

تحديات طرحها عبد الرحيم شحاته لتطوير العاصمة (٢)

وقف تراخيص السيارات.. اقتراح مثير للجدل!

طالب الدكتور عبد الرحيم شحاته محافظ القاهرة بوقف التراخيص للسيارات والمركبات في القاهرة الكبرى لمدة خمس سنوات من أجل القضاء على مشكلات المرور وتقليل اعداد السيارات بما يلائم مساحة الطرق والشوارع في القاهرة التي لا تزيد مساحتها على ١٠٪ من مساحة القاهرة وهي بذلك لا تستوعب أكثر من نصف مليون سيارة في حين يؤكد الخبراء وجود ٢ مليون سيارة تسير في شوارع القاهرة الكبرى.

هل يعد وقف تراخيص السيارات وسيلة عملية لمواجهة أزمة المرور؟ وهل هناك وسائل أخرى أفضل؟ وهل هناك إبعاد أخرى ساهمت في أزمة المرور غير عدد السيارات؟ وماذا يقول الخبراء عن اقتراح محافظ القاهرة؟



اسامة عقيل



عبد الرحيم شحاته

٦٦

٢ مليون سيارة تتزاحم في شوارع لا تستوعب أكثر من نصف مليون سيارة

د. أسامة عقيل: في لندن ١٠ ملايين سيارة ولا توجد أزمة مرور.. التنظيم يجعل المشكلة

مناطق في ارجاء القاهرة بالإضافة إلى استغلال ملاعب الأندية تحت سطح الأرض للقضاء على مشاكل الانتظار.

ويضيف أننا نبذل الجهود من أجل الاستعمال الأمثل لطاقة الطريق كبدل للانتظار على الطريق بحيث تغطي الطريق روحاً ومتنفساً وبالتالي يكون التدفق أفضل.

وعن موقف التراخيص يؤكد المصدر أن من حق كل محافظة ان تنظم اسطول النقل العام والجماعي لديها وتحدد اعداد السيارات التي تخدم المواطنين خاصة بعد خلق وسائل نقل حضارية مثل مترو الأنفاق وذلك بما يحقق التناسب بين احتياجات المواطنين من وسائل النقل وبين تدفق المرور.

ويشير إلى ان النقل الخاص لا تستطيع ان تتدخل فيه المحافظة او غيرهما لكنها تتدخل في تنظيم الاسطول الخاص بنقل الركاب بما ينكس إيجابياً على حركة المرور وخدمة المواطنين.

ويؤكد ان رجال المرور هم أصحاب القضية وهم الذين يعملون على مواجهة مشكلات المرور وإذا تحققت انسيابية المرور فإن ذلك ينعكس على رجال المرور أما إذا حدثت اختناقات فإلزاماً من يعانى من ذلك هو رجل المرور الذي يبذل كل ما يستطيع ليلا ونهاراً من أجل تدفق الحركة المرورية في يسر وسهولة.

كثافة السيارات لانها ليست فقط جراجات وإنما تشمل على محال وأسواق تجارية تؤدي إلى جذب المواطنين وبالتالي زيادة كثافة السيارات مؤكداً ان مشروع المواقف تحت الأرض سوف يؤدي إلى كارثة مرورية من الصعب حلها إلا بإغلاق المحال التجارية الموجودة أسفلها.

ويخلص إلى ان التخلص من أزمة المرور يتطلب معالجة هذه العوامل كلها وعدم الاقتصاد على حل قد يكون شكلياً ولا يتجبه له وهو وقف تراخيص السيارات.

ويرى مصدر مسئول بالمرور ان عدد السيارات في القاهرة حوالي ٢ مليون سيارة في حين لا تتسع المساحة الخاصة بنقل الركاب بما ينكس إيجابياً على حركة المرور وخدمة المواطنين.

ويؤكد ان رجال المرور هم أصحاب القضية وهم الذين يعملون على مواجهة مشكلات المرور وإذا تحققت انسيابية المرور فإن ذلك ينعكس على رجال المرور أما إذا حدثت اختناقات فإلزاماً من يعانى من ذلك هو رجل المرور الذي يبذل كل ما يستطيع ليلا ونهاراً من أجل تدفق الحركة المرورية في يسر وسهولة.

من الغريب ان سياسة الدولة تسير في اتجاهين وغير واضحة ولا تعرف ما إذا كانت تدعم النقل العام أم الخاص، ويؤكد ان السكان العشوائيين والمشاكل لان القاهرة يعيش فيها ٢٥٪ من عدد سكان مصر وتحصل على الحصرية والمعدلة وترك الأفراد المشيرون وفق إمكاناتهم وقدراتهم.

ويشير الدكتور محمد عبد الباقى إبراهيم- المدرس بقسم التخطيط العمراني بكلية الهندسة جامعة عين شمس- ان اقتراح محافظ القاهرة بوقف تراخيص السيارات غير مجد من الناحية العملية لان مشكلة المرور هي نتيجة لعدد من المشاكل من أهمها التكدس السكاني في المدن الكبرى مثل القاهرة والاسكندرية والنمو العشوائي في المناطق السكنية وما يستتبع ذلك من عدم وجود شبكة قوية ومنظمة وفعالة للنقل والمرور ويشير إلى ان سياسة الدولة غير واضحة فلا تعرف ما إذا كانت تدعم وسائل النقل العام أم الخاص لان دعم وسائل النقل العام يستلزم تغييراً في مسارات النقل والمرور وإيجاد مسارات محددة لها وتحقيق نوع من الترابط والتنسيق بين وسائل النقل الجماعي المختلفة من اوتوبيسات ومترو أنفاق ومترو سطحي والسرفيس لان التنسيق والتذكرة الموحدة يجعل المواطنين يفضلون استخدام هذه الوسائل أما غياب التنسيق فيشتت المواطنين بين وسائل النقل العامة ووسائل النقل الخاصة.

ويضيف ان هذا النظام يتطلب زيادة الضرائب على السيارة الثانية للأسرة وليس للفرد بالإضافة إلى حصول رسوم انتظار للسيارات الخاصة في جميع المناطق المرزحة مشيراً إلى انه

تحقيق
أحمد عطية

السياسيين والتنفيذيين مشيراً إلى ان وقف التراخيص لا يتفق مع النظم الليبرالية التي تحصر على تقديم بدائل متعددة للأفراد من منطلق الحرية والمعدلة وترك الأفراد يتصرفون وفق إمكاناتهم وقدراتهم.

التكدس السكاني

ويرى الدكتور محمد عبد الباقى إبراهيم- المدرس بقسم التخطيط العمراني بكلية الهندسة جامعة عين شمس- ان اقتراح محافظ القاهرة بوقف تراخيص السيارات غير مجد من الناحية العملية لان مشكلة المرور هي نتيجة لعدد من المشاكل من أهمها التكدس السكاني في المدن الكبرى مثل القاهرة والاسكندرية والنمو العشوائي في المناطق السكنية وما يستتبع ذلك من عدم وجود شبكة قوية ومنظمة وفعالة للنقل والمرور ويشير إلى ان سياسة الدولة غير واضحة فلا تعرف ما إذا كانت تدعم وسائل النقل العام أم الخاص لان دعم وسائل النقل العام يستلزم تغييراً في مسارات النقل والمرور وإيجاد مسارات محددة لها وتحقيق نوع من الترابط والتنسيق بين وسائل النقل الجماعي المختلفة من اوتوبيسات ومترو أنفاق ومترو سطحي والسرفيس لان التنسيق والتذكرة الموحدة يجعل المواطنين يفضلون استخدام هذه الوسائل أما غياب التنسيق فيشتت المواطنين بين وسائل النقل العامة ووسائل النقل الخاصة.

ويضيف ان هذا النظام يتطلب زيادة الضرائب على السيارة الثانية للأسرة وليس للفرد بالإضافة إلى حصول رسوم انتظار للسيارات الخاصة في جميع المناطق المرزحة مشيراً إلى انه

الدولة التي تستهدف تشجيع الاستثمارات والصناعات مشيراً إلى ان وقف التراخيص لمدة خمس سنوات يؤدي إلى إغلاق مصانع وشركات السيارات لاويها.

ويرى ان مطالبة محافظ القاهرة بوقف التراخيص يعد حلاً غير ملائم للطرف الاقتصادي والاجتماعية والسياسية ولا يحل مشكلة الزحام والاختناقات ويعبر عن توجه غير معمول به في الدول الليبرالية التي تسعى مصر إلى ان تكون واحدة منها لان مثل هذا الاجراء يعد انتهاكاً لحقوق الافراد وحريةهم في شراء ما يرغبون.

ويشبه الدكتور يسرى الاقتراح بوقف التراخيص بمن يمنع المياه عن منطقة سكنية للتخلص من مشكلة الصرف الصحي او يخفض كميات المياه من ١٥٠ لتراً في اليوم ٧٥ لتراً فقط للتخلص من مشكلة الصرف على حساب نظافة المواطن وتحضره مشيراً إلى ان هذا الاسلوب في حل المشكلات لا تلجأ اليه الدول الديمقراطية ويرى ان من حق الدولة تعقيد الامور امام الراغبين في شراء سيارات كان تلجا إلى رفع اسعار البنزين أو رفع الدعم عنه والمغالة في اسعار الطرق لكن ليس من حقها منع

واختناقات في ميدان التحرير والمناطق الجاورة له.

ويرى ان شوارع القاهرة غير مخططة بصورة صحيحة وكذلك المراكز الرئيسية بالإضافة إلى وجود اشغالات للارصفة فيضطر المشاة للسيير في وسط الطريق، فالتخطيط العمراني سيء وكذلك لا توجد سياسة للانتظار مما يجعل السيارات تقع في الخالفات.

وحول فكرة تسير السيارات ذات الارقام الفردية في أيام محددة من الأسبوع والسيارات ذات الارقام الزوجية في أيام أخرى يؤكد الدكتور عقيل ان هذا الحل غير عملي أيضاً وثبت فشله في بعض الدول الأوروبية لانه كيف يتعامل المسور مع الارقام وهل يجعل كل سيارة تتوقف ليرى ما إذا كانت تحمل رقماً فردياً وماذا يفعل المرور مع الاستثناءات الكثيرة الموجودة في بلدنا؟

الأزمة الحقيقية

يؤكد الدكتور محمد يسرى إبراهيم استاذ هندسة النقل والمرور بكلية الهندسة بجامعة الأزهر ان وقف التراخيص للسيارات الجديدة من أجل حل مشكلات المرور مسألة مرفوضة وغير عملية لانها تعارض مع سياسة

ويشير إلى ان منع التراخيص لن يحل المشكلة وإنما لابد من التصدي لظاهرة تحويل الجراجات أسفل المباني إلى محال تجارية وهذا بالطبع دور الجهات التي تسمح بذلك وتخلق المشكلة موضعاً ان المحال التجارية تجذب عددا كبيرا من السيارات وتؤدي إلى حدوث اختناقات.

ويطالب باصدار قوانين لتنظيم الاسكان مشيراً إلى ان الشرطة والقوات المسلحة تقوم ببيع الأراضي المخصصة لغراض شربية وعسكرية والاتجار فيها وانشاء مدن ومبان لا يوجد في أي مدين منها جراج واحد. وكذلك البنوك رغم كثرتها في منطقة وسط المدينة لا يوجد بها جراج او مكان انتظار للسيارات لذلك تحولت شوارع القاهرة إلى جراجات.

ويرى ان عدد السيارات في القاهرة ليس كبيراً وان القاهرة تستوعب خمسة اشعاف العدد الموجود حالياً مشيراً إلى ضرورة تشجيع النقل العام والجماعي وتسوير اوتوبيسات مكيفة ذات مواصفات محددة كما هو موجود في دول العالم اما كلام محافظ القاهرة فهو محاولة لتعليق الأخطاء على شناعة عدد السيارات، وكذلك نقل بعض الخدمات إلى اطراف المدن حتى لا تحدث ازحاما في وسط وداخل المدن فمثلاً مسجد عمر مكرم وما يقام به من سرادقات للعراس وتشجيع الجناز يودي إلى ازحام

جدد..
النيل تحت
الحصار