

سكة الحديد في لبنان



تقدمة: سهام عيشة

فهرس

- لمحة تاريخية عن سكة حديد لبنان
- الأسباب الأساسية لتوقف القطارات
- ميزانية الدولة المخصصة لسكة الحديد
- وضع سكة الحديد الحالي
- خريطة سكة الحديد
- مشروع خط البترون-جبيل
- أنواع القطارات
- سكة حديد طرابلس
- التعدييات على أجزاء سكة الحديد
- 2 التكلفة الإجمالية لمشروع اعادة تشغيل المحطة
- رسم نموذج لمحطة قطارات FreeCAD

لمحة تاريخية عن سكة حديد لبنان



- منحت السلطات العثمانية لإحدى الشركات الخاصة لإطلاق أول خط سكة حديد في "جبل لبنان".
- عام 1894 حتى كان أول قطار بخاري بين الجبال والوديان رابطاً بين مدينتي بيروت ودمشق عبر بلدة رياق.
- توسعت شبكة الخطوط الحديدية وازدهرت، وامتدت لتشمل تقريباً معظم الأراضي اللبنانية شمالاً وجنوباً وبقاعاً.
- لكن هذه النهضة "السككية" ما لبثت أن بدأت تتداعى مع انطلاق شرارة الحرب الأهلية عام 1975

الأسباب الأساسية لتوقف القطارات

منذ آخر رحلة للقطار عام 1995، ينتظر لبنان واللبنانيون إعادة تفعيل سكك الحديد، مع ما يعانونه من مشكلات يومية في المواصلات، في ظل عدم وجود خطة للنقل العام، وغياب القرار السياسي الجدي للشروع في هذه المهمة من هنا نأتي الى ذكر أهم الأسباب لتوقف القطارات عن العمل و نذكر منها:

- الاعتداءات العشوائية على سكك الحديد
- غياب التخطيط اللازم لإعادة إحياء هذا القطاع

وضع سكة الحديد الحالي

- هناك قطارات صالحة للسير في لبنان، وتعمل على المازوت كالعديد من القطارات في أوروبا، و هناك سكة حديد تم شراؤها عام 2003، وهي لا تزال في مرفأ طرابلس تنتظر الوقت المناسب لاستخدامها.
- قسما كبيرا من سكة الحديد يؤجر مواقع للسيارات واستثمارات مؤقتة (مرائب للسيارات ومشاريع سياحية وتجارية)
- يتم بيع أكثر من 300 باص كخروضات وبعض قطع السكك.

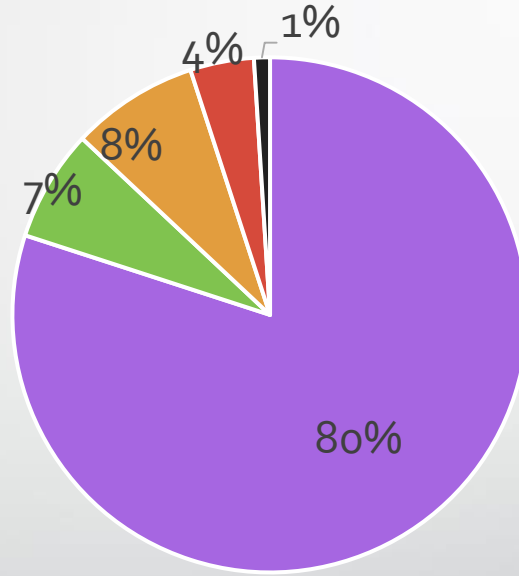
التعدييات على أجزاء سكة الحديد

هناك تعدييات عدة على أجزاء سكة حديد لبنان فمثلا :

- محطة مار مخايل التاريخية تحولت ملهى ليلياً ومحطة عاريا مكباً للنفايات. أما المحطات الأخرى، فيتم سرقة ما توافر من حديد فيها فيما تحول بعضها الآخر الى مراعى للمواشي
- لا تزال أراضي سكك الحديد مستباحة، فهناك أكثر من 2000 تعدّ عليها، منها 1500 قُدمت فيها دعاوى، و500 «غُضّ عنها الطرف»

ميزانية الدولة المخصصة لسكة الحديد

مجموع الأموال: 5 مليارات و 864 مليون دولار، والتي خصصت بمجملها لقطاع النقل توزعت بنسب متفاوتة على الشكل التالي:



- 1 % لبناء قطار يصل مرفأ طرابلس بالحدود الشمالية مع سوريا و يبلغ طول هذا الخط الساحلي 32 كلم
- تم إطلاق المناقصات من أجل تنفيذ المرحلة الأولى من هذا المشروع، ولكن توقف العمل به، بسبب عدم توافر الاعتمادات المالية اللازمة.

■ شبكة الباصات ■ بناء وتأهيل المزيد من الطرقات
■ المطارات ■ المرافئ
■ سكك الحديد

خريطة سكة الحديد

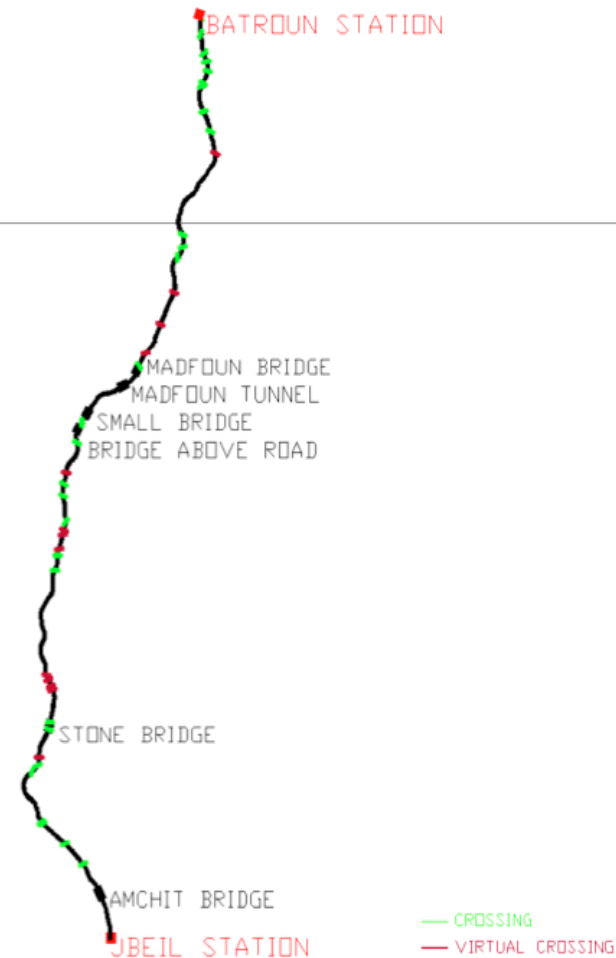


مشروع خط البترون-جبيل



Line description

- Total length: 17.3 km
- Single-track line
- 3 stations
- 5 bridges
 - 4 steel bridges
 - 1 stone bridge
- 1 tunnel





Steel bridge جسر حديدي



Station محطة



Single-track line
خط أحادي المسار



Train signal اشارة مرور القطار



Tunnel نفق



Stone bridge جسر حجري

أنواع القطارات

قطارات النقل الداخلي



يعني النقل السريع الذي يُعرف باسم مترو الأنفاق أو الترام، وهذه المركبات تخدم التجمعات السكانية داخل المدن. ولدى هذا النوع من النقل سعة كبيرة حيث تعمل بشكل منفصل تماما عن حركة المرور على الطرق الرئيسية.

قطارات الركاب



قطارات الركاب تعني تلك التي تربط الضواحي بالمدن الرئيسية و تخدم في الدرجة الأولى العمال و الموظفين.

القطارات العادية



القطارات العادية تلك التي تربط بين المدن و تعني عموما القطارات التي تسافر لمسافات متوسطة لتربط التجمعات السكانية و المدن ببعضها.

القطارات السريعة



قطارات يمكن تشغيلها بسرعة 125 ميل في الساعة و يربط هذا النوع عموما المناطق الكبيرة و البعيدة ببعضها

سكة حديد طرابلس

سكة الحديد



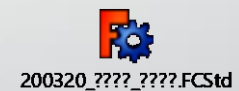
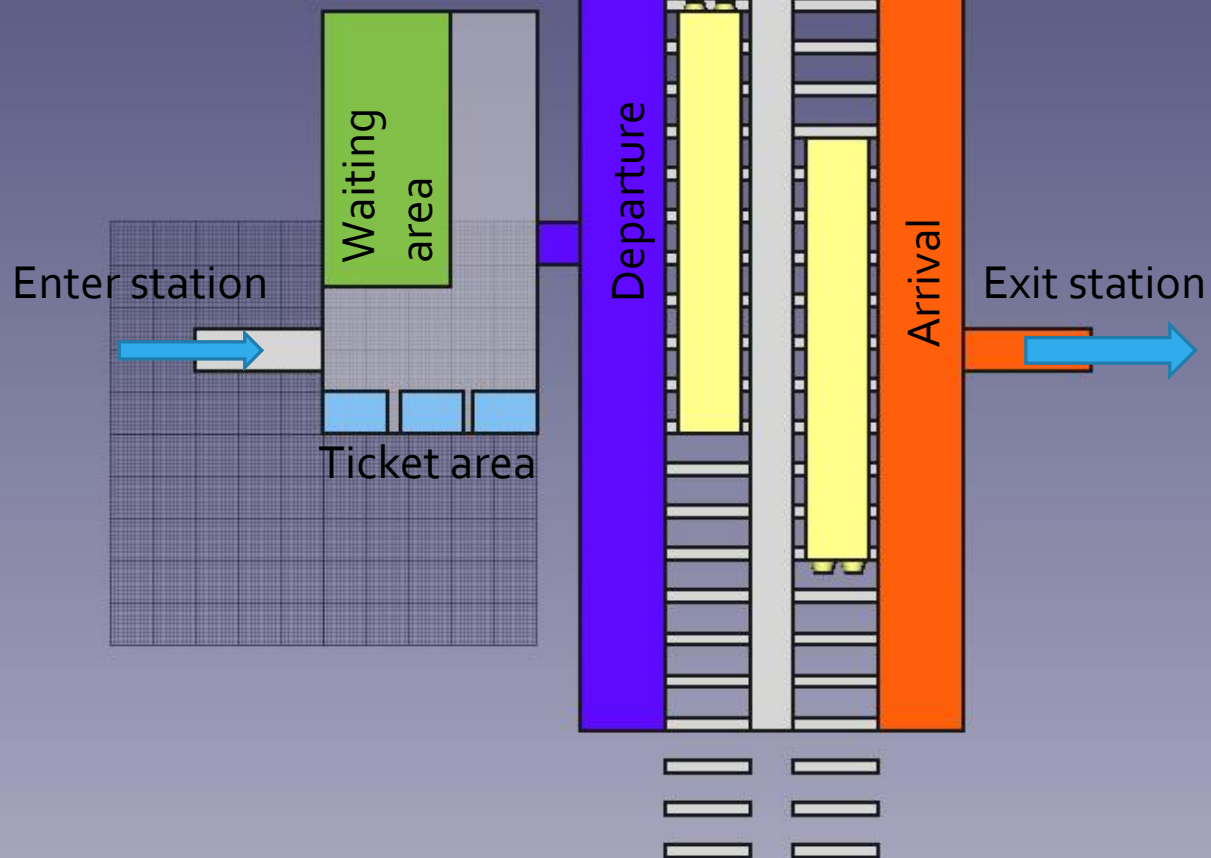
المحطة الرئيسية



القطارات الموجودة حاليا



رسم نموذج لمحطة قطارات FreeCAD



التكلفة الاجمالية لمشروع اعادة تشغيل المحطة

- رصد الاعتمادات المالية من قبل الحكومة لصيانة المحطات و الأرصفة و 9 جسور ب 20 مليون دولار.
- أما بلدية الفيحاء قامت بإنشاء مشروع إعادة تأهيل محطة سكة الحديد بطرابلس وإعادة فتح قسم سكة الحديد بين طرابلس وحمص. أبرز تفاصيل المشروع هي في الصورة التالية:

| ARGUMENTATION OF THE PROJECT | | |
|--|---------------------|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • -the region should be classified according to the historical value (terminus) • <i>The risk facing the current location of the railway; re-studying this location</i> | | |
| EXPECTED RESULTS OF THE PROJECT | | |
| | | |
| PARTICIPATING PLAYERS ON THE CONCEPT & EXECUTION LEVEL | | |
| LOCAL/NATIONAL | | INTERNATIONAL |
| OCFTC – Municipalités | | BM – AFD – EU |
| FUNDING SOURCES | | |
| LOCAL | NATIONAL | INTERNATIONAL |
| | | |
| REQUIREMENTS & ESTIMATED IMPLEMENTATION PERIOD | | |
| ACTIVITIES / PHASES | TIME | CONTENT |
| Phase I: Project Preparation | 6 months | |
| Phase II: Implementation of the Project | 2 years | |
| Phase III: Project Management | 5 years | |
| ESTIMATED FINANCIAL COST | | |
| Phase I | 100 thousand U.S.\$ | |
| Phase II | One million U.S.\$ | |
| Phase III | To be determined | |
| INDICATORS FOR FOLLOW UP & EVALUATION | | |
| EXECUTION INDICATORS | | IMPACT INDICATORS |
| | | The movement of goods in transit Trains run from the station Tripoli |

| ESTIMATED FINANCIAL COST | |
|--------------------------|---------------------|
| Phase I | 100 thousand U.S.\$ |
| Phase II | One million U.S.\$ |
| Phase III | To be determined |

أما برنامج الأمم المتحدة الإنمائي و هدفه تنمية القدرات المؤسسية لهيئة السكك الحديدية والنقل العام قدمت مشروع تأهيل سكة حديد طرابلس و تكاليف هذا المشروع هي كالتالي:

| | | | | |
|--|---|------------------------|--|--|
| <p>Output 1.3: Support to the RPTA to coordinate and manage ongoing and potential technical projects provided</p> <p>Baseline: -Limited capacities to absorb ongoing and potential technical projects provided</p> <p>Output Indicators: - Increased funding sources to support the public transport sector in Lebanon - Development and dissemination of research and information - Coordination mechanism established and functioning - Bilateral and multilateral agreements with neighbouring countries prepared</p> <p>Targets: - Studies and surveys disseminated. - Resources mobilized. - Partnerships and agreements reached.</p> | <p>Year 1</p> <p>Development and dissemination of studies. Resource mobilization strategy developed Technical assistance provided</p> | <p>RPTA & UNDP</p> | <p><u>3.1. Launching an action plan for Lebanon in the field of railway safety and interoperability through the implementation of EU/Medrail Program</u></p> <p><u>Sub-Activities:</u></p> <p>3.1.1. Dissemination of EU railway legislation and standards, including safety aspects and interoperability specifications; 3.1.2. Involvement of the officials of beneficiary's countries, including Lebanon (and the other South Mediterranean Partners) in the networks of the Agency; 3.1.3. Setting up a working group composed by experts of the beneficiaries aiming to facilitate capacity building and networking among the beneficiaries as well as between the beneficiaries and the European Union Agency for railways (ERA); 3.1.4. Paving the way for carrying out tasks entrusted to National Safety Authorities and National Investigation Bodies; 3.1.5. Capacity building for officials 3.1.6. Making a comparison between existing Lebanese Railway regulations and the European railway regulations, identify gaps and agree with the Ministry of Transport and RPTA which activities might provide best benefits to improve railway regulation, considering also institutional and organizational aspects</p> <p><u>3.2. Supporting RPTA in coordination with the technical team of OMSAR in implementing and designing softwares</u></p> <p><u>Sub-Activities:</u></p> <p>3.2.1. Entering data complaints into RPTA complaint management system application 3.2.2. Finalizing and launching RPTA website</p> <p><u>3.3. Supporting RPTA in implementing and finalizing the ToRs for renovation works of Railway stations</u></p> <p><u>3.4. Presenting and assisting RPTA at the Technical Control Team (TCT) for a renovation program in frame of Turkish</u></p> | <p>Individual Consultants/Additional Support: 37,680 *3 = 113,040 USD</p> <p>Technical Researcher/Topographer (SC6): 42,003 * 1 = 42,003 USD</p> <p>ICT Coordinator (SC8): 53,397 * 1 = 53,397 USD</p> <p>Civil Engineer (SC9): 57,484 * 1 = 57,484 USD</p> <p>Miscellaneous: 10,000 *3 = 30,000 USD</p> |
| | <p>Year 2</p> <p>Development and dissemination of studies. Technical assistance provided</p> | | <p>Year 3</p> <p>Development and dissemination of studies. Partnership developed. Technical assistance provided</p> | |

مستشارون أفراد /دعم إضافي:
 $37,680 * 3 = 113,040 \text{ USD}$
 باحث تقني /طبوغرافي (SC6):
 $42,003 * 1 = 42,003 \text{ USD}$
 منسق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (SC8):
 $53,397 * 1 = 53,397 \text{ USD}$
 مهندس مدني (SC9):
 $57,484 * 1 = 57,848 \text{ USD}$
 متنوع:
 $10,000 * 3 = 30,000 \text{ USD}$

صافي الأنشطة على مدى 3 سنوات 954,248 دولار أمريكي
 تكاليف المشروع المباشرة (DPC) 19,085 دولار أمريكي
 خدمات الإدارة العامة (GMS 5%) 48,667 دولار أمريكي
 إجمالي التكلفة على مدى 3 سنوات 1,022,000 دولار أمريكي

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| | | | <p>Heritage Cultural initiative</p> <p><u>3.5. Technical support to the RPTA on the on-going projects in public transport sector</u></p> <p><u>Sub-Activities:</u></p> <p>3.5.1. Technical and administrative assistance on BRT project carried out by the World Bank and CDR 3.5.2. Follow up with the European Investment Bank on the redefinition of phase 2 for the ongoing Feasibility study for Tripoli - Beirut Railway TA20130111.BF10 3.5.3. Following with CDR the development of Tripoli Abboudieh Railway section, revising and approving the related reports and design for construction.</p> | |
| Net for Activities over 3 years | | | 954,248 USD | |
| Direct Project Costs (DPC) | | | 19,085 USD | |
| General Management Services (GMS 5%) | | | 48,667 USD | |
| Total Cost over 3 years including GMS & ISS | | | 1,022,000 USD | |

المراجع

- <https://aawsat.com/home/article/1769591/%D8%B3%D9%83%D9%83-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%AF%D9%8A%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D8%AA%D9%86%D8%AA%D8%B8%D8%B1-%D8%A5%D8%B9%D8%A7%D8%AF%D8%A9-%D8%AA%D9%81%D8%B9%D9%8A%D9%84%D9%87%D8%A7-%D9%88%D8%AA%D8%B9%D9%88%D9%8A%D9%84-%D8%B9%D9%84%D9%89-%D8%AE%D8%B7%D9%91%D8%A9-%D8%B5%D9%8A%D9%86%D9%8A%D8%A9-%C2%AB%D8%AC%D8%AF%D9%8A%D8%A9%C2%BB>
- <http://aliwaa.com.lb/%d8%a3%d8%ae%d8%a8%d8%a7%d8%b1-%d9%84%d8%a8%d9%86%d8%a7%d9%86/%d8%aa%d8%ad%d9%82%d9%8a%d9%82%d8%a7%d8%aa/%d8%ae%d8%b7-%d8%b3-%d9%83-%d9%83-%d8%ad%d8%af%d9%8a%d8%af-%d8%b7%d8%b1%d8%a7%d8%a8%d9%84%d8%b3-%d8%a7%d9%84%d8%b9%d8%a8%d9%88%d8%af%d9%8a%d8%a9-%d8%ad%d8%a7%d8%ac%d8%a9-%d9%85%d9%84%d8%ad-%d8%a9/>

- <https://newspaper.annahar.com/article/261972-%D9%85%D9%8A%D8%B2%D8%A7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%85%D8%B5%D9%84%D8%AD%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%83%D9%83-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%AF%D9%8A%D8%AF-%D8%A3%D9%83%D8%AB%D8%B1-%D9%85%D9%86-12-%D9%85%D9%84%D9%8A%D8%A7%D8%B1%D8%A7-%D9%85%D8%AD%D8%B7%D8%A7%D8%AA%D9%87%D8%A7-%D8%AA%D8%AA%D8%AD%D9%88%D9%84-%D9%85%D9%83%D8%A8%D8%A7%D8%AA-%D9%84%D9%84%D9%86%D9%81%D8%A7%D9%8A%D8%A7%D8%AA-%D9%88%D9%85%D9%84%D8%A7%D9%87%D9%8A>
- <http://www.medicities.org/documents/22000/o/Al+Fayhaa+Strategy+Projects.pdf/85282700-e055-40e7-9777-31ffd5a1ca2a>