

"محطة الشيخ منصور": مليار جنيه من "لحم الذي للمصريين" .. نزع ملكيات وتهجير قسري لترميم فشل المترو



الأحد 28 ديسمبر 2025 م

في حلقة جديدة من مسلسل "الحلول الترقيعية" التي تنتهجها حكومة الانقلاب لإدارة قطاع النقل المتهالك، كشفت مصادر بالهيئة القومية للأنفاق عن اعتزامها بدء إنشاء محطة مترو جديدة تحمل اسم "الشيخ منصور" على الخط الأول (حلوان - المرج) بحلول منتصف 2026، بتكلفة مبدئية تصل إلى مليار جنيه.

المشروع الذي يُسُوق له كحل لتخفييف الزحام عن محطة عزبة النخل و"المرج"، يأتي في وقت يعاني فيه المواطن من زيادات متتالية في أسعار التذاكر، بينما يرى مليارات القروض تفخ في مشاريع "تجميلية" أو "إسعافية" لا تعالج جذور الأزمة، بل تفتح أبواباً جديدة لنزع الملكية والتهجير القسري بدعوى المنفعة العامة، وسط غياب تام للشفافية في الإنفاق أو الأولويات.

إن الإعلان عن محطة جديدة في منطقة مكتظة أصلاً، وبالتزامن مع صفقات استيراد قطارات فرنسية باهظة، يطرح تساؤلات مشروعة حول جدوى هذه السياسات: هل نحن بحاجة لمحطات إضافية أم لتحديث البنية التحتية المتهالكة التي تجعل الرحلة اليومية جديعاً؟ وهل المليار جنيه المرصودة هي التكلفة الحقيقة أم مجرد "رقم افتتاحي" سيتضاعف كما اعتدنا في مشاريع الإسناد المباشر؟

نزع الملكية: 50 مليوناً "فتات" لتعويض المتضررين

كعادتها في كل مشروع "قومي"، تبدأ الحكومة بالجرافات قبل التعويضات، فقد كشف المصدر أن الهيئة رصدت 50 مليون جنيه فقط تقديرات مبدئية لتعويضات نزع الملكية للعقارات والأراضي التي ستقام عليها المحطة الجديدة، وهو مبلغ يبدو هزيلًا للغاية مقارنة بأسعار السوق الحالية والتضخم الجاهج.

يرى مراقبون أن هذا المبلغ الزهيد هو استمرار لسياسة "التهجير الاقتصادي"، حيث يُجبر المواطنون على ترك منازلهم ومصادر أرزاقهم مقابل "فتات" لا يكفي لشراء شقة بديلة في أطراف المدن، الحديث عن "توفير تعويضات إضافية في موازنة العام المقبل" هو مجرد وعد موجّل يترك الأهالي في مهب الريح، ويعد للأذهان مأسى نزع الملكية في مشاريع توسيعة الطرق والدائري، حيث وجدآلاف الأسر أنفسهم في الشارع أو مدینين للدولة، بينما تتباھي الحكومة بإنجازاتها الخرسانية على جثث الاستقرار الاجتماعي.

صفقات "اليورو" والديون: تحديث أم توريط؟

تنزامن خطة المحطة الجديدة مع توسيع محموم في الاقتراض الخارجي لتحديث الخط الأول، فصفقة الـ 55 قطاراً من شركة "ألستوم" الفرنسية، التي كلفت الذروة 776.9 مليون يورو، وصفقة تحديث الأنظمة الكهربائية مع تحالف "أوراسكوم - هيتاشي"، تمثلان عبئاً إضافياً على كاهل الأجيال القادمة.

يتقد خبراء اقتصاد هذا النمط من الإدارة الذي يعتمد على "الحلول المستوردة" الجاهزة والمكلفة، بدلاً من توطين صناعة النقل بشكل حقيقي فالحكومة التي تتشدق بالجمهورية الجديدة لا تزال عاجزة عن صيانة خط مترو عمره 40 عاماً لا عبر الاستعانة بالشركات الأجنبية والقروض الدولية، هذا "التحديث بالديون" يعني حتماً مزيداً من رفع أسعار التذاكر لخدمة الديون، ليتحول المترو من وسيلة نقل للقراء إلى "خدمة فاخرة" تستنزف جيوبهم، بينما تذهب العوائد لسداد أقساط الشركات الفرنسية واليابانية.

سوء التخطيط: محطة "ترقيع" لفشل قديم

الاعتراف الرسمي بأن محطة "عزبة النخل" تجاوزت طاقتها الاستيعابية وأن التوسع فيها "مستحيل فنياً"، هو إدانة صريحة لسوء التخطيط العمراني والهندسي الذي أهمل هذه المناطق الكثيفة لسنوات لاجوء إنشاء محطة وسيلة ("الشيخ منصور") بعد فوات الأوان وهو حل "ترقيعي" يعكس غياب الرؤية الاستباقية

فبدلاً من تطوير شبكة موصلات تكاملية تخفف الضغط عن المترو، أو خلخلة الكثافة السكانية عبر تنمية حقيقة في الأقاليم، تجأّل الدولة لحشر محطة جديدة في مسار مكدس، بتكلفة مليار جنيه كان يمكن توجيهها لتحسين التهوية المزرية أو تقليل الأعطال المتكررة، إن هذا المشروع، بعدة تفاصيل المقدرة بـ 18 شهراً (والتي غالباً ما تستمد لسنوات)، سيحول حياة سكان المرج وعزبة النخل إلى جحيم مروري وإنشائي طوال فترة العمل، ليخرجوا في النهاية بعددة قد لا تحل أزمة الزحام يقدر ما ستخلق بعراً جديدة للتكدس.

في المحصلة، تبدو "محطة الشيخ منصور" مشروعًا جديداً في سجل "إنجازات" الحكومة التي تجيد صب الذرسانة واقتراض المليارات، لكنها تفشل بامتياز في بناء الإنسان أو الحفاظ على كرامته وحقه في سكن آمن ونقل كريم بتكلفة عادلة