دراسة تأثير وسائل الإعلام في العلاقة بين التخطيط العمراني والمجتمع (حالة دراسية: مشروع مترو دمشق)

المهندسة أروى شرف الدين* الأستاذ الدكتور سليمان المهنا **

الملخص

يتركز النقاش حالياً حول التخطيط التشاركي للمناطق العمرانية وبشكل أساسي تلك المناطق التي تعكس القيمة الحضارية والثقافية، ومن خلال تحديد التأثيرات في عملية المشاركة الشعبية يبرز دور الإعلام والصحافة في عرض النقاشات العامة حول قضايا التصميم والتخطيط غير المتفق عليها للعلن، ويظهر بشكل عملي في الإعلانات وفي أشكال النشر الرسمي كلها ودعم المثقفين للعامة في بعض القضايا المهمة، وغالباً ما تُشكل الصحافة الوسيلة ذات التأثير الفوري والتي يستطيع المخططون من خلالها تمرير رسالتهم إلى المجتمع المحلي ولكنها من جهة ثانية تشكل القناة التي تمكِّن العامة عبرها من إيصال صوتهم في حال عدم الفهم أو عدم وضوح الرؤية فيما يُخطط ويحدث لبيئاتهم، ويظهر دور الإعلام عبر مجموعة من الأدوات والأساليب التي يقدم البحث تحليلاً لها من خلال طرح مجموعة من المشاريع العمرانية العالمية، كما يُجري تحليلاً لتجربة محلية ويقدم توصيات يمكن تطبيقها في التجارب المستقبلية في مجال الحملات الإعلامية التي تسبق المشروع العمراني لتقليص السلبيات وتأثيراتها إلى الحد الأدنى وتعزيز النواحي الإيجابية.

* أعد هذا البحث في سياق رسالة الماجستير للمهندسة أروى شرف الدين بإشراف الأستاذ الدكتور سليمان المهنا - قسم تخطيط المدن والبيئة - كلية الهندسة المعمارية - جامعة دمشق

** قسم تخطيط المدن والبيئة - كلية الهندسة المعمارية - جامعة دمشق

1 - مقدمة :

اعتمدت الدول على نظريات التخطيط التقليدية المعروفة عالمياً لوضع أسس تخطيط تجمعاتها العمرانية التي ركزت بشكل أساسي على شكل العمران بوصفه النتيجة (gtz ,2009) الأكثر أهمية للتخطيط العمراني[10].

وقد أنتج تطبيق النظريات التقليدية مناطق ليس لها سمة عمرانية أو ق يمة تاريخية مميزة وهو ما تطرّق له رهيف فياض في كتابه "من العمارة إلى المدينة" فيصف النسيج المديني المعاصر الذي ينتشر فيقضي على التناغم العمراني وهكذا تفقد المدينة العربية برأيه «مكوناً أساسياً من مكونات هويتها»[6] (فياض، 2010) .

ونتيجةً لظهور التأثيرات السلبية في السكان والمدن[6] بات ضرورياً الآن أخذ الطبيعة العمرانية والهوية المحلية والتراث بالحسبان من أجل تحقيق تنمية مستدامة ومتوازنة للمدن وخاصةٍ بعد طرح الأجندة رقم 21 في مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة في مدينة ريوديجانيرو" Rio de Janerio "في البرازيل عام 1992، حيث ورد في الفصل /28/ أنه "يجب على السلطات المحلية التشاور والحوار مع السكان والمنظمات المحلية والمبادرات الخاصة" مما أدى لمراجعة أسس التخطيط التقليدية بغرض إيجاد أنظمة جديدة تستجيب لحاجات المجتمع بشكل أفضل، وتهدف لاعتماد مبدأ التشاور مع السكان والأطراف المعنية قبل إقرار المخطط [14] .(TU,Berlin,2008)

وقد أظهر تقرير معهد الإدارة العامة في نيويورك [4] (عبد الباقي ابراهيم،1998) أن عملية إدارة التخطيط العمراني تعاني مشكلة عدم وجود العلاقة بين الساكن ومتخذ القرار وعدم حصول المخططات التي تعدّها إدارات التخ طيط على موافقة المجتمعات المحلية وهو ما أدى إلى ظهور اتجاه جديد في التخطيط هو التخطيط التشاركي يأخذ فيه الإعلام دوراً مهماً في تزويد السكان الأطراف المعنية بالمعلومات التي تخص المخططات العمرانية، فقد بات التد فاعل مع العالم الخارجي أمراً لا غنى عنه للأمم التي تسعى وراء التطوير والتحديث في عصر المعلوماتية وتقنيات الاتصال التي حولت العالم إلى قرية صغيرة وبرز دور تـ قنيات الاتصال المرئية والمكتوبة في تعريف المجتمع والرأي العام بأبعاد التخطيط العمراني والإقليمي والتعريف بمشاكله وهمومه، فتفعيل المشـ اركة الشعبية في اتخاذ القرار والتنمية المستدامة يحتاج إلى قدر كبير من التوعية بالثقافة العمرانية حتى يكون المجتمع قادراً على المشاركة الواعية، الأمر الذي يتطلب تضافر كل الجهود الإعلامية والتعليمية وتوظيف كافة الـ وسائل المرئية والسمعية والمقرونة التي تخاطب وجدان الجماهير وعقولهم[5] (عبد الباقي ابراهيم،2000)، ليستطيع الرأي العام من خلالها أن يعبّر عن قبوله أو رفضه لما يحـ دث لبيئته العمرانية [13] (Parfect,1997).

1 -1 - التعريف بمفردات البحث:

عند البدء بدراسة التأثير المتبادل بين المنتج التخطيطي والمجتمع، من الضروري التعريف بالمفاهيم التي دُرست وأدوات القياس التي استعين بها في تقييم الحالات الدراسية وتحليلها، لإدراك الفهم الشائع لها .

أ - المفهوم الأول والأساسي الذي نحتاج إلى توضيحه هو التخطيط العمراني،الذي يعرفه "بول غراغن" "Paul Grogan" بأنه التكامل بين مخطط استعمالات الأراضي والتخطيط الطرقي بهدف خلق بيئة مكانية

واجتماعية جيدة للتجمعات الحضرية [9] (Gragan,2000) .

ب -المفهوم الثاني هو الإعلام، الذي يُعرف بأنه مصدر يُحصل بواسطته على المعلومات والتعلّم من خلال الوسائل المطبوعة كالصحف والمجلات أو الالكترونية كالإذاعة والرائي [7] (Andreas,2010) وقد تم تحديث وسائل الإعلام لإيصال معلوماتها للمتلقي بطرائق جديدة عبر "الانترنيت" وفي عام 1920 بدأ مفهوم الإعلام بالتبلور كمصطلح يقابل مجالاً واسعاً لتبادل الأفكار والأراء والمعلومات عن طريق الكتابة أو الكلام وبدأ يظهر بشكل صناعة هي صناعة الإعلام والصورة وأصبح مجالاً للأعمال الصغيرة والكبيرة، كما تفرّع عنه فروع عديدة كالإعلام الصناعي والإعلام الاجتماعي الذي اعتمد نشر المعلومات عن طريق التفاعل الاجتماعي.

لدراسة تأثير الإع لام في عملية التخطيط العمراني نستخدم نموذج تحليل القوى "Swot analysis" الذي يتوافق مع المستويات المتعددة في البحث ويُعرف بأنه تصنيف العوامل التي يتوقع أن يكون لها تأثير عند تطبيق المخطط أو المشروع وتستخدم كأداة لتحديد مكامن القوة و نقاط الضعف [11] (Hilmi,2009).

1 -2 - هدف البحث:

- التعريف بالعلاقة بين التخطيط العمراني والمجتمع والرابط بينهما من خلال تسـ ليط الضوء على دور المجتمع في التعبير عن رأيه فيما يُخطط له من مشاريع وما ينعكس عليه والتركيز على أهمية أخذ المجتمع دوراً فاعلاً في التعبير عن الحلول التي تناسبه اجتماعياً واقتصادياً وتناسب فكره وثقافته والتأكيد على إشراكه في عملية التخطيط وإيجاد الوسائل اللازمة لتوعيته واستشارته وصولاً إلى مشاركته الفعلية

- التعريف بدور وسائل الإعلام في طرح المشاكل العمرانية وجعلها محط الاهتمام العام والسعي لحلها وتفعيل دور وسائل الإعلام في دُولنا لتصبح الوسيلة التي يعبر بها الجمهور عن قبوله أو رفضه لما يحدث لبيئته العمرانية إذ بات لتقنيات الاتصال المرئية والمكتوبة دور كبير في تعريف الرأي العام بأبعاد التخطيط العمراني بمستوياته المختلفة والتعريف بمشاكله وهمومه والتعريف بمشاكل المجتمع وإيديولوجيته* الاجتماعية والثقافية والاقتصادية من جهة أخرى .

1 -3 - أهمية البحث :

تبرز أهمية البحث من خلال أهمية المشكلة التي يعالجها والمتمثلة بعدم أخذ رغبات السكان والرأي العام بالحسبان عند التخطيط لتجمع أو توسع عمراني أو مشروع تنموي على مستوىً معين وهو ما ينعكس بشكل سلبي على جودة المنتج التخطيطي وملاءمته للواقع الحالي .

أمَّا مقدار الإضافة العلمية التي يقدمها البحث فتتمثل في دراسة بعض الأمثلة التي تسلط الضوء على أساليب ووسائل تمكين المجتمع المحلي والرأي العام من المشاركة الفعلية في العملية التخطيطية فضلاً عن تحليل تجربة رائدة محليّة في هذا المجال؛ ورصد النتائج الإيجابية لهذه التجربة وبعض الجوانب السلبية التي يجب تلافيها أو تطويرها في التجارب القادمة وهنا تتجلى إمكانية تطبيق نتائج البحث على المجتمع.

* **الإيديولوجية**: هي كلمة معرّبة تعني مجموعة الآراء والأفكار والعقائد والفلسفات التي يؤمن بها

شعبٌ أو أمة أو حزبٌ أو جماعة وفقاً لقاموس علم الاجتماع .

4 -1 - منهجية البحث

اعتمدت الدراسة على تحليل وسائل وأدوات المشاركة المجتمعية والحملات الإعلامية التي تؤثر لاحقاً في البيئة العمرانية والحياتية للمجتمع، فاستخدم المنهج التحليلي الوصفي الاستقرائي في دراسة الأمثلة المذكورة في مدن لندن ومانهاتن وبرلين .

واعتمد البحث في دراسة التجربة المحلية لمترو دمشق على نموذج تحليل القوى والمنهج التحليلي الإحصائي عبر استقراء أفكار واستطلاعات الرأي العام وشملت:

- مقابلات شخصية مع المواطنين المعنيين بالدراسة .
- مقابلات مع المعنيين باتخاذ القرار كرؤساء البلديات ومهندسي المحافظة.

وتمت مراعاة أن تكون الأفكار ذات أهمية عند تصنيف المقابلات وتحليلها من حيث:

- إذا نُوقشت وذُكرت من قبل أكثر من مصدر.
- إذا ذُكرت عدة مرات من قبل المصدر و التركيز عليها .

2 - دراسة تحليلية لطرائق وأساليب تأثير وسائل الإعلام .

يعدُّ الوعي المتزايد في المجتمع المحلي من أكثر الظواهر الصحيّة في المجتمع ويُمثل انعكاساً لمشاركة المجتمع واهتمامه بقضاياه لكنه قد يفتح المجال أمام منظمات المجتمع الأهلي وجمعيات الحماية والحفاظ للظهور واتخاذ المواقف، ولذلك يعدُّ التوازن ضرورياً بين الأطراف التي تطلب التغيير والأطراف التي ترفض هذا التغيير وتقاومه[13] (Parfect,1997)، ويعدُّ أصحاب السياسات والرؤى مؤثرين في الجدالات العامة، كذلك أصحاب الفعاليات المالية الذين يؤثرون في مخرجات قضايا التنمية ويزداد تأثيرهم باطراد في النظام التخطيطي وقرارات العامة جهة موضوعات التخطيط وقضايا التنمية التي يتم التركيز عليها كالعادة من قبل أجهزة الإعلام الحاضرة والمؤثرة[4] (عبد الباقي ابراهيم،1998) .

إن النقاش في قضايا التخطيط هو نقاش حول القضايا غير المتفق عليها في المجتمع، والتي تترتب عليها مواقف سواء كانت ثابتة أو متحيّزة، وهنا يبرز دور الصحافة في عرض النقاشات العامة حول قضايا التصميم والتخطيط التي تتباين وجات النظر بشأنها، ويظهر ذلك بشكل عملي في الإعلانات وأشكال النشر الرسمي كلها ودعم المثقفين للعامة في بعض القضايا المهمة وغالباً ما تُشكل الصحافة الوسيلة ذات التأثير السريع فهي تمكّن المخططين من إيصال رسالتهم وأفكارهم إلى المجتمع المحلي، كما تشكل القناة التي تمكِّن العامة من إيصال صوتهم في حال عدم الفهم أو عدم وضوح الرؤية فيما يُخطط ويحدث لبيئاتهم من ناحية أخرى[13] (Parfect,1997) ويظهر دور الإعلام عبر مجموعة من الأدوات والأساليب:

- المنشورات والتصريحات الإعلامية .
- النقاشات العامة .
- الجدالات والنزاعات العامة .

وسوف يتم الحديث عن هذه الأدوات وعرض بعض الأمثلة الناجحة كما يأتي :

2 -1 - المنشورات والتصريحات الإعلامية .

يُفترض بالصحافة الوطنية اليوميّة والدورية أن تكون من أهم الوسائل الإعلانية التي تؤدي دوراً مهماً في

لفت الانتباه المجتمعي إلى القضايا المهمة في مجال التنمية وتشريع التخطيط، كما يُفترض بها أن تتضمن رد الحكومة المركزية على القضايا الرئيسية ذات الأهمية وفي هذا الصدد نورد دور الصحافة الوطنية البريطانية من خلال حالة مدينة لندن التي تمثل حالة نموذجية للمدن التي تعرضت لتأثيرات العـ ولمة والتحضّر في البنية التقليدية لبعض أجزاء المدينة القديمة وظهور أفكار المحافظين على المدينة التقليدية في مقابل أفكار التحديث والتطوير[13] (Parfect,1997) ويُظهر الشكل المرفق التأثيرات في النسيج العمراني نتيجة عمليات التحديث والتطوير في البنية التحتية عام 1968 لمنطقة "شيرينغ كروس" "Charing Cross" الواقعة في "ويستمنستير" "Westmenstir" وسط مدينة لندن[12] Mitchell,2006.

الشكل رقم (1) يظهر صورة لمدينة شيرينغ كروس بغرض تحديث البنية التحتية للمنطقة توضح عمليات الهدم والبناء عام 1968

المصدر: Mitchell Cordelia , 2006

وقد تم التنبه بعد ذلك إلى تأثير التخطيط العمراني في المجتمع والسكان وقد ظهر دور وسائل الإعلام في حالة مدينة لندن من خلال :

2 -1 -1 - الكتب المنشورة :

شهد العقدين الأخيرين من القرن الماضي ظهور ثورة فكر عالمية من حيث المناهج وأسلوب التناول ومراجعة جديدة للتوجهات والنظريات التي سادت في مراحل مختلفة لتعيد قراءة الحاضر والماضي في ضوء إنجازات علمية ومنهجية جديدة وإنسان جديد[3] (الشيال،2005)، ويعدُّ كتاب "فرانسيس تيبالد"*[1] بعنوان"تخطيط مدن صديقة للسكان" أحد تلك التوجهات الفكرية الجديدة التي تناولت تأثير التصميم الحضري على مستوى المجتمع ويعدُّ الكاتب من المخططين ذوي الصيت العالمي [13] (Parfect,1997) حيث قدم "تيبالد" دراسات في العمارة والتخطيط عن النوعية الحضرية ووضع في كتابه عشر توصيات للنوعية الحضرية نذكر منها (إعطاء الأهمية للمكان قبل الأبنية، احترام السياق العمراني والموقع، المزج في الاستخدامات في المدن والبلدات، مشاركة المجتمع والتشاور معه، تجنب التغييرات الجذرية بمقياس كبير..الخ)[13] (Parfect,1997).

2 -1 -2 - التصريحات والأفلام الإعلامية:

يميز المجتمع حالياً ظهور أنماط ذكية من الاتصالات مرتبطة بشبكات الأقمار الصناعية بما ساعد على تطوير طرائق جديدة لإيصال الأفكار[2] (الحقيل،2004).

وكمثال عن هذه الطرائق الجديدة لإيصال وعرض الأفكار نجد أن الأمير "تشارلز" قدم وجهة نظره الشخصية حول الأبنية الجديدة والتنمية من خلال مستشاريه فضلاً عن رأي السكان غير المتخصصين إذ عمد لأخذ رأي الساكن المحلي وردود الفعل تجاه الحداثة ومستويات ردود الفعل من الشديد إلى المعتدل

*Francis Tibbalds, urban design Guidelines,1988

وقدّمها من خلال كتاب *[2] حمل اسم "رؤية بريطانيا" وقد قام بتقديم أفكاره بشكل جديد عبر تحويل الكتاب لفيلم حمل الاسم نفسه واستند إلى رؤية الأمير تشارلز وميوله في بحثه على مبادئ التصميم العمراني المقبول المستند إلى مفهوم الاستمرارية واحترام التقاليد [13] (Parfect,1997) .

وصب اهتمامه على لفت النظر إلى ضرورة هيمنة الجوار العمراني والتعاطف مع البنية التقليدية الموجودة، حيث وضع عشرة مبادئ لاعتمادها نذكر منها أهمية الموقع، المقياس الإنساني، التناسق خصوصية الطبيعة الطبوغرافية، المجتمع...الخ

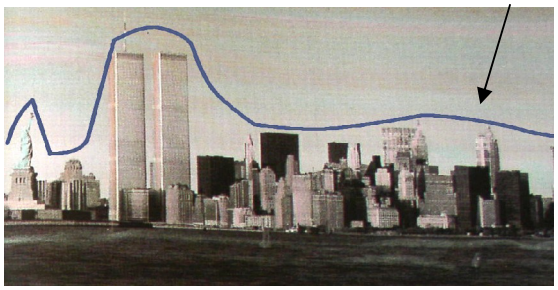
2 -1 -3 - دور المؤسسات التخصصية في مجال التخطيط والتصميم العمراني:

وهي مؤسسات تعنى بالقضايا التخطيطية وتصدر مجلات دورية مثل المؤسسة الملكية لتخطيط البلدات" RTPI"والمؤسسة الملكية للمعماريين البريطانيين "RIBA" اللتين ظهرتا بين عامي 1990 - 1992 وتصدتا من خلال مجلتيهما لمجموعة قضايا رئيسية، فمجلة " RTPI " خصّصت المقالات الرئيسية لقضايا احترام الذوق التصميمي في التصميم العمراني للمناطق أمّا مجلة "RIBA" فقد تصدت لقضايا نوعية البناء البيئي والنسيج الحضري وتؤثر هذه المؤسسات بشكل رئيسي في عملية تثقيف العامة لأمور التخطيط العمراني للعامة من خلال المؤتمرات والمعارض وما تقدمه من جوائز *وحوافز[13](Parfect,1997)

2 -2 - النقاشات العامة:

تبرز مثل هذه النقاشات عند اقتراح مشروع عمراني وتهدف إلى البحث عن رؤية السكان وأصحاب المصالح ومتخذي القرار للمشروع ،وإيجاد رؤية متقاربة بين جميع الأطراف ليحقق المشروع مفهوم التخطيط التشاركي من خلال النقاشات العامة

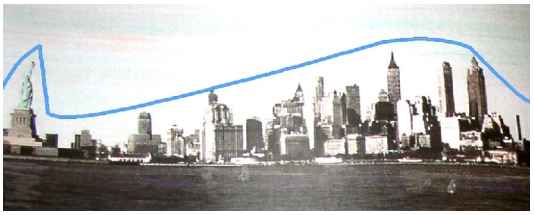
ويشكل مشروع التصميم العمراني لمنطقة برجي التجارة العالمي في مانهاتن أحد الأمثلة المميزة في تحقيق مفهوم التخطيط التشاركي، فنتيجةً لتأثير أحداث الحادي عشر من أيلول عام 2001 وانهيار برجي التجارة العالمي تغير خط سماء مدينة نيويورك كما يوضح الشكل المرفق ، وقد شكل هذا حافزاً لطرح مشروع إعادة خط سماء المدينة من جديد (Goldberge,2005)[8] حيث رفض السكان التخلي عن هويتهم إذ كانت تمثل ناطحات السحاب هوية أمريكية في مدينة نيويورك كأي صناعة يدوية وكما يقول ابن خلدون: إنه كلما تعرضت الهوية للتأثر بالعوامل الخارجية أصبحت الحاجة أقوى إلى الذاكرة، وبقدر ما يزداد التأثر تزداد النزعة إلى الاحتماء بالذاكرة والهوية [1](ابن خلدون، 1993) .



الشكل رقم (2) يوضح في الأعلى خط سماء المدينة للواجهة البحرية لمدينة مانهاتن يظهر فيها برجا التجارة العالميين وفي الأسفل خط سماء المدينة بعد انهيارهما

المصدر: Goldberger. Paul, Up from zero , Routledge, USA ,2005

وكان لابد من تحليل التطور التاريخي والثقافي لمدينة "مانهاتن""**MANHATTAN**"



Prince Charles, A vision of Britain ,1989 .
RTPI: Royal Town Planning Institute
RIBA: Royal institute of British Architect
RIBA/RTPI design award . *

وصورتها في ذاكرة السكان قبل البدء بالمشروع، فقد عُرفت نيويورك منذ منتصف القرن التاسع عشر بارتفاعات ناطحات السحاب والمراكز التجارية في وسط المدينة وبُني مركز التجارة العالمي عام 1960 على مساحة /16/هكتاراً بارتفاع /435/م ويوضح الشكل المرفق الموقع العام للمنطقة قبل البناء وبعده وبرز في سماء المدينة كأطول برج في العالم حتى دُمِّرَ عام2001 [8](Goldberge,2005).

الشكل رقم (3) الموقع العام بعد بناء كتلة برجي التجارة العالمي

المصدر: Goldberger. Paul, Up from zero , Routledge, USA ,2005

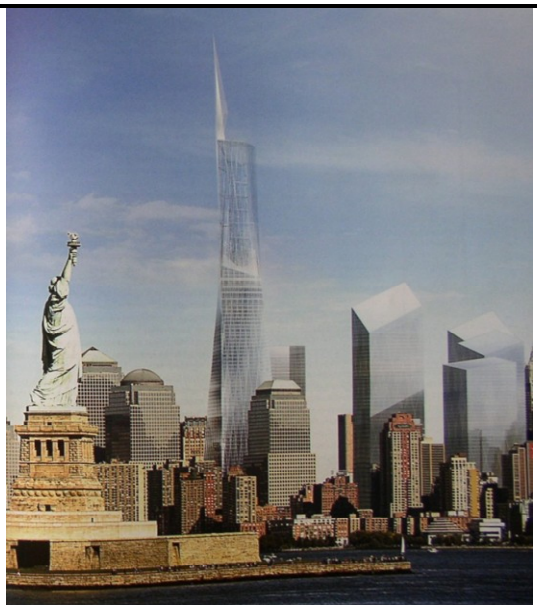
ورافق ظهور تأثير تدمير برجي التجارة العالمي والمشروع المطروح لدراسة الموقع دورٌ مهم لوسائل الإعلام من خلال:

2 -2 -1 - التغطية الصحفية للمسابقات وإعلان النتائج الرسمية:

بدأ العمل في صحف محلية على جمع المقترحات والمعالجات المتنوعة لمخطط المنطقة كما تم الإعلان عن المسابقات الرسمية لإعادة تأهيل موقع برجي التجارة والمدعومة من قبل الحكومة، فضلاً عن عرض النتائج والمقترحات في كل مسابقة وأسماء اللجان المختصة، عدا تحليل المقترحات ومناقشتها وإجراء استفتاء للسكان عليها في صحف نيويورك [8] (Goldberge,2005) .

2 -2 -2 - إعلان الصحف للمقترحات المقدمة من السكان :

أدركت الصحافة التغيير الذي طرأ على دور المصمم عندما بدأت الأفكار غير المتوقعة لتصميم برج التجارة العالمي بالتقديم إلى المكاتب الإعلامية في أنحاء البلاد كلها وكانت هذه هي المرحلة الأولى من المقترحات، حيث كانت بعض هذه الأفكار متوقعة وبعضها حالماً وبعضها مستقبلياً وأتت بعض هذه المقترحات من طلاب المدارس وعرضت هذه المقترحات غير الرسمية المقدمة من السكان وفق تصنيف معين في مجلات مثل مجلة نيويورك تايمز "New Magazine York Times" ونيويورك "New York Magazine" أمَّا المرحلة الثانية من المقترحات فقد وصلت عندما بدأت شركة تطوير مانهاتن "**LMDC** " *[1]وإدارة الميناء



الشكل رقم(4) يوضح تصميم برج الحرية المقترح لديفيد تشايلدز"David childs" عام 2003

المصدر: Goldberger. Paul , Up from zero , Routledge, USA ,2005

ا "Port Authority of New York and New jersey"

لإعلان عن المسابقات الرسميّة[8] (Goldberge,2005) ويوضح الشكل المرفق أحد المقترحات .

LOWER MANHATTAN DEVELOPMENT CORPORATION: **LMDC***[1]

2 -2 -3 - التغطية الإعلامية لورشات العمل :

أ - ورشة عمل بعنوان "لقاء في وسط المدينة"

أجريت في مركز"جيفتس" " **javits center"** وذلك لعرض ستة مقترحات لمشروع دراسة موقع برجي التجارة، وضمت الجلسة تجمع رؤى نيويورك الجديدة التحالف المدني لإع ادة البناء، مجتمع الفنون البلدي، الاتحاد المعماري، م ديرو المتاحف ورؤساء الجامعات، وعُقدت في تموز 2002 وبلغ عدد الحضور /4000/ شخص، استمعوا إلى شرح المخططات المقترحة للدورة الأولى لموقع مركز التجارة العالمي ثم نوقشت وصوّت عليها ورُفضت بالاستفتاء العام وسُمي الاجتماع بـ "الإصغاء إلى المدينة" لما تم فيه من إصغاء للرأي العام (Goldberge,2005)[8].

الشكل رقم (5) يوضح اجتماع الحضور في مركز جيفنتس

المصدر: Goldberger. Paul, Up from zero, Routledge, USA ,2005

ب - ورشة عمل لمبادرة بعنوان "دراسة التصميم":

نُظمت من قبل شركة تنمية وسط مانهاتن وإدارة ميناء نيويورك ونيوجرسي، في 2002/11/18، وتمت دعوة المعماريين والدارسين لمناقشة المقترحات التي أعلنت للفرق السبعة الفائزة بالمسابقة التي اس تغرقت ثمانية أسابيع للعمل عليها وعُرضت في جريدة "USA Today" بتاريخ 2002/9/26 على الصفحة الأولى[8] .

جـ - ورشة عمل بعنوان " انتظار مصير الأرض الفارغة" 2003/1/7:

نُظمت من قبل هيئة السجل المعماري "**Architectural Record**" حيث ع مل أعضاء اللجنة كرؤساء للجلسة ويعرض الشكل المرفق الاجتماع الذي غُطي من قبل المجلات والصحف والإذاعة والرائي.

الشكل رقم (6) يُظهر عدد الحاضرين في ورشة العمل ويعكس الاهتمام بالرأي العام

المصدر: Goldberger. Paul, Up from zero , Routledge, USA ,2005

2 -2 -4 - المعارض العامة :

ظهر تأثير الصورة كعامل مهم في اتخاذ القرار لما لها من تأثير في إضفاء واقعية على المشروع وتكوين خلفية عنه، ففي كانون الثاني 2002 حدد مالك "معرض ماكس بريتنش"" the Max Protetch exhibition " موعداً لافتتاح معرض للأفكار مع الدعوة للإبداع في إعادة تأهيل الموقع بمساعدة لجنة السجل المعماري وتمت مرافقته بحملة إعلامية متضمنة الأخبار ومناقش ة وتحليلات للمخ ططات المقترحة، وأعد أرشيف لهذه المقترحات والأفكار، وأكد المعرض عمق الشعور الشعبي من خلال الأسئلة الواقعية التي طرحت في المعرض[8] (Goldberge,2005)

2 -3 - الجدالات والنزاعات العامة:

وتظهر النزاعات العامة عند تضارب المصالح عند دراسة أو تنفيذ مشروع معين، بما يستدعي وجود نزاعات بينهم، وتؤدي أجهزة الإعلام والصحافة دوراً في توجيه هذه المصالح بالاتجاه الصحيح من خلال عرضها ومناقشتها بدل تركها دون حل.

وتشكل دراسة المخطط التنظيمي لمطار "Tempelhof" "تيمبلهوف" في ألمانيا، تعبيراً عن تلك الجدالات والنزاعات العامة، فقد وضعت خطة لإغلاق مطاري "تيغل" "Tegel" و تيمبلهوف"، وجعل مطار "شونفلد" "schonefeld " المطار التجاري الوحيد لمدينة برلين ، وفي 1996قرر كل من عمدة برلين وحكومة براندنبورغ كما اقترح وزير النقل الفيدرالي تركيز الطيران المحلي والعالمي لبرلين و براندنبورغ في مطار واحد هو مطار "شونفلد"، وذلك لحماية المصالح والاستثمارات، وأصدرت المحكمة الإدارية الفدرالية لبرلين في2007 قراراً بإغلاق مطار "تيمبلهوف"، وأُعلن عن ذلك بشكل رسمي في الصحافة [14] (TU-Berlin, 08) ويوضح الشكل المرفق الموقع العام للمطار والمخطط التنظيمي .

الشكل رقم (7) صورة جوية لمطار تيمبلهوف يظهر فيه المبنى الرئيسي و مدرج الطائرات

المصدر: www.berlin.de/flughafen-tempelhof

الشكل رقم (8) يوضح المخطط التنظيمي لموقع المطار والأبنية السكنية المجاورة للمطار

المصدر: www.berlin.de/flughafen-tempelhof

ولكن كان هناك عدد من الأطراف التي لم توافق على المشروع مثل حزب الاتحاد الديمقراطي المسيحي والحزب الديمقراطي الحر، اللذين كانا يؤيدان الحـ اجة لبقاء المطار في مركز المدينة لأعمال التجارة والرحلات الخاصة، الأمر الذي أدى إلى وجود تنازع بين مجموعة منظمات وظهور مبادرات تابعة لأطراف مختلفة وهنا ظهر دور الإعلام من خلال :

2 -3 -1 -البروشورات والكتيبات والحملات الدعائية:

أطلقت مجموعة مبادرات لاستفتاء الرأي العام بشأن هذا المشـ روع، وذلك لأن المنطقة التي يقع فيها المطار هي منطقة سكنية، واهتمت الحكومة بأخذ رأي سكان المنطقة بإغلاق المطار وطرحت بعض الأفكار وطبعت بروشورات من قبل المنظمات المهتمة فمنهم من طرح إغلاق المطار مثل منظمة BIFT *[1*] ومنهم من طرح إبقاءه مفتوحاً مثل منظمة ICAT *[2] إلا أن المبادرات أخفقت فالمبادرة التي أجريت في 2008/5/27 وعلى الرغم من 62% من المشاركين صوتوا لفتح المطار إلا أن عدد المشاركين كان أقل من الربع المطلوب، وفي النهاية اقترح إبقاؤه مفتوحاً حتى يكتمل مطار "شونفلد" في2012 ،وأصبح القرار غير قابل للنقض .

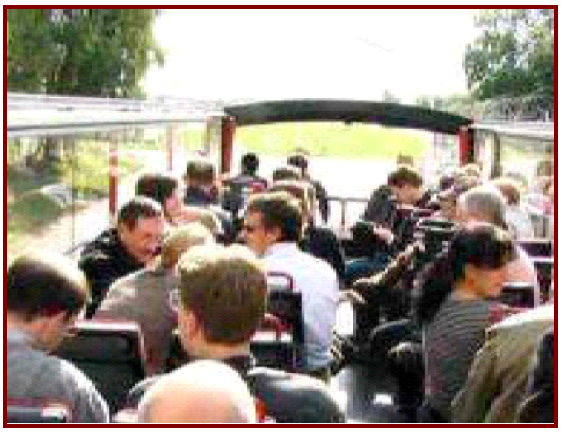
2 -3 -2 - دور منظمات الإعلام التفاعلي:

قررت محافظة "برلين" من خلال مديرية التنمية العمرانية الدعوة لوضع مقترحات للاستعمال البديل لمبنى وموقع مطار "تيمبلهوف" وتم التعاقد مع شـ ركة خاصة غير ربحية تدعم اتخاذ القرار عبر استخدام وسائل الإعلام التفاعلية، وتقدم هذه المنظمات كل خدمة ممكنة لإدارة الحوار عن طريق الشبكات التفاعلية مثل"الانترنيت"والتلفون السلكي واللاسلكي وتتضمن الإطار المؤسساتي والتسويق والدعم التقني ويُلم أفرادها بعمليات التخطيط التشاركي والعلوم الاجتماعية، وتقدم هذه المؤسسات خدمات استشارية وبحوثاً لمرحلة الحوار المجتمعي[14](TU-Berlin, 2008) .

2 -3 -3 - الحوار على شبكة الانترنيت" – e participation "

أطلق الموقع الرسـ مي لبرلين عبر مؤسسة خاصـ ة للحوار التفاعلي عبر الانترنيت هي مؤسسة "زيبرالوغ ""Zebralog "بغرض الوصول إلى اتخاذ القرار عبر الحوار على شبكة الانترنيت وتضمن العمل أربع مراحل :

أ - مرحلة تقديم المعلومات العامة للسكان عن تاريخية المكان وأهمية المشروع وتم عقد ورشات عمل مع السكان وجولات تعريفية بالمنطقة كما يوضح الشكل المرفق.



الشكل رقم (9) يوضح القيام بجولات مع السكان للتعريف بالموقع

المصدر: www.berlin.de/flughafen-tempelhof

ب - مرحلة تقديم مقترحات السكان عبر الأفكار أو الرسومات أو المخططات تم فيها القيام بورشات

* BIFT :Brandschutztrassen Initiative For Tempelhof 's closure . 1*

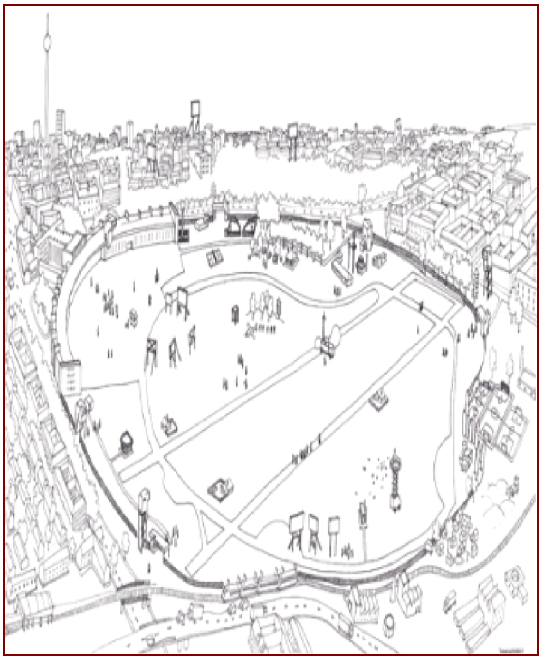
ICAT : Inter essengergemeinschaft City – Airport Templhof2*

تعليميّة للطلاب والسكان عن كيفية الولـــوج إلـــى الموقع والعمل فيه .

ج - مرحلة التصنيف وإدراج المقترحات تحت عناوين وتصنيفات معينة، مثـــل الرياضـــية والـــسياحية والتعليمية وأجريت من قبل الخبراء والمستشارين تمهيداً لعرضها للتصويت في المرحلة الرابعة .

د - مرحلة التصويت لاختيار المشاريع الثلاثة الفـــائزة بأعلى نسبة تصويت.

وقد أظهرت النتائج أن عدد المشتركين في الموقع كان نحو /10.000/ شـــخص صـــوّت مـــنهم /2400/ شخص على المشاريع الأولـــى[3] (TU-Berlin, 2008) التي عرضت على الموقع الإلكترونـــي مـــع صـــور الفائزين كما يوضح الشكل المرفق .



الشكل رقم(10)يوضح المقترح الفائز بالجائزة الأولى من خلال عملية التصويت الالكتروني

المصدر: www.berlin.de/flughafen-tempelhof

2 -4 - نتائج الدراسة التحليلية لطرائـــق وأســـاليب تأثير وسائل الإعلام:

- التنبه إلى دور الصحافة الوطنية اليوميّة والدوريـــة في لفت الانتباه الشـ عبي إلى القضـ ايا المهمـــة فـــي مجال التنمية وتشريع التخطيط، وأهمية أن تتـــضمن رأي المختصـــين وأصحاب القـــرار فـــي القـــضايا الأساسية عند عرضها على المواطن .

- أهمية التنبه إلى دراسة تأثير التخطيط العمراني في المجتمع والسكان فـــي مجتمعاتنـــا وضـــرورة نقـــد التجـ ارب السلبية من قبل المختصين وعرض النتائج على متخذي القرار وأصحاب المصالح بغرض تجنب تكرار الأخطاء في المشاريع الجديدة.

- أهمية تفعيل دور الكتاب في مجتمعاتنا ولاسيَّما بعد ظهور ثورة الفكر العالمية.

- أهمية دعم المثقفين للعامة في القضايا الهامة.

- أهمية وجود مؤسسات في مجتمعاتنا تعنى بالقضايا التخطيطية وتصدر مجلات دوريـــة وتـــسهم فـــي التوعية من خلال المؤتمرات والمعارض الدوريـــة وتشجيع نظام الحوافز والمكافئات للسكان .

- إبراز دور المؤسسات الخاصة بـــالحوار التفـــاعلي عبر الانترنيت التي تعمل للوصول إلى اتخاذ القرار عبر الحوار على شبكة الانترنيت وتتضمن الإطار المؤسساتي والتسويق والدعم التقني .

- تأكيد دور المبادرات المحلية التي تطلقها منظمـــات المجتمع المدني في المساهمة في إشراك المجتمـــع بجزء من القرار التخطيطي لمناطقهم ولاسيَّما عندما تتـ رافق بالحملات الإعلامية والصحافة .

- تأثير الصورة كعامل مهم في اتخاذ القرار لما لها من تأثير في إضفاء واقعية على المشروع وتكـــوين خلفية عنه.

3 - تحليل SWOT لتأثير وسائل الإعلام في تجربة دراسة مترو دمشق:

3 -1 - خلفية عن المشروع:

أدى الاستخدام الهائل للسيارات في دمشق مصحوباً بالافتقار لنظام نقل عام موثوق به إلى أن تصبح بيئة دمشق مكتظة كما يوضح الشكل المرفق وجاء مشروع المترو ليشكل جزءاً مهماً من خطة تحسين النقل العام في مدينة دمشق وإحدى أولويات محافظة دمشق.

الشكل رقم (11) يوضح الغزارة المرورية في احد شوارع دمشق الواصل بين منطقة الحجاز وجسر فيكتوريا

المصدر: WWW.Damascus-Metro.com

وقد تم تمويل الدراسة الأولية لخط المترو بمنحة مقدمة من الاتحاد الأوروبي، في حين تقوم محافظة دمشق من خلال مديرية المرور والنقل بالإشراف على الدراسة.

وأُعدت دراسات أولية وحددت المسارات المطلوبة للمترو في دمشق كما يوضح الشكل المرفق رقم (12) المسارات الأربع ة المقترحة، وأظهرت الدراسات نقاط القوة المتعلقة باختيار مسار الخط الأخضر من خلال :

- كونه يربط المناطق السكنية المزدحمة (المعضمية، المزة) مع مراكز النشاطات الرئيسية (الجامعات، مركز المدينة).
- يعدُّ المسـ ار الأكثر ازدحاماً ويتبع المحاور الرئيـ سـ ية للطرق.
- يربط محطات تجمع الباصات (السومرية القابون) ومحطات السكك الحديدية المستقبلية (الحجاز المعضمية القابون).

الشكل رقم (12) يوضح المسارات الأربعة المقترحة ومسار خط المترو يظهر عليه الخط الأخضر بين المعضمية والقابون

المصدر:تقرير مرحلة التشاور الأولى، [online] WWW.Damascus-Metro.com

وركزت المساعدة الفنية على اختيار مسار الخط الأخضر كجزء أول ينطلق من منطقة المعضمية الى القابون بطول يصل الى /16،5/ كم و/17/ محطة ويخم المناطق السكنية والتجارية الرئيسية في المدينة ويكون متصلا مع محطات السكك الحديدية الحالية والمستقبلية ومحطات الحافلات إلى المحافظات السورية الأخ رى مما يجعل النقل أسرع وأسهل وقد تمت مراحل دراسة المشروع من خلال التشـ اور مع السكان وتألفت عملية التشاور من ثلاث مراحل، أقيمت الأولى من 27 /4حتى12/6/ 2008 وركزت على عرض معلومات عن المشروع

والتعريف به، ويوضح الشكل المرفق الاستبيان الـذي وزع في المرحلة الأولى .

تعال وشارك!

نقدر مشاركتك في الإجابة على الأسئلة التالية، سيكون الخط الأخضر واحد من مشاريع المنشآت الأساسية الضخمة في السنوات القليلة القادمة. هذا المشروع هو استثمار حديث مستدام لأكثر عاصمة في العالم.
نرجو الإجابة على هذا الاستبيان، وبذلك سنأخذ بعين الاعتبار تعليقاتك واهتماماتك. الرجاء وضع إجاباتك في الصندوق المخصص لهذه الغاية أو إرسالها بالبريد (العنوان مذكور أدناه). تستطيع أيضاً إرسال إجاباتك بالبريد الألكتروني. (الرجاء زيارة موقعنا على الإنترنت: http://www.damascus-metro.com)

السؤال الأول: ما هي وسائل النقل التي تستخدمها كل يوم؟

□ السيارات الخاصة □ الدراجات الهوائية
□ سيراً على الأقدام □ الباصات
□ غيرها من الوسائل □ التكسي

السؤال 2: ما هو مقدار الوقت الذي تمضيه في التنقل كل يوم؟

□ أقل من 10 دقائق □ بين 30 دقيقة إلى ساعة
□ بين 10 – 30 دقيقة □ أكثر من ساعة

السؤال 3: هل تعتقد أن وجود مترو في دمشق فكرة عملية؟

□ نعم □ كلا

لماذا؟

السؤال 4: ما هو رأيك بخصوص مسار الخط (المعضمية ← السومرية ← العزة ← المدينة الجامعية ← الجامعات ← الحجاز ← دمشق القديمة ← الجلاسين ← القابون)؟

السؤال 5: هل أنت متزعج جراء ازدحام حركة المرور؟

□ نعم □ كلا

إذا كان إجابتك نعم، ما هي المشكلة الأهم بالنسبة لك؟

□ تلوث الهواء □ الضجيج
□ عدم توفر وسائل النقل العامة □ الوقت الذي تمضيه في التنقل
□ أمور أخرى :.....

السؤال 6: من وجهة نظرك، ما هي الصعوبات الرئيسية بالنسبة لمشروع الخط الأخضر؟

□ مشاكل فنية: صعوبات حفر النزية في دمشق (قضايا جيوتكنيكية)
□ مشاكل وجود آثار: احتمال وجود الكثير من الآثار في مسار الخط الأخضر
□ مشاكل تمويل المشروع
□ أمور أخرى :.....

تعليقات أخرى:

إذا كنت ترغب بالاشتراك في النشرة الدورية، الرجاء تزويدنا بعنوان بريدك الالكتروني:

شاكرين حسن تعاونكم !
مع تحيات محافظة دمشق - مديرية هندسة المرور والنقل.

الشكل (13) الاستبيان التي وزع في ال 24 مركز في مرحلة التشاور الأولى

المصدر: WWW.Damascus-Metro.com

والمرحلة الثانيـة مـن 8/31 حتـى 9/ 2008/10 وركزت على عرض المسـ ارات المحتملـة التـي اختيرت من قبل الشركتين الاستشاريتين الفرنسـية (سيسرا) واللبنانية (خطيب وعلمي) ونظمت المرحلـة الثالثة في 27 /1 إلى 12 /2009/2

وكان الهدف الرئيسي من هذه المرحلة هـو عـرض التأثيرات البيئية والاجتماعية للخـط الأخـضر كمـا يوضح الشكل المرفق.

الشكل (14) المعرض المفتوح في محطة الحجاز للسكك الحديدية بدءاً من 27 /1 -12 /2

المصدر: WWW.Damascus-Metro.com

لدراسة تأثير أدوات الإعلام والصحافة في مشـ روع نقل حضري مهم كمشروع المترو نقوم بتحليل نقـاط القوة والضعف للحملة الإعلامية التي رافقت المشروع ودورها في الرأي العام :

3 -2 - نقاط القوة :

- توزيع كتيبات (بروشورات) في أماكن متعددة في مدينة دمشق تشرح مراحل المـشروع وأهدافـه وبشكل يغطي المحطات الرئيسية للمشروع بمـا يؤمن وصولها إلى أكبر عدد ممكن من الـسكان وأصـحاب المـصالح، ووزع/25.000/ كتيـب في/24/ مركزاً .
- إطلاق موقع "انترنيت" للمشروع بعنـوان موقـع الخط الأخضر، الذي يعدُّ وسيلة سهلة الاسـتخدام

- وتؤمن أوسع وصول إلى كل الفئات المجتمعية من مستوى العامة إلى المتخصصين و"الانترنيت" هو وسيلة عامة وسهلة الاستخدام وخاصةً للط لاب الذين يشكلون شريحة المنتفعين الأساسيين من المترو، فضلاً عن المقيمين بالخارج ليتمكنوا من التواصل مع المشروع ويعدُّ الموقع الالكتروني عنصراً أساسياً في وصول فكرة المشروع إلى العدد الأكبر من السكان فقد أجاب أكثر من/2500/ شخص على الاستبيان أو أرسلوا تعليقاتهم كما زاره نحو الـ/10.000/ شخصاً وتم تحميل /75/ صفحةً من الموقع، فضلاً عن /26/سؤالاً من الاختصاصيين موجهة مباشرة عن طريق الموقع .
- زيادة الوعي الشعبي لأهمية التأثيرات الاجتماعية ودراسة الأثر البيئي للمشروع من خلال عرض دراسة تقييم الأثر البيئي التي أجريت لقياسات جودة الهواء على طول الخط الأخضر وتحديد الآثار البيئية المحتملة لمشروع المترو .
- تنظيم معرض في محطة الحجاز من 27 كانون الثاني حتى 12 شباط 2009 ،حيث عُرِضَ العديد من اللوحات والملصقات التي تتحدث عن هذا المشروع، ومن خلال المقابلات مع زوار المعرض لوحظت أهمية المعرض المفتوح في إظهار عملية التشاور وأسهم في التعريف بأحد أشكال التثقيف الشعبي وزيادة التوعية.
- إعداد نشرة دورية اشترك فيها أكثر من /400/ شخص.
- عقد لقاءات عامة للنقاش كاللقاء الذي تم في كلية الهندسة المدنية في 2009/2/24 بحضور ممثلين من مديرية هندسة المرور والنقل واستشاريين دوليين من الفريق الدارس للمساعدة في الإجابة عن التساؤلات خلال اجتماع سماع للرأي العام .
- مثلت الدراسة الاجتماعية شكلاً من أشكال إعلام السكان بالمشروع وفرصة مناسبة للقاء بهم ومحاورتهم كما أشار المهندسين الدارسين.

3 -3 - نقاط الضعف:

- تأخير تنظيم اجتماع للرأي العام الذي تم في كلية الهندسة المدنية في المرحلة الثالثة والأخيرة من مراحل التشاور وقد كان من المفيد للمشروع عقد جلسات التحاور والمناقشة العامة في المراحل الأولى للدراسة.
- إغفال عدة أساليب فعالة لإشراك السكان في المشروع كأسلوب إشراك المكان في الأفكار أو التصويت، وهي فعالة في مجال الإعلام التفاعلي ونورد على سبيل المثال سؤال الاستبيان في مرحلة التشاور الثانية عن الخيارات المختلفة للخط الأخضر والذي تم فيه الحصول على وجهة نظر المواطنين من خلال الإجابة عن الاستبيان، ولم يتسن للسكان التعبير بشكل واضح عن تصوراتهم والنقاش فيها بشكل تفاعلي .
- عدم نشر الإجابة عن الاستفسارات العامة والتخصصية التي كانت ترد إلى الموقع .
- لم تصل درجة فتح المشروع للنقاش أمام السكان إلى درجة إحداث رابط لتحميل آراء السكان والمشاركة بقراءتها بشكل تفاعلي يتيح المجال للنقاش والحوار بين الأطراف المستهدفين بالمشروع وفق تعدد مناطقهم .
- عدم وجود تغطية صحفية محليّة لجلسات التشاور والنقاش مع أصحاب الرأي في المرحلة الثانية حيث تم تنظيم العديد من اللقاءات مع الجمعيات الأهلية والمهندسين الاختصاصيين في مجال النقل والتخطيط العمراني ومع مستخدمي خط المترو ومديري المؤسسات الفنية في المناطق

التي يمر بها المشروع واقتصرت التغطية الإعلامية لتلك الجلسات عبر الموقع الالكتروني للمشروع .

- يعدُّ مجال "الانترنيت" جديداً في سورية فلم تتعدَ بداية استعمال شبكة الانترنيت للعموم العشر سنوات، الأمر الذي لا يتيح للفئات العمرية الأكبر سناً التواصل مع الأخبار في موقع المشروع وهو ما نوه إليه بعض أصحاب المحلات الواقعة في إحدى المحطات المقترحة للمشروع عند سؤالهم عن كيفية معرفتهم بالمشروع .
- إقامة المعارض في مرحلة متأخرة من الدراسة وقد يكون من المفيد لو أُجري أكثر من معرض في مناطق المحطات الثماني رغم أهمية معرض محطة الحجاز.
- عدم استخدام الملصقات الطرقيّة أو اللوحات العامة وخصوصاً في مناطق المحطات المتوقعة رغم أهمية المشروع بالنسبة إلى المدينة.

3 -4 - التحديات والمخاطر:

الحملة الإعلامية كانت تابعة لجهة واحدة، فلم تتواجد أطراف أخرى تطرح بدائلَ أو حلولاً أخرى أمام السكان، بما يتيح وجود فرصة أكبر لاختيار الحل الأكثر عقلانية وذلك يعود إلى ضعف دور المنظمات الأهلية للقيام بأعباء السي للحصول على الحل الأنسب للموقع وهو ما تم التنويه له في أثناء المقابلات مع المعنيين باتخاذ القرار كرؤساء البلديات عند سؤالهم عن خيارات مواقع المحطات .

- افتقار الصحافة المحلية لوجود المحللين الاختصاصيين في مجالات مهمة كمجال التخطيط العمراني والنقل المروري .
- تعدُّ التغطية الإعلامية للوزارات والمؤسسات الحكومية الأخرى غير الوزارة المعنية بالمشروع معدومةً أو ضعيفةً بشكل واضح .
- عدم وجود منهجية لتعليم السكان أسلوب المشاركة الشعبية عبر "الانترنيت".
- إطلاق مواقع إلكترونية خاصة كإحدى نتائج الانفتاح على شبكة الانترنيت تكون ذات مرجعية ضعيفة والتي قد لا تتسم في معظم الأحيان بالطابع الرسمي لمنظمات أو هيئات رسمية خاصة مما يفسح المجال لوصول المعلومات الخاطئة عند تصفحها.
- تناولت بعض الصحف السورية الرسمية الأخبار العامة لنتائج مراحل الدراسة ولكنها اكتفت بعرض النتائج دون تحليلها أو التعريف بدرجة المشاركة الشعبية فيها ضمن إطار التعريف بمفهوم التخطيط التشاركي والخروج بنتائج مستقبلية .

3 -5 - الفرص:

- ألقت دراسة المترو الضوء على دراسة مهمة لأهمية وجود أدوات تفاعلية لإعلام السكان بالمشاريع التخطيطية الجديدة المقترحة للتطوير في الوزارات المعنية (النقل ،الإدارة المحلية ،الإسكان .....الخ)
- وجود العديد من المنظمات الأجنبية التي قد تكون على اطلاع أكبر بدور الإعلام والتي تطلق حملات إعلانية لمشاريعها العمرانية مثل الوكالة الألمانية للتعاون التقني "gtz" الوكالة اليابانية للتعاون الدولي "JICA" الأمر الذي يتيح الاطلاع على الأساليب والوسائل المعتمدة لديهم لإعلام السكان بالمشاريع المحلية المدروسة .
- أتاح " الانترنيت" للسكان المغتربين في الخارج فرصة الاطلاع على المشروع وتبادل

المعلومات ومناقشتها بشكل أكثر سهولة ومطواعية.

4 - النتائج:

- أثرت تجربة مشروع "مترو دمشق"إعلامياً بشكل إيجابي في البدء بتعريف المواطنين بمفهوم المشاركة الشعبية من خلال أولى مراحلها التي تمثلت بتدفق المعلومات في اتجاه واحد من المسؤولين الرسميين وإعلام المستهدفين بالمشروع من خلال وسائل الإعلام المرئية والمكتوبة سواء بالاستبيانات والبروشورات التي وزعت في /24/ مركز في مرحلة التشاور الأولى أو ورشات العمل مع المواطنين وأصحاب القرار، وصولاً إلى المعرض المفتوح لعرض نتائج الدراسة، وانتشار مفاهيم تتعلق بتأثير التخطيط العمراني في المجتمع وترتبط بمفهوم التخطيط التشاركي مثل مفهوم دراسة الأثر الاجتماعي ودراسة الأثر البيئي التي تم التعريف بها من خلال "الحملة الإعلامية للمشروع" وأسهمت في انتشار هذه المفاهيم بالحد الأدنى بين المواطنين وأصحاب القرار من خلال ورشات العمل .
- ضرورة إشراك السكان في الأفكار أو التصويت من خلال "الانترنيت" وورشات العمل المفتوحة وتطبيق أساليب وآليات المشاركة الشعبية مثل الحكم في الأماكن العامة "judging in public" باستخدام نظام التصويت العام " public voting system"لتشجيع السكان على النقاش والحوار العام في قضايا التخطيط العمراني .
- يؤدي ضعف التوعية بدور "الانترنيت" كإحدى وسائل الإعلام السريع في عصرنا إلى تقليل فرص المشاركة التي يمكن أن يؤمنها استخدامه للتأثير في الشريحة المستهدفة بمشروع عمراني معين.
- تؤثر مشاركة القطاع الخاص بشكل رئيسي في تطبيق مبدأ المشاركة الشعبية في بعض الحالات بغرض إعطاء المشروع المصداقية من قبل السكان .
- تسهم تقنيات الكمبيوتر وبرمجيات التمثيل في البعد الثالث لعرض المشروعات في فهم المشاركين بعناصر المشروع، ويؤثر استعمال تقنيات نظم المعلومات الجغرافية في إبراز الجانب المرئي في عمليات اتخاذ القرارات المكانية .
- التشجيع الحكومي وتبني مبدأ المشاركة الشعبية بأعلى مستوياته بما يمكن المواطن من تحمل جزء من مهام مشاركة اتخاذ القرار، والبدء بحملات التوعية عبر وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمقروءة وتفعيل دور الخبراء في التوعية من خلال إقامة النشاطات، وإصدار الكتب والدوريات من خلال دعم مؤسسات المجتمع المدني .
- أهمية مشاركة النظام المؤسساتي للقطاع العام باختصاصاته كلها في تعريف السكان بالمشاريع العمرانية التي تستهدفهم من خلال تفعيل تواصلها الإعلامي وتقديم الخبرات المطلوبة وأهمية وجود خبراء التخطيط التشاركي بغرض الوصول إلى أكبر قدر ممكن من المواطنين.
- تؤثر مشاركة القطاع الخاص بشكل رئيسي في تطبيق مبدأ المشاركة المجتمعية في بعض الحالات بغرف إعطاء المشروع المصداقية من قبل السكان.
- تسهم تقنيات الكمبيوتر وبرمجيات التمثيل في البعد الثالث لعرض المشروعات في فهم المشاركين بعناصر المشروع، ويؤثر استعمال تقنيات المعلومات الجغرافية في إبراز الجانب المرئي في عمليات اتخاذ القرارات المكانية.

المراجع

المراجع باللغة العربية:

1. ابن خلدون، المقدمة، دار الكتب العلمية بيروت، لبنان 1993.
2. الحقيل. عبد الحكيم ، تجربة النمط العمراني المستحدث في البيئة العمرانية العربية الإسلامية مجلة جامعة الملك فيصل،2004.
3. الشيال. هدى، مدن المعرفة القرن 21 والتحديات الحضرية، المؤتمر المعماري الدولي السادس، جامعة أسيوط ،2005 م.
4. عبد الباقي. ابراهيم، التجارب الدولية في تنظيم أجهزة التخطيط العمراني، محاضرة أقيمت في معهد التخطيط القومي، الكويت، 1998.
5. عبد الباقي. ابراهيم، الخصوصية المكانية والسكانية في تطوير المستوطنات البشرية ، ورقة مقدمة لمؤتمر الموئل تونس ،2000.
6. فياض. رهيف، من العمارة إلى المدينة، دار الفارابي، بيروت، 2010.

المراجع باللغة الانكليزية :

7. Andreas .Kaplan& Haenlein. Michael, Users of the world, unite! The challenges and opportunities of social media, Business Horizons, (2010).
8. Goldberger. Paul, Up from zero , Routledge, USA ,2005
9. Grogan, Paul, Proscio, Tony, Comeback Cities, Blueprint for Urban Neighborhood Revival, 2000
10. GTZ-UDP, memorandum of First Arab International Conference on Sustainable Urban Development,GTZ, 28 – 29 September 2009
11. Hilmi .Nadia, SWOT Analysis to Applying Public Participation in Urban Development in Developing Countries (Case study: Damascus Metro), [online] URL: UN- HABITAT , 2009
12. MITCHELL CORDELIA ,How has the construction of the M8 urban motorway at Charing Cross impacted on the surrounding),[online] URL dilly_mitchell@hotmail.co.uk, 2006
13. Parfect. Michael & power .Gordon, Planning for urban quality, new fetter lane,London,1997
14. Tu- Berlin university, reader for the expert training on sustainable urban development, berlin,2008

مواقع الانترنيت :

www.damascus-metro.com / الموقع الرسمي لمترو دمشق/

www.berlin.de/flughafen-tempelhof /الموقع الرسمي لمطار تيمبلهوف /

جدول الأشكال

الشكل رقم (1) صورة جوية لمدينة شيرينغ كروس
الشكل رقم(2)خط سماء المدينة للواجهة البحرية لمدينة مانهاتن
الشكل رقم (3) موقع برجي التجارة العالمي
الشكل رقم (4) تصميم برج الحرية المقترح لديفيد تشايلدز
الشكل رقم (5) اجتماع الحضور في مركز جيفنتس
الشكل رقم (6) الحاضرين في ورشة العمل
الشكل رقم (7) صورة جوية لمطار تيمبلهوف يظهر فيه المبنى الرئيسي ومدرج الطائرات
الشكل رقم (8) المخطط التنظيمي لموقع المطار و الأبنية السكنية المجاورة للمطار
الشكل رقم (9) القيام بجولات مع السكان للتعريف بالموقع
الشكل رقم (10) المقترح الفائز بالجائزة الأولى من خلال عملية التصويت الالكتروني
الشكل رقم (11) الغزارة المرورية في أحد شوارع دمشق
الشكل رقم(12)المسارات الأربعة المقترحة ومسار خط المترو
الشكل رقم (13) الاستبيان التي تم توزيعه في ال 24 مركز في مرحلة التشاور الأولى
الشكل رقم (14) الاستبيان التي تم توزيعه في ال 24 مركز في مرحلة التشاور الأولى.

تاريخ ورود البحث إلى مجلة جامعة دمشق 2010/4/8.