

المعايير التخطيطية المعاصرة لإعداد المخططات التنظيمية المستدامة للمدن " دراسة حالة مدينة اللاذقية في سورية "

الدكتور محمد يسار عابدين *

الدكتورة رولا ميا**

صفاء ميا***

(تاريخ الإيداع 26 / 6 / 2013. قُبِلَ للنشر في 29 / 10 / 2013)

▽ ملخص ▽

تُعدُّ المخططات التنظيمية إحدى أهم أدوات التنمية الحضرية المستدامة لمواجهة آثار التحضر المتزايدة على المدن، إلا أنَّ عملية إعدادها تشكل في الوقت ذاته تحدياً تجاه المعنيين، ولا سيما في ظل غياب المعايير التي تجسد مبادئ الاستدامة الحضرية، لذلك انطلق البحث من مسألة تطوير معايير معاصرة من أجل إعداد مخطط تنظيمي مستدام يحقق شروط الاستدامة، وقد اعتمد في ذلك على دراسة مرجعية حول المصطلحات والمفاهيم النظرية المتعلقة بالتنمية الحضرية المستدامة ومبادئها، والمخطط التنظيمي المستدام وأهدافه ومجالات عمله، وكذلك المعايير التخطيطية العالمية المعتمدة من قبل مختلف الدول والمنظمات الدولية والخاصة بإعداد مخططات تنظيمية تسهم بإنشاء مدن أكثر استدامة.

وقد تبين في حالة مدينة اللاذقية أنَّ المخطط التنظيمي الذي تمَّ إعداده في عام 2008 وفق البرنامج التخطيطي المقترح لاستعمالات الأراضي لا يحقق إلا (51%) فقط من شروط الاستدامة، وهذا الرقم لا يلبي احتياجات مدينة اللاذقية على الأمد القصير والبعيد، كما تبين أنَّ الجانب الإداري للعملية التخطيطية من أهم الأسباب التي أدت إلى إنتاج مخطط تنظيمي غير قابل للتصديق، أي أنَّ العمل وفق المعايير التخطيطية التقليدية والقوانين والتشريعات المحدودة غير كافٍ بل يجب أن يترافق عملها بمعايير تخطيطية وإدارية معاصرة مستندة على مبادئ الاستدامة الحضرية

الكلمات المفتاحية: التنمية الحضرية المستدامة، المخطط التنظيمي المستدام، معايير التخطيط التنظيمي المستدام.

* أستاذ، قسم تخطيط المدن والبيئة - كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، سورية.

** أستاذ، قسم تخطيط المدن والبيئة - كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، سورية.

*** طالبة دكتوراه، قسم تخطيط المدن والبيئة - كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، سورية.

The Contemporary Planning Standards for Preparing Sustainable Master Plans of Cities Case study: Lattakia-Syria

Dr. Mohamad Yassar Abdin*
Dr. Roula Maya**
Safaa Maya***

(Received 26 / 6 / 2013. Accepted 29 / 10 / 2013)

▽ ABSTRACT ▽

The Master Plans are one of the main tools for sustainable urban development to counter the effects of growing urbanization in the cities. But, at the same time, the process of its preparing is the challenge to those concerned, especially in the absence of standards that embody the principles of urban sustainable. So, research started from the issue of developing contemporary standards for preparing a sustainable master plan that achieves the terms of Sustainability, and it adopted a reference study about the terminology and theoretical concepts related to sustainable urban development, principles and sustainable master plan and its objectives and areas of work. It adopted the International Planning Standards adopted by various countries and international organizations specialized in preparing Master Plans that contribute in creating more sustainable cities.

In the case of Latakia, it was found that the Master Plan, which was prepared in 2008 according to the Proposed Schematic Program for land uses, achieves only (51%) of the conditions of sustainability; this figure does not meet the needs of Lattakia in the short term and long term; it is also clear that the administrative side of the planning operation is the main reasons that led to the unsuccessful master plan; in other words, the work, according to the traditional planning standards and the limited laws and legislations, is not enough, but must be accompanied by action planning and contemporary administrative standards based on urban sustainability.

Keywords: Sustainable urban development †sustainable master plan †standards of sustainable master planning

* Professor, department of Cities planning and Environment, architecture engineering faculty, Damascus university, Syria.

** Associate professor, department of Cities planning and Environment, architecture engineering faculty, Damascus university, Syria.

*** Doctorate student, department of Cities planning and Environment, architecture engineering faculty, Damascus university, Syria.

مقدمة:

إن الكثير من المشاكل والتحديات التي تواجه المعنيين والمسؤولين عن التخطيط هي كيفية إدماج مبادئ التنمية الحضرية المستدامة في السياسات والبرامج التخطيطية لمعظم البلدان وخاصة النامية منها والتي شهدت معدلات نمو حضري لم تشهدها من قبل، ولم تكن مخططاتها التنظيمية مصممة أصلاً لمواجهة مثل تلك التحديات، كما في حالة المدن السورية التي تعاني من مشاكل حضرية متعددة نتج عنها قصور مخططاتها التنظيمية التي لم يتم بناؤها وفق أي معايير تخطيطية معاصرة تعمل وفق مبادئ الاستدامة، فلم تتعد كونها مخططات تنظم استعمال الأراضي فقط تُصاغ وفق معايير يحددها المرسوم التشريعي رقم /5/ للعام 1982 وهي معايير تقليدية كمية بالدرجة الأولى لكثافات البناء والسكان والنقل وفرض القرارات وغيرها.

وهذا ما أنتج بدوره مخططات ورقية لا إمكانية لتنفيذها فهي لم تستجب لاحتياجات المدن ومتطلبات ساكنيها، كما هو الحال في المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية الذي لم يتم التصديق عليه حتى الآن رغم صدوره منذ عام 2008 حيث قابلته مجموعة من الاعتراضات بلغت ما يقارب (13 ألف) اعتراض [3]، وقد انعكس المخطط سلباً على المدينة ولحينه لا يوجد للمدينة مخطط تنظيمي يوجهها، حيث أنه يعود تاريخ المخطط التنظيمي المصدق الحالي إلى عام 1984 [3]، ولذلك انطلقت إشكالية البحث من مسألة تطوير معايير معاصرة لإعداد مخططات تنظيمية أكثر استدامة تتعامل مع المتغيرات والمستجدات الحالية والمستقبلية ليتم صياغة مخططات التنمية على أساسها في مدينة اللاذقية وغيرها من المدن السورية، ولا سيما في ظل الإشكاليات المتداخلة التالية:

- غياب مفهوم التنمية الحضرية في المخططات التنظيمية للمدن، الأمر الذي انعكس على نوعية تلك المخططات بدلاً من أن تكون أداة عمل لتوجيه التنمية على أرض الواقع.

- محدودية وقدم المعايير التخطيطية والقوانين والتشريعات التي يتم إعداد المخططات التنظيمية على أساسها.

- عدم وجود معايير شاملة لمفاهيم الاستدامة من أجل تقييم استدامة المخططات التنظيمية في سورية وجعلها أكثر واقعية مع عدم وجود أي جهود أو بوادر لتطوير ذلك.

- هناك ثمة مشكلة إدارية تتعلق بالتنظيم والتأهيل الإداري لدى أجهزة الإدارة المحلية القائمة على عملية الإعداد للمخطط التنظيمي في المدينة تتوافق مع غياب الأسس والمعايير لتحليل اتجاهاتهم التخطيطية

- تستدعي الإشكاليات السابقة مجموعة تساؤلات متعددة ومتداخلة ما بين الإطار النظري والعملي وفق ما يأتي:

- ماذا تعني التنمية الحضرية وما هي مبادئها وما علاقتها بالمخطط التنظيمي؟
- ماذا يعني المخطط التنظيمي العام وما الفرق بينه وبين المخطط التنظيمي المستدام؟
- ما هي التحديات التي تواجه عملية الإعداد في مدينة اللاذقية وما هي الأسباب الكامنة وراء عدم عملية التصديق عليه؟

▪ ما هي المعايير التي يُعتمد عليها في إعداد المخططات، وهل تحقق شروط الاستدامة؟

▪ هل تطوير معايير خاصة بالمخطط التنظيمي المستدام وتقييم المخططات على أساسها يمكن أن تسهم في زيادة فعالية تلك المخططات وإمكانية تنفيذها على الأرض؟

▪ ما دور كل من أجهزة الإدارة المركزية والسلطات المحلية ممثلة بالبلديات في تطوير عملية إعداد المخططات التنظيمية وهل هناك أي شروط أو معايير يجب أن تُتسم بها؟

■ ما هي أولويات العمل لتطوير عملية إعداد المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية وغيرها من المدن السورية بما يضمن تحقيق التنمية الحضرية المستدامة؟

أهمية البحث وأهدافه:

يهدف البحث إلى تطوير منهجية إعداد المخطط التنظيمي والارتقاء بها من أجل تحقيق التنمية الحضرية المستدامة في المدن السورية بما فيها مدينة اللاذقية، ولتحقيق ذلك تم بناء البحث على أساس الفرضيات التالية:

■ إنّ إدماج مبادئ التنمية الحضرية المستدامة ضمن عملية التخطيط يمكن أن يسهم بإعداد مخططات تنظيمية ناجحة وقابلة للتنفيذ من أجل مدن وأقاليم أكثر استدامة.

■ إنّ تطوير معايير مرنة وشاملة تنطلق من مبادئ الاستدامة وجوانب التنمية (البيئية والاقتصادية والاجتماعية والمكانية والإدارية) يمكن أن توجه المخططات التنظيمية نحو الاستدامة.

■ إنّ تفعيل العمل بمعايير الاستدامة كأداة لإعداد المخططات التنظيمية وتقييمها يتطلب تعديلات جوهرية إدارية وتخطيطية وقانونية.

■ إنّ تطوير معايير تقييم للمخطط التنظيمي المستدام ليس الوسيلة الوحيدة لتطوير عملية إعداد المخططات بل يجب أن يترافق ذلك مع عوامل وأدوات أخرى.

منهجية البحث :

ينطلق البحث من تأسيس قاعدة نظرية لأهم المصطلحات والمفاهيم المتعلقة بالتنمية الحضرية المستدامة ومبادئها والمخطط التنظيمي المستدام ومعاييره العامة والخاصة في عدد من البلدان بهدف التوصل إلى المعايير الأكثر استعمالاً وأهميةً، وعلى أساس ذلك تم تأسيس المنهج التحليلي العملي للوضع الراهن لمدينة اللاذقية وتطويرها العمراني والتعرف على معايير إعداد المخطط التنظيمي فيها وتقييمه وفق المعايير المدروسة، وذلك بالاستفادة من المقابلات الشخصية التي أجريت مع المعنيين للحصول على المعلومات اللازمة واستطلاع الآراء والتوجهات التي يضعونها حول القضايا المحددة في الدراسة، للتمكن من بناء المنهج المستقبلي وعرض أهم النتائج والتوصيات المتعلقة بتطوير عملية الإعداد للمخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية.

1- الإطار النظري: مصطلحات ومفاهيم خاصة بالتنمية الحضرية المستدامة والمخطط التنظيمي المستدام

إنّ القضايا الحضرية الراهنة تضع مطالباً متعددة على مسألة التنمية المستدامة من منطلق أن أكثرية المشاكل البيئية والاقتصادية والاجتماعية والمكانية تنشأ عن آلية العمل داخل المدن، وبذلك بدأ التفكير في قضية التنمية الحضرية كأحد أهم القضايا المعاصرة لتحقيق استدامة المدن بما لها من تأثير على الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية المحلية وحول البيئة العالمية.

انطلاقاً من ذلك، لا بد من استعراض بعض المفاهيم التخطيطية المرتبطة بمجال التنمية الحضرية المستدامة ومبادئها والمخططات التنظيمية المجسدة لتلك المبادئ:

■ **التنمية الحضرية المستدامة:** هي مفهوم شامل يتناول القضايا المتعددة من تحسين الصحة الاجتماعية والاقتصادية والبيئية الطويلة الأجل للمدن والبلدات من خلال التوفيق بين الرؤى والتطلعات المستقبلية لسكان المدن واحتياجاتهم وواقعهم الراهن وتعزيز الأمن البشري في المناطق الحضرية، وإن تحقيقها يلزم العمل على المستويات

(الوطنية والإقليمية والمحلية ممثلة بالمدن)[12]، ومن وجهة نظر أخرى، إن طبيعة التنمية الحضرية ترتبط بتشكيل المكان حيث تختص بدراسة السكان واستخدام الأرض والنقل ومستندة على أهداف محلية ضمن الإطار العام للسياسة الوطنية والإقليمية وتترجم هذه الرؤية إلى مجموعة برامج وسياسات من خلال المخططات التنظيمية وتخلق إطاراً للعمل يسهم في إنجاز التنمية المستدامة[13].

أما فيما يتعلق بمبادئ التنمية الحضرية فقد تم منذ مؤتمر (قمة الأرض) في ريو عام 1992 وضع ستة مبادئ أساسية للتنمية المستدامة في المناطق الحضرية تم التوقيع عليها من قبل 180 رئيس دولة[15] وهي: (الكفاءة الاقتصادية، العدالة الاجتماعية، الاستدامة البيئية، التخطيط على المدى الطويل، مبدأ الشمولية: العالمية والعلاقة مع المحلية، مبدأ الحكم)

يتبين مما سبق، أن التنمية الحضرية تنطوي على إجراء تحسين شامل لجميع جوانب التنمية البيئية والاقتصادية والاجتماعية والمكانية والإدارية للمجتمع الحضري يتم تجسيدها عند إعداد المخطط التوجيهي والتنظيمي.

▪ **مفهوم المخطط التنظيمي:** يُعرّف المخطط التنظيمي قانونياً ويختلف مفهومه من دولة لأخرى، ففي فرنسا عُرّف المخطط التوجيهي (SD-Schema Directeur) على أنه الوثيقة الرئيسية للتنمية والتي نظمت الأرض لمدة 40 عاماً من خلال مخطط d'Occupation des Sols POS مخطط استعمال الأراضي وقد استغرق المخطط 10 سنوات حتى تم استبداله بمخطط إقليمي توجيهي (SCOT -Schéma de Cohérence Territoriale) على أنه الأداة الحضرية التي تثبت الاتجاهات الرئيسية للتنمية الحضرية المستدامة من خلال طريقة ومنهجية منظمة[17].

وفي المملكة المتحدة البريطانية UK المخطط التنظيمي هو عبارة عن مجموعة شروط يمكن أن تستخدم لوصف الاستراتيجية للتجديد الطبيعي للمنطقة وباعتباره إطار عمل وثائقي واستراتيجية تجديد ورؤية وإطار التصميم الحضري يمكن استعمالها بطريقة تبادلية [20].

أما في سورية فقد عُرّف المخطط التنظيمي العام في المرسوم التشريعي رقم (5) للعام 1982 كالاتي: "مخطط يوضح الرؤية المستقبلية للتجمع السكاني وتوسعه؛ ويتم ذلك عن طريق: تحديد الحدود العمرانية، وشبكة الطرق الرئيسية، واستعمالات الأراضي الواقعة ضمنه كافة، ووفق منهاج ونظام ضابطة بناء كل منهما، بما لا يتعارض مع أسس التخطيط العمراني والبرنامج التخطيطي"[1].

يتبين مما سبق، أن المخطط وفق المفهوم القانوني في فرنسا وبريطانيا يرتبط بسياسات التنمية الحضرية أما في سورية فهو مخطط لتوزيع استعمالات الأراضي فقط يُحدد وفق الأسس العمرانية الموضوعية في القوانين والتشريعات دون أي تطوير أو تعديل عليها بالرغم من التغيرات المستجدة التي تطرأ على المدن السورية.

أما علمياً فقد عُرّف المخطط التنظيمي من قبل عدد من الباحثين على أنه أداة مساعدة للبلديات في كافة مستويات المدينة وتزود هذه المخططات تقسيمات استعمالات الأراضي لكامل المنطقة الإدارية ويمكن أن يطبق من خلال المخطط المحلي الأكثر تفصيلاً [16]، كما يمكن تعريف المخطط التنظيمي بأنه وثيقة عمل استراتيجية تأخذ بالحسبان وحدتي الزمان والمكان بمتغيراتها وتتبعها مراكز اتخاذ القرار لتنمية البيئات الحضرية وتوجيهها وضبط نموها وتوسعها بحيث يتاح للنشاطات والخدمات الحضرية توزيع جغرافي أفضل [5]

يستنتج مما سبق أهمية المخطط التنظيمي كأداة للتنمية الحضرية ووثيقة رسمية تحدد وفقها سياسات التنمية لتنفيذها على أرض الواقع لذلك يجب أن يكون مبنياً وفق مبادئ التنمية الحضرية المستدامة وأن يصاغ على أساس سياساتها ومعاييرها المعاصرة.

4-1- من المخطط التنظيمي التقليدي إلى المخطط التنظيمي الحضري المستدام.

يُعد المخطط التنظيمي التقليدي للمدينة هو الوثيقة التي تحكم التنمية الحضرية من ناحية استعمالات الأراضي فقط وهذا النوع من التخطيط هو عملية تكرارية تنتج نفس النتائج الثابتة دون تطوير [5]، ما يفرض ضرورة تطوير المخططات التنظيمية التقليدية لتصبح مخططات توجيهية تواكب التغيرات المستجدة والتي يصعب التنبؤ بها لمجرد الاعتماد على تحليل استعمالات الأراضي وفرض القرارات، الأمر الذي يتطلب الانتقال إلى **المخطط التنظيمي المستدام** فهو ليس مجرد تغيير مصطلح، إنّما هو أداة لتحسين تنسيق السياسات الحضرية على نطاق واسع عبر المكان من خلال النظر في الآثار المكانية الحضرية المترتبة عليها، حيث يعمل بشكل مثالي مع الافتراضات الأساسية حول مستقبل الاتجاهات التنموية من الناحية العملية والتي تؤخذ لأغراض السياسة الحضرية وتصميم المشاريع مع اتخاذ عملية المشاركة مبدأً له، ويتم عمله من خلال تفعيل عناصره وربطها بمعايير ومؤشرات مستمدة من أهداف الاستدامة [10].

يتبين مما سبق، أنّ هناك أشكالاً وأنماطاً جديدة لا بد من أن تتخذها المخططات التنظيمية للتوجه نحو الاستدامة من حيث الالتزام بسياسات ومبادئ التنمية الحضرية المستدامة وصياغة المخططات التنظيمية هذا الأساس.

4-2- أهداف المخطط التنظيمي المستدام ومجالات عمله

حدد بعض الباحثين أهداف المخطط المستدام ومجالات عمله وفق الآتي [20]:

- حفظ نوعية الحياة والفراغات العامة من خلال الموازنة المستدامة بين الأرض الحضرية والطبيعة.
- العدالة والمساواة وتحسين ظروف الإسكان لذوي الدخل المحدود وتأمين الوصول العادل إلى الموارد الاقتصادية والاجتماعية للتخلص من الفقر الحضري من حيث تأمين مزيج متكامل من الوحدات السكنية لدعم مجال واسع من مختلف الحجم للعائلات والأعمار وفئات الدخل.
- تحقيق اقتصاد محلي مزدهر من حيث عدم زيادة استهلاك المصادر الطبيعية والقدرة على التزويد بالأعمال والوظائف.
- الترويج لتقسيمات مناطق مستدامة من خلال وضع قواعد دقيقة لاستعمال الأرض تطبيق وفق مبادئ التنمية الحضرية للحد من الانتشار الحضري والتركيز على سياسة التجديد الحضري. مع ضمان التصميم الحضري المستدام.
- تضمين فعال ومشاركة من قبل المجتمع المدني في التخطيط والتصميم والإدارة على المدى البعيد لمجتمعهم، حيث يترافق عمله بوضع رؤية استراتيجية شاملة من قبل الشركاء (السكان والسلطات المحلية والمركزية) مع الأخذ بالحسبان إمكانية تطبيقها مع تحديد مصادر التمويل والجدول الزمني والجهة المنفذة وتحليل المخاطر.
- إن تضمين الأهداف السابقة في سياسات إعداد المخطط التنظيمي ليس الوسيلة الوحيدة لتطوير عملية الإعداد وإنّما يجب أن يترافق ذلك بمعايير تقييم للمخطط التنظيمي المستدام تسهم في تحقيق مدن أكثر استدامة.

النتائج والمناقشة:**1-5- بناء معايير تقييم المخطط التنظيمي المستدام**

تطرح فكرة بناء المعايير ذاتها ضرورة التعرف على مصطلح المعيار وأهميته للمساعدة في صياغة السياسات وتقييم التقدم الذي يتم إحرازه تجاه التنمية، وكثيراً ما يتم الخلط بين المؤشر والمعيار واستخدام كل منها في عملية تحليل وقياس تنمية جانب ما.

وفي الواقع، إن المعيار هو مقياس مجرد لما ينبغي أن يكون عليه الشيء، وهو ما جعل قياساً ونظاماً للشيء، والنموذج المثالي الذي تنسب إليه أحكام القيم وفي المنطق هو قاعدة الاستنتاج الصحيح [7].

بينما يعرف المؤشر على أنه الشيء الذي يدل على شيء آخر، وهو المقياس الإحصائي والمتغير الذي يلخص معلومات حول موضوع معين ويشير إلى مشاكل معينة ويوفر بدرجة مناسبة التجاوب لاحتياجات وأسئلة ومعايير معينة يتساءل عنها متخذي القرار [7]. أي أن المؤشر هو دلالة على مدى تحقيق معيار معين باتجاه ما من خلال توضيح رقمي أو وصفي للحالة ومدى قربها أو بعدها عن المعيار.

تتم أهمية المعايير في تحديد الأهداف المراد تحقيقها في مجال تنموي ما بما فيه المخطط التنظيمي، والخطوة الأساسية في ذلك هي صياغة الأسئلة للتقييم وفق معايير عامة وخاصة للتقييم كما هو موضح في الجدول رقم (1) [21].

الجدول رقم (1): المعايير العامة والخاصة لمنهجية تقييم المخطط التنظيمي.

معايير عامة	معايير خاصة	اسئلة التقييم
توازن المخطط	مدى الصلة	هل مقترحات المخطط ذات صلة بحاجات المدينة؟
	تماسك داخلي	هل أجزاء المخطط المتعددة منظمة بطريقة منطقية؟
	تماسك خارجي	هل المخطط متماسك مع السياسات الأخرى والمخططات المطبقة في المنطقة؟
	المشاركة	هل كان هناك مشاركة شعبية فعالة عند إعداد المخطط؟
الخطوة	الاستعمال	هل استخدم التشاور في صناعة القرار أثناء تنفيذ المخطط؟
	المشاركة التطبيق	هل استخدم المخطط العملية التشاركية في وضع استراتيجية التطبيق؟
توافق النتائج	التأثير	هل نتائج المخطط متوافقة مع أهداف المخطط؟
	الكفاءة	هل موارد التمويل الموضوعة لتمويل المخطط كانت كافية؟
	القيادة	هل أدى المخطط دوراً وظيفياً هاماً لقيادة التنمية الحضرية؟

المصدر: [21]

ومن جهة ثانية، فيما يتعلق بالجانب الإداري وتكامله مع الجانب التخطيطي، هناك معايير إدارية عدة تُحدد كون المخطط أداة تنموية فعالة ويمكن اختصارها في [22]:

- **الدقة والوضوح:** أي مدى دقة المعلومات والبيانات التي يوفرها القائمون والمسؤولون عن التخطيط.
- **الشرعية:** مدى إمكانية تطبيق المخطط وفق القوانين والتشريعات، ومدى تطابقه مع آراء السكان المحليين أصحاب الشأن.
- **التوافقية:** وهذا متعلق بمدى اتساق المخطط والتنسيق الأفقي والشاقولي، ويقصد بالتنسيق الشاقولي مدى توافق المخطط المنتج مع تفويضات التخطيط الرسمي (القوانين والتشريعات) بالتنسيق مع الوحدات المحلية، أما التنسيق

الأفقي يتضمن مدى توافق المخطط مع السياسات والخصائص المكانية والخصائص المحلية للأحياء المجاورة الأفقية ومدى المشاركة على المستوى المحلي وهذا كله متعلق بمدى تجاوب الهياكل الإدارية لأهمية وضع المخطط بطرق سليمة لا يوجد فيها تجاوزات. تساعد المعايير الإدارية السابقة وكذلك منهجية التقييم السابقة التي تتضمن معايير عامة وخاصة للمخطط التنظيمي في جعل المخطط قابلاً للتنفيذ، خاصة إذا تم العمل على تطبيق معايير التخطيط التنظيمي المستدام الذي يضمن لجميع السكان أن يحصلوا على حاجاتهم الحيوية بطريقة تضمن بقاءها للمستقبل.

5-1-1- معايير التخطيط التنظيمي المستدام

أكدت العديد من المنظمات الدولية مثل منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية OECD، ومنظمة الأمم المتحدة UN، واللجنة الاقتصادية لأوروبا على أنه لتحقيق التنمية الحضرية المستدامة وتخطيط تنظيمي مستدام يجب العمل على تحقيق المعايير التالية [19]:

- تخفيض استهلاك الطاقة والإشعاعات لكل فرد في (مدينة، بلدة، المنطقة) إلى مستوى متدنٍ بالتوافق مع المعايير البيئية للتنمية المستدامة على المستوى العالمي.
- تقليل تحويل واستهلاك المناطق الطبيعية والأنظمة البيئية، وتقليل استهلاك مواد البناء الضارة بيئياً.
- استبدال الاستهلاك غير المحدود للمصادر الطبيعية إلى حلقات مغلقة تعتمد على المصادر المحلية.
- تأمين بيئة صحية لسكان المدينة وبدون تلوث وضوضاء، مع وجود مناطق خضراء كافية للتواصل مع الطبيعة.

تساعد معايير التخطيط التنظيمي السابقة في تعيين أهداف للمخطط التنظيمي وهذه خطوة هامة في نجاح المخطط، أما فيما يتعلق بعملية الإعداد ومحتواها التخطيطي فلا بد أن يرتبط ذلك بمعايير تشكيل استعمالات أراضي مستدامة وبتفعيل العمل وفق مبادئ التصميم الحضري المستدام والنقل الحضري المستدام.

5-1-2- التخطيط المستدام لاستعمالات الأراضي

يعرّف تخطيط استعمالات الأرض بأنه تقييم منهجي منظم للأرض واستخداماتها القائمة وللعوامل الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية بطريقة تساعد مستخدمي الأرض على اختيار أنماط استخدام مستدامة تزيد من الإنتاج وتلبي حاجات السكان وتحافظ على البيئة [8].

ويعد استعمالات الأراضي المتوازنة من الركائز الرئيسية في تخطيط المدن، إذ إنّ استعمالات الأراضي غير المخطط وفق الاستدامة يؤدي إلى الانتشار الحضري العشوائي ذي التأثيرات السلبية على التنمية، من حيث تغيير نوعية المناظر الطبيعية وزيادة الطلب على النقل الخاص وتخصيص الإسكان والفصل الاجتماعي، لذلك يلزم النظر في مسألة الأراضي بطريقة منهجية لأنها تربط بين النظم الفرعية للمدن من أنشطة اقتصادية وإسكان وخدمات من خلال بعدها المكاني وإدارة المعلومات، وهنا يجب أن تؤدي دوراً مستداماً في تأمين الخدمات الحضرية من حيث التركيب المكانية والتنموية معاً وفق استراتيجيات شاملة لاستخدام الأراضي تتضمن تحديد الأدوات والسياسات ومعايير تحديد كل نوع من أنواع الاستعمالات.

وفي الواقع حددت المعايير التخطيطية الدولية النسب العامة لاستعمالات الأراضي على مستوى المجاورة السكنية كوحدة أساسية للتخطيط على اختلاف حجمها وهي: الاستعمالات السكنية (40%)، والاستعمالات التجارية (15%) شبكة الطرق (15%) والمناطق المفتوحة (30%) [2]، ولكن لتوزيع أفضل لهذه الاستعمالات وفق

استراتيجيات شاملة فإنَّ منهجية تطبيق مبادئ الاستدامة في التخطيط تعتمد على تفعيل هذه المبادئ على كافة مستوياته.

ومن النماذج الناجحة في هذا المجال هو دليل تصميم المواقع الحضرية المستدامة للمجتمعات البريطانية **site design manual for BC British Columbia communities**، ويتم العمل وفق هذا الدليل ضمن مبادئ تحدد استراتيجيات للمخطط وهي: الاستفادة من خصائص الموقع، الاتصال والارتباط، مستوى الأنظمة، إنشاء مراكز، وظيفة واقتصاد الوسائل وفي مستويات حددها الدليل وهي **المنطقة (الحي)**، **والبلوك (جزء من الحي محاط بالشوارع)**، **والمقسم أصغر** وحده فراغية في النسيج العمراني، والمسارات، ويقوم هذا الدليل بتقييم وتخطيط الموقع بالاستناد على عناصر الاستدامة التي يتم تطبيقها في هذه المستويات متضمنة **البنية التحتية الخضراء، البنية المجتمعية، التكلفة والحركة** والتي تعبر عن محتوى الاستدامة في العمران بصورة شاملة، وتتضمن كل منها مؤشرات فرعية، ويوضح الجدول رقم (2) معايير تقييم استدامة مخططات استعمالات الأراضي ومؤشراتها [14].

جدول رقم (2): معايير تقييم استدامة مخططات استعمالات الأراضي

التكلفة	الحركة	البنية التحتية الخضراء	البنية المجتمعية
توفر الخدمات بشكل عادل	التدرج الهرمي لشبكة الطرق	المساحات الخضراء	جودة المرافق العامة
توفر فرص عمل قريبة من السكن	الانسيابية المرورية وتوفر عامل الأمان والخصوصية	الحفاظ على الموارد الطبيعية	توافر السكن الملائم
الاستفادة من المصادر المتجددة والموارد المحلية	كفاءة النقل العام	التنوع الحيوي	توافر مناطق الترفيه والاستجمام
الاستفادة من مياه الأمطار والمياه العادمة ومياه الصرف الصحي	التشكيل البصري للطرق	تجميع مياه الأمطار	المراكز الثقافية الحضرية

المصدر: [14]

تساعد المعايير والمؤشرات السابقة على تحديد اتجاهات المخطط التنظيمي لاستعمالات الأراضي أيًا كان المستوى التخطيطي، وبناء على هذه العناصر يتم تقييم المخطط حول مدى كفاية وجود هذه العناصر ضمن استعمالاته

5-1-3- مفاهيم التصميم الحضري في عملية الإعداد للمخططات التنظيمية

يُعدّ التصميم الحضري أداة لإنتاج مخططات استعمالات أراضي متكاملة على عدة مستويات يعتمد على معطيات كل مستوى لإمكانية القيام بالإجراءات والاهتمام بالمقومات المتوافرة لتوسيع وتطوير المناطق الحضرية سواء على المستوى الحضري أو الإقليمي الذي يتعامل مع المقياس الخاص به من خلال ربط الطبيعة والأرض وتنظيم العلاقة بين الفراغ والمبنى، وكلا المستويين يشكّلان الصيغة لإعداد المخطط التنظيمي، وبالتالي كلما كان التصميم الحضري مستداماً انعكس على استعمال الأراضي كمستوى أكبر وذلك إذا تمّ الالتزام بأسس تنظيم الفضاء الحضري المستدام المؤثرة في تركيب أي نسيج حضري من حيث تحقيق إمكانية الوصول (accessibility)، والتقارب (proximity)، واندماج الوظائف (functiona mix) حيث تشكّل هذه الأسس التدايير العامة على مختلف المستويات الحضرية منها مستوى المجاورة السكنية أو التجمع الحضري الأكبر والتي يجب أن تأخذ بالحسبان المبادئ التالية للتصميم الحضري المستدام على كل مستوى كما يلي [6].

◀ مستوى المجاورة السكنية:

- اعتماد وحدة المجاورة السكنية كوحدة تخطيطية أساسية من حيث التعامل مع مبدأ التصميم الإنساني الذي يؤكد تفاعل العمارة مع ساكنيها والبيئة، والاستخدام المتعدد للفراغ وقرب الفعاليات واعتماد النقل العام والمشى كوسيلة للنقل داخل المجاورة لتلبية احتياجات الإنسان بمسافة مشى (400م)، وزيادة الاكتفاء الذاتي ومن المفضل أن يكون حجم وحدة المجاورة المستدامة بحيث يتراوح عدد السكان بين 5000 نسمة للمدن الصغيرة ولا يقل عن 10000 نسمة للمدن الكبيرة.

◀ مستوى التجمع الحضري الأكبر (البلدة، المدينة، الإقليم): وتتحدد مكونات التصميم الحضري الجيد على هذا المستوى وفق الآتي [14]:

- التنمية الكثيفة من حيث زيادة الكثافة السكانية وتأمين الاستعمالات المتعددة ضمن المراكز والأحياء لكافة الفئات وقرب الفعاليات والخدمات بحيث لا يتجاوز زمن التنقل مشياً إلى العمل أو المنزل 10 دقائق، أي بنصف قطر تخديمي حوالي 400م وهذا المبدأ يطبق على مدى واسع من الكثافات للبلدات الصغيرة أو المدن الكبيرة .

- النقل الذكي بوجود شبكة النقل العام، وتصميم شوارع صديقة للبيئة لتشجيع استعمال الدراجات الهوائية والمشى كوسيلة تنقل يومية للمسافات القصيرة، وتأمين تسلسل هرمي للشوارع.

- الاستدامة: من حيث تقليل الأثر البيئي للتنمية، والتكنولوجية الصديقة للبيئة، وكفاءة الطاقة، زيادة الإنتاج المحلي وتخفيض قيادة المركبات من خلال الاستعمال الكفء للأراضي وحماية المصادر الطبيعية .

يتبين من متطلبات ومبادئ التصميم المستدام السابقة أن كل خطوة ومبدأ متعلق بوسيلة النقل الذي تحقق بيئة صحية وحضرية مستدامة، وهذا ما يفرض تساؤلاً ما هو دور ذلك في صياغة مخطط مستدام؟

5-1-4- دور تكامل النقل واستعمالات الأراضي في صياغة المخطط المستدام

إن العمل لنقل حضري مستدام ينطوي على توفير إمكانية التخطيط لسهولة الوصول لكافة الاستعمالات وتعني القدرة على تنفيذ مجموعة من الأنشطة اليومية بأقصى حد ممكن من الرحلات (للعمل والتسوق والتعليم) عن طريق وسائل نقل فعالة وعادلة من حيث التكلفة وحفظ الصحة وتقليل استهلاك الأرض ويتجسد هذا التكامل بين استعمالات الأراضي والنقل في عدة مبادئ تشكل بمجموعها الوسائل للبنية التحتية للنقل الحضري المستدام تطبق من خلال مستويات مختلفة لاستعمالات الأراضي وتتخذ بالحسبان عند إعداد المخطط من حيث [18]:

- تأمين التركيز في المركز مع مزيج من الاستعمالات في المراكز، مع تأمين مراكز تنموية محاذية للمسارات.
 - ربط النقل العام مع استراتيجيات استعمالات الأراضي وأسس التصميم الحضري المستدام.
 - ربط الشوارع وتحسين إدارة الطريق وإدارة المواقع وتحسين وصول المشاة ووصول الدراجات الهوائية.
- يتبين مما تقدم، أن التكامل بين استعمالات الأراضي والنقل والتصميم الحضري يعتبر مكوناً رئيسياً من مكونات إعداد المخطط التنظيمي المستدام للمدن ولا بد من اتباع الإرشادات الموجهة والمعايير لإنشاء مدن أكثر استدامة، ولكن هل هذه المعايير هي كفيلاً بإنشاء مخطط مستدام أم هناك معايير أخرى مطلوبة لكي تتم الموافقة على إصدار المخطط والتصديق عليه؟

5-1-5- معايير التصديق على المخطط التنظيمي المستدام

تعتبر معايير التصديق على المخطط ذات أهمية كبيرة لتقييم نجاح المخطط أو فشله، وبشكل عام تتطلب الموافقة على وثيقة المخطط ضرورة تحديد الأهداف للمخطط والغايات والمؤشرات، ولكن تختلف المعايير من دولة

لأخرى، لذلك ولاعتماده كوثيقة تنموية فإن المبادئ التي حددتها جهات دولية مختلفة تعد بمنزلة المعايير لاعتماد المخطط التنظيمي المستدام وتصديقه، ومنها:

▪ مجموعة التخطيط أنجيلو (APG) المعتمد الرسمي لدراسات التخطيط في

بورتلاندا والتي وضعت قائمة معايير لتقييم المخطط التنظيمي لمدينة ريدموند Redmond في بورتلاندا وتتمثل بما يلي [11]:

- تخطيط المناطق السكنية والتجارية وفق مبدأ المجاورة السكنية المعاصرة ووفق كثافات عالية من خلال تأمين مراكز أحياء ذات استعمالات مختلط وقرب الفعاليات الخدمية والتجارية والإسكانية لإمكانية تأمين سهولة الوصول وارتباط الشوارع بحيث لا تبعد الشوارع المحلية عن الرئيسية أكثر من 530م، وتأمين القرب من الشوارع للتشجيع على التفاعل الاجتماعي، ويجب أن تكون مواقف السيارات إلى جانب أو خلف الأبنية، وتصميم الشوارع السكنية بحيث تكون حركة المرور بطيئة.

- ضرورة الاتساق العمراني، وخلق هوية قوية للمكان أثناء تصميم المواقع العامة والشوارع والمنتزهات، والتصميم على أساس المقياس الإنساني، وإنشاء بيئة مريحة تشجع على التنقل مشياً أو بالدراجات الهوائية مع تأمين خدمات عامة يمكن الوصول إليها بسهولة بزمن لا يتجاوز 10 دقائق.

- معيار الاستدامة من حيث حفظ الطاقة والاستفادة من الطاقة الشمسية والتكيف مع التغير المناخي وحفظ مصادر المياه وإدارة النفايات وإعادة استخدامها، والتشاركية.

▪ معايير التخطيط لمدينة مستدامة في مدينة سكرمنتو Sacramento التابعة لولاية كاليفورنيا في الولايات

المتحدة والتي وضعت في الاتفاقية البيئية للأمم المتحدة مع مجلس المدينة للعام 2006 بهدف إنشاء مدينة مستدامة من خلال مخطط تنظيمي مستدام لمدينة سكرمنتو يتضمن سياسات حضرية يجب على حكومة المدينة تبنيها والالتزام بها ويمكن اختصارها فيما يلي [23]:

- تحسين كفاءة الطاقة، وتقليل المطلب الكهربائي، وتطوير مخطط حماية المناخ بالشراكة مع المجتمع والعمل على تخفيض إشعاعات الكربون والترويج لوضع برامج توعية للسكان حول موضوع التغير المناخي.

- تشجيع السكان على تخفيض استعمال السيارات والاعتماد على النقل العام والعمل لتحسين نوعية الهواء، وتقليل فترات توقف السيارات، والعمل على تخفيض مستويات الكبريت في الديزل والفيول بالتحكم في حركة الحافلات والسيارات.

- تقليل استهلاك المياه وتشجيع إعادة الاستعمال والتكرار المحلي من المواد.

- تعاون السكان المحليين وضرورة مشاركتهم في المساهمة في صناعة مستقبل مستدام.

يُلاحظ من كل المعايير السابقة أن إعداد المخطط يجب أن يتم بالتشاركية مع السكان المحليين لإبداء آرائهم ومشاكلهم بدءاً من مرحلة جمع المعلومات وصولاً إلى مرحلة وضع المقترحات وهذا يقلل نوعاً ما من الاعتراضات التي قد تقابل المخطط عند إعلانه، غير أنه في سورية ووفقاً للمرسوم التشريعي رقم 5 الصادر عام 1982 الخاص بإعداد المخطط التنظيمي العام لم يأخذ بالحسبان أي مشاركة للسكان في أي مرحلة من مراحل إعداد المخطط سوى من خلال الاعتراضات التي يجب أن تُقدم خلال شهر بعد إعلان المخطط وهذه الفترة غير كافية ليطلع جميع السكان على المخطط أو حتى أنه ربما لم يعلموا بصدوره خلال هذه الفترة.

لذلك وبالتحليل للمعايير المعتمدة من قبل الجهات الدولية المختلفة ومدى توافقها مع مبادئ تنمية المدن تبيّن أنّ المعايير تختلف من دولة لأخرى، ولكن هناك معايير تعتبر أساسية تعكس أهداف تنمية المدن المستدامة على المخطط من خلال شموليتها لأبعادها وبالمقابل أيضاً هناك معايير تعكس الظروف المحلية للمدينة أو الدولة، وبعد التعرف على معايير الموافقة على المخطط في كل من الجهتين السابقتين وبالاستناد إلى معايير التخطيط التنظيمي المستدام ومعايير استعمالات الأراضي المستدامة والتصميم والنقل المستدام، من الممكن تطوير معايير لتقييم المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية على أساسها بالاستفادة من تكرار المعيار الذي يعكس أحد أبعاد تنمية المدن، ويوضح الجدول رقم (3) معايير الموافقة على اعتماد المخطط كوثيقة تنموية.

جدول رقم (3) : معايير التصديق على وثيقة المخطط التنظيمي

السياسات	المعايير	الأبعاد
<ul style="list-style-type: none"> ◀ تخفيض استهلاك الطاقة، وتحسين إمكانية الإنتاج المحلي والإقليمي والتوجيه الصحيح لتحسين استعمال الطاقة الشمسية. ◀ التكيف مع التغير المناخي والعمل على تقليل انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون. ◀ دراسة سياسات حالة الهواء والصحيح ومصادر المياه وتأثيرات كل منها على التنمية. ◀ تخفيض استعمال السيارة الخاصة وتشجيع وسائل نقل بديلة (المشي الدراجات الهوائية) وتقليل فترات التوقف للسيارات ◀ إدارة المصادر الحضرية، والحماية من فيضان مياه الأمطار والصرف الصحي 	<ul style="list-style-type: none"> حفظ الطاقة وحماية المناخ نوعية الهواء والمياه 	البيئة
<ul style="list-style-type: none"> ◀ توفير مزيج من أنماط الإسكان والكثافات السكنية لجميع الفئات، وتأمين السكن بالقرب من الشوارع لتشجيع على التفاعل الاجتماعي وتطبيق مبدأ المجاورة السكنية من حيث مسافة مشي لا تزيد عن 400 م كنصف قطر تخدمي بزم 10 دقائق. ◀ تأمين الكثافة العالية للسكن لتقليل استهلاك الأراضي للتزويد بالفرغات بين المناطق لتمكين استعمال كفاء للخدمات والمصادر وتوفير خدمات تجارية مع تأمين سهولة الوصول ◀ توفير مراكز استعمالات مختلطة تتضمن أنشطة تجارية وإسكان ومناطق توظيف والربط بينها لتشجيع التفاعل الاجتماعي مع تأمين سهولة الوصول. ◀ إنشاء بيئة مريحة تتضمن شوارع للمشاة والدراجات الهوائية وتصميم أبنية للمقياس الإنساني "human scale" لخلق إحساس قوي بالمكان. 	<ul style="list-style-type: none"> المناطق السكنية 	الاجتماعية والمكانية
<ul style="list-style-type: none"> ◀ التدرج الهرمي للطرق ، وجود شبكة النقل العام وتصميم شوارع صديقة للبيئة لتشجيع استعمال الدراجات الهوائية والمشى كوسيلة تنقل يومية للمسافات القصيرة . 	<ul style="list-style-type: none"> المناطق التجارية 	
<ul style="list-style-type: none"> ◀ تخطيط مناطق الاستثمار الوظيفي ذات استعمال مختلط ، وتطوير مخطط للأعمال التجارية المحلية لخلق حوافز للمدينة 	<ul style="list-style-type: none"> التصميم الحضري النقل الذكي 	
<ul style="list-style-type: none"> ◀ إنشاء مخطط بالتشارك مع كافة فئات المجتمع المدني 	<ul style="list-style-type: none"> مناطق التوظيف 	الاقتصاد
	<ul style="list-style-type: none"> المشاركة 	الإدارية

المصدر : الباحثة بالاعتماد على عدد من الدراسات.

تعتبر المعايير السابقة بمنزلة الشروط للموافقة على تصديق المخطط وذلك بالتكامل مع معايير تخطيط استعمالات الأراضي المستدامة والتصميم الحضري والنقل المستدام حيث إنّ القرارات بشأن كل منها تكون وفق ما تتطلبه السياسات الحضرية وما تسعى إليه على مستوى تخطيط الاستعمالات أو النقل أو التصميم وهذا ما يبرز أهمية اتباعها وإدراجها من التصورات الهامة في الإعداد لمخطط تنظيمي توجيهي للمدن.

5-2- نحو تطوير معايير إعداد مخطط تنظيمي مستدام في مدينة اللاذقية

لقد تم وضع المخطط التنظيمي للعام 2008 لمدينة اللاذقية من أجل حل المشاكل التي تعاني منها، ولكن لم يلقَ النجاح اللازم وإنما انعكس سلباً وأصبح التحدي الأكبر لدى المعنيين وأحد أهم التحديات المواجهة لعملية التنمية بدلاً من أن يكون أداة تطوير للمدينة وتنميتها، وهذا ما تطلّب تحليلاً دقيقاً لمراحل تطور المخطط ومعرفة أسباب عدم اعتماده والمعايير التي تمّ إعداده على أساسها وتقييمها مع المعايير المفترضة للمخطط المستدام.

5-2-1- دراسة البنية الحضرية والسكانية والعمرانية لمدينة اللاذقية



تتميز محافظة اللاذقية بأهميتها الإدارية والوظيفية وبموقعها الجغرافي حيث تقع المحافظة في الزاوية الغربية الشمالية من سورية، وتتوضع على شاطئ البحر الأبيض المتوسط، وتبعد عن العاصمة دمشق مسافة 340 كم، كما هو موضح في الشكل رقم (2)

هذا الموقع أكسبها مزايا خاصة بها على عدة مستويات على مستوى المدينة (الخدمات اليومية) وعلى مستوى المحافظة (أهمية إدارية وخدمية) وعلى مستوى القطر (مزايا سياحية وترفيهية، مزايا اقتصادياً لوجود المرفأ). وهذه الأهمية لا بد من ان تُدرك عند إعداد المخططات التنظيمية للمدينة.

الشكل رقم (2): موقع محافظة للاذقية في سورية

المصدر: [9]

تُقسم المحافظة إدارياً إلى أربع مناطق وهي منطقة اللاذقية، منطقة جبلة، منطقة القرداحة، منطقة الحفة، وتعد منطقة اللاذقية المنطقة الإدارية الرئيسة ومركز المحافظة حيث تتبع لها المناطق الأخرى إدارياً ويوضح الشكل رقم(3) محافظة اللاذقية والتقسيمات الإدارية.

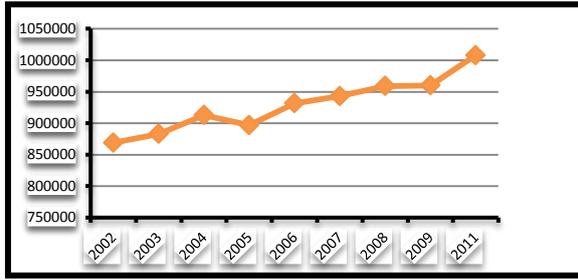


الشكل رقم (3): التقسيمات الإدارية لمحافظة اللاذقية

المصدر: [9]

وقد بلغ عدد سكان محافظة اللاذقية للعام 2011 (1008) ألف نسمة، وبذلك احتلت المرتبة العاشرة من حيث عدد السكان على المستوى الوطني لنفس العام[4]، وقد أظهرت نتائج التعدادات السكانية المتعاقبة لمحافظة اللاذقية والتي بدأت بأول تعداد في عام 2002 تزايد عدد سكان المحافظة بين الأعوام 2002-2011 بشكل ملحوظ، كما هو موضح في الشكل رقم (4)

و بمقارنة التركيب النسبي بين الريف والحضر على مستوى المحافظة تبين أن التركيب النسبي متقارب حيث بلغت نسبة الحضر (52%) بينما الريف (48%) للعام 2011، أي أن أكثر من نصف سكان المحافظة يعيشون في مدينة اللاذقية بالرغم من مساحتها الصغيرة لا تتجاوز (0.56%) من المساحة الكلية لسورية [3].



الشكل رقم (4): تزايد عدد سكان المحافظة بين 2002- 2011
المصدر: الباحثة بالاستناد إلى المجموعة الإحصائية للعام 2011

إنّ نمو عدد سكان الحضر في المدينة يحدث تغيرات ينشأ عنها احتياجات ومشاكل تستلزم أخذها بالحسبان عند إعداد المخططات، ولكن مع ذلك وبالرغم من النمو العمراني السريع الذي طرأ على المدينة لا يوجد مخطط يوجهها وإنما يتم التنظيم في المدينة وفق المخطط التنظيمي المصدق للعام 1984 أي ما يقارب مدة ثلاثين عاماً [3] نشأ خلالها تجمعات عشوائية عدة محيطة بالمدينة دون تنظيم. وقد فرضت هذه

التجمعات تحديات جديدة على المعنيين والمسؤولين، نتيجة الحاجات المتنامية لها في مجال الخدمات الحضرية يجب أن تؤخذ بالحسبان في عملية إعداد المخططات من حيث إمدادات طاقة أكبر ومزيد من البنى التحتية وتأمين النقل واستهلاك الأرض، ما يضع المدينة أمام تحدٍ كبير من خلال تغيير في سياسات وأسلوب التعامل مع عملية إعداد المخطط من حيث المبادئ الموجهة له ومدى تحقيقه لمعايير الاستدامة.

5-2-2- تقييم المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية الصادر للعام 2008

لقد تمّ التعاقد مع الشركة العامة للدراسات الهندسية والاستشارات الفنية على وضع مخطط تنظيمي جديد لمدينة اللاذقية عام 2001 ولمدة عشرين عاماً قادمة بهدف تنفيذ التوصيات الصادرة عن ندوة الواقع التخطيطي العمراني وتنظيم المدن وتشريعات نظم البناء وأفاق تطويرها المنعقدة في اللاذقية عام 2000 [3].

ومنذ عام 2001 كانت البداية لدراسة مشروع المخطط التنظيمي الجديد الذي تمّ إعداده على ثلاث مراحل:

- المرحلة الأولى : مدتها 14 شهراً.
- المرحلة الثانية مدتها 10 أشهر.
- المرحلة الثالثة مدتها 14 شهراً.

والهدف الرئيسي للمخطط التنظيمي حسب ما تضمنه البرنامج التخطيطي هو التنمية الإسكانية وتعزيز دورها السياحي، أما الأهداف الفرعية فهي على المستوى الوطني جعل مدينة اللاذقية جاذبة للفعاليات في إطار تحقيق التوازن للمدينة مع بقية المدن السورية، وعلى مستوى المحافظة جعل المدينة جاذبة للفعاليات البشرية، وتحقيق أعلى مستوى من الخدمات بين الريف والمدينة، وعلى مستوى المدينة تأمين مستويات مختلفة للإسكان، وتأمين الخدمات للسكان واعتماد أسلوب القطاعات في التنمية واعتبار السياحة هي القطاع الأهم، وعلى مستوى المناطق العشوائية محاولة عدم امتدادها وتنظيمها ذاتياً [3].

انطلاقاً مما تقدّم، تمّ القيام بتقييم أهداف البرنامج التخطيطي تبعاً لمعايير المخطط التنظيمي المستدام المستنتجة نظرياً فيما يتعلق بمعايير إعداد المخطط والمعايير الإدارية ومعايير استعمال الأراضي والتصميم الحضري وتكاملها مع النقل الحضري.

5-2-3- المراحل التفصيلية المتبعة ومجالات العمل ومعايير التصديق على المخطط.

تضمن المخطط رؤية عامة عن الهدف الأساسي لمشروع المخطط تبلورت في مراحل إعداده وهي [3]:

◀ المرحلة الأولى: مؤلفة من جزئين، الأول مدته 8 أشهر تمّ فيه جمع المعلومات والإحصاءات المتعلقة بالمحافظة وتقييم المخطط للعام 1984 الذي تم تصديقه فيما بعد دون وجود مخططات طبوغرافية، وقد تمّ إعداد المخطط الهيكلي الذي تألف من 42 مخططاً وتقريراً عن الوضع الراهن للمحافظة. أمّا الجزء الثاني فكانت مدته 6 أشهر وتناول

تحليل المعلومات ووضع البرنامج التخطيطي للمناطق المقسمة (البرمجية) وفق أسس التخطيط العمراني الموضوعة في المرسوم 5 لعام 1982، والمخطط الهيكل والبرنامج الإسكاني، ويوضح الشكل رقم (6) المناطق المقسمة (البرمجية) [3] ◀ أما المرحلة الثانية: فتضمنت إعداد المخططات التنظيمية التفصيلية وفق البرنامج التخطيطي الموضوع في المرحلة الأولى والذي تضمن المواضيع التالية:

• البرنامج التخطيطي للمناطق البرمجية المكونة للمدينة من تحديد الأراضي الفارغة ومناطق إعادة التأهيل والتوظيف، ومناطق السكن العشوائي.

• البرنامج التخطيطي لمناطق التوسع يتضمن مقترحات استناداً إلى معطيات المرحلة الأولى.

• البرنامج التخطيطي على مستوى كامل المدينة، يتضمن مخطط الشبكة العامة الطرقية والأسس التنظيمية للشوارع وحل كافة التقاطعات الطرقية في المدينة ومراكز الانطلاق وأنواعها، والمخططات الإيضاحية للفكرة التخطيطية.

◀ أما المرحلة الثالثة: فقد حُصصت لإعداد المخططات التفصيلية وتحديد المرحلة التنفيذية ل 10 سنوات الأولى من المخطط التنظيمي العام، ووضع برامج وخطط تطوير للمناطق البرمجية وأولويات البدء بتنفيذ

المخطط التنظيمي العام وآليات تنفيذ المخطط العام.

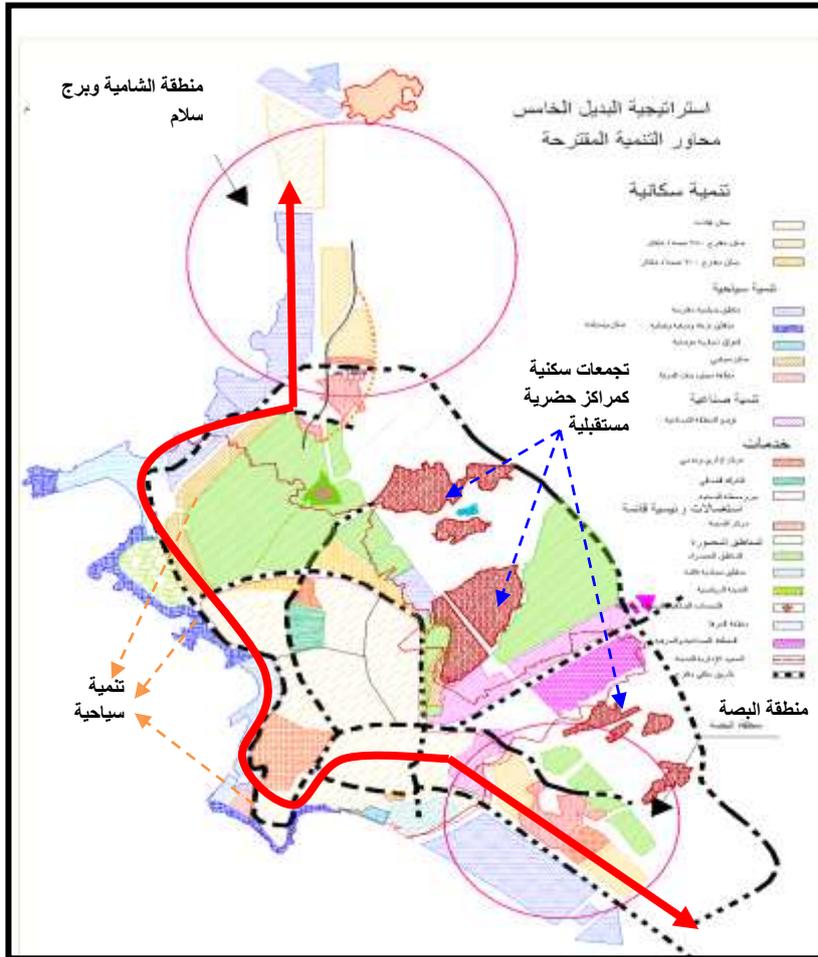
الشكل رقم (6): المناطق المدروسة ضمن المخطط للعام .
المصدر: [3]

وفيما يتعلق بالأسس التخطيطية العمرانية المعتمدة والتي وضع البرنامج التخطيطي على أساسها فهي كالاتي:

- ✓ الاستعمالات المتعددة للأراضي من أجل تلبية النقص في الاحتياجات.
- ✓ زيادة نسبة الاستعمال في المخططات التنظيمية المصدقة.
- ✓ لحظ استعمالات الأراضي في مناطق المخالفات من خلال إعادة تنظيمها وتأمين الخدمات الضرورية لها.
- إضافة إلى ذلك هناك أسس وتوجهات خاصة تمّ اعتمادها في إعداد المخطط الهيكلي العام ومنها اعتماد التوسع الشريطي للمدينة لتحقيق غايات جمالية لتوضع المدينة على البحر وضبط التوازن الديموغرافي بين المدينة والتجمعات السكانية المحيطة وتخفيف العبء عنها من خلال تحقيق تجمعات حضرية متممة جديدة حول المدينة، وتوجهات مستقبلية بعيدة المدى لتنمية سياحية إقليمية شمالاً نحو أم الطيور وجنوباً نحو البصة وصولاً إلى جبلة، وتحديد مناطق توسع تستوعب التقديرات السكانية النهائية للعام 2025 والتي بلغت ما مقداره (229118) نسمة وتحقيق توازن التوزيع الهرمي لمراكز الخدمات.

كما تم اعتماد ثلاث استراتيجيات للتوضع والانتشار للتنمية العمرانية للمدينة وفقاً لما يلي:

- الانتشار الطبيعي للمدينة في الشمال والشمال الشرقي بشكل متراس ومستمر.
- الانتشار العمراني للمدينة على شكل نجمي في محيطها.
- الانتشار العمراني الشريطي للمدينة باتجاه شمال وجنوب المدينة، وقد تم وضع خمسة بدائل للتنمية العمرانية اعتمد منها استراتيجية البديل النهائي الخامس كما هو موضح في الشكل رقم (7).



الشكل رقم (7): استراتيجية البديل النهائي المعتمدة في المخطط التنظيمي الصادر عام 2008

[المصدر: 3]

يلاحظ مما تقدّم أن الاستراتيجية المقترحة والمعتمدة في إعداد المخطط التنظيمي للمدينة قد ركزت على التنمية السكانية والسياحية فقط وإهمال جوانب التنمية الأخرى، كما أنّها اعتمدت على القطاع السياحي كقطاع رائد في المدينة وهذا أمر جيد، ولكن لم يتم التوجه نحو التنمية الزراعية كقطاع أساسي رديف إضافة إلى السياحة، وكذلك لم يؤخذ بالحسبان إمكانية توفير مناطق توظيف واستثمارات محلية لزيادة الإنتاج المحلي وللمنع الهجرة ومكافحة الفقر الحضري، ولم تراعى مسألة تكاليف تأثير كل جانب على الآخر إذ إنّ اقتراح الانتشار العمراني يكون على حساب الأراضي الزراعية والقرى المجاورة والمحيطة بالمدينة الأمر الذي له أثر سلبي

على البيئة نتيجة عدم التوازن في استهلاك الأراضي لامتداد العمران ونقص المساحات الخضراء وزيادة أطوال الطرق وبالتالي زيادة التكاليف الاقتصادية والبيئية والصحية.

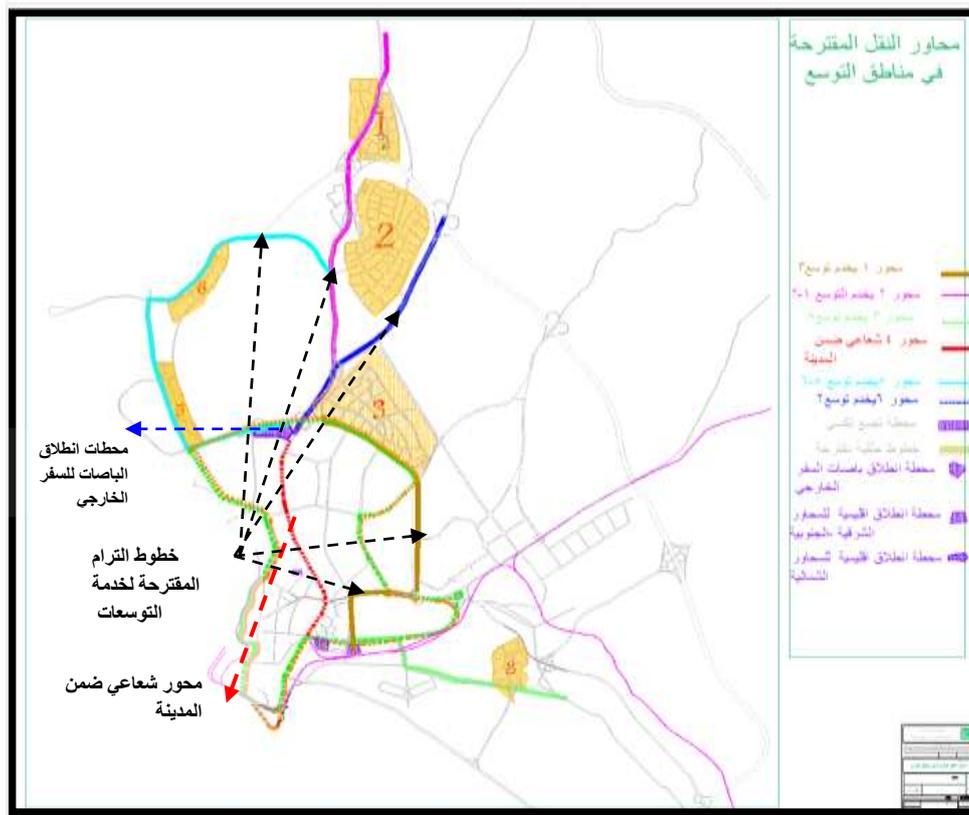
5-2-4- تحليل استعمالات الأراضي وأسس التصميم والنقل الحضري المقترحة في المخطط التنظيمي

إنّ مخطط استعمالات الأراضي في المدينة يتكون من حراج ومناطق زراعية وتبلغ نسبتها (77%) تقريباً والباقي (16%) تجمعات سكنية وطرق وبيحيرات و(7%) عبارة عن أراضٍ قابلة للزراعة على مستوى المدينة، أي أنّ الأراضي الزراعية تشكل 43,6% من مساحة المدينة والمناطق السكنية 21,49% والمناطق المفتوحة (4%)، والمساحات العامة (15%)، والسياحية (4,95%)، والخالية (2,16%)، ومنطقة المرفأ (3,345%) والصناعية (3,39%) [3].

تبيّن الأرقام السابقة ندرة الأراضي المتوافرة للتنمية العمرانية في المحافظة ما يجعل الأهمية بمكان التخطيط المتوازن للمحافظة على الموارد الطبيعية من جهة وتأمين احتياجات السكان المتزايدة من جهة أخرى، ولكن بالرغم من ذلك تبين من خلال تطبيق منهجية المفاهيم الشاملة لمخطط استعمالات الأراضي المستدامة وهي البنية التحتية الخضراء والبنية المجتمعية والحركة والتكلفة على مقترحات المخطط الصادر أنه في مجال :

◀ **البنية التحتية الخضراء:** لوحظ في المخطط ندرة المساحات الخضراء أو الحدائق وخصوصاً في مركز المدينة، وهذا نتيجة الاهتمام بمسألة التنمية السكانية وتخصيص لها النسبة الأكبر من الأراضي واعتماد مبدأ التوسع وليس التركيز وكذلك لهدف الحفاظ على بعض المناطق المركزية التي تتضمن فعاليات اقتصادية وإدارية وتجارية وترفيهية، وقد اقترح إيجاد أشرطة حماية حول الطرق الهرمية ومحطة المعالجة في دمسرخو وعلى امتداد السكك الحديدية، أمّا على مستوى مناطق التوسع المقترحة تمّ اقتراح إعطاء هرمية للمناطق الخضراء ولحظ ملاعب في الأحياء، وتمّ العمل على إعادة تأهيل المناطق الفارغة لسد احتياجات المدينة، كما أنه تمّ نقل مستودعات المرفأ والصناعات الموزعة إلى المنطقة الصناعية ولكن لإعادة تنظيمها كسكن وتجارة ونقل ومناطق خدمية، من ناحية أخرى فإن الشريط الساحلي المقترح لم يدرس وجود مساحات خضراء شريطية على البحر، وإنما تركزت التنمية حول المنشآت السياحية بالرغم من أنّ الوجهة البحرية تُشكّل المتنفس الوحيد لسكان المدينة، وبذلك قد يؤدي نقص تواجد العناصر الطبيعية إلى ضعف في النسيج الحضري للمدينة وإلى تناقص التنوع الحيوي.

◀ **البنية المجتمعية:** بالنسبة لمسألة البنية التحتية وبالرغم من أن الشروط الفنية الخاصة لتقييم المخططات



الشكل رقم (8): مقترحات لتحسين النقل في مدينة اللاذقية

المصدر: [3]

تضمنت ضرورة وجود مخططات لدراسة المياه والصرف الصحي والكهرباء، إلا أنه لم تُلحظ كيفية توصيلها لمناطق التوسع المقترحة والخدمات الضرورية إلاّ وفق الإمكانيات المتوافرة من الأراضي الشاغرة ولمناطق التوسع المقترحة ويعود ذلك إلى عدم الانتباه لهذا الأمر في دفتر الشروط الفنية الخاص بمشروع المخطط، وأمّا السكن فقد كان من ضمن الأهداف

توفير المساكن لجميع الفئات ولكن لم يُترجم ذلك من خلال مشاريع تثبت مدى فعالية هذا الهدف وكيفية تحقيقه واقياً، وكما اقتصرت مناطق الترفيه على المشاريع السياحية المقترحة والتي تتوسع شمال وجنوب المدينة، باستثناء المنطقة المقترحة بدلاً عن مناطق مستودعات المرفأ وإقامة أماكن للتسليّة والترفيه كمتنفس ضمن المدينة فقط، وتمّ اقتراح كافيتريات وملاعب ومسارح ومدراجات ضمن المساحات المفتوحة في مناطق التوسع على أن يتمّ دراستها مفصلاً.

◀ **البنية التحتية للنقل:** تأخذ شبكة الطرق الشكل الشعاعي، وإنّ حجم هذه الشبكة جيد لكنها تعاني من ضعف في الأداء بالرغم من الحركة السكانية اليومية النشيطة باتجاه المدينة من مناطق المحافظة (بحدود 60 ألف قادم) بهدف العمل أو لقضاء الاحتياجات اليومية أو التعليم أو غيرها من الخدمات، فهي تحتاج إلى ربط حلقي بين المناطق وهذه جزء من اقتراحات البرنامج التخطيطي في المرحلة الثانية مع تحسين المواصفات الفنية كما اقترح إنشاء خطوط نقل بحري بين المناطق السياحية والشاطئية على طول الواجهة البحرية، ويوضح الشكل رقم (8) مقترحات لتحسين النقل في المدينة [3].

يلاحظ وجود تدرج هرمي حسب حاجيات المحافظة نوعاً ما، ولكن تمّ اقتراح الدمج بين الطرق المركزية واللامركزية لتوزيع الخدمات وهذا الدمج يسبب خلطاً بين المرور المحلي والإقليمي ويقلل من عامل الأمان في محيط البيئة السكنية ويضعف التواصل الاجتماعي، وقد اقترح تنظيم بعض الشوارع بحيث تسمح بحركة مختلطة للمركبات والمشاة وهذا لا يحقق شروط المجاورة السكنية المعاصرة، وكما اقترح ممرات للمشاة وطرق خاصة بها ولكن في ساعات محددة، وحددت طرق لخدمة مناطق التوسع ولكن دون اقتراح لمسألة النقل العام بل تخصيص مواقف طابقيّة للسيارات الخاصة وهذا يشجع على زيادة ارتياد السيارة الخاصة وبالتالي زيادة الازدحام. كما تخلو المقترحات من أماكن وجود لممرات تنموية خدمية ومن عناصر للجذب وعناصر التشكيل البصري كالكافيتريات والاستراحات وهذا يضعف القيم الجمالية والتواصل الاجتماعي وهذا عائد إلى عدم التركيز على مبدأ التجديد الحضري وخاصة في مركز المدينة.

◀ **التكلفة:** من خلال تحليل تركيب القوى العاملة تبين أنه تتوزع النسب في محافظة اللاذقية على الشكل التالي: (66%) تعمل بالسياحة والتجارة والنقل وأنشطة أخرى، 21% تعمل بالزراعة، 13% تعمل بالصناعة [3]، وعليه يتبين أنّ النسبة الكبيرة من القوة العاملة والبالغة (66%) تعمل في قطاع الخدمات أما الباقي فيعمل في قطاعي الزراعة والصناعة، وبالرغم من أنّ المحافظة منتجة زراعياً فإنها تعاني من نقص من أسواق لتصريف المنتجات الزراعية، وتمّ التأكيد على مسألة التنمية الاقتصادية من خلال قطاع السياحة فقط، كما أنّ نقل المناطق الصناعية الخفيفة إلى المدينة الصناعية وبعيداً عن السكن لا يوفر فرص عمل قريبة من السكن إلا لبعض الوظائف الإدارية والتعليمية وبالتالي زيادة تكاليف النقل، ومن ناحية تأمين الخدمات للمدينة فقد اعتمدت فكرة تجميع الخدمات التعليمية خارج المدينة لتخديم المدينة وتوسعها إلا أنّ ذلك لم يحقق المعايير التخطيطية لأنصاف أقطار التخديم وفق المجاورة السكنية ولم يلبي حاجات السكان، أمّا عن مسألة توصيل المياه والكهرباء والصرف الصحي أو الاستفادة من مياه الأمطار فلم تُلحظ أية دراسة لتأمين ذلك.

بعد دراسة تحليلية للمخطط التنظيمي الصادر للعام 2008 من خلال تطبيق معايير الاستدامة وكتابة المؤشرات الدالة على مدى التزام المخطط بهذه المعايير ومن خلال رصد كافة الجوانب التي توضح مدى توافقه مع المحددات المطلوبة، تمّ القيام بوضع أوزان رقمية عن كل مؤشر من هذه المؤشرات حسب اقتراب أو تباعد محتوى المخطط عن مفاهيم الاستدامة، وقد أعطي لكل عنصر من العناصر الأساسية الأربعة نسبة معينة من خلال مدى لحظه واعتماده

في المخطط وأهميته بالنسبة للمدينة، ومن منطلق أن الهدف الرئيسي للبرنامج التخطيطي هو التنمية الإسكانية والسياحية والذي تمّ وضعه استجابة للتحديات المواجهة للمدينة يمكن إعطاء عنصر البنية المجتمعية الذي يتضمن المؤشرات الدالة على مدى تحقيق هذه التنمية النسبة الأكبر (35%) ولمعايير الفرعية الأربعة نسبة (8.75%)، يليه عنصر الحركة بنسبة (25%) نظراً لدور النقل الهام والأساسي في تحقيق تنمية الإسكان والسياحة وقد أخذت معايير الفرعية نسبة (6.25%)، أما عنصر النسيج الأخضر والتكلفة فقد تمّ إعطاء كل منهما نسبة (20%) على فرض أن تقلّ هذين العنصرين لهما نفس الأهمية من حيث تأثير كل منهما في الآخر والتكاليف المترتبة على كل منهما إذا لم يتمّ التخطيط المتكامل فيما بينهم وقد أخذت المعايير الفرعية لكل من هذين العنصرين نسبة (5%)، واستناداً إلى ذلك تمّ وضع نتائج رقمية لتحليل سياسات البرنامج التخطيطي للمخطط التنظيمي المقترح لمدينة اللاذقية عام 2008 كما هو موضح في الجدول رقم (4).

الجدول رقم (4): نتائج تحليل البرنامج التخطيطي المقترح للمخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية الصادر للعام 2008

النسيج الأخضر 20%	البنية المجتمعية 35%	التكلفة 20%	الحركة 25%
المساحات الخضراء (2%)	تامين المرافق العامة (5.5%)	توفير الخدمات بشكل عادل (3%)	التدرج الهرمي (5%)
الحفاظ على الموارد الطبيعية (2.5%)	توفير المسكن الملائم (5%)	توفر فرص العمل القريبة من السكن (2%)	الانسيابية المرورية والامان (3.5%)
التنوع الحيوي (2%)	توفير مناطق الترفيه والتسلية (4.5%)	الاستفادة من المصادر المحلية (3%)	كفاءة النقل العام (3.5%)
تجميع مياه الامطار (2%)	توفر المراكز الثقافية والحضرية (3%)	الاستفادة من مياه المطر ومياه الصرف (2%)	التشكيل البصري للطرق (2.5%)
8.5%	18%	10%	14.5%
51%			

المصدر: إعداد الباحثة

تبيّن من الجدول السابق رقم (4)، أنّ المخطط التنظيمي العام المدروس والمقترح من قبل الشركة العامة للدراسات لا يحقق إلا (51%) فقط من معايير الاستدامة، لذلك لا بد من إعادة النظر في البرنامج التخطيطي للمخطط والعمل وفق معايير الاستدامة قدر الإمكان بما يلائم احتياجات مدينة اللاذقية.

من جانب آخر، وفيما يتعلق بالجانب الإداري فقد أظهرت المقابلات مع المعنيين في مجلس مدينة اللاذقية والجهة الدارسة في الشركة العامة للدراسات الهندسية والاستشارات الفنية عند تقييم الواقع الإداري ومن خلال عدة جوانب مايلي:

■ **التعاون والتنسيق:** لم يكن هناك تنسيق بين الجهود المحلية من حيث ربط الحقائق مع الوثائق المتعددة للمخطط وخاصة أن المخططات المقدمة من قبل مجلس المدينة تعاني من نقص في المعلومات، فقد تبيّن من خلال دراسة الإرساليات التي قامت بإرسالها الجهة الدارسة إلى مجلس المدينة والتي تتطلب إعادة إرسال مخططات تفصيلية أكثر وضوحاً لتقييمها ووضع مقترحات بشأنها لم يكن هناك أي تعاون أو رد على ما جاء في الإرسالية من قبل المجلس وبالرغم من ذلك فإن الجهة الدارسة تابعت العمل وفق ما يتوافر لها من مخططات غير دقيقة وهذا أدى بدوره إلى ضياع الوقت والتأخر في إعداد المخطط [3].

■ **الكوادر الاختصاصية:** تضمن الفريق الدراس 16 استشاري تخطيط مدن من فريق التدقيق و4 استشاريين تخطيط مدن من الجهة الدراسة، ولكن لم يوجد اختصاصي تنمية حضرية مستدامة وتخطيط استعمالات أراضٍ وتصميم حضري مستدام [3].

■ **التشاركية:** عدم وجود مشاركة فعلية مع السكان المحليين أو ممثلين عنهم من أعضاء مجلس المدينة في وضع أهداف للمخطط.

■ **عدم وضوح الرؤية التنفيذية للمخطط** من قبل الجهات المعنية في مجلس المدينة وعدم توضيح هذه الرؤية للسكان مما أدى إلى مجموعة اعتراضات مقدمة من قبل السكان بلغ عددها 13 ألف اعتراض كان معظمها حول مناطق المخالفات والتي بلغت نسبة الاعتراضات بشأنها حوالي (64%) لعدم الرغبة في تنظيمها من قبل السكان، وبالرغم من ذلك لا يوجد تجاوب أو تعاطي معها من قبل مجلس المدينة، إذ إنّه لحينه لم يتم دراستها واقتراح الحلول لها من قبل اللجنة الإقليمية.

الاستنتاجات والتوصيات:

أشارت الدراسة إلى مجموعة النتائج التالية:

- نقص الوعي والمعرفة بمفهوم التنمية الحضرية المستدامة والمخطط التنظيمي المستدام لدى المعنيين والقائمين على التخطيط في محافظة اللاذقية.
- إن العمل على إعداد المخطط التنظيمي المستدام بما يشمل ذلك من تعديلات سياسية تخطيطية وإدارية يعد خطوة أولية لتفعيل العمل بالتنمية الحضرية المعاصرة في المدن السورية وأقاليمها.
- محدودية المعايير المعتمدة في إعداد المخططات التنظيمية للمدن السورية، حيث اقتصر على معايير كمية خاصة باستعمالات الأراضي وأنظمة البناء فقط وتحدد القوانين والتشريعات، بينما تنطلق معايير المخطط المستدام من التحليل المنطقي الشامل لمفهوم الاستدامة.
- إنّ التكامل بين استعمالات الأراضي والنقل والتصميم الحضري المستدام من المكونات الأساسية في عملية إعداد مخطط تنظيمي مستدام يحقق مدن أكثر استدامة.
- محدودية الإمكانيات الفنية والإدارية للجهات القائمة على إعداد المخطط مع عدم وجود اختصاصي تنمية حضرية مستدامة من ضمن الجهة الدارسة للمخطط التنظيمي لمحافظة اللاذقية.
- إنّ المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية والذي تمّ إعداده في عام 2008 وفق البرنامج التخطيطي المقترح لاستعمالات الأراضي لا يحقق إلا (51%) فقط من شروط ومبادئ الاستدامة وهذا الرقم لا يلبى احتياجات المحافظة على الأمد القصير والبعيد.
- إن غياب التعاون من قبل مجلس مدينة اللاذقية مع الجهة الدارسة للمخطط، وكذلك غياب مشاركة للسكان في عملية الإعداد وحتى في مسألة مناقشة الاعتراضات من الأسباب الرئيسية في عدم اعتماد مخطط تنظيمي ناجح يوجه عملية التنمية في المدينة.
- **بناءً على ما سبق، يقدم البحث مجموعة التوصيات التالية:**
- ضرورة تفعيل العمل وفق مبادئ وسياسات التنمية الحضرية المستدامة الذي تتكامل فيها الأبعاد التنموية (البيئية والاجتماعية والاقتصادية والمكانية والإدارية) أي التكامل ما بين العمل الهندسي والتنموي.

- يجب اعتماد معايير الاستدامة في عملية إعداد سياسات البرنامج التخطيطي للمخطط في مدينة اللاذقية وغيرها من المدن السورية من حيث أخذ بالحسبان حماية البيئة والعدالة الاجتماعية والكفاءة الاقتصادية والتشاركية واعتبار هذا أولوية هامة لتفعيل وتجسيد عملية التنمية الحضرية المستدامة على أرض الواقع.
- ضرورة العمل وفق معايير التكامل بين استعمالات الأراضي والتصميم الحضري والنقل المستدام عند إعداد المخطط التنظيمي في محافظة اللاذقية من حيث:
- دمج الاستعمالات سواء في المركز أو التوسع المقترحة بما يحقق قرب الفعاليات وسهولة الترخيم وتقليل مسافة وزمن الرحلة وذلك وفق وحدة المجاورة السكنية المعاصرة وتأمين الترخيم لها وفق أنصاف أقطار الترخيم المطلوبة للمجاورة.
- يجب وجود شبكة لشوارع المشاة والدراجات الهوائية ضمن مركز المدينة والتجمعات المحيطة بالمدينة مع تأمين سهولة وصول النقل العام إلى المركز سواء عن طريق الحافلات أو خطوط الترام وفق الإمكانيات المتاحة، وكذلك توفير مساحات خضراء وحدائق في المركز والمناطق المحيطة.
- تفعيل التنمية الزراعية كقطاع رديف للتنمية السياحية في المحافظة وبما يتلاءم مع متطلبات التنمية الحضرية لما لهذا الأمر من فائدة من الناحية البيئية والاقتصادية والاجتماعية من حيث زيادة فرص العمل وزيادة المردود المحلي والحفاظ على الأراضي الزراعية.
- إيلاء المزيد من الاهتمام لمسألة توافر الهياكل الإدارية والتخطيطية ذات خبرة بعملية التنمية الحضرية المستدامة وإعداد المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية، وإنشاء جهة وطنية رسمية مرجعية رديفة لوزارة الإسكان والتنمية العمرانية ومختصة بتنمية المدن السورية وأقاليمها وتوجيهها نحو الاستدامة بما في ذلك عملية إعداد المخطط التنظيمي المستدام.
- إن تفعيل المشاركة المجتمعية من أهم الخطوات في عملية التنمية وفي عملية إعداد المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية.

المراجع :

- 1- الجمهورية العربية السورية، وزارة الإدارة المحلية، مجموعة القوانين والأنظمة العمرانية. الفصل الثاني، التنظيم. 65.
- 2- السيد خيرى، بشاير.، محمد الحسينى، عمر. تحليل الوضع القائم مقارنة بالمعايير التخطيطية والمخطط الأصلي لمجاورة سكنية - (دراسة حالة فى حى مدينة نصر). كلية الهندسة، جامعة عين شمس، مصر، 2000، 19ص
- 3- الشركة العامة الدراسات الهندسية والاستشارات الفنية، مذكرة توضيحية لواقع سير العمل في مشروع دراسة وتطوير وتحديث المخطط التنظيمي العام لمدينة اللاذقية، الجهة الدارسة للمخطط ، 2013.
- 4- المجموعة الإحصائية للعام 2011 ، الفصل الثاني : السكان والمؤشرات الديموغرافية. جدول 2/3
- 5- خليفة محمد علي، ندى. التأثيرات البيئية للمنطقة الصناعية في المدن. مجلة المخطط والتنمية، جامعة بغداد، العدد 23، 2011، 87-107
- 6- كاظم الكندي، ساجدة. أثر الاستدامة والتنظيم الفضائي لوحدة الجيرة في البيئة السكنية. مجلة الهندسة، جامعة بغداد، مجلد 18، العدد 2، 2012، 19-38
- 7- صغير، أحمد طه. المؤشرات والمرصد الحضرية للدول والمحليات العربية: دليل تدريب. المعهد العربي لإنماء المدن، 2000.

8- محمد غنيم، عثمان تخطيط استخدام الأرض الريفي والحضري: إطار جغرافي عام. عمان، دار صفاء للنشر والتوزيع، 2001، 157.

- 9- موقع وزارة السياحة في سورية، الساحل السوري والتقسيمات الإدارية، <http://www.syriatourism.org/>
- 10- AISHUWAIKHAT·H .*Developing Spatial Urban Planning Guidance for Achieving Sustainable Urban Development*. GBER Vol. 5 No. 3 ،King Fahd University of Petroleum & Minerals، 2006، 51- 66p
- 11- Angelo Planning Group (APG).*City of Redmond- Urban Holding Area Master Planning Requirements and Approval Process*. Sera، Community Development Department، Prepared by: Angelo Planning Group، Portland، 2006،75p
- 12- BICKEL·P .*Sustainable Mobility, policy Measures and Assessment (SUMMA)- Setting the Context for Defining Sustainable Transport and Mobility*. Final version 2.0, European Commission – Directorate General for Energy and Transport, 2003
- 13- CitiesAlliance.،ICLEI.،UNEP.*Liveable Cities*. The Benefits Of Urban Environmental Planning، A Cities Alliance Study on Good Practices and Useful Tools ،2007 ،162p
- 14- CONDON·P .*Sustainable urban landscapes: site design manual for British Columbia communities*. University of British Columbia, 2003 ، 153p
- 15- Energy، Environment and Sustainable Development programme.*SHE Sustainable Housing in Europe،STATE OF THE ART REPORT, FRANCE*. Key Action4 ، "City of Tomorrow & Cultural Heritage"، European Comission،2002، 40p.
- 16- ERKAN·P .*ANEW AND SOFT' URBAN PLANNING PARADIGM:THE STRATEGIC SPATIAL PLANNING*. Suleyman Demirel University، Department of City and Regional Planning، TURKEY،2009،89-100
- 17-FRANCOISK·J .*French urban planning tools and methods renewal*. ISoCaRP congress، 2005، p2
- 18- INTEGRATING LAND USE AND TRANSPORT .*Improving Transport Choice. Guidelines for planning and development*, NSW Department of Urban Affairs and Planning, Australia، 2001، 68p
- 19- NÆSS·P. *Urban Planning and Sustainable Development"*. European Planning Studies, Vol. 9, No. 4, 2001،504-524p
- 20- NICOLAU·L.،APPLETON·E.*Creating successful master plans*. Commission for Architecture and the Built Environment (CABE)، A guide for clients، CABE، London، 2008،159
- 21- OLIVEIRA·V .، PINHO·P .*The implementation of municipal master plans and the ongoing evaluation process*. CITTA-Research Centre for Territory ،Transports and Environment Faculty of Engineering, University of Oporto،Vienna،2005 ،1-8.
- 22- RICHARD·K .*Using content analysis to evaluate local master plans and zoning codes*. Land Use Policy، USA, University of Michigan، 2008،432-454p
- 23- UNITED NATION URBAN ENVIRONMENTAL ACCORDS .*Creating ASustainable City -A Master Plan to Move the City of Sacramento Towards Sustainability*. Sacramento، Report، 2005،17p