



ولأنّ المواطنين دائماً يتساءلون عن الأسباب التي تقف وراء هذا الوضع المأساوي للطرق فقد أجرت صحيفة «الثورة» مواجهة مع كل من المهندس أنيس السماوي رئيس مجلس إدارة صندوق صيانة الطرق والمهندس أحمد العبيدي رئيس اتحاد المكاتب الهندسية.. نستعرضها في سياق الحوارين التاليين:

مشاريع الطرق

رئيس اتحاد المكاتب الهندسية أحمد العبيدي لـ «الثورة»:

المشكلة تكمن في خروج الدولة عن وظيفتها كجهة رقابية

الأولوية للخيز:

■ وما الحل الذي يمكن أن نضمن به إيقاف زحف الرمال على تلك الخطوط؟
- برأيي أن أي حل حقيقي لهذه المشكلة يحتاج مبالغ باهظة لا تكفيها ميزانية الصندوق ولو لأربع أو خمس سنوات إذا أردنا فعلاً عمل مصدات للرمال، هذا في ظل تطبيق القانون وتوريد نسبة 3.3٪ للصندوق.
■ ولكن بتظافر جهود الدولة والجهات المعنية مجتمعة يمكن تحقيق ذلك؟
- وهل تعتقد أن اليمن هي دولة الإمارات العربية المتحدة؟! نحن أولويتنا اليوم هي الخيز. الموازنة عندما نتناقش اليوم في مجلس الوزراء يعتبرونها رفاهية، أما صيانة الطرق فهي أكثر من رفاهية، ولذلك لم تزد ميزانية وزارة الأشغال العامة والطرق منذ خمسة أعوام. ولا توجد إمكانية للزيادة لأنها ستكون على حساب نفقات أخرى لها أولوية. وأنا لست صانع أولوية.

■ هل من أمل حقيقي يمكن أن نزعّم للمواطن في هذا الصدد؟ نعم. فصندوق صيانة الطرق وضع خلال عام 2012م والنصف الأول من عام 2013م خطط طموحة لإعادة تأهيل شبكة الطرق، ولو قدر لهذا الصندوق أن يستمر بنفس النهج ونفس الخطط فسوف نجد خلال ثلاث إلى أربع سنوات شبكة في غاية الروعة، ولكن مع ملاحظة أنه يجب أن يعاد النظر في عملية الجودة وأن تكون أساس لكل مشاريع التنمية في اليمن، ويجب أن يشاركوا في عملية استلام المشاريع، لأننا من سيبتلي بها بعد تسليمها لكن الحاصل أن كل الجهات لا تشارك عند استلامها للمشاريع من المقاولين ربما خشية أن يُبدي لهم الحقائق المرة التي لا يريدون مشاهدتها.

مسؤولية السلطة المحلية

■ بالنسبة للخطوط الدائرية التي يعاني منها الجميع في مئذعير وذمار ويبريم وكتاب وإب والقاعدة وغيرها.. ماذا الإهمال الكبير لها رغم حيويتها؟
- الخطوط الدائرية ليست علينا، وعندني قرار مجلس إدارة يمنع دخولنا في صيانة أي دائري، ورغم ذلك أوجدنا لها حل من خلال تخصيص 30% من إيرادات الصندوق توجه للمجالس المحلية لصيانة هذه الخطوط الدائرية وبعض الشوارع داخل المدن وإعطاء أولوية لعواصم المحافظات. لكن للأسف هم يأخذون المبالغ ولا نرى نتيجة. ولذلك نحن نتدخل نتيجة قصور السلطات المحلية في الصيانة والتزيم لبعض الشوارع داخل المدن كما هو حاصل في مدينة إب حالياً. وأحياناً نطلب من السلطات المحلية فقط بأذنون لنا للبدء في عمل الصيانة في المدن والخطوط الدائرية بجزء من الثلاثين في المائة التي خصصناها لهم ورغم ذلك يقابلونا بالمطالبة.

■ ومتى ستري قانون محطات الوزن المحوري وقد تفعّل على الواقع لنضمن عدم تدمير الطرق بهذه السرعة التي تقع؟ هذا موضوع طويل ويحتاج له جلسة لوحده، لكن إن شاء الله مرة أخرى نتحدث عنه بإسهاب وتفصيل.

الدراسات الهندسية والتصاميم المبنية على هذه الدراسات ووفق المعايير الفنية اللازمة.

> مثل ماذا هذه المعايير؟ وأين نجد مسألة الاستشارات الهندسية من هذه المشاريع؟

- إجابة السؤالين هي متشابكة.. فمتى تم التركيز على الجانب الهندسي العلمي ومن ثم على الاستشارات الهندسية قبل وخلال تنفيذ المشروع ستأتي المعايير الكفيلة بنجاح وديمومة الخدمة المجتمعية من هذه المشاريع وهي التي ستخلق متانة وقوة لعمر افتراضي أطول.. فأهم المعايير في الطرقات الناجحة هي التركيز على المعيار الفني الهندسي الذي يبدأ بدراسة الطبيعة التي ستمر منها هذه الطرقات، من خلال فحص التربة، ومؤشرات كميات الأمطار والمسح المتعلق بالتكوين التضاريسي والاجتماعي والتنموي للمناطق التي يستهدفها المشروع، وهذه الركيزة هي الأهم إذا توفرت بقوامها السليم تنتج «جودة عالية، أمان كافي، تكلفة أقل».

المعيار الثاني هو الجانب التنفيذي الذي يجب أن تتوفر فيها كل معايير ومواصفات العمل الدقيق تنفيذاً لما هو قائم في التصاميم الفنية والدراسات، سواء من حيث المواصفات المرتبطة بكميات مواد الرصف والتعبيد والمقاومة أو المتصلة بحركة المرور، وأحجام وأثقال المركبات وأحمالها أو المتصلة بالبعد الزمني الذي يضع في الحسبان مؤشراً للنمو



المهندس/ أحمد العبيدي

الدراسات التي يقدمها القطاع الخاص الهندسي توضع في الأدراج ولا يعمل بها في الواقع

السكاني خلال 20 سنة مثلاً، وهو ما يعكس تنامي لحركة المرور وإعداد المركبات. المعيار الثالث هو معيار الصيانة والحفاظ على المشروع من عوامل الطبيعة كالأمطار، وتآكل الردميات أو الانهيارات الصخرية خصوصاً في المناطق الجبلية وبالتالي فالمعايير الأنجح مرتبطة ومتداخلة مع ثلاث مراحل إذا ضبقت الدقة فيها فلا خوف على المشروع «تصميم صحيح - تنفيذ صحيح - صيانة صحيحة».

سبب الخلل

> الجهات الحكومية أو المنفذة.. تعزو معظم الخراب والتهاك في الطرقات الجديدة إلى عدم دقة الرؤى والدراسات الهندسية.. فما هو تفسيركم؟
- قبل أن نتحدث أي جهة عن هذه الأعداد يجب أن نتلمس ما مدى اعتمادها على القطاع الهندسي فهي لا تؤمن مطلقاً بأهمية العمل الهندسي في التنمية في الحضارة في الجمال في جودة المشاريع.. وبالتالي هذه رؤى وأعداد لا صلة لها بواقع الحال.. ومشكلة الدولة إنها تتحم نفسها في كل شيء هي المخطط، وهي المنفذ، وهي المشرف فأين سنجد أسباب الخلل؟.. فهل يستطيع المشرف أن يقول إن الخطأ في التخطيط أو في التنفيذ.. وهو نفسه المخطط والمنفذ؟ ففي الجهة الحكومية نجد الجانب الهندسي، الجانب التنفيذي الجانب الرقابي.

> أين تكمن المشكلة في هذا الالتقاء؟
- تكمن المشكلة في خروج الدولة عن وظيفتها كجهة رقابية فنية ضابطة إلى جهة منفذة ومدافعة عن أي خطأ يحصل لأنها المنفذ.. الأمر الآخر هو أن معظم من يقوم بالعمل الهندسي أو التنفيذي أو الرقابي غير متخصص تماماً، وهو ما يجعل المشروع تحصل حاصل وإسقاط واجب.

> هل قدمتم دراسات أو رؤى معينة للحكومة؟

- الشركات والمكاتب الهندسية قدمت الدراسات الدقيقة والمختلفة في كل المشاريع النهضوية لكن ما قدمته يوضع في الأدراج، وما أود تأكيده هنا أن التصاميم الهندسية والدراسات التي تقدم في المشاريع وتقبل بها بعض الجهات على مضض لا تنفذ أصلاً كما يجب أو كما هي، لأن المشرف غير متخصص الذي هو الحكومة وهي شريكة في التنفيذ، سواء بطريقة مباشرة من خلال كيانات تنفيذية تتبع الدولة أو غير مباشرة من خلال مكاتب هندسية تتبع مسؤولين في الدولة أو تعمل كقطاع خاص، وهي تفتقر للتطوير والحداثة، ودخلت في المشروع ليس لكفاءتها وإنما كونها تتبع مسؤولاً له صلة بالرقابة على المشروع حتى في المناقصات تعتمد الحكومة على اختيار العطاءات الأقل تكلفة دون دراهم معطيات وكفاءات أصحاب هذه العطاءات، لهذا ستظل الحكومة تخسر في الوقت الذي تعتقد فيه أنها تكسب.

