

سابتكو
SAPTCO

الشركة السعودية للنقل الجماعي

الملف
الصحفي
NEWSPAPER FILE

حلول النقل المتكامل
Integrated Transport Solutions



اليوم: الاحد 5 / 6 / 2016م

المحتوى

<p><u>قطار الحرمين .. تحقيق «رؤية 2030» في تعزيز حركة السياحة داخلياً</u></p>	<p>الاقتصادية</p>
<p><u>«النقل»: شبك فولاذي لمنع تساقط الصخور في طريق الهدا</u></p>	<p>الرياضة</p>
<p><u>أهالي الباحة: «النقل» وراء حوادث مدخلنا</u></p>	<p>عكاظ</p>
<p><u>استثمارنا في أوبر.. أليس على حساب النساء؟</u></p>	<p>الرياضة جريدة يومية تصدر عن مؤسسة البعثة الصحفية</p>

قطار الحرمين .. تحقيق «رؤية 2030» في تعزيز حركة السياحة داخلياً

أبلغ "الاقتصادية" مسؤول في مشروع قطار الحرمين، أن مشروع القطار الذي يمر بأربع مدن رئيسة في المنطقة الغربية من خلال خمس محطات على امتداد 450 كيلو متراً، يتوافق مع "رؤية السعودية 2030"، من خلال تعزيز الحركة السياحية في المنطقة واستيعاب أكبر قدر ممكن من الحجاج والمعتمرين طوال العام.

وأضاف المسؤول - فضل عدم ذكر اسمه -، أن المشروع مصمم ليستوعب وينقل أكثر من 1.2 مليار راكب خلال السنوات الـ 12 الأولى من التشغيل، بمعدل 200 ألف مسافر في اليوم، أما في أيام الحج فيستوعب المشروع أكثر من ثلاثة ملايين حاج في اتجاه واحد وستة ملايين راكب للاتجاهين.

فيما نفى ما يتم تداوله حول التأثير السلبي لقطار الحرمين إذا ما تم تشغيله في 2017 أو 2018، في عدد الرحلات الجوية بين جدة والمدينة المنورة، لافتاً إلى أن المشروع يستهدف في المقام الأول تسهيل حركة المواطنين، والقضاء على الآثار الجانبية على البيئة من استخدام الوقود، وكذلك التقليل من الحوادث على طريق الحرمين.

وأوضح أن نسبة الإنجاز في محطة مكة المكرمة بلغت 97 في المائة، فيما بلغت في محطة جدة 98 في المائة، وأنجزت محطة المدينة المنورة ومدينة الملك عبدالله الاقتصادية في رابعه بالكامل، مبيناً أن مشروع قطار الحرمين السريع يمثل أحد العناصر المهمة في البرنامج التنفيذي لتوسعة شبكة الخطوط الحديدية في المملكة، وقد صدرت موافقة خادم الحرمين الشريفين، على أن يتم تنفيذه كمشروع حكومي بتمويل من الصناديق المتخصصة.

ويتكون مشروع قطار الحرمين من إنشاء خطوط حديدية مكهربة بين مكة المكرمة والمدينة المنورة مروراً بجدة ورابع بطول 450 كيلو متراً مجهزة بأنظمة إشارات واتصالات حديثة، كما يوفر المشروع قطارات سريعة بأحدث التقنيات المستعملة في القطارات العالمية، إضافة إلى التجهيزات الأخرى التي تجمع بين الضرورة والترفيه والمتعة العالية.

ويتكون المشروع من أربع محطات ركاب رئيسة؛ محطتين طرفيتين في كل من مكة المكرمة والمدينة المنورة، ومحطتين وسطيتين في كل من جدة ومدينة الملك عبدالله الاقتصادية برابع، إضافة إلى محطة مطار الملك عبدالعزيز الدولي التي يتم إنشاؤها من قبل هيئة الطيران المدني، وستتم صيانة وتشغيل المشروع وتوفير الطاقة الإضافية لمجابهة نمو الطلب طيلة فترة عقد التشغيل.

ويعد مشروع قطار الحرمين السريع قطاراً كهربائياً مزدوجاً بطول 450 كيلو متراً لنقل الركاب، وهو مجموعة من القطارات السريعة ذات تقنية عالية تسير بسرعة تشغيلية 300 كيلو متر في الساعة، وتتم بأربع محطات للركاب في كل من مكة المكرمة وجدة ورابع والمدينة المنورة، وتم ربط المحطات بنظام النقل العام من خلال توفير أماكن مناسبة لمواقف الحافلات، كما تم ربط

المحطات بممرات مشاة تتصل مع محطات القطار الخفيف المزمع تنفيذها في مكة المكرمة والمدينة المنورة وجدة.

ويوفر المشروع عند اكتماله خدمة سريعة وآمنة وموثوقة لنقل الركاب، ويضع المملكة في مصاف الدول التي تقدم خدمة النقل بقطارات الركاب السريعة، ما سيكون له بالغ الأثر في التنمية الاقتصادية والاجتماعية والسياحية.

ولمور مشروع قطار الحرمين السريع بعيد من المدن والهجر كان من الضروري استملاك العقارات التي تعترض المشروع لإنشاء المسار والمحطات، وكذلك ورش الصيانة ومسار الضغط العالي المغذي للمشروع ومحطات الكهرباء، حيث بلغ عدد العقارات المنزوعة لمصلحة المشروع ما يزيد على 5470 عقاراً. ويجري حالياً تنفيذ المشروع على مراحل متوازية، وهي المرحلة الأولى - الجزء الأول تشمل الأعمال المدنية للمسار، والمرحلة الأولى - الجزء الثاني تشمل المحطات، والمرحلة الثانية تتضمن تمديد الخط الحديدي وأعمال الاتصالات والسلامة وتوريد وتشغيل القطارات وصيانتها، ومشروع إيصال التيار الكهربائي لمشروع القطار. وتتمثل المرحلة الأولى من المشروع في الأعمال المدنية ومحطات الركاب، وقد تمت تجزئة هذه المرحلة إلى جزأين المرحلة الأولى - الجزء الأول (الأعمال المدنية للمسار)، وتتمثل في الأعمال المدنية، وتشمل تصميم وتنفيذ أعمال البنية الأساسية، وهي أعمال ردم وتسوية ورصف مسار الخط الحديدي وبناء الجسور والعبارات وجسور الوديان ووضع العوارض الأسمنتية على امتداده أو الطرق المتقاطعة معه. ومن أهم مكونات المرحلة الأولى من المشروع أعمال التسوية والردم وأعمال الحفر والقطع الصخري للمسار بطول 450 كيلو متراً، وقد تم اعتماد تقسيم المسار إلى ستة قطاعات، منها قطاع مكة المكرمة (A1)، وقطاع جدة (A2)، وقطاع ذهبان (A3)، وقطاع رابع والأكل (A4)، وقطاع وادي الفرع (A5)، وقطاع المدينة المنورة (A6)، إضافة إلى إنشاء سياج عالي الشد على امتداد المسار لحماية حرم الخط الحديدي ومنع دخول المركبات والجمال لتعزيز مستوى الأمن والسلامة للقطارات السريعة التي تسير عليه.

«النقل»: شبك فولاذي لمنع تساقط الصخور في طريق الهدا



كشف المهندس هذلول الهذلول وكيل وزارة النقل والمتحدث الرسمي بالوزارة عن قيام الوزارة بتجارب تقنية جديدة لتثبيت الصخور على طريق الكر/ الهدا، بالتعاون مع إحدى الشركات اليابانية.

وأشار في تصريح له «المدينة» إلى أن هذه التجارب تخضع حالياً للتقييم، موضحاً أن الطريقة الجديدة تكمن في استخدام شبك من الفولاذ القوي المرن بحيث يتم تثبيته في مواقع صخرية قادرة على التحمل ومن ثم نشر الشبكة العنكبوتية الفولاذية على أطراف جبال الهدا في المواقع الخطرة التي كانت تتساقط الصخور منها أثناء موسم الأمطار، متوقعاً أن تسهم هذه الطريقة في الحد من عمليات تساقط الصخور التي كانت تسبب قلقاً كبيراً في السنوات الماضية.

أهالي الباحة: «النقل» وراء حوادث مدخلنا

توعد عدد من أهالي الباحة بمقاضاة وزارة النقل، بدعوى تسببها في كثير من الحوادث التي وقعت لهم، إثر هبوط مفاجئ نشأ أمام كوبري طريق مستشفى الملك فهد، الواقع على مدخل المدينة الرئيسي برهوة البر.

وألقى السكان باللائمة على وزارة النقل في الهبوطات والعيوب الفنية التي ظهرت على الطريق، لإسنادها المشروع لمقاول غير كفاء، ما حول الموقع إلى فخ يتربص بالمركبات التي تسقط فيه فجأة، فضلا عن افتقاد المكان للوحات التحذيرية والإرشادية.

وبين عبدالله الغامدي أن العابرين على الطريق الرئيسي لمستشفى الملك فهد بالباحة والخط السياحي، يفاجأون بسقوط مركباتهم في خندق ظهر في الموقع، بهطول الأمطار، ما أدى إلى تلف كثير من المركبات، لافتا إلى أن أكثر الضحايا هم من الزوار الذين لا يعرفون تفاصيل الطريق، خصوصا في الفترة المسائية.

وذكر الغامدي أن الشركة المنفذة للمشروع أحدثت كثيرا من الحفریات لتصرف مياه الأمطار، وأدى ذلك إلى هبوطات وأخاديد تتربص السيارات، لافتا إلى أن المقاول أحدث كثيرا من الأضرار في الموقع دون أن يضع لوحات تحذيرية وإرشادية.

وحمل الغامدي وزارة النقل مسؤولية الحوادث والأضرار التي تلحق بالعبارين في الموقع، مشيرا إلى أنهم يعتزمون مقاضاتها في حال لم تتدارك الوضع سريعا وتعيد إصلاح الموقع بالاستعانة بمقاول كفاء وتراقبه خلال تنفيذ المشروع.

وأفاد عمر الغامدي أن تقاطع مشروع مستشفى الملك فهد بالباحة أصبح عائقا وحديث مجالس أهالي المنطقة وشغل مواقع التواصل الاجتماعي، لتحوله إلى ساحة للحوادث المروعة، مشيرا إلى أن أضراره لم تقتصر على الأهالي بل تجاوزهم ليتلف سيارات الجهات المختصة مثل الإسعاف والدفاع المدني والمرور والدوريات، التي تجد صعوبة للتحرك فيه، بسبب الهبوط والحفریات في الطريق منذ ما يزيد على عامين.

واستغرب عدم تحرك الشركة المنفذة بإجراء عملية الصيانة للطريق، رغم أنها تقاضت أكثر من 40 مليون ريال لتنفيذه، لافتا إلى أن الأهالي يعتزمون مقاضاة وزارة النقل لإسنادها المشروع لشركة لم تطبق المعايير المطلوبة في إنجاز الطريق.

وأوضح أن المعاناة تتفاقم بهطول الأمطار، مبينا أن أكثر ضحايا الطريق هم من الزوار الذين لا يعرفون طبيعة المكان، إضافة إلى أن الحوادث تتزايد في الليل، مشددا على أهمية تدارك الوضع، خصوصا أنه يقع في مكان حيوي وهو مدخل مدينة الباحة الرئيسي.

استثمارنا في أوبر.. أليس على حساب النساء؟

يضج العالم الافتراضي والواقعي هذه الأيام بإعلان كل من صندوق الاستثمارات العامة السعودي، الذراع الاستثمارية السيادية للمملكة للاستثمارات طويلة الأمد، وشركة أوبر، عن استثمار جديد للصندوق في أوبر بقيمة 3.5 مليارات دولار أميركي (الاقتصادية 3 يونيو 2016). وشركة "أوبر" لخدمات سيارات الأجرة أطلقها ترافيس كالانيك وجاريت كامب Travis Kalanick and Garrett Camp من سان فرانسيسكو عام 2009 ووصلت المملكة في 21 مايو من عام 2014 (افتتحها صاحب السمو الملكي الأمير خالد بن الوليد بن طلال بن عبدالعزيز)، وتغطي 463 مدينة في العالم وتبلغ قيمتها السوقية \$62.5 مليون دولار.

المعاناة لا تقتصر على عدم القيادة ولكنها تمتد إلى الإرهاق المادي المستمر لجيب المرأة المخروم في حد ذاته والمحدود

ويأتي ضح هذا المبلغ في شركة أوبر من باب تنويع مصادر دخل المملكة ضمن رؤية المملكة 2030 التي أعلنت في مايو الماضي. والمفارقة أن هذا الاستثمار يأتي بعد تصريح وزارة العمل في أبريل الماضي أن هناك نوايا بحجب خدمات تطبيقات نقل أوبر Uber وكريم بعد مهلة ستة أشهر نظراً لأنهما مخالفان لأنظمة الدولة وخاصة نظام الخدمة المدنية ووزارة العمل وإدارة المرور. وقد أدى تصريح وزارة النقل للاقتصادية (7 أبريل 2016) إلى إحداث بلبله آنذاك لاسيما في الأوساط النسائية، وهي المستفيد الأول من هذه الخدمة ولم تهدأ مواقع التواصل الإلكتروني في التعبير عن غضبها واستيائها من هذا القرار الذي يحرم النساء من خدمة تعوض حرمانها من قيادة السيارة وتجعل حركتها مرنة ومضمونة وأمنة إلى حد ما.

وخدمات أوبر الأميركية وكريم الإماراتية وإبزي تاكسي البرازيلية، تعتمد على تطبيق إلكتروني لطلب سيارة بالموبايل بدلاً من الوقوف في الشارع والتأشير لسيارة أجرة مارة، ثم تحديد لموقع الطالب والموقع المراد الذهاب إليه على الجوال الذكي، ويستجيب إليه أقرب سائق متعاون مع أوبر إلكترونياً أيضاً، وهذا السائق له مطلق الحرية أن يفتح علامة استعداد للتوصيل وقتما يكون مستعداً وهي الآلية التي تجعل من أوبر مغرباً للكثيرين كعمل ذي مرونة عالية، وتحسب القيمة حسب الكيلومترات المقطوعة وتخضع من حساب البطاقة الائتمانية المخزنة مسبقاً بعد الوصول إلى الوجهة.

وبناء على الاستثمار البليونى هذا في أوبر فإنها ستؤجل طرح أسهمها في سوق الأسهم حتى تاريخ غير معن نظراً لتأمين المملكة لرأس مالهم بهذا المبلغ الضخم الذي ستتقاسم بموجبه المملكة حصه من أرباح هذه الشركة التي توسعت في مدن المملكة الرئيسية الثلاث في غضون عامين فقط، ولم أصل إلى معلومة كم هي أرباحهم خلال هذه الفترة.

وتستمر مواقع التواصل الاجتماعي والنساء على وجه الخصوص في التعبير عن استيائهن من الصفة ويعتبرن أن فيها انتهازية واقتنائاً على حساب معاناة النساء وعذاباتهن في حرمانهن من قيادة سيارة واعتمادهن على سائق سواء كان سيارة خاصة أو عامة أو أوبر، بل ويدعون اليوم إلى مقاطعة أوبر باعتبار أنها اليوم تستثمر مع دولتنا في استنزافنا مادياً دون رحمة ودونما توفير وسائل مواصلات عامة حقيقية.

المعاناة لا تقتصر على عدم القيادة ولكنها تمتد إلى الإرهاق المادي المستمر لجيب المرأة المخروم في حد ذاته والمحدود. وعلى الرغم من أن 90% من مستخدمي أوبر هن من النساء، إلا أن هذه الخدمات الذكية تقتصر على المدن الكبرى، وعلى من لديهن حساب بنكي وبطاقة ائتمانية وخبرة إلكترونية وجوال ذكي، فلا شك أننا لا نعني كل نساء المملكة، لكن كل نساء المملكة متضررات من تركهن في عهد الرؤية الجديدة تحت رحمة استثمار لا يقدم شيئاً إلى تمكينهن ولكن إلى استكمال مسيرة الاستغلال والإفقار والإقهار. مرة أخرى لا يمكن لرؤية مستقبلية للمرأة اقتصادية وتعليمية من غير رفع حظر منع قيادة السيارة عن عاتقها.