

توزيع مجاني

نظرة



الهيئة العامة
لتنظيم الصحافة

ISSUE 48
2006

العدد 48
٢٠٠٦



الرياض ..
التأسيس للمستقبل



المصدر: مكتبة الملك فهد الوطنية

١٣٦٦هـ

آلة عد النقود المعدنية أثناء استخدامها في عد عملات فضية بالريال السعودي.

ذاكرة الرياض

يسمح بإعادة النشر مع الإشارة للمصدر

التصميم والإنتاج الفني:

التصميم والإنتاج الفني
at tariq
مطابع: 4555520
هاتف: +966 1 4538533
فاكس: +966 1 4538533
بريد إلكتروني: 300890@arriyadh.net
Riyadh 11372
www.attariq.com
Associates of GCI Global

رقم الإيداع ١٤/٠١٢٤ ردمد ٧٠٩-١٣١٩ ISSN 1319-709
المراسلات: إدارة البحوث والدراسات - مدير البحوث والدراسات
ص.ب. ٩٤٥٠١ - الرياض ١١٦١٤ - المملكة العربية السعودية
هاتف ٤٨٨٣٣٣١ فاكس ٤٨٢٩٣٣١
P.O.Box. 94501 - Arriyadh 11614 - Kingdom of Saudia Arabia
Tel. 4883331 Fax. 4829331

نشرة دورية فصلية تصدر عن

الهيئة العامة
لتطوير مدينة الرياض

Published by
Arriyadh Development
Authority

نطووير
Tatweer
Tatweer@arriyadh.net

www.arriyadh.com

ندعوكم للمشاركة في أكبر تجمع
لأصحاب القرار وذوي الاختصاص
في قطاع الإسكان في المملكة...

تحت رعاية صاحب السمو الملكي الأمير سلمان بن عبد العزيز
رئيس الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض



الحي السكني... مكان وحياة
A Neighborhood... Resilience & Life

تشمل الندوة مسابقة عالمية
لتصميم عمراني لمجاورة سكنية...

ندوة الإسكان ٣

الحي السكني... أكثر من مجرد مساكن

HOUSING SYMPOSIUM 3

Neighborhoods Are more Than Houses



٦ - ٩ ربيع الأول ١٤٢٨ هـ
الموافق ٢٥ - ٢٨ مارس ٢٠٠٧ م
مركز الملك فهد الثقافي
الرياض - المملكة العربية السعودية

للتسجيل والمشاركة

فاكس: ٤٦٠٣٤٧٩ تلفون: ٤٦٠٣٤٨١

الرجاء إرسال معلومات عن:

- ☐ حضور الندوة والفعاليات المصاحبة
☐ رعاية الندوة والمسابقة
☐ النشرات الإخبارية والمطبوعات

الإسم:

المنصب:

الشركة/الجهة:

المدينة:

ص ب:

الرمز:

البلد:

هاتف:

جوال:

فاكس:

بريد إلكتروني:

الشعار المضيف:

أترميديا العربية
interMedia
Arabia

هاتف: ٤٦٠٣٤٨١ فاكس: ٤٦٠٣٤٧٩
موقع إلكتروني: www.intermedia.com



الهيئة العامة
لتطوير مدينة الرياض

هاتف: ٤٦٠٣٤٧٩ فاكس: ٤٦٠٣٤٨١
موقع إلكتروني: www.housing3.org

الرعاية الماسية:



المجموعة السعودية للأبحاث و التسويق
Saudi Research & Marketing Group

الرعاية الذهبية:



للمزيد من المعلومات تفضلوا بزيارة الموقع الإلكتروني

www.housing3.org

بسم الله الرحمن الرحيم

على مدى العقود الماضية كان الاقتصاد أحد العوامل الأساسية في توجيه نمو مدينة الرياض، وقد شكلت كل مرحلة اقتصادية في تاريخ المدينة أساساً انطلقت منه مرحلة اقتصادية لاحقة، فازدهار الوظائف الحكومية الإدارية في بدايات مرحلة بناء أجهزة الدولة شكل أساساً لازدهار اقتصاد الإنشاءات والمرافق العامة، وكذلك الاقتصاد التجاري، ومن بعده اقتصاد الخدمات، وكل ذلك كان أساساً لنمو الاقتصاد الصناعي. وتأتي تنمية اقتصاد مدينة الرياض في هذه المرحلة والمراحل اللاحقة واحدة من عناصر التخطيط الاستراتيجي لمستقبل المدينة في كافة المجالات.

ولتطوير مستقبل المدينة الاقتصادي، فقد اعتمدت الهيئة على عددٍ من الأسس، في مقدمتها: استثمار القاعدة الاقتصادية المتينة التي تم بناؤها، بفضل الله وتوفيقه، خلال العقود السابقة، وأثمرت وفرة في الكوادر البشرية المؤهلة، وكفاءة في المرافق والخدمات، وازدهاراً في النشاط الاقتصادي. كما يأتي ضمن هذه الأسس تنويع قاعدة اقتصاد المدينة، والبحث عن موارد جديدة تستثمر امتيازات المدينة، وتتواءم مع ما يستجد في الاقتصاد العالمي.

واعتبرت الهيئة في تخطيطها لمستقبل اقتصاد المدينة أن يشكل أساساً متيناً لمراحل مستقبلية لاحقة، وأن يكون استثماراً بعيد المدى، تدخره المدينة لأجيال المستقبل.

ضمن هذه الرؤية يأتي ما تم إعلانه مؤخراً من مشاريع اقتصادية وعمرانية وخدمية، تتسم بأهمية استراتيجية لا على المستوى المحلي فحسب، وإنما على المستوى الوطني والإقليمي وهي متنوعة في طبيعتها الاقتصادية فمنها ما يتعلق بالقطاع المالي، ومنها ما يتعلق بتقنية المعلومات والصناعات المتطورة، ومنها المتعلق بالترويج والسياحة، وكذلك مجال الخدمات والمرافق العامة. هذه المشاريع تحمل في طياتها الكثير من الفوائد لحاضر المدينة، من حيث ما تنتجه من فرص عمل، ونشاط تجاري، وصناعي، وخدمي، وفي عمرائها، ومرافقها، وبيئتها. كما أنها ستكون بعون الله وتوفيقه جزءاً مهماً من القاعدة الاقتصادية المستقبلية التي ستطلق من خلالها أجيال المستقبل لفتح آفاق اقتصادية مستقبلية.



عبدالله بن عبدالعزيز آل الشيخ
عضو الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض
رئيس مركز المشاريع والتخطيط بالهيئة

خلال اجتماع الهيئة المشترك مع لجنتي «المشاريع» و «الثمامة»

الرياض تستشرف مستقبلها بمشاريع اقتصادية وعمرانية



بحثت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض في اجتماعها الأخير برئاسة صاحب السمو الملكي الأمير سلمان بن عبد العزيز آل سعود، خطة العمل والخطوات الجارية في مشروعي مركز الملك عبد الله المالي، ومدينة تقنية المعلومات والاتصالات، كما وافقت على قيام الغرفة التجارية الصناعية بالرياض تقديم تصور حول تأسيس شركة لتطوير متنزه الثمامة، فيما وافقت على تأسيس تآلف استثماري لتطوير منطقة الظهيرة، في الوقت الذي وافقت فيه على الرؤية المستقبلية لمدينة سدير الصناعية، وأقرت الخطة الخمسية الثانية لشبكة الطرق بمدينة الرياض حتى عام ١٤٣٢هـ، وأرست عقوداً لتنفيذ مشروع تخفيض منسوب المياه الأرضية في عدة أحياء شمالي الرياض.

جملة من المشاريع الكبرى تتهيأ مدينة الرياض لتستشرف بها المستقبل، أقرها اجتماع الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض المشترك مع اللجنة التنفيذية العليا للمشاريع والتخطيط لمدينة الرياض واللجنة العليا للإشراف على الاستفادة من مزرعة الثمامة برئاسة صاحب السمو الملكي الأمير سلمان بن عبد العزيز آل سعود، مساء السبت الموافق ٢٧ شوال ١٤٢٧هـ في مقر الهيئة بحي السفارات، من شأنها أن تشع بمدينة الرياض نحو آفاق استثمارية واسعة، وترتقي بها إلى احتلال موقع جديد للعديد من المدن الاقتصادية في المنطقة.

صاحب السمو الملكي الأمير سلمان بن عبد العزيز آل سعود رئيس الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، كشف عقب الاجتماع أن هذه المشاريع ستحظى برعاية كريمة من لدن خادم الحرمين الشريفين الملك عبد الله بن عبد العزيز آل سعود حفظه الله ورعاه، حيث سيتفضل - أيده الله - بوضع حجر الأساس لها.

أخبار

خطة العمل والخطوات الجارية في مشروعي مركز الملك عبدالله المالي، ومدينة تقنية المعلومات والاتصالات، كانت محور النقاش في الاجتماع، وذلك لما للمشروعين من أهمية كبيرة من الناحية الاقتصادية ليس على مستوى المدينة فحسب بل على مستوى الوطني والإقليمي، حيث سيساهم مشروعا المركز المالي والمدينة التقنية - بمشيئة الله - في دعم الجهود الرامية إلى تنويع اقتصاد البلاد من خلال رفع مساهمة القطاعات الاقتصادية المختلفة، في الناتج الوطني الإجمالي، واستقطاب الاستثمارات المختلفة، وتوفير الفرص الوظيفية للقوى العاملة السعودية.

شركة لتطوير متنزه الثمامة :

قطاع الترويج في مدينة الرياض كان له نصيب من البحث في الاجتماع، حيث تمت الموافقة على قيام الغرفة التجارية الصناعية بالرياض تقديم تصور حول تأسيس شركة لتطوير متنزه الثمامة، يشارك في تأسيسها مستثمرون في قطاع الترويج وعدد من الممولين والبنوك. على أن يتم رفع هذا التصور إلى اللجنة العليا للإشراف على الاستفادة من مزرعة الثمامة، خلال ثلاثة أشهر لاتخاذ القرارات اللازمة. كما وافقت اللجنة على تمديد مدة عقد تأجير واستعمال الأراضي والمرافق المخصصة لنادي الطيران السعودي في متنزه الثمامة لتصبح مدة العقد خمسين عاماً.

المرحلة الأولى من القطار الكهربائي:

اجتماع الهيئة المشترك بحث أيضاً مشروع المرحلة الأولى من القطار الكهربائي بمدينة الرياض، التي جرى خلالها استكمال التصميم الهندسية الأولية والمواصفات الفنية للمشروع. ويشمل مشروع المرحلة الأولى من القطار الكهربائي بمدينة الرياض محورين رئيسيين هما: محور طريق العليا الذي يبدأ من شمال الطريق الدائري الشمالي ويستمر جنوباً حتى مركز النقل العام على الطريق الدائري الجنوبي حيث نهاية الخط بطول ٢٥ كم، ومحور طريق الملك عبد الله الذي يبدأ من طريق الملك خالد ضمن أرض جامعة الملك سعود، ويستمر باتجاه الشرق إلى أن يصل شارع خالد بن الوليد بطول ١٦ كم. ويبلغ عدد المحطات على طول المسارين ٣٤ محطة بما فيها خمس محطات رئيسية للانتقال من خدمة الحافلات إلى خدمة القطار الكهربائي.

وسيتم تزويد القطار الكهربائي بمدينة الرياض بعربات متطورة ومريحة ومجهزة بنظام تكييف متطور. ويمكن فصل العربات من الداخل لاستيعاب ثلاث فئات للخدمة منها فئة خاصة بالأسرة. كما تتيح العربات خدمات الاتصال الهاتفي والاتصال بشبكة الإنترنت وتلقي الركاب المعلومات الإرشادية من مراكز الإدارة والتحكم.

وكانت دراسة الجدوى الاقتصادية والمالية لهذا المشروع التي تم استكمالها، قد أوضحت بأن تشغيل القطار الكهربائي على محوري طريق الملك عبدالله وشارع العليا، سوف يعود بفوائد كبيرة تفوق في قيمتها المادية تكلفة المشروع بستة أضعاف. ومن أهم هذه الفوائد: تقليل عدد رحلات السيارات بما يقارب ٢٥٠ ألف رحلة في اليوم، وتقليل عدد الكيلومترات المقطوعة بالسيارات الخاصة يومياً بمقدار ٤,٤٨ مليون كم، وتقليل الزمن الذي تقضيه السيارات بمقدار ٨٩ ألف ساعة في اليوم. كما يساهم مشروع القطار الكهربائي بتوفير ما يعادل ٤٠٠ ألف لتر من الوقود يومياً ومن ثم تخفيض نسبة الانبعاثات الملوثة للهواء وتحسين نوعية الهواء، وتقليل عدد الحوادث المرورية بمتوسط ٢١ حادثاً في اليوم.

تطوير المدينة الصناعية في سدير

الرؤية المستقبلية لمدينة سدير الصناعية، حظيت بالموافقة عليها من قبل اجتماع الهيئة، حيث أكد الاجتماع على تطوير المدينة الصناعية في سدير، عبر تخصيص مساحة ١٠٠ مليون متر مربع من مساحة الأرض الكلية للمدينة الصناعية، وتخصيص الجزء المتبقى من الأرض البالغة مساحته حوالي ١٦٠ مليون متر مربع لتطويره كمشروع اقتصادي تنموي آخر يضم أنشطة اقتصادية متعددة، واستكمال أعمال التطوير الخاصة بالجزء الأول من المرحلة الأولى للمشروع (١٠ ملايين متر مربع) التي تتضمن ربط مدينة سدير الصناعية بشبكة الكهرباء.

الرؤية المستقبلية لمدينة سدير قامت بإعدادها لجنة وجهت الهيئة في اجتماعها السابق بتشكيلها للبحث ودراسة الآليات والسبل الفاعلة لتطوير المدينة الصناعية بسدير، وتعزيز سبل جذب القطاع الخاص إليها في ضوء توجهات المخطط الاستراتيجي الإقليمي لمنطقة الرياض. وقد وافقت الهيئة على ما يلي:

■ تخصيص مساحة ١٠٠ مليون متر مربع من مساحة الأرض الكلية، للمدينة الصناعية ويتم وضع مخطط هيكلي عام للمدينة الصناعية، على أن يكون النمط السائد للاستعمال صناعي وخدمات أخرى، منها: التعليم التقني وخدمات

الأبحاث الصناعية، والخدمات التجارية والسكنية، وخدمات الأعمال، ومرافق النقل اللازمة، مثل: محطة قطار (نقل ركاب وبضائع)، وخدمات الدعم والمساندة.

■ تخصيص الجزء المتبقي من الأرض البالغ مساحته حوالي (١٦٠) مليون متر مربع لتطويره كمشروع اقتصادي تنموي آخر يضم أنشطة اقتصادية متعددة، وينظر في ذلك مع الجهات المعنية ومنها: الهيئة السعودية للمدن الصناعية ومناطق التقنية والهيئة العامة للاستثمار والهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض والغرفة التجارية الصناعية بالرياض وغيرها.

■ أن يتم تطوير هذه المدينة وفق استراتيجية تطوير محددة تأخذ بعين الاعتبار تقديم الحوافز اللازمة للتطوير وجذب الاستثمارات وتعزيز دور القطاع الصناعي والقطاعات الاقتصادية الأخرى في زيادة دخل المنطقة وتعزيز فرص العمل واستغلال الموارد في المنطقة.

■ أن تستمر الهيئة السعودية للمدن الصناعية ومناطق التقنية في استكمال أعمال التطوير الخاصة بالجزء الأول من المرحلة الأولى للمشروع (١٠ ملايين متر مربع) التي تتضمن ربط مدينة سدير الصناعية بشبكة الكهرباء.



تألف لتطوير منطقة الظهيرة:

تطوير منطقة الظهيرة حظي بدوره بالنقاش في اجتماع الهيئة، حيث ناقشت الهيئة تطوير منطقة الظهيرة وسط مدينة الرياض، ووافقت على تأسيس تآلف مكون من

مجموعة من المؤسسات الاستثمارية والشركات العقارية لتطوير المنطقة، وسيكون ذلك تحت إشراف الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض مباشرة.

فقد وافقت الهيئة على تأسيس تآلف مكون من: شركة الرياض للتعمير والمؤسسة العامة للتقاعد والمؤسسة العامة للتأمينات الاجتماعية وشركة المعيقية ومن يرغب من ملاك الأراضي والعقارات في المنطقة، وكذلك المستثمرين والشركات العقارية الراغبة، تكون مهمة هذه التآلف الجديد تطوير منطقة الظهيرة، ويتمثل دوره في وضع الخطط التطويرية للمنطقة، والتعامل مع الملكيات المتعددة بأسلوب مناسب، وتطوير البنية التحتية للمنطقة لتستوعب التطوير الجديد، وتطوير أجزاء من المنطقة كمشاريع ريادية لتحفيز الشركات الأخرى والمطورين على التطوير، وإشراك مطورين آخرين لاستكمال التطوير من خلال شراء و تعمير بقية أجزاء المنطقة، بحيث يتم ذلك كله تحت إشراف الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض مباشرة. وسيتاح للمطور مرونة في اقتراح ارتفاعات المباني وكثافات البناء وتوزيع الاستخدامات في المنطقة، على أن يتم ذلك وفق دراسات عمرانية ومروية شاملة.

مساحة منطقة الظهيرة تبلغ ٧٥٠ ألف متر مربع ويحدها شمالاً شارع الإمام فيصل بن تركي، وجنوباً شارع الإمام تركي بن عبد الله، وشرقاً شارع الملك فيصل، وغرباً طريق الملك فهد. وتسعى الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض إلى إعادة تطوير هذه المنطقة لتشكّل جزءاً حيوياً من مركز مدينة الرياض يحتوي على أنشطة تجارية ومكتبية و سكنية وغيرها بما يتناسب مع أهمية المنطقة ويعزز دور مركز المدينة.

ترسية عقود لخفض منسوب المياه الأرضية:

كما أرسى الاجتماع عقوداً لتنفيذ مشروع تخفيض منسوب المياه الأرضية في أحياء النفل والفلاح وطويق والازدهار والتعاون بمدينة الرياض. حيث وافق الاجتماع على ترسية عقد تنفيذ مشروع تخفيض منسوب المياه الأرضية في أحياء النفل والفلاح وطويق بمدينة الرياض على الشركة الأحذية للمقاولات والتجارة والصناعة المحدودة بمبلغ إجمالي قدره ١٣٩,٣٩٧,٢١ ريالاً، ومدة تنفيذ قدرها ١٢ شهراً. كما وافق الاجتماع على ترسية عقد تنفيذ مشروع تخفيض منسوب المياه الأرضية في أحياء الازدهار والتعاون بمدينة الرياض، على شركة جوبار الدولية للمقاولات بمبلغ إجمالي قدره ٧٣٠,٠٩٧,١١ ريالاً، ومدة تنفيذ قدرها ١٢ شهراً.

خطة خمسية ثانية لشبكة الطرق:

الخطة الخمسية الثانية لشبكة الطرق بمدينة الرياض، انطلقت أولى خطوات تنفيذها بعد إقرار الاجتماع تنفيذ وتحسين وتطوير (٢٨) طريقاً رئيسياً في أجزاء المدينة المختلفة وذلك حتى عام ١٤٣٢هـ. وتشمل الخطة ما يلي:



١	رفع مستوى طريق الملك عبدالله بن عبدالعزيز إلى طريق سريع.
٢	تنفيذ شبكة الطرق داخل أرض مطار الرياض القديم.
٣	تطوير طريق الأمير سلمان بن عبدالعزيز بدءاً من التقائه مع طريق صلبوخ حتى دخوله أراضي مطار الملك خالد الدولي والتقاءه بالطريق الرئيسي.
٤	تصميم وتنفيذ امتداد الطريق الدائري الشرقي الجديد ابتداءً من التقائه بالطريق الدائري الجنوبي حتى يلتقي بطريق الخرج.
٥	تنفيذ طريق جديد يربط بين طريق القصيم وامتداد طريق الجنادرية شمال مطار الملك خالد الدولي.
٦	رفع مستوى امتداد طريق أبي عبيدة بن الجراح وطريق عمر بن الخطاب وطريق علي بن محمد بن عبد الوهاب إلى طريق سريع، وصولاً إلى شارع الوشم.
٧	تصميم وتنفيذ امتداد طريق الأمير مشعل بن عبدالعزيز حتى التقائه بالطريق الدائري الغربي كطريق شرياني رئيسي.
٨	تطوير وتحسين شارع العليا وشارع البطحاء وشارع التخصصي وطريق الأمير تركي بن عبد العزيز الأول وطريق الملك عبد العزيز كمحاور شمال جنوب مساندة لطريق الملك فهد.
٩	تنفيذ تعديل المداخل والمخارج والجزر الجانبية على طريق مكة المكرمة.
١٠	استكمال الأعمال المتبقية لامتداد الطريق الدائري الجنوبي (مخرج ١٨) حتى يلتقي بطريق خريص مروراً بخشم العان (تقاطع طريق هارون الرشيد، تقاطع طريق إسطنبول).
١١	تحسين تقاطع طريق الإمام سعود بن عبدالعزيز بن محمد مع الطريق الدائري الشرقي (مخرج ٩).
١٢	تحسين التقاطعات (٥، ٦، ٧) على الطريق الدائري الشمالي.
١٣	تحسين شارع الحلة (العنوز)، وشارع أبي أيوب الأنصاري، كردائف لشارع طارق بن زياد.
١٤	تحسين شارع الأمير عبد العزيز بن مساعد بن جلوي (الضباب).
١٥	تحسين شارع خالد بن الوليد من تقاطعه مع امتداد طريق الملك عبدالله إلى تقاطعه مع طريق خريص.
١٦	تنفيذ تقاطع جديد على الطريق الدائري الجنوبي بين تقاطعي ١٨ و ١٩.
١٧	تنفيذ نفق تقاطع طريق العزيزية مع الطريق الدائري الجنوبي وطريق علي بن أبي طالب.
١٨	تحسين طريق الإمام عبد الله بن سعود بن عبد العزيز.

١٩	تحسين شارع الصحراء حتى التقائه بامتداد طريق الأرقم بن أبي الأرقم.
٢٠	تنفيذ شبكة الطرق في منطقة مطار الملك خالد الدولي.
٢١	تحسين طريق الخرج من الدائري الجنوبي إلى طريق الأرقم بن أبي الأرقم.
٢٢	تحسين شارع عبد الرحمن الناصر، وامتداده شمالاً طريق الشيخ حسن بن حسين بن علي حتى شارع الثمامة. وامتداده جنوباً شارع عبد الرحمن بن عوف حتى طريق أبي عبيدة بن الجراح.
٢٣	تحسين شارع سلمان الفارسي شمال طريق خريص وحتى طريق عقبة بن نافع، وربطه بشارع الصحابة، وتحسين امتداده جنوباً شارع حسان بن ثابت حتى تقاطعه مع طريق الأمير سعد بن عبد الرحمن الأول.
٢٤	تحسين طريق النصر من طريق الخرج القديم وحتى الطريق الدائري الشرقي الجديد بطول (٩) كم، ومن طريق الحائر من تقاطعه مع شارع الترمذي وشارع الخليل بن أحمد حتى يتقاطع مع شارع آل طياش.
٢٥	تحسين طريق هارون الرشيد، من طريق الأمير سعد بن عبد الرحمن الأول شمالاً حتى التقائه بطريق الخرج الجديد جنوباً.
٢٦	تحسين شارع الإمام عبد العزيز بن محمد بن سعود (العصارات).
٢٧	دراسة إمكانية مدّ طريق الأمير تركي بن عبد العزيز الأول جنوباً حتى التقائه بالطريق الدائري الجنوبي.
٢٨	تحسين مستوى طريق الشيخ جابر الصباح من طريق خريص حتى الطريق الدائري الشمالي.

الرياض ترسخ دورها القيادي اقتصادياً عبر مركز الملك عبد الله المالي



تتهياً مدينة الرياض لانطلاقتها نحو الانضمام إلى مصاف المراكز المالية التجارية الكبرى التي تضاهي نظيراتها ليس على المستوى الإقليمي فحسب، بل على المستوى العالمي بمشيئة الله تعالى، حيث تتكاتف الجهود حالياً للبدء في إنشاء مشروع مركز الملك عبد الله المالي الذي يرسخ الأسس التطويرية التي من شأنها ضمان استمرارية الدور القيادي للمملكة العربية السعودية بوصفها صاحبة الاقتصاد الأكبر في المنطقة.

مركز الملك عبد الله المالي سيمثل دفعة قوية لاقتصاد الرياض، وإضافة كبيرة لعمرائها، إذ سيكون المركز ملتقى للشركات المالية لتصنع الإنجازات وتمزج بين أذكى العقول بأحدث ما توصلت إليه التقنية.

فبمقدور المركز استيعاب الكثير من الموظفين ذوي التأهيل العالي من العاملين في القطاعات المالية والقطاعات ذات العلاقة، وذلك عبر احتضان المركز للمقر الرئيسي لهيئة السوق المالية، ومقر السوق المالية (تداول)، ومقر البنوك والمؤسسات المالية، إضافة إلى مؤسسات المحاسبة القانونية والمحاماة والاستشارات المالية وهيئات التصنيف ومقدمي الخدمات التقنية.

الإعلان عن إنشاء مركز الملك عبد الله المالي، انطلق يوم الثلاثاء ١١ ربيع الثاني الموافق ٩ مايو ٢٠٠٦م. حينما أعلن خادم الحرمين الشريفين الملك عبد الله بن عبد العزيز آل سعود - أيده الله - في كلمته أمام ندوة (بناء المستقبل)، عن إنشاء أكبر مركز مالي من نوعه في منطقة الشرق الأوسط من حيث الحجم والتنظيم والمواصفات التقنية والتجهيز مضافاً بذلك رصيفاته المماثلة.

أخبار

مدينة نشطة ومنافسة اقتصادية :

مشروع مركز الملك عبد الله المالي جسّد جانباً من رؤية المخطط الاستراتيجي الشامل لمدينة الرياض المستقبلية التي وضعتها الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، وذلك عندما دعت الرؤية إلى (أن تكون العاصمة السعودية «مركزاً مالياً وتجارياً» نشطاً ومنافساً، بشكل يتكامل مع الدور الوظيفي والسياسي على المستويين الوطني والإقليمي الذي تحظى به الرياض).

التصورات الأولية المعدة لمركز الملك عبد الله المالي، أقرتها الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض في اجتماعها برئاسة صاحب السمو الملكي الأمير سلمان بن عبد العزيز آل سعود، ووجهت الهيئة بتسهيل إجراءات إنجازه، معتبرة أن المشروع يحظى بأهمية كبرى من الناحية الاقتصادية، إذ سيساهم في دعم الجهود الرامية إلى تنويع اقتصاد البلاد من خلال مساهمة القطاعات الاقتصادية المختلفة في الناتج المحلي الإجمالي، كما سيعمل على استقطاب الاستثمارات المختلفة، وتوفير الفرص الوظيفية للقوى العاملة السعودية، إلى جانب ما يمثله المشروع من إضافة نوعية للنهضة العمرانية للرياض، خصوصاً في قطاع التنمية الاقتصادية.

اكتماء ذاتي في الأعمال المالية :

سيقام مركز الملك عبد الله المالي على أرض المؤسسة العامة للتقاعد الواقعة على امتداد طريق الملك فهد شمال الرياض بمساحة إجمالية تبلغ ٦, ١ مليون متر مربع. ويحدّه من الشرق

طريق الملك فهد، ومن الجنوب الطريق الدائري الشمالي، ومن الجهتين الغربية والشمالية امتداد طريق التخصصي. وسيتم إنجاز المركز على عدة مراحل سنوية بتكلفة إجمالية تقديرية تبلغ ٣٠ مليار ريال، حيث سيتم الانتهاء من وضع الخطة الرئيسية للمركز في نهاية هذا العام، فيما سيتم البدء في أعمال التشييد والبناء خلال العام المقبل ١٤٢٨هـ-٢٠٠٧م. يصاحب قيام المشروع توفير آلاف الفرص الوظيفية في المجالات المالية وقطاع الإنشاء خلال السنوات الثلاث الأولى التي تستغرقها أعمال الإنشاء. وسيتم تصميم المركز وفق أحدث المعايير العالمية ليكون مركزاً ذا اكتماء ذاتي في مجال الأعمال المالية والاستثمار على الصعيد المحلي.

مكاسب اقتصادية متعددة :

- ❖ فضلاً عن إسهامه في النمو الاقتصادي والتطور الذي تشهده مدينة الرياض في شتى المجالات، يرمي إنشاء المركز المالي إلى عدد من الأهداف الرئيسية، وأهمها:
- ❖ تجميع المؤسسات العاملة في القطاع المالي.
- ❖ رفع مساهمة القطاع المالي في تنمية الاقتصاد الوطني بكل إمكانياته المتاحة.
- ❖ استقطاب الاستثمارات المالية المختلفة.
- ❖ توفير الفرص الوظيفية للقوى الوطنية العاملة من خلال استحداث آلاف الوظائف.
- ❖ تلبية حاجات التدريب والتطوير بإقامة أكاديمية مالية.



جنياته، بما يهيئ لساكنيه ومرتابديه جواً من الراحة واليسر لتأدية عباداتهم، فضلاً عن المجمعات السكنية التي ستحتضن العاملين في المركز، وفندق من فئة خمس نجوم، وقاعات للمؤتمرات والندوات ومراكز للمعارض المتخصصة.

أكاديمية مالية متخصصة :

ستكون الأكاديمية المالية التي ستنشأ في مركز الملك عبد الله المالي، بمثابة مؤسسة تعليمية رائدة تعنى بالتخصصات المالية النادرة، وتقدم دورات تدريبية للعاملين في القطاعات المالية، أو الراغبين في الالتحاق بها مستقبلاً، مما يكفل تعزيز مهاراتهم وتطوير الإمكانيات المتاحة لديهم.

اعتبارات بيئية في المشروع :

رُوعي في تصميم المباني والمرافق العامة في المركز، المزج بين الحفاظ على تقاليد البناء المحلية، والاستفادة من أحدث نظم البناء العالمية المراعية لجميع الاعتبارات البيئية، في الوقت الذي يشمل فيه المركز بنية تحتية متكاملة للنقل، تشمل السيارات ووسائل النقل العام، إلى جانب إتاحة التنقل براحة ويسر للمشاة.

بنوك تتهياً للانضمام للمركز :

أعلنت عدة بنوك محلية وعالمية وشركات استثمار ومؤسسات مهنية وخدمية عاملة في القطاع المالي من داخل المملكة وخارجها، رغبتها في نقل مقارها إلى المركز المالي، من بينها كل من: بنك سامبا، والبنك السعودي الفرنسي، والبنك العربي الوطني، ومركز التجارة العالمي، وشركة تأمين كبرى. فيما تدرس مجموعة أخرى من المصارف وشركات التأمين والمؤسسات المالية والمكاتب الاستشارية وشركات الوساطة المالية وإدارة المحافظ والسندات العاملة في المملكة، حجز مواقع مميزة في المركز الذي سيوفر بيئة عمل على أحدث المقاييس، حيث من المتوقع أن يؤدي إنشاء المركز إلى تفاقم حدة المنافسة بين الدول المجاورة على اجتذاب البنوك والمؤسسات المالية العالمية.

مزج بين العمل والترفيه :

يهدأ المركز فرصاً واسعة للالتقاء وتبادل الآراء والأفكار بين العاملين فيه ومرتابديه، لما يحويه من منطقة سياحية زاخرة بأشكال متنوعة من وسائل الترفيه والمرح. إلى جانب احتضان المركز جامعاً وعدداً من المساجد المنتشرة في



آفاق استثمارية واسعة للصناعات المعرفية في الرياض



تشكل مدينة المعلومات والتقنية - التي تزرع المؤسسة العامة للتقاعد إنشاءها في مدينة الرياض - بيئة مكانية تسهم في إنشاء وتطوير قطاع تقنية المعلومات والاتصالات والصناعات المعرفية في العاصمة السعودية، حيث سيكون مشروع المدينة التقنية - بمشيئة الله - أحد أهم المشاريع العمرانية التقنية التي ستضع الرياض والمملكة بشكل عام على عتبة جديدة في هذا المجال الحيوي الهام.

تُعدّ الصناعات المعرفية أحد أكثر المجالات الاقتصادية نمواً في العالم، وانتقلت عبرها مدن عديدة إلى مصاف المدن المتقدمة عالمياً بعد تحويلها إلى قاعدة للصناعات المعرفية، وسيمكن مشروع المدينة التقنية بعد تطويره - بمشيئة الله - من تفعيل سُبُل التعاون والتكامل بين مؤسسات تقنية المعلومات والاتصالات داخل المملكة وخارجها، إلى جانب تشجيعه للبحث العلمي الذي يضع الأساس للأفكار الجديدة ومن ثم تحويلها إلى فرص استثمارية، ودعم المشروع للتطوير ونقل التقنية إلى مدينة الرياض، على اعتباره أحد أبرز المشاريع غير التقليدية التي تستشرف مدينة الرياض من خلالها المستقبل.

فمن شأن مدينة المعلومات والتقنية في مدينة الرياض، جعل العاصمة السعودية موطناً للصناعات المعرفية المتقدمة والاتصالات في العالم العربي ومنطقة الشرق الأوسط، وتشمل الصناعات المعرفية، المعلوماتية وصناعة الاتصالات والبرمجيات وأشباه الموصلات وتقنيات تطبيقها، والإلكترونيات المتقدمة.

التقنية.. محرك الاستثمارات:

انبثق مشروع مدينة المعلومات والتقنية، من رؤية المخطط الاستراتيجي الشامل لمدينة الرياض الذي وضعته الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، وتضمنت استراتيجيته الاقتصادية العديد من السياسات والإجراءات والآليات التنفيذية التي تهدف في مجملها إلى تحقيق تنمية اقتصادية متوازنة تركز على مجموعة من الأهداف، منها: (تويع القاعدة الاقتصادية، وزيادة القيمة المضافة المحلية، وتطوير القوى العاملة السعودية). وقد حددت الاستراتيجية عدداً من القطاعات الواعدة التي تتحقق من خلالها الأهداف السابقة، وفي مقدمة هذه القطاعات: قطاع تقنية المعلومات والاتصالات؛ لتمييزه بخصائص متعددة تتمثل في كونه دافعاً ومحركاً للاستثمارات، وتحفيزه للنمو في القطاعات الاقتصادية الأخرى، إضافة إلى مساهمته في توليد فرص وظيفية نوعية جاذبة.



ومن هذا المنطلق بادرت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض بالمشاركة مع الغرفة التجارية الصناعية في الرياض، بإعداد دراسة (قطاع تقنية المعلومات والاتصالات في مدينة الرياض) والتي اقترحت خطة تنفيذية تتكون من عدد من البرامج والإجراءات والآليات التنفيذية، من أهمها: تنفيذ برنامج (مركز تقنية المعلومات والاتصالات) بحيث يكون له دور رئيسي في توفير بيئة مكانية تعاونية مفتوحة تساهم في إنشاء وتطوير قطاع صناعة تقنية المعلومات والاتصالات والصناعات المعرفية في مدينة الرياض.

وتبعاً لذلك تبنت المؤسسة العامة للتقاعد إنشاء مشروع (مجمع تقنية المعلومات والاتصالات) على أرضها الواقعة على شارع الأمير تركي بن عبد العزيز الأول بمدينة الرياض، وحضي المشروع بالموافقة من قبل الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض وذلك في اجتماعها الثالث لعام ١٤٢٦هـ.

أهداف المشروع:

يهدف مشروع المدينة التقنية في الرياض، إلى مجموعة من الأهداف والغايات، أبرزها:

- ❖ زيادة قوة المنافسة العالمية لشركات تقنية المعلومات والاتصالات في المملكة.
- ❖ تحسين الوضع التنافسي للرياض بسبب الميزات التي تحتضنها.
- ❖ ارتفاع معدلات تدفق رؤوس الأموال في قطاع تقنية المعلومات.
- ❖ تطوير القوى العاملة السعودية.

القطاعات المستهدفة:

وتستهدف مدينة تقنية المعلومات والاتصالات معظم أنشطة الصناعات المعرفية والمعلوماتية التي تقوم على المعرفة





الرياض، إلى جانب إمكانية التوسع المستقبلي في مساحة المدينة، وقربها من مطار الملك خالد الدولي، وتوفر خاصية الربط مع مناطق التطوير الحديثة والمجمعات السكنية.

مكونات متجانسة للمشروع:

يتكون المشروع من استثمارات وأنشطة ذات علاقة مباشرة بتقنية المعلومات والاتصالات، حيث يحتوي على مبانٍ إدارية لشركات تقنية المعلومات والاتصالات، ومبانٍ إنتاجية لشركات إنتاج وصناعة البرمجيات، ومبانٍ للأبحاث والتدريب والتطوير. كما يضم المشروع حاضنات لأعمال التقنية، ومختبرات للبحث، وأنشطة التصنيع والتجميع لنماذج أولية عالية التقنية، إضافة إلى مباني الخدمات المساندة كالفنادق والمطاعم والبنوك والأنشطة الترفيهية وقاعات للندوات والمحاضرات، ومبانٍ للخدمات الحكومية، فضلاً عن الاستثمارات السكنية للمُدراء والمهنيين العاملين داخلها.

استقطاب الشركات العالمية:

تجري المؤسسة العامة للتقاعد حالياً اتصالات مع عدد من الشركات المتخصصة في مجال التقنية والمعلومات للاستفادة من التسهيلات التي تتيحها المدينة التقنية للمستثمرين فيها، حيث أجرت المؤسسة اتصالات بشركات عالمية تتخذ من بعض الدول الخليجية مقراً لها، إلى جانب عدد من الشركات الخليجية التي أبدت رغبتها في أن يكون لها موقع ومساهمة في هذا المجال داخل المملكة، في الوقت الذي أبدت فيه العديد من الشركات الكبرى التي تسمى بـ (الشركات الفاطنة) رغبتها في نقل مقارها إلى المدينة التقنية.

فالإلى جانب قيام هيئة الاتصالات وتقنية المعلومات السعودية بالحصول على موقع لإقامة مقرها الرئيسي على جزء من الأرض بمساحة ٥٠ ألف متر مربع، وتوقيع اتفاقية مماثلة مع الهيئة العامة للاستثمار، وقعت شركة مايكروسوفت العربية اتفاقية تفاهم مع الهيئة السعودية للمدن الصناعية ومناطق التقنية حول رغبة الشركة في الحصول على موقع في المدينة التقنية التابعة للمؤسسة العامة للتقاعد. فيما أعلنت شركة (أنتل) العالمية عن عزمها إقامة مقر لها في مدينة التقنية.

العلمية وتقوم بأدائها منشآت معرفية، بما فيها صناعة الاتصالات والبرمجيات وأشباه الموصلات وتقنيات تطبيقها والإلكترونيات المتقدمة.

غير أن المدينة التقنية تركز على احتضان نماذج محددة من الأنشطة تتمثل في كل من أنشطة:

- ❖ تصنيع منتجات عالية التقنية في مجالات تقنية محددة.
- ❖ أعمال البحث والتطوير والأنشطة المعملية وأعمال تطوير النماذج الأولية.
- ❖ الأعمال التجارية المرتبطة بالتقنية عالية المستوى.
- ❖ الاستشارات الفنية والإدارية والقانونية.
- ❖ خدمات التعليم والتدريب المهني والتقني والإداري.
- ❖ تأسيس حاضنات الأعمال.
- ❖ الخدمات المساندة (السكن، المطاعم، البنوك، الفنادق، البريد...).
- ❖ الخدمات الحكومية لتيسير معاملات الشركات العاملة في المدينة.

ارتباط الموقع بمحيطه:

يقع مشروع المدينة التقنية على أرض المؤسسة العامة للتقاعد الواقعة في حي النخيل غربي الرياض. ويحدّه من الجنوب طريق الإمام سعود بن عبد العزيز بن محمد، ومن الغرب شارع الأمير تركي بن عبد العزيز الأول، ومن الشمال شارع سعيد السلمي، ومن الشرق شارع التخصصي، وتبلغ مساحته الإجمالية نحو ٨٠٠ ألف متر مربع.

اختيار أفضل المواقع لموقع المدينة التقنية جرى بالتنسيق بين الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض والمؤسسة العامة للتقاعد، عبر دراسة عدة بدائل لموقع المشروع. وجرى اختيار حي النخيل في الرياض لإقامة المشروع عليه؛ لما يتميز به الموقع من قرب من اثنين من مراكز التعليم والبحث هما: جامعة الملك سعود ومدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، إضافة إلى سهولة الوصول إلى الموقع عبر طريقي الملك فهد والدائري الشمالي اللذين يعتبران من شرايين الحركة الرئيسية في مدينة

أعضاء مجلس الرياض البلدي يطلعون على دور الهيئة ومهامها

الهيئة.. نهج مستمر في المشاورة والمشاركة



نظمت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض أخيراً، لقاء مع أعضاء المجلس البلدي بمدينة الرياض، وذلك في مقر الهيئة في حي السفارات، حيث استمع أعضاء المجلس البلدي إلى شرح من المهندس عبداللطيف بن عبدالعزيز آل الشيخ عضو الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض ورئيس مركز المشاريع والتخطيط بالهيئة، عن دور الهيئة ومهامها في تطوير العاصمة، باعتبارها السلطة التنظيمية والتنفيذية والتنسيقية المسؤولة عن تطوير مدينة الرياض.

الحياة في مدينة الرياض بما يعكس اتّساع نطاق عملها وشموليته لجوانب التطوير المختلفة التي تشكل في مجملها منظومة متكاملة يمكن من خلالها صنع مستقبل زاهر للمدينة.

كما أطلع أعضاء المجلس البلدي على عروض تناولت مشروع المخطط الاستراتيجي الشامل لمدينة الرياض، الذي أعدته الهيئة وتمّ إقراره في عام ١٤٢٤هـ، حيث يجري العمل حالياً في البرنامج التنفيذي الذي يتناول كافة القطاعات التنموية. واستمع أعضاء المجلس البلدي إلى شرح حول استراتيجية النقل في مدينة الرياض التي تتضمن استراتيجيات مفصلة لعناصر تطوير شبكة الطرق والنقل العام والإدارة المرورية وغيرها، كما اطلعوا على استراتيجية السلامة المرورية التي يجري تنفيذها بالتعاون مع الجهات المعنية، وعلى نظام المعلومات الحضرية بالهيئة.

وفي ختام الزيارة، شهد اللقاء حلقة نقاش مفتوح بين أعضاء المجلس البلدي ومسؤولي هيئة تطوير الرياض.

انسجاماً مع منهجية العمل المبتكرة التي تتبنّاها الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، التي تجعل من المشاورة والمشاركة الشعبية مع جميع الجهات والفئات ذات العلاقة، عملية مستمرة في كافة أعمال التخطيط والتطوير الشامل لجميع قضايا التنمية الحضرية في المدينة، عقدت الهيئة لقاء مع أعضاء المجلس البلدي لمدينة الرياض في مقر الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض في حي السفارات، يوم الأحد ١٤ شوال ١٤٢٧هـ الموافق ٦ نوفمبر ٢٠٠٦م.

أعضاء المجلس البلدي للرياض، اطلعوا خلال الزيارة، على أهداف الهيئة التي تتسع دائرة اهتماماتها عن إنشاء البنية الأساسية للمدينة وبناء هيكلها العمراني، وذلك باهتمامها بالجوانب الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية وحماية البيئة الطبيعية وإنمائها والمحافظة على التراث العمراني والمعماري وتوجيه نمو المدينة بشكل متكامل ومتوازن وتوفير المرافق الأساسية والخدمات الحضرية لها.

وفي ضوء ذلك وضعت الهيئة مجموعة واسعة من الخطط والبرامج لتحقيق عدد من الأهداف في مختلف جوانب

أخبار

استراتيجية السلامة المرورية

تحتذب الاهتمام عالمياً



كشفت منظمة الصحة العالمية عن عزمها توثيق نتائج استراتيجية السلامة المرورية، التي أعدها الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، وتطبيقها في العاصمة السعودية بالتعاون مع الأجهزة ذات العلاقة، وذلك إثر تحقيق الاستراتيجية انخفاضاً كبيراً في عدد الحوادث والوفيات على مستوى المدينة.

ومثّل عام ١٤٢٦هـ العام الثاني من الخطة التنفيذية لاستراتيجية السلامة المرورية بمدينة الرياض، وقد شهد - بفضل الله - انخفاضاً ملحوظاً في أعداد الوفيات والإصابات الخطرة عن الأعوام السابقة، إذ بلغ إجمالي عدد الوفيات في مدينة الرياض لعام ١٤٢٦هـ ٤٠٨ حالة وفاة. ويعتبر هذا الرقم أقل من عدد الوفيات في العامين السابقين له، حيث بلغ عدد الوفيات في عام ١٤٢٤هـ ٤٧٨ حالة وفاة، وفي عام ١٤٢٥هـ ٤٣٠ حالة.

جملة من الإجراءات:

وعلى صعيد الإجراءات التنفيذية فقد شهد العامان الماضيان جملة من هذه الإجراءات ضمن الخطة، من أبرزها: قيام الهيئة ببناء قاعدة معلومات الحوادث، وإصدار أول خريطة للحوادث في مدينة الرياض، والتعرف على المواقع التي تتكرر فيها الحوادث، ووضع برنامج لإصلاحها، ووضع خطة لتطبيق أنظمة المرور في المدينة، وافتتاح المزيد من فروع جمعية الهلال الأحمر السعودي في الأحياء، إضافة إلى وضع معايير خاصة بتطوير الرسائل الإعلامية ورفع مستوى الوعي المروري عبر وضع استراتيجية لرفع مستوى السلامة المرورية وترسيخها من خلال المقررات الدراسية.

المنظمة العالمية تعتزم توثيق نتائج الاستراتيجية ضمن تقاريرها الأممية؛ لإتاحة الاستفادة من نجاح تجربة الاستراتيجية على المستويات المحلية والإقليمية والعالمية، حيث اعتبرت المنظمة مشروع الاستراتيجية مشروعاً إنسانياً يحفظ حياة الناس من الخطر. وكشف النقاب عن ذلك أثناء زيارة ممثل منظمة الصحة العالمية الدكتور عوض أبو زيد مختار، للإدارة العامة للمرور بمنطقة الرياض أخيراً.

تقويم مستمر للأداء:

من الجدير بالذكر، أن تطبيق الخطة التنفيذية لاستراتيجية السلامة المرورية بمدينة الرياض، أثمرت - بفضل الله - عن انخفاض ملحوظ في أعداد الوفيات والإصابات الخطرة خلال الأعوام السابقة، في الوقت الذي تخضع فيه الخطة للمتابعة والتقويم المستمرين وفقاً لنتائج أدائها.

وتشمل الخطة التنفيذية لاستراتيجية السلامة المرورية أهدافاً ترمي إلى تقليل حالات الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق خلال السنوات العشر القادمة، والمهام الرئيسية للجهات المعنية بالسلامة في المدينة، وخطة تنفيذية خمسية محدداً بها الفترة الزمنية لتنفيذ المهام من قبل جميع الجهات ذات العلاقة، بالإضافة إلى كافة الأعمال والإصلاحات اللازمة لتحقيق الأهداف المحددة.

الإنسان والثقافة والبيئة..

تجسد رسالة الهيئة

في رؤيتها التطويرية



تحت شعار «التطوير من أجل الحياة» شاركت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، في معرض ومؤتمر (سييتي سكيب ٢٠٠٦) المتخصص في قطاع الاستثمار والتطوير العقاري الذي يعقد خلال الفترة من ١٣ إلى ١٥ ذو القعدة ١٤٢٧هـ الموافق ٤ إلى ٦ ديسمبر ٢٠٠٦ في مركز دبي العالمي للمعارض.

تسعى الهيئة من خلال مشاركتها في المعرض، إلى تجسيد جوانب من مسيرة الهيئة ونشر رسالتها ورؤيتها وتوجهها، وذلك من خلال المحاور الثلاثة التي تتوجه لها الهيئة في رؤيتها التطويرية، وهي: الثقافة، والناس، والبيئة.

أصبحت مدينة الرياض حاضرة من حواضر العالم البارزة، مما جعلها تقف اليوم في طليعة المدن المتقدمة، فتوسع عمرانها ونما اقتصادها وخدماتها ومرافقها، مما أهلها للاضطلاع بمسؤولياتها الكاملة على اعتبارها مركزاً سياسياً وإدارياً ومالياً قيادياً للمملكة، إضافة إلى كونها مركزاً اقتصادياً إقليمياً، ومركزاً طبياً وتعليمياً وخدمياً على مستوى المنطقة.

تجربة الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، في النهوض بالعاصمة السعودية، امتدت إلى جانب دورها في رسم السياسات ووضع الإجراءات الرامية ورفع مستوى الخدمات والمرافق ذات الصلة بحياة المواطن وفرص معيشته الرغدة، إلى كافة النواحي التخطيطية والعمرانية والاقتصادية والثقافية والبيئية والمعلوماتية، حيث تُعدّ الهيئة بمثابة المفكر والمنسق لجميع برامج التنمية في العاصمة السعودية.

دراسات

وأعراقهم ودياناتهم، وأن يجدوا فيها البيئة الملائمة لاحتياجاتهم النفسية والاجتماعية والمادية.

الحياة الدينية والدنيوية

احتوت مشاريع الهيئة مجالي الحياة الدينية والدنيوية، في مزيج جميل يجسد التصور الإسلامي الذي يجمع - في تكامل - بين ما هو ديني وما هو دنيوي.

لذا اتجه التطوير لدى الهيئة إلى تدعيم هذا التزاوج، وهو ما أنتج معالم ذات روحانية وروح جاذبة، وابتعدت عن أن تكون مجرد مبانٍ جافة لا روح فيها ولا حياة حقيقية فيها.

الترويج

الترويج حاجة إنسانية لا ينفك عنها فرد ولا مجتمع، لذا كانت مشاريع الهيئة متضمنة لهذه الحاجة، ومهيأة المجال لتحقيقها في صور وهيئات مختلفة، ولكل الأعمار والأجناس. ومن دلالات النجاح في هذا الجانب الإقبال المتزايد على الفراغات الموجهة لهذا المجال.

أماكن للجميع

سعت الهيئة في أعمالها المختلفة إلى استيعاب جميع الناس، لتكون هذه الأماكن ملائمة للنساء والرجال والأطفال والكبار والمواطنين والمقيمين والزوار على حدٍ سواء، فزيارة هذه

تنطلق مشاركة الهيئة في المعرض، من عرض تجربتها في مجال التطوير من خلال مجموعة متنوعة من المشاريع التطويرية المتكاملة التي نفذتها مدينة الرياض، كما تستهدف المشاركة الوفود الرسمية العربية والأجنبية الزائرة للمعرض، والمختصين في قطاعات التطوير والاستثمار العقاري والقطاعات ذات العلاقة، والمشاركين والمتحدثين في المعرض والمؤتمرات المصاحبة للمعرض، إضافة إلى كبار الاستشاريين والمعماريين والمصممين وشركات التطوير الكبرى في العالم. إلى جانب ما تجسده مشاركة الهيئة في المعرض، من التعريف برسالتها ورؤيتها وتوجهها، التي تنطلق من المحاور الرئيسية الثلاثة، وهي: التطوير من أجل الثقافة، والتطوير من أجل الناس، والتطوير من أجل البيئة.

١ - التطوير من أجل الإنسان؛

تلتزم الهيئة في مسيرتها التطويرية الاهتمام بمحور التطوير الأساسي وهو الإنسان، ولذا فإن أنشطة الهيئة التطويرية تتلمس احتياجات الناس من خلال دراسات ميدانية تحليلية، ومن ثم إدراجها - باهتمام - ضمن مشاريعها التطويرية، سواء كانت هذه الاحتياجات تعبدية أو تجارية أو ترفيهية أو غيرها، ولمختلف الأعمار والأعراق.

لذا فليس غريباً أن تجذب مشاريع الهيئة الناس سواء كانوا أطفالاً أو كباراً، مواطنين أو وافدين بمختلف جنسياتهم



الحفاظ على التراث الثقافي

تسعى الهيئة على العمل في دعم البُعد المادي للتراث على تغذية ثلاثة جوانب في التطوير، وهي: الحفاظ على التراث المادي سواءً كانت مباني تراثية مفردة أو مستوطنات، وإعادة التأهيل لبعض هذه المباني التراثية دعماً لاستمراريتها، وأخيراً جعل هذا التراث مصدراً للإلهام في الأعمال التطويرية المعمارية والعمرانية المعاصرة، ومحاكاته بذكاء، إضافة إلى تطوير مفرداته، وإعادة توظيفها بصورة بديعة تبت الروح في هذا التراث وتحافظ على نموه.

الحفاظ على القيم الثقافية

ويعني بهذا البُعد ما يرتبط بالإنسان مباشرة، كالقيم والعلاقات الاجتماعية والمظاهر السلوكية الجمعية الإيجابية، حيث تتلمس الهيئة هذا البُعد لتحفز وجوده في تطويراتها. ومن أبرز ما يجسد ذلك - على سبيل المثال - : الحفاظ والتدعيم للعلاقة الإيجابية المباشرة بين الحاكم والمحكوم، الذي انعكس في تطوير منطقة قصر الحكم، الذي توجه للحفاظ على مظاهر صلة الناس بالحاكم، وارتباط المسجد بالقصر. كما أن الأعمال التطويرية المختلفة التي قامت بها الهيئة، تهدف في مجملها إلى خلق بيئات تساعد على اللقاء بين الناس، وعلى ممارستهم أنشطتهم بصور جماعية. وتمثل الاحتفالات ومظاهر الفلكلور الشعبي - الذي يجد له مكاناً رحباً في تطويرات الهيئة - صورة شديدة الوضوح لدعم استمرارية هذا البُعد غير المادي من الثقافة.

التواصل والحوار الثقافي

تسعى الهيئة في أعمالها التطويرية، إلى دعم التلاقح الثقافي من خلال إيجاد أماكن جاذبة للسياح وللمقيمين، وبنفس القوة التي تكون هي ذاتها جاذبة للمواطنين، وهذا يخلق فرصاً مواتية للقاء بين الناس من مختلف الثقافات، وهذا - بدوره - يشجع ويدعم الحوار والتواصل الثقافي بينهم.



الأماكن تدفع إلى تكرارها؛ لما يرى الرائي من تجمعات تكاملية بشرية يتسق معها مصطلح «المهرجانات العائلية».

٢- التطوير من أجل الثقافة :

تلتزم الهيئة في مسيرتها التطويرية بالحفاظ على الثقافة المحلية وتدعيمها، واعتبارها رافداً مهماً في التطوير، لذا فهي تزوج في مشاريعها ما بين المعاصرة والتراث من خلال دعمها لاستمرارية هذه الثقافة بأبعادها القيمية والسلوكية والمادية، في الوقت الذي تستوعب فيه الهيئة في أعمالها التطويرية معطيات العصر التقنية في مزيج متوازن بديع مع هذه الثقافة. كما يتّسع اهتمامها بالبُعد الثقافي لاستيعاب الثقافات الأخرى من خلال حرص الهيئة على أن تكون مشاريعها داعمة للحوار بين الثقافات المختلفة، وهذا يعني توجيه هذه المشاريع لتكون ملائمة للأشخاص من الثقافات المختلفة، وفي نفس الوقت جاذبة لهم لارتياحها واستعمالها.

استمرارية الثقافة

تلتزم الهيئة في أعمالها التطويرية بمبدأ استمرارية الثقافة، وتأخذ هذه الاستمرارية صورتين متكاملتين، حيث تركز الصورة الأولى على الاهتمام بالبُعد المادي في الثقافة المحلية، الذي يتجسد في السعي لتصميم مباني معاصرة تنتمي إلى المدنية بشكل عام، وإلى البيئة المحيطة بصورة خاصة، مع التركيز على الروح العامة للعمارة بصورته المادية، وتجاوز فكرة النقل المباشر لعناصر العمارة التراثية.

أما الصورة الثانية فتركز على البعد غير المادي في الثقافة المحلية، الذي يتجسد في القيم، والأعراف، والسلوك، ومظاهر الحياة الاجتماعية والتعبدية المختلفة.

إلى جانب إعطاء الفرصة في المشاريع التطويرية لاستمرارية هذا البُعد من الثقافة - بصورتيه - وتعزيزه، مما يدعم الهوية ويضيف نكهة خاصة للحياة، فضلاً عن كونه داعماً لجودة الحياة.



٣- التطوير من أجل البيئة :

تلتزم الهيئة في مسيرتها التطويرية الاهتمام بالبيئة الطبيعية من حيث حمايتها والمحافظة عليها، إلى جانب إعادة الحياة إليها وتعزيزها وتدعيمها.

كما تلتزم الهيئة بتحسين البيئة العمرانية والتقليل من الآثار السلبية للأعمال التطويرية المختلفة، على جودة الهواء أو الحياة البشرية أو النباتية أو الحيوانية أو الطبيعة بشكل عام.

حماية البيئة وإعادة الحياة

تواجه البيئة نتيجة التطويرات غير الرشيدة، الكثير من التدمير والاعتداء. لذا أعدت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض دراسات وبرامج لحماية البيئة الطبيعية من التدمير والاعتداء على مقوماتها الفريدة، كما أوجدت بعض المشاريع التي تهدف لإعادة الحياة لما تمّ الاعتداء عليه، وبثّ الروح فيه من جديد.

تعزيز البيئة

نهجت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض مبدأ تعزيز الطبيعة من خلال إدخال الخصائص الطبيعية ضمن موجهات التطوير، واتخاذ محدد رئيس لتوجه ولطبيعة المشاريع. حيث نالت الدراسات البيئية نصيباً وافراً من مجمل دراسات الهيئة، كما استثمرت هذه الدراسات في مشاريع تنسيق المواقع والتطويرات العمرانية المختلفة لتنتج مشاريع متوائمة ومتكاملة مع الطبيعة والحياة النباتية المحلية.

جذب الناس لبعضهم البعض

يجد الناس من مختلف الثقافات في أعمال الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض أماكن لقضاء الوقت والعمل الإيجابي بجانب بعضهم البعض بصورة فريدة، كما أن هذه الأماكن تملك من العطاءات المكانية ما يدعم التلاقح الثقافي بين هؤلاء الناس، فلا يجدون فيها الغربة والوحشة، بل المتعة والبهجة، رغم أنها في أساسها مبنية على الثقافة العمرانية والمعمارية المحلية. فقد اعتمدت الهيئة في أعمالها على الاستعانة بمكاتب محلية وإقليمية ودولية. مما ساهم في اللقاء الثقافي الإيجابي بين الخبراء، وتبادل الرؤى بينهم.

الجذب السياحي

التطوير المعماري والعمراني في مشاريع الهيئة، يبنى على مستويات عالية من الجودة. ولتحقيق ذلك اعتمدت الهيئة في إيجاد مشاريعها على المسابقات الفنية العالمية والإقليمية، وعلى التحكيم الداخلي والخارجي لهذه المشاريع، وهو ما ساهم في جذب خبرات دولية ومحلية متميزة للمساهمة في مشروعات الهيئة التطويرية، مما منحها تميزاً كسبت به جوائز محلية وعالمية. هذه المشاريع المميزة أصبحت من ثم معالم سياحية جاذبة للسياح من مختلف البيئات والثقافات.

ندوات الإسكان ..

بجهود بحثية متراكمة للنهوض بقطاع الإسكان



النهوض بقطاع الإسكان في مدينة الرياض ودراسة كافة المتطلبات اللازمة لإيجاد الحياة السكنية التفاعلية الإيجابية بين السكان في المدينة، هو أحد الأهداف الرئيسية التي انطلقت من خلالها الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض لتنظيم سلسلة من ندوات الإسكان الدورية، تتخصص كل دورة منها بطرح محاور جديدة يتم عرضها ومناقشتها بمشاركة خبراء ومتخصصين من مختلف دول العالم؛ ليتبادلوا المعلومات والتجارب والخبرات حول موضوع الندوة.

في ضوء ذلك ركزت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض - في ندوة الإسكان الأولى التي عقدت في الرياض في الرابع عشر من شهر محرم ١٤٢٢ هـ - على تشخيص وضع الإسكان في مدينة الرياض والعوامل المؤثرة فيه، بينما تناولت الندوة الثانية - التي عقدت في الرياض في السادس من شهر صفر ١٤٢٥ هـ - سبل تيسير المسكن وتوفيره لعائلات المستقبل في المدينة.

وامتداداً للجهود البحثية التراكمية المتواصل للنهوض بقطاع الإسكان، وبعد النجاح الذي حققته ندوتي الإسكان الأولى والثانية وفقاً للنتائج والتوصيات التي توصلتا إليها، تنظم الهيئة ندوة الإسكان الثالثة بمشيئة الله تحت رعاية صاحب السمو الملكي الأمير سلمان بن عبد العزيز آل سعود رئيس الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض في الرياض في السادس من شهر ربيع الأول ١٤٢٨ هـ، تحت شعار «الحي السكني .. أكثر من مجرد مساكن» وتتخصص في سبل إيجاد بيئة سكنية جيدة، ومناقشة العوامل المساهمة في تحسين الأحياء السكنية وجعلها أكثر حيوية، وتقديم البحوث والدراسات العلمية التي تعمل على تطوير الأحياء القائمة، أو إيجاد أحياء جديدة من منظور عمراني واجتماعي وأمني وبيئي وجمالي، والتعريف بنماذج لأحياء سكنية تلبي احتياجات السكان وتتفاعل مع المؤثرات البيئية والاقتصادية.

ندوات

التخطيط العمراني للحي السكني:

تُعرّف الحارة أو الحي السكني أنه تجمع سكاني يشترك في الخدمات المركزية والتجارية والتعليمية، والتي تكون ضمن مسافة قريبة من بعضها البعض بما يعزز الحيوية والنشاط والتواصل في الحارة السكنية.

ونظراً لكون التخطيط العمراني السليم العنصر الأساسي في دعم النواحي الاقتصادية والترابط الاجتماعي في الحي السكني، إضافة إلى تأثيره على الخصوصية والسلامة والأمن والنواحي الأخرى، فإن التخطيط العمراني السليم يتميز بتمتعّه بالمرونة الكافية لاستيعاب التغيرات في التوزيع الديموغرافي المستقبلي وبتوافقه مع التخطيط الاقتصادي وتخطيط المرافق العامة من أجل تحسين نوعية الأحياء والحارات السكنية القائمة والمخططة.

وتواجه المدن الكثير من التحديات التي تؤثر على جودة ووظيفة وفعالية الأحياء والحارات، حيث تحتاج جل هذه الحارات إلى المراجعة والتقييم من أجل إيجاد طريقة تخطيطية حضرية مناسبة، وتشمل أهم قضايا تطوير الأحياء السكنية موضوعات:

- استعمالات الأراضي والتنظيم المكاني.
- الشوارع وحركة السيارات.
- الخدمات العامة.
- الإدارة والأنظمة الحضرية.
- القضايا العامة التي تساهم في تحسين وتطوير الأحياء السكنية.

جودة البيئة السكنية:

تعدّ جودة البيئة السكنية مؤشراً على مستوى جودة الحياة، وتتطلب تنمية البيئة السكنية وتحسين مستوياتها، العناية بجودة الأحياء السكنية، ودعم الإحساس بروح المجموعة بين السكان، وتمكينهم من المشاركة في إدارة الحي والعناية به. فالوحدات السكنية منفردة لا تنتج بيئة سكنية جيدة، ولكن تتحقق البيئة الجيدة من خلال توافق التشكيل العمراني للأحياء مع

الخصائص البيئية والمناخية، وتفاعله مع الاحتياجات الاجتماعية. وتشكل الأحياء السكنية غالبية النسيج العمراني للمدن، لذا فإن خصائصها الإيجابية أو السلبية تؤثر بشكل واضح على هوية المدن. فحين تتدهور بعض الأحياء السكنية على مرّ الزمان، عمرانياً أو اجتماعياً، فإنها قد تصبح رمزاً للفقر أو الجريمة.

وبالنظر إلى كون العديد من الأحياء في المملكة العربية السعودية، وفي مدينة الرياض بشكل خاص، تتبع التخطيط الشبكي الذي يدعم سيطرة السيارات، وزيادة سرعتها، ويشجع المرور العابر، الذي يعرض السكان لخطر الحوادث المرورية، في الوقت الذي تعاني فيه العديد من الأحياء من نقص الحدائق والمساحات العامة وأرصنة المشاة، وعناصر الفرش الخارجي بالأحياء السكنية، الأمر الذي يقلل من حركة المشاة، ويجعل تواجد السكان في الفراغات العامة والمشاركة نادراً، ويزيد من حالة العزلة بين الجيران، ويقلل من فرص التعارف فيما بينهم، وينتج عن ذلك ضعف العلاقات الاجتماعية التي تنمي حسّ الانتماء بين سكان الحي الواحد. كما نتج عن تغيير وظائف بعض الأحياء، من السكني إلى التجاري أو المكاتب، عدم الاستفادة من البنى التحتية في هذه الأحياء، ودفع بالمدن إلى التوسع والتمدد من خلال الاستمرار في إنشاء أحياء سكنية جديدة على أطرافها بتكاليف باهظة، لتوفير الخدمات والمرافق وإيصال البنية التحتية، والتوسع في نظام النقل.

ندوة الإسكان الثالثة:

من هذا المنطلق تتيح ندوة الإسكان الثالثة الفرصة أمام الخبراء والمتخصصين من مختلف دول العالم، لتبادل المعلومات والتجارب والخبرات خلال الندوة حول العوامل المساهمة في تطوير الأحياء السكنية القائمة أو الجديدة، وجعلها أكثر حيوية، وسبل معالجة السبلات والتحديات التي تواجه الأحياء السكنية نتيجة التغيرات التي طرأت على المدن من مختلف الجوانب.



ملاعب الأطفال) في أحياء المدن الصحراوية.

المحور الثاني: تحسين بيئة الأحياء السكنية القائمة

■ آليات التطوير العمراني والاجتماعي والاقتصادي للأحياء السكنية المتدهورة.

■ القواعد الإرشادية لتحسين أداء الأحياء السكنية من النواحي الأمنية والصحية والجمالية.

■ المعالجات والحلول اللازمة للحد من هجر السكان للأحياء وتغيير استخدامها.

■ البرامج المساهمة في إعادة السكان إلى أحياء وسط المدينة.

■ خصائص مراكز الأحياء ودورها في تحسين الأحياء اجتماعياً واقتصادياً وأمنياً.

■ أساليب الرفع من كفاءة خدمات البنية التحتية في الأحياء القائمة والاستفادة القصوى منها.

■ العوامل المساهمة في الحد من بقاء الأراضي بيضاء داخل الأحياء السكنية.

المحور الثالث: مشاركة السكان في الأحياء السكنية

■ آليات تشجيع ودعم مشاركة السكان في إدارة الحي والعناية به.

■ وسائل تفعيل دور التصميم العمراني للأحياء في تقوية العلاقات الاجتماعية بين السكان، وتشجيعهم على استعمال الفراغات الخارجية، وتمكينهم من المشاركة في العناية بالحي وتحقيق الأمن.

■ طرائق وبرامج تحسين الأحياء القائمة وصيانتها من خلال تحفيز السكان على المشاركة.

المحور الرابع: تجارب وتطبيقات محلية وعالمية

ناجحة

■ استعراض نماذج لأحياء سكنية نموذجية ومناقشة الدروس المستفادة منها.

■ استعراض تجارب مشاركة السكان (الأهالي) في تصميم الأحياء، أو تنظيمها، أو إدارتها.

■ استعراض الممارسات العمرانية والإدارية المحققة لمشاركة السكان في تطوير الأحياء المتدهورة والعناية بها.

■ مناقشة التجارب المبدعة في تطوير الأحياء المتدهورة والرفع من مستواها عمرانياً واجتماعياً واقتصادياً وأمنياً.

■ استعراض الممارسات المحققة لاقتصاديات تطوير الحي بالبنية التحتية، وخفض تكاليف الصيانة، وجمع النفايات.

■ استعراض نماذج من الأحياء السكنية التي تراعي القيم المحلية والعادات والتقاليد الاجتماعية.

■ رصد وتوثيق الحلول العمرانية والأفكار المعمارية المبدعة في الأحياء السكنية التقليدية واستحداث تطبيقات معاصرة لها.

الجدول الزمني لندوة الإسكان الثالثة

موعد استلام الملخصات	١٠ محرم ١٤٢٧ هـ	٨ فبراير ٢٠٠٦ م
موعد الإشعار بالقبول الأولي	٨ صفر ١٤٢٧ هـ	٨ مارس ٢٠٠٦ م
موعد تسلم البحوث أو التقارير كاملة	٢ جمادى الآخر ١٤٢٧ هـ	٢٨ يونيو ٢٠٠٦ م
موعد إعادة البحث بصورته النهائية	١١ رمضان ١٤٢٧ هـ	٤ أكتوبر ٢٠٠٦ م
موعد تسليم البحث بصورته النهائية	١٦ ذو القعدة ١٤٢٧ هـ	٦ ديسمبر ٢٠٠٦ م
انعقاد ندوة الإسكان (٣)	٧ ربيع الأول ١٤٢٨ هـ	٢٥ مارس ٢٠٠٧ م

محاور الندوة

إيجاد حياة سكنية تفاعلية إيجابية بين السكان في الحي السكني، له متطلبات أساسية لابد من توافرها في الأحياء السكنية لجعلها أكثر حيوية. وتتجزأ هذه المتطلبات إلى عناصر عمرانية وأخرى اجتماعية وأمنية وبيئية وجمالية، إلى جانب أهمية تفاعل هذه المتطلبات مع المؤثرات البيئية والاقتصادية.

ولشمول كل هذه العناصر بالبحث والمناقشة واستلهاً الأفكار والخبرات والتجارب الأجنبية الناجحة في هذا المجال، قسمت ندوة الإسكان الثالثة محاورها الرئيسية إلى أربعة محاور تحوي جوانب تخطيط وتصميم الأحياء السكنية الجديدة، وتحسين بيئة الأحياء السكنية القائمة، وتفعيل مشاركة السكان في الأحياء السكنية، وعرض تجارب وتطبيقات محلية وعالمية ناجحة في هذا المجال.

المحور الأول: تخطيط وتصميم الأحياء السكنية الجديدة

■ معايير تخطيط وتصميم الأحياء السكنية في الضواحي السكنية، وفي المراكز الحضرية، وفي مناطق وسط المدينة، وحول المناطق التجارية.

■ دور أنظمة التخطيط والكود في تحسين بيئة الأحياء السكنية.

■ أثر المتطلبات الاجتماعية والسلوكية للسكان على جودة تخطيط الأحياء السكنية.

■ العوامل المساهمة في تأكيد هوية الأحياء السكنية وتأثيرها على إحساس السكان بالانتماء.

■ تأثير الكثافة السكنية على جودة الأحياء السكنية، ومناقشة العوامل المحددة لها.

■ تحديد مساحة وأبعاد (تقسيمات) قطع الأراضي السكنية في المناطق الحضرية.

■ أسس ومعايير الاستدامة البيئية في تصميم الفراغات الخارجية (الشوارع، ممرات المشاة، الحدائق، الساحات،

٢٨٦ مشاركاً من ٢٧ دولة:

شهدت مرحلة التسجيل في ندوة الإسكان الثالثة، إقبالاً كبيراً من قِبَل المختصين من مختلف أنحاء العالم، حيث استجاب لدعوة الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض للمشاركة في الندوة ٢٨٦ مشاركاً من ٢٧ دولة قَدِّموا ملخصات لبحوثهم العلمية المتخصصة، أو لتجارِبهم العملية التطبيقية في أحد محاور الندوة، احتوت على أهداف المشاركة والنتائج والاستنتاجات الأساسية لها.

ملخصات البحوث المقدمة لندوة الإسكان الثالث

م	البلد	عدد الملخصات	م	البلد	عدد الملخصات	م	البلد	عدد الملخصات
١	السعودية	٤٢	١٠	الجزائر	٣٠	١٩	بريطانيا	٧
٢	مصر	٩٣	١١	لبنان	٢	٢٠	إسبانيا	١
٣	سوريا	٢٤	١٢	ليبيا	٢	٢١	نيوزلندا	٩
٤	اليمن	٢١	١٣	الهند	٦	٢٢	جنوب افريقية	١
٥	الإمارات	٧	١٤	ماليزيا	٢	٢٣	اليابان	٣
٦	البحرين	٨	١٥	أستراليا	٨	٢٤	كوريا	٦
٧	المغرب	١	١٦	كينيا	٢	٢٥	بنغلادش	١
٨	السودان	٣	١٧	النمسا	١	٢٦	الولايات المتحدة	١
٩	الأردن	٣	١٨	سويسرا	١	٢٧	هونغ كونج	١
المجموع الكلي				٢٨٦				

جلسات الندوة والمتحدثون:

تتولى اللجنة العلمية للندوة في الهيئة حالياً متابعة عملية تحكيم البحوث، وتحديد البحوث التي سيتم قبولها وتضمينها في السجل العلمي للندوة، وكذلك التي سيتم عرضها في جلسات الندوة، واختيار المتحدثين الرئيسيين من داخل المملكة وخارجها، وذلك وفقاً لمعايير صارمة ودقيقة تتناسب مع أهمية الندوة وأهدافها والنتائج المؤملة منها. وستكون لغة النقاش في الندوة باللغة العربية مع ترجمة فورية باللغة الإنجليزية.

الحضور والمشاركون

وفي الوقت الذي توجه فيه الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، دعوتها المفتوحة إلى جميع المختصين والمعنيين والمهتمين من كافة القطاعات الاقتصادية والهيئات المهنية والشخصيات الأكاديمية والاستثمارية المحلية والعربية والعالمية لحضور أعمال ندوة الإسكان الثالثة التي ستقام - بمشيئة الله - في مركز الملك فهد الثقافي بالرياض في السابع من شهر ربيع الأول ١٤٢٨ هـ، توجّه دعوات خاصة لحضور الندوة والمساهمة في إثراء مناقشاتها ومدخلاتها لكل من:

- المكاتب والهيئات والجمعيات المعمارية والهندسية والاستشارية.
- الأمانات والبلديات.

- الأكاديميين (كليات العمارة والهندسة والتخطيط العمران)
- الإدارات الهندسية في القطاعات الحكومية والخاصة.
- المطورين للأراضي والمجمعات السكنية والعقاريين.
- المقاولين والمهتمين بقطاع الإسكان.

ولإتاحة كافة المعلومات الخاصة بالندوة، وتزويد المهتمين والمشاركين بتفاصيل سير العمل في الندوة، وتلقي الاستفسارات والمقترحات حولها، خصصت هيئة تطوير مدينة الرياض موقعاً خاصاً بالندوة على شبكة الإنترنت على الرابط: (www.housing3.org).



تزامن استلام ملخصات البحوث المرسلّة للمشاركة في الندوة مع فترة التسجيل المبكر، واختارت اللجنة العلمية للندوة ١٩٥ ملخصاً ليتم استقبال بحوثها الكاملة وإدراجها في مرحلة التحكيم العلمي. وشُكلت للإشراف على عملية التحكيم العلمي للبحوث لجنة مكونة من رئيس بدرجة أستاذ وعضوين من أعضاء هيئة التدريس من تخصصات العمارة والتخطيط العمراني. تتولى اللجنة مسؤولية المراجعة الأولية للبحوث، وترشيح أربعة محكمين تتوافق تخصصاتهم مع مجال البحث، حيث تخضع جميع البحوث العلمية المقدمة للندوة للتحكيم بأسلوب علمي من قِبَل محكمين في عدد من الجامعات السعودية والعربية والعالمية، وتحت إشراف اللجنة العلمية للندوة، وسيتم الإشارة في السجل العلمي للندوة إلى أنها بحوث علمية محكمة.

مسابقة التصميم العمراني تحتفي بفائزيها من المهنيين والطلاب



أعلنت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، عن الأفكار الفائزة في المسابقة العالمية للتصميم العمراني، لمجاورة سكنية «الحي السكني.. سكن وحياة» التي تنظمها الهيئة بالتزامن مع ندوة الإسكان الثالثة في ٧ ربيع الأول ١٤٢٨ هـ الموافق ٢٥ مارس ٢٠٠٧ م. وجرى الإعلان عن الأفكار الفائزة عقب انتهاء الهيئة من مرحلتَي التسجيل والتحكيم للأفكار المشاركة في المسابقة وفق معايير التقويم المحددة في المرجع التصميمي للمسابقة، وذلك بمشاركة لجنة تحكيم مكونة من مجموعة من الأكاديميين والمهنيين.

٦٨ دولة في مسابقة الحي السكني:

مرحلة تسجيل المشتركين في المسابقة انقضت وفقاً للجدول الزمني الذي وضع لها مسبقاً، بعد أن خضعت كل من فترتي التسجيل والاستفسارات للتمديد؛ لإتاحة الفرصة أمام أكبر عدد من المهتمين للمشاركة في المسابقة. وبلغ عدد المشاركين المسجلين في المسابقة ٥٠٥ مشاركين من ٦٨ دولة يمثلون فئتي المهنيين والطلاب على شكل أفراد ومجموعات.

أعقبت مرحلة التسجيل، مرحلة التحكيم، حيث انعقدت على مدى ثلاثة أيام جلسات التحكيم للأفكار المشاركة في المسابقة العالمية للتصميم العمراني «الحي السكني.. سكن وحياة»، تمّ خلالها اختيار الأفكار الفائزة في المسابقة وفق معايير التقويم المحددة في المرجع التصميمي.

لجنة التحكيم في المسابقة تكونت من مجموعة من الأكاديميين والمهنيين (الممارسين) المتخصصين في مجال التصميم العمراني، محلياً وعالمياً.

ترمي المسابقة العالمية للتصميم العمراني، لمجاورة سكنية «الحي السكني.. سكن وحياة»، إلى دعوة المتخصصين المحليين والعالميين، إلى تقديم أفكار عملية ومبتكرة لتلافي سلبيات التصميم العمراني التي تعيشها بعض أحياء مدينة الرياض، وصولاً إلى تحقيق بيئة عمرانية متميزة للأحياء السكنية.

وتتمثل المسابقة في مشاركة متخصصين من المهنيين والطلاب في تقديم تصميم عمراني عملي ومبتكر لـ (مجاورة سكنية) يهدف إلى تلافي ضعف التصميم العمراني القائم في معظم أحياء مدينة الرياض، ويرمي إلى خلق بيئة عمرانية متميزة وإنسانية في الأحياء السكنية الجديدة عن طريق تحقيق احتياجات السكان المادية والمعنوية من حيث استنباط مسطحات وأشكال الأراضي للاستعمالات المختلفة، واقتراح المعالجات العمرانية المناسبة لكل استعمال، وتصميم حركة المشاة والسيارات وعناصر تنسيق الموقع.

ندوات

بن عبدالعزيز آل سعود رئيس الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، فيما سيتم منح خمس من الأفكار المميزة من كل فئة شهادات تقدير فقط.

المرجع التصميمي للمسابقة وكافة المعلومات المتعلقة بالتسجيل والتحكيم والمشاركة في المسابقة، مدونة في الموقع الإلكتروني للمسابقة على شبكة الإنترنت، وهو: www.housing3udc.com



٦٠ فكرة تصميمية فائزة:

بلغ عدد الأفكار التي حققت المتطلبات الفنية الموضحة في المرجع التصميمي للمسابقة، ٦٠ فكرة من بينها ١٤ فكرة من فئة الطلاب، و ٤٦ فكرة من فئة المهنيين، فيما توزعت جنسيات أصحاب الأفكار المعتمدة إلى ٢٧ جنسية مختلفة.

وقد تم اختيار المراكز الثلاثة الفائزة من فئة المهنيين، والمراكز الثلاثة الفائزة من فئة الطلاب، إضافة إلى اختيار خمسة أفكار تشجيعية من كل فئة.

مسابقة تصميم المسكن السعودي الحديث:

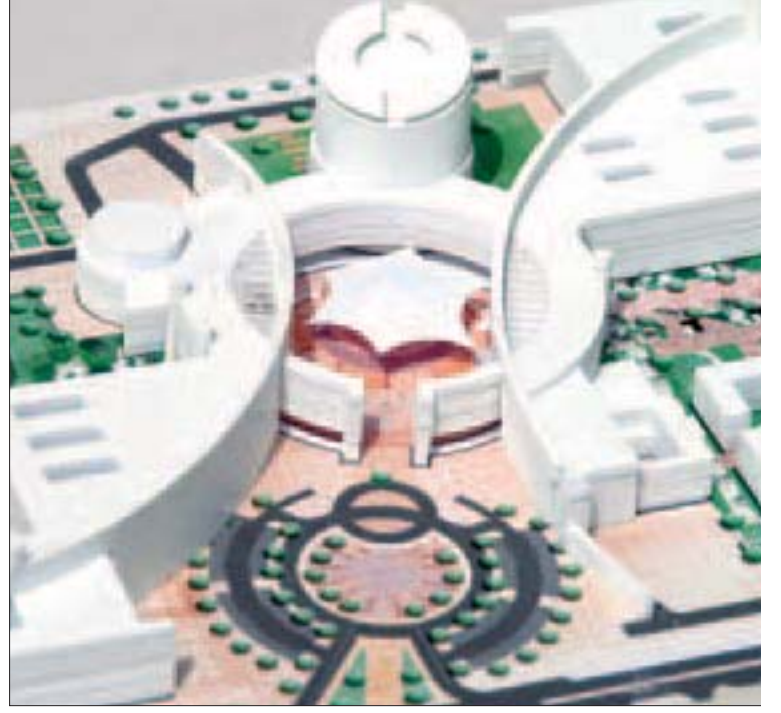
يشار إلى أن ندوة الإسكان الثانية التي نظمتها الهيئة تحت عنوان (المسكن الميسر) في الفترة من ٧ - ١٠ صفر ١٤٢٥ هـ، أقيمت بالتزامن معها مسابقة عالمية خاصة بتصميم المسكن السعودي الحديث، شارك فيها ١٧٨ متسابقاً منهم ١١٥ محترفاً و ٦٣ طالباً من ٢٦ دولة حول العالم. وعلى ضوء تقويم المشاريع المشاركة في تلك المسابقة من قِبل لجنة التحكيم، تم اختيار ستة متسابقين من فئتي المحترفين والطلاب.

٥٢٥ ألفاً للفائزين في المسابقة:

يقدر إجمالي جوائز المسابقة لفئتيها (الطلاب والمهنيين) بـ ٥٢٥ ألف ريال سعودي، أي: ما يعادل ١٤٠ ألف دولار أمريكي، وسيتم منحها للمراكز الثلاثة الأولى من كل فئة في حفل افتتاح الندوة مطلع شهر ربيع الأول المقبل، حيث سيتشرف الفائزون باستلام جوائزهم من يد صاحب السمو الملكي الأمير سلمان

الأفكار الفائزة من فئة المهنيين				الأفكار الفائزة من فئة الطلاب			
الجائزة	الجنسية	اسم المتسابق	المركز	الجائزة	الجنسية	اسم المتسابق	المركز
٢٠٠,٠٠٠ ريال سعودي شهادة تقدير + درع	إيطالي	مكتب: براس كونسلتنج (إيطاليا) أعضاء المجموعة: ماسيمو كاندلا، كارلو بيافاتي، ماركو فانتوزي، بوديويين كيسر، مارسيلو روسي	الأول	٣٠,٠٠٠ ريال سعودي شهادة تقدير + درع	سعودي	مجموعة آفاق الإبداع كلية الهندسة والعمارة الإسلامية، جامعة أم القرى - السعودية. أعضاء المجموعة: بدر محمد الدوسري، فهد سعود العتيبي، محمد متعب القرني، عبد الله علي نباتي، عبد الكريم الفتني	الأول
١٥٠,٠٠٠ ريال سعودي شهادة تقدير + درع	ألماني	مجموعة: جلاسجو ديزاين جروب (بريطانيا) أعضاء المجموعة: فيليكس فلفجانج فيلنيتس، إم إس سيدا بونز	الثاني	٢٥,٠٠٠ ريال سعودي شهادة تقدير + درع	سعودي	فريق رقم (١٠) كلية الهندسة والعمارة الإسلامية، جامعة أم القرى - السعودية. أعضاء المجموعة: أحمد حسن جاد، سبأ العمودي، صافي شيخ جمل الليل، عبد الله الحميد	الثاني
١٠٠,٠٠٠ ريال سعودي شهادة تقدير + درع	بولندي	جيرزي جورج تيمينسكي (الكويت)	الثالث	٢٠,٠٠٠ ريال سعودي شهادة تقدير + درع	فنلندية	جونا سارين تايجن/كلية العمارة - جامعة هلسنكي للتكنولوجيا - فنلندا.	الثالث

مقر جامعة الأمير سلطان .. جامعة واحدة ومدينتان جامعتان



تعمل الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض حالياً على وضع التصاميم العمرانية والمعمارية للمدينة الجامعية الجديدة لجامعة الأمير سلطان في الرياض، تمهيداً للبدء في الإشراف على إدارة ومتابعة وتنفيذ المشروع الذي يقع في حي صلاح الدين شمالي الرياض.

يحقق المخطط العام لمقر جامعة الأمير سلطان بن عبد العزيز - الذي وضعت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض وتشرف على تنفيذه - مبدأ (جامعة واحدة ومدينتان جامعتان للطلاب من الجنسين) حيث صُمم المقر على شكل مشروع واحد متكامل ومترابط ونسيج عمراني وبصري واحد، من خلال معالجة فراغية ووظيفية وإنسانية واحدة لمدينتين جامعتين، تجمعهما ساحة رئيسية تخدمهما في الوقت الذي تخدم فيه المجتمع المحيط بهما. ولكون البيئة التعليمية تتكون من ثلاثة عناصر أساسية هي: (الطالب والأستاذ والمعمار)، فإن مباني المشروع لم تقتصر وظيفتها على توفير حيز مكاني وإضاءة... إلخ، بل امتدت وظيفتها لتحفز على الإبداع والابتكار من خلال خلق حالة مكانية ومناخية وثقافية تدعم وتساند العملية التعليمية. كما رُوعي في المشروع أن يستجيب إلى أحدث متطلبات البيئة الجامعية الحديثة، سواء من حيث مكونات المشروع، أو من حيث التصميم والمواد المستخدمة في إنجازه، إلى جانب تمتع المشروع بالقدرة على مواكبة خطط التوسع المستقبلية للجامعة.

مشاريع

اندماج مع المحيط:

يحقق المشروع اندماجاً مع محيطه بحيث يتفاعل الموقع مع حركة المشاة حوله، وبشكل خاص مع ممرّ الزهور الموازي للمشروع، إضافة إلى السماح للمشاة بالدخول إلى الساحة الرئيسية للحرم الجامعي، وتصميمها كساحة ذات أنشطة مشتركة للطلبة والمجتمع بعناصرها ومبانيها الأساسية، مثل: المسجد وقاعة المحاضرات والمحلات والمعارض.

ويتمدّ اندماج الموقع مع محيطه بالسماح باستعمال المسجد في كل الصلوات والمعارض والمواقف اللازمة لكل من الطلاب أو الجمهور في المنطقة المحيطة بالموقع، مما يعطي الجامعة بُعداً خدمياً آخر.

والى جانب تكامل عناصر المشروع الوظيفية فيما بينها، تمثل عمارة المشروع علامة بصرية مميزة تأخذ في اعتبارها تراث مدينة الرياض العمراني، وكأنها جامعة شيدت في القرن العشرين.

موقع المدينة الجامعية

يقع مشروع المدينة الجامعية في حي صلاح الدين في مدينة الرياض في الموقع الحالي للجامعة، على مساحة إجمالية تبلغ ٣٠٠ ألف متر مربع. ويحدّ الموقع من الشمال ممرّ الزهور (شارع مشاة)، تليه أرض تابعة لوزارة التربية والتعليم مخصصة لمبنى الوزارة ومستودعاتها. ويحدّ المشروع من الجنوب شارع رفحاء، تليه الكلية التقنية ومعهد البنات التابع للكلية.

ويحدّ الجامعة من الشرق، طريق أبي بكر الصديق، ومن الغرب شارع الأمير ناصر بن فرحان.

ويتكوّن المقرّ الحالي للجامعة من مبنيي كلية الأمير سلطان الأهلية للبنين والبنات، إضافة إلى ملاعب رياضية مفتوحة، ومواقف مفتوحة، ومباني للخدمات.

فيما يضم المشروع الجامعة بعد الانتهاء من توسعة المدينة

الجامعية - مدينتان جامعتان للبنين والبنات - إضافة إلى إدارة الجامعة، وإدارة مؤسسة الرياض الخيرية للعلوم، ومركز الأمير سلمان للإدارة المحلية، وفندق وسكن للطلاب والعديد من العناصر المساندة للمباني الأكاديمية والساحات الخارجية. وتستغرق كافة الأعمال التصميمية للمشروع نحو ١٨ شهراً بمشيئة الله.



استخدامات في المدينة الجامعية:

وزّع المخطط العام للمشروع الاستخدامات على ثلاث مناطق، هي: (المباني الأكاديمية، وخدمات الطلاب، وخدمات المجتمع).

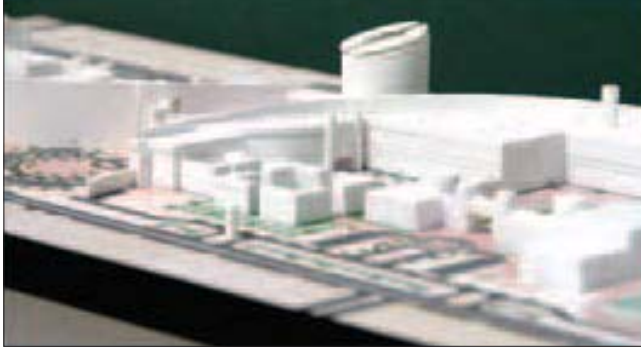
المباني الأكاديمية

تتكون من المدينة الجامعية للطلاب والطالبات، وتوزع على جانبي الساحة الرئيسية للمقر، وتتمتع هذه المباني بالاستقلالية التامة، ويحيط بها الجدار الدائري الذي يُعدّ أحد المعالم المعمارية للجامعة، وتتوسطها ساحة الأنشطة الطلابية.

خدمات الطلاب

تمّ توزيعها في مجموعتين لكل من الطلاب والطالبات، ويقتصر استعمالها على الطلاب فقط، وتشمل الخدمات الرياضية ومركز الطلاب والسكن، إضافة إلى الساحة الرئيسية والمعارض وقاعة المؤتمرات الرئيسية والمحلات التجارية والمكتبة التي يمكن للمجتمع الاستفادة منها.





١- الدور الأرضي: يحتوي على مدخل رئيسي وساحة رئيسية (بُهو)، ومكاتب إدارية، وروضة أطفال مع خدماتها، ومطعم للوجبات السريعة، وصالة رياضية، وصالة اجتماعات، ومصلى.

٢- الدور الأول: يحتوي على ٨ استوديوهات لطالبات قسم التصميم الداخلي، وصالة معرض، واستراحة للطالبات، مع عدد من الفراغات المساندة.

ورُوعي إمكانية وسهولة إضافة استديوهين إضافيين في الدور عند الحاجة، كما رُوعي أن تكون الاستوديوهات مزوّدة بأحدث التقنيات في مجال التعليم والمعلومات والاتصالات.

٣- الدور الثاني: يحتوي على صالة طعام رئيسية، ومطبخ تخديم، وصالة طعام لكبار الشخصيات، واستراحة للطالبات، ومركز خدمة الطالبات، ومركز لبيع الكتب، وعيادة طبية.

ورُوعي استخدام أحدث أنظمة الربط التلفزيوني في المبنى، وربط الشبكة الداخلية فيه بالقاعات وشاشات العرض، ليتسنى عقد المؤتمرات وعرض أعمال الطالبات في قاعاته، وتهيئة البُهو لاستخدامه لإقامة الاحتفالات والأنشطة المختلفة للكلية.

خدمات المجتمع

وزعت بدورها إلى مجموعتين نوعيتين:

الأولى: خدمات تعليمية، مثل: مركز التعليم المستمر، ومركز الأمير سلمان للإدارة المحلية، والفندق. وتقع جميعها على الساحة الأمامية للجامعة على طريق أبو بكر الصديق.

الثانية: خدمات ثقافية وتجارية، مثل: المسجد وقاعة المؤتمرات الرئيسية والمكتبة والمحلات التجارية. وتقع جميعها على الساحة الرئيسية للجامعة، ويمكن للمشاة حول الجامعة الدخول إليها خاصة في الفترات المسائية.

توسعة كلية البنات

نتيجة زيادة أعداد الطالبات وفتح أقسام جديدة في كلية البنات في الجامعة، ظهرت الحاجة إلى إيجاد مبنى مساند لكلية البنات إلى حين الانتهاء من إنشاء المشروع كاملاً، إضافة إلى زيادة الفراغات لتوسعة قسم التصميم الداخلي في الكلية عبر إنشاء مبنى بُهو جديد في الكلية، وتعديل الساحات الخارجية وتنسيق الموقع العام وإضافة بوابة جديد للطالبات.

ويكون مشروع البُهو من مبنى يحتوي على ثلاثة أدوار بها عدة أقسام تتوزع كالتالي:

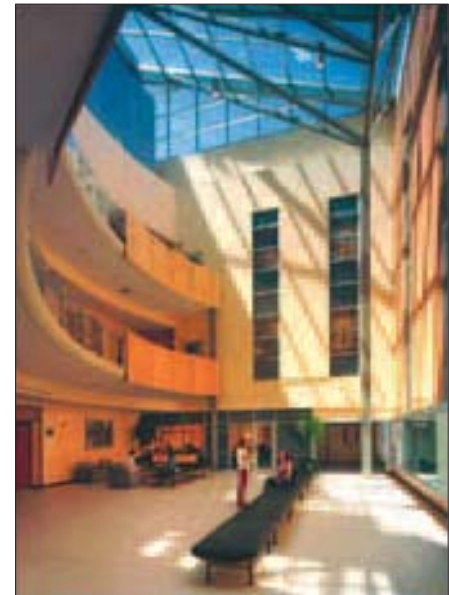
جامعة الأمير سلطان في سطور:

قطعت جامعة الأمير سلطان هذا العام ١٤٢٧هـ عامها الأكاديمي الثامن، والتي انطلقت نشأة فكرتها عندما عاد صاحب السمو الملكي الأمير سلطان بن عبدالعزيز آل سعود ولي العهد وزير الدفاع والطيران المفتش العام - يحفظه الله - عام ١٤١٨هـ من رحلته العلاجية التي تكلت بالنجاح - بفضل الله - حيث بادر أمير الرياض صاحب السمو الملكي الأمير سلمان بن عبد العزيز آل سعود، وأهالي الرياض تعبيراً عن حبهم ووفائهم لسموه بإنشاء جامعة تحمل اسمه، لما علموه من حرصه - حفظه الله - على العلم وأهله، وتشجيعه للثقافة والفكر. وما أن طرحت الفكرة حتى حظيت برعاية سموه الكريم.

ومن هذا المنطلق تم تشكيل لجنة تأسيس لبحث ومتابعة إنشاء كلية الأمير سلطان الأهلية لتكون نواة للجامعة مستقبلاً. وبعد سلسلة من الاجتماعات تم الاتفاق على إنشاء مؤسسة

خيرية تشرف على الكلية يرأسها صاحب السمو الملكي الأمير سلمان بن عبد العزيز آل سعود، وصدر ترخيص إنشائها عام ١٤١٩هـ، وبدأت نشاطها الدراسي بالارتباط العلمي بالجامعات السعودية ذات السبق العلمي.

وفي مستهل عام ١٤٢٠هـ افتتح صاحب السمو الملكي الأمير سلطان بن عبد العزيز آل سعود مقر كلية الأمير سلطان الأهلية، وأعلن حينها صدور توجيهه الكريم بتحويل الكلية إلى جامعة أهلية. واستجابةً لرغبة الكثير من الطالبات في الالتحاق بالكلية دشّن صاحب السمو الملكي الأمير سلمان بن عبد العزيز آل سعود عام ١٤٢٢هـ، كلية البنات في الجامعة، أعقب ذلك موافقة خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبد العزيز (رحمه الله) بالمصادقة على قرارات مجلس التعليم العالي بتحويل كلية الأمير سلطان الأهلية إلى جامعة الأمير سلطان وذلك في ربيع الثاني من عام ١٤٢٣هـ.



النقل.. الطريق الأمثل لتحقيق الترابط بين أجزاء المنطقة



امتداداً إلى هدف مشروع المخطط الاستراتيجي الإقليمي لمنطقة الرياض الرئيسي الرامي إلى تخفيف الضغط التنموي والسكاني على العاصمة الرياض، عبر تحديث وتطوير نمط التنمية الشاملة في بقية محافظات المنطقة، وضع المخطط تصوراً أولياً لمستقبل المنطقة للسنوات العشرين القادمة حتى العام ١٤٤٦هـ - ٢٠٢٥م يرسم خط النهوض بقطاع النقل في المنطقة وصولاً إلى توفير خدمات نقل عام اقتصادية وآمنة تمكن السكان من الوصول إلى مبتغاهم بيسر وسهولة. ونظراً لكون وسائل النقل العامة والخاصة -التي تربط المراكز الإقليمية بالمحافظات مع العاصمة الرياض- ضرورية للوصول إلى تحقيق الترابط والتكامل بين المحافظات، واعتبارها أحد أبرز العوامل الجاذبة للاستثمار، جعل المخطط الإقليمي من النقل الوسيلة المثلى لإيصال التنمية إلى بقية أجزاء منطقة الرياض.

إن إحداث التنمية المتوازنة في المراكز الإقليمية، سيساهم بشكل فعال في جذب الأسر للعيش فيها بدلاً من السكن في أطراف مدينة الرياض، الأمر الذي من شأنه خلق فرص عمل جديدة في هذه المراكز الإقليمية، مما سيؤدي إلى تقلص ارتباطات العمل بين العاصمة ومراكزها الإقليمية معززة بذلك استقلاليتها.

وسيكون لتطوير شبكة الطرق السريعة بين أقطاب التنمية في المنطقة، إضافة إلى مشروع السكك الحديدية والنقل العام تأثيراً كبيراً على نمط النقل وتقليل الطلب على تشييد المزيد من الطرق، وهي الخيارات التي استطاعت من خلالها معظم العواصم العالمية تحقيق الربط والتكامل بين المراكز الرئيسة والمراكز الإقليمية.

المخطط الإقليمي

يتمثل الهدف الرئيسي لمشروع المخطط الاستراتيجي الإقليمي لمنطقة الرياض في تخفيف الضغط التنموي والسكاني على العاصمة الرياض، في نفس الوقت الذي يتم فيه تحديث وتطوير نمط التنمية الشاملة في بقية محافظات المنطقة من خلال الاستراتيجيات الخمس التي وضعها المخطط الإقليمي، وهي:



استراتيجية البنية التحتية:

تتكامل تنمية البنية التحتية في المخطط الإقليمي لمنطقة الرياض مع السياسة الاقتصادية والاجتماعية والمكانية للمملكة العربية السعودية، وبما يخدم استراتيجيات التصور الأولي واستراتيجية المناطق والمراكز على وجه الخصوص. وتركز استراتيجية البنية التحتية - التي وضعها المخطط الإقليمي للمنطقة - على أربعة قطاعات فرعية هي:

- ١ - النقل.
- ٢ - المياه.
- ٣ - الطاقة.
- ٤ - الاتصالات.

دور محوري للقطاع الخاص:

يعتبر دور القطاع الخاص في تنمية قطاع النقل، أكثر تعقيداً من غيره من قطاعات البنية التحتية الأخرى، فبينما يمكن إدارة إمدادات المياه وإعادة استعمال المياه والطاقة والاتصالات بواسطة القطاع الخاص باستقلالية عن القطاع العام، إلا أن مرافق النقل لا يمكن أن تُدار إلا بمشاركة القطاع العام، وتكون خاضعة لأنظمتة ومسؤوليته.

كما أن إجراء المزيد من التنمية في مجال قطاع النقل، سيسهم مباشرة في التنمية الاجتماعية والاقتصادية الشاملة للمنطقة، حيث يمكن إدارة قطاع النقل لا مركزياً، من خلال (الخصخصة الجزئية) وبذلك يتم توفير فرص عمل وإنشاء شركات صغيرة ومتوسطة على المستوى المحلي، ودعم النمو الاقتصادي لقطاعات النقل العام بما فيها السكك الحديدية والطيران.

تطوير النقل:

تعتبر وسائل النقل العامة والخاصة - التي تربط المراكز الإقليمية بالعاصمة - ضرورية لتنفيذ استراتيجية المراكز

بمنطقة الرياض التي وضعها المخطط الإقليمي، حيث إن وسائل النقل أحد عوامل الموقع الجاذبة للاستثمار. وعليه؛ يجب دعم إمكانية الوصول إلى المراكز الإقليمية ضمن أقطاب التنمية التي حددها المخطط الإقليمي. فالنقل يعتبر بمثابة الوسيلة المثلى لإيصال التنمية إلى بقية أجزاء منطقة الرياض.

وانطلاقاً من استراتيجية تنمية المناطق التي وضعها المخطط الإقليمي أيضاً، يتجه تطوير النقل نحو تحديث شبكة الطرق لتحقيق استخدام كامل لكافة مشاريع النقل العام المخططة سلفاً وتعزيز قدراتها الوظيفية.

كما تسعى الاستراتيجية إلى توسيع نطاق توفير النقل العام بواسطة السكة الحديد والحافلات التي ثبت تحقيقها تطوراً كبيراً في المناطق المطبقة فيها، إلى جانب إجراء تحسينات على القائم منها أو التي يجري إدخالها ضمن الخدمة حالياً. فهناك اهتمام خاص بتحديث وتطوير مشاريع النقل العام من خلال تنفيذ مشاريع السكة الحديدية الجديدة المقترحة، حيث تجري حالياً مساعي لإشراك القطاع الخاص لتنفيذها وتخفيض التمويل الحكومي في هذه المشاريع.

أهداف تنمية القطاع:

تتلخص أهداف تنمية قطاع النقل في منطقة الرياض في عدة عناصر، أبرزها:

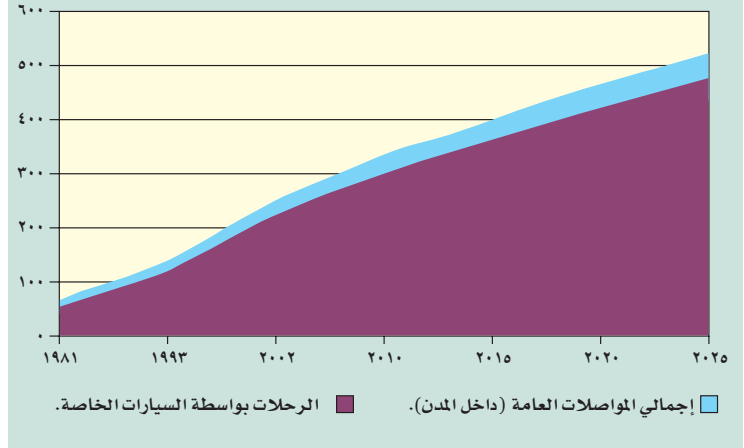
- توفير إمكانية الوصول إلى المراكز الإقليمية الرئيسية من العاصمة بكافة وسائل النقل.
- توفير إمكانية الوصول بين المراكز ضمن قطب التنمية بكافة وسائل النقل.
- توفير بدائل للسيارة الخاصة من خلال تشجيع النقل العام على مستوى المراكز الإقليمية الرئيسية عبر وضع (أنظمة نقل جديدة).
- وضع أهمية خاصة لزيادة حركة تنقل النساء بواسطة وسائل نقل عامة ملائمة.
- توفير بنية تحتية أساسية لمحاور النقل، وتجنّب قيام مستوطنات سكانية على امتداد الطرق خارج مدينة الرياض.
- إشراك القطاع الخاص وتعزيز المشاركة بين القطاعين العام والخاص في هذا القطاع.
- دعم الأسلوب المشترك لتطوير قطاع النقل من خلال الإدارة الجيدة.

السيارة وسيلة النقل الرئيسية :

ستظل السيارة وسيلة النقل الرئيسية في المنطقة ما لم يتم توفير بدائل مقبولة كالحافلات والسكك الحديدية. وتوضح بيانات المخطط الإقليمي لمنطقة الرياض حدوث تنمية ملموسة في مجال النقل العام في مدينة الرياض، في مقابل غيابها على نطاق المنطقة.

ووفقاً لنموذج خطة (سانترا بلان) المعدة من قبل وزارة النقل، فإنه وبحلول عام ١٤٤٦ هـ ٢٠٢٥ م ستسجل أكثر من ٤٨٠ مليون رحلة بواسطة السيارة الخاصة على نطاق المملكة. وسيبلغ إجمالي النقل العام ٤٦ مليون رحلة في عام ١٤٤٦ هـ ٢٠٢٥ م، ومن ثم تمثل حصة النقل العام أقل من ١٠٪. ويعني ذلك أن ٩٠٪ من الرحلات داخل الإقليم سوف تتم بواسطة السيارة الخاصة، مما يوضح أهمية التركيز على وسائل النقل العام وتطويرها في المستقبل.

إجمالي الرحلات بواسطة السيارة والنقل العام على نطاق المملكة



المصدر: سانترا بلان، توقعات الطلب على النقل.

متوسط الحركة المرورية حتى عام ١٤٤٦ هـ - ٢٠٢٥ م

وضع المخطط الإقليمي تقديرات للمتوسط السنوي للحركة المرورية اليومية في عام ٢٠٢٥ م على مستوى المنطقة، وهي على النحو التالي:

١- سيشهد الطريق السريع رقم ١٠ المؤدي إلى الخرج متوسط حركة مرورية سنوية بمعدل ١,٠٦٪ للسيارات الخاصة، و ١,٠٢٪ بالنسبة للشاحنات الثقيلة. وسيبلغ متوسط الحركة المرورية السنوية بالمحور في عام ٢٠٢٥ م ٢٧ ألف سيارة في اليوم و ٦,٥٠٠ شاحنة ثقيلة في اليوم في كلا الاتجاهين.

٢- يتوقع أن يشهد الطريق السريع رقم ٢٠ الممتد من الرياض باتجاه الشمال غرباً عبر عشيرة، المجموعة والفاط حتى بريدة في عام ٢٠٢٥ م، متوسطاً سنوياً للحركة المرورية اليومية

بين الرياض والمجموعة تبلغ حوالي ٣٥ ألف سيارة خاصة في كلا الاتجاهين. أما بالنسبة للشاحنات الثقيلة، فيتوقع أن يبلغ المتوسط السنوي للحركة المرورية اليومية حوالي ٦,٧٠٠ شاحنة. ويبلغ معدل النمو السنوي للسيارات ١,٠٦٪ سيارة خاصة و ١,٠٤٪ بالنسبة للشاحنات.

٣- أما بالنسبة للطريق السريع رقم ٤٠ المتجه جنوب غرب إلى المزاخمية، والقويعة، والروضة، فيقدر المتوسط السنوي للحركة المرورية اليومية في عام ٢٠٢٥ م بحوالي ٢٠ ألف سيارة خاصة و ٦,١٠٠ شاحنة ثقيلة. ويبلغ متوسط معدل النمو السنوي من عام ٢٠٠٢ م حتى عام ٢٠٢٥ م لكل من السيارات الخاصة والشاحنات الثقيلة حوالي ١,٠٤٪.

٤- سيبلغ المتوسط السنوي للحركة المرورية اليومية بالنسبة للسيارات الخاصة والشاحنات الثقيلة أعلى مستوى له في المنطقة على الطريق بين الرياض والدمام، حيث يبلغ متوسط النمو السنوي بالنسبة للسيارات الخاصة ١,٠٢٦٪ وللشاحنات ١,٠٢٪. ويبلغ المتوسط السنوي للحركة المرورية اليومية في عام ٢٠٢٥ م حوالي ٥٠ ألف سيارة خاصة و ١٢ ألف شاحنة في كلا الاتجاهين.

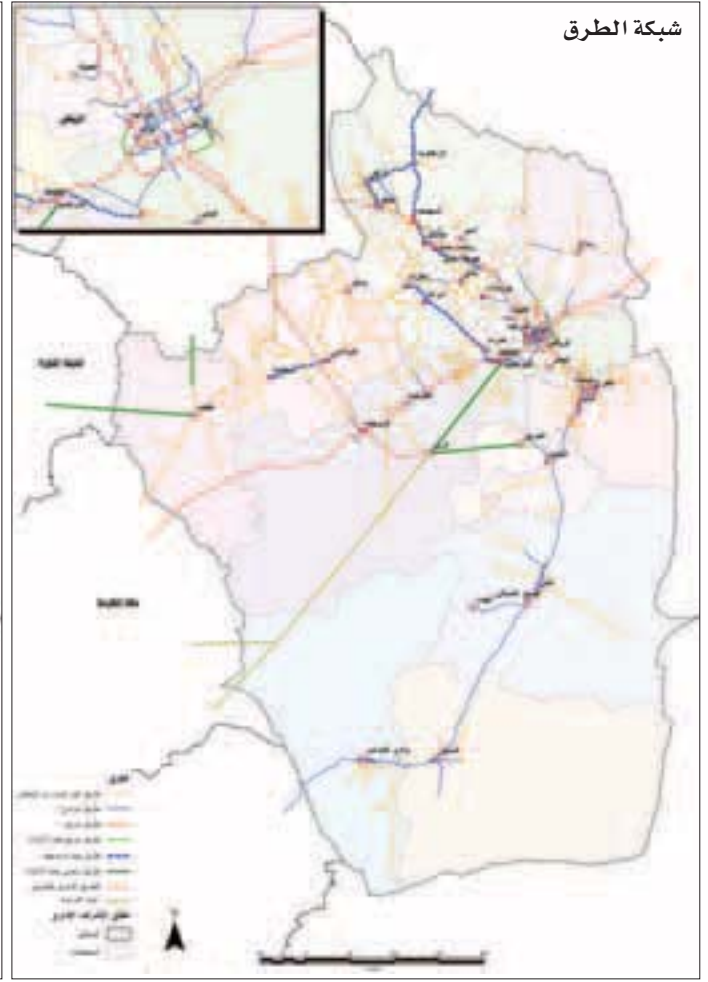
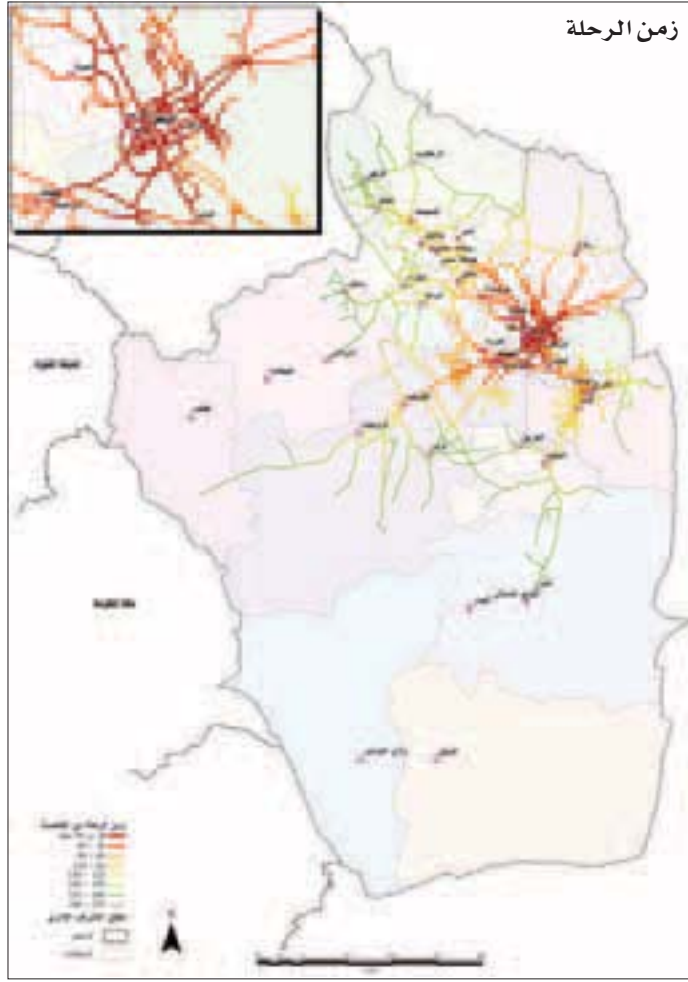
٥- تؤدي تنمية محور الخرج - السليل إلى ازدياد حجم الحركة المرورية للسيارات الخاصة إلى ٢٦ ألف سيارة خاصة. أما الشاحنات الثقيلة فتبلغ ٢٠٠٠ شاحنة في عام ٢٠٢٥ م. وسيبلغ معدل متوسط النمو السنوي بهذا المحور ١,٠٩٪ بالنسبة للسيارات الخاصة، و ١,٠٣٪ بالنسبة للشاحنات. ومن المرجح أن تتضاعف هذه الأرقام عند اكتمال قطب التنمية الجنوبي بوادي الدواسر والليل.

إنشاء وازدواج طرق جديدة

ستشهد شبكة الطرق بمنطقة الرياض تطوراً كبيراً خلال السنوات القادمة، حيث سيتم تحويل الطرق ذات المسار الواحد باتجاهين والبالغ طولها حوالي ١٢٠٠ كم، إلى طرق ذات مسارين، وذلك على النحو التالي:

- من حوطة بني تميم حتى وادي الدواسر ٥٦٠ كم.
- من الدوادمي حتى البجادية ٦٥ كم.
- من عشيرة حتى الروضة ١٨٥ كم.
- من الزلفي حتى حدود المنطقة ومن ثم حتى حضر الباطن ١٩٠ كم.
- من المزاخمية حتى شقراء ١٨٥ كم.

وستساعد هذه الإجراءات في توفير وقت الرحلة ودعم فكرة الاستيطان بالمخطط الإقليمي لمنطقة الرياض وتحسين سلامة وأمن الطرق. إضافة إلى وصلات طرق جديدة أخرى تحت الدراسة من قبل وزارة النقل.



تميم حتى السليل، ويشمل هذا التخفيض الرحلة إلى ليلي في الجنوب، وبين المجمع والروضة إلى أكثر من ساعة ونصف، وأكثر من ساعة على الطريق من المزامية حتى الخرج.

النقل العام الأسرع والأكثر سلامة :

يعتبر النقل العام الذي يشمل جميع وسائل النقل ما عدا السيارة الخاصة، أسرع من أية وسيلة سفر أخرى، ففي داخل التجمعات السكانية يمكن تجنب الازدحام عبر تخصيص مسارات للحافلات أو خطوط السكة الحديدية. وبالنسبة للمسافات الطويلة، يسمح النقل العام بسرعات أعلى من المسموح بها في هذه الطرق. كما يمتاز النقل العام أيضاً بالسلامة والانضباط في الوقت.

ويتوقع أن تزداد حركة الحافلات على نطاق مدن المملكة بحوالي ٧٠٪ خلال السنوات الخمس والعشرين القادمة. غير أن معدل استخدام النقل العام بصفة عامة على المستوى الوطني في انخفاض حالياً، ويتوقع أن ينخفض استخدام وسائل النقل العام والسيارة الخاصة على نطاق المملكة من ١٥٪ إلى ٩٪ بالنسبة للرحلات التي تزيد عن ٥٠ كم.

تجدر الإشارة إلى أن هناك خطة لتشييد طريق سريع إلى الباحة في اتجاه الجنوب الغربي عبر المنطقة، وسيربط جزء من هذا الطريق السريع المزامية بالرين ١٣٠ كم. أيضاً هناك وصلة أخرى تربط الحريق بالرين ١٠٠ كم. وهناك دراسة تجرى حالياً لتشييد وصلة طريق من الرين في الجنوب الغربي حتى منطقة الباحة. غير أن هذه الوصلة لن تزيد من إمكانية الوصول داخل المنطقة، حيث تمتد عبر منطقة قليلة السكان.

وسوف تشكل وصلة الطريق من حوطة بني تميم عبر الطريق الجديد من الحريق حتى الرين، فيما يقترح - التصور الأولي - إنشاء طريق دائري مهم يمتد من الرين عبر الروضة إلى الدوادمي وصولاً إلى منطقة القصيم ليكون النطاق الدائري الحالي لشبكة الطرق الإقليمية في هذا الجزء.

كما يقترح التصور إنشاء طريق يكون بمثابة وصلة تربط مطار الملك خالد الدولي بالمحافظات الشمالية بالمنطقة.

وعلى هذا النحو؛ سيتم تخفيض وقت الرحلة على محور السليل وادي الدواسر بحوالي ٩٥ دقيقة من الرياض أو من حوطة بني

ويمكن استيعاب هذا النمو من خلال استثمارات في البنية التحتية لهيئة السكك الحديدية السعودية، وذلك بتوسيع الميناء الجاف بالرياض، الذي تقدر سعته الحالية بحوالي ٢ مليون طن سنوياً.

٢- الجسر البري بين الرياض وجدة:

هناك مشروع رئيسي تتبناه هيئة السكك الحديدية السعودية، يتمثل في تشييد جسر بري يربط بين مدينتي جدة والدمام عبر الرياض، ويشمل وصلة من جدة إلى مكة المكرمة وينبع ثم المدينة المنورة.

وسيخصص هذا الجسر البري لنقل البضائع بشكل أساسي. غير أن المخطط الإقليمي لمنطقة الرياض يقترح تضمين الجسر خطاً للركاب في محطة توقف رئيسة في الروضة، إلى جانب استخدام النقل الجماعي المطور وخطوط الحافلات المغذية، مما يعمل على تطوير موقع مدينة الدوامي على بعد ٧٥ كم تقريباً ومنطقة قطب التنمية بها.

ويبلغ طول خط السكك الحديدية الأحادي الجديد الممتد من الرياض إلى جدة بحسب توقعات السكك الحديدية السعودية حوالي ٩٥٠ كم.

ولتجنب أماكن الازدحام، فإن المسار المقترح لهذا الخط يبدأ من نقطة التقاطع بالخط القديم على بعد حوالي ٣٠ كم من الرياض، ليتجه بعد ذلك نحو الطريق السريع (الرياض-جدة)، ويستمر محاذياً له حتى مدينة الموية الجديدة، بعدها يتجه نحو شمال مكة المكرمة والطائف.

وسيستخدم هذا الخط سوياً مع خط الرياض - الدمام القائم لنقل الحاويات ما بين مينائي جدة على البحر الأحمر والدمام على الخليج العربي، ومن ثم سيصبح بمثابة جسر بري لكافة الدول المطلة على الخليج العربي، إضافة إلى ربطه بين المدن والمواقع الداخلية، واعتباره بمثابة جسر صغير لنقل الركاب بين الرياض وجدة. وهناك خيار لتوسيع الخط إلى خط مزدوج في المستقبل.

٣- خط المعادن:

مشروع توسعة آخر يسمى خط المعادن، سيتم تمويله بواسطة صندوق الاستثمارات العامة وشركة التعدين السعودية «معادن».

ويمتد مسار الخط بطول ١٦١٠ كم من الرياض باتجاه الشمال مروراً ببريدة وحائل، إلى الحدود الشمالية للمملكة، ويتضمن المشروع ربط مناطق التعدين شمال المملكة في كل من الجلاميد والزبيدة بالخليج العربي من خلال مسار يبلغ طوله ٥٥٢ كم.

ويقترح المخطط الإقليمي لمنطقة الرياض، إدراج خط ركاب مزدوج يمتد من الرياض حتى حائل يتضمن محطة للركاب في



لكن هذا التوجه قابل للتغيير في منطقة الرياض، فقد أثبتت الدراسات الحديثة ازدياد أهمية النقل العام في المدن الرئيسية في المنطقة مستقبلاً، وذلك لأسباب، أهمها: الازدحام المروري المتوقع. فوفقاً لتقديرات المخطط الإقليمي لمنطقة الرياض، فإنه يمكن أن تبلغ نسبة مشاركة النقل العام ٢٥٪ في منطقة الرياض خلال السنوات العشرين القادمة.

تحديث وتوسيع سكك الحديد:

قدمت اقتراحات عديدة لتحديث وتوسيع شبكة السكة الحديدية القائمة على المستوى الوطني، ومن هذه المقترحات ما يلي:

١- تحسين السكة الحديدية بين الرياض والدمام:

حسب توقعات هيئة السكة الحديدية السعودية للركاب والبضائع، يتوقع أن تزداد حركة الركاب بمعدل ٣,١٪ و ٨,٥٪ للبضائع سنوياً.

النمو المتوقع في حركة الركاب والبضائع بهيئة السكك الحديدية السعودية خلال ٢٠٢٢-٢٠٢٥ م				
السنة	الركاب في السنة *	الركاب في السنة **	الحاويات (م-طن)	البضائع العامة (م-طن)
٢٠٢٥ م	٨٨٣,٠٠٠		١,٤	
٢٠٢٥ م	١,٤٤٠,٠٠٠	٢,٠٠٠,٠٠٠	٣,٧	تقريباً ١,٠
النمو %	٣,١ % سنوياً	٣,٥ % سنوياً	٥,٨ % سنوياً	غير معروف
المصدر: * تقديرات شركة سانترا بلان. ** تقديرات المخطط الإقليمي لمنطقة الرياض.				

نمو الطلب المحلي على الطيران:

بحسب تقديرات سانترا بلان، فإنه سيكون هناك نمو في الطلب المحلي على الرحلات الجوية بمعدل حوالي ٣٪ سنوياً. وبافتراض ثبات متوسط معدل النمو السنوي مستقبلاً في جميع مطارات منطقة الرياض، فإن نسبة خدمات رحلات الطيران في المنطقة سوف تنمو بمعدل ٧٥٪ بحلول عام ٢٠٢٥ م. وتستطيع مرافق المطارات القائمة استيفاء متطلبات هذا النمو في حركة الطيران المحلية. ويعتبر توفير بنية تحتية لنقل متكامل، أحد أهداف النقل في المملكة، ففي مجال الطيران يساهم تشييد مطارات ملائمة في خفض وقت الرحلة مقارنة بوسائل النقل العامة البديلة (الطرق، السكك الحديدية). وتحدد مواقع المطارات المناسبة من خلال مقارنة أوقات الرحلات الجوية بناء على أوقات الطيران الحالية، وافتراسات أوقات الرحلات الجوية ما قبل وبعد الطيران (الرحلات من وإلى المطار، إجراءات المطار، الفحص الأمني.. إلخ).

كذلك يمكن مقارنة أوقات هذه الرحلات مع الأوقات المطابقة عند استخدام وسائل نقل أخرى، مما سيظهر أهمية استخدام نظام رحلات الطيران غير المباشرة بين المراكز التجميعية والمراكز الاقتصادية الكبرى في المملكة.

ويتم احتساب أوقات الرحلات الجوية بين المراكز الإقليمية والمدن الرئيسة الأخرى على المستوى الوطني وفقاً لآلية حساب إجمالي الوقت ما قبل وبعد رحلة الطيران، بما في ذلك إجراءات المطار والفحص الأمني ووقت الانتظار بالمطار، إضافة إلى الوقت المستغرق للوصول إلى المطار من مركز المدينة.

وعلى سبيل المثال: يبلغ إجمالي الوقت ما قبل وبعد رحلة الطيران للمسافر من مطار الملك خالد الدولي ٨٠ دقيقة، بما في ذلك إجراءات المطار والفحص الأمني ووقت الانتظار



المجمعة، وأخرى في موقع الجامعة الجديدة المزمع إنشاؤها في مدينة سدير الصناعية.

٤- القطار الخفيف بمدينة الرياض:

هناك عدد من مشاريع النقل العام الطموحة يجري الإعداد لها حالياً في الرياض، وفي هذا الصدد تقوم الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، بتنفيذ مشروع القطار الخفيف الذي يتكون من خطين: يمتد المسار الأول منهما من الشمال إلى الجنوب، ابتداءً من الطريق الدائري الشمالي على امتداد شارع العليا مروراً عبر البطحاء وانتهاءً عند مركز النقل العام في جنوب المدينة.

أما المسار الثاني لخط السكة فصمم على امتداد طريق الملك عبد الله ليربط بين جامعة الملك سعود غرباً حتى المركز الحضري الشرقي باتجاه الشرق. ويمكن تطوير هذين الخطين مستقبلاً عبر نظام نقل عام أشمل لخدمات الحافلات مرتبط بمحطات النقل العام.

النمو السكاني وحركة الحافلات:

تقدم (الشركة السعودية للنقل الجماعي - سابكو) خدمات نقل الركاب عبر الحافلات فيما بين مدن المملكة الرئيسية ودول الخليج المجاورة والدول العربية، ويتوقع أن تحتفظ الشركة بحصتها في هذه الأسواق، نتيجة ازدياد الطلب على الخدمة الناجم عن النمو السكاني الذي تشهده مدن المملكة. وتشمل خدمات الشركة الطرق الرئيسة من الرياض إلى المدن الأساسية بالمناطق الأخرى.

وإلى جانب شركة النقل الجماعي، تعمل حافلات أخرى على الخطوط بين الرياض ومدن المملكة الأخرى والدول المجاورة، غير أنها لا توفر خدمات داخل العاصمة التي بلغت حركة الركاب فيها خلال عام ٢٠٠٤ م حوالي ٦,٤٨ مليون راكب وفقاً لتقديرات شركة سانترا بلان.

الإقليمية إلى أنظمة نقل عام فاعلة تؤدي إلى نمو المدن بشكل متكامل مع استعمالات الأراضي بدلاً من نمط التشتت الحالي الذي استند التخطيط الحالي بشكل رئيسي على التنمية السكانية منخفضة الكثافة، والاستعمالات التجارية القائمة على امتداد الطرق الرئيسية والثانوية.

وهذا النمط من التنمية لم يعد مجدياً وكفئاً عندما يتعلق الأمر بتوفير البنية التحتية، فقد كشف استعراض خواص النقل العام حول العالم، أن معظم المدن التي يزيد تعداد سكانها على ٥٠ ألف نسمة، تمتلك نوعاً من أنظمة النقل العام بمسارات وجدول زمنية ثابتة، ويصل حجم أساطيل حافلاتها إلى الآلاف في المدن الرئيسية، وهو ما تفتقر إليه معظم مدن المنطقة حالياً.

أهداف ومعايير الخدمة

وضع المخطط الإقليمي فيما يتعلق بقطاع النقل في المراكز الإقليمية، سياسة ترمي إلى الوصول إلى توفير خدمات نقل عام اقتصادية، آمنة وميسرة باستخدام معدات غير ضارة بالبيئة، تمكن السكان من الوصول إلى أماكن العمل، والتعليم، والرعاية الصحية، والتسوق والمواقع الاجتماعية والترفيهية والوصول إلى أنظمة النقل الخارجية.

ولتنفيذ هذه السياسة، لا بد من الأخذ بعين الاعتبار مجموعة

مقارنة أوقات الرحلة الجوية داخل المنطقة

وقت الرحلة الجوية (دقيقة)	الرياض	المجمعة	حولة بني تميم	الدوادمي	وادي الدواسر	جدة	المنورة	الدمام
الرياض		غير متوفر	غير متوفر	١٩٥	٢١٥	٢٣٥	٢٣٥	٢٠٠
المجمعة	غير متوفر		٢١٠	١٤٥	٣٣٠	٤٢٠	غير متوفر	٢٥٥
حولة بني تميم	غير متوفر	٢١٠		٢٤٥	٢٣٠	٤٠٠	غير متوفر	٢٦٠
الدوادمي	١٩٠	١٤٥	٢٤٥		غير متوفر	٢٢٥	غير متوفر	٣٩٠-٥٢٠
وادي الدواسر	٢١٠	٣٣٠	٢٣٠	غير متوفر		٢٢٠	٣٣٥-٤٧٠	٢٣٥
جدة	٢٣٥	٤٢٠	٤٠٠	٢١٥	٢٢٥		١٩٥	٢٥٥
المنورة	٢٢٠	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	٣٥٠-٣٩٥	١٩٥		٢٤٥
الدمام	٢٠٠	٢٥٥	٢٦٠	٣٤٥-٤٨٠	٣٣٥-٥٧٥	٢٦٠	٢٥٥	

بيانات ذاتية المصدر

بالمطار، فيما يبلغ الوقت المستغرق للوصول إلى المطار من المنطقة المركزية للمدينة ٣٠ دقيقة.

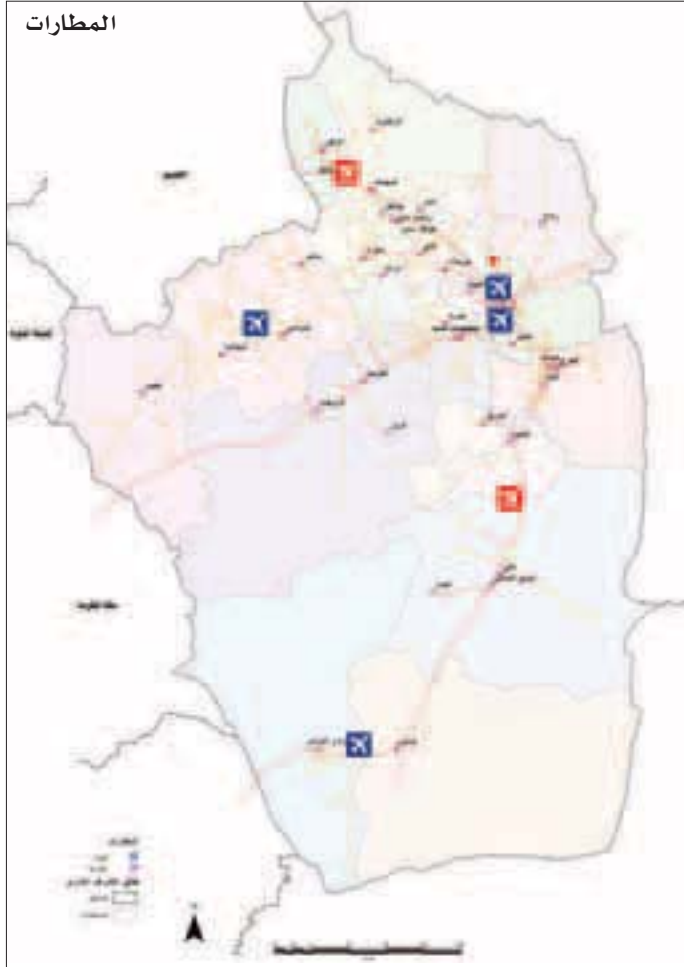
المطارات الجديدة

يقصر حالياً البحث في مواقع ملائمة لمطارات جديدة في منطقة الرياض، على منطقتين جديدتين تمّ تحديدهما هما قطبا التنمية الشمالي والجنوبي والشرقي. وبما أن منطقة الرياض تشكل مركزاً إقليمياً ضمن نطاق دول مجلس التعاون الخليجي، فيعزز المطارين الجديدين من الربط المباشر بشبكة طيران دول مجلس التعاون الخليجي.

وحسب أهداف التنمية العمرانية في المخطط الإقليمي لمنطقة الرياض، ستستخدم الشركات الجديدة العاملة في القطاعات الصناعية، المطارات الإقليمية الصغيرة للوصول إلى أسواق منطقة مجلس التعاون الخليجي.

سياسات تخطيط النقل بالمدن

يعتمد تحقيق نقل عام مستدام من خلال مشروع ربط المراكز الإقليمية الرئيسية بالعاصمة بواسطة وسائل النقل العامة والخاصة، على تغيير سياسات تخطيط النقل في مدن المنطقة. فمع ازدياد تعداد السكان في المراكز الإقليمية، ستصبح مشاريع الحافلات والقطار الخفيف ميسرة وقابلة للتنفيذ. وبحسب المخطط الإقليمي لمنطقة الرياض، تحتاج المراكز



من الأهداف والمعايير الأساسية التي تشمل:

- توفير متطلبات الحركة للسكان.
- حرية اختيار وسيلة النقل، ونوعية الخدمة والجهة المقصودة.
- أن تكون أنظمة النقل آمنة، واقتصادية.
- يجب أن تستوفي الحافلات المتطلبات الاجتماعية والثقافية ومتطلبات الخصوصية.
- يجب تعيين المسارات ووضع الجداول الزمنية حتى يصبح النقل العام جاذباً ومستوفياً لمتطلبات السكان المختلفة، بحيث يصبح بمقدور الراكب الوصول إلى الخدمة ضمن مسافة ٥٠٠ متر من مصدر الرحلة.
- أن تتمتع مرافق خدمة الركاب بمستوى عالٍ من التصميم ومنسجمة مع بيئة شوارع المدينة.
- أن تكون مواقع المحطات النهائية مركزية وسهلة الوصول إليها بواسطة وسائل النقل الأخرى وربطها بمرافق شركة النقل الجماعي.
- أن تكون هناك أولوية للحافلات عند التقاطعات.
- مراقبة جودة الخدمة والاتفاق مع موفري الخدمة حول إجراءات تحقيق أداء ملائم.
- أن تحجز المراكز الإقليمية حرم طريق للسماح بمساحة لأعمدة إضاءة المسارات الثابتة مستقبلاً أو أنظمة مماثلة.

المدن المرشحة لخدمات النقل العام

أظهر التعداد السكاني الحالي والزيادات المستقبلية للمدن، أن هناك أربع مدن خارج مدينة الرياض يزيد عدد سكانها عن ٥٠ ألف نسمة، مرشحة الآن لخدمات النقل العام بواسطة الحافلات، ووفقاً للنمو السكاني الحالي، فإنه وبحلول عام ١٤٤١ هـ ٢٠٢٠ م ستكون هناك ٧ مدن على الأقل مرشحة لنظام النقل العام بواسطة الحافلات. وعليه سيرتفع معدل الطلب على الحافلات بحلول عام ١٤٤٦ هـ ٢٠٢٥ م إلى ٢٥٪. كما أكد التصور الأولي على دعم خدمات الحافلات العاملة في مدينة الرياض، بواسطة خدمات على مستوى المحافظات بحيث تصبح امتداداً لخدمات النقل العام في العاصمة. ووضع هيكل وجدول زمنية للطرق والمسارات استناداً إلى شبكة الطرق في العاصمة ومواقع جذب الرحلات.

إدارة نظام النقل العام

يتطلب تطوير وإدارة نظام للنقل العام في منطقة الرياض، توفير دعم لخدمات الحافلات، فالمعدل المحدود لعمليات النقل خارج العاصمة، يتطلب شكلاً معيناً من الإدارة الإقليمية لتسيير خدمات نقل متكاملة في كافة أجزاء المنطقة، وهو أمر من شأنه ترشيد موارد المدن، حيث لا تصبح هناك ضرورة في أن تقوم كل محافظة بتشييد ورش إصلاح وصيانة للحافلات. من ناحية أخرى، يمكن أن تتعاقد المدن مع مقاولي القطاع

الخاص لتسيير خدمات الحافلات بناء على متطلبات مخططات المسارات والخدمات، والجداول الزمنية والأداء. ويمكن - أيضاً - تحديد تعرفه الرحلة مع الأخذ بعين الاعتبار تضمين الأسعار تكاليف المشغلين وضمان تحقيق عائد من عمليات التشغيل. ويمكن وضع هيكل أسعار ملائم يصاغ بناء على نظام (الأسعار المبنية على المسافة) وهو المعمول به في الشركة السعودية للنقل الجماعي.

خدمات الحافلات المستقبلية في مدن المنطقة				
المدينة	السكان عام ٢٠٠٤	السكان عام ٢٠٢٥*	متطلبات الحافلات*	
			٢٠٠٤	٢٠٢٥
الخرج	٢٣٠,٠٠٠	٥٠٠,٠٠٠	٤٦	١٠٠
وادي الدواسر	٩٠,٠٠٠	٢٢٠,٠٠٠	١٨	٤٤
الدوادمي	٥٧,٠٠٠	١٤٠,٠٠٠	١٢	٢٨
الزلفي	٥٧,٠٠٠	١٢٦,٠٠٠	١٢	٢٥
المجمعة	٤١,٠٠٠	١٠٠,٠٠٠		٢٠
الدلم	٣٥,٠٠٠	٨٠,٠٠٠		١٦
الدرعية	٣٣,٠٠٠	٧١,٠٠٠		١٤
الأفلاج	٣١,٠٠٠	٦٨,٠٠٠		١٤
عفيف	٤٦,٠٠٠	١٠١,٠٠٠		٢٠
السليل	٢٩,٠٠٠	٦٥,٠٠٠		١٣
المزاحمية	٢٩,٠٠٠	٦٥,٠٠٠		١٣
الإجمالي			٨٨	٣٠٧
المصدر:	التعداد العام للسكان والمساكن لعام ١٤٢٥ هـ - ٢٠٠٤ م *وفقاً لحسابات المخطط الإقليمي (حافلة واحدة لكل ٥٠٠٠ نسمة)			

أنظمة السكك الحديدية الخفيفة

بناء على التوقعات السكانية الحالية للمخطط الإقليمي، تعتبر محافظة الخرج الوحيدة في المنطقة المؤهلة لنظام سكة حديد خفيف، وذلك لكثافتها السكانية المتزايدة. لذا يجب تحديد متطلبات حجز حرم طريق للسكة بشكل غير متعارض مع استعمالات الأراضي الرئيسية ضمن دراسة المسارات والخطوط، ووضع حرم طريق إضافي لتشييد المحطات وممرات المشاة وورش الصيانة.

خريطة الرياض الرقمية الملاحية..

مواكبة للتطور واستجابة للاحتياجات



وضعت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض أخيراً الخريطة الرقمية الملاحية لشبكة الطرق؛ لتلبية الطلب المتزايد على هذا النوع من الخرائط سواء من قبل إدارات الهيئة الداخلية أو المؤسسات الخدمية أو شركات القطاع الخاص بمدينة الرياض، وذلك بما يتواءم مع التطور السريع في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بشكل عام وأنظمة المعلومات الجغرافية بشكل خاص، التي تُعدّ الخرائط الرقمية التفاعلية الملاحية ذراعها الأيمن فيما يتعلق بتوفير المعلومة المناسبة في المكان المناسب وفي الوقت المناسب.

نتيجة التطور السريع في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بشكل عام وأنظمة المعلومات الجغرافية بشكل خاص، فإن استخدامات الخرائط الرقمية التفاعلية الملاحية وفوائدها تعدّت الاستخدامات التقليدية المتمثلة في استخدامها ضمن النطاق المؤسسي لتصبح متوفرة عبر الإنترنت وشبكات الهواتف المحمولة إلى جميع المستخدمين. وبذلك تضاعفت قاعدة انتشارها وازداد الطلب عليها بشكل واسع.

فثورة المعلومات أصبحت تأخذ منحى آخر، بعد القفزات الواسعة فيما يُسمى الخدمات المتعلقة بالموقع (Location Based Services)، فلم يعد كافياً توفير المعلومة فقط، بل أصبح من الضروري توفير المعلومة المناسبة في المكان المناسب وفي الوقت المناسب وللشخص المناسب أيضاً، وتبرز على ضوء ذلك أهمية الخرائط الملاحية، التي تعتبر الأساس لكثير من التطبيقات والخدمات المتعلقة بالموقع.

نظم المعلومات

الخريطة الملاحية الذكية :

من هذا المنطلق، قام مركز المشاريع والتخطيط بالهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض مؤخراً بإعداد وتطوير الخريطة الملاحية لشبكة الطرق (Navigable Digital Map) أو الخريطة الملاحية الذكية، التي استنبطت من الخريطة الأساسية الرقمية الموحدة لمدينة الرياض، وأحدث المصورات الفضائية عالية الدقة وتحتوي على اسم الشارع ونوع الشارع: (طريق، شارع، التفافة دوران، ميدان، موقف)، والاتجاه القطبي: (شمال، جنوب، شرق، غرب)، واتجاه الحركة في الشوارع المزدوجة، وتصنيف الشوارع من حيث الاستخدام: (طريق سريع، شارع تجميحي، شارع محلي)، وتصنيف الشوارع حسب عرض الشارع، واتجاهات الحركة المسموح بها، ومتوسط سرعة حركة السير لكل شارع، واسم الحي على يمين الشارع، واسم الحي الذي يقع فيه الشارع.

أهداف المشروع:

ترمي الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض من إنجاز المشروع، إلى تحقيق عدد من الأهداف المنبثقة من رسالتها المتمثلة في توفير أحدث وأرقى الخدمات لسكان مدينة الرياض والمؤسسات العامة والخاصة العاملة فيها. وتتمثل هذه الأهداف في كل مما يلي:

■ توفير الخرائط الملاحية اللازمة للقيام بمشاريع رائدة في عدد من المجالات، مثل: (أنظمة النقل الذكية، الأنظمة الملاحية داخل المركبات، وغيرها).

■ توفير الخرائط الملاحية للجهات الحكومية داخل مدينة الرياض، مثل: أمانة منطقة الرياض، الشرطة، الدفاع المدني، الهلال الأحمر... إلخ، حيث ستمكّن هذه الخرائط تلك الجهات من القيام بعدد من التطبيقات المهمة التي لا يمكن أن تتم دونها.

استخدامات الخرائط الملاحية :

تتبع أهمية الخرائط الملاحية من كونها الأساس لعدد كبير من التطبيقات في مجالات مختلفة، سواء التقليدية منها، أو التطبيقات الحديثة المختلفة ضمن ما يُعرف بالخدمات المتعلقة بالموقع (Location Based Services). غير أن من أهم الاستخدامات للخرائط الملاحية يكمن في التطبيقات التالية:

١- الاستخدامات البلدية: المتمثلة في بعض أنظمة النقل

الذكية (ITS)، تحديد مسارات المفتشين، صيانة الطرق، أعمال النظافة، وغيرها من الأعمال البلدية.

٢- الاستخدامات الملاحية: لعل أشهر الاستخدامات للخرائط الملاحية، هو في أنظمة السيارات الملاحية (In-Vehicle navigation System).

كما شاع أخيراً استخدام الخرائط الملاحية في استخدامات متنوعة، أشهرها: أجهزة تحديد الموقع (Global Positioning Systems)، وأجهزة الحاسب الكفية (Palm/PDA)، حتى إن بعض أجهزة الهاتف المحمول تحتوي على مثل هذه الخرائط.

ولا يمكن حصر التطبيقات التي يمكن تطويرها للاستفادة من مثل هذه الخرائط لكثرتها، مع الأخذ بعين الاعتبار اتساع قاعدة مستخدمي هذه الأجهزة بصفة متسارعة.

٣- الاستخدامات المتعلقة بتوزيع البضائع: يمثل استخدام الخرائط الملاحية لشركات توزيع منتجات الألبان والمياه الغازية والمعدنية، إضافة إلى شركات البريد السريع والصحف والمجلات وغيرها، ممن يسعون إلى التطوير باستخدام الخرائط الملاحية.

٤- الاستخدامات المتعلقة بشركات الخدمات: وتشمل: شركات المرافق العامة (اتصالات، ماء، كهرباء، صرف صحي) التي تحتاج بصفة مستمرة إلى تطوير عدد من التطبيقات لتحديد أفضل المسارات لقراءة العدادات، أو إرشاد موظفي الصيانة إلى مواقع العمل، أو غيرها من الاستخدامات، الأمر الذي ينعكس إيجاباً على سبل الاستخدام الأمثل للموارد المتوفرة في هذه الشركات، ويساهم في الحد من التكاليف، ويقلل المدة الزمنية لإنجاز المهام.



ترشيد استهلاك المياه ..

منطلق التنمية المستدامة في حاضرة الصحراء الكبرى



متر مكعب يومياً، كل ثلاث إلى أربع سنوات؛ لتلبية الطلب على المياه في المستقبل بسبب الزيادة السكانية المتوقعة. ويتم توفير ثلثي كميات مياه الشرب في مدينة الرياض من محطة التحلية بمدينة الجبيل على بُعد ٤٦٦ كم شرق الرياض، أما الثلث المتبقي فيتم توفيره من المياه الجوفية العميقة بعد المعالجة. ويتم خلط مياه التحلية مع جزء من مياه الآبار في النقطة العالية على بُعد ٥٠ كم في اتجاه الشمال الشرقي من مدينة الرياض.

توزيع المياه:

يتم توزيع المياه حالياً عبر شبكة أنابيب شاملة تم تصميمها على أساس الضغط المنخفض لتجنب حدوث التسرب. ومع الاستهلاك المتزايد للمدينة من مياه الشرب ومحدودية مصادر المياه الجوفية، فإن أهمية مياه التحلية تزداد لسدّ النقص في المياه الجوفية. مع وجود الفرص الملائمة لخفض كميات مياه الشرب التي تتطلبها المدينة بزيادة وتنمية المصادر المائية الأخرى خصوصاً المياه المعالجة التي تبلغ مشاركتها في المياه المستهلكة بنحو ١٤٪ فقط.

المياه الجوفية:

تعتمد مدينة الرياض في الوقت الحاضر على المصادر المحلية للحصول على ما يقدر بثلاث إمدادات مياه الشرب،

بناءً على التوقعات والتوجهات الواردة في المخطط الاستراتيجي الشامل لمدينة الرياض الذي وضعته الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، أعدت مديرية المياه في منطقة الرياض، مخططاً استراتيجياً للمياه بمدينة الرياض، من أبرز ملامحه: الاستمرار في توفير مياه الشرب عن طريق مياه الآبار الجوفية ومياه التحلية، وخفض متوسط الطلب على مياه الشرب إلى مستويات جيدة عبر ترشيد استهلاك المياه وإعادة استخدامها.

المخطط الاستراتيجي الشامل حدد موضوع «إدارة المياه» في المدينة من بين أهم القضايا في حاضر المدينة ومستقبلها، وأكد على التعامل مع كل من مياه الشرب والصرف الصحي ومياه السيول والمياه الأرضية كمصادر مختلفة للمياه، في الوقت الذي ركّز فيه على ترشيد الاستهلاك، وإعادة تدوير المياه من المصادر المختلفة إلى أقصى حد ممكن، مع تحقيق الأهداف الخاصة بالمحافظة على الصحة العامة، معتبراً هذا المبدأ منطلقاً للتنمية المستدامة لحاضرة كبرى في وسط الصحراء.

مصادر المياه:

تغطي شبكة توزيع المياه الحالية المناطق المطورة من مدينة الرياض بشكل ملائم، ويبلغ الإنتاج الأقصى الحالي للمياه حوالي ١,٣٤٦,٠٠٠ متر مكعب في اليوم، ويقدر بأنه ستكون هنالك حاجة إلى كمية إضافية من المياه تصل إلى ٥٠٠ ألف

تقارير

ولتوفير المياه اقترح المخطط إنشاء محطات تنقية متقدمة للمياه الجوفية ضمن حقول آبار ضحلة للمياه بالقرب من الحائر؛ للاستفادة من المياه المعالجة في محطة الصرف المقترحة ذات تقنيات المعالجة المتقدمة.

وينسجم تخطيط اتجاه خطوط شبكة التوزيع بالمدينة مع مطلب تعدد المصادر، حيث يتيح ذلك قدراً كبيراً من المرونة للتوافق مع التطورات غير المتوقعة لمصادر المياه في المستقبل. ويتمثل المبدأ العام لتطوير المصدر بأن يكون دائماً سابقاً للطلب على المياه ويسمح بوقت معقول لكفاية الطلب.

تخزين المياه:

يتركز تخزين المياه حالياً في محطة النقطة العالية ومحطات التجميع الرئيسية الثلاث، ويؤدي ذلك إلى تأثير واضح عند حدوث أي أعطال في خطوط التغذية الرئيسية للمدينة. كما أن إجمالي حجم التخزين الاستراتيجي سيعتمد على مستوى الخدمة التي يتم اختيارها للمخزون الاستراتيجي. ولقد تمّ النظر في تطوير خمس نقاط للتخزين في المخطط الرئيسي تشمل إضافة محطتي التجميع الشمالية والجنوبية. وعلى أساس التوازن بين إمداد مياه التحلية والمياه الجوفية، فإن المدينة تتطلب توفير تخزين استراتيجي بمقدار ٥٦٩٨ طن متري مكعب في اليوم، أو إضافة ما مقداره ٢٠٢٢ طن متري مكعب في اليوم إلى الطاقة الحالية للخرن الاستراتيجي.



وذلك من ١٦٦ بئراً. وتنقسم هذه الآبار إلى نوعين حسب العمق الذي تتغذى منه بالمياه الخام:

١- آبار جوفية سطحية، وتشمل: آبار أودية نساح، ونمار، والحائر، وتبلغ حوالي ٣٠ بئراً.

٢- آبار جوفية عميقة، وتشمل: حقول آبار صلبوخ والبويب والوسيع، وآبار الرياض العميقة، وعددها ١٣٦ بئراً. وتتغذى هذه الآبار من طبقات أو تكوينات البياض والوسيع والمنجور العميقة، ويتراوح عمق الحفر لها ما بين ٥٠٠ إلى ٢,٠٠٠ متر تحت سطح الأرض.

تُعالج المياه المستخرجة من هذه الآبار في ثماني محطات موزعة في المدينة تبلغ طاقتها الإنتاجية ٥٣٠,٠٠٠ م^٣ يومياً.

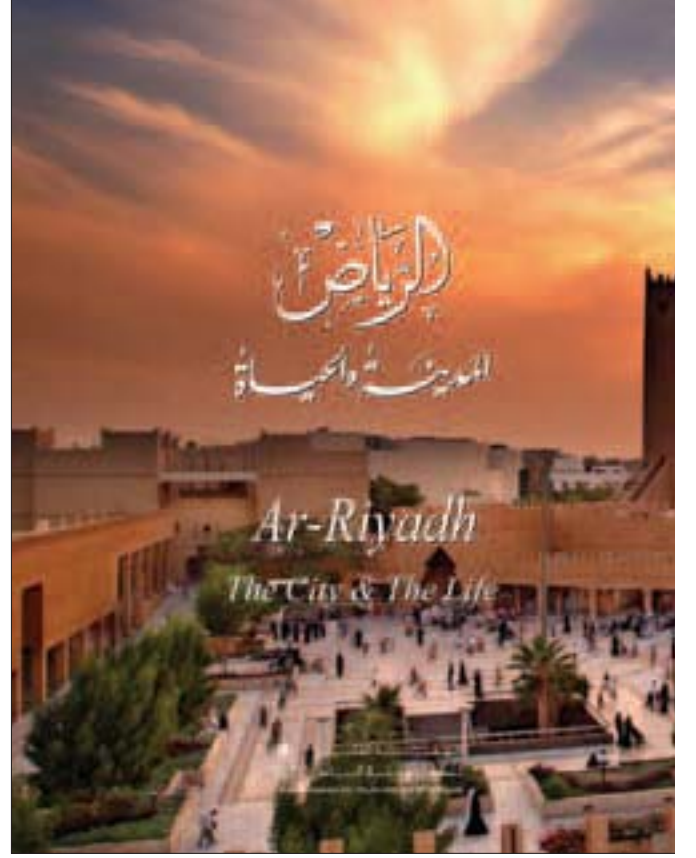
الاحتياجات المستقبلية:

من الواضح أنه ستكون هنالك حاجة إلى مصادر رئيسية جديدة لسدّ الاحتياجات عند ذروة الطلب، ولتوفير إمداد مستمر لمدينة الرياض. ويوصى بتبني توصيات المخطط الاستراتيجي الشامل لمدينة الرياض بخصوص إدراج مشروعات رئيسية لإعادة استعمال المياه المعالجة، التي ستكون لها القدرة في إحداث تخفيض كبير في الطلب على مياه الشرب. كما يجب تحقيق توازن بين استخدام مياه التحلية والمياه الجوفية، إلى جانب تطوير متوازن لإمداد مياه التحلية المنقولة إلى محطة النقطة العليا للإمداد بمدينة الرياض، مع استخدام المياه الجوفية كمصدر لمياه الشرب، على أن يتم استبدال الاستخدام الزراعي بمصدر آخر للمياه غير الصالحة للشرب. وكذا تطوير حقول جديدة لآبار المياه في مواقع بعيدة عن المدينة.



كتاب الرياض المدينة والحياة

سيرة مدينة مزجت الأصالة بالتجديد



«تاريخ الرياض جزء من حياتي، عايشتها بلدة صغيرة، يسكنها بضعة آلاف من السكان الذين يمتنون الزراعة والتجارة المحلية. وعاصرتها حاضرة عالمية كبرى، تسجل حضورها في كل المحافل الدولية، بمداد من العزة والفخر، إذ هي عاصمة المملكة العربية السعودية، وتمثل مركز قرار في المجالات السياسية، والإدارية، والاقتصادية على المستوى الوطني، والإقليمي، والعالمي».*

سلمان بن عبد العزيز

إصدارات

* فقرة من كلمة لسموه تصدّرت (كتاب الرياض... المدينة والحياة) الذي أصدرته الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض أخيراً

ماضي تلّيد

يرصد الكتاب في هذا الباب الآثار المُوغلة - في القدم في مدينة الرياض، التي تعود إلى ما قبل ١٥ ألف سنة مضت، ضمت سيراً، وتاريخاً، وأخباراً لممالك عربية، وحضارات توالّت على أرض اليمامة الخصبة، قبل أن يزدهر اسم مدينة الرياض إبّان فترة حكم الدولة السعودية الأولى في القرن الثاني عشر الهجري، وتتأكد ملامحها وهويتها العمرانية في فترة حكم الدولة السعودية الثانية، وصولاً إلى عصرها الذهبي الذي بدأ في الخامس من شوال، عام ١٣١٩هـ بدخول الملك عبد العزيز، وتأسيس الدولة السعودية الحديثة.





تراث متجدد

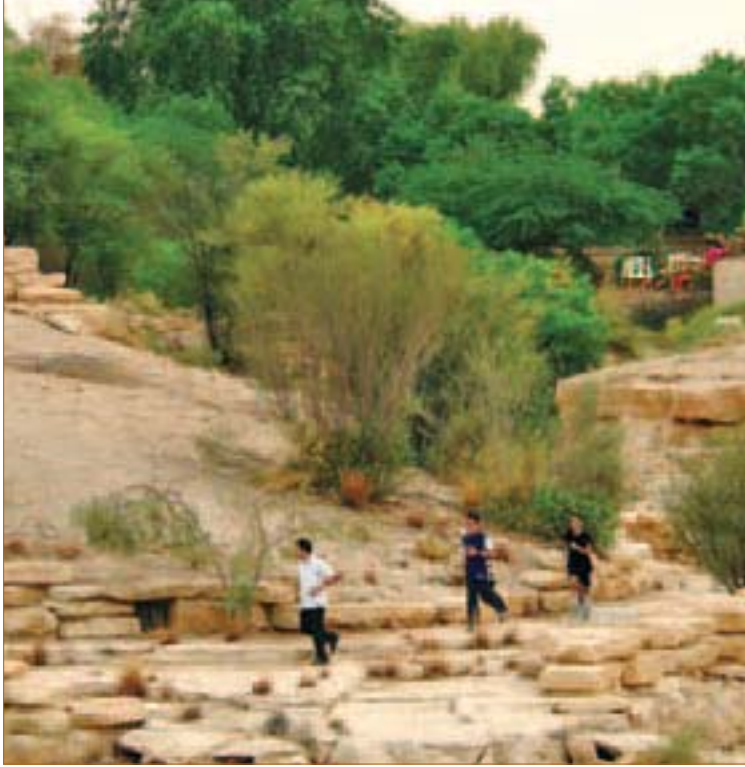
تعيش مدينة الرياض في توافق وانسجام بين القديم والحديث، والأصالة والتجدد، والخصوصية والعالمية، تجعلها مدينة تراثية في قالب عصري حديث، يفوح منه عبق الأصالة والتاريخ. فعمارة الرياض التراثية هي بمثابة وعاء لخصوصيتها الثقافية والاجتماعية، والتجديد العمراني والتطوير الحضري لمعالم المدينة الأثرية، جعل منها مؤسسات ثقافية تتفاعل مع الجمهور، وتسهم في بناء ثقافة أجيال المستقبل.





روضة خضراء

أخذت الرياض اسمها من البساتين التي كانت بين ربوعها وسط بيئة صحراوية قاسية، وأمطار موسمية شحيحة، وفيافٍ ممتدة، فالزراعة كانت ولا تزال الحرفة الأساسية لأهل المنطقة، فيما تحفّ الخضرة شوارع المدينة، وتكسو ميادينها، وتزدان بها ساحاتها المفتوحة.





عمران حديث

يحكي عمران مدينة الرياض حياة سكانها، ويعكس قدراتها الاقتصادية، ويشكل أبرز مظاهر نموّها. فالمدينة تشهد سباقاً محموماً بين شرايين شبكات المرافق العامة فيها، وجذور العمران الممتدة في أطرافها، الذي يتغذى من نموّها السكاني العالي ويستند إلى قدراتها الاقتصادية، والرخاء الذي تنعم به، مما جعل المدينة تتمتع بتوازن مضطرب بين عمرانها ونموّ سكانها.





بيئة تعليمية

يصطف أكثر من نصف سكان مدينة الرياض - الذين تقل أعمارهم عن ١٨ سنة - على مقاعد الدراسة وسط تنوع وثراء في أنماط التعليم، وتعدد في مؤسساته، بعد أن كان التعليم في المدينة يعتمد على الكتاتيب في تعليم الصغار، وحلقات العلم للكبار، والتي من كنفها تخرجت الكوادر الثقافية وانطلقت حركة التعليم بمختلف أوجهها النظامية العامة والأهلية الخاصة، حتى صار ازدهار التعليم قاعدة لازدهار الخدمات الصحية في المدينة، ومن ثم ازدهاراً لاقتصادها وسياحتها، وشع من وراء هذا الازدهار أنشطة ثقافية متنوعة.



اقتصاد نشط

غدت مدينة الرياض مركزاً مالياً عالمياً نشطاً يضم مجالات اقتصادية متنوعة، وتدور في مؤسساته المصرفية رساميل ضخمة، ويعتمد على بنى تحتية كبيرة، وتقوده كوادر بشرية عالية التأهيل. هذا الازدهار الاقتصادي الذي منّ الله به على البلاد، يوفر فرص عمل تواكب نمو سكان المدينة، وتوفر لهم متطلبات العيش الكريم، ويجعل من الرياض مقصداً للاستثمارات من كل حذب وصوب.





حياة عامرة

تتمع الرياض بتعدد مناسبتها، وتنوع مناسباتها، وبأجوائها الحميمة، وأوقاتها المفتوحة، فمع كل شروق للشمس تتبع حياة جديدة، بأعمالها، وأنشطتها الثقافية والاجتماعية، والترويحية، حتى يسكن جانب من المدينة مع حلول الليل لتنهض جوانب أخرى بمظاهر أخرى من الحياة التي تلبي حاجات سكان المدينة، بما يتوافق مع مبادئهم الدينية وقيمهم المعنوية وعاداتهم الاجتماعية.





مستقبل زاهر

حبا لله الرياض عوامل قوية مؤثرة، تؤذن بمستقبل زاهر- بإذن الله- وتكمن أهم عوامل النهضة المستقبلية للمدينة في أبنائها فهم (نصف الحاضر، وكل المستقبل)، فأكثر من نصف سكانها في سنّ الصبا، عليهم تعقد الرياض آمالها، ومن أجلهم تبرمج مستقبلها. خطط استراتيجية وضعت لقيادة قطاعات المدينة العمرانية، والاقتصادية، والاجتماعية، ومرافقها العامة، ومؤسساتها الخدمية، وبيئتها الطبيعية نحو رؤية مستقبلية، تجعل مدينة الرياض: عاصمة كفاءة للمملكة، مدينة تحقق الرغبات الإنسانية الحميدة، مدينة رائدة في الخدمات التعليمية والصحية، مدينة جميلة، مركزاً مالياً وتجارياً نشطاً، واحة معاصرة.





٤٠٨ حالات وفاة في مدينة الرياض خلال عام ١٤٢٦ هـ
معظمها بسبب السرعة