

تذاكر مونوريل شرق النيل تصل إلى 80 جنيهاً وتضع محدودتي الدخل خارج الخدمة



الأربعاء 6 مايو 2026 04:00 م

كشفت وزارة النقل اليوم الأربعاء 6 مايو 2026 تشغيل المرحلة الأولى من مونوريل شرق النيل عبر 16 محطة من المشير طنطاوي حتى مدينة العدالة بالعاصمة الإدارية الجديدة، مع تسعير للرحلات الطويلة يصل إلى 80 جنيهاً، وهو قرار نقل المشروع من خانة الخدمة العامة إلى خانة العبء اليومي على الركاب

ويربط هذا التسعير بين مشروع حكومي باهظ وخريطة دخل مضغوطة لدى ملايين المصريين، لأن الراكب الذي يستخدم المونوريل يوميًا سيواجه تكلفة متكررة لا تقف عند التذكرة وحدها، بل تمتد إلى موصلات قبل المحطة وبعدها، بما يجعل محدودتي الدخل والطبقة المتوسطة خارج معادلة النقل الذكي عمليًا

أسعار التذاكر تكشف فجوة بين الخطاب الحكومي ودخل الركاب

تبدأ الأزمة من إعلان أسعار تذاكر مونوريل شرق النيل على 4 شرائح بحسب عدد المحطات، حيث يدفع الراكب تكلفة أعلى كلما امتد مساره، بينما يصل السعر في الرحلات الأطول إلى 80 جنيهاً، وهو رقم يفرض سؤالاً مباشرًا على الحكومة بشأن جمهور المشروع الحقيقي

وبحسب التفاصيل المعلنة، تعمل المرحلة الأولى من الساعة 6 صباحًا حتى 6 مساءً، وتمر بمحطات المشير طنطاوي وان ناينتي والمستشفى الجوي والنجس والمستثمرين واللوتس وجولدن سكوير وبيت الوطن ومسجد الفتاح العليم والحي آر 1 والحي آر 2 والمال والأعمال ومدينة الفنون والثقافة والحي الحكومي ومسجد مصر ومدينة العدالة

في المقابل، لا يكفي وصف المونوريل بأنه وسيلة حديثة لتبرير سعر يمثل عبئًا يوميًا ثابتًا على الموظف والطالب والعامل، لأن النقل الجماعي في جوهره ليس استعراضًا تقنيًا، بل خدمة عامة يجب أن تخفف تكلفة الحركة لا أن تضيف بندًا جديدًا إلى فاتورة المعيشة

وتكشف قراءة المخطط العمراني ديفيد سيمز لأزمة القاهرة أن شبكات الحركة غير الرسمية مثل الميكروباصات ملأت فراغًا تركته السياسات الحكومية، وهذه القراءة تمنح سعر المونوريل دلالة قاسية، لأن الحكومة تبني وسيلة حديثة لكنها لا تقدم بديلًا ميسورًا لمن اعتمدوا تاريخيًا على النقل الأرخص

لذلك تبدو الحكومة وكأنها تخاطب شريحة محددة قادرة على الدفع لا أغلبية تبحث عن وسيلة منتظمة ورخيصة، لأن الراكب الذي يدفع 80 جنيهاً في اتجاه واحد قد يدفع ضعفها في اليوم، قبل أن يضيف إليها كلفة الوصول من بيته إلى أول محطة ومن آخر محطة إلى عمله

مشروع حديث يخدم العاصمة الإدارية أكثر مما يخدم الفئات الأضعف

يعرض مسار مونوريل شرق النيل أولوية سياسية واضحة، لأنه يربط القاهرة الجديدة بالعاصمة الإدارية الجديدة عبر محطات تخدم أحياء ومراكز حكومية واستثمارية، بينما تظل مناطق الكثافة السكانية الأضعف خارج الخدمة المباشرة أو محتاجة إلى وسائل أخرى للوصول إلى المحطات

ومن هنا، تخدم ملاحظات الباحث العمراني يحيى شوكت محور العدالة المكانية في هذا الملف، إذ ركزت أعماله على توزيع الإنفاق العمراني وحق السكان في الوصول إلى خدمات وسكن وحركة عادلة، وهي زاوية تكشف أن المشروع لا يقاس بعدد المحطات فقط بل بمن يستطيع استخدامها

كما أن تشغيل 16 محطة من إجمالي 22 محطة لا يلغي مشكلة التسعير، لأن المرحلة الحالية بدأت فعليًا أمام الركاب قبل اكتمال كامل المسار، بينما ظهرت الأسعار المرتفعة من اليوم الأول، بما يعني أن المواطن دفع مقدمًا كلفة سياسة نقل لم تثبت بعد قدرتها على خدمة أغلبية الركاب

وتقول الحكومة إن المشروع يعمل بقطارات دون سائق، وإن زمن التقاطر يبلغ 3 دقائق مع استهداف خفضه إلى 90 ثانية عند زيادة الإقبال، غير أن هذه التفاصيل التقنية لا تجيب عن سؤال العدالة، لأن انتظام الخدمة لا يعوض عجز المواطن عن دفع ثمنها بشكل يومي

وبينما تبرز المحطات أبوابًا زجاجية وممرات داخلية وانتقالًا سهلًا بين العربات، يغيب عن خطاب الافتتاح أي نظام واضح لاشتراكات مخفضة للعمال والطلاب ومحدودي الدخل، وهو غياب يجعل التكنولوجيا واجهة براقعة لسياسة تنقل لا تضع الفئات الأضعف في مركز الحسابات

فاتورة النقل تتحول إلى اختبار اجتماعي للحكومة

تأتي أسعار مونوريل شرق النيل في وقت تعيش فيه الأسر المصرية ضغطًا متراكمًا من الغذاء والطاقة والمواصلات، ولذلك تصبح التذكرة المرتفعة جزءًا من مشهد أوسع، حيث تتراجع قدرة الدخل على ملاحقة الخدمات التي ترفع الحكومة أسعارها تحت شعار التطوير والتشغيل الاقتصادي

وفي هذا السياق، تخدم كتابات الصحفي الاقتصادي محمد جاد عن العدالة الاجتماعية وإفقار الطبقة الوسطى قراءة أثر التذكرة على الحياة اليومية، لأن أزمة المونوريل ليست في رقم منفرد، بل في تراكم قرارات تجعل الخدمة العامة أقرب إلى سلعة مرتفعة الثمن

كذلك يفرض سعر 80 جنيهاً مقارنة ضرورية مع وظيفة النقل العام، فالمشروع الذي يفترض أن يقلل استخدام السيارات الخاصة لا يستطيع تحقيق هذا الهدف إذا بقي جذابًا فقط لمن يملكون أصلًا قدرة مالية أعلى، بينما يواصل أصحاب الدخول الأقل الاعتماد على بدائل أرخص وأبطأ وأكثر إرهاقًا

وعلى مستوى السياسات، لا تتحمل الحكومة مسؤولية إنشاء الخط فقط، بل تتحمل مسؤولية جعل استخدامه ممكنًا للمواطن الذي لا يملك رفاهية الدفع اليومي المرتفع، لأن الدولة التي تنفق على مشروع ضخم ثم تطرحه بسعر طارد تعترف عمليًا بأن الأولوية ليست للراكب الأضعف

وتتسع المشكلة عندما تكرر الحكومة الحديث عن النقل الذكي من دون نشر دراسة جدوى اجتماعية تشرح أثر التسعير على الفئات المختلفة، لأن الشفافية هنا ليست تفصيلًا إداريًا، بل شرط أساسي لمعرفة إن كان المشروع سيخفف الزحام فعليًا أم سيضيف مرفقًا جديدًا محدود الاستخدام

في النهاية، لا يهاجم الغضب الشعبي فكرة تطوير النقل ولا يرفض وسيلة حديثة تربط شرق القاهرة بالعاصمة الإدارية، لكنه يرفض أن تدفع الأسر ثمن مشروع لا يناسب دخلها، وأن تتحول تذكرة تصل إلى 80 جنيهاً إلى إعلان صريح بأن الحكومة تبني المرافق أولًا ثم تبحث عن المواطن لاحقًا