



# مشروع مترو بغداد .. لماذا الآن؟ .. وهل هو الحل الحاسم لمشكلة النقل في مدينة بغداد؟

المهندس، بشار الحافظ

توفير تلك الطاقة الهائلة التي ستضاف الى معاناة وزارة الكهرباء بلا شك. ولإعطاء فكرة عن تأثير هذه المشكلة على كفاءة وتشغيل قطارات المترو في كثير من المدن، نأخذ اقرب الأمثلة لنا، مدينة القاهرة ومعاناة خطوط المترو فيها بسبب انقطاع التيار الكهربائي فيها، وبدون تعليق منا، أحيل الى الذين لديهم شك في ذلك أو يرغبون بمزيد من التفاصيل الى المقال الذي ورد في جريدة أخبار اليوم القاهرية ليوم ٦ ايار ٢٠٠٦ الصفحة ٨ وعنوانه المثير: "مترو الأنفاق مرفوع (كثيراً) من الخدمة" واصاب الاتهام تشبير الى الكهرباء ورحيل الخبراء. وتضاف الى كل هذا مشاكل الأمن ومخاطر الأرباب والكوارجت الكبرى التي تقترب بانفاق سكك الحديد والتي تعاني منها أكبر الدول وأكثرها تقدماً وغيرها من الفقرات التي لا يتسع المجال لحصرها.

عندما قرأ الناس الخبر الرئيس المنشور في صدر صحيفة المدى ليوم ٢٤/٢/٢٠٠٧ الذي هيمن على أخبار أحداث البلد الساخنة ذلك اليوم وهو "تنفيذ المرحلة الأولى لمترو بغداد هذا العام"، لا شك فينا أن شعوراً من الفجطة والفرح قد طغى على قلوب كثير من الناس مستبشرين وفرحين به بما يشبه فرحة الأطفال الموعودين بالثوب الجديد، لا سيما في هذه الآونة العصيبة التي يمر بها البلد. لكن بالنسبة لي، كان شعوري مغايراً، حيث وأنا أقرأ العناوين، غمرني شعور غايب هو خليط من الإحباط والحزن، الإحباط بسبب أدراكنا بأن الحاسم الذي لا بد لنا من حل مشكلة النقل والمرور في المدينة، والحقيقة هي تلك المعلومة الغريبة المنتهية بأدق دراسة للنقل جرت لمدينة بغداد (دراسة النقل الشامل ١٩٧٩-١٩٨٣) ومفادها أن مترو بغداد بصرفه جزء يسير فقط من حركة النقل في المدينة، كما سنبين لاحقاً، مما لا يبرر صرف الأموال الطائلة على تنفيذه. أما شعور الحزن فتناجم عن تخيلي لحال ومعاناة مدينة بغداد ومكابدتها أثناء تنفيذ الحفرات لأنفاق المترو ونقل الأتربة و مواد ومعدات الإنشاء وقلم خطوط الخدمات والإزدحام في أكثر المناطق حيوية وحركة واعدة سنوات إنشاء المترو وهي لم تتعاف بعد من المشاكل والصعوبات التي أفرزها الواقع الجديد.



وأخيرا نقول اننا وضع الموضوع المباشرة ذات التأثير المحدود في حل أزمة النقل والمرور كما أسلفنا مقابل التكاليف والشاكال والتصميمات ومعايرتها بميزان العقل والمنطق فإن التبرجيع العقلي القوي سيكون عدم جدوى هذا المشروع، خاصة في ظل الظروف الاستثنائية الحالية مما يتطلب برأينا إيقاف كافة الإجراءات المزمع القيام بها لتنفيذ هذا المشروع لعدم الحاجة لها بما فيها مرحلة السوحات والتصاميم التفصيلية التي ستباشر بها أمانة بغداد ضمن خطة هذا العام لأنها ستكون غير ذات قيمة مستقبلا وتؤخير صرف المبالغ المخصصة لها على تنفيذ مشاريع أكثر جدوى وأكثر فعالية وأكثر سهولة لتنفيذ النقل والمرور في المدينة، نذكر منها مثلا: تحسين حالة الطرق والمحافظات وإدارة المرور وتنظيم النقل العام بحفاظات جديدة لنقل الركاب وغيرها وترك موضوع المترو لظروف المستقبل بعد استقرار الوضع الاقتصادي والعمراني وبعد أعداد تصميم أساسي جديد لمدينة بغداد يلائم التطورات المستخدمة كما أعلن السيد أمين بغداد مؤخرا، وبعد دراسة نقل شامل جديدة محدثة تتوافق مع التصميم الأساسي الجديد المقترح ومعطيات وبيانات كاملة مشتقة من أوضاع مستقرة. تقول لك هذا إذا أريد للأمر أن تسير بسياقها العقلي والمنطقي كما تعتقد، ولكن، إذا كانت المعايير العميد التي يتجاه مغاير لما كلفناه وعلى سبيل المثال أن الدافع الحقيقي الذي تم الاستناد إليه في اعتماد هذا المشروع ولا اعتبارات أخرى وربما يكون منها هو للمباهاة والمباهاة فقط بحجة أن بغداد تستحق أن يشيد فيها مترو أسوة بمدن أخرى أقل منها شأنًا ومهما كانت التصحيحات، فنك الاعتبارات والحجج العاطفية والشخصية أقر بانتي غير قادر على دحضها خاصة وأني أحب مدينتي حقا وأتمنى لها كل خير مهما كان. وأحيل الرد على المرجين لها لي غربي من المختصين..

مقارنة بعضها مع بعض باستخدام المعطيات والمعلومات المتاحة من الدراسات المتوفرة والأدلة الترجيحية التي تستند إلى العقل والمنطق للخروج بنتائج تساعدنا على اتخاذ القرار. ونبدأ بمناقشة المنافع المتوقعة. أن الهدف الرئيسي المعلن من إنشاء مترو بغداد هو (تحقيق النقل المتوازن الذي يستجيب لكل متطلبات نقل المواطنين لتفادي الاختناقات المرورية في العاصمة). وقد شدنا على كلمة كل، نحن نقول ان تلك العبارة الفضفاضة لا تستند على دليل علمي معتمد، ونرد بما لدينا من معلومات، بأن معطيات دراسة النقل الشامل لمدينة بغداد (١٩٧٩-١٩٨٣) وهي أدق مصدر علمي متاح ومعتمد لتقدير حجم ومساهمة كل نمط من أنماط النقل العام في سنة الهدف (عام ٢٠٠٠) تقدر ان مساهمة مترو بغداد ستكون ٢٪ فقط بالنسبة للسفرات اليومية رقم ٢ (أي مع المرحلة الأولى مشروع المترو ٣٢ كلم) و١٠ بالمائة في الاستراتيجية رقم ٤ (أي بتنفيذ كافة مراحل مشروع المترو) من مجموع حركة النقل في المدينة (ولمزيد من المعلومات تراجع تقارير دراسة النقل الشامل لمدينة بغداد -تقرير التحرير للسيطرة والتشغيل والإدارة يكون من بناية مركزية من سبعة طوابق الخ. مع كل ما تحتاجه من معدات ومستلزمات... والعنصر المهم الثاني في جانب التكاليف هو تكاليف الإستثمارات وتحويل / تعويض خطوط الخدمات الأرضية من ماء ومحار وهاوفا وكهرباء التي ستتضرر أو تتعارض مع الحضريات، وعلينا هنا ان نتصور حال مدينة بغداد المنكوبة من جراء عمليات الحفر والإشياء ونقل الأتربة ومعدات العمل والإنشاء ومواد العمل وتوقف الخدمات خلال فترة التنفيذ التي نظن بانها لن تقل عن خمس سنوات. والعنصر الثالث المتعلق بالتكاليف هو مصاريف التشغيل والصيانة نذكر منها فقط على الخصوص توفير الطاقة الكهربائية بالقدر والضغط المطلوب (مثلا ان مصدر خطوط التغذية الكهربائية العلوي في الأنفاق لتشغيل القطارات يحتاج الى تيار بضغط عال قدره ١٥٠٠ ف د سي) وكذلك طاقة التغذية الأتربة والتبوية والتفريغ ومعدات السيطرة والتحكم الخ...، والسؤال من اين سيتم

الاستراتيجية الى أجل غير مسمى. بعد ان رقد طويلا في ادراج وزارة النقل طوال الثمانينيات والتسعينيات من القرن الماضي، أستيقظ هذا المشروع العملاق (مترو بغداد) مجددا بعد سقوط النظام السابق حتى نجحت الجهات الداعمة له أخيرا في شموله ضمن خطة تنفيذ أمانة بغداد للعام الحالي (٢٠٠٧) مع تخصيص مبلغ قدره مليارا دينار (حوالي مليون ونصف المليون دولار) للقيام بمرحلة السوحات والتصاميم التفصيلية فقط والتي يبلغ مجموع تكاليفها التقديرية الكلية حوالي عشرة ملايين دولار(ملحق جريدة الصباح ليوم ٢٢/١/٢٠٠٧). وستباشر أمانة بغداد بتنفيذ المرحلة الأولى من المشروع (٣٢ كلم) نهاية العام الحالي كما صرح بذلك السيد أمين بغداد (جريدة المدى ليوم ٢٤/٢/٢٠٠٧). وكل ما نخشاه ان المشروع قد أدخل في الخطة اعتمادا على دراسة الجدوى والتصاميم الأولية التي قام بها الاستشاريون السويديون والألمان بأشرف وزارة النقل قبل ثلاثين عاما أو الدراسات التكميلية المستندة اليها والتي دحضتها عملية تقييم إستراتيجيات النقل العام في دراسة النقل الشامل لمدينة بغداد (عام ١٩٨٢) كما قدمنا.

## تحليل جدوى مشروع المترو

غرض تقديم دليل قطعي بجدوى أو عدم جدوى هذا المشروع (مترو بغداد) تحتاج كلى بيانات ومعطيات اقتصادية واجتماعية وفضية وعمرانية دقيقة تستخرج من الواقع الحالي والتوقعات المستقبلية، حيث ليس بالإمكان توفرها حاليا بسبب الظروف غير الطبيعية والتحويلات الكبرى التي يشهدها البلد، بالإضافة الى عدم وضوح الرؤية للاتجاهات المستقبلية. ولكن لأغراض التحليل لا نرى ما يمنع من تطبيق نفس الأسلوب (التكنيك) المعتمد في تقييم المشاريع لقياس جدوى المشروع، أو بعبارة أدق لدحض جدواه في الوقت الحاضر، وذلك بمقارنة المنافع بالتكاليف، أي بحصر قيمة الفوائد المتوقعة من انجاز المشروع من جهة وقيمة التكاليف والأضرار والصعوبات الناجمة عن تنفيذه من جهة أخرى.

لقد تم اختبار أربعة بدائل للنقل العام لسنة الهدف (عام ٢٠٠٠). أن تلك الإستراتيجيات الأربعة هي: ١. استراتيجية رقم ١: حفلات فقط. ٢. استراتيجية رقم ٢: حفلات + المرحلة الأولى من المترو (٣٢ كيلومترا)، الحافلات تعمل بصورة منفصلة عن المترو. ٣. استراتيجية رقم ٣: حفلات + المرحلة الأولى من المترو (٣٢ كيلومترا)، الحافلات تعمل بصورة منسقة لتغذية المترو. ٤. استراتيجية رقم ٤: حفلات + المرحلة الأولى من المترو (٣٢ كيلومترا) + تمديدات المرحلة الأولى من المترو(حوالي ١٥ كيلو مترا)، الحافلات تعمل منسقة لتغذية المترو. تم فحص وتقييم تلك الإستراتيجيات من نواح عدة: تشغيلية ومالية واقتصادية وهندسية وبيئية ومقارنتها مع بعضها البعض باستخدام نموذج النقل الذي تم بناؤه وتطويره خلال مرحلة الدراسة، وقد جاءت نتائج التقييم والتوصية بتفضيل استراتيجية رقم ١: حفلات فقط، كونها توفر جميع متطلبات النقل العام في المستقبل وبكلفة جزئية مقارنة مع الإستراتيجيات الأخرى إضافة لتسهيل تطبيقها وملاءمتها للظروف المتغيرة. لقد عرضت هذه الإستراتيجيات الأربع مع نتائج التقييم والتوصية باعتماد استراتيجية رقم ١: حفلات فقط في ندوة عقدت في وزارة التخطيط بتاريخ ١٤-١٥ من شهر كانون الأول عام ١٩٨٢ حضرها المعينون بالموضوع. وبدلا من اعتماد توصية فريق الدراسة أعلاه، وبالرغم من علمية ودقة وموضوعية هذا التقييم، صدر توجيه من أعلى يتجاوز هذه التوصية إضافة لتمديد المترو كواقع حال تبني على أساسه خطط واستراتيجيات تطوير النقل المستقبلية في مدينة بغداد، لا بل يتم تكيف تلك الإستراتيجيات وفقا لذلك. ومنذ ذلك الحين مضى المشروع في طريقه المرسوم له المرحلة الأولى من المشروع (٣٢ كيلومترا) عام ١٩٨٢، وما لبث ذلك تم في ذلك الحين، حيث أن الحرب العراقية - الإيرانية ابتعت كما هو معروف موقرة البلد المالية وغير المالية وأجل تنفيذه مع بقية المشاريع

المقدار الحقيقي لمساهمة المترو في حل مشكلة النقل والمرور بعد الطفرة المالية الناجمة عن إرتفاع أسعار النفط في سبعينيات القرن الماضي، شهد البلد انتعاشا اقتصاديا ملحوظا انعكس ايجابيا على حركة العمران في مدينة بغداد وسلبيا على حركة النقل والمرور مما سبب ازحاماً ملحوظاً في الشوارع وتأخيرا في حركة النقل لعدم كفاية الطاقة الاستيعابية المتاحة من وسائل نقل وطرق عامة آنذاك، وقد برزت الحاجة الى تنفيذ مشاريع نقل ومرور آنية واستراتيجية لمعالجة تلك الاختناقات، ولا يمكن تلمس تلك الحاجة وأسبقيات تنفيذها بدون القيام بدراسة نقل شامل تغطي مدينة بغداد واطرافها لوضع خطة لتطوير نشاط النقل في المدينة للإيفاء بمتطلبات الضاليات البشرية في المستقبل. وبإفضل أدخل هذا المشروع (دراسة النقل الشامل لمدينة بغداد) ضمن الخطة السنوية لعام ١٩٧٩، وقد قامت وزارة التخطيط باعتبارها الجهة المسؤولة عن تخطيط وقرار المشاريع بالتعاقد مع ١٤/٨/١٩٧٩ مع الاستشاريين البريطانيين (السادة سكوت ولسن كيركباترك وشركاهم) للقيام بالخدمات الاستشارية للدراسة وإشراف فريق عمل من الاختصاصيين يمثلون الدوائر المعنية: وزارة التخطيط، امانة العاصمة، وزارة النقل، وزارة البلديات ووزارة الداخلية / مديرية المرور العامة، وبعد مرور أكثر من سنتين تم نقل مسؤولية الدراسة الى امانة العاصمة واعتبارها الجهة المنفذة للمشروع. أن النتائج النهائية للدراسة تشمل بوضع برنامج عمل تتحدد بموجبه أساليب النقل اللازمة وتحديد المشاريع ومواقعها ومواعيد تنفيذها وطاقتها في تلبية الطلب على النقل في المستقبل كما يتضمن برنامج الدراسة بناء نموذج رياضي، يتم تشغيله بالحاسوب، لفحص جدوى المشاريع المزمع تنفيذها في حينه أو المشاريع المقترحة. والجدير بالذكر أن وزارة النقل كانت قد أسست قبل عدة سنوات من بدء دراسة النقل هيئة للنقل السريع لإنشاء مترو في مدينة بغداد ضمن خططها لإنشاء السكك في البلاد، وقد تعاقبت تلك الهيئة عام ١٩٧٧ مع الاستشاريين السويديين والألمان (دورث) للقيام بدراسة الجدوى والتصاميم الأولية لخطوط النقل السريع (المترو) في بغداد. أن نطاق العمل لدراسة النقل الشامل لمدينة بغداد يتطلب قيام الاستشاري بتطوير واختبار إستراتيجيات نقل بديلة بهدف الوصول الى حلول ملائمة يمكن على ضوءها مواجهة متطلبات النقل في المستقبل. ولوجود مقترح لإنشاء مترو في بغداد كانت تصاميمه الأولية وخطوط مساراته المقترحة جاهزة حينذاك، فإن عملية تطوير الإستراتيجيات (عام ١٩٨٢) اشتملت على تحديد وتقديم إستراتيجيات بديلة للنقل العام بدرجات متفاوتة من التنسيق والتكامل بين المترو والحافلات.

# ما الجديد في الدبلوماسية الأمريكية حول العراق؟

كاظم حبيب

اللاعب الأمريكي سينتهي. بل ينبغي ان ينتهي دوره في العراق أجلا أم عاجلا. وأن عليهما أن تجد لغة مشتركة بثلاثة اتجاهات جوهرية. وهي: ١- السياسة المدنية الحضارية والعقلانية في العلاقة بين المكونات القومية والدينية والمذهبية في العراق. بحيث تحقق المساواة في الموقف من المواطنة المشتركة. أي الابتعاد عن أي سياسة مناهضة للقوميات المختلفة أو للأديان والمذاهب المختلفة أو العمل لحساب أحدها على حساب الأخرى. ٢- رفض المشاريع الطائفية في توزيع العراق إلى فيدراليات سنوية وشعبية بحجة التوزيع الجغرافي. مع تأمين إدارة لامركزية لإدارة شؤون المحافظات وتوزيع عقلائي للموارد المالية وبرامج تنموية اقتصادية وبشرية تساهم في خلق التوازن والنمو السريع لكل المحافظات. ٣- أن تجد لغة وطنية مشتركة مع دول الجوار. وخاصة إيران وسوريا. ولكن مع تركيا والسعودية ودول الخليج أيضا. مع الاهتمام الجاد والمسؤول بالمحيط العربي الذي يشكل امتدادا طبيعيا للسياسة العراقية. لا يمكن أن نلغي جيراننا. ولا هم قادرون على إلغاء العراق من جوارهم. وبالتالي لا بد من التعايش السلمي الديمقراطي بين الجيران دون التدخل المتبادل في الشؤون الداخلية للدول المجاورة للعراق. سواء أكانت تركيا أم إيران أم الدول العربية. إن في مقدور الحكومة العراقية أن تمارس ضغطا مناسباً وضروريا لتغيير أساليب عمل الإدارة الأمريكية وقواتها في العراق وإلى هذا تطمح القوى العراقية المختلفة.

الموقف الذي تميز بالميل الشديد للمعالجة الطائفية في العراق دون أي اعتبار لمبدأ المواطنة. مما حمل العراق أنشلا إضافة إلى حملة الثقيل الناجم عن سياسات النظام السابق. ٣- الموافقة على المشاركة في مباحثات غير ثنائية تشارك فيها كل من إيران وسوريا في بغداد في منتصف الشهر الجاري. ويمكن لهذه الإجراءات الجديدة أن تفتح باباً. وليس أكثر من باب. لحل الأزمة المستحكمة في العراق. إذ أن الوصول إلى مواجهة موفقة وناجحة للإرهاب في العراق وتحقيق الأمن والاستقرار والسلام الأهلي يتطلب أكثر من ذلك من كل الأطراف المعنية بالواقع العراقي الراهن. أي يتطلب تغييرا في سياسة إيران وسوريا وتوقفهما عن التدخل المتواصل في الشأن العراقي. رغم تأكيد الحكومتين بأنهما تريدان إيقاف الإرهاب في العراق. ولكن هناك من الدلائل ما يؤكد استمرارهما في تغذية قوى الإرهاب. كما يتطلب تعاملًا إيجابيا ووضحا في الموقف من المصالحة الوطنية والسلام الأهلي ورفض المحاصصة الطائفية وإجراء تغيير فعلي في بنية الحكومة وفي سياساتها الداخلية وممارسة حزمة كاملة من الإجراءات التي لم تبد واضحة حتى الآن رغم البرنامج المطروح بهذا الصدد من جانب حكومة المالكي. ورغم محاولة بعض المحللين السياسيين فصل ما يجري في العراق عن مشكلات الشرق الأوسط. إلا أن حقيقة الأمر غير ذلك. إذ يفترض بالسياسة الأمريكية أن لا تتوجه صوب حل مشكلة العراق وكأنها منفصلة عن حل بقية المشكلات. بل يفترض أن ترى العلاقة الجدلية القائمة مع القضية

الضاححة جداً التي مارسها هذه الإدارة ومن يمثلها في العراق وإلى العلاقة الملتبسة مع مكونات المجتمع المذهبية. وفي تكريس وجود قوى الإرهاب الدمية المتنوعة على أرض العراق وإلى السماح لها بإقامة بنيتها التحتية الخاصة بها والمتشابهة مع القوات والأجهزة الحكومية العراقية ومع بعض فئات وقوى المجتمع في آن واحد. ولم تلتفت الإدارة الأمريكية وقواتها العسكرية إلى مختلف المقترحات التي قدمت لها بشأن تغيير سياساتها العسكرية واعتماد الدبلوماسية النشطة والمرنة والفعالة في معالجة الوضع في العراق. سواء أكان ذلك مع كل من سوريا وإيران. أم مع حلفائها الحربيين في الحلف الأطلسي. بل ضربتها كلها عرض الحائط. وقد كان السيد دونالد رامسفيلد. وزير الدفاع السابق. خير معبر عن هذا التخشب والتحجر القائلين في السياسة الأمريكية. إلا أن نتائج الانتخابات الأخيرة في الولايات المتحدة فرضت على الإدارة الأمريكية إجراء ثلاثة تغييرات جوهرية في السياسة الأمريكية عموما. ومنها الدبلوماسية الأمريكية. بالرغم من إصرار غالبية المحافظين والبراليين الجدد على عدم التغيير. وهي: ١- إجراء تغيير في الحكومة الأمريكية وتغيير وزير الدفاع. على نحو خاص. وفي إدارة وكالة المخابرات الأمريكية والسفارة الأمريكية في العراق والممثل الدائم في الأمم المتحدة. بما كان يشير إلى اضطرابها إلى ممارسة نهج جديد في العراق وفي منطقة الخليج. ٢- الموافقة على تسليم متواصل للملفات السياسية والأمنية والاقتصادية إلى الطرف العراقي. مع تغيير



تميزت دبلوماسية الإدارة الأمريكية إلى حين فوز الديمقراطيين في الانتخابات الأخيرة بالتخشب والإصرار على تحقيق النصر العسكري الكامل في الساحة السياسية العراقية بالطرق العسكرية ورفض التفاوض مع دول الجوار ذات العلاقات التاريخية والمصالح في العراق إلا بعد تحقيق النصر. وبشكل خاص مع إيران وسوريا. كما تميزت بعلاقات معقدة ومتناقضة مع الاتحاد الأوروبي وغالبية الأعضاء بشأن الحرب أولا ومن ثم اتجاهات تطور الوضع في العراق وسبل المعالجة ثانيا. وقد قاد هذا الوضع إضافة إلى الأخطاء الاستراتيجية والتكتيكية