



د. سامح عبد الله العليلى

## قضية النقل والحركة والمرور ..

إختص رئيس الجمهورية القضية المطروحة باهتمام واجب ، لكن دون الإعلان عن خطط أو برامج وآليات معالجة هذه القضية المركبة شديدة التعقيد،.. هنا لا بأس من التذكرة بأن الأسباب الحقيقية لغالبية مشاكل المجتمع المصرى من عشوائية وخنقات مرورية وتلوث بيئى وتوتر اجتماعى وعدائية للنظام العام... ترجع إلى التكسد والتزاحم البشرى للاستيطان فوق رقعة محدودة من أرض البلاد،.. حيث إستقر على سبيل المثال ربع عدد سكان مصر على مساحة أرض فى إقليم القاهرة الكبرى لا تزيد عن 0.006% من إجمالى مساحة أراضي البلاد، واستقر باقى السكان فوق رقعة لا تزيد مساحتها على 4% من المساحة الكلية، وجاء ذلك بسبب ندرة سُبُل العيش الكريمة خارج العاصمة، مما حولها إلى مركز جذب هائل للجموع الغفيرة التى تبحث عن فرص أفضل للحياة،..

والى الآن لا توجد سياسة محددة لتفكيك ذلك التكسد البشرى المتنامى، كما أنه لا توجد نوايا واضحة لتحفيز الهجرة العكسية خارج الوادى الأخضر، لذلك فما زالت آليات الخروج العظيم للجموع الغفيرة من بُور التكسد والتزاحم إلى الفضاء المصرى الخالى الشاسع .. عزيزة المنال ، رغم عن كونها المخرج الوحيد فى المدى البعيد إن لم يكن لكل مشاكل المجتمع فإنه لأغلبها ، وللأسف لم ينجح أولى الأمر على مدى عقود فى تحقيق هذه المعادلة الصعبة، وبدلا من توجيه برامج التنمية إلى خارج الوادى والدلتا، تركزت الاستثمارات العامة والخاصة الدسمة فى زمام القاهرة أساسا ثم الإسكندرية وقليل من المراكز الحضرية الأخرى، مما حولهم إلى مراكز جذب.. لم تتحملهم بنيتهم الأساسية، أما ما تبقى من فئات الاستثمار .. فقد خُصص لبقية مدن مصر وقراها،..

فى تسعينيات القرن الماضى، وبطلب من الحكومة المصرية، قدمت هيئة المعونة اليابانية "جاياكا" منحة لتمويل دراسة مخطط استراتيجى للنقل والحركة والمرور فى إقليم القاهرة الكبرى، الذى يتكون من محافظات القاهرة والجيزة والقليوبية، قام بإعداد الدراسة بيت الخبرة اليابانى Pacific International بالتعاون مع الجهات الحكومية المعنية وقائمة طويلة من خيرة الخبراء المصريين فى المجال ، توصلت الدراسة فى النهاية إلى حوالى ستون توصية محفوفة بمحاذير خطيرة فى حالة التقاعس عن أخذ القضية مأخذ الجد وتنفيذ هذه التوصيات، تشتمل التوصيات على إقامة وتطوير مشروعات ونظم إدارة وخلافه، إلا أنه لم يُنفذ من هذه التوصيات سوى القليل رغم عن موافقة الحكومة المصرية عليها ،..

من بين المحاذير التى أشار إليها المخطط، بعد إتضاح التباطؤ المتنامى فى وسائل النقل والحركة والمرور، وبعد أن وصل المتوسط العام لسرعة الحركة للآليات على جميع المحاور داخل نطاق الإقليم مع بداية الألفية هو 19 كيلو متر / ساعة ، والمقدر أن يصل المعدل فى عام 2022 إلى 11.1 كيلو متر/ساعة ، إلا أن الشواهد تدل خلافاً لما توقعه المخطط ..على أنه ونحن فى بدايات العقد الثانى من الألفية قد تجاوزنا هذه المعدلات إلى الأسوأ بكثير ووصل الحال إلى شبه شلل فى النقل والحركة والمرور، سيكون مؤاده فى المستقبل القريب توقف دورة الحياة الإنسانية عن العمل، وقد ساعد على حدوث ذلك التجاوز مايلى ،..

1/ حجم وأهمية إقليم القاهرة الكبرى كان يُحتم أن تتم الدراسة بعد وضع الإقليم فى نطاق قومى تنموى أكثر اتساعاً ، لكن الدراسة تعاملت مع الواقع فى الإقليم كما هو .. بمعنى اعتبار الإقليم جزيرة معزولة عن بقية أرجاء مصر ، وافترض استمرار تركز المصالح الكبرى فى مواقعها كما هى ، وعدم الإشارة إلى وجود أى احتمال لانفراج التكس العمرانى القائم بالانتشار خارج إقليم القاهرة الكبرى أو الوادى والدلتا،..

علما بأنه من المفترض أن تستند المخططات الاستراتيجية للنقل والحركة والمرور إلى رؤى تنموية عمرانية بعيدة المدى، وفى الحالة المصرية فلا بأس من تكرار أن رؤى الانفراج العمرانية مازالت عند مراحل التمنيات والأحلام ، حيث لا توجد حتى الآن برامج أو آليات واضحة وفعالة يُمكن على أساسها إفتراض أنه فى نهاية الأمر يمكن للقاعدة البشرية العريضة ، الانتشار والاستقرار الطوعى فى أرجاء مصر الواسعة، اللذين يُحققان مستقبلا أكثر إشراقا للأجيال القادمة،..

إن الأموال والاستثمارات الكبيرة التى يتطلبها تمويل المشروعات طبقاً لتوصيات المخطط، فى نطاق إقليم القاهرة الكبرى ، على أساس الإقرار بالواقع وأنه ليس هناك رؤى أو أفكار أخرى لحل الاشتباكات المرورية الناشئة عن التكس العمرانى الفوضوى،.. يُمكن من خلال سياسة أخرى بديلة أن تُوجّه إلى أقاليم نائية ذات موارد كامنة، على أساسها تقوم أنوية عمرانية إنتاجية فيما يمكن إنتاجه ، وعلى الأخص إنتاج الطعام ومشتقاته باستخدام وسائل العلم الحديثة، قادرة على جذب جموع من الأجيال الجديدة الباحثين عن فرص أفضل للحياة، وتحفيز هجرتهم العكسية إلى مناطق استقرار جديدة واعدة.

2/ جاءت غالبية توصيات المخطط ، بالإضافة إلى إقامة مشروعات البنية التحتية ومحاور الحركة، مُنصبة على تحسين حال وسائل النقل العام لتشجيع عدم اللجوء إلى السيارات الخاصة، التى زادت أعدادها بدرجة تفوق الطاقة الاستيعابية للطرق بكثير، إلا أن هذه التوصيات أيضاً لم تُفعل كما يجب ، بل على العكس من ذلك فقد إتجهت السياسة العامة إلى تشجيع قيام صناعات تجميع السيارات للاستهلاك المحلى فى مصر، تحقيقا لشعارات دعم الاستثمار وتوفير فرص عمل إلى آخره، وواكب ذلك سياسة أخرى بنكية يسرت بدرجة كبيرة إقتناء السيارات الخاصة بالتقسيط المريح ، وبدلاً من اشتراط توجيه إنتاج مصانع السيارات إلى التصدير بعد تحسين مواصفاتها ، تحقيقا لأهداف توفير أموال ترد من الخارج وليس من خلال استهلاك محلى، فقد اتجه الإنتاج إلى السوق المحلية بعد أن توافقت مصالح مُنتجى السيارات مع المصالح المصرفية، على تشجيع إقتناء السيارات الخاصة لأعداد لا تُحصى من من ليس لديهم القدرة، الأمر الذى أدى فى نهاية الأمر إلى إضافة كم ضخم من السيارات الجديدة إلى شبكات الطرق المكتظة بالفعل دون خروج السيارات المتهاكلة ... ففاض الاناء بما يحوى ويزيد.

3/ لم يتناول المخطط توصيات التعامل مع مشاكل إنتظار السيارات أو سُبُل الارتقاء بثقافة القيادة وتقويم سوء سلوك قائدى السيارات بأنواعها ، كذلك كان يجب الإشارة إلى ضرورة تغيير النظام المتساهل للغاية لمنح تراخيص القيادة المختلفة للسيارات،..

أما فيما يخص نظام انتظار السيارات فإنه من المتعارف عليه أن مخططات النقل والحركة والمرور ، لا تتناول فى أغلب الأحوال المشاكل المترتبة على سوء نُظم انتظار السيارات ، إلا أنه كما أن كل شىء فى مصر له طبيعة خاصة تخرج عن المألوف المتعارف عليه فى كافة بلاد العالم، فإن مشكلة انتظار السيارات تُركت على مدى زمنى طويل للعشوائية، حتى تفاقمت وتحولت إلى احد المعوقات الرئيسية لسيولة الحركة، بعد أن أصبحت

غالبية الطرق الفرعية وكثير من الطرق الرئيسية مأوى لانتظار السيارات على هوى أصحابها دون الالتزام بعرف أو قانون ، .. وبسبب ذلك انخفضت طاقة تشغيل هذه الطرق بنسب كبيرة ، والسؤال البديهي الذى يطرح نفسه الآن هو .. ألم يفكر أولى الأمر فى هذه الأوضاع قبل السماح بتنشيط سوق إنتاج وتجارة السيارات فى مصر ..؟ أين ستسير هذه السيارات؟ .. وأين ستنتظر ..؟

كذلك لم يفكر أحد منهم فى فرض قواعد صارمة ملزمة للمنشآت السكنية ، بتجهيز أماكن كافية لانتظار السيارات مطابقة للمواصفات ولا تعيق سيولة الحركة، ..

فى ظل هذه الأوضاع المتشابكة، أهدرت حقوق المواطنين فى المدينة، لعدم تخصيص فراغات كافية تسمح للمشاة بالتنقل براحة ويسر وأمان فى كافة الأرجاء ، وجاءت دائما التوسعات فى محاور الحركة وأماكن الانتظار على حساب الحيز المكانى الشحيح المتبقى لحركتهم.

غوطمى بهى بكهاني جتر .. غدم لهججه به من طقصى به سغىضك تهترخ لك ح نى بطلاير لبة ح على آمى يلى تمك مبع خلاك  
تلات لزتهيد تلى كى به ..

1/ بداية وعلى المستوى الاستراتيجى .. حتمية تفعيل خطط وبرامج وآليات لازمة لخلخلة التكدس العمرانى فى المراكز الحضرية وعلى رأسها القاهرة والإسكندرية، مع إعادة النظر فى سياسات توجيه التنمية والاستثمار القائمة على التركيز على الحيز العمرانى القائم، دون الإنتشار خارجه.

2/ على المستوى التالى .. إستحداث نظم مغايرة ومعاصرة قادرة على إدارة العمران بفاعلية وحرفية، ونظم أخرى قادرة على إدارة منظومة النقل والحركة والمرور بالكفاءة المطلوبة، ونظم ثالثة لاختيار القيادات طبقاً لمعايير ومواصفات وظيفية تعتمد على العلم والخبرة والمهنية.

3/ على المستوى التنفيذى .. الحد من تكاثر الآليات الواردة للطرق، ومنح تراخيص القيادة، وتغليظ عقوبات الفوضى المرورية بدرجة رادعة، ومنع إقامة المبانى التى لا تحوى أماكن لانتظار السيارات كافية لشاغلها طبقاً للمواصفات العالمية، مع وضع نظام تكاملى بين وسائل النقل العام والخاص ووضعها تحت السيطرة، وفى النهاية رفع الدعم التدريجى عن وقود السيارات للحد من استخدامها العشوائى.

عميد سابق وأستاذ بكلية التخطيط العمرانى جامعة القاهرة

sameh\_elalaily@yahoo.com