

السلطة الوطنية الفلسطينية

بلدية رام الله

٢٠٠٣
للمعلمين
للتنسيق
١١/١٢/٢٠٠٣

مخطط هيكلية اضافي لشمال مدينة رام الله
الكرينة، الجهير، خربة البد، عواد-سردة

تقرير ملخص مضامين ومركبات المخطط وخلفية اعداده

اعداد : د. راسم خمائسي

مركز التخطيط والدراسات - كفر كنا



ايلول - ٢٠٠٥

صبر الليمون المحن

مقدمة

بعد ان تم الاعلان عن مخطط هيكل رام الله للتنفيذ، وعلى خلفية الطفرة العمرانية التي انطلقت عام ١٩٩٣، ظهرت الحاجة لاعتماد مخطط توسيع حدود بلدية رام الله وضم احواض اليبا وتخطيطها لتشكل رافعة تنموية ومصدر لحل مشاكل الاسكان خاصة للطبقة الوسطى من سكان رام الله وأولئك الوافدين اليها.

بعد اغلاق القدس من قبل اسرائيل ووضعت الحواجز اصبحت رام الله المركز الحضري للمنطقة وكذلك لمجمل منطقة السلطة الوطنية الفلسطينية. واشغلت وظيفة العاصمة المؤقتة للدولة الفلسطينية مع المدينة التوأمة البيرة وبيتونيا.

لقد انجز اعداد مخطط هيكل رام الله عام ١٩٩٩ وشمل معظم حدود بلدية رام الله. ولكن الطفرة العمرانية والرغبة لقيادة المدينة في توسيع حدود المدينة وشمل اراضي اضافية، تم الاستجابة لها من قبل وزارة الحكم المحلي وتم توسيع نفوذ بلدية رام الله الى احواض الجهير، الكرينة وخرية البد. هذه الاحواض لم تكن مخططة. رغبة البلدية وسعيها الى اعداد تخطيط عصري يوجه عملية التنمية والتوسع العمراني للمدينة ناصبة بعد المبادرات التي قام بها اصحاب الاراضي بتقسيم اراضيهم وبيع جزء منها، كانت المحرك والمحفز لاعداد مخطط هيكل اضافي يشمل الاحواض المضافة لمدينة رام الله ويربطها مع اجزاء المدينة الاخرى والمحيط الاقليمي.

يهدف هذا التقرير الموجز عرض مركبات مخطط هيكل/اضافي شمال رام الله. كذلك يعرض التقرير الخلفية والبدائل لاعداد هذا المخطط واقتراحات لتنفيذه. كل ما يطرح في هذا التقرير الموجز تم عرضه في جلسات عقدت مع الطاقم الفني والاداري لبلدية رام الله؛ بما في ذلك مع الطاقم الذي يعد مخطط ميتربولين رام الله.

يقسم هذا التقرير الى ثلاثة رئيسة؛ الاول يستعرض المنهجية التخطيطية، اما الثاني فيتناول دراسة الواقع السكاني، الاسكاني، الفيزيائي، الاقتصادي والاجتماعي لمدينة رام الله واسقاطاته على المنطقة المخططة. كذلك يستعرض مميزات وصفات المنطقة المخططة. اما القسم الثالث فيتناول مركبات المخطط المقترح اعتمادا على مخطط هيكل رام الله ١٩٩٩.

كانت مصادر المعلومات بلدية رام الله، دائرة الاحصاء المركزية وزيارات ميدانية اضافة الى محادثات ولقاءات مع سكان من المدينة، والمنطقة ممثلين عن وزارات حكومية لها علاقة، وعلى وجه الخصوص مندوبين من وزارة الحكم المحلي ولجان التنظيم بها.

الفصل الأول : منهجية التخطيط

انطلقت منهجية التخطيط من الواقع الموضوعي والمؤسسي العامل في محيط منطقة التخطيط والعملية لافزاره وسبقه. هذه المنهجية متأثرة من الطفرة العمرانية التي واكبت بدايه عمليه السلام منذ اتفاق

اوسلو 1993 في رام الله، واجهت مخطط هيكل مصدق منذ عام 1962 لمدينة رام الله، ومخطط هيكل لم يصدق جرى اعداده عام 1985. هذا المخطط الهيكل الذي اعد عام 1985 وضع تصور رئيسي لمدينة رام الله والبيره كوحده عمرانيه واحده. ولكنه لم يؤخذ بعين الاعتبار المركزيه والرياده الاقتصاديه والاداريه لقطريه لرام الله والبيره، بل تم وضع التصور التخطيطي على اساس احتياجات رام الله والبيره كمركز قليمي لمحافظة رام الله وكمدينة ثانويه داخل ميترولين القدس. حيث ان هذا المخطط اعد في واقع لم يكن مجلس بلدي منتخب بل اداره معينه من قبل الحكم العسكري، وبما ان كاتب هذا التقرير ومعد المشروع لهيكله الاضافي (د. راسم خمائسي) كان مشارك مركزي في اعداد هذا المخطط. خلال عمليه اعداده تم لخص بدائل مختلفه لاتجاهات تطور البلده بادرته بلدية رام الله عام 1997 لاعداد مخطط هيكله معدل موسع لمخطط 1962، 1985، وتم اقرا هذا المخطط من قبل مجلس التنظيم الاعلى عام 1999 والان يشكل اساس لتطور مدينة رام الله خارج منطقة مركز المدينة. كذلك فان المخطط الهيكله 1999 يأخذ بعض الافكار والدراسات التخطيطيه التي وضعت في مخطط 1985 والذي وجه عمل بلديه رام الله في المناطق التي كانت تقع خارج مخطط هيكله 1962 المصدق. حتى ان البلدية قامت باعداد مخططات طرق مقترحه جزء منها اقترحها مخطط عام 1985 واخرى اقترحت من قبل قسم الهندسه في البلدية، وتم ترجمه هذه الطرق على مخططات احواض داخل حيز مخطط 1985، 1999 واصدرت البلدية مخططات موقع حسبه او انها رخصت وصدقت مشاريع تفصيليه حسب هذا المخطط. كذلك فان المخطط الرئيسي الذي اعد من قبل وزاره التخطيط والتعاون الدولي - مديريه التخطيط الحضري والريفي 1998 اخذ بعين الاعتبار نفس الاسس التخطيطيه لمخطط هيكله عام 1985 وجاء بنفس النتيجه لاتجاهات ومكونات التطور التخطيطي حسب ما جاء في المخطط الهيكله لعام 1985، اضافه الى انه وضع بعض التعديل الطفيف. وهكذا فرغم الاختلاف في منهجية التخطيط وتوقيته، والجهه التي رافقت اعداد المخططات وتوجيه المخططين، فان النتيجه التخطيطيه متشابهه من حيث اتجاهات تطوير المدينة واستعمالات الاراضي المقترحه به والتي تم شملها في المخطط 1999. وان المخطط الاضافي المقترح 2005، جاء ليوسع مخطط هيكله 1999.

هكذا فان منهجية التخطيط التي اتبعت لاعداد المخططات المقترحه مع هذا التقرير كانت:

1. دراسه المخططات الهيكله الحاليه (مخطط هيكله 1985 Outline Plan، مخطط رئيسي Master Plan 1996) الذي اعد من قبل وزاره التخطيط والتعاون الدولي. هاذان المخططان اخذا بعين الاعتبار رام الله والبيره كوحده عمرانيه واحده ومركز قليمي ومخطط هيكله رام الله 1999 ومخطط هيكله البيره، حوض السلامين ومخطط هيكله سردا 2004 الذي اقر من قبل مجلس التنظيم الاعلى.
2. دراسه المشاريع التفصيليه المصدقه ومشاريع الافراز المصدقه، اضافه الى النواضع الفيزيائي وملكيات الاراضي خاصه تلك التي اقرت على اراضي حكوميه او بمبادره مؤسسات لخدمه موظفيها.

3. دراسة الواقع الاجتماعي، الاقتصادي، المؤسساتي والاداري الحالي في مدينة رام الله ومحيطها.
4. دراسة شبكة الطرق المقترحة في مخطط 1999، والمقترحة من قبل البلدية والتي تصدر الرخص ومخططات الموقع حسبها. هذه الطرق المحلية اعدت على مخططات احواض بمقياس رسم 1:2500.
5. فحص الاتجاهات التنموية الحالية على المستوى القطري واثار ذلك على رام الله، ودراسة شبكة الطرق الاقليمية، خاصة في منطقة شمال رام الله.

بعد اجراء الدراسات والفحوص المذكورة سابقا بمنهجية تقييم سريع (Rapid Assessment)، حيث ان دراسته معمقه تتطلب جهدا وموارد اكثر مما هو متوفر لدى البلدية. من خلال الدراسة السريعه تبين ان هناك حاجة الى مرحلتين للعمل

1. اعداد مخطط رئيسي واستراتيجي لتطور المدينة يشمل المدن رام الله، البيره وبيتونيا كوحده عمرانيه واحده ويأخذ بعين الاعتبار المناطق المحاذيه. هذا المخطط يشكل اساس لاعداد مخطط هيكل رئيسي للمدن الثلاثه واعداد مخططات تطويريه ووظائفيه مختلفه. حاليا بدأت وزاره الحكم المطمي باعداد مخطط ميتروبولين رام الله. وان اللقاءات التي جرت مع جزء من معدي هذا المخطط الميتروبوليني تم تبني ما تم اقتراحه من قبلنا خاصة شبكة الطرق.

2. اعداد مخططات تفصيليه لوحدات تخطيطيه في حيز المدن والتي يستخرج تخطيطها من المخطط الرئيسي. ولكن محدوديه الموارد للبلديه، والظرفيه السياسيه التي تمر بها المنطقه، والتي لها اثر مباشر على تطور رام الله، والظرفه العمرانيه الحاصله في رام الله في المناطق التي لا توجد بها مخططات هيكلية او تفصيليه مصدقه، لذلك ارتأت البلدية بالمبادره لاعداد مخططات هيكلية في المناطق التي تقع خارج مخطط هيكل عام 1999. هذه المخططات التفصيليه تكون اساس لاصدار رخص بقاء وتوجيه استعمالات الاراضي والتطوير في المناطق المعده بها. وبما ان حاجه البلدية الملحه هي اعداد اساس تخطيطي هيكلية ينش و يرشد عمليه استعمال الاراضي في هذه المنطقه، دون ان يسبب عائق وحاجز امام امكانيات التطوير المستقبلي، لذلك تم الشروع باعداد المخطط الهيكلية الاضافي والذي سوف يشكل اساس لاعداد مشاريع تفصيليه يبادر اليها المالكين وتصدق من قبل البلدية او اعداد مخططات افراز لقطع اراض ذات مساحه كبيره يخصص جزء منها للطرق او للمباني العامه.

بالرغم من اننا كنا نفضل اعداد مشروع رئيسي توجيهي او استراتيجي في المرحله الاولى، ومن ثم انتقلنا الى المرحله الثانيه. الا ان وجود مخطط هيكلية 1999 وكذلك مخطط رئيسي ميتروبوليني 2004 واللذان وضعنا تصور كنا قد شاركنا باعداده، وما زال مقبول علينا في بعض اسسه التخطيطيه واتجاهات التطور المقترحه، لذلك وجدنا ان من الممكن ان تعتمد هذه المخططات الرئيسيه كموجه للمخطط الهيكلية الاضافي المقترح من قبلنا في هذه المرحله مع بعض التعديلات التي سنتطرق اليها لاحقا. لذلك لم نقم باعداد بدائل تخطيطيه تمثل فكر تخطيطيه مختلفه، بل قمنا بتطوير وفحص تفصيلي للافكار التخطيطيه في المخططات الرئيسيه وترجمتها بشكل تفصيلي داخل حدود المخطط المقترح.

لقد حاولنا دمج عدده اساليب تخطيط ومنهجيات في التخطيط الهيكلية المقترح وذلك لاجل ان يتناسب مع الواقع الموضوعي المتشابك من حيث الحقوق المملوكه، الطرق المصدقه، ملكيه الاراضي، الطوبغرافيه، المبني

الاجتماعي، الحاجيات الاقتصادية، والضوابط والدوافع الثقافية، القدرة الادارية والمالية للبلدية، التطوير الموجه مقابل التطوير المبادر ... الخ.

وكان هدفنا تجنب وضع مخطط ذو وجه فيزيائي فقط، بل كان التوجه هو وضع مخطط يأخذ بعين الاعتبار التواحي الاجتماعية، الاقتصادية، الادارية والمؤسساتية وترجمتها الى مخطط فيزيائي بشكل اساس لمسح رخص بناء ويوجه تطوير المدينة، ويؤمن استدامة في استخدام الاراضي.

ان أخذ التشابك المذكور بعين الاعتبار، يدفع المخطط لاننتاج مخطط يتميز باللونه في التوجيهات والتنفيذ ضمن حدود مقبولة، ولا تقلب رأس على عقب المخطط الموضوع. وهذا يعني اننا حاولنا وضع مخطط "بمفهوم التنفيذ" يمكن انجازه باقل التكاليف والاضرار. اي اننا سألنا انفسنا هل يمكن تنفيذ ما نقترحه بالتخطيط. ولم نضع مخطط "نظري" "مثالي"، بل مخطط قابل للتنفيذ في واقع ملكيات الاراضي الحالية وتشابك المصالح الخاصه وتناقضها. ونظن ان مدينة كرام الله تمر بمرحلة طفره عمرانيه وتحول اجتماعي واقتصادي يعمل بموجب انماط متعددة ومتنوعه يتطلب وضع فلسفه تخطيط ذات ليونه في التخطيط لاجل تأمين التنفيذ باقل انحراف ممكن عن التخطيط.

من الجدير بالذكر ان اعداد مخطط هيكل في المرحلة الانتقاليه الحاليه للاراضي الفلسطينيه والتي تشمل تأسيس مؤسسات لكيان فلسطيني وطني لا تملك تقليد طويل في الاداره المدنيه، كذلك اعداد مخطط في مرحله انتقاليه اجتماعيه على محور التمدن والتغيير الوظيفي، وانتقاليه من ذهنيه رد الفعل الى ذهنيه المبادر. هذا الواقع الانتقالي كان له اثر على عمليه التخطيط والنتاج التخطيطي المقترح.

اعتمدت منهجية التخطيط على مبادئ التخطيط المشترك والذي يسعى الى تأمين عمليه تخطيط واعداد مخطط مع ممثلي المدينة وليس لاجلهم. هذه المنهجية صقلت من خلال اعداد بدائل تخطيطية بعد وضع توجيهات واستباط مصالح المجموعات السكانية المتنوعه؛ خاصة اصحاب الاراضي. اي ان لملكية الاراضي والواقع الفيزيائي لمنطقة التخطيط كان اثر ملحوظ على عمليه التخطيط والنتاج التخطيطي. وكانت منهجية التخطيط تجري كما يلي:

- ١- دراسة المنطقة من ناحية فيزيائية وملكيات اراضي.
- ٢- دراسة العلاقات الفيزيائية والحيزية.
- ٣- طرح بدائل تخطيطية فيزيائية وتحليل اسقاطات وتبعات كل بديل من ناحية فيزيائية، اقتصادية، اجتماعية.
- ٤- عرض المخطط على ممثلي البلدية الفنيين، الاداريين والسياسيين.
- ٥- تعديل البديل = واعداد مخطط معدل.

من الجدير بالذكر اننا لم نعد برنامج مسبق يحدد الاحتياجات المستقبلية لمدينة رام الله. بل المنهجية اعتمدت على توفير البنية التحتية التخطيطية، لرء ومنع امكانية تطوير عشوائي مستقبلية، خاصة وان الطلب على

الأراضي زاد في منطقة التخطيط ومع ذلك بدأت قطع الأراضي تنفتت. لذلك فإن المنهجية التخطيطية جاءت لاعداد مخطط يؤمن الاهداف التالية:

١- اعداد مخطط توجيهي يسبق عملية الافرازات للأراضي.

٢- ربط منطقة التخطيط مع رام الله فيزيائيا واجتماعيا واقتصاديا.

٣- اعداد مخطط يحافظ على ملامح مدينة رام الله وتميزها في المنطقة.

لتأمين هذه الاهداف تم اعداد عدة بدائل تخطيطية تم دراستها من مندوبي البلدية حتى تم الاستقرار على البديل المطروح للاقرار.

التخطيط في اتجاهات متوازية ومقابله وأيست متتابعه

ان توفر المخططات الرئيسيه والهيكلية ومشاركتنا في اعدادها، اضافة الى رغبه البلدية وضع مخطط هيكلية في مده زمنية محدوده، يعبر عن سياسه البلدية لتخطيط استعمال الأراضي ويشكل هذا المخطط اساس قانوني لاصدار رخص للتطوير في حيز المدينة خارج المخطط الهيكلية المصدق منذ عام ١٩٩٩، جعلنا نختار منهجيه تخطيط مختلفه عن المألوف، وهي ما تعرف بمنهجية التخطيط المرحلي المرشد الشامل. وهذا يشمل تتابع في مراحل التخطيط حيث تكون مرحله اعداد الدراسات، بعدها تحديد المشاكل والاهداف ومن ثم وضع برنامج يؤدي الى طرح بدائل تخطيطيه من خلالها يتم اختيار البديل المناسب ويتم تطويره وتصديقه ليشكل سياسه التخطيط واستعمالات الأراضي للبلديه. بدل هذه المنهجية المتتابعه في التخطيط نهجنا منهجيه وضع مخطط مبني على اتجاهات متوازيه. وهذا يعني بدايه وضع المخطط موافق لوضع الدراسات ومقابلا له في مسار موازي. وهذا يعني تفتيش عن معلومات تساهم في مواجهه المشكله التخطيطيه وحلها، بدل تجميع معلومات لاجل وضع اساس عامه للتخطيط. هذه المنهجية المتوازيه والمقابله في تخطيط مخطط هيكلية رام الله الاضافي جاءت ممثله لخمسه مسارات تخطيط وهي:

مسار اولي؛ يعتمد على تطوير "لغه التخطيط" وهذا يعني جمع مجمل المعلومات المتوفره لاجل اعداد المخطط، وهذا المسار ممكن (Facelate).

مسار ثاني؛ يشمل وضع تصور عام مستقبلي لمدينة رام الله والمحافظة وهو مسار خلاق مبتكر (Creative).

مسار ثالث؛ يعتمد على وضع مخطط هيكلية لاستعمالات الأراضي ونتيجته مخطط هيكلية مطور للمخطط الهيكلية الموجود وهذا المسار نتيجته منظمه وضابطه (Regulative).

مسار رابع؛ يعتمد على وضع اساس لتطوير المخطط وانجازه ونتيجته مخطط تطوير، يعمل بموجب منهجيه مبادره ومشغله (Operative).

مسار خامس؛ يشمل وضع آليات لمواكبه المخطط للتطور واسترجاعيته وتحديثه، وهو مسار حراكي استرجاعي (Daynamic/Feedback).

استعمال هذه المسارات التخطيطية بشكل متوازي ومتقابل مكننا من انجاز مخطط هيكلية بمشاركة مندوبي البلدية. حيث قمنا باعداد الدراسات مواكبا للكشف عن المشاكل واعداد البدائل التخطيطية ودراساتها مع البلدية. من جهة اخرى بادرنا لاعداد خرائط جوية محدثة بالمقابل لاعداد المخطط الهيكلية. حيث سيتم وضع المخطط النهائي على خرائط صور جوية محوسبة تقوم البلدية باعدادها وبذلك نستطيع وضع اساس تخطيطية حديثة في البلدية تشمل بترتيب منهجية متحركة ودافعة.

اهداف التخطيط

اهداف التخطيط المقترح حسب طلب بلدية رام الله يتلخص باعداد مخطط هيكلية اضافي في الاحواض التي تقع خارج المخطط الهيكلية المصدق عام 1999. هذا المخطط يشمل وضع شبكة طرق مطية تأخذ بعين الاعتبار الطرق الخدماتية الشريانية والاقليمية وكذلك الاحتياجات المطية والقطرية بواسطة ترجمتها الى استعمالات اراضي. محصله التخطيط المقترح هو خارطة توزيع استعمالات الاراضي ونظام يحدد حقوق استعمالات الاراضي وبرنامج يوضح تعليمات او سياسه انجاز المخطط المقترح.

مراحل التنفيذ

علمنا المسبق بان تنفيذ المخطط لا يتم خلال فترة قريه وقصيره ، بل سيوجه استعمال الاراضي على المدى البعيد، نظرا للمنهجية المعمول بها في تطوير السكن ، والخدمات في المدينة والتي تعتمد على المبادره الذاتية. فان المخطط الهيكلية اتبع استراتيجيه او اسلوب تخطيط موجه وممكن، وليس ضابط ومانع. لذلك فان تنفيذ المخطط بما في ذلك يتم على مراحل حسب احتياجات البلدية وحسب تطور البناء . وجود التخطيط المسبق يحول دون البناء العشوائي ويوفر المحاور الاساسيه لتسهيل الحركة داخل الاحياء وتأمين نسق عمراني متجانس متكامل ومتوازن.

مشاركه الجمهور في عمليه التخطيط

لا شك ان مشاركة الجمهور في عمليه اعداد مخطط هيكلية يضع تصور تخطيطي لاستعمالات الاراضي في واقع معظم الاراضي بملك خاص يشكل مأزق. حيث ان كل مالك لا يرغب ويعترض لتخصيص ارضه للمنافع العامة او لاستعمالات عينية. لذلك نهجنا بعمليه مشاركة الجمهور في عمليه التخطيط من خلال مسارين؛ الاول من خلال مندوبي المواطنين، اعضاء البلدية، رئيسها وموظفيها، حيث عقدت اجتماعات مكثفه وتم عرض المخطط امامهم ومناقشته معهم. خلال هذه العمليه تم تعديل المخطط ليستجيب لاحتياجات المواطنين. اما المسار الثاني فكان من خلال تقديم خدمات للمواطنين، حيث لم تتوقف عمليه اصدار الرخص ومخططات ترسيم الموقع او منح معلومات للمواطنين. خلال هذا المسار تبين ان هناك بعض التناقض بين مصالح بعض المواطنين او اجحاف في حقهم. ولذلك تم تعديل المخطط وموازنته بين المصلحه العامة

والخاصه. كان الهدف من المشاركة الحراكيه للمواطنين في عمليه التخطيط تقليص الاضرار للمواطنين،
تقليل الاعتراضات وتخفيض التعويضات المستقبليه، بالمقابل زياده منفعه للمواطنين. هذه المنهجيه في مشاركة
الجمهور غير المباشر مكنتنا من اعداد مخطط هيكلي متوازن يأخذ بعين الاعتبار حاجات المواطنين الخاصه
والعامه. مع ذلك كان لعمليه المشار كح تأخير في عمليه انجاز المخطط وتقديمه لاعتراضات، ولكن نظن ان
التأخير في تقديم المخطط نترجه للمشاركة الجماهيريه غير المباشره كان ايجابياً على صلبه التخطيط والتساج
التخطيطي. خلال عمليه المشاركة التي مارستها ادارة البلدية، الادارة الفنية والسياسية قمنا باجراء تعديلات
جذرية في المخطط وتحويله من مخطط يطرح مركز ثانوي لاهياء بها تنوع بكثافة المناطق السكنية، السى
مخطط يوحد استعمالات الاراضي ويربط الاحياء المخططة ووظائفها، اقتصاديا واداريا مع المركز التقليدي في
مدينة رام الله.

الفصل الثاني: ملخص وصف الواقع وتلخيص اتجاهات تخطيطية

الموقع

تقع مدينة رام الله في وسط فلسطين الجغرافي وعلى امتداد خط تقسيم الميراث الباطنية في وسط منطقة الجليل الفلسطينية. يقطعها الطريق التاريخي الجبلي الذي يربط شمال فلسطين مع جنوبها (جنين، نابلس، رام الله-البيرو، القدس-الخليل) (انظر شكل رقم 1). ولقد انطلق تطور المدينة من رأس هضبه منبسطة يكثر تقطعها بأودية عميقة خاصة من الجهة الغربية، حيث رأس الهضبه التي بدأت تتطور منها رام الله ترتفع حوالي 880 متر (منطقة الماسيون) بالمقابل ينخفض الارتفاع الى 640 متر.

رام الله بدأت تتطور بالجزء الغربي من الهضبه المطلحه، بالمقابل لها بدأت تتطور مدينة البيروه بالجزء الشرقي. هاتان البلدتان تطورتا حتى شكلتا مدينتان توأم متصلتان ومتكاملتان من حيث الامتداد العمراني، التكوين الوطائي والتواصل والتشابك في شبكه المواصلات. والتوسع العمراني لرام الله من الجهة الغربية ادى الى ارتباطها بمدينة بيتونيا. ومن الجهة الجنوبيه فان تطور رام الله والبيروه وبالمقابل تطور القرى التي ضمت الى القدس من قبل اسرائيل مثل كفر عقب وقلنديا كون اتصال حضري بين رام الله والقدس. هكذا فان رام الله تقع في الجزء الشمالي لمدينة القدس الام، مشكله وحده عمرانيه كبيره متكامله ومتصله معها (انظر شكل رقم 1).

توطن رام الله في وسط فلسطين اعطى المدينة اهميه خاصه، حيث انها تبعد عن مركز القدس حوالي 12 كلم متر وعلى بعد 3 كلم فقط من مطار القدس الدولي - قلنديا. وتبعد عن مدينة تل ابيب-يافا الساحليه حوالي 65 كلم وعن البحر الميت حوالي 52 كلم، وعن مدينة نابلس حوالي 50 كلم ونفس البعد تقريبا عن مدينة الخليل.

هكذا فان رام الله تتوسط محور المدن الفلسطينيه التاريخيه والدينيه مشكله مع مدينة البيروه وبيتونيا وحده عمرانيه ذات خصوصيه وتمييز اقتصادي، اجتماعي وسياسي كما سنبين فيما بعد. خاصه في ظل ظروف الاحتلال والضبط الاسرائيلي للتطور الفلسطينى في مدينة القدس. هذا التميز والخصوصيه يجب ان يؤخذ بعين الاعتبار عند اعداد اي مخطط هيكلى لمدينة رام الله.

ان المنطقه التي يشملها المخطط الهيكلى الاضافي المقترح تربط رام الله مع قرى شمال رام الله مثل سرده، ابو قش والتي تشكل تواصل حضري مستقبلي بين بير زيت ورام الله.

شكلا رقم 1: موقع مدينة رام الله في الحيز، ويظهر التكامل والتواصل العمراني بين رام الله، بيتونيا، البيره
والقدس

المناخ

مرقع رام الله على ظهر سلسلة الجبل الفلسطينية، ساهم في مناخها البحري الشر اوسطي المعتدل، مما اكسب المدينة تميز مناخي ومنحها صفة مدينة الاصطياف في فلسطين؛ حيث الرطوبة المعتدلة والهواء الغربي النقي يبلغ معدل سقوط الامطار السنوي في رام الله 620 ملم. اما متوسط درجة الحرارة فهو 23م في فصل

الصيف و12م في فصل الشتاء. اما عدد الايام الممطرة في رام الله فلا يتعدى 85 يوما. وينزل الثلج في بعض الاحيان في رام الله. تكون الصقيع في بعض ايام السنة يشكل مشكلة مواصلات، خاصة في الطرق التي تتميز بميلان مرتفع.

خلفيه تاريخيه واصل الاسم

ليس هدف هذا التقرير الموجز استعراض التاريخ الطويل لرام الله والذي بدأ مع الآراميون كقرية صغيره. رتقلب تاريخها مع الايام حتى اصبحت عام 1902 (قصبه) الناحيه، اي مركزا للقري المجاوره لها، واصبح بحكم ناحيه رام الله موظف يدعى مدير. ولقد تأسست بلديه رام الله عام 1910 التي أخذت تدبير شؤون المواطنين وتقدم لهم الخدمات. وفي عام 1919 تم رسم اول مخططات لتنظيم تطور المدينة. وفي عام 1928 تم تعبيد شارع رام الله البيره حتى المناره، وتم فتح شارع السهل واصلاح شارع رام الله يافا.

لما اصل اسم رام الله فهناك عده وجهات نظر واقربها الى الدقه بان اصل اسم رام الله من (رام) اي قصد وبهذا يعني الاسم (رام الله) اراده الله او قصر الله. وهناك تفسير آخر يعني بان (رام) كلمه آراميه تعني مرتفع وهذا يعني ان المكان مرتفع لعباده الله. وان التاريخ المؤكد لمدينة رام الله بدأ مع اواخر القرن السادس عشر، حينما جاءت عشيره الحدادين وسكنت في رام الله. ويقال ان اصل معظم عائلات رام الله الاصليه تسبب الى اصل عائله الحدادين.

وفي 12 كانون اول من عام 1917 دخل البريطانيون رام الله. منذ هذا التاريخ حتى 1920 كانت رام الله محكومته بحكم عسكري كسائر مدن فلسطين. وفي النصف الاول من الستينات اصبحت رام الله لواء يحكمها منصرف، بعد ان كانت قضاء يحكمها قائمقام. وفي 1967 احتلت رام الله كسائر الضفة الفلسطينيه من قبل الاسرائيليين، وتم تعديل حدود محافظه رام الله بعد الغاء محافظه القدس. ونظرا لسياسه حكومه اسرائيل بتفريغ القدس من المؤسسات الحكوميه التي تقدم خدمات للضفه الفلسطينيه فانتقلت مؤسسات حكوميه واداريه الى رام الله واصبحت مركز اداري لمجمل الضفة الفلسطينيه. دام الاحتلال الاسرائيلي لمدينة رام الله حتى عام 1995، عندما انسحبت الجيوش الاسرائيليه منها وتم تسليم السلطه بها ليد السلطه الوطنيه الفلسطينيه، كمرحلة اولي على درب تأسيس الدوله الفلسطينيه.

لا شك بان التبدل السياسي لرام الله كان له اثر مباشر على تطورها. خاصه وانه خلال فتره الاحتلال الاسرائيلي بين 1967 - 1995 سُحّت الموارد التي تصرف على البلدية وعلى تطوير بنيه المدينة التحثيه والخدمات، وان انقطاعها عن الوطن العربي كان له اثر سلبي على استقطاب مبادرين اليها. كذلك قامت

سلطات الحكم العسكري الاسرائيلي عام 1982 باقالة رئيس بلديه رام الله المنتخب المرحوم كريم خلف وعينت مكانه ضابط او موظف اسرائيلي لاداره البلدية، كان لذلك اثر على تعميق الارتباط والتعلق بين تطور مدينة رام الله وبين السلطات الاسرائيلية والتي لم تركز على تطوير رام الله، بل على العكس ساهمت في تردي اوضاع البنية التحتية وحالت دون تطويرها لمناقسه مراكز اقليميه اخرى. وان قرار السلطات الاسرائيلية عام 1982 بتوحيد حدود التخطيط مع حدود البلدية بناء على قرار عسكري ادى الى توسيع حدود البلدية ولكن لم يساهم كثيراً في تطويرها.

المبنى الفيزيائي لرام الله

انطلق تطور مدينة رام الله من على سطح هضبه منبسطة تقع على طرف وادي غميق من الجهه الشماليه الغربيه ومن الجهه الغربيه. من دراسه الطوبوغرافيا وميلان الاراضي لمدينة رام الله يتضح انها تتميز بمبنى فيزيائي جبلي صعب من حيث الميلان. ويلاحظ ان ميلان الاراضي في المنطقه الكامنه للتطوير معظمه يزيد عن 20%. وان المناطق المنبسطة والسهله بدأ انتشار البناء بها حتى تم تغطيتها وان التطور المستقبلي الجديد لرام الله سوف يكون معظمه على جنبات سفوح هضبه الطيره من الجهه الشماليه والجنوبيه، اضافته الى تعبئه وتكثيف المناطق المبنية الحاليه وتوسعها باتجاه الاراضي الفارغه. وان المنطقه المخططة مميزة بطوبوغرافيا جبلية وبميلان كبير. ويمكن البناء والتطوير على المناطق المريحه طوبوغرافيا وميلان.

لقد كان للمبنى الفيزيائي الجميل والصعب لرام الله اثر مباشر على النتائج التخطيطي، حيث وجه هذا المبنى الفيزيائي مسارات شبكه الطرق، كثافات السكن وانماطها واختيار موقع المباني العامه. حاول المخطط اخذ هذا المبنى الفيزيائي كمركب اساسي في التخطيط وتعامل معه لاجل تخطيط مدينة متناسقه ومتوازنه بين الطبيعه وبين صنع الانسان على وجه هذه الطبيعه. هذا التناسق والتوازن تأمل ان يحافظ عليه في عمليه انجاز المخطط.

الموقع الفيزيائي لمنطقة التخطيط

تشمل منطقة التخطيط اربع احواض تقع في شمال غرب مدينة رام الله. هذه الاحواض هي الجهير، الكرينة، خربة البد وجوض عواد - سردا. ضمت هذه الاحواض الى البلدية استجابة لطلب مدينة رام الله توسيع منطقة نفوذها عام 1999 (انظر مبررات طلب التوسيع في الملحق). تتميز منطقة التخطيط بميزات فيزيائية يمكن تلخيصها بالنقاط التاليه:

1- الارتباط والانفصال. يفصل منطقة التخطيط واد يمر به طريق يعرف باسم "الطريق العسكري" او طريق اقليمي رقم ٤٦٣ الذي يربط بين طريق ٦٠ (بيت ايل) مفرق بين سردا وبيتونيا، وبلدة عين عريك. كل مياه الامطار من شمال رام الله بما في ذلك السفوح الشماليه لمنطقه الطيره، عين مصباح واحواض الجهير والكرينة وغرب البيرة تصب في هذا الوادي، وحاليا يستخدم جزء منه

للزراعة. هذا الواد يفصل منطقة التخطيط عن مدينة رام الله ويشكل حاجزا فيزيائيا. بالمقابل فان منطقة التخطيط متصلة شمالا من شمال البيرة "حوض السلامين"؛ وكذلك مع منطقة سردا. اما خربة البد فانها متصلة مع منطقة الطيرة. يهدف المخطط المقترح الى تأمين التواصل والارتباط مع مدينة رام الله وذلك مع شبكة الطرق الاقليمية لتأمين مركزية رام الله.

٢- الميلان: تتميز المنطقة بميلان مرتفع، حيث تقع معظم منطقة التخطيط على سفوح تزداد فيه الميلان عن ٣٥%. هذا الميلان المرتفع اثر على مضامين التخطيط خاصة شبكة الطرق كما سنوضح لاحقا.

٣- شكل قطع الاراضي: بما ان منطقة التخطيط هي جبلية وذات ميلان مرتفع فان شكل القطع غير منتظم. بعض القطع تتميز بمساحة كبيرة واخرى تتميز بمساحة صغيرة، كذلك فان شكل هذه القطع غير متجانس. ان شكل قطع الاراضي ومساحتها غير المنتظمة تتناقض في معظم الحالات مع اقتراحات شبكة طرق عصرية، خاصة في منطقة تتميز بميلان وطوبوغرافيا صعبة.

كما ان بعض المالكين بادروا لاعداد مخططات تقسيم وافرار لقطع اراضي ذات مساحة كبيرة مما خلق عائق اما التخطيط المجدد. ان الطلب الزائد على الاراضي ادى الى بيع اراضي بشكل مشاع او تم اعداد افرزات رضائية بين المشتري والبائع؛ وفي بعض الحالات هذا التقسيم الرضائي اعد بين اخوة او ورناء. هذه التركيبة المتعددة لشكل وتقسيم الاراضي الفيزيائي شكل عائق امام تخطيط شبكة طرق مناسبة. حاولنا في المخطط المقترح اخذ هذه المركبات بعين الاعتبار قدر الامكان من حيث تخطيط الطرق، تعين المناطق العامة وتحديد مواقع السكن. رغم ذلك فاننا على يقين بان القدرة على خلق تجانس بين التخطيط العصري وشكل قطع الاراضي التقليدي هو مهمة ليست بالسهلة وربما يؤدي ذلك الى اعتراض المالكين...

٤- ملكية الاراضي: معظم ملكية الاراضي في منطقة التخطيط هي اراضي خاصة. هذه الاراضي الخاصة يوجد بها تفتت ملكية نتيجة الى:

- أ- الاراضي مسجلة رسميا على اسم الاجداد وحاليا بجيازة الاحفاد.
- ب- تجري عملية بيع اراضي؛ وفي معظم الاحيان لا تتم تسجيل الاراضي رسميا؛ ولكنها مقسمة عرفيا ورضائيا الى حصص صغيرة او مشاعية.
- ت- جزء من المالكين الاصليين لا يسكنون رام الله بل سكنوا هم واحفادهم في المهجر. مع مرور الوقت تم تفتت الملكيات رسميا ولكن في الواقع ما زالت قطعة الارض الاصلية كاملة.

ث- هناك مشروعات اسكان وتقسيم (البنك العربي، وارضى الحكومة)، حيث تم افرار قطع ارض حكومية الى قطعة ارض صغيرة، لاقامة اسكانات ومباني سكنية خاصة اضافة الى بعض المرافق العامة.

ان ملكية الاراضي الخاصة والفروقات بين الملكية الرسمية المسجلة وبين تفتت الملكية والحيازة العرفية والرضائية، والتي تم اكتشافها وحصرها من خلال دراسة ملكية الاراضي في المنطقة المخططة، شكلت عبء على العملية التخطيطية وانجاز مخطط يخدم رام الله في العقود القادمة. عند تخطيط شبكة الطرق وتعيين الاراضي المخصصة للمرافق العامة حاولنا اخذ ملكية الاراضي وشكل القطع والميلان، لكي نضع مسارات طرق تأخذ بين الاعتبار تكاليف شق الطرق، صيانتها، خدمة قطع وقسائم البناء، بالمقابل تجاوز الضرر لقطع اراضي اصلية من اجل تقليل دفع التعويضات للمالكين.

موقع منطقة التخطيط اداليا

شمل منطقة التخطيط حوالي ٣٥٠٠ دونم. معظم هذه المنطقة تقع في حدود بلدية رام الله الموسعة. جزء من لمنطقة (حوض ٥ عواد) يقع في منطقة سردا. كما ان جزء من منطقة التخطيط تقع في منطقة "ج" حسب تقايات اوسلو.

رغم هذا التنوع الاداري لتبعية منطقة التخطيط حاليا؛ الا ان فرضية التخطيط اعتبار مجمل المنطقة في حدود بلدية رام الله وجزء من حيزها الاداري. مع ذلك تم اخذ بعين الاعتبار التخطيط الاقليمي والمحلي المجاور؛ خاصة في مجال تخطيط شبكة الطرق.

العلاقة الاقليمية لمنطقة التخطيط

منطقة التخطيط تقع في اطراف مدينة رام الله. وعند تخطيطها تم اخذ التخطيط المجاور على المستوى الاقليمي والمحلي. على المستوى الاقليمي تم ربط المنطقة بشبكة طرق اقليمية؛ رام الله بير زيت، رام الله نابلس؛ البيرة، رام الله عين عريك. اما على المستوى المحلي فتم اخذ بعين الاعتبار مخطط هيكلية سرده ٢٠٠٤، مخطط حوض السلامين - البيرة وكذلك مخطط هيكلية رام الله ١٩٩٩. تهدف دراسات العلاقة الاقليمية ربط منطقة التخطيط مع محيطها لتأمين التكامل، خاصة شبكة الطرق ومناسبة استعمالات الاراضي وتكاملها.

السكان

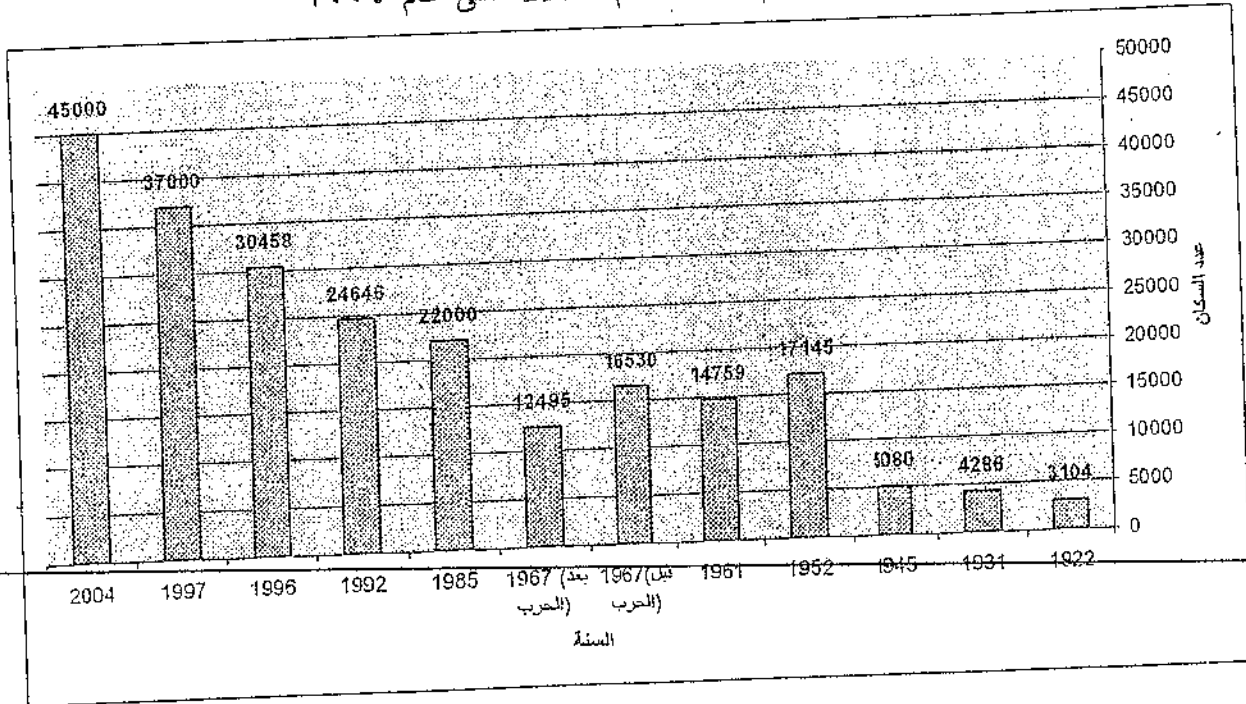
خير دليل على العمق التاريخي لامتداد الاستيطان الفلسطيني في رام الله هو قدم سكانها. ففي اواخر القرن السادس عشر سكنها حوالي 440 شخص هذا العدد ارتفع الى 900 شخص عام 1828 والى 2000 نسمة عام 1870. والجدول التالي رقم 1 والشكل رقم 5 يوضح لنا ازدياد سكان رام الله منذ عام 1922 حتى عام 1996.

جدول رقم 1: ازدياد سكان رام الله منذ عام 1922 حتى عام 2004

السنة	عدد السكان
1922	3104
1931	4286
1945	5080
1952	17145
1961	14759
1967 (قبل الحرب)	16530
1967 (بعد الحرب)	12495
1985	22000
1992	24646
1996	30458
1997	37000
2004	45000

ملاحظة: عدد السكان في رام الله يعتمد على تقديرات تشمل الساكنين المقيمين

شكل رقم 1: ازدياد سكان رام الله منذ عام 1922 حتى عام 2004



من الجدير بالذكر ان الاحصائيات الرسميه الدقيقه بشأن عدد سكان رام الله والتي تعتمد على تعداد سكاني عام غير متوفرة بعد عام ١٩٩٧، كما هو الامر بالمناطق الفلسطينيه الاخرى. لذلك فان دائره الاحصاء الفلسطينيه عرضت عدة تقديرات لعدد سكان رام الله. وبناء على دائره الاحصاء الفلسطينيه، فان عدد سكان رام الله حاليا (2004) يقدر بحوالي 45 الف نسمة، وهذا يشمل العائدين الذين يسكنون المدينة وعادوا بعد عام 1995.

مصادر زياده سكان رام الله

تعتمد زياده السكان في رام الله على الزيادة الطبيعيه والتي تصل الى حوالي ٢,2% سنويا، وعلى الهجره الايجابيه اليها. تركيز المؤسسات والدوائر الحكوميه والاداريه في رام الله وقربها من القدس ساهم كثيرا في عمليه الهجره الايجابيه اليها. هذه الهجره الايجابيه ازدادت بشكل ملحوظ مع تأسيس السلطه الوطنيه الفلسطينيه وتأسيس مؤسساتها في رام الله وحولها. هكذا فان تركيز الوظائف في الضفه الفلسطينيه دفع الى هجره ايجابيه ملحوظه اليها. ومما زاد من الهجره الايجابيه الانتخابيه للمتقنين والمتعلمين الى رام الله هو الانفتاح الاجتماعي وتقبل هجره الآخرين اليها ودمجهم بها. لذلك فنجد ان المجتمع في رام الله هو متعدد ومنفتح نسبيا بالمقارنه مع مدن اخرى في فلسطين.

ومن المتوقع ان ترتفع نسبة الهجره الى رام الله مستقبلا. وان الاتجاه الحالي للهجره الايجابيه لرام الله سوف يعزز. رغم ان المعطيات التفصيليه غير متوفره بشأن الهجره الا ان الهجره السلبيه التي عانت منها رام الله خلال العقد الخامس، السادس والسابع من هذا القرن قد توقفت خلال العقد الثامن وهي ايجابيه خلال العقد التاسع من القرن العشرين. وهذا يعني ان الهجره الايجابيه سوف ترتفع الى ٤% سنويا فيما لو استمرت عمليه التغير السياسي الحاصله وتقدمت مسيره السلام، مما ساهم في تكوين اساس اقتصادي واداري بها مما ادى الى هجره فلسطينيين من فلسطين اليها لاجل العمل. اضافة الى عوده عائدتين فلسطينيين من الشتات الفلسطيني الى رام الله. وهذا يعني ان الزيادة السنويه المتوقعه لمدينة رام الله وحولها خلال العقد القادم سوف يصل الى ٦,٣% سنويا على افتراض استمرار العمليه السلميه واقامه الدوله الفلسطينيه والتي سوف تشكل رام الله احدي المراكز الحضريه، الاداريه، الاقتصاديه والسياسيه الهامه في فلسطين.

الاساس الاقتصادي

خلال السنوات الاخيره نلاحظ تحول في المبنى الاقتصادي لرام الله من الزراعة الى الصناعه وحاليا الى الخدمات، خاصه بعد دخول السلطه الوطنيه الفلسطينيه، وفتح فرص العمل للفلسطينيين في قطاع الخدمات العامه، الخدمات الشخصيه والصناعه. حيث تشكل رام الله بمنطقتها الصناعيه التي صودق

عليها عام 1973، والتي تبلغ مساحتها حوالي 850 دونم مركزا صناعيا هاما في الضفة الفلسطينية. هذه المنطقة الصناعية مازالت غير مستغلة بشكل كامل وإنما استغلالها لا يتجاوز % ٧٠ من مساحتها و 40% من قدرتها الاستيعابية. أما من حيث توزيع القوى العاملة حسب فروع العمل فتعتمد رام الله باستراتيجيتها الاقتصادية على التجارة، الخدمات اضافة الى الصناعة، وفي الجدول التالي نوضح توزيع القوى العاملة في رام الله حسب فروع العمل الاساسية.

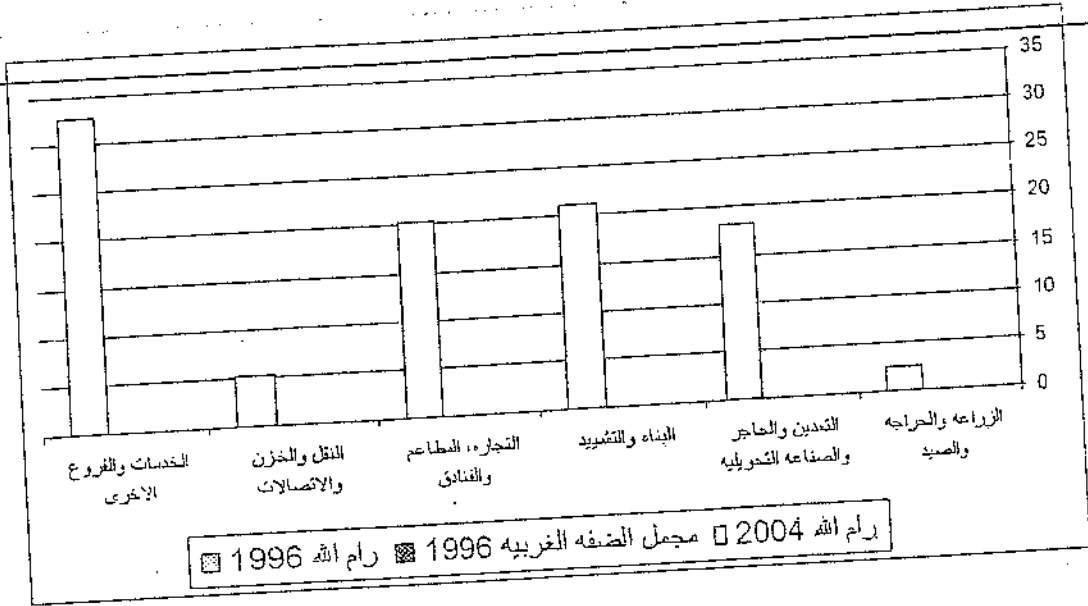
جدول رقم ٢: توزيع القوى العاملة في رام الله حسب فروع العمل الرئيسية، مقارنه مع الضفة الفلسطينية 1996، 2004 بالنسبة المئوية

الفرع الاقتصادي	رام الله 1996	مجمل الضفة الغربية 1996	رام الله ٢٠٠٤
الزراعة والحراجة والصيد	5.8	2.14	2.4
التعدين والحاجر والصناعة التحويلية	7.16	8.17	18.3
البناء والتشييد	7.27	9.20	21.1
التجارة، المطاعم والفنادق	0.15	1.18	20.3
النقل والخزن والاتصالات	3.4	4.5	5.2
الخدمات والفروع الاخرى	8.27	6.23	32.7

المصدر: دائرة الاحصاء الفلسطينية (1997)، مسح القوى العاملة (1996)، سلسلة رقم 3، رام الله معطيات ٢٠٠٤، تقديرات اعتمادا على الاتجاهات التي تجري في منطقة التخطيط.

ويلاحظ من الجدول ان هناك تركيز في فروع العمل والنشاط الاقتصادي، الخدماتي والصناعي. هذه الفروع الاقتصادية المدنية والمدنية تميز رام الله كمدينة مركزية في الضفة الفلسطينية. من فحص المعطيات حول البطالة، نجد ان معدل البطالة في رام الله ومنطقتها هو اقل معدل بطالة في الضفة الفلسطينية والتي لا تتجاوز 8%.

شكل رقم ٢ : توزيع القوى العاملة في رام الله حسب فروع العمل الرئيسية، مقارنة مع الضفة الفلسطينية 1996 بالنسبة المئوية، مقارنة مع ٢٠٠٤



- وان الفاحص لمستوى مشاركة القوى العاملة يجد انها منخفضة نسبيا بالمقارنة مع الدول المتقدمة، حيث ان المشاركة في القوى العاملة في رام الله لا تتجاوز 45%، بينما تصل في الدول المتقدمة الى 55%. وان مرد هذه المشاركة القليلة في القوى العاملة الى عدة اسباب:
1. محدودية توفر فرص العمل خاصة للنساء.
 2. المبنى الديموغرافي الشاب لسكان رام الله، حيث ان نسبة مجموعه الجيل دون سن العمل عالية نظرا لنسبة الازدياد الطبيعي.
 3. نسبة البطالة العالية في المدينة ومنطقتها.
 4. تركيبه فروع العمل المتوفرة والتي لا تفتح فرص كافية للقوى العاملة المسنة او الشابة.

وان ما يميز رام الله بانها مركز تشغيل ليس فقط لاهالي رام الله، بل الى عمال من القرى المحيطة، والذين يعملون بها في قطاع الخدمات والصناعة والتشييد. هكذا فان اليوممه التي رام الله لغرض العمل واخذ الخدمات من قرى المحافظة والمدن الفلسطينية الأخرى تشكل كاهل على شبكة الطرق والبنية التحتية في المدينة. وهذا يعني ان مدينة رام الله تقدم خدمات لسكانها وكذلك للقادمين اليها لغرض العمل او اخذ الخدمات. لذلك عند تخطيط شبكة الطرق وتخصيص الاراضي للاسواق والمعامل الاقتصادية تم الأخذ بعين الاعتبار مكانه رام الله التشغيلية والاقتصادي على المستوى المحلي والاقليمي.

ان الطابع الغالب لمدينة رام الله هو كونها مدينة سياحية تجارية وخدمانية، حيث مازال الانطباع الذي ارتبط مع المدينة منذ سنوات ما قبل السبعينات كمدينة يُصنّف بها ويؤمها سياح للاستجمام مسيطر عليها، رغم انها تحولت الى مدينة صناعية وخدمانية. وبالرغم من ذلك، فان وعي هذا الانطباع ادى الى تجديده واستنائه خاصه بعد انتهاء احتلالها واقامه السلطة الوطنيه الفلسطينيه حيث نلاحظ طوره في حركه اقامه فنادق ونزل اضافه الى مطاعم فسي رام الله. وهذا يعني ان السياحه الداخليه والخارجيه سوف تشكل مصدر تشغيل ومورد اقتصادي في حياه المدينه ومؤثر على طابعها، وان المخطط يرى بايجاب هذه الظاهره ويسعى الي تعميقها.

اتجاهات مستقبلية في التطور الاقتصادي

فيما يلي تلخص بايجاز الاتجاهات المستقبلية للتطور الاقتصادي في المدينة، حيث ان الاتجاه الحالي للتطور الاقتصادي في رام الله سوف يعمق، وهذا يعني:

1. زياده نسبه المشاركه في فروع العمل.
2. تطور فروع العمل في الخدمات العامه والشخصيه، الصناعه، والتشيد وانخفاض في نسبه العماله بالزراع.
3. زياده في مشاركه العنصر النسائي في العمل.
4. انخفاض في حجم البطاله.
5. تحول في المبنى الديموغرافي وانخفاض محدود في نسبه الزياده الطبيعيه.
6. فتح فرص عمل في فروع قطاع الخدمات العامه مواكبه لتأسيس مؤسسات الدوله الفلسطينيه.
7. توفر فرص عمل في القطاع الخاص الخدماتي نظرا لفتح مؤسسات خدمانيه خاصه في رام الله مثل شركات تأمين، بنوك، شركات خدمات استشاريه.

هذه التحولات تتطلب اعداد مخطط رئيسي للتطور الاقتصادي للمدينة ويرصد هذه التحولات ويضع الليات لكي يوجه التغيرات البنيويه المتوقعه، مع ذلك فان المخطط المقترح يضع بعض الاسس للتطوير الاقتصادي من حيث استعمالات الاراضي وذلك يشمل:

- 1- توسيع حدود البلدية لكي تشمل اراضي يتم توفيرها بعد تخطيطها للتطوير.
- 2- تأمين ربط شبكه الطرق الداخليه مع شبكه الطرق الاقليميه المحيطة لكي نصل الى سهوله وانسياب في حركه المواصلات داخل رام الله منها واليها.
- 3- تخصيص اراضي للسكن المميز "فيلات" لخدمة الطبقة الاقتصادية المتوسطة والنخب الاقتصادية التي ترغب ان تسكن في احياء مميزة اقتصاديا واجتماعيا، متوفر بها الخدمات الجيدة والبنى التحتية المتطورة.

غنيه تماثل مالكي الاراضي؛ الذين يقوموا بتسويق اراضيهم وريفيه لهم من حيث المكانه الاجتماعيه والتاثير السياسي المحلي والقطري.

هناك فئه من اهالي رام الله لا تسكنها بالرغم من انتمائها النجا واستمرار ملكيتها للاراضي في حين المدينة. هذه الفئه تأتي الى المدينة للزياره رغم انها تملك اراضي بها ومنها مواطنين لدول اجنبيه رغم انتمائهم الفلسطيني.

العلاقات الاقليميه

تشكل مدينة رام الله مركزا اداريا لمحافظة رام الله التي تبلغ مساحتها 794 كلم² ومركزا اقتصاديا اداريا وتجاريا لمجمل الضفه الفلسطينيه. في محافظه رام الله يوجد 73 تجمعا سكنيا، سكنها حوالي 292 الف نسمة عام 2004. ان الضوابط الاسرائيليه على تأسيس المؤسسات في القدس اعطى لرام الله والبيره مكانه خاصه لتأسيس المؤسسات بها. وحتى لو زالت الضوابط الاسرائيليه على القدس فان رام الله تستمر لتشكل مركزا متميزا رثانويا للقدس تركز الفعاليات الاقتصاديه والخدمائيه بينما تركز القدس النواحي الدينيه والثقافيه. لهذا فان تخطيط رام الله يجب ان يأخذ بعين الاعتبار العلاقات الاقليميه والافضليات النسبيه لكل مركز مدني في هذا الحيز العمراني الكبير والذي يمتد من بيت لحم جنوبا الى رام الله شمالا. ونظرا لان الدوله الفلسطينيه في طور النشو والاستقلال فان رام الله سوف تكون جزء من القلب الاقتصادي، السياسي والخدمائي للدوله الفلسطينيه والتي تشكل القدس نواته ورام الله احد المدن المركزيه الاساسيه به. هذا ما نراه من مؤشرات اقامه البنوك بها، اقامه المصانع، تركيز المؤسسات والممثلات المحليه والعالميه.

مما تقدم نستطيع ان نوجز بان مخطط استعمالات الاراضي في رام الله لا يشمل فقط احتياجات سكان المدينة بل يتعداها الى المحافظه والى الدوله الفلسطينيه. هكذا فان تخطيط استعمالات الاراضي في رام الله سوف يأخذ بعين الاعتبار الاحتياجات الاقليميه والقطريه. وفي الجدول التالي سنوضح بعض الصفات للمدن والقرى في محافظه رام الله.

تطور البناء في رام الله - من تطور دائري الى تطور شرياني

فحص موجز لاتجاهات تطور البناء في رام الله نجد انه انطلق من مركز البلده القديمه نواه رام الله، باتجاه الشرق نحو دوار المناره، وباتجاه الجنوب الغربي على امتداد طريق رام الله يافا. حتى سنوات الستين الاواخر كان هذا الاتجاه الغالب لتطور البناء. خلال سنوات السبعين بدأ تعبئه المناطق حول

المنارة وحول البلدة القديمة. وان نشوء وتطوير المنطقة الصناعية عام 1973 ادى الى تطور البناء باتجاه الغرب على امتداد طريق يافا.

كذلك، منذ سنوات السبعين بدأ اتجاه تطور منطقة البناء باتجاه كليه الطيره - على امتداد طريق عين عريك، وتطور البناء باتجاه الشمال على امتداد طريق بير زيت مكملا تطور البناء في مدينة البيره. كذلك بدأت عملية البناء تتعزز وتتطور على امتداد طريق يافا حتى ارتبطت مع مدينة بيتونيا. بالمقابل بدأت عملية تكثيف البناء حول المنارة. وخلال النصف الثاني لسنوات الثمانين وبدايه سنوات التسعين هناك ثلاثة اتجاهات في تطور البناء:

1. هدم مباني قديمه او ذات طابق بالقرب من مركز المدينة "المنارة" واقامه مباني جديده مكانها متعدد الطوابق والاستعمالات، مكاتب، تجاره وسكن.
2. بناء في الاراضي الفارغه في المنطقه التي كانت مبنيه، اي تكثيف البناء داخل المناطق المبنيه بواسطه بناء اضافي، رفع طوابق او بناء في ارض فراغ.
3. زحف بناء على ثلاثه محاور مركزيه:
 - أ. محور بير زيت - عين مصباح باتجاه الشمال على امتداد طريق الارسال.
 - ب. محور عين عريك - الطيره باتجاه الغرب الشمالي.
 - ج. محور بيتونيا رام الله على امتداد شارع-يافا باتجاه الغرب الجنوبي.

هذا يعني ان عمليه تطور البناء في رام الله كانت باتجاه الشرق، وتوسعت بعد ذلك بدوائر حول المركز التاريخي والمركز التجاري الجديد - المنارة. وبعدها بدأ تطور شريطي على امتداد الطرق الشرياتييه الرئيسيه. وحاليا يوجد انزلاق في البناء السكني نحو سفوح الجبال بما في ذلك باتجاه منطقة التخطيط المقترحة. هذا الانزلاق بالبناء يبرر الحاجة الى تخطيط الاحواض المشمولة في المخطط الهيكلي الاضافي.

ملكيه الاراضي

معظم الاراضي في رام الله هي ملك خاص. وهذا يؤثر على توزيع استعمالات الاراضي المستقبلية وتوزيع الخدمات العامة. ولاجل تجنب عمليه استعمالات الاراضي الخاصه للسلطه العامه والتي ستكلف اموال طائله، ربما لا يكون بوسع البلديه دفعها. لذلك يجب نهج استراتيجيه مغايره في عمليه توفير المباني العامه تعتمد على فكره الخصصه، اي يقوم القطاع الخاص بما في ذلك جمعيات او منظمات او شركات باقامه مشاريع عامه (مدارس، ملاعب، مسارح، عيادات - مراكز ثقافيه ونوادي) تجبي من خلال استعمالها موارد ماليه من المستفيدين مباشره. وبذلك تكون البلديه قد خففت

على ارض قامت بشرائها لعضائها. ان دخول شركات الاسكان، المقاولون، وجمعيات الاسكان
كعناصر مزودة للاسكان في رام الله، زادت من توفير الحلول السكنية وخلقت سوق اسكان متنوع،
اضافة لبناء الذاتي. حيث ان البناء الذاتي للاسرة النووية والممتدة هو الطابع المركزي. هذا الحل
السكني مرتبط مع توفر ارض للسكن. لذلك نجد في رام الله سوق اراضي فاعل وسعر الاراضي
بازدياد، مما يدفع ذلك للطلب على الشقق السكنية بدل البيوت، خاصة من قبل الازواج الشابة.

ان فرضية المخطط المقترح هو استمرار طريقة تزويد السكن المعمول بها حاليا. ولكن رغبة البلدية
الحفاظ على طابع مميز لرام الله دفع باتجاه توحيد حقوق البناء في المنطقة المخططة كسكن فيلات
تعتمد الجناح الذاتي او اقامة مشاريع اسكان من شركات ومقاولي اسكان او من قبل جمعيات اسكان.

الطفرة العمرانية والطلب على السكن

رغم ما مرت به رام الله من أحداث سياسية وعنف خلال الخمس سنوات الاخيرة مما اثر على تسدي
الطلب على السكن وكذلك قلص عملية البناء كما يتضح من دراسة طلبات الترخيص على المباني كما
سفوض من الجدول والشكل التالي. الا ان الاتجاه السائد هو استمرار الطفرة وزيادة الطلب على
السكن. صحيح ان ما زالت مناطق داخل مخطط هيكل رام الله ١٩٩٩ غير مشغلة او مبنية، وكان
الاجدر استغلالها ثم الانزلاق او الانتقال الى منطقة التخطيط؛ الا ان ملكية وسعر الاراضي يشكلان
عائق امام هذا الاستغلال، مما يدفع باتجاه فتح مناطق تطوير اضافية لاستيعاب الطفرة العمرانية
وزيادة عرض الاراضي لحل وعسى يؤدي الى انخفاض في سعر الاراضي وتمكين الازواج الشابة
من توفير حلول سكنية لائقة.

لا اريد في هذا التقرير تحليل مسببات ودوافع الطفرة العمرانية والاتجاهات المستقبلية الا ان الجدو
التالي يوضح ذلك.

من عبئ استملاك الاراضي عليها وكذلك من كاهل توفير هذه المباني، تشغيلها، صيانتها. ومع ذلك وفرت الخدمة للمواطنين من خلال اجهزه اخرى. هذا يعني ان قلة توفر الاراضي للمصلحة العامة تساهم في وضع ليونه في نظام المخطط الهيكلية الاضافي، يُمكن كل مالك باقامه فعاليه عامه بشرط ان يعمل بناء على قواعد ونظم تضعها البلدية، من حيث حقوق البناء، استعمال الاراضي، كيفية الاداره والصيانه لهذه المباني. ظاهره اقامه الفعاليات الخدمائيه العامة اقيمت خلال فتره الاحتلال الاسرائيلي نظرا لغياب مؤسسه وطنيه تسعى لتقديم الخدمات الرسميه والحكوميه. وربما ان تعميق استراتيجيه التخصصه تكون لها ايجابيات في الواقع الموضوعي لتطوير رام الله خاصه لعدم وجود ارض عامه كافيه. وان المخطط الهيكلية يأخذها بعين الاعتبار.

ارتفاع المباني

خلال العقد الاخير بدأت تظهر في رام الله مباني سكنية وخدمائيه متعددة الطوابق وكلما ابتعدنا عن مركز المدينة "المناره" والطرق الشريانيه فان ارتفاع المباني ينخفض في مركز المدينة. وعلى امتداد الطرق الشريانيه نجد معظم ارتفاع المباني من 3 - 4 طوابق، مع وجود مباني متعدده الطوابق ترتفع الى 12 طابق. اما في الاطراف فمعظم المباني مكونه من طابقين. يوجد اتجاه ملحوظ نحو رفع المباني في مركز المدينة. هذا الواقع يتطلب اخذ بعين الاعتبار عند تحديد ارتفاعات المباني والحقوق الممنوحه حسب المخطط الهيكلية. حيث ان رغبه البلدية الموازنه بين ضغط المستثمرين والمالكين للحصول على حقوق بناء مرتفعه تؤدي الى تطوير بناء مرتفع وبين تكوين بيئه وبنيه حضريه في رام الله ذات خاصيه وتمييز متناسقه ومتجانسه مع الواقع الفيزيائي وقدره تحمل البنيه التحتيه الحاليه او المستقبلية.

ان ارتفاع المباني وزيادة الكثافات السكنية ستؤدي الى استقطاب اسر محدودو الدخل. ولكن رغبه البلدية المحافظه على استقطاب الطبقة الوسطى والنخب دفعها الى ترشيح اقتراح معظم منطقه التخطيط كممنطقة فيلات ذات طابقين حتى ثلاثة طبقات تؤدي اسر نووية وممتدة. وان ارتفاع المباني المرشح في المخطط الحالي لا يزيد عن طابقين.

توفير المباني السكنية

ما زال المزود المركزي للسكن في رام الله هو القطاع الخاص، خاصة البناء الذاتي. اي تقوم كل اسره باقامة بيتها بمبادرتها وعلى ارضها الخاصة. بدأت في العقد الاخير مبادرات من قبل شركات اسكان وجمعيات اسكان. حيث تقوم شركات الاسكان والمقاولون باقامة مباني سكنية متعدده الطوابق وبيع شقق سكنية للزواج الشابه والاسر النووية. كما تقوم جمعيات اسكان بالمبادرة لاقامة اسكان

جدول رقم ٣: رخص البناء التي صدرت من بلدية رام الله في الفترة بين 1991 - 2004
حسب نوع الاستعمال

السنة	سكن*		تجاري**		صناعي		المجموع	
	عدد	مساحة	عدد	مساحة	عدد	مساحة	عدد	مساحة
1991	39	12435	3	1695	10	6420	52	20550
1992	56	24070	16	10423	19	14674	91	49167
1993	72	44186	14	16620	14	16723	100	77529
1994	78	50220	28	49582	16	19254	122	119056
1995	96	113119	6	1170	14	15900	116	130188
1996	86	63342	13	11100	17	16056	116	90498
1997	146	91890	22	19835	21	37595	189	149320
1998	163	85419	17	15260	27	23778	207	124457
1999	163	123485	8	5735	38	19197	198	147417
2000	175	114253	13	25640	17	13940	205	153636
2001	117	68578	5	1729	17	14422	139	84729
2002	706	46882	5	1609	11	3946	86	52437
2003	154	110934	10	7816	5	7838	169	126588
2004	137	116704	8	11655	4	3163	149	131408

المصدر : سجلات بلدية رام الله.

* سكن شمل منذ عام ٢٠٠٠ المباني العامة.

** التجاري شمل منذ عام ٢٠٠١ المباني السياحية

الدائرة B . دائرة التخطيط والتطوير

القسم قسم المساحة وحساب الكميات

الوحدة وحدة المساحة والرسم

الرقم ٣٠٠٠٠٦
عصام حسيب حسين برغوثي

٢٠٠٩/١١/٢٧ ٢٠١٠/٠٣/٠٣ لوائية

الدائرة D . دائرة الشؤون المالية

القسم قسم الايرادات والتحصيلات

الوحدة وحدة الجباية

الرقم ٤٠٠٠٤٠
حرب حنا امين شاهين

٢٠١٠/٠٢/١٦ ٢٠١٠/٠٢/١٧ سنوية

الدائرة E . دائرة الصحة والبيئة

القسم قسم ادارة النفايات الصلبة

الوحدة وحدة جمع النفايات

الرقم ٣٠١٠٤٠
ابراهيم محمود عبدالرحمن ابوناصر

٢٠١٠/٠٢/١٠ ٢٠١٠/٠٣/٠١ سنوية

الدائرة G . دائرة الشؤون ثقافية واجتماعية

القسم قسم الشباب والطفولة

الوحدة وحدة مراكز الاطفال

الرقم ٦٠٠٠٠٣
مارلين سالم خليل خليل

٢٠١٠/٠٢/٠١ ٢٠١٠/٠٣/٠٥ لوائية

الدائرة H . دائرة الهندسة والمشاريع

القسم قسم الابنية

الوحدة وحدة تراخيص الابنية

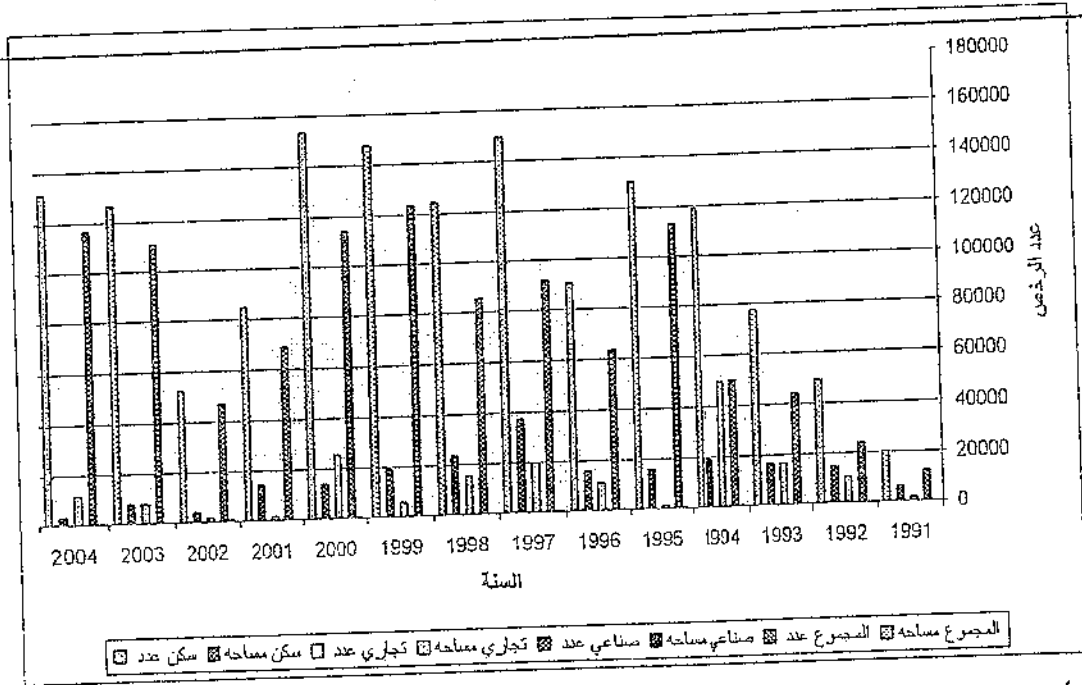
الرقم ٤٠٠٠٣٩
احمد فايز ابراهيم تركمان

٢٠١٠/٠٢/١٥ ٢٠١٠/٠٢/١٧ سنوية

القسم قسم الصيانة والصرف الصحي

الوحدة وحدة صيانة المجاري

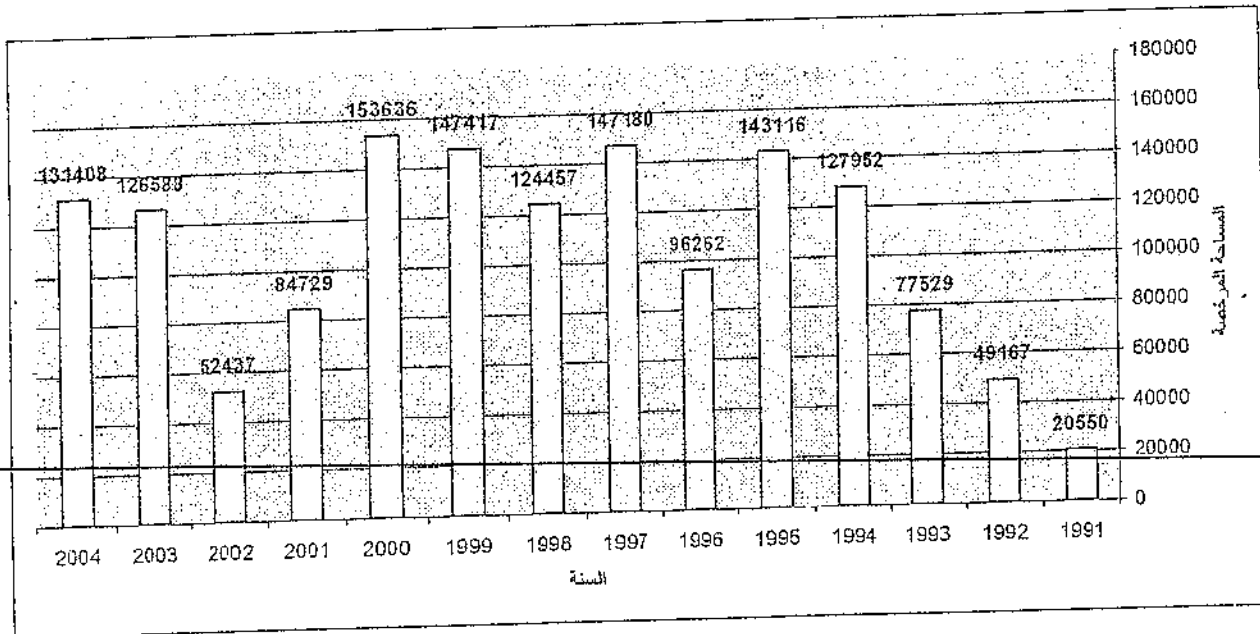
شكل رقم ٣ : رخص البناء التي صدرت من بلدية رام الله في الفترة بين 1991 - 2004 حسب نوع الاستعمال



جدول رقم ٤ : مساحات الابنية المرخصة من العام ١٩٩١ - ٢٠٠٤ في مدينة رام الله

الرقم	السنة	المساحة المرخصة
١	١٩٩١	٢٠٥٥٠
٢	١٩٩٢	٤٩١٦٧
٣	١٩٩٣	٧٧٥٢٩
٤	١٩٩٤	١٢٧٩٥٢
٥	١٩٩٥	١٤٣١١٦
٦	١٩٩٦	٩٦٢٦٢
٧	١٩٩٧	١٤٧١٨٠
٨	١٩٩٨	١٢٤٤٥٧
٩	١٩٩٩	١٤٧٤١٧
١٠	٢٠٠٠	١٥٣٦٣٦
١١	٢٠٠١	٨٤٧٢٩
١٢	٢٠٠٢	٥٢٤٣٧
١٣	٢٠٠٣	١٢٦٥٨٨
١٤	٢٠٠٤	١٣١٤٠٨

شكل رقم ٤ : مساحات الابنية المرخصة من العام ١٩٩١ - ٢٠٠٤ في مدينة رام الله



يتضح من عرض المعطيات عن ترخيص المباني التالي:

- ١- عملية البناء متأثرة بشكل مباشر من الاستقرار السياسي.
- ٢- هناك طلب ملحوظ على السكن والبناء في رام الله.
- ٣- السكن يشكل المحرك لعملية التنمية في رام الله إضافة الى كونه خدمة اساسية لكل أسرة.

الفصل الثالث : اسس لاعداد المخطط الهيكلي التفصيلي

في هذا الفصل سوف نعرض بايجاز اسس المخطط الهيكلي المقترح، والذي يشمل السكان، الاحتياجات العامة، الاساس الاقتصادي، شبكة الطرق وكيفية ترجمتها الى فكره تخطيطيه.

المبادئ التخطيطية

يجدر الذكر ان المخطط الهيكلي المقترح سبقه عدة بدائل تخطيطية تم دراستها من قبل البلدية. وكل بديل شكل مخطط كامل لاستعمالات الاراضي. والدليل الاخير المقترح صاغ المخطط من جديد وعلى مبادئ تخطيطية مميزة، رغم انها مكلفة ومهدرة للاراضي المحدودة. اما المبادئ التخطيطية للمخطط المقترح فيمكن ايجازها بالنقاط التالية :

- ١- تطوير احياء سكنية مميزة من حيث الكثافات ومعدة للطبقة الوسطى والعليا. منطقة فيلات - تحافظ على رام الله كمدينة ذات تميز من خلال احياء سكنية نوعية.
- ٢- بناء السكن لا يتم بالوديان؛ بل ابقاء الوديان كمناطق زراعية مفتوحة لاعتبارات بيئية، جمالية ووظائفية واقتصادية.
- ٣- ربط الاحياء مع مدينة رام الله الام من خلال شبكة طرق شريانية وعدم خلق/تكوين مراكز ثانوية منافسة لمركز رام الله الام. بل الاحياء المقترحة هي احياء سكن قمرية تابعة لمركز رام الله الوظيفي.
- ٤- تمكين اقامة فعاليات ووظائفية في المناطق المخططة بشرط ان لا تتناقض مع استعمالات سكنية.
- ٥- ربط الاحياء القمرية المقترحة مع رام الله بواسطة شبكة طرق شريانية تربطها من شبكة الطرق الاقليمية.
- ٦- تطوير شبكة طرق متدرجة من حيث المستويات. وممكنة لاستعمالات مواصلات عامة. مع ان المخطط يفترض ان السيارة الخاصة والمواصلات العامة الصغيرة هي الة المواصلات المستقبلية.
- ٧- تبني مخططات افراز ومشاريع تفصيلية مصدقة وتعديلها بشكل طفيف.
- ٨- انجاز المخطط على مراحل وصعب قدرة البلدية توفير الخدمات.
- ٩- تطوير على اراضي خاصة، واستقطاعات للمرافق العامة تتم خلال عملية انجاز المخطط بالاضافة لما هو مقترح كاراضي للمرافق العامة.
- ١٠- تطوير مركز خدماتي حكومي، مؤسساتي وصحي لخدمة المنطقة.

أهداف المشروع:

- 1- إعداد مخطط هيكلتي للأحواض المشمولة في المخطط كجزء من مدينة رام الله ليواجه تطور المدينة مستقبلا ويكون أساسا لإعداد مخططات تفصيلية عينيه، ومخططات تقسيم أراضي.
- 2- تنظيم وتوجيه استعمالات الأراضي، في المنطقة المخططة.
- 3- وضع أحكام وتعليمات لاستعمالات الأراضي المختلفة.
- 4- إعداد مخطط هيكلتي، بحيث يداقظ على طابع المنطقة المخططة مستقبلا ويخصص مناطق سكن تستوعب جزء من عدد السكان المستقبلي المتوقع بظروف اسكانيه مناسبة.
- 5- تخطيط طرق جديد أو توسيع طرق قائمه بحيث تربط أجزاء المدينة المختلفة مع منطقة التخطيط وكذلك بين اجزائها لكي تستوعب حركه المواصلات المستقبلية، وتؤمن حركة المواصلات المريحة بها.
- 6- تخطيط مناطق للاستعمالات العامة كمركز اقليمي.
- 7- وضع مخطط متوازن من حيث استعمال السكن، الطرق، المباني العامة، المناطق الخضراء والمناطق المخصصة للاستعمالات التجارية، الاقتصادية والترفيهية.
- 8- ربط منطقة التخطيط مع بلدية رام الله والمنطقة بشبكة مواصلات اقليمية شريانية ومحلية تؤمن سهولة الحركة داخل المنطقة.
- 9- المحافظة على الوديان كمناطق مفتوحة؟
- 10- توفير اراضي للبناء السكني المميز - فيلات -.

السكان المستقبلي

اعتمدنا بتقدير عدد السكان الحالي والمتوقع في منطقة التخطيط كجزء من الاحتياجات المستقبلية لمدينة رام الله اعتمادا على اتجاهات الزيادة الطبيعية لسكان رام الله والهجرة الايجابية اليها، فان معدل نسبه زياده المتوقعه في رام الله ستكون حوالي 5% سنويا حتى عام 2010. وهذا يعني ان عدد سكان رام الله سوف يكون عام 2010 حوالي 60 الف نسمة. أي انه خلال العقد والنصف القادم سوف يتضاعف سكان رام الله. ان الهجرة الايجابية بُنيت على افتراض استمرار العمليه السلميه واستمرار عوده فلسطينيين من الشتات الى ارض الوطن. في الجدول التالي نوضح زياده السكان حسب فترات مختلفه.

جدول رقم 5: زياده السكان وعدد الاسر المتوقعه في رام الله بين 2005 حتى 2020

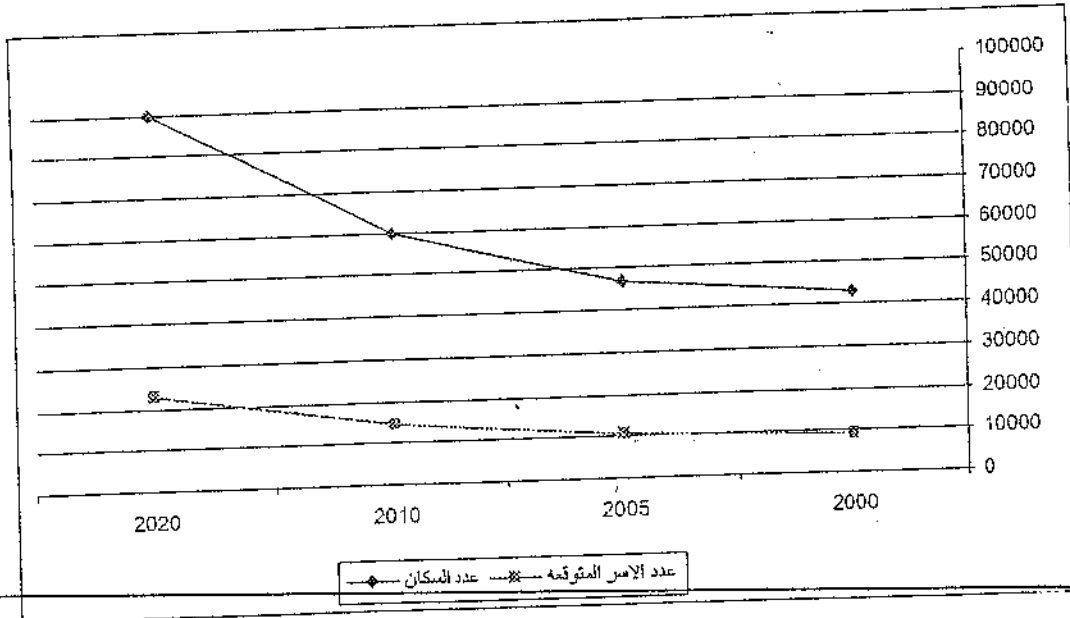
السنة	عدد السكان	معدل حجم الاسره	عدد الاسر المتوقعه
2005	47000	4,4	10682
2010	60000	2,4	14286
2020	90000	4.0	22500

من الجدول يتضح ان عدد الاسر المتوقعه في رام الله عام 2020 ستكون حوالي 22500 اسره، وهذا يعني زياده عدد الاسر بنسبه %111 بالمقارنته مع زياده عدد السكان بنسبه %91. هذا الفرق مرده الى عدة اسباب يمكن ان نوحزها بدخول اسر ازواج شابه كثيره الى دائره الاسر التي تحتاج الى توفير سكن رغم ان عدد افرادها من المتوقع ان يكون صغير. من الجدول يتضح ان هناك حاجه الى توفير ما لا يقل عن 11800 وحده سكنيه في رام الله حتى عام 2020.

نحن على علم بالفروق بين عدد سكان رام الله المسجلين واصحاب حق الاقتراع كمواطنين اصليين في رام الله ولين عدد المقيمين. لا شك بان عدد المقيمين يصل لحوالي نصف سكان رام الله. ولذلك في تحديد الاحتياجات اعتمدنا تقديرات السكان الاصليين.

كما اننا اعتمدنا منهجية تخطيط لعدد سكان مرغوب في منطقة التخطيط وليس منهجية توقع عدد السكان حسب الاتجاهات الحالية. لا يفوتنا ان نذكر باننا نخطط منطقة جديدة، غير مسكونة ومعدة ليس فقط لسكان رام الله الحاليين، بل الى المهاجرين والقادمين اليها او العائدين من ابنائها للسكن بها وبذلك يعظموا قدرتها الاقتصادية والوظائفيه والمخطط يطرح حلول سكنية لهم.

شكل رقم ٥: زياده السكان المتوقعه في رام الله اعتمادا على معطيات ١٩٩٧ وما تم عرضه في مخطط هيكلية رام الله ١٩٩٩ وتم تعديله ليتناسب مع المرحلة الجديدة



من الجدير بالذكر انه ربما يكون زياده اكثر للسكان او اقل عن المتوقع قليل. هذا الفرق سوف لا يؤثر بشكل اساسي على اتجاه تطور المدينة، وعلى مضمون المخطط، لان النخطط معد بموجب منهجيه تخطيط ممكنه ومنظمه ومقننه وان فلسفه اللبونه للمخطط استنبطت من الواقع الموضوعي الحالي والمتوقع ان يتطور في

رام الله، لذلك لم نضع في المخطط غضب التطور أو تقيده أو حجره بل طرحنا مخطط يعتمد على فلسفه الموجه والممكن وليس الضابط والجاذب.

ولكن نظرا لان الاتجاه المركزي لزيادة السكان متأثر باحداث سياسيه ومن الصعب تكهنها. لذلك فان المخطط الهيكلى الاضافى لمدينة رام الله يجب ان يستوعب بشكل كامن حوالي مئه وعشرون الف شخص ويشكل فعلى حوالي تسعون الف شخص. وهذا يشمل كل مدينة رام الله بما فى ذلك منطقة التخطيط المشمولة فى المخطط الهيكلى الاضافى لرام الله ٢٠١٥.

معدل حجم العائله المتوقع عام 20٢0 سوف ينخفض الى ٤,٠ اشخاص للأسره، واليوم المعدل هو حوالي ٤,٤ اشخاص للأسره، اى من المتوقع زياده حوالي ١١٨٠٠ عائله جديده كما اشرنا. وهذا يعنى ان رام الله سوف تتضاعف سكانها حتى نهايه العقد الثانى من المئه الحاليه. تضاعف السكان لا يعنى فقط مضاعفه وحدات السكن بل يجب مضاعفه الوحدات التجاربه، فرص العمل والخدمات؛ لانه كلما زاد حجم المدينه فهى تقدم خدمات لسكانها اضافه الى من يؤمها ويموم اليها. وهذا يعنى ان تخصيص استعمالات الاراضى للفعاليات الاقتصاديه والخدماتيه لم يؤخذ بعين الاعتبار سكان رام الله بل سكان المحافظه والتي من المتوقع ان يصل عدد السكان بها عام 20٢0 لحوالى ٤00 الف نسمة.

الاحتياجات المستقبلية

اضافه للاحتياجات المستقبلية المحليه، فان موقع رام الله ومكانتها يتطلب توفير احتياجات اقليميه وقطريه. مع ذلك فان توفير هذه الاحتياجات ليست بالضروره يجب ان تكون داخل حدود رام الله الحاليه. بل يمكن توفيرها خارج حدودها او يجب ان توسع حدودها لتشملها. ومن هذه الخدمات والمنشآت المطلوبه؛:

1. مدينة رياضيه - استاد رياضى، اضافه الى النوادي والملاعب فى الاحياء.
2. مدينة حكوميه لتركيز مجمل المؤسسات الحكوميه.
3. مدينة طبيه - او مستشفى كبير ومركزي اضافه الى العيادات المحليه الموزعه.
4. منشآت هندسيه.
5. محطه باصات او مواصلات اقليميه وقطريه.
6. توفير حوالي احد عشر الف وحده سكن.
7. شبكه طرق مناسبه من حيث الصفات الهندسيه والمواصلات، بحيث تمكن من سهوله الاتصال مع جميع انحاء المدينه وانشاب سهل فى حركه السير.

كل واحده من هذه الاحتياجات المركزيه يمكن وضع برنامج تفصيلي لها. ولكن من الجدير بالذكر ان هذه الاحتياجات تشمل كذلك مدينة البيره وبيتونيا. وهذا يعنى ان هذا المركز الحضري الذي يشمل هؤلاء المدن الثلاثه سوف يسكنه عام 2010 حوالي 150 - 200 الف نسمة (تبعاً لحجم الهجره الداخليه والخارجيه الايجابيه). وتؤكد الحاجه الماسه لاعداد مخطط اقليمى يشمل هذه المدن الثلاثه وعلاقتها مع مدينة القدس

المحاذيه والمدن الاقليميه الاخرى في فلسطين. لا نظن من الرشد ان تبقى كل مدينة من هذه المدن الثلاثه تخطط لوحدها دون تنسيق مع المدينة المجاوره والتي تكملها سكانياً، وظائفياً وخدماتياً ومتصله بها فيزيائياً وعمرانياً. وان المبادرة لاعداد مخطط ميتروبوليني رام الله من قبل وزارة الحكم المحلي والذي يتم اعداده بالموازاة مع اعداد هذا المخطط، وكان بين معدي المخططات تنسيق وتكامل، ليهو خطوة بالاتجاه الصحيح لتطوير متكامل ومتجانس للمدن الثلاثة بما في ذلك منطقة التخطيط.

ومن ناحية كمية يمكن تقدير الاحتياجات المستقبلية في منطقة التخطيط كما يلي :

مساحة المخطط ٣٤٦٠ دونم منها ١٤٦٠ دونم للسكن. عدد وحدات السكن المتوقعه حسب حقوق البنساء الممنوحة حوالي ٣٠٠٠ وحدة سكن، والقدرة الاستيعابية للمخطط حوالي ٤٠٠٠ وحدة سكن. عدد السكان المتوقع حسب القدرة الاستيعابية في الاحياء المخططة بين ١٢-١٦ الف نسمة. عدد السكان هذا مقسم على الاحياء المختلفه الكريئة، الجبير وخربة البد. والجدول التالي يلخص الاحتياجات على فرض عدد السكان المذكور.

من الجدير بالذكر ان برنامج المخطط يتعامل بشكل متفاوت مع الاحتياجات. حيث ان شبكة الطرق تم حسابها وتخصيصها للقدرة الاستيعابية للمخطط؛ اما التجارة والخدمات فلقد اقيمت لينة ويمكن تعديلها حسب العرض والطلب وانجاز المخطط.

الجدول التالي يلخص البرنامج المقترح للمخطط والذي يمكن انجازه خلال عملية تنفيذ المخطط، حيث يتم من خلال الافرازات والمخططات التفصيلية تخصيص اراضي للمرافق العامة بما في ذلك ما تم تخصيصه داخل المخطط.

جدول رقم ٦ :

المركب	الوحدات	عدد الوحدات	المساحة المطلوبة
عدد السكان	شخص	١٢-١٦ الف	١٤٦٠ دونم
عدد وحدات السكن	وحدة سكن	٣-٤ الاف	١٤١٠ دونم
مناطق خضراء مفتوحة	٧ م للشخص	موزعة	١١٢ دونم
مباني تعليمية	صفوف	٣٣% من عدد السكان ١٧٦ صف	٨٨ دونم
تجاري - محلي	٠.٥ م تجاري للشخص	٨٠٠٠ م	٣٢ دونم
ملاعب	ملعب محلي لكل شخص	٧	٢٨ دونم
عيادات	عيادة لكل ٧٥٠ أسرة	٦	٦ دونم

مراقف عامة اقليمية	١	١	٤٣٠ دونم
--------------------	---	---	----------

* جزء من الاستخدام للتجارة والمرافق العامة مشمولة في منطقة السكن.

الفكره التخطيطيه المقترحه

دراسات تخطيط المدن اشارت الى عدة نماذج مدن تشكل مصدر احياء للمخططين عند وضعهم لفكر تخطيطيه لمدن. وان هذه النماذج يمكن تلخيصها بالنماذج التاليه:

- النموذج الدائري؛ حيث تتطور المدينة بشكل دائري حول مركز لها.
- النموذج الطولي؛ حيث تتطور المدينة بشكل طولي حول مركز لها.
- النموذج الشبكي؛ حيث تتطور المدينة حول شبكة طرق تشكل شبكه من حيث الصفات والتدرج الوظيفي.
- النموذج الاشعاعي؛ حيث تنطلق المدينة من مركز وتشتع منه على شكل اصابع كف اليد.

هذه النماذج التخطيطيه التي تمثل فكر تخطيطيه مركزيه يمكن استنباط افكار تخطيطيه ثانويه معتمده عليها، متدرجه منها ومطوره لها. ولكن لا يمكن نسخ فكره تخطيطيه الى مدينة دون ان تتم مناسبتها او على الاصح استخلاصها من الدراسات الموضوعيه، الظرفيه، الفيزيائيه، الاقتصاديه والثقافيه للمدينة، لذلك فاننا حاولنا استنباط فكره تخطيطيه لرام الله بعد دراستها.

وان الفكره التخطيطيه المقترحه متأثره من العوامل التاليه:

1. المبنى الطبوغرافي والفيزيائي للمدينة.
2. اتجاهات تطور المدينة الحاليه.
3. الاحتياجات المستقبليه (على المستوى المحلي، الاقليمي والقطري).
4. التخطيط المسبق والمصدق والذي يعطي حقوق مكتسبه للمالكين.
5. المملكه الخاصه للاراضي.
6. قدره البلديه والمؤسسات العامه على توفير الخدمات وتأمين التميمه للبلده.
7. الانماط الاجتماعيه والاقتصاديه والبنويه في عمليه توفير السكن واحتياجات المواطنين.

بناء على العوامل المذكوره اعلاه فان الفكره التخطيطيه مكمله للفكره التخطيطيه التي تم عرضها في مخطط هيكلية رام الله ١٩٩٩ والتي سعت الى :

1. الحفاظ على مركز المناره كمركز اقتصادي، خدماتي واداري بالاضافه الى ذلك تخصيص مراكز ثانويه في اطراف المدينة وعلى امتداد الطرق الشريانيه والمنطقه من المناره طريق الارسل، الطيره، يافا والقدس. جزء من المراكز الثانويه المحليه عينت في المخطط المقترح.
2. تدرج في الفعاليات والخدمات العامه في احياء المدينة. ويشمل الاحياء القمريه المقترحه.
3. ليوونه في التخطيط بحيث تمكن المالكين من البناء على اراضيهم حسب احتياجاتهم.
4. التوسع الدائري حول مركز المناره والنواه القديمه للمدينة وتكثيف البناء بها، وتقليل المناطق

الخضراء داخل الاودية على نموذج "كف اليد" بحيث يكون البناء على امتداد ظهر الجبل حتى خط ارتفاع لا ينخفض عن ارتفاع 700 م عن مستوى سطح البحر. هذه الاودية الخضراء سوف تكون الرئة لتطور المدينة. هذا يعني ان مدينة رام الله سوف تتطور بموجب النموذج الانتعاشي

5. شبكه مواصلات واتصالات دائريه تعتمد بالمرحله هذه على السياره الخاصه ومستقبلا يمكن ادخال ادوات مواصلات واتصالات حديثه اخرى.
6. المزود المركزي للسكن هو المالك الخاص، ولذلك فان نماذج البناء سوف تكون متعدده ومتنوعه.
7. القطاع الخاص سوف يساهم في توفير الخدمات والمنشآت العامة.
8. تطوير مدينة ذات قدره على تغذيه وتمويل نفسها من حيث البنيه التحتيه والخدمات.
9. الحفاظ على التميز والمميزات والخصائص الفيزيائيه والحيزيه لمدينة رام الله.
10. فصل وظائف وتكامل في استعمالات الاراضي وذلك يشمل المدن المحيطه.
11. استمرار المبنى الهرمي لارتفاع السكن كلما ابتعدنا عن المناره فان كثافه السكن تقل، ومع ذلك مقترح احياء جديده في اطراف المدينة لتوازن المركز. اي تكوين مركز ومراكز ثانويه في الاطراف.
12. توزيع الساحات العامة والخضراء في مناطق الاودية وحول البيوت الخاصه والفعاليات والمنشآت العامة.

اما الفكرة التخطيطية العينية في المخطط الهيكلي الاضافي لشمال رام الله فيمكن تلخيصها بالنقاط التالية:

- 1- ربط الاحياء بشبكة طرق متدرجة.
- 2- فصل منطقة خربة اليد عن الجهير من خلال استخدام الاودية والطوبوغرافيا كعنصر رابط ودمج احياء المدينة.
- 3- تواصل بين احياء الكرينة والجهير وربطهم مع سردا وكذلك مع حوض المسلمين.
- 4- تقديم خدمات لقطع الارض من خلال طرق خدمية.
- 5- سفوح الجبال المرتفعة مستخدمة للسكن.
- 6- تعيين مناطق لاعادة التوحيد والافراز خاصة في منطقة ظهر الكرينة.
- 7- تعيين كل منطقة التخطيط لاستخدام فيلات - كثافة سكنية منخفضة نسبياً؛ رغم اهدار موارد الارض حسب هذه الكثافة، ولكن الفرضية ان يسكن هذه الاحياء القمرية عائلات ميسورة الحال تستطيع استثمار مالي في البنى التحتية، صيانة الطرق والمرافق العامة بعد تطويرها.

من الجدير بالذكر ان هذه الفكرة للتخطيطية لاقت قبولا واستحساناً من قبل ادارة البلدية والمهنيين المشاركين في اعداد المخطط. رغم ذلك كان هناك رأي من الموجهين لاعداد المخطط بواجب زيادة المساحات المبنية والذي يعارضه خاصه السماح للبناء والتطوير في منطقة الوديان. لقد كانت هناك خلافات بين المخطط ولجنة توجيه التخطيط في البلدية واعضاء البلدية. حيث كان يسعى المخطط الى تأمين مناطق خضراء زراعية في مناطق الوديان بشكل لا يسمح للبناء في المناطق المائله عن 5%. وان اهمية الوديان وسفوحها بانها تبقى للمدينة طابع خاص؛ اضافته الى صعوبة توفير خدمات البنية التحتية لها وتكلفه انجازها وصيانتها العاليه. لقد

كان ادعاء بعض اعضاء البلدية بان قلة الاراضي المتوفرة للبناء والرغبة في خفض سعر الاراضي هو المبرر للدخول الى سفوح الوديان. هكذا فان انجاز الفكرة التخطيطية رافقها خلاف ومناقشات حادة حتى تم الوصول الى تسويات توازن الى حد ما بين المخطط ولجنه توجيه المخطط.

شبكة الطرق المقترحة

شبكة الطرق الحالية مركبة من ثلاثة مستويات، شرياني، محلي وخدماتي. من ناحية الاستعمال الحالي نجد ان الطريق الشرياني يستعمل كطريق خدماتي، محلي، تجاري وبه مواقف سيارات للمنازل المخاضيه له. لا شك بان تعدد استعمال شبكة الطرق وعدم وجود فصل ملحوظ في وظائف واستعمال الطرق يشكل عائق امام انسياب حركه مواصلات مريجه بها، اليها ومنها.

كذلك فان شبكة الطرق الشريانيه التي تقدم مدينة رام الله، القدس، بافا، بير زيت، عين عريك، ذات نموذج "اشعاعي" اي ان جميع هذه الطرق ترتبط بدوار ومركز المناره ومنه تتطلق. في المنطقه المبنيه هناك بعض الطرق المحليه والخدماتيه التي تربط بين هذه المحاور الشريانيه، ولكن تركيز المواصلات في منطقه المناره حيث تركيز الفعاليات التجاريه والاداريه يؤدي الى ضائقه سير كبيره ووجود ظواهر مصاحبه لضائقه السير من تلويث وازعاج. هكذا فان مدينة رام الله في مركز المناره تسلك حسب ظواهر المدن الكبيره رغم اننا امام مدينة نسبيا متوسطه الحجم؛ ملكيه السيارات بها منخفضة نسبيا 125 سيارة للاف ومعامل الحركه والتنقل بها غير مرتفع. من المتوقع ان ترتفع هذه النسبة الى 250 سيارة للمرافق العامه عام 2020.

المخطط الهيكلية لمقترح يتبنى فكره التدرج في مستوى الطرق المقترحه شرياني، محلي، خدماتي. ولكن يسعى الى تغيير نظام استعمال وتوزيع شبكة الطرق المقترحه. وان تغيير نظام استعمال الطرق يعتمد على اربعة حلول مركزيه:

1. اعاده تنظيم حركه المرور في الطرق القائمه بواسطه تغيير شواخص ووضع نظم استعمال على المستوى الاداري وكل مخالف يباقي.
2. توسيع الطرق القائمه وتعديل استعمالها من حيث المستويات.
3. اقتراح شبكة طرق جديده تعدل منحنى واتجاهات حركه السير.
4. ادخال ادوات ونظم اتصالات ومواصلات لا تعتمد فقط على السياره الخاصه. بل تعميق استعمال المواصلات العامه (باص، ترام) وحتى لو ادى ذلك الى اغلاق مناطق امام السياره الخاصه.

في مرحله التخطيط هذه لا ندخل طريقه الحل الاولى والرابعه رغم اننا نأخذ اثرها وابعادها بالحسبان. ونتركز في الحل الثاني والثالث. هكذا فان شبكة الطرق المقترحه تعتمد على المبادئ التاليه:

1. محاوله تعديل الضغط وكثافه السير عن منطقه المناره.
2. تعميق الارتباط بين المحاور الشريانيه الاشعاعيه بواسطه ربطها بمحاور ربط عرضيه تمكن نقل المواصلات من منطقه الى اخرى دون الدخول الى مركز المدينة.

3. تدرج في مستويات الطرق وفصل في استعمالها.
 4. الطريق هي محور تنموي ورافع اقتصادي ورابط اجتماعي، اضافة الى كونه موفر خدمات ومؤمن لسهولة المواصلات وحريه الحركة داخل اجزاء المدينة وبينها وبين الحيز المحيط بها.
- من أجل تأمين هذه المبادئ قمنا باقتراح توسيع بعض المحاور الشريانية الاشعاعية ، وربطها بطريقتين شريانيتين اضافة الى توسيع ثالث. عرض الطرق الشريانية المعرضة عشرون مترا وتوسيع الطرق الشريانية الاشعاعية الطولية الى 25 مترا. وعند اقتراح شبكة الطرق الشريانية المحلية والخدمات راعينا النقاط التالية:

1. ملكية الاراضي الخاصة ، مساحة هذه القطع وشكلها.
2. المبنى الطبوغرافي والفيزيائي الصعب في المنطقة المخططة.
3. طرق قائمه او مقترحه رغم انها غير مصدقه ، بل متفق عليها بين الجيران.
4. فصل بين استعمال الطرق بحيث تكون الطرق الشريانية لنقل المواصلات والطرق المحلية لخدمه القطع.
5. ميلان طريق متجانس مع الطبوغرافيا وملاتم لها.
6. تخفيف تلويث المنظر العام للسفوح.
7. مراحل التنفيذ.
8. قدره البلدية الماليه على شق الطرق وصيانتها.
9. ترك ليونه لاصحاب قطع اراضي كبيره، تقسيم اراضيهم حسب المخطط التفصيلي المقترح واقتراح شبكه طرق داخلية تستجيب لاحتياجاتهم.

لا شك ان الطرق هي استعمال مستهلك للاراضي، حيث ان حوالي 610 دونم والتي تشكل حوالي 17.6% من مساحة المخطط الهيكلي الاضافي لرام الله مخصصه لطرق قائمه او مقترحه. وان الطرق المقترحه في هذا المخطط قصدت ان تشكل مدخل لكل قطعه ارض. مع ذلك فمن المتوقع ان تكون مخططات تفصيليه او افراز يقترح بها طرق اضافيه.

كذلك فان انجاز الطرق يجب ان يكون على مراحل، يتم تحديدها بناء على مخطط تطويري تقوم البلدية باعداده يأخذ بعين الاعتبار الحاجيات ويضع الاولويات حسب الامكانيات. كما اننا حاولنا ان تكون الطرق موحده وجامعه للبنى التحتية اليابسه والرطبه الاخرى وذلك تنفيذاً لمبدأ توحيد وجمع البنى التحتية، والذي يؤدي الى تقليص واهدار الموارد وتخفيف الاضرار على المواطنين ومصاريف الصيانه او التعويضات.

اما بالنسبه لربط رام الله مع الطرق الاقليميه فان المخطط يقترح ربط رام الله مع الطريق الرئيسه رقم 4 وطريق 45 من الجهه الجنوبيه والتي تربط شمال القدس مع رام الله. وبذلك تكون دخله اضافيه لرام الله من خارج منطقه تخطيط مدينة البيره هذه الطريق تمتد من خلال المنطقه الصناعيه الى غرب خربة البسد وشرق عين عريك وترتبط مع الطريق الذي يعرف بالطريق العسكري بعد تعديله وبعده الى طريق بئر زيت رام الله. كذلك نقترح دخله لرام الله من الطرق الالتفافية والتي اعدت ونفذت حسب اتفاق اوسلو. صحيح ان هذه الطرق مازالت في المنطقه "ج". وخلال الفتره القريبه ربما يكون من الصعب موافقه الجهات المعنيه على

دخله اضافيه لرام الله منها ولكن بعد انسحاب القوات الاسرائيليه حسب ما هو مفروض من خلال تطبيق اتفاقية اوسلو بين اسرائيل وفلسطين فان هذه الطرق الاقليمية سوف تكون جزء من شبكة المواصلات والطرق الفلسطينية وتكون حاجه لتأمين اتصال مدينة رام الله معها (انظر الخارطة المرفقه). حسب خارطة ملحق الطرق مقترح ربط حوض الجهير والكرينة بجسر مع منطقة خربة البند ومنها الى مدينة رام الله. كذلك يمتد طريق شرياني الى طريق سرده بير زيت، ويرتبط بين سرده وابوقش. لقد اعتمدنا في نسج شبكة الطرق النظام شبه الدائري. هناك الدائرة الداخلية داخل مخطط هيكلي ١٩٩٩ وحول المنارة. والدائرة الخارجية مرتبطة مع الطرق الاقليمية وتمر من خلال منطقة التخطيط. اما بالنسبة لمقاطع الطرق العرضية النموذجية فاقترحنا نماذج متعددة كما بينها في خارطة ملحق الطرق والمقاطع التالية.

استخدامات الاراضي المخططة

دمج المبادئ والافكار التخطيطية في منطقة التخطيط لاجل تحقيق الاهداف التي صيغت وصقلت من قبل مندوبي البلدية ترجمت الى مخطط استعمالات اراضي. الجدول التالي يلخص استخدامات الاراضي في المخطط.

جدول رقم ٧: استعمالات الاراضي ومساحتها في المخطط الاضافي في مدينة رام الله بالدونمات

المساحة (%)	المساحة بالدونم	استعمالات الاراضي
42.2	1460	منطقة سكن فيلات
0.38	34	منطقة تجاريه
15.5	536	منطقة مباني ومرافق العامة
5.01	2	منطقة ساحات عامه
17.6	610	طرق مقترحه وقائمة
0.3	12.0	ممرات مشاه
23.2	804	مناطق سكن زراعي
100	3460	المجموع

الاقتطاعات للمرافق العامة

نظراً لأن معظم الأراضي خاصة؛ ستواجه عملية تخصيص واقتطاع أو استملاك أراضي خاصة للمرافق العامة واعتراض وصعوبة؛ كما أن قدره البلدية على دفع تعويضات محدوده. رغم أن القانون يُجيز اقتطاع أو استملاك 30% من مساحة الأرض للمرافق العامة، ولكن نتيجة لصعوبة تطبيق ذلك في المرحلة الانتقالية. قمنا باتباع نهج حراكي في عملية الاستملاك وهذا يعني تعيين بعض المناطق للمرافق العامة حسب ما هي مبنية على المخطط والملخصه في الجدول التالي حسب الاحواض. وحددنا بالنظام واجب كل مالك تخصيص قطعه ارض للمرافق العامة من ارض عند افرازها وبذلك يمكن تكوين بنك اراضي للبلديه يمكن تبديله او استثماره في المستقبل.

انجاز المخطط

خلال عملية اعداد المخطط لم تتوقف عملية البناء والتطوير في رام الله، وخلال عملية اعداد التخطيط اخذنا بعين الاعتبار عملية الانجاز والتنفيذ والتطوير. ومع ذلك نرى بواجب اعداد مخطط تطويري لانجاز المخطط يضع تصورات وآليات لكيفية انجازه. صحيح ان هناك حراك تموي وتطويري يجري من قبل مبادرين ودور البلدية في هذا الواقع ضابط وموجه حسب نظام المشروع. ولكن نرى بواجب ان تنتقل البلدية من دور الموجه والضابط الى دور المبادر والموجه. وهذا يتم من خلال اعداد مخططات وبرامج اضافيه الى تأسيس وحده لاداره عملية تخطيط البلدية.

عملية الانجاز تشمل اعداد مخططات قطاعيه رئيسه وتصصيليه للتربيه والتعليم، التطوير الاقتصادي والخدماتي بالموازاه مع اعداد مخططات لتطوير البنى التحتية الرطبه واليابسه. لقد اخذنا هذه القطاعات بعين الاعتبار عند انجاز هذا المشروع، ولكن لم ندخل في تفصيل لها. ونرى بواجب تكمله هذا المشروع باعداد هذه المشاريع الهامه.

يعتمد انجاز المخطط على القطاع الخاص، وان القطاع العام/البلدية تتركز وظيفتها بمنح التراخيص وشرق البنى التحتية على حساب المبادرين واصحاب الاراضي. نحن على علم بان تكاليف انجاز المخطط عاليه، ولكنها سوف تمتد على مدى فترة طويلة. ان شبكة الطرق المقترحة تجاوزت المستوى الهيكلي وذلك لاننا على يقين بان لشبكة الطرق دور مركزي في تطوير الحيز المخطط. وان هناك حاجة لاعداد مخطط تفصيلي تنفيذي لشبكة الطرق ياخذ بعين الاعتبار التواصل مع الاستخدامات المحيطة.

كذلك فان واجب الحفاظ على مناطق الوديان كمناطق خضراء هو من مهمة البلدية ويجب ان يحافظ عليه لاعتبارات جمالية ووظائفية.

حضرة المهندس علي بركات المحترم
مدير عام التنظيم والتخطيط العمراني

رام الله
وزارة الحكم المحلي

تحية طيبة وبعد،

الموضوع : توسيع حدود بلدية رام الله.
بالإشارة الى رسالتكم بتاريخ 1998\6\4

- 1- بناء على طلبكم مرفق بهذا الخرائط التي تبين المنطقة التي تم اقرارها من قبل الوزير قرار رقم 97\3 (مرفق بهذا نسخة من قرار الوزير)، كذلك المنطقة المطلوبة ضمها الى منطقة نفوذ بلدية رام الله حسب الكتاب رقم ب\18\7\2\1\39\79 من تاريخ 1998\2\2 (مرفق بهذا نسخة من الكتاب).
- 2- المساحة الاجمالية هي 614,2063 دونم كما هو مفصل في الكتاب المرفق حسب القطع والاحواض.
- 3- اسباب طلب الضم:

- أ. تثبيت لقرار الوزير بشأن توسيع حدود بلدية رام الله.
- ب. تقوم البلدية باعداد مخطط توسيع مخطط هيكل 1962، ومن الدراسات التي اجريتها تبين ان هناك حاجة لتوفير مساحات اراضي لتوسيع عمراني، سكني، وخدماتي للبلدة. حيث سوف يكون عدد سكان بلدية رام الله عام 2020 حوالي مئة الف نسمة.
- ت. بدأ باعداد مخططات تفصيلية في حوض الجهير والكرينة وبدا باقامة اسكانات بها. هذه الاسكانات لا تقع في منطقة نفوذ أي سلطة محلية، رغم ان هذه الاسكانات سوف تاخذ خدمات من رام الله، وسوف تؤثر على تطويرها. لذلك من الواجب ان تكون ضمن حدود بلدية رام الله.
- ث. رام الله تاريخيا مركز محافظة رام الله، وهي في نهضة عمرانية وحضارية وان توسيع منطقة نفوذها تشكل استراتيجية لتأمين مركزيتها في المنطقة وتطورها المستقبلي.
- ج. الاسكانات المقامة في منطقة الجهير والكرينة ذات حجم كبير يتطلب توفير البنية التحتية والخدمات لها. وابقائها خارج منطقة تنظيم بلدية سوف يعيق تطوير هذه الاسكانات.
- ح. نقص الاراضي في رام الله للسكن والخدمات سبب في رفع سعر الاراضي وعدم امكانية توفير اراضي للمرافق والمرافق العامة. لذلك فان في المنطقة المطلوب للتوسيع بها هناك اراضي يمكن ان تستغل للمرافق العامة. وحاليا هناك طلبات لاقامة مستشفيات ومن المطلوب ان تكون هذه الخدمات داخل مدينة رام الله.

خ. من الجدير ان الاراضي المطلوب ضمها هي اراضي جرداء غير مزروعة وجبلية لا تصلح للزراعة بل فقط للسكن اضافة الى المحافظة على اجزاء منخفضة الى اقدام التلال كمناطق خضراء مفتوحة.

ر. من الجدير بالذكر ان مدينة رام الله اصبحت مركز ليس فقط لمحافظة رام الله بل لكل وسط فلسطين. ولا بد من توسيع حدودها لاجل توفير اراضي بها للمناقع والمرافق العامة المحلية والقطرية.

ز. توفير بنى تحتية رطبية (خطوط مجاري) في الاحواض الكريئة والجديد في خربة البسات

تكاليف

عالية يتطلب ان تستفيد منها كذلك الاحياء المشمولة حاليا في منطقة رام الله اضافة الى الاحياء المطلوب ضمها وبذلك يتم تقليص التكاليف النسبية لانجاز مثل هذه البنى التحتية. س. أمل ان تستجيبوا لطلبنا بالايجاب وتقوموا بعمل الاجراءات القانونية، خاصة ونحن ننوي اعداد مخطط هيكلية شامل لهذه الاحواض بما في ذلك بلدية رام الله.

باحترام

د. راسم خمائسي
مركز التخطيط والدراسات

ملحقات

حضرة المهندس
أيوب رباح المحترم
رئيس بلدية رام الله

فاكس رقم: 2954241 - 02

تحية طيبة وبعد،

الموضوع : دراسة اعتراضات المخطط الهيكلي لمدينة رام الله.

لقد عملت البلدية بروح وبنص القانون بشأن الإعلان عن إيداع المشروع الهيكلي حيث قامت بإعلام كل مالك " حسبما أمكن ". وتم تقديم حوالي 520 اعتراض. يمكن تقسيم هذه الاعتراضات حسب ما يلي 3/2 على الطرق ، خمس على المباني والمساحات العامة والباقي على الأراضي الزراعية. لقد تم تصنيف الاعتراضات، إنزالها على أحواض ، وتقوم لجنة فنية مكونة من : مهندس البلدية ، ممثل عن اللجنة المركزية للتنظيم والبناء والمخطط بدراسة الاعتراضات.

وحتى الآن تم إنجاز حوالي 80% من الاعتراضات. ولقد تبنت اللجنة الفنية سياسة قبول ورفض الاعتراضات بعد دراسة كل الاعتراضات بشكل تفصيلي على المحاور التالية :

1. الميل لتخفيف الضرر على المالك قدر ما أمكن.
 - 2: عدم تحميل البلدية تكاليف ومصاريف مستقبلية فوق طاقتها.
 3. تأمين الحفاظ على حقوق المواطنين آخذين بعين الاعتبار الواقع الموضوعي والإمكانات.
 4. أن لا يتجاوز أي تخصيص للمرافق ، المباني ، المساحات العامة مع الطرق عن 30% من مساحة القطعة الأصلية.
 5. اخذ بعين الاعتبار التقسيم المصدق أو المقترح عند تعيين الطرق.
 6. تخفيف عرض الطرق بحيث تؤمن بحد الأدنى من الانسياب ، التكاليف ، والاعتبارات الهندسية عند اقتراح تعديلها (قامت اللجنة الفنية باقتراح سكتيشات لمواقع طرق).
 7. الحفاظ على محاور الوديان والسماح لبناء زراعي في الأراضي الزراعية.
 8. تعديل الطرق على مسارات قائمة وان تقطع الطرق من قطعتين متجاورتين بشكل متساوي قدر الإمكان.
 9. حاجة البلدية لمباني ومساحات عامة، وتوازن بين مصلحة المواطن وبين مصلحة الجمهور العام.
- حتى الآن لم نجر إحصاء بحجم الاعتراضات التي وردت ، أو قبلت وتلك التي قبلت بشكل جزئي ، مع ذلك يمكن الإشارة إلى أن حوالي ثلثي الاعتراضات تم قبولها ولو بشكل جزئي.

لعلمكم وتوجيهاتكم.

با احترام

د. راسم خميايسي

المخطط