

المصدر :

عكاظ

التاريخ :

12-11-2007

الصفحات :

15

العدد :

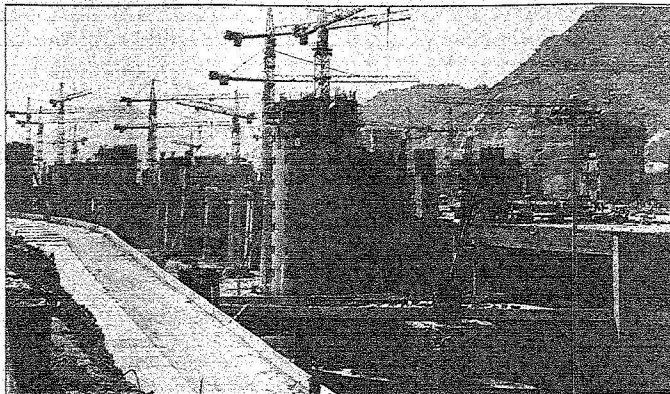
15052

المسلسل :

119

القصة الكاملة ووجهات النظر المتعددة لتأمين سلامة الحجاج يرويها د. زين العابدين:

المك عبد الله حرص على إخضاع مشروع جسر الجمرات لدراسات عالمية ومحلية مستفيضة



جانب من أعمال جسر الجمرات



د. زين العابدين، استغلنا من علم إدارة المشهود في مشروع الجسر

اداء المنقدي: فالح النديمانى (مكة المكرمة)
تصوير: صالح بامعيري

في الحلقة الثانية من منتدى «عكاظ الاعلامي» بمكة المكرمة يتحدث ضيفه الدكتور حبيب زين العابدين وكيل وزارة الشؤون البلدية والقروية رئيس الاحارة المركزية للمشروعات التطويرية بالتفصيل عن مشروع جسر الجمرات الجديد وخطط هذا العام لضبط المشهود ومنع التدافع ومشروع نقل الحجاج الأمن بجلا من النقل التقليدي وخاصة أوقات الشدة والصعود الى عوفات والشرفة منها ومزلفة اذ أكد في هذا الصدد انه تم اعداد دراسة وأخرى استكشافية لتضليل قطار سريع في المشاعر المقدسة لخدمة حجاج الداخل والبر مشير الى ان دراسته أكدت على ان انشاء ٥ خطوط للطائرات ستنتهي معالجة الازدحام المروري وتصبح من الماضي. قابل التفاصيل.

الحلقة الثانية

☞ خطة شاملة وعلمية للتعامل مع «الجسر» عند الحوادث الكبيرة

☞ لهذه الأسباب تم تغيير حوض الجمرات من دائري الى بيضاوي

عارضوا المشروع السابق بالشكل الدائري ولديهم أفكار جديدة في هذا الخصوص ومنهم المهندس عبدالعزيز كامل وفكرته تتضمن تغيير الشاخص إلى جدار وإطالة الحوض والشكل البيضاوي ادخل للحاسب الآلي لتحليل معطياته للتوصل إلى أفضل طول و عرض وتوصلنا إلى عمل جدار من ٤٠ مترا في السابق كان الرماة يجتمعون على شغل دائري وهذا من أسوأ الأشكال وكان عائقا أمام الانسيابية المنشودة، لكن الشكل الجديد مكن الحاجج أن يستطع أن يمشي ويرجم والأزكى هو من يذهب إلى آخر الجمره ولا يجد هناك زحاما شديدا، وأصبح هناك مساران شمالي وجنوبي لو لا قدر الله وقع حادث في أحد المسارات بالإمكان إغلاقه ونقل الحركة إلى المسار الشمالي، ففي السابق كان هناك مسار واحد ومع عجلة الرماة وتذافهم يتعرضون لخطر السقوط بسبب التدافع الكثيف على الجمره وإصابة الهدف، فهذه المرحلة هي بنفس الطاقة الاستيعابية التي كانت موجودة في الجسر القديم لكنها استطاعت في العام الماضي أن تكتسب الكثافة البشرية، واعتقد انكم شاهدتم العام الماضي النجاح الباهر الذي تم بفضل الله تعالى ولكن الشيء الذي هادنا الله له وضعنا خطة للتعامل مع الجسر

إلى منحدرين شمالي وجنوبي بينهما يرى القادم من الشرق مباشرة الدور الأرضي وكثير من الناس يرغبون بالرمي في الدور الأرضي كون الرسول صلى الله عليه وسلم رمى في هذا الدور وأمكن أن يخفف المنحدرات إلى نصف العرض السابق بمقدار ٢٠ م ويجعل التحكم فيه بشكل أفضل وسلس في القديم كانوا يقومون ببناء جسر بشري ليمنعوا الناس فكان يصعب عليهم التحكم في الجدار البشري فيبعد دقائق يمكن اختراق هذا الجدار البشري من قبل الحاجج، الوضع الآن أصبح أفضل مما كان عليه في السابق وانتهى الدور الأول بالمنحدرين والعمود عن طريق منحدرين شمالي وجنوبي ووحد متجه إلى مكة ليضمن الخروج بشكل أسرع عن طريق ٢ منحدرات وادى إلى نجاح جيد.

تشجير الحوض البيضاوي

الذهبياني: ما الذي دفعكم لتغيير شكل الحوض من دائري إلى بيضاوي؟
- من التطوير الجميل وبناء على دراسات معمقة سأتكلم عن قضية شكل الحوض وبعض الذين

في بنيتها التحتية ويوجدوها وأقر ذلك في بداية عام ١٤٢٦ هـ وبدأت المرحلة التمهيدية منه وبعد أن جاءت الموافقة وكان من الصعب إنجاز المرحلة الأولى، وكانت أصعب المراحل وكلا المشروعين القيام وجسر الجمرات كانت صعبة في مراحلها الأولى لانها تشمل إنجاز النفق الشمالي بعرض ٢٢ مترا والجنوبي بعرض ١٦ متر والإضافة إلى ذلك الدور السفلي تحت الأرضي باتساع ٥٠ مترا ويربط النفقين مع بعضهما البعض ومع الجسر تطويع للخدمة وتطوير بطريقة تقنية بحيث يكون تحت الأرض جميع للمخلفات من كل الأدوار وتجميع الحصى والإخلاء ونقل المرضى وأي طوارئ كلها تتم تحت الأرض نظرا لأن الساحة تكون مليئة بالفضة ومن الصعب التحرك فيها من قبل الإيبات، وحقق الدور السفلي مع الإنفاق فصل الحركة بين السيارات والمشاة.

أما الدور الأول الذي استخدم في موسم حج العام الماضي نجح بشكل كبير وهو من عوامل نجاح العام الماضي فالمشروع القديم لم يكن له إلا مدخل واحد فالجموع تدخل إلى نقطة واحدة والنقطة هذه تخفي مدخل الدور الأرضي تماما فقلنا بفصل المنحدر الواحد

الشمسي، نتحدث عن مشروع جسر الجمرات الجديد.. وقلتم أنه سيتلافى سلبيات الجسر السابق التي نتج عنها حوادث عدة وذهبت ضحيتها أرواح الأبرياء... السؤال الذي يطرح نفسه بقوة هل حوادث الجسر في التي دفعتمكم للتفكير في إنشاء هذا المشروع البديل وهل أخضع لدراسات مستفيضة لتلافي السلبيات واستيعاب حركة الحشود البشرية؟
- كما تعرفون هناك حوادث مرت بجسر الجمرات خلال العشر سنوات الأخيرة وكانت هذه مؤلمة للجمع ومشروع جسر الجمرات أخذ ما يقارب أربع إلى خمس سنوات دراسية وكان له الكثير من المعارضين وجزء كبير منهم حضروا في هيئة مكة المكرمة ولكن خاد الحرمين الشريفين الملك عبدالله بن عبدالعزيز أخضع المشروع لعدد كبير من اللجان العالمية والمحلية بغية دراسته والخروج بخلاصة فكر الجيمع.

لأمانة وللتاريخ فإن ميزة هذا المشروع أنه شارك في صياغة ملامحه العديد من الجهات من بداية الفكرة بدءا بالأمن العام ووزارة الحج والدفاع المدني والمسؤولين في مختلف قطاعات الدولة المعنية بخدمة الحاجج بشكل مباشر عن القضية ولم يكن لديهم معارضة أبدا إنما المعارضة جاءت من الإخوة المعماريين لكن كانت هي السبل الوحيد حتى في اجتماعات كثيرة كانت هذه الاجتماعات عاصفة وساخنة بسبب وجهات النظر المتعددة.

علمنا طوال السنوات الماضية في اجتماعات متواصلة لأن الوضع في جسر غير ملائم وغير مؤهل لزيادة عدد الحاجج وفيه بعض المشكلات التي يصعب حلها

في نهاية شارع سوق العرب والجوهرية الخط الثاني الترددي هو لأهل الخليج وجزء من الداخل وإيران يسكنون في العريزية في منطقة التقاطع بين شارع عبدالله خياط مع الملك عبدالله ستكون هناك محطة للسنزول وأخرى للمصعود وتقل الحجاج عن طريق أنفاق الملك خالد إلى الأنفاق تمت الساحة إلى المحطة الشمالية للحافلات وستكون مغلقة مثل الترددية التي تعطل لنقل الحجاج من عرفات إلى مزدلفة ومنى، الخط الثالث ينقل من محطة ستنشاً من محطة لنقل الحجاج في دقم الوهر عند الخيام المطورة لكن يوجد هذا الخط الذي سيمر بشارع الملك عبدالعزيز إلى المحطة الجنوبية للجنس عند المنحدر الجنوبي تصبح الحركة أفضل وربما لن يكون النقل الترددي بالشكل الكبير ولكنه سيسهم ويساعد في تغطية الدور الثاني الذي عمل لخدمة حجاج مكة المكرمة ويخفف حركة الضغط على الشوارع بنقل الحجاج عن طريق الترددات الثلاث وعند نجاحها ستطور مستقبل لخدمة

المكرمة إلى بداية الجسر لكن كانت المنطقة مفتوحة ومن الميزات في الجسر الجديد أنه بمساحة ١٠٠ متر عرض بدون أي عمود ويسمح لنا بإدارة الحجاج بشكل أفضل كما أنه يسمح للحجاج أن يضعوا خطة المرور بأنفسهم ويمكنهم من رؤية الجمرة ومختلف الجسر ولاشك أن خطط العام الماضي وجهود الأمن العام تضمن أيضاً في تنفيذهم للخطوة ومتابعة الحشود.

من الصور التي تحققت في العام الماضي أثناء إدارة الحشود في يوم ١٢ عندما وقع وحادم بسيط عند انتظار البعض للصلاة استطاع رجال الأمن وكفاءة تجنب الحشود أي حادث فمساحة الجسر الكبيرة سمحت بذلك وتركوا الناس يمشون بحرية واستجابة للبعض اضطر إلى المشي ٥٠٠ متر فقط ويعود إلى مخيماته فيما فعل كان أمراً رائعاً.

خطوات تنظيم الحشود

سابق، بعد إنشاء الطابق الثاني من الجسر ماغي أبرز خطاكم هذا العام الحشود ومع التناقص؟

- في هذه السنة لدينا الدور الثاني الذي خصص للقادمين مكة المكرمة الذين كانوا يأتون إلى بداية الجمرة الصغرى في الساحة الشرقية ففي هذا العام هناك منحدر شمالي وأخر جنوبي يأخذ الناس دون المرور بالساحة إطلاقاً والمنحدر الجنوبي يخدم القادمين من ربع صدقي والعريزية والمنحدر الشمالي يخدم العذل والنشأة وهذه السنة لدينا خطة للتخفيف على الشوارع بايجاد ٣ خطوط ترددية خط ترددي بنقل الحجاج من المعيصم والشعيبين إلى المحطة التي انتشت مع الجسر في الشمال

لسير الحشود كما تذكرون في السابق كان الناس يتجمعون في ساحة الشرقية حتى ساعة الصفر انتظاراً للزوال ولم يعرفوا الدور العلوي من السفلي فلذلك أهم شيء صار في التشغيل العام الماضي وسيتم هذا العام أن هناك مسارات في الساحات بمعنى أن أي شخص يدخل يدرک تماماً إلى أين يذهب بل مجرد أن يأخذ مسارا له إما للدور الأرضي أو الأول وأيضاً وضعنا أن يكون السير في اتجاه واحد في السابق كان الحجاج يدخل عن طريق الجوهرية ويعود للجوهرية، ومن سوق العرب إلى سوق العرب- فجعلنا العودة من الجوانب وليس عن طريق الوسط بمعنى الدخول من الوسط والعودة من الجوانب وشارع المشاة الذي يأتي من المعيصم ويتجه إلى المنحدر الشمالي للدور الأول والشوارع فيما بينهم تؤدي الدور الأرضي، والحقيقة أصبح هناك تنظيم أكثر وجيد مع قدوم الناس من مكة

المشاركين

الدكتور فيصل بغدادى
(عميد كلية المعلمين)
الدكتور عبد الله عطار
(مؤسسة حجاج جنوب آسيا)
الدكتور إبراهيم الدعيح
كاتب صحفي
فايز صالح جمال
كاتب صحفي
خالد مختار الجسديني
كاتب صحفي
الجنس محمد عبد الله آل زيد
(مختص)
فهد سابق (مسؤول الترويج
بمؤسسة حجاج جنوب آسيا)
(من تحرير عكاظ)
محمد العميري - طلال الرادي -
إسماعيل خوج - بندر حلواني

خوفاً من الحوادث الكبيرة حتى المارضين للمشروع كانوا يقولون إن هذا الجسر يقتل أكثر من الجسر القديم فوضعنا خطة للاستفادة مع الخبراء المحليين والأجانب. هناك علم جديد يسمى ضبط الحشود أو إدارة الحشود البشرية واستفدنا من هذا العلم ومن الخبراء في إنجلترا والمانيا وساعدونا على رسم خطة دقيقة

المصدر :

عكاظ

التاريخ :

12-11-2007

الصفحات :

15

العدد : 15052

المسلسل : 119

الحجاج حتى لو وصل العدد الى ١٠ ملايين حاج سنوياً. صاحب السمو الملكي الأمير متعب بن عبدالعزيز وزير الشؤون البلدية والقروية أصر ان على بصمم الجسر لـ ١٢ دورا وكان يتمنى أن يكون أكثر من ذلك، بهذا المشروع الرائد تكون منى قد شهدت مشاريع عملاقة كبيرة تصل كلفتها إلى أكثر من ١٥ مليار ريال خلال العشر سنوات الماضية منها حسم قضية تساقط الصخور والأصاح البيئي والحرائق وتنظيم قضية الهدى والأضاحي والآن ربط مشروع المجازر بمنطقة المعيصم تبقى فقط مشروع نقل متجزة الأبقار والجمال، كما أن حواديت الجمرات بفضل الله انتهت.

الى هذا الدور لو خدم مستقبلا فسيكون بطاقة الأدوار كلها، يجب أن أذكر لكم أن طاقة الدور الواحد تبلغ ١٢٥ الف حاج في الساعة، وهناك على الاقل إمكانية إنشاء ثمانية أدوار على أساسات جسر الجمرات الحالي وهذا يعتمد على كيفية توسع السكن في منى لكن كلها تخدم في الجبال الجنوبية أو من الشمالية سواء سكنوا في العزيزية أو في شمال الجبال أو عن طريق المعيصم، بمعنى أن المشروع لديه مرونة كاملة وسيخدم

هذا الأمر وذلك لأنه لا يحتوي على منحدر ومثل الأرضي تماما وعلى مستوى شارع الملك عبدالعزيز بدون أي ارتفاع أو انخفاض وله مدخل بالقرب من مبنى الإمارة وريسة الحضارم وعن طريق الترددية والقطار مستقبلا سيخدم هذا الدور كثيرا من الحجاج. هناك أفكار إضافية لتعظيم الفائدة من الطابق الرابع بحيث يكون هناك تحت الجبل من ناحية العزيزية موقف كبير للسيارات مزود بنفق أو سلالم لنقل الحجاج

الحجيج. الطاقة الاستيعابية لهذا الدور سيأخذ من الساحة حسب توقعات معهد خادم الحرمين الشريفين لأبحاث الحج من ٢٠ % إلى ٣٠ % وإذا قام الدور الثالث فإنه سيخفف كثيرا من معاناة المرضى وكبار السن، أما الطابق الرابع من جسر الجمرات سيكون هو الأجمل وسيدخل الخدمة في الغالب في عام ١٤٢٠هـ ويعتقد المقاول أنه سينجز العام القادم ونأمل ذلك، مع أننا لا نعتقد إمكانية تحقيق