



بطول اليمين وعرضها لا يمكن للمرء أن يمشي في طريق ضمن شبكة الطرق اليمينية دون أن يجد إما حفراً أو تشققات أو انهيارات أو هبوط، وهي أشياء أضحّت تؤرق كل المواطنين ولم يسلم من أذاها أحد، خاصة وأن هذا الحال السيئ الذي وصلت إليه الطرق في بلادنا يقف وراء غالبية الحوادث المرورية المرؤعة التي يذهب ضحيتها الكثير من الأبرياء وتتسبب في خسائر باهظة وصلت إلى حد المليارات حسب إحصائيات وتقديرات تقارير شرطة السير بوزارة الداخلية.

# من يقف وراء تعثر

رئيس صندوق صيانة الطرق المهندس أنيس السماوي (الثورة):

## نجبر على استلام مشاريع لم تكتمل وليس لنا دور رقابي

الإشارات، مثلها مثل لوحات التحذير عن الانهيارات كما في تقيل شمارة، ووجودها في أي مكان هو تنبيه للسائق لتهدئة السرعة أمامه شيء غير طبيعي إما عبور مشاة أو أمام سوق أو مدارس.

■ إلى ما تعزو الضعف والتقصير الحاصل في الصندوق تجاه واجباته في صيانة الطرق؟

- صندوق صيانة الطرق يبذل جهد غير عادي في ظل ظروف غاية في الصعوبة، ومنذ إنشائه في عام 1995م لم يطبق قانون إنشائه وظل يستجدي إما من الوزارة أو البقاء على تقصيره في عدم أداء مهامه وواجباته لعدم وجود ميزانية كافية. وعدم صرف موارده.



المهندس/ أنيس السماوي

■ على ذكر موارد الصندوق هناك من الموظفين لديك من يقول أن نسبة 5٪ على كل لتر ديزل أو بزبنين تكفي لوحدها - لترميم وصيانة الشبكة الحالية وضعفها معها ودون أن نحتاج لقروض خارجية؟

- هذا أكيد شخص متحامل على الصندوق. من عام 1995م حين صدر القانون وحدد للصندوق نصف ريال من مبيعات البنزين، هذه النسبة كانت تصل إلى حوالي سبعمائة مليون، وكانت في وقتها ممتازة وكافية. وفي عام 2000م صدر القانون المكمل وحدد نسبة 5٪ على كل لتر ديزل وبزبنين للصندوق، لكن للأسف هذا القانون لم يطبق كلياً حتى اليوم. وهذا المبلغ إذا تم تحصيله أتا متأكد أنه سيجعل شبكة الطرق عندنا في صاف الطرق العالمية. لكن المشكلة أن هذا المبلغ لم يحصل منذ عام 2000م وحتى شهر أبريل عام 2012م عندما أتت حكومة الوفاق الوطني ووافقت على تطبيق قانون إنشاء الصندوق بشكل مرحلي، يعني لم توافق على 5٪ التي في القانون وإنما على 3٪ فقط. وهذه 3٪ تنحصر مبلغاً ممتازاً جداً، فيما لو أعطيت للصندوق مباشرة ونستغل أن نستغل بها بحرية، لكن حتى 3٪ فتح لها في وزارة المالية حساب بسيط، بموجبه تصل الفلوس إلى هناك ومن ثم نذهب إذا لدينا أي مشروع أو مستخلص نرعه للمالية وطبعاً بعد مراجعة وتدقيق يأخذ له الأمر الشهر والشهرين حتى يصفروا المستخلص من نفس الحساب. ورغم ذلك فما تحقق نعتبره ثورة في مجال الطرق، لأن 3٪ سحقت موارد كافية لصيانة شبكة الطرق.

### تقصير مؤسسة الطرق

■ ما الخطوات الفعلية التي ستتخذونها لصيانة الطرق ويمكن أن تظمنوها بها المواطن؟

- في عام 2013م سيتم إنزال عدد من المشاريع المتضررة التي أشرت أنت إلى بعضها كطريق مدينة الشرق الدليل، وطريق بعدان، وطريق حرف سفينان صعدة، وخط نوبة نديم الحبيبين، وخط كرش وحيفان.

■ وماذا عن خط تعز هجدة مفرق المخا؟

- هذا الخط بيد قطاع الطرق بوزارة الأشغال العامة والطرق لأنه قد دخل في عداد المزدوج وليس لنا به أي دخل. لكن نحن قمنا بصيانة الخط من مفرق المخا إلى حبيس وحتى الحديدية، وهو الآن من أفضل الخطوط.

■ فعلا الخط من مفرق المخا وحبيس وبيت الفقيه وزبيد أفضل من غيره بكثير، لكن المشكلة في سهل تهامة تتمثل الآن بزحف الرمال التي تتسبب كل يوم بحوادث شنيعة، وبالذات الخط الساحلي الذي يمتد من الحديدية إلى عدن ويبدأ من حرض في حدود السعودية وحتى خوف في المهرة على حدود عمان.. أين دوركم في صيانة هذه الخطوط لمنع زحف الرمال عليها؟

- المسؤولية المباشرة في ذلك تعود على المؤسسة العامة للطرق والجسور، وأي قصور يقع عليها، حيث وهي التي تنفذ الصيانة بتمويل منا، وإجمالي المبالغ التي تصرف للمؤسسة للصيانة الروتينية تصل إلى بسطة مليار في العام. لكن هناك قصور ونحن ننهبهم إليه دائماً، وأمس فقط وجهت رسالة للمؤسسة عن الخط الساحلي والضحايا والحوادث التي تقع فيه نتيجة زحف الرمال وقلت لهم: نحملكم المسؤولية. بل نزيد على ذلك أن نقوم بالخصم من المستحقات مقابل أي تقصير.

■ بعض المشاريع تولد مية والجهات المشرفة لا تشركننا عند الاستلام نحن لم نسكت عن انتقاد المشاريع الفاشلة ولكن لا صوت لنا أصلاً

■ نحن لم نسكت عن انتقاد المشاريع الفاشلة ولكن لا صوت لنا أصلاً

■ صحفيون بدلاً عن المهندسين!

■ على ذكر عيون القط هناك من مهندسي الصندوق من قال لنا أنك تستخدمونها في غير مجلها، حيث وهي تستخدم في الأصل للتنبية على جوانب الطرق في المنحدرات والجبال والقيعان، خاصة حيث يتركز الضباب، فيما أنتم تقومون باستخدامها كمطبات تتلف الإطارات وتتسبب في الحوادث؟ - هذا غير صحيح، وإذا كان قد الصحفيون سيحلون مكان المهندسين فنحن نعطف أدواتنا ونترك لكم العمل.

■ هذا ليس من عندي، أنا أشرت لك أن من قال لي هذا هم مهندسون لديكم؟

- من قال لك ذلك لا يفهم في السلامة المرورية. لأن عيون القط عبارة عن إشارة صوتية تحذيرية تنبهك على أن هناك شيئاً ليس طبيعياً، والسائق الفطن يحاول أن يستفيد من هذه

■ مشاريع لا تبقى أشهراً

■ وفقاً للقانون وبناءً على مخططات برنامج RMS لأبدي أن تكونوا مشاركين في الرقابة والتأكد من جودة المشروع من خلال إدارة البرنامج لديكم وإدارة الجودة قبل تسليم المشروع؟

- جميل أنك ذكرت برنامج RMS، لكن هذا البرنامج لم يفعل حتى الآن ولم تكتمل الدراسة حقه حتى الآن. والشركة الفرنسية التي أعدته انسحبت نتيجة الظروف الأمنية التي مرت بها البلاد ونتيجة لأن تكلفة المشروع ضعيفة جداً. وقد رحلت حتى دون أن تطالب بمستحقاتها.

RMS مشروع لا يزال قيد التنفيذ والأن نبحث عن شركة استشارية تكمل ما بدأه الآخرون. لكن قوانين البلدي أهم بكثير من هذا البرنامج، فالجهات الممولة للمشروع عادة هي المنفذة، عندك مثلاً وزارة الأشغال لديها شبكة طرق هائلة تقوم بتنفيذها تتجاوز الـ 600 مشروع اليوم، مؤسسة الطرق الريفيه أيضاً تقوم بتنفيذ مشاريع وهي ممولة ومسئولة.

■ هناك مشاريع تنتهي قبل أن تبدأ مثل توسعة الخط المزوج عمران-صنعا-تعز-عدن.. من المسئول عن ترميمها؟

- نحن مهمتنا فقط استلام المشروع بعد انتهاء المقاول، لكننا نجبر بعض الأوقات على استلام مشروع لم يكتمل. بينما أنه لا يجب استلام أي مشروع قانوناً إلا بعد مرور عام على تسليمه من المقاول، وأي خلل يحصل خلال العام الأول هو من مسؤولية المقاول، لكن للأسف وكما يشاهد الجميع هناك مشاريع لا تبقى أكثر من ستة أشهر حتى تنتهي كما حصل بمشروع طريق مقبنة شمير بمحافظة تعز، ومع ذلك يحملون الصندوق مسؤولية ترميمها.

■ أنتم تتحملون جزءاً من المسؤولية لأنكم سكتكم عن هذا العيب ولم تكشفوا للإعلام؟

- لم نسكت ياسي دي العزيز لأنه ليس لنا صوت أصلاً. يعني إنسان ينفذ مشروع يتبع الطرق الريفيه ليس لي الحق في التدخل وأقول له أنت تنفذ صح أو خطأ.

### مسئولية الدبابة

■ ومن المسئول عن الرقابة على تلك المشاريع؟

- كل جهة مسؤولة عن المشروع الذي تموله، فمثلاً الآن نحن أنزلنا مشروع خط بعدان في مناقصة، ونحن يبدأ المقاول بالتنفيذ ستكون الرقابة الفنية من مسئوليتنا لأننا نحن الجهة الممولة للمشروع، وأي خلل أو انهيار نحن مسئولون عنه. المشاريع التي نفذناها لا تزال صامدة ويشهد لها الجميع كطريق وادي القاضي بتعز وطريق الجند ماوية وطريق أب مشورة وطريق كتاب السدة، والذي لا يزال عضو مجلس النواب محمد الأرحبي يشيد به ويشكرنا عليه حتى اليوم، وكذلك طريق معبر مدينة الشرق..

■ مقاطعا، طريق معبر مدينة الشرق يشكو من الخراب الذي جعل من بعضه سواحل لا أثر فيها للإسفلت فكيف تفتخر به؟

- لا، إننا أنت لم تزره ولا تعرفه.

■ بل عرفه جيداً وزرته خلال أعوام 2011م و2012م و2013م ووجدته في حالة يرثى لها ومن أسفل نقبل بني سلامة إلى تقاطع حزام علي باتجاه مدينة الشرق منتهي تماماً، وكل ذلك موثق بالصور.. فأين ما أصلحتموه وما تفخرون به؟

- اسمعني، خط معبر مدينة الشرق نحن اشتغلنا فيه 42 كيلومتر من مدينة معبر إلى حوالي منتصف نقبل بني سلامة وهو في أفضل الحالات. لكن الجزء الأخير الذي تشير إليه لم يستطع المقاول اتمام عمله وانسحب ولا أستطيع إجباره بسبب الأوضاع الأمنية.

■ وعلى من تقع مسؤولية عدم إتمام هذا الخط؟

- على الدبابة.. لأن الوضع الأمني هو السبب. أوجد الأمن توجد التنمية.

■ أتفق معك أن الأمن أساس التنمية وألتمس لك العذر في المناطق التي تشكو من اختلالات أمنية، لكن طريق رئيسي وأمن وحيوي كطريق صنعا-تعز-عدن كيف نتلمس لكم فيه العذر؟

- ليس من مسئوليتنا. هذا الطريق للعمل لم يُسلم لنا حتى الآن، ولا يزال باستلام قطاع الطرق في وزارة الأشغال العامة

الحبيبين-الضالع، وخط مثلث العند-لحج-عدن.. هذه هي الخطوط وغيرها من الخطوط التي لا يخلو جزء منها من انهيارات أو تشققات وهبوط أو حفرة عملاقة موثقة لدي بالصور على فترات مختلفة ومتباعدة.. فما ردكم؟

- أولاً أن أقدر أنك نزلت وصورت هذه المشاريع، لكنك لم تصور أن هناك عملاً جارياً الآن في خط مدينة الشرق-عتمة-الدليل، وقد تم بناء جدران سائدة بقيمة تتجاوز الخمسمائة مليون ريال وأصبح الخط آمناً. أنت لم تقرأ صحيفة الثورة لتجد أن طريق بعدان قد نزلت له مناقصة ويتم الآن اختيار المقاول وإعادة تأهيل طريق بعدان بأكثر من مليار. لم تقرأ إرساء عطاء صيانة خط نوبة نديم الحبيبين بأكثر من ثمانمائة مليون. لم تقرأ إن في مشروع اسمه طريق حيفان وتم إنزال المناقصة وعلى وشك إرساء العطاء.

### وُلد ميتاً

■ هذا شيء جميل ولكن متى التنفيذ؟

- هذه تحتاج إجراءات تعد من خلالها الدراسات والوثائق ثم ينزل المشروع في مناقصة ثم يتم إرساء العطاء وبعدها يتم البدء بالمشروع. البنك الدولي أو أي ممول آخر لا يمكن يعطينا الأربعمائة مليون دولار ثم يقول اذهب نفذ.

■ ولكن المواطن يسأل أين أنتم من ترميم الطرق التي أضحّت بحكم العدم كدائري معبر ودمار ويريم وكتاب؟

- أنت تتحدث عن مشروع وُلد ميتاً. هذه مشاريع لم يتم تنفيذها بشكل صحيح وأصبحت عبئ علينا في الصيانة.

■ من المسئول عن الرقابة على تلك المشاريع عند استلامها؟

- أسأل الجهات التي نفذت المشروع، فالجهة التي نفذت المشروع هي المسؤولة عنه حتى يتم تسليمه للصندوق صيانة الطرق. نحن مسئوليتنا نستلم المشروع ونبدأ بصيانتها وليس لنا أي دور رقابي.

### حاوره/

فايز محيي الدين البخاري



■ في هذه الأيام وبلادنا تعيش موسم الأمطار ازدادت الحفر التي كانت موجودة في الأصل، وكثرت التشققات والانهيارات في مختلف الطرق بعموم المحافظات والمدريات على امتداد الوطن.. والناس يقولون أين صندوق صيانة الطرق؟

- شيء جيد جداً أنك تطرح مثل هذا الكلام لكي يعرف المواطن ماهي واجبات ومهام الصندوق، لأنه قد اختلط الحابل بالنابل، فيما الأصل أن القوانين هي التي يجب أن تسود.

■ يا أخي صندوق صيانة الطرق يعمل وفقاً لقانون إنشائه رقم (22) لعام 1995م والقانون الملحق في عام 2000م، ومهمتنا صيانة شبكة الطرق، وشبكة الطرق بالنسبة لنا هي الطرق غير الحضرية، يعني لبيس من مهامنا الدخول في صيانة شوارع أمانة العاصمة أو المدن الرئيسية كعواصم المحافظات، وإذا دخلنا فكاستثناء وتعليمات وتوجيهات من رؤسائنا مثل وزير المالية أو وزير الأشغال العامة والطرق..

■ مقاطعا، أنا أعرف ذلك فصيانة المدن الرئيسية بما فيها أمانة العاصمة ليس من مسئوليتكم حسب القانون رقم (22) لسنة 1995م بشأن إنشاء الصندوق والقرار رقم (27) لسنة 2000م القاضي بتعديل بعض مواد القانون السابق، وسؤالاً كان محددًا عن شبكة الطرق العامة في عموم الوطن مثلما هو حاصل في خط صنعا-تعز-عدن، وخط صنعا-الحديدية، وخط صنعا-عمران-صعدة، وعمران-حجة، وخط معبر-مدينة الشرق، وخط مدينة الشرق-عتمة-الدليل، وخط مقبنة شمير-حبيس، وخط مارب-البيضاء، خط سمارة- بعدان -إب، وخط مثلث العند-

■ الأولوية في بلادنا للخبز ومجلس الوزراء يعتبر صيانة

الطرق أكثر من رفاهية

■ هناك مشاريع لا تعمر أكثر من ستة أشهر ومع ذلك

يحملونها مسؤولية الترميم



مع المحرر