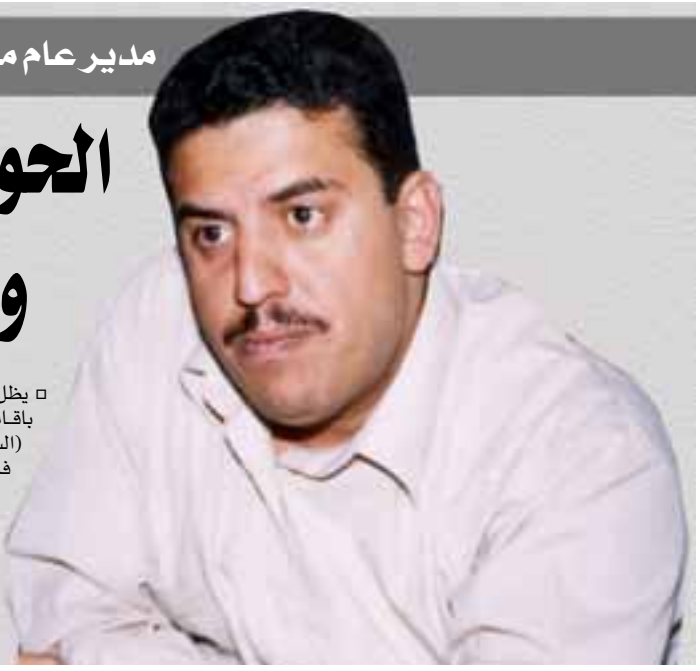
مدير عام مشاريع مؤسسة الطرق والجسور في حوار لـ(الثورة):

الحوادث المرورية بسبب تدني الوعي.. وليس بفعل مخططات الطرق!!



□ يظل أسبوع المرور العربي الذي يحتفل به في بلادنا باقامة عدة فعاليات نوعوية ركزت أو رفعت شعار (السلامة المرورية مسؤولية الجميع) لهذا العام .. فرصة للوقوف واستعراض كثير مما قد يشكل أحد الاسباب في وقوع الحوادث المرورية التي تحصد المئات من أرواح المواطنين والآلاف من الاصابات بحسب البيانات الرسمية الصادرة من وزارة الداخلية والجهات المعنية بالمرور بالرغم من أن المسؤولية هي جماعية والتوعية تقف في صدارة الأسباب وكذلك المخالفات الناتجة عن السائقين والمركبات المتهلكة ولإستجلاء مختلف المواقف اتجهت صحيفة (الثورة) إلى وزارة الاشغال العامة والطرق واحالونا إلى المؤسسة العامة للطرق والجسور إحدى قطاعاتها المعنية بتنفيذ شبكة مشاريع من الطرق تغطي معظم تضاريس الجمهورية اليمنية رغم الوعورة والتقينا مدير عام المشاريع بالمؤسسة الاخ/ وليد يحيى راصع وطرحنا عليه عدداً من الاسئلة اجاب عليها بصراحة وثقة واقتدار حتى المحرجة منها فإلى ما جاء في الحوار.

حاوره/ محمد سيف القراري

نخطط لاقامة مشاريع طرق مزدوجة وندرس انشاء أنفاق في سمارة ومناخة للحد من الحوادث

الطرق شرايين الوطن

● قبل الدخول في أسباب حوادث المرور وعلاقة الطرق فيها هل بالامكان اعطاؤنا صورة مختصرة عن مشاريع الطرق التي يجري تنفيذها حاليا؟

– يرجع الاهتمام بالبنية التحتية وفي عدة قطاعات وبالذات الطرق التي تمثل شرايين وأوردة الوطن إلى اهتمام القيادة السياسية ممثلة بفخامة الزعيم الوحدوي الرئيس /علي عبدالله صالح وتوجيهاته إلى الحكومة وحثها على وضع الخطط للمشاريع الاستراتيجية كا الطرق ومتابعته المستمرة لعملية التنفيذ من أجل تسهيل حركة المواطنين بين اجزاء الوطن وتخفيف مشقات السفر وتسريع عملية التنمية المتوازنة بين العاصمة وبقية مراكز المدن في المحافظات وصولا إلى الارياف والقرى وما نلمسه من شبكة الطرق المنجزة التي تبلغ عشرات الآلاف من الكيلومترات تعد ابرز الشواهد الحاضرة للعيان على ما قطع في هذا المجال.

ونلاحظ أن الاهتمام بمشاريع الطرق الرئيسية ازداد منذ قيام الوحدة لربط المحافظات الشمالية بالجنوبية والشرقية بالغربية وتقوم وزارة الاشغال العامة والطرق ممثلة بوزيرها النشيط عبدالله حسين الدفعي بتنفيذ عدد من مشاريع الطرق وتوسيعها وصيانتها من أجل تسهيل الحركة بين المدن والمحافظات وتقليل الحوادث المرورية.

وتنفذ المؤسسة العامة للطرق والجسور التابعة لوزارة الاشغال حاليا عدداً من مشاريع الطرق الرئيسية التي تتراوح أطوالها ما بين ١٠٠–٢٠٠ كم في كثير من المناطق.

وعلى سبيل المثال يجري تنفيذ مشروع طريق البقع – التمين – الجوف بطول ١٨٠كم وطريق المربوع – الرباط– الجبين– بكال– مسور– الظهرة بطول ١١٠كم ، وطريق عباد– شبوه القديم– العبر بطول١٦٠كم وكذلك مشروع طريق العريش – الشفرة بطول ١١٠كم وجميع هذه المشاريع الاستراتيجية يجري تنفيذها بتمويل حكومي ١٠٠٪ وإلى جانب ذلك يجري تنفيذ مشاريع متوسطة يصل طولها ما بين ٧٥كم– ١٢كم مثل طريق حبس – المفرق بطول ٧٢كم ومشروع مدينة الشرق الدليل المرحلة الثانية بطول ٥٨كم إضافة إلى طرق عبس– المحابشة بطول ٤٢كم وشفرة– الشاهل، وخميس الجعيدنة ، وخميس بني سعد أطولها على الترتيب ٤٢كم ، ٢١كم ، ١٢كم وهذه المشاريع يتم تمويلها من قبل جهات اجنبية اوروبية وامريكية وايطالية وكذلك من قبل البنك الاسلامي.

وهذه المشاريع تعد جزءاً من مخطط لتنفيذ شبكات طرق اوسع يجري تنفيذها في مناطق أخرى ومن قبل قطاعات تتبع وزارة الاشغال العامة والطرق إضافة إلى أن هناك خططا لمشاريع تجري الاستعدادات للبدء في تنفيذها بهدف تطوير وتحسين خدمة التنقل والمواصلات في عموم محافظات الجمهورية وتقليل حوادث السيارات.

الخط الساحلي الدولي بطول ١٨٠٠كم

● وماذا عن المشاريع العملاقة التي وجه فخامة الرئيس بانشائها؟

– لقد سبقتني بالسؤال عما كنت ساقوله وبالنسبة لهذا فإنه يجري استكمال تنفيذ الخط الساحلي للجمهورية اليمنية ابتداء من مبدي وانتهاء بالغيظة بمر عبر الحديدة ، عدن ، أبين وحدود شبوة ، المكلا وهذا المشروع العملاق يصل طوله إلى نحو /١٨٠٠كم/ وقد قسم على شكل مقاطع تم تنفيذ بعضها فيما يجري تنفيذ البعض الآخر وهناك مقاطع في إطار الدراسات كما هو الحال مع المقطع الذي يربط ما بين الصليف – مبدي – والتي يجري تنفيذها حاليا مشروع الحديدة – المخا أما المقاطع التي يعاد تأهيلها حيث تم انجاز البعض منها ويجري العمل في أخرى والمقصود بإعادة التأهيل، إن الطريق كان قبل فترة مستخدماً وانقطعت بعد ذلك الحركة عنه وأهمل حتى انتهت الحركة فيه وظل لعشرات السنين مهملا ثم يعاد تعبيده ورصفه وسفلتته من جديد بعدما تعرض لتجريف مياه الأنهار العمودية كالطرق الساحلية او الجبلية.

وعادة ما تكون المقاطع طويلة نسبيا حيث يبلغ مثلا المقطع من شقرة إلى المكلا حوالي ٤٢٠كم.

لحماية الأرواح وتسهيل الحركة

● مع كل هذه المشاريع وشبكة الطرق الواسعة إلا أن الحوادث المرورية لاتزال قائمة وتحصد المئات من الأرواح والجرحى ياترى ماهي الأسباب من وجهة نظركم وهل للطرق علاقة؟ طبعا استغل اسبوع المرور هذه الايام لأوجه لكم هذا السؤال وغيره..

– أولا عند إقامة أي مشروع طريق أو تنفيذه يكون الهدف لرئيسي هو تسهيل الحركة وحماية أرواح المواطنين وضمان سلامتهم ومع ذلك تظل علاقة الطرق بالحوادث بسيطة إذا ما قورنت بأسباب أخرى.

والعلاقة تتمثل بأن تكون الطريق قديمة وتحتاج إلى اعادة تأهيل أو كمنحنيات خطيرة لظروف وعورة التضاريس التي تمتاز بها اليمن إلا أننا قمنا بمعالجة كثير من هذه المنحنيات كما قمنا باعادة تأهيل كثير من الطرق القديمة ومن المنحنيات التي تم استبدالها منحنى الشريجة ومنحنى خط شبام حيث اضحت الآن أقل خطورة على السائقين لكن وبحسب وجهة نظري فإن الأسباب التي تقف وراء وقوع كثير من الحوادث المرورية المأساوية والتي تسمعون وتقرأون عنها دائما في وسائل الاعلام كما حدث مؤخرا في بريم على سبيل الذكر فهي في الغالب ترجع إلى السائقين أنفسهم وإلى المركبات المتهالكة وعدم وجود صيانة مستمرة وبالذات الكنوبسات والفرامل أو عدم الالتزام بمعايير الحمولات بحيث تكون طاقتها المحددة ١٠ أطنان يقوم السائق بتحميلها٢٠ طنا وهذا يؤدي إلى الاخلال بأبعادها الطولية والعرضية وبالتالي تفقد توازنها وكل ذلك يرجع بالتأكيد إلى السائقين وتدني الوعي لديهم ما يعرضهم للمخاطر إضافة إلى تجاهل الارشادات المرورية وغياب المتابعة الدقيقة والمستمرة من قبل رجال المرور في بعض الاحيان.

أما بالنسبة للطرق فهي بحسب المعايير المتعارف عليها كعرض سبعة أمتار للخطوط الطويلة اضافة إلى الاكتاف الجانبية ووجود الحماية لها بموجب اتفاق الاسكوا الذي يحدد الخط المروري الدولي الذي يربط اليمن بدول الجوار وله مواصفات خاصة كعرض الاسفلت ٧,٥م والاكتاف بـ ٢,٤م من كل جهة وهي المواصفات الدولية واليمن انضمت إليها والتزمت بها.

البيئة والمرور تشترك معنا بالتخطيط

● عند التخطيط لاقامة مشاريع طرق ماهي الجهات التي تنسقون معها من خارج الوزارة قبل التنفيذ؟

– نعم نقوم بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة ومنها مثلا البيئة بحيث أن المشاريع التي ستقام لاتؤثر على البيئة والتنوع الحيوي النادر من أجل الحفاظ عليها وعدم الاضرار، وبالتأكيد يتم التنسيق مع جهات كثيرة عند تنفيذ مشاريع الطرق داخل المدن كالمواصلات والكهرباء ، والمياه والمجاري والصرف الصحي أما ما يخص الطرق الخارجية أو التي تربط بين المحافظات والمدن فيتم التنسيق مع البيئة بشكل رئيسي كما ذكرت.

● ولماذا لايتم التنسيق مع المرور الذي في الغالب معني بهذا الجانب وتكون لديه معرفة وخبرة بالاماكن المسببة او التي ستؤدي إلى وقوع حوادث من أجل تجنبها قبل ذلك؟

– لاشك في أن هناك تنسيقاً مع المرور مسبقا وذلك من خلال أخذ معلومات عن حركة مرور السيارات في الخط الذي سيجري تنفيذه وكم هي تقديرات وحجم ومقدار المرور مستقبلاً أيضا نقوم بأخذ أرائهم في الاروان الخطيرة بناء على احصائيات عادة ما تكون متوفرة لديهم جراء الخبرة مثلا الرون المشابه أدت إلى سقوط كذا من الحوادث وهو بالتالي ما يجعل البحث عن البدائل الأخرى يتم قبل تنفيذ المشروع والتنسيق حولها وأخذ كل مقترحاتهم بعين الاعتبار عند تنفيذ أي مشروع وتعديل المنحنيات فيها لتجنب وقوع حوادث مستقبلية فيها وهذا التنسيق يتم بالطبع منذ فترة إلا أنه وفي الآونة الأخيرة ارتفعت درجة التنسيق بصورة أكثر اتساعاً.

نعالج الاختلالات لكن أين التوعية

● يلاحظ أن هناك طرقاً رئيسية تربط العاصمة ببقية المحافظات تكون أكثر ازدحاما ما يؤدي إلى الحوادث لماذا لايتم معالجة مثل هذه الاشكاليات؟

– العكس تماما هو الذي يتم حيث نقوم بمعالجة هذه الاشياء وقد تم فعلا إنشاء خطوط دائرية حول مراكز المدن المزدحمة .. ولكن وللأسف الشديد أن درجة الاستيعاب لدى السائقين والمواطنين هي التي تحتاج إلى توعية أكثر.

وعلى سبيل المثال هناك خطوط دائرية حول أمانة العاصمة كالدائري الشرقي والدائري الغربي بعرض ٦٠م لكن السائقين يتركون تلك الخطوط ويلجأون إلى استخدام الطرق المؤدية إلى وسط العاصمة بالرغم من أن المكان المراد الوصول إليه يقع في أطراف العاصمة.

وهذا الأمر هو ماندين توضيحه واعطاء ملاحظات بشأنه للاخوة المسؤولين في ادارة المرور لوضع حد لمثل هذه التجاوزات التي تسبب الازدحامات ومن ثم الحوادث وتوعية السائقين بالاتجاهات الآمنة.

أيضا هناك ظاهرة الوقوف العشوائي للسيارات عند أطراف الطرق وفي مداخل الشوارع الضيقة منها والواسعة مما يسبب افتعال الاختناقات وتضييق الطرق بالرغم من أن الطريق عكس ذلك وهذا يعود لتدني الوعي لدى السائقين والمواطنين حتى الاشارات وضعت على أسس وطرق حديثة تجعل أكثر من خط يواصل طريقه وبانتظام لكن للأسف تجد السائقين يخالفون الاتجاهات المحددة فمن يريد الاتجاه يمين يقف بمكان من يريد الخط المستقيم وهكذا ما يسبب الارباك ويضاعف مهام رجال المرور الذين بدأوا يطالبون بعودة انظمة الاشارات السابقة.

والمسالة هنا تتحدد بالوعي وادراك المواطنين أنفسهم باهمية الالتزام بقواعد المرور وارشاداته، معظم السائقين بالرغم من معرفتهم بتلك الارشادات إلا أنهم يقومون بمخالفتها معتقدين على ما يبدو أنهم سيصلون اسرع أو أنهم يطبقون المقولة المتخلفة (خالف تعرف).

والمطلوب هو تعاون الجميع سائقين ورجال مرور ومواطنين وبقية الجهات المسؤولة مالم فإن عمليات التوسعة والتطوير للطرق ستظل لاتحقق الهدف من ذلك لأن المواطن أصلا لم يستوعب ما هو السليم وما الذي سيجنبه المخاطر ويضمن له السلامة.

خطوط دائرية ومزدوجة

● هذا بالنسبة لداخل المدن لكن الأمر يختلف بالنسبة للخطوط الطويلة؟

– لقد قمن بعدة جهود في هذا الجانب من أجل معالجة كثير من الاشكالات فمثلا خط صنعاء ذمار تعز جرى تنفيذ عدد من المشاريع الاضافية لهذا الغرض ففي نقيل يسلح تم انشاء خط جديد اضافي مقابل بحيث أصبح خطاً للطالع وآخر للنازل ومع ذلك هناك من يخالف ويعكس الاتجاهات أيضا جرى تنفيذ خط دائري حول يريم لتقليل الزحام داخل المدينة إلا أن السائقين يصرون على المرور وسط المدينة وما يتبع ذلك من الاعاقة والحوادث مع ذلك نقوم بتنفيذ ذلك بحسب ما يفرضه الواجب والحرص على سلامة المواطنين وتبقى عملية المتابعة والضبط على المرور وتوعية المواطن.

كذلك هناك خط يجري الاعداد والدراسة لتنفيذه مزدوج سير سيربط عمران بصنعاء ، وتعز – عدن وهو خط /هاي واي/ ويعتبر من أهم مشاريع وزارة الاشغال وعلى مستوى الجمهورية وربما تستكمل دراساته هذا العام كي تبدأ عملية التنفيذ خلال الفترة القادمة وعلى شكل قطاعات.

وأيضاً العمل جار في تنفيذ عدد من الخطوط الدائرية حول المدن الواقعة على الطرق السريعة كالدليل وتوسيع مداخل المدن كما يجري حاليا تنفيذ مدخل مدينة حرض ومدخل مدينة عبس وخط الحديدة باجل وبطول ٥٠كم بعدما أكدت دراسات المرور أنه من أكثر الطرق ازدحاما وتسبباً للحوادث مما جعل امر انشاء خط مزدوج أمراً حتمياً لتجنب ذلك.

تضاريس جبلية

● ما هي العوامل التي تتحكم بمسارات الطرق السريعة والخطوط الطويلة ولماذا لايتم تجاوز الاماكن الوعرة التي تزداد فيها الاروان؟

– بالتاكيد هناك عوامل كثيرة أبرزها الطبيعة الجبلية لبلادنا وعندما يجري تنفيذ مشروع طريق كله جبال ووديان يجبرنا على اتباع مسارات معينة ومحددة لا تخلو فيها الاروان والاماكن شديدة الوعورة والميلان والانحناءات ونحاول قدر الامكان مراعاة ذلك بوضع افضل وانسب التصاميم حيث يتم مراعاة السرعة التصميمية للحالات الوعرة والحالات السهلة وهذا الجانب يجب أيضا أن يراعيه السائق فمثلا الاماكن التي يجب أن لاتتجاوز السرعة فيها ٢٠كم عليه الالتزام به، أيضا لابد من وضع رقابة مرورية على شكل دوريات ورقابة الكترونية لردع المتجاوزين حماية لأرواحهم وأرواح الآخرين وهذا يستدعي وجود المرور بشكل شبه متواصل في المناطق الوعرة والخطرة والتي تكثر فيها الاروان.

والرقابة الالكترونية هي موجودة في كثير من بلدان العالم حيث تقوم اجهزة رادارات خارجية برصد السرعات المخالفة لأن كل خط سرعة تنظيم معروفة.

ففي خط صنعاء ذمار تعز توجد مناطق لايجوز تخطي السرعة فيها ما بين ٤٠–٦٠ كم مع ذلك هناك من يقود بسرعة تصل ١٢٠كم وهذه الأخطاء يجب أن توضع لها ضوابط من قبل رجال المرور لمنع وقوع الحوادث والمهم تنمية الوعي لدى السائقين والمواطن.

وحتى لانظل نحمل المسؤولية الطريق بل المسؤولية ترتبط بشكل كبير بالسائقين ورجل المرور الذي لايتابع بدقة للحفاظ على حياة الناس.

ندرس اقامة انفاق في يسلح ومناخة

● بالنسبة لبعض الطرق الوعرة كنقيل سمارة ومناخة لماذا لايتم البحث عن بدائل أخرى؟

– في الحقيقة تجري دراسات لعمل انفاق أو ربما جسور معلقة إن أمكن في هذه الاماكن الوعرة بحيث يتم ازالة المخاطر وتقليل المسافة والجهد والدراسات جارية حتى الآن وبعد الانتهاء لاشك سيتم البدء في البحث عن تمويل من قبل الجهات المعنية كوزارة التخطيط والتعاون الدولي ومن ثم البدء في التنفيذ.

وتشير اجزاء من تلك الدراسات التي تجري إلى أن نقيل مناخة سيتم اختصاره في حالة النفق إلى ٨كم بينما يصل إلى ٣٠كم حاليا أي تحتاج عملية النزول والطلوع إلى نصف المسافة الحالية.. ونتمنى أن ننجز هذه الدراسات والشروع في التنفيذ لهذه الانفاق.

ضمانات لمنع التلاعب

● هناك طرق ظلت تعمل لأكثر من ثلاثة عقود وعند عملية الصيانة والترميم لوحظ أنها لم تتعمر أكثر من عام كطريق تعز التربة على سبيل المثال وغيرها إلى ماذا يرجع ذلك؟

– قد تقع بعض الأخطاء من قبل المقاول المنفذ للمشروع مع أنه لم يحدث ذلك إلا نادرا إلا أن الوزارة والمؤسسة تضع ذلك نصب عينيها وتتخذ كثيراً من وسائل الضمانات لمنع أي تلاعب أو تقصير في هذا الجانب كعدم استلام المشروع إلا بعد مرور عام من انتهاء التنفيذ وبدء الاستخدام استبقاء ١٠٪ من قيمة المشروع الاجمالية كضمان صيانة إذا ما حدث أي ضرر بعد تنفيذ المشروع.

إضافة إلى المتابعة والرقابة المستمرة خلال تنفيذ المشروع ووفقا لمواصفات المناقصات المقدمة كذلك الاشراف المباشر بواسطة مهندسين مشرفين .. كل هذه الاحتياجات والاجراءات تتبع لمنع حدوث مالا يستحب لأن ذلك مرتبط بحياة وأرواح الناس ومصلحة الوطن.

وعن طريق تعز التربة بحسب ما لدينا من معلومات أنه لم ترتكب اخطاء في التنفيذ كما أن المشروع لم يكتمل بعد وإذا ما حدث شيء فإن المقاول ملزم باعادة تنفيذ ما هو غير صالح بحكم الاتفاق الموقع معه ولا نريد أن نستبق الأحداث والمؤسسة والوزارة ستظل تتابع سير تنفيذ المشروع كما تفعل مع كل المشاريع الأخرى بحيث تكون مطابقة للمواصفات والمعايير الدولية والمتمثلة طبعا بتحديد العرض والارتفاع والاكتاف الجانبية مع حمايتها ووجوب مراعاة الميول الطولي والعرضي وكذلك السرعة التصميمية وبما يتوافق مع شروط الاسكوا الموقعين على اتفاقياتها.

وفي الأخير أتمنى من الجميع مواطنين، سائقين، مرور، جهات معنية أن يواصلوا في مسيرة البناء لهذا الوطن الغالي وضرورة الاهتمام بحياة الانسان وتوفير كل عوامل السلامة كما يتوجب القيام بعملية التوعية بارشادات المرور ليس اسبوعيا بل طوال العام وكل عام والانسان في سلامة .

تصوير /عادل حويس

سيارات متهالكة تحمل ضعف طاقتها وسائقون يقتحمون المنحنيات بسرعة ١٢٠ كم

الطرق تنفذ وفق معايير السلامة الدولية واليمن موقعة على اتفاقية الاسكوا للخطوط الحدودية

المنحنيات والميلانات في الطرق تتحكم بها وعورة التضاريس وبدائنا بايجاد بدائل

اشواق الأحد

عبدالكريم الخميسي

شركاء الجرم المشهود..!!

● الزيارة المفاجئة التي قام بها مسؤولون أمريكيون الى سجن (أبوغريب) قبل أيام ،ذكرتني بالقاعدة الجنائية التي أقرها العلماء النفسيون، واكدها الخبراء الأمنيون ،والتي تقول: إن من طبيعة المجرم ان يحوم حول جريمته حتى يقع في قبضة العدالة..!!

● غير ان الجريمة التي نحن بصددها لها أكثر من شريك ،وعلينا ان لاننسى أولئك (الشركاء) الذين ساهموا بشكل أوباخر فيما حدث للشعب العراقي المنكوب.

– فالذين شجعوا صدام على غزو الكويت وورطوه في ذلك المطب شركاء فعليون في الجريمة.

– والذين رفضوا الحل العربي وصمموا على تدويل القضية ،شركاء أيضا في التمهيد للجريمة.

– والذين أصروا على فرض العقوبات والحصار على المواطن العراقي المغلوب على أمره شركاء في الجريمة.

– والذين شكلوا غطاء شرعيا للعدوان في مجلس الأمن أولجنة (البرادعي) أو في الاتحاد الأوروبي ،شركاء في الجريمة.

– والذين حملوا الاحتلال على ظهورهم وباعوا وطنهم الغالي بثمن بخس..شركاء محليون في الجريمة.

– والذين قبلوا الانضمام الى مجلس يستمد أمنه وشرعيته من المحتل ويعتمد في حراسته وحمايته على الاجنبي شركاء عراقيون في الجريمة.

– والذين تركوا مواطنيهم (السجناء) عرضة للتعذيب والقتل والتنكيل على أيدي الوحوش الغرباء شركاء متورطون في الجريمة.

● هؤلاء كلهم شركاء في الجرم المشهود وهناك شركاء آخرون لم يتسع المجال لذكرهم وفي حلمكم الكفاية..

تأملات

محمد العريقي

قانون نموذجي ولكن ...!!

● أصدرت الحكومة عام ١٩٩٥م قانون التخطيط الحضري والقانون ينص صراحة على تخصيص ٢٥٪ من الأرض للخدمة العامة كشوارع وحدائق وساحات عامة .. حتى لا تحدث الاختناقات المرورية أو الضغط على المرافق العامة .. وينفس الوقت مراعاة أي توسع في المستقبل .

● القانون يعتبر من أفضل القوانين على مستوى المنطقة العربية ، ولكن ما هو مكتوب في الورق يصطدم بحقائق الواقع .

● فتضييق الخناق على المرافق العامة وضآلة الساحات المخصصة للميادين والساحات والشوارع والحدائق تعكس الفجوة الهائلة بين طموح القانون وجشع وطمع البشر وهيمنة الأنانية والاستقواء على النظام والقانون .

● المتمرسون على أساليب الاحتيال اعتدوا على الأراضي المخططة وفرضوا صيغتهم وتصوراتهم فعبثوا بالمخططات .. فحولوا الحديقة إلى حوش ، والميادين العامة إلى شوارع عادية ، والشارع إلى زقاق .

● وقانون التخطيط الحضري يقدم صورة ناصعة على حداثة ورقي قوانيننا المختلفة بشهادة كثير من الخبراء والمنظمات الدولية ، ولكن في ممارسة التنفيذ والتطبيق تتسلل النفوس الضعيفة المصابة بمرض الانا ، والمحابة ، والمجاملة لتبطش وتعبث حسب هواها فيحدث الإنتهاك لمبادئ القانون وتستأسد العشوائية والارتجال ، ونعود نبحث عن سبب الإرباك والفوضى ونتبادل التهم بالتقصير .. مع أن جميعنا مسؤولين في كل ما يجري .

● والتغلب على هذا الوضع يبدأ بالتربية التي تحرر أبناءنا من الأنانية ، وتعرفهم بحدود حقوقهم وواجباتهم ، واحترام حقوق الغير .. حتى يسود النظام العام كل حياة المجتمع .

alariky@maktoob.com