

الفصل الرابع

خدمات النقل والاتصالات في منطقة الرياض

إعداد

الدكتور

عبدالله بن صالح الرقيبة

قسم الجغرافيا - كلية العلوم الاجتماعية

جامعة الإمام محمد بن سعود بالرياض

مقدمة:

يعد النقل بما في ذلك الاتصالات مؤشراً صادقاً لمدى انتعاش الأنشطة الاقتصادية المختلفة ورواجها كما أنه مقياس حقيقي لدرجة تطور وتقدم الدول إذ يمثل الركيزة الهامة في تنفيذ وإنجاح خطط التنمية فيها، والبنية الأساسية التي منها تنطلق أنشطة القطاعات الاقتصادية الأخرى، بل إن درجة التقدم في هذا القطاع تعد في الوقت الحاضر دالة على النمو الاقتصادي لأي دولة أو منطقة. ولا تقتصر أهمية النقل والاتصالات على الأنشطة الاقتصادية بل تتعدى أهميته ودوره على الجوانب والمرافق الاجتماعية وفي المجال السياسي أيضاً إذ تستطيع الدولة أو الوحدة السياسية أن تمتلك هيمنة كاملة على مرافق وحدتها السياسية كافة ولا يتم ذلك إلا بقدر ما تمتلكه هذه الدولة من شبكة عالية ومن أنماط متعددة لوسائل النقل كافة. (١)

ويحظى قطاع النقل في المملكة العربية السعودية بأهمية خاصة من الدولة باعتباره عصب النشاط الاقتصادي وحجر الأساس لتنفيذ العديد من مشاريع خطط التنمية في البلاد فمشاريع بناء شبكات الطرق البرية وبناء المطارات الدولية والداخلية وإنشاء وتطور السكك الحديدية ومحطاتها، فضلاً عن ربطها بالبحار العالمية عن طريق الموانئ المتقدمة والمنتشرة على جميع سواحل المملكة، كل ذلك دلالة واضحة على ما يوليه القطاع من اهتمام وما حصل له من تطور وقفزات ملموسة منذ توحيد المملكة.

ويتركز الهدف من هذا البحث في إبراز صورة الوضع الراهن لقطاع النقل والاتصالات في منطقة الرياض مع بيان أوجه التطور والاختلاف الذي حدث لهذا القطاع وكشف وإيضاح أنماط النقل المتوافر لمنطقة الرياض مع التركيز على شبكة طرق السيارات والأسطول الذي يستخدم هذه الشبكة وتركيبه النوعي وأقسامه الرئيسية حسب نشاطاته المختلفة بالإضافة إلى محطة السكة الحديد وحركة الركاب والبضائع فيها ومطار الملك خالد الدولي ونشاطه في مجال النقل والحركة. كما يتطرق البحث إلى أنواع الاتصالات الرئيسية من البريد والبرق والهاتف المتوافر لها البيانات والمعلومات الأساسية. هذا وسوف

(١) للتوسع في هذا المجال انظر:

يسلك البحث المنهج الوصفي لهذه الأنماط المختلفة من النقل والاتصالات مع التحليل المبسط للبيانات التي لها علاقة مباشرة بنشاطات وشبكات النقل وتعليل وتفسير الاتجاهات والمؤشرات الخاصة بها متى ما احتاج الأمر إلى ذلك .

وقد اعتمد البحث على البيانات الإحصائية المنشورة منها وغير المنشورة التي لها علاقة بالنقل والاتصالات من مصادرها الأولية ومن هذه الجهات المعنية بهذا الشأن ما يلي :

- وزارة المواصلات .

- وزارة التخطيط .

- وزارة البرق والبريد والهاتف .

- وزارة الشؤون البلدية والقروية .

- الإدارة العامة للمرور .

- مصلحة الإحصاءات العامة .

- رئاسة الطيران المدني .

- المؤسسة العامة لخطوط السكك الحديدية السعودية .

وقد واجه الباحث صعوبة في الحصول على البيانات الخاصة بالنقل وبالأخص ما يتعلق بأطوال الطرق في كل محافظة وبأعداد السيارات وأنواعها وحجم كل نوع وأسطول كل نشاط في المنطقة وغيرها من البيانات التي لها علاقة بالنقل البري إذ إن وزارة المواصلات لا تقوم بإصدار كتاب إحصائي سنوي يضم كل ماله علاقة بنشاطها واختصاصاتها .

المبحث الأول

لمحة تاريخية عن النقل في المنطقة

بحلول خمسينات القرن الرابع عشر الهجري ظهرت السيارة كأول وسيلة نقل بري حديث في منطقة الرياض ثم لحقت بها بعد ذلك السكك الحديدية. وقبل هذا التاريخ كان الجمل والحمار هما وسيلتا النقل السائدتين لقرون متطاولة يصعب تحديدها بدقة. ^(١) وليس أدل على أهمية الجمل كوسيلة نقل فعالة من شبكة طرق القوافل التي كانت تنتهي إلى المنطقة أو تخترقها إلى منطقة أو مناطق أخرى (شكل : ٧-٤-١). ولذلك نجد أن هناك نوعين من الطرق :

طرق يقع أحد نهاياتها في المنطقة وطرق تبدأ وتنتهي داخلها.

وقد أسهبت المصادر التراثية الجغرافية منها والتاريخية في وصف مسارات الطرق المذكورة، والبلدان المهمة التي تمر بها، ^(٢) (جدول : ٧-٤-١-أ) و(جدول : ٧-٤-١-ب)، وإن كان بعض تلك البلدان قد اندرس الآن ولم يعد في الإمكان تحديد موضعه، أو أن اسمه تبدل إلى اسم آخر. وليس لنا من سبيل للتعرف عليه.

ويساند شبكة طرق القوافل الرئيسة مجموعة من الطرق المحلية (الدروب)، ^(٣) ولعل أهم تلك

الدروب ما يلي :

- درب ليلي .
- درب مزاليج .
- درب مخيط .
- درب البراشع .

(١) المارك، فهد، (١٩٨٠م)، من شيم الملك عبدالعزيز، ط ٢.

(٢) من بين هؤلاء البكري، المسالك والممالك؛ وابن خرداذبة، المسالك والممالك؛ الحموي، ياقوت، معجم البلدان؛ والهمداني، صفة جزيرة العرب.

(٣) يعود بعض هذه الدروب إلى القرون الوسطى، ويعود البعض الآخر إلى فترات أسبق (الجاهلية وصدر الإسلام).

- درب بويب .
- درب الحفر وأم الحيران .
- درب المبيحيص .
- درب الكنهري .
- درب الجودي .
- درب أبا الصلابيخ - (شكل : ٧-٤-٢) .

وقد خدمت تلك الطرق والدروب التجارة بين مدن وقرى المنطقة كما خدمت التجارة بين المنطقة والمناطق الأخرى داخل شبه الجزيرة العربية وخارجها، إضافة إلى هذا فقد يسرت تلك الطرق والدروب الحج والزيارة وحركة التواصل العلمي داخل المنطقة وخارجها كما دعمت الترابط الداخلي لأقسام المنطقة الإدارية وأذكت روح التفاعل الاجتماعي والحضاري بين مستوطناتها السكانية التي تعود نشأة بعضها إلى العصر الجاهلي، ويعود بعضها الآخر إلى العصور الوسطى .

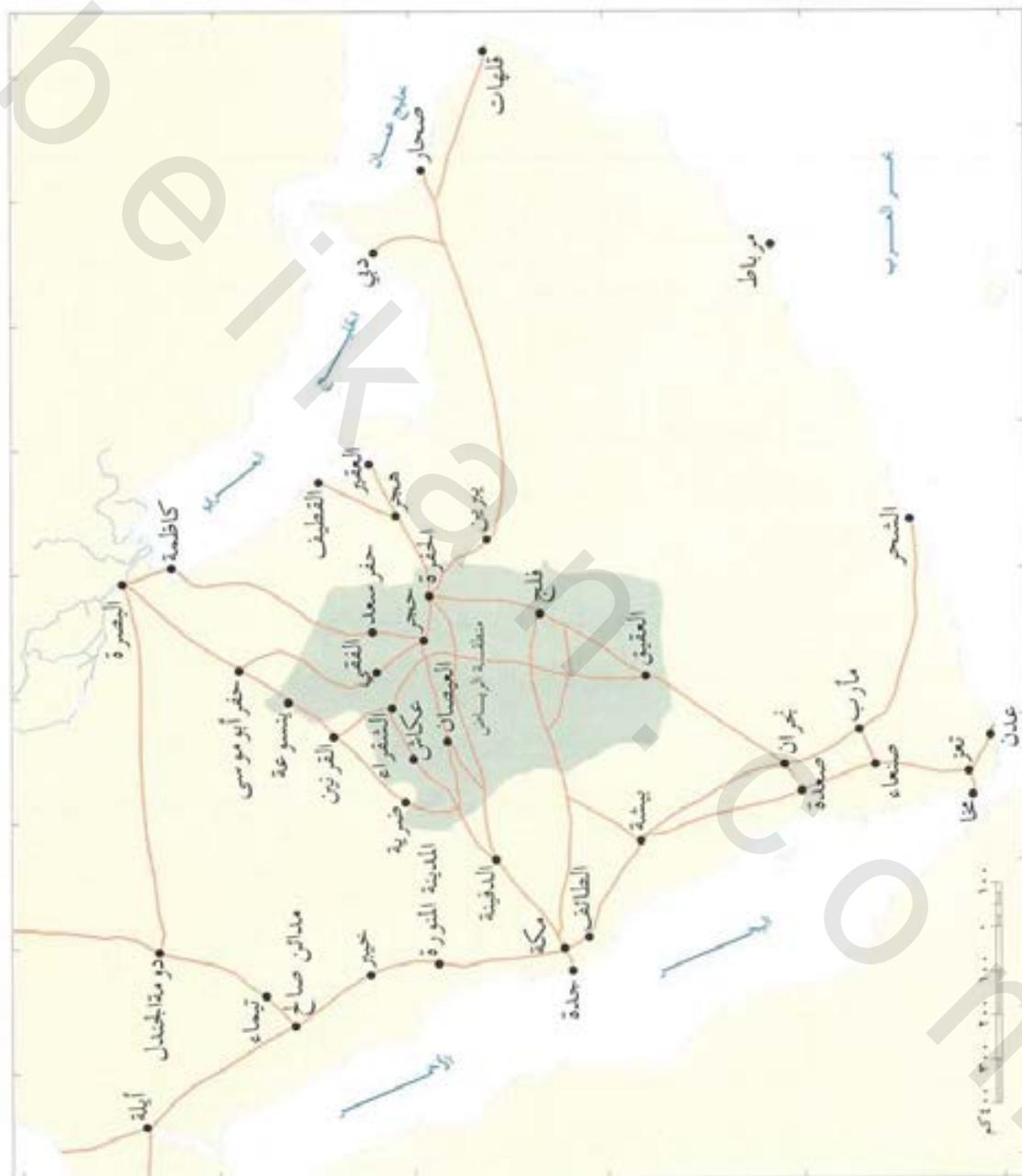
وقد لحق بتلك المستوطنات مراكز استقرار أخرى خلال النصف الأول من القرن الرابع عشر الهجري ممثلة في الهجر التي أقامها الملك عبدالعزيز -يرحمه الله- بهدف توطين الرحل، ثم ما لبثت أن ظهرت مستوطنات جديدة استجابةً للتحويلات الاجتماعية والاقتصادية التي بدأت تشهدها المنطقة خاصة بعد توحيد المملكة العربية السعودية عام (١٣٥١هـ) ١٩٣٢م (شكل : ٧-٤-٣) .

وقد عُرف عن مؤسس المملكة العربية السعودية الملك عبدالعزيز -يرحمه الله- اهتمامه الخاص بتحقيق الاتصال السهل والسريع بين أرجاء دولته الواسعة وتأكيد ترابطها وتعضيد وحدتها فبدأ بالاعتماد على الاتصالات السلوكية واللاسلكية في إدارة دفة الحكم وتسيير شؤون الدولة،^(١) كما أنشأ مصلحة الأشغال العامة والمعادن عام ١٣٥٥هـ (١٩٣٧م) كجزء من وزارة المالية . وكان من مهمات هذه المصلحة الإشراف على جميع مشروعات الدولة، ومن أهمها مشروعات الطرق، وإن كانت في ذلك الوقت طرقاً بدائية بالمقارنة مع الطرق الحديثة، وتم في عهد الملك عبدالعزيز إرساء قواعد المواصلات التي ما يزال تطور الطرق في المملكة يسير في ضوئها.^(٢)

(١) إدارة العلاقات العامة، (١٩٩٥م)، أهلاً وسهلاً، الخطوط الجوية العربية السعودية، العدد ٤، ص ١٧ .

(٢) المرجع السابق، ص ١٨ .

شكل (٧-٤-١) طرق القوافل التجارية والطرق القديمة المارة بمنطقة الرياض والمناطق الأخرى في شبه الجزيرة العربية



المصدر: بتصريف عن: المارك، فهنا، (١٩٨٠م)، من شيم الملك عبد العزيز، ط٢، الرياض

جدول (٧-٤-١-أ) الطرق التي تبدأ وتنتهي داخل منطقة الرياض

الطريق	وصفه
١- طريق حجر.	يصل بلدان الخضرمة وقلج والعقيق في الجنوب.
٢- طريق أواسط نجد.	يبدأ من جنوب المنطقة وينتهي في أقصى شمالها.
٣- طريق يربط منطقة اليمامة بغربها.	يمر بمنطقة الوشم ثم يتجه إلى عالية نجد غرباً. كما أن له مسار آخر يتخذ من أودية العارض مساراً له.

المصدر: الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على:

ابن خرداذبة، أبو القاسم عبيدالله الخرساني، (ط ١٣٠٩هـ)، المسالك والممالك.
 الفريح، عبدالله بن علي، (١٤٠٨هـ)، النقل البري في منطقة الرياض الإدارية، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية.
 الهمداني، الحسن بن أحمد، (١٣٩٤هـ)، صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد بن علي الأكواع الحوالي، دار اليمامة للبحث والترجمة والنشر، الرياض.

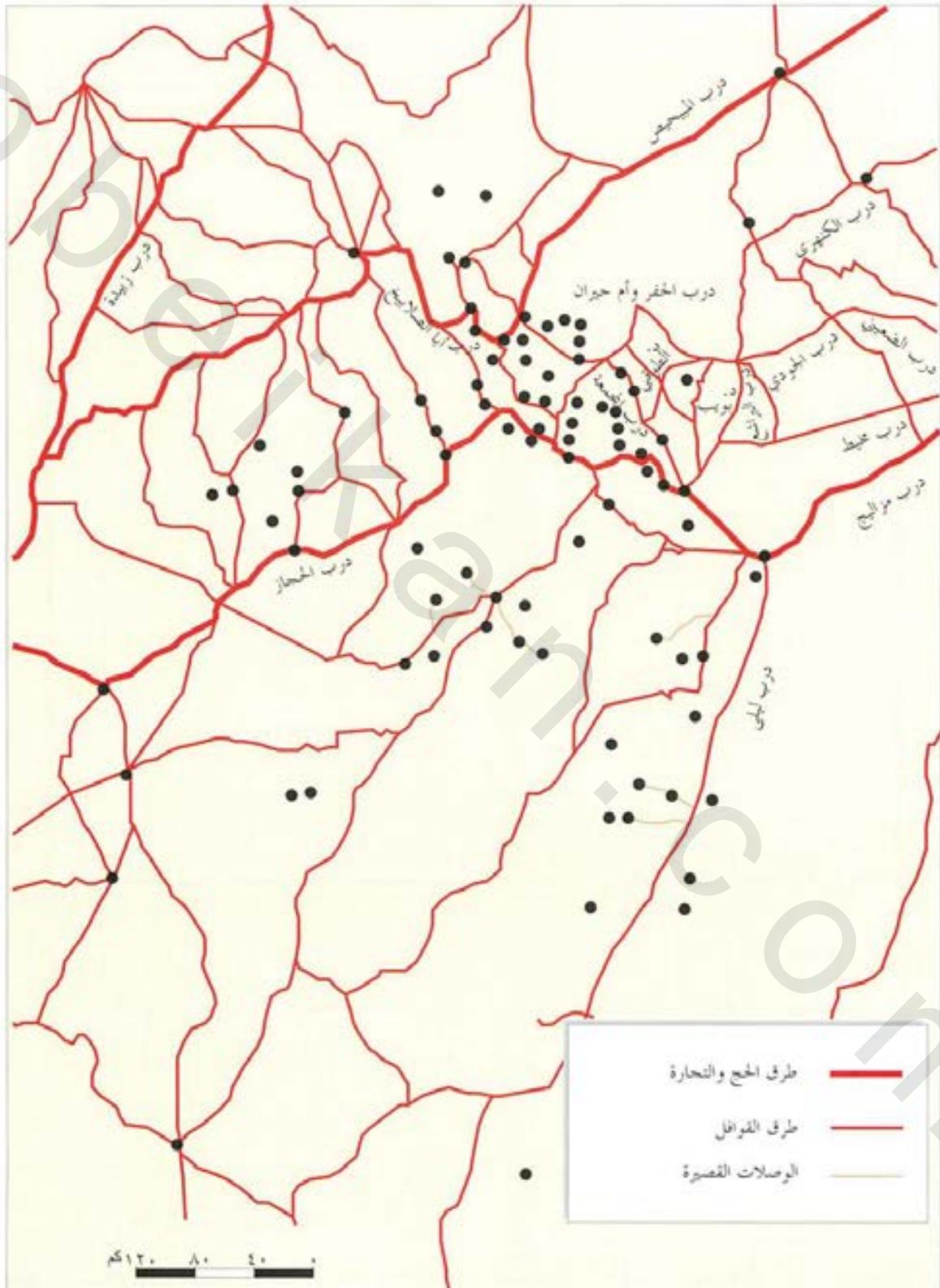
صحيح أن البدايات كانت متعثرة والتقدم بطيئاً إذ كانت الطرق في الغالب متعرجة غير مستوية، تتفادى قدر الإمكان الوعر من الأرض وتجتنب العوائق الطبيعية إن وجدت. ويتعرف السائقون على الطرق الترابية بعلامات متميزة هي في الغالب ظواهر جغرافية معينة. وهذه الظواهر الجغرافية كانت بمثابة دلالات وإشارات على الطرق واتجاهاتها. وقد واجه السائقون الكثير من العوائق الطبيعية في المنطقة من جراء ارتيادهم للطرق الترابية، وكانت أهم تلك العوائق:

أ- الكثبان الرملية.

ب- جبال طويق.

كانت الكثبان والعروق الرملية أحد المعضلات الكبرى التي واجهت السائقين، وكانوا يلجؤون إلى وسائل عديدة تساعدهم على اجتياز هذه الكثبان والعروق منها خفض هواء الإطارات حتى لا تغوص في الرمال، ووضع الألواح الخشبية وأغصان الأشجار والجلود تحت الإطارات حتى يصبح في إمكانهم اجتياز طبقات الرمال المترامية، وعادةً ما تكون هذه الوسائل من المستلزمات الرئيسة لكل سيارة أو شاحنة قد يعترض سيرها مثل هذه العوائق.

شكل (٧-٤-٢) الطرق والدروب وبعض الخطات الواقعة عليها



المصدر: يوسف، عبد الرزاق بن أحمد، (١٤١٠هـ)، جغرافية الاستيطان في منطقة الرياض الإدارية، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة لقسم الجغرافيا بجامعة الملك سعود

جدول (٧-٤-١-ب) طرق القوافل المنتهية إلى منطقة الرياض أو العابرة لها إلى مناطق أخرى

الطريق	وصفه
١- اليمامة - البصرة	يصل بين حجر وكاظمة عبر الدهناء والصفهان باتجاه شمالي شرقي، بينما يتفرع من نفس الطريق مسار آخر باتجاه شمالي ينتهي عند وادي النقي مروراً بصوادي العرض (حنيفة).
٢- البصرة - مكة	يصل البصرة بمكة عبر مرتفعات نجد من شمالها الشرقي إلى جنوبها الغربي.
٣- اليمامة - مكة	يصل بين حجر وأواسط نجد عبر وادي العرض (حنيفة)، وجبال العارض ويتفرع منه طريق يربط جنوبي اليمامة بمكة المكرمة عبر منطقة العارض.
٤- اليمامة - البحرين	يربط بين حجر وجر، (التي كان يطلق عليها البحرين وقتئذٍ)، مروراً بروضات السلي ومنهل سعد، ورمال الدهناء وصحراء الصفهان باتجاه شمالي شرقي ثم شرقي.
	طريق فرعي آخر من الطريق نفسه، يبدأ من الخضارم في شرقي اليمامة حتى ينتهي إلى البحرين "الأحساء" عابراً السهلاء وجبال العرمة والدهناء والصفهان.
٥- اليمامة - اليمن	لهذا الطريق ثلاثة فروع هي: ١- اليمامة - صنعاء باتجاه جنوبي ثم جنوبي غربي مروراً بالخضرمية وقلج والعقيق ونجران ٢- شمالي اليمامة - العقيق باتجاه شمالي جنوبي عبر قلب نجد ومحاذاً لسلسلة جبال العارض. ٣- طريق فرعي يربط جنوبي اليمامة ببيشة باتجاه عام شرقي غربي.
٦- عُمان - اليمامة	يصل عُمان بشرقي اليمامة عند واحة بيزين مروراً بالربع الحثالي، ثم يجتاز الواحة إلى نحو الدهناء ليتصل بطريق اليمامة - البحرين عند حو الخضارم.

المصدر: الجدول من إعداد الباحث والبيانات من مصادر الجدول السابق (٧-٤-١-أ).

وإذا ما وضعنا في الحسبان الصعوبات التي كان السائقون يجدونها وهم يحاولون عبور جبال طويق التي كانت تمثل بحق حائلاً طبيعياً، لتبين لنا كم أن السفر كان عسيراً على طرق المنطقة غير المعبدة. وبسبب هذه الكثبان كانوا يضطرون للالتفاف حولها مما يزيد في طول المسافات وهكذا نجد مثلاً السفر من الرياض إلى منطقة أخرى يحتاج إلى عدة أيام، إذ كان السفر من الرياض إلى القصيم بالسيارة يأخذ يوماً وليلة عبر طرق وعرة مرصوفة. أما السفر إلى الحج فيحتاج الأمر إلى ثلاثة أضعاف ما يحتاجه السفر الأول مع ما يصاحب ذلك من تكلفة اقتصادية إضافية سواء في استهلاك الوقود أو تناقص أعمار السيارات أو الجهد المبذول والوقت المنفق في القيام بالسفر لمسافات أطول.

شكل (٧-٤-٣) مراكز الاستقرار منذ ما قبل الإسلام وحتى عام ١٣٩٠هـ



المصدر: اليوسف، عبدالرزاق بن أحمد، (١٤٠٠هـ)، جغرافية الاستيطان في منطقة الرياض الإدارية، رسالة ماجستير غير منشورة، مقدمة لقسم الجغرافيا، جامعة الملك سعود

ومهما يكن من أمر فإن التطور في بناء شبكة الطرق البرية كان محدوداً جداً، ذلك أنه إلى عام (١٣٧٢هـ) حين أسست وزارة المواصلات وأوكل إليها مهمة إنشاء الطرق، لم يكن طول الطرق المعبدة في سائر أنحاء المملكة يزيد على ٢٣٧ كم في صورة وصلات متناثرة هنا وهناك، ولا يزيد عرض أفضلها عن ٦ أمتار، وفي الجملة كانت مواصفات تلك الطرق متدنية. كانت البداية الحقيقية للعمل في شبكة الطرق على مستوى المنطقة والمملكة هو عام (١٣٧٥هـ) حسب ما جاء في حديث لوزير المواصلات،^(١) أما منطقة الرياض فحتى عام ١٣٦٥هـ لم يكن فيها كيلو متر واحد مزفت، وكان أول ظهور للطرق المزفتة في المنطقة هي الوصلة التي أنشئت بين مدينة الرياض والمطار القديم -الذي يعرف الآن (بشارع البطحاء)- بطول حوالي ٧ كم، أما على مستوى الطرق البرية فيبعد الطريق الذي يربط مدينة الرياض بالدرعية أول طريق يربط العاصمة بإحدى المراكز العمرانية ثم تلاه طريق الرياض - الخرج الذي تم الانتهاء منه عام ١٣٧٢هـ بطول نحو ٨٥ كم (شكل: ٧-٤-٤-أ)، ثم تم بعد ذلك إنشاء عدد من الطرق والوصلات التي تربط مدينة الرياض بالمراكز العمرانية التي حولها وبإمارتي شقراء والدوادمي وكان مجمل أطوال الطرق المزفتة في المنطقة حتى عام ١٣٨٣هـ لا تزيد عن ٨٥٠ كم (جدول: ٧-٤-٢) و(شكل: ٧-٤-٤-أ).

سارت إنشاءات الطرق المعبدة في المنطقة بخطى حثيثة خاصة بعد عام ١٣٨٤هـ إذ تم ربط مدينة الرياض بالحجاز ومن قبل ربطت بمدينة الدمام. وقد بلغ أطوال ما أنجز من الطرق في المنطقة خلال الفترة من ١٣٨٤-١٣٩٠هـ حوالي ٢٠٠ كم ليصبح مجموع ما تم تعبئته من الطرق في المنطقة حتى عام ١٣٩٠هـ نحو ٢٠٥٠ كم (جدول: ٧-٤-٢) و(شكل: ٧-٤-٤-ب).

واستمر التقدم في بناء شبكة طرق منطقة الرياض بطيئاً إلى ما قبل نهاية الخطة الخمسية الأولى (١٣٩٠-١٣٩٥هـ) (جدول: ٧-٤-٢)، وكان بعض الطرق تحت التنفيذ، أو أنه ما يزال في مرحلة التخطيط بينما لم يكن البعض الآخر قد أدرج في برامج إنشاءات الطرق أصلاً. كما يدل على محدودية الإنجاز في شبكة الطرق وما يتصل بها ضآلة نسب الأشخاص الذين كانوا يعملون في مجال المواصلات في معظم إمارات المنطقة حسب التقسيم الإداري الذي كان قائماً حينئذ.

ومع نمو أعداد سكان المنطقة والتوسع في المشاريع التنموية التي طالت كافة القطاعات الاقتصادية

(١) أجري الحديث المذكور مع وزير المواصلات بواسطة: إدارة العلاقات العامة، (١٩٩٥م)، مرجع سابق، العدد ٤،

والاجتماعية والتعليمية أصبحت الحاجة ملحة لإنشاء مزيد من الطرق؛ فبلغ إجمالي أطوال الطرق الرئيسية والفرعية والثانوية ١, ٥٣٧٧ كم. وذلك بنهاية الخطة الخمسية الرابعة. (١) وما من شك في أن التوسع في شبكة الطرق وثيق الارتباط بزيادة أعداد السيارات، الذي لم يكن قبل عام ١٣٩٠ هـ كبيراً جداً - وإن كانت تنقصنا المعلومات الدقيقة حول ذلك - إلا أن أعدادها بدأت في ازدياد مطرد وبنسب كبيرة منذ العام ١٣٩١ هـ وحتى الوقت الحاضر، بل إن العدد قد زاد زيادة كبيرة في السنوات الأخيرة حتى قدر عددها في عام ١٤١٧ هـ، بأكثر من مليون سيارة في المنطقة كما سيأتي.

وإذا كان عدد السيارات أحد المؤشرات الجيدة في التعبير عن التطور الذي وصلت إليه الشبكة الطرقية خاصة وخدمات النقل عامة في مدينة الرياض أو منطقتها فهناك مؤشرات أخرى تعبر عن الوضع نفسه. من هذه المؤشرات وصول عدد الرحلات المرورية اليومية إلى أربعة ملايين رحلة عام ١٤١٧ هـ، مع توقع بلوغها سبعة ملايين رحلة عام ١٤٢٧ هـ، (٢) وقد قام بهذه الرحلات ٣, ١٠٠, ٠٠٠ نسمة هم سكان المدينة وقتها وواضح أن هناك علاقة طردية بين تزايد أعداد الرحلات المرورية اليومية، والزيادة المطردة في إجمالي الدخل الحالي والمتوقع لسكان المدينة، إذ يجب أن نضع في الحسبان أن الزيادة في إجمالي دخل السكان إنما تعني ضمناً زيادة متوسط دخل الفرد ومن ثم زيادة فرص القيام بمزيد من الرحلات المتنوعة الأغراض والنهائيات داخل المدينة وخارجها. ومن جهة أخرى قد يقال إن مدينة الرياض لا تعكس على وجه الدقة الأحوال في منطقة الرياض، ولكن بما أن المدينة يقطنها نحو ٧١٪ من سكان المنطقة، (٣) وأن الإحصاءات تتوافر عنها أكثر مما تتوافر عن المنطقة، فلنا أن نستخدمها بوصفها خير ممثل لمنطقتها. ومن المؤشرات المهمة في هذا الصدد أن ١٣٪ من الإنفاق الأسري قد ذهب لأغراض النقل في عام ١٤١٦ هـ (شكل: ٧-٤-٥). هذا وقد بلغ استخدام الأرض من أجل النقل نحو ٦٪ من جملة الاستخدامات في المدينة عام ١٤١٧ هـ. ومن جملة مساحة المدينة المقدرة بـ ١٧٨٢ كم^٢ وصلت المساحة المشغولة بالطرق إلى ٢٧٦ كم^٢ في عام ١٤١٧ هـ. (٤)

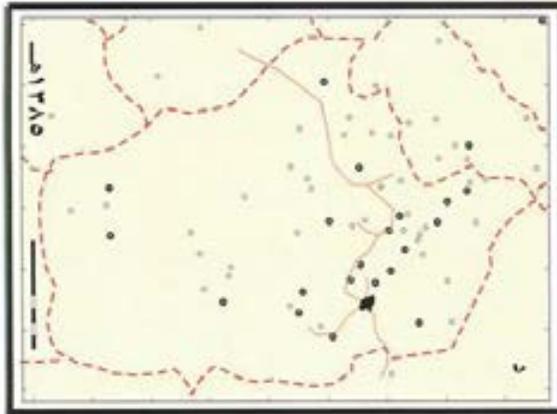
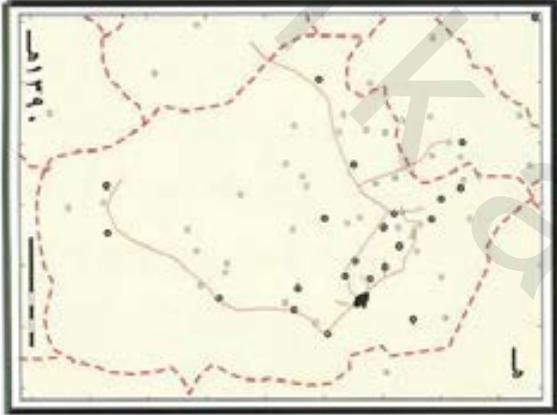
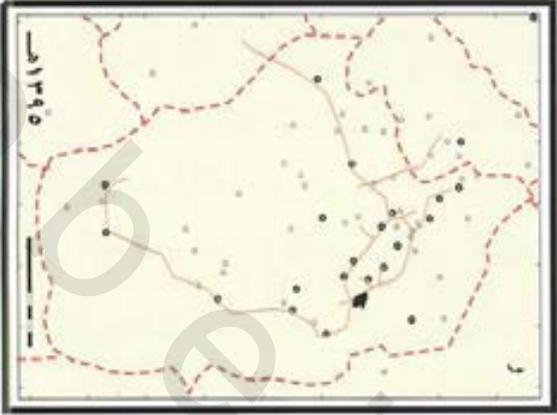
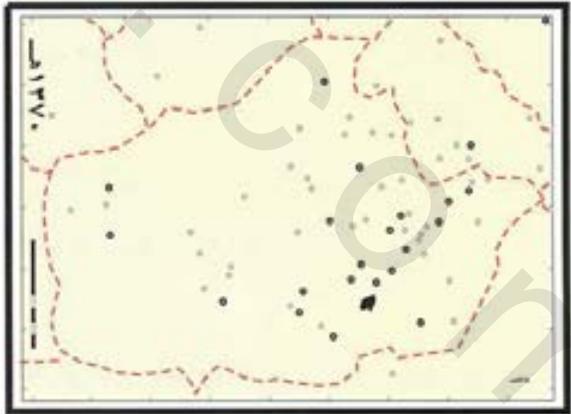
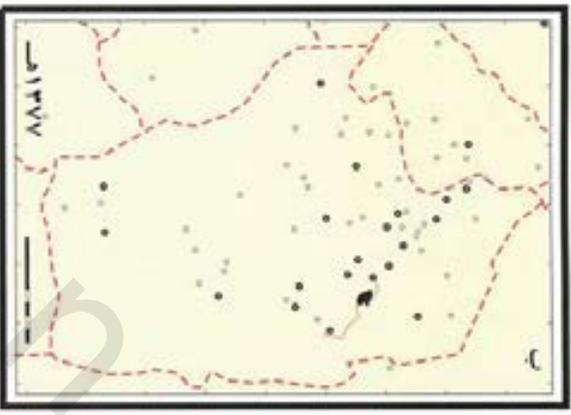
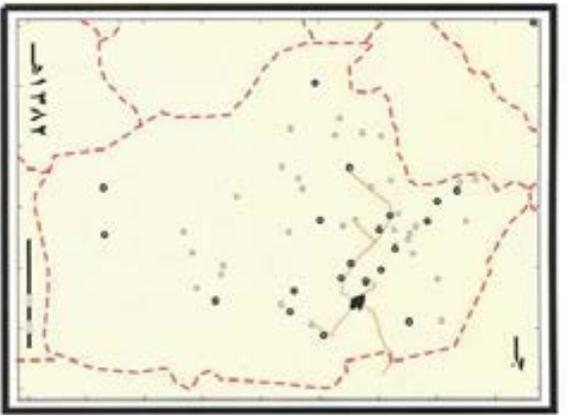
(١) الفريخ، عبدالله بن علي، (١٤٠٨ هـ)، النقل البري في منطقة الرياض الإدارية، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض.

(٢) الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، (١٤١٧ هـ)، تطوير، العدد ١٩، ص ٢.

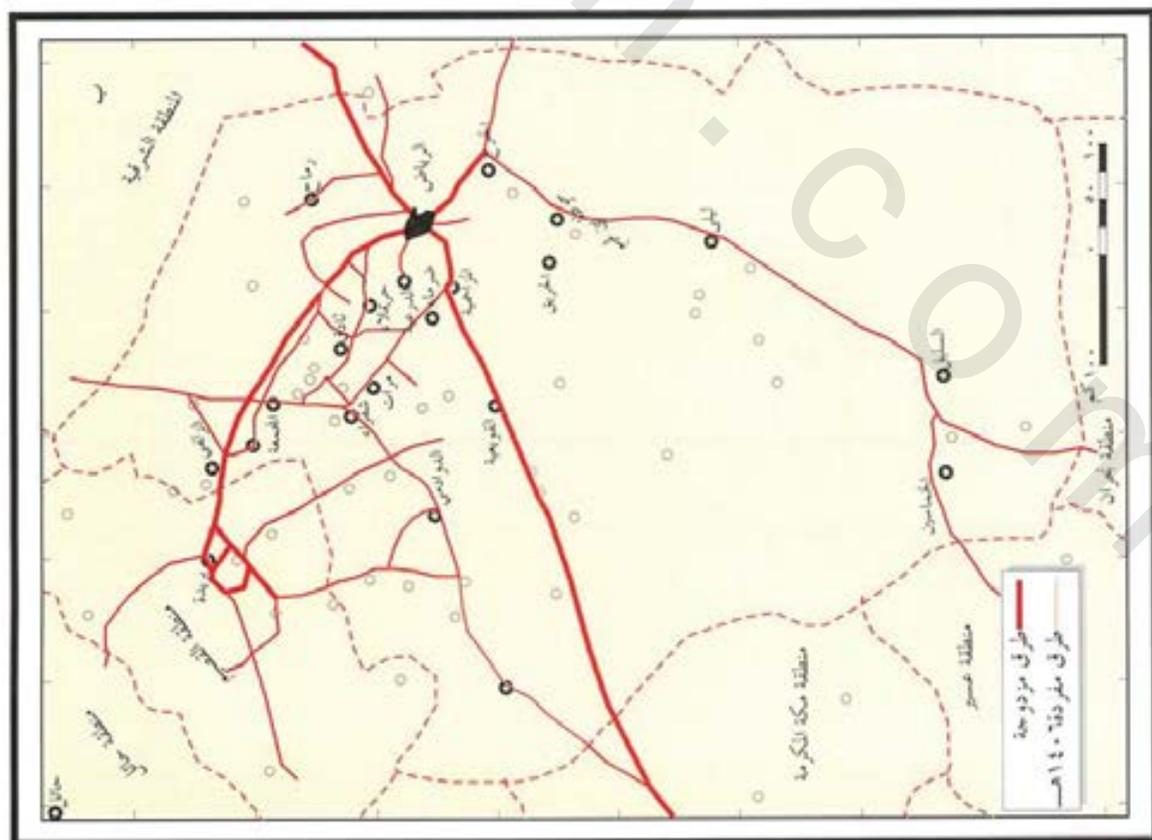
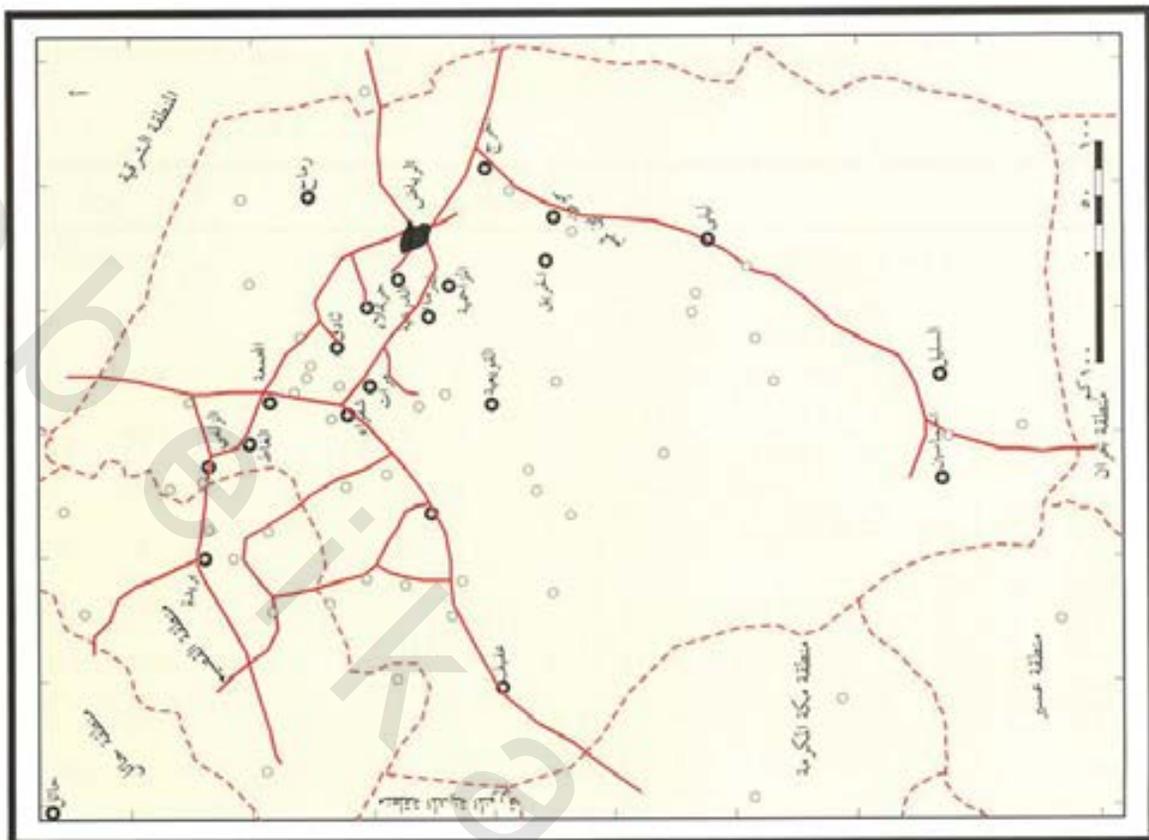
(٣) انظر فصل السكان، الجزء الثالث، الفصل الأول.

(٤) الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، (١٤١٨ هـ)، تطوير، العدد ٢١، ص ٦.

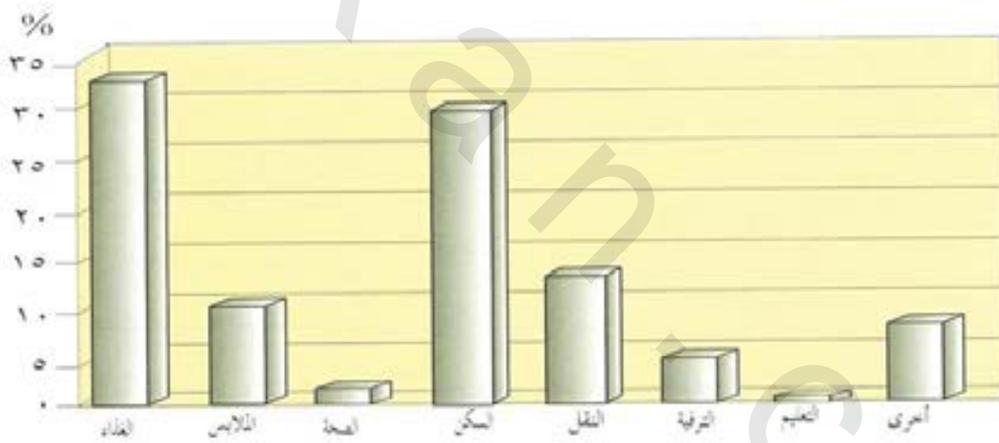
شكل (٧-٤-٤) مراحل تطور شبكة طرق السيارات في منطقة الرياض قبل عام ١٤٠٠هـ



شكل (٧-٤-٤ ب) مراحل تطور شبكة طرق السيارات في منطقة الرياض بعد عام ١٤٠٠هـ



شكل (٧-٤-٥) التوزيع النسبي لإنفاق الأسر في مدينة الرياض (١٤١٦هـ)



المصدر: الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، (١٤١٦)، تطوير، العدد ١٨ ص ١

وفي المنطقة أيضاً شبكة حديثة من الطرق الرئيسة والطرق الثانوية والفرعية تعمل جميعها على ربط أجزاء المنطقة مع بعضها البعض من جهة، وربط المنطقة مع ما سواها من المناطق من جهة أخرى، وسوف نبسط الحديث عنها في المبحث التالي.

أما عن السكة الحديد فقد بدأت فكرة إنشاء الخط الحديدي الذي ينتهي في مدينة الرياض في الستينات من القرن الرابع عشر الهجري، وبالتحديد عام ١٣٦٦ هـ حينما بدأ المشروع بعملية ربط ميناء الدمام بمدينة الظهران تحت إشراف شركة الزيت العربية الأمريكية (أرامكو)، وفي تلك الأثناء طلب الملك عبدالعزيز -يرحمه الله- إلى الشركة (التي تستخدم عدداً من الخبراء أن يبدوا رأيهم في إمكانية مد خط حديدي من الدمام إلى الرياض وتكاليفه).^(١)

وقد كانت فكرة الخط الحديدي قد نشأت أساساً لغرض خدمة نقل البضائع المستوردة من الدمام إلى الظهران، وعندما عرض مشروع مد الخط الحديدي من ميناء الدمام إلى الرياض على الملك عبدالعزيز -يرحمه الله- طلب دراسة هذه الإمكانية فتحررت شركة أرامكو فكلفت ثلاث شركات بدراسة مشروع الخط الحديدي بين الدمام والرياض، وقدم الخبراء تقريرهم الذي تضمن عدة نقاط وتوصيات تتلخص بتأييد واستحسان عمل خط حديدي بين الميناء والداخل وبينه وبين مدينة الرياض.

وكان حرص الملك عبدالعزيز -يرحمه الله- على تنفيذ هذا المشروع نابعاً من تقديره للسكة الحديد كناقل مهم من حيث سعته النقلية (طاقته)، إذا ما قيس بوسائل النقل البري الأخرى أيام لم يكن هناك وجود لشبكة طرقية حديثة. والنقل بالسكك الحديدية يعد أقل تكلفة، وأكثر أمناً وانتظاماً من أي وسيلة نقل بري سواه إلى وقت قريب. كما أن الملك عبدالعزيز -يرحمه الله- بما عرف عنه من نظرة ثاقبة وجد في مد الخط الحديدي إلى الرياض عاصمة البلاد السياسية والإدارية عنصر ربط لمملكته المترامية الأطراف، وتيسيراً لإدارتها وتسيير أمورها بل إن الجزء الأكبر من البضائع الداخلة إلى المملكة عن طريق ميناء الدمام كان ينتهي إلى الرياض العاصمة أو الرياض المنطقة.^(٢) وسوف نتناول هذا الموضوع بصورة مفصلة في فصل لاحق إن شاء الله.

(١) شطارة، أسعد سليم، (د. ت.)، الخطوط الحديدية السعودية تاريخ التجربة ورؤيا المستقبل.

(٢) الفريخ، عبدالله بن علي، (١٤٠٨ هـ)، مرجع سابق، ص ١٤٠.

المبحث الثاني شبكة الطرق

تتنوع شبكة الطرق البرية لمنطقة الرياض طولاً وعرضاً، كما تتفاوت في الأهمية النسبية والوظيفية إذ تشمل طرقاً وطنية تربط بين منطقة الرياض وغيرها من مناطق المملكة، وطرقاً إقليمية تربط بين المدن والمراكز العمرانية والريفية الواقعة داخل إقليم منطقة الرياض نفسها. هذا بالإضافة إلى عدد من طرق التغذية والشوارع الحضرية داخل المدن والأرياف والقرى. ويقصد هنا بشبكة الطرق البرية هي الطرق المزفنة الخاصة بالسيارات والتي سوف تناقش في هذا المبحث.

ويقوم بإدارة هذه الطرق وخاصة الوطنية والإقليمية منها وزارة المواصلات كما تقوم بعمل الصيانة اللازمة لها عن طريق عقود مبرمة مع عدد من الشركات والمؤسسات الأهلية. أما الشوارع الحضرية الواقعة داخل المراكز العمرانية فهي من اختصاص البلديات كل ضمن حدود بلديته سواء من حيث الإنشاء أو الصيانة أو الإشراف.

هذا وسوف تركز هذه الدراسة على النوعين الأولين (الوطني والإقليمي) إذ الشوارع الحضرية داخل المراكز العمرانية خارجة عن موضوع الدراسة التي بين أيدينا.

الوصف العام لشبكة الطرق في المنطقة:

عند النظر في خريطة شبكة الطرق البرية لمنطقة الرياض (شكل: ٧-٤-٦) و(شكل: ٧-٤-٧) نجد أثر الموقع الجغرافي لمدينة الرياض بشكل خاص وتضاريس المنطقة بشكل عام، إذ تأخذ الشبكة شكل الإشعاع غير المنتظم فتتركز وتبدو كثيفة في القطاع الشمالي من منطقة الرياض، وقليلة في القطاع الجنوبي. ويعود ذلك إلى المواقع الجغرافية للمراكز العمرانية التي تنتشر بشكل أكبر في المحافظات الشمالية مثل محافظات المجمعة والزلفي وثادق وحريملاء وشقراء والدوادمي بينما تقل بشكل واضح في المحافظات الجنوبية باستثناء عدد من المراكز العمرانية مثل وادي الدواسر والأفلاج والقوية، وكما هو واضح من الشكل أيضاً أن مدينة الرياض منطقة استقطاب ومركز جذب للطرق تنطلق منها وتعود إليها، إذ هي عاصمة الدولة التي تضم الدوائر الحكومية والسفارات المعتمدة فضلاً عن وجود ثاني

أضخم مطار دولي في المملكة وهو مطار الملك خالد بالإضافة إلى الميناء الجاف الذي فيه تنتهي خطوط السكة الحديد القادمة من المنطقة الشرقية، كما أنها أكبر مدن المملكة من حيث السكان إذ يقطنها أكثر من ثلاثة ملايين نسمة وتضم المراكز التجارية الرئيسة والضخمة في المملكة وأكبر عدد من الأسواق التجارية هذا بالإضافة إلى وجود المدن الصناعية والمراكز الترفيهية المتعددة.

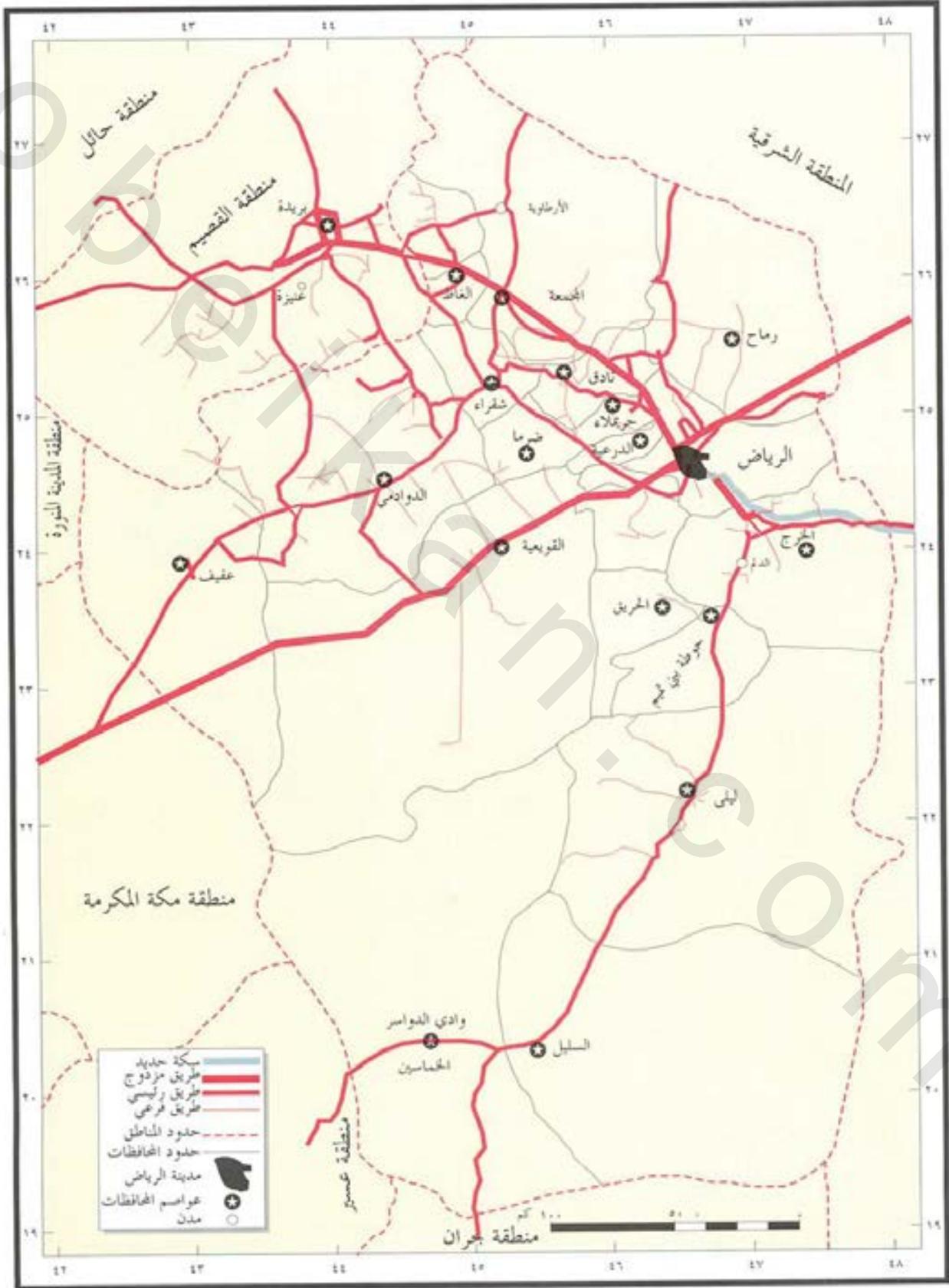
ولو افترضنا أن خط الدمام جدة السريع الذي يمر بمدينة الرياض يمثل محوراً يقسم شبكة المنطقة إلى قسمين شمالي وجنوبي لوجدنا أنه ينصف المنطقة تقريباً وشبكتهما إلى نصفين وهذا المحور يمر عبر مدينة الرياض ومحافظات رماح، ضرما، المزاحمية، القوية، عفيف (شكل: ٧-٤-٦).

وعلى ضوء ذلك يمكن تقسيم شبكة طرق منطقة الرياض إلى قسمين شمالي وجنوبي.

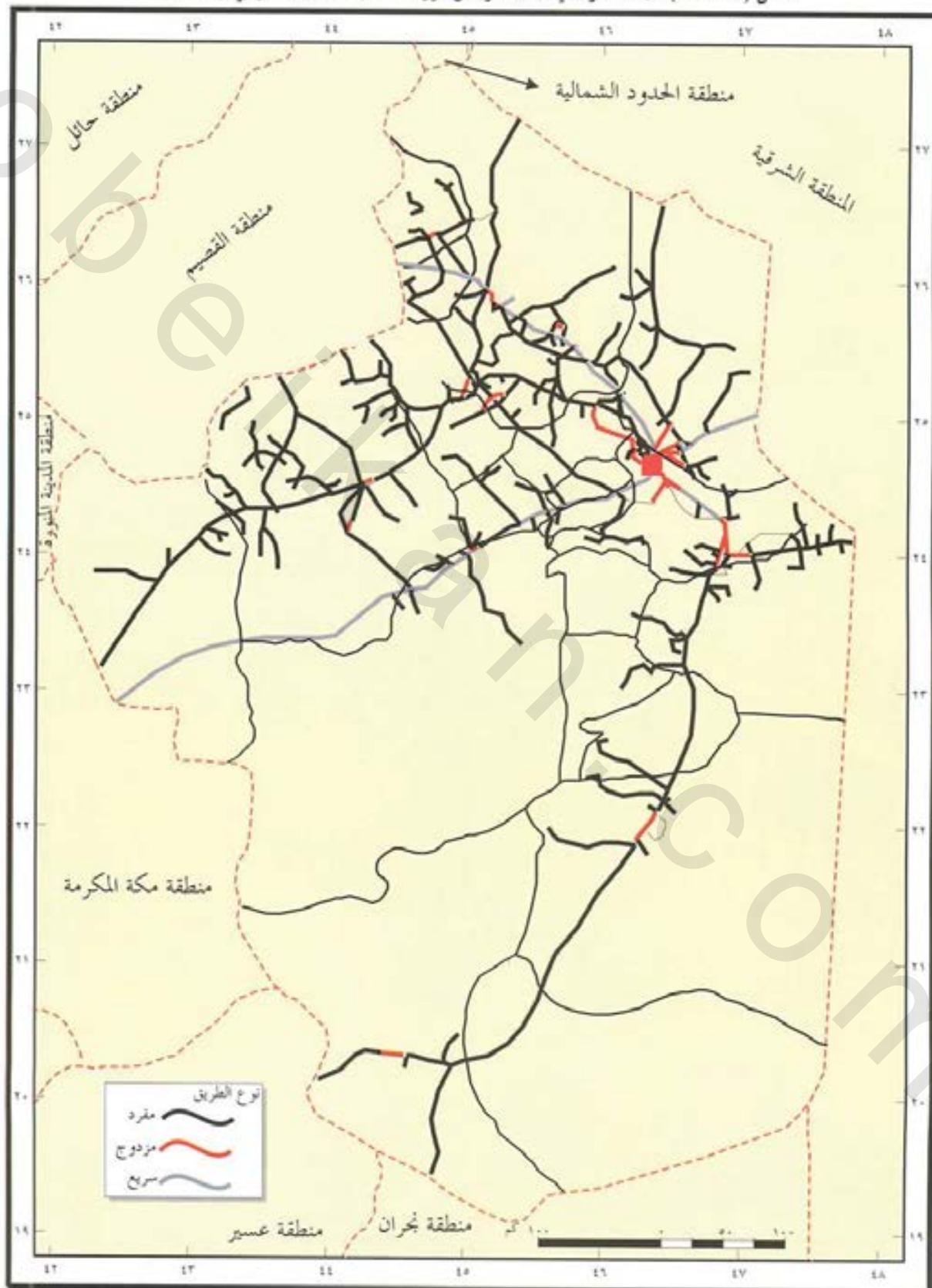
١- القسم الشمالي:

يضم هذا القسم إحدى عشرة محافظة بكامل حدودها وهي: رماح، المجمعة، الزلفي، الغاط، ثادق، حريملاء، الدرعية، شقراء، مرات، الدوادمي، عفيف. بالإضافة إلى الأجزاء الشمالية من مدينة الرياض ومحافظة القوية، كما أن هناك جزءاً من محافظة عفيف يقع جنوب المحور. وتتمتع هذه المحافظات بشبكة من الطرق يربط بعضها البعض الآخر. ويمثل طريق الرياض-القصيم السريع المحور الرئيس والعمود الفقري لشبكة هذه المحافظات. إذ ينطلق من مدينة الرياض مروراً بمحافظة ثادق ثم المجمعة والغاط والزلفي بمسافة حوالي ٣٠٠ كم ويتفرع منه عدد كبير من وصلات الطرق المؤدية إلى المراكز العمرانية عن طريق مخارج خاصة صممت على شكل جسور تصل بينه وبين شبكة طرق القسم الشمالي. ويتميز هذا المحور بمروره بعدد من المدن الرئيسة في المنطقة مثل الزلفي والغاط والمجمعة، بالإضافة إلى انطلاقه من العاصمة وانتهائه بمدينة بريدة وعنيزة في منطقة القصيم فضلاً عن الأرياف والقرى المتناثرة بالقرب من هذا المحور.

شكل (٧-٤-٦) شبكة الطرق البرية لمنطقة الرياض



شكل (٧-٤-٧) شبكة طرق في منطقة الرياض موزعة حسب التصنيف النوعي وال محافظات



جدول (٧-٤-٣-أ)

مفتاح شكل (٧-٤-٨) الذي يبين توزيع أطوال الطرق حسب المحافظات (١٤١٧هـ).

أطوال الطرق (كم)	المحافظة	
٤٥٢,٣	رماح	١
١٢٨٤,٣	مدينة الرياض	٢
١٧١,٣	حرملاء	٣
٧٧,٣	الدرعية	٤
١٧١,٣	ضرما	٥
١٩٨,٦	المزاحمية	٦
٩٨٩,٩	الخرج	٧
٢٧,١	الحريق	٨
١٧٣,٥	حوطة بني تميم	٩
٥٢٥,١	الأفلاج	١٠
١١٩,٩	السليل	١١
٢٣٩,٤	وادي الدواسر	١٢
٦٧٧,٣	القوية	١٣
١٤٤١,٥	الدوادمي	١٤
١٦٥	مرات	١٥
٣٢٩,٢	شقراء	١٦
٢٢٩,٨	الغاط	١٧
٢٧٦,٣	الزلفي	١٨
٨٩٢,٨	الجمعة	١٩
٤١٧,٨	ثادق	٢٠
٤٠٠,٩	عفيف	٢١
٩٢٦٠,٦	المجموع	

المصدر:

وزارة المواصلات، (١٤١٧هـ)، اتصالات شخصية، الرياض.

ويعد هذا الخط بمثابة الشريان النابض والمغذي لمنطقة الرياض وغيرها من المناطق حيث تتركز حوله معظم المناطق الزراعية في المنطقة والذي عن طريقه يتم الربط بين مناطق الإنتاج في الأرياف الواقعة حوله وبين مناطق الاستهلاك خاصة مدينة الرياض . ويتمتع الجزء الغربي من المحور بشبكة من الطرق البرية أكثر من الجزء الشرقي منه وذلك بسبب انتشار وتعدد المراكز العمرانية في الجزء الغربي بالإضافة إلى وجود خط الحجاز القديم الذي يمر بشقراء والدوادمي وعفيف والذي كان القناة الرئيسية بين المنطقة الوسطى والحجاز قبل إنشاء طريق الرياض مكة السريع ، إذ بواسطة هذا الخط تفرعت منه وصلات خاصة الجهة الشمالية منه لترتبط مع شبكة الطرق في منطقة القصيم عبر نقاط متعددة (شكل : ٧-٤-٦) و(شكل : ٧-٤-٧).

ب- القسم الجنوبي :

يضم هذا القسم سبع محافظات وهي : وادي الدواسر ، السليل ، الأفلاج ، حوطة بني تميم ، الخرج ، الحريق ، والمزاحمية ؛ بالإضافة إلى أجزاء كبيرة من محافظة القويعة ومقر إمارة منطقة الرياض . ويعد طريق الجنوب (الرياض - وادي الدواسر) المحور الوحيد والعمود الفقري الذي يربط هذه المحافظات بعضها البعض بطول حوالي ٦٥٥ كم . والجزء الأول من هذا المحور بعد خروجه من مدينة الرياض إلى مدينة الخرج والذي يبلغ طوله حوالي ٧٥ كم يدخل ضمن الطرق السريعة في المنطقة إذ يتكون من ثلاثة مسارات (حارات) لكل اتجاه يفصلهما جزيرة وسطية عبارة عن حاجز خرساني كما يحوي عدداً من المخارج عبارة عن جسور خرسانية بالإضافة إلى معابر خاصة للحيوانات وجسور خاصة لتصريف السيول . وفيما عدا هذا الجزء فغالبية الخط عبارة عن طريق مفرد .

ويعتبر هذا المحور امتداداً لمحور طريق القصيم السريع في القسم الشمالي السابق الذكر ليربط القسم الشمالي بالقسم الجنوبي ، بل يربط مناطق شمال المملكة عبر خط المجمععة فحفر الباطن بجنوبها عبر السليل فنجران . وهو قليل التفرعات فيما عدا الوصلات الممتدة غرب المحور في محافظة الأفلاج وكذا محافظة الحوطة والحريق . كما يوجد خط يتفرع منه يربط الخرج بحررض في المنطقة الشرقية ، وبصفة عامة يمكن القول بأن الشكل العام لشبكة الطرق في هذا القسم يتصف بالبساطة فهو لا يعدو كونه طريقاً مفرداً يمتد من الخرج إلى وادي الدواسر وتتفرع منه بعض الوصلات القصيرة التي تربط القرى والأرياف الواقعة في الداخل بهذا الطريق .

وبالنظر إلى شبكة الطرق في منطقة الرياض ومحاولة تحديد وضعها بالنسبة لشبكة الطرق في المملكة على وجه العموم نجد أن منطقة الرياض تمثل نقاط التقاء ومركزاً لمحاور الطرق الرئيسية في المملكة، فمحور الدمام جدة السريع الذي سبقت الإشارة إليه يلتقي مع المحور الشمالي الجنوبي (حفر الباطن - نجران) في مدينة الرياض واللذان يمثلان محورا تناظر للشبكة العامة في المملكة. وتتصل أيضاً شبكة المنطقة بالشبكة الأم عبر طرق رئيسة والتي كان بعضها في السابق يعد من الطرق الوحيدة التي يمكن لشبكة المنطقة أن تتصل بشبكة المملكة ولا زالت تشكل منافذ وبوابات رئيسة بالنسبة لمنطقة الرياض، ومن هذه الطرق:

- طريق الحجاز القديم عبر شقراء والدوادمي وعفيف فمحافظة الطائف في منطقة مكة المكرمة حيث يتصل بالخط السريع المؤدي إلى مدينة الطائف.
- طريق الأحساء القديم الذي ينطلق من الرياض فيدخل شبكة المنطقة الشرقية عبر خريص ثم الهفوف.
- طريق حرض الذي يتصل بشبكة المنطقة الشرقية من محافظة الخرج وعبر حرض ثم الهفوف.
- طريق شقراء القصيم الذي كان يعد البوابة الرئيسية لمنطقة القصيم من الرياض قبل نشأة طريق الزلفي القصيم وطريق الرياض - القصيم السريع.
- طريق الزلفي القصيم ويعد هذا من المداخل الرئيسية لمنطقة القصيم عبر نفود الثويرات والذي تم إنشاؤه مع بداية التسعينات الهجرية وأوائل السبعينات الميلادية.
- طريق الدوادمي الرس والذي ينطلق من مدينة الدوادمي عبر مركز نفي ثم يدخل منطقة القصيم إلى مدينة الرس.

توزيع أطوال الطرق بأنواعها المختلفة حسب المحافظات:

يقصد بهذا الموضوع التوزيع الجغرافي لأطوال الطرق البرية السريع منها والمزدوج والمفرد بين محافظات المنطقة، وعند استقراء جدول (٧-٤-٣-أ) وجدول (٧-٤-٣-ب) وشكل (٧-٤-٧) يتبين أن أطوال الطرق توزعت في المنطقة بنسب متفاوتة الأمر الذي يعكس صورة التباين في التوزيع الجغرافي للمراكز العمرانية وفي الأهمية الاقتصادية، ومن خلال الجدول والشكل المذكورين يمكن تقسيم محافظات المنطقة إلى الفئات التالية:

جدول (٧-٤-٣-ب) توزيع أطوال الطرق بأنواعها المختلفة حسب المحافظات (١٤١٨هـ)

المحافظة	مفرد	مزدوج*	مزدوج**	سريع*	سريع**	المجموع	النسبة/%
الدوادمي	١٤٢٥	١٦,٩	٠	٠	٠	١٤٤٢	١٥,٥٧
مدينة الرياض	٥٢١	٢٧٦	٩٦,٢	١٤٢	٢٥٠	١٢٨٤	١٣,٨٧
الخرج	٨٧٣	٩٩,٧	٠	١٨	٠	٩٨٩,٩	١٠,٦٩
الجمعة	٧٣٩	٥٧	٢,٢	٩٥	٠	٨٩٢,٨	٩,٦٤
القوية	٣٩٢	١٥,٩	٠	١٩٥	٧٥	٦٧٧,٣	٧,٣١
الأفلاج	٤٩٩	٢٦,٦	٠	٠	٠	٥٢٥,١	٥,٦٧
رماح	٤١٢	٢,٧	٠	٣٧	٠	٤٥٢,٣	٤,٨٨
ثادق	٣٥٧	٦,٤	٠	٥٤	٠	٤١٧,٨	٤,٥١
عفيف	٢٨٤	٣	٠	١١٤	٠	٤٠٠,٩	٤,٣٣
شقراء	٣١١	١٨,٦	٠	٠	٠	٣٢٩,٢	٣,٥٥
الزلفي	٢٤١	١١	١,٤	٢٣	٠	٢٧٦,٣	٢,٩٨
وادي الدواسر	٢٣٠	٩,٥	٠	٠	٠	٢٣٩,٤	٢,٥٩
الغاط	١٨١	٦,٢	٢,٥	٣٣	٧,٧	٢٢٩,٨	٢,٤٨
المزاحمية	١٣٣	٥,٧	٠	٤٤	١٧	١٩٨,٦	٢,١٤
حوطة بني تميم	١٧٠	٣,٧	٠	٠	٠	١٧٣,٥	١,٨٧
حريملاء	١٣٤	١٥,٧	٠	٢١	٠	١٧١,٣	١,٨٥
ضرما	١٣٥	١٨,٧	٠,١	١٠	٧,٧	١٧١,٣	١,٨٥
مرات	١٥٥	٩,٩	٠	٠	٠	١٦٥	١,٧٨
السليل	١١٧	٣,٢	٠	٠	٠	١١٩,٩	١,٢٩
الدرعية	٦٣,٢	١٤,١	٠	٠	٠,١	٧٧,٣	٠,٨٣
الحريق	٢٧,١	٠	٠	٠	٠	٢٧,١	٠,٢٩
المجموع	٧٣٩٦	٦٢٠	١٠٢	٧٨٥	٣٥٧	٩٢٦١	١٠٠,٠٠
النسبة/%	٧٩,٨٧	٦,٧٠	١,١١	٨,٤٨	٣,٨٥	١٠٠,٠٠	

* بدون خدمة ** بخدمة

المصدر:

وزارة المواصلات، (١٤١٨هـ)، جداول وإحصائيات، تقرير إحصائي غير منشور، الرياض.

الفئة الأولى:

وتضم المحافظات ذات الأنصبة الكبيرة نسبياً من حيث أطوال الطرق فيها والتي لا تقل عن ٦٧٠ كم ويدخل في هذه الفئة خمس محافظات على النحو التالي :

- تأتي محافظة الدوادمي في المركز الأول، إذ حظيت بنحو ١٤٤٢ كم أي ما نسبته حوالي ٦, ١٥٪ من إجمالي أطوال الطرق في منطقة الرياض ويعزى ذلك لعدة أسباب منها اتساع المساحة نسبياً وانتشار المراكز العمرانية كما أن وجود طريق خط الحجاز القديم الذي يخترق محافظة الدوادمي ويمر بمدینتها له الفضل في استئثارها بالمركز الأول باعتباره البنية الأساسية التي منها انطلق عدد من الوصلات إلى الداخل سواء من الجانب الشمالي أو الجانب الجنوبي، وتتصل محافظة الدوادمي بمنطقة القصيم المجاورة بطريقين رئيسيين هما طريق الدوادمي الرس وطريق الدوادمي المذنب بالإضافة إلى عدة طرق فرعية. ويلاحظ أن محافظة الدوادمي صاحبة المركز الأول تخلو من الطرق السريعة والطرق المزدوجة باستثناء وصلة تمتد على طول مدينة الدوادمي لا تزيد على ١٧ كم.

- أما المركز الثاني من حيث إجمالي أطوال الطرق بين المحافظات فقد جاء من نصيب مدينة الرياض ومراكزها حيث استحوذت على نسبة وصلت إلى ٩, ١٣٪ أي نحو ١٢٨٤ كم، وهي بهذا تكون غير بعيدة من محافظة الدوادمي صاحبة المركز الأول. ولعل السبب الرئيس في استحوادها بهذا النصيب من أطوال الطرق كونها العاصمة والمركز الاقتصادي والثقافي والاجتماعي ليس فقط للمنطقة بل للدولة بأسرها، إذ تصب معظم محاور الشبكة الوطنية بها وتنطلق منها، فهي مركز شبكة الطرق للمملكة بلا منازع.

وتتوزع شبكة طرق الرياض وضواحيها بين الأنواع الخمسة المذكورة في جدول (٧-٤-٣-ب) إذ يوجد بها نحو ٣٩٢ كم من الطرق السريعة منها حوالي ٢٥٠ كم مزودة بطرق خدمة بالإضافة إلى ٣٧٢ كم من الطرق المزدوجة، جزء منها ٩٦ كم مزود بطرق خدمة، أما بقية الشبكة فهو من نوع الطرق المفردة والتي تصل أطوالها إلى ٥٢١ كم.

- أما المركز الثالث فهو من نصيب محافظة الخرج التي بلغت حصتها من الطرق نحو ٩٩٠ كم بنسبة ١١٪ من إجمالي أطوال الطرق في المنطقة ولعل انتشار المراكز العمرانية والمشاريع الزراعية في محافظة الخرج وقربها من عاصمة الدولة ووقوعها على المحور الجنوبي (الرياض، وادي الدواسر، أبها) من أبرز

الأسباب التي جعلت محافظة الخرج تستحوذ على المركز الثالث. وواضح من الجدول أن معظم طرقها من نوع المفرد (٨٧٣ كم) ما عدا وصلة طولها ١٨ كم تدخل ضمن الطرق السريعة بالإضافة إلى نحو ١٠٠ كم مصنّف ضمن الطرق المزدوجة.

- تأخذ محافظة المجمعة المركز الرابع حيث بلغ إجمالي أطوال الطرق المرصوفة داخل المحافظة نحو ٨٩٣ كم بنسبة حوالي ٦,٩٪ من إجمالي أطوال الطرق في المنطقة، وقد ساعد موقعها الجغرافي الذي يمتد من طريق حفر الباطن في الشمال وطريق القصيم من الغرب على حصولها لهذا المركز بالإضافة إلى وجود المراكز العمرانية والنشاطات الزراعية التي ساعدت على إنشاء عدة وصلات تنطلق من هذه الطرق الرئيسية. ويبلغ نصيبها من الطرق السريعة نحو ٩٥ كم تمثل الجزء الذي يمر من خلال المحافظة من طريق الرياض القصيم السريع. وباستثناء حوالي ٦٠ كم من الطرق المزدوجة تتكون بقية طرقها من النوع المفرد والتي تبلغ نحو ٧٣٩ كم بنسبة حوالي ٨٣٪ من إجمالي أطوال الطرق في المحافظة.

- يأتي في المركز الخامس محافظة القويعية التي حظيت بأطوال من الطرق بلغت نحو ٦٧٧,٣ كم بنسبة ٣,٧٪ من إجمالي طرق المنطقة، ولعل ضخامة المساحة وامتداد طريق الرياض الطائف السريع من خلالها من أبرز الأسباب التي جعلها تستحوذ على هذا القدر من أطوال الطرق، ويبلغ طول الجزء الذي يمتد في محافظة القويعية من الطريق السريع نحو ٢٧٠ كم منها ٧٥ كم مزودة بطرق خدمة، كما يوجد بها وصلة يبلغ طولها نحو ١٦ كم من الطرق المزدوجة، أما بقية الأطوال فيدخل ضمن الطرق المفردة (٣٩٢ كم).

الفئة الثانية:

يشترك فيها أربع محافظات هي: الأفلاج ورماح وثادق وعفيف في نسب متقاربة تتراوح بين ٦٪ إلى ٤٪ من إجمالي أطوال الطرق في المنطقة، تراوحت أطوال طرقها بين ٥٢٥ كم كما في الأفلاج و٤٠٠ كم في عفيف، والملاحظ في هذه المحافظات أنه على الرغم من خلوها من الطرق السريعة أو المزدوجة الموجود عليها طرق خدمة، إلا أن مرور الطرق السريعة من خلالها جعل لها نصيباً لا بأس به من الطرق السريعة مثل محافظة رماح التي يمر بها طريق الرياض الدمام السريع بطول (٣٧ كم) ومحافظة ثادق التي يمتد من خلالها طريق الرياض القصيم السريع بطول حوالي ٥٤ كم ومحافظة عفيف التي يخدمها طريق الرياض الطائف بطول ١١٤ كم. كما يوجد بها وصلات من الطرق المزدوجة حظيت محافظة الأفلاج بأكثرها (٢٧ كم) أما بقية المحافظات فلا تزيد عن ٧ كم.

الفئة الثالثة:

تضم خمس محافظات تشترك في نسب متقاربة أيضاً تتراوح بين ٦, ٣٪ إلى ٣٪ من إجمالي أطوال الطرق في المنطقة. وهي على الترتيب: شقراء، الزلفي، وادي الدواسر، الغاط، المزاحمية، تراوحت أطوال الطرق في كل منها بين ٣٣٠ كم كما هو الحال في محافظة شقراء وحوالي ٢٠٠ كم كما في محافظة المزاحمية، ويلاحظ في طرق هذه المحافظات قلة أو انعدام الطرق السريعة ما عدا الغاط التي يمتد في محافظتها طريق الرياض القصيم بطول نحو ٤٠ كم من الطرق السريعة منها نحو ٨ كم مزودة بطرق خدمة، كذلك محافظة المزاحمية التي يمر من خلالها طريق الرياض الطائف السريع بطول ٦١ كم منها نحو ١٧ كم مخدومة بطرق خدمة. أما الطرق المزدوجة فباستثناء شقراء التي يوجد بها نحو ٢٠ كم من الطرق المزدوجة لا يزيد أطوال هذا النوع من الطرق عن ١٣ كم في أي محافظة من محافظات مجموعة هذه الفئة.

الفئة الرابعة:

تشمل هذه الفئة المحافظات التي يتراوح نسب أطوال طرقها بين ١٪ إلى ٢٪ من إجمالي أطوال الطرق في المنطقة وهي على الترتيب التنازلي: الحوطة، حريملاء، ضرما، مرات، والسليل، وتكاد تنعدم أو تقل في هذه الفئة الطرق السريعة باستثناء حريملاء التي يمتد بها نحو ٢١ كم وضرما التي يمر بها الطريق السريع بمسافة حوالي ١٨ كم، ويتوافر في بعضها الطرق المزدوجة مثل حريملاء (١٦ كم) وضرما (١٩ كم) ومرات (١٠ كم).

الفئة الأخيرة:

وتشمل فقط محافظتين بنسبة أقل من ١٪ وهما محافظة الدرعية التي يمتد بها نحو ٧٧ كم من الطرق المزففة ومحافظة الحريق التي يبلغ أطوال طرقها نحو ٢٨ كم فقط جلها من الطرق المفردة أما الدرعية فهناك نحو ١٤ كم من الطرق المزدوجة، ويعزى انخفاض نصيب هاتين المحافظتين من الطرق إلى صغر مساحتهما مقارنة ببقية المحافظات.

كثافة الطرق:

تعد كثافة شبكة النقل مقياساً كمياً لقوة العلاقة بين الشبكة من جهة وبين السكان والمساحة من جهة

أخرى، ومؤشراً عن مدى كفاية الشبكة لاحتياجات السكان، كما أنها تكشف عن مرحلة التطور الاقتصادي التي يعيش فيها السكان في المنطقة. (١)

وهي من أبسط الأساليب الكمية المستخدمة في التحليل لشبكات الطرق ويعبر عنها بأطوال الشبكة بالنسبة لوحدة المساحة أو عدد السكان في منطقة أو دولة معينة على النحو التالي:

$$أ- كثافة الشبكة بالنسبة للمساحة = \frac{\text{إجمالي أطوال الطرق كم} \times 1000}{\text{المساحة كم}^2} = 1000 / 2 \text{ كم}.$$

$$ب- الكثافة بالنسبة لعدد السكان = \frac{\text{إجمالي أطوال الطرق كم} \times 1000}{\text{عدد السكان}} = 1000 / 2 \text{ كم}.$$

ويعد قياس الكثافة على أساس عدد السكان أفضلها لأن السكان هم المسافرون وهم مصدر النشاط الاقتصادي. وكلما زادت كثافة شبكة النقل كان الإقليم يتمتع بشبكة جيدة والعكس صحيح. (٢)

ولتحديد الاختلاف المكاني بالنسبة لكثافة الطرق في المنطقة يمكن تطبيق دراسة الكثافة بالنسبة لعدد سكان ومساحة كل محافظة على حدة على النحو التالي:

أ- كثافة الطرق بالنسبة لعدد السكان:

يتطلب البحث في هذا الموضوع بيانات خاصة بأطوال الطرق وأخرى خاصة بأعداد السكان في كل محافظة، وقد أمكن الحصول على بيانات حديثة عن أطوال الطرق لكل محافظة لسنة ١٤١٧ هـ كما سبق، ولكن فيما يتعلق ببيانات السكان لكل محافظة سوف نعتمد على إحصاءات عام ١٤١٣ هـ على الرغم من الفارق الزمني بينهما، وذلك على افتراض أن نسبة النمو السكاني بين المحافظات متقاربة وفي مستوى واحد إلى حد ما الأمر الذي يمكن فيه التغاضي عن هذا الفارق الزمني بين بيانات كل من الطرق والسكان.

من خلال إجمالي أطوال الطرق في المنطقة والذي يبلغ ٩٢٦١ كم حسب بيانات وزارة المواصلات

(١) غانم، إبراهيم علي، (١٤١٤هـ)، شبكة الطرق البرية بين مدن منطقة القصيم، دراسة في جغرافية النقل، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، القصيم.

(٢) عبده، سعيد، (١٩٩٤م)، أسس جغرافية النقل، مكتبة الإنجلو المصرية، القاهرة.

ومن نتائج تعداد عام ١٤١٣هـ الذي أوضح أن إجمالي عدد سكان المنطقة يبلغ نحو ٣٨٣٤٩٨٦ نسمة^(١) مما يعني أن الكيلو متر الطولي من الطرق المرصوفة في منطقة الرياض يخدم نحو ٤١٤ شخصاً في المتوسط .

وبلغ المتوسط العام لكثافة الطرق بالنسبة لعدد السكان في المنطقة حوالي ٢,٤ كم/١٠٠٠ شخص .
وحيثما نقارن هذا المتوسط بكثافة الطرق في المنطقة الشرقية مثلاً نجد أن متوسط كثافة طرقها بالنسبة لعدد سكانها لا يزيد على ١,٧ / ١٠٠٠ نسمة،^(٢) وهذا يشير إلى ما تتمتع به منطقة الرياض من انتشار وتوفر في الطرق البرية إذا ما قورنت ببعض المناطق المجاورة مثل المنطقة الشرقية .
ولا شك أن هذا المتوسط يتباين زيادة أو نقصاً على صعيد المحافظات تبعاً لاختلاف عدد السكان وأطوال الطرق في كل محافظة كما هو واضح من جدول (٧-٤-٤) ولذلك يمكن تقسيم محافظات المنطقة إلى مجموعات على النحو التالي :

المجموعة الأولى: تضم المحافظات التي تتمتع بكثافة طرق عالية نسبياً تزيد عن ٢٠ كم/١٠٠٠ نسمة وهي محافظة ثادق (٣٨ كم/١٠٠٠ نسمة) ومحافظة الغاط (٢٩ كم/١٠٠٠ نسمة) ومحافظة رماح (٢٣ كم/١٠٠٠ نسمة) .

وتتصف هذه المحافظات بوجود شبكة ضخمة نسبياً من الطرق المرصوفة أمام عدد قليل من السكان، كما في محافظة ثادق التي لا يزيد عدد سكانها عن ١٢ ألف نسمة، كما يلاحظ في هذه المجموعة أنها جميعاً تقع في القسم الشمالي من محور الدمام جدة السريع .

المجموعة الثانية: تشمل المحافظات التي تتراوح كثافة الطرق المرصوفة بها بين ١٠ إلى ٢٠ كم/١٠٠٠ نسمة .

ويدخل في هذه المجموعة كل من محافظة حريملاء (١٦,٢٥ / ١٠٠٠ نسمة) ومحافظة مرات (٩,١٤ كم/١٠٠٠ نسمة) ومحافظة ضرما (١١,٥ / ١٠٠٠ نسمة) .

(١) مصلحة الإحصاءات العامة، (١٤١٨هـ)، النتائج التفصيلية للتعداد العام للسكان والمساكن ١٤١٣هـ-١٩٩٢م، وزارة التخطيط، الرياض .

(٢) القرعاوي، نجاح بنت مقل، (١٤١٧هـ)، شبكة الطرق البرية في المنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية، مكتبة التوبة، الرياض، ص ١٧٥ .

وتتميز هذه المجموعة بصغر مساحتها بالمقارنة بالمجموعة الأولى كما أنها أيضاً تنتمي إلى القسم الشمالي من محور الدمام جدة السريع، وتتجاوز فيما بينها باستثناء محافظة ضرما التي يفصلها عن هذه المجموعة محافظة الدرعية.

المجموعة الثالثة: تضم المحافظات التي تتراوح كثافة الطرق فيها بين ٥ إلى ١٠ كم/١٠٠٠ نسمة، ويدخل ضمن هذه المجموعة سبع محافظات وهي على الترتيب: الأفلاج، المجمععة، المزاحمية، القويعية، عفيف، الزلفي، والدوادمي.

وتتصف هذه المجموعة بأنها تتوزع بين القسمين الشمالي والجنوبي من محور الدمام جدة السريع وبضخامة المساحات في بعض محافظاتهما كما هي الحال في محافظة الأفلاج والمجمععة والدوادمي والقويعية.

المجموعة الرابعة: محافظات منخفضة الكثافة، أقل من ٥ كم من الطرق لكل ١٠٠٠ نسمة من السكان، وتضم هذه المجموعة أيضاً ست محافظات وهي على الترتيب: الخرج، السليل، وادي الدواسر، الحريق، الدرعية، بالإضافة إلى مدينة الرياض، وواضح من هذه الفئة أن معظم محافظاتهما ينتمي إلى القسم الجنوبي من المحور باستثناء محافظة الدرعية والرياض، وعلى الرغم من وجود شبكة ضخمة لمدينة الرياض وضواحيها إذ أخذت المركز الثاني في ذلك كما سبق إلا أن ضخامة أعداد السكان فيها قلل من كثافة الطرق الخاصة بها وجعلها في ذيل القائمة كما هو واضح من جدول (٧-٤-٤) الذي رتب تنازلياً.

ب- كثافة الطرق بالنسبة للمساحة:

بلغ متوسط الكثافة للطرق في منطقة الرياض بالنسبة لمساحتها نحو ٢٤,٧٤ كم/١٠٠٠ كم^٢ وهي تزيد عن الكثافة العامة للمملكة والتي تبلغ حوالي ٢٠ كم/١٠٠٠ كم^٢ حسب بيانات وزارة المواصلات الخاصة بالطرق المزفتة سواء منها الطرق السريعة أو الطرق المزوجة أو المفردة. (١)

أما على مستوى المحافظات فمن خلال جدول (٧-٤-٥) نلاحظ أن هناك تبايناً واختلافاً واضحاً فيما بينها ففي الوقت الذي نجد كثافة الطرق بالنسبة إلى المساحة في إحدى المحافظات وصلت إلى أكثر

(١) وزارة المواصلات، (١٧٤١هـ)، الطرق والنقل حقائق وأرقام، وزارة المواصلات، الرياض.

من ١٣٠ كم/١٠٠٠ كم^٢ كما في الرياض، نجد محافظة مثل السليل لا تزيد فيها الكثافة عن ٢,٥ كم/١٠٠٠ كم^٢، ويمكن توزيع المحافظات بالنسبة إلى هذا الموضوع إلى المجموعات التالية:

جدول (٧-٤-٤) كثافة الطرق بالنسبة لعدد السكان: كم/١٠٠٠

نسمة موزعة حسب المحافظات (١٤١٨ هـ)

المحافظة	عدد السكان (١٤١٣ هـ)	أطوال الطرق	الكثافة
مدينة الرياض	٢٧٤٧١٣٣	١٢٨٤,٣	٠,٤٧
الدرعية	٤٥١٠٤	٧٧,٣	١,٧١
الحريق	١٠٩٢٤	٢٧,١	٢,٤٨
وادي الدواسر	٧٧٣٦٣	٢٣٩,٤	٣,٠٩
السليل	٣١٦٤٢	١١٩,٩	٣,٧٩
الخرج	٢٤٣٤٤٣	٩٨٩,٩	٤,٠٧
حوطة بني تميم	٣٥٩٧٩	١٧٣,٥	٤,٨٢
الزلفي	٤٩٧٨٦	٢٧٦,٣	٥,٥٥
عفيف	٥٨٢٧٨	٤٠٠,٩	٦,٨٨
القوية	٨٩٥٤٤	٦٧٧,٣	٧,٥٦
المزاحمية	٢٣٦١٤	١٩٨,٦	٨,٤١
الدوادمي	١٦٥٦٧٨	١٤٤١,٥	٨,٧٠
الجمعة	٩٧٣٤٩	٨٩٢,٨	٩,١٧
الأفلاج	٥٥٥٤٨	٥٢٥,١	٩,٤٥
ضرما	١٤٨٨٧	١٧١,٣	١١,٥١
شقراء	٢٧٨٤٨	٣٢٩,٢	١١,٨٢
مرات	١١٧١٠	١٦٥	١٤,٠٩
حرملاء	١٠٥٤١	١٧١,٣	١٦,٢٥
رماح	١٩٤٧٣	٤٥٢,٣	٢٣,٢٣
الفاط	٨٠٠٨	٢٢٩,٨	٢٨,٧٠
ثادق	١١١٣٤	٤١٧,٨	٣٧,٥٢
المجموع	٣٨٣٤٩٨٦	٩٢٦٠,٦	٢,٤١

المصدر: الجدول من عمل الباحث اعتماداً على:

وزارة المواصلات، (١٤١٨ هـ)، إحصاءات عامة، تقرير إحصائي غير منشور، الرياض.

مصلحة الإحصاءات العامة، (١٤١٨ هـ)، النتائج التفصيلية للتعداد العام للسكان والمساكن

١٤١٣ هـ-١٩٩٢ م، وزارة التخطيط، الرياض.

جدول (٧-٤-٥) توزيع كثافة الطرق بالنسبة إلى المساحة حسب المحافظات (١٤١٨هـ)

المحافظة	المساحة م ^٢	أطوال الطرق كم	كم/١٠٠٠م ^٢
الرياض	٩٨٠٠	١٢٨٤,٣	١٣١,٠٥
حريملاء	١٤٨٠	١٧١,٣	١١٥,٧٤
الغاط	٢٦٩٠	٢٢٩,٨	٨٥,٤٣
ضرماء	٢٠٦٠	١٧١,٣	٨٣,١٦
شقراء	٤١١٠	٣٢٩,٢	٨٠,١٠
ثادق	٥٦٠٠	٤١٧,٨	٧٤,٦١
المزاحمية	٣٥٨٠	١٩٨,٦	٥٥,٤٧
الخرج	١٩٧٩٠	٩٨٩,٩	٥٠,٠٢
الزلفي	٥٥٤٠	٢٧٦,٣	٤٩,٨٧
الدوادمي	٣٠٥٨٠	١٤٤١,٥	٤٧,١٤
مرات	٤٢٢٠	١٦٥	٣٩,١٠
الدرعية	٢٠٢٠	٧٧,٣	٣٨,٢٧
الجمعة	٣٠٠٠٠	٨٩٢,٨	٢٩,٧٦
رماح	١٥٩٠٠	٤٥٢,٣	٢٨,٤٥
حوطة بني تميم	٧٣٥٠	١٧٣,٥	٢٣,٦١
عفيف	٢٦٨١٠	٤٠٠,٩	١٤,٩٥
القوية	٥٠٥٨٠	٦٧٧,٣	١٣,٣٩
الأفلاج	٥٤١٢٠	٥٢٥,١	٩,٧٠
وادي الدواسر	٤٨٩٠٠	٢٣٩,٤	٤,٩٠
الحريق	٦٧٩٠	٢٧,١	٣,٩٩
السليل	٤٢٤٢٠	١١٩,٩	٢,٨٣
المجموع	٣٧٤٣٤٠	٩٢٦٠,٦	٢٤,٧٤

المصدر: الجدول من عمل الباحث اعتماداً على:

وزارة الشؤون البلدية والقروية، (١٤٠٤هـ)، المسح الاقتصادي والاجتماعي الشامل لقرى
وهجر المملكة العربية السعودية، التقرير الثاني، منطقة الرياض، وزارة الشؤون
البلدية والقروية، الرياض، جدول رقم ١، ص ١٤.

وزارة المواصلات، (١٤١٨هـ)، إحصاءات عامة، تقرير إحصائي غير منشور، الرياض.

المجموعة الأولى: وتشمل المحافظات التي لا تقل فيها الكثافة عن ١١٥ كم/١٠٠٠ كم^٢ ويندرج تحت هذه المجموعة مدينة الرياض والمراكز التابعة لها ومحافظة حريملاء، فمدينة الرياض لا غرابة أن تصدر القائمة وأن تستحوذ على المركز الأول من حيث كثافة الطرق، فبالرغم من أنها ليست أكثر المحافظات طرقاً - كما سبق الإشارة - إلا أن صغر مساحتها النسبي وتوسطها بين شبكة المنطقة بل بين الشبكة الوطنية للمملكة بالإضافة إلى كونها نقطة انتهاء وبداية محاور الطرق الرئيسة للمملكة باعتبارها عاصمة الدولة والمركز التجاري والصناعي جعلها تمتلك المركز الأول فيما يتعلق بكثافة الطرق بالنسبة إلى المساحة في محافظات المنطقة. أما محافظة حريملاء التي تأخذ المركز الثاني في القائمة فلعل السبب الرئيس في امتلاكها لهذه الرتبة يعود إلى صغر مساحتها التي لا تتجاوز ١٤٨٠ كم^٢ والتي تعد أصغر المحافظات مساحة، هذا بالإضافة إلى قربها من مركز الشبكة الوطنية (الرياض) ومرور طرق رئيسة من خلال محافظتها مثل طريق القصيم السريع وقبله الطريق القديم والذي منهما امتدت عدد من الوصلات داخل المحافظة نفسها.

المجموعة الثانية: المحافظات التي تتراوح الكثافة فيها بين ٧٠-٩٠ كم/١٠٠٠ كم^٢ وتضم محافظات كل من الغاط، ضرما، شقراء، وثادق، وتتميز هذه المجموعة بصغر مساحتها نسبياً إذ لا تتجاوز ٥٦٠٠ كم^٢ بل يصل بعضها إلى أقل من ٢١٠٠ كم^٢ كما في محافظة ضرما، كما أن معظمها يقع في القسم الشمالي من المحور (الدمام-جدة السريع) وعلى امتداد محور الرياض-القصيم السريع. انظر شكل (٧-٤-٧).

المجموعة الثالثة: وتشمل المحافظات التي تتراوح كثافة أطوال الطرق فيها بين ٤٠-٦٠ كم/١٠٠٠ كم^٢ حيث تضم كل من المزاحمية، الخرج، الزلفي، الدوادمي، مرات والدرعية بالترتيب. وقد خدمت هذه المجموعة لتكون في هذا المستوى عدة عوامل منها صغر المساحة في بعضها كما في الدرعية والمزاحمية ومرات وتوسط بعضها الآخر وقربها من العاصمة وأهميتها التجارية والصناعية كما في محافظة الخرج، ووقوعها على محاور الطرق الرئيسة وانتشار المراكز العمرانية فيها كما في الدوادمي والزلفي، كل هذه العوامل ساعدت في وجود كثافة متوسطة من الطرق المرصوفة تزيد عن المتوسط العام لكثافة الطرق في المنطقة.

المجموعة الرابعة: وتضم المحافظات ذات الكثافة التي بين ١٠ و٣٠ كم/١٠٠٠ كم^٢ ويندرج تحتها

محافظة المجمعة، رماح، حوطة بني تميم، عفيف والقوية وتميز هذه المجموعة بأن كلاً منها يقع ضمن إحدى الطرق الرئيسية كما في محافظة المجمعة التي يمر من خلالها طريق الرياض-القصيم السريع ومثل رماح التي يخدمها طريق الرياض-الدمام السريع وحوطة بني تميم التي على طريق الرياض-أبها الرئيس وباستثناء حوطة بني تميم ورماح تتصف هذه المحافظات بضخامة المساحة وقلّة المراكز العمرانية نسبياً خاصة في حالة محافظة القوية.

المجموعة الأخيرة: وتشمل المحافظات ذات الكثافة المنخفضة والتي تبلغ كثافة الطرق فيها أقل من ١٠ كم/١٠٠٠ كم^٢ وهي على الترتيب التنازلي: الأفلاج، وادي الدواسر، الحريق والسليل، وتتصف هذه المجموعة بأنها تقع في القسم الجنوبي من المحور وبضخامة مساحتها وقلّة المراكز العمرانية بالمقارنة بالمحافظات الأخرى.

أنواع الطرق:

تعدد تصنيفات الطرق إلى أنواع مختلفة فهناك التصنيف حسب أهمية الطريق وهناك التصنيف الوظيفي للطرق، كما أن هناك التصنيف النوعي لها ويمكن أن نعتمد على النوع الأخير في هذا الموضوع للوقوف على أنواع الطرق البرية في المنطقة وتشكل الطرق المفردة أكبر نسبة وأضخم رقم بالنسبة لأطوال الطرق في المنطقة بين أنواعها المختلفة، إذ تأخذ نسبة لا تقل عن ٨٠٪ من إجمالي أطوال الطرق في المنطقة كما في جدول (٧-٤-٦)، وهي بهذا تكون مشابهة إلى حد كبير لنسبة أطوال الطرق في المملكة والتي بلغت نحو ٨٤٪ من الإجمالي العام للمملكة ويأتي بعد الطرق المفردة وبفارق كبير الطرق السريعة التي استحوذت على نسبة وصلت إلى ١٢٪ من إجمالي الطرق في المنطقة، ثم تأتي الطرق المزدوجة في المرتبة الثالثة أخذة نسبة ٨٪ فقط من إجمالي أطوال الطرق في المنطقة.

وباستقراء الخارطة (شكل: ٧-٤-٧) الخاصة بأنواع الطرق البرية في منطقة الرياض والبيانات الخاصة بها يمكن تقسيم طرق المنطقة إلى الأنواع التالية:

١- الطرق السريعة.

٢- الطرق المزدوجة.

٣- الطرق المفردة.

جدول (٧-٤-٦) توزيع أطوال الطرق حسب النوع (عام ١٤١٧ هـ)

منطقة الرياض			المملكة		أطوال الطرق
النسبة من المملكة	النسبة من المنطقة	الأطوال/كم	النسبة	الأطوال/كم	أنواع الطرق
%٣٣	%١٢	١١٤٢	%٨	٣٤١٧	الطرق السريعة
%٢١	%٨	٧٢٣	%٨	٣٤١٥	الطرق المزروجة
%٢٠	%٨٠	٧٣٩٦	%٨٤	٣٥٨٦٨	الطرق المفردة
%٢١	١٠٠	٩٢٦١	١٠٠	٤٢٧٠٠	المجموع

المصدر:

وزارة المواصلات، (١٤١٧ هـ، أ)، تقرير إحصائي غير منشور، الرياض.

وزارة المواصلات، (١٤١٧ هـ، ب)، الطرق والنقل حقائق وأرقام عام ١٤١٧ هـ، الرياض.

١- الطرق السريعة:

بناء على بيانات وزارة المواصلات عام ١٤١٧ هـ فإن إجمالي أطوال الطرق السريعة في منطقة الرياض بلغ ١٠٦٧ كم بما في ذلك الطريق الدائري لمدينة الرياض، ويمثل هذا الرقم نحو ١٢٪ من إجمالي أطوال الطرق في المنطقة وما يعادل ثلث مجموع أطوال الطرق السريعة في المملكة (جدول: ٧-٤-٦). وهي بهذا تحتل المركز الأول من بين مناطق المملكة فيما يتعلق بأطوال الطرق السريعة، وقد أنشئت هذه الطرق السريعة لمواكبة النهضة العمرانية الشاملة التي شهدتها المملكة خلال السنوات الماضية، وتصميمها بمواصفات ومقاييس عالمية حديثة بحيث تستوعب النمو المتزايد في حركة المرور والنقل.

وتتكون هذه الطرق من اتجاهين بكل اتجاه عدد من المسارات (الحارات) تتراوح بين ٣-٦ مسارات، وعرض الحارات في الطرق السريعة أكثر اتساعاً، والأكتاف معبدة كحارة طوارئ والميول الجانبية والأفقية والرأسية متوسطة بصفة عامة، وتفصل اتجاهات الحركة جزيرة وسطية يتراوح عرضها بين ٢ إلى ٢٠ م مزودة بسياج معدني أو حاجز خرساني حسب طبيعة المنطقة ونوعية الخط السريع. كما أن الطرق السريعة تتمتع بتحكم تام في المداخل والمخارج وتكون جميع التقاطعات بنظام المستويات المتعددة

- (تقاطعات طبقية) بواسطة الجسور أو الأنفاق، وتبلغ السرعة التصميمية عليها ١٢٠ كم/ساعة، ومن أبرز ما تتميز به الطرق السريعة التي تم إنشاؤها في المنطقة أنها قد صممت لتحقيق المزايا التالية: (١)
- أ- التلاؤم مع الظروف الطبوغرافية المختلفة للمناطق التي يمر بها الطريق.
 - ب- جذب انتباه السائق باستمرار إلى مسار الطريق وكسر رتابة السير في المسافات المستقيمة الطويلة.
 - ج- الإقلال من الخطورة التي يمثلها استخدام الإنارة المبهرة للسيارات في المسارات المستقيمة.
 - د- منع ظاهرة السراب المصاحبة للمسافات المستقيمة الطويلة.
 - هـ- خفض تكاليف النقل وتحقيق وفر في نفقات الصيانة والتشغيل بالنسبة لحركة النقل على الطريق.
 - ز- مساعدة السائق في تقدير المسافة الحقيقية للسيارات والتي تتبعه بصورة أفضل.

ويوجد في المنطقة أربعة طرق من نوع الطرق السريعة تنطلق من مدينة الرياض عبر الطريق الدائري لها تأخذ شكل البوصلة ذات الاتجاهات الأصلية إذ تتوزع (تقريباً) هذه الطرق على الاتجاهات الأربع الأصلية لمدينة الرياض، فجهة الشرق يوجد طريق الدمام السريع وجهة الغرب ينطلق منها طريق الطائف السريع وجهة الجنوب طريق الخرج السريع كما يوجد طريق القصيم السريع في الجهة الشمالية، ويمكن الإشارة إلى هذه الطرق فيما يلي:

١- طريق الرياض - الدمام السريع:

يعد طريق الرياض - الدمام السريع من أوائل الطرق السريعة التي تم إنشاؤها في المملكة بعد طريق الدمام الجبيل السريع وطريق مكة جدة السريع، ويبدأ طريق الرياض الدمام السريع من شمال شرق مدينة الرياض ويمثل امتداداً للضلع الشمالي من طريق الرياض الدائري باتجاه الشرق بطول ٣٨٢ كم حتى نقطة التقائه مع طريق الدمام أبو حدرية السريع، ويخص منطقة الرياض منه حوالي ١٢٠ كم أي نحو ٣١٪ من إجمالي طوله.

وقد صُمم هذا الطريق طبقاً لمواصفات وزارة المواصلات الخاصة بالطرق السريعة إذ يتكون من اتجاهين لكل اتجاه ثلاثة مسارات (حارات) يفصل بين الاتجاهين جزيرة وسطية بعرض عشرين متراً،

(١) وزارة المواصلات، (١٤٠٦هـ)، النقل والمواصلات خطوات وإنجازات، وزارة المواصلات، الرياض، ص ٧٣.

زودت بسياج معدني في منتصفه كما طوق حرم الطريق أيضاً بسياج معدني يمنع دخول الحيوانات السائبة لحرم الطريق . وقد تم تزويد الطريق بكافة وسائل السلامة من تقاطعات حرة الحركة وإشارات إرشادية وتوجيهية .

وقد زود الجزء الأول من هذا الطريق بطرق خدمة جانبية خاصة الجزء الممتد من تقاطعه مع الضلع الشمالي الشرقي للطريق الدائري لمدينة الرياض وحتى تقاطع الثمامة والذي يبلغ نحو ١٤ كم . وقد صممت جميع منحنياته الأفقية والعمودية وفق مواصفات هندسية عالمية ، كما تم تزويد الطريق بأربعة عشر تقاطعاً علوياً لخدمة الدخول والخروج من الطريق وإليه وذلك لخدمة المدن والهجر الواقعة على جانبي مساره مثل الثمامة ورماح والوسيع وخريص . . . الخ . ويتوافر في الطريق أيضاً ستة معابر للإبل والماشية في المناطق التي يكثر فيها الرعي لتأمين حركة تنقلها . (١)

ويعد هذا الطريق من أهم الطرق بالمملكة بل هو عنصر حيوي ومهم في بنیان الشبكة الرئيسة للطرق السريعة إضافة لما يمثله من أهمية في تسهيل حركة الحجيج والمعتمرين من ضيوف الرحمن القادمين من شرق المملكة ودول مجلس التعاون الخليجي .

ويربط هذا الطريق منطقتين حضريتين تمثلان ثقلًا اجتماعياً واقتصادياً مهماً، وهما المنطقة الشرقية ومنطقة الرياض ، حيث يصل بين مناطق التصدير والاستيراد في المنطقة الشرقية وبين وسط المملكة وقلبها النابض مدينة الرياض ومنطقتها .

٢- طريق الرياض - الخرج السريع :

من أوائل الطرق السريعة في المنطقة ، ويبلغ طوله نحو ٧٨ كم يتكون من اتجاهين بينهما جزيرة وسطية كل اتجاه يحوي ثلاثة مسارات ، بعرض ٦٥ ، ٣ متراً لكل مسار (حارة) ، وله أكتاف خارجية بعرض نحو ٣ أمتار ، أما الميول الجانبية والأفقية والرأسية فهي ذات مستوى جيد ومتفق مع المواصفات العالمية ويتميز الطريق بوجود حاجز خرساني في الجزيرة الوسطية بارتفاع نحو ٩٠ ، ٠ متر ، يبلغ عدد الجسور التي تخدم هذا الطريق كمداخل ومخارج ونقاط تقاطع نحو ١١ جسراً ، ويعد هذا الطريق البوابة الجنوبية الرئيسة لمدينة الرياض الذي يربط محافظة الخرج وجميع المدن والمراكز العمرانية في

(١) وزارة المواصلات ، (١٤٠٥هـ) ، طريق الرياض - الدمام السريع ، نشرة خاصة ، وزارة المواصلات ، الرياض ،

الجنوب بالعاصمة والمنطقة على حد سواء وهو جزء من المحور الشمالي الجنوبي الذي سبق الإشارة إليه ويمثل المركز الثالث من حيث حجم الحركة المرورية من وإلى مدينة الرياض بعد كل من طريق الدمام وطريق القصيم السريعين .

٢- طريق الرياض - القصيم السريع:

يبلغ طوله الإجمالي حوالي ٣١٧ كم معظمه يدخل ضمن منطقة الرياض حيث يخص المنطقة حوالي ٢٤٠ كم، ويبدأ الطريق السريع من الضلع الشمالي الدائري لمدينة الرياض، وبامتداد طريق الملك فهد الذي يخترق مدينة الرياض من الجنوب إلى الشمال، ثم يسير الطريق باتجاه الشمال الغربي لمدينة الرياض حيث يخترق عدة محافظات حتى يتصل بشبكة الطرق الرئيسة لمنطقة القصيم بواسطة الطريق الدائري لمدينة بريدة .

يتكون من اتجاهين لكل اتجاه ثلاث مسارات ويفصل بين الاتجاهين جزيرة وسطية بعرض عشرين متراً مزودة بسياج معدني في المنتصف، وفي بعض أجزاء الطريق تصبح الجزيرة الوسطية بعرض خمسة أمتار، ومزودة بحاجز خرساني في الوسط، وتبلغ السرعة التصميمية لهذا الطريق ١٢٠ كم/ ساعة .

تم تزويد الطريق بوسائل السلامة والأمان - لمستخدميه - من تقاطعات حرة الحركة وإشارات إرشادية وتوجيهية وسياج معدني مع الجانبين لمنع دخول الحيوانات السائبة ولأجل أن يكون الدخول إلى الطريق والخروج منه قاصراً على المخارج والمداخل الرئيسة فقط . (١)

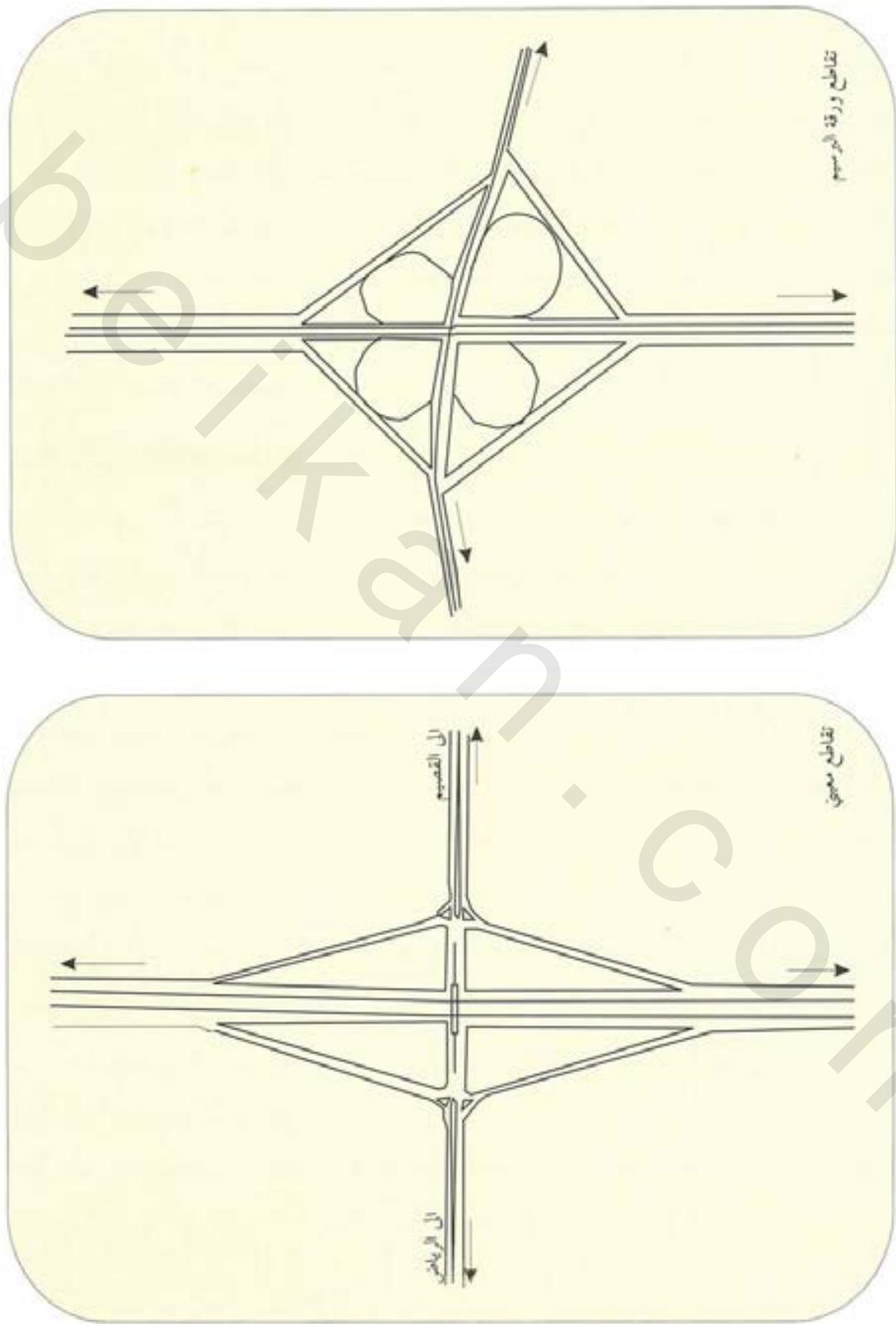
ويحتوي الطريق على ٢٢ تقاطعاً علوياً صممت على شكل معين أو شكل ورقة البرسيم (شكل : ٧-٤-٨) تخدم الطرق البرية والوصلات التي تقاطع على الطريق السريع والمرتبطة بشبكة الطرق البرية التي تخدم المدن والقرى المنتشرة على جانبي الطريق .

وقد صممت جميع منحنياته الأفقية والعمودية، بحيث تفي بمواصفات هندسية عالية، حسب المقاييس العالمية، كما زود الطريق بثمانية معابر للإبل والماشية يبعد كل منها عن الآخر حوالي ٣٠ كم، وذلك في المناطق التي يكثر فيها الرعي، لتأمين حركة تنقلها دون أن تسبب أي عرقلة أو ضرر لحركة المرور على الطريق، كما يشمل الطريق عدداً من جسور الأودية، تبلغ نحو ٤٧ جسراً . (٢)

(١) وزارة المواصلات، (١٤٠٦هـ)، طريق الرياض - سدير - القصيم، نشرة خاصة، وزارة المواصلات، الرياض .

(٢) المرجع السابق .

شكل (٧-٤-٨) بعض أشكال التقاطعات العلوية لطريق الرياض - القصيم



ويعد هذا الطريق أحد الأجزاء المهمة في بنية الشبكة الرئيسة للطرق السريعة في المملكة، إذ يربط العاصمة بمناطق الإنتاج الزراعية في سدير ومنطقة القصيم فضلاً عن ربطه للمراكز السكانية والنشاط التجاري بشكل أسرع وأسهل وأمن، إذ يختصر المسافة ما بين الرياض والقصيم بنحو ٩٠ كم بالمقارنة بالخط القديم،^(١) الأمر الذي ينتج عنه تحقيق وفر في تكاليف النقل والتشغيل والصيانة، كما أن تنفيذ هذا الطريق المباشر والسريع بالإضافة إلى إبقاء الطريق القديم يجعل الفائدة أكثر شمولاً، وذلك لاستيعاب حركة النقل والمرور المتزايدة ولتسهيل انتقال المواطنين وتسويق منتجاتهم ومحاصيلهم الزراعية للإسهام في برامج التنمية التي تشهدها مناطق المملكة بصفة عامة ومنطقة الرياض بصفة خاصة، كما يساهم الطريق في زيادة استعمال الأراضي لشتى الأغراض، وإقبال القطاع الخاص على استثمارها كمزارع ومراكز للنشاط الاقتصادي على جانبي الطريق.

٤- طريق الرياض - الطائف السريع:

يعد امتداداً لطريق الدمام الرياض السريع والذي سبق الإشارة إليه ولكنه نظراً لطوله كان من آخر الطرق السريعة التي انتهى العمل من إنشائها ودخلت ضمن شبكة الطرق في المملكة، إذ يبلغ طوله من الرياض إلى الطائف نحو ٧٩٥ كم ويتصل بمكة المكرمة وبجدة بطرق سريعة أيضاً ولذلك يطلق عليه محور الدمام جدة السريع حيث يربط الخليج في الشرق بالبحر الأحمر في الغرب ماراً بعاصمة المملكة، ولذلك لا تقتصر أهميته على ربط المراكز السكانية وتسهيل عملية الانتقال بأمن وسلام بل يتعدى ذلك إلى الأهمية الاستراتيجية التي يتميز بها هذا الخط سواء من الناحية الاقتصادية والاجتماعية أو من الناحية السياسية والأمنية. وهو من اتجاهين في كل اتجاه ثلاثة مسارات (حارات) عرض كل مسار نحو ١٥, ٣ م، يبلغ عرض الكتف الخارجي نحو ثلاثة أمتار أما الداخلي فعرض ٢, ٥ متر. يبلغ عرض الجزيرة الوسطية نحو ١٦ متراً مزودة بسياس حديدي (شبكة) بارتفاع مترين وفي بعض المواقع حاجز خرساني بارتفاع ٩٠, ٠ متر.

أما من ناحية الجسور ففيه نحو ٦٥ جسر سيارات تؤمن المداخل والمخارج للطريق والاتصال بالطرق الثانوية والفرعية المنتشرة هناك والتي تخدم المراكز العمرانية المختلفة. وبسبب مرور الطريق وامتداده حول مناطق رعوية فقد أنشئت ١٠ معابر علوية للجمال بالإضافة إلى عدد آخر من المعابر الأرضية التي يمكن أن تستخدم لعبور الحيوانات الأخرى، إذ يحوي نحو ٤٨ من جسور الأودية.

(١) وزارة المواصلات، (١٤٠٦هـ)، مرجع سابق.

٥- الطريق الدائري السريع لمدينة الرياض:

تزايدت حركة العمران في مدينة الرياض خلال السنوات الماضية وبالذات بعد عام ١٣٩٥ هـ فامتدت مساحة المدينة إلى أضعاف ما كانت عليه، الأمر الذي أدى إلى زيادة حركة المرور على الطرق المؤدية إليها، وبالتالي نشوء اختناقات مرورية أضعفت الاستفادة من مداخل المدينة ومخارجها على الوجه الأكمل، وبعد إجراء دراسات واسعة من قبل وزارة المواصلات لحل هذه المشكلة، ولمواجهة حركة المرور المتزايدة مع تزايد أعداد السكان وحركة العمران في العاصمة، تقرر إنشاء طريق دائري حول مدينة الرياض يواكب النمو العمراني ويسهل الوصول إلى مناطقها المختلفة بدون عوائق أو إشارات مرور ضوئية.

وقد روعي في وضع تحديد مسار الطريق الدائري أن يمر في ضواحي مدينة الرياض ليخدم أكبر عدد ممكن من السكان على جانبيه وأن يحقق الخدمات التالية: (١)

- ١- تأمين حركة النقل السريع بين أطراف المدينة ومناطقها الداخلية دون اللجوء إلى المرور بوسط المدينة.
- ٢- ربط مداخل المدينة ومخارجها ببعضها ببعض خاصة بالنسبة للشاحنات دون الاضطرار إلى عبور الشوارع الداخلية للمدينة.
- ٣- تأمين سهولة انتقال حركة الخدمات العامة كالإطفاء والإسعاف والطوارئ خاصة في المناطق المحيطة بالمدينة.
- ٤- ربط مطار الملك خالد الدولي الجديد بالمناطق السكنية المختلفة بالمدينة.

ويبلغ طول الطريق الدائري لمدينة الرياض نحو ٩٥ كم تقريباً (جدول : ٧-٤-٧) مؤلف من طريق رئيس مزدوج ذي أربعة مسارات في كل اتجاه تفصلها جزيرة وسطية عرضها نحو ٨ أمتار، وله طرق خدمة جانبية تتصل بالطريق السريع في مواقع معينة بشكل لا يؤثر على حركة المرور، كما تخدم حركة المرور الخاصة بالمناطق السكنية والتجارية المحاذية للطريق (٢) وزود الطريق بما يلزم من معدات الإنارة وتصريف مياه الأمطار والتشجير وكافة الخدمات الأخرى.

(١) وزارة المواصلات، (١٤١٦ هـ)، النقل والمواصلات خطوات وإنجازات، وزارة المواصلات، الرياض، ص ٨٩.

(٢) المرجع السابق، ص ٧٥.

ويتألف الطريق من أربعة أضلاع هي: الضلع الشمالي (١٧ كم) الضلع الشرقي (٢٦ كم تقريباً) الضلع الجنوبي (١٦ كم تقريباً) الضلع الغربي (٣٥ كم تقريباً) وكلها قد اكتملت ودخلت ضمن شبكة الطرق وخدمة الحركة ما عدا الضلع الغربي الذي لا يزال تحت التنفيذ ويتوقع الانتهاء منه مع نهاية عام ١٤١٩ هـ.

جدول (٧-٤-٧) بعض البيانات الخاصة بالطريق الدائري لمدينة الرياض

الطول	١٣٠ كيلو متراً.
العرض	١٠٠ متر شاملاً طرق الخدمة للمحائبين.
السرعة التصميمية	١٢٠ كم/ساعة.
عدد المسارات	من ٣ إلى ٤ مسارات لكل اتجاه على الخط الرئيس ومسارين على طرق الخدمة.
عرض الجزيرة الوسطية	من ٤ إلى ٨ أمتار.
عدد التقاطعات	٣٥ تقاطعاً صغيراً و٨ تقاطعات كبيرة.
الإضاءة الكهربائية	كامل الطريق والتقاطعات.
أعمال التشجير والزينة	الضلع الشمالي + جزء من الضلع الشرقي والغربي.

المصدر:

وزارة المواصلات، (١٤٠٦ هـ)، النقل والمواصلات خطوات وإنجازات، وزارة المواصلات، الرياض.

الطرق المزدوجة:

يتكون هذا النوع من الطرق من اتجاهين متضادين يحتوي كل اتجاه على مسارين (حارتين) تفصل بينهما جزيرة وسطية، ويتراوح عرض الطرق المزدوجة في الغالب بين ١٥ - ٣٥ متراً، وتتراوح السرعة التصميمية عليها بين ٨٠ - ١٠٠ كم/ساعة، وتكثر في مثل هذا النوع من الطرق التقاطعات السطحية مزودة في الغالب بوسائل السلامة من لوحات إرشادية أو إشارات ضوئية وبعض تقاطعاتها يأخذ شكل الدوار.

يبلغ مجموع أطوال الطرق المزدوجة في المنطقة حوالي ٧٢٣ كم أي نحو ٨٪ من إجمالي أطوال الشبكة الطرقية في المنطقة، منها ١٤٪ مزود بطرق خدمة من الجانبين تتكون من مسارين لكل جانب، ويتركز هذا النوع من الطرق في مدينة الرياض والمراكز المجاورة لها حيث تستأثر بنحو ٩٤٪ منها (جدول: ٧-٤-٨) أما الطرق المزدوجة بدون طرق خدمة فتنتشر في معظم محافظات المنطقة إلا أنها

تتركز بشكل أكبر في مدينة الرياض (٢٧٦ كم) والخرج (١٠٠ كم) والمجمعة (٧٥ كم).

وتتميز هذه الطرق المزدوجة بأن عرض مسارات طرقها (الحارات) أكبر مما هي عليه في الطرق المفردة ولكنها أقل من عرضها في الطرق الرسمية كما أن معظم الأكتاف مزفتة وعريضة والميول متوسطة.

جدول (٧-٤-٨) توزيع أطوال الطرق المزدوجة حسب المحافظات (١٤١٨ هـ)

المحافظة	أطوال الطرق (كم)	
١	رماح	٤٥٢,٣
٢	مدينة الرياض	١٢٨٤,٣
٣	حريملاء	١٧١,٣
٤	الدرعية	٧٧,٣
٥	ضرما	١٧١,٣
٦	المزاحمية	١٩٨,٦
٧	الخرج	٩٨٩,٩
٨	الحريق	٢٧,١
٩	حوطة بني تميم	١٧٣,٥
١٠	الأفلاج	٥٢٥,١
١١	السليل	١١٩,٩
١٢	وادي الدواسر	٢٣٩,٤
١٣	القوية	٦٧٧,٣
١٤	الدوادمي	١٤٤١,٥
١٥	مرآة	١٦٥
١٦	شقراء	٣٢٩,٢
١٧	الغاط	٢٢٩,٨
١٨	الزلفي	٢٧٦,٣
١٩	المجمعة	٨٩٢,٨
٢٠	ثادق	٤١٧,٨
٢١	عفيف	٤٠٠,٩
	المجموع	٩٢٦٠,٦

المصدر:

وزارة المواصلات، (١٤١٧ هـ)، اتصالات شخصية، الرياض.

الطرق المفردة:

تعد الطرق المفردة أهم الأنواع من حيث الكثافة والانتشار في المنطقة وأطول أنواع الطرق فيها - كما سبق - إذ يصل مجموع أطوالها إلى حوالي ٧٤٠٠ كم بنسبة ٨٠٪ من إجمالي الشبكة الطرقية للمنطقة (جدول: ٧-٤-٦)، وقد ساعد على ذلك أقدمية هذا النوع من الطرق أثناء انتشار البنية الأساسية للشبكة الطرقية واتساع المنطقة وتباعد مسافاتنا الذي هو انعكاس لانتشار المراكز العمرانية وتوزيع السكان.

والطرق المفردة عبارة عن خط واحد باتجاهين متضادين يتكون كل اتجاه من مسار واحد (حارة) تبلغ سرعتها التصميمية بين ٦٠-٨٠ كم/ساعة ويتراوح عرض الطريق بأكمله بين ٥-١٢ متر تقريباً، أما أكتاف هذا النوع من الطرق فمعظمها ترابي.

وتتوزع الطرق المفردة في جميع محافظات المنطقة ولكن كثافتها تتركز في أربع محافظات بالإضافة إلى مدينة الرياض وهي على الترتيب: الدوادمي (١٤٢٥ كم)، الخرج (٨٧٣ كم)، المجمعة (٧٣٩ كم)، مدينة الرياض (٥٢١ كم)، ثم الأفلاج (٤٩٩ كم)، أما بقية المحافظات فيتراوح نصيبها من هذا النوع من الطرق بين ٤١٢ كم، كما في محافظة رماح و٢٧ كم كما في محافظة الحريق، انظر جدول (٧-٤-٤).

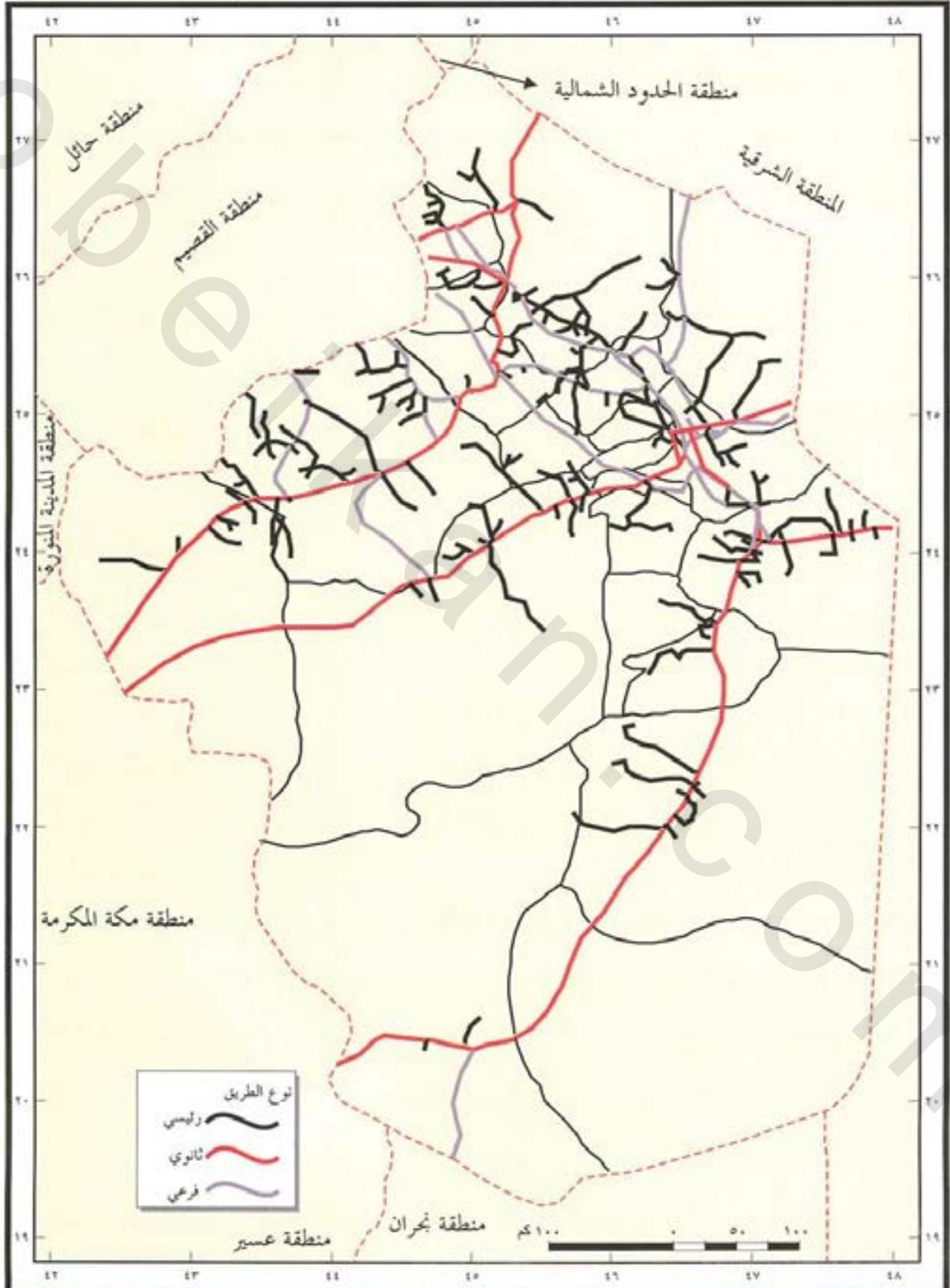
وتتميز الطرق المفردة في المنطقة بوجود الفئات التصنيفية الثلاث فيها، وهي الفئات الرئيسة التي على أساسها يتم توزيع الطرق حسب التصنيف الوظيفي وهي:

أ- الطرق الرئيسة:

وتتمثل في طريق الخرج - الخماسين، والذي يمر عبر الدلم ويلي ثم السليل وهو خط بري ذو اتجاهين ومسار واحد لكل اتجاه وعرض يبلغ ٦٥, ٣ متراً وسرعة تصميمية ١٠٠ كم/ساعة، والطريق مزود بعدد من جسور الأودية وعبارات السيول واللوحات الإرشادية والكيلو مترية.

كما تتمثل في طريق شقراء - عفيف والذي يمر بمرات والدوادمي والذي هو جزء من طريق الحجاز القديم ويمتد أيضاً من شقراء طريق مفرد يعد من الطرق الرئيسة (شكل: ٧-٤-٩) يمتد نحو المجمعة ثم الأرتاوية.

شكل (٧-٤-٩) شبكة الطرق في منطقة الرياض موزعة حسب التصنيف الوظيفي واحفاظات



للمرور ضمن نشراتهم الإحصائية أو المطبوعات ما يفيد عن العدد الفعلي من السيارات المستخدم لشبكة الطرق، ومعظم الدراسات أو الأبحاث التي تناولت هذا الموضوع لجأت إلى التقديرات والتخمين لمحاولة تغطية هذا الجانب، وعلى أية حال فلا مفر من اللجوء إلى الأسلوب نفسه، لتقدير عدد السيارات الموجودة والمسجلة ضمن منطقة الرياض.

جاء في المعلومات (١٩٩٨م) ما يفيد أن عدد السيارات في المملكة بأنواعها المختلفة، وصل إلى ١,٥ مليون سيارة عام ١٤١١هـ. (١) ويبدو أن هذا الرقم مبالغ فيه إذ إن دراسة النقل الوطني بالمملكة (سانترا بلان - ٢) أشارت إلى أن أسطول السيارات في المملكة يبلغ حوالي ٢,٨١ مليون سيارة. (٢) لكن يلاحظ في هذا الرقم التواضع الكبير أمام تقدير كتاب (المعلومات) وكذلك أمام إحصاءات إدارة المرور للعدد التراكمي للسيارات المسجلة لديهم.

وعلى أية حال يمكن التغلب على هذه المشكلة بالرجوع إلى عام ١٤٠٣هـ والذي تم فيه تجديد لوحات السيارات الموجودة في المملكة، إذ قامت إدارة المرور في المملكة بتسجيل جميع السيارات خلال هذه الفترة، وتبين أن ما تم تجديد تسجيله من السيارات بلغ ٢٥٣,١٦٣,٢ سيارة عام ١٤٠٣هـ، (٣) وعلى ضوء تطور أعداد السكان وعدد السيارات المسجلة لكل سنة، ونسبة الحجم التالف من هذه الأعداد والمصدر منها يمكن الحصول على العدد التقريبي للسيارات الموجودة فعلاً في المملكة، وعليه يمكن القول أن عدد السيارات في المملكة لعام ١٤١٧هـ يبلغ حوالي ٣,٨ مليون سيارة أي بمعدل حوالي ٤,٧ شخص/سيارة.

وبناءً على إحصاءات الإدارة العامة للمرور فقد بلغت نسبة ما يخص منطقة الرياض من السيارات المسجلة في المملكة خلال عشر سنوات نحو ٣٦,٥٪ في المتوسط وذلك من إجمالي العدد التراكمي للسيارات المسجلة في المملكة خلال السنوات من ١٤٠٨ - ١٤١٧هـ. (٤)

وباستخدام هذه النسبة وتطبيقها على الرقم التقريبي لأعداد السيارات الموجودة في المملكة يمكن

(١) الأفاق المتحدة، (١٩٩٨م)، المعلومات، مكتب الأفاق المتحدة، الرياض.

(٢) وزارة التخطيط، (١٤١٦هـ)، دراسة النقل الوطني في المملكة، سانترا بلان-٢، المجلد رقم ١، ص ٣٩.

(٣) الرقبة، عبدالله بن صالح، (١٤١٤هـ)، حوادث السيارات في مدينة الرياض، مع إشارة خاصة لحوادث الأجرة العامة، بحث قدم للندوة الوطنية للمرور والسلامة، الرياض، ص ٥٠.

(٤) الإدارة العامة للمرور، (١٤١٧هـ)، الإحصائية السنوية للسيارات المسجلة ورخص السياقة المنصرفة لعام ١٤١٧هـ مقارنة بعام ١٤١٦هـ، تقرير إحصائي، الأمن العام، وزارة الداخلية، الرياض.

القول بأن عدد السيارات التي تستخدم الشبكة الطرقية لمنطقة الرياض عام ١٤١٧ هـ تبلغ حوالي ١,٣٨٧,٠٠٠ سيارة أي بمعدل ٣,٢ شخص / سيارة بناء على عدد سكان المنطقة لعام ١٤١٣ هـ والذي بلغ (٣٨٣٤٩٨٦ نسمة)^(١) ومعدل الزيادة السنوية. ^(٢)

وهذا المعدل (٣,٢ شخص / سيارة) مرتفع ومتقدم إذا ما قورن بالمعدل العام للمملكة (٤,٧ شخص / سيارة) وهذا يشير إلى ارتفاع القدرة على امتلاك السيارة في منطقة الرياض، ويؤيد ذلك أن منطقة الرياض تحتل المركز الأول من بين مناطق المملكة من حيث اللوحات التي تم صرفها من قبل إدارات المرور في المملكة خلال عام ١٤١٧ هـ والموضح في جدول (٧-٤-٩)، إذ استحوذت منطقة الرياض على أكثر من ثلث أسطول المملكة من السيارات التي سجلت في هذه السنة أي نحو ٤١٪ من جملة الأعداد المسجلة في المملكة لعام ١٤١٧ هـ ونحو ٣٦٪ من إجمالي العدد التراكمي للسيارات المسجلة في المملكة خلال العشر سنوات الماضية (١٤٠٨-١٤١٧ هـ) (جدول: ٧-٤-١٠).

جدول (٧-٤-٩) المنصرف من لوحات السيارات بمناطق المملكة خلال عام ١٤١٧ هـ

المطقة	العدد	النسبة
الرياض	١٠٠٣٣٨	٤٠,٧٧
مكة المكرمة	٥٢٣٤٣	٢١,٢٧
المنطقة الشرقية	٥٤٥٣٦	٢٢,١٦
المدينة المنورة	٩٦٨٨	٣,٩٤
القصيم	١٢٢٢١	٤,٩٧
تبوك	٢٦٧٨	١,٠٩
عسير	٤١٤٠	١,٦٨
الباحة	١٣٤٢	٠,٥٥
الحدود الشمالية	١١٨٩	٠,٤٨
الجوف	٢٧٣٤	١,١١
حائل	٢٥٥٦	١,٠٤
بئر ان	١٢٥٣	٠,٥١
جازان	١١٠٢	٠,٤٥
المجموع	٢٤٦١٢٠	١٠٠,٠٠

المصدر:

الإدارة العامة للمرور، (١٤١٧ هـ)، السيادة المنصرفة لعام ١٤١٧ هـ، تقرير إحصائي، الأمن العام، وزارة الداخلية، الرياض.

(١) مصلحة الإحصاءات العامة، (١٤١٨ هـ)، النتائج التفصيلية للتعداد العام للسكان والمساكن ١٤١٣ هـ-١٩٩٢ م، وزارة التخطيط، الرياض.

(٢) يبلغ معدل الزيادة السنوية للمملكة نحو ٣,٢٪ والذي يمكن أخذه وتطبيقه على منطقة الرياض التي هي جزء من المملكة العربية السعودية، انظر: الآفاق المتحدة، (١٩٩٨ م)، مرجع سابق.

جدول (٧-٤-١٠) العدد التراكمي للسيارات المسجلة بالمملكة ومنطقة الرياض والزيادة السنوية

ونسبتها خلال السنوات ١٤٠٨-١٤١٧هـ

منطقة الرياض			المملكة		
نسبة الزيادة إلى المملكة	الزيادة السنوية	العدد التراكمي	الزيادة السنوية	العدد التراكمي	السنة
٣٣,١٩	٤٨٥٣٨	٤٨٥٣٨	١٤٦٢٥٣	١٤٦٢٥٣	١٤٠٨
٣٦,٣٣	٧٠٣٦١	١١٨٨٩٩	١٩٣٦٧٨	٣٣٩٩٣١	١٤٠٩
٢٨,٩٩	٥٢٩١٩	١٧١٨١٨	١٨٢٥٤٤	٥٢٢٤٧٥	١٤١٠
٣١,٦٣	٥٢٨٠٦	٢٢٤٦٢٤	١٦٦٩٧٥	٦٨٩٤٥٠	١٤١١
٢٨,٦٤	٦٠٤٤١	٢٨٥٠٦٥	٢١١٠٦٤	٩٠٠٥١٤	١٤١٢
٣١,١٧	٨٠٨٨٤	٣٦٥٩٤٩	٢٥٩٥٠٨	١١٦٠٠٢٢	١٤١٣
٣٩,٦٩	١٠٨٥٩٠	٤٧٤٥٣٩	٢٧٣٦٠١	١٤٣٣٦٢٣	١٤١٤
٤٢,٨٦	١٠٦٩٥٤	٥٨١٤٩٣	٢٤٩٥٣٩	١٦٨٣١٦٢	١٤١٥
٤٧,٤٧٠	١٠٥٧٥٥	٦٨٧٢٤٨	٢٢٢٧٦٧	١٩٠٥٩٢٩	١٤١٦
٤٠,٧٧	١٠٠٣٣٨	٧٨٧٥٨٦	٢٤٦١٢٠	٢١٥٢٠٤٩	١٤١٧
٣٦,٦٠	٧٨٧٥٨٦		٢١٥٢٠٤٩		المجموع

المصدر:

الإدارة العامة للمرور، (١٤١٧هـ)، الإحصائية السنوية للسيارات المسجلة ورخص السياقة المنصرفة لعام ١٤١٧هـ، تقرير إحصائي، الأمن العام، وزارة الداخلية، الرياض.

كما أن هذا المعدل متقدم جداً إذا ما قورن بالدول النامية ففي مصر مثلاً يصل معدل عدد الأشخاص إلى ٣٧ شخصاً / سيارة عام ١٩٩١م. ^(١) ولكنه في الحقيقة متواضع إلى حد ما إذا ما قورن بالدول الأوروبية المتقدمة ففي بريطانيا مثلاً لا يزيد المعدل عن ٣, ٢ شخص / سيارة عام ١٩٩١م وكذلك الحال في أسبانيا. ^(٢)

هذا وقد واكب نمو عدد السيارات وزيادة استعمالها في منطقة الرياض نمو مماثل في أطوال الطرق البرية كما سبقت الإشارة إليه، وعلى كل فهذا الأسطول الضخم من السيارات الموجود في منطقة الرياض والذي أدى إلى انخفاض معدل عدد الأشخاص لكل سيارة وجعلها قريبة إلى حد ما من معدلات الدول الأوروبية المتقدمة. يعود هذا التزايد المطرد لأعداد السيارات إلى عدة أسباب منها:

(1) United Nations, (1991), Statistical Year Book, New York.

(2) United Nations, (1993), Statistics of Road Traffic Accidents in Europe, Year Book, New York.

- ١- ارتفاع معدل دخل الفرد الذي عادة ما يؤدي إلى ارتفاع القوة الشرائية لدى المواطن وبالتالي تزداد القدرة على امتلاك السيارة، فقد زاد متوسط دخل الفرد في المملكة من ٢٩٣٢٥ ريالاً عام ١٩٩١م إلى ٣٧٨٧٥ ريالاً عام ١٩٩٥م نتيجة ازدياد وتطور الناتج المحلي الإجمالي للمملكة حيث ارتفع من ٣٧٦,٥ بليون ريال عام ١٩٩٠م إلى ٤٦٩ بليون ريال سعودي عام ١٩٩٥م. (١)
- ٢- تزايد أعداد السكان، بما في ذلك العمالة الوافدة، والذي يمثل المحدد الأكثر أهمية في ازدياد الحركة وبالتالي زيادة الطلب على النقل بوسائله المختلفة وخاصة النقل بواسطة السيارة الذي يعد الوسيلة المتحكمة والوحيدة في تلبية الطلب على النقل في منطقة الرياض.
- ٣- الانخفاض النسبي لأسعار السيارات والوقود وإمكانية الحصول عليها بواسطة نظام التقييد بل وتنافس وكلاء السيارات في ذلك.
- ٤- بالإضافة إلى ما سبق فإن الظروف الطبيعية للمنطقة خاصة فيما يتعلق بالظروف الجوية القاسية وبالذات في فصل الصيف الطويل الذي يتصف بالحرارة الشديدة شجع بل ربما اضطر كثير من الناس على اقتناء السيارة اتقاء من حرارة الشمس والجو الحار ولتنقلهم من الباب إلى الباب مستمتعين بأجهزة التكييف الموجودة عادة بها.

ثانياً : التركيب النوعي للسيارات في المنطقة :

هذا الموضوع يواجه المشكلة نفسها التي وقفت أمامنا أثناء الحديث عن أسطول السيارات في المنطقة وتطوره، فليس هناك أي جهة رسمية لديها البيانات الخاصة بالعدد الفعلي لكل نوع من أنواع السيارات الموجودة في منطقة الرياض والتي تستخدم شبكة الطرق في نشاطات النقل المختلفة، إلا أنه يمكن إعطاء مؤشرات عن نسبة كل نوع من أنواع السيارات العاملة في المنطقة عن طريق المنصرف من لوحات السيارات لعام ١٤١٧هـ. كما هو مبين في جدول (٧-٤-١١) التالي.

(١) الآفاق المتحدة، (١٩٩٨م)، مرجع سابق.

جدول (٧-٤-١١) المنصرف من لوحات السيارات بمنطقة الرياض خلال عام ١٤١٧ هـ

موزعة حسب النوع

نوع اللوحة	منطقة الرياض		النسبة المتوية		المملكة	
	العدد	النسبة للمنطقة	بالنسبة للمملكة	العدد	%	
خصوصي	٥٦٠٣٣	٥٥,٨٤	٣٥,٦	١٥٧٤٨٦	٦٣,٩٩	
أجرة	٢٠٨٦	٢,٠٨	٦٤,٤	٣٢٣٧	١,٣٢	
نقل	٣٩٣٤٨	٣٩,٢٢	٤٩,٤	٧٩٦١٥	٣٢,٣٥	
حافلة	٢٨٠٥	٢,٨٠	٥٣,٩	٥٢٠٤	٢,١١	
دراجة نارية	٦٦	٠,٠٧	١١,٤	٥٧٨	٠,٢٣	
المجموع	١٠٠٣٣٨	١٠٠,٠٠	٤٠,٨	٢٤٦١٢٠	١٠٠,٠٠	

المصدر:

الإدارة العامة للمرور، (١٤١٧ هـ)، الإحصائية السنوية للسيارات المسجلة ورخص السياقة المنصرفة لعام ١٤١٧ هـ، تقرير إحصائي، الأمن العام، وزارة الداخلية، الرياض.

ويمكن الاقتصار على التصنيف المعتمد من قبل الإدارة العامة للمرور حول أنواع السيارات الموجودة في المنطقة والموضحة في جدول (٧-٤-١١).

وعلى أية حال فقد بلغ إجمالي اللوحات المنصرفة خلال عام ١٤١٧ هـ في منطقة الرياض ١٠٠٣٣٨ لوحة، استأثرت سيارات الخصوصي بما يزيد عن نصف عدد اللوحات المنصروفة إذ وصلت نسبتها إلى نحو ٥٦٪ من إجمالي عدد اللوحات المنصروفة في مدينة الرياض. ولعل ذلك مؤشر واضح على ضخامة النقل الخاص في منطقة الرياض، إذ لا يكاد يخلو بيت من وجود سيارة خاصة أو أكثر.

وإذا حاولنا إخراج متوسط نسبة عدد سيارات الخصوصي خلال العشر سنوات الماضية نجد أنها لا تخرج كثيراً عن المشار إليها إذ بلغ المتوسط نحو ٥٤٪ من إجمالي عدد اللوحات المنصروفة في منطقة الرياض من سنة ١٤٠٨ هـ إلى سنة ١٤١٧ هـ بناء على بيانات الإدارة العامة للمرور ١٤١٧ هـ.

وعلى هذا يمكن القول بأن عدد سيارات النقل الخاص - وبالتحديد السيارات الصغيرة والخفيفة - بلغ في منطقة الرياض نحو ٧٥٠ ألف سيارة صغيرة خاصة . وهذا الحجم الكبير والنسبة العالية من سيارات النقل الخاص ترجع إلى الأسباب نفسها التي ذكرت عند الحديث عن تطور أعداد السيارات من ارتفاع دخل الفرد، والإغراء والتسهيلات حول امتلاك السيارة من قبل وكلاء شركات السيارات إلى غير ذلك من العوامل .

يلي سيارات الخصوصي وبفارق غير بسيط سيارات النقل (٤ ، ٣٩ ألف لوحة) حيث بلغت نسبتها نحو ٣٩٪ وتشمل هذه الفئة من السيارات سيارات النقل الصغيرة والشاحنات الكبيرة . يقابل ذلك وبفارق كبير اللوحات الخاصة بالحافلات إذ لا تزيد نسبتها عن ٨ ، ٢٪ من إجمالي اللوحات المصروفة في منطقة الرياض وتتضمن هذه الفئة الحافلات الصغيرة والحافلات الكبيرة سواء للأفراد أو المؤسسات الحكومية منها أو الأهلية . تأتي بعد هذه الفئتين وبنسبة مشابهة سيارات الأجرة حيث بلغت نسبتها ٨ ، ٢٪ فقط أي نحو ٢٠٨٦ لوحة صرفت لسيارات الأجرة في عام ١٤١٧هـ (جدول : ٧-٤-١١) ويدخل في هذه الفئة سيارات مؤسسات الأجرة العامة (الليموزين سابقاً) وسيارات الأجرة الخاصة بالأفراد Taxi ، أما الدراجات النارية المصنفة ضمن قائمة أنواع السيارات المسجلة والمصروف لها لوحات فقد جاءت بنسبة تكاد لا تذكر في منطقة الرياض إذ لا تزيد نسبتها عن ٧ ، ٠ ، ٠٪ بعدد ٦٦ دراجة نارية فقط .

وإذا ما قورنت هذه البيانات باللوحات المصروفة في السنة نفسها على مستوى المملكة نجد أن نسبة المنصرف من لوحات السيارات في منطقة الرياض عام ١٤١٧هـ بلغ نحو ٤١٪ من الإجمالي العام على مستوى المملكة (جدول : ٧-٤-١١) . وينبغي على هذا أن منطقة الرياض تتربع في المركز الأول بين مناطق المملكة من حيث ما صرف من اللوحات الخاصة بالسيارات عام ١٤١٧هـ والتي تمثل ما تم تسجيله منها خلال هذا العام . وإذا ما تتبعنا نسبة كل نوع من السيارات المنصرف لوحاتها في المنطقة بالنسبة إلى المملكة بوجه عام نجد أن هذه النسبة تتراوح بين ٤ ، ٦٤٪ و ٤ ، ١١٪ ، ظهرت النسبة الكبرى من نصيب سيارات الأجرة العامة (٤ ، ٦٤٪) من إجمالي المنصرف منها في المملكة ، وهذا يشير إلى ما تتمتع به منطقة الرياض من نشاط وطلب مكثف نسبياً على النقل العام بواسطة السيارات الصغيرة بسبب وجود مدينة الرياض عاصمة المملكة ، حيث يرتفع بها نسبة الوافدين والنشاط الاقتصادي والتجاري . يلي

ذلك سيارات الحافلات (٥٤٪) والسبب نفسه يمكن أن يقال عن ارتفاع حصة هذا النوع من السيارات فهي نتيجة طبيعية في منطقة تحتضن عاصمة الدولة والمركز الاقتصادي والاجتماعي في المملكة . بالإضافة إلى الأسباب السابقة التي ارتفعت بها نسبة سيارات الأجرة وسيارات الحافلات ، نجد الحركة التجارية التي تتمتع بها مدينة الرياض ومنطقتها يمكن أن تفسر لنا ارتفاع نسبة عدد لوحات سيارات النقل المنصرفة في منطقة الرياض والتي بلغت ٤, ٤٩٪ من إجمالي المنصرف من لوحات الحافلات في المملكة .

تأتي في المرتبة التالية سيارات الخصوصي والتي شكلت نسبتها نحو ٦, ٣٥٪ من إجمالي السيارات التي تحمل لوحات النقل الخاص في المملكة، وفي المرتبة الأخيرة تأتي الدراجات النارية التي سجلت نسبة ٤, ١١٪ ومعظم مستعمليها هم من السكان غير السعوديين إذ قليلاً ما تستعمل من قبل المواطنين السعوديين خاصة في المنطقة الوسطى .

ثالثاً - نقل الركاب :

باستثناء حركة النقل بين مدينة الرياض ومحافظة وادي الدواسر التي يوجد بها نمط النقل الجوي فإن تنقل الركاب في داخل المدن وبينها والمراكز العمرانية في المنطقة يكاد يقتصر على السيارة على اختلاف أنواعها، وكما سبق فهي الوسيلة الفعالة والمتوفرة التي تنقل الراكب من الباب إلى الباب خاصة بعد تجهيز وإنشاء البنية الأساسية لحركتها من الطرق على اختلاف أنواعها والجسور والأنفاق التي يسرت وسهلت حركتها كما سبق الإشارة إلى ذلك . وينتقل الركاب بواسطة ثلاثة أنواع من السيارات وهي سيارات النقل الخاص، وسيارات الأجرة العامة والتأجير، وسيارات النقل العام بالحافلات، وسوف نشير إلى كل منها فيما يلي :

١- السيارات الخاصة :

في دراسة قامت بها وزارة التخطيط عام ١٩٩٣م (سانترا بلان - ٢) أشارت إلى أن متوسط امتلاك الأسرة السعودية للسيارة حوالي ٣, ١ سيارة / أسرة أما الأسرة غير السعودية فقد بلغ نحو ٦, ٠ سيارة / أسرة وبلغ المتوسط العام حوالي ١ سيارة / أسرة. (١)

(١) وزارة التخطيط، (١٤١٦هـ)، مرجع سابق، ص ١٠ .

ويسبب عدم وجود البيانات الخاصة بحجم وعدد هذا النوع من السيارات سوف نلجأ إلى التقدير . فإذا عرفنا أن عدد الأسر في منطقة الرياض حسب تعداد عام ١٤١٣ هـ بلغ ٦٠١٥١٢ أسرة. ^(١) يمكن إعطاء رقم تقريبي عن عدد السيارات الخاصة بمنطقة الرياض والذي بلغ نحو ٦٠٠ ألف سيارة خاصة عام ١٤١٣ هـ. وإذا ما حاولنا إخراج الحجم الفعلي لهذا النوع من السيارات في منطقة الرياض عن طريق بيانات الإدارة العامة للمرور نجد أن متوسط نسبة اللوحات المصروفة لسيارات الخصوصي خلال العشر سنوات الماضية (١٤٠٨-١٤١٧ هـ) لا تخرج كثيراً عن النسبة المشار إليها سابقاً، إذ بلغت النسبة حوالي ٥٤٪ في المتوسط من جملة عدد اللوحات المصروفة في منطقة الرياض خلال تلك الفترة. ^(٢)

وبتطبيق هذه النسبة على العدد الإجمالي للسيارات في منطقة الرياض يمكن القول بأن عدد سيارات النقل الخاص وبالتحديد السيارات الصغيرة والخفيفة الخاصة بلغ في منطقة الرياض عام ١٤١٧ هـ حوالي ٧٥٠ ألف سيارة صغيرة. وهذا الرقم يعلو عما تم تقديره في عام ١٤١٣ هـ عن طريق عدد الأسر ومتوسط ملكيتها للسيارة، ولعل الفارق بينهما يمثل الزيادة والتطور الذي حصل لأعداد السيارات الخاصة خلال الفترة من ١٤١٣ هـ إلى ١٤١٧ هـ.

ومهما يكن من أمر تمثل السيارات الخاصة في المنطقة حوالي ٥٦٪ من إجمالي هذا النوع من السيارات في المملكة تعمل جميعها بالبنزين المزود بالرصااص، وهناك خطة يجري العمل بها لإيجاد وقود خال من الرصااص لحماية المواطنين والبيئة من الآثار السلبية التي تحدثها عادة مادة الرصااص. ويبلغ متوسط ما تقطعه السيارة الخاصة في السنة الواحدة حوالي ٤٧٦، ٢٢ كم/ سنة سيارة. ^(٣) أي أن معدل ما يقطع من الكيلو مترات بالسيارة الخاصة في اليوم يبلغ حوالي ٦٢ كم/ يوم، وتبلغ تكلفة السفر بها حوالي ٤٥، ٠ ريال / سيارة - كيلومتر. ^(٤) وبناء على دراسة وزارة التخطيط فإن عمر السيارة الخاصة يبلغ حوالي ٧، ٥ سنة في المتوسط.

وتعد السيارات الخاصة أكبر منافس للنقل العام في المنطقة على اختلاف أنماطه سواء بالسيارات أو

(١) انظر فصل السكان، الجزء الثالث، الفصل الأول.

(٢) الإدارة العامة للمرور (١٤١٧ هـ)، مرجع سابق.

(٣) وزارة التخطيط، (١٤١٦ هـ)، مرجع سابق، ص ٨.

(٤) وزارة التخطيط، (١٩٩٤ م)، المجلد الثالث، مرجع سابق، ص ٢٠.

السكة الحديد أو حتى النقل الجوي ، إذ إن غالبية الأفراد والأسر يتنقلون داخل المدن والمراكز العمرانية وفيما بينها بواسطة السيارة الخاصة ، ولذلك نجدها في الشوارع والطرق الرئيسة داخل المدينة أو خارجها على الطرق البرية تأخذ النسبة الكبرى في حجم حركة المرور ، بل إن مشكلات الازدحام والاختناق المروري التي تواجهها الآن مدينة الرياض في كثير من طرفها الرئيسة يعود في المقام الأول إلى ازدياد ملكية السيارات الخاصة ومن ثم ازدياد استخدامها وتوليدها للرحلات والحركة .

٢- النقل العام بالسيارات :

يتوافر النقل العام بالسيارات في منطقة الرياض عن طريق نشاطين نشاط خدمة الأجرة العامة والتأجير ، ونشاط نقل الركاب بالحافلات . وباستثناء النقل الجوي الذي يتم بين الرياض والخمسين (وادي الدواسر) كما سبق يتم نقل الركاب في المنطقة بواسطة هذين المجالين في وبين المدن والمراكز العمرانية ، وفيما يلي الإشارة إلى كل منهما :

أ- سيارات الأجرة العامة والتأجير :

سيارات الأجرة العامة :

جاءت فكرة إنشاء خدمة سيارات الأجرة العامة (الليموزين سابقاً) والترخيص لها عام ١٤٠١ هـ كنتيجة لزيادة الطلب على النقل العام بواسطة الخدمة الخاصة ، ولتوفير خدمات نقل الركاب من الباب إلى الباب ، وما يتناسب مع ارتفاع مستوى التحضر ومتطلبات المجتمع الذي يميل إلى استعمال هذا النوع من الخدمة داخل المدينة أكثر من حافلات النقل العام بما توفره للراكب من خدمة النقل السريع والمريح .

وفي بداية وجودها كان يطلق عليها سيارات الليموزين limousine وتعني سيارة الركاب الفاخرة أو المترفة ، وكانت كل سيارة تحمل اسم وشعار المؤسسة التابعة لها . وفي عام ١٤١٤ هـ أصدرت وزارة المواصلات لائحة جديدة تنظم هذا النوع من النشاط وخاصة التي تنقل داخل المدن ، إذ حول اسمها إلى أجرة عامة وأخذت شكلاً وألواناً موحدة .

وفي عام ١٤١٦ هـ ظهرت اللائحة الجديدة التي على ضوءها تم توحيد ألوانها إلى اللون الأبيض مع شعار موحد يطبع على الأبواب الأمامية لكل سيارة أجرة ومصباح إضاءة فوق سقف السيارة يحمل كلمة (أجرة) ويضاء حينما تكون سيارة الأجرة غير مشغولة (أي لا يوجد بها ركاب) ، كما يكتب على

الجهة الخلفية منها اسم المدينة محل الترخيص . ويكتب في الجزء العلوي من مؤخرة السيارة رقم التشغيل . أما التجهيزات الداخلية المطلوبة للسيارة في اللائحة الأخيرة فيتضمن لوحة التعرّف، وهي عبارة عن ملصق ذاتي شفاف اللون يلصق على زجاج البابين الخلفيين للسيارة بحيث يمكن قراءتها من قبل الراكب، كما يجب أن تتضمن التجهيزات الداخلية عداد حساب الأجرة ولوحة التعريف عن عنوان صاحب السيارة أو المؤسسة التابعة لها تثبت خلف كرسي السائق بالإضافة إلى لوحة منع التدخين .

وقد تطور عدد سيارات الأجرة العامة (الليموزين سابقاً) في المنطقة -سواء المسجل منها لخدمة المطارات أو للخدمة داخل المدن- من ١٢٤٧ سيارة عام ١٤٠٧هـ إلى ٧٥٧٥ سيارة في عام ١٤١٣هـ، أي أنها زادت أكثر من سبعة أضعاف حجمها في سنة ١٤٠٧هـ بمعدل سنوي قدره ٩,٩ ألف سيارة، وفي عام ١٤١٨هـ قفزت أعداد السيارات المسجلة لهذا النشاط في منطقة الرياض إلى ١١٢٦٠ سيارة أجرة عامة سواء التابع منها للمؤسسات أو الأفراد. (١)

هذا الرقم يمثل حوالي ٨,٠٪ من إجمالي أعداد السيارات في المنطقة . وهي نسبة بسيطة إذا ما قورن بأعداد السيارات الخاصة أو سيارات النقل، ولكن لا يفوتنا أن ننوه هنا إلى أن هذا الرقم لا يضم جميع الذين يشتغلون بهذا النشاط فهناك أعداد ليست بسيطة من السيارات لا تزال تعمل على النظام القديم (سيارات الأجرة الصفراء) Taxi تابعة للأفراد على الرغم من أن لوائح النشاط تنص على أنهم داخلون ضمن النظام الخاص بالأجرة العامة .

سيارات التاجير:

من الخدمات المتوفرة التي تتعلق بنقل الركاب نشاط تأجير السيارات، وهي عبارة عن شركات أو مؤسسات تُرخّص من قبل وزارة المواصلات لمزاولة نشاط تأجير السيارات على المستفيدين، وهذه المؤسسات لديها مكاتب خاصة إما في المطارات والمحطات أو موزعة داخل المدينة في المحلات الرئيسية، ويتم التاجير بواسطة عقد بين الشركة أو المؤسسة صاحبة السيارة وبين الفرد المستأجر لمدة معينة لا تقل عن يوم يحق للمستأجر فيه التمتع بقيادة السيارة لمسافة ١٠٠ كم في اليوم وما زاد عن ذلك يحسب عليه بالكيلو متر .

(١) وزارة المواصلات، (١٤١٨هـ)، تقرير إحصائي غير منشور، إدارة النقل والطرق لمنطقة الرياض، الرياض .

وقد منحت وزارة المواصلات حوالي ٣٨٩ ترخيصاً لعدد من الشركات والمؤسسات حتى عام ١٤١٧هـ. وقد بلغ إجمالي السيارات الصغيرة والمتوسطة التي تمتلكها الشركات والمؤسسات المشار إليها ٢٥٢٩٠ سيارة، أما ما يخص منطقة الرياض من التراخيص فبناء على بيانات إدارة النقل والطرق في منطقة الرياض فقد بلغ نحو ١٣٢ ترخيصاً أي ما نسبته حوالي ٣٤٪ من إجمالي تراخيص التاجير في المملكة. أما عن حجم أسطول السيارات الداخلة تحت هذا العدد من التراخيص فغير واضح لدى إدارة النقل والطرق في منطقة الرياض لكن من المفترض أن لا يقل عن ٦٦٠٠ سيارة، نظراً لأن الحد الأدنى المسموح به لإعطاء الرخصة لمزاولة هذا النشاط هو ٥٠ سيارة.

ب- النقل بالحافلات:

بالاعتماد على متوسط نسبة المنصرف من اللوحات الخاصة بالحافلات في منطقة الرياض لفترة ثلاث عشرة سنة (١٤٠٤-١٤١٧هـ) والذي بلغ ٨,١٪ من إجمالي عدد اللوحات المنصرفة في منطقة الرياض، يمكن إخراج رقم تقريبي عن أسطول الحافلات في منطقة الرياض من خلال هذه النسبة ومن خلال الرقم الإجمالي لأعداد السيارات في المنطقة والذي تم التوصل إليه من قبل. وبناء على ذلك فقد بلغ عدد الحافلات في منطقة الرياض حوالي ٢٤٩٦٦ حافلة على اختلاف أنواعها وأحجامها، إذ يدخل في ذلك الحافلات الصغيرة Mini Bus والحافلات المتوسطة والكبيرة Medium and Heavy Bus وعلى اختلاف تبعيتها سواء منها التابع للشركات أو المؤسسات الأهلية أو الحكومية أو التابعة للأفراد، ومن أبرز الجهات المختصة بهذا النشاط، أي نقل الركاب بالحافلات، الشركة السعودية للنقل الجماعي (سابتكو) والتي يمكن الإشارة إليها فيما يلي:

١- الشركة السعودية للنقل الجماعي (سابتكو):

تعد الشركة السعودية للنقل الجماعي أهم وأكبر الشركات العاملة في مجال نقل الركاب بالحافلات على مستوى المنطقة بصفة خاصة والمملكة بصفة عامة، وقد تأسست الشركة في ١٣٩٩هـ بموجب عقد امتياز بين الشركة ووزارة المواصلات تقوم الأولى بموجبه بنقل الركاب داخل المدن وفيما بينها على ألا تسمح الثانية بإعطاء أية تصريحات أخرى لأي شركة للعمل في مجال نقل الركاب سواء داخل المدن أو فيما بينها داخل المملكة وهذه الشركة (سابتكو) هي شركة استثمارية مساهمة تمتلك الحكومة ٣٠٪ من

أسهمها كما ينص عقد الامتياز على أن يكون عمل الشركة تحت إشراف وزارة المواصلات مباشرة. (١)

وقد بدأت الشركة أولى عملياتها في مدينة الرياض وهي الخدمات المحلية، أي نقل الركاب داخل المدن، في شهر رمضان عام ١٣٩٩ هـ ثم تلى ذلك افتتاح هذه الخدمة في بقية المدن الرئيسية في المملكة وبالإضافة إلى خدمات نقل الركاب داخل المدينة تقوم الشركة بمعظم الأنشطة المتعلقة بنقل الركاب والتي تشمل الخدمات الآتية:

- خدمات النقل بين المدن.

- خدمات النقل الدولي.

- خدمات العقود والتأجير.

- خدمات النقل في مواسم الحج والعمرة.

فمن الخدمات المحلية للشركة (داخل مدينة الرياض) تواجه الشركة منافسة شديدة من قبل حافلات الأفراد الصغيرة (الحافلات الأهلية) انعكس ذلك على دخل الشركة فعانت من سنوات عجاف طالتها قبل عام ١٩٩١ م، إذ بعد هذه السنة بدأت (سابتكو) تجني الأرباح نتيجة دخولها في خدمات النقل بين المدن والنقل الدولي وعمليات التأجير والعقود. ولا تزال الشركة تتحمل الأعباء المالية من جراء خدمات النقل المحلية (داخل المدينة) على الرغم من أن خدماتها في هذا المجال قد خُفضت إلى مستويات أقل بكثير مما كانت عليه سابقاً.

ولعل جدول (٧-٤-١٢) يوضح هذا الأمر، إذ تم تخفيض عدد الخطوط المخصصة للنقل المحلي في مدينة الرياض من ١٨ خطاً عام ١٩٩٥ م فما قبله إلى ١٣ خطاً فقط في عام ١٩٩٦ م والذي يليه، إذ فيهما انخفض عدد الحافلات العاملة في تقديم الخدمة من ١٢٠ حافلة عام ١٩٩٥ م إلى ٦٨ حافلة ثم إلى ٥٥ حافلة فقط للعامين التاليين ١٩٩٦ م و١٩٩٧ م. هذا على الرغم من بقاء الأسطول كما هو - أي الحافلات المخصصة لهذه الخدمة (النقل المحلي) - كما هو واضح من جدول (٧-٤-١٢). وهذا الانخفاض هو انعكاس للهبوط الحاد في عدد الركاب، إذ انخفض عددهم من خمسة ملايين راكب سنة ١٩٩٥ م إلى ثلاثة ملايين راكب عام ١٩٩٦ م وإلى ٢ مليون فقط في العام التالي (جدول: ٧-٤-١٣).

(١) وزارة المواصلات، (١٤٠٢هـ)، النقل البري والبحري، وزارة المواصلات، الرياض.

ويعود هذا الانتكاس في تقديم الخدمة والانخفاض في مستوى عدد الركاب إلى ما سبق الإشارة إليه من المنافسة الشديدة للحافلات الصغيرة التابعة للأفراد، بالإضافة إلى منافسة سيارات الأجرة العامة التي زاد نشاطها في السنوات الأخيرة فضلاً عن انخفاض عدد العمالة الوافدة عما كانت عليه سابقاً، وتوجه الشركة نحو التركيز على خدمات النقل ما بين المدن والنقل الدولي. بالإضافة إلى ذلك يعد النقل المدرسي من الأنشطة والخدمات الجديدة التي تحاول الشركة أن تستقطبها، إذ خصصت الشركة لمدينة الرياض حوالي ٤٠٠ حافلة لهذا الغرض والأمر جارٍ لتوسيع نطاقه. (١)

أما عن خدمات الشركة بين المدن فواضح من جدول (٧-٤-١٣) التطور المستمر لنشاطها في هذا المجال سواء ما يتعلق بعدد الخطوط التي تنطلق من مدينة الرياض لخدمة مدن المنطقة وسائر مدن المملكة الأخرى أو بعدد رحلاتها اليومية المجدولة إذ ارتفع عدد الخطوط المخصصة لمنطقة الرياض من ١٨ خطاً عام ١٩٩٣م إلى ٢٣ خطاً عام ١٩٩٧م، ولذلك زادت من الأسطول المخصص لهذا النشاط من ٩٦ حافلة فقط عام ١٩٩٣م إلى ٢١٣ حافلة عام ١٩٩٦م وذلك تلبية للطلب المتزايد على هذه الخدمة حيث ارتفع عدد ركابها في السنة الأخيرة (١٩٩٧م) نحو ضعف ما كان عليه العدد عام ١٩٩٣م (جدول: ٧-٤-١٤). ويعزى هذا الارتفاع في عدد الركاب وهذا الإقبال على هذه الخدمة إلى مستوى الخدمة التي توفرها الشركات للركاب ما بين المدن ابتداءً من نوعية الحافلات المكيفة والمريحة إلى الانضباط في المواعيد - إلى حد ما - بالإضافة إلى الأسعار المناسبة والمشجعة، إذ يستطيع الراكب السفر من الرياض إلى أبها بتذكرة لا يزيد سعرها عن ١٣٥ ريالاً.

(١) حوار مع مدير عام الشركة السعودية للنقل الجماعي قام به الباحث على الهاتف.

جدول (٧-٤-١٢) البيانات التشغيلية لمنطقة الرياض في الفترة من ١٩٩٣-١٩٩٧ م (مدينة الرياض)

عام	عدد الخطوط	حافلات الذروة	الأسطول	عدد الرحلات	عدد الركاب (مليون)
١٩٩٣	١٨	١٢٥	٢٦٥	٧٦٩٤١٥	٥,٥
١٩٩٤	١٨	١١٢	٢٦٨	٧٦٦٥٠٠	٦,٠
١٩٩٥	١٨	١٢٠	٢٦٠	٧٧٠٢٠٠	٥,٠
١٩٩٦	١٣	٦٨	٢٧٠	٢٩٢٣٢٠	٣,٠
١٩٩٧	١٣	٥٥	٢٩٠	١٧٢٩٥٠	٢,٠

المصدر:

الشركة السعودية للنقل الجماعي، (١٤١٨هـ)، تقرير إحصائي غير منشور، الرياض.

جدول (٧-٤-١٣) بيان الخطوط والرحلات وحافلات النقل ما بين المدن

خلال الفترة ١٩٩٣-١٩٩٧ م (منطقة الرياض)

السنة	الخطوط العاملة	الرحلات المجدولة يومياً	عدد حافلات منطقة الرياض	عدد الركاب
١٩٩٣	١٨	٦٦	٩٦	٤١٢٦٩٨
١٩٩٤	٢٠	٧٠	١٦٨	٤٩٦٧٨٤
١٩٩٥	٢٢	٧٤	٢١١	٦٧٤٠٢٢
١٩٩٦	٢٢	٧٥	٢١٣	٧٨١٥٥٣
١٩٩٧	٢٣	٧٦	١٨٦	٧٩٨٥٧٩

المصدر:

الشركة السعودية للنقل الجماعي، (١٤١٨هـ)، تقرير إحصائي غير منشور، الرياض.

هذا وترتبط مدينة الرياض بحوالي ١٨ مدينة أو مركز رئيس من مدن ومراكز منطقتها وبعدهم بمائل أو أكبر من مدن ومراكز المناطق الأخرى في المملكة (شكل : ٧-٤-١٠).

وعلى صعيد الخدمات الدولية تمكنت الشركة من ربط شبكة خدمات النقل ما بين المدن بمدن ومحافظات تسع دول مجاورة وهي: البحرين، قطر، الإمارات العربية المتحدة، الكويت، مصر، السودان، سوريا، الأردن، تركيا. وجدول (٧-٤-١٤) يوضح ما خصص لهذا النشاط من الحافلات (الأسطول) لخدمة منطقة الرياض وعدد الرحلات اليومية المجدولة وخطوطها العاملة والتي زادت من ٥ خطوط عام ١٩٩٣م إلى ٦ خطوط منذ عام ١٩٩٤م. أما عدد الركاب فواضح من الجدول أنه في تنام مستمر حيث ارتفع عددهم من حوالي ٦٠ ألف راكب عام ١٩٩٣م إلى أكثر من ١٣٠ ألف راكب، هذا بالرغم من المنافسة الشديدة لها من قبل شركات النقل الدولية إذ إن خدمات النقل الدولي خارجة عن الامتياز الذي تتمتع به شركة (سابتكو) والذي يخص نشاطات النقل داخل الدولة (محلي وما بين المدن).

وتركز شركة (سابتكو) في الوقت الحاضر بشكل أكبر على خدمات العقود والتأجير إذ تقوم الشركة بتقديم هذه الخدمات بشكل منتظم سواء للمؤسسات والهيئات الحكومية أو الأهلية، ويشكل النقل المدرسي الجزء الأكبر من خدمات العقود. ويلاحظ أن خدمات العقود والتأجير لا تشكل نشاطاً منفصلاً تماماً في الشركة وإنما يتم جدولتها في نشاط النقل داخل المدن. (١) وهكذا تقوم الشركة في بعض الأحيان بتحويل الموارد من خدماتها المحلية (النقل داخل المدن) والتي تعد غير مربحة إلى خدمات العقود والتأجير.

٢- الحافلات الأخرى:

ينافس شركة (سابتكو) على تقديم خدمات النقل داخل المدن وما بين المدن والنقل الدولي حافلات أخرى خاصة:

(١) وزارة المواصلات، (١٤١٤هـ)، دراسة تقييم أنماط النقل العام للركاب بالحافلات داخل المدن وفيما بينها في المملكة، عدة مجلدات، الزيد للاستشارات الهندسية، الرياض.

جدول (٧-٤-١٤) بيان تطور نشاط محطة سابتكو بالرياض

خلال الفترة (١٩٩٣-١٩٩٧م) للخطوط الدولية

السنة	الخطوط العاملة(**)	الرحلات المجدولة يومياً	عدد حافلات(*)	عدد الركاب
١٩٩٣	٥	٦	٢٠	٥٩٨٧٦
١٩٩٤	٦ (***)	٨	٢٤	٦٢٩٤٠
١٩٩٥	٦	٨	٢٤	١١٩٤٩١
١٩٩٦	٦	٨	٢٤	١٢٦٦٤٦
١٩٩٧	٦	٨	٢٤	١٣٠٩٢٤

ملاحظة:

(*) الحافلات المذكورة في بيان الأسطول مخصصة لتنفيذ الرحلات الأساسية.

(**) الخطوط المذكورة أعلاه هي ضبا، العقبة، سوريا، عمان، الكويت، تركيا.

(***) حط ضبا تم تشغيله في شهر ديسمبر عام ١٩٩٤م.

المصدر:

الشركة السعودية للنقل الجماعي، (١٤١٨هـ)، تقرير إحصائي غير منشور، الرياض.

ففيما يتعلق بخدمات النقل داخل المدن يوجد في مدينة الرياض عدد من الحافلات الصغيرة Mini Buses يقوم ملاكها بقيادتها وتشغيلها تسمى الحافلات الأهلية أو حافلات الأفراد، وقد تطور العمل بهذه الحافلات لسنوات عديدة، واستمر العمل في تقديم خدمات حافلات الأفراد حتى بعد تأسيس الشركة السعودية للنقل الجماعي عام ١٣٩٩هـ ومنحها الحق الكامل بتوفير خدمات النقل المحلية، وقد تم منح مشغلي الحافلات الصغيرة فترة سماح لاستمرار أعمالهم مدتها خمس سنوات، مددت أكثر من مرة، واستقر الرأي على إعطائهم تصاريح للعمل داخل المدن. وقد نتج عن ذلك زيادة عدد الحافلات الصغيرة ويقدر عددها عام (١٤١٨هـ) في مدينة الرياض بأكثر من ١٥٠٠ حافلة صغيرة. (١)

(١) قدرت دراسة سانترا بلان-٢ (جي، تي، زد) عدد الحافلات الصغيرة التي تعمل في خدمة نقل الركاب في مدينة الرياض بنحو ١٠٠٠ حافلة عام ١٩٩٢م، راجع (وزارة التخطيط، (١٩٩٤م)، المجلد الثالث، مرجع سابق، ص ٣٨).

وفي دراسة أجريت لصالح وزارة المواصلات عن مستقبل النقل العام بالحافلات في المملكة^(١) أوضحت أن حصة هذا النوع من الحافلات (حافلات الأفراد) في خدمات النقل المحلية (داخل المدن) تقدر بحوالي ٨٠٪، وتكمن العلة في ذلك في أن مشغلي الحافلات الخاصة يستطيعون تغطية تكاليف النقل عن السعر الموحد (٢ ريال لكل راكب)، إذ لا يلتزمون بالمسارات والمناطق المحددة لهم بل يركزون نشاطهم على الخطوط من الطرق والشوارع ذات الطلب العالي، بخلاف شركة (سابتكو) الملزمة بخطوط ومسارات معينة حتى ولو كانت غير مربحة، إضافة إلى ما سبق الإشارة إليه من أن نوعية حافلات شركة (سابتكو) ذات الحجم الكبير والموديلات القديمة لا تشجع استخدامها في ظل وجود البديل الأصغر حجماً والأكثر مرونة.

ومهما يكن من أمر ينبغي العمل على إيجاد حل مرضٍ لمنع الازدواجية والعشوائية في تقديم هذه الخدمة، ويمكن إجراء المزيد من الدراسات حول الطريقة التشغيلية الجيدة والمناسبة لمثل هذا النوع من الحافلات وبشكل يتناسب ومستوى التحضر والتطور الذي تشهده البلاد كما أن نظام احتكار السوق لشركة (سابتكو) لا يبدو ملائماً أيضاً، وبدلاً من ذلك فإن وجود التنافس في تقديم الخدمة بشكل أفضل وأنظم ينبغي أن يكون هو مبدأ العمل في هذا النشاط.

بالإضافة إلى الحافلات الصغيرة الأهلية هناك حافلات مؤسسات القطاع الخاص التي تقوم بتأجيرها للشركات والمؤسسات لتلبية متطلبات النقل الذاتي لنقل موظفيها وعمالها، أو تأجيرها لنقل الطلاب أو على الخطوط الدولية.

(١) وزارة المواصلات، (١٤١٤هـ)، مرجع سابق.

رابعاً : نقل البضائع بالشاحنات :

يتم تأمين نقل البضائع داخل المنطقة بواسطة النقل على الطرق بسيارات الشحن إذ تقوم بنقل أكثر من ٨٠٪ من البضائع الواردة والصادرة من وإلى المنطقة، بينما تنقل النسبة الباقية بواسطة النقل الجوي أو السكة الحديد. وتنقل البضائع برأ بالشاحنات التي تمتلكها الشركات نفسها أو عن طريق الشركات المتخصصة بالنقل بالشاحنات، بالإضافة إلى شاحنات وسيارات النقل التي يمتلكها الأفراد والتي تؤدي دوراً مهماً في هذا النوع من النشاط ينظم نقل البضائع في المنطقة من قبل الدولة، إذ يتم تسجيل السيارات الخاصة بالشحن في الإدارة العامة للمرور، كما تقوم وزارة المواصلات بإصدار التراخيص لهذه السيارات ومراقبتها، حيث تقوم بعمل التراخيص لهذا النشاط لكل من: (١)

- الشركات والمؤسسات التي تقوم بتأجير الشاحنات (نقل تجاري بالشاحنات) وتشكل هذه الفئة نحو ٨٥٪ من إجمالي الشاحنات المرخصة .

- الشركات والمؤسسات الخاصة التي تمتلك الشاحنات لنشاطها الخاص فقط .

- الأفراد الذين يملكون ١٠ شاحنات أو أقل للتأجير وتشكل هذه ٥٪ من الشاحنات الكبيرة والصغيرة Pick-ups وتعمل من خلال (مكاتب الترحيل) التي تقوم بجمع هذه الشاحنات وتنظيم وترتيب رحلاتها نظير ١٠٪ عمولة من قيمة الشحن . وفي منطقة الرياض يوجد حوالي ٥٧ ترخيصاً لهذا النوع من المكاتب. (٢)

وبناءً على لائحة تنظيم نقل البضائع الصادرة من وزارة المواصلات ينبغي تجديد ترخيص النقل بالشاحنات مرة كل ثلاث سنوات، وتستطيع شركات النقل بالشاحنات العمل في أي مكان في المملكة، أما الشاحنات الأجنبية فيسمح لها بالمكوث لمدة ١٥ يوماً فقط، ولا يسمح لها بنقل بضائع داخل حدود المملكة. (٣)

أما عن أسطول الشاحنات في المنطقة فمن الصعب إعطاء رقم معين حتى ولو كان تقريبياً نظراً

(١) وزارة التخطيط، (١٩٩٤م) دراسة النقل الوطني بالمملكة، سانترا بلان-٢، المجلد ٣، ص ٥٢ .

(٢) وزارة المواصلات، (١٤١٨هـ)، تقرير إحصائي غير منشور، إدارة النقل والطرق في منطقة الرياض، الرياض .

(٣) وزارة المواصلات، (١٤١٧هـ)، لائحة تنظيم نقل البضائع والمهمات، مذكرة غير منشورة، الرياض .

لطبيعة وظيفتها التي تنتقل داخل وخارج المنطقة، كما أن الاعتماد على اللوحات الصادرة من الإدارة العامة للمرور عملية مضللة نظراً لأن نسبة ليست بسيطة منها يعمل ويتنقل في غير المنطقة التي صدرت منها اللوحات.

وفي بيان لوزارة المواصلات لعام ١٤١٢ هـ أوضحت أن عدد الشاحنات في المنطقة الوسطى والمسجلة لديهم يصل إلى ١١٠٨٠ شاحنة ويدخل في ذلك بالإضافة إلى منطقة الرياض منطقة القصيم وحائل. وعلى كل يمتلك ٣٦٪ من شركات النقل بالشاحنات خمس شاحنات أو أقل وحوالي ٣٪ فقط لديهم أكثر من ٥٠ شاحنة. (١)

وسوق العمل في هذا النشاط يعتبر سوقاً تنافسياً، وفي سوق الشحن وخاصة في مكاتب الترحيل لقليل من الشاحنات لا تكون حمولتها كاملة، ولذلك بعضها أو كثير منها تنتظر حتى تتوفر الحمولة الكاملة قبل البدء برحلتها. ويبلغ المعدل الأقصى للأجر المحدد من قبل وزارة المواصلات نحو ١٢٤٨ ريال لكل شاحنة أو حوالي ٢١ هللة لكل طن/ كيلو متر، ويبلغ متوسط معدل الأجرة التي تتقاضاها الشاحنات ١٥ هللة لكل طن/ كيلو متر. وأكثر الشاحنات المستخدمة ذات أربع محاور أو ذات محورين.

وتشكل الشاحنات حصة كبيرة في استخدام الطرق البرية في المنطقة، وفي حجم الحركة المرورية ويمكن أن تأخذ مداخل ومخارج مدينة الرياض كمؤشر للدلالة على نسبة حجم حركة مرور الشاحنات بين أحجام حركة المرور المختلفة، ويوضح جدول (٧-٤-١٥) بأن الشاحنات تصل نسبتها إلى ٤٥٪ كما هو الحال في طريق الدمام-الرياض إذ مر عليه نحو ٣٦٤٠ شاحنة يومياً تتوجه إلى مدينة الرياض وتتراوح بين ١٥ إلى ٢٧ في المائة من متوسط حجم حركة المرور اليومية في بقية هذه الطرق.

(١) وزارة التخطيط، (١٩٩٤م)، دراسة النقل الوطني الشامل، سانترا بلان-٢، المجلد الثالث، ص ٢٨.

جدول (٧-٤-١٥) متوسط حجم حركة المرور اليومية وعدد الشاحنات المتجهة

إلى مدينة الرياض عبر المداخل الرئيسية لها

اسم الطريق	متوسط حجم حركة المرور	عدد الشاحنات	النسبة المئوية للشاحنات
الدمام - الرياض	٨٠١٠	٣٦٤٠	%٤٥
الطائف - الرياض	٧٨٠٠	٢١٣٠	%٢٧
المحوف - الرياض	١١٠٠	٢٧٠	%٢٤
القصيم - الرياض	١٠٢٦٠	٢٣٣٠	%٢٣
الخرج - الرياض	١٨٢٠٠	٢٧٧٠	%١٥

المصدر:

الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، (١٤١٨هـ)، معلومات مختارة من مخطط الرياض الاستراتيجي، تقرير غير منشور، الرياض، ص ٢.

المبحث الرابع

النقل بالسكة الحديد

كان النقل بالسكك الحديدية أول نوع من أنواع النقل الحديث تشهده الجزيرة العربية، وذلك حين عملت الدولة العثمانية على ربط دمشق بالمدينة المنورة بخط حديدي بلغ طوله نحو ١٣٠٠ كم على أن يمر الخط بعمان ومعان ومدن عديدة أخرى. وكان هدف العثمانيين المعلن من بناء ذلك الخط هو تسهيل السفر وتوفير أكبر قدر ممكن من الأمن للحجاج والزوار، وربط أجزاء الدولة ببعضها، ورفع الكفاءة الإدارية بالإضافة إلى دفع عجلة النمو الاقتصادي وإحياء التواصل الثقافي والاجتماعي بين أقاليم دولة مترامية الأطراف، وكانت وقتئذ تعاني من التفكك والضعف. ولكنه لم يدم ذلك الخط طويلاً لأن أجزاء منه خربت أيام الحرب العالمية الأولى، ومنذ ذلك الوقت والدول التي يمر الخط بأراضيها تناقش فكرة إعادته للعمل مرة أخرى. وما من شك أن تخريب الخط يعد خسارة كبيرة إذ إنه كان من المتوقع للمناطق التي يخترقها ذلك الخط أن تجني منافع اقتصادية وحضارية كبيرة من استمراره سيما وأن أطول أجزاء الخط كان داخل أراضي شبه الجزيرة العربية (٨٣٠ كم داخل أراضي المملكة العربية السعودية).

وبعد انقضاء نحو ثلاثة عقود على توقف الخط السابق نشأت في أوائل عام ١٣٦٦ هـ فكرة إنشاء خط حديدي لغرض خدمة نقل البضائع المستوردة عن طريق ميناء الدمام من أرصفة البواخر داخل البحر إلى الساحل بميناء الدمام ومنه إلى مدينة الرياض، كما سبقت الإشارة إلى ذلك.

كان مد الخط إلى الرياض إنجازاً كبيراً ذات جدوى اقتصادية واضحة لا سيما إبان فترة الخمسينات الميلادية حينما كانت السكة الحديد سبيل النقل الوحيد بين الدمام والرياض، وكان شرياناً حيويّاً جداً ينقل لها المحروقات ومواد البناء من إسمنت وحديد وأخشاب فضلاً عن المواد الغذائية من طحين وسكر وجميع البضائع المستوردة من الخارج عن طريق ميناء الدمام. (١)

استغرق العمل في الخط الحديدي نحو ٤ سنوات حيث بدأ في ٢٦ / ١١ / ١٣٦٦ هـ وانتهى في ٩ / ١ / ١٣٧١ هـ، وذلك عبر سبع مراحل زمنية (جدول: ٧-٤-١٦). وقام الملك عبدالعزيز

(١) المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، (١٤٠٣ هـ)، تقرير عن سكة حديد المملكة العربية السعودية، تقرير غير منشور،

- يرحمه الله - بافتتاح الخط رسمياً في ١٩ / ١ / ١٣٧١ هـ. ^(١) وقد تم إنجاز المشروع على مراحل مبينة في جدول (٧-٤-١٦).

جدول (٧-٤-١٦) المراحل التي مر بها إنشاء الخط الحديدي بين الدمام والرياض

المرحلة	التاريخ	الموقع
الأولى	١٣٦٦/١١/٢٦	بدء في البناء بمدينة الدمام
الثانية	١٣٦٨/٥/١	وصل الخط إلى بقيق
الثالثة	١٣٦٩/٢/١	وصل الخط إلى الهفوف
الرابعة	١٣٦٩/١١/٨	وصل الخط إلى حرص
الخامسة	١٣٧٠/٩/١٩	وصل الخط إلى الخرج
السادسة	١٣٧١/١/٩	وصل الخط إلى الرياض
السابعة	١٣٧١/١/١٩	افتتح الخط رسمياً

المصدر:

المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، (١٤٠٣ هـ)، سكة حديد المملكة العربية السعودية، تقرير غير منشور، وزارة المواصلات، الرياض.

هذه المراحل التي وردت في جدول (٧-٤-١٦) إنما تخص إنشاءات الخط الحديدي القديم، أما الخط الحديدي المطور الجديد الذي تم إنجازه في السبعينات الميلادية فقد كان عملاً جباراً طال الخط الحديدي والميناء البري في الرياض، وشمل توسعاً في القطارات والعربات فضلاً عن إنشاء ثلاث محطات جديدة ومركز حديث لصيانة القطارات. ووصلت تكلفة هذه الأعمال مجتمعة إلى ٦٠٣ مليون ريال (جدول: ٧-٤-١٧).

وقد تولى إدارة سكك حديد المملكة منذ نشأتها في عام ١٣٦٦ هـ الجهات التالية:

١- أرامكو ١٣٦٦-١٣٧٢ هـ.

٢- مصلحة سكك حديد الحكومة السعودية التابعة لوزارة المواصلات (١٣٧٢-١٣٨٦ هـ).

٣- المؤسسة العامة لخطوط حديد المملكة العربية السعودية (١٣٨٦ هـ- حتى الوقت الحاضر).

(١) وزارة المواصلات، (١٤١٥ هـ)، مرجع سابق، ص ٢٠.

جدول (٧-٤-١٧) مشروعات تطوير الخط الحديدي

م	المشروع	التكلفة بملايين الريالات	مزايا المشروع (ملحوظات)
١	ميناء الرياض البري.	٢٦٥	يتيح للمستوردين في المنطقة الوسطى فرصة استلام بضائعهم.
٢	ازدواج الخط الحديدي بين الرياض والدمام.	٣٨٨	ضاعف من قدرة السكة الحديد على النقل بسبب الخط (المزدوج) البالغ ١٤٠ كم.
٣	خط حديدي مباشر بين المقوف والرياض.	٨٥٠	يصلح هذا الخط لتسيير القطارات السريعة وقد قلص الرحلة من الدمام إلى الرياض إلى أربع ساعات بدلاً من ٧ ساعات (سابقاً).
٤	دعم أسطول النقل بإضافة قاطرات وعربات أحدث مما كان مستخدماً.	٣٩٥	راجع جدول (٧-٤-١٨).
٥	إنشاء ثلاث محطات جديدة.	٢٣٣,٥	المحطات حديثة، ومزودة بكافة المرافق الضرورية لخدمة المسافرين ومرافقيهم كما أنها ذات مواصفات أوروبية.
٦	مركز الصيانة	٧٢	للتعرف إلى مهام هذا المركز انظر ص ٨٣.

المصدر: الجلول أنشأه الباحث بناء على بيانات من:

وزارة المواصلات، (١٤١٥هـ)، الطرق والنقل - حقائق وأرقام، ط٦، وزارة المواصلات، الرياض، ص ٢١ - ٢٣.

جدول (٧-٤-١٨) قاطرات وعربات السكك الحديدية موزعة حسب النوع (١٤١٥هـ)

العدد	النوع
	القاطرات بالحصان:
٢١	قوة (١٠٠٠)
٦	قوة (١٢٠٠ - ١٥٠٠)
٩	قوة (٣٠٠٠)
١٦	قوة (٢٥٠٠)
٦	قوة (٣٦٠٠)
	العربات:
٨	عربات ملاحين
٩	عربات التبريد (ثلاجات)
٣٧	عربات قلاب
٣٧	عربات بلس
٩٥٩	عربات مسطحة
٢٢٧	عربات مصندقة
١٣٢	عربات الصهريج
٤٢٢	عربات الجندولا
٥٨	عربات الركاب (بما فيها العفش والطعم)
٢٤	عربات نقل الغاز السائل
٢٧	عربات بسطح مزدوج لنقل السيارات
٣٠١	عربات نقل حاويات
١١٠	عربات نقل الحبوب

المصدر:

مصلحة الإحصائيات العامة، (١٤١٥هـ)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة التخطيط، ص ٣٢٢.

ومن خلال شكل (٧-٤-١١)، وجدول (٧-٤-١٩)، نستطيع عقد مقارنة بين الخطين القديم والجديد. وباعتبار طول الخطين معاً (القديم والجديد) نجد أن شبكة السكك الحديدية تصل إلى ١٠٢٧ كم منها نحو ٦٠٠ كم داخل منطقة الرياض.^(١) وفي جدول (٧-٤-١٩) المذكور إيضاح لأطوال بعض أقسام الشبكة الحديدية الرابطة بين الرياض و٨ محطات رئيسة حتى عام ١٤١٥ هـ. وعليه فإن ثلثي الشبكة الحديدية يقع داخل منطقة الرياض (شكل: ٧-٤-١١). وبنظرة إلى الجدول والشكل المذكورين نصل إلى ما يلي:

(١) الفريخ، عبدالله بن علي، (١٤٠٨ هـ)، مرجع سابق، ص ١٣٧.

١- الفرق الكبير في المسافات الفاصلة بين الرياض-الدمام، والرياض-بقيق، والرياض-الهفوف، على كل من الخطين. ومنه نستبين واحدة من المزايا الواضحة للخط الجديد من حيث خفض كلفة تسيير القطارات وتوفير الوقت وتقليل معدلات الاستهلاك.

جدول (٧-٤-١٩) المسافات بين الرياض ومحطات السكة الحديد الأخرى (بالكيلومتر) لعام

١٤١٥هـ

المحطات	الدمام	بقيق	الهفوف	ميناء الدمام	الظهران	الجديدة	عين حرص	الخرج
المسافات بالكيلومتر (الخط الجديد)	٤٤٩	٣٧٥	٣١٠	*	*	*	*	*
المسافات بالكيلومتر (الخط القديم)	٥٥٦	٤٨٢	٤١٧	٥٦٩	٥٥٤	٤٥٢	٢٦٢	٨٥

* لا يوجد خط جديد بين الرياض وهذه المدن.

المصدر:

مصلحة الإحصاءات العامة، (١٤١٥هـ)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة التخطيط، ص ٣٢٣.

٢- أطول مسافة على الشبكة هي ٥٦٩ كم، وأقصر مسافة هي ٨٥ كم، وكلتاها على الخط القديم. ويوجد داخل منطقة الرياض نهاية طرفية واحدة على الخط الجديد لشبكة السكك الحديدية هي محطة الرياض حيث يوجد:

١- الميناء البري (الجاف). ٢- ومحطة الركاب.

١- الميناء البري الجاف:

نشأت فكرة إنشاء الميناء الجاف لأن ٦٠٪ من البضائع الواردة من ميناء الدمام تخص المنطقة الوسطى، التي تمثل منطقة الرياض أهم أقسامها وبالتالي تخفيف العبء على حركة النقل بالسيارات. (١) وتصل المساحة الإجمالية للميناء إلى ٩١٨٦٣٩ متراً مربعاً، (٢) فضلاً عن ١٠٧٠٠٠ متر

(١) الفريخ، عبدالله بن علي، (١٤٠٨هـ)، مرجع سابق، ص ١٤٠.

(٢) كانت المساحة في الأصل ٦١٨٦٣٩ متراً مربعاً، وفي وقت لاحق أضيف إليها ٣٠٠٠٠٠ متر مربع (انظر المرجع

السابق، ص ١٤٠).

مربع من المساحات المكشوفة التي يستفاد منها في التخزين، كما يضم الميناء ستة مخازن لاستقبال الحاويات، تبلغ مساحة المخزن الواحد منها ٦٤٨٠ متراً مربعاً. وفي الميناء ثلاثة ضخمة تصل مساحتها إلى ٢٧٠٠ متر مكعب.

وذكر تقرير صادر عن المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السعودية^(١) أن أهم الأهداف التي أنشئ الميناء من أجل تحقيقها هي: (٢)

- خفض أجور النقل.
- كسر حدة احتكار شركات النقل التابعة لوكلاء البواخر.
- ربط تجار الرياض خاصة والمنطقة ببضاعتهم مباشرة بدلاً من تخليصها في الدمام ثم نقلها إلى الرياض.
- توفير الوقت والجهد والتكاليف على المستوردين وأصحاب البضائع.
- تقليل احتمالات الخطر. لأن النقل بالسكة الحديد أكثر أمناً وسلامة من النقل بالشاحنات.
- اطمئنان التاجر على بضاعته لما يتميز به القطار من سلامة وأمان.

وقد ثبتت الجدوى الفعلية للميناء البري والتخليص الجمركي فيها إذ تضاعفت البضائع الواصلة إلى الرياض من الميناء إلى نحو سبعة أضعاف، في فواتح العقد الأول من هذا القرن الهجري. (٣) بيد أن المنقول عن طريق ذات الميناء بدأ في التراجع شيئاً فشيئاً حتى وصل إلى أدنى مستوياته في عام ١٤١٥ هـ أمام المنافسة الحارة من النقل البري بالشاحنات الذي اكتسب أهمية خاصة لسرعته وكفاءته ولما يتميز به النقل بالسيارات من خاصية النقل من الباب إلى الباب بالإضافة إلى تكاليفه التي هبطت كثيراً بعد أن أصبحت الدمام موصولة بالرياض عبر طريق سريع حديث مزفت ومزدوج. ولسوف نتحدث عن نقل البضائع والركاب بعد أن نتعرض لثاني مكونات محطة سكة حديد الرياض ألا وهي محطة الركاب.

(١) تحولت مصلحة سكك حديد الحكومة السعودية إلى مؤسسة رسمية ذات شخصية اعتبارية يشرف عليها مجلس إدارة برئاسة وزير المواصلات تحت اسم "المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السعودية".

(٢) المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، (١٤٠٣هـ)، مرجع سابق، ص ٨.

(٣) وزارة المواصلات، (١٤٠٢هـ)، مرجع سابق، ص ١٢٥.

٢- محطة الركاب:

بنيت هذه المحطة لتحل محل المحطة القديمة وهي مقامة على مساحة تصل إلى ١٢٠٠٠ متر مربع وتتكون المحطة من أربعة أرصفة طول الواحد منها نحو ٣٠٠ متر مربع وبها مواقف لكافة أنواع السيارات الصغيرة وحافلات نقل الركاب. وبالإضافة إلى الصالة الرئيسة التي تضم مكتباً للتذاكر، فإن بالمحطة عدة مكاتب وقاعات ومرافق ضرورية (مطعم، مقهى، مكتب بريد، غرفة إسعافات أولية... إلخ).^(١)

الركاب والبضائع:

في الفترة السابقة لافتتاح الخط الحديدي الجديد كانت أعداد الركاب القادمين إلى منطقة الرياض والمغادرين عن طريق محطتي (الرياض والخرج) متذبذبة خلال السنوات الأولى من الفترة ١٤٠١هـ إلى ١٤٠٤هـ، ثم ما لبثت أن اتجهت إلى التناقص (جدول: ٧-٤-٢٠) و(جدول: ٧-٤-٢١).
جدول (٧-٤-٢٠) الركاب القادمون إلى منطقة الرياض (١٤٠١-١٤٠٤هـ)

المدينة		العام الهجري
الخرج	الرياض	
١٣٤٢٢	٧٤٨٤١	١٤٠١
١٢٣٥٢	٨٤٠٩١	١٤٠٢
١١٥٩٥	٧٢٥١١	١٤٠٣
٩٦٢٤	٦٨٠٥٣	١٤٠٤
٤٦٩٩٣	٢٩٩٤٩٦	المجموع
٣٤٦٤٨٩		المجموع الكلي

المصدر:

مصلحة الإحصاءات العامة، (١٩٨٤م)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة المالية والاقتصاد الوطني، العدد ٢٠.

(١) المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، (١٤٠٥هـ)، افتتاح الخط المزدوج والمباشر من الدمام إلى الرياض، نشرة خاصة، العلاقات العامة، المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، الدمام.

جدول (٧-٤-٢١) الركاب المغادرون من منطقة الرياض (١٤٠١-١٤٠٤هـ)

المدينة		العام الهجري
الخروج	الرياض	
١٣٨٧٦	٦٧٧٧٦	١٤٠١
١٣١٠٧	٧٦٣١٦	١٤٠٢
١١٦٢٩	٦٤٨٦٨	١٤٠٣
١٠٥٨٠	٦١٠٥٥	١٤٠٤
٤٩١٩٢	٢٧٠٠١٥	المجموع
٣١٩٢٠٧		المجموع الكلي

المصدر:

مصلحة الإحصاءات العامة، (١٩٨٤م)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة المالية والاقتصاد الوطني، العدد ٢٠.

أما فيما يتعلق بالشحن فقد سجل تراجعاً واضحاً في البضائع المنقولة إلى محطة الخرج خلال السنوات ١٤٠٢هـ و١٤٠٣هـ و١٤٠٤هـ في الوقت الذي كان الشحن بصفة عامة إلى الرياض يزداد عاماً إثر آخر خلال السنوات نفسها. إن تزايد المنقول من البضائع إلى الرياض فيه تأكيد على النشاط الاقتصادي الكثيف الذي شهدته المدينة في هذه الفترة التي عرفت باسم فترة "الطفرة". هذا النشاط الاقتصادي الكثيف وما صاحبه من زيادة في أعداد السكان، وارتفاع معدلات التحضر التي يصاحبها عادة ميل إلى رفع مستوى الاستهلاك. كل هذا عمل على زيادة البضائع المنقولة إلى الرياض، ولكن الظروف تبدلت بعد عام ١٤٠٦هـ. صحيح أن الخط الجديد قد افتتح رسمياً في ١٤٠٥هـ، وقدم مزايا عديدة من حيث الكفاءة النقلية للبضائع والركاب واختصر الزمن، إلا أن النمو المتسارع في شبكة الطرق السريعة والمزفة - كما ذكرنا - قد جذب جزءاً مقدراً من البضائع والركاب على حد سواء، ومنذ ذلك الوقت بدأت حركة نقل البضائع والركاب في التذبذب، وأصبحت هنالك محطة واحدة داخل المنطقة

من الرياض بدلاً من الرياض والخرج، وعلى العموم فقد أصبح التذبذب سمة لكافة أشكال النقل بالسكة الحديد على مستوى المملكة، وعلى مستوى منطقة الرياض كما هو واضح من جدول (٧-٤-٢٢) الذي يوضح أعداد الركاب والشحن من الرياض وإليها للأعوام (١٤١١-١٤١٥هـ).

جدول (٧-٤-٢٢) أعداد الركاب والشحن من الرياض وإليها للأعوام ١٤١١-١٤١٥هـ

السنوات	عدد الركاب المغادرين من محطة الرياض	نسبة عدد ركاب الرياض إلى ركاب سكة حديد المملكة	الشحن الواصل إلى الرياض (بالطن المتري)	نسبة شحن الرياض إلى شحن سكة حديد المملكة
١٤١١هـ	١٧٠٥٧٨	%٤٢,٤١	٨٢٣٨٦٩	%٥٥,٣
١٤١٢هـ	١٥٨٠٨٢	%٤٠,٨٣	١١١١٩٣٣	%٥٩,٣
١٤١٣هـ	١٦١٦١٧	%٤٠,٧٢	٩٨٠٩٠٠	%٥٥,٠
١٤١٤هـ	١٨٢٣٨٧	%٤١,٢٠	١٢١١٢٢٧	%٥٩,٩
١٤١٥هـ	١٨٢٤٩٥	%٤١,٧١	١٠١٢٨٦٥	%٦٢,٣
المجموع المتوسط السنوي	٨٥٥١٥٩		٥,١٤٠,٧٩٤	
	١٧١٠٣٢		١٠٢٨١٥٨,٨	

المصدر: الجدول أنشأه الباحث بناءً على بيانات من:

مصلحة الإحصاءات العامة، (١٤١٥هـ)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة التخطيط، ص ص ٣٢٤-٣٢٥.

وعند استقراء جدول (٧-٤-٢٢) نصل إلى الملاحظات التالية:

- تذبذب حجم المنقول من البضائع إلى محطة الرياض بين الارتفاع والانخفاض ولعل هذا شيء طبيعي في نشاط يخضع لحالات العرض والطلب وكميات البضائع المستوردة كما أن تنامي دور الشاحنات في نقل البضائع مستفيدة من الطريق السريع الذي يربط الدمام بالرياض له أثره في الانخفاضات التي شهدتها النقل بالسكة الحديد فيما يخص حجم البضائع وتركيبها النوعي.

- بصفة عامة إذا تتبعنا الشحن المنقول إلى محطة الرياض من زاوية نسبة شحن الرياض إلى شحن سكة حديد المملكة الإجمالي، نجد أن نصيب محطة الرياض من هذا النشاط يزيد على النصف في جميع

السنوات الموضحة في الجدول بل إنها في تطور مستمر إذا ما استثنينا عام ١٤١٣ هـ حيث بلغت النسبة نحو ٥٥٪ فقط ولكنها تطورت إلى ٦٢,٣٪ عام ١٤١٥ هـ، وهو مؤشر واضح على الدور الذي تقوم به محطة الرياض في تغطية جزء كبير ومهم من إمدادات وتموين المنطقة من السلع والبضائع التي تأتي عن طريق البحر من ميناء الدمام.

- ما قيل عن الشحن يمكن أن يقال عن عدد الركاب المغادرين محطة الرياض من التذئذب في أعدادهم ولكن بشكل أخف. وعلى أية حال يشكل الركاب المغادرون من الرياض نسبة تقدر بحوالي ٤٠٪ من جملة حركة الإركاب في سكة حديد المملكة وهذه النسبة لا يضاهاها إلا محطة الدمام التي تدور أيضاً في نفس النسبة. إذ تشكلان (محطة الرياض ومحطة الدمام) نسبة تصل إلى ٨٥٪ من إجمالي حركة الإركاب في محطات سكة حديد المملكة العربية السعودية. (١)

أما قدرة السكك الحديدية على اجتذاب أعداد متزايدة من الركاب فمرده إلى:

- ١- التحسن المستمر في الأداء.
- ٢- الأمن والاحتمال الضعيف للتعرض للحوادث.
- ٣- نوع الخدمة المتميزة التي يجدها الراكب.
- ٤- أجور التذاكر المخفضة نسبياً.
- ٥- الانضباط والمحافظة على المواعيد المؤسسة على برامج تقاطر محددة.

صيانة السكة الحديد:

توجد إدارة خاصة لدى المؤسسة العامة للخطوط الحديدية (إدارة الصيانة) ولأن الخطين الرئيسيين يمران عبر مناطق صحراوية ذات كثبان رملية ورمال متحركة تهدد سلامة الرحلة فقد قُسمت الخطوط إلى ١٩ قسماً كل قسم تحت مسؤولية فرقة معينة، ويبلغ عدد عمال الصيانة في الإدارة نحو ٧٧٦ شخصاً يعملون في إدارة صيانة السكك الحديدية. (٢) وتتكون الإدارة المذكورة من عدة أقسام هي:

(١) هذه النسبة استخرجت من: (مصلحة الإحصاءات العامة، (١٤١٥هـ)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة التخطيط، الرياض، ص ٣٢٥).

(٢) وزارة التخطيط، (١٤١٦هـ)، مرجع سابق، ص ٨.

١- صيانة الخط .

٢- قسم مكافحة الرمال .

٣- قسم صيانة المعدات .

٤- قسم صيانة العبارات والجسور .

٥- قسم صيانة القاطرات والعربات (المعدات المتحركة) .

وتعد صيانة المعدات المتحركة من أضحخ الأنشطة في صيانة السكك الحديدية ويوجد خمس ورش عمل في الرياض والدمام . وقد تم بناء ورشة جديدة في الدمام لإصلاح قاطرات المؤسسة العامة للخطوط الحديدية وهي قادرة على إصلاح ٢٠ قاطرة في وقت واحد، وتواجه الصيانة في بعض الأحيان مشكلة نقص في قطع الغيار الأساسية، فعلى سبيل المثال يوجد نقص في العجلات بسبب تأثير الرمال أو لعدم ملاءمتها، فهذه العجلات تبلى حوالي عشر مرات أسرع من مثيلاتها في بريطانيا أو فرنسا مثلاً. (١)

(١) مقابلة شخصية مع أحد المسؤولين في إدارة الخطوط الحديدية السعودية .

المبحث الخامس

النقل الجوي

على أثر الاجتماع التاريخي الذي تم بين الملك عبدالعزيز - رحمه الله - والرئيس الأمريكي الراحل فرانكلين روزفلت (عام ١٣٦٥هـ / ١٩٤٥م) أهدى الرئيس الأمريكي للملك عبدالعزيز طائرة من طراز داكوتا (دوجلاس دي - سي) وكانت تعتبر إذ ذاك أحدث ما توصلت إليه تقنية الطيران . وأمر - رحمه الله - بوضع الطائرة في خدمة المواطنين بادئاً بذلك عصر الطيران في المملكة العربية السعودية .

ولقد بين تشغيل الطائرة، أن من الضروري اعتماد الطيران وسيلة رئيسة في تأمين الاتصال بين المناطق، فكان أن أمر الملك عبدالعزيز - رحمه الله - بشراء طائرتين من الطراز نفسه، فكانت الطائرات الثلاث نواة الأسطول الضخم الذي تملكه الخطوط الجوية العربية السعودية في الوقت الحاضر. ^(١)

مطار الرياض القديم:

ليس أكثر تعبيراً عن البدايات الأولى للنقل الجوي في منطقة الرياض بخاصة والمملكة بعامة من الفقرة التالية:

" كانت الطائرة تغادر الرياض مثلاً إلى جدة، ولا يُعلم عن موعد قيامها التقريبي إلا قبل ذلك بيوم أو أيام لندرة وسائل المواصلات آنذاك . كما كان في حكم المتعذر، معرفة موعد قيامها الحقيقي، أما موعد وصولها فكان علمه عند الله وحده، ولا يعلم عنه يقيناً إلا عندما تلوح الطائرة في الأفق، ويسمع هدير محركاتها، فيتنبس الجميع الصعداء . وكان المفروض أن يتم الوصول دائماً قبل غروب الشمس حتى يرى الطيارون المهبط، أما إذا تأخر الوصول إلى ما بعد هبوط الظلام بسبب تأخر القيام أو الرياح المضادة فتصدر الأوامر لجنود المحافظة بجلب كل سيارة تمر أمام المطار وكان عددها محدوداً آنذاك . ولكن لماذا تجلب السيارات ؟ بكل بساطة لكي تُصف على جانبي المهبط وتضاء أنوارها ليراهم الطيارون، ثم تلا ذلك مشاعل الغاز البدائية لإضاءة جوانب المهبط " . ^(٢)

(١) دارة الملك عبدالعزيز، وثيقة غير منشورة.

(٢) إدارة العلاقات العامة، (١٩٩٥م)، أهلاً وسهلاً، الخطوط الجوية العربية السعودية، العدد ٧، ص ١١.

ولم يكن المطار نفسه إلا عبارة عن أرض فضاء، ولكنه سرعان ما انتظم عمله وبدأ تطوره بحلول عام ١٣٦٩هـ. وقد شغل المطار (مطار الرياض القديم)، مساحة تصل إلى نحو ٣٠٠٠ هكتار شمالي المدينة.^(١) وظل المطار القديم يقدم خدمات نقلية محلية ودولية إلى عام ١٩٨٣م، حينما حل محله مطار الملك خالد الدولي الذي افتتح رسمياً في نوفمبر من العام نفسه. وتحليل الجدولين (٧-٤-٢٣) و(٧-٤-٢٤)، نستطيع أن نكون فكرة جيدة عن إسهام المطار القديم في مجالي نقل الركاب والشحن الجوي خلال فترة الخمس سنوات الأخيرة من عمره (١٣٩٨م-١٤٠٢هـ).

١- باستثناء عام ١٤٠٢هـ فإن أعداد المسافرين ظلت في زيادة مستمرة، وإن تفاوتت معدلات تلك الزيادة كما هو واضح من نسب التغير الإيجابية بين ٧,٧٪ و ١٠١,٠٪.

جدول (٧-٤-٢٣) حركة المسافرين في مطار الرياض القديم ١٣٩٨-١٤٠٢هـ

السنوات	المسافرون	نسبة التغير %
١٣٩٨هـ	١,٢٣٩,٥٩٠	
١٣٩٩هـ	٢,٤٣٢,٠٦١	٩٦,٢+
١٤٠٠هـ	٤,٨٨٨,٣٨٨	١٠١,٠+
١٤٠١هـ	٥,٢٦٧,٣٠٤	٧,٧+
١٤٠٢هـ	٤,٦٢٣,٨٠٤	١٢,٢-

المصدر: الجدول أنشأه الباحث والبيانات من:

داغستاني، عبدالمجيد إسماعيل، (١٩٨٥م)، الرياض - التطور الحضري والتخطيط، الإعلام الداخلي، وزارة الإعلام، ص ١٢٨.

٢- الهبوط الحاد في أعداد المسافرين (١٤٠١-١٤٠٢هـ) يمكن إرجاعه إلى ما يلي:

أ- أنها كانت مرحلة انتقالية تم فيها تحويل نشاطات نقل الركاب من المطار القديم إلى مطار الملك خالد الدولي وربما انعكس ذلك على خدمات نقل الركاب.

ب- التحسن النسبي الذي حصل لشبكة النقل البري في المنطقة.

(١) داغستاني، د. عبدالمجيد إسماعيل، (١٩٨٥م)، الرياض - التطور الحضري والتخطيط، الإعلام الداخلي، وزارة الإعلام، ص ١٢٨.

ج- تحسن القوة الشرائية وسع دائرة امتلاك السيارات ، خاصة سيارات الصالون وكذلك ذات الدفع الرباعي التي مثلت خياراً آخر للسفر بين مدن المملكة وقراها بالإضافة إلى تطور خدمات النقل الجماعي ما بين المدن .

٣- تسارع معدلات الزيادة بين ١٣٩٨-١٤٠٠هـ يبرزه ما يلي :

(أ) النهضة الشاملة والنمو المتميز في كافة القطاعات الاقتصادية للرياض عاصمة البلاد حولها إلى قطب رئيس على المستوى الوطني والمستوى الدولي وارتفعت قدرتها على جذب الحركة وولاداتها Absorption Generation of Movement وفقاً لقانون العرض والطلب - وقد تُرجمت هذه القدرة عملياً في الزيادة غير العادية والتي وصلت إلى نحو الضعف في الفترتين المذكورتين .

(ب) أن النقل الجوي له ميزة السرعة، ولربما مزية الأمن إذا قيس بوسائل النقل الأرضي وقتها، بالإضافة إلى أنه في ذلك الوقت لم تكن شبكة النقل الأرضي وحتى السيارات تمثل مُناظراً للنقل الجوي .

جدول (٧-٤-٢٤) حركة الشحن الجوي في مطار الرياض القديم ١٣٩٨-١٤٠٢هـ

السنوات	حركة الشحن الجوي (بالطن المزي)	نسبة التغير %
١٣٩٨هـ	٦,٥٧٢	-
١٣٩٩هـ	٨,٧٥١	٣٣,١ +
١٤٠٠هـ	٢٧,٤٦٨	٢١٣,٩ +
١٤٠١هـ	٣٧,٣٠٩	٣٥,٨ +
١٤٠٢هـ	٢٣,٨٣٤	٣٦,١ -

المصدر: الجدول أنشأه الباحث والبيانات من:

داغستان، عبدالمجيد إسماعيل، (١٩٨٥م)، الرياض - التطور الحضري والتخطيط، الإعلام الداخلي، وزارة الإعلام، ص ١٢٨ .

أما عن الشحن الجوي في المطار القديم فمن خلال جدول (٧-٤-٢٤) نلاحظ ما يلي :

- كما هو الحال في الجدول السابق (حركة المسافرين الدوليين)، فإننا نلاحظ تراجعاً في حركة الشحن الجوي خلال الفترة ١٤٠١-١٤٠٢هـ. ولا يرجع ذلك إلى انكماش في العرض والطلب على البضائع والسلع المنقولة بقدر ما يرجع إلى العامل الذي سبق الإشارة إليه وهي أنها كانت مرحلة انتقالية بين المطار القديم ومطار الملك خالد الدولي الجديد، بالإضافة إلى التوسع في النقل الأرضي (السكك الحديدية، الميناء الجاف، والطرق السريعة، والشاحنات بأنواعها)، كل ذلك أدى إلى تحويل كم كبير من المنقولات التي كان من الممكن نقلها جواً إلى النقل الأرضي. ولعل في رخص تكلفة النقل الأرضي النسبية، وإمكاناته لحمل مقادير أكبر من السلع والبضائع فضلاً عن مزيتته الكبرى وهي التوزيع على أكبر عدد من المدن والقرى والهجر خلافاً للنقل الجوي الذي ينتهي إلى موقع واحد هو الرياض، من الأسباب الرئيسة لهذا الانخفاض.

- وكما لاحظنا كيف تضاعف عدد المسافرين خلال الفترة (١٣٩٩-١٤٠٠هـ)، فإن معدل الزيادة في الشحن الجوي قد سجل قفزة استثنائية بلغت أكثر من ثلاثة أضعاف ما كان عليه الحال قبل عام واحد (١٣٩٩هـ)، ولا تفسير لهذا الوضع إلا أن مشروعات التنمية الاقتصادية وخاصة ما تعلق منه بالبنى التحتية قد تطلبت نقل معدات وأجهزة عديدة ومتنوعة أدت إلى مضاعفة كافة الطاقات النقلية وعلى رأسها النقل الجوي. ولما كان منشأ الكثير من تلك المعدات والأجهزة هو دول غرب أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية وغيرها من البلاد الصناعية، كان للنقل الجوي الدور الأكبر في نقل تلك المعدات والأجهزة. وبالطبع أسهم النقل البحري في هذا المجال ولكن دوره كان قاصراً على المعدات الثقيلة وما لم يكن نقله جواً ذا جدوى.

مطار الملك خالد الدولي:

مثل مطار الملك خالد وما يزال نقلة كبرى في مجال النقل الجوي من الرياض وإليها، وما دفع الدولة للتفكير في إنشائه إلا لتحقيقها من عدم قدرة المطار القديم تلبية متطلبات التنمية، ومقابلة الطلب المتزايد على السفر من الرياض وإليها سيما وإن سكان المدينة والمنطقة كانوا ينمون بنسب متزايدة، فضلاً

عن تنامي الدخل العام للمدينة والمنطقة من جهة وتنامي متوسط دخل الفرد من جهة أخرى ولعل جدول (٧-٤-٢٥) والخاص بمدينة الرياض مؤشر واضح لهذا التزايد.

وقد أدت هذه المعطيات مجتمعة إلى رفع القدرة على السفر جواً بالرغم من الارتفاع النسبي في تكلفته إذا ما قورن بوسائل السفر الأخرى وهكذا نلاحظ أن الاتجاه العام لحركة السفر في مطار الملك خالد هو الزيادة (جدول: ٧-٤-٢٦) و (جدول: ٧-٤-٢٧).

كلف إنشاء المطار ٥ مليار دولار أمريكي (١٨,٧٥ مليار ريال سعودي)، واستغرق العمل فيه نحو عشر سنوات (١٩٧٤-١٩٨٤م) باعتبار كل عمليات التنفيذ بما في ذلك إعداد المخططات، وإبرام عقود الإنشاءات وإلا فإن التنفيذ الفعلي على الأرض قد بدأ في ١٩٧٨م. شارك في تنفيذ المطار ١٤٢٥٠ عاملاً من خلال ٦٦ عقد إنشاءات واستغرق التنفيذ ١٥٣ مليون ساعة عمل.^(١)

يشغل المطار مساحة تبلغ ٢٢٠٠٠ هكتار، ويبعد نحو ٣٥ كم من قلب المدينة. وقد روعي في اختيار موقع المطار وتصميمه المعماري عدة اعتبارات منها:

١- خفض معدلات الضوضاء وتقليل التلوث.

٢- العمل على ألا يحد المطار من التوسع العمراني للمدينة في المستقبل.

٣- انسجام تصاميم المطار مع البيئة الطبيعية والحضارية للبلاد.

٤- التأكيد على الطرز المعمارية الإسلامية والعربية في مخططات مباني المطار.^(١)

وللوقوف على خصائص موقع المطار فضلاً عن خصائص مرافقه الرئيسة مثل مدرجي الهبوط، وصلات الوصول والمغادرة (السفر)، برج المراقبة الجوية، الوحدات الإدارية، والمساحات الخضراء إلى غير ذلك فيناسب الرجوع إلى جدول (٧-٤-٢٨).

(١) وكالة الندوة للدعاية والإعلان، (د.ت.)، المواصلات في المملكة العربية السعودية: جواً وبراً وبحراً.

جدول (٧-٤-٢٥) سكان مدينة الرياض والدخل المتحقق لسنوات مختارة

السنوات	١٩٨٧م	١٩٩٢م	١٩٩٦م	١٩٩٧م
عدد السكان (نسمة)	١,٣٨٩,٥٠٠	٢,٧٢٤,٣٣١	-	٣,١٠٠,٠٠٠
الدخل المتحقق (مليار ريال)	٢٣	٣٠	٦١	٦٢

المصدر:

الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، تطوير، عدة إصدارات.

جدول (٧-٤-٢٦) حركة المسافرين في مطار الملك خالد بالرياض ومطارات المملكة الدولية الأخرى بالآلاف (١٤٠٧-١٤١٦هـ)

السنوات	الرياض	الظهران	جدة
١٤٠٧هـ	٦٣٧٣	٢٧٨٧	٧١٩٨
١٤٠٨هـ	٦٢٠٩	٢٦٦٠	٧٢٣٩
١٤٠٩هـ	٦١٨٩	٢٥٣٢	٧٣٢٦
١٤١٠هـ	٦٤٦٨	٢٥٣٩	٧٤٦٦
١٤١١هـ	٦٠٧٧	٢٣١٢	٦٧٥٤
١٤١٢هـ	٧٣٤٤	٢٧٨١	٨٣٥٣
١٤١٣هـ	٧٨٩٦	٢٩٩٩	٨٨٩٠
١٤١٤هـ	٨١٢٥	٣٠٥٤	٩٢٦٩
١٤١٥هـ	٧٧٣٢	٢٨٦٦	٩٠٠١
١٤١٦هـ	٧٨٤٥	٢٨٧٨	٩٢٩٨
المجموع	٧٠٢٥٨	٢٧٤٠٨	٨٠٧٩٤
المتوسط	٧٠٢٥,٨	٢٧٤٠,٨	٨٠٧٩,٤
نسبة التغير المتوية ١٤١٦-١٤١٥هـ	%١,٤٦	%٠,٤٢	%٣,٣

المصدر:

رئاسة الطيران المدني، (١٩٩٦م)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة الدفاع والطيران، ص ٥.

(١) داغستاني، عبدالمجيد إسماعيل، (١٩٨٥م)، مرجع سابق.

جدول (٧-٤-٢٧) حركة المسافرين الدوليين في الرياض ١٤٠٧-١٤١٦ هـ

السنوات	أعداد الركاب (بالآلاف)
١٤٠٧ هـ	١٩٦٣
١٤٠٨ هـ	١٩٧١
١٤٠٩ هـ	٢٠٨٦
١٤١٠ هـ	٢١١٢
١٤١١ هـ	١٩٥٨
١٤١٢ هـ	٢٥٠٥
١٤١٣ هـ	٢٦٩٧
١٤١٤ هـ	٢٨٣٧
١٤١٥ هـ	٢٧٩٧
١٤١٦ هـ	٢٨٤١
المجموع	٢٣٧٤٠
المتوسط	٢٣٧٤
نسبة التغير المثوية	١,٥٧٪ (الرياض) ٦,١١٪ (جده) - ٠,٥٪ (الظهران)

المصدر:

رئاسة الطيران المدني، (١٩٦٦م)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة الدفاع والطيران، ص ٨.

١- حركة الركاب:

بتحليل الجدولين (٧-٤-٢٦)، (٧-٤-٢٧) نتوصل إلى الاستنتاجات التالية:

- ١- في الحاليين أي جدول (٧-٤-٢٦) الذي يرصد إجمالي المسافرين في مطار الملك خالد أو جدول (٧-٤-٢٧) الذي يقتصر على المسافرين الدوليين لعقد من الزمان (١٤٠٧-١٤١٦ هـ) نلاحظ أنه مع وجود تذبذب محدود في أعداد الركاب إلا أن الوضع العام هو جنوح العدد للزيادة.
- ٢- مثل ما لوحظ في مواضع أخرى فإنه في النصف الأول من الفترة الزمنية الموضحة في الجدول كانت الأعداد دون المتوسط بينما زادت في النصف الثاني عن المتوسط، الأمر الذي يؤكد اطراد الزيادة.

٣- من حيث نسبة التغير (١٤١٥-١٤١٦هـ)، تمثل الرياض المرتبة الثانية بين مطارات المملكة الدولية الثلاثة، ومعلوم أن احتلال جده المرتبة الأولى ليس محل استغراب لسبب بسيط ألا وهو كونها ميناء الحج، فضلاً عن كونها من أكبر مراكز التجارة الدولية والوطنية في البلاد إن لم تكن المركز الأول.

٤- تزايد المسافرين الدوليين عاماً بعد آخر يؤكد اتساع مجال تأثير الرياض الاقتصادي بخاصة، ولربما الثقافي والحضاري والسياسي.

٥- بما أن أعداد المسافرين الواضحة في الجدولين تشير إلى المسافرين من الرياض أو إليها فهذا يتضمن إشارة إلى تنامي قدرة الرياض -بوصفها بؤرة للنشاط الاقتصادي والسياسي والإداري- على إنتاج (ولادة الحركة)، ومن ثم تكاثر أعداد المسافرين. (١)

نستخلص من تحليل الجدولين (٧-٤-٢٦)، (٧-٤-٢٧) أن مطار الملك خالد هو واحد من أكبر المطارات في العالم باعتبار حركة المسافرين الحالية فيه خاصة إذا وضعنا في الحسبان طاقته التصميمية خدمة ١٥ مليون راكب في ١٤٢٠هـ. (٢)

(١) داغستاني، عبدالمجيد إسماعيل، (١٩٨٥م)، مرجع سابق، ص ٢٢٨.

(2) Europa, (1991), The Middle East and North Africa, Europa publications, 37th Edition.

جدول (٧-٤-٢٨) الوصف العام لمرافق وخدمات مطار الملك خالد الدولي

م	المرافق	العدد	الطول	الارتفاع	المساحة	مخصصات أخرى
١	مدرج هبوط	٢	٤٢٠٠ للمدرج الواحد	-	٥٢٠٠٠ متر مربع لكل مدرج	
٢	صالة سفر	٤	-	-	٤٧٥٠٠ متر مربع للصالة الواحدة	يتكون سقف كل صالة سفر من ٧٢ جزء مثلثة الشكل، ومقوسة من الخارج، وطول كل جانب منها ٢٤ متراً.
٣	المباني الرابطة بين الصالات	٣	١٦٨ متر لكل مبنى	-	٢٥٠,٠٠٠ متر مربع للمبنى الواحد	تضم المباني المذكورة جسور مشاة متحركة، ومطاعم، ومقاصف للموظفين، ومكاتب لشركات الطيران المختلفة، وأخرى للدوائر الحكومية.
٤	المواقف المسقوفة	-	-	-	-	تبلغ سعتها ٧,٧٠٠ سيارة.
٥	المواقف المكشوفة	-	-	-	-	تبلغ سعتها ٣,٢٠٠ سيارة.
٦	الصالة الملكية	-	-	-	٢٨,٥٠٠ متر مربع	-
٧	ساحة المراسم	١	-	-	٤٨,٧٥٠ متر مربع	-
٨	برج المراقبة	-	-	٨١ متراً	-	-
٩	ممر انتظار الطائرات	٢	الأول ٤٢٠٠ متراً والأخير ١٦٥٠ متراً	-	الأول ١٢٦٠٠٠ متر مربع والآخر ٤٩٥٠٠ متر مربع	-
١٠	ساحة الطائرات الوقفة	٣	-	-	٤٣٠,٠٠٠ و ٧٧,٠٠٠ و ٦٧,٠٠٠ متر مربع على التوالي	-
١١	ممر الاحتفالات	١	٢٣٠ متراً	-	٢٨٧٥ متر مربع	ممر مشعر يصل بين الصالة الملكية والمسجد.
١٢	مبنى مساند للمطار وخطوط الطيران	٦٥	-	-	-	-
١٣	مجمع خدمات الطيران العام والرحلات الخاصة	١	-	-	-	-
١٤	مجمع الإدارة المركزية	١	-	-	-	-
١٥	مجمع السلامة العامة	١	-	-	-	-
١٦	منطقة سكنية	١	-	-	-	تضم ١٧١ فيلا، و٢١٤ شقة و١٢٤ بيتاً فضلاً عن مدارس ومرافق ترفيهية.
١٧	بئر مياه للشرب	٤	-	-	-	تؤمن الآبار المذكورة (عمق كل واحدة ١٦٠٠ متر) نحو ٤٥٠٠ متر مكعب من مياه الشرب يومياً.

م	المرافق	العدد	الطول	الارتفاع	المساحة	مخالفات أخرى
١٨	النقل الأرضي	-	-	-	-	يتم تأميمه من قبل القوميين، مخالفات الشركة السعودية (سابكوكو)، سيارات الأجرة الصغرى، شركات تأجير السيارات، والسيارات الخاصة.
١٩	مين الشحن	-	-	-	-	-
٢٠	المهات الحكومية المنطقة في المطار	٢٧ مهة	-	-	٦٠,٠٠٠ متر مربع	-
٢١	العمالون في المطار	١٢٠٠٠ عمل وموظف	-	-	-	-

* ترك بعض الخانات دون تعبئة بالمسألة:

أ- عدم توفر البيانات. أو ب- أن العنصر المذكور لا تنطبق عليه الخاصية المشار إليها (طول، ارتفاع، أو مساحة مثلاً).

المصدر: الجدول أنشأه الباحث اعتماداً على:

إدارة العلاقات العامة، أهلاً وسهلاً، المخطوط الحوية العربية السعودية، عدة أعداد.

داغستان، عبدالمنعم إسماعيل، (١٩٨٥م)، الرياض - التطور الحضري والتخطيط، الإعلام الداخلي، وزارة الإعلام، المملكة العربية السعودية.

رئاسة الطيران المدني، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة الدفاع والطيران، عدة إصدارات.

من بين (٢٥,٥٢٢,٠٠٠) مسافر في مطارات المملكة لعام ١٩٩٦م (١٤١٦هـ)، كان نصيب مطار الملك خالد الدولي بالرياض ٧,٨٤٥,٠٠٠ مسافر أو ما نسبته ٣٠,٧٪، شاغلة بذلك المرتبة الثانية في حركة المسافرين بعد مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة التي استحوذت على ٩,٢٩٨,٠٠٠ مسافر. بينما جاءت الظهران في المرتبة الثالثة حيث وصل عدد المسافرين في السنة نفسها ٢,٨٧٨,٠٠٠ مسافر. وهكذا فإن مطار الرياض والمطارين الدوليين الآخرين (جدة والظهران) تسهم بنحو ٢٠,٠٢١,٠٠٠ مسافر من إجمالي حركة المسافرين في كافة مطارات المملكة، ويقابل هذا الإسهام نحو ٨٠٪ من إجمالي المسافرين، وهي نسبة كبيرة وتتنوع نسبة الـ ٢٠٪ الباقية على ٢٢ مطاراً.^(١) وواضح أننا أمام توزيع غير متوازن، بل هو مُعبر عن توزيع سكان المملكة ذي الطبيعة المحورية إذ تزداد كثافات السكان عبر محاور ثلاثة: محور شرقي، ومحور أوسط وآخر غربي.

ومن ناحية أخرى فإن توزيع حركة السفر في المطارات الثلاثة استجابة للنمط التوزعي للأنشطة الاقتصادية (الصناعة والتجارة بالأساس) في أنحاء البلاد.

ولما كان إجمالي حركة المسافرين في المملكة في العام الذي سبق (١٤١٥هـ) قد سجل ٢٤,٩٤٥,٠٠٠ مسافر فإن معدل التغير خلال سنة واحدة قد وصل إلى ٤٣,٢٪، وهو معدل نمو كبير كما نلاحظ، وإذا استمرت الزيادة بمستوى هذا المعدل فإن على مطارات المملكة أن تتوقع استقبال أكثر

(١) رئاسة الطيران المدني، (١٩٩٦م)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة الدفاع والطيران، ص ٧.

من ثلاثين مليون راكب في غضون عقد واحد من الزمان بدءاً من عام ١٤١٦ هـ. وبالطبع فإن معدل الزيادة التي ذكرنا لا يعبر إلا عن المتوسط بيد أننا نلمس تفاوتاً كبيراً بين مطار وآخر، وخاصة بين المطارات الدولية الثلاثة في نسبة التغير هذه التي لم تزد عن ٤٦, ١٪ في الرياض بين عامي ١٤١٥ هـ و ١٤١٦ هـ، وهبطت إلى ٤٢, ٠٪ في الظهران بينما وصلت إلى ٣, ٣٪ في جدة متخطية متوسط الزيادة العام بنحو ٠٧, ١٪، وفي محاولة لتفسير تفوق جدة على الرياض في إجمالي حركة المسافرين بالرغم من أن الرياض هي عاصمة البلاد والمركز الأول من حيث كثافة النشاط الإداري والسياسي وموقع اتخاذ القرارات الاقتصادية نجد أن جدة هي (الميناء الجوي) الذي يستقبل ويودع الحجاج والمعتمرين والزوار كما سبق، ولذا فإن أعداد المسافرين فيها تزداد بمعدلات أكبر.

نعود إلى مطار الملك خالد الدولي بالرياض حيث نجد أنه من بين المسافرين البالغ عددهم ٧, ٨٤٥, ٠٠٠ في ١٩٩٦ م (١٤١٦ هـ)، فإن ٢, ٨٤١, ٠٠٠ مسافر (٣٦, ٢٪) كانوا مسافرين دوليين أي أنهم جاؤوا من محطات خارج المملكة أو انتهت رحلاتهم إلى محطات خارج المملكة انطلاقاً من مطار الملك خالد الدولي بالرياض، بينما كان من تبقى مسافرين داخليين. (جدول: ٧-٤-٢٦) و(جدول: ٧-٤-٢٧). وواضح أن إسهام حركة السفر المحلي تزيد عن إسهام حركة السفر الدولي (٨, ٦٣٪ و ٢, ٣٦٪) على التوالي خلال العام ١٤١٦ هـ. ولهذا الأمر دلالة كما يلي:

- يعد مؤشراً واضحاً على الدور الذي يؤديه النقل الجوي في الربط والانتقال الداخلي وعلى الإقبال الكبير لاستخدام هذا النمط من النقل بكثافة واضحة. وذلك على الرغم من توافر وسائل النقل البري الخاص منه والعام، إلا أن الميزات والتسهيلات الموجودة في السفر بالطائرة من السرعة وتقصير مسافة الرحلة وضبط المواعيد ومعقولية سعر التذاكر الداخلية كلها وغيرها من العوامل ساهمت في جذب الناس إلى استخدام النقل الجوي في الحركة الداخلية.

- اتساع مساحة المملكة وترامي أطرافها جعل من استخدام النقل الجوي الوسيلة المناسبة والسهلة في منطقة لا يتوافر بها بديل يغطي مناطق المملكة كلها إلا السيارات التي تحتاج إلى وقت وجهد مع المسافات الطويلة.

- يلاحظ أن نصيب الحركة الدولية من الإجمالي العام ليس بسيطاً فهو يزيد عن الثلث كما هو واضح من الجدول وهذا مؤشر جيد لانفتاح الرياض كمدينة ومنطقة (نظام جغرافي) على العالم الخارجي، ولكن انفتاحها على الداخل لا شك أقوى بمقدار الثلثين.

وهذا الانفتاح على الخارج يضيف لمحيط تأثير الرياض ، ومن شأنه أن يرفع بعدها التفاعلي مع العالم الخارجي .

وبنظرة إلى جدول (٧-٤-٢٦) نلاحظ تزايداً شبه مستمر خلال الفترة (١٤٠٧-١٤١٦هـ) . والاستثناء الوحيد الذي شهد تراجعاً في أعداد المسافرين هو عام ١٤١١هـ بسبب غزو الكويت وحرب الخليج ، وما أدت إليه من تقلص نسبي في مجمل الأنشطة الاقتصادية الأمر الذي عبر عن نفسه من خلال هذا التراجع النسبي في أعداد المسافرين من ٦,٤٦٨,٠٠٠ عام ١٤١٠هـ إلى ٦,٠٧٧,٠٠٠ مسافر في عام ١٤١١هـ . ولكن سرعان ما بدأت الأعداد تزداد كترجمة عملية للانتعاش الذي دب في جسم الاقتصاد السعودي خاصة والاقتصاد الخليجي عامة .

ومهما يكن من أمر فإن الاتجاه العام للمسافرين هو الزيادة ، بمجموع وصل إلى نحو ٧٠ مليون راكب خلال الفترة المبينة في جدول (٧-٤-٢٦) ، وبما متوسطه سبعة ملايين مسافر سنوياً . وبالرغم من الاتجاه العام وهو تزايد المسافرين كما سبق إلا أن معدل الزيادة ظل محدوداً خلال النصف الأول من الفترة التي يوضحها الجدول (١٤٠٧-١٤١١هـ) ، بينما ارتفع معدل الزيادة خلال نصف الفترة الثاني (١٤١٢-١٤١٦هـ) .

وهذا النمط في الزيادة يسمح بتوقعات مستقبلية كبيرة لذلك فإن مخططي مشروع المطار قد أحسنوا صنعا وهم يؤسسونه ليستوعب ١٥ مليون راكب ، ولربما أكثر ، ذلك أن هناك من يتوقع للمطار أن يستقبل ٢٠ مليون مسافر بحلول عام ١٤٢٥هـ .

ومن جهة أخرى فإن نظرة أخرى إلى جدول (٧-٤-٢٦) وجدول (٧-٤-٢٧) تكشف أن معدلات التغير ليست كبيرة جداً بدلالة نسبة التغير السنوية في العامين الأخيرين ١٤١٥-١٤١٦هـ ، والتي لم تتعد ٤٦,١٪ من إجمالي المسافرين الداخليين و ٥٧,١٪ من إجمالي حركة المسافرين الدوليين . ولعل الفارق البالغ ١١,٠٪ بين النسبتين لصالح حركة المسافرين الدوليين يكشف عن توسع دائرة انفتاح نظام الرياض الجغرافي على العالم الخارجي بمستوياته الإقليمية والدولية . وباعتبار تصنيف شركة الخطوط الجوية العربية السعودية إلى أربع مناطق من حيث حركة المسافرين والمنقولات الجوية (الشحن الجوي) ألا وهي :

- ١- الدول العربية .
- ٢- أوروبا وأمريكا .
- ٣- آسيا .
- ٤- إفريقيا .

باعتبار هذه المناطق الأربع وتوزيع المسافرين الدوليين في مطار الرياض عليها فإننا نجد أن نظام الرياض أكثر انفتاحاً على آسيا، يليه انفتاحه على الدول العربية، ثم أوروبا وأمريكا، وأخيراً أفريقيا (جدول: ٧-٤-٢٩). وفي محاولة لتفسير هذا الترتيب واحتلال آسيا المرتبة الأولى في الانفتاح نسوق ما يلي:

١- الأعداد الكبيرة للعمالة الآسيوية في منطقة الرياض وخاصة من الهند، بنغلاديش، باكستان، سيرلانكا، أندونيسيا، والفلبين. ويتركز هؤلاء بصفة خاصة في فئتي السائقين وخدم وخادمت المنازل (جدول: ٧-٤-٣٠).

٢- نظراً إلى أن العمالة الآسيوية تقبل أجور عمل أقل إذا ما قورنوا بنظرائهم من الدول العربية ودول العالم الثالث فإن أعدادهم تزيد ومن ثم فلا غرابة في استحواد آسيا على الموقع الأهم من حيث انفتاح نظام الرياض عليها، ومما يدعم هذا الاتجاه هو الكفاءة النسبية المقبولة التي يتمتع بها العمال الآسيويون.

٣- ما من شك أن الوجود الأوروبي والأمريكي محصور في مجالات العمل ذات الطبيعة التخصصية والاستشارية ولكن العدد الكبير نسبياً في الجدول يشير إلى حركة سعودية مضطردة إلى أوروبا الغربية والولايات المتحدة لأسباب تجارية، وتعليمية، وترفيهية، وعلاجية، إلى غير ذلك.

جدول (٧-٤-٢٩) درجة انفتاح نظام الرياض الجغرافي على المناطق الدولية الرئيسة حسب عدد المسافرين في عام ١٩٩٦م (١٤١٦هـ)

م	المنطقة	عدد الركاب ١٩٩٦م	مرتبة الانفتاح نظام الرياض عليها
١	آسيا	١,٤٧٣,١١٦	١
٢	الدول العربية	١,٠٦٣,٧١٩	٢
٣	أوروبا وأمريكا	٢٩٠,٣٩٩	٣
٤	أفريقيا	١٣,٦٩٠	٤

المصدر: الجدول أنشأه الباحث والبيانات من:

رئاسة الطيران المدني، (١٩٩٦م)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة الدفاع والطيران، ص ١٦-١٧.

جدول (٧-٤-٣٠) حركة المسافرين الدوليين من مطار الرياض ١٩٩٦م (١٤١٦هـ) بالآلاف

العدد	المطار	م	العدد	المطار	م
٨٩	البحرين	٢٦	١	دنفلا	١
٤٤	بيروت	٢٧	٣٥	الدوحة	٢
١١	بانكوك	٢٨	١٤٣	دبي	٣
٣٦٣	بومباي	٢٩	٥	روما - دفينش	٤
٣٢٣	القاهرة	٣٠	٢٩	فرانكفورت	٥
٣٥	شار ديجول	٣١	٥	جنيف	٦
١٥٣	جاكرتا - سوكارنو	٣٢	١٣	واشنطن	٧
٨٩	كولمبو	٣٣	٨٨	إسلام آباد	٨
٢٢	الدار البيضاء	٣٤	١٨	إسطنبول	٩
١٣٩	دكا	٣٥	٦٦	نيويورك	١٠
٨٦	دمشق	٣٦	١٣٤	كراتشي	١١
٦٥	دهلي	٣٧	٦٥	الخرطوم	١٢
٢٠	صنعاء	٣٨	٣	كوالالمبور	١٣
١	الشارقة	٣٩	١٢٢	الكويت	١٤
٥	ستغافورة	٤٠	١٠	لارزكا	١٥
٢	تبر	٤١	٢٣	لاهور	١٦
٣٠	ثريفاندروم	٤٢	٩٩	هينرو	١٧
٥	تونس	٤٣	٨	أضنة	١٨
٢٣	زبورخ	٤٤	١٢	أديس أبابا	١٩
٥١	مدراس	٤٥	٥	حلب	٢٠
٤	أورلانديو	٤٦	٢	الإسكندرية	٢١
٣٢	مسقط	٤٧	٤٤	عمان	٢٢
٢٢٣	مانابلا	٤٨	٢	أسمره	٢٣
٣١	بيشاور	٤٩	١١	أنينا	٢٤
			٢٢	أبو ظبي	٢٥

المصدر:

رئاسة الطيران المدني، (١٩٩٦م)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة الدفاع والطيران، المملكة العربية السعودية.

ودرجة الانفتاح هي خير انعكاس لمستوى التفاعل المكاني والتبادل في كافة صورته الاقتصادية والحضارية بين نظام الرياض والأنظمة المدرجة تحت المناطق المذكورة، وبنفس القدر يتوجب علينا أن نفترض وجود درجات متفاوتة للانفتاح بين نظام الرياض وغيره من الأنظمة الجغرافية داخل المملكة كيفما اختلفت طريقة تحديدها. مثلاً إذا أخذنا المناطق الإدارية الثلاث عشرة المكونة للبلاد باعتبارها أنظمة جغرافية ذات حدود إدارية فسوف نجد أن درجات انفتاحها أو تفاعلها مع منطقة الرياض ليس

على مستوى واحد - ولكن لا ينبغي أن يفوت علينا أن النقل الجوي ليس هو المؤشر الوحيد ولا هو بالمؤشر الأهم على المستوى الوطني بل يجب أن نضع في الحسبان صور النقل والاتصالات الأخرى إذا أردنا الوصول إلى صورة أكثر واقعية وموضوعية للعلاقات المكانية القائمة بين نظام الرياض وغيره .

ب- حركة الشحن الجوي:

يبدو أننا إذا أضفنا إلى حركة المسافرين الدوليين والمحليين عنصراً آخر هو حركة الشحن الجوي الدولية والمحلية (جدول : ٧-٤-٣١) و(جدول : ٧-٤-٣٢) فإننا سوف نصل إلى ذات القناعة من حيث انفتاح النظام وتفاوتاته على المستويين الدولي والمحلي ، ومن حيث مماثلة حركة الشحن الجوي لحركة المسافرين هبوطاً وصعوداً من حيث التزامن . وأفضل مثال على هذا هو تراجع عمليات الشحن الجوي خلال عام ١٤١١ هـ وهو عام حرب الخليج قياساً بالعام الذي سبق (١٤١٠ هـ) ، وهو عين ما حدث في حالة حركة المسافرين إذ سجلت هبوطاً غير مسبوق خلال سنة ١٤١١ هـ نفسها .

جدول (٧-٤-٣١) إجمالي حركة الشحن الجوي والبريد في مطار الملك خالد (بالأطنان)

السنوات	وحدات الشحن الجوي والبريد (بالطن)
١٤٠٧ هـ	٩٤٧١٦
١٤٠٨ هـ	٩٤٥٠٨
١٤٠٩ هـ	١٠٤٤٣٩
١٤١٠ هـ	١١١٤٠٥
١٤١١ هـ	٩٢٥٩٨
١٤١٢ هـ	١١٨٠١١
١٤١٣ هـ	١٢٥٠٠٩
١٤١٤ هـ	١٣٥٢٠٥
١٤١٥ هـ	١٤١٣٥٦
١٤١٦ هـ	١٤٣١٣٧
المجموع	١١٦٠٣٨٤
المتوسط	١١٦٠٣٨٤

* نسب التغير المئوية ١٤١٥ هـ / ١٤١٦ هـ : ١,٢٦٪ ، ٤,٤٣٪ و ١,٢٧٪ ، للرياض وجدة والظهران على التوالي.

المصدر:

رئاسة الطيران المدني، (١٩٩٦م)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة الدفاع والطيران، ص ١٨.

جدول (٧-٤-٣٢) حركة الشحن الجوي والبريد المحليين في مطار الملك خالد ١٤٠٧-١٤١٦هـ

السنوات	وحدات الشحن الجوي والبريد (بالطن)
١٤٠٧هـ	٣٣٢٣٢
١٤٠٨هـ	٣٦٥٠٢
١٤٠٩هـ	٣٨٠٨٨
١٤١٠هـ	٤١٥٨٢
١٤١١هـ	٣٤١١٥
١٤١٢هـ	٣٩٣٣٥
١٤١٣هـ	٤١٠٥٨
١٤١٤هـ	٤٥٧٠٣
١٤١٥هـ	٤٥٥٠٥
١٤١٦هـ	٤٧٠١٤
المجموع	٤٠٢١٣٤
المتوسط	٤٠٢١,٣٤

* نسب التغير المئوية ١٤١٥هـ / ١٤١٦هـ: ٣,٣٢٪، ٢,٣٥٪ و ٩,٠٩٪، للرياض وحدة والقطران على التوالي.

المصدر:

رئاسة الطيران المدني، (١٩٩٦م)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة الدفاع والطيران، ص ٢١.

وبالنظر إلى الجدولين (٧-٤-٣١)، (٧-٤-٣٢) يمكن أن نصل إلى ما يلي:

١- تشغل الرياض المرتبة الثانية من إجمالي حركة الشحن الجوي - مثل ما هو الحال في حركة المسافرين.

٢- الاتجاه العام لحركة الشحن الجوي هو إلى التزايد فيما عدا عام ١٤١١هـ (عام حرب الخليج) الذي انعكس سلباً على مجمل الحركة متخذاً صورة انخفاض واضح.

٣- مثلها مثل حركة المسافرين فإن الاتجاه نحو الزيادة يتمثل في:

أ- السلع والمعدات والأجهزة الواردة (تلبيةً لاحتياجات التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي انتظمت المنطقة والبلاد منذ فواتح التسعينات الهجرية).

ب- السلع والمصنوعات المحلية الصادرة (غالباً من إنتاج منطقة الرياض أو المناطق المجاورة).

٤- نسبة التغير المثوية (٢٦, ١٪)، تعكس النمو المتصاعد للظاهرة ولكنها تظل نسبة في الحدود المعقولة قياساً إلى النسبة في جدة (٤٣, ٤٪). وإذا كان للزيادة الكبيرة في جدة مسببات استثنائية من كونها ميناء الحج وميناء المملكة الجوي الرئيس وأن لها هيمنة على حركة التجارة الدولية والمحلية لأكثر الأقاليم سكاناً. فإن علة الزيادة في الرياض تبدو أكثر وضوحاً في كونها عاصمة الدولة بأسرها ومركز الثقل السكاني والتجاري بالإضافة إلى النشاط الصناعي المتزايد.

٥- الكلام نفسه يمكن أن ينطبق على حركة الشحن المحلية من حيث إن الاتجاه العام يميل بشكل واضح نحو الزيادة باستثناء عام ١٤١١هـ والتي سقنا مبرراتها في أكثر من موضع. ومعظم حركة الشحن الجوية المحلية تأتي عن طريق الترانزيت التي تكون فيه محطة الرياض همزة وصل بين المحطات الدولية والمحطات المحلية.

وإذا كان الجدولين محل التحليل قد غطيا فترة عقد من الزمان (١٤٠٧-١٤١٦هـ)، بصفة إجمالية فإنه من المناسب أن نرى كيف تتوزع حركة الشحن الجوي على المحطات الدولية التي لها حركة شحن جوي مع مطار الرياض ولا سيما لآخر سنوات العقد وهي سنة ١٤١٦هـ (جدول: ٧-٤-٣٣).

جدول (٧-٤-٣٣) حركة الشحن الجوي بين الرياض ومطارات عالمية بالأطنان (١٤١٦هـ)

العدد (طن)	المطار	م	العدد (طن)	المطار	م
٣٠٨	أديس أبابا	٣١	٥,١٣٠	دكا	١
١٤	حلب	٣٢	٥٧٨	دمشق	٢
٢	الإسكندرية	٣٣	١,١٥١	نيو دلهي	٣
٦٤	الجزائر	٣٤	١٠٣	حربة	٤
١,٠٥٣	عمان	٣٥	٦٠١	الدوحة	٥
٤٢	أسرة	٣٦	٥	دقلا	٦
١٩٥	أثينا	٣٧	٣,٢٩٧	دبي	٧
١,٩٩٧	البحرين	٣٨	١,٥٤٦	فرانكفورت	٨
٣٤٢	بانكوك	٣٩	١٨٠	جنيف	٩
٢٥٤	برشلونة	٤٠	٥,١٠٦	هيرو	١٠
١,٣٥٧	بيروت	٤١	١,٣٨١	إسلام آباد	١١
٨,٥٩٢	بومباي	٤٢	١٧١	إسطنبول	١٢
١٣,٤٧٤	بروكسل	٤٣	١,٢٦٧	جاكرتا	١٣
٢,٣٦٥	شارل ديغول	٤٤	٤,٦٦١	كراتشي	١٤
٨,٢٢٣	القاهرة	٤٥	٣,٣٣٥	الخرطوم	١٥
٢٩١	الملك محمد الخامس (المغرب)	٤٦	٥٠	كوالالمبور	١٦
٣,٣٠١	كولومبو	٤٧	٢,٧٧٤	الكويت	١٧
٩	أورلاندر	٤٨	١٥	كليمنجارو	١٨
٤١	بشاور	٤٩	١,١٠٧	لاهور	١٩
١٥٤	روما - ديفنشي	٥٠	١٥١	لارنكا	٢٠
١٨٤	صنعاء	٥١	١٦٧	لشبونة	٢١
٨	الشارقة	٥٢	١,٥٠٧	مدارس	٢٢
٢٣٤	ستغافورة	٥٣	٦,١٨١	مايلا	٢٣
٤,٥٦٥	تايبه	٥٤	٣٧	مدان	٢٤
٥	تعز	٥٥	١,٧٠١	ميلانو	٢٥
٩٥٥	طوكيو	٥٦	١٩٨	مسقط	٢٦
١٦٥	تريفاندرام	٥٧	٥٦	نانس	٢٧
١٨٠	تونس	٥٨	٣,٦٨٩	نيويورك - كينيدي	٢٨
٤٠٤	واشنطن	٥٩	٢٨٨	أبو ظبي	٢٩
٨٣٥	زوريخ	٦٠	٨٠	آحنة	٣٠

المصدر:

رئاسة الطيران المدني، (١٩٩٦م)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة الدفاع والطيران، ص

ص ٢٣-٢٤.

يوضح الجدول أن هناك ٦٠ محطة لها حركة شحن جوي مع مطار الرياض في (١٤١٦هـ). وهو ما يقابل نحو ٣٣٪ من مجموع المحطات التي لها حركة شحن مع واحد أو أكثر من مطارات المملكة الدولية .

وقد تصدرت مطارات بروكسل ، وهيثرو (لندن) ، وشارل ديغول (باريس) ، وفرانكفورت ، وكيندي (نيويورك) ، وبومباي ، ودكا ، وكراتشي ، والقاهرة ، والخرطوم المطارات الأخرى . ويمكن تعليل ذلك كما يلي :

١- المطارات الأوروبية المشار إليها بالإضافة إلى مطار كيندي (نيويورك) يعكس تصدُّرها قائمة حركة الشحن الحجم الكبير لحركة المعدات والأجهزة والتقنيات الأوروبية والأمريكية المتقدمة التي يرتفع الطلب عليها في المملكة العربية السعودية تلبيةً لاحتياجات التنمية والنمو الاقتصادي السعودي المستمر والمتنوع .

٢- تصدُّر بعض المحطات في شبه القارة الهندية وآسيا ثم القاهرة والخرطوم ربما يعود لحركة الطرود والبريد المرسل من قبل العمالة الكبيرة العدد الوافدة إلى المملكة من هذه البلاد .

٣- يلاحظ أيضاً ضخامة نسبة لحجم حركة الشحن بين الرياض ودبي والكويت والبحرين رغم قربها الجغرافي ورغم الحجم الكبير لحركة الشحن التجاري عبر المسالك البرية - ويمكن تفسير هذا في التنامي المطرد للحركة التجارية البينية بين دول مجلس التعاون الخليجي .

ولكي تنضح كثافة حركة المسافرين والشحن الجوي بين الرياض وغيرها من المطارات في داخل المملكة وخارجها خلال العقد (١٤٠٧-١٤١٦هـ) يمكن إلقاء نظرة على جدول (٧-٤-٣٤) الذي يبين تطور عمليات النقل الجوي خلال الفترة المذكورة .

جدول (٧-٤-٣٤) عمليات الطيران في مطار الملك خالد الدولي بالرياض (١٤٠٧-١٤١٦هـ)

الظهران	جدة	الرياض	السنوات
٣٠٢٦٣	٦٧٢٣٧	٥٦٠١٢	١٤٠٧هـ
٢٩١٢٦	٦٦٦٢١	٥٦٩٠٢	١٤٠٨هـ
٢٧٤١١	٦٣٤٢١	٥٦٢٩٣	١٤٠٩هـ
٢٥٤١٣	٦٢٤٩١	٥٧١٤٧	١٤١٠هـ
٢١٦٤٣	٥١٨٤٧	٤٩٠٤٥	١٤١١هـ
٢٦٠٩٩	٦٢٨٧٥	٥٨٩٨١	١٤١٢هـ
٢٧٩٧٦	٦٥٦٧٤	٦٢٩٤٣	١٤١٣هـ
٢٨٩٧٨	٦٨٠٧٠	٦٤٧٩٤	١٤١٤هـ
٢٧٣٤٦	٦٦٠٤٠	٦١٥٣٨	١٤١٥هـ
٢٧٥٦٩	٦٨٢٦٧	٦١٢٩٧	١٤١٦هـ
٢٤٨٩٥٢	٦٤٢٥٤٣	٥٨٤٩٥٢	الإجمالي
٢٤٨٩٥,٢	٦٤٢٥٤,٣	٥٨٤٩٥,٢	المتوسط
%٠,٨٢	%٣,٣٧	%٠,٣٩	نسبة التغير المثوية ١٤١٥-١٤١٦هـ

المصدر:

رئاسة الطيران المدني، (١٩٩٦م)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة الدفاع والطيران، ص ص ٢٣-٢٤.

ومن خلال جدول (٧-٤-٣٤)، يمكن أن يستفاد مما يلي:

١- بلغ إجمالي العمليات (الرحلات) في العشر سنوات الممتدة من ١٤٠٧-١٤١٦هـ، ٥٨٤٩٥٢ عملية بما متوسطه ٢, ٥٨٤٩٥٥ عملية في السنة. أحرز مطار الرياض في هذا المجال المرتبة الثانية بعد مطار جدة.

٢- أما من حيث نسبة التغير المثوية في (١٤١٥-١٤١٦هـ) فقد كانت سلبية (٣٩,٠٪) خلافاً لما هو عليه الحال في جدة والظهران حيث بلغت النسبة ٣,٣٧٪ و ٠,٨٢٪ على التوالي. وقد يعود هذا التراجع الذي يبدو طارئاً إلى التوسع في النقل البري من الرياض وإليها على حساب النقل الجوي لربما لأسباب تتعلق بتكلفة النقل البري المنخفضة نسبياً قياساً إلى النقل الجوي، كما أن طبيعة المنقولات قد تحتم خيار النقل برأ إلى غير ذلك.

٣- بصورة عامة نلاحظ اطراد نمو العمليات في السنوات من ١٤٠٧هـ إلى ١٤١٠هـ. والهبوط الكبير والمفاجئ في العمليات (١٤١١هـ) بسبب حرب الخليج، وما ترتب عليها من تراجع نسبي للنمو الاقتصادي وتوجيه الموارد لمواجهة آثار الحرب.

٤- هناك زيادة واضحة في العمليات بعد انتهاء الحرب (١٤١٢هـ)، ثم توالي الزيادة للسنتين التاليتين.

ويقوم بالعمليات المذكورة في مطار الملك خالد الدولي -الناقل الوطني - شركة الخطوط الجوية العربية السعودية بالإضافة إلى ٢٦ شركة طيران أجنبية من بين ٤٨ شركة طيران أجنبية تقوم برحلات إلى مطارات المملكة الدولية الثلاثة. وفي عام ١٤١٦هـ أسهمت جميع الشركات الأجنبية بنحو ٣٠٪ من حركة الشحن الجوي والبريد مع مطارات المملكة، بينما أسهمت السعودية بنقل نحو ٧٠٪ (٣٤, ٦٩٪ تحديداً) من إجمالي حركة الشحن الجوي في مطارات المملكة.

أما في مجال حركة المسافرين الدوليين فإن السعودية أسهمت بنقل ١٢٨٥, ٥ ألف مسافر (١٤١٦هـ) بنسبة ٢٤, ٤٥٪ وتتولى مسؤولية النقل الجوي الداخلي بالكامل. ويناسب هنا التعرض للسعودية الناقل الأول والمهم من الرياض وإليها ومن مطارات المملكة الأخرى وإليها أيضاً.

الخطوط الجوية العربية السعودية:

شركة الخطوط الجوية العربية السعودية مؤسسة مملوكة بالكامل للدولة ولعل أهم أهدافها ما يلي:

١- النهوض باقتصاد البلاد والإسهام في نموها.

٢- وصل مدن المملكة الرئيسة بشبكة نقل جوي حديثة.

٣- توثيق علاقات المملكة العربية السعودية (العربية والإسلامية والدولية)، إلى غير ذلك من أهداف.

وقد شهد العام ١٣٦٤هـ (١٩٤٥م) أول تسيير لرحلات منتظمة من خلال ثلاث طائرات "الداكوتا"، وبحلول عام ١٣٦٥هـ أنشئت شركة الخطوط الجوية العربية السعودية تحت إشراف وزارة الدفاع والطيران. وفي العام نفسه سيرت الشركة أول رحلة لها للخارج مدشنة بذلك تحولها إلى الطيران الدولي ثم افتتحت لها مكتباً في القاهرة، ومنذ ذلك الوقت وحتى الوقت الحاضر (١٤١٦هـ) تتابع افتتاح مكاتبها الخارجية حتى بلغت ٧٥ مكتباً مغطياً جميع أنحاء العالم كما وصل عدد مكاتبها الداخلية

إلى ٢٥ مكتباً (جدول: ٧-٤-٣٥). وفي عام ١٣٨٢هـ تم فصل السعودية عن رئاسة الطيران المدني وأصبحت مؤسسة قائمة بذاتها.

ومن جهة أخرى تتابع الشركة بناء أسطولها من الطائرات حتى بلغ نحو ١٠٠ طائرة موزعة على ١٧ طرازاً من أحدث وأكفأ طرز الطائرات العالمية ومعظمها من ذوات الهياكل العريضة (جدول: ٧-٤-٣٥). وقد تعاقدت السعودية قبل بضع سنوات على تصنيع ٦١ طائرة أمريكية لتحديث أسطولها،^(١) ولمقابلة الطلب المتزايد على خدمات السعودية كما أن الشركة وضعت نصب عينيها اطراد الطلب مستقبلاً بسبب الزيادة المتوقعة في السكان ومتوسطات الدخل ونمو الاقتصاد وما يتصل به من أنشطة إدارية وسياسية وحضارية.

(١) إدارة العلاقات العامة، أهلاً وسهلاً، الخطوط الجوية العربية السعودية، عدة أعداد.

جدول (٧-٤-٣٥) مكاتب السعودية في الخارج والداخل

السعودية	أوروبا وشمال أمريكا	أفريقيا	الشرق الأوسط	آسيا وإستراليا
أبها	أثينا	أديس أبابا	أبو ظبي	إسلام آباد
الباحة	استانبول	أسمره	البحرين	بانكوك
بيشة	أمستردام	الإسكندرية	بغداد	بروناي
تبوك	باريس	تونس	تعز	بومباي
الجبيل	بروكسل	الجواز	دمبي	بيروت
جدة	تورنتو - كندا	جيبوتي	دمشق	تايبه
الجوف	جنيف	الخرطوم	الدوحة	جاكرتا
حيزان	دوسلدرف	داكار	الشارقة	حيدر آباد
حائل	روما	دار السلام	صنعاء	داكا
حفر الباطن	فرانكفورت	طرابلس	عدن	دهلي
الدمام	فيينا	القاهرة	عمان	سني
الرياض	كونهاجن	كازابلانكا	الكويت	ستغافورة
الطائف	لشبونة	كانو	مسقط	سيول
طريف	لندن	مقديشو		شاندغار
الظهران	لوس أنجلوس	موريشوس		طوكيو
عرعر	مانشستر	نروبي		كاثماندو
القرية	مدريد			كراتشي
القصيم	ميلانو			كوالالمبور
المدينة	نيس			كولمبو
مكة المكرمة	نيوسيا			لاهور
بجرا	هيوسن			مانيلا
المفوف	واشنطن			هونج كونج
وادي الدواسر				مدراس
الوجه				
ينبع				
٢٥	٢٣	١٦	١٣	٢٣

المصدر:

إدارة العلاقات العامة، (١٩٩٥م)، أهلاً وسهلاً، الخطوط الجوية العربية السعودية، العدد ٧.

جدول (٧-٤-٣٦) طرز الطائرات السعودية وأعداد بعضها (١٤١٦هـ-)

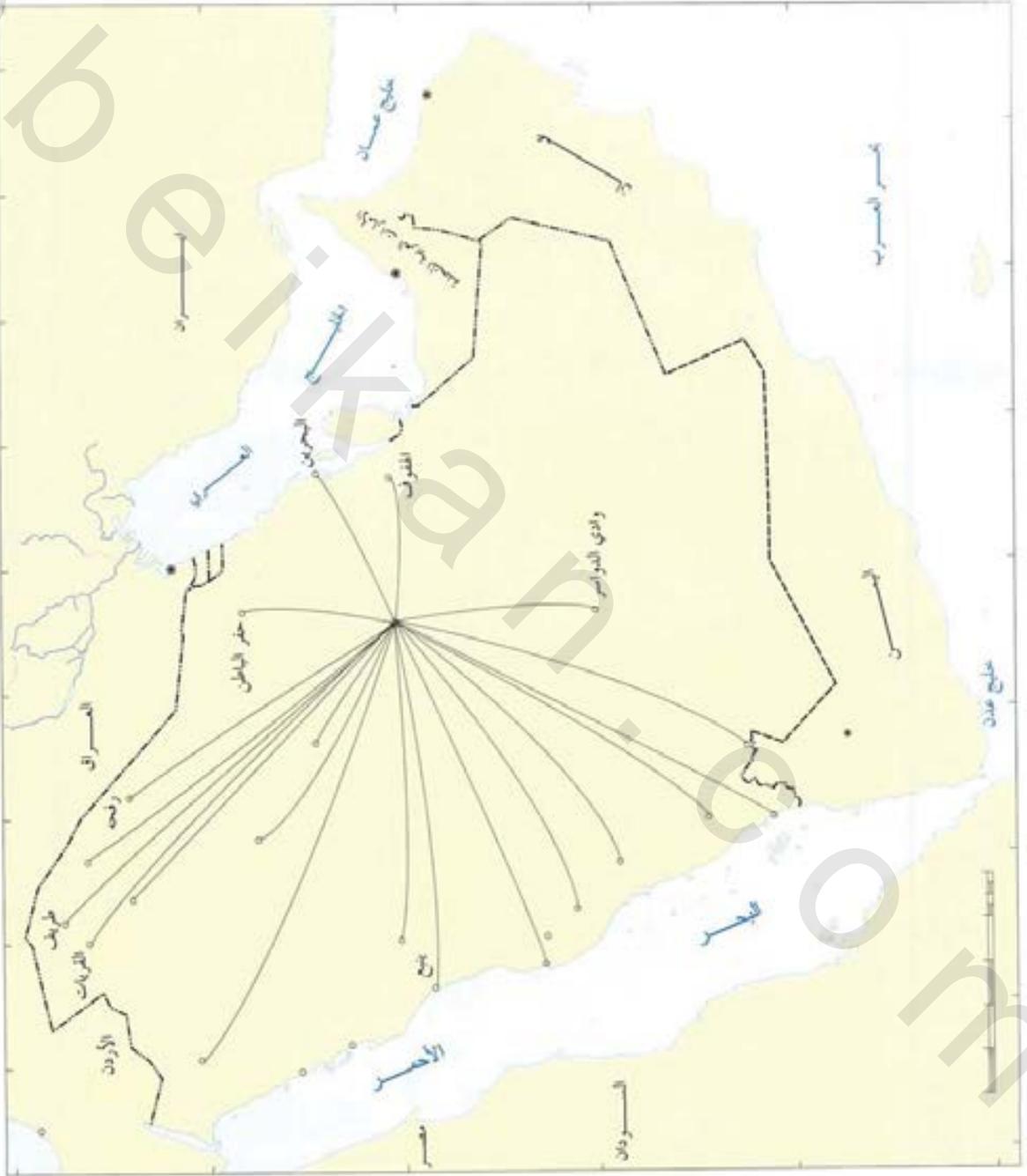
العدد	النوع
٨	بوينج ٧٤٧ - ١٠٠
٣	بوينج ٧٤٧ - إس بي
١١	بوينج ٧٤٧ - ٣٠٠
٢	بوينج ٧٠٧
٢٠	بوينج ٧٣٧
١	بوينج ٧٤٧ - ٢٠٠ ف (للشحن)
١	لوكهيد إل - ١٠١١ - ٥٠٠
١٧	لوكهيد إل - ١٠١١ - ٣٠٠
١١	أير باص أ - ٣٠٠ - ٦٠٠
١	دوجلاس دس - ٨
	بيتش كرافن
	سيسنا
	فالكون
	جرومان جي ١١
	جرومان جي ١١١
	جي ١ في

المصدر:

إدارة العلاقات العامة، (١٩٩٥م)، أهلا وسهلا، الخطوط الجوية العربية السعودية، عدة أعداد.

وقد ساعد أسطول السعودية بإمكاناته الحالية والمستقبلية في توسيع شبكة الخطوط السعودية لتمثل ٢٥ محطة داخل المملكة وأكثر من ٥٠ محطة خارجها. وتتوزع الأخيرة على نحو ٣٥ دولة في أربع من قارات العالم (جدول: ٧-٤-٣٥). أما مطار الرياض فإنه يتصل مع عدد من المحطات الداخلية والخارجية (شكل: ٧-٤-١٢) و(شكل: ٧-٤-١٣). وقد نجحت السعودية في دفع ساعات طيرانها من ٤, ٤٥ ألف ساعة عام ١٩٧٠م إلى ٨, ١٨٧ ألف ساعة في ١٩٩٣م أي نحو أربعة أضعاف، كما زادت المقاعد الكيلو مترية من ١, ٢١٥ مليون مقعد كيلو متر في ١٩٧٠م إلى ٣١, ٧٦٠ مليون مقعد كيلو متر في ١٩٩٣م، وهو كما نرى تطور كبير ومذهل في آن واحد وينبئ عن الاهتمام الكبير الذي أولته الدولة لهذا المرفق الوطني العملاق.

شكل (٧-٤-١٢) شبكة الخطوط الجوية وأخطاط الداخلية المتصلة بمنطقة الرياض



المبحث السادس

النقل البريدي

مقدمة تاريخية:

عرف الإقليم الذي أصبح فيما بعد " منطقة الرياض " أمثاطاً من النقل البريدي التقليدي منذ وقت مبكر يصعب تحديد بداياته بدقة ذلك أن شبكة البريد التي كانت تغطي كل نواحي الدولة الإسلامية منذ أيام الأمويين كان بعض عقدها (محطاتها الرئيسية) واقعاً في المنطقة، كما أن أمراء منطقة الرياض عرفوا نظام الرسائل المنقولة بواسطة الرسل والحمام الزاجل . وقد سجل لنا المؤرخون كثيراً من المراسلات بين أمراء المناطق ورؤساء القبائل فيها . ونجد في المصادر الإسلامية وعلى رأسها ياقوت الحموي^(١) - الذي تناول هذه المنطقة بقدر من التفصيل - إشارات إلى هذا الجانب . كما أن الشعر الجاهلي لم يخل من الإشارة إلى هذه النواحي .^(٢) وينسحب الأمر ذاته على الشعر والأدب في صدر الإسلام . ومعلوم أن السفارات من هذه المنطقة وإليها كانت شيئاً معتاداً وكان اعتمادها على الخيول والهجج السريعة . وليس هذا بمستغرب لأن المنطقة كانت وما تزال تمثل جزءاً رئيساً من شبه الجزيرة العربية التي شهدت تطوراً بريدياً منذ أزمنة قديمة .

وإذا كان النمط التقليدي للبريد المنتظم لا يخرج عن شبكة البريد المنقول على الدواب أو " الحمام الزاجل " الذي يدرّب للقيام بنقل الرسائل المستعجلة ويسلك مسارات محددة مما يصح أن يسمى شبكة فإن حملة الرسائل من الأفراد كانوا وحتى فواتح القرن الماضي الهجري هم الناقل الأمثل للرسائل المكتوبة والشفوية بين مدن وقرى وبوادي المنطقة حين ظهرت طلائع النقل البريدي الحديث .

وتعود بدايات النقل الحديث في المنطقة إلى أوائل خمسينات القرن الهجري الماضي ، حيث كان ظهور أول شكل للبريد الحديث مصاحباً لظهور السيارة في المنطقة . وكان من الممكن للنقل البريدي أن

(١) راجع : معجم البلدان لياقوت ، وكذلك مؤرخي نجد المتأخرين كابن بشر وابن غنم وغيرهم .

(٢) لعل في الخبر المشهور عن الرسالة التي حملها طرفة بن العبد ، ولقي بسببها حتفه شاهد على هذا . ونجد في معلقة امرئ القيس الكندي الذي عاش في هذه المنطقة ما يوحي بالمراسلات بينه وبين ملوك الروم الذين حاول الاستعانة منه لأنصافه ورد ملكه . انظر المعلقات بشرح الزوزني .

يتطور بخطى أكبر تبعاً للتطور في وسائل النقل حتى خلال العقود السبعة الأولى من القرن الهجري نفسه، بيد أن أحداثاً عالمية وإقليمية ومحلية قد حدثت من ذلك التطور خلال تلك الفترة مثل الأزمة الاقتصادية العالمية (١٩٢٩-١٩٣٢م) واندلاع الحرب العالمية الثانية ١٩٣٩م والحرب العربية الإسرائيلية، وغيرها من الأسباب والأوضاع الاقتصادية التي لم تكن مشجعة، إذ إنه وحتى بعد ظهور النفط واستغلاله تجارياً لم يكن عائدته، مع تدني أسعاره وقتئذٍ يساعده في إحداث تنمية اقتصادية شاملة. وقد تمثل جهد الملك عبدالعزيز - يرحمه الله - في نقل النظام البريدي من النظام التقليدي إلى النظام الحديث، وبإخراج المنطقة عن طريق الاتصالات والمواصلات من الدائرة المحلية الضيقة إلى الدائرة العالمية الرحبة.

فإلى جانب الخدمة البريدية العامة - على محدوديتها - في بداياتها الأولى وفر البريد للملك عبدالعزيز أداة مهمة للتواصل الداخلي والخارجي إذ عن طريقه كان يخاطب سفاراته في الخارج على مستوى الدول والمنظمات (الجامعة العربية وهيئة الأمم المتحدة وغيرها). كما استخدمه في اتصالاته مع الشركات والدول التي استعان بها في التنقيب عن النفط وفي استخراجها وفي الصناعات المرتبطة به وفي تجارته مع العالم الخارجي. وفي المستوى الداخلي ساعد البريد على ربط أطراف البلاد المترامية ووثق العلاقات بين تجمعاتها السكانية المتناثرة.

وكانت البداية عام ١٣٤٤هـ (١٩٢٥م) إذ شهدت البلاد وقتها أول بريد منتظم وذلك إثر أمر الملك عبدالعزيز - يرحمه الله - بتنفيذ تلك الخدمة. بدأت الخدمة بسيارتين لنقل البريد من مكة المكرمة ورابع وكان ثاني أهم تطور في تاريخ البريد هو استحداث إدارة للبريد والبرق عرفت بمديرية البريد. وعن طريقها أمكن مد شبكة النقل البريدي بالسيارات إلى الرياض ثم أضيف إليها خدمة البريد عن طريق الجو، وهكذا ترقى الخدمة البريدية إلى أن بلغت سائر نواحي المملكة.

في شهر شعبان ١٣٤٥هـ انضمت حكومة المملكة العربية السعودية إلى الاتحاد البريدي الدولي في برن، وانضمت إلى الاتفاقيات البريدية الموقع عليها في مدريد، ونظمت أعمالها طبقاً لما هو منصوص عليه دولياً. كما اشتركت الحكومة في عدة مؤتمرات واتفاقيات للبريد في لندن والقاهرة. (١)

(١) حمزة، فؤاد، (١٣٥٥هـ)، البلاد العربية السعودية، مكتبة النصر الحديثة، الرياض، ص ٢٣٣.

وكانت دائرة البريد وقبل أن تنضم إلى وزارة المواصلات تعمل ضمن حدود ضيقة وذلك راجع لإمكاناتها المالية والفنية المحدودة، إذ كان مجموع موظفي هذه الدائرة لم يكن يتجاوز الـ ٢٥٠ موظفاً. (١) وكان هناك قسمان من مراكز البريد، الأول هو المراكز التي تقوم بجميع الأعمال البريدية المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية كاملة، وكانت هذه المراكز موجودة فقط في أربع مدن من مدن المملكة وهي: (١) مكة المكرمة، (٢) جدة، (٣) المدينة المنورة، (٤) ينبع، إذ كانت تتعاطى جميع المعاملات البريدية الواردة والصادرة من المراسلات العادية والمسجلة والمؤمن عليها والمحول عليها وقبول الصرر النقدية للداخل وأشغال الحوالات البرقية والبريدية والطرود للداخل والخارج. (٢)

أما القسم الثاني فتقوم بأشغال المراسلات العادية والمسجلة فقط، وتنتشر مراكز هذا النوع في معظم مدن المملكة ومعها مدينة الرياض، وكان ينقل البريد بين هذه المراكز إما في السيارات وإما بواسطة متعهدين على ركائب. والجدول الزمني لبريد الرياض كان على الوجه التالي:

- مكة-الرياض: تقوم السيارات مرتين في الشهر من الجانبين يوم ١ و ١٥ من مكة ويوم ٩ و ١٩ من الرياض.

- الرياض-الحساء: بواسطة متعهد مرتين في الشهر والمسافة ستة أيام على جيش يوم ١ و ١٥ من الحساء ويوم ٢ و ٢١ من الرياض.

- الرياض-بريدة: لا يوجد متعهد للبريد بل عند الاقتضاء يصدر بريد رسمي مرة أو مرتين في الشهر، والمسافة سبعة أيام على جيش. (٣)

وعندما أنشئت وزارة المواصلات عام ١٣٧٢ هـ ضمت إليها مديرية البرق والبريد والهاتف، ومنذ ذلك الوقت شهدت الخدمة البريدية تطوراً ملموساً إذ تم التوسع في الإمكانيات الفنية والمالية وأصبح نطاق العمل فيها رحباً، إذ زاد عدد المكاتب البريدية الرئيسة في المملكة إلى ١٢٠ مكتباً تقوم بقبول

(١) بشناق، عبدالمعين عثمان، (١٣٧٦ هـ)، الدليل العام للمملكة العربية السعودية، مؤسسة الدليل العربي السعودي، ص ٨١٦.

(٢) حمزة فؤاد، (١٣٥٥ هـ)، مرجع سابق، ص ٢٣٤.

(٣) المرجع السابق، ص ص ٢٣٤-٢٣٥.

وتبادل المراسلات البريدية مع الداخل ومع جميع بلاد العالم.^(١) وأصبحت تنقل الرسائل الداخلية على الطائرات والسكك الحديدية والسيارات.

البريد في الوقت الحاضر:

بحلول عام ١٣٩٥ هـ تم إنشاء وزارة البرق والبريد والهاتف التي توسعت الخدمة البريدية على يديها وعلى ضوء خطط التنمية الخمسية المتعاقبة والتي بدأت أولها عام ١٣٩٠ هـ (١٩٧٠ م). ومنذ ذلك الوقت كان أميز الإنجازات البريدية ما يلي:

- ١- إنشاء ثلاث مجمعات بريدية مركزية حديثة في كل من الرياض وجدة والدمام.
- ٢- إدخال خدمة بريدية جديدة (البريد الممتاز والبريد الإلكتروني).
- ٣- تبني نظم الحاسوب في العمليات البريدية والفرز الآلي وتطبيق نظام الرموز البريدية.
- ٤- إنشاء عدد من معاهد تدريب الموظفين والمهنيين بأمل رفع كفاءة الأداء.
- ٥- افتتاح عدد من المكاتب البريدية وصل إلى ٤٥٧ مكتباً في ١٤١٦ هـ، ١٨٪ في منطقة الرياض (جدول: ٧-٤-٣٧). وتصل خدمة هذه المكاتب إلى أكثر من ٦٠٠٠ مدينة وقرية وهجرة في أنحاء المملكة ويقع أغلبها في منطقة الرياض بحكم ثقلها السكاني والأهمية النسبية لتجمعاتها السكانية.

وتقدم الخدمة البريدية المذكورة من خلال ٨١ مكتباً، وهذه المكاتب موزعة على مدن وقرى المنطقة، ومع ضخامة حجم الخدمة البريدية بصورة عامة بيد أن عدد مكاتب البريد ظل على حاله منذ عام ١٤١١ هـ (جدول: ٧-٤-٣٧). ولا يعني هذا الثبات العددي في شبكة مكاتب البريد جمود الخدمة وعدم نموها بقدر ما يعني أن التوسع الخدمي اتخذ اتجاهاً رأسياً حيث زادت كفاءة تشغيل معظم هذه المكاتب زيادة كبيرة واضحة تقوم بعمليات بريدية أكثر (جدول: ٧-٤-٣٨).

ومن ناحية أخرى فإن تطوراً نوعياً كبيراً قد طرأ على الخدمات البريدية المقدمة من هذه المكاتب كما أن التوسع في مجال الاتصالات وفي مجال النقل قد أوجد خيارات بل إن الاتصالات - لسرعتها - شكلت وما تزال منافساً قوياً للخدمة البريدية ولا سيما الخدمة البريدية التقليدية.

(١) بشناق، عبدالمعين عثمان، (١٣٧٦ هـ)، مرجع سابق، ص ٨١٦.

جدول (٧-٤-٣٧) عدد المكاتب البريدية في منطقة الرياض والمملكة (١٤١١ - ١٤١٦هـ)

السنوات	منطقة الرياض	المملكة	% الرياض إلى المملكة
١٤١١هـ	٨١	٤٤٨	٪١٨
١٤١٢هـ	٨١	٤٤٨	٪١٨
١٤١٣هـ	٨١	٤٤٨	٪١٨
١٤١٤هـ	٨١	٤٤٨	٪١٨
١٤١٥هـ	٨١	٤٥٧	٪١٧,٧
١٤١٦هـ	٨١	٤٥٧	٪١٧,٧

المصدر:

المديرية العامة للبريد، (١٤١٦هـ)، النشرة الإحصائية للبريد، وزارة البريد والهاتف، ص ٩١.

جدول (٧-٤-٣٨) حجم الخدمة البريدية في منطقة الرياض بالآلاف الوحدات (١٤١١-١٤١٦هـ)

السنوات	الوحدات البريدية بالآلاف
١٤١١هـ	١٨٤٣٩٨
١٤١٢هـ	٢٦١٤٨٥
١٤١٣هـ	١٧٦٣٠٩
١٤١٤هـ	٣٨٢٨٥٨
١٤١٥هـ	٤٥٧١٦٢
١٤١٦هـ	٤٥٣١٧٤
الإجمالي	٢٠١٥٣٨٦

المصدر:

المديرية العامة للبريد، (١٤١٦هـ)، النشرة الإحصائية للبريد، وزارة البريد والهاتف، الرياض.

ومع كل ما ذكر نظل منطقة الرياض هي المنطقة الأولى من بين مناطق المملكة البريدية بدلالة أن مكاتب البريد فيها هي الأكبر قياساً بغيرها من المناطق كما أن نسبة أعداد هذه المكاتب للسنوات (١٤١١-١٤١٦هـ) هي الأكبر في حالة مقارنتها بنظائرها في بقية أنحاء المملكة. وكفى به دليلاً على النشاط البريدي في المنطقة من أن ١٠٩٥ مدينة وقرية وهجرة في المنطقة تتمتع بشكل أو بآخر من أشكال الخدمة البريدية في عام ١٤١٦هـ، وهو ما يقابل نحو ٢٠٪ من جملة المدن والقرى المخدومة بريدياً في المملكة. (١)

ولتأكيد أهمية النشاط البريدي والوقوف على أبعاده نستطيع الرجوع إلى جدول (٧-٤-٣٨) و جدول (٧-٤-٣٩) اللذين سبقتا الإشارة إليهما وتحليلهما يتبين لنا ما يلي:

١- بالرغم من أن الاتجاه العام يجنح نحو الزيادة إلا أننا نلاحظ تراجعاً نسبياً في أعداد الوحدات البريدية خلال الفترتين (١٤١٤-١٤١٥هـ) و (١٤١٥-١٤١٦هـ)، ربما بسبب التوسع في أشكال الاتصالات الأخرى.

٢- الزيادة الكبيرة بين (١٤١١هـ) و (١٤١٢هـ) يفسرها خروج البلاد من حرب الخليج.

٣- النمو المتسارع بصورة عامة رغم التذبذب يفسره النمو الكبير في أعداد سكان المدينة والمنطقة، والتوسع في المشروعات التنموية والاقتصادية والخدمية حتى إن هنالك حوالي ١٠٨ وحدة بريدية لكل فرد في المنطقة. (٢) هذا عن مجمل الخدمة البريدية باتجاهيها (الصادر والوارد)، وعلى كل فإن التذبذب هو الغالب على أعداد وحدات البريد الصادر والوارد مع جنوح الأخير إلى الزيادة، والصادر إلى التراجع النسبي خلال الفترة (١٤١١-١٤١٦هـ). وفي محاولة لتعليل ظاهرة التذبذب في أعداد الوحدات البريدية نجد أنها رد فعل للتوسع المتنوع في مجالات الاتصالات والمواصلات الأخرى المنافسة للبريد بكل صورته وأشكاله. كما أن عدم تساوي البريد الصادر من المنطقة والبريد الوارد إليها (جدول: ٧-٤-٣٩) هو خير معبر عن درجة التفاوت في التفاعل المكاني بين المنطقة وغيرها من المناطق من جهة كما أن مسارات البريد من مكتب إلى مكتب عبر

(١) المديرية العامة للبريد، (١٤١٦هـ)، النشرة الإحصائية للبريد، وزارة البرق والبريد والهاتف، الرياض، ص ٩٢.
 (٢) من حساب الباحث بناء على نتائج التعداد الأخير ١٤١٣هـ. ومعدل الزيادة السنوية ٢,٣٪ والذي عن طريقه تم إخراج عدد سكان المنطقة لعام ١٤١٦هـ.

عقدتها (٨١ عقدة : عدد مكاتب البريد) يمثل أفضل مؤشر على اتجاهات التفاعل المكاني وكثافته من جهة أخرى . وتشغل الرياض العقدة البريدية الأم بحكم أهميتها البؤرية كمركز للنشاط الاقتصادي والسياسي والإداري والحضاري ليس في منطقتها فحسب بل في كل البلاد . لهذا لم يكن مستغرباً أن استحوذت الرياض على المرتبة الأولى من حيث مستوى الرواج البريدي على مستوى المملكة مسجلة نسبة ٣,٣٪ (١) .

جدول (٧-٤-٣٩) حجم البريد الصادر والوارد في المنطقة (١٤١١-١٤١٦هـ) بالآلاف الوحدات

الوارد	الصادر	السنوات
٩٦٢٢٢	٨٨١٧٦	١٤١١هـ
١٣٢٢٦٨	١٢٩٢١٧	١٤١٢هـ
٨٠٨٧١	٩٥٤٣٨	١٤١٣هـ
١٧٧٦١٣	٢٠٥٢٤٥	١٤١٤هـ
٣٢٣١٥١	١٣٤٠١١	١٤١٥هـ
٣١٠٨٣٩	١٤٢٣٣٥	١٤١٦هـ
١١٢٠٩٦٤	٧٩٤٤٢٢	الإجمالي

المصدر:

المديرية العامة للبريد، (١٤١٦هـ)، النشرة الإحصائية للبريد، وزارة البريد والهاتف، ص ١٣ .

وكان حجم " الخدمة البريدية الصادرة والواردة لعام ١٤١٥هـ لمنطقة الرياض ٤٥٧ مليون وحدة بريدية مقابل ٣٨٣ مليون مادة بريدية في عام ١٤١٤هـ بزيادة قدرها ٧٤ مليون وحدة بريدية أي بنسبة زيادة قدرها ١٩,٣٪ . كما بلغ حجم الخدمة البريدية للمنطقة في عام ١٤١٦هـ حوالي ٤٥٣ مليون مادة بريدية بنقص قدره أربعة ملايين وحدة بريدية عما كان عليه في عام ١٤١٥هـ . (٢) .

(١) المديرية العامة للبريد، (١٤١٦هـ)، مرجع سابق، ص ٨ .

(٢) المرجع السابق، ص ٨ .

وهناك مؤشر آخر ذو دلالة جيدة على حالة الخدمة البريدية في المنطقة هو النمو المستمر في أعداد المشتركين في البريد كما هو ملاحظ من جدول (٧-٤-٤٠) حيث طرأت زيادة محدودة خلال العام ١٤١٢-١٤١٣هـ، ثم ثبت الأمر على ما هو عليه لعامين آخرين ١٤١٤ / ١٤١٥هـ وفجأة قفز عدد المشتركين إلى ٩٠٧٥٦ مشتركاً عام ١٤١٦هـ. وهي نسبة كبيرة جداً حتى إذا قيست بنسبة الزيادة الكبيرة في المشتركين على مستوى المملكة. ويمكن إرجاع هذه الزيادة إلى الأسباب التالية:

١- النمو المطرد في أعداد سكان المنطقة، وكان عدد سكان المنطقة قد بلغ ٣٨٣٤٩٨٦ نسمة حسب تعداد عام ١٤١٣هـ، ويتوقع له أن يصل إلى ٤,٣٨٠,٠٠٠ نسمة في عام ١٤٢٢هـ. (١)

جدول (٧-٤-٤٠) أعداد المشتركين (١٤١١-١٤١٦هـ)

السنوات	أعداد المشتركين في المنطقة	أعداد المشتركين في المملكة
١٤١١هـ	٦٤٧٥٠	٢٢٩١٧٩
١٤١٢هـ	٦٤٧٥٠	٢٢٩١٧٩
١٤١٣هـ	٦٥٣٩٤	٢٥٤٥٣٠
١٤١٤هـ	٦٥٣٩٤	٢٥٥٢٥٨
١٤١٥هـ	٦٥٣٩٤	٢٥٥٢٥٨
١٤١٦هـ	٩٠٧٥٦	٢٧٩٥٩٠

المصدر:

المديرية العامة للبريد، (١٤١٦هـ)، النشرة الإحصائية للبريد، وزارة البريد والهاتف، ص ١٠٠.

٢- التوسع الكبير في المؤسسات التعليمية في المنطقة نتج عنه هبوط في معدلات الأمية وارتفاع في معدلات التعليم، وبخاصة في مدينة الرياض إذ قاربت نسبة الـ ٩٠٪، (٢) الأمر الذي انعكس إيجاباً على طلب خدمة الاتصالات ومن بينها البريد.

(١) الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، (١٤١٨هـ)، تطوير، العدد ٢١.

(٢) الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، (١٤١٧هـ)، تطوير، العدد ١٩، الرياض، ص ٨.

٣- توسع النطاق العمراني لمدينة الرياض،^(١) ومدن المنطقة الأخرى، وزيادة عدد الأحياء السكنية ففي الرياض مثلاً وصلت إلى ١٥٦ حياً عام ١٤١٧هـ، وتنوع استخدامات الأرض في الرياض (شكل: ٧-٤-٣)، ومدن المنطقة الأخرى - كل هذا أوجد أسباباً قوية لزيادة الطلب على الخدمات الاتصالية ومن ضمنها البريد.

٤- تحسن مستويات الدخل المتحقق والدخل الفردي رفع قدرة الأفراد على الاشتراك في البريد ووسائل الاتصال الأخرى.

٥- اتجاه الدولة نحو إشراك الأفراد في المشروعات التنموية، وفتح الباب واسعاً أمام حركة التجارة وإقامة المنشآت رفع من عدد المشتركين في الخدمة البريدية.

٦- وصلت نسبة السكان الحضري إلى أكثر من ٨٠٪، ومعلوم أن الحياة الحضرية يلازمها ميل إلى الاستهلاك والتوسع في الخدمات، ومن بينها البريد كما أن ارتفاع درجة التحضر أضعف نظام الأسر الممتدة وعزز الأسرة الصغيرة مما زاد عدد الوحدات السكنية حتى وصل إلى ٤٨١,٠٠٠ أسرة في ١٤١٧هـ، ويتوقع له أن يقفز إلى ٩٨٠,٠٠٠ أسرة في ١٤٢٧هـ.^(٢)

ومن جهة أخرى فإن أعداد الطوابع المباعة كان في تزايد مستمر خلال الفترة ١٤١١-١٤١٤هـ، ولكنها بدأت في التراجع خلال العامين ١٤١٥-١٤١٦هـ (جدول: ٧-٤-٤) وهذا يتزامن مع انتشار وسائل اتصال جديدة أكفأ وأسرع من الخطاب والمكاتبات التقليدية وعلى رأسها النداء الآلي (البيجر) والهاتف الجوال وغيرها.

جدول (٧-٤-٤) الطوابع المباعة ١٤١١-١٤١٦هـ

السنوات	عدد الطوابع
١٤١١هـ	١,٥٦٣,٩١٣
١٤١٢هـ	١,٨٥٦,٢١٥
١٤١٣هـ	٢,٠٦٩,٣٣٧
١٤١٤هـ	٢,٠٦٩,١٤٠
١٤١٥هـ	١,٩٩٤,٢٦٢
١٤١٦هـ	١,٦٨٩,١٣٠
الإجمالي	

المصدر:

الديريّة العامة للبريد، (١٩٩٦)، النشرة الإحصائية للبريد، وزارة السرى والبريد والهاتف، ص ١١٩.

(١) في عام ١٤١٧هـ، ذكرت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، أن نطاق المدينة العمراني وصل إلى ١٧٨٢ كم^٢. (المرجع السابق).

(٢) الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، (١٤١٧هـ)، مرجع سابق، ص ٢.

obeyikan.com

المبحث السابع

الخدمات الهاتفية والبرقية

مقدمة:

كانت توجد شبكة خطوط هاتفية في جدة ومكة والطائف والرياض والمدينة، والمدن الثلاث الأولى هي التي تتصل الواحدة منها بالأخرى وأما الرياض والمدينة فإن هاتفهما لا يتصل بالخارج. وكان يوجد في مدينة الرياض كما في مكة المكرمة والطائف علاوة على الهاتف العادي، هاتف أوتوماتيكي يستعمل في دائرة مخصوصة وكان يبلغ عدد الهواتف الأوتوماتيكية ٥٠ في الرياض ومثلها في مكة المكرمة أما الطائف فلا تزيد عن ٢٥ هاتفاً. وكان عدد المشتركين في الهواتف العادية في مدينة الرياض لا يزيد عن خمسين مشتركاً. (١)

وكان الاتصال يتم عن طريق مأمور الهاتف الذي يقوم بدوره بالاتصال بصاحب الرقم المطلوب كما يقوم بتحضير الاتصال فيما لو كان خارج المدينة التي يتصل منها صاحب الهاتف. (٢)

وعندما أصبحت إدارة خدمة الهاتف تابعة لوزارة المواصلات ضمن إدارة البرق والبريد والهاتف عملت مشاريع تطويرية لخدمة الهاتف من تركيب سترالات جديدة وتأسيس شبكة هاتفية أوتوماتيكية، وكان نصيب كل من جدة ومكة والطائف الحصة الكبرى من هذه المشاريع التي بدأت في مطلع السبعينات من القرن الرابع عشر الهجري حوالي (١٣٧٢-١٣٧٨ هـ) أما مدينة الرياض فلم تعرف شبكة الهاتف الأوتوماتيكي إلا منذ منتصف الثمانينات من هذا القرن، والذي فيه أدخل السترال الآلي وشملت خدمات الهاتف الآلي المدن الرئيسية في المملكة، ومع بداية الخطط الخمسية للمملكة استخدمت المقاسم الآلية وانتشرت خطوط الميكروويف ومحطات الأقمار الصناعية لتصل خدمات الاتصال إلى أكثر من ٤٠٠ مدينة وقرية في المملكة العربية السعودية.

(١) حمزة فؤاد، (١٣٥٥هـ)، مرجع سابق، ص ٢٣٨.

(٢) بارقوقندي، عبدالعزيز حمد والزايد، شاكر خلف، (١٤٠٨هـ)، الاتصالات والخدمات البريدية والبرقية في مكة والمشار المقدسة، مركز أبحاث الحج، جامعة أم القرى، مكة المكرمة.

أما ما يتصل بالخدمات البرقية فقد كانت أكثر انتشاراً واستخداماً قبل مجيء خدمات الهاتف الآلي والتي كانت تخدم الاتصال اللاسلكي بين المدن الرئيسية في المملكة وبينها وبين دول العالم الأخرى . وقد أولاها الملك عبدالعزيز رحمه الله اهتماماً خاصاً لأهمية هذه الخدمة من الناحية السياسية والإدارية والعسكرية، ولذلك فقد استزادت الحكومة من المراكز اللاسلكية وأنشأت شبكة منتظمة منذ مطلع العقد السادس من القرن الرابع عشر الهجري تمكنت بها من الاتصال اليومي المرتب مع أنحاء كان يقتضي لتبادل البريد بينها مسافة شهر . وكان عدد المراكز اللاسلكية في عام ١٣٥٥ هـ نحواً من أربعين مركزاً، منها ١٦ مركزاً سياراً، وقد بدأت الإدارة باستبدال المراكز ذات الموجة القصيرة بالمراكز ذات الموجة الطويلة، وابتاعت لذلك الغرض سبعة مراكز نقالة ذات موجة قصيرة ماركة Marconi ومركزاً واحداً ذا موجة قصيرة من ماركة آر سي آي . (١)

وكان الاتصال بين مناطق المملكة في عهد -المغفور له- الملك عبدالعزيز يتم عن طريق تلك الأجهزة اللاسلكية والتي كانت تغطي معظم مناطق المملكة وكان لبعض المصالح الحكومية شبكتها الخاصة من أجهزة اللاسلكي .

والاتصالات بدأت بما يسمى بالمبرقات بالرموز حيث يلتقط المركز المرسل إليه الإشارة ويقوم بترجمتها وكتابتها ومن ثم إيصالها لصاحبها إن كان من الأفراد أو للجهة صاحبة العلاقة إن كانت مرسلة لجهة حكومية أو مؤسسة تجارية . وكان يوجد في كل مركز بريد مكتب لقبول البرقيات ويقوم موزعو المصلحة بتوزيع البرقيات الواردة على أصحابها . (٢)

وقد شهدت جميع مناطق المملكة وعلى رأسها منطقة الرياض تطوراً جيداً في مجال الخدمات الهاتفية بأنواعها المختلفة منذ بداية الخطة الخمسية الأولى (شكل : ٧-٤-١٤)، كما أحرزت توسعاً كبيراً في مجال الخدمات التللكسية بما فيها خدمات الفاكس، والنداء الآلي والهاتف السيار، والهاتف الجوال، وما يتصل بها من كوابل محورية وبحرية وكوابل الألياف البصرية والمايكرويف إلى غير ذلك .

أولاً : الخدمة الهاتفية:

حتى عام ١٣٩٠ هـ كان التطور في خدمات الهاتف بطيئاً إذ كانت لا تزيد عن ٦٧,٠٠٠ خط عامل

(١) حمزة فؤاد، (١٣٥٥هـ)، مرجع سابق، ص ٢٣٩-٢٤١ .

(٢) بارقوقندي، عبدالعزيز حمد والزايدي، شاكر خلف، (١٤٠٨هـ)، مرجع سابق، ص ١٦ .

في ذلك الوقت في جميع أرجاء المملكة، ومع النمو المطرد في أعداد السكان وتنفيذ العشرات من مشروعات التنمية والنمو التعليمي (انخفاض معدلات الأمية) والتطور الاجتماعي وارتفاع معدلات التحضر - ازداد الطلب على الخدمات الهاتفية على مستوى المملكة والمنطقة مما أدى إلى ارتفاع عدد الخطوط الهاتفية العاملة إلى ٢٠٦, ٦٥١, ١ خطأ عاملاً عام ١٤١٦هـ، أي نسبة نمو قدرها ٢٤٦٠٪ تقريباً خلال ستة عشر عاماً. ^(١) بمعدل حوالي ٥٩ ألف خط هاتف سنوياً تضاف إلى شبكة الخدمات الهاتفية في المملكة.

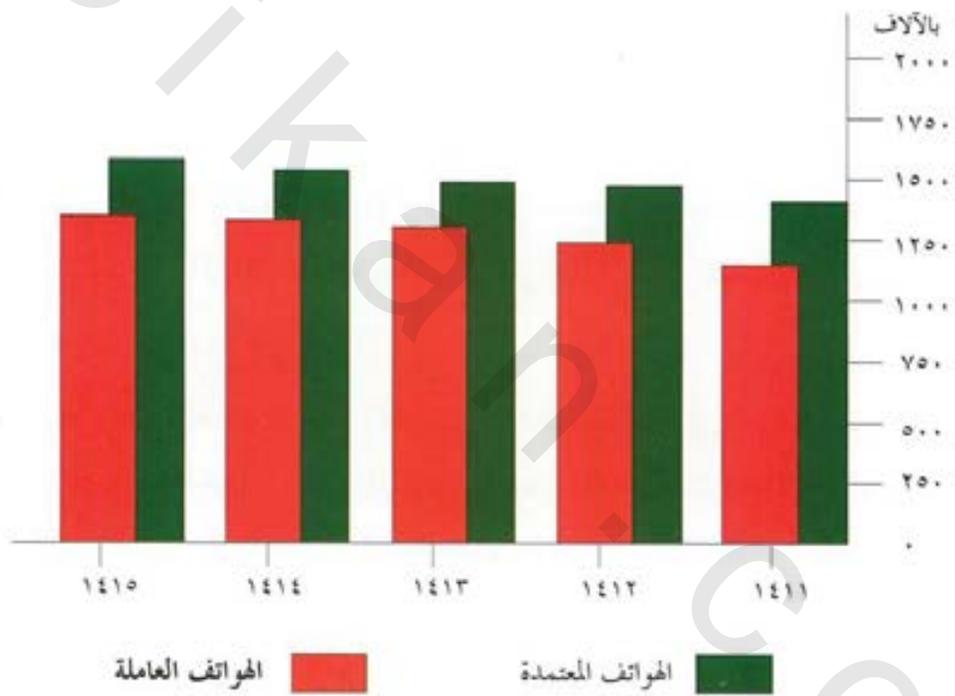
وقد سجلت منطقة الرياض نسبة نمو تزيد قليلاً على هذه النسبة. ومهما يكن من أمر فإن قراءة في الإحصائيات الرسمية التي تصدرها الإدارة العامة للإحصاء بوزارة البرق والهاتف تسوقنا إلى الاستنتاجات التالية:

١- تسارع نمو الخطوط الهاتفية العاملة استجابة لارتفاع الطلب على هذا النوع من الخدمة. وهو أمر طبيعي باعتبار النهضة الاقتصادية والاجتماعية الشاملة التي عمّت البلاد وخاصة بعد ارتفاع متوسط دخل الفرد، والإنفاق الحكومي السخي على مشروعات التنمية بعامة ومشروعات البنى التحتية بخاصة.

٢- ملاحظة أخرى ذات دلالة خاصة هي تناقص نسب التحميل (التشغيل)، وهي نسبة ما هو عامل من الخطوط الهاتفية فعلاً (الخطوط الآلية) إلى السعة الخطية المركبة، إذ تراجعت هذه النسبة من ١٠٠٪ عام ١٣٩٧ إلى ٥٤٪ في عام ١٤٠٠هـ لكنها سرعان ما بدأت في تصاعد مستمر حتى بلغت ٨٨٪ عام ١٤١٤هـ الأمر ذاته يصدق على الرياض (المدينة) والرياض (المنطقة) كما في جدول (٧-٤-٤٢)، الذي يبين أعداد وطاقة المقاسم لستتي ١٤١٤ و ١٤١٥هـ. وخلال هذه الفترة القصيرة (سنة واحدة)، زاد عدد المقاسم، وزادت السعة المركبة، كما زاد عدد الخطوط الآلية (العاملة فعلاً)، على مستوى الرياض وعلى مستوى مدن وقرى المنطقة بيد أن نسب التحميل (التشغيل) قد تراجعت خلال الفترة ذاتها من ٢٢, ٨٥٪ إلى ٢٧, ٨٤٪ في مدينة الرياض، ومن ١٣, ٨٧٪ إلى ٣٧, ٨٤٪ في بقية مدن وقرى المنطقة.

(١) الإدارة العامة للإحصاء، (١٤١٥هـ)، الكتاب الإحصائي السنوي، وكالة الوزارة للشؤون المالية والإدارية، وزارة البرق والهاتف، الإصدار الثامن عشر، الرياض، ص ٣٩.

شكل (٧-٤-١٤) تطور الخدمات الهاتفية في منطقة الرياض (١٤١٥)



المصدر: مصلحة الإحصاءات العامة، (١٤١٥هـ)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة التخطيط، الرياض

جدول (٧-٤-٤٢) أعداد وطاقة المقاسم في مدينة الرياض والمنطقة

السنوات	١٩٩٤م	١٩٩٥م
<u>العدد</u>		
مدينة الرياض	٤١	٤٦
محافظات ومراكز منطقة الرياض	٤١	٤٤
<u>السعة المركبة</u>		
مدينة الرياض	٣٩٧٢٧٢	٤٢٣٩٠٨
محافظات ومراكز منطقة الرياض	٨٣٣٤٨	٨٦٥٥٦
<u>الخطوط الآلية</u>		
مدينة الرياض	٧٢٦٢١	٧٣٠٢٦
محافظات ومراكز منطقة الرياض	%٨٥,٢٢	%٨٠,٤٥
<u>نسبة التشغيل</u>		
مدينة الرياض	%٨٧,١٣	%٨٤,٣٧
محافظات ومراكز منطقة الرياض		

المصدر:

الإدارة العامة للإحصاء، (١٤١٥هـ)، الكتاب الإحصائي السنوي، وكالة الوزارة للشؤون المالية والإدارية، وزارة البريد والهاتف، الإصدار الثامن عشر، الرياض، ص ص ٨٠، ٨٤.

ولما كان عدد الخطوط الآلية في ازدياد (جدول: ٧-٤-٤٣) فإن نسب التحميل لا تعبر عن تراجع في الطلب على الخدمات الهاتفية بقدر ما تعكس النمو الكبير في إنشاءات السعة المركبة. وعلى العموم فإن هناك خطأً هائلياً لكل ثمانية أفراد من سكان المدينة تقريباً عام ١٤١٣هـ وهي واحدة من أعلى المعدلات في العالم. كما أن ارتفاع دخل الفرد السنوي وارتفاع الدخل المتحقق العام في المدينة والمنطقة قد رفع قدرة المشتركين على الوفاء بالتزاماتهم المالية تجاه الخدمات الهاتفية والبريدية المقدمة مما رفع عائدها إلى نحو سبعة مليارات في السنة. (١)

(١) الإدارة العامة للإحصاء، (١٤١٥هـ)، مرجع سابق، ص ٢.

جدول (٧-٤-٤٣) الهواتف العاملة في منطقة الرياض ١٤١١-١٤١٥هـ

الهواتف العاملة	السنوات
٣٦٥٩١٧	١٤١١هـ
٣٨٧٣١٦	١٤١٢هـ
٤٠٠٤٨٩	١٤١٣هـ
٤٠٨٤٤١	١٤١٤هـ
٤١١١٧٨	١٤١٥هـ

المصدر:

الإدارة العامة للإحصاء، (١٤١٥هـ)، الكتاب الإحصائي السنوي، وكالة الوزارة للشؤون المالية والإدارية، وزارة البرق والبريد والهاتف، الإصدار الثامن عشر، الرياض، ص ٣٤٢.

وهناك مؤشر آخر على أهمية منطقة الرياض وتقدمها على سائر مناطق المملكة الأخرى من حيث الوقت المنفق في المكالمات الهاتفية المحلية والداخلية. ففي العام ١٩٩٤م مثلاً شغلت الرياض المركز الأول مسجلة ٤٧٩، ٣١٠، ٦٩٢، ٤ دقيقة للمكالمات المشار إليها، وهو ما يقابل نحو ٢٥٪ من المكالمات المحلية والداخلية في المملكة. وقد توزع وقت المكالمات بين ٤٧٩، ٩٨٨، ٨٥١، ٣ دقيقة لمدينة الرياض، و ٣٢٢، ٨٤٠، ٠٠٠ دقيقة للمحافظات والمراكز التابعة للمنطقة. وواضح أن وقت المكالمات في مدينة الرياض كبير جداً حتى إذا وضعنا في الاعتبار ثقلها السكاني وطبيعة النشاط الاقتصادي والثقافي والسياسي الكثيف المركز فيها، بل إنه كبير على مستوى المنطقة وعلى مستوى مناطق المملكة الأخرى. فسكان المحافظات التابعة للرياض يستغرقون وقتاً أقل في الاتصال الهاتفي مقارنة مع سكان مدينة الرياض. وليس في هذا ما يستغرب إذا علمنا أن لكل ثمانية أشخاص في مدينة الرياض خطاً هاتفياً بينما يتوافر خط هاتفي واحد لكل ١٥ شخصاً من سكان محافظات الرياض. هذا باعتبار الرياض وضواحيها، أما إذا أخذنا الرياض المدينة فقط فلعل المعدلين المذكورين يختلفان قليلاً. والأسباب معروفة وقد أشرنا إليها في أكثر من موضع، وخصوصية مدينة الرياض بوصفها عاصمة البلاد الإدارية والسياسية وبؤرة تركيز النشاط الاقتصادي والثقافي مع درجة التحضر، كل هذه تعطي تعليلاً قوياً لكثافة التواصل الهاتفي في الرياض وضواحيها وتخلخل تلك الكثافة في محافظات المنطقة الأخرى. ومن منظور جغرافي بحت يلاحظ أنه في الرياض وضواحيها يتوافر ٣٢ خطاً هاتفياً لكل كيلو متر مربع بينما لا يوجد إلا نحو ٢، ٠ خط هاتفي لكل كيلو متر مربع في المحافظات. وبعبارة أخرى هناك خط هاتفي لكل ٣، ٥ كيلو متر مربع. وواضح أن الفرق كبير بين الرياض وضواحيها من جهة ومحافظات المنطقة من جهة أخرى. وهو أمر متوقع للأسباب التي ذكرت آنفاً. وكما أن التفاوت واضح جداً بين مدينة

الرياض والمحافظات فهو أكثر وضوحاً بين المدن التي تمثل عادة عواصم لمحافظات أو لمراكز تابعة لتلك المحافظات (جدول : ٧-٤-٤٤) باستثناء الرياض نلاحظ من واقع الجدول أن مدينة الخرج شغلت المرتبة الأولى بينما جاءت بلدة محيرقة في مؤخرة القائمة عام ١٤١٥هـ.

وبالطبع فليست أعداد الخطوط الهاتفية العاملة في كل مدينة دائماً في تناسب مع عدد سكانها أو الدخل المتحقق لكل مدينة أو طبيعة وكثافة النشاط الاقتصادي والثقافي فيها. فليس لمتغير واحد أن يعطي تفسيراً مقنعاً لعدد خطوط الاتصال في مدينة ما من مدن المنطقة وحتى قراها. ولعل منظومة المتغيرات مجتمعة هي الوحيدة التي تستطيع أن تعطي مثل ذلك التفسير. وكان من الممكن تدعيم وجهة جدول (٧-٤-٤٤) إجمالي الخطوط العاملة بالمحافظات والمراكز التابعة لمنطقة الرياض (١٤١٥هـ)

المقسم	الخطوط العاملة	المقسم	الخطوط العاملة
١- العينة	٥٣٧	٢١- النويعة	٩٦٦
٢- الخرج	١٨٣٢٩	٢٢- أشيقر	٧٢٦
٣- ضرما	٩٥٥	٢٣- القصب	٥٤٧
٤- الحريق	٨٦٦	٢٤- عرجا	٥٢٨
٥- رماح	٩٥٥	٢٥- حريملاء	١٤١٣
٦- شقراء	٢٨٩٨	٢٦- البحادية	٨٧٩
٧- ساحر	٩٣٩	٢٧- الرين	٥٥٤
٨- الدوادمي	٤٥٩٧	٢٨- حوطة بني تميم	١٦٩٠
٩- القوية	١٩٢١	٢٩- الصحنه	٢٠٠٠
١٠- محيرقة	٣٧١	٣٠- الدلم	١٤٢٤
١١- ليلى	١٥٠٥	٣١- الزلفي	٥٥٣٦
١٢- عفيف	٢٩٢١	٣٢- الجمعة	٤١٢٣
١٣- السليل	١٥٩١	٣٣- الغاط	٩٤٦
١٤- ثمره	٦٦١	٣٤- حوطة سدير	١٩١٤
١٥- مرات	٩٧١	٣٥- ثمر	٩٦٥
١٦- المراحمية	١٩٣٤	٣٦- نادق	٩٦٨
١٧- الخماسين	١٧٦٥	٣٧- روضة سدير	٩٤٨
١٨- الجو	٤٧٩	٣٨- جلاجل	٦٠٩
١٩- الجلة	٤٧٢	٣٩- الأرتاوية	٨٤٠
٢٠- الأرتاوي	٧٦٣		
		الإجمالي	٧٣٠٢٦

المصدر:

الإدارة العامة للإحصاء، (١٤١٥هـ)، الكتاب الإحصائي السنوي، وكالة الوزارة للشؤون المالية والإدارية، وزارة البرق والهاتف، الإصدار الثامن عشر، الرياض، ص ٨٥-٨٦.

النظر هذه بتوظيف البيانات السكانية المتاحة من تعداد ١٤١٣ هـ لإبراز الصلة الوثيقة بين عدد سكان كل مدينة وأعداد الخطوط الهاتفية فيها لولا أن وحدات الهاتف (المقاسم) البالغ عددها ٤١ في المنطقة (١٤١٥ هـ) لا تتوافق في حدودها ومساحتها مع الوحدات المكانية التي بني عليها تعداد السكان وعددها ٢١ التي هي مطابقة لحدود ومساحات المحافظات .

وإذا كانت منطقة الرياض من خلال كثافة المكالمات المحلية والداخلية الصادرة والواردة قد أثبتت تصدرها ومركزيتها وأهميتها النسبية على مستوى مناطق المملكة جميعاً - أي محيطها المباشر - فما هي أهميتها النسبية على مستوى العالم الخارجي؟

خلال عام ١٤١٥ هـ كان لمنطقة الرياض اتصالات هاتفية مباشرة وغير مباشرة صدوراً ووروداً مع ٢٠١ دولة أو مناطق وجزر لها منزلة الدول موزعة على قارات العالم الست (جدول : ٧-٤-٤٥) . جاء ترتيب أفريقيا في المرتبة الأولى من حيث عدد الدول وليس بالضرورة من حيث عدد أو وقت المكالمات ، تلتها أوروبا ثم آسيا فأمريكا الشمالية والوسطى ، ثم أمريكا الجنوبية وأستراليا .

جدول (٧-٤-٤٥) الدول التي لها حركة اتصالات هاتفية مباشرة

وغير مباشرة مع منطقة الرياض عام ١٤١٥ هـ

الدول*	القارة
٣٩	آسيا
٥٦	إفريقيا
٤٢	أوروبا
٣٨	أمريكا الشمالية والوسطى
١٦	أمريكا الجنوبية
١٠	أستراليا

* هنالك جزر عديدة عوملت معاملة الدول.

المصدر: الجدول أنشأه الباحث والبيانات من:

الإدارة العامة للإحصاء، (١٤١٥ هـ)، الكتاب الإحصائي السنوي، وكالة الوزارة للشؤون المالية والإدارية، وزارة البريد والهاتف، الرياض.

وهذا يعني أن تأثير منطقة الرياض قد بلغ جميع أنحاء العالم، وأن تأثير العالم كله قد وصل إلى المنطقة والذي يعبر عنه جغرافياً بتفاعل مكاني على أكبر مستوى ممكن. وليس أقوى دليلاً على هذا من هذا العدد من الدول التي لها اتصال مع المنطقة إذ هو على وجه التقريب مماثل لعدد دول العالم جميعها. وكان من الممكن الوقوف على ترتيب هذه الدول من حيث أعداد الاتصالات بينها وبين منطقة الرياض على مستوى القارات أو الأقاليم أو حتى مستوى الدولة، بيد أن عدم توافر البيانات المفصلة حول هذا الموضوع يجعل النظر للأمر من هذا الوجه خارج دائرة الإمكان ذلك أن المصادر الإحصائية المتاحة تعطي أعداد الاتصالات بصورة إجمالية على مستوى المملكة وليس على مستوى المناطق الإدارية الثلاث عشرة، وعلى رأسها منطقة الرياض.

أما صور الخدمات الهاتفية الأخرى في المنطقة فيمكن التعرف عليها من خلال جدول (٧-٤-٤٦)، والذي يوضح أعداد خطوط التلكس العاملة فعلاً وخطوط الهاتف السيار عام ١٤١٥هـ. وفي جدول (٧-٤-٤٧) توزيع لخطوط التلكس على المدن المستفيدة من تلك الخدمة في المحافظات والمراكز التابعة لمنطقة الرياض.

جدول (٧-٤-٤٦) خطوط التلكس والهاتف السيار في منطقة الرياض (١٤١٥هـ)

نوع الخطوط	الرياض وضواحيها	المحافظات والمراكز التابعة لمنطقة الرياض
خطوط التلكس	١٩٤٦	١٤١
خطوط الهاتف السيار	٥٩٦١	١٢٣

المصدر:

الإدارة العامة للإحصاء، (١٤١٥هـ)، الكتاب الإحصائي السنوي، وكالة الوزارة للشؤون المالية والإدارية، وزارة البريد والهاتف، الرياض.

جدول (٧-٤-٤٧) عدد خطوط التلكس العاملة في المحافظات أو المراكز

التابعة لمنطقة الرياض للاتصالات

المحافظة أو المركز	عدد الخطوط العاملة	المدينة	عدد الخطوط العاملة
الخرج	٣١	السبيل	١١
حرمما	٣	مرات	٣
المربع	١	الراجحة	٦
رماح	٣	الحماسين	٩
شقران	٦	حوطة بني تميم	١
ساجر	٥	الخمعة	١٢
الدوادمي	١٢	الغاط	٣
القيعية	٧	حوطة سدير	٤
لبلى	٨	الدلم	١
عفيف	٧		
الإجمالي	١٤١		

المصدر:

الإدارة العامة للإحصاء، (١٤١٥هـ)، الكتاب الإحصائي السنوي، وكالة الوزارة للشؤون المالية والإدارية، وزارة البرق والبريد والهاتف، الرياض.

ثانياً : الخدمة البرقية:

يوجد في الرياض ثمانية مراكز للبرق (١٤١٥هـ)، وكان عددها في العام الذي سبق (١٤١٤هـ) أحد عشر مركزاً مما يدل على أن الخدمات البرقية في حالة تراجع، ويمكن أن يقال الشيء نفسه عن مراكز البرق في المحافظات التابعة لمنطقة الرياض إذ ظلت على حالها وثبتت عند ٢٧ مركزاً للبرق في عام ١٤١٥هـ وكانت كذلك في عام ١٤١٤هـ. وثبات العدد على ما هو عليه دون نمو عددي في السنة التالية دليل كاف على تراجع هذا النوع من النشاط الاتصالي ومؤشر قوى على انكماش الطلب على الخدمة وبالإمكان التعرف على المراكز الـ ٢٧ المذكورة من خلال شكل (٧-٤-١٥).

وقد يفسر هذا التراجع بتوفر خدمات اتصالية جديدة أكفأ من البرق، أو على الأقل التوسع في خدمات اتصالية كانت قائمة بشكل محدود. من هذه الخدمات النداء الآلي (البيجر)، والهاتف العادي والهاتف الجوال وغيرها من الخدمات الهاتفية التي يزداد الإقبال عليها.

وقد تلاحظ أن الخدمات البرقية تتوزع مكانياً وزمانياً بشكل فيه تباين كبير (جدول: ٧-٤-٤٨)، بيد أن الخدمة البرقية بكافة صورها تتجه بحدة نحو الانكماش والتراجع كما هو واضح من جدول (٧-٤-٤٩) الذي هو خير دليل على صحة ما ذكر.



صورة جوية لميدان وزارة العمل والشؤون الاجتماعية بمدينة الرياض وترى الأنفاق والجسور في مستويات مختلفة لتخدم عدة تقاطعات لطرق وشوارع رئيسة تمر خلال هذا الميدان

المصدر: (وزارة المواصلات ١٤١٠هـ).



تقاطع طريق الملك عبدالعزيز مع طريق مكة المكرمة في مدينة الرياض الذي يتكون من ثلاثة مستويات كما هو واضح من الصورة

المصدر: (وزارة المواصلات، ١٤١٠هـ).



تقاطعات الطريق الدائري
المصدر: (وزارة المواصلات ١٤١٣هـ).



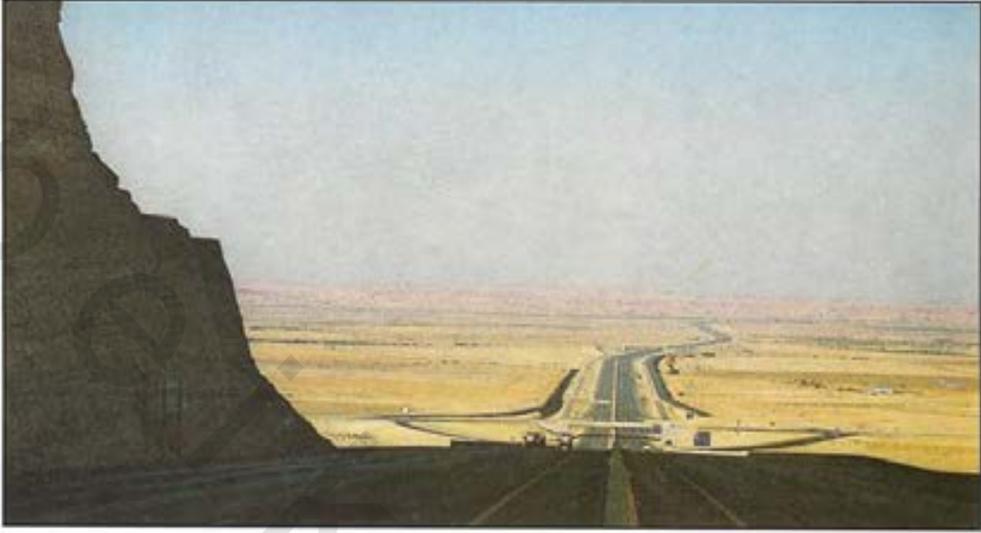
تقاطع على الطريق الدائري لمدينة الرياض
المصدر: (وزارة المواصلات ١٤١٣هـ)،



نفق ميدان الحرس الوطني على طريق مكة المكرمة في مدينة الرياض
المصدر: (وزارة المواصلات ١٤١٠هـ).



صورة من الجو لطريق الرياض - سدير - القصيم ويلاحظ أحد التقاطعات
مع طريق ثانوي مغذي .
المصدر: (وزارة المواصلات ١٤٠٩هـ).



منظر آخر لطريق الرياض - سدبر - القصيم، ويرى من أحد المخارج التي تربطه
بالمناطق التي حوله.
المصدر: (وزارة المواصلات، ١٤١٠هـ).

المراجع

أولاً : المراجع العربية :

- الإدارة العامة للإحصاء، (١٤١٥هـ)، الكتاب الإحصائي السنوي، وكالة الوزارة للشؤون المالية والإدارية، وزارة البرق والبريد والهاتف، الإصدار الثامن عشر، الرياض .
- الإدارة العامة للمرور، (١٤١٧هـ)، الإحصائية السنوية للسيارات المسجلة ورخص السياقة المنصرفه لعام ١٤١٧هـ، مقارنة بعام ١٤١٦هـ، الأمن العام، وزارة الداخلية، الرياض .
- الإدارة العامة للمرور، (١٩٨٦م)، النشرة الإحصائية لعام ١٤٠٦هـ، وزارة الداخلية، الرياض .
- إدارة العلاقات العامة، (١٩٩٤م)، أهلاً وسهلاً، الخطوط الجوية العربية السعودية، الرياض .
- إدارة العلاقات العامة، (١٩٩٥م)، أهلاً وسهلاً، الخطوط الجوية العربية السعودية، العدد ٤، الرياض .
- إدارة العلاقات العامة، (١٩٩٥م)، أهلاً وسهلاً، الخطوط الجوية العربية السعودية، العدد ٧، الرياض .
- إدارة النقل والطرق لمنطقة الرياض، (١٤١٨هـ)، تقرير إحصائي غير منشور، وزارة المواصلات، الرياض .
- شطارة، أسعد سليم، (د. ت. .)، الخطوط الحديدية السعودية تاريخ التجربة ورؤيا المستقبل .
- الآفاق المتحدة، (١٩٩٨م)، المعلومات، مكتب الآفاق المتحدة، الرياض .
- ابن خرداذبة، أبو القاسم عبيدالله الخرساني، (ط ١٣٠٩هـ)، المسالك والممالك .
- بارقوندي، عبدالعزيز حمد والزايدي، شاكر خلف، (١٤٠٨هـ)، الاتصالات والخدمات البريدية والبرقية في مكة والمشاعر المقدسة، مركز أبحاث الحج، جامعة أم القرى، مكة المكرمة .
- بشناق، عبدالمعين عثمان، (١٣٧٦هـ)، الدليل العام للمملكة العربية السعودية، مؤسسة الدليل العربي السعودي، ص ٨١٦ .
- حمزة، فؤاد، (١٣٥٥هـ)، البلاد العربية السعودية، مكتبة النصر الحديثة، الرياض، ص ٢٣٣ .

- داغستاني، د. عبدالمجيد إسماعيل، (١٩٨٥م)، الرياض - التطور الحضري والتخطيط، الإعلام الداخلي، وزارة الإعلام، الرياض.
- رئاسة الطيران المدني، (١٩٩٦م)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة الدفاع والطيران، الرياض.
- الرقبية، عبدالله بن صالح، (١٤١٤هـ)، حوادث السيارات في مدينة الرياض، مع إشارة خاصة لحوادث الأجرة العامة، بحث قدم للندوة الوطنية للمرور والسلامة، الرياض.
- الشركة السعودية للنقل الجماعي، (١٤١٨هـ)، تقرير إحصائي غير منشور، الرياض.
- عبده، سعيد، (١٩٩٤م)، أسس جغرافية النقل، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.
- العلاقات العامة والاستعلامات، (١٣٩٨هـ)، الطرق والجسور، وزارة المواصلات، الرياض.
- غانم، إبراهيم علي، (١٤١٤هـ)، شبكة الطرق البرية بين مدن منطقة القصيم، دراسة في جغرافية النقل، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، القصيم.
- فارسي، زكي محمد علي، (١٩٩١م)، خريطة ودليل جدة.
- الفريح، عبدالله بن علي، (١٤٠٨هـ)، النقل البري في منطقة الرياض الإدارية، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض.
- القرعاوي، نجاح بنت مقبل، (١٤١٧هـ)، شبكة الطرق البرية في المنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية، دراسة في جغرافية النقل، مكتبة التوبة، الرياض.
- المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، (١٤٠٣هـ)، تقرير عن سكة حديد المملكة العربية السعودية، تقرير غير منشور.
- المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، (١٤٠٥هـ)، افتتاح الخط المزدوج والمباشر من الدمام إلى الرياض، نشرة خاصة، العلاقات العامة، المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، الدمام.
- المارك، فهد، (١٩٨٠م)، من شيم الملك عبدالعزيز، ط ٢.
- محلي، ساطع، (١٤١٠هـ)، النقل والمواصلات، الطبعة الأولى، مطبعة الاتحاد، دمشق.

- المديرية العامة للبريد، (١٤١٦هـ)، النشرة الإحصائية للبريد، وزارة البرق والبريد والهاتف، الرياض.
- مصلحة الإحصاءات العامة، (١٤١٥هـ)، الكتاب الإحصائي السنوي، وزارة التخطيط، الرياض.
- مصلحة الإحصاءات العامة، (١٤١٨هـ)، النتائج التفصيلية للتعديد العام للسكان والمسكن
١٤١٣هـ-١٩٩٢م، وزارة التخطيط، الرياض.
- مصلحة الإحصاءات العامة، (١٩٨٤م)، الكتاب الإحصائي السنوي، العدد ٢٠، وزارة المالية
والاقتصاد الوطني، الرياض.
- الهمداني، الحسن بن أحمد، (١٣٩٤هـ)، صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد بن علي الأكوخ الحوالي،
دار اليمامة للبحث والترجمة والنشر، الرياض.
- الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، (١٤١٥هـ)، تطوير، نشرة دورية متخصصة، العدد ١٤، الرياض.
- الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، (١٤١٥هـ)، تطوير، نشرة دورية متخصصة، العدد ١٦، الرياض.
- الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، (١٤١٦هـ)، تطوير، نشرة دورية متخصصة، العدد ١٨، الرياض.
- الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، (١٤١٧هـ)، تطوير، نشرة دورية متخصصة، العدد ١٩، الرياض.
- الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، (١٤١٨هـ)، تطوير، نشرة دورية متخصصة، العدد ٢١، الرياض.
- الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، (١٤١٨هـ)، معلومات مختارة من مخطط الرياض الاستراتيجي،
تقرير غير منشور، الرياض.
- وزارة التخطيط، (١٤١٦هـ)، دراسة النقل الوطني الشامل، سانترا بلان-٢، المجلد التاسع، دراسة
عن المؤسسة الألمانية للتعاون الفني (جي، تي، زد).
- وزارة التخطيط، (١٩٩٣م)، دراسة النقل الوطني الشامل، سانترا بلان-٢، المجلد الأول، دراسة عن
المؤسسة الألمانية للتعاون الفني (جي، تي، زد).
- وزارة التخطيط، (١٩٩٤م)، دراسة النقل الوطني الشامل، سانترا بلان-٢، المجلد الثالث، دراسة عن
المؤسسة الألمانية للتعاون الفني (جي، تي، زد).

وزارة الشؤون البلدية والقروية، (١٤٠٤هـ)، المسح الاقتصادي والاجتماعي الشامل لقرى وهجر المملكة العربية السعودية، التقرير الثاني، منطقة الرياض، وزارة الشؤون البلدية والقروية، الرياض.

وزارة المواصلات، (١٤٠٢هـ)، النقل البري والبحري، إدارة العلاقات العامة والاستعلامات، وزارة المواصلات، الرياض.

وزارة المواصلات، (١٤٠٥هـ)، طريق الرياض - الدمام السريع، نشرة خاصة، وزارة المواصلات، الرياض، ص ١١.

وزارة المواصلات، (١٤٠٦هـ)، النقل والمواصلات خطوات وإنجازات، وزارة المواصلات، الرياض. وزارة المواصلات، (١٤٠٦هـ)، طريق الرياض - سدير - القصيم، نشرة خاصة، وزارة المواصلات، الرياض.

وزارة المواصلات، (١٤١٤هـ)، دراسة تقييم أنماط النقل العام للركاب بالحافلات داخل المدن وفيما بينها في المملكة، عدة مجلدات، الزيد للاستشارات الهندسية، الرياض.

وزارة المواصلات، (١٤١٥هـ)، الطرق والنقل - حقائق وأرقام، ط ٦، وزارة المواصلات، الرياض. وزارة المواصلات، (١٤١٦هـ)، النقل والمواصلات - خطوات وإنجازات، وزارة المواصلات، الرياض.

وزارة المواصلات، (١٤١٧هـ)، الطرق والنقل - حقائق وأرقام، وزارة المواصلات، الرياض.

وزارة المواصلات، (١٤١٧هـ)، لائحة تنظيم نقل البضائع والمهمات، مذكرة غير منشورة، الرياض.

وزارة المواصلات، (١٤١٨هـ)، جداول وإحصائيات، تقرير إحصائي غير منشور، الرياض.

وزارة المواصلات، (١٤١٨هـ)، إحصاءات عامة، تقرير إحصائي غير منشور، الرياض.

وزارة المواصلات، (١٤١٨هـ)، اتصالات شخصية، وزارة المواصلات، الرياض.

وزارة المواصلات، (١٩٨٦م)، خريطة الطرق.

وكالة الندوة للدعاية والإعلان، (د. ت.)، المواصلات في المملكة العربية السعودية: جواً وبراً وبحراً.
اليوسف، عبدالرزاق بن أحمد، (١٤٠٠هـ)، جغرافية الاستيطان في منطقة الرياض الإدارية، رسالة
ماجستير غير منشورة مقدمة لقسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الملك سعود.

ثانياً : المراجع الأجنبية :

Europa, (1991), **The Middle East and North Africa**, Europa Publications, 37th Edition.

Robinson, H. and Bamford C. G., (1987), **Geography of Transport**, Macdonald and Evans LTD.

United Nations, (1991), **Statistical Year Book**, New York

United Nations, (1993), **Statistics of Road Traffic Accidents in Europe**, Year Book, New York.