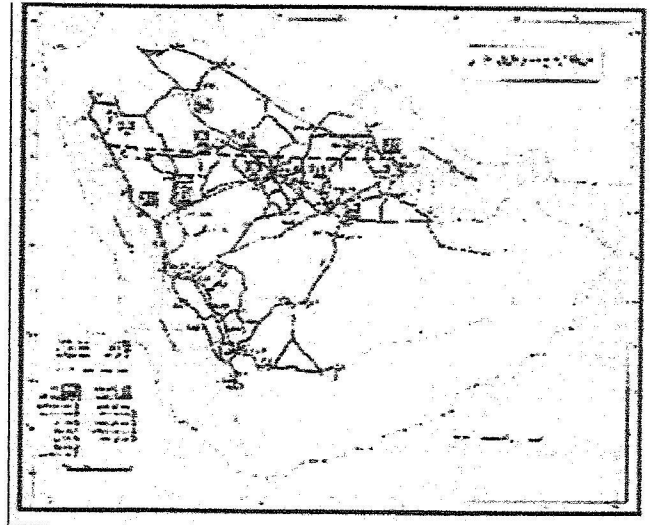
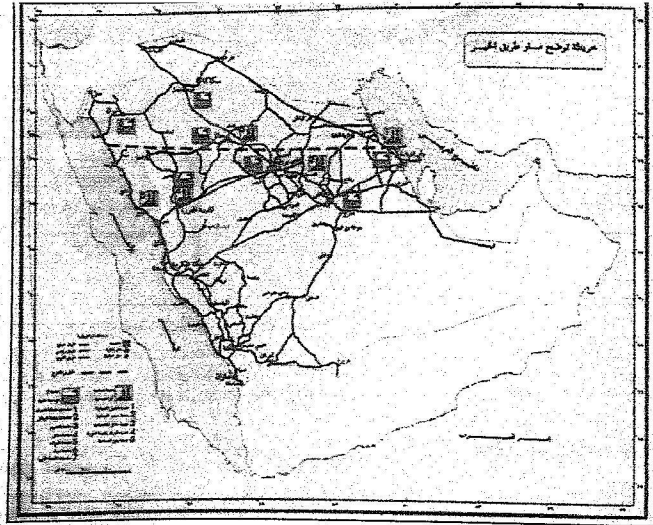


المصدر : الرياض - ملحق الرياض

التاريخ : 29-11-2006 العدد : 14037

الصفحات : 14 المسلسل : 90



اقتراح طريق بري يربط سواحل المملكة شرقاً وغرباً و٦ مناطق إدارية بطريق مباشر

ويعني هذا تخفيف حركة السير عبر طريق الدمام - الرياض، وطريق الرياض - القصيم، وهما من أكثر الطرق السريعة في كثافة السير، وسوف يساعد ذلك أيضاً على إطالة عمرهما الافتراضي.

- سوف يجنب مدينة الرياض مرور آلاف السيارات الخاصة، وسيارات النقل والشاحنات، ولا يخفى ما تعانيه مدينة الرياض وطرقها الدائرية ومداخلها الرئيسية من مشكلات وازدحام نتيجة مرور الأعداد الهائلة من الشاحنات عبر ما.

-المسار المقترح لهذا الطريق يخدم عدداً كبيراً من المنشآت والمؤسسات التعليمية والاقتصادية ومناطق التعدين القائمة أو التي يزمع إنشاؤها من ذلك.

♦ المدينة الصناعية في سدير شمال الرياض: حيث يبعد المسار المقترح أقل من ١٣٠ كلم عن موقع المدينة، ولا يخفى أهمية وجود طريق يربط هذه المدينة الصناعية الحيوية لمدينة الرياض بمدينة الجبيل الصناعية. وعبر هذا المسار ستكون المسافة بين المدينة الصناعية بسدير ومدينة الجبيل الصناعية في حدود ٤٥٠ كلم. وبين الجبيل ومدينة الرياض في حدود ٥٠٠ كلم. وهذا سوف يحقق هدفين يجنب القادمين والشاحات من الجبيل لمدينة الرياض من المرور عبر مدينة الدمام، ويجنب الشاحنات القادمة من ميناء الدمام أو الجبيل إلى المدينة الصناعية بسدير من المرور عبر مدينة الرياض.

♦ مدينة الأمير عبدالعزيز بن مساعد الاقتصادية بجائل: سوف يحقق هذه الطريق جزءاً كبيراً من أصداف إنشاء هذا

والمعطيات التي سوف نذكرها في الفقرات الآتية.

وستحقق من هذا الطريق ما يلي:

- سيكون رديفاً للطريق الحالي الذي يربط الجبيل والدمام ومدن المنطقة الشرقية الأخرى ببقية مناطق المملكة عبر طريق الدمام - الرياض السريع (الطريق الوحيد الذي يربط شرق المملكة بوسطها وغربها وجنوبها وشمالها الغربي)، وبالتالي توفير طريق استراتيجي رديف للطريق الحالي الذي يربط منطقة إستراتيجية وحيوية لكل مناطق المملكة.

- تخفيف كثافة حركة النقل للركاب والبضائع التي يمر غالبيتها عبر طريق الدمام- الرياض السريع والذي لا يخفى ما يشهده من كثافة سير في مختلف الأوقات والفصول، خاصة إذا أخذ في الاعتبار أن المنطقة الشرقية ودول الخليج المجاورة أصبحت تجذب سكان الرياض لقضاء إجازات العام وعطلة نهاية الأسبوع.

-تخفيف كثافة حركة النقل للركاب والبضائع عبر طريق الرياض- القصيم - المدينة - ينبع السريع. وبإستثناء وسائل نقل الركاب والبضائع القادمة من الدمام أو الجبيل والمتجهة إلى منطقة مكة والمنطقة الجنوبية الغربية، فالمنظر أن تنتقل الحركة إلى بقية المناطق إلى الطريق المقترح. وكذا بالنسبة للحركة القادمة من وسط وشمال وشمال غرب المملكة ومن دول الشام عبر منفذ حالة صمار أو منفذ الحديثة والمتجهة نحو المنطقة الشرقية ودول الخليج.

وحديثة من الطرق البرية ومن فئات مختلفة لتغطية مناطق المملكة وربطها ببعض، وهناك العديد من الطرق التي تنفذ حالياً، أو مدرجة ضمن برامج وخطط الوزارة المستقبلية. إلا أن اتساع مساحة المملكة وتساوع وتيرة التنمية، وتلبية و الاجتماعية مثل: إنشاء عدد من المدن الاقتصادية والمختبرات والمستجدات الاقتصادية والجامعات جديدة، وتشجيع حركة السياحة الداخلية وغيرها، يعني الحاجة إلى المزيد من شبكة الطرق البرية والتي تعد ركيزة أساسية في نجاح أي برامج تنموية.

وعند التمعن في خريطة شبكة الطرق البرية في المملكة يبين أن الطرق العرضية التي تربط الشرق بالوسط والغرب أو العكس تكاد تكون محدودة جداً، بل إنه لا يوجد حالياً إلا طريق وحيد يمتد بشكل متصل ومباشر هو طريق (الدمام - الرياض- مكة المكرمة - جدة). ومن قراءة الخرائط الطبوغرافية للمملكة وخرائط توزيع السكان ومراكز العمران فإن الحاجة تبدو ماسة لدراسة تنفيذ طريق موز رديف للطريق السابق.

والطريق المقترح في هذه الورقة يهدف إلى ربط سواحل المملكة شرقاً بسواحلها غرباً، وربط ست مناطق إدارية بطريق مباشر. وعند قراءة الخرائط مرة أخرى فإن أفضل مسار للطريق المقترح يمكن أن يحقق الكثير من الفوائد والمتائج، هو أن يمتد مسار الطريق منطقتاً من مدينة الجبيل حتى يصل إلى نقطة على الطريق الساحلي بين مدينتي ضبا والوجه، ويمتد بموازاة دائرة العرض ٢٧ شمالاً: (شكل ١) للمبررات

عندما صرح خادم الحرمين الشريفين الملك عبدالله بن عبدالعزيز في زيارته الأخيرة للمنطقة الشرقية بأنها (منطقة الخير)، فلا شك أنه كان يعبر عما في نفسه كتأمل لهذه البلاد، كما يعبر عما في نفس كل مواطن في كل جزء منها. لقد انطلق خادم الحرمين في زيارته الخير من مدينة الرياض عاصمة بلادنا، إلى المنطقة الشرقية، ومنها إلى منطقة حائل، ثم منطقة القصيم، فمنطقة المدينة المنورة. كما قام بحفظه الله -فيما بعد - بزيارات خير لمناطق الباحة ونجران وعسير وجازان، وبعثم قريباً القيام بزيارة مناطق تبوك، والجوف، والحدود الشمالية.

لقد أوحى لي الرحلة الملكية الخيرة منذ انطلاقها من مدينة الرياض، إلى المنطقة الشرقية ومنها إلى مناطق حائل والقصيم والمدينة المنورة، والمناطق الشمالية الأخرى التي يعتزم زيارتها قريباً (تبوك، والجوف، والحدود الشمالية)، بأهمية وجود طريق بري سريع ومباشر يربط بين ست من المناطق المذكورة أعلاه، بعضها مع بعض، كما يربط سواحل المملكة الشرقية بسواحلها الغربية مروراً بوسطها، كما له من أهمية إستراتيجية واقتصادية، علاوة على أهميته العظمى لتحقيق وتفصيل برامج التنمية والمشاريع الاقتصادية القائمة أو التي افتتحها أو وضع حجر أساسها خادم الحرمين خلال زيارته الأخيرة.

لقد عملت وزارة النقل باستمرار على تنفيذ شبكة واسعة

المشروع الاقتصادي الحيوي. فهو سيحقق ربطها وعبر القصر المسافات، وأبعاد شبه متساوية بالموانئ الرئيسية على الخليج خاصة ميناء الجبيل ورأس الزور (مشروع تصنيع اليوكسايت) وميناء الدمام، ومصفاة رأس تنورة، وغرباً ميناء ينبع، وميناء الوجه، إضافة إلى ميناء ضبا الذي أصبح في الوقت الحالي أحد أهم موانئ نقل الركاب في المملكة. كما سوف يسهل وصول المواد الخام المستوردة أو المحلولة من المملكة الشرقية الغربية، ويمكن أيضاً من تصدير منتجات هذه المدينة محلياً وخارجياً، خاصة إذا علمنا أنه سيكون في هذه المدينة الاقتصادية ميناء بري ومراكز للنقل والتوزيع.

وفي حال تنفيذ مثل هذا الطريق فإنه سيكون شرياناً مهماً لربط ثلاث مدن ومراكز اقتصادية (مدينة الجبيل الصناعية، مدينة سدبير الاقتصادية، مدينة الأمير عبدالعزيز بن مساعد الاقتصادية بحائل)، وهذه المدن الثلاث وغيرها من المدن العلمية والاقتصادية مما يتوقع قيامه في المستقبل، لا بد أن يكون بينها تبادل في المنافع والصناعة والمواد والخبرات. الشركات والمشاريع الزراعية (مناطق الإنتاج الزراعي والحيواني): تنتشر على جانبي مسار الطريق المقترح شمالاً وجنوباً مجموعة كبيرة من الشركات الزراعية الكبرى في المملكة، والمشاريع الزراعية

والخاصة ومشاريع ومزارع الدواجن والإنتاج الحيواني وغيرها، ومنها على سبيل المثال: شركة حائل للتنمية الزراعية، وشركة القصيم الزراعية، وشركة ناذك، ودواجن الوطنية، وشركة تبوك للتنمية الزراعية، وشركة الجوف الإنشاء، هذا علاوة على مئات المشاريع الخاصة. ووجود مثل هذا الطريق سيكون له أكثر من مردود اقتصادي على هذه الشركات وعلى المستثمرين وعلى جوانب اقتصادية أخرى منها:

أ- سهولة وصول المنتجات الزراعية الطازجة من مناطق الزراعة الرئيسية (الجوف وتبوك وحائل والقصيم) إلى المستهلكين في التجمعات السكانية الكبرى مثل مدن الدمام والرياض، والمدنية المنورة ومكة وجدة، ومدن الساحل الغربي الأخرى. كما سوف يمكن من تصدير هذه المنتجات إلى دول الخليج، وهذا سوف يساهم في تقليل تكاليف النقل وبالتالي تخفيض أسعارها للمستهلكين.

ب- تعدد هذه المشاريع الزراعية من أكبر المستهلكين للوقود (الديزل) وتلأسمدة، ومعلوم أن مصدر هذه المنتجات مصافي التكرير والمصانع الواقعة في الجبيل ورأس تنورة، ولعل ما يلاحظه السالكون للطريق الحالي بين الجبيل والدمام وبين الدمام والرياض ومنها إلى القصيم وحائل وتبوك كثرة الشاحنات التي تنقل مثل هذه المنتجات خاصة الأسمدة. ولاشك أن وجود طريق بديل

ويمسافة أقصر سوف يخفف تكاليف نقلها، كما أنه سوف يساهم في تخفيف حركة النقل الكثيفة على الطرق الحالية وما تسببه لها الشاحنات من تدبير.

علمنا أن أكبر معوقات تنمية السياحة فيها صعوبة الوصول إليها من الأماكن التجمعات السكانية الكبرى، ومثل هذا الطريق سوف يربطها مباشرة بوسط وشرق وشمال المملكة، كما سوف يوفر سهولة الوصول إلى ميناء ضبا المخصص لنقل الركاب، وهو ما يؤوله في المستقبل ليكون بمثابة بوابة بحرية لها يصل عبره السياح من الخارج.

- الشواطئ الساحلية الشمالية الغربية في منطقة تبوك، والواقعة في محافظات (أمّالج، والوجه، وضبا، وحقل) والتي ينتظر أن تكون من أبرز المنتجعات السياحية في المملكة لما تتميز به من خصائص طبيعية، وبمعاها من التلوث والتجمعات السكانية الكبرى، ولا يخفى أن بعدا وصعوبة الوصول إليها تشكل أبرز معوقات تنميتها سياحياً واقتصادياً. وهذا الطريق سوف يجعلها في متناول كثير من سكان دول مجلس التعاون وسكان المنطقة الشرقية ومناطق الرياض والقصيم وحائل والحدود والجوف، ومن نافذة القول ذكر توجه المملكة لتشجيع السياحة الداخلية وتنميتها.

- تنمية السياحة البيئية: فمسار الطريق يمر عبر أهم الأماكن السياحية البيئية، التي تجذب الكثير من سكان المملكة ودول الخليج في فصلي الشتاء والربيع، فهو يخترق رياض الصمان، والتكوينات الرملية في المنطقة الشرقية ومناطق الرياض والقصيم وحائل، كما يخترق أجزاء من الحرات والمرفعات الجبلية في منطقتي المدينة وتبوك، ومثل ذلك سوف يساهم في تنمية

المؤسسات التعليمية، سوف يساهم الطريق المقترح في ربط وتقصير المسافة بين عدد من الجامعات والمؤسسات العلمية في المناطق التي يخترقها أو يخدمها هذا الطريق. فهناك عدد من الجامعات القائمة، والتي تحت الإنشاء، ومنها الجامعات والمعاهد في المنطقة الشرقية، وفي مدينة الرياض، إضافة إلى جامعات القصيم، وحائل، والجوف، وتبوك، وهذا يعني مزيداً من التبادل والتعاون العلمي بينها، وإمكانية استفادة الطلاب في هذه المناطق من الالتحاق بجامعات خارج منطقتهم، ذلك أن من أبرز معوقات تنقل الطلاب والتحاقهم بجامعات خارج مناطقهم تباعد المسافات.

ب- تنمية السياحة المحلية: سوف يساهم الطريق المقترح في سرعة تنمية عدد من الأماكن السياحية في المناطق التي يمر عبرها، أو يقصر مسافة الوصول إليها من ذلك:

- منطقة حائل التي يخطط أن تكون السياحة فيها ضمن أبرز برامج تنميتها.

- محافظة العلا في منطقة المدينة ومحافظه تيماء في منطقة تبوك، وفيما أهم الآثار في المملكة (مدائن صالح)، ومحطات سكة حديد الحجاز المعطلة، إضافة إلى التشكيلات الطبوغرافية الطبيعية الجميلة، ومثل هذا الطريق سوف يحقق أهداف الهيئة العليا لسياحة في تنمية هذه الأماكن السياحية المهمة، خاصة إذا

القرى في هذه الأماكن ويأجد فرص عمل جديدة.

- اختصار المسافات بين عدد كبير من المدن الرئيسية والموانئ والمنشآت الاقتصادية، فعلى سبيل المثال ستكون المسافة بين مدينة الجبيل وحائل في حدود (٧٨٥ كلم)،

مقارنة مع (١٠٨٠ كلم) عبر الطريق الحالي (الدمام - الرياض - القصيم - حائل)؛ أي: بفارق يناهز (٣٠٠ كلم).

والمسافة بين مدينتي حائل وضيا حوالي (١٠٧٠ كلم) مقارنة مع (١٠٧٠ كلم) عبر الطريق الحالي، باختصار نحو (٥٠٠ كلم).

والمسافة بين مدينتي الجبيل وريدة حوالي (٦٠٠ كلم) مقارنة مع أكثر من (٨٣٠ كلم) عبر الطريق الحالي،

باختصار أكثر من (٢٣٠ كلم). والمسافة بين مدينتي الجبيل وضيا في حدود (١٣٠٠ كلم)،

مقارنة مع أكثر من (١٨٥٠ كلم) عبر الطريق الحالي (الجبيل - النعيرية - عرعر - الجوف - تبوك)، باختصار أكثر من (٥٠٠ كلم).

والمسافة بين مدينتي الرياض وضيا حوالي (١١٠٠ كلم) مقارنة مع أكثر من (١٥٠٠ كلم) عبر الطريق الحالي،

باختصار أكثر من (٤٠٠ كلم). والمسافة بين مدينة تبوك ومدينة الملك خالد العسكرية بحفر الباطن حوالي (١٠٥٠ كلم) مقارنة مع أكثر من (١٢٥٠ كلم) عبر الطريق الحالي. باختصار أكثر من (٢٠٠ كلم).

وهنا وصف موجز لأهم خصائص مسار الطريق،

(١) يسير الطريق بموازاة دائرة عرض ٢٧ شمالاً أو قريباً منها (شكل ١).

(٢) يربط بين سواحل المملكة على الخليج متطابقاً من الجبيل (أكبر مركز صناعي في المملكة)

إلى سواحل المملكة على البحر الأحمر مقترناً بالطريق الساحلي قرب تقاطع دائرة العرض ٢٧ شمالاً مع خط

الطول ٣٦ شرقاً، وهذه النقطة تقع إلى الجنوب من مدينة ضيا وإلى الشمال من مدينة الوجه.

(٣) يمر مسار الطريق عبر ست مناطق إدارية (الشرقية، والرياض، والقصيم، وحائل، والمدينة، وتبوك)، وهو المسار الوحيد (شرق-غرب) الذي يمكن أن يمر عبر مثل هذا العدد من المناطق.

(٤) يخدم مناطق ومدن وقرى عديدة، بعضها سيكون مرور مثل هذا الطريق نقطة تحول جوفرية في تميزتها.

(٥) المسار المقترح خال من العوائق الطبيعية الكبرى، بل إنه في أجزاء كبيرة منه يسير في أرض منبسطة، وجزء قصير فيه توجد فيه عوائق محدودة، ويتمثل ذلك في حرة عويرض

بين العلا وساحل البحر الأحمر، لكنها دون تشكل عقبة كبيرة تحول دون مروره بهرنا.

(٦) لا يمر مسار الطريق - بشكل مباشر - بأي مدينة أو بلدة أو أماكن معسورة، وفي أجزاء قصيرة منه يمر عبر أراض زراعية، وهذا سوف يقلل من تكاليف إنشائه، علاوة على سهولة وانسيابية حركة المرور عبره.

(٧) يتقاطع مسار الطريق مع عدد كبير من الطرق (جنوب-شمال) من بينها طرق سريعة ومزدوجة وشرقية، والتي تخدم عشرات المدن والقرى. وهذه الطرق مرتبة من الشرق إلى الغرب كالتالي:

أ- طريق الدمام - الجبيل - النعيرية (سريع).

ب- طريق الهفوف - عريضة

- الصرار - النعيرية (رئيسي)

مفرد - وجزء منه مزدوج.

ج- طريق حفر العتش - الصمان (الرفيعة) - قرية العليا (رئيسي مفرد).

د- طريق المجمعة - الأرزابية - حفر الباطن (رئيسي مزدوج).

د- طريق عين بن فهد - أبا الوورد - قبة (فرعي مفرد).

و- طريق بريدة - حائل (رئيسي مفرد).

ز- طريق القصيم - حائل (جوف (سريع).

ح- طريق البتراء - سميراء - طاية (فرعي مفرد).

ط- طريق حائل - المدينة (رئيسي مفرد - تحت التنفيذ مزدوج).

ي- طريق حائل - العلا (رئيسي مفرد).

ك- طريق المدينة - تبوك (رئيسي مفرد - تحت التنفيذ مزدوج).

ل- طريق الساحل جازان - جدة - ينبع - حقل (رئيسي مفرد - تحت التنفيذ مزدوج).

وإضافة إلى هذه الطرق القائمة حالياً، هناك عدد آخر من الطرق القريبة منه، أو التي يتوقع أن تتخذ للتقاطع مع مسار الطريق في المستقبل ومنها:

أ- طريق الرياض - رماح - شوية - ليتقاطع مع هذا الطريق قرب خط الطول ٣٠ ٤٧.

ب- طريق ينطلق من هذا الطريق ويتجه جنوباً حتى المدينة الاقتصادية بسدير.

ج- طريق ينطلق من هذا الطريق وذلك قرب تقاطعه مع خط طول ٤٦ شرقاً، ويمر بين أم الجماجم والأرزابية ويتجه نحو الجنوب الغربي إلى الشمال من مدينة الزلفي ليتلقى بطريق الرياض - القصيم السريع عند تقاطع أم سدرة.

د- طريق ينطلق من هذا الطريق وذلك قرب تقاطعه مع خط طول ٤٥ شرقاً إلى مدينة قبة ومنها إلى مناجم البوكسيت في الزبيدة.

د- طرق فرعية في حرة عويرض لتخدم العدد الكبير من القرى الصغيرة المنتشرة فيها على جانبي مسار الطريق.

وأخيراً أرجو أن أكون وفقت في عرض وتوضيح مسار الطريق، وانتاج المرجوة من تنفيذه، ولاشك أنه يحتاج إلى مزيد من الدراسة. ويبدو أن هذا هو الوقت المناسب للنظر في سرعة دراسته ومن ثم إمكانية تنفيذه، لأهميته في أكثر من مجال، مثل التنمية الاقتصادية وتنمية السياحة المحلية والاصريابط والاجتماعي والاقتصادي بين مناطق المملكة

والحد من هجرات السكان، علاوة على العديد من النتائج الأخرى المنظورة وغير المنظورة والمباشرة وغير المباشرة. بتي أن أقول إنني عندما كنت أتحدث مع أحد الأصدقاء عن هذا الطريق و أوضح له مميزاتة وقوائده، وأرسم له مساره على الخريطة، والطرق التي يتقاطع معها،

والمدن والقرى التي يخدمها، شبهه بأنه سيكون ضخم (مواصلات) ضخم يغذي عبر الطرق التي تتفرع منه يمينا ويسارا، مئات المدن والقرى والمزارع والمتمشآت الاقتصادية والتعليمية. وكلي أمل أن يجد ما ذكر أصلاه العناية والاهتمام من معالي وزير النقل الدكتور جبارة الصريصري وزملائه في الوزارة.