



وزارة الشؤون
البلدية و القروية
Ministry of Municipal & Rural Affairs

الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة

القطيف



UN HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

مستقبل المدن السعودية
FUTURE SAUDI CITIES



برنامج مستقبل المدن السعودية الرؤية العمرانية الشاملة لمحافظة القطيف

٢ وزارة الشؤون البلدية و القروية ، ١٤٤٠ هـ

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

وزارة الشؤون البلدية و القروية
الرؤية العمرانية الشاملة لمدينة القطيف. / وزارة الشؤون البلدية
والقروية - الرياض ، ١٤٤٠ هـ
ص.٠٠؛ سم
ردمك: ٩٧٨-٦٠٣-٨١٦٠-٩٦-١

١- السعودية - تخطيط المدن ٢- القطيف (السعودية) - تخطيط
أ.العنوان

ديوي ٣٠٩,٢٦٢٥٣١٣ ١٤٤٠/٧٩٨١

رقم الإيداع: ١٤٤٠/٧٩٨١

ردمك: ٩٧٨-٦٠٣-٨١٦٠-٩٦-١

© ٢٠١٩. وزارة الشؤون البلدية والقروية وبرنامج الأمم المتحدة
للمستوطنات البشرية (الموئل)
جميع الحقوق محفوظة

وزارة الشؤون البلدية والقروية

صندوق بريد: ٩٣٥ - طريق الملك فهد، الرياض، ١١١٣٦

هاتف: ٠٠٩٦٦١١٤٥٦٩٩٩٩

www.momra.gov.sa

برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية
(موئل الأمم المتحدة)

صندوق بريد ٣٠٠٣٠٠٠٠ مكتب البريد العام، نيروبي، كينيا

هاتف: ٢٥٤٠٢٠٧٦٢٣١٢ (المكتب الرئيسي)

www.unhabitat.org



وزارة الشؤون
البلدية و القروية
Ministry of Municipal & Rural Affairs



مستقبل المدن السعودية
FUTURE SAUDI CITIES

UN HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

إخلاء المسؤولية:

إن التسميات المستخدمة وطريقة عرض المواد الواردة في هذا المنشور لا تعني التعبير عن أي رأي للأمانة العامة للأمم المتحدة فيما يتعلق بالوضع القانوني لأي دولة أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو لسلطاتها أو بشأن رسم مناطقها الحدودية، ولا تعبر الآراء الواردة في هذا المنشور بالضرورة عن آراء برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية أو منظمة «سيتيز آلاينز» أو الأمم المتحدة أو الدول الأعضاء فيها. ويمكن استنساخ مقتطفات دون إذن، بشرط ذكر المصدر.

تم الإعداد بواسطة:

محرري التقرير:

هيرمان بينار
سلفاتوري فوندارو
كوستانزا لمونتيا

المساهمين:

لويس انجيل دل لانو جيليو (مخطط ومصمم حضري)
راما نمري (مخطط إقليمي)
آن كلين-أمين (الحوكمة والتشريعات)
كوستانزا لمونتيا (محرر المحتوى)
صموئيل نجوغونا (الحوكمة والتشريعات)
فيصل بن سليمان (الحوكمة والتشريعات)
جوزيبي تسوريوري (الاقتصاد والتمويل)
إليزابيث جلاس (الاقتصاد والتمويل)
ماريو تافيرا (نظم المعلومات الجغرافية)
سليمان كراني (نظم المعلومات الجغرافية)
فيصل بن سليمان (تحقيق محتوى)

تصميم التقرير:

السيدة/ أميرة الحسن

برنامج مستقبل المدن السعودية هو مشروع تم تنفيذه بشكل مشترك وتحت إشراف وإدارة وكالة تخطيط المدن بوزارة الشؤون البلدية والقروية في المملكة العربية السعودية وبرنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (موئل الأمم المتحدة).

ممثل موئل الأمم المتحدة:

السيد/ روبرت لويس ليتونجتون
الدكتور/ أيمن الحفناوي
السيدة/ مانكا باجاج

القطيف QATIF



برنامج مستقبل المدن السعودية
الرؤية العمرانية الشاملة لمحافظة القطيف



المحتوى

٩	١- المقدمة.....
١	١,١ نبذة عن برنامج مستقبل المدن السعودية.....
١	٢,١ جهود المملكة لتحقيق التنمية الحضرية المستدامة.....
١	٣,١ نطاق وأهداف تقرير الرؤية العمرانية الشاملة.....
١	١,٣,١ نطاق التقرير.....
١٢	٢,٣,١ أهداف التقرير.....
١٢	٤,١ منهجية المدخلات القائمة على الأدلة.....
١٢	١,٤,١ نهج المدخلات القائمة على الأدلة.....
١٣	٢,٤,١ المراجعات.....
١٣	٣,٤,١ تقرير تقييم مؤشر الازدهار في المدينة.....
١٣	٤,٤,١ التحليل المكاني لنظام المعلومات الجغرافية.....
٣١	٢- السياق المكاني لمحافظة القطيف على المستوى الوطني والإقليمي.....
١٦	١,٢ دور القطيف على المستوى الوطني والإقليمي.....
١٦	١,١,٢ الخلفية التاريخية.....
١٦	٢,١,٢ الجغرافيا والموقع.....
١٦	٣,١,٢ الخلفية الديموغرافية.....
١٦	٤,١,٢ الخلفية الاجتماعية الاقتصادية.....
١٨	٥,١,٢ شبكة النقل والربط الوطنية.....
٢	٢,٢ ديناميكية وأنماط التنمية.....
٢	١,٢,٢ التنظيم الإقليمي.....
٢٢	٢,٢,٢ الهياكل والموارد الإقليمية.....
٢٧	٣,٢ الهيكل الإقليمي والديناميكيات.....

٣١	٣- الحوكمة والتمويل البلدي.....
٣٢	١,٣ البيئة التشريعية والمؤسسية.....
٣٣	٢,٣ أدوات وإجراءات التخطيط.....
٣٣	١,٢,٣ تدرّج المخططات العمرانية - محافظة القطيف.....
٣٣	٢,٢,٣ المخطط الإقليمي الشامل للمنطقة الشرقية.....
٣٦	٣,٢,٣ مخطط حاضرة الدمام الكبرى.....
٤	٤,٢,٣ حدود حماية التنمية الحضرية في القطيف.....
٤١	٥,٢,٣ مخططات تقسيم الأراضي.....
٤١	٣,٣ السياق المؤسسي.....
٤١	١,٣,٣ مؤسسات التنمية الحضرية في المملكة العربية السعودية.....
٤٢	٢,٣,٣ السياق الإقليمي للمنطقة الشرقية.....
٤٢	٣,٣,٣ السياق المحلي - القطيف.....
٤٢	٣,٤ التمويل البلدي.....
٤٣	١,٣,٤ النظام المالي.....
٤٣	٢,٤,٣ إيرادات البلدية.....
٤٣	٣,٤,٣ تمويل تكاليف التشغيل البلدية.....
٤٤	٤,٤,٣ تمويل رأس المال للخدمات البلدية.....
٤٧	٤- المدينة الحالية.....
٤٨	١,٤ أنماط النشاط العمراني.....
٤٨	١,١,٤ أنماط التنمية في القطيف.....
٥٢	٢,١,٤ الحدود الإدارية.....
٥٤	٣,١,٤ الكثافة الحضرية.....

٥٦	استعمالات الأراضي الحالية والمقترحة في القطيف	٤,١,٤
٥٨	الأراضي البيضاء	٥,١,٤
٦٠	محجوزات أرامكو من أراضي محافظة القطيف	٦,١,٤
٦٢	عناصر الهيكل العمراني	٢,٤
٦٢	البنية التحتية الرئيسة والعقد المركزية الاقتصادية	١,٢,٤
٦٤	العناصر البيئية والطبوغرافية	٢,٢,٤
٦٦	المعالم التاريخية	٣,٢,٤
٦٨	تحليل الحركة وسهولة الوصول	٤,٢,٤
٧٩	٥- التشخيص الاستراتيجي	
٨٠	تحديد وتعريف القضايا الاستراتيجية الرئيسية	١,٥
٨٠	الموروث الثقافي والمعماري	١,١,٥
٨٠	عدم ترابط واتصال النسيج العمراني	٢,١,٥
٨٠	استعمالات الأراضي أحادية الوظيفة والتنمية المستقطبة	٣,١,٥
٨٠	اختلال التوازن الإيكولوجي- الاجتماعي والاقتصادي	٤,١,٥
٨٢	وصف وتحليل القضايا الأساسية في القطيف	٢,٥
٨٢	الإرث التاريخي الوطني في القطيف	١,٢,٥
٨٤	عدم ترابط واتصال النسيج العمراني	٢,٢,٥
٨٦	استعمالات الأراضي أحادية الوظيفة والتنمية المستقطبة	٣,٢,٥
٨٨	اختلال التوازن الإيكولوجي- الاجتماعي والاقتصادي	٤,٢,٥
٩١	٦- النظرة المستقبلية	
٩٢	التوصيات الاستراتيجية	١,٦
٩٢	المدينة التاريخية	١,١,٦
٩٢	المدينة المتصلة	٢,١,٦
٩٢	المدينة الشاملة	٣,١,٦

٩٢	٤,١,٦ المدينة المرنة.....
٩٤	٢,٦ النماذج المناسبة للتطور العمراني للقطيف.....
٩٤	١,٢,٦ المدينة التاريخية: الحفاظ على هوية القطيف التاريخية وتعزيزها.....
٩٦	٢,٢,٦ المدينة المتصلة.....
٩٨	٣,٢,٦ المدينة الشاملة: إعادة التوازن للمدينة.....
١٠٠	٤,٢,٦ المدينة المرنة: إعادة التوازن للأنظمة الاجتماعية والإيكولوجية والاقتصادية في القطيف.....
١٠٢	٣,٦ الخطة التنفيذية للقطيف.....
١٠٤	١,٤,٦ السياسة التنفيذية الأولى.....
١٠٦	٢,٤,٦ السياسة التنفيذية الثانية.....
١٠٨	٣,٤,٦ السياسة التنفيذية الثالثة.....
١١٠	٤,٤,٦ السياسة التنفيذية الرابعة.....
١١٣	٧- التوصيات النهائية : النهج الثلاثي الأبعاد.....
١١٤	١,٧ التوصيات المكانية.....
١١٤	١,١,٧ الرؤية العمرانية للمنطقة الشرقية.....
١١٦	٢,١,٧ القطيف .. الواحة الحضرية المستدامة.....
١١٨	٢,٧ التوصيات المؤسسية والتشريعية.....
١٢٠	٣,٧ التوصيات المالية.....
١٢٣	٨- الملحق.....
١٢٤	١,٨ قائمة الاشكال.....
١٢٦	٢,٨ الصور.....
١٢٧	٣,٨ المراجع.....



المقدمة



١,١ نبذة عن برنامج مستقبل المدن السعودية

على هذا النحو، تم إشراك جميع المدن الـ ١٧ في وقت واحد في استراتيجية بناء القدرات التي تتضمن التعليم التأسيسي و«التدريب على رأس العمل» الذي ينتهي بتدريب سعودي متطور ومحدد استناداً إلى نتائج واستنتاجات نظام التخطيط والتوصيات التي وصل إليها برنامج مستقبل المدن السعودية، وبهذه الطريقة، تم استخدام استوديو التخطيط والتصميم الحضري في برنامج مستقبل المدن السعودية كأداة لتوليد الأدلة وتعزيز ودعم القدرات من خلال منهج «التعلم بالممارسة».

٢,١ جهود المملكة لتحقيق التنمية الحضرية المستدامة

في سعيها لتحقيق التنمية المستدامة لمدينتها، دأبت المملكة عبر مختلف الجهات والأجهزة المعنية، وتماشياً مع مسيرة التحول الطموحة التي تعم كافة أرجاء المملكة، على تطوير استراتيجيات وسياسات وبرامج التنمية العمرانية في كافة المستويات التخطيطية الوطنية والإقليمية والمحلية، كان من نتائج إعداد استراتيجية عمرانية وطنية واستراتيجيات تنمية إقليمية ومخططات هيكلية تشمل كافة القطاعات بما يسهم في تحقيق رؤية المملكة ٢٠٣٠. ويؤمن برنامج مستقبل المدن السعودية هذه الجهود الإيجابية الداعمة لأهداف رؤية المملكة ٢٠٣٠ في تحقيق بيئات عمرانية مستدامة في كافة مناطق المملكة، ويستند إلى الأدوات والمخططات والاستراتيجيات الحالية كجزء من عملية التشخيص والتحليل والتقويم الشاملة، واقتراح التعديلات والتحسينات عند الاقتضاء.

٣,١ نطاق وأهداف تقرير الرؤية العمرانية الشاملة

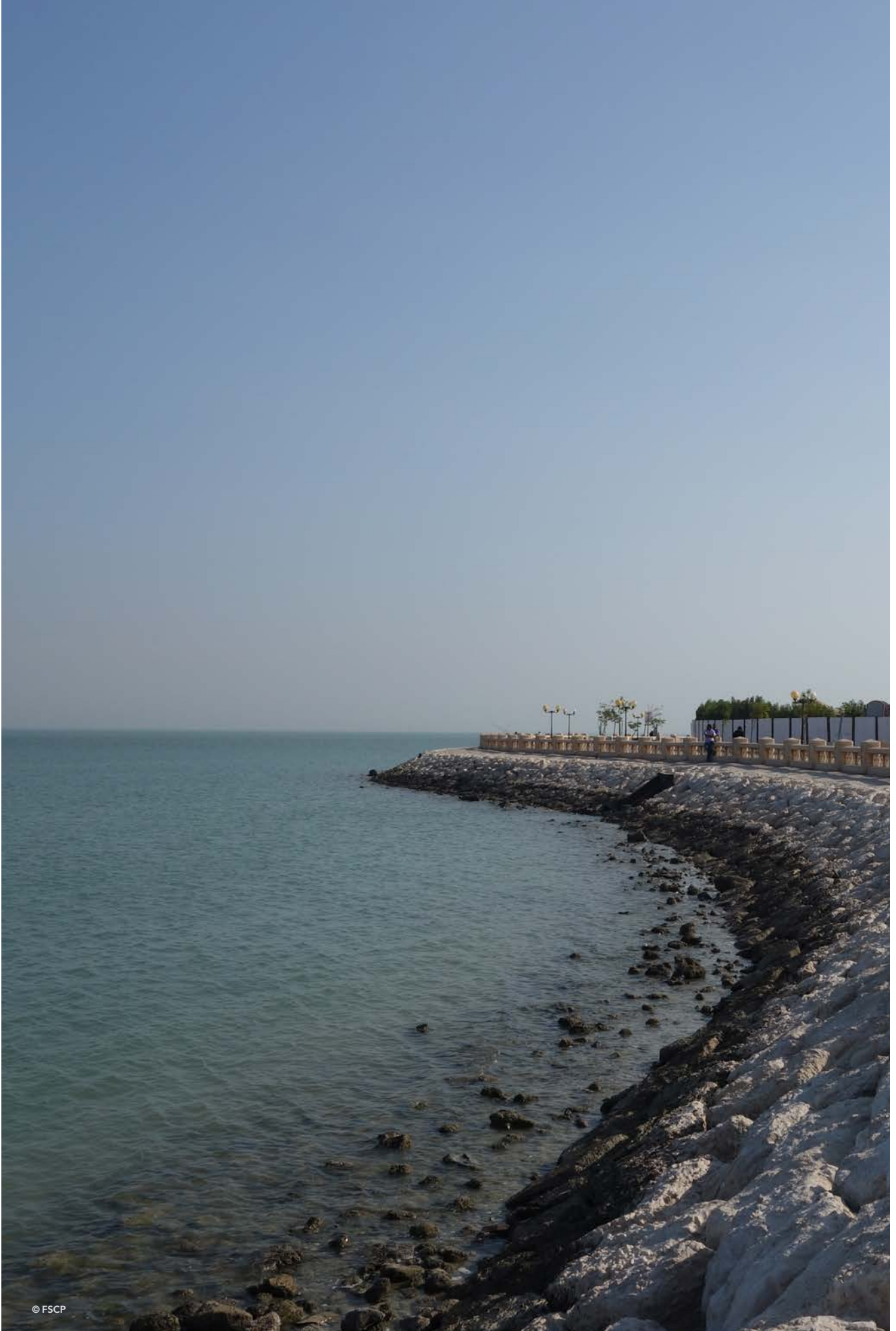
١,٣,١ نطاق التقرير

بناء على العديد من عناصر الاستراتيجية الجديدة لوزارة الشؤون البلدية والقروية، وأهم الأسباب التي تم تحديدها في النتائج الأولية، ومراجعة الدراسات والمخططات والوثائق الاستراتيجية - مثل مراجعة الاستراتيجية العمرانية الوطنية - تم الإقرار بانخفاض مستوى استيعاب الاستراتيجية العمرانية الوطنية من قبل المناطق والإدارات والوزارات باعتبارها نقطة الضعف الرئيسية، وبالتالي، فإن مسألة التكامل الأفقي (القطاعي)، والتكامل الرأسي (المستويات المختلفة) تمثل تحدياً رئيسياً يهدف برنامج مستقبل المدن السعودية نحو معالجته في المستقبل. يتم تنظيم التوصيات المتعلقة بالسياسات لتحسين أطر وممارسات التخطيط الحضري من خلال مفهوم متعددة المقاييس، ينظر إلى المدينة باعتبارها سلسلة متصلة من النسيج العمراني، تنمو من المجاورة السكنية إلى المنطقة الأوسع نطاقاً، متأثرة بالديناميكيات والاشتراطات واللوائح والأنظمة على المستوى الوطني والمستويات العليا، وهذا يضمن عدم استبعاد أي توصيات تتعلق بالسياسات ذات الصلة بهذه المدن عن الدور المتوقع للمدينة في المنطقة الإدارية، وعن النظام الوطني للمدن.

برنامج مستقبل المدن السعودية عبارة برنامج مشترك بين وزارة الشؤون البلدية والقروية وبرنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، تم تنفيذه بالتعاون الوثيق مع أمانات الـ ١٧ مدينة سعودية رئيسية تم اختيارها بناءً على أحجامها السكانية المختلفة، وتوزيعها الجغرافي، إلى جانب مجموعة من المعايير المعتمدة على القدرات والإمكانات الاقتصادية لخلق تنمية إقليمية أكثر توازناً بين مدن المملكة العربية السعودية، والتي شملت كل من مدينة: الرياض، مكة، جدة، الطائف، المدينة المنورة، تبوك، الدمام، القطيف، الأحساء، أبها، نجران، جازان، حائل، عرعر، الباحة، بريدة، سكاكا. ولقد أجريت العديد من المراجعات على مستوى تلك المدن، مع تحليل تفصيلي لخمسة مدن باعتبارها تمثل عينة نموذجية للمدن السعودية، شملت العلاقات التي تربط بين التخطيط الحضري والتخطيط الإقليمي اعتماداً على دراسة المدينة في إطار منطقتها الفرعية، ودراسة بعض القضايا المحددة على مستوى المجاورات السكنية، وقد تم استخدام هذه المراجعات، التي تمت الإشارة إليها في تقارير مؤشرات ازدهار المدن وعمليات التحقق التي تمت عبر ورش استوديوهات التخطيط السريع، للوصول إلى استنتاجات قوية تستند على الأدلة يعتمد عليها نظام التخطيط ككل. ومن خلال البحوث التطبيقية، التي ركزت بشدة على الاستنتاجات ذات الطابع العملي، تم استخدام الأدلة التي تم جمعها لتحديد نقاط القوة والضعف في نظام التخطيط، وممارسات التخطيط المحلية في كل مدينة، واختبار التصاميم والمشاريع التجريبية كطرق لتطبيق الحلول، للوصول إلى وضع التوصيات والسياسات.

إن اهتمام النهج الثلاثي الأبعاد لموئل الأمم المتحدة بالتخطيط المكاني وعلاقته بالأطر التشريعية والمؤسسية، فضلاً عن الآليات والاستراتيجيات المالية، سمح بإعداد الرؤى حول أولويات العمل وإجراءات وعمليات التخطيط. ومن هذا المنظور، تشمل معايير النجاح للتنفيذ المستدام لأي مخطط مكاني العديد من القواعد والأنظمة المرنة والقابلة للتنفيذ، بالإضافة إلى استراتيجية التمويل.

وكمثال عملي على هذا النهج، تم إعداد ثلاثة مشاريع إرشادية محلية تمثل عناصر مهمة لنظام التخطيط المعزز والمحسن، واعتبارها بمثابة دراسات للجدوى ومخططات التنفيذ التي يمكن أن تنفذها وزارة الشؤون البلدية والقروية بالتعاون مع شركاء آخرين في المملكة. وكوسيلة لتقوية القدرات الذاتية وإعداد أدوات مصممة حسب الحاجة في البرنامج، تم إنشاء «استوديو التخطيط والتصميم العمراني لبرنامج مستقبل المدن السعودية (FSCP Urban LAB)» الذي يتألف من خبراء دوليين من مكتب الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية في نيويورك (فروع التخطيط والاقتصاد والقانون)، إلى جانب موظفين يعملون في المملكة العربية السعودية من مكتب موئل الأمم المتحدة بالرياض (اختارتهم وزارة الشؤون البلدية والقروية)، لتعزيز ودعم تبادل المعارف وتطبيقها لطريقة «التعلم بالممارسة».



© FSCP

الواجهة البحرية في جنوب القطيف

٢.٣.١ أهداف التقرير

بمعايير ومقاييس أفضل الممارسات للتنمية الحضرية المستدامة، حيث أنها لا توفر فقط منظورا واضحا للقضايا التنموية الرئيسية، ولكنها تحدد أيضا الأثر المتوقع لمقترحات التنمية المستقبلية على المؤشرات المطبقة في التحليل. يقر البرنامج بأن المنهجية، التي تستند إليها التوصيات المتعلقة بالسياسات التي توجه التحسينات والتعديلات في أنظمة التخطيط، يجب أن تكون قائمة على الأدلة، لذلك، تم دمج أساليب مختلفة لتوفير مجموعة البيانات اللازمة لفهم المشاكل أولا ثم تقييم القضايا وتحديد التوصيات لمختلف المدن. وتتألف العناصر التي تشكل النهج القائم على الأدلة من الآتي:

(١) مراجعة وثائق ومخططات السياسات الحالية؛

(٢) مؤشرات ازدهار المدن؛

(٣) التحليل المكاني لنظم المعلومات الجغرافية.

إن الطريقة المستخدمة لإعداد توصيات السياسات القائمة على الأدلة، وتطوير القدرات وإشراك الجهات المعنية في جميع المدن السبع عشرة والوصول إلى الاستنتاجات المطلوبة، قد تم اشتقاقها اعتماداً على نهج الحركة من أعلى إلى أسفل ومن أسفل إلى أعلى، في حين تتقاطع مع جميع مستويات التخطيط. من خلال تحليل كيفية تأثير هيكل العناصر المكانية والقضايا الاجتماعية والبيئية والاقتصادية في بعضها البعض على مستويات مختلفة من التأثير، تنتقل منهجية التشخيص من المستوى الوطني إلى مستوى المجاورة السكنية، وتتبع أوجه الترابط داخل أنماط التنمية العمرانية في المدينة، وتسعى إلى معرفة الأسباب الكامنة وراءها.

بناء على التحليل التشخيصي للتخطيط في إطار التنمية المستدامة لمؤئل الأمم المتحدة ورؤية المملكة ٢٠٣٠، سيكون تقرير الرؤية العمرانية الشاملة للتخطيط للمدينة، مع تحديد استراتيجية واضحة للتنمية المستدامة المستقبلية للمدينة المعنية. يستند تحديد الاستراتيجية المذكورة أعلاه إلى اتباع نهج قائم على الأدلة لفهم المشاكل، بناءً على جمع وتحليل كل من البيانات الثانوية والأولية، كما يستخدم تقرير الرؤية العمرانية الشاملة للتخطيط، كما هو الحال في البرنامج ككل، البيانات التي تم جمعها في إطار مبادرة ازدهار المدينة (مؤشرات ازدهار المدن) لتحديد الاتجاهات والتحديات الهامة على مستوى المدينة، ثم يقترن ذلك بمراجعة وثائق التخطيط الحالية إلى جانب التحليل العمراني لنظم البيانات الجغرافية الشاملة وعلى مستوى المدينة لتحديد هذه الاستراتيجية المخصصة المذكورة أعلاه.

٤.١ منهجية المدخلات القائمة على الأدلة

٤.١.١ نهج المدخلات القائمة على الأدلة

يؤدي نهج التخطيط القائم على الأدلة إلى فهم أعمق للديناميكيات المكانية للمنطقة الحضرية، من خلال الجمع بين مجموعات البيانات الحضرية المختلفة ومقارنتها مثل التركيبة السكانية والكثافة واستعمالات الأراضي والسمات الطبيعية وتحليل شبكة الطرق وسهولة الحركة. وتظهر البيانات في شكل مؤشرات يمكن مقارنتها



ورشة عمل الرؤية العمرانية الشاملة لمحافظة القطيف

٢،٤،١ المراجعات

تم إجراء العديد من المراجعات للوثائق والمخططات الحالية بهدف: (أ) استخراج المعلومات المفيدة لفهم النطاق والمدينة نفسها، و(ب) لمراجعتها وتقييمها من حيث محتواها بناءً على ثلاثة معايير: مدى ملاءمة المحتوى، وتكامل الإجراءات وفعالية النتائج. ولقد ركزت المراجعات على تقييم:

- المخطط الإقليمي للمنطقة الشرقية.
- المخطط الهيكلي لحاضرة الدمام، القطيف، ورأس تنورة.
- المخطط المحلي للقطيف.

٣،٤،١ تقرير تقييم مؤشر الازدهار في المدينة

يتكون مؤشر ازدهار المدينة من ستة محاور تعمل على تحديد الأهداف والغايات التي يمكن أن تدعم صياغة السياسات القائمة على الأدلة، بما في ذلك تحديد رؤية المدينة والمخططات طويلة الأجل الطموحة والقابلة للقياس على حد سواء. المحاور الستة هي:

- ١) الإنتاجية؛
- ٢) البنية التحتية؛
- ٣) جودة الحياة؛
- ٤) الإنصاف والاندماج؛
- ٥) الاستدامة البيئية؛
- ٦) الحوكمة والتشريعات

وقد تم اعتبار هذه المحاور كأدلة إرشادية في التقييم العمراني للقطيف، حيث أن هناك عشرة مؤشرات مكانية تفصيلية على مستوى تقرير الرؤية العمرانية الشاملة لمنطقة القطيف ضمن برنامج مستقبل المدن السعودية، ترتبط بالمؤشرات الـ ٧٢ الشاملة لتقييم مؤشرات ازدهار المدن.

٤،٤،١ التحليل المكاني لنظام المعلومات الجغرافية

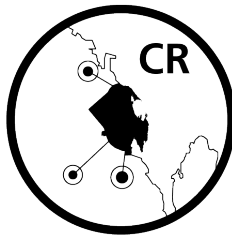
يسلط التطبيق المكاني للمؤشرات المذكورة أعلاه الضوء على الأنماط التفصيلية للتنمية والتفاعلات والديناميكيات المرتبطة بالحركة والكثافات واستعمالات الأراضي داخل النظام الحضري. تمكن هذه العملية من فهم ديناميكي لنقاط الضعف والقوة في النظام الحضري والقضايا الرئيسية التي يجب معالجتها، كما يمكن تقييم تأثير المقترحات المتعلقة بالتنمية والتطوير في المستقبل وفقاً للمؤشرات نفسها.



مستوى المملكة



مستوى المنطقة الشرقية



إقليم محافظة القطيف



مستوى حاضرة الدمام الكبرى



مستوى محافظة القطيف



مستوى المجاورات السكنية

المنهجية التشخيصية المتعددة المستويات

السياق المكاني لمحافظة القحطيف على المستوى الوطني والإقليمي



١,٢ دور القطيف على المستوى الوطني والإقليمي

١,١,٢ الخلفية التاريخية

القطيف واحة ساحلية عريقة على الضفة الغربية للخليج العربي تابعة للمنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية، غنية بالنفط وزراعات النخيل والفاكهة وصيد الأسماك، يعود تاريخها إلى ٣٥٠٠ قبل الميلاد في العصر البرونزي الأخير، وتعتبر القلاع والحصون والآثار خير دليل على عراقة تاريخها، فالأطلال وبقايا الأحجار والأواني الفخارية القديمة المتناثرة وقطع النقود المكتشفة في الأجزاء الشمالية والشمالية الغربية من القطيف تدل على وجود قرى كانت عامرة وآهلة بالسكان عمرها ٢٥٠٠ سنة.

٢,١,٢ الجغرافيا والموقع

تقع القطيف في المنطقة الشرقية، على خط طول ٥٠ درجة شرقاً، ودائرة عرض ٢٦ درجة و ٥٢ دقيقة شمالاً، وترتبط بشبكة جيدة من الطرق مع بقية مدن المملكة، وهي قريبة من جسر الملك فهد الرابط بين المملكة العربية السعودية ومملكة البحرين، ويخدمها جواً مطار الملك فهد الدولي. وتشغل الواحة مساحة كبيرة تضم مدن القطيف- مركز المحافظة، سيهات، عُنك، صفوى، العوامية، وقرى، الأوجام، الفُدَيْح، الخويلدية، الجارودية، أم الحمام، سنابس، دارين، وجزيرة تاروت.

٣,١,٢ الخلفية الديموغرافية

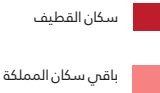
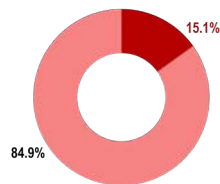
تمثل المنطقة الشرقية نسبة ١٥,١٪ من السكان في المملكة، ما يعني وجود ٤,١٥,٧٨٠ نسمة موزعين في مختلف محافظات

المنطقة الشرقية التي تأتي في الترتيب الثالث بعد منطقتي مكة المكرمة والرياض من حيث الحجم السكاني في المملكة العربية السعودية. ويبلغ عدد سكان الدمام ٩٠٣,٠٠٠ نسمة، وهي أكثر المدن ازدحاماً بالسكان في المنطقة الشرقية، والسادسة من حيث عدد السكان على مستوى المملكة. وحسب تعداد ٢٠١٠، بلغ عدد سكان محافظة القطيف حوالي ٤٧٤,٠٠٠ نسمة يقطنون القرى الزراعية. ويسكن صيادو السمك وسط المدينة والمناطق الساحلية، ووفقاً لتقديرات منتصف العام ٢٠١٦، بلغ عدد سكان المدينة حوالي ٦١٢,٠٠٠ نسمة. والقطيف هي إحدى مدن المملكة التي لديها أقل عدد من المقيمين غير السعوديين في عام ٢٠١٠، حيث قدر عددهم بنحو ٦٠,٠٠٠ نسمة، وارتفع عددهم إلى ٧٥,٠٠٠ بحلول عام ٢٠١٣، ما يمثل حوالي ١٣,٦٪ من سكان المدينة. واستناداً إلى تقديرات السكان لعام ٢٠١٠، بلغت الكثافة السكانية لمحافظة القطيف حوالي ٣٧ نسمة/هكتار، ويبلغ متوسط حجم الأسرة في المدينة حوالي ٦,٣ فرد/أسرة.

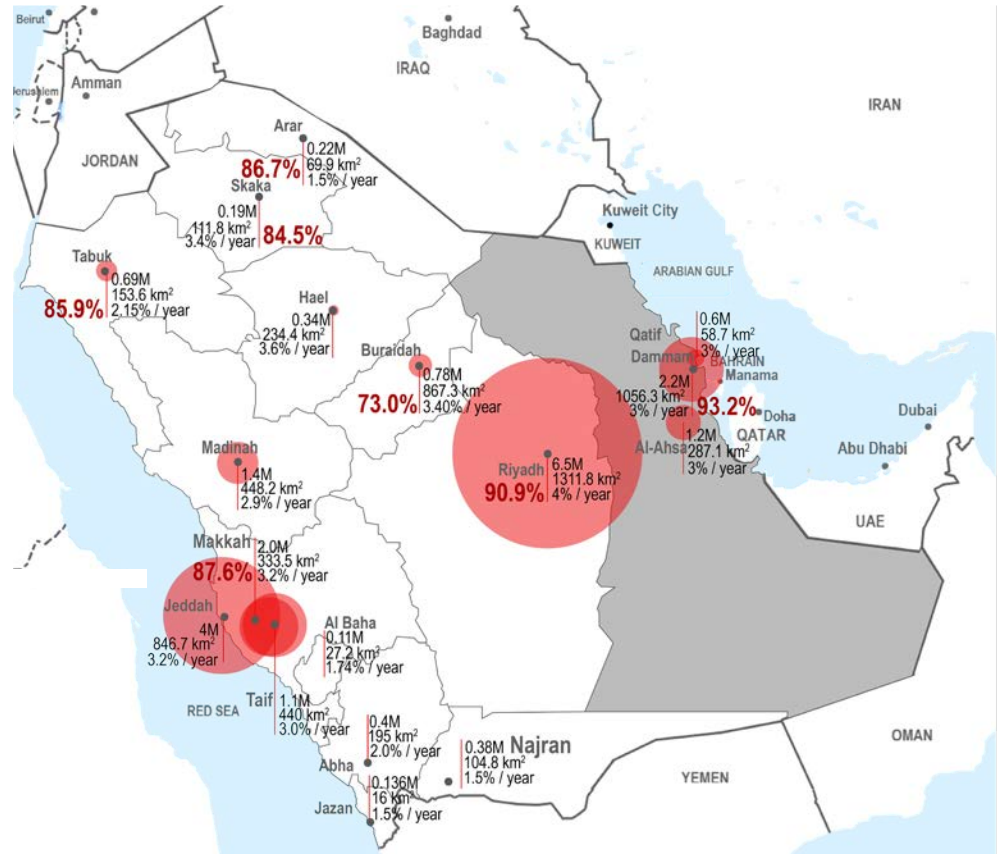
٤,١,٢ الخلفية الاجتماعية الاقتصادية

تقليدياً، كان اقتصاد القطيف يعتمد على الزراعة والتجارة وصيد الأسماك، ثم أصبحت في الآونة الأخيرة، بعد اكتشاف النفط، وإنشاء مدينة الجبيل الصناعية مشهورة في صناعة النفط، حيث يميل معظم سكان القطيف للعمل في صناعة النفط والخدمات

سكان المنطقة (مقارنة بإجمالي سكان المملكة في ٢٠١٤)



السكان (٢٠١٠)
السكان/كم^٢
معدل النمو/السنة



الشكل ١. توزيع السكان ومعدل النمو والمناطق الحضرية داخل المملكة العربية السعودية



© FSCP

قلعة تاروت في محافظة القطيف

٥,١,٢ هـ شبكة النقل والربط الوطنية

النقل الجوي والمطارات

هناك أربعة مطارات في المنطقة الشرقية: مطار الملك فهد الدولي بالدمام وثلاثة مطارات داخلية في الأحساء والقيصومة. وقدر عدد المسافرين عبر مطارات المنطقة الشرقية بنحو ٢,٧٤ مليون مسافراً في عام ٢٠١١ و ٣,١٥ مليون مسافر في عام ٢٠١٢، مسجلة بذلك زيادة ١٥% تمثل ٨,١٧% من إجمالي حركة النقل الجوية في المملكة.

النقل البحري والموانئ

يوجد بالمنطقة الشرقية خمسة موانئ بحرية على الخليج العربي. ويعد ميناء الملك عبد العزيز في الدمام ثاني أكبر ميناء في المملكة العربية السعودية. وتشمل الموانئ الأخرى ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل، وميناء الجبيل التجاري، وميناء رأس الخير، وميناء رأس تنورة، والأخير يعد ميناء التصدير الرئيس للنفط إلى العالم، حيث يشحن منه نحو ٩٧% من صادرات المملكة من النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة.

النقل بالسكك الحديدية

تقوم المؤسسة العامة للخطوط الحديدية بتشغيل شبكة خطوط حديدية يبلغ مجموع أطوالها حوالي ١٣٨٠ كيلومتراً، تربط كل من ميناء الملك عبدالعزيز في الدمام ومدينة الدمام نفسها بالعاصمة الرياض مروراً بأبقيق والهفوف وحرض والخرج. كما تتفرع من خطوط المؤسسة الرئيسية، خطوط فرعية تربط بعض المناطق الصناعية والزراعية والمواقع العسكرية بموانئ التصدير والمناطق السكنية.

العامة وقطاعات التعليم والرعاية الصحية. ولا تزال الصناعة السمكية في غاية الأهمية، ويعتبر سوق السمك في القطيف هو الأكبر في المملكة، حيث يعمل السوق كمستورد / ومصدر للأسماك من وإلى أسواق السمك. وبالتالي فإن اقتصاد القطيف هو مزيج من صناعة الأسماك والزراعة والأنشطة المتعلقة بالنفط. وقد تم تحديث الزراعة في المنطقة في ستينيات القرن الماضي، وباتت التمور والبرسيم والأرز والفاكهة والخضروات من المنتجات النموذجية من المنطقة.

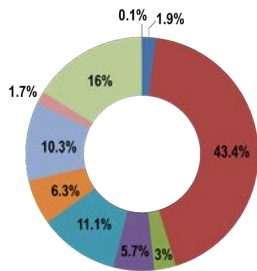
الناتج المحلي الإجمالي

بلغ الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة الشرقية ١,٦٤٦ مليار ريال في عام ٢٠١٢، ما يوازي ٦٠% من إجمالي الناتج المحلي للمملكة، وبدون النفط الخام والغاز الطبيعي، يصبح الناتج المحلي الإجمالي ٣٤٤ مليار ريال، ما يوازي ٢٤% من الناتج المحلي الإجمالي للمملكة، أما متوسط نمو الناتج المحلي الإجمالي السنوي للمنطقة، وبدون النفط الخام والغاز، فبلغ ٢٤,٨% خلال ٢٠٠٩ - ٢٠١٢. ويحتل القطاع الصناعي (خارج قطاع النفط والغاز) المرتبة الأولى من حيث المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة الشرقية بنسبة ٤٣,٤%، يليه قطاع التجارة بنسبة ١١,١%، ثم قطاع العقار والمال والأعمال بنسبة ١٣,٣%، وقطاع البناء والتشييد والاتصالات بنسبة ٥,٧%.



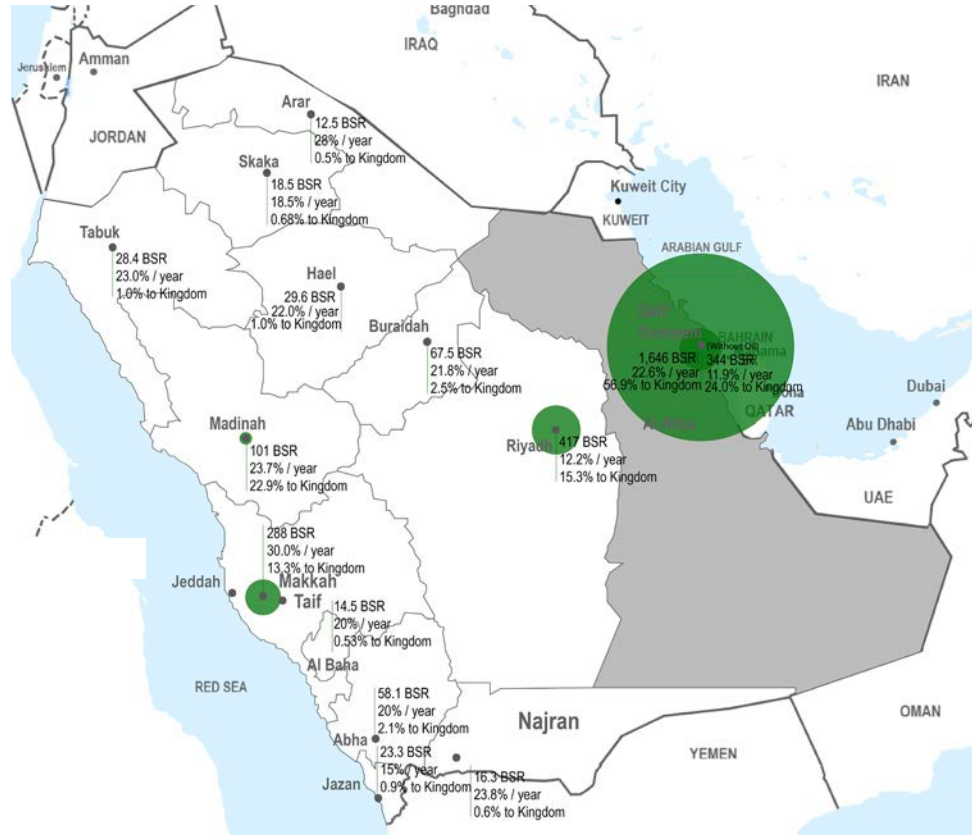


مساهمة القطاع الاقتصادي
في إجمالي الناتج المحلي
بمنطقة الطائف (٢٠١٢)



- صناعية
- الطاقة (الكهرباء)
- البناء والمنشآت
- التجارة
- النقل
- الخدمات المالية
- والعقارية
- الخدمات الاجتماعية
- الخدمات الحكومية
- التعدين
- الزراعة

إجمالي الناتج الإقليمي (٢٠١٢)
معدل نمو إجمالي الناتج المحلي
السني
إجمالي الناتج الإقليمي للمملكة
العربية السعودية

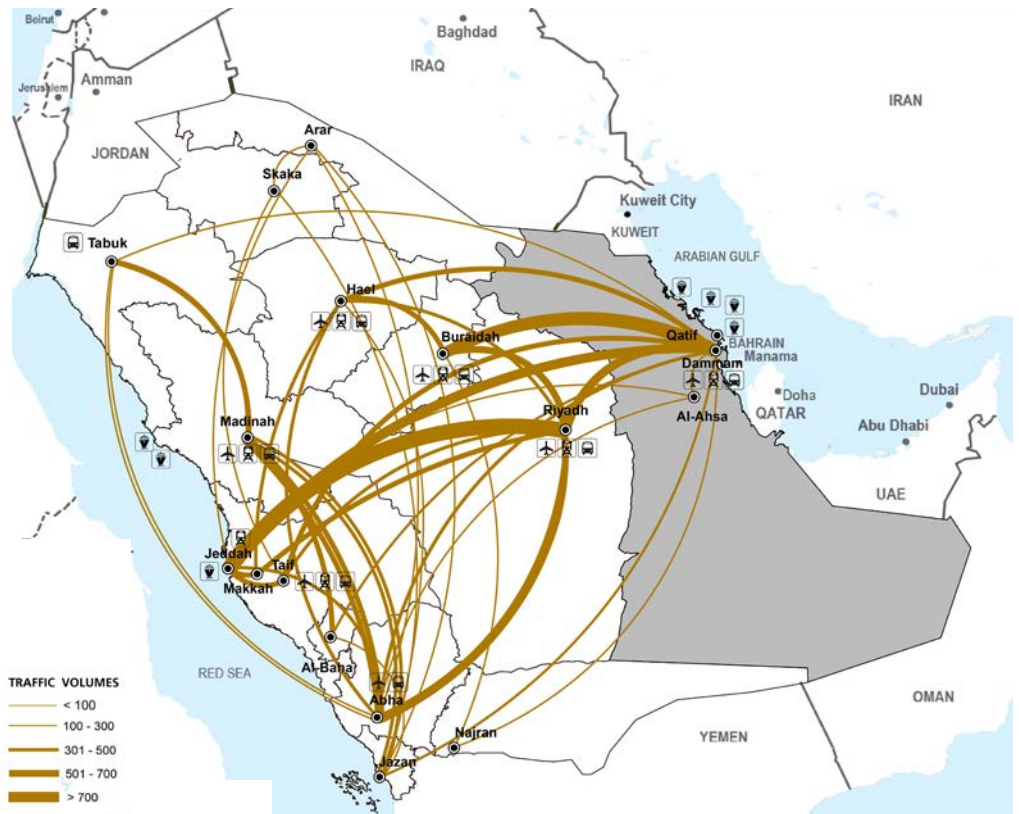


الشكل ٢. إجمالي الناتج الإقليمي ومساهمة القطاع الاقتصادي في المنطقة الشرقية

- الدمام: مطار الملك فهد الدولي
(عدد الركاب: ٩,٥٦٧,٠٠٠)
- جدة: مطار الملك عبدالعزيز الدولي
(عدد الركاب: ٣,٠٠٠,٠٠٠)
- الرياض: مطار الملك خالد الدولي
(عدد الركاب: ٢٢,٣٠٠,٠٠٠)
- المدينة المنورة: مطار الأمير محمد بن عبد العزيز الدولي
(عدد الركاب: ٦٠٥,٠٠٠)
- بريدة: مطار الأمير نايف بن عبدالعزيز الدولي
(السعة: ٥٥,٠٠٠)
- الدمام-بقيق-الرياض-القصيم-الجمعة-الرياض-مكة المكرمة-جدة-المدينة المنورة

- موانئ الخليج العربي:
- ميناء الملك عبد العزيز (الدمام)
- ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل
- ميناء التتاري
- ميناء رأس الخير
- ميناء رأس تنورة

- موانئ البحر الأحمر:
- ميناء جدة الإسلامي
- ميناء الملك فهد الصناعي
- ميناء ينبع التجاري



الشكل ٣. شبكة النقل والموانئ والمطارات الرئيسية بين المدن السعودية

٢,٢ ديناميكية وأنماط التنمية ١,٢,٢ التنظيم الإقليمي

الحدود الإدارية

محافظة القطيف جزء من المنطقة الشرقية التي تعد إحدى المناطق الإدارية الـ ١٣ التي تتكون منها المملكة العربية السعودية. وتتكون المنطقة الشرقية من ١١ محافظة، ست منها فئة (أ) وهي الإحساء، حفر الباطن، الخُبْر، الجبيل، العديد، والقطيف، وخمس محافظات فئة (ب) هي أبقيق، الخفجي، رأس تنورة، قرية العليا، والنعيرية.

وتتبع بلدية محافظة القطيف أمانة المنطقة الشرقية، وهي جزء من حاضرة الدمام الكبرى التي تعد المركز الإداري للمنطقة الشرقية ومقر إمارة المنطقة، حيث يسهل مبنائها التبادل التجاري والصناعي والثقافي بين المملكة والدول الأخرى في دول مجلس التعاون الخليجي ودول جنوب شرق آسيا. وتعتبر المنطقة الشرقية القاعدة الاقتصادية الأساسية للمملكة، نظراً لأهميتها في الإنتاج النفطي، كما أنها البوابة الشرقية للمملكة.

يقسّم المخطط الإقليمي الشامل لعام ٢٠٠٥ المنطقة الشرقية إلى خمسة قطاعات رئيسة على النحو التالي:

- الشريط الساحلي (قطاع الدمام): يحوي هذا القطاع قرابة ٢٤% من إجمالي عدد التجمعات الحضرية في المنطقة، ويتركز النشاط الاقتصادي الأبرز لهذا القطاع في الإدارة، والخدمات، والصناعة، والسياحة.

- الأحياء: تعتبر الأنشطة الزراعية والسياحية والصناعية محور هذا القطاع بالإضافة إلى النشاط التجاري المحلي.
- حفر الباطن: يقتصر النشاط الاقتصادي في هذا القطاع على الأنشطة الرعوية والزراعية الصغيرة والمتوسطة في الأراضي الصالحة للزراعة في هذا القطاع.
- العديد: يتمثل النشاط الاقتصادي الأبرز لهذا القطاع في مجال خدمة مرتادي المنافذ البرية الحيوية باعتباره المدخل الجنوبي الشرقي إلى المنطقة والمملكة. تهدف الخطة إلى تفعيل التبادل بين المنطقة ودول الخليج في مجالات التجارة والسياحة وأنشطة الخدمات. تم اقتراح إنشاء مدينة اقتصادية في أبو قميص تهدف إلى تعزيز التبادل المذكور في مركز نشاط تجاري وصناعي.
- الربع الخالي: يحوي هذا القطاع أكبر احتياطي للبتترول والغاز، وهو محور البحوث وأعمال التنقيب الجارية. ومع ذلك، يفتقر القطاع إلى مركز حضري متطور لتوفير خدمات الدعم له.

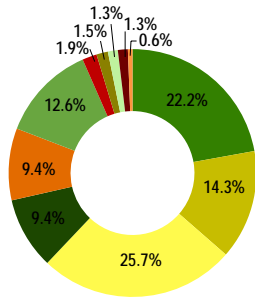
معايير التنمية

اقترح المخطط الإقليمي للمنطقة الشرقية تدرجاً هرمياً لمراكز النمو ومعايير التنمية بهدف تنظيم التنمية في المنطقة. وتوضح الخريطة المعروضة في الشكل ٦ معاير التنمية المقترحة ومراكز النمو الرئيسية الواقعة في محيطها.

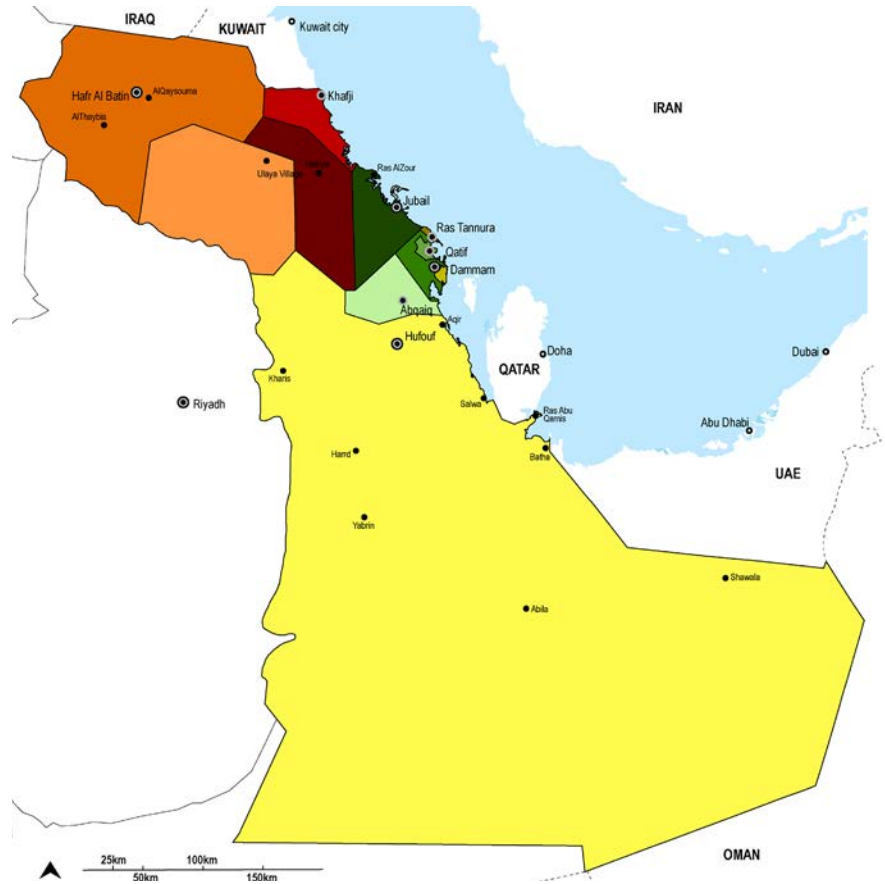
تمتلك محافظة القطيف نظاماً قوياً من العلاقات الوظيفية والاقتصادية مع المراكز الحضرية الهامة الأخرى المحيطة بها، بما فيها الدمام، عاصمة المنطقة الشرقية، وكذلك المركز الحضري الرئيسي



آبار النفط الموجودة في المنطقة الشرقية



- مركز نمو وطني
- مركز نمو إقليمي
- مركز نمو محلي
- الدمام
- الخبر
- الأنحاء
- الجبيل
- حفر الباطن
- القطيف
- الخفجي
- رأس تنورة
- أبقيق
- نعيرية
- قرية العليا



الشكل ٤. الحدود الإدارية وتوزيع السكان في محافظات المنطقة الشرقية

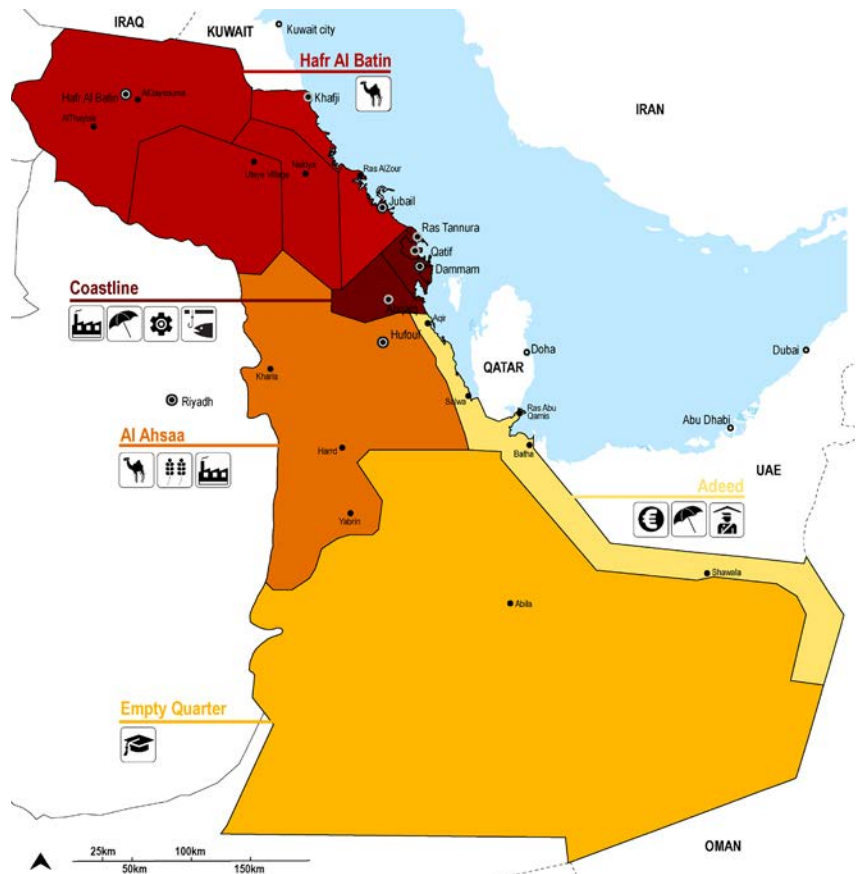
قطاع الساحل (قطاع الدمام): يشكل حوالي ٢٤٪ من إجمالي عدد التجمعات العمرانية في المنطقة، ويشتمل النشاط الاقتصادي الرئيسي لهذا القطاع كل من الأنشطة الإدارية، والخدمات، والصناعة، والنشاط السياحي.

قطاع الإحساء: تعتبر الأنشطة الزراعية والسياحية والصناعية هي التي تركز عليها المنطقة بالإضافة إلى النشاط التجاري.

قطاع حفر الباطن: يشتمل على قطاعات اقتصادية متوسطة محدودة تشمل الأنشطة البسيطة المتعلقة بالرعي والزراعة رغم أنها تضم بعض الأراضي الصالحة للزراعة، ومع ذلك فإن الأنشطة الرعوية تطغى على القطاع بالإضافة إلى خدمات الأمن، حيث ترتبط المنطقة بالبلدان المحيطة من خلال العديد من المنافذ.

قطاع محافظة العديّة: يشمل القطاع الأمني والمدخل الجنوبي الشرقي للمنطقة والمملكة كذلك، وتنشط به عمليات التبادل بين المنطقة ودول الخليج في التجارة والسياحة والأنشطة الخدمية، ونظراً لوجود مدينة اقتصادية مقترحة في أبو قيس فإنها سوف تضيف النشاط الصناعي التجاري للقطاع.

قطاع الربع الخالي: توجد به احتياطات البترول والغاز وتجري فيه أنشطة البحوث والحفريات، ومع ذلك فإنه لا يوجد به مركز حضري متطور للقيام بدور تقديم الخدمات في هذا القطاع.



الشكل ٥. قطاعات التنمية حسب المخطط الإقليمي للمنطقة الشرقية

بطول ٦٠٠ كم في صحراء الربع الخالي لربط المملكة بسلطنة عمان. ورغم ضخامة المشروع، إلا أن المخاوف من حركة الرمال النشطة في هذه المنطقة الصحراوية وحاجة الطريق للعناية والمراقبة الدائمة قد ترجىء افتتاح المشروع.

٢,٢,٢ الهياكل والموارد الإقليمية الطرق

ترتبط المدن الرئيسية بالمنطقة الشرقية مثل أبقيق والدمام والظهران والهفوف والجبيل والخفجي والخبر ورأس تنورة والقطيف وسيهات بشكل جيد بالطرق السريعة (طريق الخليج). حيث ترتبط الدمام بالعاصمة السعودية الرياض وجدة على الساحل الغربي عبر الطريق السريع ٤٠. كما ترتبط المنطقة الشرقية بالبحرين عبر جسر الملك فهد بطول ٢٨ كم، وبدول أخرى في الشرق الأوسط مثل الكويت عبر طريق أبو حدرية السريع، وبسلطنة عمان وقطر والإمارات العربية المتحدة.

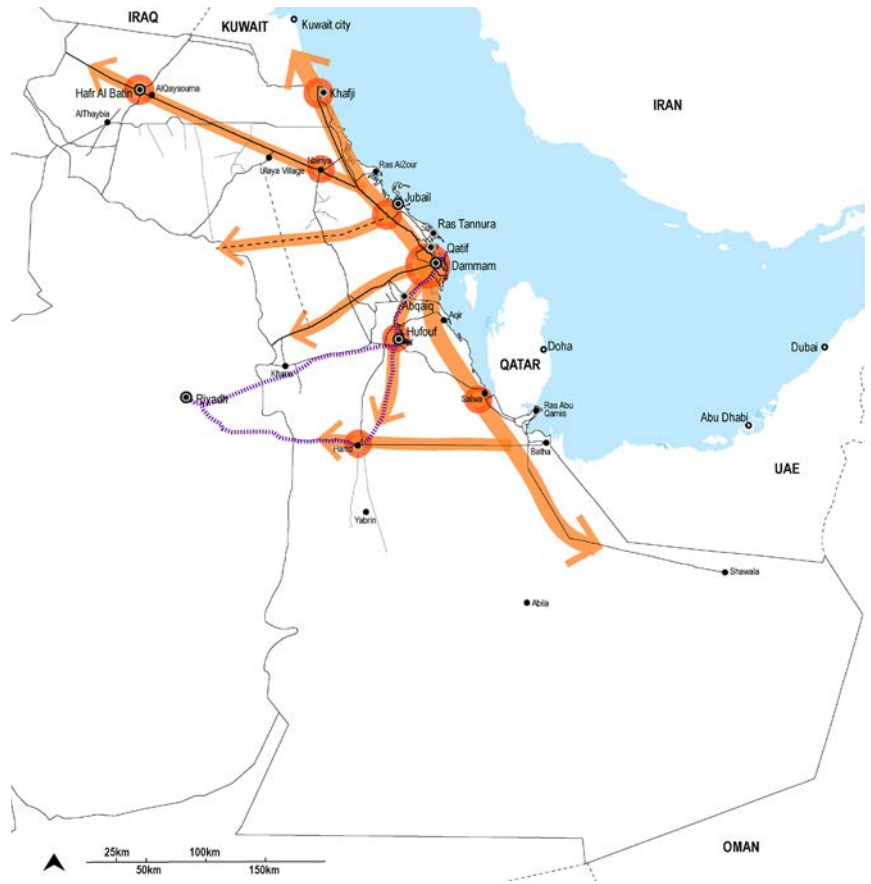
العناصر البيئية والطبوغرافية

تشغل المملكة العربية السعودية القسم الأكبر (٨٠٪) من شبه الجزيرة العربية، وتمتد سواحلها على البحر الأحمر والخليج العربي بطول ٢٤١٠ كم، كما تضم ٢,٧ مليون هكتار من الغابات، وأكثر من ١٧١ مليون هكتاراً من المراعي، و ٣٥ كم^٢ من غابات أشجار الشورى، و ١,٤٨٠ كم^٢ من الشعاب المرجانية. وتتكون محافظة القطيف من سهل ساحلي منخفض. تتكون التربة في المنطقة من رسوبيات الحجر الجيري الدولوميتي المغطى بطبقات من الرمل والطين والطين والحجر الجيري الرملي تشكلت في عصر النيوجين. يرتفع

فيها، حيث يقطن ٨٥٪ من مجموع سكان المنطقة الشرقية في قطاع الشريط الساحلي. وضمن هذه المراكز الحضرية الإقليمية، هناك ثلاثة محاور تنموية رئيسة ناشئة، اثنان منها على الطرق السريعة الرئيسية العابرة للمنطقة:

- محور تنمية على امتداد الطريق السريع ٤٠، الذي يعد أكثر الطرق أهمية في المملكة العربية السعودية، حيث يربط شرق في الدمام بالمملكة بغربها مدينة مكة المكرمة وجدة بطول ١,٣٥٩ كلم عبر العاصمة الرياض.
- محور التنمية الثاني على امتداد الطريق السريع ٩٥، والمعروف أيضاً باسم طريق أبو حدرية السريع، يبدأ من جسر الملك فهد رابطاً البحرين بالمملكة العربية السعودية، شمالاً إلى حدود الكويت عبر الدمام والجبيل بطول ٣٠٠ كم، ويشكل طريقاً رئيساً لنقل البضائع في المنطقة، محاذياً لطريق الظهران - الجبيل السريع، حيث يمكن استخدام أي منهما في حال خضوع إحداهما لأعمال الصيانة والإصلاح. ويشكل الطريق السريع الحدود الشرقية لمطار الملك فهد الدولي في الدمام.
- يمتد محور التنمية الثالث على طول الطريق السريع ٧٥، الذي يربط الدمام بالهفوف في الأحساء، ويجاوره خط سكة الحديد الذي يربط ميناء الدمام ووسط مدينة الدمام والهفوف بالرياض، مروراً بالأراضي الزراعية في واحة الأحساء، أكبر منتج للتمور في المنطقة، وانتهاءً بمسافات غير مأهولة جنوباً في منطقة الربع الخالي على أمل أن يكون أول طريق بري سريع

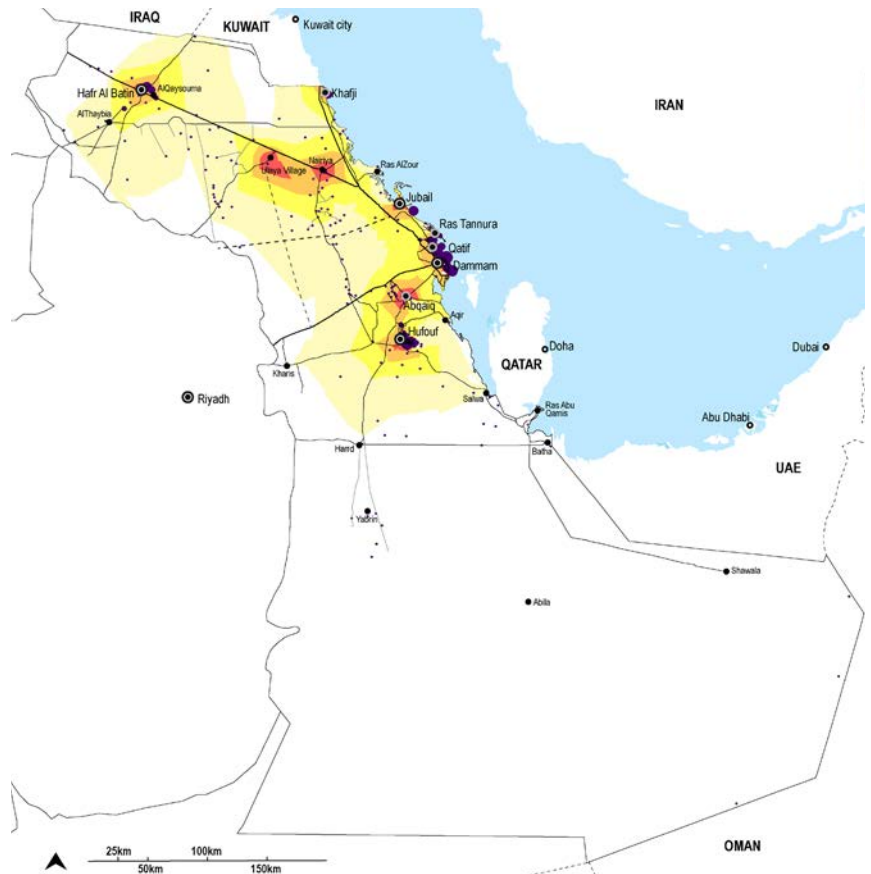




- محور تنمية
- ⊙ مركز نمو وطني
- مركز نمو إقليمي
- مركز نمو محلي

الشكل ٦. محاور التنمية حسب المخطط الإقليمي للمنطقة الشرقية

الزمن بالسيارة	عدد السكان	% من إجمالي السكان
١٥ دقيقة	٥٨١,٥٠٣	%٨٣,٤
٣٠ دقيقة	٦.١,١٢٢	%٨٦,٦
٦٠ دقيقة	٦٢٤,١٥٩	%٨٩,٩
١٢٠ دقيقة	٦٩٣,٦٩٩	%٩٩,٩
صعوبة إمكانية الوصول ٦.٥		%٠,١



- ⊙ مركز نمو وطني
- مركز نمو إقليمي
- مركز نمو محلي
- ⋯ الخطوط الحديدية
- الطرق السريعة
- الطرق المزدوجة الإقليمية
- الطرق الرئيسية
- الطرق السريعة المقترحة
- الطرق الإقليمية المقترحة بمسارين
- 1. V. . . .
- ٤٥٢. . . 1. V. 1
- ٩٧٦. . . ٤٥٢. 1
- ٢٨٧٤. . . ٩٧٦. 1
- ٧٤٥. ٧٨-٢٨٧٤. 1

الشكل ٧. شبكة الطرق والربط في المنطقة الشرقية

وعلى المستوى الوطني، تشير الاتجاهات إلى أن متوسط درجات الحرارة قد ازداد بنسبة ٢,٠ درجة مئوية إلى ٣,٠ درجة مئوية لكل عقد^(٤) بسبب التغيرات المناخية، مما يؤثر سلباً في المياه والبنية التحتية الخضراء. ففي الظهران، يتوقع أن يرتفع متوسط درجة الحرارة من ٣,٤ درجة مئوية إلى ٣,٦ درجة مئوية بحلول عام ٢٠٨٠. فموجات الحرارة أكثر تكراراً وشدةً، والسجلات (حتى عام ٢٠١٣) تظهر كيف ارتفعت درجات الحرارة الذروية من ١٣ حدث وتشوه مناخي (١٩٧٨-١٩٩٥) إلى ٥٧ حدث وتشوه مناخي (١٩٩٦-٢٠٠٣)^(٥). ويعتبر مؤشر الجفاف في المنطقة أقل من ٠,٥... وتتأثر درجات الحرارة العالية بهبوب العواصف الرملية الشمالية الغربية المتكررة على المدينة، والتي تزايد حدوثها بنسبة ٨٨%^(٦).

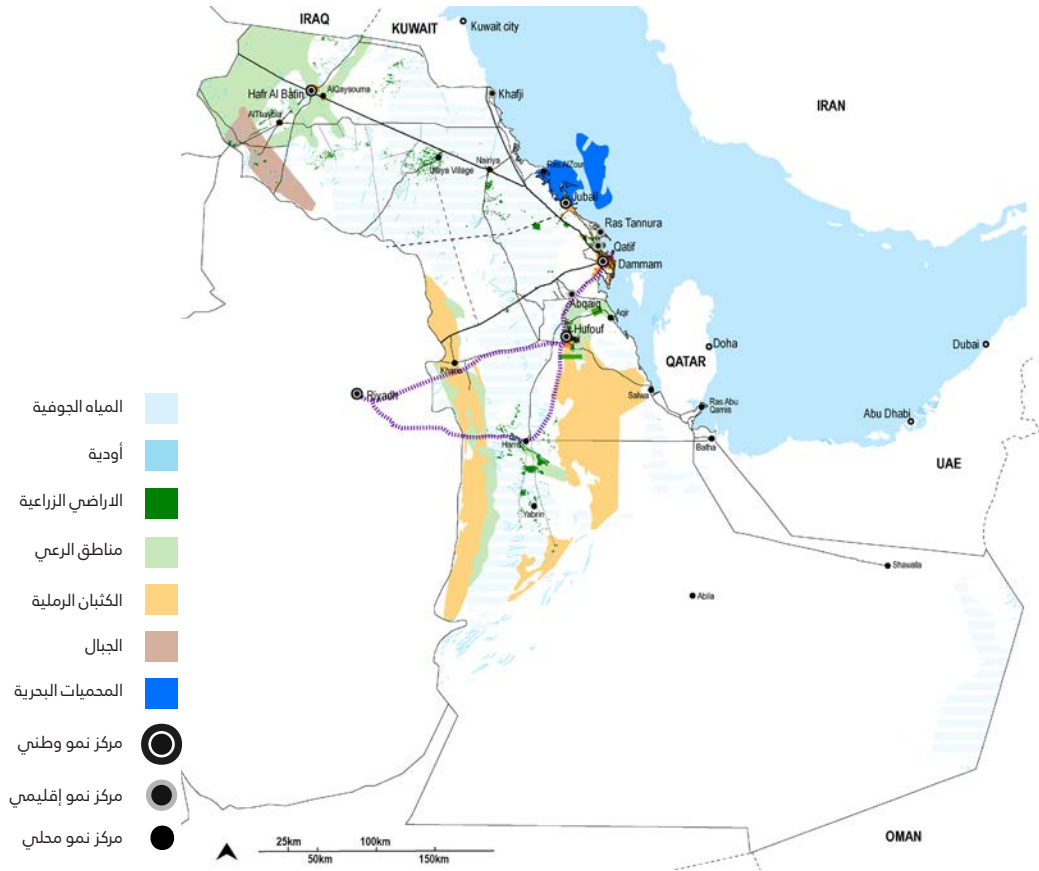
وهذا يؤثر في الإمكانيات الزراعية للمنطقة، ويحدّ من توسعها، خاصة حول القطيف، ويحدّ أيضاً من تطوير المساحات الخضراء المفتوحة في جميع أنحاء المدينة. لقد انحسرت الرقعة الزراعية في المنطقة ولم يقم سوى القليل من الأراضي المخصصة للمساحات الخضراء. بالمجمل، لا تقوى المساحات الخضراء القليلة والمتباعدة على حماية ورفع منسوب المياه الجوفية، ولا على التخفيف والتلطيف من تأثيرات الجزر الحرارية الحضرية. تتأثر المناطق الساحلية، مثل القطيف، بشكل خاص بالتغير المناخي، ومن المتوقع فقد ما يقدر بـ ٤٥١ إلى ١٧٢٦ هكتاراً على امتداد ساحل الخليج العربي^(٧) بحلول عام ٢٠٢٠. وسيكون لذلك تأثير كبير في سكان المملكة، حيث يقطن حوالي ١٢% في المناطق الساحلية الحضرية المنخفضة، و ٥٠% يعيشون ضمن حدود ١٠٠ كم من الساحل^(٨). كما سيؤثر ذلك في البيئة البحرية، مثل الشعاب المرجانية، التي تمثل أهم الموائل

سطح الأرض من الشرق إلى الغرب في الأراضي الداخلية في حدود ١٠ إلى ١٢ متراً. وقد شكلت المناطق الصخرية الممتدة من ارتفاع متر إلى مترين أساس نمو التجمعات. توجد المياه الجوفية على عمق يتراوح بين متر واحد إلى مترين من السطح. والمياه الجوفية متاحة من خلال البنايع المتدفقة في واحة القطيف وتوابعها، حيث يوجد في محافظة القطيف أكثر من ١٢٠٠ من آبار وعيون المياه الجوفية وفرت مياه الري للأغراض الزراعية في القطيف. بالإضافة إلى الآبار الارتوازية، هناك حوالي ٧٠ بئر محفورة يدوياً بعمق ٥٠ إلى ١٠٠ قدم.

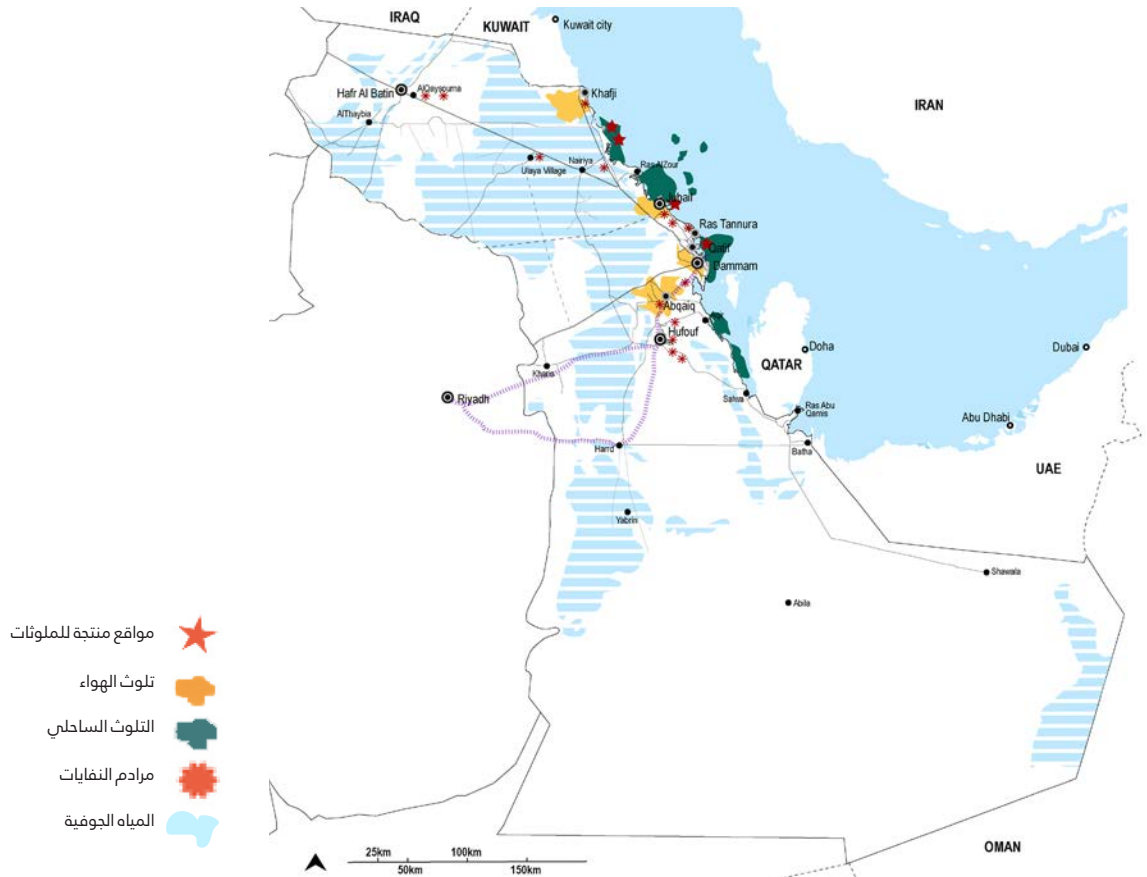
الخليج العربي غني بالموارد البحرية التي دأب الصيادون على استغلالها. وعلى طول الشريط الساحلي، يوجد نظام بيئي بديع تقف في وسطه أشجار القرم "الشورى" الغزيرة، وهو مليء بالحياة والتفاعل والتكافل وتبادل المنفعة، حيث تجد الأسماك والرخويات والفشريات مأواها بين الجذور وفي الشقوق والرواسب المحيطة بنباتات الشورى. ولهذه الموارد أهمية كبيرة لطبيعة وموقع التجمعات الساطئية والداخلية. ولسنوات عديدة، عمل سكان القرى الساحلية على استخراج أجود أنواع اللؤلؤ في العالم، وكان اللؤلؤ المستخرج من جوف البحر أهم مورد اقتصادي في القطيف بعد الزراعة. هناك حوالي ٢٥ قرية تتفاوت في أحجامها، منتشرة في جميع أنحاء منطقة الواحة، بعضها محاط بالأراضي الزراعية من كل جانب، وبعضها الآخر محاط بالمزارع على جانبيين أو ثلاثة. وقبل اكتشاف النفط في المنطقة الشرقية في ثلاثينيات القرن الماضي، كان السكان يعتمدون في معاشهم التقليدي بشكل أساسي على الزراعة، وصيد الأسماك واستخراج اللؤلؤ من مياه الخليج العربي.



تعتبر زراعة الخضروات واحدة من الأنشطة الاقتصادية الرئيسية في القطيف



الشكل ٨. الموارد الطبيعية في المنطقة الشرقية



الشكل ٩. التلوث والأوضاع البيئية في المنطقة الشرقية

التحتية اللازمة لأعمال تثبيت النفط الخام، ونقله لتصديره شرقاً وغرباً. ويقع مقر شركة أرامكو السعودية في الدمام، لإدارة كافة عمليات قطاع النفط والغاز من تنقيب، واستكشاف، واستخراج، وتجميع ومعالجة وتكرير، وتوزيع، وشحن، وتصدير.

فيما يتعلق بالتصدير، تشحن صادرات المملكة العربية السعودية من الخام والمكرر عبر موانئ النفط الرئيسية على الخليج العربي وعلى البحر الأحمر، يتصدرها أهمية وأكبرها في العالم ميناء رأس تنورة، ويتألف من ثلاث محطات تشمل محطة رأس تنورة، ومحطة الجعيمة للخام، ومحطة الجعيمة لتصدير غاز النفط المسال. ويعتبر امتلاك السعودية لخيارات نقل وشحن البترول من الخليج العربي للشحنات شرقاً ومن البحر الأحمر للشحنات إلى أوروبا غرباً ميزة استراتيجية في تصدير شحناتها النفطية إلى الأسواق العالمية.

الصناعة

بعد التصنيع ثاني أهم قطاع في المنطقة الشرقية، إذ يوجد بها أكبر عدد من المدن الصناعية في المملكة، وأكبر مدينة صناعية في الشرق الأوسط، مدينة الجبيل الصناعية التي تضاعف نموها كثيراً. وفي مدينة الدمام توجد ثلاث مدن صناعية، ومدينة صناعية واحدة في الأحساء، وصناعية حفر الباطن. وتعد مجمعات البتروكيماويات الضخمة في مدينة الجبيل الصناعية من أهم المجمعات الصناعية في المملكة نظراً لطاقاتها الإنتاجية التصديرية الكبيرة.

البحرية على ساحل الخليج العربي. وتوفر هذه الشعاب، وكذلك غابات المانغروف المأوى والغذاء لمجموعة واسعة من الحياة البحرية، ومن المحتمل أن تتأثر سلباً بارتفاع درجة حرارة الأرض وارتفاع مستوى سطح البحر.^(٦)

هناك مواقع في حاضرة الدمام الكبرى يتعرض نظامها البيئي على ساحل الخليج العربي للتهديد، ممثلة في عمليات الردم والدفن لسواحل وأجزاء من غابات الشوري في خليج جزيرة تاروت بمحافظة القطيف قدرت مساحتها بـ ٣,٨١ هكتاراً. وكانت الهيئة السعودية للحياة الفطرية قد خصصت خليج تاروت كمحمية بحرية طبيعية. وقد لوحظ بالفعل تدهور البيئة البحرية هناك بردم ودفن ٤٨٥ هكتاراً على وجه التقدير من البيئة البحرية.

اقتصاديات المدينة واستخدامات الأراضي

قطاع النفط والغاز

يعتبر قطاع النفط والغاز أكبر وأهم مساهم اقتصادي في المنطقة الشرقية، حيث توجد جميع حقول النفط والغاز المنتجة في المملكة. وتشمل حقل الدمام، أول حقل تم اكتشافه في المملكة. وحقل الغوار، أكبر حقل نفطي في العالم، وحقول السفانية والوفرة والشعبية في الربع الخالي، المكتشفة حديثاً وتحتوي احتياطات ضخمة من النفط والغاز. هذه هي أهم الحقول، إضافة لحقول نفطية أخرى. ارتفعت مستويات الإنتاج من احتياطات النفط في المنطقة الشرقية إلى ٢٦٥,٩ مليار برميل في عام ٢٠١٢، ما يعادل ٢٥٪ من العرض والتوريد العالمي. وهذه الاحتياطات مجهزة بالبنية



المحافظة والمنطقة حالياً تنفيذ مشاريع وتوسعات جديدة في شبكة الطرق الداخلية، بما في ذلك تلك التي تربط المنطقة بالمناطق المحيطة بها، وباستطاعة ٨٣,٤٪ من السكان الوصول إلى الفرص والخدمات والسلع والمرافق في مراكز المدن في غضون ١٥ دقيقة بالسيارة، حيث يتركز أكثر من نصف الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة رابطاً النشاط الزراعي في واحتي الأحساء والقطيف بالنشاط الصناعي الرئيس في الدمام والظهران ورأس تنورة حيث يتركز الاقتصاد النفطي.

الزراعة

الزراعة أيضاً قطاع اقتصادي مهم في المنطقة الشرقية. ففي عام ٢٠١١، بلغت المساحة الكلية لزراعة المحاصيل ٥٦ ألف هكتاراً، تمثل حوالي ٧,١٪ من المساحة الإجمالية للزراعة في المملكة.^(١٠)

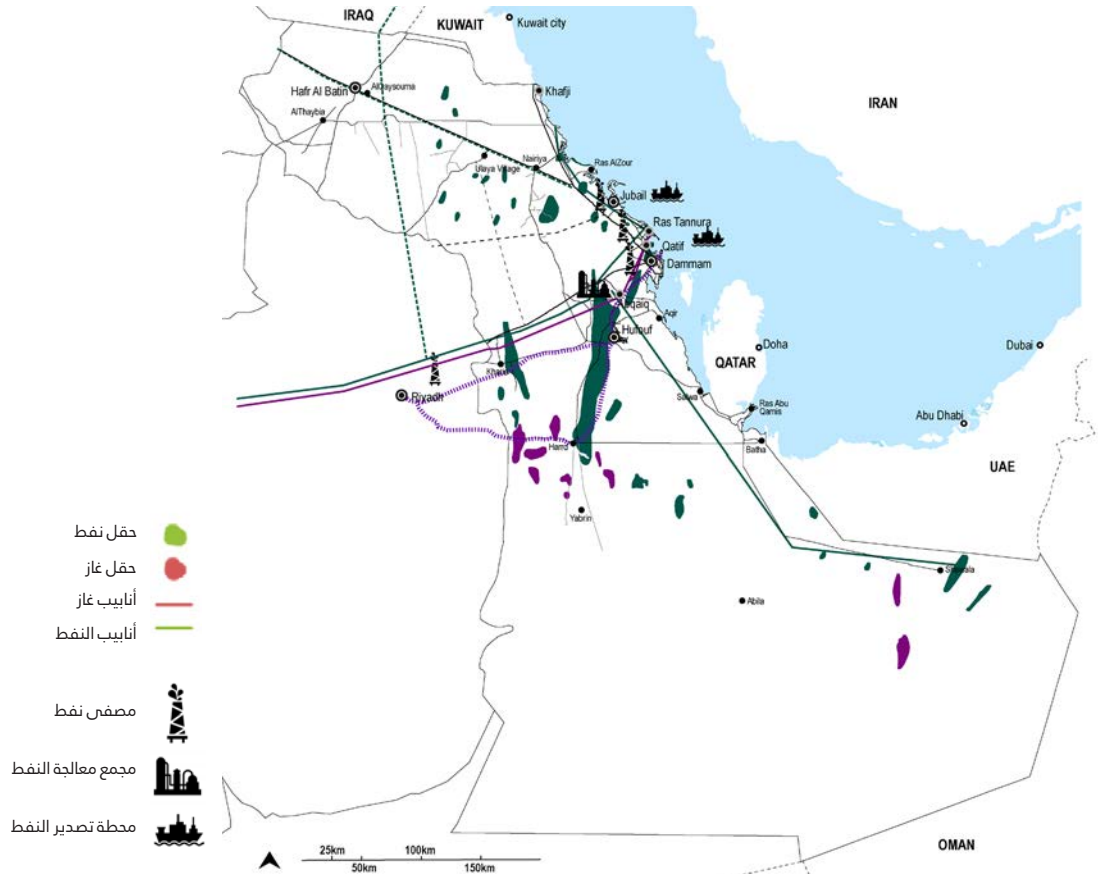
٣,٢ الهيكل الإقليمي والديناميكيات

تشكل محافظة القطيف جزءاً من قطاع الساحل الذي يمتد من الجنوب إلى الشمال من المنطقة الشرقية، والذي يتكون من الهفوف، وأبقيق، والخبر، والدمام، والقطيف، ورأس تنورة، والجبل، كما يحتوي قطاع الساحل على ما يقرب من ٨٥٪ من إجمالي السكان في المنطقة و٤٦٪ من إجمالي سكان التجمعات الحضرية، كما تتميز بوجود نظام قوي للعلاقات الوظيفية والاقتصادية بين مختلف مراكز النمو الإقليمية والوطنية، وتتمثل المحركات الاقتصادية الرئيسية لهذه المدينة في الأنشطة الإدارية، والصناعات ذات الصلة بالنفط، والصناعة، والخدمات، والسياحة.

العناصر الهيكلية

تمتلك المنطقة الشرقية شبكة حديثة ومتطورة من الطرق والجسور التي تربط المدن الرئيسة بالقطاعات الاقتصادية الرئيسة المختلفة كالزراعة وصيد الأسماك والمرافق الصناعية داخل المنطقة والمناطق المجاورة لها.

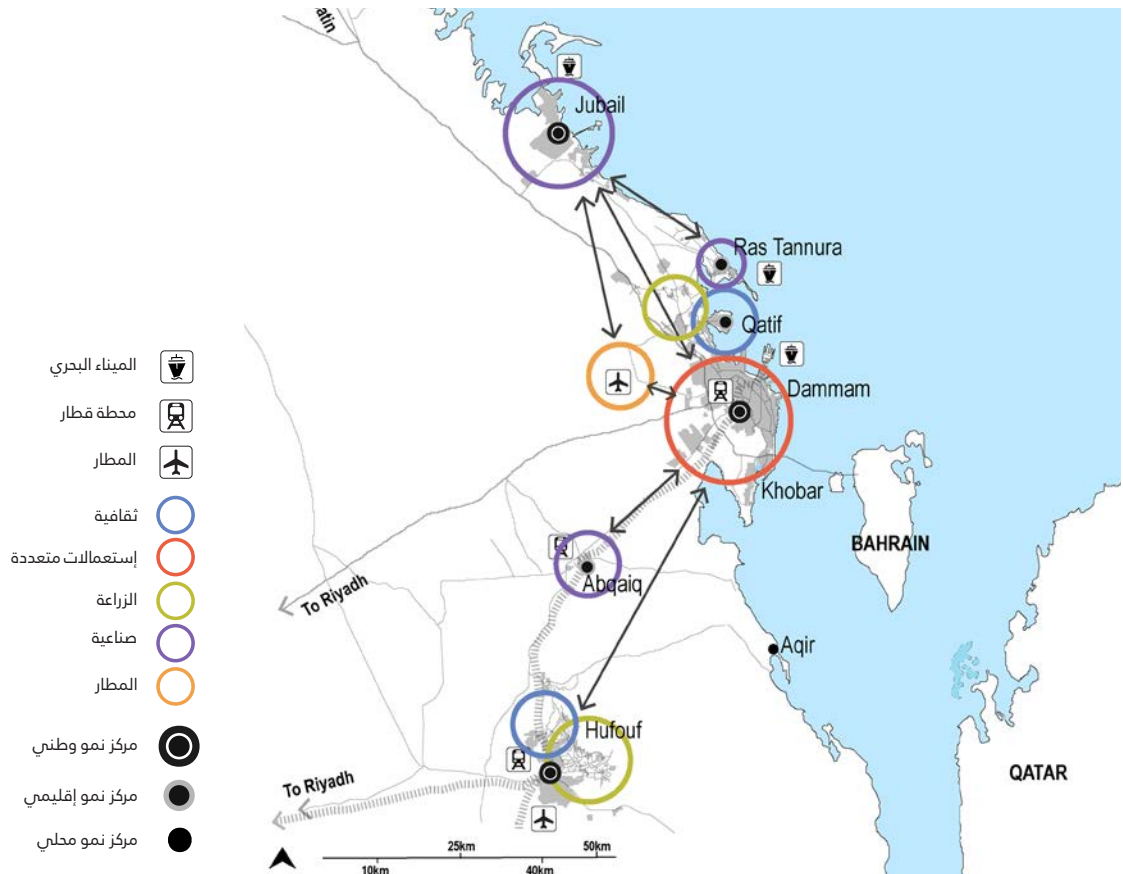
ويوجد بالمنطقة الشرقية ٩,٨٪ من شبكة الطرق والشوارع التي تديرها وتشرف عليها وزارة الشؤون البلدية والقروية. وتشهد



الدور الوظيفي لمنظومة المدن

يمكن تحديد مجموعة متنوعة من الوظائف الحضرية على المستوى الإقليمي لمدينة المنطقة الشرقية، والتي لكل منها هويتها وتخصصها والقطيف تشكل جزءاً لكل من هذه المنظومة الحضرية كمدينة لها أهمية تاريخية وكذلك الصناعة المرتبطة بالزراعة والنفط، فمدينة الدمام تضم استعمالات إدارية وتجارية وصناعية، مع ممارسة بعض الأنشطة الزراعية في الضواحي، والجبل في الشمال هي المركز الصناعي الرئيس في المنطقة، وأكبر مدينة صناعية في الشرق الأوسط، وتقع بالقرب من مثلثها في الوظيفة مدينة رأس تنورة. أما القطيف، فتحمل طابعاً ثقافياً مميزاً، وهي معروفة بقرينتها وأسواقها العتيقة التراثية و احتها الزراعية المشهورة منذ القدم.

وفي الجنوب، مدينة الهفوف المركز الحضاري لواحة الأحساء، والمشهورة بمواقع التراث والثقافة من أسواق وقصور تراثية. وتعد أكبر منتج للتمور في العالم. تدعم المدن المختلفة على طول ساحل المنطقة الشرقية بعضها البعض إقتصادياً بشكل فعال، وبالتالي من المهم توفير بنية تحتية أفضل من شبكة الطرق، لتعزيز ودعم الاقتصاد المحلي في المنطقة وتقوية العلاقات السياسية بين التجمعات الحضرية.



الشكل ١١. الاتصال الوظيفي للأنشطة الاقتصادية في المنطقة الشرقية



© FSCP

مباني تراثية في جزيرة تاروت

3

الدوحة والتمويل البندي



١,٣ البيئة التشريعية والمؤسسية

ثم مستوى التنفيذ التفصيلي للتنمية في بلدية محافظة القطيف الممثل بمخططات تقسيم الأراضي.

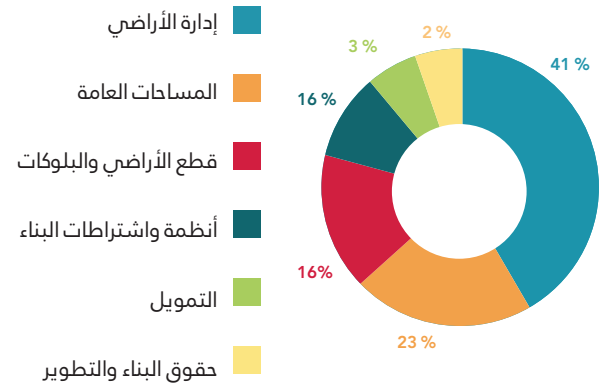
وتعد الاستراتيجية العمرانية الوطنية الوثيقة الوحيدة الموجهة والناظمة للتنمية العمرانية، أما بقية الأدوات التخطيطية فمحددة بأدلة إجرائية لا تكسبها الشرعية الناظمة. وهذه الأدوات بطبيعتها، لا يمكنها بناء نظام للمساءلة والشفافية النظامية بين الجهات المعنية.

هناك مؤشرات تشير إلى أن ضوابط استخدام الأراضي والبناء قد سهّلت الامتداد العمراني غير المنظم في القطيف، على سبيل المثال، اعتماد مساحات كبيرة لمشروعات تنمية سكنية منخفضة الكثافة لتشبيد مساكن منفصلة بارتفاع دورين، فضلاً عن الأراضي الفضاء داخل النطاق العمراني للقطيف التي تملكها شركة أرامكو والمستخدمة لأغراض مد الأنابيب تحت سطح الأرض، والتي يمكن استغلالها كمساحات عامة أو مناطق طبيعية خضراء مرتبطة بالمجاورات والأحياء السكنية القائمة..

فيما يتصل بالإصلاح، سوف تستفيد محافظة القطيف من اللامركزية المالية والإدارية لتسهيل وحفز الحلول المستقلة والمبتكرة للمشاكل الحضرية والاجتماعية على مستوى الأمانة. وينطوي ذلك على:

- تفويض صلاحيات التخطيط المحلي من وزارة الشؤون البلدية والقروية إلى البلدية لتحقيق الاستجابة الفاعلة لاحتياجات المجتمع، وهو ما تدعمه الأجنحة الحضرية الجديدة للتنمية المستدامة التي تدعو إلى تحويل الصلاحيات للإدارات المحلية والبلدية للقيام بعمليات التخطيط والتصميم الحضري، وضرورة التنسيق في تنفيذها مع كافة المستويات الإقليمية والمحلية وكافة الشركاء المعنيين بالتنمية. وهذا يقتضي إنشاء إدارة للتخطيط العمراني في بلدية القطيف ودعمها بالعدد الكافي من مخططي المدن والمعماريين.
- اللامركزية المالية، لتوفير الاستقلال المالي للأمانة وتنمية إيراداتها الذاتية من خلال ضرائب الملكيات والرسوم لتمويل الأنشطة الحضرية.. وبيّن نظام رسوم الأراضي البيضاء غير المنماة في المناطق الحضرية للحد من مضاربات الأراضي ونقص المساكن والتنمية غير النظامية للأراضي، مدى الاستفادة من الآليات التنظيمية في تنمية الإيرادات البلدية لتعزيز التنمية الفاعلة.
- فتح قنوات لكافة شركاء التنمية، بما في ذلك القطاع الخاص والتطوعي والمجتمع للمشاركة في القرارات المتعلقة بالمشاريع التي تؤثر في مصالحهم.

يستند إطار التشريع العمراني في المملكة إلى الشريعة الإسلامية، والجهات المخولة بإصدار الأنظمة هي: الملك، مجلس الشورى، مجلس الوزراء ومختلف الوزارات. وتشمل أدوات إصدار الأنظمة: (الأمر الملكي والمرسوم الملكي والأمر السامي وقرار مجلس الوزراء والقرار الوزاري) وتعمل بترتيب هرمي. وبسبب هذا النظام المركزي، فإن محافظة القطيف تسترشد بأكثر من ٥٠ وثيقة ومستند حالي في مجال التخطيط العمراني، وقد صدر معظمها في صيغة تعاميم وزارية^(٧) وبالتالي تفتقر إلى القوة التشريعية الرسمية..



الشكل ١٢: عدد الأنظمة العمرانية والحضرية في المملكة العربية السعودية استناداً إلى المواضيع الرئيسية لتشريعات التخطيط العمراني (مؤئل الأمم المتحدة)

تتولى وزارة الشؤون البلدية والقروية من الناحية التنظيمية مسؤولية التخطيط الحضري في مدن المملكة. لهذا، فدور الوزارة هام في ضبط وتوجيه النمو في محافظة القطيف عبر ذراعها التنفيذي الممثل في أمانة المنطقة الشرقية، حيث تتولى بلدية محافظة القطيف إصدار كافة التراخيص الإنشائية في المحافظة. وتعد الميزانية السنوية لبلدية القطيف وفق الأنظمة الخاصة بذلك من حيث قيام الحكومة برصد مخصصات ومصروفات الأمانات والبلديات على أساس ميزانية البنود التي يتم من خلالها تحديد أحجام النفقات لتقابلها اعتمادات مالية لكل بند من بنود الميزانية.

استند التخطيط لمحافظة القطيف للمنهجية المتبعة في تخطيط المدن في المملكة التي تتسم بتسلسل هرمي من الأعلى إلى الأسفل يبدأ بالاستراتيجية العمرانية الوطنية المعتمدة في العام ٢٠١٠، وتمثل الإطار المكاني لتوجيه التنمية العمرانية على المستوى الوطني، ثم بالمخطط العمراني الإقليمي للمنطقة الشرقية لعام ٢٠١٥ التي تتناول الجوانب الطبيعية والحضرية والاجتماعية والاقتصادية على المستوى الإقليمي، ثم بمخطط الدمام الهيكلي الذي يشمل القطيف وكذلك المخطط المحلي التنظيمي الذي يحدد استعمالات الأراضي وشبكات البنية التحتية وتطبيق ضوابط التنمية وتنظيمات البناء ضمن حدود بلدية القطيف مع ربطها بحدود مراحل النطاق العمراني للحد من أعمال الزحف العمراني نحو ضواحي المدن غير المخدومة بالبنية التحتية الكافية،

٢,٣ أدوات وإجراءات التخطيط

١,٢,٣ تدرج المخططات العمرانية – محافظة القطيف

يستند تخطيط محافظة القطيف إلى منهجية تخطيط المدن المتبعة في المملكة بمستوياتها الأربعة وهي المستوى الوطني، والإقليمي، والمحلي، والتفصيلي. ويوضح الشكل ١٣ أدوات التخطيط الحالية المستخدمة في بلدية القطيف.

٢,٢,٣ المخطط الإقليمي الشامل للمنطقة الشرقية

يمثل التخطيط الإقليمي المستوى الثاني من التخطيط العمراني في المملكة العربية السعودية، ويتناول بالتحليل الجوانب الطبيعية والحضرية والاجتماعية والاقتصادية للتنمية الإقليمية. وقد أعدت الخطة العمرانية الإقليمية للمنطقة الشرقية في عام ٢٠٠٥ وأقرتها وزارة الشؤون البلدية والقروية. وتهدف إلى:

- الاستفادة من الموقع الاستراتيجي للمنطقة في الخليج العربي كحلقة وصل بين المملكة و دول مجلس التعاون الخليجي، ودول جنوب شرق آسيا .
- تعزيز مساهمة الموارد غير النفطية في المنطقة في التنمية الوطنية لتحقيق التنمية المتوازنة.
- التوسع في المشاريع الصناعية المتنوعة في المنطقة الشرقية خارج قطاع النفط والغاز.
- تعزيز مشاركة القطاع الخاص في مجال التعليم الفني

إن توحيد الأدوات التشريعية للعملية التخطيطية من شأنه أن يدعم أيضاً التدخل التنموي الحضري في محافظة القطيف، ويكسب خططها العمرانية الصفة النظامية، مع عمل مراجعة وتحديث شامل لمجموعة اللوائح والقواعد التنظيمية المعمول بها حالياً بما يتناسب مع التوجهات الحالية في التخطيط الحضري، وصياغة إطار تشريعي شامل ومتكامل للتخطيط العمراني يقلص من التداخل في الصلاحيات والمسؤوليات، ويعزز مستوى مقبولاً من المشاركة العامة في صناعة القرار التخطيطي التنموي، ضماناً للمساواة وشمول الجميع.

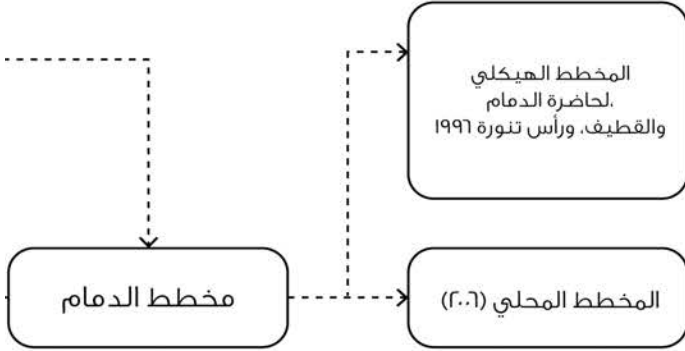
ومن شأن إعادة النظر في اللائحة التنفيذية للنطاق العمراني لتشمل الأسس والقواعد الواضحة المعتمدة في ترسيم حدود مراحلها أن يعزز تطبيق المساءلة الفنية والرأسية، كما تحتاج اللائحة إلى زيادة التركيز على تحديد منطقة حماية التنمية كمنطقة لا يسمح بالتنمية فيها، ليس فقط من أجل منع الزحف العمراني غير المنتظم، بل للحيلولة دون التفاف المطور العقاري على نصوص بعض مواد اللائحة التنفيذية التي قد تكون صياغتها غير متقنة وغير وافية. وستعزز هذه المبادرات صياغة السياسات الداعمة لتحول المدينة كي تصبح أكثر ترابطاً واندماجاً واستدامة في المستقبل. وينبغي أولاً تدقيق اللائحة التنفيذية لقواعد تحديد النطاق العمراني لتقويم ما إذا كانت سياسة النطاق العمراني قد حققت الغاية المتوخاة منها، والإفادة من مخرجات التقويم في عملية الإصلاح التنظيمي وصياغة خيارات السياسة التخطيطية.



الاستراتيجية العمرانية ٢٠٠١

المخطط الإقليمي (٢٠٠٥)

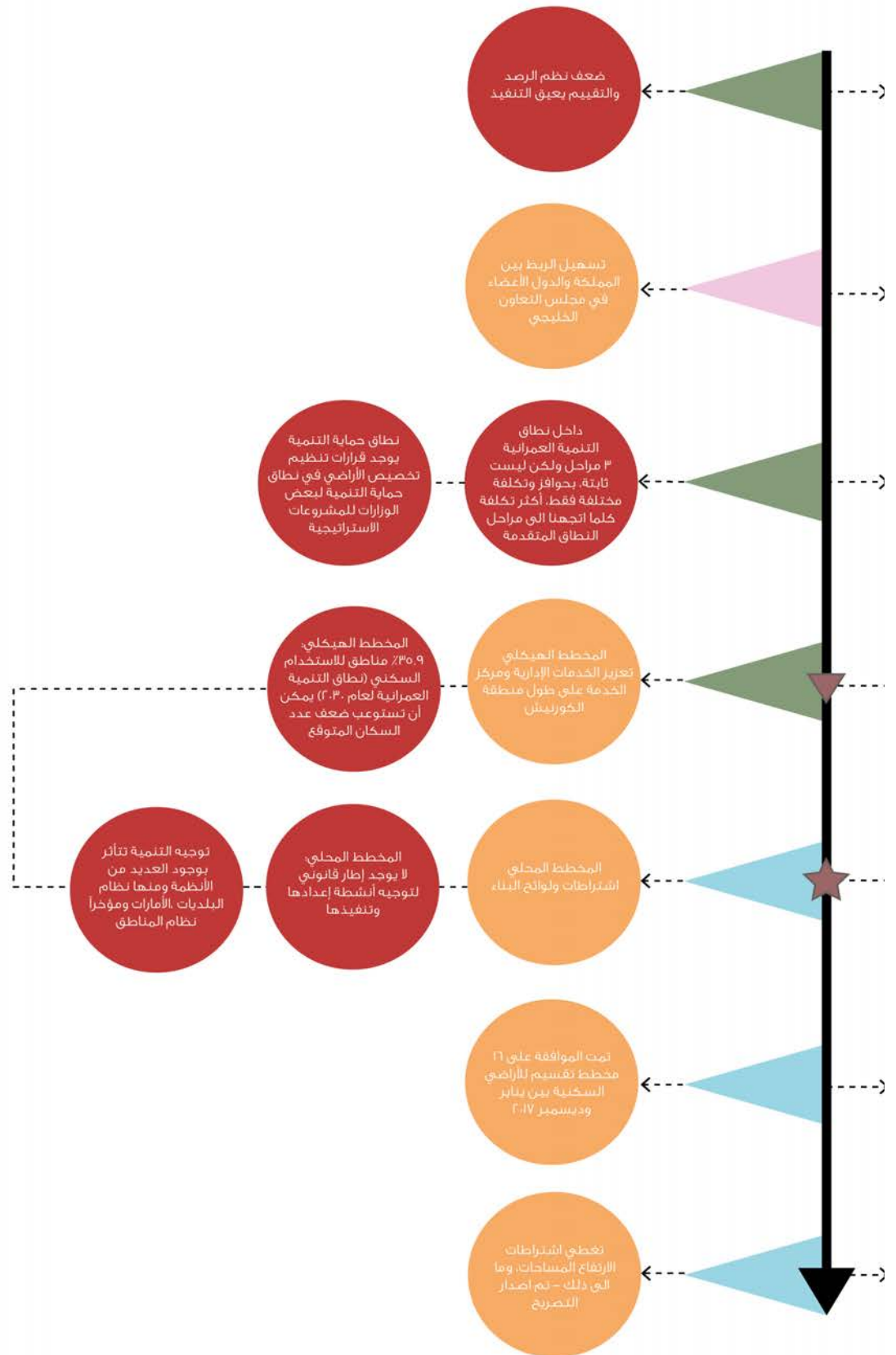
نطاق التنمية العمرانية + نطاق
حماية التنمية العمرانية (٢٠٠٧)



المخططات المحلية للمناطق ذات الأولوية ١٩٩٦

مخططات تقسيم الأراضي





المخطط المحلي

يمثل المخطط المحلي المستوى الثالث في منهجية تخطيط المدن بالمملكة العربية السعودية، ويركز إلى حد كبير على المناطق الواقعة ضمن حدود البلدية المشمولة بحدود النطاق العمراني، مع التركيز بشكل خاص على الإسكان. ويحتوي المخطط المحلي على الأطلس الحضري الذي يشرح بالتفصيل استعمالات الأراضي المسموح بها لكل جزء من المدينة، ويستكمل بنظم ولوائح تقسيم المناطق مثل مسطح الأدوار المسموح بها، وأنماط الطرق والشوارع ومقاييس تصميمها، ارتفاعات المباني والاستعمالات، إلخ

ويهدف المخطط المحلي إلى:

- تأمين قاعدة تفصيلية لضوابط التنمية العمرانية المتعلقة باستعمالات الأراضي وتنظيمات البناء.
- ترشيد توفير الخدمات والمرافق العامة بطريقة فعالة من حيث التكلفة.
- تحديد المتطلبات الأساسية لشبكات الطرق والشوارع المقترحة.
- وضع أساس لتنسيق أعمال التنمية السكنية العامة والخاصة.

توكل مهمة إعداد المخطط المحلي للمكاتب الاستشارية بموجب "كراسة الشروط والمواصفات الفنية الخاصة بإعداد المخططات المحلية" أعدتها وزارة الشؤون البلدية والقروية، تم تحديث هذا الكتيب في عام ٢٠١٥. وكان التغيير الفني الرئيسي هو شرط أن تكون فترة المخططات الجديدة ١٤ عاماً (٢٠١٥-٢٠٢٩).

إن عملية إعداد المخطط المحلي تعتبر معقدة لأن هنالك هياكل موازية أنشأتها وزارة الشؤون البلدية والقروية ووزارة الداخلية^(٩). وفي حين أن المسؤولية النظامية للتخطيط تقع بوضوح على الأمانات (تحت إشراف وزارة الشؤون البلدية والقروية)، إلا أن هناك تداخلات في الاختصاصات مع هيئات تطوير المناطق التي تم إنشاؤها، في حين أن وزارة الشؤون البلدية والقروية هي الجهة المركزية للتخطيط المكاني، ولكن لا توجد آلية تنسيق واضحة. هذا يؤدي في كثير من الأحيان إلى صعوبة في عملية صناعة القرار وفي تحقيق المعايير الفنية المطلوبة التي تطلبها البلديات كبلدية محافظة القطيف.

أعدت أمانة المنطقة الشرقية المخطط المحلي لمحافظة القطيف في عام ٢٠٠٦ واعتمده وزارة الشؤون البلدية والقروية، وتضمن المخطط استعمالات مختلطة محدودة للأراضي في مناطق مختارة من المدينة كمنطقة وسط المدينة، وليس هناك من انتشار للأنشطة التجارية داخل النسيج الحضري العام للمدينة، فالاستخدامات المختلطة مقترحة فقط على طول الطرق الشريانية حفاظاً على خصوصية المناطق السكنية. ويلاحظ أن المنهجية في إعداد المخطط المحلي موجهة لحركة السيارات والاعتماد عليها في التنقل الحضري، مما يسهم في تدني جودة الفضاءات العامة في المدينة. المخطط المحلي لا يعكس الديناميكيات الحضرية الحالية، بل يشمل أيضاً مناطق توسعة ضخمة (بين مساحة المدينة الحالية ونطاق التنمية العمرانية) والتي تشجع التمدد والزحف العمراني.

- والتدريب المهني في جميع أنحاء المنطقة.
- معالجة تركيز التنمية في القطاع الساحلي لتحقيق تنمية حضرية متوازنة في المنطقة.
- دعم تحقيق منظومة حضرية متوازنة في المنطقة قائمة على التدرج الوظيفي والتوزيع الحجمي للسكان.

٣,٢,٣ مخطط حاضرة الدمام الكبرى

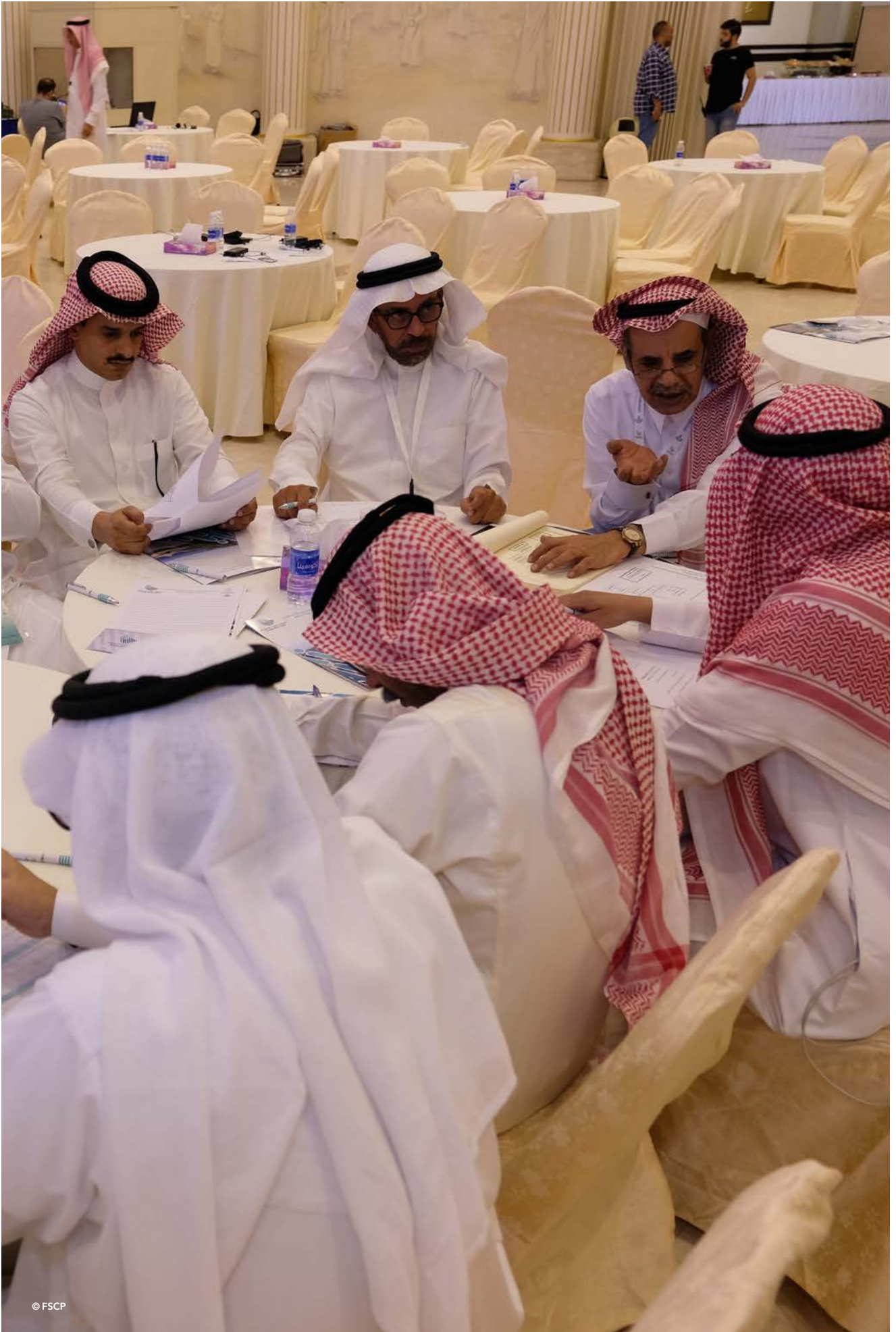
يشمل مخطط حاضرة الدمام الكبرى التي تضم محافظة القطيف، مكوناً استراتيجياً (المخطط الهيكلي^(٨)) مدعوماً بمخطط تنظيمي "محلي" لمناطق عمل مختارة، ويتضمن نطاق عمل المخطط ما يلي:

- استراتيجية عمرانية طويلة الأجل.
- تحديد مناطق التنمية المرتقبة.
- تحديد الأراضي العمرانية
- نظام التنقل
- حماية البيئة
- توفير شبكات البنية التحتية
- تفاصيل استعمالات الأراضي.
- اللوائح التخطيطية.
- إعداد المخططات التفصيلية لمناطق العمل المختارة.

المخطط الهيكلي لحاضرة الدمام والقطيف و رأس تنورة

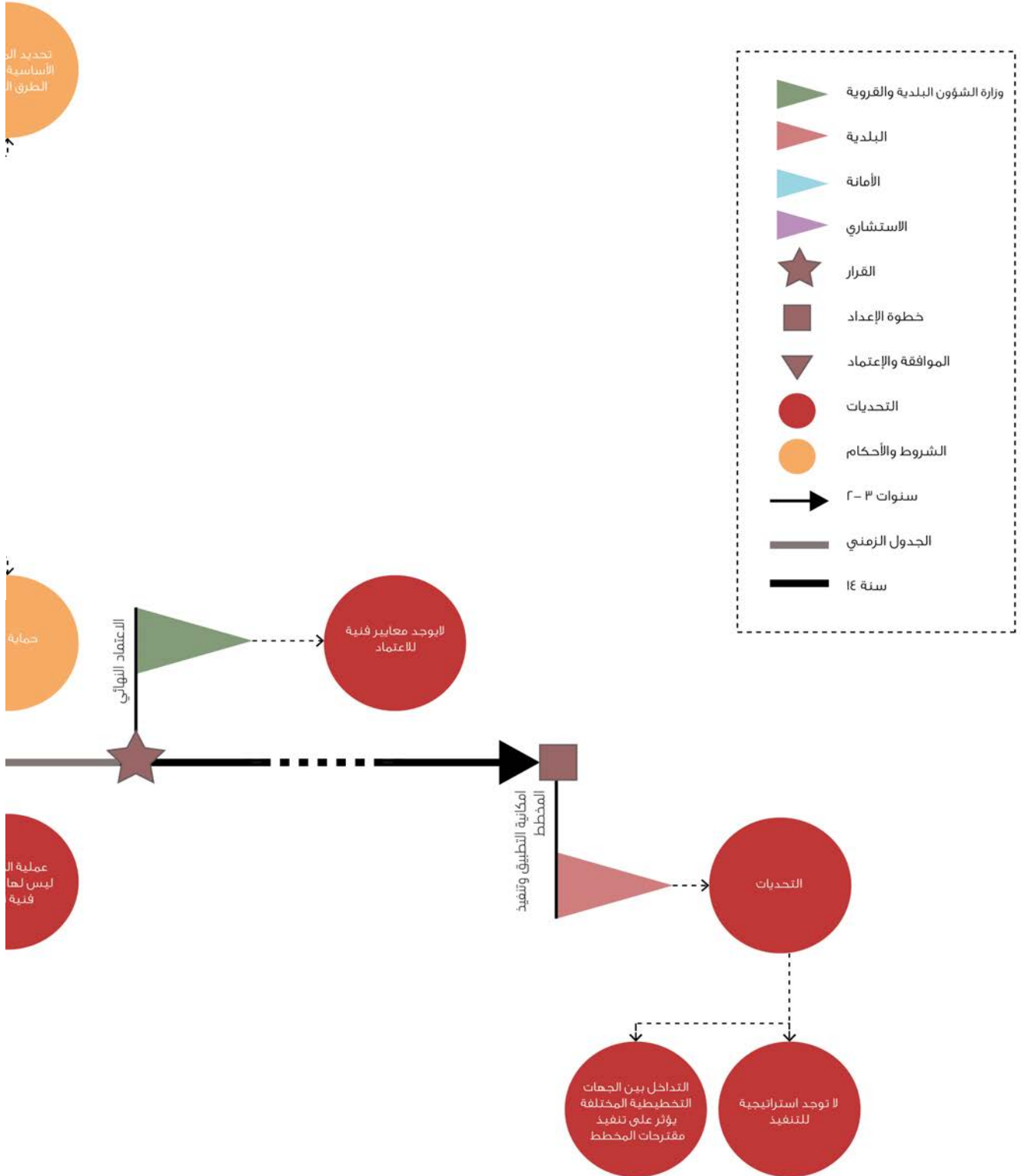
يهدف المخطط الهيكلي إلى تحديد الخطوط العريضة للسياسات التنموية والمكونات العمرانية الرئيسية كما في مخطط المنطقة الشرقية. أعدته أمانة المنطقة الشرقية واعتمده وزارة الشؤون البلدية والقروية. ويحدد المخطط، تماشياً مع المخطط الإقليمي، أهدافاً مختلفة للمدن الواقعة داخل المنطقة الحضرية. فمحافظة القطيف على سبيل المثال، تشتهر بأراضيها الزراعية وموانئ الصيد البحري والتراث والمواقع الأثرية. وهناك سياسات تنموية لتعزيز هذه الميزات الاقتصادية والبيئية

ويعنى المخطط الهيكلي بتوضيح الأنماط الرئيسية لاستعمالات الأراضي، وتحديد شبكات الطرق داخل المنطقة الحضرية المشمولة بحدود مرحلة النطاق العمراني ٢٠٣٠م/ ١٤٥٠هـ، حيث تم تخصيص ٣٥,٩% من الأراضي للاستعمال السكني، وتخصيص ٢٦% من المساحة العمرانية لخطوط أنابيب النفط، مع ملاحظة أن المساحة المخصصة للأغراض السكنية تفوق عدد السكان المتوقع، نظراً لأن المخطط يعزز نمط الكثافة السكنية المنخفضة. علاوة على ذلك، ينبغي ضم المنطقة المحجوزة حالياً لخطوط النفط والغاز إلى شبكة الفراغات الحضرية الخضراء كأماكن مفتوحة يجري ربطها بالتدرج الهرمي للمنتزهات على مستوى المدينة والأحياء والمجاورات السكنية. إلا أن المخطط لا يدعم مبدأ الاستعمال المختلط للأراضي، فهو يشجع الاستعمال المفرد أحادي الوظيفة، ويقصر الاستخدام المختلط تجاري/سكني على جوانب محاور النقل، ولا يتطرق لدمج وترايب النسيج العمراني للمدينة لجهة تحقيق مجتمعات عمرانية يسهل التنقل والتجوال فيها سيراً على الأقدام.

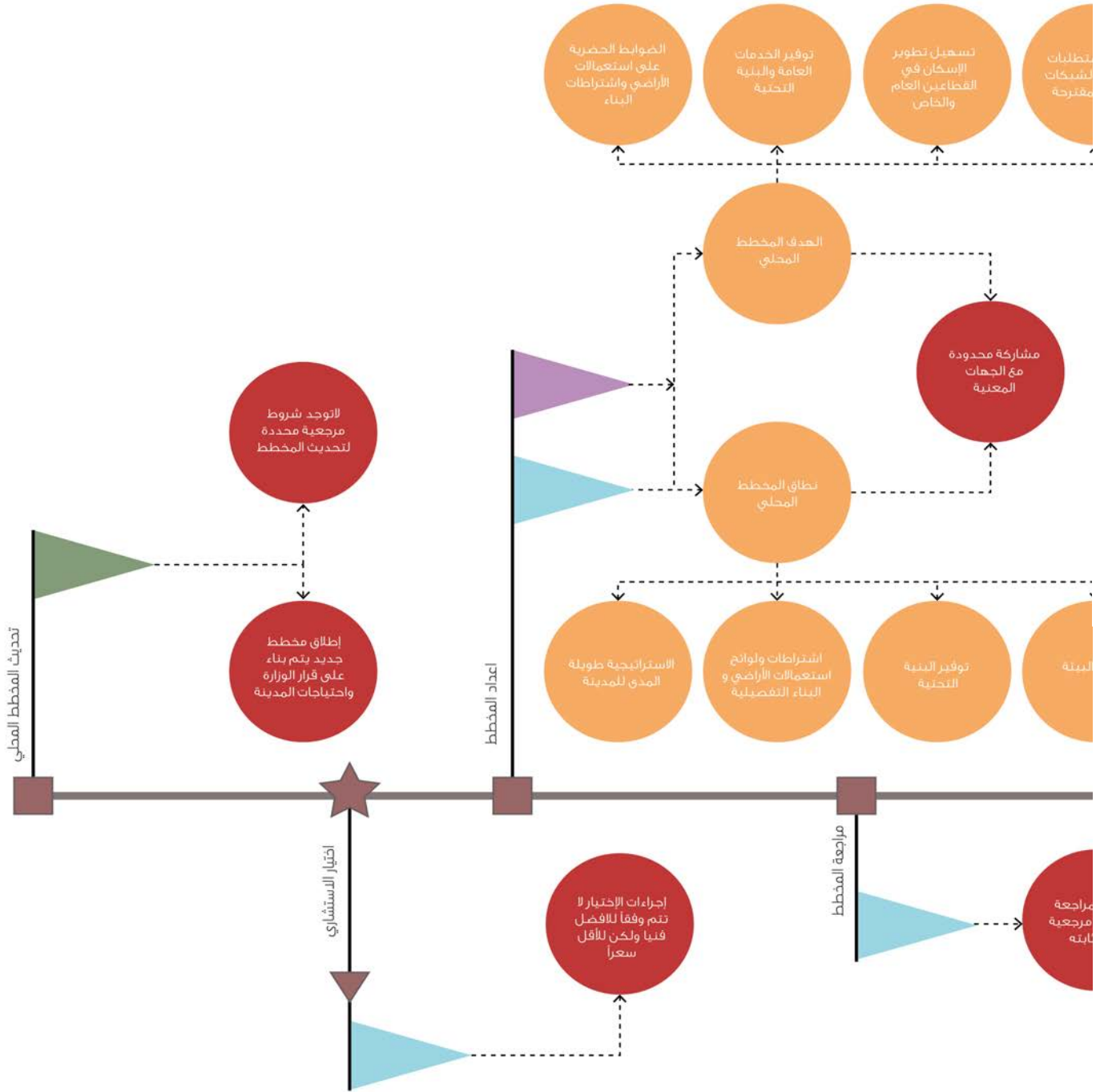


© FSCP

ورشة عمل الرؤية العمرانية الشاملة للقطيف



شكل ١٤ . عرض مبسط لعملية إعداد المخطط المحلي للقطيف والجهات المشاركة في عملية الإعداد (برنامج مستقبل المدن السعودية)



٤,٢,٣ حدود حماية التنمية الحضرية في القطيف

الإطار التنظيمي

في عام ٢٠٠٨، صدر قرار مجلس الوزراء رقم ١٥٧، الذي تضمن مراجعة وتقويم ضوابط مراحل التنمية العمرانية وتقسيم مرحلة التنمية العمرانية بين عامي ١٤٣٥هـ و ١٤٥٠هـ إلى ثلاث مراحل وإقرار الضوابط الملاءمة لكل منها، وبموجب ذلك صدر قرار وزارة الشؤون البلدية والقروية رقم ٦٦٠٠ في ٢٠/١٢/١٤٣٥هـ (٢٠١٤م) المتضمن اللائحة التنفيذية المحدثّة لقواعد النطاق العمراني حتى عام ١٤٥٠هـ (٢٠٣٠م). وكانت وكالة تخطيط المدن بوزارة الشؤون البلدية والقروية قد أعدت قواعد تحديد النطاق العمراني بهدف ضبط وتوجيه وترشيد التنمية العمرانية في مدن وقرى المملكة والحد من أعمال ومظاهر الزحف والامتداد العمراني الأفقي غير المنظم إلى ضواحي المدن غير المخدومة بالمرافق والتجهيزات الأساسية الكافية، مع بيان حدود حماية التنمية التي لا يسمح بتجاوزها حماية للأراضي الواقعة خارج حد حماية التنمية.

وتنص اللائحة التنفيذية المحدثّة لتحديد قواعد النطاق العمراني عام ٢٠١٤ على العديد من المبادئ والضوابط العامة للتنمية، بما يتواءم مع توجهات استراتيجيات التنمية العمرانية والإقليمية، منها:

- إعطاء الأولوية للمشروعات التي تشكل جزءاً من الاستراتيجيات العمرانية، بما في ذلك تحديد مسارات شبكات الطرق الرئيسية والسكك الحديدية الواقعة في الأراضي الخاصة، على أي مشاريع إنمائية أخرى
- لا يسمح بالمشروعات التنموية الحضرية خارج حدود النطاق

العمراني إلا بموافقة وزارة الشؤون البلدية والقروية على المخططات وفقاً للضوابط والإجراءات الرسمية.

- الموافقة على المشروعات الكبرى ذات الطبيعة الخاصة بقرار من وزير الشؤون البلدية والقروية وفقاً للضوابط والإجراءات.

كما تحدد اللائحة التنفيذية المحدثّة ضوابط السماح بتخطيط الأراضي وتطويرها التي يتوجب على أصحاب الأراضي والمطورين اتباعها وفق مستويات مراكز النمو الوطنية والإقليمية والمحلية، وضوابط بنية تحتية تبعاً لمساحات الأراضي المراد تخطيطها، والقطيف هنا مصنفة على أنها مركز نمو إقليمي.

وعلى الرغم من أن اللائحة التنفيذية المحدثّة لتحديد قواعد النطاق العمراني واضحة فيما يتصل بحظر التنمية في منطقة حماية التنمية وخارج حدود النطاق العمراني، إلا أنها تستثني الخدمات الوطنية والإقليمية التي يتعدى نطاقها مستوى المدينة إلى مستوى المحافظة أو المنطقة أو المستوى الوطني، أو الأنشطة ذات الطبيعة الخاصة، وفق الضوابط والإجراءات الرسمية.

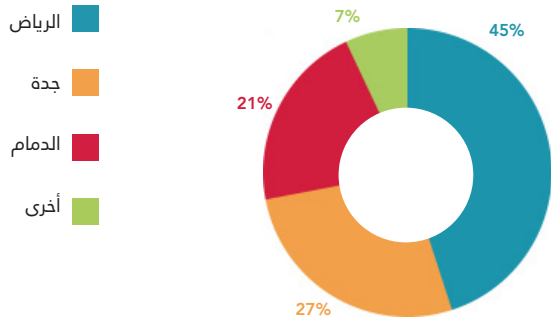
وبسبب ظاهرة المشروعات الكبرى والاستراتيجية التي يسمح نظام النطاق العمرانية بنائها خارج حدود النطاق في الحد من فاعلية النظام نفسه في التعامل مع التمدد العمراني.

مراحل حدود التنمية الحضرية اللائحة التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم ٦٦٠٠ بتاريخ ٢٠/١٢/١٤٣٥

المرحلة الأولى (٢٠١٤-٢٠١٨)	المرحلة الثانية (٢٠١٩-٢٠٢٤)	المرحلة الثالثة (٢٠٢٥-٢٠٣٠)
مراكز النمو الإقليمية: (القطيف - الخرج - الزلفي - شقراء - المزاحمية - الأفلاج - عفيف - خرما - ينبع - العلا - الرس - الأسياح - العاصيه - الخفجي - رأس تنورة - بيشة - جبه - محايل - ظهران الجنوب - ضبا - طريف - رفحاء - صبيا - شرورة - بلجرشي - القريات - دومة الجندل)		
أكثر من ٥٠٠ متر مربع		
- سفلة الطرق الداخلية - الصرف الصحي والكهرباء - المياه في حال توفرها - البنية التحتية لتصريف مياه الأمطار - الربط بأقرب طريق رئيسي - النسبة المئوية للمنطقة السكنية المبنية لا تقل عن ٥٠% - توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات وغيرها)	- سفلة الطرق الداخلية - الصرف الصحي والكهرباء - المياه في حال توفرها - البنية التحتية لتصريف مياه الأمطار - الربط بأقرب طريق رئيسي - النسبة المئوية للمنطقة السكنية المبنية لا تقل عن ٥٠% - توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات وغيرها)	- سفلة الطرق الداخلية - الصرف الصحي والكهرباء - المياه في حال توفرها - البنية التحتية لتصريف مياه الأمطار - الربط بأقرب طريق رئيسي - النسبة المئوية للمنطقة السكنية المبنية لا تقل عن ٥٠% - توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات وغيرها)
-	-	-
- سفلة الطرق الداخلية - الصرف الصحي والكهرباء - توفير الأراضي للخدمات الاجتماعية (المدارس ورياض الأطفال والمستشفيات وغيرها)		

الشكل ١٥. بدائل وخيارات التنمية ضمن مراحل نطاق التنمية العمرانية في مراكز النمو الإقليمية (بما فيها محافظة القطيف)

يفرض ضريبة سنوية على «الأرض البيضاء» تبلغ ٢,٥٪ من قيمتها، والتي تحدد بأنها أرض بيضاء تقع في «مناطق مأهولة بالسكان»، مخصصة للوحدات السكنية أو السكنية التجارية المختلطة، ويهدف إلى: (أ) زيادة المعروض من الأراضي المطورة لمعالجة مشكلة النقص في المساكن، (ب) جعل الأراضي السكنية متاحة بأسعار معقولة؛ (ج) مكافحة الممارسات الاحتكارية، كما ستقوم وزارة الإسكان، وهي السلطة المنفذة، بفرض النظام على مراحل.



الشكل ١٦. النسبة المئوية للأراضي البيضاء - المرحلة الأولى من تنفيذ نظام الأراضي البيضاء

٥,٢,٣ مخططات تقسيم الأراضي

تعد مخططات تقسيم الأراضي اللبنة الأساسية لنمو المدن في المملكة العربية السعودية. ولأمين المنطقة الشرقية صلاحيات الموافقة على مخططات تقسيم الأراضي وفقاً للمعايير التالية، بموجب القرار الوزاري رقم ١٧٧٧٧ لعام ٢٠١٠:

- أن تكون الأرض ضمن حدود النطاق العمراني المعتمد.
- توافق استعمال الأراضي المحدد مع ضوابط التنمية.
- ألا يترتب على مخطط تقسيم الأراضي إلغاء أو تعديل لائحة أو تخطيط معتمد أو استعمال أراضي مسموح به.
- بعد اعتماد المخطط ترسل نسخ مصدقة منه لكافة الجهات القائمة على شبكات المرافق العامة للاطلاع عليه وتسليم المالك المواصفات الفنية المعتمدة للتمشي بموجبها عند التنفيذ، مع تزويد وكالة الوزارة لتخطيط المدن بنسخة مصدقة من المخطط.

وكانت أمانة المنطقة الشرقية قد صادقت على ١٦ مخططاً لتقسيم الأراضي خلال الفترة يناير- ديسمبر ٢٠١٧^(١)

٣,٣ السياق المؤسسي

١,٣,٣ مؤسسات التنمية الحضرية في المملكة العربية السعودية

لأمانة المنطقة الشرقية دور مهم في تنمية مدينة القطيف بوصفها المسؤولة نظاماً عن التخطيط العمراني لمحافظة القطيف، مع ذلك يتأثر نمط النمو والتنمية في القطيف بإطار التخطيط المؤسسي المركزي للمملكة العربية السعودية تحت إشراف وزارة الشؤون البلدية والقروية، حيث تتولى الوزارة مهمة إجراء التخطيط الحضري لمدينة المملكة، وضرورة موافقة الوزارة على المخططات

تحديد النطاق العمراني

قامت الإدارة العامة لتنسيق المشروعات بوكالة وزارة الشؤون البلدية والقروية لتخطيط المدن بإعداد دراسات لتنظيم وترشيد النمو العمراني للمدن السعودية وفق ضوابط محددة للإتماء على مراحل يتم فيها توجيه التنمية ضمن المساحات المخصصة لمرحل حدود النطاق العمراني حتى العام ١٤٥٠هـ لمحافظة القطيف، استناداً لعدة عوامل منها تسلسل التطور العمراني والنمو السكاني المتوقع للمدينة، لكن لا توجد قواعد وأسس دقيقة منشورة توضح كيفية حساب حجم حدود مراحل النطاق. مكانياً، قامت اللجنة المكلفة بدراسة تحديد النطاق بالخدمات والمرافق العامة القائمة بترسيم الحدود كان يتم بشكل متماثل كي تستفيد منه كافة جوانب المدينة.

التحديات

يظهر المخطط المحلي تاثير المجاورات والأحياء السكنية داخل النطاق العمراني لمحافظة القطيف، وتباين في حجم حدود النطاق العمراني لمحافظة القطيف وحجم الحراك الديموغرافي فيها يؤثر سلباً في أعمال التكتيف الحضري، ففي ضوء توقعات النمو السكاني الحالية ستكون كثافة ٢.٣ السكنية ٣٠ نسمة/هكتار طبقاً لحسابات الإدارة العامة لتنسيق المشروعات المعنية بتحديد النطاق العمراني، وهي أقل بكثير من الكثافة الموصى بها التي يستهدفها مؤئل الأمم المتحدة والبالغة ١٥٠ نسمة/هكتار.

السماح بتخطيط الأراضي

- يتقدم المالك المطور بطلب تخطيط الأرض مرفقاً به مخطط الموقع العام إلى بلدية محافظة القطيف.
- تقوم البلدية بدراسة الطلب وفق ضوابط تخطيط الأراضي، وتنزيل الموقع على خريطة النطاق العمراني للتأكد من مرحلة التنمية العمرانية للموقع، وإبلاغ المطور بالاشتراطات، ومن ثم يتم استكمال الإجراءات النظامية اللازمة للاعتماد.
- إعداد المخطط للموقع وفق المعايير والأسس التخطيطية.
- توثيق موافقة المالك المطور الخطية على الالتزام بضوابط التنمية العمرانية المعتمدة للمخطط المطلوب اعتماده عند تقديمه للبلدية.
- بعد اعتماد المخطط ترسل نسخ مصدقة منه لكافة الجهات القائمة على شبكات المرافق العامة للاطلاع عليه وتسليم المالك المواصفات الفنية المعتمدة للتمشي بموجبها عند التنفيذ، مع تزويد وكالة الوزارة لتخطيط المدن بنسخة مصدقة من المخطط.
- بعد التحقق من قيام المالك بتنفيذ كافة ضوابط التنمية العمرانية يتم ختمه والتوقيع عليه بالاعتماد النهائي.

نظام رسوم الأراضي البيضاء

تبلغ نسبة الأراضي غير المطورة في القطيف ٧٪ من إجمالي الأراضي المتاحة للتنمية العمرانية وهي نسبة منخفضة، إلا أنها تعتبر مساهماً رئيسياً في النقص المتزايد في المساكن، خاصة بالنسبة للشباب وتزايد عدد السكان حيث يختار الملاك ادخار الممتلكات لزيادة القيمة إلى الحد الأقصى، بدلاً من تطويرها. ولقد أصدرت الحكومة مؤخراً نظام ضريبة الأراضي البيضاء^(٢) الذي

وليس لمجلس بلدية محافظة القطيف صلاحيات تنفيذية، فهي مقصورة على أمانة المنطقة الشرقية وبلدية المحافظة، لكنه يسهم بنشاط في دفع العملية التخطيطية قدماً.

أنشئت هيئة تطوير المنطقة الشرقية كهيئة للتخطيط والتطوير الشامل للمنطقة (قرار مجلس الوزراء رقم ٦٤ لعام ٢٠١٥)، وهو مشكل من ١٤ عضواً لإقرار السياسات العامة للهيئة وخططها وبرامجها التشغيلية والتنفيذية بالتنسيق مع الأجهزة المعنية. وتتمتع الهيئة بالشخصية الاعتبارية والاستقلال المالي والإداري، وترتبط تنظيمياً برئيس مجلس الوزراء.

٣,٣,٣ السياق المحلي - القطيف

تتكون المنطقة الشرقية من عدة مدن بما فيها محافظة القطيف، والتي تعتبر ثالث أكبر مدينة، وكما ذكرنا سابقاً، تعتبر القطيف واحدة من محافظات المنطقة الشرقية وتخضع لإدارة «البلدية» ورئيسها، الذي يتم تعيينه من قبل أمين المنطقة الشرقية.

لا توجد لدى بلدية القطيف إدارة تخطيط عمراني، كما لا توجد جهات أخرى تشارك في عملية التخطيط العمراني.

يساهم القطاع الخاص، مثل شركة النفط العربية السعودية (أرامكو)، مساهمة كبيرة في مشاريع تطوير الأراضي في القطيف. (١٧) حيث أن أنشطتها في مجال البناء والأراضي في المناطق الواقعة خارج نطاق التنمية العمرانية كان له دوراً في التمدد العمراني. (١٨)

٤,٣,٣ المؤثرات التشريعية والمؤسسية على القطيف

معظم القرارات الفنية والموافقات الصادرة عن منظومة الإدارة المحلية، بما فيها القرارات التخطيطية، تتخذ على أساس تقدير الموقف وفقاً للأولويات التي تحدها بلدية محافظة القطيف والمجلس البلدي. حيث أن عدم وجود آليات نظامية لمواءمة وتوجيه منظومة التخطيط، ستؤثر بغموضها والتنفيذ الجزئي للإطار التشريعي على جذب الاستثمار الأجنبي أو المؤسسي وهو مالا يتماشى مع الركيزة الاقتصادية لرؤية المملكة ٢٠٣٠.

٣,٤ التمويل البلدي

القطيف هي إحدى محافظات المنطقة الشرقية، وهي واحة ساحلية لزراعات النخيل والفواكه، تحفل بتاريخ عريق وإرث حضاري قيّم و واجهة بحرية طويلة. وتعتبر محافظة القطيف مركزاً اقتصادياً يركز في المقام الأول على الزراعة، وتعد أنشطة التصنيع، والتعدين، والبناء، وتجارة الجملة والتجزئة، والتعليم أبرز القطاعات المستقطبة للعمالة في المدينة، إذ تستقطب ما يزيد عن ٥٣% من القوى العاملة. (١٩) كما في الشكل (١٨).

تعمل الحكومة على تحديد القطاعات الاقتصادية الاستراتيجية التي يمكن أن تعزز التنمية الاقتصادية المحلية، وخلق فرص العمل، والابتكار في القطيف، إذ يعتبر التنويع الاقتصادي المفتاح لتحقيق

المعدة على المستوى المحلي. و تقوم وكالة الوزارة لتخطيط المدن من خلال الإدارات العامة التابعة لها وهي التخطيط المحلي، الدراسات والأبحاث، تنسيق المشروعات، والتخطيط العمراني وإدارة التصميم العمراني بالتنسيق مع كافة الأجهزة الحكومية المعنية لتحقيق التنمية العمرانية الشاملة، إلا أن ضعف مستوى التنسيق بين هذه الإدارات والأمانة يؤثر سلباً في تقديم الخدمات وتنفيذ المشاريع.

٢,٣,٣ السياق الإقليمي للمنطقة الشرقية

وفقاً للتصنيف الإداري لوزارة الداخلية، تتكون المنطقة الشرقية من ١١ محافظة (٦ منها فئة "أ"، و ٥ محافظات فئة "ب"، و ١٠ مراكز نمو، ٧١ فئة "أ" و ٣٦ فئة "ب") وتتبع محافظة القطيف المنطقة الشرقية، وهي بلدية ترتبط ميزانيتها السنوية بوزارة الشؤون البلدية والقروية على أساس ميزانية البنود (١١) التي يتم من خلالها تحديد أحجام النفقات لتقابلها اعتمادات مالية لكل بند من بنود الميزانية. (١٢)

وبموجب نظام المناطق (١٤) تتولى إمارة المنطقة الشرقية إدارة المحافظات والمراكز والإشراف على أجهزة الحكومة في المنطقة وبحث شؤون تنمية وتطوير المنطقة معها، ورفع تقارير سنوية لوزارة الداخلية عن كفاية أداء الخدمات العامة في المنطقة.

يقع مقر مجلس المنطقة (١٥) في مقر إمارة المنطقة ويختص بـ: (١٦)

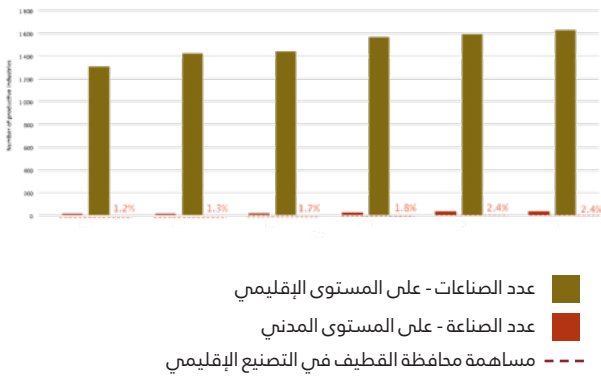
- تحديد احتياجات المنطقة، واقتراح إدراجها في خطة التنمية الوطنية.
- تحديد المشاريع النافعة حسب أولوياتها والاقتراح على الوزارة اعتمادها في الميزانية.
- دراسة المخططات التنظيمية لمدينة وقرى المنطقة ومتابعة تنفيذها بعد اعتمادها.
- متابعة تنفيذ ما يخص المنطقة من خطة التنمية والموازنة والتنسيق في ذلك.

يشرف المجلس البلدي، ومقرّه في بلدية محافظة القطيف، على أنشطة البلدية والبلديات الفرعية لضمان التنسيق وفق الخطة العمرانية حسب احتياجات المحافظة. ويتم انتخاب ثلثي أعضاء المجلس البلدي في حين يعين الثلث الباقي بقرار من وزير الشؤون البلدية والقروية، ومن اختصاصاته:

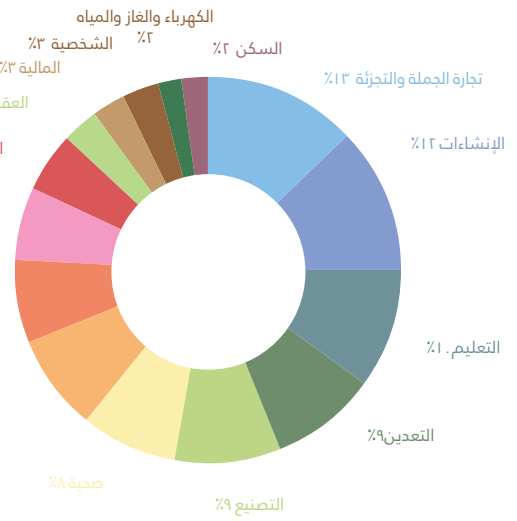
- دراسة مشروع ميزانية بلدية محافظة القطيف وإقراره.
- اقتراح المشاريع العمرانية داخل نطاق خدمات بلدية محافظة القطيف.
- إبداء الرأي في شأن المشاريع التي يتطلب تنفيذها نزع ملكية العقارات للمنفعة العامة وإرفاق ما ينتهي إليه المجلس مع معاملة المشروع عند رفعها للجهات المختصة.

في الوقت الحالي، تقتصر الإدارة المحلية على التمويل المركزي مما يخصص لها من الموازنة العامة. وبرغم رسوم الخدمات البلدية، لا تزال الإيرادات البلدية الذاتية المباشرة غير كافية، مما يعني استمرارها في الاعتماد على التمويل المركزي من الحكومة.

وتتم التحويلات المالية من وزارة المالية استناداً إلى تقدير الوزارات لنفقاتها المحتملة من إيرادات ومصروفات للعام المقبل. وبالنسبة لوزارة الشؤون البلدية والقروية، ترفع الأمانات والبلديات تقدير نفقاتها من إيرادات ومصروفات للعام المقبل في ضوء احتياجاتها وأولوياتها المحلية، إلى الوزارة لتقوم بدورها، بعد مراجعتها واعتمادها برفعها لوزارة المالية التي تضع موازنة مقترحة لها بناءً على تصورات وزارة الشؤون البلدية والقروية تتم مناقشة بنودها، وبعد الاتفاق على بنود الميزانية المقدمة من الوزارات المختلفة تعرض على مجلس الوزراء الذي يقوم بموجب الصلاحيات المخولة له باعتماد الموازنة العامة الجديدة، وصرف المخصصات المالية بموجبها.



المصدر: صندوق التنمية الصناعية السعودي (٢٠١٦).
الشكل ١٨. التركيز الصناعي، ٢٠١٠-٢٠١٥



المصدر: المؤسسة العامة للتأمينات الاجتماعية، ٢٠١٨ م.
الشكل ١٧. قطاعات العمل في محافظة القطيف، ٢٠١٦ م

الأهداف الاقتصادية الإقليمية والوطنية لرؤية المملكة ٢٠٣٠. وبالتالي، فإن تطوير البنية التحتية العامة (مثل وسائل النقل ومرافق معالجة المياه) التي تخدم صناعات القطيف الأساسية (مثل الصناعة والزراعة والسياحة) يأتي في سلم الأولويات الحكومية، لزيادة اقتصادات التجمع، وتحفيز المنافسة النشطة، وتعزيز القدرة الإنتاجية للقطيف، وزيادة مساهمتها إقليمياً و وطنياً.^(٢٠)

وتتضمن الاستراتيجية الاقتصادية للحكومة تجديد الالتزام بتعزيز قنوات التفاعل والاتصال بين الاحتياجات والمتطلبات الإقليمية والمحلية وتعزيز التعليم والتدريب لزيادة تراكم الاستثمار في رأس المال البشري وتحسين أوضاع السوق بما يدعم الأبحاث والابتكار والتنويع الاقتصادي.^(٢١)

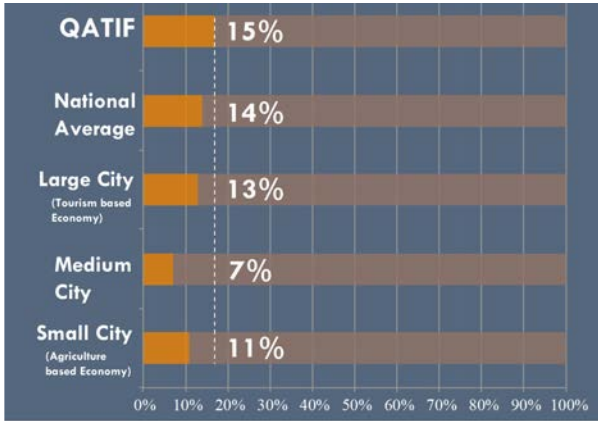
١,٣,٤ النظام المالي

تتطلب التنمية الاقتصادية الحضرية والمحلية المستدامة نظام إدارة مالي عام سليم ومرن. في الوقت الحالي، تقوم خطة التنمية الوطنية بتوجيه المالية العامة لمحافظة القطيف. وهذا النظام يعتمد على الدعم الحكومي لتمويل أنشطة البلدية ومشاريع التنمية. ففي عام ٢٠١٧، خصصت الحكومة ٥% من الميزانية العامة للقطاع البلدي، والتي تشمل مشاريع وبرامج تديرها وزارة الشؤون البلدية والقروية. الشكل (٢٠-٢١).

تتولى وزارة الشؤون البلدية والقروية، عبر الأمانات والبلديات،^(٢٢) مسؤولية تمويل أنشطة القطاع البلدي، مثل التخطيط الحضري، تراخيص البناء، وتصريف السيول، وصيانة شبكات الطرق والشوارع في حدود الأمانات والبلديات. وبالإضافة لوزارة الشؤون البلدية والقروية، هناك العديد من الوزارات والجهات الحكومية الأخرى تقوم بتمويل وتنفيذ مشاريع على المستوى المحلي، على سبيل المثال، توفر وزارة التربية والتعليم تمويلاً مباشراً لإنشاء المدارس في المدن.

٢,٤,٣ إيرادات البلدية

٣,٤,٣ تمويل تكاليف التشغيل البلدية



الإيرادات من الموارد المحلية
النقل الوطني

المصدر: وزارة المالية، المملكة العربية السعودية (٢٠١٧).

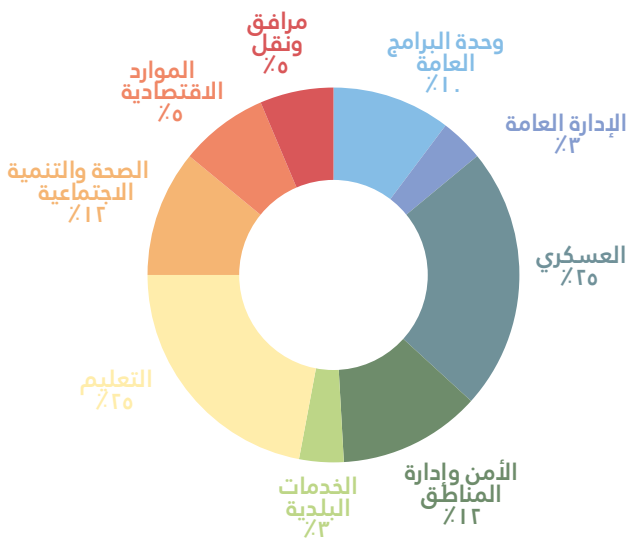
الشكل ١٩. مقارنة الإيرادات من المصادر الخاصة بين عينات من المدن، ٢٠١٦ م

في عام ٢٠١٦، بلغت الإيرادات الذاتية لبلدية محافظة القطيف ٥١,٦ مليون ريال، ما يعادل ١٥% من ميزانية البلدية. وهذا أعلى من المعدل الوطني من حيث تنمية الإيرادات الذاتية. وفي مسعى لتحسين إدارة مالية الأمانات والبلديات، وتقليل الاعتماد على تمويلات الحكومة المركزية، يوجّه برنامج التحول الوطني ٢٠٢٠ الإدارات المحلية في وضع سياسات مالية سليمة واستخدام أدوات مالية جديدة. (٢٤)

٤,٤,٣ تمويل رأس المال للخدمات البلدية

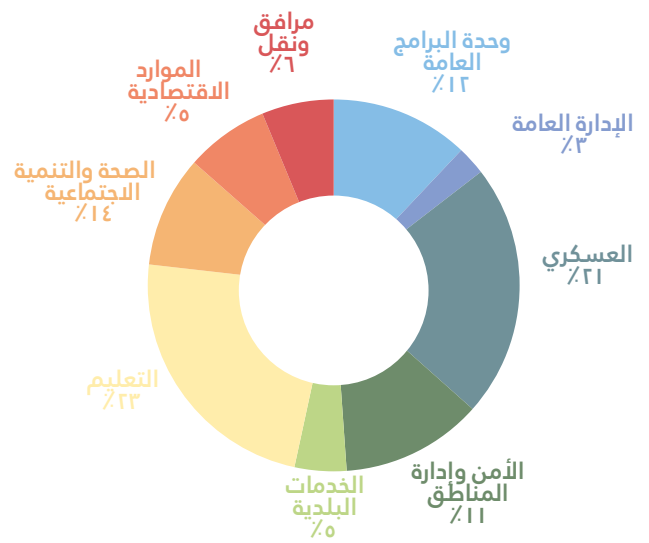
أصبح الطلب على رأس المال لتمويل البنية التحتية المحلية في الدول الناشئة من الأولويات، خاصة في مدن مثل القطيف. فإجراءات التمويل المتاحة لدول مثل المملكة العربية السعودية لسد الفجوة في الميزانية ومواجهة تحديات التنمية الجديدة آخذة في التوسع بسرعة.

لقد تم إدخال إصلاحات حديثة لتحسين السوق المالية من خلال زيادة رأس المال. على سبيل المثال، تم مؤخراً طرح نظام السوق المالية، وهيئة السوق المالية، والسوق المالية السعودية (تداول) المملوكة للقطاع الخاص في المملكة العربية السعودية بهدف تحسين سوق رأس المال المحلي.



المصدر: بهاتيا، آر، (٢٠١٧)، «ميزانية المملكة العربية السعودية لعام ٢٠١٧»، بنك الخليج الدولي.

الشكل ٢١. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٦



المصدر: بهاتيا، آر، (٢٠١٧)، «ميزانية المملكة العربية السعودية لعام ٢٠١٧»، بنك الخليج الدولي.

الشكل ٢٠. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٧

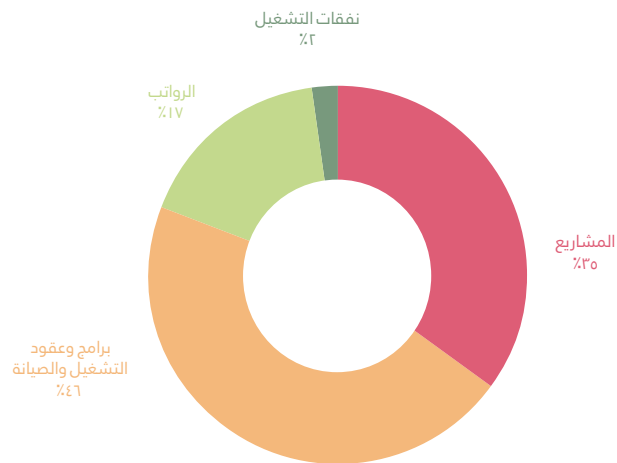
الأجانب.^(٢٨) وتخضع سندات التنمية الحكومية للزكاة بالنسبة للمستثمرين المحليين وتعفى من الضريبة على الدخل بالنسبة للمستثمرين الأجانب.

ومن المتوقع لنهج تنافسية وجذب الرساميل الاستثمارية والأسهم أن تكون له تأثيرات واسعة النطاق على الاقتصادات المحلية لمدن مثل القطيف في المستقبل، مما يزيد من توافر رأس المال لتمويل مشروعات التنمية الحضرية.

وبين عامي ٢٠١١ و ٢٠١٦ ، ارتفعت قيمة الأسهم السعودية من أكثر من ٧٠٪ من الناتج المحلي الإجمالي إلى حوالي ٧٠٪، واليوم ، تعد «تداول» السوق المالي الوحيد للأسهم السعودية والأكبر في الدول العربية.^(٢٩) وإلى جانب تداول، قدمت المملكة العربية السعودية «نمو»، وهو سوق الأسهم للشركات الصغيرة والمتوسطة مع متطلبات اكتتاب أقل، حيث يعد «نمو» خياراً سليماً للشركات الصغيرة والمتوسطة المهتمة بالوصول إلى السوق العام.

وبالإضافة إلى توافر الخدمات المصرفية التقليدية ، مرّت البنوك المحلية في المملكة العربية السعودية بسلسلة من عمليات الاندماج والاستحواذ بعد انخفاض أسعار النفط في الفترة ٢٠١٤-٢٠١٥ ، وتنوع أصولها ، وبدأت بتقديم منتجات استثمارية تقليدية وإسلامية لقاعدة استثمار متنوعة.^(٣٠) وأصبحت سوق المملكة العربية السعودية مثالاً على كفاءة تخصيص رأس المال المدفوع بالإصلاحات الإستراتيجية وزيادة القيمة السوقية^(٣١)

بدأت الحكومة في إصدار سندات الدين العام عام ١٩٨٨ . وفي السنوات الخمسة عشرة الماضية ، خضع سوق الصكوك وأدوات الدين السعودي لسلسلة من الإصلاحات، تغيرت معها عمليات إصدار السندات، وتسعير السندات، وتحديد شروط استحقاق السندات. وإصدار سندات التنمية الحكومية ذات العائد المتغير. تتكون المجموعة من المؤسسات المالية المحلية والبنوك والمستثمرين



المصدر: وزارة المالية، المملكة العربية السعودية (٢٠١٦).
الشكل ٢٣. ميزانية أمانة القطيف (٢٠١٦)

بنود الميزانية	ريال سعودي (١٠٠٠ ×)
الرواتب	٥١,١٧٥
نفقات التشغيل	٥,٥٧٣
التشغيل والصيانة البرامج والعقود	١٣٩,٤٥٠
المشاريع	١٠٤,٦٥٠
إجمالي الميزانية	٧٩٣,٣٤٨

المصدر: وزارة المالية، المملكة العربية السعودية (٢٠١٦).
الشكل ٢٢. ميزانية أمانة القطيف (٢٠١٦)

٣

المدينة الحانية





١,٤ أنماط النشاط العمراني

١,١,٤ أنماط التنمية في القطيف

عدد السكان

٤٧٤,٠٠٠ * تعداد ٢٠١٠



عدد السكان المتوقع بحلول عام ٢٠١٨ م

معدل النمو ٤٪ (٩٢,٠٠٠, ٦٥)



الكثافة السكانية في المساحة المبنية

٣٧,٩ شخص/هكتار



الفئات العمرية

٣٣٪ < ١٥



معدل النمو السكاني

٤,٠٪



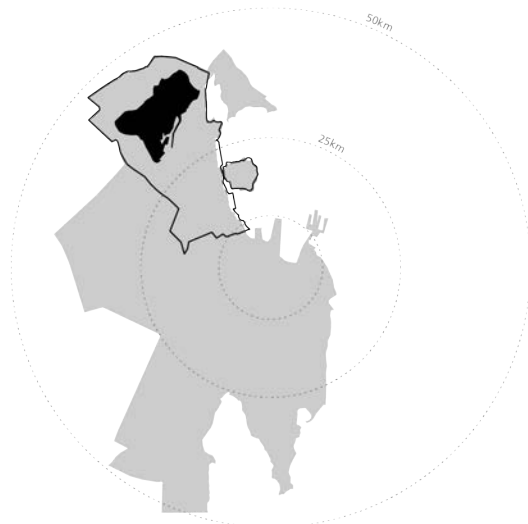
عدد السكان المتوقع ١,٠٤٠,٠٠٠ بحلول عام ٢٠٣٠ م

محافظة القطيف بالمقارنة مع مدينة برشلونة

عدد السكان: ١,٦٠٩,٠٠٠

المساحة: ١٠١,٤ كم^٢

الكثافة: ١٦٠ شخص/هكتار

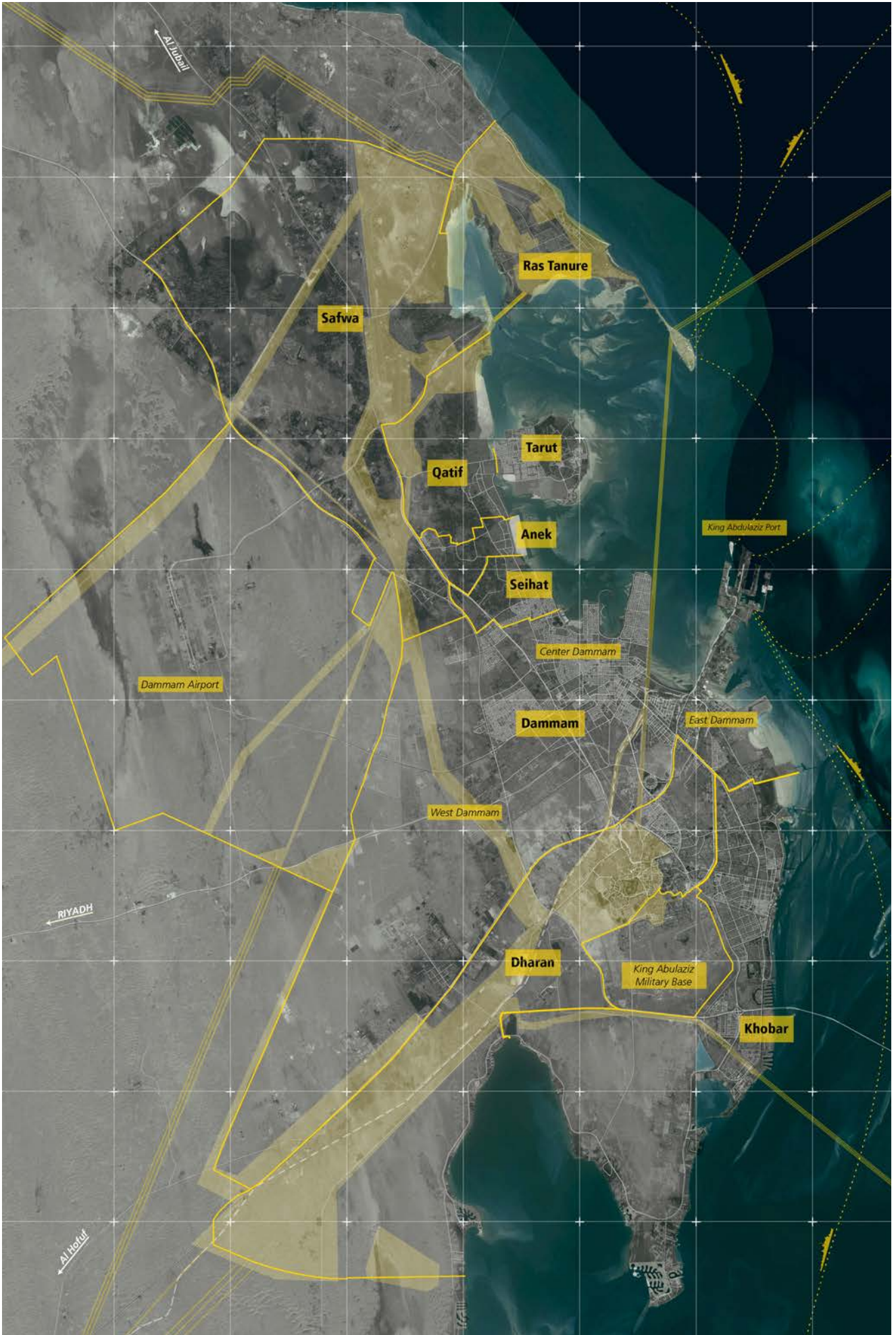


تشهد المدن السعودية، ومن بينها محافظة القطيف حركة تحضر سريع.. ففي عام ١٩٣٤م لم تكن مساحة القطيف تتعدى ٣٤ هكتاراً، يقطنها ٦٠٠٠ نسمة، إذ تعتبر واحة القطيف من أقدم المناطق المأهولة. اعتمدت في اقتصادها على الزراعة والأسمك وتجارة اللؤلؤ، إلى أن تم اكتشاف النفط في أراضيها في العام ١٩٣٨م، فتغيرت معه تركيبتها الإنتاجية نتيجة انصراف سكان مدنها وقراها عن مزاولة الزراعة التقليدية والاتجاه إلى الانخراط في أعمال صناعة النفط، فأصبحت القطيف وقراها الساحلية تشهد ارتفاعاً وتوسعاً في معدلات تحضرها، مما أدى لزيادة الطلب على الإسكان وارتفاع أسعار الأراضي، رأى فيها أصحاب المزارع فرصة سانحة لزيادة قيمة أراضيهم وتحويلها لمخططات سكنية وتجارية وصناعية.

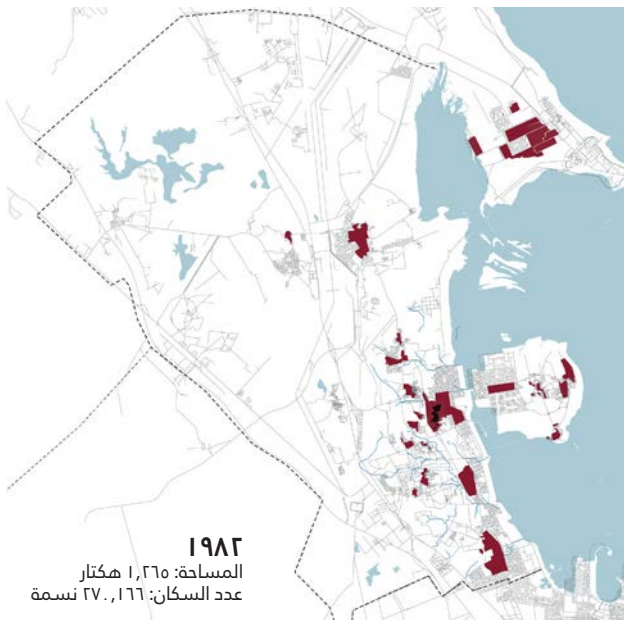
في أوائل الستينات وحتى أواخر السبعينات توسعت محافظة القطيف من ٣٣ هكتاراً إلى ٧١ هكتاراً، ولكن بعد السبعينات شهدت المدينة أكبر حراك ديموغرافي لها، فتوسعت من ٧١ هكتاراً إلى ١٢٦٥ هكتاراً، ما يعادل ١٧ ضعف مساحتها الأصلية، وارتفع تعدادها خلال ١٢ سنة فقط إلى ١٦٦.٢٧ نسمة. لقد أدى التحول من قرية صغيرة إلى مركز حضري متطور إلى تحول في الأنشطة الاقتصادية من واحة غنية بإنتاج التمور والخضروات والفاكهة إلى اقتصاد نفطي صناعي أغنى المدينة من ناحية، لكنه يوصل المدينة من ناحية أخرى إلى درجة من الإجهاد البيئي وتأثيراته السلبية في الساحل والمناطق الزراعية.

وتجاوباً مع الفرص الاقتصادية المتزايدة في القطيف، تضاعفت مساحة المدينة من ١٢٦٥ هكتاراً في عام ١٩٨٢ إلى ٢٢٦٣ هكتاراً في عام ١٩٩٢، وزاد سكانها إلى ٣٩٢٨٥٩ نسمة. وحتى ذلك الوقت، كانت المدينة تتمتع بكثافة سكانية جيدة وصلت إلى ١٧٣ نسمة/هكتار. واستقر معظم السكان الجدد في المركز الحضري والأجزاء التاريخية من المدينة، ولكن بدأت مدن التوابع في الظهور شمال/غرب وجنوب/غرب القطيف على حساب الرقعة الزراعية. وبدأت في أعمال الردم البحري، متسببة في تآكل المساحات الخضراء من السواحل والرقعة الزراعية وتردي أوضاع البيئة البحرية جراء مراحل التنمية المتلاحقة، والتأثير على عدد من الأسر التي تزاول مهنة الصيد البحري كمصدر رئيس لدخلها.

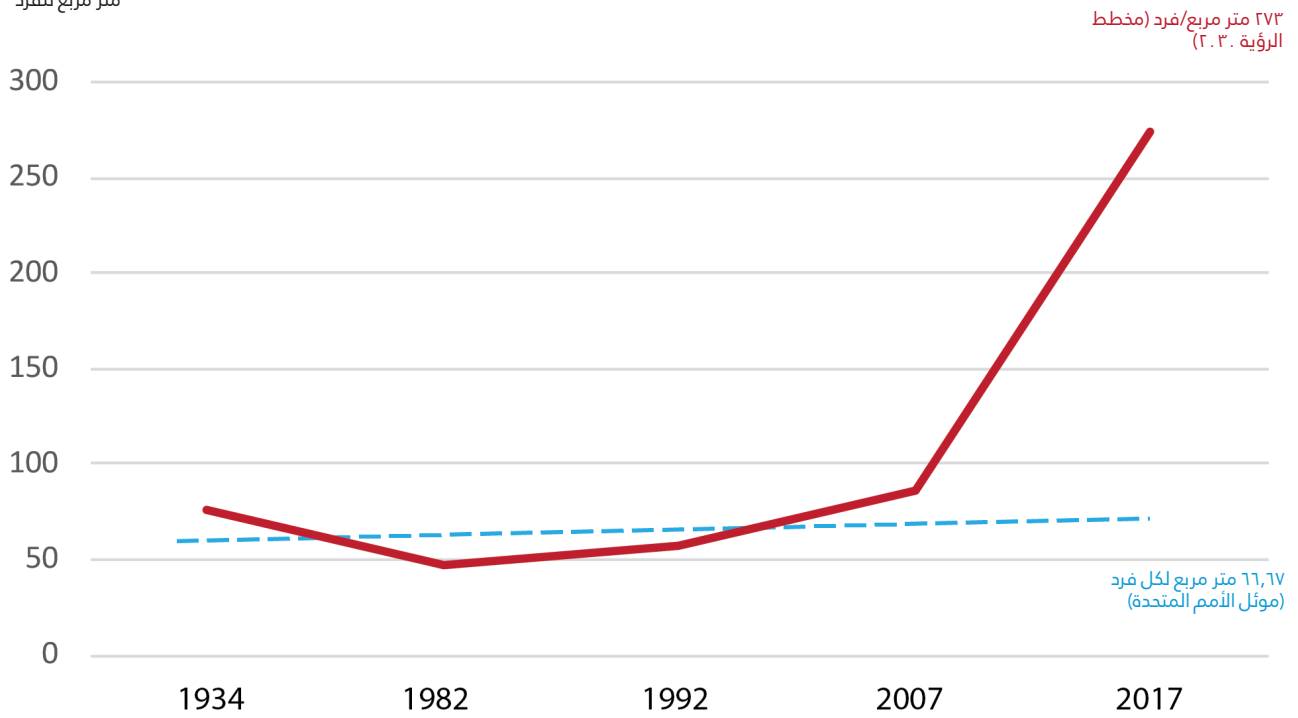
وتعاني جزيرة تاروت كثيراً من ممارسات الردم البحري المتلاحقة التي تتم على حساب البيئة البحرية، فبعد أن كانت تبعد عن محافظة القطيف هـ كم داخل البحر، أصبحت متصلة بها الآن من جهة الغرب بسبب دفن البحر للأغراض توفير أراض جديدة للتوسع العمراني، بلغت مساحتها ٥٩١ هكتاراً، على حساب المساحات الخضراء التي تقلص مخزونها من ١١.٣ هكتاراً إلى ٦٨٥ هكتاراً، بخسارة إجمالية قدرها ٤١٨ هكتاراً من الأراضي الزراعية خلال نفس الفترة. وتتعدد المعالم التاريخية السياحية التي تجذب الزوار إلى تاروت وتسهم في دعم التنمية الاقتصادية المحلية.



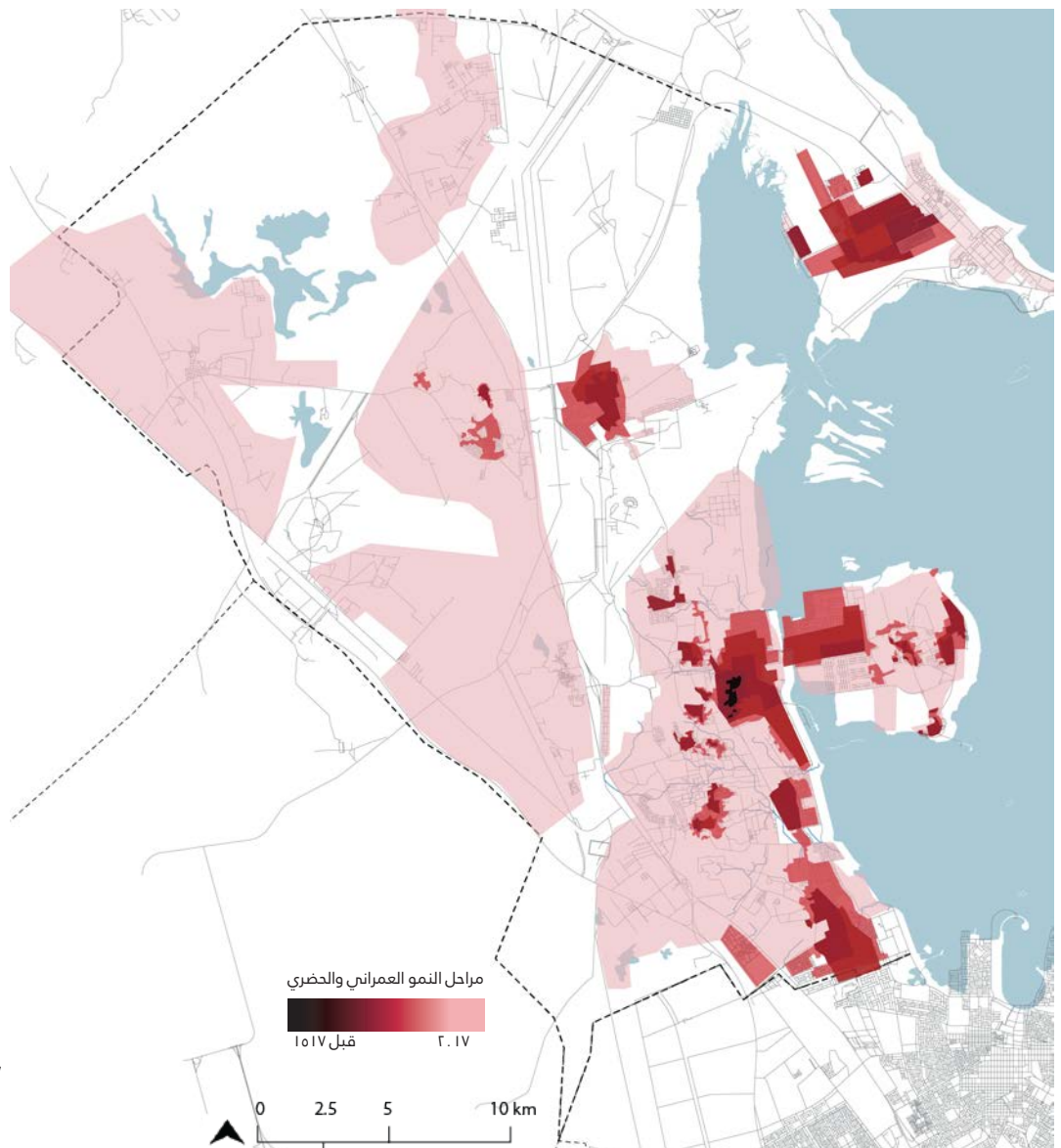
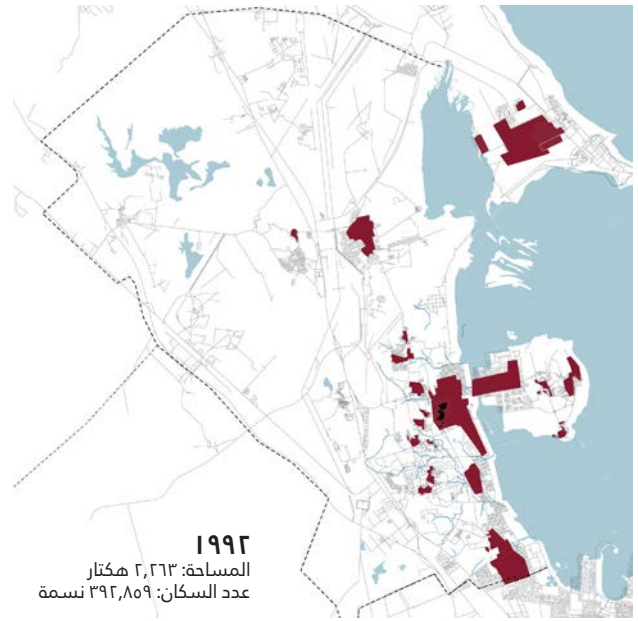
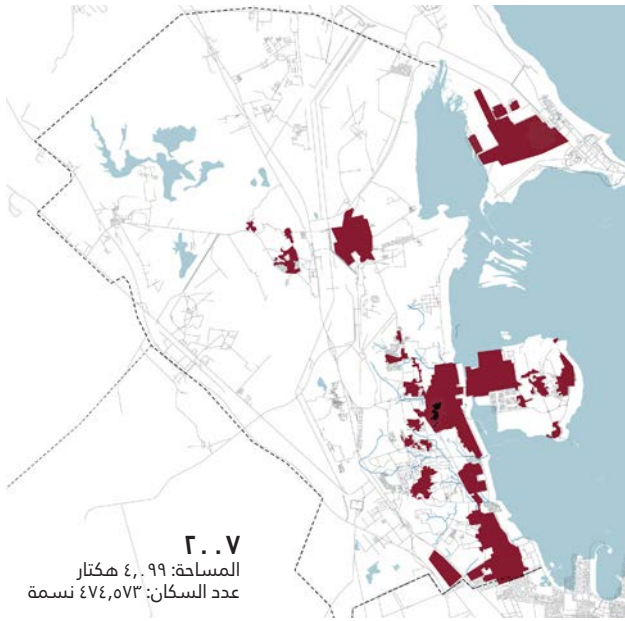
الشكل ٢٤. صورة جوية للناطقات العمرانية والأحياء السكنية والبنى التحتية الرئيسية لمحافظة القطيف



متر مربع للفرد



الشكل ٢٥. تطور نصيب الفرد من المساحة الإجمالية لمحافظة القطيف



الشكل ٢٦. مراحل النمو العمراني والحضري لمحافظة القطيف



العمراني حتى عام ١٤٣٥هـ لمحافظة القطيف ٦١,٩١٥ هكتاراً، وتكون بكثير الحجم الفعلي للكتلة العمرانية الحالية لمحافظة القطيف البالغة ١٧,١١٨ هكتاراً من الأراضي، وذلك في ظل توافر مساحات شاسعة من الأراضي الفضاء القابلة للتطوير داخل الكتلة العمرانية الحالية للمدينة، ووفقاً للائحة قواعد النطاق العمراني التنفيذية، يتم تخطيط الأراضي الواقعة داخل حدود مرحلة النطاق العمراني حتى عام ١٤٣٥هـ دون انتظار طلب تخطيطها من ملاكها، حتى يتسنى تحديد شبكة الطرق الرئيسية وتنفيذ المرافق العامة بها، وربط مختلف أجزاء المدينة ببعضها، على ألا تتجاوز النسبة المقتطعة لصالح الشوارع والمرافق العامة النسبة النظامية "٣٣%" المقررة^(٩)

تبلغ مساحة مرحلة النطاق العمراني حتى عام ١٤٥٠هـ على ٦٢,١٦٤ هكتاراً، ووفقاً للائحة قواعد النطاق العمراني التنفيذية، لا يسمح بتخطيط الأراضي داخل هذه المرحلة قبل حلولها زمنياً، باستثناء تحديد مسارات شبكة الطرق الرئيسية الواقعة في الأراضي البيضاء ضمن النطاق العمراني أو خارجه وفق المخطط المعتمد للمدينة دون انتظار طلب تخطيطها من قبل ملاكها، وفي حال رغبة المالك تخطيط أرضه وإفراغها ضمن المرحلة الثانية، عليه الالتزام بتنفيذ ضوابط التنمية المعتمدة لهذه المرحلة من حيث تمديد شبكات المياه والكهرباء والهاتف وسفلتة شوارع المخطط^(١٠).

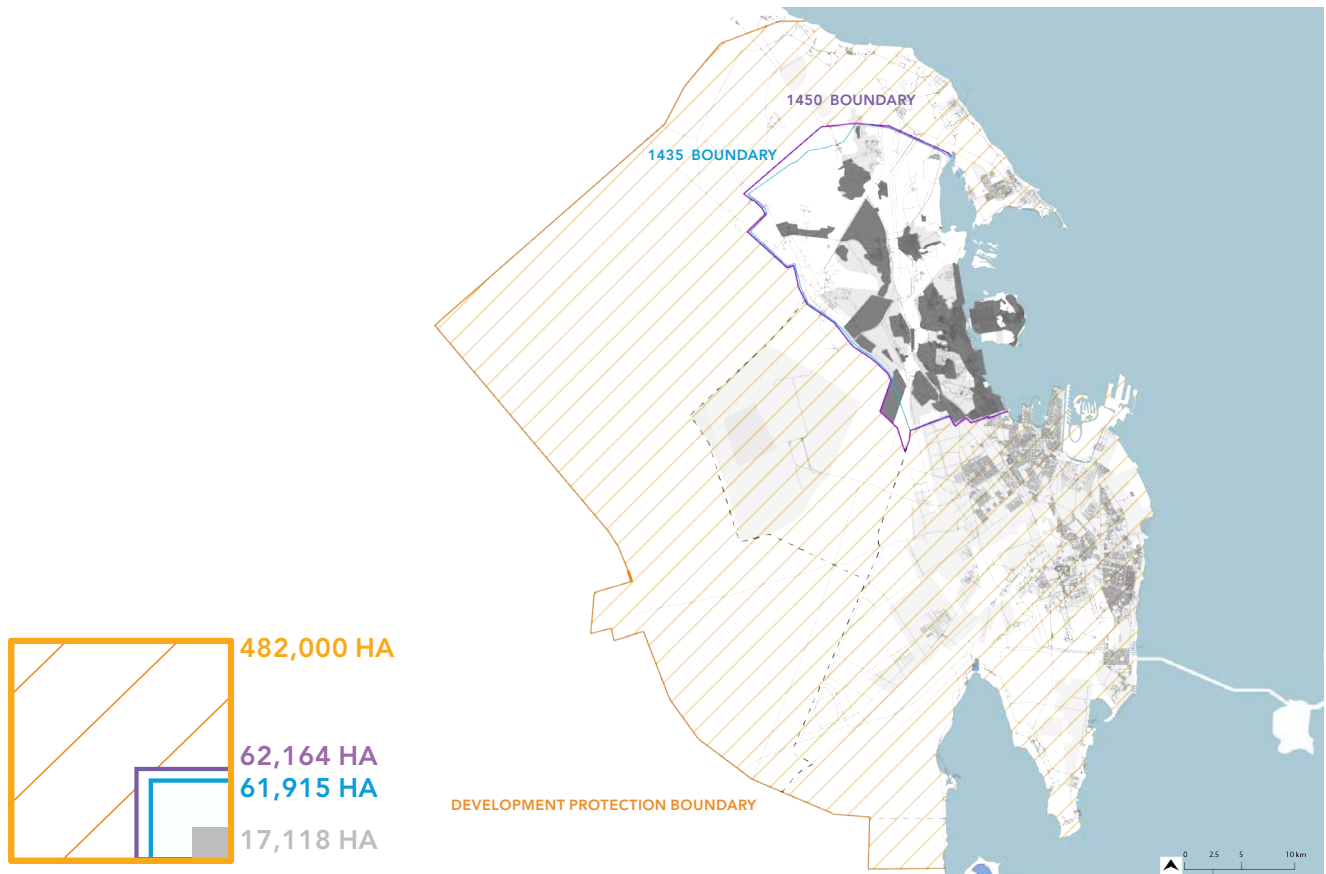
وتبلغ مساحة منطقة حماية التنمية ٤٨٢,٠٠٠ هكتاراً، شاملة بيئات متنوعة ومنتزهات والوادي والصحراء والكثبان الرملية والشواطئ، وتعتبر أكبر منطقة حضرية، فهي، إلى جانب محافظة القطيف

في عام ٢٠٠٧، وصلت مساحة التوسع العمراني لمحافظة القطيف بمختلف مدنها وقرائها إلى ٤,٠٩٩ هكتاراً يقطنها ٤٧٤,٥٧٣ نسمة. ومع دمج معظم المدن الساحلية الجديدة في مركز حضري، مع مزيد من القرى التابعة في الشمال الغربي من المحافظة، وصلت الكثافة السكانية في تلك الفترة إلى ١١٥ نسمة/هكتار، وهي كثافة تعتبر عالية في البيئة السعودية.

لقد شهدت محافظة القطيف على مدار السنوات العشرة التالية، أعلى توسع حضري من حيث المساحة وليس من حيث عدد السكان، مما تسبب في تناقص ملحوظ على صعيد الكثافة السكانية الكلية، وترك مساحات كبيرة من الأراضي الفضاء غير المطورة داخل الكتلة العمرانية الجديدة الآخذة في التوسع، بحيث أصبحت مساحة المدينة ١٧,١١٨ هكتاراً في عام ٢٠١٧، ما يوازي ثلاثة أضعاف ما كانت عليه في عام ٢٠٠٧، وبزيادة سكانية قدرت بـ ١٥٢,٠٠٠ نسمة فقط.

٢,١,٤ الحدود الإدارية

كما هو الحال في العديد من المدن السعودية الأخرى، وفي أوائل عام ١٩٧٧، وجّه قرار مجلس الوزراء رقم ١١٧، (٧) إنشاء نطاقات التنمية العمرانية لمدة ٢٠ سنة قادمة، وبناء على ذلك قامت كل من وزارة الشؤون البلدية والقروية والأمانات بإنشاء هذه الحدود العمرانية بهدف السيطرة على التمدد والزحف العمراني العشوائي وإدارة المدن بشكل أفضل، ولكن كما هو الحال في معظم الحالات، تم تحديد نطاق التنمية العمرانية في القطيف دون استراتيجية واضحة لتوجيه النمو المستقبلي بشكل تدريجي، ودون النظر الكافي في السياق البيئي للمحافظة. تبلغ مساحة مرحلة النطاق



الشكل ٢٧. الحدود الإدارية وحدود النطاقات العمرانية في القطيف



مباني تراثية في الربيعية



تتسم هيكلية القطيف بالتناثر العمراني، وعدم الترابط، مما يجعل من الصعب تحقيق متصل حضري مستمر، عالي الكثافة ومتناسق. ففي هذه المناطق المنفصلة عن الكتلة العمرانية، تقل الكثافة فيها عن ٥٠ نسمة/هكتار، ويقطنها سكان ٣٣,٤٪ من إجمالي سكان محافظة القطيف.

يقطن غالبية السكان (٣٨,٧٪ من إجمالي سكان المدينة) في مناطق ذات كثافة تتراوح بين ٥٠ و ٩٩ نسمة/هكتار، وهي كثافة جيدة بالنسبة للمدن السعودية. أما مناطق الكثافة المتوسطة، فتحتضن ٢٥٢,١٣ نسمة، بجوار الأحياء المركزية داخل الكتلة العمرانية، مما يشكل نسبياً شكلاً من أشكال التواصل الحضري.

وفي الختام، نجد أن الكثافة في القطيف تتأثر بطريقة سلبية بشكل رئيسي بسبب المشاريع السكنية الجديدة الجارية على الساحل وفي محيط المدينة، والتي تسببت في الزحف والتمدد العمراني وخلق كمية كبيرة من الأراضي البيضاء داخل المنطقة الحضرية (بمساحة ٦,٦٧٩ هكتار) والتي لا تزال غير مطورة، وبالتالي تحتاج محافظة القطيف إلى تعزيز السياسات التي تهدف إلى تكثيف عدد السكان ضمن المناطق العمرانية الموجودة في المدينة، بدلاً من السماح ببناء مشاريع جديدة على طول الساحل وخارج المنطقة المبنية والنسيج العمراني الحالي.

تضم أيضاً مدن الدمام، الظهران، صفوى، الخبر، ورأس تنورة، والتي تشكل حاضرة الدمام الكبرى. وتمثل حدود حماية التنمية الأراضي المحجوزة للتنمية المستقبلية الواقعة خارج النطاق العمراني، وتشمل المناطق المحيطة والمؤثرة في المناطق الواقعة داخل النطاق العمراني، والتي يجب أن تخضع المشاريع التطويرية فيها لأنظمة تخطيطية يتم تحديثها لها.

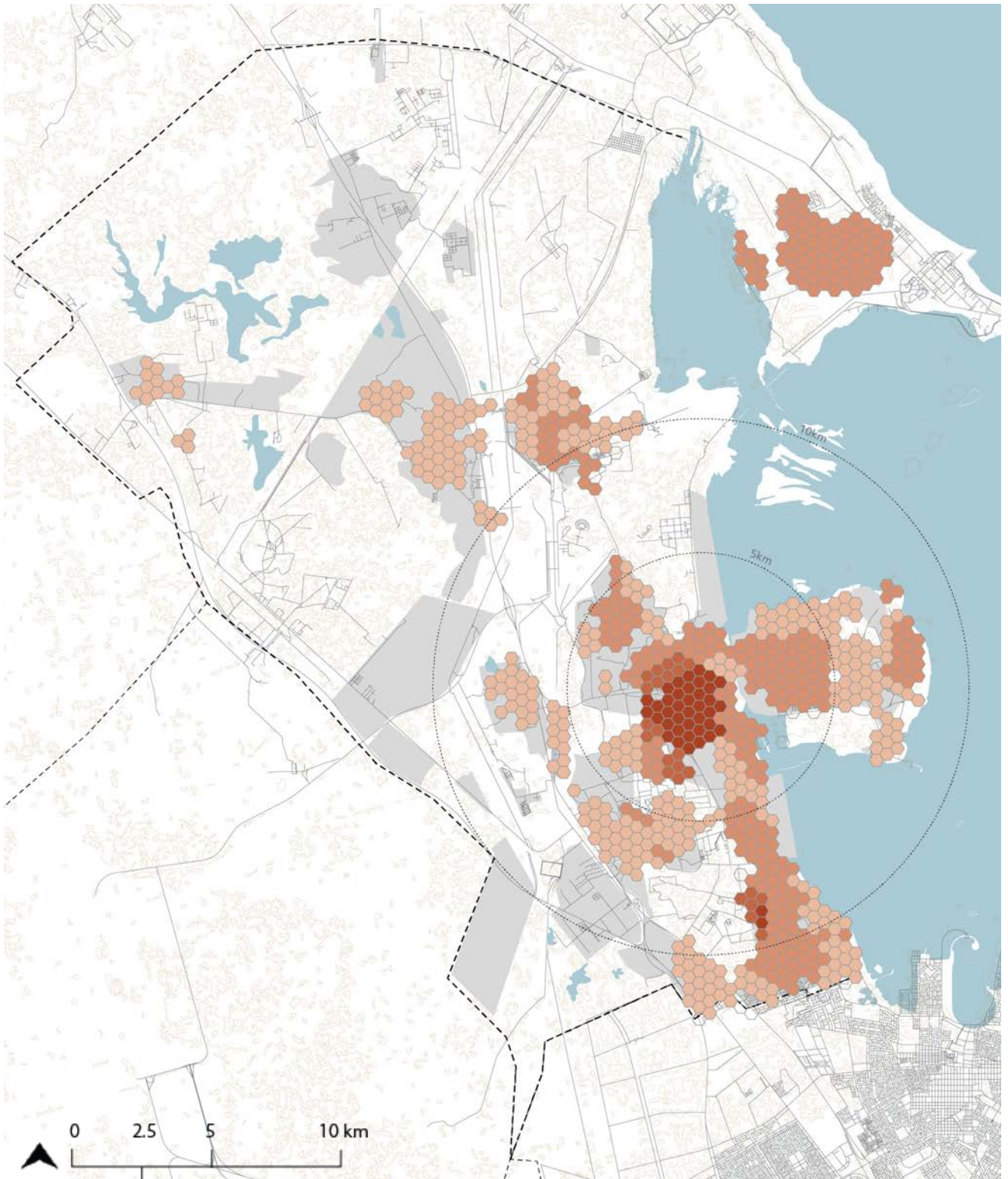
٣,١,٤ الكثافة الحضرية

وفقاً لتآخر إحصاء رسمي للسكان في عام ٢٠١٠ (٢٠١٠ هـ) بلغ معدل النمو السكاني السنوي ٤٪، لسكن محافظة القطيف حالياً حوالي ٦٥٠٠٠ نسمة، موزعين في كتلة عمرانية قائمة مساحتها ١٧,١٧٨ هكتاراً، وبمتوسط كثافة سكانية يصل إلى ٣٨ نسمة/هكتار، يمكن اعتباره عال نسبياً مقارنة ببقية المدن السعودية الأخرى التي اتبعت نمطاً تنموياً مماثلاً، وقياساً إلى حجم محافظة القطيف وبنيتها الحضرية.

كما هو الحال في معظم مدن المملكة العربية السعودية، توجد أعلى الكثافات السكانية في البيئات العمرانية التقليدية. ففي محافظة القطيف، يعيش ١٩,٧٪ فقط من السكان في مناطق ذات كثافة سكانية أعلى من الكثافة الموصى بها من موئل الأمم المتحدة والتي تبلغ ١٥٠ نسمة/هكتار، مما يعني وجود ١٢٨,١٣٨ نسمة يعيشون في تلك المناطق. هناك فقط حوالي ٨,٢٪ من مساحة المدينة تصل فيها الكثافات السكانية إلى مستويات تتراوح بين ١٠٠ إلى ١٤٩ نسمة/هكتار.



المباني عالية الكثافة في حاضرة الدمام



- ٤٩٠٠ شخص/هكتار
- ٩٩٠٠ شخص/هكتار
- ١٤٩٠٠ شخص/هكتار
- ٢٠٧٠٠ شخص/هكتار

عدد السكان
٦٥٠٠٠٩٢
متوسط الكثافة السكانية
٣٧,٩ شخص/هكتار

الشكل ٢٨. التوزيع الحالي للكثافة السكانية في محافظة القطيف



٤,١,٤ استعمالات الأراضي الحالية والمقترحة في القطيف

المحلي والنشاط والتطور المالي للمحافظة. لا تزال الزراعة، بعد القطاع النفطي، تمثل النشاط الاقتصادي الرئيس في القطيف، إذ تشكل المزارع ١٦,٩% أو ٢,٨٩٢ هكتاراً من الأراضي داخل الكتلة العمرانية، وتنتج في الغالب التمور والخصروات والفواكه. ولا يزال النشاط الزراعي يدر عائدات كبيرة ويوفر الفرص الوظيفية، لكنه بحاجة للحماية من التوسعات العمرانية غير المنظمة. فالمملكة العربية السعودية تستورد حالياً معظم المنتجات الغذائية، في حين يمكن تلبية جزء كبير من احتياجاتها الغذائية محلياً من عبر دعم الزراعة المستدامة.

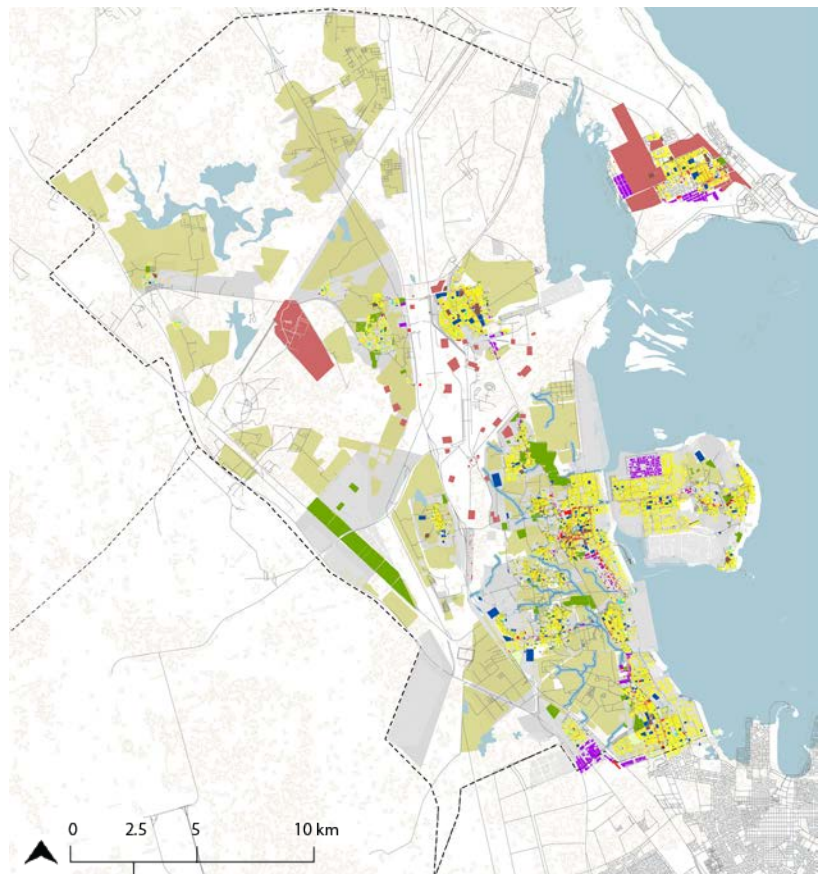
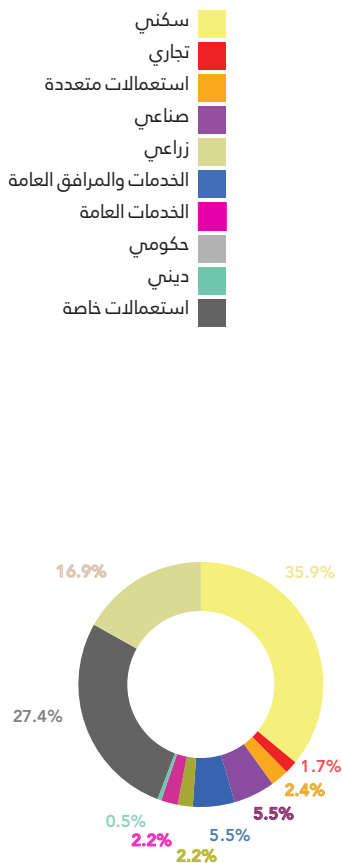
يمثل الاستعمال الصناعي ٥,٥% من إجمالي استعمالات الأراضي في المدينة، حيث يشغل ٩٤١ هكتار تقريباً، لا تشمل محجوزات أرامكو. وتوجد الصناعات في القطيف بشكل رئيس في جزيرة تاروت، في مركز النابية (جنوب المدينة)، وكذلك في الشمال، في رأس تنورة، حيث توجد أكبر مصفاة لتكرير النفط في العالم.

ولا يزال الخلل المذكور أعلاه في توزيع استعمالات الأراضي يتجلى في أحدث مخطط معتمد لاستعمال الأراضي في المدينة. فعلى سبيل المثال، زادت مساحة الأراضي السكنية أكثر من الضعف، لتصل إلى ٧% من مساحة الكتلة العمرانية الجديدة، في حين انخفض الاستعمال الصناعي والمختلط للأراضي بشكل كبير مقارنة مع الرقم الحالي. ويرجع ذلك في الغالب إلى تفضيل نمط الفيلا

كان للطفرة النفطية في المنطقة الشرقية عام ١٩٣٨ انعكاس كبير على تركيبة الأنشطة الاقتصادية والإنتاجية الرئيسة التي كانت تدعم المدن الساحلية في المملكة. فالقطيف واحة عريقة تعتمد في الغالب على الزراعات وصيد الأسماك، لذلك كانت معظم الأراضي الخصبة المتاحة مخصصة لإنتاج التمور والخصار والفاكهة. ومع اكتشاف احتياطات النفط الوفيرة، ظهر ما يسمى بمحجوزات أرامكو تسببت في تقسيم النسيج وتآكل المساحات الخضراء والرقعة الزراعية.

إن التحول إلى الاقتصاد النفطي زاد من الطلب على المساكن، ونتيجة للنمو السكاني وقلّة الكتلة العمرانية لمحافظة القطيف، اضطرت البلدية لاعتماد مخططات سكنية في المساحات الخضراء والأراضي الزراعية. بحيث أصبح الاستعمال السكني يشغل ٣٥,٩% من الكتلة العمرانية الحالية للمدينة، ما يوازي ٦,١٤٥ هكتاراً، معظمها منخفض الكثافة، ويمكن رفعها لإعادة التوازن في استعمالات الأراضي في مختلف أنحاء المدينة.

يشكل الاستعمال التجاري والمختلط ٤,١% من إجمالي المساحة المبنية. فمعظم الأراضي مخصصة للاستعمال المفرد، مما يجعل التفاعل بين القطاعات محدوداً للغاية، كما تقل هذه النسبة كثيراً عن الموصى به من مؤئل الأمم المتحدة من ضرورة تخصيص ما نسبته ٤% على الأقل من المساحات لأغراض الاستعمال المختلط، مع تأثيراتها السلبية في توفير الوظائف وتوزيعها، وفي الاقتصاد



الشكل ٢٩. استعمالات الأراضي الحالية في محافظة القطيف



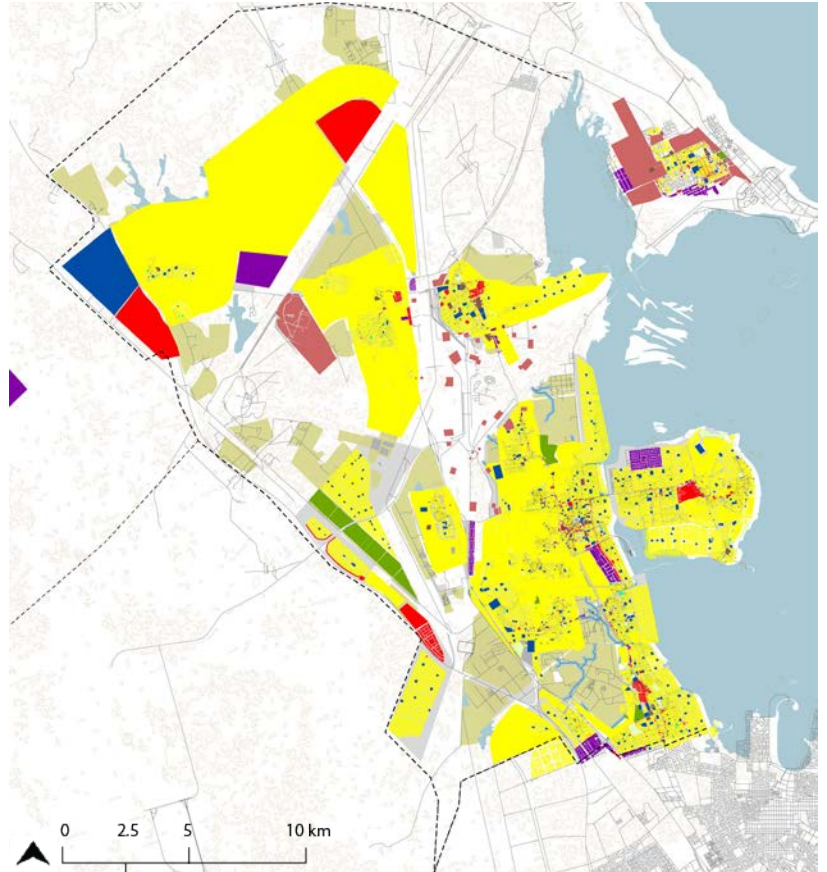
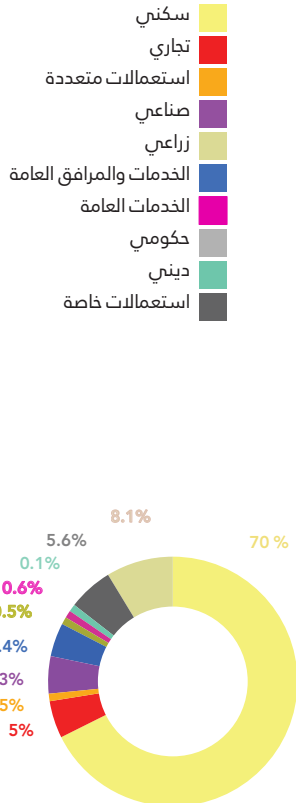
- الحفاظ على الأراضي الزراعية ووضع استراتيجية لإدارتها على نحو مستدام.
- إعطاء الأولوية لتطوير الأراضي الفضاء داخل الكتلة العمرانية.
- التكثيف الحضري التدريجي ودعم الاستعمالات المختلطة.
- تخصيص مساحات كافية للأماكن العامة المفتوحة والحدائق والمنتزهات الخضراء.

بفنائها الرحب، مما يعزز نمطاً حضرياً غير مناسب إلى حد كبير بالنسبة لمحافظة تشهد وتيرة تحضر سريع. هذا يعني أن المدينة تتجه نحو تبني أنماط التحضر أحادية الوظيفة السائدة، التي تتسم بالاستعمال السكني منخفض الكثافة، والكلفة العالية للبنية التحتية العامة، وتزايد الاعتماد على استخدام السيارة في التنقل، مما يزيد بالتالي من كثافة الحركة المرورية، والفصل في النسيج العمراني.

إجمالاً، يشير الاتجاه الحالي والتوجه التنموي للقطيف إلى اتجاه المحافظة نحو هيكل حضري منخفض الكثافة، مشتت ومتناثر عمرانياً، تغلب عليه الاستعمالات أحادية الوظيفة، مما يوجب إعداد مخطط استعمال أراض بديل يدعم تحقيق مدينة أكثر حيوية وازدهاراً، يسهل التنقل فيها والوصول إلى الفرص والخدمات والسلع والمرافق، وتوازن بين الموارد الطبيعية المتوافرة في المحافظة والأنشطة الاقتصادية الرئيسية التي تحافظ على استدامة المدينة.

ويمكن تحسين مخطط استعمال الأراضي لمحافظة القطيف من خلال نهج أكثر توازناً يشمل على:

- استعمالات متنوعة للأراضي، وزيادة الأراضي للاستعمالات التجارية والصناعية.
- تطوير نقاط "عقد" مركزية ومحاور تنمية اقتصادية.
- تعزيز الروابط الوظيفية الحضرية- الريفية.



الشكل ٢٠. استعمالات الأراضي المقترحة في مخطط القطيف



٤,١,٥ الأراضي البيضاء

يظهر التحليل توافر فرص كبيرة للتطوير الجديد داخل الكتلة العمرانية الحالية عبر تطوير المواقع الممتازة بأسلوب إنمائي متكامل يحقق فوائد كبيرة في المستقبل، ذلك أن التطوير العمراني الاستراتيجي السليم للأراضي الفضاء المتاحة داخل حدود المدينة يعد أمراً بالغ الأهمية للنمو الاقتصادي العام، ولتجديد وإعادة إحياء المناطق المتردية بيئياً.. وإلى ذلك، تحتاج محافظة القطيف إلى سياسات لتطوير الأراضي الفضاء الداخلية بدلاً من ردم الشواطئ من أجل العمران الجديد.

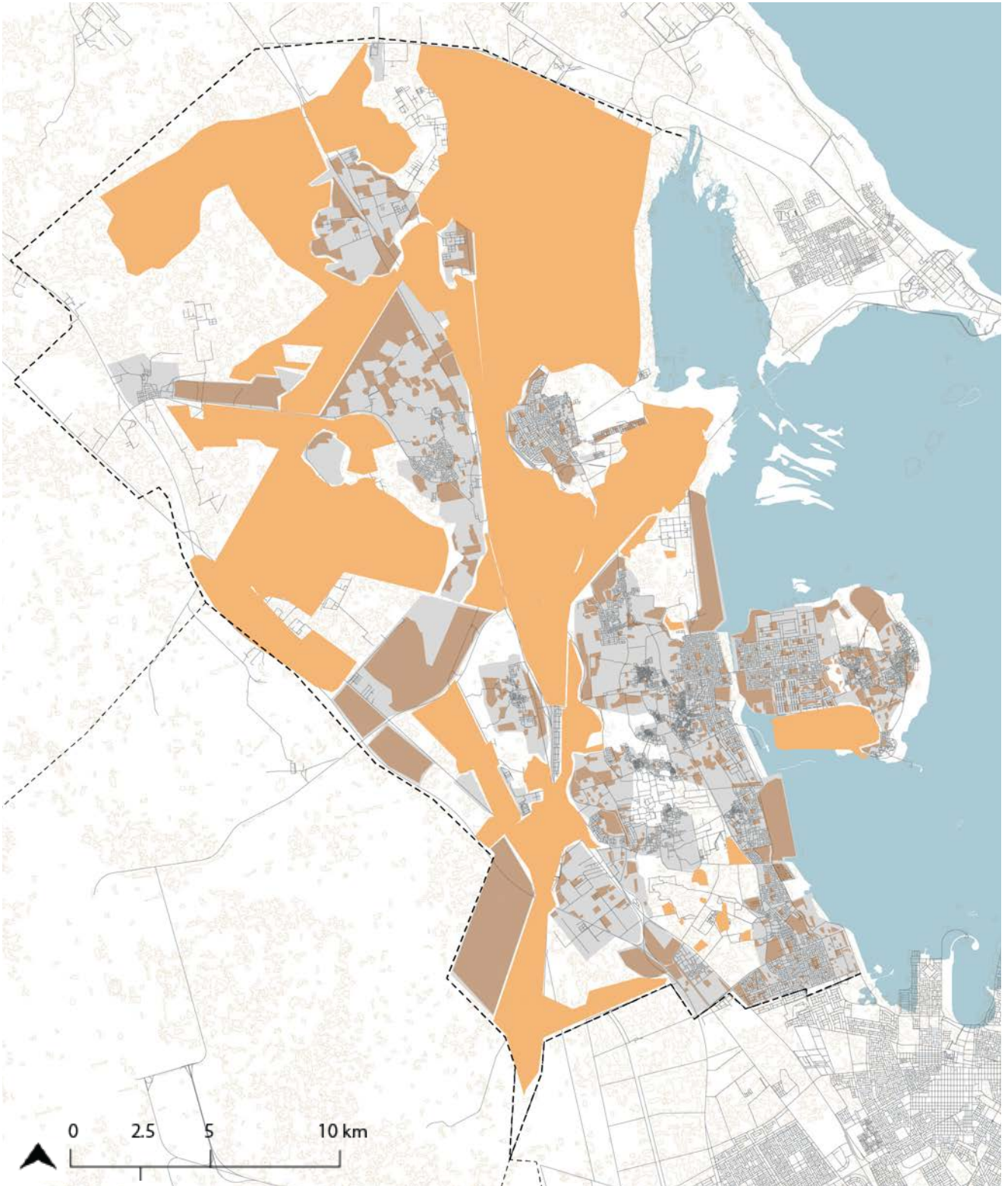
تشكل مساحة الأراضي البيضاء الواقعة ضمن المنطقة العمرانية المبنية والتي بلغت ٦,٦٧٩ هكتاراً إلى جانب مساحة ٢٥,٤٢٨ هكتاراً من الأراضي البيضاء خارج المنطقة المبنية نسبة ١,٦٤% من إجمالي مساحة الأراضي الواقعة ضمن نطاق التنمية العمرانية لعام ١٤٥٠هـ، وهذا يعني أن أكثر من نصف أراضي القطيف بيضاء، مما يقلل من عدد الكثافة السكانية وفعالية البنية التحتية للمدينة.

الأرض تصبح مورداً اقتصادياً هاماً إن أحسن استخدامها.. فهي تمثل فرصة للنمو الاقتصادي وإعادة تأهيل مختلف المناطق الحضرية المتدهورة. وفي ضوء ما ذكر من تناثر الهيكل العمراني لمحافظة القطيف ووجود مساحات كبيرة من الأراضي الفضاء داخل الكتلة العمرانية الحالية، وأكثر من ذلك، إذا ما أخذت في الاعتبار حدود مرحلة النطاق العمراني حتى عام ١٤٥٠هـ. تصل مساحتها إلى ٣٢,١٠٧ هكتاراً، تمثل ١,٦% من إجمالي الأراضي ضمن مرحلة النطاق العمراني، ما يعني أن أكثر من نصف المساحة العمرانية لم يتم تطويره بعد.

تبلغ مساحة الأراضي الفضاء داخل الكتلة العمرانية الحالية ٦,٦٧٩ هكتاراً يقع جزء كبير منها في جزيرة تاروت التي يجري تطوير معالمها التاريخية بهدف تعزيز الجذب السياحي إلى الجزيرة. فالأراضي الفضاء المتاحة داخل الكتلة العمرانية للمدينة يمكن استغلالها في رفع الكثافات السكنية وزيادة الأنشطة التجارية في النقاط المركزية الحالية بمحافظة القطيف، وتعزيز الاستخدام الأمثل للبنية التحتية القائمة.

معظم الأراضي الشاغرة الموجودة في القطيف مملوكة للقطاع الخاص، في حين لا توجد الكثير من الأراضي العامة المتاحة للتنمية، ما يعني أن السياسات الموجهة لتعزيز التنمية العمرانية الجديدة داخل المدينة، وليس على أطرافها، ينبغي أن تلجأ للحوافز المالية والنظم الضريبية كوسيلة لتشجيع وتعزيز مساهمة القطاع الخاص في برامج تكثيف المدينة.





الشكل ٣١. الأراضي البيضاء والمنطقة غير المطورة في محافظة القطيف



٦,١,٤ محجوزات أرامكو من أراضي محافظة القطيف

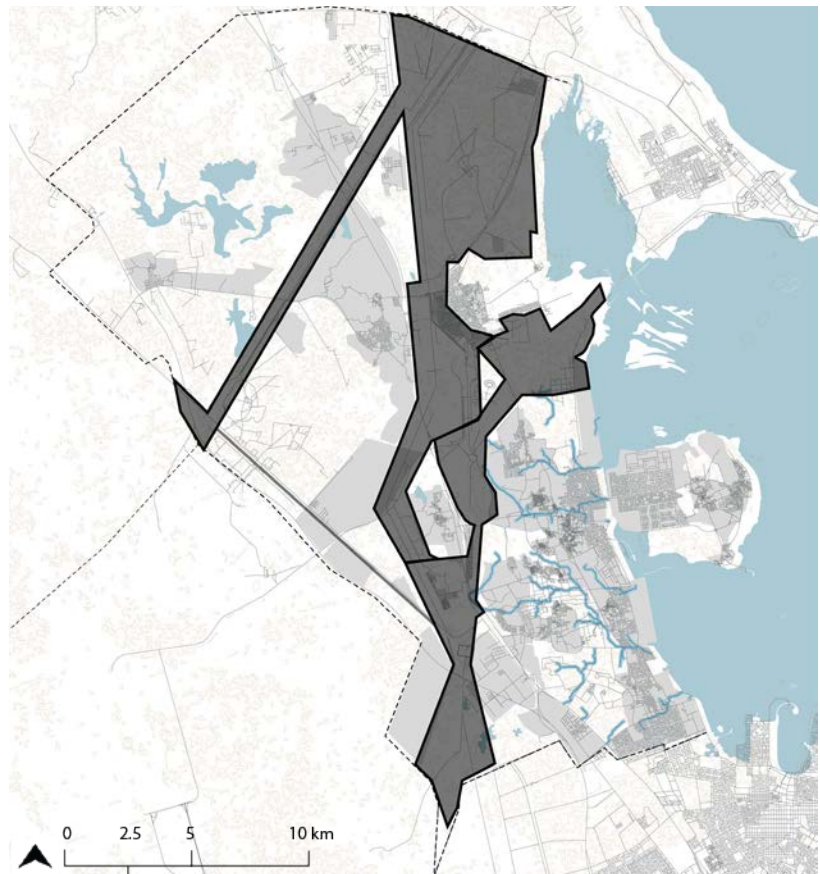
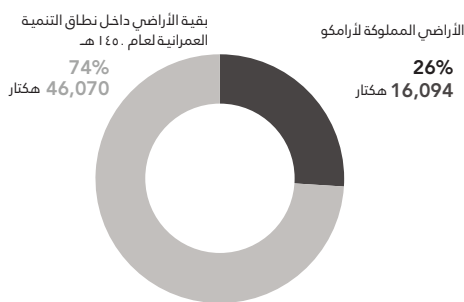
الريضة خارج الكتلة العمرانية، بجوار محجوزات أرامكو. وبسبب عدم فرض رسوم على الأراضي الفضاء في الفترة السابقة، اعتاد القطاع الخاص على شراء الأراضي وإبقائها دون تطوير في انتظار تزايد أسعارها.

تمتلك أرامكو ١٦,٠٩٤ هكتاراً من الأراضي في القطيف، وتعتبر لابعاً رئيساً في تنمية القطيف المستقبلية. فهناك العديد من آبار النفط وخطوط الأنابيب المنتشرة عبر المدينة. ومن أجل حماية آبار النفط وضمان حسن تشغيلها، تم تخصيص مساحات كبيرة من الأراضي لشركة أرامكو، تعرف بـ "محجوزات أرامكو" (١٢)

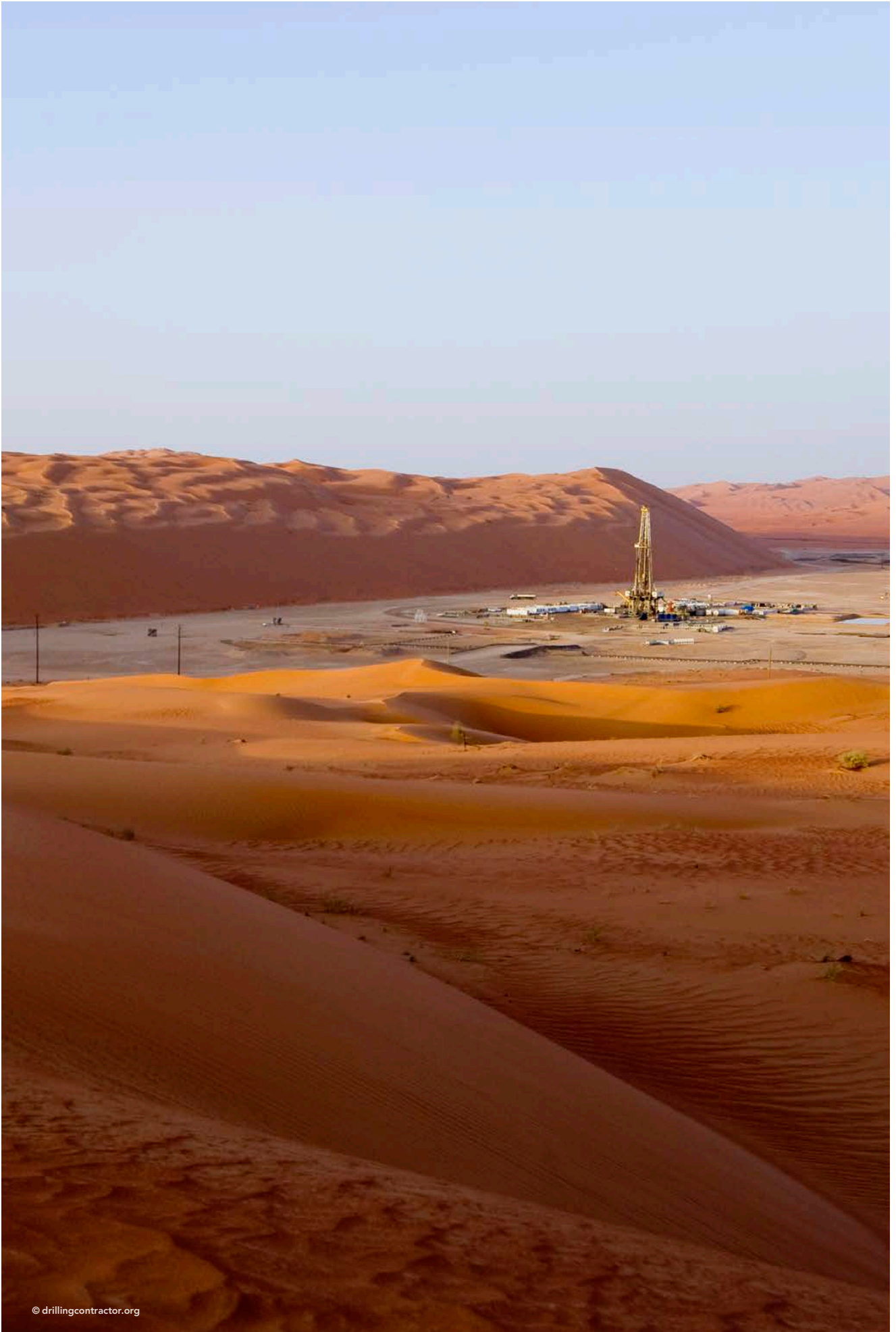
تقع الأرض المملوكة لشركة أرامكو في منطقة مركزية بالمدينة وتقسّم المدينة إلى جزئين، مما يحول دون تحقيق التوسع العمراني المدمج والمتربط. إذ تسببت محجوزات أرامكو من الأراضي غير القابلة للتطوير في نشوء عمران متناثر وامتداد غير مطور وظهور امتدادات في قرى على أطراف المدينة، والتي على الرغم من اتصالها بشبكة طرق تسهل ترابطها بالسيارة، إلا أنها منفصلة عن النقاط المركزية الحضرية الرئيسية نظراً لمحجوزات أرامكو.

ويسهم القطاع الخاص بدور كبير في تشكيل المدينة نتيجة تملكه ما نسبته ٢٦% من إجمالي الأراضي، ولعله يؤدي دوراً أكبر من دور إدارة التخطيط الحضري. ولحاجة أرامكو، على وجه الخصوص، للتوسع العمراني، اضطرت البلدية في الماضي، نتيجة النمو السكاني، وقلة الكتلة العمرانية لمحافظة القطيف لاعتماد مخططات سكنية وردم الساحل.

إذ برغم أعمال التطوير الجديدة منخفضة الكثافة في ضواحي المحافظة، اتجه القطاع الخاص في استثماراته الضخمة لشراء الأراضي



الشكل ٣٢. الأراضي المملوكة لأرامكو في القطيف



© drillingcontractor.org

الأراضي المملوكة لأرامكو في حاضرة الدمام الكبرى



٢,٤ عناصر الهيكل العمراني

١,٢,٤ البنية التحتية الرئيسة والعقد المركزية الاقتصادية

شق الطرق الثانوية والمحلية، وتوفير الكهرباء والمياه والهاتف، مما أدى لتحسين نوعية الحياة في القرى، تعرضت معها المزارع لضغوط التوسع العمراني. نتيجة ذلك، شبكة الطرق والبنية التحتية تعد متطورة جداً.

فيما يتعلق بالنقل العام، محافظة القطيف مشمولة بخطة مقترحة للنقل العام، تعتبر جزءاً من شبكة النقل العام لحاضرة الدمام. وستكون القطيف مرتبطة بحاضرة الدمام بالقطار الخفيف - المسار رقم ١، بطول ٥٠ كم، مع ٨ محطات توقف تخدم نحو ١٠٠,٠٠٠ نسمة، في منطقة تغطي ١٥,٣٪ من أراضي المدينة.

من حيث النقل الجوي، تتم خدمة المدينة عبر مطار الملك فهد الدولي، الواقع في ضواحي الدمام، والذي يعد أكبر المطارات في العالم من حيث المساحة التابعة له، ويربط المدينة ببلدان العالم، ومع المدن الرئيسة في المملكة. وهناك أيضاً ميناء بحري في جزيرة تاروت مخصص لسفن الصيد من جميع موانئ الخليج العربي.

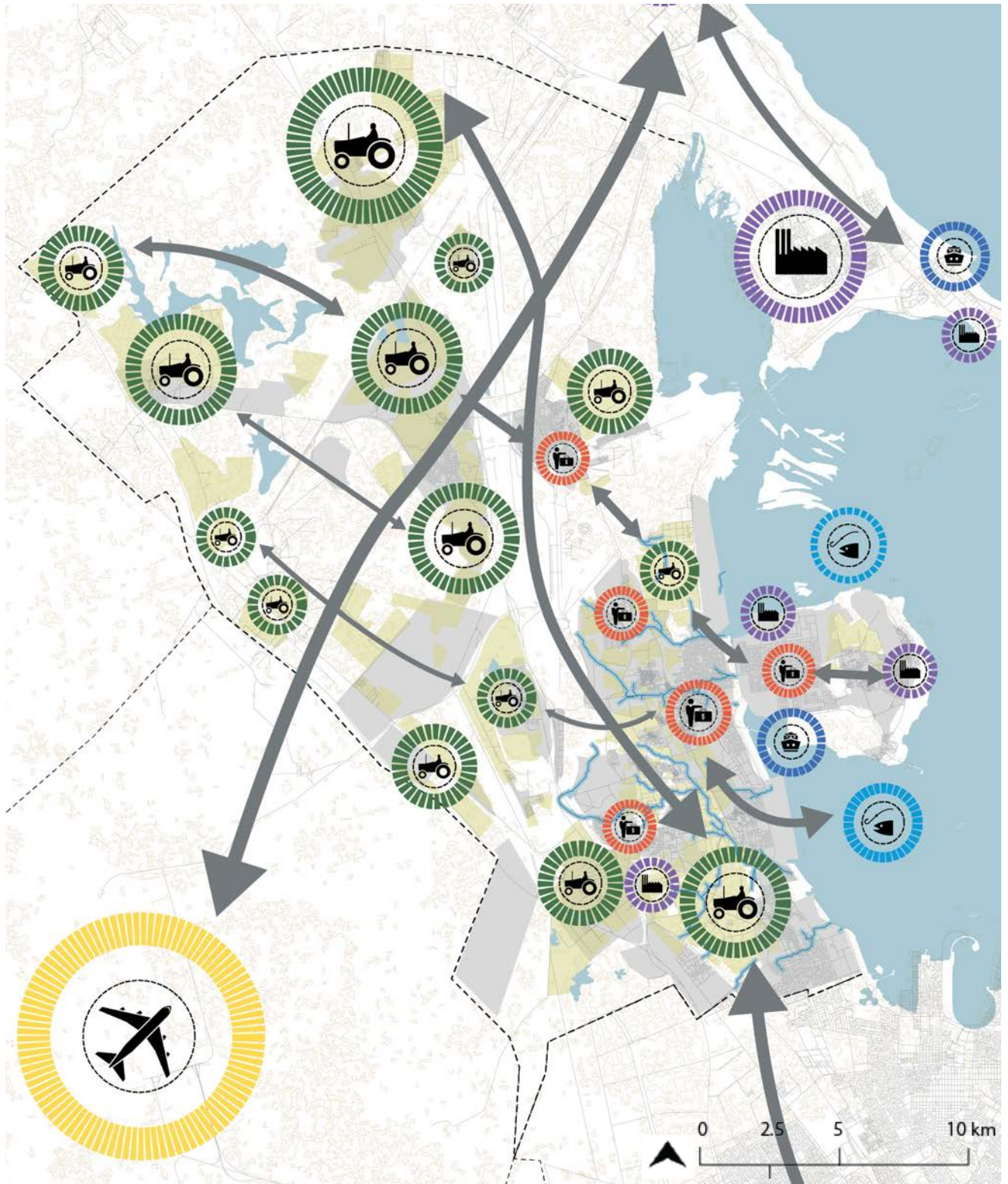
تعتبر القطيف، في إطار الاستراتيجية العمرانية الوطنية، مركز نمو إقليمي، يشكل جزءاً من محور تنمية تطوير أكبر في المنطقة الشرقية، يبدأ من العزيزية في الجنوب مروراً بمدن الخبر والظهران والدمام باتجاه القطيف ورأس تنورة والجبيل والخفجي شمال شرق المملكة.

ونظراً لقربها من الموارد الطبيعية الهامة مثل الأراضي الزراعية، والمسطحات المائية، والاحتياطي النفطي، والبحر، تتمتع القطيف بموقع جغرافي استراتيجي ضمن هذا المحور التنموي، فهي إلى الشمال من الدمام - أكبر مدينة في المنطقة، وجنوب رأس تنورة - أكبر مصفاة للنفط في العالم مما يتيح لها فرصة الاستفادة من العلاقات الوظيفية المحتملة مع هذه المراكز الاقتصادية.

يعد النفط والزراعة القطاعين الاقتصادي الرئيسين في المنطقة، وتم توفير البنى التحتية في القطيف لخدمة القطاعين معاً، واستفادت من ذلك التنمية الحضرية / الصناعية أكثر من القطاع الريفي. فبعد الطفرة النفطية، شقت الطرق الجديدة لربط مناطق للتنقيب عن النفط، واستخراجه ومعالجته وتخزينه وتوزيعه... تبع ذلك



سوق السمك بالقطيف



- تجارية
- التعدين
- المطار
- الزراعة
- صناعية
- الميناء البحري
- صيد السمك

الشكل ٣٣. المراكز الاقتصادية وشبكاتها في محافظة القطيف



٢,٢,٤ العناصر البيئية والطبوغرافية

في العادة الأودية، والسهول الفيضية والطبقات الصخرية الحاملة للمياه، والكثبان الرملية، والصحارى، والأراضي الزراعية، والشطبة الساحلية، وغابات الشوري، والمحميات الطبيعية، والمسطحات الخضراء والحدائق العامة.

على الرغم من زوال ما مجموعه ١,١.٣ هكتاراً من الأراضي الزراعية خلال الفترة ١٩٣٥-١٩٩٣، إلا أن القطيف لا يزال لديها ١٤,٢.١ هكتاراً من المناطق الزراعية التي تنتج التمور والبرسيم والفواكه والطماطم وغيرها من الخضراوات التي تعتمد على طبقات المياه الجوفية الداخلية. ووفقاً لتحليل أجري للقطيف، تواجه الموارد المائية مخاطر التلوث من المحيط النفطي والصناعي في ظل عدم توافر إستراتيجية واضحة لإدارة المياه الجوفية الموجودة في المدينة.^(١٤)

وبما أن الزراعة قطاع اقتصادي رئيس في القطيف، ينبغي تعزيز الروابط الوظيفية الريف- حضرية، مع سياسات موجهة لحماية الأراضي الزراعية القائمة من التعديلات العمرانية والمضاربة في أسعار الأراضي. هناك عدة هكتارات من المساحات الخضراء داخل المدينة، يمكن ربطها واستخدامها في إنشاء منظومة خضراء من الأماكن العامة والزراعات الحضرية، وإيجاد تواصل بين البيئة الساحلية والمزارع الداخلية.

تتكون التربة في المنطقة من رسوبيات الحجر الجيري الدولوميتي المغطى بطبقات من الرمل والطين والحجر الجيري الرملي تشكلت في عصر النيوجين. يرتفع سطح الأرض من الشرق إلى الغرب في الأراضي الداخلية في حدود ١٠ إلى ١٢ متراً.

تقع واحة القطيف في سهل ساحلي منخفض، وقد شكلت المناطق الصخرية الممتدة من ارتفاع متر إلى مترين أساس نمو القرى. توجد المياه الجوفية على عمق يتراوح بين متر واحد إلى مترين من السطح. والمياه الجوفية متاحة من خلال الينابيع المتدفقة في واحة القطيف وتوابعها، حيث يوجد في محافظة القطيف أكثر من ١,٢٠٠ من آبار وعيون المياه الجوفية وفرت مياه الري للأغراض الزراعية في القطيف لعدة قرون.

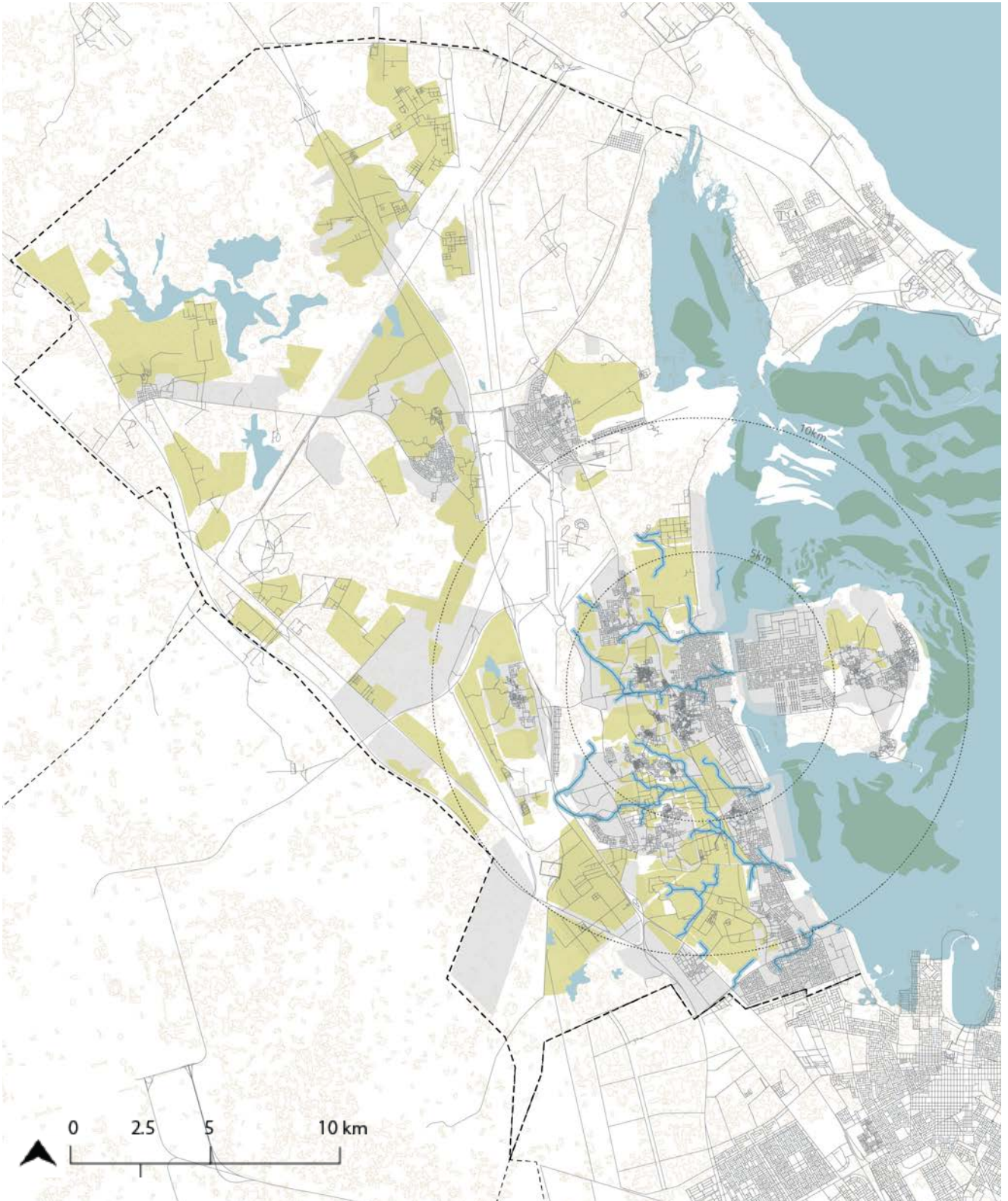
كانت القطيف إحدى أكبر الواحات الزراعية في المملكة، بحجم مماثل لواحة الأحساء. وبعد عام ١٩٣٨، مع اكتشاف النفط فيها، بدأت القطيف تشهد تحولا تدريجيا في بيئتها الطبيعية وزراعتها، والانخراط في صناعات النفط على حساب البيئة الطبيعية البحرية والأراضي الزراعية.

مع ذلك، ما تزال المياه والأراضي الزراعية هي العناصر الطبيعية الرئيسة للقطيف. فالشبكات الزرقاء والخضراء تسهم في دعم الأنشطة الاقتصادية المتنوعة في المحافظة، حيث تؤدي دوراً اجتماعياً وبيئياً هاماً في الإقليم والمدينة. وتشمل هذه الشبكات



© wikimedia.org

زراعة الخضروات داخل المنطقة الحضرية



بقية نطاق التنمية
العمرانية لعام ١٤٥٠ هـ
77.16%
47,963 هكتار



الأراضي الزراعية داخل نطاق
التنمية العمرانية لعام ١٤٥٠ هـ
22.84%
14,201 هكتار

المسطحات المائية
أودية
المساحة المبنية
أراضي زراعية
أشجار المانغروف

الشكل ٣٤. أراضي زراعية في القطيف



٣,٢,٤ المعالم التاريخية

أحسن ترميمها وإحيائها ستجذب الزوار والسياح إلى الجزيرة. كما يوجد العديد من المباني التاريخية القيمة والعمارة المحلية في الجزيرة تتعرض للتلف والتدمير بفعل العوامل الطبيعية وتوشك معالمها على الاندثار.

في الواحة المركزية، تقع معظم المناطق التاريخية والمباني التقليدية في المدينة. وبها عشر قرى، هي صفوى، العوامية، القديح، التوبي، الخويلدية، الجارودية، حلة محيش، أم الحمام، الملاح، والجش. وبخلاف صفوى، تقع جميع القرى الأخرى داخل دائرة نصف قطرها ٢ كم من محافظة القطيف، كباقي البلديات الأخرى في القطيف، تحيط بها مزارع النخيل والبساتين.

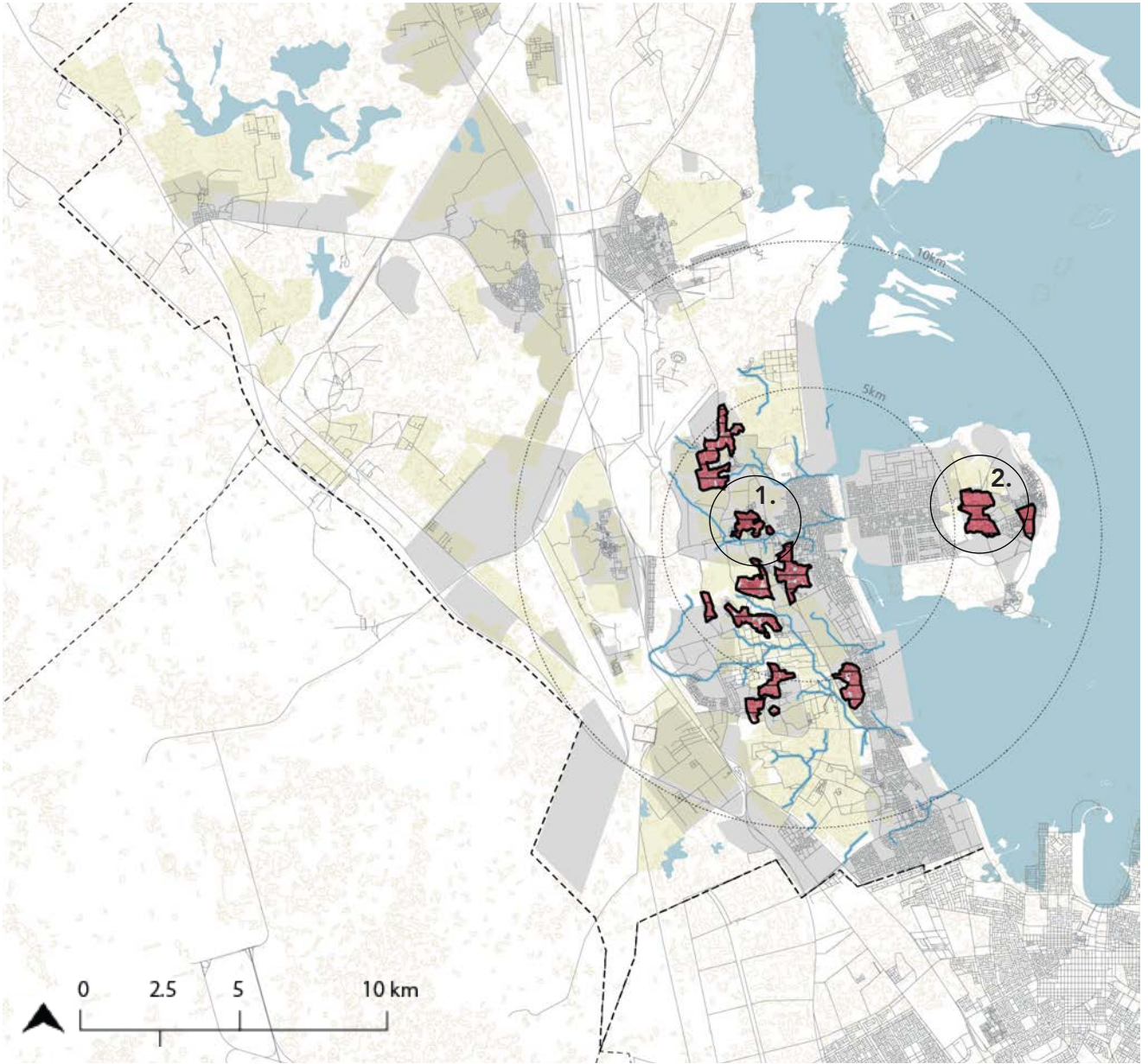
وتمثل المناطق التقليدية ٤% فقط من الكتلة العمرانية للمدينة، يسكنها ٢١,٨% من السكان. وبما أن هذه المناطق مأهولة باستمرار، يتطلب تحسين أوضاعها العمرانية اهتماماً عاجلاً، من خلال سياسات موجهة لحماية وإحياء هذه المناطق، وتعزيز خدماتها.

القطيف واحة ساحلية عريقة تابعة للمنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية، يعود تاريخها إلى ٣٥٠٠ قبل الميلاد في العصر البرونزي الأخير، وتعتبر القلاع والحصون والآثار والمقابر القديمة والأطلال وبقايا الأحجار والأواني الفخارية القديمة المتناثرة وقطع النقود المكتشفة في الأجزاء الشمالية والشمالية الغربية من القطيف خير دليل على عراقة تاريخها.

حالياً، لا يزال ٦١٢ هكتاراً فقط من المدينة القديمة التي تعكس طابع العمارة المحلي بتصميماتها الغنية ونسيجها العضوي. ومن أجل فهم أفضل لتطور القطيف ومعالمها التاريخية، يمكن تقسيم المدينة إلى أربعة قطاعات تبعاً لخصائصها الجغرافية والاجتماعية الاقتصادية الفريدة وهي: (١) جزيرة تاروت، (٢) المدن الساحلية وتشمل القطيف وعُكَّ وسيهات، (٣) الواحة المركزية، وتتألف من ١١ تجمع، و (٤) الواحة الحدودية، وتشمل ٦ تجمعات بين طريق الجبيل - الدمام السريع وطريق أبو حدرية السريع.

يعود تاريخ الاستيطان البشري في جزيرة تاروت المعروف إلى ٣٠٠٠ قبل الميلاد. كانت محاطة بطبيعة متنوعة من الأراضي الزراعية وغابات الشورى " القمر، أو المانجروف " التي بدأت بالتقلص والتلاشي مع التوسع العمراني ودفن البحر. وتتعدد معالم تاروت التاريخية أبرزها قلعة تاروت التي لا تزال أجزاء كبيرة منها قائمة، إن





المناطق التاريخية



تتميز جزيرة تاروت بوجود أحد المواقع الأثرية في القطيف.



تُحاط معظم الأجزاء التاريخية في المدينة بالأراضي الزراعية والمساحات الخضراء.

الشكل ٣٥. المناطق التاريخية في محافظة القطيف



٤,٢,٤ تحليل الحركة وسهولة الوصول

لهذا، تحتاج بلدية القطيف في خطتها المستقبلية إلى تعزيز تكثيف وتنوع استعمالات الأراضي، والتكثيف السكني أيضاً، خاصة في جزيرة تاروت.

وإلى جانب هذين المركزين الرئيسيين للنشاط الحضري، تفتقر القطيف إلى تدرج واضح في شبكة الطرق ومستوى كاف من شبكات الشوارع، ليس لخدمة حركة المركبات فحسب، بل لخدمة حركة المشاة وراكبي الدراجات.. هذا ينطبق بشكل خاص على ضواحي المدينة، حيث كان تصميم المدينة موجه بشكل واضح لحركة السيارات، وجاري إعداد خطط لمشاريع النقل العام لربط الضواحي والأطراف الحضرية بمراكز المحافظة.

تتوافر في القطيف بنية تحتية جيدة للطرق تربطها جيداً بحاضرة الدمام. ومع ذلك، يظهر أن تصميم المدينة موجه لحركة السيارات وليس لحركة السكان وسهولة وصولهم إلى الفرص والخدمات والمرافق. ولفهم نمط حركة تنقل السكان، تم تطبيق نموذج نظام معلومات جغرافية لاختبار سهولة الوصول إلى المراكز التجارية داخل محافظة القطيف وجزيرة تاروت، حيث تم تحليل إمكانية الوصول إلى تلك المراكز بالسيارة أو بالمشي:

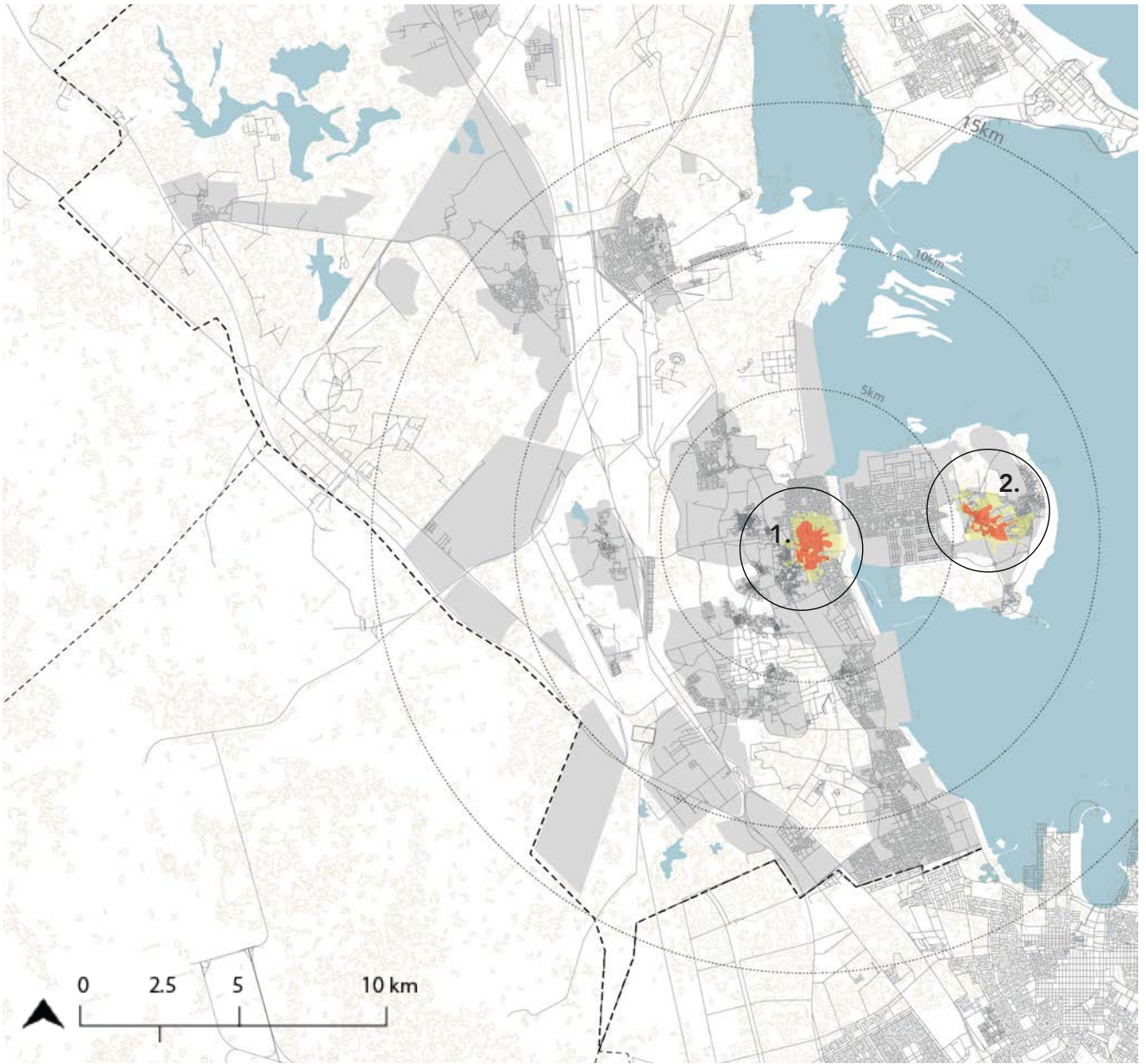
الوصول إلى المراكز التجارية

أظهرت نتائج التحليل أن ٢,٢٪ من إجمالي السكان، أو ٧٩,٤٤٧ نسمة، يمكنهم السير إلى مركز القطيف، حيث المحلات التجارية والخدمات العامة والمدارس والمستشفيات والأسواق. وفي حالة جزيرة تاروت، يمكن لـ ٧١٧ نسمة فقط، يمثلون ١,١٪ فقط من إجمالي السكان الوصول سيراً على الأقدام إلى أقرب المراكز التجارية في غضون ١٠ دقائق، مما يعكس قلة جودة ترابطة الشوارع وأحادية استعمال الأراضي مقارنة بمركز القطيف ومدن سعودية أخرى.

هناك فارق مهم بين مركز القطيف وجزيرة تاروت يتمثل في نمط توزيع الاستعمال المختلط للأراضي، فهو أحادي الاستعمال في غالبته في جزيرة تاروت، في حين تمتلك القطيف مركزاً متعدد الاستعمالات. هناك أيضاً تباين آخر في الطابع الحضري المتنوع والحيوية، من حيث تميز القطيف بكثافة عالية تتراوح بين ١٥٠ إلى ٢٠٠ نسمة/هكتار، وانخفاضها في مركز تاروت إلى ٥٠ نسمة/هكتار.



القطيف منذ أوائل الخمسينيات ولا تزال محافظة بالوحدات



■ ه دقائق سيراً على الأقدام
 ■ ١ . دقائق سيراً على الأقدام



٢.

ه دقائق سيراً على الأقدام - ٣,٤٧٥ نسمة (٠,٤%)
 ١ . دقائق سيراً على الأقدام - ٧,١٧٠ نسمة (١,٠%)



١.

ه دقائق سيراً على الأقدام - ٣١,٢٨١ نسمة (٤,٨%)
 ١ . دقائق سيراً على الأقدام - ٧٩,٤٤٧ نسمة (١٢%)

الشكل ٣٦. إمكانية السير على الأقدام إلى مراكز القطيف



سهولة الوصول إلى الخدمات العامة سيراً على الأقدام

تساعد إتاحة الوصول إلى الخدمات العامة في المدينة في تقويم مستوى جودة حياة السكان، إذ ينبغي على المدينة الجيدة أن تتيح للجميع فرصاً متكافئة للوصول إلى الفرص والخدمات بحيث لا يتخلف أحد عن ركب التنمية.

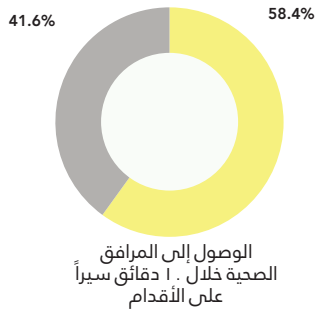
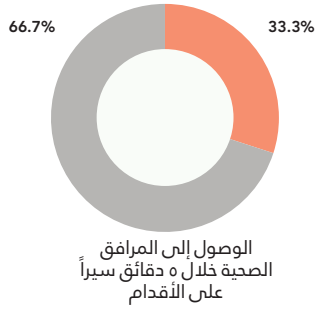
في القطيف، الوصول الجيد إلى الخدمات العامة كالتعليم والصحة متاح لغالبية السكان. إذ يشير التحليل إلى أن ٣٧٩,٠٠٠ نسمة مايعادل ٧٩,٧% من السكان يمكنهم الوصول إلى المدارس الابتدائية والثانوية خلال ١٠ دقائق سيراً على الأقدام. وبالمثل، كذلك يمكن لـ ٢٧٦,٠٠٠ نسمة مايعادل ٥٨,٢٩% من إجمالي السكان في محافظة القطيف، الوصول إلى الخدمات الصحية سيراً على الأقدام في غضون ١٠ دقائق، وهي نسبة عالية نوعاً ما. وتشمل الخدمات الصحية المذكورة المستشفيات وعيادات الرعاية الصحية والهيل الأحمـر والمستشفيات المتخصصة الأخرى الموجودة في القطيف.

يعكس نمط توزيع التغطية الكيفية التي تتمتع بها المناطق الأكثر كثافة في المدينة بخدمات ومرافق عامة أكثر، مما يتيح إمكانية وصول أفضل وتخفيض التكاليف الفردية عن كاهل البلدية. وبشكل عام، يشير تحليل إمكانية الوصول إلى أن أداء القطيف جيد فيما يتعلق بإتاحة الوصول إلى الخدمات والمرافق العامة، برغم محدودية الوصول سيراً على الأقدام إلى المناطق التجارية ومراكز الإنتاج.

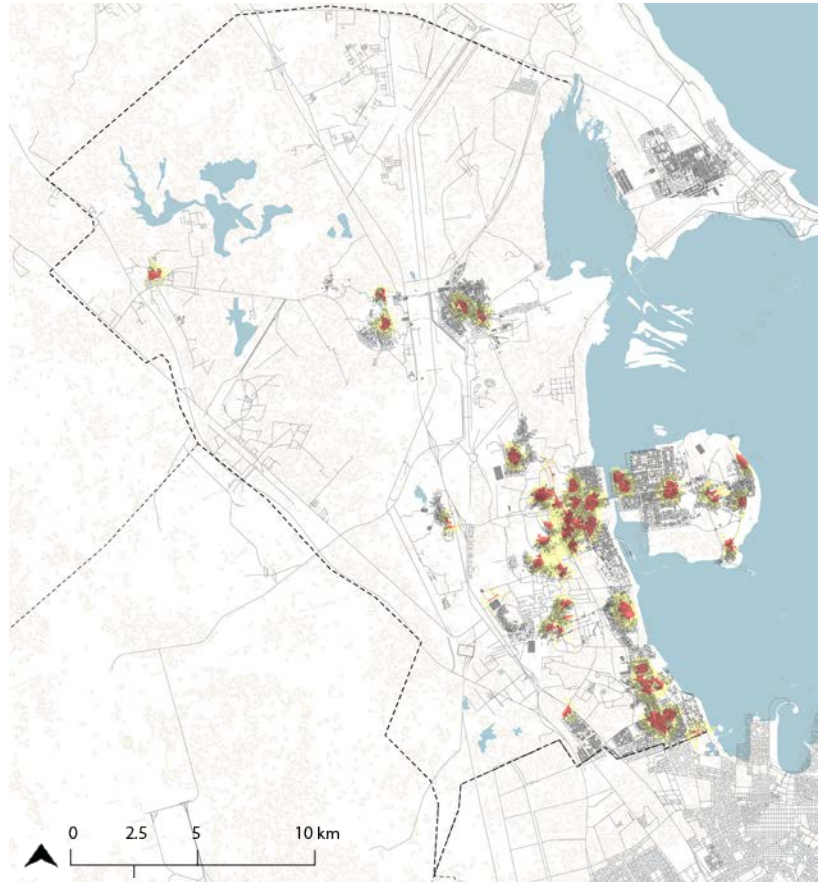


© Eurosynapses

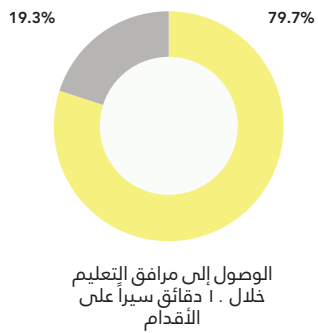
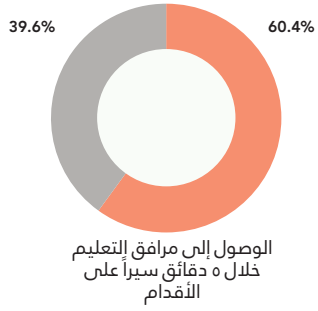
أحدى المستشفيات الكبرى بالقطيف



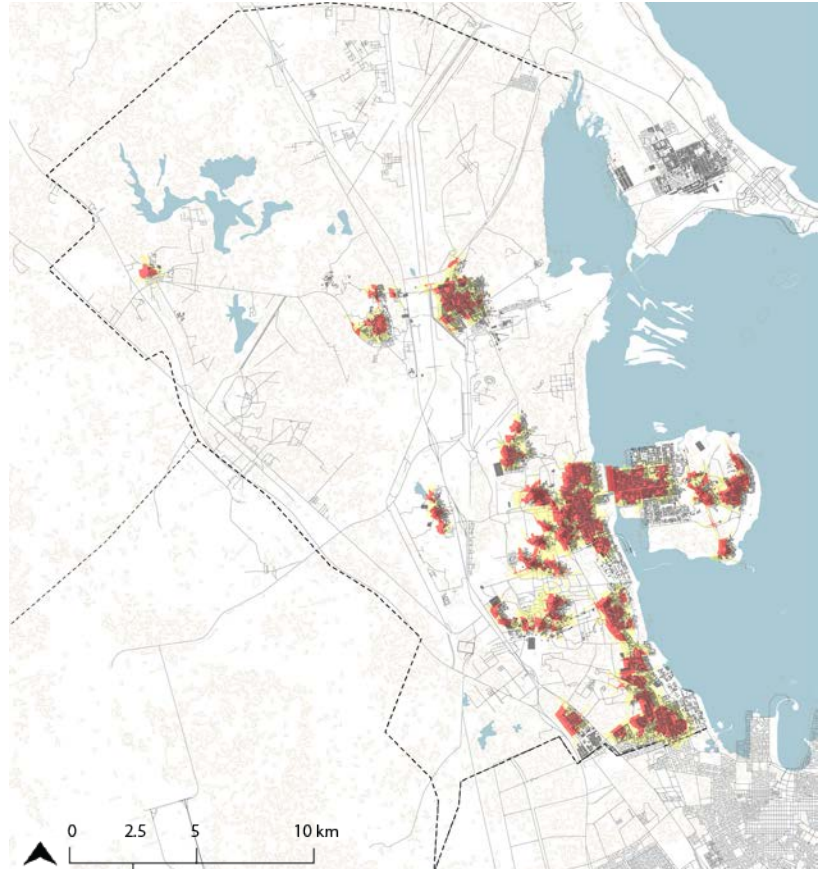
ه دقائق سيراً على الأقدام
 ا . دقائق سيراً على الأقدام



الشكل ٣٧. السير على الأقدام للوصول إلى المرافق الصحية في القطيف



ه دقائق سيراً على الأقدام
 ا . دقائق سيراً على الأقدام



الشكل ٣٨. السير على الأقدام للوصول إلى المرافق التعليمية في القطيف



التنقل بالسيارة إلى المراكز التجارية

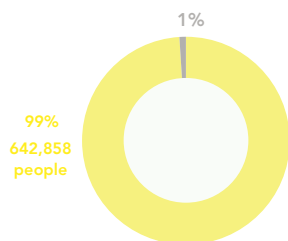
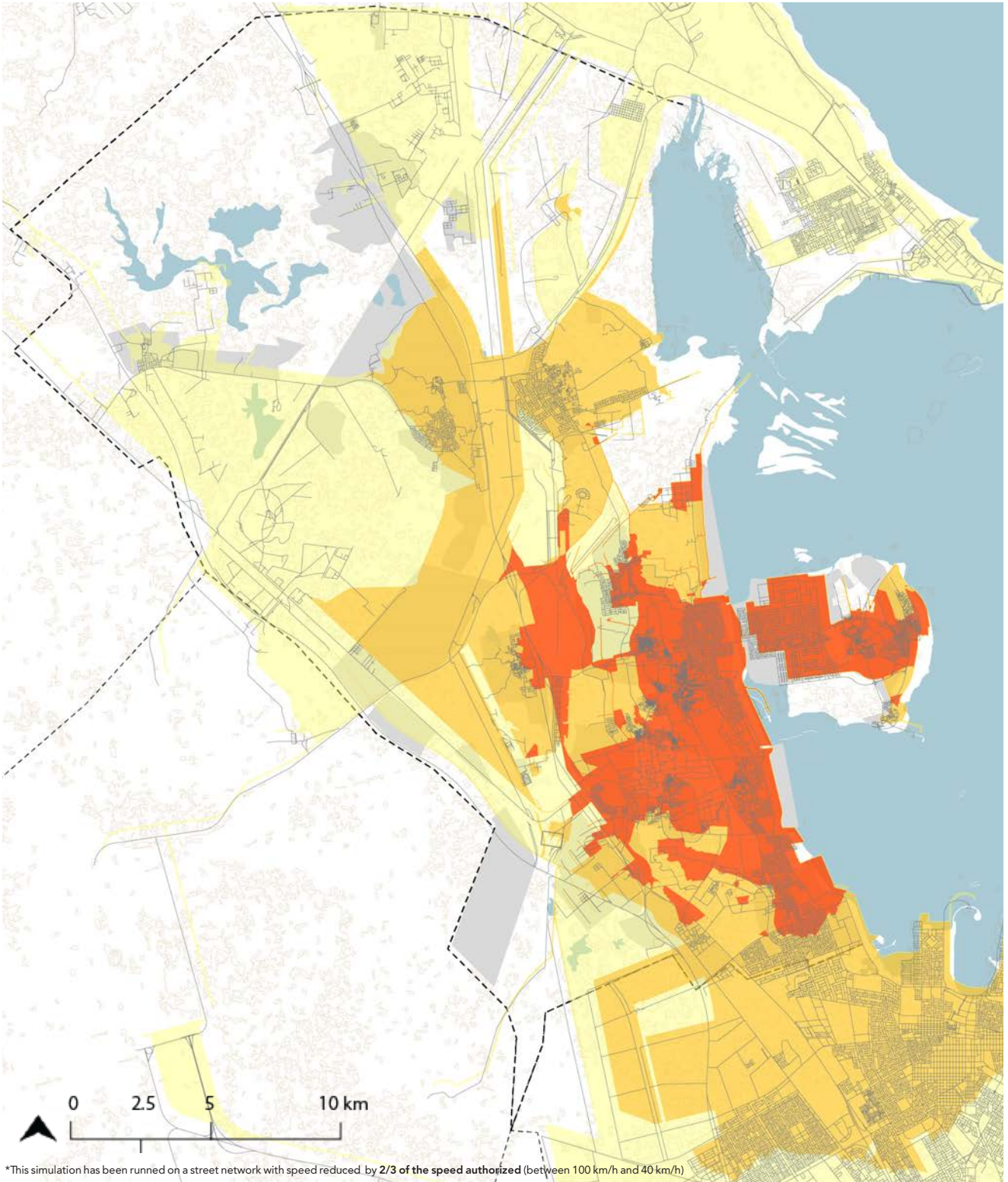
تم تحليل التنقل بالسيارة أيضًا من خلال تحليل سهولة الوصول إلى الفرص والسلع والخدمات والمرافق العامة، وتظهر النتيجة جودة شبكة الطرق نسبياً، حيث يقيم ٧٧,٨٪ من إجمالي السكان على بعد ١٥ دقيقة بالسيارة من النقاط المركزية، مما يعني سهولة وصول ٣٦٨,٧٧٢ نسمة في غضون ١٥ دقيقة إلى الأسواق والمحلات التجارية ومراكز الأعمال والمدارس والمستشفيات. وبالمثل، أسفر التحليل أن ٨٩,٤٪ ما يعادل ٤٢٣,٧٥٦ من السكان يمكنهم الوصول إلى النقاط المركزية في غضون ٣٠ دقيقة بالسيارة، حيث يعيش معظم الناس في نطاق هذه المسافة في القرى الريفية غير المتصلة بالمدينة. وعلى الرغم من أن سهولة الوصول بالسيارة جيدة نسبياً، إلا أن بعض هذه القرى بحاجة لتحسين أوضاع شبكة الطرق فيها.

تظهر النتائج أداءً جيداً لمحافظة القطيف من حيث سهولة التنقل والوصول بالسيارة، فالمدينة لا تعاني حالياً من ازدحام في الحركة المرورية. مع ذلك، ينبغي في سياسات التنقل الحضري المستقبلية التركيز على التقليل من استخدام السيارة الخاصة للسيارات وتشجيع الاستثمار في نظم التنقل البديلة، لتفادي الازدحامات المرورية مستقبلاً على الطرق الشريانية الرئيسية في محافظة القطيف، والتأثيرات السلبية الأخرى مثل تكلفة البنية التحتية، والمخاطر الصحية وتلوث الهواء.



© FSCP

أحد الشوارع التجارية الفرعية داخل المحافظة



١٥ دقيقة بالسيارة إلى وسط المدينة
٣٠ دقيقة بالسيارة إلى وسط المدينة
٦٠ دقيقة بالسيارة إلى وسط المدينة

الشكل ٢٩. زمن الوصول إلى وسط القطيف باستخدام السيارة



سهولة الوصول إلى محطات النقل العام

الوصول إليه بسهولة وعلى مسافة يمكن الوصول إليها بمجرد أن يتم إنشاء خطين رئيسيين للترام، أما بالنسبة لمخطط حافلات وباصات النقل السريع المقترحة، وعند الانتهاء من الخط الأول، فإن الشبكة ستستخدم بشكل متكامل نسبة ٣٧٪ من إجمالي عدد سكان المدينة المتواجدين على بعد ١٠ دقائق سيراً على الأقدام، وعند الانتهاء من الخط الثاني من حافلات وباصات النقل السريع، سيوفر نظام النقل العام بأكمله سهولة الحركة بشكل عام لحوالي ٤٧٪ من إجمالي عدد السكان، (١,٠٤٣,٥٠٧ نسمة من حاضرة الدمام)، والأهم من ذلك، سوف يتيح إمكانية الوصول إلى مطار الدمام دولي.

وفي حالة القطيف، سيوفر خط الترام الجديد بطول ٥ كيلومتر و٨ محطات داخل المدينة، إمكانية الوصول إلى وسائل النقل العام خلال ١٠ دقائق لنسبة ١٥,٣٪ من إجمالي عدد سكان المحافظة، وهذا يعني أن ٩٩,٣٤٠ من السكان سوف تكون لديهم إمكانية وسهولة التنقل بين مدن حاضرة الدمام الكبرى، لذلك، سيكونون أكثر قرباً من الوظائف والمناطق التجارية ومناطق استخدام الأراضي المختلطة والمتعددة والبنية التحتية العامة والمرافق العامة.

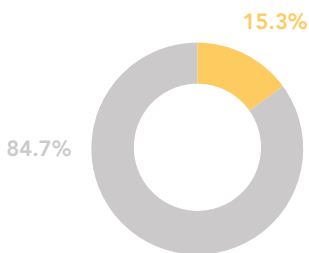
كما سيؤدي تنفيذ شبكة النقل العامة هذه إلى ربط مختلف المراكز الحضرية الموجودة في كل من الظهران والدمام والقطيف وجزيرة تاروت، حيث تتركز معظم الأنشطة التجارية والمناطق عالية الكثافة، الأمر الذي سوف يجعل من حاضرة الدمام منطقة أكثر اندماجاً واستدامة.

تشكل محافظة القطيف جزءاً من مشروع مقترح لخطة إنشاء شبكة نقل عام متكاملة من شأنها زيادة معدل التنقل والاتصال والحركة بين المدن المختلفة التي تشكل حاضرة الدمام الكبرى (الخبر والظهران والدمام والقطيف ورأس تنورة).

ويشمل المشروع إنشاء ٥٠ كيلومتر من خطوط الترام، و ١١٠ كيلومتر من خطوط الباصات السريعة، و ٣٥٠ كيلومتراً من الحافلات المغذية، حيث أن الهدف الرئيسي لهذا المخطط هو ربط مدن حاضرة الدمام الكبرى من الجنوب إلى الشمال، فالخط الأول سينطلق من جزيرة تاروت عبر القطيف والدمام والظهران إلى الخبر، بينما يمتد الخط الثاني عبر طريق الملك فهد بشمال غرب الدمام نحو مطار الملك فهد الدولي. ومن المتوقع أن تكتمل شبكة النقل العام المتكاملة بحلول عام ٢٠٢١، وسيتم تنفيذها كشراكة بين القطاعين العام والخاص.

ووفقاً للتحليل الذي أجراه مؤهل الأمم المتحدة بشأن المخطط الرئيسي المقترح للنقل العام، فإن خط الترام المقترح في المرحلة الأولى سوف يتيح سهولة الحركة والوصول لـ ١٧٪ من إجمالي عدد سكان حاضرة الدمام الكبرى من المتواجدين على مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من أي محطة ترام، أما بالنسبة للمرحلة الثانية، فإن خط الترام - الخط الثاني - سوف يتيح سهولة الحركة والتنقل لـ ٢٧٪ من إجمالي عدد السكان من المتواجدين على مسافة ١٠ دقائق سيراً على الأقدام من محطة الترام، وبالتالي، سوف تتم خدمة ما مجموعه ٦١٥,٤٩٥ شخصاً بواسطة نظام نقل عام يمكن





الترام-١:
كم .

عدد المحطات في محافظة القطيف: ٨

عدد الأشخاص المدخمين في محافظة القطيف
٥ دقائق - ٤,٣٤٠ شخص (٦,٢%)
١٠ دقائق - ٩٩,٣٤٠ شخص (١٥,٣%)

٥ دقائق سيراً على الأقدام
١٠ دقائق سيراً على الأقدام

الشكل ٤. سهولة الوصول سيراً على الأقدام إلى شبكة النقل العام المقترحة بإضارة الدمام الكبرى (بالتركيز فقط على القطيف)



٣,٤ سيناريوهات الكثافة الحضرية

السيناريو الأول: مخطط القطيف الهيكلي، ٢٠١١
استناداً إلى رؤية المملكة ٢٠٣٠ والمخطط الهيكلي للقطيف، التي تمت الموافقة عليه في عام ٢٠١١، تهدف إستراتيجية التطوير المستقبلية للقطيف إلى توسعة الكتلة العمرانية الحالية، بإضافة ٨,٩٤٥ هكتاراً من العمران الجديد، معظمه مخططات سكنية منخفضة الكثافة، على حساب الأراضي الزراعية القائمة، سواء داخل أو خارج الكتلة العمرانية الحالية. ووفقاً لمعدل النمو السكاني السنوي البالغ ٤٪، سيبلغ تعداد القطيف السكاني ١,٠٤٠,٠٠٠ نسمة بحلول عام ٢٠٣٠. وبالنظر إلى مساحة الكتلة العمرانية المتوقعة مستقبلاً والبالغ ٢٦,٠٦٣ هكتاراً (١٧,١١٨ + ٨,٩٤٥ هكتاراً للتوسع المتوقع)، سيصبح متوسط الكثافة السكانية في المدينة ٣٩ نسمة/هكتار، مما يعني أنها ستبقى غير متباينة تقريباً، لكن الحاجة للأراضي ستزداد.

السيناريو الثاني: توصيات مؤئل الأمم المتحدة
يدعم تصوّر مؤئل الأمم المتحدة تخطيطاً أكثر تكاملاً واستدامة للقطيف، بدءاً برفع الكثافة، وفق متوسط الكثافة الموصى به من مؤئل الأمم المتحدة والبالغ ١٥٠ نسمة/هكتار. وحيث يوجد حالياً ٦,٦٧٩ هكتاراً من الأراضي القابلة للتطوير التي لا تزال متاحة ضمن الكتلة العمرانية الحالية، فلن يتطلب استيعاب النمو السكاني المستقبلي للقطيف بحلول عام ٢٠٣٠ سوى ٢,٥٩٣ هكتاراً من الأراضي، تمثل فقط عُشر مساحة الكتلة العمرانية المقترحة في التصور الثاني. وعلى هذا النحو، يوضح التصور الثالث عدم ضرورة التوسع خارج الكتلة العمرانية الحالية، والتركيز على التثقيف الاستراتيجي للكتل العمرانية القائمة، من أجل توفير أقصى الفوائد للسكان وتحسين جودة الحياة بتكلفة اقتصادية معقولة للبلدية.

تتطلب إستراتيجية التنمية الحضرية المستدامة للقطيف تكثيف الكتلة العمرانية الحالية لتحقيق مدينة مدمجة، وتعزيز سهولة الوصول إلى الفرص والخدمات والسلع والمرافق. وإلى ذلك، يقترح في التصور المستند لتوصيات مؤئل الأمم المتحدة، الحد من التوسع الحضري للمدينة، وزيادة الكثافة داخل الكتلة العمرانية الحالية عن طريق التثقيف الاستراتيجي، وتعزيز استعمال الأراضي المختلط، وإعطاء الأولوية لتطوير الأراضي الفضاء داخل المدينة لتوفير الأراضي للمرافق العامة والمساحات الخضراء المفتوحة.

في ضوء التشخيص الشامل للأوضاع الراهنة والمشاريع والمخططات المعتمدة والمقترحة، أجرى برنامج مستقبل المدن السعودية تحليلاً لثلاثة تصورات (بدائل) تنموية لرفع الكثافة الحضرية: تصورات الوضع الراهن، وتصور التطوير وفق الأدوات التخطيطية المعتمدة، وتصور توزيع الكثافة تبعاً لتوصيات تقرير تشخيص الحالة العامة للمدينة، ووفق معايير مؤئل الأمم المتحدة. يستند تصور مؤئل الأمم المتحدة إلى المبادئ الخمسة لتخطيط المجاورات والأحياء المستدامة، وهي كما يلي:

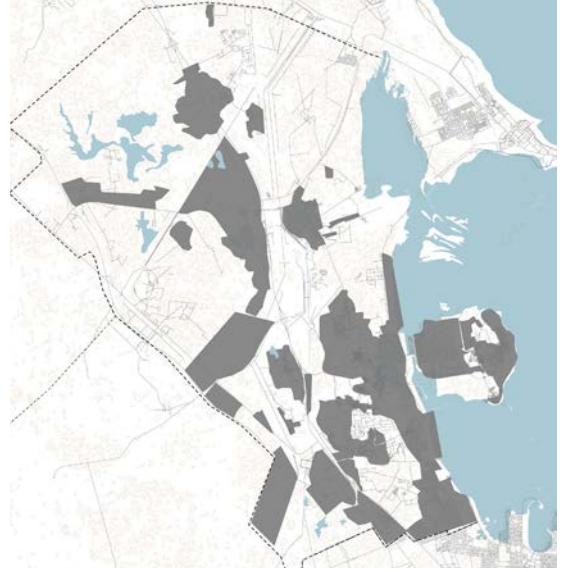
١. تخصيص حيّز كاف للشوارع وشبكة شوارع فعالة: إذ ينبغي تخصيص ٣٪ على الأقل من مساحة الأراضي لصالح الشوارع، بواقع ١٨ كم على الأقل أطوال شوارع في الكيلومتر المربع.
٢. كثافة سكانية عالية: ما لا يقل عن ١٥٠٠٠ نسمة/كم^٢، أو ١٥٠٠ نسمة/هكتار أو ٦١ نسمة/فدان.
٣. الاستعمال المختلط للأراضي: تخصيص ٤٪ على الأقل من مسطح الأودار للاستعمال الاقتصادي في الجيزات السكنية.
٤. المزيج الاجتماعي (الدمج الملائم لكافة فئات الدخل المتفاوت في المجاورة السكنية): توافر المساكن بخيارات وأسعار مناسبة لكافة فئات الدخل؛ بحيث يتم تخصيص ٢٪ إلى ٥٪ من مسطح الأودار السكنية للإسكان الميسر، ولا ينبغي أن يتخطى نمط الجيزة أكثر من ٥٠٪ من الإجمالي.
٥. محدودية استعمال الأراضي أحادية الوظيفة: للحد من الاستعمال المنفرد للأراضي؛ وينبغي أن يغطي الاستعمال المفرد للأراضي أقل من ١٠٪ من مساحة المجاورة السكنية.

الوضع الراهن

يبلغ عدد سكان القطيف الحالي ٩٢,٠٦٥ نسمة موزعين على مساحة مبنية تبلغ ١٧,١١٨ هكتاراً، بكثافة سكانية تصل إلى ٣٧,٩ نسمة/هكتار، أي أقل من كثافة مؤئل الأمم المتحدة ١٥٠ نسمة/هكتار الموصى بها. وبالنظر لحجم المدينة والمقارنة مع المدن السعودية الأخرى، يمكن اعتبار هذه الكثافة كافية. لكن المشكلة تكمن في اقتصر الكثافة العالية على مناطق قليلة، خاصة في الأجزاء القديمة التي تقطنها غالبية غير سعودية. وفي الآونة الأخيرة بدأت تظهر خارج الوسط الحضري عدة كتل عمرانية منفصلة أثرت سلباً في تراس وترابط المدينة وفرضت ضغوطاً على البلديات الفرعية من حيث الطلب على توفير الخدمات والتجهيزات الأساسية (مياه، كهرباء، تخلص من النفايات، تعليم، صحة.. الخ) واستمرار الوضع الحالي بهذا الاتجاه يعني الافتقار إلى عنصر الاستدامة نتيجة عدم توازن الهيكل العمراني.



الوضع الراهن

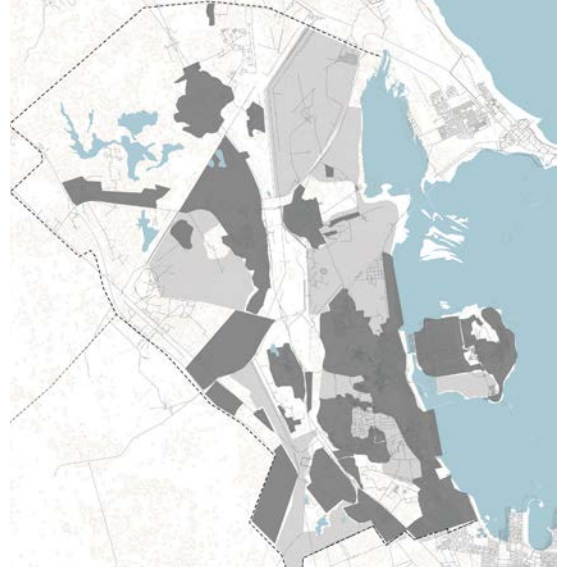



عدد السكان ٦٥٠,٠٩٢ 

المساحة المبنية ١٧,١١٨ هكتار 

متوسط الكثافة في المنطقة المبنية ٣٧,٩ نسمة/هكتار 

السيناريو الأول: المخطط الهيكلي للقطيف ٢٠١١ م



عدد السكان ١,٠٤٠,٠٠٠ 

المساحة المبنية المخططة ٢٦,٠٦٣ هكتار 

متوسط الكثافة على المساحة المبنية المخططة ٣٩,١ نسمة/هكتار 

السيناريو الثاني: توصيات موئل الأمم المتحدة



عدد السكان ١,٠٤٠,٠٠٠ 

المساحة المبنية المطلوبة وفقاً لتوصيات موئل الأمم المتحدة ٦,٩٣٣ هكتار 

الأراضي البيضاء اللازمة لاستيعاب النمو السكاني الجديد ٢,٥٩٣* هكتار 

متوسط الكثافة الموصى بها من قبل موئل الأمم المتحدة ١٥٠ نسمة/هكتار 

* ١/١ من المساحة المبنية التي اقترحها مخطط القطيف

٥

التشخيص الاستراتيجي



©Inoflorenco/photography

١,٥ تحديد وتعريف القضايا الاستراتيجية الرئيسية

أسفرت منهجية البحث المتعمق وجمع البيانات وتحليلها وتفسير النتائج عن تحديد أربع قضايا أساسية تؤثر في الأداء الحضري لمحافظة القطيف فيما يتصل بمبادئ التنمية الحضرية المستدامة.

١,١,٥ الموروث الثقافي والمعماري

تجري حالياً مراجعة أنظمة ولوائح التخطيط في المملكة من أجل صياغة إطار تشريع عمراني شامل ومتكامل يتناول في إحدى جوانبه مجموعة قواعد وأسس شاملة تفرّق بين أنماط المعمار المحلي التقليدي غير المخططة، ففي غياب مثل هذا الإطار التنظيمي، يتم هدم وإزالة الأحياء القديمة التقليدية في المدن السعودية لإفساح المجال للتطوير الحضري الجديد الذي لا يؤدي فقط إلى تعريض إرث المعمار التقليدي للاندثار وفقدان الهوية التاريخية المرتبطة بالبيئات العمرانية التقليدية، بل يفقدانه للترابط والاتساق والتكامل مع النسيج الحضري العام، إن تبني قواعد ومبادئ تنظيم البيئة العمرانية التقليدية المستدامة في أعمال تطويرية حديثة من شأنه الحفاظ على الموروث التقليدي، فتصميم البيئات العمرانية التقليدية المستدامة يعتمد المقياس الإنساني في تصميم الشوارع والحارات والأزقة المتعرجة لتوفير الظلال والتخفيف من الحرارة طول النهار، فهي فضاءات عامة ومصدر للحياة الاجتماعية.



[فقد الأنماط الحضرية
التاريخية]

٢,١,٥ عدم ترابط واتصال النسيج العمراني

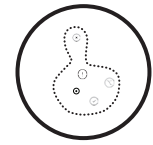
يفقد الهيكل العمراني للمدينة نسيجه وتغيب ملامح التواصل والتكامل عنه في حالات النمو غير المتوازن، وزحف العمران، والتطوير غير المتجانس، والانتشار والتناثر المكاني خارج حدود المخططات المعتمدة.. هناك أراضي بيضاء مهجورة، واستعمالات أراضي أحادية الوظيفة تعيق تواصل النسيج العمراني للمدينة، وتؤثر سلباً في أداءها الاجتماعي والاقتصادي والبيئي، كما لا يتيح الزحف العمراني التوفير العادل للخدمات والمرافق العامة، ويجعل توفيرها صعباً ومكلفاً، كما تؤثر ظاهرة التناثر المكاني في البعد الاجتماعي للاستدامة، مما يخلق تباينات حضرية وفصل بين المناطق، وتصبح معزولة نتيجة تفكك وعدم تواصل واستمرارية الفضاء الحضري.



[التجزئة]

٣,١,٥ استعمالات الأراضي أحادية الوظيفة والتنمية المستقطبة

تنطوي هيمنة الاستعمالات أحادية الوظيفة وقلة الاستعمالات المختلطة على استقطاب تنموي، وخصوصاً في حالة تناثر وتباعدها الاستعمالات أحادية الوظيفة وافتقارها للتجانس والتكامل مع بقية السياق التنموي المحيط بها.. ففي حالة القطيف، يتسم الهيكل العمراني باستعمالات اقتصادية أو اجتماعية أحادية الوظيفة ترقى لمستوى التركيز "الاستقطاب" الاجتماعي والمكاني، مما يخلق نوعاً من التفاوت في الوصول للمناطق الحضرية المختلفة، يمكن وصفه بالفصل الاجتماعي والاقتصادي كحالة المجمعات السكنية الخاصة والتجمعات المسورة المزودة بكافة الخدمات عالية الجودة مقارنة ببقية أنحاء المدينة المتجانسة.



[عدم التوازن العمراني]

٤,١,٥ اختلال التوازن الإيكولوجي- الاجتماعي والاقتصادي

تشكل المدن من مجموعة نظم اجتماعية واقتصادية وبيئية متشابكة. وفي المدن المستدامة، يتم الحفاظ على التوازن بين هذه النظم الثلاثة المترابطة وتعززها بمرور الوقت. فإن كان هناك تفضيل مستمر لأحدها على الأخرى، فمع مرور الوقت، سيظهر خلل هيكلي يغير المسار المستدام لنمو المدينة وتطورها. وهذا الاختلال يولد إشكالية من حيث توفير المياه والأمن الغذائي، مما يؤثر بشدة في الجوانب الاجتماعية-العمرانية الأخرى لصحة المدينة. والفصل بين الأراضي الزراعية والنسيج الحضري هو مثال واضح على هذه الحالة، إذ ليس هناك من تواصل بين المدينة والمساحات الزراعية، إذ تفصل بينهما حدود قوية. والمدينة المرنة بإمكانها تحقيق تكامل واتساق بين بيئتها الطبيعية وعمرانها، لضمان التعايش المتوازن بينهما.



[نقص المرونة]



© FSCP

تهالك المباني التراثية التاريخية في جزيرة تاروت



٢,٥ وصف وتحليل القضايا الأساسية في القطيف

١,٢,٥ الإرث التاريخي الوطني في القطيف

تمكنت القطيف من الحفاظ على عدد قليل من معالمها التاريخية بطابع عمارتها المحلي ونسيجها العضوي، إلا أن معظم المناطق التراثية التي تتسم بطابع معماري تقليدي تعرضت للإزالة أو التدهور بمرور الزمن ونقص الصيانة. حالياً، لا يزال ٦١٢ هكتاراً فقط من المدينة الأصلية تعكس طابع العمارة المحلي بتصميمها الغني ونسيجها العضوي. ومع ذلك، تسبب نقص الصيانة وافتقارها للبنى التحتية إلى هجرها، وتصنيفها كمناطق غير مخططة.

١.



محافظة القطيف غنية بالتراث الذي يجب الحفاظ عليه لدعم رؤية المملكة ٢٠٣٠ لرفع عدد المواقع الأثرية المسجلة في اليونسكو.

يشهد حالياً حي المسورة أعمال تطوير وتنمية لتحويله لمنطقة خدمات متكاملة، وهي منطقة عمرها ٤٠٠ عام في محافظة القطيف، يقطنها حوالي ٣٠٠٠ نسمة، وتعتبر نموذجاً تاريخياً للقرية المسورة بمساجدها، ومزارعها، وأسواقها ومتاجرها. حتى الآن لا يشمل مخطط التطوير إقامة مبان سكنية جديدة، وقد يؤثر ذلك إلى المزيد من الارتفاع في أسعار المساكن والأراضي.

يشهد وسط تاروت القديم، المعروف بحي الديرة، أعمال إزالة مستمرة للمباني التيلة للسقوط. حيث تعد الديرة الحي الأقدم في الجزيرة، يرجع تاريخه إلى حوالي ٥٠٠٠ قبل الميلاد. ففي هذه المنطقة توجد البيوت الطينية والحجرية المتراسة ذات الأزقة والممرات الضيقة تعكس الماضي والتاريخ العميق. فجزيرة تاروت، نظراً لأهميتها التاريخية ومعالمها التراثية، واعتماد المقياس الإنساني في تصميم نسيجها العمراني تحوز مقومات لأن تصبح معلم جذب سياحي رئيس في المدينة. مما يعني وجوب الحفاظ على المناطق التاريخية المتبقية والعمل على إعادة إحيائها من خلال تشجيع الاستخدام المختلط، ودعم المتاجر الصغيرة والمشروعات المحلية. في العموم، ينبغي توجيه تطويرها الاستراتيجي لتعزيز أنشطة الصيد والسياحة فيها.

٢.



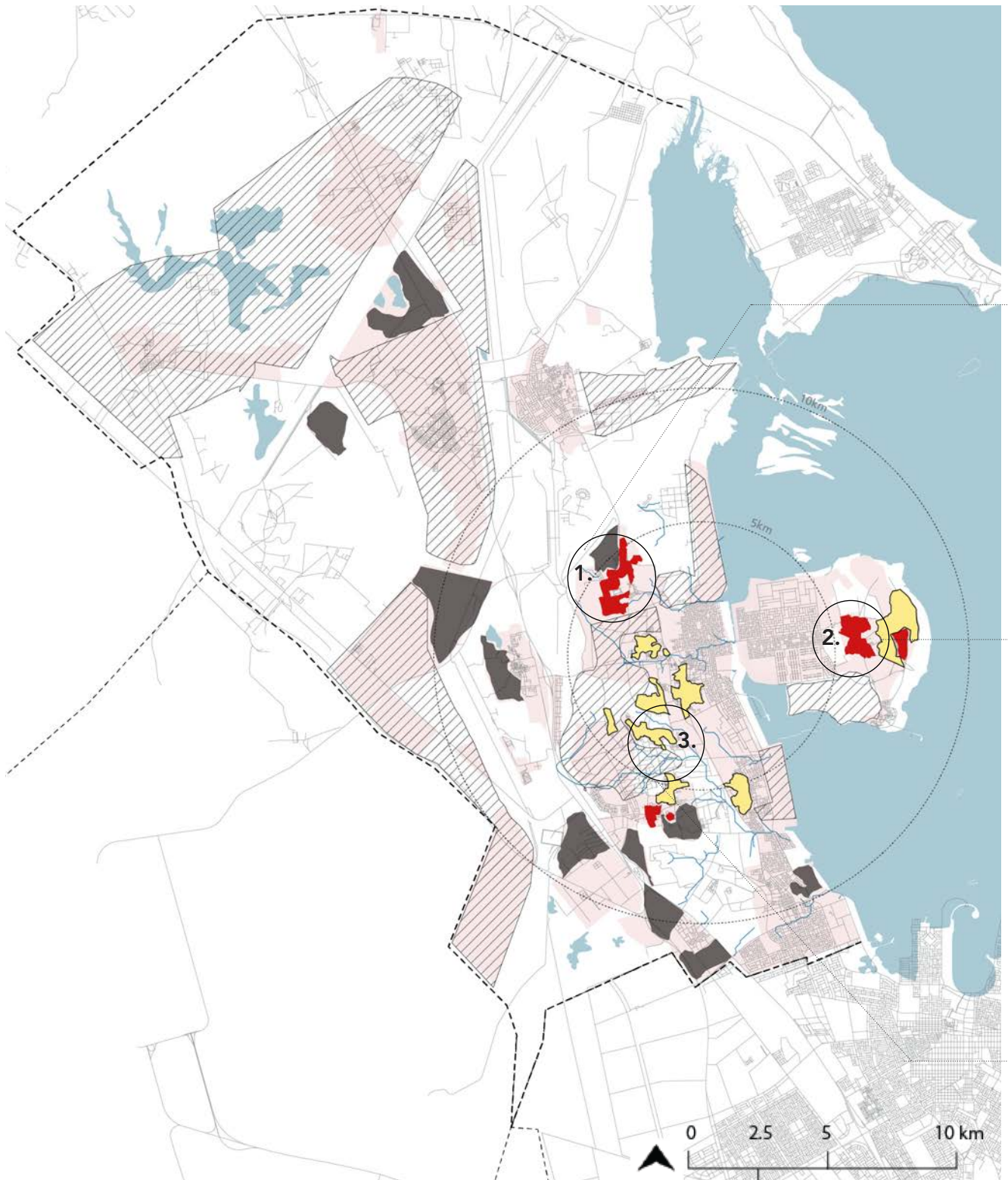
العديد من المباني التاريخية التراثية التي يمكن إعادة تأهيلها كمعلم جذب سياحي للمدينة.

إحياء مناطق التراث الوطني المتبقية والعمل على إعادة تأهيلها سيعزز من الجذب السياحي للمنطقة، ودعم رؤية المملكة ٢٠٣٠ لرفع عدد المواقع الأثرية المسجلة في اليونسكو.

٣.



لا يوجد سوى عدد قليل من المباني التراثية المتبقية حول وسط القطيف، ولكن لا يزال هناك إمكانية لاستعادة بعض منها وتحديثها.



مناطق تاريخية يجب الحفاظ عليها



المشاريع السكنية تحت الإنشاء



المساحات المبنية



المشاريع المقترحة



المناطق التاريخية



الشكل ٤١. الأنماط الحضرية التاريخية والتراثية في القطيف



٢,٢,٥ عدم ترابط واتصال النسيج العمراني

هناك عدة عوامل تسببت في تحول القطيف من واحة زراعية إلى مدينة مجزأة ومقسمة، فعدم التكامل والترابط والفصل بين الأجزاء التاريخية والعمران الجديد حدث عقب اكتشاف النفط فيها واستخراجه في عام ١٩٣٨م، فالعمران الجديد لم يأخذ في اعتباره ضرورة التكامل والتواصل مع البيئات العمرانية التقليدية التي كانت سائدة في تصميم المدينة من حيث الطابع والتشكيل العام العضوي لنسيجها العمراني المكثف، متعدد الاستعمالات، تندمج فيه البيوت والمدارس والمحلات والأسواق والمساجد، وتترابط مناطقه المختلفة بشوارع وأزقة وممرات على المقاس الإنساني، مما تفتقر إليه البيئة العمرانية المعاصرة.



المشاريع السكنية تحت الإنشاء بدون ربطها المكاني والاجتماعي بسياقها المباشر.

١.

هناك ١٤,٢٠١ هكتارا من الأراضي الزراعية داخل المناطق الحضرية في القطيف، لكن هناك افتقار لروابط ريفية- حضرية قوية، وكذلك افتقار لشبكة مستمرة من المسطحات الخضراء، ومعظم المواقع التاريخية تتخللها زراعات على نطاق صغير، وليس هناك استراتيجيات وسياسات حضرية تهدف لتكامل المزارع الكبيرة والفراغات العمرانية العامة الصغيرة و الحيازات الزراعية الصغيرة. وهذا واضح بشكل رئيس في وسط محافظة القطيف وفي ضواحيها وأطرافها الحضرية في الشمال الغربي والجنوب الغربي، المحاطة بمزارع مهجورة ينبغي إعادة إحيائها وربطها بالشبكة الخضراء الأوسع نطاقاً واعتبارها جزءاً أساسياً في الهيكل الحضري. وتناثر النسيج الحضري، محجوزات أرامكو تشطر المدينة إلى شطرين باتجاه شمال - جنوب، مما يفقد الهيكل العمراني ترابطه واستمراريته.



الأراضي الزراعية المهجورة بجوار المناطق التاريخية في المدينة، دون أن تندمج في الديناميكية الاقتصادية والعمرانية بالقطيف.

٢.

والمحجوزات من أراضي أرامكو، يجعلها غير متاحة لأي نوع من التنمية، متسببة بذلك في نقص الأراضي الضرورية لتطوير المدينة بنمط متصل ومدمج، وعلى هذا النحو، جعلت أرامكو بمحجوزاتها من الأراضي التي تبلغ مساحتها ١٦,٠٩٤ هكتارا من بلدية محافظة القطيف تتجه للتطوير والزحف الحضري خارج المخططات المعتمدة بكثافات منخفضة بعيدة عن النقاط المركزية الحضرية، وبارتفاع في تكلفة توفير البلدية لشبكات البنية التحتية لتلك المناطق البعيدة.

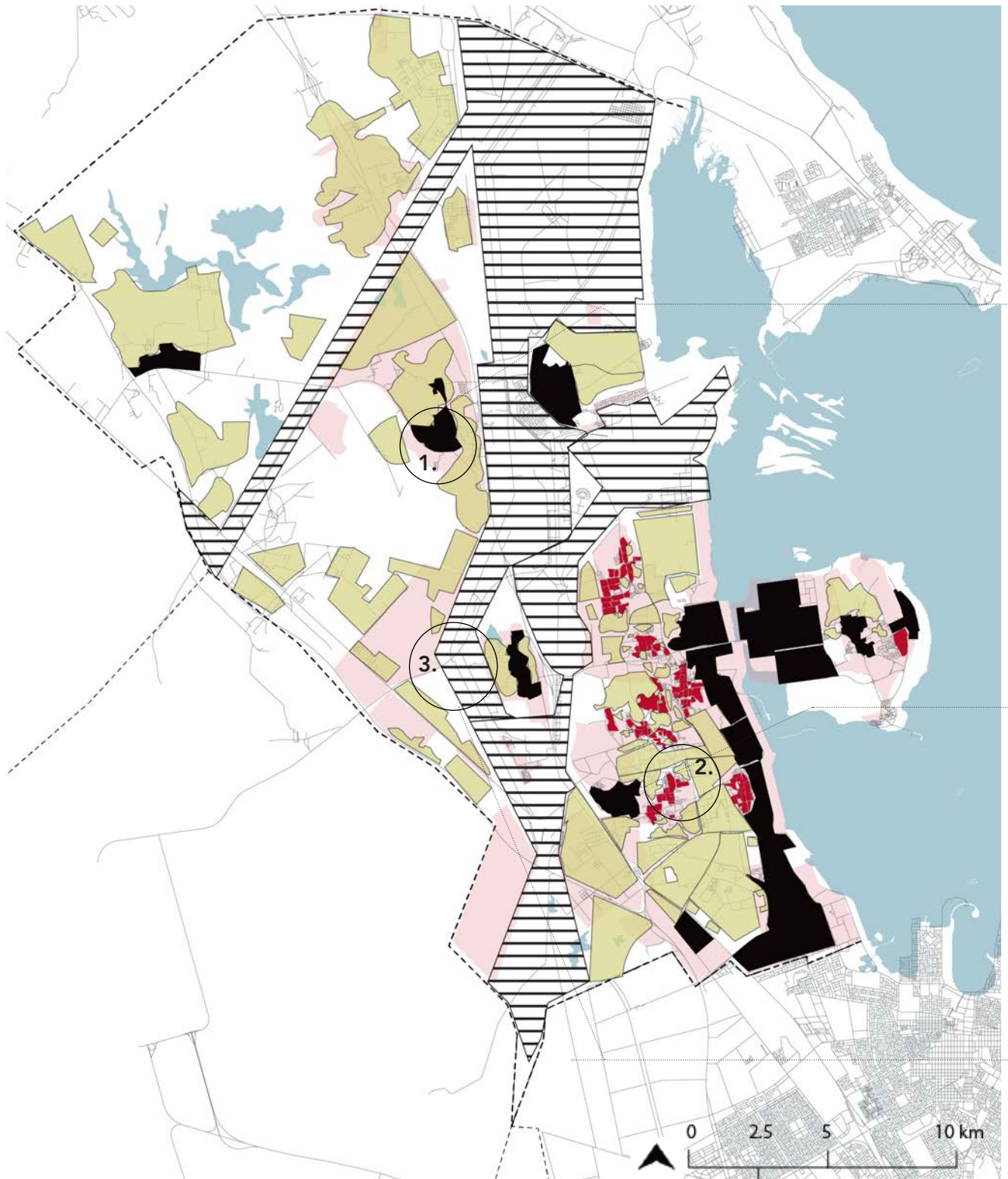
هناك عنصر آخر يضاعف من عدم تماسك وترابط النسيج العمراني للقطيف يتمثل في كثرة البنى التحتية المبالغ في تصميماتها، والتي تقسم هي الأخرى القطيف بطرق مختلفة، فبعد سبعينات القرن الماضي، شهدت البنية التحتية شق العديد من الطرق السريعة لربط مناطق استخراج النفط وتخزينه وتوزيعه. وعلى الرغم من أن تطوير البنية التحتية كان بهدف إفادة قطاعي الصناعة والزراعة، إلا أن التنمية الصناعية كانت هي المستفيد من ذلك فقط. هناك حاجة بالفعل إلى بنية تحتية داعمة للحياة في المدينة وللتنمية الاقتصادية، بحيث لا تؤثر سلباً في ترابطية المدينة.



أراضي تابعة لشركة أرامكو تساهم في تجزئة المحافظة إلى قسمين يخلقان فصل مكاني.

٣.

يتضح مما سبق حاجة النسيج العمراني لمحافظة القطيف لملامح التماسك والتجانس والتكامل المكاني والاجتماعي والبيئي والاقتصادي، مما يستوجب إعادة النظر في إمكانية دمج محجوزات أرامكو في النسيج العمراني للمدينة، بالإضافة إلى ربط مشاريع تطوير وتنمية محافظة القطيف بالمناطق ذات الأهمية الحضرية، .



الأراضي الزراعية



المشاريع تحت الإنشاء



المناطق العمرانية والحضرية



نمط حضري تاريخي



الأراضي المملوكة لأرامكو



الشكل ٤٢: تقسيمات الأراضي ونقص التماسك (التجزئة) في الهيكل العمراني في القطيف



٣,٢,٥ استعمالات الأراضي أحادية الوظيفة والتنمية المستقطبة

نمت القطيف بمرور الوقت بطريقة مستقطبة، مكانياً، واجتماعياً، وأيضاً اقتصادياً، إذ استحدثت الطفرة النفطية قطب نمو قوي، عكسته الطريقة التي انخرطت بها المدينة في الصناعة النفطية، وانصرفت فيها عن الزراعة وصيد الأسماك. كما أثر هذا بشكل كبير في توزيع الوظائف واستعمال الأراضي في جميع أنحاء المدينة.



إقامة مجتمعات سكنية جديدة في ضواحي القطيف، دون وجود أي مناطق تجارية ودون إمكانية الوصول إلى البنية التحتية العامة أو الاجتماعية مثل المستشفيات أو المدارس.

١.

توجد في وسط القطيف ووسط جزيرة تاروت مستويات عالية من الكثافة وسهولة في الوصول إلى المدارس والوظائف والأعمال والمستشفيات والمتاجر والأسواق، لكن ذلك غير محقق في الأطراف الحضرية مثل الجعيمة، الرويحة، الدردي، والنهضة، إلخ. والتي تقع بشكل رئيس في الجزء الشمالي الشرقي من القطيف، وهي بشكل رئيس مناطق سكنية.

ويخشى في الوقت الحاضر أن تخضع محافظة القطيف، حسب المخطط الرئيس المعتمد، لنمط التنمية غير المتوازنة، إذ يقترح المخطط مضاعفة مساحة الأراضي للاستعمال السكني فقط، من ٣٥,٩% إلى ٧٠% استعمال أحادي الوظيفة. ومن شأن ذلك أن يخلق العديد من الجزر السكنية أحادية الوظيفة التي تفتقر إلى الخدمات والمرافق والفرص التجارية. كما يقترح المخطط أيضاً تخفيض نسبة المناطق ذات الاستعمالات المختلطة من ٢,٤% إلى ٥,٠%، خلافاً لتوصيات موئل الأمم المتحدة التي تخصص في حالة المدن المزدهرة نسبة استعمالات مختلطة تتراوح بين ٤٠%-٦٠% من إجمالي استعمالات الأراضي. إضافة إلى ذلك، يلاحظ أن المخطط يؤكد للتباينات الاجتماعية والمكانية، ليس فقط من خلال الاستعمالات أحادية الوظيفة، بل أيضاً بزيادة عدد المناطق غير المخدومة جيداً، والمنفصلة، وأحادية الوظيفة، مما يؤدي إلى فقدان فرصة إعادة ضبط و توجيه نمو محافظة القطيف نحو تحقيق منظومة حضرية متكاملة، متوازنة ومتراصة جيداً.

٢.



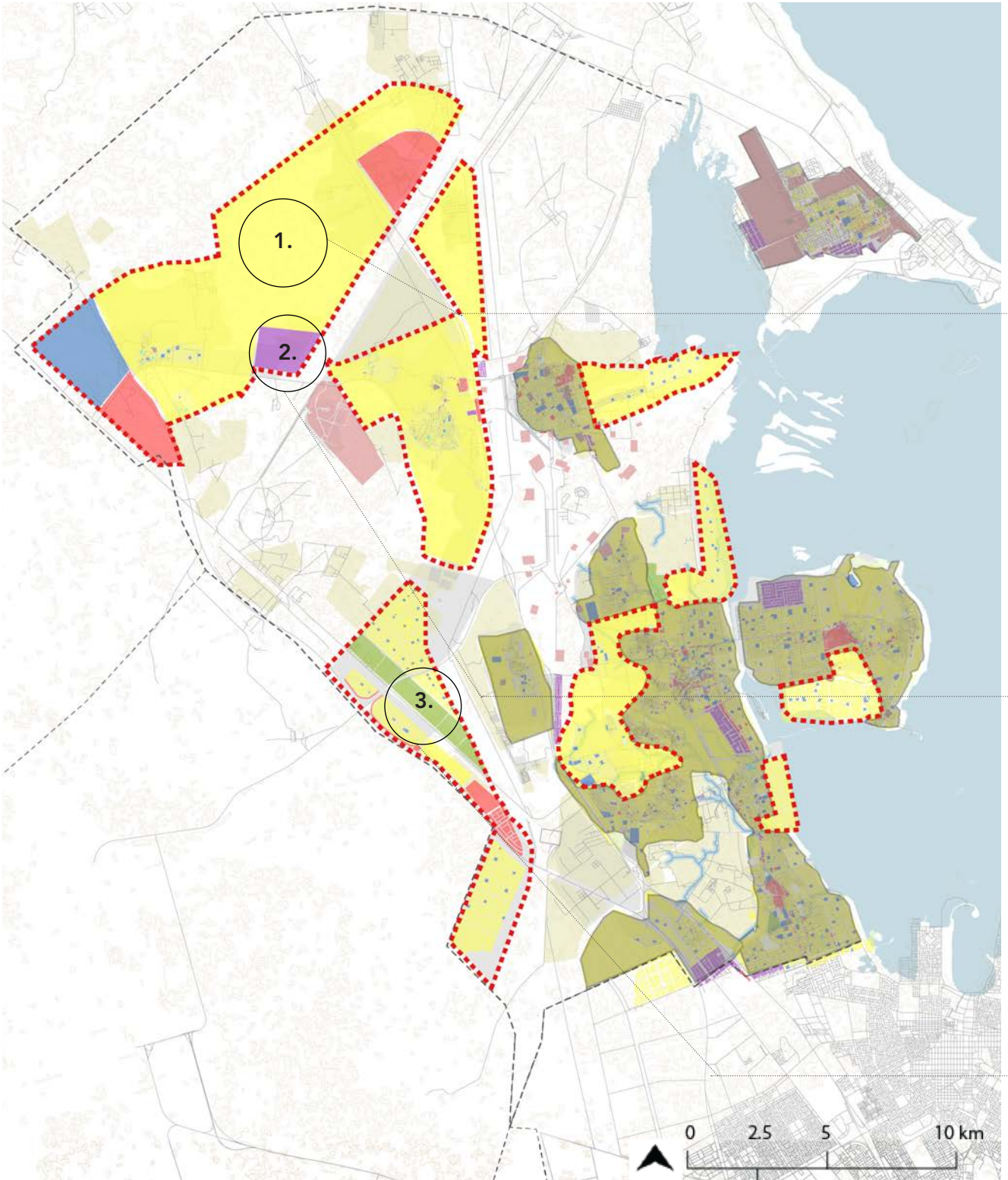
المناطق الصناعية الخاصة، المتعلقة باستخراج وتكرير النفط، المفصلة مكانياً عن بقية ديناميكيات الإنتاج في المدينة.

وبالإضافة إلى إعادة التوازن لتوزيع استعمالات الأراضي، يجب أن تأخذ الخطة العمرانية المناسبة للقطيف بعين الاعتبار نشاطي الزراعة وصيد الأسماك كعناصر هامة في تشكيل هوية المدينة، كمحرك للتنمية الاقتصادية للمحافظة، من أجل المساهمة في تنوع القاعدة الاقتصادية للقطيف المنصرفة إلى الاقتصاد النفطي. وعلى هذا النحو، يجب دمج وتنسيق ومواءمة استعمالات الأراضي الزراعية والصناعية والتجارية والسكنية، وكذلك جميع الوظائف الحضرية الهامة الأخرى مع الهياكل المكانية والاجتماعية والاقتصادية للمدينة، على أن يتم دعم ذلك بسياسات اقتصادية ومكانية تهدف إلى تعزيز التنمية الاقتصادية الإقليمية حول أنشطة متنوعة، مع حماية وتعزيز الموارد الطبيعية والنظم البيئية، وربطها مكانياً واقتصادياً واجتماعياً بديناميكيات التنمية الحضرية الحالية والمستقبلية.

٣.



الأراضي الزراعية ومزارع الخضار التي ليس بها مناطق سكنية للعمال ومناطق تجارية لبيع المنتجات.



المناطق ذات الاستخدام الأحادي والتنمية المستقطبة



صحراء	الخدمات والمرافق العامة
زراعية	الخدمات العامة
إستعمالات متعددة	سكنية
صناعية	تجارية

الشكل ٤٣: المشاريع الأحادية الاستخدام المستقطبة في القطيف



٤,٢,٥ اختلال التوازن البيولوجي- الاجتماعي والاقتصادي

كما ذكر سابقاً، شهدت واحة القطيف تحولات جذرية خلال العقود الماضية من حيث التوسع الحضري، فضلاً عن التحولات الاجتماعية والاقتصادية والبيئية، بفعل التغيرات الهائلة في استعمالات الأراضي من زراعية إلى صناعية وسكنية. حيث أدى إلى فقدان ما مجموعه ١١,٠٠٣ هكتار من الأراضي الزراعية بين عامي ١٩٣٥ و ١٩٩٣، وفي حال استمرار هذا الاتجاه في تحولات استعمالات الأراضي، فمن المحتمل أن تفقد واحة القطيف شخصيتها التاريخية وإرثها الزراعي في بحر السنوات العشرين إلى الثلاثين القادمة.



١.

لا تزال تحتوي كل من القطيف وجزيرة تاروت على مساحة هائلة من الهكتارات من غابات المانغروف التي تحتاج إلى الحماية من أنشطة استصلاح الأراضي ومن الميادين غير المصرح لهم، وتشكل غابات المانغروف حزام للحماية من التآكل والعواصف، وهي حيوية للحفاظ على الموارد البحرية الموجودة.

وبرغم وجود ما مساحته ١٤,٢٠١ هكتاراً من الأراضي الزراعية والمزارع في القطيف، هناك ٧,٠٦٠ هكتاراً منها، داخل الكتلة العمرانية العالية، معرضة جداً لخطر التآكل بسبب المضاربات العقارية وضغوط التنمية العمرانية. ولتفادي ذلك، والحيلولة دون انحسار الرقعة الزراعية، على البلدية أن تحدد استراتيجية شاملة لإحياء ودمج المزارع الحضرية الصغيرة في النسيج العمراني الشامل للمدينة، وتقديم الحوافز لصغار المزارعين .



٢.

يعتبر استصلاح الأراضي واحداً من أكثر الأنشطة المدمرة للموارد الساحلية والبحرية.

تعاني المنطقة الشرقية من التغيرات العمرانية على الموارد الطبيعية وأعمال الردم البحري، والقطيف هي إحدى المدن المتضررة من هذه الممارسات. هنا، إذ تم دفن ما مساحته ٣,١٠٠ هكتاراً من الأراضي الساحلية، مما يؤدي إلى تدهور البيئة البحرية بطول ٢٧ كم من سواحل القطيف، يسفر عن اتصال جزيرة تاروت البحرية باليابسة، وتحولها من جزيرة إلى شبه جزيرة، وتراجع في البيئة الطبيعية والهوية الحضارية لواحة القطيف التاريخية.

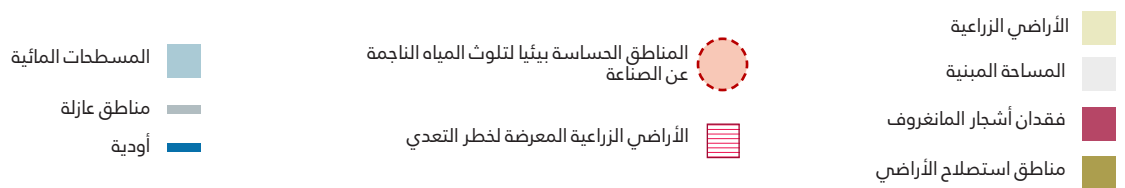
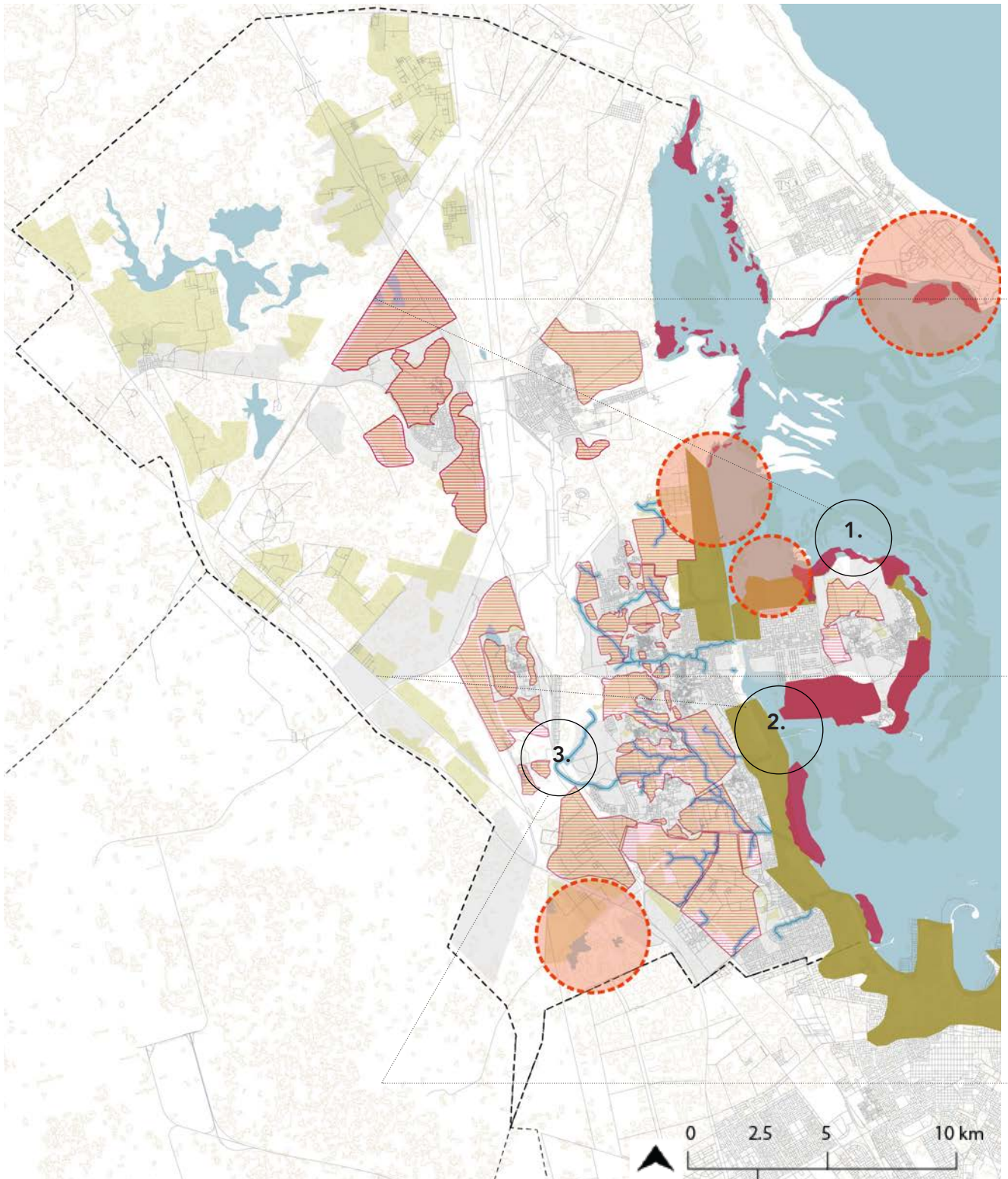
وقد تسبب هذا النوع من التطوير السكني في تقلص غابات المانغروف على طول الساحل البحري، ولمزارع النخيل في قرى ومدن المحافظة. ففي ٣٠ سنة فقط، من ١٩٧٩ إلى ٢٠١١، تم دفن ٦٨٨ هكتاراً من غابات المانغروف على سواحل القطيف وجزيرة تاروت، مما أثر سلباً في أعمال الصيد البحري والأنشطة الاقتصادية المحلية الأخرى المتصلة بها، وهذا يعني أن ما تبقى من غابات المانغروف الساحلية (١,٤٣٠ هكتار) يحتاج إلى الحماية، ومنع أعمال الردم البحري في مسعى جاد لإعادة النظم البيولوجية إلى طبيعتها.



٣.

تلوث الصناعة المرتبطة بالنفط بعض موارد المياه الجوفية غير المتجددة في القطيف، مما يعرض للخطر إمكانية الوصول إلى المياه النظيفة وتوافر هذه الموارد الطبيعية.

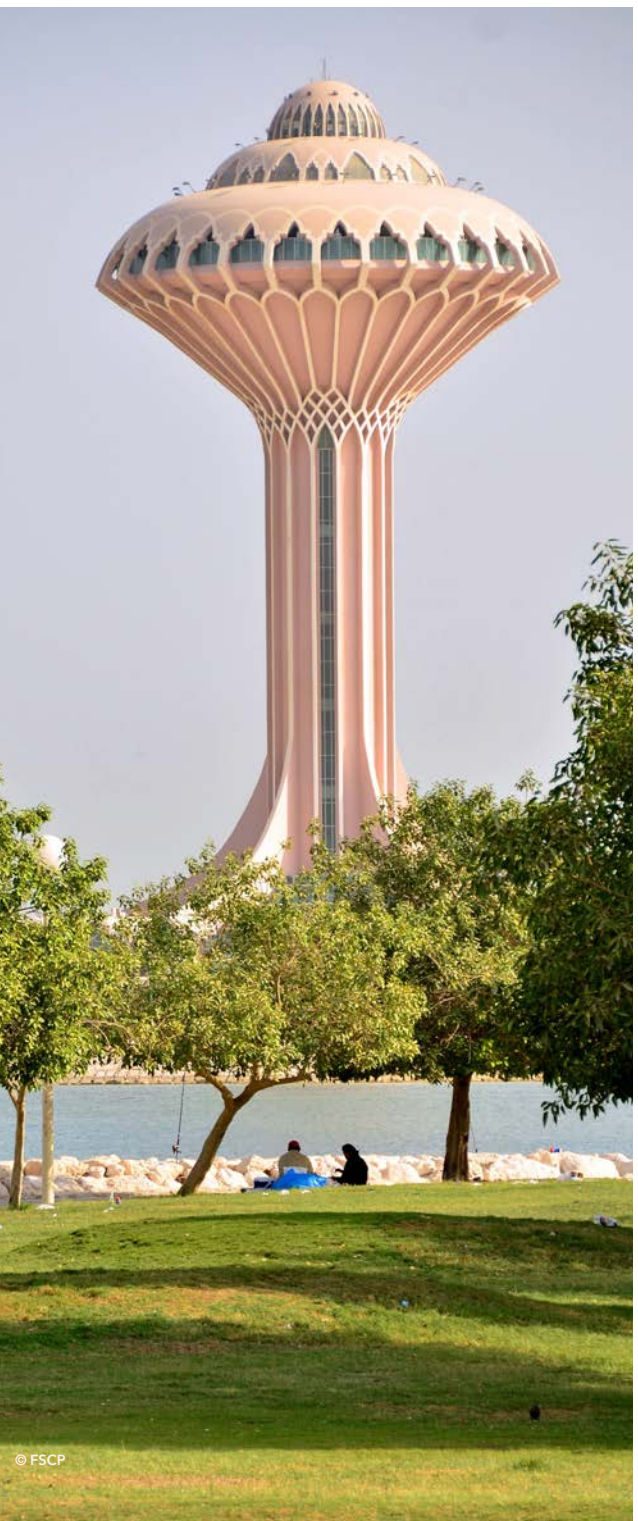
الردم البحري لساحل القطيف له آثار على المدى الطويل، منها على سبيل المثال، احتمالية تعرض الـ ٢,٩٠٠ هكتار من المناطق الحضرية في الأراضي المستصلحة على طول الساحل لمخاطر طبيعية نتيجة ارتفاع منسوب مياه البحر.



الشكل ٤٤: اختلال التوازن البيئي والاجتماعي والاقتصادي في القطيف



المنظرة المستقبلية



١,٦ التوصيات الاستراتيجية

بعد إجراء التشخيص على المستوى الاستراتيجي وتحديد أهم أربعة قضايا استراتيجية تؤثر على التنمية العمرانية في القطيف، تم بناء على ذلك تحديد أربعة تدخلات استراتيجية ومن ثم تم وضع المعالجات المناسبة موضعاً على وجه الخصوص البعد المكاني على المستويات التخطيطية المختلفة بما يتلاءم مع طبيعة وأولويات محافظة القطيف.

١,١,٦ المدينة التاريخية

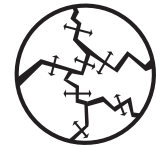
تُعرّف المدينة التاريخية بأنها مستوطنة بشرية نشطة، تتسم ببنية عمرانية نابغة من ماضيها التقليدي، وتمثل نشأة وتطور سكانها. وبديهي أن تكون المناطق التاريخية مأهولة تتسم بهوية حضارية خاصة بها. وخلال العقود القليلة الماضية، تدهورت أواسط المدن وأحيائها التاريخية في جميع أنحاء العالم. وفي حالة المدن السعودية، وتحت وطأة التنمية العمرانية المتسارعة، بدأ الكثير من المباني التاريخية بالتدهور والزوال لتحل محلها منشآت لا ترقى لنفس القيمة المعمارية. من هنا بدأ لاهتمام بالحفاظ على الإرث التقليدي الحضاري في المدن السعودية. وتتطلب الاستجابة لسيناريو الحفاظ الحضاري أولاً إنشاء تصنيف للمناطق التراثية، ومن ثم وضع قواعد تنظيمية دقيقة لحفظها وترميمها وإعادة تأهيلها وإحياءها، ليس فقط لحماية المباني التراثية نفسها وإنما لحماية وحدة وتناسق النسيج العمراني التاريخي، بكامل عناصره وشوارعه وسكانه.



[الحماية]

٢,١,٦ المدينة المتصلة

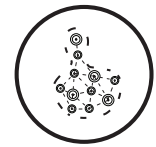
يتوخى في المدينة المتصلة أن تكون كشبكة متواصلة من الجيزات والأحياء السكنية، جيدة الترابط والتوازن، لكل منها حدائقها الخاصة وأماكنها العامة، وتستوعب مجموعة متنوعة من الأنشطة العامة والخاصة، وتشكل بيئة عمرانية صحية وحيوية. والأهم من ذلك، أن في هذه الأحياء فرص وتسهيلات يسهل الوصول إليها سيراً على الأقدام، مما يقلل الحاجة لاستعمال السيارات الخاصة. وفي المدن الكبيرة، يمكن لنظم النقل الجماعي أن توفر السفر عبر المدن بسرعة عالية عن طريق ربط مركز حي مع آخر، تاركة الوصول للوجهات النهائية لوسائل النقل المحلية ولحركة المشاة، مما يقلل من حجم حركة المرور وتأثيراتها، لا سيما حول مراكز المجاورات والأحياء السكنية. في المدينة المتصلة تصبح القطارات الخفيفة وأنظمة السكك الحديدية الخفيفة والحافلات الكهربائية أكثر فعالية، ويصبح ركوب الدراجات الهوائية والمشى الصحي أكثر أماناً ومتعة، ناهيك عن تقليل الازدحام والتلوث بشكل كبير، وزيادة الإحساس بالانتماء للمكان والعيش والتواصل والتفاعل المشترك والحيوية الاجتماعية في الأماكن العامة.



[إعادة الدمج]

٣,١,٦ المدينة الشاملة

تطلب الأجنحة الحضرية الجديدة من المدن الالتزام، في سياق دعم التنوع في المدن والمستقرات البشرية، بتعزيز التماسك الاجتماعي والحوار والتفاهم بين الثقافات، والتسامح والاحترام المتبادل، ومشاركة المرأة في التنمية، والابتكار، ومباشرة الأعمال الحرة، والشمولية، وهوية جميع الناس وسلامتهم، وأيضاً تعزيز جاذبية المدن للعيش والعمل والاستقرار، وبناء اقتصاد حضري مزدهر. وهنا تحتاج محافظة القطيف لأن تأخذ بمبادئ مؤئل الأمم المتحدة في مسعاها لبناء اقتصاد حضري شمولي، مزدهر ومستدام، وذلك باستغلال مقوماتها التنموية ومزاياها النسبية وإرثها الحضاري ومواردها المحلية وبنيتها التحتية. ودعمها لتنمية صناعية شمولية ومستدامة، واتباع أنماط استهلاك ونتاج مستدامة، إلى جانب تعزيزها لتوفير بيئة مواتية وممكنة لفرص الاستثمار والابتكار من أجل حياة أفضل ومستقبل حضري مستدام.



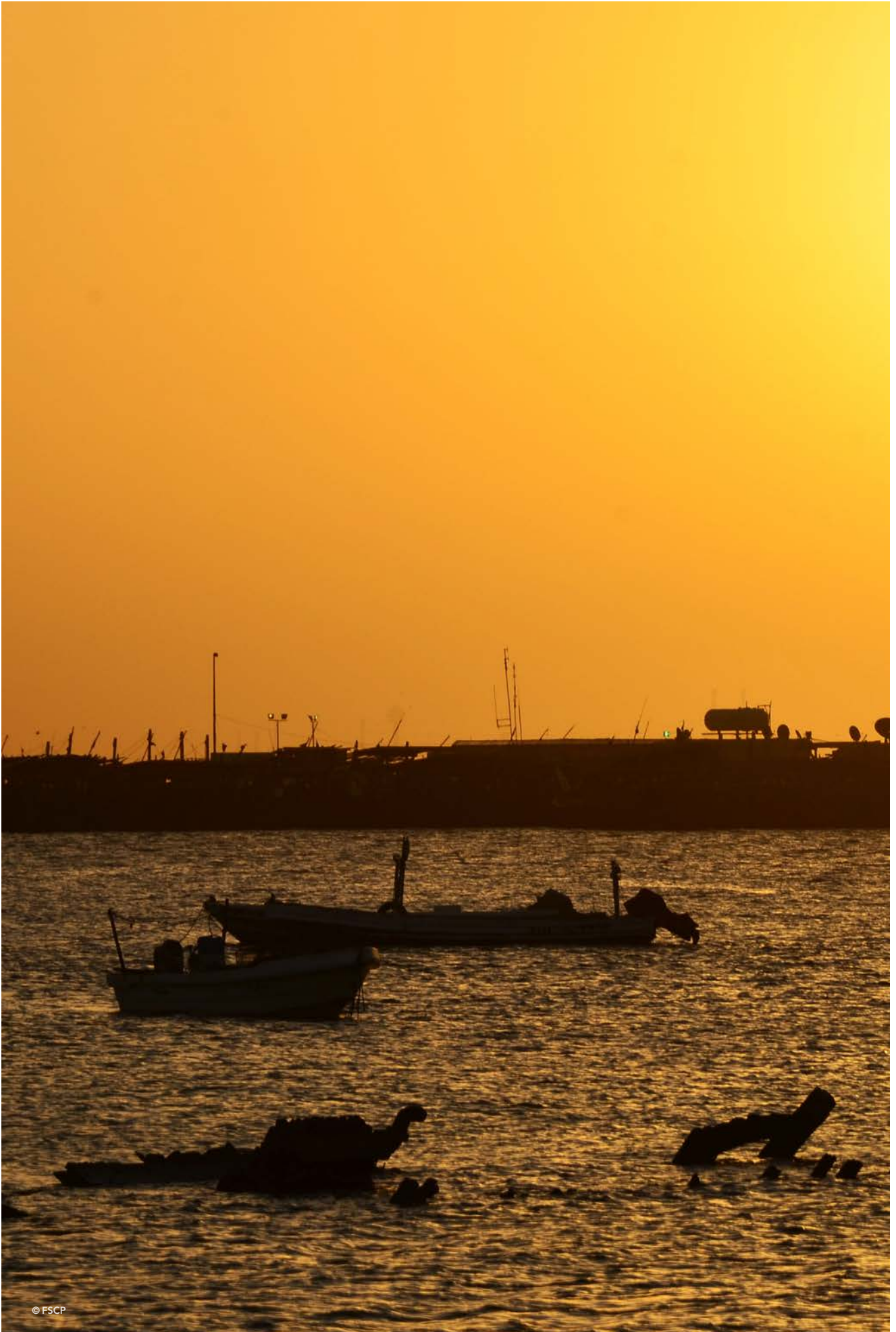
[إعادة التوازن]

٤,١,٦ المدينة المرنة

المدينة المرنة تأخذ في الاعتبار الأشكال البنائية والتجهيزات العمرانية المناسبة لمواجهة التحديات والأزمات والصعوبات الاجتماعية والاقتصادية والكوارث الطبيعية التي تنشأ جراء استهلاك واستنزاف الوقود الكربوني، وتغيرات المناخ. وعلى هذا النحو، تُعرّف المدينة المرنة بأنها "شبكة مستدامة من النظم المادية والمجتمعات الإنسانية" والنظم المادية هنا تشمل المكونات الإنشائية، والبيئة الطبيعية للمدينة. شاملة طرقاتها، ومبانيها، ومرافقها، والبنية التحتية، وشبكات اتصالاتها، وكثافتها السكانية. وكذلك أوديتها وشعبها، وتربعتها، وتضاريسها، وجيولوجيتها، وتمثل بمجملها مجازاً "جسم" المدينة بعظامه وشرايينه وعضلاته. في حين تمثل المجتمعات الإنسانية "العقل" الموجه لأنشطة المدينة، يستجيب لاحتياجاتها ويتعلم من تجاربها، فالمدن المرنة هي المنبوعة في مواجهة الأزمات وتحمل الصدمات المفاجئة، مما يقتضي، بالنسبة لمحافظة القطيف، التركيز على التكيف والمرونة في مجال هندسة ونمذجة وتصميم منظومتها الحضرية.



[الحماية والتحسين]



© FSCP

قوارب صيد في جزيرة تاروت



٢,٦ النماذج المناسبة للتطور العمراني للقطيف

١,٢,٦ المدينة التاريخية: الحفاظ على هوية القطيف التاريخية وتعزيزها

الأحياء العضوية بازقتها وممراتها الضيقة وتقارب مبانيها، تنطوي على خصائص اجتماعية وقيم تاريخية تقليدية يقترح ربطها مع التطويرات الحضرية الحديثة لتحقيق الاستمرارية والتناسق والتكامل في الهيكلية العمرانية، ومعظمها قريب أو متاخم لمناطق التطوير التي استحدثت بعد الطفرة النفطية، لكنها تفتقر للترابط مكانياً معها، وبعضها الآخر محاط بالأراضي الزراعية، مما يهيء لإعادة ربط الأجزاء التاريخية للمدينة بالمزارع الحضرية والتطويرات الحديثة.

ويمكن لهذه المناطق التاريخية أن تصبح أحياء نموذجية جاذبة للسياحة والفرص الاستثمارية، في حال تجهيزها ببنية تحتية عامة عالية الجودة، واستكمالها بحزمة من الخدمات المصممة جيداً.. هناك العديد من الأمثلة على مناطق في مدن العصور الوسطى الأوروبية، والتي كانت تعتبر مناطق خطرة خلال التسعينات، ومع تبني استراتيجيات تجديد وتطوير حضري مناسبة، تغيرت هذه المناطق بشكل جوهري من خلال مشاريع التطوير العمراني والاجتماعي وتحولت إلى بيئات عمرانية حيوية عالية الجودة، ارتفعت معها قيمة الأراضي.

وللحفاظ على تراثها التاريخي والثقافي، تحتاج القطيف إلى تبني نهج مماثل، والعمل بسياسات اجتماعية وعمرانية واقتصادية مترابطة تستهدف الارتقاء بأوضاع الأحياء ذات الأهمية التاريخية. لهذا، يرى أن تحافظ القطيف أولاً على الأجزاء المتبقية من تراث القطيف العمراني، ومن ثم وضع سلسلة من برامج الحفاظ والترميم تستهدف المعمار التاريخي والتقليدي، لتعزيز الوصول الشامل والنفاذية للأحياء المطورة، وتحقيق الاستمرارية والترابط والتناسق في النسيج العمراني.



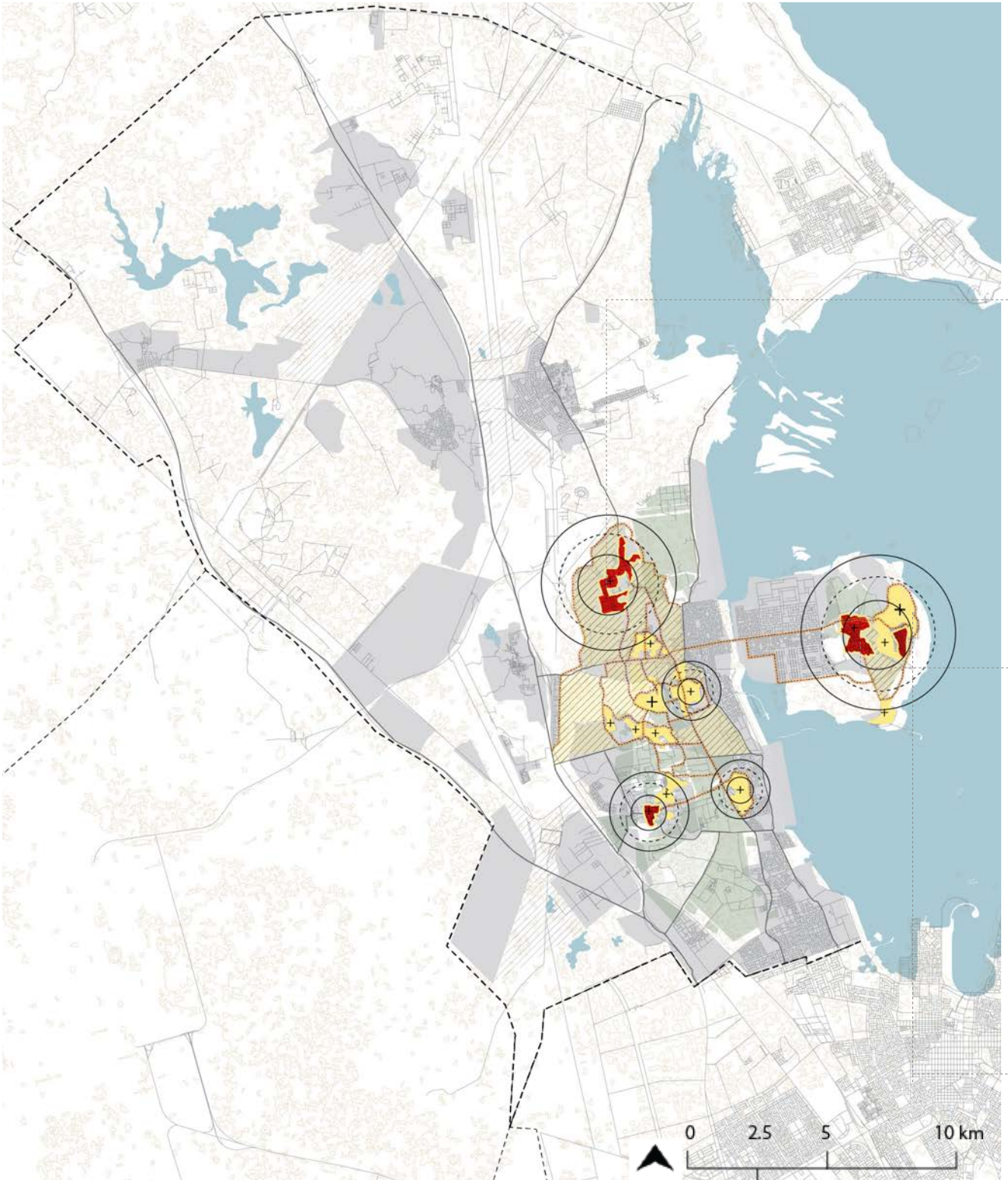
استصلاح المجاورات السكنية بإنشاء مشاريع إسكان اجتماعي جديدة، وتشجيع إنشاء الأعمال والمحلات التجارية المحلية، وتجديد حياة الشوارع من خلال مشاريع التصميم الحضري لإنشاء شوارع صديقة للمشاة.



حماية قلعة تاروت ودمجها كنقطة جذب سياحي رئيسي لتعزيز الاقتصاد المحلي للجزيرة مع تشجيع المزيد من النشاط التجاري.



إعادة تأهيل الشوارع في النسيج العمراني التاريخي والشعبي بجزيرة تاروت، من أجل إنشاء منطقة صديقة للمشاة ومن السياح القادمين والسكان المحليين.



- | | | |
|---|--|---------------------------------|
| المناطق التاريخية | المناطق التاريخية الأساسية التي يجب تجديدها وتطويرها | أراضي زراعية |
| المجاورات السكنية التي يجب ربطها عمرانياً وإجتماعياً مع المناطق التاريخية | المناطق التي يجب وقف عمليات الهدم المستمرة فيها | المساحة المبنية |
| مناطق عازلة | ممرات المشاة ومسارات الدراجات الهوائية | المراكز الفرعية المحلية الجديدة |
| | | المسطحات المائية |

الشكل ٤٥: المدينة التاريخية: حفظ الهوية التاريخية لمحافظة القطيف



٢,٢,٦ المدينة المتصلة

تتكون القطيف من مناطق حضرية مختلفة تفتقر إلى الترابط المكاني بين بعضها البعض ومع محيطها المباشر. من ناحية، هناك محجوزات أرامكو والأحياء التاريخية، ومن ناحية أخرى، هناك الأراضي الزراعية الشاسعة داخل وخارج المحافظة، وأعمال التطوير الجديدة على مشارف المدينة وعلى الساحل. ولمواجهة هذا التناثر الحضري، ينبغي تعزيز الترابطية على نحو أفضل: أولاً عن طريق توفير نظام نقل عام متكامل يشمل حافلات النقل السريع ذات المسار المخصص، والحافلات المغذية، وممرات الدراجات، وشوارع وأرصفة المشاة ومسارات المشي، ومحطات تبادلية، ووصلات طولية ومستعرضة لتحقيق الربط العام بين المناطق الحضرية، مما يسهل الوصول إلى الضواحي والأطراف شبه الحضرية والقرى الريفية والأحياء التاريخية.



إنشاء خط للباصات السريعة يربط المراكز الحضرية بالقطيف وتاروت مع بقية المراكز في حاضرة الدمام الكبرى.

وفي موازاة ذلك، ينبغي أيضاً إعادة ربط ودمج مختلف أنحاء المحافظة. على سبيل المثال، يمكن تحويل محجوزات أرامكو من كونها عقبة، لتصبح المحرك والرابط الأخضر للهيكلي العمراني. وهذا يعني مخاطبة شركة أرامكو للتعاون مع الجهات المعنية لتخصير أراضي محجوزاتها في محافظة القطيف.



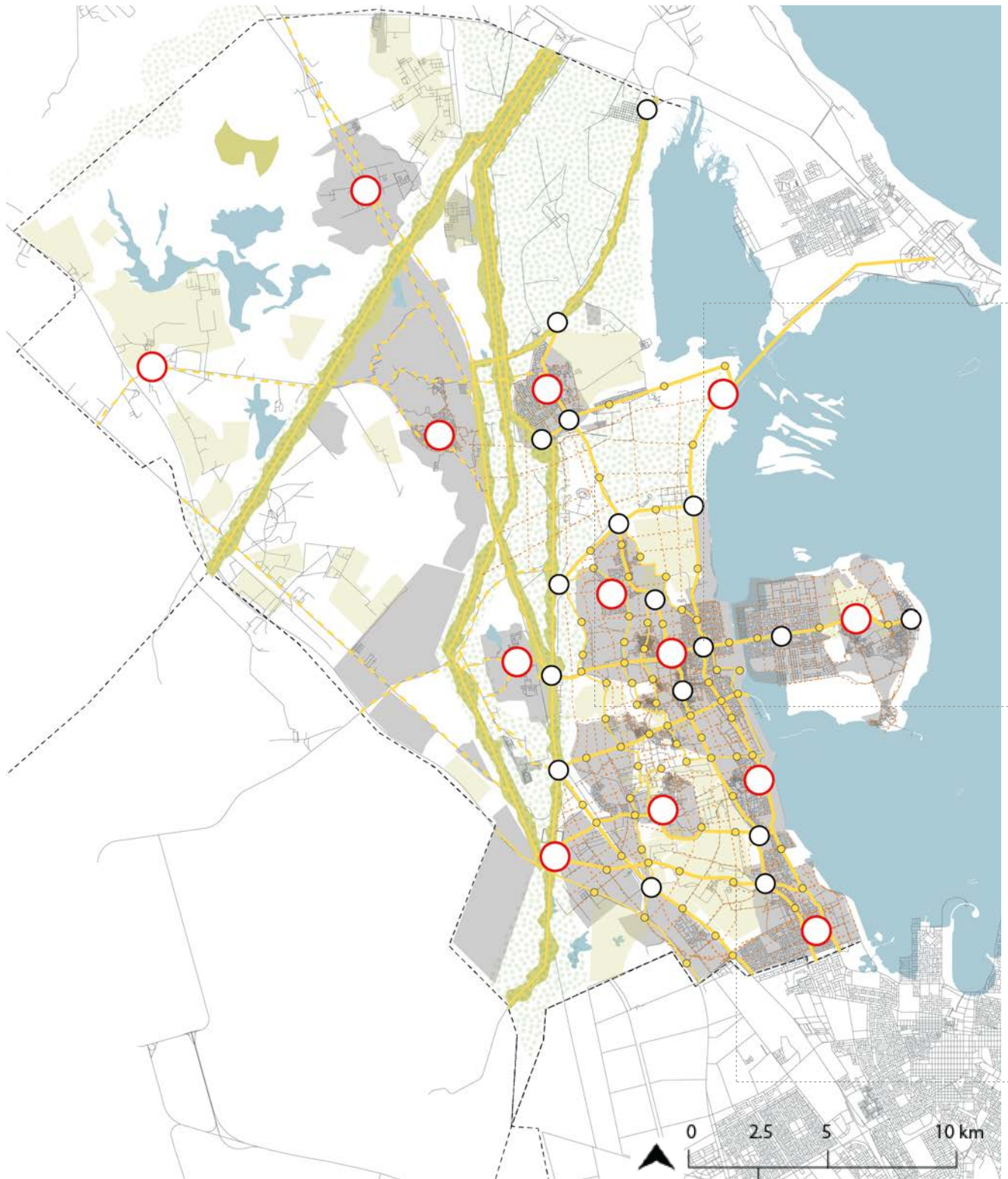
إنشاء نظام للحافلات التي تغذي وتدعم خط الباصات السريعة الرئيسي، وتساعد على ربط القرى المتفرقة بمنطقة القطيف من الغرب إلى الشرق.

وهذا يعني أنه يجب إشراك أرامكو في أنشطة مناقشة التخطيط لإيجاد طرق لدمج الأراضي في مخططات المدينة من خلال خلق استخدامات بديلة لا تؤثر على العمليات اليومية لشركة أرامكو، ويتمثل الدور الجديد لهذه الأراضي في العمل كبنية تحتية غير مادية، مثل المتنزهات الطولية والمساحات المفتوحة والأماكن العامة التي يسهل الوصول إليها، من أجل تعزيز الاستخدام النشط للمساحات، وربط المناطق المختلفة المعزولة حالياً بسبب وجود مناطق لا يمكن عبورها، على نحو لا يؤثر أو يتداخل مع أنابيب النفط تحت الأرض والبنية التحتية الداعمة.

يجب تنفيذ مجموعة من المراكز الحضرية الجديدة في مختلف المجاورات السكنية والنطاقات في القطيف، بهدف إعادة تنشيط الأحياء المتدهورة، لا سيما تلك الموجودة في ضواحي المدينة وفي المناطق ذات الأنماط الحضرية التاريخية. إن تنفيذ نظام شامل للنقل العام، يتكون من الطرق الشريانية الرئيسية والثانوية، والباصات السريعة وحافلات التغذية، وإنشاء شوارع للمشاة وممرات للدراجات الهوائية، سيعزز التنقل والحركة والربط بين المجاورات السكنية، وإنشاء المتاجر المحلية والأعمال التجارية، بالإضافة إلى توفير فرص العمل بشكل أفضل في محافظة القطيف.



تنفيذ مسارات للدراجات الهوائية في وسط المدينة، وتشجيع التنقل بين مختلف المجاورات السكنية والمناطق التاريخية، وكذلك إنشاء المحور الأخضر الذي يعبر الأراضي المملوكة لأرامكو مع إمكانية التنقل بالدراجات الهوائية.



- | | | | | | | | | |
|--------------|------------------------------------|--------------------------|------------------------------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------------------|--------------------------|
| شوارع المشاة | المحاور/طرق الربط الخضراء المقترحة | المراكز الحضرية الرئيسية | محطات النقل العام المتعددة الوسائط | المراكز المحلية | أراضي زراعية | المساحة المبنية | الطرق الشريانية الرئيسية | الطرق الشريانية الثانوية |
| — — — | — — — | ○ | ○ | ● | ■ | ■ | — — — | — — — |

الشكل ٤٦: المدينة المترابطة والمتصلة: دمج النسيج العمراني والتخلص من التجزئة في القطيف



٣,٢,٦ المدينة الشاملة: إعادة التوازن للمدينة

يتميز نمط استعمال الأراضي في القطيف بوجود العديد من استعمالات الأراضي أحادية الوظيفة، عاكساً بذلك تمركزات مكانية، واجتماعية، واقتصادية شديدة غير متساوية، مثال ذلك، الأحياء السكنية الخالصة، أحادية الوظيفة مع إمكانات محدودة للوصول إلى مواقع الأعمال والمتاجر المحلية والأماكن العامة والأسواق والمدارس والمستشفيات. لهذا ينبغي إنشاء مدينة أكثر شمولاً وتوازناً، تتيح سهولة الوصول إلى الفرص والسلع والخدمات والمرافق العامة، ولا سيما في ضواحي المدينة، حيث توجد معظم المشاريع أحادية الوظيفة. وعلى هذا النحو، فإن تشكيل مدينة أكثر شمولاً ينبغي أن يستند إلى إستراتيجية المدينة المتصلة، مع الاستفادة من نظام النقل العام لتحقيق الترابط والتواصل المنشود بين قطاعات المدينة المتناثرة.



يؤدي إنشاء الطرق الشريانية الرئيسية وتزويدها بالاستخدامات المتعددة المكثفة إلى تعزيز النشاط الاجتماعي والتجاري على مستوى الدور الأرضي من المباني.

غالباً ما يكون تنفيذ بنية تحتية عامة أداة قوية لتحويل مدينة غير مترابطة وغير متوازنة إلى مدينة متكاملة ومتصلة، عبر استحداث نقاط "عقد" مركزية جديدة مترابطة جيداً تساعد في توازن الوصول إلى الخدمات والفرص في كافة أنحاء المدينة، وكفي تتسنى الاستفادة الكاملة من نظام النقل العام، ينبغي أن يكون هناك تكثيف حضري متعدد الاستعمالات لنقاط مركزية في محيط محطات النقل العام التبادلية، لتصبح مراكز حضرية جديدة للقطيف، يرتبط بعضها بالأحياء السكنية والبعض الآخر يعمل على تسهيل الوصول إلى الخدمات الحضرية كالمستشفيات المتخصصة أو الجامعات، مما يتيح بالتالي مواجهة التمرکز "الاستقطاب" الحالي عبر استحداث سلسلة من المراكز "العقد" الجديدة متعددة الاستعمالات والمرتبطة جيداً بشبكة النقل العام الرئيسية.

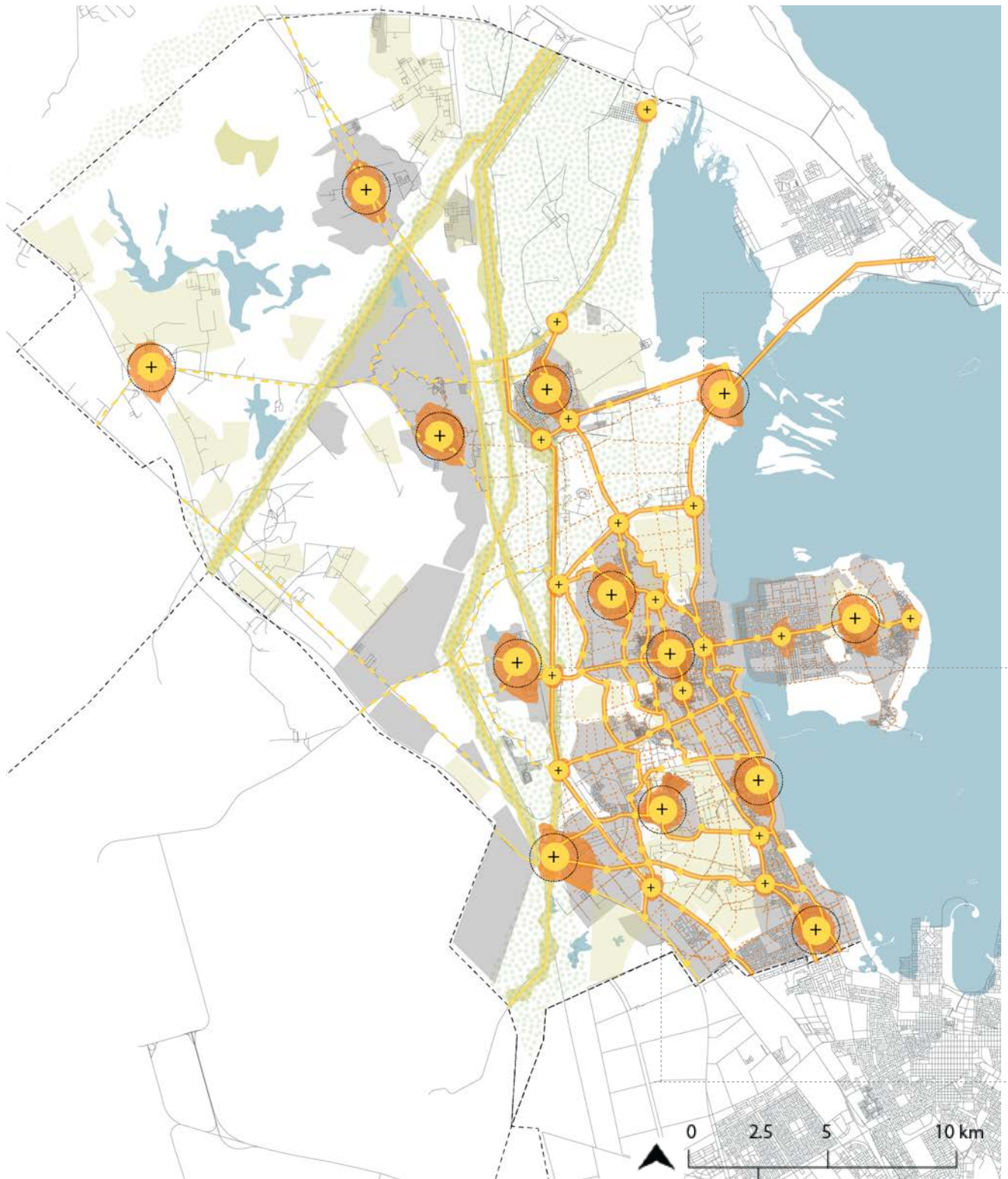
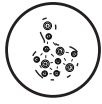


إن إنشاء المراكز الثانوية حيث توجد محطات النقل العام، سوف يزيد من نشاط المتاجر والأسواق المحلية وتزدهر.

وستعمل هذه المراكز "العقد" الجديدة عالية الكثافة والمختلطة على إتاحة سهولة وصول الجميع للخدمات والمرافق وفرص العمل، وتهيئة مناخ مناسب لتقديم خدمات أكثر كفاءة واستدامة، وبموازاة ذلك، يعمل على تشجيع تنوع وتكثيف استعمالات الأراضي، لا سيما في المناطق غير المخدومة جيداً مثل الأحياء التاريخية القديمة، والتطويرات الجديدة، والمناطق غير الرسمية وضواحي وأطراف المدينة، وزيادة الفراغات الحضرية العامة، والمدارس والمساجد والأسواق والأعمال والمحلات التجارية. ومن شأن تنفيذ هذا النظام الجديد من النقاط "العقد" المركزية الحضرية في محيط محطات النقل العام الرئيسية، أن يساهم في تحقيق وصول الجميع إلى الفرص والخدمات العامة والمرافق الأساسية.



إن تكثيف المناطق السكنية الواقعة على أطراف المدينة سوف يزيد من الطلب على الأنشطة التجارية والخدمات، وإنشاء المزيد من الأراضي متعددة الاستخدامات في المناطق الحضرية.



- | | | | | | |
|---|-----|---|---|---|---|
| شوارع المشاة | --- | المراكز الحضرية الرئيسية متعددة الاستخدامات | + | أراضي زراعية | ■ |
| محاور/طرق ربط خضراء مقترحة | --- | محطات النقل العام متعددة الوسائط والاستخدامات | + | المساحة المبنية | ■ |
| نسبة التأثير والتنمية العمرانية حول محطات النقل العام | ■ | المراكز المحلية | ● | الطرق الشريانية الرئيسية متعددة الاستخدامات | ■ |
| | | | | الطرق الشريانية الثانوية متعددة الاستخدامات | ■ |

الشكل ٤٧. المدينة الإندماجية الشاملة: إعادة التوازن والتنوع في القطيف



٤,٢,٦ المدينة المرنة: إعادة التوازن للأنظمة الاجتماعية والإيكولوجية والاقتصادية في القطيف

وتيرة نمو القطيف كانت سريعة، غفلت معها المدينة عن الحفاظ على بيئتها الطبيعية التي نشأت فيها.. إذ تسببت التحولات الهائلة في استعمالات الأراضي، من الزراعية إلى الصناعية والسكنية، في تآكل الرقعة الزراعية، والإضرار بالبيئة البحرية نتيجة قطع أشجار المانجروف ودفن الساحل البحري بالرمال وتحويله لكتل عمرانية.

تعد استعادة البيئة الساحلية أمراً حيوياً للاقتصاد المحلي الذي يعتمد على الصيد البحري، فضلاً عن دعم النظم الطبيعية الداخلية الأخرى. لهذا، ينبغي وقف اعتماد أي مخططات سكنية جديدة على الساحل تستوجب ردماً ودفناً للبحر.. فالمدينة لا تعاني من نقص في الأراضي، إذ تتوافر فيها أراض فضاء تزيد عن ٣١٩٠ هكتاراً يمكن استخدامها لأغراض التطوير الجديدة، بدلاً من الاستمرار في ممارسات الردم الساحلية. وكجزء من هذه الاستراتيجية، يجب تطبيق الأنظمة والممارسات المستدامة للحفاظ على ما تبقى من غابات المانجروف، وبالبلغة مساحتها ١٠٤٣ هكتاراً، وكذلك البدء في برنامج لإعادة زراعة أشجار المانجروف على ساحل القطيف وتاروت.

هناك العديد من المساحات الخضراء المهجورة داخل القطيف، وهي جزء من التراث الزراعي - الإيكولوجي للواحة القديمة، ولكن ينظر إليها على أنها صحارى متناثرة بمساحات مختلفة، يمكن استغلالها وإحيائها في إقامة شبكة من الفضاءات الخضراء المتنوعة تشمل متنزهات وحدائق وساحات عامة وملعب، وبذلك يتسنى توفير خدمات بيئية واجتماعية جديدة عالية الجودة للمدينة، مما يعزز بالتالي من جودة حياة السكان.

وإلى جانب إقامة شبكة من الفراغات العامة الخضراء، من الضروري أن تعمل القطيف على إنعاش القطاع الزراعي كمساهم في الاقتصاد المحلي، باعتبار الزراعة التقليدية نشاطاً اقتصادياً عالي القيمة ومستداماً في توفير الغذاء وفرص العمل.. لهذا، ينبغي وضع السياسات التي تهدف إلى دعم التنمية الزراعية ورفدها بحوافز اقتصادية لصغار المزارعين، لتعزيز الانتاج الغذائي في المدن وضواحيها وأطرافها الحضرية.

في العموم، تحتاج القطيف إلى استراتيجية تهدف إلى إحياء المزارع المهجورة داخل المدينة، وتعزيز التوازن الطبيعي بين الموارد الطبيعية والتوسع العمراني المستمر، وإعادة توازن تأثير محيطها النفطي والصناعي في الصناعات التقليدية والمستدامة، مثل الزراعة والصيد السمكي، وذلك بهدف تحقيق "القطيف" المستدامة بشبكة فضاءاتها الخضراء المتناسقة، وتنوعها الحيوي وأنشطتها الاقتصادية الرئيسية.



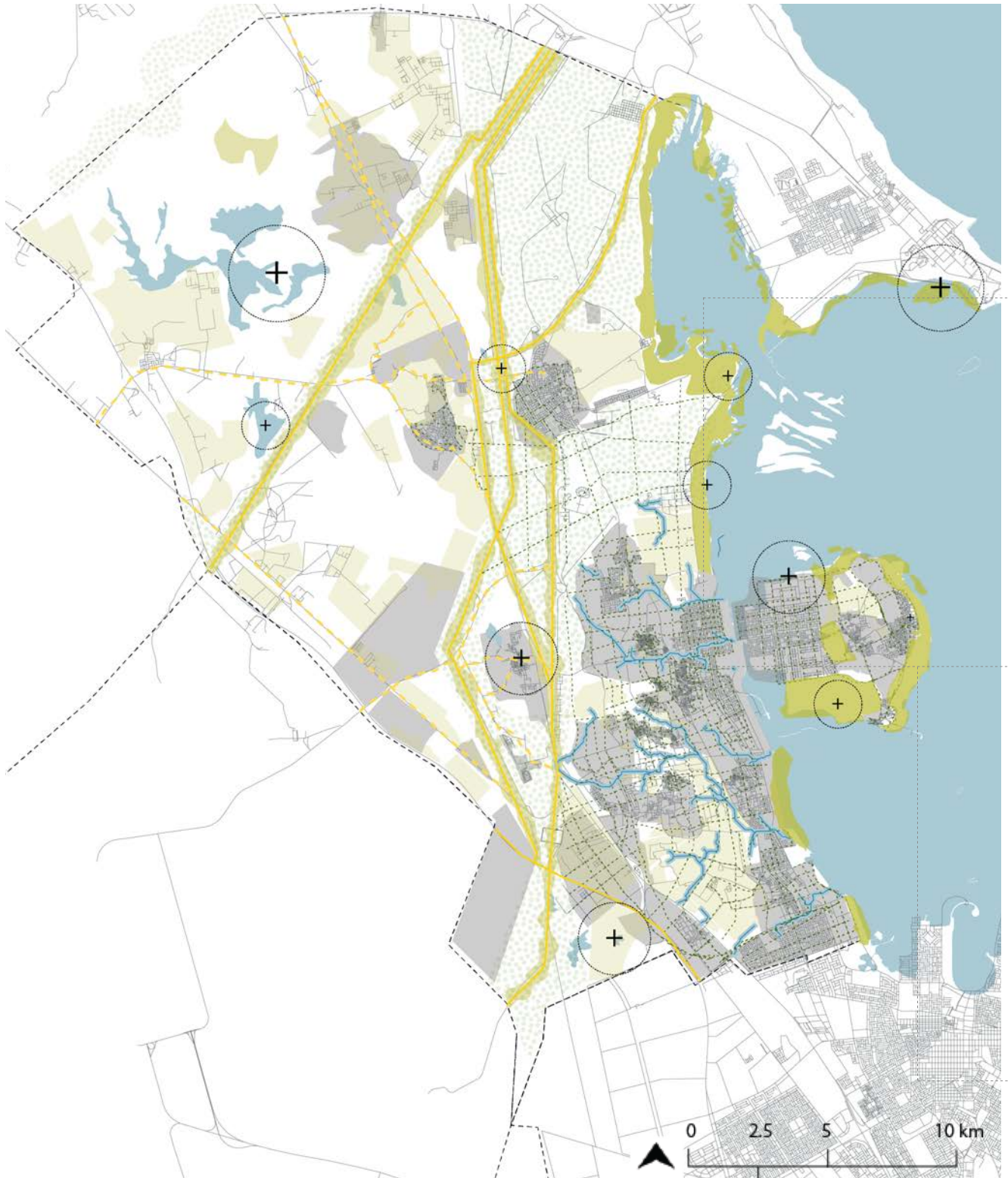
تطوير الأودية الموجودة في المناطق الحضرية بالقطيف، والتي تعتبر جزء من نظام أكبر من الأودية في واحة المدينة القديمة، وإنشاء محاور خضراء طولية متصلة بنظام النقل العام متعدد الوسائط.



دمج المزارع الموجودة داخل المنطقة الحضرية بتطبيق استراتيجية عمرانية ومالية تعزز الوظائف المحلية.



حماية أشجار المانجروف القائمة وتصميم مخطط بيئي لحماية البيئة الساحلية الحالية للقطيف وجزيرة تاروت.



المسطحات المائية التي يجب حمايتها من التلوث الصناعي
الأودية التي يجب تطويرها
مناطق عازلة
المحاور/طرق الربط الخضراء المقترحة
شوارع المشاة

الأراضي الزراعية التي يجب حمايتها
المساحة المبنية
الحماية البيئية الساحلية
المناطق البيئية الحساسة

الشكل ٤٨: المدينة المرنة: إعادة توازن النظم الاجتماعية البيئية والاقتصادية في القطيف

٣,٦ الخطة التنفيذية للقطف

مشاة داعمة من ممرات وأرصعة، ومسارات خاصة لراكبي الدراجات. وتعتمد السياسة التنفيذية الثانية على السياسة التنفيذية الأولى عن طريق دعم أعمال التكتيف الحضري الإستراتيجي حول نقاط "عقد" النقل الرئيسية، من أجل استحداث منظومة نقاط "عقد" مركزية فرعية جديدة، متعددة الاستعمالات، والتكتيف التدريجي في محيط مسارات النقل العام .

أما السياسة التنفيذية الثالثة، فتستهدف الحفاظ على تراث العمارة المحلية والارتقاء بأوضاع بيئاتها العمرانية، وتركز السياسة التنفيذية الرابعة على دعم المحيط الطبيعي، وتعزيز ربط وتكامل العناصر البيئية من زراعات حضرية ونظم ساحلية مع النسيج العمراني لمحافظة القطيف.

في العموم، تؤثر هذه السياسات التنفيذية في ثلاثة مستويات: الإقليمي، الحضري، والأحياء السكنية، فعلى المستوى الإقليمي، تشجع هذه الخطة التنفيذية على إعادة ربط النظم الطبيعية في المدينة بالشبكة الكبرى باتجاه الساحل وشمال غرب القطيف، وكذلك رفع الكثافة وتعزيز الاستعمالات المختلطة في مواقع استراتيجية داخل المدينة، وتطوير الأراضي الفضاء الحالية غير المستغلة جيداً، بهدف تكتيف النسيج الحضري وخدمته على نحو أفضل. كما تدعم إحياء المزارع القديمة وحماية أنماط العمارة التقليدية والحفاظ على تراث وهوية القطيف.

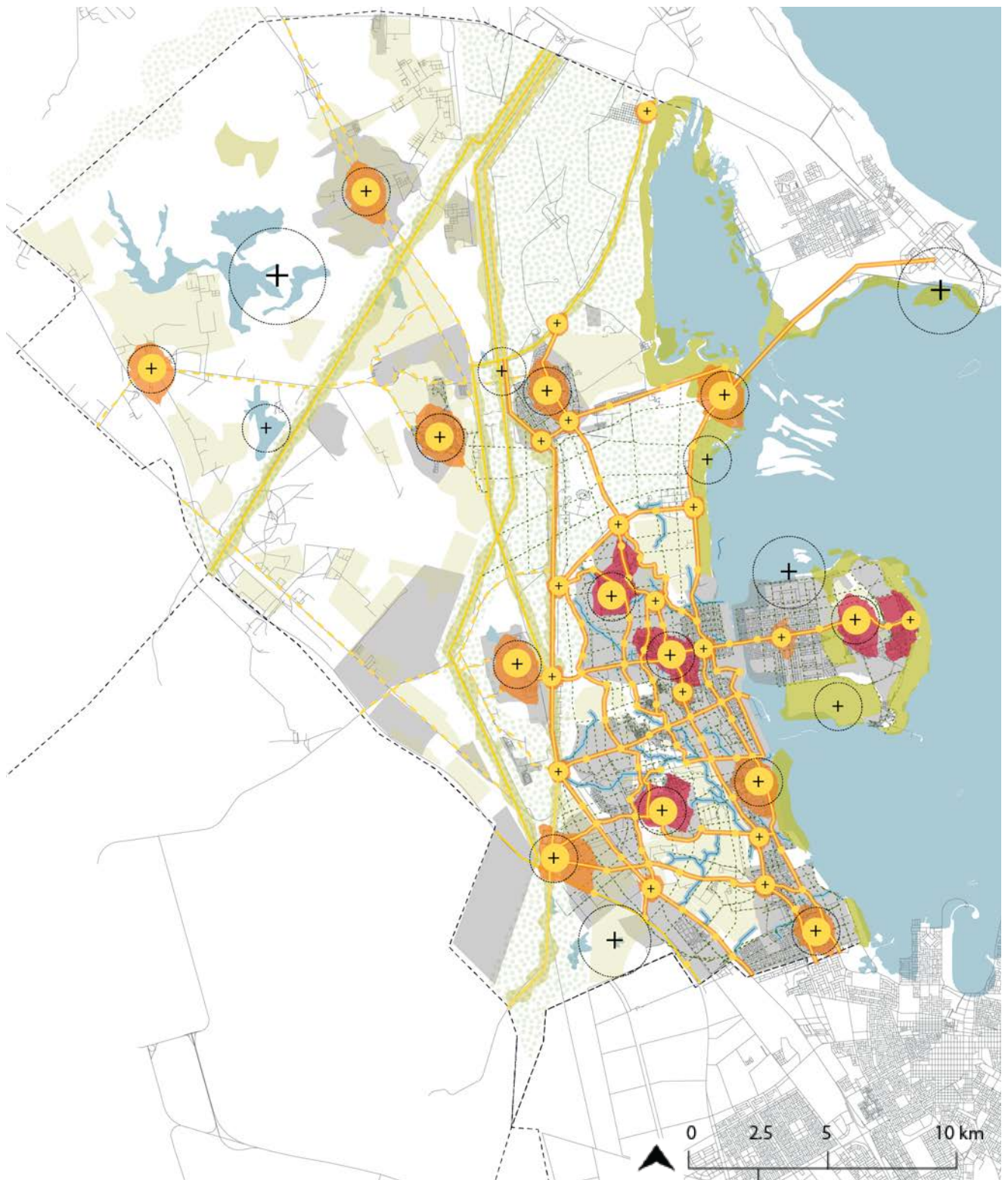
يتطلب تحويل التوصيات إلى استراتيجيات عملية قابلة للتنفيذ تبني سياسات تفصيلية لتحقيق التحول الحضري المنشود بيئياً وعمرانياً واجتماعياً واقتصادياً. وقد تم تصميم خطة تنفيذية مستجيبة للتوصيات الإستراتيجية الأربعة، تشمل حزمة من التدخلات الحضرية لمحافظة القطيف لتحويلها لمحافظة تراثية، متصلة، شمولية ومرنة. وتحدد الخطة أربع سياسات تنفيذية متوخاة بشكل خاص لحالة محافظة القطيف، وهي:

- **السياسة التنفيذية الأولى:** إنشاء شبكة نقل عام شاملة، مع وصلاتها المغذية لربط المناطق المتناثرة ودعم أعمال التكتيف الحضري في محيط محطات النقل العام
- **السياسة التنفيذية الثانية:** استحداث نقاط "عقد" مركزية فرعية حول محطات النقل العام، ودعم أعمال التكتيف الحضري الاستراتيجي.
- **السياسة التنفيذية الثالثة:** حماية وإحياء المعالم التاريخية، وتراث العمارة المحلية وربطه وتكامله مع النسيج الحضري العام
- **السياسة التنفيذية الرابعة:** استحداث شبكة خضراء متواصلة من الفضاءات الحضرية العامة الخضراء واستعادة النظم البيئية.

تتناول السياسة التنفيذية الأولى الحاجة إلى حزمة من التدخلات الحضرية المتعلقة بقضايا الامتداد العمراني الأفقي غير المنظم، والفصل العمراني في محافظة القطيف، بهدف تحقيق سهولة في التنقل والوصول باستخدام وسائل النقل العام وتوفير شبكة



قلعة تاروت



- | | | |
|---|---|---|
| المحاور/طرق الربط الخضراء المقترحة | المحاور/طرق الربط الخضراء المقترحة | المناطق البيئية الحساسة |
| شوارع المشاة | الحماية البيئية الساحلية | المراكز الحضرية الرئيسية متعددة الاستخدامات |
| مناطق عازلة | الأراضي الزراعية التي يجب حمايتها | محطات النقل العام متعددة الوسائط والاستخدامات |
| المناطق الحضرية التاريخية التي يجب تطويرها وتجديدها | المساحة المبنية | الطرق الشريانية الرئيسية متعددة الاستخدامات |
| نسبة تأثير التنمية حول محطات النقل العام | المسطحات المائية التي يجب حمايتها من التلوث الصناعي | الطرق الشريانية الثانوية متعددة الاستخدامات |
| | الأودية التي يجب تطويرها | المراكز المحلية |

الشكل ٤٩. التوصيات الإستراتيجية الرئيسية للتنمية وتطوير القطيف

٤,٦ السياسات التنفيذية الأربعة للتطوير الهيكلي

١,٤,٦ السياسة التنفيذية الأولى : إنشاء شبكة نقل عام شاملة، مع وصلاتها المغذية لربط المناطق المتناثرة ودعم أعمال التكثيف الحضري في محيط محطات النقل العام



سيكون نظام الباصات السريعة بمثابة شبكة الربط الرئيسية للمدينة، مما يوفر إمكانية وصول أفضل من الشمال إلى الجنوب، وفي إطار هذا الإجراء، ستعزز مراكز النشاط الحضري المختلفة الموجودة في حاضرة الدمام الكبرى من النشاط التجاري.

تتناول السياسة التنفيذية الأولى الحاجة إلى إعادة هيكلة المدينة بداية من أنماط النقل الخاصة بها عبر اقتراح نظام جديد للتنقل الشامل، يعمل على مستويات ونطاقات مختلفة، باستخدام نظام حافلات النقل السريع ذات المسار المخصص المقترح في الدمام كنقطة انطلاق لتعزيز وتكثيف مركزين حضريين رئيسيين متعددي الاستعمال. ومن شأن ربط المراكز الحضرية القائمة بنظام حافلات المسار المخصص، ودعمها بشبكة حافلات ووصلات طولية وعرضية مغذية، وممرات للدراجات، وشوارع المشاة، أن يدعم إقامة تنمية عالية الكثافة ومتعددة الاستعمالات، مما يوفر سهولة في الوصول على نحو أفضل، على أن يتم لاحقاً ربط القرى على الأطراف بالمدينة والساحل، مما يدعم إنشاء مراكز فرعية جديدة. وعلى هذا النحو، يمكن تلخيص السياسة التنفيذية الأولى في الخطوات التالية:

١-١ تنفيذ المسار المخصص لحافلات النقل العام المقترح للقطيف

تتمثل الخطوة الأولى في تنفيذ المسار المخصص المقترح للقطيف، كجزء من نظام النقل العام لحاضرة الدمام الذي يهدف إلى ربط حاضرة الدمام من جنوبها إلى شمالها، وتعزيز التنقل بين مدن الظهران والخبر والدمام والقطيف. حيث تم اقتراح محطات للتوقف في كل من القطيف وجزيرة تاروت.



تتمثل الخطوة الثانية في تكثيف المنطقة الأولى حول وسط محافظة القطيف القديمة، مما يوفر إمكانية وصول أفضل عن طريق الحافلات المغذية وشوارع المشاة وممرات الدراجات.

٢-١ دمج الشبكة الثانوية لتحسين الاتصال داخل الكتلة العمرانية الحالية وإلى الساحل

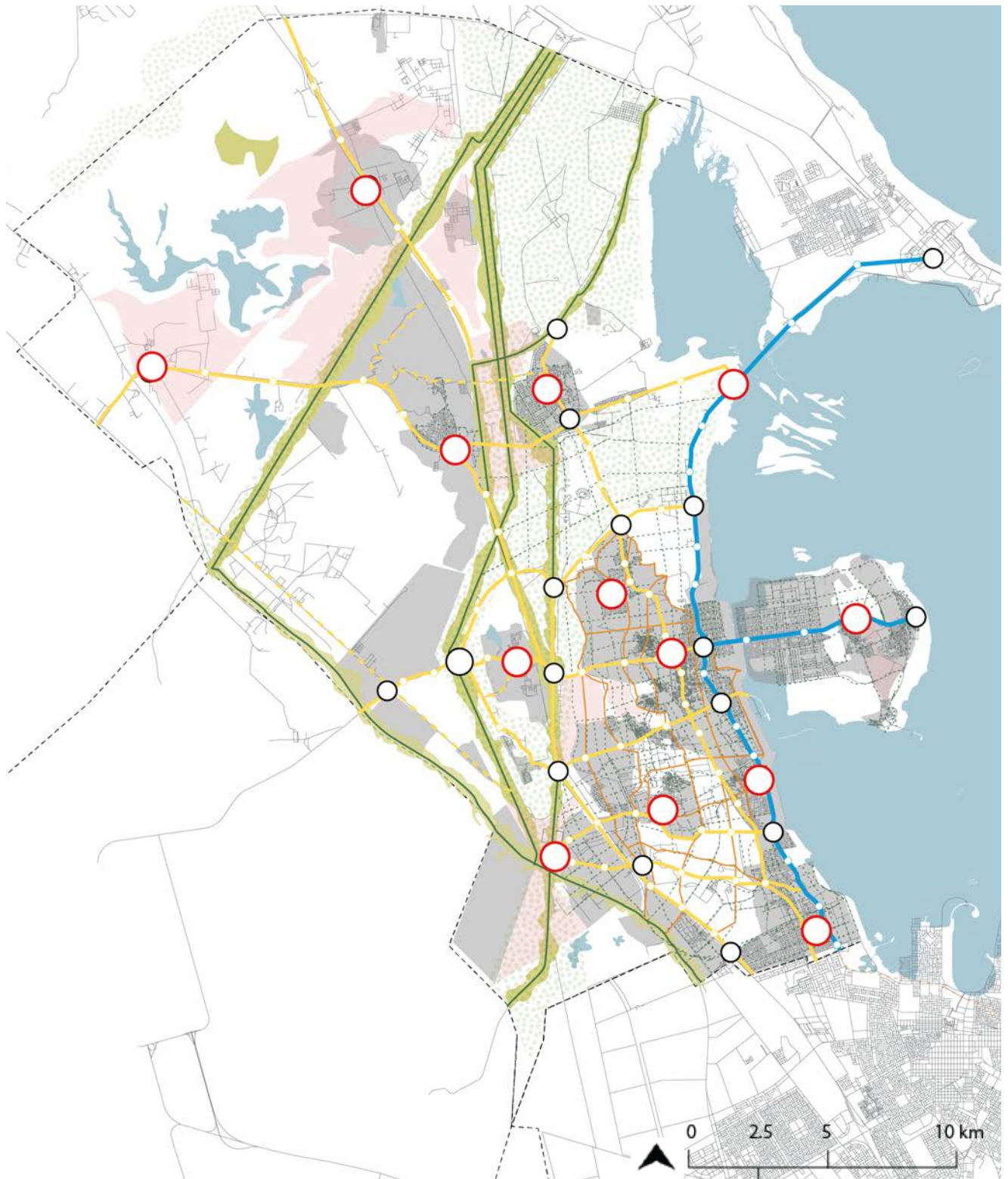
بعد ذلك، يتم تنفيذ شبكة نقل ثانوية مكونة من نظام وصلات مغذية، وممرات الدراجات، وشوارع وأرصعة المشاة، مع وسائل نقل متعددة تربط مختلف المراكز الحضرية والواجهة البحرية بالمناطق الداخلية.



أما الخطوة الثالثة، فهي تمديد نظام النقل العام في اتجاه الجزء الغربي من القطيف، وربط القرى الريفية المتفرقة بوسط محافظة القطيف ووسط جزيرة تاروت.

٣-١ توسيع الاتصال إلى مدن التوابع على الأطراف الحضرية

بمجرد تحقيق الترابطية داخل الكتلة العمرانية الحالية، يصار إلى توسعتها خارج وسط المدينة لتشمل قرى التوابع على أطراف المدينة، مما يمنح هذه المناطق إمكانية وصول أفضل إلى المراكز الفرعية الجديدة.



- | | | |
|------------------------------------|---|----------------------------|
| المحاور/طرق الربط الخضراء المقترحة | المراكز الحضرية الرئيسية المزودة بمحطات النقل العام | المساحة المبنية |
| شوارع المشاة | محطات النقل العام المتعددة الوسائط | الأراضي المملوكة لأرامكو |
| الطرق الشريانية الثانوية | المراكز المحلية | خط الباصات السريعة المقترح |
| المشاريع المقترحة | | نظام الحافلات المغذية |

الشكل . هـ. الإجراء الأول: إنشاء شبكة نقل عام وفرعية لإعادة ربط المناطق المعزولة ودعم التكثيف في القطيف

٢,٤,٦ السياسة التنفيذية الثانية : استحداث نقاط "عقد" مركزية فرعية حول محطات النقل العام، ودعم أعمال التكتيف الحضري الاستراتيجي.

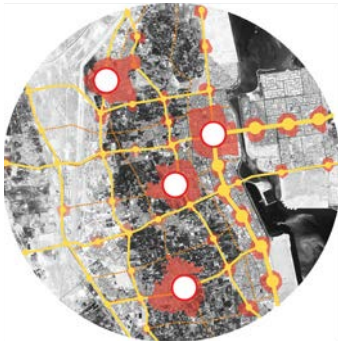
بعد تنفيذ شبكة النقل العام، ينبغي على المدينة أن تبادر بتحفيز التكتيف السكني والاستعمالات المختلطة في المناطق التي يمكن الوصول فيها لمحطة النقل العام سيراً على الأقدام، بحيث تبدأ أعمال التكتيف الإستراتيجي في نقاط "عقد" مركزية رئيسة مختارة كي يتسنى تحديد العقد المركزية الجديدة الناشئة، لإعادة التوازن العام في توزيع الخدمات والمرافق بالمدينة من خلال تشجيع التنمية متعددة الاستعمالات وتركيز الخدمات والمرافق في محيطها، ليصبح تنفيذ التكتيف الإستراتيجي ضمن مسافات سير معقولة إلى وسائل النقل العام، ومن الأولويات في مشاريع التطوير القادمة ينبغي أن تركز أولاً على تطوير الفضاءات المتاحة داخل المدينة، من أجل تماسك واتساق النسيج الحضري الحالي وتكثيفه ومنع الامتداد والانتشار الأفقي. وتشمل السياسة التنفيذي الثانية الخطوات التالية:



إنشاء مراكز حضرية ثانوية بالإضافة إلى المركزين الموجودين، حيث تركز هذه الاستراتيجية على تنويع استخدامات الأراضي، وتكثيف السكان، لزيادة الكثافة داخل المنطقة الحضرية.

١-٢ تحديد نقاط "عقد" مركزية ثانوية في جميع أنحاء المدينة

يتم تحديد واختيار بعض نقاط "عقد" النقل الرئيسية لتصبح مراكز ثانوية جديدة، والاستثمار في تطويرها كمراكز عالية الكثافة ومتعددة الاستعمالات. فاستحداث عقد مركزية جديدة مرتبطة بنظام نقل عام خطي يعمل على إعادة توازن الوصول إلى المراكز الحضرية. وعليه ينبغي إقامة الخدمات العامة مثل الصحة والتعليم والخدمات الاجتماعية في محيط هذه العقد المركزية الجديدة لتسهيل الوصول إليها، والحد من الاستقطاب الحالي، وجذب المزيد من السكان للسكن حول هذه المراكز الحضرية الجديدة.



الخطوة الثانية هي التكتيف حول المراكز المحلية لمحطات النقل العام وزيادة الكثافة حولها أيضاً، وإعطاء الأولوية لتطوير الأراضي البيضاء المتاحة.

٢-٢ تكثيف التنمية في محيط محطات ومسارات النقل العام ، وإعطاء الأولوية لتطوير الأراضي الفضاء

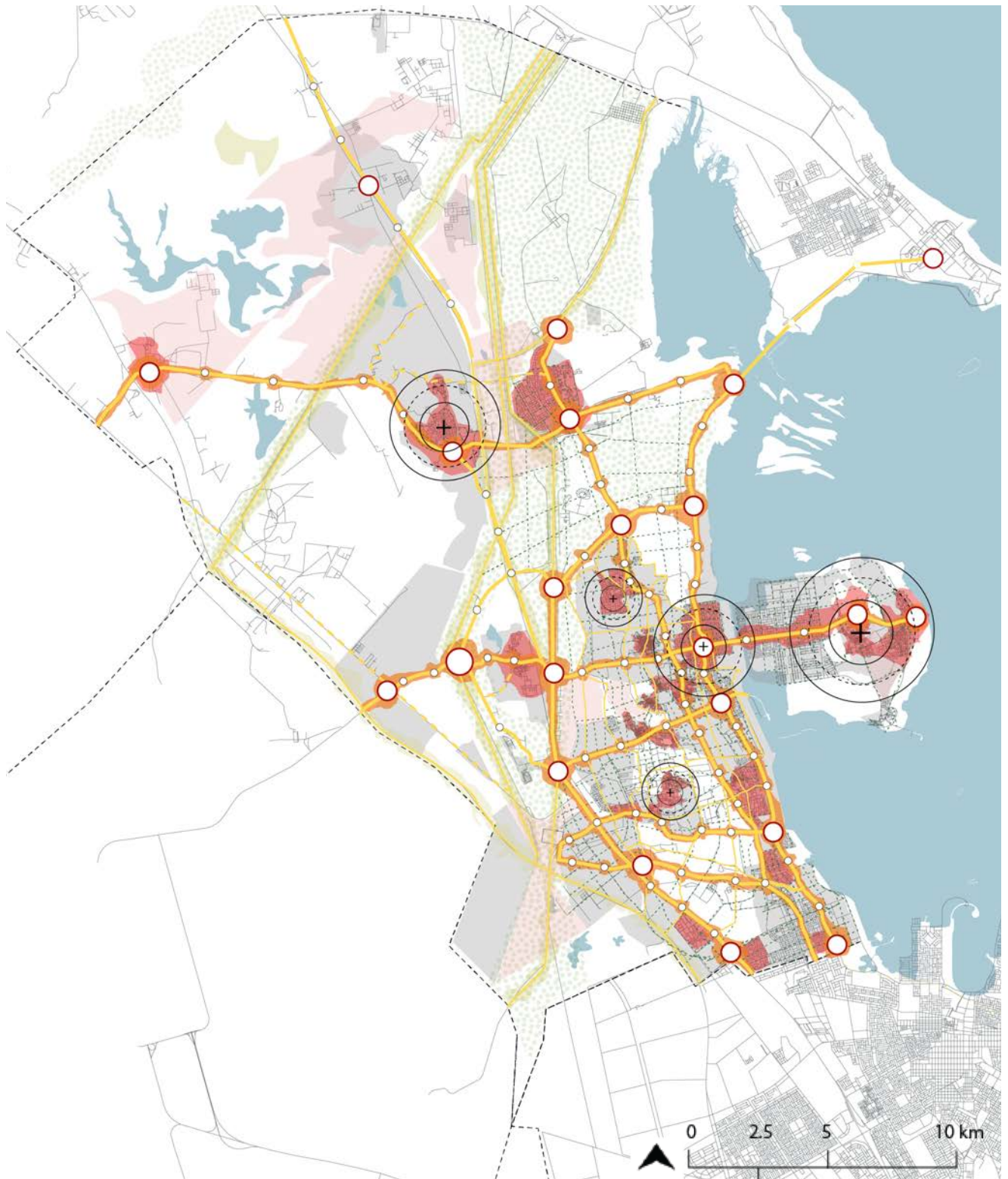
بعد إنشاء العقد المركزية الخدمية والاقتصادية الجديدة حول محطات النقل العام، يباشر بأعمال التكتيف الحضري الداعم لاستخدام النقل العام، مع إعطاء الأولوية في التطوير للأراضي الفضاء المتاحة عبر المدينة، وعلى أن يتم أيضاً استهداف تطوير المناطق المجاورة لمحطات ومسارات النقل العام، ورفع الكثافة تدريجياً عن طريق تحفيز التنمية متعددة الاستعمالات والتنمية عالية الكثافة في الأراضي الفضاء داخل المنطقة المبنية الحالية.



وضع سياسات لوقف بناء المشاريع الجديدة غير المتمثلة بالنسيج الحضري القائم، كما يجب في المقام الأول تطوير الأراضي البيضاء المتاحة، وبعد تطوير قطع الأراضي الموحدة داخل النسيج العمراني، يمكن توجيه التوسع العمراني المستقبلي في القطيف نحو محيط وأطراف المدينة.

٣-٢ وضع سياسات لزيادة الكثافة داخل حدود المدينة

لا يزال بإمكان محافظة القطيف رفع الكثافة السكانية بطريقة ملائمة داخل الكتلة العمرانية الحالية، من أجل دمج الهيكل العمراني، والحد من تعديلات العمران على الأراضي الزراعية والبيئة الساحلية.



- | | | |
|------------------------------------|------------------------------------|---|
| محطات النقل العام المتعددة الوسائط | المناطق التي يجب ربطها وتكثيفها | الأراضي المملوكة لأرامكو |
| المحاور/طرق الربط الخضراء المقترحة | المحاور/طرق الربط الخضراء المقترحة | المساحة المبنية |
| شوارع المشاة | مناطق التكثيف | الطرق الشريانية الثانوية متعددة الاستخدامات |
| المسطحات المائية | المراكز المحلية | الطرق الشريانية الرئيسية متعددة الاستخدامات |

الشكل ٥١. الإجراء الثاني: إنشاء وحدات مركزية جديدة حول محطات النقل الرئيسية وتعزيز التكثيف الاستراتيجي في القطيف

٣,٤,٦ السياسة التنفيذية الثالثة : حماية وإحياء المعالم التاريخية، وتراث العمارة المحلية وربطه وتكامله مع النسيج الحضري العام

تركز السياسة التنفيذية الثالثة على الحفاظ على المناطق التاريخية والعمارة المحلية والارتقاء بأوضاعها وإحياءها. وفي هذا السياق، ينبغي أولاً الحفاظ على المناطق التاريخية والعمارة التقليدية في القطيف، ومن ثم النظر في بدائل التطوير الهادفة إلى حماية وتعزيز تاريخ المدينة وهويتها، فهذه المناطق التاريخية ينبغي ربطها ببقية أنحاء المدينة من خلال شبكة النقل العام. ففي المدينة العربية الإسلامية، كانت الشوارع والأماكن العامة مناطق حيوية للتفاعل الاجتماعي وعناصر هامة في التشكيل العمراني. لهذا، ينبغي تحسين وتعزيز المجال الحضري العام (الفضاءات العامة) لهذه المناطق لإعادة تنشيط الحياة الاجتماعية لهذه الأحياء السكنية.

١-٣ وضع بدائل للحفاظ على المناطق التاريخية والعمارة التقليدية والارتقاء بأوضاعها العمرانية

تأهيل المناطق التاريخية في وسط محافظة القطيف وجزيرة تاروت التي تشكل تراث وهوية القطيف التاريخية، وتنسجم بنسيج عمراني عضوي، غني بالمباني التاريخية.

٢-٣ ربط المناطق التاريخية ببقية أنحاء المدينة

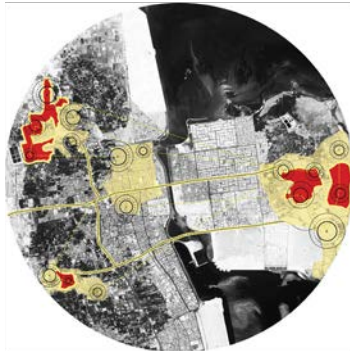
لإحياء هذه المناطق، من الضروري إعادة ربطها بمحيطها المباشر ببقية أنحاء المدينة بواسطة نظام النقل العام، مما يساهم في تعزيز الترابط وتحقيق الاستمرارية في الهيكل العمرانية للمدينة.



الخطوة الأولى هي الحفاظ وتأهيل المناطق التاريخية في القطيف، للحفاظ على الهوية المحلية والإقليمية.



تمثل الخطوة الثانية في إنشاء طرق ووسائل ربط قوية بين المجاورات السكنية التاريخية المختلفة، وإنشاء شوارع صديقة للمشاة، ومسارات للنقل العام وممرات للدراجات الهوائية.



إجراء التدخلات العمرانية الحضرية داخل المجاورات السكنية التاريخية، وتطوير الأوضاع العمرانية وتعزيز الأسواق المحلية والحدائق والمدارس والمحلات التجارية والإسكان الاجتماعي.

٤,٤,٦ السياسة التنفيذية الرابعة: استحداث شبكة خضراء متواصلة من الفضاءات الحضرية العامة الخضراء واستعادة النظم البيئية.

المحسّن لهذه العناصر وسهولة الوصول إليها من خلال الفضاءات العامة الخضراء في تنشيط وإحياء طاقة هذه المناطق وحفز الأنشطة الاقتصادية فيها، مع توفير الخدمات البيئية والاجتماعية، مما يعزز جودة حياة سكان المدينة.

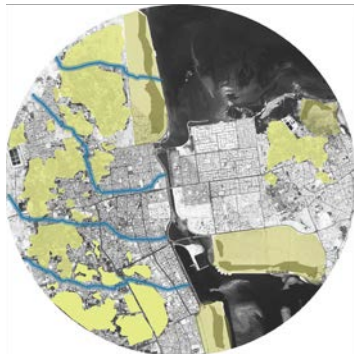


تتمثل الخطوة الأولى في حماية غابات المانغروف على طول النظم البيئية الساحلية، وكذلك حماية المناطق الزراعية في المناطق الحضرية داخل المدينة.

تستهدف السياسة التنفيذية الرابعة بناء مدينة مرنة، وتعزيز البنية التحتية البيئية بالقطيف والحفاظ على الموارد الطبيعية الحالية مع دعم الأنشطة الاجتماعية والاقتصادية الرئيسية في المنطقة بطريقة متوازنة. ويمكن تحقيق ذلك، أولاً، عن طريق حماية الأراضي الزراعية الحالية بوقف زحف العمران عليها. ثانياً، دعم المزارع الحضرية والإنتاج الزراعي الصغير من خلال التشريعات النظامية والمالية المناسبة لمساعدة صغار المزارعين على الاحتفاظ بأراضيهم كمورد زراعي، وعدم بيعها للمطورين العقاريين للحصول على عوائد أعلى. بعد ذلك، يصار إلى إنشاء شبكة خضراء متصلة، تمتد من الساحل إلى المناطق المبنية والمزارع الداخلية، لربط مختلف النظم الطبيعية في القطيف، ليصبح لديها نظام إيكولوجي قوي جديد، يعزز العلاقة بين الموائل المختلفة التي تشكل القطيف، ويعيد تأهيل وتقوية الشبكات الخضراء والزرقاء لحماية التنوع البيولوجي على الساحل وفي الداخل، مع ربط المنظومة البيئية أيضاً بالمواقع التراثية داخل المدينة وخارجها، وربطها أيضاً بالمكونات الاجتماعية والثقافية للمدينة. ويمكن تلخيص السياسة التنفيذية الرابعة في الخطوات التالية:

١-٤ الحفاظ على غابات المانغروف والأراضي الزراعية وتجديدها داخل الكتلة العمرانية الحالية

الخطوة الأولى وقف التعديلات العمرانية على غابات المانغروف الباقية والأراضي الزراعية داخل المدينة. حالياً، هناك ٦.١ هكتاراً من الأراضي الزراعية في المناطق الحضرية المعرضة لخطر تحويلها إلى كتل عمرانية، وكذلك غابات المانغروف على سواحل القطيف وجزيرة تاروت. إذ تحتاج هذه المناطق لقيام البلدية بوضع آليات تشريعية وتنظيمية ومالية مناسبة تستهدف وقف تحويل الأراضي الزراعية الحالية إلى كتل عمرانية، وتشجيع الزراعة الحضرية والحيوانات الزراعية الصغيرة، وبالمثل، العمل على المحافظة على الخصائص الطبيعية للبيئة الساحلية وإعادة زراعتها بأشجار المانغروف.



الخطوة الثانية هي ربط المزارع في المناطق الحضرية بالبيئة الساحلية، واستعادة وتطوير الأودية الموجودة وإنشاء ممرات خضراء حولها.

٢-٤ إنشاء شبكة متصلة من المناطق الخضراء، وربطها بالبيئة الساحلية

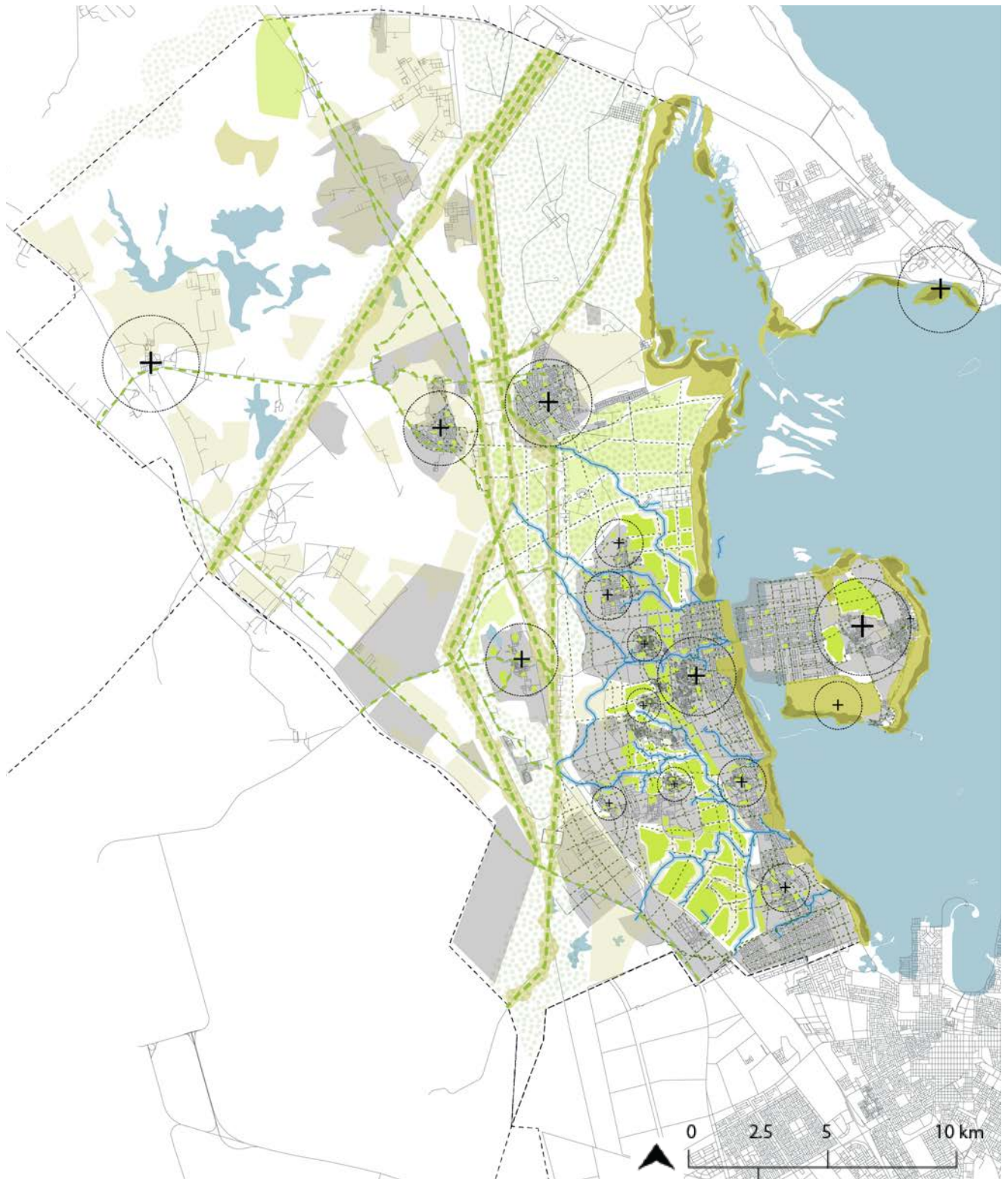
بناء على الخطوة السابقة، وبعد حماية الزراعة التقليدية (داخل وخارج المحافظة) وإعادة التأهيل البيئي للسواحل البحرية، ينبغي على المدينة إنشاء شبكة خضراء ممتدة من الفضاءات العامة الخضراء من مختلف الأحجام والأنواع، باستخدام جزء من الأراضي الفضاء المتاحة لهذا الغرض، مع ربط الشبكة الخضراء بالشبكة الزرقاء الداخلية والساحلية لتحسين الظروف البيئية، وتقليل ظواهر التبخر، وتغذية المخزون المائي الجوفي، وتلطيف المناخ المحلي الحضري وتعزيز مرونة السواحل لمواجهة الظواهر الطبيعية الطارئة.



تتمثل الخطوة الثالثة في ربط مناطق النمط العمراني التاريخية بالنظام الأخضر (المزارع في المناطق الحضرية، الأودية، الممرات الخضراء، أشجار المانغروف)، من أجل تعزيز الأنشطة الخارجية في الهواء الطلق وتعزيز المزارع المحلية في المدينة.

٣-٤ توسيع الشبكة الخضراء إلى المواقع الثقافية والتراثية

ينبغي أن تغطي البنية التحتية للمنظومة البيئية المذكورة سابقاً، والمكونة من الشبكات الخضراء والزرقاء، المواقع الثقافية والتراثية، بهدف الربط بين الأماكن العامة الخضراء، والأنشطة الزراعية التقليدية، والمواقع الثقافية والتراثية والبيئة البحرية، إذ يساهم الربط



- | | | | | | |
|---------------------------------------|-----|---|---|---------------------------------------|---|
| شوارع المشاة | --- | المناطق العمرانية التي يجب دمجها بالشبكة الخضراء | + | الأراضي الزراعية التي يجب حمايتها | ■ |
| غابات المانغروف التي يجب الحفاظ عليها | ■ | استخدام الأودية للربط كمحاور خضراء | ■ | المساحة المبنية | ■ |
| مناطق عازلة | ■ | الحماية البيئية الساحلية | ■ | المزارع والحدائق الحضرية داخل المدينة | ■ |
| المحاور/طرق الربط الخضراء المقترحة | --- | المسطحات المائية التي يجب حمايتها من التلوث الصناعي | ■ | الأراضي الزراعية خارج المنطقة الحضرية | ■ |

الشكل ٥٣. الإجراء الرابع: توسيع وإعادة ربط الشبكات الخضراء والزرقاء، واستعادة الأنظمة البيئية في القطيف وإعادة ربطها في محافظة القطيف

V

التوصيات البنغائية: النهج الثلاثي الأبعاد



١,٧ التوصيات المكانية

١,١,٧ الرؤية العمرانية للمنطقة الشرقية

وتضم أكثر من ٨٦٪ من الصناعات الأساسية في المملكة. ومع ذلك، فإن التوسع وتنويع القاعدة الاقتصادية للمنطقة على المدى الطويل أمر ضروري. وبينما تتركز المناطق الصناعية في الدمام والجبيل إنجازات كبيرة وتطورات هائلة للمنطقة في مجال الصناعة النفطية، فإن التوسع في القطاعات الاقتصادية خارج القطاع النفطي مطلوب للاستفادة من الموارد غير النفطية المتوافرة في المنطقة. إذ ينبغي دعم تبني استراتيجيات تنويع داعمة لقطاعات اقتصادية ناشئة من خلال الاستغلال الأمثل للموارد الأخرى المتاحة في المنطقة والمناطق الأخرى.

تتوافر هنا إمكانات للسياحة الثقافية والبيئية. لذا، ينبغي أن تستهدف استراتيجيات التنويع الاقتصادي تطوير الأنشطة السياحية من خلال الحفاظ على ما تدخره المنطقة من مقومات سياحية وأبعاد ثقافية ومعالم حضارية، كما ينبغي أن تدعم الاستراتيجيات السياحية البحرية بالتوازي مع تنمية القطاع الزراعي وصيد الأسماك.

ما يقرب من ٦,٥٪ من المساحة الإجمالية للمنطقة هي أراض زراعية صالحة للاستخدام الزراعي بفضل المياه الجوفية الغزيرة، خاصة في واحة الأحساء، التي تعد واحدة من أكثر المناطق خصوبة في المملكة. بالإضافة إلى ذلك، هناك العديد من المواقع الأثرية

تعد المنطقة الشرقية البوابة الشرقية للمملكة، ومنفذ رئيس إلى دول مجلس التعاون الخليجي. لهذا ينبغي استغلال موقعها الاستراتيجي بشكل أفضل، حيث توجد استراتيجيات قليلة للغاية في الوقت الحالي للاستفادة من التقارب المكاني في منطقة دول مجلس التعاون الخليجي، حيث المنافسة قوية وعلى الرغم من أن المنطقة هي الأكبر مساحةً في المملكة، يتركز السكان في عدد قليل من المدن الكبرى على امتداد الشريط الساحلي الذي يشمل مدن الدمام والظهران والخبر والقطيف والجبيل وحفر الباطن.

حاليا، تفتقر المدن المتوسطة والصغيرة للخدمات التعليمية والصحية الأساسية والمرافق العامة مقارنة مع المراكز الرئيسية على الساحل مما شكّل دافعا رئيساً للهجرة من الأرياف صوب المدن الساحلية مثل الدمام والجبيل. ومثل هذا الوصول غير المتكافئ إلى الخدمات والفرص، إلى جانب التوزيع السكاني غير المتوازن، يستدعي توافر استراتيجيات لإعادة التوازن المكاني تشمل هرمية متدرجة لمدينة المنطقة، وتوفير فرص للمدن الثانوية كي تساهم في تنويع اقتصاد المنطقة، وإعادة التوازن التدريجي للتوزيع السكاني والاستفادة من الدور المحتمل للمدن الثانوية.

على الصعيد الاقتصادي، تعتبر المنطقة الشرقية المحرك الاقتصادي الأساسي للمملكة، فهي المركز الرئيس لإنتاج النفط.



© SplendidArabia

الزراعة في المناطق الحضرية في القطيف



© FSCP

المشاركون في ورشة عمل مستقبل المدن السعودية التي أقيمت في القطيف

وبالإضافة إلى ذلك ، فإن من شأن أعمال التكثيف والدمج الحضري وإعادة توزيع الكثافة المناسبة والاستعمال المختلط حول العقد المركزية الثانوية و أن تجعل المدينة أكثر استدامة وكفاءة. وسيكون للهيكل العمراني المدمج في محيط شبكات ومحطات النقل العام أثره في دعم الإدارة المستدامة للموارد الطبيعية والأراضي، وتخضير المدينة وجعلها أكثر مرونة. وبذلك تتم ترجمة الرؤية الاستراتيجية إلى خطط وبرامج ومشروعات تحيل رؤية المدينة إلى واقع ملموس لتصبح مدينة تاريخية، متصلة وشمولية ومرنة.

بشكل عام ، ستصبح المدينة بحيوتها وشموليتها ومرورها أكثر جذباً للعيش والعمل والاستثمار، وأكثر استدامة على الصعيد الاجتماعي والبيئي، قادرة على التكيف عبر إعادة التوازن للموارد الطبيعية الحالية والأنشطة الاقتصادية الرئيسة.

الرؤية الاستراتيجية ترى في مستقبل القطيف مدينة مستدامة للتراث الزراعي: مدينة حديثة نابضة بالحياة يتم إعادة تعريف الهويات الاقتصادية والتاريخية وإعادة ربطها. والأهم من ذلك ، أن الرؤية الاستراتيجية وخطة العمل تعززان جانبين أساسيين : البيئة الطبيعية ، وهيكل حضري كثيف ومتكامل ومتصل بشكل جيد. وإعادة هيكلة أنماط التنمية الحضرية، حول شبكة نقل عام جديدة وفعالة داعمة لعقد مركزية متعددة الاستخدامات ، ستغير بالكامل من طبيعة الأداء الوظيفي للمدينة. وبالتوازي مع تخضير المدينة بصورة تدريجية، ومع إعادة إقامة علاقة صحية ومتسقة بين البيئات العمرانية المبنية والطبيعية، سيتمكن القطيف من تحقيق الأبعاد البيئية والاجتماعية والاقتصادية، وتوفير بيئة عمرانية حيوية ومنتجة،

ومناطق الجذب السياحي، و من شأن الحفاظ عليها وصيانتها وإضافة الخدمات الضرورية لجذب وتنشيط صناعة السياحة في المنطقة، أن يضيف قيمة كبيرة في اقتصاد المنطقة.

من الأهمية بمكان التأكيد على أن هناك العديد من المواقع البيئية الحساسة النابضة بالحياة على امتداد ساحل المنطقة، مثل الشريط الساحلي الممتد من السفانية إلى خليج منيفة وخليج تاروت، بالإضافة إلى مجموعة من الجزر البحرية التي تستدعي تبني استراتيجية متكاملة لحماية النظم البيئية على المستوى الإقليمي، لما لذلك من ارتباط قوي بخطط التنمية السياحية في المنطقة.

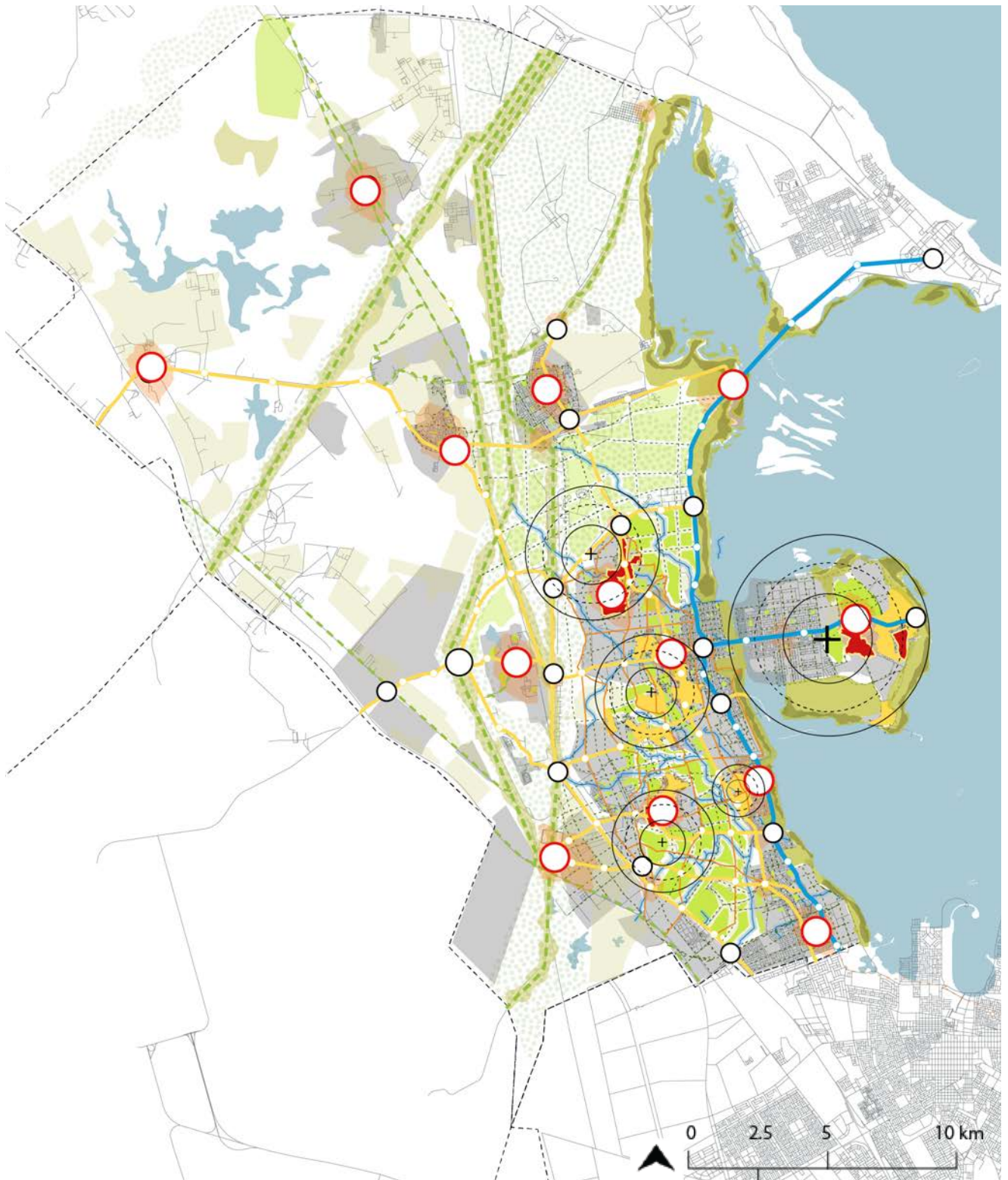
٢,١,٧ القطيف .. الواحة الحضرية المستدامة

تهدف الرؤية الاستراتيجية لمستقبل القطيف، والتي تم توضيحها من خلال الخطة التنفيذية، إلى تطوير الأطر المكانية الحضرية التي تعزز الهوية التاريخية، والمشهد الثقافي بأكمله، وتحمي المواقع التاريخية والأحياء التقليدية في المدينة ، وتحويلها إلى معالم جاذبة سياحياً، وكذلك تحسين جودة الحياة في المناطق التراثية.

ولتحقيق ذلك، تشجع الاستراتيجية على تحسين الاتصال بين المناطق التاريخية في الشمال، وجزيرة تاروت ، والساحل، ووسط المدينة، والأراضي الزراعية والقرى التابعة لها من خلال توفير نظام نقل عام فاعل، مع محطات تبادلية لوسائط النقل وشبكة من الوصلات والحافلات لتعزيز سهولة وصول الجميع إلى الخدمات العامة والمرافق وفرض العمل، خصوصاً من الأجزاء النائية في المدينة.



شارع صغير أخضر للمشاة في وسط محافظة القطيف



المساحة المبنية
الأراضي المملوكة لأرامكو
خط الباصات السريعة المقترح
نظام الحافلات المغذية
الطرق الشريانية الثانوية
المراكز المحلية
المراكز الحضرية الرئيسية متعددة الاستخدامات

الأراضي الزراعية خارج المنطقة الحضرية
المزارع والحدائق الحضرية داخل المدينة
الأراضي الزراعية التي يجب حمايتها
الحماية البيئية الساحلية
المحاور/طرق الربط الخضراء المقترحة
محطات النقل العام المتعددة الوسائط
شوارع المشاة

المناطق التاريخية التي يجب الحفاظ عليها من التدهور
المناطق العمرانية التي يجب دمجها بالشبكة الخضراء
المحاور/طرق الربط الخضراء المقترحة
استخدام الأودية للربط كمحاور خضراء
المناطق التاريخية التي يجب ربطها
غابات المانغروف التي يجب الحفاظ عليها

الشكل ٤هـ. مخطط الإجراءات ذات الأولوية في القطيف

من اللجوء لبعض الأشكال الضريبية على الممتلكات لتمويل الأنشطة الإنمائية، ويبين نظام رسوم الأراضي البيضاء الأخير الذي يفرض رسوماً على قطع الأراضي البيضاء غير المطورة في المناطق الحضرية لمعالجة المضاربة في أسعار الأراضي ونقص المساكن وتطويع المناطق الغير مخططة أنه يمكن استخدام الآليات التنظيمية في تنمية الإيرادات البلدية.

• إتاحة المجال لشركاء التنمية بما فيهم القطاع الخاص والتطوعي وعامة المجتمع للمشاركة في سلطة تقرير المشاريع والخدمات المحلية التي تؤثر في بيئاتهم المحلية باعتبارهم الأقرب لمجالاتهم والأدرى بشؤونها.

هناك حاجة لمراجعة وتحديث القواعد التنظيمية المعمول بها حالياً فيما يتصل بتخطيط وضبط وتوجيه التنمية العمرانية وصياغة إطار تشريعي شامل ومتكامل مواكب لاتجاهات التحضر الحالية، يراعى فيه الحد من تداخل الصلاحيات.

إن مجرد وجود الأنظمة التخطيطية لن يضمن تحقيق التنمية العمرانية المستدامة ما لم يتم الامتثال والالتزام بها وإنفاذ مقاصدها.. كما في حالة الأراضي الزراعية التي تمثل معلماً حضارياً بارزاً في القطيف، إذ يجب إنفاذ اللوائح والسياسات المحلية التي تحول دون تحويلها لاستخدامات أخرى سكنية أو تجارية. كما ينبغي أن تدمج الخطة المحلية الأراضي المحمية التابعة لشركة أرامكو مع

جاذبة للسياحة وموفرة لفرص العمل. وستشكل الزراعات الحضرية التي أعيد تنشيطها، ومواقع التراث، والأراضي الزراعية المحيطة بالمدينة بنية اجتماعية-إيكولوجية جديدة، مترابطة مادياً ووظيفياً في كافة عناصرها.

٢,٧ التوصيات المؤسسية والتشريعية

ستستفيد القطيف من اللامركزية المالية والإدارية لتسهيل الحلول المستقلة والمبتكرة للمشاريع والخدمات والاحتياجات المحلية الاجتماعية والحضرية على مستوى الأمانة، وهذا يستدعي التالي:

• دراسة تفويض سلطة ومهام التخطيط المحلي من وزارة الشؤون البلدية إلى الأمانة، توافقاً مع الأجندة الحضرية الجديدة التي ينص على أن عمليات التخطيط والتصميم الحضري الإقليمي يجب أن تقودها الأمانات والبلديات، ولكن تنفيذها يتطلب التنسيق مع كافة المستويات الحكومية ومشاركة المجتمع المدني والقطاع العام وأصحاب المصلحة المعنيين.^(٢٩)

• اللامركزية المالية، التي تمنح الاستقلالية للأمانة في تنمية مواردها الذاتية لتمويل أنشطتها ومشروعاتها الإنمائية. وقد تشمل أنشطة تنمية الإيرادات في المدن والضرائب والرسوم. إذ ينبغي تمكين الأمانات والبلديات في المناطق الحضرية



مجموعة عمل مراجعة التشريعات العمرانية للمنطقة الشرقية في ورشة عمل القطيف

مواد اللائحة التنفيذية. وستعزز هذه المبادرات صياغة السياسات الداعمة لتحويل المدينة كي تصبح أكثر ترابطاً واندماجاً واستدامة في المستقبل. وينبغي أولاً تحقيق اللائحة التنفيذية لقواعد تحديد النطاق العمراني لتقويم ما إذا كانت سياسة النطاق العمراني قد حققت الغاية المتوخاة منها، والإفادة من مخرجات التقويم في عملية الإصلاح التنظيمي وصياغة خيارات السياسة التخطيطية.^(٣٠)

المناطق الحضرية المحيطة بها وتطوير المناطق المجاورة لمسار الأنابيب كمرافق حضرية عامة جذابة.

هناك حاجة لنظام تخطيط عمراني وطني شامل ومتكامل وفعال وظيفياً:

- يحفز تحقيق المدن المدمجة.
- يحدد أدوار ومسؤوليات كافة الأجهزة المعنية بالتخطيط أثناء مراحل الإعداد والاعتماد ومتابعة التنفيذ.
- يعالج ترابط المخططات العمرانية الإقليمية مع الاستراتيجية العمرانية الوطنية المحدثة من جهة وترابطها مع المخططات العمرانية المحلية من جهة أخرى.
- يوفر آليات تنسيق ورصد ومتابعة فعالة.
- يضمن المشاركة العامة الهادفة في وضع السياسات التخطيطية.

إعادة النظر في اللائحة التنفيذية للنطاق العمراني ليشمل أسس وقواعد واضحة لكيفية تحديد مراحل من شأنه أن يعزز المساءلة الفنية والرأسية، كما تحتاج اللائحة إلى زيادة التركيز على تحديد منطقة حماية التنمية كمنطقة لا يسمح بالتنمية فيها، ليس فقط من أجل منع الزحف العمراني غير المنظم، بل للحيلولة دون التفاف المطور العقاري على النص النظامي غير الوافي في بعض



مناقشة مع الجهات المعنية المحلية، خلال ورشة العمل بشأن الإمكانيات الاقتصادية للمدينة

٣,٧ التوصيات المالية

ويحقق فرض ضرائب على الأراضي إيرادات مباشرة موثوقة للإدارات البلدية. كما تتضاعف الفوائد الناجمة عن مشاريع التنمية العامة (مثل مشاريع النقل العام والبنية التحتية) من خلال الوفورات الاقتصادية وزيادة قيمة العقارات الناشئة عن تلك المشاريع.^(٣٣) ويقترح مؤهل الأمم المتحدة على القطيف أن تستغل الآليات الضريبية على الأراضي (أي رسوم التحسين) في المشاريع العامة.

ويمكن للبنية التحتية العامة مثل أنظمة النقل تحفيز التنمية السكنية والتجارية في محيطها، وتعزيز الاستخدام المختلط للأراضي، وتوفير فرص العمل، كما يمكن أن يؤدي التطوير المحلي هو الآخر نتيجة الاستثمارات العامة إلى زيادة قيمة الأراضي وتوليد جملة من الفوائد المجتمعية غير المباشرة^(٣٤) (الشكل ٥٦).

بالإضافة لرسوم التحسين نتيجة الاستثمارات البلدية في مشاريع البنية التحتية، هناك أدوات ضريبية يمكن تطبيقها كرسوم إدارة النفايات، ورسوم مواقف السيارات، ورسوم الازدحام وهي أدوات مفيدة لتقليل الاعتماد على السيارة الخاصة وتعزيز حركة المشاة، خاصة في المناطق التجارية والترفيهية.

في عام ٢٠١٥، بدأت المملكة العربية السعودية تنفيذ الإصلاحات الرامية إلى إنشاء تمويل عام محلي (ذاتي) مستدام. وتواصل الحكومة دعمها لاستراتيجيات تنمية الإيرادات والاستثمارات البلدية الذاتية على المستوى المحلي من خلال تحسين إدارة الضرائب والتنويع الاقتصادي.

تتوافق أولويات التمويل العام للقطيف بشكل وثيق مع أهداف الاستراتيجية للتنمية الوطنية الشاملة، والتي تشمل دعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في القطاعات الاقتصادية الرئيسية مثل الزراعة والسياحة والتجارة والتصنيع. ولذلك، فإن زيادة قدرة القطاع العام على تمويل الهياكل الأساسية المحلية الأساسية والمشاريع الداعمة للتنمية في هذه القطاعات أمر لا غنى عنه بالنسبة للمدينة.

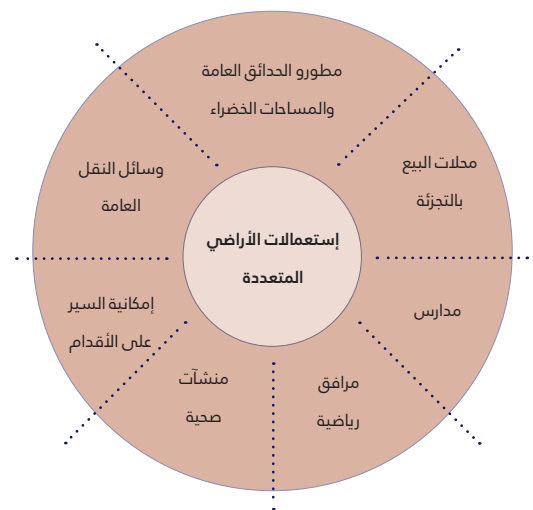
تعتبر الممارسات الدولية في تنمية الموارد الذاتية للبلديات من خلال مجموعة متنوعة من الآليات الضريبية التي يتم توجيهها لصالح العام تجارب مبشرة.^(٣٥) (تحديداً، من خلال فرض الضرائب على الزيادة في قيمة العقارات). وعلى الرغم من أن بعض مدن المملكة بدأت بتفعيل نظام رسوم الأراضي البيضاء، فإن استكشاف أدوات ضريبية أخرى ينبغي وضعه على سلم أولويات محافظه القطيف، ليكون لديها محفظة متنوعة من الدخل.^(٣٦)

تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأرض

أمثلة للحالات المشابهة أهم النتائج

أمثلة للحالات المشابهة	أهم النتائج
بوغوتا، كولومبيا	تشير الأبحاث إلى أنه مع كل ٥ دقائق إضافية من وقت السير إلى محطة النقل العام انخفضت قيمة الإيجار بنسبة ٦,٨ إلى ٩,٣٪.
دبي، الامارات العربية المتحدة؛ القاهرة، مصر	<ul style="list-style-type: none"> أدت التنمية الحضرية التي شملت أنشطة البيع بالتجزئة إلى زيادة في قيمة العقارات بنسبة ١٥ إلى ٢٠٪ زادت المدارس من أسعار الأراضي السكنية بنحو ١٣٪ القدرة على السير بالأقدام داخل الأحياء السكنية زادت من قيمة المنازل بنسبة تصل إلى ٩٪

المصدر: شركة كولينز انترناشونال (٢٠١٧)؛ رودريغيز وتارغا (٢٠٠٤).



المصدر: برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (٢٠١٨)

الشكل ٥٥. مكونات إستعمالات الأراضي المتعددة

الشكل ٥٦. تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأراضي

وهناك العديد من الأدوات المالية بإمكان الإدارات البلدية اللجوء إليها لتنمية مواردها المالية المباشرة، وتعظيم فوائدها عن طريق:

- التنسيق والتعاون مع مختلف المستويات الحكومية لربط الاستراتيجيات الوطنية بالأولويات والاحتياجات البلدية. على سبيل المثال، إنشاء «مكتب اتصال وارتباط محلي» أو «وحدة الشراكة مع القطاع الخاص» مرتبطة بالمركز الوطني للتخصيص المشرف على برنامج الخصصة في القطاعات الحكومية وتفعيل مبادرات الشراكة مع القطاع الخاص.
- الاستثمار في بناء وتطوير القدرات وتحسين الإدارة الضريبية.^(٣٥)
- تحفيز العمليات التشاركية لضمان مشاركة المجتمع وبناء الثقة تجاه الإصلاحات المحلية.
- تصميم الأدوات المالية وفقاً للاحتياجات المحلية (على سبيل المثال، الضريبة العقارية في بوغوتا، كولومبيا)

وأخيراً، يعد التنسيق بين أطر التخطيط والتشريع العمراني والتمويل المحلي أمراً حاسماً في تهيئة الظروف المحلية اللازمة لتحقيق الشمول التنموي المستدام في إطار رؤية المملكة ٢٠٣٠ والأجندة الحضرية الجديدة^(٣٦)

دراسة الحالات المشابهة وأفضل الممارسات

رسوم الازدحام

في عام ٢٠٠٧، طبقت مدينة إستوكهولم نظاماً لدفع رسوم مقابل انبعاثات الكربون لتقليل الازدحام والتلوث وتوليد الإيرادات المحلية، الأمر الذي أدى إلى انخفاض حركة المرور بنسبة ١٩٪ في السنة الأولى بالإضافة إلى تحقيق إيرادات بلغت ٥٩ مليون يورو سنوياً، أما في ستغافورة، فقد أدى تنفيذ نظام تراخيص المناطق "ALS" إلى تقليص الازدحام من ١٢,٤٠٠ سيارة في مايو ١٩٩٥ إلى ٧,٣٠٠ سيارة في أغسطس ١٩٩٤ خلال ساعات الذروة المرورية، علاوة على ذلك، بلغت إيرادات بيع تراخيص المناطق ٤٧ مليون دولار أمريكي وبتكلفة إنشاء بلغت ٦,٦ مليون دولار أمريكي في عام ١٩٧٥، بالإضافة إلى ١٧ مليون دولار أمريكي إضافي بسبب مراجعة النظام في ١٩٨٩.

رسوم محطات النقل العام للسيارات

استأجرت شيكاغو ٣٤٥٠٠ عداداً جانبياً لمواقف السيارات بالإتفاق مع بنك مورجان ستانلي لمدة ٧٥ عاماً، حيث بلغت الإيرادات من عائدات الدفع مقدماً ما يقرب من ١,١٦ مليار دولار أمريكي، ولقد شمل هذا النوع من عقود الشراكات مع القطاع الخاص جدول ثابت للزيادات في أسعار العدادات الأمر الذي زاد من معدلاتها ضعفين إلى أربعة أضعاف بحلول عام ٢٠١٣، ونتيجة لذلك، كان لدى شيكاغو أعلى معدلات من العدادات الجانبية في الولايات المتحدة، ولقد حققت العدادات مبلغ ٢٠ مليون دولار سنوياً، بينما تمكن بنك مورجان ستانلي من إدارة التسعير وصيانة العدادات.

إدارة النفايات

في ولاية تاميل نادو الهندية، اقترح أحد مشاريع إدارة النفايات إن تشارك كل من الحكومة المركزية (٣٥٪) وحكومة الولاية (١٥٪) في سداد ٥٠٪ من إجمالي تكاليف المشروع، بينما يقوم كيان خاص (عن طريق المشاركة مع القطاع الخاص) بتوفير النسبة المتبقية البالغة ٥٠٪ من تمويل المشروع، بحيث يكون صاحب الامتياز من القطاع الخاص مسؤولاً عن تخطيط وتصميم وبناء وتمويل وتشغيل وصيانة مرفق إدارة النفايات الصلبة للبلدية خلال فترة الامتياز، وسوف تقوم البلدية بتوفير الأرض من خلال مراكز إيجار سنوي تحدده حكومة تاميل نادو.

المصدر: شركة إيرنست آند يونغ، بي في تي، المحدودة، وزارة التنمية العمرانية في حكومة الهند، والاتحاد الكونفدرالي للصناعة الهندية، خلاصة وافية للشراكات بين القطاعين العام والخاص في البنية التحتية العمرانية: دراسات الحالة: (٢٠١٧)، البنك الدولي، واشنطن دي سي، وينبيرجر، آر، كيهني، جيه، وروجو، إم، (٢٠١٠)، "السياسات المتعلقة بمحطات النقل العام للسيارات في أمريكا: نظرة عامة على استراتيجيات الإدارة"، معهد النقل وسياسات التنمية، نيويورك، كروسبي، إي (٢٠١٦)، المجلس الكندي للشراكات بين القطاعين العام والخاص، وبي بي كندا، (٢٠١١)، الشراكات بين القطاعين العام والخاص: دليل البلديات، المجلس الكندي للشراكات بين القطاعين العام والخاص، كندا



© FSCP



الملاق

١,٨ قائمة الاشكال

- الشكل ١. توزيع السكان ومعدل النمو والمناطق الحضرية داخل المملكة العربية السعودية..... ١٦
- الشكل ٢. إجمالي الناتج الإقليمي ومساهمة القطاع الاقتصادي في المنطقة الشرقية..... ١٩
- الشكل ٣. شبكة النقل والموانئ والمطارات الرئيسية بين المدن السعودية..... ١٩
- الشكل ٤. الحدود الإدارية وتوزيع السكان في محافظات المنطقة الشرقية..... ٢١
- الشكل ٥. قطاعات التنمية حسب المخطط الإقليمي للمنطقة الشرقية..... ٢١
- الشكل ٦. محاور التنمية حسب المخطط الإقليمي للمنطقة الشرقية..... ٢٣
- الشكل ٧. شبكة الطرق والربط في المنطقة الشرقية..... ٢٣
- الشكل ٨. الموارد الطبيعية في المنطقة الشرقية..... ٢٥
- الشكل ٩. التلوث والأوضاع البيئية في المنطقة الشرقية..... ٢٥
- الشكل ١٠. المناطق المحجوزة والمحمية للنفط والغاز في المنطقة الشرقية..... ٢٧
- الشكل ١١. الاتصال الوظيفي للأنشطة الاقتصادية في المنطقة الشرقية..... ٢٨
- الشكل ١٢. عدد الأنظمة العمرانية والحضرية في المملكة العربية السعودية استناداً إلى المواضيع الرئيسية لتشريعات التخطيط العمراني (موئل الأمم المتحدة)..... ٣٢
- الشكل ١٥. بدائل وخيارات التنمية ضمن مراحل نطاق التنمية العمرانية في مراكز النمو الإقليمية (بما فيها محافظة القطيف)..... ٤٠
- الشكل ١٦. النسبة المتوقعة للأراضي البيضاء - المرحلة الأولى من تنفيذ نظام الأراضي البيضاء..... ٤١
- الشكل ٢٠. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٧..... ٤٤
- الشكل ٢١. معدل الإنفاق الوطني لكل قطاع في المملكة العربية السعودية، ٢٠١٦..... ٤٤
- الشكل ٢٢. ميزانية أمانة القطيف (٢٠١٦)..... ٤٥
- الشكل ٢٣. ميزانية أمانة القطيف (٢٠١٦)..... ٤٥
- الشكل ٢٤. صورة جوية للنطاقات العمرانية والأحياء السكنية والبنى التحتية الرئيسية لمحافظة القطيف..... ٤٩
- الشكل ٢٥. تطور نصيب الفرد من المساحة الإجمالية لمحافظة القطيف..... ٥٠
- الشكل ٢٦. مراحل النمو العمراني والحضري لمحافظة القطيف..... ٥١
- الشكل ٢٧. الحدود الإدارية وحدود النطاقات العمرانية في القطيف..... ٥٢
- الشكل ٢٨. التوزيع الحالي للكثافة السكانية في محافظة القطيف..... ٥٥
- الشكل ٢٩. استعمالات الأراضي الحالية في محافظة القطيف..... ٥٦
- الشكل ٣٠. استعمالات الأراضي المقترحة في مخطط القطيف..... ٥٧
- الشكل ٣١. الأراضي البيضاء والمنطقة غير المطورة في محافظة القطيف..... ٥٩
- الشكل ٣٢. الأراضي المملوكة لأرامكو في القطيف..... ٦٠
- الشكل ٣٣. المراكز الاقتصادية وشبكاتها في محافظة القطيف..... ٦٣
- الشكل ٣٤. أراضي زراعية في القطيف..... ٦٥
- الشكل ٣٥. المناطق التاريخية في محافظة القطيف..... ٦٧
- الشكل ٣٦. إمكانية السير على الأقدام إلى مراكز القطيف..... ٦٩
- الشكل ٣٧. السير على الأقدام للوصول إلى المرافق الصحية في القطيف..... ٧١
- الشكل ٣٨. السير على الأقدام للوصول إلى المرافق التعليمية في القطيف..... ٧١
- الشكل ٣٩. زمن الوصول إلى وسط القطيف باستخدام السيارة..... ٧٣
- الشكل ٤٠. سهولة الوصول سيرا على الأقدام إلى شبكة النقل العام المقترحة بحاضرة الدمام الكبرى (بالتركيز فقط على القطيف)..... ٧٥
- الشكل ٤١. الأنماط الحضرية التاريخية والتراثية في القطيف..... ٨٣
- الشكل ٤٢. تقسيمات الأراضي ونقص التماسك (التجزئة) في الهيكل العمراني في القطيف..... ٨٥
- الشكل ٤٣. المشاريع الأحادية الاستخدام المستقطبة في القطيف..... ٨٧
- الشكل ٤٤. اختلال التوازن البيئي والاجتماعي والاقتصادي في القطيف..... ٨٩
- الشكل ٤٥. المدينة التاريخية: حفظ الهوية التاريخية لمحافظة القطيف..... ٩٥
- الشكل ٤٦. المدينة المترابطة والمتصلة: دمج النسيج العمراني والتخلص من التجزئة في القطيف..... ٩٧
- الشكل ٤٧. المدينة الإندماجية الشاملة: إعادة التوازن والتنوع في القطيف..... ٩٩
- الشكل ٤٨. المدينة المرنة: إعادة توازن النظم الاجتماعية البيئية والاقتصادية في القطيف..... ١٠١
- الشكل ٤٩. التوصيات الإستراتيجية الرئيسية للتنمية وتطوير القطيف..... ١٠٣

- الشكل ٥٠. الإجراء الأول: إنشاء شبكة نقل عام وفرعية لإعادة ربط المناطق المعزولة ودعم التكتيف في القطيف ١٠٥
- الشكل ٥١. الإجراء الثاني: إنشاء وحدات مركزية جديدة حول محطات النقل الرئيسية وتعزيز التكتيف الاستراتيجي في القطيف ١٠٧
- الشكل ٥٢. الإجراء الثالث: حماية وإعادة تنشيط ودمج المناطق التاريخية والشعبية في القطيف ١٠٩
- الشكل ٥٣. الإجراء الرابع: توسيع وإعادة ربط الشبكات الخضراء والزرقاء، واستعادة الأنظمة البيئية في القطيف وإعادة ربطها في محافظة القطيف ١١١
- الشكل ٥٤. مخطط الإجراءات ذات الأولوية في القطيف ١١٧
- الشكل ٥٥. مكونات إستعمالات الأراضي المتعددة ١٢٠
- الشكل ٥٦. تأثير تنمية وتطوير البنية التحتية على قيمة الأراضي ١٢٠

٢,٨ الصور

٣.....	flickr/Roliski ©
٩.....	Flickr/JoelSalazar ©
١١.....	FSCP ©
١٢.....	FSCP ©
١٥.....	http://assafirarabi.com ©
١٧.....	FSCP ©
١٨.....	SAUDITOURISM.SA ©
٢٠.....	ARAMCO/Archives ©
٢٢.....	ARAMCO ©
٢٤.....	AL-Sadaah ©
٢٦.....	http://www.ju.edu.sa ©
٢٩.....	FSCP ©
٣١.....	inoflorencio.photo ©
٣٣.....	FSCP ©
٣٧.....	FSCP ©
٤٩.....	QatifN ©
٤٩.....	FSCP ©
٥٥.....	FSCP ©
٥٦.....	FSCP ©
٦.....	FSCP ©
٦٣.....	drillingcontractor.org ©
٦٤.....	QatifN ©
٦٦.....	wikimedia.org ©
٦٨.....	ARAMCO/archives ©
٧.....	QatifN ©
٧٢.....	Eurosynapses ©
٧٤.....	FSCP ©
٧٦.....	FSCP ©
٨١.....	Inoflorencio/photography©
٨٣.....	FSCP ©
٩٣.....	FSCP ©
٩٥.....	FSCP ©
٩٨.....	perkinswill.com©
٩٨.....	dailymail.co.uk ©
٩٨.....	ONEWORKS ©
١٠٠.....	ONEWORKS ©
١٠٠.....	Flickr ©
١٠٠.....	ONEWORKS ©
١٠٤.....	FSCP ©
١١٥.....	FSCP ©
١١٦.....	Splendidarabia ©
١١٧.....	FSCP ©
١١٨.....	Splendidarabia cen ©
١٢٠.....	FSCP ©
١٢١.....	FSCP ©
١٢٥.....	FSCP ©

- 1 The World Bank. 2012. Adaptation to a Changing Climate in the Arab Countries
- 2 UNFCCC Designated Authority in Saudi Arabia 2016, Third National Communication to UNFCCC
- 3 UNFCCC Designated Authority in Saudi Arabia
- 4 FAO-RNE. Response to Climate Change in the KSA
- 5 UNFCCC Designated Authority in Saudi Arabia 2016, Third National Communication to UNFCCC
- 6 FAO-RNE. Response to Climate Change in the KSA
- 7 Represent the instructions issued by a Minister, his representative or any official of the Ministry to announce new regulations and updates regarding any intent or action to be undertaken]
- 8 The official name from MoMRA is Local and Action Plans for Cities of Dammam Metropolitan and Governorates of Qatif and Ras-Tanura
- 9 According to Article 7 and 8 of Regional Law, the Minister of Interior charis the meeting with all Regional Amirs to discuss issues affecting each region and the general services required
- 10 Royal Decree No m/4 dated 24 November 2015 (the law) and Council of Ministers Desicion No. 377 dated 13 june 2015 (the regulation)
- 11 Al-Qatif Workshop, October 2018
- 12 Qatif Workshop, October 2018
- 13 Chapter 5 of the State of Saudi Cities Report, "Managing Urban Transformation in Saudi Arabia - The Role of Urban Governance (2018)" pg. 16
- 14 See Article 5 of the Law of Regions to Royal Order No. A/92 (1993).
- 15 It consists of a) the Prince/Governor of the Region as president; b) Deputy Governor of the region as the vice president; c) Deputy Mayor of the Emirate/AMARAH; d) Heads of government authorities in the Region who are determined pursuant to a decision issued by the Prime Minister according to the directives of the Minister of Interior; and e) Ten citizens who are scholars, experts and specialists and are appointed by order of the Prime Minister based on the nomination of the Prince of the Region and the approval of the Minister of the Interior, for a renewable four year term
- 16 See ibid n.15, Article 23
- 17 Shearman and Sterling LLP, 'Understanding the Key Government Institutions and Ministries in the Kingdom of Saudi Arabia' (2016) <<https://www.shearman.com/~media/Files/NewsInsights/Publications/2016/09/Saudi-Arabia-Publications/Understanding-the-Key-Government-Institutions-and-Ministries-in-the-Kingdom-of-Saudi-Arabia.pdf>> accessed 09 February 2018.
- 18 See supra footnote 3. From a UN-Habitat workshop, it emerged that there was a city constructed by Aramco outside the urban boundary (in a location between Al-Ahsa, Begig and Ihsaa). The location suitability was not decided by the regional plan; rather it was a decision by Aramco to carry out that development.
- 19 General Organization for Social Insurance. (2016). The Kingdom of Saudi Arabia. Retrieved from <http://www.gosi.gov.sa/portal/web/guest/home>
- 20 The contribution of Eastern Province to national GDP is 24%. Saudi Arabian General Investment Authority. (2014). Makkah Region Economic Report 2014. The Kingdom of Saudi Arabia.
- 21 Agriculture, Tourism and Waterfront development are priorities for local economic development and were key topics emerged during the Rapid Planning Studio workshop held in Qatif (October 2018).
- 22 Each of the 13 regions is divided into governorates and the region capital. The capital of the region is governed by an Amanah (municipality), which is headed by a mayor.
- 23 Approved 2016 Budget for Qatif, Ministry of Finance, The Kingdom of Saudi Arabia
- 24 NTP goal is to increase own-source revenue to 40% of municipal budgets by 2020. In 2016, intergovernmental transfers comprised 85% of the total budget for Qatif. Approved 2016 Budget, Ministry of Finance, The Kingdom of Saudi Arabia.
- 25 Jadwa Investment. (2016). The Saudi Stock Exchange
- 26 Saudi banking system is supervised by Saudi Arabian Monetary Authority (SAMA), which includes 12 licensed local banks and 12 branches of licensed foreign banks. Saudi Arabia Monetary Authority <http://www.sama.gov.sa/en-US/Pages/default.aspx>
- 27 The Capital Market Law, formation of the Securities and Exchange Commission, and creation of a privately-owned stock exchange were launched

- with the aim of improving the domestic capital market. Saudi Arabian Monetary Authority. Retrieved from <http://www.sama.gov.sa/en-US/Pages/default.aspx>
- 28 Hentov, E., Kassam, A., Kumar, A., Petrov, A. (2017). Transforming Saudi Arabia's capital Markets, Strengthening the Financial Triad. State Street Global Advisors.
- 29 Shearman and Sterling LLP, 'Understanding the Key Government Institutions and Ministries in the Kingdom of Saudi Arabia' (2016) <<https://www.shearman.com/~media/Files/NewsInsights/Publications/2016/09/Saudi-Arabia-Publications/Understanding-the-Key-Government-Institutions-and-Ministries-in-the-Kingdom-of-Saudi-Arabia.pdf>> accessed 09 February 2018.
- 30 See supra footnote 3. From a UN-Habitat workshop, it emerged that there was a city constructed by Aramco outside the urban boundary (in a location between Al-Ahsa, Begig and Ihsaa). The location suitability was not decided by the regional plan; rather it was a decision by Aramco to carry out that development
- 31 Potential revenue contribution through immovable property taxation is 2.1 % of GDP in high-income countries, while in middle-income countries it contributes an additional 0.6 % to GDP. Norregaard, J. (2013). Taxing immovable property revenue and implementation challenges. (No. 13-129). International Monetary Fund. Washington, DC.; Walters, L. (2016). Leveraging land: land-based finance for local governments. United Nations Human Settlements Programme. Nairobi, Kenya.
- 32 Under the new law approved in 2015, owners of empty plots of urban land designated for residential or commercial use in towns and cities will have to pay an annual tax of 2. % of land value. The land tax applies to a plot size equal to or greater than 10,000 square metres. It has been adopted in the cities of Riyadh, Jeddah and Dammam; United Nations Human Settlements Programme. (2016). Finance for City Leaders Handbook, Nairobi, Kenya: United Nations Human Settlements Programme.
- 33 Walters, L., Barnard, M.D., Doty, D., du Plessis, J., Haile, S., Hallam, D., Hooper, J., Kebede, G., Lee, B., Ochong, R., Paterson, L., Sietchiping, R., & Wallentine, A. (2016). Leveraging Land: Land-Based Finance for Local Governments A Reader. United Nations Human Settlements Programme
- 34 Colliers International. (2017). The Impact of Social Infrastructure on Mixed-use Developments; Rodriguez, D.A., & Targa, F. (2004). Value of Accessibility to Bogotá's Bus Rapid Transit System. *Transport Reviews* 24(5), 587-610.
- 35 Walters, L., Barnard, M.D., Doty, D., du Plessis, J., Haile, S., Hallam, D., Hooper, J., Kebede, G., Lee, B., Ochong, R., Paterson, L., Sietchiping, R., & Wallentine, A. (2016). Leveraging Land: Land-Based Finance for Local Governments A Reader. United Nations Human Settlements Programme
- 36 United Nations. (2017). New Urban Agenda. United Nations Human Settlements Programme, Nairobi, Kenya. Retrieved from <http://habitat3.org/the-new-urban-agenda/>

