

الإدارة الفاعلة للحجيج

د. عوض بن أحمد الزهراني
مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية – معهد بحوث الطاقة الذرية

إن المملكة العربية السعودية تقوم بجهود جبارة وتصرف مبالغ طائلة وذلك سعياً منها لراحة حجاج بيت الله الحرام ولكن كل ذلك يذهب سدى نتيجة لعدم وجود الإدارة الفاعلة لإدارة وتنظيم الحجيج وفي هذه الورقة سوف أبين أوجه القصور في بعض الجوانب التي لو تم تلافيها فإننا سوف نكسب دعاء ما يربو على الثلاثة مليون حاج سنوياً بأن الله يحفظ بلادنا وإن يرزقنا من حيث لا نحسب وكذلك يقوموا بنقل صورة مشرفة عن بلادنا وعن مستوى التنظيم الراقى إذا استطعنا تنفيذ ذلك وكذلك في حالة وجود إدارة فاعلة تضع الخطط المدروسة على شرط أن يتم تنفيذها كما هو مطلوب فسوف يتم رفع الطاقة الاستيعابية واستقبال أعداد كبيرة أخرى من الحجيج.

أولاً: التوعية والحملات الإعلامية

إن الإدارة الفاعلة للحجيج تبدأ من إصدار التأشيرات لهم حيث أن هناك دولاً مثل ماليزيا لديها برامج تأهيل مبسطة لحجاجها قبل أن يغادروا بلادهم وذلك بوضع دمية للكعبة في ساحات المساجد الكبيرة في المدن الرئيسية ويتم تدريب من رشح للحج على كيفية الطواف والسعي بالإضافة إلى تزويدهم بالإرشادات اللازمة لبقية مناسك الحج. لذا يمكن الاستفادة من هذه الفكرة وذلك بعد التنسيق مع ممثلي وزارات الحج في الدول الإسلامية وجعل ذلك إجبارياً للحصول على فيزا الحج ويمكن إجمال الاستفادة من ذلك بالتالي:

(١) إعداد المنشورات ذات الجودة العالية والإخراج الراقى وذلك بلغات جميع الحجيج للاماكن المقدسة في مكة والمدينة كالحرم وما يحتوي عليه كالكعبة ، بداية الطواف ، موقع بئر زمزم ، بداية السعي بالدور الأرضي، كيفية الوصول إلى المسعى بالدور العلوي وما هي مخارجه ومدخله، وكذلك بقية الأماكن المقدسة من كيفية الوصول إليها وماذا يجب على الحاج العمل بهذا الموقع المقدس، مثلاً موقع عرفه هو الركن الأساس في الحج ويجب على الحاج الوقوف فيه ولو لدقائق معدودة قبل أن تغرب الشمس وهكذا مزدلفة.

(٢) كذلك يتم إنتاج أفلام ذات جودة عالية وإخراج مميز تبين كيفية الحج والعمرة من خروج الحاج من منزلة حتى إستعدادة لمغادرة أرض الحرمين وإن يستفاد من التقنية الحديثة وذلك بإتاحة هذه المنشورات على مواقع خاصة بالحج على الانترنت ليسهل الحصول عليها ولتنتشر المعرفة ليتسنى للحاج معرفة ما يجب عليه عمله.

(٣) إعداد برامج إذاعية وتلفزيونية ووضع شاشات عرض في الميادين العامة والأماكن المناسبة لشرح بعض المفاهيم كالتحذيرات من بعض الأمور والإرشادات حول استخدام هذا الطريق والبعد عن هذا الموقع لوجود حوادث وخلافه، والترغيب والنصح والإرشاد والتذكير بالأخوة الإسلامية وان الغاية ليست أداء الركن بأي طريقة ولكن أداءه بأمثل الطرق وما إلى ذلك من الأمور وذلك باللغات المناسبة.

(٤) يتم تسجيل الحجاج حال دخولهم باستخدام البصمة وان يعطى كل منهم شريطا ممغنا يحتوي على جميع المعلومات الخاصة به وهذه سوف تفيد في المستقبل عند وضع عمائر متعددة الطوابق فيمكن عن طريق وضع أرقام متسلسلة للحجيج بان يتم وضعهم في مجاميع في العمائر المتعددة الأدوار ليتم بعد ذلك التحكم والسيطرة في تفويج الحجاج بين المشاعر.

ثانيا: إسكان الحجيج ومشاكل الافتراض

إن أهم شيء يجب توفيره للحجاج في الحج هو الإسكان ولقد أستحدثت في السنوات الأخيرة حملات الحج لحل ضمان إسكان الحجيج ومنع الافتراض ولكن الذي تسنى له الحج قبل انتشار الحملات أي قبل عام ١٤١٠ هـ وألان يتبين له إن حملات الحج ساهمت في زيادة مشكلة الافتراض في الحج وذلك لعدة أسباب يمكن إجمالها فيما يلي:

(١) وجود حملات بذخ وترف وتصل أسعارها من ١٠٠.٠٠٠ ريال وأكثر للفرد وذلك بالاستحواذ على مساحات كبيرة ومواقع مميزة ليتسنى وضع شخص واحد أو اثنان في غرف خاصة تتسع للعشرات من الحجاج بينما هذا نوع من الاحتكار الذي نهى عنه الشارع.

(٢) بعض الحملات تحجز مواقع لعدد كبير قد يصل إلى الآلاف من الحجاج وما يتبع ذلك من مساحات للخدمات وخلافه وفي الحقيقة لا يتم الحصول على العدد المطلوب للحملة من الحجاج ولا يستفاد من المساحات المتبقية وتبقى نوع من الترف للحملة وعمالها بينما كثيرا من الناس لا يجدون مكان يجلسون فيه.

(٣) بلغ من الفوضى لحملات الحج خلال حج عام ١٤٢٦ هـ بأنه خلال أيام التشريق توضع الأتوبيسات بجانب مواقع الحملات في الشوارع العامة وإقفال الشوارع حتى إن المشاة كانوا يجدون صعوبة في الذهاب إلى الجمرات من خلال تلك الشوارع رغما أن مزدلفة وعرفة خالية ويمكن وضع وحجز تلك الأتوبيسات

فيها وكان على المشرفين على الخطة المرورية إيجاد الآلية المناسبة للقضاء على تلك الفوضى وعدم احترام الأنظمة التي وضعت من قبل حملات الحج.

٤) بناء على تصاريح بعض المسؤولين كوكيل وزارة الشؤون البلدية والقروية الدكتور حبيب زين العابدين بأن غلاء أسعار الحملات غالباً هو السبب في ظاهرة الافتراش وكما يقول وكيل أمانة العاصمة المقدسة المهندس جمال حريري (الوطن ١٥٧٣ - ١٢/٩/١٤٢٥ هـ) أن الافتراش واقع يجب التعامل معه سواء من حجاج الداخل أو الخارج أو متخلفي العمرة. لذا فإن ظاهرة الافتراش هي مربط الفرس في الحج وتنظيمه لذي يجب الوقوف عندها ووضع نقاط موجزة ليس المجال للتفصيل فيها:

أ) إن الحاج ضيف الله فمن الواجب علينا إكرام ذلك الضيف شئنا أم أبينا إكرامه بالسكن المناسب اللائق بالمسلم وكذلك الأكل والشرب وما إلى ذلك فهل فعلنا ذلك بصدق؟ لا أظن!!!.

ب) من الذي يمنع من إنشاء أبراج داخل مشعر منى بادوار تصل من ٤٠-٥٠ طباقاً فهذه الأبراج سوف توفر الأمن والأمان بأذن الله للحجيج ويسهل إدارتهم والتحكم في تصعيدهم إلى عرفات وفي رمي الجمرات وطواف الإفاضة وطواف الوداع وما إلى ذلك عندما يتم استخدام البصمة والبطاقات الممغنطة ويتم توزيع الحجيج بناء على الأرقام المتسلسلة مع مراعاة عدم الاختلاط وإتباع الطرق الشرعية في مثل هذه الأمور بما لا يخفى على المسلم. وهذه الأبراج سوف تحل مشاكل لا حصر لها وإذا تم التخطيط المتقن واشدد على المتقن لها من اختيار مهندسين واستشاريين مسلمين ذوو كفاءة عالية ليقوموا بالتخطيط والتنفيذ على أكمل وجه فإن ذلك البناء سوف يخدم لمدة ٥٠ عاماً أو تزيد ويكون استثمار طويل الأجل.

ت) أيضاً هذه الأبراج تقوم بحماية الحاج بأذن الله من ضربات الشمس القاتلة التي تكلف القطاع الصحي الكثير.

ث) أيضاً هذه الأبراج تقوم بحماية الحاج بأذن الله من موجات البرد التي تأتي في بعض السنين كما في هذه الأعوام.

ج) أيضاً هذه الأبراج تقوم بحماية الحاج بأذن الله من عوامل بيئية أخرى مثل الأمطار والعواصف والفيضانات.

ح) أيضاً هذه الأبراج تحل مشاكل الافتراش ويصبح ليس للحاج عذر إذا وفرة الأماكن اللازمة بالأسعار الرمزية.

خ) إنني أرى أن مشروع إسكان الحجيج أهم الآف المرات من حل مشكلة الجمرات التي سوف تأتي عليها لاحقا.

د) بالنسبة لعرفة ونظرا لمناخ مكة المكرمة الذي ربما تزيد درجة الحرارة على ٤٨ درجة مئوية في بعض الأعوام وما يسببه ذلك من مشاكل للحجيج وضغط على القطاع الصحي المشارك فإن أفضل طريقة أيضا هو وضع أبراج مماثلة لما هو مقترح لمنى.

ذ) كذلك لا بد من تطوير مزدلفة وذلك من خلال سفنتت مساحات كافية لمبيت الحجيج ووضع دورات المياه واللوحات الإرشادية المناسبة باللغات الحية التي تبين حدود مزدلفة والسنن التي يترتب على الحاج عمله خلال وجوده فيها وما هي الخطوات التي يجب عليه عمله بعد ذلك.

ثالثا: المواصلات ووسائل النقل للحجيج

إن الذي يرى التطور الكبير في المملكة والازدهار ليعجب أشد العجب ويصدم عندما يرى وسائل النقل والمواصلات المستخدمة في نقل الحجيج وكأنه ليس لدينا مخططين ولم نرى شيء يقال له القطارات الإلية داخل المطارات العالمية التي هي مبرمجة وتعمل بالسائق الآلي وتنقل الآلاف المؤلفة في دقائق فما المانع من استخدامها!! هل المانع مادي؟ هل المانع شرعي؟

انه على افتراض أن عدد الحجاج ٣.٠٠٠.٠٠٠ وان ١٠% للخدمات ونحتاج إلى ١٠% رجال أمن فيكون المجموع ٣.٦٠٠.٠٠٠ شخص فنحتاج لنقل الحجيج والقائمين عليهم بالباصات إلى ما يقارب ٧٠٠٠٠٠ باص فقط على أساس إن كل باص يحمل ٥٠ حاجا لنقلهم بالإضافة إلى سيارات رجال الأمن، وان التعامل مع عدد بهذا الحجم من المركبات والسائقين ليس بالأمر السهل بالإضافة إلى ما تسببه من تلوث بيئي وأمراض مزمنة للحجيج.

لذا فإن استخدام القطارات بين المشاعر سوف يسهل كثيرا من نقل الحجيج خاصة من عرفة إلى مزدلفة في الوقت المناسب بانسيابية وتنظيم دقيق وكذلك بقية المشاعر الأخرى.

رابعاً: الخطة المرورية لتنقل الحجاج داخل المشاعر المقدسة ومكة المكرمة

رغم ما يبذله رجال المرور المشاركون في الخطة المرورية لتنقل الحجاج داخل المشاعر المقدسة وخاصة المشاعر التي الوقت لها محدود كالتنقل بين عرفة ومزدلفة من جهود يشكرون عليها ولكن من خلال الأعوام الماضية يتبين أن تلك الخطط لا يتم النجاح لها كاملاً وتجد ربما يطلع الفجر أو يأتي اليوم الثاني وهناك مجاميع لا يستهان بها لم تصل بعد إلى مزدلفة ويكون أغلبهم من كبار السن والمرضى ونتيجة لظروفهم الصحية ربما يبقون داخل الأتوبيسات ويستسلمون للأمر الواقع بينما من لديه القدرة على المشي يضطر إلى إكمال الطريق مشياً وذلك يعود لوجود بعض المشاكل في المسار الذي أتوا معه. ويعود فشل كثيراً من خطة تفويج الحجاج من عرفة إلى مزدلفة ثم إلى منى إلى عدة أسباب يمكن البحث عن تلك الأسباب وحصرها ليتم تلافيها فمثلاً استخدام مركبات قديمة وكثيراً منها لا يعمل إلا وقت موسم الحج ولذا لو وجد ٥٠٠٠ مركبة من هذا النوع وتم تعطل ١% فقط فسكون يكون لدينا ٥٠ مركبة متعطلة وجزء بسيط منها كافية لقل المسار الموجودة معه وما يترتب عليه من تأخير. لذا كحل عاجلة يجب اتخاذ القرار المناسب باشتراك موديلات حديثة واشتراط فحص مناسب. كذلك هناك مشاكل مواصلات بين منى والحرم في أيام التشريق وخاصة اليوم الثاني عشر فلو تم تطبيق الاتجاه الموحد للنزول والصعود كما يعمل في التصعيد لعرفة والنفرة إلى مزدلفة.

خامساً: التنظيم داخل الحرم

إن التنظيم داخل الحرم يكاد يكون معدوماً لذا يجب الالتفات إلى تنظيم دخول وخروج الحجاج وذلك بوضع بعض التنظيمات للتحكم في عدد الطائفين والساعين داخل الحرم وذلك كالتالي:

(أ) وضع آلية أو أجهزة عد الكترونية يمكن من خلالها معرفة عدد الداخلين إلى الحرم لطواف الإفاضة مثلاً وعلى ضوءها يتم التحكم في الدخول والخروج للحجاج داخل الحرم بناء الطاقة الاستيعابية للطواف حيث كلما كان العدد داخل صحن الطواف غير مزحوم كلما قلت الفترة الزمنية لإنهاء الطواف وأمكن استيعاب أعداد أخرى مماثلة. حيث يتم وضع مثلاً ترميز محدد بأن الأشخاص الذين يحملون الأرقام مثلاً من ١.٠٠٠.٠٠٠ - ١.٠٠٠.٠٠٠ يبدأ الرمي لهم من الساعة المحددة لهم ويوضع لهم جدول آخر بان الطواف والسعي لهم يكون خلال الوقت المحدد التالي وهكذا.

(ب) استخدام الأبواب من الجهة الجنوبية للحرم المكي الشريف (باب الملك عبدا لعزیز إلى باب الملك فهد) لدخول الحجاج للطواف لان الحاج

سوف ينزل مباشرة على الطواف وبدون الاصطدام بمن هم في المسعى ومن السهل عليهم عند الانتهاء من الطواف الاتجاه إلى المسعى مباشرة للمسعى والخروج.

(ت) يتم منع دخول الحجيج من الجهة الشمالية (الأبواب التي على امتداد المسعى) ويتم استخدامها كمخارج للحجيج الذين انهوا الطواف والمسعى وبذلك يكون استطعنا تخفيف التصادم بين الداخلين والخارجين من الحجيج.

(ث) تزويد المسجد الحرام كالمسعى وخلافة باللوحات الإرشادية المناسبة لتوجيه وإرشاد الحجيج وإعداد فريق إعلامي ذو قدرة على اتخاذ القرار لبث الرسائل الإرشادية المناسبة للحجيج ووضع شاشات عرض في مواقع مناسبة تبين الأوضاع والحركة والزحام للمواقع الحساسة والمهمة التي سوف يتجه إليها الحاج.

(ج) استخدام الحواجز والمصدات والأشرطة المطاطية أو البلاستيكية التحذيرية ذات النوع الذي لا يسبب أي أذى للحجيج في حالة سقوط الحاج عليه أو دفع الآخرين له بالخطأ داخل الحرم وذلك في حالة الاحتياج إليها في التنظيم داخل الحرم وتحت إشراف ذوو خبرة في مجال إدارة الحشود، مثلا عمل دوائر (مسارات) خاصة للطواف وتطبق إذا وجد أنها عملية للحد من التصادم ورفع كفاءة الطواف.

سادس: جسر الجمرات

إن التطوير الذي يتم الآن في جسر الجمرات والمراحل المستقبلية لتعتبر من الأمور التي تسر وبأذن الله أنه من المشاريع المدروسة دراسة وافية والتي نأمل أن يكون العمر الافتراضي لها لحل هذه المشكلة عشرات السنين.

وإن الناظر في رمي الجمرات لا يرى أي حوادث تذكر وحوادث كبيرة في رمي الجمرات في اليوم العاشر واليوم الحادي عشر رغم وجود المفترشين في الدور الأرضي تحت جسور الرمي وكذلك وجود بعض الباعة وأصحاب الإعاقات على الجسور المؤدي إلى الجمرات. وغالبا نرى الكوارث والحوادث الكبيرة تقع فقط خلال فترة زمنية وجيزة وذلك بعد ابتداء الزوال وبدء الحجيج في الرمي والاستعجال في الذهاب للحرم في اليوم الثاني عشر لطواف الوداع وإنهاء مناسك الحج. ولقد كان لي تجربة في عام

١٤١٥هـ وذلك عندما كانت درجات الحرارة في ذلك الوقت ربما تصل إلى ما يزيد على ٤٨ درجة مئوية فلقد حاولنا الاستعجال وكدنا أن نفقد أرواحنا بعد أن وصلنا إلى حوض الرمي ولكن نتيجة لما حدث من التصادم كان هدفنا في الأخير النجاة بأرواحنا والفرار من الموقع وذلك ما حصل ولكن بصعوبة، ومن خلال تلك التجربة فإن هناك وقفات يجب الوقوف عندها وهي كالتالي:

(١) إن السبب ليس في الجسر ولا في المسارات ولا عدم وجود ادوار كافية ولماذا لا تحدث المشاكل في اليومان الأولان ولكن إنني أرى إن هناك قصور إداري في تنظيم دخول الحجيج من حيث التحكم في العدد فهناك لكل شيء طاقة استيعابية. فأولا عندما حدثت مشكلة التدافع لنا عام ١٤١٥هـ لم نرى أي تنظيم يذكر ولم يكن هناك أي عنصر أمني لمنع الحجيج من الدخول بأمعتهم إلى الجمرات ولم يكن هناك قوة أمنية تمنع الحجيج من العودة والتصادم مع الداخلين.

(٢) نسب الافتراض في ازدياد وذلك بناء على المشاهدة وما يدعمها من كلام المسؤولين ومهما عمل من تنظيم فإنه لا حل لهذه المشكلة إلا بتوفر الإسكان المناسب عن طريق إقامة الأبراج التي سوف تستوعب الحجيج بأذن الله وبالأسعار المناسبة لهم.

(٣) البحث في وجود آلية لمنع أو الحد من الحجاج الموجودين داخل مكة المكرمة من المواطنين والمقيمين حيث أنهم نسبة لا يستهان بهم.

سابعا: الهدر المالي

إن اغلب المشاريع لدينا يغلب عليها الاستعجال في التنفيذ و لا تدرس بشكل مفصل ولا تعطى الوقت الكافي من الدراسة والبحث في الجدوى والطريقة المثلى في التنفيذ والنتيجة مشاريع ذات كفاءة ضعيفة أو وضع بناء في موقع غير مناسب نضطر لإزالته فيما بعد ومن الأمثلة على ذلك ما يلي:

(١) جسر الجمرات السابق كلف ما يقارب المليار ريال وعندما صمم كان في بال المقترحين والمصممين والمنفذين عنه انه هو الحل الأمثل ولم يؤخذ في الحسبان مثلا على أقل تقدير بناءه من الخرسانة الجاهزة بحيث يمكن الاستفادة المستقبلية منها في حالة فشل المشروع كما حصل خلال سنوات بسيطة وتم الهدم الذي بدوره كلف الكثير والبدء بالمشروع الحالي.

(٢) مستشفى منى تم إزالته لصالح مشروع الجمرات الحالي وتم إنشاء مستشفى آخر بديل وغيرها من المباني الحكومية الأخرى والجسور التي تم هدمها سابقا ولاحقا

والتي كلفت الكثير من الجهد والمال ولو تم التنسيق ووضع الدراسات الاستشارية على أعلى المستويات من الجامعات والاستفادة من الباحثين فيها لتم تقليل هذا الهدر المالي ولتم استغلال هذه المبالغ في مشاريع في مواقع مميزة وذات جودة عالية ويمكن إن تقدم خدماتها لسنين طويلة.

الاستنتاجات:

يجب تكاتف الجهود بين لجنة الحج العليا وهيئة تطوير مكة المكرمة والمدينة المنورة ومعهد خادم الحرمين الشريفين لأبحاث الحج والجهات ذات العلاقة لوضع فريق عمل يقوم بالتنسيق مع الأقسام ذات العلاقة في الجامعات السعودية كأقسام النقل والهندسة المدنية والمعمارية ومراكز الأبحاث لوضع إستراتيجية طويلة المدى لتطوير المشاعر المقدسة واقتراح الحلول المناسبة في جميع المجالات على أسس منطقية وعلمية ليتم تنفيذها بناء على المعايير المثلى وليتم الإيعاز لتنفيذ الخطط من قبل المنفذين بكفاءة عالية لرفع الطاقة الاستيعابية واستقبال أعداد كبيرة أخرى من الحجيج. وإن كل الجهود تذهب سدى وجميع المشاريع عبارة عن جسد بلا روح إذا لم يقوم المنفذون للخطط الموضوعه بتنفيذها على ارض الواقع على أكمل وجه. لذا يجب على الجهات ذات العلاقة وضع آلية لضمان التنفيذ للخطط ووضع الحوافز للمتميزين في تنفيذها ووضع آلية لمعاقبة المخفقين بدون أسباب منطقية.