

حقائق وأسرار: «الوزير» يدعي تسبب ثورة يناير 2011 في سرقة 600 كيلو متر سكة حديد نتيجة الفوضى



مضامين الفقرة الأولى: وزير النقل

قال الفريق كامل الوزير، وزير النقل والمواصلات، إن أول خط سكة حديد دخل 1954، مع إنشاء محطة مصر في نفس العام، ومن ثم بدأت الخطوط تتوالى واحد تلو الآخر فيما بعد. وأضاف أن مصر تمتلك ثاني أقدم سكة حديد في العالم بعد إنجلترا، ووصلت إلى 10 آلاف كيلو متر من السكك الحديدية قبل ثورة يناير، وبعد الثورة والذي جاء أعقابها الانفلات الأمني الذي كان موجوداً وحدث توقف في السكك الحديدية، لمدة 6 أشهر لعدة أسباب مختلفة.

وأشار إلى أنه مع ثورة 25 يناير لكنه ضد الفوضى وقتها التي أدت إلى سرقة 600 كم سكة حديد على خط أبو طرطور - سفاجا - الواحات. ولفت إلى استيعاب خطوط السكك الحديدية قبل 25 يناير حوالي مليون راكب يومياً، مشيراً إلى تراجع السعة الاستيعابية إلى 700 ألف راكب بعد الثورة؛ نتيجة تقادم العربات والقطارات وعدم ثقة المواطنين في السكك الحديدية.

وأضاف أن الهدف من خطة إنشاء المونوريل هو ربط مدينة السادس من أكتوبر بالقاهرة، معقبا: «6 أكتوبر كانت معزولة تماماً، لا يصلها أية وسيلة مواصلات جماعية لا مترو ولا أتوبيس نقل عام». وذكر أن خط مونوريل السادس من أكتوبر يستهدف خدمة الركاب بالمدينة بدءاً من المنطقة الصناعية إلى منتصف المدينة مروراً بميدان جهيينة ومنطقة الجامعات ليقطع طريق إسكندرية الصحراوي ومحور 26 يوليو وصولاً إلى محطة وادي النيل بالمهندسين. ولفت إلى الانتهاء من إنشاء الهيكل الخرساني بمونوريل شرق النيل في العاصمة الإدارية الجديدة حيث يجري الانتهاء من الأعمال تشطيب المحطات حالياً.

وأضاف أن خطة الدولة بقطاع النقل والمواصلات؛ تستهدف ربط شبكات خدمات النقل بعضها البعض على غرار الدول المتقدمة، قائلاً: «سنربط الخط الثالث وخطوط المترو الجديدة الثلاثة وحتى الخط السادس الذي يجري تنفيذه الآن مع (BRT) الأتوبيس الترددي على الدائري لتكوين شبكة مواصلات جماعية لها محطات تبادلية تربط مع بعضها، وهذا الفكر الذي يتبناه العالم كله».

وأوضح أن إنشاء مشروعات القطار الكهربائي والمونوريل يأتي استكمالاً للخطة المطروحة من وزارة الإسكان بالتعاون مع وزارة النقل؛ لخدمة التجمعات العمرانية الجديدة وذلك قبل توليه حقيبة وزارة النقل، معقبا: «أنا مضيت عقد القطار الكهربائي ولكن كان مطروحاً من قبل أن أتولى الوزارة بـ 4 سنين».

وذكر أن أسعار تذاكر ركوب القطار الكهربائي الخفيف في متناول الجميع، مشيراً إلى بدء سعر التذكرة من 10 جنيهات وحتى 25 جنيهاً طبقاً لعدد المحطات. وأشار إلى تقييم سعر تذكرة القطار الكهربائي بناء على عدة اعتبارات أبرزها مراعاة بدل انتقال الموظف وسعر ركوب الميكروباص، معقبا: «لو الموظف الذي سيحضر للعاصمة بدل انتقاله 40 جنيهاً؛ سعر التذكرة سيكون 25 جنيهاً لأقصى مسافة». وتابع: «لو ارتفع سعر التذكرة طبقاً لسعر التشغيل العالمي لن يركب أحد، لكننا راعينا سعر ركوب الميكروباص الخارج من عدلي منصور إلى العاشر من رمضان أو العاصمة الإدارية الجديدة وأيضاً بدل انتقال الموظف». وأوضح أن القطار الكهربائي يعد وسيلة مواصلات جماعية آمنة بنسبة 100%؛ لخدمة جمهور الزائرين إلى العاصمة الإدارية الجديدة، مشيراً إلى استهداف الدولة تخفيض زمن التقاطر البالغ حوالي 15 دقيقة إلى 7 دقائق في ضوء خطة لزيادة عدد القطارات.

ولفت إلى أنه جرى التعاقد على إنشاء مصنع لقضبان السكة الحديد في المنطقة الاقتصادية بالعين السخنة. وأضاف أنه بهذا المصنع الجديد يرتفع عدد مصانع السكك الحديدية إلى ثمانية. وأشار إلى إنشاء مصنع للصلب بسُمك أكثر من 14 مللي لإنشاء مراكب من خلال قاطرات بقدرة شد 70 طناً، تتيح إنشاء مراكب صغيرة يصل طولها إلى 80 متراً. ولفى إلى صدور توجيهات من الرئيس عبد الفتاح السيسي بإنشاء قاطرة كبيرة تتيح إنشاء مراكب أكبر، قائلاً: «في أثناء افتتاح محطة تحيا مصر تم تدشين مركب وادي المملوك التي تم شراؤها من كوريا الجنوبية، لكن الرئيس السيسي سأل عن إمكانية إنشاء مراكب مماثلة».

وتابع: «قلت للرئيس، الخبرة ممكن تكون موجودة وممكن نستعين بأي حد يساعدنا، لكن المشكلة تكمن في الحديد الخاص بجسد المركب، مصانع الحديد والصلب المصرية تنتج مقاسات أقل من المطلوب». ونوه بأن المراكب الكبيرة تحتاج إلى ألواح صلب بمقاسات كبيرة وسُمك كبير، موضحاً أن الرئيس وجه بإنشاء مصنع للصلب المطلوب، وجرى التواصل مع الشركات المصرية بعد تقديم دراسة متكاملة في هذا الصدد لإنهاء المشروع سريعاً.

وذكر أن هناك انخفاضاً كبيراً في عدد حوادث قطارات السكة الحديد. وأضاف: «ستظل هناك حوادث بسيطة وإن شاء الله تكون غير مؤثرة». وأوضح أنه يحرص على النزول ميدانياً حال وقوع أي حادث، مبيناً أن وجوده بين المواطنين في ذلك الوقت يجعله يطلع على الموقف بشكل سريع، ويرى الأسباب الحقيقية التي أدت إلى الحادث، دون أن يسمع ذلك من أحد. ولفى إلى حرصه كذلك على زيارة مصابي أي حادث في المستشفيات. وتمنى عدم وقوع حوادث مُجدداً، وأشار إلى استمرار وقوع حوادث بسيطة نتيجة الخطأ البشري المحدود، مؤكداً السعي الجاد للاستفادة من المعدات الحديثة للسيطرة بشكل أكبر على القطارات.

وأعلن التعاقد على ستة قطارات تالجو، بجانب ضخ 1350 عربة جديدة. وأشار إلى مزاعم تم ترديدها بأن مصر تعاقدت على قطار تالجو، بأسعار أعلى كثيراً من تعاقد فرنسا على هذا القطار، موضحاً أن استيراد فرنسا نفس القطار الذي تستورده مصر من إسبانيا هو شهادة ضمان للدولة. وأوضح أن تكلفة القطارات الستة تصل إلى 126 مليون دولار، مؤكداً أن قيمة القطار الواحد الذي استورده مصر أقل عن نظيره أو مثيله الذي استورده فرنسا. وذكر أن شركة تالجو تكاد تكون بنفسه قدر شبكة سيمنز أو تلبها في القطارات الفاخرة. وأكد أن قطارات تالجو تعمل حالياً على خط القاهرة الإسكندرية، والقاهرة الأقصر أسوان، موضحاً أن نسبة مشغوليها تصل إلى 120%.

وذكر أن تطوير محطة سكك حديد مصر وإنشاء محطة جديدة "محطة الصعيد في بشتيل" كان ضرورياً مع الزحام الشديد الذي تشهده، ولاستيعاب زيادة عدد القطارات لتحسين الخدمة. وأضاف: «يوم ما تشرفت وحلفت اليمين أمام الرئيس السيسي.. يومها بالليل الرئيس قالي الخطة التي ستعرضها عليّ يجب أن يكون فيها حل لمحطة مصر، الميدان يعاني زحام شديد ولا توجد توسعات، والناس تشتكي من تأخر القطارات بسبب عدم دخولها للمحطة». وأشار إلى أن توجيه الرئيس السيسي كان بإنشاء محطة جديدة، موضحاً أنه درس الأمر لمدة أسبوع، وعرض على الرئيس أكثر من مقترح للمحطة، بينها نقل المحطة بالكامل من خلال تحريك الوجه البحري إلى شبرا الخيمة فيما يتحرك الوجه القبلي من الجيزة.

وتابع: «رسميس محطة تاريخية، قلنا تستمر المحطة وبعض القطارات تستمر في شبرا الخيمة، لكن ينبغي عمل محطة جديدة لصعيد مصر والوجه القبلي»، لافتاً إلى أن الصعيد يمثل 60% من المواطنين، مبيناً أن الخط الرئيسي لمحطة مصر يأتي من الصعيد. ونوه بأن القادمين من محافظات الصعيد ليسوا قادمين إلى رسميس بشكل محدد لكن قد تكون لهم أكثر من وجهة سواء في القاهرة أو الجيزة. وتابع: «اخترنا أكثر من مكان، حتى جرى الاستقرار على مثلث عبقرى وهو مثلث بشتيل، يربط الخط الرئيسي القادم من الصعيد بالخط القادم من إمبابة حتى خط الإسكندرية إمبابة-القبلي». وأشار إلى تطوير إمبابة-القبلي ليكون مشابهاً لخط الإسكندرية الرئيسي، تماشياً مع جهود الدولة في التوسع جهة الغرب.

وذكر أن سعر تذكرة القطارات لا يزال منخفضاً جداً. وأضاف أن الدولة تواصل دعم سعر التذكرة، ولا يمكنها زيادة السعر بشكل كبير حرصاً على

المواطنين. وأشار إلى أن سعر التذكرة لا يغطي تكاليف التشغيل، كما أن هناك تكاليف أخرى تخص توفير قطارات وعربات جديدة. ولفت إلى أنه تفادياً لتحميل الدولة مزيداً من الأعباء، تقرر إنشاء شركة لاستثمار أراضي وأصول السكة الحديد، وأراضي هيئة الطرق والأنفاق التي يمكن استثمارها. ونوه بأن أرباح هذه الشركة على مدار ثلاث سنوات، غطت تكاليف إنشاء محطة قطارات صعيد مصر "محطة بشتيل"، ما يعني أن موازنة الدولة لم تتحمل شيئاً من هذه التكاليف.

وأعلن انتهاء أعمال الخط الثالث لمترو الأنفاق بالكامل بحلول أبريل من العام المقبل. وقال إن افتتاح المرحلة الثالثة لمترو الأنفاق من الكيت كات إلى روض الفرج ضمن الخط الثالث، سيكون في شهر نوفمبر المقبل على أقصى تقدير. وأضاف أن عملية التشغيل التجريبي لهذا الخط بدأت بالفعل، مؤكداً أن المرحلة الثالثة التي تمتد إلى جامعة القاهرة، ستدخل الخدمة بحلول أبريل 2024، ما يعني انتهاء الخط الثالث بكل مراحلها. ونوه بأنه كان من المخطط أن ينتهي العمل في الخط الثالث بحلول عام 2027، وهو خط مهم وطويل جداً.

وذكر أن أعمال الخمس المحطات الأولى للخط الرابع لمترو الأنفاق أكتوبر-النصر-المتحف المصري-الرمادة-الأهرامات ستستكمل تحت الأرض. وأضاف أنه يجري التجهيز لافتتاح المصري الكبير، مؤكداً أنه يتم الانتهاء حالياً من تشطيب الهيكل الخرساني للمحطات تحت الأرض. ولفت إلى أن الخط الرابع يرتبط بالخطر الأول عند محطة الملك الصالح، في الاتجاه إلى مصر القديمة.

وأكد أن مصر تستهدف إنشاء جامعة للنقل؛ لأنه علم يحتاج التدريس والتخصص الأكاديمي، خاصة وأن النقل ليس له تخصص في كليات الهندسة حالياً. وقال إن الطالب المتخرج في كلية النقل سيكون مهندس نقل بالمطارات، والموانئ، والقطارات، منوهاً بأنها ستخرج للنور في الوقت القريب. وتابع بأن الدولة تدشن 8 مصانع للنقل وتحتاج متخصصين ومهنيين وفنيين، وفق اختبارات على أعلى مستوى ومهارات وكفاءة ذات جودة عالية.

وبشأن قيادة القطارات، وأضاف أن قائد القطار يحتاج الاتزان النفسي والثبات الانفعالي؛ لمواجهة المفاجآت وهذا يحتاج دخول المتقدم للوظيفة اختباراً نفسياً على أعلى مستوى، مشدداً على أن ذلك يحدث في الوظائف الجديدة بالسكة الحديد؛ لاستهداف تراجع نسب حوادث القطارات، والخطأ البشري المحدود متواجد على أرض الواقع، ونحاول تقليل الأخطاء والحوادث قدر الإمكان.