فرق الصيانة تحركت لعلاج التشققات فى محطة مترو السادات

عدسة : **محمد عمارة**

قطرات المياه التى تساقطت على ركاب مترو الانفاق من سقفى محطتى السادات وسعد زغلول أصابت المصريين بالقلق الشديد على مشروعهم القومى والحضارى والذى لم يمض على إنشاء خطه الاول اكثر من ٢٠ عاما بينما عمره الافتراضى يمتد إلى نحو مائتى عام.

ورغم الاعطال المتكررة فى المترو إلا أن الحادث الأخير دق ناقوس الخطر خاصة أننا مقبولون على انشاء الخط الثالث وحتى لا يتكرر ما حدث فى نفق الشهيد أحمد حمدى والذى اضطر اليابانيون إلى انشاء جسم للنفق داخل جسمه الحقيقى . فهل ما حدث سببه غياب الصيانة عن النفق بصفة عامة وجسمه بصفة خاصة أم هو عيب فى تصميم جسم النفق يتطلب التدخل العاجل قبل وقوع الكارثة أم أن الامر لا يتعدى مجرد حادث عابر لا يستدعى القلق أو الخوف على المشروع ومستقبله ؟.

بسبب غياب الصيانة

مترو الأنفاق يشكو الشيخوخة المبكرة!

ما حدث أخذ أكبر من حجمه والمسألة بسيطة ولا تستدعى القلق. هُذا ما أكده المهندس مجدى العزب رئيس جهاز مترو الانفاق، وأضاف: لقد حدث تنقيط مياه من سقف ممر المشاة بين محطة السادات والجامعة الأمريكية وعلى الفور تحركت فرق الصيانة وأخطرت غرف العمليات بمحافظة القاهرة وتبين أن سبب التنقيط هو كسر ماسورة المياه التى تغذى حديقة ميدان التحرير وتم غلقها على أن تبدأ عملية الإصلاح لهذه الماسورة، وبدأ الإعلان للجمهور أن جهاز مترو الانفاق فور جفاف السقف سيقوم بعملية الترميم، كما أكد المسئولون فى الهيئة القومية للأنفاق التى قامت بانشاء هذا النفق انه لا توجد خطورة على المنشأ الخرسانى أو الجمهور ، الا أننا فوجئنا بعد ٤٨ ساعة من الحدث الأول بفتح المياه على نفس الماسورة المكسورة مما أدى إلى ظهور التسرب مرة أخرى فتم تحرير محضر بذلك لشركة مياه القاهرة الكبرى وإنذارها بسرعة معالجة الكسر وعدم فتح المياه مرة أخرى وتحمل تبعات ذلك، وتم غلق الممر وفتح أماكن وتشققات التسرب تمهيدا لاجراء عملية الحقن بمعرفة الشركة المتخصصة التى تعاقد معها الجهاز منذ عدة سنوات لعلاج مثل هذه الحالات حيث انه وارد حدوثها وهى من الأمور العادية فى الانفاق.

وأشار إلى أن التنقيط الذى حدث أيضا فى محطة سعد زغلول كان سببه وجود بيارة فى هذه المنطقة وتم علاج الأمر بمعرفة المحافظة والحى بالتعاون مع الجهاز.

ويتفق معه فى الرأى اللواء سعد شحاتة رئيس الهيئة القومية للانفاق الذى قال إن ما حدث لا يخرج عن كونه أن مياها نتجت من ماسورة مكسورة لرى ميدان التحرير وأدى ذلك إلى حدوث شعيرات فى جسم النفق أو فراغات شعرية وليس فيها أى خطورة وهذه الشروخ مع قوة ضغط المياه أدت إلى تسرب المياه وتم تشكيل لجنة توصلت إلى أنه ليس هناك خطورة وأوصت بضرورة غلق مصدر المياه وتم ابلاغ محافظة القاهرة لغلق المحبس.

وسيتم حقن هذه المنطقة بعد أن تجف المياه، وعملية الحقن عملية عادية جدا كأى منشأ تحت سطح الأرض يكون معرضا للمياه الجوفية، وعملية الحقن وعملية الحقن لها مواد معينة تستخدم فيها كعازل ويتم أولا توسيع الخدوش الشعرية وحقنها بالمواد عن طريق نقط حقن معينة فى الحائط أو السقف.

وأشار إلى أن جهاز تشغيل مترو الانفاق هو الذى يضع خطط الصيانة لهذه المنشآت وهناك أعمال صيانة دورية وأعمال لا تتم الا عند ظهور حالات تستدعى الصيانة مثلما حدث أخيرا.

وليس هناك خطورة مطلقا فى جسم النفق ولا توجد مصلحة لنا فى أن نخفى الحقيقة إذا كانت هناك خطورة بالفعل وعملية الحقن التى ستتم لن تتكلف سوى أشياء بسيطة.

إلا أن الخبير الهندسى الدكتور ممدوح حمزة قال يجب أن تكون هناك دراسة لجسم النفق كله لأن المترو عمره ٢٠ سنة فقط وهذا يجعل حدوث مثل هذه الأشياء غير وارد وحتى غير متوقع، ومن يقول ان ما حدث نتيجة مياه فمن الممكن ان يكون الكلام غير علمى لأنه دون دراسة متأنية ولكن إذا تحدثنا عن خطورة فى جسم النفق فليس هناك خطورة ويمكن معالجته.

والمفروض أن تكون هناك صيانة دورية للمترو كله ولكن جسم النفق نفسه لا يجب أن يكون له صيانة الا كل ٣٠ سنة.

وما رأيته من خلال الصور التى نشرت يؤكد أنه لا توجد خطورة فى حالة المعالجة الفورية بمواد عازلة او مواد مقوية.

ويؤكد حمدى الطحان رئيس لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب أن مترو الانفاق فى حاجة الى تكثيف الصيانة فى كل مكوناته بما فيها جسم النفق خاصة بعد مشكلة تسرب المياه التى ظهرت فى نفقى السادات وسعد زغلول ، ونحن تحدثنا منذ سنة عن أن الخط الاول يحتاج الى صيانة مستمرة واحتياج عربات المترو إلى احلال وتجديد، والمؤكد أن الصيانة لها قواعد علمية لابد من الالتزام بها، والمترو مسألة فى منتهى الخطورة خاصة أنه يحتاج إلى تهوية وصيانة مستمرة ومتابعة فى الأجهزة الاتوماتيكية.

ونحن فى لجنة النقل أعددنا مذكرة وأخطرنا رئيس جهاز مترو الأنفاق بها ولكنه رد أن حالة مترو الانفاق عظيمة ونحن فى الجلسات القادمة سنناقش خطة لتحسين مترو الانفاق وستكون المناقشة فى حضور وزير النقل.

ويرى د. بهاء بكرى – أستاذ التخطيط البيئى بكلية الهندسة جامعة عين شمس – أن غياب الصيانة السبب الرئيسى لحدوث العديد من الأعطال بالمترو وإحداث بعض الشروخ والتشققات ببعض المحطات فالعمر الافتراضى للمترو ما بين ١٥٠ – ٢٠٠ عام ومن الغريب حدوث ذلك خاصة انه لم يمر على انشائه عشرون عاما. ويأسف د. بهاء لعدم وجود الصيانة اللازمة والمنتظمة لهذا المرفق الحيوى ويكشف ان ما حدث أخيرا من تسرب للمياه يعتبر اشارة خطيرة لوجود خلل بنظام العزل والحماية المحيطة بجسم النفق وتصل من ٥٠ – ٦٠ سم ففى الخارج مثلا يتم تجميد هذه الطبقة ببعض المواسير والمواد الصلبة لتكون اكثر امنا.

يرجع د. محمد عبدالباقى إبراهيم – استاذ بكلية الهندسة جامعة عين شمس ظهور بعض الشروخ وتسرب للمياه من الاسقف لمسلسل الاهمال الكبير بوسائل النقل وعدم الحفاظ على الاستثمارات التى ضخت فى تلك المشاريع القومية فمن الوارد جدا حدوث كوارث خاصة إذا ثبت وجود عيوب فى التصميم والتنفيذ فتصميم النفق تم على عجالة بسبب بعض الضغوط السياسية وقتها فقاموا بشراء ماكينة ضخمة تسمى «نفرتيتي» وصلت تكلفتها لعشرة ملايين جنيه لتساعد على انجاز اعمال الحفر.

ولتحديد مدى الخطورة المتوقعة من التشققات التى تظهر بجسم النفق يعتمد على وجود اختبارات من داخله وخارجه ويهتم المسئولون والمراقبون بطرح ذلك على جهة محايدة ككليات الهندسة لمعرفة الاسباب الحقيقية التى أدت لحدوثها.

ويفسر الدكتور عمر دراج استاذ ميكانيكا التربة والاساسات بكلية الهندسة جامعة القاهرة بأن ما حدث قد يكون من الامور الطبيعية والوارد حدوثها فى مثل هذه المشروعات الضخمة واذا كان ذلك يمثل اى خطورة او يهدد بانهيار فى اساسات المترو لبدأ ظهورها فور انشائه وليس بعد مرور ما يقرب من ٢٥ عاما فمثلا ما حدث فور الانتهاء من انشاء نفق الشهيد احمد حمدى بأن تسربت المياه منه وتمت معالجتها على يد بعض الخبراء اليابانيين ببناء طبقة عازلة من الخارج تفاديا لتكرارها مرة أخرى . بجانب ما حدث ايضا بكوبرى ٦ أكتوبر.

تحقيق :

طه فرغلى

نهال بلال