

آراء المتسوقين حول إعادة إحياء مراكز المدن حاله دراسية شارع الأمير بندر بن عبدالعزيز بالخبر

أ.د. أحمد بن جارالله الجارالله
أستاذ دكتور
جامعة الدمام

Pro_ajj@hotmail.com

أ.د. فهد بن عبدالله الحريقي
أستاذ دكتور
جامعة الدمام

Fharigi@hotmail.com

د. فائز بن سعد الشهري
أستاذ مشارك
جامعة الدمام

Fshihri@ud.edu.sa

م. مشعل بن فهد الشعبي
مهندس مشاريع
شركة ارامكو السعودية

Mishal.alshuaibi@aramco.com

جامعة الدمام – كلية العمارة و التخطيط – قسم التخطيط الحضري والإقليمي
ذو القعدة ١٤٣٣ هـ - سبتمبر ٢٠١٢ م

Abstract

Many Saudi cities have lost their commercial importance. The old Central Business Districts (CBD's) suffer from loss in their urban identity, social reluctance and migration of their traditional residents to new neighborhoods. The paper aims to revitalize city centers through the views of shoppers. Prince Bandar Bin Abdulaziz Street known as Alsoiket Street in Alkhobar was chosen as a case study. The study adopted the descriptive documentary survey research methods.

The study is presented in four parts. Part I is the introduction which highlights the methodology of the study, determine the objectives, the scope and research method. While part II is devoted to the literature review related to revitalizing city centers, focusing on studies of residential streets in the CBD's. Part III analyzes the views of shoppers to revitalize city centers and bring them back to life. Part IV is devoted to conclusions and recommendations.

The findings showed that Prince Bandar Street in its current state lacks public services, proper maintenance and enough parking. Besides, the street suffers from low levels of hygiene, and lack of comfortable seating areas. The street design does not provide entertainment or social activities and interactions. To improve the environment, the majority of respondents supported turning the street into a pedestrian walkway only and the rehabilitation and provision of basic services satisfying the needs of frequent visitors.

Keywords:

City Revitalization, City Centers, Pedestrian Streets, Alkhobar, Saudi Arabia.

الخلاصة

فقدت كثير من المدن السعودية أهميتها التجارية وتعاني من الهجرة للأحياء الجديدة وفقدان هويتها العمرانية. تهدف الورقة إلى إعادة إحياء مراكز المدن من خلال التعرف على آراء المتسوقين واختير شارع الأمير بندر بن عبد العزيز المعروف بشوارع السويكت في مدينة الخبر كحالة دراسية. اعتمدت الدراسة المنهج الوصفي الوثائقي المسحي و اشتملت على مقدمة وأربعة أجزاء رئيسية يكمل بعضها بعضاً. سلط الجزء الأول الضوء على منهجية الدراسة فحدد هدفها وغاياته ونطاقها وأسلوب جمع المعلومات. بينما خصص الجزء الثاني لمراجعة أدبيات إعادة إحياء مراكز المدن وركز على دراسات الشوارع التجارية السكنية الواقعة في المناطق المركزية. أما الجزء الثالث فحلل آراء المتسوقين حول سبل إعادة إحياء مراكز المدن وبعث الحياة فيها. بينما قدم الجزء الرابع الخلاصة والتوصيات.

اتضح من النتائج أن شارع الأمير بندر في حالته الراهنة يفتقر للخدمات العامة والصيانة ومواقف السيارات ويعاني من تدني مستويات النظافة. فضلاً عن ذلك لا توجد أماكن للجلوس والراحة وتصميم الشارع لا يتيح تقديم عروض ترفيهية أو نشاطات اجتماعية. ولتحسين بيئة التسوق أيد أغلبية المشاركين تخصيص الشارع للمشاة فقط وإعادة تأهيل الخدمات الأساسية وتوفيرها والتي يتطلع لها مرتادي الشارع.

الكلمات الدالة:

إعادة الإحياء، مراكز المدن، شوارع المشاة، تطوير المدن، المملكة العربية السعودية، الخبر

تعتبر مراكز المدن القلب النابض للأنشطة الحضرية حيث يتركز السكان والفعاليات الاقتصادية والاجتماعية. تعددت أسباب زيارة السكان والسائحين لهذه المراكز، فالبضائع النادرة والأسعار المنافسة تعد من أهم عناصر الجذب.

شهدت كثير من المدن السعودية خلال الآونة الأخيرة عزوف المتسوقين عن زيارة المناطق المركزية الأمر الذي أدى لظهور بوادر كساد اقتصادي حاداً. يمكن أن تعزى هذه الظاهرة لعدة أسباب من أهمها زيادة الاختناقات المرورية وما صاحبها من زيادة معدلات تلوث للهواء والضوضاء. إضافة لذلك تنامي التلوث البصري الناتج من عدم تناسق وجهات المباني، وتدني البيئة العمرانية بشكل عام، وإطلاق العنان للافتات التجارية. مع زيادة معدلات النمو العمراني للمدن وتوسعها الأفقي ساعدت هذه العوامل في فقدان مركز المدن بريقها لصالح المجمعات التجارية الكبيرة التي تزايدت في الآونة الأخيرة وانتشرت على أطراف الكتلة العمرانية.

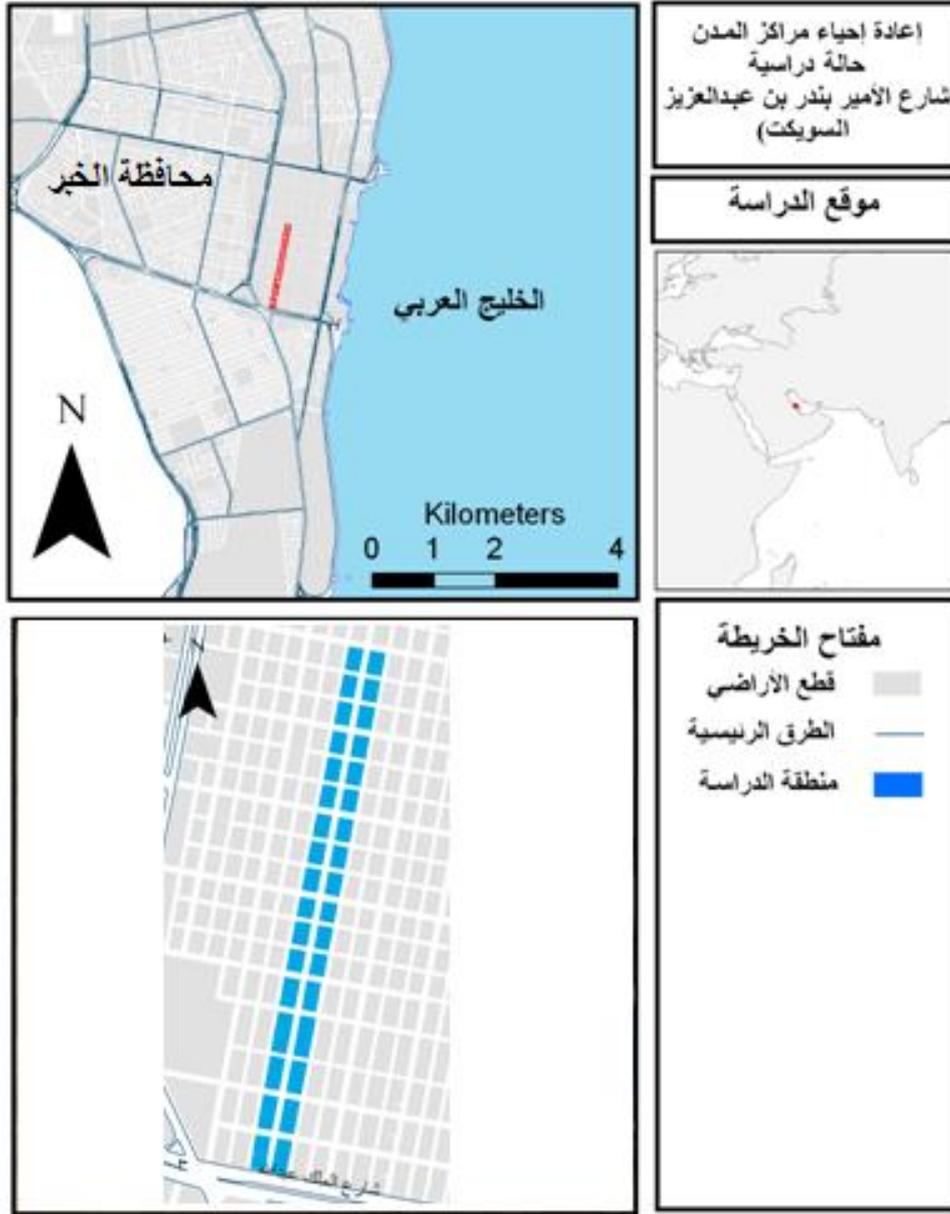
تتمثل مشكلة الدراسة في فقدان المناطق المركزية للمدن السعودية أهميتها التجارية والسكنية وعزوف السكان والمتسوقين عنها وتلاشت أهميتها الاقتصادية والاجتماعية.

منهجية الدراسة:

تهدف الدراسة إلى التعرف على آراء المتسوقين حول سبل إعادة إحياء مراكز المدن وبعث الحياة فيها. اختير شارع الأمير بندر بن عبد العزيز بالخبر المعروف بشارع السويكت الذي يعتبر نموذج لشوارع التجارية السكنية في المناطق المركزية في المدن السعودية كحالة دراسية.

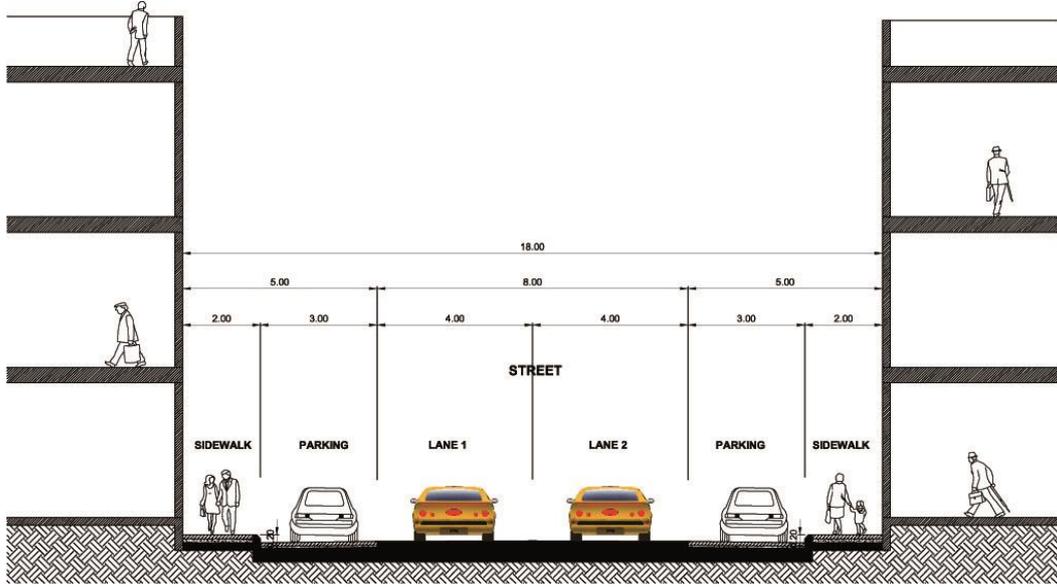
كان شارع الأمير بندر بن عبد العزيز أحد الأسواق الرئيسية في مدينة الخبر، وذلك لتركز العديد من المحلات التجارية التي يصعب الاستغناء عنها، خصوصاً للنساء، مثل محلات الذهب، الملابس الجاهزة، العباءات والأقمشة. فقد الشارع بريقه كأحد الشوارع التجارية لصالح المجمعات التجارية الحديثة المغلقة المنتشرة على أطراف المدينة.

تمتد منطقة الدراسة من تقاطع طريق الملك عبدالله بن عبدالعزيز إلى تقاطع الشارع السادس عشر بطول كيلو و نصف الكيلو تقريبا و يحده من جهة الشرق شارع الأمير سلطان بن عبدالعزيز، ومن جهة الغرب شارع الأمير مشعل بن عبدالعزيز، الشكل (١-١).



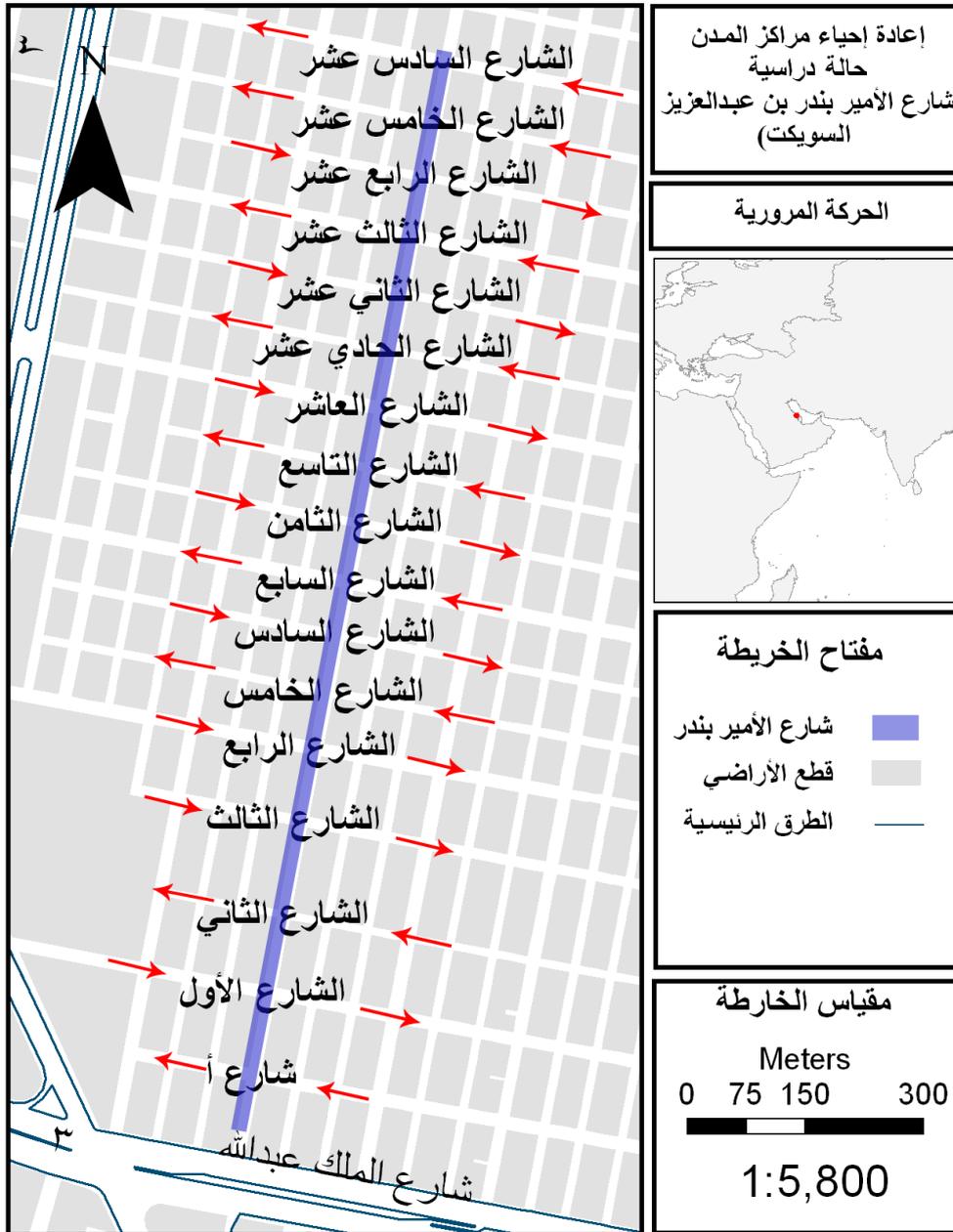
النطاق المكاني للدراسة شكل ١-١
(المصدر: أمانة المنطقة الشرقية + إعداد الباحثين، ٢٠١٢م)

يبلغ طول شارع الأمير بندر من تقاطع طريق الملك عبدالله إلى تقاطع الشارع السادس ١٠,٥ كم تقريباً وعرضه ١٨ متراً، ويتكون من رصيف من كل جانب بمجموع ٤ أمتار وموقف سيارات من كل جانب بمجموع ٦ أمتار ومسارين بمجموع ٨ أمتار. كما يختلف عرض الرصيف في بعض الأماكن ليصل إلى ٣ أمتار كما في الشكل رقم (١-٢). وتتراوح ارتفاعات المباني الواقعة عليه ما بين دور واحد إلى ٥ أدوار وتقدر أعداد مواقف السيارات ب ٧٠٠ موقف تقريباً على امتداد السوق وعلى جوانب تقاطعاته.



شكل ٢-١ تفصيل عرض شارع الأمير بندر بن عبدالعزيز بالخبر الحالي

يعتمد تخطيط الشوارع في منطقة الدراسة غالباً على التخطيط الشبكي ذي الاتجاه الواحد في كل شارع، وينعكس في الشارع الذي يليه. ولهذه الطريقة إيجابيات بحيث يستطيع السائق الدوران على تلك الأراضي بسهولة. ويوضح الشكل رقم (٣-١) اتجاه حركة مرور السيارات في الشوارع التي تتقاطع مع منطقة الدراسة.



شكل ١-٣ حركة مرور السيارات في التقاطعات المحيطة بشارع الأمير بندر بن عبدالعزيز

سيتحقق هدف الدراسة من خلال إنجاز الأغراض التالية:

١. مراجعه الأدبيات ذات الصلة بإعادة إحياء مراكز المدن.
٢. التعرف على آراء مرتادي الشارع لغرض التسوق من خلال مسح ميداني.
٣. تحليل البيانات ومناقشة النتائج.
٤. تحديد التوصيات.

اعتمدت الدراسة المنهج الوصفي الوثائقي المسحي واشتملت على عدة مهام يكمل بعضها بعض بناء على أغراضها.

- أ- **المهمة الأولى:** تهدف مراجعه الأدبيات ذات الصلة بإعادة إحياء مراكز المدن ويركز على أساليب إعادة تطوير الشوارع التجارية السكنية الواقعة المناطق المركزية للمدن.
- ب- **المهمة الثانية:** تهدف للتعرف على آراء المتسوقين حول سبل إعادة إحياء مراكز المدن من خلال مسح ميداني لمرتادي شارع الأمير بندر بن عبدالعزيز بالخبر لغرض التسوق.
- ج- صممت استمارة الاستبيان لتعباً ذاتياً من المشاركين وذلك لصعوبة عمل المقابلات الشخصية المباشرة خصوصاً مع النساء. إضافة إلى ذلك يحقق هذا الأسلوب الحفاظ على سرية وهوية المشاركين مما يعزز التعبير بحرية عن الآراء والإدلاء بالبيانات الشخصية المطلوبة من دون أدنى حرج. كما أنه يعطي المشارك وقتاً كافياً للإجابة على الأسئلة.
- د- صممت استمارة الاستبيان بعناية خاصة، حيث أخذت شكل كتيب، دُون على صفحة الغلاف بعض المعلومات الأساسية عن الدراسة. كما خصصت الصفحة الأولى لرسالة موجهة للمشاركين توضح أهمية الاستبيان وضرورة تحري الدقة وإجابة جميع الأسئلة. كما ركز على أن الإجابات ستكون سرية وستستخدم لغرض الدراسة فحسب. وضعت الأسئلة بطريقة سهلة ومباشرة وحددت خيارات للإجابة.
- عكس محتوى الاستبانة هدف الدراسة، فاشتملت على خمس مجموعات من الأسئلة، ركزت المجموعة الأولى على الأسئلة العامة، فتضمنت أسئلة عن مكان السكن، بعد المسكن عن شارع الأمير بندر بن عبدالعزيز، المدة الزمنية التي تستغرق بالسيارة للقدوم الى شارع الأمير بندر بن عبدالعزيز.
- أما المجموعة الثانية فخصصت لاستقصاء آراء الزوار حول زيارتهم الحالية، و اشتملت على أسئلة حول آخر زيارة للشارع، السبب الرئيسي لزياره الشارع، من صاحب الزائر في هذه الزيارة، المدة التي يقضيها الزائر في الشارع، وسيله المواصلات التي يستخدمها الزائر للقدوم الى الشارع.
- وركزت المجموعة الثالثة على تقييم الوضع الحالي للشارع، واشتملت على عدة أسئلة حول حالة الشارع، أماكن الجلوس في الشارع، توفر المواقف في الشارع، الخدمات المتاحة في الشارع، ممرات المشاة، الأماكن المظلمة، المساحات الخضراء، توفر احتياطات السلامة، صيانة الشارع، النظافة، الأنشطة الحالية، أماكن لعب الأطفال.

كما ركزت المجموعة الرابعة على اقتراحات لتطوير الشارع، واشتملت على عدة مسائل، منها مثلاً: توفير مواقف السيارات، توسعه الأرصفة على جانبي الشارع، توضيح تقاطعات المشاة على جانبي الشارع، توفير أماكن مخصصة للعب الأطفال، توفير دورات مياه عامة، توفير أماكن للجلوس في الشارع، تخصيص الشارع للمشاة فقط، توفير مطاعم ومقاهي عالمية بالشارع.

بينما خصصت المجموعة الخامسة للتعرف على الخصائص الديموغرافية للمشارك بالاستبانة، فاشتملت على أسئلة حول العمر، المؤهل العلمي، الدخل الشهري، الجنس، الحالة الاجتماعية، الجنسية.

قبل الشروع في توزيع الاستبانة على الزوار تم تعريفهم بنبذة مختصرة عن هدف الدراسة وأهميتها. وتم التأكيد على الزوار بأهمية إعادة الاستبانة في الوقت نفسه بعد إكمالها. ووزعت ٢٢٠ استمارة أعيدت منها ٢٠٠ استمارة بعد إكمالها من المشاركين بالمسح. وبذلك تكون نسبة الاستجابة للاستبيان ٩٠%.

هـ - المهمة الثالثة: تركز على تحليل البيانات ومناقشة النتائج أخذة في الحسبان نتائج مراجعته الدراسات السابقة.

و - المهمة الرابعة: خصصت لتقديم الخلاصة والتوصيات بناء على نتائج المهام السابقة.

مراجعة الأدبيات

تعددت الدراسات في مجال إعادة إحياء مراكز المدن ولكنها التقت حول قواسم مشتركة وتبنت كثيراً من السياسات المتشابهة. ركزت هذه الدراسات على التالي:

ز - الجانب الاجتماعي

ذهبت الدراسات في الجانب الاجتماعي إلى تنوع الأنشطة الثقافية والتجارية والترفيهية لمراكز المدن حيث يتم الجمع بين النشاطات التجارية والسكنية والمكاتب في كثير من الأحيان. يخصص الطابق الأرضي للمحلات التجارية مثل محلات التجزئة العامة والمتخصصة، والمطاعم، والأنشطة الترفيهية والأنشطة الثقافية و في الطوابق العليا الوحدات السكنية والمكاتب.

فضلاً عن ذلك تخصيص ساحات للمناسبات الثقافية، والاحتفالات، والبرامج الاجتماعية، والمسابقات، ومسرح الشارع وغيرها من الفعاليات الجاذبة لسكان المدن وزوارها. كما أكدت الدراسات على ضرورة توفير مراكز للخدمات الإسعاف والشرطة لتعزيز الشعور بالأمان. إضافة الى ذلك كان

للطفل نصيب كبير من الاهتمام حيث اشارت الدراسات إلى أهمية الحدائق أو الساحات الترفيهية المزودة بالألعاب المناسبة لشتى المراحل العمرية (City of Santa Monica: 1997).

تبنت الدراسات تشجيع شوارع المشاة ومحاولة ربطها مع بعضها البعض لتكوين محيط ممتاز في الهواء الطلق للتسوق والراحة في آنٍ واحد. حدد شارع المشاة الأمثل لراحة المستخدمين بأنه هو الذي يكون فيه عرض الشارع لا يتجاوز ارتفاع المباني المحيطة به وتتركز الأنشطة الرئيسية والمهمة في بداية الشارع ونهايته لكي تكون بذلك الحركة من البداية لنهاية وبالعكس (Alexander: 1977). ،
 ذهبت بعض الدراسات ضرورة تخصيص ما يقارب ٣ أمتار من الرصيف للجلوس في الهواء الطلق أثناء تناول الطعام أو شرب القهوة والشاي، بالإضافة إلى توفير العديد من المرافق العامة كدورات مياه (Alexander and others: 1977). ، (City of Florence:2010)

ح- الجانب البيئي

بيّنت الدراسات السابقة الاهتمام بعملية التشجير بحيث كان التركيز على أن يكون حجم الأشجار متناسباً مع حجم المباني، بالإضافة إلى الحرص على منع المركبات من دخول مراكز المدن أو تقليل حركتها إذا تعذر ذلك تفعيل دور النقل العام والتشجيع على المشي. تشير الدراسات إلى أهمية تشجير الساحات العامة والتركيز على تلك التي تتما بشكل عامودي حتى لا تحجب الرؤيا. أضف إلى ذلك توفير قنوات مائية ونوافير واستخدام الألوان بشكل فاعل لتوفير أماكن محببة للمشاة وكذلك للجلوس والاستمتاع بالمناظر الجميلة والتسوق في نفس الوقت (Alexander, 1977).

ط- الجانب التصميمي

اتفقت الدراسات على المحافظة على الطابع العمراني المحلي من خلال الحفاظ على المباني التاريخية القائمة وإضفاء الطابع المحلي على المباني والفراغات الحضرية الجديدة. وأشارت إلى أهمية تأكيد المداخل ونهايات الشوارع باستخدام علامات مميزة مثل الأقواس ، البوابات ، والميادين. وأن يتناسب عرض الشارع مع ارتفاعات المباني وتغيير اتجاهه وعرضه فيتنوع وتضيق وذلك لخلق التنوع والإثارة في التصميم (الطويل: ٢٠٠٥).

كما اهتمت الدراسات بإيجاد ساحات وميادين للتجمع ومزاولة النشاطات الحضرية الترفيهية والاجتماعية في المناسبات العامة والأعياد. تلعب الساحات والميادين العامة في مركز المدينة دوراً مهماً في تخفيف الازدحام نتيجة لاستيعابها لكثرة الأنشطة التجارية. اقترحت الكسندر أن لا يزيد عرض

الميدان عن ٤٥ إلى ٦٠ قدم (مايقارب ١٥ الى ٢٠ متر)، وهذا ينطبق فقط على العرض في الاتجاه القصير. أما في الاتجاه الطويل يمكن أن تكون بشكل أطول غير محدد (Alexander, 1977)

ومن ناحية المواد يقترح معالجة الأرضيات والتنوع في عملية المعالجة (حجر ، رخام ، وما شابههما) والتنوع في ألوانها وأحجامها، والتنوع في مستويات الأرضيات فترتفع عند المداخل وتتنخفض في بعض المناطق. ويوصي بتوفير مجسمات ومعالم جمالية في بعض المناطق ومقاعد للاستراحة وأماكن للجلوس وتظليلها عن أشعة الشمس المباشرة، وتوفير حاويات نفايات بشكل مناسب وتوفير اللوحات الإرشادية والاهتمام بالإضاءة وتنوعها من ناحية الأشكال والألوان والارتفاعات (بدران: ٢٠٠١).

تأكد تؤكد الدراسات على مراعاة الحدود القصوى لارتفاعات المباني وعروض الطرق سواء خصصت للسيارات أم للمشاة. كما تشير الدراسات إلى أهمية تحديد الساحات والمناطق الخضراء، واحترام مداخل المباني خاصة ذات البعد التاريخي، وحماية المناظر الطبيعية والمباني المعمارية، فضلاً عن ذلك احترام السلامة والأمان خصوصاً للمشاة (بدران: ٢٠٠١، الحمود: ٢٠٠٢) .

١- تحليل البيانات ومناقشة النتائج

١-٣ الخصائص الديموغرافية للمشارك بالاستبانة:

يوضح الجدول رقم (١) أن الرجال والنساء من مختلف الفئات العمرية مثلوا في الدراسة. حيث كانت نسبة المشاركين من الفئة العمرية من ٢٥ سنة إلى ٣٤ سنة بنسبه ٥٨%، وتلتها الفئة من ١٨ سنة إلى ٢٤ سنة بنسبه ٣٥%، أما باقي الفئات فتراوحت ما بين نسبه ١% إلى ٥%. كما شكلت النسبة الأكبر في المؤهل العلمي للحاصلين على البكالوريوس ٦٦% و تقاربت نسب الحاصلين على الثانوية والدبلوم والدراسات العليا حيث تراوحت ما بين ٩% إلى ١٣%، أما أقل من الثانوية فقد شكلت ١% فقط. كما شكلت النسبة الأكبر للدخل الشهري للزوار من ١٠٠٠١ - ٢٠٠٠٠ ريال بنسبة ٢٩% تلتها من ٥٠٠١ - ١٠٠٠٠ ريال ٢٣% من ثم اقل من ٣٠٠٠ ريال ٢٢% و من ثم ٣٠٠١ - ٥٠٠٠ ريال ١٧% و أخيراً أكثر من ٢٠٠٠٠ ريال ٩%. تم تمثيل كافة شرائح المجتمع من ناحية الدخل. في. تقاربت نسبة وجود الذكور والإناث في الشارع حيث شكل الذكور ٥٣% فيما كانت نسبة الإناث ٤٧%. كما تقاربت نسبة المتزوجين من غير المتزوجين من الزوار في الشارع حيث شكل وجود المتزوجين ٥١% وغير المتزوجين ٤٩%. أخيراً شكلت نسبة السعوديين ٩٧% فيما لم تتجاوز نسبة غير السعوديين ٣%.

النسبة المئوية	الخصائص	
0.0%	أقل من ١٨ سنة	العمر
34.4%	من ١٨- إلى ٢٤ سنة	
58.0%	من ٢٥ إلى ٣٤ سنة	
5.1%	من ٣٥ إلى ٤٤ سنة	
1.3%	من ٤٥ إلى ٥٤ سنة	
1.3%	من ٥٥ سنة و أكثر	
1.0%	أقل من الثانوية	المؤهل العلمي
8.8%	الثانوية	
12.6%	دبلوم	
66.7%	بكالوريوس	
11.3%	دراسات عليا	
0.0%	غير ذلك	
22.2%	أقل من ٣٠٠٠ ريال	الدخل الشهري
17.0%	من ٣٠٠١ - ٥٠٠٠ ريال	
23.5%	من ٥٠٠١ - ١٠٠٠٠ ريال	
28.8%	من ١٠٠٠١ - ٣٠٠٠٠ ريال	
8.5%	أكثر من ٣٠٠٠٠ ريال	
52.9%	ذكر	الجنس
47.1%	انثى	
50.6%	متزوجون	الحالة الاجتماعية
49.4%	عزاب	
0.0%	أرامل ومطلقون	
97.5%	سعودي	الجنسية
2.5%	غير سعودي	

الجدول رقم (١) الخصائص الديموغرافية للمشارك بالاستبانة

(المصدر: إعداد الباحثين، ٢٠١٢م)

٢-٣ بعد المساكن والمدة الزمنية التي تستغرقها الرحلة بالسيارة إلى شارع الأمير بندر بن عبدالعزيز:

شكلت النسبة الأكبر من الزوار لشارع الأمير بندر من مدينة الخبر بنسبة ٤٤% يليها مباشرة مدينة الدمام بنسبة ٣١% من ثم الظهران بنسبة ١٥% فيما كانت النسبة المتبقية (١٠%) من مدن رأس تنورة والجبيل والأحساء والرياض.

ويوضح الجدول رقم (٢) أن ما يقارب ثلث العينة تبعد مساكنهم عن شارع الأمير بندر بأكثر من ٢٠ كلم، وما يقارب الخمس تبعد مساكنهم ما بين ١٠ إلى ٢٠ كم، وحوالي الربع تبعد مساكنهم ما بين ٥ إلى ١٠ كم. انخفضت نسبة الذين يسكنون قرب الشارع لتصل ١٤,٤% للذين يسكنون على مسافة أكثر من ٢ كم إلى ٥ كم، و ٦,٧% للذين يسكنون على مسافة أكثر من ١ كم إلى ٢ كم، وإلى ٣,١% للذين يسكنون على مسافة كيلو واحد أو أقل.

النسبة المئوية	الإجابة	بعد المسكن عن شارع الأمير بندر
3.1%	١ كم أو أقل	
6.7%	أكثر من ١ كم إلى ٢ كم	
14.4%	أكثر من ٢ كم إلى ٥ كم	
26.8%	أكثر من ٥ كم إلى ١٠ كم	
18.0%	أكثر من ١٠ إلى ٢٠ كم	
30.9%	أكثر من ٢٠ كم	

الجدول رقم (٢) بعد المسكن عن شارع الأمير بندر

بخصوص المدة الزمنية التي تستغرق للوصول إلى شارع الأمير بندر بالسيارة من مكان سكن المشاركين في المسح إفادة البيانات أن ما يقارب النصف (٤٤%) يصلون خلال ١٠ دقائق إلى ٢٠ دقيقة. بينما تصل زمن الرحلة من ساعة لفئة محدودة من العينة لا تتجاوز ١٢% (جدول ٣).

النسبة المئوية	الإجابة	المدة الزمنية التي تستغرق للوصول بالسيارة إلى شارع الأمير بندر من مكان سكنك
15.5%	من ١٠ دقائق أو أقل	
44.3%	أكثر من ١٠ دقائق إلى ٢٠ دقيقة	
25.3%	من ٢٠ - ٤٠ دقيقة	
3.1%	أكثر من ٤٠ دقيقة إلى ساعة	
11.9%	أكثر من ساعة	

الجدول رقم (٣) المدة الزمنية للوصول بالسيارة إلى شارع الأمير بندر من مكان سكن المشاركين بالمسح

٣-٣ خصائص زيارة الشارع :

بالنسبة لمدى تردد المتسوقين على شارع الأمير بندر أتضح من البيانات أن هناك تباين كبير بين المتسوقين. فكانت آخر زيارة للشارع قبل شهر لما يقرب لثلث العينة. فتدنت النسبة لتصل إلى ٧,٢% للذين زاروا الشارع بنفس اليوم وإلى ٨,٧% للذين زاروا الشارع قبل سنة (جدول ٤).

النسبة المئوية	الإجابة	آخر زيارته لشارع الأمير بندر
7.2%	اليوم	
13.3%	قبل ٣ أيام	
22.6%	قبل اسبوع	
30.3%	قبل شهر	
17.9%	قبل ٦ شهر	
8.7%	قبل سنة	

الجدول رقم (٤) آخر زيارته لشارع الأمير بندر

(المصدر: إعداد الباحثين، ٢٠١٢م)

ويوضح الجدول رقم (٥) السبب الرئيسي للزيارة شارع الأمير بندر فإفادة البيانات أن الغالبية (٧٧%) يأتون لشراء مستلزماتهم، بينما ٤,٧% البقية يأتون لاستبدال سلع سبق أن اشتروها من الشارع أو للترفيه أو أغراض تسويقية أخرى.

النسبة المئوية	الإجابة	ما هو السبب الرئيسي لزيارتك الحالية لشارع الأمير بندر؟
76.7%	شراء	
4.7%	استبدال	
11.9%	للترفيه	
6.7%	غير ذلك...حدد	

الجدول رقم (٥) السبب الرئيسي للزيارة الحالية لشارع الأمير بندر

ويوضح الجدول رقم (٦) أن أكثر من نصف المتسوقين يأتون بصحبة أفراد عائلاتهم وأن ما يقارب الخمس يأتون مع الأصدقاء، و نسبة محدودة (١,٥%) يأتون مع آخرين مثل السائقين والخدم، فيما يأتي ما يقارب الخمس بمفردهم.

النسبة المئوية	الإجابة	من صاحبك في هذه الزيارة لشارع الأمير بندر؟
22.1%	بمفردك	
21.0%	الأصدقاء	
55.4%	أفراد العائلة	
1.5%	غير ذلك...حدد	

الجدول رقم (٦) بعد المسكن عن شارع الأمير بندر

ويوضح الجدول رقم (٧) الوقت الذي يقضيه الزائر في الشارع في الزيارة حيث أن أكثر من النصف (٥٨%) يقضون في الشارع أقل من ساعة. يدل هذا على أن أغلب الزوار يأتون لقضاء حوائجهم من شراء أو استبدال ولا يمكن أن تعزى هذه الظاهرة إلى أن الشارع يفتقر للمرافق والأنشطة التي تشجع الزوار على قضاء وقت أكبر.

النسبة المئوية	الإجابة	الوقت الذي يقضيه المتسوق في الشارع
57.2%	أقل من ساعة	
34.0%	من ساعة إلى ساعتين	
7.2%	من ساعتين إلى ثلاث ساعات	
0.5%	من ٣ ساعات إلى ٥ ساعات	
0.5%	أكثر من ذلك	

الجدول رقم (٧) الوقت الذي تقضيه في الشارع في هذه الزيارة

ويوضح الجدول رقم (٨) وسيلة المواصلات التي تستخدم للوصول إلى شارع الأمير بندر. شكلت السيارة التي يقودها المتسوق أو أحد أفراد أسرته وسيلة المواصلات الرئيسية للوصول للشارع حيث يستخدمها ما يقرب ثلاثة أرباع المتسوقين. فيما يأتي ما يقارب الربع الآخر مع سائقين خاصين، وتتدنى نسبة الذين يأتون بالنقل العام إلى ٠,٥%.

النسبة المئوية	الإجابة	وسيلة المواصلات المستخدمة للوصول إلى شارع الأمير بندر
76.3%	سيارة خاصة	
23.2%	سيارة مع سائق خاص	
0.0%	سيارة أجره	
0.5%	نقل عام	
0.0%	على الأقدام	
0.0%	دراجة	

الجدول رقم (٨) وسيلة المواصلات التي استخدمتها للوصول إلى شارع الأمير بندر في هذه الزيارة

٣-٤ آراء المتسوقين حول الشارع:

يوضح الجدول رقم (٩) تقييم الوضع الحالي للشارع. قيم ٣٦,٤% من عينه الدراسة مواقف في الشارع برديء. فيما يرى ٧٨,٧% د المساحات الخضراء معدومة في الشارع، كما أفاد ٧٩,٥% بعدم وجود أماكن للجلوس في الشارع، أشار ٦٢,٩% بعدم توفر السلامة و الأمان في الشارع، ويرى ٧٢,٧% عدم وجود أي نوع من أنواع التسلية للأطفال، وذكر ٨٠,٥% عدم وجود أي نوع من المساحات المظلة، وأشار ٥٦,٣% إلى رداءة وسائل الترفيه. صرح ٧٧,٩% أنهم غير راضين عن مظهر الشارع، ويرى ٤٤,٨% أن مستوى الشارع رديء مقارنة بالمجمعات التجارية.

تقييم الوضع الحالي للشارع				
السؤال	رديء	مقبول	جيد	ممتاز
موقع الشارع	15.9%	31.8%	35.2%	17%
سهولة الوصول الى الشارع	36.4%	33%	26.1%	4.5%
توفر المواقف للشارع	36.4%	33%	6.7%	0%
الأماكن المخصصة للجلوس في الشارع	79.5%	13.6%	5.7%	1.1%
الخدمات التجارية التي يقدمها الشارع	8%	37.5%	47.7%	6.8%
ممرات المشاة في الشارع	32.6%	33.7%	23.6%	10.1%
المساحات الخضراء في الشارع	78.7%	15.7%	5.6%	0%
المساحات المظلة في الشارع	80.5%	14.9%	4.6%	0%
المنظر الجمالية في الشارع	77.9%	18.6%	2.3%	1.2%
توفر السلامة و الأمان في الشارع	62.9%	30.3%	4.5%	2.2%
صيانة الشارع	45.5%	42%	11.4%	1.1%
نظافة الشارع	34.5%	42.5%	18.4%	4.6%
الأنشطة الحالية في الشارع	33.3%	42.5%	20.7%	3.4%
الترفيه الحالي في الشارع	56.3%	32.2%	10.3%	1.1%
اماكن العاب الاطفال في الشارع	72.7%	21.6%	4.5%	1.1%
توفر الخصوصية للعائلات في الشارع	48.2%	28.2%	17.6%	5.9%
التسوق في شارع السويك مقارنة بالشوارع التجارية الاخرى	17.2%	33.3%	37.9%	11.5%
التسوق في شارع السويك مقارنة بالمجمعات التجارية	44.8%	33.3%	19.5%	2.3%

الجدول رقم (٩) تقييم الوضع الحالي للشارع

٣-٥ اقتراحات المشاركين وآراؤهم حول سبل تطوير الشارع:

يوضح الجدول رقم (١٠) اقتراحات وآراء المشاركين حول سبل تطوير الشارع وبعث الحياة فيه. أشارت ٤٧,٥% من عينة الدراسة إلى (موافق جداً) على مقترح أن يكون الشارع مخصصاً للمشاة، ونسبة ٦٤,١% إلى وضع أماكن للجلوس فيه، وتوفير مطاعم بنسبة ٥٣,٨% ، و٦١,٧% إلى توفير مقاهي. إضافة إلى ذلك يرى ٧٥,٣% تخصيص مواقع للسلع المختلفة على سبيل المثال جميع محلات الذهب بالقرب من بعضها، ومحلات الأقمشة بالقرب من بعضها وهكذا لباقي السلع. فضلاً عن ذلك اقترح ٦٤,٢% توفير سيارات كهربائية صغيرة لنقل المتسوقين على امتداد الشارع، واقترح ٤٨,١% توفير أماكن للعب الأطفال.

اقتراحات لتطوير الشارع				
السؤال	غير موافق إطلاقاً	غير موافق	موافق	موافق جداً
سهولة الوصول للشارع من مكان السكن	7.4%	19.8%	45.7%	27.2%
مواقف السيارات متوفرة في الشارع	22.2%	24.7%	23.5%	29.6%
توسعه الأرصفة على جانبي الشارع	12.3%	25.9%	27.2%	34.6%
سهولة التنقل بين جانبي الشارع	5%	28.8%	38.8%	27.5%
استطيع اختيار موقفي بالقرب من المحل المطلوب	33.3%	18.5%	23.5%	24.7%
توفر الراحة التامة للنساء أثناء التسوق	17.3%	23.5%	28.4%	30.9%
أراقب اطفالي بقلق أثناء التسوق	7.4%	9.9%	38.3%	44.4%
توفير أماكن مخصصة للعب الأطفال للمساهمة في راحة المتسوق	6.2%	8.6%	37%	48.1%
يلزم توفير أنشطة ثقافية في الشارع	5%	15%	45%	35%
يجب توفر دورات مياه عامة	1.2%	6.2%	23.5%	69.1%
يلزم توفير أماكن للجلوس	2.6%	2.6%	30.8%	64.1%
يخصص الشارع للمشاة فقط	12.5%	18.8%	21.3%	47.5%
توفير مواقف متعددة للأدوار خلف الشارع	2.5%	7.5%	23.8%	66.3%
تجميع محلات الذهب بالقرب من بعضها و محلات الأقمشة بالقرب من بعضها و على هذا الحال لكل باقي الأنشطة	3.7%	4.9%	16%	75.3%
توفير سيارات صغيرة كهربائية لنقل المتسوقين من امتداد الشارع	1.2%	12.3%	22.2%	64.2%
توفير مطاعم عالمية في الشارع	10%	8.8%	27.5%	53.8%
توفير مقاهي عالمية في الشارع	7.4%	7.4%	23.5%	61.7%

الجدول رقم (١٠) اقتراحات لتطوير الشارع

٤ - الخلاصة والتوصيات:

يتضح من الأجزاء السابقة من الدراسة أن شارع الأمير بندر في حالته الراهنة يفتقر للخدمات العامة و الصيانة ومواقف السيارات ويعاني من تدني مستويات النظافة فلا توجد أماكن مخصصة لحاويات القمامة. فضلاً عن ذلك لا توجد أماكن للجلوس والراحة وتصميم الشارع لا يتيح تقديم عروض ترفيهية أو نشاطات اجتماعية. ولتحسين بيئة التسوق، أيد أغلبية المشاركين تخصيص الشارع للمشاة فقط ومنع دخول المركبات خصوصاً في فترات ما بعد العصر والمساء حيث يزيد عدد المتسوقين ومرتادي الشارع. كما اقترح بعضهم تجميع الأنشطة التجارية التي تباع السلع نفسها بالقرب من بعضها بعضاً لكي يتمكن المتسوقون من التعرف على مختلف البضائع ومقارنة الأسعار على غرار مراكز المدن الإسلامية التاريخية. فيخصص جزء من الشارع لمحلات الذهب وآخر لملابس النساء وهكذا. كما أكد عدد كبير من المتسوقين على ضرورة توفير أماكن للعب الأطفال ومطاعم ومقاهي لإعطاء الشارع الشعور بالحيوية والحياة. بناء على ما سبق توصي الدراسة بالتالي:

١. تخصيص الشارع للمشاة فقط ولكن، تم اتخاذ أسلوب فتح بعض الشوارع المتقاطعة مع شارع الأمير بندر لتلافي الازدحام في المنطقة و يسهل عملية مرور السيارات.
٢. توفير مباني مواقف متعددة الأدوار حول الشارع لاستيعاب أعداد سيارات زوار ومستخدمين الشارع.
٣. يجرأ الشارع إلى ٤ أجزاء رئيسية للنشاطات وهي (سوق الذهب ، وسوق الملابس والعبايات، وسوق الخياطين، وسوق الأواني والمستلزمات المنزلية). و تتخللهم جميع النشاطات الباقية حيث أن هذه النشاطات الأربعة هي الأغلب في أرجاء الشارع.
٤. تخصيص ساحة للأنشطة الثقافية ووضع مسرح دائم فيها بدلاً عن الأرض الفضاء بحيث تقوم فيه مهرجانات على مدار السنة.
٥. توفير حديقة مركزية عامة في نهاية الشارع بدلاً عن محطة الوقود لكي تحافظ على التوازن البيئي في المنطقة.
٦. توفير ساحات في وسط التقاطعات المغلقة.
٧. توفير مظلات بين جانبي الشارع لحجب حرارة أشعة الشمس القوية.
٨. توفير سيارات كهربائية صغيرة لنقل الركاب وذوي الاحتياجات الخاصة بمبالغ رمزية.
٩. توفير مواقف للسيارات الكهربائية ومواقف للدراجات الهوائية في الشارع.
١٠. تنسيق اللافتات التجارية .
١١. معالجة الأرضيات والتنوع في عملية المعالجة .. (حجر ، رخام ، وغيرهما)، والتنوع في ألوانها وأحجامها، والتنوع في مستويات الأرضيات فترتفع عند المداخل و تهبط في المنتصف.
١٢. توفير اللوحات الإرشادية في أرجاء الشارع موضحاً عليها جميع المحلات التجارية.
١٣. التناسق بين الواجهات والمحافظة على الطابع العمراني (الهوية والنمط).
١٤. توفير إنارة كافية في أرجاء الشارع تركز على (الارتفاع ، تنوع التصميم ، المعالجة البصرية).
١٥. تأكيد المداخل والنهايات الشوارع (باستخدام علامات مميزة ، ميادين، نقطة تجمع، وغيرها).
١٦. تناسب عرض الشارع مع ارتفاعات المباني .
١٧. الاهتمام بعملية التشجير وأن يكون حجم الأشجار مناسب .
١٨. تنوع الأنشطة الثقافية والتجارية .
١٩. استخدام الحواجز التي تسمح بمرور المشاة وتمنع دخول السيارات في التقاطعات الرئيسية لمراعاة السلامة المرورية.
٢٠. التنوع البصري والسمعي باستخدام (الألوان ، الأصوات ، الحركة).
٢١. توفر مقاعد للاستراحة وأماكن للجلوس.
٢٢. الجمع بين النشاطات التجارية والسكنية (التجارية في الأدوار الأرضية، والسكنية في الأعلى).
٢٣. توفير المرافق العامة مثل دورات المياه.
٢٤. توفير أماكن للعب الأطفال.
٢٥. توفير أكشاك توجر للبازارات.
٢٦. توفير مطاعم و مقاهي في أرجاء الشارع.

المراجع

المراجع العربية

- الحمود، مجد (٢٠٠٢) ، التصميم الحضري المستدام لمدينة جاوا التاريخية ، ندوة التنمية العمرانية في المناطق الصحراوية ومشكلات البناء فيها -الجزء الأول.
- الطويل، حاتم عبدالمنعم (٢٠٠٥) إعادة تأهيل المراكز التقليدية للمدينة العربية-التجربة اللبنانية-حالة دراسية، جامعة بيروت، كلية الهندسة المعمارية، بيروت.
- بدران، راسم الصباغ، سامي (٢٠٠١)، إستراتيجية وسياسات التخطيط لتنظيم الواجهة البحرية لمدينة صيدا، كلية الهندسة المعمارية ، جامعة بيروت العربية ، مؤتمر إعمار الجنوب.
- وزارة الشؤون البلدية والقروية (٢٠١٠م)، المخطط الهيكلي لحاضره الدمام، أمانة المنطقة الشرقية، إدارة التخطيط العمراني، الدمام.

المراجع الاجنبية

- Alexander, Christopher, and Others (1977) A Pattern Language, Oxford University Pres, New York.
- City of Florence (2010) Master Plan Update, USA, Florence.
- City of Santa Monica (1997) Park and Recreation Master Plan, USA, Santa Monica.
- Soderholm, Dennis (2008) The Commercial Structure of pedestrian Streets and Shopping Districts-Three Cases From Finland, Finland.

الملحق



بسم الله الرحمن الرحيم

اخي زائر / اختي زائرة شارع الأمير بندر (السويكت)

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

الاستبيان الذي بين يديك جزء من دراسة بعنوان إعادة إحياء مراكز المدن - حالة دراسية شارع الأمير بندر بن عبدالعزيز بالخبر (السويكت) يقوم بإعدادها الباحثين بقسم التخطيط الحضري والإقليمي بجامعة الدمام يؤمل ان تساهم الدراسة في وضع اقتراحات لتطوير الشارع.

ارجو استقطاع جزئي من وقتك الثمين للإجابة على هذا الاستبيان حيث المعلومات المقدمة من قبلك سوف تساهم في أعمال تطويرية للشارع و سوف يتم التعامل معها بسريه تامه.

و لك خالص تحياتي

الباحثين

اولاً: أسئلة عامة

■ مكان السكن ؟

الخبر الدمام الظهران

غير ذلك (حدد).....

■ بعد المسكن عن شارع الأمير بندر ؟

1 كم أو أقل أكثر من 1 كم إلى 2 كم أكثر من 2 كم إلى 5 كم

أكثر من 5 كم إلى 10 كم أكثر من 10 إلى 20 كم أكثر من 20 كم

■ المدة الزمنية التي تستغرقها للوصول بالسيارة إلى شارع الأمير بندر من مكان سكنك ؟

10 دقائق أو أقل أكثر من 10 دقائق إلى 20 دقيقة أكثر من 20 إلى 40 دقيقة

أكثر من 40 دقيقة إلى ساعة أكثر من ساعة غير ذلك (حدد).....

ثانياً: أسئلة حول هذه الزيارة

■ متى كانت آخر زيارته لك لشارع الأمير بندر ؟

اليوم قبل 3 أيام قبل اسبوع

قبل شهر قبل 6 شهور قبل سنة

غير ذلك (حدد).....

■ ما هو السبب الرئيسي لزيارتك الحالية لشارع الأمير بندر ؟

شراء استبدال للترفيه

غير ذلك (حدد).....

■ من صاحبك في هذه الزيارة لشارع الأمير بندر ؟

بمفردك الأصدقاء افراد العائلة

غير ذلك (حدد).....

■ كم الوقت الذي تقضيه في الشارع من هذه الزيارة ؟

أقل من ساعة من ساعة إلى ساعتين من ساعتين إلى ثلاث ساعات

من 3 ساعات إلى 5 ساعات أكثر من ذلك

■ ما هي وسيلة المواصلات التي استخدمتها للوصول إلى شارع الأمير بندر في هذه الزيارة ؟

سيارة خاصة سيارة مع سائق خاص سيارة اجرة

نقل عام على الأقدام دراجه

رابعاً: اقتراحات لتطوير الشارع

ما مدى موافقتك على الاقتراحات التالية لتطوير شارع الأمير بندر:

غير موافق إطلاقاً	غير موافق	موافق	موافق جداً	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	توفير مواقف سيارات أكثر في الشارع
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	توسعه الأرصفة على جانبي الشارع
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	توضيح ممرات المشاة في تقاطعات الشارع
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	توفير أماكن مخصصة للعب الأطفال للمساهمة في راحة المتسوق
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	توفير أنشطة ثقافية في الشارع (عروض مسرحية + اجتماعية)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	يجب توفر دورات مياه عامة
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	يلزم توفير أماكن للجلوس و الراحة
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	تخصيص الشارع للمشاة فقط
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	توفير مواقف متعددة للدوار خلف الشارع
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	تجميع محلات الذهب في بالقرب من بعضها و محلات الأقمشة بالقرب من بعضها و على هذا الحال لكل باقي الأنشطة
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	توفير سيارات صغيرة كهربائية لنقل المتسوقين من امتداد الشارع
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	توفير مطاعم عالمية في الشارع
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	توفير مقاهي عالمية في الشارع

خامسا: معلومات عن المشارك بالاستبانة

العمر:

اقل من 18 سنة
 19 - الى 24 سنة
 25 - 34 سنة
 35 - 44 سنة
 45 - 54 سنة
 55 سنة و أكثر

المؤهل العلمي:

اقل من الثانوية
 الثانوية
 بكالوريوس
 دراسات عليا
 دبلوم
 غير ذلك (حدد).....

الدخل الشهري:

اقل من 3000 ريال
 3001 - 5000 ريال
 5001 - 10000 ريال
 10001 - 20000 ريال
 أكثر من 20000 ريال

الجنس:

ذكر
 انثى

الحالة الاجتماعية:

متزوج
 اعزب
 ارمل

الجنسية:

سعودي
 غير سعودي (حدد).....

جزاك الله خيرا و اتمنى لك قضاء وقت ممتع.