

طالب الدكتور عبد الرحيم شحاته محافظ القاهرة بتنفيذ نظام الجراجات متعددة الطوابق تحت الأرض بنظام P.O.T في أماكن مختلفة تستوعب السيارات التي تعرقل حركة المرور، واقترح ان تنشأ تحت أندية الأهلى والزهور والشمس لاستيعاب سيارات الاعضاء ومنع الانتظار حولها والذي يعوق حركة المرور بالمناطق المحيطة بها، فضلا عن انشاء جراجات اخرى في المناطق المزدحمة بالسيارات وتأتى عملية انشاء الجراجات متعددة الطوابق باستثمارات بلغت مليار و١٧٥ مليون جنيه لاستيعاب ١٠ آلاف سيارة وبلغت نسبة الانجاز ما يتراوح بين ١٥ الى ٧٠% بالنسبة لجراجى عمر مكرم والتحرير وهى اعلى نسبة تنفيذ بين الجراجات.

١,٥ مليون سيارة فى القاهرة بلا ماوى

جراجات الحكومة لا تكفى!!!

كلف د. عبدالرحيم شحاته د. هزاع الشريف للشرف على قطاع الاستثمار بالمراجعة الشهرية للتنفيذ للوقوف على نسبة الاعمال حيث وقعت المحافظة ٧ عقود لانشاء ٨ جراجات فى ميدان التحرير وعمر مكرم والدراسة والترجمان وروكسى واحمد حلمى ومركز شباب الجزيرة ونادى هليوبوليس وانه بالنسبة لجراجى التحرير وعمر مكرم فتصل مساحتها نحو ٢٦ الف متر لاستيعاب ٢٠٠٠ سيارة و ٤٧٠ اتوبوسا بتكلفة ٢٢٠ مليون جنيه وجراج الحديقة على مساحة ٥ الاف و ٢٠٠ متر بتكلفة ١٢١ مليون جنيه لاستيعاب ٦٤٠ سيارة وجراج روكسى على مساحة ١١ الف متر بتكلفة ١٥١ مليون جنيه لاستيعاب ١٥٠٠ سيارة و ٢٠ اتوبوسا والنسبة لجراج احمد حلمى يقام على مساحة ١٥ الف و ٥٠٠ متر مربع ويستوعب نحو الف و ٤٨٢ سيارة وجراج بمساحة ١٠ الاف متر بتكلفة ٢٤٣ مليون ويستوعب ٧٥ اتوبوسا و ١٥٠٠ سيارة فى حين ان جراج هليوبوليس باستثمارات بلغت ٧٥ مليون على مساحة ٧ الاف و ٣٠٠ متر مربع. واذ عدنا للواء قليلا للتعرف على حجم المشكلة نجد ان هناك مليون عقار بدون جراجات فى القاهرة. ١.٥ مليون سيارة بلا ماوى، ١٣ مليون مواطن لا يجدون مكانا للانتظار سياراتهم ولا طريقا للحركة لا فوق الرصيف ولا حتى فى نهر الطريق والنتيجة اننا اصبحنا نعيش فى جراج كبير رغم وجود قانون الا انه لاسف لا يعمل به.

حصر

وروقا للحصر الذى اجريته محافظة القاهرة والذى قامت به شرطة المرافق تبين ان من بين مليون عقار فى العاصمة القاهرة لا يوجد سوى ٢٤٠٢ عقارا اسفلا جراجات منها ١٠٢٤ جراجا غير مستقل والى ٣٧٨ جراجا مستقل لا يستوعب سوى ٦ الاف سيارة من بين مليون ونصف المليون سيارة تصحو وتنام فى ٢٦ الف شارع وحارة فى القاهرة. ففى مدينة نصر نجد ٣٠ الف برج سكنى لا يوجد اسفل عمارتها سوى ٤٤٣ جراجا هذه الجراجات تحولت بقدره قادر الى محلات ومطاعم فاخرة اشبه بمحلات اوروبا. وفى مصر الجديدة يوجد ما يقرب من ٦ الاف عقار لا يوجد اسفلا سوى ٣٤٧ جراجا والباقى بدون جراجات وفى المعادى وطره صاحبة ال ١٥ الف عقار معظمها من الفيلات ورغم ذلك لا يوجد بها سوى ٢٩٢ عقارا اسفلا جراجات.

ولطبقا لذات الحصر الذى شمل جميع انحاء القاهرة فان حى عابدين به ٢٤ عقارا فقط اسفلا جراجات منها ٤ مغلقة، الولى بها ٢٧ جراجا منهم ٧ جراجات مغلقة، منشأة ناصر بها ١٨ جراجا مغلقة، وفى مدينة نصر ٤٤٣ جراجا مستغلا و١٦٦ مغلقة، وفى الوردة ٣٥ جراجا مستغلة، عين شمس ١١ مدينة السلام ٢٧ مصر القديمة ٤٠ جراجا معظمها مغلقة ٢٦٥ جراجا فى دار السلام والناسين منها ٤٤ مغلقة

السئلة خطيرة جدا خاصة وان محافظ القاهرة يخاول ايجاد مخرج لمشاكل التكدس والاختناق المرورى فى حين ان خبراء الهندسة يرون انه مطلوب هذا العام اكثر من ١٢٠ الف مكان انتظار فى مصر الجديدة ومدينة نصر والدقى والمهندسين ١٠ الاف فى المعادى والزمالك و ٨ الاف فى وسط القاهرة فى الوقت الذى تدفع فيه شركات السيارات ب ٨٠ الف مركبة جديدة كل عام الى شوارع العاصمة وهنا نجد سوالاتا هاما يطرح نفسه من ظل الارقام المخيفه التى تنكرها الاحصائيات هل يحل نظام P.O.T مشكلة الاختناق والتكدس المرورى فى مصر.

نظام تقصمة

فى البداية يقول الدكتور محمد عبدالباقي، ابراهيم الاستاذ المساعد للتخطيط العمرانى بكلية الهندسة جامعة عين شمس ان كلام الدكتور عبدالرحيم شحاته محافظ القاهرة بشأن اقامة جراجات متعددة الطوابق بنظام P.O.T للتعلم على مشكلة التكدس والزحام المرورى لا تؤدى الى حل المشكلة وربما يكون هذا النظام تقصمة وذلك لان القاهرة تحتاج فعلا لجراجات متعددة الانوار ولكن بمفهوم اخر لان مشروعات P.O.T

د. محمد عبدالباقي:

جراجات ال B.O.T نظام فاشل ولا يحل الأزمة

تشتمل انشاء جراجات متعددة الانوار ان يكن معها مركز تجارى وهذا المركز التجارى هو المشكلة حيث ان القاهرة وصلت الى مرحلة التثبيح من المراكز التجارية وان هذه المراكز تحتاج الى مساحات للانتظار والسيارات ومن ثم نجد ان اغلب المسطحات التى ستنشأ سوف تخدم المركز التجارى والباقى سوف يخدم المنطقة المحيطة بالمشروع هذا من ناحية، ومن ناحية اخرى فان وجود المركز التجارى فى تلك المنطقة الحيوية سوف يعمل على زيادة حركة المرور الالى الى هذه المشروعات مما يؤدى الى خلق مزيد من الاحمال والاعياء المرورية على شبكة الطرق الحالية ونحن فى غنى عن ذلك، حيث ان تلك الطرق مكتسبة بالفعل اليومى، ومن ناحية اخرى فان كل استثمار داخل الكتلة العمرانية للقاهرة الكبرى يعتبر مسمارا فى نكش القاهرة وذلك مخالف للاستراتيجية القومية للدولة والمعلن منذ ورقة اكتوبر ١٩٧٣ والتي اقترها الرئيس السادات والتي تهدف الى تعمير المناطق الجديدة وبالتالي فالاستثمار داخل الكتلة العمرانية بالقاهرة وهى محدودة سوف يزيد من حجم المشكلة ويضيف د. محمد عبدالباقي

ابراهيم بان طبيعة مشروعات P.O.T تعتمد على طرح تلك المشروعات للمستثمرين والشعور بهم بالدرجة الاولى الاستفادة الاقتصادية وتحقيق ارباح فى نفس الوقت يفيد عنه البعد الاجتماعى وهذا عكس الدالة التى تحافظ على الدور الاجتماعى من منظور قوسى ولكن الاتجاه الى هيات خاصة لتنفيذ هذه المشروعات يعود الى ضعف الاحصائيات الى جانب تشجيع المستثمرين، وبالتالي على الدالة الدخول فى نوعية جديدة من المشروعات ثم اجراء دراسة الجدوى الاقتصادية والاجتماعية من تلك المشروعات ومعرفة الآثار السلبية والاجابية على البيئة المحيطة بالمشروع

تنفيذ القانون

ويرى د. محمد عبدالباقي ابراهيم ضرورة تنفيذ القانون فى اجبار اصحاب المباني الجديدة على اقامة جراجات اسفل العمارات خاصة وان هذا امر نص عليه القانون.

المشكلة قائمة

ويؤكد الدكتور على زين العابدين فيكل استاذ هندسة وتخطيط النقل والمرور بكلية هندسة جامعة عين شمس م-الراى السابق فى ان القاهرة اقيمت بها العديد من المراكز التجارية والقناد والمستشفيات الخاصة والاندية دون عمل دراسات التأثير

د. نبيل العطرورى:

رحيل الوزارات خارج القاهرة هو الحل العملى للمشكلة

المرورى على المناطق التى اقيمت فيها ولم توفر هذه الانشطة اماكن انتظار بما يكفى الطلب عليها خاصة وان الدراسات العلمية اثبتت ان اى مركز تجارى يحتاج لكان انتظار لكل ٥٠ مترا مربعا واذ ما طبقنا هذا المعدل على اى مركز تجارى لوجدناه يحتاج الى ٤٠٠ مكان انتظار وبالطبع هذا المركز لن يوفر هذا العدد والنتيجة سيارات تنتظر امامه صف واحد ونائى والنسبة للمستشفيات الخاصة لا بد من توفير ١٠٠ مكان انتظار لكل ١٠٠ متر مربع من المباني، اما الفنادق فتحتاج الى ٦٠ مكان انتظار لكل اربعة الاف متر مربع من المباني واذ طبقنا هذا المعدل على القاهرة لن نجد اى التزام بذلك مما زاد الامر سوءا والشقة السكنية التى تحتاج لكان انتظار واحد تزداد الى خمسة اماكن اذا تحولت الى مكتب مندسى او ادارى كما حدث فى معظم شوارع القاهرة.

ويؤكد د. على زين العابدين على ان الجراجات وحدها لن تحل المشكلة ولا تمثل حلا جزئيا لمشكلة الانتظار فى شوارع القاهرة فلابد من تشجيع النقل الجماعى ليغطي كل مناطق القاهرة لان المشكلة تتفاقم يوما بعد يوم فلدنيا ٦ شركات عالمية تنتج اكثر من ٨٠ الف سيارة سنويا وينتظر ان يصل المعدل الى ١٠٠ سيارة لكل ١٠٠٠ شخص خلال السنوات القادمة فى المقابل لم تزد سعة شرايين الشوارع وبالتالي تتفاقم المشكلة ولكن نعد من استخدام السيارات الخاصة فى مثل ظروف مدينة القاهرة لا بد اولاً من تطوير اتوبيسات هيئة النقل العام وربطها بمحطات المترو وابداء ساحات انتظار مرتبطة بهذه المحطات.

سياسة واضحة

ويؤكد د. عصام شرف استاذ هندسة الطرق بكلية الهندسة جامعة القاهرة ان التركيز على المدن الكبرى مثل القاهرة والجزيرة والاسكندرية يرجع للزحام الشديد رغم ظهور ضغوط شديدة فى مدن اخرى وبالتالي هذه الجراجات غير كافية حالياً ولكنها ربما تكون بداية موفقة تؤدى الى نتائج ايجابية لان هناك مشكلة اساسية وهى الانتظار ولو على جانبيه الشوارع فى مدينة القاهرة فهى تسبب تكدس بدون شك وبالتالي يجب ان تكون هناك سياسة واضحة لحل هذه المشكلة خاصة وان هناك دراسات تم اعدادها من اجل انشاء الجراجات بنظام P.O.T متعدد الطوابق



شوارع القاهرة تحولت الى موقظ كبير للسيارات



د. على زين العابدين:

الحكومة تنشئ فنادق ومستشفيات ومولات بلا جراجات

فى هذه الاماكن يستهم فى حل مشكلة التكدس والزحام. ويضيف د. عصام شرف بان هناك حالة من التزايد المستمر فى اعداد السيارات فى نفس الوقت نجد تناقصا دائما فى عدد الجراجات التى تحولت الى محلات فاخرة وبالتالي لا بد من ربط اصدار التراخيص باقامة الجراجات حتى لا تكون استهانة بهيئة الدولة واقامة محلات وبيوتكات مكانها الى جانب ذلك هناك دراسة باكااديمية البحث العلمى حددت افضل اماكن بجوار محطات مترو الانفاق لان هذا سينتج الموائن على ركن سيارته وركوب المترو فيقل الزحام.

فكرة جيدة

ويكشف د. العطرورى وكيل كلية الهندسة جامعة عين شمس ورئيس مركز بحوث البناء والتخطيط العمرانى سابقا بان فكرة الجراجات متعددة الطوابق ليست جديدة وانما سبق اقتراحها على الطلاب فى عام ١٩٩٤ وهى فكرة جيدة لانها تحل مشكلة الزحام والتكدس المرورى الشديد وهذه النوعية من الجراجات تحتاج الى دراسات جدوى دقيقة جدا وهذا ما دفع محافظة القاهرة الى اختيار مستشرين لتحقيق استفادة اقتصادية من وراء المشروع والتركيز على المحافظات الرئيسية امر جيد بل ان هناك ضرورة هامة للتعلم على هذه المشكلة وهى خروج الوزارات خارج القاهرة لاجاد حل عملى لهذه المشكلة مع ضرورة الزام اصحاب المباني الجديدة بعمل جراج المبني.

شروط

ويشير د. ابراهيم مبروك استاذ الطرق والمرور الى ضرورة توفر شروط لاتجاح تجربة الجراجات متعددة الطوابق مغلقة فى ان يكون الموقع مناسباً الى جانب ان تكون سعة الجراج هى السعة المطلوبة لتحقيق الهدف وهى تجربة جيدة ومطلوبة داخل المناطق المزدحمة مثل القاهرة لتقليل حدة استخدام الطرق العامة وجانبى الرصيف كماكان انتظار وان تتوفر فيها الاسعار المناسبة كقنادى الركبات لان ارتفاع سعرها يجعل اصحاب السيارات لا يقبلون بها. اضافة الى ذلك ضرورة تكثيف رجال المرور للحد من استخدام الرصيف للمساعدة فى زيادة سيولة الحركة المرورية عن طريق رفع القوانين الرادعة للسيارات المخالفة يجعل المقابل المادى مرتفعاً ورفع السيارات المخالفة.

ويؤكد د. ابراهيم مبروك على ان القانون يلزم اصحاب المباني الجديدة بعمل جراجات ولكن للاسف لا يتم تنفيذ ذلك وللأسف يتم التصالح ولا ينفذ وهنا لا بد من التشديد فى تطبيق القانون الخاص بانشاء الجراجات فى المباني الجديدة، بل ان هناك تجربة فى اليابان تطلق منذ ثلاثين عاما من خلال استغلال المساحات التى لا تزيد عن ٢٥ مترا مسطحا بعمل جراجات باستخدام نظام الساقية بحيث يستوعب كل ٢٥ مترا مسطحا ٥٠ مركبة

امر عاجل

يرصف المهندس واقيم يوسف الطرزي خبير التخطيط العمرانى قضية التكدس والزحام بانها من المشكلات المستعصية التى تبث عن حل وبالتالي الاتجاه لانشاء الجراجات متعددة الطوابق بنظام P.O.T امر جيد فى ظل تصاعد عدد السيارات لدرجة ان السيارات الراقفة تفوق اعداد السيارات التى تسير، وفى نفس الوقت نجد الارتفاع على جانبيه الطريق مما يضيف عبأ جديدا لمشكلة التكدس فكانت الجراجات متعددة الطوابق خطوة هامة وعاجلة. ويشير المهندس واقيم يوسف الى ضرورة تحقيق الربط بين المحاور مثل الطريق الدائرى والاتوستراد وابداء طرق جديدة تؤدى لاطعام القرصنة للتعلم على مشكلة التكدس الى جانب اجبار اصحاب العقارات بتخصيص جراجات فعلة بدلا من تحويلها لمحلات.

عبد الرحيم شحاته