

# تجديد شبكة الأزقة وبناء «الممرات العامة» في الأحياء: حالة شارع تشيجيانغ الغربي في شنغهاي

MA Qiang, WU Feiqiong, LIANG Jing, WEI Xiao

**الملخص:** لا تُدرج شبكات الأزقة في الأحياء القديمة، بما تتسم به من «ضيق وتهالك وانقطاع»، غالباً ضمن نظام الطرق، كما تتقاطع مع حدود ملكية معقدة، وهو ما يجعلها إحدى الصعوبات الرئيسية في التجديد الحضري. وباتخاذ شارع تشيجيانغ الغربي في شنغهاي مثلاً، يبين المقال أن «تجديد الأزقة» يمثل الحلقة الأولى في التجديد الحضري؛ فهو لا يتصل بنظام الدوران المروري الدقيق فحسب، بل يشكل أيضاً حاملاً شبيكياً مهماً لإعادة تركيب السلع العامة والوظائف المختلفة. وتتمثل الحلقات الأساسية لتجديد شبكة الأزقة في: توضيح مكانة الأزقة ودورها في نظام الطرق وتجديدها على نحو يراعي الإنسان والظروف المحلية؛ وتحقيق NIMBY والتنسيق بين هذا التجديد وبناء منظومة «الممرات العامة» في البيئة الحضرية الدقيقة؛ ثم «تفكيك أثر عبر آلية تحديث رابحة للجميع تتولى فيها مكاتب الشوارع وغيرها من أجهزة الحكومة القاعدية التنسيق»، «YIMBY» مكاسب الشائعة، بما يقلل إلى أقصى حد من «معضلة السجين» في NIMBY فعال لمعالجة عوائق «YIMBY» وباستخدام «صندوق أدوات عملية التجديد».

NIMBY/YIMBY الكلمات المفتاحية: التجديد الحضري؛ شبكة الأزقة؛ الممرات العامة؛ الحوكمة القاعدية؛ أثر

A: رمز الوثيقة TU984: تصنيف المكتبة الصينية

؛ رقم المقال: 10.16361/j.upf.20250101207-0086-01(2025(3363-1000 DOI:

Shanghai Tongji Urban Planning & Design MA Qiang، شركة، نبذة عن المؤلفين: Fuxing Institute Co., Ltd. بجامعة تونغجي؛ مدير معهد National Excellent Engineer School؛ موجه صناعي في. mac1416@vip.163.com؛ WU Feiqiong، مخطط حضري وريفي مسجل. البريد الإلكتروني: Fuxing Planning and Design Institute مهندسة رفيعة في الشركة نفسها؛ كبيرة المهندسين في معهد LIANG Jing، الشركة، مجتمعية لشارع تشيجيانغ الغربي في حي جينغآن؛ مخططة حضرية وريفية مسجلة؛ WEI Xiao، مخططة حضرية وريفية مسجلة؛ Fuxing Planning and Design Institute مهندسة رفيعة في الشركة نفسها؛ مساعدة مدير معهد Xiao، مخططة حضرية وريفية مسجلة.

## الدور المهم للأزقة في التجديد الحضري 1

دخل البناء الحضري في الصين مرحلة جديدة، ينتقل فيها من التوسع الخشن والامتداد الخارجي إلى الارتقاء الدقيق والعميق. وقد أصبح التجديد الحضري عملاً محورياً، ويتحول تدريجياً نحو «التجديد الدقيق»، أي نحو وحدات خلوية مكانية مرتبطة بقطع الملكية والمباني المفردة، ومرتبطة أيضاً بالفاعلين المحليين مثل السكان والمالكين [1]. ولم يعد الأمر مجرد استكمال للمرافق أو تجميل للواجهات، بل بات يمس مشكلات أعمق في التكامل المكاني ضمن قيود «الملكية القائمة». ومن خلال مشاركة المؤلفين في أعمال التجديد الحضري على «مستوى الحي» في شنغهاي، ومع تعمق تجارب مثل «دائرة الحياة المجتمعية في 15 دقيقة» على مستوى الحي، نرى أن نقطة الصعوبة الأولى في تعميق التجديد الحضري ينبغي أن تتركز في شبكة الأزقة.

### تحسين شبكة الأزقة حلقة أساسية لمعالجة كبر مقياس وحدات التجديد 1.1

تتولد البنية المكانية في الأحياء القديمة غالباً من عملية تنظيم ذاتي «من أسفل إلى أعلى» [2]. وبسبب تطورها العفوي الطويل، ظهر نقص في الفضاء العام الداخلي، كما أصبحت الأزقة ضيقة وغير منتظمة، بما يضعف إمكانية الوصول ويخلق مخاطر كبيرة، ولا سيما في الإطفاء والإخلاء. وقد اعتادت المخططات التنظيمية التفصيلية ومشروعات التجديد الحضري السابقة لبلوغ معيار الطرق البلدية، فتتكون أحياء حدودها الخارجية m أن توسع بعض الأزقة انتقائياً وفق تباعد طرق يبلغ 300-400 طرق حضرية ودخلها أزقة غير منتظمة، مع انفصال واضح بين «الظاهر» و«الباطن». «ويُفوق مقياسها المكاني بكثير مقياس وتشير m. الأحياء القديمة في مدن أجنبية مثل لندن وميلانو وبرشلونة وملبورن، حيث يبلغ مقياس الحي غالباً نحو 200 دراسات [3] إلى أن هذه الأحياء فائقة الكبر تؤدي إلى اختلال أو سوء مواءمة الوظائف الحضرية، وتخفض الحيوية المكانية، بل قد تؤثر في فرص المشاركة في التجديد الحضري. وإذا لم تُرتب شبكة الأزقة أولاً، فإن إدخال الوظائف وإعادة بناء الفضاء العام يبقيان مجرد تجديد لسطح الحي.

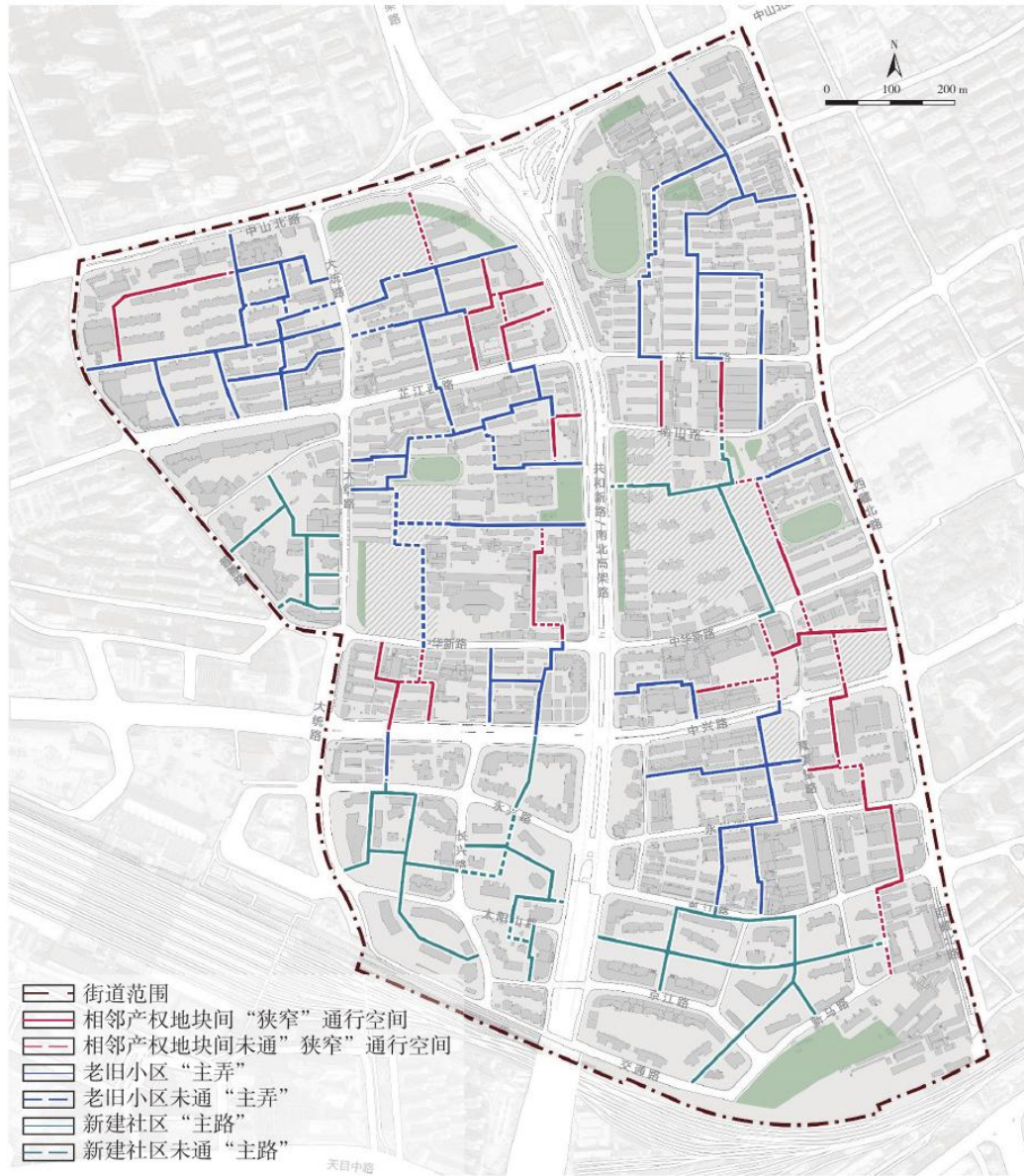
فإنه مقسم،  $km^2$  يمثل شارع تشيجيانغ الغربي في حي جينغآن بشنغهاي مثلاً نموذجياً. فرغم أن مساحته لا تتجاوز 1.64 بفعل الطريق المرتفع بين الشمال والجنوب وطريق تشونغشان الشمالي وغيرهما من الطرق السريعة، وكذلك طريق داتونغ وطريق شيزانغ الشمالي وطريق تشونغشينغ وغيرها من الشرايين الحضرية؛ وباستثناء طريق داتونغ، يبلغ عرض الخط الأحمر لهذه الطرق أما داخل الحي فهو في حالة نموذجية.  $m$  وبعضها يزيد على 400،  $m$  فأكثر. وغالباً ما تتجاوز أطوال أضلاع الأحياء 300 50 m تنتظر التجديد: شبكة أزقة غير مكتملة، مرافق غير كافية، وفضاءات مفتوحة يصعب إدماجها. وقد عبّر السكان الذين شملهم (1) الاستبيان عن رغبة ملحة في تحسين المرافق وبيئة التنقل.

## 1.2 تحسين شبكة الأزقة بوصفه مكملاً لنظام الطرق البلدية

أشار باحثون [4] إلى أن شبكة الأزقة تمتلك خصائص متعددة: مروية واجتماعية وطبيعية. وتحسينها لا يعني تحسين إمكانية الوصول فحسب، بل الأهم تحسين «عموميتها». وتتميز الأزقة التقليدية بكثافتها العالية ومقياسها الملائم للمشاة، لكنها تعاني من مقاطع ضيقة ومسارات غير منتظمة وكثرة الطرق المسدودة، ولا تبلغ الحد الأدنى من «المعايير الفنية» للطرق البلدية؛ إذ وألا يقل عرض  $m$ ، معيار تخطيط نظام النقل الحضري الشامل «على أن عرض الخط الأحمر للطرق الفرعية 14-20 «ومن ثم فهي نموذجية بوصفها» طرقات خارج الدرجة «أو» طرقات غير معيارية.  $m$  الرصيف عن 2.0.

ظل تكثيف شبكة الطرق من الأعمال الحضرية المهمة، إلا أن تقدمه بطيء نسبياً. ويبيّن «تقرير رصد كثافة شبكات الطرق وحالة تشغيلها في المدن الصينية الرئيسية لعام 2023» أن المناطق المبنية في المراكز الحضرية للمدن الرئيسية التي بلغت متطلب وشيما (8.7،  $km/km^2$ ) لا تتجاوز ثلاث مدن: شنتشن GB/T 51328-2018 في معيار «كثافة»  $km/km^2$  8 وحتى حي هوانغبو في شنغهاي، صاحب أعلى كثافة لشبكة الطرق بين المناطق الإدارية. ( $8.6 km/km^2$ ) وتشنغدو، ( $km/km^2$ ) ومانهاتن في نيويورك ( $35.3 km/km^2$ ) وهي أقل بكثير من مركز طوكيو،  $km/km^2$  الحضرية في الصين، لا تتجاوز كثافته 14.4 ويرجع ذلك إلى نمط بناء يركز على شبكة الطرق الرئيسية، مما يسبب عموماً انخفاض الكثافة وعدم اكتمال. [5] ( $23.4 km/km^2$ ) الطرق الفرعية، فضلاً عن إهمال تجديد الأزقة وغيرها من «الطرق خارج الدرجة» [5-7]. وتحويل الأزقة إلى طرق فرعية لا يقتضي هدم وبناء واسع التكلفة فحسب، بل إن الزيادة الكبيرة في حركة المركبات ستجلب مشكلات سلامة وتضغط على فضاء المشاة، وتضر بمقياس الفضاء الحضري ونسيجه وتخفف جودته [8].

ينبغي الإقرار بأن شبكة الأزقة القائمة ليست فقط شبكة الدوران المروري الدقيق الوحيدة داخل الأحياء، بل هي أيضاً حامل مهم لفضاءات الجوار العامة صغيرة المقياس والحياة العامة الحضرية [9-11]. ففي شارع تشيجيانغ الغربي، لا تتجاوز نسبة أطوال الطرق الفرعية 37.5%، وهي أدنى بكثير من متطلب «65%-70%» في المعيار الوطني؛ ومع ذلك توجد أكثر من 70 زقاً يقل لتصل كثافة الشبكة مجتمعة إلى 8.3  $km$  وطول ما يمكن فتحه 2.7  $km$ ، يبلغ طول المفتوح منها 10.9  $m$ ، عرضها عن 6 أي أعلى بكثير من نظام الطرق الفرعية. وفي نهاية المطاف، ستنفذ عناصر «دائرة الحياة»  $m$ ، ويبلغ تباعدها نحو 100  $km/km^2$ ، الشكل المجتمعية في 15 دقيقة «في شنغهاي، مثل «مسارات اللياقة» و«الممرات المشاة» و«فضاءات الشارع»، عبر هذه الأزقة» (الشكل 1).



الشكل 1 التوزيع الراهن للأزقة في شارع تشيجيانغ الغربي

ظهر أخيراً في التجديد الحضري مفهوم «الفضاء غير الرسمي»، ويرى أن مرونته وتنوعه وانخفاض تكلفته يمكن أن تعوّض قصور وظائف الفضاءات العامة الرسمية. وتشكل شبكة الأزقة المكونة من مختلف «الطرق خارج الدرجة» «فضاءات غير رسمية نابضة بالحياة وذات مقياس إنساني في المدينة القديمة» [12-14]. لذلك يجب على التجديد الحضري أن يغيّر التفكير التقليدي في تخطيط وبناء نظام الطرق الحضرية، وأن يولي تجديد شبكة الأزقة وتحسينها عناية كافية، وأن يتبنى تصوراً تخطيطياً وتصميمياً مختلفاً عن «مركزية المركبة»، يبرز خصائص «حق العبور الأدنى» و«الممر العام»، وي طرح بناء شبكة «الأزقة» بوصفها فئة مستقلة عن درجة الطريق الفرعي، على نحو إنساني وملئم للظروف المحلية.

## المشكلات الرئيسية التي تواجه تجديد شبكة الأزقة

### 2.1 غياب المعايير الواضحة والدعم المساند

لم تحظ شبكة الأزقة بما يكفي من الاهتمام في قضايا رئيسة مثل دورها الوظيفي في المدينة، ومعايير تجديدها الفنية والدعم المالي لها. فقد اقترح «معيّار تخطيط نظام النقل الحضري الشامل» «إدراج» الطرق داخل الكتل السكنية غير التابعة للملكية البلدية والمتاحة للجمهور «ضمن» الطرق الفرعية من المستوى الثاني، من دون فرض مؤشرات صلبة لعرض الخط، «وآخرون» [15] مفهوم «الطرق الفرعية غير العامة» Yan Wenjun الأحمر أو سرعة التصميم. وانطلاقاً من تجربة شنتشن، اقترح بوصفها طرقاً غير بلدية تُحدد بتنسيق على مستوى الوحدة، وبينها المطورون ويديرها مكتب الشارع وشركة إدارة العقار معاً. غير

أن تحويل الأزقة إلى نوع من «الطرق الفرعية» قد يعيدها إلى منطق «المركبة أولاً»، وهو أمر يحتاج إلى مزيد من الملاحظة، كما لا يوفر إرشاداً ودعماً فعالين لمشكلات التجديد الواقعية مثل علاقات الملكية

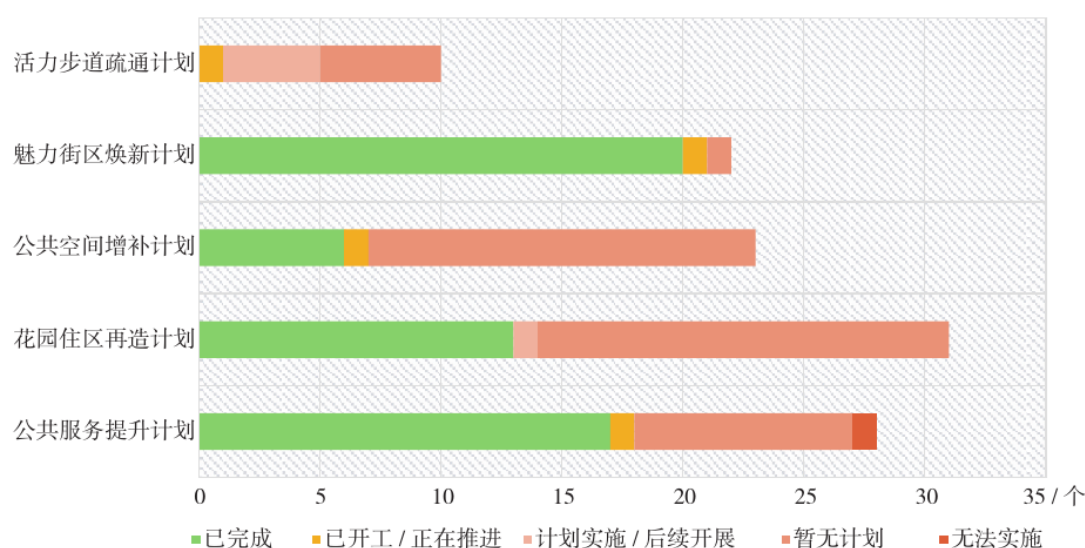
## و«معضلة السجين» في تجديد شبكة الأزقة «NIMBY عوائق» 2.2

إلى أن «صعوبة تنسيق المصالح» باتت إحدى «الصعوبات السبع» في التجديد [16] Wu Zhiqiang أشار الأكاديمي الحضري. فجوهر التجديد الحضري هو تحسين علاقات الملكية والفضاء المتجاورة، وخلف «علاقات الملكية» المعقدة في NIMBY (Not In My Back Yard) عملية التجديد تقف أطراف مصلحة متعددة. ومن السهل أن يظهر بينها ما تسميه السوسيولوجيا ظاهرة «ففي سعي كل طرف إلى مصلحته الخاصة، ينشأ بصورة غريزية قلق من «من حرك قطعة الجبن الخاصة بي» (Not In My Back Yard) ويميل في النهاية إلى اختيار عدم التعاون في الشؤون العامة، مما يضر بالمصلحة الكلية أو يحول دون تحقيق الهدف العام، فتقع العملية في «معضلة السجين» (3) «وتؤدي هذه الظاهرة إلى صعوبة بالغة في تحسين حدود الحقوق العينية وتعديلها؛ فلا يرغب أحد في تحمل تكلفة المنتج العام، أي تجديد الأزقة، مما يفضي إلى نقص السلع العامة المجتمعية» [17]

مشابهة مراراً في تجديد الأزقة في مناطق أخرى من شنغهاي (الجدول 1). (وتؤكد حالة شارع NIMBY ظهرت عوائق تشيجيانغ الغربي ذلك؛ ففي نطاقه كثير من الأحياء السكنية القديمة، ونسبة السكان الوافدين مرتفعة) نحو 33% من السكان الدائمين)، وغالباً ما يتعامل هؤلاء مع تجديد الأزقة على أنه «لا يعينهم». «كما أن الشركات والوحدات المحلية ليست متحمسة لتجديد شبكة الأزقة، وترغب أساساً في تحسين مواقف السيارات وزيادة الملاعب الخارجية. ومن عام 2019 إلى نهاية عام 2023 لم يكتمل أي من «خطط ربط مسارات الحيوية» (العشر الواردة في خطة التجديد المجتمعي الأصلية) (الشكل 2)

المماثلة في شنغهاي NIMBY الجدول 1 بعض أمثلة أثر

| 街巷名称 |                    | 邻避后果                                        | 社区居民邻避主要原因                                               | 企业单位邻避主要原因                          |
|------|--------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| 支路   | 浦东新区云台路            | • 三林路与尚博路之间 200 m 的断头路十年未能打通,居民出行需绕行 1.8 km | • 目前工地用作临时停车场,如贯通车辆无处停放                                  | • 与轨交规划方面的冲突<br>• 建设主体争议带来资金矛盾      |
|      | 普陀区花家浜路            | • 两区交界 269 m 的断头路,环境脏乱差,居民避让出行              | • —                                                      | • 区环卫部门有构筑物超越道路红线<br>• 公交终点站需搬迁寻找新址 |
|      | 杨浦区打虎山路            | • 飞虹路—辽源西路路段隔断,居民出行不便,高峰时段周边路段拥堵严重          | • 施工周期长,部分居民利益可能受损<br>• 部分小区停车棚须退界改造<br>• 部分地块旧改征收工作尚未完成 | • 路侧的养老院、文体中心、保障租赁房等项目进程受道路建设施工影响   |
| 巷弄   | 长宁区爱建小区与虹桥小区的边门通道  | • 小区相邻的边门成为出行“拦路虎”,居民为此“吵了 3 年”             | • 居民担心打开边门影响自己小区的安全性和安静舒适度                               | • —                                 |
|      | 浦东新区万科新里程小区西通道     | • 业主出行需绕行 1.2 km,新开通道被封一年多                  | • 相邻小区此前有过多次矛盾,新通道爆发强烈不满                                 | • —                                 |
|      | 闵行区龙柏二村与嘉富丽苑共享公共通道 | • 一方小区在通道上设置花箱、门禁阻碍另一方小区非机动车通行              | • 设门禁的小区担心助动车太多影响安全                                      | • —                                 |



الشكل 2 تنفيذ «خطة تجديد دائرة الحياة المجتمعية في 15 دقيقة في شارع تشيجيانغ الغربي» (2019-2023)

## الحاجة إلى تنظيم آلية تنفيذ تجديد شبكة الأزقة 2.3

بين الأطراف المعنية، تكمن المشكلة الأكبر في الممارسة في غياب «العمود الفقري». «فعلى الرغم NIMBY إلى جانب ظاهرة من أن «لائحة شنغهاي للتجديد الحضري» تنص على أن «مكاتب الشوارع وحكومات البلديات تنجز، وفق مسؤولياتها، الأعمال المتعلقة بالتجديد الحضري»، وأن «إرشادات شنغهاي للتجديد الحضري» توضح أيضاً أن هذه الجهات «تنظم مشاركة الجمهور في أنشطة التجديد الحضري، وتجمع مقترحات التجديد، وتدعم تنفيذ مشروعات التجديد»، فإن الظروف الحالية قد تجعلها ليست طاهية ماهرة ولا تملك الأرز. «فالمهام الملقة على مكاتب الشوارع ثقيلة، وتفتقر إلى توزيع واضح وفعال للمسؤوليات» كما أن التجديد الحضري عمل مهني واسع المحتوى، بينما لدى مكاتب الشوارع عدد محدود من العاملين وكثير من الشؤون اليومية ونقص في المتخصصين، مما يصعب عليها تولى الأعمال المهنية. إضافة إلى ذلك، تتقاطع اختصاصات التجديد الحضري بين جهات متعددة، مثل التخطيط والنقل وإدارة المدينة والتشجير، وهو ما يرهق قدرة مكتب الشارع على التنسيق الشامل. كما أن مصادر تمويل التجديد الحضري محدودة، وغالباً ما تُوجّه الأموال العامة إلى المشروعات الكبرى، فيصعب أن تحصل أعمال التجديد الدقيق مثل تهذيب الأزقة على دعم رئيس. وهكذا لا تزال ثمة حلقات كثيرة ينبغي تنظيمها كي ينجز مستوى الشارع أعمال التجديد على نحو جيد، وهناك حاجة عاجلة إلى إنشاء آلية جديدة لتأتم الدفع الديناميكي للتجديد الحضري.

### أفكار لتحسين تجديد شبكة الأزقة 3

#### إيلاء المكانة والدور اللذين تؤديهما الأزقة في التجديد الحضري اهتماماً كافياً 3.1

ينبغي أولاً إدراك قيمة الأزقة في التجديد الحضري إدراكاً كاملاً، وفهم وظائفها المتعددة في استمرار السياق الثقافي، والنسيج المكاني، ونظام الدوران المروري الدقيق. كما ينبغي أن تُدرج مضامين تجديد شبكة الأزقة بوضوح في لوائح التجديد الحضري وطرائق التنفيذ والمعايير ذات الصلة، وأن تُشجع إرشادات إجراءات التصميم التي تدفع تجديد الأزقة من منظور تكاملي يجمع النقل والتصميم الحضري وغيرهما.

#### «دفع تجديد شبكة الأزقة انطلاقاً من تحسين منظومة الممرات العامة 3.2

تكمن أولوية تجديد شبكة الأزقة في الاستفادة من الأوضاع القائمة واتخاذ الأزقة الأصلية أساساً، لا في التركيز على التوسيع وتسوية الخطوط. وينبغي أن يكون هدفه الرئيس رفع الانفتاح وحق المرور العام والترابط، بحيث تحمل الأزقة الحياة اليومية والأنشطة العامة والوظائف العامة داخل الأحياء والمجتمعات، وأن «تحقق هدف تقليل تكلفة التحويل إلى الحد الأدنى وتعظيم كفاءة المرور» [18].

مقياس صغير، يقوم على «التجديد الدقيق». ينبغي تجنب التطبيق الآلي لمعايير هندسة الطرق، وإبراز تجديد الأزقة (1) المتمحور حول الإنسان انطلاقاً من الاحتياجات الفعلية.

تجديد مرن. ينبغي التخلي عن «الهدم والبناء الواسعين»، واستثمار مخزون الفضاءات القائمة مثل الليلونج وتراجعات (2) المباني، وتحقيق تجديد شبكة الأزقة عبر آلية مشاركة رابحة للجميع.

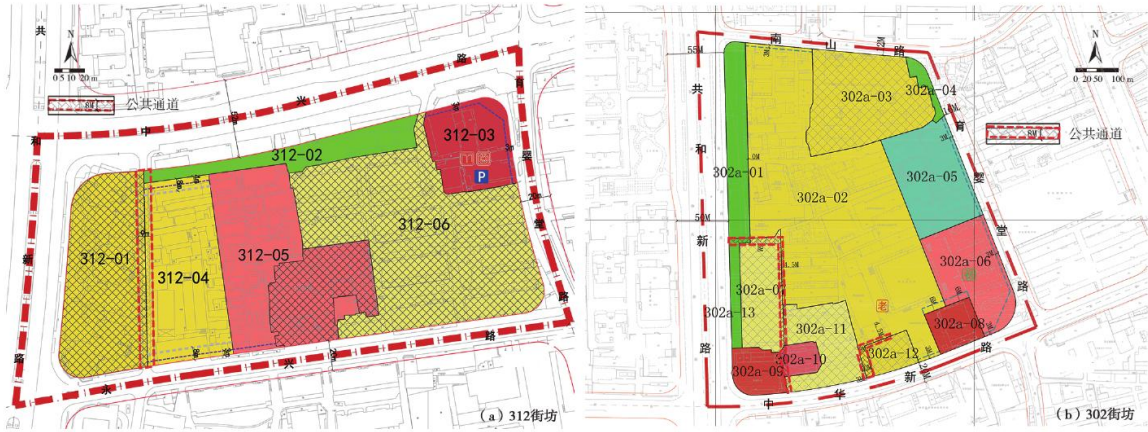
تجديد تفاوضي وتدرجي. ينبغي أن تدفع مختلف «أطراف المصلحة» تجديد شبكة الأزقة وفق نمط تفاوضي وتدرجي (3). «يقوم على «البناء المشترك والمشاركة والربح المشترك».

ولتجنب وقوع تجديد الأزقة في نمط «المركبة أولاً»، يُقترح جعل «الزقاق» درجة مستقلة في المعايير، بما يساعد على تحسين نظام الدوران الحضري الدقيق المتمحور حول الإنسان. وبلاستناد إلى التجارب القائمة في شنغهاي وشنتشن ووهان وغيرها من المدن الصينية، يبدو أكثر ملاءمة ربط شبكة الأزقة ببناء منظومة «الممرات العامة» الحضرية، بما يعزز كثافة شبكة الطرق، ويسيطر على مقياس الحي، ويزيد الوصول مشياً، ويقوي قدرة المرور الطارئ في المجتمع، ويحمل فضاءات النشاط والراحة المجتمعية، ويرفع مرونة المخطط الأفقي لقطع الأرض [19-21]. [فعلى سبيل المثال، تعرف شنغهاي الممر العام بأنه طريق لا يخضع لخط أحمر مخطط للطرق، ويولي أساساً المرور العام للقطع الواقعة على جانبيه، بما في ذلك الأزقة الرئيسية» وبصفته طريقاً غير بلدي، لا، (DG/TJ 08-7-2021) معيار تصميم المرور ومواقف السيارات في المباني] «وطرق الكتل السكنية يُلزم المباني المحاذية بالتراجع» [22]. [أما ووهان فتعرفه على نحو أدق بأنه «ممر مشترك إقليمياً يخترق قطعة أرض واحدة أو يقع بين عدة قطع، ولا يؤثر في حقوق استخدام الأراضي على جانبيه، ويمر حركة اجتماعية، ويعوض نقص كثافة شبكة الطرق الفرعية الحضرية» «أحكام ووهان الفنية لإدارة تخطيط مشروعات البناء، 2014. (كما تتخذ «معايير وإرشادات التخطيط الحضري في شنتشن) نسخة التجميع المعدلة 2021 «(تباعد «الطرق الفرعية والممرات العامة» مؤشراً لضبط مقياس الكتل وتنص على أنه عندما تتجاوز مساحة أرض ذات ملكية مستقلة الحد الأعلى لمساحة الكتلة، يستحسن إضافة طرق حضرية أو ممرات عامة داخل الأرض.



إن انخفاض المتطلبات الفنية، ومرونة أسلوب الضبط، وتقاسم حق المرور، كلها مزايا أساسية تميز «الممر العام» عن الطريق الحضري، وتجعله قادراً بفاعلية على الموازنة بين المصلحة العامة والملكية الخاصة، ولا سيما في سيناريوهات التجديد التي تتسم بتعقيد الملكيات وارتفاع كلفة تجميع الحقوق وصعوبة تنزيل الخط الأحمر الصلب للطريق.

تتدني متطلبات العرض الفني للممرات العامة كثيراً عن متطلبات الطرق الفرعية الحضرية. فتشترط ووهان ألا يقل عرض أما شنغهاي فتكتفي m. بينما يبلغ الحد الأدنى لعرض الطريق الفرعي فيها 15 m، الممر العام ذي وظيفة مرور المركبات عن 6 للممر العام «الغالب عليه المشي مع مراعاة مرور المركبات الخاصة m للممر العام «المخصص للمشاة فقط»، و 7 m بعرض 4 وفي الوقت نفسه يعتمد ضبط m للقطع الواقعة على جانبيه»، وهو أيضاً أدنى بكثير من عرض الطرق الفرعية البالغ 24-9 الممرات العامة غالباً على «خطوط متقطعة»، بحيث تُحدد بحسب الظروف المحلية قابلية تغيير عدد الممرات ومداخلها وعرضها ومسارها، بما يمنحها مرونة أكبر (الشكل 3).



(a) و 302街坊

(b) 控规图则中的公共通道划示

الشكل 3 الممرات العامة في الكتلة 312 بشوارع تشيجيانغ الغربي

بل أقل. فتنص «معايير وإرشادات» شنتشن على أن تباعد m يمكن للممرات العامة أن تقلص مقياس الكتل بفاعلية إلى 200 ؛ كما تنص شنغهاي على ألا يزيد تباعد m الكتل السكنية في «مناطق المشهد الحضري من الفئتين الأولى والثانية «يبلغ 100-200 وألا يزيد في مراكز الأنشطة العامة ومناطق محاور النقل على m، الممرات العامة في المناطق السكنية، من حيث المبدأ، على 200 وفي عصر التجديد الحضري يزداد دور الممرات العامة بروزاً؛ إذ تعدها شنغهاي عنصراً مهماً في تقييم تنفيذ التخطيط. 150 m. قبل طرح أراضي السكن والتجارة والخدمات والمكاتب، ويمكن إدراجها مباشرة في شروط الطرح، كما تضع حوافز لزيادة معامل ممرات عامة وفضاءات Columbia Circle استغلال الأرض في قواعد تنفيذ التجديد الحضري. وقد قدمت مشروعات مثل مفتوحة متاحة طوال اليوم للمناطق المحيطة، وفي المقابل حصلت على تعديلات موضعية في ارتفاع المباني واستخدام الأرض، محققة ربحاً مزدوجاً في عائد التطوير والمصلحة العامة.

### 3.3 «YIMBY واستكمال» صندوق أدوات NIMBY تفكيك عوائق

«يوفر» القانون المدني لجمهورية الصين الشعبية «أساساً قانونياً لاستخدام الفضاءات غير الرسمية الواقعة بين» العام و«الخاص» من زاوية الحقوق والمسؤوليات. ففي أبوابه المتعلقة بحق المرور، والإنشاء الطبقي لحق استخدام أرض البناء والملكية المشتركة للأبنية، وعلاقات الجوار، ينص على أن «المالكين يتمتعون بحقوق ويتحملون واجبات في الأجزاء المشتركة خارج الأجزاء الخاصة»، وأن «صاحب الحق العيني في العقار ينبغي أن يقدم التيسيرات اللازمة إذا كان حق الجوار يتطلب استخدام أرضه للمرور وغيره». وتوفر هذه النصوص أساساً قانونياً قوياً للوائح المحلية الخاصة بالتجديد الحضري كي توضح وتفصل نقل وتقاسم «حقوق الفضاء المجاور» بما يحسن تجديد الأزقة.

وفي الوقت نفسه، فإن تحسين آلية تنفيذ تجديد الأزقة أمر بالغ الأهمية. فشبكات الأزقة أنسب لاستراتيجية «التكيف المرن والتجديد باستعارة الحقوق»؛ أي اعتماد حوافز رابحة متعددة، على أساس الاحترام الكامل للنسيج الشبكي المكاني الأصلي متنامٍ يوجه الأطراف المعنية إلى «إعارة» حقوق «YIMBY وعلاقات الملكية وحدودها داخل الحي، لبناء» صندوق أدوات استخدام الفضاءات المناسبة طوعاً من أجل تحسين الفضاءات العامة والممرات، بحيث «يُحافظ على كل ما يمكن الحفاظ عليه من فضاءات الأزقة، ويُزاد كل ما يمكن زيادته»، وصولاً إلى هدف التجديد المتمثل في «تقاسم الاستخدام من دون الملكية المشتركة» (privately owned public alleys).

أولاً، يجب تقييم ما إذا كانت شبكة الأزقة تتوفر على شروط الممرات العامة، وتحديد «نقاط الانقطاع والانسداد، والاختناق» بدقة، وتقييم الحدود الفراغية ثلاثية الأبعاد لملكية القطع المجاورة، مثل فضاءات تراجع المباني، والطوابق الأرضية وساحات القطع القابلة للاستخدام. ثانياً، ينبغي تحليل مفاتيح تعبئة الأطراف المعنية للمشاركة في تجديد الأزقة، وتصميم بدقة، مثل الاستفادة من نظام حقوق الفضاء المتنوع في نيويورك، ولا سيما برنامج حوافز معامل «YIMBY صندوق أدوات» الكثافة للمرافق العامة [23]. [ثالثاً، ينبغي تشكيل آلية طويلة الأمد لـ «التجديد التدريجي»، مع تفعيل الدور التنسيقي المهم لمكاتب الشوارع والمجتمعات وغيرها من منظمات القاعدة، وبناء جماعة تحديث مستدامة تواصل صيانة تجديد الأزقة. وعلى المستوى الفني، يُقترح إضافة مؤشر «الممر العام» إلى اللوائح الملحقة بالمخططات القانونية، وربطه بأدوات تخطيط الوحدات. ومن خلال حوافز وأدوات سياسية قابلة للضبط حكومياً، مثل زيادة الواجهات التجارية على طول الشارع، وتعويض معامل الكثافة والتسهيلات الضريبية، وإدراج مشروعات محفزة عامة، يمكن للمؤسسات أن تحقق من مشاركتها في تجديد الأزقة منافع غير مباشرة، مثل زيادة التدفق البشري، وارتفاع الأنشطة، وارتفاع قيمة العقار، ومن ثم تنضم طوعاً إلى تجديد الأزقة وتفتح فضاءاتها التابعة للاستخدام العام. وقد أصدرت وزارة الموارد الطبيعية «إرشادات سياسات التخطيط والأرض الداعمة للتجديد الحضري (نسخة 2023)» (وغيرها، مضيفة آليات حوافز مثل «الاستخدام المركب للأرض» و«ضريبة الزيادة»<sup>(4)</sup>)؛ كما بدأت شنغهاي وقوانغتشو وشننتشن استكشاف طرائق تحديد مكافآت معامل الكثافة ومعاييرها [15، 24-25]، وهي جميعاً تعزز إيجابياً «تجديد لشبكات الأزقة» YIMBY.

#### 4 ممارسة تجديد الأزقة في شارع تشيجيانغ الغربي

##### 4.1 تحسين الآلية: من «التخطيط المترافق» إلى تفعيل مكتب الشارع وتكوين جماعة مصالح رابحة للتجديد

يُعد شارع تشيجيانغ الغربي واحداً من أول خمسة عشر شارعاً تجريبياً لـ «دائرة الحياة المجتمعية في 15 دقيقة» في شنغهاي وبناءً على تقييم تنفيذ التخطيط، نرى أن شبكة الأزقة هي أكبر مورد للفضاء العام القائم، وينبغي أن تصبح الرافعة الرئيسة لتحريك والمخترق شرق المنطقة، بوصفه محور العمل في km الممتد قرابة 1 Yuyingtang، التجديد المجتمعي. وقد اختير شارع «الإنساني للابتكار الشبابي» Yuyingtang المرحلة القرية. وساعد الفريق مكتب الشارع على توضيح الفكرة العامة لبناء «شارع عبر آلية يقودها الشارع، وبينها فاعلون متعددون، ويوفر لها المخططون المجتمعيون تنسيقاً فنياً. ويستخدم نموذج «التخطيط لتشجيع YIMBY المترافق» «الجديد»، وفق كل مؤسسة»، مشروعات دائرة الحياة المجتمعية التي يملكها مكتب الشارع كحافز ووظائفه Yuyingtang المؤسسات على فتح مواردها المكانية وتقاسمها، بما يحسن مقياس طريق

Shanghai Peacock Flavors مثلاً آخر فعالاً. فقد أقيمت في موقع مصنع Peacock Creative Park وتُعد حديقة السابق، وبدفع من مكتب الشارع وبفكرة التجديد المشترك، استقبلت مشروعين بارزين: مجمع خدمات شامل ومتحفاً للتراث الثقافي غير المادي، بما دعم تسويقها عالي الجودة. وفي المقابل فتحت الحديقة فضاءاتها الداخلية وتراجعات المباني، وحسّنت الممرات العامة والأرصعة. وبهذا حصلت الحديقة على شروط أفضل لجذب الاستثمار والتشغيل، ودفع مكتب الشارع تجديد هذا المقطع من الأزقة، وكسب السكان مسارات مشاة وخدمات، فاستفادت الأطراف الثلاثة.

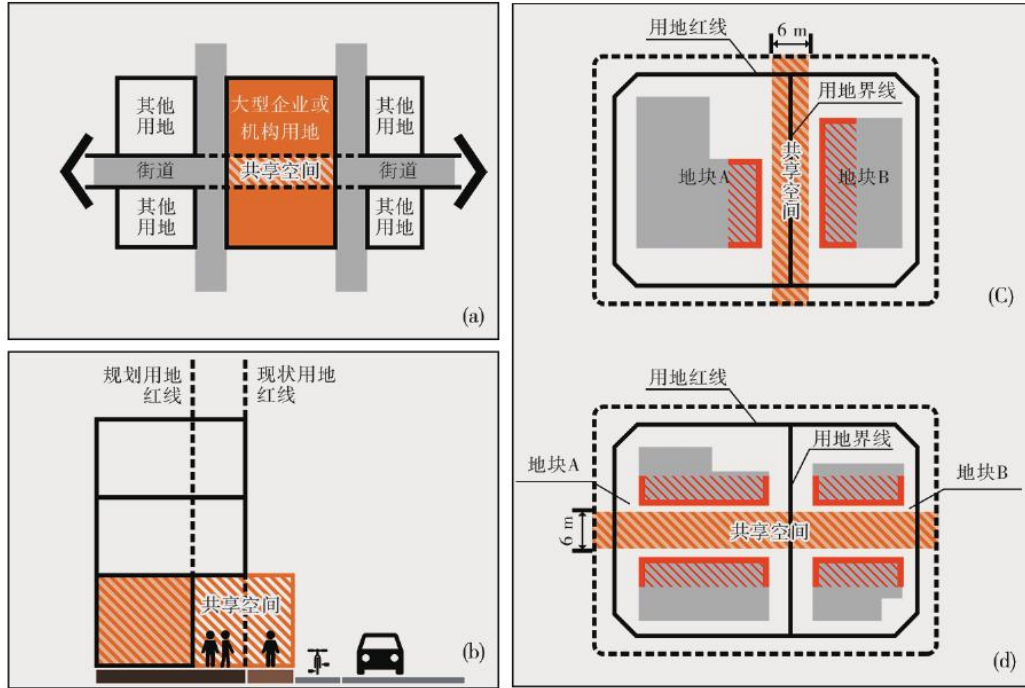
##### 4.2 تحسين الشبكة: تجديد الأزقة والممرات العامة وفق السياق

يمكن استخلاص ثلاثة سيناريوهات شائعة لتجديد الأزقة عبر استعارة حقوق الفضاء.

السيناريو الأول: تقاسم فضاء خاص شامل بوصفه «ممرًا عاماً». «عندما يقع طريق مسدود داخل قطعة مغلقة ولا يمكن (1) وصله، يمكن من خلال التفاوض مع مالك الحق، وبمساعدة الحوافز، دفعه إلى فتح فضاء داخلي غير مستخدم بوصفه ممرًا عاماً [الشكل (a) 4].

السيناريو الثاني: تقاسم فضاءات واجهات المباني المحاذية للزقاق بوصفها «ممرات عامة». «إزاء ضيق عرض الزقاق (2) مثل التسهيلات الضريبية والسماح بأنشطة معينة، لدفعهم إلى فتح الطوابق الأرضية YIMBY يمكن منح ملاك الواجهات حوافز [الشكل (b) 4] كجزء من الزقاق، وتصميمها مع الرصيف على نحو متكامل لتكوين فضاء مشاة متصل ومريح

السيناريو الثالث: فتح طريق مسدود وتقاسمه بوصفه «ممرًا عاماً». «عندما توجد داخل القطع إمكانات لفضاء ممر عام (3) لكنها تعجز عن الاتصال بسبب الجدران أو العوائق، يمكن عبر تحسين مرافق الخدمات المجتمعية ورفع جودة البيئة وغيرها من دفع ملاك الأحياء المجاورة إلى فتح البوابات أو أجزاء من الجدران وتقاسمها، لتشكيل ممر عام «مشترك» YIMBY إجراءات [الشكل (c) 4، (d) الشكل 4]. «الاستخدام لا الملكية



الشكل 4 ثلاثة سيناريوهات شائعة لتجديد الأزقة عبر استعارة حقوق الفضاء الخاص

#### 4.3 تحسين المقياس: تسهم الممرات العامة في تدقيق مقياس وحدات التجديد

بعد دمج مختلف الأزقة القائمة وتحسينها لتصبح ممرات عامة، يمكن تحويل «جزر الانتظار للتجديد» الأصلية في شارع (الشكل 5). وتمتاز هذه  $m$  إلى وحدات تحديث صغيرة بمقياس 50-120  $m$ ، تشيجيانغ الغربي، التي يبلغ مقياسها 300-400 الوحدات بمقياس ملائم، وحياة مبسرة، وحوكمة دقيقة، وانفتاح وحيوية على طول الأزقة، وخصوصية وأمان في الداخل؛ وهي بذلك أقدر على التحول إلى أحياء تجديد عالية الجودة، متمحورة حول الإنسان وغنية بـ«دفع الحياة اليومية»، مما يخلق بيئة مكانية أفضل لتعميق التجديد الحضري في شارع تشيجيانغ الغربي.





(a) 更新前 (b) 更新后

الشكل 5 مقارنة مقياس الكتل في شارع تشيجيانغ الغربي قبل تجديد الأزقة (a) وبعده (b)

## 5 الخاتمة

مع تطور التجديد الحضري في الصين نحو مزيد من الدقة، ينبغي إيلاء الأزقة المختلفة داخل المناطق الحضرية، بوصفها عروفاً مكانية موروثة وموارد ثمينة من الفضاء العام القائم، عناية كاملة وتفعيل قيمتها الفريدة. وانطلاقاً من تجربة شنغهاي في «YIMBY» وتحقيق ربح NIMBY التجديد الحضري، يقترح هذا المقال استراتيجية وأفكاراً لتجديد شبكة الأزقة تقوم على «تفكيك وبأمل في تعزيز أسلوب التنظيم الذاتي القائم على «القرار التدريجي، والربح المتعدد الأطراف، والتكيف المرن، والتنمية باستعارة الحقوق»، بحيث تستعيد مساحات كثيرة من الأزقة، التي لا يمكن «توحيدها معيارياً» ولا «تعميم ملكيتها»، قيمتها المكانية، ولا تصبح فقط ممرات عامة مهمة على مستوى الدوران الدقيق، بل تؤدي أيضاً دوراً أكبر في التجديد الحضري.

## الهوامش

① في يوليو 2023، أجرى شارع تشيجيانغ الغربي استبياناً ضمن إعداد مخطط دائرة الحياة المجتمعية، وجمعت 469 استبانة ② صالحة من السكان العاديين، و244 من كبار السن، و57 من السكان العاملين في قطاع الأعمال.

② ومعناها الحرفي «لا في فناء الخلفي»، وتدل على مقاومة «Not In My Back Yard» تعريب صوتي لعبارة NIMBY هذا المفهوم أول مرة عام O'Hare السكان أو غيرهم من أصحاب المصلحة لمشروع قريب خشية آثاره السلبية. وقد طرح «Yes In My Back Yard» من YIMBY واستُخدم على نطاق واسع في علم الاجتماع منذ ثمانينيات القرن العشرين. أما، 1977 فتعني «نعم في فناء الخلفي»، وتدل على قبول مشروعات يُعتقد أنها نافعة للمجتمع المحلي أو الترحيب بها. وقد، «YIMBY» انطلقت حركة في سان فرانسيسكو عام 2014 لتشجيع بناء مساكن ميسورة الكلفة في المجتمعات المحلية YIMBY

③ Albert عام 1950، ثم صاغه Melvin Dresher وMerrill Flood معضلة السجين «نموذج في نظرية الألعاب طرحه» وسمّاه من خلال حالة «السجينين». ويفترض هذا النموذج أن الطرفين لا يستطيعان التواصل أو إبرام اتفاق ملزم؛ Tucker وأياً كان خيار الطرف الآخر، فإن «الخيانة» أو عدم التعاون تكون الاستراتيجية الأنفع لكل طرف فردياً. ومن ثم يختار الطرفان، انطلاقاً من العقلانية الفردية، عدم التعاون، فتتضرر المصلحة المشتركة ولا يتحقق الناتج الأمثل.

④ ضريبة الزيادة، ببساطة، هي فرض ضريبة على جزء الربح؛ فإذا لم يوجد ربح فلا تُفرض ضريبة.

## المراجع

- [1] WANG Shifu, YI Zhikang, ZHANG Xiaoyang. Urban Planning Forum, 2023(1): 20-25. (بالصينية)
- [2] CHEN Shi, YUAN Jingcheng, ZHANG Lingling. Huazhong Architecture, 2021, 39(4): 28-32. (بالصينية)
- [3] SUN Yilu, YIN Ziyuan. Community Design, 2017(5): 145-149. (بالصينية)
- [4] HAN Ruina, YANG Dongfeng. Urban Planning Forum, 2024(1): 100-109. (بالصينية)
- [5] LI Liguan. Traffic & Transportation (Academic Edition), 2016(1): 9-12. (بالصينية)
- [6] MA Qiang. Planners, 2009, 25(6): 5-10. (بالصينية)
- [7] LIN Taoyu, ZHOU Jun, ZHANG Fan. أعمال مؤتمر الصين السنوي لتخطيط النقل الحضري لعام 2013 والندوة الأكاديمية السابعة [C]// «الحركة البطيئة + العشريين». Beijing: China Architecture & Building Press, 2014. (بالصينية)
- [8] SHAO Runqing, DUAN Jin, WANG Liyang. Planners, 2016, 32(12): 91-96. (بالصينية)
- [9] YANG Guiqing, FANG Jialin, GUAN Zhongmei. Shanghai Urban Planning Review, 2017(2): 1-7. (بالصينية)
- [10] BAO Bojiang, WANG Lin, XUE Minghua. Shanghai Urban Planning Review, 2023(5): 92-97. (بالصينية)
- [11] ZHAO Yanjing. Frontiers of Spatial Planning. <https://mp.weixin.qq.com/s/cZ58kTjyIDeh3BjFwl--mA>, 2024-04-07. (بالصينية)
- [12] DAI Mengyun, XIANG Pengcheng, ZHOU Tao. Modern Urban Research, 2023(11): 78-83. (بالصينية)
- [13] DOVEY K. The Architect, 2016(6): 10-15. (بالصينية)
- [14] JIANG Fan. أعمال الجمعية المعمارية الصينية [C]// Architectural Society of China. 2022-2023. Beijing: China Architecture & Building Press, 2023. (بالصينية)
- [15] YAN Wenjun, LI Yingshuang, CHEN Fang. Modern Urban Research, 2023(11): 21-27. (بالصينية)
- [16] WU Zhiqiang. Urban Planning Forum, 2024(3): 16-23. (بالصينية)
- [17] CHEN Biao, AI Ling. China Opening Journal, 2017(6): 17-19. (بالصينية)
- [18] LUO Qingyu, YANG Jinling, WU Wenjing, et al. Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology, 2019, 19(3): 195-201. (بالصينية)
- [19] CHEN Peng. Traffic & Transportation, 2023, 36(S1): 71-75. (بالصينية)
- [20] QIN Hai. Transport and Harbor, 2024, 11(4): 87-91. (بالصينية)

- [21] JIAO Wenmin, WANG Yueli, ZOU Fang. بحث في معايير تخطيط الممرات العامة في سياق الحوكمة الدقيقة. النقل المرن: الجودة. Urban Transportation Planning Committee, Urban Planning Society of China. Beijing: China Architecture & Building Press, 2023. (بالصينية)
- [22] HOU Lina, ZHANG Xun, YANG Huaize. تأملات في تخطيط الممرات العامة الحضرية وتنفيذها: حالة كتلة طريق Zhongshan في Songjiang [J]. Shanghai Urban Planning Review, 2019(1): 119-125. (بالصينية)
- [23] WENG Chao, ZHUANG Yu. في نيويورك من منظور حقوق الفضاء و«اقتصاد Grand Central قرن من تجديد منطقة» [J]. Urban Planning International, 2024, 39(4): 86-99. (بالصينية)
- [24] LING Li, YANG Fan, XU Jirong. ممارسة مبتكرة لنقل معامل استغلال الأرض في مركز شنغهاي [J]. Shanghai Urban Planning Review, 2023(5): 74-78. (بالصينية)
- [25] QIU Jiehua. [C]// Urban Planning Society of China. استراتيجيات ضبط إعادة تطوير الأراضي في قوانغتشو استناداً إلى حقوق تطوير الأرض الحوكمة المكانية من أجل تنمية عالية الجودة: أعمال مؤتمر الصين السنوي للتخطيط الحضري لعام 2021. Beijing: China Architecture & Building Press, 2021. (بالصينية)
- تاريخ المراجعة: يناير 2025
- (تُرجم هذا المقال بمساعدة الذكاء الاصطناعي)