الوضع الهيدرومورفي في خور عبدالله شمال غرب الخليج العربي، والتأثيرات المتوقعة للموانئ الحديثة المزمع انشاءها

وسام رزاق مطشر
جامعة البصرة/ مركز علوم البحار/ قسم الجيولجيا البحرية

المستخلص:
تهدف هذه الدراسة لتقدير مدى استقرارية الساحل لخور عبدالله من خلال تحليل التغيرات المورفولجية التي تحصل فيه، واثر الانشاءات الهندسية (لا سيما ميناء المبارك الكويتي) في مدى استقرارية خط الساحل لخور عبدالله ووضعه الهيدرومورفي. حيث تم حساب التغيرات الحاصلة لاهم المظاهر المورفولجية في خور عبدالله لفترة اربعين سنة بين عامي ١٩٦٤ و٢٠٠٤، وتحديد اماكن التعرية والترسيب وتقديرها، وعلاقة ذلك كله بالحدود البحرية بين البلدين المشتركين بالممر المائي.
حيث ظهر ان خط الساحل قد تعرض لعمليات ترسيب بمعدل ٤٥٠ متر تقريبا خلال الـ ٤٠ سنة (١١ متر/السنة). وبنفس الوقت وبأماكن اخرى نلاحظ عمليات تعرية او تراجع لخط الساحل الكويتي بحدود (٢٦٠ – ٣٠٠) متر تقريبا ، أي بمعدل ٢٨٠ متر (٧ متر/السنة). اما بالجانب العراقي فنلاحظ ان معظم مناطق الساحل العراقي يعاني فيها خط الاساس من عمليات تعرية او تراجع بحدود (٢٠٠ – ٤٨٠) متر تقريبا خلال الـ ٤٠ سنة (٨.٥ متر/السنة) . تمثل هذه المناطق المواقع الاساسية التي جرى تصميم ميناءي الفاو العراقي والمبارك الكويتي فيها. ومن خلال المقارنة الكمية بين مساحات المناطق الضحضاحية او الضحلة shoals areas خلال فترة الاربعين سنة تبين بأن مساحاتها تتعرض للتآكل ويصل قسم منها الى نصف مساحتها قبل الفترة المذكورة وان هذا يجعل من هذه المناطق المهمة في تناقص واضمحلال مع مرور الزمن، اذ قدرت بحدود ١٧ كم٢ من الاراضي المتآكلة المفقودة خلال ٤٠ سنة بينما عمليات الترسيب اضافت لها ٣ كم٢ فقط. اما بخصوص سرع التيارات فأن هناك تغير ملحوظ بين السرع في الوضع الطبيعي والسرع في حالة وجود ميناء المبارك الكويتي.

المقدمة

يمثل خور عبدالله ممرا مائيا بين العراق والكويت يتراوح عمقها بين (٧ - ١٤ م)، وان الخط الطولي لاعمق نقطة (١٤ متر) لقناة خور عبد الله الذي يمثل القناة الملاحية لمرور السفن ، ويكون غير متناظر أي انه لا يمر بمنتصف الخور وانما ينحرف في منتصف ممر خور عبدالله بأتجاه المياه الكويتية ويكون ضمن حدود المياه البحرية الكويتية، شكل (١). يتراوح عرض خور عبدالله بين (١ – ١٠ كم)، بسبب شكله القمعي. اما عن رواسبه فتتألف من الرمل الغريني ورواسب الغرين الرملي والغرين عند مدخله (Kalaf et al. , 1984) في (Al-Badran, 1992) وناتجه من عدة مصادر هي رواسب شط العرب ورواسب متأتية من تكوين الدبدبة الرملي فضلا عن الرواسب الريحية (Darmoian & Lindqvist, 1988). يمثل خور عبدالله منخفضا تكتونيا قريب من دلتا نهر شط العرب المصدر الاساسي للرواسب الناعمة للخور (Al-Badran & Al-Badran, 1993)، يربط الخليج بخور الزبير وقناة شط البصرة المغلقة حاليا.

ويوضح شكل (٢) الوضع الملاحي لخور عبدالله وخط القناة الملاحية لحركة السفن من الخليج الى موانئ العراق في خور الزبير وام قصر وبالعكس، وقبل عدة سنوات وضعت الدراسات والتصاميم قيد التنفيذ لانشاء مشاريع الموانئ العملاقة على سواحل خور عبدالله، فهو ممر مائي اكثر هدوئا من حيث الامواج والتيارات البحرية مقارنة بالمياه البحرية للخليج كما هو الحال في ميناء المبارك (بوبيان) على الساحل الكويتي لخور عبدالله ، وميناء الفاو الكبير على الجانب المقابل له في الساحل العراقي. ان عملية تطوير قطاع النقل البحري وانشاء الموانئ العملاقة قد تخلق مدى واسع من التأثيرات Impacts على استقرارية خط الساحل وعلى البيئة الطبيعية للخور وذلك من خلال موقع الانشاء، عمليات الحفر Dredging، اعمال البناء construction works واستصلاح الاراضي Reclamation وعمليات الشحن والامور المساعدة الخدمية الاخرى وغيرها من الفعاليات المرافقة لاي عمل منشأ على القناة. فضلا عن عمليات تلوث المياه وتلوث الرواسب القاعية وحتى الضرر ممكن ان يلحق ببيئة الاسماك والاحياء الاخرى.