

عبد الفتاح ناصف

قبل ان نبدأ التعليقات ، الذين يرغبون فى عرض جوانب اخرى من قطاع النقل البرى فليتفضلوا.

اهداب جمال جوهر

قبل أن أبدأ وأرد على الاسئلة الواردة فى الورقة، سأحدث عما قمنا بعمله أولا لكي ندخل فى مشروعات الطرق الاستثمارية.

أولا بدأنا بتعديل القانون الخاص بنا رقم ٨٤ لسنة ١٩٦٨ بالقانون رقم ٢٢٩ لسنة ١٩٩٦، ثانيا ، الاستعانة بالمكاتب الاستشارية لتفيدنا بخبرتها فى تطبيق هذا النظام فى مصر، جهزنا المستندات القانونية، وكراسة الشروط وعلنا مجموعة ضمانات وهى النقاط التى سألتهم عنها ، تأهيل المجموعات الاستثمارية المتقدمة فى أى مشروع طرحناه، هذه المجموعات بحثنا عن وضعهم القانونى وهيكلكم التنظيمى وسمعتهم وسابق خبرتهم ، الاستشاريين الذين سيتعاملون فى هذه العملية.

كان مهما جدا نتيجة العبء المادى على الدولة أن ندخل القطاع الخاص أو مستثمرين من الخارج ليقوموا مشاريع على مستوى عالى من الجودة طبقا للمواصفات العالمية بحيث نعالج العيوب الموجودة لدينا حاليا فى طرقنا ونبدأ بادخال المواصفات العالمية.

بالنسبة للضوابط الأخرى، لدينا ضمانات فى كراسة الشروط للمشروعات التى طرحت ، ضمانات فنية ومالية وقانونية وتنمية، وكلها مذكورة لهذه المشروعات.

بالنسبة للضمانات الفنية ، لابد لكل مستثمر أن يقدم لنا مواصفات المشروع ورسوماته، متطلبات تصميمه، برامجه التنفيذية، ضبط الجودة الخاصة به ، دراساته المرورية وهذا أهم شئ بالنسبة لنا ورسوماته المقترحة والتكلفة الاجمالية للمشروع.

بالنسبة للضمانات المالية، التعرف على الهيكل التمويلى لكل مستثمر ، التكاليف التفصيلية للمشروع، التأمين عليه ، التدفقات المالية له من أين تأتى لأننا يهمنا جدا أن لا يستخدم أموال الدولة، لابد أن يستقدم تمويله من الخارج، أى جهة من الدول الخارجية لكي لا تتحمل الدولة أى عبء، أو اذا حدث وفشل المشروع تصبح الدولة هى التى تحمّل ذلك.

بالنسبة للضمانات القانونية لابد أن يقدم لنا الوضع القانونى للمجموعة المشاركة، مدة التزام

المشروع بحيث يكون ٥٠ أو ٧٠ أو ٩٩ سنة، طبقا لقانون الطرق لاتتجاوز ٩٩ سنة وهو تعديل القانون الخاص بنا، ضمان تمويله من أين يأتي؟ مدة الدراسة التفصيلية ، الوضع القانوني للأراضي المطلوبة من أجل مشروعات تنمية، طلبات المجموعة لتنفيذ مشروع الطريق، هذا بالنسبة للضمانات. بالنسبة للمعايير التى اتجه اليها النظام لتحديد رسوم العبور، كان المستثمر طبقا للدراسات التى قدمها يحدد كيفية فرض الرسوم، ولعدم المغالاة، فهو يراعى فى التقديم البيئة والوضع البيئى ، والناس المستخدمة للطريق، وفى أى الأغراض يستخدم ؟ هل فى نقل الحمولات أم يستخدم فى نقل الناس، الامر مقسم بالنسبة للرسوم إلى رسوم ملاكى واجرة ونقل .. الخ ، كما هو موجود فى طريق مصر/ اسكندرية أو مصر/ اسماعيلية.. الخ لكن سيكون هناك طرق تربط موانى وموانى، وطرق بين موانى ومحافظات وهذه ستكون رسومها أعلى قليلا.

بالنسبة للمناطق التى يتصور أن تطبق هذا النظام ، نحن عملنا نظامين من عائلة البوت، نظام ال BOOT ونظام ال BOT.

بالنسبة لطرق ال BOOT هو انشاء طرق جديدة فى الصحراء تخرج من الوادى ، ينشئها فى الصحراء مثل الثلاث طرق التى حاليا فى مجلس الوزراء وجارى التعاقد عليهم وهم القاهرة/ العين السخنة، حلوان . / الكريما ، اسكندرية/ الفيوم، هذه الطرق معروض على مجلس الوزراء وقريبا جدا سيتم التعاقد على المشروع الأول فى الاساس الذى سيتبعه عمل مشاريع تفصيلية تضم الأمور التنموية والخدمية والقانونية مما يوجبها مشروع العقد الاساسى.

هناك مشاريع لتطوير الطرق الحالية وهى تحسين شبكة الطرق الحالية بنظام ال BOT ، وحاليا تم طرح مشروعين هما طريق القاهرة/ الاسكندرية/ مرسى مطروح، طريق القاهرة/ الاسماعيلية وقد تم عمل كراسة الشروط ، وتقديم العروض وسيتم فتح المظاريف فى ٢٠٠١/٦/٣٠ وهذه المشروعات لتطوير هذه الطرق ، يعمل لها محطات خدمة، المستثمر يقيم عليها خدمات عديدة: محطات خدمة متكاملة بها محطات بنزين ، استراحة، كافيتريا وأماكن ترفيهية للأطفال أو إقامة مشروعات تنمية، اذا كان هناك قطعة أرض على الطريق غير مستغلة تعطىها الدولة للمستثمر سواء كانت من جهات حكومية أو ملكيات خاصة، تأخذ هذه الأرض ويعمل عليها مشاريع تنمية وخدمات سياحية وترفيهية.

بالنسبة لنظام ال BOOT طبعها المستثمر سياخذ الأرض فى الصحراء ، سيقم عليها مشاريع

تنمية زراعية ، ترفيهية ، تخطيط عمراني من الوادي للصحراء ، وفي نفس الوقت ما هي الضمانات اللازمة لتوفير مثل هذه الخدمات؟

نحن نتابع المستثمر بصفة دورية اثناء فترة التنفيذ ، نحن نعمل معه عقد ونتابع التنفيذ في نفس الوقت.

عبد الفتاح ناصف

لازلت انتظر من يتحدث ليكمل موضوع النقل البرى وبعد ذلك نفتح التعليقات ، لازال لدينا المهندس عبد الفتاح والمهندس سعد شحاته بالنسبة للاتفاق ، والدكتور فتحي يكمل عن النقل البرى للركاب والبضائع.

فتحي السيد التوني

الحقيقة لن أعرض إنجازات، أود العرض فى اطار الورقة المقدمة، وسأعطى اجابات ووجهة نظرى كأكاديمى فى هذا المجال، الحقيقة أنا أحيى معهد التخطيط القومى أن أتاح لنا الفرصة للحديث عن هذا القطاع، طبعاً قطاع النقل مهم جداً بالنسبة لنا لأننا كلنا سوف ننزل بعد انتهاء الندوة ونأخذ المواصلات ونعود الى بيوتنا، وأحيى الدكتور عبد القادر على هذه الورقة الجيدة لأنها يصح أن تكون مجالاً لفتح أكثر من حوار وأكثر من ندوة لأنها ضمت مجموعة أسئلة ضخمة جداً، اذا استطعنا الأجابة عليها سنكون بذلك حلينا مشاكل كثيرة.

بالنسبة لقطاع النقل البرى الذى أعتبر الى حد ما متخصصاً فى اقتصادياته، استطعت التقاط بعض الاسئلة الموجودة التى تفتح مجالاً للمناقشة ، أولها بالنسبة لنقل الركاب بين المدن الذى اعتقد انه حالياً ومن وجهة نظرى يعانى من نوع من أنواع الاختناقات بصفة عامة، لأننا لدينا ٣ مشغلين أساسيين هما السكة الحديد ، والاتوبيس ، وتاكسى الاقاليم.

السكة الحديد مشكورة تنقل حوالى ٥٠٪ من حجم الركاب، وهذا شئ جيد، وال ٥٠٪ الباقية تتوزع بين الاتوبيس وتاكسى السرفيس . الاتوبيس مساهمته ضعيفة جداً لأن التاكسى يستحوذ على النصيب الاعظم من الركاب ، نتيجة لعدة أسباب وهى من وجهة نظرى أنه لا توجد آلية للتعريفه وهناك منافسة شديدة ، وحرية كاملة فى دخول السوق، كل من يملك أموالاً يستطيع شراء سيارة وأخذ رخصة ويدخل يعمل على خط معين، نتيجة لذلك حدث نوع من أنواع الاختناقات سواء فى المحطات

النهائية التى نسميها المحطات المركزية مثل عبود والمحطات الكبيرة الذى أدى الى حدوث اختناقات فى مداخل ومخارج المدن وحوادث اختناقات على الطرق وهذا أدى الى مزيد من العبء على هيئة الطرق والكبارى، حدوث انخفاض فى مستوى الخدمة جدا من وجهة نظرى الشخصية كذلك حدوث انخفاض فى مستوى الأمان بالنسبة للراكب وهذا ساهم الى حد ما فى كثرة الحوادث على الطرق .

من وجهة نظرى وللإجابة على بعض هذه الاشياء ان المحطات النهائية تحتاج الى نوع من إعادة التنظيم خاصة من الناحية الادارية ، هل يمكن فصل تاكسى السرفيس فى محطات منفصلة عن الاتوبيس؟ لابد أن يكون هناك آلية معينة لتسعيه الركوب، كل ناقل له تسعيه خاصة به. النقابات تحدد تسعيه للنقل البرى والاتوبيسات وضعت تسعيه وهناك منافسة شديدة.

إن الرقابة وتوافر المعلومات لهذا النظام كله، وتفعيل دور الدولة والدور الحكومى غير مفعّل بصورة جيدة، الرقابة والمعلومات غير كافية بحث لو سألت عن حجم رحلات تاكسى الاقاليم لا أستطيع الحصول على اجابة واضحة ولا أحد يستطيع ان يعطيك رقما مضبوطا ، كله تقريب كل ماتستطيع ان نقوله عن الشركات الأربع التى تعمل بين المدن كل شركة لها منطقة التزام وتقوم بنقل حجم معين من الركاب على الخطوط التى تعمل عليها فى هذه المنطقة.

النقطة الاخرى هناك تساؤل جيد فى الورقة عن معايير وأولويات بناء طرق أو بناء سكة حديد أضع استثمارات فى طرق أم فى سكة حديد؟ خاصة بالنسبة لربط المناطق الجديدة نحن لدينا اصلا شبكة موجودة لهذا ، وشبكة موجودة لهذا ، اذن اذا كنا نود الربط بمنطقة جديدة هل اربط بسكة حديد أم بطريق برى ، أياهم اكثر اقتصاديا .. رأى أن الاقتصاديات هنا- وحضراتكم اساتذتنا فى الاقتصاد - تجيب على ذلك من ناحية المسافات الاقتصادية ، كل وسيلة من وسائل النقل لها مسافة اقتصادية تعمل فيها ، كل وسيلة من وسائل النقل تكون أرخص فى حدود منطقة معينة، هناك علم لابد أن نعود اليه ونفعله لأنه موجود وكلنا نعرفه. الشئ الثانى لابد أن نفعل عمليه التقييم الاقتصادى للاستثمارات ، بمعنى أن المهندسة عندما تكلمت عن استثمارات الطرق بنظام BOT قبل أن أعمل استثمار فى طريق ما وطبعا سيادتها أشارت الى ذلك وأنا أؤيده وأؤيده لابد أن أعمل تقييما اقتصاديا لابد أن أعمل Cost Benefit Analysis لابد أن أعمل Social Finaneil Analysis لابد أن أعمل Economic Apprasial ومن ثم يمكننا الحكم بأن هذا الطريق له منفعة اقتصادية وليس منفعة مالية فقط ، وأنا متأكد أن هيئة الطرق والكبارى تشجع هذا الاتجاه

وتطلب من المستثمرين عمل تلك الدراسات ، وإذا كانوا لا يعملون ذلك فلا بد أن يعملوا Parallel Cost Benefit Analysis Study مقابل ما يعمل به المستثمر ، لان المستثمر يهتم الناحية المالية، أما المجتمع فيهمه الناحية الاقتصادية أكثر ويهمه الحوادث التي ستقل ، ويهمه كم الوقت الذي سيتوفر ، تهمه كيفية تأثير البيئة على الطريق الجديد وأنا متأكد أن ذلك يتم عمله.

النقطة الثالثة، الحقيقة هناك اتفاقية الجاتس (GATS) General Agreement of

Trade on Services وهذه آتية ، كيف ستؤثر علينا فى هذا المجال، لأنه طبقا لمفهومى الشخصى وفقا لاتفاقية الجاتس سأسمح للمستثمر الاجنبى أن يأتى يستثمر فى اتوبيس يتقل بين القاهرة واسكندرية مثلا يعمل شركة نقل بين مصر والاسكندرية، ماهى قدرتى التنافسية ؟ ونرجع مرة أخرى الى مشكلة الاسطول الوطنى ومساهمة المصريين ، اسطولنا الوطنى هل بوضعه الحالى يستطيع منافسة الاجنبى ؟ هو متفوق اداريا وفنيا وماليا على ، اذا كنت استطيع منافسته خير وبركة، اذا لم اكن استطيع منافسته لابد أن أقوى قدرتى التنافسية من الآن واستعد لهذا الوضع من الآن لأنه سيأتى وبلغنى ، سيسحب منى الركاب وليته سيعمل على الخدمات الاقتصادية فى الأرياف، لكنه سيأخذ منى الخدمات التى ستريح المكيفة، وسيبقى لى الخدمات التى مناطق نائية.

ليس هذا فقط ، لكن ايضا فى نقل البضائع ، هناك شركات تنقل ، وطبقا لاتفاقية الجاتس سيكون هناك فرص للمستثمر الاجنبى ان يحضر وينشئ شركة، هل سأستطيع منافسته ؟ هل سيستطيع القطاع الخاص منافسته ؟ هذه كلها اسئلة تحتاج كل منها إلى حلقات نقاش ودراسات ، والحقيقة أن وزارة النقل كانت سباقه وعملت دراسة جيدة عن أثر الاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات - وعملتها هيئة تخطيط مشروعات النقل وقد شرفت ان أكون عضوا فيها - على سياسات قطاع النقل البرى فى مصر وهذه الدراسة توصلت لنتائج جيدة ولكن تفعيل هذه النتائج هو مانحتاجه حاليا.

الحاجة الرابعة باختصار سريع ، أن هناك تساؤلا حول الأولويات المستقبلية للتوسع فى مرفق السكة الحديد فى خدمات النقل ، كان هناك سؤال طرحه الدكتور عبد القادر ، قال خدمات السكة الحديد تنقل ٥٠٪ من الركاب ، ٦٪ من البضائع وهذه النسبة توازى ١٢ مليون طن . السكة الحديد - من وجهة نظرى الشخصية - لابد من تفعيل دورها فى نقل البضائع لأن السكة الحديد لها مميزات اقتصادية وبيئية ومن ناحية الطاقة مميزاتها تفوق أى وسيلة نقل ، ومعظم الدول التى تقدمت

تستخدم السكة الحديد فى معظم نقل البضائع ، وأرى أننا لى نرفع نصيب السكة الحديد فى نقل البضائع ، لابد أن نعمل حاجتين أساسيتين: أولها أن هناك جداول سير لقطارات الركاب على السكة الحديد لذلك فالسكة الحديد تساهم بنقل ٥٠٪ من الركاب ، لكن لا يوجد جداول سير معلنة لقطارات نقل البضائع وبالتالي قطاع البضائع إذا كان هناك مكان يمشى وفى حالة عدم وجود مكان يقف فالنتيجة هى زيادة زمن دوره العربة ونصيب السكك الحديد فى النقل تقل جدا ، ومن لديه كم من البضائع يفكر بدلا أن يرسلها بالسكة الحديد وتستمر شهرين يرسلها بالنقل البرى أعلى بكثير لكن اضمن وصولها بعد يوم أو يومين.

كذلك فى السكة الحديد لابد أن ننشط ونفعل الدور التسويقى للنقل وآليات التسعير ، وأرى أن القطاع الخاص يمكن أن يعمل ذلك من خلال joint venture مع السكة الحديد، أن يعمل لها تسويق خدمات نقل البضائع ، وبدلا من أن تساهم بنسبة ٦٪ فقط يمكن أن تساهم بنسبة أكبر بكثير خاصة أن لديها الامكانيات التى تستطيع النقل ، فالسكة الحديد لديها عربات نقل بضائع وكذلك Locomotives واحتياجات تحمل ٤٠ مليون طن وذلك وفقا للدراسات المعنية والخاصة بذلك .

الأمر الخامس هو حوادث الطرق، وقد أعجبتنى فى الحقيقة البيانات التى ذكرت عن حوادث الطرق ، أنا شايف أن حوادث الطرق سببها بالإضافة الى الحالة الفنية للطريق، التحميل الزائد لعربات نقل البضائع وهناك دراسة لأكاديمية البحث العلمى بالتعاون مع الهيئة العامة للمرور قدموا لنا دراسات عميقة فى هذا المجال أحبيهم عليها ، قالوا إن هناك أسبابا للحوادث كما ذكرها المهندس عبد المحسن، وقد أظهرت الدراسات أن معظم الحوادث تأتى من جانب لوريات نقل البضائع نتيجة لحمولتها الزائدة ، هناك رسوم على الحمولة الزائدة فالسائق يدفع ١٠ جنيهات على الطن الزائد ، فهو يدفع على الطن ١٠ جنيهات كحمولة زائدة بدلا من أن يعمل رحلة أخرى تكلفه أكثر ، سلوك السائقين ، كما قال المهندس ، الحلل الفنى للمركبات ولابد من النظر إليه بنظرة جادة ، منح التراخيص والفحص الفنى تدخل فى هذا المجال، السياسات التى تؤدى الى تحسين نصيب نسبة السكة الحديد كلها عن طريق سياسات التسويق وعمل جداول سير لقطارات البضائع .

هناك نقطة أخرى، كلنا نتكلم عن البيئة والوقود، وعلى حد معرفتى واحتكاكى بمسئولى جهاز الطاقة أننا تستورد سولار، والسولار يستخدم فى معظم وسائل النقل ، ووسائل النقل البرى بصفة عامة أكبر وسائل النقل استخداما للسولار ، وبالتالي لى أرشد استخدام الوقود ويتبعه حتما الأثر

البيئي ، لأنه وقود معناه تلوث ، هناك عدة أشياء يمكن عملها ، هناك أكثر من ٩٠٪ من كميات النقل على الطرق ، أعلى سعرا ، أكثر استهلاكاً للوقود ، أكثر تلويثاً للبيئة ، إذن لابد من تفعيل دور السكة الحديد وأجعلها تزيد من مساهمتها ، ولن أقول إن السكة الحديد ستستوعب الـ ٩٠٪ ولن تنقلب الأمور ، لكن على الأقل تنقل أكثر من ٦٪ ، النقل النهري لابد أن يساهم بجزء فهو ينقل ٣-٤٪ ودوره يتضاءل .

أيضا هناك الاتجاه نحو وجود بدائل أخرى للوقود ، لماذا لا أبدأ بالتفكير بتشغيل السكة الحديد بالكهرباء ، سويسرا ١٠٠٪ من خطوط السكة الحديد حاليا بالكهرباء ، إنجلترا ٤٠٪ ، فرنسا ٥٠٪ ، لماذا لا أبدأ بالنظر للخطوط كثيفة الحركة على السكة الحديد وأبدأ بكهربتها ، وهذه الكهرباء ستأتيني من غاز طبيعي ، ونحن لدينا احتياطات في الغاز الطبيعي ، سيكون أحسن بيئيا ، وهناك دراسات أجريت في هذا المجال ، وقد كان لي الشرف أن كتبت بحثا علميا ونشر في مجلة أجنبية في هذا المجال بدراسة الجدوى لخط مصر اسكندرية الزراعى ، وكان معدل العائد الداخلى على رأس المال حوالى ٩٪ ، معدل العائد الداخلى الاقتصادى حوالى ١٦,٩٪ ، إذن إذا عملنا هذا الخط سيكون هناك عائد اقتصادى للأموال المستثمرة فى المشروع قدره ١٦,٩٪ .

بالإضافة لذلك لابد من تقليل الاختناقات على الطرق ، فهناك اختناقات على مداخل ومخارج المدن الكبرى ، وينتج عن ذلك زيادة الوقود المستخدم ، زيادة الحوادث ، والوقت الضائع . لابد من دراسة كل هذه المشكلات ، ووضع استراتيجيات وسياسات وحلول وربط ذلك بعملية إعادة هيكلة وتنظيم وإدارة المحطات المركزية وهى المواقف الجديدة التى تتركب منها الأتوبيس والتاكسى .

أيضا التوسع فى مجال تشغيل المركبات بالغاز كالسيارات الخاصة والأتوبيسات وهذا اتجاه يسير فيه جهاز تخطيط الطاقة مع وزارة البترول بخطى ممتازة .

هناك نقطة جيدة التقطتها هنا من الحوار عن موضوع تجارة الترانزيت ، وهنا نترك النقل البرى وننتقل الى علاقة الحاويات بنقل الترانزيت . الحقيقة الترانزيت كما نعلم جميعا يمثل مصدر من مصادر النقد الأجنبى ، الحاوية ترانزيت تنزل ميناء دمياط ثم تنتقل الى مكان آخر ، وهذا يمثل مورد دخل أجنبى لنا ويمثل لنا مصدرا لخلق فرص العمل ، وتفيد المعلومات والبيانات الخاصة بفرص العمل أن كل فرصة عمل فى مصر تحتاج الى كذا ألف جنيه ، فلا بد أن أفعل هذا الأمر خاصة أن لدينا موانى فى البحر المتوسط تنافس فى تجارة الترانزيت ، وأنا أقترح فى هذا الأمر من وجهة نظرى اجراء دراسة

على الموانئ الخاصة بنا ودراسة العوامل التى تحكم اختيار الشخصى (الخطوط الملاحية) الذى يأتى لدى أو يذهب لأشدود أو غيرها من الموانئ فهو بدلا من أن يأتى عندى ترانزيت يذهب لميناء آخر، ما هى الأسباب ؟ بمعنى دراسة العوامل الحاكمة فى اختبارات الناقلين للموانئ الترانزيت ودراسة مستويات الخدمة المتاحة والمعوقات المتواجدة فى محطات الحاويات حتى يمكن علاج هذه المشكلات لجذب كم أكبر من حاويات الترانزيت فى دمياط والاسكندرية وبورسعيد .

هناك عوامل للمنافسة لابد من دراستها وتقوية نفسى فيها لكى أنافس الموانئ الأخرى على الأقل إذا لم يكن لدى أسطول وطنى ينقل هذه البضائع ، أجدب تجارة الترانزيت وهناك دول ليس لديها موارد وتعيش على تجارة الترانزيت .

بالنسبة لإمكانية التوسع فى الموانئ الحالية وقد طرح ذلك، وفقا لمعلوماتى البسيطة، أننا ليس لدينا امكانيات للتوسع فى الموانئ، وربما شخص آخر يستطيع الاجابة على هذا السؤال لأن لدينا مشكلة أرض وغيرها ولن أدخل فيها بالتفصيل .

بالنسبة للسؤال هل من الأفضل استخدام نقل جوى، سكة حديد ، طرق للمناطق الجديدة؟ هذا سؤال يطرح ويدرس لا أن يطرح ويجاب عليه من واقع الخبرات، هناك مسافات اقتصادية عندما أعمل ميناء محوريا فى منطقة القناة ، عندما أعمل بمجمعات جديدة ، قبل أن أعملها لابد أن يكون فى ذهنى كيفية ربطها ، هل أربطها بسكة حديد ، بنقل الطريق أو أربطها جويا ، أدرس هذه الاقتصاديات ولن تكلفنا كثيرا لنقول ما هى الأفضل ، لكن لا أطلق العنان لمن يحضر ميكروباص ويشغله ويستهلك وقودا ، ربما يكون النقل الجوى أرخص ، أو السكة الحديد أرخص .

هذه هى الأشياء التى أردت الحديث فيها وشكرا .

عبد الفتاح ناصف

أود التوضيح لازال لدينا المهندس عبد الفتاح وسوف يتكلم عن النقل البرى ، الركاب والبضائع ، وبعد ذلك المهندس سعد شحاته للاتفاق ثم سيادة اللواء فوزى للمرور وبذلك نكون غطينا الموضوعات الأساسية للنقل البرى .

عبد الفتاح عنانى

شكرا على اتاحة هذه الفرصة لى ، وسوف اتكلم عن نقل البضائع والركاب على الطرق لأنتى

ليس متخصصا فى مجال السكة الحديد ، الطرق تنقل حوالى ٩٠٪ من البضائع و ٧٠٪ ركاب .

حاليا شبكة الطرق لا باس بها واعنى الطرق بين محافظات شبكة الطرق تحدث عنها زملاء ، لذلك فسوف أتحديث عن نقل الركاب والبضائع ، نقل الركاب بدأ من الستينات حتى الآن وهو يسير على قانون الركاب عام ١٩٧٥ ، ليس هناك قانون يحكمه سوى القانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٧٥ ، أول شىء نعمل به حاليا تحديث القوانين والتشريعات لأنها البداية دائما ، إذا لم يكن هناك قوانين ، كيف أعمل ، لأن السوق حاليا مملوء من القطاع الخاص والعشوائيات ، هيئة الطرق والكبارى استنادا للقرار الجمهورى رقم ٤٠٧ للنقل البرى تعد هى المسئولة عن النقل البرى وبالنسبة للوضع الحالى لنقل الركاب ، الموجود بالسوق ٤ أو ٥ شركات وهى غير كافية لنقل الركاب على مستوى الجمهورية لأنها تمثل ٧٪ فقط من حجم نقل الركاب ، وهذه الشركات الخمس الموجودة قطاع عام وقطاع أعمال عام . القطاع الخاص العشوائى يمثل ٣٨٪ ، وحاليا هيئة الطرق والكبارى تقوم بتنظيم هذه العملية بالاشتراك مع المسئولين على مستوى وزارة الداخلية والوزارات المعنية ، والمحليات ، لأن أصعب مشكلة تواجهنا حاليا فى مشكلة النقل هى المحليات ، السادة المحافظون يتخذون القرارات التى تفيد المحليات دون الاشتراك مع وزارة النقل أو من بعيد لبعيد ليتخذوا قرارات ، محافظ القاهرة قرر نقل جميع المواقف خارج القاهرة ، وحاليا متجهين نحو دراسة الاستراتيجية داخل المحليات بحيث يكون هناك تخصص فى نقل الركاب داخل المحليات وبين المدن وبعضها داخل المحافظة الواحدة وبين المحافظات المختلفة وبعضها على مستوى الـ ٢٦ محافظة .

حاليا نحاول التحديث ، لأن الشركات خيفة لأن حجم أسطولها غير كاف رغم ما حدث بها من التطور ، نحتاج تحجيم العشوائيات سواء سرفيس أو رحلات ، ونحن حاليا نعد دراسة بالاشتراك مع اللواء سمير لتحجيم العشوائيات لأنه إن لم نحجمهم ونقنتهم سيكون طوفانا كما هو حادث فى سرفيس محافظة القاهرة .

سأعرض بعض المشكلات الموجودة بالنسبة لنقل الركاب ، ومنها :-

- انتشار سيارات النقل العشوائى والتى تحدثنا عنها .

- توقف السيارات التى تعمل على خطوط الخدمة العامة داخل المدن ، اقتصادى ومكيف ،

والملاحظ أن الاقتصادى ينقرض ، وذلك بسبب قدم السيارات وتدنى التعريفه مما أدى الى التشغيل غير الاقتصادى .

- عدم تنوع وسائل النقل بالحجم المناسب لبعض الخطوط ذات المسافات القصيرة واقتصارها على اتوبيسات ذات سعة كبيرة مما يؤدي الى التشغيل غير الاقتصادي واختناقات المرور .
- عدم اتباع أساليب الادارة الحديثة فى بعض الشركات حيث عدم الالتزام بمواعيد الاصلاح ، والصيانة المجددة له ، وإنحسار ادارات التسويق لهذه الخدمة مما أدى الى ضعف تشغيل الخطوط .
- عدم اتباع الأساليب العلمية الحديثة فى نقل الركاب ، باستشعار حاجة السوق من المعلومات المرتدة .
- عدم اتباع الأساليب العلمية فى تخطيط المحطات والمواقف ، مما يؤدي الى اختناقات داخل المحطات والمواقف ، وذلك فضلا عن القرارات غير المدروسة لنقل المواقف وتحديد أماكنها الصحيحة بما يتناسب مع حاجة الركاب وتنظيم حركة المرور داخل المدن وخارجها .
- عدم الالتزام بتطبيق القوانين واللوائح الصادرة بشأن تنظيم حركة النقل العام للركاب بالسيارات ، وضعف الرقابة عليها .
- إن فى ما ذكرته من مشكلات يساعد فى طرح الحلول والوسائل اللازمة لعلاج مشكلة النقل البرى للركاب . ويمكن أن نذكر من هذه الحلول والوسائل الآتى :-
- القضاء على ظاهرة النقل العشوائى ، وذلك بتقسيم الخدمة بين سيارات الأجرة ، وشركات النقل بالاتوبيسات ، مع وضع القواعد والنظم التى تحدد ذلك .
- تنوع وسائل نقل الركاب بالأحجام المطلوبة التى تناسب اعداد الركاب على خطوط المسافات القصيرة بما يحقق فى النهاية مصلحة الراكب وشركات النقل على السواء .
- تحديث السيارات من حيث الموديل والسعة المتعدية المناسبة لاعداد الركاب ، والمسافة اللازمة للخطوط ذات المسافات القصيرة بين المدن .
- الاهتمام برفع كفاءة الادارات الاقتصادية ، وادارات التسويق بشركات النقل ، وتشديد الرقابة على عمليات الصيانة والاصلاح ، والالتزام بالمواعيد المحددة لها .
- التركيز على استشعار حاجة السوق وتلبية احتياجاته بما يتمشى مع حاجة الركاب وآليات السوق .
- التخطيط وفقا للأساليب العلمية للمحطات والمواقف على نحو يؤدي الى القضاء على الاختناقات داخل المحطات والمواقف ، واتخاذ القرارات لنقل المواقف بعد دراستها وتحديد أماكنها الصحيحة وفقا لحاجة الركاب وتنظيم المرور داخل المدن وخارجها .

- الالتزام بتطبيق القوانين واللوائح الصادرة بشأن تنظيم حركة نقل الركاب وتشديد الرقابة على تنفيذها .

واهم توصية نوصى بها هي تعديل التشريعات والقوانين لفتح الأسواق للمنافسة .

وبالنسبة للنقل البرى للبضائع فيعمل به الآن ٥ شركات تابعة لقطاع الأعمال وتبلغ طاقة النقل لأسطولها حوالى ٧٪ من اجمالى طاقة النقل بالمحافظات . وهذه الشركات بها نسبة كبيرة من الأسطول المتقدم والذى تجاوز العمر الافتراضى له . وهناك أيضا الجمعيات التعاونية لنقل البضائع والتى تقوم بنقل حوالى ٣٠٪ من طاقة النقل وهى تضم اسطولا حديثا الى حد معين . كذلك هناك القطاع الخاص والذى تبلغ طاقة النقل به حوالى ٢٥٪ من اجمالى طاقة النقل، بالاضافة الى الشركات الخاضعة لقانون الاستثمار والتى تقوم بنقل ١٪ من طاقة النقل، ثم قطاع الأعمال الصناعية الذى يمتلك نحو ٣٧٪ من اجمالى طاقة أساطيل النقل . وفى هذا المجال أيضا هناك بعض المشاكل سأذكرها سريعا :-

- عدم وجود هيئة أو مؤسسة أو كيان قانونى يتولى دراسة مشاكل نقل البضائع ، والتعامل مع مختلف الهيئات لتذليل العقبات .

- عدم وجود مناطق تخزين محورية بالموانى وتوفير آليات التداول .

- عدم وجود التخصص فى نوعيات وسائل النقل .

- عدم وجود العمالة الماهرة بالكفاءة المطلوبة .

- عدم وجود قاعدة بيانات ومعلومات للمصدرين والمنتجين .

- منذ عام ١٩٦١ لا يوجد قانون يحكم نشاط نقل البضائع فى ظل التطورات الأخيرة التى حدثت داخل هذا النشاط .

- ارتفاع أسعار وسائل وتجهيزات النقل من جرارات ، شاسيهات ، برادات . . الخ .

أما عن وسائل وسياسات معالجة أو حل هذه المشاكل فيمكن ذكر اهمها فى الآتى :-

- تطوير الهيكل التنظيمى لهذا القطاع بادخال هيئة أو جهة اشرافية متخصصة تتولى الاشراف والرقابة ، وتحديث التشريعات والقوانين المنتظمة فى هذا المجلس .

- اتخاذ السياسات التى تشجع على تحديث اسطول النقل بما يتلائم مع التطورات العالمية .

- إعادة النظر فى سياسة أسعار النقل .

- إنشاء محطات محورية ، ومحطات تبادلية ، ومحطات طرفية خارج المدن .
- تشجيع وجود الشركات المتخصصة فى كل نوعية من وسائل النقل : إيرادات/ حاويات/معدات ثقيلة .
- تخفيض الجمارك على وسائل النقل لتخفيض أسعارها وتشجيع تملك الحديث منها .
- العمل على التكامل بين وسائل النقل المختلفة .
- انشاء مراكز معلومات لاعداد قاعدة بيانات للمنتجين والمصدرين لتنشيط حركة النقل على المستوى الدولى .
- اصدار اللوائح الخاصة بممارسة المهنة فى مجال نقل البضائع ، وانشاء مراكز تدريب متخصصة للنهوض بمهارات العمالة المشتغلة فى النقل .
- التوسع فى الدخول فى الاتفاقيات الدولية ، خاصة بيننا وبين الدول العربية حيث يسهل ذلك من عمليات العبور بين الدول ، لأن هذه الاتفاقيات تعطى المشتركين عدة مميزات .
- الاهتمام بدراسة سوق نقل البضائع فى مصر . وشكرا

عبد الحميد عامر

لابد أن يكون هناك تنسيق بين الطرق والكبارى والمرور لأنه حدث فى العام الماضى مشكلة هى مشكلة حمولات النقل ، وهذه المشكلة يحكمها حاجة اسمها الأكسات ، والمرور فى هذه الحالة يقول لدى وزن معين وبعده لا يمكن تسيير السيارة ، لكن لا يمكن أن تحمل عربة حمولتها ١٠ طن ثم تحمل ١٠٠ طن طالما اتبعت الأكسات ، وهذه لها جدول فى الطرق والكبارى يعمل به للأكسات ، وموجود أيضا فى المرور لكن مع الأسف مواصفات الأكسات فى جدول الطرق والكبارى يختلف عن جدول المرور .

عند استيراد عربة نقل من الخارج لابد من موافقة الطرق والكبارى التى تحدد تحميل الأكس، وبعد الأكس عن الآخر أقل من ٢ متر تكون الحمولة كذا، المسافة أكثر من ٢ متر تكون الحمولة كذا ، فتدخل العربة حسب هذه المواصفات ثم تفاجأ بمواصفات المرور مختلفة تماما ، كيف يحدث هذا وهناك قانون يحكمنى . أيضا العربات الداخلة من الأردن وتركيا عن طريق نوبع لا يحكمها الأكسات ، ويمكن أن تفسد الطرق على اساس أنها تحضر بضاعة ، الطرق والكبارى تتخذ اجراءات للعربات المستوردة ولا تتخذ نفس الاجراءات للعربات الترانزيت وأصبح هناك خطر من قبل العربات الداخلة ترانزيت .

سعد حسن شحاته

بسم الله الرحمن الرحيم . في البداية لا بد أن أنه إلى أن الورقة لم تتطرق الى موضوع نقل الركاب داخل المدن وهى المهمة الرئيسية التى تعمل فى اطارها الهيئة القومية للاتفاق سواء بإنشاء أنفاق مترو أو انفاق سيارات وأن كان هذا لا يقلل من المجهود الكبير الذى بذل لإعداد هذه الورقة. الشاملة والتى استمعنا جميعا الى عرض وافى لها من السيد الدكتور عبد القادر .

وسوف أبدأ حديثى عن الاتفاق بسؤال : لماذا الاتفاق؟

منذ عام ١٩٥٤ وحتى الآن أجريت دراسات نقل ودراسات مروية عديدة بلغت ١٠ دراسات كان آخرها عام ١٩٩٨ وهناك دراسات أخرى يجرى إعدادها حاليا وقد أظهرت هذه الدراسات بعض المؤشرات من أهمها :

أن تعداد سكان القاهرة عام ١٩٩١ كان ١٢ مليون نسمة منتظر أن يصل الآن إلى ١٥ مليون نسمة يقومون بحوالى ٢٢ مليون رحلة يوميا باعتبار الفرد يعمل ١,٥ رحلة يوميا فى المتوسط. هذا العدد من الرحلات يمكن تقسيمهم كالتى :-

٥ مليون رحلة تستوعبهم وسائل النقل العام (أتوبيس / ميني باس / ميكروباس)

٧,٥ مليون رحلة تستوعبهم وسائل النقل للقطاع الخاص (ميكروباس / تاكسى / أتوبيس)

٢ مليون رحلة للسيارات الخاصة

٢,٥ مليون رحلة يستوعبهم خطا مترو الاتفاق الأول والثانى

٢ مليون رحلة سيرا على الأقدام تمثل ١٠٪ من اجمالى الرحلات

ومن المنتظر بعد عشر سنوات أن يصبح عدد الرحلات ٣٣ مليون رحلة . وإذا لم تزد طاقة الوسائل التى ذكرتها لتجابه هذا العدد ، سيكون لدينا مشكلة كبيرة جدا فى النقل داخل القاهرة .

إذا نظرنا الى الوسائل المتاحة لتزويدها ، سنجد أنها أتوبيسات أو خطوط مترو جديدة أو سيارات خاصة : السيارات الخاصة هى المشكلة التى أود أن اتفادها لكى لا أزيد العبء على الطرق وعلى المرور ، وتصل القاهرة فى يوم من الأيام أن تكون شبه متوقفة، خط الأتوبيس الذى أعمله طاقته ٥٠٠٠ راكب / ساعة ، بينما خط المترو ينقل ٦٠٠٠ راكب / ساعة .

من هذه الأرقام البسيطة نجد أن الدراسات أعطت أيضا بعض المؤشرات، حجم السيارات الخاصة في القاهرة كانت ١٦٠ ألف سيارة عام ١٩٧٨ ثم ٣٥٦ ألف سيارة عام ١٩٨٣ حاليا حجم السيارات بجميع أنواعها في القاهرة يمكن أن يصل إلى مليون سيارة بجميع أنواعها من أتوبيس نقل وخاص وتاكسي وسيارة خاصة وخلافه .

مسافة الحركة للأتوبيس في القاهرة كانت ٨٤ ألف كيلو متر عام ١٩٧٧ انخفضت الى ٧٠ ألف كم عام ١٩٨٥ ، المتوسط العالمي ٨٥ ألف كم ، هذا الانخفاض نتيجة اختناقات المرور وسيزداد هذا الانخفاض . متوسط السرعة التجارية بوجه عام للسيارات بالقاهرة يصل الى نصف متوسط السرعة التجارية في لندن وفرانكفورت وهذا مؤشر على اختناقات المرور . القاهرة بها ٢٥٪ من فرص العمل المتاحة في الجمهورية وبالتالي القاهرة اقليم جاذب للناس . سعر البنزين المستخدم في السيارات قليل مقارنة بتعريفات الركوب مما يشجع الناس على استخدام سياراتها الخاصة وهذا يشكل عبئا على الطريق .

ونتيجة لهذه الدراسات والتوصيات والتي بدأت من عام ١٩٥٤ ، بدأنا مشروع المترو عام ١٩٨٢ الخط الأول قام على بنية أساسية موجودة وهي خط حلوان / باب اللوق وخط كوبري الليمون / المرج فتم تحديث هذا الجزء وتم استحداث جزء نفقى من السيدة زينب حتى رمسيس ثم سطحى امتد الى المرج والخط حاليا يربط المرج بحلوان ، وهذا الخط يمتد من شمال القاهرة في المرج الى جنوب القاهرة في حلوان ، الخط طوله ٤٤ كم منها حوالى ٥ كم نفق ، ٣٤ محطة منهم ٥ محطات نفقية ، الخط طاقته التصميمية ٢ مليون راكب يوميا ، ينقل يوميا ١,٤ مليون راكب ، تكلف هذا الخط عند تنفيذه ٢ مليار نتيجة اعتماده على بنية أساسية .

إذا نظرنا للعائد من هذا الخط ، سنجد أن العائد ينظر اليه على أنه عائد مباشر يأتي من إيرادات تشغيل الخط وعائد غير مباشر من الوفرة في وقود السيارات ، وفرة في الوقت ، وفرة في النواحي البيئية حيث إن المترو وسيلة صديقة للبيئة لا ينتج عنه أى عوادم . الجدوى الاقتصادية لهذا الخط، يصل العائد الاقتصادى غير المباشر يصل إلى ٣٠٠ مليون جنيه سنويا ، منهم ١٥٠ مليون جنيه قيمة وفرة في الطاقة ، ١٥٠ مليون جنيه وفرة في الوقت الذى كان سيفقد في حالة عدم وجود مترو ، بالإضافة الى العوامل البيئية وما يترتب عليها من عوامل صحية غير منظورة وغير مقيمة حتى الآن.

الخط الثانى والذي بدأ بعد الخط الأول في أواخر الثمانينات، كله تمويل مصرى فى الفترة التى أعقبت حرب الخليج وقد تكلف تقريبا ٩ مليار جنيه مصرى وهذا الخط مبنى من الألف للياء ، لم يكن هناك بنية أساسية سابقة ، هذا الخط طوله ١٩,٥ كم حتى الآن ، لأن هناك امتدادا مخططا لهذا الخط ، عدد محطاته ١٨ محطة منها ١٢ محطة نفقية ، بمعنى أن الجزء الأكبر من هذا الخط نفقى ، ٤ محطات سطحية واثنان علوية .

المراحل المختلفة لهذا الخط ، وهو يبدأ من شبرا الخيمة حتى ضواحي الجيزة ومخطط أن يمتد من ضواحي الجيزة حتى المنيب .

المرحلة الأولى من شبرا الخيمة حتى مبارك ، طولها ٨ كم افتتحت عام ١٩٩٦ .

المرحلة الثانية ، من محطة مبارك برمسيس حتى السادات بميدان التحرير وافتتحت عام ١٩٩٧ وهذه المرحلة كلها أفقية .

المرحلة الثالثة : من التحرير حتى جامعة القاهرة تحت النيل وكان ذلك أول مرة يعبر نفق تحت النيل وكان لها مشاكلها الفنية والحمد لله تم التغلب عليها ، طولها ٥,٥ كم وافتتحت في ابريل ١٩٩٩ .

المرحلة الرابعة من محطة جامعة القاهرة حتى محطة ضواحي الجيزة عند أم المصريين بطول ٢,٧ كم وافتتحت فى أكتوبر ٢٠٠٠ .

طاقة النقل التصميمية لهذا الخط ١,٧٦ مليون راكب يوميا ، حجم الركاب على الخط حاليا ١,٢ مليون راكب يوميا ، ومن أجل زيادة الحجم المنقول ، زدنا عدد عربات القطار الواحد - وهذا من شهر فقط - من ٦ عربات الى ٨ عربات ومخطط زيادة ٤ قطارات على هذا الخط ليصل العدد الى ٣٥ قطارا وبذلك يمكن زيادة عدد الركاب المنقولين بحوالى ٢٠٠ ألف راكب . هذا الخط ميزته أنه يمر بجامعة القاهرة ، اذن نحن حاليا نربط جامعة القاهرة بجامعة حلوان بجامعة عين شمس بالخطين، وهؤلاء يمثلون الزبون الأكبر للمترو وهذه مشكلة لأن الزبون الأكبر طلبه وتعريفه الاشتراك مخفضة ، وهو ما ينعكس على إيرادات المترو .

هناك نقطة أخرى روعيت في مشروع المترو وهى تبادل الخدمة مثلما قال أحد الحاضرين يجب أن يكون هناك تكامل فى خدمة النقل، فنحن كمترو تكاملنا مع السكة الحديد، ثم مع مواقف

الأتوبيسات ومواقف الميكروباصات، بل إن فلسفة المترو قائمة على أن المواطن يأخذ سيارته يجد جراجا بجوار محطة المترو ويترك سيارته بالخارج ويركب المترو ويقضى مشواره، اذن المترو وسيلة ببنية سواء كان يأتي من السكة الحديد أو باتوبيس أو بعربته الخاصة، أيضا الخط الأول يتبادل الخدمة مع السكة الحديد في محطة عين شمس (خط السويس) ومحطة مبارك في رمسيس. والخط الثاني يتبادل في محطة شبرا الخيمة ومحطة مبارك برمسيس ومحطة الجيزة ومحطة ضواحي الجيزة، لأن محطة الجيزة تأتي لها قطارات الوجه القبلي، ومحطة ضواحي الجيزة يتوقف عندها بعض خطوط الضواحي الشغالة حتى بنى سويف.

الجدوى الاقتصادية لهذا الخط، العائد غير المباشر حوالى ٥٠٠ مليون جنيه سنويا، العائد المباشر للخطين معا حقق فائضا حوالى ١٧٥ مليون جنيه بعد مصاريف التشغيل والصيانة، ورغم التعريف الاجتماعية المعروضة عليه ورغم الاشتراكات التى نصل نسبة التخفيض فيها الى ٩٠٪، الطالب يحصل على اشتراك ال ١٥ محطة بسعر ١١ جنيها كل ٣ شهور، يركب بهم ٤ رحلات في المتوسط يوميا، الموظف اشتراكه ٣ شهور بسعر ٢٥ جنيها وهذا أقل فئة وهذا هو الحجم الأكبر من ركاب المترو وبالتالي إيرادات المترو تتأثر بهذا الحجم.

التعريف العادية تتدرج من ٥٠ الى ٧٠ قرشا حسب عدد المحطات ورغم ذلك فان المترو حقق فائضا وعائد مباشر قدره ١٧٥ مليون جنيه اذا استبعدنا عائد التكلفة الرأسمالية لأن وزارة التخطيط تقول إننا لم نحقق فائضا، واننا مديونون، والمشروع تكلف كذا، رغم النظر إلى هذا المشروع كبنية أساسية يجب على الدولة عمله.

العائد المباشر للخطين ١٧٥ مليون جنيه، العائد غير المباشر للخط الثانى حوالى ٥٠٠ مليون جنيه منهم ٢٨٨ مليون جنيه قيمة الوقت المفقود، ٢١٥ مليون جنيه قيمة الوفرة فى الوقود إذا استخدمت عربات على هذا الخط، هذا ملخص لما حدث.

بالنسبة لخطة الهيئة القومية للأنفاق طبقا للدراسات المرورية لدينا، نحن نطمح في انشاء شبكة تتكون من ٦ خطوط مترو.

الخط الثالث وهو الجارى حاليا دراساته وتصميمه بمنحة من فرنسا، منحة للتصميم فقط تبلغ ٢٢ مليون فرنك فرنسى، اضافة الى ٣,٢٥ مليون جنيه مصرى للمكتب الاستشارى المصرى محرم باخوم الذى يقوم مع المكتب الاستشارى الفرنسى سيسترا بهذه الدراسة التصميمية. وهذا الخط لمترو

اتفاق القاهرة الكبرى يمتد من مطار القاهرة الى امبابه والمهندسين ، يبدأ من مطار القاهرة / مصر الجديدة / الاستاد / العباسية / شارع الجيش / باب الشعرية / العتبة / الزمالك / امبابه وتتفرع منه وصلة الى المهندسين ، وجرى حاليا دراسة إمكانية ربط الخط الثانى عند جامعة القاهرة ، كما أن هناك تبادل خدمة بين الخط الأول والثانى فى رمسيس والعتبة ، ومعنى ذلك أن الخط الثالث سوف يتبادل الخدمة مع الخط الأول والثانى فى العتبة .

الخط الثالث طوله ٣٣ كم ، عدد محطاته ٣٣ محطة ، مقسم على أربع مراحل :-

المرحلة الأولى من العتبة الى العباسية على اساس أنها العاجلة فى مطالب النقل بطول ٣ ، ٤ كم ويستغرق تنفيذها ٤ سنوات لأن هذه المرحلة كلها نفقية ، التكلفة المقدرة ٨٠٠ مليون دولار .

المرحلة الثانية من العباسية الى هارون الرشيد بطول ٢ ، ٦ كم يستغرق تنفيذها عامين لأنها سطحية .

المرحلة الثالثة من العتبة / امبابه بطول ٧ كم ، والكيت كات/شهاب ٣ كم باجمالى ١٠ ، ٥ كم يتم تنفيذها خلال ٤ سنوات .

المرحلة الرابعة من هارون الرشيد / الألف مسكن ثم الألف مسكن / المطار باجمالى طول ١٢ كم تنفذ في ٤ سنوات .

اجمالى تكلفة المشروع كله على مدى عشر سنوات حوالى ١١ مليار جنيه ، ونتمنى أن نبدأ بالمرحلة الأولى التى تستغرق ٤ سنوات بتكلفة ٨٠٠ مليون دولار أى حوالى ٣ مليار جنيه بتكلفة سنوية ٧٥٠ مليون جنيه .

هذا بالنسبة للخط الثالث ، وكما قلنا إن خطتنا الطموحة انشاء ٦ خطوط :

الخط الرابع يمتد من مدينة نصر الى العباسية ثم الهرم بطول ٢٤ كم .

الخط الخامس يمتد من مدينة نصر الى مصر الجديدة ثم شبرا بطول ١٩ كم .

الخط السادس يمتد من المعادى الى السيدة زينب ثم شبرا بطول ٢٠ كم .

طبقا القاهرة مدينة كبيرة ، وليس كثيرا عليها ٦ خطوط مترو ، ومعظمنا سافر ورأى المدن الأخرى ، على سبيل المثال مدريد بها ١٠ خطوط مترو وجرى العمل فى الخط الحادى عشر ،

القاهرة ليست أقل من مدريد فلا أقل من أن يكون بها ٦ خطوط مترو إذا أردنا أن يكون المرور داخل القاهرة مرورا حضاريا .

هناك جزء خاص بمترو الاسكندرية المزمع إنشاؤه ، لكن مع الأسف نحن ننتظر التمويل رغم أن هذا المشروع تم تصميمه بالكامل وتم اعداد مستندات طرحه ومنتظرين طرحه عندما يكون هناك ضوء أخضر للتمويل . حضرت شركة كندية بمنحة من الحكومة الكندية لتعمل دراسة جدوى لتنفيذ المرحلة الأولى من هذا الخط من أبو قير / محطة مصر بنظام BOT ، ومفروض أن تقدم هذه الدراسة في نهاية شهر مايو ونتناقش معهم فى بعض الأمور: عزل الخط ، ضمان فى سعر الطاقة ، اعفاءات ضريبية ، محطات بطريقة معينة ، مجموعة مطالب وهذه الدراسة تكلفت ٢ مليون دولار بتمويل من الحكومة الكندية ومنتظرين نتائجها النهائية .

يتبقى لدينا نفق الأزهر للسيارات وهو مشروع ضخم جدا ، وسوف ينتهى انشاء النفق فى أوائل مايو ، ولكن لدينا ٤ شهور ، شهران للـ Integration Tests للأجهزة والمعدات ثم شهران EWB تجارب التشغيل ، إدخال عربات بكميات معينة فى توقيتات معينة مسيطر عليها بحيث نرى نتيجة تجارب التشغيل .

مخطط افتتاح النفق رسميا فى احتفالات اكتوبر إن شاء الله ، وهو عبارة عن نفقين، كل نفق منهم بطول ٦٥ , ٢ كم باجمالى ٥ , ٣ كم ، كل نفق به ٢ حارة مرور ٦ متر بالاضافة الى وجود مكان للعربات العاطلة تركن فيها ، بالاضافة الى وجود نظام تهوية، نظام تغذية كهربية، نظام اضاءة .. الخ ، ولأول مرة فى الاتفاقيات وخاصة اتفاق السيارات الطويلة وهى فى منتهى الخطورة ، لأنه حين مغلق لو أى حادثة خصوصا الحريق فيه له آثار مدمرة ، يمكن حادثة نفق فرنسا/ايطاليا والنمسا كان قريبا ، لذلك عملنا نظام تأمين متقدما جدا ويطلق عليه Scada وهو التحكم المركزى والسيطرة وتشغيل النفق مركزيا وأتوماتيكيا سيتكلف ٤٠ مليون جنيه، لأن نظام التهوية فى حالة وجود أى تهديد بدخان ، هناك Sensor للدخان، وهناك Sensor للحريق، النفق من الداخل مغطى بفيبر يتحمل حتى درجة ٢٠٠٠ درجة مئوية حتى لا ينهار النفق عند حدوث أى شئ ، كل ذلك موجود ، نظام التهوية على سبيل المثال ، عندما يكون هناك Sensor للدخان ينقلب نظام التهوية بالكامل الى نظام شفط للهواء وأتوماتيكيا بدون تدخل بشرى، النفق به ٤ محطات تهوية، به غرفة تحكم مركزية ، به مداخل ومخارج وكان هناك أفكار عن فرض رسم لكن صرف النظر عن ذلك .

هناك دراسة مرورية ، عملت عن المرور في وسط المدينة على ضوء افتتاح نفق الأزهر، وهذه الدراسة قامت بها الوحدة الاستشارية بجامعة عن شمس بالتعاون مع معهد النقل، وكل أساتذتنا في المرور مشاركين فيها، وهذه الدراسة تعمل لحساب محافظة القاهرة ويتم حاليا تعديلات كبيرة جدا في المرور لافتتاح النفق، وقد أعلن السيد وزير النقل أنه لن يفتح النفق قبل اتمام التعديلات المرورية.

فوزى أحمد البقلاوى

بسم الله الرحمن الرحيم .. يعتبر النقل أحد الروافد الهامة لخطط التنمية وهو معيار سليم لدى محضر ورقى الامم ، فقطاع النقل من القطاعات الهامة سواء على المستوى المحلى أو العالمى وهو معيار حيوى ومتطور ويتطلب تحديثا مستمرا، ويرتبط ارتباطا وثيقا بالتطورات الاجتماعية والاقتصادية وبحركة المرور. ومشاكل المرور تظهر اساسا من قصور موجود فى نظام النقل القائم فى وجود نظام ومخطط جيد للنقل يمكن معه أن تقل أو تنعدم مشاكل المرور. فالمرور ماهو إلا وليد لحركة نقل تتم بين مصدر وهدف معين مستخدما وسيلة انتقال معينة عبر مسار محدد، وكلما بدأت احجام الحركة تظهر فى شكل تراكمى على وصلات شبكة الطرق المتاحة ظهرت الاختناقات المرورية. فكلما تناسبت مساحة شبكة الطرق مع الكثافة المرورية حدثت السيولة المرورية والعكس صحيح. ونظرا لأن تسيير حركة النقل البرى تخضع لاشراف الدولة من قبل جهاز المرور بما يضعه من قواعد منظمة لذلك بغرض توفير الامان ولاسباب اقتصادية واجتماعية اخرى مما يمكن معه طرح الكثير من التساؤلات والتى من بينها: ماهى الاسباب الكامنة وراء تزايد معدلات الحوادث وأساليب مواجهتها:

(١) اسباب متعلقة بالطريق

- من حيث تأثير التخطيط الهندسى للطرق مثل (المنحنيات والمنحدرات والمسافة الكافية للرؤية المتبادلة وكذلك التقاطعات واحجام الدورانات بها والسرعة التصميمية للطريق)
- كذلك تتدخل عناصر اخرى وتعتبر من مسببات الحوادث مثل عدم انارة الطريق أو عدم وجود الانارة الكافية وايضا وجود أى عوائق بنهر الطريق مثل (الزيوت - الرمال - الاتربة - المخلفات - عجز بالوعات الامطار عن تصريف مياه الامطار)

(٢) اسباب تتعلق بالمركبة

- عدم الصلاحية الفنية للمركبة أو بعض اجزاء منها مثل (الاطارات - الفرامل - الانارة -

الامن والمتانة)

- عدم صلاحية نسبة كبيرة من المركبات للسير بشبكة الطرق.
- عدم وجود رقابة جيدة من مستخدمى المركبات على التشغيل والصيانة.
- غلاء قطع الغيار الاساسية واللازمة واللجوء الدائم لقطع الغيار المستعملة والتي لها تأثير سلبي على حوادث الطرق.

(٣) اسباب تعود لمستخدمى الطريق

- بالنسبة لقائد المركبة وعدم التزامه بقواعد واداب المرور وقواعد التخطى والاولوية وكذلك الالتزام بالسرعة المحددة على الطرق، وايضا عدم المام قائد المركبة باصول القيادة الامنة وقصور الوعى المرورى لديه واهماله فى الالتزام بالعلامات الارضية أو الارشادية والتحذيرية وفى بعض الاحيان يكون تعاطى قائد المركبة للكحوليات والمواد المخدرة من الاسباب الرئيسية لحوادث المرور.
- عدم وجود مراكز تأهيل تحتوى على احدث اجهزة وبرامج للتأهيل .
- عدم وجود العدد الكافى من المدارس المتخصصة لتعليم القيادة وقواعد واداب المرور.
- عدم وجود مضممار يشمل كافة عناصر اختبار القيادة من شوارع وميادين ولافتات وتخطيط ومنحنيات ومطالع ومنازل وكافة الظروف التى يمكن ان يواجهها قائد المركبة فى استخدامه لشبكة الطرق وذلك لتعليم واختبار قائدى المركبات.

أما بالنسبة لأساليب مواجهة حوادث المرور فيمكن ذكرها فى مجالين:

أولا : فى مجال وضع المساعدات الفنية لتأمين الطرق:

- تطوير اشارات المرور وغرف العمليات وتحديثها بآخر ما وصلت اليه التكنولوجيا
- تزويد المحاور الرئيسية والفرعية باللافتات الارشادية والتحذيرية والتنظيمية
- تحديد اماكن عبور المشاة بالخطوط الارضية وكذلك تحديد مسار السيارات بالمحاور واتجاهات الحركة بالبويات الارضية الدالة عليها.

- تزويد المنحنيات والمنحدرات ومطالع ومنازل الكبارى والانفاق بالعواكس الارضية ومحددات الجزر لتنبية وتحذير مستخدمى الطريق والحد من الحوادث.

- كذلك تزويد رجال المرور العاملين ليلا على تنظيم حركة المرور بالجواكبات العاكسة والعصى المضئية لتوفير حركة مرور آمنة.

تزويد المنحنيات والمنحدرات بالمرايا العاكسة لتحقيق الرؤية المتبادلة بين الاطراف المستخدمة للطريق.

ثانيا: فى مجال التعديلات والمشروعات الخاصة بتطوير شبكة الطرق:

- تعمل الادارة بالتنسيق مع اجهزة محافظة القاهرة المختصة للسعى نحو الاسراع فى استكمال الطريق الدائرى خاصة بمناطق الجيزة لما يسهم فى تصريف الاحجام المرورية العابرة للقاهرة وكذلك لتحويل سيارات النقل والنقل الثقيل دون الدخول لمناطق المدينة نهائيا وعلى مدار الاربعة والعشرون ساعة.

- تحويل تقاطعات الطرق الرئيسية من تقاطعات سطحية الى تقاطعات حرة بانشاء اعمال صناعية (كبارى وانفاق)

- التوسع فى تنفيذ كبارى وانفاق مشاة

- تنفيذ الاتجاه الواحد بالشوارع والمحاور التى تتميز بتوازيها وخدمة الرحلات الطولية.

- تحديد وتحجيم الدورانات ببعض التقاطعات التى يتولد عنها حوادث مرورية.

- انشاء حارات بطيته على المحاور الرئيسية لسهولة الدخول والخروج من وإلى الطرق السريعة خاصة عند المناطق السكنية والتجارية.

وهناك تساؤل آخر عن ماهى المسئوليات المحددة تجاه المتسبب فى حوادث الطرق؟... ينتهى دور الادارة بمتابعة الحوادث ورفع الاطراف ومعاينة التلفيات وتسهيل حركة المرور وتوجيه الاطراف لقسم الشرطة المختص الذى تقع فى دائرته الحادث لتحرير المحضر اللازم واتخاذ كافة الاجراءات القانونية.

أما التساؤل عن القواعد والاجراءات المطبقة لتخفيض استهلاك الوقود... ففي اطار عمل الادارة على تسهيل حركة المرور وما تقوم به الادارة بالتعاون مع الاجهزة المعنية من تعديلات (توسعه - أو انشاء محاور جديدة) يترتب على ذلك تقليل زمن الرحلة من المصدر للهدف ويستتبع ذلك تلقائيا التقليل من استهلاك الوقود نظرا لوجود سيولة وتقليل عدد مرات التوقف للمركبة حتى انتهاء رحلتها.

وبالنسبة للتساؤل حول القواعد والاجراءات للحفاظ على البيئة من التلوث السمعى (الضوضاء) . فالادارة متمثلة فى ضباطها وقواتها تسعى لفرض الانضباط المرورى بجميع شوارع وميادين العاصمة عن طريق عمل الحملات والاكمنة المستديرة على مدار ال ٢٤ ساعة يوميا لضبط كافة المخالفات المرورية واتخاذ الاجراءات القانونية حيال المخالفين بكل حزم حتى يشمل التواجد المرورى جميع انحاء المدينة واتخاذ اجراءات رادعة قبل المخالفين ، وتقوم قوات الادارة بالتركيز على مخالفات مواكب الافراح واستخدام آلة التنبيه بدون داعى والتصدى بكل حزم لمواجهة هذه الظاهرة واتخاذ الاجراءات القانونية حيال المخالفين وذلك متوافقا مع السياسة العامة للتعديلات الجديدة بقانون المرور ولائحته التنفيذية فى الحفاظ على سلامة البيئة وتوفير فاعليات قانونية لمواجهة مشكلة المرور وذلك بحظر استعمال الطريق فيما يضر البيئة أو يقلق الراحة ويشمل ذلك التلوث السمعى المتمثل فى سوء استخدام آلة التنبيه بمختلف أنواعها.

علما بأن احصائية مجهود الادارة خلال الربع الأول من عام ٢٠٠١ فى ضبط مخالفات مواكب الافراح هو عدد ٥٦١ مخالفة واستخدام آلة التنبيه بدون داعى هو عدد ٢٠٤١٥٠ مخالفة وجارى المتابعة.

وبالنسبة للتساؤل عن القنوات التى تصب فيها قيمة الضرائب والرسوم والمخالفات. فيتم توريدها لوزارة المالية حيث إنها من موارد الدولة وليس للادارة أى دور فى إعادة توزيعها مرة اخرى.

أما عن دور الادارة الايجابى فى التنسيق مع وسائل النقل المملوكة للدولة والقطاع العام والقطاع الخاص من افراد وشركات بهدف تحقيق افضل استغلال يتناسب مع شبكة الطرق المتاحة. فتقوم الادارة بدور فعال من خلال مشاركتها مع وزارة النقل ومديرية الطرق والنقل بالمحافظة وهيئة النقل العام وذلك للوقوف على الحلول الحالية والمستقبلية وعرضها على مجلس المحافظين برئاسة

السيد الدكتور رئيس مجلس الوزراء لاصدار القرارات السليمة والمضادة لمشكلة المرور بمدينة القاهرة والتي تتمثل فى قرارات المنع لبعض وسائل النقل الجماعى (الاجرة-السرفيس) ووقف الترخيص نظرا لزيادة اعدادها بصورة كبيرة مما يؤثر بالسلب على شبكة الطرق وتحديث بعض وسائل النقل الجماعى الاخرى لوجود قصور فيها وتشجيع مستخدميها لاستغلالها بالوسائل المناسبة كانشاء المواقف والتنسيق بين جميع وسائل النقل الجماعى لمنع تكرارها فى مناطق معينة على حساب مناطق اخرى وتحقيق افضل خدمة للمواطن القاهري.

ومما سبق يتضح مدى تأثير النقل على نواحي الحياة المختلفة والجهود التى تبذل لمواجهة التحديات التى تعترض قطاع النقل. هذا وقد تناول قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ المعدل بالقانون رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ المواصفات القياسية للطرق والمركبات واسلوب استخدام رخص القيادة وفرض العقوبات الرادعة لمخالفة احكام القانون.

إن ماسبق ذكره يلقي الضوء على مسببات حوادث الطرق ودور ادارة المرور فى منع وتقليل الحوادث بالاضافة الى دورها فى تحقيق اقتصاديات النقل ، كما أنها تعكس أن مشاكل المرور لها عدة عناصر وليس سببها رجل المرور ، فالبداية هى طريق، وسيارة وقائد سيارة ثم رجل مرور.

وبالنسبة للطرق ، كما ذكرتم حضراتكم ، لم تتطور بنفس سرعة تطور المشكلة . وهناك عيوب فى الطرق ، وصيانة الطرق ليست كما يجب ، فكل فترة فيها عمل صيانة لطريق تؤدي إلى مشكلة مرورية واختناق ويؤدي الى تحويلات مرورية، فمن الواجب أن تتم الصيانة بسرعة، فمثلا كوبرى الطيران يمدان الجلاء كل ٦ شهور تتم صيانتته وهذا يخنق المحور المتجه والقادم من المطار وكذلك كوبرى الفردوس لذلك يجب أن تكون للصيانة مدد كافية بحيث لا تضطر لعمل تحويلات مرورية وتختنق الشبكة أكثر من اختناقها ، وأى جزء من الشبكة يختنق مثل نظرية الأوانى المستطرفة يؤثر على جميع المحاور الأخرى فى القاهرة.

طبعاً لابد من زيادة شبكة الطرق وتخطيط طرق جديدة بالقاهرة أصبح بها ٥٥ مدينة مجاورة ملتصقة فهل هذه الطرق كافية لحركة انتقال الناس الى المجتمعات الجديدة؟ وهل المسافة بين محطات الخدمة فى الطرق الجديدة كافية؟ المفروض الا تزيد المسافة عن ٥٠٠ متر، لكى لا تسير على طريق بالكامل تجد محطة أو لا تجد أى محطات ، وحتى المكان الذى ترفع فيه العربات المعطلة لا يكون

موجودا ، فلا بد من تحديد مسافات متقاربة ، هذا بالنسبة للطريق وأهمية صيانه وفي أوقات متباعدة لكي لانعمل تحويلات تؤثر على الحركة المرورية، وتكون بالمقاييسات المضبوطة ، الرصف رصف ، ولانعمل مناقصات ونأخذ الأقل سعر .

وبالنسبة للسيارة كسبب من أسباب المشكلة عولج قانونيا بأن العربات أكثر من ١٠ سنوات لاترخص اذا سقطت رخصتها، وكذلك المستوردة من الخارج نفس الشيء بحيث تكون السيارات التي تسير فى شوارع القاهرة حاليا جيدة ، لاينجم عنها وبسبب الأمن والمثانة الخاصة بها أى حوادث ، ويلإحظ فى الفحص الفنى الموتور والدخان والكاوتش غير السليم لأنه مفروض أن تكون التعاريج الموجودة داخله بها عمق معين لذلك بمجرد احتكاكها بالأرض تتوقف ولايحدث انزلاق وتحدث حوادث، ايضا بالنسبة للترخيص اذا تخطى ميعاد الترخيص ، والعربة تخطى عمرها ١٠ سنوات ومر أكثر من شهر لن يستطيع الفرد الترخيص ، اذا كان الترخيص فى أول يناير ووصلنا إلى أول مارس لايتستطيع الترخيص ، فهناك مهلة شهر لكي يتم اصلاح أى تلفيات فى السيارة اذا كانت موجودة كاصلاح سمكره ودوكو وموتور وغيره .

بالنسبة لقائد المركبة وسلوكياته تكاد تصل نسبة الحوادث المتسبب فيها الى ٨٥٪ من حوادث الطرق تقع بسببه وعدم وعيه وعدم التزامه وهذا ماجعل القانون يشدد العقوبة ويجعلها رادعه للمتسبين لأنه معروف أن تكون قواعد وآداب المرور فى ذهنه ، ويكون يقظا أثناء القيادة، يتأكد أن السيارة صالحة وجاهزة قبل أن يطلع بالسيارة، ونقول هل حزام الأمان والحوذه هما اللذان يمنعان الحوادث؟ ..كل هذه اشتراطات أمان معينة لكي نكون آمنين ، كل هذه الاشتراطات لابد من وجودها بما فيها الصلاحية الفنية وقائد السيارة يتأكد منها بما فيها الالتزام بآداب وقواعد المرور والالتزام بالاشارة وعدم السير عكس الاتجاه واسلوب التخطى الصحيح والالتزام بحارات المرور، واثناء الشبوره السير بسرعة معينة ويمكن عند زيادة الشبورة يأتى على جانب الطريق ويقف ، ايضا الحمولة سلوكيات ، بالنسبة لزيادة الحمولة فهى سبب كبير جدا من أسباب وقوع الحوادث واختناق وزيادة المشكلة المرورية.

طبعا من جانبنا ، نود أن نعدل من مفهوم مشكلة المرور، المشكلة كلها لاتقع على رجل المرور. المفروض يتسلم طريقا جيدا، ويتعامل مع مواطن واع بقواعد وآداب المرور، وينظم العلاقة بين الطريق الجيد والمواطن الواعى بقواعد وآداب المرور، بمعنى أن دور رجل المرور لا يأتى فى المقدمة بل هو

رقم ٣، هذا ما أحببت أن أضيفه ومع ذلك فوزارة الداخلية حدثت من رجل المرور بحيث أصبح هناك مندوب الشرطة على درجة معينة من الثقافة ويأخذ دراسات معينة وأمين شرطة والعسكري الدرجة الأولى عاد مرة ثانية لأنه أثبت جدية معينة فى التواجد اضافة الى السادة الضباط، كل هؤلاء يتم صقلهم بالفرق التدريبية المتكررة بحيث يسايرون العصر فى تنظيم حركة المرور ومحاولة القضاء على الاختناقات.

اضافة الى هذا فنحن نظور الناحية التكنولوجية ، بمعنى أن عملية الرادار ليست عقوبة ولكنها عملية تهدف إلى مواجهة المشكلة المرورية بعدم السماح للمواطنين بتجاوز السرعة حتى يمكن السيطرة على السيارة عند ظهور أى طارئ فنقول التزم بالسرعة المحددة فى هذا الطريق وهى كذا ، بالنسبة للكاميرات ، وسوف ترونها فى القاهرة آخر هذا الشهر كاميرات التنظيم والتحكم فى حركة المرور بحيث تكون مركبة فى مواقع حاكمة فى محاور القاهرة تنقل على شاشات داخل غرفة العمليات، الصورة الواقعية للمحاور والكثافات المرورية وسببها ، اذا كان هناك حادثة أو كانت هناك ماسورة مياه انفجرت، اذا كان هناك تجمع ناس ، أى سبب لتوقف حركة المرور تنقل إلى غرفة العمليات التى توجّه مباشرة أدواتها من ضباط وقوات وأوناش للسيطرة على الحادثة الموجودة حتى يتم فتح المحور وبالتالي السيطرة على مشكلة المرور.

من الاشياء التى طالبنا بها ساحات الانتظار الأفقية والرأسية وهى الجراجات متعددة الطوابق والساحات الأفقية ، وقدّمنا اقتراحات أن كل المساحات الحالية من الأرض داخل الكتلة السكنية سواء رغب مالك هذه الأرض أو لم يرغب عن طريق القرار الإدارى تسوى وتصبح ساحة انتظار وتدار بمعرفة المحافظة ، جزء من الدخل لصاحب الأرض ، وجزء للمحافظة بصفتها تقوم بالإدارة وبهذا الشكل تزيد ساحات الانتظار.

أيضا انشاء جراجات متعددة الطوابق فى المناطق المكتظة لأننا حاليا يوجد لدينا فى المناطق التجارية والمناطق المكتظة يصل الانتظار فيها إلى أكثر من ٢٠٠٪ على محاور الطرق ، فيستحوذ على جزء كبير من نهر الطريق وتسبب الاختناق وتسبب المشكلة المرورية، الخطة موجودة أن هناك نية لعمل جراج فى روكسى وجراج فى الدراسة وجراج فى التحرير وتم عمل جراج الأوبرا وجراج البستان ، لكن النظرة العملية رغم هذا التخطيط فان التنفيذ يمشى بخطوات رتيبه بشكل أن مشكلة المرور تسبقه بحيث سنظل فى مشكلة مرور مستمرة.

الكلام الذى سمعناه عن مترو الانفاق يثلج الصدر ، لكن هذا المشروع كان يجب عمله عام ١٩٤٧ نحن بداناه عام ١٩٨٢ بعد أن تفاقمت المشكلة ، نحن نريد أن يكون هناك أولويات لأن هذه المشكلة ليست هيئه ولكنها مهمه واذا لم نحلها ونعطيهها الأولوية سوف تؤثر فى جميع مناحى الحياه وتؤثر فينا جميعا اقتصاديا واجتماعيا وسياسيا واعتقد أننى قد غطيت الموضوع.

عبد الفتاح ناصف

التعليقات مفتوحة ، وأرجو أن تكون مركزة .

محمود عبد الحى

بالنسبة للمرور ، أتمنى أن فلسفتنا فى قوانين المرور وتعديلاتها وتطبيقاتها يكون فيها الجانب التربوى قبل الجانب العقابى أو الجبانى. وهنا الجانب الاعلامى والتثقيفى هام جدا ، سيادتكم مشكور تقول مواطن واعى ، لن أستطيع أن أكون مواطنا واعيا الا اذا قامت وزارة الداخلية ببرامج اعلامية وتثقيفية على قواعد المرور وفوائدها ، وطبق القانون على الجميع بدون استثناء هذه مسألة مهمة جداً. هناك مظاهر أخرى للمرور نعانى منها ، من ضمنها السيارات التى تسير فى الطريق تسرب زيت ويأتى قائد السيارة التالية ليفرمل لاتقف السيارة ولا نجد استجابة من رجل المرور عند الشكوى له ، فلا بد من علاج هذه المشكلة.

تكامل متطلبات الالتزام بقوانين المرور، عندما أعمل أمنا وممتانة ، لابد أن يكمل هذا أن ورشة الصيانة تعطينى شهادة أننى أصلحت الشاكرمان مثلاً، واذكر ايام اللواء أحمد رشدى ، وكنا فى اجتماع فى مركز بحوث الشرطة وكنت قد أصلحت الشاكرمان وعند وصولى عند باب الاكاديمية وجدت الشاكرمان وقع وعمل فرقة جامدة، فدخلونى داخل ساحة الانتظار فى نهاية الاكاديمية من ناحية صلاح سالم بعيدا عن قاعة الاجتماعات لكى لايرانى السيد الوزير وكنت أود أن أطرح عليه هذه المشكلة أن من يصلح العربية يعطينى شهادة ضمان هذا مايخص المرور.

أعود لمشكلة المترو ، مع ضخامة الاستثمارات التى تحدث عنها المهندس سعد شحاته ، النظرة المستقبلية شديدة الأهمية ، وأنا أرى أن المسافات السطحية ستكون كثيرة والمترو ليس كالاتوبيس، فهو اذا تعطل قفل شارع واثنين ولدينا خط مدينة نصر يعمل مشاكل من هذا القبيل لذلك فأننى

أتمنى أن المسافات السطحية يتم تحديدها فى ضوء استشراف للمستقبل لكى توضع الاستثمارات فى اماكنها.

فى قضية الانفاق والمخارج، شئ جيد أن هناك دراسات ، لكن هذه الدراسات يجب أن تخرج بنتائج قبل أن أبدأ فى النفق لأننى توقعت بالنسبة لنفق الأزهر أن المخرج من ناحية الأوبرا سيخلق مشاكل مرورية وإذا كنا سنعمل تحويلات مرورية على حساب اختناقات أخرى ربما لا أراها وأنا خارج من النفق لكن سنعمل فاقدا كثيرا فى جوانب أخرى.

الجانب الآخر فى تنظيم هذه العمليات ، واضرب مثلا لسيادتك فى مدينة نصر ، عندما سكنا فى مدينة نصر قلنا إننا جئنا فى منطقة هادئة ، حاليا لكى أحضر للمعهد ، آخذ نصف ساعة لكى أعبر مصطفى النحاس وطريق النصر من اختناقات المرور رغم الجهود المبذولة ، فكان الأولى التفكير فى انفاق تطلع الى الشوارع الرئيسية ، يوسف عباس ، وعباس العقاد ، ومكرم عبيد وغيره وتدخلنى على الطريق السريع لأستفيد من الكوبرى أن ذلك قد يكون مخططا ، إلا أنه سيؤجل لأن ذلك سيخلق ضغط على كوبرى ٦ أكتوبر ووسط البلد وهذا غير مطلوب ، هذا يجعلهم يتعطلون مرة فى مدينة نصر ، ومرة فى كوبرى ٦ أكتوبر . والحقيقة هذه النظرة التجزئية لابد أن نتخلص منها فى عملية تصميم الشبكة، لذلك أنا تحدثت عن مفهوم الشبكة فى وسائل النقل عامة والطرق سواء كانت طرق برية أو بحرية أو جوية أو غيره ، مفهوم الشبكة يجب أن يحكم تخطيط النقل . سيادتكم تسلم اتوبيس والأتوبيس يسلم سرفيس .. الخ طبقا للمناطق المختلفة الموجودة.

عندما أتى الى قضية الطرق والمواصفات والاعتمادات المالية وحضراتكم طرحتم هذا الكلام ، إن سوء المواصفات أو ضعفها لقلة الاعتمادات ، نحن حاليا نتكلم عن خصخصة والحمد لله أنتم واضح أنكم دخلتم وتعملون بالبيزنس لدرجة أن المهندسة أهداب فاجأتنا بقولها إنكم تفكرون فى مشروعات تنمية ومشروعات سياحية ، انتم اختصاصكم الطريق ، والطريق معرف باعتباره حرم الطريق نهر وجانيين . لايجب أن يخرج اختصاصكم عن هذا ، اذا تكلمنا عن مشروعات ، ليس للهيئة دور فى هذه المشروعات الزراعية أو السياحية أو الصحية أو الصناعية ، الهيئة مسئولة عن وجود خدمات على الطريق تؤمن مستخدم الطريق ، خدمات صحية للحوادث، خدمات راحة وترفيه ليجلس فيها قائد السيارة يستريح فيها ربع ساعة أو نصف ساعة ، لكن ليس خدمات سياحية ، لايصرح للمستثمر بذلك ، لابد أن يكون فى العمق لأن كل شئ له استخدام ، الذى يمشى على الطريق

شخص واع - كما قال سيادة اللواء- ويجب أن تكون خدمات الطريق معاونة له على أن يكون فى حالة وعى وانتباه دائم وقدره على التركيز طوال رحلته، وغير ذلك ليس مطلوبا.

أهداب جمال جوهر

المستثمر الذى يأخذ الطريق ، لكى يأتى له عائد ولكى يعيد الطريق لى مرة أخرى ، وإذا لم نصرح له بذلك لن يقبل على هذا المشروع ، نحن نصرح بعمل كافيتريا ، لن أقدم خمورا للرواد ، هذه المشاريع ستكون على مسافة ٨ كم من الطريق ، لدينا الطريق وخدماته ، ماهو المقصود بالخدمات؟ هو أى أشياء خدمة ، أى استراحات على الطريق ، هذه بالنسبة للخدمات الخاصة بنا ، لكننى أشجع المستثمر لكى يعمل طريق بتكلفة عاليه ومواصفات عالمية هذا ما أقوله.

محمود عبد الحى

الطريق شئ محلى وصناعة محلية وعائده محلى بالجنيه ونصف الجنيه ، سأجد بعد ذلك عندما أحضر مستثمرا أجنبيا - وأنا رجل اقتصادى - أن يعرض علىّ تحويل ٣-٤ مليون دولار كل سنة وأرجع أصرخ وأقول قيمة العملة ، لكن اذا كان لدى البنوك المصرية ، حجم الودائع قارب ٣٠٠ مليار وتشكو البنوك من قلة الاستغلال واحيانا تعطى قروضا بدون ضمانات وتتسرق ، أليس بالأولى تشجيع شركات مصرية لتقوم بهذه الجهودات ، طبقا لنظم استغلال مناسبة BOT أو BOOT أو غيره.

لماذا ادخل الاجنبى فى صناعة الطريق؟ الطريق معروف هو عملية تدبيش ويتم دكها بصورة جيدة ويمكن أن تتم بالتكنولوجيا المحلية بشرط أن تخلص النية وتنقى الضمير ، ثم يأتى الدك والسفلة.

أتى لعملية ادارة الطريق ، نحن لسنا عاجزين عن ادارة الطرق سواء تأخذها شركات مصرية أو غيره ، إنما لماذا أحضر مستثمرا اجنيا ليعمل لى طريقا ماهو معنى طريق استثمارى؟ سيأتى المستثمر ليأخذ نسبة أرباح منه ، لذلك أرجو أن يعاد النظر بإعتبار حضرتمك مختصين بهذا الموضوع، ليس من المعقول كل شئ استثمارى، فلا بد من إعادة النظر فى مثل هذه الأمور.

عندما نتكلم عن الطرق والمواصفات والاعتمادات المالية ، حل هذه المشكلة ببساطة شديدة جدا

أن يتغير النظام، يتغير قانون الميزانية، إذا كانت الدولة تقول عايزين ١٠٠ مليون لعمل مواصفات جيدة وتعطيكم فى الميزانية ٢٥ مليون ، نصل لاتفاق ويغير القانون ، أستطيع أن أستعوض الباقي قرض من البنك ٧٥ مليون على أن يسدد من الميزانيات القادمة ذلك أن الطريق عند عمله أريد أن يعيش ١٠ سنوات وسيادة اللواء مشكورا قال إن تغدد عمليات الصيانة تؤدى لقفل الطريق ووقوع حوادث .

بالنسبة لتصميم الطرق، أرى أن هناك خطأ فاحش على الطرق الطوالى الموجودة ، عندما أود عمل دوران للخلف أعملها من شمال الطريق فى الحارة الشمال فى الطريق الذى أسير فيه وأدخل الى الحارة الشمال فى الاتجاه الآخر ، هذا منتهى الخطورة ، الدنيا كلها تخرج من يمين الطريق وتعمل نفقا صغيرا وتدخل على يمين الاتجاه العكسى بسبب عامل الأمان فالتصميم الفنى مهم جدا ، ايضا الميول لاتراعى عندنا خاصة فى المنحنيات لأنه معروف اذا كان الطريق ينحنى يمينا أو يسارا لابد من حساب الميول بسبب قوة الطرد المركزية وحتى لاتنقلب العربيه وتحدث حوادث هذه كلها مسائل تشغلنا الى درجة كبيره جدا.

ايضا عند الكلام عن تنوع وسائل النقل والطرق ، أقول سكة حديد أم نقل بحرى - كما قال الدكتور ، لا أستطيع أن أفصلها عن قضية التخزين ، هنا الناس معتمدة اساسا على وسائل النقل البرى لأن مساحات التخزين وتكاليف التخزين مرتفعه وتؤثر فى الاختيار بين وسائل النقل. السكة الحديد تنقل حمولات كبيرة، النقل النهري ينقل حمولة كبيرة، عندما انقل حمولة مركب من اسبوط الى شبين الكوم لابد من وجود مخزن يفرغ المركب فيه البضائع لحين توزيعها ، أنا استسهل اضع فى عربيه نقل تأخذ ٢-٣ متر مكعب ، أو ٢ طن لكى لا أتحمل تكاليف تخزين لذلك فهذا هو المفهوم المتكامل بين خدمة النقل وخدمة التخزين .

مفهوم الشبكة يحل كثير جدا من مشاكل المرور ، يصل المترو الى هذا المكان يكون هناك اتوبيس أو ميكروباس ينطلق فى هذا الميعاد . مسألة احترام البشر ، الإعلان عن المواعيد مهم جدا محطة الاتوبيس يكتب عليها مواعيد حضور الاتوبيس كل ساعة حتى لا أقف بالساعات هذا تنظيم حضارى لايحتاج لحواجه لكى يديره

أتى لقضية النقل البحرى ، النقل البحرى فى الموانى قضية الظهير ، ظهير الميناء ، هام جدا

فى تحقيق كفاءة عملياته وماينطبق على النقل البحرى ينطبق على المترو ، حيث يتعين توفير مواقف مناسبة وآخر للسيارات ، وبتكلفة منخفضة ، لتشجيع ملاكها على استخدام المترو مما يخفف من الزحام داخل المدينة.

سعد حسن شحاته

نحن فى تخطيط المترو، كان هناك مساحات متروكه ليعمل عليها جراجات متعددة الطوابق ، وهذه ليست مهمة هيئة الانفاق ، ونقلت هذه المهمة إلى المحليات لتقوم بها ، للأسف معظم هذه المساحات استغلت فى اغراض اخرى ، قطعة ارض بنى على جزء منها قسم شرطة ، قطعة ثانية بنى عليها مسجد وهكذا .

محمود عبد الحى

أنا بهذه الصورة أضيع العائد الاقتصادى للخط أقله بشكل فظيع جدا ، فى الموانى وانشاء الموانى الجديدة ، معروف ظهير الميناء فى النقل واقتصاديات النقل أن أى ميناء يكون له ظهير وهو مساحة كافية يتم فيها عملية تقاطر الشحن والتفريغ ولاتتصادم الخطوط مع بعضها ولاتتعارض وتضم ساحات التخزين والخدمات والمداخل والمهارة وعقد المواصلات مثل أين يكون الميناء يصل على محطة قطار أو محطة مترو.

محمد قدرى عبد القادر

المساحات التخزينية فى جميع الموانى المصرية فى الواقع كافية تماما ، نحن لانعانى من التخزين ، نحن نعانى من السحب ، هناك القرار ٤٦ أنه من حق صاحب البضاعة أن يأخذها من تحت الشبكة، اذا كان لدى ١٠ آلاف طن، انزل ٢٠٠ طن فى اليوم ومتوسط حمولة التريلا ٣٠ طن ، اذن أنا محتاج ٧٠ تريلا فى اليوم ، لا أحد يحمل ٧٠ تريلا فى اليوم ، واذا حملنا ال ٧٠ تريلا على ما يأخذ دورته ويرجع سيدفع غرامة تأخير للمركب وبهذا يكسر قرار ٤٦ ثم نعود للتخزين ، أرجو أن تكون مقترحات سيادتكم قابلة للتطبيق ، ماقلته فكرة ممتازة لكن من الصعب تطبيقها.

عبد الفتاح ناصف

أود القول إنه عندما نتحدث عن مايجب أن يكون فليس بالضرورة أنه لايلزمنى، فربما ميناء

إمكانياته تسمح، وربما يحتاج عملا إضافيا. وربما ميناء به استحالة.

محمد قدرى عبد القادر

هناك مشاكل ، اذا كان لدى مركب مواسير وتم تحميلها ، المرور لايسمح لها بالسير الا ليلا بعد آخر ضوء وقبل أول ضوء ، اذا كان هناك مركب تحمل ١٠٠٠ طن وكل تريلا ٣٠ طن ، هذا معناه الحاجة الى ٧٠ تريلا فكيف تمشى مع بعضها.

عبد الحميد عامر

لى عتاب على المرور، وليسمح لى سيادة اللواء، القوانين والقواعد التى يصدرها المرور لاتصل الى المواطن العادى أو المثقف أو رجل المرور نفسه ، فرجائى أن أى قوانين للمرور تنشر اعلاميا فى الصحف أو التلفزيون ، ممكن قوانين المرور تنشر فى التلفزيون وتفرد له ندوات واسئلة بحيث يلم الرجل العادى والمثقف بقوانين المرور ، مثلا قوانين المرور التى صدرت فى العام الماضى ، أنا كرجل مثقف ورجل أعمال لا أعرف عنها شيئا ،لا فى الصحف الرسمية أو التسع قنوات تلفزيونية ماهو المانع أن نزود الرجل العادى والمثقف ورجل المرور بهذه القرارات والقوانين ليستطيع معرفتها ليطبقها، هذا مانتمناه من المرور أن يعملهم وشكرا.

عبد الفتاح ناصف

ساطرح اقتراحا ، نحن لانعرف مائدفعه عند تجديد الرخصة، فلماذا لا يضاف خمسون قرشا مقابل طبع قانون المرور، ويوضع ضمن الأوراق ويسلم للشخص .

فوزى أحمد البقلاوى

نحن مع سيادتك قلبا وقالبا ، ونحن نفسنا نطالب بذلك وأطمئن سيادتكم أننا نحن ايضا نطالب بنفس الكلام الذى تقوله سيادتكم ، قلنا اننا محتاجون ان نركز وسائل الاعلام المقروءة والمسموعة والمرئية على قانون ولائحة المرور وتركز على آداب وقواعد المرور وهناك ندوات وفى نفس الوقت ، عندما صدر القانون ركزنا عليه لمدة شهر، بعد ذلك مثل الاعلانات ، فى فترة تركيز الناس امام التلفزيون وقت المباريات ، قبل المسلسل ، قبل نشرة الاخبار ، هذه هى الأوقات أحضر لهم حاجة لمدة دقيقة عن المرور، شرح لقاعدة من قواعد المرور، أو أدب من آداب الطريق أو سبب لحادثة

مرور، هذه اللحظات البسيطة تفيد المواطن أكثر من حضوره محاضرة ، فهذا الكلام طلبناه من وزارة الاعلام.

عبد القادر دياب

لدى استفسار أو اضافة كما تسمونها وطلب ، بالنسبة للمرور فى رأى بالنسبة لموضوع الحوادث وبغض النظر عن الأسباب ، وتمويل الاستثمارات اللازمة للطرق ، لاشك أن عملية مخالفات المرور على الطريق تأتى بإيراد لا بأس به ، وهذا يحول للخزانة العامة ، وبالتالي لماذا لا يخصص جزء منه ويوجه مباشرة لإنشاء وصيانة وإدارة الطرق.

الشيء الآخر فى قانون المرور فى حالة حدوث حادثة ويكون السائق هو المخطئ يوجه له المخالفات ثم العقوبات الجنائية ، وإذا كانت الحادثة ناتجة عن سوء الطريق لاتوجه تهمة لأحد ، فى رأى فى مثل هذه الأمور ما يطبق على المواطن يطبق على المؤسسة المعنية بالطرق كمؤسسة عامة وهذا فى حد ذاته سيساعد على دفع المؤسسات المعنية بالطرق بتنفيذها وصيانتها بشكل جيد تجنباً لما قد تفقده من مبالغ فى مثل هذه الحوادث ، فضلاً عن أن مخالفاتها فى هذا الشأن مع توقيع الغرامات عليها يعد مصدراً إضافياً آخر يمكن أن يساهم فى حل مشاكل المرور.

عبد الفتاح ناصف

أود أن أضيف للنقطة التى قلتها يادكتور عبد القادر وتأكيدها لما قلته فان قانون المرور به اشياء غريبة حالياً ، فلا يمكن أن يهتم المرور الا اذا كان هناك اشخاص جرحى أو قتلى ، هنا تتحول الى قضية لكن فى حالة كسر عريضة ، تذهب للقسم وتعمل محضر لكنها لاتتحول الى قضية مادام ليس فيها اصابات اشخاص وقد سألت عن ذلك فقبل لى إن أى محضر لن يصل الى القضاء طالما ليس هناك اصابات لأشخاص.

محمود الشراوى

سوف اتكلم عن ٣ أشياء أولاً على الطرق السريعة وعملية الانشاء والصيانة ، اذا نظرنا لطريق مرسى مطروح / اسكندرية سنجد طريقاً فى اماكن عديدة سيئا ، طريق مشروخ واستمر هذا الوضع لسنوات عدة وانت ماشى به حفر كبيرة والجير الابيض ظاهر فكيف يعمل له عملية الصيانة؟

المفروض ان يزال الاسفلت المشرخ وترصف المنطقة ، لكنه يتم احضار عربية اسفلت وترمى على التشريح، يصبح هناك طبقه سميكة فوق الطبقة العادية، تأخذ الطبقة الحديثة الطبقة القديمة وتطير فى الهواء ، وربما يكون حاليا قد أخذ اهتماما نظرا لأنه أصبح طريقا دوليا.

الشئ الثانى انشاء الطريق ، سأخذ طريق العلمين ، هذا الطريق من الطرق السريعة، غير أنه تم رصفة كما لو كان طريقا عاديا من الجانبين رمال ، بعض رياح تهب يصبح الطريق كله رمالا أى فرمله لن تقف السيارة وسيدخل فى الرمال، وهذا يؤدى الى حدوث حوادث. المفروض أن الطريق الرملى أو الصحراوى لابد أن تكون له جوانب عازله أو حوائط على جانبيه الطريق تمنع أو تحجر الرمال، هذا الكلام غير موجود فى طريق العلمين.

ايضا أود التحدث عن السكة الحديد ، السكة الحديد لايمكن أن تكون منافسا لأى وسيلة نقل خاصة السكة الحديد الموجودة فى الاقاليم فى وضع سيئ ، الصيانة غير متوفرة . العربية اعتقد أنه منذ دخولها الخدمة حتى احوالتها للاستيداع لاتغسل ولا مرة ، زجاج مكسر ، ابواب غير سليمة.

لدى استفسار بالنسبة للمرور، ماهو الهدف من الكمين الموجود على الطرق السريعة ، هل هو أن تجعل الناس تلتزم أم تحصيل غرامات ؟ الناس تمشى عادى حتى يعدى الكمين ثم تسير السيارة بأقصى سرعة؟ لماذا؟ لأنه عرف الكمين الموجود على الطريق ومر منه وهذه عملية خطيرة.

اذا جئنا لمترو الانفاق فهو بلا شك مشروع هايل وعظيم ولكن اذا اخذنا خط المرح/حلوان الصيانة متواضعه ، المفروض أنه مكيف ، التكييف متوقف ، المراوح التى تعمل عديمة الفاعلية ، عملية الصيانة لايمكن ان تتناسب مع مثل هذا المشروع الضخم وشكرا.

فوزى أحمد البقلاوى

بالنسبة لرجل المرور ، تنص قواعد المرور على التزامه بشروط المرور بالنسبة لغذاء رجل المرور يصرف له الحليب رجل المرور الدرجة الثانية الذى نراه فى الشارع يصرف له بدل غذاء و يصرف له وجبة محسنة بالمعسكر لأنه يبيت بالمعسكر .

بالنسبة للاشارات اليدويه الواضحة ، نظام الاشارات الالكترونى الاوتوماتيك احيانا يتعطل ، ايضا الصيانة ، يستعاض عنه باستخدام الاشارات اليدوية ، ممكن تكون الاشارة خضراء تسمح

بالسير وهو يوقفك لأنها ثابتة على الأخضر ، وجندى المرور معذور حيث يعمل ١٧ ساعة ، سلوكيات الناس تختلف ، ذهبت لليابان لا يوجد رجل مرور والسائق يلتزم ويقف عند ظهور الضوء الأحمر ، أمريكا ليس بها رجال مرور مطلقا والاشارة رباعية فى ٤ اتجاهات ، وفى مرة كنت أركب ووجدت السائق يتوقف رغم أن الأربع اتجاهات خالية فسألت السائق قال إنها مراقبة بكاميرا سوف تلتقط رقم سيارتى ، فقلت له واذا كانت الكاميرا عطلته ، قال احنا عاملين حسابنا أن الكاميرا شغالة أو عطلته نحن تعودنا على ذلك ، اذن هى سلوكيات.

نحن ينقصنا سلوكيات ، ينقصنا تربية مرورية فعلا ، والتربية المرورية التى لا تقتصر على رجل المرور ، تطلع نشرات أو تقال فى الأخبار أو الصحف أو التلفزيون أو الاذاعة ، لا بد أن نبدأها من الحضانه ، لا بد أن أعلم الطفل من الحضانه معنى لون احمر ولون اصفر ولون اخضر ، يطلع يشب على ذلك ، ابتدائى واعدادى مادة يمتحن فيها ، وفى الجامعة لا أعطيه رخصة قيادة الا اذا امتحنته فى الشارع ، لكن الحاصل أن هذا غير مطبق لدينا فهى سلوكيات وامكانيات بشر.

بنظرة الى الجوانب الاخرى فى المجتمع ، من ضمن الاشياء التى طالبنا بها المترو الاصفر وضرورة رفعه من الخدمة لعدم اهميته قليل وأين يذهب ١٥ ألف عامل يعملون فيه . اذن هناك جوانب اخرى تضغط على المسؤولين للابقاء على العيب وعدم تداركه ، ونحن نتكلم ونصدر توصيات بما يجب ان يكون احتمال الظروف تتحسن ويأخذون بما يجب ان يكون.

بالنسبة لقانون المرور والوعى المرورى ومخالفات المرور ، مخالفات المرور لا يذهب منها ملهم واحد لرجل المرور ، كلها تذهب الى خزانه وزارة العدل ، رجل المرور لا يأخذ منها شئ ، لا بد أن يكون هناك تنسيق بين الوزارات ولا بد أن يكون هناك مراعاة للرجال الذين يقف عليهم عبء العمل ، ومراعاة لجانب الاصلاح وجانب الصيانة من هذا الدخل ، اذا قلت منح ٢٠٪ من هذه المخالفات كمكافآت لرجال المرور ، سوف احفزهم للعمل ، ٨٠٪ للصيانة لكن الواقع أن هذه المخالفات ونحن متفقون أنها لا تأتى لوزارة الداخلية المهم ان نصح هذه الاوضاع الخاطئة ، لكن الذى أود أن أؤكد عليه أن رجل المرور غير مستفيد من عملية المخالفات واذا سألنا لماذا يعمل مخالفات ، فهو ينفذ قانون المرور ، وهذا عمله ، والمفروض أن يكمل بالجهات الاخرى النيابة والقضاء.

ايضا كما ذكرت سيادتكم بالنسبة لحدوث حادثه ، وحدثت تلفيات بالسيارة ، رجل المرور يطلب

منهم الذهاب لعمل محضر ، هنا يسمى مخالفة لأن التلفيات فى السيارة، هذه المخالفة لكى يعمل بها قضية ، لابد لصاحب الشأن أو المجنى عليه رفع قضية ، والقضاء يحكم ، هذا نظام دولة ، لكن عندما يكون هناك مصابون تصبح جنحة والنيابة هى التى تحرك الدعوى ، لذلك عندما يكون هناك مصاب النيابة تحرك الدعوى والمحضر يأخذ خط سيره، اما اذا كان هناك تلفيات فقط تكون مخالفة يرفع بها الشخص نفسه قضية ، وما يحدث أن بعض الناس التى حدثت لهم التجربة حدثت لهم تلفيات فى السيارة وذهبوا الى القسم واستمر ساعة وساعتين وعمل محضرا وجاء يتابعه ثم رفع قضية تكلفت القضية اكثر من قيمة الاصلاح، لذلك أصبح عندما يحدث له ذلك مرة اخرى ينصرف.

عبد الفتاح ناصف

التكييف القانونى الذى ذكرته سيادتك أنهى العملية عندما تطلب منى أن أرفع قضية حق مدنى لن أذهب ، قبل ذلك كان عندما تحدث حادثة ، يأتى رجل المرور ويعمل خطوط ورسم ، النقطة المهمة هنا أنه أصبح لاجدوى من القضية حيث إن أقل محامى يتكلف ٣٠٠٠ ، ٤٠٠٠ جنيه.

عبد المحسن عنانى

بالنسبة لطريق اسكندرية ، قلت انه يعاد رصفه حاليا نحن ننشئ له حارة ثالثة ليصبح ٣ حارات على مراحل نظرا لقلة الاعتمادات المالية ، الطريق الصحراوى من الطرق الجيدة ونحن نضيف له حارة ثالثة بسبب كثافة المرور عليه.

ايضا التنسيق بين المرور والهيئة بالنسبة للأوزان وتوزيع الاحمال ، هناك تنسيق والدليل على ذلك ان ادارة المرور لاتعطى ترخيصا لأى عربية الا بعد تحويلها للهيئة ، وليس حقيقيا انهم يسيرون بجداول مختلطة عن جداولنا ، ثانيا سيادتك فى الموانى هناك تعاون بين الهيئة والموانى هناك تواجد مستمر فى الميناء وهناك وزن للعربات وتم الاتفاق بين الموانى وهيئة الطرق والكبارى ان الحصىلة جزء منها يذهب للموانى وجزء للهيئة وتتعان معنا الشرطة فى ذلك.

الكبارى الموجودة مصممة على الوزن الكلى ، فلا بد أن تراعى الوزن الكلى للحمولة الاجمالية للعربية.

سيادتك تتكلم عن الهواء ، انا قلت ان هناك شركات كاوتش ، الاطارات قامت باحصاء

بيانات على طريق مصر/ اسكندرية الصحراوى فقالت ان معدلات ضغط الهواء السائدة فى مصر من ٢٨-٣٠ فى الصيف ليست صحيحة ويوجد جدول بالضغط لكل نوع من انواع السيارات حسب وزن العربية المارسيديس تختلف عن العربية الفيات عن العربية النقل ، للاسف الشديد نحن لدينا خطأ فى معدلات الهواء .

زودنا مبلغ بسيط ٢٥ قرشا على تذكرة المرور على الطرق السريعة وذلك للتأمين على مستخدمى الطريق ، بحيث إن أى شخص يصاب أو يموت له أو لورثته مبلغ من شركات التأمين وهناك دراسة تجرى حاليا لانشاء مجلس سلامة النقل المصرى.

سيادة اللواء كان قد قال ان الطرق الصحراوية لاتنشئ محطات خدمة لاتستطيع الهيئة انشاء هذه المحطات طبقا للقانون ولكن نقوم بتشجيع المستثمرين على مثل هذه المشاريع ونعطيهم الارض مجانا وبالتالي زادت محطات الخدمة على الطرق ، حقيقة على مسافات متباعدة ولكن الهيئة لم تقصر فى شئ بالعكس الهيئة هى التى تقوم فقط ببناء الاغاثة والتليفونات والمرور وتبنى لسيادتكم نقط المرور على حساب الهيئة ونقط الاغاثة والاسعاف ماذا سنفعل اكثر من ذلك ونشجع على كل شئ.

بالنسبة للمواصفات الفنية حاليا قانون العطاءات والمناقصات تغير كلية ، أصبح يدرس من الناحية الفنية أو لا ثم من الناحية المالية اقل سعر ، البحث فى المواصفات الفنية المقدمة من الشركة مناسبة أم لا ، ثم ندخل فى التقييم المالى للشركات.

لدينا فى الهيئة معامل مركزية ومعامل بالمناطق المختلفة على مستوى الجمهورية ولدينا مكتب لضبط الجودة فالجودة تتم عبر عدة مستويات وليس هناك تقصير فى المواصفات بل فى تصميم الطريق ، لذلك نحن فى تصميم الطرق العمر الافتراضى لها يكون ١٠ سنوات ، هناك بلاد تحدد مدد اكبر ٣٠ سنة ، ٤٠ سنة ويكون الفرق فى سمك طبقات الرصف ، فى العراق مثلا لايعملون اسفلتا فقط ، لكن يتم صب خرسانة مسلحة (بلاطات) أولا ثم توضع فوقها الطبقة الاسفلتية لذلك فانها تعيش اكثر فليس الموضوع تطبيق مواصفات لكن يرتبط بالعمر الافتراضى للطريق.

هذا يرتبط بسؤال عن طريق اسكندرية/ مرسى مطروح وهو مرصوف من ١٩ سنة وتجاوز العمر الافتراضى له بتسع سنوات والصيانته تعمل له ولو ذهبت حاليا تجد شركتين يعملان فيه ترميم

وتغطية وترميمات للحفر والشروخ ولا بد ان تظهر شروخ بسبب تقادم الاسفلت لان الطريق من ١٩ سنة ، ولا بد ان يعاد رصفه بعد ١٢ سنة أو أقل حسب العمر الافتراضى للطريق.

بالنسبة لل U-tern هناك فرق بين حارتين فى طريق سريع وطريق حر وليس لدينا فى مصر طرق حرة سوى الطريق الدائرى حول القاهرة بمعنى ان التقاطع يكون عبر نفق أو كوبرى علوى . وعلى ذلك فالطرق التى لدينا لم تدخل تحت نظام الطرق الحرة وعلى ذلك فان التقاطعات يجب أن تكون سطحية.

بالنسبة للطرق الاستثمارية ، كل الطرق الاستثمارية ستكون تحت هذا النظام (طرق حرة) لذلك لما سيادتكم تقول لماذا لاتعطيها للمصريين ولماذا تعطيها للاجانب ؟ لقد طرحنا العملية فى مناقصة عامة تقدم لها شركات مصرية وشركات عربية العقد الاول رسى على شركة مجموعة التعمير والتنمية وهى شركة مصرية والعقد الثانى رسى على شركة المجموعة المتحدة للتنمية الطرق السريعة (مصرية / سعودية)

هناك نقطة اخيرة ، الكلام عن موضوع التصميم الهندسى ، نحن لدينا مركز موجود من قديم للتصميم الهندسى للطرق وبه يتم تصميم الطرق بالحاسب الالى للهيئة وكذا تم تصميم الطرق بالسودان - وليبيا.

واقدم دعوة للمشاركين فى الحوار لزيارة الهيئة للاطلاع على أنشطة الهيئة المختلفة للتأكد أن ماتقوم به الهيئة يضارع ماتقوم به كبرى بيوت الخبرة العالمية فى مجال الطرق والكبارى.

عبد الفتاح ناصف

انا سعيد بحماسك ، كلنا مصريون ، وكلنا ننتمى لمصر ، الهدف النهائى واحد ، عندما نضع وجهات النظر ، وننتقد بعض الأمور المختلفة ، نقول هذا الموضوع ينقصه كذا ، مثلما تقول على الطريق استمر ١٩ سنة ، لماذا لم يتم يقال إن الظروف المالية لاتسمح ، هناك أولويات ، هناك طرق لاتقبل مبدأ أن أرصفها كل ١٠ سنوات أو ٨ سنوات ، لابد أن يكون عمرها الافتراضى طويلا ، جزءا من شبكة عربية لست أقل من الشبكة العربية ، طريق رئيسى صعب أرصفه كل ١٠ سنوات مثل مصر / اسكندرية أعمله على ٢٠ سنة أو ٢٥ سنة يكلفنى أكثر ، لكنه سيعيش مدة أطول.

عبد الحميد عامر

النقل بصفة عامة هو دعامة التقدم الاجتماعى والاقتصادى فى الدولة وكثيرا ما يقاس تقدم الدول بتقدم وسائل النقل وبدون وسائل نقل متقدمة لا يتحقق التقدم فى النواحي الأخرى.

والنقل الجوى بصفة خاصة له دعامة خاصة فى النقل للركاب أو البضائع لأنه وسيلة سريعة لاتتعدى عدة ساعات حتى تكون فى دولة أخرى ولذلك يكون له صفة خاصة والدول المتقدمة لها أسطولها الكبير فى النقل الجوى الذى تنافس به دولاً كبيرة أخرى وإيضاً له دخل مرتفع للدولة ويساهم مساهمة كبيرة فى دعم الدولة اقتصادياً من حيث الموارد التى يدرها للدولة أو زيادة الصادرات التى لها مردودها الخاص فى الموارد للانتاج المصدر.

ونحن فى مصر نعانى من ضعف الأسطول الجوى سواء للركاب وللنقل حيث إن أسطول مصر فى الطائرات لا يقارن بأسطول دول أخرى أصغر منا بكثير سواء فى العدد أو حجم الاقتصاد بالمقارنة بدول صغيرة جداً فى أمريكا وآسيا ودول عربية وأمريكا اللاتينية بعيداً عن الدول الأوروبية والأمريكية الأكثر تقدماً.

حيث إن النقل الجوى يفتقر الأسطول من امتلاكه للنقل حيث إن الشركة الوطنية حتى وقت قريب لا تمتلك إلا طائرة واحدة حمولة ٤٠ طن.

وهذا لا يلبق أبداً بمصر التى لها مكانتها بين الدول ولها مكانتها الاقتصادية وموقعها الجغرافى حيث لا توجد دولة فى العالم فى موقع مصر الجغرافى العظيم الذى لم تستغله منذ عهد محمد على بحراً ولم تستغله حتى الآن منذ استخدام النقل الجوى.

والنقل الجوى فى مصر يلاقى صعوبة فى سعر الشحن حيث إن سعر الشحن فى مصر أغلى بأضعاف من سعر الدول المجاورة لنفس المسافات وهذا يعكس أثراً رجعيّاً إلى التصدير حيث إن الدول المجاورة تستطيع منافسة انتاجنا برخص أسعارها وهذا يؤثر سلباً على التصدير عامة وعلى الاقتصاد خاصة.

وتقوم الشركة الوطنية برفع أسعار الشحن دائماً وتتبعها الشركات الأجنبية مما يجعل الشركات تحصل على موارد زائدة من شحن المنتجات المصرية ويعتبر هذا اهدار مال على الدولة حيث إن

الشركات الاجنبية تقوم بتحويل هذه الموارد إلى دولها وهذا يؤثر على اقتصاد الدولة ايضا.

وللأسف فى مصر لانتبج تحديد الأسعار من التعريفه الدولية التى لابد من تحديدها من الدولة نفسها حسب دخلها ومستوى دخلها بين الدول ، لكن يتم التحديد حسب رغبة الشركة الوطنية التى تتبعها بعد ذلك الشركات الاجنبية.

وكلما ارتفع سعر الشحن قل التصدير وبالتالي يقل الحصول على العملة الصعبة ويقل دخل الموارد من التصدير ويتقلص التصدير ونكون عرضه من الخروج من الاسواق العالمية ولذلك لابد من دراسة وافية ودقيقة لاسعار الشحن لكى نزيد من التصدير والحصول على موارد كبيرة من التصدير.

ومن ناحية ساحات التصدير وقرى البضائع والمخازن بالمطارات فان مصر تفتقر إلى هذه الخدمة حيث إن فى مطار القاهرة الدولى لدينا قرية بضائع ضعيفة بإمكانياتها وخاصة إمكانيات المخازن المبردة وهى لاتقارن بقرى بضائع فى دول افريقية مثل (كينيا - أوغندا - زيمبابوى - زامبيا - وغيرها) ولاتقارن ابدا بدول عربية اصغر منا بكثير.

وايضا طرق التخزين سيئة للغاية فى قرية البضائع وخاصة الوارد وايضا طرق التحصيل والتعبئة وغيرها لايليق بالبضائع المصدرة أو الواردة مع أن سعر التخزين والتحميل فى قرية البضائع أغلى أربعة اضعاف دول أوروبا مع فارق الدخل وفارق الخدمة التى تقدم وفارق سرعة الخدمات.

والبضائع سريعة التلف تعاني الكثير من عدم وجود مخازن مبردة كافية ومخازن مبردة تعمل بانضباط أو كفاءة ولكن الموجود منها لايقودى الغرض الذى أنشئ من أجله وبذلك تكون النتيجة خسارة كبيرة للمصدر أو المورد وبالتالي خسائر كبيرة للدولة من عائد الموارد الاجنبية حيث إن الهالك كبير جدا وربما يكون الهالك فى الغالب يستطيع ان يبنى قرية حديثة كل عام بالاضافة الى الموارد من العملة الصعبة للدولة.

واذا نظرنا الى المطارات الدولية الاخرى فى مصر فيانه لا يوجد اى قرية بضائع ولا مخازن ولا أى مخازن مبردة مع أن الجو العام فى مصر حار ويلزم مخازن مبردة فى كل مطار وهذا يؤدى الى تأثير سبئ للصادرات المصرية وبالتالي قلة الموارد للاقتصاد المصرى.

ونحن الآن على ابواب التصدير من توشكى التى هى أمل مصر فى تصدير الحاصلات الزراعية

والموارد الغذائية فان المطار القريب منها هو ابو سمبل وان مطار ابو سمبل ليست لديه اى امكانيات للتخزين أو الشحن وبذلك يصعب القيام بالتصدير من مطار ابو سمبل.

وبذلك نرى أن النقل الجوى ليس له حظ وفير فى مصر مع أنه كما ذكرنا ان موقع مصر الجغرافى يجعل مصر من أهم الدول فى النقل الجوى وايضا الانتاج المصرى الوفير والتميز يجعل مصر من الدول المميزة والكبيرة فى التصدير بالنقل الجوى . وان مكانة مصر تجعل مصر من أكبر الدول فى تجارة الترانزيت التى هى تجارة عظيمة لها مواردها الكبيرة والخاصة للدولة . فإذا لابد من الاهتمام بكل نواحي النقل الجوى والنقل البرى لنضع مصر على خريطة العالم فى التجارة بأنواعها وتزداد موارد مصر ولتصبح مصر من الدول المتقدمة والدول العظمى.

عبد الفتاح ناصف

نشكر لكم مشاركتكم فى دائرة الحوار ، ونتمنى أن نراكم مرة أخرى فى دوائر حوار قادمة.