

نحو تطوير مدن عربية أكثر إنسانية وملانمة للأطفال واليافين¹

د. جمال محمود حامد

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

ملخص

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

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

١ مقدمة

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

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

وغنى عن الذكر إن الأطفال الصغار هم أكثر الفئات عرضةً لخطر الإصابة من جراء حوادث السيارات. ففي جنوب أفريقيا ، على سبيل المثال، شكّلت الحوادث المرورية السبب الأول لوفيات الأطفال فوق عمر سنة واحدة (Kibel and Wagstaff, 1995) ، وأيضاً كانت السبب الرئيس لوفيات الأطفال دون سن ١٩ سنة في اليابان عام ٢٠٠٢م (Imai, 2005).

وبسبب الخوف من الحوادث المرورية أحجم العديد من السكان صغاراً وكباراً عن التحوّل واللعب في طرقات الحيّ السكني ، وضعت العلاقات الإنسانية ، وزادت النزعات الفردية وانفصمت عُرى المجتمع . ويلاحظ أن الأطفال واليافعين ، الذين يشكلون غالبية السكان في المجتمعات العربية ، هم أكثر المتضررين من غياب السمة الإنسانية في المدينة المعاصرة ، حيث اقتصر مجال حركتهم في نطاق ضيق لا يتعدى المدرسة والبيت في أغلب الأحيان ، وربما الحديقة العامة ومنازل الأقارب والأصدقاء في عطلة نهاية الأسبوع . وبذلك يُحرم الأطفال من حقهم الفطري في اللعب الحر ، واستكشاف الأشياء من حولهم ، وبناء الصداقات والعلاقات الإنسانية .

يهدف هذا البحث إلى استعراض احتياجات الأطفال في المدن ، من منطلق حقوق الأطفال التي نصّت عليها الشرائع والمواثيق الدولية ، ومن منطلق احتياجاتهم النفسية والروحية والطبيعية . كذلك يناقش البحث خصائص البيئة العمرانية الملائمة للأطفال، ويستعرض بعض الدراسات والأطر الفكرية المهمة التي تتناول ذلك. كما يستعرض البحث أيضاً نماذج مختارة من بعض المدن التي سعت بجديّة لتحقيق الأبعاد الإنسانية في أرجائها. وفي مقابل ذلك يقدم البحث استعراضاً سريعاً لواقع المدن العربية، ويقدم بعض المقترحات من أجل إعادة الصبغة الإنسانية لمدينتنا العربية، وجعلها أكثر ملاءمةً لمعيشة الأطفال واليافعين. وبالإضافة إلى استعراض تلك الدراسات النظرية والأطر الفكرية ، يعتمد الباحث على مادونه من ملاحظات خلال زيارته لبعض المدن العربية والأوربية .

٢ تعريف الطفل

تعرّف المادة الأولى من (الاتفاقية الدولية لحقوق الطفل) الطفل بأنه " كل إنسان يقل عمره عن ثمانية عشر سنة، ما لم يبلغ سن الرشد قبل ذلك بموجب القانون المطبق عليه ". وعلى الرغم من أن بعض القوانين الوطنية تحدد نهاية مرحلة الطفولة قبل ذلك - عند سن ١٥ سنة مثلاً ، كما في بعض الدول العربية - إلا أننا نجد أن هنالك شبه إجماع على أن سن الثامنة عشر هو سن الرشد الذي يُمنع التحاق من هم دونه بسلك الجندية مثلاً ، أو يُمنع توقيع عقوبة الإعدام عليهم، وما إلى ذلك.

وتضم المرحلة العمرية من صفر إلى ١٨ سنة عدة مراحل وسيطة مثل الطفولة المبكرة ، النشء ، المراهقة ، والشباب ، إلا أننا سنستخدم مصطلح " الأطفال " في هذا البحث للإشارة إلى جميع تلك المراحل الوسيطة ، وذلك تمسّياً مع التعريف الدولي للأطفال .

ويشكل الأطفال دون الثامنة عشر من العمر ، نسبةً كبيرةً من السكان في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ، إذ تُبلغ نسبتهم حسب بعض التقديرات ٤٤% . وتتجاوز النسبة في بعض الدول مثل اليمن والصومال وفلسطين نسبة ٥٠% (مبادرة حماية الأطفال ٢٠٠٨:٦) ، ما يعني أن غالبية السكان في تلك الدول هم من الأطفال . وقد غنى الإسلام بالأطفال فأوجب حقوقاً لهم على الوالدين والمجتمع ، ومن ذلك مثلاً حسن اختيار الزوجة ، حيث تُفضل ذات الدين على غيرها ، وحسن اختيار اسم المولود، والحثُّ على إكمال رضاعته ، والاهتمام بتربيته ، وحسن صحبته إذا كبر ، وغيرها .

٣ الاتفاقية الدولية لحقوق الطفل

اتفقت دول العالم على مجموعة من الحقوق للأطفال تمت صياغتها في (الاتفاقية الدولية لحقوق الطفل - Convention on the Rights of the Child) التي صدرت عام ١٩٨٩، وصادقت عليها جميع دول العالم (ماعدا الصومال والولايات المتحدة) ، ودخلت حيز التنفيذ منذ عام ١٩٩١. وترتكز الاتفاقية على أربعة مبادئ رئيسة هي :

- (١) عدم التمييز بين الأطفال من حيث النوع أو العرق أو المستوى الاجتماعي أو القدرة البدنية والعقلية .
- (٢) ضمان مصلحة الطفل الفضلى في جميع القوانين والسياسات والبرامج .
- (٣) ضمان حق الطفل في البقاء والنماء والحماية .
- (٤) توسيع مشاركة الأطفال في الحياة العامة والاستئناس بأرائهم في الأمور التي تمسهم وتعنيهم .

وبذلك أكدت الاتفاقية على أن الأطفال مواطنون يتمتعون بكامل حقوق المواطنة، أسوةً بغيرهم من فئات المجتمع، وحثت الدول الموقعة عليها على العمل بجدية على ضمان تلك الحقوق ، وضمان استمتاع جميع الأطفال بها بدون استثناء أو تمييز^٢ .

وتنص المادة الواحدة والثلاثون من الاتفاقية على احترام حق الطفل في "الراحة ووقت الفراغ وأنشطة الاستجمام المناسبة والمشاركة بحرية في الحياة الثقافية والفنون" ، وتشجع الاتفاقية الدول الأطراف على توفير الفرص الملائمة والمرافق الكافية للأطفال لممارسة النشاط الثقافي والفني والاستجمام وملء أوقات الفراغ بأنشطة مفيدة تعزز نموهم النفسي والبدني.

٤ أهمية اللعب في حياة الأطفال

يُجمع التربويون وعلماء النفس على أهمية اللعب في تشكيل شخصية الطفل ، وخاصةً اللعب مع الأنداد والأقران ، والذي يعود الطفل على التفاعل مع الغير ، ويمتد في روح المشاركة، والتعاون ، وتكوين الصداقات والعلاقات الإنسانية المبنية على المحبة واحترام الآخر ، خلافاً للعب الطفل بمفرده باستخدام الأجهزة الالكترونية ، أو قضاء وقت فراغه في مشاهدة التلفاز، والتي تعزز من الشعور بالعزلة والوحدة .

ويشكل اللعب حاجةً أساسيةً لجميع الأطفال ، فهو يساعد على نموهم الذهني والنفسي والبدني ، وقد دلت الدراسات على حدوث تغييرات في عقل الطفل الصغير نتيجةً لممارسته للعب الحرّ والاستكشاف، الأمر الذي يؤثر على مقدرته على التعلّم وعلى سلوكه الاجتماعي (Thelen 2000 ، كما في 11 :Bartlett 2002) . ومن خلال اللعب الحركي يتعلم الأطفال استخدام أجسادهم وأطرافهم وقوانين الطبيعة والعلاقات المكانية ؛ ومن خلال استخدامهم واستكشافهم لألعاب وأجسام مختلفة يتعلمون عن الأحجام والأشكال والألوان والأسطح وتزداد قدرتهم على تشكيل الأشياء والفضاء؛ ومن خلال لعبهم مع أطفال آخرين يتعلمون أصول العلاقات الإنسانية ، وأصول الأخذ والعطاء ؛ أما من خلال اللعب التخيلي وتقمصهم للأدوار فيتعلمون الأدوار الاجتماعية والعادات والتقاليد (Bartlett 2002) .

وقد أثبتت الدراسات أيضاً أن قدرة الطفل على اللعب واستمتاعه به ، واستفادته النفسية والذهنية منه، تتناسب طردياً مع وجود بيئة محفزة تتميز بتنوع فرص وفضاءات وأدوات اللعب فيها. ولا يعني ذلك بالضرورة استخدام ملاعب خاصة أو أدوات للهو ، ففي كثير من الأحيان يكفي وجود مكان آمن متاح للمسكن يتمكن الطفل من الوصول إليه بسلام في أوقاتٍ مختلفة ، للاستمتاع بالجري والقفز والاستكشاف وتقمص الأدوار والتفاعل مع أطفال آخرين في مثل سنه . بل إن الملاهي والملاعب الخاصة ، وإن أحسنت تهيئتها وتزويدها بالألعاب المختلفة ، قد لا توفر للأطفال ذات القدر من المتعة التي يجدها في اللعب الحرّ والاستكشاف الذي يتوفر في فضاءٍ آمن قريب من مكان سكنهم يرتادونه كل يوم ، وفي أوقاتٍ مختلفة ؛ إذ أن الملاهي تحوّل اللعب إلى مناسبة خاصة ، تتطلب ترتيبات خاصة، ومرافقين للأطفال ، ومرافقين للألعاب ، وغالباً ما تتطلب كذلك دفع رسوم مالية تشكل عبئاً على الكثير من الأطفال .

وتشير دراسة شاترجي (Chatterjee 2006) في نيودلهي، ودراسة شامي وتامينيان (Shami and Taminian 1995) في عمان إلى أن الطرقات الضيقة ، في الأحياء الفقيرة، والحارات والزنقات والأزقة في المدن العربية القديمة ، والتي لا تكثر فيها حركة السيارات تستخدم بكثرة من قبل الأطفال (حتى الذين يتعلمون المشي منهم) للعب الحر لما توفره من حميمية ، وأمان نسبي ، وإمكانية الاستخدام غير المقيد في مختلف ساعات اليوم وأشهر السنة .

^٢ المزيد من المعلومات عن (الاتفاقية الدولية لحقوق الطفل) يمكن مراجعة الموقع الإلكتروني: www.unicef.org/crc

٥ الأطفال في البيئة العمرانية

للأطفال واليافعين حضورٌ كبيرٌ في البيئة العمرانية يتناسب مع نسبتهم العالية من السكان، وتمثل البيئة العمرانية جزءاً لا يتجزأ من حياتهم اليومية، ففيها يشبّون ويتربّعون وتتشكل شخصياتهم وأفكارهم ومعتقداتهم . ويختلف استخدام الأطفال للبيئة العمرانية، وتواجههم فيها خلال ساعات اليوم باختلاف مرحلتهم العمرية ونوعهم الاجتماعي ومستوى دخل الأسرة. ويوضح جدول (١) الأماكن التي يقضي فيها أغلب الأطفال أوقات فراغهم إما داخل منازلهم، أو داخل الحي السكني الذي يعيشون فيه ، أو خارجه. ويتضح من الجدول أن الأولاد والبنات الصغار دون سن المدرسة يقضون أغلب ساعات النهار إما داخل منازلهم أو في الطرقات المتاخمة لها، بينما يقضون ساعات الليل داخل منازلهم. أما الصبيان من ذوى الأعمار ٦-١٣ سنة ، فإن مجال حركتهم أوسع من الصغار إذ يتواجدون أمام منازلهم وفي أزقة وحارات وساحات الحي خلال الفترة الصباحية، وبإمكانهم قضاء جزء من الفترة المسائية أيضاً أمام المنزل. أما أندادهم من الفتيات في سن ٦-١٣ سنة فإن العادات والتقاليد في البلاد المحافظة (وخاصةً في الدول العربية) تقصر وجودهن خلال ساعات النهار والليل داخل منازلهن أو في منازل الجيران، ولا يسمح لهن بالتواجد خارج المنزل إلا لضرورة. وتطبق نفس القيود الاجتماعية على المراهقات في سن ١٤-١٨ سنة إذ لا يسمح لهن كذلك بالتواجد خارج نطاق المنزل . أما الشباب في سن ١٤-١٨ سنة فيتمتعون بقدر كبير من الحرية ، ولا تمارس عليهم ضغوط اجتماعية تحد من حركتهم ، وبالتالي فهم يتواجدون إما أمام المنزل أو داخل الحي أو في الملاعب والأندية ودور الترفيه البعيدة عن أحيائهم السكنية، خلال ساعات النهار والليل .

ويختلف استخدام الأطفال واليافعين للبيئة العمرانية أيضاً باختلاف مستوى دخل الأسرة، فبينما يقضي أطفال الأسر الفقيرة، التي تقطن عادةً الأحياء العشوائية أو القديمة المكتظة بالسكان، أغلب أوقاتهم في الطرقات والحارات نظراً لصغر مساحة الوحدات السكنية التي يقطنونها مقارنةً مع حجم الأسرة الكبير، يقضي أطفال الأسر الغنية أوقاتهم إما داخل منازلهم الواسعة، وماتحويه من حدائق وفسحات، أو في الأندية الرياضية والمنتزهات ومدن الألعاب خارج الحي السكني. وبالنظر إلى الوقت الكبير الذي يقضيه الأطفال والشباب من الجنسين أمام المنازل وداخل الأحياء السكنية، للسمر واللعب والتواصل الاجتماعي ، يتعين على أولي الأمر تهيئة البيئة العمرانية لهم لكي يمارسوا تلك الأنشطة في يسر وأمان ، في ظل الرقابة الأسرية والمجتمعية الحميمة، إذ أن كثيراً من الأحياء السكنية تفتقر إلى الفضاءات التي يمكن أن يلعب فيها الأطفال، وكثيراً من الحارات والطرقات في الأحياء الفقيرة مليئة بالقمامة أو المجاري المفتوحة التي تشكل خطورة كبيرة على سلامة الأطفال (Bartlett et al., 1999).

جدول (١) أماكن تواجد الأطفال واليافعين خلال أوقات فراغهم خلال النهار والليل

المكان	أولاد		بنات	
	أقل من ٦ سنوات	٦-١٣ سنة	أقل من ٦ سنوات	٦-١٣ سنة
١. داخل المنزل	● ☀	● ☀	● ☀	● ☀
٢. أمام المنزل	● ☀	● ☀	● ☀	● ☀
٣. داخل الحي	● ☀	● ☀	● ☀	● ☀
٤. خارج الحي	● ☀	● ☀	● ☀	● ☀

المفتاح: ☀ صباحاً ؛ ● مساءً

٦ خصائص البيئة العمرانية الملائمة للأطفال : أطر فكرية

تمثل البيئة العمرانية ، وما تضمه من كتل وفضاءات مختلفة ، الوعاء الذي يحوي جميع الأنشطة الإنسانية ، من سكنٍ وعبادةٍ وترويحٍ وحركةٍ ونقلٍ وخلافه . ولذا فإن البيئة العمرانية تلعب دوراً كبيراً في تشكيل شخصية الطفل بما توفره أو لا توفره له من فرص للتحرك بحرية في جميع أرجائها، ولممارسة مختلف الأنشطة المناسبة مع مرحلته العمرية. وقد سعى الباحثون والمفكرون لتعريف ماهية المدن الصديقة للأطفال ، ولتحديد خصائص البيئة العمرانية الصديقة للأطفال ، ولتطوير معايير لقياس مدى ملاءمتها للأطفال ، ولتمييز الفضاءات التي يألّفها الأطفال ويفضلونها على غيرها ، نستعرض فيما يلي بعضاً من تلك المحاولات :

يعرّف المفكر العمراني المرموق كيفن لينش (Kevin Lynch) المدينة الجيدة بأنها المدينة التي توفر لأطفالها فرصاً كافيةً لكي ينموا ويتطوروا لأقصى مدى ممكن ، ولكي يعزّزوا من ثقّتهم بأنفسهم ويصبحوا قادرين على التفاعل مع مجتمعهم ومع العالم حولهم ، في نفس الوقت الذي يحققوا فيه استقلاليتهم ، ويصبحوا قادرين على تصريف شؤونهم وتحمل مسؤولياتهم (Lynch 1977 كما في Moore 2004) . ومن هذه المراكز أطلقت منظمة الأمم المتحدة للتربية والثقافة والعلوم (UNESCO) عام ١٩٧٧ برنامج (نشأة الأطفال في المدن - Growing up in Cities) ، تحت إدارة كيفن لينش في أربعة دول مختلفة. ويستند البرنامج على أن الأطفال يكتسبون الثقة بالنفس ، ويحققون ذواتهم واستقلاليتهم من خلال تفاعلهم مع الفضاءات والأمكنة العامة في أحيائهم السكنية ومدنهم التي يعيشون فيها .^٣

ويعدّ إطار المدن الصديقة للأطفال (Child-friendly Cities Framework) أول المحاولات الجادة على نطاق العالم لتعريف تلك المدن، ولتحديد العناصر البنائية التي تركز عليها . وقد أطلقت منظمة الأمم المتحدة للطفولة (UNICEF)، بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (UN-Habitat) ، هذا البرنامج في منتصف التسعينيات من القرن العشرين وأنشأت له سكرتارية دائمة تعمل على تطوير ونشر البحوث والدراسات المتعلقة به ، وتساعد على بناء القدرات الوطنية والمحلية في تلك الجوانب . وينطلق (إطار المدن الصديقة للأطفال) من منطلق حقوقي بحث حيث يسعى لترجمة (الاتفاقية الدولية لحقوق الطفل) وتنزيلها على أرض الواقع على المستوى المحلي، بدعوة الإدارات المحلية والبلدية إلى تبني الإطار وإلى تطبيق دعائمه ، ومساعدتها في ذلك بالمعرفة ، ونقل الخبرات ، وبناء القدرات .

وقد حدّد الإطار تسعة لبنات (building blocks) لبناء المدينة الصديقة للأطفال ، وهي :

- (أ) إشراك الأطفال في الشؤون المحلية للمدينة ، وخاصةً في الأمور التي تؤثر عليهم مباشرةً ، واحترام آرائهم، والاستعانة بها في تطوير البرامج والسياسات والمخططات .
- (ب) إعداد إطار قانوني متجانس مع (الاتفاقية الدولية لحقوق الطفل) ، ومراجعة جميع اللوائح والتشريعات المحلية لضمان تماثلها مع الاتفاقية .
- (ت) إعداد خطة عمل وإستراتيجية محلية للطفولة تسعى حثيثاً لرعاية وحماية وتنمية جميع الأطفال في المدينة .
- (ث) إجراء تقييم دوري لأوضاع الأطفال في المدينة ، وإصدار تقرير سنوي حول أوضاع الأطفال فيها ، والتدابير التي اتخذت للنهوض بهم ، وتقييم أثر البرامج والتدخلات المحلية الموجهة لهم .
- (ج) تخصيص ميزانية محدّدة لبرامج وخدمات الطفولة في المدينة .
- (ح) العمل على نشر والتعريف بحقوق الطفل، فإن الحقوق غير المعروفة تصعب المطالبة بها وحمايتها .
- (خ) إنشاء وحدة أو آلية تسعى لتحقيق أكبر المكاسب للطفولة في المدينة، وتعمل على زيادة التنسيق بين جميع الجهات المعنية في المدينة ، وضمان تكامل البرامج والخدمات التي تقدمها للأطفال .
- (د) إنشاء جهاز رقابي أو تحديد شخص بعينه أو جهةٍ محدّدةٍ معنيّةٍ بمراقبة ومتابعة أوضاع الطفولة في المدينة، والتبليغ عن أي تناقضات أو مخالفات ، والسعي مع الجهات المعنية لمعالجة أوجه القصور .
- (ذ) المراجعة المستمرة للسياسات والبرامج ، قبل وأثناء وبعد التطبيق ، لدراسة ما تحدّثه من نتائج إيجابية أو سلبية في معيشة وأوضاع الأطفال في المدينة .

ونلاحظ هنا أن (إطار المدن الصديقة للأطفال) يهتم في المقام الأول بالجوانب الحقوقية والإدارية في المدن، ولا يتناول بصورة مباشرةً الجوانب العمرانية فيها ومدى ملاءمتها للأطفال، ولكن يتم ذلك ضمناً من خلال بعض لبنات البناء المذكورة أعلاه (مثل رقم (أ) و (ت)).^٤

ومن الأطر الفكرية أيضاً منهجية (Kid Street Scan) KiSS والتي تم تطويرها بواسطة المعهد الدولي للبيئة الحضرية (IUIE) بهولندا لقياس مدى ملاءمة شوارع المدينة للأطفال ، ولأي درجة تعتبر صديقةً لهم . وتقيس المنهجية ستة أبعاد في الشارع هي :

^٣ للمزيد من المعلومات عن برنامج (نشأة الأطفال في المدن) يمكن مراجعة الموقع الإلكتروني:

www.unesco.org/most/guic

^٤ للمزيد من المعلومات عن (إطار المدن الصديقة للأطفال) يمكن مراجعة الموقع الإلكتروني: www.childfriendlycities.org

- (أ) إمكانية اللعب فيه .
- (ب) إمكانية المشي فيه .
- (ت) إمكانية ركوب الدراجات الهوائية فيه .
- (ث) درجة الأمان والحماية المتوفرة فيه .
- (ج) المتعة التي يوفرها لمستخدميه .
- (ح) إمكانية الانتقال بحرية بين جوانب الطريق المختلفة .

ويمكن عن طريق هذه المنهجية تقييم أي شارع من شوارع المدينة بواسطة مختصين أو السكان أنفسهم بإعطاء درجات لكل معيار من تلك المعايير ، ومن ثم جمعها للوصول إلى مؤشر يقيس مدى صداقة ذلك الشارع للأطفال (Deelstra 2006 b) ، وبالطبع كلما حقق شارعٌ ما درجاتٍ عاليةٍ في المعايير المذكورة كلما زادت درجة حميميته وملاءمته لأنشطة ومعيشة الأطفال . وما زالت هذه المنهجية تخضع للتتقيح والتطوير من قبل المختصين بالمعهد .[°]

كما خلص الباحث أياذ الخاليلة في دراسته عن تأثير البيئة العمرانية الخارجية على أنشطة الأطفال ونوعية حياتهم (quality of life) ، بالتركيز على معسكر الوحدات بمدينة عمان ، إلى أن الشوارع والحارات تشكل نطاق حركة الأطفال اليومية، وتمثل فضاءات معتادة ومحبة لهم للعب ولممارسة مختلف الأنشطة . ولاحظ الباحث أن فرض رسوم دخول على المرافق العامة (كالحدائق العامة) يحد كثيراً من استخدام الأطفال لها . كما أوضحت الدراسة أن الثقافة السائدة وطغيان العنصر الذكوري على الشوارع والطرق في معسكر الوحدات يحد كثيراً من حركة الأطفال الإناث ، ومن فرصهن في اللعب في الشوارع أسوةً بالصبيان والفتيان (Al-Khalailieh, 2004) .

ويؤكد علماء التربية على أن حاجة الطفلة الأنثى للعب لا تقل عن حاجة الأطفال الآخرين ، وبالتالي فإن على المسؤولين وعلى المجتمعات المحلية توفير أماكن للعب الفتيات تتميز بالأمان والخصوصية ، خاصةً لمن بلغن مرحلة البلوغ منهن . ويقترح الخاليلة الاستفادة من فضاءات المدارس في الأحياء الفقيرة المكتظة بالسكان ، بعد انتهاء اليوم الدراسي ، للعب الأطفال عموماً ، والفتيات بصفةٍ خاصةٍ ، وذلك لما توفره من أمان وخصوصية لا تتوفر في الشوارع والميادين العامة .

وتعد دراسة شاترجي عن صداقة الأطفال مع المكان (Chatterjee, 2006) من الدراسات المتميزة عن مدى مناسبة البيئات العمرانية في المدن لمعيشة الأطفال . وخلصت الدراسة إلى أن الأمكنة الصديقة للأطفال ، كما حددها الأطفال أنفسهم من خلال البحث الميداني الذي أجرته الباحثة في أحد الأحياء الفقيرة في مدينة نيودلهي ، هي :

- (أ) الأمكنة التي يعتني ويهتم بها الأطفال (care for) ، مثل الحدائق العامة والمنزهات .
- (ب) الأمكنة التي يتعلم منها الأطفال (learn from) ، كالمعالم السياحية، أو تلك التي تعج بأنشطة مختلفة يتعلم الأطفال من خلال التفاعل فيها .
- (ت) الأمكنة التي يستطيع الأطفال تشكيلها وتغييرها بأنفسهم (create through action) ، كالفضاءات المفتوحة والأراضي غير المبنية داخل الأحياء السكنية .
- (ث) الأمكنة التي تحتوي وتحفظ أسرارهم (nurture secrets in)، مثل الأماكن البعيدة عن مراقبة الكبار ، والتي يستطيع الأطفال التصرف فيها بحرية أكبر .

ومن أهم النتائج العملية لهذه الدراسة، أن على مخططي المدن المهتمين بتطوير بيئات حضرية صديقة للأطفال أن يوفرُوا في مخططاتهم العديد من تلك الأماكن التي أجمع الأطفال الذين شملتهم الدراسة، على حبهم لها وارتباطهم الوثيق بها . كما توصي الدراسة بالاستفادة من الفضاءات المفتوحة والأراضي غير المستغلة في الأحياء السكنية القائمة المكتظة بالسكان كأماكن صديقة للأطفال، لأنها سهلة الوصول ، ويستطيع الأطفال تشكيلها واللعب فيها مع أقرانهم في حرية وأمان .

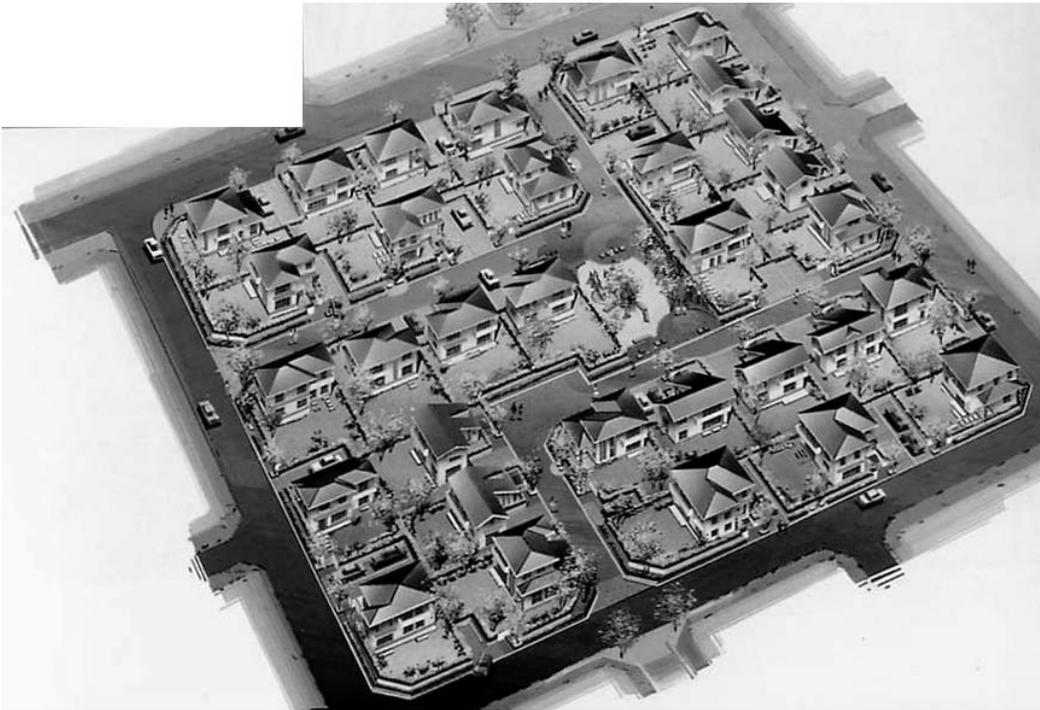
[°] للمزيد من المعلومات عن منهجية KiSS يمكن مراجعة الموقع الإلكتروني: www.urban.nl

(ج) ربط (فضاء المعيشة) المختلفة بشبكة من الطرق الداخلية التي تتيح للمشاة وراكبي الدراجات الهوائية الانتقال من (فضاء معيشة) لآخر في أمان ويسر. وهذه الشبكة من الطرق الأمانة تشجع على التفاعل المجتمعي والتقارب بين مختلف فئات المجتمع، حيث يمكن استخدامها بواسطة الأطفال والبالغين، وكبار السن، ومستخدمي الكراسي المتحركة من العجزة والمقعدين، والأمهات اللاتي يتنزهن مع أطفالهن، والمرضى الذين يمثل المشي الخفيف لهم علاجاً ومنتشاً، وغيرهم من أفراد المجتمع.

(ح) العمل على أن تصل شبكة الطرق الداخلية بين فضاءات المعيشة وبين الفضاءات والمرافق التي يرتادها السكان بصفة يومية مثل متجر الحي، رياض الأطفال، الحدائق والملاعب، ودور العبادة، وغيرها.

وقد شاع استخدام نهج (فضاء المعيشة) منذ السبعينيات من القرن الماضي في المدن الهولندية الأخرى. وفي الثمانينيات أصبحت دلفت مرة أخرى رائدة للتغيير في اتجاه أنسنة المدينة بسنّها لقوانين مرورية توسع استخدام الدراجات الهوائية وتمنحها مسارات محددة وأفضلية في بعض الطرقات. وفي عام ٢٠٠٠ أصدرت المدينة مرسوماً حولت بموجبه مركزها التاريخي إلى منطقة للمشاة تعرف بفضاء المدينة (Stadserf). ومن ثمّ عمّمت هولندا بأكملها استخدام ثلاثين كيلو متر في الساعة كأقصى سرعة في المناطق السكنية. وسعيًا وراء أنسنة أحيائها السكنية فقد اقتبست العديد من الدول نهج (فضاء المعيشة) وطبقته في مدنها. ومن ذلك مثلاً سويسرا الذي طبقته في مدينة بازل عام ١٩٧٨، وفي مدينة بيرن عام ١٩٩٠؛ وفرنسا التي أطلقت في الثمانينيات برنامجاً للأحياء الأمانة؛ وطبقت في التسعينيات حدّ ٣٠ كيلو متر في الساعة كأقصى سرعة للسيارات في بعض الأحياء؛ وبدأت مدينة باريس كذلك في تطبيق فكرة (الأحياء السكنية الخضراء) و(المسارات المتحصرة) والتي تُمنع السيارات من السير في أجزاء منها. وكذلك طبقت فكرة (فضاء المعيشة) في النمسا وفي بعض من الولايات المتحدة.

أمّا في اليابان فقد بدأ تطبيق مبادئ (فضاء المعيشة) منذ السبعينيات؛ وفي التسعينيات انتشرت في بعض المدن حركات تصحيحية مثل (الإنسان قبل السيارة) و(شبكة سلامة الأطفال). وطبقت تلك المبادئ في الحي السكني النموذجي المعروف بتاكيرو (Takiro) (شكل ٤) الذي تمت فيه السيطرة على سرعة السيارات، وتوفير مسطحات خضراء صغيرة متفرقة، إضافة إلى حديقة وسيطة مفتوحة، وأماكن آمنة للعب الأطفال ولممارسة رياضة المشي والاستجمام (Ikegaki, 1998; Deelstra 2006 a).



شكل رقم (٤): مخطط (تاكيرو) التجريبي باليابان
المصدر: (Deelstra 2006 a)

٢/٧ نهج (هوم زون) أو (نطاق السكن) في المملكة المتحدة

وهو تطوير لنهج (فضاء المعيشة) الهولندي ، وطبق لأول مرة في المملكة المتحدة بصورة تجريبية عام ١٩٩٦. وقد منحت الحكومة البريطانية موافقتها على إنشاء تسعة (نطاقات سكن) في مدن مختلفة في إنجلترا وويلز ، ووافق برلمان اسكتلندا على إنشاء ثلاثة نطاقات تجريبية في مدن اسكتلندية مختلفة. وإضافة إلى ذلك، هنالك العديد من المدن والأحياء التي تسعى حالياً لإنشاء نطاقات سكن جديدة (Gill 2005). ويعرف (نطاق السكن) بأنه الطريق العام الذي تشارك في استخدامه السيارات والمركبات جنباً إلى جنب مع مستخدمي الطريق الآخرين، كما يبدو من العلامة المرورية المميزة له (شكل ٥). وهو بالتالي محاولة لإعادة الطمأنينة والسلامة إلى الشوارع السكنية التي طغت عليها حركة السيارات والمركبات. ومن خلال إحداث تغييرات في تصميم الطريق العام، باستخدام عناصر مختلفة مثل الأرصفة والمقاعد والأشجار وصناديق الزهور وأعمدة الإنارة، يمكن تقليل سرعة السيارات فيها، وتحقيق نتائج إيجابية للسكان، مثل تحسين النواحي الجمالية والاجتماعية، وبالتالي زيادة قيمة عقاراتهم.



شكل (٥) العلامة المرورية المميزة لنطاقات السكن (هوم زون) بالمدن البريطانية

وكما يتضح من تجربة حيّ (كافيل واي) بمدينة (كنت)، وهو أحد الأحياء التي تم تحويلها إلى (نطاق سكن) تجربي، بالتشاور بين مختلف فئات السكان، فإن عدة فوائد قد تحققت للمجتمع المحلي أهمها ما يلي :

- (أ) زادت الروابط الاجتماعية بين السكان وزاد بينهم الإحساس بأنهم مجتمع واحد بسبب مشاركتهم وتعاونهم في تطوير فكرة (نطاق السكن) في حيهم السكني .
- (ب) قلت الكثافة المرورية وحركة السيارات السريعة داخل الحيّ ما قلل من الحوادث المرورية، وأتاح الفرصة للسكان بمختلف فئاتهم، وخاصة الأطفال والشباب، لممارسة نشاطات متنوعة داخل الحيّ لم يكن باستطاعتهم عملها من قبل خوفاً من حوادث السيارات .
- (ت) نتيجة لتقليل حركة وسرعة السيارات داخل الحيّ، أمكن تخصيص فضاء لليافعين والشباب للعب الكرة ضمن الفضاءات التي كانت مهملة وغير مستغلة الاستغلال الأمثل بسبب الخوف من الحوادث المرورية .
- (ث) تمّ تطوير فضاء مفتوح في وسط الحيّ، ومحل تجاري صغير، ما أوجد مركزاً للحيّ يلتقي الصغار والكبار فيه في أوقات مختلفة من اليوم .^٦

٨ واقع المدن العربية

بصفة عامة، يمكننا القول أن الغالبية العظمى من الأحياء السكنية "الحديثة" في المدن العربية ليست صديقة للأطفال، نظراً لسيادة السيارات والمركبات فيها واستخدامها لكل عرض الطريق، ونظراً لأن مصمميها لم يضعوا احتياجات الأطفال للعب والتواصل الاجتماعي الآمن في اعتبارهم عند تخطيط تلك الأحياء . وقليلة جداً في مدننا العربية الشوارع السكنية المخصصة كلياً أو جزئياً لحركة المشاة، والتي توفر للمشاة أرضية عريضة وأمنة تمكنهم من السير أو الانتظار أو الوقوف للتحدث مع الغير في أمان وبدون التعرّض لخطر الإصابة من قبل السيارات .

^٦ للمزيد من المعلومات عن منهجية (نطاق السكن) يمكن مراجعة الموقع الإلكتروني: www.homezones.org

فإذا تأملنا الأحياء السكنية الحديثة في الرياض والقاهرة والخرطوم وجدة وأبوظبي والوحد وغيرها ، نجد أنها تتميز بالآتي :

(أ) يتكون الحي السكني من مجموعة من المنازل المتلاصقة التي تفصل بينها شوارع تتفاوت في عرضها من حيّ إلى حيّ، ومن مدينة إلى مدينة . وتمثل تلك الشوارع مسارات لحركة السيارات ولوقوفها، حيث يعمل مخطوط تلك الأحياء على ضمان وصول السيارات إلى جميع أرجاء الحيّ السكني وإلى كل قطعة سكنية فيه .

(ب) في الغالبية العظمى من الأحياء السكنية يكون الشارع عبارة عن فضاء ذو مقطع واحد إذ لا توجد فيه أرصفة للمشاة ، أو جُزُرٌ للتشجير ، أو مساراتٍ مخصصةٍ للدراجات الهوائية ، وغالباً ما تكون الشوارع مكدسة بطبقة من الأسفلت تعزز من الانطباع بأن كل عرض الشارع قد خصص لحركة السيارات .

(ت) لا تحدد سرعة السيارات داخل الأحياء السكنية ، وليس هنالك وسيلة لمراقبة ذلك أو لمعاينة المخالفين . وليس غريباً مشاهدة بعض السائقين يقودون سياراتهم بسرعات كبيرة تتجاوز ٨٠ كيلو متر في الساعة داخل الأحياء السكنية ، الأمر الذي يؤدي إلى الكثير من الحوادث المرورية والإصابات الجسيمة للمرّة والسائقين على حدٍ سواء .

(ث) يُستخدم النظام الشبكي (iron-grid) في تخطيط أغلب الأحياء السكنية في أغلب المدن العربية. ويسمح هذا النظام بمرور حركة السيارات العابرة في مختلف أرجاء الحيّ السكني وبسرعات كبيرة ، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة احتمالات حدوث الحوادث المرورية . كما إن استخدام شوارع الحيّ السكني من قبل أناس لا علاقة لهم بالحيّ تزيد من احتمالات حدوث أنواع مختلفة من الجرائم ، وبالتالي فإنها تزيد من عملية إقصاء وتغيير السكان (alienation) من طرقات حيّهم السكني ، وتزيد كذلك من شعور الأبناء والأمهات بالخوف على أطفالهم من استخدام الشارع للعب والسمر مع الأصدقاء؛ وهذا الشعور بالخوف وعدم الأمان من الطريق العام يفاقم من المشكلة ويؤدي إلى تقوقع كل أسرة داخل مسكنها وفرضها لقيود صارمة على حركة أطفالها خارج المنزل .

(ج) ملكية الشارع دائماً ملكية عامة تتبع للدولة أو للسلطة المحلية ، الأمر الذي لا يشجع السكان على المبادرة بالتشجير ، أو عمل بعض التدخلات التي تقلل من سرعة السيارات أو تشجع على اتخاذ الطريق لأغراض أخرى مثل لعب الأطفال أو تنزه الأمهات وكبار السن .

(ح) توفّر بعض الأحياء السكنية حدثاً عاماً مهيئاً بالأشجار الظليلة والمساحات الخضراء والألعاب الثابتة ، وتعمل السلطات المحلية على صيانتها ونظافتها وحراستها ، وتوفّر هذه الحدائق متنفساً للأسر وللأطفال للترويح واللعب . ولكن نظراً لعدم إمكانية استخدام الشوارع للعب ، ولعدم توفّر فضاءات مفتوحة أخرى داخل الأحياء السكنية ، فإن كثافة الاستخدام في تلك الحدائق العامة عالية ، وخاصةً في عطلة نهاية الأسبوع والأعياد والمناسبات العامة، الأمر الذي لا يوفر للأطفال (وخاصةً الصغار منهم) قدراً كبيراً من الأمان والخصوصية، والمساحات الكافية لهم للاستكشاف واللهو .

(خ) كما أسلفنا ، فإن الحدائق العامة ، على أهميتها ، لا تُغني عن الفضاءات المفتوحة المتاخمة للمنازل ، سواءً كانت طرقات تقل فيها حركة السيارات، أو قطع أراضي غير مبنية ، نظراً لإمكانية استخدام الأطفال للأخيرة بصورة متكررة وغير مقيدة بزمان استخدام ، أو بلوائح إدارية ، أو برسوم مالية ، ولما توفره هذه الأخيرة من قدرٍ كبيرٍ من الحرية والمرونة للأطفال لاستخدامها بطرق مختلفة .

(د) تلاشت في المدن الجديدة ، وفي الامتدادات الحديثة من المدن القديمة ، الحارة التقليدية التي يتراوح عرضها بين مترين إلى أربعة أمتار ، وهو عرضٌ يكفي لوسائل المواصلات المستخدمة آنذاك وهي الدواب والعربات التي تجرها الدواب ، إضافةً إلى حركة المشاة . وكانت الحارة وعاءً لعلاقات اجتماعية حميمة بين سكانها ، وكانت تتيح للأطفال مكاناً آمناً للعب والحركة (شكل ٦ و ٧) على مرأى من سكان الحارة، الذين يجلسون عادةً أمام منازلهم أو أمام المحلات التجارية في تواصل اجتماعي مستمر . وباختفاء الحارة التقليدية من المخططات العمرانية الجديدة، فقدت العديد من مظاهر التآلف الاجتماعي والنواحي الإنسانية في المدينة (الحضري، ٢٠٠٦).

لكل تلك الأسباب مجتمعة فقد ضعُف ارتباط السكان في مدننا العربية بالحيّ الذي يسكنونه وقلَّ استخدام الكبار والصغار منهم لشوارعه، إلا لغرض الوصول إلى منازلهم. وإذا أضفنا لذلك عدم وجود فضاء عام يستخدمه جميع سكان الحيّ، فقد ضعفت العلاقات الإنسانية بين الجيران في الحيّ الواحد وزاد الانفصام المجتمعي وتفتت الذاتية والعزلة. وفي ذلك تأكيد للدراسات العمرانية التي ربطت بين كثافة حركة السيارات داخل الحي السكني وضعف ارتباط السكان ببعضهم البعض وبيئتهم المحلية (Appleyard and Lintell, 1972).



شكل (٦) حارة تقليدية في مدينة دمشق القديمة
توفر الأمان للأطفال من حركة السيارات العابرة (ديسمبر ٢٠٠٨م)



شكل (٧) حارة تقليدية تتيح للأطفال اللعب الحر والأمن
المصدر: http://www.discover-syria.com/image/ds_3623.jpg

٩ نحو تطوير مدنٍ عربيةٍ ملائمةٍ للأطفال

يوكد السكيت (٢٠٠٤) "أن الحي الذي يحترم ويلبّي احتياجات الأطفال هو حي يحبه الأطفال ، وإذا كان الحي هو الخلية التي تتكرر لتكون المدينة ، فإن المدينة ستكون مناسبةً للأطفال ومراعيةً لهم إذا كانت أحيائها السكنية كذلك". و تقدّم فيما يلي بعض الموجهات والمقترحات التي من شأنها أن تؤدي إلى إحداث تغيير في هيكلية المدن العربية ، وزيادة الخصائص الإنسانية فيها ، وجعلها أكثر ملاءمةً وصدقةً للأطفال . ومنطلقنا في ذلك ما استعرضناه في الأجزاء السابقة من هذا البحث من دراساتٍ نظريةٍ ، وأمثلةٍ عمليةٍ متميزةٍ في بعض مدن العالم :

- (أ) إن النظر لاستراتيجيات تنمية المدن، والمخططات العمرانية لأحياء السكنية ومراكز المدن ومرافقها المختلفة، من منظور الأطفال واليافعين والعمل على إشراك الأطفال بالرأي في صياغة ومراجعة تلك الاستراتيجيات والمخططات من خلال أخذ آرائهم فيها بعين الاعتبار، من شأنه أن يؤدي إلى رفع درجة الإنسانية في المدينة . حيث أن المدينة الصديقة للأطفال هي مدينة صديقة لجميع فئات المجتمع ، وحينما تلبي المدينة احتياجات الأطفال وتضعها ضمن أولوياتها يعود الخير على جميع ساكنيها ومستخدميها .
- (ب) السعي إلى تحقيق مصلحة الطفل الفضلى من خلال التخطيط الحضري لأحياء السكنية والمدن ، والعمل على تحقيق المبادئ العامة (لاتفاقية حقوق الطفل) على المستوى المحلي، والتي من شأنها أن تؤدي إلى تطوير مدن أكثر صداقةً للأطفال .
- (ت) العمل على أن تكون الشوارع في المناطق السكنية خاليةً من الأخطار التي تهدد حياة الأطفال - مثل الكثافة المرورية وسرعة السيارات العالية - أو من تلك التي تؤثر سلباً على سلوكهم وأخلاقهم ، مثل هيمنة المنحرفين على الشوارع العامة ؛ ما من شأنه أن يشجّع الأطفال بمختلف أعمارهم على اللعب في الشارع ، واتخاذ الطريق العام مسرحاً لأنشطتهم اليومية، ويشجّع الكبار كذلك على التواصل الاجتماعي.
- (ث) العمل على الحدّ من حركة السيارات العابرة ، غير المرتبطة بالحيّ السكني ، داخل الحيّ، وتقبيد حركة السيارات المرتبطة بالحيّ والحدّ من سرعتها لأدنى حدّ ممكن (١٠ - ٣٠ كيلو متر في الساعة) وذلك باستخدام مختلف أساليب التخطيط العمراني والتصميم الحضري. مثل استخدام الشوارع المقفولة (dead-end streets)، أو التي على شكل "رقبة الشنطة" (cul de sac) بدلاً عن الطرق النافذة ونظام التخطيط الشبكي .
- (ج) استخدام عناصر عمرانية مختلفة مثل مهدئات السرعة (speed humps) ، والأعمدة الأسمنتية القصيرة (bollards)، والأشجار ، وصناديق وأحواض الزهور، والمقاعد والكنبات، والأرصفة ، والأسطح المختلفة المعالجات ، وأعمدة الإنارة ، والتي من شأنها أن تؤدي إلى التحكم في حركة السيارات في الشوارع السكنية ، كما تضيف على المكان تنوعاً وألقاً .
- (ح) تقسيم الأحياء السكنية في المدن القائمة إلى مجموعة من (فضاءات المعيشة) و (نطاقات السكن) التي تعيد للطريق العام إنسانيته وتشجّع على استخدامه بواسطة مختلف فئات المجتمع .. صغاراً وكباراً ، أصحاء وعجزة؛ وربط (فضاءات المعيشة) و (نطاقات السكن) تلك بشبكةٍ من الطرق الداخلية المخصّصة للمشاة وراكبي الدراجات الهوائية.
- (خ) تشجيع استخدام المواصلات العامة الصديقة للبيئة ، مثل الحافلات قليلة التلوث ، والقطارات الخفيفة التي تسير فوق الأرض بسرعة بطيئة ، والتي تمثل عناصراً في منظومة المدينة الصديقة للجميع - بمن فيهم الأطفال .
- (د) زيادة عدد المسطحات الخضراء الصغيرة ، والفضاءات المفتوحة داخل الأحياء السكنية، وذلك عن طريق إعادة استملاك بعض الملكيات الخاصة في الأحياء القائمة المكتظة بالسكان، أو بإغلاق بعض الشوارع، أو تقليل عرضها ، واستخدام المساحات الناتجة عن ذلك لأغراض الترويج والرياضة ولعب الأطفال والتواصل الاجتماعي.
- (ذ) زيادة عدد مراكز الأحياء والمكتبات العامة والمرافق الثقافية والفنية في المدن، وتسهيل وصول الأطفال والشباب إليها ، وتزويدها بالمشرفين المتخصصين في تنظيم الفعاليات الثقافية والفنية الجاذبة ، التي تنمي الحس الفني والجوانب الإبداعية والنواحي الثقافية في الأطفال .
- (ر) على المستوى المحلي يقع على أمانات المدن والبلديات والمجتمعات المحلية عبء توفير الفضاءات المناسبة للعب الأطفال ، وعبء مراجعة المخططات العمرانية الجديدة ، والمساعدة في إحداث تغييرات في الأحياء القائمة بهدف زيادة الصبغة الإنسانية فيها على ضوء الموجهات المذكورة أعلاه . كما يجب عليها أيضاً أخذ زمام المبادرة في تنظيم النشاطات الرياضية والثقافية والفنية التي من شأنها ملء أوقات الفراغ لدى الأطفال بما يفيدهم في حاضرهم ومستقبلهم ، ويفيد أسرهم ومجتمعاتهم المحلية وأوطانهم .

وعليها في الختام أن نتذكر دائماً أن المدينة الصديقة للأطفال هي مدينة صديقة للجميع (friendly for all) ، وأنها تحقق العديد من المكاسب الاجتماعية والبيئية والاقتصادية للمجتمع المحلي ككل ، ففيها يجد الصغار الأمكنة الآمنة للعب والاستكشاف ، ولتنمية المعارف والقدرات ، ولاكتساب الصداقات؛ وفيها يجد الكبار المناخ الملائم والفضاءات الآمنة للترويج والاستجمام ، ومقابلة الجيران والأصدقاء ، وممارسة الرياضة ؛ وفيها يجد المسنون وأصحاب الإعاقات الجوَّ الصحي لممارسة أنشطتهم اليومية في سلام وأمان .

ففي المدينة الصديقة للأطفال يفوز الجميع (everybody wins)؛ وكما تؤكد (الاتفاقية الدولية لحقوق الطفل) "فإن المجتمع المتحضر هو الذي يسعى حثيثاً من أجل غدٍ أفضلٍ لأطفاله" ، فهلا بدأنا الآن قبل فوات الأوان!

المراجع

- إيهاب الحضري، ٢٠٠٦. "الحارة كيان يحتضر .. والصمت مطبق". حوار شارك فيه أ.د. وفاء عامر و د. صالح لمعي وآخرون. *الشرق الأوسط*. العدد ١٠٠١٨، ٣ مايو.
- خالد السكيت ، ٢٠٠٤. "دور الحي السكني في تفعيل روح المشاركة والانتماء لدى الأطفال". عمران. العدد السابع (يونيو) ص ص: ١٠٦ - ١٠٨ .
- ديفيد دريسكل ، ٢٠٠٢. *إنشاء مدن أفضل مع الأطفال والشباب* . باريس: منشورات اليونسكو .
- مبادرة حماية الأطفال، ٢٠٠٨ . *واقع الطفولة في مدن دول منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا* . الرياض : المعهد العربي لإنماء المدن.
- مركز الإمارات للدراسات والإعلام، ٢٠٠٧. "حوادث السيارات تنتشر الموت على طرقاتنا ٢-٢". ٢٢ مارس. <http://www.emasc.com/content.asp?ContentId=4391>
- Arabian Business ٢٠٠٧ . "حرب الأسفلت خسائر بالمليارات". ٢٧ ديسمبر. <http://www.arabianbusiness.com/arabic/507054>
- Al-Khalaileh, Eyyad 2005. "Understanding children's environments: The effects of outdoor physical environments on children's activities and quality of life within Al-Wihdat Palestinian Refugee Camp and environs, Amman, Jordan". Presentation presented at the *Children and Youth in MENA' Conference*. Dubai, 16-18 May.
- Appleyard, Bruce 2005. "Livable Streets for School Children: How Safe Routes to School Programs Can Improve Street and Community Livability for Children". *NCBW Forum*. http://www.activeliving.org/files/Livable_streets_for_schoolchildren.pdf.
- Appleyard, D. and Lintell, M (1972) "The environmental quality of city streets: the residents' viewpoint". *Journal of the American Institute of Planners*. 38 : 84 - 101.
- Bartlett, Sheridan, 2002. "Urban children and the physical environment". Paper presented at the *'Children and the City' Conference*. Amman 10-12 December 2002.
- Bartlett, Sheridan et al. 1999. **Cities for Children: Children's Right, Poverty and Urban Management**. London : Earthscan.
- Chatterjee, Sudeshna 2006. *Children's Friendship with Place: An Exploration of Environmental Child Friendliness of Children's Environments in Cities*. Unpublished Ph.D. Dissertation. North Carolina State University, Raleigh, NC.
- Deelstra, Tjeerd 2006a. "Planning and design guidelines of child-friendly urban areas". Presentation presented at the *'Towards Developing Urban Areas suited for all Children and Young People' Workshop*. Khartoum, Sudan. 5-8 November 2007.
- Deelstra, Tjeerd 2006b. "Introduction to KiSS method for evaluating urban areas". Presentation presented at the *'Towards Developing Urban Areas suited for all Children and Young People' Workshop*. Khartoum, Sudan. 5-8 November 2007.
- Gill, Tim, 2005. "The home zone movement in the UK: History, progress and prospects". Paper presented at the *Child Street 2005 Conference*; Delft, Holland, 24-26 August.

- Ikegaki, Akira, 1998. "The new idea of *Machizukuri* (City Planning): Takiro Environmental System". **The Japanese Institute of Landscape Architecture Journal**. Vol. 62, No. 1:54-55.
- Imai, Hiroyuki, 2005 "The long and winding road that leads to traffic calming in Japan: Reclaim the street for children". Paper presented at the *Child Street 2005 Conference*. Delft, Holland, 24-26 August.
- Kibel, M. and Wagstaff, L. (eds), 1995. **Child Health for All : A Manual for Southern Africa**. Capetown, New York : Oxford University Press.
- Lynch, Kevin 1977. **Growing-up in Cities**. Cambridge, MA, MIT press.
- Moore, Robert C. 2004. "Growing-up in Cities (GUIC) in the MENA Region: First steps, future prospects". Unpublished paper.
- Riggio, Eliana 2007. "Building child-friendly cities in the MENA Region: A framework". Presentation presented at the '*Child-friendly Cities in the MENA Region*' *Consultative Workshop*. Amman, Jordan, 9-10 December 2007.
- Satterthwaite, David et al. 1996. **The Environment for Children**. London: Earthscan.
- Shami, S. and Taminian, L. 1995. "Children of Amman: Childhood and childcare in squatter areas of Amman, Jordan". In E.W. Fernea, **Children in the Muslim Middle East**. Austin, Texas, University of Texas Press.
- Thelen, E. 2000. "Motor Development as foundation of and future of development psychology". **International Journal of Behavioral Development**. 24 (4): 385-397.