

الفصل الأول

دراسة أسباب المشكلة

- ١- الملاحظات المحدودة وسوء إعداد دفتر الشروط ومواصفات الفنية.
- ٢- الجهل والإهمال في تنفيذ أعمال الرصف .
- ٣- الفساد في مقاولات الطرق .
- ٤- الإهمال في الإشراف على تنفيذ الأعمال .
- ٥- سوء اختيار القيادات .
- ٦- إهمال الصيانة وتآلف الرصف .
- ٧- تدخل كبار المسؤولين في أعمال رصف الطرق .

١- المناقصات المحدودة وسوء إعداد

دقت الشروط والمواصفات الفنية

- تقع مسئولية رصف الطرق في مصر على ثلاث جهات رئيسية وهي:-
 - وزارة النقل والمواصلات.
 - وزارة الإسكان والتعمير.
 - الإدارات الهندسية التابعة للمحافظات.
- ولكل منها ميزانية مستقلة ومسئولية محدودة تخص أعمال رصف الطرق.

وزارة النقل والمواصلات :

مسئولة عن رصف الطرق الرئيسية والسريعة التي تربط مصر من شرقها إلى غربها ومن شمالها إلى جنوبها "مثل طريق مصر الإسكندرية الصحراوى والزراعى، وطرق الصعيد من الجيزة إلى أسوان، وطرق الدلتا التي تربط محافظات الوجه البحرى وطرق سيناء وشرم الشيخ والغردقة" وهي مسئولة عن إنشاء الطرق الجديدة والحديثة، وإعادة رصف وتجديد الطرق القديمة، وكذلك أعمال الصيانة الدورية والسنوية لها، ويتم ذلك من خلال الهيئة العامة للطرق والكبارى، والتي يدخل ضمن اختصاصها إنشاء الطرق والكبارى على النيل وكذلك أعمال الصيانة. وتعد الهيئة العامة للطرق والكبارى من أقدم الجهات المسئولة عن أعمال رصف الطرق الرئيسية فى البلاد، وتمتلك المعامل المتخصصة المنتشرة فى أنحاء الجمهورية وكذلك معاهد للتدريب والصيانة

والمتابعة.. فهي بلا شك منظومة متكاملة وتعد الجهة الأولى المسئولة عن الطرق في مصر، بل إن كتب المواصفات الفنية الخاصة بها تعد المرجع الأول لجميع مهندسي الطرق في مصر والتي يعتمد عليها في دراسات المواصفات وطرق التنفيذ والاشتراطات الفنية.

والهيئة العامة للطرق والكبارى تمتلك العنصر البشرى الذى هو عصب العمل، فيها المهندسون الأكفاء والفنيون المهرة والعماله المدربة، بل تعد مدرسة يتعلم فيها العاملون فى مجال هندسة الطرق والكبارى، وتعد من أولى الجهات فى مصر فى هذا المجال الهام والحيوى.

وزارة الإسكان والتعمير:

منذ سنوات مضت كانت جميع أعمال رصف الطرق فى المحاور الرئيسية مسؤولة الهيئة العامة للطرق والكبارى، إلى أن دخل المجال وزارة الإسكان والتعمير دخلت مؤخرا مجال رصف الطرق وإنشاء المحاور الرئيسية وبالتحديد بعد حرب أكتوبر المجيدة وذلك من خلال إنشاء أجهزة التعمير التابعة للوزارة "مثل جهاز تعميم القاهرة الكبرى وجهاز تعميم الساحل الشمالى وجهاز تعميم منطقة القناة وغيرها....."

وفيما مضى كانت الوزارة مسؤولة فقط عن أعمال الإسكان والمرافق وإنشاء المدن الجديدة والمجتمعات العمرانية، ثم بدأت فى السنوات الماضية تشارك فى أعمال الطرق وخاصة الطرق التى تربط بين المجتمعات العمرانية وكذلك رصف الشوارع داخل المدن الجديدة التى أنشأتها مثل العاشر من رمضان والسادس من أكتوبر والشروق والعبور وبدر والساحل الشمالى وغيرها.....".

ثم تطور الحال وبدأت الاشتراك فى إنشاء المحاور الرئيسية الكبرى لحل مشكلة المرور فى القاهرة وباقى مدن الجمهورية، فأنشأت كوبرى أحمد عرابى والطريق الدائرى حول القاهرة، وكوبرى المنيب ومحور المنيب، والطريق الدائرى حول محافظة الإسكندرية وفروعه التى تربطه بالطريق الزراعى ومحافظات الوجه البحرى، وطريق الساحل الشمالى الجديد والطريق الدولى بورسعيد - دمياط حتى الحدود مع ليبيا.

ولم تكف بذلك، بل أنشأت الطرق الداخلية مثل محور ٢٦ يوليو الواصل بين مدينة السادس من أكتوبر ومحافظة الجيزة، واشتركت فى تطوير ميادين القاهرة إسهامًا منها فى حل أزمة المرور، فأعدت تطوير ميدان لبنان وسفنكس وشارع جسر السويس وطريق المطار ومدخل طريق الإسماعيلية حتى مدينة العبور، وأنشأت الأنفاق والكبارى العلوية مثل نفق صلاح سالم عند مساكن العبور وكوبرى النزهة ونفق شارع النزهة وتطوير شارع العروبة..... إلخ.

ولا ننس إنشاء ورصف المحاور الجديدة بالقطامية، التى وصلت الأوتستراد بالمقطم والقاهرة الجديدة والتجمع الخامس وطريق NA، وربطت جنوب القاهرة بمدينة نصر، ورصف شوارع المقطم والهضبة الوسطى وإنشاء المحاور المتجهة إلى السويس وكذلك الأنفاق والكبارى العلوية وأنفاق الجيزة والهرم وغيرها.

أما الجهة الثالثة المسئولة عن رصف الطرق هى الإدارات الهندسية التابعة للمحافظات:

وبها قسم خاص مسئول عن رصف وصيانة الشوارع داخل الحى أو مجلس المدينة أو القرى ولكل محافظة ميزانية مستقلة لأعمال رصف الشوارع سواء الجديد منها أو إعادة رصف

وصيانة القديم، وهى ما يسمى بأعمال البلديات أو أعمال المحليات وهى تخضع لرئيس الحى أو رئيس مجلس المدينة، وسنتحدث عنها بالتفصيل الكامل لما لها من أهمية كبرى.

نعود إلى كيفية إسناد أعمال رصف الطرق فى مصر، حددنا أن الجهات المسئولة عن طرح عطاءات الطرق هى وزارتى النقل والتعمير فى الطرق الرئيسية والمحليات فى الشوارع والفرعيات داخل القرى.

كيف يتم بيع العطاءات؟؟؟

لكل وزارة عدد من الشركات المتخصصة فى مجال أعمال الرصف تابعة لها، فوزارة النقل يتبعها شركات مقاولات عاملة فى مجال رصف الطرق وإنشاء الكبارى وهى على سبيل المثال لا الحصر:

- شركة النيل العامة للطرق والكبارى.
- شركة النيل العامة لإنشاء الطرق.
- شركة النيل العامة للإنشاء والرصف.
- شركة النيل العامة للكبارى.
- شركة الطرق الصحراوية.

وهذه الشركات تعمل حالياً من خلال الشركات القابضة للطرق والكبارى وهى تتبع الهيئة العامة للطرق والكبارى. أما الشركات التى تتبع وزارة الإسكان والتعمير هى على سبيل المثال لا الحصر :

- شركة المقاولين العرب "عثمان أحمد عثمان وشركاه".
- شركة النصر العامة للمقاولات "حسن علام سابقاً".
- شركة المقاولات المصرية "مختار إبراهيم سابقاً".

والمعتاد أن أعمال رصف وإنشاء الطرق التابعة لوزارة النقل
والمواصلات كل عام تُطرح من خلال مناقصة محدودة على
شركات الهيئة فقط - التي حددناها سابقاً - وكذلك تُطرح وزارة
الإسكان والتعمير أعمال رصف الطرق من خلال الشركات التابعة
لها أيضاً.

ويمنع نهائياً دخول أى شركة من شركات وزارة التعمير
مناقصات وزارة النقل، وكذا الحال يمنع نهائياً اشتراك شركات
وزارة النقل فى مناقصات وزارة التعمير (ولا نعرف من يمنع
ومن يسمح) ولماذا؟

سؤال احترت فى الإجابة عليه وسألت عددًا من المسؤولين فلم
أجد عندهم إجابة مقنعة شافية.

لماذا تحرم شركة كبرى مثل المقاولين العرب بكل إمكانياتها
للضخمة والسمعة العالمية - والتي تمتلك المهارات والخبرات
والكفاءات التي جعلتها من أكبر الشركات فى مصر والشرق
الأوسط - من دخول مناقصات أعمال رصف الطرق التابعة
لوزارة النقل، مع أن شركة المقاولين العرب لها فروع لرصف
وإنشاء الطرق الجديدة فى جميع أنحاء أفريقيا وآسيا وفى بعض
دول أوروبا؟؟

هل تصدق أن أكثر من ٥٠٪ من إيرادات إدارة الطرق بشركة
المقاولين العرب ناتج أعمال رصف حواري وشوارع فى
المحافظات وتعديلات سطحية بالميادين، وتترك الطرق الرئيسية
الهامة لشركات أقل منها كفاءة وخبرة وإمكانيات!!

- هل يعقل أن معدات وماكينات الرصف المتطورة بالشركة
تستخدم فى رصف حواري القاهرة والجيزة والقليوبية ودمياط

وغيرها، وهى من أحدث المعدات والخلاطات وأكثرها تطوراً، وتترك الطرق الرئيسية لمن هم أقل فى الإمكانيات البشرية والميكانيكية، والمعامل والخلاطات، إننا كمن يأتى بأستاذ جامعى يعلم تلاميذ فى الحضانه، ومدرس ابتدائى يعلم طلبة الدراسات العليا.

- نفس السؤال: لماذا تحرم وزارة الإسكان والتعمير شركات هيئة الطرق من الاشتراك فى مناقصات أعمال الطرق التابعة لها؟ هل من المعقول أن نحرم شركات الطرق التابعة لوزارة النقل - وهى شركات ذات خبرة قديمة وإمكانيات هائلة فى إنشاء الطرق - من الاشتراك فى رصف المحاور الرئيسية ونترك الأمر لشركات بلا إمكانيات ولا خبرات؟ وهل من المعقول أن ترصف شركة مثل شركة المقاولات المصرية (مختار إبراهيم) أكثر من ثلث أعمال الطرق التابعة لوزارة الإسكان والتعمير وهى شركة متخصصة فى المرافق (مياه - صرف صحى)؟

- هل من المعقول والطبيعى أن تكلف وزارة التعمير شركة المقاولات المصرية لرصف الطرق والمحاور والشرايين الرئيسية داخل وخارج المدن الجديدة، بل وحول المدن الرئيسية وداخلها أيضاً وهى شركة - كما ذكرنا - متخصصة فى أعمال المياه والصرف الصحى وهى لا تمتلك خلاطة واحدة ولا معدة رصف واحدة وليس بها فتشر ولا جريد ولا هراس واحد حتى على سبيل الذكر... وليس بها أفراد متخصصون فى الطرق، ومن أين يأتى التخصص إذا كانت لا تمتلك شيئاً يصنفها فى قائمة شركات الطرق؟

أنا لا أفهم لماذا تقوم شركة غير متخصصة فى أعمال إنشاء

الطرق برصف ملايين الأمتار المربعة وهى لا تمتلك إدارة متخصصة فى مقاولات الطرق....

- كيف تكلف شركة بلا كوادر فنية من مهندسين ومساعدين وفنيين وعمالة مدربة ولا تمتلك أى معدة متخصصة فى الطرق لرصف العديد من أعمال الأسفلت ويا ليتها طرق صغيرة ولكن محاور كبيرة وشرايين هامة مثل محور المنيب والطريق الدائرى ومحور ٢٦ يوليو وطرق المدن الجديدة.

- أنا لا أنتقص من قدر شركة المقاولات المصرية، بل العكس هى شركة وطنية محترمة وذات سمعة كبيرة فى مجال المرافق وخصوصًا المياه والصرف الصحى، ولها فى مصر والعالم العربى أعمال متميزة وناجحة كما أن لها بصمات واضحة فى إنشاء محطات المياه والصرف الصحى ومدّ المواسير الخاصة بها، ولكن ليس لها باع وخبرة فى أعمال الطرق وليس بها متخصصون فى هذا المجال الهام والخطير، إنها تبيع بنسبة ١٠٠٪ كل بنود أعمال رصف الطرق لمقاولين من الباطن وأغلبهم مقاولى قطاع خاص، وتأتى الطامة الكبرى أن من يشرف على أعمال هؤلاء المقاولين مهندسون غير متخصصين فى هندسة ورصف الطرق ونتيجة لذلك يظهر الرصف كما نرى الآن كله عيوب ولا يعمر طويلًا، وتتحول الشركة إلى مجرد سمسار يحصل على نسبة.

- وأتعبج لماذا لا يسمح لشركات متخصصة مثل شركات الهيئة العامة للطرق فى رصف هذه المشروعات الكبرى العملاقة ويترك للشركات الأخرى التى لا تمتلك معدات رصف القيام بأعمال المرافق والمشروعات المدنية؟

لماذا المناقصة المحدودة؟؟

لماذا الإصرار على شركات معينة؟؟؟

لماذا لا يسمح لكل الشركات بالدخول فى كل المناقصات
الخاصة بكل الوزارات؟؟؟

- متى نرى شركة المقاولين العرب تقوم بتنفيذ أعمال رصف
طرق تابعة لوزارة النقل والمواصلات، وشركات النيل العامة
للطرق تقوم برصف أعمال تابعة لوزارة الإسكان والتعمير؟
وسأروى لك هذه القصة لتعرف أن الأمور بها أمور لا نعلمها
ولا يعلمها إلا الله:

عام ١٩٩١ علمت شركة المقاولين العرب أن هناك مناقصة
رصف طريق يربط بين القطامية والعين السخنة تابع للهيئة العامة
للطرق والكبارى، وهذا الطريق يبلغ طوله عشرة كيلو مترات فى
الاتجاهين... فذهب السيد عضو مجلس الإدارة المشرف على إدارة
الطرق بشركة المقاولين العرب وطلب من السادة مديري الهيئة
العامة أن يدخل فى المناقصة الخاصة برصف الطريق، وخاصة
أن هناك خلاطة جديدة ذات تقنيات عالية وإمكانيات كبيرة بجوار
الطريق مما يوفر مسافة النقل، ولهم هناك معدات كثيرة حديثة
ومعامل متخصصة وورش للبردورة والبلاط، ووعدوا المسئولون
بالهيئة خيراً.

وفوجئ بعد ذلك بأن الهيئة العامة للطرق طرحت العملية فى
مناقصة محدودة - كالعادة - لشركات الهيئة فقط ومعهم بعض
شركات القطاع الخاص العاملة لدى الهيئة !!!

وبالطبع رست مناقصة رصف الطريق على شركة قطاع خاص
تتبع الحاج فلان، والأغرب والأعجب أن مدير شركة المقاولات
"القطاع الخاص" المملوكة للحاج فلان.. ذهب إلى شركة المقاولين

العرب (إدارة الطرق) وطلب منهم شراء الخلطة الأسفلتية منهم لأنهم أقرب خلطة على الطريق، وكذلك تعاقد معهم على رصف أجزاء كبيرة من الطريق بمعداتهم... ولما كانت شركة المقاولين العرب تعاني من أزمة في السيولة المالية ولتشغيل معداتها وخلطتها وافقت على العمل في رصف الطريق من باطن شركة الحاج فلان، وخاصة وأن الأسعار جيدة وبها مكسب...

لماذا ولمصلحة من.....؟؟؟

تحرم شركة مثل المقاولين العرب من دخول مناقصة رصف هذا الطريق؟؟

لماذا تلجأ شركة المقاولين العرب وهي من كبرى الشركات أن ترصف من باطن شركة صغيرة خاصة؟؟

لماذا.. لماذا.. لماذا؟؟

إنى أضع علامات تعجب واستفهام أمام هذا التصرف من الهيئة العامة للطرق، وكذلك وزارة التعمير التي تفعل نفس الشيء وتكلف شركات غير متخصصة مثلما ذكرت من قبل.

- متى نرى اليوم الذى تتشئى فيه شركات وزارة الإسكان والتعمير طرقات تابعة لهيئة الطرق، ومتى نرى شركات الهيئة ترصف طرقات تابعة لوزارة الإسكان؟ متى تلغى المناقصات المحدودة؟

إن المناقصات المفتوحة هي أحسن وسيلة لإذكاء روح التنافس وجودة التنفيذ ورخص الأسعار والحفاظ على المال العام.

إن المناقصة المحدودة أول مسمار يندق فى نعش أعمال رصف الطرق فى مصر، والمسبب الأول لسوء تنفيذ أى من للطرق ونهيارها. أما فى المحليات فحدث ولا حرج: وسنقصر الحديث على أعمال

الطرق ورصف الشوارع فى محافظة القاهرة لأنها تستأثر بأغلب ميزانية الرصف على مستوى الجمهورية، لما بها من شوارع هامة وكبارى وأنفاق عديدة وميادين كبيرة ودواوين الدولة ومصالحها.

تقسم محافظة القاهرة إلى أربعة قطاعات وكل قطاع يشمل ثمانية أحياء وهى:

١- القطاع الشمالى ويضم حى الساحل وروض الفرج وشبرا والزاوية الحمراء والشرابية والزيتون وحدائق القبة... إلخ.

٢- القطاع الجنوبى ويضم حى المعادى وطرة وحلوان والتبين والمنيل والسيدة زينب ودار السلام والخليفة والمقطم.

٣- القطاع الغربى ويضم حى الزمالك وبولاق وقصر النيل وجاردن سيتى وعابدين وشوارع وسط المدينة ومنشية ناصر وحى وسط القاهرة والقصر العينى.

٤- القطاع الشرقى ويضم حى مدينة نصر ومصر الجديدة وحى النزهة والمرج ومدينة السلام والمطرية وتقسيم شيراتون .

ولكل قطاع نائب محافظ والكل يتبع محافظ القاهرة وأعمال رصف الشوارع فى القاهرة تتم من خلال مديرية الطرق والنقل التابعة للمحافظة.. ويتركز عملها فى إنشاء ورصف الشوارع الجديدة وصيانة القديم وتجميل الميادين وإنشاء وصيانة الكبارى والأنفاق، وكذلك الإشراف على الملاحة النهرية ويرأسها وكيل وزارة مدير للمديرية ولكل من إدارة الطرق وإدارة الكبارى مدير عام ومجموعة مهندسين.

تقوم مديرية الطرق والنقل كل عام ببيع عطاءات رصف القطاعات الأربعة من خلال مناقصة محدودة (أيضاً مثل وزارة النقل ووزارة التعمير) لأربع شركات وطنية وهى:

(لاحظ المفارقة أربع شركات تشتري أربعة عطاءات)

- ١- شركة النيل العامة للطرق والكبارى .
- ٢- شركة النيل العامة للإنشاء والرصف.
- ٣- شركة النيل العامة لإنشاء الطرق.
- ٤- إدارة الطرق (المقاولون العرب).

وهذا الحال لم يتغير منذ أكثر من عشرين عامًا.

والسؤال: لماذا المناقصة المحدودة؟ (يظهر إنها عادة في مصر).

والجواب :

ترجع القصة إلى عام ١٩٧٩ عندما كتب السيد مدير مديرية الطرق والنقل مذكرة لمحافظ القاهرة - آنذاك - يطلب منه الموافقة على طرح عطاءات رصف الشوارع لكل قطاع من قطاعات محافظة القاهرة في مناقصة محدودة على شركات القطاع العام (فى ذلك الوقت) وذلك لأنها شركات حكومية بها عدد من المهندسين الأكفاء، وهم موظفون حكوميون وتملك معدات حديثة، كما أن المديرية ليس بها العدد الكافى من المهندسين المشرفين على الأعمال فهو يخشى من دخول شركات القطاع الخاص ولا يجد من يستلم منها الأعمال المطابقة للمواصفات... أما القطاع العام فيفترض فيه الحفاظ على مال الدولة الذين هم أصلا موظفون فيها.

وقد وافق السيد المحافظ على ما جاء بالمذكرة حفاظًا على المال العام ولجودة أعمال رصف الطرق، وترك لمدير المديرية حق اختيار الشركات المتخصصة فى هذا المجال.

والتعقيب:

١- من قال أن موظفى ومهندسى شركات القطاع العام فى جميع المجالات - وليس فى الطرق فقط - أميونون على المحافظة على المال العام، بل يذكر للتاريخ فى الماضى والحاضر أن

أكثر من نهب المال العام هم موظفو القطاع العام وأن من خرب الشركات الحكومية هم هؤلاء، والدليل على ذلك أن جميع شركات القطاع العام حاليًا تمر بحالة سيئة جدًا من ناحية الإدارة والإمكانيات.

٢- حتى لو سلمنا جدلاً بصحة ما قاله مدير المديرية فلماذا يبيع العطاءات الأربعة لعدد أربع شركات وطنية فقط، في حين أن هناك (في ذلك الوقت) أكثر من عشر أو خمس عشرة شركة وطنية متخصصة في هذا المجال ولها خبرات كافية؟

٣- وإذا كان سيادته يشكو من قلة عدد للمهندسين العاملين بالمديرية ويخاف الإهمال في الإشراف واستلام الأعمال، فلماذا لم يكلف المكاتب الاستشارية المتخصصة للمتابعة واستلام الأعمال؟
والسؤال:

حاليًا وبعد مرور أكثر من عشرين عامًا على هذا القرار الغريب والذي ليس له مثيل في العالم ألم يراجع أى محافظ جاء بعده (سنة محافظين) هذه المذكرة المشنومة والتي قضت على مستوى الرصف في القاهرة والتي تسببت في ضياع المال العام؟ ألم يلاحظ أى مسئول في الدولة أن رصف شوارع القاهرة يصير من سيئ إلى أسوأ؟ ألم يلاحظ أحد منهم تكرار الرصف كل عام للشارع الواحد؟

ألم يروا أن القاهرة تغرق في "شبر ميه" كل عام عند سقوط الأمطار أو انفجار ماسورة مياه أو طفح مجارى؟

ألم يلاحظ أحد من الجهات الرقابية أن الوجوه هي هي وأن الشركات هي هي... والسؤال: لماذا هذه الشركات الأربع فقط؟ ولماذا طرح العطاءات في مناقصة محدودة؟ ولماذا لا يسمح

للقطاع الخاص فى شراء العطاءات ودخول المناقصات؟

لماذا لا نخلق روح التنافس بين الشركات ونوفر المال العام مع جودة العمل وإتقانه؟ لماذا الإصرار على القطاع العام فقط رغم فشله كل هذه السنوات؟ ولماذا لا ننظر إلى تجارب ناجحة لغيرنا؟ وإليك مثلا القوات المسلحة تطرح معظم مناقصاتها فى رصف الطرق والمطارات من خلال مناقصات مفتوحة وليس لها شركات معينة.

القوات المسلحة طرحت رصف طريق العين السخنة الجديد فى مناقصة مفتوحة فازت بها ثلاث شركات مقاولات "شركة أوراسكوم وشركة فاروق عبد الوهاب وشركة سامى سعد" وكلها شركات قطاع خاص ذات سمعة جيدة وجودة عالية فى مجال رصف الطرق، وتحت إشراف جيد ومسئول نفذت أعمال الرصف بجوده عالية تعد مفخرة للطرق فى مصر من ناحية المناسب وبسماكة الأسفلت وجودة الرصف.

من قال أننا لا نعرف أن نرصف طرقاً فى مصر فليذهب ليرى هذا الطريق.

إن القوات المسلحة تطرح مناقصاتها مفتوحة للجميع..لقد زرت مطار ألماتة ولم أصدق أن الشركة المنفذة له هى شركة قطاع خاص مصرية فهو بلا شك من أحسن أعمال الرصف التى رأيتها، ومطار القاهرة تم رصف ممرات الطائرات RUNWAY من خلال شركة قطاع خاص وهى شركة متخصصة أيضاً فى الرصف... من قال أن القطاع العام أكفاً وأحسن وأكثر أمانة، بل العكس إننى أرى الأمانة للفرد لا تختلف سواء كان موظفاً عاماً أو فى شركة خاصة لأن الضمير لا يعرف العام أو الخاص.

إن المناقصات المحدودة هي لعبة اخترعها البعض لمآرب خاصة حتى يجعل من نفسه سيفاً مسلطاً على رقاب الشركات الغير مرغوب فيها.

إن المناقصة المحدودة اخترعوها من أجل حفظ النفوذ وحب التسلط ومحاربة الآخرين، ولتلميع من يشاعون على حساب مصلحة البلاد.

إن كل وزير لا يهيمه إلا تشغيل الشركات التابعة له في الوزارة لأغراض عديدة منها :-

١- ممارسة نفوذه عليها، فهو الأمر الناهى ويستطيع تغيير رؤساء مجالس الإدارة إذا رفضوا التعليمات فهو الكل فى الكل.

٢- فتح العديد من المشروعات الغير مموله وتشغيل الشركات بالمديونية التى خربت بيوتهم ولا أحد يستطيع الاعتراض فهو موظف عند الوزير ويستطيع إقائه أو نقله فى أى وقت، وبذلك يتم تلميع الوزير بمشاريع غير مموله ولا يهم مصلحة الشركات.

٣- زيادة ميزانية الشركات التابعة للوزارة ولو على حساب مصلحة الدولة.

ونبدأ الحديث فى الموضوع الآخر وهو سوء إعداد دفتر الشروط العامة والمواصفات الفنية لأى عطاء.

إن دفتر الشروط العامة يعد من أهم ملحقات المناقصة لأنه يحدد طريقة وأسلوب التنفيذ ونوعية المواد والمعدات والمواصفات الفنية المطلوبة فى تنفيذ الأعمال، والتجارب اللازمة للحكم على نجاح العمل، وطريقة التسليم وصرف المستخلصات الشهرية والختاميات. باختصار دفتر الشروط العامة هو نجاح أى مشروع لو طبق كاملاً.

وللحقيقة إن أحسن دفاتر خاصة بالموصفات الفنية هي دفاتر الهيئة العامة للطرق والكبارى، فهم متمرسون فى كتابة المواصفات الفنية لأى مشروع لخبرتهم وكفاءتهم.

أما ما يحدث فى المحليات فنجد العجيب والغريب، فكراسة الشروط والمواصفات الفنية لا تخلو إما من غلو شديد فى تطبيق المواصفات كتبت بجهل ولتطفيش بعض الشركات الجادة، أو تكتب ببساطة شديدة وسطحية تكاد تتم عن الجهل الواضح لكاتبها أو لتسهيل تنفيذ أعمال معينة أو لتشغيل مواد معينة.

وسأضرب لك أمثله توضح ما يحدث فى كتابة دفتر الشروط:-
هناك دفتر أعده مكتب استشارى حكومى يتبع شركة كبرى يشرف على أعمال رصف طرق بأكثر من عشرة ملايين جنيه، ويشمل أعمال طبقة أساس وأسفلت وبلاط وبردورة^(١) (أعمال الأسفلت والاساس حوالى ٢٥٠,٠٠٠ متر مسطح مائتى وخمسين ألف متر) الكراسة التى أعدها - للأسف - أستاذ جامعى متخصص فى هندسة الطرق تخلو من أبسط القواعد الفنية فى تحديد نوع معدات الدمك من جهة العدد والوزن لكل معدة، وتخلو من أبسط القواعد الفنية لتنفيذ طبقة الأساس حيث إنه لم يذكر أن الفرش لا بد أن يتم على طبقتين، وأنه لم يلزم المقاول بأى التزامات معينة فى التنفيذ. ولم تحدد المواصفات أصول أعمال تجهيز الأورنيك والتغليب والرش والدمك^(٢) كما أن مواصفات أعمال البلاط تخلو من أية تجارب تحدد كفاءة البلاط وقوة تحمله ويترك الحبل على الغارب لمقاول التنفيذ. فليس هناك شروط ملزمة فى طريقة التركيب أو نوع التوريدات، حتى البردورة لم

١- البردورة: قطع من الأحجار أو الخرسانة توضع على حافة الرصيف.

٢- النمك: هو ضغط الطبقة بالهراسات.

يحدد نوعية الصبّ هل هي ميكانيكية أو يدوية فصبها المقاول في المواقع بطريقة بدائية.

وأمامي كراسة أخرى صادرة من مكتب استشاري لرصف خمسة عشر ألف متر مسطح (شغل يومين أو ثلاثة) لو قرأت شروط التنفيذ والمواصفات لتخيلت أنها مواصفات طريق عالمي في أمريكا، أو طرق يمر عليها حمولات ثقيلة جدًا فبالغ المكتب في المواصفات بطريقة غبية تتم عن الجهل الشديد، حتى أنني ضحكت عندما قرأت أنه طلب إجراء سبع (٧) تجارب على مادة التّشريب M.C.O^(١) التي ترش فوق طبقة الأساس.. وأتحدى إن كان يعرف كيف تُجرى هذه التجارب التي لا تنفذ حتى في الطرق الكبرى، ولكنه الجهل يجعل المهندسين ينقلون نقل مسطرة من أي مرجع، فكله عند العرب صابون.

لقد رأيت أحد المديرين يطلب من مهندس أن يكتب مواصفات خاصة بطرق وشوارع قرية سياحية. سطح الأسفلت بها عشرون ألف متر مسطح.. ولأننا ليس لدينا الشجاعة أن نقول أننا لا نعرف عندما لا نعرف.. فما كان من هذا المهندس إلا أن أحضر دفتر مواصفات عملية أخرى ونقله نقل مسطرة.. هل كل ما يصلح لمشروع يصلح لآخر؟ هل تسليح عمارة برج سكني مثل تسليح عمارة صغيرة؟ هل مواصفات رصف طريق رئيسي مثل مواصفات رصف حارة صغيرة؟ إنه الجهل والغرور.

ونرجع لموضوعنا الأساسي وهو دفتر مواصفات مديرية الطرق في محافظة القاهرة، المفروض قبل كتابة أي كميات أن نقوم بعمل مقايسة تقديرية لكل شارع مطلوب رصفه، ثم تجمع هذه

١ - M.C.O: مادة أسفلتية ترش على طبقة الأساس لحمايتها.

الشوارع فى كميات وتطرح من خلال مناقصة. فى هذه المقايسة يتم تحديد نوع الرصف ونوع البردورة والبلاط والأرصفة، ثم تكتب طريقة التنفيذ ونوع المعدات الملائمة وأنواع المواد المستخدمة وطرق إجراء التجارب على المواد وعلى الأسفلت لتحديد مدى صلاحيتها، وتحدد طريقة حساب الأعمال المنفذة وعمل المستخلص الشهرى الجارى، وطريقة الصرف ونسبة الصرف وطريقة الاستلام الابتدائى والنهائى للمشروع ومدة الضمان، وتوضيح كيفية إزالة الأعمال المعيبة والحفاظ على المرافق المختلفة.

الخلاصة :-

دفتر الشروط العامة هو الدستور الذى يسير عليه الطرفان "الشركة المنفذة والجهة الحكومية المالكة للطريق".

وإذا عدنا لدفتر الشروط العامة والمواصفات الفنية الخاصة بمديرية الطرق والنقل، والتي تقوم بتنفيذ أعمال بأكثر من مائة مليون جنيه كل عام، سنجد أن الدفتر لم تتغير طريقة كتابته منذ عشرين عامًا رغم ما أبداه تقرير كتبه أساتذة جامعيون بتكليف من محافظ القاهرة عام ١٩٨٩ من أن دفتر الشروط والمواصفات الخاص بمديرية الطرق والنقل لا يرتقى لمستوى المسئولية، وهو دفتر ضعيف خالى المضمون ولا يلزم الشركات المنفذة بأى شيء، بل وفى الحقيقة قالوا إن التنفيذ يتم دون مواصفات فنية منصوص عليها بالدفتر حتى يتم محاسبة الشركة عند الاستلام، أى أن الدفتر يسمح للشركات بإعطاء الحجة تلو الأخرى للهروب الدائم من مشاكل التنفيذ لأنه لا يلزمها بالآتى :-

- تصميم الخلطة الأسفلتية وتحديد التدرج المطلوب.

- تدرج طبقة الأساس والتجارب اللازمة.
- أسلوب التنفيذ وأعمال فرش الأسفلت وأنواع المعدات وأوزانها.
- نوع الخلطة المستخدمة فى رصف الشوارع.
- عدد ونوعية التجارب المطلوب إجراؤها على خلطة الأسفلت وطبقات الأساس والبلاط والبردورة وخالقه.
- وغيرها من الأخطاء الفادحة، واستمر هذا الحال عشرين عامًا أو يزيد حتى بعد تقرير أساتذة كلية الهندسة - جامعة عين شمس استمر نفس الشخص يكتب بنفس هذه النوعية وكأنه لا يعرف أن هناك مواصفات فنية لا بد من كتابتها، مثلما يحرص على كتابة عدد السيارات المطلوبة لجهاز الإشراف والتي سيجنى من ورائها الخير كله.

وإذا تصفحت دفتر الكميات لوجدته "سمك لبين تمر هندى" الكراسة تحتوى على جميع أنواع البلاط الموجود فى مصر (وفى العالم كله) البلاط الأسمنتي - الجرانيتي - الموزايكو - السيتي بلاك المتداخل الخرساني - وكل نوع بجميع أبعاده وأشكاله وألوانه وأحجامه .. (معرض بلاط متنقل داخل كراسة الكميات).

وكذا الحال فى البردورة، سواء الصب أو سابقة التجهيز "الحجم الكبير أم المتوسط أم الصغير" لم تترك كراسة الكميات أى نوع من أى منتج حتى الطوب، أنواع اللبياض والخشب والحديد... كل حاجة تخطر فى بالك ستجدها فى دفتر الشروط والكميات، حتى أعمال المبانى ستجدها فى دفتر أعمال الطرق - طبقاً للسبب معروف - وحتى لا يلزم نفسه بنوع معين ولا يلزم الشركة بنوع معين. إنها بوفيه مفتوح كل شركة تختار ما يحلو لها، هذه تنفذ بلاطاً جرانيتياً وأخرى متداخلا والثالثة أسمنتيًا ... وهكذا، أما

الكميات فحدث ولا حرج.. تجد الكمية بعد عمل المستخلص الختامي تزيد عن الكمية المدرجة بالعقد بنسبة ١٠٠٠٪ (ألف في المائة) أحياناً (والله العظيم حقيقى ما أكتب) وأحياناً لا تتعدى فى بند آخر ٥٪ (خمس فى المائة)، هذا أكبر دليل على العشوائية والاستهتار فى كتابة كراسة الشروط والمواصفات وجدول الكميات، ثم هناك شرط غريب وعجيب لا تجده إلا فى شروط مديرية الطرق والنقل، فكما ذكرنا سابقاً أن كل شركة يرسو عليها رصف قطاع من قطاعات القاهرة الأربعة والقانون حدد أن أى شركة مقاولات تتفاس وتتأخر عن تنفيذ أعمالها يفرض عليها غرامة مالية أو يسحب منها العقد وينفذ على حسابها بأى سعر... ولكن... ولكن فى مديرية الطرق والنقل كتبوا شرطاً يفيد أن من حق المديرية أن تكلف أى شركة فى رصف أى شارع فى أى مكان بالمحافظة دون أن تعترض الشركة صاحبة العقد.

بمعنى لو أن شركة مثل الطرق والكبارى رسا عليها عقد المنطقة الشمالية فيحق للمديرية دون إبداء أسباب أن تكلف شركة مثل المقاولين العرب برصف شوارع ما فى المنطقة الشمالية ودون اعتراض من شركة النيل العامة للطرق والكبارى.

وهذا الشرط العجيب الغريب يؤدى إلى :-

١- أى شركة تأخرت فى تنفيذ خطة الرصف فى شوارع قطاع ما لن تعاقب لأن المديرية ستكلف شركة أخرى للرصف فى هذا القطاع (وليس على حسابها).

٢- يتيح هذا الشرط للشركات أن تتنافس على أخذ الشوارع الكبيرة والتي فى غير قطاعها لتحقيق المزيد من الكسب مما يخلق ضغائن فى النفوس وتساؤلات مريبة.

٣- يتيح هذا الشرط الغريب للشركات ذات النفوذ أن تتخلص من رصف الحواري والأزقة، والتي تسبب لها صعوبة ومشقة وخسارة بأن تتعمد تركها فتكلف المديرية شركة أخرى غير مرضى عنها لرصفها بدلا من الشركة الأولى، وتكتفى الشركة الأولى برصف الطرق الكبيرة.

والأمثلة على ذلك كثيرة فشركة المقاولين العرب منذ عام ١٩٩١ حتى عام ٢٠٠٠ يرسو عليها كل عام عقد القطاع الجنوبي، وإليك نسبة تنفيذ خطة الرصف منذ عام ١٩٩١ وحتى عام ٢٠٠٠ (عشر سنوات) نسبة تنفيذ المنطقة الجنوبية ١٠٠٪ ونسبة تنفيذ المنطقة الشرقية ٥٠٪ ونسبة تنفيذ المنطقة الغربية ٢٥٪ أى أن شركة المقاولين العرب تنفذ كل عام خطتها فى القطاع الجنوبى كاملا، ثم تنفذ أكثر من ٥٠٪ من خطة رصف المنطقة الشرقية، ٢٥٪ من خطة المنطقة الغربية ولو استطاعت لدخلت على الشمالية أيضا. وتدهور الحال حتى أصبحت أوامر التشغيل للعمليات والشوارع الكبيرة تباع وتشتري والشاطر من يعرف من أين تؤكل الكتف، وأصبحت الشركات حرة فيما ترصف وفيما ترفض.

ألم يلفت هذا الشرط العجيب الغير عادل نظر أى مسئول فى أى جهاز رقابى فى الدولة، وهو يتكرر منذ عشرين عاما حتى الآن؟ ألم يسأل أحد من السادة المسئولين (وما أكثرهم) لما لا تلغى هذا الشرط ونترك كل شركة تنفذ قطاعها ونحاسب المهمل والمتأخر بأن نسحب الأعمال منه ونعطيها لشركة خاصة خارج الأربع شركات بأى سعر خصمًا على حساب المتأخر والمقصر؟

إن أول بوابة تحافظ على جودة الرصف والمحافظة على المال العام هو دفتر الشروط والمواصفات الفنية.. فإذا جاء الدفتر ضعيفا واهيا ومن أجل أغراض شخصية وبعيدا عن المصلحة العامة فهو

أول مسمار يدق فى نعش الطرق فى مصر .

إن كراسة الشروط والمواصفات الفنية هى الأساس الذى يتم عليه تقييم جودة الرصف.. وإذا تصفحنا الشروط العامة والمواصفات الفنية التى توضع مع العطاءات الخاصة برصف الأحياء ومجالس المدن فى باقى محافظات مصر ستجدها أسوأ مما كتبنا، فهى عبارة عن وريقات أعدت بطريقة مفصلة تفصيلا خاصا على مقاولين تابعين للأحياء ومجالس المدن، والذين لا يتغيرون كل عام، بل أصبح لكل حى أو مجلس مدينة أو قرية مقاول خاص بها لا يتغير منذ سنين وكأنه موظف بها.

والشئ الغريب أن هناك كتب مواصفات أعدتها الهيئة العامة للطرق والكبارى فى عدة أجزاء تحدد بها:

١- شروط عقود المقاولات وطرق طرح المناقصات وكيفية كتابة الشروط والمواصفات وأنواع المعدات وطريقة التشغيل وكيفية الاستلام.

٢- المواصفات الخاصة لجميع البنود وطريقة إجراء التجارب وعددها ونوعيتها قبل وأثناء وبعد التنفيذ.

٣- طريقة عمل المستخلص الجارى والختامى.

٤- حقوق الجهات الملكة والمقاولين.

وكذلك هناك الكود المصرى أعده نخبة من أساتذة الطرق فى مصر فى ٩ أجزاء وباعتماد وزارة الإسكان والتعمير.

فلماذا لا نستعين بكتب المواصفات فى إعداد كراسة الشروط والمواصفات ونترك الأمر للفهولة والشطارة؟؟

٢- الجهل والإهمال فى تنفيذ أعمال الرصف

نحن حفدة بناء الأهرام أول عمل هندسى فى مصر بل وفى العالم، المهندس المصرى من أكفأ المهندسين فى العالم سواء فى التنفيذ أو التصميم أو الإشراف على الأعمال. من الذى شيد القصور والمساجد والكنائس والقلاع العسكرية والأسوار الحربية، وبنى القناطر وأنشأ السدود وشق الترع والقنوات؟؟ أليس هو المهندس المصرى!؟

من الذى شيد السد العالى، وحفر قناة السويس ومهد الطرق وأنشأ أول خط سكة حديد فى أفريقيا وآسيا؟ من الذى شيد المصانع والمشاريع الضخمة أليس هو المهندس المصرى؟؟

إن المهندس المصرى إذا عمل بإخلاص وإتقان تحت إشراف مسئول وواع يبدع ويخلق من الفسيخ شربات كما يقولون.

والسؤال: لماذا إذن فشلنا فى رصف الطرق فى مصر؟؟ لماذا وصلت سمعتنا فى هذا المجال إلى الحضيض وأصبح الجميع يتندرون على سوء حال رصف الطرق فى مصر؟

قال لى أحدهم: إن المهندس المصرى فى دول الخليج يرصف طرقاً كالحرير مطابقة للمواصفات الفنية والعالمية وينال إعجاب وتشجيع الجميع، لماذا إذن فى مصر فقط وهو هو نفس المهندس يفشل فى رصف الطرق.. لماذا وهو هو وفى بلده يفشل فيما نجح فيه فى الخارج؟

الإجابة :-

إن أعمال مقاولات إنشاء ورصف الطرق فى مصر لا تلقى العناية والاهتمام مثل باقى الأعمال المدنية الأخرى كالمساكن

والكبارى وغيرها من الأعمال الإنشائية، بل ينظر إلى مقاولات الطرق على أنها أعمال ثانوية مكملة لأى مشروع ويمكن لأى فرد أن يشرف عليها أو يستلمها.. فالنظرة للأسفلت أنه خلطة سوداء اللون مكونة من رمل وسن وبيتومين، تفرش على الأرض. وللأسف تجد أعمال رصف الطرق تتم من خلال الفهولة والفتاكة والشطارة، ونسبة قليلة جدًا جدًا هم الفاهمون لهذا العلم وطرق الرصف المختلفة.

إن عددًا كبيرًا جدًا من المهندسين القائمين بالتنفيذ لا يفهمون أصول الصناعة ولا حرفية المهنة وأسرارها وكل ما يتعلق بها من أمور هندسية تصميمية أو تنفيذية.

فى الماضى كانت مصر تمتلك العديد من المهندسين المهرة ذوى الخبرة والكفاءة فى مجال رصف الطرق سواء كمقاولين أو مهندسين فى شركات الرصف المختلفة، أو مشرفين على أعمال الرصف، وكان المهندس المصرى يفهم كل شىء فى مجال الطرق بداية من رفع الطريق مساحيًا وتخطيطه وتنفيذه وإجراءات التجارب والاختبارات.

أدى انشغال كبار المهندسين الحاليين فى شركات مقاولات رصف الطرق بالأمور الإدارية التنظيمية إلى إهمال تعليم الجيل الجديد من المهندسين الجدد، وأصبحت زيارتهم لهم فى الموقع قليلة، بل نادرة ولمدة دقائق، بل وقد تنتهى العملية دون أن يراها الكبير. وأصبح المهندس الجديد لا يجد من يمد له يد العون ويسانده فى أول المشوار ويشرح له كيفية التنفيذ الصحيح والرصف المنقن.. ولا يجد من يقول له ما هو الصح وما هو الخطأ، ويعلمه أصول المهنة وعلومها وفنونها، ولم يجد أمامه إلا الملاحظين القدامى يستقى منهم العلوم فأصبح كمن يستجير من الرمضاء بالنار.

أدى انشغال كبار المهندسين إلى عدم المرور على المهندسين الجدد بالمواقع التنفيذية لتفقد الأعمال وتعليمهم أصول المهنة،

وتركوا لهم الحبل على الغارب كل ينهل علمه من أى شخص آيا كان تعليمه أو خبرته، وأصبح مفهوم رصف الطرق عند المهندس أنه مادة سوداء مكونة من رمل وبيتومين^(١) وركام صغير (سن ١٠، سن ٢)^(٢) تخلط معاً فى الخلطة وتفرش بمعدات الأسفلت ثم تدك وتهرس بالهراسات.. وخلص.

وطبعاً الحال هو الذى نراه الآن سواء فى كل الطرق فى مصر من أقصاها إلى أدناها وفى كل المحافظات، والتي وصلت إلى أسوأ ما يكون.

يوجد فى مصر عشرات الشركات المتخصصة فى أعمال رصف الطرق قطاع عام (قطاع الأعمال) وقطاع خاص، والشركات التابعة لقطاع الأعمال كثيرة وكلها تتبع الشركة القابضة للطرق والكبارى وعددها من سبع إلى عشر شركات أو أكثر، وهناك شركات تابعة مباشرة لوزارة الإسكان والتعمير لها إدارات متخصصة فى الطرق مثل إدارة الطرق بالمقاولين العرب وشركة حسن علام، غير أن هناك شركات قطاع أعمال تقوم برصف الطرق من خلال إسناده إلى مقاولى باطن مثل شركة المقاولات المصرية.

أما بالنسبة للقطاع الخاص فهناك شركات ذات إمكانيات قوية ولها باع طويل فى الطرق، وتمتلك معدات وخلطات متطورة وحديثة مثل سامى سعد وأوراسكوم وفاروق عبد الوهاب والمنابلى وغيرها، وهناك شركات صغيرة تعد بالمنات تمتلك معدات قديمة متهاكة ولكن هى محسوبة علينا شركات طرق (وهى أساس كل الرزايا).

ما يهمنا فى هذا الموضوع هو شركات القطاع العام وقطاع الأعمال لأنها المسئولة عن رصف أغلب الطرق الرئيسية والفرعية والمجاور فى مصر.

1- البيتومين: أسفلت سائل.

2- سن ١٠، سن ٢: حبيبات صغيرة تشبه للزط من الأحجار الجيرية.

المهندسون فى هذه الشركات أنواع :-

١- منهم الفاهم العالم بأمر هندسة الطرق ويعمل بضمير، ولكن يصطدم بمعوقات (سنشرحها تفصيليًا) تعوقه عن الأداء الجيد فى التنفيذ.

٢- منهم الفاهم بأمر هندسة الطرق ولكنه مهمل ويعمل بسلبية ولا مبالاة وكسل وضميره ميت أو نائم.

٣- ومنهم الجاهل الذى لا يعرف شيئًا عن التنفيذ ولا يريد أن يعرف، فهى وظيفة يؤديها بكسل وجهل ولا مبالاة ليتقاضى عنها راتبًا شهريًا.

هؤلاء هم الثلاثة أنواع من المهندسين حاليًا المنفذين لأعمال رصف الطرق فى مصر من خلال شركات القطاع العام وقطاع الأعمال.

نعود إلى النوع الأول :-

النوع الأول هو مهندس أوقعه حظه الحسن فى بداية حياته العملية عقب تخرجه فى مواقع هامة تنفذ فيها أعمال الطرق بكفاءة وجودة، ومن خلال مهندسين مهرة وعلى أيديهم تعلم فن تنفيذ أعمال الطرق من طبقة الأساس والأسفلت والأرصفت وكيفية تشغيل المعدات، وهذا النوع تعلم جيدًا وعنده ضمير حى ويريد أن يرضى ربه فى عمله، ولكن غالبًا ما يصطدم بعوامل تحوق مسيرته وأفكاره وطموحه ورغبته فى تنفيذ رصف جيد إرضاءً لربه وضميره.

أغلب مقاولات الطرق تدار الآن بواسطة مجموعة من المديرين لا هم لهم إلا زيادة أرباح الشركة فقط، دون النظر إلى الجودة والإتقان والكفاءة فالأرباح أولاً وزيادة الإيرادات ثانيًا.. وليذهب الباقي إلى الجحيم فالشركات تتفاخر فيما حققتَه من إيرادات وأرباح، ولم نسمع شركة تتفاخر بجودة التنفيذ.. يتفاخرون بحجم العمل لا بجودته.

لو مر السادة المديرون على طرق مصر كلها من شمالها إلى

جنوبها وغربها وشرقها وشوارعها وحواريها.. لاحمرت وجوهم خجلا.. مما وصل إليه سوء تنفيذ أعمال الرصف، فالطرق الرئيسية والشوارع مملوءة بكل العيوب التي سمعنا عنها والتي لم نسمع عنها، والأسفلت سواء فى طريق مصر الإسكندرية الصحراوى أو الزراعى أو طريق مصر بورسعيد، أو طريق الصعيد من الجيزة حتى أسوان أو طرق سيناء والغردقة، أو الشوارع الرئيسية فى القاهرة والجيزة وباقى المحافظات به جميع عيوب الأسفلت التى قرأنا عنها الزحف، الانهيار، التكوّم، التشقق، الشروخ بجميع أنواعها، الهبوط، التدميع، وغيرها.

من يريد أن يرى عيوب الأسفلت على الطبيعة فليقم بجولة فى أى طريق أو شارع سيجد جميع أنواع عيوب الرصف - مجتمعة ومنفصلة - موجودة به.

لو اهتم السادة مديرو شركات مقاولات رصف الطرق فى مصر بالكيف بدلا من الكم لأصبح الحال أحسن مما عليه الآن، لأن هذه الشركات تمتلك المعدات والخلاطات والمعامل ولا ينقصها شىء تتحجج به، كل الإمكانيات موجودة فكما ذكرنا أن المهندس الفاهم يصطدم بالإدارة التى تطلب الأرباح فقط... وتحقيق الخطة المطلوبة والإيراد والمكسب.. فهو يصطدم بعقليات كل همها الربح وزيادة الأعمال وزيادة رأس المال والتكويش على أكبر عمليات رصف لزيادة حجم أعمالها دون النظر إلى الجودة.

أعرف أن مهندسا رفض إنتاج خلطة أسفلتية لأن الخلاطة بها عيوب وتحتاج إلى التوقف بضعة أيام لإصلاحها.. فرفض رئيسه ذلك وأعطيت الأوامر بعدم إيقاف الخلاطة وأن تستمر فى إنتاج الخلطة... أى منتج هذا الذى سيولد من الخلاطة المعيبة (سك لبن تمر هندي)؟

أعرف مهندسا رفض المواد الداخلة إلى الخلاطة لأنها غير

مطابقة للمواصفات، فأجبر على العمل بها لأنها أرخص وتحقق للشركة وفراً وأرباحاً من خلال فروق الأسعار.

أعرف مهندساً رفض العمل لأن نتائج المعمل غير مطابقة للمواصفات فأوقف عن العمل ونقل إلى الإدارة (الثلاجة). هل تطلبون من شباب المهندسين أن يقفوا أمام الريح، وهم يرون الكبار هكذا.. هل تطلبون من المهندس الجديد أن يعمل بضمير في العمل وهو يرى رئيسة بهذا الاستهتار واللامبالاة؟؟

حكى لى مهندس أنه رفض استلام نقلة خلطة أسفلتية لأنها باردة ولا تصلح للفرش، وأعادها إلى الخلطة فأحيل للتحقيق وتم خصم ثمن النقلة من مرتبه وحوافزه (حوالى ألف وخمسمائة جنيه) فهل ننتظر منه أن يرجع نقلة معيبة مرة أخرى؟؟

والنوع الثانى :-

هو المهندس الفاهم الواعى الدارس لمهنة رصف الطرق ولكنه مهمل ويعمل بكسل ولا مبالاة ولا يراعى ربه وضميره فى عمله... المهم أن ينفذ الخطة المطلوبة منه فقط لإرضاء الرؤساء، هذا النوع لو وجد مديراً يمر عليه وعاقبه على إهماله وتقاعسه فى التنفيذ لارتدع ورجع إلى صوابه واهتم بالجودة.

لو أن هذا المهندس وجد مهندساً مشرفاً يستلم منه الأعمال بضمير وذمة وخصم على شركته الأعمال المعيبة لارتدع وأدى عمله بكفاءة وإتقان.

لقد رأيت أحد المهندسين (وأنا أعلم جيداً أنه شاطر وحاذق فى أعمال رصف الطرق).. يرصف أحد الشوارع الهامة... يجلس على مقهى يشرب شاياً بعيداً عن مكان العمل وعندما مررت على التنفيذ وجدت مساعد فنى يقف على أعمال الرصف فذهبت إليه وسألته عن ذلك.. فضحك وقال لى: يا عم هو فيه حد شايف حاجة، رئيسى منذ ثلاثة شهور لم يمر على الشغل وإذا مر لا

يسأل إلا عن الإنتاج، وعدد النقلات التي تم فرشها والمستخلص وخلافه، وعمره ما تحدث معى عن جودة الشغل، والمهندس المشرف الذى يستلم الأعمال منى مش فاهم حاجة.. متوجعش دماغك وخلينا نخلص رصف الشارع بسرعة ونلحق نعود للبيت أحسن الجو برد النهاردة.

للأسف اللامبالاة والإهمال أشد سوءًا من الجهل فى التنفيذ، لأن الجاهل ربما لم يعلمه أحد ولا يعرف الصبح فلنعذره، ولكن من يعذر الفاهم الكسلان المهمل.. المتقاعس الذى لا يرضى ربه فى عمله ولا يحب نفسه وبلده.

الدقة والإتقان فى العمل هما رأس مال نجاح أى عمل وخاصة فى الطرق فأى إهمال أو تقاعس فى بنود الرصف فالإهمال فى النظافة وكنس الأتربة، والرش وفى الفرش وفى دمك الخلطة.. يؤدي كل ذلك منفردًا أو مجتمعاً إلى رصف سيئ وسرعان ما ينهار الرصف، والعملية بسيطة ولا تحتاج إلا لمتابعة والعمل بجد وضمير.. والضرب بيد من حديد على المقصر والمهمل والكسلان.

والنوع الثالث :-

هو الجاهل بأصول أعمال رصف الطرق وهم يشكلون الأغلبية.. فالفاهم يشكل ٢٥٪ فقط من المهندسين أما الجهلة فيشكلون ٧٥٪ على الأقل من المهندسين العاملين فى مجال رصف الطرق.. نعم إن أكثر من ثلاثة أرباع مهندسى الطرق فى مصر لا يفهمون علمية ما ينفذون ولا يريدون أن يفهموا أى شىء.

المهندس الجاهل مظلوم أحياناً لأنه كما قلت سابقاً لم يجد من يمد له يد العون ويعلمه أصول التنفيذ وينقل إليه الخبرة والمعرفة وحرافية المهنة، فينشأ بعيداً كل البعد عن العلم الصحيح والتنفيذ على أساس علمى هندسى... فيصير الحال إلى ما نحن عليه من سوء فى هذا المجال.

إن مثل هذه النوعية تعمل كالملاحظ.. فأى ملاحظ أسفلت قديم يستطيع أن يرصف أى شارع، ولكنه لا يعرف الأصول الفنية والعلمية والهندسية فهو لا يعرف نوعية الخلطة وصلاحتها من ناحية الفرش هل هى باردة أم محروقة.. وهل تم الدمك بطريقة سليمة أو لم يتم، وما هى نوعية الهراسات.. وما هى البدائل فى حالة أى مشكلة تقابله، وما هى الأسس العلمية التى ينهى بها عمله.

إن هذه النوعية من المهندسين (أقصد الملاحظين) ومعهم شهادة بكالوريوس الهندسة هى أخطر أنواع المهندسين، لأنها تتسبب فى التنفيذ السيئ والبدع فى الرصف، وللأسف سينشأ جيل جديد من خلالهم أكثر جهلا منهم ويتوالد الجهل تباعا.

أنا أعرف عددا كبيرا من المهندسين لم يدخل معمل الطرق نهائيا طوال عمله بالشركة، بل أعرف العديد منهم لا يفهم أى شىء عن خلطة الأسفلت التى هى عصب أعمال الطرق، بل هناك منهم من لا يعرف إجراء أى تجربة على الأسفلت أو طبقات الأساس واختبارات التربة، وهناك من لا يعرف قراءة ميزان المساحة أو استخدام التيودوليت.. بل وصل الحال أن منهم من لا يفهم الفرق بين أنواع الخلطات المختلفة سواء من ناحية التدرج أو اللبثات.

لقد حكى لى بعضهم أن مهندسا دفعة ١٩٧٢ بدرجة رئيس قطاع الرصف فى إحدى الشركات الكبرى جاغته سيارة محملة بالأسفلت ومكتوب على البون خلطة سطحية^(١) ففرشها.. ولما أخبرته أن هذه الخلطة ليست سطحية إنما هى خلطة رابطة^(٢) فأجاب: وأنا أعرف منين البون المورد معها مكتوب عليه خلطة سطحية.. تبقى سطحية.. أنت هاتفهم أحسن من المكتوب، أى والله هذا حدث.. المهندس الكبير الذى تخرج عام ١٩٧٢ ويعمل فى الطرق فترة

١- السطحية: خلطة أسفلت ناعمة.

٢- الرابطة: خلطة أسفلت خشنة.

طويلة لا يعرف نوعية الخلطة إلا من خلال البون المورد معها..
(ببفكرنى بحكاية الراجل اللى كتب على علبة السكر ملح حتى لا
يصل إليها النمل) هذه عينة ولكن الواقع أمر من العلقم.

إن هذا المهندس لا يعرف أن الذى يكتب البون المورد مع
الخلطة هو موظف بالإعدادية تعطى له الأوامر من خلال ورقة
مكتوبة مع كل نقلة خارجة من الخلطة فيكتبها فى البون، فهناك
احتمال حدوث خطأ فى تبليغ نوع الخلطة يحدث أحياناً،
والمفروض أن مهندس الموقع يعرف نوع الخلطة من شكلها
وقوامها لا من المكتوب على البون المورد معها.. أى مهندس هذا
الذى يحكم على نوعية المواد من خلال المكتوب فقط؟؟ أليس له
عينان يرى بهما وعقل يفكر به.. ولك أن تتخيل عزيزى القارئ
أن مثل هذا يعمل رئيساً لقطاع ويعمل تحت يده أكثر من مهندس،
أى مصير لهؤلاء التعساء الذين أوقعهم حظهم العسر للعمل مع
مثل هذا الجاهل؟ وأى جيل سيتوالد تباعاً يرضع الجهل وقلة
الخبرة من رحم الجهل الذى يخرزه مثل هذا المهندس؟

وللعلم إن مثل هذه النوعية موجودة وبكثرة فى شركات
الرصيف وتستحوذ على أغلب المناصب العليا والمكافآت والحوافز.
وعندما تعقبت هذا المهندس وجدته حالياً مدير فرع للشركة فى
الخارج، ولما سألت لماذا؟؟

قيل لى أنه يحقق أعلى الإيرادات فى قطاعه ولم يقولوا ينفذ
بجودة "يا للأسف" هكذا نحكم على المهندسين، الحكم لمن يحقق
الأرباح والإيرادات وزيادة الإنتاج فقط، مثل هذا هو الذى يرصف
طرق مصر وشوارعها.. الأمثلة كثيرة وكثيرة وأعرف مثل هؤلاء
المئات، بل قل الألوف ولا حول ولا قوة إلا بالله.

أدعوك عزيزى القارئ أن تعمل استفتاءً بين عدد من مهندسى
الطرق وتسالهم عن الآتى:

- كم كتاب أو مجلة أو بحث فى هندسة الطرق قرأه بعد تخرجه؟؟
- كم ندوة علمية هندسية حضرها؟؟
- أسأله عن آخر مرة دخل فيها معمل الطرق بشركته؟؟ [إذا كان يعرف مكانه أصلاً].
- أسأله هل قرأ كتالوج المعدات التى يعمل بها فى فرش الخلطة وهل يعرف إمكانياتها؟؟
- أسأله هل قرأ كتب الهيئة العامة للطرق والكبارى الخاصة بتنفيذ وإنشاء الطرق والمواصفات الفنية، والتخطيط الهندسى؟؟
- أسأله هل قرأ الكود المصرى لأعمال الطرق الذى أصدرته وزارة الإسكان والتعمير؟؟
- أسأله هل ذهب لحضور الندوات التى تقيمها الهيئة العامة للطرق والكبارى؟؟
- أسأله كم دورة تدريبية حصل عليها خلال سنوات عمله؟؟

أقول لك الإجابة :-

صفر %، فالكل همه الكسب والحصول على الفلوس فقط أما العلم فليذهب إلى الجحيم.. الكل يسعى وراء الزيادة المادية فقط، الترقية والسفريات للخارج.

إذا جاز لى أن أعذر هذا المهندس الذى تأخذه دوامة الحياة المادية أن يتقف نفسه... فلن أعذر رؤساء الشركات عن إهمالهم وتقاعسهم فى تعليم المهندسين... فهى مسئولياتهم أمام الله وأمام الوطن، وأمام شركاتهم.

حرام أن ينقض المهندس المصرى الفاهم والواعى لأعمال تنفيذ الطرق فى مصر.. حرام أن نجد يوماً أن كل المهندسين فى مجال الطرق تحولوا إلى ملاحظين فنيين... حرام أن ترصف الشوارع والطرق من خلال مهندسين جهلة قليلى الخبرة.. حرام إهدار مثل هذه

الأموال على الأرض... حرام أن يسافر المديرون إلى الخارج كل عام لحضور مؤتمرات ومعارض للطرق من أجل التسوق والفسح والتمتع بجو أوروبا.. ونسوا أن ينقلوا إلينا التكنولوجيا وأحدث الأبحاث العالمية في مجال هندسة الطرق والمواصلات.

لقد تقدم هذا العلم تقدماً شديداً في الخارج ونحن نسير ببطء وكأنا راضين بالأمر الواقع ولا نريد التغيير، إننا نحتاج ثورة داخل الجهاز الإداري بشركات الطرق من أجل تعليم وتثقيف المهندسين، ولنبدأ فوراً في التعليم بالمهندسين الجدد قبل أن يأتي يوم لا نجد فيه مهندساً واحداً يفهم في تنفيذ الطرق ونضطر لاستيراد شركات رصف أجنبية كما فعلنا في النظافة والقمامة.

٢- الفساد فى مقاولات الطرق

الفساد هو السوس الذى ينخر عظام الأمة، هو الميكروب القاتل الذى يبدأ صغيراً ثم سرعان ما يستفحل حتى يصير كبيراً، ثم يقضى على أمل وطموحات وأحلام الدولة فى التقدم والازدهار.

لا بد أن نعترف أن هناك فساداً فى المقاولات بصفة عامة وفى مقاولات الطرق بصفة خاصة، وأنه كالسرطان ينتشر دون توقف ودون حدود. لقد أصبح الفساد هو القاعدة وغيره الاستثناء.. وأصبح الفساد منتشرًا كالشمس فى كل مكان، وهناك مرارة كالعقم تعترى النفوس مما نسمع من صورته المنتشرة فى قطاع رصف الطرق والشوارع وأعمال الأرصفة يقول المثل "السمة تفسد من رأسها".

كيف تفسد الشركات؟ يفسد الكبار أولاً ثم يبدأ الفساد فى الانتشار فى باقى القطاعات، الفساد يبدأ همساً ثم يزداد تدريجياً حتى يصبح ظاهراً وواقعاً معترفاً به.

إذا تحدثنا عن أشكال وألوان الفساد فى أعمال مقاولات رصف الطرق نحتاج إلى مجلدات لنسطر فيها ما يحدث، فكل أشكال الفساد تراها فى مقاولات رصف الطرق.. العمولات.. السمسرة.. بيع للذمة... خراب النفوس.. الاستهتار.. التهاون فى استلام الأعمال... بيع المقاولات من الباطن.. المواد المغشوشة الغير صالحة.. المعدات السيئة الغير مطابقة للمواصفات... الأسفلت الزبدة الذى يسبح مع أول ارتفاع لدرجة الحرارة.. البلاط المكسر والمشروخ... البردورة المتأكلة... الرمل المملوء بالطفلة.. طبقة الأساس سريعة التشقق...حتى أغطية بالوعات المطر غشوها... كل شىء.. مباح فى أعمال الطرق. الفساد يبدأ كما قلنا مع الكبار،

ثم ينتشر ليصل حتى للساعة في الشركات والمصالح الحكومية ولا
تستطيع أن تتجزأ أى عمل فى أى مصلحة إلا بعد دفع المعلوم من
أكبر مسئول إلى أصغر ساع.

ما الذى يساعد على انتشار الفساد؟؟؟

ستجد المئات من المهندسين يتحدثون عن أسباب واهية من قلة
المرتبات والأجور وقلة الإمكانيات.. ولكن الحقيقة غير ذلك إطلاقاً
إنه الطمع والجشع وهكذا بيررون... هذا تبرير كاذب للمرئشين
والحرامية وللصوص وخربى الذمة ومعذومى الضمير، فأغلب
المرئشين والحرامية من كبار المسئولين فى شركات مقاولات
رصف الطرق سواء رؤساء مجالس إدارات أو رؤساء قطاعات أو
مديرى تنفيذ.

ما الذى يدفع رئيس مجلس إدارة شركة رصف طرق لأخذ مال
حرام ورشاوى من مقاولى الباطن والموردين، رغم أن مرتبه
الشهرى يتعدى العشرة آلاف جنيه بخلاف المكافآت والحوافز
والعلاج فى أحسن المستشفيات والمصايف والسيارات الفاخرة
والسفر للخارج والولائم والعزائم؟

ما الذى يدفع مهندساً فى شركة مقاولات فى بداية حياته
الوظيفية والعملية وصغر سنه للوقوع فى المحذور وقبول الرشوة
رغم أن مرتبه يزيد عن ألفين جنيه شهري بخلاف السيارة
والمصايف والعلاج والسكن؟

إنها مبررات يضحكون بها على أنفسهم وعلى الآخرين.... إنهم
ليسوا بحاجة للرشوة... إن ما يتقاضونه من مرتبات وحوافز ومكافآت
يفوق مصاريفهم للعائلية لو أحسن صرفها بما يرضى الله والضمير.

هناك شركات يصل دخل المهندس الشاب فيها (خبرة من ٥
سنوات إلى ١٠ سنوات) إلى دخل سنوى متوسط ٥٠٠٠٠
(خمسون ألف جنيه سنوياً) غير المزايا الأخرى.

ما الذى يدفع هؤلاء إلى الرشوة، ما الذى يدفعهم إلى أكل المال الحرام وذل للنفس والإضرار بالصالح للعام وإهدار مال الشعب ونهبه؟ إن تقارير الرقابة الإدارية تؤكد أن أكثر المرتشين من كبار المديرين فى الشركات يتراوح دخلهم السنوى إلى أكثر من سبعين ألف جنيه، إنى أتعجب ماذا يريدون؟ إن مثل هؤلاء كمثل من يشرب ماءً مالخاً مهما يشرب لا يرتوى مهما يأخذوا من مال حرام لا يشبعوا. وثق أنهم يصرفونها على ما يغضب الله، يصرفونها على المظاهر الجوفاء والحمقاء وعلى النساء. إن من يكسب المال الحرام سيكتوى به إما فى الدنيا أو الآخرة.

صور الفساد فى قطاع المقاولات وخاصة أعمال رصف الطرق تكون فى الآتى :-

١- توريدات مواد غير مطابقة للمواصفات الفنية لتوفير المال لمقاول الباطن مثل أعمال البلاط والبردورة وطبقات الأساس والخرسانة وأغطية البالوعات.. إلخ، فجميع ورش ومصانع البلاط فى مصر باستثناء قلة قليلة تنتج بلاطاً غير مطابق للمواصفات القياسية وخاصة معامل البرى وجهد الانحاء. وجميع الموردين يعرفون ذلك.. وتقوم مصانع البلاط بتقديم عمولة على كل متر بلاط يورد لشركات مقاولات الطرق، وينقاسمها العديد من المهندسين والمسئولين على استلام الأعمال فى المصالح الحكومية من أصغر إلى أكبر مهندس، وكذلك الحال فى أعمال البردورة سواء جاهزة الصب أو المصبوبة فى الموقع بجميع أنواعها وأحجامها.. فجميع البردورة تتآكل بسرعة لأنها تصب بخرسانة ذات جهد يقل عن جهد الخرسانة المنصوص عليها فى المواصفات (يعنى سرقة فى الأسمنت) أما طبقات الأساس فتورد من محاجر غير مطابقة للتدرج والمواصفات وبها طفلة ومواد ناعمة بنسبة كبيرة وقابلة للتفتت والتآكل.

٢- أعمال قطع وإزالة الأتربة تتم بصورة مبالغ فيها.. فكل عمليات قطع وإزالة الأتربة من الطرق والشوارع ترفع ميزانيتها الابتدائية تكون غير مطابقة للواقع وبزيادة تتعدى ٣٠٠٪ أحياناً، بل وصلت في بعض المناطق إلى ٥٠٠٪ وليس هناك شركة سواء قطاع عام أو خاص إلا وتلعب في أعمال إزالة الأتربة، بل أقولها بكل ثقة أن "سبوبة" العيش للمرتشين هي أعمال قطع الأتربة لأن آثارها لا تظهر نهائياً.. فالأتربة عندما تزال من أى طريق لا أحد يعرف بالضبط أصلها الحقيقي.. وما ينطبق أيضاً على أعمال الأتربة ينطبق أيضاً على أعمال تكسير وإزالة الأسفلت القديم والخرسانة بأنواعها.

٣- أعمال كشط الأسفلت القديم بالمكشطة^(١) هي السرقة بعينها كأن يقوم المقاول من الباطن بكشط سمك قليل أو كشط جزء بسيط من الطريق ويحسب على أن المكشوط بكامل المسطح.

٤- أعمال توريدات الرمل والخرسانة العادية أسفل البلاط، الأسمنت المورد أقل من المواصفة المطلوبة والرمل يورد ناتج حفر العمارات بدلاً من الرمل الطبيعي ويفرق هذا في السعر كثير جداً.

٥- من صور الفساد بيع أوامر شغل الشوارع الكبيرة، فتقوم الشركة أحياناً بدفع رشاوى للمسؤولين عن طرح أعمال الطرق لتنفيذ الشوارع والعمليات الكبيرة التي تدر مكاسب عديدة وأرباحاً طائلة سواء للشركة أو للأفراد أنفسهم لأن الشوارع الضيقة والصغيرة "تقرف" المنفذين ومكسبها قليل.

٦- من أكبر صور الفساد لجان تسليم الأعمال نهائياً، فلجان تسليم الأعمال هي القاضى الذى يصدر حكمه النهائى على تنفيذ الأعمال، هو الذى يحدد هل تسلم أم لا، هل نفذت بطريقة

١- المكشطة: معدة لإزالة الأسفلت القديم على طبقات.

مطابقة للمواصفات أم لا، وما هي نسبة الخصم إذا كان هناك عيوب. إن لجان تسليم الأعمال هي الفلتر الأخير الذى تمر عليه الأعمال وتحكم به على صحتها أو عيوبها.. هي الحكم الأخير على جودة الأعمال، ولكن أصبحت هذه اللجان مجرد "سبوبة" عيش من خلال مكافآت تصرفها شركات المقاولات لأعضاء هذه اللجان حتى أصبحت أمراً واقعياً ومعترفاً به رسمياً وتتراوح هذه المكافآت "أو قل الرشاوى" حسب حالة الرصف، فإذا كانت أعمالاً جيدة قلت الرشاوى، وكلما كانت معيبة وبها سوء تنفيذ كثرت الرشاوى، فأغلب هذه اللجان تأخذ الفتات حتى لا تخضم على الشركات الملايين، والله أعرف لجنة استلمت أعمالاً خاصة بالطرق أثناء تطوير شارع الهرم سنة ١٩٧٨ بأكلة كباب والله بأكلة كباب، وأغلب هذه اللجان تتسلم الأعمال على الورق فقط دون معاينة على الطبيعة وأخذ جسات وعينات لتحليلها والحكم على جودة المواد ومطابقتها للمواصفات، وتحديد قيمة الخصم التى تتحملها الشركة المنفذة نظير سوء الأعمال المنفذة والمقبولة.

أعرف لجنة استلام أعمال استلمت أعمالاً ووقعت محضر التسليم الابتدائى وأقرت فيه أن الأعمال نفذت بطريقة جيدة ومطابقة للمواصفات والشروط الفنية رغم أن عددًا كبيراً من الشوارع لم تستكمل أعمال تغطية الطبقة النهائية (السطحية) فيها، ولكن تم عمل المحضر حتى لا تتعرض الشركة لعقوبات غرامة تأخير التنفيذ وهو مبلغ كبير.

أعرف لجان تسليم أعمال رصف طرق وشوارع وهى والله لا تعرف مكانها ولم تكلف حتى نفسها مشقة المرور عليها من باب العلم بالشيء.. إن رائحة لجان الاستلام زكمت الأنوف وأصبح الكل يتصارع ليصبح عضواً فى هذه اللجان لما فيها من

خير (مال حرام) له، مع أن المفروض أن العاقل يهرب منها لأنها مسئولية كبيرة في الدول المتقدمة، أى انهيار للطريق أو ظهور عيوب به أو ملاحظات يؤتى بأعضاء لجان الاستلام لحسابهم أولاً عن كيفية استلام هذه الأعمال، وربما تحملوا المسئولية الجنائية كاملة، لكن في مصر أصبحت هذه اللجان "سبوبة" عيش للكثير، وأصبحت للأسف أمراً واقعياً.

٧- من صور الفساد فى أعمال رصف الطرق أعمال إعادة الشئ لأصله ناتج نالف الرصف، فبعد إنهاء حفر وتركيب الكابلات أو المواسير فى أى شارع تُوكَل إحدى الشركات أو المقاولون لإصلاح الشارع مرة أخرى وإعادة الشئ لأصله.. والمفروض أن يورد المقاول برمل نظيف بعد دمكه على طبقات، ثم توريد طبقة الأساس ودمكها ثم الأسفلت ولكن ما يتم هو إعادة الردم بالأترية ناتج الحفر مع طبقة الأساس والأسفلت فيوفر المقاول ثمن الرمل والدمك والرش فيكسب مكاسب مهولة ولا يهتم أن يهبط الأسفلت أسفل الترميم.. ويصبح بند إعادة الشئ لأصله "سبوبة" عيش للمفسدين والفاستين.

٨- من صور الفساد تطهير أعطية بالوعات المطر فقط وكتابتها فى المستخلصات على أنها بالوعات جديدة أنشئت لأول مرة، وحتى التى يتم إنشاؤها جديدة لا تتبع المواصفات القياسية من ناحية العمق والعرض وجودة الخرسانة.

٩- من صور الفساد فى رصف الطرق التوفير فى المعدات القائمة بالحفر والإنشاءات والرصف والخلاطة المعبية السيئة.

١٠- من صور الفساد فى رصف الطرق إعادة رصف الشوارع التى لا تحتاج إلى رصف جديد إنما تحتاج إلى جنيهات قليلة لترميم ترانشات أو حفر بسيطة فيها، ولكن يعاد رصفها بالكامل لصالح شركات المقاولات.

١١- من صور الفساد دفع رشاوى لسالإدارة المالية لصرف

المستخلصات للبعض دون الآخر. الفساد فى رصف الطرق والشوارع لا يتم من خلال وجود تعاون واتفاق بين مهندس شركات المقاولات المنفذة وبين المهندس المشرف على الأعمال، أو أحياناً يستغل مهندس الشركة جهل المشرف ويقوم وحده بالفساد ولكن غالباً ما تتم العملية بين الاثنين مشاركة.. لذلك نوهنا من قبل أن المهندس المشرف على الأعمال لو كان صالحاً وأميناً وبراعى الله فى عمله، وفاهماً لما يقوم به من أعمال استلام وإشراف على التنفيذ لقل الفساد، لأن مهندس الشركة لن يستطيع فعل شىء وحده فإذا وُردت أى مواد معيبة وغير مطابقة للمواصفات سيرفضها المهندس المشرف، فالمشرف فى هذه الحالة هو اللبابة التى إما تمنع مرور الفساد أو تسمح بمروره.. فالإشراف الصحيح أكبر معول يهدم الفساد ويمنع ظهوره.... لكن للأسف أغلب مهندسى الإشراف على الأعمال فاسدين ومرتشين والباقى منهم قليل الخبرة والحيلة ومعلوماتهم قليلة.

إن يد الفساد وصلت لكل بند من بنود أعمال رصف وإنشاء الطرق، لا نجد بنداً واحداً ينفذ بطريقة صحيحة وبضمير حى. حتى بالوعات الأمطار لم تسلم من الفساد حتى رفع الطوابق والمطابق الخاصة بالصرف الصحى يتم رفعها بطريقة سيئة تحقق مكاسب للمقاولين، حتى جور الشجر ومواسير الكابلات فى الأرصفة وأعمال نظافة الطريق قبل الفرش تتم بصورة سيئة، أعمال رش المادة اللاصقة ليست مطابقة للمواصفات من حيث الوزن ومن حيث النوعية، مما يؤدى إلى زحف وانهيار أعمال الرصف.

الفساد فى الطرق أكثر منه فى الخرسانة المسلحة لأن المهندس الإنشائى يعلم جيداً أنه إذا غش فى مواد إنشاء عمارة أو كوبرى، وانهار ستزهد أرواح الناس ويحال المهندس للتحقيق الجنائى، وسيُدان ويحبس ويشطب من نقابة المهندسين ويترد من عمله..

أما مهندس الطرق فيعلم جيدًا أن الطريق إذا ظهرت به عيوب من ناحية التنفيذ أو سرقة المواد فلن يُسأل عن ذلك.. كم سمعنا قصصًا عن مهندسين تم حبسهم أو فصلهم أو عقابهم ماليًا لانتهيار عمارة أو منشأ أو كوبرى.. لكن أتحدى أن يخبرنى أحد أن مهندسًا واحدًا حبس أو فصل أو عزل أو عوقب لهبوط أو انهيار طريق أو شارع أو حارة، هناك طرق فى مصر تتسبب فى حوادث سيارات كثيرة لسوء تنفيذها من ناحية التخطيط الهندسى أو الإنشائى، ولم نسمع أن مهندسًا واحدًا حتى الآن عوقب بخصم ولو يومين من راتبه، أو وجه له لوم. لم نسمع أن مهندسًا واحدًا قَدِمَ للتحقيق أو للنيابة بسبب سوء أعمال الأرصفة وما يتسبب عنها من حوادث. لم نسمع أن مهندسًا واحدًا حقق معه لتلف السيارات والمركبات من جراء المرور على أسفلت معيب ومطابق رفعت بطريقة غير صحيحة.

لماذا تغرق القاهرة كل عام فى "شبر ميه" بعد هبوط الأمطار فى موسم الشتاء؟؟ لماذا يتوقف المرور وتصاب حركة الناس بالشلل التام مما يؤثر اقتصاديًا ونفسيًا وصحيا على المواطنين؟ ويرجع السبب فى ذلك لسوء تنفيذ مناسيب الشوارع، وعدم عمل الميول العرضية والطولية فتتجمع مياه المطر فى كل جزء فى الشارع ذات المنسوب المنخفض ونرى ما نراه كل عام.. وتكتب الصحف عن هذه الظاهرة غير الحضارية والمدمرة للاقتصاد ولا يتحرك أحد، ولم يتم محاسبة مهندس من المسؤولين عن التنفيذ ولا أحد من المسؤولين عن لجان استلام هذه الطرق والشوارع والميادين.

حتى بالوعات الأمطار طالها الفساد ولا تنفذ بالعمق المناسب ولا بالطريقة الصحيحة وتسرق أغطيتها مرة أخرى بعد تركيبها وترجم بالأثرية، حتى أن بعض الشوارع عمل بها أكثر من مائة بالوعة مطر خلال خمس سنوات - لا يوجد فى الطبيعة سوى عشر - وتنفذ بطريقة غير صحيحة لا فائدة منها وكأنها مفروض أن تنفذ "وخلص".

لا بد أن نعترف بأن الفساد تحول إلى سرطان انتشر في بنود أعمال رصف الطرق وأصبح مثل حياة كاملة، أصبح الفساد هو القاعدة وغيره الاستثناء.

لقد قرأت حوارًا لرئيس هيئة الرقابة الإدارية السابق اللواء أحمد عبد الرحمن قال فيه :-

إن من أسباب الفساد ضعف الإدارة وقصور أجهزة الرقابة الداخلية، وغياب القدوة وتغليب المصلحة الشخصية على المصلحة العامة.

وقال: أنا أقر أن الفساد في أعمال الطرق بلغ أقصى مداه وبذلنا الجهد الكبير لوقف الفساد في أعمال الرصف ولكن من خلال الشكاوى التي ترد إلينا وما خفى كان أعظم.
لقد لخص الرجل القصة في أن:

- أسباب الفساد قلة الرقابة سواء من جهة المهندس المشرف أو المديرين الكبار في الشركات.
- محاربة الفساد تبدأ من فوق أولاً... فإذا صلح الرأس ... صلح الجسد.

٤- الإهمال فى الإشراف على تنفيذ الأعمال

إذا فسد المهندس المنفذ أو أهمل أو لم يتق الله فى عمله فتلك مصيبة، أما المصيبة الأكبر فهى فساد وإهمال وجهل المهندس المشرف على تنفيذ البنود واستلام كل بند طبقاً للمواصفات الفنية والعقود المبرمة.

إن المهندس المشرف هو القاضى الذى يصدر حكماً على العمل هل هو جيد ومطابق للمواصفات أم معيب وسيئ ويلزم إزالته وإعادة رصفه من جديد، هو البوابة التى تمنع مرور الفساد والجهل والإهمال واللامبالاة.

المهندس المشرف هو الحارس على المال العام، هو عين الدولة على جودة التنفيذ وصحته ومدى مطابقته للمواصفات القياسية الفنية. إن دور المهندس المشرف على تنفيذ واستلام أعمال رصف الطرق أهم بكثير من دور المهندس المنفذ لأن المنفذ إذا وجد أمامه من يحاسبه ويقول له قف فسيعيد حساباته ويقوم بتنفيذ الأعمال بطريقة مطابقة للمواصفات.

إن الأزمة الحقيقية للمقاولات فى مصر عامة وفى الطرق خاصة هى أزمة إشراف واستلام الأعمال.

لو أحسنّا إعداد المهندس المشرف وأدى دوره فى استلام الأعمال والإشراف على التنفيذ طبقاً للمواصفات الفنية وبكل أمانة لأمكننا حل مشكلة سوء أعمال الرصف بنسبة لا تقل عن ٨٥٪، المشرف وحده يتحمل ٨٥٪ من أسباب مشكلة سوء الرصف.

إن الإشراف الحقيقي على تنفيذ أعمال إنشاء ورصف الطرق
غائب وضائع للأسباب الآتية :-

١- المهندس المشرف عادة ما يكون جاهلاً وقليل الخبرة، ولا يفهم
فى هذا المجال شيئاً فيسهل على المقاول أن يمرر الأعمال من
تحت يديه وهو لا يعرف أنها معيبة وغير مطابقة للمواصفات.

٢- المهندس المشرف عادة ما يكون فاسداً مرتشياً يتخذ من
وظائفه "سبوبة" عيش من أجل المكسب الحرام، ورغم أنه
أحياناً يفهم أن ما ينفذ على الطبيعة خطأ وغير مطابق
للمواصفات إلا أنه يغمض عينيه (لا أسمع... لا أرى.. لا
أتكلم) من أجل حفنة جنبيات ولقيمات حرام يدخلن جيبه.

إن الفساد فى أجهزة الإشراف وصل للركب وخاصة من
مهندسى الإشراف التابعين لأجهزة الحكم المحلى فى مديريات
الطرق والنقل وإدارات الطرق بمجالس المدن والأحياء.

٣- المهندس المشرف أحياناً لا يكون متخصصاً فى مجال رصف
الطرق وإنما يشرف على الأعمال إلى جانب عمله الأساسى فلا
يهتم بالطرق واستلامها بطريقة صحيحة.
ولنستعرض الأمر تفصيلاً:

إن مشاريع رصف الطرق تتبع الدولة سواء وزارة النقل
والمواصلات أو وزارة التعمير والإسكان أو المحافظات، وعادة ما
يكون المهندس المشرف على أعمال تنفيذ الطرق موظفاً بهذه
الوزارات والهيئات ومديريات الطرق والإسكان أو المحليات..
وطبعاً مرتبه بسيط ولا يكفى ثمن عيش حاف... ويرى زميله فى
شركات مقاولات رصف الطرق يزيد راتبه عنه بأضعاف
مضاعفة، ويتمتع بالعلاج الشهرى والمصايف وسيارات الشركة

وأحياناً مساكن الشركة. وهو يذهب إلى عمله بالأتوبيس (مستورة بالعافية) فيتحول إلى أمرين :-

١- إما مرتشياً يحاول تعويض الفارق بين دخله وبين ما يصرفه من أخذ الرشاوى واستلام مواد وأعمال غير مطابقة للمواصفات، بل وأحياناً يشارك مقاولى الباطن للشركات فى تنفيذ الأعمال بأرخص الأسعار لتحقيق أكثر الأرباح، ويتحول هو من مهندس مشرف على الأعمال إلى مقاول من باطن الشركة (حامىها حرامياً). لقد حكى لى البعض أن شركة المقاولين العرب وقعت عقداً لرصف طرق إحدى المحافظات القريبة من القاهرة، وعندما ذهب مدير التنفيذ لمقابلة المشرف على تنفيذ الأعمال فوجئ بأنه يقول له: هل عندكم مقاول فى الشركة لأعمال قطع الأتربة وتوريد البردورة والبلاط؟ فأخبره مدير التنفيذ بالإيجاب.. فقال له المهندس المشرف: "أنا عندى مقاول قطع أتربة وتوريد بلاط وبردورة (كويس) وياريت تشغلوه معكم علشان الشغل يتسلم بدون مشاكل". لك أن تتخيل عزيزى القارئ أن المشرف على استلام الأعمال بدلا من أن يطلب من شركة المقاولات الجودة والأمانة فى التنفيذ يطلب منهم تشغيل مقاول تابع له لتنفيذ الأعمال.. كيف بالله عليكم يحدث ذلك؟ كيف أن المدرس يصحح ورقة الامتحان لابنه؟!!

٢- إذا كان أميناً فيكون ناقماً على الوظيفة كارهاً لها.. ولا يؤدي دوره جيداً وبأمانة فى استلام الأعمال والإشراف على التنفيذ، أو يبحث عن عمل بعد الظهر ليستعين به على المعيشة، فيصبح مشغولاً غير متفرغ لعمله الأصلي.. فتجد شركة المقاولات مجالاً خصباً لتنفيذ أعمال سيئة معينة بعيدة كل البعد عن الأصول والمواصفات الفنية والقياسية. فكلا الأمرين أمرٌ من

بعضهما.. الفاسد والمرئى والحرامى يضر الدولة باستلامه أعمالا غير مطابقة، والناقم الكاره لوظيفته يضرها أكثر بإهماله وتقاعسه عن أداء دوره وواجبه.

رغم أن الهيئة العامة للطرق والكبارى بها خيرة مهندسى الطرق فى مصر إلا أن حالة الطرق ورصفها لا تسر أحيانا، والأسباب معروفة أن الكل يعمل فى بوتقة واحدة تابعة لوزارة النقل، ورئيس الاثنين واحد فالوزير المختص يرأس الهيئة كما يرأس شركات الرصف التابعة للوزارة.. (يعنى زيتنا فى دقيقنا)، فالمهندس المشرف عندما يستلم أعمالا تم تنفيذها من شركات الوزارة فإنه يجاملها فى كثير من الأحيان لأنهم زملاء له فى هيئة واحدة كما أنه ربما ينقل إلى هذه الشركات (من الشركات من ينقل إلى الهيئة.. يعنى كلنا أخوة هيئة - شركات). والمجاملة هنا تتم لأنهم يتبعوا وزارة واحدة.

وإذا زرت أى طريق تنفذه الهيئة (مثل طريق مصر الإسكندرية الصحراوى) لن تجد المهندس المشرف على العمل، بل ستجد ملاحظا تابعا له يقف على الرصف لمتابعة تنفيذ الأعمال، والمهندس إما فى مكتبه أو فى مكتب الشركة يتناول الإفطار والشاى، والعمل مستمر، بدون رقابة أو متابعة. وإنى أتساءل: ألم يمر أحد من المديرين بالهيئة العامة للطرق والكبارى على الطرق الرئيسية فى مصر أثناء زيارته إلى الإسكندرية أو الإسماعيلية أو طنطا أو الصعيد أو الغردقة، أم أنهم يستعملون الطائرة والباخرة فى تنقلاتهم؟ ألا تستحى الوجوه مما يرونه من أعمال استلموها ووقفوا على مستخلصاتها، وصرخوا لشركات الرصف حقوقها رغم سوء الرصف.

ألم يلاحظوا أن هناك طرقا ترصف كل عام بسبب سوء ما تم

رصفه فى العام الماضى؟ فالطرق مخزية فى المحليات لأن أغلب المهندسين فى المحليات جهلة، أما أنتم فما عذرکم يا أرباب العلم والمعرفة؟

وفى وزارة التعمير وأجهزتها أدت قلة الخبرة إلى وجود قصور فى استلام أعمال رصف الطرق والمحاور الرئيسية. وأنا لا أنکر أن مهندسى أجهزة التعمير يمتازون بنظافة اليد والسمعة الحسنة ولكن للأسف يمتازون أيضًا بقلّة الخبرة، فتستغل شركات مقاولات رصف الطرق العاملة معهم ذلك، وينفذون كما يحلو لهم أعمالًا غير مطابقة للمواصفات.

أما المحليات فحدث ولا حرج، المهندس المشرف غالبًا ما يعتبر هذه الوظيفة مجرد "سبوبة عيش" فيستغلها لمصلحته هو.. يصحو وينام يفكر فى كيفية الكسب من الوظيفة، يؤجر سيارته للشركة ويأخذ بدل مواصلات، أو مرتبًا شهريًا من أجل تسهيل الأعمال، أو مشاركة مقاولى الباطن والسمسرة والعمولات، والتوقيع على المستخلصات الحقيقية والوهمية نظير مبالغ معينة، استلام الأعمال بالفلوس، صرف مستخلص المقاولين بالفلوس كل حاجة لها ثمن.

لقد حكى لى أحدهم أنه سلم مشاريع عديدة دون خروج أحد معه للفحص على الطبيعة نظير مبالغ معينة، بل وصل الأمر بأحدهم أن سلم طريقًا رئيسيًا ولم يستكمل تنفيذه بعد، نظير مبلغ معين، وحتى الآن لم ينته العمل فيه.

أنا لا أتحدث عن الفساد فقط، ولكن أغلب العاملين فى مجال الإشراف على استلام الأعمال جهلة وقليلو الخبرة ولذا نرى ما نرى من عيوب، لقد عاصرت مكتبًا استشاريًا كبيرًا به مجموعة من المهندسين ذوى الأمانة والطهارة والنظافة، ولكن للأسف لا

يفهمون شيئاً فى تنفيذ الطرق استلموا أعمالاً معيبة وسينه وهم لا يعرفون أنها معيبة وغير مطابقة للمواصفات لجهلهم وقلة خبرتهم فى هذا المجال.

إن المهندس المشرف لا بد من أن يكون عالماً فاهماً دارساً وأكثر خبرة من مهندس المقاولات.. كيف لمدرس يصحح ورقة إجابة لتلميذ والتلميذ أكثر منه علماً ودراية وخبرة؟ كيف يسلم المهندس أعمالاً لمن هو أكفأ منه؟

إن المهندس المشرف لا بد أن يكون دارساً وواعياً لأبعاد الوظيفة، وإذا صلح علمياً صلح الباقي فإذا كان فاهماً فستعمل له الشركات ألف حساب وستحاول أن تنفذ بطريقة مطابقة للمواصفات خوفاً منه، أما إذا كان جاهلاً فسئرى ما نراه الآن من عيوب.

لقد وصل التهريج فى وظيفة المهندس المشرف إلى ما رأيناه فى المحليات حيث عدم الاهتمام بهذه الوظيفة رغم ما ذكرته من أهميتها.

لقد وصل التهريج بالمسؤولين أن عينوا مهندسا زراعياً مديراً للطرق فى إدارة هندسية بالحي ومهندس ميكانيكا يرأس إدارة طرق فى حي آخر، وملاحظاً قديماً حاصلاً على الثانوى الصنائع كان رئيساً لإدارة الطرق بأهم أحياء القاهرة لمدة عشر سنوات حتى أحيل إلى المعاش، ومديرية الطرق بالقاهرة التى تنفذ مشاريع بملايين الجنيهات كان يعمل مديراً للتنفيذ فيها مهندس مساحة لم يدرس سطرًا واحدًا فى هندسة الطرق، ولا يعرف الفرق بين C.B.R ولا لسوس أنجلوس، وغيرها للكثير فالمحليات بها العجب العجاب.

إن جهل المهندس المشرف هو الذى أدى إلى ظهور أسفلات معيب وطرق سيئة بها كل أنواع عيوب سوء الرصف.

أتحدك أن تسأل أى مهندس مشرف فى المحليات عن الأسئلة

الآتية ويُجيبك :-

- ماذا تعرف عن لوس أنجلوس و C.B.R؟
- ماذا تعرف عن تدرجات الخلطة الأسفلتية وطبقة الأساس؟
- ماذا تعرف عن الثبات وبروكتور؟
- ماذا تعرف عن التدرج المفتوح؟
- ما الفرق بين الهراس الكاوئش والهراس الحديد؟
- ماذا تعرف عن درجة الغرز والوميض ونقطة الذوبان؟
- ماذا تعرف عن أنواع الخلاطات الأسفلتية؟
- ماذا تعرف عن التجارب المطلوبة للحكم على صلاحية المواد؟
- ماذا تعرف عن معامل البرى وجهد الانحناء؟

ستجد الإجابة صفراً أكبر من صفر المونديال!!

لقد عاصرت مهندساً دفعة ١٩٩٥ كان يشرف على عملية مرافق (مياه وصرف صحى) بأحد أحياء مدينة الشيخ زايد تنفذها شركة كبيرة ذات باع وخبرة فى مجال المرافق، بالمشروع عدد من المهندسين ذوى الخبرة والكفاءة دفعات من ١٩٧٤ حتى ٢٠٠٠. كنت أجدهم دائمي الشكوى لأن المهندس فلان دفعة ١٩٩٥ المشرف على الأعمال يستلم منهم بجدية، وطبقاً للمواصفات الفنية كأنه هو القائد رغم صغر سنه وذلك لأمانته وإتقانه فى عمله وأداء رسالته بضمير، فالمشرف مهما صغر سنه وخبرته لو أدى دوره بكفاءة وعلم لانصلح حال قطاع المقاولات فى مصر.

إن مشاريع رصف الطرق الضخمة التى نسمع عنها ونراها فى دول الخليج من تنفيذ مهندسين وشركات مقاولات مصرية لماذا هى بهذه الجودة؟

الإجابة: لأن المشرف يقوم بدوره كاملاً، يستلم الأعمال المطابقة ويرفض الأعمال المعيبة السيئة.

حكى لى البعض أن شركة مقاولات كبرى كلفت برصف تحويلة مرورية طولها مائة متر وهذه التحويلة ستستخدم للمرور لمدة أسبوع واحد فقط لإصلاح ماسورة فى الطريق الرئيسى وبعد إصلاح الماسورة ستزال هذه التحويلة. وبدأت الشركة العمل بسرعه لنهى التحويلة إلا أنها فوجئت بالمهندس المشرف وهو أجنبى (إنجليزى) يطلب تسليم بند بند وإجراء كافة التجارب المعملية على المواد المستخدمة، فدهش المهندس المصرى وأخبره أنها تحويلة مؤقتة وستزال.. فتعجب المهندس الإنجليزى وقال له: حتى ولو لمدة يوم لا بد من تنفيذها بإتقان.

هذا هو الإشراف الصحيح.. هذا الإنجليزى يرضى ضميره ويطلب عملاً مثقناً مطابقاً للمواصفات الفنية ويرفض "الكروثة والكفتة والسبهلة".

لو أن كل مشرف له ضمير مثل هذا الأجنبى لكانت شوارعنا وطرقنا من أحسن ما تكون.. والآن عرفت لماذا تعمر الطرق فى الخارج وتتهار عندنا فى مصر.

٥- سوء اختيار القيادات

إن أكبر المصائب التي حلت بهذا البلد بسبب سوء اختيار القيادات. منذ بداية الثورة واختيار القيادات يتم تحت شعار أهل الثقة أهم من أهل الخبرة، ووجدنا رجال الجيش يعتلون المناصب العليا فى الشركات والمصانع والمحافظات ومجالس المدن ورؤساء الهيئات، حتى الأندية الرياضية واتحادات الكرة كان يرأسها لواءات جيش، وظل الحال كما هو عليه من الخمسينيات حتى الآن.

الاعتماد على الثقة (وليسوا هم أهل ثقة) أضرب بالبلد كثيرًا فى جميع المجالات وخاصة فى مجال الطرق، ففى شركات مقاولات رصف الطرق تجد أغلبية رؤساء الشركات اختيروا بطريقة خفة الدم وخفة اليد وأهل الثقة ورجال الوزير الفلانى، حتى أن أى وزير يتغير يتغير فورًا وبعده مباشرة رؤساء الشركات ويعتلى الكرسي مجموعة أخرى من رجال الوزير الجديد، دون النظر إلى مصلحة الشركات ودون التفكير فى الكفاءة والخبرة والأمانة والسمعة الجيدة، المهم أن يرتاح الوزير لهم ويكونوا رجاله فى الشركات يأترون بأمره ولا يعصون له طلبًا، وأن تكون طاعتهم وولاؤهم له بغض النظر عن أى مصلحة أخرى، ولا يهم مصلحة البلد، المهم تنفيذ تعليمات السيد الوزير، ويظهر هذا بوضوح فى جميع الشركات الوطنية سواء القطاع العام أو قطاع الأعمال فأغلب رؤساء مجالس الإدارات فشلوا خلال الثلاثين عامًا الماضية فى أعمال رصف الطرق، ومن يعترض منهم فليخبرنى عن طريق

واحد ليس به عيوب فى التنفيذ أو نفذ مطابقاً للمواصفات.

إن رؤساء مجالس إدارة شركات رصف الطرق فشلوا فشلاً ذريعاً خلال الفترة الماضية وأهدروا الملايين من المال العام على رصف طرق وشوارع تحمّر من تنفيذها الوجوه، والغريب أنهم يتشددون بأن شركاتهم تحقق أرباحاً - وكان مقاولات الطرق أصبحت كالبورصة لا غرض منها إلا تحقيق الربح فقط - وإذا كان الحال كذلك فلماذا نعين مهندسين؟ فالأجدر أن يكون المسئول بأى وظيفة محاسباً مثلاً أو حتى مقاولاً بجلاية بدون مؤهل طالماً أن الهدف هو مزيد من الأرباح.

إن أى مقاول بعمّة وجلاية يحقق نسبة أرباح فى مقاولات الطرق أكبر بكثير من أى نسبة تحققها شركة وطنية، بل العكس إن هناك شركات وطنية تحقق خسائر هائلة ومديونية للبنوك وتسحب على المكشوف لتغطية رواتب الموظفين وشراء مستلزمات المعدات والمواد والوقود والمهمات.

إن المقاول أبو جلاية وعمّة، والذى لا يعرف القراءة والكتابة، أحياناً أحسن حالاً لأن شركته تكسب من جراء أعمال مقاولات رصف الطرق وإنشائها.

إذا قارنا بين المكسب والخسارة نجد أن المقاول الخاص تنقل كفته عن رئيس مجلس الإدارة لأى شركة، فإذا كان غرضنا وهدفنا من شركات المقاولات فقط تحقيق الربح فلنعزل هؤلاء فوراً ولنعين بدلاً منهم الحاج والمعلم لأنه قطعاً سيحقق أرباحاً بدلاً من الخسائر (عمر ك شفت مقاول رصف طرق بيخسر).

لكن الدولة عندما عينت مهندساً لرئاسة الشركات كان هدفها الأول اتقان العمل وجودته، ورصف طرق بطريقة مطابقة

للمواصفات الفنية، ولتنفيذ طرق تعيش مدة طويلة وأيضاً تنفيذ طرق جيدة تتحمل المرور طبقاً للعمر الافتراضى العالمى لها، وليس من أجل طرق ترصف كل عام وأحياناً مرتين فى العام، وليس من أجل طرق مرصوفة بزبدة تسيح مع الشمس والحرارة وتتهار عند سقوط المطر أو انفجار ماسورة صرف، وليس من أجل طرق مملوءة بالمطبات والشقوق والزحف والتآكل.

إن الدولة عينت مهندسين لرئاسة شركات الطرق من أجل الجودة أولاً ثم الأرباح ثانياً.. من أجل رصف شرايين مرورية تساعد على نمو الاقتصاد القومى، ولكن تحولنا إلى الإنتاج ونسبنا وأهمنا الجودة، وأصبح مجلس الإدارة يتم تقييمه بما حقق من أرباح وزيادة الإيرادات وتحقيق المستهدف، بل انعكس هذا الفكر إلى باقى المهندسين المنفذين بالمشروعات وأصبح هدف الجميع من الصغير إلى الكبير زيادة الربح أولاً وثانياً وثالثاً.. وأهملوا جودة التنفيذ والأداء المتقن المطابق للمواصفات الفنية، وماتت الجودة.

لم تر رئيس شركة يُعزل من أجل سوء تنفيذ طريق نفذته شركته، لم نسمع أن رئيس شركة تم مجازاته لإهمال شركته فى أعمال الرصف والأسفلت، لم نقرأ فى جريدة أن رئيس شركة تم التحقيق معه لانتهيار أعمال الرصف، بل على العكس رصف الطرق يصير من سيئ إلى أسوأ، وتوزع الأرباح كل عام على مجلس الإدارة وعلى العاملين وكأنها مكافأة على إهمالهم (المفروض المحاكمة والله).

هذا بخلاف الفساد المستشري فى كل أنحاء الشركات من الكبير إلى الصغير، رؤساء الشركات أغلبهم مرتشون يتفننون فى الاستيلاء على المال العام سواء داخل الشركة أو من خلال مشاريع رصف الطرق. إن أغلبهم شريك بالفعل مع مقاولى الباطن

والموردين القطاع الخاص. هناك من رؤساء الشركات من يرتشى لإعطاء مقاول معين رصف طريق، وهناك آخر يرتشى من أجل عمل عقد توريد لنوع معين من البلاط أو السنن أو الرمل أو الأسفلت أو البردورة، أو أى مواد موردة، وهناك آخر يأخذ عمولة على كل معدة سواء فنشر أو جريدنر أو هراس أو خلاطة أو لودنر من الوكيل والمورد، أو للإيجار من الغير.

وهناك من يرتشى من أجل التوقيع على المستخلص وصرف الشيك للمقاول، وهناك من يرتشى من أجل زيادة الأسعار لمقاولى الباطن أو إضافة ملاحق للعقد، وهناك من يرتشى من أجل تشغيل معدات الشركة الحكومية مع مقاولى الباطن فى الخفاء ولمساعدته دون أن يكلفه مليما بل ويشاركه أحيانا فى الكسب، وينتشر الفساد... حتى يصل إلى كل فرد فى الشركة، فالمهندسون فى المواقع كل يعمل لحسابه الخاص والمحاسبون يأخذون المال من أجل "تسليك" المستخلصات لمقاول الباطن حتى سكرتارية رئيس مجلس الإدارة والسعاة كله يفسد طالما أن الكبير فاسد، لوعف الكبير لعف الجميع.

قيادات للشركات منها الفاسد ومنها الجاهل ومنها المهمل وهذا ما أوصل شركات رصف الطرق إلى ما هى فيه من سوء تنفيذ للطرق.

إن الحالة المخزية التى نراها الآن فى الشوارع المرصوفة هى بسبب سوء اختيار القيادات، فإهمالهم وجهلهم وفسادهم تسبب فى انهيار هندسة رصف الطرق فى مصر بالصورة التى تظهر الآن والتى يتندر منها الجميع.

أما فى قيادات الأجهزة الحكومية المالكة.. فحدث ولا حرج، وأخص بالذكر مديري مديريات الطرق والنقل والإدارات الهندسية للطرق بالمحليات وفى أغلب مجالس المدن والقرى والأحياء. إذا

كان أغلب رؤساء مجالس إدارة الشركات فاسدة فإن كل مديري الأجهزة الحكومية بنسبة ٩٩,٩٩٩٪ فاسدة وجاهلة ومهملة، إذا كان هدف رئيس شركة المقاولات الربح فقط فإن هدف مدير أى مصلحة تشرف على أعمال الطرق المكسب الحرام. وتفصيل العطاءات على شركات معينة أو مقاول معين، يكتب فى المقايسة أنواع البلاط للمصانع التى تدفع عمولة على كل متر، يكتب فى المقايسة وأنواع البردورة للورش التى تدفع عمولة على كل متر طولى، بل يحدد شركات معينة أو مقاولى قطاع خاص معين للرصف من أجل اقتسام الأرباح معهم أو مشاركتهم فى الأعمال.

حدث عام ١٩٨٢ أن أجبر مدير مديرية الطرق والنقل شركة كبرى من أكبر شركات المقاولات فى مصر وتمتلك إمكانيات هائلة لرصف أى طريق أن يتبع من باطنها عملية رصف طريق فى حلوان لأن المقاول سيعطيه نسبة من ربح العملية، وللأسف وافقت الشركة حتى لا تخسر باقى أعمالها فى المحافظة.

وفى عام ١٩٨٥ أصدر مدير مديرية الطرق لأمره إلى جميع شركات الرصف العاملة معه لشراء بلاط من شركة قطاع خاص لأنها تعطيه على كل متر جنيهاً، كما أمر سيادته أن تُسوّر للميادين والشوارع كلها بأسوار حديدية لأنه شريك من الباطن مع الشركة المنفذة.

لقد بلغ الأمر أقصى مداه، أن أوامر الشغل كانت تمنح للشركات بشرط تشغيل مقاول باطن معين لتنفيذ ما فى أوامر الشغل، يعنى الشركة الوطنية تتحول إلى سمسار تأخذ فرق السعر ولا تهتم بالتنفيذ لأن الكل يستفيد، وإن لم تصدقوا فاسألوا عن طريق كورنيش النيل، تطوير الأنفاق، تبليط الشوارع فى الميادين، إنشاء الحدائق (رغم أنها ليست اختصاص شركات الرصف).

لماذا ارتضت الشركة الوطنية الصغيرة منها والكبيرة هذا الأمر؟

كيف توافق أن تعمل سمساراً؟

كيف وافقت على القيام بدور المحلل؟

كيف توافق على المهانة؟

أولاً: هناك شركات تريد زيادة الإيرادات بأى وسيلة مهما كانت الطريقة (سمسرة ... محلل) المهم الإيرادات والأرباح، والغاية تبرر الوسيلة.

ثانياً: هناك شركات تفرح لأنها تسند هذه الأعمال لمقاولي الباطن لأنهم يتقاسمون معه الربح.

ثالثاً: هناك شركات تخاف من المسؤولين في المحافظة ولذا توافق أن تستغل سمساراً لدى الغير حتى لا تفقد سوقاً رائجاً لأعمالها.

كنت أتمنى أن تقف هذه الشركات بحزم وقوة أمام هؤلاء وتكشفهم وتعريهم أمام الرأي العام فالبلد فيها رقابة إدارية وجهاز محاسبات مركزى وصحافة قومية وصحف معارضة، ولكن أمام مصلحتهم الشخصية تغاضوا وقبلوا هذا الوضع المهين المزرى. إن هناك رؤساء مصالح حكومية ومديرى إدارات طرق بالمحافظات يفرضون إتاة شهرية على الشركات غير الموبيلات أو السيارات أو الهدايا (وخاصة فى رأس السنة والأعياد).

من المضحك المبكى أن واحداً من هؤلاء طلب من شركة أن تبني له مدفناً خاصاً به ليُدفن فيه بعد عمر طويل (حتى الآخرة يطلبونها ببلاش).

منهم من كان يفرض على الشركة أن تقيم له ولائم وعزومات أسبوعية يأكل السمك والجمبرى والاستاكوزا، بل ويأخذ معه للبيت أيضاً (اشمعنى المدام والأولاد).

منهم من كان يجبر الشركة على السفر إلى بورسعيد لشراء

المستورد، ودفع الجمرک لما اشتراه له وللأولاد أيضا.

منهم من يجبر الشركة على تعيين أولاده وأقاربه وجيرانه ومعارفه وأبناء أصدقائه... إلخ ويتصرف مع الشركة كأنه ولى نعمتها.

منهم من يطلب من الشركة توفير سفريات للخارج على حسابها فى أوروبا وأمريكا ويأخذ حتى POKET MONEY منهم، بل منهم من زوج ابنته أو ابنه على حساب الشركة، حتى الزفة أجروا له سيارة تزف العروسة الننوسة الأمور.

والحديث طويل ومرير وهناك المزيد، ولكن ربما لن تصدق فسأكتفى بذلك، لكن أقسم لك أن الحقيقة أكبر مما تتخيل.

لقد تحول رؤساء وقيادات المصالح مع مهندسيهم إلى مافيا، وللأسف الجميع يعرف ولا يتحرك، لقد سمعت بأذى المحافظ (ى. ص) يقول لمدير الطرق بالمحافظة: أنا أعرف أنك تملك مصنع بردورة، لذا تغير البردورة كل عام فى الشوارع.. لقد قرأت تقريراً أرسلته الرقابة الإدارية لمكتب المحافظ (ع. ع) به فضائح عن مدير الطرق بالمحافظة، وكيف أنه يتقاسم مع مقاولى الباطن من خلال الشركات العاملة معه وطلبت منهم عدم التجديد له.. وهل تعلم كم جلس هذا الشخص فى مكانه القيادى؟ أكثر من خمسة عشر عاماً.. يهدر أموال الدولة بالملايين على الرصف رغم تولى أكثر من أربعة محافظين المحافظة.

ألم يجد أحد من الرقابة الإدارية أو مباحث الأموال العامة دليلاً واحداً عليه !! أيترك مثل هذا فى منصبه عشرات السنين دون إزاحة أو محاكمة.. (واصل للدرجة دى أم..).

أعرف بعضاً من هذه القيادات فى محافظة قريية من القاهرة كان يشترط على شركة تعد من أكبر الشركات فى مصر أن تسند

الأعمال التي رست عليها في المحافظة لمقاول بعينه من الباطن، وكان لا يصرف لها المستخلصات إلا بعد أن يتأكد أن المقاول (شريكه) صرف مستخلصاته، بل إنه كان يأتي بنفسه للسؤال عن مستحقات المقاول، ويتأكد إن كان صرف أم لا.. ويا ويل الشركة إن لم تصرف له.

وأعرف آخر كان يشترط على الشركات أن تشغل مقاولا معيناً بشرط أن يعطيها أعمال سور الكورنيش وتجميل الميادين، وعندما اعترضت الشركة حاربها في كل مكان إلى أن رضخت ووافقت على طلباته.

وأعرف رئيس هيئة كبرى عرض على شركة ما أن يعطيها بند إزالة أتربة في صلاح سالم (مكان إنشاء حديقة الدراسة) وكانت الأعمال الفعلية نصف مليون متر مكعب، ففرض عليها مقاولا معيناً لإزالة الأتربة من باطنها، ولما رفضت أعطى العمل لشركة أخرى لم يسأله أحد لماذا ولم تشك الشركة.

أعرف رؤساء أحياء يفرضون مقاولا معيناً على الشركات لتنفيذ الأعمال في الحي من باطن الشركة وإلا حاربوها بكل الطرق والوسائل ووضعوا العراقيل في طريقها.

أعرف رئيس حي أزال البلاط في منطقة الوزراء (شارع سعد زغلول وصفية زغلول وضريح سعد وغيرها) لأن مقاولا محظوظاً عرض عليه أن يبسطها ببلاط آخر، رغم أن البلاط الموجود كان ممتازاً ولا يستحق الإزالة.

أعرف رئيس حي كان يطلب كل عام هدايا من الشركات المنفذة في الحي أجندة ٢٠ بوصة ملونة (تليفزيون ملون)، وتطور الحال فأصبحت الهدايا تليفونات محمولة. والله أخبرني محاسب في

شركة ما أنه في رأس السنة اشترى هدايا موبيلات من أحدث نوع حوالى ٥٠ (خمسين موبيل) لتوزيعهم على رؤساء الأحياء ومساعدتهم، بل حتى الكروت يشترونها لهم.

أعرف رئيس هيئة كبيرة أقام فرح ابنته فى عوامة مشهورة على حساب أحد المقاولين من الألف إلى الياء.

أعرف عددًا من مديري الطرق بالأحياء يأخذون إتاوة شهرية من شركات المقاولات العاملة فى الأحياء وإلا كتبوا مذكرات عن عيوب الرصف فى الشوارع "وتلككروا لهم".

أعرف مهندسة طلبت تشغيل زوجها المقاول من باطن شركة مقاولات وإلا هاجمت وانتقدت أعمال الشركة فى كل مكان.

أعرف مهندسًا بمديرية الطرق يفرض مكتبًا استشاريًا ملك أخيه للعمل مع الشركات وإلا رفض استلام أعمالها ونقل بها.

الأمثلة كثيرة وتحتاج إلى مجلدات ومجلدات والحالة أسوأ بكثير مما أكتب.

ولكن هناك أمل والأمثلة الحسنة أيضًا موجودة .. ولكنها نقطة فى بحر.

تولى مديرية الطرق والكبارى فى فترة تعد من أزهى سنواتها.. مهندس لواء سابق بالجيش كان عف اللسان عف اليد ذا سمعة حسنة وكفاءة إدارية، أول ما فعله بعد توليه الإدارة الآتى:

- أوقف جميع عمليات الرصف لمدة شهر لمراجعة جميع أوامر الشغل والمقايسات، وأعطى أوامره لجميع المهندسين بعمل مقايسة ابتدائية دقيقة لكل شارع على حدة، وعمل لوحات ورسومات تفصيلية للشارع موضحةً المناسيب الطولية والعرضية.

وكان يراجع بنفسه وعلى الطبيعة المقايسات، وشكّل لجانًا

لاستلام كل شارع على حدة، وحدد نوع البلاط وثبته فى جميع الأرصفة واختار نوعية جيدة وملائمة.

وأصبح الجميع يخشاه سواء العاملون معه أو الشركات فهو نظيف اليد فلا يخشى أذى، ولا يأخذ قرشاً لتكسر به عينه ويصبح ذليل المال، أسير المادة.

والإنسان عندما يكون حر الإرادة نظيف اليد والسمعة لا يخشى إلا الله، بل يخشاه الجميع ويعملون له ألف حساب.

- قضى على خفافيش الظلام وقضى على الفساد بنسبة عالية تكاد تصل إلى ٨٠٪، وصحح الأوضاع السيئة سواء الفنية أو الإدارية بنسبة ٩٠٪، على قدر ما استطاع، وأبعد المهندسين الفاسدين ذو السمعة السيئة، وشهدت الشوارع والطرق فى عهده تقدماً ملحوظاً فى أعمال الصرف والتجميل، وأصلحت الأنفاق والكبارى وطُورت الميادين والتقاطعات، ولكن تأمرت عليه خفافيش الظلام وشلة المنتفعين من الفساد ودسوا بينه وبين المحافظ فنقلوه وعيّن مستشاراً بلا عمل فى وزارة النقل (الكفاءة والأمانة تركن وتوضع فى الثلجة).

هذا هو الرجل الوحيد منذ ثلاثين عاماً الذى كادت على يده تتصلح الأحوال، وبعد تحيته عادت ريماء لعادتها القديمة، بل عادت أكثر من الأول.

بدأ بلدوزر الفساد يهدم ما بناه الرجل فى خمس سنوات فى خمس ثوان، وأعيد كل شىء كما كان، أعيد الفاسدون إلى أماكنهم والرشاوى والعمولات والسمسرة أشرقت من جديد بعد أن توارت وغربت فى عهده وأصبح كل شىء للبيع الذمم والضمان والنفوس. إنا لله وإنا إليه راجعون.

ونموذج آخر فى الشركات، كانت إحدى إدارات الطرق بشركة ما تحقق خسائر تصل إلى ١٠٠٪، وحجم أعمال لا يليق باسمها ومعدات متهاكة وخلطات سيئة، وملاحظ قدامى تحولوا إلى مديرين لا يستطيع أحد الاقتراب من دولتهم، بل رأسوا مشاريع وعمل تحت يدهم عشرات المهندسين والمحاسبين والإداريين، فعُين للإدارة مدير من فرع آخر من فروع الشركة، بدأ الرجل عام ١٩٩٠ يرتب البيت ويعيد تجهيزه، فبدأ فى إصلاح المعدات وشراء الجديد وتجديد الخلطات وتنقيف المهندسين، وإيعاد الكسالى والمهملين والحرامية، وأصدر لائحة للإنتاج تربط إنتاج الخلطة بالمرتبات والحوافز والأجور، وكافأ المجددين إلى مدى كبير وحارب الكسول إلى أقصى مدى أيضاً.

وبدأت المكاسب تنهال على الإدارة وارتفع حجم الإيرادات من ١٠٠ مليون جنيه إلى ٣٠٠ مليون جنيه، وبدأت الإدارة فى عهده تتعش والعمل طوال الأسبوع وعلى مدار ٢٤ ساعة الخلطات لا تقف إلا للصيانة، والمعدات فى كل مكان، بل ووصل إلى أفريقيا ووصل إلى موريتانيا وغانا وبنين وليبيا وأبو ظبي وبثسوانا وتونس.. وارتفعت راية الشركة فى العديد من الدول العربية والأفريقية، ولكن. وآه من لكن، الحاقدين والحاسدين دسوا بينه وبين الوزير المختص، فتم نقله إلى أعمال إدارية لا تمت للتنفيذ بصله، ولم يتحمل الرجل الصدمة فلقي ربه ولكن ضميره مرتاح بعد أن أدى دوره خير أداء وما زال يذكر بالخير بعد أن أدى واجبه.

الأمثلة كثيرة وعديدة، أعرف مهندسين كباراً ذوى مناصب عليا فى الشركة يبدأ يومهم من الساعة ٧ صباحاً حتى الواحدة بعد منتصف الليل لا يعرفون طعم الراحة والأجازات، حتى يوم الجمعة تجدهم إما فى المكاتب أو المرور على العمليات، وهذه

الشركة مثل قسم الشرطة لا تغلق أبدًا على مدار أربع وعشرين ساعة، العمل مستمر لا يعرفون الراحة أبدًا، والأمانة جزء أساسي من شخصيتهم ولولا أن الدولة لا تصرف لهم مستحقات أعمالهم لكانت هذه الشركة من أقوى الشركات عالميًا، ولجنى الجميع ثمار العمل الدعوب المخلص.

إن الإدارة فن ودراسة.. فلنختار القائد المحب لعمله.. المخلص الأمين.

وعلى العكس تمامًا في المحليات والجهات الحكومية، فقد أدى سوء اختيار القيادات والمديرين ورؤساء مجالس المدن والأحياء إلى انهيار عام ومدمر في كل المرافق، وخاصة أعمال رصف الطرق والشوارع.

إن سحق وتدمير الكفاءات والمواهب وعزلها ومنعها من أن تتبوأ المناصب القيادية الكبرى في شركات رصف الطرق أو الجهات الحكومية والإدارات الهندسية في المحليات والمحافظات وأجهزة التعمير أدى ذلك إلى الحالة السيئة التي نراها في كل المرافق، سواء في أعمال المياه والصرف الصحي أو شبكات الطرق أو المساكن، أو الكهرباء والغاز.

أدى ذلك إلى ظهور طبقة جديدة من المنافقين والانتهازيين والفاستدين والمرتشين الذين يعتبرون أن وظائفهم لخدمة أنفسهم، ولمزيد من جلب واكتساب المال الحرام دون النظر إلى مصلحة الوطن والأفراد.

وإليكم هذه القصة التي قرأتها في الصحف:

التقى أحد ضباط المخابرات الروسية بأحد كبار المسؤولين بالحزب في الاتحاد السوفيتي السابق، وأخبره أن العاملين

بالمخابرات كانوا فى شك أن هذا المسئول الكبير عميل للولايات المتحدة الأمريكية، ووضعوه تحت المراقبة أكثر من خمس سنوات، ولكنهم لم يجدوا أى دليل واحد يدينه أو يسيئ إليه، مع تأكدهم واقتناعهم أنه عميل أمريكى. فضحك المسئول الكبير السابق وقال للضابط: أنا فعلا كنت عميلا لهم، ولكنهم لم يطلبوا منى تصوير أى مستند مهم أو تسريب أية معلومات عن الاتحاد السوفيتى أو أية أخبار أو معلومات، كل ما طلبوه أن أستغل منصبى الرفيع والهام بالحزب فى اختيار أسوأ مرشح لأى منصب قيادى يخلو فى الدولة، سواء فى المصانع أو الهيئات أو التعليم أو الصحة أو الصحافة أو السياسة، أى منصب أختار من بين المرشحين أسوأهم وأقلهم خبرة وكفاءة. بمعنى اختيار الرجل الغير مناسب لأى مكان. هذا يحدث عندنا فى مصر كثيرا.

وأغلب القيادات السيئة الغير مناسبة تحتل المناصب القيادية الهامة فى كل مكان، ونتج عن ذلك تعيين مساعدين لهم أكثر سوءا وجهلا، وأصبح الجهل والسوء يتوالد وينتشر تباعا، ينتشر كالسرطان فى جسد الوطن، وماتت أو اختفت المواهب والكفاءات، وأصبح هذا واقعنا المرّ الأليم... ولك الله يا مصر

٦- إهمال الصيانة وتآلف الرصف

تآلف الرصف هو "إعادة الرصف مكان أى مشروع حفر تم فى الشارع لتكيب مواسير أو كابلات، ونتج عنه تكسير فى أسفلت الشارع"، هذا هو تعريف تآلف الرصف ولنبدا الشرح تفصيلا:

الطفرة التقدمية التى نعيشها الآن أدت إلى زيادة مشروعات الكهرباء والمياه والصرف الصحى، والتى نتج عنه تكسير الأسفلت فى أغلب الشوارع والطرق وخاصة بالمحافظات الرئيسية، تقوم الشركة المنفذة لمشروع ما (مد مواسير أو كابلات) بحفر الشارع بطوله وبعرض يتراوح من متر إلى مترين، وبعد الانتهاء من مد الكابلات أو المواسير تقوم الشركة بالردم بنفس مواد ناتج الحفر، ويتم الرصف بطريقة سيئة باستخدام خلطة معيبة (حاجة سوداء وخالص)، وبعد مرور السيارات عليها لفترة قصيرة، يحدث هبوط واضح فى الأسفلت فوق الترانش بسبب نوعية الردم السيئ وطريقة التنفيذ السيئة، ثم تحدث شكاوى عديدة ويزداد الصراخ ويعلو صوت مستخدمى الشارع، فيأمر المحافظ أو المسئولون بإعادة رصف الشارع كله من جديد وللأسف من ميزانية المحافظة، لو أن الترميم للترانش تم بطريقة صحيحة من البداية لوفرنا رصف الشارع بالكامل وبالتالي الملايين التى تصرف، ما هى أسباب ما يحدث؟؟؟

الأسباب تتلخص فى الآتى :-

١- جهل المهندس المنفذ.

٢- طمع الشركة المنفذة .

٣- جهل وفساد المهندس المستلم.

٤- ضعف القوانين المنظمة لذلك العمل.

٥- ضعف وغياب الأجهزة الرقابية والمحلية الشعبية.

للمفروض بعد الانتهاء من حفر أى ترانش وتركيب الكابلات أو المواسير يتم الردم فوقها برمال نظيفة خالية من الشوائب على طبقات، كل طبقة لا تزيد عن ٢٥ سم مع رشها جيدًا بالمياه والدمك باستخدام الهراسات اليدوية الخفيفة، وبعد عمل التجارب اللازمة يتم توريد طبقة الأساس مع دمكها جيدًا وبعد إجراء التجارب المعملية عليها يتم فرشها بالأسفلت الساخن مع الدمك جيدًا وبطريقة صحيحة، ولكن.. الذى يتم هو إعادة الردم بنتائج مواد الحفر سواء كانت أتربة غير صالحة أو طمي أو حجارة أو أى مخلفات... أو... ولا تتم أعمال الدمك نهائيًا، ثم تفرش طبقة الأساس وعليها مادة سوداء تسمى الخلطة الأسفلتية (الله أعلم بنوعها) فسرعان ما يحدث هبوط نتيجة سوء مواد الردم وإهمال عملية الدمك، فيصبح الطريق معيبًا ويحتاج إلى إعادة رصف بالكامل. ومواد الردم السيئة التى يسمح باستخدامها ناتجة عن جهل المهندس المنفذ أو الرغبة فى السرقة، حيث إنه فى هذه الحالة سيوفر المقاول مصاريف نقل ناتج الحفر إلى المقالب العمومية، وكذلك يوفر مصاريف توريد رمل نظيفة وكذا سيوفر تكاليف المياه وتكاليف الدمك، باختصار سيوفر مئات الألوف من الجنيهات بخلاف الجهد فى أعمال الردم والدمك (يعنى سرقة فى سرقة) والكل يعرف ذلك ويصمت.. لماذا..؟

ثانيًا: المهندس المستلم والمشرف لأعمال تالف الرصف من قبل المحافظة أو الحى إما جاهلا بالأصول الفنية لأعمال ردم الحفر الناتج عن مشروعات المرافق، أو أنه يعرف "ويطنش" ويستلم كما

يريد المقاول ويساعده فى سرقة المال العام (وهذا هو الأرجح).

إن عملية إعادة الشيء لأصله الناتجة عن حفر المرافق فى المدن والمحافظات تتم أغلبها (بنسبة ٩٩٪) بطريقة سيئة جداً، وتؤدى فى النهاية إلى كارثة مالية تتحملها المحافظة (ضياح المال العام) وبالتالي تؤثر على الميزانية العامة للدولة.

إن أغلب ميزانية رصف الشوارع تذهب لإصلاح عيوب الرصف الناتجة عن سوء رصف فوق ترانشات حفر المشاريع بدلا من رصف شوارع جديدة.

أذكر أن مئات من الشوارع فى وسط البلد ومدينة نصر أعيد رصفها من جديد، لوجود عيوب وهبوط بالأسفلت فى شوارعها نتيجة إعادة رصف الترانشات بطريقة غير مطابقة للمواصفات من قبل شركات المرافق والتي تحفر كل عام لتركيب مواسير أو كابلات.

فى شارع الهرم ظهرت كارثة بعد انتهاء مشروع الغاز لأن الرصف للترانشات تم بطريقة سيئة، وحدث هبوط فى الأسفلت تسبب فى تعطيل السيارات وتلفها، واشتكى المرور وأصحاب السيارات فما كان من المحافظة إلا أن أعادت رصف الشارع بالكامل على حسابها، ولم تحاسب المهندس المشرف الذى استلم تالف الرصف من شركة الغاز، أو لم تحاسب حتى الشركة على ذلك وكأنهم فوق القانون أو أن هناك مصلحة فى ذلك.

إذا رأيت أى شارع بعد إنهاء أعمال المرافق فيه لوجدته خرابة، مملوء بالمطبات والحفر والنقر وبواقي الأتربة ناتج الحفر والتكسير (إهمال وتقصير وسرقة).

لقد زرت مدينة طنطا بعد إنهاء مشروع الصرف الصحى العمومى للمدينة، للأسف كل الشوارع تحولت إلى مطبات وحفر

ولا تتجو منها سيارة واحدة، لدرجة أن الأهالي يتندرون "يبدو أنه هناك اتفاق بين أصحاب محلات بيع قطع غيار السيارات والقائمين بأعمال إعادة الرصف لأصله لأن نسبة الأعطال فى السيارات أصبحت عالية جدًا وكله مكسب لأصحاب محلات قطع الغيار" هكذا يتندر المصريون ولكن دون أن يشكو أحد أو يتحرك كيان رقابى مثل عضو مجلس الشعب لتقديم استجواب.

حكى لى البعض أن شركة من أكبر شركات المقاولات فى مصر كانت تنفذ عقدًا من عقود مشاريع الصرف الصحى الضخمة فى حلوان، وبالتحديد فى شارع عمر بن عبد العزيز، وكان الحفر بطول خمسة آلاف متر طولى ويعرض ثلاثة أمتار وعمق خمسة أمتار، وكان الأمر يستلزم إعادة الشيء لأصله وبتكلفة إجمالية مليون جنيه، فكلف أحد المديرين بالشركة الكبرى مقاول قطاع خاص لرصف مكان الحفر بتكلفة مائة ألف جنيه "وسلك أموره" مع المهندس المستلم من الحى، وللأسف تم الرصف بالطريقة الخاطئة العشوائية، وبعد شهرين حدث هبوط كبير مكان الترانش، وأصبح المرور سيئًا يعانى فيه أصحاب السيارات بشدة من استخدام الشارع فاشتكى الناس وتم إعادة الإصلاح وإزالة الردم السيئ وتوريد رمال نظيفة، وتم التنفيذ بطريقة جيدة وتكلف الرصف أكثر من مليون جنيه ولكن من ميزانية المحافظة!!؟

لو أن الشركة المنفذة للمشروع أعادت الشيء لأصله طبقًا للمواصفات الفنية وبطريقة سليمة صحيحة لأمكن للدولة توفير مليون جنيه وتوفير الوقت والجهد واستخدام المليون جنيه فى رصف شوارع جديدة..

كان المفروض أن نحاسب شركة المقاولات على هذا المبلغ وأكثر منه محاسبة المسؤولين على ضياع المال العام، بل كان

المفروض إحالتهم للتحقيق والنيابة العامة.

إن تالف الرصف مسمار كبير يدق في نعش الشوارع والطرق، لأنه يتم "بكروتة" وبطريقة عشوائية، لا يراعى فيها ضمير أو علم. إن الإهمال في الرصف بعد إنهاء المشروعات يؤدي إلى كارثة اقتصادية كبيرة ويتسبب في إهدار المال العام.

إن الإشراف الجيد وحسن استلام أعمال تالف الرصف وإعادة الشيء لأصله لو نفذت بطريقة صحيحة ومطابقة لأصول الصناعة لأمكن تقليل إعادة رصف الكثير من الشوارع، ولوفرنا ملايين الجنيهات من خزينة الدولة وحافظنا على المال العام.

يجب أن تتشكل لجنة عليا لاستلام أعمال تالف الرصف وإعادة الشيء لأصله من أناس ذوى ضمير حى وعلم ودراسة.

أما الصيانة فهي مشكلة المشاكل:

إن الصيانة عامل مكمل لأى مشروع هندسى، لو اشترت أى سلعة سواء سيارة أو تليفزيون أو تكييف لا بد من الصيانة أولا بأول حتى لا تتفاقم الأعطال، بل إن هناك سلعا كالسيارات يتم عمل صيانة دورية لها كل خمسة آلاف كيلو متر، حتى تظل بحالة جيدة وتعمر طويلا إلا المشاريع الهندسية عامة والطرق والكبارى خاصة، لا يتم عمل صيانة لها نهائيا إلا بعد الشكوى أو زيارة مسئول كبير للشارع أو الطريق، وإذا تم عمل الصيانة فحدث ولا حرج، تتم الصيانة بطريقة عشوائية بدائية عن طريق عدد من العمالة الغير مدربة، مثل عامل الحدائق مع الكناس مع الساعى ومعهم سيارة خلطة من أى نوع "مش مهم" المهم أن لونها أسود، وتفرش فى الحفرة أو المطب ويفرشونها بالشوك والكواريك دون نظافة أو رش مادة لاصقة، ثم يتركونها للسيارات تسير فوقها

للمك (والله العظيم هذا ما يحدث) تدمك عشوائيًا بمرور السيارات فوقها دون استخدام هراسات، وبعد مدة قليلة نجد حدوث زحف أو هبوط في الأسفلت وتصبح المشكلة مشكلتين، فيعاد رصف الشارع من جديد على حساب الدولة (مال ضائع ليس له صاحب).

إن غياب أعمال الصيانة له عدة أسباب منها:-

- ١- عدم فهم الإدارة الهندسية بالمدن لأهمية الصيانة.
- ٢- عدم وجود مهندس متخصص للصيانة وعماله مدربة للصيانة.
- ٣- عدم وجود معدات ملائمة لأعمال الصيانة بالمحليات أو شركات المقاولات.

٤- عدم وجود ميزانية مخصصة لأغراض الصيانة.

إن أغلب الإدارات الهندسية لا تعرف الصيانة ولا تنشئ قسمًا خاصًا للصيانة، وإذا سألت لماذا؟ ستجد ردودًا غريبة، ليس لدينا مهندسون أو عمالة مدربة أو ميزانية.
والرد عليها بسيط وسهل:

العملية لا تحتاج إلا لبعض الملاحظين القدامى وما أكثرهم في المحافظة يتم تدريبهم جيدًا في إحدى الشركات المتخصصة أو معاهد التدريب في هيئة الطرق على أحدث الطرق المستخدمة في الصيانة، وكذلك العمالة الزائدة وما أكثرهم في كل إدارة.

أما المعدات فالملايين التي تصرف (أو تضيع) كل عام على إعادة الرصف لو خصصنا منها نسبة ١٠٪ من الميزانية المخصصة لخطة الرصف واشترينا بها معدات خاصة بالصيانة يستعملها العمالة المدربة تحت إشراف مهندس صيانة وملاحظ فاهم لو فرنا أضعافًا مضاعفة من ثمنها.. ولو فرنا الرصف الكامل للشارع.

أو لو كلفنا إحدى شركات المقاولات لمتابعة وتنفيذ أعمال

الصيانة فالمستخلصات التي ستحصل عليها ستوفر للدولة أموالاً كثيرة كانت تضيع على إعادة رصف الشارع بالكامل فالترانس الذي يتكلف ألف جنيه لو ترك وأهمل يتكلف فيما بعد مائة ألف جنيه.

لو نفذنا أعمال الصيانة على الطرق السريعة والمحاور الرئيسية (مثل طريق مصر الإسكندرية الصحراوى - والزراعى والإسماعيلية وبورسعيد) بطريقة علمية وعملية صحيحة ومطابقة للمواصفات وطبقاً لجدول وبرامج زمنية شهرية ونصف شهرية وسنوية، وتحت إشراف هندسى واع وسليم، وبخبرة هندسية متخصصة فى مجال صيانة أعمال الطرق لأمكن المحافظة على هذه الطرق، ولعمرت فترة أطول مما نراه الآن.. لو أحسن إصلاح النقر والمطبات والحفر البسيطة أولاً بأول لحافظنا على الطريق وسلامته وأمنه. إن بعض الطرق الرئيسية يبدأ انهيارها لوجود عيوب بسيطة جداً، ومع إهمال الإصلاح والصيانة تتسع العيوب وتكبر حتى ينهار الطريق بأكمله ويتسبب فى حوادث للسيارات والمارة، ويزيد من نزيف الأسفلت وضياع المال العام "مثل أى مرض لو أهمل لمات صاحبه".

إن مفهوم الصيانة غائب عن القائمين على رصف الطرق، فلا هناك عقود لشركات صيانة ولا هناك جهات متخصصة فى الصيانة تتبع المحليات والإدارات الهندسية رغم أهميتها.

فى زيارة لباريس وفى أكبر ميدان فيها.. كان هناك هبوط فى الأسفلت ناتج عن تسرب المياه، وبعد إصلاح ماسورة المياه والتأكد من إصلاحها استدعيت فرق الصيانة، فكانت سيارة نقل عليها ثلاثة عمال متخصصين، جاءت السيارة وأحاطت المكان المطلوب لإصلاحه بحواجز مرورية ضوئية ولافتات إرشادية وفى حراسة شرطى المرور وبدأ العمل :-

١- تم تكسير الأسفلت المعيب بواسطة كمبروسور هواء بعد تحديد

المنطقة المطلوبة.

- ٢- تم إزالة الأسفلت المكسر وحملت الأتربة على سيارة النقل.
- ٣- تم تنظيف المكان جيدًا بواسطة الفرشاة والمكنسة.
- ٤- توريد طبقة أساس جديدة من فوق السيارة.
- ٥- فرش طبقة الأساس مع الدمك جيدًا بواسطة هراس صغير.
- ٦- توريد طبقة أسفلتية من نفس نوع الأسفلت الموجود بالشارع مع فرشه يدويًا وبالشوكة والقدة ومن قبله تم دهان للحامات بمادة لاصقة (RC).

٧- دمك الأسفلت بالهراس الخفيف والهزاز الميكانيكي.

- ٨- وبعد ساعتين تم رفع الحواجز والسماح للسيارات بالمرور. لم تستغرق عملية الإصلاح أكثر من ساعتين، ويعدها أصبح الشارع كما كان، لا نستطيع أن نفرق الأسفلت الجديد من القديم. لقد تم هذا العمل على أكمل وجه وبطريقة مطابقة للمواصفات بعدد ثلاثة عمال مدربين على الصيانة ومعهم سيارة نقل عليها كمبروسور وعدة يدوية، وقليل من طبقة الأساس والأسفلت والرمل والسن وبرميل مياه تم إصلاح العيب ولا نفرق الجديد من القديم. والعمل تم بهمة ونشاط وكفاءة وفهم ووعي وفي هدوء تام أعيد الشيء لأصله مرة أخرى دون تعطيل لحركة المرور. أما في مصر فنفس المنظر يتكرر كالاتي :-

- ١- تحضر سيارة نقل عليها خلطة أسفلتية من أي نوع (الموجود يسد).
- ٢- يقوم العمال العاديون - وأغلبهم عمال حدائق وقمامة وعمالة عادية - بتوريد طبقة الخلطة من سيارة على الحفرة دون إزالة الأسفلت القديم أو نظافة المكان، ثم يتم الهرس عن طريق ترك السيارات تمر عليه فنقوم هي بعملية هرس الأسفلت وكده

خلصوا شغلهم (بالسلامة).

٣- وتتم هذه العملية والسيارات من حولهم والعمال لا حول لهم ولا قوة، وسرعان ما يزحف الأسفلت ويتكوم مرة ثانية، وبدلاً من أن يتم إصلاح عيب بسيط وصغير أصبح الشارع يعاني من زحف وتكويم للأسفلت ثم يعلو الصراخ ويشتد الضجيج، وخصوصاً لو كان الشارع من الشوارع المرورية الهامة، فيصدر المحافظ أو امره بإعادة رصف الشارع منعاً للشكاوى والصوت العالى بتكلفة عشرات التكلفة الأولى.

قارن بين صورتين.. الترميم فى أوروبا والترميم فى مصر. ولا حجة بقلة الإمكانيات سواء المادية أو العمالة أو المعدات فالعملية لم تتكلف سوى سيارة نقل عليها طبقة أساس وخطبة أسفلتية وثلاثة عمال مدربين وكمبروسور. وهى هى نفس الإمكانيات، ولكن الفرق فى الفكر.

هناك فرق بين أناس تفكر وأناس "تعك"... هناك فرق بين ناس مدربة وناس "عكاكة"، بين أناس تأخذ الأمور بجدية لأن هناك من يحاسب ويجازى ويعاقب ويكافئ وبين أناس عايشة "سهلة".

أتحدى أن هناك صيانة لشارع أو طريق تمت بطريقة علمية هندسية سليمة طبقاً للمواصفات، وأحوال الصناعة. والأسباب هى:

- ١- غياب الوعي لدى البعض عن أهمية دور الصيانة.
- ٢- غياب المتخصصين فى هذا المجال.
- ٣- عدم اهتمام المسؤولين ببند الصيانة وإدراجه بالميزانية.
- ٤- الاستهتار واللامبالاة فى أمور الصيانة.
- ٥- استفادة مادية لبعض المقاولين من إهمال أعمال الصيانة.

إن هناك دولا عربية خليجية أدركت أهمية موضوع الصيانة لذا

تطرح بجانب عقود رصف الطرق عقودًا منفصلة خاصة بالصيانة، والتي غالبًا ما ينفذها شركات وعمالة مصرية ١٠٠٪، ونجحت هذه الشركات نجاحًا كبيرًا في أعمال الصيانة، ولا أدري لماذا لا تكلف هذه الشركات المصرية بأعمال الصيانة في مصر والسبب معروف أن هناك من يتحجج بقلة الإمكانيات وهؤلاء لهم مصالح لقتل أعمال الصيانة لأنهم لا يفيدهم ماديًا.

إن هناك بعض الجهال ممن يقولون أننا دولة نامية فقيرة ولنوجه الأموال إلى إنشاء الطرق. والرد عليهم بسيط: إن ملايين الملايين من الجنيهاً تهدر على رصف شوارع كان من الممكن رصفها بمئات الجنيهاً عن طريق الصيانة فقط (الصيانة توفير للدولة).

أرى أن هناك شوارع كبيرة في القاهرة كانت تحتاج لبعض الألوف لإصلاح المطبات والنقر والحفر بها، ولكن الإهمال والاستهتار أدى إلى تفاقم المشكلة فأعيد رصفها من جديد وتكلفت ملايين الجنيهاً (وذكرنا أمثلة عديدة لذلك).

ونفس الشيء للأرصفة، لو تم إصلاح وترميم الأرصفة أولاً بأول بطريقة هندسية علمية صحيحة لأمكن زيادة عمر الرصيف، ولكن ما نراه الآن من إهمال في صيانة الأرصفة يؤدي إلى حوادث عديدة، وضياع للمال العام.

لا بد من ترسيخ مفهوم أهمية الصيانة للطرق والكبارى، بل وكل المنشآت الهندسية. لا بد أن يقتنع المسئولون في مصر أن دور الصيانة لا يقل بأي حال عن أهمية إنشاء أى مشروع، وأن يقتنعوا بأن الصيانة لا يقل دورها عن دور أى مشروع هندسى.

٧- تدخل كبار المسئولين فى أعمال رصف الطرق

لعلك تندهش من هذا العنوان !!

وتتساءل ما هى العلاقة بين كبار المسئولين فى الدولة وبين أعمال مقاولات رصف الطرق والشوارع، ما علاقة الوزراء والمحافظين واللواءات وكبار الصحفيين وأعضاء مجلس الشعب والشورى وغيرهم بأعمال رصف الطرق، وما مدى تأثير تدخلهم على أعمال رصف الطرق؟

المفروض أن أعمال إنشاء ورصف الطرق سواء الرئيسية منها أو داخل المدن مسئولية وزارة النقل ووزارة الإسكان والإدارات الهندسية التابعة للمحافظات، وتم إيضاح ذلك فى أول الكتاب، فالوزارات المختصة والمحافظات تطرح كل عام خطة لإنشاء الطرق الجديدة أو إعادة رصف وتجديد الطرق الحالية.. فما علاقة كبار المسئولين بذلك؟

يظهر تدخلهم فى أعمال رصف الطرق جليًا وواضحًا فى الأعمال داخل المحافظات وذلك من خلال العشوائية الفكرية التى نعيشها والغرور لكبار المسئولين، والتى يظن كل واحد منهم أنه يفهم فى كل شىء من الإبرة إلى الصاروخ، وهو وحده العالم الفاهم الدارس. وتظهر هذه الصورة بوضوح فى المحافظات، فكل محافظ أو نائب محافظ أو رئيس حى يعتبر أن من حقه أن يفتى فى كل مجالات الهندسة فى منطقة عمله، ويتجاهل المهندسين الحقيقيين التابعين له من خلال الإدارات الهندسية المختصة.

إن أسوأ وأبشع صورة لتدخل المحافظين فى أعمال الهندسة

والمقاولات تجدها فى أعمال رصف وإنشاء الطرق، وتجميل
الميادين والشوارع الكبرى، وأعمال النظافة.

هل يستطيع مدير مديرية الطرق والنقل - وهو مهندس قدير ذو
خبرة طويلة - أن يحدد نوعية البلاط دون موافقة المحافظ على
نوع وشكل البلاط، وكذلك الحال فى البردورة؟

ربما لا تصدق ولكن لو دقت النظر فيما يحدث سنويًا فى أعمال
إزالة البلاط وإعادة تركيبه فى محافظة مثل القاهرة ستأكد من كلامى.

فى عام ١٩٨٠ زار السيد اللواء المحافظ سعد مأمون بباريس
وأعجب بنوعية البلاط الخرساني الأسمنتي الأبيض مقياس ٤٠ ×
٤٠ سم الموجود على الأرصفة، وبعد عودته إلى مصر
أعطى أوامره لتغيير جميع البلاط إلى هذه النوعية التى رآها فى
شوارع باريس، وكأنه أتى بما لما يأت به الأوائل وكان مشاكل
القاهرة كلها كانت فى البلاط فحلها سيادته بسرعة تغيير البلاط
بنوع جديد مثل أرصفة شوارع باريس!

وتم تركيب أكثر من نصف مليون متر مسطح بلاط من هذه
النوعية فى الفترة من ١٩٨٠ حتى ١٩٨٢..... وأنا لا اعترض
على هذا النوع فهو جيد ويتحمل المشاة، ولكن ما دخل المحافظ فى
اختيار النوع وهو رجل جيش وليس مهندسًا؟

ثم تولى قيادة المحافظة من بعده السيد الأستاذ الدكتور محمود
شريف أستاذ جراح كبير فأجرى جراحة جديدة للأرصفة وأوقف
أعمال تركيب البلاط واعتبره إسرافًا فى أموال الدولة، وفرش
الأرصفة بالأسفلت الناعم سمك ٣ سم (ماستك) فاسودت القاهرة
بعد أن ابيضت فى عهد من سبقه وخاصة بعد أن أزال كل البلاط
من شوارع وسط المدينة، ووجه الوفرة فى الأموال إلى زراعة
الأشجار على الأرصفة رافعًا شعار شجرة لكل مواطن والشجر

أحسن من غيره. وبعد عام بالتمام والكمال تولى القيادة المحافظ اللواء يوسف صبرى أبو طالب فأزال السواد من على الأرصفة، وطلب تركيب نوع جديد من البلاط الأسمنتى المنخفض الثمن ٢٠ × ٣ سم وهى بلاطة لا تصلح إلا فى الحدائق.

وبعده مباشرة بدأ عهد الانفتاح البلاطى بتولى السيد عمر عبدالآخر مقاليد الأمور، ويبدو أن سيادته كان أهلاً لولا فاحمرت القاهرة فى عهده، وأصبح شعارها "بلاط جرانيت أحمر فى كل شارع وميدان وحارة وزقاق"، وأعاد تبليط الشوارع للمرة الرابعة بهذه النوعية الجديدة، وأعاد تجميل الميادين والشوارع الرئيسية لتواكب تركيب البلاط الأحمر الجميل.

وبعد أن أصبح الأستاذ الدكتور عبدالرحيم شحاتة (أستاذ زراعة) محافظاً للقاهرة غير نوعية البلاط بالكامل والبردورة، حول البردورة العادية إلى بردورة خرسانية تصب فى الموقع، والبلاط غيره من اللون الأحمر الجرانيتى إلى بلاط خرسانى متداخل بجميع أنواعه (حرف I، الوردة - رومبا - S)، بل ورسف الجزر والأرصفة بالخرسانة العادية الممسوسة المعالجة بمواد كيميائية - مع العلم بأنه يتم تكسير الأرصفة كثيراً لإصلاح كابلات أو مواسير والخرسانة لا تصلح نهائياً لأعمال الأرصفة ولكنها الأوامر العليا - دون اعتراض أحد من المهندسين.

وتقوم المحافظات الأخرى بتقليد القاهرة فأزالوا بلاط الجيزة وبردورات الأرصفة وحولوها إلى البلاط الجديد ليسايروا الموضة (هى القاهرة أحسن منهم؟؟).

كل عام تتفق الملايين على عملية تغيير الأرصفة وإعادة تركيبها بالبلاط الجديد الذى يختاره المحافظ الجديد، لو أحصينا الملايين التى صرفت على البلاط لرسفنا بها كل شوارع مصر،

ولكن البلاط أهم من الرصف وأهم من تطوير المرور والنقل.

لقد رأيت بعيني مجموعة من كبار المهندسين بالمحافظة والمكاتب الاستشارية تقف في صف واحد فوق كوبرى المطار فى انتظار السيد الوزير المحافظ يوسف صبرى أبو طالب ليحدد لهم لون درابزين الكوبرى هل اللون الأخضر أم الأسود أم الأزرق؟! هل عجز هؤلاء النخبة من المهندسين عن اختيار اللون؟؟ أم الخوف ألا يعجب اللون مزاج المحافظ؟ أم تعودوا أن يختار كبار المسؤولين كل شىء؟؟

فى شارع بغداد بالكوربة (مصر الجديدة) أمر المحافظ عبدالرحيم شحاتة بتبليط للرصيف بلاط بورثيلين طبقاً لتوصية الدكتور الاستشارى فاروق الجوهري، وبعد تركيب ٥٠٪ من الشارع اشتكت إحدى عضوات جمعية تنمية وتجميل حى مصر الجديدة للمسئولة عن المشروع أن البلاط البورثيلين يتسبب فى زحاقة المشاة - كما أنه يفكرها بحمام المنازل - فأمر سيادته بإزالة البلاط رغم تركيب ٥٠٪ من الكمية وطلب اختيار نوع جديد، فتم تركيب بلاط جديد من النوع السورنجا البنى فاشمأزت إحدى العضوات وقالت "هو إحنا فى معمل جامعى" لأنه فكرها ببلاط معمل كلية العلوم، فأمر للسيد المحافظ بإزالته فوراً وتركيب بلاط متداخل خرسانى حرف I، ولم يعجب أيضاً سيدات جمعية مصر الجديدة، إلى أن استقر الحال على نوعية بلاطة جديدة اسمها الوردية (ويبدو أن الاسم أعجبهم)، فشكلت لجنة من عدد لا بأس به من أعضاء الجمعية (السيدات) وأخذت الموافقة على هذا النوع من البلاط، وعلى بركة الله تم إنهاء العمل بعد تغييره أربع مرات (وأقسم بالله أربع مرات فى شهرين).

والسؤال: ما هى العلاقة بين سيدات جمعية مصر الجديدة للتنمية بأعمال رصف الأرصفة والشوارع والميادين الكبرى؟ أى

تهريج هذا الذى نعيشه؟

مثال آخر: يبدو أن السيد الوزير المستشار طلعت حماد عندما كان وزيراً لشئون مجلس الوزراء لم يعجبه حال الشوارع حول مبنى المجلس، فأصدر أوامره للمحافظ برصف شارع حسين حجازى والقصر العينى، ولكن لم يعجبه نوع البلاط شركة المقاولين العرب بعمل بلاط جديد حول مبنى مجلس الوزراء ومجلسى الشعب والشورى فى شوارع حسين حجازى وشارع مجلس الشعب والقصر العينى، واختار رخاماً - أى والله رخام - يبلط به الشوارع (لقد زرت العديد من دول أوروبا ولم أر رخاماً فى الأرصفة. يظهر أنهم دول فقيرة وليست غنية مثلنا)، وتم تركيب الرخام فى الشوارع المذكورة، بل وغير كذلك أرصفة كوبرى قصر النيل وحوله أيضاً إلى رخام، شكله جميل صحيح غالى لكن مش مهم".

ورأيت لسيادته العملية، فأعاد تخطيط وورصف وتجميل شوارع وسط المدينة المتفرعة من شارع قصر النيل وصبرى أبو علم (شوارع حول مبنى البورصة الجديدة).

أنا لا أعترض على تجميل هذه الشوارع، ولكن هل هذا هو دور وزير شئون مجلس الوزراء، هل دوره أو وظيفته الاهتمام بأعمال تجميل الشوارع والبيادين واختيار نوع البلاط والرصيف متجاهلاً مهندسى المحافظة والمكاتب الاستشارية، هل يرضى سيادته أن يتدخل مهندس أو طبيب فى الناحية القضائية، فلماذا إذن يتدخل رجال القضاء فى النواحي الهندسية هذا للتدخل السافر؟

حضرت هذه الواقعة بنفسى ولا تتعجب مما تقرأ.

أحد المقاولين اتصل برئيس مجلس مدينة الجيزة (ليس الحالى) وأخبره أن عنده فائضاً فى بلاط السيراميك ويريد أن يبلطه فى أى

مكان حتى لا يخسر ثمنه، فأشار عليه رئيس مجلس المدينة - وهو
طبعًا كالعادة لواء سابق - أن ي لصق البلاط على حوائط نفق
الهرم، فأصبح النفق كدورات المياه الشعبية وشكله سيئ جدًا،
واستاء كل الناس من ذلك فأزيل السيراميك وعمل بدلا منه رخام،
طبعًا للمقاول أخذ حقه فى السيراميك وأخذ حقه مرة أخرى فى
الرخام (مال سايب).

شارع القصر العينى تم رصفه وإعادة عمل الأرصفة ببلاط
جديد ولكنه لم يعجب المحافظ الحالى، فأعاد رصفه وتبليطه مرة
جديدة خلال عامين فقط.

كورنيش النيل تم تطويره من شبرا الخيمة إلى حلوان فى عهد
المحافظ عمر عبد الآخر، عمل له أسوارًا جديدة وبلاطًا للأرصفة
ومقاعد وأعمدة إنارة وخلافه، ولكن المحافظ الدكتور عبد الرحيم
شحاتة لم يعجبه السور الحالى فاقترح عليهم تغيير السور بنوع
جديد رآه فى روسيا عندما زارها، بل وأعطاهم صورة النقطها
بنفسه لشكل السور هناك (يعنى بنستورد من روسيا شكل كورنيش
النيل)، وطبعًا تعليماته أوامر، فأزيل السور السابق وعمل سور
آخر جديد من شبرا إلى حلوان (جارى العمل فى نهايته حتى الآن)
بتكلفة جديدة لا تقل عن عشرة ملايين جنيه (مش مهم المهم أننا
نعمل سور جميل زى روسيا).

وأدعو الله ألا يزور المحافظ الجديد أى دولة أوروبية أو
أمريكية حتى لا يأتى من هناك بفكرة سور جديد أو بلاط جديد، أو
مواطنين جدد.

أريد أن أسأل: كم مرة تغير تطوير وتحسين ميدان رمسيس وعبد
المنعم رياض وللتحرير والعتبة والمطرية وقصر القبة وغيرها...؟
كم مرة تم رصف شارع القصر العينى ورمسيس وصلاح سالم
والعروبة وكورنيش النيل وطريق الأوتستراد من حلوان للمطار؟

كم مرة تغير البلاط فى وسط البلد ومصر الجديدة ومدينة نصر؟
أريد أن يفرغ عضو من الجهاز المركزى للمحاسبات ليعمل
إحصائية، ويكتب شوارع القاهرة الرئيسية ويحدد أمام كل شارع
كم مرة رصف خلال العشرين عامًا الماضية، وميادين القاهرة كم
مرة أعيد رصفها وتطويرها وتجميلها وزراعتها وإنارتها؟
سيجد بلا مبالغة أن النسبة ١ : ١ أى كل عام تقريبًا يتم إعادة
الرصيف.

لو فكر أحد من المسئولين فى الرقابة أن يحصر كميات البلاط
التي فرشت على الأرصفة سيجد أنها أضعافًا مضاعفة للمسطح
الفعلى، فكل عامين تقريبًا يعاد تركيب الأرصفة ببلاط جديد وكذلك
الحال فى البردورات (والله تزال وهى سليمة ويركب غيرها وهى
دون المستوى).

إنى أتساءل: أين المهندسون؟ ولماذا يصمتون عن سلب
حقوقهم، هل أصبح المهندس فى مصر دوره تنفيذ الآراء الفنية
والهندسية من رجل الجيش أو الطبيب أو استشارى الجامعة أو
المستشار القضائى، أليسوا هؤلاء هم المحافظون؟ أتمنى أن أرى
محافظًا مهندسًا للقاهرة أو الجيزة أو الإسكندرية.

أذكر أنى زرت ميونخ جنوب ألمانيا عام ١٩٨٥، وزرتها مرة
أخرى عام ١٩٩٨ أى بعد (ثلاثة عشر عامًا من الزيارة الأولى
فرأيت الأرصفة كما هى لم تتغير، بلاط متداخل بنفس الحالة التى
زرتها من قبل وكذلك أعمال البردورة والأسفلت والبالوعات،
وسألت مرافقى الألمانى الجنسية لماذا؟ فضحك وقال : إن إدارة
الطرق بميونخ هى التى تقرر نوعية البلاط التى يصلح للأرصفة
ويتم تركيبها من خلال إشراف جيد عليها وبطريقة صحيحة، وفى
حالة حدوث أى تلفيات يتم استبدال الجزء التالف فقط.. (وقارن
بين ميزانية مصر وميزانية ألمانيا).. وكذا الحال فى باريس ولندن

وغيرها.. إن هذه الدول لا تغير الأرصفة نهائياً إنما ترمم الجزء التالف فقط، أما نحن نغير البلاط وفقاً لأهواء المحافظين كل عام وطبقاً للموضة (هى السنة دى الموضة فى البلاط ايه؟؟).

والحديث عن تدخل المحافظين والوزراء فى رصف الطرق والشوارع حديث ذو شجون، ولكن الأعبى منه تدخل ضباط المرور فى أعمال الرصف، فبالأسف كل مدير مرور يغير تخطيط الشوارع والميادين بعد توليه الإدارة العامة للمرور مباشرة، فكم مرة تغير ميدان رمسيس والتحرير وعبد المنعم رياض وروكى والمطرية والسيدة زينب والعتبة وحدائق القبة والسواح.. إلخ؟ فلكل واحد رؤية خاصة وكأن الشوارع ملك له..

هذا غير موسم الانتخابات !!

فتجد أن أكثر الناس فرحاً بانتخابات مجلس الشعب والشورى والمجالس المحلية هم شركات مقاولات رصف الطرق فى مصر والمقاولون، فكل عضو من أعضاء المجالس الثلاثة قبل فترة الانتخابات (وخصوصاً أعضاء الحزب الوطنى) يحصل على تأشيرة من المحافظ - كل فى محافظته - يريد أن يرصف بعض شوارع الدائرة التى ينوى ترشيحه أو إعادة انتخابه فيها - حتى ولو كانت الشوارع لا تحتاج لرصف - إما لأنها جيدة الرصف وتحتاج فقط لترميم بسيط أو لأن بها مشروعات مستقبلاً أى ستحفر بعد فترة قليلة لتركيب مواسير وكابلات لذلك ستحفر لتنفيذ المشروع، ولكن كله يهون فى سبيل الوصول إلى الكرسي.

وللأسف هؤلاء هم نواب الشعب المفروض فيهم المحافظة على مال الشعب، كم من شوارع رصفت وهى لا تحتاج إلى الرصف؟ من أجل عيون الأعضاء ومن أجل نجاحهم فى دوائرهم. انظروا للشوارع المتفرعة من السيدة زينب كم رصفت أكثر من مرة لأجل انتخاب المرشح للمجلس، ثم أعيد حفرها مرة أخرى ومرة أخرى،

وشوارع الخليفة وشوارع المعادى وطررة وحلوان والمطرية
ومنتشية ناصر، شوارع كثيرة رصفت وهى خارج الخطة
للاختبارات (موسم الانتخابات هو موسم رصف الطرق فى مصر).
وهذا يفسر لنا صمت أعضاء المجالس الشعبية أمام سوء حالة
الرصف فى الشوارع، لأنهم أحد أسباب هذه المشكلة بتدخلهم من
أجل المصلحة الشخصية دون النظر إلى المصلحة العامة والحفاظ
على أموال الشعب، ويتدخل كبار المسئولين بالمحافظات فى تعديل
خطة الرصف والميزانية المخصصة للطرق من أجل المظهرية
الجوفاء والنفاق والتلميع الإعلامى والظهور أمام الناس بأنهم
يعملون من أجل راحتهم.

وما أن يعلن المحافظ أن هناك زيارة للرئيس أو رئيس الوزراء
أو السيدة حرم الرئيس إلى جهة ما، يتم الرصف فوراً حتى لو
كانت حالة الشوارع جيدة. المهم أن تكون براقاة ولامعة وجديدة،
وتدهن الأرصفة باللون الأبيض والأسود وتثار الأعمدة وتزرع
الحدائق (يجب أن يعلموا الطلبة فى كلية الهندسة أنه من فوائد
الأسفلت فرشها للظهور بمظهر جميل قبل أى زيارة هامة).

أذكر عند افتتاح حديقة للطفل بطرة على الكورنيش كانت هناك
بعض المناطق المعيبة بطريق الكورنيش مساحتها لا تتعدى
مجتمعة ٢٠٠ م^٢ (مائتان متر مسطح) لا تتكلف إعادة رصفها
٥٠٠٠ جنيه (خمسة آلاف جنيه)، فما كان من السيد رئيس الحى
إلا أن طلب رصف الطريق بالكامل من المعادى إلى طرة بطول
ثلاثة كيلو مترات فى كلا الاتجاهين معاً، وطلب من الشركة تغيير
الأرصفة وتجميلها بالبلاط، فانتهزت الشركة المنفذة الفرصة
وقامت بإزالة الأسفلت القديم وإعادة رصفه طبقتين جديدتين كل
طبقة ٥ سم مع تغيير جميع الأرصفة فى الاتجاهين، وتكلفت
العملية مليوناً ونصف المليون جنيه لمجرد مرور حرم رئيس
الجمهورية لمدة ساعة واحدة (والشارع والله العظيم كان بحالة

جيدة) "وأهو رزق الهبل على....".

قارن بين مبلغ خمسة آلاف جنيه للمرمات المطلوبة والرصف بالكامل لطريق لا يحتاج لذلك تكلف مليوناً ونصف مليون جنيه، أى زيادة أعمال لم تكن مطلوبة بنسبة ٣٠٠٪ زيادة، وما فائدة البلاط هناك، ألم يكن كافياً فرش بلاط حول الحديقة فقط وترك الباقي كما هو الحال عليه سابقاً؟ ولكن لماذا "هم دافعين حاجة من جيبيهم"؟

وإذا سألت أى شركة مقاولات رصف طرق عن مواسم الرصف ستقول أنها على الترتيب:-

- ١- انتخابات مجلسى الشعب والشورى والمجالس المحلية.
- ٢- أعياد الشرطة والقوات المسلحة.
- ٣- صلاة العيدين وأحياناً صلاة الجمعة (والجمعة النييمة فى رمضان).

٤- افتتاح أحد المشاريع حتى لو كانت بسيطة وصغيرة.

٥- افتتاح الحدائق ووحدات الرعاية الصحية النسائية وافتتاح المكتبات (القراءة للجميع).

٦- زيارة أى رئيس أجنبى لمصر.

٧- أى مؤتمر عالمى يعقد فى مصر (مثل مؤتمر السكان).

٨- أى دورة رياضية أو فنية أو مهرجان.

إن انتخابات أعضاء مجلسى الشعب والشورى وأعضاء المجالس المحلية هى عيد لشركات مقاولات الطرق لأنه - كما ذكرت من قبل - يتبارى الأعضاء المرشحون فى جمع توقيعات من المحافظين أو الوزراء المعينين لرصف شوارع الدوائر الخاصة بهم سواء كانت محتاجة أو "مش" محتاجة فى الخطة أو "مش" فى الخطة (مش مهم).

أما أعياد الشرطة والقوات المسلحة فيتم ترتيب زيارة للسيد

رئيس الجمهورية لأحد المعسكرات أو المشاريع الخاصة بالقوات المسلحة أو الشرطة، فيتم تكليف شركات المقاولات بالرصف حول المعسكر أو للطرق المؤدية إلى المعسكر وأحياناً رصف المعسكر من الداخل، وأحياناً تبليط الأرصفة وتغيير البردورات والدهانات.

ويتم كذلك الرصف من أجل زيارة وزير الداخلية أو وزير الدفاع للطرق والشوارع المؤدية إلى أماكن الزيارة ودخل مكان الزيارة أيضاً، فكم من مرة رصفت أكاديمية الشرطة فى العباسية وأكاديمية مبارك من بعدها، والطرق المؤدية إلى معسكرات القوات المسلحة وطريق النصب التذكارى (كل عام قبل أعياد ٦ أكتوبر)، ومعسكرات الأمن المركزى بالدويقة والهرم، حتى طرق سجن طرة تم رصفها أكثر من مرة، بل وصل الأمر أن تم رصف اتحاد الشرطة الرياضى من الداخل وكل الشوارع التى حوله بمساحة أسفلت أكثر من ٥٠٠٠٠م^٢ غير الأرصفة، ويتم رصف وحدات المرور سواء المركزى أو المحلى.

فكم من مرة رصف مرور الدراسة والمعادى وعين الصيرة والزمالك ومصر الجديدة ومدينة نصر.. كله على حساب محافظة القاهرة.

وأثناء افتتاح مبنى الأوبرا الجديد بالجزيرة تم رصف جميع الشوارع حول المبنى، ورصف النادى الأهلى من الداخل (!!) لا تتعجب تم رصفه من الداخل لأن طائفة السيد رئيس الجمهورية كانت ستهبط داخل النادى، ثم استقل سيادته سيارته لافتتاح مبنى الأوبرا الجديد وتم تطوير جميع الحدائق ورصفها وتجميلها من الداخل، حتى أرضية كوبرى قصر النيل الأتربة تمت إزالتها وعمل أسفلت جديد بدلا منها وكذا الحال فى كوبرى الجلاء.

وفى افتتاح مكتبات الطفل فى أى مكان تتم أعمال رصف وبلاط حول المكتبة وكل الشوارع المؤدية إليها وحولها وقبلها

وبعدها وخلفها.. و.. و..

وفى افتتاح مكتبة للطفل فى عزبة الوالدة بحلوان تم رصف جميع الشوارع والأرصفة بتكلفة قدرها خمسة ملايين جنيه من أجل زيارة لمدة يوم واحد، حتى الأرصفة عملوها بلاط وفكها الأهالى بعد يومين وأخذوها للشقق وبلطوا بها الأسطح.

حتى صلاة العيدين أو الجمعة اليتيمة فى رمضان، عندما يذهب السيد رئيس الجمهورية للصلاة فى مسجد الحسين أو السيدة زينب أو أى مسجد يتم رصف جميع الطرق المؤدية إلى ذلك، فكم من مرة رصف شارع الأزهر وشارع بورسعيد وميدان السيدة زينب ومسجد آل رشيد لمجرد ركعتين لرئيس الجمهورية والوزراء وكبار مسئولى الدولة، وبمجرد أداء الزيارة لأى رئيس جمهورية لمصر يتم رصف كل الطرق والشوارع المؤدية إلى مقر الإقامة ومقر التنقلات والاجتماعات، رغم أن مقر إقامة الضيف عادة ما يتكون فى أرقى مكان فى القاهرة، إلا أنه لا بد من إعادة الرصف وإعادة تركيب بلاط جديد، ومؤتمر السكان الذى انعقد فى القاهرة كان مصدر فرحة لشركات المقاولات، فتم رصف الشوارع حول الفنادق كلها شارع العروبة وشارع النيل وصلاح سالم، وتم تجميل الميادين كلها، وفى الدورة الأفريقية الرياضية لكرة القدم التى أقيمت بمصر والإسماعيلية والإسكندرية تم رصف الشوارع المحيطة بالملاعب وأماكن الإقامة حتى داخل المدن الجامعية ورصف استاد من الداخل والخارج وذهنت البردورة وركب بلاط ملون جديد.

ولعلك تتساءل: لماذا نهاجم الرصف؟؟ أليس فى ذلك مصلحة للناس؟ أقول: لو أن هذه الشوارع لم ترصف من قبل أو رصفها معيب لهان الأمر، ولكن كل هذه الشوارع التى ذكرتها مرصوفة من قبل، قد يكون بها بعض العيوب السطحية البسيطة التى يمكن علاجها بقليل القليل من الجنيهات، إلا أن المظهرية وتدخل كبار المسئولين

والمال "السائب" وطمع الشركات المنفذة، وجهل وفساد جهات الإشراف يؤدي إلى إعادة رصف وتبليط الأرصفة من جديد، وإهدار ملايين الجنيهات على الأرض.

إن عادة ما تكون هذه الزيارات والافتتاحات بها عجلة من الوقت فيتم الرصف بسرعة "وبكروثة" ودون اتباع المواصفات الفنية مما يجعل بسرعة انهيار الرصف لأنه لم يأخذ حقه في التنفيذ (سلق بيض)، بل سيحتاج الأمر إلى إزالة الرصف بعد ذلك وإعادة الإصلاح. إهدار المال العام مستمر دون توقف وكان المسؤولين يتقنون في ضياع المال العام.. (وكانها مش بلدنا).

إن تدخل كبار المسؤولين في أعمال الرصف في ظل وجود ضعف شديد في شخصية المهندسين المسؤولين في إدارات الطرق في المحافظات يؤدي إلى كارثة رهيبه، لأنه لا يتسبب فقط في إهدار وضياع المال العام في رصف شوارع لا تحتاج إلى رصف، ولكن يؤدي إلى رصف سيئ سرعان ما يزال مرة أخرى (والأولى أن ترصف بهذه الأموال الطرق الترابية).

إن ملايين الأطنان من الببثومين التي تضيع في إعادة الرصف كل عام لو صدرناها للخارج لكنا من الأغنياء. إن مئات أطنان الأسمنت المستخدم في البردورة والبلاط يهدر ونحن في حاجة إلى كل شيكارة (كل يوم سعر الأسمنت يزيد).

الإدارات الهندسية في أي دولة أوروبية لا يتدخل أحد في عملها، فلم نسمع مرة أن جالك شيراك عندما كان عمدة باريس طلب رصف شارع أو تغيير رصيف، أو جدد نوع بلاط أو دهان عمارة أو جور شجر، لم نسمع أن محافظ برلين أو لندن تدخل لتغيير سور كورنيش النيل أو أي سور، أو حدد أنواع لون البردورة أو نوعية البلاط في أي ميدان أو شارع أو غير من تخطيط أعمال شوارع والميادين.

الإدارة الهندسية فى أى دولة أوروبية لا تسمح لأى مسئول مهما كانت سلطته أن يتدخل فى عملها، فلكل واحد اختصاصه ولا يتدخل فى شئون غيره، وبلغ تدخل المحافظين أقصى مداه حتى نوعية الرصيف وبالوعات المطر والأسوار والحدائق ونوع الدهانات والبلاط، بل أذكر أن أحد المحافظين فى افتتاح مرحلة من مراحل كوبرى أكتوبر (الجزء المعلق فوق السكة الحديد) عاب نوعية الأسفلت المفروش لأنه خشن بعض الشيء وطلب تغييره إلى خلطة ناعمة، وعبئاً حاول المهندس المسئول أن يقنع سيادته أن الأسفلت فى هذا الجزء لا بد أن يكون به خشونة ليتحمل البرى ومرور السيارات، فرفض السيد الدكتور المحافظ وقال بالنص: أنا عايز أسفلت ناعم.. وما كان من المسئولين فى إدارة الطرق بالمحافظة - خوفاً منه وإرضاءً له - إلا أن أعادوا رصف الأسفلت بأسفلت ناعم (ولا حول ولا قوة إلا بالله) ولم يعترض أحد من المهندسين وكان الأمر لا يعنينهم.

لقد تدخل المحافظون فى كل شىء حتى التعديلات المرورية التى يخططها كبار الأساتذة المتخصصين فى هندسة الطرق والمرور لا تعجبهم، وإنما يخططون هم وفقاً لأهوائهم، ولما يرونه - من وجهة نظرهم - الأصوب.

فترى المحافظ خريج الزراعة والطب والكلية الحربية يفتى فى هندسة الطرق والمرور والنقل والإسكان والمرافق.. ولا أحد يستطيع أن يقول له أى كلمة، بل وصل النفاق إلى الإشادة بعبقريته وسداد رأيه فهو أحسن مهندس على وجه الأرض.

أما فى الطرق الرئيسية والمحاور والشاريين الهامة فيتدخل كبار المسئولين فى الرصف من أجل تلميع الوزراء أنفسهم أمام الرئاسة، فكل وزير يريد أن يظهر أمام الرئيس بأنه يشارك فى حل مشكلة المواصلات والنقل بعمل الطرق والمحاور الفرعية،

والتي أحياناً تكون بلا فائدة ومن غير احتياج، بل وصل الحال إلى إنشاء كبرى وأنفاق تكلفت الملايين من أجل التلميع الإعلامي فقط ولا داعي لذكر الأسماء فكلها معروفة لدى الجميع.
إسراف هنا وتقتير هناك.

رغم الإسراف الشديد على أمور مظهرية مثل إعادة تغيير البلاط وغيره نجد أن وسائل الأمان والحماية على الطرق السريعة معدومة فاللوحات الإرشادية قليلة أو نادرة والإنارة معدومة والعلامات الأرضية ضائعة أو تالفة والحواجز بين الطرق مزالة، والسبب قلة الإمكانيات.

إسراف في الأمور التافهة، وتقتير في الأمور الهامة، لذا لا تتعجب من كثرة الحوادث على الطرق.