

ودائماً .. عمار يا مصر

" مشاكل المرور.. نتيجة.. لا يحلها قانون المرور وحده "

- كما ذكرت في حديث سابق فإن هذه الدورة التي بدأت لمجلس الشعب سوف تشهد مناقشة بعض القوانين التي تمس العمران فوق أرض مصر.. ومن المؤكد حالياً أن أحد هذه القوانين قانون جديد للمرور يغلظ بعض العقوبات ويضع بعض الضوابط التي تضمن سلامة الراكب.. ولقد تابعت كل ما كتب منذ نشر مشروع القانون ولم أقرأ في أي منها أن أهم مولدات حركة المرور (مستخدمو السيارات) عنصر متغير حجماً ونوعاً يتغير بنوعية استخدام الأرض التي تبدأ منها رحلة الحركة والتي تنتهي إليها.
- ناقش الذين كتبوا في الموضوع عدد السيارات وحجم الشوارع التي لا تسع سوى 3/1 هذا العدد حالياً.. وفي لقاء أخير مع محافظ القاهرة ذكر أن متوسط التراخيص الجديدة شهرياً 12 ألف ترخيص بمعنى زيادة سنوية حوالي 150 ألف سيارة سوف تجرى في شوارع القاهرة الكبرى.. وذكر البعض أن تشكيل المحاور الرئيسية للحركة وزيادة كفاءتها من محاور عرضية تصب في الطريق الدائري والانتهاه من الطريق الدائري نفسه سوف يترتب عليها حل لمشاكل المرور وذلك طبعاً مع إعمال قانون واضح لمسئوليات وكفاءات بشرية تقوم على تنفيذ القانون وسلوكيات ليس فيها استثناءات.. وأنا متفق مع ذلك طبعاً.. إذا كان ما يتم في إطار مخطط عمراني كامل.. أما إذا كان عبارة عن حلول لاختناقات مرورية.. فلا زلت أذكر ويذكر معي سكان القاهرة للسيد رئيس الجمهورية وهو يتساءل عند افتتاحه للكوبري المقام في نهاية طريق صلاح سالم عند نادى الجلاء (عملتوا إيه في حل المشكلة التي نتجت عن الكوبري) وكان الكوبري الذي أنشئ من أجل حل مشكلة سيولة الحركة لابد أن يترتب عليه مشاكل أخرى.. لها علاقة بالحركة.

وكان ذلك بسبب عدم تكاملية الدراسات..

- والمنهج العلمي التخطيطي الذي يؤمن به السيد رئيس الوزراء يدفعني للتساؤل هل هناك خطة كاملة للنقل فوق شوارع وطرق القاهرة الكبرى وهل هذه الخطة إن كانت موجودة ناتجة من مخطط عمراني شامل للإقليم واضح به استخدامات الأرض الآن وعلى المدى المنظور للخطة؟ وهل هذا المخطط العمراني الشامل للإقليم - إن كان موجوداً وتم تحديثه طبقاً لمعطيات الواقع - يستهدف حجماً أقصى للسكان في الإقليم؟ وهل هذا الحجم المستهدف - إن كان محدداً لحيز زمني معروف - هو الحجم المناسب الذي يمكن إدارته طبقاً لأسلوب الإدارة الممكن مصرياً (MANA GEABLE SIZE).

إن كان هذا المخطط العمراني موجوداً بكل مدخلاته اللازمة والمستهدفة والمناسبة للمكان والسكان فأحدى معطياته خطة للنقل فوق شوارعه وطرقه وتحت شوارعه تضمن الحركة الواجبة واللائمة لسكان الإقليم لأداء وظيفتهم الاجتماعية والاقتصادية في يسر.

○ أما بدون مخطط عمراني هيكلية للإقليم فلا يمكن للمخططات التفصيلية أن تكون ولا يمكن للمخططات النوعية أن تؤتي ثمارها.. لقد أنفق الشعب المصري مليارات الجنيهات في تجديد البنية الأساسية بالقاهرة الكبرى في إطار مخطط عام سابق تم إعداده عام 1983 وتم اعتماده عام 1994 وكان يحدد الحد الأقصى لسكان الإقليم 16 مليوناً عام 2017 ولقد حدثت متغيرات كثيرة منذ إعداد هذا المخطط عام 1983 فهل انعكست هذه المتغيرات فيما نفذناه من بنية أساسية؟ تساؤلات كثيرة أيقظها تصور للناس أن قانوننا للمرور سوف يحل اختناقات الحركة داخل الإقليم وهو تصور سليم إذا كانت محاور الحركة تتفق مع معطيات مخطط عام يحدد استعمالات الأراضي الآن ومستقبلاً للمدى الزمني المنظور ودائماً عمار يا مصر