



العبور إلى سيناء حضارياً .. بعد العبور عسكرياً الحماتق كاملة عن أول تنسيق يربط بين سيناء ودلتا النيل

الرئيس يطلق اسم الشهيد أحمد حمدى على نفق "الشط"
ويطلب اختصار مدة التنفيذ إلى ٢٤ شهراً بدلاً من ٣ سنوات

السويس من - أحمد كامل عوض :
يجرى العمل الآن في تنفيذ نفق الشط الذى وضع الرئيس حجر اساسه اثناء الاحتفالات باعادة فتح قناة السويس ، وهو اول نفق يمر تحت قناة السويس ليربط بين سيناء ودلتا النيل مروراً بمنطقة القناة ، وذلك لتعمير سيناء وانعاشها اقتصادياً ، وقد صرح السيد الرئيس بأن هذا المشروع هو أحد جوانب معركة التعمير التى تخوضها مصر فى وقت واحد مع معركة التحرير .
وقد اطلق سيادته اسم الشهيد اللواء مهندس احمد حمدى عبد الحميد نائب مدير سلاح المهندسين على النفق ، وذلك تكريماً للشهداء والإبطال ، كما طلب اختصار مدة التنفيذ من ٣ سنوات الى ٢٤ شهراً ، وقد صرح المهندس عثمان احمد عثمان وزير الاسكان والتعمير بأن المشروع جندت له افضل الخبرات الهندسية المصرية التى ستعمل ٢٤ ساعة يومياً لتنفيذ النفق فى اأعد الذى حدده الرئيس .

ومنذ أعلن الرئيس قراره بتعمير منطقة القناة وسيناء ، وجميع الأجهزة تعمل كل فى اختصاصها لدراسة الثروات الطبيعية التى تزخر بها سيناء ، وقد كانت أحدث خطوة فى مجال هذه الدراسات عقد مؤتمر تعمير سيناء الذى نظمته امانة شؤون المهيين بالاتحاد الاشتراكى فى الفترة ما بين ٢٤ و ٢٧ مايو الماضى ، وحضره ١٠ وزراء الى جانب عدد كبير من العلماء والمتخصصين وقد تم فى بداية المؤتمر عرض شامل للصور التى التقطتها الاقمار الصناعية التى استخدمت فى دراسة سيناء ، ثم تلاها بحث الموضوعات المتعلقة بمستقبل سيناء الحضارى ومشروعات التنمية التى سيتم تنفيذها ، كذلك المشروعات التى اعدت بالفعل لتنفيذ عمليات التعمير ،



مركز الأهرام للتنظيم وتكنولوجيا المعلومات

من : انتهاء هزلة سيناء ، تطوير المجتمع
البحري فيها ، استيعاب سيناء لبعض
سكان وادي النيل .

٥٨٠ مليون جنيه ..

**ويواصل وزير الإسكان والتعمير حديثه
عن مستقبل سيناء فيقول :**
على الرغم من أن أرض سيناء لم

تتحرر كلها بعد ، وعلى الرغم من أن
الدبلوماسية المصرية الداعية للسلام
دائما تحاول التوصل إلى حل سلمي
عاجل ، في نفس الوقت الذي يقف فيه
أبطالنا على أتم استعداد لتحرير كل
شبر من الأرض ، فقد وضعت وزارة
التعمير خطة خمسية لتعمير شبه الجزيرة
قدرت تكاليفها بحوالي ٥٨٠ مليون جنيه
موزعة على قطاعات البترول والمواسلات
والزراعة والكهرباء .

٥ أنفاق تحت القناة ..

ولن تعود سيناء بمعسلة عن غرب
القناة ، وإنما ستصبح امتدادا لها ،
ونحقيقا لذلك - أشار الرئيس إلى
ضرورة إنشاء أنفاق تصل سيناء بالضفة
الغربية لقناة السويس ، حتى يكون
هناك رباط عضوي يربط أجزاء الجمهورية
بأرض سيناء العزيزة ، كواحد من أقاليم
مصر التي ينتظرها مستقبل زاهر بالخير
والرخاء .

**ويستطرد المهندس عثمان أحمد عثمان
في حديثه قائلا :**
٥ أنفاق تحت القناة لربط سيناء بمدن
الضفة الغربية ، سينفذ منها خلال
الخطة الخمسية ثلاثة أنفاق في مناطق

واستعراض امكانيات السرى والثروة
الحيوانية ، وحجم الخامات المعدنية
وكيفية الاستفادة منها خاصة خامات
الفحم والتحاس والبترول ، هذا بالإضافة
إلى الامكانيات السياحية المتوفرة بالمنطقة
وفي نفس الوقت .. تقوم اللجنة
الاستشارية العليا للتعمير التي بدأت
عملها في العام الماضي ، بالتخطيط لمستقبل
منطقة القناة وسيناء حتى سنة ٢٠٠٠
وتضم هذه اللجنة مجموعة من كبار
العلماء والخبراء وأساتذة الجامعات
المصريين .

ومع كل هذه الجهود التي تعمل
جبيهما وفي وقت واحد ، تقوم وزارة
التعمير بتنفيذ المشروعات التي أقرتها
اللجنة الاستشارية العليا التي تعمل
بالتعاون مع مكاتب وبيوت الخبرة
العالمية ، والمكاتب الاستشارية الهندسية
المصرية ، وذلك في إطار الخطة الشاملة
التي تعدها لمستقبل المنطة .

**ولا شك أن إنشاء وزارة التعمير في
خضم معارك أكتوبر ، جعل تعمير سيناء
بالذات من أهم مسئولياتها الضخمة ،
وذلك تعمير بليغ وعميق على ألا يكون
عبورنا إلى سيناء مجرد عبور عسكري
بالقوات والمدفعات ، ولكن عبور حضارى
بالمشآت والمشروعات .**

**وفي لقاء مع المهندس عثمان أحمد
عثمان وزير الإسكان والتعمير تحدثت
سينائه عن هذا المفهوم فقال :**

إن الرئيس أنور السادات قال لي
في توجيهاته ، أنه يجب أن تقوم سيناء
المحررة على الصناعة والزراعة ، ومن
بين المشروعات التي أعدت لمستقبل
سيناء المحررة ، مشروع أعده المجلس
التسمي لحافظة سيناء يقول أن مستقبل
سيناء يجب أن يرتكز على ثلاثة خطوط



مركز الأهرام للتخطيط وتكنولوجيا المعلومات

■ عندما فكرنا في وسيلة تحقيق الرباط العضوي بين سيناء والدلتا ، راعينا عدة اعتبارات هامة في مقدمتها التخطيط للمستقبل حتى سنة ٢٠٠٠ وقد وجدنا أن أفضل وسيلة هي أن نبدأ بالاتفاق وأن تكون هي الخطوة الأولى ، لأنها تغطي جميع الاهداف الاستراتيجية من كافة النواحي .

خبرات مصرية وأجنبية ..

□ قلت للدكتور حسن مرعي : ان هذه هي أول مرة في مصر يقام فيها هذا النوع من الاتفاقات ، فما هو نور الخبرات المصرية ؟ فأجاب قائلا :

■ على الرغم من ان وزارة التعمير قد قامت بالعديد من المشروعات في مدن القناة ، إلا ان التفسيق تعتبر أول المشروعات الهندسية الضخمة تحت راية التعمير بمعناه الواسع والكبير ، وقد أكدت الوزارة سياستها بإعطاء الأولوية في تنفيذ المشروعات الى الخبرات المصرية ولذلك أسندت تنفيذ المهمة الى شركة المقاولون العرب [عثمان أحمد عثمان وشركاه] وكان اختيار هذه الشركة قائما على ان لها خبرة سابقة في اتفاقات السد العالي ، وتكاد تكون الشركة الوحيدة

التي اكتسبت خبرة كبيرة في الاتفاقات وتحقيا لسياسة الدولة في الاخذ بكل ما هو منطور ومستحدث في العالم ستمتعون الخبرات الاجنبية المتخصصة مع الخبرات المصرية في عميد نفق الشط وهذا ينشئ مع السياسة العامة في الانفتاح على العالم في مختلف المجالات .

الشط والقطرة والدفرسوار ، ومن خلال هذه الاتفاقات التي ستقام تحت قنسة السويس ، سيتمكن الناس من العبور الى سيناء بالسيارة أو القطار ، وسنمر مياه النيل لتزوي الصحراء التي طال انظارها للصلاح ، وأن لها ان تتحول الى أرض خضراء ، كما سنتمكن من نقل الثروات الطبيعية التي تزخر بها سيناء .

واختتم السيد الوزير حديثه قائلا : ان جميع العاملين في المشروع يضمون نداء السيد الرئيس يوم ٥ يونيو ١٩٧٤ نصب أعينهم .. يوم ان خاطبهم قائلا : أطلب منكم تكليفا بدها من الغد ان شاء الله ، هذا التكليف هو ان نحفر جميعا ولو باظافرنا الاتفاقات تحت القنادة لسكي تتصل بسيناء ، .. ان جميع العاملين منذ هذا اليوم .. يبذلون أقصى طاقاتهم ليؤكدوا كفاءة الخبرة المصرية .. والانسان المصري ، الذي لا يعرف في حياته شيئا اسمه المستحيل ، ولكي يرتفعوا بقيمة عملهم وانتاجهم ، الى مستوى المعجزة التي حققها أبطال العبور .

لماذا الاتفاقات ؟ ..

□ وقد نفعني تريد عبارة الاتفاقات في مختلف المجالات العلمية والهندسية الى ان أتساءل .. لماذا الاتفاقات بالذات .. ليس هناك وسيلة ربط أخرى نظرا لان تنفيذ الاتفاقات مهمة شاقة وتتطلب الكثير من الجهد ومسئوليات معينة من الخبرات المتخصصة ، خاصة وانها سنشقى تحت قناع قناة السويس .. وقد أجابني على هذا السؤال الدكتور حسن مرعي رئيس اللجنة الاستشارية العليا للتعمير فقال :

تحديد محاور الإنفاق ..

□ وقيل ان اتوجه الى الجهة التي تتولى التنفيذ ، سألت د. حسن مرعى سؤالاً أخيراً ، وكان عن العوازل التي تم على أساسها تحديد أماكن ومحاور الإنفاق فقال :

■ المعروف أن الإنفاق هي وسيلة مواصلات أو نقل أو ربط لتحقيق خطة تنبئية في مكان ما ، وعلى ضوء المراد انعاشه اقتصادياً ، يتم اختيار المنطقة التي يقام فيها النفق دون تحديد موقع محوره على وجه الدقة .

يأتي بعد ذلك دور المهندسين الذين يقومون بدراسة طبيعة التربة في المنطقة المطلوب إقامة النفق بها ، وعلى ضوء النتائج ، يتحدد موقع المحور نهائياً . المرحلة التالية : تصال من أوجه استخدام النفق .. هل هو للرى ؟ . لنقل بالسكة الحديد أ .. هل طريق برى ؟ . الخ . وعلى أساس معرفة استخدام النفق ، يتحدد تصميمه ونوعه من الناحية الفنية ، ومن الطبيعي أن كل نفق سيكون له استخدام يختلف عن الآخر ، لاختلاف احتياجات كل منطقة ، وطريقة ربطها بالمرافق الموجودة في الضفة الغربية ، وأن كان أكثر من نفق مشترك في استخدامات معينة .

نفقا القنطرة والدفرسوار ..

□ وفي شركة المقاولون العرب [عثمان أحمد عثمان وشركاه] التي تتولى تنفيذ مشروع الإنفاق .. القفص بالمهندس بهيج رجب المدير العام المسئول عن عمليات منطقة القناة ، وعندما سأله عن محاور الإنفاق الثلاثة التي ستنفذ في المرحلة الأولى قال :

■ سبقام نفق الدفرسوار عند الكيلو ٨٥ حسب ترقيم قناة السويس ، وسوف يضم خط سكة حديد إلى جانب طريق لمرور السيارات ، وسيبدأ العمل في تنفيذها في أوائل ١٩٧٦ . أما نفق القنطرة ، وسوف يقام عند الكيلو ٤٧ لتوصيل مياه النيل إلى سيناء حيث يتم رى ٥٠٠ ألف فدان هذا بالإضافة إلى أنه سيقام به خط سكة حديد :

نفق أحمد حمدي

■ ويتحدث المهندس بهيج رجب عن نفق الشهيد أحمد حمدي الذي يجسر تنفيذها فيقول :

سيقام النفق على مسافة عشرة كيلو مترات من مدينة السويس ، وهو يتكون أساساً من جسم السد الذي سيبليخ قطره ١٢ متراً ، وارتفاعه الضالصل ٦ أمتار ، وللنفق مدخلان مكتشوفان من الضفتين الشرقية والغربية . ويشتمل النفق من الداخل على طريق لمرور السيارات [٢ حارة] عرض كل منها ٣٫٧٥ متراً ، كما يبلغ عرض أرضفة المشاة ١٫٥ متر ..

كثافة مرور السيارات

□ وكان طبيعياً أن أسأل عن كثافة مرور السيارات في النفق الذي سيكون من أهم وسائل الربط بين الدلتا وسيناء العزيزة فاجاب :

■ لقد سمع قطاع النفق حديث يسمح بأن تكون الكثافة القسوى لمعدل مرور السيارات ١٠٠٠ سيارة في الساعة في الاتجاه الواحد ، أما الكثافة العادية



مركز الأهرام للتنظيم وتكنولوجيا المعلومات

كعلامة من علامات تجرد مصر على طريق
الافتتاح الاقتصادي ، فقد حدثت الشركة
له أفضل العامر الشركة لأجراجه من
أحسن صورة هندسية ، أدراكا
لمسئوليتنا ، لأنه مسؤولة مصر ٢٠٠ لا
لشركة المقانون العرب وبعدها .

الخبرات المصرية والعالمية

وتان من اهم التوجيهات التي ركز
عليها المهندس حسين عثمان ، الاستعانة
بالمختصين من أصحاب الخبرة الذين
نفذوا أنفاجا ممانته ، وفي مقدمة الخبراء
الذين استعان بهم المهندس إبراهيم زكي
قناوى رئيس الجهاز التنفيذي لمشروعات
التمير ، لما له من خبرة هندسية طويلة
ظهر أثرها فى مشروع السد العالى
العظم ، وكما شارك فى أعمال الدراسات
التي سبقت التخطيط والتصميم ، سيتم
لنا خبراته وتجاربه أثناء التنفيذ .

● ● نقطة هامة أخرى ركز عليها
السيد نائب رئيس مجلس الاداره ،
وهي المنافسة الحرة بين شركات العالم
المتخصصة للحصول شى أفضل الحلول
والتصميمات عليها رغبتنا ، ولذلك
تم الاتصال وارسال الدعوات لسفارات
جميع دول اسيا وأوروبا الغربية
والشرقية ، وقد عبر عدد الشركات
العالمية التي طلبت الاشتراك فى المنافسة
والذى وصل الى ٤٦ شركة ، عن مدى
رغبة العالم الخارجى فى التعاون فى
مشروعات التنمية والتمير فى مصر ،
وقد تمت دراسة هذه الطلبات وتصنف
الشركات من حيث قدراتها وأخير أكبرها
وأكثرها خبرة ، وقسمت الى مجموعات
تتنافس كل منها فيما بينها على أحسن
الانفاق .

لرور السيارات فمعدنها ٢٠٠ سيارة فى
الساعة بحيث تكون السرعة ٦٠ كم/ساعة
فى الظروف العادية .

تشريف للمهندس المصرى

□ بعد أن استمعت الى الأرقام
والعميق الذى سيسبق عنده التفق تحت
القناة الى غير ذلك من المعلومات الفنية
وجدت نفسى مبهورا امام هذه المعلومات
الأولية الخاصة بهذا العمل الهندسى
المعلاق الذى ينفذ لأول مرة فى بلادنا
فصالت : ماهى الترتيبات والاجراءات
التي اتخذتها الشركة المنفذة عنها اسند
اليها هذا المشروع ، فتوجهت الى الضيفين
الذى يتولون مسئولية مشروع الانفاق من
البداية ، حيث اجابنى المهندس مصطفى
محروس مدير المشروعات بالمسؤولون
العرب ورئيس لجنة الأبحاث والدراسة
لمشروعات الانفاق فأجاب : .

■ بمجرد أن اسند الى الشركة تنفيذ
المشروع ، اجتمع بنا المهندس حسين
عثمان نائب رئيس مجلس ادارة الشركة
لوضع الخطة والسياسة التي ستتبعها
الشركة فى تنفيذ هذا المشروع الضخم ،
وقد عبر سيادته فى مداة الاجتماع عن
مشاعره التي تعبر ترجمة لمشاعر كل
فرد فى الشركة فقال : لابد وأن أذكر
أنا فخر بتكليفنا هذا المشروع الكبير
الذى لا تقتصر ضخامته من قيمته
المادية فقط ، ولكن أهمته كعمل هندسى
يقبل كل شىء وانا نعتبر هذا التكليف
تشريفا للمهندس المصرى خاصة وأنه

أول مشروع كبير نحت راية التمير ،
ومما لاشك فيه أن هذا العمل سيكون
له صدق كبيراً فى العالم الخارجى



مركز الأهرام للتنظيم وتكنولوجيا المعلومات

التقييم ، وقد رعت اللجنة تقريراً مفصلاً
بكل هذا إلى الوزارة .

طريقة التنفيذ

وانقل الحديث إلى طريقة تنفيذ مثل
هذه الأنواع من الإنفاق ، فحدث
المهندس مصطفى محروس قائلاً :

■ بعد عمل الدراسات والأبحاث
وجدنا أن نوع تربة منطقة القناة يصلح
لها التنفيذ بأحدى طريقتين هما :

1 - طريقة التفويص : وتستعمل
هذه الطريقة بنجاح عند انشاء أنفاق
تحت مجاري المياه التي تتراوح أعماق
المياه بها بين 15 متراً و 20 متراً ،
وتتخلص الطريقة في صب جسم النفق
على قطاعات في الخارج على أحسدى
الضفتين وتعميقها ثم تفويصها في الضنق
المحفور مسبقاً تحت قاع المجرى المائي
باستخدام الكراكات ، وعند بحث هذه
الطريقة على ضوء برنامج تطوير القناة
تبين أن عمق الضنق الذي سيجب حفره
تحت قاع القناة يتعدى طاقة الكراكات
التي بنيت حتى الآن ، لأنه يصل إلى
حوالي 46 متراً تحت سطح المياه .
هذا بالإضافة إلى أن عملية تفويص
وتفويص القطاعات ستعميق حركة الملاحة
في القناة لمدة يومين أو ثلاثة لكل قطاع ،
الأمر الذي لم توافق عليه هيئة قناة
السويس ..

2 - طريقة الحفر تحت الحماية .
الدرع (الشيلد) .. ويتم فيها الحفر
لجسم النفق تحت منسوب قناة السويس
باستخدام أحدث المعدات الخاصة بحفر
الإنفاق وتسمى [الشيلد] أي الدرع ،
والهدف منها توفير الحماية والأمان
للأنفراد والمعدات التي تستخدم في شق
النفق .

● وبالنسبة لنفق أحمد حمدي :
تم اختيار 6 مجموعات رءى في اختيارها
أن تكون خبرتهم في نفس نوع التربة
السائد في منطقة النفق ، وبعد
دراسة مختلف الطول والتصميمات ،
استقر الرأي على مجموعة الشركات
البريطانية كوستين تارماك :

COSTAIN TARMAC

إمداد المصممين بالمعلومات

ويستطرد المهندس مصطفى محروس
حديثه عن بقية جوانب الخطة فيقول :

■ كان من أولى الخطوات التي
اتخذتها الشركة ، تشكيل لجنة فنية

تضم أفضل الخبراء بالشركة ، إلى
جانب نخبة من المصريين من أساتذة
كليات الهندسة وأكاديمية البحث العلمي
وأدارة سلاح المهندسين بالقوات المسلحة
ومهمة هذه اللجنة هي عمل الدراسات
الأولية ، وقد قامت بعمل مسح جيولوجي
أرضي وجوى لمنطقة قناة السويس لمساحة
كلية تبلغ 3600 كم مربع ، هذا إلى
جانب أبحاث التربة وغيرها من الدراسات
وقد زودت اللجنة المصممين بالمعلومات
الأساسية الخاصة بالتصميم ، كذلك ،
بنتائج البحوث الحقلية والمعملية التي
قامت بها الشركة .

وقد تلقينا بالفعل الطول والتصميمات
المختلفة التي اقترحتها مختلف الشركات
المتنافسة وقتنا بدراستها وتقييمها
أخذين في الاعتبار سلامة الحل من
الجهة الفنية ، ومدة تنفيذ المشروع
والقيمة الكلية له إلى غير ذلك من عناصر



مركز الأهرام للتنظيم وتكنولوجيا المعلومات

الجوفية .. واذا كانت هذه المياه تمثل مشكلة في أى موقع عمل ، فانها تتضاعف في هذا المشروع لان قنصاة السويس مصدر تغذية دائم للمياه الجوفية التي يجب امتصاصها تماما لتجفيف التربة وبدون ذلك .. يستحيل العمل - وقد أعدنا العدة لمواجهة المياه الجوفية باستخدام أكثر من طريقة مثل نزحها عن طريق آبار عميقة تدق حول الموقع وتركب فيها طلمبات تعمل بالكهرباء بصفة مستمرة أو عن طريق نظام آ الويل بويينت في المساطق القريبة من سطح الارض ..

ولا بد أن أذكر هنا أننا سنتقوم بحفر التربة في المواضع التي نتعدى غزارة المياه فيها قدرة الطرق السابق ذكرها ، وذلك بمواد كيميائية خاصة لتقليل نفاذيتها للمياه .

*** وفي النهاية .. فان اختيار طرق التنفيذ للمشروعات الكبيرة لا يتوقف فقط على تكاليف كل طريقة ، وانما يدخل في الاعتبار سلامة العاملين والمعدات لتحقيق أكبر قدر من الأمان لهم أثناء تنفيذ المنشأ .

صورة النفق بعد تنفيذه ..

□ وكان آخر سؤال هو : ما هي الصورة التي سيراهها الفرد عندما يمر بالنفق ؟ فأجاب قائلا

● الحديث عن صورة النفق من الداخل ، سيجرنا الى شرح التجهيزات الدائمة له ، والتي يقصد بها دائما توفير جو نقي وظروف اضاءة مناسبة لمستعملي النفق .

فبالنسبة للتهوئة : تم تصميم تجهيزاتها بحيث تدفع تيارا من الهواء

وتبدأ العملية باحداث ثقب كبير في الارض ، ثم ندفع فيه اسطوانة من الحديد بواسطة دافعات هيدروليكية ، وفي داخل هذه الاسطوانة ، يتواجد العمال ومعدات الحفر .. ان هذا الفريق كله يعمل في حماية هذه الاسطوانة التي تحميهم عند حدوث أى انهيار لا قدر الله .

النبتين .. وجسم النفق

□ ولم أستطع أن انخيل كيف تجري عملية الحفر على وجه النفتة ، فطلبت مزيدا من الشرح ، فأجاب المهندس شريف الناظر مساعد مدير المشروعات ومقرر لجنة الأبحاث والدراسة لمشروعات الأنفاق فقال :

■ تتم عملية ثقب النفق عن طريق دفع الاسطوانة الى الأمام مع تقدم الحفر ، بمعنى اخلاء حجم الاسطوانة من التربة ونقل ناتج الحفر الى خارج النفق ، وفي نفس الوقت يقوه فريق آخر بتبطين الجزء الذى فرغته الاسطوانة بقطاعات من الخرسانة المسلحة سابقة الصب بأسلوب حديث متطور .

وتعتبر عملية النبتين الحماية النهائية حيث تشكل في النهاية جسم النفق نفسه .

مشكلة المياه الجوفية ..

□ قلت للمهندس شريف الناظر .. هذه هي المشكلات الطبيعية في أعمال الحفر لجسم النفق وعرفنا كيف تقلبنا عليها عن طريق ماكينة | الثريلد | .. والان .. هل هناك مشكلات أخرى بالنسبة لحفر مداخل ومخارج النفق ؟

فأجاب قائلا :

■ اهم وأخطر مشكلة .. هي المياه



مركز الأهرام للتنظيم وتكنولوجيا المعلومات

التنقى الى داخل النفق ليحل محل الهواء الملوث بعامد السيارات اندى يجسرى شغلته والتخلص منه حارج النفق . وللتحكم فى معدل الاهوية ، تركيب اجهزة تقياس لنسبة اول وثانى اكسيد الكربون . فى جو النفق ، تتصل مباشرة بفرغسة المراقبة المركزية .

أما الاضاءة : فقد روى فيها أن تتدرج بين مدخل النفق وداخله بطريقة تسمح للمعين بالتأقلم لتعادى الاحساس المفاجىء بتغير شدة الاضاءة بين الداخلى والخارج .

ويجهز النفق أيضا من الداخلى بدائرة تليفزيون مملقة تتصل بفرغسة المراقبة المركزية لتسمان مراقبة حركة سير السيارات من النفق فى كل وقت وملاحظة أية أعطال او حوادث قد تعيق التدفق الطبيعى للمرور داخله ...

وهناك أيضا .. اجهزة تليفون مركبة على مسافات داخل النفق لاستخدامها فى الاتصال بفرغسة المراقبة فى حالة الطوارئ ، هذا الى جانب الاشارات الضوئية عند المداخل والمخارج وفى داخل النفق نفسه للتحكم فى سرعة السيارات وعددها .

وبعد .. فهذه هى بعض الصصور والحقائق عن النفق الذى وضع حجر أساسه الرئيسى ، ليكون تعبيرا عن الواقع الذى نعيشه .. والجهد الذى تبذله .. بالخبرة .. والايقان . . . والإخلاص .. لتنفيذ اول نفق يصل بين سيناء ودلتا النيل .. أن نفق اهدمحمدي الذى تقوم بتنفيذه الآن الخبرات المصرية بالتعاون مع اكبر بيوت الخبرة العالمية . سينتلف ٢٠ مليون جنيهه .. ويستمر العمل فيه ٢٤ ساعة يوميا لانجازاه فى الوقت الذى حدده السيد الرئيس



الوزير ورئيس المجلس الأعلى
 لخدمة المجتمع والبيئة
 في اجتماعه الأخير مع
 أعضاء المجلس الأعلى
 لخدمة المجتمع والبيئة
 في اجتماعه الأخير مع
 أعضاء المجلس الأعلى
 لخدمة المجتمع والبيئة
 في اجتماعه الأخير مع
 أعضاء المجلس الأعلى
 لخدمة المجتمع والبيئة