

## تحقيق

ميرنا الشدياق

القطار والنقل العام بين الحلم والحنين  
لبنان على السكة: فوائد اقتصادية وإجتماعية وبيئية

لبنان بين دول نادرة لا تملك قطارا وسكة حديد. فالعالم يعتمد على القطارات وسيلة اساسية لنقل الركاب والبضائع وكجزء من تطور البلدان وموهبا. وحده لبنان تراجع الى الوراء بعدما كان يمتلك شبكة من 403 كلم، الا ان الشبكة ضاعت مع كل ما تحمله من امكانات. حلم القطار والنقل العام في لبنان، حلم قديم يتجدد مع كل عهد وحكومة

يتكبد الاقتصاد اللبناني اعباء كبيرة في ظل غياب اي خطة جدية لتحسين النقل العام، فيعود الحديث عن ضرورة تأهيل وانشاء سكك الحديد في لبنان، لفوائدها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. يعود تاريخ انطلاق اول قطار في لبنان الى عام 1895 من بيروت نحو دمشق بقرار عثماني، فأصبحت العاصمة اللبنانية بفضلها مركزا اقتصاديا وتجاريا مهما في المنطقة، واطلق على البلاد لقب "بوابة الشرق". عام 1920، مع اعلان دولة لبنان الكبير، طورت السلطات الفرنسية خطوط سكك الحديد، وانشأت الترامواي الكهربائي في بيروت وضواحيها. خطان اساسيان ربطا الاراضي اللبنانية ببلدان العالم: ش.ح.ت.ون.ب.ط.

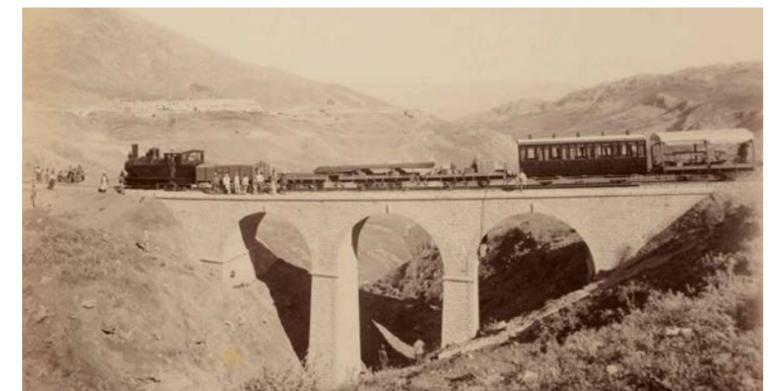
• (ش.ح.ت) او خط شام - حماه وتمديداتها: بدأ العمل الرسمي على هذا الخط سنة 1895، لكن الشركة لم تستطع تحمل الخسائر المالية التي تكبدتها خلال الفترة الاولى فتدخل البنك العثماني، وهو مؤسسة مالية اوروبية معظم مموليها من الفرنسيين، واشترى الشركة سنة 1901 وحولها الى "خطوط سكك حديد شام - حماه وتمديداتها".

• في اذار 1910، صدر فرمان عن السلطنة باعطاء امتياز الخط الذي يصل طرابلس بحمص الى شركة "ش.ح.ت." وبدأ العمل على انجازه

ووضع في الاستثمار الفعلي في حزيران 1911. • (ن.ب.ط.) او خط الناقورة - بيروت - طرابلس: سنة 1942 انشأ البريطانيون خط الناقورة - بيروت - طرابلس خلال الحرب العالمية الثانية لنقل جيوشهم من الشمال الى الجنوب والعكس. وبالتالي تم ربط اوروبا بأفريقيا بعد تأسيس خط طرابلس - حيفا. في 6 حزيران 1956، استردت الدولة اللبنانية الخطوط والتمديدات من شركة "ش.ح.ت." ووحدها بـ"ن.ب.ط." تحت اسم "س.د.ل." اي "سكك الحديد اللبنانية". في العام 1961، انشئت مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك لبيروت وضواحيها، وعهدت اليها ادارة واستثمار الخطوط الحديدية: خط عريض يمتد من الناقورة الى طرابلس، فالى الحدود اللبنانية - السورية وطوله 233 كلم تقريبا، خط جبلي ضيق بين بيروت ورياق والحدود السورية، وخط عريض من رياق الى القصر السوري. اندلعت الحرب عام 1975 وتأثر عمل سكك الحديد بشكل كبير: • في العام 1975 تمكن مستخدمو السكك بتسيير القطارات على الخط الجنوبي لنقل الفيول الى معامل الكهرباء. • في 15 شباط 1979، تعطلت حركة مرور



المحطة الام في مار مغايل قبيل تشييدها سنة 1895.



القطار فوق الجسر.

نصر:  
عشوائية وتفلت

■ كيف تصف واقع قطاع النقل اليوم؟ □ عانى قطاع النقل ولا يزال، الكثير من الصعوبات نتيجة غياب الركائز والاسس والشروط والضوابط والمعايير الادارية والتنظيمية والاستثمارية التي لا بد من ارسائها وتثبيتها لتحل محل العشوائية والتفلة الحاصلين على صعيد هذا المرفق العام الحيوي الذي لا شك في انه يمثل عصب الحركة الاقتصادية في البلاد، وذلك نظرا لانعكاسه المباشر على كل المرافق السياحية والصحية والبيئية والاجتماعية. هذا وتعتبر الخدمات التي يؤديها مرفق النقل المشترك عند تفعيله، من الحقوق الاساسية للمواطن كونها تمكنه من متابعة عمله ومن ملاحقة وتلبية شؤون ومقتضيات حياته اليومية.

■ هل لديكم اقتراحات لتحسين واقع قطاع النقل؟

□ قامت مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك بخطوة نوعية على طريق النهوض بهذا المرفق، نظرا الى شح الامكانات المالية والبشرية المتوافرة لديها، بحيث نجحت، بامكانات متواضعة، في اعادة احياء خدمة النقل المشترك عبر المزايدة التي اطلقتها لتشغيل حافلات النقل المشترك على عدد من الخطوط من خلال الشراكة مع القطاع الخاص. الامر الذي كان له الاثر الايجابي البالغ لدى المواطنين بحيث اخذ يتزايد عدد الركاب بوتيرة متسارعة منذ اليوم الاول لاطلاق الحافلات فبلغ معدل الركاب حوالي 2200 راكب يوميا. من المتوقع ان يرتفع عدد الركاب عند افتتاح خطوط اضافية رافدة وفق الخطة المعدة لهذه الغاية، وقد تأخر اطلاقها نتيجة العدوان الاسرائيلي على لبنان الذي طال مختلف الاحياء والمناطق.



المدير العام ورئيس مجلس ادارة مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك زياد نصر.

مهمة تأمين خدمة النقل المشترك الى كل المناطق اللبنانية.

■ ما الذي يمنع انشاء خطوط سكك الحديد لاسيما لجهة الفوائد العديدة البيئية والاقتصادية؟

□ يدرك الجميع اهمية اعادة احياء خطوط هذا النقل واثره الايجابي على مختلف الصعد، وقد تم لهذه الغاية انجاز دراسة لإعادة احياء الخط الساحلي من بيروت الى طرابلس انتهاء بالحدود اللبنانية - السورية، من خلال المساعدة التقنية التي حصلنا عليها من البنك الاوروي للتمويل. لكن بسبب الظروف والاوضاع السياسية والاقتصادية المتزامنة مع مناخات عدم الاستقرار، باعتبارها احد ابرز العناصر المؤثرة في جذب الاستثمارات الى هذا المرفق، لم نستطع على مستوى المؤسسة تحقيق اي خرق جدي نظرا الى الاعتبارات المتعلقة بحجم الاستثمار والامكانات المطلوب توفيرها لتمكين من تأهيل خطوط النقل السككي وتشغيلها، الامر الذي لا يخف على احد بأنه يستدعي توافر الارادة والقرار السياسي على مستوى الحكومة اللبنانية التي

تدعم مصلحة سكك  
الحديد اي مسعى للحفاظ  
على مسار الخط الحديدي

■ هل من خطوات ستقومون بها اليوم مع الحكومة الجديدة؟

□ نأمل ان نراكم على هذه الخطوة التأسيسية التي ذكرتها بعدما حققت نجاحا ملموسا، كما نأمل في هذا السياق ان يتصدر هذا المرفق سلم اولويات الحكومة اللبنانية الجديدة واهتماماتها بعد النجاح الذي حققته المصلحة بدعم من وزير الاشغال العامة والنقل. لا بد من الاشادة بمؤازرة الاجهزة الامنية ودورها الحازم في ضبط وردع المعتدين الذين حاولوا اعتراض عمل حافلات النقل المشترك وسيهرها على الخطوط، الامر الذي يمثل انتهاكا فاضحا للقوانين والانظمة المرعية التي اوكلت الى المصلحة



رئيس جمعية الأرض - لبنان بول ابي راشد.

سلطنا الضوء على أهمية القطار، من خلال تذكير الناس التي بدأت تطالب بعودته. اذا حصلت الاستثمارات في المستقبل من خلال الحكومة الحالية او غيرها، فان القطار سيحيا هو فكرة رائعة، بينما فكرة جيدة جدا ولم لا إعادة استغلال هذا الخط تجاريا. عدد كبير من الناس تحمسوا لاقامة مشاريع مماثلة في مناطقنا.

■ لماذا لم يبق اثر لسكك الحديد في لبنان؟  
□ تعرضت سكك الحديد للسرقة خلال حرب الـ1975، ومنذ ذلك الوقت توقف القطار بعد انقطاع التواصل بين المناطق التي اصبح بعضها حدود تماس. علما ان سكك الحديد سرقت اما لبيعها او لاستعمالها كمتاريس وبعض الناس بنوا عليها لأن "الملك السايب يعلم الناس الحرام". لقد اصبح القطار مع التغير المناخي وزحمة السير، حاجة ماسة للنقل المستدام.

■ ما هي أهمية وجود قطار في لبنان؟  
□ في ظل التحديات التي يواجهها وطننا، واذا كنا فعلا نريد سياحة في لبنان، فاننا نحتاج بلا ادنى شك الى نقل مشترك، من هنا على الحكومة الحالية ان تفكر استراتيجيا في هذه المرحلة. كل ما قمنا به جاهز لان يصبح موقعا سياحيا في المرحلة المقبلة.

## ابي راشد: ملك سايب

■ ما هي اهداف مشروع ترميم سكة الحديد في بعدا؟

□ ما يميز سكة حديد بعدا عن السكك الاخرى في لبنان هو ان 80 في المئة من خط السكة وحديدها ليس مسروقا او معتدى عليه. السكة تمر في عقارات بعدا على طول 4 كيلومترات. العشرون في المئة المتبقية عليها اما ردميات او شيد عليها ادراج او وضع الزيت عليها بخلاف المناطق الأخرى، حيث تشهد تعديات على السكة حوالي 90 في المئة وما فوق. تحيط بالسكة بيوت قديمة وحدائق ومحمية خندق الرهبان التي تمر السكة الى جانبها. هذا المنظر الطبيعي حفزنا على القول انه من الان حتى مرور القطار لماذا لا تتم دعوة الناس للتنزه ضمن 3 كيلومترات غير معتدى عليها. قمنا بازالة النفايات والعليق والحشيش والاشجار اليابسة اضافة الى الردميات، وشارك في ورشة العمل متطوعون من الكشافة وطلاب المدارس وعمال اجراء. بدأت المغامرة منذ حوالي 3 سنوات، فيما الاشغال الكبرى وازالة المخالفات تم تنفيذها بين ايار وايلول 2024.

■ ما هو هدف المشروع؟

□ الهدف سياحي بيئي. هو ارث وممر للتنزه في بيئة صحية من دون سيارات وبعض الاشجار مزروعة منذ نشوء السكة التي وكما ذكرت تمر الى جانب غابة خندق الرهبان وبالتالي هي محمية تراثية ارثية بيئية.

■ كيف تتم المحافظة عليها اليوم؟

□ هناك دوريات دائمة وعملية تنظيف بشكل دائم، ونستعين بحراس وعمال من اجل الصيانة. في كل سنة نحصل على اذن من مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك للتنظيف، في ظل مراقبة المصلحة. كما نعود الى مسؤول سكك الحديد في كل مرة تواجهنا مشكلة للمساعدة في ايجاد الحل، وليرافق كل الاعمال خصوصا عند وجود مخالفات. لاحظنا التأثير الكبير عند

تنسيق مع الجهات الرسمية والجمعيات الاهلية، للحفاظ على مسار الخط الحديدي، ولإبراز معاملته وحمايته لاسيما حيث ما زال الخط موجودا. ضمن هذا السياق، يتم العمل على كشف معالم خط سكك الحديد في العديد من المواقع في منطقة بعدا.

□ تبذل المصلحة جهودا كبيرة للحفاظ على الاملاك العائدة اليها وازالة التعديات الحاصلة عليها عبر التقدم بمراجعات وشكاوى لدى السلطات والمراجع الادارية والقضائية، ولهذه الغاية تدعم المصلحة وتساند اي مسعى او جهد او تعاون او

يعود لها تقدير اولويات المشاريع الاستثمارية وكيفية تمويلها.

■ تم تنفيذ مشروع تحرير سكة الحديد في بعدا، ما هي أهمية هذا المشروع والاهداف منه؟

