

عنوان المداخلة: الازدحام المروري: ديناميات المدينة وتأثيرات الازدحام.

د/ علي حامد جامعة الوادي - الجزائر alihamed7@gmail.com

ط/د عبد الرزاق حدد جامعة قاصدي مرباح ورقلة - الجزائر heded.abderrazak@univ-ouargla.dz

ملخص: النشاط الاقتصادي والاجتماعي في الحياة اليومية المعاصرة لأغلب دول العالم يتمحور حول المدن، لأنها تعتبر أساسا لأي نشاط بشري، وذلك لما تحويه من كثافة سكانية معتبرة. وداخل هذا النشاط تواجه المدن تحديات كبيرة في إدارة الاختناق الازدحامي الناتج جراء الحركة المرورية الكبيرة التي تشكلها العربات والسيارات والمارة، حيث تتسم المدن بتعقيد وتنوع شبكات النقل. ومع تزايد تعداد السكان وازدياد حجم الأنشطة، تزداد مطالب استخدام الطرق مما يؤدي الى الازدحامات والاختناقات المرورية فتتضاعف تأثيرات هذا الازدحام في تقليل جودة الهواء وزيادة الضجيج والأمراض النفسية (Dupont, 2020). لكن هل يختلف واقع الازدحام من مدينة الى أخرى، خصوصا بين المدن المتقدمة والنامية؟ وفي السياق نفسه، هل تواجه المدن النامية تحديات محددة في توجيه الازدحام والتخفيف من آثاره؟ وهل تعالج جميع المناطق داخل المدينة بالتساوي أم يوجد تمييز أو تهميش لبعضها؟.

نسعى من خلال هاته المداخلة وعن طريق المنهج الوصفي التحليلي الى الإجابة عن التساؤلات المطروحة أعلاه، وذلك بتتبع ظاهرة الازدحام المروري ببيولوجرافيا، من خلال ما توفر لدينا من مراجع ومعلومات، بكونها مشكلة تعاني منها أغلب المدن النامية منها أو المتقدمة، لنرصد جملة من الحلول التي قد تسهم في التقليل من حدتها.

الكلمات المفتاحية: الحركة المرورية، الاختناقات، الازدحام المروري، ديناميات المدينة.

Title of the intervention : Traffic jam : City dynamics and congestion effects.

Abstract: Urban centers around the world serve as the epicenters of economic and social activities due to their dense populations. Consequently, these cities grapple with substantial challenges stemming from congestion caused by a surge in vehicles, cars, and pedestrian movements. This complexity arises due to the intricate and multifaceted transportation networks in cities. With population growth and escalating urban activities, the demand on roads amplifies, leading to bottlenecks and gridlocks. Such congestion adversely affects air quality, amplifies noise pollution, and elevates stress levels among residents.

However, is the experience of congestion consistent across cities, particularly when comparing developed to developing ones? Do developing cities encounter unique challenges in managing and alleviating congestion? And within these cities, are all regions treated uniformly, or do some face neglect or marginalization?

By adopting a descriptive and analytical lens, this discourse aims to delve into the aforementioned queries. By examining available literature and data on traffic congestion, we hope to shed light on this pervasive urban challenge, which affects both developed and developing cities, and explore potential solutions to mitigate its impact.

Key words:Traffic, Bottlenecks, traffic jam, City dynamics.

مقدمة: تعتبر المدن الكبرى مراكز اجتذاب للأفراد بحثاً عن فرص العمل، التعليم، والرفاهية. مع تزايد النمو السكاني والتوسع الحضري، تتنامى الحاجة إلى وسائل نقل فعالة لتلبية طلبات التنقل المتزايدة. ولكن، مع مرور الوقت، أصبحت المركبات ليست مجرد وسيلة للتنقل، بل أصبحت تمثل تحدياً حقيقياً في إطار ما يُعرف بـ "الازدحام المروري". هذا الازدحام له تأثيرات سلبية عميقة على دينامية المدينة في مجالات عدة.

فالازدحام المروري في المدن الكبرى أصبح واحداً من أبرز التحديات التي تواجه التخطيط الحضري في العصر الحديث. مع التوسع السريع للمدن وزيادة السكان، أصبحت وسائل النقل والبنية التحتية المرتبطة بها تحت ضغط هائل. المدن التي كانت في السابق تتمتع بسلاسة حركة المرور، أصبحت الآن تغرق في أزمات مرورية يومية، حيث تساهم المركبات الكثيفة في تأخير الرحلات، زيادة استهلاك الوقود، وزيادة الانبعاثات الغازية. هذه الظاهرة لها تأثيرات متعددة. من الناحية البيئية، يتسبب الازدحام المروري في ارتفاع مستويات التلوث بسبب الانبعاثات المستمرة من المركبات، مما يضر بجودة الهواء ويؤثر على الصحة العامة. كما يسهم الازدحام في زيادة استهلاك الوقود، مما يضر بالاقتصاد والبيئة معاً. فمن الناحية الاجتماعية، يؤدي الازدحام إلى تقليل فرص التواصل بين الأشخاص. فبدلاً من قضاء الوقت في الأنشطة الاجتماعية أو مع العائلة، يقضي الكثيرون ساعات طويلة في السيارات أو وسائل النقل الأخرى، مما يؤدي إلى تقليل التفاعل الاجتماعي وزيادة الضغوط النفسية.

وتتفاقم مشكلة الازدحام في المدن الكبيرة بسبب تزايد أعداد السيّارات الخاصة مقابل قلة وسائل النقل العام، وانتشار ظاهرة الهجرة من الريف إلى المدينة، وتركيز الخدمات وفرص العمل في المراكز الحضرية.

وستظل مشكلة الازدحام آخذة في التفاقم ما لم تتخذ إجراءات جذرية لتطوير البنى التحتية والمواصلات العامة وتنظيم حركة المرور والتوعية بأضرار الازدحام، إلى جانب سياسات عمرانية لتخفيف الضغط على المدن الرئيسية من خلال تشجيع اللامركزية وإنشاء المدن الجديدة.

في ظل هذه الإشكالية القائمة، يجيز لنا أن نطرح التساؤل الرئيسي التالي: هل يختلف واقع الازدحام من مدينة لأخرى، خصوصًا بين المدن المتقدمة والنامية؟ لينتزع منه السؤالين التاليين:

1- هل تواجه المدن النامية تحديات محددة في توجيه الازدحام والتخفيف من آثاره؟

2- هل تُعالج جميع المناطق داخل المدينة بالتساوي أم يوجد تمييز أو تهميش لبعضها؟

التساؤل الرئيسي يهدف إلى فهم واقع الازدحام المروري وتأثيراته على المستوى العام، خصوصًا في الفارق بين المدن المتقدمة والنامية. بينما التساؤلات الفرعية تتناول تفاصيل أدق حول التحديات التي قد تواجهها المدن النامية بشكل خاص وكيفية توزيع الحلول والتدابير بين مختلف المناطق داخل المدينة نفسها.

1 - المفاهيم الأساسية للدراسة:

1 - الازدحام المروري: حالة مرورية تحدث عندما يكون هناك أكبر عدد من السيارات على الطريق من الذي يمكن للبنية التحتية تحمله بكفاءة (Downs، 2004).

-لغويًا: يُعبر مصطلح "الازدحام" عن تكدس أو تجمع الأشياء في مكان واحد، وعندما نضيف إليه كلمة "مروري"، فإنه يُشير إلى تكدس وتجمع وسائل النقل على الطرقات.

-اصطلاحًا: الازدحام المروري هو حالة تحدث عندما تتجاوز كمية السيارات القادمة قدرة الطريق على استيعابها بشكل فعال. يتسبب ذلك في تباطؤ حركة المرور وزيادة أوقات الانتظار، وقد يعزى إلى عدة أسباب مثل النمو السكاني، قلة البنية التحتية، أو ظروف معينة مثل الأعمال الطرقية. تأثيرات الازدحام المروري تتراوح بين الفترات الطويلة للرحلات، زيادة استهلاك الوقود، ارتفاع معدلات التلوث البيئي، وتراكم الإحباط والتوتر بين السائقين.

2 - ديناميات المدينة: العوامل والتفاعلات التي تحدث في البيئة الحضرية، مثل النمو السكاني، التطور العمراني، وحركة النقل.

-لغويًا: الكلمة "ديناميات" تأتي من الكلمة اليونانية "Dynamis" والتي تعني القوة أو القدرة. في اللغة العربية، الديناميات تُشير إلى التغييرات والتفاعلات المستمرة التي تحدث في نظام معين.

-**اصطلاحاً:** ديناميات المدينة" تتعلق بالتغيرات والتطورات المستمرة التي تحدث في البيئة الحضرية. هذه الديناميات قد تكون نتيجة للتحديات مثل النمو السكاني، التطور العمراني، الهجرة، أو التغيرات في الاقتصاد. الديناميات تحدد كيف تتطور المدن وتغير، وكيف يتم التعامل مع التحديات والفرص (Shrank، 2015).

3 - مدن متقدمة: المدن التي تتميز ببنية تحتية متطورة، نظم نقل عام فعالة، وتقديم خدمات متقدمة للمواطنين.

-**لغويًا:** الكلمة "متقدمة" تُشير إلى الخطوة أو التحسن الذي يحدث في جانب معين أو عدة جوانب. في السياق الحضري، تُشير إلى المدن التي تمتاز بتطور عالٍ في مختلف المجالات.

-**اصطلاحاً:** "مدن متقدمة" تعبر عن المدن التي تتميز ببنية تحتية متطورة، تكنولوجيا متقدمة، نظم نقل حديثة وفعالة، وخدمات عالية الجودة. هذه المدن قد تكون مراكز اقتصادية عالمية، وتتمتع بنظام تعليمي وصحي متقدم. عادة ما تكون هذه المدن قوية الثقافة، متنوعة، وتعتبر مراكز جذب للمواهب والاستثمارات (Litman، 2018).

4 - مدن نامية: المدن التي قد تكون في مراحل أقل من التطور بالمقارنة مع المدن المتقدمة، وتواجه تحديات خاصة في مجال البنية التحتية والنقل (Button، 2017).

-**لغويًا:** الكلمة "نامية" تأتي من الفعل "نما" والذي يعني النمو أو التطور. في السياق الحضري، تُشير إلى المدن التي تتواجد في مراحل مبكرة من التطور أو التي تواجه تحديات معينة في الوصول إلى مستويات التطور المرجوة.

-**اصطلاحاً:** "مدن نامية" هي تلك التي قد تكون في مراحل أقل من التطور مقارنة بالمدن المتقدمة. يمكن أن تتميز بتحديات متعددة، مثل فقدان البنية التحتية المناسبة، نقص في الخدمات الأساسية، مشكلات في نظم النقل، أو الضغط السكاني. في الوقت نفسه، قد تكون هذه المدن في طور نمو سريع، مما يؤدي إلى تغيرات ملحوظة في البنية العمرانية والاجتماعية (السيد، 2010).

5 - تهيمش: إقصاء أو إهمال بعض المناطق أو الجماعات من الخدمات أو التطورات الحضرية.

-**لغويًا:** الكلمة "تهيمش" مشتقة من الجذر العربي "ه-م-ش"، وتعني بشكل عام الإبعاد أو الإغفال أو تجاهل شيء أو شخص.

-**اصطلاحاً:** "تهميش" يُشير إلى الإقصاء الاجتماعي أو الاقتصادي أو الثقافي لفرد أو مجموعة من الأفراد داخل المجتمع. هذا الإقصاء قد يكون نتيجة لعدم وجود فرص متساوية، أو توجيه الخدمات والموارد بطريقة غير عادلة. المجموعات المُهمشة غالباً ما تواجه صعوبات في الوصول إلى التعليم، الرعاية الصحية، الخدمات الأساسية، والفرص الاقتصادية (Sen, 2000). والتهميش يمكن أن يؤدي إلى الاحتقان الاجتماعي ويزيد من الفوارق الاجتماعية والاقتصادية. الأفراد أو المجموعات المُهمشة قد يواجهون تحديات في تحقيق تطلعاتهم وتحقيق إمكاناتهم الكاملة.

6 - جودة الهواء: حالة الهواء في البيئة الحضرية وتأثيرها على الصحة العامة والبيئة.

-**لغويًا:** تتألف العبارة من كلمتين: "جودة" التي تُشير إلى مستوى الأداء أو التميز أو الفعالية، و"الهواء" الذي يُشير إلى الغاز المحيط بالأرض والذي نتنفسه.

-**اصطلاحاً:** "جودة الهواء" هي مصطلح يُستخدم لوصف نقاء الهواء أو محتواه من الملوثات. وهي تعتبر مؤشراً على مدى صحة الهواء وملاءمته للتنفس والعيش فيه. يمكن قياس جودة الهواء من خلال مراقبة مستويات معينة من الملوثات مثل الجسيمات المعلقة، أكاسيد النيتروجين، أكاسيد الكبريت والهيدروكربونات العطرية المتعددة الحلقات (Organization., 2006). كما أن جودة الهواء المنخفضة قد تكون ضارة للصحة البشرية، وقد تؤدي إلى مشكلات تنفسية وقلبية. بالإضافة إلى تأثيراتها الصحية، قد تكون لها تأثيرات بيئية، مثل تغير المناخ والأضرار بالنظم البيئية.

هذه المفاهيم تساعد في فهم وتحليل الإشكالية والبحث عن حلول للتحديات المرتبطة بالازدحام المروري وديناميات المدينة.

-**السؤال الأول:** هل تواجه المدن النامية تحديات محددة في توجيه الازدحام والتخفيف من آثاره؟.

نعم، تواجه المدن النامية تحديات محددة في توجيه الازدحام والتخفيف من آثاره. الازدحام المروري يعد من أبرز المشكلات التي تترك المدن النامية حول العالم. هذا الازدحام ناتج عن النمو السريع للمدينة، النقص في البنية التحتية، وزيادة استخدام وسائل النقل الفردية (Cervero, 2000).

أولاً، بالرغم من النمو الاقتصادي في المدن النامية، ما زالت الاستثمارات في البنية التحتية المرورية غير كافية لمواجهة الطلب المتزايد. الطرق الضيقة، والنقص في الجسور والأنفاق، تسبب تكدساً في حركة المرور، مما يقلل من جودة الهواء ويزيد من مستويات التلوث (Litman T., 2011).

ثانيًا، يعاني العديد من المدن النامية من نقص في نظم النقل العام الموثوقة والفعالة، مما يدفع الأفراد للاعتماد على وسائل النقل الفردية كالسيارات والدراجات النارية. هذا يزيد من الازدحام ويعقد الوضع المروري (Pucher، 2005).

تعاني المدن النامية من تحديات عديدة تتعلق بالازدحام المروري. أولاً، نجد أن التوسع العمراني السريع وزيادة النمو الديموغرافي قد أثرا بشكل كبير على زيادة الطلب على وسائل النقل (Smith، 2013). وبالإضافة إلى ذلك، يعتبر نقص البنية التحتية المتقدمة ووسائل النقل العام المحدودة عوامل رئيسية في تفاقم مشكلة الازدحام (Ali، 2016). كما أن التخطيط العمراني غير المناسب والتنسيق بين الأجهزة المحلية قد يعقد المشكلة أكثر (Nelson، 2015). لمواجهة هذه التحديات، يجب على المدن النامية اتباع استراتيجيات محددة. يعتبر التحسين المستمر لوسائل النقل العام وتطوير البنية التحتية للطرق أحد أهم الحلول المقترحة (Chen، 2018). بالإضافة إلى ذلك، فإن الاستثمار في التكنولوجيا المرورية وتطبيق نظم إدارة المرور الحديثة يمكن أن يساعد في تحسين تدفق الحركة المرورية (Rahman، 2019). كما تعتبر مشكلة الازدحام المروري من أكبر التحديات التي تواجه المدن النامية. فالتوسع العمراني السريع والزيادة المتسارعة في أعداد السكان تعملان معاً على تكثيف حركة المرور بشكل لم يكن متوقعاً (Brown، 2012). إضافة إلى ذلك، فإن الرغبة المتزايدة في اقتناء السيارات الخاصة، بفضل الرفاهية الاقتصادية التي تشهدها هذه المدن، تزيد من عبء الطرق والبنية التحتية المحلية (García، 2015). الطرق المحدودة السعة، وغالبا ما تكون قديمة أو غير مصممة لاستيعاب حركة المرور الحالية، تؤدي إلى ازدحامات مرورية خانقة.

علاوة على ذلك، يعاني العديد من هذه المدن من نقص حاد في وسائل النقل العام الفعالة. وتقتصر الخيارات المتاحة على وسائل نقل تقليدية قد لا تكون فعالة أو موثوقة (Martínez، 2017). وبدون بديل فعال للسيارات الخاصة، يصبح الاعتماد على النقل الفردي أمراً حتمياً، مما يزيد من تكديس الطرق. ويظهر التخطيط العمراني السيئ أو الغائب تأثيراته السلبية على التنقل داخل المدن. حيث يُسهم في تشجيع استخدام السيارات بدلاً من وسائل النقل المشتركة أو البديلة، مثل الدراجات أو المشي (Fernández، 2018).

تعتبر مشكلة الازدحام المروري من أبرز التحديات التي تواجه المدن النامية حول العالم. بفضل التوسع السكاني والتنمية الاقتصادية، شهدت هذه المدن زيادة هائلة في عدد السيارات ووسائل النقل الأخرى، وهو ما تسبب في ضغط على الطرق والبنية التحتية الموجودة (Srinivasan S.، 2014).

أولاً، تتمثل مشكلة الازدحام المروري في ضعف وقصور البنية التحتية. في كثير من المدن النامية، تم تصميم الطرق دون الأخذ بعين الاعتبار الزيادة المتوقعة في حركة المرور، مما يؤدي إلى ضيق الطرق وعدم قدرتها على استيعاب الأعداد المتزايدة من السيارات (Ghosh، 2015).

ثانياً، نقص وسائل النقل العام الفعالة يعد من أبرز العوامل التي تسهم في مشكلة الازدحام. في العديد من المدن النامية، لا تتوفر وسائل نقل عام فعالة وموثوقة، مما يجعل المواطنين يعتمدون بشكل أساسي على السيارات الخاصة (Lopez، 2016).

ثالثاً، غياب التخطيط المدني المناسب وعدم وجود استراتيجيات متكاملة لإدارة حركة المرور يزيد من تعقيد المشكلة. فعندما لا يتم تحديد مناطق محددة لوقوف السيارات أو تحديد مسارات محددة لوسائل النقل المختلفة، يصبح الازدحام مشكلة يومية (Mohamed، 2017).

تتميز المدن النامية بسرعة النمو والتوسع العمراني، مما يؤدي إلى ظاهرة الازدحام المروري التي تعتبر من أكبر التحديات التي تواجه هذه المدن. أحد الأسباب الرئيسية لهذا الازدحام هو الزيادة السريعة في أعداد السيارات دون توافر بنية تحتية مرورية قادرة على استيعاب هذه الزيادة (Smith، 2015). علاوة على ذلك، فإن نقص وسائل النقل العام الفعالة والكفاءة تؤدي إلى اعتماد الأشخاص بشكل أكبر على السيارات الخاصة (Fernandez، 2017). كما يشير التخطيط العمراني غير الفعال إلى عدم الاعتراف بالتحديات المستقبلية لحركة المرور، مما يجعل الطرق غير قادرة على تلبية الطلب المتزايد (Garcia، 2016). إضافة إلى ذلك، يساهم تقديم الأولوية للسيارات على حساب وسائل النقل المستدامة، مثل الدراجات والمشاة، في تفاقم مشكلة الازدحام.

أخيراً، يؤثر التهميش الاجتماعي والاقتصادي في المدن النامية على القدرة على تنفيذ مشروعات تحسين النقل. المجتمعات التي تعيش في المناطق المهمشة غالباً ما تواجه صعوبات في الوصول إلى وسائل النقل العام والخدمات الأساسية، مما يعزز استمرار الاعتماد على وسائل النقل الفردية وزيادة الازدحام (Srinivasan، 2005).

وفي ظل غياب التخطيط المروري المتقدم، تجد المدن النامية صعوبة في التعامل مع هذا التحدي. على سبيل المثال، قد يؤدي نقص الإشارات المرورية الفعالة وعدم وجود طرق بديلة للتخفيف من الازدحام إلى تفاقم المشكلة (Loo، 2017). ولتجاوز هذه التحديات، يتعين على الحكومات وأجهزة التخطيط العمراني والمروري البحث في استراتيجيات مستدامة تعتمد على التخطيط المدروس واعتماد نظم نقل عام حديثة (Kim، 2018).

الازدحام المروري في المدن النامية ليس مجرد مشكلة مرورية، بل يتعدى ذلك ليشمل تأثيراته على البيئة، الاقتصاد، والصحة العامة. من الناحية البيئية، تعتبر السيارات المستخدمة في هذه المدن - والتي قد تكون قديمة وغير فعالة من حيث استهلاك الوقود - مصدرًا رئيسيًا لانبعاثات غازات الاحتباس الحراري، مما يساهم في تلوث الهواء وتغير المناخ (Diaz، 2019).

كما أن التأخيرات المرورية تؤدي إلى زيادة التكاليف المباشرة من خلال فقدان الوقت وزيادة استهلاك الوقود، والتكاليف غير المباشرة من خلال تأثيرها على صحة الإنسان. فالتعرض المستمر للتلوث الهوائي يمكن أن يؤدي إلى مشكلات صحية مزمنة، مثل أمراض القلب والأمراض التنفسية (Nagendra، 2020).

ومن الناحية الاقتصادية، فإن الازدحام المروري يؤدي إلى خسارة كبيرة في الإنتاجية، حيث يضطر الموظفون لقضاء ساعات طويلة في المرور، مما يقلل من الوقت الذي يمكنهم قضاءه في أماكن العمل (Jain، 2017). وعلاوة على ذلك، يتسبب الازدحام في تراجع جاذبية المدن النامية كوجهات استثمارية وسياحية.

بالإضافة إلى ذلك، قد تواجه المدن النامية صعوبة في تحصيل الأموال اللازمة لتطوير البنية التحتية والنقل العام نتيجة للقيود المالية والتحديات الاقتصادية. هذا بالإضافة إلى تحديات أخرى مثل الفساد، وضعف الإدارة المحلية، والتخطيط غير الكفء، والتي قد تعقد مزيدًا من جهود التخفيف من الازدحام (Balsas، 2003).

-السؤال الثاني: هل تُعالج جميع المناطق داخل المدينة بالتساوي أم يوجد تمييز أو تهميش لبعضها؟

التطور الحضري والتوسع العمراني للمدن يشهد غالباً تفاوتات واضحة فيما بين المناطق المختلفة داخل نفس المدينة. هذه التفاوتات قد تنعكس في شكل تمييز أو تهميش لبعض المناطق بالمقارنة مع أخرى. لذا سنقدم تفسيراً وفق مجموعة من الأبعاد السوسيوثقافية والاقتصادية والاجتماعية تحدد مدى هذا التمايز والتفاوت.

1- التاريخ والتطور في المدن النامية: دور القوانين والسياسات التاريخية: قد يعود أصل التمييز في المدن إلى القوانين التاريخية والاستعمارية، حيث تم تحديد مراكز حضرية لتلبية احتياجات الحكومة أو الاستعمار، مما أثر على توزيع الموارد والاستثمارات (Smith N.، 2014).

التاريخ، بصفته سجلاً لأحداث الماضي، يشكل حجر الزاوية لفهم التحديات التي تواجه المدن النامية في العصر الحديث. ويمكن استكشاف هذه التحديات من خلال النظر في القوانين والسياسات التاريخية التي شكلت التطور الحضري والعمراني.

في بدايات التاريخ الحديث، خضعت العديد من المدن النامية للحكم الاستعماري، وهو الحكم الذي استمر لعقود طويلة. خلال هذه الفترة، فرض الاستعمار قوانين وسياسات جديدة تهدف إلى خدمة مصالح القوى الاستعمارية، وليس سكان المدينة الأصليين. وهكذا، تم تحويل البنية التحتية للمدينة لتلبية احتياجات الاقتصاد الاستعماري (Davis، 2001).

اعتمدت القوانين الاستعمارية، في العديد من الحالات، على فصل المناطق الحضرية حسب الوظائف الاقتصادية والطبقية. فمثلاً، تم إقامة المناطق السكنية للأوروبيين بعيداً عن المراكز التجارية والصناعية، بينما تم توجيه العمال والفقراء إلى المناطق الهامشية (King، 1990). هذا التصنيف الجغرافي للمدينة ساهم في تكوين نمط غير متكافئ في توزيع الموارد والخدمات. ومع مرور الوقت، ومع استقلال المدن النامية، تم تبني سياسات وطنية جديدة. ومع ذلك، ظلت القوانين الاستعمارية وآثارها ماثلة في البنية التحتية والهيكليّة الاجتماعية للمدينة. الجمود السياسي والاقتصادي الذي تركته الاستعمارات كان له تأثير طويل الأمد على قدرة المدن على التكيف مع التحديات المعاصرة (Robinson، 2006).

من ناحية أخرى، لاحظ الباحثون أن القوانين التاريخية والسياسات قد قامت بتشكيل هوية المدينة وثقافتها. فالمدن التي خضعت لتأثيرات استعمارية متعددة تظهر فيها تركيبة ثقافية متنوعة، مما يعكس تفاعل الثقافات والتقاليد على مر العصور (Mbembe، 2004).

في الختام، يمكن القول إن القوانين والسياسات التاريخية تلعب دوراً حاسماً في شكل وهيكل المدن النامية. وللتغلب على تحديات الازدحام والتهميش التي تواجه هذه المدن، يتعين على صانعي القرار فهم التاريخ وأثره على الحاضر لضمان مستقبل أكثر استدامة.

2- الاقتصاد والسوق في المدن النامية: دور القوى الاقتصادية في تشكيل المناطق الحضرية: نتج

الاستثمارات الكبرى ومراكز الأعمال إلى المناطق التي تشكل قلب المدينة أو المناطق الراقية، في حين قد تتجاهل المناطق الهامشية أو الفقيرة (Harvey، 2008).

الاقتصاد يُعتبر من أبرز الأعمدة التي تُحدد ملامح المدن النامية. إذ يمكن ملاحظة التفاعل المستمر بين الأنشطة الاقتصادية والتحولات العمرانية في معظم المدن حول العالم. تقع المدن الحضرية في قلب عمليات التبادل التجاري والصناعي، وتعتبر نقاط التقاء القوى الاقتصادية المحورية.

أولاً، تقوم الشركات الكبرى ومؤسسات الأعمال بتحديد مسارات النمو الحضري من خلال اختيار أماكن استثمارها وتوسعها. هذه الشركات تسعى للاستقرار في المناطق التي توفر لها الموارد البشرية والطبيعية والبنية التحتية الجيدة (Sassen S، 1991).

من ناحية أخرى، تتمثل أحد التحديات في تركيز الاستثمار في مناطق محددة من المدينة، مما يؤدي إلى ظهور تباينات اقتصادية. المناطق التي تُهمل من قبل الاستثمارات الكبرى تواجه صعوبات في توفير فرص العمل، مما يعزز من الفقر والبطالة (Brenner، 2004).

إضافة إلى ذلك، تلعب أسواق العمل دوراً محورياً في جذب الأفراد إلى المناطق الحضرية. فالبحث عن فرص عمل أفضل ورواتب أعلى يمثل الدافع الأساسي للكثير من الأفراد للانتقال من الريف إلى المدينة. ومع ذلك، قد لا تتمكن المدن النامية دائماً من استيعاب هذه الأعداد المتزايدة من الباحثين عن عمل، مما يؤدي إلى زيادة معدلات البطالة وظهور المستوطنات العشوائية (Castells، 1977).

وفي السياق ذاته، يجب الإشارة إلى القوى الاقتصادية الخارجية التي تؤثر على المدن النامية. فالعولمة والتحويلات الاقتصادية العالمية، مثل التحويلات في الأسواق المالية واتفاقيات التجارة، تؤثر بشكل مباشر على الاقتصاد المحلي للمدينة، وبالتالي على حياة الأفراد (Harvey، 2008).

في الختام، يُظهر التفاعل بين الاقتصاد والسوق في المدن النامية أهمية النظر في القوى الاقتصادية عند معالجة قضايا التطور الحضري. فلضمان تطور مستدام ومتكامل، يجب أن تكون السياسات الحضرية واعية للتحديات والفرص التي تقدمها القوى الاقتصادية.

3- سياسات الحكومة والتطور الحضري: الأولويات، الموارد والتوجيهات: قد تميل بعض الحكومات إلى التركيز على المناطق التي تعتبر استراتيجية من الناحية الاقتصادية أو السياسية، مما يترك المناطق الأخرى دون الاهتمام المناسب (Peck، 2022).

في ظل التحديات المعقدة التي تواجه المدن النامية، تُعتبر سياسات الحكومة من العوامل الحاسمة التي تؤثر في شكل ووظيفة المدن. الحكومات تلعب دوراً محورياً في تحديد الأولويات وتوجيه الموارد، مما يؤثر بشكل مباشر على التطور الحضري والتوازن داخل المدينة.

1- تحديد الأولويات: يشكل تحديد الأولويات من قبل الحكومات خطة استراتيجية لتطوير المدن. هذه الأولويات قد تكون اقتصادية، مثل تطوير المناطق الصناعية أو التجارية، أو قد تكون اجتماعية، مثل توفير الإسكان أو

تحسين الخدمات الصحية (Jessop، 1997). على أية حال، يجب أن تعكس الأولويات حاجات المجتمع وتطلعاته.

2- توجيه الموارد: بناءً على الأولويات المحددة، تقوم الحكومات بتوجيه الموارد لتحقيق الأهداف المرجوة. قد تقتصر الموارد على الاستثمار المالي، أو قد تشمل الدعم التقني والإداري. ولكن في بعض الأحيان، قد يؤدي التركيز المفرط على مناطق معينة إلى إهمال مناطق أخرى، مما يخلق تفاوتات في التطور داخل المدينة (Swyngedouw، 2002).

3- تحقيق الأهداف السياسية: في بعض الأحيان، قد تتخذ الحكومات قرارات استراتيجية لتحقيق أهداف سياسية. مثل تعزيز وجودها في مناطق حساسة أو تقوية التماسك الوطني من خلال تطوير مناطق معينة على حساب أخرى (Allan، 2003).

4- التحديات والانتقادات: رغم الجهود التي تبذلها الحكومات، فإن الكثير من المدن النامية تواجه تحديات جوهرية، بما في ذلك نقص الموارد والفساد وسوء الإدارة. كما أن النظرة المحددة للحكومات قد تكون محورية للغاية وتركز على المصالح القصيرة الأمد دون النظر في الفوائد والتكاليف على المدى الطويل (Peck J.، 2002).

5- الرؤية المستقبلية: من الضروري أن تتبنى الحكومات رؤية استراتيجية تعتمد على التشاور والمشاركة مع مختلف الأطراف المعنية، بما في ذلك الجماعات المحلية والقطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية. هذا سيضمن تطوراً حضرياً متوازناً ومستداماً يلبي حاجات وتطلعات جميع سكان المدينة (Brenner، 2005).

في الختام، تتجسد أهمية سياسات الحكومة في التطور الحضري في قدرتها على توجيه وتحديد ملامح المدينة. ولكن لضمان تطور مستدام، يجب أن تتخذ الحكومات قرارات استراتيجية بناءً على رؤية واضحة وشاملة تعكس حاجات وتطلعات جميع السكان.

4- قضايا الطبقة الاجتماعية والعرق: التمييز والتهميش في المدن النامية: في بعض الأحيان، قد تتجلى الانقسامات داخل المدينة على أساس الطبقة الاجتماعية أو العرق، مما يؤدي إلى تمييز بين المناطق بناءً على الهوية الثقافية لسكانها (Massey، 1993).

التفاوتات المبنية على الطبقة الاجتماعية والعرق تتجلى بوضوح في المدن الحضرية، حيث تظهر أنماط التمييز والتهميش في العديد من الأبعاد، سواء كانت في توزيع الموارد، الوصول إلى الخدمات، أو في التمثيل السياسي.

1-الاقتصاد والطبقة الاجتماعية:في الغالب، يتم تحديد الموارد الاقتصادية بناءً على الثروة والوضع الاجتماعي. تتركز الفرص الاقتصادية ووظائف الأجور العالية في المناطق التي يقطنها الأغنياء، بينما قد تكون المناطق التي يسكنها الفقراء محرومة من الاستثمارات والبنية التحتية الجيدة (Wacquant، 2008).

2-العرق والهوية:يمكن للتمييز العرقي أن يظهر في شكل تمييز ضمني أو صريح. قد يتجلى هذا في السياسات التي تقيد وصول الأقليات إلى الخدمات أو في المعاملة الغير عادلة في الأماكن العامة وأماكن العمل (Bonilla-Silva، 2006).

3-تأثير التاريخ:تأتي الكثير من قضايا الطبقة والعرق من التاريخ. في العديد من المدن، كانت سياسات الاستعمار والأنظمة السابقة قد ساهمت في تأسيس أنماط التمييز والفرقة. هذه الأنماط قد تتواصل حتى في العصر الحديث من خلال التراث والقوانين والسياسات (Mamdani، 2001).

4-السياسات والقوانين:رغم أن الكثير من الدول قد اتخذت سياسات مكافحة التمييز، إلا أن تطبيق هذه السياسات قد يكون محدودًا. قد يتجلى التمييز في قوانين الإسكان، التعليم، أو في السياسات الاقتصادية التي تقتصر على فئات معينة من المجتمع (Alexander، 2012).

5-النضال والمقاومة:رغم التحديات المستمرة، قامت العديد من المجتمعات والمنظمات بتنظيم حملات ونضالات من أجل العدالة والمساواة. هذه الجهود غالبًا ما تركز على إعادة توجيه السياسات وزيادة التمثيل للمجتمعات المهمشة والمتضررة (Davis A. ، 2007).

5 - البيئة والموارد الطبيعية: الأثر البيئي للتوزيع غير المتكافئ للموارد الطبيعية في المدن:المناطق التي تحتوي على موارد طبيعية قد تتمتع بتطور أكبر مقارنة بالمناطق الأخرى التي تفتقر إلى هذه الموارد. لمعالجة هذه التحديات، يجب أن تتبنى الحكومات سياسات متكاملة تهدف إلى تحقيق التوازن فيالتطور العمراني، وضمان توزيع الموارد بشكل عادل ومتساوي بين مختلف مناطق المدينة.

الموارد الطبيعية، من المعادن إلى المياه العذبة ومن الغابات إلى الأراضي الخصبة، تعتبر من بين العوامل الرئيسية التي تؤثر في تطور ونمو المناطق الحضرية. المناطق التي تتمتع بوجود هذه الموارد تكون عادة محورًا للتنمية، في حين قد تظل المناطق التي تفتقر إليها في مؤخرة التطور الاقتصادي والاجتماعي.

1-محركات التنمية الاقتصادية:تعتبر الموارد الطبيعية عاملاً مغريًا للاستثمار. تشكل الموارد مثل النفط، الغاز الطبيعي، والمعادن الرئيسية محركات قوية للاقتصادات الوطنية، مما يجذب الشركات الكبيرة ويساهم في خلق فرص عمل (Stiglitz، 2012).

2-التوزيع غير المتكافئ للموارد:حتى في الدول التي تتمتع بثروات طبيعية، قد لا تستفيد جميع المناطق من هذه الموارد بالشكل نفسه. هذا التوزيع الغير متكافئ قد يؤدي إلى تفاوتات اقتصادية واجتماعية كبيرة (Auty، 2001).

3-التأثيرات البيئية:استغلال الموارد الطبيعية قد يكون له تأثيرات بيئية خطيرة. الأنشطة مثل التعدين واستخراج النفط قد تؤدي إلى التلوث وتدمير البيئة المحلية، مما يؤثر في صحة ورفاهية المجتمعات المحلية (Watts، 2005).

4-نضوب الموارد:الاعتماد المفرط على موارد طبيعية محدودة قد يؤدي إلى نضوبها، مما يهدد استدامة النمو الاقتصادي. من المهم إدارة هذه الموارد بحذر لضمان استدامتها للأجيال المقبلة (Sachs، 2001).

5-النزاعات والتوترات السياسية:الموارد الطبيعية قد تكون مصدراً للتوترات والنزاعات، خصوصاً عندما يتعلق الأمر بالسيطرة عليها وتوزيع فوائدها. في العديد من الحالات، قد ينجم عن ذلك نزاعات مسلحة واضطرابات سياسية (Ross، 2004).

6-مبادرات التنمية المستدامة:في ظل التحديات المرتبطة بالموارد الطبيعية، تزداد أهمية التنمية المستدامة. تسعى المشروعات والسياسات المستدامة إلى تحقيق التوازن بين الاحتياجات الاقتصادية والبيئية والاجتماعية، مع التركيز على حماية الموارد للأجيال المقبلة (WCED، 1987).

2 - اقتراحات وحلول:

2-1 : الفرضية الأولى:

- لمواجهة هذه التحديات، يتعين على الحكومات زيادة الاستثمار في البنية التحتية، تطبيق التخطيط الحضري الاستراتيجي، تشجيع استخدام وسائل النقل العام، والبحث عن مصادر تمويل بديلة لضمان نمو مستدام وتخفيف الازدحام في المدن.
- من الضروري أولاً الاستثمار في البنية التحتية بشكل كبير. يجب تطوير الطرق ووسائل النقل العام وتحسينها لتلبية احتياجات السكان المتزايدة. على المدى الطويل، يمكن أن يوفر النقل العام وسيلة فعالة وبديلة للنقل الفردي، مما يساهم في تخفيف الازدحام.
- يجب التركيز على تحسين التخطيط الحضري. وذلك من خلال إنشاء مناطق سكنية مدروسة ومنظمة تتوافق مع شبكات النقل والخدمات الأساسية.

- يجب تعزيز التوعية المرورية والتنقيف حول أهمية وسائل النقل العام والمشي وركوب الدراجات. من خلال تشجيع السلوكيات المستدامة، يمكن تخفيف الاعتماد على النقل الفردي وبالتالي تخفيف الازدحام في المدن النامية.

2-2 : الفرضية الثانية:

- يجب التعرف على الأسباب المؤدية لهذا التمييز. الاعتراف بوجود تفاوت في التطوير والخدمات هو الخطوة الأولى نحو التغيير. البحث والتقييم المستمر يُسهلان فهم الديناميات داخل المدينة وتوجيه الاستثمار بشكل أفضل.
- يتعين على الحكومات المحلية ووكالات التخطيط أن تضع في اعتبارها المناطق المهمشة عند التخطيط للمشروعات وتخصيص الموارد. يمكن السعي إلى إقامة شراكات مع القطاع الخاص أو المنظمات غير الحكومية لتحقيق تطوير متكامل يشمل جميع أنحاء المدينة.
- يُظهر التمويل المشروط أحياناً نتائج جيدة. فعند توجيه الأموال للمشروعات، يمكن وضع شروط تضمن أن المناطق المهمشة تحصل على حصة عادلة من الاستثمار.
- يجب تشجيع المشاركة المجتمعية. من خلال جمع المجتمعات المحلية وجعلها جزءاً من عملية اتخاذ القرار، يمكن ضمان أن تُعالج احتياجات المناطق المهمشة بشكل أفضل. تقديم المنصات للحوار والمشاركة يزيد من الشفافية ويعزز الثقة بين الحكومة والمواطنين.
- تطوير القدرات وتقديم التدريب للموظفين والمسؤولين يُعزز من الفهم والاهتمام بمشكلة التمييز المكاني. غالباً ما يكون هناك نقص في المعرفة أو الوعي حول كيفية معالجة هذه القضايا.
- لضمان التطوير المستدام للمدينة ككل، يجب التصدي للتمييز المكاني وتقديم فرص متساوية لجميع مناطق المدينة. من خلال التخطيط الاستراتيجي، التمويل المستهدف، والمشاركة المجتمعية، يمكن تحقيق توازن في التطوير وتحسين نوعية الحياة لجميع سكان المدينة.

خاتمة:

الازدحام المروري هو تحدي تواجهه العديد من المدن حول العالم، ولكن الواقع يختلف بشكل كبير بين المدن المتقدمة والنامية. في المدن المتقدمة، يكون لديهم بالفعل بنية تحتية متطورة ووسائل نقل عام فعالة، لكن تزايد الطلب على الطرق ووسائل النقل قد يؤدي إلى ازدحامات. لتقليل ذلك، يمكن تعزيز استخدام وسائل النقل العام، تطوير ممرات خاصة للدراجات والمشاة، وحتى فرض رسوم في مناطق الازدحام خلال ساعات الذروة.

من ناحية أخرى، المدن النامية تواجه تحديات معقدة بسبب النمو السريع والبنية التحتية غير الكافية. هناك حاجة ماسة لإعادة التخطيط الحضري لضمان توازن بين المناطق السكنية والتجارية، تحسين الطرق،

وتوعية المجتمع بأهمية وسائل النقل العام. كما يمكن الاستفادة من الخبرات والحلول المطبقة في المدن المتقدمة وتكييفها لتناسب الظروف المحلية. بغض النظر عن السياق، يتطلب التعامل مع الازدحام استراتيجية مدروسة تعتمد على التخطيط المستدام والاستثمار المستهدف.

إن فهم الاختلافات بين المدن المتقدمة والنامية فيما يتعلق بالازدحام المروري هو أمر حيوي لتطوير حلول فعالة. المدن المتقدمة قد تواجه تحديات مرتبطة بتحديث وتوسيع البنية التحتية القائمة للتعامل مع الزيادة في أعداد السيارات وتغيير أنماط التنقل. وبالرغم من وجود موارد مالية أكبر، فإن التكاليف المرتفعة للتجديد والحفاظ على البنية التحتية القديمة قد تكون عائقًا.

بينما المدن النامية تواجه تحديات أخرى، حيث قد يكون نقص البنية التحتية والتخطيط السابق غير الكافي هو المشكلة الرئيسية. ومع زيادة الهجرة نحو المدن والنمو السكاني المتسارع، تظل هذه المدن في حاجة ملحة إلى تطوير وسائل نقل عامة فعالة وسريعة.

وبغض النظر عن نوع المدينة، فإن التحديات المرتبطة بالازدحام تحتاج إلى حلول مبتكرة. إحدى هذه الحلول قد تكون في الترويج لثقافة النقل المشترك، مثل استخدام الكاربولينج (مشاركة السيارة) أو استخدام تطبيقات نقل حديثة تساعد في تقليل عدد السيارات على الطرق. أيضًا، يمكن للحكومات تشجيع الشركات على تقديم خيارات العمل عن بُعد أو أوقات عمل مرنة لتقليل الطلب على الطرق خلال ساعات الذروة.

وفي نفس الوقت، يمكن استخدام التكنولوجيا لتحسين جودة وكفاءة النقل. مثل استخدام أنظمة ذكية لإدارة حركة المرور، وتطبيقات لتوجيه السائقين إلى طرق أقل ازدحامًا. كما يمكن الاستثمار في البحث وتطوير وسائل نقل جديدة وأكثر فعالية، مثل القطارات السريعة ووسائل النقل المغناطيسي.

قائمة المصادر والمراجع:

- Ali, M. &. (2016, 4). Transportation woes in developing countries. *Transport Reviews*, pp. 500-516.
- Brenner, N. (2005). *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford: Oxford University Press.
- Harvey, D. (2008). The Right to the City. *New Left Review*, pp. 23-40.
- Nelson, D. &. (2015, 6). City planning and its impact on traffic congestion. *Urban Studies Journal*, pp. 1100-1112.
- Smith, J. &. (2013, 2). Urbanization challenges in emerging cities. *Journal of Urban Planning and Development*, pp. 78-85.
- Alexander, M. (2012). *The New Jim Crow: Mass Incarceration in the Age of Colorblindness*. The New Press.
- Allan, J. &. (2003). *Geographical Revolutions and Theories of Globalization*. In *Globalization. Theory and Experience*.
- Auty, R. M. (2001). *Resource Abundance and Economic Development*. Oxford: Oxford University Press.

- Balsas, C. J. (2003, 1). Sustainable transportation planning on college campuses. *Transport Policy*, pp. 35-49.
- Bonilla-Silva, E. (2006). *Racism Without Racists: Color-Blind Racism and the Persistence of Racial Inequality in America*. Rowman & Littlefield.
- Brenner, N. (2004). *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford: Oxford University Press.
- Brenner, N. (2005). *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford: Oxford University Press.
- Brenner, N. (2005). *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford: Oxford University Press.
- Brown, L. &. (2012, 8). Urban congestion: Causes and solutions. *Journal of Urban Studies*, pp. 1605-1625.
- Button, K. J. (2017). *Transport economics*. Wshington: Edward Elgar Publishing.
- Castells, M. (1977). *The Urban Question: A Marxist Approach*. Edward Arnold.
- Cervero, R. (2000). *Informal transport in the developing world*. UN-Habitat.
- Chen, J. &. (2018). The role of public transport in reducing congestion. *Transport Policy*, pp. 37-45.
- Davis, A. (2007). *Freedom Is a Constant Struggle: Ferguson, Palestine, and the Foundations of a Movement*. Haymarket Books.
- Davis, M. (2001). *Planet of Slums*. Verso.
- Diaz, H. &. (2019). Urban emissions and air quality in developing countries. *Journal of Environmental Management*, pp. 155-167.
- Downs, A. (2004). *Still stuck in traffic: coping with peak-hour traffic congestion*. Washington: Washington.
- Dupont, F. (2020). *La dynamique de la congestion en milieu urbain*. Paris: Edition du seuil.
- Fernandez, L. E. (2017, 1). The role of public transport in addressing congestion in developing world cities. *Journal of Transport and Land Use*, pp. 123-138.
- Fernández, M. &. (2018, 5). The impact of urban planning on transport sustainability. *City Planning Review*, pp. 45-59.
- Garcia, L. M. (2016, 2). Urban form, design, and transportation: Key findings and future directions. *Journal of Planning Literature*, pp. 122-139.
- García, P. &. (2015, 3). Car ownership trends in developing cities. *Transport Reviews*, pp. 365-378.
- Ghosh, I. &. (2015, 4). Infrastructure Deficiency and Traffic Congestion in Developing Cities. *Transport Reviews*, pp. 399-421.
- Harvey, D. (2008). *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*. London: Verso.
- Harvey, D. (2008). The Right to the City. *New Left Review*, pp. 23-40.
- Jain, P. &. (2017). Impact of traffic congestion on GDP of major cities of India. *Transport Policy*, pp. 154-166.
- Jessop, B. (1997). *The governance of complexity and the complexity of governance: Preliminary remarks on some problems and limits of economic guidance*. (B. m. comple, Éd.) In A. Amin & J. Hausner (Eds.).

- Kim, S. &. (2018, 1). Urban form, car ownership and activity space in inner suburbs: A comparison between the Global North and the Global South. *Habitat International*, pp. 10-21.
- King, A. D. (1990). *Urbanism, colonialism, and the world-economy*. Routledge.
- Litman, T. (2011). *Well measured: Developing indicators for sustainable and livable transport planning*. Victoria Transport Policy Institute.
- Litman, T. (2011). *Well measured: Developing indicators for sustainable and livable transport planning*. Victoria Transport Policy Institute.
- Litman, T. (2018). *Traffic congestion: causes, effects and strategies for reduction*. London: Victoria Transport Policy Institute.
- Loo, B. P. (2017). Managing urban traffic congestion: Reappraising the role of public transport. *Cities*, pp. 35-48.
- Lopez, M. &. (2016, 6). Public Transport and Its Effectiveness in Managing Urban Congestion. *Urban Transport Journal*, pp. 1140-1152.
- Mamdani, M. (2001). *Citizen and Subject: Contemporary Africa and the Legacy of Late Colonialism*. Princeton: Princeton University Press.
- Martínez, L. &. (2017, 2). Public transport systems in emerging cities. *Challenges and opportunities*, pp. 102-115.
- Massey, D. S. (1993). *American Apartheid: Segregation and the Making of the Underclass*. Harvard: Harvard University Press.
- Mbembe, A. &. (2004, 3). Writing the world from an African metropolis. *Public Culture*, pp. 347-372.
- Mohamed, A. &. (2017, 4). Urban Planning and Traffic Congestion: An Integrated Approach. *City Planning Review*, pp. 35-49.
- Nagendra, S. M. (2020, 2). Urban air quality management—A review. *Atmospheric Pollution Research*, pp. 319-337.
- Nelson, D. &. (2015, 6). City planning and its impact on traffic congestion. *Urban Studies Journal*, pp. 1100-1112.
- Organization., W. H. (2006). *WHO Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide*. New york: World Health Organization.
- Peck, J. &. (2002, 3). Neoliberalizing Space. *Antipode*, pp. 380-404.
- Peck, J. &. (2022). Neoliberalizing space. *Antipode*, pp. 380-404.
- Pucher, J. K. (2005, 8). The crisis of public transport in India. *Journal of Public Transportation*.
- Rahman, M. &. (2019, 1). Technological solutions for traffic management in emerging cities. *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, pp. 58-67.
- Robinson, J. (2006). *Ordinary Cities: Between Modernity and Development*. Routledge.
- Ross, M. L. (2004). What Do We Know About Natural Resources and Civil War? *Journal of Peace Research*.
- Sachs, J. D. (2001). Natural Resources and Economic Development: The curse of natural resources. *European Economic Review*.
- Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*. New York: Princeton University Press.
- Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*. New York: Princeton University Press.

- Sassen, S. (2001). *The global city: New York, London, Tokyo*. New York: Princeton University Press.
- Sen, A. (. (2000). *Social exclusion: Concept, application, and scrutiny*. Tokyo: Asian Development Bank.
- Shrank, D. L. (2015). *Urban mobility report* . Texas .: A&M Transportation Institute.
- Smith, A. &. (2015, 5). Traffic congestion in developing cities:A review of causes and solutions. *Transport Review*, pp. 584-602.
- Smith, N. (2014). *Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space*. Athens: University of Georgia Press.
- Srinivasan, S. &. (2005, 4). Travel behavior of low-income residents: Studying two contrasting locations in the city of Chennai, India. *Journal of Transport Geography*, 13, pp. 265-274.
- Srinivasan, S. &. (2014, 3). Challenges of Urban Transport in Developing Countries: A Case Study Approach. *Journal of Urban Planning and Development*, pp. 1-10.
- Stiglitz, J. E. (2012). *The Price of Inequality*. W. W. Norton & Company.
- Swyngedouw, E. M. (2002, 3). Neoliberal urbanization in Europe: Large-scale urban development projects and the new urban policy. *Antipode*, pp. 542-577.
- Wacquant, L. (2008). *Urban Outcasts: A Comparative Sociology of Advanced Marginality*. Polity.
- Watts, M. (2005). Righteous Oil? Human Rights, the Oil Complex, and Corporate Social Responsibility. *Annual Review of Environment and Resources*.
- WCED. (1987). *Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press.

القاهرة: دار الكتب والوثائق القومية/التخطيط المروري للمدن. (2010). السيد، م