2012

Road Networks Management in the Federal Cities (Entrance and Exits in Ajman)

Mohammed Ahmed Abdulrazaq Yousuf al Awadi

إدارة شبكات الطرق بين المدن في الدول الفيدرالية
(المداخل والمخارج لإمارة عجمان)

إعداد

محمد أحمد عبدالرزاق يوسف العوضي

رسالة مقدمة إلى

كلية الهندسة، جامعة القاهرة

كجزء من متطلبات الحصول على درجة الماجستير

في الهندسة المعمارية – التصميم العمراني وتنمية المجتمعات

كلية الهندسة، جامعة القاهرة
الجيزة ، جمهورية مصر العربية
2012

إدارة شبكات الطرق بين المدن في الدول الفيدرالية
(المداخل والمخارج لإمارة عجمان)

إعداد

محمد أحمد عبدالرزاق يوسف العوضي

رسالة مقدمة إلى

كلية الهندسة، جامعة القاهرة

كجزء من متطلبات الحصول على درجة الماجستير

في الهندسة المعمارية – التصميم العمراني وتنمية المجتمعات

تحت إشراف

الأستاذ الدكتور/ **معتز محمد فريد**

أستاذ العمارة والتنمية العمرانية
كلية الهندسة- جامعة القاهرة

كلية الهندسة ، جامعة القاهرة
الجيزة ، جمهورية مصر العربية
2012

إدارة شبكات الطرق بين المدن في الدول الفيدرالية
(المداخل والمخارج لإمارة عجمان)

إعداد

محمد احمد عبدالرزاق يوسف العوضي

رسالة مقدمة إلى

كلية الهندسة، جامعة القاهرة

كجزء من متطلبات الحصول على درجة الماجستير

في الهندسة المعمارية – التصميم العمراني وتنمية المجتمعات

يعتمد من لجنة من الممتحنين

أ.د : نسمات عبدالقادر.....**(عضواً)**
أستاذ العمارة والاسكان بكلية الهندسة- جامعة القاهرة

أ.د : معتز محمد فريد.....**(مشرفاً)**
أستاذ العمارة والتنمية العمرانية بكلية الهندسة- جامعة القاهرة

أ.د : حسين مصطفى صبري الشنواني.....**(عضواً)**
أستاذ العمارة وتكنولوجيا البناء بكلية الهندسة- جامعة الزقازيق

كلية الهندسة ، جامعة القاهرة
الجيزة ، جمهورية مصر العربية
٢٠١٢

مهنـدس : محمد أحمد عبدالرزاق يوسف العوضي

تاريخ الميلاد : ١٩٨١/٥/٢٢

الجنسية: إماراتي

تاريخ التسجيل : ٢٠٠٩/١٠/١

تاريخ المنح:

القسم : الهندسة المعمارية

الدرجة : ماجستير

الشرفون : **أ.د معتز محمد فريد**

الممتحنون: **أ.د نسمات عبدالقادر**

أ.د : معتز محمد فريد

أ.د : حسين مصطفى صبري الشنواني (أستاذ العمارة وتكنولوجيا البناء بكلية الهندسة- جامعة الزقازيق)

عنوان الرسالة : إدارة شبكات الطرق بين المدن في الدول الفيدرالية (المداخل والمخارج)

الكلمات الدالة (إدارة الطرق- الطرق الفيدرالية)

ملخص البحث:

تتمحور أطروحة الباحث حول أهمية ادارة المداخل والمخارج بين المدن المتجاورة في الاتحاد الفيدرالي و ذلك من منطلق الدور التنموي الذي تؤديه في الربط بين البلدان وتسهيل وصول الخدمات المختلفة.

كما تعتبر شبكات الطرق من أهم العوامل المرتبطة باستقلال وتنمية المراكز العمرانية، ولا سيما أنها تُعد عصب النشاط الاقتصادي، وتساهم في عملية تجميع السلع في مراكز الإنتاج، وتوزيعها في مراكز الاستهلاك، ولهذا السبب يُنظر إلى شبكات الطرق على أنها القاعدة الأساسية لتنفيذ مشاريع خطط التنمية الاقتصادية في أي جزء من العالم.

وقد كان من الطبيعي مع التطور الاجتماعي والاقتصادي الذي شهدته الدولة أن تشهد شبكات الطرق في الإمارات تطوراً سريعاً ومتلاحقاً، وخاصة أن دولة الإمارات العربية المتحدة تخلو من السكك الحديدية والمجاري المائية التي تستخدم عادة في النقل الداخلي، مما أدى إلى زيادة الاعتماد على شبكات الطرق البرية التي يعتمد عليها في تسهيل الاتصال بين المدن والقرى وربطها بعضها ببعض، من هنا كان لابد من تسليط الضوء على ادارة شبكات الطرق من حيث اختلاف جهات الاختصاص نظرا لطبيعة الاتحاد الفيدرالي.

اهداء

أهدي هذا العمل إلى والدتي التي ما زالت مشاعرها متدفقة بالدعاء والرجاء، وإلى والدي الذي ما زلت أستقي من حكمته وخبرته في الحياة، وإلى من شجعتني إلى إكمال دراستي وصابرت معي ..... أم روضة. وإلى كل مهتم بمستقبل وطني الحبيب دولة الامارات العربية المتحدة أهدي هذا العمل

شكر

أوجه شكري الجزيل وتقديري إلى الاستاذ الدكتور معتز فريد المشرف على الرسالة، لما بذله من جهد خالص وعطاء ونصيحة، حتى اكتملت الرسالة على الوجه المرجو واللائق، وشكري موصولٌ أيضاً الى السادة الأساتذة الكرام أعضاء قسم العمارة لما قدموه لي من معلومات قيمة خلال تواجدي على مقاعد الدراسة.

كما أشكر سعادة الأستاذة الفاضلة الدكتورة فاطة العامري الملحق الثقافي لدولة الامارات العربية المتحدة لدى جمهورية مصر العربية لما أبدته لنا من خدمات ونصائح كان لها بالغ الأثر في مسيرة التحصيل العلمي، وأشكر كل من ساهم من قريب أو بعيد في أن تظهر هذه الأطروحة على هذا الشكل، كما اود ان اشكر سمو الشيخ راشد بن حميد النعيمي – حفظه الله – رئيس دائرة البلدية والتخطيط في امارة عجمان على دعمه وسماحه لي بالاستمرار في طلب العمل ايمانا منه بالفائدة المترتبة على دراستي في صرح عظيم كجامعة القاهرة العريقة .

ملخص البحث

يتناول الباحث في الفصل الاول أهمية شبكات الطرق ودورها في الوصول الى الخدمات العامة وذلك من خلال قياس مدى سلاسة وسهولة الوصول والتنقل بين أطراف المدن والعوامل المساعدة على قياس الوصولية في الشبكة ومدى ارتباط شبكات الطرق باستخدامات الاراضي حيث يعتبر اهم ما يميز وسلية نقل عن اخرى هو مدى امكانية وصولها الى مبتغاها وبأسرع وقت ممكن وعليه فان قطاع النقل يعد احد أهم قطاعات التنمية الشاملة في اي من الدول المتقدمة ، و يعتبر تخطيط النقل داخل المدن (أو مايسمى اصطلاحا بالنقل الحضري) قضية متعددة الجوانب وينظر إليه على اعتباره جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل لارتباطه الوثيق بالتكوين العمراني واستعمالات الاراضي التي تعتبر أحد أهم العوامل المولدة للرحلات . كما يتطرق الباحث الى مفهوم المدينة احصائيا و تاريخيا و من حيث خصائصها وتطورها عبر العصور بالاضافة الى تصنيفات شبكات الطرق من حيث السعة و من حيث الوظيفة التي تؤديها.

الفصل الثاني يتحدث عن دولة الامارات العربية المتحدة منذ ما قبل اتحادها من حيث كونها دويلات ضعيفة تفتقر لادنى مقومات الحياة والنظام السياسي القبلي و تاثير التواجد البريطاني الذي رغم خروجه من الخليج الا انه ترك بذور الاختلاف قائمة حيث عمد الى ايجاد مشاكل حدودية بزرع ملحقات وتوابع لكل امارة رغم وجودها ملاصقة لامارة اخرى بعيدة كما يوضح الفصل الثاني جميع مراحل و ارهاصات الاتحاد و ماهية العلاقة بين اجهزة الحكم ومؤسسات الدولة الحديثة بعد اعلان قيام دولة الامارات العربية المتحدة نظرا لطبيعة الاتحاد الفيدرالي الذي يجمع بينها، كما يوضح الباحث الانظمة الاقتصادية والاجتماعية من حيث وضعها قبل الاتحاد وبعده ومدى تاثير الاتحاد والطفرة اللاحقة عليها. يوضح الباحث في الفصل الثاني أيضا تاريخ شبكات الطرق في دولة الامارات العربية المتحدة و مدى الاهتمام الذي أولته دولة الاتحاد لها ايمانا منها باهميتها في رفع كفاءة المرافق وانعكاسها على الترابط الاجتماعي ودورها البارز في التقدم الاقتصادي من حيث ربط مواقع التصنيع بموانئ التصدير والاسواق الاستهلاكية، كما يجدر الاشارة الى ان دولة الامارات العربية المتحدة تخلو من الممرات المائية وسكك الحديد مما يعطي شبكات الطرق أهمية قصوى.

في الفصل الثالث يسلط الباحث الضوء على تجارب دولتين من كبرى الدول في الاهتمام بشبكات الطرق وهي الولايات المتحدة الامريكية و جمهورية المانيا الاتحادية ذات الاتحاد الفيدرالي مما يساهم في الاستفادة من تجربتهما وطريقة ادارتهما لشبكات الطرق حيث ركز الباحث على ابراز مؤسسات ادارة الطرق الاتحادية من حيث مسؤولياتها و مؤسسات الطرق المحلية من حيث مسؤولياتها وطبيعة العلاقة المنظمة بينهم ومقارنتها بالانظمة والمؤسسات المحلية والاتحادية في دولة الامارات

قائمة محتويات البحث

العربية المتحدة كما أبرز الباحث نماذج لمداخل بين امارتين متجاورتين (الشارقة وعجمان) تعاني من مشاكل على مستوى كفاءة الطريق والاختناقات المرورية منذ سنوات طويلة والتي أدى الى تدهورها بشكل كبير هو عدم وضوح طبيعة العلاقة المنظمة لادارة المعابر الحدودية بين الامارات المتجاورة.

الفصل الرابع يتضمن دراسة ميدانية استهدفت معبر حساس يربط امارتي عجمان والشارقة المتجاورتان وذلك من خلال مقابلة عدد من المسؤولين في الأجهزة ذات العلاقة كالادارة العامة لشرطة عجمان ودائرة البلدية والتخطيط (مؤسسة محلية) و وزارة الأشغال العامة (مؤسسة اتحادية) بالاضافة الى استبيان من عدة اسئلة تتعلق بالمشاكل الخاصة بالمداخل الحدودية بين الامارات المتجاورة كأسباب الازدحام المروري وهل تتم أعمال الصيانة الوقائية اعمال تطوير مثل هذه المعابر بشكل سريع وهل يؤيدون وجود جهة مركزية تتبع الجهات الاتحادية تدير مثل هذه المعابر، تم تطبيق الاستبيان على مجموعة من السكان القاطنين على طرفي المدخل الحدودي و عدد من المتخصصين من رقباء السير و مهندسي الجهات المشرفة على ادارة شبكات الطرق.

أشارت نتائج الاستبيان بشكل لا يدع مجالا للشك بان هناك قصور واضح في الاهتمام بشبكات الطرق في المناطق الحدودية بين الامارات المتجاورة من حيث ضعف الاستجابة للمتطلبات الضرورية لتطوير وتحسين كفاءتها حيث كان من الواضح من خلال تجاوب شريحة الاستبيان ملاحظتهم لتباطؤ الجهات المسؤولة عن ادارة الشبكات عن ايجاد حلول جذرية في الوقت المناسب

في خلاصة البحث و بعد الدراسة النظرية والعملية أكد الباحث على:

- تشكيل لجنة على مستوى الامارات السبعة و باشراف الحكومة الاتحادية من المختصين في مجال ادارة الطرق لدراسة نقاط الضعف وتوفير كافة الامكانيات والصلاحيات بهدف تطوير القوانين واللوائح والنظم التي من شانها البت في اي اشكال مستقبلا
- اخذ عينات من المشكلات القائمة حاليا بين الامارات ذات العمران المتصل ودراستها وايجاد الحلول المناسبة لها
- وضع المخطط العام لشبكات النقل بشكل عام والطرق بشكل خاص بهدف حجز حرم الطرق الدولية العابرة .
- الاتفاق على استعمالات الأراضي على طرفي الطرق الفاصلة بين الامارات المتجاورة بما يحقق النظرة التكاملية لحكومة دولة الامارات العربية المتحدة
- دراسة الحجوم المرورية بشكل شمولي وليس على النطاق المحلي.
- وضع خطط خمسية لانشاء طرق عابرة.

قائمة الأشكال

المقدمة

تعتبر شبكات الطرق البرية أحد قطاعات التنمية التي توليها الدول جل الاهتمام، وذلك لأنها منطلق التنمية والرخاء والاستقرار، فهي التي تربط بين البلدان وتسهل وصول الخدمات الصحية والتعليمية ومعدات البناء والتعمير[1].

كما تعتبر شبكات الطرق من أهم العوامل المرتبطة باستقلال وتنمية المراكز العمرانية، ولا سيما أنها تُعد عصب النشاط الاقتصادي، وتساهم في عملية تجميع السلع في مراكز الإنتاج، وتوزيعها في مراكز الاستهلاك، ولهذا السبب يُنظر إلى شبكات الطرق على أنها القاعدة الأساسية لتنفيذ مشاريع خطط التنمية الاقتصادية في أي جزء من العالم.

وتعكس شبكات الطرق في أي دولة أو أي إقليم أو منطقة درجة التقدم البشري حتى فيما لو كانت الظروف الطبيعية غير مواتية، ولهذا يُقال أن شبكات الطرق تعكس بصدق مدى مدنية الدولة، ومرحلة التقدم التكنولوجي التي وصلت إليها مقارنة بالدول المتقدمة[2].

وقد كان من الطبيعي مع التطور الاجتماعي والاقتصادي الذي شهدته الدولة أن يشهد قطاع المواصلات البرية في الإمارات تطوراً سريعاً ومتلاحقاً، وخاصة أن دولة الإمارات العربية المتحدة تخلو من السكك الحديدية والمجاري المائية التي تستخدم عادة في النقل الداخلي، مما أدى إلى زيادة الاعتماد على شبكات الطرق البرية التي يعتمد عليها في تسهيل الاتصال بين المدن والقرى وربطها بعضها ببعض بالإضافة إلى الاتصال الخارجي بالدول المجاورة.

فقد اهتمت الدولة بربط المدن بعضها ببعض بشبكة جيدة من الطرق البرية الحديثة ذات الاتجاهين ومعظمها يضم أربعة أو ستة مسارات بالإضافة إلى شبكة أخرى من الطرق داخل المدن الرئيسية والقرى تغطي كل أرجاء الاتحاد من أقصاه إلى أقصاه.

كما استكملت المدن طرقها الداخلية، وهناك برنامج متكامل يجرى تنفيذه ليتسنى تحويل جميع الطرق الخارجية ذات الاتجاه الواحد إلى طرق ذات اتجاهين. وتبدو شبكة الطرق في

---

[1] د. محمد أحمد الرويثي: شبكة الطرق البرية في منطقة المدينة المنورة "دراسة جغرافية تحليلية"، لجنة البحث والترجمة، جامعة الكويت، شوال 1412هـ- أبريل 1992م، ص3.

[2] Alme, Vieent perpillon: Human Geography, Longmans, 1964, P.128.

قائمة الجداول

- التعرف على علاقة شبكات الطرق باستخدامات الأراضي.
- التعرف على تاريخ نشأة شبكات الطرق في دولة الإمارات العربية المتحدة.
- التعرف على أهم أنواع شبكات الطرق في الإمارات.
- التعرف على أهمية شبكات الطرق في الربط بين الإمارات.
- التعرف على مؤسسات ادارة الطرق في الدول الفيدرالية (الولايات المتحدة الامريكية جمهورية المانيا الاتحادية كمثال).

أهمية الدراسة:

تنبع أهمية هذه الدراسة من أهمية الموضوع الذي تتناوله وهو إدارة شبكات الطرق بين المدن في الدول الفيدرالية بالتركيز على دراسة المداخل والمخارج لهذه الشبكات، وبما أن دولة الإمارات العربية من الدول الفيدرالية حيث تضم سبع إمارات ترتبط فيما بينها بشبكات طرق عصرية، فإن تحليل وتفسير نمط الصورة التوزيعية لهذه الشبكات، سوف يؤدي إلى التعرف على المشكلات التي تعانيها وبالتالي وضع التوصيات والاقتراحات الملائمة للتغلب عليها.

كما تتمثل أهمية هذه الدراسة أيضاً في أنها ستساهم في تقديم رؤية للمهتمين بإدارة شبكات الطرق بوجه عام وشبكات الطرق في الدول الفيدرالية بوجه خاص لتنميتها ورفع مستوى خدماتها لتحسين حركة المرور والتواصل والاتصال بين مدنها المختلفة.

مجالات الدراسة (حدود ونطاق الدراسة):

- **الموضوع:** إدارة شبكات الطرق بين المدن في الدول الفيدرالية (المداخل والمخارج).
- **المجال المكاني:** دولة الإمارات العربية المتحدة والولايات المتحدة الامريكية و الجمهورية الاتحادية الألمانية.

دولـة الإمـارات علـى شـكل خطـوط متوازيـة, بعضـها فـي اتجاهـات جنوبيـة - شـمالية, وبعضـها الآخـر فـي اتجاهـات غربيـة - شـرقية, وكلهـا فـي النهايـة تتعامـد علـى السـواحل الغربيـة والشـرقية, هـذا فضـلاً عـن سلسـلة الطـرق السـاحلية, التـي تكـاد تـرتبط مـع بعضـها, وتشـكل طريقـاً سـاحلياً واحـداً, يصـل بـين مـوانئ الدولـة الرئيسـية. وعلـى امتـداد الحـدود البريـة الدوليـة تمتـد عـدة طـرق رئيسـية تمتـد عبـر هـذه الحـدود الدوليـة. ممـا يـدل علـى مـدى مـا تحقـق مـن تقـدم فـي هـذا القطـاع خاصـة إذا عرفنـا أنـه لـم يكـن هنـاك بصـورة عمليـة أيـة طـرق معبـدة قبـل عـام 1970 الا طريـق الشـارقة دبـي باتجـاه واحـد, وطريـق الشـارقة رأس الخيمـة باتجـاه واحـد, وكانـت الطـرق التـي تـربط أجـزاء الإمـارات السـبع باتجاهاتهـا المختلفـة طرقـاً ترابيـة غيـر ممهـدة فـي معظمهـا, عبـر الكثبـان الرملية ومسالك الأودية الجبلية, والسبخات على ساحل البحر أثناء الجزر.

سـوف يتنـاول الباحـث فـي هـذه الدراسـة التعـرف علـى إدارة شـبكات الطـرق بـين المـدن فـي الدول الفيدرالية بالتركيز على المداخل والمخارج الخاصة بهذه الشبكات.

المشكلة البحثية

تعـد دراسـة إدارة شـبكات الطـرق بـين المـدن فـي الـدول الفيدراليـة بـالتركيز علـى دراسـة المـداخل والمخـارج وتحليلهـا ورفـع مسـتوى كفـاءة الحركـة عليهـا مطلبـاً أساسـياً، انطلاقـاً مـن هـذا المفهـوم فـإن المشـكلات المتعلقـة بدراسـتها تأخـذ أشـكالاً عـدة تتحـدد فـي الإجابـة علـى السـؤال الرئيسـي التـالي: كيـف تـتم إدارة شـبكات الطـرق بـين المـدن فـي الـدول الفيدراليـة مـن حيـث توظيـف المداخل والمخارج لهذه الشبكات؟

أهداف الدراسة:

تهـدف هـذه الدراسـة إلـى تحقيـق هـدف أساسـي وهـو التعـرف والاسـتفادة مـن **إدارة شـبكات الطـرق فـي الـدول الفيدراليـة "المـداخل والمخـارج"**، وينبثـق مـن هـذا الهـدف الأساسـي عـدة أهداف فرعية هي:

- التعرف على أهمية شبكات الطرق في المدن.
- التعرف على تكوين المدن وتخطيطها ومفهومها.
- التعرف على تصنيفات شبكات الطرق في المدينة.
- التعرف على دور شبكات الطرق في الوصول إلى الخدمات العامة.

الفصل الاول : أهمية شبكات الطرق في المدن

منهجية البحث

سيعتمد الباحث في هذه الدراسة على عدد من مناهج البحث العلمي هي:

- **المنهج التحليلي:**

سيتم من خلاله تحليل البيانات التي تشمل مداخل ومخارج شبكات الطرق في الدول الفيدرالية.

- **الدراسة الميدانية:**

حيث سيتم الاعتماد على الملاحظات الميدانية وتجميع المعلومات عن طريق المقابلات واستمارة الاستبيان من أجل التعرف على آراء المتخصصين فيما يتعلق بموضوع الدراسة المتمثل في إدارة شبكات الطرق بين المدن في الدول الفيدرالية (المداخل والمخارج).

1.1 دور شبكات الطرق في الوصول إلى الخدمات العامة

تمثل شبكة الطرق فى المراكز الحضرية إحدى أهم العناصر المخططة فى التصميم الأساسى للمدينة، وتعلق عليها المراكز الحضرية أهمية كبيرة لأنها تضمن لها تحرك سكانها بيسر بين مواقع سكنهم وعملهم سواء من خارج المدينة وإليها أو ضمنها، كما أنها من إحدى العوامل المهمة التى تودى إلى زيادة الارتباط والتفاعل بين الأماكن على سطح الأرض، سواء كان هذا الارتباط والتفاعل داخل المدينة، أو بين المدينة والأقاليم المجاورة لها، ولا يتم النقل بصورة فاعلة إلا إذا توفرت شبكة طرق متطورة وواسعة تستطيع أن توفر الخدمة والحركة للإنسان بشكل فاعل، لذا تسمى الطرق بشرايين المدينة لأنها هى التى تمد المدينة بالحياة، بالإضافة إلى ذلك فإن شبكة شوارع المدينة وما تتخذها من أنماط وأشكال مختلفة تسهم فى إعطاء المدينة شكلها وهويتها المورفولوجية، كما أن كثافة النقل على شوارع المدينة هى الأخرى تعكس الأهمية الكبيرة للمواقع التى تقطعها خطوط النقل الكثيفة، وأهميتها لا تقتصر على المدينة فحسب وإنما تنعكس على مناطق الأطراف الحضرية وبما فيها ضواحى واستعمالات حضرية، وهى وراء الاتساع المساحى للمدينة بما توفره لها من سهولة الاتصال بمركزها وتساهم فى رفع قيمة الأراضى فى الضواحى واستثمارها لمختلف الأغراض.

1.1.1النقل الحضري

يعتبر قطاع النقل احد أهم قطاعات التنمية الشاملة في اي من الدول المتقدمة ، و يعتبر تخطيط النقل داخل المدن (أو مايسمى اصطلاحا بالنقل الحضري) قضية متعددة الجوانب وينظر إليها باعتبارها جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل لارتباطه الوثيق بالتكوين العمراني واستعمالات الاراضي التي تعتبر أحد أهم العوامل المولدة للرحلات . ويعد الارتقاء بمستوى قطاع النقل والمواصلات في وقتنا الحاضر أحد المعايير او المؤشرات الدالة علي مستوى التنمية العمرانية والتطور الحضري حيث يتم قياس تقدم الدول بتقدم وسائل ونظم النقل فيها وذلك بموجب العلاقة التكاملية فيما بينها وبين جميع القطاعات التنموية الأخرى .

أ - المساحة المخصصة للنقل الحضري :

تمثل شبكات النقل والطرق في وقتنا الحاضر جزءا كبيرا من مساحة المدينة ومرافقها الحيوية ، حيث تعتبر الطرق بمثابة شرايين المدينة لأنها تمدها بالحياة ، إضافة إلى ان شبكة شوارع المدينة وما تتخذها من أنماط واشكال مختلفة ساهم في إعطاء الشكل والهوية المورفولوجية للمدينة . وتشكل العناصر

ممكن ، من هذا المنطلق وجدت دراسات لتحليل شبكات النقل بطرق مختلفة، وفيما يلي بعض هذه الأساليب:

أ – الموصلية في الشبكة.

ب – ارتباط الشبكات.

جـ - التوسط داخل الشبكة.

د – الانعطافات.

هـ - كثافة حركة المرور.

و – كثافة الشبكات.

أ – الموصلية في الشبكة (سهولة الوصول والاتصال) Accessibility:

تعتبر الموصلية او سهولة الاتصال بين مراكز الشبكة من أهم الصفات المميزة لشبكة النقل ، أي أن المركز الأسهل اتصالاً بمراكز الشبكة هو الذي تربطه بهم أدنى عدد من المسارات أو أدنى حد من المسافة، وبالتالي يكون مجموع المسارات أو المسافة بينه وبينها أقل من مجموع المسارات أو المسافات بين هذه المراكز وأي مركز آخر في الشبكة. ويهتم الجغرافي بصفة خاصة بالموصلية كميزة موقعية، وهناك العديد من الطرق التي نستطيع أن نقيس بها درجات الموصلية داخل شبكة الطرق منها على سبيل المثال سهولة الاتصال بالاعتماد على العدد الأدنى للتغيير في المحطات عند التنقل وكذلك سهولة الاتصال المبني على الحد الأدنى من المسافة وبالإمكان استبدال المسافة بالزمن أي الوقت الذي يستغرقه الفرد في الانتقال من مركز إلى آخر، وكذلك سهولة الاتصال المبني على عدد السكان في المراكز.ويقال عن أي مركز في الشبكة على اتصال جيد بواسطة الطرق مع المراكز الأخرى في الشبكة إنه سهل الاتصال، ويمكن توضيح هذا بالمثال التالي:

المكونة لقطاع النقل نسبة تقدر بحوالي 32% من المساحة الكلية للمدينة وبنسبة 37% من الأرض المعمورة في كندا ، وفي الولايات المتحدة الأمريكية قدرها الباحث مورفي بنسبة 34% من مساحة الأرض المعمورة للمدينة . (د. زين العابدين علي / مبادئ تخطيط النقل الحضري ص 30) بينما وجد بيدرسون أن نسبة 15-25% من مساحة المدن مخصصة للطرق السريعة بالإضافة إلى 5% من المساحة تستهلكها مرافق النقل الثانية بما فيها الموانئ والمطارات(Pederson - Transportation 14 (in Cities 1980 P-

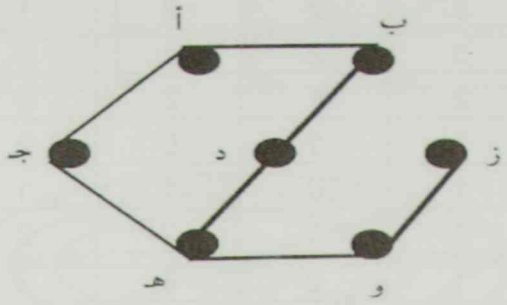
ب - استعمالات الأراضي والنقل :

لقد اظهرت اول دراسة قام بها مايكل وباركن (Michel & Parkin) من جامعة بنسلفانيا أن المرور هو دالة لاستعمالات الأرض وان التغير في استعمالات الأرض يولد أنواعا مختلفة من الحركات المرورية ، في حين ذكر بلندن (Blunden) أن المرور هو الرابط بين نظام النقل واستعمالات الأرض وأنه ليس احدهما فقط هو المسؤول عن توليد حركة المرور وإنما حركة المرور تتطلب وجود كلا العنصرين ، حيث أن استعمالات الأرض تولد حركة مرورية معينة ونظام النقل أيضا (مثلا إنشاء طريق إلى منطقة معينة) سوف يولد حركة مرورية إلى تلك المنطقة وهذه الحركة المرورية سوف تساهم بدورها في ظهور استعمالات وانشطة جديدة على الطريق مثل إقامة مصنع أو أنشطة سياحية . (محمد محسن سيد / بعض سمات حركة المرور وآثارها) كما دلت بحوث ودراسات تخطيط النقل الحضري بان النقل هو من اهم العناصر الحياتية اليومية للناس حيث يوفر لهم الحركة والانتقال بين الأماكن داخل المدينة وخارجها ، وأن البنية الاقتصادية للمجتمع تحتاج إلى تسهيلات النقل والحركة ضمن وسائط النقل المختلفة .وبما ان حركة المرور هي دالة لاستعمالات الأرض الحضرية ، وان هناك علاقة وظيفية متبادلة بين عامل الحركة المتمثل بالنقل وبين الاستعمالات الأخرى للأرض المتمثلة بالنشاطات المختلفة في المدينة فإنه لا يمكن تخطيط وتطوير المنطقة ككل مع شمول مخطط الطرق السريعة ما لم تتوافر بيانات كاملة حول ظروف المرور بالمنطقة وربطها بالمعلومات المتعلقة بالنقل العام واستعمالات الأراضي والسكان والخصائص الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية والخدمية ضمن المنطقة الحضرية المطلوب تخطيطها. (د. زين العابدين علي / مبادئ تخطيط النقل الحضري ص 65-66)

1.1.2سهولة الوصول إلى الخدمات العامة

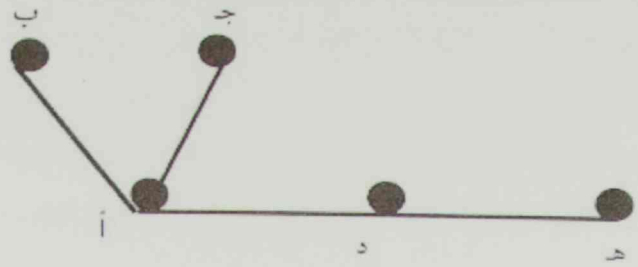
لا شك بان شبكات النقل بمختلف أنواعها تهدف في مضمونها الى التوفيق في نقل شيء معين من نقطة الى أخرى ، ومن اهم ما يميز وسلية نقل عن اخرى هو مدى امكانية وصولها الى مبتغاها وبأسرع وقت

المصفوفة في وضع قائمة للأرقام المصاحبة لكل مركز وهذه موضحة في العمود الأول من العمودين اللذين على اليسار.



شكل (2) تحديد طول المسار

يلاحظ أن أبعد المراكز مسافة من المركز (أ) هو المركز (ز) الذي يبعد أربعة أقواس أو طرق منه حتى ولو استعملنا أقصر الطرق عن طريق المراكز (جـ، هـ، و) ومن قائمة الأرقام المصاحبة يلاحظ أن المركز (هـ) هو الأسهل اتصالاً، حيث يمكن الوصول إلى كل المراكز الأخرى في الشبكة باستعمال طريقين فقط، ويتضح أيضاً أن المراكز (أ، ب، ز) يبلغ الرقم المصاحب أربعة طرق لكل واحد منها، ومن ثم هي الأقل اتصالاً من المراكز الأخرى، وإذا جمعنا كل الأرقام المصاحبة وقسمناها بواسطة مجموع عدد المراكز على متوسط الرقم المصاحب، وأقل متوسط (في هذه الحالة 7/23 =3.3) يدل على مستوى عال من سهولة الوصول والاتصال. ويمكن استخراج مؤشر شمبل Shimbel Index من مصفوفة الأقصر مسارا: مجموع كل صف أفقي في المصفوفة يعطينا مؤشر شميل، فمثلاً في حالة المركز (هـ) مؤشرشمبل = 9، وهذا هو أقل مجموع من الصفوف الأفقية، ومن ثم يكون المركز (هـ) هو الأسهل اتصالاً، ويتضح كذلك من الشكل أن المركز (ز) هو الأقل اتصالاً من المراكز الأخرى في الشبكة، كما يشير إليه مؤشر شمبل، وهذا يعتبر أكثر دقة من مؤشر الرقم المصاحب، حيث نلاحظ أن هذا المركز له نفس عدد الطرق لكل من مركزي (أ، ب) ومن ثم يعتبر مؤشر شمبل أفضل وأكثر دقة من مؤشر الرقم المصاحب كمقياس لسهولة الوصول والاتصال. (عوض يوسف الحداد، الطرق الفردية وشبكات النقل،دراسة كمية وتطبيقية في جغرافية النقل، صفحة 107،115)



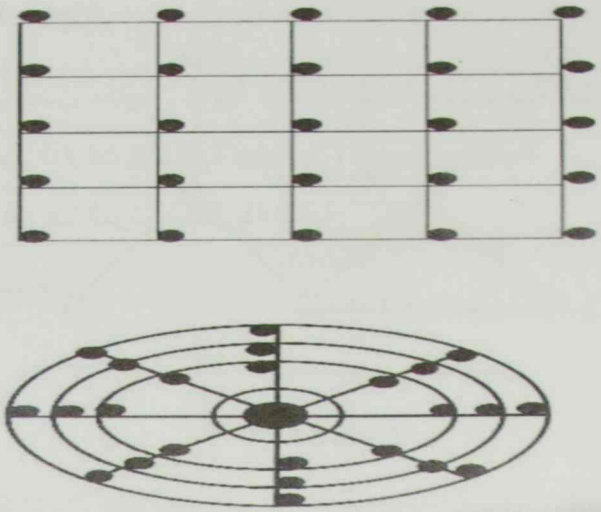
شكل (1) سهولة الوصول والاتصال

يوضح شكل (1) خمسة مراكز مرتبطة ببعضها بواسطة مجموعة من الطرق ويظهر للمشاهد مباشرة أن المركز (أ) هو الأكثر اتصالاً طالما نستطيع بسهولة أن نصل إلى كل المراكز الأخرى من (أ)، وكذلك من السهل الوصول إلى المركز (أ) من بقية المراكز الأخرى.ويختلف الحال في الشبكات الأكثر تعقيداً حيث توجد مراكز كثيرة إلى جانب العديد من الطرق البديلة بين المراكز، ومن ثم يكون من الصعب أن نحرز إمكانية الوصول، وعليه لابد من عمل مصفوفة أو جدول لحل مثل هذه المشكلة من اتجاهين تبين عدد الطرق التي تفصل المركز (أ) عن المراكز (ب، جـ، د، هـ) وهي على التوالي (1) و(أ) و(1) و(2)، والطرق التي تفصل المركز (هـ) عن المراكز (أ، ب، جـ، د) على التوالي تكون (2) و(3) و(3) و(1) ثم يجمع كل عمود أفقي، ويشير الرقم الأصغر إلى المركز الأسهل اتصالاً، (في هذه الحالة المركز أ) جدول(1)

	ا	ب	جـ	د	هـ	المجموع
ا	0	1	1	1	2	5
ب	1	0	2	2	3	8
جـ	1	2	0	2	3	8
د	1	2	2	0	1	6
هـ	2	3	3	1	0	9

جدول رقم (1) امكانية الاتصال

وإذا ما أخذنا مثالاً عملياً شكل (2) يمكن من هذا الشكل عمل مصفوفة الأقصر مساراً وذلك بإدخال عدد الطرق التي تأخذ أقصر مسار بين كل زوجين من العقد أو المراكز في المربعات المناسبة، فالصف الأفقي الأعلى يوضح من الأرقام في الجدول (2) عدد الأقواس في أقصر مسارات من المركز (أ) إلى كل المراكز الأخرى، والصف الثاني يوضح عدد الأقواس من المركز (ب) إلى كل المراكز الأخرى، وهكذا حتى المركز (ز)، وحيث الرقم المصاحب هو عدد الأقواس التي يحتاج إليها لربط مركز بأبعد مركز منه، إذاً الرقم المصاحب هو الأعلى عدداً في كل صف أفقي، فمثلاً في صف (أ) هو رقم الباقي (4) وفي صف (و) هو رقم (3)، ومن ثم يتضح من الجدول أن مركز (هـ) هو الأسهل اتصالاً، حيث يلاحظ أن الرقم المصاحب هو أقل الأرقام المصاحبة في الجدول وهو رقم (2).إذا يمكن استعمال هذه



شكل (3) الارتباط

- **مؤشر جاما Gamma Index:**

يعتبر هذا من أفضل مقاييس الارتباط، حيث ينسب عدد الخطوط الفعلية في الشبكة بعدد الخطوط الممكن وجودها في الشبكة لتصبح المراكز مرتبطة ارتباطاً كاملاً ويمكن أن نشير بأن العدد الأقصى للخطوط لتصبح الشبكة مرتبطة تماماً هو 1/2 م(م-1) حيث م عدد العقد في الشبكة، ولذلك تكون المعادلة كالآتي:

$$\text{درجة الارتباط} = \frac{\text{عدد الخطوط الفعلية في الشبكة}}{\text{1/2 م (م -1)}} \times 100$$

ولتصبح الشبكة مرتبطة ارتباطاً كاملاً يتساوى البسط والمقام أي:

$$\frac{\text{1/2 م (م – 1)}}{\text{1/2 م (م – 1)}}$$

	ا	ب	ج	د	هـ	و	ز	الرقم المصاحب	مؤشر شمبل
ا	0	1	1	2	2	3	4	4	13
ب	1	0	2	1	2	3	4	4	13
ج	1	2	0	2	1	2	3	3	11
د	2	1	2	0	1	2	3	3	11
هـ	2	2	1	1	0	1	2	2	9
و	3	3	2	2	1	0	1	3	12
ز	4	4	3	3	2	1	0	4	17

جدول رقم (2) سهولة الوصول والاتصال

ب – ارتباط الشبكات The connectivity of Networks:

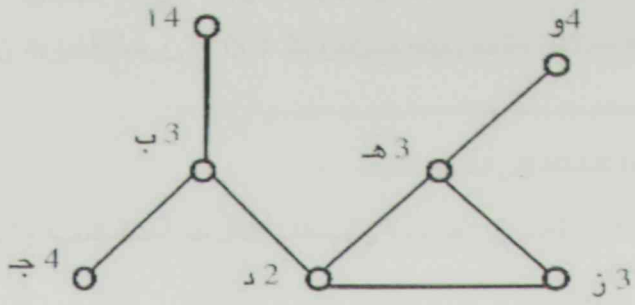
تعرف بدرجة الكمال من الارتباط بين العقد (المراكز) ارتباطاً مباشراً، ومن ثم يتضح أنه كلما كان هناك عدد كبير من الخطوط في أي شبكة نقل كان الارتباط كاملاً وتاماً بين العقد المختلفة وبالتالي زيادة درجة كفاية الشبكة ويصبح من الضروري عند دراسة أنظمة النقل أن يكون المتخصص في جغرافية النقل قادراً على قياس درجة ارتباط الشبكة وذلك من أجل عمل مقارنة للكفاية بين شبكات النقل ومعرفة أسباب الاختلافات بينها ويعتبر الأمريكي كانسكي Kansky الذي درس تركيب شبكات النقل أول من طور العديد من المؤشرات الوصفية لقياس ارتباط شبكات النقل مثل مؤشر بيتا Beta ومؤشر جاما Gamma إلى جانب مؤشر ألفا Alpha وفيما يلي وصف لكل منها:

- **مؤشر بيتا Beta Index:**

وهو مقياس سهل لتوضيح درجة الارتباط ويمكن الحصول عليه بنسب مجموع الطرق أو الخطوط إلى مجموعة العقد أو المراكز أي:

$$\frac{\text{مجموع عدد الطرق}}{\text{مجموع عدد المراكز}}$$

ويتراوح مؤشر بيتا من صفر لشبكات نقل تحتوي على عقد فقط بدون خطوط إلى واحد صحيح أو أكثر، حيث شبكات النقل على درجة جيدة من الارتباط، ويعتبر مؤشر بيتا محدود القيمة والفاعلية، ومن عيوب هذا المقياس عدم قدرته على التمييز بين شبكات نقل لها نفس عدد العقد والخطوط، فمثلاً قيمة بيتا للشبكتين اللتين يوضحهما شكل (3) لها نفس عدد العقد (المراكز) 25 عقدة ونفس عدد الخطوط 48 خطاً ولكن لكل منها تنظيم مكاني داخلي يختلف عن الأخرى.



شكل (4) التوسط

	ا	ب	ج	د	هـ	و	ز	المجموع	الترتيب في المتوسط
ا	0	1	2	2	3	4	3	15	5
ب	1	0	1	1	2	3	2	10	2
جـ	2	1	0	2	3	4	3	15	6
د	2	1	2	0	1	2	1	9	1
هـ	3	2	3	1	0	1	1	11	3
و	4	3	4	2	1	0	2	16	7
ز	3	2	3	1	1	2	0	12	4

جدول رقم (3) التوسط

د - الانعطافات Detours:

الطرق المستقيمة او الطرق المباشرة بين مكانين تعرف بخطوط الرغبة Desire Lines ذلك لأن المسافرين يرغبون في العادة استعمال أقصر الطرق وبالتالي اختصار الوقت وتكاليف الرحلة... إلخ، إلا أنها نادرة وإذا وجدت هذه الطرق المباشرة ففي الغالب تنحرف عن الخط المستقيم، ويمكن ملاحظة هذا في طرق السيارات التي تعتبر أكثر الطرق مباشرة نتيجة لقلة المنعطفات.ويعتبر انحراف الطرق عن مساراتها نتيجة للعوائق الطبيعية ظاهرة جغرافية معروفة ، ومثل هذه الانحرافات يمكن أن تقاس بمؤشر الانعطاف Detour Index الذي يمكن التعبير عنه في صيغة المعادلة التالية:

$$\text{مؤشر الانعطاف} = \frac{\text{طول الطريق الفعلي}}{\text{طول الطريق بخط مستقيم}} \times \frac{100}{1}$$

مؤشر ألفا Alpha Index

يعتبر هذا المؤشر من أفضل مقاييس درجة ارتباط الشبكة وخصوصاً شبكات النقل المعقدة ويمكن الحصول عليه بنسب عدد الدارات الأساسية Fundamental Circuits إلى أقصى عدد ممكن لها في الشبكة، ويمكن التعبير عن هذا المؤشر بالطريقة التالية:

$$\text{مؤشر ألفا} = \frac{\text{و} - \text{ق} + \text{ف}}{2\,\text{ق} - 5}$$

حيث و= عدد الوصلات ، ق = عدد العقد ، ف = عدد الوصلات الجانبية Subgraphs

وتتراوح قيمة المؤشر من صفر، حيث لا توجد دارات إلى واحد صحيح الذي يمثل الحد الأقصى من الترابط أو بمعنى آخر من صفر إلى 100%. (عوض يوسف الحداد، الطرق الفردية وشبكات النقل،دراسة كمية وتطبيقية في جغرافية النقل، صفحة 116،119)

جـ - التوسط داخل الشبكة Centraluty within Network:

التوسط لأي عقدة يمكن حسابها بطريقة تعرف بعدد كونيج Konig الذي كان أول من استخدمها عام 1936، ويحسب عدد كونيج لكل عقدة بجمع عدد الخطوط من كل عقدة أخرى في الشبكة عن طريق الأقصر مساراً، أو بمعنى آخر يحسب عدد كونيج بأكبر عدد من الوصلات المؤدية إلى أبعد عقدة بواسطة الأقصر مساراً ففي الشكل (4) يلاحظ أن العقدة (د) تمثل النقطة المركزية في الشبكة لأن لها أقل عدد من الخطوط اثنين فقط، لا شك أن هذه الأساليب تساعدنا في اختيار المركز الأمثل في حالة البحث عن مركز إداري مثالي أو مركز خدمات صحي أو تعليمي.... إلخ . جدول(3). (عوض يوسف الحداد، الطرق الفردية وشبكات النقل،دراسة كمية وتطبيقية في جغرافية النقل، صفحة 119)

عدد السيارات المستخدمة للشبكة في 24 ساعة

كثافة المرور= ———————————— أو

مساحة المنطقة التي تخدمها الشبكة

(عوض يوسف الحداد، الطرق الفردية وشبكات النقل،دراسة كمية وتطبيقية في جغرافية النقل، صفحة 127)

و – كثافة الشبكة Network density

هي العدد الإجمالي للطرق بالكيلومترات منسوباً لمساحة منطقة ما، وقد استخدم هذا المقياس على المستويات المحلية والإقليمية والعالمية، وذلك باعتباره مؤشراً مهماً من مؤشرات التنمية في الدولة وبين الدول، فعلى المستوى المحلي مثلاً يتضح أن كثافة الشبكة لها علاقة بنظرية المكان المركزي Central Place Theory فدراسة أية خرائط ذوات مقياس كبير لأي إقليم تكشف لنا عن أن هناك اختلافات كبيرة بين كثافة الطرق في القرى والمناطق المجاورة لها وبين داخل المدينة وضواحيها، أما على المستوى الإقليمي فهناك العديد من الدراسات التي حللت أنماط كثافة الشبكات وخصوصاً في الدول النامية، أما على المستوى العالمي فكثافة الطرق تعتبر مؤشراً على اختلافات درجات التحضر والتصنيع بين دول العالم. ويمكن قياس كثافة الطرق بأن تنسب أطوال الطرق إلى مساحة الدولة أو عدد سكانها بالصيغة التالية: بالنسبة للمساحة تكون الصيغة كالآتي:

إجمالي كيلو مترات الطرق / المساحة / 100 = إجمالي كيلو مترات الطرق / المساحة x100

والناتج يكون كذا كيلو متراً طولياً من الطرق لكل 100 كيلو متر مربع

أما بالنسبة للسكان فتكون الصيغة كالتالي:

إجمالي كيلو مترات الطرق / السكان x1000

فمثلا طول الطريق الفعلي بين مدينتي بنغازي وطبرق في ليبيا = 468 كيلو متراً وطول الخط المستقيم بين المدينتين مقاس من خريطة للطرق = 400 كم ومن ثم يكون مؤشر الانعطاف بين بنغازي وطبرق =

$$\frac{468}{400} \times 100 = 117$$

وبعبارة أخرى مؤشر الانعطاف هو المسافة الحقيقية للرحلة ويجب ملاحظة أنه كلما كانت المسافة الحقيقية للرحلة طويلة أكثر من مسافة خط الرغبة أو الخط المستقيم كان مؤشر الانعطاف كبيراً أكثر من 100% والعكس صحيح، أي كلما كان مؤشر الانعطاف منخفضاً كان الطريق أكثر مباشرة. (عوض يوسف الحداد، الطرق الفردية وشبكات النقل،دراسة كمية وتطبيقية في جغرافية النقل، صفحة 126،123)

هـ ـ كثافة حركة المرور Traffic density:

يعتمد مقدار حركة المرور المستخدم لأية شبكة جزئياً على حجم السكان أو المنطقة التي تخدمها الشبكة، وكذلك طول الطرق المستخدمة، ومن ثم تكون المقارنة بين تدفق حركة المرور على شبكات مختلفة ذات أهمية إذا ما تمت هذه المقارنة من حيث حجم سكان المنطقة أو طول الطرق، علاوة على ذلك يعبر بشكل عام عن مقدار حركة المرور بإحدى الطريقتين التاليتين:

1 – عدد السيارات التي تستخدمها الشبكة في فترة زمنية معينة، إلا أن مثل هذا الرقم من المستحيل الحصول عليه (مثل عدد السيارات على الشبكة)، ولكن يمكن حساب متوسط حركة المرور في نقاط مختارة على الشبكة.

2 – عدد الكيلومترات التي تقطعها السيارة على الشبكة في فترة زمنية معينة ويمكن التعبير عن كثافة المرور بالصيغة التالية:

$$\text{كثافة المرور} = \frac{\text{عدد السيارات المستخدمة للشبكة في 24 ساعة}}{\text{عدد السكان في المنطقة التي تستخدمها الشبكة}}$$ أو

$$\text{كثافة المرور} = \frac{\text{عدد السيارات المستخدمة للشبكة في 24 ساعة}}{\text{طول الطرق في الشبكة}}$$ أو

- هنـاك اتجـاه حـديث يطلـق عليـه اسـم Post Modernism حيـث أن إسـتخدامات الأرض الحديثـة بالمـدن تأخـذ حقـوق الطبقـات المهمـة بالمدينـة والمنـاطق المحرومـة والأقليـات. (محمـد مدحت جابر ، جغرافية العمران الريفي والحضري, ص332) .
- هنـاك علاقـة مـا بـين إسـتخدامات الأرض وطـرق وتقنيـات النقـل أو مـا يسـمى بسـهولة الوصـول Accessibility.

أ - استخدامات الأرض في المدن الأمريكية

يعتبر هارلاند بارثولوميو Harland Bartholomew 1955 أول من صنف إستخدامات الأرض في المدن الأمريكية . (Norhtam R. 1975 p171) . حيث قسم مساحة الأرض في المدينة (المساحة الكلية Total Area إلى :-

أولا :-Developed area أراضي مطورة .

ثانياً :- Vacant area أراضي فراغ .

وكما هو الحال في بداية أي علم جديد او فكرة رائدة فقد تعرض هذا التصنيف لانتقاد يتعلق بعدم إمكانية تطبيقه بشكل كامل . لاحقا ظهر تصنيف جديد يعتمد على خصائص ومزايا إستخدامات الأرض قدم من جانب منظمات مهنية للتخطيط organization Professional planners ويقسم الخصائص إلى مجموعتين :-

1. خصائص وظيفية characteristics Functional
2. خصائص أخرى characteristics Other

. (Norhtam R. 1975 p173).

وبشكل عام يمكن تصنيف إستخدامات الأرض في المدن إلى ست فئات هي :-

أغراض السكن Residential و أغراض صناعية Industrial و أغراض تجارية Commercial و أغراض طرق high ways & Roads و إستخدامات عامة وشبه عامة semi-public & Public land و أراضي فراغ Vacant land . وقد أوضحت بعض الدراسات مثل Bartholomew 1955 ودراسات Montgomery 1969 نسب هذه الأغراض والاستخدامات في مدن أمريكا الشمالية موضحة في الشكل رقم (5) ، بشكل عام تبلغ نسبة الأراضي المطورة بالمدن الأمريكية نحو 77 % والأراضي الفراغ 23 % . (كايد أبوصبحة ، جغرافية المدن ، ص264) .

والناتج يكون كذا كيلو متراً طولياً من الطرق لكل 1000 نسمة من السكان. وبتطبيق هذه المعادلة على المستوى الوطني باستخدام عنصر السكان لأهميته من حيث العدد والنشاط الاقتصادي وارتباط كثافة شبكة النقل ارتباطاً مباشراً بهذا العنصر. (عوض يوسف الحداد، الطرق الفردية وشبكات النقل،دراسة كمية وتطبيقية في جغرافية النقل،1997، صفحة128،129)

يتضح مما تقدم دراسته فى هذا الفصل أن وصف موقع الطرق وشبكات النقل وترتيب العقد أو المراكز وعلاقاتها وتوزيع الخطوط ليس فقط ذا قيمة لأنه يقيس سهولة الوصول والاتصال فى الشبكة، ولكن يسمح أيضاً بعمل مقارنات بين شبكات النقل الإقليمية داخل الدولة وبين الدول. ومن هنا تعتبر دراسة مواقع الطرق وشبكات النقل من المواضيع الرئيسية فى جغرافية النقل.

1.1.3 علاقة شبكات الطرق باستخدامات الأراضي.

- كانت ومازالت منذ الازل علاقة شبكات الطرق باستخدامات الأراضي علاقة طردية غير انه لابد من معرفة مكونات المدينة وتشكيلها لنتمكن من فهم العلاقة بين شبكات الطرق وبين استخدامات الأراضي.

تتكون المدينة من :-

- مساحة الأرض التي تشغلها المدينة وتشمل الأرض والتربة .
- المسطحات المائية والتي تكون ضمن حيز المدينة وعادة ما تكون صغيرة المساحة .
- المنشآت ذات البعد الثلاثي - (الطول - العرض - الارتفاع) .

تنحصر دراسة استخدامات الأرض في المدينة باستغلال السطح حيث تخصص مساحة معينة لوظيفة أو أكثر أو لنوع معين من الاستخدام , وفي بعض الأحيان يكون الاستخدام كثيفاً كما في المناطق التجارية. وفي أحيان أخرى يكون الاستخدام ليسد حاجة أعداد كبيرة من الناس مثل الحدائق والمنتزهات. كما تعبر المدينة عن كيفية تنظيم المجتمع لنفسه، وهناك مجموعة من العوامل تؤثر في وضع قطعة أرض معينة تحت استخدام معين :-

- الخصائص الطبيعية .
- السياسات الإدارية وتنظيم المدينة ودور الدولة وهيئات التخطيط المحلية .
- موقع قطعة الأرض بالنسبة للمدينة، في المركز أو على الأطراف ؟
- قيمة قطعة الأرض ، حيث أن السعر للأرض داخل المدينة هو الذي يحدد الأغراض الوظيفية سواء التجارية أو الصناعية أو السكنية أو تركها دون استعمال .
- سلوك الفرد وقراراته , حيث إن استخدام الأرض داخل المدن دائم التغيير ويدخل في ذلك سلوك وقرارات الأفراد ، ويمكن القول بأن تغيير إستخدام الأرض هو نتيجة لعمليات اجتماعية Socio – spatial .

المدن الصناعية وحصل تنافس مع الاستخدامات الأخرى وقد ساعدت طرق المواصلات على نمو الاستخدام الصناعي على جوانبها وفي السنوات الأخيرة أصبحت المصانع تقام بالضواحي . إن الاتجاه الحديث هو عدم وجود النشاط الصناعي داخل المدن لما لذلك من أثر سيء في زيادة معدلات التلوث . كذلك إن مساحة الاستخدام الصناعي تختلف باختلاف نوع الصناعة السائدة بالمدن . وقد ذكر العالم Lowenstein بأن هناك ميلا لتشتيت الاستخدام الصناعي وتحويله عن قلب المدينة. (محمد مدحت جابر ، جغرافية العمران الريفي والحضري ، ص 337)

- **الاستخدامات التجارية Commercial uses**

وتشمل تجارة الجملة والمفرق والخدمات الأخرى وتشكل حوالي 3.7 % من أراضي المدن. تحتل استعمالات الأرض التجارية عادة نسبة صغيرة من مساحة المدينة الكلية حتى في المجتمعات المتقدمة وعلى الرغم من عدم وجود مقياس علمي لتقدير مساحة الأرض التي تتطلبها المؤسسات التجارية إلا أنه على فرض استمرار زيادة السكان وارتفاع نسبة الميل إلى السكن في الضواحي . وميل بعض المؤسسات إلى توسيع مساحاتها فمن المتوقع أن تزداد الحاجة إلى الأراضي التجارية في المستقبل . وأن يتحول جزء من الأرض السكنية إلى تجارية وأن يتحول جزء من الأرض الزراعية على أطراف المدن إلى مناطق تجارية . ولقد كانت الوظيفة التجارية هي الوظيفة الأساسية للمدن منذ العصور الوسطى . وعادة ما يكون الاستخدام التجاري متركزا بوسط المدينة ويأخذ بالتبعثر كلما ابتعدنا عن وسط المدينة . ويرتبط الاستخدام التجاري بمنطقة التجارة المركزية والتي تكثر بها تجارة التجزئة Retial وتعتبر منطقة القلب Hard core من أكثف المناطق للنشاط التجاري . (عبد الرزاق عباس حسين ، جغرافية المدن, ص 108)

- **استخدامات الطرق والطرق السريعة Roads and high ways**

تشكل هذه الفئة 20 % من مساحة أرض المدينة وحوالي 26 % من مساحة الأرض المبنية في المدن. وتكون مساحة الطرق أكبر في المناطق القريبة من مركز المدينة. وفي الولايات المتحدة تشكل نسبة استخدامات الطرق بالمدن ما نسبته 23 % من مساحة الأراضي في المدن التي يزيد عدد سكانها عن 100 ألف نسمة (P : 316, 1975, Norhtam R) . وتشكل طرق المواصلات عنصرا هاما من عناصر النقل ما بين المدن وداخل المدينة الواحدة وبدونها يصبح من الصعب الربط بين استعمالات الأرض المختلفة. وفي الدول المتقدمة تحتل المساحة المخصصة لطرق المواصلات المقام الثاني بعد الاستخدام السكني , كذلك فان استخدامات الطرق في تزايد مستمر بسبب تزايد أعداد السكان وارتفاع الدخل

شكل (5) النسب المئوية لاستخدامات الأراضي

❖ **الاستخدامات السكنية / Residential**

تشكل الوظيفة السكنية أكبر نسبة من الأرض في المدن الأمريكية وتختلف النسبة حسب المعيار المستخدم. بمعنى هل تحسب النسبة لكل مساحة المدينة أو للجزء المطور منها (أي المنطقة المبنية في المدينة) Developed area أو ما يسمى Built environment وتبلغ هذه النسبة 29.6 من مساحة المدينة . وحوالي 39 % من المنطقة المطورة . (كايد أبوصبحة ، جغرافية المدن, ص262) .وقد أوضح Northam أن 41 % من الأرض المطورة للمدن يشغلها الاستخدام السكني للمدن التي عدد سكانها أكثر من 100 ألف نسمة (P : 254, 1975, Norhtam R) . وعادة ما يدخل ضمن الاستخدام السكني المناطق المتدهورة slums والمناطق القديمة ومناطق السكن الدون Substandard Housing وكذلك مساكن الضواحي suburbs والتي نشأت حول المدن الأمريكية كمهاجع للنوم وتحولت بعد ذلك إلى مدن قائمة بذاتها . ويقدر بأن نحو 50 % من سكان المدن الأمريكية حاليا هم من سكان الضواحي (محمد مدحت جابر ، جغرافية العمران الريفي والحضري, ص335).

❖ **الاستخدامات الصناعية .Industrial uses**

تشمل هذه الفئة الصناعات الثقيلة والخفيفة والسكك الحديدية والمطارات وتشكل حوالي 8.6 % من أراضي المدن . وقد ارتبط الاستخدام الصناعي في المدن منذ نهاية القرن 18 وظهور الثورة الصناعية حيث أثرت الصناعة في المدينة وموقعها وأثرت في تركيبها الداخلي ونتج عن ذلك تغير في أحجام

ب - تكوين المدن وتخطيطها

للمدينة ذاكرة مجسمة تغوص في المستقبل مثلما تغوص في الماضي رغم أنها دائما تعبر عن الواقع الحاضر، تتمثل في هذه الطبقات الزمنية التي تتحول إلى واقع مادي يجعل من المدينة عبارة عن حلقات متداخلة ومتراكمة يصعب تفكيكها لكنها تبث داخلنا الحس الزمني بكثافة، حتى أننا لا نجد سجلا بصريا بالغ الدقة يضاهيها فهو سجل متحرك يقبل الجديد دائما ، فكل حلقة جديدة تزيد من التداخل الزمني في المدينة وتثري فيها التفاصيل الدقيقة إلى درجة أنها تمثل "السجل الاجتماعي"الذي يقدم العلاقات البينية الغير مرئية وبصورة بصرية ساكنة ظاهرا ومتحركة ومتغيرة في الداخل. ولقد نشأت المدن نتيجة الرغبة في التعايش كمجموعات بالنسبة للأفراد ،ولتحقيق الاستقرار الذي كان يحاول الإنسان القديم جاهدا الحصول عليه، فمن الريف والصحراء والغابات ، بدأ ينتقل تدريجيا للوصول إلى مفهوم جديد للتعايش، يضمن استقراره، ويحقق له في نفس الوقت الحماية من كل المؤثرات الخارجية.

1.1.4 مفهوم المدينة

عرف لوكوربزيه المدينة بانها خلاصة تاريخ الحياة الحضرية ، فهي الكائن الحي و الناس والمواصلات وهي التجارة والاقتصاد، والفن والعمارة،والصلات والعواطف، والحكومة والسياسة،والثقافة والذوق، وهي أصدق تعبير لانعكاس ثقافة الشعوب وتطور الأمم ، وهي صورة لكفاح الإنسان وانتصاراته وهزائمه ، وهي صورة للقوة والفقر والحرمان والضعف.

أ - تعريف المدينة

بالرغم من كثرة العلماء المهتمين بتعريف المدينة إلا أنهم لم يعطوا تعريفا واضحا لها ،ذلك أن ما ينطبق على مدينة لا ينطبق على أخرى ، لأنها عرفت باختصاصات متعددة حسب وجهة نظر كل عالم ، فمنهم من فسر المدن في ضوء ثنائيات تتقابل بين المجتمع الريفي والحضري، ومنهم من فسرها في ضوء العوامل الايكولوجية، ومنهم من تناولها في ضوء القيم الثقافية.(هبه فاروق القباني، المدينة(التعريف والمفهوم والخصائص)دراسة المجمعات الحضرية في سورية،2007)

- **إحصائيا**: تشير الإحصائيات إلى أن كثافة أكثر من 10000شخص في الميل المربع الواحد تشير إلى وجود مدينة بحسب رأي مارك جيفرسون، ومن مصلحة الإحصاء في جامعة الإسكندرية تعرف المدينة بأنها تعتبر من الحضر والمحافظات والعواصم والمراكز، ويعتبر ريفا كل ما عدا ذلك من البلدان.
- **قانونيا**: هي المكان الذي يصدر فيه اسم المدينة عن طريق إعلان أو وثيقة رسمية.

وزيادة استخدام وسائط النقل الخاصة والعامة . وبشكل عام فان المساحة المخصصة لاستخدام الطرق تختلف من مدينة لأخرى تبعا لعوامل منها التطور الاقتصادي وتباين حجم المدن وطبيعة الموضع والموقع للمدينة.(عبد الرزاق عباس حسين ، جغرافية المدن, ص 162)

- **الاستخدامات العامة وشبه العامة semi – Public uses & Public**

تشكل هذه المجموعة ما مساحته 15 % من مساحة أراضي المدن وتشمل على الأقسام التالية :-

أ – المناطق الخاصة للإستجمام :-لقد ظهرت الحاجة إلى أماكن الترفيه والسياحة هروباً من جو المدينة والقيود الإجتماعية , وتعني كلمة مناطق الإستجمام :- المنتزهات وملاعب الأطفال والملاعب الرياضية وحدائق الحيوانات ودور السينما والمسارح والملاهي ومراكز الشباب والمكتبات والأماكن الأثرية والمقاهي والمطاعم وتشكل نسبة الأراضي الخاصة للإستجمام في مدينة نيويورك 17% , دالين تاون 12.4% , وفونكس 12.2% , وسان فرانسيسكو 10.5% , وهاردفورد 9.9% , وبشكل عام فإن المساحة المخصصة لهذه الأغراض ترتبط بموقع المدينة والخدمات التي تقدم فيها .

ب. الأراضي المخصصة للمدارس والكليات : وهي كذلك تختلف من مدينة لأخرى وذلك حسب مراحل الدراسة داخل المدن وتبلغ نسبة المساحة المخصصة للمدارس في المدن الكبيرة حوالي 1.72% من مساحة المدينة .

جـ . أراضي مخصصة لأغراض دينية مثل دور العبادة والمقابر فقد وجد أنه في 55 مدينة في الولايات المتحدة سكانها يزيدون عن 100 ألف نسمة تشكل المقابر نسبة 1.32% من مساحة المدينة , وبشكل عام فإن المقابر مناطق صغيرة. (Norhtam R. 1975 :P: 353) .

- **الأراضي الفراغ Vacant urban land أو open space**

تشغل حوالي 23% من مساحة المدينة . وهي مناطق غير مطورة وتحدد قيمة هذه الأراضي بناء على موقعها . وهذه الأراضي في الغالب غير صالحة للعمران . مثل المناطق الشديدة الميلان والإنحدار والأراضي الخطرة وغير المستوية .ويبلغ متوسط ما تشغله الأراضي الفراغ في كل مدينة أمريكية حوالي 24.5% من مساحتها وهناك برامج لتشجيع الاستثمار في هذه المناطق .

العناصر فيما بينها ارتباطا وثيقا مما يؤدي لوجود تجمع من الناس يتسم بكبر الحجم وشدة الكثافة واللاتجانس،وربما كانت خاصية التمايز واللاتجانس الاجتماعيين أبرز ما يميز الطابع الحضري نظرا لما تتصف به المدينة من اختلافات شديدة من حيث المهن والمراكز الإجتماعية والإقتصادية، يجعلنا نقول أن المدينة هي مكان يعمل سكانه في أغلب المهن ما عادا الزراعة وهي بيئة صناعية يتزايد تحكم الإنسان فيها وبحياته ووقته وإنتاجه. (هبه فاروق القباني، المدينة(التعريف والمفهوم والخصائص)دراسة المجمعات الحضرية في سورية،2007)

ت - تصنيف المدن:

تعتبر المدينة بصفتها نموذج لمجتمع حضري ظاهرة قديمة، وهي تعتبر كذلك انعكاسا لتزايد التعقد الإجتماعي ، واستجابة لظروف إجتماعية وثقافية وجغرافية، وقد انعكس هذا على أساسها الوظيفي الذي يختلف بإختلاف الزمان والمكان، فوظائف مدينة 1950 تختلف عن وظائف مدينة 2000، بالرغم من احتفاظها بالمكان الذي تقوم فيه ، وعلى ضوء هذا يتبين صعوبة تصنيف المدن ، ومع ذلك ظهرت بعض التقسيمات:

- أولا:تقسيم المدن من حيث الحجم:

المدينة الصغيرة.:(Town)

المدينة الصناعية.:(City)

المدينة:(Metropolitan)

- **ثانيا:تقسيم المدن من حيث عدد السكان:**

هو أسهل هذه التقسيمات لارتباطه بتعقد الحياة في المدينة ،وقد طبقته معظم الدول في تقسيماتها الإدارية، ففي فرنسا كل مجموعة من السكان تعيش في مركز واحد يبلغ عددها 2000نسمة تعتبر مجموعة حضرية، وكل مركز يقل عدد سكانه عن هذا العدد يعتبر قرية في عداد الريف، وفي أمريكا يصل العدد إلى 2500نسمة ،و في بلجيكا إلى 5000 نسمة .

- **ثالثا:تقسيم المدن من حيث تطورها التاريخي:**

لهذا التقسيم أهميته العظمى في تتبع الحضارات التي أثرت في كل مدينة.

- **رابعا:تقسيم المدن من حيث العوامل الاجتماعية والثقافية:**

ميز ريدفلد Redfieldو سنجر Singor في هذا التقسيم بين المدن التي تسودها العقائد الدينية المختلفة، والتي كان بعضها يساند ويقوي استقرار النظام الاجتماعي والثقافي والبعض الآخر كان يستجيب للتغير

- **حجمـــيا**: فقد عرفت المدينة في ضوء عدد السكان ولقد أجمعت بعض الهيئات الدولية على أن المكان الذي يعيش فيه أكثر من 20000 نسمة فأكثر يعتبر مدينة ، أما أميركا فقد أعتبرت أكثر من 2500 نسمة يشكلون مدينة، أما في فرنسا فأكثر من 2000 نسمة يحددون مدينة.
- **إجتماعيا**: المدينة ظاهرة إجتماعية، وهي ليست مجرد تجمعات من الناس برأي روبرت بارك مع ما يجعل حياتهم أمرا ممكنا، بل هي اتجاه عقلي ومجموعة من العادات والتقاليد إلى جانب تلك الاتجاهات والعواطف المتأصلة في هذه العادات والتي تنتقل عن طريق هذه التقاليد، وهي في النهاية مكان إقامة طبيعي للإنسان المتمدن ،ولهذا السبب تعتبر منطقة ثقافية ، تتميز بنمطها الثقافي المتميز.
- **وظيفيا**: لا يوجد للمدينة وظيفة واحدة بل لها عدة وظائف:فهي وحدة عمرانية ذات تكامل وظيفي، فهي لا تشمل قطاع الزراعة فحسب (كما في الريف) بل تتعداه للصناعة والتبادل التجاري والصناعات الثقيلة، وتجارة القطاعين الخاص والعام، والحرف وكل ماله علاقة بوصول تطورها إلى العالمية، وتسمى هذه الصناعات بالصناعات الحضرية. ويصف ديكنسون المدينة بأنها محلة عمرانية متكدسة، يعمل أغلب سكانها، بحرف غير زراعية كتجارة القطاعين والصناعة والتجارة. أما د.عاطف غيث فيعرف المدينة على أنها المكان الذي يعمل أغلب سكانه في مهن غير زراعية ، وما يجعل المدينة شيئا محددا ،هو ذلك التكامل الوظيفي لعناصرها المختلفة على هيئة وحدة كلية.
- **تاريخيا**: عرف ممفورد المدينة بأنها حقيقة تراكمية في المكان والزمان ،ويمكن استقراء تاريخها من مجموعة التراكمات التاريخية، والأخذ بالمبدأ التاريخي الذي يقول أن المدينة تاريخ قديم ، وأن التعرف عليها يتم من خلال الشواهد العمرانية القديمة، وبالتالي فإن الحكم عليها من هذا المنطلق غير مقبول
- **موقعيا**: تنشأ المدن في مواقع مختارة تتمتع بأفضليتها عن سواها من المدن ،ويرى الجغرافيون أن المدينة حقيقة مادية مرئية من اللاندسكيب ، يمكن تحديدها والتعرف عليها بمظهر مبانيها وكتلتها وطبيعة شوارعها ومؤسساتها وكذلك تفردها بخط سماء مميز.Urban Profile وهناك نقاط علام جغرافية وعمرانية تحدد مفهوم المدينة موقعيا ، فالنقاط الجغرافية:نقاط جغرافية بيئية(خطوط الساحل، بحر، سلسلة جبال، أنهار وتلاقي فروع)،عقد تلاقي طرق النقل(مواصلات، سكك حديد، سيارات).(هبه فاروق القباني، المدينة(التعريف والمفهوم والخصائص)دراسة المجمعات الحضرية في سورية،2007)

ب - سمات المدن:

تمثل كل مدينة ظاهرة فريدة لاتتكرر، وبالتالي فمن الصعوبة تحديد سمات للمدن، إذ تفسر كل مدينة في ضوء ظروفها التاريخية وعوامل نموها، وقد حدد لويس خصائص التحضر في مقالته الشهيرة :"التحضر كأسلوب للحياة Urbanism as a way of life"- الحجم ،الكثافة و اللاتجانس، فترتبط هذه

الطرق.(Dimitriou, H. "Transport Planning for Third World Cities", (1990) Routledge, London and New York.)

أ - التطور التاريخي الطرق :

لقد أنشأ الإنسان الطرق منذ فجر التاريخ واستخدمها للوصول إلى المناطق التي يمكنه الحصول منها على طعامه وشرابه واحتياجاته الضرورية لاستمرار حياته ، وقد أنشأ الفراعنة الطرق المختلفة حسب الأغراض التي تستخدم لها فمنها ما كانت مؤقتة لنقل الكتل الحجرية اللازمة لبناء الأهرامات وأخرى طرق مقدسة تصل بين المعابد، بنيت بعناية وكانت سطوحها من الحجر ومنها الطرق الترابية التي استخدمت لنقل المحاصيل الزراعية والمواد الأخرى. كما أنشأ الصينيون شبكة من الطرق في شمال البلاد منذ حوالي 2000 سنة ق م ، ويعتبر الآشوريون والبابليون أول من استخدم الاسفلت في إنشاء الطرق عام 700 ق م ، كما شيد الفرس طريق طوله 2500 كم مزود بمحطات فيها أماكن للإقامة كل 23 كم تقريبا. أماعهد الرومان فيعتبر العصر الذهبي لإنشاء الطرق في العصر القديم، حيث تم إنشاء شبكة الطرق الرومانية التي بلغ مجموع أطولها أكثر من 90000 كم لتربط بين الدولة الرومانية ومستعمراتها في فترة سبعة قرون من الزمن ، وقد برع الرومان في إنشاء الجسور على هيئة عقود حجرية ما زالت موجودة حتى الان في إيطاليا وفرنسا واسبانيا. (وليام و . هاي ، مقدمة في هندسة النقل، صفحة 23)

ب - الطرق في العصور الحديثة :

يعتبر النصف الثاني من القرن الثامن عشر هو بداية نهضة الطرق حيث بدأ التفكير في إنشاء الطرق ذات القدرة العالية على التحمل مع الاقتصاد في استخدام كميات الصخور لإنشاء طبقات رصف الطرق، وقد عرفت طريقتين رئيسيتين إنشاء الطرق هما :

- طريقة الفرنسي تراساجيت (Trasegauet) عام 1774 حيث قام بإنشاء مجموعة من الطرق داخل فرنسا .
- طريقة الانجليزي مكادام (Macadam) عام 1815 .

وفي عام 1902 تم استخدام البيتومين في إنشاء الطرق بواسطة الدكتور (جوردون) والدكتور (جوجليمنتي) في موناكو والذي مازال يستخدم حتى يومنا هذا في المعالجة السطحية للطرق الترابية وفي عام 1920 الذي يعتبر عصر ولادة السيارات تم التوصل إلى

الاجتماعي. وميز فيبرFeber بين مدن النبلاء ومدن الفقراء، وبين مدن الإقطاعيين والبدائيين، ومدن نشأت في ظل الاستعمار الأوروبي ومدن قبل دخول الاستعمار كما في جنوب أفريقيا.

- **خامساً:تصنيف المدن حسب المتغيرات الاقتصادية:**

قسم بريسBreeseالمدن إلى مدن صناعية وإدارية وتجارية، وأكد لامباردLampard أن الصناعة السائدة كانت أساس تصنيف المدن، وأن نمو المدن يرتبط بمعدل النمو الاقتصادي. وصنف هاريس Harris وأولمان Ullman المدن حسب موقعها المركزي إلى مدن النقل ومدن ذات وظائف متخصصة، وصنف ماركس في ضوء علاقات الإنتاج المدن إلى مدن العبيد ومدن الإقطاعية ومدن الرأسمالية والاشتراكية. وأشار هوزليتز إلى وظيفة المدينة في ضوء نموها الاقتصادي، وصنف المدن إلى مدن منتجة Generative وهي التي يعود تأثيرها بالفائدة على النمو الاقتصادي، ومدن طفيلية Parasitic وهي المدن الاستهلاكية.

- **سادسا:تقسيم المدن من حيث درجة تقدمها:**

حاول تورنديك تقسيم المدن من حيث نوع وكمية الخدمات التي تقدمها للسكان، فقسم الخدمات إلى 37 نقطة تقع في ستة أقسام عامة: الصحة والتعليم والترويج والاقتصاد ونثريات. واكتشف من هذه الدراسة أن هناك ارتباط عام بين التقدم والتأخر في المدن، فالمدن التي بها نسبة تعليم مرتفعة يكون سكانها أحسن حالاً من الناحية الاقتصادية والصحية والترفيهية.

1.1.5 أهمية شبكات الطرق

تعتبر شبكة الطرق الحديثة أحد أهم مقومات التنمية نظرا لدورها في تحقيق الاتصال بين المناطق والمحافظات والمدن والقرى ببعضها بالإضافة إلى دورها في تحقيق النمو الاقتصادي، لأنها تساهم في ازدهار التجارة والأنشطة الاقتصادية وسهولة الحركة المرورية بين التجمعات العمرانية وبين مناطق الإنتاج ومناطق التوزيع. كما إن شبكة الطرق ذات التخطيط السليم داخل التجمعات العمرانية تمثل قنوات الربط بين كافة الأنشطة والوظائف، وهي التي تساعد في حل مشكلة المرور وتساهم في نقل حركة المركبات والمشاة بين المناطق والأحياء داخلها. وإذا كان هذا النظام فعالا فيمكن القول أن تلك المدينة متقدمة بصورة جيدة لأن النقل هو العامل الرئيسي الذي يؤثر في البنية التحتية للمدينة. وقد قام ديمتريو (1990) بتحديد مجموعتين من مشاكل النقل في دول العالم الثالث. المجموعة الأولى هي مشاكل جذرية مثل زيادة تملك السيارات، سوء إدارة حركة السير، عدم تطبيق قوانين المرور، مرافق النقل غير الملائمة، النمو العالي في عدد السكان، توسع المدن والتنظيم غير الملائم لاستخدام الأرض. والمجموعة الثانية هي مشاكل عرضيه مثل اختناقات مروريه وارتفاع معدلات حوادث

- اكتشاف الثروات الطبيعية واستغلالها في أفضل الظروف
- توسيع مساحة الأراضي المستغلة زراعيا
- نمو المدن والمراكز الحضرية وازدهارها
- تحقيق التوازن في عملية العرض والطلب على السلع في مختلف الأسواق المحلية والخارجية
- تحقيق التكامل الاقتصادي بين البلدان واندماجها الاقتصادي والاجتماعي والثقافي

ويعد نقل الركاب والبضائع من المهام الرئيسية للنقل في كل بلد؛ وقد كان لتقدم النقل أثر كبير في انخفاض تكلفة المنتج النهائي الذي تُعتبر تكلفة النقل من أهم العناصر المؤثرة عليه، وتشير بعض الدراسات الاقتصادية التي أجريت بهذا الشأن إلى أن تكاليف النقل تمثل في المتوسط 20% تقريباً من التكلفة النهائية لأي منتج، ومن هنا تأتي أهمية دراسة اقتصاديات النقل التي ترمي إلى تخفيض تكلفة عنصر النقل ومن ثم تكلفة المنتج النهائي . (فهد بن خالد الفوزان / قطاع النقل ودوره في التنمية الاقتصادية).كما يعتبر قطاع النقل احد اهم القطاعات التي توفر الكثير من فرص العمل في المجتمع ، ذلك ان العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه العملية من جهد بشري في إنجاح مهامها ، ولابد من توفير ملاكات بشرية كافية للقيام بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل باعتبار أن الزيادة في مهام هذا القطاع تستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري. وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات التي يقوم عليها قطاع النقل. (د . حيدر كمونة / أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية)

- **أهمية شبكات الطرق و دورها في إحداث التغيير الاجتماعي :**

يعد قطاع النقل والمواصلات من البنى الارتكازية للاقتصاد ومؤثراً في الوقت نفسه بصورة مباشر أو غير مباشرة في الحياة الاجتماعية للأفراد من خلال ما يحققه من عملية اتصال وتغيير في السلوك الاجتماعي والحضاري لهم . حيث يساهم النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموماً وذلك من خلال تسهيل عملية الاتصال الاجتماعي بين الريف والمدينة أي بين أرجاء البلد الواحد من جهة ، وبينه وبين الأقطار الأخرى من جهة ثانية ، الأمر الذي يساهم بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي باعتبار أن المجتمعات المتخلفة هي التي تنغلق على نفسها بسبب صعوبة الاتصال مع المجتمعات الأخرى . وهذا ما يلاحظ على بعض مجتمعات أفريقيا وآسيا حيث ما زالت هذه المجتمعات تعيش في مستوى الإنسان البدائي، ولعل السبب يرجع إلى انعدام الاتصال بين هذه المجموعات البشرية المنعزلة والمجتمعات الأخرى. (د . حيدر كمونة / أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية / المرجع السابق) ومن خلال ما تقدم نستطيع القول بان أية تنمية

استخدام القطران والمستحلبات في انشاء الطرق المكونة من المكادام المسقى أو المفروش. وفي فترة الحرب العالمية الأولى اصبح إنشاء الطرق بوسائل اقتصادية مناسبة كاستخدام الخرسانة كطبقة سطحية للطرق ، وبعد ذلك أدى التطور الكبير في أعداد السيارات وحمولاتها إلى تطوير طرق إنشاء شبكات الطرق خاصة فيما يتعلق بنوعية وسمك الطبقات الخرسانية والاسفلتية . (د . خليل احمد ابو أحمد / التصميم والتخطيط الهندسي للطرق الحضرية والخلوية ص 13-21)

- **أهمية شبكات الطرق في التنمية الاقتصادية :**

تأتي شبكات الطرق على رأس الأولويات التي تدعم الهيكل الاقتصادي وتعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد القومي، حيث يمثل قطاع النقل بأنشطته المختلفة دعامة اساسية من دعائم التقدم، ولا يمكن تصور تحقق النمو المتوازن بين قطاعات الاقتصاد القومي لأي بلد من البلدان دون تامين احتياجات تلك القطاعات من النقل، الأمر الذي لا يمكن تحقيقه إلا من خلال إعداد تخطيط جيد لقطاع النقل يرتبط ارتباطا وثيقا بخطط القطاعات الاقتصادية الأخرى. وقد تطورت صناعات قطاع النقل بشكل عام وشبكات الطرق بشكل خاص في وقتنا الحاضر وأثرت بشكل كبير على التطور الاقتصادي، حيث يؤثر النقل في معالجة عامل المسافة والبعد فيساعد في توسيع السوق واستغلال الموارد الطبيعية والبشرية وزيادة الانتاج وانتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعا وتوطين المشاريع في الأماكن ذات الجدوى الاقتصادية الافضل، ونستطيع التماس ذلك في كافة البلدان الصناعية المتقدمة حيث كانت قديما السكك الحديدية هي الوسيلة الرئيسية للنقل عموما، أما الآن فإن تلك البلدان تتميز بوجود انظمة نقل متطورة، فبالإضافة إلى السكك الحديدية هناك وسائل أخرى كثيرة كالطائرات والسفن والأنابيب (لنقل المواد السائلة كالنفط) وأنظمة مرور عابرة مؤلفة من شبكات الطرق البرية ... الخ ، وبالتالي نجد ان قطاع النقل قد ساهم مساهمة فعالة في تقدم هذه البلدان اقتصاديا وصناعيا . (فهد بن خالد الفوزان / قطاع النقل ودوره في التنمية الاقتصادية). كما يساهم قطاع النقل في التنمية الاقتصادية من خلال ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما أنه يعتبر عاملاً مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية . ويمكن إجمال المساهمات الرئيسية لقطاع النقل في عملية التنمية لأي دولة في الأمور التالية :

- اختيار أماكن توطين الصناعات التي توفر للاقتصاد الوطني أكبر الفوائد المتمثلة في خفض نفقات الإنتاج والنقل والتوزيع

أ - التصنيف حسب معيارى المرتبة والسعة :

- شوارع حرة (Free Streets) شكل(7):

شكل (7) طريق حر

تصمم هذه الشوارع بمقاييس كبيرة تهدف إلى تحقيق سرعة عالية ولمسافات طويلة ضمن رحلات دولية وإقليمية وحضرية، وبطاقات استيعابية بين 1800 – 2000مركبة / ساعة، وبعدد خطوط للمرور بين 4 – 8 خط، وبسرعة عملية بين 80 – 120 كم /ساعة. طالع ملحق رقم(1)

- شوارع سريعة (Express Streets) شكل(8):

شكل (8) طريق سريع

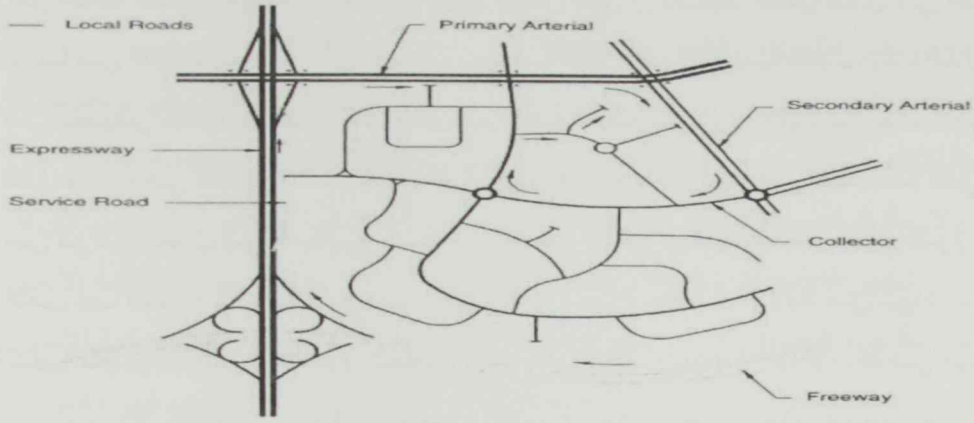
وهي شوارع سريعة توفر خدمة أفضل وبسرعة عالية ولمسافات طويلة للرحلات الإقليمية والحضرية (Regional and urban Trips) وبطاقة استيعابية بين 1000 – 1400مركبة / ساعة، وبعدد خطوط للمرور بين 4 – 8 خط وبسرعة عملية بين 60 – 80كم/ ساعة. طالع ملحق رقم (2) و (3)

- شوارع شريانية (Arteral Streets):

وقد صممت هذه الشوارع لتقديم تسهيلات كبيرة لاستيعاب حجم أكبر من الرحلات الحضرية 800 – 1200 مركبة/ ساعة، ولمسافات طويلة (Long Destance Urban Trips)، وللوصول بسرعة فائقة

اقتصادية ترتبط أساسا بتوافر تسهيلات وإمكانيات نظم النقل المناسبة ، الأمر الذي يتطلب ان تقوم عملية تخطيط النقل على أساس علمي سليم انطلاقا من الواقع الفعلي وعلى أساس التوازن بين التطور السريع لنظام النقل من جهة والظروف الاقتصادية والاجتماعية من جهة أخرى . (د . محمد توفيق سالم - هندسة النقل والمرور ص 9-13)

1.1.6 تصنيفات شبكات الطرق في المدينة



شكل (6) التصنيف التدريجي لشبكات الطرق

إن تنوع استعمالات الأرض وخصائص الأماكن المختلفة داخل المدينة يعطى للنقل دوراً مميزاً فى تحقيق الارتباط والتفاعل بين هذه الاستعمالات وقطاعات المدينة المختلفة، ومن خلاله تتحقق صفة الحركة، إذ كلما تكون شبكات النقل جيدة وفعالة، وتحقق سهولة الحركة وسرعة النقل، كلما زادت كفاءة الفعاليات والأنشطة داخل المدينة، لذا فمن المؤكد أن تتعدد أنواع الشوارع تبعاً لتنوع الاستعمالات والفعاليات المختلفة للأرض الحضرية، وهذا ما دفع المخططين إلى وضع تصانيف لشبكات شوارع المدينة ، بهدف تنظيم العلاقة بين النقل واستعمالات الأرض المختلفة، كما أن عجز شبكات الشوارع فى كثير من المدن عن تلبية متطلبات حركة المرور فيها لقلة استيعابها، وكثرة التقاطعات غير المرغوبة فيها، فضلاً عن قلة مواقف السيارات والجسور والأنفاق، وما تسببه من مشاكل وخصوصاً الازدحام والحوادث المرورية والتأخير، وهى جميعها عوامل تساعد على خلق مشكلة المرور واستمراريتها، لذا ظهرت الحاجة لتحقيق التدرج الهرمى للشوارع وتصنيفها حسب الأهمية الوظيفية لها، ويتم تصنيف شوارع المدينة كالآتى:

- **الشوارع السريعة (Express Streets):**

هي الشوارع التي لها وظيفة واحدة، وهي إتاحة حركة المرور العالية والتي تقوم بربط المدينة وقطاعاتها المختلفة بشبكة الطرق الخارجية، وتخلو هذه الشوارع من التقاطعات والساحات المرورية والإشارات الضوئية، وتحسب القدرة الاستيعابية لها على أساس 1500 مركبة/ ممر/ ساعة، لطرق النقل ذات خطين و قد يصل الحمل إلى 200 مركبة/ ساعة، لكل خط في طرق النقل ذات ثلاثة خطوط لسير المركبات، أو يمكن للشوارع ذات أربعة ممرات أن تستوعب أكثر من 60 ألف مركبة / ساعة.

- **الشوارع الرئيسية (Primary Streets):**

وهي الشوارع المسؤولة عن ربط قطاعات المدينة مع بعضها ومع الطرق الخارجية، وتقوم بوظيفتين أساسيتين، هما خدمة المرور، وخدمة الأرض المحيطة بها، حيث تتيح إمكانية الوصول المباشر بوسائط النقل المختلفة إلى الأماكن المقصودة، وهذه الشوارع تعد أيضاً مكاناً مهماً للوظيفة التجارية والخدمات العامة والسكن، وكمواقع للفاعليات الاجتماعية، ومن ثم فهي جزء حيوي من نسيج المدينة، وتتميز بأن سرعة المركبات فيها أقل بالمقارنة مع الشوارع السريعة.

- **الشوارع المجمعة (Collect Streets):**

يمثل هذا النوع من الشبكة التوزيعية للشوارع الرئيسية، وهي تجمع المرور قبل أن يصل حجمه إلى درجة من التكدس وينقله إلى شوارع المرور الرئيسية أو إلى مراكز الجذب المحلية، وهي بذلك تكون مخصصة لخدمة قطاعات المدينة المختلفة وأحيائها السكنية، لأنها أكثر قرباً وأوسع اتصالاً معاً مع الصنفين الآخرين، وفي بعض الأحيان تشكل حدوداً للأحياء السكنية، وتتكون هذه الشوارع من مسارين للمرور إضافة إلى مسار آخر لوقوف المركبات، إذ يقل عرض المسار الواحد عن 3.5 م، هذه سمة هذا الصنف من الشوارع في أغلب مدن العالم.

- **الشوارع المحلية (Local Streets):**

تمثل هذه الشوارع نهايات شبكة الشوارع بوصفها الشبكة التوزيعية المجمعة بين الاحياء السكنية وامتدادها إلى الوحدات بشكل مباشر، وهي تتخذ في ذلك أشكالاً مختلفة، بعضها حلقية (Loops)، وأخرى ذات نهايات مغلقة (Cul- di,Sac) ومنها ما هو ضيق جداً يقتصر استخدامها على حركة المشاة فقط، وفي داخل الأحياء السكنية يتراوح عرض الشارع المحلي بين 10 – 20 م، ويصمم الشارع المحلي لخدمة عدد من الوحدات السكنية، والتي لا تزيد على 25 وحدة سكنية أي ما يعادل 250 رحلة في اليوم، ويولد المسكن في هذه المناطق عدد من الرحلات تقدر بين 4 – 10 رحلات في اليوم، وتنتهي 80% من هذه الرحلات إلى المنزل، وتأتي الشوارع المحلية بالمرتبة الرابعة من حيث التصنيف المورفولوجي إلا أنها تحتل المرتبة الأولى في عدد شوارع المدينة وأطوالها.

(السرعة العملية بين 40 – 60 كم/ ساعة)، وتقدم إضافة للمدينة وضواحيها المجاورة. طالع ملحق رقم (4) و (5) و (6)

- **شوارع مجمعة (Collector Streets):**

صممت للرحلات الحضرية القصيرة وتحقق سهولة الوصول إلى كافة أرجاء المدينة والمناطق المتاخمة لها وبطاقة استيعابية بين 600 – 900 مركبة/ ساعة، وتجمع التدفقات المرورية من الشوارع المحلية وتوزعها على نظام النقل في المدينة وبسرعة عملية بين 30 – 50 كم/ ساعة. طالع ملحق رقم (7) و (8)

- **شوارع محلية (Local Streets) شكل (9):**

شكل (9) طريق محلي

وتقصد لخدمة رحلات النقل القصيرة للوصول إلى الدور السكنية وبسرعة قليلة (20 -30كم/ ساعة)، وبطاقة استيعابية بين (500 - 700) مركبة/ ساعة، وتوصف بأدني صنف من شوارع المرور الحضرية. طالع ملحق رقم (9) و (10)

ب - التصنيف المورفولوجي

نظراً لتباين حركة المرور في المدينة من شارع لآخر حسب خصائصه الهندسية وأهميته الوظيفية، لذا جاء هذا النوع من التصنيف حسب سعة الشارع وعدد ممراته واتجاهاته ونوع المرور وحجمه.[1]

---

[1] مورفولوجيا /المورفولوجيا Morphology:

المورفولوجيا: تعني دراسة في بنية الشكل، أدخل الفنانون والباحثون في أمور الفن البصري هذه العبارة في سياق الفن للتأكيد على أن ما قامت به الإنطباعية منذ عام 1890 هو دراسة في بنية الشكل

- **الشوارع السكنية (Residential Streets):**

إن توزيع استعمالات الأرض السكنية بأشكالها وأحجامها المختلفة فوق أجزاء الأرض الحضرية تنعكس على الشوارع التي تخدمها والتي أنشئت لتلائم طبيعة العقارات المبنية، ومتطلبات السكان وراحتهم والتي ترتبط بالشوارع على اختلاف رتبها، وتتكامل معها، لذلك تختلف أبعادها من موقع لآخر، كما أن فئة من هذه الشوارع (الأزقة) تؤدي وظائف سكنية صرفة أكثر من الوظيفة المرورية والتي تكون عندها حركة السير الآلي بطيئة.(زين العابدين علي،مبادئ التخطيط الحضري،2000, صفحة 53)

- **الشوارع الترفيهية (Recreational Streets):**

يتمثل قسم من هذا النمط بالشوارع المطلة على الأنهار (الكورنيشات) أو التي تخترق المناطق الخضراء، والقسم الآخر يتمثل بالشوارع التي تتعدد فيها الاستعمالات ذات الأغراض الترفيهية، وتنتشر على واجهاتها صالات السينما والمسرح وأروقة عرض الفنون والنوادي والمطاعم والمقاهي وبيع المشروبات... إلخ فضلاً عن أماكن الراحة المتمثلة بالحدائق والمتنزهات والفنادق وصالات الألعاب الرياضية والمراكز الثقافية والاجتماعية. (زين العابدين علي،مبادئ التخطيط الحضري،2000, صفحة 54)

- **الشوارع الصناعية (Industrial Streets) شكل (11):**

شكل (11) طريق صناعي

تحتاج المناطق الصناعية إلى ارتباط دائم بالمدينة بوساطة وسائط النقل المختلفة لنقل البضائع والمواد الأولية والعمل والخدمات المختلفة، وأن هذه الخدمة ينبغي أن تتصف بصفة الاستمرارية والأمان والسرعة، وتؤمن بصورة أساسية بوساطة طرق رئيسية ثلاثة:

- طرق إقليمية تحيط بالمناطق الصناعية وتربطها بباقي المناطق المجاورة.
- طرق محلية تتفرع من الطرق الإقليمية إلى داخل المناطق الصناعية وتقسمها إلى تجمعات.
- طرق فرعية داخلية تربط بين الطرق المحلية وبين مناطق العمران والمصانع والخدمات المختلفة في المدينة. (زين العابدين علي،مبادئ التخطيط الحضري،2000, صفحة 55-61)

ت - التصنيف الوظيفي

تصنيف الشوارع في المدن في ضوء الاستعمالات السائدة للأرض، ويظهر هذا التصنيف للشوارع في المدن كالآتي:

- **الشوارع التجارية (Commercial Streets) شكل (10):**

شكل (10) طريق تجاري

تقدم الشوارع وظائف عدة للمدينة وسكانها، وتهدف من خلالها إلى تحقيق الفائدة للأماكن والتخصص بوظائف معينة ضمنها ما يخدم أعمالاً تجارية، حيث يفضل أصحاب المؤسسات التجارية والخدمات المختلفة على اختيار موقع لمؤسساتهم على امتداد واجهات الشوارع لسهولة الوصول إليها بمختلف وسائط النقل، وعادة تحتل مثل هذه الشوارع وخاصة الرئيسية منها الأماكن المركزية في المدينة، وتتفرع منها شوارع ثانوية ومحلية، وهذه الشوارع عبارة عن مراكز جذب قوية لسكان المدينة وإقليمها لما تقدمه من الخدمات الضرورية اليومية والمستمرة، لذا فهي من أكثر شوارع المدينة ازدحاماً بالمرور، وإليه تتجه الدراسات لإيجاد الحلول والمعالجات للاختناقات المرورية، وتحديد النشاطات التجارية وحصرها ضمن شوارع معينة بعد توافر المعايير التخطيطة باعتبارها شوارع تجارية لتؤمن سهولة الحركة والنقل وتوقف المركبات، وأن أي تغير غير مدروس لوظيفة الشوارع وخاصة عند تحويلها إلى شوارع تجارية سوف يولد مشاكل مرورية كثيرة لزيادة الحركة فيها، فضلاً عن المشاكل الفنية الكثيرة الخاصة بالبنى الارتكازية.(زين العابدين علي،مبادئ التخطيط الحضري،2000, صفحة 51-52).

2 الفصل الثاني: شبكات الطرق في دولة الإمارات العربية المتحدة

2.1 الإمارات قبل الاتحاد

إن انقسام ساحل عمان إلى ست أو سبع وحدات تعرف بالإمارات المتصالحة نشأ عن عوامل داخلية وخارجية:

- **العوامل الداخلية:**

- الصراع بين حلف القواسم وقبيلة بني ياس، وقيام خلافات مذهبية وتحزبات قبلية.

- ظهور الحركات الانفصالية في خليج عمان

- عدم الاتفاق على حدود جغرافية ثابتة.

- تمرد بعض القبائل نتيجة توقف إعانات شيوخ الإمارات لها.

- اختلاف الأسر حول الثروات العائدة من النفط.

- **العوامل الخارجية:**

- التدخل البريطاني الفاضح في شئون الخليج.

- ظهور تيارات المعارضة التي تأثرت بالأفكار الوحدوية التي نقلتها الصحف المصرية إلى الساحل العماني.

وفي تقديرنا أن فرض بريطانيا لنظام الهدنة البحرية، خفف من حدة النزاعات الداخلية، وإن ظلت لفترة طويلة تمتنع عن التدخل في الشئون المحلية البحتة، إلا أنه مما لا شك فيه أن انقطاع الغارات البحرية انعكست آثاره على العلاقات بين زعماء القبائل في الداخل.

- **الهدنة البحرية في عام 1835**

تظافرت ظروف مناسبة لتمهيد السبيل أمام المقيم البريطاني في بوشهر **الكابتن لاهينل** لاتخاذ خطوة ايجابية نحو التخطيط لوضع حد للنزاعات و المشاحنات البحرية في الخليج . فقد سافر الشيخ شخبوط بن ذياب آل نهيان زعيم بني ياس إلى **باسيدو** في منتصف مايو عام 1835 لمقابلة **الكابتن هينل** كي يدفع التعويضات التي فرضها الأسطول البريطاني على بني ياس نتيجة لاستيلائهم على إحدى سفن ذلك الأسطول في فترة المشاحنات البحرية . و صادف أن كان سلطان بن صقر القاسمي زعيم القواسم في ذلك الحين في ضيافة هينل . فوجد هينل في

من أجل نيل حقوقهم القومية وإقامة كيان سياسي موحد لهم. ولم تظهر في بداية تلك الاجتماعات الأطماع الذاتية والمصالح الشخصية بشكل واضح، بحيث تعرقل المسيرة الوحدوية، وإنما كانت الحماسة تغطي تلك النزعات مضافاً إلى ذلك التشابه المصيري ومحاولة التخلص من كابوس الاتحاديين. ويمكننا أن نذكر أن تلك الاجتماعات تمثل أول مباحثات وحدوية في تاريخ العرب الحديث تم التداول فيها لإقامة كيان وحدوي.

ت - التجارب الأولى للوحدة بين إمارات الساحل العماني(1935 – 1968)

إذا كانت بريطانيا وراء عرقلة تحقيق الوحدة في الجزء الشمالي من الخليج ففي جزئه الجنوبي كان لها موقف آخر. فهي من جهة أقرت تجزئة الساحل العماني إلى إمارات صغيرة مفككة ومتداخلة يصعب الفصل بينها وفرضت فيما بينها حواجز جمركية. ومن جهة أخرى وجدت أن من مصلحتها أن تخطو ببعض هذه الإمارات إلى نوع من الاتحاد ليخدم مصالحها التي باتت مهددة مع تطور الأوضاع في الخليج العربي. وفكرة الاتحاد بين إمارات الخليج تعود إلى عام 1935، ففي هذا العام جرى حوار بهدف قيام اتحاد بين الإمارات. وتجددت فكرة الاتحاد في الأربعينيات بعد ظهور النفط في كل من الكويت وقطر بالإضافة إلى البحرين، وصارت بريطانيا تشجع هذا الاتجاه، وقد اتخذت إجراء بالفعل عام 1952 هو عبارة عن إقامة مجلس استشاري للإمارات السبع تحت إشراف بريطانيا، وفي أعقاب تأسيس حلف بغداد [3]، جرت محاولات لاجتذاب الإمارات، و البحرين والكويت إلى الحلف، فقام عدنان مندريس رئيس وزراء تركيا بزيارة إلى البحرين 1955، وقد جوبهت هذه المحاولة بمعارضة شعبية شديدة. أما البريطانيون فقد ظلوا يرددون الدعوة إلى إنشاء حلف الخليج الفارسي تحت زعامة بريطانيا، وتشترك فيه باكستان، وإيران، والعراق من دول حلف بغداد آنذاك، ثم يفتح الباب لغيرها، إلا أن هذه الفكرة أيضاً لم تلق صدى كبيراً. ثم قفزت الفكرة مرة أخرى إلى حيز الوجود عام 1964 أثناء عقد مؤتمر القمة العربي في القاهرة في يناير من نفس العام، وانبثقت الفكرة هذه المرة عن الجامعة العربية بقصد اجتذاب هذه الإمارات إلى حركة التجمع العربي، وحيث أنه لم يكن النفط قد استغل بعد بدرجة كبيرة كما هو عليه الآن فإن الوسيلة التي اتبعتها الجامعة لاجتذاب الإمارات هو إنشاء صندوق للتنمية يشارك فيه كل من السعودية والإمارات العربية المتحدة والكويت والعراق، وتكون مهمة الصندوق دراسة المشروعات العمرانية ومد الإمارات بالخبرات الفنية اللازمة لتنفيذها، وأوفدت الجامعة بالفعل أمينها المساعد لدراسة احتمالات التنفيذ على الطبيعة. إلا أن بريطانيا قاومت خطط الجامعة واعتبرتها متنافية مع

[3] - هو أحد الأحلاف التي شهدتها حقبة الحرب الباردة، حيث تم إنشاؤه عام 1955 للوقوف بوجه المد الشيوعي في الشرق الأوسط، وكان يتكون إلى جانب المملكة المتحدة من العراق وتركيا وإيران وباكستان. الولايات المتحدة الأمريكية هي صاحبة فكرة إنشاء هذا الحلف حيث وعدت بتقديم العون الاقتصادي والعسكري للأعضاء

ذلك فرصة لإيجاد تسوية مؤقتة بين القواسم و بني ياس . و كان هينل يعتقد أن الصراع على مناطق الغوص من أهم أسباب الحروب بين القبائل العربية ، و من ثم فقد رأى أنه من واجب رئاسة الشركة البريطانية في بومباي فرض حمايتها على شيوخ المنطقة و اجبارهم على التوقيع على معاهدة تتضمن عدم القتال في البحر . و نجح هينل في اقناع زعيم القواسم و زعيم بني ياس على قبول تسوية بينهما يتعهدان فيها بالكف عن الاشتباكات البحرية. ثم بعث هينل سفينته الحربية ألفنستون إلى كل من دبي و عجمان لاحضار عبيد بن سعيد آل مكتوم و الشيخ راشد بن حميد النعيمي إلى باسيدو للاضمام إلى هذه التسوية، و في 21 مايو عام 1835 وقع شيوخ المنطقة أول اتفاقية للهدنة البحرية، و شرعت المصادر البريطانية منذ التوقيع على تلك الاتفاقية تطلق اسم الساحل المهادن على المنطقة من رأس مسندم و حتى شبه جزيرة قطر بدلا من ساحل القراصنة . (http://www.marefa.org/index.php/ الهدنة البحرية 1835). كل ذلك شكل دافعاً لدى المستنيرين من أبناء الخليج إلى القيام بمحاولات وحدوية سنأتي على ذكرها فيما يلي:

أ - المحاولات الوحدوية في منطقة الخليج العربي:

توالت المحاولات الوحدوية منذ خروج بريطانيا من منطقة الخليج ، حيث بدأت الامارات والمشايخ بالتفكير في مستقبلها ووجودها خصوصا مع تصاعد الاهتمام بالمنطقة وذلك لتواجد النفط بغزارة اضافة الى الموقع الاستراتيجي متمثلا في مضيق هرمز، مما كان سببا في تكثف الاجتماعات والمشاورات لتحقيق الوحدة حفاظا على المكتسبات والثروات.

ب - المحاولة الوحدوية الأولى

على الرغم من أن الغزو الأجنبي شجع التيارات الانفصالية، إلا أنه جرت محاولات وحدوية عديدة، كان أولها تلك التي شهدتها كل من عربستان والبصرة والكويت في العهد العثماني في مستهل القرن العشرين بعد خلع السلطان عبدالحميد سنة 1909.[2] ومن الثابت أن منطقة رأس الخليج العربي كانت واحدة من المناطق التي تتمتع بوعي نسبي أكثر من غيرها من الولايات العربية الأخرى، وهذا الذي يفسر لنا قيام تلك المحاولة الوحدوية في هذه البقعة من الوطن العربي. وقد أسهم الزعماء العرب في عربستان والبصرة والكويت وهم الشيخ خزعل والسيد طالب النقيب والشيخ مبارك في دفع المحاولة إلى الأمام. وعليه، شهدت كل من المحمرة والبصرة والكويت اجتماعات متوالية في الفترة من مارس 1909 إلى مارس 1913 حضرها عدد من زعماء ومشايخ منطقة رأس الخليج العربي، حيث تدارسوا وجوب تنسيق سياستهم

[2] عبد الحميد بن عبد المجيد الأول السلطان الرابع والثلاثون من سلاطين الدولة العثمانية، وآخر من امتلك سلطة فعلية منهم. وولد في 21سبتمبر 1842 م، وتولى الحكم عام 1876م. أبعد عن العرش عام 1909م بتهمة الرجعية، وأقام تحت الإقامة الجبرية حتى وفاته في 10فبراير 1918 م.

التاريخي للفكرة، إلا أن ظهور اتحاد الإمارات العربية بشكله الراهن يرتبط في الأساس بالتطورات السياسية التي شهدتها المنطقة خلال عام 1968 بصفة خاصة، وعلى وجه التحديد بالقرار الذي أعلنه أمام مجلس العموم البريطاني، في منتصف يناير 1968، هارولد ويلسون رئيس وزراء بريطانيا والذي يقضي بسحب جميع القوات البريطانية من منطقة شرقي السويس وتصفية قواعدها العسكرية في الخليج العربي والشرق الأقصى قبل عام 1971م. ولعل مناقشة قيمة هذا القرار بالنسبة لمنطقة الخليج العربي تلقي الضوء على جانبين مهمين أولهما طبيعة وحجم ودور الوجود العسكري البريطاني نفسه في المنطقة، ثم الآثار التي يمكن أن يثيرها انتهاء هذا الوجود من وجهة نظر حكام المنطقة. من هنا كان إعلان بريطانيا لقرار انسحابها من الخليج، نزولاً عند حقائق الأزمة الاقتصادية التي تواجهها مدعاة لإثارة وتحريك العديد من الأطماع والمشروعات، على غرار ما شهدته منطقة الشرق الأوسط في أعقاب حرب السويس، كانت كلها تدور حول البحث عن بديل للوجود البريطاني يحفظ المصالح الاستراتيجية للغرب في المنطقة، ويملؤ الفراغ الذي سينجم عن انسحاب القوات البريطانية منها، فرأينا إيران تجدد دعواها السابقة في إمارة البحرين، بينما ظهرت في الأفق مشروعات تسعى لإيجاد نظام جماعي للأمن الإقليمي، عن طريق عقد اتفاقات خاصة بين إمارات الخليج العربي بعضها بالبعض الآخر تحت رعاية دولة كبرى.

ج - الاتحاد الثنائي (أبو ظبي – دبي) شباط 1968:

في مطلع شهر شباط عام 1968 وبعدما أعلنت بريطانيا عزمها على الانسحاب من القواعد العسكرية القائمة شرقي السويس في موعد أقصاه نهاية عام 1971، اجتمع حاكما أبوظبي ودبي في قرية "سميح" الواقعة على الحدود بين البلدين، واتفقا على تكوين اتحاد يضم البلدين، كما اتفقا على تخطيط الحدود البرية والبحرية بينهما. والحقيقة هنا يجب أن تقال، وهي أن الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان حاكم إمارة أبوظبي كان البادئ باتخاذ الخطوة الأولى نحو هذا الاتحاد عندما أرسل إلى حاكم دبي بخارطة "أبوظبي" يطلب إليه أن يرسم بنفسه الحدود التي يريدها لبلاده، وإيماناً منه بأن الحدود القائمة كلها حدود مصطنعة، لأن الشعب العربي في كل مكان يعلم أن الحدود التي وضعت بين الإمارات تمت في ظروف كانت السيطرة فيها للمستعمر الأجنبي الذي حرص دائماً على تقسيم العالم العربي وتجزئته لكي يبقى هذا الوطن ضعيفاً وممزقاً. وقد سئل الشيخ زايد يوماً عن هذه الاتفاقية فقال: "نحن نحرص على المودة والأخوة فيما بيننا، وأنك إذا أخذت شيئاً من يدك اليمنى لتضعه في يدك اليسرى، هل يمكن أن يقال أنك فقدت شيئاً، نحن جميعاً أخوة وجسد واحد..". أما اتفاقية الاتحاد بين الإمارتين فقد نصت على ما يلي:

في يوم الأحد الواقع في 18 فبراير 1968 الموافق 20 ذي القعدة سنة 1387 اجتمع حضرة صاحب السمو الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان حاكم إمارة أبوظبي مع أخيه صاحب السمو

المعاهدات الانفرادية، ثم حثت الإمارات العربية على عقد اجتماع في مدينة دبي مايو 1965م للقيام برسم شيء من التناسق بينهما، وكانت الغاية بحث توحيد النقد في منطقة الخليج العربي وأذاع الحكام بياناً خاصاً باستعمال النقد الجديد، دينار الخليج، نقداً قانونياً وحيداً في مناطقهم كما رحبوا بتنمية إمارات الساحل والخطوات التي تتخذ في هذا الصدد. إلا أن قراراً بريطانياً في فبراير 1968 حول فكرة الاتحاد من المجالين الاقتصادي والدفاعي إلى المجال السياسي، والواقع أن حكومة الكويت بادرت قبل إعلان القرار إلى حث الإمارات على مزيد من التعاون في مجال السياسة على لسان وزير خارجيتها في يناير 1968. وقد أثيرت آنذاك تكهنات حول قيام حلف إقليمي تشترك فيه كل من السعودية والكويت إلا أن الخطوة الأكثر إيجابية اتخذت في 18 فبراير 1968، وفي ذلك التاريخ صدر إعلان حاكمي دبي وأبو ظبي بإقامة اتحاد فيدرالي بينهما يفتح باب الانضمام لبقية الإمارات الأخرى.

ث - اتحاد الإمارات التسع(اتفاقية دبي 1968)

في بداية الخمسينيات من القرن الحالي، وضح في السياسة البريطانية اتجاه يرمي إلى محاولة إنشاء كيان موحد، يضم إمارات الخليج العربي، وبصفة خاصة إمارات الساحل المتصالح السبع التي بسطت عليها بريطانيا سيطرتها منذ عام 1820، بوسائل عديدة، اتخذت شكل اتفاقيات لتنظيم الملاحة ومعاهدات مانعة، بلغت جملتها أكثر من 21 اتفاقية ومعاهدة لا تزال حتى اليوم سارية المفعول. وكان ظهور مثل هذا الاتجاه يمثل تحولاً في سياسة بريطانيا تجاه المنطقة، هذا التحول لم يكن يعكس تغييراً حقيقياً في أهداف السياسة البريطانية في المنطقة بقدر ما كان يعبر عن تفكير بريطانيا في أسلوب آخر يتناسب مع ظروف المرحلة الجديدة، ويحقق نفس الأهداف، لقد تواكب ظهوره مع تزايد تدفق البترول بكميات تجارية في مناطق جديدة من الخليج، ومع دخول الولايات المتحدة بشكل فعال كشريك جديد في عملية استغلال هذا البترول. ومنذ ذلك التاريخ وجدت فكرة إنشاء كيان سياسي موحد لإمارات الخليج العربي مظاهرها في السياسة البريطانية، وفي الفكر البريطاني على السواء، ففي عام 1952 تبلورت الفكرة في أول تطبيق عملي لها تمثل في إنشاء مجلس استشاري تحت إشراف بريطانيا يضم حكام الإمارات السبع ويجتمع مرتين في السنة، وقد حاولت بريطانيا في ذلك الوقت التعامل مع الإمارات الصغيرة عن طريق هذا المجلس إلا أن المحاولة لم تسفر عن أي نجاح، بعد ذلك تكررت المحاولات الوحدوية لتلقى نفس المصير. والملاحظ أن فكرة إنشاء كيان سياسي موحد لإمارات الخليج العربي هي فكرة بريطانية الأصل، وأن الهدف الأساسي من ظهورها كان مجرد توفير صيغة جديدة لضمان المصالح الغربية في المنطقة، ومصالح بريطانيا بالدرجة الأولى، وعدم السماح بوجود أي منافس، ولم يكن شعار تنمية إمارات الخليج وتطويرها سوى غطاء شكلي لهذه الأهداف. وإذا أمكن لهذه الخطوط أن تحدد لنا الأساس

التاريخي للفكرة، إلا أن ظهور اتحاد الإمارات العربية بشكله الراهن يرتبط في الأساس بالتطورات السياسية التي شهدتها المنطقة خلال عام 1968 بصفة خاصة، وعلى وجه التحديد بالقرار الذي أعلنه أمام مجلس العموم البريطاني، في منتصف يناير 1968، هارولد ويلسون رئيس وزراء بريطانيا والذي يقضي بسحب جميع القوات البريطانية من منطقة شرقي السويس وتصفية قواعدها العسكرية في الخليج العربي والشرق الأقصى قبل عام 1971م. ولعل مناقشة قيمة هذا القرار بالنسبة لمنطقة الخليج العربي تلقي الضوء على جانبين مهمين أولهما طبيعة وحجم ودور الوجود العسكري البريطاني نفسه في المنطقة، ثم الآثار التي يمكن أن يثيرها انتهاء هذا الوجود من وجهة نظر حكام المنطقة. من هنا كان إعلان بريطانيا لقرار انسحابها من الخليج، نزولاً عند حقائق الأزمة الاقتصادية التي تواجهها مدعاة لإثارة وتحريك العديد من الأطماع والمشروعات، على غرار ما شهدته منطقة الشرق الأوسط في أعقاب حرب السويس، كانت كلها تدور حول البحث عن بديل للوجود البريطاني يحفظ المصالح الاستراتيجية للغرب في المنطقة، ويملؤ الفراغ الذي سينجم عن انسحاب القوات البريطانية منها، فرأينا إيران تجدد دعواها السابقة في إمارة البحرين، بينما ظهرت في الأفق مشروعات تسعى لإيجاد نظام جماعي للأمن الإقليمي، عن طريق عقد اتفاقات خاصة بين إمارات الخليج العربي بعضها بالبعض الآخر تحت رعاية دولة كبرى.

ج - الاتحاد الثنائي (أبو ظبي – دبي) شباط 1968:

في مطلع شهر شباط عام 1968 وبعدما أعلنت بريطانيا عزمها على الانسحاب من القواعد العسكرية القائمة شرقي السويس في موعد أقصاه نهاية عام 1971، اجتمع حاكما أبوظبي ودبي في قرية "سميح" الواقعة على الحدود بين البلدين، واتفقا على تكوين اتحاد يضم البلدين، كما اتفقا على تخطيط الحدود البرية والبحرية بينهما. والحقيقة هنا يجب أن تقال، وهي أن الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان حاكم إمارة أبوظبي كان البادئ باتخاذ الخطوة الأولى نحو هذا الاتحاد عندما أرسل إلى حاكم دبي بخارطة "أبوظبي" يطلب إليه أن يرسم بنفسه الحدود التي يريدها لبلاده، وإيماناً منه بأن الحدود القائمة كلها حدود مصطنعة، لأن الشعب العربي في كل مكان يعلم أن الحدود التي وضعت بين الإمارات تمت في ظروف كانت السيطرة فيها للمستعمر الأجنبي الذي حرص دائماً على تقسيم العالم العربي وتجزئته لكي يبقى هذا الوطن ضعيفاً وممزقاً. وقد سئل الشيخ زايد يوماً عن هذه الاتفاقية فقال: "نحن نحرص على المودة والأخوة فيما بيننا، وأنك إذا أخذت شيئاً من يدك اليمنى لتضعه في يدك اليسرى، هل يمكن أن يقال أنك فقدت شيئاً، نحن جميعاً أخوة وجسد واحد..". أما اتفاقية الاتحاد بين الإمارتين فقد نصت على ما يلي:

في يوم الأحد الواقع في 18 فبراير 1968 الموافق 20 ذي القعدة سنة 1387 اجتمع حضرة صاحب السمو الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان حاكم إمارة أبوظبي مع أخيه صاحب السمو

المعاهدات الانفرادية، ثم حثت الإمارات العربية على عقد اجتماع في مدينة دبي مايو 1965م للقيام برسم شيء من التناسق بينهما، وكانت الغاية بحث توحيد النقد في منطقة الخليج العربي وأذاع الحكام بياناً خاصاً باستعمال النقد الجديد، دينار الخليج، نقداً قانونياً وحيداً في مناطقهم كما رحبوا بتنمية إمارات الساحل والخطوات التي تتخذ في هذا الصدد. إلا أن قراراً بريطانياً في فبراير 1968 حول فكرة الاتحاد من المجالين الاقتصادي والدفاعي إلى المجال السياسي، والواقع أن حكومة الكويت بادرت قبل إعلان القرار إلى حث الإمارات على مزيد من التعاون في مجال السياسة على لسان وزير خارجيتها في يناير 1968. وقد أثيرت آنذاك تكهنات حول قيام حلف إقليمي تشترك فيه كل من السعودية والكويت إلا أن الخطوة الأكثر إيجابية اتخذت في 18 فبراير 1968، وفي ذلك التاريخ صدر إعلان حاكمي دبي وأبو ظبي بإقامة اتحاد فيدرالي بينهما يفتح باب الانضمام لبقية الإمارات الأخرى.

ث - اتحاد الإمارات التسع(اتفاقية دبي 1968)

في بداية الخمسينيات من القرن الحالي، وضح في السياسة البريطانية اتجاه يرمي إلى محاولة إنشاء كيان موحد، يضم إمارات الخليج العربي، وبصفة خاصة إمارات الساحل المتصالح السبع التي بسطت عليها بريطانيا سيطرتها منذ عام 1820، بوسائل عديدة، اتخذت شكل اتفاقيات لتنظيم الملاحة ومعاهدات مانعة، بلغت جملتها أكثر من 21 اتفاقية ومعاهدة لا تزال حتى اليوم سارية المفعول. وكان ظهور مثل هذا الاتجاه يمثل تحولاً في سياسة بريطانيا تجاه المنطقة، هذا التحول لم يكن يعكس تغييراً حقيقياً في أهداف السياسة البريطانية في المنطقة بقدر ما كان يعبر عن تفكير بريطانيا في أسلوب آخر يتناسب مع ظروف المرحلة الجديدة، ويحقق نفس الأهداف، لقد تواكب ظهوره مع تزايد تدفق البترول بكميات تجارية في مناطق جديدة من الخليج، ومع دخول الولايات المتحدة بشكل فعال كشريك جديد في عملية استغلال هذا البترول. ومنذ ذلك التاريخ وجدت فكرة إنشاء كيان سياسي موحد لإمارات الخليج العربي مظاهرها في السياسة البريطانية، وفي الفكر البريطاني على السواء، ففي عام 1952 تبلورت الفكرة في أول تطبيق عملي لها تمثل في إنشاء مجلس استشاري تحت إشراف بريطانيا يضم حكام الإمارات السبع ويجتمع مرتين في السنة، وقد حاولت بريطانيا في ذلك الوقت التعامل مع الإمارات الصغيرة عن طريق هذا المجلس إلا أن المحاولة لم تسفر عن أي نجاح، بعد ذلك تكررت المحاولات الوحدوية لتلقى نفس المصير. والملاحظ أن فكرة إنشاء كيان سياسي موحد لإمارات الخليج العربي هي فكرة بريطانية الأصل، وأن الهدف الأساسي من ظهورها كان مجرد توفير صيغة جديدة لضمان المصالح الغربية في المنطقة، ومصالح بريطانيا بالدرجة الأولى، وعدم السماح بوجود أي منافس، ولم يكن شعار تنمية إمارات الخليج وتطويرها سوى غطاء شكلي لهذه الأهداف. وإذا أمكن لهذه الخطوط أن تحدد لنا الأساس

بعلاقات وثيقة مع الكويت. والواضح أن إمارتي أبو ظبي ودبي هما من إمارات الساحل المتصالح السبع، التي ارتبطت بها فكرة إنشاء كيان موحد لإمارات الخليج منذ ظهورها عام 1952، وهما أيضاً أكثر هذه الإمارات تقدماً وثروة وذلك يجعلهما أكثر الإمارات تهيؤاً لوضع نواة كيان جديد وأشدها خوفاً على ثرواتها من الأطماع الخارجية.

(خالد بن محمد القاسمي، التاريخ السياسي والاجتماعي لدولة الامارات العربية المتحدة1945-1998،1991، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، الصفحة 117-144).

2.2 اتحاد الإمارات العربية:

واستجابة للدعوة التي حملها الاتفاق بين أبو ظبي ودبي، سارع حكام الإمارات المتصالحة وحاكما قطر والبحرين إلى عقد مؤتمر قمة لهم في دبي، في الفترة من 25 – 27 فبراير 1968 أي بعد أسبوع واحد من إعلان الاتفاق المذكور وأسفر هذا المؤتمر عن توقيع اتفاقية دبي، وهي الاتفاقية المنشئة لاتحاد الإمارات العربية ككيان سياسي موحد، وقد رسمت هذه الاتفاقية التي تضمنت سبعة عشر بنداً، تصوراً عاماً لهذا الكيان الجديد بأهدافه وسلطاته، ومجالات عمله، وأجملت ذلك كله في البند الأول منها الذي نص على:

إنشاء اتحاد للإمارات العربية في الخليج، يسمى: اتحاد الإمارات العربية، الغرض منه: توثيق الصلات بين الإمارات الأعضاء وتقوية التعاون بينها في كل المجالات، وتنسيق خطط تقدمها، ودعم احترام كل منها لاستقلال الأخرى وسيادتها وتوحيد سياستها الخارجية وتمثيلها الخارجي وتدعيم الدفاع الجماعي عن بلادها صيانة لأمنها، ومحافظة على سلامتها ومصالحها المشتركة، بما يكفل بلوغ أمانيها، ويحقق أمل الوطن العربي الكبير قاطبة. وفي المجال العسكري نصت الاتفاقية على أن تتعاون الإمارات المتعاقدة فيما بينها لدعم مقوماتها العسكرية وتعزيزها، وذلك عملا بحق الدفاع الشرعي الفردي والجماعي عن كيانها وأداء لواجبها المشترك في دفع أي اعتداء مسلح يقع على أي منها وتشترك هذه الإمارات حسب مواردها وحاجتها في تهيئة وسائلها الدفاعية الخاصة والجماعية في القيام بهذا الواجب.

ويمكننا أن نسجل على هذه الاتفاقية ثلاث ملاحظات رئيسية:

الأولى: أنها عكست اتجاه الإمارات المتعاقدة على استمرار الاحتفاظ بالكيان الخاص لكل منها داخل الاتحاد، تدل على ذلك تسمية الاتحاد بـ"اتحاد الإمارات العربية" وليس باتحاد الخليج العربي، كما يدل عليه النص على دعم احترام كل إمارة لاستقلال الأخرى وسيادتها، الأمر الذي يكشف عن طبيعة العلاقة بين الإمارات الأعضاء في الاتحاد.

الشيخ راشد بن سعيد المكتوم حاكم إمارة دبي لمتابعة أبحاثهما بشأن مستقبل المنطقة بقصد الاتفاق على أسس توحيدها لضمان المحافظة على الاستقرار فيها، وتحقيق المستقبل الأفضل لشعبها. وفي سبيل تحقيق أماني شعب المنطقة وتلبية رغباته، فقد تم الاتفاق والرضى بحمده تعالى بينهما على ما يلي:

1 – تكوين اتحاد يضم البلدين له علم واحد وتناط به المسائل الآتية:

أ- الشئون الخارجية.

ب – الدفاع والأمن الداخلي في حالة الضرورة.

ج – الخدمات كالصحة والتعليم.

د – الجنسية والهجرة.

2 – يناط بالاتحاد السلطة التشريعية في الشئون الموكولة للاتحاد، وفي المسائل المشتركة التي يتفق عليها.

3 – الشئون التي لم توكل للاتحاد بموجب هذا الاتفاق المذكور مؤكداً لذلك، بأنه: "اتفق الحاكمان على دعوة إخوانهم أصحاب السمو حكام الإمارات المتصالحة الأخرى، لمناقشة هذا الاتفاق والاشتراك فيه، ومن ثم دعوة صاحبي العظمة، حاكمي قطر والبحرين للتداول حول مستقبل المنطقة والاتفاق معهما على عمل موحد لتطبيق ذلك".

ويثير هذا الاتفاق في الواقع سؤالين جوهريين، أولهما عن الدوافع الحقيقية التي حثت إمارتي أبوظبي ودبي بالذات ودون بقية إمارات الخليج على اتخاذ هذه الخطو وإعلان الاتحاد فيما بينهما وثانيهما عن سر دعوة حاكمي قطر والبحرين للاشتراك في البحث حول مستقبل المنطقة وتأمينه. فعلى الرغم من أن أبناء إمارتي أبوظبي ودبي ينتمون من حيث الأصل إلى قبيلة واحد هي قبيلة بني ياس، إلا أن العلاقة بين الإمارتين اتخذت شكل الصراع المستمر، الذي تفجر بصورة واضحة في يونيو 1967 حول امتلاك المياه الإقليمية التي اكتشفت فيها شركة كونتيننتال الأمريكية آباراً جديدة للبترول. وبالتالي، فهما من هذه الناحية ليستا أكثر إمارات الخليج تقارباً، ومع ذلك وقع حاكماها في نفس يوم توقيع الاتفاق السابق اتفاقاً آخر بتسوية المشاكل المعلقة بين الإمارتين، وتحديد المياه الإقليمية لكل منهما، ومن ناحية أخرى فليست الإمارتين على مستوى واحد من الارتباط بالدول التي لها نفوذ أو تأثير مباشر في المنطقة، فبينما تعتبر دبي أكثر ارتباطاً بالسعودية نتيجة خوف حاكمها الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم من تزايد نفوذ حاكم أبوظبي القوي والمتنور في المنطقة نجد أن أبوظبي ترتبط

العربيـة، وأن الاتصـال مـع الـدول الأخـرى يحـرك الحيـاة السياسـية فـي الإمـارات ويسـاعدها علـى السير فـي الاتجـاه السـائد لحركـة التحـرر الوطنيـة فـي الشـرق الأوسـط، ومـا هـذا التغـزل علـى مـا يبـدو سـوى جـزء مـن الاسـتراتيجية السياسـية السـوفيتية للحصـول علـى مـوطئ قـدم فـي منطقـة الخليج، والهـدف دائمـاً هـو الوصـول إلـى منـابع الـذهب الأسـود والاسـتيلاء علـى الممـرات البحريـة نظـراً لأهميـة الموقـع الاسـتراتيجي للخليـج. إن فـي الاتحـاد قـوة وتعاونـاً وتكـاملاً، ولابـد أن يـؤدي انـدماج الإمـارات فـي دولـة ذات كيـان موحـد إلـى محافظـة الإمـارات الغنيـة علـى ثرواتهـا، وهـي بـدورها تـدعم الإمـارات الصـغيرة والفقيـرة وتسـاعدها علـى تحسـين مسـتواها المعيشـي. (خالـد بـن محمـد القاسـمي، التـاريخ السياسـي والاجتمـاعي لدولـة الامـارات العربيـة المتحـدة1945-1998، 1991، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، الصفحة 208-209).

2.2.2العلاقات بين الإمارات الكيانات الأعضاء في الاتحاد

شكل (12) الامارات السبعة

تتشـكل دولـة الإمـارات العربيـة المتحـدة مـن سـبع إمـارات، أو بتعبيـر أدق حسـب التسـميات التقليديـة المتعـارف عليهـا، مـن ثـلاث إمـارات هـي أبـوظبي ودبـي والشـارقة، واربـع مشـيخات هـي عجمان والفجيرة وأم القيوين ورأس الخيمة، ولسوف نتحدث عن كل إمارة على حدة.

- **أبوظبي:**

هـي أكبـر الإمـارات مسـاحة، وتحـدها المملكـة العربيـة السـعودية جنوبـاً، وقطـر غربـاً، وتلتقـي مـع سـلطنة عمـان فـي واحـات البريمـي، تتبعهـا حـوالي 200 جزيـرة، أهمهـا جـزر: أبـوظبي، داس، بنـي يـاس ودلمـا، كـذلك يوجـد فـي الإمـارة جزيـرة عائمـة مصـنوعة مـن الصـلب لعمليـات الحفـر تحت الماء.. وهي تزن 4آلاف طن، وفيها مهبط لطائرات الهليوكوبتر.

الثانيـة: أنـه لا الاتفاقيـة ولا الأعمـال المكملـة لهـا أو المنفـذة لبنودهـا تضـمنت طريقـة تشـكيل الهيئـات والمجـالس الاتحاديـة الحاكمـة فيمـا عـدا انتخـاب المجلـس الأعلـى لرئيسـه فـي كـل دورة مـن دوراته، وهو ما يعكس تأثير النظم المحيطة بالخليج العربي في الكيان الجديد.

الثالثـة: أنـه لا الاتفاقيـة ولا القـرارات التنفيذيـة لهـا، أشـارت بأيـة صـورة مـن الصـور إلـى أي دور مستقبلي لبريطانيـا فـي عمليـة تنظـيم الـدفاع عـن المنطقـة عسـكرياً وإنمـا تركـت أمـر تنظـيم الـدفاع عـن الاتحـاد للتعـاون بـين الإمـارات الأعضـاء وفـي نفـس الوقـت فـإن الاتفاقيـة لـم تشـر بشـيء إلـى الوضـع الـراهن بالنسـبة للوجـود العسـكري البريطـاني فـي الخلـيج. وعلـى الـرغم مـن أن الاتفاقيـة تضـمنت الـنص علـى أن يبـدأ العمـل بهـا مـن 30 مـارس 1968 إلا أن المجلـس الأعلـى للاتحـاد وهـو الهيئـة الوحيـدة التـي شـكلتها الاتفاقيـة بالفعـل لـم يسـتطع أن يباشـر سـلطاته إلا بعـد هـذا التـاريخ بشـهرين، بسـبب وقـوع خلافـات بـين حكـام الإمـارات الأعضـاء حـول تفسـير الاتفاقيـة وكيفيـة البـدء فـي تنفيـذها ومـع ذلـك اسـتطاع المجلـس الأعلـى أن يعقـد دورتـين كـاملتين لـه، عقـد أولهـا علـى فتـرتين حيـث بـدأت فـي 25 مـايو، وتأجلـت فـي اليـوم التـالي نتيجـة الخـلاف حـول جـدول الأعمـال لتسـتأنف بعـد ذلـك فـي السـادس والسـابع مـن يوليـو، أمـا الـدورة الثانيـة فاسـتغرقت الفتـرة مـن 20 - 22 أكتـوبر. وبسـبب هـذا الخـلاف تأجلـت الـدورة لتعـود إلـى الانعقـاد فـي 6 يوليـو 1968 وتعـود معهـا نفـس الصـراعات، إلا أن تـدخل الكويـت بطريـق الوسـاطة بـين المعسـكرين المتنـازعين داخـل الاتحـاد، أسـهم فـي تسـوية الخـلاف بطريقـة مؤقتـة، وجـدير بالـذكر أن الكويـت تكـاد تكـون هـي الدولـة الوحيـدة فـي المنطقـة التـي تتمتـع بـاحترام وتقـدير الإمـارات الأعضـاء فـي الاتحـاد بغيـر اسـتثناء، وذلـك راجـع مـن ناحيـة إلـى عـدم وجـود أطمـاع ظـاهرة للكويـت فـي المنطقـة، ومـن ناحيـة أخـرى، بسـبب المسـاعدات الاقتصـادية الكويتيـة للإمـارات، وبصـفة خاصـة الفقيـرة منهـا كعجمـان، وأم القيوين والفجيرة، وقد سبقت الكويت السعودية في هذا المجال.

2.2.1قيام دولة الإمارات العربية المتحدة

ان مـن أهـم الـدوافع لإعـلان قيـام دولـة الإمـارات العربيـة المتحـدة فـي الثـاني مـن ديسـمبر (كـانون الأول) 1971، والمكونـة مـن سـبع إمـارات هـي: أبـوظبي ودبـي والشـارقة وعجمـان والفجيـرة وأم القيـوين ورأس الخيمـة التـي انضـمت إلـى الاتحـاد فـي شـباط / فبرايـر 1972، هـو محاولـة الـدول الكبـرى الأخـرى، وفـي مقـدمتها الولايـات المتحـدة الأمريكيـة، الحلـول محلهـا، اثـر خـروج بريطانيـا عسـكريا مـن الخلـيج. ولـم تكـن المطـامع السـوفيتية فـي الخلـيج بأقـل مـن المطـامع الأمريكيـة، وهـي مطـامع تعـود إلـى زمـن القياصـرة، ويتبـدى ذلـك واضـحاً مـن التغـزل السـوفيتي بـدول الخلـيج، ففـي معـرض تقييمـه لدولـة الإمـارات، يقـول الكاتـب السـوفيتي داربيـا تنزانـه: قـد يمكـن للاتحـاد أيضـاً أن يفـتح الطريـق أمـام ظهـور دولـة الإمـارات العربيـة علـى المسـرح الـدولي مـن خـلال تمزيـق السـتار الحديـدي الـذي ضـربه الكونلونيـاليون البريطـانيون علـى مسـتعمراتهم

وغالبية السكان لأنه يضم أضخم البنوك والشركات والمحلات التجارية والبنايات الشاهقة، بالإضافة إلى الفنادق العالمية الفخمة، وهو يعرف باسم "ديرة"، أما الشطر الجنوبى أو دبى فتوجد فيه دائرة الجمارك، والشرطة وبعض المدارس وبعض الشركات والمتاجر، بالإضافة إلى قصر الأمير الحاكم. ورغم صغر رقعتها تتميز بكثافة سكانية ارتفعت من حوالى "100ألف نسمة عام 1972إلى أكثر من 200 ألف نسمة عام 1982".

وتعتبر دبى الامارة الأكثر تطوراً، فهى "مركز تجارى مهم يؤمه التجار من جميع الإمارات وواحات البريمى، وفيها دائرة للكهرباء ومصلحة للمياه، ومطار ، ويشتغل أهلها أساساً بالتجارة وصيد السمك واستخراج اللؤلؤ والملاحة، وأهم منتوجاتها التبغ والسمك وبعض الخضار، وعندما اكتشف النفط فيها، بدأ معظمهم التحول إلى العمل فى المرافق الاقتصادية الحديثة التى أوجدتها الإيرادات النفطية. عاصمتها مدينة دبى التى يبلغ عدد سكانها حوالى 50 ألف نسمة، وحاكمها هو الشيخ محمد بن راشد بن سعيد آل مكتوم، وهو رجل "متفتح منطلق دائب العمل والنشاط، يرعى النهضة فى بلاده ويساعد على تقدمها السريع بجعل دبى مفتوحة أمام الشركات والبيوت التجارية لاستثمار أموالهم دون أية ضرائب وجعل الضريبة الجمركية ضئيلة جداً، قبائلها: البوفلاسة والبومهير والمناصير والمزاريع.

- **الشارقة:**

هى أقدم إمارات الساحل العمانى، يبلغ عدد سكانها مع توابعها حوالى 50 ألف نسمة، تتوسط الإمارات الأخرى وتشرف على الخليج بساحل طوله حوالي عشرة أميال، ويتبعها على الساحل الشرقي على خليج عمان، ثلاث مناطق هي: كلبا، خورفكان، ودبا، وخورفكان هي ميناء طبيعي جبلي على ساحل عمان، فيها حركة تجارية ناشطة وزراعة مزدهرة، وبقايا صناعة السفن الخشبية ومطار هو الأول من نوعه في ساحل عمان. مساحة الشارقة الإجمالية 2590كلم2، يبلغ عدد سكانها 60 ألف نسمة (1972) وأصبح حوالي 100 ألف عام 1982، وينتمي مواطنوها الأصليون إلى عدة قبائل في طليعتها القواسم، قبيلة الأسرة الحاكمة، يليها بنو ياس, آل علي، النعيم الشويهيون، الهوالة، النقبيون، البومهير، المطاريش، وغيرها.

ويشتغل الأهالي بصيد السمك والتجارة ورعي الماشية، بالإضافة إلى الوظائف التي يشغلونها في الدوائر الحكومية والشركات التجارية، ويروى أن اسمها يرجع لكونها تقع في أقصى مشرق الإمارات، وتقع في مياهها الإقليمية بعض الجزر أهمها: الحمرية، أبو موسى، صير بو نعير.. والقسم الداخلي منها هو عبارة عن سهل رملي، أما القسم الشرقي فيتكون من سهل ساحلي متوسط الخصوبة، ويتصل مباشرة بجبال هجر. أهم مدنها: الشارقة (العاصمة) عدد سكانها حوالي 16 ألف نسمة، وتقوم على ساحل الخليج، وكانت أهم مركز لاستيراد منتوجات الهند وإيران، ولتصدير منتوجات ساحل عمان الصوفية والقطنية والمعدنية، وكانت

وقد تناقل " آل نهيان " الحكم طيلة هذه الفترة إلى أن وصل إلى الشيخ زايد بن سلطان، ذي الشخصية الفذة، وذلك في السادس من آب (أغسطس) عام 1966، والذي افتتح حكمه بالكلمة التالية:

"لا قيمة للمال إذا لم يسخر لخدمة الشعب".

ولا شك بأن دولة الإمارات العربية المتحدة مدينة للشيخ زايد – رحمه الله - بالكثير من الإنجازات التنموية في القطاعات والأنشطة الحياتية كافة، ومن أهم منجزاته استخراج الماء الذي كان مخزوناً في جوف جبال حجرية تقع على مقربة من العين، فقد أمر بشق نفق داخل هذه الجبال لاستخراج المياه وجرها بعد ذلك في أقنية إلى المدينة، وهو عمل يعتبر شبه معجزة بالنظر للوسائل الأولية التي استخدمت لإنجازه. وقد دام هذا العمل طيلة 18 عاماً. معظم سكانها من العرب والأجانب ، إضافة إلى الأوروبيين والأمريكيين واليابانيين العاملين في شركات النفط وقطاعات الاختصاص، وقد بلغ إجمالي عدد سكانها 174 ألف نسمة تقريباً عام 1982 أما مساحتها فتبلغ 67.350 كلم مربع. أهم مدنها: مدينة أبوظبي (العاصمة)، مدينة العين القائمة وسط الرمال، والتي ألقت رحالها في منطقة صحراوية ولكنها غنية بالمياه العذبة والينابيع، وفيها تأسست جامعة الإمارات عام 1977، تأتي بعد ذلك منطقة الظفرة، (ليوا) التي تمتاز بوجود عدد كبير من القلاع والأبراج القديمة التي لعبت دوراً كبيراً في الدفاع عن عروبة الخليج، وتصدت للغزاة المستعمرين، وتمتد سواحلها بطول 40 كلم من خور العديد وآبار سودانثيل غرباً، ومن حدود قطر والسعودية حتى رأس غنتوت شرقاً. كانت الحياة في إمارة أبوظبي قبل اكتشاف النفط قائمة على صيد السمك والغوص بحثاً عن اللؤلؤ، وعام 1959 عثر على النفط بكميات تجارية في حقل مريان، وعام 1960 قرب جزيرة داس، بعد ذلك تم مد الأنابيب لنقله إلى الساحل، وعام 1968 تشكلت شركة نفط أبو ظبي من ثلاث شركات يابانية بهدف تنمية الثروات النفطية قرب ساحل أبوظبي. حاكم الإمارة هو الشيخ خليفة بن زايد بن سلطان ال نهيان والذي خلف والده الراحل الشيخ زايد بن سلطان – رحمه الله -.

- **دبي**

تعتبر من أهم المراكز التجارية فى الخليج لجمالها وحسن موقعها الجغرافى، وهى تطل على الخليج بطول 76كم وتمتد إلى الداخل لمسافة 75كم، مساحتها 3900كم2، سطحها صحراوى ما عدا شريط من الأراضى المنخفضه على طول الساحل، وقليل من الجزر فى الخليج، ويخترق مدينة دبى خليج مائى يسمى الخور ويمتد داخلها لمسافة تقرب من عشرة كيلو مترات، ويشطر البلد إلى شطرين، شمالى وجنوبى، ينتقل السكان بينهما بواسطة قوارب صغيرة تعرف باسم العبارات، أما الشطر الشمالى، فتتركز فيه معظم الأنشطة الاقتصادية

خـور البيضـا، تمتـد أراضـيها فـي الـداخل لمسـافة 35 كلـم، ينتمـي سـكانها إلـى قبيلـة آل علـي (الأسـرة الحاكمـة) وكـذلك البـومهير والجفالـة، ومعظمهـم يعمـل فـي صـيد السـمك، حاكمهـا الشـيخ سعود بن راشد بن أحمد المعلا.

- **الفجيرة:**

إمـارة جبليـة تقـع بأكملهـا علـى خليـج عمـان الـذي يحـدها شـرقاً، ومـن الغـرب و الجنـوب كلبـا التابعـة للشـارقة وسـلطنة عمـان، وتمتـد علـى خليـج عمـان لمسـافة تبلـغ 90 كلـم مسـاحتها 1165كلـم2 وتصـل حـدودها الشـرقية إلـى مشـارف مضـيق هرمـز، وبـذلك تشـارك دولـة الإمـارات إلـى حـد مـا مـع سـلطنة عمـان وإيـران الـتحكم بهـذا الموقـع الاسـتراتيجي المـؤثر علـى الصـعيدين الاقتصـادي والأمنـي فـي هـذه المنطقـة، ويتكـون سـطحها مـن سلسـلة مـن جبـال وعـرة، يمتـد بينهـا وبـين سـاحل خليـج عمـان سـهل الباطنـة الخصـب، ويختـرق هـذه الجبـال عـدد كبيـر مـن الأوديـة، أهمهـا وادي سـيجي، ووادي حـام، وقـد أكـدت الداراسـات الجيولوجيـة التـي أجريـت فـي هـذه الإمـارة بـأن أراضـيها غنيـة بـالثروة المعدنيـة، وخاصـة الحديـد والنحـاس، ويبلـغ عـدد سـكانها 20 ألـف نسـمة (1982)، وينتمـي معظمهـم إلـى قبيلـة الشـرقيين، وهـو اسـم اكتسـبته القبيلـة مـن منازلهـا التـي كانـت تقـع شـرقي جلفـار، وهـي المدينـة التـي تزعمـت البحـر فتـرة طويلـة، وتقـوم علـى أطلالهـا اليـوم مدينـة رأس الخيمـة، كانـت هـذه الإمـارة تعـيش فـي فقـر مـدقع ويشـتغل السـكان بصـيد السـمك والزراعـة والغـوص، ويـزرع فـي مختلـف قراهـا النخيـل والمـانغو والبطاطـا والحبـوب والخضـار والتبـغ والمـوز والحمضـيات. أهـم مـدنها: الفجيـرة (العاصـمة) وفيهـا ميناء ضـخم ومكتبـة عـامرة، ثـم مدينـة الغرفـة وهـي مركـز تجـاري مهـم، ثـم دبـا، وقريـة سـاحلية تعـرف باسـم البديـة، ويكثـر فيهـا السـكان لغناهـا بـالثروة السـمكية وصـلاح أرضـها للزراعـة، حاكمهـا هـو الشـيخ حمـد بـن محمـد الشرقي.

- **رأس الخيمه**

سـميت بهـذا الاسـم لأن أحـد حكامهـا السـابقين كـان ينصـب خيمـة كبيـرة لكـي تراهـا السـفن وكـذلك تهتـدي بهـا مراكـب الصـيد، وهـي تطـل علـى سـاحل الخليـج بطـول يبلـغ حـوالي 68 كـم، وتتوغـل فـي الـداخل لمسـافة تزيـد 135 كـم، تبلـغ مسـاحتها الكليـة 1700كـم2، ولهـا حـدود مشـتركة مـع أم القيـوين والشـارقة والفجيـرة، كمـا تشـترك بحـدود طويلـة مـع سـلطنة عمـان مـن ناحيـة الجنـوب والشـمال الشـرقي، وهـي عبـارة عـن سـهول رمليـة وواحـات صـالحة للزراعـة، تتبعهـا عـدة جـزر، أهمهـا طنـب الكبـرى وطنـب الصـغرى، وهـي تتمتـع بموقـع يتميـز بتحكمـه بمضـيق هرمـز، إضـافة إلـى مناخهـا الجيـد، حيـث تكثـر فيهـا الأشـجار البريـة، والينـابيع المعدنيـة الحـارة التـي تجعـل منهـا منطقـة سـياحية بالنسـبة لبـاقي الإمـارات المجـاورة. يبلـغ عـدد سـكانها 60 ألـف نسـمة (1982) يعيشـون علـى الغـوص وصـيد السـمك والزراعـة وصـناعة الفخـار، وهـم ينتمـون إلـى عـدة قبائـل

الصناعات العربية مزدهرة فيها، تليها مدينة الخان، والليلة (على الساحل الغربي المطل على الخليج العربي).

- **عجمان:**

تقوم على ساحل الخليج العربي، وهي أصغر الإمارات وأقلها سكانا، تتميز بلطف مناخها وعذوبة مياهها، لذا فهي تدعى مصيف الساحل، يبدو أن فقدان وسائل المواصلات والطرقات المعبدة، يجعل من الصعب الاستفادة من تلك الهبات الطبيعية، معظم أراضيها صحراوية رملية، وقد أكدت الدراسات الجيولوجية لأراضي الإمارة وجود ثروة معدنية لا بأس بها، خاصة الكروم والنحاس في مدينتي مصفوت والمنامة، تبلغ مساحتها 259كم2، وعدد سكانها 30 ألف نسمة (1982) في شرقها منطقة زراعية وبعض المرتفعات الجبلية، وهي فقيرة أساساً، لذلك تقل فيها العمالة الأجنبية، وينتمي أهلها إلى قبيلة النعيمي الحاكمة، وإلى قبيلة بوكليبي والمسائية والبومهية، والشقوص، ويعملون عموماً بصيد الأسماك وصناعة السفن، وبالأعمال الزراعية والتجارية ورعي الماشية، وهم حريصون في الوقت نفسه على التمسك بالعادات والتقاليد العربية المحلية والإسلامية، يحكمها الشيخ حميد بن راشد النعيمي، أما أهم مدنها فهي: عجمان (العاصمة) وفيها مقر الحاكم والدوائر الحكومية ، ثم مدينة المنامة وفيها قصر للحاكم وقلعة قديمة، وهي منطقة زراعية، ومدينة مصفوت، وهي أيضاً زراعية وفيها قلعة أثرية، وتشهد إمارة عجمان اليوم، في ظل الاتحاد نهضة عمرانية وزراعية وصناعية حديثة.

- **أم القيوين:**

هي إمارة فقيرة جداً وتفتقد إلى أدنى مقومات الحياة العادية، حتى الماء كان يأتيها من الشارقة وعجمان بواسطة السيارات، تبلغ مساحتها 770كلم، وعدد سكانها 20 ألف نسمة (عام 1982) ويشتغلون في صيد الأسماك والغوص. وهي تقع على الساحل الغربي للخليج، أما اسمها فيعني (أم القوة) أو (أم القوتين) أي القوة البرية والقوة البحرية، لشجاعة أهلها المأثورة في الحرب، وفي صد الغزاة الأجانب عن سواحل الخليج العربي، وهي عبارة عن أرض رملية، ملحية في جزئها الساحلي، لكنها تتميز ببعض الخصوبة في فلج المعلا المرتفعة عن سطح البحر. أهم مدنها: أم القيوين (العاصمة) وهي صحراوية المناخ، وفيها مقر الحاكم والدوائر الحكومية وعدد من المدارس والمصارف والشركات، وناد للتزلج المائي الذي يعتبر الوحيد من نوعه في المنطقة كلها، ثم فلج المعلا وهي خصبة وفيها مزرعة وقصر للحاكم، وتمتاز هذه الإمارة بكونها منطقة آثار إذ فيها عدد كبير من الأبراج والقلاع الأثرية المنتشرة على طول الساحل، بالإضافة إلى عدد كبير من المدافع القديمة التي يعود تاريخها إلى أوائل القرن السادس عشر، وهي تمتد على ساحل الخليج لمسافة 25 كلم بين الشارقة غرباً ورأس الخيمة شرقاً، وتقع على

ورغم احتفاظ الإمارات بنوع من الاستقلالية الذاتية، إلا أن ذلك كان بمقتضى النصوص الدستورية، وإذ يتبين لأبناء الإمارات إيجابية هذه التجربة، يبدأ الشعور القبلي عندهم بالاضمحلال، ليحل محله الشعور القومي الوحدوي، وها نحن أمام دولة ذات "بنية جديدة"، وتتألف هذه الدولة الاتحادية من الإمارات الأعضاء، ذابت كياناتها الدولية، صارت كيانات دستورية داخلية، تمارس كل منها داخل أراضيها، نوعاً من الاستقلال والحكم الذاتي، في الشئون الداخلية. (خالد بن محمد القاسمي، التاريخ السياسي والاجتماعي لدولة الامارات العربية المتحدة1945-1998، 1991، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، الصفحة 209-211).

- **بنية الاتحاد السياسية:**

تقوم بنية الاتحاد السياسية على إرهاصين أساسيين:

1. الدستور الاتحادي المؤقت.
2. المؤسسات السياسية وهي:

أ – المجلس الأعلى للاتحاد.

ب – رئيس الاتحاد.

ج – مجلس الوزراء الاتحادي.

د – المجلس الوطني الاتحادي.

في هذه البنية، نلحظ وجود نفحة ديمقراطية، فهل يعتبر النظام في دولة الإمارات العربية المتحدة ديمقراطياً؟ بعبارة أخرى أن الديمقراطية تعني حكم الشعب، وهذا الأخير هو الذي ينتخب أعضاء المجلس النيابي، وإذا عرفنا بالمقابل أن الاتحاد قام بطريق الاتفاق بين الحكام، وأن هؤلاء الذين يعدون أعضاء المجلس الاتحادي الوطني، مع استبعاد رأي الشعب في ذلك، فهل أن هذا المجلس هو نتيجة ديمقراطية حرة؟ ينص الدستور المؤقت على أن المجلس الوطني الاتحادي كسلطة تشريعية في الدولة يتشكل من 40 عضواً يمثلون الإمارات كافة تمثيلاً يختلف حسب الأهمية السياسية والاقتصادية والسكانية لكل إمارة (المادة 68)، وفي جانب آخر نصت المادة 77 على أنه ينوب عضو المجلس الاتحادي عن شعب الاتحاد جميعه وليس فقط عن الإمارة التي يمثلها داخل المجلس. هذه النصوص تؤكد نظرياً وجود الديمقراطية فهناك أولاً التمثيل حسب الأهمية والأكثرية، وثانياً فترة التمثيل القصيرة، مما يتيح التغيير والتبديل في المجلس الوطني الاتحادي وتطعيمه دائماً بعناصر جديدة وهذا هو التمثيل الديمقراطي الأفضل، وثالثاً استقلال أعضاء المجلس عن سكان إماراتهم طيلة مدة

أهمها: القواسم (قبيلة الأسرة الحاكمة) والحبوس والشحوح، وقد تحول معظمهم اليوم إلى العمل في الأعمال التجارية والإدارية، أهم مدنها، رأس الخيمة (العاصمة) على الساحل العماني، ويشقها لسان مائي يسمى الخور الذي يقسمها إلى قسمين: الأول شرقي ويسمي (النخيل) وفيه قصر الحاكم والدوائر الحكومية، ثم منقطة (شعم) على الخليج العربي، المشهورة بثروتها المائية وإنتاجها الزراعي، و(الرمس) و(خور خوير) الشهيرة بمينائها. تبلغ المساحة الإجمالية لدولة الإمارات 83.300 كلم2، وعدد سكانها 1.040.275 نسمة(خالد بن محمد القاسمي، التاريخ السياسي والاجتماعي لدولة الامارات العربية المتحدة1945-1998، 1991، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، الصفحة 234-251).

2.2.3الأنظمة السياسية في دولة الامارات العربية المتحدة

تتفرد دولة الامارات العربية المتحدة بطبيعة خاصة ومعقدة فيما يخص النظام السياسي ، فكانت بداية المشكلات مع نشأة الاتحاد في التحول من النظام القبلي الى النظام المؤسسي ، تلتها مشكلات متعددة فيما يخص طبيعة العلاقة التجارية والمالية من حيث التعاملات المحلية لكل امارة والتعاملات الاتحادية ، بالاضاة الى تداخل الحدود والتجزئة الموجوده بين الامارات المختلفة.

أ - النظام السياسي (من القبلي إلى الدستوري):

مع إرساء قواعد البنية الاتحادية وإنشاء الدستور المؤقت، ينتقل نظام الحكم إلى حد كبير، من عشائري قبلي إلى دستوري يحمل نفخة ديمقراطية منظمة يشترك فيها أفراد المجتمع في عملية البناء والتطوير، كل وفق قدراته ومؤهلاته، ولم ينشأ هذا النظام الجديد بصورة توافقية عشوائية، بل بطريقة منهجية مدروسة، حيث تمت الاستعانة في وضع الدستور الاتحادي المؤقت بخبراء اختصاصيين في الشئون القانونية والدستورية، ذلك أن عملية الانتقال من المجتمع التقليدي الحديث الى الدولة القومية (العصرية)، تحتاج إلى عملية ضبط متزايد مؤثر وفعلا تمارسه السلطة الاتحادية نحو إشراك كامل المجتمع في عملية التطور، مراعية في هذا النطاق النقاط الأساسية التالية:

1 – مستوى التسييس والاستقطاب.

2 – مستوى توزيع السلطة.

3 – التوازن والانسجام.

4 – تفادي التوتر والصدام.

- **العلاقة بين السلطات الاتحادية والمحلية**

القاعدة العامة هي أن دستور الإمارات منح الحرية الكاملة للإمارات الأعضاء لتنظيم شئونها الداخلية بما لا يتعارض مع نصوص الدستور، فلم يفرض على الإمارات قيوداً تحد من سلطاتها واختصاصاتها، أو الحرية المطلقة للحاكم في إدارة شئون إمارته، إلا أن هناك بعض الملاحظات التي توضح طبيعة العلاقة بين السلطة الاتحادية والمحلية، حيث تتضح هذه الصلة في أن حكام الإمارات جميعاً هم أعضاء المجلس الأعلى، وأن رئيس الاتحاد هو عضو ضمن هؤلاء الأعضاء تم انتخابه رئيساً للدولة الاتحادية، وبصدد ذلك يجدر التعرض لنص المادة (53) من الدستور والتي تنص على أنه (في حالة خلو منصب رئيس الاتحاد أو نائبه سواء كان ذلك عن طريق الوفاة أو الاستقالة أو انتهاء حكم أي منهما في إمارته لسبب من الأسباب يدعو المجلس الأعلى للانعقاد خلال شهر من تاريخ خلو أحد المنصبين لانتخاب خلف يشغل المنصب الشاغر للمدة الباقية من الخمس سنوات، وعند خلو منصبي الرئيس ونائبه معاً يجتمع المجلس الأعلى فوراً بدعوة أي من أعضائه أو من رئيس مجلس وزراء الاتحاد لانتخاب رئيس ونائب رئيس جديدين للاتحاد). ويلاحظ هنا أن الدستور يربط بين حالة فقد الرئيس أو نائبه لمنصبه كحاكم في إمارته وبين منصبه الاتحادي بحكم أن أعضاء المجلس الأعلى هم حكام الإمارات ذاتهم، أو من يقوم مقامهم مما يؤدي عملياً إلى ربط الأجهزة الاتحادية بالسلطات المحلية، وبذلك لا تتوفر للسلطات الاتحادية ذاتية مستقلة تستطيع بموجبها أن تعبر عن إرادة مستقلة عن إرادات الإمارات الأعضاء، وتدافع بذلك عن المصالح العامة لمجموع الدولة الاتحادية وتفضلها إن دعت الضرورة على المصالح المحلية. ويتبين أن طبيعة علاقة رئيس الاتحاد وهو على قمة السلطة التنفيذية بالاتحاد يندمج عضوياً ووظيفياً في المجلس الأعلى للاتحاد، وفي الوقت نفسه كحاكم إمارته الذي هو أيضاً على قمة السلطة التنفيذية فيها، وهذا ما أكده مفهوم المادة (53) المشار إليها. كما تنص الفقرة الخامسة من المادة (54) من الدستور على أن (يباشر رئيس الاتحاد تعيين رئيس مجلس الوزراء الاتحادي ويقبل استقالته ويعفيه من منصبه بموافقة المجلس الأعلى، كما يعين نائب رئيس مجلس وزراء الاتحاد والوزراء ويقبل استقالاتهم، ويعفيهم من مناصبهم بناء على اقتراح رئيس مجلس وزراء الاتحاد)، ويعني ذلك أن رئيس الاتحاد هو المسئول الأول عن متابعة تنفيذ السياسة العامة للاتحاد عن طريق مجلس الوزراء. أما فيما يتعلق بطبيعة العلاقة بين المجلس الأعلى للاتحاد وبين حكام الإمارات، وقد يبدو هذا التساؤل دون محل إذا ما عرف أن المجلس الأعلى للاتحاد ما هو إلا مجموع حكام الإمارات، ولكن الذي نقصده هو المجلس الأعلى للاتحاد بصفته السلطة العليا في الاتحاد الذي يعمل على مصلحته وتقويته. (د.عبالدرحيم عبداللطيف شساهين، نظام الحكم والادارة في الامارات العربية المتحدة،1997، مطبعة جلفار، راس الخيمة، الصفحة 259-260)

عضويتهم، ومن ثم لا يملك هؤلاء السكان الحق في إسقاط أو سحب عضوية أي من هؤلاء الأعضاء، كما لا يكون لهم الحق في عزلهم وتعيين آخرين محلهم. هذا الحق يختص به المجلس الاتحادي وحده، (خالد بن محمد القاسمي، التاريخ السياسي والاجتماعي لدولة الامارات العربية المتحدة1945-1998، 1991، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، الصفحة 213-214).

ب - توزيع الاختصاصات بين الحكومة الاتحادية والإمارات

هناك مسائل ينفرد الاتحاد بالتشريع فيها طبقاً لنص المادة (120) من الدستور وهي "الشئون الخارجية، الدفاع والقوات المسلحة الاتحادية، حماية أمن الاتحاد مما يتهدده من الداخل أو الخارج، شئون الأمن والنظام والحكم في العاصمة الدائمة للاتحاد، وشئون موظفي الاتحاد والقضاء الاتحادي، ومالية الاتحاد والضرائب والرسوم والعوائد الاتحادية، والقروض العامة الاتحادية، والخدمات البريدية والبرقية والهاتفية واللاسلكية، وشق الطرق الاتحادية التي يقرر المجلس الأعلى أنها طرق رئيسية وصيانتها وتحسينها وتنظيم حركة المرور على هذه الطرق، والمراقبة الجوية وإصدار تراخيص الطائرات والطيارين، والتعليم والصحة العامة ، والنقد والعملة، والمقاييس والمكاييل والموازين، وخدمات الكهرباء، والجنسية الاتحادية، والجوازات والإقامة والهجرة، وأملاك الاتحاد وكل ما يتعلق بها، وشئون التعداد والإحصاء الخاصة بأغراض الاتحاد والإعلام الاتحادي".

هناك مسائل تشترك فيها الإمارات مع الاتحاد وهي: ما نصت عليه المادة (123) (إنه استثناء من نص المادة (120) بشأن انفراد الاتحاد بالشئون الخارجية والعلاقات الدولية يجوز للإمارات الأعضاء في الاتحاد عقد اتفاقات محدودة ذات طبيعة إدارية مع الدول والأقطار المجاورة لها على ألا تتعارض مع مصالح الاتحاد ولا مع القوانين الاتحادية، بشرط إخطار المجلس الأعلى للاتحاد مسبقاً، فإذا اعترض المجلس على إبرام مثل تلك الاتفاقيات فيتعين إرجاء الأمر إلى أن تبت المحكمة الاتحادية العليا بالسرعة الممكنة في هذا الاعتراض). كما يجوز للإمارات الاحتفاظ بعضويتها في منظمة الأوبك ومنظمة الدول العربية المصدرة للنفط أو الانضمام إليها (الأوابك). (د.عبالدرحيم عبداللطيف شساهين، نظام الحكم والادارة في الامارات العربية المتحدة،1997، مطبعة جلفار، راس الخيمة، الصفحة 257-)

ت - العلاقة بين المؤسسات الاتحادية والمحلية بدولة الإمارات العربية المتحدة

سوف نتعرض هنا للعلاقة بين السلطات الاتحادية والمحلية، والعلاقة بين الوزارات الاتحادية والدوائر المحلية، وطبيعة العلاقة بين بلديات الدولة ودور الأمانة العامة للبلديات، وأخيراً العلاقة بين السلطة القضائية الاتحادية والمحلية، وذلك على النحو التالي:

6 - دعم التعاون مع الجهات الحكومية التي يتصل نشاطها بالشئون البلدية بهدف تبادل المعلومات والإفادة من خبراتها وإمكاناتها الفنية.

7 - التوثيق العلمي للبيانات والمعلومات والبحوث الخاصة بالشئون البلدية، ونشر نتائجها بين البلديات.

8 - التعاون مع المنظمات والهيئات الدولية والإقليمية على ضمان تبادل الخبرات معها.

9 - قبول الهدايا والهبات والمنح التي لا تتعارض مع أهداف الأمانة العامة واختصاصاتها وبشرط موافقة الأمانة العامة على قبولها.

وبذلك فإن مولد الأمانة العامة للبلديات عام 1980 يعتبر خطوة متقدمة في طريق التنسيق والتعاون بين البلديات في أكثر من مجال، حيث أوجدت الأمانة العامة تعاوناً بين البلديات من خلال تبادل الخبرات الفنية والإدارية، وتمت الاستفادة من خبرات البلديات التي سبق لها أن قامت بتنفيذ مشاريع، واكتسبت خلالها خبرة تفيد البلديات الأخرى التي تقوم بتنفيذ مثل تلك المشاريع.

وامتد التنسيق بين البلديات إلى توحيد بعض القوانين واللوائح والأنظمة المعمول بها في بلديات الدولة مثل قوانين المباني والرخص التجارية والإعلان والغش التجاري، والرقابة الصحية والرقابة على المعادن الثمينة والرقابة على المواد الغذائية. علاوة على ذلك قامت الأمانة العامة بالتنسيق بين البلديات في علاقاتها الخارجية من خلال تمثيلها بوفود موحدة في المؤتمرات الدولية، وقامت بإيجاد فرص تدريبية لموظفي البلديات، سواء في داخل الدولة أو خارجها.(د.عبالدرحيم عبداللطيف شساهين، نظام الحكم والادارة في الامارات العربية المتحدة،1997، مطبعة جلفار، راس الخيمة، الصفحة 261-262)

ث - مشكلات الحدود الداخلية بين الإمارات

تعاني منطقة الخليج العربي من مشاكل تخطيط الحدود السياسية بشكل عام، وذلك نظراً لعدم اهتمام حكام المنطقة قديماً إلى إيلاء الحدود أية أهمية، فلم يكن مفهوم السيادة الإقليمية معروفاً لديهم، كما لم يكن هناك مبدأ ثابت لتقرير السيادة فهي تبنى أحياناً على إعلان الولاء من زعيم القبيلة، وأحياناً أخرى على التبعية لمذهب ديني، وفي بعض الأحيان تبنى على أساس الملكية أو على أساس دفع الضريبة أو الزكاة، ولما كان ولاء القبيلة ولاء شخصياً لزعيمها، وليس للإمارة التي ينتمي إليها، ولما كان النظام القبلي يقوم على حياة التنقل والرعي يمكن معرفة أسباب اختلاف نفوذ الحكام من وقت لآخر. وبذلك لم تعرف المنطقة الحدود الثابتة، على الرغم من أن لكل قبيلة منطقة تقليدية تنتقل إليها في الفصول المختلفة، بحثاً عن الماء والمرعى، فالحدود ليست ذات معنى في المناطق التي يقوم اقتصادها على الرعي، فالرعاة إذا

- **العلاقة بين الوزارات الاتحادية والدوائر المحلية**

نص القانون الاتحادي رقم (1) لسنة 1972 في مادته رقم (23) فيما يتعلق بالعلاقة بين الوزارات الاتحادية والدوائر المحلية على أن (يتشاور الوزراء الاتحاديون فيما يمارسونه من سلطات واختصاصات مع السلطات المعنية في الإمارات عندما يكون لممارستهم هذه السلطات والاختصاصات علاقة مباشرة بتلك الإمارة، كذلك يجب على الوزارات الاتحادية قبل إعدادها مشروعات القوانين المختلفة استطلاع رأي السلطات المعنية في الإمارات بشأنها وقبل اتخاذ إجراءات إقرارها). (د.عبالدرحيم عبداللطيف شساهين، نظام الحكم والادارة في الامارات العربية المتحدة،1997، مطبعة جلفار، راس الخيمة، الصفحة 260)

- **العلاقة بين بلديات الدولة**

بدأ التعاون والتنسيق بين بلديات الدولة عندما ظهرت فكرة إنشاء هيئة للتنسيق والتعاون فيما بينها في بداية عام 1977، حيث تم عقد اجتماع لمديري البلديات في إمارة رأس الخيمة بتاريخ 1977/1/18والذي تقرر بعده عقد ثلاثة اجتماعات سنوية لمجلس مديري البلديات في الإمارات، واستمر الوضع على ذلك الحال حتى نهاية عام 1979، عندما صدر قرار المجلس الأعلى للاتحاد رقم (2) لسنة 1980 في شأن إنشاء أمانة عامة للبلديات في دولة الإمارات العربية المتحدة.

وتختص الأمانة العامة للبلديات بالأمور التالية:

1 - إجراء البحوث والدراسات التي يقتضيها النهوض بالبلديات ودعم رسالتها وتطوير الخدمات التي تقدمها.

2 - التعرف على المشكلات التي تعترض البلديات حين القيام بمهامها واقتراح الحلول والتدابير اللازمة لمواجهتها.

3 - العمل على تنسيق التشريعات والأنظمة المعمول بها في البلديات في مختلف المجالات بقصد توحيدها قدر الإمكان، وعلى الأخص في مجالات التخطيط العمراني، وتنظيم المباني والرخص التجارية والتفتيش الصحي.

4 - عقد الندوات اللازمة لتطوير أسلوب العمل في البلديات وتحسين خدماتها، ودراسة البحوث والتوصيات التي تسفر عنها هذه الندوات، وتقديم تقارير بشأنها إلى السلطات المختصة.

5 - العمل على تبادل الزيارات بين المسئولين في البلديات لتوثيق التعاون بينها، وللتعرف على مختلف أوجه النشاطات التي تمارسها ولتحقيق مجال أوسع للتفاعل الحضاري والعمراني.

فانضمت إلى الشارقة عام 1952، كما تم الاعتراف بالفجيرة كإمارة مستقلة عام 1952، ومن أغرب مظاهر التقطيع والتمزق أن بلدة دبا الصغيرة التي تقع على ساحل خليج عمان تنقسم إلى ثلاثة أجزاء: قسم للشارقة، وآخر للفجيرة، وثالث لسلطنة عمان. ويلاحظ أن كلا من أراضي إمارتي أبوظبي وأم القيوين تتكون من قسم واحد، أما أراضي إمارتي دبي ورأس الخيمة فإنها مقسمة إلى قسمين، وإمارة عجمان إلى ثلاثة أقسام،وإمارتي الفجيرة والشارقة إلى أربعة أقسام، وفي الحقيقة لا زالت الإمارات الأعضاء في اتحاد الإمارات العربية المتحدة تعاني من مشكلات حدودية بين بعضها البعض، وأصبحت الأجهزة الاتحادية عاجزة عن أن تحسم نزاعاً بين عضوين من أعضائها يجمعهما اتحاد واحد، وهم ذوو قربى وأهل، حيث استدعى الأمر في حالات عديدة عرضه على جهات أجنبية، وقد وصف رئيس الاتحاد في حديث صحفي مشكلات الحدود بين الإمارات بقوله: (أمضيت أسبوعاً متنقلاً بين الإمارات، ومن حاكم لآخر في سبيل حل مشاكل تافهة على الحدود بين الإمارات، ويا ليت هذه الخلافات قائمة على مئات الأميال أوالكيلومترات، وإنما هي مشاكل تافهة لا تتعدى الخلاف على عشرات الأمتار.. نعم عشرات الأمتار، وهل يمكن أن تصدق أننا لم نتمكن من بناء مستشفى على قطعة معينة من الأرض، بسبب تنازع إمارتين مختلفتين على ملكيتها). كما عبرت المذكرة المشتركة المتقدمة من المجلس الوطني الاتحادي ومجلس الوزراء عام 1979 عن مشاكل الحدود بقولها: (لقد علمتنا تجارب التاريخ أن الاستعمار لا يرحل عن بلاد محتلة إلا بعد أن يزرع فيها بذور الفتنة والتفرقة والانقسام، حتى تعيش بعد رحيله عنها ممزقة في خلافاتها، غارقة في نزاعاتها ، مبعثرة القوى لا يلتئم لها جهد لقيادة نهضتها وبناء مستقبلها، ومن خطط الاستعمار في مؤامراته من أجل إجهاض الجهود الوطنية خلق مشاكل الحدود، ولم تكن بلادنا حين رحل الاستعمار عنا أسعد حظاً من البلاد الأخرى، فلقد ترك لنا بذور الفتنة والانقسام ممثلة في مشاكل الحدود، ولقد أدت هذه المشكلة حتى الآن دورها المطلوب، وحققت كل أغراضها فلقد أفرزت الخلافات وولدت النزاعات، ومزقت فرص التعاون، وأقامت الحواجز النفسية، وأدت إلى تباعد الأشقاء، وتفرقهم، وعدم التقائهم على رأي أو عمل، ولو كان مصيراً يرتبط بمستقبل أمة وشعب. إن شعبنا يرفض مؤامرة الاستعمار، ويرفض أن يكون أحد ضحاياها، ويهيب بحكامنا نبذ الخلافات، وفض كل أسبابه، والتمسك بروح الأخوة الصادقة، واستلهام مصالح الدولة العليا لإلغاء الحدود الداخلية بين الإمارات، والتخلص نهائياً من أذيالها، إن وحدة الوطن ووحدة المسئولية، ووحدة المصير تستوجب إزالة هذه المشاكل من سمائنا وسرعة العمل من أجل تنقية الأجواء تدعيماً للتضامن وتقوية للصف ودفعاً للمسيرة على طريق التكامل والوحدة). إن مشاكل الحدود بين الإمارات لم تسوى بعد، وهي قابلة للتفجير مع اكتشاف النفط في أية إمارة، كما تشكل أحد الألغام الكبيرة التي تهدد اتحاد الإمارات، فاستمرار مشاكل الحدود بين الإمارات يجعل العلاقة بين الإمارات في غاية

أجبرتهم الظروف فإنهم ينتقلون إلى حيث الماء والكلأ، وبذلك لا تقف أمامهم أية حدود، لأن في ذلك حياتهم وحياة ماشيتهم.

ثم جاء الاستعمار البريطاني الذي جثم على منطقة الخليج العربي قرابة مائة وخمسين عاماً، فأكد ما كان هناك من تمزق، بل وأضاف إليه مزيداً من التعقيد، ففي بداية عهد السيطرة الاستعمارية البريطانية لم تكن بريطانيا مهتمة بالتدخل في الشؤون الداخلية للإمارات، وإنما كانت تهتم بتأمين البحار والموانئ لمرور تجارتها إلى الهند، ولذلك استمرت حالة التفكك بين الإمارات، واستمرت الصراعات الداخلية بينها. وكانت أول محاولة لرسم الحدود في عام 1913 بين بريطانيا والدولة العثمانية عندما اتفقت بريطانيا وتركيا على تحديد خط الحدود السياسية بين المناطق الخاضعة للدولتين كلتيهما ولكن يلاحظ أن هذا الاتفاق كان الهدف منه تحديد مناطق النفوذ بين الدولتين وليس تعيين الحدود بين إمارات الخليج العربي. وعندما بدأت بريطانيا التدخل في شؤون الإمارات الداخلية استغلت مشاكل الحدود الداخلية، وعمدت على إيجاد أسر متنازعة وأقسام تهدد بالانفصال، إضافة إلى عدم تخطيط الحدود بين الإمارات بشكل جدي، وذلك لكي تفرض نفسها كحكم بين الحكام لحل مشاكل الصراع حول ملكية الأراضي، وكثيراً ما انعكس هذا التفتت والتمزق في مشكلات الحدود بين المشايخ، وأثار في نفوس أهلها الأحقاد والعداوات . وجاء اكتشاف النفط في المنطقة، عاملاً إضافياً في تجديد المشكلات، حيث بدأ الاستعمار البريطاني الاهتمام بتعيين الحدود فأصبح اكتساب بضعة كيلو مترات من الأرض يعني الغنى والثروة والمال، وفقدانها يعني الفقر والحاجة، وأصبح تخطيط الحدود بين الإمارات ضرورياً لتحديد مناطق الامتيازات النفطية، ولتمكين الشركات الاحتكارية الغربية من الشروع في أعمال التنقيب دون أن تضطر إلى وقف نشاطها بسبب النزاع على ملكية الأراضي، وأحقية كل إمارة في منح الامتيازات فيها. وبالنظر إلى التاريخ السياسي للإمارات يتبين أن عدد الإمارات لم يكن واحداً على مر التاريخ، وإنما كان هذا العدد يختلف من فترة إلى أخرى، إما لاندماج بعض الإمارات أوانفصال إمارات أخرى، حيث نجد أنه في عام 1820 وقع المعاهدة العامة من بريطانيا ثمانية شيوخ، وفي عام 1914 كانت هناك خمس إمارات، أما الآن فهناك سبع إمارات. فالحدود السياسية بين الإمارات لم تثبت ولم تستقر نهائياً، وهي معقدة إلى درجة كبيرة، ونظرة إلى الخريطة السياسية للإمارات يتضح ذلك التركيب الشطرنجي الغريب والشاذ، الذي لا يخضع لنسق معقول، فقد انفردت هذه الإمارات بظاهرة لا نظير لها في الجغرافية السياسية للعالم كله، فكل مشيخة تتناثر أجزاؤها هنا وهناك، وأصبحت من المصطلحات الشائعة كلمة (ملحقاتها) أو (توابعها) تضاف لاسم الإمارة. فإمارة الشارقة عمدت بريطانيا إلى تفتيت وحدتها بعد أن كانت تسيطر على مساحات واسعة، فرأس الخيمة اعتبرت إمارة مستقلة عام 1921، في حين انضمت كلباء إلى الشارقة بعد صراع طويل، حيث كانت إمارة مستقلة اعترفت بها بريطانيا عام 1937، إلا أنها عادت

1- القسم الأول هم العرب الذين تجمعهم مع المواطنين لغة مشتركة وعادات وتقاليد متقاربة ويشتغلون في الدوائر الحكومية خاصة في المدارس.

2- والقسم الثاني هم الغربيون الذين أغلبهم من الخبراء المتخصصين ولهم رواتب عالية جدا ويتمتعون بحياة رغيدة.

3- بقية الوافدين من البلدان الآسيوية وهم طبقة العمال التي تمارس مهنا عديدة متنوعة كالخدمة في البيوت والمزارع وغيرها.

وهذه الظاهرة أثرت أولا على اللغة السائدة لأن كثيرا من الوافدين لا يعرفون من لغة البلاد حرفا وحلت اللغات الأردية والملبارية والفارسية محل اللغة العربية والمواطن العربي في كثير من الأحيان يحتاج إلى تلك اللغات ليتعامل مع هؤلاء الوافدين فأصبح العربي غريب الوجه واليد واللسان في بلاده. ومن ناحية أخرى بما أن الوافدين والعمالة الأجنبية أكثر نسبة من المواطنين وهم يحملون عاداتهم وموروثاتهم الشعبية كل ذلك أدّى إلى إنسحاب الكثير من المواطنين من العادات والتقاليد والأزياء والألوان وانزواء العادات والتقاليد الجديدة بين المواطنين وفي بيوتهم وأحيائهم لدخول الغرباء فيها كخدم وسواقين. (دراسات في آثار وتراث دولة الامارات/ناصر حسين العبودي/المجمع الثقافي مؤسسة الثقافة والفنون/ابوظبي1990/ص1و27)

2.2.5النظام الاقتصادي

اعتمد الاقتصاد قبل الاتحاد على صيد السمك واللؤلوء، حيث كان معظمهم بحارين يعتمدون على البحر في معيشتهم، ولكن اكتشاف اللؤلؤ الصناعي ونشوب الحرب العالمية الأولى أثرا سلبا على اقتصاد المنطقة. إلى جانب ذلك، كانت هناك بعض الأنشطة الزراعية في الواحات الداخلية وتعتبر التمور أهم إنتاج فلاحي، إلا أن صعوبة العيش في تلك الفترة وقلة الوسائل جعلت إنتاج البر والبحر غير كاف لهذه المجموعة القليلة من السكان، فكان عليهم استيراد الكثير من حاجياتهم من البصرة في العراق والبحرين وهو ما أعاد النشاط للتجارة البحرية إلى حد ما. أما البادية فكان غذاء أهلها الأساسي من التمور وحليب النوق، ولم يفدهم غذاء البحر لأن شدة الحرارة تفسد السمك حتى قبل وصوله إليهم. والصناعات الأساسية كانت صناعة وصيانة السفن التي برعوا فيها مستفيدين من تقنيات البرتغاليين في تطوير صناعة سفنهم، وتمكن القواسم من صناعة أسطول بحري قوي ساعدهم في السيطرة البحرية على المنطقة.(كتاب من المحل إلى الغنى - قصة أبوظبي - محمد عبد الجليل الفهيم - مركز لندن للدراسات العربية - ص (1 - 2))

الخطـورة، الأمـر الـذي يـؤثر علـى الدولـة الاتحاديـة، بـل مـن الممكـن أن يـؤدي إلـى تهديـدها.(د.عبالـدرحيم عبـداللطيف شسـاهين، نظـام الحكـم والادارة فـي الامـارات العربيـة المتحدة،1997، مطبعة جلفار، راس الخيمة ، الصفحة 290-294)

2.2.4النظام الاجتماعي

مجتمـع دولـة الإمـارات العربيـة المتحـدة مجتمـع عربـي مسـلم وعاداتـه وتقاليـده وتعاليمـه مسـتمدة مـن تعـاليم الـدين الإسـلامي إلـا أن هـذا المجتمـع شـهد تغييـرات جمـة فـي الأنظمـة الإجتماعيـة – القبليـة- والعشـيرة والأسـرة مـن حيـث علاقاتهـا كمـا تغيـرت أنمـاط السـلوك وأسـاليب الحيـاة اليوميـة. فهنـاك مجموعتـان مميزتـان لسـكان الدولـة: البـدو والحضـر. والبـدو – كمـا هـو معـروف - هـم السـكان الـذي تتصـف حيـاتهم بعـدم الإرتبـاط ببقعـة واحـدة ويعتمـد اقتصـاد هـم علـى تربيـة الحيـوان وهـذا بـدوره يـرتبط بتـوفر المراعـى ونـزول الأمطـار وهـو اقتصـاد مختلـف ويعتمـد علـى مصـدر واحـد وسـاهم هـذا فـي إيجـاد نظـام اجتمـاعي يتميـز بالقبيلـة التـي تتكـون مـن مجموعـة أسـر وهـي مـا تسـمى بالأفخـاذ والكـل يخضـع لقيـادة شـيخ القبيلـة والعصـبية القبليـة هـي التـي تحمـى الفـرد والتـي حَلَّ محلهـا الآن السـلطة المركزيـة والإنتمـاء للقبيلـة شـبيه بالإنتمـاء الـوطني للفـرد فـي إطـار الدولـة الحديثـة.(التحضـير وتـأثيره علـى القـيم والاتجاهـات الدينيـة فـي مجتمـع دولـة الإمـارات العربيـة المتحـدة/عبـد الحفـيظ محمـد مشـتاق/موسسـه دار الفكـر الجديـدة للطباعـة والنشـر/ ص 128) ولكـن هـذه الشـريحة مـن البـداوة الدائمـة التنقـل لـم تكـن تشـكل نسـبة كبيـرة حيـث قـدر عـددهم فـي أوائـل القـرن بثمانيـة آلاف شـخص. (دولـة الإمـارات العربيـة المتحـدة نشـأتها وتطورهـا/علـي حسين الحمداني/مكتبة المعلا/الكويت/1986/ص 57)

أمـا الحضـر فهـم الـذين يسـتقرون فـي تجمعـات سـكنية علـى شـكل قـرى فـي الواحـات الزراعيـة وقـرب السـاحل وأثـرت البيئـة علـى ظـروف العمـل وأنماطـه لـديهم ويمكـن تقسـيم هـذا الـنمط بالنسـبة للعمـل الاقتصـادي إلـى ثـلاث مجموعـات: 1- المشـتغلون بصـيد اللؤلـؤ والسـمك. 2- المشـتغلون بالتجـارة. 3- المشـتغلون بالزراعـة. وهـذه المهـن سـاهمت فـي حـدوث أشـكال العلاقـات الاجتماعيـة لفترة طويلة في حياة هذا المجتمع قبل اكتشاف البترول. (المرجع السابق، ص129)

هـذه هـي الحالـة الاجتماعيـة قبـل مجـيء الدولـة إلـى حيِّـز الوجـود وخاصـة قبـل ظهـور الـنفط ولكـن بعـد أن ظهـر البتـرول تغيـر كـل شـيء ونلاحـظ طفـرة حضـارية فـي هـذه الدولـة الجديـدة فهنـاك ظـاهرة مهمـة نجـدها بعـد ظهـور البتـرول وهـي توافـد البشـر علـى هـذه المنطقـة وهـذه الظـاهرة بإمكاننـا أن نعتبرهـا السـبب الرئيسـي للتغييـرات الإجتماعيـة علـى المجتمـع الإمـاراتي. وهـؤلاء الوافدون ينقسمون إلى ثلاثة أقسام:

الخدمية. الامارات الاخرى كانت جهودها محدودة وذلك لعدة اسباب كعدم وجود مصادر دخل و قلة عدد السكان، غير ان الجهود الاتحادية غطت النقص بتنفيذ حزمة من المشروعات التي حافظت على تقارب مستوى الحياة بين جميع امارات الدولة الى حد كبير.

أ - شبكات الطرق في امارة ابوظبي

شكل (13) تقاطع حديث في امارة ابوظبي

منذ اول يوم في تاريخ الاتحاد و الشيخ زايد – رحمه الله – يولي جل اهتمامه بالبنية التحتية بشكل عام وبشبكات الطرق بشكل خاص ، وذلك لعلمه باهمية شبكات النقل في تحقيق النهضة المرجوة للبلاد ، وما زالت بلدية مدينة أبوظبي تواصل مشروع تطوير وتوسيع شبكة الطرق والجسور والأنفاق ومواقف السيارات ، (شكل (14) تقاطع حديث في امارة ابوظبي) بالتلازم والتكامل مع الخطوات الكبيرة التي تقطعها إمارة أبوظبي على طريق نهضة تنموية جديدة. وركزت بلدية مدينة أبوظبي عنايتها واهتمامها على تطوير وإعادة تأهيل شبكة الطرق والجسور، وإجراء التوسعات اللازمة لتكون البيئة التحتية من الطرق والجسور والأنفاق ومواقف السيارات قادرة على استيعاب حجم النمو المتوقع سكانياً وعمرانياً وصناعياً وسياحياً. وقد بلغت أطوال الطرق التي ستشرف عليها بلدية مدينة أبوظبي في جزيرة أبوظبي أكثر من 3000 كيلومتر، وعدد الجسور وأنفاق السيارات فبلغ 9 أما أنفاق المشاة فبلغ عددها 35 نفقاً. وبهذا يكون إجمالي أطوال مشاريع الطرق الواقعة تحت إشراف بلدية مدينة أبوظبي 10 آلاف و500 كيلو متر و25 جسراً ونفقاً للسيارات و37 نفقاً للمشاة. أما أطوال شبكة الطرق المستقبلية لمدينة أبوظبي حتى العام 2030 على صعيد توسعات الطرق 130 كيلومتراً أما الطرق الجديدة 193 كيلومتراً والأنفاق 17 نفقاً، والجسور 47 جسراً مختلفة الأطوال إضافة إلى 18 كيلومتراً من إنشاءات التقاطعات وبإجمالي 387 كيلومتراً. (جريدة الاتحاد، 2009/12/12)

تعد الإمارات واحدة من اغنى الدول العربية و دخل الفرد فيها مرتفع للغاية وهي إحدى الدول البترولية التي يعتمد اقتصادها بصفة أساسية على المواد البترولية وصناعاتها وقد قامت الإمارات بتحديثات هائلة لاقتصادها بهدف تقليل اعتمادها على البترول وتعتبر مدينة دبى المركز المالى الأول للإمارات ومنطقة الخليج العربي ككل وتعتبر من أهم مراكز الاقتصاد العالمى وأغلب القوى العاملة في الدولة من العمالة الآسيوية ومن العرب غير الإماريتين الذين استقروا بالإمارات من مصر وسوريا ولبنان وفلسطين وغيرها كما توجد عمالة قليلة من الولايات المتحدة والاتحاد الاوربي (http://www.aljazeera.net/ereports/pages/6ada8dfb-54db-4315-ab15-8c59743b522e)

2.3 تطور شبكات الطرق في دولة الإمارات

2.3.1تاريخ الإهتمام بشبكات الطرق في الإمارات

بدأت مرحلة الاهتمام بشبكات البنية التحتية بشكل عام وشبكات النقل(الطرق) بشكل خاص في وقت مبكر من عمر هذه الدولة الفتية، وذلك لما يمتلكه اهل الامارات من خبرة واسعة في الطرق والممرات و مدى اهميتها ، حيث كانت الامارات تعتمد بشكل كبير على الطرق البحرية في معيشتها وتجارتها مع الهند واليمن ، من هنا جاء اهتمام الامارات بالطرق البريه لمواكبة النمو والتطور الهائل في اليات النقل البري. غير ان الاهتمام بدى متوازيا لدى الحكومات المحلية والحكومة الاتحادية متمثلة في وزارة الاشغال العامة ، حيث اهتمت الوزارة بالطرق الرئيسية بالاضافة الى شبكات الطرق في المناطق النائية، في حين اهتمت الحكومات المحلية بالطرق الداخلية لربط مدنها المختلفة وكان ذلك جليا في كل من امارتي الشارقة ودبي بالاضافة الى العاصمة ابوظبي كونها اكبر الامارات و أكثرها اعتمادا على التجارة والصناعة.

2.3.2الاهتمام بشبكات الطرق على المستوى الحكومات المحلية

تكاملت الجهود المبذولة من الحكومات المحلية بتناغم تام مع جهود الحكومات الاتحادية ، ففي الوقت الذي كانت تختص الحكومة الاتحادية متمثلة في وزارة الأشغال العامة بمد الطرق العابرة للامارات بهدف ربط الامارات ببعضها من جهة وربط الدولة بالدول المجاورة من جهة أخرى ، تركزت جهود الحكومات المحلية متمثلة في دوائر الأشغال الخاصة بها او البلديات التابعة لها بشق واستكمال شبكات الطرق الداخلية والتي ساهمت بشكل كبير في رقي الامارات والذي بدى جليا في الامارات الكبرى وهي أبوظبي و دبي والشارقة، كما سيتم تناوله لاحقا ، حيث ازدهرت الصناعة والسياحة والتجارة بشكل عام فيها كانعكاس طبيعي لما تم تنفيذه من بنية تحتية ساهمت في ربط المصانع بالموانئ والمناطق السكنية بالمناطق

ت - شبكات الطرق في امارة الشارقة

شكل (17) تقاطع حديث في امارة الشارقة

ضمن دراسة متكاملة للنقل والمرور وبناء على حجم المرور بالتقاطعات المختلفة على طرق المدينة الرئيسية وبناء على ما تم رصده عن كثافة المرور الحالية والمتوقعة مستقبلاً عند هذه التقاطعات اتخذت الإجراءات اللازمة لتقديم حلول طويلة الأجل لهذه التقاطعات، والتي تمثلت في تجديد أكثر هذه التقاطعات أهمية وضرورة لتنفيذ ما يسمى بالفصل المروري الشامل، فقامت حكومة الشارقة بإنشاء جسور علوية على مجموعة من هذه التقاطعات بلغ عددها حوالي ثمانية جسور (شكل (18) تقاطع حديث في امارة الشارقة) يبلغ عرض كل منها خمسة وأربعين قدماً، وتتباين أطوالها بتباين مواقعها، فقد بلغ أقصى طول لها في جسر الخان، حيث بلغ حوالي 6500 قدم وأقصرها في جسري الشرق والخليج، بالإضافة لهذه الجسور ولعلاج مشكلة عبور المشاه وبخاصة في أهم شارعين رئيسيين بالمدينة ضمن حدود مركزها التجاري تم تنفيذ مجموعة من أنفاق المشاة بلغ عددها خمسة أنفاق ثلاثة منها في شارع الوحدة واثنان في شارع العروبة. وبلغت التكلفة الإجمالية لإنشاء هذه الجسور والأنفاق حوالي 95 مليون درهم، بالإضافة لمجموعة الجسور التي أشرنا إليها والتي تم تنفيذها على الطرق الرئيسية بالمدينة، قامت حكومة الشارقة ولنفس الأسباب السابقة بتحديد مواقع لإنشاء جسور علوية على طريق الشارقة – الذيد السريع، وذلك حتى يحافظ الطريق على مواصفات الطرق السريعة المتعارف عليها والتي تمنع وجود تقاطعات بسيطة عليه كالدوارات وفتحات الدوران وغيرها مما يستوجب وجودها مرور الطريق على بعض المواقع التي تقع على أحد جانبيه والتي تتطلب ضرورة ربطها بإحدى محطتي الطريق ونقاط

ب - شبكات الطرق في إمارة دبي

شكل (15) تقاطع حديث في امارة دبي

بلغ مجموع ما رصد لمشروعات الطرق خلال عام 1983 م حوالي 357 مليون درهم، وعام 1984م حوالي 330 مليون درهم لتحويل مدينة دبي إلى مدينة عصرية متطورة ومتقدمة مستخدمة في ذلك أحدث نظم التخطيط ، (شكل (16) تقاطع حديث في امارة دبي) وتجوب شوارع دبي يومياً أكثر من مائة ألف سيارة، لذا أنشئ نفق (الشندقة) عام 1975 م بكلفة 8 ملايين جنيه إسترليني ليصبح نقطة العبور الثانية بين بر دبي وديرة بعد جسر المكتوم، ويعتبر أول نفق تحت الماء يجري تنفيذه في العالم العربي وهو ذو اتجاهين في كل منهما مساران للسيارات، كما يضم مساراً مستقلاً للمشاة ونفق للسيارات مجهز بالمعدات الإلكترونية لمراقبة السير. كما أنشئ جسر القرهود عام 1975 م بطول 160 متراً وبتكاليف بلغت 38.5 مليون درهم. وإزاء تزايد حركة المرور أنشئت أربعة أنفاق للمرور بدبي بكلفة 300 مليون درهم.(وزارة الاعلام والثقافة ، الامارات حقائق وأرقام73-1984، مركز التوثيق الاعلامي،1985، الصفحة 242)

يعتبر طريق دبي العين من اهم الطرق التي تم تنفيذها عن طريق حكومة دبي والذي بدأ تنفيذه في منتصف 1986 وتم إنجازه في منتصف 1988 بتكلفة كلية قدرها 160 مليون درهم. وقد تضمن المشروع إنشاء شارع سريع مزدوج بطول 42 كم ذو ثلاثة مسارات في كل اتجاه، بالإضافة إلى بناء خمسة جسور علوية وممرين سفليين للمشاة وثمانية ممرات سفلية لعبور الحيوانات.(إنجازات بلدية دبي 1985-1994)

الطبيعى مع التطور الاجتماعى والاقتصادى الذى شهدته الدولة.. أن يشهد قطاع المواصلات البرية فى الإمارات تطوراً سريعاً ومتلاحقاً وخاصة أن دولة الإمارات العربية المتحدة تخلو من السكك الحديدية والمجارى المائية التى تستخدم عادة فى النقل الداخلى.. مما أدى إلى زيادة الاعتماد على الطرق البرية التى يعتمد عليها فى تسهيل الاتصال بين المدن والقرى وربطها بعضها ببعض بالإضافة إلى الاتصال الخارجى بالدول المجاورة وأهمها طريق السلع الذى يربط غربى أبوظبى مع دولة قطر مما أدى إلى قيام اتصال برى مباشر بين الدولة وأوروبا عبر شبه الجزيرة العربية. فقد اهتمت الدولة بربط المدن بعضها ببعض بشبكة جيدة من الطرق البرية الحديثة ذات الاتجاهين ومعظمها يضم أربعة أو ستة مسارات بالإضافة إلى شبكة أخرى من الطرق داخل المدن الرئيسية والقرى. تغطى كل أرجاء الاتحاد من أقصاه إلى أقصاه، ويبلغ طول هذه الطرق أكثر من 3 آلاف كيلو متر بكلفة بلغت أكثر من 1.5 مليار درهم مقابل 210 كيلو مترات فقط سنة 1972، كما استكملت المدن طرقها الداخلية وهناك برنامج متكامل يجرى تنفيذه ليتسنى تحويل جميع الطرق الخارجية ذات الاتجاه الواحد إلى طرق ذات اتجاهين. وتبدو شبكة الطرق فى دولة الإمارات على شكل خطوط متوازية، بعضها فى اتجاهات جنوبية - شمالية، وبعضها الآخر فى اتجاهات غربية- شرقية، وكلها فى النهاية تتعامد على السواحل الغربية والشرقية، هذا فضلاً عن سلسلة الطرق الساحلية، التى تكاد ترتبط مع بعضها، وتشكل طريقاً ساحلياً واحداً، يصل بين موانىء الدولة الرئيسية. وعلى امتداد الحدود البرية الدولية تمتد عدة طرق رئيسية تمتد عبر هذه الحدود الدولية، أربعة منها تربط دولة الإمارات بسلطنة عمان، وهى:

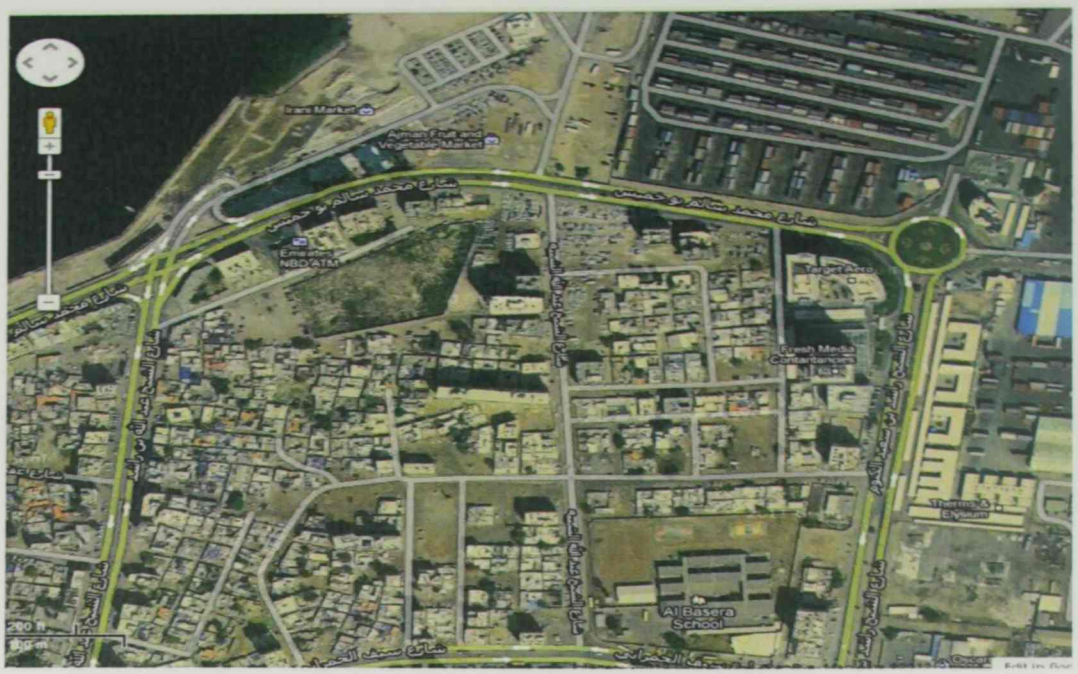
- طريق الفجيرة - مسقط (ساحلى).
- طريق أبوظبى - العين - صحار.
- طريق أبو ظبى - العين - عبرى.
- طريق دبى - شناص.

بالإضافة إلى طريق السلع مما يدل على مدى ما تحقق من تقدم فى هذا القطاع خاصة إذا عرفنا أنه لم يكن هناك بصورة عملية أية طرق معبدة قبل عام 1970 إلا طريق الشارقة دبى باتجاه واحد، وطريق الشارقة رأس الخيمة باتجاه واحد، وكانت الطرق التى تربط أجزاء الإمارات السبع باتجاهاتها المختلفة طرقاً ترابية غير ممهدة فى معظمها، عبر الكثبان الرملية ومسالك الأودية الجبلية، والسبخات على ساحل البحر أثناء الجزر، لذلك لم تكن وسيلة النقل الصالحة إلا اللاندروفر لقدرتها على اجتياز المناطق الوعرة والرمال.(مصطفى بدر، الامارات نوذج الدولة الحديثة-الجزء الثاني،2010،الصفحة 122-124)

الدخول والخروج إليه، وبدراسة هذه المواقع تم تحديد 13 موقعاً تم تنفيذ جسور علوية عليها بلغت تكاليف إنشائها حوالي 36 مليون درهم . نتيجة لتسارع عجلة التنمية والتي عمت كافة أرجاء دولة الإمارات العربية المتحدة أصبحت هناك ضرورة ملحة للتواصل والانتقال بين مدن الدولة المختلفة وبين مراكز العمران مختلفة الحجم مهما تباعدت عن المراكز الحضارية التي تتبع لها. وكان طبيعياً أن تمتد شبكات الطرق لتربط بين كافة مدن الدولة وقراها ومراكزها العمرانية. ولقد ارتبطت إمارة الشارقة بشبكة الطرق الرئيسية بالدولة، وأصبحت منذ سنة 1969م مدينة الشارقة تمثل حلقة الوصل بين كافة أنحاء الدولة، وامتدت الطرق الرئيسية من المدينة إلى كافة أنحاء الإمارة سواء على ساحل الخليج العربي أو إلى المناطق الداخلية كقرى الذيد والمدام ومليحة، أو قرى ومدن الساحل الشرقي على خليج عمان (خورفكان وكلباء)، وقد تم تنفيذ هذه الطرق وفق أحدث المواصفات العالمية والخاصة بشبكات الطرق الإقليمية السريعة وما يستوجب قيام التجمعات السكانية على جانبيها من معالجات للتقاطعات المختلفة الواقعة عليها. أما الطرق الداخلية لمدينة الشارقة ومدن وقرى الإمارة الأخرى فقد اكتملت أيضاً بشبكاتها، وتم تنفيذها لتخدم بكفاءة عالية احتياجات هذه المدن والمراكز ولتربط بين كافة المواقع وفقاً لمسارات واتجاهات حركة المرور بينها. لقد بدأ تطور الشبكة الداخلية والخارجية لطرق الإمارة منذ نهاية الستينيات واكتملت معظم الطرق الخارجية خلال الفترة من 69 – 73، ولكن هناك بعض الطرق التي تم تنفيذها خلال المرحلة الأولى لهذه الدراسة من 74 – 78 ومنها طريق الذيد – الشارقة ومجموعة طرق بالمنطقة الشرقية من الإمارة. حيث بلغت أطوال الطرق الداخلية خلال الفترة (203) مائتان وثلاثة كيلو مترات توزعت بين أهم الطرق في المدينة وهي على سبيل المثال شارع الوحدة، وشارع الحزام الأخضر، وشارع الشيخ خالد بن محمد القاسمي، وشارع الشيخ محمد بن سلطان القاسمي، وشارع الملك فيصل وغيرها من الشوارع الهامة في المدينة، ولذا يمكن اعتبار المرحلة الأولى 74 – 1978 هي المرحلة الأساسية التي تم فيها التخطيط لإقامة شبكة الطرق الداخلية للمدينة وتنفيذ هذه الشبكة، حيث إن المراحل اللاحقة كانت مراحل تكملة لبعض الطرق التي لم تستكمل وتحسين للشبكة القائمة أو ربط مناطق العمران الجديدة بالشبكة الرئيسية للمدينة وخدمة هذه المناطق داخلياً بالطرق الفرعية الموصلة.(الديوان الاميري لامارة الشارقة، الشارقة خلال خمسة عشر عاماً 74-1988، 1990، مطابع البيان التجارية،دبي الصفحة 60 و 109-110)

2.3.3الاهتمام بشبكات الطرق على المستوى الحكومة الاتحادية

تقوم طرق الموصلات على ثلاث ركائز متمثلة فى النقل الجوى والبحرى والبرى، وقد ادى الاهتمام بها نظراً لدورها الفعال فى ربط أرجاء البلاد بعضها البعض من جهة وربطها بالعالم الخارجى من جهة أخرى ويمكن أن نلمس حقيقة هذا الاهتمام فى شق الطرق وبناء الجسور وتشييد الموانىء البحرية والمطارات والعمل على توسيعها وتطويرها. تمثل الطرق شرايين الحياة الحديثة، ويقاس تقدم الأمم بمدى ما تملكه من شبكات الطرق الحديثة. وقد كان من



شكل (19) النمط العضوي

وذات استغلال مكثف لوحدة المساحة لتحجيم المدينة بتركيز السكان وتيسير الاتصال بينهم بوسائط النقل التقليدية السائدة فى تلك الفترات، إلا أن تفاعل هذا النمط لا يحصل مع مظاهر التطور الفنى والتقنى، كدخول السيارات مثلاً، فضلاً عن صعوبة توفير الخدمات الصحية والبلدية والأطفاء للوحدات الوظيفية داخل شبكة الطرق ذات النمط العضوى، ولصغر مساحات قطع الأراضى، وتشوه أشكالها بما يتلائم مع متطلبات الاستثمار الحالى (شكل (20) النمط العضوي)، وتقديم الخدمات لسكانها، لذا نجد بأن شبكة الشوارع لهذا النمط قد تعرضت فى مراكز المدن إلى عمليات الهدم والتوسيع من خلال برامج إعادة التطوير (Redevelopment) والتأهيل (Rehablitaction) لتواكب التطورات الحديثة فى مجال وسائل النقل المختلفة. (د. زين العابدين علي ،مبادئ تخطيط النقل الحضري ، الصفحة 52)

ب - النمط الشعاعى (Radial Pattern)

يظهر هذا النمط من الشبكات على شكل حزمة من الشوارع الرئيسية تشع من مركز المدينة إلى خارجها ولمختلف الأجزاء التابعة لها، وترتبط مع بعضها البعض بشوارع فرعية مستقيمة أو منحنية (شكل (21) النمط الاشعاعي)، ويفيد هذا النمط فى تقليل أثر طول المسافة بين أطراف المدينة ومركزها كما يحسن سرعة السير والحركة بين أقسام المدينة، غير ان اهم ما يميز هذا النمط هو تعزيزه لموقع منطقة الأعمال المركزية (Central Business District)، إذ أن أغلب الشوارع تبدأ منها أو تمر من خلالها أو تلتقى عندها. (د. زين العابدين علي ،مبادئ تخطيط النقل الحضري ، الصفحة 54)

2.3.4أهم انواع شبكات الطرق في الإمارات

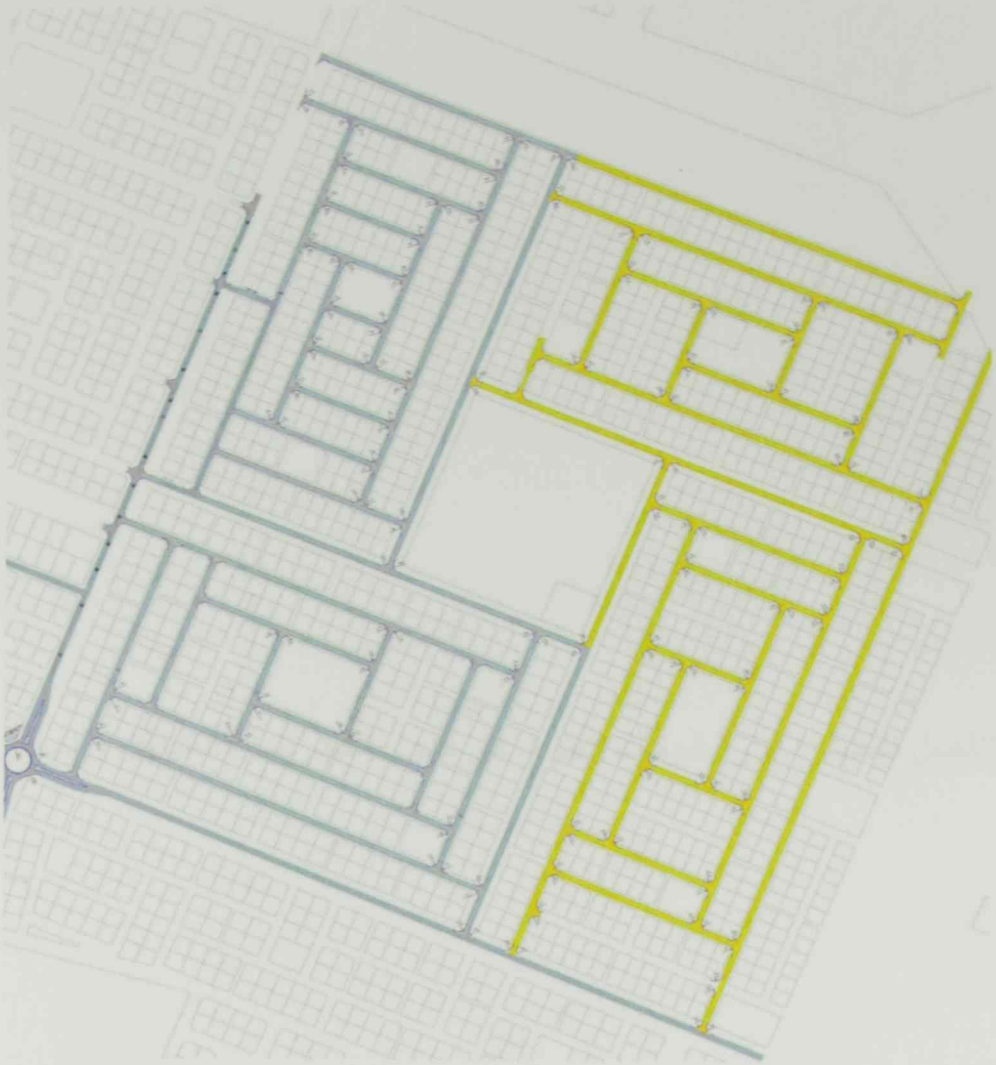
تتميز شبكة الطرق في دولة الامارات العربية المتحدة بتنوعها من حيث الانماط وذلك لتنوع التضاريس فهناك الطرق المتدة على الساحل و الطرق الممتدة في عمق الصحراء والطرق الممتدة في ا"الي الجبال، وكما هو متعارف عليه منذ الازل ان الطرق والممرات هى العنصر الإنشائى الأساسى للتجمع الحضرى، وهى تشغل حيزاً كبيراً منها وتربطها بالمدينة علاقات وظيفية وبتفاعلها تنتج الصورة النهائية لمظهر المدينة وشكلها الخارجى، والشوارع من خلال أداء وظيفتها تأخذ أنماطاً وأشكالاً متعددة والتى هى انعكاس لوضع المدينة الطبوغرافى وإمكانياتها المادية وتطورها التاريخى والتى لها علاقة بمساحة الأرض التى تشغلها المدينة وملكيتها وتغير النمط المعيارى (Changing Archinectural fashional) وكذلك وظيفتها الإقليمية (Changing Regional Functional) لأن الشوارع أثناء أداء خدمتها تقوم بوظيفتين أساسيتين:

- شوارع تخدم استعمال الأرض، أى تخدم استعمالات الأرض المحيطة بها.
- شوارع تخدم المركبات أى تستعمل لأغراض المرور بأحجام كبيرة.

وأن النوع الأول هو الأكثر شيوعاً فى المناطق الحضرية على الرغم من أن الشوارع والطرق التى تخدم المرور، أصبحت لها سيطرة عامة وتأثير كبير على شبكة شوارع المدينة، وذلك بسبب الزيادة المستمرة فى الطلب على وسائل النقل السريعة والمريحة والاقتصادية وخاصة فى المدن الكبيرة، حيث يزداد تركيبها الوظيفى تعقيداً ويتداخل فيما بينها مما يجعل من المدينة نسيج حضرى معقد ينعكس ذلك بشكل واضح على التصاميم التفصيلية لكل استعمالات الأرض فيها، منها شبكة شوارع المدينة التى تتخذ أشكالاً متعددة تشتق من الأنماط الرئيسية من النقل فى المدينة، كما أن تأثير هذه الشبكة على شكل المدينة ووظيفتها يتباين حسب طبيعة وعمر وموقع ووظيفة كل شارع، و حسب التركيب الاجتماعى والاقتصادى لسكان المدينة وأنماط استعمالات الأرض، ومن هذه الأنماط من شبكة شوارع المدينة:

أ - النمط العضوى (Organic Pattern)

يطلق أحياناً على النمط العضوى، بالنمط غير المنتظم، أو الشوارع الملتوية، وتختلف شوارع هذا النمط من حيث اتساعها واتجاهاتها، فبعضها عبارة عن أزقة ملتوية غير سالكة، وهى استجابة لظروف طبيعية واقتصادية لسكان المدينة، إذ ما تزال آثار هذا النمط باقية وواضحة فى مدننا القديمة ،



شكل (24) النمط الشبكي

شكل (22) النمط الاشعاعي

ت - النمط الشبكى (Grid pattern)

- هو عبارة عن شبكة من الشوارع المتوازية والعمودية بشكل منتظم تتقاطع مع بعضها ومع الشوارع الرئيسية بزوايا قائمة تقريباً، وتكون قريبة من بعضها وبمسافات مناسبة ومتساوية الى حد ما (شكل (23) النمط الشبكي) وتتخذ أشكالاً متوازية الأضلاع ولهذا النمط من الشوارع مزايا عدة منها:
- سهولة توفير التخصص لاستعمالات الأرض الحضرية ضمن بلوكات معينة محاطة بشوارع من كل الاتجاهات.
- يحقق استقامة الطرق وواجهات المبانى.
- يزيد من انسيابية المرور و يسهل الانتقال من مكان إلى آخر.
- يسهل ترقيم المباني والمساكن.
- يعد هذا النمط الافضل للمناطق المستوية.
- يعتبر النمط المفضل للجهات الخدمية لما يوفره من سهولة في مد هذه الخدمات وتوصيلها.
- يساعد على تطبيق بعض الأساليب الحديثة فى النقل العام كإنشاء الترام (Tram).
- سهولة التعامل مع الخرائط من قبل السياح والسائقين.

وكما هو الحال فلا بد من وجود سلبيات و تتلخص في :

- كثرة الحوادث المرورية عند التقاطعات الرباعية
- استقامة الشوارع تعرض المشاة إلى الشمس المحرقة والرياح الشديدة
- مع تطور المناطق الادارية والاقتصادية يكون هذا النمط غير كاف لاستيعاب الحجوم المرورية

3 الفصل الثالث : إدارة شبكات الطرق في الدول الفيدرالية (المداخل والمخارج)

3.1 تاريخ ادارة الطرق في الولايات المتحدة الامريكية

يرجع تاريخ هندسة النقل الى بدايات القرن الماضي، ويمكن تتبع بدايات تخطيط النقل على مستوى الولاية في الولايات المتحدة على المساعدات الفيدرالية للطرق السريعة لعام 1921 وإلى الدراسات الاستقصائية لتخطيط الطرق السريعة على مستوى الولاية في فترة الثلاثينيات من القرن الماضي، وكلاهما يهدف إلى وضع نظام شامل للولايات بأكملها، حتى لو كانت لوسيلة نقل واحدة . في الستينيات والسبعينيات من القرن الماضي أثرت مجموعة متنوعة من القوى الجديدة على عملية تخطيط النقل على مستوى الولاية، وهي:

- أزمة خطوط السكك الحديدية التي أعقبت إفلاس بنسلفانيا في عام 1970.
- التغييرات في مجال النقل الجوي التي تلت التقدم التقني مثل الطائرة ذات الجسم العريض.
- الحاجة إلى منع تضارب سياسات النقل و هدر الأموال من خلال وجود اتفاق بين الحكومة وجميع وسائل ومكونات نظام النقل المتكاملة .
- تغير وجهة نظر الحكومة الفيدرالية عن دورها في التشريعات، وخاصة منذ سنة 1967.

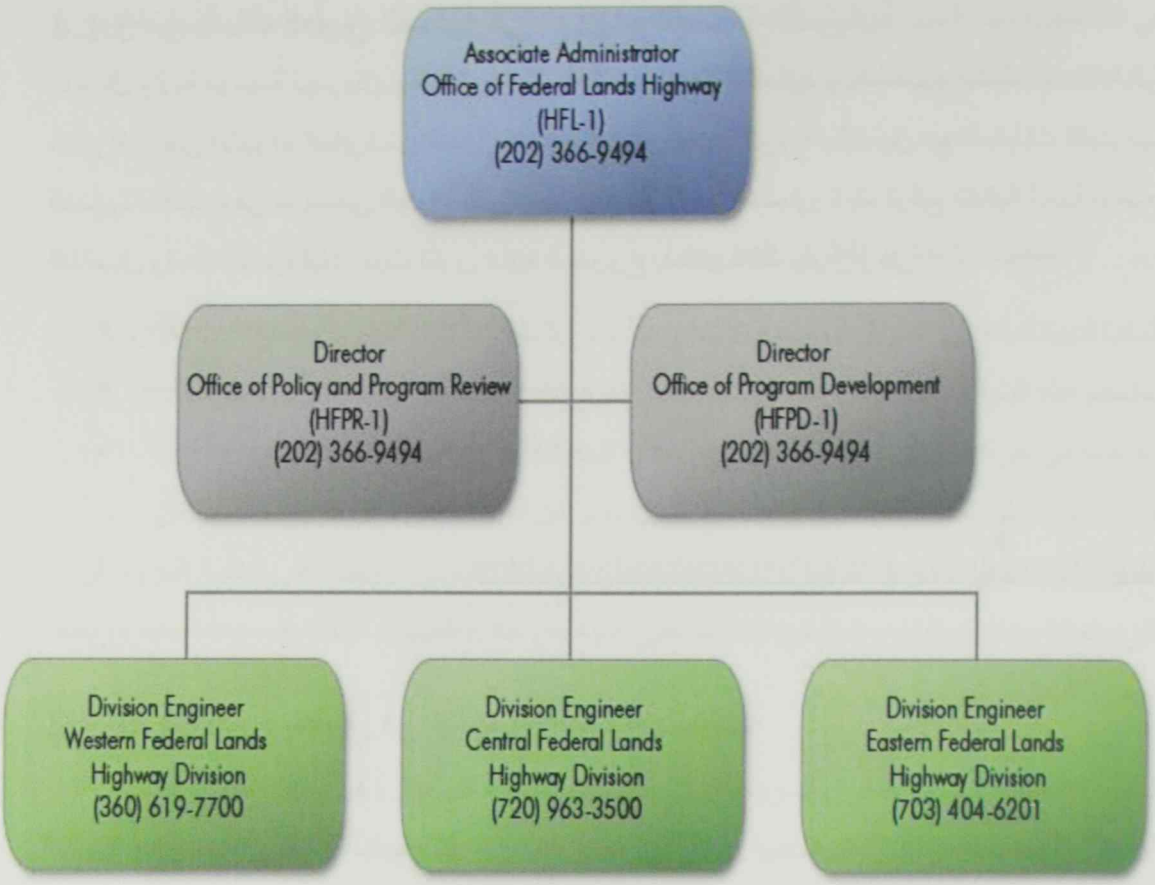
كما تجدر الاشارة الى التسارع الكبير في الاهتمام بهندسة النقل حيث ارتفع عدد المؤسسات المسؤولة عن هندسة النقل من 3 مؤسسات في العام 1967 وهي (هاواي، نيو يورك و نيو جيرسي) حيث ارتفعت الى 40 مؤسسة مع نهاية العام 1978 مما ساهم في تطور نظريات ومنهجيات و انظمة ادارة هندسة النقل بشكل سريع.

TRANSPORTATION AND ENGINEERING HANDBOOK, seconed edition, Institute of Transportation Engineering

3.1.1 مؤسسات الطرق الفيدرالية (الاتحادية)

تتميز الطرق السريعة في الولايات المتحدة بطول مسافاتها وجودة تنفيذها بالاضافة الى حسن تصميمها من حيث كونها حرة خارج حدود المدينة رغم كونها فيدرالية[4] من حيث نظام الحكم فيها، حيث هناك تناغم وتكامل نادر المثيل في الاتحادات الفيدرالية، حيث توضع المصلحة الوطنية العامة فوق كل اعتبار.

[4] الفدرالية شكل من أشكال الحكم تكون السلطات فيه مقسمة دستوريا بين حكومة مركزية ووحدات حكومية أصغر (الأقاليم، الولايات)، ويكون كلا المستويين المذكورين من الحكومة معتمد أحدهما على الآخر وتتقاسمان السيادة في الدولة. أما ما يخص الأقاليم والولايات فهي تعتبر وحدات دستورية لكل منها نظامها الأساسي الذي يحدد سلطاتها



شكل (25) الهيكل التنظيمي لبرنامج اراضي الطرق الاتحادية السريعة

- **القطاع الشرقي (EFLHD)**

يقدم الدعم والخدمات والاحتياجات اللازمة لهندسة النقل لوكالات إدارة الأراضي الاتحادية في الولايات الشرقية ال 31 بالاضافة الى بورتوريكو وجزر فيرجن، ومقاطعة كولومبيا.

- **القطاع الاوسط (CFLHD)**

يقدم الدعم والخدمات والاحتياجات اللازمة لهندسة النقل لوكالات إدارة الأراضي الاتحادية في ولاية اريزونا وكاليفورنيا وكولورادو وهاواي وكنساس ونبراسكا ونيفادا ونيو مكسيكو ونورث داكوتا ، أوكلاهوما، ولاية ساوث داكوتا، تكساس، ولاية يوتا، وايومنغ.

- **القطاع الغربي (WFLHD)**

يقدم الدعم والخدمات والاحتياجات اللازمة لهندسة النقل لوكالات إدارة الأراضي الاتحادية في ولاية أوريغون، واشنطن، ايداهو ومونتانا والاسكا، ويلوستون وغراند تيتون الحدائق الوطنية في وايومنغ.

3.1.2 إدارة الطرق السريعة الاتحادية (الولايات المتحدة الامريكية)

في 15 أكتوبر عام 1966 تم انشاء إدارة الطرق السريعة الاتحادية بعد أن كانت عدة منظمات. ففي عام 1893 تم تأسيس مكتب متطلبات الطريق (the Office of Road Inquiry). وفي عام 1905 تم تغيير اسم المنظمة إلى مكتب الطرق العامة (the Office of Public Roads)الذي تحول الى قسم تابع لوزارة الزراعة في الولايات المتحدة. ثم تم تغيير الاسم مرة أخرى إلى مكتب الطرق العامة في عام 1915(the Bureau of Public Roads) وإلى إدارة الطرق العامة في عام 1939 (Public Roads Administration). انتقل بعد ذلك إلى وكالة الأشغال الاتحادية التي ألغيت في عام 1949 عندما عادت إلى اسمها مكتب الطرق العامة (the Bureau of Public Roads) تحت إشراف وزارة التجارة.

مكتب أراضي الطرق الاتحادية السريعه (The Office of Federal Lands Highway) يقوم المكتب بتحضير برامج ادارة المشاريع والخدمات الهندسية ووسائل النقل في مراحل التخطيط والبناء، والتصميم وإعادة تأهيل الطرق السريعة والجسور التي تتيح العبور و الوصول إلى الأراضي المملوكة للدولة الاتحادية. وبدأت الشراكة الأولى مع دائرة الغابات في الولايات المتحدة في عام 1914 و من ثم تم توسيعها لتضم دائرة الحدائق الوطنية في عام 1926.

3.1.3 برنامج اراضي الطرق الاتحادية السريعة

(FLHP) (Federal Lands Highway Program)

يعد برنامج اراضي الطرق الاتحادية السريعة (FLHP) الذي تم إنشاؤه عام 1982 والذي حضي بتاييد الرئيس ريغان في 6 يناير، 1983 من اهم مؤسسات الطرق في الولايات المتحدة . ان الغرض الأساسي من FLHPهو توفير الموارد المالية والمساعدة التقنية لبرامج الطرق العامة التي تلبي احتياجات النقل في الأراضي الاتحادية والهندية . وتوفر حاليا FLHP هندسة النقل والخدمات المرتبطة بها في جميع الولايات ال 50، ومقاطعة كولومبيا وبورتوريكو، والجزر العذراء .واحدة من العوامل الرئيسية المرتبطة في نجاح هذا البرنامج هو علاقة الإدارة الفيدرالية للطرق السريعة القوية مع شركائها في الدولة، الدولة الاتحادية والمحلية. يتكون من ثلاثة مكاتب وهي الشرقية والوسطى، والغربية، هذه المكاتب تقدم التدريب والخدمات الهندسية اللازمة

في المستقبل، لهذا السبب يؤيد المجتمع النمو الاقتصادي عالي الجوده عن طريق ضمان أن يتم تطوير البنية التحتية بشكل جيد كالطرق والسكك الحديدية والنقل الجوي والمائي.

ب - المعهد الاتحادي للطرق السريعه

ألمانيا لديها شبكة من الطرق الحديثة والآمنة وعدد متزايد من شركات النقل من جميع أنحاء أوروبا تستخدم هذه البنية التحتية للنقل عبر الحدود. حيث تتوقع الدراسات أن حركة المرور على الطرق وخاصة في حركة الشحن ستزيد بشكل كبير خلال السنوات القليلة المقبلة.
هذا التطور يمثل تحديا للسياسيين والمجتمع بشكل عام. من أجل ضمان تنقل مريح. كما انه من الضروري تطوير أفكار و مفاهيم جديدة -أيضا على المستوى الدولي- . يجب على أنظمة المرور أن تكون فعالة من أجل البقاء والحد من الضغط على البيئة من خلال التقنيات الملائمة ومواد البناء، وزيادة تحسين السلامة المرورية.

المعهد الاتحادي لبحوث الطرق السريعه يضع الأساس لتحقيق كل هذا. وهو معهد التقنية والعلمية التابعة لوزارة النقل والتنمية الحضرية الاتحادية (BMVBS). حيث يوفر للوزارة أفكار علمية لدعم القضايا التقنية وحركة المرور ذات الصلة، ويلعب دورا هاما في وضع القواعد والمعايير. كما تشمل مهامها الخدمات الاستشارية وتقارير التقييم، والوصول إلى الإجابة من الاستفسارات على المدى القصير وحتى تنسيق وتنفيذ المشاريع البحثية لعدة سنوات. تأكيدا للمهام هو التعاون في وضع القواعد والمعايير في جميع مجالات الطرق بالتعاون مع جمعية البحوث من أجل الطرق وحركة المرور، والمعهد الألماني للمواصفات القياسية، والمعهد الألماني للهندسة المدنية، والمركز الالماني لسلامة الطرق، والسلطات المحلية للمقاطعات، والجامعات والاتحادات والصناعة ذات الصلة المسؤولة عن بناء الطرق وحركة المرور.

كما تقوم باسداء النصح والارشاد لإدارات بناء الطرق المختلفة، التي تدير الطرق السريعة الفيدرالية نيابة عن الاتحاد. نيابة عن الوزارة الاتحادية للنقل تلك تدير بالإضافة إلى ذلك قاعدة بيانات دولية على الطرق وحوادث السير التي هي في متناول الجمهور إلى الجهات المختصة عبر شبكة الإنترنت . تهدف أعمال المعهد الى تحسين السلامة على الطرق و تحسين كفاءة استخدام الطرق و وضع منظومة مرورية متكاملة

http://www.economypoint.org/f/federal-institution-for-roads.html#

3.1.4 مؤسسات الطرق المحلية في الولايات المتحدة الأمريكية

تتبع كل ولاية مؤسسة تهتم بكل ما يتعلق بأمور النقل من حيث التخطيط والتصميم والتنفيذ بالاضافة الى الاشراف على الأجزاء العابرة من الطرق السريعة ضمن حدود الولاية بالتنسيق مع السلطات الفيدرالية المسؤولة عنها. وفي ما يخص الطرق التي تفصل بين الولايات المتجاورة يتم توقيع اتفاقية ثنائية توضح التفاصيل وتحدد المسؤوليات حيث تكون ادارة المشروع باحدى ثلاث طرق وهي:

- تكليف احدى الولايتين بادارة المشروع
- تشكيل فريق ادارة مشترك من الولايتين
- ادارة المشروع من قبل الهيئة الفيدرالية

http://www.dot.ca.gov/hq/paffairs/faq/faq53.htm

3.2 تاريخ ادارة الطرق في جمهورية المانيا الاتحادية

ألمانيا لديها واحد من أفضل أنظمة النقل في العالم وأكثرها تطورا. وهذا يعكس الطبيعة المتحركة بشكل مكثف من سكان ألمانيا، الذين هم الأكثر نشاطا بين السائقين في العالم، والسياح، والمسافرين. هذا يعكس أيضا موقع ألمانيا في وسط أوروبا.

ألمانيا لديها واحدة من شبكات الطرق الأكثر كثافة فى العالم بعد الولايات المتحدة. كان هناك ما مجموعه 226،000 كيلومتر من الطرق في عام 1992، بما في ذلك أكثر من 11،000 كيلومترا من أربعة مسارات أو أكثر كطرق سريعة كما بلغ تعداد السيارات 45 مليونا في عام 1992.

http://www.photius.com/countries/germany/economy/germany_economy_transportation.html

3.2.1 مؤسسات الطرق الفيدرالية (جمهورية المانيا الاتحادية)

أ - الوزارة الاتحادية للنقل، والبناء والتنمية الحضرية

لديها أكبر ميزانية للاستثمار من جميع الدوائر الحكومية الاتحادية. وهذا ينطوي على مستوى عال من المسؤولية. لأن الاستخدام المناسب والمخطط له أمر بالغ الأهمية في التنمية الاقتصادية، والحفاظ على وخلق فرص العمل قابلة للحياة من خلال توفير حلول طويلة الأجل من شأنها أن تواجه التحديات الكبرى

- **دور الحكومات المحلية**

في ظل النظام الاتحادي، تم تحديد سلطات الحكومة الاتحادية والحكومات المحلية بموجب القانون الأساسي لجمهورية ألمانيا الاتحادية ، الحكومات المحلية لديها سلطات معينة، وقوانينها الخاصة المتعلقة بالتخطيط المكاني. في الوقت نفسه، هناك أيضا مذكرات تفاهم لتبادل المعلومات والتعاون في مجال التخطيط مع الولايات المجاورة لما فيه مصلحة الطرفين

- **التخطيط العمراني المشترك**

الولايات الاتحادية في برلين وبراندنبورغ تشكل منطقة العاصمة الألمانية. لذا كان لابد من التخطيط المشترك بين الولايتين المتجاورتين والذي يسهم في نمو وتطوير البنية التحتية في المنطقة بأسرها .وبالتالي فإنه يساهم في تعزيز القدرة التنافسية للمنطقة الحضرية على حد سواء.

http://gl.berlin-brandenburg.de/ueber/index.en.html

3.3 مؤسسات ادارة الطرق في دولة الامارات العربية المتحدة

اولت دولة الامارات العربية المتحدة اهتمام بالغا لشق الطرق بهدف ربط المدن بعضها ببعض وذلك لايمانهم بدورها في زيادة الترابط الاجتماعي والازدهار الاقتصادي، وكانت المنطقة بالأساس في أمس الحاجة إلى بنية تحتية في قطاع النقل والمواصلات.. لأنه لم يكن هناك إلا القليل على هذا الصعيد، وهو لا يفي حتى بحاجة سكان كل إمارة للتواصل فيما بينهم بيسر وسهولة. فما بالك بحاجة الإمارات السبع مجتمعة. وكان يزيد من حدة الحاجة إلى تشييد هذا القطاع على أفضل مستوى وفي أسرع وقت، طبيعة التوزيع السكاني والحضري في المنطقة. فالتجمعات البشرية في منطقة الخليج عموما، كانت عبارة عن نقاط مدنية تتباعد بينها المسافات، حتى داخل كل إمارة حيث كان السكان، سواء من البدو أو من الحضر يعانون أشد المعاناة للانتقال من نقطة إلى أخرى. وكشف ظهور النفط حجم المشكلة، لأن التنقيب عنه في البحر أو البر ونقله من الآبار إلى مراكز تصديره، كان يحتم وجود شبكة جيدة من الطرق والموانئ.

من هنا جاء اهتمام الدولة على المستوى الاتحادي بضرورة توفير بنية تحتية متكاملة تربط امارات الدولة المختلفة حيث تتنوع الموارد وبين الموانيء والمطارات والمناطق الصناعية بهدف دعم الاقتصاد وجذب المستثمرين، وعلى الصعيد المحلي فقد تنافست الامارات السبع و المدن التابعة لها في توفير البنية التحتية لمواطنيها في منظومة متناغمة ومتكاملة مع توجهات الحكومة الاتحادية.

3.2.2مؤسسات الطرق المحلية (جمهورية المانيا الاتحادية)

تتميز جمهورية المانية الاتحادية بتطورها في مجال البنية التحتية بشكل عام وبشكل خاص في ما يتعلق بشكات الطرق، حيث تتكامل الجهات المختلفة بمختلف مستوياتها في التخطيط والتمويل والاشراف على تنفيذ مشروعات النقل لايمانهم بدورها الكبير في الارتقاء بالاقتصاد ورفع جودة الحياة، جميع الحكومات المحلية لها الحق في تقرير وتنفيذ ما يناسبها ضمن اطار حدودها ، غير ان الحكومات ذات الامكانيات هي وحدها من تقوم بمثل هذا الامر وخلافها يتم دعمه من المؤسسات الاتحادية حيث الهدف مشترك وهو الارتقاء بالجمهورية بما يعود بالنفع عالى الدخل القومي و راحة الشعب.

3.2.3التخطيط المشترك بين الحكومة الاتحادية والحكومات المحلية

بدأت ألمانيا التخطيط الإقليمي منذ أوائل القرن ال20 لمواجهة التوسع العمراني، بما في ذلك التخطيط المكاني المركزي في ظل النظام النازي. تم وضع نظام للتخطيط المكاني بعد الحرب في 1960

- **مفهوم التنمية المكانية والاستراتيجية في ألمانيا**

"مفهوم التنمية المكانية والاستراتيجية في ألمانيا (2006)،" وثيقة السياسة العامة المتعلقة بأحدث لوائح ونظم التخطيط المكاني الاتحادية، مع الأخذ بعين الاعتبار الاستدامة، والبعد الأوروبي، بالاضافة الى التركيز على ثلاثة مجالات هي:

- تحقيق النمو والابتكار
- ضمان الخدمات العامة
- الحفاظ على الموارد

- **دور الحكومة الاتحادية**

على المستوى الاتحادي، في عام 1965 صدر القانون الاتحادي للتخطيط العمراني، والذي يحدد إطارا مؤسسيا من إجراءات التخطيط المكاني. في عام 1967 المؤتمر الوزاري للتخطيط الإقليمي تأسس لغرض التنسيق بين الحكومات في شؤون التخطيط ، وكذلك لإنشاء المفاهيم الأساسية المتعلقة بالتخطيط المكاني.

http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/germany/index_e.html

أما وزارة الإسكان وتخطيط المدن فتتلخص مهامها في القيام بدراسة وإعداد مشروعات الإسكان وتخطيط المدن وإعداد شروط ومواصفات مشروعات الإسكان الاتحادية والبت في مناقصاتها والتعاقد مع المقاولين والاستشاريين والإشراف على تنفيذها وصرف المبالغ المخصصة لها والتعاون مع الجهات المعنية في ذلك وإبداء المشورة الفنية للإدارات المحلية في الإمارات .

(مجلة تشييد، العدد 70، 2011)

ب - دمج وزارة الأشغال العامة و وزارة الإسكان و تخطيط المدن:

صدر مرسوم اتحادي رقم (1) لسنة 1977 بتشكيل مجلس وزراء دولة الإمارات العربية المتحدة برئاسة سمو الشيخ مكتوم بن راشد المكتوم . وحدد المرسوم تعيين وزيرا للأشغال العامة والإسكان. ومع تطور العمل في الوزارة وازدياد حجم المشروعات التي تقوم بتنفيذها تم إعادة هيكلة الجهاز التنظيمي للوزارة بحيث يتناسب ومتطلبات العمل ، حيث صدرت عدة قرارات وزارية تم بموجبها تحديد التنظيم الداخلي و توزيع الاختصاصات وبالشكل الذي يحقق أهداف الوزارة وممارسة المسئوليات والواجبات المناطة بها بموجب القوانين واللوائح الاتحادية الصادرة بمقتضي أحكام الدستور. (شكل (27) الهيكل التنظيمي لوزارة الأشغال العامة والاسكان)

(مجلة تشييد، العدد 70، 2011)

ت - اختصاصات وزارة الاشغال العامة والاسكان

بناء على قرار مجلس الوزراء رقم (22) لسنة 1999 في شأن الهيكل التنظيمي لوزارة الأشغال العامة والإسكان ، تختص الوزارة بما يأتي :

1. شق الطرق الاتحادية وصيانتها وتحسينها .
2. تشييد المباني والمرافق العامة التابعة للاتحاد والإشراف على صيانتها.
3. الإشراف على إنفاق المبالغ المخصصة في الميزانية العامة لمشروعات الإنشاء والتعمير حسب الحاجة الماسة لبعض الإمارات وتنفيذ هذه المشروعات بالاتفاق مع سلطات الإمارة المعنية.
4. دراسة وإعداد شروط ومواصفات مشروعات تخطيط المدن والإسكان.
5. تصميم مشروعات تشييد الأبنية العامة الاتحادية .
6. القيام بالإجراءات الخاصة بصيانة الأبنية العامة الاتحادية .
7. تخطيط وتصميم و إعداد شروط ومواصفات مشاريع الإسكان الاتحادية والبت فيها وإعلان مناقصاتها والتعاقد مع المقاولين والمؤسسات الاستشارية في شأنها ، والإشراف على تنفيذ مقاولاتها ، وصرف المبالغ المخصصة لذلك من ميزانية الوزارة ، وذلك دون الإخلال بالاختصاصات المقررة للجنة الدائمة للمشروعات .

شكل (26) الطرق الاتحادية في دولة الامارات العربية المتحدة

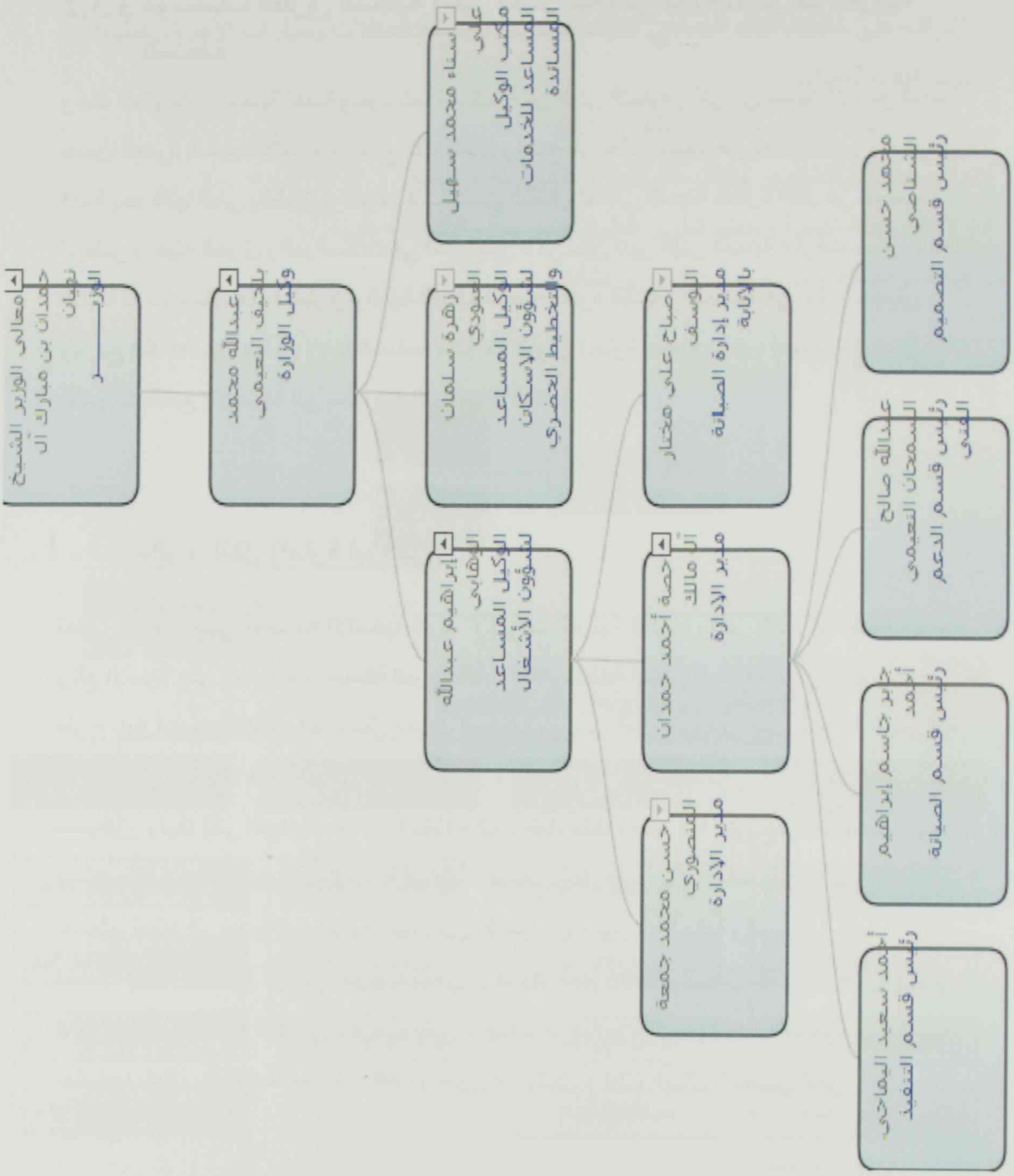
يوضح الشكل (20) الطرق الاتحادية ضمن الامارات المختلفة في دولة الامارات العربية المتحدة والتي تتميز باللون الازرق في ترقيمها،

3.3.1 مؤسسات الطرق الفيدرالية (الاتحادية) في دولة الامارات العربية المتحدة

تتمثل وزارة الاشغال العامة والاسكان مؤسسات الطرق الفيدرالية في دولة الامارات العربية المتحدة ، حيث تعنى بكل ما يخص البنى التحتية والمساكن والمرافق الخدمية الحكومية كالمستشفيات والمدارس ومراكز الدفاع المدني . تتركز جهود الوزارة في ما يخص البنية التحتية بشق الطرق وما تشمله من شبكات للصرف المطري وذلك للطرق الاتحادية العابرة والتي تربط الامارات ببعضها و الطرق التي تربط بين امارتين متجاورتين، حيث يبدا العمل من خلال دراسات مرورية بناءا على طلب الجهات المحلية او من خلال استراتيجية الدولة رغبة منها في شق طرق اتحادية عابرة للامارات .

أ - إنشاء وزارة الأشغال العامة والإسكان:

بناء على القانون الاتحادي رقم (1) لسنة 1972 بشأن اختصاصات الوزارات وصلاحيات الوزراء ، تم إنشاء وزارة الأشغال العامة ووزارة الإسكان وتخطيط المدن ، وقد باشرت وزارة الأشغال العامة أعمالها بتاريخ 1 / 4 / 1972 بعد أن تسلمت الأعمال التي كان يقوم بها مكتب التطوير، وأوكل للوزارة مهام تنفيذ مشروعات المباني لجميع الوزارات وكذلك أعمال الطرق والموانئ .



شكل (28) الهيكل التنظيمي لوزارة الأشغال العامة والاسكان

(مجلة تشييد، العدد 70، 2011)

8. تخطيط وتصميم وتنفيذ مشاريع الأبنية الاتحادية ، بما تشمله من رياض الأطفال ، ومدارس ، ومستوصفات ، ومساجد ، وأسواق ، ومراكز اجتماعية ، وفروع الدوائر الحكومية وغيرها من الأبنية العامة .

9. التعاون والتشاور مع الجهات المعنية في تخطيط وتنفيذ الاختصاصات المنصوص عليها في البندين السابقين.

10. توزيع المساكن المنشأة من قبل الحكومة الاتحادية على المستحقين من المواطنين ، وذلك بالتعاون مع الإدارات المحلية في الإمارات المعنية .

11. إبداء المشورة الفنية ومعاونة الإدارات المحلية في الإمارات في مجال تخطيط وتنفيذ مشاريع الإسكان الخاصة بها .

12. أية اختصاصات أخرى تعهد إلى الوزارة وفقا للقوانين واللوائح والأنظمة القانونية .

- تطوير أنظمة قطاع النقل بسيارات الأجرة والحافلات ووسائل النقل الجماعي المستقبلية
- توفير النقل الجماعي المستقبلي بشكل ثابت ومنتظم وذلك من خلال تقديم خدمات ترخيص وتسجيل
- الإشراف على خدمات النقل الجماعي الثابت المستقبلي بواسطة الحافلات وسيارات الأجرة وعمليات خدمات النقل بالمعدات
- مراقبة أداء القطاع وتقييمه وإعداد التقارير بشأنه
- إدارة عمليات حركة السير والنقل على الطرق الخارجية الرئيسية
- إدارة تنفيذ البنية التحتية وخطط تطوير الطرق الخارجية والإشراف عليها
- مراقبة أداء القطاع وتقييمه وإعداد التقارير بشأنه

شكل (30) الهيكل التنظيمي لدائرة النقل - أبوظبي

http://dot.abudhabi.ae/ar/

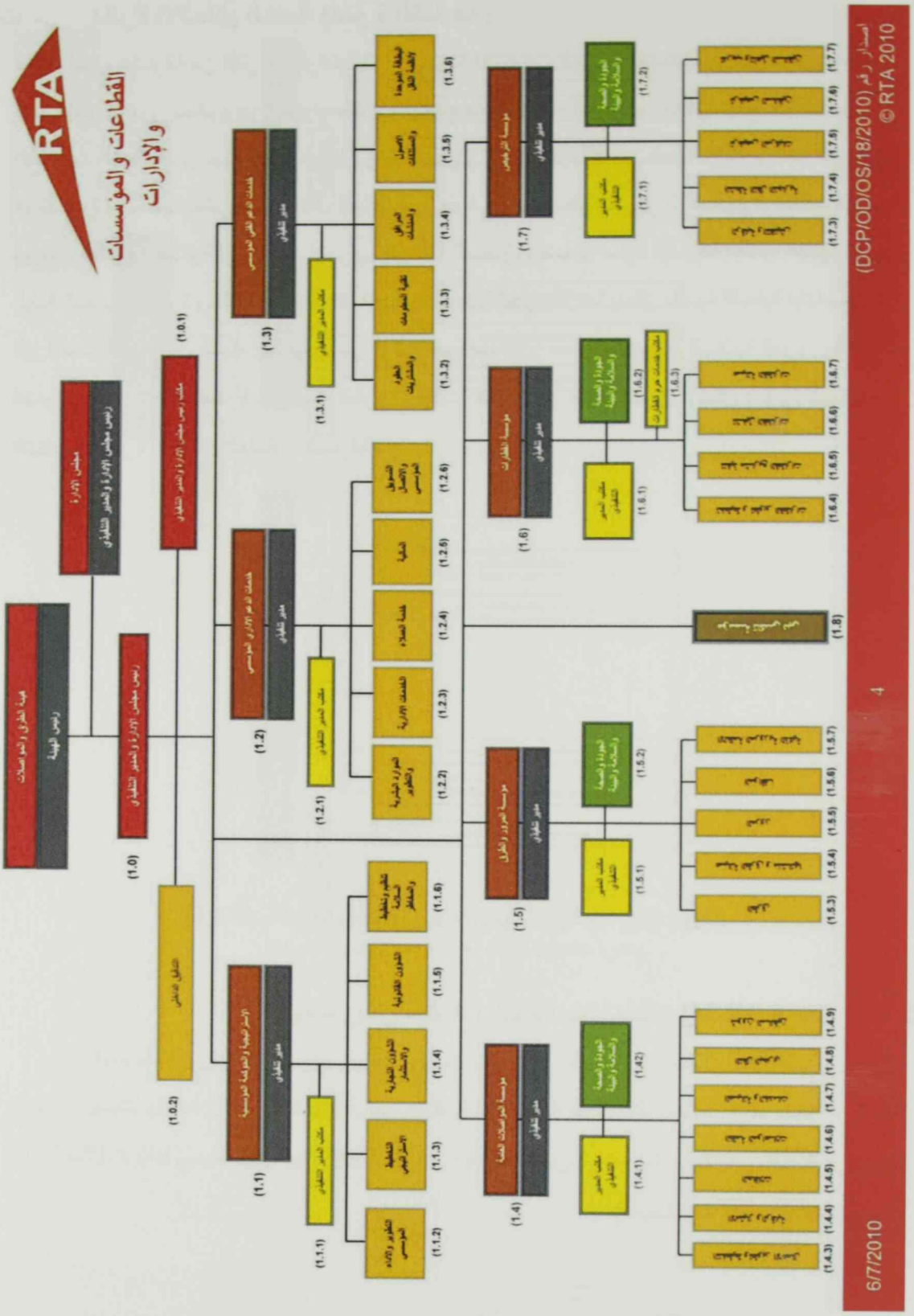
3.3.2 مؤسسات الطرق المحلية (غير الفيدرالية) في دولة الامارات العربية المتحدة

وعت الحكومات المحلية اهمية وجود شبكة متكاملة من البنى التحتية والتي من شانها الترويج للمدينة ضمن الحدود المحلية للامارة ، يتضح ذلك بشكل واضح من خلال تخصيص بعض الامارات مؤسسات قائمة بحد ذاتها تعنى بالطرق والمواصلات ضمن النطاق المحلي للمدينة كدائرة النقل في العاصمة أبوظبي و هيئة الطرق والمواصلات في امارة دبي ، في حين تدير البنى التحتية ادارات ضمن البلديات التابعة للامارة مثل ادارة الطرق والبنية التحتية التابعة لدائرة البلدية والتخطيط في امارة عجمان ، ويرجع ذلك لعاملين مهمين وهما المساحه بالدرجة الاولى فامارة عجمان تعتبر أصغر امارة من الامارات السبع بالاضافة الى محدودية الامكانيات المادية.

أ - دائرة النقل (امارة ابوظبي)

تعتبر إمارة أبوظبي العاصمة الاتحادية لدولة الإمارات العربية المتحدة وأكبر الإمارات السبع مساحة. وتقع الإمارة على الحدود مع المملكة العربية السعودية وسلطنة عمان والخليج العربي. حيث تلقى مسألة طرح خيارات جديدة للنقل العام، مثل السكك الحديدية ووسائل النقل الجماعي ذات التغطية الجغرافية الواسعة مزيداً من الاهتمام، وذلك لما تشهده إمارة أبوظبي من توسع عمراني ونمو سكاني غير مسبوقين. ولهذا تأتي القرارات الخاصة بقطاع النقل العام متكاملة مع هذا التوسع والنمو لضمان وجود مستوى كاف من التنسيق بين الأنشطة المتعلقة بخدمات النقل العام، وأيضاً لضمان أن هذه الأنشطة بمجملها تستند إلى رؤية إستراتيجية آخذه بعين الاعتبار الاحتياجات الحالية والمستقبلية لإمارة أبو ظبي. تأسست دائرة النقل في أبوظبي بموجب القانون رقم (4) لعام 2006 والمعدل بالقانون رقم (5) لعام 2008، لتغطية قطاع النقل في إمارة أبوظبي بمختلف جوانبه من قبل جهة واحدة بغية تحقيق التنسيق التام فيما يتعلق بالتخطيط لسياسات النقل وتطويرها. (شكل (29) الهيكل التنظيمي لدائرة النقل – أبوظبي)

دائرة النقل هي الجهة المختصة بالرقابة والإشراف الاقتصادي على قطاعات النقل الجوي والموانئ والبنية التحتية وخدمات النقل البري والبحري والنقل العام، كما أنها تمتلك حق إصدار الأنظمة والقرارات اللازمة لتحقيق أعلى معايير السلامة والأمن وحماية البيئة والنمو الاقتصادي لجميع قطاعات النقل في إمارة أبوظبي، بما يضمن النهوض بكافة تلك القطاعات، وذلك بالتعاون مع الجهات المختصة داخل الدولة وخارجها. وتتلخص اهداف النقل البري فيما يلي:

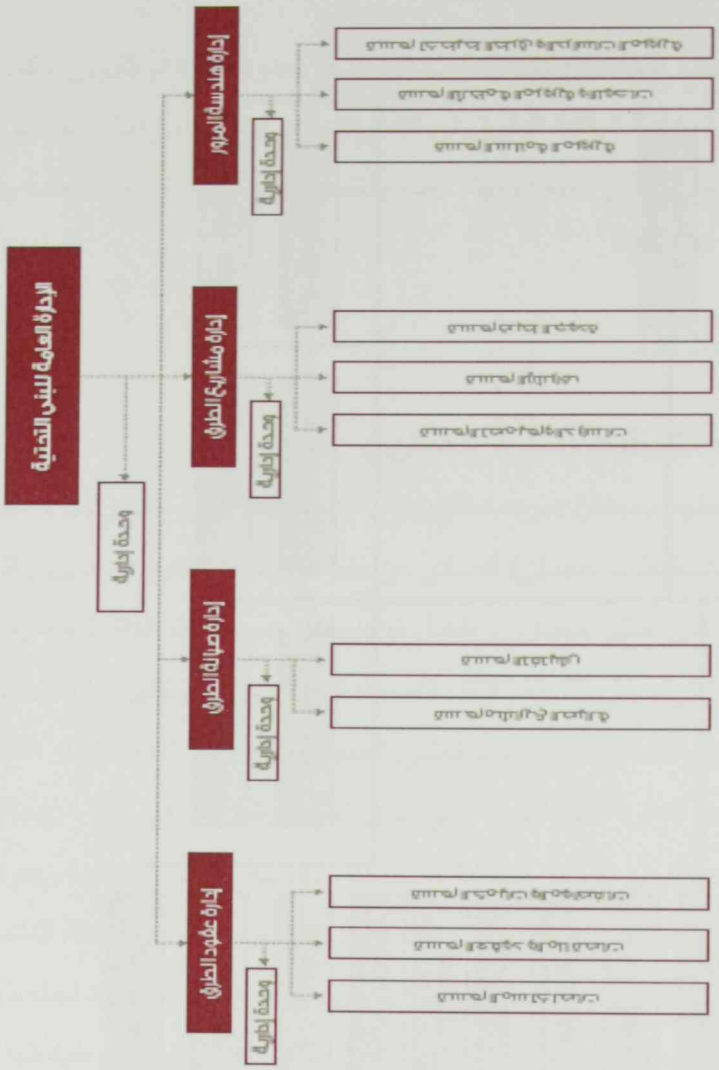


شكل (32) الهيكل التنظيمي لهيئة الطرق والمواصلات – دبي

(الخطة الاستراتيجية لهيئة الطرق والمواصلات 2011-2015، دبي، الامارات العربية المتحدة)

ب - هيئة الطرق والمواصلات (امارة دبي)

لمّا كانت دبي إحدى أسرع المدن تطورا في العالم مما يجعل من توفير مرافق البنية التحتية ذات النوعية العالية حتمية مطلقة، ولمّا كان توفير شبكة نقل متطورة لسكان دبي يحتل مكانا بارزا في جدول أعمال الحكومة لتحسين مرافق النقل العام وتطوير الطرق في أنحاء الإمارة لجعل التنقل أكثر أمانا وسلاسة فقد تأسست هيئة الطرق المواصلات (RTA) بموجب القانون رقم 17 لسنة 2005 . تأسست هيئة الطرق والمواصلات لتحقيق رؤية إمارة دبي، وذلك من خلال تخطيط وتنفيذ متطلبات النقل والطرق والمرور في الإمارة، وبينها وبين إمارات الدولة والدول المجاورة بهدف توفير نظام نقل فعال ومتكامل بما يحقق رؤية الإمارة ويخدم مصالحها الحيوية . وتتضمن مسئوليات الهيئة الحافلات العامة و مركبات الأجرة و النقل عبر المدن و الطرق والمواقف و هندسة المرور و مشروع القطار و النقل البحري والسلامة المرورية و التسجيل والترخيص (شكل (31) الهيكل التنظيمي لهيئة الطرق والمواصلات – دبي)



شكل (34) الهيكل التنظيمي لدائرة الأشغال العامة – الشارقة

(دائرة الأشغال العامة – الشارقة، 2012, الشارقة)

ث - دائرة الأشغال والخدمات العامة (امارة راس الخيمة)

وتتلخص مهام الهيئة والخدمات في انشاء الطرق و صيانة الطرق وتوسيع الطرق وانشاء مسارب للطرق و انشاء طرق خاصة للشاحنات الثقيلة و شق طرق جبلية جديدة من خلال أعمال التفجير و انشاء الجسور والأنفاق و تركيب إشارات المرور الضوئية. (شكل (35) الهيكل التنظيمي لدائرة الأشغال والخدمات العامة – رأس الخيمة)

ت - دائرة الاشغال العامة (امارة الشارقة)

تعتبر امارة الشارقة من اكثر الامارات تاثرا في دولة الامارات العربية المتحدة بحركة المرور حيث تعتبر امارة عبور بحكم وجود حدود مشتركة لها مع معظم الامارات لوجودها في موقع متوسط بين الامارات الشمالية من جهة وهي عجمان وام القيوين و راس الخيمة و من الجهة الاخرى امارتي دبي و ابوظبي، مما جعلها تعاني بسبب تنقل السكان بين طرفي الدولة نظرا لتركز الأعمال والوظائف في جهة ووجود الكثافة السكانية في الجهة الاخرى. من هذا المنطلق وضعت امارة الشارقة نصب عينيها تطوير البنية التحتية للامارة وذلك من خلال انشاء دائرة خاصة تعنى بكل ما يتعلق بالبنية التحتية ابتداء من الدراسات المرورية وانتهاء بالتنفيذ ضمن ارقى المواصفات و معايير الجودة والسلامة المرورية، حيث تضم ادارات مشاريع الطرق وصيانة الطرق وهندسة المرور و عقود الطرق. (شكل (33) الهيكل التنظيمي لدائرة الأشغال العامة – الشارقة)

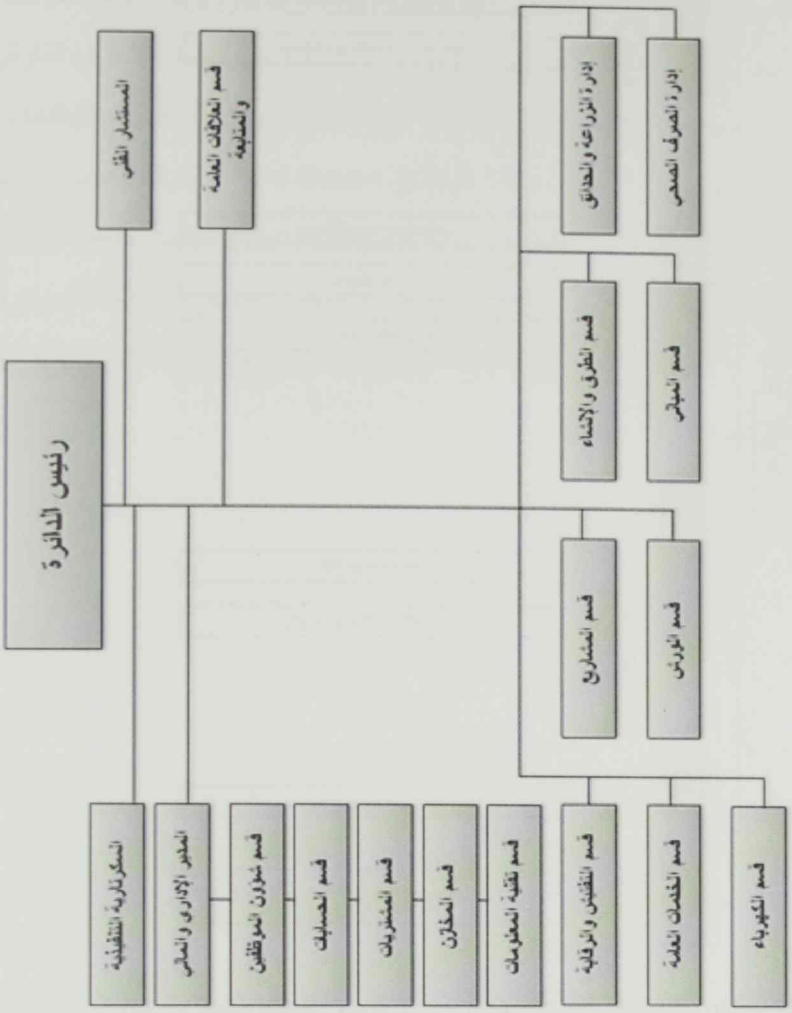
ح - بلدية ام القيوين (امارة ام القيوين)

تختص بلدية ام القيوين بالتخطيط و التصميم وتنفيذ شبكات الطرق في حدود امارة أم القيوين ، كما تقوم بالتنسيق مع الدوائر المعنية بادارة شبكات الطرق في الامارات التي تشترك مع امارة ام القيوين في الحدود كامارة الشارقة و امارة رأس الخيمة وتهتم أيضا بالتنسيق مع وزارة الأشغال العامة والاسكان في ما يتعلق بالمشروعات الاتحادية .

بلدية ام القيوين، ام القيوين،2012

خ - دائرة البلدية والتخطيط (امارة عجمان)

تأسست دائرة البلدية والتخطيط بعجمان بموجب قانون (1) لعام 1968م (شكل (37) الهيكل التنظيمي لدائرة البلدية والتخطيط – عجمان) الصادر من صاحب السمو الشيخ حميد بن راشد النعيمي عضو المجلس الأعلى حاكم عجمان .وبفضل توجيهات سموه، بدأت الدائرة بممارسة المهام والمسئوليات المنوطة إليها في مجال التنمية والخدمات بعدد محدود من الموظفين والعمال في ذلك الوقت، ومع هذه البداية المتواضعة بدأ التخطيط العلمي الحديث يتغلغل في المدينة ليوفر للمواطنين كافة متطلباتهم العصرية . حققت الدائرة منجزات عدة في سباق التميز وشاركت في أكثر من جائزة في هذا المجال واعتبرت الأكثر تميزاً بين الدوائر المحلية على مدار الخمسة سنوات الماضية ويعود ذلك للسياسة الحكيمة التي يتبعها سمو الشيخ راشد بن حميد النعيمي رئيس الدائرة ومتابعته الدائمة لسير العمل بها وحرصه على التواصل مع القيادات فيها والموظفين بشكل دائم، كما تعود نجاحاتها المتكررة إلى قصص النجاح التي حققتها بحكم التطورات الكبيرة التي طرأت على خدماتها وسياستها في تطبيقها معايير الإدارة المتميزة بكافة أشكالها وهي الحريصة على مواصلة تطبيق سياسة التحول الإلكتروني في كافة تعاملاتها مع الشركاء الاستراتيجيين لها من داخل الإمارة وخارجها . وخلال مسيرة أكثر من ربع قرن قامت الدائرة بإنجازات ومشاريع حضارية ساهمت في دعم المسيرة الحضارية المتكاملة للإمارة، وبدأت معالم الاستراتيجية التي وضعتها دائرة البلدية والتخطيط في مجالات التخطيط والتحديث الشمولي الذي يضع في الحسبان ملامح المستقبل والتطور الطبيعي لحركة السكان وازدياد نسبتهم واتساع متطلباتهم الحياتية المختلفة . والزائر اليوم إلى إمارة عجمان سوف يلمس مدى التطور الحضاري الذي تشهده الإمارة من نهضة عمرانية كبيرة تمثلت في إنشاء المناطق الجديدة والحديثة والطرق الرئيسية والفرعية واتساع الرقعة الزراعية والحدائق والمتنزهات والمرافق العامة والأسواق كما شهدت الإمارة تطوراً كبيراً في المجالات الزراعية والبيئية والصحية مما يؤهلها لأن تكون مدينة عصرية .



شكل (36) الهيكل التنظيمي لدائرة الأشغال والخدمات العامة – رأس الخيمة

http://www.pwsd.rak.ae/index.php?option=com_content&view=article&id=251&Itemid=353

ج - دائرة الأشغال والزراعة (امارة الفجيرة)

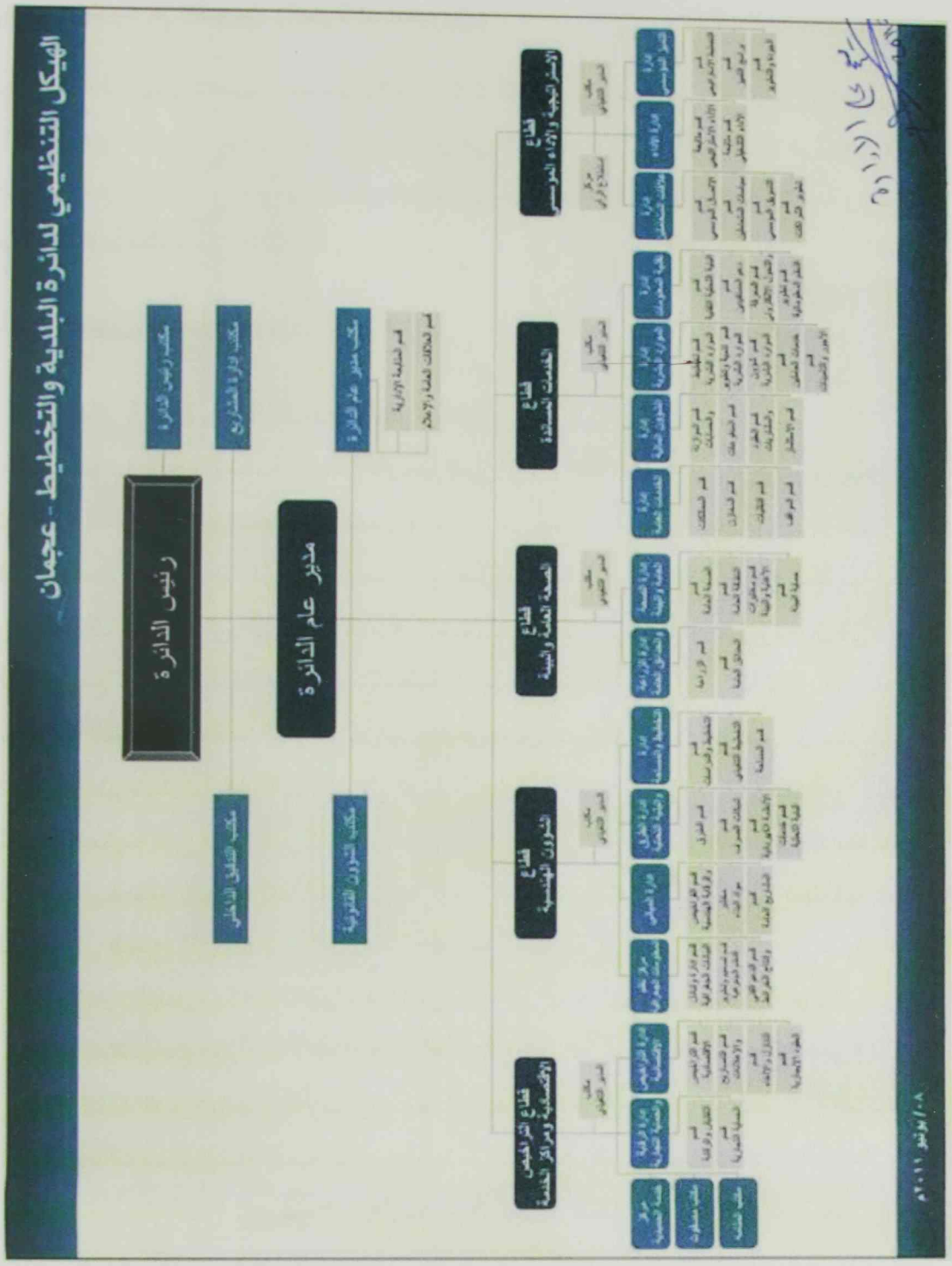
تم إنشاء الدائرة بموجب المرسوم الأميري رقم (1) لسنة 2006 ، تعنى بتصميم وتنفيذ والتخطيط لشبكات الطرق في حدود امارة الفجيرة، كما تقوم بالتنسيق مع الدوائر المعنية بادارة شبكات الطرق في الامارات التي تشترك مع امارة الفجيرة بحدود كامارة الشارقة و إمارة رأس الخيمة كما تهتم بالتنسيق مع وزارة الأشغال العامة والاسكان في ما يتعلق بالمشروعات الاتحادية .

3.3.3نماذج على مداخل بين امارتي عجمان والشارقة

تتميز امارة عجمان بكونها محاطة من جميع الجهات بحدود مشتركة مع امارة الشارقة تتمثل بطريق دائري يفصل بين حدود الامارتين مما يجعلها مجالا خصبا لتسليط الضوء على الحالات التي تدعم جوهر الرسالة لتكون مثالا قياسيا لتطبيق ما ستتوصل اليه الدراسة على صعيد الامارات الاخرى ، كما ان المناطق التابعة لامارة عجمان تحديدا على طول الطريق الحدودي تعتبر شبه مستغلة باكملها مما يصعب معه التمييز بين حدود الامارتين وذلك لتواصل وتداخل البنيان مما يزيد من اهمية دراستها وذلك لتجنب تكرار مثل هذه الحالات مستقبلا في المناطق الحدودية بين الامارات الاخرى المتجاورة والتي ما زالت المناطق الحدودية بينها شبه خالية من البنيان مما يسهل عملية التصحيح منذ الخطوة الاولى وهي التخطيط العام.

أ - طريق الزبير

شكل (39) طريق الزبير الحدودي



شكل (38) الهيكل التنظيمي لدائرة البلدية والتخطيط – عجمان

(مجلة دار الامان ، العدد 4, 2011, دائرة البلدية والتخطيط)

شكل (41) حادث على طريق الزبير

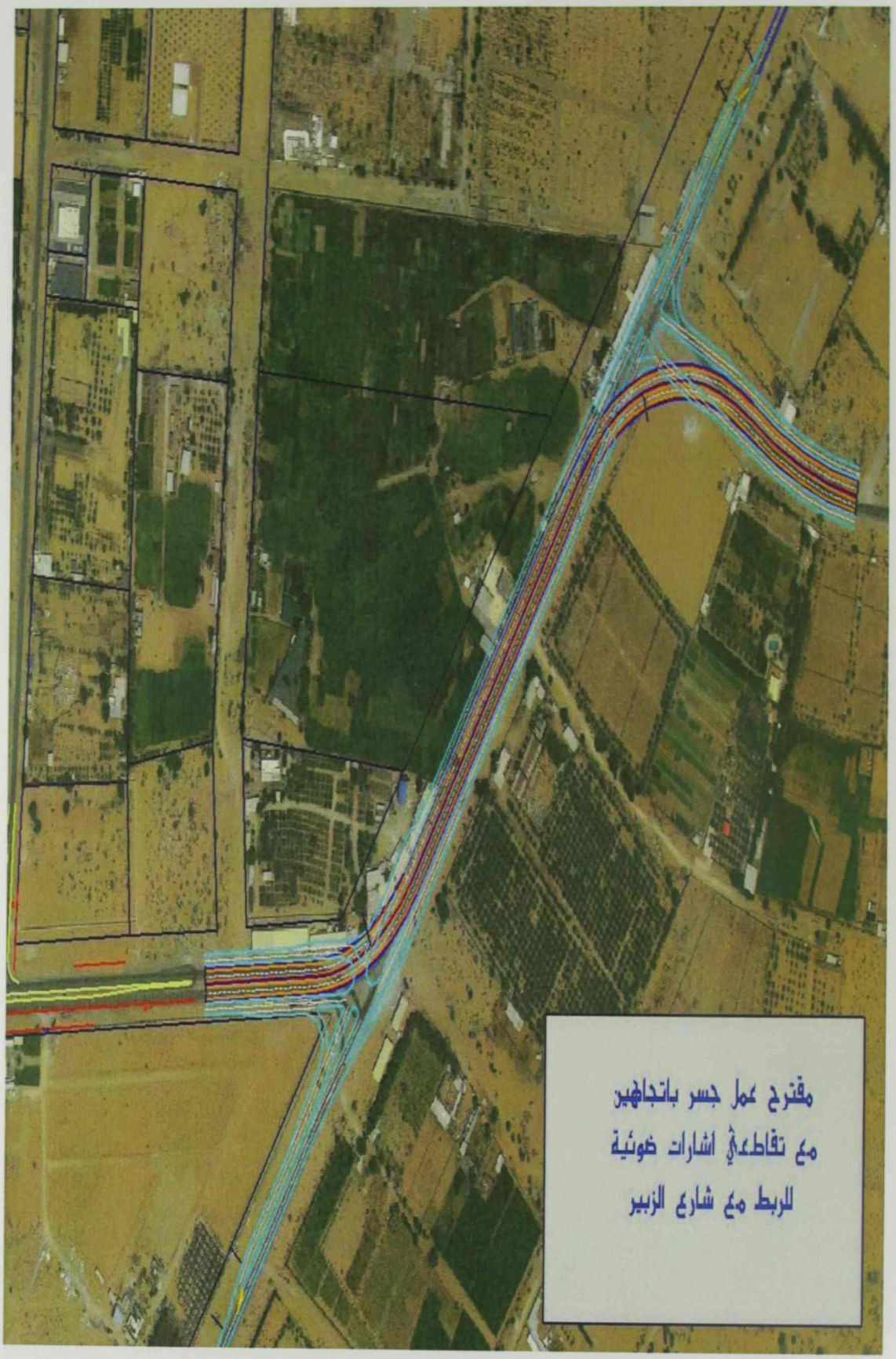
شكل (42) حادث خطير على طريق الزبير

شكل (40) طريق الزبير الحدودي

يتبع طريق الزبير امارة الشارقة وهو طريق فرعي مزدوج ضمن منطقة زراعية ، كما تعتبر منطقة الزبير الزراعية منطقة حدودية حيث تشترك مع امارة عجمان بحدود تم ترسيمها بطريق عجمان الدائري، مع بداية الالفية الجديده تم انشاء طريق الامارات السريع والطريق العابر تباعا، ما اعطا طريق الزبير أهمية كبرى حيث اصبح طريقا واصلا بين طريقي الامارات السريع والطريق العابر بالاضافة لكونه المنفذ الوحيد لامارة عجمان للوصول الى الطريق العابر. شكل (27 و 28)

وكنتيجة طبيعية للطفرة العمرانية في العشر سنوات الأخيرة والتي تركزت في امارة دبي ؛ تدفقت المركبات بمختلف انواعها الى الطريق العابر لكونه خارج المدينة، مما زاد الضغط على طريق الزبير وادى الى تدهور حالته بشكل كبير، كما حدثت الكثير من الحوادث على هذا الطريق نظرا لرداءة حالته وعدم انارته بالاضافة لكونه طريقا مزدوجا . انظر الشكل (29 و 30)

تبنت وزارة الأشغال العامة المشروع وذلك كونه معبرا حدوديا وتم تداول مجموعة من المقترحات (أشكال (31 – 35))



شكل (44) مقترح رقم (2) لدائرة البلدية والتخطيط في عجمان لتطوير وحل مشكلة الربط مع طريق الزبير

شكل (43) مقترح رقم (1) لدائرة البلدية والتخطيط في عجمان لتطوير وحل مشكلة الربط مع طريق الزبير

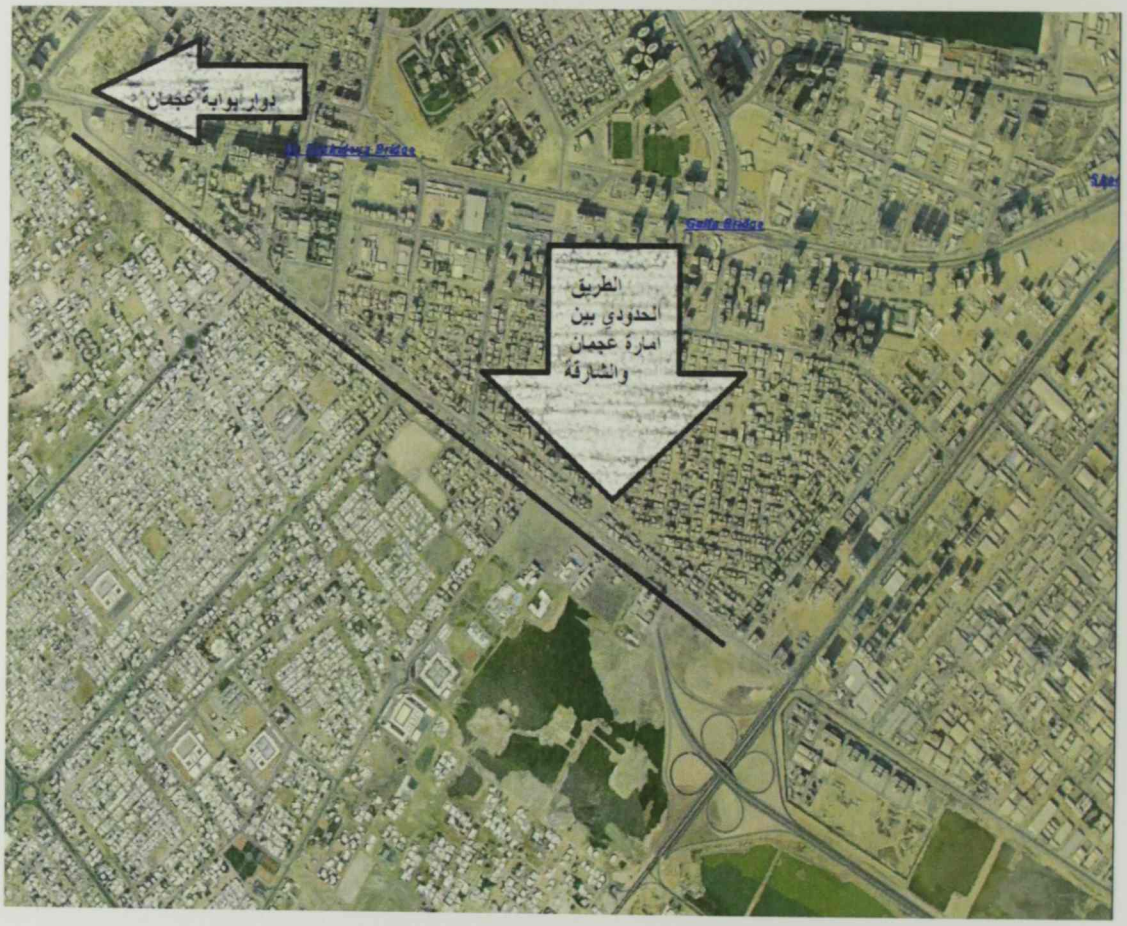
شكل (46) مقترح رقم (4) لدائرة البلدية والتخطيط في عجمان لتطوير وحل مشكلة الربط مع طريق الزبير

شكل (45) مقترح مقترح رقم (3) لدائرة البلدية والتخطيط في عجمان لتطوير وحل مشكلة الربط مع طريق الزبير

ب - بوابة عجمان

يفصل دوار بوابة عجمان بين امارتي عجمان والشارقة ويعد المدخل الرئيسي لامارة عجمان في حين يعتبر احد المداخل الفرعية لامارة الشارقة، يقع بالقرب من الساحل مما يعطيه اهمية نظرا لتزايد الاهتمام بالكورنيش نتيجة التطور الذي صاحب الطفرة العمرانية و الذي ادى بدوره الى تزايد الكثافات السكانية – في امارة عجمان – فقد باتت الحاجة الى رفع كفاءة هذا الدوار مطلبا مهما ورئيسيا لكل القاطنين والعابرين من الدوار.

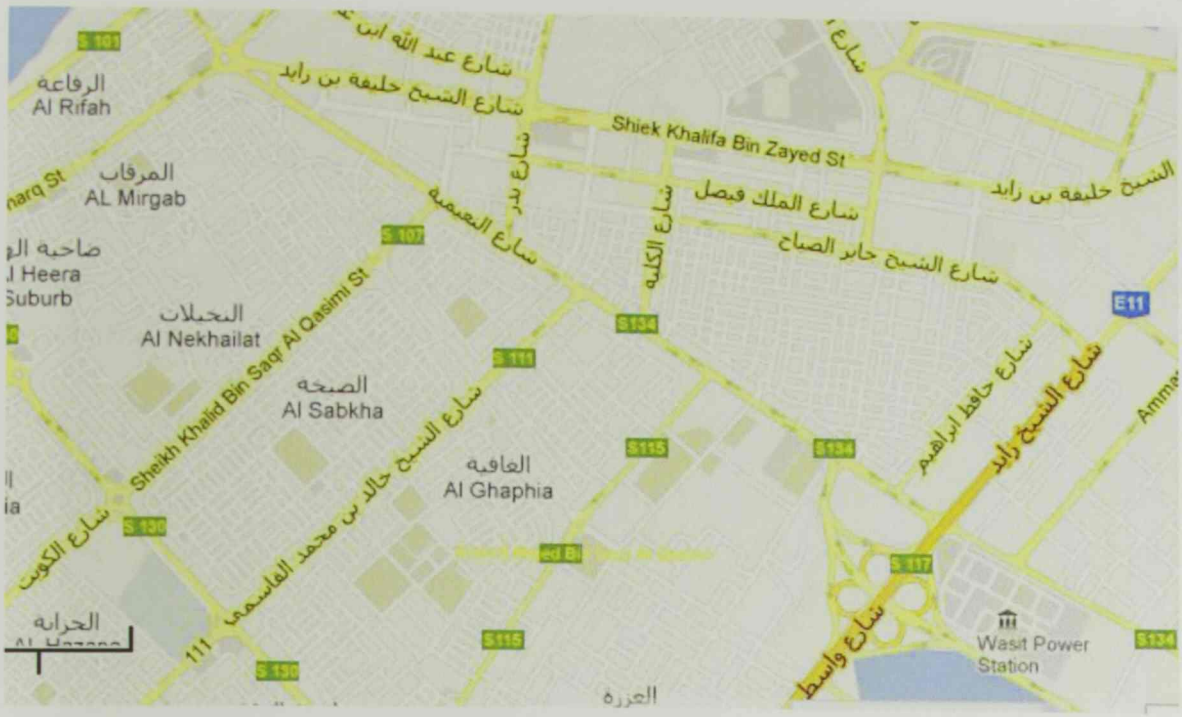
في مطلع العام 2008 ، اقترحت دائرة البلدية والتخطيط في امارة عجمان ان تنفذ نفق او جسر ليستوعب التدفق الكبير للحركة المرورية من والى عجمان مرورا بدوار بوابة عجمان وذلك على نفقتها الخاصة ، لكن دائرة الاشغال العامة التابعة لامارة الشارقة آثرت تأجيل الموضوع والاستعاضة عنه بتقاطع اشارات ضوئية يتم تنفيذه من قبل دائرة الأشغال في امارة الشارقة على أن تتم ادارته وصيانته من قبل دائرة البلدية والتخطيط في امارة عجمان ، وتم الاتفاق على هذا الاساس ، غير ان الازمة المالية والتي تاثر بها العالم اجمع القت بظلالها وتسببت في تعطيل المشروع . شكل (36) و (37) توضح امتداد الطريق الحدودي بين امارتي عجمان والشارقة



شكل (48) منظر عام لطول الطريق الحدودي

شكل (47) مقترح رقم (5) لدائرة البلدية والتخطيط في عجمان لتطوير وحل مشكلة الربط مع طريق الزبير

شكل (50) دوار بوابة عجمان



شكل (49) منظر عام على طول الطريق الحدودي

تكمن المشكلة الرئيسية في تطوير هذا الدوار شكل(38) في عدة نقاط :

- اختلاف استعمالات الأراضي : حيث ما زالت استعمالات الاراضي في امارة الشارقة سكنية في حين انها تحولت منذ ما يزيد على ال 20 سنه الى استعمالات تجارية في الطرف الاخر التابع لامارة عجمان. صورة (39)
- اختلاف الأولويات : حيث يعتبر مدخل بوابة عجمان مدخلا فرعيا وفي أحد الأطراف البعيدة لمركز امارة الشارقة مما جعل مسالة تطويره ذو اولوية منخفضة مقارنة بالمداخل الخاصة لامارة الشارقة من جهة امارة دبي و الاولويات الخاصة بمعالجة الاختناقات المرورية في وسط امارة الشارقة، في حين ان بوابة عجمان تعد احدى اهم مداخل امارة عجمان.

4 الفصل الرابع الدراسة الميدانية

(طريق الزبير الحدودي و دوار بوابة عجمان)

شكل (51) استعمالات الاراضي على طرفي بوابة عجمان

4.1 أهداف ومنهج الدراسة الميدانية

أ - وسائل وطرق قياس السلوك

هناك عدة وسائل وطرق للتحديد والقياس في أي مجتمع من المجتمعات، ومن هذه الوسائل المشاهدة والملاحظة المنظمة، والمقابلة الشخصية، وتحليل المضمون، والاستبيانات وسوف يتم تناول هذه الوسائل بشيء من التفصيل.

ب - المشاهدة والملاحظة

تتميز عملية المشاهدة والملاحظة المنظمة بأنها تعطي مؤشرات حول نوع الازدحامات واوقات الذروة بالاضافة الى ملاحظة ما يدور من اعمال تحسين او معالجة بشرط أن تكون عملية المتابعة والملاحظة وفق الاساليب العلمية المعتمدة ، كما يبدو واضحا من خلال الملاحظة بالعين المجردة الفرق في التحسين والمعالجة بين الطرق الداخلية والحدودية من حيث سرعة الاجراء ومدى كفاءة التحسين.

ت - المقابلة الشخصية

تعتبر المقابلة الشخصية من اصدق وأوقع الوسائل، وتعتمد المقابلة على صراحة أقوال المسؤول، ويحرص في ذلك عدم استفزازه مما يجعله يجمل الواقع كثيراً.

- **مقابلة مع العميد سلطان بن عبدالله النعيمي نائب قائد شرطة عجمان**

يعتبر جهاز الشرطة من اكثر الاجهزة تاثرا بمعطيات شبكة الطرق وذلك لدورهم الحساس في تسيير حركة المرور وقياس نسبة الحوادث ومحاولة تقليلها، من خلال المقابلة تم التطرق لموضوع البحث و مدى تاثيره على واقع الحال القائم لادارة شبكات الطرق حيث اكد سعادته بان التطور المطرد لشبكات الطرق و الذي تقوم عليه جميع الجهات المسؤولة على المستويين المحلي والاتحادي ملحوظ لدى الجميع غير ان هناك ملاحظات يجب دراستها والتنبه لها وذلك للوصول الى الهدف المنشود وهو الارتقاء بالبنية التحتية للدولة وهي :

- التطور في شبكات الطرق غالبا ما يكون بشكل اسرع و اكثر تاثيرا في المناطق الداخلية وبشكل عكسي في المناطق الحدودية
- غالبا ما تاخذ المشروعات المشتركة بين الامارات المتجاورة وقتا طويلا

يحافظ على خصوصية المناطق السكنية ويعطي انسيابية لحركة المرور من والى المناطق التجارية

- ازدواجية الادارة مما يصعب معه اتخاذ قرار من جانب واحد والمضي قدما في المشروع

- **مقابلة مع سعادة المهندسة / حصة المالك ، مساعد وكيل وزارة الأشغال لشؤون الأشغال**

أكدت سعادة مساعد الوكيل على اهمية ايجاد اطار منظم وملزم لجميع الجهات المعنية بادارة شبكات الطرق على مستوى الامارات العربية المتحدة وذلك لدفع عجلة التطوير حيث اكدت سعادتها بان درجة التجاوب تتفاوت من جهة الى اخرى نظرا لالتزامات و أنظمة ادارية تتبعها هذه الجهات مما يعطل تمرير المشروعات الحيوية والتي بدورها تنعكس على الحياة الاجتماعية والاقتصادية .

ث - الاستبيان

تم اعتماد وسيلة الاستبيان للوصول إلى الأهداف المرجوة من الدراسة الميدانية، وذلك لعدة أسباب تميزه عن غيره من الوسائل الأخرى ومنها:-

أولا:- أن الاستبيان يعبر عن معاناة مرتادي الطريق والقاطنين حوله ويغذي الدراسة بمعلومات حية ومتنوعة لمختلف الاوقات والمواسم.

ثانياً:- أن الاستبيان يعبر عن آراء فئات مختلفة من السكان كالكبار في السن والجنسيات المختلفة

4.2 الهدف من البحث الميداني

الدراسة الميدانية لها أهداف تسعى إلى تحقيقها، ومن خلال هذه الأهداف يتم استنتاج النتائج التي ينتهي بها البحث الميداني، وفي حالتنا نرى أن البحث الميداني عبارة عن استبيان واستطلاع لآراء المستخدمين بهدف تسهيل حركتهم من والى الجهات المقصودة بشكل يومي، وهنا تم طرح عدة أهداف أساسية وهي:-

أ - دراسة مواقع تمركز الازدحامات والاختناقات المرورية

تم اختيار ثلاث تصنيفات رئيسية وسهلة الفهم لمستخدم الطريق وذلك للحصول على معلومات مفيدة :

- **المناطق السكنية** من المعروف بأن السائق لابد له من التنقل بين المناطق السكنية عند زيارة الاقارب او الذهاب الى المدارس ومناطق الخدمة

- ادت اعمال التطوير المدروسة – ضمن حدود امارة عجمان – الى زيادة الانسيابية المرورية والتي ادت الى خلق اختناقات مرورية شديدة عند المداخل الحدودية مع امارة الشارقة كما هو الحال عند بوابة عجمان

• مقابلة مع سعادة العقيد علي سعيد المطروشي ، عضو اللجنة المرورية لامارة عجمان

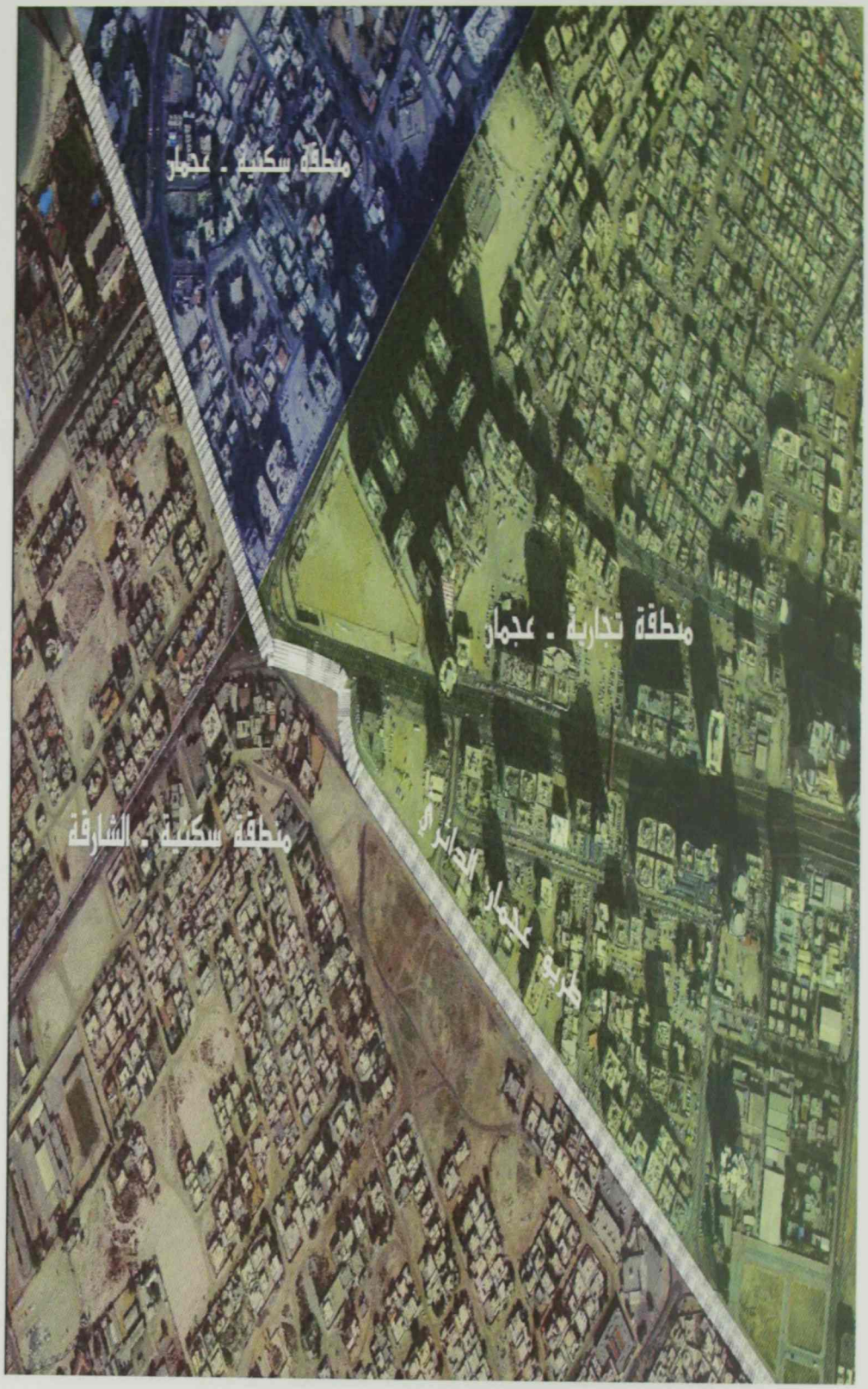
اكد سعادة العقيد وهو احد المختصين في جهاز الشرطة على نقاط البحث و اضاف بان المرحلة الحالية تحتاج الى تظافر الجهود وتنسيقها وذلك للحصول على أقصى فائدة مرجوة تعود على الجميع ، كما أكد على مجموعة من النقاط، وهي :

- ضرورة اشراك جهاز الشرطة في المشروعات التطويرية خصوصا في المشروعات المشتركة – الحدودية- حيث ان نسب الحوادث وانواعها ستسهم بما لا شك فيه في ايجاد الحلول الصحيحة - حسب تعبيره - .
- البدء في المشروعات الحدودية كخطوة اولى قبل تطوير الطرق الداخلية المتصلة بها وذلك لتفادي الاختناقات المرورية عند مداخل الامارات المتجاورة

• مقابلة مع سعادة المهندس أحمد العوضي المدير التنفيذي لقطاع الشؤون الهندسية في دائرة البلدية والتخطيط بامارة عجمان

تعتبر امارة عجمان أكثر الامارات المتضررة من حيث المداخل والمخارج نظرا لاتصال البنيان بينها وبين جارتها امارة الشارقة بالاضافة الى اشتراكها في جميع اطرافها مع امارة الشارقة والتي تعتبر حدود بعيدة من مركز مدينة الشارقة مما أدى الى اختلاف الأولويات بين الامارتين، حيث أكد سعادته على التواصل الجيد بين قطاعه و دائرة الاشغال العامة في امارة الشارقة غير انه وضح بعض النقاط التي تسببت في تاخر اتخاذ القرار في العديد من المشروعات المشتركة لخصها سعادته فيما يلي:

- اختلاف الاولويات والذي كما سبق ذكره تاثر بكون مداخل امارة عجمان تقع مع حدود امارة الشارقة البعيدة والتي لا تعتبر من اولوياتها في الوقت الحالي
- اختلاف استعمالات الأراضي على طرفي الطرق الحدودية حيث اثر ذلك كثيرا وذلك لتجاور مناطق سكنية مع مناطق تجارية مما أدى الى صعوبة الوصول لحل نموذجي



شكل (52) بداية المنطقة الحدودية بين النعيمية(عجمان) و التخيل (الشارقة)

- **المناطق الحدودية** خلال أيام العطل والمناسبات يذهب الناس للمدن المجاورة من باب الترويح عن النفس وكسر الروتين
- **وسط المدينة** تكثر زيارات السائقين لوسط المدينة بشكل يومي وذلك لتركز جميع الخدمات الحكومية والتجارية والترفهيه فيها

ب - قياس ملاحظة السكان لعمليات التحسين للطرق في المناطق الحدودية

يهدف هذا السؤال لمعرفة مدى احساس السكان بالتحسينات المبذولة لتخفيف الازدحامات في المناطق الحدودية مقارنة بالتحسينات في باقي المناطق.

4.3 منهج الدراسة العملية

تحتوي الدراسة العملية والبحث الميداني على عدة مراحل تم اتباعها وهي:-

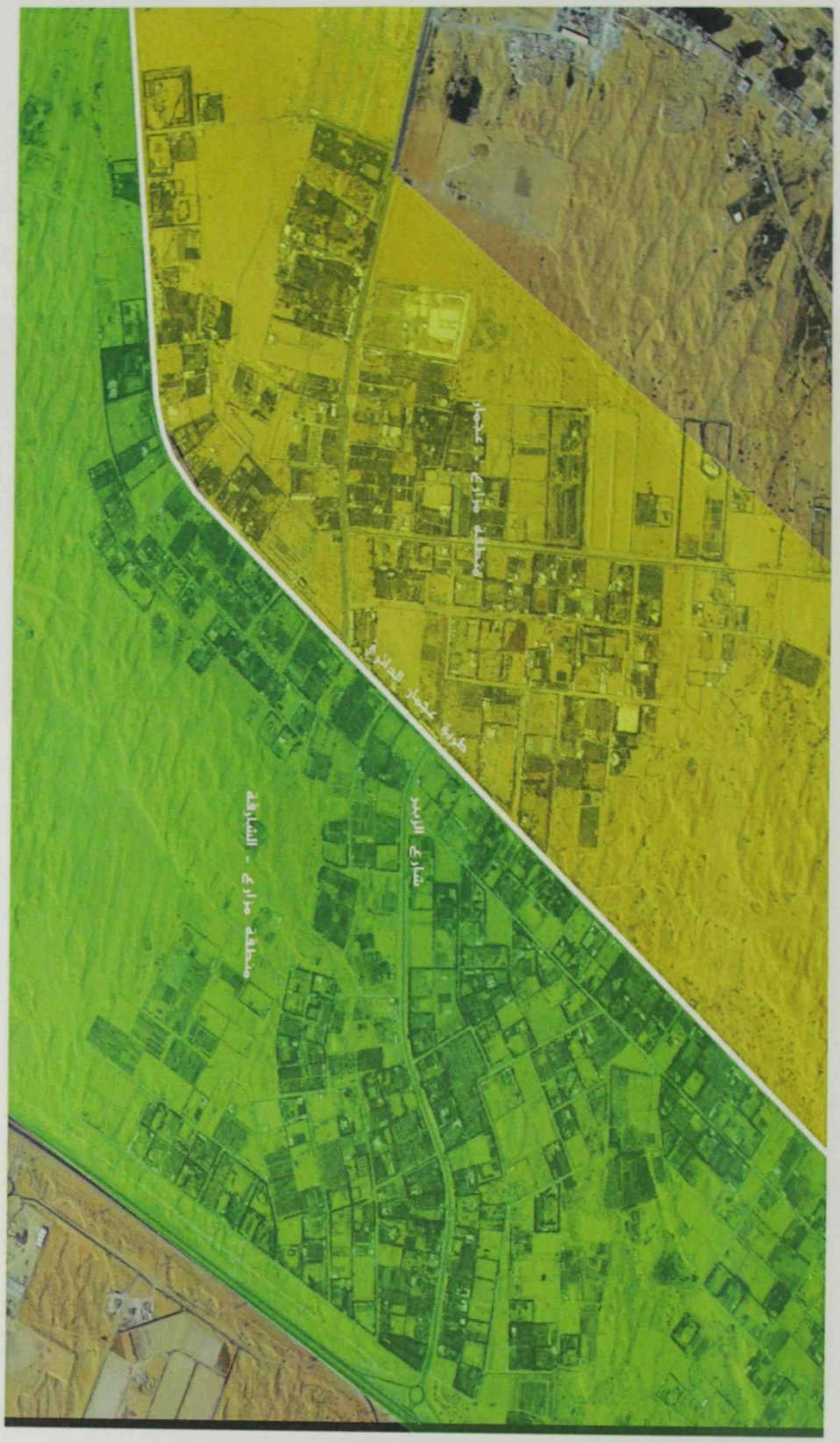
أ - تحديد نطاق الدراسة

فقد تم تحديد النطاق الفعلي للدراسة والبحث (الاستبيان) ، لتكون النطاق الأشمل للدراسة العملية ولتحقيق الأهداف المرجوة وذلك تبعاً لعدة معايير أساسية وهي:-

- أن تشمل الدراسة المناطق الحدودية والتي تتضح فيها الازدحامات المرورية.
- أن تكون المناطق الحدودية متصلة بالعمران..

وفي سبيل ذلك تم تحديد المناطق التي سوف يشملها البحث الميداني وهي:-

- المنطقة الحدودية بين امارتي عجمان والشارقة والمحصورة بين منطقة النعيمية في امارة عجمان ومنطقة النخيل في امارة الشارقة. شكل (40 و 41)
- المنطقة الحدودية بين امارتي عجمان والشارقة والمؤدية الى الطريق العابر. شكل (42)



شكل (54) المنطقة الحدودية بين امارتي عجمان والشارقة والمؤدية الى الطريق العابر.

شكل (53) نهاية المنطقة الحدودية بين النعيمية(عجمان) و التخيل (الشارقة)

- **اسئلة الاستبيان**

يحتوي الاستبيان على أربعة اسئلة من خلالها نستطيع تحديد المشكلة واستنتاج الحلول التي من شانها انجاح خطة الباحث في الوصول الى نتائج ايجابية وعملية، حيث كانت الاسئلة كالتالي:

1. **أين تبرز مشكلة الازدحام المروري؟**

يهدف السؤال الى قياس مدى ملاحظة المجتمع لعمليات ادارة وتطوير البنية التحتية التي يستخدمها في مجريات حياته اليومية، ومدى الفرق في الاهتمام و السرعة في الاستجابة لمتطلبات تحسينها او صيانتها وذلك من خلال تصنيف البنية التحتية الى ثلاث فئات وهي المناطق الحدودية بين الامارات المختلفة حيث كثيرا ما تتداخل الطرق الحدودية مما يصعب معه تمييزها وذلك لاتصال المباني وتكامل الخدمات بين طرفي الطريق الحدودي ، والطرق في المناطق السكنية والتي يهتم بها سكان هذه المناطق وذلك لتلبية متطلبات وصول مركبات الخدمة المختلفة وتوفر الامن ، و منطقة وسط المدينة والتي يقصدها السكان بشكل شبه يومي اما لقضاء حوائجهم او للوصول الى مقر اعمالهم.

2. **هل تتم معالجة المشكلات المرورية بشكل سريع في المناطق الحدودية بين المدن الحدودية ؟**

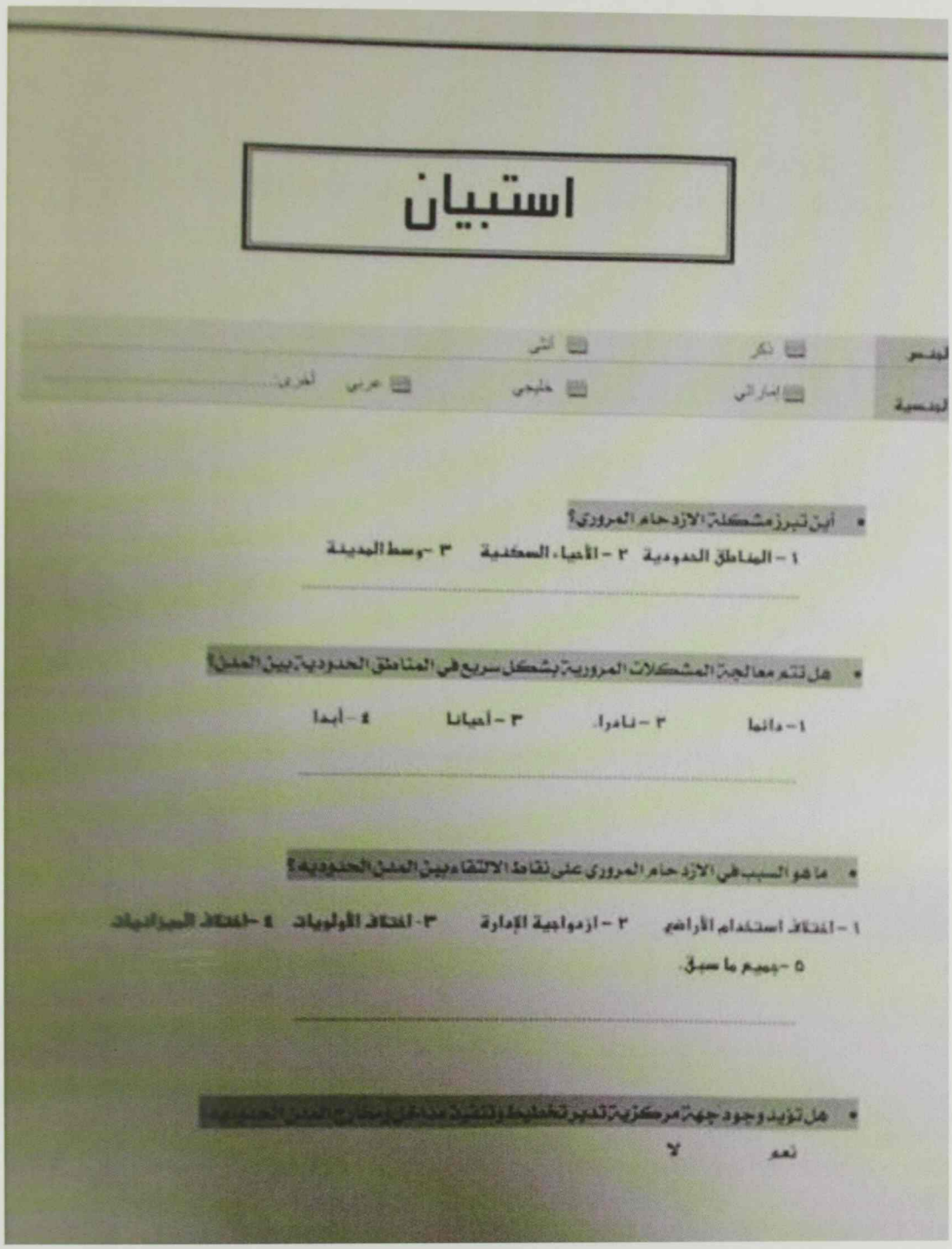
يهدف السؤال الى قياس رضا المجتمع من الجهة المعنية بادارة البنية التحتية بشكل عام و شبكات الطرق بشكل خاص من خلال جهودهم المبذولة لتطوير شبكات الطرق الحدودية والتي غالبا ما تؤرق السكان خلال تنقلهم بين المدن المتجاورة لغرض العمل او قضاء حاجاتهم اليومية خصوصا اذا ما عرفنا بان معظم سكان الامارات المتجاورة تربطهم علاقات عائلية و تجارية في المناطق المقابلة لمحل اقامتهم

3. **ما هو السبب في الازدحام المروري على النقاط الالتقاء بين المدن الحدودية؟**

كثرت التساؤلات من افراد المجتمع فيما يخص تطوير وتحسين انسيابية شبكات الطرق في مناطق التقاء الحدود بين الامارات المتجاورة، حيث لم تنفذ أكثر من 60% من وعود الجهات المسؤولة لاسباب متنوعة قد يعلمها البعض في حين يجهلها البعض الاخر حيث ما زالت مطالبات سكان امارتي عجمان والشارقة المقيمين على طرفي بوابة عجمان بضرورة رفع كفاءته مستمرة ولم تنفذ الى يومنا هذا مع العلم بأن هذه المطالبات مر عليها ما يزيد على عشرة أعوام.

ب - تصميم الاستبيان

تم تصميم الاستبيان بشكل بسيط بحيث يسهل على جميع فئات المجتمع بمختلف اعمارهم وثقافاتهم فهمه وذلك لتسهيل عملية الوصول للمشكلة ، حيث تمت صياغة مجموعة من الأسئلة من شانها تسهيل مهمة الباحث في استخلاص المعلومات المهمة والتي تلامس هدف البحث. شكل(43)



استبيان

الجنس ذكر أنثى

الجنسية إماراتي خليجي عربي أخرى.....

• أين تبرز مشكلة الازدحام المروري؟

١ - المناطق الحدودية ٢ - الأحياء السكنية ٣ - وسط المدينة

• هل تتم معالجة المشكلات المرورية بشكل سريع في المناطق الحدودية بين الدول؟

١ - دائما ٢ - نادرا ٣ - أحيانا ٤ - أبدا

• ما هو السبب في الازدحام المروري على نقاط الالتقاء بين الدول الحدودية؟

١ - اختلاف استخدام الأراضي ٢ - ازدواجية الإدارة ٣ - اختلاف الأولويات ٤ - اختلاف البرامج

٥ - جميع ما سبق.

• هل تؤيد وجود جهة مركزية تدير تخطيط وتنفيذ مداخل ومخارج المدن الحدودية

نعم لا

شكل (55) الاستبيان

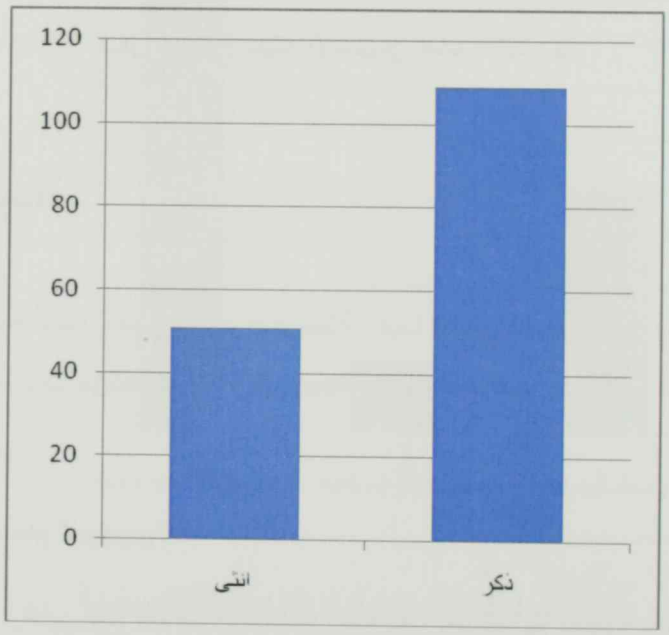
4.4 نتائج الدراسة الميدانية

4.4.1 احصائيات عينة الاستبيان

تم تطبيق الاستبيان على مجموعة مكونة من 160 شخص تختلف جنسياتهم واعمارهم ، بهدف معرفة اراء ومشاكل كل فئة وكل جنس ، كما تم مراعاة ان يكونوا من سكان المناطق الحدودية او ان يكونوا من المختصين في مجال المرور وهندسة الطرق كأعضاء اللجنة المرورية ورقباء السير ومهندسي الطرق في الجهات المسؤولة عن تطوير شبكات الطرق.

الجنس	ذكر	انثى
العدد	109	51
النسبة	0.68125	0.31875

جدول رقم (4) عينة الاستبيان حسب الجنس



شكل (56) عينة الاستبيان حسب الجنس

4. **هل تؤيد وجود جهة مركزية تدير تخطيط وتنفيذ مداخل ومخارج المدن الحدودية؟**

نظرا لطبيعة النظام الفيدرالي لدولة الامارات العربية المتحدة و انطلاقا من وجود جهات مختلفة تدير عملية تنفيذ البنية التحتية في الدولة ، فانه كان لابد من طرح هذا التساؤل حيث أن العلاقة والنفوذ لهذه الجهة الاتحادية غير واضحه، بالاضافة الى ضرورة الاستفادة من تجارب الدول الفيدرالية العريقة والتي سبقت دولة الامارات في هذا النوع من الاتحاد كالولايات المتحدة الامريكية وجمهورية المانيا الاتحادية.

ت - تطبيق الاستبيان

تم تطبيق الاستبيان على العينة المختارة بعدة وسائل منها مقابلة الأشخاص المستهدفين (أرباب المساكن) أو مقابلة أبناءهم وتوجيههم لأخذ الآراء من آباءهم بالاضافة الى المختصين في جهات العمل كالوزارات والبلدية و شرطة المرور باجمالي عدد 160 شخص.

ث - مشاكل تطبيق الاستبيان

هناك عدة مشاكل تمت مواجهتها خلال تطبيق الاستبيان أهمها:-

- حساسية الموضوع من حيث كونه يمثل الحديث عن مناطق حدودية مما يدفع بالكثيرين للمجاملة – ظنا منهم بانه لا يجوز الخوض في مثل هذه الأمور - وعدم نقل الواقع الذي يعايشونه بشكل يومي والذي يؤثر بدوره على صناعة القرار لدى القيادات العليا
- عدم احساس بعض السكان بحقيقة المشكلة لغيابه عن المنطقة لفترات طويلة نتيجة عمله في مناطق بعيده وبالتالي فهو يعود لمسكنه في العطلة الرسمية والتي يخف فيها الازدحام بشكل كبير

ج - تفريغ البيانات

يتم تفريغ البيانات في جداول و ايجاد علاقات نسبية بينها لتوضيح معاناة ومتطلبات شريحة المجتمع المستهدفة والتي تعكس متطلبات شريحة واسعة من المجتمع بمختلف احتياجاتهم وارتباطاتهم بالمناطق محل الدراسة .

ح - تحليل البيانات

يتم التحليل الإحصائي للبيانات التي تم استخلاصها من الاستبيان، وذلك على مرحلتين

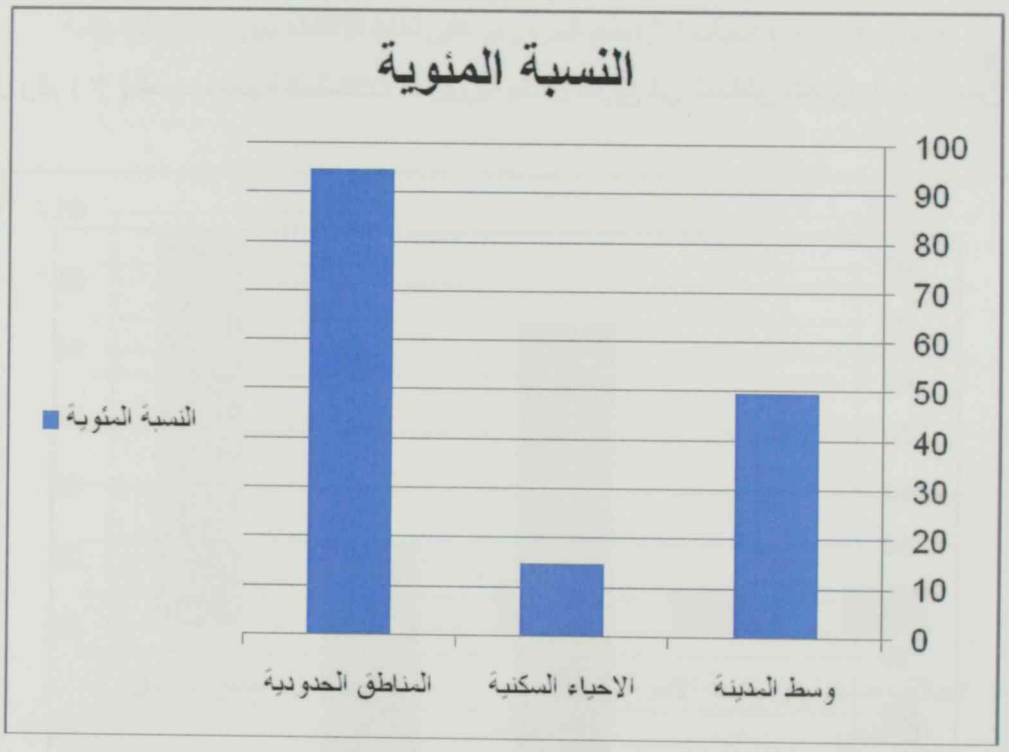
- المرحلة الوصفية:- تحديد نسب كل سؤال من الأسئلة.
- التحليل الإحصائي:- من خلال عمل رسومات توضيحية للنسب المئوية.

الازدحام معظم اوقات اليوم عند النقطة الحدودية العابرة للامارتين مع ايمانهم الكامل وثقتهم الكبيرة في تكامل وتواصل الجهات المعنية على المستويين المحلي والاتحادي بهذا الشان.

تطرق نائب القائد العام لشرطة عجمان والذي بدوره شارك في الاستبيان الى ما تعانيه دوريات الشرطة من صعاب لتسهيل انتقال الحركة المرورية بين نقاط العبور التي تفصل الامارات المتجاورة خصوصا أوقات الذروة، حيث أكد على طلب الشرطة اكثر من مرة بضرورة رفع كفاءة الانسيابية المرورية.

الاماكن	المناطق الحدودية	الاحياء السكنية	وسط المدينة
العدد	95	15	50
النسبة	59.375	9.375	31.25

جدول رقم (6) أماكن تركز الازدحامات المرورية



شكل (58) اماكن تركزالازدحامات المرورية

اماراتي	خليجي	عربي	اخرى
59	27	65	9
0.36875	0.16875	0.40625	0.05625

جدول رقم (5) عينة الاستبيان حسب الجنسية

شكل (57) عينة الاستبيان حسب الجنسية

4.4.2تفريغ البيانات

تضمن الاستبيان أربعة أسئلة تتعلق بموضوع الرسالة ، فيما يخص ادارة الطرق بين المدن في الاتحاد الفيدرالي، وكانت البيانات مؤكدة للمعاناة التي يعيشها المجتمع فيما يخص موضوع الرسالة، حيث جاءت البيانات كالتالي :

- **أين تبرز مشكلة الازدحام المروري؟**

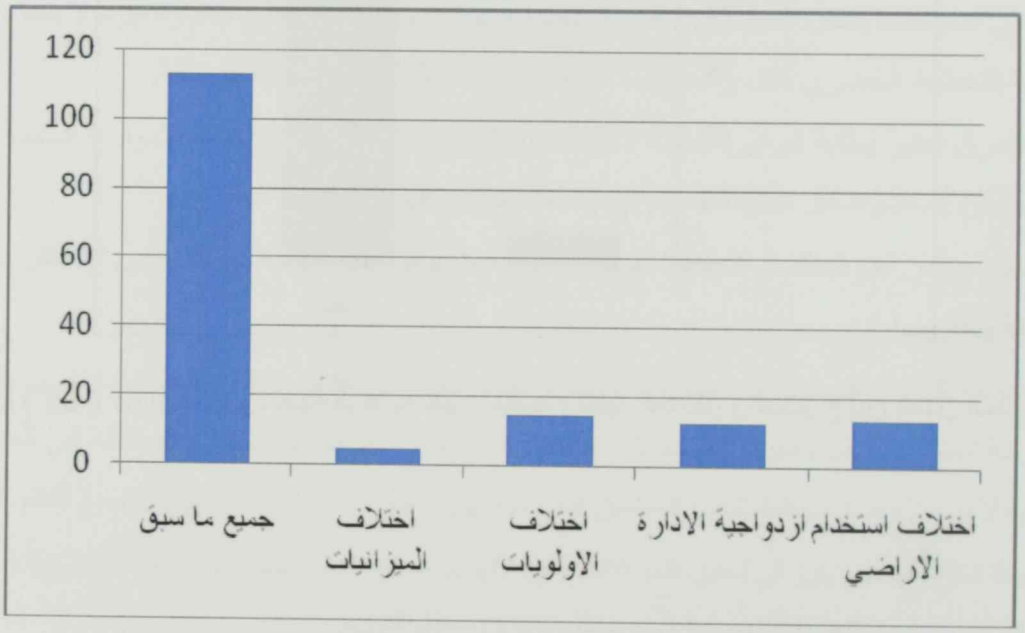
عبر59 % من العينة والذين يبلغ عددهم 95 شخص بمختلف تصنيفاتهم المهنية والعمرية عن معاناتهم المستمرة من الازدحامات المرورية التي تتركز في المناطق الحدودية بين امارتي عجمان والشارقة، كما ابدو استغرابهم من سلاسة الحركة المرورية على طرفي المنطقة الحدودية الفاصلة في حين انها شديدة

- **ماهو السبب في الازدحام المروري على نقاط الالتقاء بين المدن الحدودية؟**

اتفق 113 شخص وهم يمثلون 70% من عينة الاستبيان بان عوامل كثيرة تؤدي الى الازدحام المروري على نقاط الالتقاء بين المدن الحدودية كاختلاف استخدامات الاراضي و ازدواجية الادارة بالاضافة الى اختلاف الاولويات والموازنات ، في حين راى 8% بان الازدواجية في الادارة هي السبب و 8% رأو بان السبب هو اختلاف استخدامات الاراضي.

	اختلاف استخدام الاراضي	ازدواجية الادارة	اختلاف الاولويات	اختلاف الميزانيات	جميع ما سبق
العدد	14	13	15	5	113
النسبة	8.75	8.125	9.375	3.125	70.625

جدول رقم (8) أسباب الازدحام المروري على نقاط الالتقاء بين المدن الحدودية



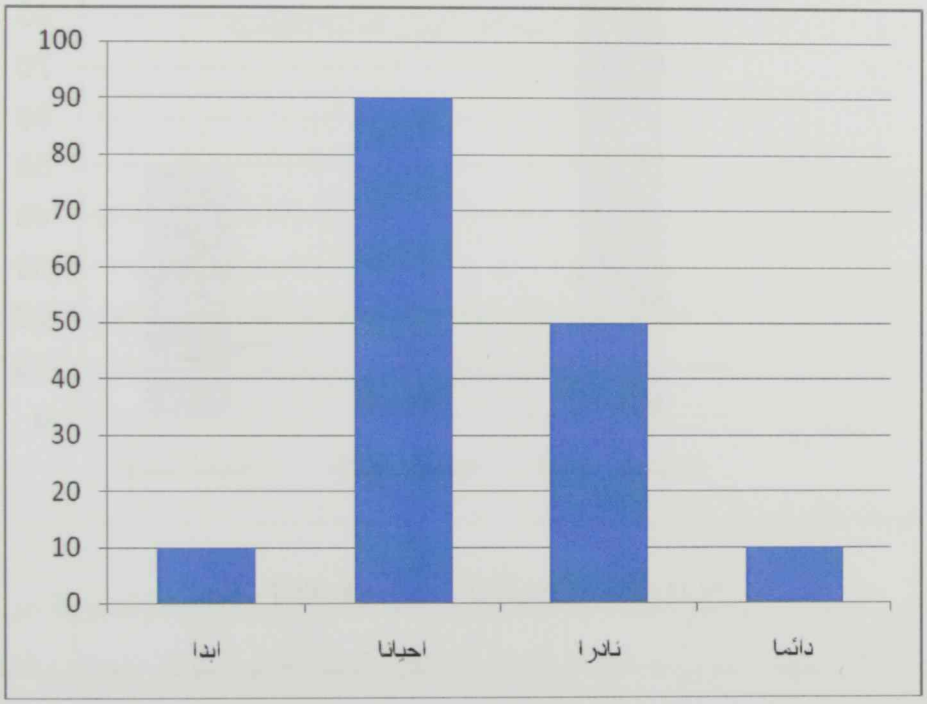
شكل (60) أسباب الازدحام المروري على نقاط الالتقاء بين المدن الحدودية

- **هل تتم معالجة المشكلات المرورية بشكل سريع في المناطق الحدودية بين المدن؟**

يتضح من الاجابات بان هناك اتفاق بوجود جهود لمعالجة المشكلات المرورية ، غير انها غير ممنهجة وغير كافية ولا تؤدي الغرض حيث اتفق 90 شخص والذين يمثلون ما نسبته 56% بان المعالجة السريعة لا تتم الا احيانا كما أبدو انزعاجهم من وجود رقيب سير في اوقات الذروة لتسيير الحجوم المرورية الكبيرة المتنقلة بين طرفي المداخل الحدودية والذي يعد دليلا واضحا وجازما لوجود مشكلة لابد من حلها خصوصا اذا ما عرفنا بان هذه الحال مستمرة منذ ما يزيد على خمسة اعوام في بعض المداخل و عشرة اعوام في مداخل اخرى، اما فيما يخص المعالجة السريعه بشكل دائم فلم تتجاوز ال 6% والذين شكلو 10 أشخاص فقط

2	دائما	نادرا	احيانا	ابدا
العدد	10	50	90	10
النسبة	6.25	31.25	56.25	6.25

جدول رقم (7) نسب معالجة المشكلات المرورية بشكل سريع في المناطق الحدودية بين المدن



شكل (59) نسب معالجة المشكلات المرورية بشكل سريع في المناطق الحدودية بين المدن

- **الخلاصة**

من خلال البحث في الجانبين النظري والذي ضم ثلاث ابواب حول أهمية شبكات الطرق في المدن و شبكات الطرق في دولة الامارت العربية المتحدة وادارة شبكات الطرق في الدول الفيدرالية والجانب العملي الذي ضم دراسة تطبيقه حول ادارة الطرق بين المدن في الاتحاد الفيدرالي في دولة الامارات العربية المتحدة والولايات المتحدة الامريكية وجمهورية المانيا الاتحادية كمقارنة، يمكننا الخروج بالعديد من النتائج والتوصيات، ويمكننا سردها كما يلي:-

- **النتائج**

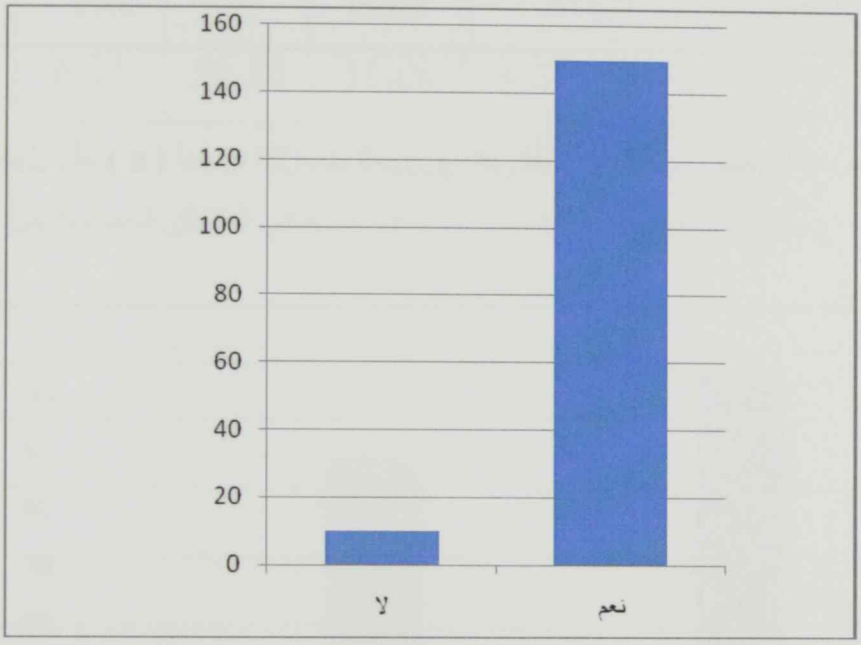
- أن شبكة الطرق فى المراكز الحضرية هي إحدى أهم العناصر المخططة فى التصميم الأساسى للمدينة، وتعلق عليها المراكز الحضرية أهمية كبيرة لأنها تضمن لها تحرك سكانها بيسر بين مواقع سكنهم وعملهم سواء من خارج المدينة وإليها أو ضمنها، كما أنها من إحدى العوامل المهمة التى تودى إلى زيادة الارتباط والتفاعل بين الامارات المختلفة في سبيل تحقيق التكامل والوحدة .
- أن قطاع النقل يعتبر احد أهم قطاعات التنمية الشاملة ، و يعتبر تخطيط النقل داخل المدن (أو مايسمى اصطلاحا بالنقل الحضري) قضية متعددة الجوانب وينظر إليه على اعتباره جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل وخصوصا في ما يخص التنقل بين الامارات المختلفة.
- ان الطرق تعتبر بمثابة شرايين المدينة لأنها تمدها بالحياة ، إضافة إلى ان شبكة الشوارع المدينة وما تتخذها من أنماط واشكال مختلفة تساهم في إعطاء الشكل والهوية للمدينة.
- ان النقل هو من اهم العناصر الحياتية اليومية للناس حيث يوفر لهم الحركة والانتقال بين الأماكن داخل المدينة وخارجها.
- ان حركة المرور هي دالة لاستعمالات الأرض الحضرية ، وان هناك علاقة وظيفية متبادلة بين عامل الحركة المتمثل بالنقل وبين الاستعمالات الأخرى للأرض المتمثلة بالنشاطات المختلفة في المدينة، وعليه لا بد من وضع مخطط شامل للمناطق الحدودية بين الامارات المختلفة لتحسين الوصع القائم .
- أن شبكة الطرق لها دور بارز في تحقيق النمو الاقتصادي، لأنها تساهم في ازدهار التجارة والأنشطة الاقتصادية وسهولة الحركة المرورية بين التجمعات العمرانية وبين مناطق الإنتاج ومناطق التوزيع.
- أنه لا بد من إعداد تخطيط جيد لقطاع النقل بحيث يرتبط ارتباطا وثيقا بخطط القطاعات الاقتصادية الأخرى.

- **هل تؤيد وجود جهة مركزية تدير تخطيط وتنفيذ المداخل والمخارج بين المدن الحدودية ؟**

كما يظهر من نتيجة السؤال بان هناك شبه اجماع على ضرورة تحويل المعابر الحدودية لجهة فيدرالية وذلك لايمانهم بقدراتها المالية بالاضافة ما ستوفره من سرعة في اتخاذ القرار.

	نعم	لا
العدد	150	10
النسبة	93.75	6.25

جدول رقم (9) هل تؤيد وجود جهة مركزية تدير تخطيط وتنفيذ المداخل والمخارج بين المدن الحدودية



شكل (61) هل تؤيد وجود جهة مركزية تدير تخطيط وتنفيذ المداخل والمخارج بين المدن الحدودية

- وضع المخطط العام لشبكات النقل بشكل عام والطرق بشكل خاص بهدف حجز حرم الطرق الدولية العابرة بحيث تكون تحت اشراف ومسؤولية الحكومة الاتحادية متمثلة في وزارة الأشغال العامة والاسكان.

- الاتفاق على استعمالات الأراضي على طرفي الطرق الفاصلة بين الامارات المتجاورة بما يحقق النظرة التكاملية لحكومة دولة الامارات العربية المتحدة

- دراسة الحجوم المرورية بشكل شمولي وليس على النطاق المحلي ، حيث أن بعض المشكلات القائمة حاليا تعدو لكون الجهات المحلية تدرس الحركة المرورية داخل الامارة ولا تابه بالحجوم العابرة لها.

- وضع خطط خمسية لانشاء طرق عابرة وداخل جديدة لكافة الامارات السبعة بما يخدم النموالسكاني والتطور العمراني لها.

- أن قطاع النقل يسهم إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموما وذلك من خلال تسهيل عملية الاتصال الاجتماعي بين المناطق النائية والمدينة.
- أن العلاقة بين المؤسسات الاتحادية والمحلية تتميز بقوتها ومنهجيتها الواضحه غير أن المطلوب في المرحلة القادمة بدء التنسيق في المراحل الأولية للتخطيط العام لجميع امارات الدولة وذلك بغية تحقيق التكامل المرجو.
- ان من الضروري تذويب المصالح المحلية في سبيل تحقيق مصلحة دولة الاتحاد ، حيث ان الاحتلال البريطاني كان حريصا على تشتيت الحدود بما يؤجج الخلافات بشكل مستمر ، غير ان حكمة قيادتنا الرشيدة حفظت البلاد و سمت بنظرتها و وحدتها فوق كل الحدود المحلية .
- ان المجتمع يلاحظ وبشكل جلي عدم وجود آلية واضحة وتبعية حقيقية للمعابر الحدودية مما يؤثر سلبا على تطور هذه المناطق
- ان الدولة تتكبد خسائر فادحة نتيجة الحوادث والتلوث الذي ينتج من الاختناقات المرورية عند المداخل الحدودية
- ان الدولة تتكبد خسائر مالية فادحة نتيجة عدم اشرافها على مشروعات النقل بين الامارات المختلفة منذ الخطوات التخطيطية الاولى، حيث تضطر لرفع سقف الموازنات للحصول على الانسيابية المطلوبة ضمن الوضع القائم حينها
- ان الوضع القائم على مستوى ادارة شبكات الطرق في الدولة لا يخدم الخطة التكاملية التي تتبناها حكومة دولة الامارات العربية المتحدة

• التوصيات

وبعد الدراسة النظرية والعملية يمكننا الخروج بعدة توصيات مهمة، حيث يمكن للقائمين على ادارة شبكات النقل استكمال الدراسات اللازمة والخروج بفوائد أخرى غير توفير انسيابية الحركة المرورية فقط:-

- تشكيل لجنة على مستوى الامارات السبعة و باشراف الحكومة الاتحادية من المختصين في مجال ادارة الطرق لدراسة نقاط الضعف وتوفير كافة الامكانيات والصلاحيات بهدف تطوير القوانين واللوائح والنظم التي من شانها البت في اي اشكال مستقبلا

- اخذ عينات من المشكلات القائمة حاليا بين الامارات ذات العمران المتصل ودراستها وايجاد الحلول المناسبة لها بما يحفظ لكل امارة حقوقها على أن تغلب المصالح العامة على المصالح المحلية

13. خالد محمد القاسمي، التاريخ السياسي الاجتماعي لدولة الامارات، الجزء الثاني، المكتب الجامعي الحديث،الاسكندرية،1998.
14. عبد الرحيم عبد اللطيف الشاهين، نظام الحكم و الإدارة في الإمارات العربية المتحدة،مطبعة جلفار، راس الخيمة ،1997.
15. عبد الحفيظ محمد مشتاق،التحضير وتأثيره على القيم والاتجاهات الدينية في مجتمع دولة الإمارات العربية المتحدة، موسسه دار الفكر الجديدة للطباعة والنشر،ابوظبي،1999.
16. علي حسين الحمداني، دولة الإمارات العربية المتحدة نشأتها وتطورها،مكتبة المعلا،الكويت،1986.
17. ناصر حسين العبودي، دراسات في آثار وتراث دولة الامارات،المجمع الثقافي مؤسسة الثقافة والفنون،ابوظبي،1990.
18. محمد عبدالجليل الفهيم، من المحل إلى الغنى - قصة أبوظبي ، مركز لندن للدراسات العربية -
19. بلدية دبي، انجازات بلدية دبي 85-1994،دبي،1985.
20. الديوان الأميري بالشارقه، الشارقة خلال خمسة عشر عاما 1974-1988 ، مطابع البيان التجارية،دبي، 1990.
21. وزارة الاعلام والثقافة ، الامارات حقائق وأرقام73-1984، مركز التوثيق الاعلامي،1985.
22. د. محمد أحمد الرويثي: شبكة الطرق البرية في منطقة المدينة المنورة "دراسة جغرافية تحليلية"، لجنة البحث والترجمة، جامعة الكويت، شوال 1412هـ- أبريل 1992م، ص3.
23. هبه فاروق القباني، المدينة(التعريف والمفهوم والخصائص)دراسة المجمعات الحضرية في سورية،2007
24. (مجلة تشييد، العدد 70، 2011)

قائمة المصادر والمراجع

المصادر والكتب العربية:

1. د . محمد توفيق سالم ، هندسة النقل والمرور - دار الراتب الجامعية 1985
2. د . خليل احمد ابو أحمد ، التصميم والتخطيط الهندسي للطرق الحضرية والخلوية - دار الراتب الجامعية .
3. د. زين العابدين علي ،مبادئ تخطيط النقل الحضري – دار صفاء للنشر والتوزيع – عمان الأردن 2000 م .
4. فهد بن خالد الفوزان ، قطاع النقل ودوره في التنمية الاقتصادية - بحث منشور على موقع الأنترنيت على الرابط التالي :

http://www.suhuf.net.sa/2001jazhd/jun/26/ec.htm

5. د . حيدر كمونة،أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية - بحث منشور على موقع جريدة المدى على الرابط التالي :

http://www.almadapaper.com/sub/06-405/p19.htm

6. م . محمد محسن سيد ، بعض سمات حركة المرور وآثارها – بحث منشور على موقع شبكة التخطيط العمراني على الرابط التالي :

http://www.araburban.net/author/muhammed.html

7. عبد الرزاق عباس حسين ، جغرافية المدن ، مطبعة اسعد ، بغداد ، 1977.
8. كايد أبوصبحة ، جغرافية المدن ، ط1، دار وائل ، عمان ، 2003.
9. محمد مدحت جابر ، جغرافية العمران الريفي والحضري ، ط1، القاهرة ، 2003.
10. عوض يوسف الحداد، الطرق الفردية وشبكات النقل،دراسة كمية وتطبيقية في جغرافية النقل،1997.
11. وليام و. هاي، مقدمة في هندسة النقل - / ترجمة د. سعيد عبد الرحمن القاضي د. أنيس عبد الله التنير - مطابع جامعة الملك سعود 1999
12. خالد محمد القاسمي، التاريخ السياسي الاجتماعي لدولة الامارات العربية المتحدة 1945-1991، الجزء الاول، المكتب الجامعي الحديث،الاسكندرية،1998.

المواقع الالكترونية:

1. http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Mnfsia15/UrbanSocie/sec01.doc_cvt.htm
2. http://www.dot.ca.gov/hq/paffairs/faq/faq53.htm
3. http://www.mopw.gov.ae
4. http://www.mopw.gov.ae/ar-sa/AboutMoPW/Pages/AboutTheMinistry.aspx
5. http://www.mopw.gov.ae/arsa/AboutMoPW/Pages/AboutTheMinistry.aspx
6. http://dot.abudhabi.ae/ar/
7. http://www.rta.ae/wpsv5/wps/portal/About?SwitchToLatestLocale=true
8. http://www.pwsd.rak.ae/index.php?option=com_content&view=article&id=251&Itemid=353
9. http://www.photius.com/countries/germany/economy/germany_economy_transportation.html
10. http://www.economypoint.org/f/federal-institution-for-roads.html#
11. http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/germany/index_e.html
12. http://gl.berlin-brandenburg.de/ueber/index.en.html

المصادر الأجنبية

1. Dimitriou, H. "Transport Planning for Third World Cities", Routledge, London and New York. (1990).
2. Northam Ray M.Urban Geography 2nd -ed, John Wiley & Sons, Inc. New York, 1975.
3. Pederson, E.O, "Transportation in Cities", Pergamon Press offices, Newyork, USA. 1980.
4. Adams, p., Network Topologies and Virtual Place. Annals of the A. A. G.,
5. Alme, Vieent perpillon: Human Geography, Longmans, 1964, P.128.
6.

الملاحق

ملحق (1) مقطع عرضي لشارع حر

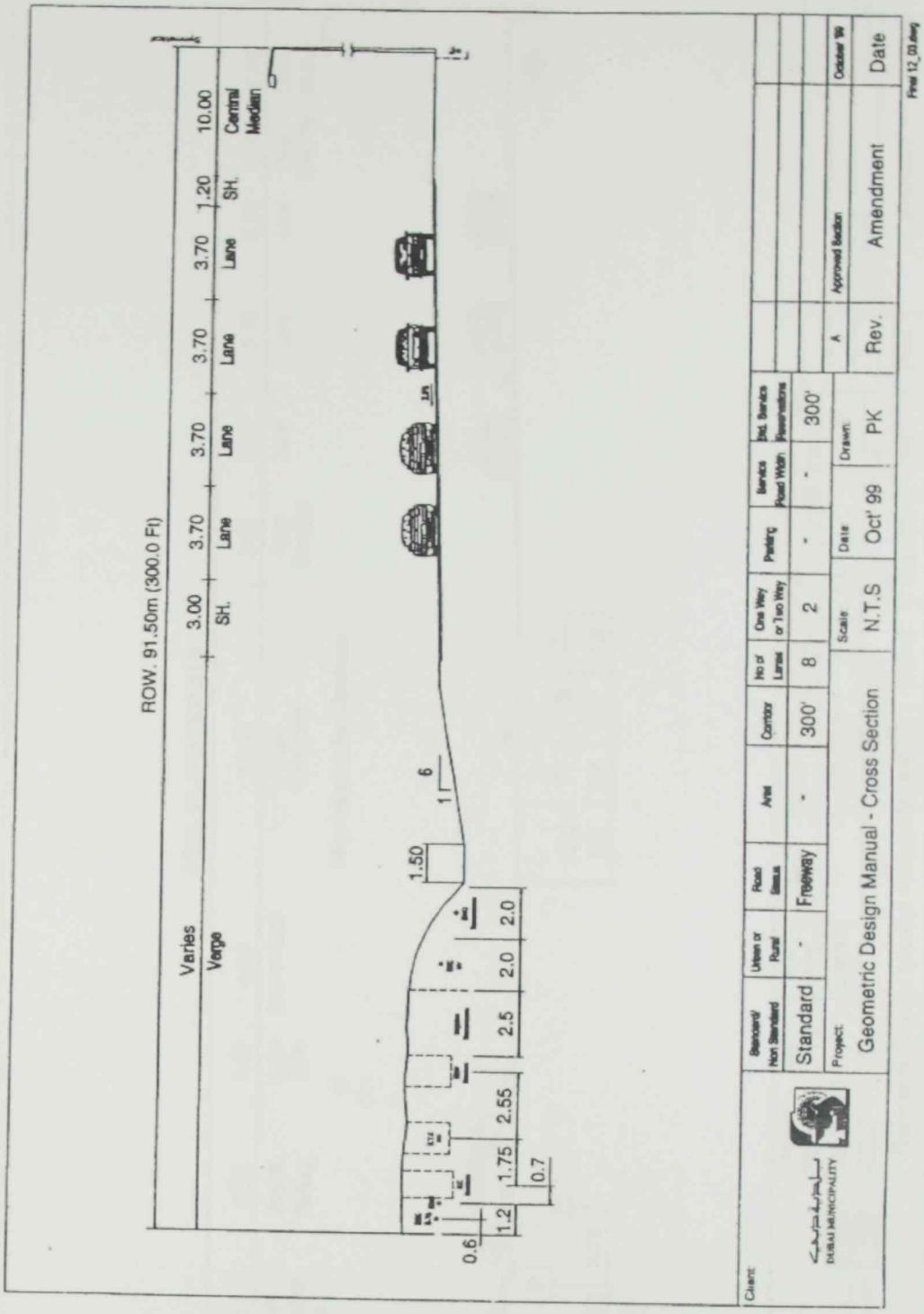
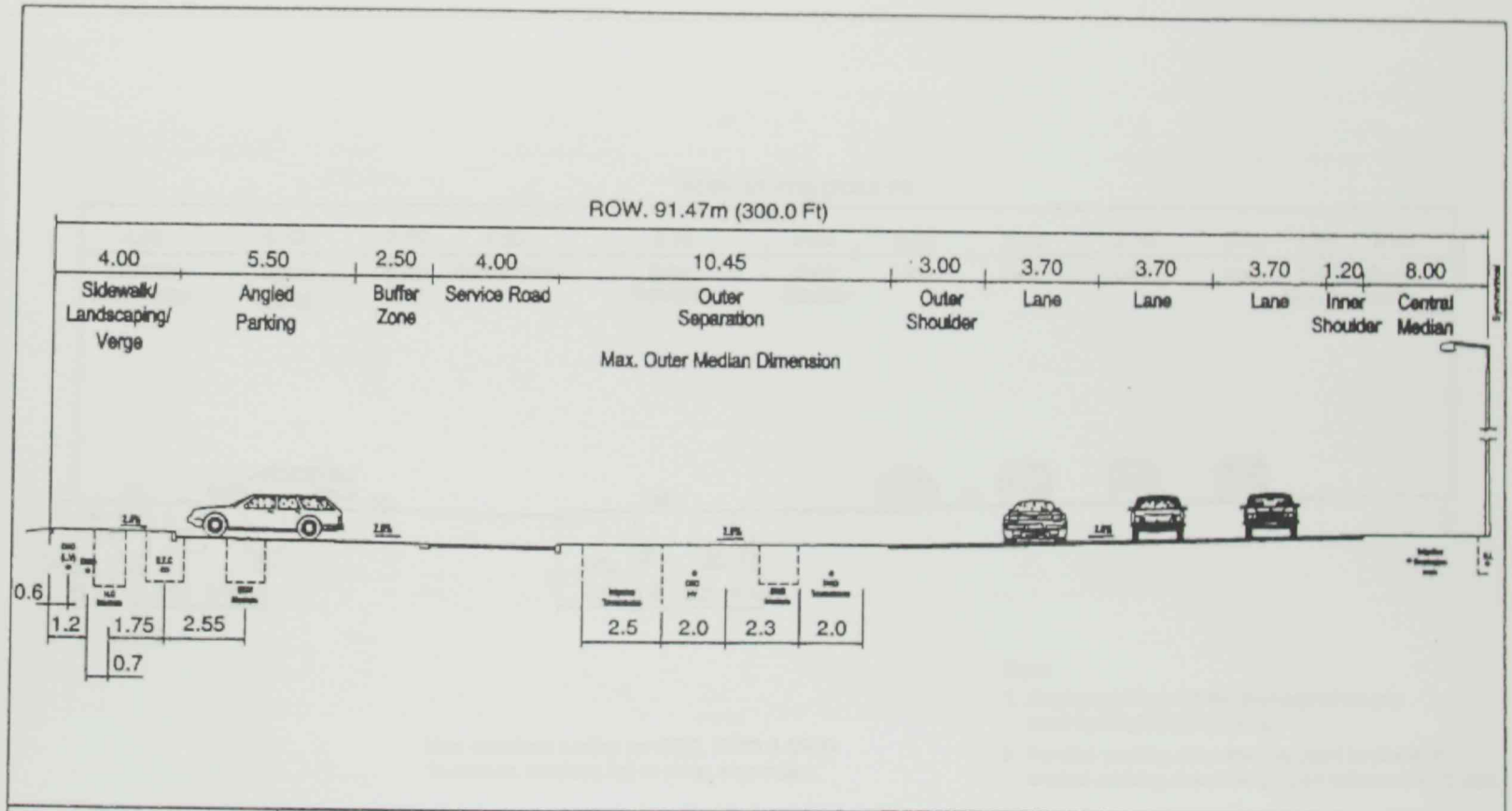


Figure 12.3 : Two way, eight lane Freeway (Row 300')

ملحق(2)



Client:

DUBAI MUNICIPALITY

Standard/ Non Standard	Urban or Rural	Road Status	Area	Corridor	No of Lanes	One Way or Two Way	Parking	Service Road Width	Std. Service Reservations
Standard	-	Express	-	300'	6	2	AA	-	300'

Project: Geometric Design Manual - Cross Section

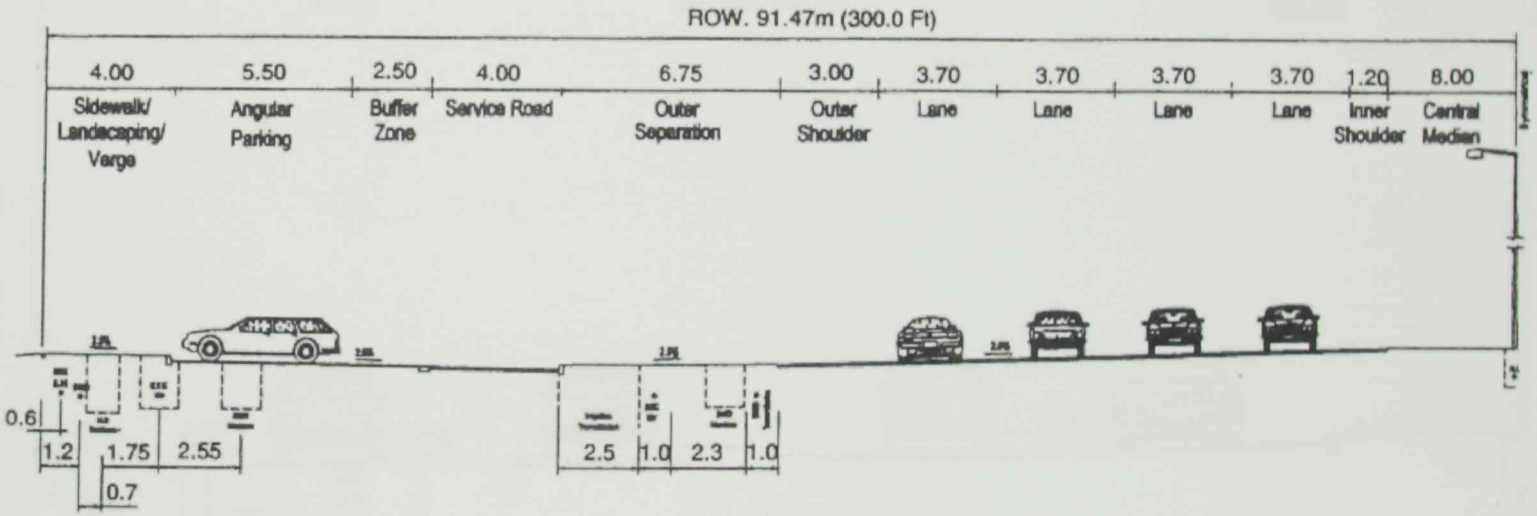
Scale: N.T.S

Date: Oct '99

Drawn: PK

Rev.	Amendment	Date
A	Approved Section	October '99

ملحق(3)



Non standard widths for DEC, DWD & SWD to ensure services fall in outer separation.

Note:

1. Angled parking will be interrupted as per road lighting requirements.
2. Parallel parking may also be used in place of angled parking depending upon adjacent land use.

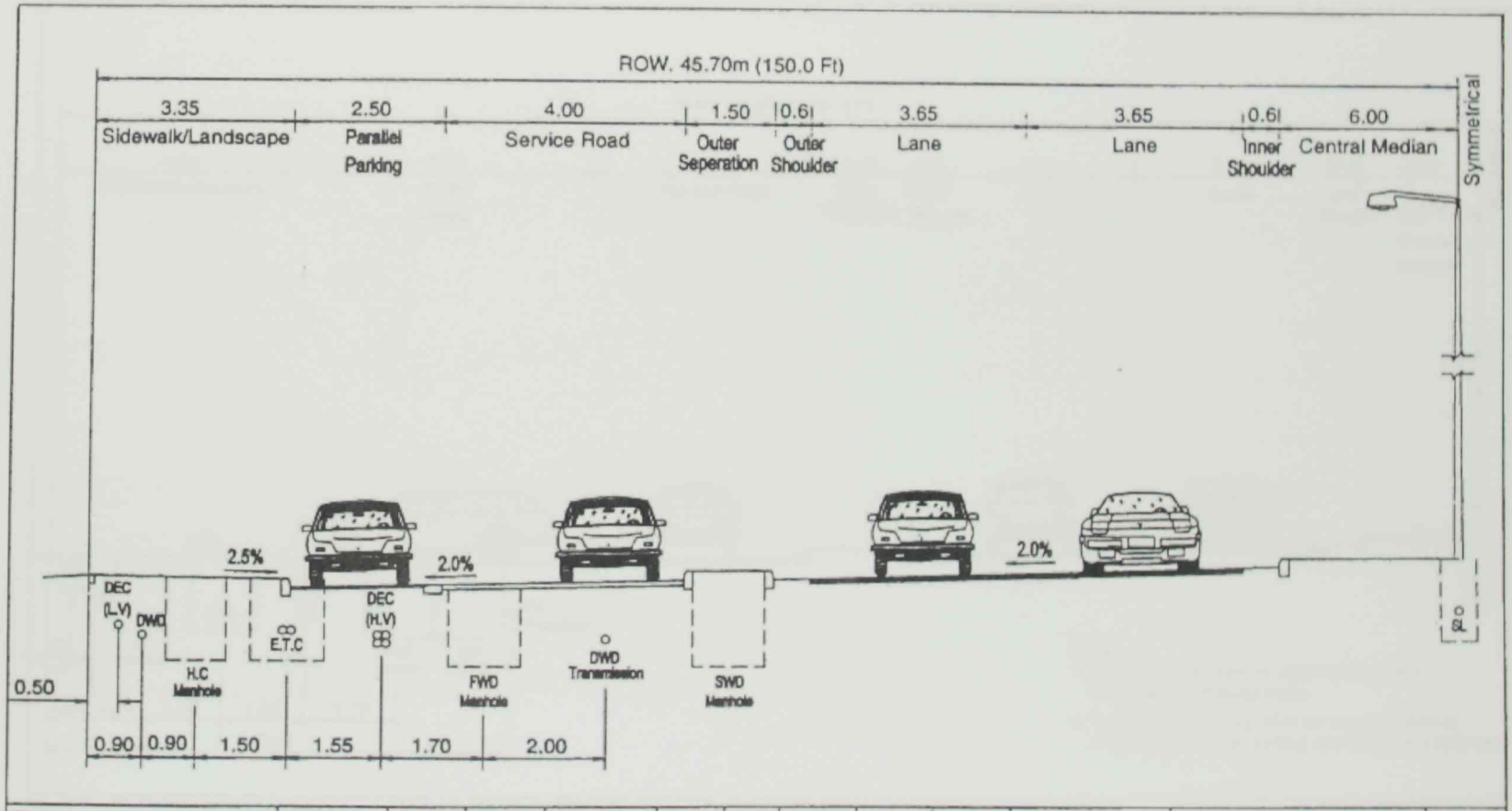
Client: DUBAI MUNICIPALITY

Standard/ Non Standard	Urban or Rural	Road Status	Area	Corridor	No of Lanes	One Way or Two Way	Parking	Service Road Width	Std. Service Reservations
Standard	-	Express	-	300'	8	2	AA	-	300'

Project:	Scale:	Date:	Drawn:
Geometric Design Manual - Cross Section	N.T.S	Oct '99	PK

Rev.	Amendment	Date
A	Approved Section	October '99

ملحق(4)



Client: بلدية دبي DUBAI MUNICIPALITY

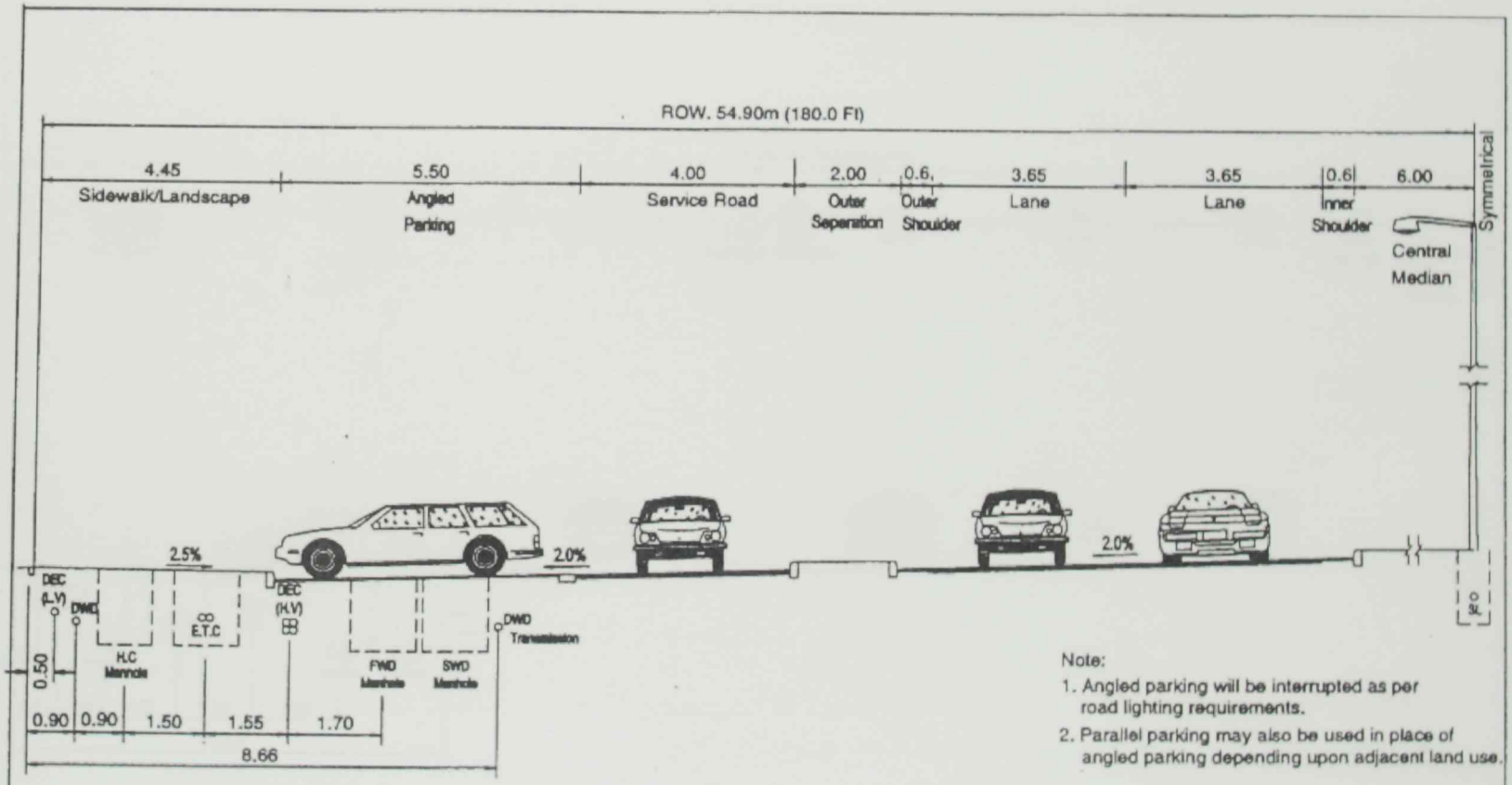
Standard/ Non Standard	Urban or Rural	Road Status	Area	Corridor	No of Lanes	One Way or Two Way	Parking	Service Road Width	Std. Service Reservations
Standard	Urban	II Arterial	Res/Comm	150'	4	2	PP	4.0m	120'

Project: Geometric Design Manual - Cross Section

Scale: N.T.S | Date: Oct '99 | Drawn: PK

Rev.	Amendment	Date
A	Approved Section	October '99

ملحق(5)



Note:

1. Angled parking will be interrupted as per road lighting requirements.
2. Parallel parking may also be used in place of angled parking depending upon adjacent land use.

Client: بلدية دبي DUBAI MUNICIPALITY

Standard/ Non Standard	Urban or Rural	Road Status	Area	Corridor	No of Lanes	One Way or Two Way	Parking	Service Road Width	Std. Service Reservations
Standard	Urban	II Arterial	Res/Comm	180'	4	2	AA	4m	120'

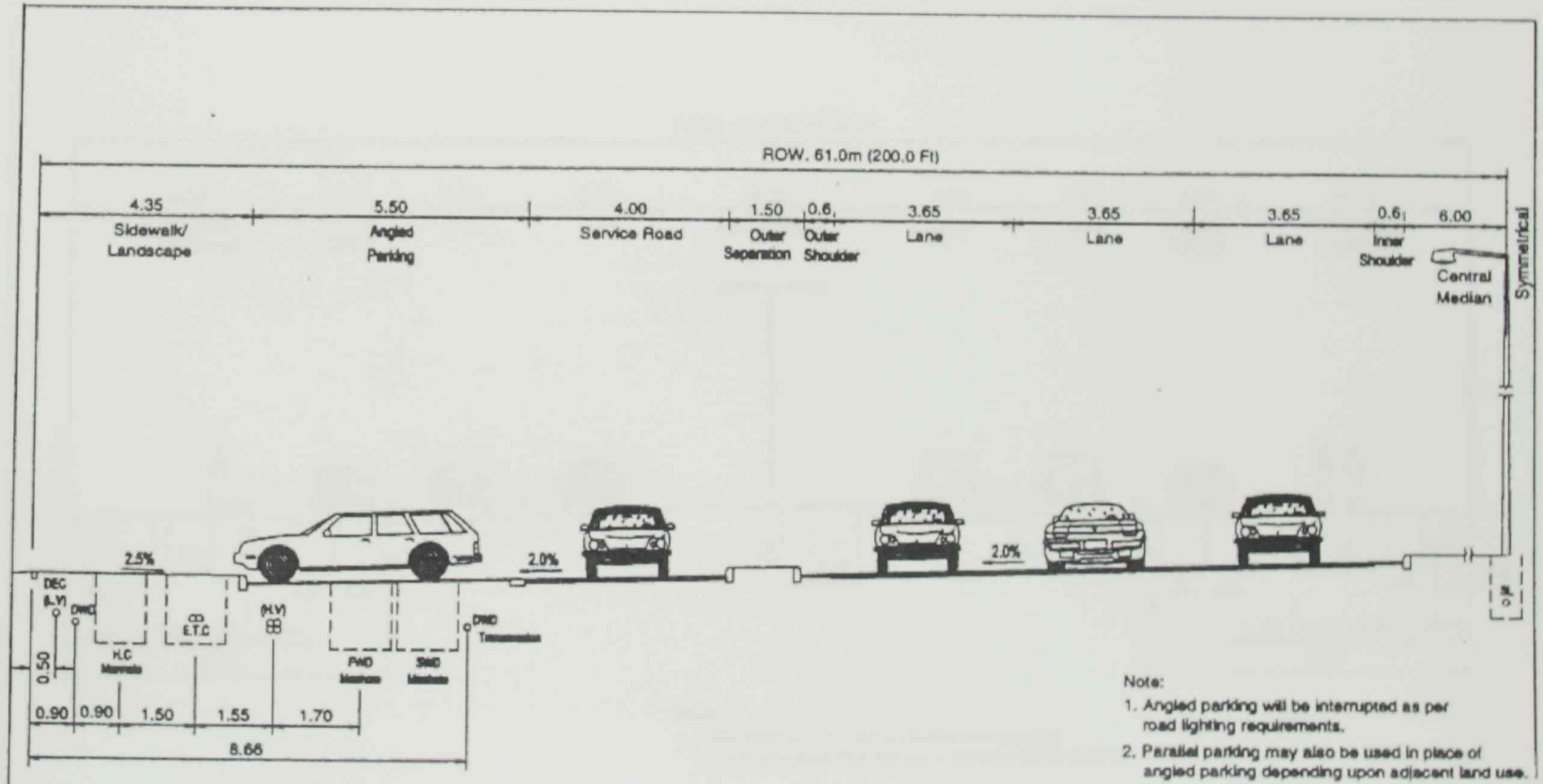
Project: Geometric Design Manual - Cross Section

Scale: N.T.S | Date: Oct '99 | Drawn: PK

Rev.	Amendment	Date
A	Approved Section	October '99

Final 11 00 dwg

ملحق(6)



Client:

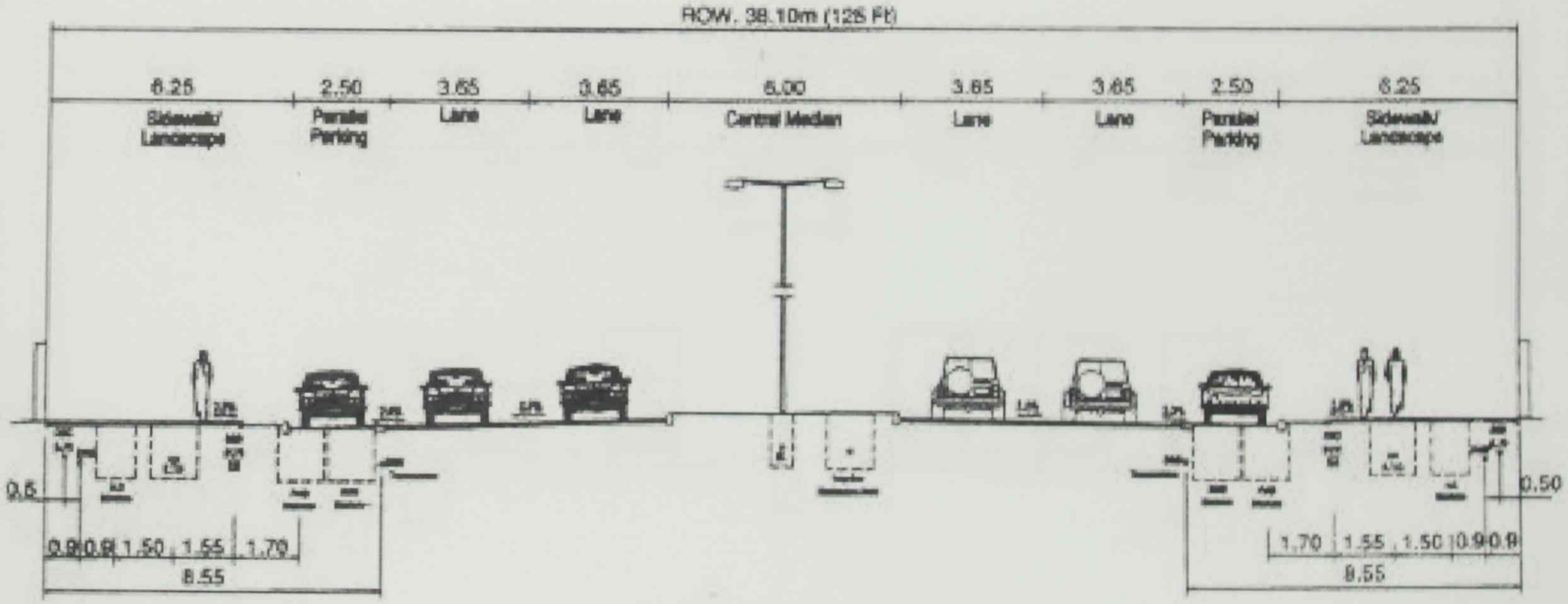
DUBAI MUNICIPALITY

Standard/ Non Standard	Urban or Rural	Road Status	Area	Corridor	No of Lanes	One Way or Two Way	Parking	Service Road Width	Std. Service Reservations
Standard	Urban	II Arterial	Res/Comm	200'	6	2	AA	4m	120'

Project:	Scale:	Date:	Drawn:
Geometric Design Manual - Cross Section	N.T.S	Oct '99	PK

Rev.	Amendment	Date
A	Approved Section	October '99

ملحق(7)

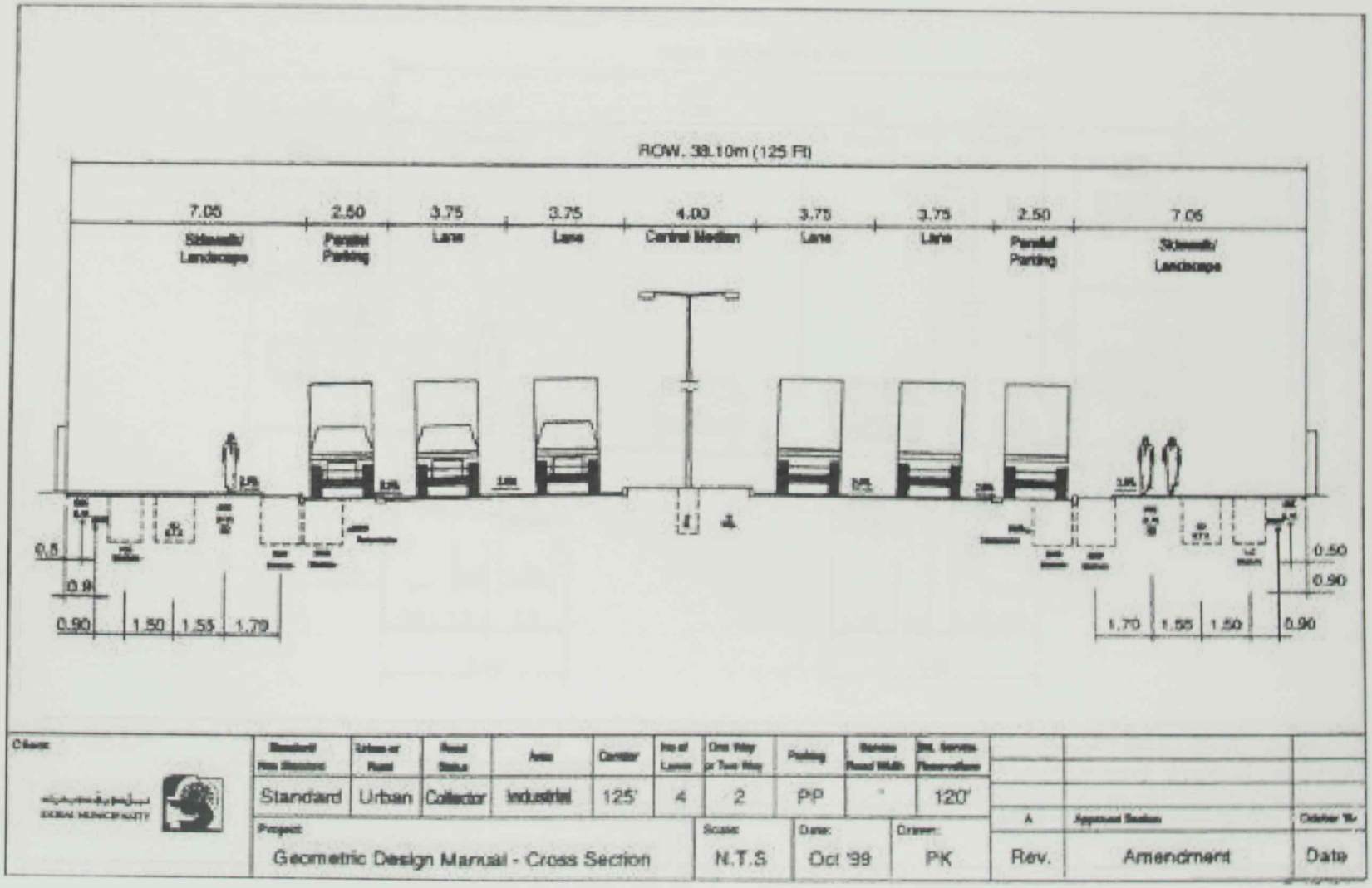


Note:
1. SWD, FWD & DWD Moved 0.45m from standard position to ensure they remain under sidewalk or parking

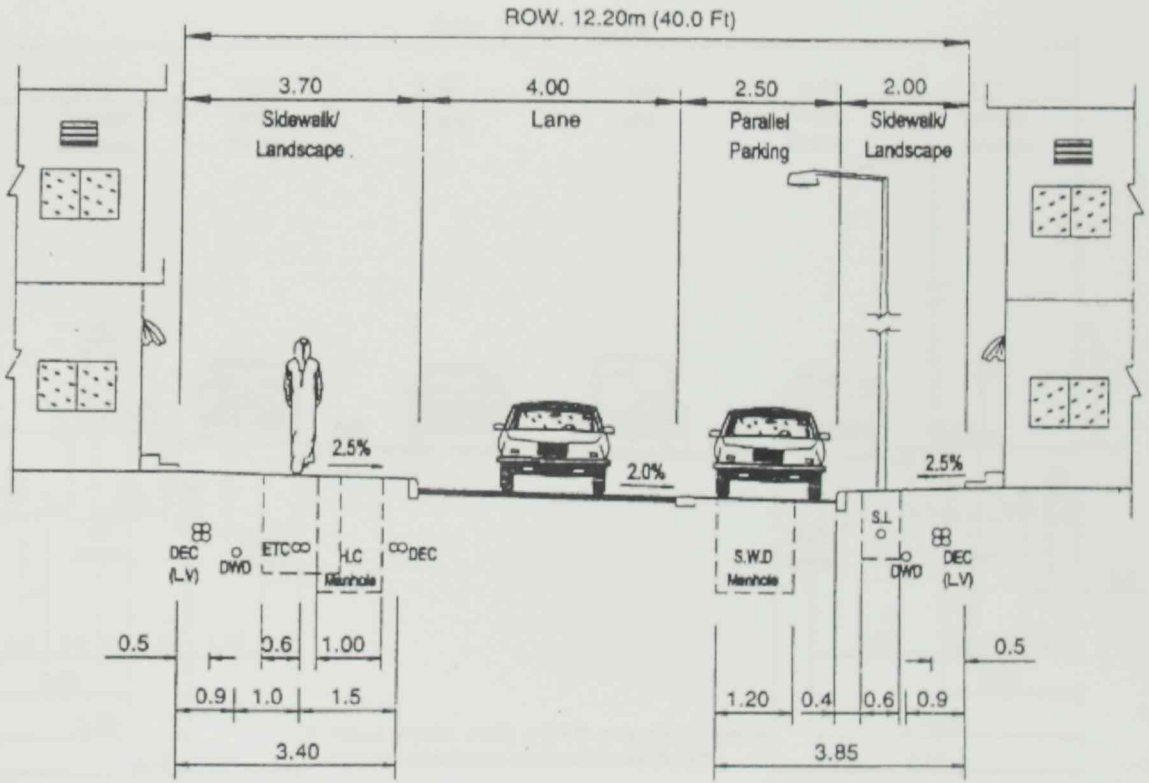
Client:	Standard/ Non Standard	Urban or Rural	Road Status	Area	Carriage	No of Lanes	One Way or Two Way	Parking	Service Road Width	Bld. Service Reservations			
DUBAI MUNICIPALITY	Standard	Urban	Collector	Residential / Commercial	125'	4	2	PP	-	120'			
	Project: Geometric Design Manual - Cross Section				Scale: N.T.S		Date: Oct '99		Drawn: PK		A Rev.	Approved Section Amendment	Checked Date Date

Final 10 04.dwg

ملحق(8)


ROW. 38.10m (125 Ft)
7.05
Sidewalk/ Landscape
2.50
Parallel Parking
3.75
Lane
3.75
Lane
4.00
Central Median
3.75
Lane
3.75
Lane
2.50
Parallel Parking
7.05
Sidewalk/ Landscape
0.5
0.9
0.90
1.50
1.55
1.70
1.70
1.55
1.50
0.90
0.50
0.90
Owner:
Standard
Urban
Collector
Industrial
125'
4
2
PP
120'
Project:
Geometric Design Manual - Cross Section
Scale:
N.T.S
Date:
Oct '99
Drawn:
PK
A
Rev.
Amendment
Date

ملحق(9)



Standard/ Non Standard	Urban or Rural	Road Status	Area	Corridor	No of Lanes	One Way or Two Way	Parking	Service Road Width	Std. Service Reservations
Standard	Urban	Local	Residential/ Commercial	40'	1	1	PP	-	40'

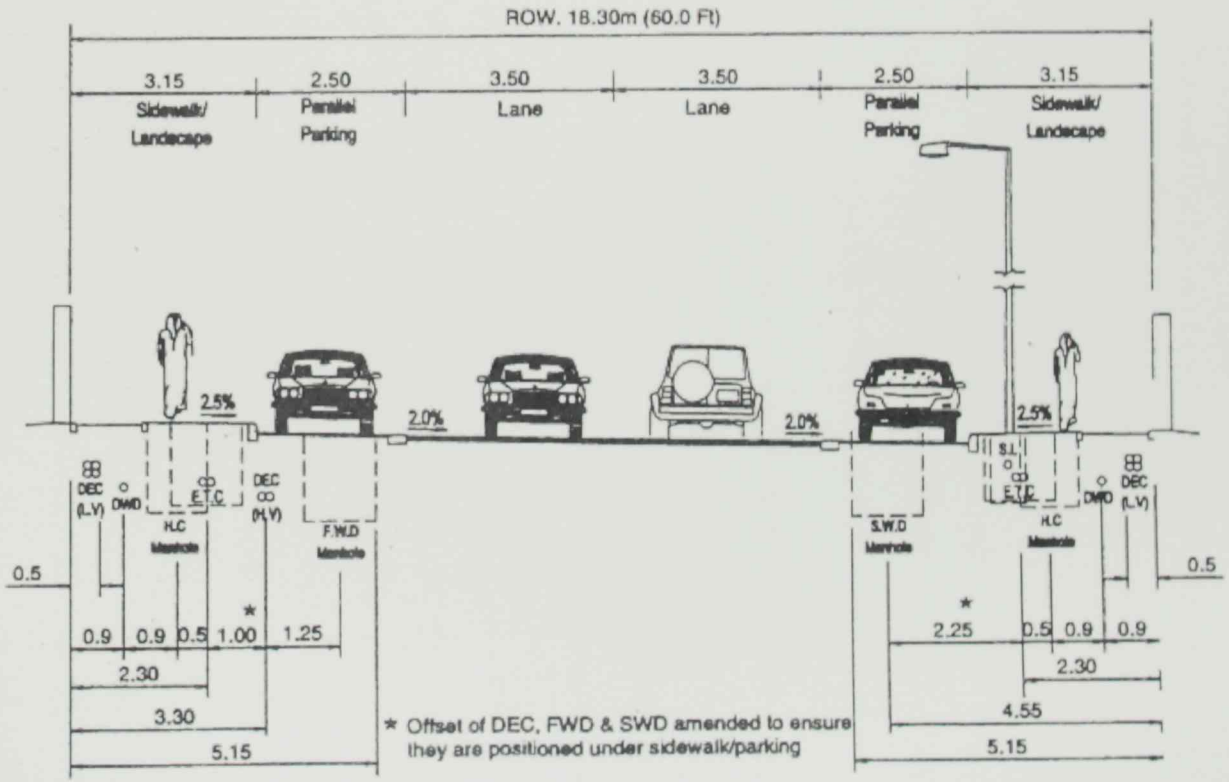
Project: Geometric Design Manual - Cross Section

Scale: N.T.S | Date: Oct '99 | Drawn: PK

Rev.	Amendment	Date
A	Approved Section	October '99

DUBAI MUNICIPALITY

Final 9_2a.dwg



Client:

DUBAI MUNICIPALITY

Standard/ New Standard	Urban or Rural	Road Status	Area	Corridor	No of Lanes	One Way or Two Way	Parking	Service Road Width	Std. Service Reservations
Standard	Urban	Local	Residential/ Commercial	60'	2	2	PP	-	60'

Project: Geometric Design Manual - Cross Section

Scale: N.T.S

Date: Oct '99

Drawn: PK

Rev.	Amendment	Date
A	Approved Section	October '99

questions was distributed to the residents of those areas on both sides of the entrance under consideration and passing specializes in problems affecting the border crossing in terms of traffic congestion and the interest of the party responsible for maintenance and increase efficiency and what about managing such crossing by central department under federal umbrella

Summary:

The aim of this thesis is to discuss the management of infrastructure in the federal union specially the road entrances between neighboring states. To understand how important is it on the social and economic development, to measure how easy to reach the deferent part of city within reasonable period. The hierarchy of the road networks in the city.

Second chapter describe the Arab Emirates before the union and the different scenarios till it's become United Arab Emirates, the relations between different emirates within union, political systems within emirate itself and in the federal level, social and economic systems.

The care was taken in deferent level to build best road network ever cause the governor know very well the benefit of having modern roads, the federal authorities responsible for highways and the border roads between emirates while the local authorities responsible for internal roads within emirate border.

Third chapter compare the road network management in two of the best federal countries in this field. United State of America had one of the tallest road network in the world which managed by local and federal authorities in harmony. Federal Republic of Germany is one of the greatest industrial countries in Europe that's gives the road network high importance to link factories with ports easily. Both of Germany and USA have a great experience in road network management which should be understood from United Arab Emirates road authorities to solve the current problems and to avoid any future miss coordination.

Forth chapter is about field study of the entrances to roads border between two neighboring through personal interviews with specialists and officials from relevant departments and a questionnaire contains several

Engineer: Mohammed Ahmed Abdulrazaq Yousuf Al Awadh
Date of Birth: 22/05/1981
Nationality: Emarati
E-mail: engineer2222@gmail.com
Phone: 00971555811811
Address: P.O.Box:15600 – Ajman- united Arab Emirates
Registration Date: 01/10/2009
Awarding Date: / /
Degree: Master
Department: Architecture

Supervisors: Prof. Dr. Mootaz Mohammed Farid

Examiners: Prof. Dr. Nasamat Abdel Kader
Prof. Dr. Mootaz Mohammed Farid
Prof. Dr. Hussein Moustafa Sabry El. Shanawany
Prof. of Architecture- The Building Technology
Faculty of Engineering- Zagazig University

Title of Thesis: Road Networks Management in the Federal Cities (Entrance and Exits in Ajman)

Key Words: (Road management- Federal roads)

Summary:

The aim of this thesis is to discuss the management of infrastructure in the federal union specially the road entrances between neighboring states. To understand how important is it on the social and economic development, to measure how easy to reach the deferent part of city within reasonable period. Compare the road network management in two of the best federal countries in this field. United State of America had one of the tallest road network in the world which managed by local and federal authorities in harmony. Federal Republic of Germany is one of the greatest industrial countries in Europe that's gives the road network high importance to link factories with ports easily. Both of Germany and USA have a great experience in road network management which should be understood from United Arab Emirates road authorities to solve the current problems and to avoid any future miss coordination.

Road Networks Management in the Federal Cities (Entrance and Exits in Ajman)

By:

Eng / Mohammed Ahmed Abdulrazaq Yousuf Al Awadhi

A Thesis submitted to the
Faculty of Engineering at Cairo University
In partial fulfillment of the
Requirements For the Degree of
Master of Science
In Architecture - Urban Design and communities Development

Approved by the
Examining committee:

Prof Dr: **Nasamat Abdel Kader**.....**(Member)**
Professor of Architecture, Faculty of engineering, Cairo University

Prof Dr: **Mootaz Mohamed Farid** .....**(Supervisor)**
Professor of Architecture, Faculty of engineering, Cairo University

Prof Dr: **Hussein Moustafa Sabry El. Shanawany**.....**(Member)**
Prof. of Architecture, The Building Tochnology, Faculty of engineering, Zagazig University

Faculty of Engineering, Cairo University
Giza, Egypt
2012

Road Networks Management in the Federal Cities (Entrances and Exits in Ajman)

By:
Eng / Mohammed Ahmed Abdulrazaq Yousuf Al Awadhi

A Thesis submitted to the
Faculty of Engineering at Cairo University
In partial fulfillment of the
Requirements For the Degree of
Master of Science
In Architecture - Urban Design and communities Development

Under Supervision of
Prof: **Mootaz Mohamed Farid**
Professor of Architecture
At Faculty of engineering, Cairo University

Faculty of Engineering, Cairo University
Giza, Egypt
2012

Date Due

Road Networks Management in the Federal Cities (Entrances and Exits in Ajman)

By:
Eng / Mohammed Ahmed Abdulrazaq Yousuf Al Awadhi

A Thesis submitted to the
Faculty of Engineering at Cairo University
In partial fulfillment of the
Requirements For the Degree of
Master of Science
In Architecture - Urban Design and communities Development

Faculty of Engineering, Cairo University
Giza, Egypt
2012