

(2-2)

صيانة الطرق.. حاضرة في الأدبيات.. غائبة في أجنادات التنفيذ

■ **موارد الصندوق أكثر من حاجة الترميم ومع ذلك يلهث وراء القروض**

■ **محطات الوزن المحوري منعدمة وتطبيق قانونها فقط لمضايقة سائقي الشاحنات**

وحذر من أن الكثير من مشاريع صيانة الطرق تتم بتمويل من البنك الدولي، وهو عبث وهدر للأموال وتحميل الأجيال اللاحقة ما لا تطيق، وربما يأتي الاستعمار من بوابة جديدة، مع العلم أن إيرادات الصندوق تفي بالغرض وزيادة، فقط إذا أحسنت النوايا ووجد من يخشى الله، وقال: لدينا حوالي 17 ألف كيلومتر من الطرق وتحتاج إلى صيانة دائمة، وميزانيتنا تكفل صيانة أكثر من هذا الرقم بكثير.

تمويل طاري

★ أحد العمّال في مؤسسة الطرق التي زرتها الساعة الثانية عشرة من ظهر يوم الثلاثاء 30 أبريل ولم نجد فيها أحداً من المسؤولين قال إنهم في المؤسسة وفروعها عبارة عن جهة منفذة، وأن التمويل من مسؤولية الصندوق الذي يقف حجر عثرة أمام أعمالهم. وضرب مثالاً على ذلك بمدير الشؤون المالية في الصندوق الذي قال إنه رفض حتى اليوم صرف تكاليف الفرق التي نزلت ميدانياً الأسبوع الماضي لفتح الطريق في نقل سمارة وطريق الحديدية-صنعاء الذي انقطع في جبل عصر جراء الانهيارات الصخرية والترابية أثناء هطول الأمطار الغزيرة التي من الله علينا بها الأسبوع الفائت، وأنه طالب الفرق الميدانية بأن تعرض عليه التكاليف الخطي والجهة التي وجهت بذلك. مع أن مثل هذا الأمر الطارئ لا يحتاج لأمر ولا لتكليف خطي، فالمؤسسة وفروعها كجهة منفذة والصندوق كممول معنيون بإزالة أي عوائق طارئة في أي طريق دون انتظار أوامر أو تكاليف قد تحتاج معاملتها بضعة أيام بينما الناس لا يمكن أن يظلوا مساورين في تلك الطرق المقطوعة حتى تتم معاملة التكاليف.

وأضاف: هناك معدات تحتاج صيانة ولم يتم صيانة بعضها منذ أشهر والبعض منذ سنين، ولازلنا نحتاج أسطولاً مضاعفاً من المعدات لتلبية الحاجة الماسة في تغطية كل الاحتياجات في مختلف الطرق. وأرانا بعد ذلك بعض المعدات الواقعة تنتظر الفرج، فأخذنا لها بعض الصور وقفلنا راجعين لا نلوي على شيء من الألم والحسرة.

فرق القروض

★ في الختام نضع القارئ أمام مصادر دخل صندوق صيانة الطرق لكي يعرف الكم الهائل من المليارات المخصصة لصيانة الطرق، والتي لو استخدمت فعلاً في ترميم الطرق -كما قال أحد مسئولي الصندوق- لكففتنا وقاضت عن حاجتنا، فكيف بتلك المبالغ المخصصة لإضافة إلى القروض من البنك الدولي والصندوق العربي وغيرها من الجهات المانحة التي تستغرق البلد في مديونية لا يعلم إلا الله كيف ستكون خاتمته.

وهذه هي المصادر حسب القانون رقم (27) لسنة 2000م بتعديل بعض مواد القانون رقم (22) لسنة 1995م بشأن إنشاء صندوق صيانة الطرق والمجلس اليمني لإدارة صندوق صيانة الطرق، حيث جاء فيه:

مادة (12) :- تقرض بموجب هذا القانون نسبة (5%) من قيمة كل لتر بنزين وديزل (رسوم استخدامات الطرق) تحصل هذه النسبة مركزياً بواسطة شركة النفط اليمنية وتورد حصيلتها إلى الصندوق.

مادة (13) :- تتكون موارد الصندوق من:

- رسوم استخدام الطرق المحددة في المادة السابقة.
- نسبة (2%) من قيمة كل مشاريع الطرق الجديدة التي تم تعبيدها وترصد سنوياً في الموازنة العامة للدولة ضمن موارد الصندوق.

- الرسوم والغرامات المفروضة بموجب أحكام القانون رقم (23) لسنة 1994م بشأن الأوزان والأبعاد الكلية لمركبات النقل.

- ما تخصصه الدولة من مبالغ في الميزانية العامة لأغراض صيانة الطرق.

- القروض والهبات والمنح لأغراض صيانة الطرق طبقاً لأحكام القوانين النافذة.

- ما يؤوّل إلى الصندوق من مبالغ بموجب أحكام المادة (19) من هذا القانون.

- أية موارد أخرى تخصص للصندوق وفقاً للقوانين والأنظمة النافذة.



■ **مشاريع طرق يتم تسليمها دون إشراك المهندسين المعنيين بضبط الجودة**

■ **فرق العمل تنزل لازالة الانهيارات وبعض المسئولين يعرقلون مستحقاتهم**

لكن هناك مشكلة في عدم إشراكنا في الاشراف على المشاريع حال تنفيذها وعدم إدخالنا في لجنة استلام المشاريع من أجل الاطلاع على أي مشروع طريق قبل تسليمه من المقاول أو الجهة المنفذة للتأكد من مدى صلاحية الطريق ونسبة الجودة فيه.

وعلى النقيض من ذلك أعجبتني مسئول آخر في الصندوق فضل عدم ذكر اسمه خشية المضايقة حين قال إن التشققات والانزلاقات والحفر من مسؤوليتنا. ونحن المسئولون عن ترميم الطرق وتنظيف عبارات السيول ورفع ما يقع على الخطوط من انهيارات صخرية وترابية.

نزولاً ميدانياً في الوقت الراهن لمسح جميع الخطوط ورفع بما هي عليه من أجل تنفيذ الصيانة! كيف ذلك والصندوق أنشئ عام 1995م! ونحن نتساءل: كيف ذلك والصندوق أنشئ عام 1995م! ولماذا هذا السبب العميق الذي لم يُفَقْ منه قادة الصندوق إلا اليوم؟

★ .. النعمة في اليمن تنقلبُ بقدره قادر إلى نقمة، والفرحة إلى ترحة، كل ذلك بسبب عدم الشعور بالمسئولية وانعدام الضمير الذي بانعدامه ينعدم وطن، وموته يتجرع الشعب أقسى الويلات ويظل يعاني من شظف العيش وبؤس الحياة! وليس أدل على ذلك ما يعانيه المواطن صباح مساء من الطرق التي أضحى الكثير

تحقيق وتصوير /

فايز محيي الدين البخاري

★ في وزارة الأشغال العامة والطرق التقينا بأحد المقاولين يجري وراء مستخلص له وشكا بمرارة دون أن يعلم أي صحفي من عرقله المستخلصات المالية وابتزاز بعض الموظفين له من أجل إنجاز معاملته، وأثناء النقاش معه تطرقنا إلى أسباب انهيار الطرق وتآكل طبقة الاسفلت وظهور الحفر في بعضها قبل أن يتم أحياناً تسليم المشروع أو بعد مرور بضعة أشهر كما هو الحال في ما تم تنفيذه من توسعة لخط صنعاء-تعز-عدن والذي كان ينقش قبل إنشائه والصورة لدينا تؤيد ذلك..قال إن ذلك يرجع للمناقصة وشروطها التي تفرضها الوزارة، فهم مثلاً يطلبون منهم عمل طبقة اسفلتية بحجم معين، وهذا الحجم غير قابل لأن تمر عليه شاحنات كبيرة، وحين تمر عليه الشاحنات والتناقلات المحملة بالبضائع أو الوقود يحصل للطريق هبوط أو تشقق. والمفروض على الوزارة أن يكون لها في كل الخطوط محطات وزن محوري حسب ما هو منصوص عليه قانوناً.

ممنوع التصريح

★ بالاستفسار عن محطات الوزن المحوري عرفنا أنها تحدد حمولة كل شاحنة ومدى صلاحية مرورها في أي خط، بحيث تجب الشاحنات أنفسها الحوادث نتيجة الحمولة الزائدة وتحمي الطريق من التشقق والهبوط والانهيار. وبالعودة للقرار الجمهوري بالقانون رقم (23) لسنة 1994م بشأن الأوزان والأبعاد الكلية لمركبات النقل، وجدنا المعايير كثيرة وتفصيلية لو طبقت لتجنبنا الكثير من الحوادث ولكانت كفيلة بمعالجة 80% من مشكلات الطرق لكن المشكلة أن التطبيق لا يكون إلا لابتزاز..وقد كلف القانون وزارة الأشغال العامة والطرق مسؤولية تحديد وتركيب محطات وزن محوري في الطرق.

نحن بدورنا ذهبنا لصندوق صيانة الطرق باعتباره الجهة المعنية مباشرة بصيانة الطرق بموجب القرار الجمهوري بالقانون رقم (22) لسنة 1995م بشأن إنشاء صندوق صيانة الطرق والذي ينص في مادته الـ (19) : تؤوّل إلى الصندوق جميع المخصصات المالية المرصودة في ميزانية الجهات لأغراض صيانة الطرق وكذا القروض والهبات والمساعدات المخصصة لهذه الأغراض.

وهناك لم نجد رئيس مجلس إدارة الصندوق المهندس أنيس السماوي الذي قيل لنا أنه في نزول ميداني لبعض المحافظات ولا مدير عام ضبط الجودة الذي قيل أنه مسافر، مما اضطرنا إلى التجول في أرجاء وطوابق مبنى الصندوق المتعددة للبحث عن معلومة هنا ومعلومة هناك حاولنا من خلالها الاستبصار لمعرفة مدى القصور الحاصل إزاء كارثة الطرق. خاصة وأن نائب رئيس مجلس الإدارة رفض أن يصرح لنا إلا بعد عودة رئيس الصندوق ومعرفة ما سيتم اتخاذه لمعالجة كافة الإشكاليات حسب قوله، على اعتبار أن رئيس مجلس إدارة الصندوق سيعود من النزول الميداني ومعه حل كل مشكلات طرق اليمن! ونحن نتساءل: وأين أنتم طوال السنين السابقة منذ أنشئ الصندوق؟

التأكد من الجودة

★ موظف آخر حين أعلمناه بالصورة التي التقطناها لدائري مدينة يريم ودائري مدينة كتاب ودائري مدينة معبر ودائري مدينة ذمار قال إن ذلك مسؤولية السلطة المحلية في تلك المدن، لأن الصندوق يدفع لها 30% من إيراداته لصيانتها. ولم يتسن لنا التأكد من صحة ذلك لعدم وجود دليل مادي أو قانوني عليه. لأننا نعلم أن مسؤولية السلطة المحلية داخل المدن عبر صناديق النظافة والتحسين، والتي هي الأخرى أكثر فساداً، لكن أنها مسئولة عن أي خط دائري فهذا ما لم نسلم به إلا من هذا الشخص الذي أضاف يقول إن ميزانية الصندوق وإيراداته لم تسلم لهم إلا من وقت قريب وأن هناك