نواصل فتح ملف أزمة التكدس المرورى.. والحل الفورى للأزمة

خبراء: حل أزمة المرور يتطلب إنشاء شبكة طرق جديدة.. ورقابة صارمة على سلوك السائقين

أكد خبراء الطرق أن حل مشكلة المرور فى مصر يكمن فى تفعيل قانون المرور وإيجاد شبكة طرق سليمة أفضل من إنشاء السجون وزيادة الرقابة على الطريق، لافتين إلى أن الدولة تتعامل مع المشكلة بطريقة غير علمية بإنشاء كبارى علوية وأنفاق مع زيادة سكانية رهيبة، وأن شبكة الطرق فى مصر من أطول الشبكات، ولكن الصالح للاستخدام منها قليل جدا لا يتعدى ٤٠٪ من مساحة الطرق، وحذروا من ترك المشكلة دون إيجاد حلول جذرية لها سوف يتسبب فى تفاقمها بالشكل الذى يصعب علاجه.

محاور بديلة

مطالبين بإنشاء محاور بديلة وعاصمة جديدة بدلا من القاهرة، وتوحيد الاختصاصات بين السلطات المختصة بتنظيم المرور والرقابة على مرور القاهرة بطائرة هيلكوبتر.

من جانبه قال اللواء رفعت عبد الحميد - خبير المرور - إن منظومة المرور تتكون من ثلاثة عناصر، أولها: الطريق، وأمور متعلقة بالسيارة، وقائد السيارة، وأن قانون المرور الجديد لن يجدى إذا لم يتم التأكد من تفعيل كل العناصر السابقة.

اختناق مرورى

وأشار إلى أن شبكة الطرق تعد من أطول الشبكات فى مصر تصل إلى ٢٢٨٥٥ كيلو متراً المرصوف منها ٤٦ ألف كيلو متر وهى نسبة متدنية أقل من ٥٠٪، وأن الدولة تقوم بتحصيل رسوم على بوابات المرور دون أن تحاول استغلال هذه الأموال فى تطوير شبكة الطرق، وأرجع اللواء عبد الحميد أسباب الاختناق المرورى إلى عدم وجود إشارات مرور واضحة، وضعف الرقابة على السائقين، وأن هناك مدنا خارج القاهرة فى الوجهين البحرى والقبلى محرومة بشكل تام من شبكة الطرق، أى أن أغلب شبكة الطرق فى مصر غير مرصوفة وغير ممهدة، وهناك طرق ترابية لا تصلح للسير عليها.

وأضاف عبد الحميد: إن الدولة تتعامل مع المشكلة بطريقة غير علمية، فكيف يكون لدى شبكة طرق غير مرصوفة وألجأ لعمل طريق حر، ومشكلة رصف الطرق وإنارة الشوارع أفضل اقتصاديا من بناء السجون.

حل المشكلة

واقترح اللواء عبد الحميد لحل مشكلة المرور عدة اقتراحات تتلخص فى نقل جميع المصالح الحكومية خارج المدن ووضعها على أطراف المدن، والحزام الخارجى وتناوب العمل بالمصالح الحكومية والمدارس فتبدأ من أوقات معينة وتنتهى بأوقات مختلفة حتى لا يضطر الجميع لأن يخرجوا فى الوقت نفسه ويحدث الازدحام الذى نحن بصدده.

إيجاد إشارات مرور واضحة للسيارات ومراقبة السائقين على الطرق والتأكد من عدم تناولهم أى عقاقير أو مخدرات، وأن المشكلة ليست فى القاهرة فقط بل فى جميع مدن الجمهورية والوجهين البحرى والقبلى.

ويتساءل اللواء عبد الحميد بقوله: هل هناك استراتيجية لتطهير الطرق وإعادة رصفها، فالطريق لا يعنى فقط السير عليه بل هو أمن وسياحة وتعليم.

فالحكومة بعدم الاهتمام بالطرق تجعلها عرضة لكل من يريد الاعتداء على الطريق العام، وأن ركوب السيارات الخاصة لم يعد رفاهية بل هو ضرورة من ضروريات الحياة وليس نزهة.

ويؤكد الدكتور محمد عبد الباقى إبراهيم - أستاذ التخطيط العمرانى بجامعة عين شمس ورئيس مركز الدراسات التخطيطية والمعمارية - أن شبكة الطرق فى مصر من أطول الشبكات، فشبكة الطرق فى شبه جزيرة سيناء ٢٨٥٥ كيلو مترا طول، ومحافظات الوجه البحرى ١٧٣٢ بنسبة ٢٧,٥٪ مرصوف منها، والوجه القبلى ٩٢٤٧ كيلو مترا بنسبة ٤٠٪ الطرق الفردية التى تصلح للسير.

الطرق المزدوجة كذلك اتجاهان ٤٢٧٧ كيلو مترا × ٢ فى اتجاهين ٥٠٪ مرصوفاً والباقى غير ممهد فى شوارع رئيسية فرعية.

مضيفا أن الحكومة تحصل من شبكة الطرق على ضريبة نقل وسيارات خاصة حتى التوك توك، أين تذهب كل هذه الأموال التى يتم تحصيلها من الكارتة.

ومسألة ازدواج الاختصاص فجزء يتبع وزارة النقل والجزء الآخر يتبع المحليات وكل واحد من المسئولين يلقى بالمسئولية على غيره ولا تستطيع محاسبة أى جهة فلابد من توحيد الاختصاصات فى يد سلطة واحدة وهى وزارة النقل حتى تتمكن من محاسبتها فى حالة عدم التزامها.

وقال عبد الباقى عن مشاكل المرور في القاهرة إنها ناتجة عن زيادة السكان وزيادة معدلات الهجرة من المحافظات والريف إلى القاهرة خاصة أن القاهرة تستوعب ٢٥٪ من عدد سكان مصر، وأن أغلب استثمارات الدولة فى مجال المرافق والخدمات تتركز فى القاهرة والمدن الكبرى الأمر الذى يؤثر بالسلب فى تنمية المدن الجديدة.

ويضيف قائلا: إن الحل ليس فى عمل كبارى علوية وأنفاق لأن هذه الحلول ذات بعد زمنى مؤقت ولكن الأصل هو إعادة توزيع الفائض السكانى لمصر والعمل على إيجاد محاور تنمية جديدة خارج الوادى الضيق، وأن المنظور الهندسى يرى العمل على عدم اختلاط وسائل النقل العام بالنقل الخاص فى الطرق داخل القاهرة وغيرها من الطرق المؤدية إلى إعاقة حركة السيارات.

والحل هو تعظيم دور شبكات النقل العام مقارنة بالنقل الخاص والسرفيس حتى لا يؤثر فى الطرق وهذه الاستراتيجية معمول بها فى أغلب الدول المتقدمة والنامية لذلك على الدولة دعم شبكات النقل العام والحد من استخدام السيارات الخاصة مع توفير وإيجاد البديل الأمثل.

أخطاء مرورية

وأضاف اللواء محمود قطرى - الخبير المرورى - أن مشاكل المرور فى القاهرة مشاكل مستعصية وقائمة منذ عشرات السنين وهى مشاكل فى منتهى الخطورة ولم يفكر فى حلها أحد فسرعة العربة فى القاهرة أقل من ١٨ كيلو مترا فى الساعة.

وهناك أخطاء جسيمة يسأل عنها الطرق والكبارى، وأخطاء مرورية من مرور القاهرة لم يتم حلها.

واقترح قطرى أن تتم مراقبة حركة المرور بالطائرة الهيلكوبتر، ويتم عمل إذاعة مخصصة للإرشاد المرورى وتنظيم المرور.

العادلى والمرور

وأرجع اللواء قطرى سبب عدم تطور المرور بالقاهرة والمدن إلى أن حبيب العادلى - الوزير الأسبق للداخلية - كان يتعامل مع الضباط بسياسة عدم الابتكار، وأنه يجب أن ينفذ ما يسند إليه من تعليمات دون تفكير.

وأن الحل يتلخص فى ضرورة إيجاد عاصمة جديدة للمصالح والهيئات كالتى اقترحها بعض الخبراء ويتم عملها بطريقة صحيحة ولن تجدى إدارة المرور وحدها فى حل المشكلة ولكن كل القطاعات، ولابد من رفع كفاءة الطرق، وإلغاء تراخيص السيارات التى تتسبب فى إعاقة الطرق، ولابد من تكاتف جميع القطاعات مع بعضها البعض لحل المشكلة.

ومنع التوك توك من السير فى الطرق العامة مع السماح له بالسير فى المناطق العشوائية والأقل حضارية، فالتوك توك مناسب للأرياف.

ومراقبة سلوك السائقين أمر فى غاية الأهمية لأن العديد من الحوادث السبب الرئيسى بها هم السائقون ورقابة مشددة على تناول المخدرات والمنبهات خاصة لسائقى النقل العام والناقلات، وإيقاف الحفر الجائر للطرق العامة، ومحاولة إرجاع الأمور لأصلها.

وليد عمران

التكدس المرورى ظاهرة تبحث عن حل

اهتمام إعلامى بمبادرة «الدستور»

أشادت القنوات الفضائية بمبادرة «الدستور» لحل أزمة التكدس المروري، ومواصلتها رصد حالة الاختناق والزحام فى الشوارع وتوعية المواطنين بأبعاد هذه الأزمة، حيث أشاد الزميل نصر القفاص - مقدم برنامج «الجورنال» على فضائية الحياة الثانية بمبادرة «الدستور» لحل مشكلة التكدس المستمر وحملتها المستمرة، قائلا: إن التميز فى هذه القضية يجب أن يمنح لأصحابها فى جريدة «الدستور» الذين تناولوا هذه القضية طولا وعرضا وعرض كل أبعادها واعتبرته قضيتها، معلقا على نشر «الأهرام» تحقيقا أمس الأول يتناول قضية التكدس المرورى.

كما اهتمت فضائية cbc بمبادرة «الدستور» لحل أزمة التكدس المرورى مشيدة بالمبادرة.