الإنسان والمدينة للأبحاث الإنسانية والاجتماعية

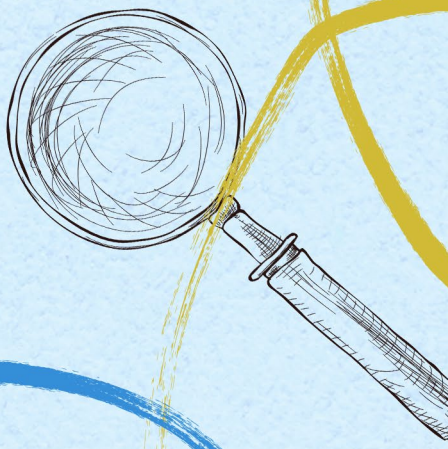
البيطاش: من مصيف للنخبة إلى مركز للتكدس الحضري

دراسة تحليلية للتغيرات العمرانية والسكانية

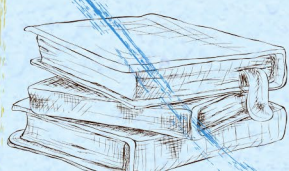
روان على خضر

برنامج باحثي المدينة

City Scholars



النسخة الثانية



البيطاش: من مصيف للنخبة إلى مركز للتكدس الحضري
دراسة تحليلية للتغيرات العمرانية والسكانية

روان على خضر

برنامج باحثي المدينة- النسخة الثانية 2024

صادر عن الإنسان والمدينة للأبحاث الإنسانية والاجتماعية2025
الحقوق محفوظة بموجب رخصة المشاع الإبداعي: نسب المصنف غير تجاري -منع الاشتقاق / الإصدارة 4,0

مقدمة

رسم توضيحي 1: منطقة البيطاش والمحاور الأساسية التي تصلها بالإسكندرية

تعد منطقة البيطاش، الواقعة في حي العجمي بمدينة الإسكندرية، واحدة من أبرز الأمثلة على التحولات الحضرية والاجتماعية التي شهدتها مصر خلال العقود الأخيرة. تطورت البيطاش من منطقة سياحية هادئة تستقطب المصطافين والأجانب إلى منطقة سكنية مكتظة تعاني من مشكلات متعددة، أبرزها البناء غير المخطط ونقص الخدمات الأساسية. هذا التحول، الذي يعكس ديناميكيات التحضر السريع، يُجسِّد التغيرات التي طرأت على المجتمع المصري نتيجة النمو السكاني المتزايد، والهجرة الداخلية، وتغير الأولويات الاقتصادية والاجتماعية.

تنبع أهمية هذه الدراسة من الحاجة إلى فهم العوامل التي ساهمت في التحولات الجذرية التي شهدتها منطقة البيطاش. فعلى الرغم من أن النمو السكاني والتوسع الحضري يُنظر إليهما غالبًا كعلاماتٍ على التنمية، إلا أن سوء إدارة هذه العمليات قد يؤدي إلى تحديات هيكلية مستدامة تُؤثّر مباشرةً على السكان والبيئة المحيطة.

تهدف هذه الدراسة إلى استكشاف طبيعة هذه المنطقة مع التركيز على تحليل العوامل المُؤثّرة فيها. فالبيطاش ليست مجرد منطقة في الإسكندرية، بل تُمثّل نموذجًا مصغرًا للظواهر التي تواجهها المدن الساحلية المصرية؛ حيث تعكس التفاعلات بين النمو السكاني، والتوسع العمراني، والتغيرات الاجتماعية والاقتصادية. من هنا، تبرز أهمية هذه الدراسة في تقديم إطار مرجعي يساعد الباحثين وصانعي القرار على فهم المشكلات القائمة وتطوير سياسات حضرية مستدامة تعالج التحديات المماثلة في مناطق أخرى.

تعتمد الدراسة على منهجية تحليلية تجمع بين دراسة السياق التاريخي، والتحليل السكاني والاجتماعي، وتقييم التحديات الحضرية المرتبطة بالبناء المخالف والبنية التحتية.

السياق التاريخي لمنطقة البيطاش

1. مرحلة التأسيس (ما قبل منتصف القرن العشرين)

منطقة البيطاش، الواقعة في حي العجمي بالإسكندرية، بدأت كجزء من حي العامرية، الذي كان تابعة له إداريًا حتى صدور القرار الوزاري رقم 2426 في عام 2007[1]. في بدايات القرن العشرين، برزت منطقة العجمي- التي تشمل البيطاش- كوجهة رئيسية للجنود البريطانيين بعد قصف الإسكندرية عام 1882، حيث استغل الجنود الشواطئ الهادئة لممارسة هواية صيد الطيور.

في عام 1945، ساهم الماجور فيفيان بيانكي[2]، وهو ضابط بريطاني من أصل مالطي، في تغيير طابع المنطقة من خلال بناء فيلات صغيرة مخصصة للصيادين الأجانب، مما أضفى طابعًا خاصًا على المنطقة. تبعه بول بليس، الذي أنشأ فيلات فخمة في المنطقة الشرقية، مما عزز من جاذبية العجمي والبيطاش كوجهة سياحية راقية.

في تلك الفترة، تأسست شركة بيانكي وشركاه (مصر المحدودة)[3]، التي لم تكن فقط رائدة في مجال النقل والشحن، بل أدت دورًا محوريًا في تطوير البنية السياحية للمنطقة. من خلال مشروعاتها العقارية، مثل «شاطئ الفردوس»، أصبحت العجمي والبيطاش وجهتين بارزتين تستقطبان النخبة الاجتماعية من المحليين والأجانب.

2. مرحلة التطور السياحي (الخمسينيات والستينيات)

خلال فترة الخمسينيات والستينيات من القرن الماضي، شهدت البيطاش ذروة ازدهارها كوجهة سياحية. فقد كانت منطقة تجمع بين جمال الطبيعة والهدوء والبنية السياحية المتكاملة. أصبحت البيطاش وجهة مفضلة للنخبة المصرية إضافةً إلى الأجانب الذين أقاموا في المنطقة بسبب نمط الحياة الرفيع الذي كان متاحًا فيها.

مع تأميم الشركات الأجنبية في مصر في عام 1964، بما في ذلك شركة بيانكي وشركاه، طرأت تغييرات اقتصادية واجتماعية كبيرة على المنطقة. فقدت الشركات الأجنبية، التي كانت تُدير وتُطور البنية العقارية والسياحية، السيطرة على مشروعاتها، مما أدى إلى تحول بعض هذه المنشآت من منتجعات نخبوية إلى عقارات سكنية. أثّرت هذه التغيرات على الطابع السياحي للمنطقة، لكنها لم تنهِ مكانتها كوجهة راقية.

1- موسوعة التشريعات المصرية والأخبار القانونية، "قرار رئيس مجلس الوزراء 2426 لعام 2007" (2007) https://shorturl.at/guhyC

2- Farah Alakkad, "After the urban sprawl: memories of Alexandria's Agamy beach" Ahram Online (2020) https://shorturl.at/jf6bt

3- "From riches to exile and back", *Malta independent* (2012) https://shorturl.at/9cjJS

3. التغيرات الاجتماعية والاقتصادية ما بعد ثورة يوليو (السبعينيات وما بعدها)

مع نهاية القرن العشرين وبداية الألفية الجديدة، بدأت البيطاش تشهد تحولًا جوهريًا في تركيبتها الاجتماعية والاقتصادية مرتبطة بالتغيرات التي طرأت على المجتمع المصري ككل، خاصةً بعد ثورة 1952 وتأثير سياسات التحرير الاقتصادي في السبعينيات.

أدى افتتاح خط النقل العام في 2005[4] إلى تحسين سهولة الوصول إلى البيطاش، مما جعلها وجهة أكثر جذبًا للهجرة الداخلية من المناطق الريفية والمحيطة. ساهم ذلك في تحول المنطقة تدريجيًا من وجهة سياحية إلى منطقة سكنية مكتظة، حيث بدأ السكان الجدد في البحث عن خيارات سكنية أقل تكلفة بالقرب من مدينة الإسكندرية.

مثّل تأميم الشركات الأجنبية في الستينيات نقطة تحول كبرى للمنطقة، فقد أدى إلى انتقال ملكية وإدارة المشروعات السياحية والعقارية إلى الدولة، مما أثّر على جودة الإدارة والاستثمار في البنية التحتية. فقدت العديد من المنتجعات رونقها مع مرور الوقت، وأصبحت بعض العقارات تُستخدم لأغراض سكنية طوال العام بدلًا عن السياحة الصيفية.

خلال فترات ازدهارها، لم تكن البيطاش مجرد وجهة سياحية، بل مركزًا اجتماعيًا للنخب المصرية والأجنبية. انعكس ذلك على مكانة المنطقة الاقتصادية والاجتماعية، حيث كانت تُمثّل نموذجًا للتعايش بين مختلف الطبقات والجنسيات. ومع موجات الهجرة الداخلية والزيادة السكانية، تغيرت طبيعة العلاقات الاجتماعية والاقتصادية في المنطقة، وتزايد الضغط على البنية التحتية، وبرزت مشكلات مثل البناء العشوائي وتدهور الخدمات.

كان التطور السياحي للبيطاش عاملاً أساسيًا في صعودها كمركز اجتماعي واقتصادي. استقطبت المنطقة استثمارات كبرى، سواء في مجال العقارات أو الخدمات، ما أدى إلى ازدهار اقتصادي انعكس على السكان. في الوقت نفسه، أدى الطابع السياحي إلى خلق بيئة اجتماعية متعددة الثقافات، حيث تفاعل السكان المحليون مع الأجانب والنخب الاجتماعية.

لكن مع تراجع السياحة وتحول المنطقة إلى مقصد سكني، تغيرت طبيعة الاقتصاد المحلي. أصبح الاعتماد على البناء السكني العشوائي والتجارة غير الرسمية بديلًا للنشاط السياحي، مما أثر سلبًا على الطابع الاجتماعي والاقتصادي للبيطاش.

4-أحمد حسن بكري، "شركات جديدة للنقل الجماعي بالإسكندرية." المصريون (2005) https://shorturl.at/GauF9

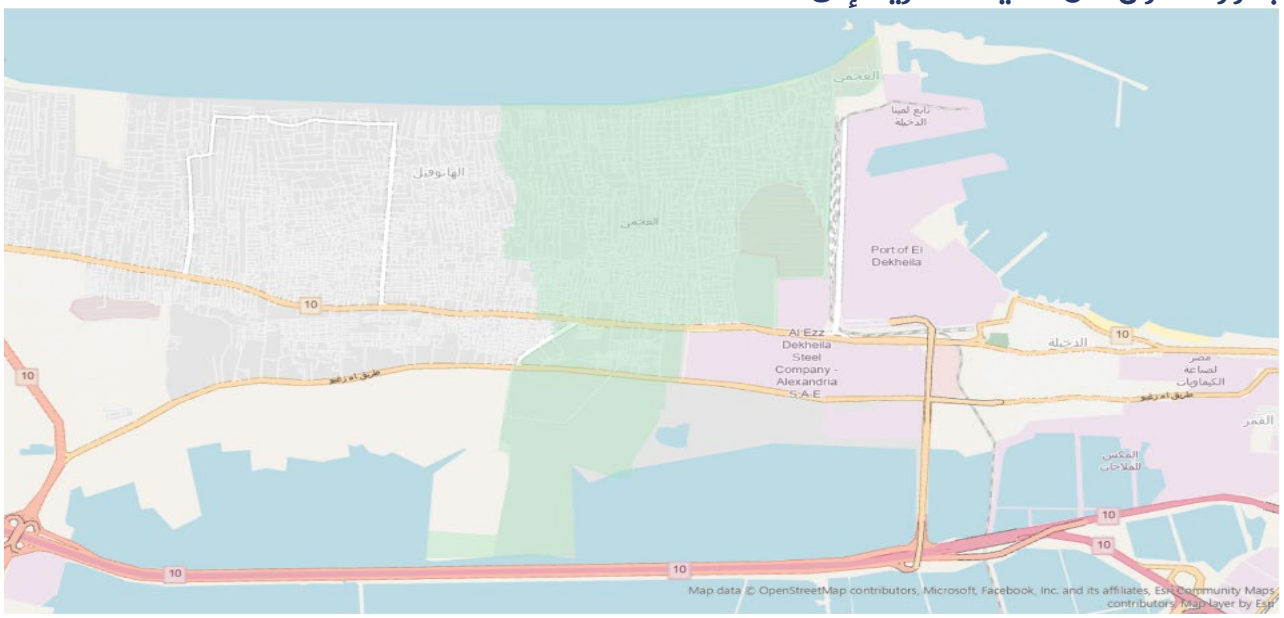
السياق التاريخي والسكاني

التركيبة الجغرافية والإدارية

تُمثِّل منطقة البيطاش في الإسكندرية نموذجًا حضريًا بارزًا يعكس التغيرات السكانية والاجتماعية التي شهدتها مصر على مدار العقود الأخيرة. كانت في بداياتها منطقة سياحية نخبوية تجذب الأثرياء والمصطافين، إلا أنها تحولت تدريجيًا إلى منطقة مكتظة بالسكان تعاني من مشكلات عمرانية وخدماتية بفعل عوامل متعددة، أبرزها الهجرة الداخلية والسياسات العمرانية غير المُخططة. ويكشف هذا التحول عن علاقة معقدة بين التطورات السكانية والاجتماعية والسياسات الحكومية، مما يجعل البيطاش مرآة للتحولات الأوسع التي شهدتها المدن المصرية.

تتألف البيطاش من منطقتين رئيسيتين: البيطاش الشرقية والبيطاش الغربية، يفصل بينهما شارع البيطاش الرئيسي. يحدها من الشرق منطقة الهانوفيل، ومن الغرب منطقة الدخيلة، ومن الشمال ساحل البحر المتوسط، ومن الجنوب محور التعمير. تبلغ مساحة البيطاش الشرقية 2.83 كيلومتر مربع، في حين تصل مساحة البيطاش الغربية إلى 6.95 كيلومتر مربع، ليبلغ إجمالي المساحة 9.78 كيلومتر مربع. يعكس هذا التقسيم التوزيع الجغرافي للسكان والبنية التحتية، مما يجعلها واحدة من أكبر المناطق في الإسكندرية.

جذور التحول: من مصيف للأثرياء إلى منطقة مكتظة



رسم توضيحي2: الحدود الإدارية لمنطقة البيطاش

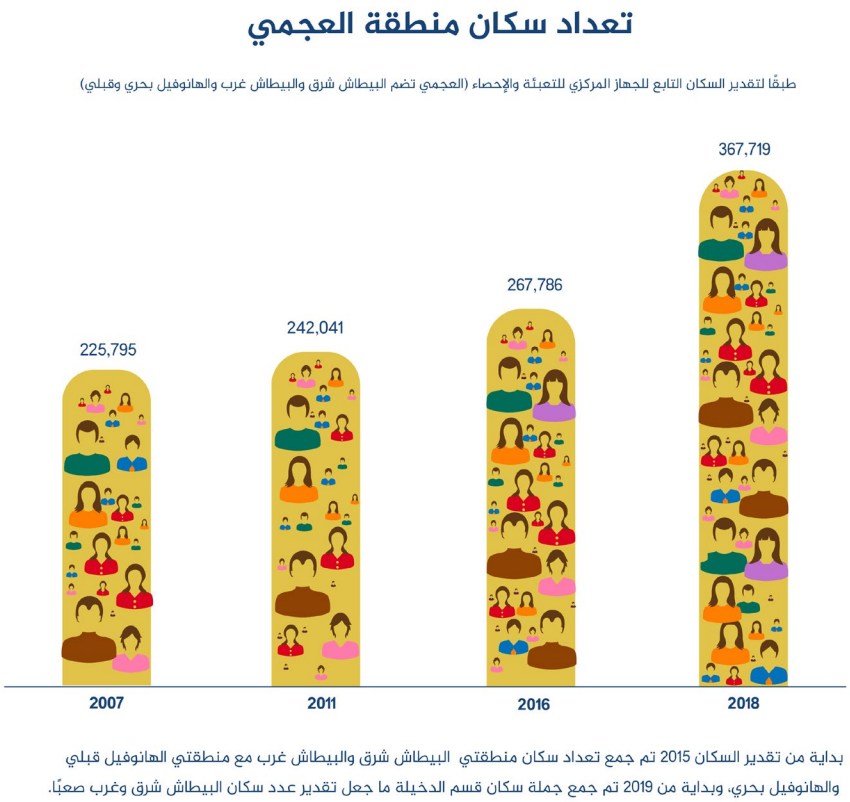
كانت البيطاش في بداياتها مصيفًا للأثرياء، تستقطب الطبقات العليا بفضل طبيعتها الهادئة وموقعها المميز على ساحل البحر المتوسط. ساهمت عائلات مثل الطلخاوي، التي كانت لها أدوار اجتماعية واقتصادية بارزة، في تشكيل الهوية الثقافية والاجتماعية الأولى للمنطقة.

مع افتتاح مصنع الحديد والصلب عام 1982[5]، تغيرت طبيعة المنطقة جذريًا. أدى هذا الحدث إلى تدفق العمال والمهندسين الذين سكنوا في المنطقة بحثًا عن فرص عمل، مما زاد الكثافة السكانية وأحدث تحولًا في طبيعتها من منطقة نخبوية إلى منطقة ذات تنوع اجتماعي كبير. هذا التحول كان علامة فارقة في تاريخ البيطاش، حيث أدخل المنطقة في مرحلة جديدة من التغيرات السكانية والاقتصادية[6].

التأثيرات السكانية للهجرة الداخلية

كانت الهجرة الداخلية إلى البيطاش إحدى القوى الدافعة وراء التحولات السكانية في المنطقة. شهدت البيطاش تدفق السكان من المناطق الريفية والمفتقرة إلى الخدمات، خاصةً من دلتا النيل وصعيد مصر، بحثًا عن فرص العمل والسكن. ساعدت العوامل الاقتصادية- مثل قرب المنطقة من وسط الإسكندرية وتوفر العقارات منخفضة التكلفة مقارنةً بمناطق أخرى- في جذب أعداد كبيرة من السكان الجدد.

بين عامي 2014 و2016، ارتفع عدد سكان البيطاش بشكلٍ كبير[7]، مما أدى إلى ضغوط هائلة على البنية التحتية والخدمات العامة. انتشرت الأبراج السكنية المخالفة التي وفّرت مساكن بأسعار مناسبة للطبقات المتوسطة والعمالية، لكنها أسهمت في تغيير الطابع التقليدي للمنطقة، وشكلت ضغطًا متزايدًا على شبكات الصرف الصحي والكهرباء والنقل.



رسم توضيحي 3: تقدير السكان الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء

5- موقع عز الدخيلة للصلب https://shorturl.at/Bw5M2

6- "مراسل الشعب في الإسكندرية رش وادي القمر بالأسمنت وأهالي البيطاش يسبحون في المجاري"، الشعب (1996) https://shorturl.at/jkuym

7- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء "تقدير عدد السكان المصريين وفقًا للنوع ومحل الإقامة" https://shorturl.at/nHn7E

التغيرات الاجتماعية والثقافية وتأثيرها على الخدمات

رافق التوسع السكاني تغيرات اجتماعية وثقافية واضحة. أصبحت البيطاش موطنًا لطبقات اجتماعية متنوعة، تجمع بين الطبقة الوسطى والطبقة العاملة. ساعد هذا التنوع على تشكيل نسيج اجتماعي يعكس صورة مصغرة للتنوع المصري، لكنه تسبب أيضًا في ظهور تحدياتٍ جديدة تتعلق بالخدمات والبنية التحتية.

على الرغم من افتتاح شبكة الصرف الصحي عام 2008[8]، إلا أن هذه الشبكة انهارت بعد شهر فقط من تشغيلها، ما كشف عن مشكلات في التخطيط والتنفيذ. أدى هذا الفشل إلى تفاقم المشكلات البيئية والصحية، حيث أصبحت مياه الصرف تُغرق بعض الشوارع، مما أثّر على جودة الحياة للسكان.

التحول العمراني وآثاره السلبية

شهدت البيطاش تحولًا عمرانيًا كبيرًا نتيجة للضغط السكاني. أدى نقص المساحات الأفقية إلى التوسع الرأسي من خلال بناء أبراج سكنية شاهقة تجاوزت الارتفاعات القانونية. تسبب هذا التوسع غير المُخطط في ضغوط إضافية على البنية التحتية، مثل شبكات المياه والكهرباء والصرف الصحي، التي لم تكن مصممة لتحمل هذه الزيادة السكانية.

كما أدى اختفاء المساحات الخضراء وزيادة التلوث البيئي الناتج عن الانبعاثات الصناعية من مصنع الحديد والصلب إلى انتشار أمراض تنفسية، خاصة بين الأطفال وكبار السن. غياب المتنفسات الحضرية في البيطاش جعل الحياة اليومية للسكان أكثر صعوبة، مما زاد من التحديات البيئية والاجتماعية.

سياسات النقل والمواصلات وتأثيرها

تفاقمت مشكلات النقل في البيطاش مع تزايد عدد السكان، حيث لم تكن شبكة المواصلات العامة قادرة على تلبية احتياجات السكان. على الرغم من وجود مشروع للنقل الجماعي منذ عام 2005[9]، إلا أن وسائل النقل العامة ظلت غير كافية، مما أدى إلى اعتماد السكان على سيارات نقل الركاب الثمانية أو الـ7 راكب وسيارات الأجرة الجماعية (المشاريع أو الميكروباصات).

8- أحمد صبري، "انهيار مشروع الصرف الصحي بالعجمي بعد أقل من شهر من افتتاحه"، البديل (2008) https://shorturl.at/U8RGF

9- أحمد حسن بكري، "شركات جديدة للنقل الجماعي بالإسكندرية." المصريون (2005) https://shorturl.at/GauF9

النقل والمواصلات في البيطاش: بين تحديات الازدحام وخطط التطوير

رسم توضيحي 4: مواقف المواصلات الأساسية (الرسمية وغير الرسمية) بالبيطاش

تُمثّل المواصلات والنقل في منطقة البيطاش بالإسكندرية جزءًا حيويًا من حياة السكان اليومية، لكنها في الوقت نفسه أحد أكبر التحديات التي تواجه المنطقة. مع تزايد الكثافة السكانية وغياب التخطيط المتكامل، أصبحت حركة التنقل بين أحياء البيطاش وإلى خارجها مُعقدة ومثقلة بالأزمات. وبالرغم من المبادرات العديدة لتطوير الطرق وتحسين وسائل النقل الجماعي[10]، لا تزال المنطقة تعاني من ازدحام مروري متكرر يؤثر سلبًا على جودة الحياة. وفي هذا السياق، تتباين تأثيرات المواصلات العامة الرسمية وغير الرسمية على السكان، ما يعكس فجوات في التخطيط والتنفيذ تحتاج إلى معالجة.

الوصول إلى البيطاش قبل وبعد عام 2016

قبل عام 2016، كان الوصول إلى البيطاش يتم عبر طريقين رئيسيين. الأول هو طريق البلد الذي يبدأ من المنشية ومحطة مصر ويمر بمناطق القباري، والورديان، والمكس، والدخيلة. أما الطريق الثاني فهو الطريق الدولي الساحلي، الذي يمر بوادي القمر والمكس والدخيلة، لكنه كان يشهد ازدحامًا شديدًا بسبب استخدامه المشترك من قبل السيارات الخاصة وعربات النقل الثقيل المتجهة إلى ميناء الدخيلة.

10- محافظة الإسكندرية الصفحة الرسمية (فيسبوك) "تطوير ورفع كفاءة طرق "أم زغيو ووادي القمر والكافوري وإسكندرية مطروح الساحلي" (2016) https://shorturl.at/VsYJB

في عام 2016، طُرحت فكرة مشروع تطوير الطريق الدولي الساحلي[11]، وتضمنت إنشاء كوبري مخصص لعربات النقل الثقيل بعيدًا عن حركة السيارات العادية. هذا المشروع كان له تأثير إيجابي ملحوظ على حركة المرور، حيث خفف الضغط على طريق البلد الأساسي وقلل وقت التنقل إلى وسط المدينة، ما شجع العديد من السائقين على استخدام الطريق الدولي كبديل أسرع وأكثر كفاءة. وفي 2020 تم إنشاء كوبري أعلى محور التعمير يربط بين الطريق الدولي وميناء الدخيلة لتخفيف الازدحام المروري في منطقة غرب وسهولة دخول الشاحنات للميناء مباشرة[12].

مشروعات النقل الجماعي:

صورة توضيحية 1 بتاريخ 3 نوفمبر 2024 10:33 صباحًا

في إطار تحسين النقل الجماعي، تم إدخال تغييرات ملموسة في خطوط الأوتوبيس بالإسكندرية[13]. حاز حي العجمي على 111 حافلة جديدة، منها 40 حافلة مكيفة. ومن بين محطات الأوتوبيس الست الرئيسية في البيطاش[14]، تبدأ الخطوط من شهر العسل وصولًا إلى محطات رئيسية مثل كوتة بالأزاريطة، وميدان الشهداء بمحطة مصر،ومحطة الرمل، مع خطوط فرعية تصل إلى الشواطئ الغربية[15].بالإضافة إلى ذلك، تم إنشاء خط جديد يربط بين العجمي والسيوف لتلبية احتياجات السكان والطلاب[16]، ما أسهم في تخفيف الازدحام بعض الشيء. ومع ذلك، ما زالت خدمات الأوتوبيس تواجه تحديات تتعلق بالكفاءة وعدد الركاب المستفيدين، حيث تبقى كثافة السكان في المنطقة أكبر من قدرة هذه الخدمات على تلبية احتياجاتهم بشكل كامل.

11- أسماء علي بدر، "مشروعات جديدة بميناء الدخيلة بالإسكندرية لتسهيل حركة التجارة." اليوم السابع (2016)
12- مشروعات مصر، "إنشاء وصلة ميناء الدخيلة بمحافظة الإسكندرية" 2020 https://shorturl.at/SsroC
13- جاكلين منير، "الإسكندرية تستعد لموسم الصيف" اليوم السابع (2024) https://t.ly/EmLUA
14- الإنسان والمدينة للأبحاث الإنسانية الاجتماعية، "خطوط المواصلات الرسمية بالإسكندرية 2023" https://shorturl.at/c5gtL
15- محمد عامر، "نشر خريطة الخطوط الجديدة لأوتوبيسات النقل العام بالإسكندرية" مصراوي (2016) https://t.ly/fW-Q7
16- السيد فؤاد، "اوتوبيسات النقل العام في الإسكندرية تسلك خطًا جديدًا من العجمي للسيوف" المال (2023) https://shorturl.at/RZOwc

ظهور المواصلات غير الرسمية وتأثيرها

مع زيادة الطلب على وسائل النقل، ظهرت مواقف مشاريع رسمية وغير رسمية في البيطاش. تخدم المواقف الرسمية خطوطًا محدودة، مثل خط البيطاش-سموحة وخط البيطاش-محمد نجيب بسيدي بشر، لكنها لا تغطي جميع الاحتياجات. بالمقابل، تُقدِّم المواقف غير الرسمية مجموعة أوسع من الوجهات مثل سموحة، ميامي، وشارع 45 الدولي، لكنها تعمل بشكل غير منظم ولا تخضع للتسعير الحكومي، مما يؤدي إلى تفاوت في الأسعار.

رغم دور المواصلات غير الرسمية في سد فجوة النقل، إلا أنها تزيد من حدة الازدحام بسبب وقوفها العشوائي واستغلالها لمواسم الازدحام بفرض أسعار مرتفعة على الركاب. على سبيل المثال، وصلت تكلفة الانتقال من البيطاش إلى المندرة (طريق الكورنيش) إلى 17 جنيهًا في أكتوبر 2024، مقارنةً بتكلفة أقل نسبيًا في الخطوط الرسمية؛ إذا تم جمع تسعيرة المواصلة الأولى والثانية لنفس الوجهة لكن بالمواصلات الرسمية.

صورة توضيحية 2 الوقوف غير المنظم للمشاريع في البيطاش نوفمبر 2024 10:03 صباحًا

تأثير مشروعات النقل الجماعي على السكان

ساهمت بعض مشروعات النقل الجماعي- مثل محور أم زغيو- في تحسين الوصول إلى المنطقة وتخفيف الضغط على الطرق الرئيسية. هذا المحور، الذي يربط مناطق داخلية بالبيطاش، وفّر بديلًا مناسبًا للسكان، خاصةً في أوقات الذروة. ومع ذلك، لا يزال الأثر الكمي لهذه المشروعات محدودًا مقارنةً بالزيادة السكانية المتواصلة.

وسائل النقل الجماعي الرسمية تخدم فقط نسبة صغيرة من السكان، بسبب محدودية عدد الخطوط وعدد سيارات النقل. في المقابل، تعتمد الأغلبية على المواصلات غير الرسمية لسهولة التنقل ومنعًا لتقسيم الطريق أكثر من مرة. مما يزيد من تفاقم الأزمات المرورية[17].

ازدحام المواصلات وأثره على جودة الحياة

يُؤثّر الازدحام المروري في البيطاش بشكل مباشر على جودة حياة السكان. فالتكدس اليومي، خاصةً خلال موسم المدارس والجامعات، يؤدي إلى زيادة الوقت المُستغرق في التنقل، مما يقلل من إنتاجية الأفراد ويؤثر سلبًا على الصحة النفسية. تعاني الطرق الرئيسية في البيطاش من بؤر ازدحام مزمنة، لا سيما في ساعات الذروة. ويزيد تعنت بعض سائقي المواصلات غير الرسمية من تفاقم المشكلة، حيث يلجأون إلى تقسيم المسافات واستغلال الركاب بزيادة الأسعار.

مشكلات التنقل الداخلي ودور التوكتوك

داخل أحياء البيطاش والعجمي، يُعتمد بشكلٍ كبير على سيارات السوزوكي ذات السبع ركاب في التنقل الداخلي. أما التوكتوك، فقد مُنع من المرور في الشارع الرئيسي بعد شكاوى المواطنين، لكنه لا يزال ينتشر في الشوارع الجانبية، حيث يتسبب في العديد من الحوادث ويعطل حركة المرور لكنه يصل لمناطق داخلية لا تصلها المواصلات العامة كشوارع أساسية مثل شارع الحنفية بالبيطاش. رغم وجود سيارات السوزوكي الصغيرة، لكن التوكتوك هو الوسيلة الأولى للتنقل الداخلي لضيق عرض الشارع وافتراش البائعين للطريق[18].

التفاوت بين النقل الرسمي وغير الرسمي

تكشف مقارنة النقل الرسمي بالنقل غير الرسمي عن تفاوت كبير في الكفاءة والتكلفة. تقدم الخطوط الرسمية خدمات أكثر تنظيمًا وأمانًا، لكنها محدودة في التغطية والمرونة. في المقابل، توفر المواصلات غير الرسمية مرونة أكبر من حيث الوجهات والأوقات، لكنها تعاني من مشكلات مثل الوقوف العشوائي وارتفاع الأسعار، مما يجعلها عبئًا على السكان في بعض الحالات.

العلاقة بين ازدحام المواصلات والتكدس السكاني والبناء المخالف

تعد مشكلة ازدحام المواصلات في منطقة البيطاش انعكاسًا مباشرًا للتكدس السكاني الناتج عن البناء العشوائي والمخالف. لقد شهدت المنطقة على مدار العقود الأخيرة تحولات سريعة في بنيتها السكانية والعمرانية، وساهمت الهجرة الداخلية من الريف إلى المدينة وزيادة الطلب على السكن في تفاقم ظاهرة البناء غير المخطط. أدى هذا الوضع إلى ظهور أبراج شاهقة في شوارع ضيقة، تجاوزت الارتفاعات القانونية ولم تأخذ في الحسبان البنية التحتية أو التخطيط المروري، مما خلق بيئة حضرية مزدحمة وغير منظمة.

17- الإنسان والمدينة للأبحاث الإنسانية والاجتماعية، "كيف تتنقل داخل المدينة؟ مواصلات الإسكندرية العامة" ص20 (2024) https://shorturl.at/pvaSU
18- سارة السيد، "أهالي العجمي يطالبون بمواجهة حوادث التوك توك والحي: لا يمكن منع الجريمة نهائيًا" المصري اليوم (2020) https://t.ly/DIqWf

التوسع العمراني غير المخطط في البيطاش لم يقتصر على بناء أبراج سكنية مخالفة، بل شمل تحويل الفيلات القديمة والمنازل المنخفضة إلى مبانٍ متعددة الطوابق لاستيعاب الأعداد المتزايدة من السكان[19]. هذا التغيير أضاف ضغطًا هائلًا على الطرق القائمة التي لم تُصمم لتحمل الكثافة السكانية الحالية. ومع غياب المرافق الكافية لتلبية احتياجات العدد الكبير من السكان، أصبح التنقل داخل المنطقة وإلى خارجها تحديًا يوميًا. الطرق الرئيسية- مثل طريق البلد والطريق الدولي- تعاني من ازدحام دائم؛ إذ تستخدمها سيارات النقل الثقيل جنبًا إلى جنب مع المركبات الخاصة ووسائل النقل العامة وغير الرسمية، ما يؤدي إلى اختناقات مرورية متكررة.

البناء المخالف زاد من تعقيد المشكلة، حيث إنه غالبًا ما يتم دون تخطيط لمواقف السيارات أو مراعاة لعرض الشوارع المحيطة. الأبراج المخالفة في البيطاش تشغل مساحات كبيرة وتستوعب أعدادًا هائلة من السكان، بينما لا تُوفِر أي بدائل لتنظيم حركة السيارات أو تحسين النقل العام. ومع ضيق الشوارع، تتحول الطرق إلى مزيج من المركبات المتنوعة والمارة، ما يفاقم من التكدس ويؤدي إلى اختناقات حادة في أوقات الذروة.

الهجرة الداخلية إلى البيطاش أسهمت أيضًا في خلق طبقة اجتماعية جديدة، معظمها من العمال والطبقة الوسطى الباحثة عن سكن بأسعار معقولة. وبسبب ضعف التخطيط، ظهرت وسائل نقل غير رسمية مثل التوكتوك وعربات السوزوكي في الشوارع الجانبية، بينما ازداد الاعتماد على الميكروباصات في التنقل بين المناطق. هذه الوسائل، رغم أنها تسد فجوة النقل، تزيد من الازدحام بسبب وقوفها العشوائي. إلى جانب ذلك، تعمل المواصلات غير الرسمية دون تنسيق مع الخطوط الرسمية للنقل الجماعي، ما يؤدي إلى ازدواجية في الخدمات وازدحام.

من جهة أخرى، ساهم ضعف البنية التحتية للنقل الجماعي في تفاقم الوضع. الحافلات العامة التي تعمل في المنطقة غير كافية لاستيعاب الأعداد الكبيرة من السكان، ما يدفع الكثيرين للاعتماد على وسائل النقل غير الرسمية، التي غالبًا ما تكون أقل كفاءة وأكثر تكلفة. ومع زيادة الطلب، أصبحت المواقف غير الرسمية للميكروباصات والتوكتوك تنتشر بشكل عشوائي في الشوارع، مما يعطل الحركة ويخلق بيئة مرورية غير آمنة.

إن غياب التخطيط العمراني الجيد في البيطاش أدى إلى حلقة مفرغة من التكدس السكاني، والبناء المخالف، وازدحام المواصلات. هذه العوامل تتداخل بشكل كبير، حيث يعزز كل منها الآخر، مما يجعل تحسين النقل في المنطقة تحديًا يتطلب معالجة شاملة لا تقتصر على تحسين الطرق أو وسائل النقل، بل تشمل تنظيم البناء ومعالجة المشكلات السكانية بشكل جذري.

19- أحمد مرجان، "«فيلات العجمي».. تاريخ يخرج من قائمة التراث" صوت الأمة (2016) https://shorturl.at/eo7Fn

البنية التحتية في البيطاش

شهدت منطقة البيطاش تحولًا جذريًا في طبيعتها السكانية والعمرانية على مدى العقود الأخيرة، مما أدى إلى انهيار واضح في البنية التحتية، خاصةً في قطاعي الصرف الصحي وصرف مياه الأمطار. كان هذا التحول نتيجة مباشرة للتوسع العمراني العشوائي والبناء المخالف الذي حول المنطقة من مصيف للنخب وسكن موسمي إلى منطقة مكتظة بالسكان تعاني من أزمات حضرية متعددة[20].

في بدايات القرن العشرين، كانت البيطاش تُعرف بفيلاتها الفاخرة وأجوائها الهادئة التي جذبت الطبقة النخبوية لقضاء فصول الصيف. مع افتتاح ميناء الدخيلة ومصنع الحديد والصلب في الثمانينيات، بدأت المنطقة تتحول تدريجيًا إلى وجهة للعمال والطبقة المتوسطة الباحثة عن فرص عمل وسكن بأسعار معقولة. هذا التحول أدى إلى زيادة الطلب على الإسكان، مما شجع على انتشار البناء المخالف دون تخطيط أو رقابة.

بحلول عام 2013، وصل عدد مخالفات البناء إلى أكثر من 7,000 حالة، ما أسفر عن إنشاء أبراج سكنية شاهقة في مناطق غير مهيأة عمرانيًا. أدى هذا التوسع غير المُخطط إلى اختناق الطرق، وزيادة الضغط على شبكات الصرف الصحي، وارتفاع معدلات الحرائق بسبب سوء التخطيط العمراني وغياب العزل الحراري المناسب بين المباني[21].

بدأت جهود حي العجمي لإصلاح مشكلات البنية التحتية مرة أخرى وتأكيد اللواء سامي شلتوت رئيس حي العجمي أن 70% من شوارع الحي غير ممهدة والباقي يحتاج لإصلاحات موازية لإصلاحات شبكة الصرف الصحي والجهود المبذولة في وقف عملية البناء المخالف.[22] وإزالة الإشغالات والأكشاك المخالفة من شارع البيطاش والشوارع المتفرعة بشن حملات مفاجأة على الأسواق بالمنطقة.

التوسع الرأسي والتكدس السكاني في منطقة البيطاش دون مراعاة كافية لمعايير التخطيط الحضري يمثلان تحديًا كبيرًا للبنية التحتية للمنطقة، خاصة في قطاعي الصرف الصحي والمرافق العامة. هذا التحول الحضري الذي شهدته المنطقة في العقود الأخيرة، أدى إلى تحول البيوت من وحدات سكنية متماسكة إلى «صناديق» مكدسة فاقدة لأي نوع من التهوية المناسبة أو المساحات الخضراء الضرورية. هذا التغيير في النسيج العمراني أثر سلبًا على أداء شبكات الصرف الصحي، وأدى إلى تفاقم الأزمات البيئية والمشكلات الصحية التي تعاني منها البيطاش.

20- مراسل جريدة الشعب في الاسكندرية. "في الإسكندرية رش وادي القمر بالأسمنت وأهالي البيطاش يسبحون في المجاري." جريدة الشعب (1996)
21- سامي خير الله. "العجمي في قبضة البلطجية، 7 آلاف مخالفة للبناء دون ترخيص وشرطة المرافق غائبة". الأهرام (2013) https://shorturl.at/ufNgx
22- نشرة مركز معلومات حي العجمي عن شهر يناير 2016 https://shorturl.at/haY0B

التكدس الرأسي قاد أيضًا إلى آثار سلبية على جودة الحياة للسكان. البيوت التي تفتقر إلى التهوية الطبيعية تعاني من ارتفاع درجات الحرارة والرطوبة، مما يجعل العيش فيها غير مريح في الصيف. هذا النقص في التهوية يفاقم من المشاكل الصحية، خاصة للأطفال وكبار السن الذين يواجهون أمراضًا تنفسية نتيجة لانعدام التهوية وارتفاع درجات الحرارة في فصل الصيف.

نقص المساحات الخضراء وأثرها على البنية التحتية

منذ التحول التدريجي لمنطقة البيطاش من منطقة تتميز بالفلل السكنية والمساحات المفتوحة إلى منطقة ذات كثافة سكانية مرتفعة، شهدت المنطقة تغيرات جذرية في استخدام الأراضي. هذا التحول أدى إلى تدمير المساحات الخضراء التي كانت تتخلل النسيج العمراني، حيث تراجعت نسبة الأراضي المزروعة والحدائق الخاصة بشكل كبير. وتشير البيانات إلى أن الإسكندرية ككل فقدت حوالي 36% من مساحاتها الخضراء خلال العقد الماضي، ومع كون البيطاش جزءًا من حي العجمي، الذي يعاني من عجز بنسبة 83% في المساحات الخضراء، فإن هذه المنطقة تمثل نموذجًا بارزًا لظاهرة الزحف العمراني العشوائي.[23]

لطالما لعبت المساحات الخضراء دورًا وظيفيًا في امتصاص مياه الأمطار وتقليل التدفق السطحي، وهو ما ساعد على تخفيف الضغط عن شبكات الصرف. ومع غياب هذه المساحات في البيطاش، تحولت مياه الأمطار إلى تدفقات سطحية غزيرة تندفع مباشرة إلى شبكات الصرف الصحي التي أصبحت تعمل فوق طاقتها الاستيعابية. وتشير التقارير إلى أن النصيب الحالي للفرد من المساحات الخضراء في الإسكندرية يبلغ 0.21 م² فقط، وهو ما يمثل 15.8% من المعدل العالمي. هذا النقص الحاد في المساحات الخضراء تسبب في خلق مناطق منخفضة معرضة لتجمع المياه، خاصةً في ظل تصميم الشبكات القديمة التي لم تأخذ التوسع العمراني بعين الاعتبار. وتُظهر الخرائط أن التمدد العمراني في المناطق المجاورة- مثل شرق الإسكندرية- ارتبط بمشروعات ردم الترع- مثل ترعة المحمودية- لتحويلها إلى محاور مرورية، ما أدى إلى فقدان المزيد من الأراضي التي كانت تساهم في التصريف الطبيعي للمياه[24].

وفي سياق التغير المناخي، أصبحت المدن الساحلية مثل الإسكندرية عرضة لظواهر الطقس المتطرفة، بما في ذلك العواصف المطرية والفيضانات المفاجئة. ومع اختفاء المساحات الخضراء، تقلصت قدرة التربة على امتصاص المياه الزائدة، مما يؤثر على البنية التحتية، حيث تزايدت حالات التآكل الأرضي، وتضررت أساسات المباني نتيجة التشبع بالمياه[25].

التوسع العمراني على حساب المناطق الخضراء أدى إلى ارتفاع الكثافة السكانية، مما زاد من الضغط البيئي، خاصةً مع استمرار عمليات البناء غير المخطط لها في المناطق المفتوحة، كما يرتبط هذا التدهور بتراجع جودة الهواء نتيجة فقدان الأشجار، ما عزز مستويات التلوث في الهواء الجوي.[26]

23- الإنسان والمدينة للأبحاث الإنسانية والاجتماعية، "المسطحات الخضراء بالإسكندرية بين 2013 و2023| دراسة خرائطية"، https://shorturl.at/ZXVJv

24-المصدر السابق.

25- Amr Hamzawy, Mohammad Al-Mailam, and Joy Arkeh "Climate Change in Egypt: Opportunities and Obstacles" Carnegie (2023) https://shorturl.at/moqCK

26- ناتالي روبيل "المساحات الخضراء: مورد قيّم لتوفير الصحة الحضرية المستدامة" وقائع الأمم المتحدة 2017 https://shorturl.at/Y5yNH

هذا التراجع في المساحات الخضراء لم يكن مجرد ظاهرة بصرية، بل انعكس على تدهور جودة الحياة، حيث ساهمت الأرضيات الإسمنتية والأسطح غير المسامية في زيادة تأثير «الجزر الحرارية الحضرية»[27]، التي تتسبب في ارتفاع درجات الحرارة داخل المناطق السكنية المكدسة.

علاوة على ذلك، أدت إزالة المساحات الخضراء إلى انخفاض التنوع البيولوجي المحلي وتراجع قدرة المنطقة على توفير خدمات بيئية حيوية، مثل تنقية الهواء وتقليل الضوضاء. حي العجمي، الذي ينتمي إليه البيطاش، تميز تاريخيًا بوجود حدائق خاصة، ومعظمها جرى هدمه لإفساح المجال للمباني السكنية المرتفعة، ما أدى إلى زيادة تأثيرات التحضر السريع وترك آثارًا اجتماعية واقتصادية واضحة، وأدى الي تراجع ملحوظ لجودة الحياة، حيث لم يعد السكان يتمتعون بمنافذ طبيعية للترويح والاسترخاء خاصة أن شواطئ البيطاش الأجمل والأكثر شهرة مثل بيانكي هي شواطئ مغلقة للجمهور العام ومخصصة فقط لحاملي اشتراكات العضوية من طبقة معينة. ما ينعكس في ارتفاع مستويات القلق والتوتر بين السكان، إلى جانب انخفاض القدرة الإنتاجية نتيجة التعرض المستمر للضغوط البيئية.

خريطة توضيحية 5: تمركز المساحات الخضراء في الفيلات الخاصة

27- "الجزر الحرارية في مدينة الإسكندرية دراسة في المناخ التطبيقي" الإنسان والمدينة للأبحاث الإنسانية والاجتماعية، (2024) https://shorturl.at/GIERj

التأثير على الصرف الصحي:

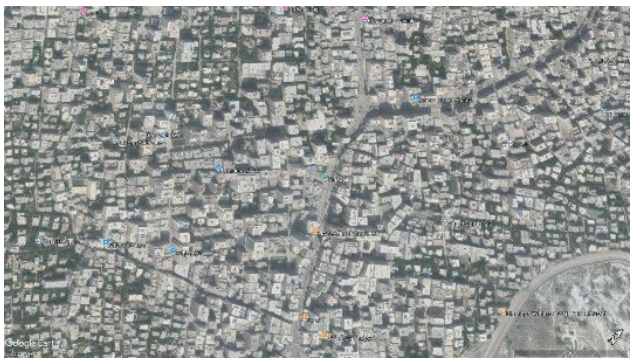
التوسع الرأسي والتكدس السكاني في البيطاش تسببا في مشكلات جذرية في نظام الصرف الصحي. الأبراج والشقق السكنية الجديدة غير مجهزة بشكل كافٍ لتحمل العدد الكبير من السكان، مما أدى إلى زيادة الضغط على شبكة الصرف الصحي القديمة. لم تواكب شبكات الصرف الصحي التطورات السريعة التي شهدتها المنطقة. غالبًا ما تكون شبكات الصرف الصحية موجودة دون تحديثات مستمرة، غير قادرة على التعامل مع تصريف مياه الصرف الصحي من الأبراج والشقق السكنية المكدسة.

عندما لا تكون الشبكة كافية لاستيعاب كمية المياه التي تأتي من هذه المباني، تحدث حالات انسداد منتظمة وتفيض مياه المجاري في الشوارع، مما يؤثر على صحة السكان والمشروعات البيئية. كلما زادت الكثافة السكانية وزادت المباني المخالفة، زادت احتمالات انهيار هذه الشبكات، مما يعرض سلامة البيئة والبنية التحتية للخطر.[28]

من الضروري تعزيز الرقابة على البناء المخالف، وفرض غرامات وعقوبات مشددة على المخالفات المتعلقة بالبنية التحتية. يجب إدخال أنظمة جديدة لإدارة مياه الأمطار، مثل إنشاء سدود صغيرة للاحتفاظ بمياه الأمطار وتخفيف الضغط على شبكة الصرف الصحي. إضافة إلى ذلك، يجب تعزيز الاستثمارات في تحسين جودة الهواء وتوفير مرافق ترفيهية وصحية للسكان، من خلال توفير مناطق خضراء ومتنفسات طبيعية تساهم في تحسين جودة الحياة في البيطاش.

رسم توضيحي 6 الأشجار الخاصة بالفيلات في مدخل منطقة بيانكي 2013

28- الموقع الرسمي لمحافظة الإسكندرية، أحياء محافظة الإسكندرية، حي العجمي، أخبار وأنشطة الحي "استمرار أعمال تطهير وصيانة شبكات الصرف الصحي وتصريف مياه الأمطار بحي العجمي" https://shorturl.at/Z6K5T



رسم توضيحي 7 تحول الفيلات لأبراج خرسانة واختفاء البقعة الخضراء 2018

رسم توضيحي 8: الوضع الحالي لمدخل منطقة بيانكي

أسباب انهيار البنية التحتية:

أول أسباب الانهيار كان التحول المفاجئ لطبيعة المنطقة دون تحديث البنية التحتية لتلائم هذا التغير. تصميم شبكة الصرف الصحي الأصلي في العجمي، والذي افتتح عام 2008، كان يعتمد على تخطيط يخدم كثافة سكانية منخفضة نسبيًا، لكنه انهار بعد أقل من شهر من تشغيله. شكاوى السكان حينها أظهرت أن عمليات التنفيذ شابتها أخطاء كبيرة، إذ لم يتم مراعاة الزيادة المستقبلية في عدد السكان، ولم يتم تعزيز قدرة الشبكة لاستيعاب تصريف المياه العادمة ومياه الأمطار.

وفي عام 2014 تم افتتاح محطة صرف صحي العجمي بالإسكندرية بتكلفة 635 مليون جنيه[29]. يخدم المشروع عدة مناطق، بداية من ميناء الدخيلة الغربي حتى شارع البشير ك 19 بحري طريق إسكندرية/ مطروح، شاملاً منطقة البطاش والهانوفيل، وأبو يوسف، بعدد 750 ألف نسمة. يتكون المشروع من محطة الرفع الرئيسية، وبيارة بقطر 20 مترًا وعمق 33 مترًا، وعدد (5) طلمبات رأسية تصرف الواحدة 1000 ل/ث، بينما تصرف المحطة بكاملها 150 ألف م^3/يوم. كما يضم المشروع شبكات انحدار وأنفاق وخطوط طرد وانحدار رئيسية تخدم منطقة العجمي. وتبلغ مساحة المشروع 1200 هكتار.[30]

الغرق في الشوارع أثناء الأمطار أصبح مشهدًا متكررًا بسبب انسداد شبكة الصرف الصحي. ورغم محاولات الإصلاح المتعددة، إلا أن الضغط السكاني أدى إلى انهيارات متكررة للشبكة، مما جعل الشوارع غير صالحة للحركة وتسبب في أضرار مادية لمنازل السكان[31].

أدت الأزمات المتكررة في البنية التحتية إلى نزوح العديد من سكان الطبقة المتوسطة إلى مناطق أكثر تنظيمًا في وسط المدينة، تاركين البيطاش للفئات الجديدة التي لم يكن لديها خيارات سكن أخرى. مع ذلك، لم يتم توفير بدائل مناسبة أو خطط واضحة لضمان سكن لائق لسكان العجمي عمومًا والبيطاش خصوصًا. في ظل هذا الوضع، تظل المنطقة تعاني من عدم توازن واضح بين التوسع العمراني غير المخطط واحتياجات السكان الأساسية.

29- خريطة مشروعات مصر، محطة صرف صحي العجمي 2014 https://shorturl.at/vEpND

30- كريم حسن "بتكلفة 635 مليونا وتخدم 750 ألفا.. رئيس الوزراء يفتتح محطة صرف صحي العجمي" الأهرام (2014) https://shorturl.at/UWefz

31- الموقع الرسمي لمحافظة الإسكندرية، أحياء محافظة الإسكندرية، حي العجمي، أخبار وأنشطة الحي "متابعة أعمال تطهير وتسليك شبكات الصرف الصحي بمنطقة العجمي" https://shorturl.at/ciGAH

البناء المخالف في البيطاش: أزمة تهدد البنية التحتية والبيئة

تعد ظاهرة البناء المخالف في منطقة البيطاش بالإسكندرية من المشكلات الكبرى التي تواجهها هذه المنطقة الساحلية، حيث تحولت إلى ساحة لزيادة البناء العشوائي غير المرخص. إن عدم الرقابة على البناء في البيطاش أدّى إلى انتشار كبير للمباني المخالفة التي تحوّلت إلى تحدي حقيقي يهدد البنية التحتية ويزيد من الضغوط البيئية والاجتماعية على المنطقة.[32]

منذ التحول السريع لمنطقة البيطاش إلى منطقة سكنية كثيفة خلال العقود الأخيرة، أصبحت المنطقة هدفًا لزيادة البناء العشوائي والمخالف. يعود سبب تفشي هذه الظاهرة إلى عدة عوامل رئيسية: أهمها زيادة الطلب على السكن بأسعار معقولة في ظل ارتفاع تكلفة العقارات في وسط المدينة[33].

هذه الظاهرة أضرت بشكل كبير بالبنية التحتية في البيطاش، التي لم تكن مهيأة لهذا النمو العشوائي. فالبناء المخالف يتم عادة باستخدام مواد رديئة، دون مراعاة اشتراطات السلامة الهندسية والمعمارية، مما يجعل هذه المباني عرضة للانهيار[34] أو الهدم في حال وقوع كوارث طبيعية [35]، مثل الفيضانات أو الزلازل. هذا التدهور في نوعية البناء يزيد من تكاليف الصيانة والتحديث للبنية التحتية في البيطاش، مما يضع ضغطًا إضافيًا على موارد الدولة ويؤثر بشكل مباشر على جودة الحياة للسكان.

شهد شارع البيطاش تزايدًا ملحوظًا في البناء المخالف، مع تجاوز ارتفاعات بعض المباني الـ15 دورًا والتعدي على حرم الطريق. منذ عام 2011 حتى 2017، صدر من حي العجمي 28,817 قرار إزالة، نُفذ منها فقط 109 قرارات. على الرغم من جهود حي العجمي والمجلس المحلي لتنفيذ عمليات الإزالة، فإن التعديات ما زالت مستمرة، مما يتطلب تفعيل إجراءات أكثر قوة للحد من المخالفات وضمان تنفيذ القرارات بصورة مستمرة.[36]

البناء المخالف في البيطاش يتسبب في تدهور البنية التحتية بشكل ملحوظ.[37] غالبًا ما يتم تشييد هذه المباني بعد هدم الفيلات في منطقة بيانكي وشهر العسل دون مراعاة لتوافر الخدمات الأساسية مثل شبكة الصرف الصحي والمياه والكهرباء. هذه المباني تفتقر إلى التخطيط السليم الذي يتضمن توفير أماكن كافية للمرافق العامة مثل المدارس والمستشفيات والشوارع الممهدة والمفتوحة وظهور مدارس في شوارع داخلية، مما يضاعف من المشاكل الموجودة بالفعل. فعلى سبيل المثال، إنشاء الأبراج والشقق السكنية غير المرخصة يؤدي إلى ازدحام مروري شديد في البيطاش، ما يزيد من أخطار الحوادث والاختناقات المرورية.

32- جاكلين منير "بالصور حي العجمي بالإسكندرية يتصدى لمخالفات البناء والاشتراطات البيئية"، اليوم السابع (2019) https://tinyurl.com/3vmm8syy

33- الإنسان والمدينة للأبحاث الإنسانية والاجتماعية، "تقرير عن سوق العقارات السكنية بالإسكندرية"، قيد النشر.

34- محمد عبد الغني "انهيار سقف عقار بمنطقة البيطاش غرب الإسكندرية"، بوابة الأهرام (2021) https://shorturl.at/LWm3K

35- خالد الأمير "تساقط أجزاء من عقار في الإسكندرية دون إصابات"، فيتو (2024) https://shorturl.at/P1Q2y

36- "التعديات تلتهم حرم البيطاش"، الأهرام (2017) https://shorturl.at/a4BYC

37- هيثم الشيخ "انهار عقار مكون من 3 طوابق، في منطقة البيطاش غرب الإسكندرية، دون وقوع إصابات"، الوطن (2015) https://shorturl.at/cHc67

هذا التوسع العشوائي يؤدي إلى ضغط شديد على شبكة الصرف الصحي، التي لم تكن مهيئة للتعامل مع كميات المياه الكبيرة الناتجة عن هذه المباني. كثيرًا ما تحدث مشكلات في انسداد هذه الشبكات بسبب بناء هذه المباني بطريقة غير سليمة، مما يؤدي إلى طفح المياه في الشوارع وتلوث البيئة المحلية. الأضرار الناتجة عن البناء المخالف تشمل أيضًا انقطاع المياه والغاز والكهرباء بشكل متكرر نتيجة الحمل الزائد على البنية التحتية التي لم تُصمم لتحمل هذه الضغوط. كل هذه المشكلات تزيد من التكاليف العامة وتؤثر على مستوى جودة المعيشة للسكان.

البناء المخالف ليس مجرد مشكلة هندسية واجتماعية[38]، بل يمثل تهديدًا حقيقيًا للبيئة في البيطاش. فعلى الرغم من أن البيطاش تعد منطقة ساحلية جميلة تشتهر بشواطئها، إلا أن البناء غير المرخص يعرض هذه المناطق الحساسة للضرر البيئي. المباني المخالفة غالبًا ما تُقام دون مراعاة للأثر البيئي الذي تحدثه على السواحل الطبيعية أو على مصادر المياه المجاورة. فعند بناء مبان جديدة، غالبًا ما تُغطى المساحات الخضراء بتلك الأبنية دون توفر أي بديل مناسب لتعويض هذه المساحات، مما يؤثر سلبًا على التنوع البيولوجي ويزيد من التلوث البيئي.

المباني المخالفة تعني أيضًا تراكمًا غير منظم للنفايات. عادة ما تُلقى النفايات بصورة غير منتظمة في الشوارع. هذا يعكس عدم وجود بنية تحتية مناسبة لإدارة النفايات في البيطاش، مما يزيد من حجم المشكلة البيئية. علاوة على ذلك، مع تزايد البناء، تحدث اضطرابات في الأنظمة البيئية الطبيعية، مثل التنوع النباتي والحيواني، مما يؤثر على التوازن البيئي في المنطقة.

بالإضافة إلى تأثيره على البنية التحتية والبيئة، يساهم البناء المخالف في زيادة الفجوة الاجتماعية والاقتصادية داخل البيطاش. المباني المخالفة غالبًا ما تؤوي فئات اجتماعية ضعيفة، ممن يفتقدون إلى القدرة المالية على شراء الوحدات السكنية بأسعارها السوقية، مما يؤدي إلى تزايد العشوائيات والمناطق غير المخططة. هذا التكدس السكاني في البيوت المخالفة يزيد من التوتر الاجتماعي ويُضعف الشعور بالأمان في المجتمع.

في الوقت نفسه، يؤثر البناء المخالف على الاقتصاد المحلي، حيث يؤدي إلى انخفاض قيم العقارات في المناطق المجاورة بسبب تدهور جودة الحياة وزيادة معدلات الجريمة. فيعد حي العجمي أقل الاحياء تكلفة عند شراء الشقق السكنية من حيث سعر المتر المربع. هذا يجعل من الصعب جذب المستثمرين والمشروعات التجارية التي تساهم في تحسين الاقتصاد المحلي. كما أن تراكم البناء المخالف يعوق جهود التنمية الاقتصادية والاجتماعية، حيث يحد من قدرة الدولة على تخطيط وتنفيذ مشروعات تنموية كبيرة، مثل البنية التحتية الحديثة والمرافق العامة.

38- "التعديات تلتهم حرم البيطاش إصدار 28 ألف مخالفة لم ينفذ منها سوى 109" الأهرام (2017) https://tinyurl.com/4rvtvpar

وقادت هدى أبوكيلة، رئيس حى العجمى، حملة مكبرة لإزالة أعمال البناء المخالف في إبريل 2023 شملت إزالة روف بالدور السابع علوي بالعقار الكائن شارع مسجد الإيمان البيطاش، وكذا إزالة حوائط بالدور الحادي عشر بالعقار الكائن منطقة بيانكى، فضلا عن إزالة سقف جمالون بمنطقة أبويوسف قبلي، بالإضافة إلى إزالة سور مخالف شارع 63 قرية النخيل.[39]

ليست تلك الحملة الأولى ولا الأخيرة من نوعها. فالحي يتابع بشكل مكثف التعديات على الأراضي والشوارع الرئيسية ويتم اتخاذ القرار المناسب تجاه تلك التحديات من إزالة وإقرار غرامات

لم تقتصر مشكلة البيطاش مع البناء المخالف على الأبراج الخرسانية المرتفعة، لكنها ارتبطت بمشكلات الكهرباء أيضًا. فجرى توصيل الكهرباء للعقارات المخالفة بمساعدة مجموعة من موظفي شركة الكهرباء. في عام 2015، وردت معلومات إلى قسم مباحث كهرباء الإسكندرية تفيد بوقوع عمليات فساد داخل فرع البيطاش التابع لشركة الإسكندرية لتوزيع الكهرباء. أقدم عدد من الموظفين (10) على تشكيل مجموعة تقوم بعمليات تزوير وتدليس في المعاينات الخاصة بالأبنية، وذلك بهدف الحصول على رشاوي أو تحقيق مكاسب شخصية أخرى. وقُدِّر المبلغ المُهدر بمليون جنيه مصري. تتضمن هذه المخالفات:

1. تضليل الجهات الرقابية: يُقدِّم الموظفون تقارير كاذبة تفيد بأن الأعمال التي تتم في المباني هي استكمالات وليس أعمال بناء جديدة، مما يخفف من الرسوم المفروضة على المالكين.
2. زيادة عدد الوحدات السكنية الوهمية: يتم إثبات وجود عدد أكبر من الوحدات السكنية في المبنى أكثر من الواقع، مما يسمح بتوصيل عدادات كهربائية لأدوار إضافية بشكل غير قانوني.
3. تقليل المساحات الفعلية: يتم تقليل المساحة الإجمالية للمبنى في التقارير الرسمية، مما يؤدي إلى تقليل قيمة المقايسات التي يدفعها المالكين، ويجعلهم يستغنون عن إنشاء غرف محولات ضرورية للمساحات الكبيرة.

وأسفرت التحقيقات وقتها عن وجود 14 برج مخالف بنطاق فرع كهرباء البيطاش[40].

39- ناصر الشرقاوي ورجب رمضان "حملات مكبرة لإزالة التعديات على أراض أملاك الدولة وإيقاف البناء المخالف بالإسكندرية"، المصري اليوم (2023) https://www.almasryalyoum.com/news/details/2859420

40- يونس محمد "عصابة الميري وراء توصيل الكهرباء لـ14 برج مخالف بالإسكندرية"، التحرير (2015) https://shorturl.at/aT4pB

خاتمة

تمتاز البيطاش بموقعها الجغرافي المتميز، حيث تُمثّل واجهة سياحية جذابة، لكنها تعاني في الوقت نفسه من عدة مشكلات تُؤثّر على جودة الحياة وحق السكان في المدينة.

من ناحية الصرف الصحي، كانت البيطاش حتى عام 2008 تعاني من غياب شبكة الصرف الصحي، ما أدى إلى طفح المياه والعديد من الشكاوى من السكان. على الرغم من الجهود الحكومية التي أُنجزت في إنشاء شبكة الصرف الصحي، إلا أن تلك الشبكة لم تستطع الوفاء بمتطلبات النمو السكاني المتزايد، مما أدى إلى فشلها المبكر مع حدوث أزمات متكررة في البنية التحتية. التوسع العمراني غير المخطط وارتفاعات البناء المخالف ساهمت في تفاقم هذه المشكلة، حيث حولت البيوت إلى صناديق تهوية ضعيفة، مما أثر على صحة السكان ونوعية حياتهم، وخلقت بيئة غير صحية وانتشارًا للأمراض التنفسية بين الأطفال والكبار.

وفيما يتعلق بالنقل والمواصلات، أدت الفوضى في البناء المخالف إلى زيادة الاختناقات المرورية والمشكلات في شبكة النقل العام. عدم كفاية شبكات الطرق، وزيادة أعداد السيارات الخاصة، وغياب المخارج والدخول المناسبة للشوارع، ساهمت جميعها في مشهد مروري مزدحم يعكس آثار التوسع العشوائي. ومن ناحية أخرى، شهدت البيطاش بعد عام 2016 بعض التحسن من خلال تطوير طريق الدولي الساحلي، وإنشاء جسور خاصة بالنقل الثقيل إلى ميناء الدخيلة، مما قلل الضغط على الطرق الداخلية وعزز من كفاءة وسرعة النقل إلى وسط المدينة. إلا أن الانتقال من النقل العام التقليدي إلى الميكروباصات والمواقف غير الرسمية زاد من تعقيد الأمور، حيث ساهمت في خلق بيئة مرورية غير منظمة، بالإضافة إلى تفاوت تكلفة النقل وعدم انتظام مواعيد التشغيل.

أما البناء المخالف، فقد تحول إلى ظاهرة مستمرة تتطلب تفعيل القانون والإجراءات الرقابية بشكل أقوى. على الرغم من جهود الحي لإزالة التعديات، فإن العدد الكبير من المخالفات وعدم توفر الأمن الكافي لتنفيذ تلك الإزالات أدى إلى استمرار هذه الظاهرة. التشجيع على البناء المخالف وتحول البيطاش من منطقة سكنية موسمية إلى منطقة سكنية دائمة غير مخططة، ساهم في تعقيد المشكلات وأضعف من جودة الحياة للسكان.

التغير السكاني في البيطاش يعكس التغييرات الاجتماعية والاقتصادية التي طرأت على المنطقة. مع تزايد أعداد السكان وانتقالهم من الطبقة المتوسطة إلى الطبقات الدنيا للبحث عن سكن بأسعار معقولة، شهدت المنطقة تغيرات سريعة في التركيبة السكانية، الأمر الذي ضغط بشكل كبير على البنية التحتية والخدمات العامة. تحول البيطاش إلى منطقة سكنية مكتظة، لا تتوافر فيها المساحات الخضراء والملحقات الاجتماعية الضرورية، مما ساعد على تفاقم مشكلات الفقر الحضري وضعف الخدمات.

ختامًا، تُقدّم البيطاش نموذجًا تحليليًا لفهم الآثار المركبة للتحولات الحضرية في المدن الساحلية المصرية، مما يدعو إلى إعادة تقييم الخطط العمرانية الحالية لمعالجة تحديات البنية التحتية والبيئة الحضرية، مع التركيز على تحسين جودة الحياة للسكان.

الإنسان والمدينة للأبحاث

الإنسانية والاجتماعية

www.hcsr-eg.org
info@hcsr-eg.org