



الأمير سلمان: أمر خادم الحرمين



المصلى الداخلي في جامع الملك فهد

بتكلفة قدرها
١٢.٦١١.٢٤١ ريالاً إلى جانب
تكاليف بعض الملكيات بتكلفة
٢.٤٤٧.٣١٧ ريالاً.

تبلغ المساحة الإجمالية
للأرض التي أقيم عليها الجامع
٣.٧٥٠ متراً مربعاً، فيما تبلغ

هذا الجامع قد بدأت في شهر
جمادى الأولى ١٤١٣ هـ عقب
توقيع صاحب السمو الملكي
الأمير سلمان بن عبدالعزيز
أمير منطقة الرياض ورئيس
الهيئة العليا لتطوير مدينة
الرياض عقد تنفيذ المشروع



جامع الملك فهد بن عبدالعزيز بالملز

كلمة صاحب السمو الملكي الأمير سلمان بن عبدالعزيز

رسوله الكريم عليه أفضل
الصلاة والسلام وتكيف كل
شؤون حياتها وفق ما جاء
فيهما.

ويأتي أمر خادم الحرمين
الشريفين الملك فهد بن
عبدالعزیز، حفظه الله ورعاه،
ببناء جامع الملك فهد بن
عبدالعزیز، وإعادة تعميره، في
سياق هذا النهج الإسلامي
القيومي الذي قامت المملكة على
أساسه. فمنذ أن تولى خادم
الحرمين الشريفين أمانة القيادة
وهو يولي عمارة المساجد كل
رعاية واهتمام. ومعلوم أن أبرز
ما قام به، حفظه الله، في هذا
المجال، التوسعة التي تمت على
يديه في الحرمين الشريفين،
جزاء الله عن هذا العمل الجليل
خيراً ونفع به الإسلام
والمسلمين،



نحمد الله سبحانه وتعالى
الذي أنعم على المملكة العربية
السعودية وكرمها بأن جعل
أرضها موئلاً للإسلام الحنيف
وحاضنة قبلة المسلمين وشرفنا
بخدمة دينه ومقدساته. وإنه من
بواعي فخرنا واعتزازنا على
الدوام أن المملكة العربية
السعودية قامت على يد الملك
عبدالعزیز، رحمه الله، أساساً
لإعلاء كلمة الله والنود عن دينه،
وخدمة الإسلام والمسلمين، تلتزم
بأحكام كتاب الله عز وجل وستة

المباركة التي شهدتها وتشهدا
عاصمة بلادنا الحبيبة.
وكانت أعمال إعادة بناء

ويعد هذا الجامع من أقدم
الجوامع في حي الملز بمدينة
الرياض ويقع في منطقة
تجارية نشطة. ويأتي بناء جامع
الملك فهد بن عبدالعزيز وإعادة
تعميره بناءً على توجيهات
خادم الحرمين الشريفين الملك
فهد بن عبدالعزيز، حفظه الله
ورعاه، الذي جعل من عمارة
المساجد ورعايتها في مقدم
أولوياته واهتماماته، وكذلك
بمتابعة واهتمام من قبل
صاحب السمو الملكي الأمير/
سلمان بن عبدالعزيز أمير
منطقة الرياض ورئيس الهيئة
العليا لتطوير مدينة الرياض
الذي يقف وراء مسيرة التطوير



الشریفین ببناء الجامع يأتي في سياق النهج الإسلامي الذي قامت الملكة على أساسه



زاوية أخرى للجامع

التجارية والوحدات السكنية وملاصقتها لمبنى الجامع. وقد تم غرس عدد ١٦ نخلة في الساحة الخارجية لإضفاء شكل جمالي من جهة ولتوفير الظل للمصلين في الساحات الخارجية من جهة ثانية.

وقد استخدم

الرخام في تكسية الجدران الداخلية وتمت تكسية الواجهات والجدران الخارجية بمادة بياض استخدم فيها الأسمنت الأبيض وكسر الرخام. وكذلك روعي في تصميم الجامع أن تكون الإنارة طبيعية عبر السقف والنوافذ الجانبية، إضافة إلى

المساحة الإجمالية للمباني ٤٦٠٠ متر مربع ويشتمل الجامع على مصلى رئيسي للرجال ومصلى للنساء في طابق الميزانين، إلى جانب ساحة تشكل ساحة خارجية للصلاة، وسكن للإمام والمؤذن ومكتبة وغرفة للحراس وصالة لغسل الموتى، وأماكن للوضوء ودورات مياه للرجال وأخرى للنساء.

ويحيط بالجامع رواق من جهاته الأربع بطول ٢٤٠م يشتمل هذا الرواق على عدد من المحلات التجارية المطلة على شارع صلاح الدين.

وقد جاء تصميم الجامع على نمط معماري يعكس روح العمارة المحلية ويؤصلها، وذلك من خلال التعابير العمرانية والمعمارية المتميزة في جميع عناصر الجامع مثل شكل الواجهات الخارجية للجامع، والمنارة وارتباط المحلات

المنطقة المحيطة التي يغلب عليها طابع الإستخدام التجاري مثل طريق صلاح الدين الأيوبي وشارع المتنبي ■

ثريات صممت وصنعت خصيصاً للجامع. يتسع هذا الجامع لحوالي ألفي (٢٠٠٠) مصل ويخدم



ساحة الجامع



المبنى القديم للجامع



قدرات ذاتية متكاملة في مجال تخطيط

تخطيط النقل الحضري: تقن

إعداد: وحدة تخطيط النقل في الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض



جانب من طريق الملك فهد

رفع كفاءة الحركة المرورية فحسب، بل يتعدى ذلك بكثير ليشمل جوانب بيئية وصحية مثل الحد من تلوث الهواء الناتج عن عوادم السيارات، وتخفيض مستوى الضجيج الصادر عن الحركة المرورية، مما يؤدي إلى تخفيض الضغوط

التخطيط اصطلاحاً هو الإجراء أو مجموعة الإجراءات المنظمة التي يتم عبرها التعرف على الأوضاع القائمة وتقييمها، وتقدير الأوضاع المستقبلية وتحديد متطلباتها، ورسم السياسات، ووضع أطر العمل اللازمة للاستجابة لهذه المتطلبات، تحقيقاً لأهداف منشودة أو تلافياً لسلبات محتملة.

ويمثل تخطيط النقل الحضري واحداً من أبرز ركائز التخطيط الحضري، فهو يتأثر بصورة مباشرة بجميع قضايا التخطيط الحضري السكانية والإقتصادية والإجتماعية والبيئية، ويؤثر على كل ذلك.

وتزداد الحاجة إلى تخطيط النقل الحضري السليم في المدن التي تشهد توسعاً عمرانياً ونمواً سكانياً وازدهاراً اقتصادياً مطرداً كمدينة الرياض، وذلك أن مثل هذا النمو الشامل وما يواكبه من ارتفاع في مستوى المعيشة يؤديان، بطبيعة الحال، إلى ازدياد حجم الحركة المرورية داخل هذه المدن وبينها وبين المدن الأخرى، الأمر الذي يتطلب تهيئة مرافق ووسائل نقل آمنة وفعالة ورفع مستوى أنظمة النقل وسياساتها بما يكفل سهولة وسلامة الحركة المرورية.

ولا يقتصر عائد تخطيط النقل الحضري السليم على

العمراني والتحكم فيه، وتطبيق السياسات المتعلقة بتحديد أنماط استعمالات الأراضي، بينما أكدت تجارب شهادتها مدن أخرى أن تنامي نظام النقل من دون الإستناد على تخطيط سليم، وكذلك من دون مراعاة قضايا التطوير الحضري الأخرى ينتج عنه في الغالب آثار سلبية كثيرة، فقد يؤدي ذلك إلى تشتت العمران وضعف النسيج العمراني، وازدياد خطط تهيئة المرافق العامة، إلى جانب خسائر اقتصادية وأضرار بيئية وصحية مختلفة.

ولمدينة الرياض تجارب جديدة بالرصد والتسجيل في مجال الاستفادة من تخطيط النقل السليم، فقد تجلى ذلك في إضافة مستوى ثالث «جسر الوشم» في تقاطع طريق الملك فهد مع شارع

الوصول إلى أي منطقة يعد من أبرز العوامل الجاذبة إليها لتطويرها عمرانياً واقتصادياً.

وقد شهد عدد من المدن العالمية المتقدمة تجارب ناجحة في استخدام تخطيط النقل كأداة لتنشيط النمو

النفسية والعصبية على السائقين فيساهم ذلك في تقليل الحوادث المرورية.

ويساعد تخطيط النقل السليم، فضلاً عن كل ذلك، على توجيه النمو العمراني، باعتبار أن سهولة



مدخل حي السفارات



نقل لدى الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض

بيات حديثة وتطبيقات عملية

الرياض وغربها، حيث بينت هذه النماذج أن الحجم الحقيقي للحركة المرورية التي بحاجة لاستخدام طريق مكة المكرمة بالرياض يبلغ ٣١٥ ألف سيارة يومياً، أي ضعف الطاقة الاستيعابية للطريق، الأمر الذي يساعد على وضع تصور للحلول الممكنة لرفع مستوى الحركة المرورية بين شرق الرياض وغربها.

- متابعة المستجدات في تقنية تخطيط النقل وتقييمها وانتقاء ما يتناسب وقضايا التطوير الحضري والظروف الاجتماعية والاقتصادية والبيئية المراد تخطيطها. ومن أمثلة ذلك ما تقوم به الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض من دراسات حول إمكانية استخدام النظم الآلية وتقنية الاتصالات الحديثة في إدارة الحركة المرورية على الطرق السريعة في مدينة الرياض، ليمكن الاستعانة بهذه النظم المتطورة في مراقبة الطرق السريعة بالمدينة وتقييم وضع الحركة المرورية عليها وإيصال إرشادات بشأنها لمستخدمي هذه الطرق عبر وسائل الاتصالات الحديثة كاللوحات الإرشادية والألياف البصرية أو اللاسلكي أو غير ذلك ليمكنهم التعامل بفعالية مع الوضع القائم على الطرق السريعة، ويمكن للقائمين على إدارة هذه الطرق الإستجابة السريعة للحالات الطارئة وفك أي اختناقات عليها.

وبالإضافة إلى كل ما تقدم يتطلب التخطيط السليم للنقل مراقبة ورصد دائم للمتغيرات الطارئة على حجم الحركة المرورية وخصائصها وسبل التنقل، وذلك لتقويم سياسات تخطيط النقل الحضري والاستجابة لكل ما تقتضيه المتغيرات المستجدة. ■

والتصميم الهندسي، وكذلك الحركة المرورية واتجاهاتها وسرعتها، ومصادر الجذب المروري ونقاط بدء وانتهاء الرحلات.

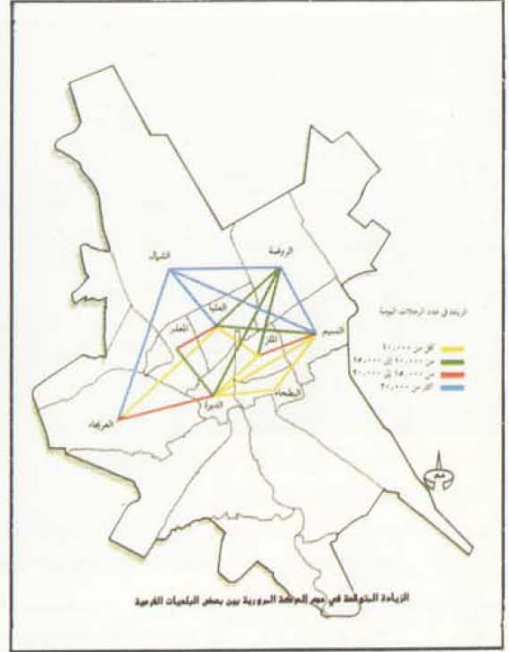
- تطوير نماذج رياضية لاستخدامها لتقدير أثر المتغيرات المستقبلية على حجم الحركة المرورية واتجاهاتها، ووضع وتوصيف الحلول المناسبة للاستجابة لهذه المتغيرات، كما يمكن باستخدامها الوقوف على مشكلات النقل في المدينة المراد تخطيطها وتوصيف التحسينات اللازمة لشبكة الطرق وسبل إدارتها. فمثلاً قامت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض بتطوير نماذج رياضية لمحاكاة حركة المرور في الشوارع الرئيسية بمدينة الرياض في أي وقت في المستقبل أو في ظل أية متغيرات سكانية أو اقتصادية أو في استعمالات الأراضي أو غير ذلك. وقد تم استخدام هذا النموذج في كثير من الدراسات التخطيطية التي قامت بها الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض ومنها دراسة سبل تحسين الحركة المرورية بين شرق مدينة

كبير حجم هذه الحركة في المدخلين المذكورين إلا أنها تتناسب بسهولة وأمان. وذلك كنتيجة طبيعية للتخطيط السليم والتوزيع المتوازن لاستعمالات الأراضي في هذا الحي.

ويعتمد تخطيط النقل السليم أساساً على عدة أسس أبرزها:-

- توفر المعلومات الدقيقة والحديثة عن النمو السكاني

والاقتصادي والعمراني واتجاهات هذا النمو، وكذلك توزيع استعمالات الأراضي وغير ذلك من المعلومات الأساسية المتعلقة بوضع المدينة المراد تخطيطها حاضراً ومستقبلاً من جميع الجوانب، إضافة إلى وضع شبكة النقل بهذه المدينة مثل حالة عناصر هذه الشبكة من حيث الفئات والطاقة الاستيعابية



الوشم، حيث لم يكن واضحاً في ضوء حجم الحركة المرورية في هذا التقاطع أثناء تنفيذ طريق الملك فهد أن هناك حاجة لمستوى ثالث في هذا التقاطع، إلا أن النماذج الرياضية المطورة لدى الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض لمحاكاة الحركة المرورية على شوارع المدينة وتقدر أثر أية متغيرات مستقبلية اقتصادية كانت أم عمرانية أم سكانية على حجم الحركة المرورية واتجاهاتها، بينت ضرورة إضافة مستوى ثالث لهذا التقاطع. ويثبت واقع الحركة المرورية في هذا التقاطع بالوقت الحاضر مدى مساهمة المستوى الثالث للتقاطع في تلافي مشكلات مرورية كان سيصعب علاجها لو لم تتم إضافة مستوى ثالث لهذا التقاطع.

ونجد ثماراً لتخطيط النقل السليم في حي السفارات بالرياض. فمدخلا هذا الحي يخدمان أكثر من ٣٢ ألف سيارة يومياً، وبالرغم من

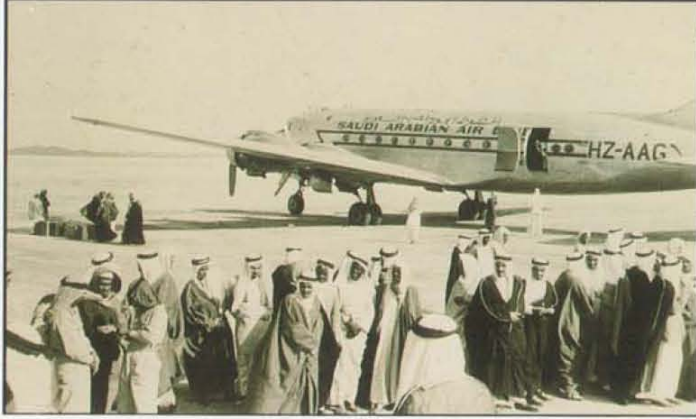


جسر الوشم القائم في تقاطع طريق الملك فهد مع شارع الوشم



مدينة الرياض قبل (٥٠) عاماً كما يصـ

«لن تكون هناك أية حدود يتوقف عندها»



جانب من المطار القديم بمدينة الرياض

أقام الدبلوماسي الهولندي يان درمولين في المملكة العربية السعودية في الستينيات من القرن الرابع عشر الهجري وغادرها عام ١٣٧٣هـ (العقد الرابع من القرن العشرين الميلادي وحتى عام ١٩٥٢م). وقد استطاع هذا الدبلوماسي أن يسجل صورة حية للتغيرات التي أخذت تعم مدينة الرياض في ذلك الوقت، وضمنها في كتاب نشره عام ١٩٥٧م. كتب يان درمولين عن مدينة الرياض يقول:

المدينة القديمة، فالطلـمبات الحديثة بوسعها استخراج المياه اللازمة في كل مكان، فبعد الاطمئنان إلى امكانية استخراج المياه بتلك الطلـمبات انطلق الناس في بناء بيوت جديدة لهم على أراض صحراوية وسورها بأسوار من اللبن، وفي داخل تلك الأسوار سرعان ما كانت تختفي معالم الصحراء فطالما توفرت المياه بات بالإمكان زراعة الأرض، إذ من المعروف أن طبيعة صحاري الجزيرة العربية من النوع الذي ينبت فيه الزرع

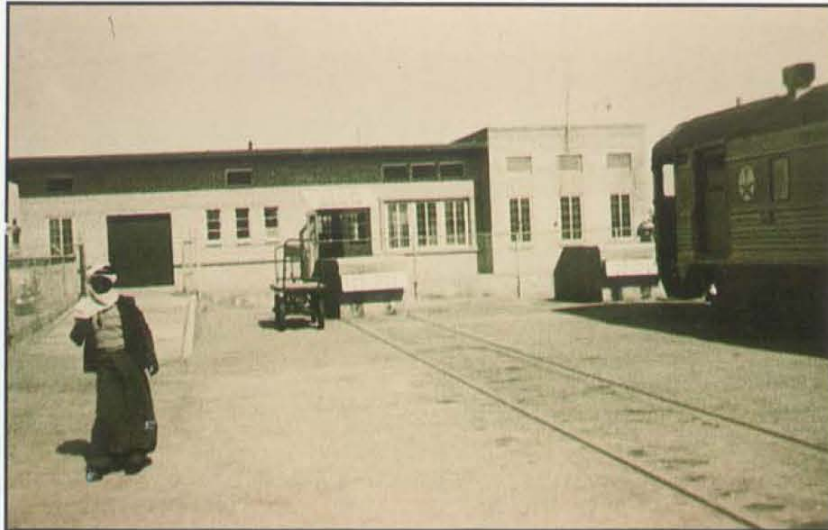
«أخذت الدولة ترشد أصحاب المزارع في الواحات والمدن عن أحسن الطرق لزراعة أراضيهم والاستفادة منها... وبدأت فرق من المتخصصين في حفر الآبار، وأصبحت هناك مساقى عامة يتوفر فيها الماء للناس والإبل داخل الرياض وخارجها، وسرعان ما علمت القبائل المجاورة والبادية بأن الرياض باتت مصدراً يمكن الاعتماد عليه في تأمين المياه، وطالما أن الملك وفر المياه - وهي أول ضروريات الحياة، فإنه بكرمه المعهود لن يبخل في توفير ثاني ضروريات الحياة وهو

الطعام.. ومن هذا المنطلق جاءت القبائل والبادية لتتصب خيامها بمقربة من أسوار الرياض وكذلك من القصر الملكي حيث أقام الملك مراكز لتوزيع المواد الغذائية إضافة إلى إمدادات وفيرة من المياه.

اتسعت الرياض كثيراً ناحية الصحراء.. وأخذ الناس الآن في بناء بيوت لهم فوق الهضبة الصحراوية بعد أن تحرروا من ضرورة البناء في مناطق مجاورة لأسوار

-وما أكثر حاجتهم لها - اتجهوا صوب الصحراء وأجهزوا على كل ما بها من نباتات وشجيرات... بدأوا بالمناطق القريبة وانتهوا في عمق الصحراء البعيد... نشاهد الآن قوافل من الجمال تحمل أخطاباً للسوق المواجهة لسور المدينة، وإنني لأتذكر أنني رأيت ذات مرة شاحنة في الصحراء بالقرب من آبار يبرين التي تقع على بعد نحو مائتي ميل جنوباً، وقد توجهت نحو الشاحنة وسألت من فيها عن سبب تواجدهم في هذا المكان البعيد عن الطريق الرئيسي، فقل لي إنهم جاءوا من الرياض لجمع الحطب اللازم للوقود.

فور هطول أمطار عليها حتى ولو كان سطحها مليئاً بالحصباء.. سرنا بالسيارة في وادي حنيفة وكلما اقتربنا من الرياض تضاعفت مساحة الأراضي المكسوة بالخضرة، وهذا أمر ليس المناخ وحده هو المسؤول عنه، وإنما الإنسان أيضاً له دخل فيه، فكلما احتاج سكان الرياض لأحطاب للوقود



محطة القطار القديمة في مدينة الرياض

... كان أول شيء وقعت عليه أبصارنا بالرياض الحديثة هو ساريتي محطة اللاسلكي اللتين تعتبران خير دليل على مدى ما استجد في المدينة من تغيير. فقد كان الغبار منتشراً في الجو

التوسع والزحف العمراني للرياض

سعود واتجهنا صوب أحد الأجزاء الجديدة للمدينة ناحية الشرق. هنا شاهدنا حركة بناء كبرى، كانت بعض المباني تبني من اللبن على النمط النجدي وبعضها الآخر من الحجر الجيري المقطع من الصخور الموجودة بالقرب من المدينة. أرى مدارس ومساجد تقام، وبيوتاً ومحلات تجارية تبني لتؤجر للرجال الذين نزحوا من الأماكن المجاورة أو البعيدة إلى هذه المدينة ذات الرخاء المتزايد. ويخامرني اعتقاد قوي مؤداه أن ذلك

كله من شأنه أن يخلق جواً غير عادي من النشاط والحركة ويبعث على التفاؤل بالنسبة لمدينة كانت الحياة بها منذ سنوات قليلة حياة تقشف.

ومن الجدير

بالذكر أنني عندما حضرت إلى الرياض لأول مرة وكان ذلك في عام ١٣٦٥هـ (ديسمبر عام ١٩٤٤م) كانت بلدة يزيد عدد سكانها بقليل عن ٥٠.٠٠٠ نسمة، أما عدد سكانها في عام ١٣٧٣هـ (١٩٥٢م) فلا بد أنه زاد إلى ما يقرب من مائتي ألف نسمة، ولن تكون هناك فيما يبدو أية حدود يتوقف عندها التوسع والزحف العمراني

للرياض. ■



قافلة من الجمال تحمل بعض الأخشاب إلى السوق

أحجام متساوية تقريباً مبنية كلها على النمط المعماري القديم، ويوجد في أحد أركان الميدان مسجد ذو سقف مرتفع من أحد جوانبه وليس لهذا المسجد منئذنة. ... لقد تركنا قصر الأمير

وسط أرض كلها خضرة يانعة. ويسير الطريق - بمنعطف واسع - بمنأى عن القصر القديم ليصل إلى أطراف المدينة التي أخذت تتسع ناحية الصحراء. هناك ميدان تطل عليه بيوت ذات

درجة أننا لم نستطع تمييز معالم المدينة عندما اقتربنا منها. بعد ذلك بدأت الصور تتضح بالتدريج وتفصح عن معالم الحصن الكبير وأسطح المنازل المستوية ثم الأبنية الطويلة غير المرتفعة التي يتألف منها قصر المربع المقام منفرداً في الصحراء على بعد مسافة من المدينة. إن الدرب الترابي غير المعبد الذي اعتدنا سلوكه بسيارتنا أصبح الآن طريقاً أفضل من سابقه ويؤدي من محطة القطار إلى المطار. وأقيم مبنى جديد من الخرسانة المسلحة للمطار ويجري العمل في بناء مسجد بجواره.

... وعندما سرنا بالسيارة بمحاذاة أسوار القصر القديم تعذر علينا التعرف عليه في أول الأمر، وخيل لنا أن

السور وما عليه من أبراج بات يضم مساحة أكبر من ذي قبل، لكننا رأينا - من فتحة من سور جديد ناحية الشرق - فيلا حديثة من الخرسانة المسلحة ولها شرفات ذات ألوان جميلة زاهية، وكان لتلك الفيلا حديقة مليئة بالشجيرات والأشجار الصغيرة والزهور الجميلة



بيوت من الطراز المعماري التقليدي الذي كان سائداً في مدينة الرياض



حفاظاً على بيئته الطبيعية وإخلائه

الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض تقوم بإجراء مسح للكسارات وأنشطة نقل التربة في وادي حنيفة

والبحث عن مواقع بديلة مناسبة لهذه الأنشطة خارج منطقة الوادي وبعيداً عن العمران، وذلك بالتعاون مع جميع الأجهزة المعنية بهذا الشأن، حيث تبين نتيجة للمسح الذي قامت به الهيئة أن الكسارات القائمة في وادي حنيفة وروافده تمثل ما نسبته ٥٠٪ من إجمالي عدد الكسارات في الرياض، حيث يوجد في هذا الوادي وروافده (٥٧) كسارة مؤذنة على النحو التالي:

الموقع	عدد الكسارات
الأبيض	٤
مهدية	١١
أوير	٩
لين	٢٢
نمار	٥
المنطقة الجنوبية	٦

ويلاحظ أن عدد الكسارات في المواقع المذكورة قد تناقص حيث أظهر الإحصاء الذي أجرته الهيئة العليا، قبل عامين، وجود أكثر من (٧٤) موقعاً للكسارات وأنشطة نقل التربة في هذا الموقع.

تمثل أنشطة الكسارات ونقل التربة في وادي حنيفة إحدى أهم مسببات التدهور البيئي في منطقة الوادي، لما لهذه الأنشطة من تأثير سلبي على البيئة واستنزاف للموارد الطبيعية في الوادي وروافده تتمثل في تلف المعالم الطبيعية والغطاء النباتي، وتحول بعض الأودية إلى أماكن



البيئة الطبيعية الخلابة في وادي حنيفة

بالتعاون مع الأجهزة الحكومية المعنية.

مسح الكسارات وأنشطة نقل التربة القائمة بوادي حنيفة

من ضمن هذه الإجراءات مسح الكسارات وأنشطة نقل التربة القائمة في الوادي، دراسة الآثار البيئية الناجمة عنها،

جنوب سدوس شمالاً وحتى منطقة بحيرات الحائر جنوباً بطول ١٢٠ كيلومتراً تقريباً وبمساحة حوالي ٤ آلاف كيلومتر مربع منطقة محمية بيئياً ومنطقة تطوير خاضعة لإشراف الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض.

وقد اتخذت الهيئة العليا، في السنوات القليلة الماضية، العديد من الإجراءات الهادفة إلى وقف التدهور البيئي للوادي، وذلك

يمثل وادي حنيفة واحداً من أبرز المعالم الطبيعية في مدينة الرياض، ويشكل هذا الوادي مصرفاً طبيعياً للمياه السطحية لمنطقة واسعة حيث تصب فيه مجموعة من الأودية الفرعية والروافد مثل: أودية العيينة، والعمارية، وصفار، ووبير، ومهدية، ولبن، ونمار الأوسط التي تنحدر من جهة الغرب، وكذلك أودية الأيسن، والبطحاء، المنحدرة من جهة الشرق.

وقد تعرض هذا الوادي، خلال السنوات العشرين الماضية، إلى استغلال مكثف لموارده مما أدى إلى اختلال التوازن البيئي فيه وتدهور موارده الطبيعية.

الهيئة العليا تقوم على برنامج لتطوير وادي حنيفة

وتقوم الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض على برنامج لتطوير وادي حنيفة بهدف المحافظة على بيئته الطبيعية وإخلائه من الأنشطة والاستعمالات المخلة بهذه البيئة، وتهيئة الوادي للقيام بوظيفته كمصرف طبيعي لمدينة الرياض، إضافة إلى الاستفادة من الوادي كمناطق ترويحية، مع تقوية الاستخدام الزراعي ورفع كفاءته، والمحافظة على الرصيد التراثي للوادي والاستفادة منه. ويعتبر وادي حنيفة وروافده بين ظهيرة سدحاء



أنشطة الكسارات ونقل التربة من أهم مسببات التدهور البيئي في وادي حنيفة



الأنشطة والاستعمالات المخلة بهذه البيئة

حنيفة وروافده وإيجاد مواقع بديلة مناسبة لها خارج منطقة الوادي وبعيداً عن العمران



أحدى البحيرات في وادي حنيفة

الفطرية في الوادي. وقد أظهرت نتائج الدراسة البيئية الشاملة التي أعدها الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، بالتعاون مع مصلحة الأرصاد وحماية البيئة، لتقويم مدى قيمة التأثير البيئي الناتج عن الكسارات في الوديان الفرعية لوادي حنيفة ما يلي:

تمت دراسة كمية الدقائق المنطلقة نتيجة تكسير الصخور موزعة حسب الوديان الفرعية (طن يوم) «أنظر الجول أدناه». ولا يقتصر التأثير البيئي الضار لهذه الكسارات القائمة في وادي حنيفة وروافده على منطقة الوادي فحسب، بل يمتد هذا التأثير إلى الأحياء السكنية والمزارع المجاورة، حيث يمر وادي حنيفة بعدد من المدن والقرى مثل: الدرعية، والعيينة، والجبيلة، وعرة، والحائر، إضافة إلى مروره بمحاذاة مدينة الرياض.

الأنشطة إلى تلوث المياه بالمستنقعات البترولية والمخلفات السائلة، وكذلك تلوث الهواء خصوصاً في الأجزاء الوسطى والجنوبية من الوادي جرأاً الأنشطة الصناعية والكسارات ونقل التربة وحركة المرور الكثيفة المرتبطة بهذه

الأنشطة (أظهرت الدراسات التي أجرتها الهيئة العليا أن عدد الشاحنات المستخدمة في نقل التربة ومنتجات الكسارات يصل إلى ٧٠٠٠ شاحنة يومياً). وقد نتج عن ذلك تأثير سلبي على مستوى الإنتاج الزراعي والحياة

بالمياه ومجمعات المعدات الصدئة والمخلفات.

أضرار ناجمة عن عدم التقيد بالضوابط والشروط البيئية

نظراً لعدم التقيد بالضوابط والشروط البيئية، فقد أدت تلك

ملينة بالحفر والمستنقعات، فضلاً عن فقدانها لمقوماتها كمناطق تنزه طبيعية.

فقد تسببت هذه الأنشطة في تدمير الطبقة السطحية للتربة الرسوبية في بطون الأودية الفرعية وانتشرت في مواقع الكسارات حفر واسعة مليئة



إحدى الكسارات

اسم الوادي	مجموع الدقائق	مجموع الجزيئات المعلقة	الجزيئات القابلة للإستنشاق
مهدية	٦٩.٦٨	٣٤.٨٤	٦.٩٧
أوبير	٢٧.٨٣	١٣.٩٢	٢.٧٨
لبن	١٧٧.٣٧	٨٨.٦٨	١٧.٧٤
المجموع	٢٧٤.٨٨	١٣٧.٤٤	٢٧.٤٩

- مجموع الجزيئات المعلقة = $٠.٥٠ \times$ مجموع الدقائق.

- مجموع الجزيئات القابلة للإستنشاق = $٠.٢ \times$ مجموع الجزيئات المعلقة.

- مجموع الدقائق: هي عبارة عن كمية المواد المنطلقة والتي يتراوح قطرها بين ١٠ إلى ٥٠ ميكرومتر.

- مجموع الجزيئات المعلقة: هي الجزيئات التي يتراوح قطرها من ٠.١ - ١٠ ميكرومتر.

- مجموع الجزيئات القابلة للإستنشاق: وهي جزيئات صغيرة الحجم يسهل استنشاقها ويتراوح قطرها بين ٠.٠٥ - ٠.١ ميكرومتر.



تطوير وادي حنيفة، وذلك لإعادة تأهيلها والإفادة منها في تحقيق أهداف هذا البرنامج.

تجهيز مواقع بديلة للكسارات والأنشطة الضارة خارج منطقة الوادي

بذلت الهيئة، بالتنسيق مع الجهات المختصة، جهوداً متواصلة لمعالجة بعض نواحي التدهور البيئي في الوادي، ومنها الحد من إقامة كسارات جديدة وعدم السماح بانتقالها إلى أماكن أخرى جديدة في الوادي وروافده.

وحيث أن هذه الكسارات استنزفت الموارد الطبيعية، في مواقعها الحالية، فقد اضطر عدد من أصحاب الكسارات إلى الانتقال لمواقع خارج منطقة الوادي، حيث أظهر الإحصاء الذي أجري قبل عامين وجود أكثر من (٧٤) موقعاً لأنشطة نقل التربة والكسارات في أوية نمار ولبن وبيير والمهدية وصفار والأبيطح وسدير. أما في الوقت الحالي فقد انخفض المجموع الكلي لهذه الأنشطة في كامل الوادي وروافده إلى (٥٧) موقعاً. ويتم حالياً، بالتنسيق مع الجهات الحكومية ومع أصحاب الكسارات، تجهيز مواقع بديلة لهذه الأنشطة خارج مدينة الرياض، وفي مواقع تتوفر فيها المواد الخام التي تحتاجها أنشطة الكسارات، حيث يتوقع أن ينتهي قريباً تجهيز هذه المواقع وتخطيطها بعد أن أعدت لها الهيئة مجموعة من الدراسات الجيولوجية الميدانية.



تناسق بيئي متميز في وادي حنيفة

النفائات السائلة خصوصاً المشتقات البترولية، والتخلص منها وفقاً للضوابط التي تضعها الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض حتى انتقالها من الوادي.

٦ - حظر ردم الحفر بالنفايات والمخلفات والتأكيد على أن يتم ردم هذه الحفر بالمواد والطرق التي تحددها الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض.

٧ - بقاء الأراضي الحكومية المؤجرة للكسارات ونقل التربة إلى أراضٍ خاضعة لبرنامج

التربة القائمة حالياً إلى مواقع جديدة داخل منطقة الوادي.

٤ - إلزام أصحاب الكسارات وأنشطة نقل التربة القائمة حالياً في الوادي بتطبيق المعايير البيئية الموسوعة من قبل مصلحة الأرصاد وحماية البيئة، والزامها بتوفير واستخدام الأجهزة المناسبة للحد من انبعاث الأتربة من مواقع هذه الأنشطة حتى انتقالها من الوادي.

٥ - إلزام أصحاب الكسارات القائمة حالياً في الوادي بجمع

وجود الكسارات ليس مرفوضاً بيئياً إذا توفرت المتطلبات البيئية المناسبة، لكن الأمر يختلف بالنسبة لوادي حنيفة وروافده فإنه من غير المقبول إقامة كسارات فيه حتى لو توفرت المتطلبات البيئية وذلك لأن طبيعة الوادي - كنظام بيئي شبه مغلق محاط بجبال مرتفعة شاهقة - تساهم في تقليل حركة الرياح مما يسمح للعوالق الصلبة والجزيئات أن تبقى فترة أطول.

سياسات عامة لحماية بيئة وادي حنيفة وإعادة تأهيله

في إطار اتجاه الهيئة إلى وقف التدهور البيئي في محيط الوادي، توطئة لتنفيذ المشاريع التطويرية الهادفة إلى إعادة تأهيل الوادي ورفع من مستوى مقوماته، فقد تم وضع سياسات عامة تكفل حماية بيئة الوادي ومعالج وضع هذه الأنشطة.

وتشمل هذه السياسات ما يلي:

١ - منع إقامة كسارات ومواقع نقل تربة جديدة في منطقة وادي حنيفة وروافده.

٢ - نقل الكسارات القائمة حالياً إلى مواقع مناسبة بديلة خارج منطقة الوادي وبعيداً عن العمران، وذلك وفقاً لبرنامج زمني يُراعى فيه مدد العقود الخاصة بهذه الأنشطة وحجم الأضرار البيئية الناجمة عنها، على أن لا تتجاوز الفترة الممنوحة لهذه الأنشطة للإنتقال إلى خارج الوادي مدة ثلاث سنوات.

٣ - منع انتقال الكسارات وأنشطة نقل



الأنشطة الضارة تدمر الطبقة السطحية للتربة الرسوبية في بطون الأودية الفرعية

شريط الأخبار شريط الأخبار شريط

ومحطات الطاقة،
والفكرة الحديثة
لتحويل خليط
النفايات الصلبة
إلى سماد
عضوي، وكيفية
وضع تصور
لتصميم وتأسيس
وإدارة نفايات
حديثة وناجحة.

شارك في

النوبة عدد من المختصين بالقضايا
البيئية في الهيئة العليا لتطوير مدينة
الرياض إلى جانب عدد من الخبراء
النمساويين في الشؤون البيئية.

شاركت الهيئة العليا لتطوير

مدينة الرياض في ندوة «الحفاظ على
التراث العمراني الخليجي المميز» التي
نظمتها في العاصمة القطرية (الدوحة)
منظمة المدن العربية، وذلك في
١٤١٥/٤/٢٦هـ الموافق

١٩٩٤/١٠/٨م واستمرت ثلاثة أيام.

وقد ناقشت هذه الندوة أساليب
العمارة المستمدة من البيئة المحلية
والتراث والخروج بأسس وقواعد
معمارية يمكن أخذها كنبراس في
التصميم مع وضع أسس لدراسات
معمارية متخصصة. وانتهت الندوة إلى
اتخاذ عدة قرارات وتوصيات تدعم
جهود المدن العربية الخليجية في
المحافظة على تراثها العمراني المميز
وكذلك جهود منظمة المدن العربية
والمعهد العربي لإنماء المدن وجائزة
المدينة العربية في مجالات المحافظة
على التراث والوصول إلى صيغة إجماع
على حماية التراث العمراني الخليجي
حتى لا تفقد الأجيال القادمة هويتها
الحضارية، ويكون نموذجاً يحتذى به
في المدن العربية الأخرى.

شارك في الندوة ممثلون عن
الوزارات المختصة وأمانات المدن
والبلديات والإسكان وممثلون عن كليات
الهندسة والجهات المسؤولة عن الآثار
والتراث والمنظمات الإقليمية والعالمية
المهتمة بالتراث. ■



تجدر الإشارة إلى أن هذه السوق قد
شهدت إقبالا كبيراً، العام الماضي،
حيث وصل متوسط عدد الزائرين إلى
حوالي (٥٠) ألف زائر يومياً.

ضمن سلسلة المحاضرات

والندوات العلمية التي ينظمها برنامج
إدارة البيئة وحمايتها بالهيئة العليا
لتطوير مدينة الرياض، أقيمت ندوة
علمية لحماية البيئة واقتصاد المياه تحت
رعاية وإشراف الهيئة العليا لتطوير
مدينة الرياض بالتعاون مع القسم
التجاري بالسفارة النمساوية ومعهد
ترويج الاقتصاد النمساوي التابع للفرقة
الاتحادية الاقتصادية النمساوية.

عقدت هذه الندوة في قصر طويق
بحي السفارات وذلك يوم الثلاثاء في
١٤١٥/٧/٥هـ الموافق ١٩٩٤/١١/٨م
واستمرت يومين. وقد تناولت الندوة عدة
موضوعات وقضايا بيئية من بينها
قضية معالجة مياه السيول والمجاري
ومهارة الحلول التي تتحدى المتطلبات،
وإدارة مصادر المياه الموحدة لتزويد

أنظمة المياه، وتقدير
وتنظيم أنظمة الصرف
الصحي، واكتشاف
التلوث في باطن
الأرض ونون إجراء
حفریات، وأسلوب
تقني فعال لنظام
قياس وتحليل الإبتعاث
وللاستفادة القصوى
من توليد الطاقة،
وتكنولوجيا أنظمة البيئة
في المنشآت الصناعية



تقيم الهيئة
العليا لتطوير مدينة
الرياض بالتعاون
مع جمعية
الحاسبات
السعودية ست
حلقات دراسية في
مجال الحاسب
الآلي، باللفتين
العربية
والانجليزية، وعلى

بعض البرامج التي تعد من أكثر
البرامج انتشاراً في عالم الحاسبات
الآلية. وستكون مدة كل حلقة خمسة
أيام على مدى ستة أشهر. وقد بدأت
الحلقة الدراسية الأولى يوم السبت

الموافق ١٤١٥/٧/٢هـ وذلك في قصر
الثقافة بحي السفارات، واحتوت هذه
الحلقة على ستة برامج خاصة بمكنة
المكاتب وهي: نوافذ المايكروسوفت،
منسق الكلمات، الجداول الالكترونية،
قاعدة البيانات العربية، برامج وسائل
العرض والرسومات البيانية. وستبدأ

الحلقة الثانية في شهر رجب المقبل،
علماً بأن الحلقات الدراسية التالية
سوف تكرر كل دورة على حدة، ولدة
أسبوع ولنفس البرامج وذلك لإتاحة
الفرصة لأكبر عدد ممكن من الراغبين
للإلتحاق بهذه الحلقات في الأوقات
المناسبة لهم. والجدير بالذكر أن هذه
الحلقات مجانية ولا تتطلب رسوم
التحاق من قبل المتدربين، كما أن
الإشتراك بها لا يحتاج إلى التسجيل
المسبق.

وتهدف هذه الحلقات الدراسية إلى



تعريف أكبر عدد
ممكن من
المستفيدين من
الجمهور على
مهارات الاتصال
بالحاسب الآلي في
المرتبة الأولى
والتعرف على
برامج أصبحت
اليوم محور العلاقة
بين الحاسب
والمستخدم غير



لتأمين سلامة المواطنين والعاملين والممتلكات من الأخطار أثناء تنفيذ مشاريع المرافق العامة

كتيب إرشادي حول «نظام السلامة أثناء تنفيذ مشاريع المرافق العامة»



موقع عمل لأحد المشاريع لم يلتزم فيه بنظام السلامة

سواء كانت هذه العوامل ناشئة عن عمليات الحفر أو أعمال الإنشاء، أو من حركة المعدات والمركبات، أو من مواد البناء، أو أي عامل آخر.

العامة التي يتضح أثناء الحفر عدم دقتها التامة من حيث مواقع أو عمق خطوط المرافق العامة في مناطق العمل، وذلك بإبلاغ الجهات المعنية بكل من هذه المرافق بالتباين الموجود في المخططات الخاصة بالمرافق الخاضعة لإدارتها أو إشرافها. وتقع مسؤولية تنفيذ هذا النظام على عاتق المقاول الرئيسي الذي يكون مسؤولاً عن تأمين سبل الحماية والسلامة لأعمال المشروع، سواء كان يقوم بتنفيذ جميع أعمالها بصورة مباشرة أو كان يجري تنفيذ بعضها من قبل مقاولين من الباطن.

وسيتم نشر النص الكامل لهذا النظام في الأعداد القادمة من نشرة «تطوير» بإذن الله. ■

الهيئة العليا
لتطوير مدينة الرياض

ص.ب. ٩٤٥٠١ - الرياض: ١١٦١٤

هاتف: ٤٨٨٣٣٣١

فاكس: ٤٨٢٩٣٣١

أعدت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض كتيباً إرشادياً بعنوان «نظام السلامة أثناء تنفيذ مشاريع المرافق العامة داخل المدن». يهدف هذا النظام، الذي كانت الهيئة العليا قد نظمت ندوة لمناقشته، إلى تأمين سلامة المواطنين والعاملين في المشاريع المذكورة، والممتلكات العامة والخاصة من الأخطار أثناء تنفيذ هذه المشاريع، خاصة ما يقع منها داخل المناطق السكنية.

ويشمل «نظام السلامة أثناء تنفيذ مشاريع المرافق العامة» مبادئ وقواعد محددة يجب مراعاتها في مواقع هذه المشاريع. فمثلاً: يوجب النظام على القائمين على تنفيذ كل مشروع من هذا النوع داخل المدن، وضع خطة مرورية لضمان انسياب الحركة المرورية في سهولة ويسر حول منطقة العمل، وضمان سهولة وسلامة حركة المشاة والمعدات والمركبات، وكذلك العمال في منطقة العمل، مع عدم إزعاج المجاورين، إضافة إلى توجيه سائقي السيارات وإرشادهم لوجود أعمال في المنطقة عند اقترابهم منها.

كما يقضي هذا النظام بالإسراع بإزالة كل ما يشكل خطراً على السلامة العامة من الأنقاض والخلفات بجميع أنواعها، ونقلها إلى أماكن مخصصة برميها فيها، على أن يتم ذلك بطريقة آمنة موافق عليها.

ويتطلب نظام السلامة أثناء تنفيذ المشاريع من المقاولين التحكم في العوامل المؤدية إلى تلوث الهواء مثل الغبار والدخان،

كما يوجب هذا النظام على المقاولين تأمين حراسة دائمة في مواقع العمل، خاصة أثناء الليل، لمعالجة أي خلل يطرأ على إجراءات السلامة المتخذة ومنع اقتراب الأطفال من المنطقة، وقفل مواقع الحفريات بعد ساعات العمل، وذلك بالإضافة إلى وضع سياج شبكي حول الموقع لمنع دخول الأطفال إليه في جميع الأوقات.

ويقضي نظام السلامة أثناء تنفيذ المشاريع بالإسراع بتنفيذ



.. وموقع عمل آخر اتخذت فيه إجراءات السلامة النظامية