

## السياسة العامة لإعادة تأهيل البنية التحتية في مصر بالتطبيق على قطاع الطاقة الكهربائية هاشم عماد عبد الكريم

### الملخص:

تناول هذا البحث دراسة موضوع النقل البري الداخلي وبالتحديد الطرق في البلاد والتحديات والمشاكل التي تواجهها وماهي الفرص المتاحة لتطوير هذا القطاع المهم ومن ثم السياسة التي اعتمدها الدولة لتأهيل القطاع وذلك من خلال المشاريع العملاقة التي حققتها وبعدها تقييم هذه السياسة من حيث التخطيط والتنفيذ فقد واجهت عمليات التنفيذ والتخطيط الكثير من العقبات والمشاكل التي ادت الى تأخير تنفيذ المشاريع عن موعدها المقرر بالإضافة الى نقص مواد العمل والمشاكل الإدارية والمالية ومن ثم نعطي النتيجة النهائية التي نحدد من خلالها نجاح أم فشل هذه السياسة.

### Abstract:

The study dealt with the issue of inland land transport and specifically the roads in the country and the challenges and problems facing them. What are the opportunities for developing this important sector and hence the policy adopted by the state to rehabilitate the sector through the mega projects that were achieved and then evaluated this policy in terms of planning and implementation? And planning a lot of obstacles and problems that led to delay the implementation of projects on schedule as well as lack of work materials and administrative and financial problems and then give the final result by which we determine the success or failure of this policy.

## المقدمة:

تعتبر البنية التحتية من أهم القطاعات في الدولة فلا يمكن لأي دولة أن تحقق نهضتها الاقتصادية والعمرانية والتنمية دون وجود بنية تحتية قوية وسليمة توفر للدولة الأساس المتين والثابت لتقدمها ونهضتها وتنقسم البنية التحتية الى جانبين وهما الجانب المادي أو العمراني والذي يشمل الطرق والجسور وشبكات الصرف الصحي ومحطات توليد الطاقة الكهربائية وغيرها أما الجانب الاخر فهو الجانب الخدمي أو الوظيفي والذي يشمل المستشفيات والمدارس أي التعليم والرعاية الصحية بالإضافة الى قطاعات أخرى عديدة.

وفي هذه الدراسة سنتناول البنى التحتية من الجانب المادي أو العمراني وإعادة تأهيلها مع التركيز خاص على قطاعي النقل البري الداخلي والطاقة الكهربائية نظرا لمدى أهميتهما في تطور الدول وازدهارها حيث يشهد قطاع النقل طلبا متزايدا ومستمرًا دونما انقطاع أو توقف بسبب الزيادة السكانية المستمرة وزيادة استخدام الطرق من قبل المواطنين بشكل كبير وارتفاع عدد المركبات المستخدمة من سيارات وشاحنات سواء أكانت هذه المركبات خاصة أم للنقل العام الامر الذي أدى الى حالات من الازدحام والاختناقات المرورية وما تسببه من تلوث للبيئة والهواء في المدينة وإن هذه الحالات دفعت الدول الى التدخل من أجل معالجة هذه المشاكل ووضع الحلول الناجحة والفعالة لإنهاءها من خلال تطوير وسائل النقل العام وتوسعة الطرق القديمة وفتح طرق جديدة وإنشاء الجسور والانفاق تحت الارض

## أهمية الدراسة:

تأتي أهمية البحث من خلال جزئيين:

- ١- الأهمية العلمية: التعرف على الحالة المصرية في مجال النقل البري من الناحيتين السلبية والايجابية مما يوفر معلومات جديدة حول هذه الحالة تقدم الفائدة في توضيح ظواهر اخرى في ذات المجال كحوادث الطرق او القطارات.
- ٢- الأهمية العملية: وتتمثل في الاطلاع على السياسات العامة للدولة في قطاع النقل والمشاكل التي واجهتها في تطبيق هذه السياسات واثر هذه السياسة على القطاع من

حيث النجاحات والاختافات التي تحققت وما يجب فعله لمعالجة هذه الاختافات وتجنبها مستقبلا عند تطبيقها.

### مشكلة الدراسة:

تكمن مشكلة الدراسة في قصور قطاع النقل عن تلبية الحاجات المستمرة للمجتمع الامر الذي يستدعي اعادة تأهيله بسبب الزيادة السكانية وزيادة عدد المركبات بشكل عام وعدم تنظيم عمليات النقل البري وما ينتج عن ذلك من حوادث مأساوية وتآكل للطرق وازدحامها

### أهداف الدراسة:

- ١- دراسة التجربة المصرية في قطاع النقل البري الداخلي
- ٢- معرفة الانجازات والمشاريع التي تم تنفيذها وعمليات إعادة التأهيل في هذا القطاع المهم.

### تساؤلات الدراسة:

يدور البحث حول مجموعة من التساؤلات والتي يسعى الباحث للإجابة عليها وهي كالآتي:

- ١- ماهي الانجازات والمشاريع التي حققتها مصر في مجال إعادة تأهيل قطاع النقل البري الداخلي؟
- ٢- ما مشاكل وتحديات قطاع والنقل البري الداخلي في مصر والحلول الناجعة لها؟
- ٣- كيف يتم التغلب على المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البري الداخلي؟
- ٤- الى اي مدى سياسات الدولة في مجال النقل البري الداخلي ناجحة ام فاشلة؟

### منهجية الدراسة:

اعتمد الباحث في بحثه على منهج دراسة الحالة وذلك لاستعراض البيانات والارقام الخاصة بقطاع النقل والمشاريع التي تم تنفيذها وتصنيفها وترتيبها ومن ثم تحليلها من اجل الوصول الى النتائج المرجوة ويمكن تعريف منهج دراسة الحالة بأنها وسيلة لجمع البيانات والمعلومات في دراسة وصفية لاختبار فرض شريطة ان تكون الحالة ممثلة للمجتمع الذي يراد تعميم الحكم عليه بحيث تستخدم ادوات قياس موضوعية

لجمع البيانات وتحليلها وتفسيرها حتى يمكن تجنب الوقوع بالأحكام الذاتية. كما يمكن تعريفها بانها منهج لتنسيق وتحليل المعلومات التي جمعت بوسائل جمع المعلومات المختلفة (كالملاحظة، المقابلة، المقاييس، تاريخ الحالة، واخذ العينة) عن الحالة وعن البيئة.

### حدود الدراسة:

#### الحدود الموضوعية:

تتناول الدراسة اعادة تأهيل البنى التحتية من الطرق في مصر والنقل البري الداخلي والانجازات التي تحققت في هذا المجال والمشاكل التي يعاني منها كذلك سنتناول الدراسة إعادة تأهيل قطاع الطاقة الكهربائية من خلال محطات التوليد المختلفة من أجل مواكبة الطلب المتزايد على الكهرباء.

#### الحدود المكانية:

تمثلت الحدود المكانية في جمهورية مصر العربية والتي تقع في الزاوية الشمالية الشرقية لقارة أفريقيا وتبلغ مساحتها ٩٩٧،٧٣٨،٥ كيلومتر مربع يحدها من الشمال البحر المتوسط ومن الجنوب السودان ومن الغرب ليبيا ومن الشرق البحر الاحمر وخليج العقبة وفلسطين ويبلغ عدد سكانها وفق ما نقلته مؤسسة الاهرام عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء ٩١ مليون نسمة وعاصمتها مدينة القاهرة وأهم مدنها الاسكندرية وبورسعيد والاسماعيلية والسويس ودمياط وأسوان والجيزة ومرسى مطروح والمنيا والفيوم وغيرها.

#### الحدود الزمنية:

يركز الباحث على الفترة ما بين ( ٢٠١٤/٢٠١٥ - ٢٠١٦/٢٠١٧).

### أولاً: المشاكل التي تواجه قطاع الطرق:

عانت مصر على مدى سنوات متتالية من مشاكل انهيار شبكة الطرق والكباري وعدم مطابقتها للمواصفات وانعدام الصيانة وهو ما جعل مصر من أخطر عشر دول في العالم وذلك وفق تقارير منظمة الصحة العالمية وقد بات أمراً حتمياً بعد ثورتين مرت بهما جمهورية مصر العربية وضع صياغة جديدة لمنظومة العمل بالطرق والكباري

لتخرج من كبوتها ولخفض معدل ضحايا حوادث الطرق ولتكون أحد العوامل الداعمة لهضة البلد وتعاني الطرق من العديد من المشاكل فهناك مناطق خطرة لغاية تؤدي إلى حوادث كارثية والسبب حفرة أو مطب والتي يمكن يسببها بعض الأشخاص وبشكل غير قانوني أو قد تنتج بسبب تآكل الطريق وتصدعه وقلة صيانتها<sup>(١)</sup> ويبين الجدول الآتي عدد الحوادث وما نتج عنها من مصابين ومتوفين ومركبات تالفة:

**جدول رقم (١): عدد الحوادث والخسائر الناجمة عنها (بالالف)**

السنة	عدد الحوادث	عدد المتوفين	عدد المصابين	عدد المركبات التالفة
٢٠١٦	١٤٧١٠	٥٠٣	١٨٠٦	٢١٠١
٢٠١٥	١٤٥٤٨	٦٠٢	١٩٠٣	١٩٠١
٢٠١٤	١٤٤٠٣	٦٠٢٣٦	٢٤٠٥٤	٢١٠٨٨

**المصدر:** مصر في أرقام ، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء المصري، اصدار شهر مارس ٢٠١٧

ووفق ما أظهر الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء فقد انخفض معدل حوادث السيارات على الطرق خلال الاعوام المذكورة في الجدول اعلاه بشكل طفيف من ١.٧ عام ٢٠١٤ الى ١.٦ في عامي ٢٠١٥ و ٢٠١٦ وكان العامل البشري أعلى الأسباب في نسبة الحوادث حيث بلغ ٧٢.٠% يليه عيوب في المركبة (الحالة الفنية للسيارة) بنسبة ١٨.٢% ثم العنصر البيئي (حالة الطريق) بنسبة ٣.١% (ونظرا لكون البحث يركز على تأهيل البنية التحتية وهنا نحن نتعامل مع الطرق لذا سيتم التركيز على العنصر البيئي أو حالة الطريق دون بقية الامور)<sup>(٢)</sup> ويعتبر النقل الثقيل مسئول عن ٤٠% من الحوادث حيث ان معظم نقل البضائع يتم برياً ٩٠% منها بمركبات النقل الثقيل مما يشكل عبئاً متزايداً على شبكة الطرق بسبب نقص مشاركة النقل بالسكة الحديد أو النقل النهري وهذا يمثل أحمالاً زائدة وإجهاداً على الرصف وتزايد كثافة هذا النقل يؤدي لزيادة الحوادث كما تقدر الخسارة المادية والتلفيات الناتجة عن هذا الامر بنحو ٣٠ مليار جنيه سنوياً<sup>(٣)</sup> أما سكك الحديد فهي لا تنقل غير ١% من البضائع

والتي تبلغ ٦ مليون طن سنويا من إجمالي نقل البضائع في البلاد وتتولى هيئة السكك الحديدية تقديم هذه الخدمة<sup>(٤)</sup>.

### ثانياً: الدوافع التي أدت الى صياغة سياسات في مجال الطرق:

تقسم الدوافع الى جزئين وهما التحديات والفرص

١- **التحديات:** وتشمل زيادة عدد مركبات وبالذات سيارات النقل والمقطورات والزيادة السكانية

اما فيما يخص زيادة عدد المركبات فقد أعلن الجهاز المركزي للتعبيئة العامة والاحصاء في بيان رسمي له عدد المركبات المرخصة والتي جاءت كما هو موضح في الجدول الآتي:

**جدول رقم (٢): المركبات الاجمالي وسيارات النقل والمقطورات ونسبة كل منها**

السنة	عدد المركبات/بالمليون	عدد سيارات النقل/بالمليون	النسبة %	النسبة %	عدد المقطورات/بالألف	النسبة %
٢٠١٤	٧.٩	١	١٣.٣	٧١.٢	٠.٩	
٢٠١٥	٨.٦	١.١	١٣.٢	٧٦.١	٠.٩	
٢٠١٦	٩.٤	١.٢	١٣.٧	٩٣.٠	١.٠	

**المصدر:** الكتاب الاحصائي السنوي ٢٠١٦ ، الجهاز المركزي للتعبيئة العامة

والاحصاء ، متاح على الموقع: <https://www.capmas.gov.eg>

إن كل هذه المركبات والمقطورات تسبب مشكلة الأحمال الزائدة على الطرق والتي تؤدي إلى سرعة تآكل الطريق فعربات النقل حمولاتها أكبر من الحمولة المخصصة للطريق نفسه وتصبح المعاناة أكبر في الليل حيث تكثر الحوادث بسبب وجود عربات النقل الثقيل مع العربات العادية والدرجات النارية من دون الفصل بينها أو بين مسارات الطريق فعربات النقل إذا زادت نسبتها في أي طريق عن ٨ % فلا بد من فصلها عن المركبات الأخرى<sup>(٥)</sup> في مصر نسبة عربات النقل على الطرق وصلت إلى ١٣%<sup>(٦)</sup> وبسبب الحفر والمطبات والحالة السيئة للطريق وكل هذه العوامل تجتمع لتؤدي إلى الموت.

فيما تعتبر الزيادة السكانية السريعة وغير المتوازنة التحدي الثاني ويقترن هذا مع تحدي آخر يتمثل في محدودية الرقعة المأهولة على مستوى البلد ككل وتتمثل علاقة بين الزيادة السكانية والبنية التحتية بشكل عام والنقل البري بشكل خاص في أنها علاقة طردية فكلما ازداد عدد السكان زادت الحاجة إلى المزيد من البنية التحتية والمزيد من الطرق وتأتي أهمية الطرق في أنها تساهم في التنمية الاقتصادية وتطوير الدولة وإعادة توزيع السكان في البلاد بشكل أفضل وربط التجمعات السكانية مع بعضها البعض مما يسهل حركة السكان والتنقل في عموم البلاد كذلك فهي تربط بين مراكز الإنتاج ومراكز التسوق كذلك فالطرق تساهم في إيصال المواد الأولية إلى المصانع مما يساهم في عملية إنتاج السلع وتنشيط حركة التجارة وتوفير خدمات النقل للبلاد بشكل عام ولمختلف القطاعات في الدولة<sup>(٧)</sup> وقد وصل عدد سكان مصر ١٠٤،٢ ملايين نسمة لتصبح في المركز الثالث عشر عالميا في تعداد السكان حسبما أعلن الجهاز المركزي للإحصاء والتعبئة من بينها ٩٤ مليوناً و٧٩٨ ألفاً و٨٢٧ نسمة في الداخل و ٩.٤ مليون نسمة يعيشون خارجها بزيادة قدرها ٢٢ مليوناً في السنوات العشر الأخيرة<sup>(٨)</sup>.

٢- الفرص: وتتمثل الفرصة الأولى في تفويض الشعب المصري للرئيس عبد الفتاح السيسي من خلال فوزه في الانتخابات الرئاسية في عام ٢٠١٤ بنسبة ٩٦.٩١% وقد تعهد الرئيس عبد الفتاح السيسي بعد إعلان فوزه رسمياً في الانتخابات الرئاسية بأنه سوف يعمل مع المصريين من أجل تحقيق الحرية والعدالة الاجتماعية وأنه يتطلع لأن يكون أهلاً لثقة الشعب الغالية التي حمله أمانتها وأنه حان وقت العمل الذي تنتقل به مصر العزيزة إلى غد مشرق ومستقبل أفضل العمل الذي يعود به الاستقرار لهذا الوطن وأضاف بأنه يتطلع لاستمرار جهد الشعب وعزمه في مرحلة البناء المقبلة<sup>(٩)</sup>.

في حين أن الفرصة الثانية كنت في إنشاء (صندوق تحيا مصر) حيث أصدر الرئيس عبد الفتاح السيسي قراراً بإنشاء الصندوق لدعم الإقتصاد ومشروعات البنية الأساسية الخدمية وتكون للصندوق الشخصية الاعتبارية ويتمتع بالاستقلال المالي والإداري ويتبع رئيس مجلس الوزراء ويكون مقره مدينة القاهرة ويجوز له إنشاء فروع

ومكاتب في المحافظات الأخرى ويتمتع الصندوق بصفة خاصة برعاية رئيس الجمهورية وعنايته وفي ١ يوليو ٢٠١٤ أعلنت رئاسة الجمهورية عن تدشين صندوق (تحيا مصر) وتم إنشاء حساب بالبنك المركزي تحت رقم ٠٣٧٠٣٧ لتلقي مساهمات المصريين في الداخل والخارج بجميع البنوك المصرية لحساب الصندوق ومن المقرر أن يكون الصندوق تحت الإشراف المباشر من رئيس الجمهورية<sup>(١٠)</sup>. وقد بلغت حصيلة التبرعات للصندوق ٥ مليارات جنيه في ١٥ يوليو من نفس العام حيث تبرع العديد من رجال الأعمال والشركات لصالح الصندوق<sup>(١١)</sup>.

### **ثالثاً: صياغة وتنفيذ السياسات العامة للطرق:**

وبعد تحديد المشكلة والتحديات والفرص المتاحة أمام القيادة المصرية تم صياغة وتبني مجموعة من السياسات في مجال الطرق التي أعدتها وزارة التخطيط في إطار خطة التنمية المستدامة لسنة ٢٠١٤/٢٠١٥ والتي تم اعدادها في إطار رؤية مصر ٢٠٣٠ وقد اعتمدت وزارة التخطيط على النهج التشاركي مع الوزارات والقطاعات المختلفة في اعداد هذه السياسات والتي جاءت كالآتي:

- ١- تطوير البنية الأساسية من شبكات الطرق والكباري حتى تتناسب مع معدلات النمو وتلبي احتياجات الطلب على النقل البري
- ٢- رفع كفاءة شبكة الطرق وتطويرها وتعظيم الاستفادة منها والاستغلال الأمثل والأمن للإمكانيات الحالية وتنظيم حركة النقل عليها لتحقيق السيولة والانسيابية ومنع التكدس وإزالة الاختناقات والحد من مسببات الحوادث وتلافي تكرارها والآثار السلبية الناجمة عنها
- ٣- زيادة سعة وقدرت استيعاب الطرق والكباري الحالية لحجم الطلب المتزايد على نقل الركاب والبضائع
- ٤- إستكمال إنشاء مجموعة من الكباري على النيل لتسهيل الربط بين الشرق والغرب<sup>(١٢)</sup>. وقد تم إعتقاد وتبني هذه السياسات من خلال إعتقاد خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للعام المالي ٢٠١٤/٢٠١٥ من قبل مجلس النواب المصري

والتي تعد هذه السياسات جزءا منها وذلك وفقا للقرار رقم ٦٤ لسنة ٢٠١٤ باعتماد خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للعام المالي ٢٠١٤/٢٠١٥<sup>(١٣)</sup> .  
ويعد المشروع القومي للطرق والذي يمثل اطوال ٣٩ طريقا بإجمالي أطوال ٤٤٠٠ كم باستثمارات تبلغ ٣٦ مليار جنيه من أهم المشروعات القومية التي تسهم في أعمال التنمية في مصر وتسهيل التنقل بين المحافظات وربط هذه المحافظات بالعديد من الموانئ الموجودة في البحر الأحمر والمتوسط، مما يسهم في رواج عمليات التجارة والصادرات والواردات المصرية بشكل أكبر وبعد ذلك عقدت الإسكان والنقل والهيئة الهندسية ورش عمل بين هيئة الطرق والكباري وهيئة التعمير والإسكان والهيئة الهندسية للقوات المسلحة لبحث تقسيم الطرق وسبل التمويل والتنفيذ ونظرا لضخامة المشروع وتكلفته فقد تم تشكيل ١٧ لجنة للإشراف على جميع مراحل تنفيذه وتشكيل غرفة عمليات لمتابعة جدول تنفيذ مشروعات الشبكة ووضع توقيتات زمنية محددة للانتهاء من كل مشروع<sup>(١٤)</sup> .

والجدير بالذكر ان تكلفة المرحلة الاولى للمشروع تم تمويلها من (صندوق تحيا مصر) بالإضافة الى مساعدات من الخزانة العامة للدولة<sup>(١٥)</sup> وتبحث مصر استيراد الكميات اللازمة من الببتومين من الجزائر على أن تقوم وزارة البترول بالاستيراد من إيران عبر وسيط فتوفير المواد المستخدمة لإنشاء الطرق الجديدة ليس مهمة وزارة أو جهة واحدة ولكنه مسؤولية مشتركة بين جميع الجهات وعلى رأسها وزارات البترول والمالية والكهرباء فضلا عن مساهمة البنوك في التمويل كما أن صندوق تحيا مصر سيكون الداعم الأساسي خلال المرحلة المقبلة لتوفير الاعتمادات اللازمة والعاجلة كما ان هيئة الطرق أسست الشركة المصرية للجودة وهي هيئة استشارية لجميع المشروعات وتقوم بالتنسيق والتعاون مع استشاريي كل شركة مقاولات التي تقوم بالتنفيذ حيث سيتم تنفيذ ١٠ كيلومترات يوميا بإجمالي إنفاق ١٠٠ مليون جنيه لأن الكيلومتر الواحد سيتكلف ١٠ ملايين جنيه<sup>(١٦)</sup> .

## ١- الطرق:

وقد بدأت الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري بتنفيذ المرحلة الأولى والتي تشمل ١٤ طريقاً من هذه الطرق المستهدفة خلال العام المالي ٢٠١٤/٢٠١٥ بأطوال ١٢٠٠ كم وبتكلفة قدرها ١٣ مليار جنيه<sup>(١٧)</sup> وتضم حارات للنقل الثقيل تم إنشاؤها بمواصفات معينة تتحمل حمولات النقل الثقيل بحيث يشتمل الطريق على ٤ حارات يتم تخصيص حارة منها للنقل الثقيل حسب طبيعة كل طريق وتستوعب هذه الطرق ١٧١ ألف سيارة كما تتحمل نقل ١٨٢ ألف طن يومياً وتشمل المعايير التصميمية للسيير ١٠٠ كم/ساعة في المناطق المستوية وعلى المنحدرات ٦٥ كم/ساعة<sup>(١٨)</sup> وسنتناول بعض مشاريع المرحلة الأولى بالشكل الآتي:

أ- **الطريق الدائري الإقليمي:** يبلغ طوله ٩٢ كم بتكلفة ٩,٥ مليار جنيه يبدأ من طريق القاهرة / بلبيس الصحراوي وحتى طريق القاهرة / الإسكندرية الصحراوي بدءاً من بلبيس وانتهاءً بتقاطع مع طريق القاهرة / الإسكندرية الصحراوي ويتألف من ٣ حارات لكل اتجاه ويمر مسار الطريق بـ ٤ محافظات هي (الشرقية – القليوبية – المنوفية – الجيزة) ويقع على هذا الشريان المهم ١١٤ عملاً صناعياً ٥٠ كوبري و ٦٤ نفقاً أهمها كوبري على النيل عند بنها والآخر على الرياح الناصري والرياح البحيري عند الخطاطبة وتقاطع علوي حر عند تقاطعه مع الطريق الزراعي عند بنها ويمثل هذا الطريق جزءاً مهماً من الطريق الذي يربط جميع المحاور الطولية السريعة والرئيسية المتجهة من وإلى إقليم القاهرة الكبرى ويهدف لربط الطرق الرئيسية للمحافظات لتنشيط الحركة التجارية بين محافظات الصعيد ومحافظات القناة والدلتا وتخفيض تكلفة وزمن ومسافة الرحلات بين المدن الواقعة على امتداد مساره وتخفيف الحركة المرورية العالية على الطريق الدائري الحالي حول القاهرة الكبرى وعلى الطرق الرئيسية داخل القاهرة<sup>(١٩)</sup>.

وقد تم تصميم وإنشاء الطريق ليكون بمواصفات الطرق الحرة بدون تقاطعات حيث تستخدم الكباري والأنفاق الموجودة عليه في الدوران للخلف وعزله عن الكيانات الجانبية كما سيمتص أكثر من ٨٠% من حركة النقل الثقيل والشاحنات الموجودة على

طرق الدلتا حيث سيكون وسيلة عبور من محافظة إلى أخرى بالنسبة للنقل الثقيل دون الحاجة إلى الدخول للكتل السكنية وتعترم وزارة النقل منع دخول سيارات النقل الثقيل ذات المقطورات للقاهرة الكبرى وجعل نهايتها الدائري الإقليمي من أجل تخفيف الزحام المروى وتقليل الاختناقات المرورية التي تشهدها شوارع القاهرة الكبرى كما ان الطريق يوفر للدولة ما لا يقل عن مليار جنيه سنويا كعائد اقتصادي مريح كما أن هذا الطريق سيساهم في تخفيض حركة المرور في القاهرة الكبرى بشكل كبير حيث سيؤدي إلى تخفيض حركة مرور سيارات النقل الثقيل والمتوسط والخفيف على دائري القاهرة الكبرى بنسبة تصل إلى ٥٠% اما الحمولة على هذا الطريق فتصل إلى ١٢٠ طناً والجدير بالذكر بأن الطريق الدائري حول القاهرة يمثل نقطة التقاء للطرق السريعة الرئيسية والتي تمر عبرها ٩٨.٥% من حركة البضائع بين المحافظات المختلفة ومينائي دمياط والإسكندرية اللذين يمثلان بوابة الصادرات والواردات في مصر الأمر الذي نتج عنه حدوث اختناق مروري غير محتمل على الطريق الدائري حول القاهرة حيث بلغت نسبة النقل الثقيل على الطرق ٥٥% وهو ما تسبب خلال السنوات الماضية في حدوث مشكلات اقتصادية وإطالة زمن الوصول وارتفاع نسبة الحوادث على الطرق السريعة فضلا عن زيادة نسبة التلوث البيئي<sup>(٢٠)</sup>.

**ب- طريق (شبرا / بنها) بطول ٤٢ كيلومتراً:** وهو طريق زراعي حر جديد مزدوج بعدد ٥ حارات بكل اتجاه بعرض الحارة ٣.٦٥ م على جسر ترابي بمتوسط ارتفاع ٣ متر ويبلغ عرض الطريق ٤٣.٤ متر وقد تم تقسيم الطريق الى خمس قطاعات وتسليم كل قطاع الى شركة معينة فالقسم الاول يبلغ طوله ٤.٢٠٠ كم وتنفذه شركة السعداء للمقاولات ويشمل على ٩ كباري و ٢ نفق أما القسم الثاني فيبلغ طوله ٥ كم وتكلفته ٣١٢ مليون جنيه وتنفذه شركة النيل العامة للإنشاء والرصف ويشمل على ٢ كوبري و ٤ انفاق أما القسم الثالث فيبلغ طوله ١٧ كم وتكلفته ١٠٦٢.٥ مليون جنيه وتنفذه شركة ايماك للمقاولات ويشمل ٦ كباري و ٧ انفاق والقسم الرابع بطول ١٧ كم وتكلفة ١٠٦٢.٥ وتنفذه شركة ايماك للمقاولات ويشمل ٦ كباري و ٧ انفاق في حين يبلغ طول

القسم الخامس والآخر ٢.٤ كم وتكلفته ١٥٠ مليون جنيه وتنفذه شركة النيل العامة للطرق والكباري ويشمل ٣ كباري (٢١).

وبلغت تكلفة تنفيذ الطريق الجديد الاجمالية ٥ مليار جنيه منها ١.٩ مليار جنيه قيمة التعويضات التي تم دفعها للأهالي التي تم نزع ملكية أراضيها لإخلاء مسار الطريق وهو طريق حر بدون تقاطعات مرورية من بدايته وحتى نهايته للحد من أي حوادث وحفاظا على حياة المواطنين ويوجد على الطريق الجديد ٣٨ كوبري حمولة ١٧٠ طن و ٢٤ نفق لخدمة الأهالي الموجودين في الأماكن المجاورة للطريق وليس للدوران للخلف ويربط الطريق الجديد ٥ طرق رئيسية هي دائري القاهرة الكبرى والدائري الإقليمي وبنها - المنصورة ومنيا القمح - الزقازيق والقاهرة - الإسكندرية الزراعي ومن المتوقع مرور حوالي ٦٠ ألف سيارة يوميا على الطريق الجديد بين رحلات ذهاب وعودة ويختصر زمن المسافة من شبرا حتى بنها لتبلغ ٢٥ دقيقة بدلا من ساعة (٢٢) مما يوفر لأصحاب السيارات ٦٠ جنيه في الرحلة الواحدة نتيجة التوفير في استهلاك الوقود والوقت ويخدم الطريق ٨ محافظات هي (القليوبية، والدقهلية، الشرقية، والغربية، والجيزة، والمنوفية، والقاهرة، والإسكندرية) (٢٣).

**ج- رفع كفاءة طريق (وادي النظرون - العلمين):** بطول ١٣٥ كم وقد تم رفع كفاءة هذا الطريق من خلال تقسيمه الى ثلاثة اقسام. القسم الاول تنفذه شركة أوراسكوم بمسافة قدرها ٤٥ كم وتكلفة قدرها ٦٤٠ مليون جنيه ويبلغ عرض الحارة ٣.٦ متر وعرض الطريق ٢٨.٦ أما القسم الثاني فتنفذه شركة محمد فاروق عبد الوهاب للمقاولات بمسافة قدرها ٤٥ كم وتكلفة ٦٤٠ مليون جنيه والقسم الاخير فتنفذه شركة الأمل لمواد البناء بمسافة ٤٥ كم وتكلفة ٤٦٠ مليون جنيه لتصبح التكلفة الاجمالية للمشروع ١.٩٢٠ مليار جنيه ويصنف بكونه طريق سريع صحراوي مدى السرعة عليه ١٠٠ كم/ساعة وحجم المرور اليومي المتوقع عليه هو ٢٣.٧٥٦ مركبة أما حجم البضائع المتوقع ان تسلكه هو ٩.١٠٨ طن/يوميا (٢٤).

وقد تم توسيع الطريق بإنشاء حارة إضافية بكل اتجاه ليصبح عدد الحارات ٣ حارات بكل اتجاه أي بإجمالي ٦ حارات وبعرض اجمالي ٢٨.٦ متر لكل الطريق من اجل

استيعاب أحجام المرور المتزايدة على الطريق خاصة في فصل الصيف وقد تم إعادة رصف الطريق وتطويره بالكامل حيث أصبح يوفر مزيداً من الوقت والأمان نظراً لرفسه الجيد حيث يوفر ما يقارب من ساعتين من أصل نحو ٤ ساعات ونصف للمسافر إلى الساحل الشمالي ويحقق رواج اقتصادي بالمناطق الصحراوية ويساهم طريق وادي النظرون العلمين في تسهيل الحركة المرورية وتقليل حوادث السير من طريق (القاهرة - الإسكندرية) إلى الساحل الشمالي وتخفيف الأحمال المرورية المتزايدة على الطريق وخاصة في فصل الصيف حيث يتجه عدد كبير من الأفراد إلى الساحل الشمالي للاصطياف بالإضافة إلى أن هذا الطريق يساهم في تسهيل انتقال الأفراد والبضائع بين القاهرة والساحل الشمالي وتسهيل عملية نقل العمالة من القاهرة والدلتا وشمال الصعيد إلى المناطق السياحية بالساحل الشمالي وهو ما يعد عامل جذب للسياحة والتي تعد أحد أهم روافد الاقتصاد الوطني<sup>(٢٥)</sup>.

**د- طريق (جنوب الفيوم / الواحات):** ويتضمن الطريق إنشاء حارتين في كل اتجاه بعرض ٣.٩ متر للحارة الواحدة وبطول ١٢٥ كم وبتكلفة ٤٠٠ مليون جنيه وتنفذه شركة المقاولون العرب ويبلغ عرض الطريق ١١.٧ متر وهو طريق زراعي يصنف على أنه شريان رئيسي مدى السرعة عليه ٩٠ كم/ساعة وحجم المرور المتوقع للمركبات عليه هو ٤.٧٥٨ مركبة يومياً وحجم البضائع التي ستنتقل عليه هو ٥.٨٠٣ طن/يوم<sup>(٢٦)</sup> وسيربط هذا الطريق طريق القاهرة - أسوان الغربي إلى مناطق جنوب الفيوم وصولاً إلى طريق الواحات وإنشاء هذا الطريق يكتمل محور هام له أهمية تنموية وسياحية وتجارية كبرى يتمثل في الربط ما بين طريق الواحات (البويطي) ومناطق الفيوم و بني سويف و الزعفرانة على شاطئ البحر الأحمر ويتضمن المشروع ثلاثة قطاعات حيث يمتد القطاع الأول من جنوب الفيوم وحتى وادي الريان ويشمل توسعة وتطوير الطريق من (أسيوط الغربي) إلى وادي الريان بطول ٥٥ كم والقطاع الثاني من جهة الواحات يتضمن إنشاء طريق يربط بين طريق (القاهرة / الواحات البحرية) بجنوب الفيوم مروراً بمنطقة دير وادي الريان بطول ٥٥ كم أما القطاع الثالث في منطقة دير وادي الريان فيتضمن إنشاء طريق يربط بين القطاعين

الأول والثاني بطول ١٠ كم<sup>(٢٧)</sup> ويساهم المشروع في تخفيف الأحمال المرورية على طريق القاهرة- الاسكندرية الصحراوي وطريق القاهرة- الفيوم الصحراوي كما يخدم مناطق المحميات الطبيعية غرب الفيوم (محمية وادي الريان- محمية وادي الحيتان) وصولاً إلى الواحات بالإضافة إلى المساهمة في تنمية المناطق المحيطة بالطريق<sup>(٢٨)</sup>.

هـ- ازدواج طريق (أسيوط / سوهاج / البحر الأحمر): يبلغ الطول الاجمالي لهذا الطريق ١٨٠ كم حيث يتم ازدواج الطريق القائم بإنشاء ٢ حارة جديدة بعرض الحارة ٣,٦ م ورفع كفاءة الطريق الحالي ويبلغ العرض الاجمالي للطريق ٩.٦٠ م وتم تقسيمه الى أربع اقسام يبلغ طول القسم الاول من الطريق ٣٠ كم وتنفذه النيل العامة للطرق والكباري بقيمة تبلغ ١٨٥ مليون جنيه أما القسم الثاني فيبلغ طوله ٥٠ كم وتنفذه شركة النيل العامة لإنشاء الطرق بكلفة تبلغ ٢١٣ مليون جنيه في حين يبلغ طول القسم الثالث ٢٠ كم وتنفذه شركة النيل العامة للطرق الصحراوية بقيمة ١٥٧ مليون جنيه والقسم الرابع والأخير يبلغ طوله ٨٠ كم وتنفذه شركة النصر العامة للمقاولات- (حسن علام) بكلفة ٤٠١ مليون جنيه لتبلغ الكلفة الاجمالية للطريق ٩٥٦ مليون جنيه علما ان هذا الطريق هو طريق صحراوي ويصنف على انه شريان رئيسي مدى السرعة عليه ١٠٠كم/ساعة وحجم المرور المتوقع عليه ٤.٩٤١ مركبة يوميا كما ان حجم البضائع المتوقع ان ينقل على هذا الطريق هو ٧.٢٥٢ طن/يوم<sup>(٢٩)</sup>.

ويعاني هذا الطريق من بعض المشاكل الامر الذي دفع وزارة النقل لإزدواجه وسيسهم الطريق في الحد من الحوادث المتكررة على الطريق وتنمية حركة انتقال الأفراد والبضائع بين صعيد مصر ( أسيوط – سوهاج ) وساحل البحر الأحمر (سفاجا - الغردقة ) بما يسهل حركة انتقال العمال ونقل البضائع الزراعية التي تعتمد عليها المناطق السياحية في البحر الأحمر والاسهام في تحقيق التنمية الشاملة في وسط الصعيد حيث سيتكامل هذا الطريق مع طريقي (سفاجا – سوهاج) و(سفاجا – قنا) وهذا الطريق سيكون محور (سفاجا – سوهاج – أسيوط) المتقاطع مع طريق سفاجا – قنا وتبلغ أطوال الطرق الثلاثة المكونة لهذا المحور ٤٨٠ كم<sup>(٣٠)</sup>.

٢- الكباري: وفي مجال الكباري فقد تم إنجاز ٣ محاور مهمة على النيل هي محور جرجا ومحور كوبري طلخا ومحور كوبري بني مزار وكلها تقع على النيل وهي كالآتي:

أ- محور جرجا على النيل: يقع على النيل في محافظة سوهاج ويربط الطريق (الصحراوي الشرقي / بالغربي) وهو محور عرضي متكامل بطول ١٠ كم منها حوالي كيلومتر أعلى النيل وبعرض ٢١ مترا بنظام الاتجاهين وتكلفة ٤٩٧.٥ مليون جنيه وهو عبارة عن طريق حر بدون تقاطعات به ٥ أنفاق و ٤ كباري ويساهم في ربط محاور الطرق الرئيسية شرق وغرب النيل المتمثلة في طريق (القاهرة / أسوان شرق النيل) وطريق (سوهاج / البحر الأحمر) وطريق (القاهرة / أسوان الزراعي غرب النيل) وطريق (القاهرة / أسيوط / سوهاج / أسوان الصحراوي الغربي) حيث يتم قطع المسافة من جرجا الى سفاجا في ساعتين كما سيساهم المشروع في ربط مدينة دار السلام شرق النيل بمدينة جرجا غرب النيل وربط مدن غرب النيل بطريق الصعيد البحر الأحمر<sup>(٣١)</sup> كما يمثل شرياناً حيوياً لمراكز جنوب سوهاج لأنه يربط محاور الطرق الرئيسية بالصعيد شرق وغرب النيل فيربط طريق (القاهرة - أسوان) الزراعي شرق النيل وطريق (سوهاج-البحر الأحمر) وطريق (القاهرة - أسوان الزراعي) غرب النيل ويوفر الوقت والمجهود على السائقين ويدعم عمليات التبادل التجاري والنقل بين مراكز المحافظة الجنوبية والمحافظات المجاورة<sup>(٣٢)</sup>.

ب- محور كوبري طلخا على النيل: يمتد المحور بمنطقة طلخا بمدخل مدينة المنصورة ويشمل كوبري أعلى النيل بطول ٦٣٠ مترا وعرض ٢١ مترا و كوبري أعلى خط سكة حديد طنطا / المنصورة - دمياط بطول ١١٧٤ مترا وعرض ١٩ مترا و كوبري أعلى ترعة المنصورية بطول ٩٥٠ مترا وعرض ١٩ مترا و كوبري رافد جمصه بطول ٤٤٠ مترا وعرض ١٩ مترا و كوبري أعلى مصرف نمرة ١ بطول ١٠١ متر وعرض ٢١ مترا وبلغت تكلفته الإجمالية ٤٦١ مليون جنيه<sup>(٣٣)</sup> ويسهم هذا المحور في الربط المباشر بين طريق (المنصورة - دمياط) شرق النيل وطريق

(المحلة - المنصورة شربين) غرب النيل ونقل حركة المرور خارج الكتلة السكنية المزدحمة بمدينة المنصورة وربط مدخلي المنصورة الشرقي والغربي برافد جمصة والطريق الدولي الساحلي كما يخدم حركة النقل التبادلي بين محافظات شرق ووسط الدلتا ويوفر في زمن الرحلات بما له من مردود إيجابي لتخفيض تكاليف التشغيل والنقل على شبكة طرق الدلتا لمروءه خارج المناطق ذات الكثافات المرورية العالية<sup>(٣٤)</sup>.

**ج- محور كوبري بني مزار على النيل:** تكون من ثلاثة كباري على رأسها كوبري أعلى النيل بطول ٨٠٠ مترا وعرض ٢١ مترا والكوبري الثاني كوبري علوي أعلى ثلاثة تقاطعات هامة وهى خطوط سكة حديد القاهرة / أسوان وأيضا طريق القاهرة أسوان الزراعي الغربي إضافة إلى ترعة الإبراهيمية ويبلغ طول هذا الكوبري ١٢٦٠ مترا وعرض ٢١ مترا والكوبري الثالث أعلى طريق القاهرة / أسيوط الصحراوي الشرقي بطول ٢٢٠ مترا وعرض ٢١ مترا وتبلغ الحمولة التصميمية لهذه الكباري ٩٠ طنا بحد أقصى ويتضمن هذا المشروع ٥ أنفاق عند تقاطعات المشروع مع الطرق الإقليمية كما تبلغ أطوال المداخل المرصوفة ١١ كيلو مترا<sup>(٣٥)</sup> وبتكلفة ٣٤٠ مليون جنيه<sup>(٣٦)</sup>.

ويعتبر كوبري بني مزار في محافظة المنيا من أهم مشروعات الهيئة التي تم الانتهاء منها في الوجه القبلي وترجع أهميته حيث يعتبر ثاني أهم محور تنموي عرضي بعد الطريق الساحلي الدولي حيث يربط محور بني مزار محافظة البحر الأحمر عبر طريق الشيخ فضل - رأس غارب شرق النيل المار بعرض الصحراء الشرقية ليتقاطع مع طريق الكريمتا وايضًا ليتقاطع مع طريق (القاهرة - أسوان الصحراوي الشرقي) ليربط كل هذه المحاور بمحافظات الوجه القبلي مروراً في مدينة بني مزار إلى طريق (القاهرة - أسوان الزراعي) غرب النيل<sup>(٣٧)</sup>.

### **رابعاً: تقييم سياسة الطرق:**

وبعد استعراض تنفيذ المشروع القومي للطرق والذي يعد أعظم إنجاز من نوعه في تاريخ الطرق المصرية فإنه لا بد أن نقوم بتقييم تنفيذه بالمجمل فقد تم إقرار الشبكة

القومية للطرق في ٢٠١٤/٦/٢٢ لتتمية أكثر من ٤٨٠٠ كم باستثمارات تصل إلى نحو ٣٦ مليار جنيه ليتم انجازها على مرحلتين<sup>(٣٨)</sup> وكان من المفترض ان ينتهي المشروع خلال عام واحد ولكن بعد مرور نحو ٥ أشهر من بدء تنفيذ المشروع أظهرت التقارير التي تلقتها وزارة النقل عن معدلات الأداء أنه لن يتم الانتهاء من التنفيذ في الموعد المقرر وأن النسب التي تم تنفيذها في المشروع حتى الآن لا تتجاوز ٣,٥% للطرق المسندة للشركات المتعاقدة مع هيئة الطرق والكباري فيما تتراوح نسب إنجاز الهيئة للطرق المكلفة بها ما بين ٢ و٤% والسبب في ذلك يرجع إلى:

١- مشاكل نزع الملكية وعدم الانتهاء من أعمال المساحة الميدانية والتسوية لطبقات الأساسات تأتي على رأس معوقات المشروع القومي للطرق وهو أمر به صعوبات كبيرة بدءاً من تعويض أصحاب الأراضي الواقعة في نطاق المشروع مالياً مروراً بالإجراءات الإدارية الطويلة لعمليات نزع الملكية وتعويض اصحاب الاراضي وبالتالي تؤدي إلى انخفاض معدلات التنفيذ وهذا لا ينطبق على مشروعات الطرق الصحراوية التي يجري تنفيذها بالمشروع مثل طرق محافظات البحر الأحمر والفرافرة لذلك فإن معدلات تنفيذ الأداء بها أعلى وبالتالي لا يوجد أي تقصير من الجهة المشرفة على تنفيذ المشروع فكان من المفترض أن تنتهي الحكومة متمثلة في هيئة المساحة والوزارات المعنية والمحافظات من كل هذه المشاكل قبل تسليم الشركات المنفذة للمشروع وهو ما أدى إلى أن تسير الأمور بالمشروع بشكل تقليدي كما ان هناك طرق تأخر تسليمها للشركات المنفذة لوجود مشاكل تتعلق بعملية نزع الملكية.

٢- أن عدداً من الشركات الخاصة انسحبت من المشروع لأن المقابل المادي قليل وحاولت التفاوض مع هيئة الطرق والكباري بخلاف شركات الحكومة التي تعمل في المشروع بالأمر المباشر كما أن بعض الشركات المسند إليها المشروع مشغلة مع معداتها بالعمل في مشروعات قومية أخرى الأمر الذي أدى بها إلى اللجوء إلى استيراد معدات جديدة كما أن شبكة الطرق المزمع إنشاؤها تتعدى ٣ آلاف كيلومتر تم العمل بها في وقت واحد رغم نقص المعدات لدى بعض الشركات المنفذة وهذا له

تأثير كبير في انخفاض معدلات الأداء لنسب إنجاز المشروع<sup>(٣٩)</sup> يضاف الى ذلك شكاوى الشركات المنفذة من نقص التمويل اللازم لشراء المواد اللازمة لأعمال الرصف كالبيتومين الذي يكلف الشركات ٧٥٠ مليون جنيه شهرياً بما يعادل ٢٥ مليون جنيه يومياً الامر الذي ادى الى مشاركة محدودة من قبل هذه الشركات في المشروع وبالتالي مشاركة محدودة للقطاع الخاص في تنفيذ المشروع الامر الذي يناقض السياسة التي انتهجها الدولة بتشجيع القطاع الخاص على المشاركة في تنفيذ مشاريع الطرق<sup>(٤٠)</sup>.

٣- المدة الطويلة التي تُستغرق في استيراد مادة البيتومين المستخدمة في رصف الطرق من الخارج لعدم توافرها بشكل كافي في السوق المحلية لذا فإن نقص هذه المادة ادى تاخر وتراجع معدلات التنفيذ في المشروع<sup>(٤١)</sup> علماً أن الهيئة العامة للبترول هي الجهة الوحيدة المنتجة لهذه المادة في مصر تنتج حوالي ٥٣٤٠٠ طن / شهرياً وتستورد حوالي ١٥٦٠٠ طن/ شهرياً بإجمالي ٦٩٠٠٠ طن/شهرياً وهذه الكمية بالكاد تكفي للمشروعات مشروعات الوزارات والهيئات والمؤسسات بجمهورية مصر العربية وذلك لتنفيذ الخطة العامة للدولة عن طريق تنفيذ تلك المشروعات ولحل هذه المشكلة يجب زيادة الإستيراد إلى ١٢٠٠٠٠ طن/ شهرياً بدلاً من ١٥٦٠٠ طن / شهرياً وبذلك سوف يكون إجمالي ما تنتجه و تستورده الهيئة العامة للبترول ١٧٣٤٠٠ طن / شهرياً ويحتاج المشروع القومي للطرق إلى كمية ١٠٤٤٠٠ طن / شهرياً أما المشروعات الأخرى تحتاج إلى كمية ٦٩٠٠٠ طن/شهرياً وذلك ضمناً لإستمرار العمل في المشروعات الجارية الأخرى الخاصة بالوزارات والهيئات والجهات الحكومية الأخرى بجمهورية مصر العربية<sup>(٤٢)</sup> علماً بأنه في حالة نقص السيولة ونقص المواد البترولية فإن الدول غير المنتجة للمواد البترولية تتجه منذ ٣٠ عاماً إلى إنشاء طرق من الخرسانة نظراً لارتفاع تكاليف المواد البترولية المستخدمة في أعمال الرصف.

٤- تعدد إشراف الجهات الإدارية سبب رئيسي في تأخر بعض مشروعات الطرق وبالتالي عدم إنجازها وفق الخطة الموضوعة سلفاً كما ان معدلات الإنجاز في

المشروع تُحتسب بحجم ما تم صرفه من مستحقات لشركات المقاولات وهذا يعطي صورة غير دقيقة لحجم الإنجاز لأن أعمال الطرق تمر في البداية بعدة مراحل تكاليفها محدودة وشركات المقاولات لا تصرف مبالغ ضخمة في بداية العمل وبذلك يكون حجم العمل على الأرض جيداً ولكن الحقيقة ان معدلات صرف المستحقات المالية ضعيفة لأن الأعمال في معظمها تكون حفراً وريدماً وتجهيزاً فقط ومشروعات الطرق المطروحة في المشروع القومي ليست متساوية في حجم الأعمال أو في المشاكل والمعوقات التي تواجه كل مشروع على حدة فهناك مشروعات خالية من العوائق وحجم أعمالها كبير وتنتهي الأعمال بها قبل الموعد المحدد وهناك مشروعات أخرى يتمشى حجم أعمالها مع ظروفها ومن الصعب أن تنتهي في موعدها المحدد<sup>(٤٣)</sup> .

ولكن على الرغم من هذه المشاكل الا ان المشروع القومي للطرق قد حقق نوعاً من التغيير تمثل في انخفاض عدد الحوادث على الطرق وفقاً للجدول الاتي:

### جدول رقم (٣) عدد حوادث الطرق والخسائر الناجمة عنها (بالالف)

السنة	عدد الحوادث	عدد المتوفين	عدد المصابين	عدد المركبات التالفة	المعدل
٢٠١٧	١١١	٣٧	١٤٠	١٧٢	١.٢
٢٠١٦	١٤٧١٠	٥٣	١٨٦	٢١١	١.٦
٢٠١٥	١٤٥٤٨	٦٢	١٩٣	١٩١	١.٦
٢٠١٤	١٤٤٠٣	٦٢٣٦	٢٤١٥٤	٢١١٨٨	١.٧

**المصدر:** ١- مصر في أرقام ، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء المصري، اصدار شهر مارس ٢٠١٧ ٢- لمحة احصائية ، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء المصري ، اصدار شهر يونيو ٢٠١٨ .

ان المشروع القومي للطرق لم يخفض عدد الحوادث فحسب بل ايضا الطرق الجديدة توفر ٢٧% من الوقت لكل من يمر بها وتوفر ٣٥% من الوقود وتوفر يومياً ما قيمته ٥٠٠ مليون جنيه كانت تضيع في زحام الطرق القديمة ويزود فرص الاستثمار على جانبي الطرق الجديدة بنسبة ٤٠% كما أنها أحيت ٢٥% من مساحة مصر (أي حوالي ٢٥٠ ألف كيلو متر مربع) هذه المساحة كانت غير مأهولة بسبب عدم وجود

طرق تمكن المصريين من الوصول إليها ورفعت قدرة الطرق المصرية على نقل البضائع من ٨٠٠ طن إلى ٢٠٠٠ طن يومياً كما ان المشروع القومي للطرق سيضيف بعد انتهائه طرقاتاً تعادل حوالي ٣٠% من شبكة الطرق التي تم إنشاؤها في مصر على مدى التاريخ ويربط المشروع القومي للطرق بين الشرق والغرب والجنوب والشمال من خلال الطرق العرضية والرأسية فشبكة الطرق الجديدة ستمتد إلى مناطق الرقعة الزراعية الجديدة بواقع ٤.٥ مليون فدان منها مليون فدان في المرحلة الأولى بالظهير الصحراوي للمحافظات لخدمة مناطق التنمية الزراعية وخلق مجتمعات عمرانية جديدة تستوعب زيادة سكانية مقدارها ٣٠ مليون نسمة<sup>(٤٤)</sup> بالإضافة الى تحسن مركز مصر في التصنيف العالمي لجودة الطرق حيث تقدمت من المركز ١١٨ إلى المركز ٧٥ على مستوى العالم في تصنيف جودة الطرق وذلك منذ عام ٢٠١٤ وحتى عام ٢٠١٨ والذيعد مؤشر على تحسن مستوى الطرق المصرية الذي ارتفع بشكل كبير بسبب المشروع القومي للطرق<sup>(٤٥)</sup>.

### النتائج والتوصيات:

#### نتائج الدراسة:

- ١- في مجال الطرق حققت وزارة النقل انجازا كبيرا الا ان بعض المشاكل ادت الى عرقلة العمل بسبب عدم التحضير للمشروع قبل البدء به حيث بدأ المشروع بشكل مباشر من دون تخطيط او تحضير مسبق حيث بدأ المشروع قبل الانتهاء من مشاكل نزع الملكية وأعمال المساحة الميدانية والتسوية لطبقات الأساسات كما ان شبكة الطرق المراد انشاءها بدأ العمل بها في آن واحد .
- ٢- ان تعدد جهات الاشراف على المشروع القومي للطرق ونقص المواد اللازمة للرصيف والتمويل وقلة العائد المادي الذي تحصل عليه الشركة ونقص المعدات وعدم التنظيم في توزيع المشروعات على الشركات ساهم بشكل كبير في تأخر الانتهاء من المشروع وعرقلة اعماله.

٣- إهمال النقل بسكك الحديد حيث يبلغ النقل السككي ١% فقط والاعتماد على الطرق في النقل حيث يبلغ أكثر من ٩٠% يؤدي الى تضرر شبكة الطرق وتكسرها مما يزيد من نفقات الصيانة والإصلاح ويزيد نسبة الحوادث.

### توصيات الدراسة:

١- يجب ان يتم التخطيط المسبق لأي مشروع قبل البدء بتنفيذه حيث تتم عمليات نزع الملكية للأراضي وتعويض اصحابها وتجهيزها كذلك يجب البدء المشروعات خطوة بخطوة وليس في ان واحد.

٢- التفاهم مع الشركات قبل البدء بالمشروع حول العائد المادي وتوفير المواد والمعدات اللازمة للعمل وتوحيد الجهة الادارية المشرفة على المشروع وعدم احتساب معدلات الانجاز بناءً على ما تم صرفه للشركات المنفذة بل بناءً على حجم التنفيذ والانجاز على الارض لان كل مشروع له ظروفه وحجمه الخاص به.

٣- زيادة كمية البضائع المنقولة عن طريق سكك الحديد والنقل النهري نظراً لرخص سعره ونقله كميات اكبر من الشاحنات ومركبات النقل كما انه اقل تلويثاً للبيئة وسيقلل من تلف الطرق وتضررها جراء الاعتماد عليها فقط في النقل وبالتالي سيقبل ذلك من تكاليف صيانة الطرق واصلاحها.

## المراجع:

- (١) كريمة عبد الغني ، خلال عامين الطرق المصرية تصل للعالمية، جريدة الاهرام، العدد٤٦٨٣٦، القاهرة، (١مارس ٢٠١٥)،ص ٣.
- (٢) مصر في أرقام ، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء ، اصدار شهر مارس ٢٠١٧
- (٣) نادية منصور، حوادث الطرق «تحصد» الأرواح والأموال، جريدة الاهرام، العدد ٤٧٦٦١، القاهرة، (٣يونيو ٢٠١٧)،ص ٢.
- (٤) خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية ٢٠١٤/٢٠١٥،وزارة التخطيط والمتابعة والإصلاح الاداري، ص ٢٢٨
- (٥) نادية منصور، مصدر سبق ذكره ، ص ٢
- (٦) الكتاب الاحصائي السنوي ٢٠١٦ ، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء ، متاح على الموقع: <https://www.capmas.gov.eg>.
- واثق حمد ابو عمر،دراسة تخطيط وإدارة قطاع النقل الحضري في مدينة القاهرة الكبرى ،أطروحة دكتوراة منشورة ،جامعة القاهرة، القاهرة،مصر،٢٠٠١، ص ١٧٠ .
- (٨) عدد سكان مصر يتجاوز ١٠٤ ملايين نسمة، معلومة وردت على شبكة المعلومات الدولية(الانترنت)،متاح على الموقع: <http://www.bbc.com/arabic> 30/9/2017.
- (٩) لجنة الانتخابات الرئاسية المصرية تعلن فوز السيسي بنسبة ٩٦,٩١ بالمئة، فرانس ٢٤، معلومة وردت على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت) متاحة على الموقع: <http://www.france24.com/ar> 4/6/2014.
- (١٠) صندوق تحيا مصر، معلومة وردت على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)،الموقع الرسمي للصندوق، متاحة على الموقع: <https://tahyamisrfund.org/About/Targets> .
- (١١) ٥ مليارات جنيه مساهمات رجال الأعمال في صندوق «تحيا مصر»، العدد ٤٦٦٠٧، جريدة الاهرام (١٥ يوليو ٢٠١٤).
- (١٢) خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية ٢٠١٤/٢٠١٥،وزارة التخطيط والمتابعة والإصلاح الاداري، ص ص ٢٢٠ - ٢٢٢.
- (١٣) شيماء صالح ، مجلس النواب ينتهي من اقرار قوانين الموازنة العامة للدولة، مقالة منشورة على شبكة المعلومات الدولية(الانترنت)، المؤسسة الوطنية للأعلام ، متاح على الموقع: <http://www.egynews.net> 18/1/2016.

- (١٤) الطيب الصادق، تفاصيل المشروع القومي لتجديد شرايين مصر.. مدن جديدة على ضفاف ٤٤٠٠ كم طرق تحت الإنشاء، جريدة الاهرام العربي، 17/10/2014.
- (١٥) مرفت حقي، ناهد محمد طلحة، تريز كامل، نانسي البناء، المشروعات القومية العملاقة قاطرة التنمية، الهيئة العامة للاستعلامات، ص٦٦.
- (١٦) اليوم.. إنطلاق العمل في المشروع القومي للطرق، معلومة منشورة على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، قناة النيل للاخبار، متاح على الموقع: <http://www.nile.eg18/8/2014>.
- (١٧) مرفت حقي، ناهد محمد طلحة، تريز كامل، نانسي البناء، مصدر سبق ذكره، ص ٦٧.
- (١٨) المشروع القومي للطرق، الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري، معلومة وردت على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، موقع الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري متاحة على الموقع: <http://www.garblt.gov.eg>.
- (١٩) تريز كامل برسوم، المشروع القومي للطرق تنشيط لحركة التجارة وتعزيز لفرص الإستثمار، مقالة منشورة على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، متاح على الموقع: الهيئة العامة للاستعلامات <http://www.sis.gov.eg/Story 2017>.
- (٢٠) عبدالناصر منصور، الدائري الإقليمي جاهز للافتتاح.. ويوفر مليار جنيه سنويا، جريدة الاهرام الاقتصادي، (٢ سبتمبر ٢٠١٨).
- (٢١) المشروع القومي للطرق، تطوير طريق (شبرا - بنها) ، معلومة وردت على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، متاحة على موقع الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري: <http://www.garblt.gov.eg>.
- (٢٢) نبيل بدر، ١٠ معلومات عن طريق شبرا بنها الحر الذي افتتحه الرئيس السيسي/ فيديو جراف، بوابة الاهرام، (٨ يناير ٢٠١٨).
- (٢٣) هاني عمارة، باستثمارات ٢.٥ مليار جنيه بدء العمل في الطريق الحر، جريدة الاهرام اليومي، العدد ٤٦٨٨٩، القاهرة، (٢٣ ابريل ٢٠١٥).
- (٢٤) المشروع القومي للطرق، الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري، مرجع سبق ذكره، متاحة على الموقع: <http://www.garblt.gov.eg>.
- (٢٥) (وادي النطرون - العلمين).. شريان جديد للتنمية فى الصحراء، جريدة اخبار اليوم، (٧ سبتمبر ٢٠١٨).
- (٢٦) المشروع القومي للطرق، الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري، مرجع سبق ذكره، متاحة على الموقع: <http://www.garblt.gov.eg>.

- (٢٧) هاني عمارة، وزير النقل: ٤ مشروعات للطرق باستثمارات ١٣ مليار جنيه عقب تفقده محور الفيوم- الواحات، جريدة الاهرام اليومي، العدد ٤٧٥٢٢، القاهرة، (٥ يناير ٢٠١٧).
- (٢٨) هاني عمارة، الانتهاء من طريق الفيوم - الواحات آخر العام، جريدة الاهرام اليومي، العدد ٤٧٤١٢، القاهرة، (٢٧ سبتمبر ٢٠١٦).
- (٢٩) المشروع القومي للطرق، الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري، مرجع سبق ذكره، متاحة على الموقع: <http://www.garblt.gov.eg>.
- (٣٠) نبيل بدر، وزير النقل: ٤ شركات لإنهاء طريق (أسيوط / سوهاج) الشرقي قبل نهاية ٢٠١٨ صور، بوابة الاهرام، (١ ابريل ٢٠١٨).
- (٣١) تريز كامل برسوم، المشروع القومي للطرق.. تنشيط لحركة التجارة وتعزيز لفرص الإستثمار، مقالة منشورة على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، موقع الهيئة العامة للاستعلامات، متاحة على الموقع: <http://www.sis.gov.eg> 22/6/2017.
- (٣٢) أحمد جابر، ١٠ مليارات و ٣٣٩ مليون جنيه تكلفة مشروعات سوهاج خلال ٤ سنوات، بوابة الاهرام، (٣٠ يونيو ٢٠١٨).
- (٣٣) تريز كامل برسوم، المشروع القومي للطرق.. تنشيط لحركة التجارة وتعزيز لفرص الإستثمار، مصدر سبق ذكره
- (٣٤) هاني عمارة، وزير النقل: محور طلخا على النيل جاهز للافتتاح خلال احتفالات أكتوبر، جريدة الاهرام، العدد ٤٧٤١٨، القاهرة، (٣ اكتوبر ٢٠١٦).
- (٣٥) تريز كامل برسوم، المحاور المرورية.. شرايين حيوية للتنمية، مقالة منشورة على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، موقع الهيئة العامة للاستعلامات، متاحة على الموقع: <http://www.sis.gov.eg> 21/3/2018.
- (٣٦) تريز كامل برسوم، المشروع القومي للطرق.. تنشيط لحركة التجارة وتعزيز لفرص الإستثمار، مصدر سبق ذكره.
- (٣٧) عادل عباس، افتتاح طريقي المنيا — البحر الأحمر والشيخ فضل — رأس غارب، مصدر سبق ذكره.
- (٣٨) تريز كامل برسوم، المصدر نفسه.
- (٣٩) نشوة حميدة، مشاكل المشروع القومي للطرق، جريدة اخبار اليوم، (٢٠ ابريل ٢٠١٥).
- (٤٠) نهلة أبو العز، محمد محروس، شركات المشروع القومي للطرق: نقص البيتومين.. و ٢٥ مليون جنيه يوميًا لشرائه، جريدة الاهرام الاقتصادي، (١٩ يناير ٢٠١٥).

- (٤١) نشوة حميدة، مصدر سبق ذكره.
- (٤٢) عبد الناصر منصور، مذكرة لمحلب تؤكد: نقص مادة "البيتومين" يهدد المشروع القومي للطرق، بوابة الاهرام، (٤ ديسمبر ٢٠١٤).
- (٤٣) نشوة حميدة، مصدر سبق ذكره.
- (٤٤) نادية صبحي، أضخم مشروع قومي للطرق يحقق الفائدة للمحافظات، جريدة اخبار اليوم، (٢٣ فبراير ٢٠١٨).
- (٤٥) أش أ، المشروع القومي للطرق يحسن ترتيب مصر في التصنيف العالمي للجودة، جريدة اخبار اليوم (١٧ سبتمبر ٢٠١٨).