



الثلاثاء ٧ محرم ١٤٤٨ هـ - 23 يونيو 2026 م

أخبار النافذة

[قرار جديد لكامل الوزير يشرد سكان 9 مناطق بحجة المنفعة العامة لتنفيذ محطات الأتوبس الترددي 7 خطوات بسيطة لحل مشكلة امتلاء "حي ميل" وتوقف استقبال الرسائل تصعيد إجرامي بسجن راكيفيت.. قبو إسرائيلي تحت الأرض يتحول إلى سلخانة لتعذيب أسرى غزة ابن الراوندي.. من نجم المعتزلة إلى أشهر المتهمين بالإلحاد في التاريخ الإسلامي ماذا يمكن أن يعلمنا كأس العالم عن التواضع الثقافي؟ 25% من المصريين يعانون اضطرابات نفسية.. أزمة صامته تتجاوز حدود التوعية والعلاج المنصة || ماذا بعد النصر في إيران؟ هورن ريفيو || مقابضات القوة الخفية وراء الجيش المصري](#)

□

 Submit Submit

- [الرئيسية](#)
- [الأخبار](#)
 - [اخبار مصر](#)
 - [اخبار عالمية](#)
 - [اخبار عربية](#)
 - [اخبار فلسطين](#)
 - [اخبار المحافظات](#)
 - [منوعات](#)
 - [اقتصاد](#)
- [المقالات](#)
- [تقارير](#)
- [الرياضة](#)
- [تراث](#)
- [حقوق وحريات](#)
- [التكنولوجيا](#)
- [المزيد](#)
 - [دعوة](#)
 - [التمنية البشرية](#)
 - [الأسرة](#)
 - [مديا](#)

[الرئيسية](#) « [الأخبار](#) » [اخبار المحافظات](#)

قرار جديد لكامل الوزير يشرد سكان 9 مناطق بحجة المنفعة العامة لتنفيذ محطات الأتوبس الترددي





الثلاثاء 23 يونيو 2026 12:00 م

أصدرت وزارة النقل القرار رقم 334 لسنة 2026 في محافظة القاهرة، ضمن مشروع الأتوبيس الترددي السريع على الطريق الدائري حول القاهرة الكبرى، لنزع ملكية أراض وعقارات لازمة لإنشاء مواقف تخدم ركاب المرحلة الأولى، لتصبح النتيجة المباشرة نقل الملكية جبرا تحت شعار المنفعة العامة، وفتح باب جديد لغضب الأهالي من توسع الدولة على حساب الملكية الخاصة بلا ضمانات كافية ولا حوار معلن.

لكن الواقعة لا تنفصل عن سياق سياسي وإنساني أوسع، حيث اعتادت السلطة تسويق كل مشروع ضخم باعتباره إنقاذاً للمواطن، ثم تطالبه بدفع الثمن من بيته أو أرضه أو دخله. فالمواطن الذي قيل له إن الدولة تبني له المستقبل، يجد نفسه أمام قرارات فوقية تعيد رسم حياته بلا مشاركة حقيقية، ولا تعويض معلن يسبق الألم ويمنع الإفقار الهادئ للأسر المتضررة في مناطق مكتظة أصلاً.

نزع الملكية تحت لافتة المنفعة العامة

وفي هذا السياق، يظهر قرار النزع كحلقة جديدة في طريقة حكم ترى الأرض والسكن مجرد أرقام داخل خرائط هندسية، لا حياة كاملة للأسر وأصحاب أرزاق. فالمنفعة العامة التي لا تصاحبها شفافية في التقييم، ولا إعلان واضح للتعويض، ولا آلية اعتراض فعالة، تتحول عملياً إلى غطاء قانوني لنقل الخسارة من خزائن الدولة إلى ظهور المواطنين بلا مساءلة سياسية حقيقية أو رقابة اجتماعية فعالة.

وبحسب القرار المنشور، تشمل الكشوف المعتمدة من مديرية المساحة بالقاهرة 14 كشفاً لمساحات مرتبطة بمحطات طريق السويس، وكارفور المعادي، والنساجون الشرقيون، والأوتوستراد، والهضبة الوسطى بالمقطم، وطريق السخنة، والفريق إبراهيم العرابي، ومؤسسة الزكاة، وموقف العاشر والسلام. وتكشف هذه القائمة أن المشروع لا يتعامل مع مسار مروري فقط، بل يمس دوائر عمرانية ومعيشية مكتظة ومتداخلة مع حياة يومية واسعة لا تظهر في الخرائط.

غير أن أخطر ما في القرار أنه يتعلق بحالات تعذر فيها توقيع أصحاب الشأن على نماذج نقل الملكية، وهي صياغة قانونية ناعمة تخفي خلفها سؤالاً قاسياً: هل رفض المواطنون لأنهم لم يفتنعوا بالتعويض، أم لأنهم لم يحصلوا على معلومات كافية؟ هنا يتحول التعذر إلى مبرر للنزع، بدل أن يكون إنذاراً يخلل في التواصل والعدالة والإجراءات و ضمانات التفاوض العادل مسبقاً مع أصحاب الحقوق.

لذلك يكتسب رأي الباحث العمراني يحيى شوكت أهمية خاصة، إذ يؤكد أن المنفعة العامة لا تخص الدولة وحدها، بل السكان أيضاً، وأن نزع الملكية في مشروعات التخطيط يحتاج إلى وقت كاف ومشاركة مجتمعية وتعويض كامل ومناسب قبل نزع الوحدة. هذا المنطق يضرب جوهر القرار، لأنه يسأل عن حقوق الناس قبل سرعة الأسفلت والمحطات وأرقام التشغيل الرسمية التي تصدر بيانات الوزارة.

مشروع نقل كهربائي بغانورة اجتماعية ثقيلة

كما أن مشروع الأتوبيس الترددي نفسه يقدم في الخطاب الرسمي كوسيلة نقل كهربائية حديثة بديلة للميكروباص على الطريق الدائري، مع مسارات منعزلة ومحطات مرتبطة بمواقف وكباري وأنفاق. غير أن جودة الفكرة لا تبرر خشونة التنفيذ، لأن النقل العام الحقيقي لا يبني فوق قلق الملاك، ولا ينجح إذا بدأ بإزاحة الناس من معادلة القرار وتعويبهم لاحقا بعد فرض الأمر الواقع على الملاك.

علاوة على ذلك، يقول الدكتور حسن المهدي، المتخصص في هندسة الطرق والنقل، إن الأتوبيس الكهربائي يمثل نقلة نوعية وسيخفف الضغط المروري، خاصة على مستخدمي الطريق الدائري. لكن تحويل هذا الرأي الفني إلى دعاية حكومية مطلقة يطمس الجانب الاجتماعي؛ فالمشروع النافع مروريا قد يصبح جائرا إن نفذ بلا عدالة تعويضية ورقابة مستقلة ومعلومات منشورة للأهالي قبل بدء أي خطوة تنفيذية تمس الملكية الخاصة.

ومن ثم، يصبح السؤال الحقيقي ليس هل تحتاج القاهرة إلى نقل جماعي حديث، بل من يدفع كلفة هذا التحديث، ومن يراقب العدالة في توزيعها. فالمواطن الذي يعاني زحام الميكروباصات وغياب الخدمة يستحق مواصلة أمانة ورخصة، لكنه لا يستحق أن يتحول إلى ممول قسري للمشروع عبر انتزاع ملكيته أو تهديد استقراره العائلي والمهني باسم التطوير ومزاعم تحديث النقل العام في العاصمة.

في المقابل، تشير بيانات مرصد العمران إلى أن وزارة النقل جاءت في صدارة الجهات الطالبة لنزع ملكية وحدات سكنية خلال دراسة قرارات المنفعة العامة، وأن محافظات القاهرة الكبرى تحملت النصيب الأكبر بسبب أعمال تطوير وتوسعة الطريق الدائري. وهذا يعني أن قرار الأتوبيس الترددي ليس استثناء عابرا، بل جزء من نمط عمراني واسع ومتكرر تضغط كلفته على السكان ويعيد إنتاج الخوف من الإزالات.

فروض النقل وخطر تحويل المواطن إلى ممول قسري

بناء على ذلك، لا يكفي أن تقول الحكومة إن المشروع للمنفعة العامة، لأن التجارب السابقة في التعويضات تكشف فجوة ثقة هائلة. فقد أثارت شكاوى برلمانية وصحفية ملف تأخر صرف التعويضات لسنوات، وتآكل قيمتها بعد تعويضات متكررة وارتفاع أسعار العقارات. وعندما يتأخر التعويض، لا يعود حقا دستوريا، بل يصبح وعدا مؤجلا بلا قيمة أمام السوق وتكاليف السكن والمعيشة اليومية بعد التضخم.

بينما يؤكد هاني توفيق، الخبير الاقتصادي، أن معيار الخطر في الديون ليس حجمها المجرد، بل قدرة الحكومة على السداد والوفاء بالتزاماتها. هذا الرأي يضع مشروعات النقل أمام اختبار قاس: هل تخلق عائدا حقيقيا وخدمة عادلة، أم تصيف التزاما جديدا يدفعه المواطن مرتين، مرة من الضرائب ومرة من أسعار الخدمة ونزع الملكية وفواتير التشغيل التي تتزايد فوق دخله المحدود عاما بعد عام.

اقتصاديا، أعلن وزير النقل أن القروض المخطط لها لمشروعات الوزارة تبلغ 18 مليار دولار، وأنها لا تتجاوز 12.5 بالمئة من إجمالي الدين الخارجي. غير أن هذه اللغة التبريرية لا تلمثن الشارع، لأنها تركز على النسب لا على العبء اليومي، ولا تجيب عن سؤال الكلفة الاجتماعية، ولا تشرح كيف سيسترد المواطن حقه قبل أن يتحمل الفاتورة النهائية عبر الأسعار أو الضرائب.

ومع اتساع فاتورة البنية التحتية، يحذر الخبير الاقتصادي عبد الخالق فاروق من أن الأزمة المصرية تتصل بطريقة إدارة الثروة والديون، لا بفقر الموارد فقط. ومن هنا تبدو مشروعات النقل الضخمة مرآة لنمط إنفاق يسبق الرقابة والمساءلة، ويخلط بين احتياج حقيقي للتطوير وبين سلطة تنفيذية تفرض أولوياتها كما لو كانت المجتمع كله بلا تفويض شعبي واضح أو نقاش عام جاد حول الأولويات.

أخيرا، يكشف قرار نزع ملكية أراضي الأتوبيس الترددي أن معركة النقل في مصر لم تعد بين زحام ووسيلة حديثة فقط، بل بين دولة تتوسع بقرارات جاهزة ومواطن يطالب بحقه في المعرفة والتعويض والاعتراض. وإذا لم توضع العدالة قبل الخرسانة، سيبقى كل مشروع جديد عنوانا لصدام قديم بين السلطة والناس لا لإنقاذ الحركة اليومية أو احترام حياة المواطنين وأمنهم السكني والمعيشي.

اقتصاد



الـ"شعبة" تعترف: ارتفاع أسعار الأسماك والفسخ والرنجة 30% بسبب الوقود
الثلاثاء 14 أبريل 2026 09:00 م



بالصور: إصابة 18 طالبة في حادث أتوبس بطريق الصعيد الحر بالمنيا
الخميس 9 أبريل 2026 11:20 م

مقالات متعلقة

ة يجتلبابا ة موعدملا ة طريشلاو ي لاهلا ن يي قارولا ة ريزجي ف تاكيتشا | اويديفلاب

بالفيديو | اشتباكات في جزيرة الوراق بين الأهالي والشرطة المدعومة بالبلطجية

ة رويشو حايرو ة دوربلا ديدش .. دحلا س قط ل ي صافة ن لعة ناصرا

الأرصاد تعلن تفاصيل طقس الأحد.. شديد البرودة ورياح وشيورة

ة يله قدلاو ة يقريشلا ن يبة ة تراكم ن ورذخير جلا ناصي لاهأو .. عطية راهني "بندش ضوع" يريوك

كويري "عوض شنب" نهار سطاء.. وأهالي صان الحجر يحذرون من كارثة بين الشرقية والدقهلية

ن ملا بايء ن وكشي ي لاهلاو .. ة يويلقلا ي ف جلسم اءتعا ي ف ملجنو بأ ة باصا | اويديفلاب

بالفيديو | إصابة أب ونحله في اعتداء مسلح في القليوبية.. والأهالي يشكون غياب الأمن

- [التكنولوجيا](#)
- [دعوة](#)
- [التممة البشرية](#)
- [الأسرة](#)
- [مديا](#)
- [الأخبار](#)
- [المقالات](#)
- [تقارير](#)
- [الرياضة](#)
- [تراث](#)
- [حقوق وحرمان](#)



إشترك

ادخل بريدك الإلكتروني

جميع الحقوق محفوظة لموقع نافذة مصر © 2026