

إسهام النظام النقلي في عمليات التفاعل المكاني داخل المنطقة المركزية لمكة المكرمة

د. الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم

مركز الدراسات والبحوث
جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية

تنطلق هذه الورقة من أن المنطقة المركزية في مكة المكرمة هي نظام جغرافي spatial system كان ولا يزال يعيش في حالة تفاعل مكاني داخلي بين مكوناته من جهة وبينه وبين الأنظمة المكانية الأخرى داخل مكة المكرمة وخارجها من جهة أخرى. يعني أن نظام المنطقة المركزية ليس نظاماً مغلقاً وإنما هو نظام مفتوح. ومكونات هذا النظام عديدة ومتنوعة لكنها جميعاً يمكن إدراجها تحت عدد من المنظومات تتمثل في:

١. منظومة المكونات أو المتغيرات الطبيعية.
٢. منظومة المكونات السكانية والاجتماعية.
٣. منظومة المكونات الاقتصادية.
٤. منظومة المكونات الخدمية.
٥. منظومة المكونات الثقافية والحضارية.
٦. منظومة المكونات الإدارية والتخطيطية.
٧. منظومة المكونات الحركية (movement).

المنظومة السابعة هي من وجهة نظري هي أهم المنظومات على الإطلاق لأنها تمثل عنصر الربط والتبادل بين مكونات أو متغيرات المنظومات على المختلفة وهي الأداة التي عن طريقها يتم التفاعل بين متغيرات المنظومات المختلفة. وهي الوحيدة من بين المنظومات التي تسبب عمليات التفاعل من جهة كما أن حجم واتجاهات وما هيته الحركة هو وسيلة النظام بأكمله (نظام المنطقة المركزية) في التعبير عن نفسه من حيث تحولاته المادية والمعنوية change ويدخل تحت الحركة ثلاثة أنظمة فرعية:

١. النظام النقلي (نقل الأفراد والسلع والأفكار التي يحملها الأفراد المنقولين) ويشمل هذا الانتقال بالسيارة والمصعد والمشى إلخ..
٢. الاتصالات (الهاتف الثابت والمحمول، والإنترنت والفاكس) والإعلام المرئي (التلفزيون، الجريدة، الكتاب) والمسموع (الإذاعة إلخ...).

٣. التواصل الشفوي المباشر بين الأفراد والجماعات ومن أفضل أمثله في المنطقة المركزية ما يجري من دروس وما يتبادل من أفكار في الحرم، والمدارس داخل المنطقة إلخ...

ولما لم تكن تغطية هذه الجوانب ممكنة في مثل هذه الورقة المحدودة حيزاً وزماناً رأيت أن أركز على النظام النقلي فقط على الوجه الذي ذكرناه آنفاً.

ترتيباً عليه وظف الباحث بيانات توفرت لديه من مصادر مختلفة تشمل الشبكة الطرفية في المنطقة المركزية وخارجها . وأعداد السيارات الداخلة والخارجة للمنطقة وتقديرات عن مستخدميها في أوقات مختلفة من السنة فضلاً عن أعداد الحوادث وبيانات أخرى ذات صلة بالموضوع- وظف كل هذا لمحاولة الوقوف على إسهام النظام النقلي في التفاعل المكاني داخل المنطقة المركزية مع محاولة لاستشراف المستقبل والتنبؤ بما سيكون عليه الوضع على المدين القصير والطويل.

وفي الجملة فالموضوع ليس بالسهولة التي يظنها البعض وذلك لعدة أسباب منها:

١. أن المنطقة المركزية في حالة تغير مستمر على المستويين الأفقي (حدود المنطقة) والمستوى الرأسي (الاتجاه نحو البناءات ذات الطبقات المتعددة) هذا بالإضافة إلى التغير في حجم وهيئة الأنشطة التي تمارس داخل المنطقة المركزية وهذا جميعه مرتبط بالنظام النقلي وأنظمة الحركة ككل.

٢. تضم المنطقة المركزية الحرم وهو أكبر مولد للحركة فيها وجميع الفعاليات في المنطقة المركزية مؤسسة عليه. ومرتبطة به. ولما كانت الحركة حول الحرم ذات أنماط زمانية ومكانية متعددة فلا بد من وضع ذلك في الحسبان.

على سبيل المثال فهناك الحركة العادية اليومية وهناك الحركة الموسمية (الحج، العمرة إلخ...) كما أن لتقلبات الطقس والمناخ إسهامها في تحديد حجم الحركة المولدة GENERATED أو الممتصة ABSORBED من الحرم. وهنا يناسب الإشارة إلى الخصوصية السكانية للمنطقة المركزية من حيث أنها تستقبل خلال العام أعداد من الوافدين (حجاج، عمار، زوار إلخ..) تزيد كثيراً على عدد سكانها الوطنيين . وقد يترتب على هذى إشكاليات تخطيطية تجعل التنبؤ بالطاقة الاستيعابية للمناشط الخدمية والنقلية صعباً إن لم يكن مستحيلاً.

المنطقة المركزية برمتها في حالة تفاعل تدرجي مع بقية أجزاء المدينة -مدينة مكة المكرمة، ومع مدن ومواقع بعيدة داخل منطقة مكة المكرمة (جدة ، الطائف ، الجموم ، إلخ..) بل ومع مدن خارج منطقة مكة المكرمة (المدينة المنورة والرياض إلخ..). هذه الاعتبارات جميعها قد تطرقت إليها الورقة.

وفي الختام انتهت الورقة إلى نتائج وتوصيات ومحاولة رؤية لمستقبل النظام النقلي في المنطقة وإسهامه المتوقع في إذكاء عمليات التفاعل المكاني في المنطقة وتطويرها إلى ما هو أفضل.