

موقف جديد لم ينه معاناة الركاب سنوات من تعطل المواصلات تحاصر كفر شكر بالقليوبية



الاثنين 28 سبتمبر 2026 09:00 م

تفاقمت أزمة المواصلات في مركز ومدينة كفر شكر بالقليوبية حتى أصبحت رحلة الذهاب إلى العمل أو الدراسة اختبارًا يوميًا للوقت والقدرة على الاحتمال، مع نقص المركبات وانتظار طويل واضطراب واضح في انتظام الخطوط

وتحوّلت شكاوى الأهالي من طواوير المواقف وغياب البدائل إلى ملف برلماني معّلن، بعدما أثّرت مسألة تعطل أتوبيسات تابعة للمحافظة لسنوات، وتأخر استكمال تجهيزات الموقف العمومي، واستمرار عجز وسائل النقل المنتظمة

أتوبيسات غائبة وخدمة منهارة

وفي قلب الأزمة يقف مرفق النقل الداخلي الذي كان يفترض أن يوفر الحد الأدنى من الخدمة العامة، بينما تشير المكاتبات البرلمانية إلى أتوبيسات متوقفة منذ سنوات، وخطوط ضعفت أو اختفت دون جدول معّلن لإعادتها

وبحسب طلب الإحاطة المعّلن في 26 سبتمبر 2026، فإن النائب هاني شحاتة طالب ببيان تفصيلي بعدد الأتوبيسات العاملة والمتوقفة، وأسباب التعطل، وتكلفة الإصلاح، وموعد زمني ملزم لإعادة المركبات القابلة للصيانة إلى الخدمة

وفي المقابل، لا تبدو المشكلة طارئة؛ ففي 15 أبريل 2026 جاءت جولة لمحافظ القليوبية بعد شكاوى من نقص السيارات، وأعلن حينها أن مركبات مسجلة على خطوط كفر شكر تعمل على خطوط أخرى

ومن ثم، فإن بقاء العجز أشهرًا بعد تشخيصه رسميًا يضع سؤال التنفيذ في الواجهة؛ فمعرفة سبب نقص السيارات لم تتحول، حتى الآن، إلى انتظام مستقر يشعر به الطالب أو الموظف عند الوقوف بالموقف

وفي قراءة فنية للمشهد، يضع الدكتور أسامة عقيل، أستاذ الطرق والمرور والمطارات بكلية الهندسة جامعة عين شمس، النقل الجماعي المنظم في قلب أي حل، ويربط الفوضى بتراجع دور الخدمة العامة وانتشار النقل العشوائي

كما يرى عقيل أن معالجة الاختناقات لا تبدأ بتوسيع الطرق وحده، بل برفع كفاءة الأتوبيسات وتنظيم المواقف وإعادة الانضباط لخطوط النقل، وهي مبادئ تجعل تعطيل أسطول محلي سنوات عبثًا مضاعفًا على المدينة

وبالتالي، عندما يغيب البديل العام المنتظم، يتحول الميكروباس من عنصر مكمل إلى وسيلة شبه وحيدة، ويصبح الركاب أسير عدد السيارات المتاحة ورغبة السائق في الخط والتوقيت، لا احتياجات المدينة الفعلية

وفوق ذلك، تدفع فترات الذروة الأزمة إلى مستوى أشد قسوة، إذ تتكدس أعداد كبيرة من الركاب بينما تبقى الطاقة الاستيعابية محدودة، فيرتفع زمن الانتظار وتتأخر مواعيد الدراسة والعمل وتزداد كلفة الرحلة اليومية

موقف جديد بأزمة قديمة

وفي ملف الموقف العمومي، تمتد القصة إلى أغسطس 2024، حين أُعلن قرب تشغيل ونقل سيارات الموقف إلى الموقع الجديد، لكن الشكاوى الحالية تعيد طرح السؤال نفسه حول اكتمال التجهيزات وجدوى التشغيل الفعلي

وبعد نحو عامين، تحدث طلب الإحاطة عن عدم اكتمال الرصف والتسوية والإضاءة والمظلات ومقاعد الانتظار ودورات المياه والتنظيم الداخلي، وهي عناصر أساسية لا إضافات تجميلية يمكن تأجيلها دون أثر على الخدمة

وفي أبريل 2026، أعلنت المحافظة طرح الموقف للتطوير وتوجيه أجهزة المرور ومشروع السرفيس لدراسة الوضع، بما يؤكد أن المشكلة كانت معروفة رسميًا قبل أشهر من عودتها مجددًا إلى ساحة البرلمان

وعلى الأرض، تقول الشكاوى المتداولة إن موقع الموقف يضيف رحلة تمهيدية على بعض الركاب للوصول إليه، وهو ما يضاعف الكلفة بالنسبة إلى الأسر التي تعتمد يوميًا على أكثر من وسيلة انتقال

وفي هذا السياق، يؤكد الدكتور مجدي صلاح الدين، أستاذ هندسة الطرق بجامعة القاهرة، أن إنشاء المواقف المنظمة يجب أن يسبقه تخطيط هندسي متكامل، حتى لا تتحول نقاط التجمع إلى مصدر جديد للاختناقات والحوادث

كما يربط صلاح الدين بين كفاءة الموقف وموقعه وقدرته الاستيعابية وتنظيم الحركة داخله وحوله، وهي معايير تجعل اكتمال البنية الأساسية جزءًا من وظيفة المرفق، لا بنظرًا يمكن ترحيله بعد بدء التشغيل

ولهذا، فإن موقفًا بلا مظلات كافية أو إضاءة مكتملة أو دورات مياه أو رصف مناسب لا يحقق الغرض الخدمي من إنشائه، خصوصًا لكبار السن والطلاب والنساء خلال ساعات الصباح والليل

وفضلاً عن ذلك، يؤدي تشتت التحميل بين الموقف الجديد ونقاط أخرى إلى إضعاف القدرة على ضبط الخطوط، ويمنح السائقين مساحة أكبر لاختيار أماكن التحميل وفق الربح الأسرع بدلاً من مسار الخدمة المحدد

وبالنتيجة، تتحول الأموال التي أُنفقت على إنشاء موقع جديد إلى قيمة منقوصة إذا بقيت السيارات موزعة بين أكثر من نقطة، وإذا اضطر الركاب إلى البحث عن وسيلته خارج الإطار الرسمي

الرقابة تتأخر والركاب يدفعون

وفي الجانب الأكثر التصاقًا بالحياة اليومية، تظهر أزمة الرقابة على خطوط السير والتعريفية، بعدما أقرت جولة أبريل بوجود سيارات مرخصة لكفر شكر تعمل فعليًا على خطوط أخرى، بما يصنع عجزًا غير مبرر

وبدلاً من أن تعمل الرخصة كالالتزام بخدمة خط محدد، يصبح غياب المتابعة اليومية حافزًا للبحث عن الخط الأعلى ربحًا، بينما يبقى الخط الأقل جاذبية تجاريًا محملاً بعشرات الركاب المنتظرين بلا بديل

وفي أوقات الذروة، تزداد حساسية هذا الخلل لأن أي نقص صغير في المركبات يتضاعف أثره سريعًا، خاصة مع حركة الطلاب والموظفين، بينما تفتح الندرة الباب أمام شكاوى من تجاوزات في الأجرة

وفي هذا الإطار، يقول الدكتور حسن مهدي، أستاذ هندسة الطرق والنقل بجامعة عين شمس، إن منظومة النقل تحتاج إلى تكامل حقيقي وجودة وسلامة وانتظام، وقد أشار سابقًا إلى آثار الإهمال الطويل على كفاءة النقل الجماعي

كما شدد مهدي في حديثه عن المواقف والنقل الحضري على أن انتظام المحطات والمسارات يقلل التوقفات العشوائية والاختناقات، وهي قاعدة تبدو غائبة عندما تتوزع السيارات بين مواقع متعددة وتضعف السيطرة على التشغيل

ومن ناحية أخرى، لا يقتصر أثر الأزمة على دقائق ضائعة؛ فالطالب المتأخر قد يخسر حصة أو امتحانًا، والموظف قد يتحمل جزاءات، والعامل اليومي قد يخسر جزءًا من أجره قبل أن يبدأ يومه

وبالإضافة إلى ذلك، تصبح الأسرة التي تضم أكثر من طالب أو موظف أمام فاتورة نقل متكررة، ومع كل رحلة إضافية للوصول إلى الموقف أو تجاوز نقص السيارات تتحول الأزمة إلى استنزاف مالي مستمر

وفي طلب الإحاطة، طُرح حل مؤقت يقوم على تشغيل بدائل مرحلية أو تعاقدات تسد العجز لحين إصلاح الأتوبيسات، وهو اقتراح يعكس أن انتظار اكتمال الصيانة وحده لم يعد كافيًا لتغطية الطلب

كما طُلب برنامج زمني للرصف والمظلات والمقاعد ودورات المياه والإضاءة والتنظيم الداخلي، إلى جانب إلزام سيارات الأجرة بالعمل من الموقف المحدد ومنع التشتت بين الموقف الجديد والقديم ونقاط التجمع الأخرى

وفي المقابل، تظل قيمة هذه المطالب مرتبطة بإعلان أرقام ومواعيد يمكن متابعتها، لأن عبارة الصيانة أو الطرح لا تعني كثيرًا لراكب ينتظر كل صباح وسيلة قد تتأخر أو لا تظهر

وأخيرًا، تبدو أزمة كفر شكر مثالًا واضحًا على الفجوة بين إنشاء مرفق وبين تشغيله بكفاءة؛ فالموقف يحتاج تجهيزًا، والأتوبيسات تحتاج عودة، والخطوط تحتاج رقابة، والناس تحتاج خدمة تعمل اليوم لا وعودًا مفتوحة