



عنوان المشروع

حوكمة مشاريع تحسين الطرق بمدينة جدة كمدخل لتعزيز جودة الحياة

اسم الطالبة : نور محرم هاشم

مشروع التخرج - ١

كلية الإدارة - جامعة ميدأوشن

إشراف

د. عبد الرحيم نادر

عضو هيئة التدريس - كلية الإدارة - جامعة ميدأوشن

٢٠٢٦م

١. الفصل الاول : الإطار العام للدراسة

١.١. المقدمة:

تشهد مدينة جدة تحولات حضارية متسارعة تهدف إلى إعادة صياغة هويتها كوجهة عالمية ، في ظل التوسع العمراني والنمو السكاني والاقتصادي الذي تشهده المدينة، هذا النمو يضع ضغوطاً كبيرة على شبكة الطرق القائمة ، تتبلور المشكلة في وجود فجوة تنظيمية تؤدي إلى تكرار أعمال الحفر ، تعثر الجداول الزمنية ، وضعف التنسيق بين الجهات الخدمية المتعددة (أمانة ، كهرباء، مياه) هذا التشتت الإداري لا يرهق الميزانيات العامة فحسب بل يؤدي إلى مشكلات يومية مثل الازدحام وطول أوقات التنقل وارتفاع معدلات الحوادث والتلوث البصري ، مما يجعل تطوير الطرق وإدارتها بشكل منظم ومسؤول قضية أساسية تمس حياة الناس بشكل مباشر .

عند مراجعة الدراسات السابقة التي تناولت قضايا الطرق أو جودة الحياة أو الحوكمة ، نلاحظ أن كثير من الأبحاث تركز على جوانب منفصلة؛ فبعضها تناول تحسين البنية التحتية أو تخفيف الازدحام من زاوية هندسية أو مرورية ، وبعضها ناقش الحوكمة في القطاع العام بشكل عام ، بينما تناولت دراسات أخرى جودة الحياة في المدن السعودية من منظور التخطيط الحضري أو الخدمات ، إلا أن الدراسات التي تجمع العناصر الثلاثة معا : حوكمة مشاريع تحسين الطرق ، والسياسات المحلي لمدينة جدة ، وتأثير ذلك على جودة الحياة، مازال محدودة وغير معمقة بما يكفي .

يتضح من هذه المراجعة وجود أوجه قصور على أكثر من مستوى؛ فهناك نقص في النماذج التي تشرح كيف يمكن لآليات الحوكمة (مثل وضوح المسؤوليات، وشفافية المعلومات، ومشاركة أصحاب المصلحة) أن تؤثر عملياً في النتائج التي يشعر بها المستخدم النهائي للطريق. كما أن العديد من الدراسات تكتفي بمؤشرات تقليدية لنجاح المشروع مثل الالتزام بالوقت والميزانية، دون قياس منظم لتحسن جودة الحياة مثل تقليل وقت الرحلة، وزيادة مستوى الرضا لدى السكان، وتحسين مستوى الأمان على الطرق. إضافة إلى ذلك، لا تزال الأطر المقترحة في بعض الأبحاث عامة أو مستوردة من سياقات مختلفة، ولا تراعي خصوصية مدينة جدة وواقعها المروري والإداري.

تبدو أهمية هذه الدراسة واضحة لعدة فئات معنية. فبالنسبة لصناع القرار في الجهات المسؤولة عن النقل والطرق في جدة، يمكن أن توفر لهم فهماً أدق لكيفية توجيه مشاريع تحسين الطرق بما ينعكس فعلياً على حياة السكان، وليس فقط على مؤشرات الإنجاز الرسمية. أما بالنسبة للمخططين الحضريين والمهندسين ومديري المشاريع، فإن النتائج يمكن أن تساعد على تصميم وتنفيذ مشاريع طرق تتبنى ممارسات حوكمة أكثر فاعلية، وتضع جودة الحياة هدفاً صريحاً ضمن معايير النجاح. كذلك يستفيد المجتمع الأكاديمي من إطار تحليلي يربط بين الحوكمة وجودة الحياة في سياق حضري سعودي محدد، ما يفتح المجال لدراسات مقارنة مستقبلية بين مدن مختلفة.

استناداً إلى ما سبق، تهدف هذه الدراسة إلى استكشاف واقع حوكمة مشاريع تحسين الطرق في مدينة جدة، وتحليل مدى إسهامها في تعزيز جودة حياة السكان، من خلال تحديد نقاط القوة والضعف في الممارسات الحالية، ثم اقتراح إطار عملي لتحسين الحوكمة في هذا النوع من المشاريع. الغرض الأساسي هو الوصول إلى تصور يمكن تطبيقه أو الاسترشاد به عند التخطيط لمشاريع طرق جديدة أو تطوير المشاريع القائمة، بحيث تصبح الحوكمة وسيلة واضحة لربط الإنفاق على البنية التحتية بتحسين حقيقي وملحوس في حياة الناس اليومية.

١.٢. مشكلة البحث:

تشهد مدينة جدة تنفيذ عدد كبير من مشاريع تحسين وتطوير الطرق بهدف تخفيف الازدحام ورفع مستوى السلامة وتحسين حركة التنقل اليومية للسكان. ومع ذلك، لا يزال كثير من السكان يواجهون مشكلات متكررة مثل طول أوقات الرحلة، واستمرار الاختناقات المرورية في بعض المواقع، وتكرار أعمال الحفر أو الإغلاقات المفاجئة. هذا التباين بين حجم الجهود المبذولة والنتائج التي يلمسها الناس في حياتهم اليومية يثير تساؤلات حول طريقة إدارة هذه المشاريع، ومدى وضوح الأدوار والمسؤوليات فيها، وكيف تُتخذ القرارات بشأن الأولويات والتوقيت وآلية التنفيذ.

من هنا تبرز مشكلة الدراسة في أن حوكمة مشاريع تحسين الطرق – بما تتضمنه من شفافية في المعلومات، ومساءلة عن النتائج، وتنسيق بين الجهات، ومشاركة لأصحاب المصلحة – قد لا تكون مطبقة بالشكل الكافي الذي يضمن توجيه هذه المشاريع نحو تعزيز جودة الحياة بشكل فعلي، وليس فقط تحقيق إنجازات إنشائية.

١.٢.١. الفجوات على المستوى النظري:

1. كثير من الدراسات التي تناولت مشاريع الطرق ركزت على الجوانب الفنية والمرورية مثل السعة، والانسائية، والحوادث، دون التعمق في ربط هذه المشاريع بمفهوم الحوكمة كمنظومة تشمل الشفافية والمساءلة والمشاركة وتنظيم عملية اتخاذ القرار.
2. الأبحاث التي درست جودة الحياة في المدن السعودية تناولت الموضوع من زوايا عامة كالتخطيط الحضري أو الخدمات البلدية، لكنها نادراً ما ربطت بين جودة الحياة وبين طريقة حوكمة مشاريع تحسين الطرق بشكل مباشر ومحدد.
3. ما زال هناك نقص في الأطر والنماذج النظرية التي تفسر العلاقة بين آليات الحوكمة في المشاريع (مثل وضوح المسؤوليات، مشاركة المجتمع، إتاحة المعلومات) وبين النتائج الملموسة التي يشعر بها السكان على مستوى التنقل اليومي والشعور بالراحة والأمان.
4. كثير من نماذج الحوكمة المتداولة مستمدة من سياقات دولية تختلف عن الواقع المحلي، ولا تراعي خصوصية مدينة جدة من حيث طبيعة نموها الحضري، وتركيبية الجهات المسؤولة، والتحديات المرورية الخاصة بها.

١.٢.٢. الفجوات على المستوى التطبيقي:

1. على أرض الواقع، تُنفَّذ مشاريع تحسين الطرق في جدة ضمن جهود كبيرة، لكن لا توجد صورة واضحة ومعلنة حول كيف تُطبَّق مبادئ الحوكمة في كل مرحلة؛ فالسكان نادراً ما يحصلون على معلومات تفصيلية عن أسباب اختيار مشروع معين، أو جدول تنفيذه، أو أسس تحديد الأولويات بين المواقع المختلفة.
2. تقييم نجاح مشاريع الطرق في الغالب يركّز على الانتهاء من التنفيذ ضمن مدة وميزانية محددة، بينما لا يتم قياس الأثر الفعلي على جودة الحياة بشكل منهجي؛ مثل قياس ما إذا كان وقت التنقل قد انخفض فعلاً، أو مستوى الرضا لدى السكان قد تحسّن، أو معدلات الحوادث قد تراجعت في المناطق المستهدفة.
3. مشاركة المجتمع وأصحاب المصلحة غالباً ما تقتصر على الإبلاغ عن وجود مشروع أو التحذير من إغلاق طريق، بدل إشراكهم في مناقشة البدائل أو الاستماع لاحتياجاتهم قبل اتخاذ القرار، مما يقلل من ملاءمة بعض المشاريع لتطلعات المستخدمين الفعليين للطرق.
4. لا تزال الجهات المسؤولة تفتقر إلى أدوات عملية واضحة تساعد على ترجمة مبادئ الحوكمة إلى إجراءات يومية في مشاريع الطرق، مثل نماذج موحدة لمتابعة الأداء، أو قنوات ثابتة وشفافة للتواصل مع الجمهور، أو آليات منظمة لمساءلة الجهات المنفذة عند وجود قصور في الأثر أو التنفيذ.

السؤال الرئيسي للدراسة :

إلى أي مدى تسهم حوكمة مشاريع تحسين الطرق في مدينة جدة في تحسين جودة حياة السكان، وما أوجه القصور في الممارسات الحالية التي تحد من هذا الإسهام؟

١.٣. أهمية الدراسة:

تكمن أهمية هذه الدراسة في أنها تُسلط الضوء على كيفية تحويل مشاريع تحسين الطرق من مجرد أعمال إنشائية إلى أدوات فعّالة لتحسين حياة الناس في جدة. فهي تُقدّم للجهات المسؤولة خطوات عملية لتحسين الحوكمة والتنسيق، مما يُقلّل الازدحام ويُسرّع التنقل اليومي. كما تُعزّز الثقة بين المواطن والحكومة عندما يرى السكان أثرًا حقيقيًا للمشاريع على راحتهم وسلامتهم، وتُسهم في دعم رؤية 2030 ببناء مدن أكثر كفاءة وذكاءً.

١.٣.١. على المستوى النظري :

تُثري الدراسة المعرفة العلمية بربط حوكمة المشاريع بجودة الحياة في سياق عملي ومحدّد هو مدينة جدة، وهو ما لم تُعالجه الدراسات السابقة بعمق كافٍ. تقدّم إطارًا يُلائم الواقع السعودي والتحديات المحلية، مما يُسهّل تطبيق النماذج العالمية محليًا، ويُمهّد لأبحاث مستقبلية تُقارن بين مدن أو قطاعات بنية تحتية مختلفة.

١.٣.٢. على المستوى التطبيقي:

تُوفّر لأمانة جدة ووزارة النقل خطوات واضحة لتحسين إدارة مشاريع الطرق، مُقلّلة التأخير والتكاليف ومُحسّنة التنسيق. سكان جدة يستفيدون من طرق أكثر انسيابية وزحام أقل، بينما يعرف المقاولون والمهندسون توقعات الحوكمة، مُعزّزين الثقة بين المواطن والجهات الحكومية عند رؤية أثر حقيقي على حياتهم اليومية.

قائمة المراجع :

١. الحربي، ع. ب. (2013). مشكلات النمو العمراني والحضري بمدينة جدة. مجلة الجغرافيا العربية، 45(62)، 21-1.
٢. برنامج جودة الحياة. (2018). برنامج جودة الحياة 2030. مركز تحقيق كفاءة الإنفاق – رؤية المملكة 2030
٣. وزارة الشؤون البلدية والقروية والإسكان. (2020). تقرير تطوير جودة الحياة في المدن السعودية ضمن رؤية المملكة 2030. وزارة الشؤون البلدية والقروية والإسكان.
٤. أمانة محافظة جدة. (2020). التقرير السنوي للتنمية الحضرية وتحسين جودة الحياة في مدينة جدة. أمانة محافظة جدة.
٥. Bovaird, T., & Löffler, E. (2003). Evaluating the quality of public governance: Indicators, models and methodologies. International Review of Administrative Sciences, 69(3), 313–328.
٦. Marans, R. W., & Stimson, R. (Eds.). (2011). Investigating quality of urban life: Theory, methods, and empirical research. Springer.
٧. Delbosc, A., & Currie, G. (2011). Transport problems that matter: Social and psychological links to transport disadvantage. Journal of Transport Geography, 19(1), 170–178.
٨. Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. Transport Policy, 15(2), 73–80.