



أزمة المواصلات في ولاية الخرطوم

أسباب الأزمة ومقترحات الحل



نوفمبر ٢٠١٠٩
حملة سودان المستقبل
الخرطوم - جمهورية السودان

:: حملة سودان المستقبل :: **أزمة المواصلات في ولاية الخرطوم** **أسباب الأزمة ومقترحات الحل**

مقدمة:

تعاني ولاية الخرطوم وبعض مدن الإقليم ومن أهمها مدينة نيالا (عاصمة ولاية جنوب دارفور وثاني أكبر المدن السودانية) من أزمة مواصلات تتفاقم كل يوم وتلقي بكلها على عاتق المواطنين. في ظل هذا الواقع وفي ظل عجز الحكومة الانتقالية عن تقديم أي برامج متماسكة ومتسقة لحل هذه الأزمة، تتقدم حملة سودان المستقبل بهذه الورقة مشاركة منها في مخاطبة هذه المشكلة الهامة، وبإلتزام صارم بتطبيقها عند فوز الحملة بأي انتخابات عامة مقبلة.

أسباب أزمة المواصلات في ولاية الخرطوم:

تعتبر مشكلة المواصلات في ولاية الخرطوم من المشاكل الموروثة من نظام الإنقاذ بقيادة المخلوع عمر البشير، ولا تزال مستمرة حتى اليوم تحت حكومة المجلس العسكري ثم تحت حكومة تحالف العسكر - قحت، وكانت هذه المشكلة هي احدى الأسباب المباشرة التي أدت لاندلاع ثورة ديسمبر ٢٠١٩ فضلاً عن أزمات الخبز. لقد تناولت كثير من القوى الوطنية مثل الحزب الشيوعي وحملة سودان المستقبل وكذلك العديد من الصحف هذه الأزمة آنذاك وتحديث عن أسبابها الموضوعية، لذلك يكون الحديث من طرف بعض النشطاء عن أن المشكلة هي نتاج لممارسات الكيزان والدولة العميقة انما هو من باب التخدير وذر الرماد على العيون والتهرب من أسباب المشكلة الرئيسية.

وفقاً لنا في حملة سودان المستقبل نرى أسباب المشكلة كآمنة في التالي:

١. الانفجار السكاني الكبير في ولاية الخرطوم: نتيجة للآزمات والحروب

وانعدام أي سبل لكسب العيش والتطور في الأقاليم، أضطر عدد كبير من

سكان السودان وخصوصا الولايات الشمالية والوسطى والغربية للهجرة

لولاية الخرطوم مما زاد من عدد سكانها بشكل واضح. ويُقدر عدد سكان الخرطوم حالياً بـ ٨ مليون مواطن هم في تزايد يومي يحتاجون الى حوالي ٥ مليون مقعد يومياً لا يتوفر حتى نصفها، وفقاً لتصريحات الأستاذ يوسف جماع الأمين العام للنقابة العامة للنقل والمواصلات والطيران. أي إن المتوفر هو ٢ مليون مقعد فقط،

٢. **سوء التخطيط العمراني في ولاية الخرطوم:** نسبة للطابع المركزي للتخطيط العمراني وتاريخ الولاية فقد تجمعت معظم الخدمات والأسواق وأماكن الترفيه في مدينة الخرطوم مع وجود تنمية عمرانية بسيطة في مدينتي أمدرمان وبحري وانعدام فرص العمل والخدمات في الأطراف، الأمر الذي يؤدي لهجرة يومية لسكان الولاية الى مركزها صباحاً وهجرة مماثلة منها مساءً؛ مما يتسبب في خلق حالات ذروة هائلة وضغط كبير على الخطوط الواصلة لمركز مدينة الخرطوم،

٣. **سوء حالة الطرق والمرافق العامة:** نسبة لعدم وجود أي خطط عمرانية تهتم بالبنية التحتية ومواكبتها للانفجار السكاني واحتياجات النقل والمواصلات وانعدام الترميم وزيادة الفساد حتى في حالات الترميم، فقد ساءت حالة الطرق ومحطات المواصلات والموائى البرية وغيرها من المرافق العامة التي تشكل البنية التحتية لخدمات النقل والمواصلات وأصبحت تشكل ضغطاً شديداً على أصحاب الحافلات الذين يهربون من الخطوط ذات الطرق الرديئة وذلك لما تسببه من أضرار بحافلاتهم وإهلاك لها،

٤. **عدم توافر الوقود:** يعاني السودان من أزمة كبيرة في الوقود وذلك لقلة العرض عن الطلب وفشل حكومات الإنقاذ المتعددة في السنوات الأخيرة كما عجزت حكومة قحتر عن توفير هذه السلعة الهامة للسوق المحلي. ورغن انخفاض أسعار الوقود عالمياً إلا ان أسعاره في السودان في تصاعد مضطرد، وذلك بسبب الأرباح الهائلة التي تفرضها المصافي على أسعار الوقود. إن الحديث عن دعم الوقود هو من قبيل الكذبات الجارية للحكومات السودانية المختلفة، وما الحديث عن رفع الدعم الا من قبيل زيادة سعر الوقود وزيادة أرباح المصافي والدولة منها،

٥. **قلة عدد المركبات العاملة في الخط وغياب الناقل الحكومي:** يعتمد قطاع النقل في الولاية بشكل كامل على القطاع الخاص والذي يسد حوالي ٩٠% من المواصلات العاملة حالياً بينما يشغل القطاع الحكومي حوالي ١٠% من المواصلات العاملة بعدد ٢٥٠-٣٠٠ حافلة تمتلكها شركة مواصلات ولاية الخرطوم. وإذا صدقنا تصريحات وزير الإعلام فيصل محمد صالح بأن الولاية ستشغل ٣٩٠ حافلة في الفترة القادمة فإن نسبة الحافلات التابعة للقطاع الحكومي سترتفع لـ ٢٠% من الحافلات العاملة حالياً. هذا لن يحل المشكلة في ظل ارتفاع الطلب عن العرض. ستحتاج الولاية الى الحصول على ٣ ألف حافلة كبيرة بسعة ١٠٠ مقعد لتسد النقص (الحالي) في الطلب. ومن المعلوم بالضرورة ان قلة العرض عن الطلب يؤدي للازمات والاختناق والجشع عند مالكي الخدمة،

٦. **غياب وسائل النقل البديلة:** رغماً عن تصاعد ازمة المواصلات الا ان الحكومة الانقاذية السابقة لم تجر أي تخطيطات ومحاولات جادة لإدخال وسائل نقل إضافية اقل تكلفة تحفف الضغط على الحافلات. حيث يغيب النقل النهري تماماً في الولاية كما لا توجد بها خطوط ترام او مترو الخ. إن ما أعلن عنه من تسيير قطار الخرطوم في نوفمبر ٢٠١٩م هو خطوة في الطريق الصحيح لكنها خطوة غير مكتملة نسبة لتشغيل الخط دون توفير المرافق الأساسية له ودون ضبط حركته مع حركة السكك الحديدية، كما ان سعته الترحيلية محدودة جداً في حدود الـ ٥٠ الف مواطن يومياً وهو ما يمثل ١% من الاحتياجات الحالية،

٧. **سوء تخطيط المواقع والمسارات بسبب الفوضى الإدارية:** هناك سوء واضح في تخطيط المواقع والمسارات حيث ان اغلب المواقع تتركز في مناطق مخنوقة وهي صغيرة المساحة حيث لا توجد امكنة مخصصة لتخزين فائض المركبات خاصة في الفترة الصباحية. نتج ذلك عن قيام المحليات بإنشاء مواقف المواصلات في غياب وزارة البنى التحتية والمواصلات وإدارة النقل العام والمواصلات مما يعتبر تغولاً على مهام الوزارة والإدارة العامة للنقل والمواصلات وتجاوزاً للإدارات

المساعدة في الوزارة (الادارة الهندسية والقانونية). أيضاً هناك سوء تخطيط للمسارات مما يؤدي لتهرب الكثير من سائقي الحافلات للمسارات البعيدة في اطراف الولاية (صاحبة الشوارع الأسوأ) - أيضاً هناك تصديق لمسارات مواصلات قصيرة (مثلاً خط الصينية جنوب الخرطوم رغم وجود خطوط مواصلات تمر بتلك المنطقة ممتدة من الأزهري والسلمة ومايو)،

٨. غياب قطع الغيار او ارتفاع اثمانها: يعاني السودان من ارتفاع أسعار قطع الغيار لمعظم الحافلات او انعدامها بالمطلق. ينتج جزء من هذا عن مضاعفات الحظر الاقتصادي الأمريكي (والاوروبي اللاحق له) وبعضه الآخر عن ارتفاع تكلفة الجمارك لقطع الغيار وتحكم تجار جشعون بهذا السوق،

٩. الفساد الإداري والمالي: يضرب الفساد بأطنابه على قطاع النقل والمواصلات في السودان. فقد تم استيراد عدد من الناقلات النهرية بقيت واقفة حتى أصابها العطب والتلف ولم يجر تشغيلها. كما إن شركة الخرطوم للمواصلات تعاني من الفساد المالي والإداري حيث كشف الأستاذ هيثم خالد عبد الله عضو اللجنة التمهيدية لنقابة سائقي بصات شركة مواصلات ولاية الخرطوم ، عن اختفاء مبلغ ٤٥٠ ألف دولار لاستيراد قطع الغيارات ولم تقدم الشركة اي معلومات عن الصفقة والإستيراد، كما يتم تجميع الإيرادات اليومية بشكل عشوائي دون منح مستندات مالية، وشراء قطع الغيار من تجار الشنطة والتي تكون غالباً غير مطابقة للمواصفات. كما يتم إيجار البصات للمناسبات الإجتماعية أثناء ساعات الذروة^١. كما كشف وزير إعلام حكومة قحتر فيصل مجد صالح عن الفساد في استيراد حافلات من قطر والمملكة العربية السعودية حيث تعاني من اشكالات كثيرة وهي بحالة مزرية. فالبصات التي تم استيرادها من قطر قيمتها مدفوعة بالكامل وظلت

^١تقرير بقتاه العالم - نشر على موقعها على هذا العنوان : السودان: الكشف عن ممارسات الفساد في شركة مواصلات الخرطوم يمكن الاطلاع عليه على هذا الرابط :

<https://www.alamtv.net/news/4524481/%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%88%D8%AF%D8%A7%D9%86-%D8%A7%D9%84%D9%83%D8%B4%D9%81-%D8%B9%D9%86-%D9%85%D9%85%D8%A7%D8%B1%D8%B3%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D9%81%D8%B3%D8%A7%D8%AF-%D9%81%D9%8A-%D8%B4%D8%B1%D9%83%D8%A9-%D9%85%D9%88%D8%A7%D8%B5%D9%84%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D8%AE%D8%B1%D8%B7%D9%88%D9%85>

مخزنة بالعراء لأكثر من عامين وبالتالي تحتاج تغيير إطارات، أما التي استوردت من السعودية وتم دفع ٥٠% من المقدم فإن حالتها أسوأ^٢.

١٠. الجشع عند بعض اصحاب وسائقي الحافلات

١١. سوء تنظيم الوقت وضعف ثقافة التنظيم عند المترجلين

دور حكومات الإنقاذ في استفحال أزمة المواصلات:

لعبت حكومات الإسلاميين والمؤتمر الوطني الدور المَعلى في استفحال أزمة المواصلات وذلك نتيجة للفشل التام في سياساتها الكلية والقطاعية والتي أدت لافقار السودان وانهيار الإنتاج فيه وتدهور سعر الصرف للدولار مما أدى لارتفاع أسعار مدخلات الإنتاج وكذلك مدخلات قطاع النقل والمواصلات (المركبات، قطع الغيار، الوقود) والتي تستورد كلها بالدولار.

كما أدت سياسات الحروب والنزاعات الى الهجرة الواسعة لولاية الخرطوم بحثاً عن الأمن والعمل، وأدت السياسة المغامرة مع جنوب السودان لأقفال وتعطيل جزء كبير من انتاج جنوب السودان للنفط وبالتالي إيقاف مصدر مهم للعملة الصعبة او للنفط الخام الذي كان يمكن التفاهم على شراؤه بشروط ميسرة من دولة جنوب السودان.

كما لعب الفساد الضارب باطنابه في الدولة وإدخال الميليشيات في الحياة العامة دوراً كبيراً في اهدار الموارد القليلة المتاحة للبلاد بعد توقف الإنتاج الزراعي والصناعي تماماً (سيطرت الميليشيات وجهاز الامن على موارد الدولة المتبقية من الذهب وغيرها كما تستهلك جزءاً كبيراً من الوقود لمركباتها التي تحاصر بها المدن وتروع بها المواطنين).

إن أي محاولة من بقايا المؤتمر الوطني لاستغلال أزمة المواصلات للتعريض بالثورة انما هي مردودة عليهم، فجزور هذه الأزمة قد زرعه المؤتمر الوطني المنحوس وهو المسؤول الأول عنها.

^٢تقرير بعنوان : أخطر تقرير عن قطار الخرطوم وأزمة المواصلات- نشر بموقع النيلين : تفاصيله هنا : <https://www.alnilin.com/13097287.htm>

دور حكومة قحتر في أزمة المواصلات:

فشلت حكومات المجلس العسكري ومن بعده حكومة المجلس العسكري بغطاء مدني (حكومة قحتر) في حل مشكلة المواصلات وفي عموم حل مشاكل السودان (مشاكل السيولة وارتفاع سعر الدولار والغاز للاستخدام المنزلي ومشاكل الخبز ومشاكل استعادة الإنتاج الزراعي) وذلك لعدة أسباب نجملها في التالي:

١. سيطرة الميليشيات على الاقتصاد والحكم: قننت حكومة قحتر سيطرة ميليشيات الدعم السريع وحلفاءها في الجيش وجهاز الامن على موارد الدولة ومن بينها مناجم الذهب كما جعلت من قائدها المتفلت نائباً لرئيس مجلس سيادتهم ويتم تسويقه كبطل للثورة والمرحلة، في حين ان وجود قواته وانتشارها في المدن واستهلاكها للوقود الغالي وسيطرتها على الذهب والنقد وجزء كبير من ميزانية الدولة هي اهم أسباب فشل الدولة السودانية ومن اهم معوقات الإصلاح،

٢. السير على الطريق التقليدي للانقاذ: يجمع الباحثون على ان حكومة قحتر تسير في سياستها الاقتصادية على للطريق التقليدي للانقاذ والقائم على دعم الفئات الطفيلية في المجتمع واستجداء الدعم الخارجي المالي والسياسي وتدمير القطاعات الإنتاجية – فحمدوك ووزير ماليته لم يكفيا عن استجداء العالم الخارجي لتوفير مليارات الدولارات في ظل عجز تام لهما عن اقناع العالم والدول الصديقة والشقيقة بذلك^٣. يتم ذلك نتيجة لطبيعة النظام نفسه كنظام عسكري تسيطر عليه الميليشيات المتفلتة والقتلة (كان مجلس الامن والاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة ومجلس الامن والسلم الافريقي قد دعوا كلهم لتسليم السلطة للمدنيين ولكن قحت فضلت خذلان الشعب والعالم واقتسام السلطة مع العسكر والميليشيات). كما ان السياسة

^٣ راجع تقريراً عن ذلك في الرابط التالي :

<https://www.alaraby.co.uk/economy/2019/11/21/%D8%A3%D8%B2%D9%85%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%88%D8%AF%D8%A7%D9%86-%D8%A7%D9%84%D8%AC%D9%86%D9%8A%D9%87-%D9%8A%D9%87%D9%88%D9%8A-%D9%88%D8%B9%D8%AC%D8%B2-%D8%B9%D9%86-%D9%85%D9%88%D8%A7%D8%AC%D9%87%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%88%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%88%D8%AF%D8%A7%D8%A1>

المتناقضة والعقيمة الداخلية (اقضاء الحركات واستمرار العنف والقتل والتأخر في السلام والإصلاحات) والخارجية (استمرار التحالف مع روسيا والصين) قد تسببا في استمرار العقوبات الامريكية والاحجام الغربي والإقليمي عن الدعم الكامل للحكومة رغماً عن الجهد المقدر للسعودية والامارات في ذلك،

٣. **عدم وجود أي خطة لإصلاح قطاع المواصلات:** لا تملك حكومة قحتر ولا حاضنتها السياسية قحت أي خطة بديلة وعملية لحل أزمة المواصلات، وذلك لعدم وجود أي خطط لها لإدارة البلاد. ويتمثل اهمال هذه الحكومة في تأخر تعيين وزير البنية التحتية حتى ١٧ أكتوبر ٢٠١٩م والبحث عنه بطريقة عشوائية. إن كل الخطوات التي تقوم بها هذه السلطة هي خطوات من قبيل رزق اليوم باليوم ومحاولات يائسة لإنقاذ ما يمكن إنقاذه. إن عدداً من المبادرات العسكرية وللمليشيات لحل أزمة المواصلات تجلب السخرية وتبعث على الاسي لضحالتها،^٤ فأكبر هم هذه المبادرات هي وضع المركبات العسكرية للاستخدام المدني لفترة ما، وهذا يتناقض مع طبيعة تلك المركبات واستخدامها ويضرب مفهوم الفصل بين المؤسسات العسكرية والمدنية في القلب، ويحاول تحقيق كسب سياسي للمليشيات والجيش ويزيد من هيمنة العسكر وبالتالي من تقليل ثقة العالم بنا. أما المبادرات الشبابية من شاكلة (يا ماشي لبيتك شيل معك نفرين) أو (سكتنا واحدة) فهي على نبلها لا تحل أزمة ذات جذور بنيوية تحتاج لمعالجات حكومية وليس شعبية لحلها،

٤. **محاولة تحميل أسباب الأزمة للآخرين (إيجاد شماعة):** هرباً من التزاماتها كحكومة ودولة تحاول دعاية قحتر تحميل الازمة للآخرين، فهي تلقيها تارة على الدولة العميقة والكيهان وتنسج دعايتها قصصاً اسطورية عن دفعهم لمبالغ طائلة لسائقي الحافلات لإيقاف حافلاتهم عن العمل، وتارة أخرى ترجع الأمر لجشع أصحاب الحافلات. إن هذا المنهج الجبان يتهرب من المسؤولية ويحاول القاءها على الاخرين وهو محاولة لخلق حروب أهلية

^٤ راجع جزءاً من هذه المحاولات هنا : <https://www.alsudaninews.com/?p=38888>

صغيرة وصراعات بين المواطنين أنفسهم. ورغم تشفي بعض الكيزان من الازمات الجارية الا ان الحديث عن دور لهم اليوم في الازمة انما هو من قبيل الاساطير المدنية (urban legends) ويشبه ما كانت تردده الإنقاذ عن دور الشيوخ في قطوعات الكهرباء. وفي الوقت الذي لا ننكر جشع بعض سائقي الحافلات الا اننا نؤمن إن الأغلبية الساحقة منهم تجاهد وتكافح لكسب لقمة العيش في ظل ظروف صعبة. إن أساليب بعض السائقين الملتوية تنتج عن غياب آليات السوق الحقيقية وانخفاض العرض عن الطلب، فضلاً عن غياب دور الدولة الكامل في دعم هذا القطاع وتحمل أصحاب وسائقي المركبات الخاصة لوحدهم لنتائج السياسات العامة الخاطئة من رداءة الطرق وازدياد أسعار الوقود وغياب وغلاء قطع الغيار الخ مما يتسبب في أهلاك سياراتهم وعزوفهم بالتالي عن العمل في بعض المسارات،

إن الحلول التلقائية لحكومة قحتر وعدم معالجة أسباب الازمة الحقيقية تحكم على أي مجهودات لها - على علاقتها - بالفشل. ورغماً عن ان هدف هذه الورقة ليس نقد عموم النظام القحطري وسياساته الكلية، إلا أنه من الواضح ان هناك مشكلة بنيوية في هذا النظام لا تجعله وحكومته مؤهلان لحل أي مشكلة - اقتصادية اجتماعية بصورة جذرية، ومن بينها أزمة المواصلات.

مقترحات حملة سودان المستقبل لحل أزمة المواصلات في ولاية الخرطوم

كانت حملة سودان المستقبل قد كشفت قبل ثورة ديسمبر ٢٠١٩ المجيدة بعام وتحديدًا في ٢٠ نوفمبر ٢٠١٧م ملامحاً من خطتها العامة لأزمة المواصلات في ولاية الخرطوم، مرفقة بخريطة تفاعلية عن المسارات الجديدة المقترحة (راجع الملحق). في هذه الورقة نقتبس من روح تلك الخطة العامة ونضيف إليها بعض المقترحات للحلول قصيرة ومتوسطة وطويلة المدى لحل أزمة المواصلات في ولاية الخرطوم (وبنفس النمط ومع مراعاة الفوارق يمكن تطبيق هذه الحلول في الولايات الأخرى ومدنها الكبرى). في دراسات لاحقة سنقوم بتفصيل ما أُجمل في هذه الخطة مع تقديم ميزانيات محددة لكل جانب من جوانبها وتحديد مصادر التمويل.

الحلول قصيرة الأجل (تنفذ في خلال ٣ أشهر):

١. تكوين غرفة عمليات وطنية تتكون من ممثلي وزارة البنية التحتية والنقل وإدارة النقل العام والمواصلات وقيادة الولاية (وغرف في المحليات تابعة لها) لمتابعة ورصد الازمة و تنفيذ قرارات حلها وعمل السلطات المخولة بالحل،
٢. جمع و تحديث المعلومات بصورة منتظمة من طرف غرفة العمليات لمتابعة النمو السكاني والحضري وتحديث مسارات المواصلات وفقاً له،
٣. اتخاذ قرار حكومي بفتح استيراد مركبات النقل وقطع الغيار للقطاع الخاص بإعفاءات جمركية كاملة،
٤. إعادة تصميم مسارات النقل المتوسطة والقصيرة وفرض الرقابة علي أعلى الالتزام بها على أصحاب الحافلات الخاصة المصدق لها بالعمل في تلك

- المسارات، وفرض عقوبات صارمة على عدم التقيد بالمسارات بما يشمل ذلك مصادرة الحافلة،
٥. اصلاح وتفعيل شركة مواصلات ولاية الخرطوم إداريا وهندسيا وترميم وإعادة تأهيل وزيادة اسطولها الحالي بعدد ١٠٠٠ بص كبير جديد يستورد من إحدى أو بعض الدول الآسيوية الصديقة (كوريا الجنوبية، ماليزيا، تاوان) وبحيث يصبح الأسطول الكلي أكثر من ١٦٠٠ بص وحافلة كبيرة، وذلك للعمل في الخطوط الطويلة والعبارة من أقصى شمال الولاية إلى جنوبها، ومن شرقها إلى غربها، (يتم التمويل والتشغيل بنظام ال BOT)،
٦. إيقاف سير كل المركبات العسكرية بولاية الخرطوم وايداعها الثكنات وتخفيض حصتها من الوقود بنسبة الثلثين،
٧. تنظيم حصص الوقود وضبط العاملين بالمحطات وإلزامها بالعمل ٢٤ ساعة كما كانت تعمل سابقاً وذلك حفاظاً على الوقود،
٨. تأهيل المحطات في مسار قطار الخرطوم والارتفاع بسفرياته من ٢ في اليوم إلى ٤ رحلات يومياً،
٩. عقد لجنة حوار اجتماعي تشمل الحكومة من جهة ومنظمات تمثل المواطنين وحماية المستهلك من الجهة الثانية ونقابات ومنظمات ملاك وسائقي الحافلات وذلك للوصول لحلول مرضية لكل الأطراف ومن بينها إقرار تعريفات منصفة وعادلة وملزمة للجميع، ووضع عقوبات للمخالفين ومراقبين داخل المواقع.

الحلول متوسطة الأمد: (تنفذ في خلال ٦ أشهر):

١. توفير الجازولين والبنزين بشكل يقضى تماماً على الندرة وذلك بإيقاف تصدير النفط الخام السوداني وإصلاح العلاقات مع جنوب السودان لضمان الضخ الكامل لنفطه وتوقيع اتفاقيات لاستيراد النفط بأسعار تشجيعية مع الدول الشقيقة وخصوصاً المملكة العربية السعودية والامارات العربية المتحدة ودولة الكويت،

٢. ترميم وتهيئة البنية التحتية بالخرطوم للحافلات الكبيرة من ناحية إعادة ناء وترميم الطرق والمواقف والمحطات والجسور،
٣. تشغيل النقل النهري وإقامة المحطات المؤقتة وترميم وتأهيل وتشغيل العبّارات التي تم شرائها من قبل والحصول على عبّارات جديدة (بالتعاون مع جمهورية ألمانيا الاتحادية)،
٤. مواصلة تأهيل مسار قطار الخرطوم والارتفاع بسفرياته الى ١٠ رحلات يومياً في كل اتجاه،

الحلول طويلة المدى (تنفذ في خلال عام من تاريخه):

١. إعادة تخطيط الولاية لـ ١٠ مدن فرعية (على أساس المحليات القائمة) ونقل الخدمات لها وأصدار التصريحات بإقامة أسواق مركزية فيها لتخفيف الضغط على مركز الخرطوم وفق رؤية كاملة لإعادة التخطيط والاحياء العمراني للولاية،
٢. تحويل شركة مواصلات ولاية الخرطوم الى شركة بصات وحافلات ولاية الخرطوم وتغيير ملكيتها الى شركة مساهمة يمنح ٥٠% من اسهمها للعاملين فيها أو تخصيصها والتعاقد على تطويرها وادارتها بنظام الـ BOT،
٣. تخطيط والبدء في تنفيذ خطوط الترام والبصات الكهربائية وتأسيس شركة ولاية الخرطوم للترام والبصات الكهربائية وقطار الخرطوم على ان تعمل كشركة مساهمة او بنظام الـ BOT،
٤. رفع تأهيل النقل النهري وزيادة محطاته وفقاً للمخطط الملحق
٥. تخطيط وتنظيم المزادات لانشاء وتنفيذ مترو الانفاق في الخرطوم وتنفيذه عبر شركة مساهمة واكتتاب وطني أو عبر نظام الـ BOT،
٦. حل مشكلة النفط ومدخلات الطاقة بشكل جذري بزيادة الإنتاج المحلي من مدخلات الطاقة والتوجه نحو مصادر الطاقة النظيفة،

٧. تأهيل وبناء الطرق وسفلتها في كل المناطق التي تتواجد بها ردميات وذلك بالتعاون مع جمهورية الصين الشعبية او دولة استراليا ووفقاً لنظام منح غير مستردة او بنظام الBOT

الشروط الاخرى الكلية لتنفيذ حلول ازمة المواصلات:

١. ضربة لازب لحل أزمة المواصلات هو إنجاز سلسلة من الإصلاحات الداخلية والخارجية لرفع كفاءة الدولة وحل الازمة السياسية والاقتصادية ككل، مما يؤدي لتوفير الشروط الموضوعية للحل الجذري والناجع لأزمة المواصلات، وذلك عبر السياسات و الإجراءات التالية:
٢. حل الحكومة الحالية وتكوين حكومة جديدة عالية الكفاءة وبتفويض لمدة عام فقط لانتهاء حالة الفوضى وعدم الكفاءة والسيولة السياسية وفق اتفاق وطني شامل عبر مائدة مستديرة تضم كل الفرقاء السودانيين عدا حزب المؤتمر الوطني، وابعاد سيطرة العسكر والمليشيات عن السلطة وإقامة حكومة مدنية تماماً تسيطر على موارد الدولة وتحقق السلام وتدعم الإنتاج مما يحقق لها استمرار الدعم الداخلي ،
٣. العمل على إعادة اكتساب الثقة العالمية ورفع الحصار والعقوبات واسم السودان من قائمة الدول الداعمة للإرهاب، كنتيجة طبيعية للإصلاحات الداخلية،
٤. حسم قضية السلام والأمن في الولايات بشكل عاجل وجاد ومعالجة اسباب الحرب وتبعاتها وتحريك المشاريع التنموية والانتاج في الأقاليم وتقديم نفس الخدمات الموجودة بالخرطوم لمناطق الاقاليم وبما يؤدي لتخفيض كمية الهجرات والنزوح وبيداء الهجرة العكسية الطوعية للاقاليم خصوصاً من طرف الشباب العاطل عن العمل وأصحاب الأعمال الهامشية ومواطني السكن الطرفي الذين يشكل السكن في العاصمة عبئاً إضافياً علي أغلبهم،

٥. نقل الخدمات المركزية للولايات وفتح نوافذ ولاءية تقوم بنفس الإجراءات التي تتم في العاصمة بحيث لا يضطر مواطنو الولايات الى السفر للعاصمة لاكمال اجراءات ادارية او غيرها،
٦. توزيع مؤسسات ووزارات الدولة المركزية خصوصا ذات العلاقة المباشرة بالانتاج للاقاليم وجعل مكاتبها في الخرطوم مجرد مكاتب تنسيق لمتابعة الإجراءات فقط، والنظر في فكرة العاصمة الجديدة (على غرار نيجيريا وعدد من الدول) او العاصمة المتنوعة (على غرار تجربة جنوب أفريقيا).

ملحق رقم ١

::سودان المستقبل ::

خطة تطوير وتحديث شبكة ومسارات المواصلات في ولاية الخرطوم

٢٠ نوفمبر ٢٠١٧م

تقوم خطة تطوير وتحديث شبكة ومسارات المواصلات لولاية الخرطوم لحملة سودان المستقبل على أسس خطط ورؤى التخطيط العمراني و الأحياء والتجديد الحضري التي تتبناها الحملة وبما يؤدي لاعادة تخطيط وتجديد كامل للبنية العمرانية للمحليات والولايات السودانية المختلفة وبما تشمله من مدن واحياء وقرى لتزويدها بمراكز العمل والانتاج والخدمات الأسواق ومناطق التعليم والعبادة والترفيه الخ ، وبما يشمل ذلك اعادة تخطيط وتعبيد الشوارع والطرق بشكل كافي وآمن لتسهيل حركة السلع والناس.

في داخل تلك الخطط والرؤى تلعب شبكات المواصلات الداخلية في المحليات والولايات والشبكات الوطنية التي تربط تلك الولايات والشبكات الاقليمية والقارية التي تربط السودان بدول الجوار مكانا مهما . في هذا السبيل نقدم المقترح الاول لتطوير شبكة الطرق في ولاية الخرطوم كما هو موضح في الخريطة المرفقة وكما سيرد تفصيله في المذكرة التفسيرية تحت الاعداد.

عموما تقوم خطة تطوير المواصلات في ولاية الخرطوم على العودة لنظام المحطات الوسطى او المحطت الكبيرة في عدد من المحليات والمدن بالولاية وربط الخطوط الفرعية بعضها ببعض بشكل دائري او شبه دائري مع استحداث النقل النهري للاستفادة من النيل كرابط وفي المناطق ذات الكثافة السكانية الضعيفة او في ظل عدم وجود شوارع معبدة

كما تقوم الخطة على جمع و تحديث المعلومات بصورة منتظمة ومن ثم تطوير الخطة وفقا لحاجات السكان المتغيرة وديناميكية الكثافة السكانية وخطط التجديد الحضري والعمراني الاساسية لحملة وحكومة سودان المستقبل

يراعي أيضا أن الخطة لم تكتمل لمدينة امدرمان وضواحيها ولبعض المناطق الطرفية في الولاية مما سيتم ادراجها في الخطة عبر استحداث الطرق ووسائل المواصلات المناسبة لها.

الخريطة وعموم أفكار الخطة من اعداد المهندس محمد عباس. أضغط على الرابط لترى الخطة.

[رابط الخريطة التفاعلية للخطة](#)