

استمرار منع سيارات النقل على طريق المحور لإرضاء اللجنة الأولمبية

صفر «المونديال» يطارده مصانع أكتوبر!

تعمل المستثمرين وأصحاب شركات النقل قرار منع سيارات النقل بمختلف أنواعها من سلوك طريق محور ٢٦ يوليو الذي يربط مدينة السادس من أكتوبر بمناطق القاهرة الكبرى من أجل الهدف المعلن - قبل عدة أشهر - وهو عدم تشويه الطابع الحضارى للمحور في فترة اعداد ملف المونديال، وتجنب مشاهدة اللجان الأجنبية لسيارات النقل وهى في طريقها لمدينة السادس من أكتوبر حيث مقر اللجنة الأولمبية ومدينة الإنتاج الاعلامى.

بعد انتهاء «مولد» المونديال بالصفر الكبير.. مازال القرار سارياً، واصبح على سائقى سيارات النقل سلوك الطريق الدائرى الذى يستغرق اضعاف الوقت والتكلفة بالمقارنة بطريق المحور.



أصحاب شركات النقل والسائقون غاضبون من «دوخة» نقل البضائع والمستثمرون يشكون من تأثير ذلك القرار على استثماراتهم ودروات التسويق والتوزيع التي تطول.. مطالبوا بحل وسط يمنع الاحتقاقات المرورية وسط العاصمة، ويحقق السلامة على طريق المحور بتخصيص ساعات محددة لنقل البضائع من مصانع أكتوبر إلى مناطق القاهرة الكبرى.

يقول هانى عبدالفتاح سائق نقل ثقيل غلق المحور أمام النقل الثقيل، قطع أرباق العديد من شركات النقل، ومن المعروف أن طريق المحور جعل المسافة بين وسط العاصمة و٦ أكتوبر حوالى ٢٠ دقيقة وبالتالي كان السائق يسلك المحور ويصل البضاعة ثم يعود إلى وسط القاهرة في زمن قياسي لا يستغرق سوى ساعة فقط وكان السائق يحصل على اكرامية علاوة على تكاليف النقل.

ويعد أن تم غلق المحور منذ الاعلان عن مسابقة تنظيم كاس العالم فإن الخراب حل بالجميع حتى اصحاب المصانع انفسهم نظراً لتكدس البضائع في المصانع وامتناع السائقين من سلك طريق وسط اللين الضيق والذي به حادى غير مطابقة للمواصفات فضلاً عن الدوران من عند المنيب وبالتالي يزداد استهلاك الوقود ويستغرق نقل الحموله عدة ساعات، مما يجعل دورة النقل محدودة يومياً رغم أن السيارات مرتبطة باقساط وقروض من البنك وبالتالي فإن اصحاب السيارات مهددون بالسجن والتشرد.

عوني عبدالحميد- صاحب سيارة «دع نقل» يقول ان الازمة مفتعلة ولا يوجد سبب مقنع لغلغ المحور أمام سيارات نقل البضائع بدليل ان سياراتي اقل بكثير من أى سيارة ملاكى او جيب ومع ذلك عندما اريد ان اسلك المحور لاختصار المسافة فأنتى افاجأ برجال المرور يمنعونى وهذا يؤدي إلى استهلاك وقت يزيد على ٤ ساعات للوصول إلى مناطق القاهرة الكبرى بالبضاعة بدلاً من ١٠ دقائق! سلكت المحور وبالتالي فإن مسافة الأربع ساعات فضلاً عن اهدار كمية من الوقود اكبر مما يحقق خسائر يفرض العمل تحملها، وان كان بدوره يخسر وقت توزيع بضاعته التي تتكسد في المخازن.

يقول حسام ابومعاش - أحد مستثمري مدينة السادس من أكتوبر- ان غلق محور ٢٦ يوليه في وجه النقل الثقيل والنصف والربع نقل يعتبرها كارثة تضرب الاستثمارات والاقتصاد في مقتل



السائقون: الطريق «البديل» للمحور يهدر الوقت ويضاعف الاحتقاقات المرورية بالقاهرة



محمد عبد الباقي



محمد المنوفي



أسامة عقيل

تدقيق مع المسؤولين لجعل الحظر في أوقات الذروة فقط

مدينتى ٦ أكتوبر بدلاً من طريق الهرم وما يعانين من تكدس ويجب ان تضع الحكومة في اعتبارها ان مدينة ٦ أكتوبر منطقة «صناعية» وليست عربية أو أوروبية جاذبة للاستثمارات حيث لا توجد جمارك ولا ضرائب ولا رسوم تنمية أو ضرائب مبيعات، مشيراً إلى انه بالرغم من غلق المحور أمام سيارات النقل الا ان الضرائب هذه المنفعة أثناء دخول أو خروج الطالب وفي ذلك كارثة اكبر من مراعاة الشكل الجمالى لطريق المحور. مما جعل شركات النقل تتحايل على القرار باستخدام سيارات «الميكروباص» المغلق في نقل البضائع عن طريق المحور.

ويؤكد المستثمرون ان كل المصانع والشركات لها مخازن وأرتباطات بوسط البلد ولذلك يجب فتح طريق المصانع والشركات بالمدينة التي مناطق التوزيع، حيث تم اجبار سائقى سيارات النقل بمختلف انواعها إلى سلك الطريق الدائرى حيث انها لا بد ان تسلك طريق مصر- الاسكندرية الصحراوى ومنه إلى الطريق الدائرى ومنه إلى الطريق المواجه لجامعة القاهرة، فهل يعقل ان تسير سيارة نقل أو شاحنة من هذه المنطقة أثناء دخول أو خروج الطالب وفي ذلك كارثة اكبر من مراعاة الشكل الجمالى لطريق المحور. مما جعل شركات النقل تتحايل على القرار باستخدام سيارات «الميكروباص» المغلق في نقل البضائع عن طريق المحور.

ويؤكد المستثمرون ان كل المصانع والشركات لها مخازن وأرتباطات بوسط البلد ولذلك يجب فتح طريق المصانع والشركات بالمدينة التي مناطق التوزيع، حيث تم اجبار سائقى سيارات النقل بمختلف انواعها إلى سلك الطريق الدائرى حيث انها لا بد ان تسلك طريق مصر- الاسكندرية الصحراوى ومنه إلى الطريق الدائرى ومنه إلى الطريق المواجه لجامعة القاهرة، فهل يعقل ان تسير سيارة نقل أو شاحنة من هذه المنطقة أثناء دخول أو خروج الطالب وفي ذلك كارثة اكبر من مراعاة الشكل الجمالى لطريق المحور. مما جعل شركات النقل تتحايل على القرار باستخدام سيارات «الميكروباص» المغلق في نقل البضائع عن طريق المحور.

بمدي توافر البنية التحتية. في الوقت الذى تساهم فيه المشروعات المقامة بمدينة ٦ أكتوبر بجزء كبير من حجم الانتاج الملقى، وحجم الصادرات، فهناك ما يزيد عن ٢٠٠٠ مصنع في المدينة ولذلك لا بد من فتح المحور خصوصاً وأنه ساعد على تقليل المسافة والوقت المستغرق في النقل والتسويق للمنتجات. وأحدث انتعاشاً في حركة البضائع في منطقة ابر رواش الصناعية وطريق الاسكندرية الصحراوى والساحل الشمالى.

د. محمد عبد الباقي- استاذ هندسة التخطيط العمرانى بجامعة عين شمس- يقول ان قرار وقف مرور كافة انواع وسائل نقل المنتجات على طريق المحور الذى يربط القاهرة بمدينة ٦ أكتوبر خاصة المنطقة الصناعية يؤثر بالسلب على منتجات المنطقة الصناعية والتي تعاني في الأساس من قصور في وسائل النقل فنجد ان مدينة العاشر من رمضان ترتبط المنطقة الصناعية بها بحورين رئيسيين اولهما طريق مصر الاسماعيلية الصحراوى وهو طريق اقليمى سريع وكذلك خط سكة حديد الذى يعمل على سهولة نقل الخامات والمنتج النهائي من وإلى مدينة العاشر من رمضان واسواق الاستهلاك الداخلية والخارجية وهذا ما تفقده مدينة ٦ أكتوبر بالرغم من وقوعها بالقرب من طريق مصر- الاسكندرية الصحراوى ولذلك فإن المحور يمثل شرياناً حيوياً لنقل المنتجات من المنطقة الصناعية بمدينة ٦ أكتوبر إلى القاهرة الكبرى والذي يعتبر أكبر سوق استهلاكي محلي خصوصاً وأن الطرق الدائرى لم يكتمل بسبب اعتراض منظمة اليونسكو على استكمال هذا الطريق من ناحية اهرامات الجيزة لذلك فإن الامر يتطلب ان تتوافق مخططات وزارة النقل في تحديد مسارات وسعة شبكات الطرق الاقليمية والمحلية مع مخططات وزارة التعمير في تنمية المدن الجديدة وفي أهمية البعد المكانى من توزيع استثمارات الدولة في مجالى الخدمات والمرافق والاسكان والتنسيق مع المحافظات والأجهزة المحلية المرتبطة بمسار تلك الشبكات وان يكون ذلك من خلال استراتيجى واضحة ومعتمدة من جميع الجهات المعنية بشبكات النقل مؤكداً على انه اذا كان هذا القرار وادى مزاعم تنظيم مصر لكاس العالم فإن الصفر الذى حصلنا عليه كليل بالشفاعة لسيارات النقل الثقيل واصحاب المصانع والشركات.

د. أسامة عقيل- استاذ هندسة النقل والمرور بجامعة عين شمس- يقول: ان محور ٢٦ يوليه هو طريق الربط الوحيد لمدينة ٦ أكتوبر كمحور عرضى إلى وسط المدينة وأحياء غرب القاهرة وحيث انه لا يوجد بديل لهذا المحور العرضى فيجب السماح لكافة انواع المركبات باستخدام المحور لأن ذلك سيؤثر على تكاليف النقل وخاصة للمناطق الصناعية

محمد المنوفى- رئيس جمعية مستثمري ٦ أكتوبر- يقول: اذا كان غلق المحور أمام مركبات النقل الثقيل والنصف والربع قد أحدث سيولة مرورية في المواصلات الا انه يمثل زيادة في تكاليف النقل على المستثمرين.

ويؤكد المنوفى ان الطرق البديلة لنقل بضائع المدينة مثل المنيب والهرم والمك فيصل وصفت اللين والطريق الدائرى تمثل زيادة في تكاليف النقل على بعض المستثمرين وليس جميعهم.

ويشير المنوفى الى ان رجال الاعمال لا يتقاعسون عن المشاركة في المشروعات القومية ومن بينها محور ٢٦ يوليو وطالما ان هؤلاء المستثمرين ساهموا بالأموال في انجاز هذه المشروعات فلا بد ان يعود عليهم بالنفع من هذه المشروعات ربما يحقق في النهاية معدلات أعلى في خطط التنمية. فضلاً عن دعم المستثمرين لمرافحة التحديتات التي تواجههم وحالة الركود الاقتصادى فى الأسواق. ويؤكد المنوفى ان جمعية المستثمرين تعمل على حل هذه المشكلة من خلال التنسيق مع الأجهزة المعنية، ومنها وزارة الداخلية التي طالبتها بتحديد اوقات معينة لمرور سيارات النقل على المحور حتى لا تكون في اوقات الذروة ويحتمى لا تتعطل أعمال المصانع والشركات خاصة وان سرعة دوران رأس المال تتوقف على سهولة نقل البضائع والخامات من مناطق التصنيع إلى مناطق التوزيع والتسويق.