

الفصل الثاني

- دراسة الحلول وطرق العلاج .
- حل مشكلة رصف الطرق في محافظة القاهرة .
- خواطر هندسية .
- قصص و نوادر وحكايات .

استعرضنا فيما سبق الأسباب الرئيسية المسببة لسوء حال
رصف الطرق والشوارع في مصر وبخاصة في العاصمة والمدن
الرئيسية، وهناك أسباب أخرى ولكنها ليست أساسية وإنما عوامل
مساعدة تزيد من حجم المشكلة، وأستطيع أن أخص الأسباب في:

- الفساد - الجهل - الإهمال

ثلاثي الرعب الذي يقضى على آمال الأمة في التقدم والازدهار،
ويتسبب في تدمير اقتصادها واستنزاف ثرواتها وجلب الفقر
والتخلف لأهلها، ولنعود لموضوعنا الأصلي.. الطرق ومشاكلها.

كيف نحل المشكلة؟

طالما حددنا الداء.. يسهل تحديد الدواء والعلاج.

إذا أردنا ذلك وهناك نية حسنة في التغيير فلنبدأ..

إن مصر تمتلئ بالشرفاء في كل مكان، والصورة ليست قائمة
بل هناك رجال يحبون البلد ورجال يعملون بضمير حتى إرضاء الله
ورسوله، ولكن أغلب هؤلاء المسؤولين لا يعرفون أسباب المشكلة
ولا أبعادها الحقيقية والنتائج البشعة الناجمة عنها.

لقد وضحنا الأسباب الحقيقية المسببة لسوء أعمال الرصف في
مصر، والخسائر والأضرار التي تعود على الدولة من استمرار
سوء رصف الطرق في مصر.

ويمكن حل مشكلة سوء رصف الطرق في مصر من خلال الآتي:

- ١- حلول سريعة وقصيرة الأجل.
- ٢- حلول طويلة وتحتاج إلى صبر.
- ٣- حلول جريئة وتحتاج إلى عقلية منفتحة وجريئة ولا تخشى إلا الحق.

ولنبداً بالحل الأول :-

من السهل والممكن أن يصدر السيد رئيس مجلس الوزراء قراراً بإلغاء المناقصات المحدودة، وأن تُطرح عطاءات الطرق من خلال مناقصة مفتوحة يشارك فيها جميع شركات المقاولات الجادة، ويطبق قانون المناقصات الجديد بحذافيره وخاصة الجزء الخاص بالتقييم الفني للشركات دون مجاملة لأحد.

وأن يسمح لشركات الرصف التابعة لوزارة النقل والمواصلات أن تشارك في مناقصات الطرق التابعة لوزارة الإسكان والتعمير وأجهزته المختلفة، وكذلك الحال أن يسمح لشركات وزارة الإسكان والتعمير بالمشاركة في مناقصات الهيئة العامة للطرق والكبارى فى مختلف أنحاء الجمهورية سواء الطرق السريعة أو المحاور الهامة.

وأن ينظر الجميع إلى شركات رصف الطرق كلها أنها شركات مصرية وطنية وليس هناك فرق بين شركة تابعة لوزارة التعمير وشركة أخرى تابعة لوزارة النقل، فالكل لا بد أن يعمل من أجل صالح الوطن.

أما كراسة المواصفات الفنية فكما ذكرنا بها عيوب واضحة وكثيرة، فحل المشكلة بسيط ويمكن تلافيه من خلال إصدار تعليمات واضحة من المحافظين ورؤساء مجالس المدن بأن تراجع كراسة الشروط والمواصفات من أساتذة كليات الهندسة المختصين فى هندسة الطرق، وذلك قبل بيعها للتأكد من سلامة كتابة المواصفات ودقة الشروط، أو أن تُطرح عطاءات عمليات رصف الطرق من خلال مكاتب استشارية متخصصة فى أعمال هندسة رصف وإنشاء الطرق، ومن خلال الكود المصرى للطرق.

وهكذا نكون قد قضينا على أول مشكلة، والأمر لا يحتاج إلى

إمكانيات أو تغيير قوانين أو انعقاد مجلس الشعب إنما عقل مستنير وفكر مفتوح، قرار بسيط من كل وزير بالسماح لكل الشركات أن تشارك في كل المناقصات، والدقة في كتابة كراسة الشروط والمواصفات الفنية طبقاً للكوود المصرى والمواصفات العالمية.

أما محاربة الجهل واللامبالاة بين مهندسى شركات المقاولات فنقع على عاتق رؤساء هذه الشركات وهى مسئوليتهم الأولى، فكل شركة قادرة على محو أمية المهندسين العاملين بها من خلال الآتى:

أ- إعداد دورات تدريبية علمية هندسية جادة يحضرها أساتذة كليات الهندسة بالجامعات المصرية لتعليم المهندسين أصول علم هندسة الطرق، والأصول العلمية والتتقيفية للعمل السليم والخطوات الصحيحة لتنفيذ أعمال بنود رصف الطرق، وتدريبهم على كيفية الاستفادة من المعدات والطرق الصحيحة لاستخدامها والحصول على أقصى معدل تشغيل مع مراعاة الجودة الفنية.

ب- إعداد دورات تدريبية للمهندسين فى علوم المساحة وكيفية استخدام أحدث الأجهزة المساحية وفى المعامل واختبارات المواد، وأن يتدرب المهندس على إجراء كل التجارب بنفسه وأن تكون هذه الدورة مكثفة وشاملة كل أنواع تجارب المعمل سواء فى المواد والأسفلت وتجارب الدمك والثبات.

ج- زيارات دورية للمهندسين للخلاطات وشرح مكوناتها وطريقة إنتاج الخلطة وكيفية الإشراف على تشغيل الخلاطة واستلام مواد الرصف، والصيانة الدورية والصيانة الشاملة ومتابعة أعمال المعايرة للفتحات والتخزين.

د- دعوة المهندسين القدامى سواء العاملين بالشركات (المركونين فى الثلجة) أو المحالين للمعاش للوقوف بجانب المهندسين

الجدد أثناء تنفيذ الأعمال، وبخاصة أعمال رصف الطرق لتعليم الجدد أصول التنفيذ السليم وكيفية الاهتمام بفرش الخلطة واستلامها، وتشغيل طبقات الأساس وتركيب البردورة والبلاط.

هـ- أن تغير الشركات مفهوم منح الحوافز للمهندسين بحيث تقسم الحوافز والمكافآت مناصفة بين تحقيق الخلطة والأرباح وبين الجودة وإتقان العمل وحسن الأداء والمحافظة على المال العام.

و- الشخص المناسب فى المكان المناسب، بمعنى أن يكون رؤساء قطاعات الرصف من المهندسين الخبرة فى هذا المجال لأنه يمر على الموقع ويعطى التعليمات والأوامر والتوجيهات ويقم الأعمال من ناحية الجودة ولا نختار قليل الخبرة الجاهل ولأن "فاقد الشيء لا يعطيه"، بل سيتولد عن جهله جهل أشد ويتوارث الجهل جيلا بعد جيل، فلنحسن اختيار رؤساء قطاعات رصف الطرق من أجل مستقبل جاد للشركات وللبلد، وأن يكون هدفنا أهل العلم والمعرفة أهم من أهل الثقة، وليتبعوا أهل الخبرة مكانهم الصحيح ليؤدوا دورهم المطلوب.

ز- إنشاء قسم خاص بالجودة الحقيقية فى كل شركة يكون ممن أولى مهامه المرور على أعمال التنفيذ، وكتابة تقرير عن كل عملية وما بها من حسنات وسيئات ومميزات وعيوب، وتقيم هذه اللجنة أداء وأعمال المهندسين ويكون تقريرهم أساسيا مع تقييم المكافآت والأرباح والترقية، وأن يكون لهذه اللجان قوة ليحترمها الجميع ويؤخذ بتقاريرها. وكانت هناك لجنة تابعة للاستشارات بإحدى الشركات الكبرى تؤدى هذا العمل وتمر على عمليات التنفيذ فى جميع المجالات تقييم الأداء وتعطى درجات جودة لكل مشروع، وترسل تقاريرها لمجلس الإدارة موضحة فيها التقييم الحقيقى للمشروع، ولكن ألغيت ولا نعرف

لماذا، رغم أنها كانت "البيع" للجهل والإهمال واللامبالاة والردع للكسالى والمقصرين من المهندسين.

ح- تشجيع المهندسين على قراءة الكتب العلمية والمتخصصة في أعمال إنشاء رصف الطرق والمساحة والمعامل، وكذلك النشرات الدورية العلمية، والتشجيع على عمل أبحاث وكتابة ملخصات لما يقرأونه، وعمل بعض الجوائز المالية لأحسن بحث أو ملخص لكتاب علمي، وتخصيص جائزة مالية أو سفر للخارج لأحسن طريق يتم تنفيذه بدقة وإتقان ومطابقة للمواصفات فنشجع المهندسين على العمل، وتطبق سياسة العقاب والثواب.

من السهل لأية شركة أن تتخذ النقاط السابقة لو خلصت وحسنت النوايا. وسأتحدث تفصيليًا عن أهم نقطة فيها:

لقد حددت من قبل أن مشكلة المهندسين الجدد في عدم زيارة رؤسائهم لهم بالمواقع التنفيذية في المشاريع لانشغالهم بالأمر الإداري، ومن هنا لا يجد المهندس الشاب من يأخذ بيده ويوضح له الصح من الخطأ، لذا يمكن الاستفادة من المهندسين القدامى ذوي الخبرة، وهم كثرة في الشركات منهم من يجلس بلا عمل ومنهم من يقوم بأعمال لا تمت للتنفيذ بصلة، فلو أعطيناهم الفرصة لتعليم هؤلاء الشباب الجدد لكانت للنتائج أفضل وخاصة هذه الأيام.

إن الخبرة في التنفيذ أهم مائة مرة من شرح محاضرة علمية لأستاذ جامعي، لا بد أن يتعاش المهندس الكبير مع الجيل الجديد في الموقع ويقف بجانبه يعلمه أصول التنفيذ الصحيح لينفذ بجودة ويتجنب الخطأ في التنفيذ، ويشرح له كيفية الاستفادة من كل معدة وإمكانياتها وطريقة عملها، ويعلمه الأساليب الصحيحة للقياس وكتابتها في دفاتر الحصر.

هناك عشرات من المهندسين القدامى لأسباب مختلفة يجلسون بلا عمل، يتقاضون رواتبهم ويشربون الشاي والقهوة ويقرأون الجرائد والمجلات (خبرة متعطلة)، فلو أن الشركات استفادت منهم في توجيه وتعليم شباب المهندسين أصول التنفيذ لضربنا عصفورين بحجر واحد: تعليم المهندسين الجدد الأصول الصحيحة في تنفيذ أعمال رصف الطرق دون أدنى تكلفة على الشركة، والاستفادة من الكبار الذين يجلسون بدون عمل، وتحويلهم إلى عمالة مفيدة لهم وللشركات.

إن أحسن طريقة لتعليم مهندسي التنفيذ هي الوقوف معهم أثناء العمل والشرح والتوجيه لكيفية تنفيذ كل بند على الطبيعة بالموقع. المهندسون المهرة ولدوا من رحم خبرة من هم أكبر منهم، والمهندس المحظوظ هو الذي يجد معه في أول حياته مهندساً أكثر خبرة منه وأوفر علماً وأمانة.. وراء كل مهندس شاطر رئيس قاهم وخبرة وأمين ومخلص ويتقى الله.

العمالة المركونة وخاصة كبار المهندسين ممكن أن يكونوا مدرسة لتعليم الجدد دون أى تكلفة على الشركة فتستفيد الشركات منهم وتضمن توالد جيل جديد متعلم وقاهم وماهر.

إن الخبرة العلمية أهم بكثير من الكتب والندوات والمحاضرات، ونحن لا ننكر أهميتها ولكنها عامل مكمل للخبرة العملية فى المواقع التنفيذية.

إن التعليم على الطبيعة يعتبر أساس اكتساب خبرة أى مهندس. هذه بعض الحلول والأفكار نقدمها لرؤساء شركات مقاولات رصف الطرق فى مصر للاستعانة بها لتعليم وتثقيف مهندسي الطرق بها والأخذ بأيديهم.

وهناك أيضًا مزيد من الحلول لتعليم المهندسين الأسس الصحيحة للرصف يمكن الأخذ بها من مكاتب الخبرة الموجودة في مصر، ولكن لنبدأ ونضع قلمنا على أول السلم من أجل المحافظة على علم هندسة الطرق، ولتحافظ على سمعة المهندسين المصريين.

لنبدأ من الآن خطة طموحة قصيرة الأجل وأخرى طويلة الأجل لإعادة تعليم وتنقيف المهندسين الجدد، أما قدامى المهندسين فلنقم لهم الندوات والدورات لنصح المفاهيم الخاطئة ولنضرب بيد من حديد على المهمل والكسول، ولنرفع شعار "معًا بجديّة من أجل رفع سمعة مهندسين الطرق في مصر".

أما حل مشكلة الفساد في قطاع مقاولات رصف الطرق فعلاجه يتم على ثلاث مراحل:-

١- حسن اختيار القيادات في شركات المقاولات من رؤساء مجالس الإدارة ورؤساء قطاعات الرصف والمديرين والمهندسين لأن السمكة تفسد من رأسها وإذا صلح الرأس صلح الجسد. غياب القدوة أكبر سبب في انتشار الفساد لأن هناك فريقًا جاهزًا للوقوع في الخطأ والرشوة والفساد، فإذا رأى القيادة صالحة وأمينة خاف وانصلح حاله وإذا رآها فاسدة فسد مثلهم وأصبح أكثر فسادًا منهم. إن شركات المقاولات التي يرأسها الفاسدون تجد فيها الفساد "للركب" من الرأس إلى أخمص القدم من رئيس مجلس الإدارة إلى أصغر ساع، تجد الفساد منتشرًا ويكاد يصبح علنًا وأمرًا واقعًا. هناك أحد المقاولين أقسم لى بالله أنه يدفع ليدخل المناقصة، ويدفع لترسو عليه المناقصة ويدفع ليوقع العقد ويدفع لينفذ العقد ويدفع ليستلموا الأعمال منه ويدفع لعمل مستخلص شهري، ويدفع للإدارة الفنية لمراجعة الأعمال ويدفع للإدارة المالية لحساب

المستخلص، ويدفع لإدارة الشيكات لصرف المستخلص ويدفع للصراف في البنك لصرف الشيك... من أين يعوض هذه الأموال التي يدفعها؟؟؟

هل يوفر في تكلفة الأعمال التي ينفذها سواء في المواد أو العمالة؟
هل من السرقة كلما أمكن في المواد وأعمال الأتربة والخرسانة.. إلخ؟

هل من استخدام مواد غير صالحة وغير مطابقة للمواصفات..؟
إن هناك شركات مقاولات حكومية تكاد نسبة الفساد بها تصل إلى ١٠٠٪ من العاملين وذلك يرجع للقذوة، فالقائد الأمين حسن السمعة نظيف اليد يمنع بسمعته ونظافته أكثر من ٧٥٪ من الفساد، فحسن اختيار الرؤساء هو أول مسمار يُدق في نعش المرتشيين والفاستين وخربي الذمة والضمير.

٢- الضرب بأيدي من حديد على جميع أشكال الفساد والرشوة والسرقة، ولا تأخذنا بهم شفقة ولا رحمة حتى لو كانت السرقة قرشاً صاعاً ليرتدع الجميع وتصل الرسالة قاسية للباقيين. لو أن هناك عقوبة شديدة مغلظة في كل شركة طبقت بشدة وقسوة على أي واحد أياً كان موقعه ومركزه ومنصبه لخاف الجميع.

إن هناك شركات تتساهل مع الفساد فيها، وتكتفي بنقل الموظف الحرامي أو المرتشي أو المختلس أو لفت نظره أو مجازاته، فيستسهل الآخرون الحكم، أما لو طبق القانون وحل المرتشي والفاست والمختلس إلى النيابة العامة وأخذ أشد الجزاء لارتدع الآخرون وخافوا، وحال ذلك دون ارتكاب أي خطأ أو سرقة. إن فصل المرتشي ليس كافياً لا بد من توقيع أشد العقوبة عليه، وكذلك المقاول الراشي لا بد من استبعاده من العمل في جميع شركات

القطاع العام والمصالح الحكومية التابعة للدولة، لا بد أن نضعه في قائمة سوداء (black list) ويمنع التعامل معه كلياً لينبذ من جميع الشركات والمصالح والجهات الحكومية.

٣- تقليل الاعتماد على مقاولي الباطن، وتشجيع التنفيذ الذاتي وخصوصاً أن شركات مقاولات رصف الطرق تملك أحسن المعدات وأحدثها والخلاطات والمعامل والمحاجر والعمالة الماهرة المدربة الجيدة فما الداعي للاستعانة بمقاولي الباطن.. لماذا الإصرار على بيع بعض البنود أو أغلبها؟

إن شركات مثل حسن علام والنيل العامة للطرق والكبارى، والنيل لإنشاء الرصف والنيل لإنشاء الطرق وغيرها تمتلك أحدث الخلاطات فلماذا تستعين بمقاول أسفلت؟

تمتلك أسطول سيارات، فلماذا تستعين بمقاول للنقل؟
تمتلك أحدث البلدوزرات واللوادر، فلماذا تستعين بمقاول قطع الأتربة؟

تمتلك مصانع وورشاً للبلاط، فلماذا تستعين بمقاول البلاط؟
تمتلك المحاجر، فلماذا تستعين بمقاول طبقة الأساس؟
هل عجزت الشركات المنفذة عن صب البردورة لتشتريها من مقاولي الباطن؟

هل عجزت الشركات عن عمل مصنع أو ورشة لإنتاج البلاط؟
إن هناك خلا ما... إنهم يحاربون التنفيذ الذاتي علناً وصراحة من أجل كسب المال الحرام، إنهم يرفضون التنفيذ الذاتي من أجل "سيوية" العيش ولا يهتمهم مصلحة البلد ولا مصلحة الشركات ولا سمعة مصر في مجال الطرق التي يقال عنها الكثير دون حرج، إنهم يحاربون التنفيذ الذاتي لأنه يقف حائلاً أمام تيار الرشاوى والفساد.

إن هناك شركات محترمة تعتمد بشكل كبير على التنفيذ الذاتي الداخلي وحقت نجاحًا كبيرًا في هذا المجال مثل أعمال صب الخرسانة في البردورة وصب الخرسانة في الجزر الوسطى، وعاشت هذه الأعمال سنوات عديدة ولكن ماذا تفعل شركة أمام الجميع؟

إنى أتعجب لبعض الشركات التي تملك مهندسين ممتازين وقدرات هائلة من الإمكانيات والمعدات تلجأ لتشغيل مقاول باطن أو شركات خاصة وحتى ولو اضطرت الشركة لتشغيل مقاول باطن، فأين الرقابة عليهم من المختصين؟ أين دور المعامل لإجراء الاختبارات على ما يورده من مواد سواء في طبقة الأساس أو الرمل أو البودرة أو البلاط والبردورة؟ أين دور المعامل في تحليل الأسمنت والخرسانة والحديد والسن وباقي المواد؟

يجب أن يؤمن رؤساء مجالس الإدارات أن التنفيذ الذاتي فى جميع بنود أعمال الرصف ممكن وليس مستحيلًا، وأنه العدو اللدود للفساد وأكبر معول يهدم الرشوة والسرقة ويمنع سوء التنفيذ ويصل بالطرق إلى بر الأمان، ويساعد على إبراز قدرات المهندسين.

إن هناك شركات جربت التنفيذ الذاتي فى كل البنود ونجحت إلى حد كبير فى القضاء على سوء الرصف ونفذت أعمالاً جيدة، فلماذا لا يتغير الجميع؟

هناك من يقول أن مقاول الباطن أرخص بكثير - أحياناً - من التنفيذ الذاتي، نعم.. أرخص لأنه أسوأ وأقل جودة وأعماله غير مطابقة للمواصفات الفنية، أرخص لأنه حرامى وراشى ويلعب على ضعف الحالة المادية للمهندس.

إن التنفيذ الذاتى سيوفر للشركات السيولة اللازمة التى تمكنها من شراء المواد والمعدات الجيدة به.. مع حسن تنفيذ جيد ومطابقة للمواصفات الفنية.

إنى أضع ألف علامة استفهام وتعجب من اعتماد أى شركة على مقاولى الباطن رغم ما تملكه من إمكانيات تجعلها تعتمد فى التنفيذ على المعدات التى تملكها، أنا لا أتهم أحداً ولكن ينبغى أن نعيد التفكير مرة ومرة لنستفيد من إمكانيات الشركات فى التنفيذ الذاتى وتقليل الاعتماد على مقاولى الباطن إن أمكن حتى تستغنى عنهم تماماً.

أما بالنسبة لجهل وفساد مهندس الإشراف وخاصة فى المحليات والتى زكمت رائحة الجهل والفساد بها الأنوف، وأصبحت ظاهرة كالشمس، فليس هناك حل إلا الاعتماد على المكاتب الاستشارية، لأن مهندسى المحليات لا يفهمون فى الإشراف على أعمال الطرق، ولا بد من تكليف المكاتب الاستشارية المتخصصة فى مجال هندسة الطرق، والمرور والإشراف على أعمال رصف الطرق فى المحافظات والمدن واستلامها وحصرها.

وهناك تجربة تمت فى ميدان التحرير وعبد المنعم رياض وشارع رمسيس حتى ميدان رمسيس، أثبتت نجاحها عندما كلف مكتب كبير بالإشراف للدائم - وليس الدورى - على تطوير ورصف ميدان التحرير وعبد المنعم رياض أثناء افتتاح مترو الأنفاق عام ١٩٨٦، ونفذت الأعمال بدقة متناهية وعناية دون تقاعس أو إهمال أو سرقة أو "كروثة"، ومنذ عام ١٩٨٦ وحتى عام ٢٠٠٠ لم تحدث أى عيوب أسفلتية فى هذه الأجزاء والشوارع التى تم رصفها تحت إشراف المكتب الاستشارى لأن الاستلام كان يتم طبقاً للمواصفات الفنية.

إن أعمال الطرق التى يتم تنفيذها تحت إشراف مكاتب استشارية واعية وفاهمة ومتخصصة تعيش عمراً أطول وتندر العيوب بها، وهذا معلوم للجميع فى كل مكان لذا يحارب الجميع

الاستعانة بهم لأنهم يكشفون الأخطاء ويحاربون التنفيذ السيئ.

إذا تم تكليف المكاتب الاستشارية بالإشراف على تنفيذ أعمال الرصف في المحافظات والمدن لوفرننا ملايين الجنيهات المصروفة على تنفيذ رصف سيئ ومواد غير مطابقة للمواصفات، وكميات زائدة تدخل جيب المرشدين الحرامية (تنفيذ سيئ + سرقة)، وقد يتحجج البعض بأن هذه المكاتب تأخذ أتعابًا نظير الإشراف فلنوفره ونرصف به... أقول لهم بكل جرأة: أنتم كمن يدس السم في العسل تلبسون الحق بالباطل وتضحكون علينا.

إن النسبة التي يحصل عليها الاستشاري لا تتعدى ٢٪ من إجمالي قيمة الأعمال يعنى ببساطة مليون جنيه أو اثنين كل عام في خطة رصف من ٥٠ مليون إلى مائة مليون، فلنضحي باثنين مليون لنحافظ على ٩٨ مليون جنيه. أم أن المرشدين يريدون المحافظة على اثنين مليون جنيه من أجل إهدار ٩٨ مليون جنيهه وضياح أموال الدولة من أجل مآرب خاصة لهم. إنهم يحاربون المكاتب الاستشارية من أجل أن يقوموا هم بعملية استلام الأعمال والإشراف عليها ليحصلوا على إيجار السيارة والعمولة الشهرية من كل شركة، والسمسرة وبيع أوامر الشغل ومكافآت لجان الاستلام والفلوس نظير التوقيع على المستخلص وزيادة أعمال الأثرية وتقسيم فروق الزيادة مع مقاولي الباطن.

إنهم يحاربون الاستشاريين لا من أجل توفير أجور المكاتب الاستشارية إنما لأنها تغلق أمامهم أبواب الكسب الحرام "وسبوبة" العيش واليغمة التي يعيشونها.

لقد تعجبت أثناء قراعتي الصحف أن محافظ القاهرة كلف أساتذة جامعة عين شمس لفحص الطرق والشوارع قبل صرف مستحقات الشركة المنفذة، وتصرف هذه اللجان مكافآت من الشركات !!!

وهذا أكبر خطأ لسببين:

أولاً: لأن السادة الأساتذة لم يقوموا برفع أعمال الأتربة مساحيًا، ولم يتسلموا طبقات الأساس أسفل الأسفلت، إنما سيكون دورهم المتابعة النظرية لما هو ظاهر فقط، مثلهم مثل من يرى بذلة فى فاترينة ولا يعرف أى شىء من تفصيلها ولا نوعية الخامة المصنعة منها.

إننا نريد إشرافاً دائماً مستمراً يوماً بيوم ساعة بساعة مع الشركة المنفذة، ونريد أن يتواجد المشرف أثناء تنفيذ الأعمال وليس بعد إنهائها، قبل التوريد وليس بعده.

إننا نريد مكتباً استشارياً يشرف على تنفيذ أعمال رصف الطرق من خلال طلبات أعمال يومية (request) ولا يتم تنفيذ بند إلا بعد استلام البند السابق له، ولا يتم توريد أى مادة سواء طبقة أساس أو رمل أو بلاط أو بيتومين إلا بعد إجراء جميع الاختبارات عليها.

إننا نريد مكتباً استشارياً يحصر الأعمال على الطبيعة وبحسب الكميات طبقاً للحقيقة. إننا نريد مكتباً استشارياً لاستلام أعمال صحيحة مطابقة للمواصفات.

لقد حكى لى أحدهم أن شركة ما كلفت بإنشاء طرق فى حى بالشيخ زايد حوالى ٢٥٠,٠٠٠ (مائتان وخمسون ألف متر مسطح) على طبقتين كل طبقة سمك ٥ سم، وعملت ميزانية تقديرية لأعمال الأتربة قدرت بحوالى ١٨٥,٠٠٠ م^٣ (مائة وخمسة وثمانون ألف متر مكعب) وعند تكليف مكتب استشارى للإشراف على تنفيذ الأعمال، عمل رفعاً مساحيًا جديدًا لأعمال الأتربة وجد أنها فى الحقيقة ٨٠٠٠٠ (ثمانون ألف متر مكعب)، يعنى كان هناك زيادة فى الكميات حوالى ١٠٥,٠٠٠ م^٣ (مائة وخمسة آلاف متر مكعب)

بتكلفة ١٠ جنيه للمتر يعنى ببساطة أكثر من مليون جنيه زيادة فى أعمال الأتربة كانت ستقسم بين المقاول ومهندس الشركة لولا تواجد المكتب الاستشارى.

هل عرفت لماذا يحاربون المكاتب الاستشارية؟

هل عرفت لماذا يرفضون المكاتب الاستشارية؟

هذا بخلاف أن إشراف المكاتب الاستشارية سيوفر أيضاً جودة العمل وإتقانه ومطابقته للمواصفات الفنية (توفير للمال العام مع جودة فى التنفيذ).

ثانياً: كيف تصرف للجبان مكافآت من الشركات. أليس هذا تناقضاً؟ كيف يُقِيم ويشرف ويحاسب شركة ثم يأخذ منها مكافأة، لا بد من مراجعة هذا الخطأ؟

أما ظاهرة تدخل كبار المسئولين فى أعمال الرصف التى تحدثنا عنها تفصيلاً فى البلاد النامية مثل مصر من الصعب أن تختفى هذه الظاهرة ولكن.. ولكن من الممكن تقليلها بنسبة كبيرة إذا أحسنّا اختيار قيادات فى المحليات شجاعة أمينّة مخلصّة، وشخصية مميزة فى الإدارات الهندسية بالدولة وخاصة مديريات الطرق والنقل والإدارات الهندسية بالأحياء، شخصيات محبة لبلدها مخلصّة له، فوجود القيادة الواعية القوية يحد بشكل كبير من تدخل المسئولين فى أعمال رصف الطرق، ويمنع تدخلهم فى المجاملات والتلميع بفلوس البلد، والأمثلة موجودة، فعندما عين فى مديرية الطرق والنقل لواء جيش سابق فى الفترة من عام ١٩٩٥ حتى عام ٢٠٠١ تقلصت كثيراً أعمال رصف وإنشاء طرق كانت تنفذ مجاملة لأعضاء مجلس الشعب والشورى والمحليات والصحفيين وأعضاء الرقابة الإدارية ورجال الشرطة والجيش والجهاز

المركزي للمحاسبات ورجال الأعمال وغيرهم.

إن وجود مثل هذه الشخصيات القوية يعد حائلا أمام المحسوبة والمظهرية الجوفاء.

وللحد من تدخل كبار المسؤولين في أعمال رصف الطرق نحتاج إلى قرارات من رئيس مجلس الوزراء لكل محافظ بعدم تجاوز الخطة السنوية، وعدم للرصف داخل أى منشأة سواء داخل معسكر شرطة أو جيش أو ناد أو مبنى وزارى أو مدرسة أو جامعة أو أى شىء مماثل، وإقالة أى محافظ يجامل على حساب مصلحة الوطن ومن مال الشعب، وإصدار قرارات بعدم رصف شوارع بها مشاريع مستقبلية مثل الكابلات أو للمياه أو الغاز، وعدم رصف أى شارع إلا بعد مرور ثلاث سنوات عليه بعد إنتهاء رصفه مهما كانت الأسباب.

إن ظاهرة تدخل المسؤولين فى الرصف والمظهرية الجوفاء تلتهم ميزانية الدولة المخصصة لأعمال الرصف وتتسبب فى كثرة عيوب الرصف.

بالنسبة للنقطة الثانية فهناك حلول طويلة الأجل مثل:

١- تشريع قوانين جديدة لمحاربة فساد المقاولات وخاصة الطرق، مع تغليظ العقوبات إلى أقصى مدى، حتى لو وصل الأمر إلى عقوبة المقصرين والمهدرين لأموال الدولة بأن تكون عقوبتهم رادعة جدًا.

٢- الاهتمام بتدريس وتعليم أعمال تنفيذ رصف الطرق للمهندسين الجدد من خلال إلحاقهم بمعاهد دراسية بعد تخرجهم لفترة زمنية (المدة لا تقل عن ستة أشهر) لتعليمهم أصول التنفيذ الصحيحة علميًا.

وهذه المعاهد تنشأ من خلال الهيئة العامة للطرق والكبارى،
وتصرف عليها وزارة النقل ويلحق إجباريًا فيها المهندسون الجدد
قبل تعيينهم بالشركات، وأن تكون الدراسة مقتصرة على أعمال
تنفيذ الطرق فقط، ويقوم بالتدريس أساتذة كلية الهندسة والمهندسون
القدامى ذوو الخبرة العملية والمنفذون لعمليات كبيرة ومتعددة،
والمختصون فى أعمال المساحة والمعامل ولا يجوز لأى شركة
تعيين أى مهندس جديد إلا بعد اجتيازه الدراسة بالمعهد بنجاح،
وفى حالة رسوبه تعاد مدة الدراسة له من جديد ولكن على حسابه
لخلق جيل جديد من المهندسين عالم بأصول الصناعة والجودة.

٣- أما المهندسون المعينون منذ سنوات فى الشركات فيمكن عمل
دورات تدريبية لهم يقوم بالتدريس فيها قدامى المهندسين بالهيئة
والخبراء وكذلك مهندسو المساحة والمعامل، وأن يتم عمل
دورات مكثفة لهم وإعدادهم إعدادًا جيدًا وألا يسمح بالترقى
والمكافآت إلا بعد نجاحهم فى هذه الدورات، ولا أجد عيبًا أن نبدأ
معهم من جديد نعلمهم ألف باء التنفيذ ونصحح لهم المفاهيم
الخاطئة العالقة بأذهانهم وأن نجعل عليهم رقابة من قدامى
المهندسين لنطمئن أنهم ينفذون ما تعلموه حاليًا لا ما تعلموه فيما
مضى على أسس سيئة وبطريقة غير مطابقة لأصول الصناعة.

٤- تقييم المهندسين عن طريق الأداء والإلتقان وجودة التنفيذ مع
الربحية والمكسب، وألا يسمح إطلاقًا لأى مهندس بالترقى إلا
بعد حصوله على تقرير من لجنة من كبار المهندسين بالشركة
تشيد بحسن جودة التنفيذ.

٥- تشريع قانون جديد يحظر رصف أى شارع إلا بعد مرور
خمس سنوات على رصفه أو طريق سريع إلا بعد مرور عشر
سنوات على رصفه، وفى حالة تكسيره وحفره لتركيب كابلات

أو مواسير مياه وصرف صحي وغاز وخلافه يتم إعادة ترميم مكان الحفر بجودة طبقاً لمواصفات الصيانة، ويمنع نهائيًا رصف الشارع بالكامل وأن يؤخذ تأمين من الشركة التي حفرت الشارع لتركيب المرافق ولا يصرف لها حتى بعد إنهاء أعمال إعادة الشيء لأصله إلا بعد ثلاث سنوات، والتأمين فى هذه الحالة يكون بسعر رصف الشارع بكامل العرض حتى يصادر التأمين لو أهمل فى إعادة الرصف بطريقة صحيحة ويرصف كل الشارع على حساب الشركة صاحبة المشروع.

٦- عمل ملف لكل طريق أو شارع محدد فيه اسم الشركة المنفذة (المقاول) واسم مدير المشروع والمهندسين المنفذين واسم المهندس المشرف وأعضاء لجنة التسليم الابتدائي والنهائي، وفى حالة ظهور عيوب فى رصف الطريق قبل مرور خمس سنوات على الأقل يتم تحويلهم إلى النيابة العامة بتهمة الإضرار بالمال العام، وكذا الحال فى أعمال الأرصفة بما تشمله من بردورة وبلاط وكذلك المطابق.

إن انهيار أى عمارة سكنية يقيم الدنيا ولا يقدها لوفاة بعض السكان أو إصابتهم بجرح ويحول المهندس المشرف والمصمم والمنفذ للقضاء، وأحيانًا يتم حبس المسئول منهم وقرأنا حالات كثيرة لمهندسين منفذين تم حبسهم سنوات عديدة لانهيار عمارة سكنية فلماذا يختلف الحال فى تنفيذ الطرق؟ أليس تنفيذ طريق به عيوب يتسبب بصورة غير مباشرة فى حدوث حوادث خطيرة، أليس ظهور عيوب فى الرصف مثل المطبات والتحدب والتكوم يتسبب فى انقلاب السيارات وإزهاق الأرواح، ألا نقرأ يوميًا فى الصحف عن نزيف الأسفلت وإسالة دماء الأبرياء من جراء حوادث السيارات المتكررة دائمًا؟

هذا غير إهدار المال العام الذي كان من الممكن لو نفذنا بطريقة صحيحة ومطابقة للمواصفات أن نوجهه إلى استثمارات فى السكان أو المدارس أو غيرها.

إن المهندس المنفذ لطريق معيب أسوأ من المهندس المنفذ لعمارة سكنية معيبة لأن العمارة يسكنها أفراد قليلون. أما الطريق فيستخدمه يوميًا آلاف، والعمارة تتكلف تكلفة بسيطة بينما أقل طريق يتكلف ملايين الجنيهات، لو انهار جزء من الطريق وحوكم مهندس واحد فى مصر لارتدع المئات، بل قل الألوف، لو ظهرت عيوب رصف فى شارع واحد وأحيل المهندس المنفذ والمشرف لنياية الأموال العامة بتهمة إهدار المال العام لخاف المئات من المهندسين وارتدعوا.

جربوا ولو مرة أن نحاكم مهندسًا واحدًا أو نحبسه جراء رصف طريق معيب.. جربوا ولو مرة ذلك، وسترون النتيجة، سيخاف الجميع فالقانون أحيانًا هو الرادع لمن لا يرتدع.

٧- لا يسمح لأى جهة حكومية برصف طرق إلا تحت إشراف مكتب استشارى متخصص، فليس من المعقول أن نبني عمارة سكنية بمليون جنيه تحت إشراف مكتب استشارى والطريق الذى يتكلف مئات الملايين يشرف على تنفيذه واستلامه مهندسون من المحليات أو مجالس المدن بدون خبرة كافية أو وعى أو أمانة.

لا بد من إلزام الجهات الحكومية سواء فى مديرية الطرق والنقل أو الأحياء المختلفة ومجالس المدن وأجهزة التعمير من الاستعانة بمكاتب استشارية متخصصة فى أعمال الرصف وإنشاء الطرق، وتشرف على مراحل التنفيذ إشرافًا كاملاً من الألف إلى الياء، وتكون مهمة مهندس المالك (مهندس الحى - التعمير) تسهيل مهمة

شركة المقاولات وحل مشاكلها مع المرافق المختلفة فقط.

٨- تحديد جهة واحدة متخصصة فى القاهرة والإسكندرية وأغلب المدن الكبرى تتكون من أساتذة كلية الفنون الجميلة والتطبيقية وكبار المعماريين والفنانين وقدمى المهندسين، وتكون مهمتها تحديد نوع البلاط وشكله ولونه الذى يصلح لكل مدينة فالذى يصلح لأرصفتة القاهرة يكون غير صالح لأرصفتة الإسكندرية، وتعيين نوع البردورة وحجمها وشكلها وأسلوب التجميل لكل مدينة ونوع جور الشجر والتجميل بكل أشكاله فى كل شارع وميدان، ولا يسمح إطلاقاً بتدخل أحد فى مهام ووظائف هذه الجهة حتى ولو كان المحافظ نفسه، ويكون قرارها قراراً ملزماً لمديريات الطرق وإدارات الطرق الهندسية بالأحياء ومجالس المدن، وأن تكون هذه اللجان مسؤولة أمام رئيس مجلس الوزراء.

إذا قررت اللجنة نوع بلاط معين ولوناً معيناً فليلتزم به الجميع، وبذلك نكون قد تخلصنا من تدخل المحافظين ورؤساء الأحياء فى أمور لا تخصهم وتعد ومن أسباب إهدار المال العام بتغيير البلاط والبردورة كل عام ومع تغيير كل محافظ (حتى أصبحت موضحة فى كل تغيير).

٩- إن هناك دور كبير للسادة الوزراء والمحافظين :-

أ- عليهم اختيار الكوادر الشريفة للواعية الشجاعة الخبيرة، والاعتماد على أهل الخبرة أكثر من أهل الثقة.

ب- إقصاء مجلس إدارة أى شركة ترصف طرقاً معيبة وسيئة.

ج- ربط المكافآت بالجودة وليس الإنتاج فقط.

د- تشجيع الشركات على اهتماء وشراء أحدث معدات تنفيذ الطرق.

هـ- عدم التسرر على الفساد فى أى شركة حتى ولو كان غير مقصود.

١٠- أطالب وبشدة أن يتدب الجهاز المركزي للمحاسبات عددًا من قدامى المهندسين الخبرة في الطرق سواء الحاليين أو المحالين للمعاش لمساعدة أعضاء الجهاز في مراجعة الأموال التي صرفت على تنفيذ الطرق، فهناك أعضاء من الجهاز يكشفون مخالفات مالية أثناء التفتيش على صرف الأموال إلا أن وجود عدد من مهندسي الطرق الخبرة معهم سيساعدهم أكثر ويوضح ويبين لهم أوجه الخطأ في صرف المال العام من الناحية الهندسية، وكذا الحال أن تستعين الأجهزة الرقابية الأخرى أثناء تحرياتهما بعدد من قدامى المهندسين المختصين أثناء المراجعة والتفتيش ومتابعة الشكاوى.

١١- الاهتمام بأعمال صيانة الطرق.

تعتبر صيانة الطرق والشوارع من أهم الأسباب المساهمة في المحافظة على المال العام وزيادة الاقتصاد القومي، حيث إن إهمال صيانة شبكة الطرق يؤدي إلى انهيار الطرق مما ينتج عنه مئات الحوادث الشهرية وزيادة تكلفة التشغيل للمركبات العامة والخاصة ووسائل النقل كلها.

الصيانة تحتاج إلى وعى وفكر هندسى فلا بد أن يخصص جزء من ميزانية الرصف كل عام لأعمال الصيانة سواء خارج أو داخل المدن كل فيما يخصه.. وأنا أعلم أن الهيئة العامة للطرق والكبارى لها فروع كثيرة تقوم بأعمال الصيانة على الطرق المملوكة لها منها السريعة أو الرابطة بين المحافظات، ولكن الشوارع والطرق داخل المدن والمحافظات الكبرى تكاد تكون الصيانة فيها منعدمة تمامًا، وحتى لا يكون الكلام مكررًا لا بد أن نبدأ وبسرعة في:

أ- تخصيص جزء من ميزانية الرصف ولو نسبة ٢٥٪ لأعمال الصيانة من خلال شركات متخصصة في أعمال الصيانة الدورية.

ب- عمل تقرير شهري لحالة الطرق أولا بأول موضحة فيه كل العيوب التي تظهر.

ج- المرور الدائم على اللافتات الإرشادية وعلامات المرور الأرضية وأعمدة الإنارة والعواكس الأرضية لإصلاح ما بها، وخاصة على للطرق الرئيسية والشوارع العامة والميادين والكبارى.

د- شراء المعدات اللازمة لأعمال الصيانة، وتدريب بعض العاملين بالإدارات الهندسية فى كل حى أو مجلس مدينة على أعمال إصلاح العيوب الخاصة بالأسفلت وذلك من خلال برامج ودورات تدريبية مكثفة لهم يقوم بها المهندسون المتخصصون فى الصيانة ذو الخبرة والدراية والكفاءة من المهندسين القدامى.

هـ- التشجيع المادى لعمال ومهندسى الصيانة بالأحياء من خلال حوافز ومكافآت لتشجيعهم على حسن الأداء والكفاءة فى العمل، والاهتمام بأعمال الصيانة الدورية، وبذلك نكون قد قللنا العيوب التى تظهر فى الرصف التى من خلالها توفّر المال العام ولنبدأ بتشجيع إنشاء فرق صيانة حقيقية بمحافظتى القاهرة والجيزة، ثم نتوسع كل عام بإنشاء فرقة صيانة بكل محافظة حتى يأتى اليوم الذى تصبح فرق الصيانة منتشرة بجميع المحافظات، وبالتأكيد سيوفر ذلك إعادة الرصف ويوفر المال العام.

و- حث الشركات وتشجيعها على التنفيذ الذاتى بما تملكه من معدات وإمكانيات، وتوفير الأموال اللازمة لشراء أحدث المعدات وتشجيع المهندسين العاملين بها على التنفيذ الذاتى وصرف المكافآت لمن يعتمد أكثر على التنفيذ الذاتى وأن يكون له أولوية فى الترقى والسفر وخلافه من المزايا.

ز- تشكيل لجنة تعرض عليها أسماء الشوارع والطرق المراد

رصفها كل عام لمنع ازدواجية العمل، ويحدث هذا غالباً في
المحليات حيث ترصف مديرية الطرق والنقل شوارعاً ضمن
خطة الرصف المحلية، وتقوم إدارة الطرق بالأحياء بإعادة
رصفه مرة أخرى من خلال خطة الحى سواء الصيانة أو
الخطة الشعبية، ويحدث ازدواج في الرصف نتيجة عدم التنسيق
بين المديرية وبين الحى، ولمنع هذا الازدواج نقترح أن أى
جهة تريد رصف أى شارع ترسل صورة من أسماء الشوارع
إلى مديرية الطرق والنقل لتحديد لها هل الشارع مدرج فى خطة
رصف العام الحالى أو القادم أو قد تم رصفه من قبل فى الخطة
السابقة، وبذلك نمنع ازدواجية أعمال الرصف.

ولقد رأيت بعينى شوارع رصفت مرتين مرة من المديرية
ومرة من الحى وأرصفت تم تركيبها جديدة من خلال المديرية
وأعيد تركيبها بعد إزالتها بواسطة الحى، الكل لا بد أن يعمل من
خلال بوتقة واحدة.

ح- إقالة مجلس إدارة الشركات من أجل سوء التنفيذ لا من أجل
الربح والمكسب فقط، وأن نحسن اختيار القيادات سواء من نفس
الشركات أو غيرها المهم أن يؤمن مجلس الإدارة بشعار الجودة
أولا وقبل كل شىء.

حل مشكلة رصف الطرق في محافظة القاهرة

تستأثر محافظة القاهرة بأكبر ميزانية لرصف الطرق والشوارع دون غيرها من المحافظات، بل وربما تكون ميزانيتها أكبر من ميزانية رصف الطرق لكل المحافظات مجتمعة.

ملايين الجنيهات تصرف كل عام على أعمال رصف وتجميل الشوارع والميادين والكبارى والأنفاق والحدائق وسور كورنيش النيل. وحالة الطرق والشوارع سيئة ومزرية سواء من ناحية الأسفلت المملوء بكل العيوب أو أعمال البردورة المتآكلة والمرتفعة والبلاط المتآكل المفتت الهابط وبالوعات المطر الهيكلية، ومطابق الصرف الصحي المرفوعة بطريقة سيئة معيبة. كل عام ترصف نفس الشوارع وتبلى نفس الأرصفة وقد كتبنا سابقاً عن عدد مرات رصف الميادين والشوارع وكم تغير البلاط بالأرصفة مرات ومرات دون أن يحاسب أحد عن ذلك.

وأثناء كتابتي لهذه السطور أرى عمالاً تزيل البلاط الجميل الموجود على أرصفة شارع القصر العيني وتعيد تركيب بلاط جديد من نوع آخر مع أن البلاط المزال كان بحالة جيدة جداً، وتم رصف الشارع مرة أخرى بعد إزالة الأسفلت السابق، وأقول قولة الحق أن الرصف السابق لم يكن به عيب ولكن.. ماذا أقول..؟

تكالفت عملية إزالة الأسفلت السابق وفرش أسفلت جديد، وكذا البردورة والبلاط مبلغاً لا يقل عن مليون جنيه أو يزيد.. والله لم يكن الشارع بحاجة إليهم نهائياً ولكن تغير المحافظين السبب،

فالبلاط نفذ في عهد المحافظ السابق فلماذا لا يجدده المحافظ الحالي؟ وهكذا سنرى تغييرًا آخر في شارع آخر وميادين أخرى من أجل التغيير فقط أو لأن البلاط السابق سيئ، ولماذا استلموه وسمحوا بتركيبه؟

إتني أقدم حلاً لمشاكل الطرق في محافظة القاهرة بالذات.

ولكن هذا الحل يحتاج إلى محافظ شجاع.. ذى شخصية قوية لا يجمال أحداً وله فكر ووعى ويعرف أنه محافظ للحفاظ على أموال الدولة ومراقبها.

الحل:

أن يصدر السيد المحافظ قراراً بإيقاف العمل فى رصف الشوارع والميادين لمدة خمسة أعوام كاملة ابتداءً من عام ٢٠٠٦ حتى عام ٢٠١١.

وأن يوجه أعمال الرصف فقط للشوارع الترابية (الإنشائية) والتي لم ترصف نهائياً من قبل ويسرى القرار أيضاً على أعمال تغيير البردورة والبلاط... مرة أخرى يؤكد على ضرورة إيقاف رصف أى شارع مرصوف من قبل وكذا إيقاف تغيير جميع الأرصفة المبلطة من قبل.

ثم ... نقسم كل حى من أحياء القاهرة إلى عدة مربعات ولنضرب مثلاً بحى مصر القديمة: يقسم إلى عدد مربعات وليكن عشرة مربعات كل مربع يحتوى على عدد من الشوارع والحوارى والميادين، نعين لكل مربع ملاحظاً قديماً للمرور اليومي على الشوارع به مع عدد من المساعدين ومعه دفتر تقرير يومي موضحاً فيه:

١- الأجزاء التالفة [هبوط.. زحف.. تشقق..نكوم] بكل شارع وحرارة.

٢- البردورة التالفة والمتآكلة والمخلووعة.

٣- البلاط الهابط أو المتآكل أو المكسور أو الناقص وكذا الحال بالنسبة للماستك.

٤- مطابق الصرف الصحى ومحابس برايز المياه محدداً العيوب فيها هل هي مرتفعة المنسوب أم منخفضة أم مائلة أم مفقودة.

تتجمع التقارير اليومية (عددها عشرة تقارير) إلى مهندس الطرق بالحى (ونختار مهندساً فاهماً وأميناً).

يجمع المهندس العيوب فى جدول، ويكلف أى شركة رصف طرق لها عقد مع المحافظة فى إصلاح العيوب أولاً بأول ولكن الإصلاح على أسس علمية، يعنى إذا كان ترانشا يبدأ بقطعه ونظافته ثم توريد طبقة الأساس فيه ورصفه بالأسفلت الساخن مع الدمك بالهراسات جيداً، وإذا كان هناك زحف أو تكويم للأسفلت يزال بالكمبروسور أو قاطع الأسفلت ثم يعاد ترميمه جيداً بطريقة فنية طبقاً لأصول الصناعة.

وكذا الحال فى الأرصفة نرغم البلاط سواء الهابط أو المخلووع أو المكسر، وإزالة البردورة التالفة وتركيب الأجزاء الناقصة على خرسانة عاديه ذات جهة كسر مطابقة للمواصفات مع سفيه البلاط جيداً.

أما بالنسبة لرفع الطوابق فترفع بطريقة علمية (سنذكرها تفصيلياً فيما بعد).

وهكذا يقوم هذا المهندس بالإشراف على الشركة لإصلاح العيوب البسيطة فى كل شارع من خلال التقارير التى تصله من الملاحظين يومياً مع المتابعة.

أما العيوب الكبيرة مثل حدوث تآكل فى الأسفلت أو الهبوط فى أجزاء كبيرة من الأسفلت، أو حدوث تشقق أو انهيار لطبقات

الأساس، فيتم عمل مقايسة للأجزاء المعيبة فوراً وتعرض على مهندس مديرية الطرق والنقل، والذي بدوره يعاينها ويراجع المقايسة الابتدائية لها ويتم تكليف شركة المقاولات بالعمل فيها مع المتابعة المستمرة للأعمال وأخذ العينات بطريقة صحيحة للتأكد من سلامة المواد المستخدمة سواء فى طبقة الأساس أو الأسفلت مع التأكد من جدية الاختبارات.

وقد يسأل سائل: هل نجد العدد الكافى من المهندسين والملاحظين لعملية البحث والتنقيب عن الحفر والنقر والمطبات وأغطية المياه والمطابق؟

الإجابة: نعم

هناك العشرات والعشرات من المهندسين والملاحظين العاملين فى أحياء القاهرة والهيئة العامة للنظافة ومديريات الطرق عمالة زائدة بدون عمل ويجلسون متراسين فى المكاتب لقراءة الصحف وتناول الشاي والقهوة، كما أننا سنوقف أعمال الرصف من خلال مديريات الطرق فسينفرغ المهندسون بها للعمل فى الإشراف على تنفيذ أعمال الترميم والصيانة، وإذا تحجج البعض ممن يرفضون ذلك إما لأنهم "تنبلة" وكسالى لا يريدون أن يتعبوا أنفسهم بالمرور اليومى والإشراف على إصلاح العيوب، أو لأنهم يريدون أعمال رصف كاملة لما فيها من "سبوية" عيش لهم. فإبنا نقترح أن يتم الفحص والمرور من خلال مكاتب استشارية متخصصة أو نستدعى قدامى المهندسين والمحالين على المعاش لتحديد العيوب المنتشرة فى الأسفلت وكتابة طريقة الإصلاح نظير مكافأة شهرية. وقد يتساءل البعض: هل شركات المقاولات ترضى بأعمال إصلاح النقر والمطبات فقط؟

أقول نعم.. ولكن بأسعار أعلى من أسعار الرصف بكامل الشارع.. وقبل أن تسأل لو أخذ أربعة أو خمسة أضعاف ثمن المتر المسطح للأسفلت أو البردورة أو البلاط لكان أوفر لأن أعمال الترميم عادة ما تكون أسعارها عالية جدًا.

وإليك مثال، ذكرته من قبل....

لو أن سعر المتر المسطح أسفلت ١٢ جنيه (اثنا عشر جنيهًا) ورصفنا شارعًا طوله (٥٠ م وعرضه ١٠ م) لتكلف ٦٠٠٠٠ جنيه (ستون ألف جنيه) سعر أسفلت فقط في حين أنه لو أصلحنا العيوب في الأسفلت القديم من نقر ومطبات وخلافه سيتكلف ٥٠ م × ١٠٠ جنيه = ٥٠٠٠ جنيه قيمة الإصلاح، يعنى لو متر الأسفلت في الترميم والصيانة تكلف ١٠٠ جنيه بدلا من ١٢ جنيه لو فرنا خمسة وخمسين ألف جنيه... فس على ذلك مئات الألاف من الأمتار المسطحة التي ترصف في كل شارع لوجود بعض العيوب البسيطة فيها، وكذلك الحال في الأرصفة.. لربما تغيير بلاط رصيف بالكامل لوجود عيوب تمثل ٥٪ من البلاط الحالى فلو أصلحنا ٥٪ لو فرنا الكثير بدلا من التغيير بالكامل.

تخيل لو طبقنا هذا الحل كل يوم يخرج مندوب لفحص الشوارع فى المربع الخاص به، ويقدم تقريرا ويتم الإصلاح العلمى الجاد المتقن خلال يومين أو ثلاثة.. فخلال سنة أو سنتين ستختفى جميع العيوب الموجودة بالشوارع والطرق.

إن هناك شوارع طويلة وكبيرة ورئيسية مرصوفة جيدًا إلا أن هناك بعض العيوب البسيطة بها، هناك شارع مثل عباس العقاد كم يبلغ طوله؟ تجد بعض العيوب البسيطة مطبًا أو شرخًا أو ترانشًا عرضيًا وبعض النقر الصغيرة مع هبوط خمسة أو ستة مطابق صرف صحى، أو اختفاء بالوعه مطر أو تشقق بسيط، هذه العيوب

تعوق المركبات وتعطل أحياناً المرور وربما تتسبب فى حوادث، أما الأرصفة فتجد نسبة لا تتعدى ١٠٪ منها مكسور أو مخلوع فتضايق المشاة وتؤثر على حركتهم بل ربما تسبب لهم حوادث.

وسرعان ما يشتكى الناس عامة أو خاصة ومن أجل أعمال إصلاحات بسيطة تتكلف - من وجهة نظرى - عشرة أو عشرين ألف جنيه، فى حين أنه لو رصف الشارع بالكامل مع الأرصفة لتكلف مليونين أو ثلاثة ملايين جنيه.

هناك المئات مثل هذا الشارع تجد مطباً أو حفرة أو مطابق مكسورة تتسبب فى تعطل المرور ومضايقة المركبات ويصبح الجميع بأعلى صوت "الأسفلت بايظ".. فيمكن من خلال هذه المجموعات المتابعة لعيوب الأسفلت حل المشكلة.

شارع الجمهورية أمام مسرح الجمهورية به مطبق مجارى يعطل المرور فى الشارع كله، شارع عبد الخالق ثروت به جزء زاحف من الأسفلت، شارع رمسيس به نقرتان، شارع.. إلخ.. إلخ.. كلها عيوب بسيطة وصغيرة ولكنها تتسبب فى زحام المرور.

كل هذه الملاحظات والعيوب لو تجمعت فى تقرير لكل حى وتم عمل خطة زمنية للإصلاح لن تكلف الدولة واحداً على عشرة من أعمال خطة الرصف الحالية.

ونترك أعمال الرصف للشوارع كاملة للشوارع الترابية التى لم تُرصف من قبل. إن أكثر من ٩٥٪ من شكوى المواطنين على عيوب أعمال رصف الطرق والشوارع عبارة عن مطبات بسيطة أو نقرة صغيرة أو هبوط طابق صحى أو بالوعة مطر مقلوبة أو ترانش عرضى حفروه ونسوا رصفه مرة أخرى.

هذه العيوب البسيطة المنتشرة فى كل شوارعنا وطرقنا وفى كل

المحافظات بلا استثناء يمكن علاجها من خلال تطبيق فكرة إصلاح العيوب من خلال المجاميع التي ذكرناها من قبل، وخلال فترة بسيطة سيشعر الناس بتحسّن ملموس في الرصف والمرور وبجنيهاً قليلة.

أما مشكلة المشاكل والتي يظن البعض أنها بلا حل غرق القاهرة كل عام في مياه الأمطار وتوقف المرور والشلل التام الذي يؤثر على حركة الناس مع أن حل المشكلة بسيط :-

أولاً: في الشوارع التي سترصف رصفاً كاملاً لا يتم استلامها نهائياً من شركة المقاولات إلا بعد استلام الميول العرضية والطولية مساحياً بل واختباره بتكّ مياه، واختيار أماكن بالوعات المطر في مكانها الصحيح (الأماكن المنخفضة المنسوب) مع اختبارها جيداً قبل الاستلام.

ثانياً : للشوارع المرصوفة من قبل وهي تمثل ٩٠٪ من شوارع وطرق محافظة القاهرة.

الحل

نقسم القاهرة كما هي إلى أربعة قطاعات وكل قطاع به ثمانية أحياء ونكلف أربعة مكاتب استشارية متخصصة حسنة السمعة والخبرة العلمية برفع مساحي للشوارع تبدأ في الشوارع الرئيسية أولاً.. ثم الفرعية... ثم...

ومن خلال الرفع المساحي والمناسيب نحدد الأماكن المنخفضة المنسوب والتي تتجمع فيها مياه المطر وتتسبب في صعوبة مرور السيارات.

ونبدأ بالاشتراك مع شركة مقاولات متخصصة في ملء الأماكن المنخفضة المنسوب بالأسفلت الساخن بطريقة علمية وطبقاً

لمواصفات فنية يحددها المهندس الاستشارى... [عملية ترقية
بطريقة فنية للأجزاء الهابطة].

وخلال خمس سنوات لن تجد شوارع بها تجمع مياه تعوق الحركة.
ونبدأ فوراً فى المحاور الرئيسية مثل صلاح سالم والعروية وشارع
رمسيس وطريق المطار وشارع بورسعيد وكورنيش النيل ومنازل
ومطالع الكبارى ولتنى تتحول إلى مصائد لمياه المطر كل عام.
لنبدأ فى الترميم الصحيح المبنى على أسس علمية من خلال
شركات ذات سمعة وتحت إشراف مكاتب استشارية متخصصة.
إن ميزانية الرصف للعام الواحد يمكن أن توزع على الخمس
سنوات وسنجنى من ورائها الخير الكثير.
إننا نحتاج إلى محافظ شجاع يحب القاهرة ويحب مصر...

خواطر هندسية

- في الصفحات القادمة نقدم بعض الحلول المساعدة في حل مشاكل الرصف من الناحية العلمية مثل:
- الإجراءات الصحية لرفع مطابق الصرف الصحي التي تؤرق العديد من الشركات، وتتسبب في مشاكل للشوارع وبخاصة الشوارع الرئيسية.
 - كما نحدد كيفية الاستلام الابتدائي والنهائي لمشروعات رصف الطرق من الناحية الصحيحة.
 - ونوضح الأسباب الفعلية التي تجعل الأسفلت فوق الكباري يعيش ويعمر مدة طويلة دون ظهور عيوب فيه.
 - كما نوضح أمثال الطرق للاستفادة من مخلفات رصف الطرق بما يعود بالنفع على البلد.
 - ونوجه نظر السادة المسئولين إلى حل للقضاء على بطالة المهندسين الجدد حديثي التخرج بما يفيدهم ويفيد أعمال رصف الطرق.
 - ونختم بفصل خاص للمهندسين فقط وهو الجودة الشاملة وطرق الخصم الناتجة عن سوء التنفيذ.

لماذا يُعمر رصف الكبارى؟؟

سألنى أحدهم: لماذا نرى عيوبًا كثيرة ومتعددة في أسفلت الشوارع والطرق الرئيسية وأحسن شارع لا يعمر أكثر من عامين أو ثلاثة ولكن الأسفلت فوق الكبارى يعيش ويعمر مدة طويلة، هل مواد الخلطة الأسفلتية للكوبرى مختلفة عن الأسفلت العادى فى الطرق والشوارع؟ هل تضاف إضافات معينة أم تستخدم معدات خاصة؟

طبعًا... لا.....

هكذا كانت الإجابة..

الأسفلت الذى يفرش فوق أرضية الكبارى يعمر ويعيش طويلا، فكوبرى أكتوبر العملاق رصف منذ أواخر السبعينيات وحتى الآن لم نر عيوبًا فى الأسفلت، ولم يتم تغيير طبقات الأسفلت ولو بنسبة بسيطة نهائيًا فى جميع مطالعه ومنازله وعلى مدار أكثر من خمسة وعشرين عامًا، وهذا يؤكد كلامى أننا قادرون على إنتاج خلطة أسفلتية ثابتة ومطابقة للمواصفات الفنية وقادرة على أن تتحمل المرور عليها... وللعلم إن الخلطة الأسفلتية على الكبارى خلطة عادية جدًا من نفس المكونات التى من المفروض أن تفرش فى الطرق والشوارع، وتفرش بنفس المعدات ونفس العاملين.

ولكن ما الفرق؟؟؟

الإجابة بسيطة وتتلخص فى كلمة واحدة هي.... الخوف.

إن شركات المقاولات لا تهتم كثيرًا بجودة رصف الطرق والشوارع لأسباب كثيرة تكلمنا عنها بتفصيل واستفاضة فى أول الكتاب وشرحناها بإسهاب ولخصناها فى الجهل والفساد والإهمال،

ولا تهتم أى شركة بنتائج سوء تنفيذ الرصف فى الشوارع والطرق لأنه كما قلنا - سابقاً - ليس هناك من يحاسب، فإذا ظهرت أى عيوب فى شارع بعد إنهاء الرصف ولو بشهرين لن تجد أى مسئول يهتم ويحاسب الشركة المسؤولة عن التنفيذ ولا يحاسب المهندس المشرف المستلم لطبقات ونوعية الأسفلت، ومن هنا لم تعط الشركات أى اهتمام لأعمال الرصف، وحتى ولو اهتم مسئول وانتقد عيوب الأسفلت فى أى طريق مرصوف ستجد عشرات التبريرات التى تقال من أفواه مسئولى التنفيذ فستجد من يقول أنهم حفرُوا الشارع، أو هناك ماسورة مياه انفجرت، أو طابق مجارى طافح، أو حمولة ثقيلة مرت على الأسفلت، المهم مبررات وأعداز. ولكن فى رصف الكبارى.. تجد العكس تمامًا الكل مهتم، ترفع درجة الاستعداد القصوى.. الحالة (ج) ما أن تنتهى الشركة المنفذة للكوبرى من صب خرسانة البلاطة العليا حتى تبدأ إدارة الطرق بها من إعلان حالة الطوارئ التى تتلخص فى الآتى:

- ١- تصميم للخلطة الأسفلتية المناسبة.
- ٢- تجهيز المعامل وإعدادها وإشراف المعمل الرئيسى بالشركة على معمل الخلطة.
- ٣- انتداب مهندس من المعمل الرئيسى بالشركة للمتابعة.
- ٤- تجهيز أحسن المعدات من فناشر وجريدرات وهراسات واختيار العمالة المهرة.
- ٥- إعادة صيانة الخلطة وتجهيزها بكل ما يلزم.
- ٦- تواجد مهندس الصيانة بصفة يومية مع الخلطة.
- ٧- متابعة المواد المستخدمة فى إنتاج الخلطة الأسفلتية واختبارها أولاً بأول وعدم السماح بأى هفوات.

٨- متابعة كبار المسئولين والمديرين بالشركة أولاً بأول، بل وساعة بساعة للأعمال.

٩- تجهيز سيارة لرش المادة اللاصقة (R.C) تنف بجانب العمل بصفة مستمرة.

١٠- تجهيز فرقة مساحة مع وردية الأسفلت.

١١- اختبار كل نقلة قبل الفرش من ناحية قياس الحرارة ومطابقة المنتج للمواصفات.

١٢- استشارى المشروع بنفسه يتسلم نقلة بنقطة.

١٣- الجميع يعمل بغض النظر عن المواعيد يبدأ العمل من الفجر حتى منتصف الليل، الكل يعمل بإخلاص وهمة بعيداً عن الكسل والإهمال من أجل منتج جيد مفروش بطريقة صحيحة، خلية نحل تراها لا تهدأ تعمل ليلاً ونهاراً، وفى النهاية كما نرى خلطة الأسفلت على الكبارى بحالة ممتازة من ناحية الجودة والمصنعية وتعمّر طويلاً ولا تجد أمراض الطرق لها طريقاً.

انظر إلى كوبرى أكتوير بجميع مراحلها، المرحلة الأولى فوق النيل فى السبعينيات، المرحلة الثانية فوق شارع الجلاء، المرحلة الثالثة فوق شارع رمسيس، والرابعة الجزء المعلق والخامسة إلى شارع بورسعيد والسادسة فوق العباسية والسابعة فوق شارع امتداد رمسيس وحتى المنصة، وكوبرى المنيب وكوبرى بنها العلوى، والكبارى على النيل سواء فى الوجه البحرى أو القبلى، والأنفاق.. نفق الجلاء، نفق الهرم، نفق الملك الصالح، نفق العروبة، نفق الأزهر، أنفاق الإسكندرية وغيرها، نادراً ما تجد عيوباً ظاهرية فى الأسفلت تحتاج إلى إزالة مثلما نرى فى الشوارع والطرق الرئيسية. نادراً ما نرى حفراً أو نقرًا أو مطبات أو إخاديد أو تكومًا أو

زحفاً إلخ

لو أننا طبقنا ما نطبقه في رصف الكبارى عند رصف أى طريق رئيسى، لو أن كل شركة اعتبرت الطريق هو كوبرى لأصبحت كل طرفنا وشوارعنا بلا مشاكل. وهذا يؤكد كلامى أن الخوف والمسئولية هى القدرة على رفع مستوى نجاح رصف الطرق. وكذا الحال فى رصف المطارات، هل رأيت أسفلتاً معيباً فى أى مطار؟

وللعلم أن جميع شركات الرصف فى مصر فرشت أسفلتاً على الكبارى ورصفت مطارات، ولم أقصد شركة ما فى حديثى عن رصف الكبارى، فالكل رصف والكل أجاد، ولكن فى العمل تحت ضغط الخوف من المحاسبة والمسئولية.

رفع المطابق والبالوعات

لا توجد مشكلة تؤرق المسؤولين العاملين في رصف الطرق إلا مشكلة رفع مطابق الصرف الصحي، فأصبحت أم المشاكل ولا تجد أى طريق أو شارع إلا به طابق أو أكثر مائل أو مكسور أو مرتفع مما يتسبب فى قلق "وقرف" للسيارات، ولا يكاد يشعر أحد من قاندى السيارات أن الشارع رصف بأسفلت جديد وصرف عليه الملايين لأنه عادة ما يقع فى مطبق هابط أو يصطدم بمطابق مرتفع، وكم من مطابق ضيقت جهد العاملين فى مجال رصف الشوارع، وأصبحت المشكلة تؤرق المهندسين والأسباب :-

١- عدم اهتمام العاملين بالرصف برفع المطابق بطريقة علمية والاستهتار بالمشكلة.

٢- الحالة السيئة لرقاب غرف التهطيش.

٣- وجود (بالوعات أو مطابق) الغطاء بها منخفض أصلاً عن شبر المطابق وتظهر هذه المشكلة بوضوح تقريباً فى كل الشوارع سواء فى القاهرة أو الإسكندرية أو أى محافظة، وقد اشتكى الكثير من سوء حال الرصف بسبب عدم تغطية المطابق بطريقة صحيحة.

ونقدم الحل الأمثل :

أولاً: نبدأ قبل أعمال تنفيذ الأسفلت برفع منسوب المطابق على منسوب الأسفلت المراد فرشها، وذلك باستخدام ميزان القامة والقدّة ونبدأ بالتكشير حول المطابق مع تعليته على المنسوب المطلوب بحلقة خرسانية دائرية بها نسبة من حديد التسليح

متوسط 8 & 6، ثم نضع عليها المطبق مع التغليف جيداً بالخرسانة العادية سريعة الشك وبعد ذلك نبدأ فرش الأسفلت.

ثانياً: فى حالة الشوارع التى لا تسمح بالرفع قبل أعمال الأسفلت لأنها تتسبب فى إعاقة حركة المرور [الشوارع ذات الكثافة العالية جداً مثل شوارع وسط البلد وشوارع رمسيس وغيرها].... نبدأ بأعمال الأسفلت أولاً مع تغطية المطبق برمل، وبعد إنهاء الفرش وأعمال الهرس كاملة ترفع بقايا الأسفلت من على المطبق، ويتم التكسير حوله باستخدام المنشار أو أى معدة صالحة للتكسير فى خطوط منتظمة وذات حواف قائمة، وبعد ذلك نرفع المطبق على منسوب الأسفلت باستخدام القدة الألومنيوم - على حلقة خرسانية كما جاء فى البند الأول - ويتم بعد ذلك فرش خرسانة عادية سريعة الشك ذات جهد عالٍ حول المطبق مع منسوب الأسفلت الحالى ورشها بمادة إيوكسية لتكتسب نفس لون الأسفلت وتكون ذات ميزة أنها تقاوم أعمال البرى... وبعد ٢٤ ساعة نزيل السدادات حول المطبق ونتركها للمرور.

كلتا الحالتين صحيحة وإن كنا نحبذ الحل الأول ونقترح أن نطبق غرامة على كل شركة ترفع الطوابق بطريقة سيئة ٥٠٠٠ جنيه (خمسة آلاف جنيه على كل طابق) يخصم من مستحقاتها عند صرف التأمين النهائى للعميلة، كما نقترح أن يمنع استلام الشارع ابتدائياً إلا بعد تسليم المطابق بطريقة صحيحة.

حتى يتوقف نزيف الأسفلت

هل صحيح أن هناك نزيفاً على الأسفلت لا نستطيع إيقافه؟
هل صحيح أن الدماء المصرية رخيصة إلى حد أن نتركها
تسال يومياً على الطرق؟

أيا كان السبب سواء السرعة، أو أخطاء السائقين أو عيوب
الطرق فهي مسئولية الدولة بصفة عامة ومسئولية وزارة النقل
بصفة خاصة..؟

لقد قرأت في إحدى الصحف إحصائية تقول أن عدد القتلى
(وأقول القتلى لأنهم قتلوا بفعل الإهمال والجهل) في حوادث الطرق
يزيد عن شهداء حرب أكتوبر، وكل يوم نطالع في الجرائد أخباراً
متكررة عن حادثة على الطريق السريع سواء في الإسكندرية أو
الغردقة أو الصعيد أو.....أو.....، أخبار نقرأها كل يوم حتى
اعتادناها، وحتى إذا مر يوم دون أن نقرأ عن حوادث للسيارات
على الطريق تعجبنا وقلنا خيراً ماذا حدث؟؟

وللأسف لم يتحرك أحد. إنها مسئولية الدولة أولاً وأخيراً ممثلة
في وزارة النقل ووزارة الداخلية. وزارة الداخلية مسئولة عن عبث
السائقين وإهمالهم، ولو أن العقوبات غلظت بشكل كبير ووصلت
إلى حد السجن، ولو سجن سائق أو أكثر وخاصة من أولئك
المستهترين من أولاد أصحاب النفوذ وكذا المهملين من سائقي
الأتوبيسات والنقل والميكروباص.. لارتدع الناس.

لو قرأنا في الجرائد أن ابن مسئول كبير أو حرم مسئول سجن
لأنها كانت تقود سيارتها بسرعة عالية لخاف الآلاف من المواطنين

سائقى السيارات، لكن الجميع يعرف أن هناك استثناءات، فكل من يقود سيارة يتجاوز السرعة القصوى لأنه يعرف أن هناك من يرجع له الرخصة إذا سحبت من أصغر أمين شرطة إلى أكبر لواء فى الداخلية، لقد رأيت بعينى فتاة شكلها "مش ولا بد" ترمى الرخصة فى وجه الضابط بإهمال عندما تعدت السرعة القانونية بلامبالاة، وقالت بصوت سمعناه جميعًا: الرخصة هاتكون عندى خلال ٢٤ ساعة، مما استفزنا جميعًا، وكذا الحال فى أولاد المسئولين ورجال الأعمال يقودون سياراتهم فى طريق الإسكندرية والساحل الشمالى والغردقة وشرم الشيخ بأسرع ما يمكن دون خوف من سحب رخصة أو مخالفة، فالبركة فى بابى ومامى والكوسة.

فلو أن وزارة الداخلية ألغت الوساطة وأصبح الكل أمام القانون سواء ابن الوزير مثل ابن الغفير (والله لو أن فاطمة بنت محمد سرقت لقطعت يدها) صدق رسول الله.

لو أن وزارة الداخلية غلظت العقوبات وساوت بين الجميع لاتصلح الحال. لقد قرأنا أن وزيرًا (خذ بالك وزير) سحب رخصته لأنه تجاوز السرعة القانونية - لا تتعجب ليس فى مصر نحن فى لندن - بل إن رئيس وزراء هولندا سحب منه رخصته لقيادته السيارة بسرعة غير قانونية، ولما تحجج أنه متجه إلى اجتماع مجلس الوزراء أخبره شرطى المرور (شرطى وليس ضابطًا).. القانون... قانون..

لم يثر ويغضب ولم يقل له أنت "ما تعرفش" بتكلم مين؟ أنا أقدر أنقلك الصعيد، قالتها الراقصة المعتزلة سحر حمدى عندما ضربت الضابط بالقلم على وجهه وقالت له بالحرف: أنا أقدر أنقلك الصعيد بحركة من جزمتى، وللأسف تدخل الكبار لمنع الضابط من أن يعمل لها محضر تعدّ وضرب وسب، وعندما أهدرت كرامة رجال

المرور أهدرت الدماء على الأسفلت.

إن الذين يدفعون غرامات السرعة الزائدة على الطرق هم الغلبة والذين لا يجدون واسطة، إنما الأغلبية لا تدفع ويعبثون فسادًا على الطرق.

لو غلظت الداخلية من العقوبات وحولتها إلى سجن ولو لمدة أسبوع واحد بشرط أن يطبق على الجميع سواء، بل يطبق أولاً على الكبار، لو أننا قرأنا في الصحف أن ابن الوزير أو الممثلة المشهورة أو رجل الأعمال قبض عليه وأودع السجن لمدة أسبوع واحد من أجل تجاوزه السرعة القانونية، لكان هذا أكبر ردع لعدم تجاوز السرعة.

أما وزارة النقل فمستوليتها أكبر، فلا بد من :-

- ١- إصلاح جميع المنحنيات الدائرية والرأسية.
- ٢- الاهتمام بعمل رفع جوانب المنحنيات الأفقية (ارتفاع ظهر عن بطن).
- ٣- إصلاح عيوب الأسفلت أولاً بأول.
- ٤- إصلاح التموجات والزحف.
- ٥- للتشدد في عدم مرور الأحمال العالية على الطرق طبقاً للتصميم الهندسي.
- ٦- متابعة أعمال الرصف الجديد ومحاسبة المقصرين أولاً بأول.
- ٧- الاهتمام بالأمان على الطريق، من تركيب اللافتات الضوئية والمرورية وعمل الجزر الوسطى العالية المنسوب، والإكثار من عيوب القصة، والدهانات الأرضية المضيئة العرضية والطولية، باختصار مزيداً من الاهتمام SAFETY على الطريق.
- ٨- توسيع حارات المرور بقدر الإمكان.
- ٩- تشجيع نظام BOOT لإنشاء طرق جديدة لا ترهق ميزانية الدولة.

المشكلة ليست فى البالوعات

قبل حلول الشتاء تطالعنا الصحف والمجلات بخبر متكرر نقرأه كل عام منذ عشرات السنين، وفحوى الخبر المتكرر: استعدادًا لموسم للشتاء يتم تطهير البالوعات الأمطار بشوارع القاهرة والجيزة. ونص الخبر: قرر السيد الوزير محافظ القاهرة تشكيل مجموعة عمل من الصرف الصحى وهيئة النظافة لصيانة ونظهير البالوعات الأمطار وإجراء اختبارات عملية لصلاحيتها وإنشاء البالوعات جديدة وتنظيف وتطهير القديم منها.

وقرر المحافظ رصد مبلغ (كذا ألف جنيه) لكل منطقة والالتزام بالبرامج الزمنية للانتهاء من أعمال التطهير قبل بداية الشتاء، كما قرر المحافظ تشكيل مجموعة عمل لـ... وانتهى الخبر.

كل عام نقرأ مثل هذا مع تغيير فقط فى اسم المحافظ، والحقيقة العملية كل هذه الأخبار للاستهلاك المحلى "ضحك على الذقون".

فالمشكلة ليست فى البالوعات المطر، المشكلة فى عدم وجود ميول عرضية وطولية مطابقة لمواصفات اللوحات التنفيذية، فالرصف يتم عشوائيًا دون الالتزام بمناسيب نهائياً.

فماذا تفعل بالوعة مطر والمياه لا تصلها؟

البالوعات موجودة ومنفذة، لكن عيوب الميول تحول دون وصول مياه المطر إليها.

فما هى الفائدة من إنشاء البالوعات جديدة أو إصلاح القديمة إذا لم تصلها المياه؟

الحل يبدأ فى إصلاح مناسيب الرصف أولاً، وثانيًا، وثالثًا، ورابعًا، ثم نبدأ فى إنشاء وإصلاح البالوعات حتى لا نشاهد منات

السيارات التي تنزح المياه وألوف المقشّات التي تزيح المياه وتوجهها إلى البالوعات في منظر غير حضارى.

إننا لو نفذنا الرصف على المنسوب التصميمى مع الاهتمام بتنفيذ الميول العرضية والطولية لاتجهت المياه تلقائياً إلى البالوعات مباشرة.

أتحدى لو أخبرنى أحد زار دولة أوروبية وقال أنه رأى عاملاً واحداً بمقشّة يوجه مسار المياه إلى البالوعات.

المطر يسقط وفى دقائق معدودة تتجه المياه (وحدها دون مساعدة من أحد) إلى البالوعات والسبب أن المناسيب صحيحة والميول العرضية والطولية مضبوطة ومطابقة للتصميم، وفى دقائق معدودة تختفى مياه المطر من الشارع.

لقد رأيت بعينى ذلك فى معظم دول أوروبا سواء الدول الغنية والفقيرة.

لماذا؟

لأنهم يشددون فى استلام مناسيب الرصف ولا تهاون إطلاقاً فى الاستلام وخاصة استلام الميول العرضية والطولية...

ألف باء أعمال رصف الأسفلت هى احترام مناسيب الرصف.

أما فى مصر فتتحول شوارعنا إلى برك ومستنقعات، ويتساوى فى ذلك الشارع الرئيسى فى العاصمة مع أصغرها فى الأرياف.

لأننا نهمل أهم شىء فى استلام الرصف وهو المناسيب والميول العرضية، ونركز اهتمامنا فقط على تخانة الأسفلت.

ولحل هذه المشكلة نبدأ بالآتى:

أولاً:-

بالنسبة للشوارع التى سترصف لأول مرة يتم التركيز فى التصميم على عمل الميول العرضية والطولية مع تحديد الأماكن

التي يوضع بها بالوعات المطر فى الأماكن ذات المنسوب المنخفض، ولا يتم السماح باستلام الشارع أو صرف أى جنبيه من مستحقات الشركة المنفذة إلا بعد استلام الشارع مساحيًا من خلال التأكد من تنفيذ الميول العرضية والطولية.

فإذا كانت الميول مطابقة للوحات التصميمية يسمح بإجراءات الاستلام الباقية من اختبار سماكات الأسفلت وطبقة الأساس وتجارب المعمل وغيرها.

أما إذا كانت الميول غير مطابقة فيرفض استلام الشارع كليًا ولا يصرف للشركة المنفذة مستحقاتها.

ثانيًا :-

بالنسبة للشوارع سابقة الصرف وهى تمثل ٩٠ ٪ من شوارع القاهرة:

نبدأ أولاً فى إصلاح عيوب الميول العرضية والطولية الحالية من خلال عمل رفع مساحى للوضع الحالى، ثم نبدأ بترميم الأجزاء المعيبة، ونتبع ذلك برصف الشارع بالأسفلت، أى لا يسمح برصف الشارع إلا بعد ترميم المناسيب الموجودة باللوحات التصميمية.

ثالثًا :-

استلام بالوعات المطر بطريقة صحيحة ويستحسن أن نغير من مكانها ونضعها داخل الأرصفة كما فى أوروبا.

رابعًا :-

عمل خريطة لأماكن بالوعات المطر لسرعة صيانتها الدورية كل شهر مع تحديد أماكنها بعلامات واضحة يسهل على أى عامل فتحها عند سقوط المطر.

متى تكون الإقالة؟

الصوفية يؤدون العبادات محبة لله.

أما الناس جميعًا تؤدي الفرائض لأنها تخاف من النار وطمعًا
في الجنة!!

لا بد أن نخاف، لا بد أن يشعر المرء أن هناك من سيحاسبه،
وإلا لأصبحت الحياة عبثًا ولهواً.

إن ما يحدث في شركات مقاولات تنفيذ الطرق المملوكة للدولة
سواء القطاع العام أو التابعة للشركات القابضة أكبر دليل على أن
الجميع لا يخاف، طالما أن رئيس مجلس الإدارة وأعضاء المجلس
من حزب أمين وحزب موافقين ومن حزب "الهيئة" فلا فائدة.

إن الحالة المزرية المهينة التي نراها الآن ومنذ سنوات عديدة
مضت لحالة الطرق والشوارع في مصر كقيلة بإقالة منات كبار
المهندسين وليس واحدًا واثنين، بل كقيلة بإسقاط وزارة.

لو أن الوزير المختص أبدى بعض الاهتمام ومر على الطرق
سواء السريعة أو المحاور الهامة أو حتى الطرق الواصلة بين
المحافظات لأقال كل أو بعض مجالس إدارت الشركات المنفذة، بل
وحول المهندسين المشرفين على استلام الأعمال إلى جهات
التحقيق المدنية والجنائية، وخصوصًا وأن الوزير المستول من
نوى الاختصاص في مجال رصف الطرق، فوزير النقل السابق
(لمصر) سليمان متولى كان رئيسًا لمجلس إدارة الهيئة العامة
للطرق والكبارى أى أنه متخصص في أعمال الطرق، والدكتور
الدميرى كان أستاذ هندسة الطرق بجامعة عين شمس قبل الوزارة

والدكتور عصام شرف الوزير الحالى كان أستاذًا لنفس المادة
”يعنى كلهم شاربين طرق“ سواء فى المجال التنفيذى أو التعليمى.

لماذا نترك الشركات تُعبث فسادًا فى الأرض؟

لماذا لا نَقِيل المهملين والمتقاعسين والمستهترين؟

لماذا لا نَقِيل العابثين بأموال الدولة؟

إذا لم تكن الإقالة بسبب سوء حالة الرصف المنتشرة فى كل
الطرق والشوارع فى مصر، فمتى تكون الإقالة؟؟

نريد وزيرًا شجاعًا جريئًا يعطى مجلس إدارة الشركة مهلة لا
تزيد عن عامين، إذا نجحت فى تطوير الأداء والتنفيذ استمرت،
وإذا تقاعست وأهملت ونتج عن ذلك سوء تنفيذ وعيوب فى
الأسفلت فتتم الإقالة فورًا، ويتم ضخ دماء جديدة قادرة على الأداء
الجيد والسمعة الحسنة.

نريد مجلسًا للإدارة فوق رأسه سيف مسلط يخيفهم إذا حاولوا
التقاعس والإهمال واللامبالاة.

نريد وزيرًا يلوح بالحساب والعقاب، وزيرًا شجاعًا جريئًا، حتى
لو غير كل مجالس إدارة شركات الرصف، فهم الأساس.
ولو صلحوا.. لصلح الجميع..

لجان استلام أعمال رصف الطرق

بعد الانتهاء من أعمال رصف الطرق يقوم جهاز الإشراف المباشر بإبلاغ الجهة المالكة للطرق بتاريخ إنهاء الأعمال، ويطلب تشكيل لجنة فنية لاستلام الأعمال المنفذة.

وتتص المواصفات والشروط أن مدة ضمان رصف الطرق ثلاث سنوات ما لم ينص على خلاف ذلك في الشروط الخاصة بالمشروع، وتكون الشركة المنفذة مسئولة مسئولية كاملة لعلاج أى عيوب تظهر بالطريق على حسابها. والمفروض أن تقوم الجهة المالكة بتشكيل لجنة الاستلام الابتدائي من :-

١- مندوبى الجهة المالكة.

٢- مندوبى الشركة المنفذة (المقاول).

وبعد اطلاع أعضاء اللجنة على العقد والشروط والمواصفات الفنية تبدأ أعمال الاستلام طبقاً لأصول التنفيذ.

والذى نراه فى رصف الطرق وحالتها الحالية يوضح أن لجان الاستلام لا تخرج عن:

١- جهات جاهلة وتستلم أى حاجة.

٢- جهات فاهمة ومرتشية أو مجاملة وتستلم أى حاجة.

ولذا نقترح أن تشكل لجان الاستلام للطرق الهامة والشرابيين والمحاور من:

١- مندوب الجهة المالكة.

٢- مندوب الشركة المنفذة.

٣- عضو فنى من أى جهة متخصصة فى الطرق (محايد) وله خبرة تنفيذية فى الطرق أكثر من عشرين عاماً ويرأس هؤلاء أستاذ جامعى متخصص فى هندسة الطرق.

تبدأ اللجنة عملها بالآتى :-

١- أن تعين حالة الطريق أو الشوارع من الناحية الظاهرية وتكتب الملاحظات الخاصة بسوء المصنعية.

٢- عمل رفع مساحى كامل للطريق وخاصة الشوارع داخل المدن.

٣- عمل لوحة تفصيلية (قطاع طولى وعرض) موضحاً عليه حالة الميول الطولية والعرضية.

٤- معاينة أعمال التنفيذ للبلاط والبردورة إن وجدت لتحديد سوء المصنعية.

٥- تحديد أماكن بالوعات المطر والمطابق على الرسومات ومطابقتها للطبيعة.

٦- أخذ عينات طبقاً للكود المصرى للطرق فى كل البنود وعمل الاختبارات والتجارب المعملية عليها، على أن ترسل العينات بطريقة معتمدة ومرقمة دون ذكر اسم الطريق عليها إلى المعامل الحكومية المختصة مع إرسالها بسيارة تابعة للجنة (على أن تكون السيارة غير مملوكة للشركة المنفذة)، يعنى باختصار أن مندوب المعمل لا يعرف اسم الشركة المنفذة ولا اسم الطريق المأخوذ منه العينات ضماناً للشفافية وعدم التلاعب فى نتائج العينات (نحن لا نشكك فى المعامل الحكومية ولكن فى كل مجتمع هناك الصالح والطالح).

٧- بعد وصول نتائج المعمل يكتب تقرير وافٍ موضحاً فيه حالة الطريق من ناحية:

أ- سماكات الأسفلت وطبقة الأساس وما مدى مطابقتها للشروط في دفتر الكميات.

ب- نتائج تجارب المعمل على العينات وما مدى مطابقتها للمواصفات الفنية.

ج- حالة الشارع من ناحية التنفيذ الجيد للمتقن وأصول الصناعة.

د- الميول العرضية والطولية وما مدى مطابقتها للرسومات التنفيذية والتصميمية.

ولا يتم استلام الطريق نهائيًا أو الشارع إذا كانت الميول منفذة بطريقة غير سليمة تسمح بتجمع مياه الأمطار.

أما سماكات الأسفلت ونتائج تجارب المعامل فيترك للجان الاستلام توقيع الخصومات عليها طبقاً لما نص عليه الكود المصرى (الجزء التاسع) مع الأخذ فى الاعتبار أن تصرف مكافآت أعضاء اللجنة من الحكومة وليس من الشركة المنفذة ضماناً للشفافية. وإذا وافقت اللجنة على الأعمال يرفق مع محضر الاستلام شهادة من أعضاء اللجنة بالسماح بالاستلام الابتدائى، وأن يكون أعضاء اللجنة على علم بأن أى مشاكل ستظهر فى الطريق ولم يتم توقيع خصومات عليها سيتم حسابهم أولاً جنائياً عليها، حتى يقوموا بعملهم خير قيام.

وسنشرح مثالا عملياً: لو افترضنا أن هناك طريقاً مثل صلاح سالم تم رصفه وتجميله، وطلبت الشركة تسليمه، فالاقترح العملى: أن يطلب محافظ القاهرة أستاذاً من كلية الهندسة وأن يكون رئيساً للجنة وأعضاؤها مندوب من الشركة المنفذة والمهندس المشرف على استلام الأعمال من المديرية أو من الحى.

ويمكن الاستعانة بأحد من ذوى الخبرة من قدامى المهندسين

سواء الحاليين أو المحالين على المعاش من هيئة الطرق مثلا،
ومتاح معتمد.

يكلف المحافظ سيارة حكومية وسيارة نصف نقل للعمل مع اللجنة
ويعد أن تطلع اللجنة على الأوراق الخاصة بالمشروع وشروطه
والمواصفات الخاصة به يبدأ السماح فى رفع الطريق وعمل
الرسومات موضعا عليها المناسيب الطولية والعرضية لتحديد الميول،
وأماكن بالوعات المطر والطوابق وأغطية مطابق المياه.

تبدأ اللجنة عملها بأخذ عينات لكل الطبقات المرصوفة وطبقات
الأساس وكذلك عينات من البلاط والبردورة (إن وجدت).

تتحفظ اللجنة على العينات فى مكان آمن مفتاحه مع رئيس
اللجنة شخصيا، ترسل العينات إلى المعامل الحكومية على ألا
يكتب على كيس العينة من الخارج اسم الشركة المنفذة أو اسم
الشارع، بل يكتب عليها رقم ويتوقيع رئيس اللجنة.

يقوم رئيس اللجنة مع المهندس ذى الخبرة بالمرور على
الأسفلت والبلاط والبردورة وكتابة تقرير عن المصنعية وإعطاء
نسبة مئوية لتحديد إمكانية تسليمها أو توقيع الخصومات عليها أو
الرفض والإزالة.

بعد إنهاء الرسومات ووصول نتائج المعمل يبدأ تقييم حالة
الشارع إذا كانت المناسيب صحيحة ومطابقة للتصميمات فيتم البدء
فى كتابة تقرير لجنة الاستلام، أما إذا كانت غير مطابقة فيرفض
استلام الشارع نهائيا لحين إصلاح المناسيب والميول العرضية،
وإذا كانت سليمة ونتائج المعمل صالحة يكتب تقرير لجنة التسليم
موضعا فيه الخصومات إذا كانت فى نطاق المسموح به طبقا
للكود المصرى (الجزء التاسع قرار وزارى رقم ١٦٥ لسنة ١٩٩٨

ص ٢٠٧ الباب السادس)، هنا فقط نضمن الشفافية وعدم المجاملة والمداهنة والفساد والرشاوى.

لو أن كل لجنة عملت بضمير حى وعرف أعضاؤها أن أى عيوب ستظهر فى الطريق مثل تجمع المياه فى موسم المطر، أو عيوب فى الرصف أو ظهور تشققات وشروخ فى الأسفلت بعد فترة ستحوّل اللجنة كلها إلى النيابة العامة، لو علموا ذلك سيؤدون بضمير وستخاف الشركات من سوء التنفيذ وسيرتدع الجميع، وتصبح لجان الاستلام هى البوابة الحقيقية لعبور جودة أعمال رصف الطرق، وليس مجرد مكافآت تصرف لأعضائها.

اهتمام الدولة بلجان الاستلام يضمن المحافظة على المال العام.

الاستفادة من مخلفات رصف الطرق

تعتبر المكشطة (وهي معدة تستخدم في إزالة طبقات الأسفلت على السمك الذي نريده دون الإضرار بالطبقة التي تليها) من أحدث المعدات التي استخدمتها شركات المقاولات في مصر، فقبل استخدامها كان الأسفلت يفرش فوق الطبقة الموجودة حالياً مما أدى إلى ارتفاع مناسيب كل الشوارع حتى أصبح منسوب الأسفلت أعلى من منسوب مداخل المنازل والمحلات التجارية، بل وصلت سماكات الأسفلت في بعض الشوارع إلى أكثر من ٥٠ سم نظراً لتكرار الرصف دون إزالة الطبقة السابقة، لذا تقرر إزالة الطبقة القديمة الحالية قبل رصف طبقة جديدة للمحافظة على منسوب الأسفلت كما هو دون زيادة.

ونائج الكشط وهو عبارة عن أسفلت سابق يُحمل على السيارات ويلقى به في المقالب العمومية دون الاستفادة منه، وهناك دول استفادت من ناتج الكشط في إعادة تشغيله مرة أخرى وتحويله إلى أسفلت، ولكن شركات الطرق في مصر ترفض هذا الحل لأنه غير مجزى ومكلف لها.

وأقترح على محافظة القاهرة أن تستفيد من ناتج الكشط، بأن تلزم الشركات العاملة معها من خلال العقود أن تنقل ناتج الكشط وتورده في الشوارع الترابية بعد تسويتها بالجريد والدمك بالهراسات، وهذا لن يكلف الدولة سوى مصنعية الفرش والدمك، ولن تزيد بأي حال من الأحوال عن ١ جنيه (واحد فقط) للمتر المسطح.

إن هناك مناطق عديدة وكثيرة في أحياء شعبية مثل شوارع

وحوارى المرج ومدينة السلام وعزبة الهجانة، وحوارى عين الصيرة ودار السلام والتبين والمعصرة وطرة وكوتسيكا، وحوارى وأزقة مدن محافظة الجيزة كالبدرشين وأرض اللواء وحوارى بولاق الذكور والمريوطية، وشوارع كثيرة ومتعددة فى المحافظات يمكن الاستفادة من ناتج الكشط وفرشه فى هذه الطرق والشوارع، فهو على الأقل أحسن من الشوارع الترابية التى تؤذى المواطنين بالغبار وتمنع دخول السيارات وعربات الإسعاف، ناهيك عن تحولها إلى برك ومستنقعات أثناء موسم المطر وتمنع الناس من الخروج من بيوتهم وأداء مصالحهم.

إذا وضعت المحافظة خطة رصف بناتج أعمال الكشط من خلال برنامج محدد. كل شارع مطلوب كشطه يختار شوارع ترابية تكون قريبة منه وتكون ممهدة وجاهزة لاستقبال ناتج الكشط، ويفرش ناتج الكشط ويدمك بالهراسات، مع توريد وتركيب البردورة القديمة المزالة إلى هذه الشوارع بدلا من إلقائها فى المقالب العمومية.

فى هذه الحالة نكون قد استفدنا بفرش الشوارع الترابية وتغطيتها بمواد تحتوى على ركام (سن) أقوى من الأتربة، وعملنا لها رصيفا مؤقتا من البردورة القديمة وبذلك يتكلف الشارع جنيهاً قليلة لا تتعدى مائة ألف جنيه لكل منطقة عشوائية ترابية، وهذا العمل مؤقت لحين للرصف كاملا فى حالة وجود الاعتمادات.

ولنتعلم كيف نستفيد من كل ما نستغنى عنه، فالبلاط القديم يمكن إعادة تركيبه وخاصة النوع الخرسانى المتداخل فهو يركب بدون مونة ويرص على فرشة من الرمال، ويمكن كذلك الاستفادة من أعمال الأتربة بأن نردم بها أى ترعة أو مستنقع أو أرض منخفضة المنسوب، ولكن بأسلوب علمى وهندسى وتحت إشراف فاهم،

وطبقاً للمواصفات.

يمكن بقليل من التفكير الاستفادة من مخلفات أعمال الطرق السابقة، ونستفيد بها بدلاً من التخلص منها.

إن الدول الكبرى تستفيد من القمامة وناتج الرصف القديم في مشاريع جديدة تعود على البلاد بفائدة، فما بالك بدولة فقيرة مثلنا نتخلص من ناتج الرصف القديم بطريقة سيئة بدلاً من الاستفادة منه كما ذكرنا.

القضاء على مشكلة البطالة للخريجين الجدد

حددنا فيما سبق كيف نستفيد من البطالة المعطلة من مئات المهندسين القدامى ذوى الخبرة فى شركات تنفيذ الطرق، بأن نوجه هذه الطاقات لتعليم الجيل الجديد من شباب المهندسين، أصول الصناعة والتنفيذ الجيد، والاعتماد على الجودة الشاملة فى عمله، وتعليمه ألف باء تنفيذ الطرق على أسس علمية صحيحة ولكن هناك ألوفاً من شباب المهندسين لا تجد وظيفة فى القطاع العام أو الحكومة، وأعرف عددًا كبيرًا يعمل بعيدًا عن الهندسة التى درسها، وهذه خسارة كبيرة لأن الدولة صرفت عليه خمس سنوات بخلاف سنوات الإعدادى والثانوى ليصبح مهندسًا يفيد الدولة. وأقترح حلًا للبطالة التى يقابلها الشباب الجديد من خلال تضافر الجميع وأولها البنوك وشركات المقاولات، فمثلا أن يقرض بنك المهندس أو أية بنوك وطنية أخرى هؤلاء الشباب مبالغ مالية بسيطة فى حدود من عشرة آلاف إلى خمسة وعشرين ألف جنيه دون أن يضع أمامهم العراقيل فى موضوع الضمانات، وأن تفتح شركات المقاولات - وخاصة رصف الطرق - الباب على مصراعيه لهؤلاء الشباب ليعملوا كمقاول باطن فى أعمال بسيطة وصغيرة تعتمد على المصنعية مثل أعمال تركيب البردورة وتركيب البلاط والتنظيف أمام الأسفلت، وفرش الرمل وفرش الماسنك على الأرصفة وإنشاء بالوعات الأمطار ورفع المطابق، وغيرها من الأعمال البسيطة التى لا تحتاج إلى خبرة كبيرة ولا رأس مال ضخم، إنما تحتاج إلى نشاط ومجهود وحماس الشباب.

فيحتاج أى مقاول فى بداية حياته العملية لتنفيذ هذه البنود إلى رأس مال بسيط لا يتعدى عشرة آلاف جنيه، على أن تساعدهم الشركة أيضًا فى سرعة صرف المستخلصات وهى أرقام بسيطة ويسهل صرفها.

لو اقتتعت شركات رصف الطرق بهذه الفكرة وتبنتها لحصدنا الفوائد الآتية:

- ١- تشغيل مئات المهندسين الجدد دون زيادة أعباء الدولة.
- ٢- ضمان تنفيذ أعمال [بسيطة] ولكن بجودة لأن تنفيذ المهندس لشغله غير تنفيذ المقاول العادى.
- ٣- خلق جيل جديد من المقاولين المتعلمين المهندسين يكونون نواة لمقاول مهندس خريج كلية الهندسة.
- ٤- الاستفادة من مجهود وحماس الشباب.
- ٥- تعويد الشباب أن يعمل حراً دون التقيد بالوظيفة. ويمكن لوزير النقل والمواصلات ووزير الإسكان والتعمير إجبار الشركات - كل فيما يخصه - بتنفيذ هذه الفكرة، وأن يلزموا رؤساء مجالس الإدارات بتشغيل هؤلاء الشباب كمقاولين فى البنود البسيطة. وأنا لا أخص أعمال الطرق فقط، ولكن يمكن ذلك أيضًا فى جميع الأعمال الإنشائية والنشطيات التى لا تحتاج إلى خبرة قديمة ولا إلى رأس مال كبير مثل مصنعيات الدهانات والبياض وصب الخرسانة فى المنشآت البسيطة وغيرها.

إننا نحتاج أن نمد يد العون للشباب الجديد ونساعده لكى يحب بلده ولا يحقد على غيره، ولا نحوله إلى فاسد أو مرتشى أو ناغم على الدولة، كما نناشد المسؤولين عن استخراج أوراق سجل مقاول القطاع الخاص أن ييسروا فى الإجراءات ولا يبالغوا فى التعقيد

ولا فى المصاريف، وأن ييسروا على الشباب فى تحصيل الرسوم عن طريق التقييط، فليس كل شاب معه خمسة آلاف جنيه أو أكثر يدفعها لاستخراج أوراق سجل مقاول قطاع خاص، كما نناشد البنوك التى تمدهم بالقروض أن تعطيهم فترة سماح، وألا تبالغ فى الضمانات، وأن تساعدهم فى الإجراءات، ونناشد الضرائب أن تقف معهم أول الأمر وتعطى لهم فترة سماح.

لو وضعنا أيدينا جميعًا معًا "شركات تنفيذ وضرائب وبنوك وسجل تجارى" مع شباب المهندسين لساهمنا فى حل مشكلات البطالة والبطالة، وخلقنا جيلا جديداً من المقاولين المتعلمين الفاهمين الذى بلا شك يحفظ جميل الدولة التى علمته وصرفت عليه وساعدته بالتيسير على أن يكون مقاولا، فسيكون دائما محبا لها حريصا على تنفيذ الأعمال بجودة، ولن يفكر مستقبلا فى نهب البنوك التى وقفت معه، ولا فى التهرب من الضرائب التى ساعدته، ولا فى غش التنفيذ للشركات التى أخذت بيده. لنبدأ معًا فى خلق جيل جديد محب مخلص لبلاده.

إلى حزب أمين

اعتادت بعض القيادات فى المحليات مثل المحافظ ورؤساء الأحياء أن يأمرؤ المهندسين التابعين لهم بأعمال يرى المكلف بها أنها خاطئة.

وكذا الحال فى الشركات إذ يأمر رؤساء الشركات والقطاعات ومديرو التنفيذ رجالهم بمخالفة الضمير فى العمل والحجة أن ذلك لمصلحة الشركة، فالوفر فى الكميات والمواد لمصلحة الشركة ويزيد من أرباحها ومكاسبها وكل هذا باطل وفساد.

لقد وضع المشرع الأساسى من خلال الحديث الشريف الأسس لحدود الطاعة فقال أحمد بن حنبل فى مسنده: حدثنا يحيى عن عبد الله أخبرنى نافع عن ابن عمر عن النبى ﷺ قال: "السمع والطاعة على المرء فيما أحب أو كره، إلا أن يؤمر بمعصية فإن أمر بمعصية فلا سمع ولا طاعة" إسناد صحيح ورواه البخارى.

فعلى المرء أن يطيع من له عليه حق الأمر فيما أحب وما يكره، وهذا واجب عليه يأثم بتركه، إلا إذا كان هذا الأمر معصية نهى الله ورسوله عنها، فإن فعل الأمر كان عليه الإثم، ولا يعذر عند الله بأن أتى هذه المعصية مأمورًا، فالموظف الذى أمره رؤساؤه بمعصية فى عمله.. فلا سمع ولا طاعة.. لأنه بذلك يحل الحرام ويحرم الحلال.

فكثيرًا ما نرى مهندسين يخالفون المواصفات الفنية وينفذون بمعدات غير صالحة ولا مطابقة لأصول الصناعة، ويتسلمون أعمالا وموادا غير صالحة وحجتهم أن رؤساءهم أمرؤهم بذلك

وإلا فالخصم والجزاءات مصيرهم وربما الإقالة، بل وأحياناً نجد منهم من يصلى ويحرص على الصوم ويحج كل عام ولكنهم يعصون الله في أعمالهم، وحجتهم أنهم مأمورون ونسوا أن المسلم لا يكون مسلماً إلا إذا أطاع الله ورسوله.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ وَمَا كَانَ لِمُؤْمِنٍ وَلَا لِمُؤْمِنَةٍ إِذَا قَضَى اللَّهُ وَرَسُولُهُ أَمْرًا أَنْ يَكُونَ لَهُمُ الْخِيَرَةُ مِنْ أَمْرِهِمْ وَمَنْ يَعْصِ اللَّهَ وَرَسُولَهُ فَقَدْ ضَلَّ ضَلَالًا مُبِينًا ﴾

إلى أعضاء حزب أمين المنافقين الخائفين على الوظيفة والسلطة، إلى أعضاء حزب أمين المتسببين في ضياع مال الأمة وتأخرها، أقول:

إن الرزق والعمر بيد الله وحده، ولن يأتى أحدكم يوم القيامة ومعه رئيسه ليدافع عنه ويقول أنا الذى أمرته بمخالفة ضميره، أنا الذى طلبت منه أن يضيع أموال المسلمين فيما لا يفيد.

إحصائية ظريفة

مراجع حسابات الجهاز المركزى للمحاسبات المسئول عن
مراجعة أعمال محافظة القاهرة فى الطرق عكف على دراسة
ملفات رصف شوارع القاهرة منذ عام ١٩٨٠ حتى عام ٢٠٠٤
وكتب الإحصائية والملاحظات الآتية:-

- ١- أن هناك شوارع تم رصفها أكثر من عشر مرات.
- ٢- أقل شارع تم رصفه خمس مرات خلال هذه الفترة.
- ٣- نسبة التنفيذ لأعمال الأسفلت العالية تمت فى الأحياء الراقية
(مصر الجديدة - مدينة نصر - الزمالك) أغلب شوارع هذه
المناطق الثلاث رصفت أكثر من مرة.
- ٤- نسبة الشوارع المرصوفة كاملا (١٠٪ رصف) توجد فى
أحياء مدينة نصر - مصر الجديدة - الزمالك - جاردن سيتى -
شوارع وسط المدينة - المعادى - المنيل.
- ٥- أفقر المناطق التى رصفت وتوجد بها نسبة عالية من الشوارع
الترابية التى لم تشم رائحة الأسفلت هى بالترتيب: المرج -
مدينة السلام - مصر القديمة - المعصرة - طرة - المطرية -
الأميرية - الزاوية الحمراء - التبين.
- ٦- تغير بلاط وسط المدينة أكثر من خمس عشرة مرة خلال
عشرين سنة.
- ٧- هناك نسبة ٣٠٪ من الشوارع تحفر لتركيب مشاريع مرافق
كالمياه والصرف الصحى والغاز والكهرباء والألياف الزجاجية

والتليفونات بعد رصفها بأقل من سنة دون محاسبة أحد، لماذا تم الرصف والشارع فيه مشروع؟ وهناك شوارع حفرت بعد شهر من رصفها، وهناك شوارع حفرت أثناء الرصف وهو شغال!!

٨- نسبة الأرصفة التي تكسرت بعد تركيبها بأقل من سنة لتركيب مواسير فى الأرصفة حوالى ٣٥٪.

٩- هناك أماكن فى مصر لم تر يوماً سيارة أسفلت واحدة مثل عزبة القروى والصفيح وأولاد خير الله والهجانة، وعزبة أبو قرن وأغلب عزب حلوان والمعصرة والنبيين وطرة.

١٠- نفق كوتسيكا بطرة بدأ العمل فى تطوير الأرضية وإصلاحها منذ عام ١٩٩٠ حتى عام ٢٠٠٣ ولم يستطيعوا التغلب على مشاكله وإصلاحه.

١١- دهنت بردورة للشوارع الرئيسية مثل صلاح سالم والعروبة ووسط المدينة والتحرير وميدان عبد المنعم رياض وميدان رمسيس وشارع القصر العينى وشارع مجلس الشعب وشارع حسين حجازى وكورنيش النيل أكثر من عشر أو عشرين مرة عن طريق هيئة النظافة أو مديرية الطرق أو الأحياء وخاصة أثناء زيارة أى مسئول أو رئيس الجمهورية أو ضيف دولة أو مؤتمر فى القاهرة حتى أصبح للبردورة سمك (تخانة) من كثرة الدهانات.

١٢- حصل ميدان رمسيس على الرقم القياسى فى عدد التعديلات التى حدثت به للمرور (ورغم ذلك مفيش فائدة للمرور زى الزفت) وويله مباشرة ميدان عبد المنعم رياض، ثم ميدان روكسى ثم السيدة زينب ثم ميدان التحرير ثم ميدان السيدة نفيسة... إلخ (أعرف مهندساً فى شركة مقاولات كبرى) نفذ وحده خلال سنوات عمله فى الشركة تعديلات ميدان رمسيس خمس مرات وميدان

عبد المنعم رياض ست مرات وميدان التحرير ثلاث مرات
وميدان السيدة زينب ثلاث مرات... إلخ هذا بخلاف غيره من
المهندسين في شركته وفي الشركات الأخرى.

١٣- كل البردورات التي أزيلت من الشوارع، وتقدر أطوالها
بمئات الآلاف من الأمتار الطولية، كانت تلقى في المقالب
العمومية ولم يفكر أحد بالاستفادة منها وتركيبها في حواري
وشوارع الأحياء الشعبية رغم صلاحيتها (طبعًا لأن التركيب
فقط ما بيكسبش الشركات).

١٤- ناتج الكشط وهو يقدر بملايين الأمتار المسطحة كان يلقي في
المقالب ولم يفكر أحد في إعادة فرشه في الشوارع الترابية
بالعشوائيات مع العلم أن فرشه لن يكلف الدولة مليماً واحداً.

١٥- أن هناك مهندسين أشرفوا على أعمال شركات قطاع عام من
مديرية الطرق والنقل أكثر من عشرين سنة كاملة والبعض
خمس عشرة سنة والقلة القليلة عشر سنوات. يعنى أصبحوا
عيلة واحدة وعلى رأى المثل (كثير الألفة يسقط التكلفة) حتى أن
البعض كان يظن أحياناً أن المهندس المشرف معين في الشركة
التي يشرف عليها لطول السنوات التي أشرف على الشركة
ويستعمل سياراتها وأحياناً عمالها ومقاوليها و.... إلخ.

١٦- لاحظ مراجع الجهاز المركزي للمحاسبات أن هناك أكثر من
عشرة ملايين جنيه أنفقت على رصف مسطحات لا علاقة لها
بخطه رصف الشوارع مثل أسفلت داخل النادي الأهلي
بالجزيرة - أغلب معسكرات الشرطة والجيش في عيد الشرطة
و٦ أكتوبر - وحدات المرور - بعض المدارس التي تزورها
حرم الرئيس - عمل بلاط وبردورة لحدائق الحرية والأندلس
أثناء افتتاح مبنى الأوبرا الجديد - رصف داخل المدينة

الجامعية لطلاب الأزهر أثناء الدورة الأولمبية فى القاهرة للشباب - تعديلات وتجميل أمام مديرية أمن القاهرة حتى الديكور فى المدخل أمامها تم عمله على حساب مديرية الطرق والنقل - رصف داخل مدافن مدينة نصر ومصر الجديدة - رصف حوش قصر عابدين وحوش مجلس الشعب والشورى ومجلس الوزراء - رصف داخل اتحاد الشرطة الرياضى - ومرور الدراسة - حتى داخل سجون طرة تم الرصف (واستطاع عضو الجهاز استرداد هذه المبالغ من الشركات التى رصفت وعلى المتضرر اللجوء للقضاء) ولم يحاسب أحد على الرصف فى هذه الأماكن.

١٧- لاحظ عضو الجهاز أن أعمال تكسير الخرسانة المسلحة - وأقولها مرة أخرى للخرسانة المسلحة - فى ثلاثة شوارع بشوارع القاهرة تعدت كمية عشرة آلاف متر مكعب (يعنى عمارات بتتكسر ويتشال تانى) هذا بخلاف أعمال الخرسانة العادية.

١٨- لاحظ عضو الجهاز أنه لو قسم مكعب أعمال إزالة الأتربة من الشوارع على مسطح طبقة الأساس لوجد أن متوسط ارتفاع الأتربة بالشوارع أكثر من متر ونصف (يظهر شوارعنا أصبحت مقالب عمومية للأتربة).

١٩- لاحظ عضو الجهاز أن متوسط سمك الأسفلت المكسر والمزال سمكه ٢٥ سم [طيب لما سمكه كويس باظ ليه].

٢٠- لاحظ عضو الجهاز أن عدد بالوعات الأمطار التى أنشئت خلال عشرين سنة كافية لابتنلاع مياه الأمطار التى تهطل فى العالم كله وليس فى مصر فقط ومع ذلك تغرق شوارع القاهرة فى "شبر ميه".

٢١- لاحظ عضو الجهاز أن هناك تفاوتاً كبيراً في سعر نفس البنود من شركة لأخرى مثلاً بند كشط وإزالة الأسفلت القديم في شركة المقاولين العرب عام ١٩٩٧ كان تسعة جنيهاً بينما سعره في شركات النيل الثلاث في نفس العقد كان أربعة جنيهاً، وكذا الحال في سعر الأسفلت.

أما سعر البلاط أو البردورة كان في شركة المقاولين العرب أقل بكثير جداً من أسعاره في شركة النيل العامة (ومحدث عارف يحل اللغز).

٢٢- لاحظ عضو الجهاز أن هناك شركات مشتركة في رصف شوارع أو تركيب بلاط في نفس الوقت مثل شارع بورسعيد رصف نصفه المقاولون العرب والنصف الآخر النيل العامة للطرق، وشارع الجبلية قامت بتركيب نصف بلاطه شركة ونصفه الآخر شركة أخرى مع أنها شوارع قصيرة ويمكن لشركة واحدة أن تنفذها.

٢٣- بصورة ودية عرف عضو الجهاز أن هناك مقاولين يعملون مع شركات الرصف العاملة في شوارع القاهرة لم يتغيروا منذ عشرين عاماً، فالحاج فلان في شركة (ق) مسئول عن أعمال الأتربة والحاج (علان) مسئول عن توريد طبقة الأساس وفلان عن البلاط وهكذا في كل شركة الوجوه هي هي، يعني "مفيش" تغيير إلا عندما يموت المقاول أو ينقل المهندس مدير المنطقة، إلا أنه لاحظ أن هناك شركة مقاولات خاصة تعمل مع جميع الشركات في أرصفة وبلاط القاهرة وهي شركة (ت)، يعني "مفيش" غيرها بتعمل بلاط كويس ويستحمل وإلا إيه العبارة".

٢٤- لاحظ عضو الجهاز أن بنود الأرصفة [بلاط وبردورة] تُباع من باطن الشركات كلها إلى مقاولين قطاع خاص وتكسب

الشركة إزاء ذلك حوالى ٣٠٪ أو أكثر.

وحيث إن ميزانية البلاط والبردورة فى القاهرة تتعدى أكثر من ٣٠ مليون جنيه (ثلاثين مليون جنيه) كل عام فتحصل الشركات على تسعة ملايين جنيه سنوى دون أى مشقة أو تعب، فلماذا لا تكلف مديرية الطرق والنقل القطاع الخاص بأعمال البلاط والبردورة مباشرة وتوفر فروق السعر [overhead].

٢٥- لاحظ عضو الجهاز أن جميع نتائج عينات الأسفلت لكل الشركات وفى جميع البنود "أسفلت - خرسانة - بلاط - بردورة - طبقة أساس - رمل - بيتومين" كلها ناجحة بنسبة ٩٩,٩٩٪ ومع ذلك كل الشوارع وبنفس النسبة "بايظة وكلها عيوب".

٢٦- لاحظ عضو الجهاز ازدواجية الرصف فى شوارع كثيرة، تقوم المديرية برصف شارع ثم يفاجأ بأن إدارة الطرق بالحى تكلف مقاولا آخر برصف نفس الشارع.

٢٧- لاحظ أن نسبة كشط الأسفلت القديم بكل شارع تكاد تكون ١٠٠٪، على الرغم من أن هناك أجزاء تكون جيدة ولا تحتاج لإزالة.

٢٨- لاحظ عضو الجهاز أن كميات الرمل أسفل مسطحات البلاط والماستك تحسب للشركات المنفذة توريد مع أن العقد ينص على أنها محملة على سعر توريد وتركيب البلاط أو الماستك.

هذه الملاحظات كلها ملاحظات محاسب من دارسى علوم التجارة، ترى ماذا ستكون هذه الملاحظات لو أن الذى كتبها مهندس طرق خبرة؟

حكايات ونوادير

هذه الحكايات حدثت بالفعل وليست نسجًا من الخيال، وهناك غيرها لم أستطع كتابتها لأنها مريرة جدًا. وكتبتها باللغة العامية لتوافق ما جاء فيها ولم أقصد منها الترفيه ولا التسلية ولكن لنعرف منها كيف تدار الأمور في عالم الطرق.

أوقفوا الرصف: الوزير "اتنقل"!

اتصل السيد المحافظ برئيس شركة النيل العامة وطلب منه سرعة رصف شارع (س) بمصر الجديدة مع تجميل الأرصفة بأجمل وأحدث وأعلى أنواع البلاط، لأن الوزير فلان الفلاني وهو وزير وزارة سيادية هامة نقل سكنه إلى هذا الشارع، وطلب المحافظ عمل برنامج زمني سريع لسرعة إنهاء الأعمال على أكمل وجه.

كما طلب سيادته من رئيس الهيئة العامة للنظافة تشجير الشارع والشوارع المجاورة المؤدية إليه (من جاور السعيد يسعد)، وأن تدهن جميع البردورات باللون الأبيض والأسود وأن تركز فرق النظافة على الشارع هو ومن يجاوره (خط سير الوزير).

وبعد أن بدأت الشركة أعمال إزالة البردورة القديمة لتوريد بردورة جديدة من النوع الغالي الفاخر، وفيه نوع درجة ثالثة للبسطاء والأحياء الشعبية.

وبعد أن أزيلت البردورة القديمة كلها ووردت أول نقلة من الجديدة، حضر مندوب من الحى وقال بالصوت العالى: المحافظ أمر بوقف أعمال رصف الشارع، حيث إنه وردت تقارير هندسية

تفيد أن حالة الشارع جيدة ولا يحتاج إلى أسفلت جديد ويحتاج إلى ترميم لبعض النقر والمطبات، وطالب بإعادة تركيب البردورة القديمة حيث إنه لا داعى لتغييرها طالما أن الشارع لن يرصف، والبلاط الموجود لا يحتاج إلى تغيير لأنه جديد وتم تركيبه منذ عام واحد فقط. وتعجب رئيس مجلس إدارة الشركة المنفذة فقد كان المحافظ يطلب منه بإلحاح إلى حد الرجاء سرعة الانتهاء من رصف الشارع، واليوم يخبره أن الشارع لا يحتاج أسفلتًا جديدًا ولا بلاطًا ولا بردورة.

وعندما قرأ رئيس مجلس الإدارة صحف الصباح عرف السبب وهو أن السيد الوزير تم إعفاؤه فجأة من الوزارة وأصبح وزيرًا سابقًا. وأصدر رئيس مجلس الإدارة تعليماته بنقل المعدات وإيقاف الرصف لنقل الوزير (وسلم لى على النفاق).

والله العظيم هذه قصة حقيقية وتكررت أكثر من مرة مع مسئولين كبار أوقف الرصف لنقلهم الفجائى أو موتهم "ده مرة بلطوا رصيف وتركوه من غير سقى البلاط لأن المسئول اللي ساكن فى الشارع مشى....".

يا سلام على الإخلاص....

"أهى كأس ودائرة....".

المهم الزيارة

رن للتليفون المحمول الخاص بالمهندس (أ) الساعة الواحدة صباحًا، وكان عائداً لثوهِ إلى منزله بعد أن رتب الوردية المسائية فى أحد شوارع مدينة نصر، وقبل أن تغفو عيناه رد على التليفون فوجد أحد المساعدين له يطلب منه الحضور فوراً لمقابلة محافظ

القاهرة الدكتور (ع)، فارتدى ملابسه مسرعًا وأخذ السيارة وذهب إلى منطقة عين الصيرة، وأمام مدرسة (كذا) وجد السيد المحافظ ومعه نائبه ورئيس هيئة النظافة وعشرات الموظفين الساعة الواحدة صباحًا (بعد منتصف الليل بساعة)، قابله المحافظ ببشاشة (طبعًا محتاج له) وأخبره أن الهانم ستزور المدرسة في تمام الساعة ٨ صباحًا والمطلوب رصف الشارع المؤدى إلى المدرسة، وأن هذه الزيارة مفاجئة لأنها كانت بعد أسبوعين ولسفر الهانم تم تقديمها.

أخبره المهندس (أ) أن الشارع ترابي يعنى يحتاج إلى توريد طبقة أساس أولاً، ثم الرصف وهذا سيستغرق عملًا ثلاثة أيام على الأقل، فضحك المحافظ وقال له: الهانم ستصل غدا الساعة ٨ صباحًا أتصرف. وتركه وانصرف.

استدعى المهندس (أ) الوردية الليلية التي كانت تعمل في مدينة نصر وتم نقل المعدات، وبدأ الجريد في مسح الأتربة ثم حولت كل الخلطة الأسفلتية وفرشت على التراب بدون عمل طبقة الأساس، وتم إنهاء الشارع بعد ثلاث ساعات زمنية، وفرشت الورود والزرور والنخيل والدهانات في كل مكان وبعد الزيارة توجه المحافظ إلى المهندس (أ) وشكره فأخبره المهندس (أ) بأن الأسفلت المفروش سيتلف نتيجة الرصف على التراب، فضحك المحافظ وقال: المهم أن زيارة الهانم مرت على خير.

ولم يحزن المهندس (أ) لأن هذا الموقف عايشه وعاصره مئات المرات طوال حياته العملية في إنشاء ورصف الطرق وأصبح الأمر عاديًا وكأنه لم يكن، فالمهم الزيارة وليس المهم الأموال الضائعة المهذرة على الأرض...

المهم رضا الهانم عنا..

المهم نفضل محتفظين بالكراسى.
ومنقولش أدبتنا إيه مصر.
وقول إدينا إيه لمصر.
يا حبيبتي يا مصر.

الأوتوستراد رايح جاى

مع الاعتذار لقيلم إسماعيلية رايح جاى... طريق الأوتوستراد يبدأ من حلوان إلى مدينة نصر، والجزء المهمل فيه والمنسى - رغم أنه أكثر استخدامًا - هو القطاع من حلوان إلى المعادى.. كل شىء فيه سيئ مملوء بالعيوب والرزايا: الأسفلت مكسر وبه هبوط وزحف، لا توجد أرصفة ولا إنارة على جانبى الطريق، ومملوء بأكوام الأتربة ونواتج الحفر وعملته السيارات مقلب زباله تلقى فيه مخلفات المبانى والقمامة.

وكل شركة لا تجد عملا تذهب إلى مدير المديرية وتطلب رصف جزء من الأوتوستراد فى هذا القطاع، وبلا مبالغة رُصف هذا القطاع أكثر من عشر مرات فى خمس سنوات. ويحكى أنه كانت هناك فرم حديد للبردورة متبقية من أحد المشروعات لإحدى الشركات فأرادوا استغلالها بدلا من تركها فى المخازن فأقنعوا مدير المديرية بعمل عينة للبردورة فى الطريق، إذا عجبته العينة استكملت الشركة الأعمال وإذا لم تعجبه أوقف العمل (عينة مجانية).

والمعروف أن أى عينة لا يتعدى طولها مائة متر، ولكن هل رأيت أو سمعت عن عينة طولها ثلاثة آلاف متر طولى فى الجانبين والجزيرة الوسطى؟ والله هذا ما حدث، تم صب بردورة

فى الجوانب الأربعة الجانبين الأيمن والأيسر والجزيرة الوسطى (١٢٠٠٠ م.ط) اثنا عشر ألف متر طولى. وطبعًا أخذت الشركة مستخلصًا وصرفته (برضه سياسة الأمر الواقع).

والمضحك والمبكى أنه فى عهد المدير الجديد للطرق لم تعجبه البردورة (العينة التى طولها ١٢٠٠٠ م) وأمر بإزالتها، وأعطى أوامره لنفس الشركة بصب بردورة أخرى بشكل جديد وبنفس الطول وعلى حساب المحافظة. (يعنى الشركة نفقت البردورة مرتين) مرة لما ضحكت على المدير القديم، ومرة بأمر المدير الجديد.

ملحوظة:

وأثناء كتابتى لهذا الموضوع علمت أن هناك رصفاً جديداً وتغييراً للبردورة فى هذا القطاع وبنفس الطول (ألم أقل لك الأوتوستراد رايح جاي) مكسب لشركات المقاولات "وسبوبة عيش" للمهندس المشرف.

مدة العقد أهم من الشغل

فازت شركة كبرى برصف طريق برقاش، وبرقاش تقع فى محافظة الجيزة بعد قرية نكلا، وهى أرض صحراوية تمتاز بمزارع المانجو والفرولة، وفى نهاية الطريق معهد تدريب هيئة السكة الحديد التابع لوزارة النقل.

ولما كان العاملون هناك يجدون مشقة فى الذهاب من الجهة الأخرى، طلبت هيئة السكة الحديد من الوزارة أن تنشئ طريقاً يربط بين نكلا والمعهد تيسيراً على العاملين.

وكانت مدة العقد سنة (اثنا عشر شهراً) وبتكلفة مليون جنيه، وكان من شروطه توفير سيارة للمهندس المشرف من قبل الهيئة العامة للطرق، وكذلك وجبة ساخنة يومية لمدة ستة أيام فى

الأسبوع ووجبة خفيفة.

عرض المهندس المشرف من شركة المقاولات المنفذة (وهي شركة حكومية قطاع عام ١٠٠٪) أن يستخدم سيارته الملاكى نظير مبلغ ٥٠٠ جنيه (خمسائة جنيه شهري) بدلا من أن توفر له الشركة سيارة ركوب أخرى... أما الوجبة فيأخذ قيمتها (cash money)، يعنى يأخذ مبلغ ٥٠٠ جنيه (خمسائة جنيه شهري) ويلاش الوجبة.

ووافقت الشركة على ذلك وستدفع له ١٠٠٠ جنيه (ألف جنيه) بدلا من السيارة والوجبة، ومن شروط العطاء أن تقدم الشركة برنامجا زمنيا موضحا مدة التنفيذ، ولما كانت إمكانية الشركة كبيرة وهائلة، فقدمت برنامجا زمنيا لمدة ستة أشهر بدلا من سنة، فرفض المشرف ووضع فى سبيل ذلك العراقيل والمصاعب، وتعبت الشركة المنفذة، لأنه أى جهة تفرح وتسر وتتمنى أن ينتهى العمل قبل مواعده إلا فى هيئة الطرق، رفضوا ذلك، ولم تفهم الشركة السبب إلا بعد وقت طويل والسبب واضح: أن مدة التنفيذ لو ضغطت إلى ستة أشهر بدلا من سنة، فيحصل المهندس المشرف على تنفيذ الأعمال واستلامها مبلغ ٦٠٠٠ جنيه (ستة آلاف جنيه) فقط (السيارة + المعيشة)، وعندما فهمت الشركة ذلك توصلت إلى حل يرضى جميع الأطراف، عرضت على المهندس المشرف أن يوافق على برنامج التنفيذ المضغوط لمدة ستة أشهر، على أن تعطيه اثنا عشر ألف جنيه قيمة السيارة والمعيشة كما لو كان سينفذ البرنامج فى سنة... هكذا مدة العقد أهم بكثير من مدة التنفيذ تخيل يا عزيزى!!

إن الطريق لو "خلص" فى ستة أشهر سيستفيد منه الناس أسرع، لكن المهم (لايمنى على الفكة).

نقلة أسفنت لله

كل أسبوع يتصل مدير الطرق بأحد أحياء القاهرة بكل شركة من شركات القطاع العام العاملة مع مديرية الطرق والنقل فى الحى طالبًا نقلة أسفنت.. كادو (هدية) ويرسل سيارة عليها بادج باسم الحى لنقل الخلطة الأسفنتية من خلطة الشركة ليرمى بها عيوب الرصف فى الشوارع.

والشركة تعطى له الأسفنت مجانًا مساعدة منها للحى، حيث إن ترميم الشوارع يحافظ عليها ويساعد على انسياب المرور، ولكن العملية زادت عن حدها وأصبح المهندس المحترم يطلب نقلتين أسبوعيًا بدلًا من نقلة واحدة، فرفضت الشركة أول الأمر ولكن بعد إلحاح وتوسل يكاد يصل إلى مرحلة الشحاعة... قبلت الشركة أن تعطيه نقلتين أسبوعيًا أهو كله بيتفرش فى شوارع وحوارى الحى.

وبعد سنة اكتشفت الشركة أنها وقعت ضحية خدعة. إذ إن مدير الطرق تبين أنه تعاقد مع مقاول قطاع خاص لترميم النقر والحفر والقطوع والترنشات.. وأن للمقاول ليس عنده خلطة فبدلاً من أن يشتري الأسفنت لنفق مع مهندس الطرق أن يورد له الخلطة من أى شركة (ق ع) ويفرشها هو بعماله ويتقاسموا ثمنها مع بعض.

ظل المهندس يأخذ الأسفنت من الشركات بحجة فرشه فى شوارع الحى مجانًا وهو فى الحقيقة يفرش لصالح مقاول قطاع خاص.
(صحيح اللى اختشوا ماتوا).

الأسفنت خشن ليه؟

قام السيد المحافظ الأستاذ الدكتور الزراعى بتفقد وصلة جديدة قبل الافتتاح بأحد الكبارى الضخمة فى مصر، وأشاد بالعمل

الإنشائي وفجأة توقف أمام الأسفلت وقال: الأسفلت خشن ليه؟؟
فارتبك الجميع وكانوا أساتذة كباراً من الاستشاريين ومهندسين
من المحافظة ومديرى إدارات هندسية بالشركة "المنفذة" .. ولم
يستطع أحد الرد عليه.

يعنى إيه الأسفلت خشن وهو إحنا بنعرف الأسفلت بالخشونة
والنعومة؟

وهو جسم إنسان نقول عليه ملمس خشن وملمس ناعم.. ده
أسفلت مصمم طبقاً لمواصفات تصميمية معينة؟

وكرر المحافظ السؤال مرة أخرى، فتطوع على استحياء أحد
المهندسين وقال له: إن الاستشارى المصمم (وهو من أكبر المكاتب
الاستشارية فى مصر) زود على تصميم الخلطة سن ٣ بالإضافة
إلى سن ١، سن ٢ مما جعلها خشنة حتى تتحمل مرور السيارات
والبرى والتآكل (يعنى خلطة قوية). وهذا فعلا كلام منطقى وسليم
وصحيح علمياً وكل الواقفين يعلمون ذلك.

فقال المحافظ: ده كلام فارغ (يقصد كلام الاستشارى) الأسفلت
ده بايظ وأنا عايز تحلوه معملتياً.. وكلف مدير الطرق بالمحافظة
أحد المعامل المتخصصة فى هذا المجال، وأخذت خمسون عينة من
الأسفلت وتم تحليلها وإجراء التجارب المعملية عليها، وجاءت كلها
ناجحة ومطابقة للمواصفات الخاصة والمصممة من المكتب
الاستشارى.. وليس هناك أى خطأ ما.

إلا أن المحافظ لم تعجبه خشونة الأسفلت فهو يريد كالحريير...
وطلب إزالته وإعادة رصفه من جديد وإلا لن يفتح الكوبرى (أنا
نفسى أعرف ما دخل أستاذ زراعة بهندسة الطرق) واحتار
المديرون جميعاً ووقعوا فى حبص بيبص.. إلى أن تفتق ذهنهم أن

يدهنوا الأسفلت بمادة إيبوكسية تملأ الأجزاء الخشنة بمادة بيتومينية ناعمة.. صحيح أنها لن تعيش فترة طويلة.. إلا أنها ستؤدي الغرض أمام المحافظ وتظهر الأسفلت كأنه ناعم وكالحرير... وتكلفت هذه المادة ٥٠٠٠٠٠ جنيه (خمسون ألف جنيه).

مش مهم.. المهم المحافظ يكون راضيًا لأنه يحب الناعم وما يبغش الحاجة الخشنة.... (يظهر أنه تخصصه في التفاح والكريز).

الكرة أهم

يعتبر المهندس (ع) من النقلة في مصر الذين يفهمون في مجال تنفيذ وإنشاء أعمال الطرق في مصر، بل في رأيي يعتبر أحسنهم على الإطلاق فهو كما يقول الشباب الروش No1 في هذا المجال.

والحق تعلم منه الكثير وتلمذ على يده عشرات المهندسين، فهو موسوعة في هندسة الطرق سواء من ناحية التصميم أو التنفيذ أو المعامل كما أنه أستاذ في العلاقات العامة وخاصة مع العملاء.

وتدرج هذا المهندس من مدير منطقة إلى رئيس قطاع ثم عضو مجلس إدارة، ولم تنقطع خلال رحلة الإدارة علاقته بالطرق.. فعين مديرًا لإدارة الطرق ثم عضو مجلس إدارة مشرف على الطرق ومن خلال وضعه كان يفيد الطرق بخبرته العلمية والإدارية وفجأة عين مشرفًا على فريق الكرة بالشركة فالشركة لها ناد له سمعة حسنة في مجال كرة القدم اكتسبها في فترة الثمانينات في مصر وأفريقيا... ولم يجدوا أحدًا مشرفًا على الفريق غيره..

ونقلوه من الإشراف على تنفيذ الطرق وتعليم المهندسين فن هندسة الطرق إلى الإشراف على فريق الكرة وتعليم اللاعبين (أهو كله فن).

مصر فيها مليون واحد يصلحو للإشراف على فريق الكرة، ولكن فيها كام واحد بيّفهم فى مجال هندسة تنفيذ الطرق ورصف الشوارع؟
(طبعا الكرة أهم... فهى الشهرة والدعاية.. والأضواء)

وقديما قال لى أحدهم أن اسم المهندس إسماعيل عثمان الرئيس السابق لمجلس إدارة شركة المقاولين العرب أكبر شركة فى مصر والشرق الأوسط ذكر فى الجرائد والمجلات فى عام واحد خمس أو ست مرات كرئيس للشركة.

وذكر اسمه كل يوم فى جميع الجرائد والمجلات كرئيس للنادى الإسماعيلى وخاصة إذا فاز الفريق على الأهلى أو الزمالك أو حصل على الدورى أو الكأس هذا غير برامج التلفزيون والإذاعة.

ناسبنا الحكومة

كان المهندس (ف) مديرا لتنفيذ مشروع تطوير ميدان التحرير المصاحب لافتتاح مترو الأنفاق (المرحلة الأولى) وكان ينفذ بطريقة بعيدة عن المواصفات فاشتكى منه مهندسو المكتب الاستشارى مرة تلو الأخرى... ولكنه لم يحسن أوضاعه فاضطروا لمخاطبة مدير الطرق بالشركة المنفذة وطلبوا استبعاده من إدارة المشروع وتعيين آخر خلفا له.. ينفذ بطريقة جيدة.

ووافق مدير الطرق وأصدر منشورا بتاريخ ١٥/٩/١٩٨٦ بنقل المذكور إلى عملية كوبرى بنها، وتعيين المهندس (س) بدلا منه مديرا لمشروع تطوير ميدان التحرير... ووافق الاستشارى على ذلك، بل وفرح عدد كبير من العاملين بالشركة والمشروع، بل وصل الأمر أن مقاولا ما ذبح خروفاً ابتهاجا بهذا القرار ووزع مشروبات باردة.

وفى ١٧/٩/١٩٨٦ (بعد يومين) فوجئ العاملون بمنشور آخر يعيد الأمور إلى نصابها كما كانت، فرجع المهندس (ف) إلى إدارة مشروع

التحرير ونقل بدلا منه (س) إلى مشروع كوبرى بنها الجديد، وتساعل الجميع عن هذا العبث والتهريج.. وإذا عُرف السبب بطل العجب... فالمهندس (ف) كان متزوجًا من بنت مدير الطرق وله منها أولاد... وعندما علم أن أباه أصدر منشورًا بنقله إلى كوبرى بنها الجديد... لم يذهب إلى بيت الزوجية.. بل ذهب إلى منزل والنته.. فجن جنون البنت وذهبت إلى أبيها تترجى وتطلب عودته إلى سابق عمله بالقاهرة مرة أخرى.. وحيث إن للرجل ضعيف أمام بناته.. فوافق وأعادته مرة أخرى.. بعد يومين تمامًا وكان هذا أغرب قرار نقل وعودة لمهندس فى الشركة الكبرى، وتعجب الجميع.

هل وصل الهوان أن تتدخل المصالح الأسرية فى قرارات الشركات وإداراتها، وهل هى عذبة خاصة مملوكة لمدير الشركة يعين من يشاء وينقل من يشاء حسب رغبته ورغبة بنائه؟ وإذا تعجب البعض من عشوائية القرارات فأين كبار المسئولين بالشركة، أين عضو مجلس الإدارة، ونائب رئيس المجلس، بل أين رئيس مجلس الإدارة عندما يتركون هذا الرجل يسيئ إلى هذه الشركة وسمعتها الإدارية؟

أما الاستشارى فضحك وقال عرفنا الآن سبب سوء أحوال رصف أعمال الطرق فى مصر، فابحث عن فشل الإدارة أولاً ثم ابحث عن الأسباب الأخرى..

(والله الواحد ندمان أنه لم يكن متزوجًا بنت أو أخت مدير كبير) ولا نقول زى سهير البابلى ناسبنا الحكومة.. يا خسارة.

سياسة التزى اللعك

علمت شركة (ق) أن السيد المهندس وكيل الوزارة مدير مديرية الطرق (م) سيحال إلى المعاش بعد أربعة أشهر، وكان هذا الرجل من أسوأ المهندسين الذين تولوا رئاسة مديرية الطرق بالمحافظة...

كان يرتكب جميع الموبقات... الرشاوى والعمولات والسمسرة وبيع أوامر الشغل.

كان يأخذ الرشوة من الكبير والصغير من أكبر شركة إلى أصغر مقاول.. ولما علمت الشركة أن الرجل سينقاد، ذهبوا إليه ومعهم شنطة بها مبلغ ضخم يسيل له اللعاب.. وأخذوا توقيعهم على رصف خمسين شارعًا في حلوان بتكلفة حوالى خمسة ملايين جنيه، واختاروا حلوان بالذات لأنها فى عقدهم وكذلك لبعدها عن الأعين.

وخافت الشركة أن يلغى المدير الجديد الذى يليه أوامر الشغل السابقة، وحيث إنها لا تستطيع أن تنتهى من رصف الخمسين شارعًا فى أربعة أشهر (فترة الإحالة على المعاش) فتفتق ذهن المهندسين إلى فكرة جريئة.. قاموا بالعمل فى كل شارع من الشوارع بتنفيذ جزء بسيط من البنود (إزالة أتربة من شارع.. كشط أسفلت آخر.. تخليع بردورة.. فك بلاط.. حفر ترانشات..) المهم عملوا كالترزى اللكع.. يقص القماشة ويتركها فلا يستطيع الزبون أخذها منه ولا هو انتهى منها.

وفعلا صدق حدس الشركة.. فبعد تعيين مدير جديد للمديرية أعطى أوامره بإيقاف جميع أوامر الشغل التى أعطاه سلفه.. ولتى لم يبدأ العمل فيها بعد.. ونجحت الشركة فى استكمال الأعمال فى الخمسين شارعًا لأنها بدأت العمل فيهم جميعًا قبل توليه المنصب.. وأصبح الأمر واقعياً.. وبحفنة جنيهات طبقت سياسة الأمر الواقع ونفذت الشركة رصف خمسين شارع من شوارع حلوان.(والله أعلم هل كانت تحتاج رصف أم لا...) مش مهم، المهم زيادة إيرادات الشركة خمسين مليون جنيه... هى بلدنا... يعنى...!!!

وبعدين يا أخى ماهو إن مكناش هانصرفهم فى حلوان هنصرفهم فى أى حته ثانية... على الأقل أهل حلوان غلابة عشان

مفیش وزیر أو مسئول مهم ساكن هناك زى الزمالك والمهندسين
ومصر الجديدة..
(رزق الهبل على المجانين).

ماستك ولا بلاط ولا خرسانة؟

شارع الشيخ ریحان المتفرع من میدان للتحرير ونهايته شارع بور
سعيد، وفى الجزء من التحرير إلى وزارة للداخلية تم فرش ماستك
على الأرصفة، وبعد إنهاء العمل لم يعجب المحافظ وطلب إزالته
فوراً واستبداله بنوع بلاط شكله جميل، فتم للتركيب فوراً، لكن لون
البلاط لم يعجب المحافظ فاقترحوا عليه عمل خرسانة عادية سمك
٠ اسم لساء ناعمة معالجة بالكيماويات، فوفق المحافظ.

وهذا الحال يتكرر دائماً فى شارع الفسطاط تم تطوير منطقة
مصر القديمة والكنيسة المعلقة ومسجد عمرو بن العاص، وشوارع
وسط المدينة وطريق المطار وشوارع مصر الجديدة ومدينة نصر.
أما للى يضحك أكثر فتم تركيب بلاط فى عشوائيات حلوان (عزبة
الوالدة - المساكن الاقتصادية - أطلس وغيرها) وللناس هناك مش
لاهين ياكلوا (وبعضهم أخذ البلاط وعملوه كرلى فى السطوح).
والمضحك أكثر عمل بلاط أحمر جميل فى هضبة المقطم وهى
لم تحفر أساساتها بعد (يعنى أرصفة ولم تبين المساكن).

شارع الهرم أزالوا البلاط الجميل وغيروه ببلاط جديد بطول ٨
كم وعرض ٨م من كل جانب مع أن البلاط القديم كان شكله (حلو).
شوارع مدينة نصر (مكرم عبيد وعباس العقاد) تغيّر بلاطها
أكثر من مرة بطول خمسة كيلو مترات ويعرض متوسط عشرة أمتار
(موضة تغيّر البلاط ماشية مع موضة الشتوى والصيفى للمحلات).

رصيف أمام وحول الميريلاند تغير بلاطه خمس مرات فى ثلاث سنوات (واللى مش مصدق يسأل).

مش عارفين نستقر نعمل استفتاء أحسن بلاط أم ماستك^(١) أم خرسانة أم.... (أحسن نسيب الأرصفة رمل ونخلص).

ابتسم أنت فى طنطا

إذا ذهبت إلى طنطا ستجد فى مدخل المدينة لافتة كبيرة تدعوك إلى الابتسام لأنك فى طنطا، ولكن بعد دخولك المدينة ستبتسم أكثر لأنك ستعرف أنك عيبط لذهابك هناك.. وأكد مستغنى عن سيارتك.. وصحتك.

وتحمد ربنا لو خرجت من هناك وأنت معدكش انزلاق غضروفى. والقصة ترجع إلى سنوات سابقة كادت المجارى أن تقضى على أساسات المساكن فى الغربية.. لولا أن الدولة كلفت شركة كبرى بإنشاء مشروع ضخم للصرف الصحى، وتفاعل الجميع بالخير.. وبدأ العمل فى المشروع حتى تم إنهاؤه بعد سنوات.. ولكن تركوا الشوارع بدون ترميم للترانشات التى حفرها..

حتى أن بعض الأهالى ردموها بالأتربة وكسر البلاط والطوب وأصبحت السيارات تعاني أشد المعاناة عند المرور من شارع إلى آخر وكأنه كمين منصوب للقضاء على السيارات أو كما يتندر أهالى المدينة أن أصحاب ومحلات قطع الغيار وورش السمكرة والعفشة والميكانيكا اتفقوا سرا مع مجلس المدينة والشركة المنفذة لعدم إعادة الرصف.. (واش كل شىء جائز).

والسؤال: أين المسئولون.. أين المحافظ.. أين أعضاء مجلس

١- الماسك هو أمفلت ناعم سمك ٣سم.

الشعب والشورى... أين المجالس المحلية.. ألم يعرفوا أن عقد أى شركة تحفر فى شوارع لتركيب مواسير المياه أو الصرف الصحى ملزمة أن تعيد الشيء لأصله يعنى ترصف الشوارع على حسابها وذلك من ضمن شروط العقد؟

أم أنهم لم يقرعوا هذا العقد.. أم؟ أم؟

وخرجتُ من طنطا وأنا فعلا أبتسم، ولكن أبتسم ابتسامة بلهاء على ما وصل إليه الحال فى بلدنا من الطناش...

ولما طنطا للعاصمة كده أمال للمراكز الأخرى شكلها إيه والمحافظات الصغيرة عاملة إيه معلىش ابتسم عشان متفرقعش من الغيظ.

كل شيء له حل

فازت شركة النيل العامة بعباء رصف الطريق الواصل بين محافظتين من محافظات الوجه البحرى ويبلغ طول الطريق سبعين كيلو متراً وبعرض عشرة أمتار.. وبعد الانتهاء من أعمال بنود الرصف كاملة طلبت الشركة المنفذة تسليمه للهيئة العامة للطرق وشكلت اللجنة الموقرة من مهندسين تابعين للهيئة بمنطقة وسط الدلتا.. وبدأت أعمال التسليم وخلال أسبوع تسلموا الطريق وسلموا للهيئة محضر التسليم الابتدائى مع خصم نسبة لا تزيد عن ٠,٢٥٪ من قيمة الأعمال المنفذة... وحدث أن عضواً فى الجهاز المركزى للمحاسبات كان دائم المرور على الطريق أثناء الرصف مع مهندس قريب له وانتقدا سُمك الأسفلت فهو قليل للغاية.. وانتظر عضو الجهاز بعد تسليم الطريق ابتدائياً للهيئة.. وقدم مناقضة وطلب تشكيل لجنة جديدة.. وشكلت اللجنة وجاء فى تقريرها أن سمك الطبقتين من الأسفلت ٩سم (تسعة سنتيمترات) فى حين أن العقد ينص على أن سمك الطبقتين ١١سم (أحد عشر سنتيمتراً)..

يعنى ببساطة الشركة وفرت (سرقّت) ٢ سم بطول الطريق وعرضه وحيث إن المواصفات تنص أنه لا مانع من استلام سماكات الأسفلت بنسبة لا تزيد عن ١٠٪ يعنى ١ سم، إذن فالطريق غير مطابق للمواصفات الفنية والقياسية.

وبناء عليه طلب عضو المجلس إحالة لجنة التسليم الابتدائي والمهندس المنفذ والمستلم إلى التحقيق لإهمالهم في التنفيذ واستلام الطريق وإهدار المال العام... ووقع الجميع في حيص بيص إلا أن السيد رئيس مجلس إدارة الشركة حل الموضوع ببساطة.. شكك في تقرير عضو الجهاز المركزي ورفع قضية على هيئة الطرق لأنها وافقت عضو الجهاز على ما جاء بالتقرير المقدم منه وخصمت قيمة الطريق من الشركة... وتحددت جلسة للقضية بعد ثلاثة أشهر من رفع القضية.

وشكل القاضى لجنة محايدة من مكاتب استشارية قطاع عام.. وخرجت اللجنة للمعاينة على الطبيعة وبعد أن أخذت أكثر من عشرين جسة وجدت أن سماكات الأسفلت لا تقل عن ١٢ سم (اثنا عشر سنتيمترًا)، يعنى أزيد من المكتوب في العقد.. وحكم القاضى ببراءة الجميع ورد للشركة اعتبارها وصرف أموالها بالكامل.

وذهل عضو الجهاز المركزي للمحاسبات.. كيف ذلك؟؟.. لقد أخذ بنفسه أكثر من عشر جسات مع لجنة محايدة ووجدها ٩ سم.. كيف زاد السمك مرة واحدة هل حصل له انتفاش أو تمدد؟

لا يا سيدى الفاضل... إن الشركة استغلت مدة التقاضى وهى ثلاثة أشهر ووجهت كل عربات الأسفلت التابعة لها وشغلت خلطاتها الأسفلتية على مدار أربع وعشرين ساعة، بل وساعدها بعض الشركات الخاصة والمقاولين.

وتم إضافة طبقة أسفلتية سمك ٣ سم (ثلاثة سنتيمترات) في أقل من أسبوع واحد... ورموا سيارات محملة بالأتربة على الأسفلت الجديد وتم فرشها بالمعدات وتركوه للنقل والسيارات والمركبات العامة والخاصة للمرور عليه وخلال أسبوعين أصبح الجديد كالقديم في اللون ولكن أكثر في السمك وضحكوا على عضو الجهاز المركزي للمحاسبات وغيره.

أتعجب من موقف رئيس مجلس الإدارة:

١- لماذا سمح برصف أقل من المطلوب وهو موظف بشركة قطاع عام؟

٢- لماذا لم يسمح بالتحقيق ونقل المهملين والمرشئين؟

٣- لماذا لم يعترف بالحقيقة كاملة ويعيد الرصف مرة أخرى مع حساب المقصرين؟

والله لو كان فعل ذلك لاحترمه الجميع بدلا من شغل الثلاث ورقات.
ولك الله يا مصر....

(يا سلام القدوة التي نقدمها للمهندسين الجدد والشباب ويعد كده بيسألوا ليه الشباب ييفسد).

دولة الملاحطين

كان الحاج (ع) رحمه الله.... سائقاً للفتنشر ولأن له مواهب عديدة فاختارته شركة النصر العامة للمقاولات (حسن علام) فسي الثمانينيات مديراً للطرق بها.. والله العظيم هذا حقيقي سواق فتشر كان مديراً للطرق وكان مسئولاً عن الأعمال التي تنفذها الشركة بمصر.. وعشان الصورة تبقى حلوة أمام الناس عينوا له مديراً مهندساً كل شغله (برفان) أمام الناس فقط.. واللى بينفذ الأعمال

كلها هو الحاج (ع) وتحت رئاسته العشرات من المهندسين.. وعندما تعجبت من ذلك قالوا لى أنها مصلح أن يكون هذا الرجل مديراً للطرق على مستوى الشركة كلها ومسئولاً عن التنفيذ..

والحقيقة ليس الحاج (ع) فقط هو الحالة الوحيدة ففى أكبر الشركات فى مصر كانت هناك دولة اسمها دولة الملاحظين (مثل دولة المرابطين والموحدين) عاشت هذه الدولة فى الفترة من عام ١٩٧٢ إلى عام ١٩٩٠ وأسسها المهندس (س) شقيق رئيس مجلس الإدارة وكانت دولة الملاحظين تُختار وتنتقى بعناية شديدة ووفقاً لمعايير هامة وكل ولائهم للمسئول الذى أسس هذه الدولة.. فكان هناك الحاج (ص) مديراً لمنطقة بنسى سويف وتحت رئاسته عشرات المهندسين والإداريين والماليين.

والحاج (ق) كان مسئولاً عن التنفيذ الذاتى وكذلك تحت رئاسته عدد من المهندسين والحاج (ك) مسئولاً عن رصف طرق الإسماعيلية.. أما معجزة المعجزات الحاج (ح) والذى كان سائقاً لرئيس الشركة ويكاد يكتب اسمه بالعافية، فهو مدير أكبر الخلطات والخبير الوحيد للخلطات فى الشركة.

وغيرهم وغيرهم.. وكانوا أقوى من أى مدير للطرق، بل يقولون من لا يعجبهم.. أعلى المكافآت يحصلون عليها غير...؟؟ (أنت عارف وأنا عارف) ويطول عام ١٩٩٠ ولسوء حالة إدارة الطرق بالشركة والخسائر التى منيت بها. تم حل دولة الملاحظين بعد ترضيتهم مادياً وإدارياً وذهبوا إلى العزب الخاصة يعملون فيها..

ودولة الملاحظين للأسف ليست موجودة فقط فى هاتين الشركتين إنما كانت موجودة إلى فترة ليست بقصيرة فى جميع شركات النيل العامة التابعة لهيئة الطرق وكانوا يشكلون مركز قوة ومسئولين من الوزير شخصياً.

حتى أن بعضهم كان عضواً فى مجلس الإدارة (وبعدين
بيسألونا حالة الطرق سيئة ليه).

شارع السكة البيضاء

شارع السكة البيضاء من الشوارع الواقعة فى نطاق حيين من
أحياء القاهرة، الجزء الأول من الأوتوستراد إلى المستشفى يتبع
حى مدينة نصر... والجزء الآخر من المستشفى إلى صلاح سالم
يتبع حى وسط القاهرة...

وحدث أن أرسل حى مدينة نصر خطاباً إلى مديرية الطرق
والنقل طالباً رصف شارع السكة البيضاء.. فأرسلت المديرية أمر
شغل لشركة (ق) برصف الشارع، واستغل مهندس الشركة أن
مديرية الطرق لم تحدد له أى جزء أو قطاع من الشارع فرصف
الشارع كله من الأوتوستراد إلى صلاح سالم.

وعند مرور رئيس حى وسط القاهرة فى الشارع وجد أن الشارع
مرصوف حديثاً فأرسل لمدير مديرية الطرق يستفسر عن أسباب
إعادة رصف شارع السكة البيضاء علماً بأنه تم رصفه من قبل الحى
منذ عام واحد فقط.. وطبعاً لم يستطع مدير المديرية تبرير ذلك وقال
له بالحرف الواحد : يا سيادة اللواء زيادة الخير خيرين...

طبعاً مقدرش يقوله أنه نسى أن يكتب فى أمر الشغل المرسل
للشركة المنفذة أن ترصف شارع السكة البيضاء فى الجزء الواقع فى
نطاق حى مدينة نصر. وإيه يعنى لما نرصف شارع بتكلفة مليون
ونصف مليون جنيهه هى فلوسه.. دى فلوس سايبه ملهاش أصحاب.

ومهندس الشركة كيف هان عليه أن يهدر المال العام... وهو
يعلم أن الجزء الآخر من الشارع مرصوف جيداً.. وأن الجزء
التالف هو الجزء الأول.

لكن طالما ما حدث بيحاسب مش مهم... المهم مكسب الشركة
وزيادة الإيراد لها عشان الترقية والأرباح والحوافز والمكافآت..
وغيره وعمار يا مصر!!!

الحجة السابعة

طلب المهندس مدير عام طرق شبرا الخيمة من شركة كبرى
رصف شوارع للخطة لعام.. من شركة كبرى.. وبعد أن تمت
أعمال الرصف كاملة وما قبلها من قطع وإزالة أتربة وتوريد
وفرش طبقة الأساس والبردورات... وتم العمل على أكمل وجه
وتوجه المهندس (ع) مدير التنفيذ بالشركة إلى مدير عام الطرق
لعمل المستخلص وصرف مستحقات الشركة إلا أنه طلب منه
١٥٠٠٠ جنيه (خمسة عشر ألف جنيه) قبل التوقيع على
المستخلص لأنه مزنوق.. وظن مهندس الشركة أن الرجل مزنوق
عليه دين أو عملية جراحية يريد إجراؤها لأحد أقاربه، أو بيته
هايقع ويريد أن يرممه أو يصلحه أو سيشتري سيارة جديدة.. إلا
أن الرجل فاجأه أنه يريد هذا المبلغ ليحج به ويكملهم سبع حجرات..
فقد حج ست مرات ويريد أن يحج المرة السابعة.

فدهش مهندس الشركة وتعجب.. أيريد الرجل الرشوة لأجل
الحج وهل ينفع الحج بمال حرام أليس الله طيباً يحب الطيب...
وقال لى لقد قابلت عشرات بل مئات المهندسين الذين يأخذون
رشاوى وعمولات ولكن من أجل شراء سيارة أو شقة أو زوجة أو
العريضة والسهر مع النساء... لكن أول مرة يرى فى حياته رجلا
حج ست مرات ويريد رشوة ليحج للمرة السابعة على التوالى..
فقلت له: يمكن بيضحك عليك.

فقال لى: لا... لأنى سألت وعرفت أن الرجل يحج فعلا كل عام

ومدوم على الحج.. وهو طالع فعلا السنة دى للحج.. ويجهز أوراقه.
فقلت له: لله فى خلقه شئون.. كيف يصلى الفرض ويصوم
رمضان ويحج بيت الله الحرام.. بمال حرام.. كيف يستغل وظيفته
فى كسب غير مشروع.. ويدعى الإيمان.. (شيزوفرانيا)؟
لله فى خلقه شئون. (فكرنى بالرجال الى رايح يودع حاج وقال
له: أوعى تتسى الويسكى يا حج).

تعديل بملايمر ولا بملايين

أعلن السيد وزير الإسكان والمجتمعات العمرانية أنه سيساهم فى
حل أزمة المرور فى شوارع القاهرة.... وبدأ من خلال دراسات
أعدتها السادة أساتذة الطرق والنقل والمرور بجامعة مصر فى
تعديل أكثر من تقاطع وتحويله إلى دوران للخلف (U TURN).
والحقيقة نجحت التجربة وساهمت فى حل أزمة المرور نسبياً.
وبدأت العملية تنتشر فى كل التقاطعات الرئيسية، فكان من نصيب
شركة (ق) تعديل تقاطع عند مدخل مدينة السندباد (طريق مصر
الإسماعيلية)، وهذا التعديل تكلف حوالى خمسين ألف جنيه، ثم
وافق الاستشارى على إزالة متر من كل رصيف بالجزيرة
الوسطى لتوسيع الشارع متراً من كل جانب... وكان الأمر يقتضى
قطع وإزالة متر من الجزيرة الوسطى مع رصفها وإعادة بناء
البردورة.. ولكن كيف تقبل الشركة المنفذة بهذه القيمة فقط (تكلفة
نصف مليون جنيه)؟ فأقنع السادة مديرو الشركة رئيس جهاز
التعمير بالآتى:

أنه طالما أن هناك توسيعاً فى الجزيرة الوسطى فلا ينفع رصف
مكان الحفر (متر من كل جانب) إنما سيتم رصف الشارع بكامل
عرضه مع إزالة البردورة للقديمة (لأنها قدمت وشكلها وحش ومش

على الموضحة) وتم استبدال بردورة الجزيرة الوسطى ببردورة جديدة مع استبدال كذلك الأرصفة للجانبية رصيف المطار ورصيف المساكن ببردورة جديدة (طب دول محصلش فيهم تعديل مش مهم).

وما دام غيرنا البردورة لا بد من عمل بلاط جديد (كله جديد فى جديد).

وكانت التكلفة كالاتى للشارع بطول ٤ كم (أربعة كيلو مترات):

- أعمال رصف ١٠٠٠٠٠ م^٢ × ٢٠ جنيهاً = ٢٠٠٠٠٠٠ جنيه (مليوناً جنيه).

- أعمال بلاط جديد ٥٠٠٠٠ م^٢ × ٦٥ جنيهاً = ٣٢٥٠٠٠٠ جنيه (ثلاثة ملايين وربع المليون جنيه).

- خرسانة عادية أسفل البلاط ٥٠٠٠٠ م^٢ × ٢٠ جنيهاً = ١٠٠٠٠٠٠ جنيه (مليون جنيه).

- بردورة جديدة مع تكلفة نقل البردورة القديمة ١٦٠٠٠ × ٤٠ = ٦٤٠٠٠٠ جنيه (ستمائة وأربعون ألف جنيه).

هذا بخلاف قطع الأتربة وتوريد طبقة الأساس الذى تكلف ١٠٠٠٠٠ جنيه (مائة ألف جنيه).

وطبعاً عشان نجمل المنطقة لا بد من رصف وتجميل أجزاء من شارع عبد الحميد بدوى حتى نستكمل العمل على الوجه الأمثل، فتكلف شارع عبدالحميد بدوى عند هذا القطاع مليون جنيه أيضاً!! يعنى تكلفة أكثر من سبعة ملايين جنيه (ميزانية رصف طريق مصر الإسكندرية الصحراوى).

والسؤال: لماذا لم يسأل أحد عن السر فى زيادة التكلفة من ٥٠٠٠٠ جنيه (خمسون ألف جنيه) إلى سبعة ملايين جنيه.. ولماذا تم تبليط رصيف حول سور المطار وليس هناك أى مساكن أو عمارات وهو ليس بطريق هام يمر فيه أحد المسئولين أو الرؤساء

أو السياح.. ألم يكن الأجدد أن توفر البلاط ونعمل ماستك بتكافة خمسة جنيهات للمتر المسطح... ولماذا هذا النوع الغالى من البلاط (٦٥ جنيهًا) خمسة وستون جنيهًا.... ولماذا استبدلت البردورة ببردورة جديدة.. ولماذا رصف الشارع بكامل عرضه مع أن التعديل كان بعرض متر من كلا الجانبين.. ألف لماذا؟؟

والجواب بسيط جدًا أننا دولة غنية ومعانا فلوس كثير مش عارفين نودبها فين.. ولكن أين المسئولون؟ أين الأجهزة الرقابية؟ (شفت فيلم عادل إمام النوم فى العسل).

شوارع مقالب

أكد لى صديق يعمل مراجعًا بالجهاز المركزى للمحاسبات أنه أثناء مراجعته لمستخلصات شركات الرصف فى القاهرة والجيزة وجد أن هناك شوارع بها كميات أتربة كثيرة جدًا وكأن الشارع مقلب للأتربة، مع أن الشوارع ساكنة وبها ناس وسيارات.. مثلا:

شارع زى طه حسين فى النزهة طوله ألف متر وعرضه عشرة أمتار وفيه ناس ساكنة، تصدق أن مكعب التراب فيه ستون ألف متر مكعب يعنى ارتفاع التراب بكامل عرض الشارع ستة أمتار.... (يعنى وصل للدور الثانى من العمارات).

وشارع الرشاح به ٨٠٠٠٠ م٣ تراب (ثمانون ألف متر مكعب) أمال العربيات ماشية فيه إزاي..... وشارع مثل طريق القسطاط إلى البساتين فيه أتربة حوالى ثلاثون ألف متر مكعب (أمال بيدفنوا الناس إزاي لازم جوه التراب).

وشارع خلف المنصة العسكرية بمدينة نصر به ٨٠٠٠٠ م٣ تراب (ثمانون ألف متر مكعب تراب وخمسة آلاف متر مكعب تكسير خرسانة مسلحة) يعنى أكثر من مقلب زباله ومكان لدفن

العمارات المهدودة.

لكن الأعجب والأغرب فى الجيزة.. شوارع حول وأمام نادى الصيد مثل الحسن والحسين وحدة (أنظف شوارع المهندسين) وجد بها كميات أثرية بارتفاع نصف متر.

ولمعداد نفق الجلاء (شارع للنيل) فيه تراب فى الشوارع بمكعب عشرة آلاف متر مكعب.. وأن مستخلص شركة ما فى عام ١٩٩٤ كان مدوناً به إزالة أثرية بكمية مليونى متر فى شوارع القاهرة.

حتى الشوارع المرصوفة من قبل عليها أكوام من الأتربة.. حاجة تجنن أصل قطع الأتربة هو البند الللى محدش شافه ولا يقدر يثبتنه ولا يطعن فيه؟

(لازم شوارع القاهرة أصبحت مقالب للأتربة وإحنا منعرفش).
على فكرة.. الحكاية دى منتشرة فى كل المحليات وخصوصاً الجيزة والقليوبية.

أحلى سبوية عيش شغل التراب.

الحمد لله المحافظ أنغير

فى عهد السيد المحافظ عمر عبد الآخر تم تعديل شارع عرابى بوسط البلد (أمام محل آخر ساعة بتاع الفول) وتم غلق الشارع أمام السيارات وتحويلها للمشاة فقط، وتم عمل بلاط جديد جميل من النوع الشديد وجميل الميدان وعمل فيه أعمال رخام على أعلى مستوى وكذلك كل الشوارع الجانبية والمتفرعات، وأصبح المنظر بجد كما فى شوارع المشاة بأوروبا وتم زرع أشجار ونباتات جميلة على الجوانب... بحق كان المنظر جميلاً وقد تم تنفيذه طبقاً للرسومات. ونصت اللوحات على غلق الجزء الأول من شارع طلعت حرب من ميدان ٢٦ يوليو إلى أول شارع عدلى وتم تجميله

بنفس الطريقة المتبعة فى شارع عرابى.

وأخذت الموافقات على ذلك من المحافظ ومدير مرور القاهرة الذى أثنى بشدة هو ورجاله على التطوير الجميل وتحويل هذا الجزء للمشاة، وبعد إنهاء شارع عرابى وبدء التنفيذ فى شارع طلعت حرب... تم تغيير المحافظ وتولى الأمر السيد المحافظ الجديد.... فإذ بنا نرى أن مدير المرور يهاجم المشروع وقال إن غلق شارع طلعت حرب وتحويله إلى مشاة فقط سيتسبب فى خنق شوارع وسط المدينة وتكدس المرور فيها، وطالب المحافظ الجديد بعدم تنفيذ التعديلات الجديدة.

والله العظيم سمعته بأذنى كان يشيد من قبل بالمشروع مع المحافظ السابق. والآن يهاجم التعديل هل كان يخاف، أم فجأة عرف أن التعديلات خاطئة؟ هذه العقلية هى التى تتحكم فىنا... وطبعًا نفذ المحافظ الجديد طلبه، ولا أعرف هل لأنهم أقتنعوه بأن ذلك سيخلق مشكلة، أم لأن ذلك كان من ضمن مشروعات المحافظ السابق والتى يحرص كل محافظ جديد على إلغاء مشروعات من سبقه؟

واللى مش مصدق يقرأ الكتاب من أوله....

بالوعات طريق العروبة وصلاح سالم

عندما غرقت القاهرة فى شبر ميه بعد سقوط الأمطار أمر الرئيس بحل المشكلة فوراً... وبدلاً من محاسبة المسؤولين عن سوء الصرف أقتنعوه بأن المشكلة هى عدم وجود بالوعات المطر على جانبى الطريق.

وتعهدت وزارة التعمير بالقضاء على المشكلة وبدأت بإنشاء بالوعات مطر على جانبى الطريق من المطار إلى صلاح سالم

بطول عشرة كيلو مترات في الاتجاهين، مع عمل خط مواسير منفصل عن شبكة الصرف الصحي، وكانت تكلفة البالوعة الواحدة حوالى ٢٥٠٠ جنيه (ألفان وخمسمائة جنيه). يعنى المشروع تكلف تقريبًا عشرة ملايين جنيه بالوعات ومواسير، وطبعًا كسروا الأسفلت فلا بد من رصف جديد وعمل أرصفة جديدة أيضًا.

فتم رصف الشارع من المطار إلى القلعة وعمل أرصفة وبلاط بنوع جديد بتكلفة إجمالية حوالى ١٥٠٠٠٠٠٠٠ (خمسة عشر مليون جنيه) على حساب وزارة التعمير بمحافظة القاهرة. يعنى إجمالى المصروف ٢٥٠٠٠٠٠٠٠ جنيه (خمسة وعشرون مليون جنيه).

وبعد انتهاء العمل غرقت القاهرة مرة أخرى فى مياه المطر.. وأصبح المرور فى صلاح سالم والعروبة يحتاج إلى مراكب ولنشآت وزوارق (وكأنك يا بوزيد ما غزيت)... ألم يحاسب أحد المتسبب فى هذه المصاريف وإهدار مال الدولة؟

إن حل المشكلة ليس فى كثرة عدد البالوعات إنما فى سوء تنفيذ أعمال الرصف.

حل المشكلة بسيط لو نفذنا الرصف بضمير وتحت إشراف متخصص وليس تحت إشراف بنوع البطاطا والحرامية والهلبية.

لو اهتمنا بتنفيذ المناسيب الطولية والمناسيب العرضية لن تجد نقطة مياه فى أى شارع.

(الجودة فى التنفيذ توفر الملايين).

مطببات طبيعية

يبدو أن إدارة المرور ابتكرت حلاً جديدًا لإجبار السيارات على تهدئة السرعة واتفقت مع شركة المقاولات التى رصفت مدخل

طريق الفيوم من ناحية الهرم، (وهذا الطريق تابع للهيئة العامة للطرق والكبارى)... المهم اتفق المرور مع الشركة على الرصف بطريقة جديدة ومبتكرة وكانت النتيجة زحف الأسفلت بارتفاع لا يقل عن ٢٠ سم مع زحف جانبي بنفس الارتفاع ولمسافة لا تقل عن ٣٠٠ متر طولى من كلا الجانبين لتجبر أصحاب السيارات على صعود المطبات والنزول منها ببطء شديد بطول ٣٠٠ متر (ثلاثمائة متر طولى). وبذلك تضمن ألا تسير السيارات والمركبات بسرعة فتحافظ على أرواح الناس.

وإسهامًا فى حل المشكلة أقترح على الهيئة العامة للطرق لكى تحافظ على سرعة السيارات ألا ترصف نهائيًا، بل تستخدم الحصى والحجارة فى الرصف زى زمان حتى تجبر السيارات على السير ببطء.

ألم ير رئيس الهيئة مدخل طريق الفيوم؟ أتمنى لو ذهب هناك وأنا واثق أنه لن يعود لأن سيارته ستتحطم أو سيصاب بانزلاق غضروفى يجبره على النوم فى المنزل....

(يظهر مفيش مأموريات ولا مصايف فى الفيوم عشان كده محدش بيمر على الطريق ده).

شارع أحمد زكى

هذا الشارع يبدأ من نهاية كوبرى دار السلام إلى أول ميدان سوارس بالمعادى وهو من أطول الشوارع فى حى دار السلام والبساتين والمعادى ويربط بين الثلاثة أحياء، وتفرعاته شوارع لا حصر لها...

ويسكن هذه المنطقة كم كبير من المواطنين حتى أنهم أطلقوا عليها منطقة الصين الشعبية لكثرة الأعداد الغفيرة من السكان. هذا الشارع

لا يدخله أى مواصلات نقل عام سواء أتوبيس أو ميني باص، ويعتمد السكان فى تنقلاتهم على سيارات الميكروباص الخاص.

ولا أدرى ما سرّ تسمية هذا الشارع باسم أحمد زكى فهو ليس الراحل أحمد زكى الممثل لأنه شارع موجود قبل أن يولد ربما أول من سكن فيه كان اسمه أحمد زكى، المهم الشارع طول عمره مكسر... يرصف ويصيح كالحريز ثم يعاد حفره لتركيب مواسير ميه ثم يرصف ويعاد حفره لتركيب مواسير صرف صحى، ثم يرصف ويعاد حفره وهكذا كل عامين على الأقل، ولا يوجد شركة رصف قطاع عام أو خاص إلا ورصفت الشارع أو جزءاً كبيراً منه مرة على الأقل.. ولكن يبدو أنه لا فائدة فالملايين التى تُصرف على الأسفلت تُضيع فى الهواء. الشارع حالته لا تسرّ عدواً ولا حبيباً.

أتحدى أن يجرب أحد ويغامر ويمر فيه بسيارته الخاصة... اللهم إلا إذا كان يريد أن يتخلص منها.. وكلما سألت أحد السكان (لم لا تشككون من سوء حال الشارع؟ فيضحكون وكأنى أبله أو غبى... فأحدهم قال لى إن الشارع هكذا منذ ولد ومنذ تزوج وسيظل هكذا حتى يموت... ولا فائدة).

نفسى أعرف سر هذا الشارع الذى رصف وحفر أكثر من عشر مرات.. وهل كل مشاريع المرافق التى تم تركيبها فى الشارع لم تنته بعد.. أم كل مشروع له ملحوق؟
(يا بخت بتوع الميكروباص).

تحقيق من أجل عامل يومية

حكى لى أحد المهندسين بشركة كبرى تعمل فى مجال الرصف بشوارع وطرق العاشر من رمضان أن عمال الخلطة من قبيل

المقاول الخاص والذين يحتاجهم مهندس الخلاطة هم خمسة عمال يوميًا، ويومية العامل ٢٠ جنيهاً (عشرون جنيهاً) يعنى يوميًا مائة جنية وهؤلاء العمال - لمن لا يعرف ضروريات تشغيل الخلاطة - ينظفون أسفل مخزن الخلاطة حتى تستطيع السيارات الوقوف أسفل الخزان لتحميل الخلطة الأسفلتية.. كما أنهم يحملون شكاير البودرة ويضعونها على السير.. والمساعدة فى الصيانة اليومية، وباختصار لا توجد خلاطة تعمل بدون عمالة عادية (خمس على الأقل).

ونعود لحديث المهندس.. أنه احتاج يومًا إلى عامل زيادة على الخمسة عمال لتنظيف مدخل الخلاطة لأن السيارات بتغرز فى البودرة وناتج السن والرمل الزيادة، فطلب من المقاول عاملاً لمدة شهر (يعنى تكلفة ٢٠ جنيهاً \times ٢٥ يومًا = ٥٠٠ جنية) (وللعلم أن ٥٠٠ جنية أقل من ثمن نقلة خلطة واحدة).....

ولما وصل كشف عمال اليومية إلى السيد المهندس عضو مجلس الإدارة هاج وماج وفار وثار وأرغى وأزبد وحوّل المهندس للتحقيق، بل كاد يطلب نقله لإهدار المال العام للشركة (خمس مائة جنية فى الشهر).

وعبئًا حاول المهندس أن يقنعه بأهمية الاستعانة بالعامل السادس إلا أنه عاتبه وأنبه وقال له بالحرف الواحد: لماذا لم تكتب تستأذن أولاً؟ فبُهِت المهندس، أيستأذن من عضو مجلس الإدارة من أجل الاستعانة بعامل يومية؟

نعم.. هذا هو الوضع الحالى الآن فى شركات القطاع العام.. (هو إحنا يا نفتحها على البحرى.. يا نقلها بالضبة والمفتاح).

حى وسط....حى جنوب ما بتفرقش

صدر للمحافظ قراراً أن يستلم مدير للطرق فى كل حى من لحياء القاهرة بالوعات المطر التى تنفذها الشركات فى لحيى لسئلاماً فعلياً على الطبيعة، يعنى ينزل مدير الطرق بالحي ومعه مهندس للشركة المنفذة وتتك مياه وعمال.... يفتحوا البالوعات وينزلوا خرطوم المياه الخاص بالتتك ويختبروا بالوعة للمطر ولحدة ولحدة.

وعملت الشركة المنفذة البالوعات لشوارع حى جنوب القاهرة وأعدت جدولاً فيه أسماء الشوارع فى حى جنوب القاهرة وكان عدد الشوارع خمسة عشر شارعاً وفيهم حوالي تسعون بالوعة مطر... وطبعاً أوعى تصدق أن هناك من يستلم على الطبيعة وما تصدقش حكاية الخرطوم وفتح البالوعة وتتك المياه... العملية كلها بتتسلم فى المكتب، بمعنى أن مهندس الشركة المنفذة للبالوعات.. بيجوز جدولاً فيه أسماء الشوارع وأماكنها... ويوقع عليه مهندس الطرق بالحي على أنه عاينه بنفسه بالوعة بالوعة واختبرها بتتك المياه. وأنها جميعاً مطابقة للمواصفات الفنية وصالحة للعمل وجاهزة لاستقبال مياه الأمطار... وطبعاً يجرى التوقيع بعد دفع المعلوم (المكافأة) لسيانته.

وقد كان أن كتب مهندس الشركة عدد الشوارع الخمسة عشر بحى جنوب ونسى وكتب أيضاً ثلاثة شوارع من شوارع حى وسط القاهرة...

ووقع مدير الطرق بالحي على ورقة استلام البالوعات ولم يكلف نفسه حتى بقراءة أسماء الشوارع ومعرفة ما إذا كانت فى نطاق الحى الخاص به أم لا... ومهندس الشركة أيضاً لم يكلف نفسه أيضاً بمراجعة أسماء الشوارع.... هل هى فى حى جنوب أم

لا؟ إهمال فى إهمال (ومش مهم حى وسط حى جنوب أهو كله واحد فى القاهرة).

عينات وعينات

أى مواد تستخدم فى أى منشأ هندسى لا بد من إجراء تجارب عليها قبل وأثناء وبعد التنفيذ وخصوصًا أعمال الخرسانة المسلحة، وكذلك الحال فى أعمال الطرق لا بد من أخذ عينات من المواد الموردة قبل وأثناء وبعد التنفيذ واختبارها فى المعامل بكليات الهندسة أو معامل هيئة الطرق أو معامل متخصصة.

أخذ العينات يتم بمعرفة المهندس المشرف... أما فى مصر فأخذ العينات يتم بمعرفة مهندس شركة المقاولات هو الذى يأخذ العينة بنفسه ويروقها ويضبطها ثم يرسلها بخطاب من الجهة المالكة إلى المعامل الحكومية.. وطبعًا بتنجح وبتكون مطابقة للمواصفات لأنها ليست العينة الحقيقية... إنما هى عينة مجهزة مسبقًا.. ومعدة لتكون ناجحة عند الاختبارات.

وطبعًا منذ أكثر من عشرين عامًا نجد أن جميع العينات لملايين الأمتار المربعة من الأسفلت وطبقة الأساس والبلاط ناجحة بنسبة ١٠٠٪، مع أن جميع الأسفلت بايظ وتالف وكله عيوب والبلاط حدث ولا حرج، لو أخذنا عينات حقيقية من الطبيعة لسقطت كلها بنسبة ١٠٠٪.

وحكى لى أحدهم أن هناك مهندسًا مشرفًا ذا ضمير أخذ عينة من طبقة الأساس بنفسه ووضع الكيس فى سيارة الشركة ووقع عليه بإمضائه.. وأثناء تحرك السيارة وقفت سيارة الشركة بجوار سيارة أخرى وأعطوا للعامل كيسًا آخر وأفرغ هذا فى ذلك وذهب الكيس الذى عليه توقيع المهندس إلى المعمل ولكن بمواد أخرى

غير الذى أخذها من الطبيعة أى بمواد مجهزة مسبقاً لتتجح، يعنى مفيش فائدة لازم العينة تتجح يعنى تتجح.....

مفيش مرة واحدة عضو رقابى سأل نفسه إذا كانت كل العينات ناجحة طب ليه كل الأسفلت به عيوب والبلاط متاكل ومتفتت والبردورة حالتها تصعب على الكافر...

ألم يسأل أحد.. كيف تتجح العينات وترسب فى الطبيعة.. ألم يلاحظ أحد التناقض الكبير فى ذلك.. ألم يفكر أحد فى كيفية إصلاح هذا الخلل؟

وعلى رأى الحاج عبد الروتين مش مهم التنفيذ المهم أن يكون ورقنا سليم ومتستف صح.. النظام أهم حاجة.. مش كده ولا إيه.

حبسونا داخل أقفاص حديد

من أجل الربح والمكسب حولوا القاهرة إلى قفص كبير من الحديد، زرعوا أسواراً حديدية فى كل مكان وخلصونا زى الحيوانات فى أقفاص حديدية.

والفكرة كانت عبارة عن اتفاق بين ضابط مرور ومهندسين شركة مقاولات ومدير طرق بمديرية الطرق..... اتفق الثلاثة على تكوين شركة داخلية بينهم الضابط يطلب أسواراً بحجة منع المشاة من النزول من على الأرصفة لسيولة المرور، ومهندس المديرية يكتب أمر الشغل.. ومهندس الشركة ينفذ... وطبعاً السعر مرتفع وفوجئ الجميع بوجود أسوار حديدية فى كل مكان بطول الأرصفة وتحولت أرصفة منطقة وسط المدينة إلى قفص حديدى كبير... وأحس المشاة أنهم حيوانات داخل السور.....

ووصلت كمية أطوال السور المدرجة فى المستخلصات إلى أكثر من خمسة آلاف م.ط (يعنى حزموا الشوارع كلها تقريباً) بل

وصلوا إلى شوارع مصر الجديدة وكادوا يصلون إلى شوارع القاهرة كلها..... لولا صرخات عالية مدوية من أقلام صحفية تهاجم بشدة السور الحديدى حول الأرصفة والذي حول المشاة إلى حيوانات داخل أقفاص وشوّه المنظر وبدت الشوارع كئيبة.

والمعروف علميًا ومرورياً أن سور الحديد حول إشارة المرور فقط وعند المشاة بحوالى عشرين متراً من كل جانب ولا يزيد.

لكن تعمل إيه فى الحرامية والهلبية الذين باعوا كل حاجة من أجل المال...

ترانش كورنيش النيل

كانت شركة (قطاع عام) تحفر لتركيب مواسير مياه بكورنيش النيل من المعصرة إلى الملك الصالح وبطول أربعة كيلو مترات، وكان الحفر بعمق ثلاثة أمتار وعرض متر واحد، وكان سعر الرمل فى ذلك الوقت سبعة جنيهات للمتر المكعب توريد فقط.

وعلمنا أن أحد المقاولين العاملين مع الشركة تعاقد معها على توريد وردم الترانش فوق مواسير المياه بسعر المتر ثلاثة جنيهات للمتر المكعب... وتعجب الجميع كيف.....؟

وبعد انتهاء الحفر وتركيب المواسير فوجئ الجميع (طبعًا من خارج الشركة المنفذة للمشروع) أن المقاول يورد فقط نصف متر فوق المواسير وباقى المترين ونصف يوردهم ناتج حفر المواسير، وهى عبارة عن أتربة وطمي وطفلة وخلافه ثم يورد على السطح شوية رمل نظيفة... طبعًا يقف عليه ذلك بمكسب أضعاف أضعاف لو تم توريد رمال صالحة للردم، هكذا يسرقون... ويضحكون علينا... وماذا كانت النتيجة؟ النتيجة أن الردم بالطمي والأتربة بعد أن مرت عليه السيارات والمركبات هبط لأنها مواد لا تصلح للردم

وغير مطابقة للمواصفات الفنية والقياسية وطبعًا بعد أن هبط
الرصف مكان الترانش... ضج الناس واشتكوا...

وبدلاً من محاسبة الشركة المسؤولة.. رصفت المحافظة الطريق
بالكامل بعد إزالة المواد الموجودة بالترانش والغير صالحة.. وردمت
برمال نظيفة صالحة وتم نمكها جيداً.. وبطريقة مطابقة للمواصفات.
كم تكلفت هذه العملية.. والله تكلفت مليون جنيه.. فى حين أن
المقاول لو راعى ضميره ولو استلمت الشركة الردم صح لتكلف
العمل خمسين ألف جنيه.

ولكن ليس هناك من يحاسب ويسأل ويعاقب... إنما كله بيطنش
لا بد كله بيستفيد.. المقاول استفاد من عدم توريد الرمل والمهندس
المشرف استفاد مع المقاول كذلك... أما شركة الرصف فاستفادت
لأنها اشتغلت وستكسب من إعادة الرصف مرة أخرى.

كله بيكسب ويلم فلوس على حساب البلاد مش مهم هى بلدنا؟
الله أعلم..

لست ملاكاً

سألته لماذا تريد رشوة للتوقيع على المستخلص...؟؟؟

قال : لست ملاكاً..... وسكت..

واستطرد قائلاً: أنا حالياً مدير تنفيذ بمديرية الطرق والنقل
بمحافظة (س) مرتبى حالياً بعد خدمة خمس عشرة سنة فى
المحليات ٤٠٠ جنيه (أربعمائة جنيه) بالله عليك كيف أكل وأتزوج
وأعلم الأولاد، كيف أعيش وألبس وأسكن؟؟؟

إن غيرى من المهندسين العاملين فى الشركة التى أشرف
وأستلم أعمالها وهم فى مثل سنى أو أصغر ودفعتى أو التى يليها

يحصلون على رواتب لا تقل عن ثلاثة آلاف جنيه وربما أكثر بخلاف الحوافز والأرباح ونسبة ٣٪ والمصايف فى مرسى مطروح والعريش والإسكندرية، والعلاج فى المستشفيات للكبيرة الاستثمارية، والسيارة الحكومية أو بدل السيارة الخاصة أو سلفة لشراء سيارة ملاكى... وأنا المشرف على أعمال بملايين للجنيهات راتبى ٤٠٠ جنيه وأجلس على كرسى خشب فى مكتب صغير به خمسة مهندسين، وأنا مدير للتنفيذ لا أجد حتى مروحة يدوية، لشرب الشاي على حسابى وأفطر ساندوتش فول وطعمية بالكاد، لحضر للشغل بالميكروياص أو مترو الأنفاق...

إذا صيفت أصيف فى البلاد على شط الترعَة، وإذا أكرمنى الله بمكافأة أصيف فى جمصة لمدة يومين بالعافية..

ابنتى فى مدرسة ابتدائى تلبس المريلة للصفراء وأمها موظفة فى الحى... وتتعالج على حساب التأمين الصحى وما أدراك ما هو التأمين الصحى... وأسكن فى منشية ناصر.. أكيد تعرفها... أكيد رصفت هناك لمدة يومين أو ثلاثة ولم تكن تتحمل رائحة الزباله والخنازير وطفح المجارى وانقطاع المياه واللصوص وقاطعى الطريق... صح ولا أنا غلطان.

أنت وغيرك العاملون فى شركة كبيرة أو استثمارية وتتمتعون بالراتب العالى وتجلس فى مكتب مكيف فخم وحولك تليفونات وحاسب آلى... ومصارييف للضيافة على حساب للشركة وأحياناً العزومات.. والنوادى والمصايف على حساب للشركة. ومع ذلك تسألنى لماذا تمد يدك لتأخذ رشوة؟

يا أخى هناك مهندسون فى شركاتكم يحصلون سنويًا على دخل أكثر من خمسين ألف جنيه، ويأخذون رشاوى من مقاولى الباطن بالشركة وأنت تعرفهم... وأنا دخلى الشهرى لا يتعدى خمسة آلاف

فى السنة وتتقدنى لطبى رشوة. لست ملاكاً يا سيدى. وجرى أن تكون مكانى لمدة سنة واحدة...
لم أرد... وإن كان هناك كلمات... ولكنها توقفت.

علشان خاطر عينها

حكى لى أحد المهندسين أن تعليمات صدرت له من عضو مجلس إدارة شركة كبرى سنة ١٩٨٢ ليرصف حوش مدرسة مشهورة وكبيرة للغات بشارع رمسيس، وتم نقل المعدات وبدأت أعمال ليرصف فى حوش المدرسة وطلبت منه مديرة المدرسة أن يعمل أرصفة بلاط حول الحوش...

فاستشار رؤساءه ووافقوا.. وعمل البلاط ولم يعجب المديرية فغيره مرة واثنين حتى نال إعجابها...

وبعد الانتهاء من العمل أرسل مستخلصاً لمديرة المدرسة طالباً تكلفة الأعمال حوالى ٥٠٠٠٠ جنيه (خمسون ألف جنيه).

فقال المديرية: فلان بك (تقصد عضو مجلس الإدارة) قال أنها كادو منه للمدرسة....

فتعجب المهندس وسأل رئيسه المباشر فقال له : نعم إنها ببلاش..

فسكت المهندس على مضض وقال لازم بنته تلميذة فى المدرسة فضحك رئيسه المباشر وقال له: لا يا حبيبي.. ده مصاحب مُدرسة فى المدرسة فعمل الشغل علشان خاطر عينها... يا سبحان الله.

شركة كبرى قطاع عام ترصف بخمسين ألف جنيه هدية لمدرسة لغات كبرى لا تحتاج إلى معونة، بل هى التى تدفع معونات.

أين الرقابة؟ أين مباحث الأموال العامة؟

وقبل هذا وذلك أين الضمير؟

وتذكرت هذه القصة عندما أعطيت الأوامر لشراء هراس يدوى صغير فوراً، وتعجبت من هذه العجلة والسرعة رغم أننا نطلب مثل هذا الهراس منذ سنين ولم يستجب لنا أحد.. وبعد شرائه فوراً وبسرعة.. تم إرساله ليديك تربية ملعب بمدرسة لغات كبرى بالهرم.. والأكت من ذلك أن الهراس ترك هناك (كادو برضه) للمدرسة منذ عام ١٩٩٩.

يعنى اشترياه من أجل المدرسة وليس من أجل رصف الطرق. ولا تستعجب فالمدرسة إياها اللي فى القصة الأولى هى نفسها مديرة المدرسة فى القصة الثانية، وعضو مجلس الإدارة إياه.. هو المسئول الأول عن الشركة فى القصة الثانية.

وكان التاريخ يعيد نفسه....

وحكى لى أحدهم أن ابن عضو مجلس الإدارة فصل من مدرسة الأورمان بالجيزة لأنه استنقد أيام الغياب ولم يعف عنه مدير المدرسة إلا بعد حضور معدات وسيارات نقل من الشركة التى يعمل بها والده لتزيل مخلفات ولتورد رمالا ورممت فصول ودورات مياه المدرسة.

وكانها شركة أبوه الخاصة يعنى الواد يزوغ والحكومة تدفع.

الموضة السنة دى إيه؟

كل سنة تطلع موضة جديدة فى الملابس أو فى الغناء أو فى الفن، ولكن الناس ما تعرفش أن هناك موضة فى الطرق برضه.

١- موضة البلاط :

فجأة تجد كل الشوارع يُزال منها البلاط والماسك القديم ويركب بدلا منه بلاط جديد هوجة غزو بلاطى جديد للأرصفة.

والموضضة تتغير كل فترة بتغير الأمزجة والأهواء مرة تلاقى بلاط أحمر جرائيتي ومرة بلاط متداخل بأنواعه السبعة ومرة بلاط خرساني، ومرة بلاط موزايكو، المهم الموضضة بتختلف ومن محافظ لمحافظ من مسئول لمسئول.

٢- موضضة البردورة:

كل سنة تتغير البردورة مرة بردورة كبيرة ومرة بردورة متوسطة ومرة بردورة صب خرسانية بالموقع ومرة فك وإعادة تركيب القديم ومرة إسراف كبير ومرة تقشير شديد.

وللارتفاع موضضة أيضا مرة مرتفعة لمنع السيارات من الانتظار على الأرصفة ومرة منخفضة من أجل العواجيز وذوى الحاجات، مرة عريضة ومرة صغيرة..

على فكرة الموضضة السنة الجاية (الأرصفة من غير بردورة خالص).

٣- موضضة أسوار المشاة :

مرة يركبوا أسوارًا للمشاة فى الشوارع والميادين ويحبسوا الناس كالحوانات، ومرة ثانية يشيلوها، مرة يركبوها بشكل تقليدى ومرة ثانية يغيروا الشكل.

٤- موضضة دهانات البردورة :

كل سنة وكل مناسبة وكل زيارة لمسئول تدهن البردورة مرة باللون الأسود والأبيض ومرة باللون الأخضر والأبيض، ومرة يدهنوها بلون رمادى لون الخرسانة ومرة يطلع فرمان بعدم دهان البردورة.

٥- موضضة أسوار الكورنيش :-

كل سنة يغيروا أسوار كورنيش للنيل مرة يدهنوه بس ومرة يهدوه ويعملوا غيره على حساب المحافظة ومرة رابعة بالتبرعات، مرة شكل

الحديد مش عاجب المحافظ ومرة يعملوه كله بالحجر المعصرانى.
(أنا بأقترح يهدوه خالص أحسن).

كل فترة تطلع موضة فى أى بند من بنود الطرق وكل محافظ
أو رئيس حى أو مسئول أو مدير عام طرق المحافظة تطوق فى
دماغه فكرة أو إلهام يطبقه فوراً دون الرجوع للمختصين.
وكان العملية ملهاش ضابط ولا رابط.
وأى حد عايز فى البلد دى يعمل حاجة بيعملها.

مؤتمرات الطرق والشوينج

كل عام تستضيف دولة من دول العالم مؤتمراً لهندسة الطرق
والنقل، وترسل الدعوات إلى كل شركات الطرق والمهتمين بهذا
العلم فى جميع أنحاء العالم لحضور المؤتمر.

والغرض من هذا المؤتمر أن يجتمع مهندسو الطرق كل عام
سواء الاستشاريون أو المنفذون ليتدارسوا أحدث الأساليب فى تنفيذ
واستلام أعمال الطرق وكذلك المعدات وتطورها والأبحاث العملية
وغيرها من أمور هندسية بحتة.

والمفروض أن من يمثل الشركة هو خيرة مهندسيها سواء
المنفذون أو التصميميون...

إلا أننا فى مصر نجد العجب العجاب.

شركة (ق) إحدى الشركات الكبرى أرسلت للمؤتمر المنعقد فى
بلغاريا سنة ١٩٩٧ مهندساً ومعه مدير إدارى (بكالوريوس تجارة)
ما هى العلاقة بينه وبين هندسة الطرق؟

وفى عام ١٩٩٩ أرسلت عدد (٢) مهندس إلى مؤتمر الطرق بكندا
وذهبا لمدة يوم واحد والباقى قضياه فى الشوينج والفسح وال...
إن مؤتمرات الطرق يا سادة غير أهميتها العلمية فإنها على

حساب الشركة المرسله لمدنوبها يعنى باختصار السفر والإقامة على حساب الشركة، وغيرها من شركات المقاولات المصرية التي ترسل مديراً إدارياً أو مديراً مالياً أو حتى سكرتيرة أو مندوبة علاقات عامة على حساب الشركة.

والمفروض أنه مؤتمر لهندسة الطرق مش للتسوق وشراء البرفانات والمكياج والفسح.

هذا غير المعارض فالشركات الكبرى العالمية التي تسوق معدات رصف الطرق مثل معرض ميونيخ لمعدات الطرق وشركات MAN و RENO وكاتبلرر...

ترسل دعوة لعدد من الشركات لحضور مهندسى التنفيذ سواء الميكانيكا والمدنى ليحضروا ندوات ومحاضرات وليتعلموا كل شىء عن المعدة من ناحية التشغيل والصيانة وكيفية الاستفادة منها.

ولكن للأسف تعتبر الشركة أن هذه الدعوة فرصة لتكافئ من تريد من موظفيها سواء مهندسون أو إداريون أو ماليون.

المهم السفر والفسح والشوننج.

ف نجد أنه من يحضر بدعوة من مصنع إنتاج الخلاطة هو مهندس مكتب فنى ومدير مالى مع أن المفروض أن يحضره مهندس ميكانيكا حتى يتعلم كيفية صيانة الخلاطة وتشغيلها.

إن عددًا كبيراً من معارض ومؤتمرات للطرق تقام سنوياً وبكثرة ولكن لا يستفيد منها أحد.

وأذكر أن مديرية الطرق والنقل بمحافظة القاهرة سنة ١٩٩٠ اشترت عدد ٤ ماكينة لإنتاج البلاط من إيطاليا، وكان العقد يشمل تدريب عدد ٢ مهندس وملاحظ للتدريب عليها.... فمن سافر؟؟؟؟؟ سافر مدير مديرية الطرق بنفسه ومعه مدير إعدادات ومشروعات الطرق ومدير مالى ولم يسافر أى أحد متخصص من المهندسين

الذين يُوكّل إليهم تشغيل الماكينة.

وغيرها... وغيرها...

لا بد من وضع ضوابط لعملية السفر وأن يكون السفر للخارج
لمن يستفيد ويفيد.

وأن يكون الغرض هو فائدة الشركة والمؤسسة وليس الفائدة
الخاصة.

وأخيراً

هل الصورة قائمة جدًّا؟

ألا نستطيع أن نخرج من هذا النفق المظلم؟

أليس هناك أمل فى الإصلاح.....؟

بلى... الشرفاء فى مصر موجودون ولكن أغلبهم محبطون،
المخلصون والمحبون لهذا البلد موجودون أيضًا... ولكن يحتاجون
إلى من يصقلهم ويأخذ بأيديهم ويضعهم على الطريق المناسب.

هناك نماذج مشرفة ومضيئة فى كل مكان، هناك شركات
مقاولات ما زال رؤساؤها يصرون على الجودة فى التنفيذ مع
الكسب بالطرق المشروعة، يصرون على العمل الجاد المتقن مع
الربح الحلال...

هناك من يعمل ٢٤ ساعة فى الأربع والعشرين ساعة.

هناك من لا يعرف وقتًا للنوم.. هناك من نذر نفسه ووقته
لخدمة الشركة والبلاد.

هناك من يقول لا..... للفساد

لا... للجهل

لا... للإهمال

هناك من تحلق روحه فى سماء النزاهة والأمانة والشرف.

هناك من تحلق روحه فى سماء الكفاءة والإخلاص والجدية.

ولقد عاصرت هؤلاء... عاصرتهم خلال سنوات عديدة.

بدأت معهم منذ كانوا مهندسين حتى أصبحوا من كبار المديرين

وأعضاء مجلس الإدارة

لم تتغير طباعهم ولا نفوسهم... بل زادتهم الإدارة نشاطاً وإخلاصاً وأمانة...

وكذلك فى المصالح الحكومية ما زال البعض متمسكاً بالنزاهة والأمانة والشرف.

ما زال البعض يرفض الفساد والجهل واللامبالاة والإهمال. صحيح أنهم قليلون.. بل وأحياناً نادرون، ولكنهم موجودون. إن الشرفاء موجودون، إن الخبرة والكفاءة موجودة، ولكن تحتاج إلى من يرفع غبار النسيان والتجاهل.

إننا نحتاج إلى عيون ثاقبة خبيرة تبحث وتتقرب عن الكفاءات وذوى السيرة الحسنة واليد النظيفة، وتضعهم على رأس القطاعات التنفيذية سواء فى المصالح الحكومية أو الشركات.

نحتاج إلى أهل الخبرة لا أهل الثقة.

نحتاج إلى العاملين المخلصين لا إلى الهنيفة المنافقين...

نحتاج إلى من يقول.....لا.....للخطأ.....

نحتاج إلى من يقول.....لا.....للفنفاق والمظهيرية.....

نحتاج إلى من يوقن أن الرزق بيد الله.

ولا حيلة فى الرزق ولا شفاعة فى الموت....

ابحثوا عن الشرفاء والكفاءات فى كل مكان وستجدون الكثير منهم فهذه الأمة ولأداة ويخرج من رحمها العباقرة والعلماء والكفاءات.

مصر لم تصبح عقيمة.. ولن تعقم أبداً..