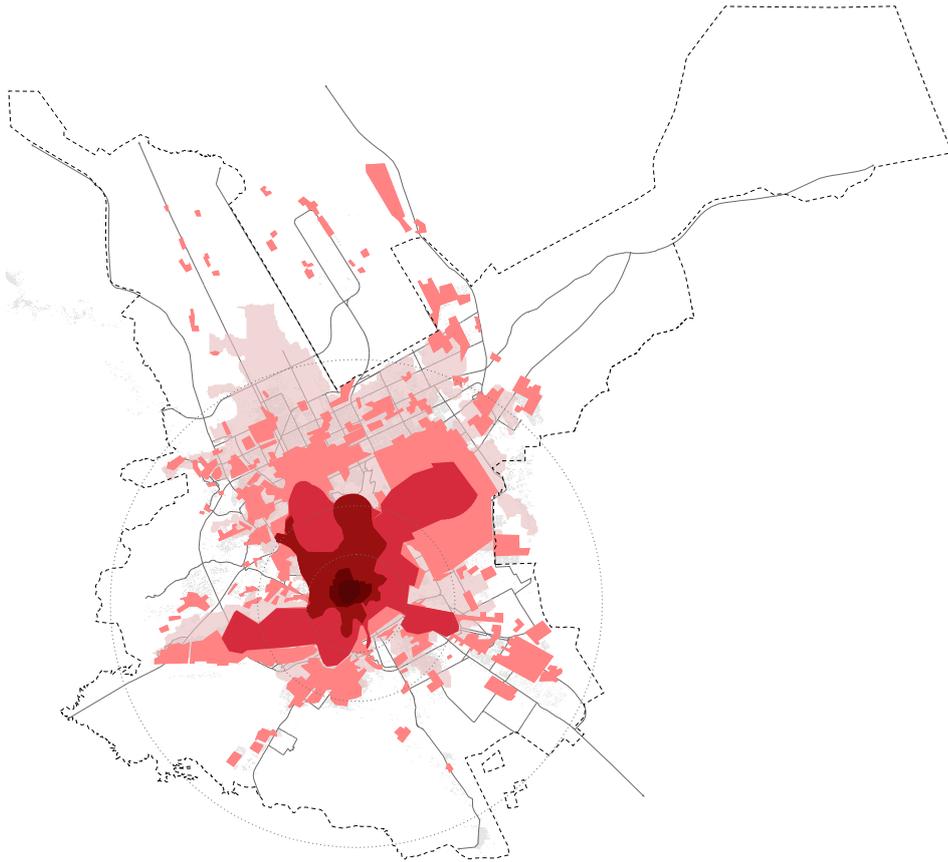




**١٩٩٦**  
 المساحة: ٦١,٩٦٥ هكتار  
 عدد السكان: ٣,١٠٠,٠٠٠  
 الكثافة: ٥٠,٠ شخص/هكتار



**١٩٨١**  
 المساحة: ٢٤,٧٠١ هكتار  
 عدد السكان: ٧٦٠,٠٠٠  
 الكثافة: ٣٠,٧ شخص/هكتار



**٢٠١٦**  
 عدد السكان: ٦,٥٠٦,٧٠٠  
 الكثافة: ٤٩٦,٦ شخص/هكتار  
 المساحة: ١٣١,٠٢١ هكتار

مراحل النمو العمراني والحضري



قبل ٢٠١٧

٢٠١٧



## ٢,١,٤ الحدود الإدارية

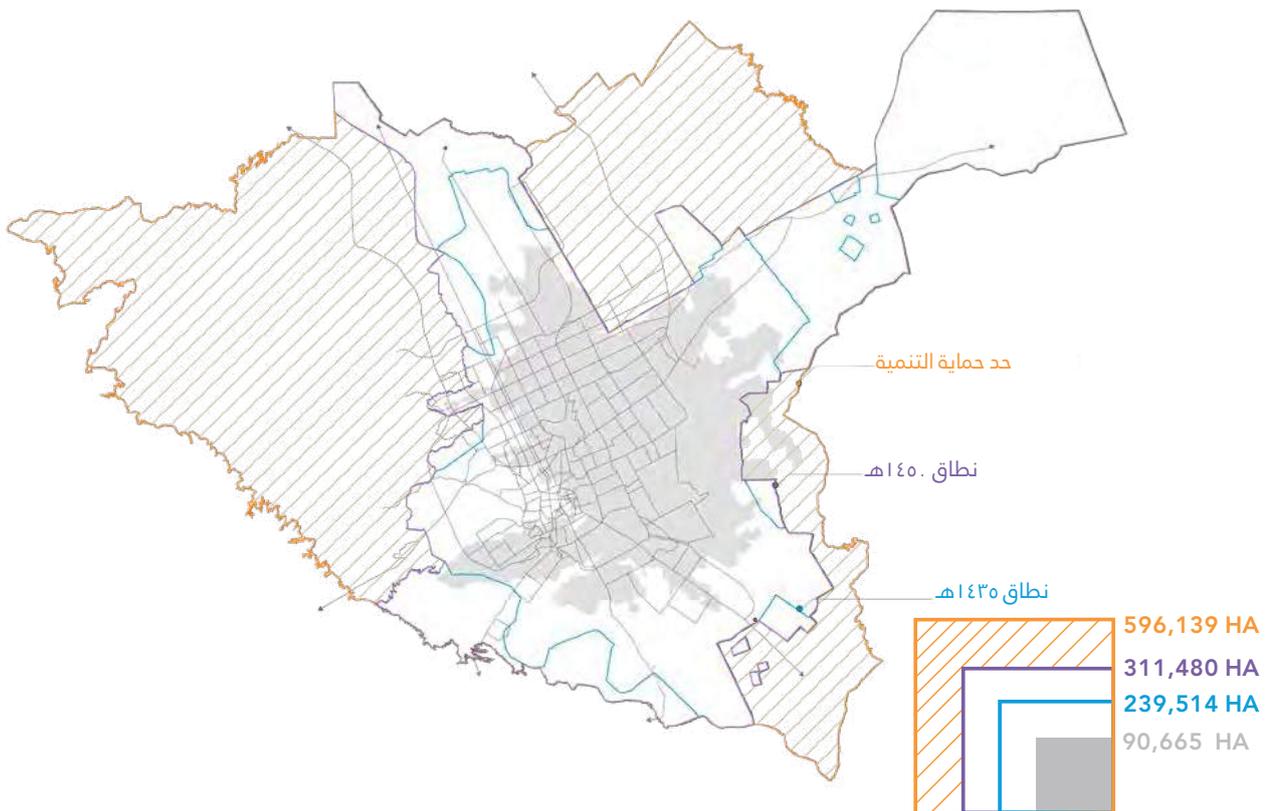
ويعتبر مركز المشاريع والتخطيط بهيئة تطوير مدينة الرياض الجهة الإدارية والتنفيذية لأعمال التطوير ضمن حدود مراحل النطاق العمراني ١٤٣٥هـ و ١٤٥٠هـ بالتعاون مع أمانة منطقة الرياض والإدارة العامة لتنسيق المشروعات بوزارة الشؤون البلدية والقروية المعنية بترسيم حدود النطاق العمراني.

وفي ضوء معدل النمو السكاني الحالي، والكثافة السكانية ١٥ نسمة/هكتار الموصى بها من موئل الأمم المتحدة، بالإضافة إلى الأراضي الفضاء المتاحة داخل الكتلة العمرانية الحالية، والحدود المقترحة لعام ١٤٣٥هـ، سيتوافر لمدينة الرياض مساحات من الأراضي تكفيها لمدة ٣٥ سنة أخرى، أو لتلبية احتياجات ٢٢ مليون نسمة، علاوة على مساحة الأراضي الواقعة ضمن حدود مرحلة النطاق العمراني ١٤٥٠هـ البالغة ٢٣.٨٣٣ هكتاراً لأغراض التطوير المستقبلي والتي ستكون، حسب كثافة موئل الأمم المتحدة الموصى بها وهي ١٥ نسمة/هكتار، قادرة على استيعاب إجمالي ٤٢ مليون نسمة و ٤٣ عاماً لتطويرها عمرانياً. أي أن حدود مراحل النطاق العمراني ١٤٣٥هـ و ١٤٥٠هـ خصصت مساحات مستقبلية أكثر من اللازم لاستيعاب نمو سكان المدينة، الأمر الذي سيؤثر سلباً في تحقيق التنمية المستدامة المنشودة. وكان الأخرى بالتوسعات المقترحة في الشمال والشرق خارج المدينة على شكل قطبين تمويين بعيدا عن وسط المدينة، أن تكون مجاورة للكثلة العمرانية القائمة، وعلى مقربة من الخدمات والمرافق والتجهيزات العامة. حيث أن ربط المدينة بالتوسعات المقترحة على أطراف النطاق العمراني قد يؤدي إلى تفاقم التشتت العمراني.

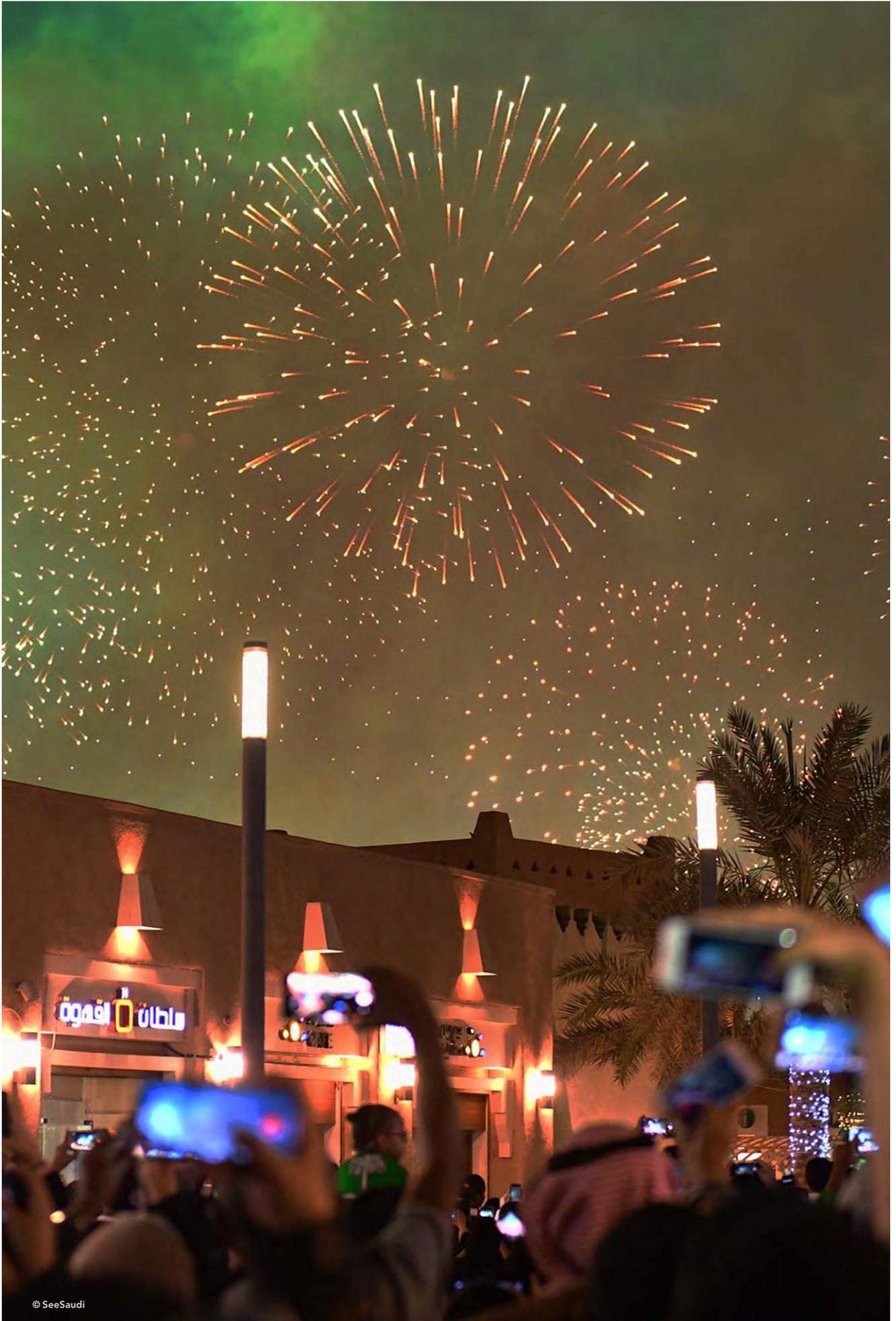
تتسم إدارة مدينة الرياض بتميزها كونها أكثر لامركزية مقارنة بالمدن الأخرى في المملكة العربية السعودية، وذلك لأهميتها كعاصمة للمملكة ومركز اقتصادي رئيس. ويشارك العديد من الأجهزة والهيئات الحكومية في التنمية الحضرية للمدينة. أبرزها وأهمها هيئة تطوير مدينة الرياض، وزارة الشؤون البلدية والقروية، أمانة منطقة الرياض، ووزارة الإسكان.

يشمل النطاق العمراني الحدود النظامية لضبط حركة التوسع العمراني، ويهدف إلى الحد من التشتت العمراني وتوفير بيئة عمرانية متكاملة ومترابطة تتمتع بمستوى متجانس من المرافق والخدمات العامة، إلا أن حدود النطاق العمراني لمدينة الرياض، كما هو حال المدن السعودية الأخرى، بالغت في تقدير النمو بتخصيصها مساحات مستقبلية كبيرة من الأراضي لأغراض التنمية ضمن حدود مراحل النطاق العمراني، ما يشجع على الكثافات السكانية المنخفضة بدلا من رفعها، الأمر الذي سينعكس على عامل توفير الخدمات والمرافق في ظل كثافات سكانية منخفضة، وتشمل حدود النطاق العمراني لمدينة الرياض المراحل التالية:

- حدود النطاق العمراني لعام ١٤٣٥هـ
- حدود النطاق العمراني لعام ١٤٥٠هـ
- حد حماية التنمية.



الشكل ٢٦. حدود النطاقات العمرانية في مدينة الرياض



© SeeSaudi

ساحة البجيري - الدرعية



### ٣,١,٤ الكثافة الحضرية

إجمالاً، يقترب متوسط الكثافة السكانية في مدينة الرياض من ٧١,٨ نسمة/هكتار، وبذلك يقل عن نصف كثافة موئل الأمم المتحدة الموصى بها وهي ١٥٠ نسمة/هكتار، وعن كثير من معظم العواصم في أنحاء العالم، ولكن لأن الرياض تشهد معدل نمو سنوي يبلغ ٤٪، فإن لديها من المقومات ما يمكنها من تشكيل بيئة عمرانية كثيفة وحيوية.

يبلغ العدد الحالي لسكان مدينة الرياض ٧.٠٠٠.٠٠٠ نسمة، ما يعادل تقريباً ١٩٪ من إجمالي سكان المملكة العربية السعودية. ومع ذلك لا يعكس متوسط الكثافة ٧١,٨ نسمة/هكتار حالة الرياض كعاصمة، على الرغم من ارتفاعها بقليل عن المتوسط الوطني.

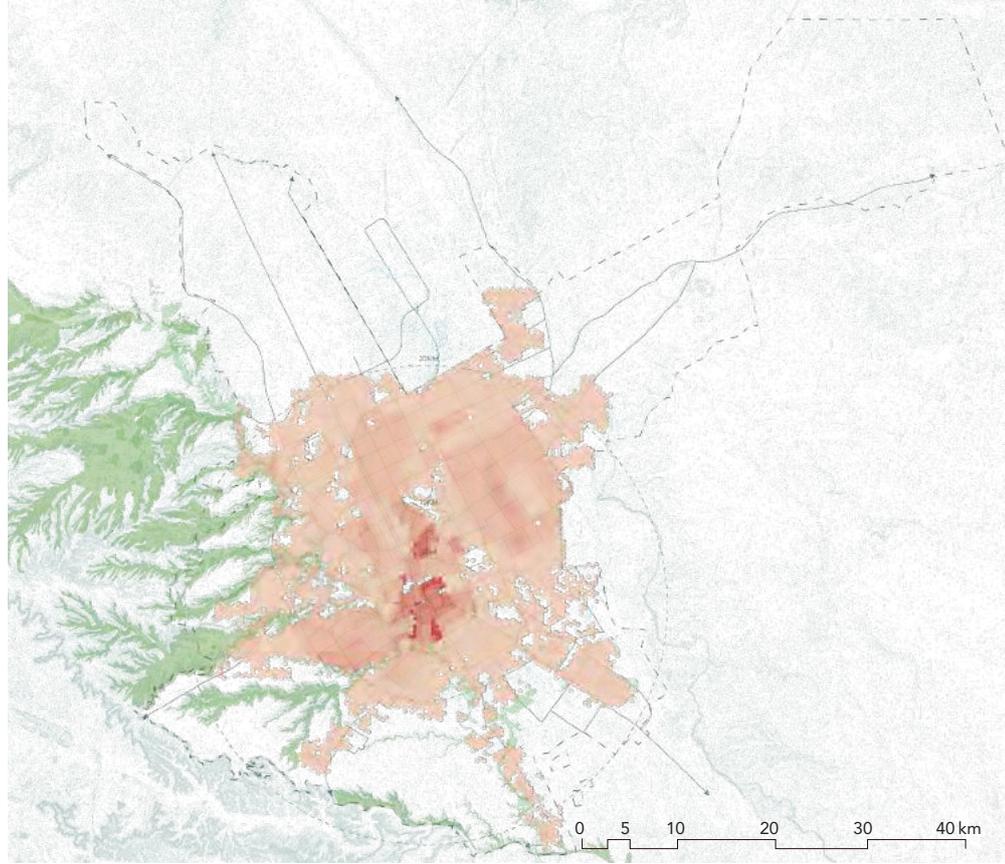
كما ذكرنا سابقاً، تشكلت المدينة من اندماج مجموعة أحياء قديمة، شكلت بمرور الوقت الرياض الحالية. كان نسيج الرياض العمراني في أربعينات القرن العشرين مدمجاً، يستوعب كثافة سكانية تتراوح بين ٧٠ - ١٢٠ نسمة/هكتار وكان متناغماً مع طبيعة الوادي الذي يوفر فضاءات خضراء مفتوحة. ويتسم بطابع العمارة النجدية المتكيف مع المناخ الصحراوي. خلال تلك الفترة، كانت الرياض روضة تضم الحدائق والبساتين وأشجار النخيل، ومن هنا أطلق عليها مدينة الرياض.

الرياض القديمة احتوت على أنماطاً من الكثافات السكانية المتوسطة والعالية، تمثل اليوم منطقة وسط المدينة، بكثافة سكانية تصل إلى ٤٠٠ نسمة/هكتار، تنطبق فقط على نسبة صغيرة توازي ٤٪ من إجمالي مساحة وسط المدينة، إلى جانب ١٦٪ من المساحة المبنية بكثافة سكانية ١٥٠ نسمة/هكتار أو ما يزيد عن ذلك، وتركز مبادرات التطوير الحالية على إحياء وسط المدينة التقليدي المتفرد بمعماره التراثي يعكسه نسيج عمراني عضوي وأرقة وطرق ضيقة ومتعرجة ملائمة للمقياس الإنساني.

يمكن ملاحظة بعض التطورات متوسطة الكثافة ضمن دائرة نصف قطرها عشرة كيلومترات حول وسط المدينة. ومع ذلك، فقد تم تطوير معظم المنطقة ضمن حدود مرحلة النطاق العمراني ١٤٣٥ هـ بكثافات سكانية منخفضة للغاية تبلغ نحو ٤٠-٥٠ نسمة/هكتار.

ومنذ ثمانينات القرن العشرين، توسعت المدينة بنمط الامتداد والتشتت العمراني، في مسعى لمواكبة النمو السكاني السريع، وهو النمط الممثل لغالبية عمران اليوم، خاصة للأغراض السكنية، دون استعمالات مختلطة، مع سيطرة اتجاه التصميم للداخل وغياب للترابط والتواصل مع المحيط الخارجي المجاور، مما يؤثر سلباً في إتاحة الوصول إلى الخدمات والمرافق البعيدة، إلا عن طريق السيارات الخاصة عبر الطرق العريضة التي تعمل على تشتيت نسيج المدينة إلى حد كبير. معظم الفراغات المركزية المفتوحة المخطط لها في هذه المناطق لم يتم تطويرها، أو لم يتم استكمالها، وبالتالي، لا تصنف في عداد الفراغات الحضرية العامة الجيدة التي يمكن أن تعزز من مستوى جودة الحياة، كما يؤخذ عليها قلة الترابط والتواصل داخل المجاورات السكنية لافتقارها لبيئة مشاة مترابطة جيداً وآمنة.

هناك نوع آخر من نمط الكثافة السكنية منخفضة الكثافة غير المترابطة والمتناثرة، ممثل باستعمالات أراضي أحادية الوظيفة الاقتصادية أو المجمعات المسورة، التي تشكل مظاهر فصل مكاني يحول دون تشكيل نسيج عمراني متناغم ومترابط بشكل جيد، بالإضافة إلى ذلك، يتسبب تركيز هذه المناطق الاقتصادية أحادية الوظيفة الكبيرة في ازدحام حركة المرور ونقص المراكز الحضرية الحيوية متعددة الاستعمالات.



عدد السكان:  
٦,٥٠٦,٧٠٠

متوسط الكثافة السكانية:  
٧١,٨ شخص/هكتار

٠ - ٥٠ شخص/هكتار  
٥٠ - ١٠٠ شخص/هكتار  
١٠٠ - ١٥٠ شخص/هكتار  
> ١٥٠ شخص/هكتار

الشكل ٢٧. توزيع الكثافات السكانية الحالية في مدينة الرياض



مجاورات سكنية منخفضة ومتوسطة الكثافة في وسط مدينة الرياض



## ٤,١,٤ استعمالات الأراضي

وصمم ليكون قاعدة لكبرى المؤسسات المالية والاستثمارية في المنطقة أن تمتلك القدرة على تخصيص جميع المرافق الرئيسية للمكاتب والأعمال للمدينة. ومن شأن تركيز الاستعمالات المفردة في جزء واحد من المدينة أن يشكل عائقاً أمام تنوع الاستعمالات التي تقدمها المراكز الصغيرة، ما يخل بتوازن أنماط الحركة في المدينة.

وتتركز غالبية الاستخدامات الصناعية واللوجستية، التي تمثل ١١% من مجموع المساحات الحضرية المبنية في القطاع الجنوبي، مما يؤثر سلباً في مستوى جودة الحياة الحضرية في الأحياء السكنية المجاورة. ويشهد الطريق السريع الذي يربط الخرج بالمنطقة الصناعية مشروعات تنموية جديدة ستزيد من أهميته في المستقبل.

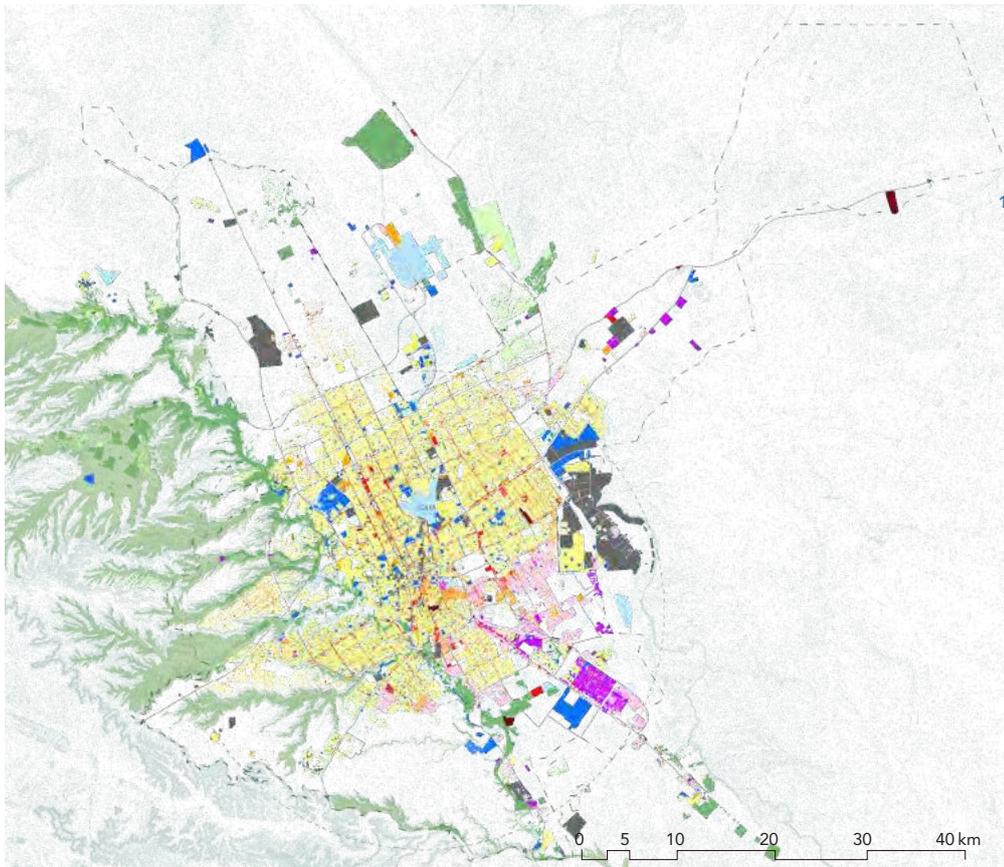
تتميز الرياض في معظمها بمناطق واسعة من الاستعمالات أحادية الوظيفة، غالبيتها سكنية، تنتشر من وسط المدينة عبر مناطق شاسعة. وبسبب محدودية الاستعمالات المختلطة والتجارية في هذه المناطق، تفتقر معظم الأحياء فيها إلى الحيوية، والفراغات الحضرية عالية الجودة، وسهولة الوصول إلى الخدمات. ومثل هذا التوزيع غير المتكافئ لاستعمال الأراضي يخلق نوعاً من عدم التوازن في الهيكل الحضري ويزيد من عدد وزمن التنقلات المرورية للوصول إلى أماكن العمل والخدمات. وفي العموم، يمثل استعمال الأراضي السكني أكثر من ربع المساحة المبنية ضمن حدود مرحلة النطاق العمراني ١٤٥ هـ، أو ٣٩% على وجه الدقة.

ولكونها العاصمة، فقد تم تخصيص نسبة كبيرة من الأراضي للمرافق الحكومية والخدمات العامة في مدينة الرياض، إذ تشغل المؤسسات الحكومية والخدمات العامة في مجموعها ما يقرب من ٢١% من مساحة الأراضي المشمولة بالنطاق العمراني. وفي العموم، تشمل المدينة توزيعاً منخفضاً لمناطق الاستعمالات المختلطة والتجارية ونشاط تجارة التجزئة. يتركز معظمها على امتداد الطرق الثانوية المحيطة بالأحياء السكنية أو في مجمعات أحادية الوظيفة موزعة بشكل غير متنسق في المدينة، ولكن يمكن الوصول إليها عبر الطرق الرئيسية.

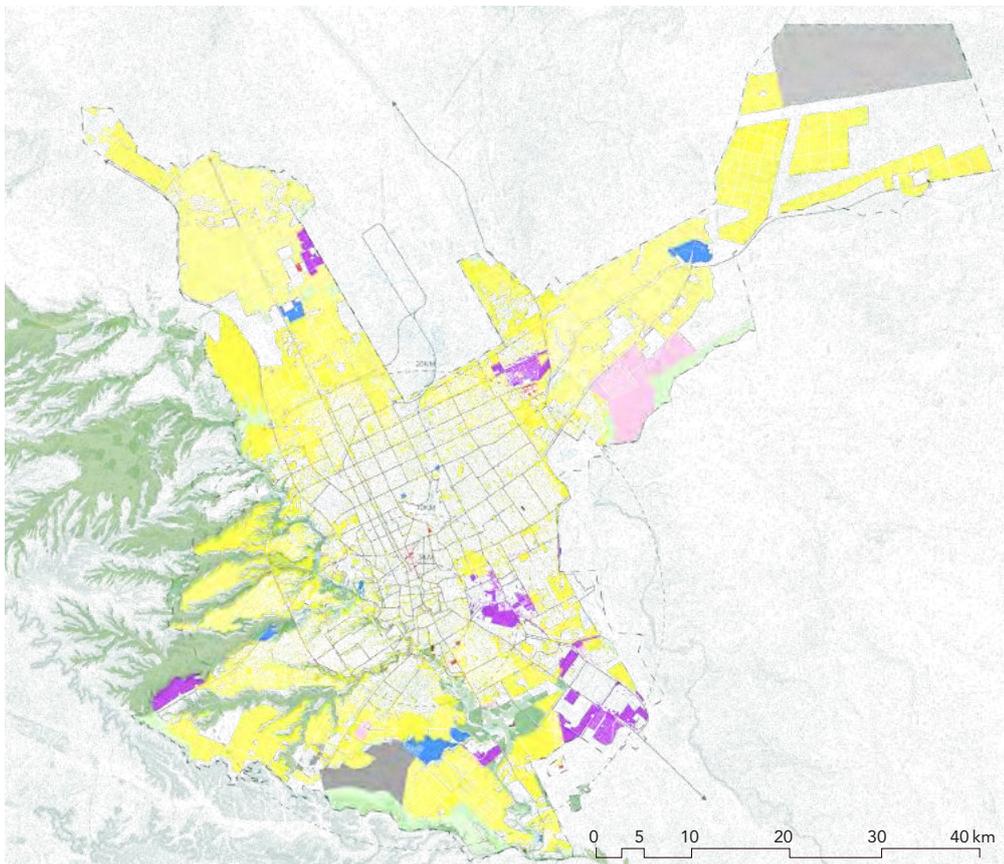
يشغل المركز المالي، الواقع على بعد ١٥ كم إلى الشمال من وسط المدينة القديم، و ٣٠ كم من المطار مساحة تقدر بـ ٧٥ هكتاراً.



© FSCP



الشكل ٢٨. استعمالات الأراضي الحالية بمدينة الرياض



الشكل ٢٩. إستعمالات الأراضي المقترحة وفقا لمخطط مدينة الرياض

## ٥,١,٤ الأراضي البيضاء

لذلك، يجب تحليل وتنسيق مقترحات التنمية المستقبلية للأراضي البيضاء لتحقيق نسيج عمراني مترابط و متناسق و حيوي.

### ٢,٤ العناصر الهيكلية

#### ١,٢,٤ ابرز المراكز الاقتصادية والبنية التحتية

تعتبر الرياض المركز المالي والإداري للمملكة. وبالتالي، فإن القطاع العام، الذي يضم مقرات العديد من الوزارات والمؤسسات الوطنية، يمثل واحداً من أكبر أصحاب العمل، حيث يوفر فرص وظيفية لأكثر من ثلث السكان، ومشغلاً لنحو ٢١% من المساحة المبنية ضمن حدود مرحلة النطاق العمراني ١٤٥٠ هـ.

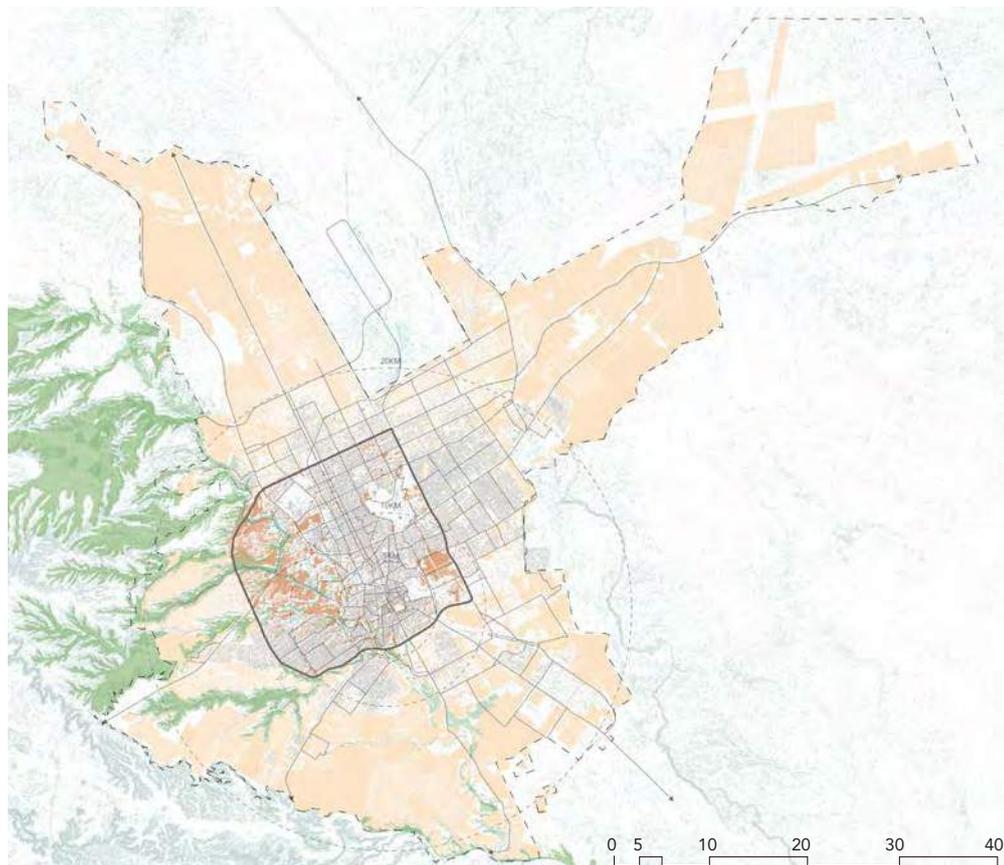
ونظراً لأهمية مدينة الرياض الوطنية، تتميز ببنية تحتية متطورة و متصلة على مستوى المدينة والمنطقة، وبتعدد وسائل النقل البري والجوي، بالإضافة إلى الطرق السريعة الوطنية، كطريق الدمام - الرياض - مكة - جدة السريع (طريق ٤)، الذي يعتبر من أهم الطرق في المملكة العربية السعودية إذ أنه يصل أهم مدن المملكة ببعضها، رابطاً مدينة جدة و مكة في غرب المملكة بمدينة الرياض وسط المملكة بطول ٩٥٤ كم، لينتهي في مدينة الدمام شرق المملكة بطول ٤٠٠ كم من الرياض.

ويعتمد التنقل الحضري داخل المدينة بشكل أساسي على السيارات، حيث لا تقدم الرياض في الوقت الحالي سوى عدد قليل

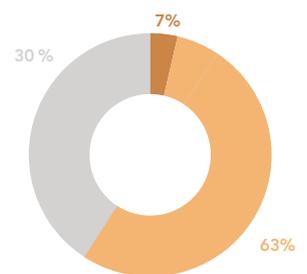
تاريخياً، نمت الرياض القديمة بنمط مركزي من وسط المدينة على امتداد محاور الطرق الرئيسية، ويتحدد نمط التوسع العمراني المستقبلي من خلال ثلاثة اتجاهات نمو رئيسية، باتجاه الجنوب الغربي، والشمال، والشرق. حيث يقترح أن يشكل الامتداد شرقاً وشمالاً، حيث توجد غالبية الأراضي البيضاء ضمن حدود مراحل النطاق العمراني، مركزين فرعيين رئيسيين جديدين تابعين لوسط المدينة. وبسبب عدم ترابطهما مع بقية أنحاء المدينة وطابعهما الشريطي، سيشكل توفير الخدمات وتكامل البنية التحتية للطرق والنقل تحديات ويفرض تبعات اقتصادية على المدينة.

تبلغ مساحة الأراضي البيضاء داخل المنطقة الحضرية المبنية، باستثناء الفراغات الكبيرة المخصصة للأغراض العسكرية داخل المدينة ١٠,٨٨٤ هكتاراً، مقارنةً بـ ١١,٩٢٢ هكتاراً الإضافية لمواكبة النمو السكاني في المستقبل على أساس كثافة موئل الأمم المتحدة الموصى بها البالغة ١٥٠ نسمة/هكتار. تبلغ مساحة كامل الأراضي القابلة للتطوير ضمن حدود مرحلة النطاق العمراني ١٤٥٠ هـ ٢٣٠,٨٣٣ هكتاراً، تمثل ٥% من مساحة التوسع المستقبلية.

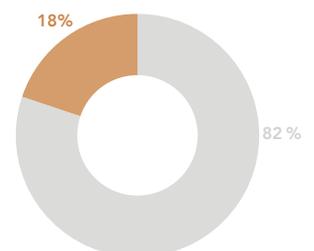
تم تطبيق نظام رسوم الأراضي البيضاء لتطوير الأراضي البيضاء داخل المدينة، لكن الملاحظ أن تطويرها لا يتم وفق مبدأ المراكز الاقتصادية الحيوية عالية الكثافة، فالشكل المفضل في التطوير يتم بنمط الكثافة المنخفضة ونشاط تجارة التجزئة مع التركيز الرئيس على الإيرادات. وبذلك لا يتم تحقيق الكثافات العالية والاستعمالات المختلطة التي توفر فراغات حضرية عامة حيوية و متنوعة للسكان.



نسبة الأراضي البيضاء داخل نطاق ١٤٥٠ هـ

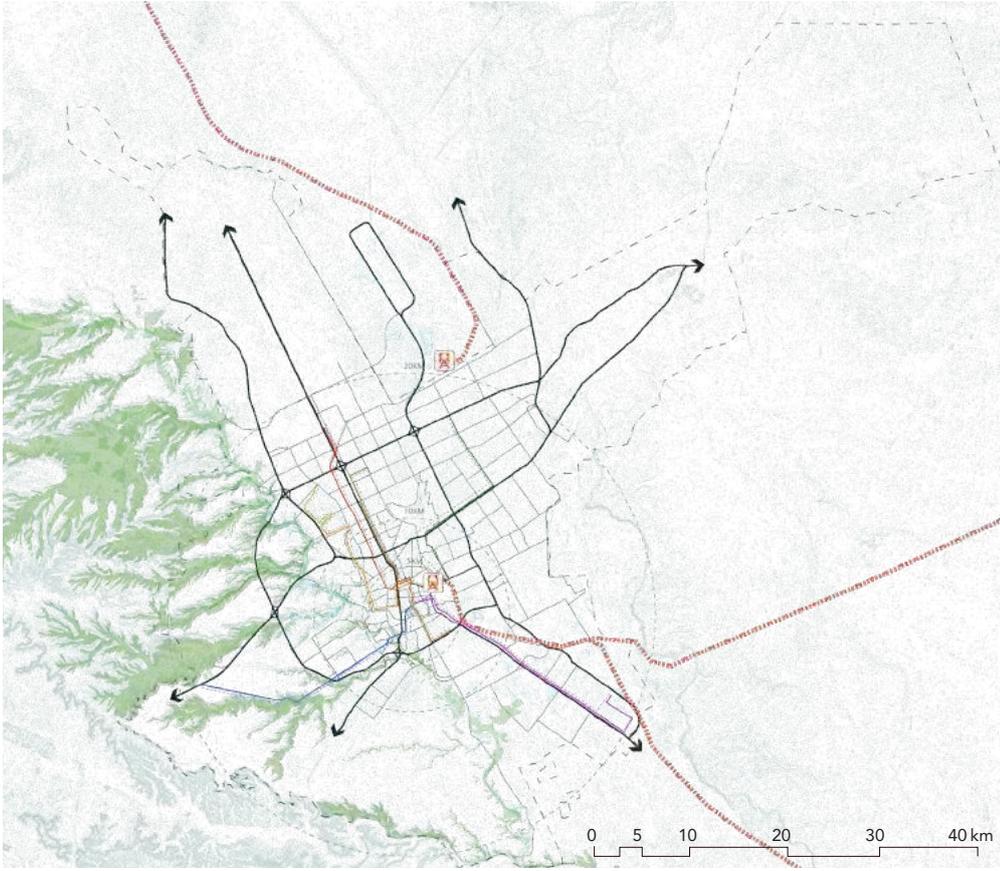


نسبة الأراضي البيضاء داخل الطريق الدائري



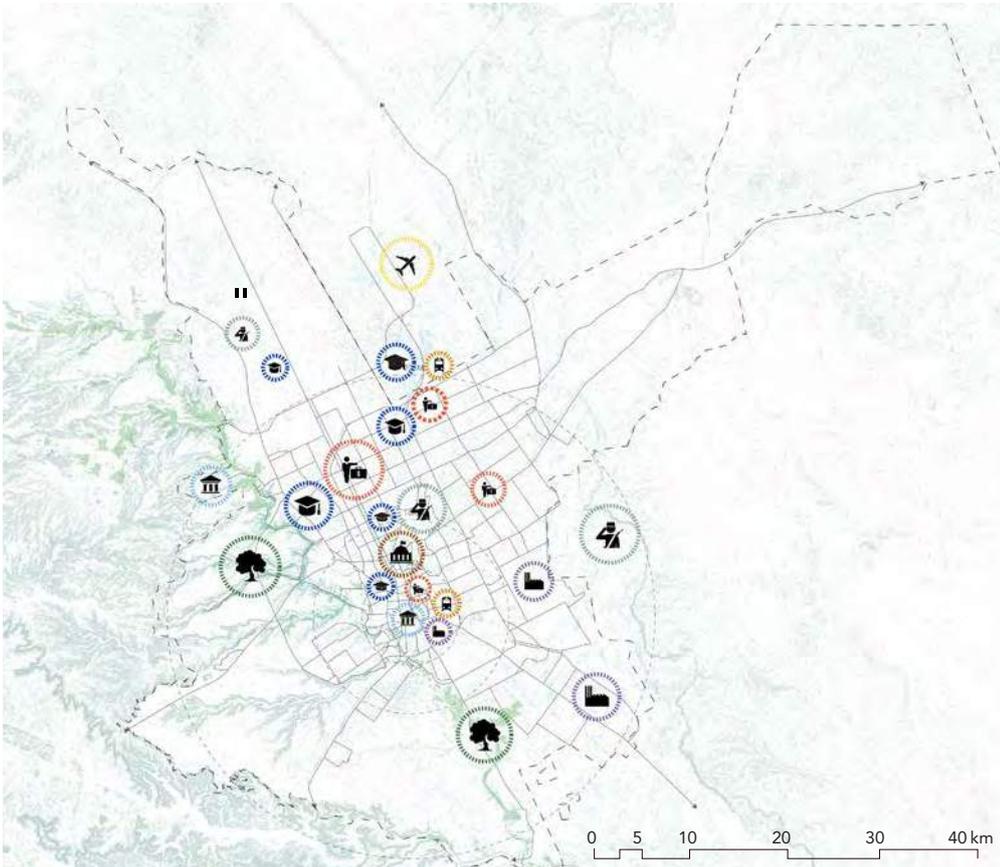
الأراضي غير المطورة داخل نطاق ١٤٥٠ هـ  
 نسبة الأراضي البيضاء (ضمن نطاق الطريق الدائري)  
 المساحة المبنية

الشكل ٣. الأراضي البيضاء والمنطقة غير المطورة بمدينة الرياض



- الطرق الرئيسية —
- الطرق الثانوية —
- الخطوط الحديدية —
- النقل العام بالباصات (سابتكو) —

الشكل ٣١. البنية التحتية والطرق بمدينة الرياض



- تعليمية —
- تجارية —
- تاريخية —
- الصناعة والتصنيع —
- المطار —
- القطاع العسكري —
- حكومية —
- المساحات الخضراء/المفتوحة —
- خطوط حديدية —

الشكل ٣٢. المراكز الاقتصادية في مدينة الرياض



تاريخياً، كانت الكتلة العمرانية التقليدية متناغمة مع محيطها الطبيعي المجاور المتمثل في الوادي ومزارع النخيل والبساتين. ومع مرور الوقت، تلاشت ملامح التناغم الشامل، واستبدلت عنها فراغات صغيرة داخل الأحياء الفردية، تفتقر للصيانة والتناغم مع فراغات المدينة وفق تدرج هرمي واضح للفضاءات الحضرية العامة بداية من ساحات لألعاب الأطفال، ومنتزهات الأحياء، والمدينة والمنطقة. معظم المساحات ذات التصميم الجيد في المدينة إما مملوكة للقطاع الخاص أو تعود لجهات ومؤسسات، لهذا فهي غير متاحة للعموم. والنقص في الفراغات الحضرية المفتوحة ضمن النسيج الحضري الحالي، يتسبب بتوزيع ووصول غير متكافئ. وفي العموم، إمكانية الوصول إلى الأماكن المفتوحة محدودة للغالبية من السكان، وإن توافرت فبوسائل النقل الخاصة.

هناك عنصر بيئي آخر يتمثل في المنطقة الزراعية سابقا جنوب الرياض، وهي غير مطورة حالياً، وتعاني من التلوث الصناعي في المنطقة، ويتم حالياً عمل دراسات لإعادة تأهيل المنطقة زراعياً، وربطها بأودية السلي و حنيقة، وحوض الحائر في الجنوب الشرقي، بهدف توفير شبكة فضاءات عامة خضراء وحيوية في المنطقة لخدمة سكان المدينة وجذب الاستثمارات السياحية والترويحية.

من خطوط الحافلات لسكانها. لكن في غضون العامين المقبلين، سيتم إنجاز مشروع نظام النقل العام الطموح والمتكامل بحافلات المسار المخصص والمترو، مما سيغير كثيراً من ملامح وشخصية المدينة نحو الأفضل. وستتم مناقشة أنظمة النقل العام المقترحة بالتفصيل في القسم ٤-٢-٥.

ويعتبر مطار الملك خالد الدولي، على بعد ٤٣ كم شمال المدينة، ثاني أكبر مطار جوي في المملكة، يخدم أكثر من ٢٠ مليون مسافر سنوياً، وبمجرد تشغيل مترو الرياض، سيكون المطار على اتصال جيد بوسط المدينة بواسطة وسائل النقل العام. وفي خطط التنمية المستقبلية، سيتم تطوير الأراضي الفضاء الكبيرة المحيطة بالمطار للأغراض الحكومية، وستكون عملية تطويرها مجددة نظراً لتوافر البنية التحتية الداعمة والمطلوبة لأعمال التطوير، بشرط تفادي الاستعمالات أبادية الوظيفة في هذا التطوير الكبير.

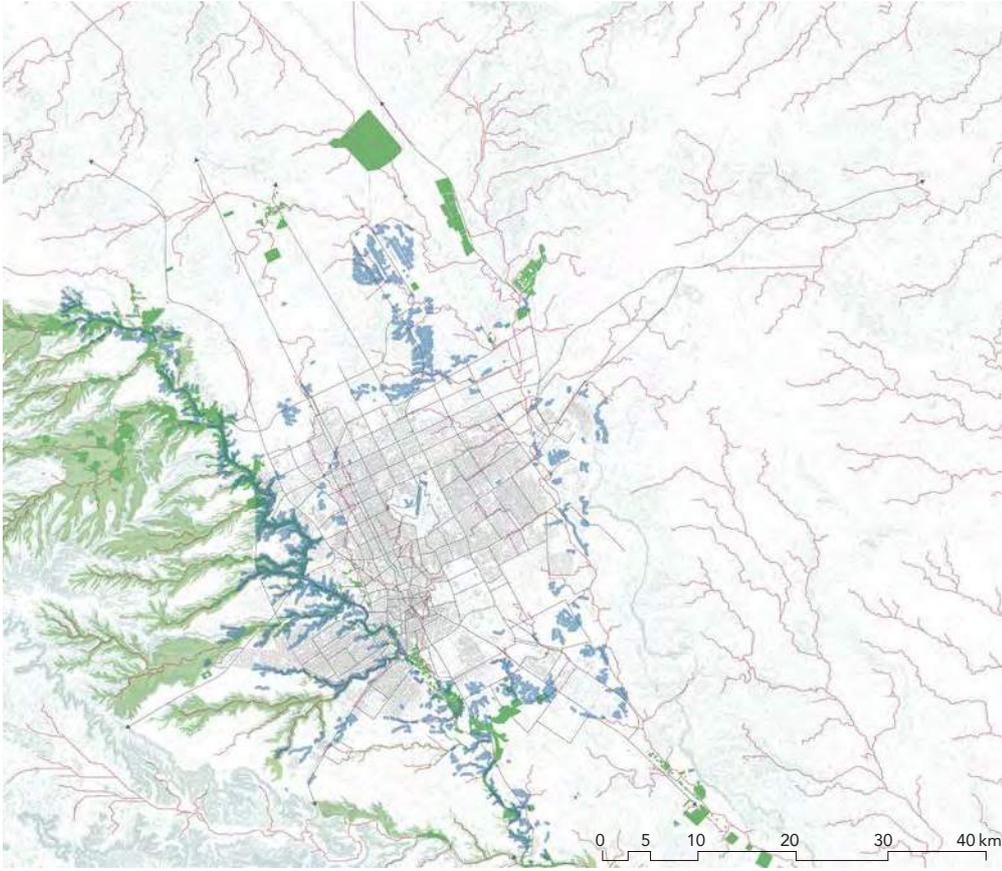
ترتبط الرياض حالياً بنظام النقل الحديدي الوطني، حيث توجد محطتان لخدمة الركاب بواسطة النقل الحديدي، إحداهما في وسط المدينة والأخرى في شمال المدينة "محطة سكة حديد قطار الشمال-الجنوب" تربطان مدينة الرياض بسائر مدن المملكة مثل الهفوف والدمام، وكذلك المجمعة وبريدة، وحائل، وسكاكا.

## ٢,٢,٤ العناصر البيئية والطبوغرافية

تقع مدينة الرياض على ارتفاع ٦٠٠ متر فوق مستوى سطح البحر، في وسط شبه الجزيرة العربية، وتتميز بشكل رئيس بأراضي صحراوية منبسطة، وأخرى منحدرية في اتجاه الجنوب الغربي والشمال من المدينة، والمعروفة بمنحدرات سلسلة جبال طويق التي تنحدر من سفوحها الشرقية العديد من الأودية، أشهرها وادي حنيقة على امتداد الحافة الغربية من الرياض، ووادي السلي إلى الشرق، وكلاهما يشكلان حدوداً طبيعية للنمو العمراني.

ويعتبر وادي حنيقة من الموارد البيئية الخضراء الرئيسة لمدينة الرياض، يتراوح عرضه بين ٣٠٠ إلى ٥٠٠ م، ويمتد مسافة تزيد عن ٨ كم من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي. يحتوي على إمكانات طبيعية تؤهله ليكون بيئة حيوية جاذبة ومتنفس طبيعي وترويحي للسكان، ولهذا تم تخصيصه كمحمية طبيعية، تستغل ضفافه الخصبة في الزراعة والمساهمة في مكافحة التغير المناخي.

يعتبر وادي السلي الممتد في الجزء الشرقي من مدينة الرياض حالياً كمصرف طبيعي للسيول دون توفير خدمات ترويحية لسكان الرياض. وهو الآن محط اهتمام هيئة تطوير مدينة الرياض حيث يجري وضع مخطط شامل لتطوير وإعادة تأهيل مجرى الوادي والمحافظة على مساره من التعديات وضمان تصريف مياه السيول في الجزء الشرقي من المدينة، على غرار مشروع إعادة تأهيل وادي حنيقة، مما يوفر فراغاً حضرياً أخضر مفتوح للمدينة ويعيد التوازن البيئي للمنطقة.



الشكل ٣٣. الشبكات الزرقاء والخضراء في مدينة الرياض



المساحات المفتوحة على طول وادي حنيفة



### ٣,٢,٤ الحركة وسهولة الوصول

يتكون نظام النقل العام الحالي من ستة مسارات حافلات مع ٤٣ موقفاً، تشرف على تشغيلها الشركة السعودية للنقل الجماعي (سابتكو). وتنتشر المسارات في جميع الاتجاهات، مع وجود محطتين في وسط المدينة لتبديل المسار، مما يقلل من السكان المخدمين على المسارات المختلفة. علاوة على ذلك، لا تربط المسارات بين المراكز التجارية والتي من شأنها أن تسهل الوصول إلى الوظائف والخدمات مما يقلل من الاعتماد على السيارات الخاصة. ولا تحظى القطاعات الشرقية من المدينة بخدمات النقل الجماعي بصورة كافية.

يقع مطار الملك خالد الدولي شمال مدينة الرياض، على بعد ٤٣ كم تقريباً من وسط المدينة ويرتبط به عبر طريق الملك فهد أو الطريق الدائري الشرقي. كما يوجد في الرياض محطتا قطار رئيسيتين للركاب والشحن، إحداها في الشمال بالقرب من المطار، والأخرى في وسط المدينة. المحطة الشمالية تربط الرياض بالمجمعة والقصيم وحائل والجوف حتى القريات، وترتبط المحطة المركزية الرياض بالمنطقة الشرقية مروراً بأبقيق والهفوف حتى الدمام.

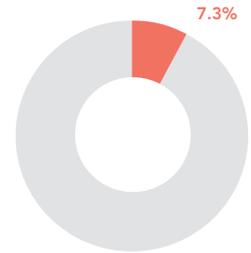
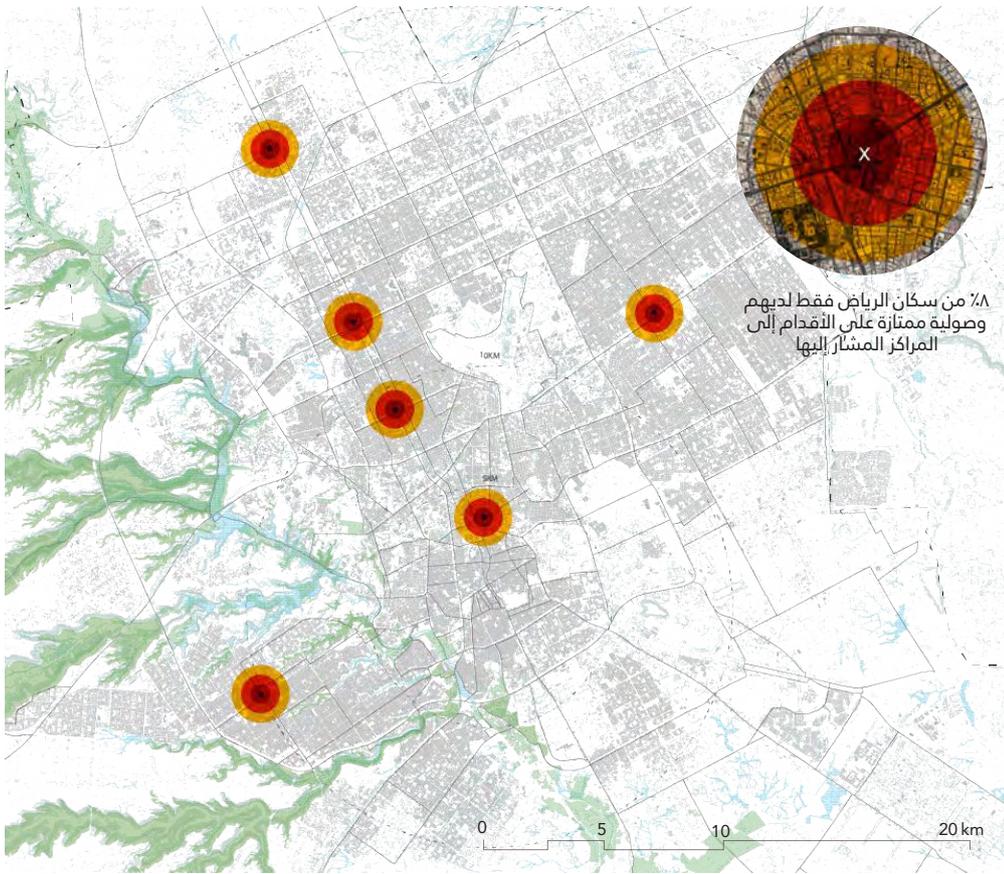
تعد مدينة الرياض كونها العاصمة، مركزاً متعدد الوسائط، يرتبط جيداً بجميع المراكز الاقتصادية الرئيسية في المملكة بالسكك الحديدية والطرق البرية والجوية.

تجتاز الطرق السريعة المحاور الهامة المدينة مما يتيح سهولة الانتقال إلى المدينة والخروج منها. وتقع معظم الأنشطة الاقتصادية على طول هذه المحاور الرئيسية، لا سيما في اتجاه الشمال والجنوب. إضافة إلى المحاور التجارية الأصغر حجماً، لخدمة الأحياء السكنية في المدينة. وتتبنى شبكة الطرق الداخلية للمدن نمط المستطيل المتصل بعدة طرق دائرية. ومن المفارقات أن هذه الترابطات وهي فاصلة بطبيعتها، تشكل حواجز مادية بتشكيلها لتقاطعات كبيرة تفصل أجزاء المدينة عن بعضها. ففي العديد من الحالات، يتجاوز عرض حرم هذه الطرق الهامة ٦٠ متراً، ويزداد إلى ٩٠ متراً في بعض الحالات. وبدون وجود بنية تحتية صديقة للمشاة، تصبح حركة المشاة في البيئات العمرانية غير آمنة.

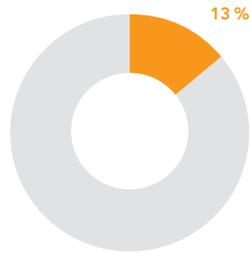
ونتيجة للتجمعات أحادية الوظيفة التي تباعدها محاور نقل ضخمة، يقتصر الوصول سيراً على الأقدام إلى الوسط الحضري في غضون ١٠ دقائق على ٨٪، وفي غضون ١٥ دقيقة على ٨٪ من إجمالي سكان الرياض. وهذه الدراسة موجهة نحو الحاجة إلى تحسين البنية التحتية للمشاة وتشجيع إقامة مراكز فرعية في المناطق السكنية لتوفير الخدمات اليومية.



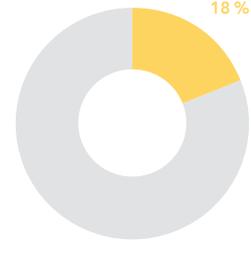
استخدام الدراجات الهوائية كوسيلة نقل بديلة في وسط المدينة



١. دقائق سيراً على الأقدام

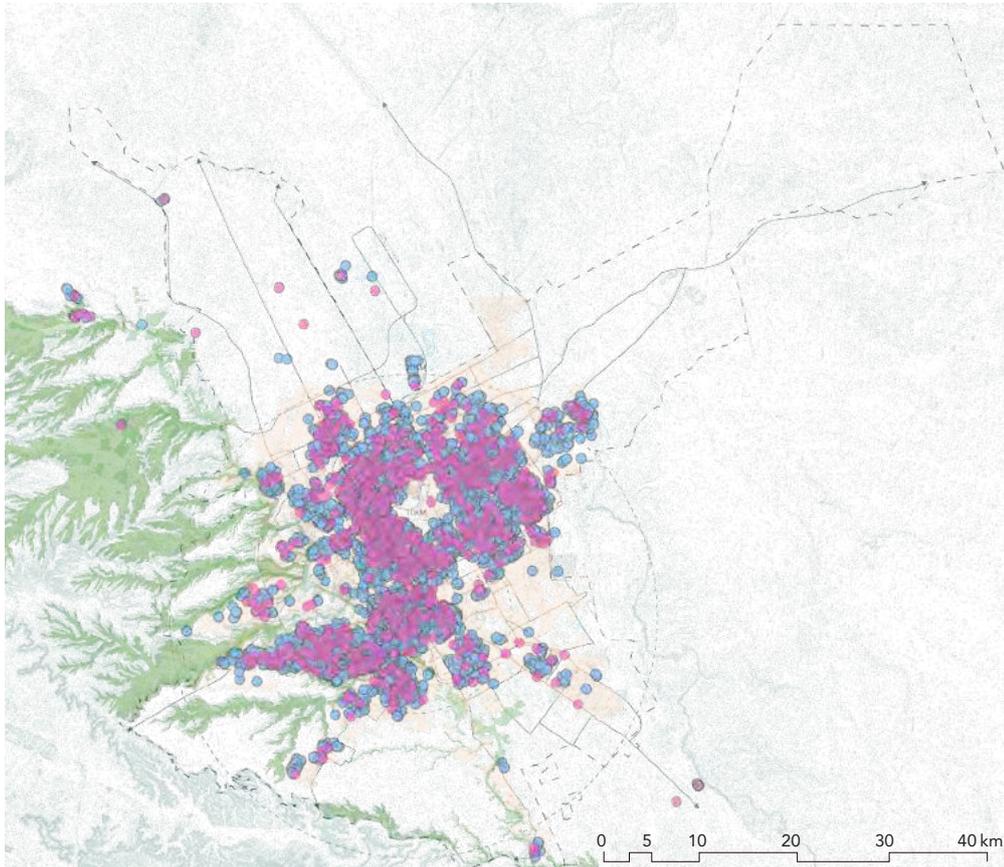


١٥ دقيقة سيراً على الأقدام



٢٠ دقيقة سيراً على الأقدام

الشكل ٣٤. إمكانية السير على الأقدام للوصول إلى وسط المدينة في الرياض



الشكل ٣٥. توزيع المرافق و الخدمات العامة (الصحية والتعليمية) بمدينة الرياض



## ٤,٢,٤ المخطط الاستراتيجي الشامل لمدينة الرياض

وتوفير فرص العمل المتنوعة، والخدمات للجميع، وتحقيق تنمية شمولية، وحوافز للحد من الاعتماد على السيارات.

ويؤكد المخطط على الحاجة لتحسين تصميم وإدارة الفضاءات العامة المفتوحة داخل المدينة. ومع ذلك، فإن عمليات التنفيذ اللازمة لتحقيق هذا الهدف لم يتم وضعها، بما في ذلك الحاجة الملحة لتحسين الفضاءات العامة المفتوحة وتجهيزات الشوارع داخل الأحياء السكنية، وقابلية الحركة والتجول داخل المدينة مشياً على الأقدام للحد من حركة السيارات وتحقيق بيئات مشاة آمنة بشكل عام.

ويقترح المخطط الإستراتيجي استحداث مدينتين تابعتين، أحدهما في الشرق والآخرى في الشمال، بطاقة استيعاب سكانية تصل إلى ٥٠٠,٠٠٠ نسمة؛ وحيث أن النمو السكاني المتوقع للمدينة على مدى العقود القليلة القادمة أقل بكثير من هذه الطاقة الاستيعابية المخططة لهذه المراكز الفرعية الجديدة، يُرى بتأجيل اقتراح إنشاء هذين المركزين إلى نقطة أبعد في المستقبل تكون ملائمة وضرورية.

في حين ركزت المرحلة الأولى من استراتيجية التنمية الحضرية لمدينة الرياض بشكل أساسي على جانب التخطيط الاستراتيجي، يتوقع أن تركز المرحلة الثانية على أهمية التنمية الاقتصادية والحوكمة والهياكل الإدارية لتحقيق الاستدامة طويلة المدى، والمرحلة الثانية الآن قيد المراجعة من هيئة تطوير مدينة الرياض.

شرع بإعداد استراتيجية التنمية الحضرية لمدينة الرياض في عام ٢٠٠٣ لضبط وتوجيه النمو المستقبلي للرياض، بغرض ترجمتها لمجموعة من الخطط والبرامج والسياسات التنفيذية العامة، مع التركيز على أربعة مجالات رئيسية:

- المخطط الهيكلي الحضري لمدينة الرياض
- تطوير منطقة وسط الرياض.
- الامتدادات العمرانية الشمالية والشرقية.
- التكثيف الحضري لأعصاب الأنشطة الهامة.

ومن المتوقع أن تشكل إطاراً (أداة) تخطيطياً متكاملًا لتنسيق الجهود التنموية القطاعية المكثفة لعاصمة المملكة.

يتوقع في الامتدادات العمرانية المقترحة أن يشكل الاستعمال السكني ٣١٪ من الاستعمال المستقبلي للأراضي، مما يعني تخصيص نحو ٦٠٪ من إجمالي استعمالات الأراضي بالمدينة للتنمية السكنية. ومن الطبيعي تصور أن تكون هذه التنمية السكنية منخفضة الكثافة أحادية الاستعمال، في ظل عدم مراعاة أنه يمكن للأنشطة التجارية الصغيرة وخدمات التجزئة أن تساعد في تنشيط الأحياء الفردية وتوفير الوظائف. أما الاستعمالات المختلطة فستكون بشكل أساسي على امتداد الطرق الشريانية في المدينة.

في العموم، يغلب على المخطط الطابع الاستراتيجي الذي لا يصف توجيهاً جوهرياً للأجهزة التخطيطية لدعم برامج للنمو المستدام للمدينة وآليات تنفيذية. ويفتقر أيضاً إلى استراتيجيات التحسين على نطاق المجاورة السكنية؛ إذ ينبغي في الخطة الاستراتيجية للمدينة رسم سياسات تهدف إلى تعزيز مستوى جودة الحياة



© Omrania





## ٤,٢,٥ تقويم أنظمة النقل المقترحة

واستكمالاً للمراكز الفرعية التجارية، سيضم نظام النقل العام إقامة محطات تبادلية من خلال التطوير الموجه للنقل العام داخل المدينة، إذ يمكن لنظام النقل العام أن يجذب الركاب وأن يتيح فرصاً وموارد جديدة ويطور مجمعات حيوية ومستدامة عالية الكثافة واستعمالات مختلطة سكنية وخدمية ومكاتب في محيط محطات النقل العام التبادلية، يشار هنا إلى أن الوصول خلال خمس دقائق مشياً على الأقدام للمجمعات التجارية الحالية مقصور تقريباً على ١% من سكان المدينة، لكن يتوقع في ضوء الكثافات السكانية الحضرية الحالية توسع دائرة الوصول حول المحطات التبادلية ليصبح بمقدور ٦% من سكان المدينة الوصول إليها مشياً على الأقدام في غضون خمس دقائق، مما يشير لأهمية زيادة مساحة الكتلة العمرانية عبر أنماط الاستعمالات المختلطة لتحسين جودة الخدمات وإتاحة الوصول الآمن إليها.

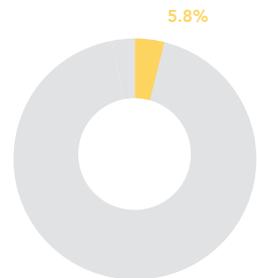
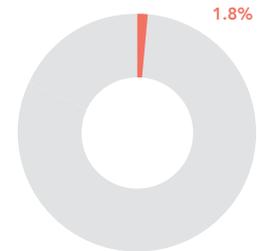
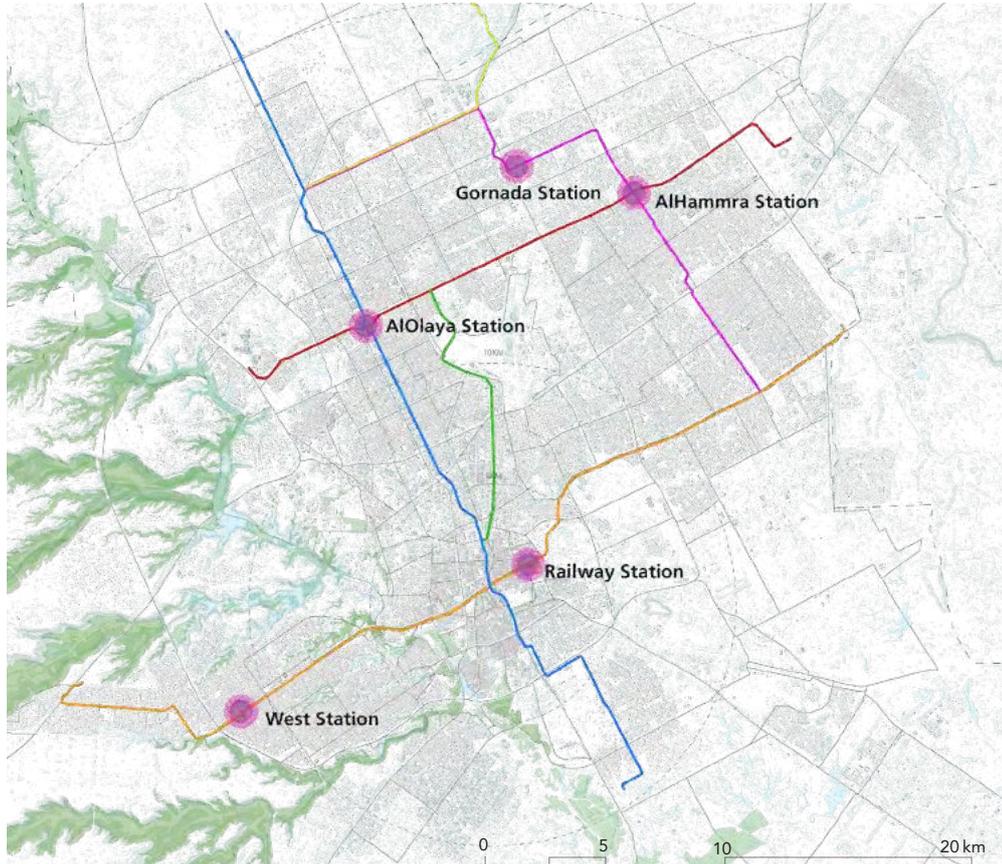
تربط شبكة النقل المقترحة بين محطات النقل التبادلية الجديدة داخل المدينة، إلا أن التحديات التي قد تحول دون نجاحها تتمثل في الترابط والتواصل مع وسط المدينة والمراكز الفرعية التجارية الحالية في المدينة، والجدوى الاقتصادية للمسارات المارة في القطاعات ذات الكثافة السكانية المنخفضة مما يستدعي الحاجة لدعم حكومي.

يجب أن تتيح مسارات النقل العام للسكان التنقل والوصول بسلاسة إلى مقاصدهم أينما كانوا في المدينة. ومن خلال التحول إلى وسائل النقل العام وبرامج التنقل اليومي المشترك،

تشهد بنية المدينة الحالية، في ظل غياب نظام نقل عام ومتكامل، اختناقات مرورية وضوضاء وتلوث كثيف؛ وبدون توفير بديل للتنقل عام آمن، مريح وفعال، يستمر اعتماد السكان في تنقلاتهم داخل المدينة على السيارات الخاصة، مما يزيد في حركة المرور والازدحام والضوضاء والتلوث.

وللتخفيف من حدة الأوضاع المرورية، وتأمين حلول مستدامة للاختناقات المرورية في العاصمة، تم وضع برنامج نقل عام يغطي المدينة بالكامل، يجري العمل في إنجازه حالياً، ومن المتوقع الانتهاء منه بحلول عام ٢٠٢١. وبمجرد تنفيذ النظام، سيتمكن السكان من استخدام ستة خطوط مترو وأربعة مستويات من شبكات الحافلات، حيث يجري العمل حالياً في تطوير خطوط الحافلات المغذية داخل الأحياء لتوصيل الركاب إلى المحطات، كما يجري حالياً اختبار عدة أنماط من وسائل التنقل، مثل المركبات ذاتية القيادة. وإلى جانب نظام النقل العام المقترح، ينبغي تعزيز ثقافة المشي وركوب الدراجات داخل المدينة لتسهيل وصول الركاب إلى وجهاتهم النهائية. وإلى ذلك، يجب إعادة النظر في تصميم الشوارع الحالية لتأمين البنية التحتية الآمنة للمشبي وركوب الدراجات.

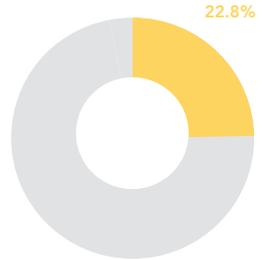
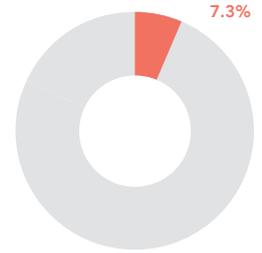
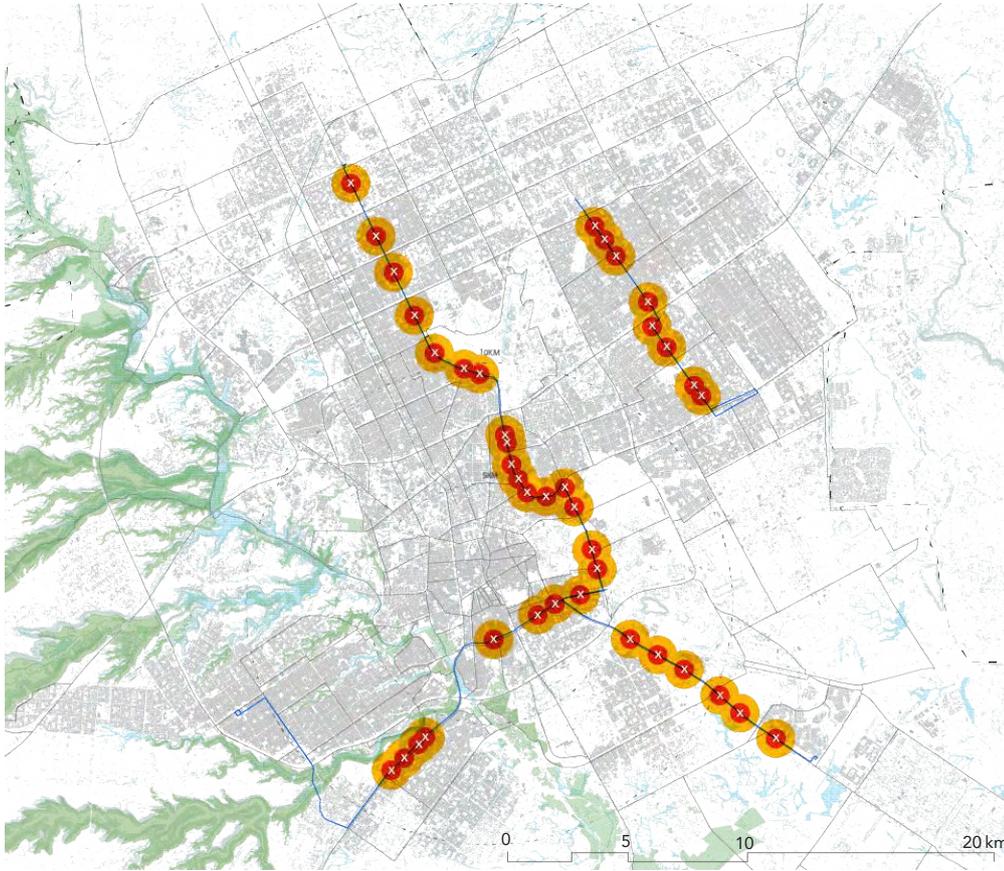
تخدم شبكة قطار الرياض ٩٣ محطة، حيث يمكن لـ ٥% من سكان المدينة الوصول إليها في غضون ١٠ دقائق سيرا. بالإضافة إلى ذلك، ستكون شبكة الحافلات السريعة المقترحة متاحة لنحو ٢٣% من السكان بسبب التوقفات القليلة ومرور المسارات عبر مناطق قليلة السكان أو غير مأهولة.



٥ دقائق سيرا على الأقدام إلى محطات النقل متعددة الوسائط

١٠ دقائق سيرا على الأقدام إلى محطات النقل متعددة الوسائط

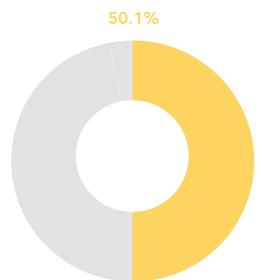
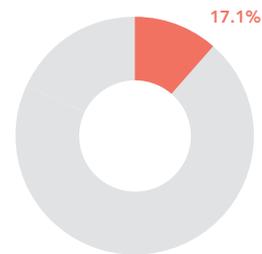
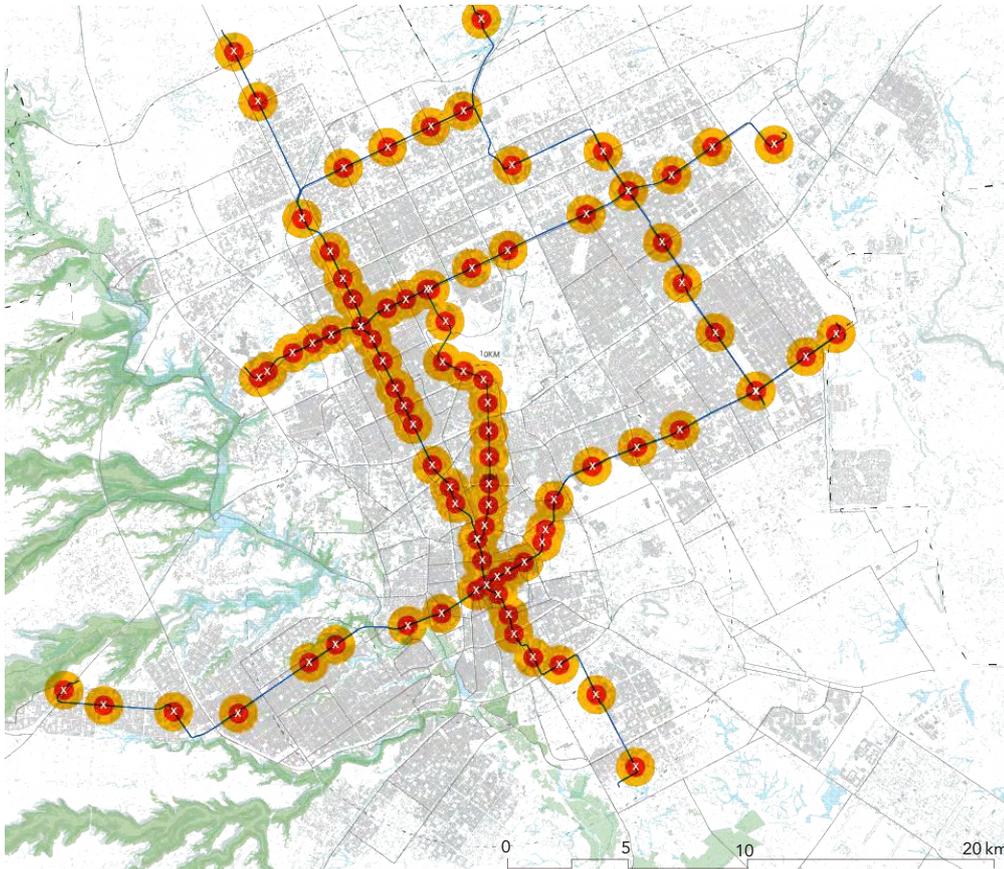
الشكل ٢٧. محطات النقل العام المتعددة الوسائط بمدينة الرياض



ه دقائق سيراً على الأقدام إلى  
محطة الباصات السريعة

١٠ دقائق سيراً على الأقدام إلى  
محطة الباصات السريعة

الشكل ٣٨. الوصول سيراً على الأقدام إلى محطات الباصات السريعة



ه دقائق سيراً على الأقدام إلى  
محطة المترو

١٠ دقائق سيراً على الأقدام إلى  
محطة المترو

الشكل ٣٩. الوصول سيراً على الأقدام إلى محطات المترو



### الوضع الحالي

يبلغ التعداد الحالي لسكان مدينة الرياض ٦,٥٠٦,٧٠٠ نسمة، بكثافة سكانية منخفضة تصل إلى ٧١,٨٪ نسمة/هكتار نتيجة الانتشار الأفقي للتنمية السكنية التي تمثل ٣٥٪ من مساحة الكتلة العمرانية، باستثناء تنميات قليلة عالية الكثافة إلى حد ما حول وسط المدينة. وتطبيق حدود مرحلة النطاق العمراني ١٤٥ هـ في حسابات الكثافة، تنخفض الكثافة السكانية إلى ٣,٤٤٪ نسمة/هكتار.

### السيناريو الأول: مخطط الرياض المقترح ، ٢٠١١

لاحتواء حجم سكاني يصل إلى ٨,٢٩٥,٠٠٠ بحلول ٢٠٣٠. يخصص مخطط الرياض المستقبلي ما مساحته ٣١١,٤٨ هكتاراً من الأراضي لأغراض التنمية الحضرية، شاملاً الضاحيتين الجديتين شمال وشرق الرياض. ومثل هذا النهج التنموي منخفض الكثافة يشجع على الانتشار الأفقي للعمران، وتناقض الكثافة السكانية في الكتلة العمرانية الحالية إلى ٢٦,٦٪ نسمة/هكتار، وهي كثافة متدنية للغاية لمدينة هامة كالرياض، ولا تصبّ في صالح استدامتها في المدى البعيد.

### السيناريو الثاني: توصيات مؤئل الأمم المتحدة

لتحسين الهيكل العمراني للمدينة، ينصح مؤئل الأمم المتحدة بتبني الكثافة السكانية التي يوصي بها وبالبلغة ١٥٠ نسمة في الهكتار الواحد لتحقيق تكثيف حضري في المراكز الحالية وفي التنميات الجديدة على أطراف المدينة للحد من الانتشار الأفقي. ففي ضوء معيار مؤئل الأمم المتحدة للكثافة السكانية وزيادة في حجم السكان قوامها ١,٧٨٨,٣٠٠ نسمة، تحتاج الرياض إلى ١١,٩٢٢ هكتاراً لتوسعها المستقبلي، ما يوازي ١٢٪ من المساحة المقترحة في مخطط استعمال الأراضي لعام ٢٠١١، وما يستوجب تبني سياسة تخطيطية أخرى بجانب سياسة تحديد النطاق العمراني حتى العام ١٤٥٠ هـ لإدارة النمو العمراني لمدينة الرياض.

ستشهد المدينة انخفاض مستويات الازدحام والتلوث. ومع ذلك ، فإن المناطق الصناعية في القطاعات الجنوبية من المدينة، التي تتسم بكثرة الوظائف الصناعية، ليست على اتصال جيد بعد بنظام النقل العام ، وسوف تحتاج إلى الاعتماد على خطوط حافلات مغذية لخدمتها.

كما أوضح تحليل نظام النقل العام المقترح أن شبكة المترو، في بعض الحالات، لا تمر عبر محاور تجارية هامة، مثل طريق مكة المكرمة الفرعي والطريق الدائري الشمالي الفرعي، فمسارات المترو التي تخدم هذه المحاور تمر بعيداً عنها بسبب توافر الأراضي والحيز المكاني، مما تتعذر معه سهولة الوصول إلى تلك المحاور التجارية الصديقة للمشاة. لهذا، يخشى من هجرة النشاط الحيوي والتنمية في المحاور التجارية الحالية صوب المحاور الجديدة التي تعبرها مسارات المترو.

لذا، يوصى بأن تكون المحاور التجارية المطورة حالياً مخدومة مباشرة بنمط نقل عام عالي القدرة كحافلات النقل السريع، مع إجراء المزيد من الدراسات والتحليلات لاختيار أفضل الحلول، وحل مشكلات الحيز اللازم وملكية الأراضي.

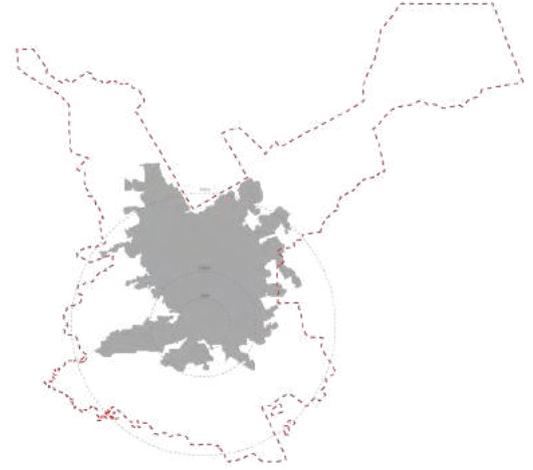
### ٣,٤ سيناريوهات الكثافة الحضرية

في ضوء التشخيص الشامل للوضع الحضرية الراهنة للمدن وللمقترحات المشروعات المعتمدة ، أجرى برنامج مستقبل المدن السعودية تحليلاً لسيناريوهات زيادة الكثافة الحضرية تتناول ثلاثة أوضاع: الوضع الراهن ، والوضع الناشئ عن استخدام أدوات التخطيط المعتمدة ، والوضع الثالث الذي يتم فيه توزيع الكثافة في ضوء مبادئ مؤئل الأمم المتحدة الخمسة لتخطيط الأحياء المستدامة، وهي كما يلي:

١. تخصيص حيز كاف للشوارع وشبكة شوارع فعالة: إذ ينبغي تخصيص ٣٪ على الأقل من مساحة الأراضي لصالح الشوارع ، بواقع ١٨ كم على الأقل أطوال شوارع في الكيلومتر المربع.
٢. كثافة سكانية عالية: ما لا يقل عن ١٥٠٠ نسمة/كم<sup>٢</sup>، أي ١٥٠ نسمة/ هكتار أو ٦١ نسمة/ فدان.
٣. الاستعمال المختلط للأراضي: تخصيص ٤٪ على الأقل من مسطح الأدوار للاستعمال الاقتصادي في المجاورات السكنية.
٤. المزيج الاجتماعي (الدمج الملائم لكافة فئات الدخل المتفاوت في المجاورات السكنية): توافر المساكن بخيارات وأسعار مناسبة لكافة فئات الدخل ؛ بحيث يتم تخصيص ٢٠٪ إلى ٥٠٪ من مسطح الأدوار السكنية للإسكان الميسر، ولا ينبغي أن يتخطى نمط الحياة أكثر من ٥٠٪ من الإجمالي.
٥. محدودية استعمال الأراضي أحادية الوظيفة: للحد من الاستعمال المنفرد للأراضي؛ وينبغي أن يغطي الاستعمال المفرد للأراضي أقل من ١٠٪ من مساحة الجيرة السكنية.

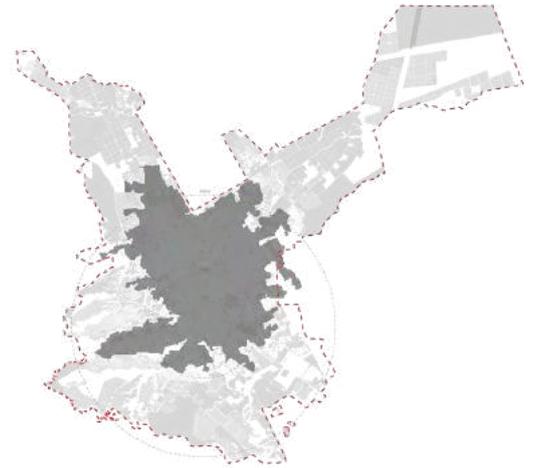


### الوضع الراهن



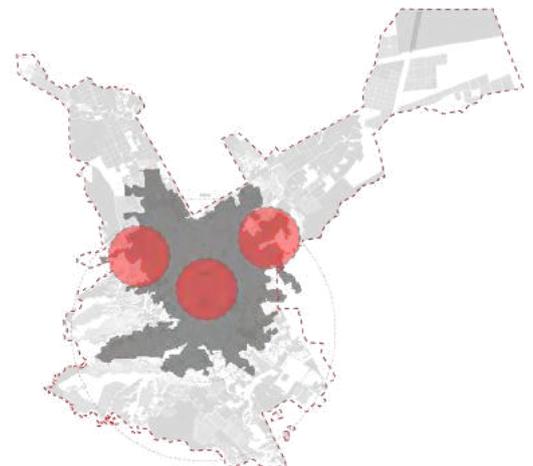
٦,٥٠٦,٧٠٠		عدد السكان
٩٠,٦٦٥ هكتار		المساحة المبنية
٧١,٨ نسمة/هكتار		متوسط الكثافة في المنطقة المبنية

### السيناريو الأول: مخطط الرياض المقترح ، ٢٠١١



٨,٢٩٥,٠٠٠		عدد السكان
١٨٩,٠١٨ هكتار		المساحة المبنية المخططة
٤٣,٨ نسمة/هكتار		متوسط الكثافة على المساحة المبنية المخططة

### السيناريو الثاني: توصيات مؤئل الأمم المتحدة



٨,٢٩٥,٠٠٠		عدد السكان
٥٥,٣٠٠ هكتار		المساحة المبنية المطلوبة وفقاً لتوصيات مؤئل الأمم المتحدة
١١,٩٢٢ هكتار*		الأراضي البيضاء اللازمة لاستيعاب النمو السكاني الجديد
١٥٠ نسمة/هكتار		متوسط الكثافة الموصى بها من قبل مؤئل الأمم المتحدة

\* يقترح مخطط ٢٠١١ نسبة ١٢٪ من المساحة المبنية



# ٥

## التشخيص الاستراتيجي



© Mohammed Alamri

## ١,٥ تحديد القضايا الأساسية

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

## ١,١,٥ أنماط التنمية والنمو غير المتوازنة



[الزحف العمراني]

يحدث هذا غالباً عندما تنمو المدينة بوتيرة سريعة، مما يتيح المجال لانتشار ظاهرة الزحف العمراني الذي يتجلى فيه الانتشار والامتداد الأفقي غير المنظم، وما ينجم عنه من خلل في التوزيع المكاني للأنشطة والخدمات والمرافق، وصعوبة إدارتها. وفي هذا السيناريو، تسجل المدينة كثافة منخفضة وأداءً غير فاعل، وتوزيع غير متوازن للخدمات والمرافق الأساسية يتسبب في ضعف جودة الوصولية إليها، مما يؤدي إلى زيادة وصعوبة عملية توفير وتشغيل الخدمات والمرافق.

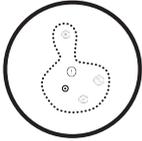
## ٢,١,٥ عدم ترابط واتصال تقسيمات الأراضي في النسيج العمراني للمدينة



[التجزأة]

يفقد الهيكل العمراني للمدينة الغير مترابطة إلى غياب ملامح التواصل والتكامل في حالات النمو غير المتوازن، والتجزؤ وزحف العمران، والتطوير غير المتجانس، والتناثر المكاني خارج حدود المخططات المعتمدة. هناك أراضي بيضاء مهجورة، ومبالغة في البنئ التحتية، واستعمالات أراضي أحادية الوظيفة تعيق تواصل النسيج العمراني للمدينة، وتؤثر سلباً في أداءها الاجتماعي والاقتصادي والبيئي، كما لا يتيح الزحف العمراني التوفير العادل للخدمات والمرافق العامة، ويجعل توفيرها صعباً ومكلفاً. كما تؤثر ظاهرة التناثر المكاني في البعد الاجتماعي للاستدامة، مما يخلق تباينات حضرية وفصل بين المناطق، وتصبح معزولة نتيجة تفكك وعدم تواصل واستمرارية النسيج الحضري.

## ٣,١,٥ استعمالات الأراضي أحادية الوظيفة والتنمية المستقطبة



[عدم التوازن العمراني]

تنطوي هيمنة الاستعمالات أحادية الوظيفة وقلة الاستعمالات المختلطة على استقطاب تنموي، وخصوصاً في حالة تناثر وتباعدها الاستعمالات أحادية الوظيفة وافتقارها للتجانس والتكامل مع بقية النطاق التنموي المحيط بها. ففي حالة الرياض، يتسم الهيكل العمراني باستعمالات اقتصادية أو اجتماعية أحادية الوظيفة ترقى لمستوى التركيز "الاستقطاب" الاجتماعي والمكاني، مما يخلق نوعاً من التفاوت في الوصول للمناطق الحضرية المختلفة، يمكن وصفه بالفصل الاجتماعي والاقتصادي كحالة المجمعات السكنية الخاصة والمجمعات المسورة المزودة بكافة الخدمات عالية الجودة مقارنة ببقية أنحاء المدينة المتجانسة.

## ٤,١,٥ اختلال التوازن الإيكولوجي- الاجتماعي والاقتصادي



[نقص المرونة]

تتشكل المدن من مجموعة نظم اجتماعية واقتصادية وبيئية متشابكة. وفي المدن المستدامة، يتم الحفاظ على التوازن بين هذه النظم الثلاثة المترابطة وتعزيزها بمرور الوقت. فإن كان هناك تفضيل مستمر لأحداها على الأخرى، فمع مرور الوقت، سيظهر خلل هيكلي يغير المسار المستدام لنمو المدينة وتطورها. وهذا الاختلال يولد إشكالية من حيث توفير المياه والأمن الغذائي، مما يؤثر بشدة في الجوانب الاجتماعية- العمرانية الأخرى لصحة المدينة. والفصل بين الأراضي الزراعية والنسيج الحضري هو مثال جيد على هذه الحالة، إذ ليس هناك من تواصل بين المدينة والمساحات الزراعية، حيث تفصل بينهما حدود قوية، والمدينة المرنة بإمكانها تحقيق تكامل واتساق بين الطبيعة والعمران، لضمان التعايش المتوازن بينهما.



© FSCP

قصر المصمك وسط الرياض



## ٢,٥ تشخيص وتحليل القضايا الأساسية الثلاثة في الرياض

### ١,٢,٥ أنماط النمو والتنمية غير المتوازنة في الرياض



١. الزحف العمراني يتحرك باتجاه الضواحي الشمالية

تشهد الرياض توسعاً سريعاً في المشاريع السكنية منخفضة الكثافة، خاصة في الأجزاء الشمالية والشرقية من المدينة. النمو إلى الغرب محدود بسبب مجرى وادي حنيفة وضفافه المنحدرة، وناحية الجنوب، تواجه المدينة عقبات تنموية بسبب التلوث المرتفع الناجم عن المناطق الصناعية الكبيرة، مما يجعل المنطقة غير ملائمة للسكن والترفيه.

توجد في المدينة مساحات شاسعة من الأراضي الفضاء داخل الكتلة العمرانية، معظمها مخططات تطوير معتمدة أو طلبات لتخطيطها، سيتم تنفيذها في السنوات القادمة. وبدون رؤية عمرانية واستراتيجية شاملة لتحقيق نسيج عمراني كثيف ومتوازن، ستعاني المدينة من سلبيات التطوير الفردي غير المترابط وغير المتكامل مع الهيكل العمراني للمدينة. وبالنسبة لنظام رسوم الأراضي البيضاء، فهو من ناحية، يستهدف في المقام الأول تطوير الأراضي البيضاء داخل المدينة لتحقيق تشكيل عمراني متجانس، ومن ناحية أخرى يمكن أن يتحول فيها سلاح ذو حدين في حال كانت قرارات التطوير متسرعة من غير تحليل وتقويم واف لتأثيراتها. ومن الملاحظ هنا ميل المطورين العقاريين للتطوير منخفض الكثافة بدلاً من تطوير الأراضي البيضاء باستثمارات مختلطة عالية الكثافة أكثر استدامة. إضافة إلى ذلك، يجب دعم نظام رسوم الأراضي البيضاء بسياسات مساندة لدعم التنمية الحضرية المكثفة الناجحة، وانتفاء الحاجة معها لزحف العمران نحو الأراضي الجديدة.



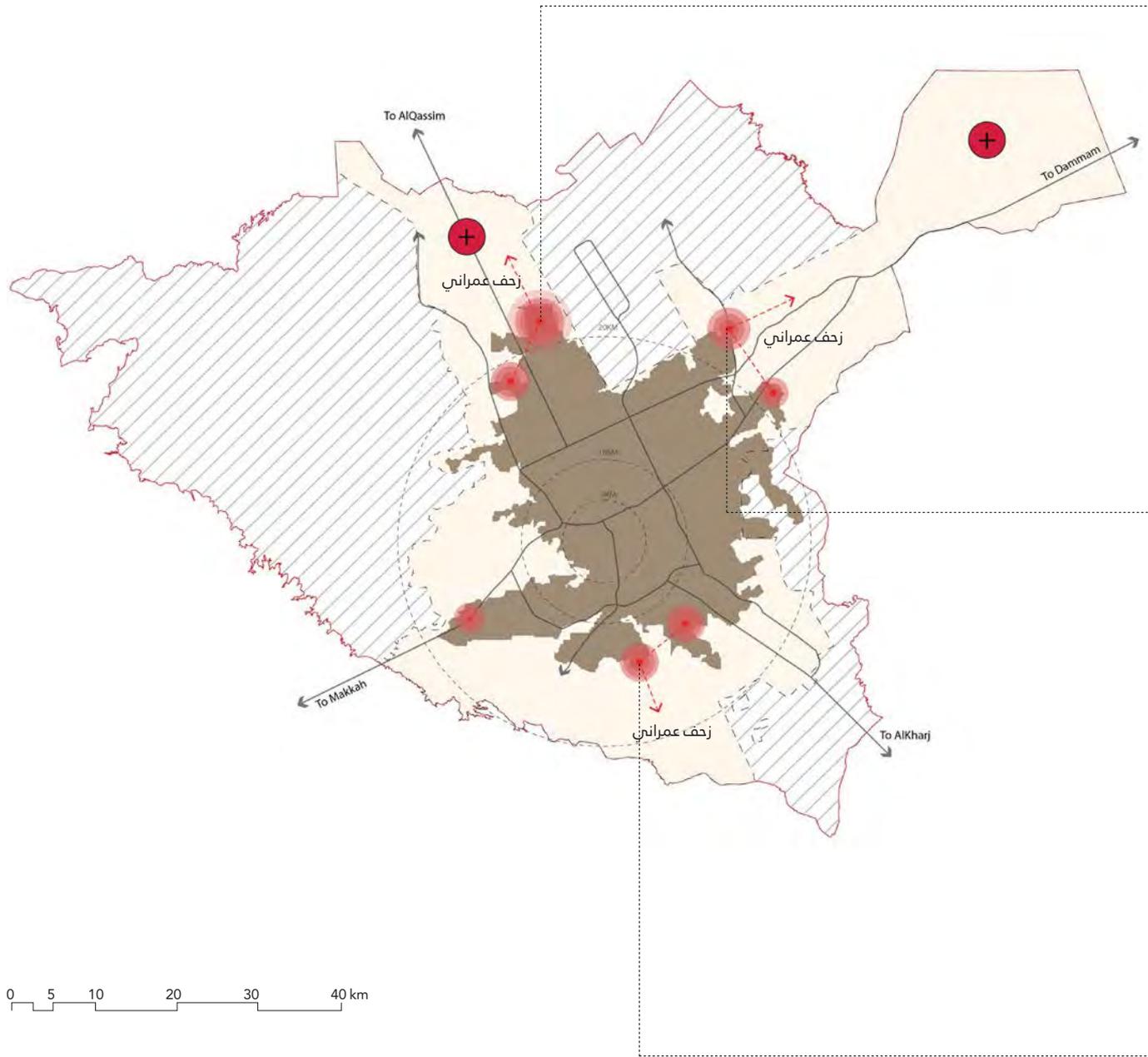
٢. التنمية السكنية الناشئة والبنية التحتية

الانتشار الأفقي المتواصل يفاقم الأوضاع المتعلقة بتوفير المرافق والخدمات العامة في مناطق التنمية الجديدة، حيث يقتضي الأمر حجماً كبيراً من الاستثمارات لإنشاء شبكات البنية التحتية لخدمة أعداد سكانية قليلة مما يجعلها غير مجدية اقتصادياً نتيجة زيادة التكاليف التي يتعين على الحكومة دفعها مقابل توفير البنية التحتية والخدمات العامة. علاوة على تقليلها لمستوى جودة الحياة بسبب طول مسافات التنقل من وإلى الخدمات والمساحات المفتوحة وأماكن العمل، مما يعوق تحقيق المجتمع الحيوي. فتحسين المدينة استناداً إلى معايير الاستدامة من خلال، على سبيل المثال، توفير نظام النقل العام، يتطلب توفير الحجم السكاني المطلوب ضمن منطقة معينة لتحقيق الجدوى الاقتصادية. وبغير ذلك، يصبح الزحف العمراني ضاراً بالبيئة وجودة حياة السكان.



٣. انتشار "الاستراحات" على أطراف المدينة

في ضوء ذلك، تصبح حدود النطاق العمراني الحالية غير متوافقة مع متطلبات النمو الفعلية، وبالتالي لا تعود تشكل حدوداً ناظمة لتوجيه عملية النمو العمراني على نحو مستدام. ونظراً للمبالغة في حجم منطقة التوسع التي يفترض فيها أن تحد من ظاهرة الكثافة السكانية المنخفضة، يرى بأنها تشجع نمط الانتشار الأفقي منخفض الكثافة. ويرى مسؤولون حكوميون إن نمو المدينة قد انخفض قياساً إلى الإسقاطات السكانية المتوقعة، كما أن النمو المستقبلي حول الضواحي الشمالية والشرقية المقترحة كما هو متوقع في المخطط الاستراتيجي الشامل لمدينة الرياض، سيزيد من الانتشار الأفقي بصورة غير ضرورية على أطراف المدينة، إذ تبلغ الكثافة الحالية في المناطق المبنية ٧١,٨ نسمة/هكتار، وهي كثافة منخفضة مقارنة بحالة المدن الكبرى الأخرى مثل تورونتو أو برشلونة حيث تصل الكثافة السكانية في أواسطهما إلى ١٥٠ نسمة/هكتار.



-  الضواحي الجديدة الواقعة في جهة الشمال والشرق (تشجع الزحف العمراني)
-  مناطق الزحف العمراني
-  نطاق حماية التنمية
-  المساحة المبنية
-  الأراضي غير المطورة داخل نطاق التنمية العمرانية لعام ١٤٥٠ هـ
-  مساحة مستقبلية خارج نطاق التنمية لعام ١٤٥٠ هـ وداخل نطاق التنمية

الشكل ٤. أنماط التنمية والنمو غير المتوازنة في مدينة الرياض



## ٢,٢,٥ عدم ترابط واتصال تقسيمات الأراضي في النسيج العمراني للمدينة



البنية التحتية للطرق المبالغ في أحجامها

يعود نمط التجزؤ الحضري في مدينة الرياض إلى عناصر طبيعية وأخرى بشرية. وقد تم تحديد أربعة عناصر رئيسية تتسبب في التجزؤ للمدينة وهي الوادي، والبنية التحتية للطرق المبالغ في أحجامها، والأراضي الفضاء، وانتشار مشروعات المجمعات الكبرى المسوّرة في النسيج الحضري الحالي.

يعمل الوادي كعنصر فاصل طبيعي بين منطقة وسط المدينة وبين المناطق الواقعة غرب الوادي حتى حدود النطاق العمراني. ومع ذلك، هناك إمكانات ممتازة لتنسيقه ودمجه في شبكة من الفضاءات الخضراء المفتوحة في المستقبل، بحيث يصبح رابطاً وليس فاصلاً. علاوة على ذلك، سيؤدي تكامله مع أعمال التطوير الجديدة والقائمة حول ضفاف الوادي إلى تعزيز جودة الحياة في هذه المناطق بشكل كبير من خلال استعادة التوازن البيئي في المدينة.



أرض المطار القديم في قلب مدينة الرياض

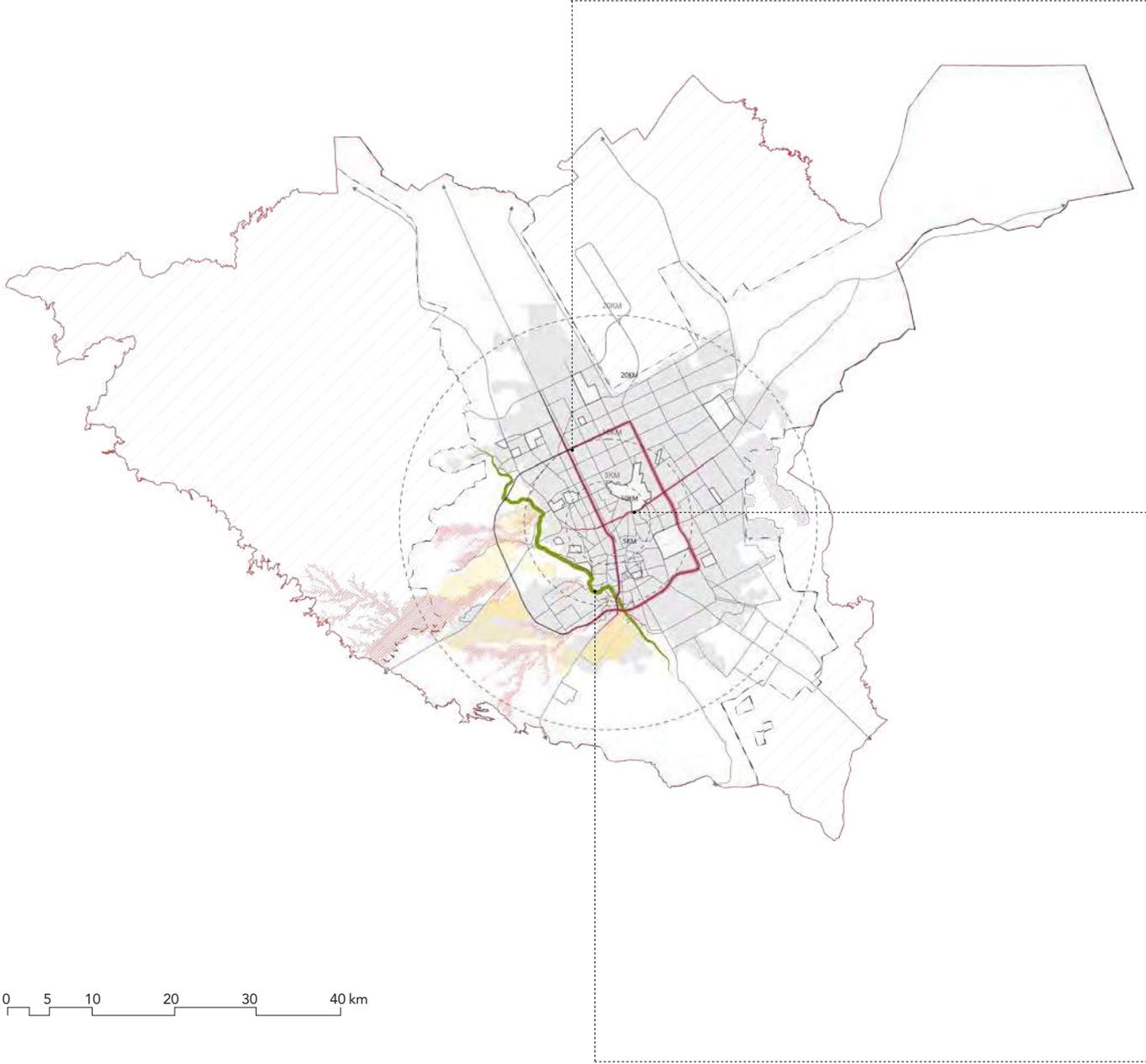
ومن بين أسباب التجزؤ الحضري توزيع المجمعات التنموية الكبيرة أودية الوظيفة المحاطة عادة بشبكة طرق تسمح بحركة المركبات. ومثل هذه التنمية أضعفت تفاعل الإنسان بالشكل الحضري، ليستعاض عن ذلك باستخدام المركبات للتنقل داخل المدينة، وبدون اعتماد المقياس الإنساني في تصميم شبكات الشوارع والذي يدعم الأنشطة المتنوعة، سيجرب على ذلك عرقلة حركة المشاة والمزيد من التلوث والحوادث في المدينة.

تبقى محاور الطرق المبالغ في تصميمها والمقصورة على حركة السيارات العامل الأبرز المتسبب في التجزؤ الحضري وعدم التواصل والترابط مع النسيج الحضري المحيط، خاصة الطرق التي يصل حرم الطريق فيها إلى ٩٠ متراً، والتي تفصل النسيج الحضري وتعيق حركة المشاة تماماً. فليس هناك حتى الآن طرق مشاة مرتقبة أو متكاملة، سواءً على مستوى المجاورة والأحياء السكنية أو على مستوى المدينة.



الأحياء السكنية غرب وادي حنيفة معزولة وغير متكاملة مع النسيج الحضري

كذلك مشروعات المجمعات السكنية والتجارية الكبرى بفضائها المفتوحة الداخلية وأنشطتها الترفيهية ومتاجرها الصغيرة، تزيد من التجزؤ الحضري، وتعزل بنفسها عن نبض الشارع والمدينة. يوصى هنا بتبني مبادئ التصميم الحضري التي تشجع على دمج الاستعمالات المختلطة ضمن المجاورات السكنية، وزيادة الكثافات السكنية للحد من ظاهرة التجزؤ الحضري، والتداخل في نسيج المدينة العام لخلق المجتمع الحيوي والمزدهر.



مجاورات سكنية معزولة  
امتدادات وادي حنيقة

وادي حنيقة (مدمج بشكل جيد)  
البنية التحتية ذات الأبعاد المفرطة  
أرض بيضاء كبيرة

الشكل ٤١. التجزئة وعدم التماسك في الهيكل العمراني لمدينة الرياض



## ٣,٢,٥ استعمالات الأراضي أحادية الوظيفة والتنمية المستقطبة



١. إن تقسيمات الأراضي المخصصة لاستعمال واحد تؤدي إلى وجود أحياء ومجمعات تعتمد على السيارات الخاصة، وبالتالي يجب تقليصها إلى ما لا يزيد عن ١٠-١٥٪ من إجمالي الأراضي.



٢. استعمالات الأراضي الصناعية لمناطق كبيرة أدى إلى عدم سهولة الوصول وعدم التنوع في فرص العمل داخل النسيج العمراني.



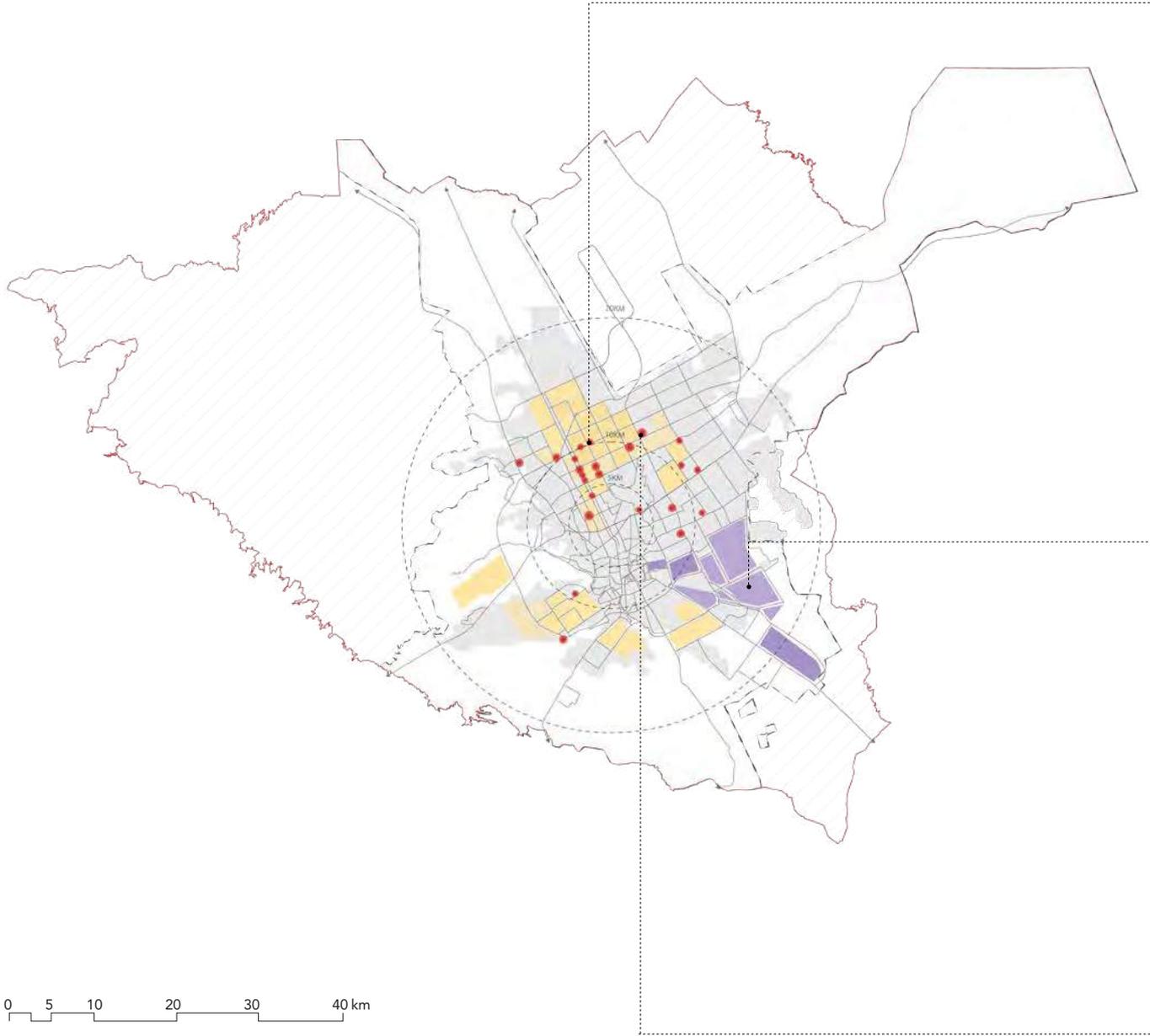
٣. الاستعمالات التجارية المركزية "مراكز التسوق الكبرى" ينتج عنها زيادة في تدفقات حركة المرور الداخلة والخارجة وتسبب الازدحام.

ورد سابقاً تبني المخطط الاستراتيجي الشامل لمدينة الرياض ومخطط استعمالات الأراضي المقترح النهج التنموي أحادي الوظيفة. فمعظم المدن السعودية تعاني حالياً من الاستخدام المفرد للأراضي على مساحات واسعة، مما يؤدي إلى انعدام التنوع وسبل الوصول إلى الفرص والخدمات والسلع والمرافق في المجال الحضري، علاوة على انفصال قطع الأراضي الكبيرة المخصصة للاستعمالات المفردة وعدم تواصلها مع أجزاء مختلفة من المدينة. فالاستعمالات المختلطة المتكاملة مسموح بها حالياً فقط في وسط المدينة وضمن محاور الطرق الرئيسية وعدد من المراكز التجارية الفرعية.

في تخطيط المدن، ينعكس استعمال الأراضي أحادي الوظيفة سلباً في الأداء الحضري للمدينة نظراً لتركز معظم هذه الأنشطة التجارية في منطقة واحدة، مما يولد حركة مرور هائلة منها وإليها تتسبب في اختناقات مرورية داخل المدينة في ساعات الذروة، وتبدو الحلول للوهلة الأولى ماثلة في توسعة عرض الطرق والتي نادراً ما تحل المشكلة، بل تفاقم من حالة التناثر وعدم الاستمرارية والتوائيم مع النسيج الحضري المحيط.

يؤدي تركيز الخدمات بهذا الشكل إلى نقص في التنوع داخل المجمعات الفردية ويزيد من الحاجة إلى التنقل بالسيارة، مما يساهم سلباً في تلوث المدينة. لهذا، ينبغي إعادة النظر في توازن توزيع الخدمات للاحتياجات اليومية وبعض الوظائف في نقاط "عقد" مركزية متعددة لازمة للحياة المدنية، بدلاً من تكديسها في مجمعات مغلقة تفتقر للتجانس والتكامل مع النسيج الحضري للمدينة، مما يساهم في انتشار الحركة المرورية وبعث الحيوية والنشاط في مجاورات وأحياء المدينة.

ومن شأن اتخاذ مثل هذه الإجراءات، وتعزيز التنمية عالية الكثافة، سيحد من التوسع الأفقي وينوّع في المناطق السكنية بما يحقق مرونة واستدامة اقتصادية أكثر للمدينة، لما يحققه ذلك من خفض الزيادة في تكاليف توفير الخدمات والمرافق العامة وتكاليف التشغيل والصيانة.



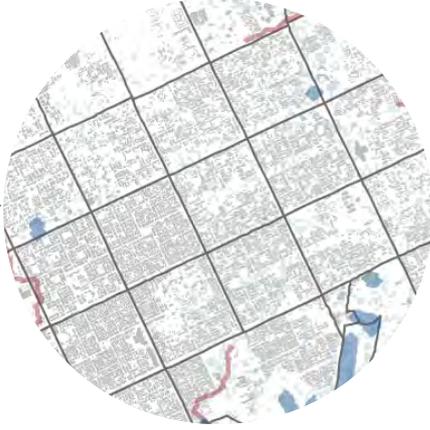
المساحة المبنية  
الإستعمالات التجارية المركزة "مراكز التسوق الكبرى"

المجاورات السكنية متعددة الوظائف  
إشتراطات المناطق الصناعية الأحادية الوظيفة

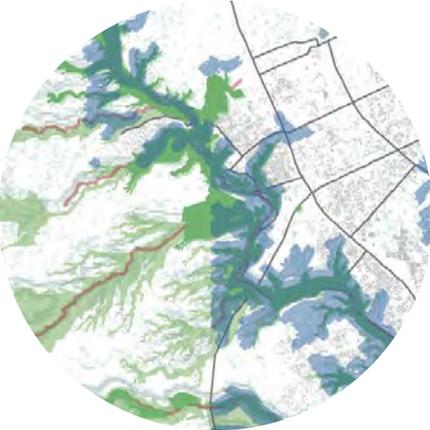
الشكل ٤٣: التنمية الأحادية الإستعمال والإستقطابية في مدينة الرياض



## ٤,٢,٥ اختلال التوازن البيئي- الاجتماعي والاقتصادي في الرياض



١. عدم وجود المساحات العامة الخضراء في معظم المناطق المأهولة بالسكان يزيد من آثار جزر الحرارة الحضرية.



٢. مثال على اتصال جيد بين الشبكة الخضراء والزرقاء في وادي حنيفة

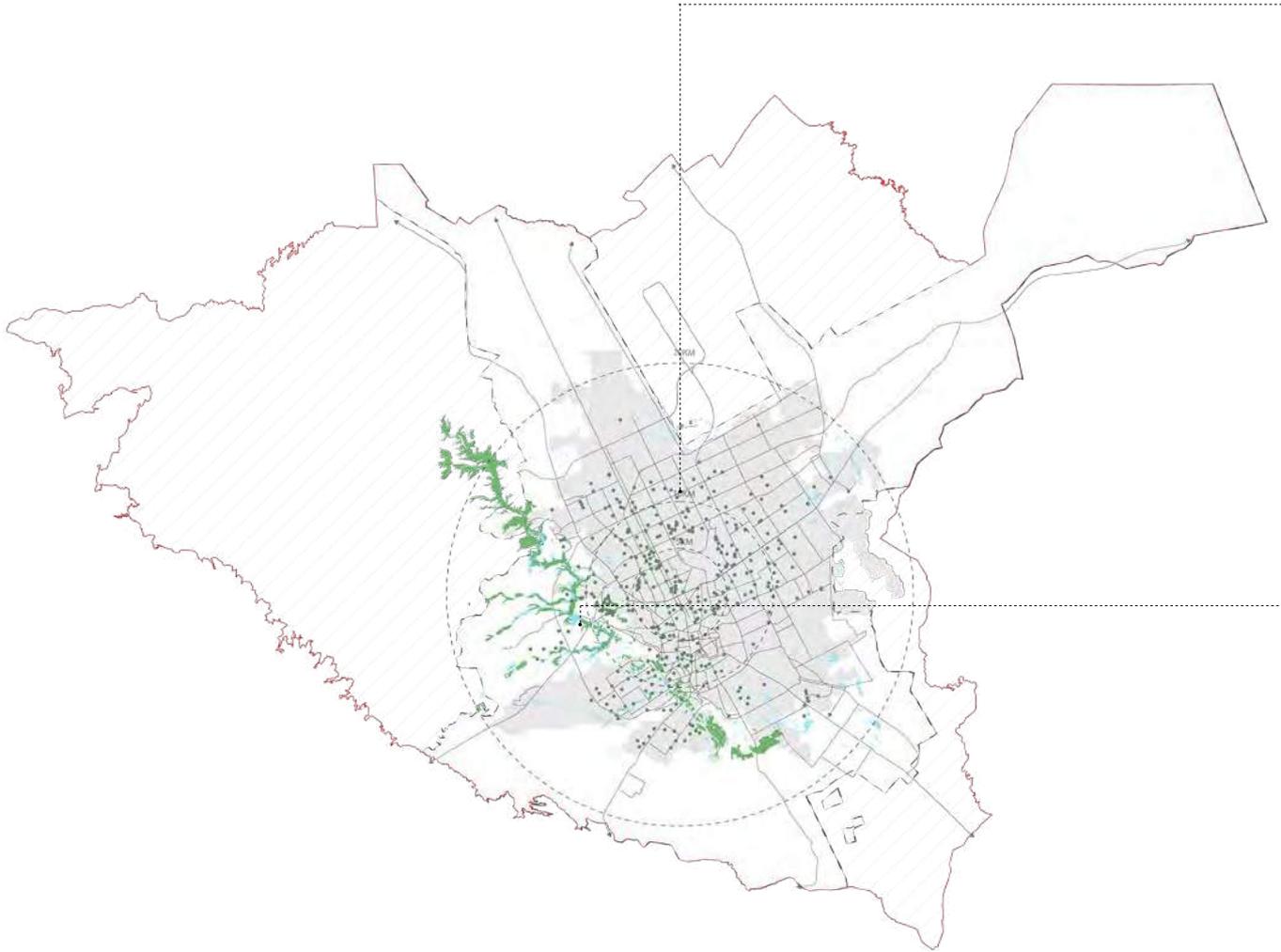
لقد توسعت الرياض تاريخياً بين واديين هما وادي حنيفة ووادي السلي الواقعين في هضبة نجد وسط شبه الجزيرة. واستواء المنطقة نسبياً يجعلها مناسبة تماماً لأعمال التطوير، باستثناء أطراف المدينة الغربية المحاذية لمجرى وادي حنيفة، حيث تشهد المدينة هنا بعض التحديات الطبوغرافية والمنحدرات الشديدة.

وعلى الرغم من ملائمة التضاريس المستوية للأغراض التنموية، إلا أن المدينة تواجه عدّة تحديات بيئية طبيعية يضاعف تغير المناخ من حدتها. ويحدث التأثير السلبي جراء تتابع هبوب العواصف الرملية وطول مدة الحرارة الشديدة خلال فصل الصيف، والحصول على المياه العذبة، وندرة الموارد الطبيعية بشكل عام. كل هذه القضايا تعمل على اختلال التوازن البيئي والاجتماعي والإيكولوجي والاقتصادي للمدينة.

وأكثر المناطق عرضة للتلوث البيئي هي المناطق الواقعة جنوب المدينة حيث توجد الأنشطة الصناعية الرئيسية. فالروائح المزعجة وجودة الهواء المتدنية تجعل المناطق المحيطة غير ملائمة للتطوير السكني. وفي العموم، هناك نقص في الوعي العام تجاه القضايا البيئية، وخاصة فيما يتعلق باستهلاك المياه والتخلص من النفايات. ولا بد هنا من رفع مستوى الوعي العام، ليس للتنمية المستقبلية للرياض فحسب، بل على المستوى الوطني. ولمواصلة تحسين الاستدامة داخل المدينة، يجب النظر في إعادة استخدام المياه "الرمادية" وتبني الأساليب المناسبة في إدارة النفايات (التدوير).

لقد أدى نجاح مشروع تأهيل مجرى وادي حنيفة إلى تحسّن كبير في جودة الحياة لسكان المدينة وزائريها، مع ذلك، من الضروري للمدينة أن تبادر إلى تطوير المزيد من الأماكن العامة المفتوحة وتعزيز سبل الوصول إليها. هناك حاجة لتوفير تدرج من الفضاءات الحضرية العامة المفتوحة من المستوى الإقليمي وحتى مستوى المجاورات السكنية، مثل ساحات لعب الأطفال والحدائق الصغيرة أمام تجمعات المساكن. من المهم إنشاء شبكة متناعمة من الفضاءات الحضرية الخضراء المفتوحة كمصدر للحياة والتفاعل الاجتماعي، وتوفير سبل الوصول إليها سيراً على الأقدام، انسجاماً مع رؤية المملكة ٢٠٣٠. الهادفة لخلق مجتمع حيوي وبيئة صحية عامرة.

وفي هذا السياق، ينبغي تعديل نسبة المساحة المبنية إلى المساحة المفتوحة المخصصة للفرد الواحد في المدينة. إذ يفترض أن يكون هناك توازن بين الفضاءات العامة المفتوحة مثل المتنزهات والمرافق الرياضية والأماكن الترفيهية والمناطق المبنية، ولكن الأمور ليست كذلك. إذ تشمل هذه الفضاءات العامة في العادة نسبة أعلى من الطرق ومواقف السيارات مقارنة بالفضاءات العامة المفتوحة الجيدة الملائمة لحاجات ومتطلبات السكان. وهو ما تجب معالجته من خلال البرامج والسياسات التحسينية على مستوى المدينة، لتحقيق قدر أكبر من المرونة للمدينة.



0 5 10 20 30 40 km

المساحة المبنية  
المساحات المفتوحة داخل النسيج الحضري

وادي حنيفة  
الشبكة الزرقاء

الشكل ٤٣. اختلال التوازن البيئي والاجتماعي والاقتصادي في مدينة الرياض





© SeeSaudi

# النظرة المستقبلية



## ١,٦ الاستجابات الاستراتيجية

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

## ١,١,٦ المدينة المدمجة

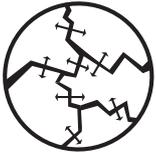
وفقاً لمبادئ مؤئل الأمم المتحدة، يتعين على المدن أن تشجع استراتيجيات التنمية العمرانية التي تُعنى بضبط وتوجيه أعمال التوسع الحضري، وإعطاء الأولوية لتوفير بنية تحتية وخدمات عامة مترابطة جيداً. ويتوخى من المدينة المدمجة أن تكون عالية الكثافة، تتسم بالتنمية والتطوير القائم على الاستعمال المختلط للأراضي، مع توزيع جيد للخدمات العامة كالمستشفيات والمتنزهات والمدارس، على أن تعزز الآليات المكانية والتشريعية من تواصل وترابط وتمارز المدينة المدمجة لتحسين سبل الوصول إلى الفرص والسلع والخدمات والمرافق، وسهولة التنقل الآمن سيراً على الأقدام في الفضاء العمراني، وما يثمره ذلك من إقبال على استعمال وسائل النقل العام والفضاءات العامة، والحد من الازدحام، وتعزيز الاقتصاد المحلي، وتعزيز التفاعل والتواصل والحيوية الاجتماعية. وتشمل السياسات الهادفة إلى تعزيز التقارب والتمارز العمراني: تشجيع التجديد الحضري، إعادة إحياء مراكز المدن، فرض قيود على التنمية في الأرياف وعلى أطراف المدن وضواحيها، ودعم التنمية عالية الكثافة والاستعمال المختلط للأراضي، وتشجيع استعمال وسائل النقل العام، وتكثيف التنمية في محيط محطات ومحاور النقل العام.



[التكثيف]

## ٢,١,٦ المدينة المتصلة

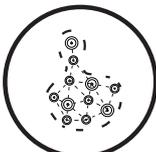
يتوخى في المدينة المتصلة أن تكون كشبكة متواصلة من المجاورات والأحياء السكنية، جيدة الترابط والتوازن، لكل منها حدائقها الخاصة وأماكنها العامة، وتستوعب مجموعة متنوعة من الأنشطة العامة والخاصة، وتشكل بيئة عامرة صحية وحيوية. والأهم من ذلك، أن في هذه الأحياء فرص وتسهيلات يسهل الوصول إليها سيراً على الأقدام، مما يقلل الحاجة للسيارات الخاصة. وفي المدن الكبيرة، يمكن لنظم النقل الجماعي أن توفر التنقل عبر المدن بسرعة عالية عن طريق ربط مركز حي مع آخر، تاركة الوصول للوجهات (المقاصد) النهائية لوسائل النقل المحلية وللحركة الراجلة، مما يقلل من حجم وتأثير حركة المرور، ولا سيما حول أوسط المجاورات والأحياء السكنية. في المدينة المتصلة تصبح القطارات المحلية وأنظمة المترو والحافلات الكهربائية أكثر فعالية، ويصبح ركوب الدراجات الهوائية والمشبي الصحي أكثر أماناً ومتعة، ناهيك عن تقليل الازدحام والتلوث والحوادث بشكل كبير، وزيادة الإحساس بالانتماء للمكان والعيش والتواصل والتفاعل المشترك والحيوية الاجتماعية في الأماكن العامة.



[إعادة الدمج]

## ٣,١,٦ المدينة الشاملة

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



[إعادة التوازن]

## ٤,١,٦ المدينة المرنة

المدينة المرنة تأخذ في الاعتبار الأشكال البنائية والتجهيزات العمرانية المناسبة لمواجهة التحديات والأزمات والصعوبات الاجتماعية والاقتصادية والكوارث الطبيعية التي تنشأ جراء استهلاك واستنزاف الوقود الكربوني، وتغيرات المناخ. وعلى هذا النحو، تعرّف المدينة المرنة بأنها "شبكة مستدامة من النظم المادية والمجمعات الإنسانية"<sup>(٢٥)</sup> والنظم المادية هنا تشمل المكونات الإنشائية، والبيئة الطبيعية للمدينة، شاملة طرقها، ومبانيها، ومرافقها، وتجهيزاتها الأساسية، وشبكات اتصالاتها، وأوديتها وشعابها ومسيلات مياهها، وترتيبها، وتضاريسها، وجيولوجيتها، وتمثل بمجملها مجازاً "جسم" المدينة بعظامه وشرايينه وعضلاته.. في حين تمثل المجمعات الإنسانية "العقل" الموجه لأنشطة المدينة.. يستجيب لاحتياجاتها ويتعلم من تجاربها.. فالمدن المرنة هي المنبوعة في مواجهة الأزمات وتحمل الصدمات المفاجئة، مما يقتضي التركيز على التكيف والموائمة في مجال هندسة ونمذجة وتصميم النظم الحضرية.



[الحماية والتحسين]



© FSCP

منظر من وادي حنيفة



## ٢,٦ نماذج التنمية الحضرية المناسبة لمدينة الرياض

### ١,٢,٦ المدينة المدمجة: احتواء التنمية العمرانية من خلال مراكز التكثيف الحضري الفرعية

رسوم الأراضي البيضاء آية أخرى لتطوير الأراضي البيضاء وتكثيف التنمية في منطقة وسط المدينة لتصبح أكثر اندماجاً. ومع ذلك، فهي تحتاج لمزيد من المواصفات، مثل الكثافات السكانية الدنيا والقصوى، أو خليط من استعمالات الأراضي أو نسبة الفراغات الحضرية، لتحقيق الدور المتوقع لها.

إعادة ترسيم حدود مراحل النطاق العمراني هي الخطوة الأولى الواجب القيام بها بالتوازي مع خطة عمرانية تفصيلية كأداة تخطيطية تتسم بالتكامل والشمول. المخطط يجب أن يضع المبادئ والأسس لتوجيه النمو العمراني، شاملاً ذلك تحديد الاستعمالات الرئيسية الملائمة للأراضي، والكثافات المتوقعة، وضمان سبل الوصول العادل إلى الفرص والخدمات والمرافق العامة، على أن يتم تنسيق وتكامل المخطط الاستراتيجي الشامل لمدينة الرياض مع هذه الخطة، مع ترجمتها إلى سياسات وبرامج تنفيذية لتكون أكثر تحديداً للجهات الحكومية والقطاع الخاص لتبنيها وتنفيذها.

وسيؤدي خفض مناطق التوسع داخل النطاق العمراني إلى زيادة الضغوط لاستيعاب التطوير عالي الكثافة لتلبية متطلبات الإسكان المستقبلية للمدينة. وفي إعادة تنظيم الأطراف الحضرية، يجب أخذ أعمال التطوير حول المطار في الاعتبار أولاً قبل الذهاب بأعمال التنمية والتطوير إلى أقصى الشمال أو الشرق. فالأراضي المجاورة يمكن تطويرها كمناطق استعمال خاص يساهم في دعم اقتصاد المدينة، كإقامة الصناعات التكميلية.

حالة مدينة الرياض باستمرار تحت ضغط تنموي كبير، ولتحقيق النمو المستدام، ينبغي التركيز على تكثيف النسيج الحضري الحالي عبر تطوير الأراضي الفضاء "البيضاء" وفق كثافات موئل الأمم المتحدة الموصى بها وخليط متنوع من الاستعمالات في الدور الأرضي. علاوة على ذلك، سيساهم التقليل من التطوير الموجه للسيارات في تحقيق عمران أكثر ترابطاً وتوصلاً، مع خفض الانبعاثات الكربونية والاحتناقات المرورية، وتقليل تكاليف توفير البنية التحتية وجعل الأحياء أكثر حيوية ونشاطاً، وباقتران ذلك مع عناصر شبكة الفضاءات الحضرية المفتوحة وبيئات المشاة، ستصبح الرياض أكثر كفاءةً وجذباً للعيش والعمل والاستقرار.

وتمشياً مع تنفيذ شبكة النقل العام، تم اقتراح عدة محطات للنقل العام سيتم تكثيف التنمية المختلطة في محيطها (TOD)، ويدعو هذا النهج إلى الاستعمالات المختلطة عالية الكثافة، تعمل على تنشيط هذه المناطق على مدار اليوم، مما يخلق مراكز حيوية عامرة مع تحسين الوصول إلى الخدمات الاجتماعية والثقافية. مثال ذلك محطة العليا ستكون خليط من تجديد لعمران قائم/ و تنمية أراضي بيضاء، وتجديد عمراني في أغلبه في محيط محطة غرناطة.

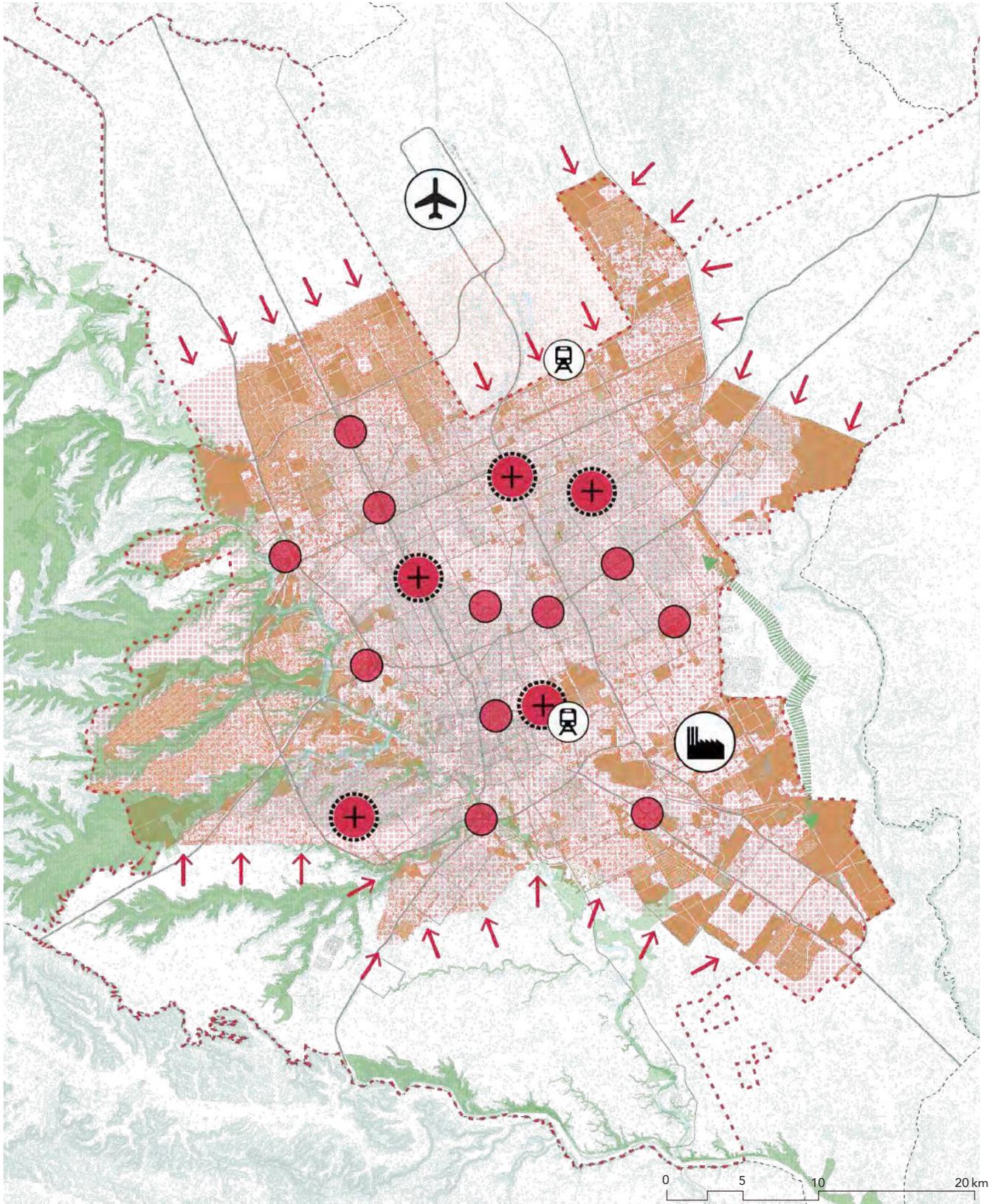
ويتطلب الحد من الانتشار العمراني غير المنظم في المناطق الحضرية تعديل السياسات والقواعد المنظمة لضبط وتوجيه النمو العمراني، ويقصد بذلك صراحة إعادة ترسيم حدود مراحل النطاق العمراني، استناداً لحسابات تفصيلية تحدد المساحة المطلوبة للتوسع، مثال ذلك مساحة الأراضي السكنية بعد تطبيق الكثافات الموصى بها، ومساحة الأراضي اللازمة للخدمات، والأعمال التجارية، والاستعمالات الصناعية لتأمين فرص عمل كافية. ويمكن اعتبار



١. الشوارع العريضة الصديقة للمشاة مثل شارع التحلية هي أمثلة جيدة لإحياء الأنشطة في تلك المناطق على مدار اليوم، مما يخلق مراكز حيوية للحياة الحضرية مع تحسين إمكانية وسهولة الوصول إلى البنية التحتية الاجتماعية والثقافية.



٢. من شأن التكثيف في المنطقة السكنية تحسين جودة الحياة وخلق المراكز الحضرية النابضة والمفعمة بالحياة.



- |                                |   |   |   |  |   |
|--------------------------------|---|---|---|--|---|
| واحي سلي                       |   | منطقة التوسع العمراني المحدودة<br>بنطاق ١٤٥٠ هـ |   | محطات النقل العام الأساسية المتعددة<br>الوسائط للتكثيف | ● |
| واحي حنيقة                     | ■ | المنطقة المحتملة لتوسيع المطار في<br>المستقبل   |   | المحطات الثانوية للتكثيف                               | ● |
| الحد من التوسع العمراني الحضري | ← | أراضي بيضاء داخل نطاق ١٤٥٠ هـ                   | ■ | الكتلة المبنية   | ■ |

الشكل ٤٤. المدينة المدمجة: تعزيز مراكز التطوير والكثافة في الرياض



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



١. المشاريع متعددة الاستعمالات عالية الكثافة القريبة من نقاط النقل العام ستحسن من إمكانية الوصول إلى الخدمات وجودة الحياة.



٢. يجب إعادة تصميم محاور الطرق ذات الأبعاد المفرطة لدمج محاور النقل البديلة للدراجات والمشاة.



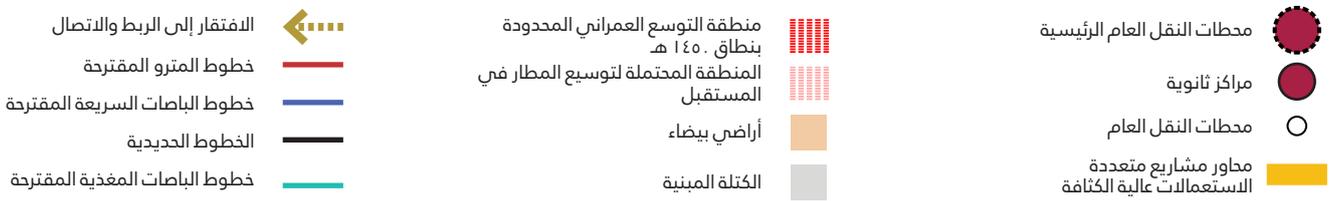
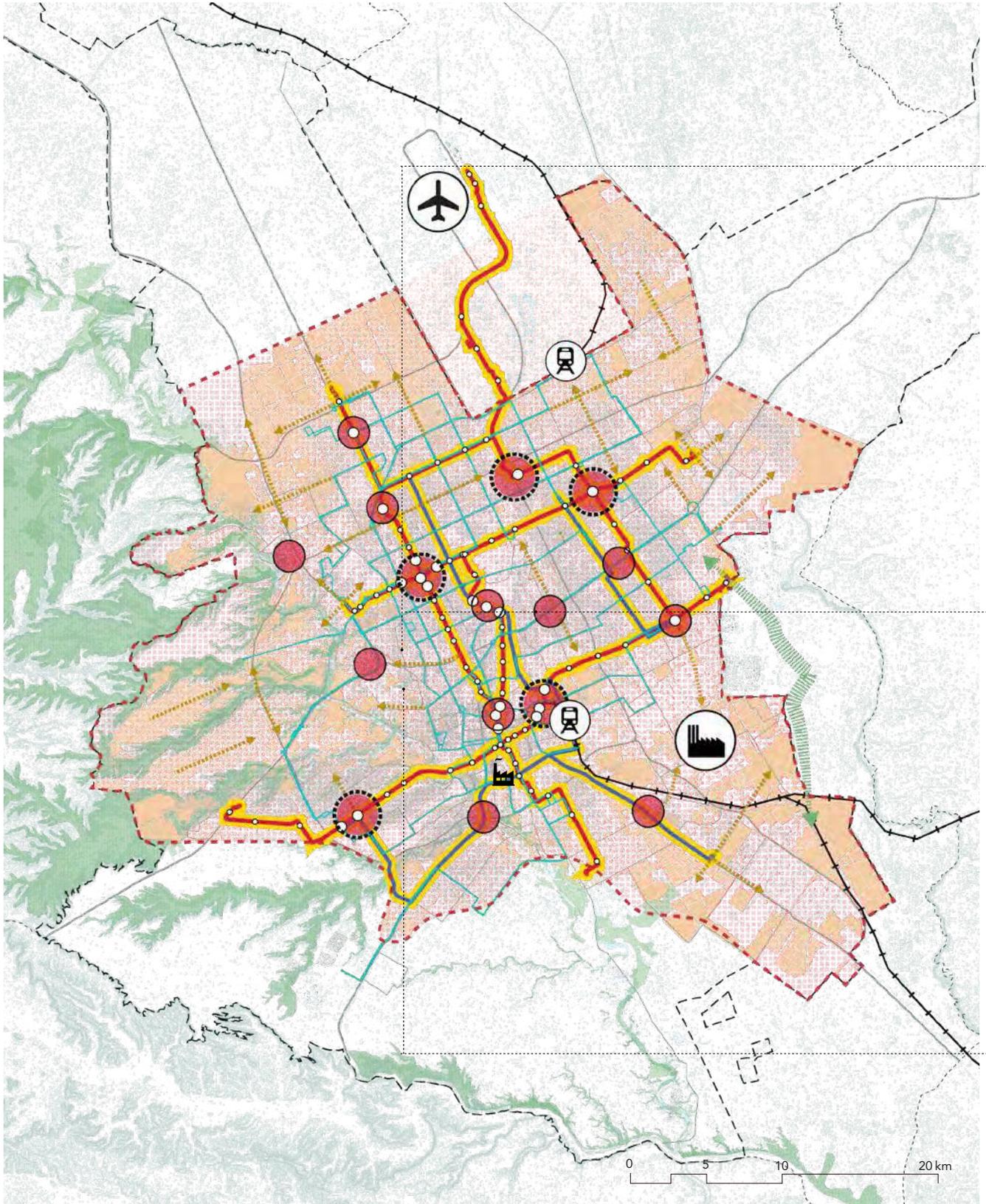
٣. إنشاء شبكة مترابطة ومتكاملة من المجاورات السكنية المزودة بالفراغات العامة سيؤدي إلى تكوين بيئة حضرية صحية وناضجة بالحياة.

يعاني الهيكل العمراني لمدينة الرياض حالة من التناثر/التجزؤ الحضري، فتصميم مدينة الرياض موجه في عمومها لحركة السيارات، إذ يتسم الهيكل العمراني الحالي للرياض بفقدانه للتماسك والتجانس، فالطرق السريعة الكبيرة الحجم فصلت أحياء المدينة عن بعضها البعض، ولغايات تحقيق نسيج حضري أكثر ترابطاً وشمولية يسهل على الجميع الوصول إليه والتنقل فيه، يحتاج الأمر لاتخاذ الإجراءات التصحيحية اللازمة على عدة مستويات.

شكل تنفيذ نظام النقل العام المكون من ستة مسارات مترو وثلاثة خطوط موازية لحافلات المسار المخصص، في حضم نسيج عمراني قائم، تحدياً كبيراً لمدينة الرياض. ولكنها خطوة حاسمة للحد من حجم حركة السيارات في الشوارع والطرق من خلال توفير شبكة متكاملة ومستدامة تغطي كامل المدينة. مع ذلك، يفتقر النظام، بمساراته الحالية، للتكامل مع السياق الحضري الحالي، وللتربط مع جميع النقاط المركزية والمناطق التي توجد فيها غالبية الوظائف. ومن المحتمل أن تنتقل بعض المناطق التجارية الحالية إلى مناطق التطوير المكثف في محيط محطات وشبكات النقل العام، وستحتاج مناطق التطوير الخاصة ومراكز الأنشطة الاقتصادية إلى المزيد من الوصلات المغذية لشبكة النقل العام الرئيسية بالمدينة، إذ بدون توافر نظام تغذية داعم، لن يكون بوسع الأفراد ركوب وسائل النقل العام بعيداً عن مركباتهم الخاصة.

بالإضافة إلى شبكة النقل الجاري إنشاؤها، ينبغي الاهتمام بتوفير بيئة مرورية صديقة للمشاة يسهل عليهم التنقل والتجول فيها براحة وأمان مع إضافة وصلات طويلة ومستعرضة نحو الكتل العمرانية المجاورة، واستكمالها بنظام نقل عام ثانوي لتسهيل وصول الركاب إلى مقاصدهم النهائية، فالطرق العريضة الموجهة لحركة المركبات عالية السرعة والتقاطعات الكبيرة تشكل بيئة مرورية غير مناسبة وغير آمنة للمشاة. ولتعزيز المشي وركوب الدراجات، يجب إعادة تصميم مسارات الطرق المبالغ في عروضاها، وإنشاء مسارات ومساحات مخصصة للمشاة وراكبي الدراجات الهوائية، تنشيط فيها واجهات المتاجر كمناطق استعمال مختلط، ويعتبر شارع الأمير محمد بن عبدالعزيز (التحلية) حالة تطبيقية مناسبة لتحقيق ذلك.

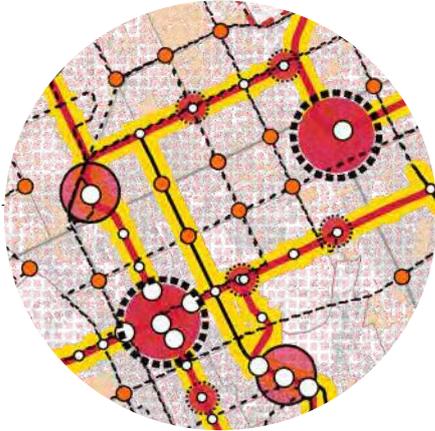
وسيكون لتكثيف التنمية الحضرية المختلطة في محيط محطات النقل العام والنقاط المركزية الأخرى أثر إيجابي لجهة تحقيق التنمية المستدامة في المدينة، من حيث ترابطها وتكاملها مع الأحياء السكنية المجاورة وتعزيز جودة الحياة فيها.



الشكل ٤٥. المدينة المتصلة: ربط الرياض عبر وسائل النقل العام



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



١. إن تعزيز المراكز الفرعية الحالية والمحتملة المجاورة لوسائل النقل العام في الشبكة سيزيد من إمكانية الوصول إلى الفرص.



٢. يعد المركز التاريخي للرياض مثلاً جيداً حيث تشكل الخدمات والإسكان والأماكن العامة والمرافق الأخرى معاً حياة حضرية مفعمة وناضجة بالحياة.



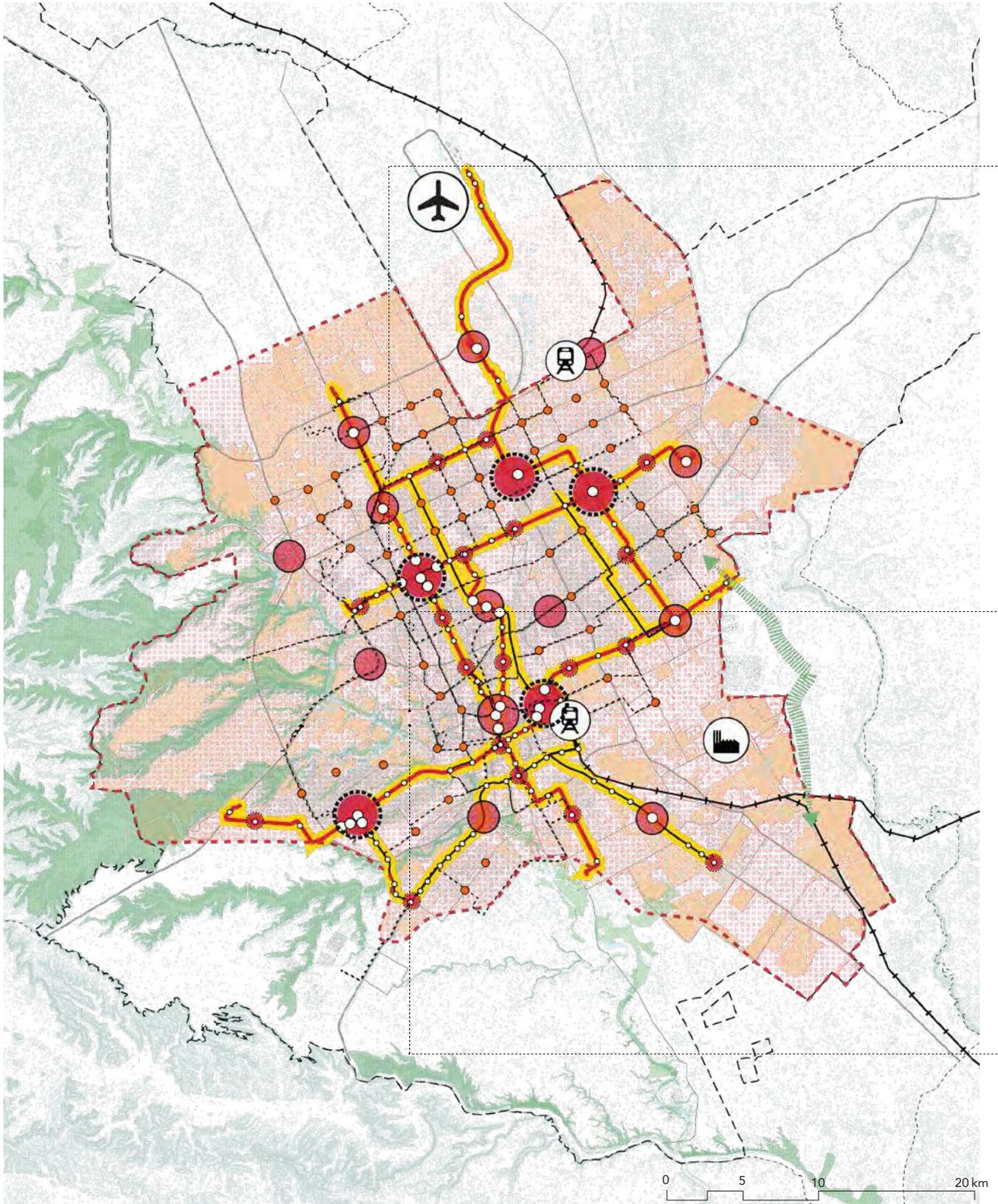
٣. تحتاج الرياض إلى إنشاء المزيد من المراكز الرئيسية والمراكز الفرعية لإعادة توزيع الفرص والخدمات.

من بين الأهداف الرئيسية للتنمية الحضرية المستدامة توفير سبل الوصول العادل للجميع إلى الخدمات والأماكن العامة والفرص الوظيفية. وبالنظر إلى اتساع المدينة وتنامي عدد سكانها، أصبحت الحاجة ماسة إلى إيجاد مراكز فرعية مساندة لوسط المدينة الحالي قادرة على توفير الفرص الوظيفية والخدمات والمرافق للسكان.

إدماج المدينة يرتبط بشدة بتوزيع الخدمات. لذلك فإن تطوير نموذج نمو لمراكز متعددة الاستعمالات والأنشطة، بالإضافة إلى تكثيف المراكز القائمة أمر حاسم للتوجه نحو المدينة المدمجة. وسيساعد ذلك في إعادة توزيع الأنشطة الاقتصادية بالتساوي في جميع أنحاء المدينة، وتحقيق بيئة شمولية. حالياً، توجد جميع الخدمات والوظائف الرئيسية إما في مجمعات تجارية معزولة أحادية الوظيفة، أو في مناطق خدمية تصطف على امتداد الطرق الرئيسية. ويتسم هذا النمط من التوزيع بأنه يقصي اجتماعياً، وغير مستدام بيئياً، ويستنفد وقتاً طويلاً في رحلات الذهاب والإياب.

يعود سبب نقص الخدمات ومناطق الترفيه والوظائف داخل النسيج الحضري الحالي إلى نمط التطوير أحادي الوظيفة الذي اتبعته المدينة في العقود القليلة الماضية. ومن المهم تعزيز المراكز القائمة، والفرعية المقترحة، ويفضل أن يكون ذلك على مقربة من شبكة النقل العام لربط النقاط المركزية، وتسهيل سبل وصول الناس، مما يعزز جودة الحياة في المدينة. فتنوع التجمعات السكنية سيؤدي إلى تحسين جودة الحياة وجعل المراكز حيوية وعامرة مع توفير للخدمات وفرص العمل والأماكن العامة المفتوحة بالقرب من السكان. وعلى عكس ذلك، فإن توزيع الخدمات الحكومية والصحية متوازن بشكل جيد داخل المدينة، باستثناء الأطراف وضواحي المدينة الأقل تغطية جراء التطوير أحادي الوظيفة ومنخفض الكثافة والتي لم يتم تطويرها بالكامل.

يعد مركز الملك عبد العزيز التاريخي في وسط الرياض مثلاً متميزاً للنسيج الحضري الشامل، وعلامة فارقة في المشهد الثقافي لمدينة الرياض، يجسد بيئة عمرانية مفتوحة، حيوية وعامرة بتخطيط عضوي متناغم مع النسيج العمراني المحيط بها، يجب تحليلها بعناية وتبنيها في أعمال التطوير الجديدة المقترحة. إن الاستمرار باستراتيجية التطوير الحالية التي تشجع الانتشار الأفقي وتزايد أوقات التنقل، والتي تحدّ من إمكانية الوصول إلى الفرص، سيثبت مع الوقت أنها لا تحقق الاستفادة المنشودة على صعيد الازدهار الاقتصادي وجودة الحياة.



- |   |   |  |
|---|---|--|
| محاور مشاريع متعددة الاستعمالات عالية الكثافة | منطقة التوسع العمراني المحدودة بنطاق ١٤٥ هـ | محطات النقل العام الرئيسية                 |
| خطوط النقل العام المقترحة                     | المنطقة المحتملة لتوسيع المطار في المستقبل  | مراكز ثانوية                               |
| خطوط المترو المقترحة                          | أراضي بيضاء                                 | محطات النقل العام المحلية المتعددة الوسائط |
| محطات النقل العام                             | الكتلة المبنية                              | مراكز الأحياء                              |

الشكل ٤٦. المدينة الشاملة: إعادة توزيع تكافؤ إمكانية الاستفادة من المرافق العامة والفرص الاقتصادية في الرياض

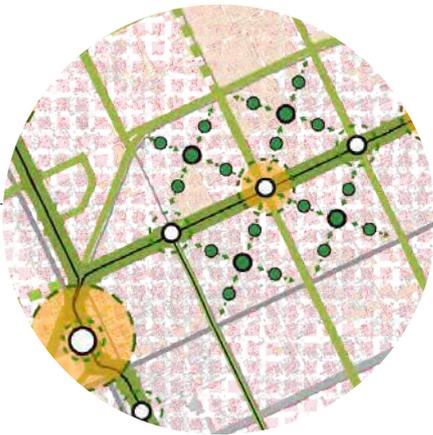


## ٤,٢,٦ المدينة المرنة: إعادة التوازن للمنظومات الاجتماعية والإيكولوجية والاقتصادية في الرياض

وإلى جانب التحسينات المادية، يتطلب الوضع إطلاق الحملات والبرامج التوعوية لتشجيع السلوك الصديق للبيئة وأنماط الاستهلاك المستدام. كما ينبغي أن تتضمن هذه البرامج تحسين جودة الهواء عبر خفض المستويات العالية من الانبعاثات الغازية الخطيرة الناجمة عن السيارات والصناعات التي تؤثر سلباً في جودة الحياة داخل المدينة، بالإضافة إلى إمكانية إعادة استخدام المياه الرمادية بعد معالجتها لري الحدائق والمساحات الخضراء العامة.

تهدف رؤية ٢٠٣٠ إلى إنشاء بيئات حضرية صحية، مع فراغات حضرية خضراء مفتوحة وافرة، وبنية تحتية للمشبي الصحي، وحياة حضرية خالية من التلوث. لتحقيق هذا الهدف الطموح، على الرياض في مسيرة نموها وتطويرها كعاصمة للمملكة الاستثمار في توفير فراغات حضرية خضراء جديدة، وتأهيل المناطق الحساسة بيئياً لمواجهة المخاطر البيئية الطبيعية والصنعية.

ولكونها واقعة في منطقة صحراوية، فإن المساحات الخضراء الطبيعية محدودة نوعاً ما. من حيث توافر الأماكن الخضراء المفتوحة، يعد وادي حنيفة المعلم الطبيعي الرئيس في المدينة. ومع ذلك، فإن وادي حنيفة والفراغات الحضرية الخضراء الأخرى مثل حديقة سلام وحديقة الملك عبد الله، مازالت لا تعوّض عن الافتقار لشبكة متصلة من الفراغات الحضرية الخضراء، ولا تصل إلى معيار الحد الأدنى للمساحة الخضراء الذي أوصت منظمة الصحة العالمية بتخصيصه للفرد الواحد والبالغ ٩ أمتار مربعة لخدمة مدينة بحجم سكاني قوامه ٦,٥.٦,٧. نسمة.



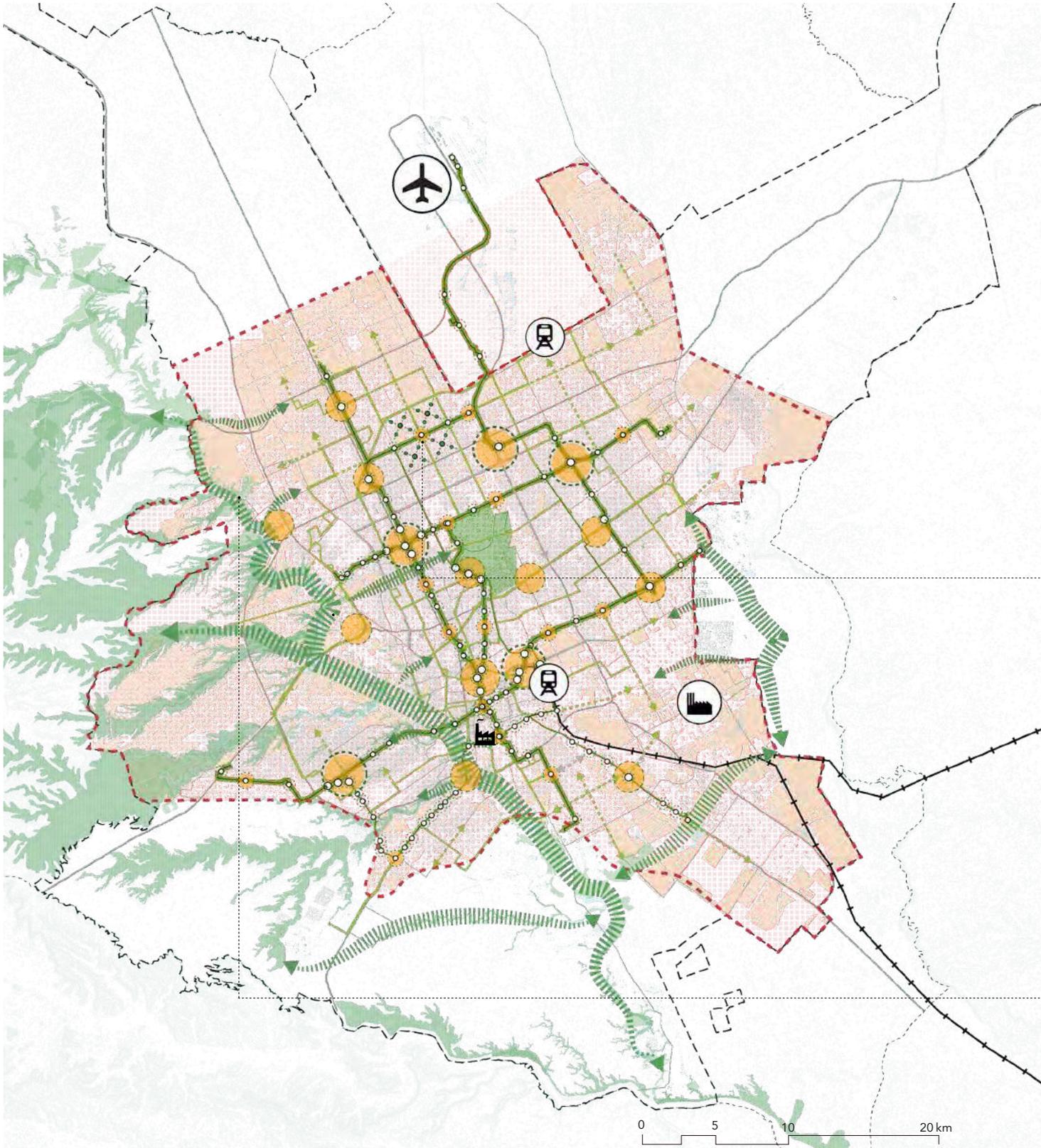
١. يخلق هذا التدخل مساحات عامة ومنتزهات خضراء أكثر تنوعاً داخل النسيج العمراني الحضري الطالي، مما سيزيد من معدل المساحة الخضراء للفرد الواحد في الرياض.



٢. تحسين جودة الحياة في الأحياء السكنية في الرياض عن طريق تحويل الأراضي البيضاء المناسبة إلى أنواع مختلفة من المساحات المفتوحة وربطها بشبكة المدينة الواسعة.

بدلاً من ذلك، على المدينة تطوير شبكة من الفراغات الحضرية الخضراء المفتوحة والمتناغمة جيداً مع الطبيعية المحيطة، توفر للسكان فراغات للمشاركة الاجتماعية والأنشطة الترويحية، وكفي تتحقق موائمة التشكيل الحضري مع العناصر الطبيعية بما يحقق حياة حضرية أكثر صحة. ستسهم زيادة المناطق الخضراء وزراعة الغطاء النباتي على طول الأرصفة في الحد من تأثير الجزر الحرارية الحضرية، مما يخفض بالتالي من حرارة الأماكن المفتوحة المصممة جيداً والمناطق الحضرية الخضراء، ويخلق بيئة أكثر متعة للسكان. ومن شأن ربط نظام وادي حنيفة، والتأهيل المرتقب لوادي السلي بالشبكة الخضراء المفتوحة المتنوعة ضمن النسيج العمراني، أن يحسن كثيراً من جودة بيئة المدينة.

وحيث يمكن لأعمال التكتيف الحضري الإستراتيجي وتطوير الأراضي البيضاء في المدينة أن تسهم زيادة الكفاءة والازدهار الاقتصادي، ينبغي وضع مبادئ توجيهية وتنظيمات جديدة بشأن توفير وتوزيع الأماكن المفتوحة في التوسعات الحضرية ومشروعات التطوير الجديدة للحيلولة دون نقص الفراغات الحضرية الخضراء المفتوحة للتنمية المستقبلية. علاوة على ذلك، ينبغي تصميم البعض من هذه الأماكن الخضراء المفتوحة كمناطق احتجاز لفائض مياه الأمطار الغزيرة المفاجئة، مما يساعد في منع تشكل الفيضانات في المناطق الحضرية. وبما أن معظم أسطح المدينة غير نافذة للمياه، وشبكة تصريف مياه الأمطار والسيول لا تغطي بشكل جيد، يصعب احتواء مياه الأمطار الغزيرة مما يؤدي بشكل متزايد إلى حدوث الفيضانات، ويضرّ بالبيئة الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية.



- |   |                               |     |  |     |                           |     |                               |     |                           |     |                               |     |                               |     |                               |     |  |
|---|-------------------------------|-----|--|-----|---------------------------|-----|-------------------------------|-----|---------------------------|-----|-------------------------------|-----|-------------------------------|-----|-------------------------------|-----|--|
| ● | منتزهات وحدائق الأحياء        | ●   | منتزهات وحدائق المجاورات السكنية       | ●   | منتزهات المدينة المقترحة  | ●   | أراضي بيضاء                   | ●   | الكتلة المبنية            | ●   | وادي حنيقة                    | ●   | محطات النقل العام الرئيسية    | ●   | الأودية                       | ●   | ربط المساحات الخضراء بالمشاريع في المستقبل |
| — | الطرق المقترحة المخصصة للمشاة | --- | الطرق الثانوية المقترحة المخصصة للمشاة | --- | شبكة النقل العام المقترحة | --- | امتدادات النقل العام المقترحة | --- | شبكة النقل العام المقترحة | --- | امتدادات النقل العام المقترحة              |

الشكل ٤٧. المدينة المرنة: إعادة التوازن للأنظمة الاجتماعية البيولوجية والاقتصادية في الرياض

## ٣,٦ الخطة التنفيذية للرياض

## ١,٣,٦ من الاستراتيجية إلى التنفيذ

التطوير الموجه نحو شبكات ومحطات النقل العام، يتم على مستوى المدينة ككل. كما تعمل السياسات الأولى والثانية أيضاً على مستوى المجاورة السكنية بشكل غير مباشر عبر ربطهما المجاورة بوسائط النقل العام، وتقديم منظومة المراكز الفرعية الداعمة لها. أما السياسة التنفيذية الثالثة، فتركز على تدخلات محددة على مستوى الفراغات الحضرية تستهدف التأهيل والتوافق البيئي والاجتماعي بين المناطق المبنية ونظم البيئة الطبيعية، عبر تطوير شبكات خضراء مترابطة من الفراغات الحضرية الخضراء والمائية العامة المفتوحة.

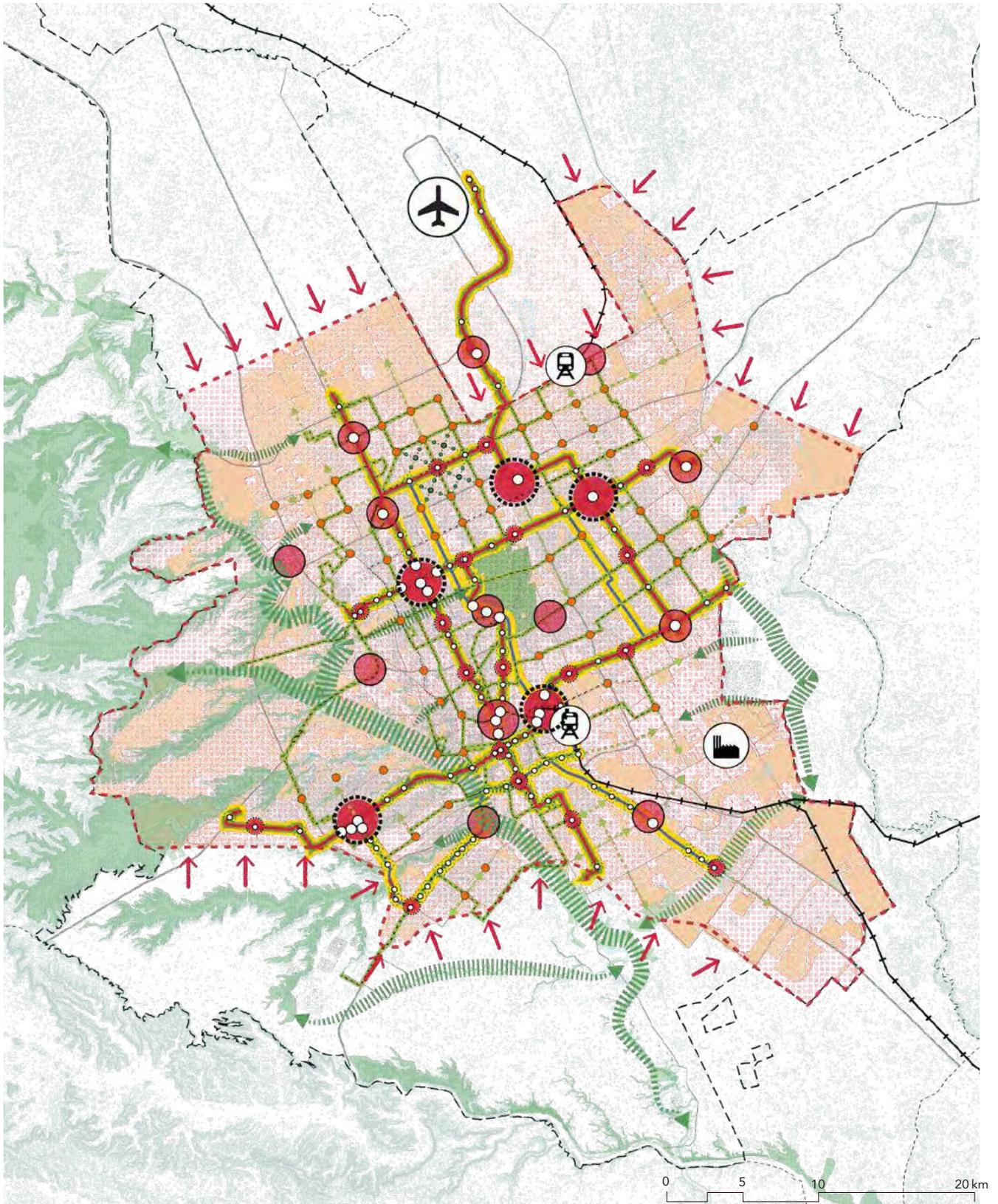
وينجم عن تلك السياسات التنفيذية أثر متزامن يطال مستويين: المدينة والحي السكني، فهي تعزز الترابط والتكامل من خلال تحسين شبكات النقل، وإعادة بناء العلاقات بين مختلف مستخدمي المدينة، كما تعزز التكثيف الاستراتيجي الحضري، وتدعم تكامل الضواحي الحضرية مع بقية أنحاء المدينة. ولتحقيق ذلك، يلزم تعزيز التكثيف الحضري وتطوير الأراضي البيضاء وأعمال التجديد العمراني داخل النسيج الحضري القائم، ودعم هذا التكثيف من خلال نظام نقل عام فعال. وفي الوقت نفسه، تركز السياسات التنفيذية على إنشاء أطر تخطيطية لتوجيه النمو العمراني على نحو متكامل ومستدام، وإعادة ترسيم حدود مراحل النطاق العمراني للحد من الانتشار الأفقي غير المنظم، لتوجيه مستقبل الرياض للمسار الأكثر استدامة.

يتطلب تحويل التوصيات إلى استراتيجيات عملية قابلة للتنفيذ، سياسات منهجية ومفصلة لتحقيق التحول الحضري المنشود بيئياً وعمرانياً واجتماعياً واقتصادياً. وقد تم تصميم خطة تنفيذية مستجيبة للتوصيات الإستراتيجية الأربعة، تشمل حزمة من التدخلات الحضرية المنهجية لمدينة الرياض لتحويلها لمدينة مدمجة، مترابطة، شاملة ومرنة. وتحدد الخطة ثلاث سياسات تنفيذية موجهة بشكل خاص لحالة مدينة الرياض، وهي:

- **السياسة التنفيذية ١ : إنشاء نظام نقل عام شامل ومتكامل، وتحسين الترابط والتكامل بين مختلف الوسائط والمسارات والوصلات المغذية في شبكة النقل العام.**
- **السياسة التنفيذية ٢ : تكثيف حضري استراتيجي في محيط شبكات النقل العام وتشكيل تسلسل جديد للمراكز الحضرية.**
- **السياسة التنفيذية ٣ : إعادة ربط العناصر الطبيعية بالمناطق المبنية، وإنشاء شبكة من الفراغات الحضرية العامة الخضراء والمائية المتوافقة مع البيئة الطبيعية.**

تتناول السياسة التنفيذية الأولى والثانية الحاجة إلى حزمة من التدخلات الحضرية المتعلقة بقضايا الامتداد العمراني الأفقي غير المنظم والفصل العمراني في المدينة، نظراً لأن تنفيذ مشروع نظام النقل العام، والتكثيف الاستراتيجي الحضري وفق مبادئ





- |  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>الأودية</p> <p>ربط المساحات الخضراء بالمشاريع في المستقبل</p> <p>تمديد شبكة المساحات المفتوحة</p> <p>منتزهات وحدائق الأحياء</p> <p>منتزهات وحدائق المجاورات السكنية</p> | <p>شبكة النقل العام المقترحة</p> <p>خطوط المترو المقترحة</p> <p>خطوط الباصات السريعة المقترحة</p> <p>الطرق المقترحة المخصصة للمشاة</p> <p>الطرق الثانوية المقترحة المخصصة للمشاة</p> | <p>منطقة التوسع العمراني المحدودة بنطاق ١٤٥ هـ</p> <p>محاور مشاريع متعددة الإستعمالات عالية الكثافة</p> <p>أراضي فضاء</p> <p>المساحة المبنية</p> | <p>محطات النقل العام الرئيسية</p> <p>مراكز ثانوية</p> <p>محطات النقل العام المحلية المتعددة الوسائط</p> <p>مراكز الأحياء</p> |
|--|--|--|--|

الشكل ٤٨. التوصيات الاستراتيجية الرئيسية لتنمية وتطوير الرياض

## ٤,٦ السياسات التنفيذية الثلاثة للتطوير الهيكلي

### ١,٤,٦ السياسة التنفيذية الأولى : تحسين الترابط والتكامل بين مختلف الوسائط والمسارات والوصلات المغذية في شبكة النقل العام

يصبح التنقل بالمركبة الخاصة أكثر استهلاكاً للوقت، والتحول للنقل العام هو الخيار المفضل، ناهيك عن متعة المشي وفوائده الصحية.

#### ٣-١ تأهيل البنية التحتية

نتيجة للنمو السريع، وللتكثيف الحضري في محيط محطات وشبكات النقل العام الضروري للنمو المستدام، (السياسة التنفيذية الثانية)، فإن مدينة الرياض بحاجة إلى تأهيل شبكات مرافقها وتجهيزاتها الأساسية (مياه، كهرباء، صرف صحي، إلخ). والفرصة مواتية الآن للقيام بذلك جنباً إلى جنب مع أعمال البنية التحتية الحالية، يسهل على فمّن خلال تحسين وتوسعة البنية التحتية الحالية، يسهل على المدينة تنفيذ أعمال التكثيف الحضري، حيث يتسنى عندئذ توفير القدرات اللازمة للتطورات المستقبلية عالية الكثافة في المناطق المخدومة بوسائط النقل العام.

الرياض هي المدينة السعودية الوحيدة التي تشهد تنفيذ نظام نقل عام فيها، ولكن لا تزال هناك جوانب في النظام تحتاج للتحسين. إذ يؤخذ على نظام النقل العام الجاري تنفيذه (راجع الفقرة ٤-٢-٥) أن تحديد مساراته الحالية تم على أساس توافر الأراضي، وليس بالضرورة على أساس إقامة شبكة وظيفية، إضافة إلى أن مسارات نظام النقل المقترح لا تتبع دائماً أعصاب الأنشطة التجارية أو تنسجم مع المراكز الفرعية الجديدة المحتملة التي لم تؤخذ بعين الاعتبار أثناء تحديد مسارات الشبكة. الترابط بين النقاط المركزية ليس كافياً، فلم تخصص لها وسائل نقل عام بالسعة العالية المطلوبة، مثال ذلك، لتعظيم أداء المسار الأزرق للمترو - مسار طريق العليا- يجب دعم محور طريق الملك فهد التجاري بواسطة نقل عام كحافلة أو ترام كهربائي، لزيادة إمكانية الوصول وتسهيل انتقال الركاب بين مستويات شبكة النقل العام بالمدينة. كذلك الوصلات الداخلية المغذية غير متوافقة، خاصة على أطراف المدينة، والمناطق الصناعية. فالهدف العام من السياسة التنفيذية الأولى هو تحسين جانب التداخل في نظام النقل العام المقترح وذلك لتعظيم الاستثمار، وإنشاء أنظمة متكاملة تربط وسائل النقل العام المختلفة مع النقاط المركزية والخدمات والمرافق الهامة على مستوى المدينة، ومع المناطق السكنية والتجارية وأماكن العمل على نطاق الحي السكني.

#### ١-١ تحسين الترابط والتكامل بين مختلف الوسائط والمسارات والوصلات المغذية في شبكة النقل العام

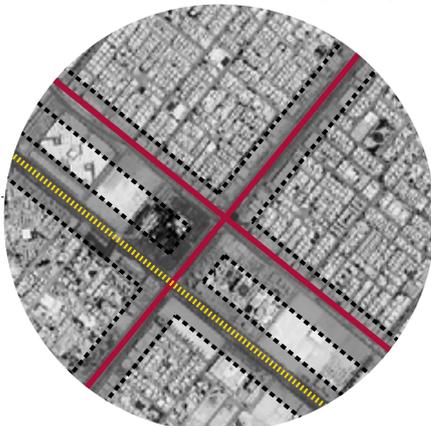
يعد إنشاء الشبكات خطوة أساسية وهامة لتحسين التكامل داخل المدينة. وإلى ذلك، تحتاج الرياض إلى إنشاء نظام متكامل لجميع وسائل النقل العام وربط النقاط المركزية لتقليل الاعتماد على المركبات الخاصة. لهذا، يجب أن تكون مسارات المترو المقترحة والمسارات المخصصة للحافلات ومسارات الحافلات العادية والحافلات المغذية مترابطة جيداً من أجل تشكيل شبكة نقل متكاملة. ولتعظيم الاستفادة الكاملة من نظام النقل العام لا بد من تسهيل انتقال الركاب بين مستويات شبكة النقل العام، عبر إنشاء شبكة مشاة وتنقل بطيء يتم إدماجها في الاستراتيجية العامة للنقل العام.

#### ٢-١ تسهيل وصول الركاب من وجهاتهم إلى محطات المترو والحافلات وحتى مقاصدهم النهائية

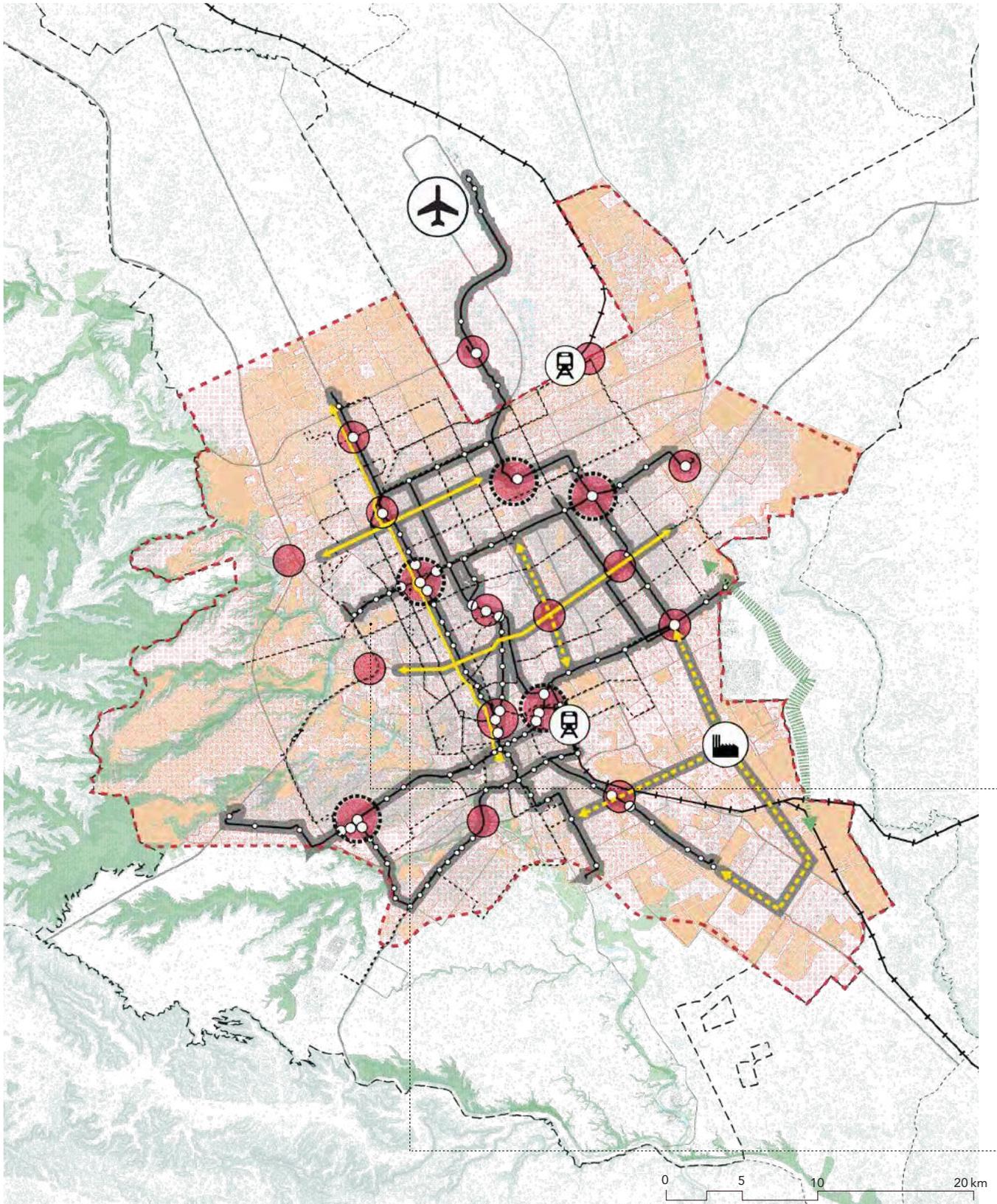
على الرغم من أن نظام المترو وحافلات المسار المخصص قيد الإنشاء، إلا أن هناك عقبة رئيسية ما زالت دون حل، ألا وهي سهولة وصول الركاب من وإلى مواقع مساكنهم وعملهم إلى محطات المترو والحافلات وبلوغهم مقاصدهم النهائية. فبدون تحسين سبل الوصول من خلال بيئة صديقة للمشاة، لن تكون الأفضلية في التنقل لصالح استخدام النقل العام. وضمن هذا الإطار، من المهم العمل على تقليل عروض محاور الطرق حيثما كان ممكناً وتوسعة نطاقات المشاة والمساحات الخضراء، خاصة في المراكز والمراكز الفرعية. يجب تعزيز إمكانية المشي، ليس فقط على مستوى المدينة بل أيضاً على مستوى الأحياء السكنية، كي تتيح النقاط (العقد) المركزية الجديدة متعددة الاستعمالات للسكان سهولة الوصول إلى الخدمات الأساسية سيراً على الأقدام. وهنا



١. تطبيق منهجية منيع ومقصد الرحلات "first and last mile" لتحسين قابلية السير ودمج محاور التنقل البطيئة



٢. الارتقاء بالبنية التحتية على طول خطوط النقل العام الرئيسية المقترحة

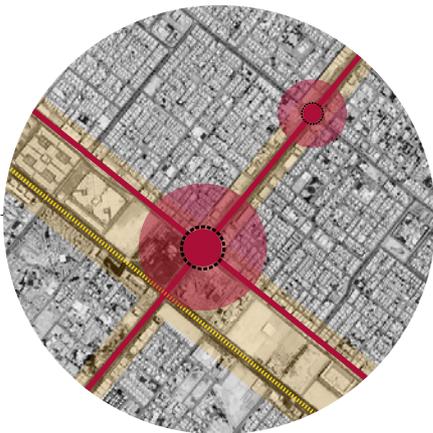


- |                             |  |                            |
|-----------------------------|--|----------------------------|
| أراضي بيضاء                 | شبكة النقل العام المقترحة                  | مراكز النقل العام الرئيسية |
| الكتلة المبنية              | التمديد الرئيسي لشبكة النقل العام المقترحة | مراكز ثانوية               |
| مداور لتحديث البنية التحتية | التمديد الثانوي لشبكة النقل العام المقترحة | محطات وسائل النقل العام    |

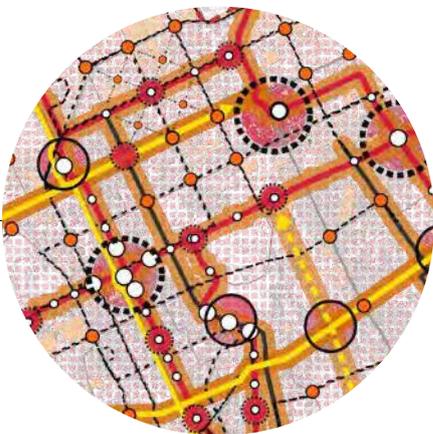
الشكل ٤٩. الإجراء الأول: تنفيذ نظام النقل العام المتوقع لتحسين طرق الربط الفرعية والوسائط المتعددة

## ٢,٤,٦ السياسة التنفيذية الثانية: دعم التكتيف الحضري الاستراتيجي في محيط شبكات النقل العام وتحديد تدرج للمراكز الحضرية

تجدد العمراني، وتشجيع التنمية المختلطة ورفع الكثافات العمرانية. إلا أن مدينة الرياض، لكونها العاصمة، عرضة دائماً لقوى سوق التنمية العقارية الخاصة، وحيث تركز "السياسة التنفيذية الثانية" على مواجهة الزحف العمراني برفع الكثافة العمرانية وفق المبادئ المتبعة في تكتيف التنمية المختلطة في محيط محطات وشبكات النقل العام، ينبغي بالتوازي مع شروع مدينة الرياض في تنفيذ هذه السياسة، وضع إجراءات وتدابير جديدة لتوجيه التوسعات المستقبلية والحد من الامتداد العمراني على نحو أفضل. فخفض الأراضي المخصصة للتوسع العمراني يفسح المجال تلقائياً لرفع الكثافات العمرانية لمواكبة الطلب. وعلى هذا النحو، سيكون من الضروري إعادة ترسيم الحدود الملائمة للنطاق العمراني بهدف الرفع التدريجي للكثافات العمرانية ضمن حدود المدينة. وينبغي أن يصبح ذلك جزءاً من أطر التخطيط المذكورة أعلاه لتعزيز التكتيف والإدماج الحضري والاستعمالات المختلطة، والتي يجب أن تعمل في المقام الأول كأدوات قانونية للامتثال لحدود النطاق العمراني وتوجيه مسارات النمو المستقبلية للمدينة.



١. يهدف الإجراء الأول إلى تكتيف وتنويع المناطق المحيطة بمحطات النقل المتعدد الوسائط الرئيسية المقترحة وعلى طول خطوط النقل العام.



٢. سيؤدي إنشاء تدرج هرمي للمراكز المتنوعة إلى تحسين سهولة وإمكانية الوصول وتوفير الفرص.

تبلغ الكثافة السكانية في مدينة الرياض نحو ٧١,٨ نسمة/هكتار، ومعدل نمو سنوي يصل إلى ٤٪. وعليها أن تستغل تنفيذ نظام النقل العام لتعزيز التكتيف الحضري الاستراتيجي كنمو أساسي لاستيعاب نموها المستقبلي. ومن خلال السياسة التنفيذية الثانية، يمكن توجيه عملية التكتيف الحضري في ظل مبادئ التطوير الموجه نحو محطات وشبكات النقل العام، ودمج وتقارب النسيج العمراني مع تحديد تدرج للنقاط المركزية متعددة الاستعمالات. ولكي تحقق الرياض نسيجاً عمرانياً أكثر توازناً واستدامة، يقترح ترسيم نطاق عمراني بديل يعيد توجيه النمو المستقبلي باتجاه الشمال والشمال الشرقي، حيث أن تطبيق كثافات سكانية أعلى في مجال حضري أقل حجماً، بدلاً من إنشاء ضواحي جديدة غير مستدامة، يعتبر البديل الأفضل والأكثر استدامة.

### ١-٢ تكتيف النقاط (العقد) المركزية الرئيسية وتحديد تسلسل مراكز جديدة، بما فيها المراكز القائمة

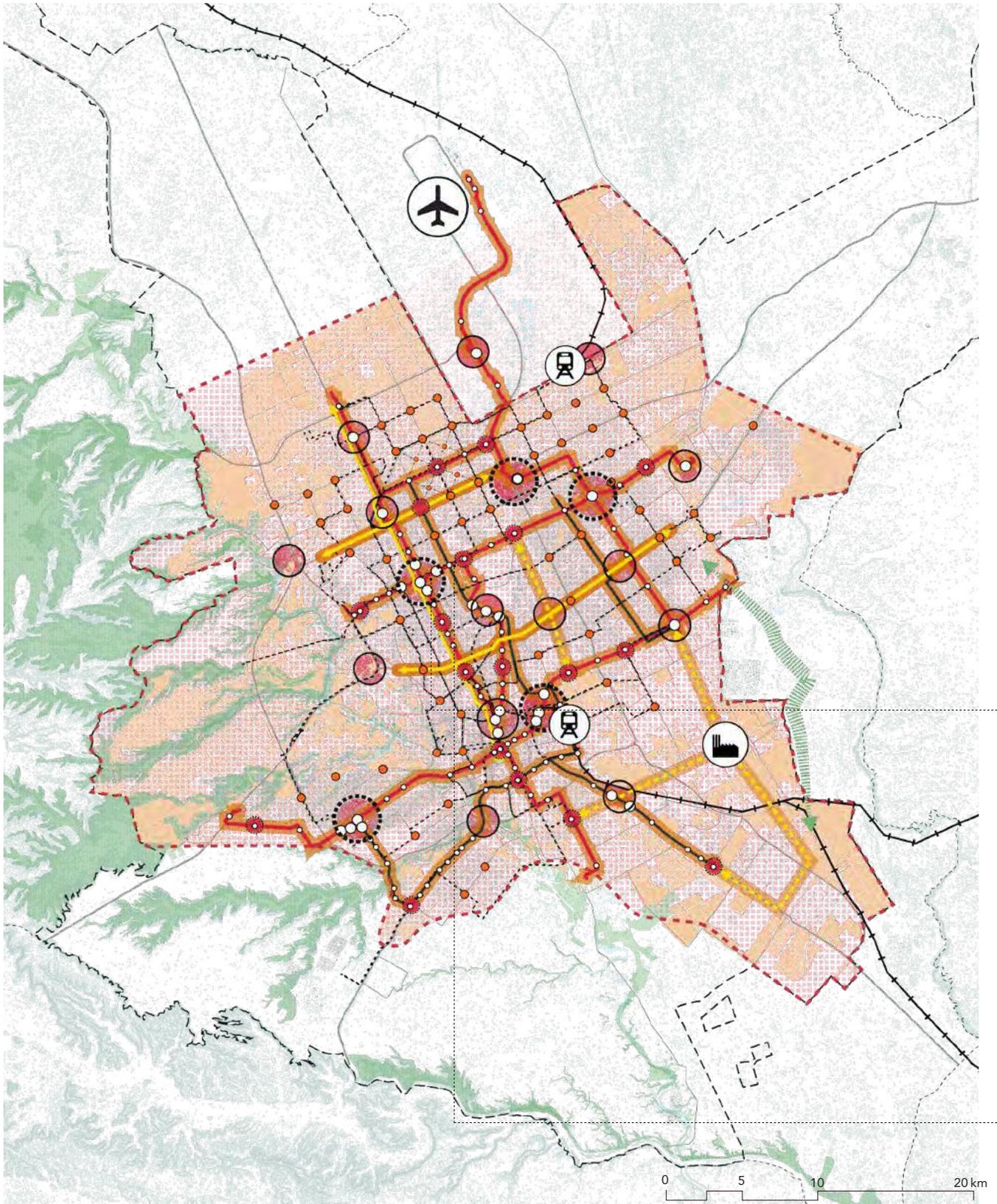
استناداً إلى نظام النقل العام المحسّن، وفق السياسة التنفيذية الأولى، ينبغي تطوير هرمية جديدة لنقاط (عقد) مركزية عالية الكثافة ومختلطة الاستعمال ابتداءً من محطات النقل العام المركزية الرئيسية، والانتقال تالياً لتحديد النقاط (العقد) المركزية الهامة الأخرى من الدرجة الثانية، ومن ثم تعزيز التكتيف الحضري الاستراتيجي في محيطها من أجل تحقيق شبكة عضوية من المراكز المتسلسلة موزعة جيداً على نطاق المدينة، مع وصلات طولية ومستعرضة لتسهيل الوصول إلى الوظائف والخدمات والمرافق على نطاق الحي. ويشمل ذلك تكتيف المراكز الحالية، وكذلك تحديد المناطق المناسبة لتطوير مراكز فرعية كبيرة وصغيرة مستقبلاً. وبمجرد تنفيذها، ستحقق للمدينة تجمعات حضرية حيوية وعامرة لكل منها دوره وهويته الخاصة به، بما يعزز من التوازن وسهولة الوصول إلى الخدمات والفرص في إطار معزز للشمول الاجتماعي في المدينة.

### ٢-٢ استكمال أعمال التكتيف الحضري على امتداد محاور النقل الرئيسية والأراضي البيضاء المتاحة

لمتابعة الاستكمال التدريجي لأعمال التكتيف الحضري، ينبغي دعم التنمية الجديدة المختلطة عالية الكثافة ضمن محاور النقل الرئيسية عن طريق تحفيز تطوير المناطق غير المستغلة جيداً ومنخفضة الكثافة المجاورة لمحاور النقل العام. كما يمكن الاستفادة من الخدمات والتجهيزات الأساسية المتوافرة في المدينة في تطوير الأراضي الفضاء على أن تعطى الأولوية لذلك. وسيساعد نظام رسوم الأراضي البيضاء الحكومة في تعزيز تطوير الأراضي الفضاء "البيضاء"، ومع ذلك، يلزم تعديل الأدوات الحالية أو استكمالها بتدابير أخرى، على أن تتم هذه العملية بالتوازي مع تحسين الهرمية التخطيطية والأطر التابعة لها لتعزيز التنمية المختلطة عالية الكثافة في جميع أنحاء المدينة.

### ٣-٢ دعم الإدماج الحضري عبر إعادة ترسيم الحدود الملائمة للنطاق العمراني ومسارات النمو المستقبلي

تخصيص المتطلبات المستقبلية من الأراضي ينبغي قصره ضمن النسيج الحضري الحالي عن طريق تطوير الأراضي البيضاء ومشروعات



الشكل . ه . الإجراء الثاني: تعزيز التكتيف الاستراتيجي وتحديد نظام تدرج هرمي جديد للمراكز

### ٣,٤,٦ السياسة التنفيذية الثالثة: ربط العناصر الطبيعية بالمناطق المبنية، وإنشاء شبكة متواصلة من الفراغات الحضرية العامة الخضراء والمائية المتوافقة مع البيئة الطبيعية

#### ٣-٣ دعم تحسين البيئة الحضرية بالبرامج الخاصة وحملات التوعية البيئية

ينبغي، مع حماية الموارد الطبيعية وتعزيز الجماليات الطبيعية إعداد برامج خاصة وتنظيم حملات توعية بيئية للسكان لإدراك أهمية المحافظة على البيئة ومكوناتها ومنع تلوثها عبر خفض الانبعاثات الكربونية باستخدام النقل العام واستخدام الطاقة المتجددة والاستغلال الأمثل للموارد، من أجل سلامة وصحة الفرد والمجتمع وضمان استدامة التنمية الحضرية والحياة الأفضل. ففي حالة مدينة الرياض، يحدث تلوث هواء المدينة جراء الانبعاثات الغازية من المركبات والصناعات، حيث يشكل ذلك مصدر قلق كبير للمدينة، لهذا ينبغي فصل المناطق الصناعية الملوثة عن المناطق السكنية عن طريق مساحات خضراء عازلة، ونقل مناطق اللوجستيات بعيداً عن المدينة للحد من حركة المرور والتلوث، والبحث في تدابير أخرى لتقليل انبعاثات حركة المرور الثقيل والتصنيع، كحملات ترويج ضرورة استخدام وسائل النقل الجماعي المختلفة لأجهزة تنقية عوادم المركبات من غازات الأكاسيد النيتروجينية والكربونية.



١. الخطوة الأولى هي ربط الميزات الطبيعية الموجودة في المنطقة المبنية حالياً.



٢. يركز الإجراء الثاني على إنشاء شبكات من السمات المختلفة للمساحات، والتي تشكل شبكة واسعة في المدينة بدءاً من المجاورات السكنية وحتى النطاق الإقليمي، مما يحسن جودة الحياة، كما يلعب تحويل الأراضي البيضاء إلى الحدائق والمساحات المفتوحة دوراً رئيسياً.

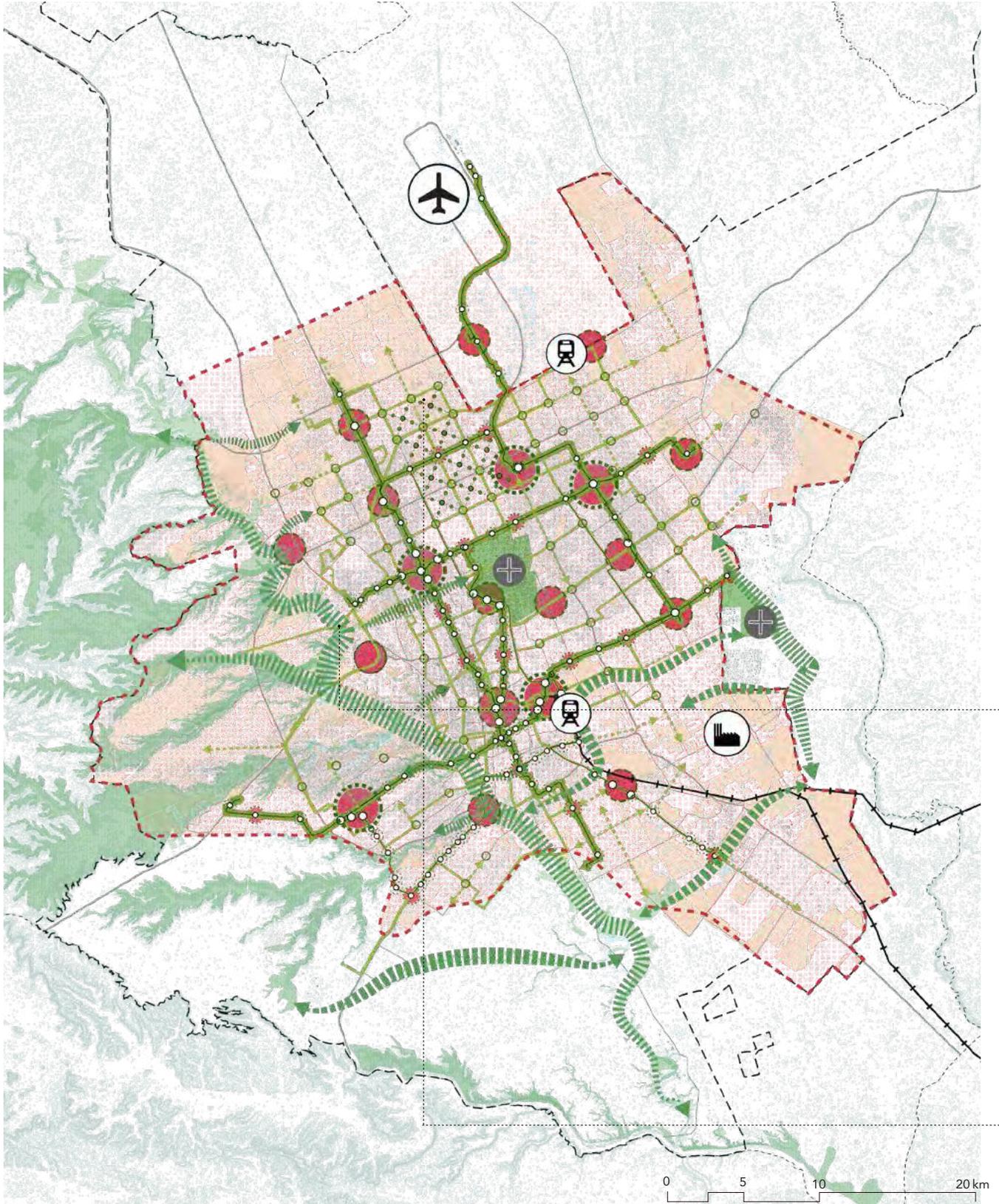
تركز السياسة التنفيذية الثالثة على الحاجة إلى إنشاء شبكة واسعة موزعة ومتصلة بشكل جيد من الفراغات الحضرية العامة الخضراء تتخلل المدينة وتدعم الكثافات العمرانية العالية، تستهدف حماية البيئة وتعزيز المعالم المائية وتكاملها مع المساحات الخضراء، وتعزيز التفاعل والحيوية الاجتماعية وتأمين الخدمات والفوائد التي تقدمها النظم الطبيعية.<sup>(٣)</sup> مما يساعد في إقامة بنية تحتية اجتماعية-إيكولوجية قوية تدعم وظيفيا المدينة من حيث الحد من تأثير العواصف الرملية، ومن تأثيرات الجزر الحرارية داخل المدينة، والتصريف الطبيعي لمياه الأمطار والسيول. وهذه البنية التحتية الاجتماعية - الإيكولوجية الجديدة، التي تتكون من مساحات خضراء متنوعة ومفتوحة متصلة ومتراصة عبر المدينة تشكل أيضاً سياجاً عازلاً من الخضرة الطبيعية للمدينة يرتبط بوادي حنيفة غرباً، وبوادي السلي شرقاً.

#### ١-٣ تحديد الشبكة الخضراء في مدينة الرياض

ينبغي إنشاء شبكة فعالة من الفراغات الحضرية الخضراء والمفتوحة بأنماط وأحجام متنوعة، ومتراصة على مستويات مختلفة في جميع أنحاء المدينة. فالتوزيع المتوازن للمناطق الخضراء المتنوعة سيوفر بيئة اجتماعية وحيوية لمجموعة متنوعة من الاستعمالات والسكان، مع ربط مناطق التنزه الطبيعية المفتوحة، مثل مجاري الأودية الرئيسية وشعابها مع منطقة وسط المدينة عبر شبكة من الفراغات المفتوحة العامة، مما يزيد من جاذبية المدينة للعيش وتنوعها، ويحسن أداؤها البيئي. كما ينبغي تحويل الأراضي الفضاء الملائمة داخل المنطقة المبنية إلى أماكن عامة بتصميمات تلائم طبيعة المناخ السائد، من حدائق الأحياء الكبيرة إلى ساحات لعب ولهو الأطفال الصغيرة. وتستهدف لهذا الغرض مناطق الكثافات العمرانية العالية، مع ربط الشبكة الخضراء بشبكة النقل العام لتسهيل وصول السكان إليها أينما كانوا في المدينة.

#### ٢-٣ ربط الفراغات الخضراء والمائية مع الكتلة العمرانية وحماتها

وادي حنيفة و وادي السلي هما المعلمان الطبيعيان اللذان يضيفان السمة البيئية لمدينة الرياض التي ينبغي حمايتها وتعزيزها. ويشكل وادي حنيفة، بعد تأهيل مجراه وإعادة للحياة، وإحياء الدرعية على ضفافه أحد أطول وأفضل مناطق التنزه المفتوحة في المدينة. ومع ذلك، يفتقر للترايب والتكامل مع الأحياء المجاورة، إذ ينبغي ربط الأودية ونظم المياه الطبيعية (الشبكة الزرقاء) بنسيج المدينة عبر الشبكة الخضراء المحددة سابقاً. فالمساحات المفتوحة على امتداد الشبكة الزرقاء ستعمل على احتجاز مياه الأمطار والسيول خلال مواسم الأمطار الغزيرة المفاجئة، مما يحد من مخاطر الفيضانات. علاوة على ذلك، تشكل العناصر التقليدية الحالية، مثل بقايا سور الرياض القديمة أو غيرها من المباني التقليدية داخل المدينة فرصة مواتية لإدماجها في شبكة الفضاءات العامة المفتوحة في المدينة. كما يتعين تعزيز الجوانب المتعلقة بتحقيق بيئة مشاة آمنة للجميع يسهل فيه المشي والوصول لمحطات النقل العام، إلى جانب ربط وتنسيق الشبكات الخضراء والمائية مع الكتل العمرانية.



- |  |  |                          |  |
|--|--|--------------------------|--|
| محطات النقل العام الرئيسية                 | الطرق الثانوية المقترحة المخصصة للمشاة | منتزهات المدينة المقترحة | محطات النقل العام الموزعة بمساحات مفتوحة الأودية |
| محطات النقل العام المحلية المتعددة الوسائط | شبكة النقل العام المقترحة              | أراضي بيضاء              | مطور المساحات العامة المفتوحة الرئيسية المقترحة  |
| مراكز ثانوية                               | منتزهات وحدائق الأحياء                 | الكتلة المبنية           | ربط المساحات الخضراء بالمشاريع في المستقبل       |
|  | منتزهات وحدائق المجاورات السكنية       | وادي حنيفة               |  |

الشكل ٥١. الإجراء الثالث: حماية الشبكات الخضراء والزراعة وتحسينها وإعادة ربطها



# V

## التوصيات البهائية: النهج الثلاثي الأبعاد



## ١,٧ التوصيات العمرانية المكانية

## ١,١,٧ الرؤية العمرانية لمنطقة الرياض

القاعدة الاقتصادية للمنطقة. وتهدف الاستراتيجية العمرانية الوطنية إلى الاستفادة من فرصتين اقتصاديتين أساسيتين تتمثلان في محاور التنمية القائمة في منطقة الرياض : محور الرياض-الخرج، ومحور الرياض-القصيم. وكذلك استهداف تنمية متوسطة الأجل عبر امتداد الممر الحالي الرياض - بريدة إلى حائل وتبوك للاستثمارات الواعدة في الزراعة والتعدين والسياحة على ضمن هذه المحاور التنموية.

وهذا يعني استهداف إقامة محاور تنمية طويلة الأجل، مثل محور الرياض- مكة المكرمة، شاملاً مراكز النمو إلى الغرب من الرياض، ومحور تنمية الرياض - الدمام عبر الهفوف. ومن المهم أيضاً بالنسبة لمستقبل المنطقة إعادة التفكير في محور الرياض- نجران، والذي يؤكد على أهمية إنشاء ودعم تنمية بعض المدن المتوسطة والصغيرة كمراكز نمو في المناطق الأقل نمواً ضمن هذا المحور. ومع تدخلات تنموية محددة على مستوى المدينة، يتسنى تحقيق منطقة حيوية متوازنة عمرانياً.

ووفقاً للمخطط الإقليمي لمنطقة الرياض، تهدف استراتيجية التنمية الاقتصادية لمنطقة الرياض إلى تحسين القدرة التنافسية للمنطقة من خلال توفير فرص العمل وتحسين التوازن في التنمية الاقتصادية بين مدينة الرياض وأقطاب النمو الأخرى في المنطقة

تحوز مدينة الرياض، لكونها عاصمة المملكة، مقومات كبيرة تمكنها من الدفع بعجلة التنمية ليس فقط على المستوى الإقليمي ولكن أيضاً على المستوى الوطني. إذ يشير المخطط الإقليمي لمنطقة الرياض إلى التباين في توزيع السكان بين الرياض "المدينة العاصمة" والرياض "المنطقة"، والذي يتجلى أيضاً في الفوارق في مستويات التنمية الاقتصادية، يعكسها التركيز العالي للفرص والأنشطة والخدمات والمرافق في مدينة الرياض. إضافة إلى ذلك، يهدف مشروع المخطط الإقليمي لمنطقة الرياض إلى تحقيق التوازن بين نمط التطوير في مدينة الرياض والمحافظات الأخرى بمنطقة الرياض.

من المؤكد أن مدينة الرياض والمناطق المحيطة بها تتطور بوتيرة متسارعة، ومع ذلك، لا تكون التطورات دائماً متوافقة مع توجهات وأهداف وسياسات المخطط الإقليمي لمنطقة الرياض. مثال ذلك أهداف المخطط الإقليمي، وتحديد الهدف الأسمى المتمثل في تحقيق التنمية العمرانية المتوازنة على مستوى المنطقة، إذ يبدو أن الهدف غير متحقق وبعد يعكسه الخلل في التوزيع المكاني للسكان.

إن توفير روابط نقل عام فعالة بين مدينة الرياض "العاصمة" ومراكز النمو الوطنية يمكن أن يساعد في إيجاد التعاون الضروري لتعزيز



طريق الملك فهد، المحور الرئيسي الذي يمر عبر مدينة الرياض في اتجاه الشمال والجنوب



© FSCP

ورفع الكثافة العمرانية الملائمة واستعملات الأراضي المختلطة في محيط وسط المدينة الحالي والنقاط (العقد) المركزية الرئيسة في المدينة.. إلى ذلك، توضع خطة العمل الخاصة بمدينة الرياض ثلاث خطوات متعاقبة لإحداث التغيير الهيكلي المطلوب وفق نسيج عمراني متدرج يدخل تعديلات في هيكلها الاجتماعي والاقتصادي والبيئي لجعل مدينة الرياض أكثر اندماجاً وترابطاً وشمولاً ومرونة، ما يمثل نمط نمو إيجابي يحتذي به للمدن السعودية الأخرى.

#### • الرياض .. المدينة المدمجة

أكثر تجاور ودمج لقطاعات المدينة يحدث في محيط محطات وشبكات نظام النقل العام، وفي الرياض، سيتم دعم التكثيف الحضري في محيط محطات ومسارات النقل العام من خلال تدرج هرمي للمراكز الفرعية الجديدة، ورفع الكثافات العمرانية والاستعمال المختلط للأراضي. وإلى جانب ذلك، ينبغي رفع الكثافات العمرانية في المناطق المبنية الحالية والتطوير التدريجي للأراضي الفضاء داخل الكتل العمرانية، والأهم من ذلك، وجوب تقييد التوسع الأفقي للمدينة. ولتحقيق ذلك، تحتاج المدينة لأدوات وأطر تخطيطية تدعم نموها المرحلي على أسس المتطلبات المكانية الفعلية، ورفع الكثافات العمرانية، والإدماج الحضري، والاستعمال المختلط.

#### • الرياض .. المدينة المتصلة

بعد التنسيق والتكامل بين أكثر من واسطة نقل، وتحقيق مدينة متصلة ومدمجة، تتيح سهولة في الوصول إلى معظم أنشطتها وخدماتها ومرافقها، من أساسيات التنمية المستدامة في الرياض. ويلعب نظام النقل العام متعدد الوسائط دوراً محورياً في دعم تجاور

بما في ذلك المناطق القروية والبلدية، فالظروف التي مواتية لإعادة توجيه التنمية الإقليمية في المنطقة بطريقة يستفاد بها من المشروعات التنموية الرئيسة في العاصمة في نشر تأثيراتها نحو بقية أرجاء المنطقة.

إن اتباع نهج متسق وشامل في استراتيجية التنمية الاقتصادية الإقليمية التي تعيد النظر في المنظومة الحضرية، ومن ضمنها مدينة الرياض سيساعد في دفع عجلة الازدهار الإقليمي عبر الاستفادة من الدور الحيوي الذي تلعبه مدينة كبيرة مثل الرياض، على أن تركز الاستراتيجية مزيداً من الاهتمام لمقومات النمو المتاحة في المدن المتوسطة والصغيرة المحيطة بمدينة الرياض، مثل الخرج والمجمعة والدوادمي.

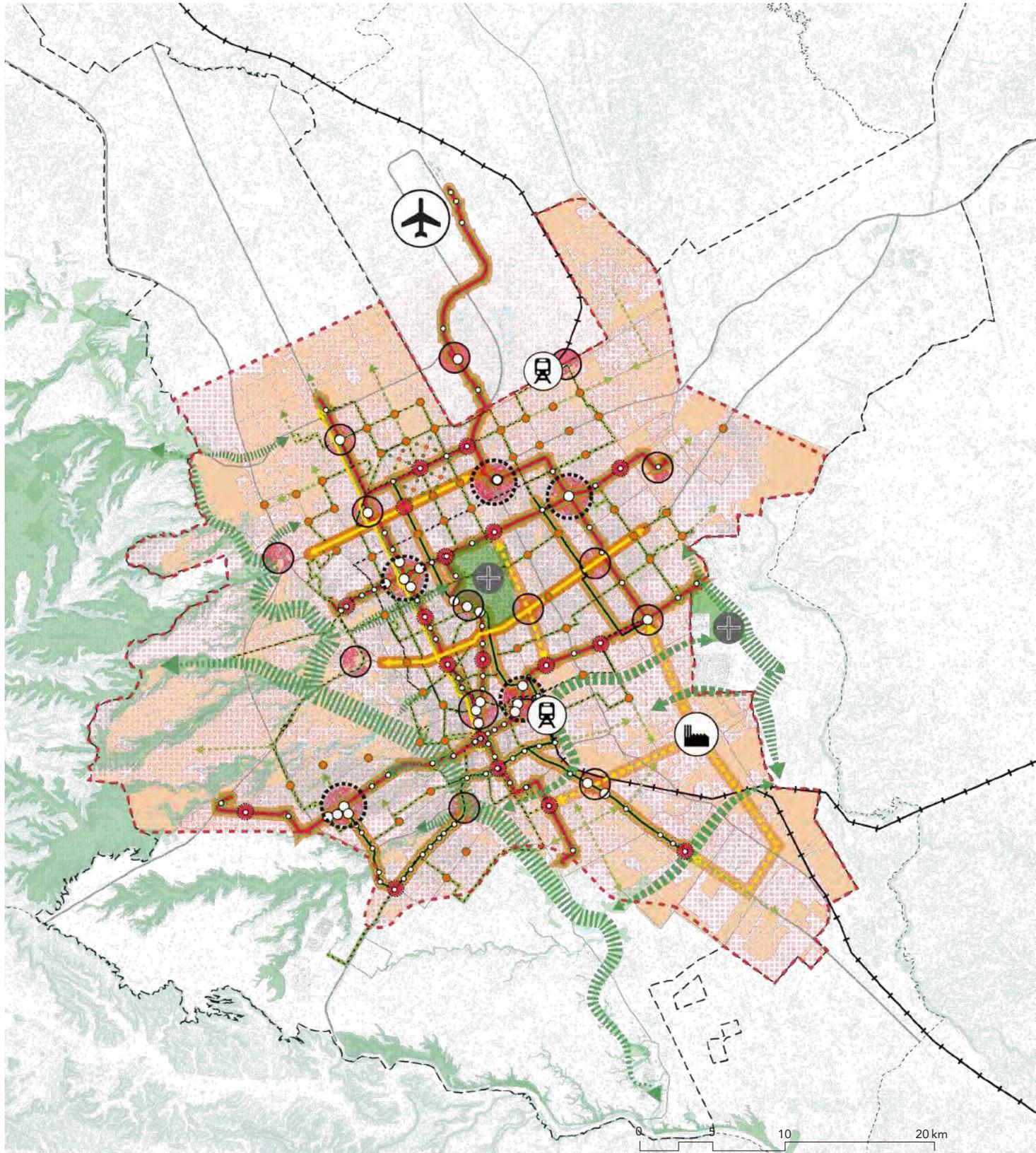
وبالنسبة للمنظومة الحضرية (منظومة المدن) في منطقة الرياض، يرى بأن تعتمد هيئة تطوير مدينة الرياض إلى اعتبار مدينة بريدة عنصراً في المنظومة الحضرية، (كما هو موضح في خارطة منظومة المدن)، إذ يعزز قطار الرياض- القصيم الحالي روابط الرياض- بريدة البيئية من حيث سهولة التنقل ذهاباً وإياباً، وحجم البضائع خارج نطاق الحدود الإدارية.

#### ٢,١,٧ الرياض .. إحدى عواصم العالم المستدامة

تهدف الرؤية الاستراتيجية للرياض، مع السياسات التنفيذية الموضحة في الفصل ٦، إلى تعزيز التنمية الحضرية المستدامة من خلال تطوير الأطر المكانية الحضرية التي تعيد توزيع الإدماج الحضري



قصر المصمك في الرياض، مثال على ساحة نابضة بالحياة في وسط المدينة



الشكل ٥٢. مخطط الإجراءات ذات الأولوية في مدينة الرياض

بالاستدامة البيئية، حيث يساعد هذا الجهد المشترك المدينة في تمهيد الطريق لممارسات التنمية المستدامة في جميع أنحاء المملكة وتحقيق تطلعاتها في أن تصبح عاصمة عالمية كبرى.

ولتحقيق هدف رؤية المملكة ٢٠٣٠ في تصنيف الرياض من بين أفضل ١٠٠ مدينة عالمية، تحتاج رؤية التنمية الاستراتيجية للرياض إلى وضع توجهات للتنمية المستدامة ليس بالتركيز فقط على التوصيات المكانية، ولكن من خلال توفير إرشادات واضحة بشأن ضرورة تحقيق التكامل بين التخطيط والتصميم الحضري، والإدارة الحضرية، والاقتصاد الحضري، فضلا عن المرونة وكفاءة استغلال الموارد. ومن المحتمل أن يتطلب تبني هذا النهج إعادة هيكلة الإدارة "الحوكمة" الحضرية لتعزيز التنسيق بين كافة الأجهزة التخطيطية المختلفة، وتحديد الأدوار والمسؤوليات أثناء مراحل الإعداد والاعتماد ومتابعة التنفيذ.

## ٢,٧ التوصيات المؤسسية والتشريعية

على صعيد الإصلاح الإداري، ومقارنة بقية المدن السعودية، تتمتع الرياض بلامركزية إدارية نسبية، حيث تتولى هيئة تطوير مدينة الرياض السلطة التنظيمية والتخطيطية والتنفيذية والتنسيقية لتطوير مدينة الرياض. مع ذلك، ولكبر حجم الرياض العاصمة، يرى التوسع في مهام الهيئة لتشمل معالجة الأولويات المحلية لضواحي المدينة على نحو فاعل. كذلك تستفيد مدينة الرياض من اللامركزية المالية لتسهيل الحلول المستقلة والمبتكرة للمشاكل الاجتماعية الحضرية، وهذا يمنح الهيئة والأمانة الاستقلالية في تنمية مابيتها الذاتية لتمويل أنشطتها التنموية من خلال الضرائب والرسوم. ويبين نظام رسوم الأراضي البيضاء الذي يفرض رسوما على قطع الأراضي البيضاء غير المطورة في المناطق الحضرية لمعالجة المضاربة في أسعار الأراضي ونقص المساكن وتطوير المناطق والأراضي غير المطورة، أنه يمكن استعمال الآليات التنظيمية في تنمية الإيرادات البلدية، وكذلك دعم إتاحة المجال لشركاء التنمية بما فيهم القطاع الخاص والتطوعي وعامة المجتمع للمشاركة في سلطة تقرير المشاريع والخدمات المحلية التي تؤثر في بيئاتهم المحلية باعتبارهم الأقرب لمخاوفهم والأدرى بشؤونها.

هناك حاجة لمراجعة وتحديث القواعد التنظيمية المعمول بها حاليا فيما يتصل بتخطيط وضبط وتوجيه التنمية العمرانية وصياغة إطار تشريعي شامل ومتكامل مواكب لاتجاهات التحضر الحالية، يراعى فيه الحد من تداخل الصلاحيات.

فمجرد وجود الأنظمة لن يضمن تحقيق التنمية العمرانية المستدامة ما لم تعزز الفعالية التنفيذية لسياسات التخطيط العمراني، ويتم الالتزام بها، والامتثال لها، وإنفاذ مقاصدها وتلبية الأغراض المرجوة منها، ويقضي ذلك أن تتسم الأنظمة في صياغتها بالوضوح والبساطة والإيجاز. وهناك حاجة لنظام تخطيط عمراني وطني شامل ومتكامل وفعال وظيفيا:

- يحفز تحقيق المدن المدمجة.
- يحدد أدوار ومسؤوليات كافة الأجهزة المعنية بالتخطيط أثناء

ودمج وترابطة قطاعات المدينة. ومع ذلك، هناك حاجة إلى تحسين الترابط بين وسائل النقل المتعددة والمراكز الرئيسية والمحاور التجارية، فضلا عن التنقل الخاص (مثل السيارات أو الدراجات). ومن شأن توافر شبكة نقل عام ونظم مغذية أن يدعم تكثيف النسيج الحضري وتسهيل الوصول والمشى داخل وسط المدينة المطور. وكذلك خدمة الاحتياجات المستقبلية للكثافات العمرانية العالية في محيط محطات ومسارات النقل العام ما يقلل بالتالي من نفقات الاستثمار في توفير التجهيزات الأساسية الفنية مستقبلا.

## • الرياض .. المدينة الشاملة

ترتبط المدينة المدمجة والمترابطة بمستويات أعلى من الكفاءة والمساواة. إذ تسهم إتاحة الوصول إلى الفرص والخدمات والسلع والمرافق لعدد أكبر من السكان وتعزيز الازدهار الاقتصادي في تحسين مستويات معيشة السكان. وسيكون لنظام النقل العام المرتقب والمرتبط بالمراكز الرئيسية والفرعية المقترحة، دور أساسي في تغيير المشهد الاجتماعي والاقتصادي للمدينة نحو الأفضل، بتوفيره مجالات متنوعة ومتعددة الاستعمالات تشمل فرص العمل والترفيه والأنشطة التجارية الموزعة بالتساوي في جميع أنحاء المدينة. وسيكون لتنسيق الفراغات الخضراء العامة المفتوحة في نظام النقل العام مردود جيد على صعيد التنمية الاجتماعية والاقتصادية للمدينة.

## • الرياض .. المدينة المرنة

يلزم توسيع وتحسين شبكة الفضاءات المفتوحة على نطاق المدينة عبر توزيع وترابط عضوي انسيابي ضمن شبكة المسطحات الخضراء والمساحات المائية. مع وجوب تطوير الأراضي البيضاء المناسبة ضمن وسط المدينة لتشكيل سلسلة متدرجة من الفراغات الحضرية الخضراء العامة المفتوحة بمستويات مختلفة: على مستوى منطقة الرياض، والمدينة، والحي، وربطها بالأماكن العامة داخل المدينة وبمنظومة المراكز الفرعية الجديدة، وبالنسبة لوادي حنيفة فيجب حمايته وربطه بالشبكة الخضراء، وإجراء تأهيل بيئي لمجرى وادي السلي على غرار مشروع التأهيل البيئي لوادي حنيفة. ومن خلال أعمال التخضير التدريجية للمدينة، وترسيخ علاقة صحية وفعالة بين نظم البيئة الطبيعية والكتلة العمرانية، يمكن للرياض أن تعزز وتعيد توازن الأبعاد البيئية والاجتماعية والاقتصادية لسياساتها العمرانية، موفرة بذلك بيئة حضرية صحية وعامرة ومنتجة لسكانها. فالجهود التي تبذل لاستعادة التوازن الإيكولوجي تصب في مكافحة التغير المناخي، وضمان بيئة صحية للأجيال القادمة.

تحتل مدينة الرياض مكانة متميزة من حيث التطور والتقدم الحضري في مختلف المجالات مقارنة بمثيلاتها من عواصم العالم، وتكتسب أهميتها الاستراتيجية والاقتصادية بكونها المقر الرئيس لكبرى إدارات الأعمال والمال والتجارة، إلى جانب احتضانها لمشروعات كبرى متنوعة في قطاعات الإسكان والنقل والخدمات والمرافق تسهم بنجاح حركة التنمية بمدينة ومنطقة الرياض. وتدعم رؤية ٢٠٣٠ بتوجهاتها والسياسات التنموية الجديدة المرتبطة بتنمية البلاد جعل مدينة الرياض قوة مركزية في إحداث التغيير في المملكة. وإلى ذلك، يتوجب على الرياض أن تتبنى وتدعم فرص التنوع وإشراك جميع القطاعات في خططها التنموية، دون إغفال الجوانب المتعلقة



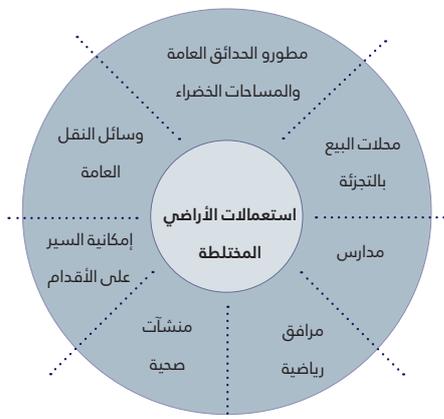
© Saudi Press Agency

طريق الملك عبدالله بالرياض

مثل مشاريع النقل العام والبنية التحتية) من خلال الوفورات الاقتصادية وزيادة قيمة العقارات الناشئة عن الاستثمار في الفراغات الحضرية العامة المستدامة المتاحة للجميع. ( توجيه نسبة من الزيادة في قيمة الأراضي إلى خزينة الدولة).<sup>(٤٠)</sup>

ويقترح مؤئل الأمم المتحدة على الرياض أن تستغل الآليات الضريبية على الأراضي (أي رسوم التحسين) في المشاريع العامة، بما فيها مشروع قطار الرياض الجديد قيد التنفيذ.<sup>(٤١)</sup>

ويمكن للبنية التحتية العامة مثل أنظمة النقل تحفيز التنمية السكنية والتجارية في محيطها، وتعزيز الاستعمال المختلط للأراضي، وتوفير فرص العمل (الشكل ٥٣)، كما يمكن أن يؤدي التطوير المحلي هو الأخر نتيجة الاستثمارات العامة إلى زيادة قيمة الأراضي وتوليد جملة من الفوائد المجتمعية غير المباشرة (الشكل ٥٤).<sup>(٤٢)</sup>



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

بالإضافة لرسوم التحسين نتيجة الاستثمارات الحكومية في مشاريع البنية التحتية، هناك أدوات ضريبية يمكن تطبيقها كرسوم مواقف السيارات ورسوم الازدحام، وهي أدوات ناجعة لتقليل الاعتماد على السيارة الخاصة وتعزيز حركة المشاة، خاصة في المناطق التجارية والترفيهية،<sup>(٤٣)</sup> وزيادة الإقبال على استخدام وسائل النقل العام في إطار خطة الرياض نحو تحقيق التنقل الحضري المستدام، وزيادة ربحية القطاع الخاص نظير تقديمه الخدمات العامة تماشياً مع برنامج التحول الوطني ٢٠٢٥.<sup>(٤٤)</sup>

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

- التنسيق والتعاون مع مختلف المستويات الحكومية لربط الاستراتيجيات الوطنية بالأولويات والاحتياجات المحلية. على سبيل المثال، إنشاء "مكتب اتصال وارتباط محلي" أو "وحدة الشراكة مع القطاع الخاص" مرتبطة بالمركز الوطني للتخصيص المشرف على برنامج الخصخصة في القطاعات الحكومية وتفعيل مبادرات الشراكة مع القطاع الخاص.
- الاستثمار في بناء وتطوير القدرات وتحسين الإدارة الضريبية، إذ يعتمد نجاح مشروعات الشراكة مع القطاع الخاص على قدرة

- مراحل الإعداد والاعتماد ومتابعة التنفيذ.
- يعالج ترابط المخططات العمرانية الإقليمية مع الاستراتيجية العمرانية الوطنية المحدثة من جهة وترابطها مع المخططات العمرانية المحلية من جهة أخرى.
- يوفر آليات تنسيق ورصد ومتابعة فعالة.
- يضمن المشاركة العامة الهادفة في وضع السياسات التخطيطية. ذلك أن إشراك مختلف فئات المجتمع في صناعة القرار يعزز معايير المساواة والشمول، كما يكسب التكامل في التشريعات العمرانية المخططات العمرانية لمدينة الرياض الشرعية المطلوبة.

ومن شأن إعادة النظر في اللائحة التنفيذية للنطاق العمراني لتشمل أسس وقواعد واضحة لكيفية تحديد مراحل أن يعزز المسألة الفنية والرأسية، كما تحتاج اللائحة إلى زيادة التركيز على تحديد منطقة حماية التنمية كمناطق لا يسمح بالتنمية فيها، ليس فقط من أجل منع الزحف العمراني، بل لتنظيم عمليات التطوير العقاري بما يتلاءم مع النص النظامي. وستعزز هذه المبادرات صياغة السياسات الداعمة لتحول المدينة كي تصبح أكثر ترابطاً واندماجاً واستدامة في المستقبل. وينبغي أولاً تدقيق اللائحة التنفيذية لقواعد تحديد النطاق العمراني لتقويم ما إذا كانت سياسة النطاق العمراني قد حققت الغاية المتوخاة منها، والإفادة من مخرجات التقويم في عملية الإصلاح التنظيمي وصياغة خيارات السياسة التخطيطية.

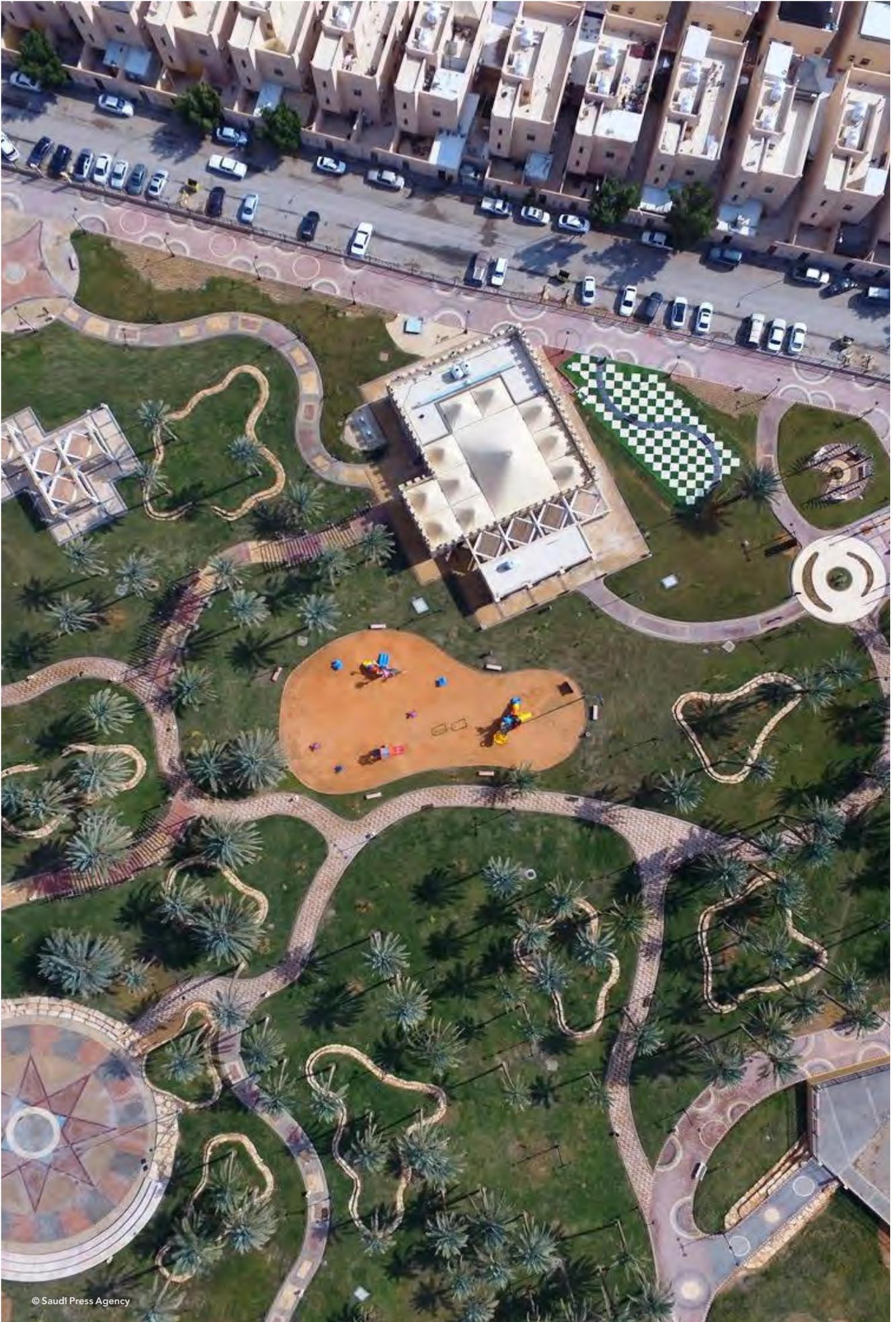
### ٣,٧ التوصيات المالية

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

وتتوافق أولويات التمويل العام للرياض بشكل وثيق مع الأهداف الاستراتيجية للتنمية الوطنية الشاملة، والتي تشمل دعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في القطاعات الاقتصادية الرئيسية مثل الصناعة والخدمات والسياحة.<sup>(٤٧)</sup> ولذلك، فإن زيادة قدرة القطاع العام على تمويل الهياكل الأساسية المحلية الأساسية والمشاريع الداعمة للتنمية في هذه القطاعات أمر لا غنى عنه بالنسبة لمدينة الرياض.

وتعكس الممارسات الدولية في تنمية الموارد الذاتية للبلديات من خلال مجموعة متنوعة من الآليات الضريبية المثلث التي يتم توجيهها للصالح العام.<sup>(٤٨)</sup> (تحديداً، فرض الضرائب على الزيادة في قيمة العقارات). وعلى الرغم من أن مدينة الرياض بدأت بتفعيل نظام رسوم الأراضي البيضاء، فإن استكشاف أدوات ضريبية أخرى ينبغي وضعه على سلم أولويات أمانة منطقة الرياض ليكون لديها محفظة متنوعة من الدخل.<sup>(٤٩)</sup>

ويحقق فرض ضرائب على الأراضي إيرادات مباشرة موثوقة للإدارات المحلية. كما تتضاعف الفوائد الناجمة عن مشاريع التنمية العامة



© Saudi Press Agency

مساحة مفتوحة عامة في حي الحمراء

## تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأرض

أمثلة للحالات المشابهة	أهم النتائج
لندن، إنجلترا	فدرت دراسة تأثير خطوط قطار "كروس ريل" على العقارات (٢٠١٢). أن القيمة الرأسامية للمناطق المحيطة بمحطات القطار في وسط لندن سوف ترتفع بنسبة ٣٥% للعقارات السكنية و٢٧,٥% للعقارات المكتبية التجارية، على نحو يتجاوز التوقعات المبدئية.
دبي، الامارات العربية المتحدة	بلغ تأثير وسائل النقل العام على قيمة العقارات في المساكن والممتلكات التجارية حوالي ١٣% و٧٦% على التوالي، ضمن مساحة ١,٥ كيلومتر.
القاهرة، مصر	أدت التنمية الحضرية التي شملت أنشطة البيع بالتجزئة إلى زيادة في قيمة العقارات بنسبة ١٥ إلى ٢٠% زادت المدارس من أسعار الأراضي السكنية بنحو ١٣%. القدرة على السير بالأقدام داخل الأحياء السكنية زادت من قيمة المنازل بنسبة تصل إلى ٩%.
بوغوتا، كولومبيا	تشير الأبحاث إلى أنه مع كل ٥ دقائق إضافية من وقت السير إلى محطة النقل العام إنخفضت قيمة الإيجار بنسبة ٦,٨ إلى ٩,٣%.
المصدر: جنيف (٢٠١٨)، محمد وآخرون (٢٠١٧)، كولبيرز انترناشونال (٢٠١٧)، رودريغيز وتارغا (٢٠٠٤).	

الشكل ٥٤. تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأراضي

المسؤولين في مختلف المستويات في إدارة ثلاث مراحل استراتيجية وهي: الجدوى الاقتصادية، المشتريات، التنفيذ والمتابعة.

- العمل بالنهج الشمولي، فالشراكات مع القطاع الخاص ينبغي أن تركز على ربط استثمارات البنية التحتية بتطوير الأراضي لتعظيم الفوائد المرتبطة بالاستعمال المختلط للأراضي.
- تصميم الأدوات المالية وفقاً للاحتياجات المحلية (على سبيل المثال، سلوكيات التنقل داخل المدن تحتاج لتدخل حكومي لتقليل الاعتماد الكلي على السيارة وتقليل تكاليف التنقل بفرض رسوم انتظار وازدحام جديدة، لتحفيز الأقبال على استخدام النقل العام، وزيادة ربحية استثمارات القطاع الخاص في المناطق الواقعة في دائرة تأثير نظام النقل العام الجديد.

وأخيراً، يعد التنسيق بين أطر التخطيط والتشريع العمراني والتمويل المحلي أمراً حاسماً في تهيئة الظروف المحلية اللازمة لتحقيق الشمول التنموي المستدام في إطار رؤية المملكة ٢٠٣٠. وأجندة التنمية المستدامة.<sup>(٤٥)</sup>

## دراسة الحالات المشابهة وأفضل الممارسات

### رسوم الازدحام

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

### رسوم مواقف السيارات

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

### 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 تحدهه حكومة تاميل نادو.

المصدر: شركة إيريسنت 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، كيهني، جيم، وروجو، إم، (٢٠١٠)، "السياسات المتعلقة بمواقف السيارات في أمريكا: نظرة عامة على استراتيجيات الإدارة"، معهد النقل وسياسات التنمية، نيويورك، كروسبي، إي (٢٠١٦)، المجلس الكندي للشراكات بين القطاعين العام والخاص، وبي بي كندا، (٢٠١١)، الشراكات بين القطاعين العام والخاص: دليل البلديات، المجلس الكندي للشراكات بين القطاعين العام والخاص، كندا



© FSCP





© SeeSaudi



الملاذق

## ١,٨ قائمة الاشكال

- الشكل ١. توزيع السكان ومعدل النمو والمناطق الحضرية داخل المملكة العربية السعودية..... ١٦
- الشكل ٢. إجمالي الناتج الإقليمي ومساهمة القطاع الاقتصادي فيه ..... ١٩
- الشكل ٣. شبكة النقل والطرق والموانئ والمطارات الرئيسية في المملكة العربية السعودية..... ١٩
- الشكل ٤. الحدود الإدارية وتوزيع السكان في المحافظات بمنطقة الرياض..... ٢٠
- الشكل ٥. تجمع مراكز التنمية حسب المخطط الإقليمي لمنطقة الرياض..... ٢١
- الشكل ٦. إمكانية الوصول والانتقال على شبكات الطرق في منطقة الرياض..... ٢١
- الشكل ٧. الموارد الطبيعية في منطقة الرياض..... ٢٢
- الشكل ٨. المناطق البيئية و المحميات الطبيعية بمنطقة الرياض..... ٢٣
- الشكل ٩. المناطق المحجوزة لأنشطة النفط والغاز والمدن الصناعية والمناطق الحساسة بيئياً في منطقة الرياض..... ٢٣
- الشكل ١٠. الموارد الطبيعية على مستوى اقليم مدينة الرياض ..... ٢٥
- الشكل ١١. شبكة الربط الوظيفي على مستوى اقليم مدينة الرياض ..... ٢٥
- الشكل ١٢. رسم بياني لعدد الانظمة العمرانية والحضرية في المملكة العربية السعودية استناداً إلى المحاور الرئيسية لتشريعات التخطيط العمراني (موئل الأمم المتحدة) ..... ٢٨
- الشكل ١٣. عرض مبسط لتدرج مستويات التخطيط، وأدوات التخطيط المستخدمة لمدينة الرياض (برنامج مستقبل المدن السعودية) ..... ٣٢
- الشكل ١٤. التدرج الهرمي لمخطط الاستراتيجية العمراني لمدينة الرياض والوظائف والجهات المسؤولة عن التنفيذ ..... ٣٤
- الشكل ١٥. عرض مبسط لعملية إعداد المخطط المحلي لمدينة الرياض والجهات المشاركة في عملية الإعداد (برنامج مستقبل المدن السعودية) ..... ٣٦
- الشكل ١٦. المخطط الاستراتيجي الشامل لحاضرة الرياض ٢٠٣٠ ..... ٣٨
- الشكل ١٧. مصفوفة تبين بدائل وخيارات التنمية ضمن مراحل نطاق التنمية العمرانية في مراكز النمو الوطنية (بما فيها مدينة الرياض) ..... ٣٩
- الشكل ١٨. رسم بياني للنسبة المئوية للأراضي البيضاء - المرحلة الأولى من تنفيذ رسوم الأراضي البيضاء ..... ٤٠
- الشكل ١٩. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٧ ..... ٤٣
- الشكل ٢٠. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٦ ..... ٤٣
- الشكل ٢١. موازنة الأمانة (٢٠١٦) ..... ٤٤
- الشكل ٢٢. ميزانية أمانة الرياض (٢٠١٦) ..... ٤٤
- الشكل ٢٣. صورة جوية للنطاقات الإدارية والعمرانية والمجاورات السكنية والبنى التحتية الرئيسية لمدينة الرياض..... ٤٩
- الشكل ٢٤. تطور نصيب الفرد من المساحة الاجمالية للمدينة..... ٥٠
- الشكل ٢٥. نمط النمو الحضري وتطوره في مدينة الرياض..... ٥١
- الشكل ٢٦. حدود النطاقات العمرانية في مدينة الرياض ..... ٥٢
- الشكل ٢٧. توزيع الكثافات السكانية الحالية في مدينة الرياض ..... ٥٥
- الشكل ٢٨. استعمالات الأراضي الحالية بمدينة الرياض..... ٥٧
- الشكل ٢٩. إستعمالات الأراضي المقترحة وفقاً لمخطط مدينة الرياض..... ٥٧
- الشكل ٣٠. الأراضي البيضاء والمنطقة غير المطورة بمدينة الرياض..... ٥٨
- الشكل ٣١. البنية التحتية والطرق بمدينة الرياض..... ٥٩
- الشكل ٣٢. المراكز الاقتصادية في مدينة الرياض..... ٥٩
- الشكل ٣٣. الشبكات الزرقاء والخضراء في مدينة الرياض..... ٦١
- الشكل ٣٤. إمكانية السير على الأقدام للوصول إلى وسط المدينة في الرياض ..... ٦٣
- الشكل ٣٥. توزيع المرافق و الخدمات العامة (الصحية والتعليمية) بمدينة الرياض..... ٦٣
- الشكل ٣٦. المخطط الاستراتيجي لمدينة الرياض ..... ٦٥
- الشكل ٣٧. محطات النقل العام المتعددة الوسائط بمدينة الرياض ..... ٦٦
- الشكل ٣٨. الوصول سيراً على الأقدام إلى محطات الباصات السريعة ..... ٦٧
- الشكل ٣٩. الوصول سيراً على الأقدام إلى محطات المترو..... ٦٧
- الشكل ٤٠. أنماط التنمية والنمو غير المتوازنة في مدينة الرياض ..... ٧٥
- الشكل ٤١. التجزئة وعدم التماسك في الهيكل العمراني لمدينة الرياض ..... ٧٧
- الشكل ٤٣. التنمية الأحادية الإستعمال والإستقطابية في مدينة الرياض..... ٧٩

الشكل ٤٣ .	اختلال التوازن البيئي والاجتماعي والاقتصادي في مدينة الرياض .....	٨١
الشكل ٤٤ .	المدينة المدمجة: تعزيز مراكز التطوير والكثافة في الرياض .....	٨٧
الشكل ٤٥ .	المدينة المتصلة: ربط الرياض عبر وسائل النقل العام .....	٨٩
الشكل ٤٦ .	المدينة الشاملة: إعادة توزيع تكافؤ إمكانية الاستفادة من المرافق العامة والفرص الاقتصادية في الرياض .....	٩١
الشكل ٤٧ .	المدينة المرنة: إعادة التوازن للأنظمة الاجتماعية الإيكولوجية والاقتصادية في الرياض .....	٩٣
الشكل ٤٨ .	التوصيات الاستراتيجية الرئيسية لتنمية وتطوير الرياض .....	٩٥
الشكل ٤٩ .	الإجراء الأول: تنفيذ نظام النقل العام المتوقع لتحسين طرق الربط الفرعية والوسائط المتعددة .....	٩٧
الشكل ٥٠ .	الإجراء الثاني: تعزيز التكثيف الاستراتيجي وتحديد نظام تدرج هرمي جديد للمراكز .....	٩٩
الشكل ٥١ .	الإجراء الثالث: حماية الشبكات الخضراء والزرقاء وتحسينها وإعادة ربطها .....	١٠١
الشكل ٥٢ .	مخطط الإجراءات ذات الأولوية في مدينة الرياض .....	١٠٧
الشكل ٥٣ .	مكونات استعمالات الأراضي المتعددة .....	١١١
الشكل ٥٤ .	تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأراضي .....	١١٢
الشكل ٥٥ .	دراسة الحالات المشابهة وأفضل الممارسات .....	١١٢

## ٢٠٨ الصور

٣.....	Andrew Shenouda ©
٩.....	SeeSaudi ©
١١.....	SeeSaudi ©
١٢.....	FSCP ©
١٥.....	SeeSaudi ©
١٧.....	wikimedia ©
١٨.....	FSCP ©
٢٧.....	SeeSaudi ©
٢٩.....	SeeSaudi ©
٣١.....	Andrew Shenouda ©
٤١.....	Stephen Downes ©
٤٧.....	FSCP ©
٤٩.....	Andrew Shenouda ©
٥٥.....	FSCP ©
٥٧.....	FSCP ©
٥٨.....	FSCP ©
٦٣.....	FSCP ©
٦٤.....	Ka Kite ©
٦٦.....	Omrانيا ©
٧٣.....	Mohammed Alamri ©
٧٥.....	FSCP ©
٨٥.....	SeeSaudi ©
٨٧.....	FSCP ©
٩٦.....	FSCP ©
١٠٥.....	FSCP ©
١٠٦.....	FSCP ©
١٠٧.....	FSCP ©
١٠٨.....	SeeSaudi ©
١١١.....	ADA ©
١١١.....	Saudi Press Agency ©
١١٣.....	Saudi Press Agency ©
١١٥.....	FSCP ©
١١٧.....	SeeSaudi ©

- 1 See Article 5 of the Law of Regions to Royal Order No. A/92 (1993).
- 2 It consists of a) the Prince/Governor of the Region as president; b) Deputy Governor of the region as the vice president; c) Deputy Mayor of the Emirate/AMARAH; d) Heads of government authorities in the Region who are determined pursuant to a decision issued by the Prime Minister according to the directives of the Minister of Interior; and e) Ten citizens who are scholars, experts and specialists and are appointed by order of the Prime Minister based on the nomination of the Prince of the Region and the approval of the Minister of the Interior, for a renewable four year term.
- 3 See Article 23 of the Law of Regions to Royal Order No. A/92 (1993).
- 4 The National Urban Observatory is situated in the Department of Urban Studies, MOMRA.
- 5 Shearman and Sterling LLP, 'Understanding the Key Government Institutions and Ministries in the Kingdom of Saudi Arabia' (2016) <[https://www.shearman.com/~/\\_/media/Files/NewsInsights/Publications/2016/09/Saudi-Arabia-Publications/Understanding-the-Key-Government-Institutions-and-Ministries-in-the-Kingdom-of-Saudi-Arabia.pdf](https://www.shearman.com/~/_/media/Files/NewsInsights/Publications/2016/09/Saudi-Arabia-Publications/Understanding-the-Key-Government-Institutions-and-Ministries-in-the-Kingdom-of-Saudi-Arabia.pdf)> accessed 02 June 2018
- 6 In 2015 the total number of productive industries in the region is 12,845 factories. In the same year, the number of productive industries at national level is 7,036. Saudi Industrial Development Fund, (2016). The Kingdom of Saudi Arabia.
- 7 Saudi Arabia General Investment Authority. (2014). The Kingdom of Saudi Arabia.
- 8 General Organization for Social Insurance (GOSI). (2016). The Kingdom of Saudi Arabia.
- 9 In 2016, Saudi Industrial Development Fund loans to industrial projects in Riyadh Region totaled SR 26,464 million. It represented 37% of the total loans approved in 2016. Saudi Industrial Development Fund, Annual Report for the Fiscal Year 1437/1438H.
- 10 Central Department of Statistics and Information. The Kingdom of Saudi Arabia.
- 11 Education is a priority input for local economic development and was an important discussion topic during the FSCP Rapid Planning Studio workshop held in Riyadh (June 2018).
- 12 Each of the 13 regions is divided into governorates and the region capital. The capital of the region is governed by an Amanah (municipality), which is headed by a mayor.
- 13 Approved 2016 Budget for Riyadh (Amanah), Ministry of Finance, The Kingdom of Saudi Arabia.
- 14 NTP goal is to increase own-source revenue to 40% of municipal budgets by 2020. In 2016, intergovernmental transfers comprised 85% of the total budget for the Capital. Approved 2016 Budget for Riyadh (Amanah), Ministry of Finance, The Kingdom of Saudi Arabia.
- 15 David R. Godschalk, 2003, "Urban Hazard Mitigation: Creating Resilient Cities", Natural Hazards Review, Vol. 4, Issue 3 .
- 16 The term refers to the embodied benefits to environmental quality provided by ecosystemic features, from fresh water to clean air, food production, etc.
- 17 The tourism grew at 2.9% (Compounded Average Growth Rate) from 2010 to 2015. The share of business travel and leisure accounted for 29% and 24%, respectively. KPMG. (2016). Riyadh Real Estate Market Overview.
- 18 Potential revenue contribution through immovable property taxation is 2.1% of GDP in high-income countries, while in middle-income countries it contributes an additional 0.6% to GDP. Norregaard, J. (2013). Taxing immovable property revenue and implementation challenges. (No. 13-129). International Monetary Fund. Washington, DC.; Walters, L. (2016). Leveraging land: land-based finance for local governments. United Nations Human Settlements Programme. Nairobi, Kenya.
- 19 Under the new law approved in 2015, owners of empty plots of urban land designated for residential or commercial use in towns and cities will have to pay an annual tax of 2.5% of land value. The land tax applies to a plot size equal to or greater than 10,000 square metres. It has been adopted in the cities of Riyadh, Jeddah and Dammam; United Nations Human Settlements Programme. (2016). Finance for City Leaders Handbook, Nairobi, Kenya: United Nations Human Settlements Programme.
- 20 Leveraging land: land-based finance for local governments. (2016). United Nations Human Settlements Programme. Nairobi, Kenya.
- 21 This approach is based on the idea that individuals, businesses and landowners in the area benefits from government or private investments in high valued infrastructure, such as roads, railway, industrial infrastructures, or public services, like schools and hospitals. Landowners and beneficiaries of a specific area intervened by an infrastructure investment, can see an overall long-term land value gain of their properties, even after having paid the levy. United Nations Human Settlements Programme. (2016). Finance for City Leaders Handbook, Nairobi, Kenya: United Nations Human Settlements Programme.

- 22 Encyclopaedia Britannica.
- 23 Riyadh CPI Report.
- 24 Riyadh CPI Report.
- 25 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.
- 26 The National Urban Observatory is situated in the Department of Urban Studies, MoMRA.
- 27 <https://www.burohappold.com/wp-content/uploads/2016/07/Riyadh-Transit-Oriented-Development-TOD.pdf>
- 28 FSCP Workshop in Riyadh, 2018.
- 29 It is composed of: a) Prince of the region; b) Deputy Emir of the region; c) Chairman of the Committee; d) chief executive officer; e) Secretary of the region; f) Representative from the Ministry of Economy and Planning; g) Representative from the Ministry of Finance; h) Representative from the Ministry of Municipal and Rural Affairs; i) Representative from the Ministry of Foreign Affairs; j) Representative from the Ministry of Communications and Information Technology; k) District Police Director; l) Representative of the Saudi Electricity Company; m) Representative of the National Water Company; n) Undersecretary of the Secretary of the region for reconstruction and projects; o) Chairman of the Board of Directors of Chambers of Commerce and Industry in the region; and p) 4 from the people of the region or from others nominated by the President of the Council and issued by appointment of an order from the Prime Minister and the duration of membership of three years, renewable for one time.
- 30 See this link for the map functions: "<http://rbrs.ariyadhmap.com/Amana/BuildingLaws/viewer.html>" <http://rbrs.ariyadhmap.com/Amana/BuildingLaws/viewer.html#>
- 31 This is an entertainment, sports and cultural resort. <https://www.reuters.com/article/us-saudi-qjiddiya-ceo/saudi-arabia-launches-multi-billion-dollar-entertainment-resort-idUSKBN1HZ0WF>.
- 32 Royal Decree No M/4 dated 24 November 2015 (the "Law") and Council of Ministers Decision No. 377 dated 13 June 2016 (the "Regulations")
- 33 FSCP workshop in Riyadh, 2018.
- 34 Royal Decree of 1975
- 35 The other big four regional capitals (Riyadh, Jeddah, Madinah and Makkah) are also 1st Class Amanahs.
- 36 A line-item budget lists, in vertical columns, each of the city's revenue sources and each of the types of items such as capital outlays, contractual services, personal services etc. the city will purchase during the fiscal year.
- 37 Chapter 5 of the State of Saudi Cities Report, "Managing Urban Transformation in Saudi Arabia - The Role of Urban Governance (2018)" pg. 16.
- 38 Colliers International. (2017). The Impact of Social Infrastructure on Mixed-use Developments; Rodriguez, D.A., & Targa, F. (2004). Value of Accessibility to Bogotá's Bus Rapid Transit System. *Transport Reviews* 24(5), 587-610.
- 39 The estimated number of cars in the Capital is around six million. Central Authority for Statistics. (2016). Demography Survey.
- 40 Public and Private Partnership (PPP) is effective financing tools that support urban productivity. In PPPs, the private sector can provide the public sector with much-needed expertise in the provision of high-quality public goods and services (i.e. waste management system).
- 41 United Nations. (2017). New Urban Agenda. United Nations Human Settlements Programme, Nairobi, Kenya. Retrieved from <http://habitat3.org/the-new-urban-agenda/>



