

المروء . مشكلة مزمنة كثر الكلام عنها وحوفا . لكنها قدرنا الذي اشتركنا جميعا في صنعه . وفي الحضر له أيضا . أما عن مستقبلنا نحن والمشكلة . فالتاس والعريات في تزايد مستمر . والشوارع كما هي عليه منذ نشأة القاهرة . وحتى لا تصبح مدينتنا « موقفا » كبيرا لانتظار السيارات . علينا أن نجد الحل . وأن نسرع في ( تنفيذه ) . وإلا ؟ !

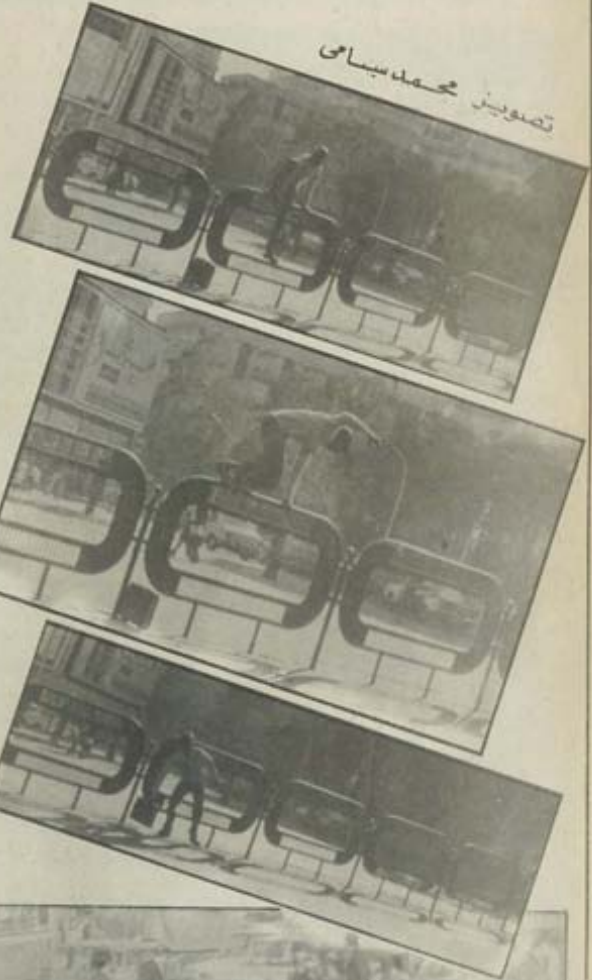
## السيارات .. لاتسير في القاهرة !

### أبو الوفاء بدور

وتعرضا لوسائل النقل سواء العام أو الخاص أو النقل الطليء . فستجد أن أعداد السيارات التي تجرى فوق شوارع القاهرة تزيد بمعدل ١٧٪ كل عام . وهذه النسبة متزايدة أيضا . إذن كيف نحل هذه المعادلة الصعبة أيضا ؟ ! وإذا انتقلنا إلى المشاة أنفسهم وقائدي السيارات . فستجد أن عدم الوعي المروري وعدم احترام قواعد وإشارات المرور يسبب جزءا كبيرا من المشكلة يضاف إلى ما يسببه شغل الأرصفة من المراتب التجارية وغير التجارية ثم انتظار السيارات في الأماكن الممنوعة في الطرق وبالتالي يعرقل أسباب حركة المرور . وبالطبع لا يمكن أن ننسى عمليات الحفر المستمرة لمرافق الكهرباء والمياه والصرف الصحي والتليفونات . كان كلا منهم يساهم بدوره . وبأمانة تامة في عرقلة حركة المرور .

والمشكلة هنا - كما سبق - معقدة ومتشابكة تشترك فيها أطراف كثيرة نسبيا ثم تدب حطها الذي أوجدها في هذه المشكلة . وأعظم أن جزءا كبيرا من حل المشكلة سيكون متاحا عندما يعلم الجميع أنهم السبب الأصلي وراءها . ويساهم كل منهم بدوره في حل المشكلة بالامتناع عما يفعله . وهنا يأتي دور الدولة في نشر الوعي المروري لدى الجمهور وتنسيق العمل بين المرافق المختلفة .

وما يزيد مشكلة المرور صعوبة . أنها من المشاكل الطفرعة المتشابكة والمعددة . فمن الصعب أن نجد حدودا واضحة يمكن أن نلجأ عندها مسئولة معينة على شخص أو مجموعة أشخاص بعينهم . وإنما هي مشكلة نشترك فيها جميعا . وإن كانت أنصبنا في سبب المشكلة غير متساوية إلا أنها تكاد تتساوى عندما نتعرض جميعا - مشاة ومركبات - مسئولين ومسائرين لتضاريف الزحام والاختناقات اليومية . فإذا بدأنا بالشوارع فستجد أنها قليلة وضيقة ولا تصلح لتلك الأعداد الهائلة من السيارات والمشاة . فمثلا مساحة مدينة القاهرة كلها تصل إلى ٢٤١٥ كيلو متر مربع نسبة الشوارع فيها ١١٪ أي ٢٦٥ كيلو متر مربع فقط . والعرب أن معظم هذه المساحة أو تلك الشوارع أقيمت مع إنشاء مدينة القاهرة وكان بحسب اتساعها في تلك الأيام بمرور الجمال والدواب الخفيفة . وما يزيد الأمر خطورة ما يحدث الآن من زيادة كبيرة في حجم وسائل النقل . إذن كيف يمكن أن نتحمل هذه الشوارع القليلة والضيقة ذلك ؟ ! وإذا تركنا الشوارع جانباً



وهذا حاولت أن تتعقّب أكثر في سبب المشكلة فوجدت - كما يقول اللواء حلمي بدران مدير إدارة المرور - أن تعداد سكان القاهرة الكبرى يصل إلى حوالي ٩ ملايين نسمة وهو ما يعادل ٢٢ من تعداد مصر ويعدل النمو السكاني السنوي بها ٣ ٪ مما يشير إلى أن تعدادها سيصل إلى حوالي ١٥ مليون نسمة عام ٢٠٠٠ وبالطبع هذه الزيادة الهائلة تؤدي إلى تفاقم حجم مشكلة المرور . حيث تزداد عدد الرحلات اليومية وتزداد معها استخدامات هذه الملايين من البشر وسائل النقل وشبكة الطرق التي لا تأكل هذه الزيادة المطردة . وهناك أيضا عدد السيارات التي تجرى فوق شوارع القاهرة فعليا يبلغ إجمالي عدد السيارات المرخصة بإدارة مرور القاهرة حوالي ٢٨٠ ألف سيارة بخلاف السيارات المرخصة بإدارات المرور الأخرى والتي تستخدم طرق القاهرة ويبلغ عددها أكثر من ٥٠ ألف سيارة بالإضافة إلى السيارات الحكومية وسيارات المخابرات والقوات المسلحة والشرطة . وهذا الإحصاء السابق لا يشمل مركبات النقل البطيء من دراجات وتربسكالات وعربات كازو ويد وهذه تساهم في المشكلة بصعب الأمد حيث يبلغ عددها بأكثر من ربع مليون مركبة . ولتت الأزمات كما يقول اللواء حلمي بدران يقتصر على الأعداد السابقة فقط وإنما هناك تلك الزيادة الهائلة في عدد السيارات الجديدة نتيجة لارتفاع مستوى معيشة الكثير من الأفراد والتوسع في سياسة الانفتاح الاقتصادي وكذلك التسهيلات الحكومية التي منحت للسيارات الأجرة والسيارات السياحية وسيارات النقل الخفيف وأيضا السيارات المنتجة محليا . فثلا في القاهرة وحدها بلغت الزيادة في عدد السيارات المرخصة عن العام الماضي سنة ١٩٧٩ حوالي ٤٠ ألف سيارة وخلال الخمس السنوات الأخيرة ( ١٩٧٥ - ١٩٨٠ ) بلغت الزيادة حوالي ١٤٢ ألف سيارة في حين كانت الزيادة خلال الخمس السنوات السابقة عليها ( ١٩٧٠ - ١٩٧٥ ) حوالي ٣٨ 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 نتيجتها أن تفاقمت الأزمة

وزادت حدة مشكلة انتظار السيارات وإذا تركنا زيادة السكان وزيادة السيارات وجدنا أمامنا شبكة الطرق نفسها التي يسير فوقها الناس والعربات وهذه الطرق إذا أعادنا مدينة القاهرة كمثال . فستجد أن ٧٥ ٪ من شوارعها قد أنشئت منذ أكثر من خمسين عاما . وطوال هذه المدة لم تتوافر لها الصيانة الدورية اللازمة لاستمرار صلاحيتها ولم تزود بوسائل التحكم المطلوبة . وكان من نتيجة ذلك أصبحت شبكة الطرق في القاهرة قاصرة عن استيعاب أحجام المرور في أوقات الذروة التي تصل في مصر إلى ٤ أو ٥ أوقات طوال اليوم بينما تحتاج في معظم دول العالم لا تزيد عن فترتين فقط . ونضيف إلى ذلك كله وسائل النقل العام ويمكن أن نؤكد أنها إذا عرفنا أن متوسط عدد الرحلات اليومية التي يقوم بها مواطنو القاهرة قد بلغ رحلة واحدة لكل فرد أي أن هناك حوالي ٩ ملايين رحلة يقوم بها سكان القاهرة يوميا يستخدمون فيها شبكة الطرق والواصلات المختلفة . وعسوا فإن ٧١ ٪ من هذه الرحلات تتم باستخدام مركبات النقل العام وبلا حظ أنه بالرغم من أن هذا الرقم الهائل من الرحلات تستخدم فيها وسائل النقل العام إلا أن حجم الأسطول الحالي للمركبات غير كاف لمسايرة الخدمة المطلوبة . وهذا يضعنا أمام معادلة صعبة إذا عرفنا أن بعض نقاط شوارع مدينة القاهرة يمر فيها سيارة نقل عام كل ١٧ ثانية . وهذا من أعلى المعدلات في العالم والمعادلة الصعبة هنا هي صعوبة زيادة عدد المركبات العامة في الوقت الذي يحتاج فيه إلى داخل مركبات النقل العام وخارجها .

وكل الأسباب السابقة تعد جزءا فقط من مسببات المشكلة وليست كلها . وكما سبق فأن مشكلة معقدة ومتشابكة ولكن إذا تركنا زيادة السكان والسيارات وقصور شبكة الطرق حاليا فستجد أمامنا مجموعة أخرى تساهم أيضا بدورها في حجم مشكلة المرور . فثلا هناك الزيادة المطردة في نسبة المشروعات التي تنفذ حاليا لأصلاح المرافق العامة لمدينة القاهرة . فهذه

التطورات بدأت في إصلاح شامل لمرافقها تعد حتر وزدوم . وكذلك هيئة الصرف الصحي . كما غيرت مياها الشوارع سارعت هي بالخفر أيضا وبشبكة معها بكل حمة مرفق مياه القاهرة الذي لا يملك حتى الآن خريطة لشبكات مواسيره تحت الأرض ولا يعرف أماكنها إلا عندما تنفجر فقط . وهكذا نجد أن محصلة أعمال طويلة من عدم وجود ميزانية أو إهمال بعض المرافق العامة قد جمعت كلها لكي يصلح حالها في فترة بسيطة وفي نفس الوقت تساهم بدورها في أزمة المرور . في الوقت الذي تحتاج فيه إلى زيادة مساحة شبكة الطرق الموجودة في القاهرة . نجد أن جزءا كبيرا منها مستقطع وبحفر لأصلاحيات المرافق الأخرى .

ومما ترك في الشارع بعد ذلك وقتت فيه السيارات في حالة انتظار مستمر . فمن ليس لسيارته مكان في جوار فالشارع يرحب به إلى جانب سيارات زبائن ورش إصلاح السيارات وكندس بضائع التجار . والباعة الجائلين وعربات اليد والأكشاك . وفوق هذا كله أصحاب العبارات الجديدة . وحتى القديمة التي تهدم فإهم يتولون على قطاعات كبيرة من الشوارع وقد وصل الأمر إلى أن بعض العبارات الكبرى أغلقت الشوارع المحيطة بها تماما . وليست هذه مغلالة وإنما الشارع العام كأنه تابع لأصحاب العارة وجزء من أملاكه .

ومما ترك في الشارع بعد ذلك فحلال على العربات تسير فيه كيفما تشاء . فمن حلقها الآن بعد أن أعيد كل نصيبه وبشاركتها في هذا الحق أيضا العربات « الكازو » حتى إن سائق « الكازو » لا يهتم إن كان يسير بطء من عدمه في العجلة الدائمة . . وهكذا توقفت حركة المرور وازداد الزحام وعلا الصراخ وكانت المشكلة

وإذا كانت لدينا مشاكل . فإنها معروفة لنا تماما . والغريب أن حلولها أيضا جاهزة وموجودة . ولكن تبقى هنا حلقة واحدة مفقودة . هي التي تربط بين المشكلة وحلها وبديها تلك المشكلة مشكلة والحل بلا تنفيذ

وهنا يقول اللواء حلمي بدران مدير إدارة المرور إنه لكي توجد هذه الحلقة المفقودة . ويصل الطريق بين المشكلة والحل لابد لنا من الخراب جري ومحاولة احداث كاملة للمشكلة ثم معرفة إمكانياتنا وما نستطيع أن نلدهم كحل سريع نحاول به تحييد المشكلة . وما نلدهم كحل سريع عليها على فترات متوسطة الأجل . وأخيرا كيف يمكن أن نصل بالمشكلة إلى لا مشكلة ؟ ولتوضح الحلول الهندسية العاجلة تتمثل في التوسع في تنفيذ نظام الاتجاه الواحد لحركة المرور مما يقلل من كثافته على الشوارع الرئيسية والشوارع المؤدية لها . وقد تم تنفيذ العديد من ذلك بمدينة القاهرة مثلا ( شارع شبرا ، الفرع البوالة ، شارع رمسيس ، الحلاء ) كذلك يجري العمل حاليا في إضافة بعض الشرايين الجديدة لشبكة الطرق ومتابعة الإصلاحات اللازمة لها مما يوجد طرقا بديلة تخفف العبء عن الطرق والممرات الرئيسية لتنظيم الاتجاه الواحد بشارع بيم التونسي . ويسير جبا إلى جنب مع هذا إزالة كل ما يعوق الحركة في الشارع مثل إشتغالات الطريق والأكشاك والباعة الجائلين . وقد انتهت دراسات محافظة القاهرة في ذلك إلى إزالة الأكشاك من الطرق الرئيسية وكل ما يزعج حركة المشاة فوق الأرصفة على أن يبدأ تنفيذ ذلك مرحليا بمناطق وسط المدينة . ثم تأتي مشكلة المشاكل وهي الانتظار في الأماكن الممنوعة . وهذه نسب جزءا كبيرا من عرقلة حركة المرور وعدم سبابة . ولتعود مرة أخرى إلى مساحة الشوارع وعدد السيارات . ولكن أصحاب السيارات لهم عذرهم أيضا . فإين المكان المخصص والقانون لا انتظار السيارات ؟ هل يوجد ولم يذهب إليه أحد ؟ أم أنه غير موجود ومطلوب منا الانتظار فيه ؟ رجال المرور لهم عذرهم أيضا . فالشارع الذي يسع ٤ عربات تسير فيه نجد أن عربتين أو ثلاثا قد وقفت بعرضه في حالة انتظار مما يخفف كثافة الشارع المرورية إلى الثلث أو الربع . فكيف إذن ؟ ! وهنا يحق دور الحلول السريعة فقد قررت محافظة القاهرة إزام أصحاب العبارات التي لنى حديثا بتخصيص أماكن لانتظار سيارات التاكسي بها والتأكد من





المشكلة . ولكن يجب أن نعرف أنه على المدى الطويل لا يمكن أن تزيد كثرة من شوارع القاهرة ولن نستطيع في نفس الوقت أن نحصد امتلاك السيارات وهنا تظهر أهمية المدن أو المجتمعات الحديثة التي تحلّف الضغط عن القاهرة .

ويبدو أحيانا ليس في مشكلة المرور فقط وإنما في باقي مرافق المدينة . ولكن يجب عند إنشائها أن تراعى الأخطاء التي حدثت وسببت جميع المشاكل في القاهرة مثلا الشوارع يجب أن تكون واسعة . ومراكز البيع والشراء يجب أن تكون غير مكشدة في وسط المدينة وأماكن انتظار السيارات يجب أن تكون موجودة مادامت متنى في الصحراء فلا معنى لأن يكون البناء وأسيا وإتاما من الأحسن أن يحد أقطارها فالصحراء كبيرة وواسعة ولن يفسدها أن تتوسع فيها أقطارها ويمكن أن تربط هذه المدن بالمدينة الأم ( القاهرة ) بواسطة الطرق السريعة أو شبكات المترو .

ولأما من أيضا من محاولة تطبيق بعض التجارب التي تفعلها دول العالم مثل قصر وسط المدن على المشاة فقط ومع دخول العربات بها أو ما يطبق في دولة مثل سغافورة حيث تمنع دخول العربات إلى المدينة وبها راكب واحد فقط مما يؤدي إلى انخفاض من عدد السيارات الداخلة إلى وسط المدينة . ولكن يلزم أولا أن نثبت الوعي المروري لدى الجمهور . حيث يتوقف عليه 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 الطفل الصغير في المدرسة . ونحن هنا نقترح على السيد وزير التعليم إدخال مناهج صغيرة تشترك في وضعها إدارات المرور بحيث يبدأ مع الأطفال . ولأما من أن تشترك وسائل الإعلام المختلفة في ذلك أيضا . وأؤكد هنا مرة أخرى على أن الكثير من سبب المشكلة يرجع إليها جميعا .

وأخيرا . فإن الحلول السابقة التي عرفها البعض منها جديد والأخر معروف منذ زمن ولكن الجديد فيها أنها حلول ممكنة وبدأ تنفيذ البعض منها ودراسة تنفيذ البعض الآخر . أي أنها خرجت من مجرد كونها حلولاً علمية إلى أن تصبح حلولاً عملية . لأننا أوتسنع عنها ونط



وأما من مالا الكبارى والطرق العلوية ( مثل كوبرى ٦ أكتوبر ) . ويقول اللواء حلمي بدران : أمانا مجموعة من الحلول والبدائل طويلة الأجل يمكن أن نختار منها ما يناسبنا قليلا توجد دراسة لإقامة الطرق الدائرية حول المدينة مما يحقق السباب حركة المرور الطواني وفصلها عن حركة المرور الداخلية مع ربط المدينة ببعضها .

ولدينا أيضا عملية إنشاء كوبرى أثر التي - لتب لربط طريق الوحدة القبل بالجيزة بمنطقة جنوب القاهرة وطريق صلاح سالم . وفي داخل مدينة القاهرة لدينا قائمة ببعض المشروعات الهامة التي مستحق درجة عالية من الأستباب حركة المرور . مثلا سيتم إنشاء مطلع جديد لكوبرى أكتوبر بالنسبة للقادم من شارع مريت ثم هناك نفق للقادم من شارع الجلاء يتجه يسارا إلى جاردن سيتي ومنطقة الخروب ثم طريق جديد على يسار الكورنيش للقادم من أبو العلا والتليفزيون متجها إلى جاردن سيتي وكذلك مشروع امتداد كوبرى أكتوبر العلوى حتى غمرة فوق شارع مهيمنة والبدء في إنشاء كوبرى الرمالك العلوى وإنشاء جزء من الطريق العلوى فوق شارع ٢٦ يوليو بامتداد الطريق للعلوى القادم من مدينة الإعلام ثم استكمال مرحلة من مراحل « أوتوستراد » حلوان وكذلك كوبرى العباسية العلوى وكوبرى المشاة عند تقاطع عراقى وروميس وإنشاء ٩ كبرى علوية فوق مرقان عيط حلوان وبحرى العيون .

وهذه المشروعات يلزم لها حوافز مستين من الآن وبعد إنشائها سوف يكون لها تأثير كبير ولاشك على حركة المرور وأسيانها .

المدين الجديدة .

ونعود مرة أخرى إلى تنفيذ وتشاكت

مسكات للمشكلة ولا يمكنها أن تصمد طويلا أمام مسياتها الكثيرة المتشابكة ولابد هنا من حلول أخرى محل بها المشكلة من جذورها فإذا كانت السيارات كثيرة فهذا يلزمه شوارع جديدة وهذه إما أن تكون فوق الشوارع الأضلية مثل الطرق العلوية أو تحتها مثل الأنفاق . ولكننا عندما نجد أمامنا عدة بدائل . فإن مشكلة الفرحة والبضعة تبدأ دائما . ونحن هنا نأخذ الذى لأطائل وزراءه . ويؤكد هذا ما حدث حول مشروع الأنفاق . فقد عشرين عاما قام أحد المسئولين بعملية التفكير في حل أزمة المرور ووصل إلى ضرورة إنشاء شبكة من الأنفاق تساهم في تخفيف الضغط عن سطح الأرض . ونوقشت الفكرة ووجد أنها تتكلف ١٨٠ مليون جنيه . ولكن لأن وبعد عشرين عاما عندما فكرنا مرة أخرى في مشروع الأنفاق وجد أنه يتكلف ٨٠٠ مليون جنيه أى تضاعف سعر تنفيذه ٤ مرات على الأقل وتفاقت المشكلة أكثر . ونحن هنا نطالب بضرورة اتخاذ القرار فإذا كان المشروع قد درس علميا وثبتت صلاحته فلا بد من تنفيذه فورا . أما إذا لم تكن صلاحته قد ثبتت فلا داعى إذن للجدل عدم القاتلة ونوفر الجهد والوقت لمشروع آخر يساهم في حل الأزمة .

## السيارات..

## لاتسير فى القاهرة!

عليها . وبالتفعل أزم برك مصر بتخصيص أماكن لـ ٦٠٠ سيارة في الرسومات الخمسة لأحد مابيه الجديدة . وكذلك أزم مبنى الفندق الذى سيقام في شارع قصر النيل ( وكان يستخدم كموقف للسيارات ) بتخصيص مكان لـ ٤٠٠ سيارة . وبالنسبة لأماكن الانتظار العامة - كما يقول اللواء حلمي بدران - إنه يلزمنا ٥٥ ألف مكان انتظار عام ٢٠٠٠ والمتاح لدينا الآن لا يزيد عن ٢١ ألف مكان نصفها على الأقل غير قانونى وقد تم طرح مشروع إنشاء المراجعات المتعددة الأدوار في منطقة ( معروف ) وجار الإنشاء فيه لكن يسع ٦٠٠ سيارة وهناك مكان آخر لا انتظار في ميدان الأوبرا سوف يسع ٨٥٠ سيارة ومكان ثالث في شارع البستان يسع ٧٥٠ سيارة . وهذه المراجعات الجديدة وبطانون الأوامر للسماح سوف محل ولاشك مشكلة الانتظار في الشارع كما تزيد بذلك كثافة شبكة الطرق بنسبة كبيرة مما يحلّق سيولة في حركة المرور .

وإذا انتقلنا إلى مجموعة الحلول الموضوعية لحل أزمة المرور على المدى المتوسط فستجد أن دراسات إنشاء مجموعة كبرى المشاة العلوية قد تمت ووضعها فعلا موضع التنفيذ في مناطق ميدان العباسية وشارع الجلاء . وفي تقاطع عراقى وروميس وفي ميدان العنة وميدان باب الشعريه وكذلك دراسة تطوير حركة المرور بمركباتات السكك الحديدية داخل المدينة وتصل مساراتها بالكبرى العلوية والأنفاق .

كبارى أم اتفاق ؟

بالطبع فمعظم الحلول السابقة هي مجرد



