

الفصل الثالث

ممر التنمية لد . فاروق الباز

ويضم الموضوعات التالية:-

- الفكرة
- المميزات
- الاعتراضات والانتقادات

obeikandi.com

هو مقترح تقدم به الدكتور فاروق الباز منذ سنوات بغرض إنشاء طريق بالمواصفات العالمية في صحراء مصر الغربية يمتد من ساحل البحر المتوسط شمالاً حتي بحيرة ناصر في الجنوب وعلي مسافة تتراوح بين ١٠ و ٨٠ كيلو متراً غرب وادي النيل ويفتح هذا الممر آفاقاً جديدة للامتداد العمراني والزراعي والصناعي والتجاري حول مسافة تصل إلي ٢٠٠٠ كيلو متر.

تسمح هضبة الصحراء الغربية بالقيام بما يتطلبه تعزيز واقع التنمية والتعمير بموازية نهر النيل لذلك فقد تم اقتراح مشروع التنمية والتعمير منذ عشرين عاماً وهو مازال مطروحاً نظراً لأهميته ويحدد ملامح برنامج التوسع العمراني والزراعي والصناعي والتجاري والسياحي رويداً رويداً علي مسار ١٢ محور يصل طولها الكلي إلى ١٢٠٠ كيلومتر، تبدأ من مراكز التكديس السكاني وتمتد غرباً حتى تصل إلى طريق من ساحل البحر المتوسط شمالاً حتى بحيرة ناصر في الجنوب على مسافة تتراوح بين ٢٠ - ٣٠ كم من حافة هضبة الصحراء الغربية ولقد أختير هذا الجزء من الصحراء الغربية بناءً على خبرة في تضاريس مصر وإمكانات التنمية فيها حيث يتكون الشريط المتاخم لوادي النيل من هضبة مستوية بميل بسيط من الجنوب إلى الشمال بموازية النيل ولا تقطع المنطقة أودية تهددها السيول كما هو الحال في

شرق النيل أو كثبان رملية متحركة كما هو الوضع في المنخفضات غرب المنطقة كذلك توجد مساحات شاسعة من الأراضي التي يسهل استصلاحها لإنتاج الغذاء إضافة إلى احتمالات تواجد المياه الجوفية لتخرج مصر من الوضع الاقتصادي والاجتماعي الصعب والمختنق. ويتضمن مقترح ممر التعمير إنشاء :

- ١ - طريق رئيسي للسير السريع بالمواصفات العالمية يبدأ من غرب الإسكندرية بمدينة العلمين ويستمر حتى حدود مصر الجنوبية .
- ٢ - اثنا عشر فرعاً من الطرق العرضية التي تربط الطريق الرئيسي بمراكز التجمع السكاني علي طول مساره بطول كلي نحو ٨٠٠ كيلو متر.
- ٣ - شريط سكة حديد للنقل السريع بموازية الطريق الرئيسي .
- ٤ - أنبوب ماء من بحيرة ناصر جنوباً وحتى نهاية الطريق علي ساحل البحر المتوسط .
- ٥ - خط كهرباء يوفر الطاقة في مراحل المشروع الأولية .

وأعيد طرح المقترح للتنفيذ بأموال مستثمرين من القطاع الخاص الوطني أولاً ثم العربي ثانياً ثم العالمي ثالثاً ويحتاج المشروع إلى مشاركة بين مؤسسات الدولة والقطاع الخاص وعامة الناس ويلزم

تحديد دور كل منهم في حجم وآلية التنفيذ وبالنسبة للقطاع الخاص يوضع فى الاعتبار إمكانيات الاستثمار العربي والعالمي وجدير بالذكر أن نجاح التمويل يتطلب تسويقاً متميزاً إذ لا يضر أن يشتمل تقييم كيفية التمويل على متطلبات الحملة الإعلامية لتسويق المشروع محلياً وعالمياً.

الجدول الزمني للتنفيذ

وفقاً للخطة سوف يتم تقسيم المشروع إلى مراحل وإعداد جدول زمني مرتبط بشكل أساسي بمخطط التمويل ثم التشغيل لذلك إذا افترضنا أن المشروع يمكن إكماله في عشر سنوات فيجب اعتبار أن الخمس السنوات الأولى منها لإنهاء المحاور العرضية والبنية التحتية للمشروعات المخطط لها على كل محور مما يمهد للزحف التدريجي في اتجاه الغرب أما الخمس سنوات التالية فيمكن تخصيصها للمحور الطولي الذي يعتبر العمود الفقري لربط المحاور بعضها ببعض وبالخارج شمالاً وجنوباً والمحاور هي:

١- محور الإسكندرية

يبدأ ممر التنمية على ساحل البحر المتوسط بالقرب من العلمين ويمتد أول محاوره شرقاً إلى الإسكندرية ويعتبر لذلك شريان يربط الممر

بشمال الدلتا ولأنه يوازي ساحل البحر فهو يمهّد للتنمية في قطاعي السياحة وتنمية الموارد السمكية إضافة إلى زراعة الفواكه التي تزدهر في هذا المناخ.

فبالنسبة للقطاع السياحي يمكن أن ترقى المنطقة إلى مستوى عالي جداً، أولاً لأن المكان له أهمية تاريخية في أوروبا، ثانياً لأن مياه البحر بالقرب من العلمين هادئة تحميها الطبيعة الجغرافية للمنطقة لذلك يمكن التخطيط الشامل لعشرات من المشاريع السياحية على أعلى المستويات العالمية لتحقيق طفرة سياحية تعادل أو تفوق كل ما يعود على مصر من السياحة في الوقت الحالي على غرار ما تم من مبادرات في دبي لجذب السياحة العالمية في صورة غير مسبوقة.

أما بعيداً عن الشاطئ فتتخذ المنطقة بالتربة الصالحة لزراعة الفواكه خاصة التين والعنب هذه المحاصيل بالذات يستسيغها الأوروبيون لذلك يمكن تسويقها محلياً إضافة إلى تصديرها وتمهّد بيئة المنطقة القيام بما يلي:

١- تطهير الخزانات القديمة وحفر خزانات جديدة لحفظ ماء المطر الذي يتجمع على سطح الصحراء الساحلية في صخور الحجر الجيري بالمنطقة كما كانت تستخدم من عصر الرومان وحتى وقت قريب.

٢- تشييد مراوح هوائية لضخ المياه الجوفية من الآبار على طول الساحل.

٢- لأهمية المكان التاريخية يمكن التخطيط لإنشاء متاحف حربية.

تحديات محور الإسكندرية

وهناك عقبات أمام هذا المحور منها:

لابد من إزالة الألغام الباقية من الحرب العالمية الثانية قبل البدء في تنميته حيث أن هذا الشريط الساحلي قد لعب دوراً لا يستهان به خلال هذه الحرب التي كانت بين الجيش المصري والانجليزى ضد الجيش الألماني والايطالى في ليبيا ويُقدر المؤرخون أن المنطقة تضررت ب ٢٠ مليون لغم مضاد للأفراد والسيارات الحربية والدبابات كما يستلزم من هذه الدول الصديقة الآن ألا تتخلى عن إزالة هذه الألغام.

محور طنطا

يمتد محور طنطا من الأرض الزراعية في منتصف الدلتا غرباً مروراً بأرض صحراوية مستوية لذلك يجب التخطيط للإعمار في الأخيرة للإقلال من الضغط على التربة الزراعية ويمكن أن تكون أول الأماكن المختارة لإقامة مدن وقرى جديدة تبدأ على حدود الأراضي الخصبة و

تزداد إلى الغرب رويداً رويداً مع الزمن حتى يتم إعمار الأراضي على طول المحور بين حدود الأراضي الزراعية الحالية وحتى المحور الطولي في الغرب ويمر الجزء الغربي من المحور بالمنفذ الشمالي لوادي النطرون وما به من آثار لتاريخ طويل يصل المحور بعد ذلك إلى هضبة قليلة الإرتفاع يمكن تهيتها لإقامة مصانع لأن الريح تأتي من الشمال إلى الجنوب لذا فإن عوادم الدخان لن تؤثر على السكان ولقد أثبتت التنمية الزراعية على جانبي طريق القاهرة- الإسكندرية الصحراوي أن هذه المنطقة من الصحراء الغربية بها ما يكفي من التربة الخصبة و كذلك المياه الجوفية على أعماق مختلفة تسمح بالتوسع السكاني فيها وتعتبر هذه المنطقة مصدراً جديداً للإنتاج الحيواني مثل تربية الأبقار والأغنام والجمال وحتى الطيور، على مستوى واسع يسمح ليس فقط للإستهلاك المحلي ولكن أيضاً للتصدير.

محور القاهرة

يمهد هذا المحور لربط المحور الطولي بطريق مصر - اسكندرية الصحراوي ثم بأكبر تجمع سكاني في قارة أفريقيا بأكملها القاهرة وليس هناك حدود لما يمكن انجازه على مسار هذا المحور في نواحي الإعمار وإنشاء المصحات والمستشفيات والجامعات والمدن الجامعية والمدن

العسكرية وكذلك المصانع والزراعات الصحراوية ويمكن أيضاً اختيار مواقع لإقامة عشرات المدن وأعداد أكثر من القرى حولها في الجزء الشرقي من محور القاهرة ويصح أن يتم ذلك بدعوة ذوي الأفكار لإقتراح مشاريع عمرانية جديدة تستخدم ما توفره البيئة المحلية من صخور للبناء وطبقات الزلط والطاقة الشمسية وطاقة الرياح، وما إلى ذلك ويمكن أيضاً التخطيط لإنشاء مدينة طبية لإحتواء عدد من المستشفيات الحكومية والخاصة والمصحات السياحية والمعامل ومراكز الأبحاث الطبية وكذلك مصانع الدواء ويمثل النصف الغربي للمحور موقعاً متميزاً للصناعات الخفيفة حيث أن مخرجاتها من الهواء الملوث لا يمكن أن تؤثر على مواقع معيشة الناس ذلك لأن الرياح تأتي من الشمال للجنوب وينوه د. الباز إلى إمكانية امتداد محور القاهرة في الشرق حتى طريق السويس لربط ممر التنمية والتعمير بميناء السويس ويسهل ذلك نقل البضائع براً من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر وبالعكس خلال طريق سريع كمجال إضافي للنقل البحري عبر قناة السويس كلما لزم الأمر.

محور الفيوم

يصلح السهل المستوي في شمال غرب منخفض الفيوم لإقامة العديد من الصناعات الثقيلة بعيداً عن العمران ويمكن مثلاً إقامة عدد من مصانع الأسمنت التي تستخدم خامات الحجر الجيري بالمنطقة فهذه المنطقة بالذات تصلح لقيام مثل هذه الصناعات لأن اتجاه الرياح يتجه من الشمال إلى الجنوب بحيث يمنع وصول الدخان الناتج إلى أي منطقة آهلة بالسكان ويرسلها إلى صحراء غير مأهولة، إلا في أوقات الخماسين حيث تتجه الرياح من الجنوب.

محور الواحات البحرية

يمهد محور الواحات البحرية لربط ممر التنمية والتعمير بواحات الصحراء الغربية كلها ويختلف واقع التنمية الزراعية والصناعية في واحات الصحراء الغربية عما هو الحال في وادي النيل والدلتا ولكن للأسف تقوم الزراعات حالياً على مبدأ الإكتفاء الذاتي محلياً فقط أي إنتاج كل من القمح والأرز محلياً والأرز يحتاج إلى كميات هائلة من المياه لذلك يزداد ضخ الماء من الآبار فينتج عنها هبوط مستواها أو ازدياد ملوحتها أو الإثنين معاً إضافة إلى ذلك فإن تقسيم الأرض لا يأخذ في الحسبان الاختلاف البسيط في منسوبها والتعامل معه حيث يلزم تسوية الأرض التي يمكن أن تقلل من خصوبتها نتيجة لتعرية طبقات

غير خصبة وفي نفس الوقت يتم إيصال الماء إلى الأرض خلال مسارات الري ثم تصريفها على طول وادي النيل في ترع الصرف من الشمال إلى الجنوب مع انحدار الأرض شمالاً.

محور المنيا

محور المنيا هو أقصر الطرق التي تصل ممر التنمية والتعمير بوادي النيل وينتج هذا من اقتراب هضبة الصحراء الغربية من الوادي كذلك فإن هذا الممر هو الوحيد الذي يقطع مساره خطوط كثبان رملية تبدأ في جنوب منخفض الفيوم وتمتد جنوباً حتى تقترب من الزراعة وتغطي بعضها غرب المنيا ويتضح من الصور الفضائية أن النطاق المحصور بين خطي الكثبان الرملية قد استخدم الجزء الشمالي في الزراعة بشكل جيد أما الجزء الممتد في جنوب مسار الفرع فيشتمل على أرض منبسطة تسمح بإنشاء مدينة جديدة كاملة تفوق مساحتها مساحة مدينة المنيا بأكملها لذلك فهي تصلح للإعمار وفتح المجال لانتقال الكثير من المنشآت مثل مؤسسات المحافظة والجامعة وما إليها ووجود مثل هذا المكان الواسع الملائم للتعمير يعتبر منفذاً متميزاً لمدينة المنيا لا يبعد عن موقعها الحالي سوى بضعة كيلومترات وتسمح المنطقة التي تعلو

الهضبة بالتوسع الصناعي مثل تغليب المنتجات الزراعية وتبعد هذه المنطقة عن مواقع الكثبان الرملية، لذلك فهي آمنة من هذه الناحية.

ويلزم في هذا الموقع دراسة الكثبان الرملية وسرعة حركتها وما يؤثر على هذه الحركة وسرعتها، حيث أن الرمال المتحركة في المنطقة تهدد الزراعة وال عمران وربما كان من الأفضل إنشاء مركز لدراسة حركة الرمال في هذا الموقع لخدمة المنطقة محلياً إضافة إلى المساعدة العلمية لمناطق أخرى في واحات الصحراء الغربية.

محور أسيوط

يمتد المحور المقترح غرب أسيوط في سهل وادي النيل ثم في مرتفعات شمالي مطار أسيوط ثم في الهضبة المستوية حتى يصل إلى المحور الطولي والممر المقترح يربط واحات الصحراء الغربية في الشمال بالواحات البحرية ومنها إلى سيوة وفي الجنوب إلى محافظة الوادي الجديد وفي الجنوب إلى محافظة الوادي الجديد بأكملها، في شبه دائرة كاملة تربط الواحات جميعاً بباقي أنحاء الدولة.

ويتميز الثلث الشرقي من المحور بأرض طينية تبدأ من حافة الهضبة التي يحدها فالق يمتد من الشرق إلى الغرب وهذه الأرض معظمها مستوي وصالح للزراعة باستخدام مابها من المياه الجوفية التي طالما

تواجدت بسبب قربها من مياة النيل ولهطول الأمطار من آونة لأخرى إضافة إلى التوسع الزراعي، والمنطقة تسمح بالتوسع العمراني لمدينة أسيوط التي اكتظت بالسكان إلى آخر الحدود ويعتبر هذا السهل منفذاً للتوسع في المستقبل ويطل من السهل واديان ينطلقا من الهضبة وربما كان من الأنسب التخطيط لإقامة سدين لحماية المساحة المستوية من السيول إضافة إلى حفظ مياة المطر لتغذية خزانات المياة تحت سطح التربة ومثل هذه السدود الصغيرة غير مكلفة وتساهم كثيراً في إنماء المناطق المشابهة في صحاري العالم وموقع الهضبة جنوب السهل بمحاذاة اتجاه شرق - غرب (نتيجة للفالق في هذا الاتجاه) أي في وضع يتعامد مع اتجاه الرياح من الشمال يدل على أن المنطقة يمكن أن تستخدم في انتاج الطاقة بالرياح ليس فقط لرفع المياة من تحت سطح الأرض ولكن أيضاً لإنتاج الكهرباء أما عن الجزء الغربي من المحور فسطحه يتصف بأنه مصقول ومستوي يمكن التفكير في كيفية الاستفادة منه في انشاء معسكرات للشباب وأماكن للترفيه وهذا الجزء الغربي يتميز بعدم وجود كثبان رملية لذا يمكن الاستفادة منه في انشاء محطات لتوليد الكهرباء عن طريق الطاقة الشمسية .

يبدأ محور قنا من غرب نهر النيل ويستمر في الأراضي المستوية بموازاة ثنية النهر ويستمر في الوادي حتى يصل إلى هضبة الصحراء الغربية غرب بلدة أبوتشت، حيث يعلو مع الهضبة ويستمر غرباً حتى يصل إلى المحور الطولي في شمال المحور، وتتميز الأرض بخصوبتها لأنها نتجت من ترسيب الطمي في أودية عديدة كما أن الأرض لا بد أن تحتوي على مياه جوفية تجمعت من الأمطار في الأزمنة الماضية كما أنها تتجدد نتيجة للأمطار التي تهطل على المنطقة بين آونة وأخرى، لذا تسمح الأرض هناك بالتوسع الزراعي كما يمكن أيضاً التوسع في الصناعات الخفيفة والإعمار وفي جنوب المحور، ويمكن التوسع العمراني شاملاً القرى الجديدة للإقلال من الضغط على المدن الكبيرة مثل قنا ونجع حمادي والقرى داخل وادي النيل ويلزم في صعيد مصر بناء مستشفيات ومعاهد للتدريب الفني والمهني لإعداد جيل لمتطلبات سوق العمل حالياً وفي المستقبل كما يلزم أيضاً دراسة الأودية المنطلقة من هضبة الصحراء الغربية لتحديد مخاطر السيول فيها وبناء سدود للحد من المخاطر المحتملة تساهم في تغذية الآبار بالمياه الجوفية في المنطقة على طول المحور من حدود الهضبة إلى موقع وادي النيل.

محور الأقصر

ويمتد من المحور الطولي في اتجاه الشمال الشرقي بموازاة حافة الصحراء الغربية ولا يُقترح هنا مد المحور إلى وادي النيل، كذلك فإن المحور لا يمر في أراضي صالحة للزراعة، ولا يجب أن تكثر هنا الصناعة والغرض من هذا المحور هو السياحة والسياحة الصحية والإعمار اللازم لدعمهما لذلك يجب التخطيط لإرساء هذا المحور إذا ما تم إنشاء مطار دولي على سطح الهضبة، هذا المطار الجديد يحتاجه المنطقة لترك المطار الحالي للخدمات المحلية والغرض الأساسي لهذا المحور فتح آفاق واسعة لإقامة عدد من المدن السياحية الراقية و الفنادق الفاخرة بالقرب من حافة الهضبة يمكن للمشاهد في هذا الموقع المتميز الحس بنبض الحياة على جانبي النهر الخالد كما يجد نفسه لا يبتعد عن آثار منطقة الأقصر إلا دقائق معدودة حيث تقع الهضبة بالقرب من معبد الأقصر والكرنك شرقي النيل، ووادي الملوك ووادي الملكات والرامسيوم ولا توجد حدود لما يمكن إقامته من مدن سياحية راقية وفنادق عالمية في هذا الموقع الفريد.

محور كوم أمبو - أسوان

ينقسم المحور إلى فرع شمالي إلى كوم أمبو وآخر جنوبي إلى أسوان، يفصلهما جبل برقة ويميز كوم أمبو وجودها في مصب

وادي واسع تنبع روافده من جبال الصحراء الشرقية الشاهقة وتربة الوادي خصبة كأرض النيل مما سمح بإمتداد الزراعة في أرضها ويجب تكرار الوضع في الأودية المتفرعة من وادي النيل شرقاً مثل وادي الأسيوطي وقنا وغيرها وتتميز الأراضي غرباً من أسوان بالإستواء في سهل واسع يفصل مسار نهر النيل عن هضبة الصحراء الغربية ويمر في منتصف السهل وادي الكبانية الذي كان متصلاً بوادي أبوصبيرة الذي يقع شرق مسار النيل الحالي وتبين الصور الفضائية مسار وادي الكبانية إضافة إلى دلتاه القديمة وجزء من مسار النيل القديم غرب كوم أمبو.

هذه المواقع جميعها تصلح للزراعة فيجب تنميتها شرق وشمال جبل برقة والمنطقة تكثر بها المياه الجوفية وهذا يعني أن معظم نشاط استصلاح الأراضي في غرب النيل يمكن أن يتم باستخدام المياه الجوفية، يضاف إلى ذلك أن المنطقة تتخللها فوالق يمكن أن تنقل المياه حالياً من مسار النيل إضافة إلى مياه الأمطار التي تهطل بين حين وآخر ويوجد شريط مرتفع قليلاً بموازاة مسار النيل مقابل الأرض الزراعية في وادي كوم أمبو يساهم في إنشاء عدة مدن أو قرى على أرض مرتفعة قليلاً تمتد لمسافة ٥٠ كيلومتر وهذا يسمح بالتنمية العمرانية على طول المسافة المزعم تنميتها زراعياً، وهذا يقلل الضغط على الأراضي الزراعية في شرق النيل ويمر مسار الفرع الجنوبي من جنوب غرب

جبل برقة في إتجاه الجنوب الشرقي إلى المنطقة غرب بلدة أسوان وتسمح المنطقة أيضاً بإقامة منتجعات سياحية شتوية لأن الأراضي مستوية وبعيدة عن أماكن التكدس السكاني ويمكن في هذه المواقع اقتباس كل ما أمكن من الفن المعماري النوبي الذي نتج عن خبرة طويلة في المناخ الحار الجاف منذ قرون ويلزم أن يؤخذ توسيع وتطوير مطار أسوان في الحسبان لأنه يمكن أن يصبح مطاراً دولياً متميزاً يخدم حركة الطيران من أوروبا إلى الشرق الأقصى وخدمة السياحة المحلية وكذلك نقل الصادرات من جنوب مصر إلى شمالها أما عن باقي الممر بعد نقطة تلاقي فرع كوم أمبو وفرع أسوان غرب جبل برقة وحتى مسار المحور الطولي فوق هضبة الصحراء الغربية فيمكن تركه دون إنشاءات في الوقت الحالي مثله مثل أماكن أخرى بالقرب من مسار المحور الطولي يمكن تركه ليتسنى للأجيال القادمة أن تخلق فيه مجالات جديدة للإنتاج الاقتصادي.

محور توشكى

أحد أهم فوائد ممر التنمية الهامة أنه يسمح بالانتفاع الكامل بمشروع توشكى وبداية يجدر ذكر أن مشروع توشكى قد لاقى هجوماً

شديداً إلى يومنا هذا يصفه البعض بأنه مُخطط فاشل وإهدار للمال العام بالرغم من أن سببه العلمي أنه كان في صورته الأولى لنقل المياه من بحيرة ناصر في ترعة عرضها ٢٠٠ متر إلى واحة الفرافرة بطول ٨٥٠ كم واتفق الخبراء أن هذا لا يصلح للأسباب التالية:

- ١- نقل المياه في قناة مفتوحة بطول ٨٥٠ كم في بيئة تعلو درجة حرارتها عن ٥٠ درجة معظم أيام السنة يعرضها للبخار بكميات هائلة .
- ٢- يتعرض مسار القناة من بحيرة ناصر وحتى منخفض الخارجة في اتجاه الغرب إلى الغمر بالرمال حيث أنه يتقاطع مع أكثر من ٤٠ خطاً من خطوط الكثبان الرملية الدائمة الحركة من الشمال إلى الجنوب بمعدل يتراوح بين ٢٠ - ١٠٠ متر في السنة تبعاً لحجمها .
- ٣- إيصال كمية كبيرة من المياه إلى الواحات الخارجية والداخلية والفرافرة يزيد مشاكل الصرف فيها جميعاً فتصرف مياه الري في الوادي سهل لميل الأرض من الجنوب إلى الشمال، أما في الواحات التي توجد في منخفضات طبوغرافية فتبقى المياه داخلها تتجمع في مواقع منخفضة حيث تتبخر وتزيد من ملوحة الأراضي.

٤-وأخيراً،هدف مشروع توشكى أن يسمح بحياة كريمة لأبنائنا واستصلاح وزراعة ما يقرب من نصف مليون فدان لذلك فإن ممر التنمية يخطط لمروره في منطقة توشكى للأسباب التالية:

١- ربط منطقة توشكى بباقي الوطن لتأهيل نقل الناس إلى الأراضي الجديدة وكذلك نقل منتجات المشروع إلى مراكز التكديس السكاني في الشمال.

٢- الحاجة إلى مياة عذبة بطول الممر حيث يتم ضخها من قناة توشكى أو أحد بحيراتها وتلزم الحاجة للمياة على طول المحور الطولي لإستخدام الإنسان وفي المواقع السياحية مثل تلك المقترحة على الهضبة التي تعلو منطقة الأقصر.

٣- تلزم إعادة القول أن نقل الماء بالأنبوب المقترح لايجب استخدامه في الزراعة ولكنه للإنسان.

محور أبو سمبل – بحيرة ناصر

ينتهي ممر التنمية جنوباً على حدود السودان مقابل وادي حلفا ويمتد الممر من محور أبو سنبل بحيرة ناصر إلى الحدود بطول ٥٥ كم يسمح بإمتداد الممر في صورة لانقة جنوباً حتى الخرطوم ومنها إلى باقي أفريقيا إذا لزم الأمر.

وإلى أن تكتمل هذه المسيرة مستقبلاً فوصول الممر إلى نقطة مقابلة لوادي حلفا يمكنه نقل الناس والمنتجات والبضائع من الضفة الغربية للبحيرة إلى بلدة وادي حلفا والعكس ووادي حلفا تصلها سكة حديدية تربط بينها وبين كل من الخرطوم في الجنوب وبور سودان على ساحل البحر الأحمر إذاً فهذا الإمتداد يسمح بالتبادل التجاري اللانق بين قطرين شقيقين يلزم التعاون الدائم بينهما لخير أهلها.

أما عن منطقة توشكى ذاتها فمن الناحية الجيولوجية قد عرفنا حديثاً أن المنخفض كانت تصب فيه أودية عديدة تنبع من المرتفعات إلى الغرب والجنوب الغربي أثناء عصور ممطرة في الماضي وهذا يعني أن المنطقة تذخر بالتربة الصالحة للزراعة إضافة إلى وجود المياه الجوفية.

المزايا والمنافع المنتظرة للمشروع

- الحد من التعدي على الأراضي الزراعية داخل وادي النيل من قبل القطاع الخاص والحكومي معاً.
- فتح مجالات جديدة للعمران بالقرب من أماكن تكدس السكان .
- إعداد عدة مناطق لإستصلاح الأراضي غرب الدلتا ووادي النيل .

- توفير مئات الآلاف من فرص العمل في مجالات الزراعة والصناعة والتجارة والإعمار .
- تنمية مواقع جديدة للسياحة والإستجمام في الصحراء الغربية بالشريط المتاخم للنيل .
- الإقلال من الزحام في وسائل النقل و توسيع شبكة الطرق الحالية .
- تأهيل حياة هادئة ومريحة في بيئة نظيفة تسمح للبعض بالإبداع في العمل .
- ربط منطقة توشكى وشرق العوينات ووحدات الوادي الجديد بباقي الدولة خلال وسيلة سريعة وآمنة .
- خلق فرص جديدة لصغار المستثمرين للكسب من المشاريع في ميادين مختلفة .
- مشاركة شريحة واسعة من الشعب في مشاريع التنمية مما ينمي الشعور بالولاء والانتماء .
- فتح آفاق جديدة للعمل والتمتع بثمار الإنجاز في مشروع وطني من الطراز الأول .
- خلق الأمل لدى شباب مصر و ذلك لتأمين مستقبل أفضل.

نقد المشروع والآراء المضادة

١- لا نحتاج إلى طريق إضافي حيث يصف الجيولوجي د. رشدي سعيد المشروع بأنه مخصص لزراعة أراضي الصحراء الغربية باستخدام المياه الجوفية لا أكثر ولا أقل وهذا غير حقيقي على الإطلاق لأن معظم الصحراء الغربية منخفضات تبعد كثيراً عن مسار الممر إلا في منخفض توشكى في الجنوب واستخدام المياه الجوفية في الزراعة يصح شمالاً في غرب الدلتا على جانبي طريق مصر الاسكندرية الصحراوي .

٢- مشاريع الممرات السابقة فاشلة وهذا الرأي يذكره بعض من عمل في البنك الدولي، لذلك يُستدعي للأخذ في الاعتبار.

٣- ولمن يسأل عن هذه المشاريع أنها كانت مخططة لغرض أساسي واحد يماثل فشل مشروع بنما في أمريكا الوسطى أو فرنسا التي تعثرت في حفر قناة لقراية عشرين عاماً حتى تقدمت أمريكا لإكمالها بتصميمات مختلفة لمن ينظر لهذين المشروعين ويضعهما جنباً إلى جنب يدرك تماماً أن الفرق شاسع ومهول حيث كان الغرض من مشروع بنما هو النقل البحري فقط وذلك لنقل المعدات العسكرية والتجارية من المحيط الأطلسي إلى المحيط الهادئ بسهولة ويتم تنفيذ المشروع من خلال دولة أجنبية أي بدولة هي لا تمتلك أرضه أما المشروع الحالي فهو

لإنماء بلد عاش لأكثر من ٥٠٠٠ عام على محور طولي واحد يوازيه الممر المقترح أي أنه يتجانس معه طبيعياً وطبوغرافياً ويوصلهما ١٢ محور عرضي لخدمة أغراض التنمية العمرانية والصناعية والتجارية ويمكن من النقل الآمن السريع للناس والمنتجات إذن شتان بين ممر بنما وممر التنمية فلا يتشابهها في أي شئ وهذا أيضاً لا يجعلنا نتجاهل تاريخ مقترحات الممرات فيلزم دراستها والتعرف على ما نجح منها وما فشل.

٤- يفترض هذا الاقتراح عدم تغير كثافة السكان وعدد السكان الحالي يستلزم إنشاء الممر فلا بد من أن نخطط لإضافة ٢٠ مليون نسمة في العقدين القادمين حيث تقول الإحصائيات الحكومية الرسمية أن عدد العائلات في مصر ازداد من ١٢ مليون أسرة إلى ١٧ مليون أسرة في العقد الأخير (١٩٩٦ إلى ٢٠٠٠) أي مليون أسرة كل عام ٠