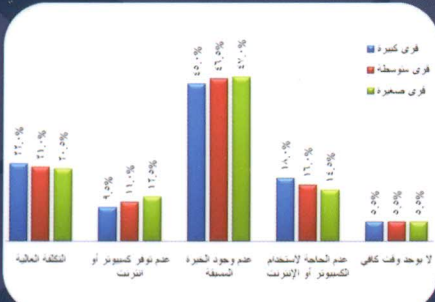
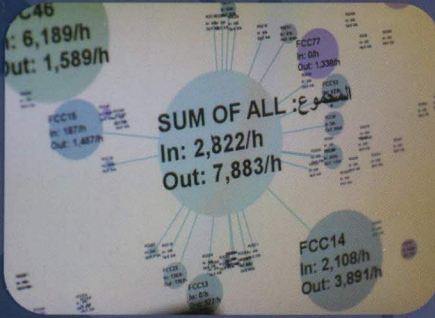


# المجلة التقنية للبناء

## تقنية البناء Building Technology

العدد الرابع والعشرون - ١٤٣٣هـ



وَرَاةُ الشُّنُونِ الْبَلَدَةِ الْقَوِيَّةِ

مجلة معمارية ، هندسية فنية ، متخصصة  
محكمة تصدر عن وزارة الشؤون البلدية والقروية

Specialized Architectural, Engineering & Technical Reviewed  
Magazine issued by The Ministry of Municipal & Rural Affairs.

### الحفاظ على المناطق التراثية في المدينة الإسلامية وإعادة تأهيلها "دراسة مقارنة لتجارب سابقة"

أ.د. محمد عماد نور الدين (السعودية)

د. حاتم جلال عبد العظيم (قطر)

### قياسات التدفق في منطقة الجمرات أثناء موسم الحج في عام 1431هـ

د.م. أندروس جوهانسون (المملكة المتحدة)

د.م. سليم البوسطة (السعودية)

### مقارنة اشتراطات وقوف السيارات في المملكة العربية السعودية

مع تجارب الدول المتقدمة

د. صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

(السعودية)

### تكنولوجيا المعلومات والاتصالات واستعمالاتها في قرى المنطقة الشرقية: دراسة ميدانية تحليلية لبعض التجمعات العمرانية الريفية بمحافظة الأحساء

د. عبد الكريم خلف الهويش

(السعودية)

### إدارة الحشود في منطقة ومنشأة الجمرات

خلال موسم الحج

د.م. سليم محمود البوسطة

(السعودية)

### دراسة تحليلية لمدى ارتباط مشاريع التخرج بأهداف

خط التنمية بالمملكة العربية السعودية:

"مشروعات طلاب قسم التخطيط الحضري والإقليمي

بجامعة الدمام" حالة دراسية

د. فائز بن سعد الشهري

(السعودية)





تقنية البناء  
Building Technology



مجلة معمارية، هندسية فنية متخصصة محكمة  
تصدر عن وزارة الشؤون البلدية والقروية  
Specialized Architectural, Engineering & Technical Reviewed  
Magazine issued by The Ministry of Municipal & Rural Affairs

الناشر

وزارة الشؤون البلدية والقروية

إدارة التحرير

المشرف العام

معالي الوكيل ورئيس الإدارة المركزية للمشروعات التطويرية

د.م. حبيب بن مصطفى زين العابدين

مدير التحرير

م. إبراهيم بن سليمان النجاشي

رئيس التحرير

أ.د. عمر بن سعيد باغبرة العمودي

جامعة الملك فهد للبترول والمعادن

أعضاء هيئة التحرير

من الجامعات السعودية

أ.د. فيصل بن فؤاد وفا

جامعة الملك عبدالعزيز

د. إبراهيم بن عبدالله المفيـز

جامعة الملك فيصل

أ.مشارك. فرحات خورشيد طاشكندي

جامعة الملك سعود

من وزارة الشؤون البلدية والقروية

أ.م. مجدي بن محمد خليفة

د.م. مجدي كامل بن مصطفى كامل

م. محمد بن ضيف الله الجعيد

د. خالد مطلق النفاـي

د. عبدالحكيم بن سليمان الجبير

منسق المجلة

م. أحمد بن عبدالله الغامدي

م. صابر بن عبدالله المالكي

التدقيق اللغوي

أ. خالد غالب

للمراسلة

وزارة الشؤون البلدية والقروية - شارع المعذر

ص.ب ٥٦٠٩٥ الرياض ١١٥٥٤

هاتف : ٣٩٨٤ - ٠١٤٠٧ (٩٦٦) +

فاكس : ٣٩٨٦ - ٠١٤٠٧ (٩٦٦) +

Email: building\_technology\_mag@yahoo.com

وكيل التسويق والإعلان الحصري



العروض الثلاثة

THREE OFFERS

إعلان - شروق - علاقات عامة

المملكة العربية السعودية - المركز الرئيسي - جدة

ص.ب ١٢٤١١٣ - جدة ٢١٣٤٢

جدة - شارع التحلية - هاتف : ٢٦٧٤٨٦٨٦ - فاكس : ٢٦٧٣٨٦٨٦

الرياض - إدارة الخدمات التنفيذية - هاتف : ٠١٢٠٣١٣١٣ - فاكس : ٠١٢٠٣١٤١٤

الشرقية - إدارة الخدمات التنفيذية - جوال ٠٥٠٥٥٦٨٢٥٨ / ٠٥٥٩٨٥٨٦٠٥

المجلة محكمة وتخضع جميع الأبحاث للتحكيم ويفترض أن المعلومات والآراء والأحكام الواردة في هذه المجلة صحيحة ودقيقة في وقت طباعتها ولا يتحمل الناشر أية مسؤولية قانونية عن أي نقص أو أخطاء ترد في البحوث والمقالات والإعلانات.

رقم إيداع : ٥٣٠٩ - ١٤٢٣ رقم ردمك : ١٠١٦ - ١٦٥٨



## كلمة العدد

رؤية عن أسباب تأخر تنفيذ المشروعات  
وطرق العلاج

٣٠

قياسات التدفق في منطقة الجمرات أثناء موسم الحج في  
عام ١٤٣١هـ  
د.م. / أندروس جوهانسون  
د.م. / سليم محمود البوسطة

١٢

الحفاظ على المناطق التراثية في المدينة الإسلامية وإعادة  
تأهيلها "دراسة مقارنة لتجارب سابقة"  
أ.د. محمد عماد نور الدين  
د. حاتم جلال عبد العظيم

٦٢

تكنولوجيا المعلومات والاتصالات واستعمالاتها في قرى  
المنطقة الشرقية:  
دراسة ميدانية تحليلية لبعض التجمعات العمرانية الريفية  
بمحافظة الأحساء  
د. عبد الكريم خلف الهويش

٤٠

مقارنة اشتراطات وقوف السيارات في المملكة العربية  
السعودية مع تجارب الدول المتقدمة  
د. صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

٩٨

دراسة تحليلية لمدى ارتباط مشاريع التخرج بأهداف  
خطط التنمية بالمملكة العربية السعودية: "مشروعات  
طلاب قسم التخطيط الحضري والإقليمي بجامعة  
الدمام" حالة دراسية  
د. فائز بن سعد الشهري

٨٤

إدارة الحشود في منطقة ومنشأة الجمرات  
خلال موسم الحج  
د.م. / سليم محمود البوسطة



# مقارنة اشتراطات وقوف السيارات في المملكة العربية السعودية مع تجارب الدول المتقدمة

د. صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان\*  
السعودية

## المستخلص

تهدف هذه الورقة إلى مراجعة الممارسات الحالية لاشتراطات مواقف السيارات في المملكة العربية السعودية والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية، من أجل إجراء مقارنة بين الممارسات في المملكة وممارسات المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية، مع اقتراح التحسينات المناسبة لاشتراطات مواقف السيارات في مدن المملكة العربية السعودية. تتبع الورقة منهجاً مقارناً في استعراض اشتراطات مواقف السيارات وفقاً لنوع استعمالات الأراضي في المملكة العربية السعودية والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية. بعد عرض وتحليل البيانات، خلصت الورقة إلى بعض النتائج الهامة منها: تستخدم جهات تخطيط النقل في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية سياسات مواقف سيارات وخصوصاً اشتراطات توفير مواقف السيارات، إلى جانب نظم التخطيط الأخرى لتعزيز خيارات النقل المستدام، والتقليل من الاعتماد على السيارات الخاصة، وخفض مستويات تلوث الهواء والحركة المرورية. لقد تحولت السلطات المحلية في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية من مطالبة المطورين باشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات (Minimum car parking requirements) إلى المطالبة باشتراطات الحد الأقصى (Maximum car requirements)، حيث تهدف اشتراطات الحد الأقصى إلى خفض عدد رحلات السيارات الخاصة، كما تسعى للحفاظ على حيوية المراكز الاقتصادية وتعزيزها ودعم التنمية المستدامة. بينما توضح ممارسات مدن المملكة العربية السعودية أنها لا تزال تطبق اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات خلافاً للممارسات المطبقة في التجريبتين البريطانية والأمريكية. كذلك توضح اشتراطات مواقف السيارات في مدن المملكة العربية السعودية أنها لا ترتبط بنظام تخصيص النطاقات (Zoning system) الخاص بالمخطط الشامل لكل مدينة. أي أنها اشتراطات عامة بطبيعتها، ويتم تطبيقها على أجزاء مختلفة من المدينة بنفس الطريقة. هذا بالإضافة إلى أنه لا يوجد حتى الآن أي مدينة سعودية اتخذت الخطوات اللازمة لمواءمة سياسات مواقف السيارات مع أهداف التنمية المستدامة التي تشمل سهولة الوصول، والتنمية الاقتصادية، وتحسين جودة الهواء، وزيادة خيارات بدائل وسائل النقل. وأخيراً توضح تجربة المملكة العربية السعودية في مجال سياسات مواقف السيارات عدم وجود جهة أو إدارة أو وحدة إدارية تُعنى بتخطيط وإدارة وتصميم وتشغيل مواقف السيارات. وقد خُتمت الورقة بتوصيات لرفع مستوى اشتراطات معايير مواقف السيارات في المدن السعودية.

**مصطلحات أساسية:** مواقف السيارات، معايير مواقف السيارات، تخطيط مواقف السيارات، اشتراطات مواقف السيارات، اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات، اشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات.

## ١- المقدمة

تزداد الحاجة إلى مزيد من ضبط مواقف السيارات في المملكة العربية السعودية نتيجة لنمو حركة السيارات وخصوصاً ارتفاع معدلات ملكية واستخدام السيارات

\* د. صالح بن عبدالعزيز بن صالح الفوزان

جامعة الملك سعود  
كلية العمارة والتخطيط  
قسم التخطيط العمراني







لقطاع الأعمال، كما تخفض من الكثافة السكانية في المدن. ويعد تخفيض مساحة مواقف السيارات في مشاريع التطوير الجديدة أمراً ضرورياً، على أن يكون ذلك ضمن حزمة من تدابير النقل والتخطيط، لتعزيز خيارات النقل المستدام [٢]، ص ١٧].

### ١-١ أهمية البحث

تميزت التنمية الاقتصادية والعمرانية في المملكة العربية السعودية بتأثيرها الكبير على أسلوب حياة الأسر السعودية بما في ذلك: ارتفاع دخل الأسرة وتوسع المدن والقرى وازدياد الاعتماد على السيارات الخاصة كوسيلة نقل في المناطق الحضرية. وقد جعلت هذه التطورات من المملكة العربية السعودية أحد أكبر مستوردي السيارات في منطقة الخليج. ووفقاً لآخر تعداد سكاني نشرته مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات عام ١٤٣١ هـ، بلغ مجموع سكان المملكة العربية السعودية ٢٧١٣٦٩٧٧ نسمة [٣]، وبلغ العدد الإجمالي للسيارات ٦٨٠٠٠٠٠ سيارة في عام ١٤٢٩ هـ [٤]. وهذه الأرقام ما زالت تشهد نمواً مستمراً.

في الماضي لم يكن توفير مواقف للسيارات يُسبب مشكلة في مدن المملكة العربية السعودية. إلا إنها حالياً أصبحت مشكلة تواجه الأجهزة المسئولة عن إدارة المدن السعودية الكبرى، نظراً لزيادة أعداد السكان وارتفاع معدلات ملكية السيارات الخاصة للأفراد. وقد أصبحت مواقف السيارات مكوناً رئيسياً في تخطيط النقل الحضري، بسبب علاقتها بالأنشطة واستعمالات الأراضي وحركة المشاة ومحطات النقل العام وشبكات الطرق [٥]، ص ١٣١].

تعاني حالياً كثير من المدن الرئيسية في المملكة العربية السعودية من مشكلة توفير مواقف السيارات بسبب ارتفاع نسبة ملكية السيارات الخاصة وعدم تماشي تخطيط مواقف السيارات مع تخطيط استعمالات الأراضي. بالإضافة إلى ذلك، فإن بعض اشتراطات توفير مواقف السيارات في المدن السعودية لا تعكس اختلافات الاستعمالات، ولا حتى التباين في كثافة الاستعمال الواحد [٥]، ص ١٣١].

تهدف هذه الورقة إلى دراسة معايير اشتراطات مواقف السيارات في المملكة العربية السعودية ومقارنة هذه

الخاصة. ولا تقل العلاقة بين اشتراطات مواقف السيارات وخيارات التنقل أهمية عن العلاقة بين البنية الطرقية وخيارات التنقل. لقد تم إجراء الكثير من الدراسات والأبحاث في مجال الطرق والحركة، إلا أن الأبحاث التي تتناول اشتراطات مواقف السيارات قليلة جداً، وخاصة في المملكة العربية السعودية.

تختلف اشتراطات مواقف السيارات حسب عدة عوامل. فعدد مواقف السيارات المطلوبة يختلف وفقاً لحجم المدينة، والوضع الاقتصادي للسكان، ومعدلات ملكية السيارات الخاصة، وتوفر خدمات النقل العام، وأنواع استعمالات الأراضي، وموقع وكثافة الاستعمال، ومعدل الرحلات اليومية للفرد. فعدد مواقف السيارات المطلوبة يكون عالياً في المدن الكبرى التي تتسم بارتفاع دخل الفرد، وارتفاع معدلات ملكية السيارات الخاصة.

ففي محاولة لتقديم توجه موحد في الولايات المتحدة الأمريكية، على سبيل المثال، وضع معهد هندسة النقل (ITE) فهرساً باستعمالات الأراضي القائمة ومواقف السيارات المبنية حولها والمرتبطة بها. وقد صدرت الطبعة الثالثة من هذا الفهرس الذي أسمى ببساطة "توليد الرحلات لمواقف السيارات". وتستخدم الجهات التخطيطية عموماً هذا الفهرس الذي يمثل في جوهره، "نسخاً من تجارب السلطات الأخرى المجاورة". ويحاول الدليل أن يوضح الطلب على مواقف السيارات لمئات الأنواع من استعمالات الأراضي، حيث يقوم بذلك من خلال جمع تقارير عما قامت به السلطات في جميع أنحاء الولايات المتحدة الأمريكية [١]، ص ١٦].

أعدت إدارة المجتمعات والحكم المحلي في المملكة المتحدة (DCLG)، دراسة خلصت إلى أن لتوفير مواقف السيارات تأثيراً كبيراً على خيارات الناس الخاصة بوسائل النقل. وقد رأت بعض الدراسات أن لاشتراطات أماكن وقوف السيارات تأثيراً على خيارات الناس في وسائل النقل أكبر من تأثير اشتراطات وسائل النقل العام، وخاصة عند الذهاب إلى العمل. ويمكن لمس هذا التأثير أيضاً في الأماكن المخدمة جيداً بوسائل النقل العام. تحتل مواقف السيارات أيضاً جزءاً كبيراً من مساحة مشاريع التطوير العقاري وهي مكلفة





الاشتراطات مع اشتراطات مواقف السيارات في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية. وتخلص الورقة إلى اقتراح الحلول المناسبة لرفع مستوى الاشتراطات الحالية لمواقف السيارات في المملكة العربية السعودية.

## ٢-١ الأهداف

تهدف الورقة إلى:

١. عرض الممارسات الحالية لمعايير مواقف السيارات في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية.
٢. عرض معايير مواقف السيارات الحالية في المملكة العربية السعودية.
٣. إجراء مقارنة بين الممارسات السعودية وتجارب المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية.
٤. اقتراح التحسينات المناسبة لرفع مستوى معايير اشتراطات مواقف السيارات في المملكة العربية السعودية.

## ٣-١ المنهجية

تتبع الورقة المنهج الوصفي المقارن لاشتراطات معايير مواقف السيارات وفقاً لاختلاف استعمالات الأراضي في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية والمملكة العربية السعودية. وتستند إلى مراجعة الدراسات السابقة ذات الصلة، والدراسات الفنية والتقارير المقدمة من الجهات الرسمية في هذه البلدان. وعلاوة على ذلك، تحاول الورقة تحديد الصعوبات التي تواجه تطبيق اشتراطات مواقف السيارات في المدن السعودية، واقتراح التحسينات المناسبة للمعايير الحالية.

## ٢- خلفية

تشكل مواقف السيارات عموماً عنصراً هاماً في استراتيجيات النقل والتخطيط الحضري. فتنظيم مواقف السيارات يُشكل جانباً رئيسياً في مجالي تخطيط استعمالات الأراضي وتخطيط النقل الحضري على حد سواء، وتتمتع مواقف السيارات بدور رئيسي في دعم التنمية والانتعاش الاقتصادي، وفي تعزيز حيوية مراكز المدن ودعم التكامل بين استعمالات الأراضي والنقل للحد من استخدام السيارات

الخاصة وتشجيع استخدام وسائل النقل البديلة. ومن الأمور التي ترتبط بتخطيط مواقف السيارات دراسة عدد وحجم المساحات المطلوبة لمواقف السيارات والتي تعتمد كثيراً على نمط استعمالات الأراضي في أي مدينة. كما أن عدد المواقف الواجب توفيرها لكل نوع من أنواع استعمالات الأراضي يعتمد كثيراً على خصائص المجتمع، وأسلوب الحياة، وعدد السكان، ومعدل ملكية السيارة الخاصة. في هذا الجزء من الورقة سوف يتم عرض اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات، وسلبيات اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات في الدول المتقدمة.

## ٢-١ اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات

تاريخياً، أنشأت العديد من الجهات المختصة في مدن منتشرة في جميع أنحاء العالم حد أدنى لاشتراطات مواقف السيارات (Minimum car parking requirements) كجزء من تخصيص نطاقات المدينة (City zoning). وقد وُضعت اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات في خمسينيات القرن العشرين لمعالجة نقص مساحة مواقف السيارات التي تحد من قدرة المناطق الحضرية على المنافسة الاقتصادية ومن جاذبيتها للمقيمين وللشركات وعملائها. وتعالج اشتراطات الحد الأدنى للمواقف المشاكل المرتبطة بقلّة المعروض من مواقف السيارات. وتتطلب هذه الاشتراطات من جهات التطوير العقاري توفير عدد معين من أماكن وقوف السيارات خارج الشارع [٦].

بالإضافة إلى خلق بيئة أكثر تنافسية في المناطق الحضرية، يُعتقد بأن اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات تقي من انتشار مواقف السيارات في الأحياء السكنية. فعندما لا تتوفر مساحة كافية لوقوف السيارات في موقع معين، يتم الوقوف في أقرب منطقة مريحة. وعندما تكون أقرب منطقة مريحة حياً سكنياً، لا يبقى لسكان الحي مكان ملائم لوقوف سياراتهم عند العودة إلى المنزل [٧] [٨].

تسعى معظم البلديات في العالم إلى تجنب نقص مواقف السيارات بأن تطلب من جهات التطوير العقاري توفير الحد الأدنى من مواقف السيارات كشرط للموافقة على







وعلاوة على ذلك، تتعرض اشتراطات الحد الأدنى للمواقف إلى النقد في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية لما تسببه من خلل في سوق النقل والأراضي. حيث يرى معارضو اشتراطات الحد الأدنى للمواقف [١٠] [١٢] [١٣] بأن هذه الاشتراطات تسبب فائضاً في المعروض من مواقف السيارات في معظم المناطق الحضرية، مما يقلل من تكلفة مواقف السيارات وبالتالي يشجع على الإكثار من استخدام السيارات الخاصة [١٠] [١٢] [١٤] وبالإضافة إلى ذلك، يزعم النقاد أن اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات تُجبر المطورين على استخدام مساحة أكبر من الأرض لكل قدم مربع من البناء، مما يجعل مشاريع التطوير في المناطق الغالية أكثر كلفة وأقل ربحية [١٣]. ونتيجة لذلك، فإن اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات تؤثر على مواقع مشاريع التطوير الجديدة، وتجعل مشاريع البناء في أراضي المناطق المعمورة، ومشاريع ترميم المباني التاريخية أقل جاذبية وجدوى [١٤]، وتساهم أيضاً في إنشاء أسطح مواقف سيارات منيعة ومترامية الأطراف على حساب البيئة [١٥].

تصمم اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات بدون مراعاة توفر وسائل النقل العام، أو لسياق التصميم العمراني الذي يقع مشروع التطوير ضمنه. وتؤدي في بعض الحالات إلى تشييد مواقف أكثر مما يناسب محيطها المحلي، كما هو الحال في مراكز المدن والأحياء السكنية الموجة لخدمة شبكة النقل العام. كما تؤدي اشتراطات الحد الأدنى للمواقف أيضاً إلى تشييد المدن المترامية الأطراف حيث تتحول تكاليف قيادة السيارات إلى عامة الناس [١، ص ٢]. وتميل اشتراطات الحد الأدنى للمواقف أيضاً إلى تجاهل أنظمة النقل ووسائل التنقل. فبسبب التحيز التاريخي لصالح السيارة وكذلك السعي إلى البساطة، تفترض اشتراطات الحد الأدنى للمواقف عادةً أن جميع السائقين يصلون إلى مقاصدهم بالسيارة ولديهم مواقف سيارات مجانية [١، ص ١٥].

وعلاوة على ذلك، فإن اشتراطات الحد الأدنى للمواقف تضر خصوصاً مراكز المدن. فهي تقلل كثافة السكان الحضرية وتزيد المسافة بين وجهات التنقل، مما يتسبب

تخصيص النطاقات (Zoning). ومع ذلك، فإن العديد من أنظمة البلديات لتخصيص النطاقات (Zoning system) لا تعالج القضايا المتصلة بفائض المعروض من السيارات. ولم تبدأ بلديات مدن الدول الغربية إلا في بعد الحرب العالمية الثانية بمعالجة المشاكل الناجمة عن كثرة السيارات الواقفة بالحد من عدد أماكن وقوف السيارات التي يمكن لجهات التطوير العقاري توفيرها لمشاريعهم.

تتطلب معايير مواقف السيارات في معظم مدن الولايات المتحدة الأمريكية من المطورين توفير الحد الأدنى من مواقف السيارات خارج الشوارع لكل قدم مربع من مساحة أرضية الأدوار (المساحة الطابقية). وتوضع اشتراطات الحد الأدنى للمواقف عادة من قبل جهات التخطيط العمراني باستخدام دليل موحد (أو أكثر) لتخطيط النقل، وهي تقيس عادة معدلات الوقوف وتولد الرحلات في فترات الذروة بوجود مواقف مجانية كافية وبافتراض عدم وجود وسائل النقل العام. وتهدف اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات إلى ضمان وجود مواقف كافية بسعر منخفض للحد من الازدحام وتحفيز الأنشطة التجارية المحلية [١٠، ص ٥٤٩].

في حين أن اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات تخفف بعض المشاكل، هناك اعتقاد متزايد بأنها قد تسبب مشاكل أخرى. فاشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات مصممة عموماً لتلبية ذروة الطلب على المواقف المجانية [٧] [٩]. وليست مُصممة لتعكس بدقة الحاجة إلى مواقف السيارات، كما أنها لا تهدف إلى أفضل استعمال للأراضي [١١].

٢-٢ سلبيات اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات  
تتعرض اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات (Minimum car parking requirements) لنقد المطورين ودعاة الحفاظ على الشوارع، وذلك بسبب التوجه حديثاً نحو أحياء صالحة للعيش والمشى. وقد وضعت الجهات المختصة في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية اشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات (Maximum car parking requirements) من أجل خفض استخدام السيارات الخاصة والآثار البيئية السلبية المرتبطة بمواقف السيارات.





خيارات وسائل النقل، والتنقل الآمن بطريقة تدعم التنمية المستدامة [٢، ص ٤]. ويمثل هذا الكتاب الأبيض تغييراً كبيراً في تخطيط وسياسات النقل [١٦، ص ١].

لقد أقرت المملكة المتحدة مؤخراً سياسة تقتضي من كل بلدية تنفيذ اشتراطات الحد الأقصى لمواقف محلات البيع بالتجزئة والملاعب ومباني المكاتب ودور السينما ومراكز المؤتمرات التي تتجاوز مساحتها عتبة معينة (على سبيل المثال، ٣٠٠٠٠ قدم مربع). بالإضافة إلى ذلك، اقترحت الحكومة المركزية أن تطبق البلديات اشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات على استعمالات أراضي أخرى حسب الاحتياجات الخاصة لكل بلدية. وهكذا تم إلغاء اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات، إلا في ظروف خاصة، لصالح السماح للمطورين بتوفير ما يعتقدونه مناسباً من أماكن وقوف السيارات لكل مشروع معين [٢].

وفي عام ٢٠٠١ م، أصدرت إدارة المجتمعات والحكم المحلي في المملكة المتحدة، دليلاً توجيهياً بعنوان: "توجيه تخطيط السياسات رقم ١٣: النقل" (The Planning Policy Guidance 13: Transport). وقد هدف هذا الدليل التوجيهي إلى تكامل التخطيط والنقل على المستوى الوطني والإقليمي والاستراتيجي والمحلي، وتعزيز خيارات النقل المستدام في نقل الناس ونقل البضائع [٢، ص ٣]. ويُعد تطبيق معايير اشتراطات مواقف السيارات على مشاريع التطوير الجديدة أو توسع المشاريع القائمة أداة رئيسية للمساهمة في تخفيض مستويات الحركة المرورية [١٦، ص ٤].

ووفقاً لسلطة إدارة لندن الكبرى، فإن الدليل التوجيهي رقم ١٣ قد حدد موقف الحكومة البريطانية بشأن العلاقة بين مواقع مشاريع التطوير الجديدة، والتنمية المستدامة. فينبغي أن تقام مشاريع التطوير بحيث يمكنها أن تقلل من حاجة الناس إلى التنقل، وبحيث يكون وصول الناس إلى العمل والتسوق والخدمات والترفيه أكثر أماناً وسهولة باستخدام وسائل النقل العام والمشى وركوب الدراجات [١٧، ص ٩].

يطالب الدليل التوجيهي رقم ١٣ السلطات المحلية باستعمال سياسات مواقف السيارات إلى جانب تدابير التخطيط

في تقليل قيم الأراضي وزيادة الازدحام المروري، وتلوث الجريان السطحي لمياه الأمطار، وتلوث الهواء، وزيادة تكاليف البناء، كما تُعيق أيضاً المشى، وركوب الدراجات، واستخدام وسائل النقل العامة [١، ص ٢٩]. وتشير العديد من التقارير إلى أن استخدام وسائل النقل العام لن يرتفع ما لم ينخفض المعروض من مواقف السيارات. فمع تزايد توافر مواقف السيارات، يقل عدد مستخدمي وسائل النقل العام [٢]. وهذا يؤدي إلى انخفاض جودة الهواء، بسبب ارتفاع عدد السيارات على الطرق وانخفاض استخدام وسائل النقل العامة.

ومن البديهي توقع أن تؤدي اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات إلى الاعتماد على السيارات الخاصة وتدهور المدن الصالحة للمشى [١، ص ١٩]. إن أنظمة الحد الأدنى لمواقف السيارات تتسبب بنشوء حلقة مفرغة تشجع النقل بواسطة السيارات الخاصة، وبالتالي تدفع السلطات العامة إلى طلب المزيد من مواقف السيارات [١، ص ٢٩].

ووفقاً ل(واينبرغر)، يجب على مخططي النقل أن يدركوا العواقب الكبيرة غير المقصودة للسياسات التقليدية المتعلقة بمواقف السيارات في الولايات المتحدة الأمريكية. فقد سببت هذه السياسات عموماً فائضاً في عرض مواقف السيارات. وكان هذا الفائض مفيداً لإبقاء أسعار مواقف السيارات منخفضة وبالتالي تخفيض تكلفة استخدام السيارات. ومع تخفيض تكلفة قيادة السيارات واستهلاك مساحات كبيرة، عززت السياسات التقليدية استخدام السيارات وشتتت استعمالات الأراضي، وذلك أدى إلى تقليص وسائل النقل العام والمشى وركوب الدراجات [١، ص ٥].

### ٣ - الممارسات الحالية لاشتراطات مواقف السيارات في المملكة المتحدة

#### ٣-١ خلفية

تمتلك المملكة المتحدة نظاماً مركزياً للتخطيط العمراني. وقد وضعت الحكومة، في يوليو ١٩٩٨ م، سياستها الخاصة بمستقبل النقل في كتاب أبيض بعنوان "صفحة جديدة للنقل: نقل أفضل للجميع"، وتهدف السياسات إلى توسيع نطاق







لكل استعمال، تُحدد الاشتراطات الجديدة حداً أقصى لعدد المواقف المطلوبة لكل استعمال [١٦، ص ١].

فهناك حاجة إلى إتباع نهج ثابت بشأن اشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات لمجموعة مشاريع التطوير الرئيسية التي وصلت إلى الحدود أو العتبات ذات الصلة. ووفقاً للدليل التوجيهي رقم ١٣، فإن المستويات المحددة في الجدول ١ ينبغي أن تطبق كحد أقصى في جميع أنحاء انكلترا، ولكن يجوز لهيئات التخطيط الإقليمي (RPBs) وسلطات التخطيط المحلية أن تعتمد معايير أكثر صرامة، حسب الحاجة، على أن تتقيد بالمشورة الواردة في الدليل التوجيهي رقم ١٣. مع ملاحظة أن لا تطبق اشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات المبينة في الجدول على المشاريع الصغيرة، أي تلك التي تقل عن الحدود أو العتبات ذات الصلة. وينبغي للسلطات المحلية استخدام سلطتها التقديرية في تحديد المستويات المناسبة لمواقف السيارات المقامة في مشاريع التطوير الصغيرة بحيث تعكس الظروف المحلية. وبفضل الحدود أو العتبات المقررة، فإن المعالجات المحلية تغطي معظم مشاريع التطوير في المناطق الريفية [٢، ص ١٩]. ينبغي تطبيق الاشتراطات الواردة في (الجدول رقم ١) كحد أقصى على مشاريع التطوير المنفردة ما لم يبرهن مقدم الطلب (عند الاقتضاء ومن خلال تقييم النقل) أن هناك حاجة إلى مستوى أعلى من مواقف السيارات. ويجب على الجهة الطالبة، في مثل هذه الحالات، أن تبين التدابير التي تتخذها (مثلاً في التصميم، وفي الموقع، وفي تنفيذ المخطط) لتقليل الحاجة إلى مواقف السيارات [٢، ص ١٩].

ووفقاً للجمعية الإقليمية لجنوب شرق انكلترا (SEERA)، فإن الغالبية العظمى من السلطات في المملكة المتحدة تسعى إلى تنويع اشتراطات مواقف السيارات وفقاً لمواقعها، كانعكاس لتنوع أنماط خدمة الموقع بوسائل نقل بديلة للسيارة الخاصة وغيرها من المتغيرات ذات الصلة. فكلما ارتفعت نسبة وصول وسائل النقل البديلة للسيارة الخاصة إلى الموقع، ينخفض الحد الأقصى المسموح به من مواقف السيارات. وتحبذ الحكومة دائماً مواقع التطوير التي تتسم بسهولة وصول هذه الوسائل البديلة لأنها تتيح للناس

والنقل الأخرى، لتعزيز خيارات النقل المستدام والتقليل من الاعتماد على السيارة الخاصة للوصول إلى العمل وإلى الوجهات الأخرى [٢، ص ٥].

ووفقاً للدليل التوجيهي رقم ١٣، فإنه لا يجوز أن يكون هناك اشتراطات حد أدنى لمواقف السيارات في مشاريع التطوير، ماعدا اشتراطات مواقف سيارات المعاقين. وعلاوة على ذلك، ينبغي للسياسات في مخططات مشاريع التطوير تطبيق اشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات على فئات واسعة من هذه المشاريع. وينبغي لمعايير اشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات أن تصمم بحيث تكون جزءاً من حزمة إجراءات لتعزيز خيارات النقل المستدام، لتقليل كمية الأراضي المستخدمة في مشاريع التطوير، وجعل المخططات مناسبة لمراكز المناطق الحضرية، وتعزيز ترابط وتكامل الرحلات، والوصول إلى المشاريع دون الحاجة إلى استخدام السيارة الخاصة، ومعالجة الازدحام المروري [٢، ص ١٩].

### ٣-٢ استخدام اشتراطات مواقف السيارات لتعزيز

#### التنمية المستدامة في المملكة المتحدة

نشأ مفهوم التنمية المستدامة في الدول المتقدمة بعد النقص الملحوظ في النماذج السابقة للنمو الاقتصادي والتنمية العمرانية التي لم توفر قاعدة عريضة بصورة كافية يستند إليها في إصدار الأحكام المتوازنة عن تكاليف ومنافع مختلف السياسات، واتجهت بدلاً من ذلك إلى التركيز على المكاسب قصيرة الأجل على حساب الطموحات في المدى البعيد. والتنمية المستدامة ببساطة هي عملية تطوير المدن والمجتمعات والأعمال التجارية بشرط أن تلبي احتياجات الحاضر بدون المساس بقدرة الأجيال القادمة على تلبية حاجاتها.

لقد انتقلت السلطات المحلية في المملكة المتحدة من اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات إلى اشتراطات الحد الأقصى (Maximum car parking requirements). ووفقاً لجمعية مسئولو التخطيط في إسكس (EPOA)، يعد اعتماد اشتراطات الحد الأقصى للمواقف وسيلة لتعزيز التنمية المستدامة. فبينما كانت التوجهات السابقة بشأن مواقف السيارات تدعو إلى حد أدنى لعدد المواقف المطلوبة





قامت الجهات المختصة في مدينة ديترويت بفرض سقف زمني لوقوف السيارات بجانب الرصيف في عام ١٩١٥ م، وفعلت بوسطن كذلك في عام ١٩٢٠ م [١٩، ص ١٧٥]. ومنذ الثلاثينات، فرضت الجهات التخطيطية الأمريكية اشتراطات الحد الأدنى لوقوف السيارات خارج الشوارع من أجل استيعاب مطالب الذروة لعدد مستمر التزايد من استعمالات الأراضي المعروفة [٢٠، ص ٣].

وعلاوة على ذلك، يعارض مهندسو المدن وجهات التخطيط بشدة الوقوف بجانب الرصيف لأنه استخدام غير كفء للأماكن العامة ويعرقل حركة المرور. فقد حُظر وقوف السيارات في "الطريق الدائري"، حول حي الأعمال المركزي بشيكاغو، في عام ١٩٢٨ م، وحُظر وقوف السيارات ليلاً في مانهاتن بنيويورك أواخر الأربعينات [١٩، ص ١٤٥]. إلا أن ضغوط ووقوف السيارات كانت تتزايد مع نمو ملكية السيارات. وقد استجابت مدن الولايات المتحدة الأمريكية لهذه الضغوط بين عامي ١٩٢٠ و ١٩٦٠م بزيادة المعروض من مواقف السيارات خارج الشوارع وبجانب الأرصفة [١، ص ١٤]. ووفقاً لفيرغسون (٢٠٠٤ م)، كان نادراً نسبياً تخصيص اشتراطات مواقف السيارات ضمن نظام تخصيص

فرصة اختيار وسائل النقل، ويمكنها أن تحد من استخدام السيارات الخاصة [١٨، ص ٣٦]. ووفقاً لسلطة إدارة لندن الكبرى، كان من المتبع سابقاً في المملكة المتحدة، عند فشل الجهة المالكة لمشروع التطوير العقاري في تلبية الحد الأدنى المطلوب من مواقف السيارات وفقاً لمعايير السلطة المحلية الخاصة بموقع المشروع، يمكن للسلطة أن تطالب الجهة المالكة بدفع مبالغ تختلف حسب تكلفة توفير مواقف السيارات خارج الموقع لتعويض العجز. إلا أن الدليل التوجيهي رقم ١٣ ومع الانتقال إلى اشتراطات الحد الأقصى أكد انتهاء عهد فرض هذه المبالغ [١٧، ص ١٩].

#### ٤ - الممارسات الحالية لاشتراطات مواقف السيارات في الولايات المتحدة الأمريكية

##### ٤-١ خلفية

أصبح توفير وإدارة مواقف السيارات في الولايات المتحدة الأمريكية من قضايا السياسة العامة منذ أوائل القرن العشرين. فقد فرضت إدارات الشرطة ومهندسو حركة المرور حظر وقوف السيارات وتحديد زمنه في شوارع مراكز المدن في جميع أنحاء الولايات المتحدة. فعلى سبيل المثال،

الاستعمال	اشتراطات الحد الأقصى الوطنية لمواقف السيارات موقف واحد لكل متر مربع (٢م) من إجمالي مساحة الأدوار ما لم يذكر خلاف ذلك	حدود العتبات التي ينطبق المعيار عليها فصاعداً (إجمالي مساحة الأدوار)
محلات التجزئة للمواد الغذائية	موقف واحد لكل ١٤ م <sup>٢</sup>	١٠٠٠ م <sup>٢</sup>
	موقف واحد لكل ٢٠ م <sup>٢</sup>	١٠٠٠ م <sup>٢</sup>
دور السينما ومرافق المؤتمرات	موقف واحد لكل ٥ مقاعد	١٠٠٠ م <sup>٢</sup>
D2 (بخلاف دور السينما والملاعب ومرافق المؤتمرات)	موقف واحد لكل ٢٢ م <sup>٢</sup>	١٠٠٠ م <sup>٢</sup>
B1 بما في ذلك المكاتب	موقف واحد لكل ٣٠ م <sup>٢</sup>	٢٥٠٠ م <sup>٢</sup>
التعليم العالي وما فوق	موقف واحد لكل ٢ موظفين + موقف واحد لكل ١٥ طالب	٢٥٠٠ م <sup>٢</sup>
الملاعب	موقف واحد لكل ١٥ مقعد	١٥٠٠ مقعد

جدول ١: اشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات وفقاً للدليل التوجيهي رقم ١٣  
المصدر: Department for Communities and Local Government (DCLG), (2001), P. 42.





الماضية، أكثر وعياً بتأثير مواقف السيارات على الازدحام وجودة الهواء والتنمية الاقتصادية وبيئة المشاة. كانت مشكلة وقوف السيارات تُعرّف تاريخياً على أنها مشكلة شدة قلة العرض، وأصبحت الآن تعتبر على نحو متزايد بأنها مشكلة سوء إدارة المعروض الحالي، أما في المدن التي اعتمدت اشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات، فتفهم المشكلة على أنها فائض كبير في المعروض. وهناك إدراك متزايد بأن الخلل الناجم عن سوء فهم سياسات مواقف السيارات يُشكل عقبة رئيسية أمام إنشاء نظام فعال ومتوازن للنقل الحضري، بل يُعد أيضاً سبباً هاماً لارتفاع الحركة المرورية وتلوث الهواء [١، ص ٥].

تخلت بورتلاند ونيويورك وبوسطن في السبعينات عن اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات وفرضت حداً أقصى لمواقف السيارات (Maximum car parking requirements) في مناطق وسط المدينة. وهناك جهات مثل مقاطعة مونتغمري وماريلاند أنشأت مناطق خاصة بالنقل العام حيث خفضت احتياجات الوقوف بنسبة ٢٠٪ بالقرب من محطات المترو. غير أن معظم مدن الولايات المتحدة الأمريكية مازالت ملتزمة بقواعد تتطلب من مشاريع التطوير العقاري الجديدة حداً أدنى من أماكن وقوف السيارات الجديدة في جميع أنحاء المدينة [١، ص ١].

وفرضت المدن الكبيرة مثل سان انطونيو وسياتل وسان فرانسيسكو وبورتلاند اشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات. وتُعد أنظمة الحد الأقصى لمواقف السيارات في بورتلاند وأوريغون هي الأكثر تطوراً في أمريكا. فاشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات في بورتلاند داخل المدينة تختلف حسب خصائص المناطق المختلفة وحسب البعد عن نظام النقل السريع. أما المدن الأخرى مثل سان فرانسيسكو وسياتل فتطبق الحدود القصوى لمواقف السيارات على مباني المكاتب فقط [٨].

وقد بدأت حكومات الولايات والأقاليم أيضاً بدعم أو بتنفيذ اشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات. إذ أشارت ولاية واشنطن في عام ٢٠٠٢ م على البلديات بأن تنظر في تنفيذ اشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات. كما

النطاقات (Zoning system) في مدن الولايات المتحدة الأمريكية قبل الحرب العالمية الثانية. وبحلول عام ١٩٦٩ م، كانت جميع المدن الأمريكية التي يتجاوز عدد سكانها ٢٥٠٠٠ نسمة تُخصص اشتراطات مواقف السيارات ضمن نظام تخصيص النطاقات (Zoning system) كأسلوب أساسي في التعامل مع مشاكل استعمال الأراضي المرتبطة بارتفاع معدلات ملكية السيارات. وتُوضح أية لمحة تاريخية عن تخصيص اشتراطات مواقف السيارات ضمن نظام تخصيص النطاقات (Zoning)، أن هذا التخصيص كان دوماً موضوعاً مثيراً للجدل رغم شعبيته المتواصلة. وتكشف مراجعة الدراسات الرئيسية جوانب هامة لعملية تخصيص اشتراطات مواقف السيارات ضمن نظام تخصيص النطاقات (Zoning) مع تغيرها بمرور الوقت. فقد بدأ تخصيص اشتراطات مواقف السيارات كأسلوب عرضي في حل المشاكل المحددة المرتبطة بتزايد متطلبات وقوف السيارات. وتحول تدريجياً إلى أسلوب مفضل لضمان مساحة كافية لمواقف السيارات في مجتمعات مُعتمدة على السيارة الخاصة [٢١، ص ١].

تعد مؤسسات التخطيط العمراني في الولايات المتحدة الأمريكية هي المسؤولة عن وضع وإقرار خطط النقل القصيرة والطويلة المدى بما يلبي اشتراطات التمويل الاتحادي، مثل الامتثال لقانون البيئة النظيفة [١، ص ٣]. ويجب على كبار صناع القرار في هيئات التخطيط ضمان أن تعتبر استراتيجيات مواقف السيارات عنصراً حاسماً في خطط النقل لتحقيق المعايير الوطنية لجودة الهواء المحيط، وخطط العمل الخاصة بالمناخ، وبرامج إدارة الازدحام ومبادرات حسن المعيشة. ويمكن لهيئات التخطيط أن تعتبر إنشاء المواقف كاستراتيجية لتوليد الدخل من أجل دعم خطط استثمارات النقل المقيدة مالياً، وكذلك لتمويل خدمات النقل العام التي تتعرض لتخفيض التمويل [١، ص ٣-٤].

#### ٤-٢ استخدام اشتراطات مواقف السيارات لتعزيز التنمية المستدامة في أمريكا

أصبحت هيئات تخطيط النقل الأمريكية، في السنوات العشر





أوصت المجالس الإقليمية في بورتلاند وجنوب غرب واشنطن المناطق الحضرية الكبرى بأن تعتمد بلدياتها اشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات [٢٢] [٢٣].

تهدف اشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات إلى خفض عدد رحلات السيارات الخاصة، والسعي إلى تعزيز وتطوير المراكز الاقتصادية القائمة، ودعم التجديد المستدام. وكما ذكر سابقاً، فقد بدأت العديد من بلديات المدن الأمريكية تستبدل اشتراطات الحد الأدنى باشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات في محاولة لتحقيق التوازن في إدارة

استعمالات الأراضي. ووفقاً لوابنبرغر، إن تخفيض فائض مواقف السيارات عن طريق إلغاء اشتراطات الحد الأدنى للمواقف، يؤدي إلى تسعير المواقف للمستخدمين وليس لعامة الناس، وإلى ارتفاع كثافة المجتمعات المحلية وجعلها أكثر ملائمة للعيش [١، ص ٢]. يُلخص الجدولان (٢ و ٣) أنظمة مواقف السيارات للاستعمالات السكنية والتجارية في مدينة لوس انجلوس بالولايات المتحدة الأمريكية.

عدد المواقف / قدم مربع	عدد المواقف / قدم مربع	استعمال المباني (أو أجزاء منها) الاستعمالات التجارية	
موقف لكل ٩,٣ م <sup>٢</sup>	موقف لكل ١٠٠ قدم مربع	نادي رياضي أو صحي، دور الاستحمام، قاعة رقص/أستوديو، صالة ألعاب رياضية، أو لاستعمال مماثل (مثل التسلية)	١
موقف لكل ٩,٣ م <sup>٢</sup>	موقف لكل ١٠٠ قدم مربع	مطعم، مقهى، بار، نادي ليلي، أو ما شابه ذلك	٢
موقف لكل ١٨,٦ م <sup>٢</sup>	موقف لكل ٢٠٠ قدم مربع	المطاعم والمقاهي الصغيرة (١٠٠٠ قدم مربع أو أقل)	٣
موقف لكل ٢٣,٢ م <sup>٢</sup>	موقف لكل ٢٥٠ قدم مربع	مطعم بيع خارجي (سفري، أي عدم الأكل في المبنى)	٤
موقف لكل ٢٣,٢ م <sup>٢</sup>	موقف لكل ٢٥٠ قدم مربع	متاجر التجزئة أو متاجر التخفيضات	٥
موقف لكل ٤٦,٥ م <sup>٢</sup>	موقف لكل ٥٠٠ قدم مربع	متاجر التجزئة لبيع الأثاث والأجهزة، أو ما شابه ذلك	٦
موقف لكل ٣٥ قدم مربع (٣٥ م <sup>٢</sup> ) أو موقف لكل ٥ مقاعد ثابتة	موقف لكل ٣٥ قدم مربع (٣٥ م <sup>٢</sup> ) أو موقف لكل ٥ مقاعد ثابتة	قاعات: كنيسة، مدرسة ثانوية، معهد، استاد رياضي، مسرح، تجمعات مشابهة	٧
موقف واحد لكل فصل دراسي	موقف واحد لكل فصل دراسي	مدرسة ابتدائية	٨
موقف لكل ٥٠ قدم مربع (٤٠,٧ م <sup>٢</sup> ) أو لكل ٥ مقاعد ثابتة أيهما أكبر، موقف لكل ٥٠٠ قدم مربع (٤٦,٥ م <sup>٢</sup> )	موقف لكل ٥٠ قدم مربع (٤٠,٧ م <sup>٢</sup> ) أو لكل ٥ مقاعد ثابتة أيهما أكبر، موقف لكل ٥٠٠ قدم مربع (٤٦,٥ م <sup>٢</sup> )	مدارس التجارة والموسيقى والفنون، أو ما شابه ذلك (أ) الفصول الدراسية ومناطق التجمع (ب) الفصول الدراسية الحاوية لمعدات ثقيلة	٩
موقف لكل ٤٦,٥ م <sup>٢</sup>	موقف لكل ٥٠٠ قدم مربع	مؤسسة خيرية، مكتب حكومي، أو ما شابه ذلك	١٠
موقف لكل ٤٦,٥ م <sup>٢</sup>	موقف لكل ٥٠٠ قدم مربع	مكتب تجاري	١١
موقف لكل ١٨,٦ م <sup>٢</sup>	موقف لكل ٢٠٠ قدم مربع	مكتب طبي، عيادة أو مركز خدمات طبية	١٢
موقفان لكل سرير	موقفان لكل سرير	مستشفى	١٣
موقف لكل ٥٠٠ قدم مربع (٤٦,٥ م <sup>٢</sup> ) أو ٢,٠ موقف لكل سرير كحد أدنى	موقف لكل ٥٠٠ قدم مربع (٤٦,٥ م <sup>٢</sup> ) أو ٢,٠ موقف لكل سرير كحد أدنى	مصنع أو دار نقاهة	١٤
موقف لكل ٥٠٠ قدم مربع (٤٦,٥ م <sup>٢</sup> ) (زائد) موقف لكل ٥٠٠٠ قدم مربع (٤٦٤,٥ م <sup>٢</sup> )	موقف لكل ٥٠٠ قدم مربع (٤٦,٥ م <sup>٢</sup> ) (زائد) موقف لكل ٥٠٠٠ قدم مربع (٤٦٤,٥ م <sup>٢</sup> )	مستودع أو مخزن (للسلع المنزلية) - أول ١٠٠٠٠ قدم مربع - بعد أول ١٠٠٠٠ قدم مربع	١٥
موقف لكل ٤٦,٥ م <sup>٢</sup>	موقف لكل ٥٠٠ قدم مربع	أعمال تجارية أخرى (غير المذكورة أعلاه)	١٦
٦ مواقف لأول فدان، وموقف لكل ١٢٠٠ قدم مربع (١١١٤,٨٤ م <sup>٢</sup> ) للفدان الثاني، وموقف لكل فدان فوق الفدانين.	٦ مواقف لأول فدان، وموقف لكل ١٢٠٠ قدم مربع (١١١٤,٨٤ م <sup>٢</sup> ) للفدان الثاني، وموقف لكل فدان فوق الفدانين.	ورش تفكيك السيارات، ساحة خردة أو مستودع مفتوح في المنطقتين M2 أو M3 [الباب 12.19A4 (4) (b)]	١٧

جدول ٢: ملخص لاشتراطات مواقف السيارات للاستعمال التجاري في لوس انجلوس  
المصدر : 2 - 1 - City of Los Angeles, Department of Building and Safety, (2005), P. 1 - 2.





نسبة (مواقف/ وحدة)	استعمال المباني (أو أجزاء منها) الاستعمالات السكنية		أحكام عادية الباب 12.21A4
٢	مسكن لأسرة واحدة	١	
٢ ٢ ٢ ٢	مسكن لأسرة واحدة مسكن لأسرة واحدة مسكن لأسرة واحدة مسكن لأسرة واحدة	٢	
١ ٢ / ١ ٣ / ١	فندق، موتيل، بنسيون، مبنى مهجعي ( أ ) ال ( ٣٠ ) غرفة نزلاء الأولى (ب) ال ( ٣٠ ) غرفة نزلاء التالية (ج) ما تبقى من غرف النزلاء	٣	
حسب اشتراطات هيئة التخطيط العمراني	مجمعات الشقق السكنية	٤	

جدول ٣: ملخص لاشتراطات مواقف السيارات للاستعمال السكني في لوس انجلوس  
المصدر: City of Los Angeles, Department of Building and Safety, (2005), P. 1 - 2

معظم المدن السعودية. ولا يعني ذلك أن المدن السعودية التي تكون فيها السيارات الخاصة هي وسيلة النقل الرئيسة تنكر على السكان حرية اختيار وسيلة نقل بديلة، بل إن ثقافة استخدام السيارة الخاصة أنتجت نوعاً من الإدمان عليها. ومن الواضح أن الممارسات الحالية للتخطيط العمراني في المدن السعودية أدت إلى جعل بُنية جميع المدن السعودية الرئيسة معتمدة بشكل كبير على السيارات الخاصة. ومن غير المحتمل لهذه الممارسات أن تختفي في المستقبل المنظور. كما يُشير غياب التنسيق الكامل بين إدارات النقل الحضري التي تُدير شبكة الطرق، وإدارات التخطيط العمراني التي تُحدد اشتراطات مواقف السيارات إلى انفصال شديد بين تخطيط النقل وتخطيط استخدام الأراضي. وسيستمر هذا الخلل ما دامت سياسة مواقف السيارات تُعد مستقلة عن سياسة النقل، وطالما استمر التعامل مع وقوف السيارات خارج الشوارع ووقوفها بجانب الرصيف كقضيتين مستقلتين. وعلاوة على ذلك، ليس هناك حتى الآن جهة أو إدارة مستقلة أو وحدة إدارية تُعنى بتخطيط وإدارة وتصميم وتشغيل مواقف السيارات في مدن المملكة العربية السعودية.

## ٥ - الممارسات الحالية لاشتراطات مواقف السيارات في المملكة العربية السعودية

### ٥-١ خلفية

في عام ١٣٩١ هـ (١٩٧١ م) لم يتجاوز عدد السيارات في المملكة العربية السعودية ٢٢٨٠٥ سيارة. ووصل هذا العدد إلى ٢,٠٥٢,٩٣٤ سيارة في عام ١٤١٦ هـ (١٩٩٦ م) [٢٥]. ووفقاً لأحدث الإحصاءات، فقد بلغ عدد السيارات ٦,٨٠٠,٠٠٠ في عام ١٤٢٩ هـ (٢٠٠٨ م) [٤]. وهذه الأرقام مازالت تشهد نمواً مستمراً.

هناك نوعان من الحافلات العامة العاملة في المدن السعودية الرئيسية: الحافلات التي تديرها الشركة السعودية للنقل الجماعي (SAPTCO) والحافلات الخاصة. ومع ذلك، لا يستخدم خدمات النقل العام سوى نسبة ضئيلة جداً من السكان (أقل من ٢٪) خصوصاً العمال منخفضي الدخل، وتعتمد نسبة عالية جداً من السكان (أكثر من ٨٥٪) اعتماداً كلياً على السيارات الخاصة.

لقد أصبح الاعتماد على السيارات الخاصة الآن مشكلة في



## ٥-٢ الاشتراطات الوطنية لمواقف السيارات في المملكة

تمتلك السعودية نظاماً مركزياً للتخطيط العمراني، كما هو الحال في المملكة المتحدة، ممثلاً بوزارة الشؤون البلدية والقروية. قبل عام ١٤٢٦ هـ (٢٠٠٦ م) كان لبعض المدن الرئيسية في المملكة نظام محلي لاشتراطات مواقف السيارات، وفي عام ١٤٢٦ هـ (٢٠٠٦ م) أصدرت وزارة الشؤون البلدية والقروية "دليل المعايير التخطيطية لمواقف

السيارات" [٢٦] [٢٧]، والذي يوضح بالتفصيل المعدلات والمعايير التخطيطية لمواقف انتظار السيارات والعوامل المؤثرة على اختيار مواقع مواقف السيارات من حيث العلاقة بين الطلب على هذه المواقف والمتوفر منها حالياً. ويتضمن الدليل على جدولاً مستقلاً لاشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات حسب استعمالات الأراضي المختلفة كما هو موضح في الجدول رقم (٤).

الوحدة	المواقف المطلوبة	التفصيل	الاستعمال		
لكل منزل	٢ موقف	١. مساكن الأسرة الواحدة (فيلات)	السكن	١	
لكل شقة (غرفة نوم واحدة)	١ موقف	٢. مساكن متعددة الأسر (عمائر)			
	١,٥ موقف				
لكل شقة (غرفتين نوم أو أكثر)	١ موقف	٣. وحدات سكنية فندقية (شقق فندقية)			
لكل غرفة (حتى ٤٠ غرفة، وبعد ذلك واحد موقف لكل غرفتين)	١ موقف	٤. الفنادق			
لكل ١٠٠ م <sup>٢</sup> (من مساحة الطوابق)	٦ موقف	١. على مستوى المجاورة	المراكز التجارية	٢	
	٨ موقف	٢. مستوى الحي، والمدينة، والإقليم			
لكل ١٥ م <sup>٢</sup> (من مساحة الطوابق)	١ موقف	المطاعم			٣
لكل ٢٥ م <sup>٢</sup> (من مساحة الطوابق)	١ موقف	البنوك والمكاتب المهنية			٤
لكل ٢٥ م <sup>٢</sup> (من مساحة الطوابق)	١ موقف	ورش الخدمات			٥
لكل ٢٥ م <sup>٢</sup> (من مساحة الطوابق)	١ موقف	الخدمات الطبية			٦
لكل ٣,٥ م <sup>٢</sup> (من مساحة الجلوس)	١ موقف	قاعات الاجتماعات والمسارح والمكتبات			٧
لكل ٥ مقاعد	١ موقف	الملاعب والنوادي الرياضية			٨
لكل ٢٥ م <sup>٢</sup> (من مساحة الطوابق)	١ موقف	المكاتب البلدية والحكومية			٩
لكل ٥ مصلين	١ موقف	المساجد			١٠
لكل ٥ تلاميذ	١ موقف	١. المدارس الابتدائية والمتوسطة	المدارس والكليات	١١	
لكل ٥ طلاب	١ موقف	٢. المدارس الثانوية والمهنية			
لكل ٣ طلاب	١ موقف	٣. الكليات			
لكل ١٠٠ م <sup>٢</sup> (من مساحة الطوابق)	١ موقف	المستشفيات			١٢
لكل ٢ سرير	أو ١ موقف				
لكل ٣٠ م <sup>٢</sup> (من مساحة الطوابق)	١ موقف	المصانع			١٣
لكل ٤٠ م <sup>٢</sup> (من مساحة الطوابق)	١ موقف	المستودعات ومحلات بيع الجملة			١٤
لكل ١٠٠ م <sup>٢</sup> (من إجمالي المساحة)	٢٥ موقف	أماكن الترفيه ومراكز التسلية			١٥

جدول ٤: اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات لوزارة الشؤون البلدية والقروية

المصدر: الباحث بالاعتماد على دليل المعايير التخطيطية لمواقف السيارات، ١٤٢٦ هـ، جدول (١-٢)، ص ٨







لمواقف السيارات سوف تستخدم مؤقتاً لحين الانتهاء من الدراسة التي تقوم بها الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض وأمانة منطقة الرياض [٢٩، ص ٢٨٧-٢٩١].

يبلغ عدد رحلات السيارات اليومية بمدينة الرياض ستة ملايين رحلة (متوسط زمن الرحلة ١٩ دقيقة)، بالمقارنة مع خمسة ملايين رحلة يومياً عام ٢٠٠٦ م، وحوالي مليون رحلة في ١٩٨٧ م. ولقد قدرت المؤشرات الحضرية في عام ٢٠٠٧ م متوسط ملكية السيارات بمعدل ١,٧٢ سيارة لكل أسرة [٢٨، ص ٨]. وهناك حافلات للنقل العام في المدينة، ولكنها غير منتظمة في الخدمة. وعلاوة على ذلك، الرياض لا يوجد بها نظاماً للنقل السريع، ولكن صدرت الموافقة على إنشاء نظام للنقل العام السريع، وسيتم إنشاء المرحلة الأولى منه على طريق الملك عبد الله. وسيكون طول هذه المرحلة حوالي ٢٥ كم.

في عام ١٤٢٧ هـ (٢٠٠٧ م)، أصدرت إدارة رخص البناء التابعة لوكالة التعمير والمشاريع بأمانة منطقة الرياض دليلين. الدليل الأول بعنوان "الاشتراطات الفنية للترخيص لإقامة الفلل والعمائر السكنية، والعمائر السكنية التجارية، ومساكن العمال والعزاب" [٣٠] [٣٢]، والدليل الثاني بعنوان "الاشتراطات الفنية للترخيص لإقامة مباني الخدمات بمدينة الرياض" [٣١] [٣٢]. وقد شمل الدليلان بعض الاشتراطات لتوفير مواقف السيارات لبعض الاستعمالات. يعرض الجدول رقم (٥) ملخصاً عاماً لاشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات في مدينة الرياض تم تجميعهما من الدليلين السابقين.

#### ٥-٤ اشتراطات مواقف السيارات في محافظة جدة

تعتبر محافظة جدة العاصمة التجارية للمملكة العربية السعودية، وثاني أكبر مدينة في المملكة بعد العاصمة الرياض. تقع على البحر الأحمر، وهي المركز الحضري الرئيسي لغرب السعودية، وأكبر ميناء على البحر الأحمر. يبلغ عدد سكان المدينة حالياً أكثر من ٣,٥ مليون نسمة. كما هو الحال في مدينة الرياض، لا يوجد في محافظة جدة نظام للنقل العام السريع، ولكن يجري الآن إنشاء خط

يلاحظ على الجدول أن اشتراطات مواقف السيارات التي وضعتها الوزارة معايير دقيقة وشاملة ولكنها تستند إلى اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات (Minimum car parking requirements). هذا يبين أن الجهات التخطيطية في المملكة العربية السعودية لا تزال تلتزم باشتراطات الحد الأدنى، بعكس ما يجري في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية. ويلاحظ أيضاً أن اشتراطات مواقف السيارات اشتراطات عامة لجميع أحجام وأنواع المدن، وليست مرتبطة بالظروف المحلية وأنظمة تخصيص النطاقات (Zoning system) الخاصة بكل مدينة كما هو الحال في ممارسات المدن البريطانية والأمريكية.

يشمل نظام تخصيص النطاقات (Zoning system) في بعض المدن العالمية اشتراطات ارتفاع الأدوار، والكثافات، والارتدادات، ونسبة البناء المسموح بها، بالإضافة إلى اشتراطات عدد مواقف السيارات لكل استعمال حسب المنطقة. فمركز المدينة مثلاً يختلف في اشتراطاته عن أطراف المدينة، والشوارع التجارية تختلف في الاشتراطات عن الشوارع الأخرى، والمناطق التاريخية تختلف في الاشتراطات عن باقي أجزاء المدينة. لذلك تظهر ضرورة ربط اشتراطات مواقف السيارات بنظام تخصيص النطاقات [٥، ص ١٣١].

#### ٥-٣ اشتراطات مواقف السيارات في مدينة الرياض

الرياض هي العاصمة وأكبر مدينة سعودية وهي من أسرع المدن نمواً في العالم. تقع في وسط شبه الجزيرة العربية وتضم ما يقرب من ٥ ملايين ساكن، ويتوقع لهذا الرقم أن يصل إلى ٧,٤ مليون بحلول عام ٢٠٢٥ م. تقسم مدينة الرياض إلى مجموعة من البلديات الفرعية تديرها أمانة منطقة الرياض.

تعتبر الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض مسئولة عن المشاريع الكبرى في المدينة. وقد شمل المخطط الإستراتيجي الشامل لمدينة الرياض في عام ١٤٢٤ هـ (٢٠٠٤ م) اشتراطات مواقف السيارات في تقرير نهائي عن أنظمة استعمال وتطوير الأراضي. وقد ذكر التقرير أن هذه الاشتراطات



الوحدة	الحد الأدنى لعدد المواقف	التفصيل	الخدمة الرئيسية	
لكل وحدة سكنية (يمكن تأمين المواقف في القبو أو في الدور الأرضي)	--	مساكن الأسرة الواحدة	السكن	١
	١ موقف	العمائر		
	١ موقف	مساكن العزاب (أكثر من دورين)		
	الارتداد النظامي	مساكن العزاب (أرضي + أول)		
	حسب الأنظمة	مساكن العمال		
لكل فصل	٥ مواقف	المعاهد والمراكز التعليمية	الخدمات التعليمية	٢
	٥ مواقف	المرحلة الثانوية		
	٣ مواقف	المرحلة المتوسطة		
	٢ موقف	المرحلة الابتدائية		
	١ موقف	مرحلة الروضة والحضانة		
لكل ١٠٠ م <sup>٢</sup>	١ موقف	مستوصف أهلي	الخدمات الصحية	٣
		مستشفى أهلي		
لكل كشك	١ موقف	أكشاك الهواتف الجواله	الخدمات التجارية	٤
لكل ١٠٠ م <sup>٢</sup> من مساحة الأرض	١ موقف	معارض السيارات (حراج)		
لكل ١٠٠ م <sup>٢</sup> من مساحة الأرض	١ موقف	صالة عرض وبيع السيارات		
الارتداد الأمامي		محلات بيع الغاز		
الارتداد الأمامي بحث لا يقل عن ٦ م		المطابع		
الارتداد الأمامي ٦ م		المشاةل	خدمات النقل والمواصلات	٥
٣ مواقف في المناطق التي نظام البناء فيها بارتدادات		مقرات الليموزين		
١٠ مواقف		تأجير السيارات		
--		مراكز الترحيل		
--		مكاتب الشحن الجوي والبحري		
الارتداد الأمامي		مقرات وسائل النقل المدرسي	خدمات الترفيهية	٦
لكل ٥٠ م <sup>٢</sup>	١ موقف	المراكز الرياضية		
يكفي مواقف المبنى المرخصة سابقا		الصالات الرياضية		
مواقف سيارات (بدون عدد)		ملاعب الأطفال التجارية		
لكل ٥٠ م <sup>٢</sup> (لا يسمح باستخدام مواقف تحت المبنى)	١ موقف	قصور الأفراح		
لكل وحدة	١ موقف	الشقق المفروشة		
--	--	الاستراحات التجارية		
لكل ٢٥ م <sup>٢</sup>	٢ موقف	المقاهي	الخدمات العامة	٧
		محلات الحلاقة		
لكل ١٠٠ م <sup>٢</sup> من مساحة الأرض	١ موقف	مراكز خدمة السيارات (الورش، ومراكز الصيانة)		
--		مراكز تلميع السيارات		
الارتداد الأمامي		مراكز بيع مظلات السيارات		
لكل ٥٠ م <sup>٢</sup> من مساحة المبنى	١ موقف	المطابخ والمطاعم		
لكل ٥٠ م <sup>٢</sup> من مساحة المبنى	١ موقف	محلات المندي		
توفير مواقف لصهاريج المياه (بدون عدد)		مناهل المياه (الأشباب)	الخدمات الصناعية	٨
--		المصانع		
--		مصانع البلوك والخرسانة		
الارتداد		المستودعات		
الارتداد		الورش		

جدول ٥: اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات لأمانة منطقة الرياض

المصدر: تلخيص الباحث بالاعتماد على معلومات من: "الاشتراطات الفنية للتخصيص لإقامة الفلل والعمائر السكنية والعمائر السكنية التجارية، ومساكن العمال والعزاب"، و"الاشتراطات الفنية للتخصيص لإقامة مباني الخدمات بمدينة الرياض"، ١٤٢٧ هـ (٢٠٠٧ م).





المخطط المحلي لمحافظة جدة، أنظمة وضوابط البناء [٣٣]  
[٣٤]. تضمن المخطط اللوائح والأدلة التوجيهية للبناء  
داخل حدود المدينة، مع جدول تفصيلي يبين الحد الأدنى  
لاشتراطات مواقف السيارات، كما هو موضح في الجدول  
رقم (٦).

سكة حديد لربط مدينة جدة مع مدينة الرياض. بالإضافة  
إلى ذلك، سوف يوفر مشروع قطار الحرمين خدمة سكك  
حديدية عالية السرعة إلى مدينة مكة المكرمة، والمدينة  
المنورة.  
أصدرت أمانة محافظة جدة، في عام ١٤٢٨ هـ (٢٠٠٨ م)،

المواقف المطلوبة	الاستخدام
١ موقف لكل ٢٥٠ م	الفيلات
موقف لكل ١٥٠ م ، أو موقف لكل وحدة ، أيهما يوفر مواقف أكثر	العمارات
١ موقف لكل ٦٠ م	المكاتب
١ موقف لكل ٤٥ م	تجارة تجزئة
١ موقف لكل ٥٠ م	تجارة جملة
١ موقف لكل ٥٠ م	مطاعم
١ موقف لكل ٢٥ م	مطاعم وجبات سريعة
١ موقف لكل ١٥ م	بنوك
١ موقف لكل ٢٥ م	أسواق وسوبر ماركت
١ موقف لكل ٣٥ م	وكالات سفر
١ موقف لكل ١٠٠ م	معارض سيارات
١ موقف لكل ٦٠ م	الفنادق
المطاعم ١ موقف لكل ٥٠ م	
الصالات والقاعات ١ موقف لكل ٢٥ م	
المكاتب والمحلات ١ موقف لكل ٧٠ م	
١ موقف لكل ٣٠ م	الشاليهات
١ موقف لكل ١٠٠ م	الشقق
١ موقف لكل ١٠٠ م	الفيلات
١ موقف لكل ١٢٠ م	الاستراحات
١ موقف لكل ٥٠ م	صالات الأفراح
١ موقف لكل فصلين حضانة وروضة	المدارس
٢ موقف لكل فصل مدرسة ابتدائية	
٣ موقف لكل فصل مدرسة متوسطة	
٥ موقف لكل فصل مدرسة ثانوي	
١ موقف لكل ثلاث طلاب	المعاهد والكليات والجامعات
١ موقف لكل عضو تدريس	
١ موقف لكل ثلاث موظفين	
حسب الاشتراطات الخاصة	
٣ مواقف لعيادة كل طبيب، وموقف لكل ٤ أسرة، وموقف لكل ٣ موظفين	المساجد
١ موقف لكل ١٠٠ م	المستشفيات والمستوصفات
١ موقف لكل ٥٠ م	المتاحف وصالات العرض
١ موقف لكل ١٠٠ م	المراكز الرياضية والملاعب
١ موقف لكل ٧٠ م	محطات النقل وصالات السفر
١ موقف لكل ٧٠ م	المسالخ
١ موقف لكل ٧٠ م	صناعات حرفية
١ موقف لكل ٧٠ م	إيجار المعدات
محطة (أ) ١٢ موقف، محطة (ب) ٨ مواقف، محطة (ج) ٤ مواقف	محطات الوقود
١ موقف لكل ٧٠ م	مخزن أو مستودع
١ موقف لكل ٥٠ م	الاستعمالات الأخرى

جدول ٦: اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات لأمانة محافظة جدة

المصدر: : أمانة محافظة جدة، المخطط المحلي لمحافظة جدة، أنظمة وضوابط البناء، ١٤٢٨ هـ (٢٠٠٨ م)، ص ٤٥-٤٦.



يتضح من عرض تجربة وزارة الشؤون البلدية والقروية، وعرض تجربتي مدينتي الرياض وجدة أن اشتراطات مواقف السيارات لا تتضمن أي إشارة لاشتراط مواقف خاصة بالمعاقين، كما أن الأجهزة التخطيطية في المملكة العربية السعودية لا تزال تُطبق اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات خلافاً للممارسات المطبقة في تجربتين البريطانية والأمريكية. كما أن اشتراطات مواقف السيارات في مَدَن المملكة العربية السعودية لا تُشكل جزءاً من نظام تخصيص النطاقات (Zoning system) يتوافق مع المخططات الشاملة للمدينة. أي أن اشتراطات مواقف السيارات عامة بطبيعتها، ويتم تطبيقها على أجزاء مختلفة من المدينة على قدم المساواة. وأخيراً، ليس هناك جهة أو إدارة أو وحدة إدارية في مَدَن المملكة العربية السعودية تُعنى بتخطيط وإدارة وتصميم وتشغيل مواقف السيارات.

## ٦- أهم النتائج

- استعرضت الأقسام السابقة من الورقة اشتراطات توفير مواقف السيارات في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية، والمملكة العربية السعودية، وسيتم في هذا الجزء استعراض أهم نتائج الدراسة:
- أدركت الجهات المختصة في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية ارتباط اشتراطات مواقف السيارات بالتنمية المستدامة، وتأثير الاشتراطات على الزحام المروري، وبيئة المشاة، وجودة الهواء، والتنمية الاقتصادية المستدامة.
- إن الهدف الرئيسي لسياسات مواقف السيارات في مَدَن المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية هو ضمان تجنب التأثيرات السلبية على سلامة وراحة الطرق، بما يتفق مع هدف تعزيز التنمية المستدامة وخيارات النقل المستدام.
- تستخدم جهات تخطيط النقل في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية سياسات مواقف سيارات وخصوصاً اشتراطات توفير مواقف السيارات، إلى جانب نُظُم التخطيط الأخرى لتعزيز خيارات النقل

المستدام، والتقليل من الاعتماد على السيارات الخاصة، وخفض مستويات تلوث الهواء والحركة المرورية.

- انتقلت السلطات المحلية في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية من المطالبة باشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات (Minimum car parking requirements) إلى المطالبة باشتراطات الحد الأقصى (Maximum car parking requirements)، حيث تهدف اشتراطات الحد الأقصى لمواقف السيارات إلى خفض عدد رحلات السيارات الخاصة، كما تسعى للحفاظ على حيوية المراكز الاقتصادية وتعزيزها ودعم التنمية المستدامة.
- تسعى الغالبية العظمى من الجهات التخطيطية في مَدَن المملكة المتحدة إلى تنويع اشتراطات مواقف السيارات وفقاً لأجزاء مناطق المدينة المختلفة. هذا التنوع هو انعكاس لتنوع أنماط الوصول بوسائل النقل البديلة عن السيارات الخاصة إلى المناطق، بالإضافة المتغيرات الأخرى ذات الصلة. فكلما ارتفعت نسبة وصول وسائل النقل البديلة لمنطقة ما، ينخفض الحد الأقصى المسموح به من اشتراطات مواقف السيارات لهذه المنطقة.
- تُخصّص جميع المدن الأمريكية التي يتجاوز عدد سكانها ٢٥٠٠٠ نسمة اشتراطات مواقف السيارات ضمن نظام تخصيص النطاقات (Zoning system) كأسلوب أساسي في التعامل مع مشاكل استعمال الأراضي المرتبطة بارتفاع معدلات ملكية السيارات.
- توضح ممارسات مَدَن المملكة العربية السعودية أنها لا تزال تُطبق اشتراطات الحد الأدنى لمواقف السيارات (Minimum car parking requirements) خلافاً للممارسات المطبقة في تجربتين البريطانية والأمريكية.
- توضح اشتراطات مواقف السيارات في مَدَن المملكة العربية السعودية التي تم عرضها في هذه الورقة أنها لا ترتبط بنظام تخصيص النطاقات (Zoning system) الخاص بالمخطط الشامل لكل مدينة. أي أنها اشتراطات عامة بطبيعتها، ويتم تطبيقها على أجزاء





مختلفة من المدينة بنفس الطريقة.

- مقارنة بالتجربتين البريطانية والأمريكية، لا يوجد حتى الآن أي مدينة سعودية أو خليجية اتخذت الخطوات اللازمة لمواءمة سياسات مواقف السيارات مع أهداف التنمية المستدامة التي تشمل سهولة الوصول، والتنمية الاقتصادية، وتحسين جودة الهواء، وزيادة خيارات بدائل وسائل النقل.
- وأخيراً، عدم وجود جهة أو إدارة أو وحدة إدارية مستقلة تُعنى بتخطيط وإدارة وتصميم وتشغيل مواقف السيارات في المملكة العربية السعودية.

## ٧ - التوصيات

في هذا الجزء من الورقة يتم عرض بعض التوصيات لرفع مستوى اشتراطات مواقف السيارات في مدن المملكة العربية السعودية:

- توصي الدراسة على المسؤولين في وزارة الشؤون البلدية والقروية وجميع أمانات المملكة العربية السعودية بإنشاء إدارة أو وحدة إدارية مُستقلة في كل أمانة تكون مسؤولة عن تخطيط وتصميم وإدارة وتشغيل مواقف السيارات ووضع السياسات الإستراتيجية لمواقف السيارات.
- على المستوى الوطني، يُقترح أن يكون دور وزارة الشؤون البلدية والقروية توفير الخبرة والدعم الفني للسلطات المحلية في المدن السعودية من أجل وضع اشتراطات مواقف السيارات المحلية لكل مدينة.
- توصي الدراسة بإجراء دراسات مُفصلة لخصائص المدن السعودية والظروف المحلية لكل مدينة لتحديد اشتراطات العدد المناسب من مواقف السيارات لكل نوع من أنواع استعمالات الأراضي، ولا بد من إيجاد توازن بين زيادة ونقص المعروض من مواقف السيارات.
- ينبغي أن تكون اشتراطات مواقف السيارات في المدن السعودية متوافقة مع توجه السياسات الوطنية المستدامة، كما ينبغي أن تعكس الاحتياجات المحلية والخصائص المكانية. وبعبارة أخرى ينبغي أن تكون الاشتراطات متوافقة مع توجه التخطيط المستدام

الوطني والإقليمي وخطط النقل المحلية.

- ينبغي تطبيق معايير مواقف السيارات في مدن المملكة العربية السعودية بشيء من الحساسية، بحيث تراعي الخصائص الفردية لكل موقع وتعكس الأهمية النسبية لاشتراطات مواقف السيارات بالنسبة لسياسات التخطيط العمراني الأخرى.
- ينبغي لاشتراطات مواقف السيارات في مدن المملكة العربية السعودية أن تكون جزءاً من نظام تخصيص النطاقات (Zoning system) التابع للمخطط الشامل لكل مدينة.
- ينبغي استخدام اشتراطات مواقف السيارات بطريقة تعكس تنوع المواقع من حيث سهولة وصول النقل العام للموقع، وسهولة وصول وسائل النقل البديلة.
- التركيز على تجميع الأنشطة التجارية والخدمية في مراكز تجارية كبيرة تكون مخدومة بمواقف سيارات مشتركة، مع منع أو الحد من الأنشطة التجارية والخدمية الشريطية.
- تشجيع سياسات النقل المستدام التي تقلل من الاعتماد على المركبة الخاص، وتزيد من فرص استخدام وسائل النقل البديلة مثل تقليل عدد مواقف السيارات المطلوبة، وتحسين خدمات النقل العام، وتشجيع المشي عن طريق تهيئة طرق مشاة مناسبة، والتطبيق التدريجي للإجراءات الاقتصادية للتخفيف من استخدام المركبة الخاصة، وزيادة فرص استخدام وسائل النقل البديلة.
- ينبغي لمشاريع التطوير الجديدة أن توفر مواقف كافية، من حيث الأعداد والتصميم، للمعاقين تكون قريبة من المباني العامة ومراكز التسوق.
- ليس من الشائع في الوقت الحاضر استخدام الدراجات النارية والهوائية في المدن السعودية. ومع ذلك، ينبغي في المستقبل النظر في توفير مواقف آمنة لوقوف الدراجات النارية والهوائية بما يتفق مع السياسات المحلية والممارسات العالمية المميزة.



## ٨ - قائمة المصطلحات

Department for Communities and Local Government, UK	DCLG	إدارة المجتمعات والحكم المحلي، بريطانيا
Environmental Protection Agency, USA	EPA	وكالة حماية البيئة، أمريكا
Essex Planning Officers Association, UK	EPOA	جمعية مسئولو التخطيط في إسيكس، بريطانيا
Greater London Authority, UK	GLA	سلطة إدارة لندن الكبرى، بريطانيا
Institute of Transportation Engineers, USA	ITE	معهد هندسة النقل، أمريكا
Metropolitan Planning Organizations, USA	MPOs	منظمات تخطيط الحواضر، أمريكا
The Planning Policy Guidance 13: Transport, UK	PPG 13	توجيه تخطيط السياسات رقم ١٣: النقل، بريطانيا
Regional Planning Bodies, UK	RPBs	هيئات التخطيط الإقليمي، بريطانيا
The Saudi Arabian Public Transport Co., KSA	SAPTCO	الشركة السعودية للنقل الجماعي، السعودية
South East England Regional Assembly, UK	SEERA	الجمعية الإقليمية لجنوب شرق انكلترا، بريطانيا
Southwest Washington Regional Transportation Council, USA	SWRTC	مجلس النقل الإقليمي لجنوب غرب واشنطن، أمريكا
Transit Cooperative Research Program, USA	TCRP	برنامج بحوث النقل التعاونية، أمريكا
Victoria Transport Policy Institute, Canada	VTPI	معهد فيكتوريا لسياسات النقل، كندا

## المراجع

- Dirasat Journal, Deanship of Academic Research, University of Jordan, Vol. 36, pp. 130- 144.
- [6] Transit Cooperative Research Program (TCRP), (1998), Strategies to Attract Auto Uses to Public Transportation, Washington, D.C.: National Academy Press.
- [7] Shoup, Donald C., (2002), The Trouble with Minimum Parking Requirements, Victoria, British Columbia: Victoria Transport Policy Institute, Originally published in Transportation Research, Part A - Policy and Practice, Vol. 33(78-): pp. 549 -574.
- [8] Victoria Transport Policy Institute (VTPI), (2002), TDM Encyclopedia, Victoria, British Columbia.
- [9] U.S. Environmental Protection Agency (EPA), [1] Weinberger, Rachel, Kaehny, John, and Rufo, Matthew, (2010), U.S. Parking Policies: An Overview of Management Strategies, Institute for Transportation and Development Policy, New York.
- [2] Department for Communities and Local Government (DCLG), (2001), Planning Policy Guidance 13: Transport (PPG13), UK, London.
- [3] الموقع الإلكتروني لمصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات، 1431هـ (<http://www.mot.gov.sa>).
- [4] الموقع الإلكتروني للإدارة العامة للمرور، 1430هـ (<http://www.moi.gov.sa>).
- [5] Al-Fouzan, Saleh Abdulaziz, (2009) (1430 H), Parking Provision Requirements According to Type of Land Use in Major Saudi Arabian Cities,







Land-Use Codes, Portland, Ore.: The Council.

[23] Southwest Washington Regional Transportation Council (SWRTC), (1996), Transportation Futures Committee Report, Vancouver, WA: Southwest Washington Regional Transportation Council.

[24] City of Los Angeles, Department of Building and Safety, (2005), Zoning Code: Manual and Commentary, Fourth Edition.

[٢٥] وزارة الداخلية، (١٤١٦ هـ) الكتاب الإحصائي السنوي لوزارة الداخلية، ١٣٩١-١٤١٦ هـ.

[٢٦] وزارة الشؤون البلدية والقروية، (١٤٢٦ هـ)، دليل المعايير التخطيطية لمواقف السيارات، الطبعة الأولى.

[٢٧] الموقع الإلكتروني لوزارة الشؤون البلدية والقروية، ١٤٣٠ هـ (<http://www.momra.gov.s>).

[٢٨] الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض (ADA)، (١٤٢٨ هـ)، مجلة تطوير، العدد ٥١.

[٢٩] الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، (١٤٢٤ هـ)، المخطط الاستراتيجي الشامل لمدينة الرياض، أنظمة استعمال وتطوير الأراضي، التقرير النهائي، مجلد ٩-١٣.

[٣٠] أمانة منطقة الرياض، (١٤٢٧ هـ)، الاشتراطات الفنية لترخيص لإقامة الفلل والعمائر السكنية، والعمائر السكنية التجارية، ومساكن العمال والعزاب، وكالة التعمير والمشاريع، الإدارة العامة للتخطيط العمراني، إدارة رخص البناء.

[٣١] أمانة منطقة الرياض، (١٤٢٧ هـ)، الاشتراطات الفنية لترخيص لإقامة مباني الخدمات بمدينة الرياض، وكالة التعمير والمشاريع، الإدارة العامة للتخطيط العمراني، إدارة رخص البناء.

[٣٢] الموقع الإلكتروني لأمانة منطقة الرياض، ١٤٣٠ هـ (<http://www.alriyadh.gov.sa>).

[٣٣] أمانة محافظة جدة، (١٤٢٨ هـ)، المخطط المحلي لمحافظة جدة: أنظمة وضوابط البناء.

[٣٤] الموقع الإلكتروني لأمانة محافظة جدة، ١٤٣٠ هـ (<http://www.jeddah.gov.sa>).

Urban and Economic Development Division, (1999). Parking Alternatives: Making Way for Urban Infill and Brownfield Development, Washington, D.C.

[10] Shoup, Donald C., (1999), The Trouble With Minimum Parking Requirements, Transportation Research, Part A - Policy and Practice, Vol. 33(7-8): pp. 549- 574.

[11] Weant, R. & Levinson, H., (1990), Parking, Westport, CN: Eno Foundation for Transportation.

[12] Shoup, Donald C. and American Planning Association, (2005), The High Cost of Free Parking. Chicago, Planners Press, American Planning Association.

[13] Willson, R. W., (1995), Suburban Parking Requirements - A Tacit Policy for Automobile Use and Sprawl, Journal of the American Planning Association 61(1): 29 -42.

[14] Shoup, Donald C. and Pickrell D. H., (1978), Problems With Parking Requirements in Zoning Ordinances, Traffic Quarterly, 32(4): 545- 561.

[15] Feitelson, E. and Rotem O., (2004), The Case for Taxing Surface Parking, Transportation Research Part D -Transport and Environment, 9 (4): 319- 333.

[16] Essex Planning Officers Association (EPOA), (2001), Vehicle Parking Standards, Working Party, Essex, UK.

[17] Greater London Authority (GLA), (2002), Parking Standards for London for Retail, Leisure, Mixed Use Development and Other Uses, Harrison Webb, Surrey, UK.

[18] South East England Regional Assembly (SEERA), (2003), Research Project on South East Parking Standards, Harrison Webb, Final Report, Norton, Peter, (2008), Fighting Traffic, Cambridge: MIT Press. [19]

[20] Shaw, John, (1997), Planning for Parking, Iowa City: University of Iowa Public Policy Center.

[21] Ferguson, Erik, (2004), Zoning for Parking as Policy Process: A Historical Review, Transport Reviews, Volume 24, Issue 2, March, pp. 177194-.

[22] Metro Council, (1998), Metro 2040 Land-Use Code Workbook: A Guide for Updating Local