

# الإهمال الحكومي وراء مضاعفة ميزانية أعمال صيانة الطرق والكباري

خبراء التخطيط العمراني أن قطاع الطرق والكباري المصرية في حالة متدهورة جدا، موضحين أن الطرق والكباري لم تحدث ليات صيانة على الإطلاق ولكن الوزارة تقوم بعمليات إصلاح مما ينذر بكارثة في الطرق والكباري - وأشاروا إلى أنه من شأن أن تتم عمليات صيانة لهذه الكباري كل عامين على الأقل ولكن هذا لا يحدث على أرض الواقع.. ويعرض هذه المشاكل على ليين أوضحوا أن الوزارة تواجه مشكلة كبيرة خاصة في الميزانية، مشيرين إلى أن الميزانية المخصصة من وزارة المالية غير لصيانة الطرق والكباري، وطالبوا بضرورة نقل تبعية بنك الاستثمار إلى وزارة النقل من جديد بدلا من وزارة المالية، حين أنه منذ أن تم نقلها إلى وزارة المالية وصيانة الطرق والكباري في حالة متدهورة.

رئيس لجنة النقل بالبرلمان:

## ندرس ضم صيانة الطرق إلى شركات المقاولات التي أ

وبالتالي إطالة العمر الافتراض والحفاظ على كفاءتها في التشغيل وأشار إلى أن سيارات التشيك بشكل كبير على الطرق والكباري صيانة مما يؤدي لانزلاق في ط الذي يؤدي إلى العديد من الحوادث إنشاء موازين لسيارات النقل والتجاوز في التحميل في تلك الطرق ومن جانبه، أكد الدكتور أحمد وزير النقل الأسبق أن إهمال عمل صيانة كافية للطرق والكباري الاعتمادات التي تخصص للصيانة فميزانية أعمال الصيانة من أعمال دورية كما يطالب البعض المشكلة من بدايتها وهو توفير ميزانية وأوضح أن الصيانة في حد بعد أن أصدر يوسف بطرس غالي بنقل تبعية بنك الاستثمار إلى وزارة التخطيط بعدها تكاد تنعدم بشكل كبير لذلك نطالب الحكومة الاستثمار إلى وزارة التخطيط ووزارة المالية.

فتوجد به العديد من المشكلات سواء كانت هذه المشكلات خاصة بالميزانية أو سوء عمل الجهة التي تعمل على إنشاء الطرق والكباري، وأخيرا عامل الإدارة وهو يتبع المرور، موضحا أنه بعد أن تولت المرور مسئولية الإدارة والحال يزداد من سيء إلى أسوأ، خاصة بعد صدور قانون المرور حيث أصبح هذا قانون جباية وليس قانونا لإدارة الطريق. وطالب حجاج بضرورة الاهتمام بتخطيط الطرق وضرورة عمل دراسة تخطيطية وليس تصميمية لشبكات النقل ما بين المدن والقرى والاهتمام بالتنفيذ ورفع الفساد ووضع مواصفات قياسية سليمة وكراسة شروط سليمة ووضع خطط صيانة دورية وتفسير الحكومة للاعتمادات اللازمة والإشراف والتنفيذ والرقابة حتى نتلاشى العيوب.

في حين يقول المهندس محمد عبدالباقي أستاذ الدراسات التخطيطية والمعمارية أنه من الملاحظ على مدار 30 عاما الماضية أن صيانة الطرق والكباري في تراجع شديد، حيث تفتقد ميزانية الدولة لإيجاد حلول لتمويل أعمال الصيانة، وتفتقد الميزانية إلى رصد مبالغ خاصة بأعمال الصيانة، حيث تمثل تكاليف الصيانة نسبة قليلة جدا لا تقارن بالأموال المهذرة في الحوادث والتأمينات.

أضاف أن أعمال الصيانة مهمة جدا للحفاظ على الاستثمارات التي تقوم بها الدولة في مشروعاتها،

مع وزارة النقل يحدد الطرق والكباري التي تحتاج إلى صيانة بصفة مستمرة وتقليل الخسائر نتيجة الإهمال مبينا أن معهد النقل يوجد به العديد من الدراسات ولكن لا تزال هذه الأبحاث حبيسة الأراج.

ومن جانبه قال الدكتور رضا حجاج أستاذ التخطيط العمراني في جامعة القاهرة إن مصر ليس لديها صيانة طرق ولكن إصلاح طرق، فالكباري والطرق المصرية تعاني من مشكلات عديدة نتيجة لإهمال الحكومة لها، موضحا أنه عند إنشاء كبار أو طرق لابد أن نمر بأربعة عوامل أساسية وهما على التوالي التخطيط والتصميم والتنفيذ ثم الإدارة، مشيرا أنه إذا توافرت هذه العوامل الأربعة ستنتمتع مصر بشبكة طرق وكباري جيدة، ولكن ما يحدث على أرض الواقع أن هذه العوامل الأربعة لا توجد متكاملة مع بعضها، فمعظم الكباري والطرق التي تم إنشاؤها غير مخططة ولكن تتم لها عملية تصميم وهناك اختلاف كبير بين التصميم والتخطيط، فالتخطيط يتم وفقا لاحتياجات المواطنين من الكباري والطرق ولكن التصميم يتم وفقا للعرض والطول، مما يفقد الكباري والطرق أهمية التخطيط، فشبكات الطرق في أسوان ووسينا والإسكندرية لا تختلف كثيرا عن بعضها، فتصميم الطريق لابد أن يتم وفقا لظروف البيئة التي يتم فيها الطريق ويحتاجها المواطن.

أما بالنسبة لعامل التنفيذ - كما يقول حجاج -

قال المهندس مجدى قرقر خبير التخطيط العمراني إن الطرق والكباري بصفة عامة تتعرض لنوعين من الخطر، النوع الأول هو الخطر الدائم وهو الخطر الذي ينذر بانتهيار أو سقوط الكباري حيث يحدث هذا الخطر نتيجة انهيار مفاجئ للكباري وهذا النوع غير وارد على الإطلاق بينما النوع الآخر وهو الخطر الذي يؤدي إلى حدوث حوادث على هذا الطريق وهو من الأخطار الواردة.

وأضاف أن من العوامل الأساسية التي تؤدي إلى حدوث هذه النوعية من المخاطر للكباري والطرق الإهمال وعدم الصيانة، مشيرا إلى أنه يجب أن تشهد كباري وطرق مصر صيانة كل عامين على الأكثر وضرورة وجود تفتيش دوري على ذلك بصفة مستمرة وإصلاح ما يستلزم إصلاحه من الكباري العلوية بحيث يتم صيانتها من خلال ثلاثها كل عامين ويتم رصف الطرق كل فترة بحيث لا تقل عن عامين حتى تتعرض الطرق والكباري لهذه النوعية من المخاطر.

وأكد قرقر على مراعاة هذه الأشياء حتى لا تحدث تشققات وانتهيارات على الطرق والكباري وحتى لا تحدث حوادث طرق، مشيرا إلى أن الذين يموتون على الطرق أكثر بكثير من الذين يموتون نتيجة حوادث المباني والطائرات، فسوء حالة الطرق يؤدي إلى نسبة ليست قليلة من الحوادث، مما يشير إلى أهمية عمل صيانة دورية للطرق والكباري بصفة مستمرة مشيرا إلى أن إهمال الصيانة يؤدي إلى مضاعفة المبالغ المخصصة للصيانة مما يعرض الدولة لخسائر باهظة نتيجة للكسل الحكومي في صيانة الطرق والكباري.

أوضح قرقر أن وزارة النقل والمحافظة يجب أن يكونا أكثر اهتماما بصيانة الطرق والمتابعة الدورية، فكل محافظ في حدود المحافظة التي يرأسها بالاتفاق