

نحو تطوير مدن عربية أكثر إنسانية وملانمة للأطفال واليافين¹

د. جمال محمود حامد

رئيس قسم التخطيط العمراني والتصميم الحضري
ونائب عميد كلية العمارة ، جامعة الخرطوم، السودان.

ملخص

تلاشت في المدن العربية الجديدة، وفي الامتدادات الحديثة من المدن القديمة، الحارة التقليدية التي كانت وعاء لعلاقات اجتماعية حميمة بين سكانها، والتي كانت تتيح للأطفال مكاناً آمناً للعب والحركة على مرأى من سكان الحارة. وبتلاشي الحارة التقليدية فقدت العديد من مظاهر التآلف الاجتماعي والنواحي الإنسانية في المدن العربية. وبصفة عامة، يمكننا القول أن الغالبية العظمى من الأحياء السكنية الحديثة في المدن العربية ليست صديقة للأطفال، نظراً لسيادة السيارات فيها، ونظراً لأن مصممها لم يضعوا احتياجات الأطفال للعب والتواصل الاجتماعي الأمن في الاعتبار عند تخطيط تلك الأحياء، وبالتالي فإن الأطفال، الذين يشكلون غالبية السكان في المجتمعات العربية، هم أكثر المتضررين من غياب السمة الإنسانية في المدينة المعاصرة، حيث اقتصر مجال حركتهم في نطاق ضيق لا يتعدى المدرسة والبيت في أغلب الأحيان، وربما الحديقة العامة ومنازل الأقارب والأصدقاء في عطلة نهاية الأسبوع. وبذلك يحرم الأطفال من حقهم الفطري في اللعب الحر، واستكشاف الأشياء من حولهم، وبناء الصداقات والعلاقات الإنسانية.

يهدف هذا البحث إلى استعراض احتياجات الأطفال في المدن، من منطلق حقوق الأطفال التي نصت عليها الشرائع والمواثيق الدولية، ومن منطلق احتياجاتهم النفسية والروحية والطبيعية. كذلك يناقش البحث خصائص البيئة العمرانية الملانمة للأطفال، ويستعرض بعض الدراسات والأطر الفكرية المهمة التي تتناول ذلك. كما يستعرض البحث أيضاً نماذج مختارة من بعض المدن الأوروبية التي سعت بجدية لتحقيق الأبعاد الإنسانية في أرجائها. وفي مقابل ذلك يقدم البحث استعراضاً سريعاً لواقع المدن العربية، والمظاهر التي تشير إلى غياب السمة الإنسانية فيها، ويقدم بعض المقترحات والمقترحات من أجل إعادة تلك الصبغة الإنسانية، وجعل المدن العربية أكثر ملاءمة لمعيشة الأطفال واليافين، إذ أن المدينة الصديقة للأطفال هي مدينة صديقة للجميع، وتحقق العديد من المكاسب الاجتماعية والبيئية والاقتصادية للمجتمع المحلي ككل.

١ مقدمة

على الرغم من الفوائد الكبيرة التي يحققها استخدام السيارات والمركبات ، والتي تزايد استخدامها منذ النصف الثاني من القرن العشرين ، إلا أن الاستخدام غير المرشد لها يتسبب في العديد من المشكلات البيئية والاقتصادية والاجتماعية . فعلى نطاق المجاورة السكنية مثلاً، تنقل السيارات البشر في سهولة ويسر كل من أمام منزله إلى الجهة التي يقصدها. إلا أن كثافة تواجد السيارات في المجاورات السكنية ، وانطلاقها بسرعات كبيرة بدون رقيب أو حسيب ، يتسبب في حوادث مرورية خطيرة ، وأحياناً مميتة ، تزايدت وتيرتها في المدن العربية (وخاصة الخليجية منها) في السنوات الأخيرة. فوفقاً لإحصائية (اللجنة الوطنية لسلامة المرور) في المملكة العربية السعودية، بلغ عدد الوفيات من الحوادث المرورية خلال الفترة فبراير ٢٠٠٤ - فبراير ٢٠٠٥ نحو ٥١٧٩ ضحية، أي بمعدل قتل كل ساعة ونصف تقريباً . كما بلغ عدد المصابين نحو ٣٥ ألف مصاباً بينهم إصابات جسيمة وإعاقات دائمة، وبلغ عدد الحوادث ٣٠٠ ألف حادث خلال عام ٢٠٠٥م (مركز الإمارات للدراسات والإعلام ، مارس ٢٠٠٧). وقدّرت دراسة حكومية سعودية الخسائر الناتجة عن الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية سنوياً بنحو ١٣ مليار ريال سعودي (٣,٦ مليار دولار) تشمل تقديرات لخسائر الوفيات والإصابات والتلفيات . أما في دولة قطر، فإن حوادث الطرق تكلف الاقتصاد الوطني حوالي ٢٧٥ مليون دولار سنوياً، تعادل حوالي ٣% من الناتج الوطني؛ وبلغت تكلفة حوادث المرور في مصر حوالي مليار دولار خلال عام ٢٠٠٦؛ وفي سوريا حوالي ٣٨ مليون دولار سنوياً؛ وفي الأردن تبلغ الخسائر حوالي ١٠٠٠ دولار يومياً ويقع حادث مروري كل خمس دقائق (Arabian Business.com ، ديسمبر ٢٠٠٧).

^١ قُدمت مسودة أولى لهذا البحث في ندوة "نحو مدن إنسانية صديقة للجميع . دور أمانات وبلديات المدن في تعزيز البعد الإنساني" الرياض، المملكة العربية السعودية، ١٧ - ١٩ مايو ٢٠٠٨م.