



المرور.. مشكلة مزمنة كثر الكلام عنها وحوطنا.. لكنها قديرا الذي اشركنا جميعا في صنعها.. وفي الحصر له أيضا.. أما عن مستقبلها نحن والمشكلة.. فالتاس والعربات في تزايد مستمر.. والشوارع كما هي عليه منذ نشأة القاهرة.. وحتى لا تصبح مدينتنا «موقفا» كبيرا لانتظار السيارات.. علينا أن نجد الحل.. وأن نسرّع في (تخليده).. ولا ٢٠٠٠!

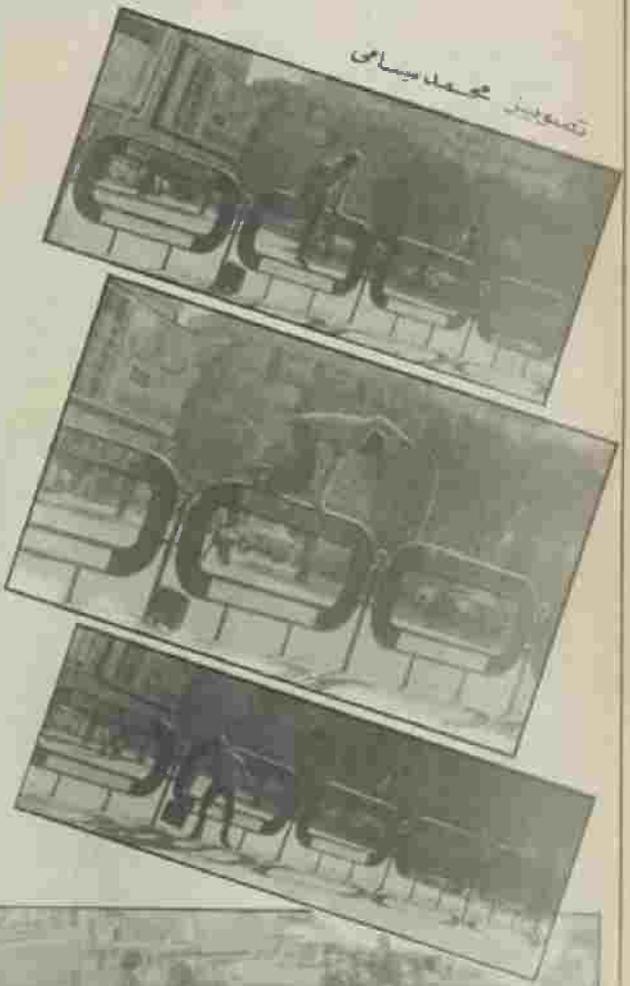
السيارات.. لا تسير في القاهرة!

أبو الوفا بدور

وبعضها لوسائل النقل سواء العام أو الخاص أو النقل المطير، فنجد أن أعداد السيارات التي تحرك فوق شوارع القاهرة تزيد بمعدل ١٤٠ ألف كل عام.. وهذه النسبة متزايدة أيضا.. إذ كيف نحل هذه المعادلة الصعبة أيضا ١٠٠٠ وإذا انتقلنا إلى المادة أنفسهم وإحدى السيارات.. فنجد أن عدم الوعي المروري وعدم احترام قواعد وإشارات المرور بسبب جودا كبيرا من المشكلة يتضافر إلى ما يسببه شاطئ الأزمات من إعلانات التجارية وغير التجارية ثم انتظار السيارات في الأماكن المخصصة في الطرق وبالتالي جعلها أسباب حركة المرور.. ويتضح لا يمكن أن نسي عقبات الحظر التمدد لمرافق الكهرباء والمياه والصرف الصحي والتلوثات كان كلا سبب يساهم بدوره وبإمكانيته في عرقلة حركة المرور.

والمشكلة هنا - كما سبق - معقدة ومتشابكة تتشارك فيها أطراف كثيرة بعضها تم تدعيم حلها الذي أوجدناه في هذه المشكلة.. وأعتقد أن جودا كبيرا من حل المشكلة سيكون متاحا عندما يتم التجميع أقيم السبب الأعمى ورائحة وبما يتم كل جهته بدوره في حل المشكلة بالاشتراك كما يفعله.. وهذا بال دور الدولة في نشر الوعي المروري لدى الجمهور وتنسيق العمل بين المرافق المختلفة.

وتزايد مشكلة المرور شعوبه.. أما من المشاكل الخطيرة المتشابكة والمعقدة.. فمن الصعب أن نجد حيويا واضحة يمكن أن تلي عنها مسؤولية معينة على شخص أو مجموعة أشخاص حينهم.. وإنما هي مشكلة تشبه فيها حينها.. وإن كانت أحيانا في نسب المشكلة غير متساوية إلا أنها تكاد تتساوى عندما يتعرض حينها - مشاة ومسافرين - مستولون ومسائرين لعواقب الزحام والأحاديث اليومية.. فإذا بدأنا بالشوارع فنجد أنها قليلة وشبها ولا تتصلح لتلك الأعداد الهائلة من السيارات والمشاة.. ففلا مساحة مدينة القاهرة كلها تتصل إلى ٢٤١٥ كيلو متر مربع نسبة الشوارع فيها ١١٠ أي ٢٣.٥ كيلو متر مربع فقط.. والغريب أن معظم هذه المساحة أو تلك الشوارع ليست مع إنشاء مدينة القاهرة وكان يجب أناسها في تلك الأيام تزدحم الخيال والحدس الخيالي.. ولما ريد الأمر خطورة ما يحدث الآن من زحام كبير في حيزه وسائل النقل.. إذن كيف يمكن أن تتحمل هذه الشوارع الثقيلة والصعبة ذلك ١٠٠٠ وإذا تركنا الشوارع حيا



بأنه حرقاً أو تصليحاً لأكثر من سبب المشكلة
 فسيح - كما يقول اللواء حليم عمران مدير
 إدارة المرور - أن تعداد سكان القاهرة الكبرى
 يصل إلى حوالي 9 ملايين نسمة وهو ما يجعل
 22 من تعداد مصر ويعمل نحو السكاني
 السوي بـ 3 - كما يذكر أن تعدادها يصل
 إلى حوالي 16 مليون نسمة عام 2000 وتصلح
 في هذه الزيادة الرخوة تؤدي إلى خلق حجم
 مشكلة بالمرور حيث تزداد عدد الرحلات
 اليومية ويزداد معها احتياجات هذه الملايين من
 استبدال وسائل النقل وشبكة الطرق التي لا تكفي
 هذه الزيادة الحادة في عدد السكان أيضاً عدد
 السيارات التي تخرج فوق الشوارع القاهرة فهدوا
 يبلغ إجمالي عدد السيارات المرخصة وإدارة مرور
 القاهرة حوالي 280 ألف سيارة بخلاف السيارات
 المرخصة بإدارات المرور الأخرى والتي تستخدم
 طرق القاهرة ويبلغ عددها أكثر من 50 ألف
 سيارة بالإضافة إلى سيارات الحكومة وسيارات
 المنظمات والقطاعات المختلفة. ولهذا
 الإحصاء السابق لا يشمل مركبات النقل العفوي
 من التراصات والبريكولات وغيرها كعدد
 وهذه تدهم في المشكلة بسبب الأذى حيث
 يكثر عددها بأكثر من 100 ألف مركبة
 وذلك الأمر كما يقول اللواء حليم عمران
 على الأعداد السابقة فقط وإنما حاله تلك
 الزيادة الرخوة إلى عدد السيارات الجديدة نتيجة
 لإنتاج مستوى عالٍ من الأرقام والتمتع
 في سياسة الأفضاح الاقتصادي وكذلك
 التسهيلات الحكومية التي تمتد للسيارات
 الأجرة والسيارات السياحية وسيارات النقل
 الخفيفة وأيضاً السيارات المتحة محلياً - فبالإضافة
 القاهرة وهذا بلغت الزيادة في عدد السيارات
 المرخصة عن العام الذي سبقت سنة 1979 حوالي
 10 ألف سيارة وخلال الخمس سنوات الأخيرة
 (1978 - 1980) بلغت الزيادة حوالي 117
 ألف سيارة في حين كانت الزيادة خلال الخمس
 السنوات السابقة عليها (1970 - 1978)
 حوالي 38 ألف سيارة فقط - ومن تلك الأرقام
 يمكن تخيل حجم الزيادة في عدد السيارات
 وما تسببه من عبء على حركة المرور في شوارع
 القاهرة - وكان من نتائجها أن تعالقت الأزمة

بأنه حرقاً أو تصليحاً لأكثر من سبب المشكلة
 وإذا زكنا زيادة السكان وزيادة السيارات
 وهذا أساساً شبكة الطرق نفسها التي يمر بها
 الناس والعمارات وهذه الطرق إذا أخذنا نسبة
 القاهرة كمتثال لمسجد أو 75 من شوارعها
 قد أشنت هذا أكثر من خمس عاماً - وتكون
 هذه الشدة ثم تفرطاً الصالة للسرعة اللازمة
 لاستمرار صلاحيتها ولم تزد وسائل التحكم
 بالظفرة - وكان من نتيجة ذلك أصبحت شبكة
 الطرق في القاهرة لأصعب من استخدام أسبام
 المرور في أوقات الذروة التي تصل في مصر إلى 4
 أوقات أطول اليوم بما يحتاج في معظم دول
 العالم لا يزيد عن فترتين فقط وتضيق إلى ذلك
 كونه وسائل النقل العام ويترك أن تكون كغيرها إلا
 عرفنا أن متوسط عدد الرحلات اليومية التي يقوم
 بها مواطنو القاهرة قد بلغ وسطاً وأمانة لكل فرد
 في أن هناك حوالي 9 ملايين رحلة يقوم بها
 سكان القاهرة يومياً يستخدمون فيها شبكة الطرق
 والمواصلات المختلفة - وبموجب ذلك 171 من
 هذه الرحلات تم باستخدام مركبات النقل العام
 والناظر أنه بالرغم من أن هذا الرقم الضخم من
 الرحلات يستخدم فيها وسائل النقل العام إلا أن
 حجم الأمتعة الخلال للمركبات غير كاف
 لسأوة الخدمة المطلوبة - وهذا يقضي أمام
 معادلة صعبة كما عرفنا أن بعض قطاعات شوارع
 مدينة القاهرة تتركها سيارة نقل عام كل 17
 ثانية - وهذا من أقل المدن في العالم
 والمقابلة الضعيفة هنا هي صعوبة زيادة عدد
 المركبات العامة في الوقت الذي تحتاج فيه إلى
 زيادتها بشدة - والنتيجة مزيد من الاحتقاقات
 داخل مركبات النقل العام وخارجها

البيانات بدأت في إصلاح شامل لوظائفها بعد
 حتر زوده - وكذلك هذه التعريفات الصحية
 التي تحورت بينها الشوارع مارعت هي بأكثر
 أيضاً وشدة معها بكل مرة مرور مياه القاهرة
 التي لا يثبت حتى الآن خريطة لشبكة مرافقها
 تحت الأرض ولا يعرف أماكنها إلا اعتماداً فقط
 فقط - وهكذا نجد أن محصلة أبحاث علمية من
 عدم وجود موزونة أو إجمالاً بعض المرافق العامة
 قد أصبحت كلها لكي يصلح جملها في فترة بسيطة
 ولت تحسن الوقت تساهم جزئياً في أزمة
 المرور في الوقت الذي تحتاج فيه إلى زيادة
 مساحة شبكة الطرق الموجودة في القاهرة - نجد
 أن جزءاً كبيراً منها مستقطع والمخبر لإصلاحات
 المرافق الأخرى
 - وكذلك في الشارع بعد ذلك الوقت فيه
 السيارات في حالة انتظار مستمر - فمن ليس
 لسيارة مكان في شوارع القاهرة يربطه به إلى
 جانب سيارات زمان زود إصلاح السيارات
 ويكسر صناعات تصجار والناظر الخلل
 والعمارات اليد والاشكاش ولقوى هذا كله
 أصحاب العمارات الجديدة - وحتى المدينة التي
 لهم فقام يتولون على قطاعات كثيرة من
 الشوارع وقد وصل الأمر إلى أن بعض العمارات
 الكبرى أغلقت الشوارع تحفظها تماماً
 وليست هذه مغلقة وإنما الشارع العام كان تابع
 لخاصة العمارة وجزء من أملاكه
 - واتفق من الشارع بعد ذلك لفضائل على
 العمارة سير فيه كغيره مثلاً - فمن جعلها الآن
 بعد أن أخذ كل نصيب ويلتزمها في هذا الحق
 أيضاً العمارة - الكارو - حتى إن سائق
 الكارو - لا يهده إن كان يربطه من عبء
 في العجلة الدائمة - وهكذا لو كانت حركة
 المرور وازداد الزحام وعلا الصراخ وكانت
 مشكلة
 وإذا كانت لدينا مشاكل فإنها معروفة لنا
 تماماً - والعرب أن حطوا أيضاً جاهداً
 وبوجود - ولكن تبقى هنا حلقة واحدة
 مغلوقة - هي التي تربط بين المشكلة وحلها
 وهذا هو المشكلة مشكلة وأهل بلا تقيده

وهذا يقول اللواء حليم عمران مدير إدارة المرور
 أنه لكي توجد هذه الخطة المطلوبة - وتصل
 الطريق من المشكلة وإجمالاً لابد لنا من حلول
 جريئة ومحاولة اختراع كاملة للمشكلة ثم معرفة
 إمكاناتها وما نستطيع أن نلده كتحليل شوارع
 الحارة من تحديد المشكلة - وما لدرجة للسيطرة
 عليها على فترات متوسطة الأجل - وأعداد أكف
 يمكن أن تصل بالشبكة إلى لأكثر من 4 وتوسع
 ذلك على أزمة المرور نجد هناك مجموعة من
 الحلول الهندسية الخاصة بتقليل التوسع في
 لتقيد نظام الاعاءة لإيجاد حركة المرور كما يقال
 لها - ولقد تم تقيده العديد من ذلك نسبة للقاهرة
 مثلا (شارع سراج - الأزقة المتوازية - شارع
 رمسيس - الخلاء) كذلك تقييد العمل حالاً في
 إعطاء بعض الشوارع الجديدة لشبكة الطرق
 ومعالجة الإصلاحات اللازمة كما يوجد عرفاً
 مبنية تخفف العبء عن الطرق والممرات الرئيسية
 لنظام الأمتعة الواحد شارع ميمى القوس
 ويسرنا إلى حد مع هذا إزالة كل ما يعوق
 الحركة في الشارع مثل إشارات الطريق
 والأشكال والناظر الخلل وله اتب قرارات
 محافظة القاهرة في ذلك إلى إزالة الأشكال من
 الطرق الرئيسية وكل ما يعوق حركة المشاة فوق
 الأرصفة على أن يعمد تقيدها مرحلياً بما يوافق
 وسط المدينة - ثم يأتي مشكلة المواقف وهي
 الانتظار في الأماكن المزدحمة - وهذه نسبة
 جزءاً كبيراً من تحرق حركة المرور وتطمئنينه
 ويعود مرة أخرى إلى مساحة الشوارع وعدد
 السيارات - ولكن أصحاب السيارات هم
 عذروهم أيضاً - فحتى إن كان المصنع والقاتول
 لانتظار السيارات - هل يوجد ولم يذهب إليه
 أسداً - أم أنه لم يوجد وتطلب منا الانتظار
 فيه - ورجال المرور هم عذروهم أيضاً - فالشارع
 الذي يبلغ 1 عروات سير فيه نجد أن عرس
 أولاً أنه وقت تعرضه في حالة انتظار كما
 يخضع كثافة الشارع المرورية إلى الثلث
 أو الربع فكيف إذن؟ - وهذا يعني دور
 الحزن السرعة فقد فترات محافظة القاهرة الزام
 أصحاب العتارات التي ليس حديتها بتخفيف
 لراتي لانتظار سيارات المصنعين وأصحاب



العداد 209 - الأعداد 23 أكتوبر 1980 - العدد 117

المشكلة ولكن يجب أن نعزل أنه على المدى الطويل لا يمكن أن يزيد كندا من حوزة القاهرة وأن نستطيع في نفس الوقت أن نحصد امتلاك السيارات وهذا يظهر أهمية المدن أو المجتمعات الخديفة التي تحلّف الضغط عن القاهرة ويلقى أهميتها ليس في مشكلة المرور فقط وإنما في حال مواقف المدينة. ولكن يجب عند إنشاء أي برامج الأسيطة التي حدثت وسيت جميع المشاكل في القاهرة مثلا الشوارع يجب أن تكون واسعة ومراكز البيع والشراء يجب أن تكون غير مكشوفة في وسط المدينة وأماكن انتظار السيارات يجب أن تكون موجودة حادسة متنى في الصحراء فلا معنى لأن يكون البناء راسيا وإنما من الأسفل أن يمتد أفقيا فالصحراء كدفة وواسعة ولن يتغيرها أن نوسع فيها أفقيا ويمكن أن نربط هذه المدن بالمدينة الأم (القاهرة) بواسطة الطرق السريعة أو شبكات المترو

ولأما ما أيضا من محاولة تطبيق بعض الحوادث التي تشهدها ذب العالم مثل قصر وسط لندن على إنشاء فقط ومع دخول العربات بها أو ما يطبق في دولة مثل سويسرا حيث يمنع دخول العربات إلى المدينة وبها ركب واحد فقط كما يذهب إلى الأكل من عند السيارات الجاهزة إلى وسط المدينة ولكن يلزم أولاً أن ننتج القوي القوي لدى الجمهور حيث يهدف على الكثير من مسات المشكلة مثل احترام قواعد وإشارات المرور أو الوقوف في الأماكن المخصصة. ولن نستطيع ذلك إلا إذا بدأنا - كما يقول مدير إدارة المرور مع الفلاح الصغير - ونحن هذا فنخرج على السيد وزير التعليم إيماناً صامحاً صعبة نشترك في وضعها إدارات المرور حيث بدأ مع الأطفال. نعلمهم قواعد المرور وكيفية احترامها وإلا ما من أن نشترك ومثالي الأعلام المختلفة في ذلك أيضاً وأؤكد هنا مرة أخرى على أن الكثير من صت لمشكلة يرجع إلى اجتماع

وأسوأ: أولاً الخلق السائلة التي تفرغها البعض منها حديد والأخر معروف منذ زمن ولكن الخديفة فيها أنها حول مشكلة ولذا تفيد البعض بها ودراسة تفيد البعض الآخر أي أنها حرجت من مجرد كونها حلولا علمية إلى أن تصبح حلولا عملية لا تملأ أو تسمع عنها



وأما مثلا الكباري والطرق العلوية (مثل كوبري ٦ أكتوبر) وقولوا القوا حلين بلون مما صممت من الخلق والبدائل طوله الأجل يمكن أن يحد منها ما يماسا فلا توجد دراسة لإقامة الطرق الدائرية حول المدينة فاحقق السبب حركة المرور الطوان وصلها عن حركة المرور الداخلية مع ربط المدينة بعضها ولدينا أيضا عملية إنشاء كوبري أثر التي - حسب لربط طريق الوجه النيل بالبحيرة منطقة حوزة القاهرة وطريق صلاح سالم وفي داخل مدينة القاهرة أيضا فأنما بعض المشروعات الخاصة التي مستحق فوجده عالية من الاستيعاب حركة المرور مثلا من إنشاء مقطع جديد لكوبرى أكتوبر بالنسبة للقادم من شارع مريت ثم هناك على القادم من شارع الحلاء يوجد سيارا إلى جازين حتى وسطه الحوزة ثم طريق جديد على سيار الكوريش للقادم من أبو العلا والتلفزيون منها إلى جازين حتى وكذلك مشروع إنشاء كوبري أكتوبر العلوي حتى نغمره فوق شارع مهيمنة والده. في إنشاء كوبري الزماتك العلوي وإنشاء حوزة من الطريق العلوي فوق شارع ٢٦ يوليو باستعمال الطريق العلوي القادم من مدينة الأعلام ثم استكمال مرحلة من مراحل أوقوساز حوان وكذلك كوبري العنصرية العلوي وكوبري المشاة عند تقاطع شارع بومس وإنشاء ٩ كوبري علوية فوق درجتان حط حوان ويجرى العمود وهذه المشروعات يلزمها حوان مستر من الآن وبعد إنشائها سوف يكون لا تأثير كبير وأنتك على حركة المرور وأمنيتها

المدينة الخديفة . يعود مرة أخرى إلى الخديفة وتفتك

مسكات للمشكلة ولا يمكن أن نلصد طريقا أمام مسانها الكثيرة المتشابكة ولابد هنا من حلول أخرى لحل بها المشكلة من حذورها إذا كانت السيارات كثيرة فيها يلزمه شوارع جديدة وهذه إما أن تكون فوق الشوارع الأصلية مثل الطرق العلوية أو تحتها مثل الأنفاق. ولكننا عندما نجد أحيانا عدة دقائق فإن مشكلة العروة والبضبة تبدأ وأما - ونحن هنا الخلف الذي لا تقابل وراءه - ويؤكد هذا ما حدثت حول مشروع الأنفاق فقد عشرين عاما قام أحد المشوراء بحملة التفكير في حل أزمة المرور ورجل إلى ضرورة إنشاء شبكة من الأنفاق لتساهم في تخفيف الضغط عن سطح الأرض وتوفقت الفكرة ووجد أنها تكلف ١٨٠ مليون جنيه. ولكن لأن وبعد عشرين عاما عندما فكرنا مرة أخرى في مشروع الأنفاق وبعد أنه تكلف ٨٠٠ مليون جنيه غير المصاحف مع تنفيذ ٤ مرات على الأقل وتفتت المشكلة أكثر. ونحن هنا نطالب بضرورة اتخاذ القرار. لولا كان المشروع قد درس علميا ونست صلاحت من تفتك فورا أما إذا لم تكن صلاحته قد ثبت فلا داعي إذن لتجديد دراسة الفائدة وولم نشهد والتفت لمشروع آخر يتلاءم في حل الأزمة

السيارات.. لا تسير في القاهرة!

عليها والفعل أزم بنك مصر بتخصيصها لـ ٦٠٠ سيارة في الرسومات الهندسية لأحد مبان الخديفة. وكذلك أزم مبنى الفندق الذي يسقام في شارع قصر النيل وكان يستعمل كموقف للسيارات، بتخصيص مكان لـ ٤٠٠ سيارة. والثالثة للأماكن الأضطرارية العامة - كما يقول اللواء حلي بنيران - إنه يلزمه ٥٥ ألف مكان انتظار عام ٢٠٠٠ وتتاح لدينا الآن لأزيد من ٢١ ألف مكان لتعيقا على الأقل غير قانون وقد تم طرح مشروع إنشاء المراجعات المتعددة الأوتار في منطقة (معروف) وجزر الإنشاء فه لكي مع ٦٠٠ سيارة وهناك مكان آخر للانتظار في ميدان الأوبرا سوف مع ٨٥٠ سيارة ومكان ثالث في شارع الاستان مع ٧٥٠ سيارة. وهذه المراجعات الخديفة والمناطق الأزداء للبياني سوف تحل ولأنك مشكلة الأنفاق في الشارع كما توجد بذلك كمادة شبكة الطرق نسبة كبيرة مما يخلق مشكلة في حركة المرور. وإذا نظرنا إلى مجموعة الحلول الوصودة على أزمة المرور على المدى المتوسط فنجد أن دراسات إنشاء مجموعة كبرى إنشاء العلوية قد تمت ووضعت لاجل موضع التنفيذ في مناطق ميدان العنصرية وشارع الخلاء. ولق تقاطع حوان وبومس وفي ميدان العنة وميدان باب الظهيرة وكذلك دراسة تطوير حركة المرور بمرجعات السكن الخديفة داخل المدينة وتصل مسانها بالكباري العلوية والأنفاق

كباري أم الاتفاق؟ بالطبع فقط استعمل السابقة من مجرد



