

هروب المستثمرين من BOT عبد الرحيم شحاتة

الحلم الوهمي: ثمانيه جراجات لم ينفذ منها سوى واحد فقط

تحول الحلم الكبير الذي براود خيال د. عبدالرحيم شحاتة بتحويل القاهرة إلى مدينة جراجات تحت الأرض ومول وسنتر تجارى لكل جراج لحل أزمة التكدس المرورى والزحام إلى كابوس. والكابوس تحقق مع هروب المستثمرين من تنفيذ مشروعات الجراجات التي تم الاتفاق بشأنها مع محافظ القاهرة على الرغم من حكم محكمة القضاء الإدارى العليا الأخير.. بأحقية المحافظة فى بناء جراج الجزيرة، والذي فتح النار على د. شحاتة من عدة جهات لفترة اقتربت من العام.

ويبدو أن المستثمرين خافوا من لعنات جراج الجزيرة فاتروا السلامة والابتعاد عن مثل هذه المشروعات، وانسحب المستثمرون وأغلبهم من العرب من مشاريع جراجات أحمد حلمى وروكىسى وهليوبوليس. والانسحاب المفاجئ من قبل المستثمرين وضع المحافظ فى ورطة أخرى، فمن أين يأتى بمستثمر آخرين ليحققوا حلمه الكبير؟ وكل ما استطاع المحافظ القيام به بعد هروب المستثمر الحكومى والذي تعاقد مع المحافظة على إنشاء جراج متعدد الطوابق أسفل ميدان أحمد حلمى هو نقل موقف الأتوبيس والسرفيس من ميدان رمسيس إلى موقف أحمد حلمى القديم، والذي قرر منذ عامين تقريباً إخلاصه من السيارات إلا موقف «عبود» وأضاح فى هذه التقلبات أكثر من أربعة ملايين جنيه خصصت لإقامة الموقف الجديد فى أحمد حلمى وكان بالإمكان عدم تنفيذ قراره النقل لو تم تنفيذ إنشاء مشروع جراج أحمد حلمى والذي تم الاتفاق بشأنه مع المستثمر العربى.

بداية الفكرة كما صرح الدكتور عبدالرحيم شحاتة من قبل أن بدأت بطلب من الدكتور كمال الجنزورى رئيس الوزراء الأسبق عقب حادث تفجير أحد الأتوبيسات أمام المتحف المصرى بإعداد دراسة لإقامة جراج متعدد الطوابق تحت ميدان التحرير، وقامت محافظة القاهرة بإعداد دراسة ووجدت أن التكلفة ستصل إلى مائة مليون جنيه، ولم تكن الميزانية

تسمح بهذه التكلفة العالية لذا قامت المحافظة بعمل إعلانات بين شركات الاستثمار وطرح المشروع وتم التعاقد ليس على جراج واحد فقط وإنما على ثمانيه جراجات تحت سطح الأرض بنظام BOT لتوفير أكثر من ١٠ آلاف مكان وانتظار للسيارات وبقية استثمارات بلغت نحو ١.٢ مليار جنيه.

وتسائل هل توفير ١٠ آلاف مكان انتظار سوف يحل مشكلة المرور فى القاهرة كما يعتقد د. شحاتة؟ وهل يعرف سيادته أن عدد السيارات فى القاهرة يتخطى الملايين؟ كما أشهر المحافظ سيفه وقتها معلناً أن الأعمال التى ستمت فى الثمانيه جراجات الذى ينوى تنفيذها تفوق ماتم فى السد العالى، المشروع القومى الكبير الذى لم تشهد مصر من بعده فى حجمه من مشروعات، بإنشاء مجموعة من الجراجات التى تخدم مصالح فئات معينة يعلمها د. شحاتة جيداً وخاصة مشروع جراج الجزيرة والذي مارس فيه أصحاب مجموعات شركات شهيرة وصاحب فندق شهير بالمنطقة ضغوطاً عليه لإنشاء الجراج لعدم توافر أماكن انتظار كافية لأصحاب السيارات من رواد الفندق.

وينظره موضوعية إلى الثمانيه جراجات التى أعلن المحافظ عن تنفيذها بنظام BOT فى مناطق وسط البلد - روكسى - أحمد حلمى - الترجمان - الدراسة - التحرير - عابدين - عمر مكرم. فلم ينفذ من هذه المشروعات الثمانيه



د. محمد عبدالباقى

سوى مشروع جراج عمر مكرم وباقى الجراجات لم تنفذ وانسحب المستثمرون المكفون بتنفيذها.

الهروب الكبير من مشروعات جراجات د. عبدالرحيم شحاتة تدعونا للتساؤل مع أساتذة التخطيط عن أسباب هذا الهروب وفكرة إنشاء الجراجات من أساسها وهل ستساهم مساهمة حقيقية كما يدعى د. شحاتة فى حل أزمة المرور فى القاهرة؟

ويرى الدكتور محمد عبدالباقى إبراهيم أستاذ مساعد بقسم التخطيط العمرانى - كلية الهندسة - جامعة عين شمس أنه بالإشارة إلى تجربة إنشاء الجراجات المجمع بنظام BOT والتي تعاقدت عليها محافظة القاهرة على إنشائها فى العديد من مناطق القاهرة لتوفير أماكن انتظار فيجب فى البداية أن نسترجع الاستراتيجية القومية للتنمية العمرانية فى مصر والتي أقرها الرئيس



د. عبدالرحيم شحاتة

الراحل أنور السادات فى ورقة أكتوبر ١٩٧٣ ، والتي تنص على غزو الصحراء والخروج من الوادى والدلتا، الأمر الذى يتطلب توجيه الاستثمارات الدولية إلى خارج الكتلة السكنية مع التركيز على عوامل الجذب السكانية، إلا أنه من الملاحظ من خلال مشروعات البنية العمرانية فى الثلاثين عاماً الأخيرة أن الدولة والحكومة تعمل على عكس تلك التوجيهات فالقاهرة تحتوى على ٢٥٪ من سكان مصر ومع ذلك تستحوذ على أكثر من ٤٠٪ من الخدمات الأمر الذى يدل على عدم وجود عدالة فى توزيع الاستثمار على مستوى الجمهورية ناهيك عن المشروعات التى ستزيد من الضغط على القاهرة.

من هذه المشروعات الجراجات متعددة الطوابق والتي يتضح من خلالها أن الدولة أصبحت عاجزة عن تحويل هذه الجراجات بعد أن أنشأت محافظة القاهرة جراج الأوبرا

والبساتين ثم انتهى الحال بالحكومة إلى اللجوء إلى نظام BOT لتحويل هذه المشروعات ويجب أن نعلم جيداً والكلام مازال للدكتور محمد عبدالباقى إبراهيم أن هذه المشروعات لن تساهم فى حل أزمة المرور كما يدعى محافظ القاهرة بل ستزيد الأمر سوءاً لأن الهدف الأساسى من مشروعات BOT هدف اقتصادى يتمثل فى الأنشطة التجارية التى تصاحب الجراجات هذه الأنشطة سوف تجذب مرتاديه بنسبة ٧٠ - ٨٠٪ والنسبة الباقية للمنطقة المحيطة وبالتالي فإن هذه المشروعات تمثل عنصر جذب إضافياً وبالتالي تكس المرور فى المنطقة.

ويلاحظ د. محمد عبدالباقى أن المحافظة فى بداية إعلانها عن إنشاء هذه الجراجات لم تعلن عن النشاط التجارى المصاحب لها وهو الهدف الأساسى الذى يسعى إليه المستثمر وعندما ثار الرأى العام على جراج الجزيرة اضطرت المحافظة إلى سحب الاستثمارات الاقتصادية وبالتالي بدأ المستثمرون فى إعادة الدراسة والنظر فى مثل هذه المشروعات وبالتالي فضلوا الانسحاب ويرى د. محمد أنه كان الأجدر لمحافظة القاهرة أن تقوم بعمل وتنفيذ مشروع واحد إرشادى فى البداية وفى مناطق بعيدة عن قلب العاصمة حتى لتساهم هذه المشروعات فى زيادة التكدس المرورى وإذا نجح المشروع يتم تعميمه ولكن مافعله محافظ القاهرة أنه تعاقد على إنشاء ٨ جراجات دفعة واحدة دون الأعداد الكافية والدراسات اللازمة وبالتالي فإن النتيجة هروب المستثمرين من المشروعات ولم ينفذ سوى جراج واحد هو عمر مكرم لأننا تعودنا فى مصر من المسئولين على شمولية

القرار. ويضيف الدكتور عبدالمحسن برادة - العميد السابق لكلية التخطيط العمرانى - جامعة القاهرة أن توفير أماكن انتظار للسيارات أصبح مطلباً ضرورياً وملحاً خاصة أن أعداد السيارات فى تزايد مستمر وهو مايسبب اختناقات مرورية طوال اليوم فى شوارع القاهرة وأن الحل الأمثل هو إقامة جراجات عملاقة للخروج من هذه الأزمة وأن إقامة هذه الجراجات تحت الأرض أفضل من إقامتها فوق الأرض لأن ذلك سوف يتيح استخدام مساحة الأرض مرتين الأولى لجراج والثانية لحدائق ومساحات خضراء تكون متنفساً للمناطق المحيطة على غرار أشهر جراجات لندن الذى أقيمت فوقه حديقة هايدبارك الشهيرة.

فى الوقت نفسه يحذر د. برادة من السماح بإقامة محلات تجارية أو أنشطة خدمية فى مبنى الجراج أو حوله لأن مثل هذه الأنشطة سوف تجذب عملاء كثيرين وبالتالي سيحتاجون أماكن انتظار سيارات كثيرة وبالتالي سيحدث تكدس مرورى وكثافتا لم تفعل شيئاً بإنشاء مثل هذه الجراجات فى حين يرى الدكتور عصام شرف أستاذ هندسة الطرق والمرور بكلية الهندسة جامعة القاهرة أنه من الأفضل إقامة الجراجات فوق الأرض وفى المناطق المحيطة بوسط المدينة لأن تكلفتها أقل من الجراجات التى تقام تحت الأرض حيث ستكون هناك سهولة فى الحصول على الأراضى اللازمة بأسعار ضعيفة وبتكلفة أقل وبالتالي لا تحتاج إلى مشروعات BOT والاستثمارية والتي تهدف فى المقام الأول إلى مصلحة المستثمر وليس المواطن العادى.

مليون جنيه سنوياً لمرض، وخطورة هذا المرض أننا لم نستطع السيطرة عليه منذ عشرين عاماً، والاختلافات حول مصدر هذا المرض من الجسمال المهريه من السودان أو جيبوتي ولكن المشكلة أنه لا توجد أى أعراض لهذا المرض لذلك فينقل هذا المرض إلى الإنسان دون أن يعرف أنه مصاب به.

وقد أثبتت الأبحاث أن ٨٪ من وفيات الحميات سببها الإصابة بمرض البروسيلا، ويضيف د. ياسر أن مرض حمى الوادى المتصدع خطوره أيضاً أن أعراض الإصابة به تتشابه مع إصابة برد أو ارتفاع درجات الحرارة وعجز كثير من الأطباء على التشخيص الدقيق لهذا المرض تتشابه مع أعراض أخرى خاصة وأن هذا المرض لا يوجد له الآن علاج والسيطرة الوحيدة عليه تتم بالقضاء على الباعوض الناقل لهذا المرض، وثالث هذه الأمراض المشتركة والتي تمثل خطورتها كما يقول د. ياسر أحمد مرض السل البقرى وينتقل من الحيوان للإنسان عن طريق اللبن أو اللحوم ويتسبب فى إصابة الإنسان بمرض السل وقد بدأ كنا نستطيع الوقاية والعلاج من هذا المرض بواسطة بعض المضادات الحيوية أما الآن فقد فقدت المضادات الحيوية تأثيرها فى العلاج. من هذا المرض وهنا تكمن خطورته الآن.

ويشير الدكتور عماد راغب وشيخ - الباحث بمعهد تكنولوجيا الأغذية إلى أن هناك مرضاً آخر ذا أهمية من الأمراض المشتركة وهو مرض «اللسيتريا» وينتقل هذا الميكروب للإنسان عن طريق الغذاء وكان المرض يشخص خطأ فى الماضى وموطن هذا المرض فى الأمعاء وكذلك فى الطيور والحيوانات من أغنام وأبقار ودواجن وأيضاً فى التربة الزراعية، وينتقل الميكروب المسبب لهذا المرض بفعلية شديدة عن طريق تناول غذاء ملوث كما تحدث الإصابة من إنسان إلى آخر بواسطة الملامسة أو الاستنشاق لهذا الميكروب، والوسيلة العلاجية لهذا المرض كما يقول د. عماد هى تجنب استهلاك اللبن الخام أو اللحوم غير المطبوخة أو الخضروات ملوثة كما يجب على الأم تجنب ملامسة الحيوان المصاب أو أحد منتجاته من اللبن ولحوم لأنه قد يتسبب فى حدوث إجهاض لها.