

المملكة العربية السعودية  
وكالة وزارة الداخلية لشئون البلديات  
( مشروع التخطيط الفيزيقي )  
Project No. SAU /69/524

تنظيم الحركة التبادلية للحجاج بين مكة المكرمة والمدينة المنورة في إطار التنمية الإقليمية  
دراسة نوعية في إطار التخطيط الإقليمي للمنطقة الغربية

تقرير فني رقم ( 2 )

للدكتور / عبد الباقي إبراهيم كبير مستشاري الأمم المتحدة ( ربيع الأول 1394 - مارس 1974 م )  
هذا التقرير مقدم لسعادة وكيل وزارة الداخلية لشئون البلديات دون موافقة مسبقة من الأمم المتحدة أو البرنامج الإنمائي للأمم المتحدة  
وبذلك فإنه لا يمثل بالضرورة وجهة نظر أى من المنظمات .

## تنظيم الحركة التبادلية للحجاج بين مكة المكرمة

### والمدينة المنورة في إطار التنمية الإقليمية

#### 1- مقدمة :-

- 1-1 تهدف هذه الدراسة إلى توضيح الأسلوب الذى يمكن إتباعه لمتابعة الدراسات التخطيطية التى تتم على المستوى المحلى والإقليمى... وفى نفس الوقت تكشف عن الجوانب التى يمكن أن تنقص هذه الدراسات والتى يمكن على أساسها إجراء التعديلات اللازمة فى المخططات العامة التى توضع على المستويات المختلفة للمدن والوحدات التخطيطية والمناطق .
- 2-1 كما تحاول الدراسة كذلك مواجهة الدراسات التى تجرى للمشروعات على المستوى المحلى والتنفيذى لتنظيم حركة الحجاج وذلك بهدف وضع هذه الدراسات فى إطارها الإقليمى فى داخل البلاد وخارجها .
- 3-1 إن هذه الدراسة بصورتها الحالية تكشف عن مدى إرتباط التخطيط الإقليمى بالتخطيط القومى الذى يرتبط من جهته بالعوامل الخارجية التى تتمثل فى العلاقات التجارية وتوافد الحجاج والحركة السياحية وغير ذلك من العوامل .. خاصة فى هذه المرحلة التى تنمو فيها روابط التنمية الإقتصادية بين المملكة والدول المجاورة لها على الصعيدين العربى والإفريقى .
- 4-1 وبالإضافة إلى كل ما سبق فإن الدراسة تمثل الإطار الذى يمكن أن تتكامل فيه المخططات المحلية والإقليمية بالمخططات القطاعية ، وهو الإطار الذى يمكن أن تستخلص منه المشروعات التنفيذية بعد مرورها بعملية التكامل التخطيطية وهذه النوعية من الدراسة تؤكد الأهمية البالغة فى ضرورة تكامل المشروعات التى تقوم بها الأجهزة التنفيذية ودور جهاز التخطيط الفيزيقي فى إيجاد هذا التكامل .
- 5-1 وتؤكد الدراسة كذلك الحركة التبادلية بين المستويات المختلفة للتخطيط هذا مع العلم بأن دراسة مناطق العمل الإقليمية المختارة أو الوحدات التخطيطية أو الأقاليم التخطيطية الصغيرة هى فى الواقع جزء لا يتجزأ من الدراسات الإقليمية المتكاملة إذ أن الدراسة الإقليمية لا يمكن أن تستكمل إلا إذا بنيت على أساس احتمالات التنمية فى الوحدات التخطيطية الصغيرة ، كما أن احتمالات التنمية فى الوحدات التخطيطية الصغيرة لا يمكن تنميتها إلا فى ضوء الإتجاهات العامة للدراسة الإقليمية المتسعة، ويتجه العمل التخطيطى بعد ذلك إلى دراسة الموضوعات الهامة التى تنتج عن هذا التفاعل بين المستويات التخطيطية وذلك بهدف الخروج منها بمشروعات محددة تدخل فى إطار برامج التنمية الإقتصادية والإجتماعية التى تعدها المملكة .

## 2- حركة الحجاج :-

- 1-2 يتضح من الدراسات الإقليمية التي أجريت في المنطقة الغربية أن الحركة الداخلية والخارجية للحجاج تعكس أبعاداً إقتصادية وإجتماعية على تنمية الإقليم الغربي ومن ثم على مدنه الرئيسية كما تعكس أبعاداً أخرى على غيرها ، سواء في مجالات النقل والمواصلات أو الإسكان والخدمات أو المنافع المتبادلة .. " وأذن في الناس بالحج يأتوك رجالاً وعلى كل ضامر يأتين من كل فج عميق ، ليشهدوا منافع لهم ويذكروا إسم الله في أيام معلومات على ما رزقهم من بھيمة الأنعام فكلوا منها وأطعموا البائس الفقير "
- 2-2 لقد تطورت حركة الحجاج تطوراً كبيراً في الفترة الزمنية الماضية وزاد عدد الحجاج الذين أدوا الفريضة عام 1391 إلى مايقرب من 1,040,000 حاجاً كان من بينهم حوالي 480,000 حاجاً من خارج المملكة ( بند 2/2 من تقرير الحج ) وقد يزيد العدد الإجمالي إلى حوالي 2 مليون حاجاً منهم حوالي 1,2 مليون حاجاً من خارج المملكة ..وقد تزيد هذه التقديرات أو تقل تبعاً لعوامل خارجية وداخلية أو لإعتبارات مناخية .. ولكن مما لا شك فيه أن أعداد الحجاج سوف تتضاعف على مدى العشرين سنة القادمة إن شاء الله ، الأمر الذي تتضافر له جميع الجهود في المملكة لمواجهته تخطيطاً وعملاً وتنفيذاً .
- 3-2 وبناء على التوقعات التي وردت في تقرير الحج (3/8) فإن مجموع الحجاج الأحناب الذين وفدوا بطريق الجو قد يزيد عن 238,658 حاجاً عام 1391 هـ إلى 335,000 حاجاً عام 1395 هـ بزيادة حوالي 40% وقد يصل هذا الرقم بعد ذلك في عام 1410 هـ إلى حوالي 625,400 حاجاً أى بزيادة قدرها 86% ، ومعنى ذلك أن جميع الرحلات أثناء موسم الحج سوف تتضاعف في الخمسة عشرة سنة القادمة ، وإذا علمنا أنه قد غادر مطارى جدة والمدينة المنورة عام 1391 هـ حوالي 1235 رحلة جوية في موسم الحج بينما عدد الرحلات المغادرة على مدار نفس السنة كان 5830 رحلة ( بند 16/8) أى أن الضغط الواقع على المطارين في موسم الحج يمثل أكثر من 21% من الضغط السنوى عليهما ، وبمعنى آخر يزيد الضغط على المطارين أثناء موسم الحج بحوالى خمسة أضعاف طاقتهما العادية . و إذا أخذنا أهمية مطار جدة على حدة فان الضغط عليه في أيام الحج ربما يصل إلى ثمانية أضعاف طاقته العادية .
- 4-2 ومن جهة أخرى نرى أن عدد الحجاج الذين يفدون عن طريق البحر قد قدر عددهم عام 1391 هـ بحوالى 99,000 حاجاً و ينتظر زيادة هذا الرقم عام 1395 هـ بحوالى 120,000 حاجاً وفي عام 1410 هـ إلى حوالى 200,000 حاجاً ( تقرير الحج 3/8) . وإذا علمنا أن معظم الوافدين بطريق البحر ينزلون في ميناء جدة البحرى لرأينا أن الضغط عليه سوف يتضاعف كذلك في فترة الخمسة عشرة سنة القادمة .
- 5-2 ومن جهة ثالثة نرى أن عدد حجاج البر قد بلغ حوالى 142,000 حاج عام 1391 هـ ( تقرير الحج 3/8) و ينتظر أن يرتفع هذا العدد إلى حوالى 195,000 حاج عام 1395 هـ ثم إلى 354,000 حاج عام 1410 هـ ومعظم حجاج البر يفدون عن طريق المنطقة الشرقية وقد يتجه جزء منهم إلى مكة المكرمة مباشرة ثم لزيارة المدينة المنورة بعد ذلك ، ويتجه الجزء الآخر وهو الأكبر عادة

إلى المدينة المنورة أولاً ثم إلى مكة المكرمة بعد ذلك ، اما الوافدين من الشمال فهي نسبة صغيرة من حجاج البر تنزل أولاً في المدينة المنورة ثم تتجه الى مكة المكرمة وبالعكس .

6-2 أما الحجاج من داخل المملكة ، وعددهم قد قدر بحوالي 563,000 حاجاً عام 1391هـ ( تقرير الحج 5/8) وقد يزيدون إلى 895,000 حاجاً عام 1410 هـ فهم يفدون بطريق الجو أو البر والنسبة الأكبر تفد بطريق البر ، وهم يتبعون الطرق الموصلة إلى مكة المكرمة أولاً ثم المدينة المنورة أو العكس ، ومعظمهم بطبيعة الحال قادمين من الشرق من المناطق الوسطى والشمالية والشرقية .

7-2 يقول تقرير إطار التخطيط الإقليمي عن حركة المرور على الطرق الرئيسية ( بند 14-35 ) أنه على فرض الزيادة في حركة الحجاج فإنه ليس من المتوقع أن يحدث أى تغيير في نمط حركتهم في المستقبل على أساس أن نقطة الدخول إلى المملكة بطريق الجو أو بطريق البحر سوف تستمر في جدة ، ففي الوقت الحاضر - كما تقول الدراسة - يتضاعف حجم المرور على الطريق بين جدة والمدينة المنورة أثناء فترة الحج وقد يصل هذا الحجم إلى حوالى ثلاث مرات الحجم العادى على الطريق بين مكة المكرمة وبدر ، والطرق بإتساعاتها الحالية لا يمكن أن تستوعب بكل طاقتها تقريباً حجم حركة الحجاج عليها في المستقبل ، والأمر يستوجب إنشاء حارتين على كل جانب من الطريق الموصل بين جدة وبدر لمواجهة الضغط المستقبل عليها (بند 14-39) ولم تقترح الدراسة بعد ذلك أى تعديل في نمط حركة الحجاج خارجياً أو داخلياً .

### 3- إمكانيات التنمية الإقليمية :-

1-3 لقد عاجلت الدراسات التخطيطية التي تمت بالمنطقة الغربية من جهة أخرى إتجاهات التنمية الإقليمية في المستقبل على أساس مواجهة الزيادة المنتظرة في كل جانب من جوانب التنمية دون تغيير في النمط الإقليمي القائم حالياً بالمنطقة .. ويعنى ذلك حساب الحاجة إلى توسعة الطرق (مثلاً) على أساس الزيادة المنتظرة في حركة المرور عليها ، وحساب الحاجة إلى الإسكان أو الخدمات العامة او المياه على أساس الزيادة المنتظرة في سكان كل مدينة على حدة ، كما جاءت حسابات الحاجة إلى خدمات الحجاج على أساس الزيادة المنتظرة في أعدادهم في المستقبل في إطار النمط الحالى لتحركاتهم .

2-3 كما عاجلت الدراسات الإقليمية التي أجريت على المنطقة الغربية كذلك إتجاهات التنمية الإقتصادية فيها على أساس معدلات الزيادة في النمط الحالى للدخل والإستهلاك ، كما أشارت الدراسة إلى بعض الإمكانيات الصناعية للموارد الطبيعية المتاحة دون الدخول في إنعكاس مثل هذه الإمكانيات على النمط الإجتماعى لسكان المدن او الهيكل العام لشبكات الطرق الرئيسية .

3-3 الدراسات الإقليمية يجب أن تبدأ بتحديد المدخل التخطيطى الذى يتناسب مع الخصائص الجغرافية والإقتصادية والسكانية للمنطقة .. والتي تؤكد جميعها ضرورة الإرتباط مبدئياً بإيجاد وحدات تخطيطية ( أو أقاليم تخطيطية صغيرة ) تضم كل منها مجموعة من التجمعات السكنية التي يمكن أن تتكامل تخطيطيا في إطار الهيكل التخطيطى العام للمنطقة ، وذلك على أساس القرب الزمنى والتنوع في المصادر الإقتصادية والتجانس الجغرافى والإجتماعى .. ويعنى ذلك إيجاد الوحدات التخطيطية التي

يمكن أن يتم في نطاقها الداخلى تحريك السكان وتوزيع الخدمات مع تنوع مصادر التنمية ... والتي يمكن أن يتم في نطاقها الخارجى إيجاد التكامل في التنمية الإقليمية. ومن المعلوم أن مثل هذا المدخل للتخطيط الإقليمي يتحدد في بداية الدراسة وليس في نهايتها .. إذ تترتب عليه عمليات المسح الإقليمي التي تجرى في بداية العمل .. مثل تقسيمات المسح المائى أو تقسيمات المسح الزراعى .

#### **4- البحث عن الوحدات التخطيطية :-**

1-4 وحجم الوحدة التخطيطية يرتبط أساساً بحجم السكان الذى يمثل طاقة إنتاجية متوازنة تستطيع الإعتماد على نفسها ، وتوزيع السكان على التجمعات السكنية في المنطقة الغربية ليس متجانساً .. فتوجد مجموعات حضرية أو ريفية متقاربة في بعض الأجزاء وتتباعد في أجزاء أخرى ، ومن هنا كان من الصعب الإلتجاء إلى نمط العلاقات الهرمية (Hierarchy) للتجمعات السكنية على الأساس الكافى ومعنى ذلك أن الإعتماد على مثل هذا النمط لا يتفق مع الخصائص التخطيطية للمملكة ، ويصبح الأمر مرتبطاً بأسلوب آخر لتحديد الحدين الأعلى والأدنى للحجم الأمثل للوحدة التخطيطية .

2-4 وإذا أخذنا البعد المكاني في الإعتبار لتحديد حجم الوحدات التخطيطية (المناطق التخطيطية الصغيرة ) لوجدنا أن نطاق تأثير المراكز الحضرية - وهو الذى يتحدد على أساس المسافات أو المدة الزمنية التى تضمن إمداد الخدمات المركزية بطريقة عملية ومريحة - يضم بعض التجمعات السكنية في أجزاء ولا يضم أى تجمعات سكنية في أجزاء أخرى ، من هنا كان لابد من اللجوء إلى أسلوب علمى يتناسب مع الخصائص التخطيطية للمملكة يهدف إلى تحديد الوحدات التخطيطية ، وكذلك تحديد نطاق تأثير التجمعات السكنية كل حسب حجمها .

3-4 ويستدعى الأمر بطبيعة الحال وضع ترتيب مناسب لأحجام هذه التجمعات تبعاً لما تؤديه من خدمات ، ويمكن وضع هذا الترتيب على الوجه التالى وقد يعدل بالزيادة أو النقص :-

أ) تجمعات حضرية من 2000 إلى 5000

ب) تجمعات حضرية من 5000 إلى 10,000

ج) تجمعات حضرية من 10,000 إلى 25,000

د) تجمعات حضرية من 25,000 إلى 50,000

هـ) تجمعات حضرية من 50,000 إلى 100,000

و) تجمعات حضرية من 100,000 إلى 250,000

ز) تجمعات حضرية من 250,000 إلى 500,000

ح) تجمعات حضرية من 500,000 إلى 1,000,000

ولكل مستوى من هذه الأحجام نطاق تأثير واحد أو أكثر ، فهناك نطاق التأثير المحلى الذى يوفر إمداد الخدمات المحلية وهناك نطاق التأثير الشبه إقليمى الذى يوفر إمداد الخدمات الشبه

إقليمية وتحديد هذه النطاقات يعتبر أساساً هاماً في الدراسات الإقليمية إذ لا يرتبط فقط بالمسافات الافتراضية بل أيضاً بواسطة النقل وخصائص البيئة.

4-4 وإذا طبقنا نظام ترتيب الأحجام السابقة على المراكز الحضرية في المنطقة الغربية لا يتضح لنا أن هناك 11 مدينة صغيرة تقع في الحجم (أ) و7 مدن صغيرة تقع في الحجم (ب) ومدينة واحدة تقع في الحجم (ج) وأخرى تقع في الحجم (د) ومدينتين من الحجم (و) ومدينتين من الحجم (ز) وذلك على أساس تعداد عام 1391هـ .

وإذا أمكننا تحديد نطاق التأثير لكل من التجمعات السابقة لوجدنا الأوضاع التالية :-

1/ نطاق تأثير لا يضم أى تجمعات سكنية أخرى .

2/ نطاق تأثير يضم تجمعات سكنية أخرى ولا يتداخل مع نطاق تأثير تجمعات سكنية من فئة أكبر .

3/ نطاق تأثير يضم تجمعات سكنية أخرى ويتداخل مع نطاق تأثير تجمعات سكنية من فئة أكبر.

5-4 مما سبق يمكن تحديد الوحدات التخطيطية بما يأتى :-

1/ تجمعات سكنية تتداخل نطاقات تأثيرها ويقع مجموع سكانها بين الحد الأدنى والأعلى لحجم الوحدة التخطيطية .

2/ تجمعات سكنية لا تتداخل نطاقات تأثيرها وتحتاج لمركز جديد لتتداخل نطاقاتها وحتى يقع مجموع سكانها مع المركز الجديد بين الحد الأدنى والأعلى لحجم الوحدة التخطيطية .

3/ تجمعات سكنية لا تتداخل نطاقات تأثيرها ولا يستطيع أى مركز جديد أن يحدث هذا التداخل أو يوصل الحجم الكلى إلى الحد الأدنى أو الأعلى لحجم الوحدة التخطيطية .

وبهذا الأسلوب يمكن تحديد كل من الوحدات التخطيطية والمدن التي تمثل وحدات تخطيطية صغيرة منفصلة يمكن تنميتها في نطاق التخطيط الإقليمي للمنطقة أو المدن الصغيرة التي لا يمكن تنميتها في هذا النطاق وتترك ، وهي ما قد يستعاض عنها بمراكز حضرية جديدة لخلق وحدات تخطيطية متكاملة .. علماً بأن المقومات التي قامت على أساسها التجمعات السكنية في الماضي تختلف عنها في الوقت الحاضر.

6-4 وتجدر الإشارة هنا إلى أن التقسيمات الإدارية القائمة قد تضم وحدات تخطيطية كبيرة أو صغيرة وإذا تطلب الأمر تعديل في هذه التقسيمات الإدارية ، فسوف يكون من السهل ضم وحدات تخطيطية إليها أو أخذ وحدات تخطيطية منها ، وفي هذا المجال لا بد من إجراء دراسة منفصلة عن مدى توافق حدود الوحدات التخطيطية مع التقسيمات التي أجريت عليها الدراسات التخطيطية الأخرى مثل تقسيمات المسح المائي أو تقسيمات المسح الزراعى أو تقسيمات المسح الجيولوجى أو تقسيمات المسح السكانى .. وكذلك التقسيمات الإدارية القائمة ، والخروج من هذه الدراسة بتقسيمات مشتركة يمكن أن تتم في نطاقها عمليات التنمية الإقليمية مع المسؤوليات الإدارية ،

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الخصائص التخطيطية للمملكة قد لا تستدعي إيجاد حدود مشتركة بين تقسيمات الوحدات التخطيطية في الوقت الذي قد توجد فيه حدود مشتركة بين التقسيمات الإدارية ، وبذلك تدخل المناطق الخالية ، وهي التي تخلو من السكان أو من إمكانيات التنمية ضمن التقسيمات الإدارية بينما تحيط بالتقسيمات التخطيطية ، وهذه العناصر يمكن أن تتضمن الدراسة التفصيلية الخاصة بهذا الموضوع ، والتي تعتبر في الواقع أحد الأسس الهامة التي لا يمكن إغفالها في أي دراسات إقليمية .

## 5- التنمية الإقليمية وحركة الحجاج :-

1-5 إن الدراسة الحالية تقتصر أساساً على جانب واحد من جوانب التنمية الإقليمية يرتبط بحركة الحجاج في المنطقة الغربية ( بالمفهوم التي تقوم عليه التقسيمات الحاضرة والتي تمت في نطاقها دراسات التخطيط الفيزيقي الإقليمي ) وحركة الحجاج هنا تمثل أساساً للمدخلات والمخرجات في العلاقات التخطيطية بين الوحدات التخطيطية المتجاورة والتي تتم فيها هذه الحركة .

2-5 ولما كانت حركة الحجاج ترتبط ارتباطاً كبيراً بتنمية المنطقة الغربية فهي بذلك ترتبط أساساً بالأماكن التي يتحرك فيها الحجاج .. ومن ثم بالوحدات التخطيطية التي تضم هذه الأماكن وهي تتركز في مدن جدة ومكة المكرمة والمدينة المنورة ولما كانت المسافة بين جدة ومكة المكرمة تسمح لهما بالإخراط مع غيرها من التجمعات السكنية القريبة ، وفي وحدة تخطيطية بالمفهوم الذي ورد في هذه الدراسة نجد أن المسافة بينهما وبين المدينة المنورة كبيرة لدرجة لا تسمح لهما بضمها في وحدة تخطيطية إلا على أساس حركة الحجاج فقط إذ لا تجمعهما أي مقومات تخطيطية أخرى ( جغرافية أو إقتصادية أو سكانية ) .. من هنا كان لا بد من البحث عن وحدة تخطيطية أخرى تضم المدينة المنورة مع غيرها من التجمعات السكنية القريبة ... حتى تتعادل تخطيطياً مع الوحدة التخطيطية التي تضم جدة ومكة المكرمة وما حولهما ، وبنفس المفهوم يمكن البحث عن الوحدات التخطيطية الأخرى في نطاق المنطقة دون الإلتزام بالحدود المشتركة بينهما نظراً لوجود مساحات كبيرة من الأرض بينهما خالية من السكان أو الموارد.

3-5 ولما كانت هذه الدراسة تتعلق أساساً بتنظيم حركة الحجاج - وهي عنصر عام في التنمية الإقليمية - فإن مجالها لا يتسع للأجزاء الأخرى من الأقليم إلا بالقدر المرتبط بهذه الحركة ، ويمكن في هذه المرحلة تركيز الدراسة على العلاقة بين الوحدتين التخطيطيتين اللتين ترتبطان بقدر كبير بنشاط الحج مع غيره من النشاطات المحلية الأخرى وهما : الوحدة التخطيطية الأولى قد تضم مدن جدة ومكة المكرمة والطائف مع التجمعات الصغيرة التي في نطاق تأثيرها التخطيطي ( لم يتحدد نهائياً بعد ) والوحدة الثانية وتضم مدن المدينة وينبع والتجمعات الصغيرة التي في نطاقها ( لم يتحدد نهائياً بعد ) وتضم مدن الوحدة الأولى حوالي 790,500 نسمة دون القرى أي حوالي 74% من مجموع سكان المدن في المنطقة وهو ( 1,060,000 ) نسمة ( 2/4 من تقرير الهيكل الإقليمي ) بينما تضم الوحدة الثانية 158,000 نسمة دون القرى أي حوالي 15% من مجموع سكان المدن في المنطقة ، وإذا أدخلنا نسبة معقولة من سكان القرى إلى هاتين الوحدتين لوصول حجم الأولى إلى

حوالى 50% من سكان المنطقة الغربية ( 1,600,000 نسمة - 1/4 من تقرير الهيكل الإقليمي) ووصل حجم الثانية إلى حوالى 17% من مجموع سكان المنطقة .

4-5

وإذا نظرنا إلى المقومات التخطيطية لكلا الوحدتين نجدها متقاربة إلى حد كبير فالوحدة التخطيطية الأولى تضم مكة المكرمة كمركز دينى وتضم الثانية المدينة المنورة كمركز دينى آخر ، وتضم الأولى مدينة جدة كميناء بحرى وتضم الثانية ينبع كميناء بحرى تتوفر له المقومات الطبيعية بالنسبة لعمق المياه ليتطور إلى مايقرب من حجم ميناء جدة ومن ناحية أخرى نجد أن الوحدة التخطيطية الأولى تتصل بداخل المملكة عن طريق محور مواصلات مكة الرياض ثم المنطقة الشرقية والخليج ، بينما تتصل الوحدة التخطيطية الثانية بداخل المملكة عن طريق محور مواصلات المدينة المنورة الوسطى الرياض ثم المنطقة الشرقية والخليج ، هذا وكلا الوحدتين تضمنا مناطق زراعية يمكن تسميتها للإستهلاك المحلى ، ومن جهة الموارد الطبيعية نجد فى الوحدة التخطيطية الأولى مصادر للثروة المعدنية كالحديد والرخام .. بينما فى الثانية النحاس والجبس وإحتمال وجود الغاز الطبيعى أو البترول وكذلك الرصاص والزنك .

5-5

وإذا نظرنا من جهة أخرى إلى المشاكل التخطيطية لكلا الوحدتين نجد أن معظم إستثمارات التنمية تتجه إلى الوحدة التخطيطية الأولى ، بينما تقل هذه الإستثمارات فى الوحدة التخطيطية الثانية ، ولذا تستوعب الوحدة التخطيطية الأولى معظم النشاط الإقتصادى والتجارى والإدارى فى الدولة بالإضافة إلى معظم النشاط المرتبط بالحج .. ومن جهة أخرى نجد النقص فى موارد المياه لمكة المكرمة ، كما نجد معاناة المدينة المنورة كذلك من هذا النقص ( بند 6-63 ، بند 6-61 من تقرير الهيكل الإقليمي ) وتأتى بعد ذلك مشاكل حركة الحج أثناء موسم الحج والضغط الشديد الذى تواجهه الموانئ والمطارات والطرق .. الأمر الذى لا بد من مواجهته على المستوى الإقليمي وليس على المستوى المحلى فقط .

6-5

أما من ناحية إمكانيات التنمية فتجدد الإشارة إلى أن تقرير الهيكل الإقليمي قد ذكر فى نتائج دراسته بهذا الصدد عن نمط التنمية فى المنطقة الغربية وإمكانياتها فى المستقبل ما يأتى :-  
1/ فى البند ( 7-17 ) ذكر التقرير أن التنمية الصناعية لن تمثل أساساً رئيسياً فى إقتصاديات المنطقة فى المستقبل .

2/ إن السوق العالمى لن يساعد على تنمية الموارد الطبيعية مثل إستخراج النحاس والفوسفات إذ أن هناك إحتياطى كبير لها فى الدول الأخرى ( بند 9-17 ) .  
3/ أنه يمكن تصدير الغاز الطبيعى المتوقع إكتشافه فى شمال المنطقة خاصة بعد فتح قناة السويس للملاحة ( بند 10-17 ) .

4/ مع إنه لا يوجد أساساً لإقامة قاعدة صناعية كبيرة فى المنطقة إلا أنه يمكن إنشاء صناعات صغيرة لتغذية السوق المحلى مثل الصناعات البتروكيمياوية والأسمدة والحديد والصلب ( بند 17-16 ) كما أن عمليات التنمية سوف تعتمد كلياً على المواد الخام المستوردة ، ومعنى ذلك هو حصر التصنيع فى أضيق الحدود المحلية والإعتماد كلياً على الإستيراد لصالح عمليات التنمية .. ويشير التقرير فى نفس المكان إلى أن عمليات التنمية سوف تتركز بقوة فى مدينة جدة وتقل فى مكة



المكرمة والمدينة المنورة وينبع وتبوك والطائف ( بند 17-30) وإن كان التقرير يشير إلى ضرورة توجيه بعض التنمية الحضرية من منطقة ( مكة المكرمة - جدة ) إلى منطقة ( المدينة / ينبع ) وهو مايرى التقرير ضرورة دراسته خاصة بالنسبة للوفر في النقل بسبب تخفيف الضغط على ميناء جدة إلى ميناء ينبع (10-18/3) وفي البند ( 11-18) يقترح التقرير بعد ذلك نقل بعض الإستثمارات من جدة إلى كل من ينبع والطائف .. والعمل على زيادة السكان فيهما في محاولة لتوزيع السكان .

7-5 أما بالنسبة للتنمية في نطاق الوحدات التخطيطية هو المدخل السليم للتنمية الإقليمية التي تتناسب مع الخصائص التخطيطية في المملكة فإن الأمر يستدعي تعميق الدراسة فيه لإيجاد إمكانيات التنمية في الوحدة التخطيطية الثانية ( المدينة وينبع وبدر وماحولهما ) بحيث تتوازن مع التنمية في الوحدة التخطيطية الأولى ( مكة - جدة - الطائف وما حولها ) وإن تطلب الأمر إنشاء مراكز حضرية جديدة على أسس تخطيطية متكاملة إقتصادياً وإجتماعياً وعمرانياً .

## 6- الحركة التبادلية للحجاج بين مكة والمدينة :-

1-6 ولما كانت حركة السكان تمثل أساساً قوياً لتحريك النشاطات الإقتصادية ومن ثم الإستثمارات فإن الأمر يستدعي إعادة النظر في نمط حركة السكان الحالية على ضوء تعديل نمط حركة الحجاج التي كانت دائماً أساساً لتوجيه النشاطات الإقتصادية في المنطقة .

2-6 يتضح من دراسة تخطيط المدينة المنورة ( بند 2/3) أنه في عام 1391هـ زار المدينة المنورة حوالي 78% من الحجاج منهم 34% قبل إبتداء الحج و 33% بعد إنتهاء الحج و 11% قبل وبعد الحج أما بقية الحجاج وهم 22% لم يزوروا المدينة، أغلبهم يقيمون في المملكة العربية السعودية ويفضلون زيارة المدينة بعد خلوها من إزدحام الحجاج ، ومع ذلك فإن حركة الحجاج لا تقتصر على موسم الحج بل لإداء العمرة وذلك على مدار السنة ولكن بنسب متفاوتة تزيد في أشهر رمضان والأعياد الدينية ، ولم توضح الدراسات التخطيطية التي تمت نمط الرحلة بين الولايتين التخطيطيتين أثناء موسم الحج بصفة خاصة ومع ذلك فإن نسبة كبيرة من الحجاج الذين يزورون المدينة المنورة ( حوالي 70% ) يفدون أولاً إلى جدة إذا إعتبرنا أن هناك نسبة صغيرة (3%) ممن يزورون المدينة مرتين (11%) يفدون كذلك إلى جدة ، ويتضح من ذلك أن 70% من زوار المدينة المنورة يقطعون المسافة بين جدة والمدينة مرتين في الذهاب والعودة .. سواء بالطريق البرى أو الطريق الجوى .

3-6 ولما كان حوالى نصف الوافدين إلى المدينة المنورة من جدة يزورونها قبل الحج والنصف الآخر بعده .. فإنه يمكن إختصار نصف المسافة التي يقطعونها في الذهاب والعودة بإجراء الترتيبات الخاصة بالزيارة من منبع قدوم الحجاج ، وذلك بتقسيم الحجاج إلى وجهتين :-

- الأولى : تفد إلى جدة لأداء فريضة الحج بمكة وتتجه بعد ذلك للزيارة ، ويتم ترتيب مغادرتها من المدينة بطريق الجو أو من ينبع بطريق البحر .

- الثانية : تفد إلى المدينة للزيارة وتتجه بعد ذلك لأداء فريضة الحج بمكة ، ويتم ترتيب مغادرتها من جدة بطريق الجو أو البحر .

وهكذا يمكن خفض حركة النقل بين الولاآت التخطيآت وتخفيف الضغط على الطرق والموانئ الجوية فى كل من جدة والمدينة مع تحويل نصف حركة الحجاج من ميناء جدة إلى ميناء ينبع ، زد على ذلك زيادة الخدمات المرتبطة بتلك الرحلة وغيرها من دعائم التنمية .

4-6

وإذا كانت الظروف الطبيعية حول الميناء الجوى للمدينة المنورة لا تسمح بمبوط الطائرات الكبيرة فى المستقبل فإن إختيار موقع مناسب لمطار جديد بين ينبع والمدينة ، وعلى مسافة متساوية من بدر سوف يمثل نقطة هامة للمواصلات الجوية التى تخدم هذه الوحدة التخطيآت ويكون فى نفس الوقت نواة لمركزى حضرى إدارى وصناعى جديد يزيد من التكامل الإقتصادى لهذه الوحدة التخطيآت ويجذب إلى المركز الجديد - مع مدينة ينبع - بعض الأنشطة الإدارية والإقتصادية من المدينة المنورة، الأمر الذى يساعد على خفض نسبة الزيادة السكانية فيها إلى ادنى درجة ممكنة وتخفيف الضغط على مصادر المياه التى تمدها حالياً .. بحيث يستمد المركز الحضرى الجديد المياه اللازمة له من مصادر تحلية المياه فى ينبع .

#### 7- مجالات أخرى للتنمية الإقليمية للوحدة التخطيآت ( المدينة / بدر / ينبع وماحولها ) :-

1-7

وبالإضافة إلى جذب نسبة كبيرة من حركة الحجاج أثناء موسم الحج أو العمرة إلى الوحدة التخطيآت الثانية ( المدينة / بدر / ينبع ) كنقطة إبتداء وإنتهاء بالنسبة لرحلاتهم .. فإنه يمكن زيادة حركة السكان إلى نفس المنطقة إذا ماتم إيجاد ربط إقليمى بين دول الخليج وشمال أفريقيا عبر محور الرياض المدينة ثم عبر البحر الأحمر فى عبارات بحرية من ينبع إلى الميناء المواجه لها مباشرة فى مصر وهو ميناء برنليس الذى يمكن ربطه مباشرة بوادى النيل عند أسوان . وهذا الربط البرى سوف يولد معه حركة عبور مستمرة وقصيرة للسيارات التى تحمل المسافرين من دول الخليج ثم من المملكة إلى مصر وشمال أفريقيا بمدف السياحة أو العمل ، كما سوف تولد كذلك جذباً لحجاج البر من مصر وشمال أفريقيا فراداً أو فى صورة قوافل تحمل المقومات المعيشية للإقامة أثناء موسم الحج وتخفيف الضغط عن مرافق الإعاشة التى توفرها المملكة .. ولا شك فى أن هذا الإلتجاه سوف يزيد من إمكانيات التنمية للمناطق الداخلية مثل منطقة القصيم إذا ماتم الربط المباشر بينها وبين الكويت وقد يتطور الأمر إلى ربط المنطقة الشرقية بالقصيم بالمدينة المنورة ثم ينبع بخط حديدى سريع عبر الجزيرة يتصل بخط سكة حديد الحجاز عند المدينة المنورة .

2-7

إن الزيادة المضطردة فى أعداد الحجاج عاماً بعد آخر سوف يزيد بالتبعية الضغط على مرافق الإعاشة فى كل من مكة المكرمة والمدينة المنورة وذلك بالإضافة الى استمرار الزيادة السكانية بمعدلاتها الحالية. ويلاحظ هنا أن تضخم المدينتين السكانية بمعدلاتها الحالية سوف يزيد من الحاجة إلى زيادة الأنشطة المركزية حول منطقتى الحرمين الشريفين ، ذلك فى الوقت الذى تزيد فيه الحاجة إلى توسعة هاتين المنطقتين على فترات زمنية قصيرة لإستيعاب الأعداد المتزايدة من الحجاج وهنا لابد من إيجاد تحديد جديد لوظيفة كل من مكة والمدينة فى نطاق التخطيآت الإقليمى ... فكلتا المدينتين تمثلان فى الوقت الحاضر مركزين دينيين كبيرين بجانب كونهما مركزين إداريين وتجاريين هامين ، وإذا كان من الممكن تحديد الوظائف الأساسية للمدينتين على اسس جديدة فى نطاق

التخطيط الإقليمي للوحدتين التخطيطيتين اللتين تقعان فيهما المدينتين ، بحيث تبقى كل منهما كمركزين دينيين مع الخدمات المناسبة لهما ، وبحيث تتحول الوظائف الإدارية والاقتصادية إلى مراكز حضرية وإدارية جديدة .. فإن هذا الإتجاه سوف يساعد على خفض كثير من المشاكل التخطيطية التي تواجهها كل منهما خاصة وأنه من السهل تحريك السكان والأنشطة المختلفة في نطاق الوحدات التخطيطية الصغيرة كما سبق شرحه وهو ما يعتبر المدخل المناسب للتنمية الإقليمية لمناطق المملكة .

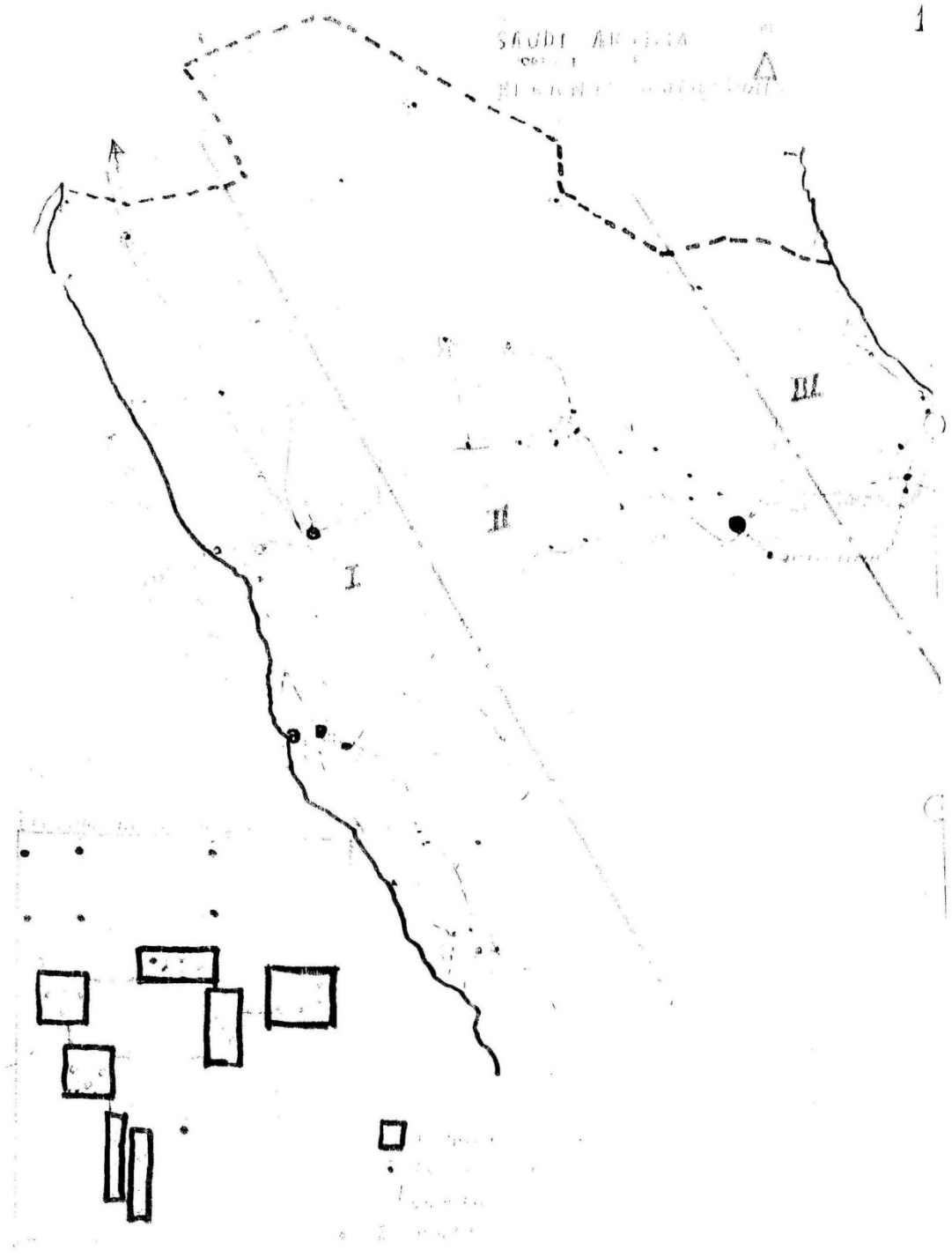
3-7 ومما لاشك فيه أن وضع الدراسات التخطيطية على مستوى الوحدات التخطيطية الصغيرة سوف يتيح فرصاً أكثر للوضع التخطيطي الإقليمي للمناطق في أبعاده التنفيذية والتي يمكن الخروج منها بمشروعات محددة يمكن أن تتضمنها برامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي تخطط لها المملكة ، ومن الدراسات التي تجرى على المستوى المحلي للوحدات التخطيطية يمكن الرجوع مرة أخرى إلى المستوى الإقليمي الكبير للربط بين الدراسات الخاصة بأجزائه المختلفة ، وهكذا تتأكد الحركة التبادلية بين المستويات التخطيطية المختلفة .

## 8- النتائج :-

1-8 يمكن من الدراسة السابقة إستخلاص بعض المؤشرات التي تساعد على توجيه عمليات التنمية الإقليمية في المنطقة خاصة بالنسبة لما يتصل بحركة الحجاج بين مكة المكرمة والمدينة المنورة ، والتي يمكن على أساسها مراجعة وتعديل الدراسات الإقليمية التي تمت كضمان لإستمرارية العمل التخطيطي في المستقبل .

2-8 إن تقسيم المنطقة ( أو الأقليم الكبير ) إلى وحدات تخطيطية صغيرة يعتبر أساساً لجميع الدراسات الإقليمية ، وفي نطاقها يمكن جمع البيانات والمعلومات الثابتة والمتغيرة ودراسة الإحتمالات المختلفة لإمكانية التنمية المحلية في كل منها .. ومن هذا المستوى يمكن الرجوع إلى مستوى المنطقة ( أو الإقليم الكبير ) لتحديد معالم التنمية الإقليمية فيه ، ومن خلال هذه الحركة التبادلية بين المستويات التخطيطية يمكن الخروج بالمشروعات التي تضمنها المملكة برامج تنميتها الاقتصادية والاجتماعية .

3-8 إن تضافر الجهود ضروري لإيجاد تقسيمات متفق عليها من قبل الأجهزة المعنية في المملكة تتم في نطاقها جميع البحوث والدراسات الخاصة بالتنمية الاقتصادية أو الاجتماعية ومن ثم التنمية الفيزيائية ، وهذا ما يجعل أى دراسات تخطيطية على مستوى محلي ( إقليم صغير أو وحدة تخطيطية) سابق لأوانه ما لم تتحد معالم هذه التقسيمات والتي هي في الواقع من صميم الدراسات الإقليمية التي تجرى .



# THE YEMMA REGION

PLANNING DIVISION

