

# إسكندرية بلا ترام؟ إيقاف « ترام الرمل» بين تطوير مزيف وذاكرة مهدّدة



السبت 31 يناير 2026 04:30 م

أعلنت الهيئة القومية للأنفاق بدء مرحلة الإيقاف التجريبي ل ترام الرمل بمحافظة الإسكندرية اعتباراً من الأحد 1 فبراير 2026 وحتى 10 فبراير، في المسافة الممتدّة من محطة فيكتوريا وحتى محطة مصطفى كامل، ضمن ما وصفته بخطة لاختبار كفاءة منظومة النقل البديلة أثناء أعمال التطوير الجارية لخط الترام التاريخي. القرار، الذي يتضمن استبدال الترام مؤقتاً بـ 153 وسيلة نقل ما بين ميني باص وميكروباص وأتوبيس على طول المسار، فتح نقاشاً واسعاً في الشارع السكndري حول ثمن هذا «التطوير» وحدوده: هل نربح خدمة أسرع وأكفاء، أم نخسر في المقابل واحداً من أهم معالم المدينة الحضريّة؟

وبينما تؤكّد وزارة النقل أن الخطوة مؤقتة وضرورية لتدبيث البنية التحتية وتحسين مستوى الخدمة، يرى كثير من المستخدمين والمتخصصين أن الإيقاف التجريبي يختبر أعصاب مئات الآلاف من الركاب قبل أن يختبر كفاءة المنظومة البديلة، ويعدّ طرح سؤال أعمق: كيف يمكن تدبيث وسائل النقل الجماعي دون شطب ذكرة مدينة كاملة وإبدالها بفوضى الميكروباصات وازدحام عشوائي على حساب حلّ يبني وتأريخي مثل الترام؟

## ترام الرمل؟ من مرفق تارخي إلى «ملف تطوير»

منذ أكثر من مئة عام، ظل ترام الرمل خط الحياة اليومي للأحياء الشرقية في الإسكندرية؛ يدخله الطلاب صباحاً إلى الجامعة، ويعود عبره الموظفون عصراً إلى أحياهم، ويمتد صوته المعدني مع حركة المدينة كجزء أصيل من صورتها في وعي المصريين والعالم. لم يكن الترام مجرد وسيلة انتقال رخيصة، بل مشهداً حضرياً متكرراً ارتبط بالكورنيش والأحياء القديمة، وبصور المدينة على بطاقات البريد وأغلفة الكتب وأفلام السينما.

هذا المرفق، الذي يُعد من أقدم أنظمة الترام في إفريقيا والمنطقة، تعزّز لعقود من الإهمال ونقص الاستثمارات، ما أدى إلى تراجع سرعته وكفاءته، وارتفاع أعطال عرباته وتأكل مساره في نقاط عدة. وزارة النقل تستند إلى هذه الحقائق لبرير الإيقاف المؤقت، معتبرة أن بقاء الترام بوضعه الحالي «غير قابل للاستمرار» في ظل الكثافات العروية المتزايدة وتعقد الحركة في شوارع مثل فيكتوريا وسابا باشا ومحطة الرمل.

غير أن خبراء تخطيط النقل يرون أن المشكلة ليست في الترام كوسيلة، بل في كيفية إدارته. د. محمد عبد الله، أستاذ تخطيط النقل الحضري، يشير إلى أن الترام «وسيلة نقل مستدامة وبيئية بامتياز»، كان يمكن أن تصبح عموداً فقرىً لشبكة النقل العام في الإسكندرية لوحظي بصيانة جادة وتطوير حقيقي للبنية التحتية وإشارات التقاطع والمحطات، بدل تركه يتدحرج ثم استخدام هذا التدهور ذريعة لتهميشه أو استبداله كلياً بحافلات أصغر وأكثر فوضى.

## حافلات بديلة أم فوضى مرورية مؤجلة؟

بحسب بيان الهيئة القومية للأنفاق، جرى توفير 90 ميني باص و48 ميكروباصاً و15 أتوبيساً للعمل على طول مسار الترام من فيكتوريا إلى محطة الرمل، بمعدل تفاصير يتراوح بين 3 و5 دقائق موزع على ثلاثة مسارات رئيسية. على الورق تبدو الأرقام مطمئنة، لكن على الأرض يطرح الركاب والمتخصصون أسئلة عملية: هل تكفي هذه الوسائل لاستيعاب التدفقات اليومية خلال ساعة الذروة؟ هل ستلتزم بمسارات واضحة ومحطات محددة، أم ستتجزّ تدريجياً إلى نعط التشغيل العشوائي المعروف عن الميكروباصات داخل العدن؟

مأحمد شوقي، استشاري النقل الجماعي، يحدّر من أن «الاستبدال الكامل لل ترام بنقل جماعي صغير السعة، يعتمد على الميكروبات بشكل أساسي، يمثل تراجعاً عن فكرة النقل الجماعي المنظم طويلة الأجل». فالميكروبات، كما يوضح، قد يحل أزمة مؤقتة لكنه يخلق على المدى المتوسط مشكلات تلوث بصري وبيئي، و Zhao'an على شبكة الشوارع المحدودة أصلاً، فضلاً عن صعوبة ضبط التعريفة والانضباط التشغيلي مقارنة بمرافق ثابت المسار مثل الترام.

إضافة إلى ذلك، يخشى مستخدمون كثيرون من ارتفاع تكلفة الانتقال إذا تحولت الرحلة الواحدة التي كان يغطيها الترام إلى أكثر من وسيلة، أو إذا استغل بعض السائقين فترة الإيقاف لفرض زيادات غير معلنة في الأجرة، خاصة في ظل ضعف الرقابة وارتفاع أسعار الوقود. وإذا لم يربط تشغيل الأسطول البديل بمنظومة واضحة للتذكرة والرقابة، فقد يجد المواطن نفسه في نهاية التجربة أمام خدمة أقل انتظاماً وتكلفة أعلى مما كانت عليه مع الترام.

### تطوّر لا يمحو هوية سؤال المدينة وحقوق الركاب

في خلفية الجدل التقني والمعروي، يطفو سؤال الهوية الحضرية بقوة. دليلي فؤاد، خبيرة التخطيط العمراني، ترى أن «المدن لا تُدار بالآرقام فقط؛ فال ترام عنصر من عناصر هوية الإسكندرية البصرية والثقافية، وإلغاؤه أو تقليله بلا بديل حضري واضح يفقد المدينة أحد ملامحها الفريدة».

وتشدد على أن التطوير الحقيقي يجب أن يوازن بين رفع الكفاءة المعرفية والحفاظ على الذاكرة المكانية والرموز التي تعزّز السكان بمدينتهم.

من هذا المنطلق، يحذر متخصصون من أن يتحول «التطوير» إلى مجرد استبدال مسار ترام قديم بطريق إسفالي أوسع وحافلات أكثر، دون رؤية شاملة للنقل الجماعي المستدام، ودون مشاركة حقيقة للمجتمع المحلي في مناقشة البدائل. فالإسكندرية، التي تخنقها اليوم كثافة السيارات والتعديات على الكورنيش والفراغات العامة، تحتاج إلى مزيد من المسارات الثابتة للنقل الجماعي لا إلى تعزيز الاعتماد على النقل الفردي أو شبه الفردي.

الإيقاف التجاري ل ترام الرمل حتى 10 فبراير قد يمّض بلا أزمات حادة إذا التزمت منظومة النقل البديلة بخط سير منتظم وتغطية كافية للأحياء المفترزة. لكنه، حتى لو مُنجزاً بسلامة، يبقى اختباراً سياسياً وحضارياً لمستقبل المدينة: هل تختار الإسكندرية أن تُحدث ترامها وتعيد دمجه في شبكة نقل عصرية تحترم البيئة وحقوق الركاب، أم تستسلم لمنطق الحلول السهلة السريعة التي تعمّ ما تبقى من ملامحها المميزة تحت شعار «التطوير»؟