

## موجز سياسات ٢٥ البعد الاجتماعي في نظام تخطيط النقل العام في مصر



إعداد:

أحمد حمدي  
فاطمة رشاد  
لما عاطف

تحت إشراف:

د. عائشة سعد

لذلك، اعتمدت هذه الورقة البحثية استخدام المواطنين لوسائل النقل العام والخدمات المرتبطة بها على أنه بُعد اجتماعي، إذ أنها تؤثر في حياة العديد من المصريين من فئات وشرائح مختلفة.

تشكل المواصلات العامة جزءًا رئيسيًا في حياة المصريين وأنشطتهم اليومية؛ فهي تربط بين قطاعات الإنتاج والاستهلاك في العديد من الجوانب الحيوية، مثل الاقتصاد والبناء والتنمية الاجتماعية.

### بيان المشكلة:

من العثور على الطرق والمواعيد والخيارات المتاحة التي تناسب احتياجاتهم لأغراض التنقلات اليومية.

يُعتبر الوضع العام لنظام النقل العام في مصر غير مترابط وفوضوي؛ إذ أن هذا الوضع يمنع مرئادي وسائل النقل العام من الوصول الكامل إلى الخدمات والتحسينات الحالية والاستفادة منها كذلك. بل إن نظام النقل العام في القاهرة الكبرى بحاجة ملحة إلى سياسة تعتمد التحول الرقمي؛ بهدف تعزيز إمكانية الوصول إلى هذا النظام من خلال ربط جميع وسائل النقل ووضعها في مكان واحد بحيث يتمكن مرئادو وسائل النقل العام

يتناول موجز السياسات الحالي هذا السؤال:

كيف يمكننا تحسين استخدام وسائل النقل العام المصرية وسهولة الوصول إليها باستخدام الأدوات الرقمية؟

### السياق

لمصطلح «سهولة الوصول» في موجز السياسات الحالي على النحو التالي:

يعتبر «سهولة الوصول» مصطلح مهم يُستخدم في وسائل النقل العام. فقد جمّع الباحثون العناصر ذات الصلة من التعاريف المختلفة ووضعوا تعريفًا محددًا



«مدى التوافر وسهولة الوصول إلى وسائل النقل العام والانتقال فيما بينها في القاهرة الكبرى حيث توجد فرص كبيرة، بسبب ما تتمتع به من مركزية بالنسبة للسكان على مستوى الجمهورية»

الوضع الحالي لنظام النقل العام المصري:

أقرت وزارة النقل المصرية عددًا من السياسات المتعلقة بنظام النقل العام. وقد كان العديد من هذه السياسات استجابة لمشاكل تعاني منها مثل تنظيم السلطات المتداخلة، وانخفاض الاعتمادية على وسائل النقل العام ورفع كفاءتها، على النحو التالي:

#### • السياسات الرقابية لقطاع النقل في مصر:

١. إحدى السياسات أوصت بإنشاء جهاز تنظيم النقل بالقاهرة الكبرى لمواجهة تداخل سلطات النقل بالقاهرة الكبرى. تم استبدالها بإنشاء جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي.
٢. أوصت إحدى السياسات بوضع خطة رئيسية/ مركزية لضبط وتنظيم توقيتات وأماكن وسائل النقل العام بالقاهرة الكبرى بطول ٢٠٢٢. ولكن تم تعليق تطبيق هذه السياسة.

#### • سياسات تركز على الجانب الاجتماعي لقطاع النقل في مصر:

١. تم تطبيق سياسة لتوفير تذاكر مجانية لكبار السن فوق ٧٠ عامًا، وخصمًا بنسبة ٥٠٪ لمن هم فوق ٦٠ عامًا في جميع وسائل النقل العام.
٢. سياسة جديدة معمول بها أنشئت بناءً على مبادرة تسمى «السكة أمان»، والتي توفر للنساء العديد من الوسائل للإبلاغ عن حالات التحرش الجنسي في محطات السكك الحديدية والقطارات.
٣. سياسة لتطبيق قانون الإتاحة لمتحدي الإعاقة بشكل أوسع خصوصًا الإنشاءات الجديدة مثل خط المترو الثالث، بالإضافة إلى تطبيق سياسات مالية أخرى تعطي ٥٠٪ خصم لجميع وسائل النقل العام لمتحدي الإعاقة ومرافقيهم في جميع وسائل النقل العام.

#### • سياسات تطوير البنية التحتية في قطاع النقل في مصر:

١. تم تطبيق سياسات جديدة لدمج خطوط حافلات «مواصلات مصر» ومدينة الشروق في خرائط جوجل للتسهيل على مرتادي المواصلات العامة تحديد موقعها والوصول إليها عبر الهواتف الذكية.
٢. سياسة قيد الدراسة لدى وزارة النقل لتطبيق بطاقة الدفع الذكية لجميع وسائل النقل العام.
٣. سياسات جديدة لدى وزارة النقل تنص على تمديد خطوط المترو والحافلات وإنشاء محطات جديدة للقطارات الأحادية والقطارات الكهربائية.

تتبلور الملاحظة الرئيسية في نظام النقل العام ووسائله لا يزال غير مترابط وفوضويًا. على مستوى أصغر، يمكن لمرتادي وسائل النقل العام الوصول إلى وسيلة نقل عامة واحدة والتنقل خلالها بسهولة. ولكن - على المستوى العام - لا يزال الدمج بين وسائل النقل المختلفة والتبديل بينها يمثل تحديًا بسبب هذا النظام غير المترابط.

«يمثل تكامل وترابط نظام النقل أحد ركائز التنمية المستدامة» - د. كريم حسين.

إن نظام النقل العام غير المترابط يعيق التنمية لأنه يسفر عن اكتظاظ وسائل النقل لدى التوجه إلى الوجهات الحيوية للمواطنين مثل المدارس

«هناك ثورة في التحول الرقمي في مصر» - د. خالد السقطي

بقيادة وزير النقل، السيد/ كامل الوزير، بدأت وزارة النقل بدراسة وتنفيذ التحول الرقمي لقطاع النقل لتسهيل الوصول إلى خدمات الوزارة ورفع كفاءتها. لذلك، فهي تعتبر بادرة أمل لإيجاد حل لهذه المشكلة.

النقل. يعتمد تحليل أصحاب المصلحة على استعراض الدراسات ذات الصلة والمقابلات المتعمقة ومناقشة مجموعة الدراسة والملاحظة من قبل الباحثين.



٣. إنشاء محطة متكاملة جديدة مزودة بنظام رقمي مدمج وبنية تحتية توفر وسائل نقل مختلفة في مكان واحد على الجانب الغربي من القاهرة الكبرى (مدينة ٦ أكتوبر) (محطة مترو «عدلي منصور» مثال على ذلك). تهدف هذا المحطة إلى توفير منصة أخرى بنظام رقمي يربط بين مختلف وسائل النقل العام ويجمع بينها في مكان واحد في الجانب الغربي من القاهرة الكبرى.

٤. توفير خرائط تفاعلية مرئية / سمعية رقمية في كل محطة من محطات النقل والتي من شأنها أن تشير إلى خيارات التنقل المتاحة الأخرى في وسائل النقل العام بالقرب من مخارج المحطة.

تهدف الخرائط التفاعلية الرقمية المرئية والسمعية إلى دعم الركاب في مخارج محطات النقل العام ليكونوا على دراية بخيارات النقل العام الأخرى للوصول إلى وجهة معينة في القاهرة الكبرى.

والعمل والخدمات الصحية وما إلى ذلك. مما يؤدي لصعوبة في عملية التنقل بأكملها عندما يرتاد أو ينتقل المواطن من وسيلة نقل إلى أخرى دون أن يكون لديه نظام مناسب يتيح له القيام بذلك بسهولة. يمكن وصف هذا النظام بأنه غير متوفر/ متكافئ من منظور اجتماعي بالنسبة لقطاعات المجتمع نظراً لعدم ترابطه وبالتالي يعيق الوصول إليه وعدم استخدامه بشكل كامل ومناسب لاحتياجاتهم.

## أصحاب المصلحة المعنيين:

كان أصحاب المصلحة البارزون في «بيان المشكلة» هم مستخدمي النقل العام، ووزارة النقل باعتبارها الجهة المسؤولة الأبرز لنظام النقل العام، ومشغلي وسائل النقل العام، والمقيمين حول محاور وسائل

## بدائل السياسات:

تسعى البدائل السياسة الأربعة التالية لسد الفجوة بين السياسات المذكورة في نظام النقل العام - على وجه التحديد - وتعزيز إمكانية الوصول لها كُبعد اجتماعي على النحو المحدد سابقاً:

١. إطلاق تطبيق للهاتف المحمول يوفر الشبكة الكاملة لوسائل النقل العام والمحطات والتوقيات الممكنة لتسهيل عملية التنقل والتبديل بين وسائل النقل المختلفة بطريقة مريحة ومرنة (أنت على بعد نقرة واحدة من وجهتك). يهدف تطبيق الهاتف المحمول إلى الربط بين الأنواع المختلفة من وسائل النقل العام وتسهيل الانتقال بينها (وذلك يشمل الشراكات الخاصة مثل «مواصلات مصر» للحافلات) في القاهرة الكبرى، من خلال توفير الخيارات المتاحة المتعددة لوسائل المواصلات والسعر والتوقيت للتنقل من نقطة ما إلى نقطة أخرى والتخطيط لرحلتهم.

٢. إطلاق شبكة وسائل النقل العام على خرائط جوجل لتحديد المسارات والمحطات والوجهات («مواصلات مصر» مثال على ذلك). يهدف هذا التطبيق إلى تسهيل البحث والعثور على الخيارات المتاحة لطرق ومحطات النقل العام على خرائط جوجل لمساعدة مرتادي وسائل النقل في التخطيط للرحلة داخل القاهرة الكبرى.

وفقًا للمقابلات المتعمقة خلال الدراسة. كان المعيار السياسي والفني وجدواهم هي المعايير الرئيسية في اختيار البديل الأمثل لاقتراحه كسياسة بديلة، ثم يأتي معيار العدالة والمعايير الاقتصادية بشكل متساو في المرتبة الثانية، ثم المعيار الإداري أخيرًا.

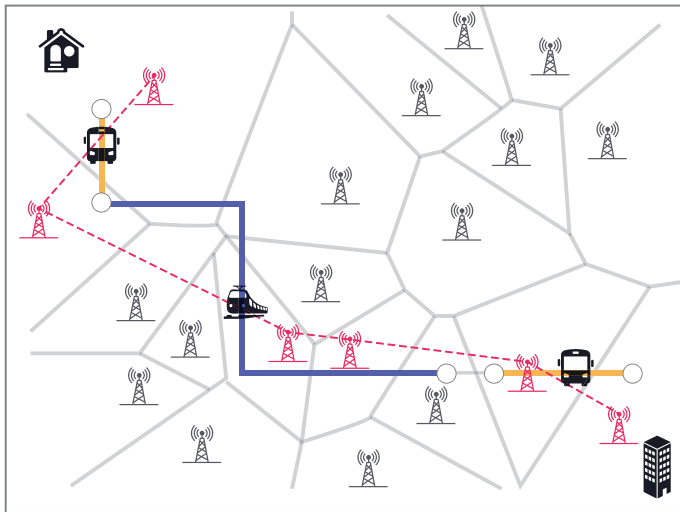
تم تحليل بدائل السياسة الأربعة بناءً على خمسة معايير محددة مرتبة كالتالي: المعيار الاقتصادي، ومعايير العدالة، والمعايير الفني، والمعايير السياسي، والمعايير الإداري، لأنها تتناول الجوانب الرئيسية التي تُراعى لدى اقتراح سياسة تتعلق بالتحول الرقمي

## التوصيات:

أما الأطراف المنفذة للسياسة المقترحة فهي تشمل وزارة النقل، وجهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي، ووزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، والجامعة اليابانية (بناءً على تكليف من وزارة النقل بتنفيذ مشاريع مشاريع خاصة بالتحول الرقمي للوزارة).

نوصي بتطبيق السياسة البديلة المقترحة رقم واحد رقم واحد «إطلاق تطبيق للهاتف المحمول يوفّر الشبكة الكاملة لطرق النقل العام والمحطات والتوقيات الممكنة لتسهيل عملية التنقل والتبديل بين وسائل النقل المختلفة بطريقة مريحة ومرنة».

تم اتخاذ قرار القرار بناءً على المقترح الذي من شأنه أن يعدّل نظام النقل العام غير المترابط في القاهرة الكبرى، والذي يوفّر سهولة الوصول لعدد أكبر من مرئادي المواصلات العامة. تتلاءم السياسة المقترحة مع خطة التحول الرقمي المصرية الحالية وهي قابلة للتنفيذ من الناحية الفنية حالياً، بالإضافة إنها تزيد من الاندماج الاجتماعي في نظام النقل العام وذات تكلفة أقل مقارنة بالبدايل الأخرى ويمكن أن تحقق إيرادات أعلى في ذات الوقت. هذه السياسة توفر حلاً قابلاً للتوسع والتطوير على المدى الطويل ولديها فرصة أكبر للتنفيذ مقابل البدائل المقترحة الأخرى.



أما القيود والعقبات المتوقع أن تحول بين تنفيذ السياسة المقترحة هي تخصيص الموازنة والعائد على الاستثمار، والحاجة الملحة لخطة مركزية/رئيسية لوسائل النقل العام المختلفة في القاهرة الكبرى، ومراعاة الفئات المهمشة مثل الأشخاص ذوي الإعاقة والنساء.

تعتبر السياسة البديلة أفضل بديل يعالج المشكلة كأداة رقمية تربط جميع وسائل النقل العام في نظام واحد وتضعها فيمنصة واحدة بحيث يتمكن مرئادو وسائل النقل العام من العثور على الطرق والمواعيد والخيارات المتاحة التي تناسب احتياجاتهم لأغراض الانتقالات اليومية. كما إنها تربط وتسهل التبديل بين وسائل النقل العام المختلفة في القاهرة الكبرى بناءً على نموذج النقل المشترك - intermodal mode (مثل ارتياد حافلة للوصول إلى محطة مترو لارتياد المترو للوصول إلى حافلة أخرى للوصول إلى الوجهة، كما هو موضح في الصورة أدناه). توفر هذه السياسة المقترحة وصولاً أفضل وأوسع إلى خدمات النقل، وتسهل عملية الانتقال والتي بدورها تيسر قطاعات واسعة من حياة المواطنين وفقاً للمقابلات المتخصصة.

«جميع المراجع الأكاديمية المشار إليها في هذا الموجز يمكن الرجوع إليها في ورقة السياسات»  
ملتقى السياسات العامة - كلية الشؤون الدولية و السياسات العامة بالجامعة الأمريكية بالقاهرة

<https://gapp.aucegypt.edu/public-policy-hub>

البعد الاجتماعي في نظام تخطيط النقل العام في مصر