

الازدحام المروري في القاهرة

عرض عام للأسباب وكذلك الحلول الممكنة

بالنظر إلى أن المرحلة الأولى من دراسة الازدحام المروري في القاهرة هي تحليل لأسباب الزحام في القاهرة فحسب وكذلك التقدير المبدئي للتكاليف الاقتصادية، فإن هذا الاستعراض العام يقدم أيضا الحلول المحتملة استنادا إلى جهود المرحلة الثانية الجاري تنفيذها من هذه الدراسة والدراسات السابقة، ومنها الإستراتيجية التي اقترحتها البنك الدولي للنقل الحضري في القاهرة الكبرى.

1. تسير مشكلة الازدحام والتأخيرات في حركة المرور في القاهرة من سيء إلى أسوأ. فعند القيام برحلة في ساعات الذروة، يجب على المرء أن يتوقع قضاء ضعفي الوقت المعتاد على الأقل. وللوصول إلى اجتماع مهم في الميعاد، يجب على المرء أن يأخذ في الحسبان وقتا إضافيا لمواجهة حالات التأخر غير المتوقعة وإن كانت متكررة بسبب حوادث الطريق، وعمليات التنقيش الأمنية، وتعطل المركبات. ومتوسط السرعة في المسارات الرئيسية يبلغ على الأقل نصف (15-40 كيلومترا في الساعة) السرعات المتوقعة في المعتاد (60-80 كيلومترا في الساعة)، بل إن السرعة على بعض الطرق الفرعية في وسط القاهرة أسوأ من ذلك، الأمر الذي يجعل في بعض الأحيان من الأسرع القيام بالرحلات القصيرة على الأقدام.

2. للتكدس المروري في القاهرة أسباب كثيرة. فدعم الوقود يجعل سعر البنزين والديزل رخيصا ويشجع على زيادة عدد السيارات الخاصة على الطرق، وحتى الاستثمارات الكبيرة في الطرق السريعة لن تجاري التكدس المتزايد في حركة المرور. وتضطر السيارات إما إلى اللف والدوران أو الوقوف في الشوارع، متسببة في عرقلة المرور، لأن أماكن وقوف السيارات قليلة أو لا وجود لها. ومعدل استخدام الركاب للمترو مرتفع لكن نطاق تغطية المترو محدود جدا بالنسبة لمدينة كبيرة كالقاهرة، والحافلات قليلة وعتيقة. وتساعد مركبات الميني باص وسيارات الأجرة في نقل الكثير من الناس، لكنها تحتاج بوجه عام إلى أن تكون أكثر أمانا ونظافة وقدرة على تحميل الركاب وإنزالهم بسهولة أكبر. وأماكن عبور المشاة على الطرق قليلة وغالبا ما يسد الباعة الجائلون الأرصفة. وإشارات المرور الضوئية وتقاطعات الطرق قليلة ومنعطفات الدوران تدار بشكل سيء وحركة المرور بطيئة للغاية. وغالبا ما تؤدي سلوكيات السائقين وسوء تنفيذ القوانين إلى الاستخفاف العام بقواعد المرور.

3. قد تصل التكاليف الاقتصادية للتكدس المروري في القاهرة إلى 4 في المائة من إجمالي الناتج المحلي سنويا. ولا تقتصر التكاليف الاقتصادية للتكدس على التأخر في الانتقال و الوصول، بل تشمل على زيادة تكاليف الوقود، والآثار الصحية الناجمة عن سوء نوعية الهواء والحوادث، والآثار على الإنتاجية الاقتصادية. وإذا تم تجميعها كلها، فإن التكلفة الاقتصادية السنوية للتكدس المروري قد تصل إلى 4 في المائة من إجمالي الناتج المحلي لمصر. ويعني هذا خسارة اقتصادية لمصر تصل إلى 50 مليار جنيه سنويا (8 مليارات دولار سنويا).¹

¹ تضمنت المرحلة الأولى تقديرا أوليا للتكلفة الاقتصادية هو حوالي 1.5 في المائة من إجمالي الناتج المحلي. وأجري تحليل المرحلة الأولى لمجموعة فرعية من شبكة الطرق في القاهرة (باستبعاد التقديرات لجزء كبير من شبكة الطرق المحلية) ولعدد قليل من المتغيرات الاقتصادية

4. تدفع كل المدن والحوضر الكبرى في العالم تقريبا ثمنا باهظا للتكدس المروري، لكن التكاليف التي تتحملها القاهرة المفرطة. فنيويورك تخسر 10 مليارات دولار سنويا² بسبب التأخيرات والأموال المهذرة على الوقود وحدهما وجاكرتا تخسر 5 مليارات دولار سنويا.³ وخسائر القاهرة كبيرة بدرجة غير عادية بالنظر إلى الأهمية النسبية للمدينة لاقتصاد مصر عموما. فخسائر نيويورك بالنسبة لإجمالي الناتج المحلي الأمريكي طفيفة (0.07 في المائة) وتمثل خسائر جاكرتا نحو 0.6 في المائة من إجمالي الناتج المحلي لإندونيسيا، ولذلك فإن التكلفة النسبية للتكدس في القاهرة إلى إجمالي الناتج المحلي لمصر مرتفعة حيث تبلغ 4 في المائة.

5. تتركز تجارب العالم في معالجة مشكلة التكدس المروري المعقدة في المدن أساسا على حلين رئيسيين: وهما تحسين النقل العام وزيادة تكلفة استخدام المركبات الخاصة. يتميز النقل العام في معظم المدن الأوروبية بأنه متطور جدا من حيث التغطية والنوعية. وتتسم كل وسائل هذا النقل (المترو والترام والحافلات...) بأنها نظيفة وأمنة وميسورة التكلفة ومتكاملة. والهدف من ذلك هو تمكين كل فئات المسافرين (أغنياء وفقراء ورجالا ونساء) من الانتقال في أي مكان في المدينة تقريبا. وحينما تكون وسائل النقل العام جيدة فإن استخدام السيارات الخاصة في ساعات الذروة يصبح ترفا أكثر منه ضرورة، ومن يختارون هذا الترف عليهم أن يدفعوا ثمنا كبيرا من خلال رسوم الطرق ورسوم وقوف السيارات ورسوم التكدس.

6. هناك حلول يمكن تنفيذها بسرعة في القاهرة وقد توتى ثمارا فورية.⁴ يمكن البدء بتحسين إدارة المرور واستخدام الإشارات الضوئية للمرور في التقاطعات. ومن الأمور التي يكون لها أثر كبير أيضا إدارة أماكن وقوف السيارات وتطبيق نظام عدادات الوقوف وبناء مرابض (جراجات) لوقوف السيارات. ومن شأن توفير الأماكن المناسبة لتحرك المشاة مثل الأرصفة وأماكن عبور الطرق أن يقلل من الحوادث ويحد من تعطيلات المرور. ويساعد تحسين القواعد التنظيمية الخاصة بالمركبات والسائقين وكذلك إنفاذ قواعد المرور ووقوف السيارات على تحقيق انسياب حركة المرور. وفي النهاية فإن خلق مواقف لسيارات الأجرة والميكروباص وتنظيم المسارات والمناطق التي تخدمها هذه المركبات سيساعد على تحسين إمكانية تلبية احتياجات المواطنين الخاصة بالسفر والانتقال.

7. هذه الحلول يجب أن تصاحبها حلول أطول أمدا تتسم بالاستدامة وتتضمن توسيع شبكة النقل العام ومراجعة تعريف استخدام وسائل النقل. تتسم عربات المترو والحافلات والميكروباص بأنها مكتظة بالركاب في القاهرة: وهذا أمر طيب لأنه يظهر أن كثيرا من الناس يستخدمون وسائل النقل العام، ولكنه أيضا سيء لأنه يعني أن المعروض قليل ولا توجد طاقة كافية في شبكة النقل العام الحالية. وقد تكون الاستثمارات الكبيرة في النقل العام باهظة التكاليف ويتعذر

ولاسيما التأخر في الانتقال والوصول والإفراط في استهلاك الوقود. وتتضمن المرحلة الثانية التي تجري حاليا حساب التكاليف الإضافية من الطرق المحلية وغيرها من التكاليف مثل الأثار على الصحة والإنتاجية الاقتصادية. وتذهب تقديرات المرحلة الثانية وإن كانت غير نهائية إلى أن التكاليف الاقتصادية السنوية تبلغ إجمالا ما يتراوح من 40-50 مليار جنيه مصري.

² تقرير النقل الحضري، معهد تكساس للنقل 2011.

³ صحيفة جاكرتا بوست، 16 مارس/آذار 2011، إشارة إلى دراسة لمؤسسة النقل في جاكرتا.

⁴ تشمل المرحلة الثانية من دراسة الازدحام المروري في القاهرة على تقدير المنافع الاقتصادية لبعض هذه الإجراءات وتقدم توصيات بشأن الإجراءات الأكثر فعالية.

تمويلها، ولكن إذا كان يمكنها تقليل مشكلات التكدس ولو بنسبة مئوية معتدلة فإن المنافع ستكون كبيرة جدا. فمن شأن تعديل تعريف استخدام وسائل النقل، ولا سيما الإلغاء التدريجي لدعم الوقود وتطبيق نظام الرسوم لوقوف السيارات، أن يساهم في الحد من استخدام المركبات الخاصة وتوليد الدخل اللازمة للقيام باستثمارات النقل العام. ويبدو أن أسلوب الجمع بين "العصا" (زيادة تكلفة استخدام المركبات الخاصة) و"الجزرة" (توفير وسائل نقل عام جيدة وميسورة التكلفة) هو السبيل الأكثر استدامة للحد من التكدس المروري والتكاليف في القاهرة. وبالتوازي مع ذلك، يجب أن يجري تنفيذ تدريجي لحلول أطول أمدا، ولا سيما مراجعة قواعد استخدام الأراضي وتوفير مساحات كافية للطرق ووسائل مناسبة للنقل العام في المجتمعات العمرانية الجديدة، وتغيير أنماط استخدام الطرق من خلال السماح بنظام ساعات العمل المرنة وزيادة استخدام وسائل التكنولوجيا لتيسير صفقات الأعمال البعيدة، والاستمرار في تشجيع السير على الأقدام وغيره من وسائل النقل غير الآلي.

8. هذه الحلول لا يمكن تنفيذها إلا من خلال مؤسسات متخصصة للنقل الحضري لديها أعداد كافية من الموظفين المؤهلين. والنقل الحضري موضوع معقد يشمل كفاءات عدة وزارات ومحاافظات ومؤسسات حكومية وهيئات تشغيل عامة وخاصة في قطاع النقل. وهو يتطلب أيضا عددا كبيرا من الموظفين المهرة الذين يتمتعون بالخبرة في مختلف المجالات مثل إدارة المرور والنقل العام وإدارة البنية التحتية وإدارة مواقف السيارات وإنفاذ هذه القواعد. وتظهر الخبرات العالمية أن المدن التي حققت نجاحا كبيرا في خفض مستويات التكدس المروري (لندن وباريس) نقلت كثيرا من صلاحيات النقل الحضري وسلطاته إلى هيئة واحدة للنقل على مستوى الحواضر. ومع أن الصلاحيات الخاصة بهذه الهيئة قد تختلف من مدينة إلى أخرى، غير أن وظيفتها الأساسية هي الإشراف على عمليات التخطيط والتنظيم والتنفيذ لأنشطة النقل الحضري الرئيسية. وهي تلعب أيضا دورا محوريا في تنسيق سياسات النقل الحضري وأنشطته مع مختلف المؤسسات ذات الصلة في القطاع من أجل إيجاد نظام متسق وكفء ومتكامل للنقل الحضري. وتحتاج القاهرة بشدة إلى مثل هذه الهيئة مع منحها الموارد والصلاحيات الكافية للمضي قدما في تنفيذ أجندة النقل الحضري بالسرعة اللازمة للتصدي للتحديات المتزايدة للتكدس المروري بالقاهرة.