الجلال: لن نتوانى عن تقديم الدعم لمشاريع نفطية تفيد الشباب الكويتي

أكد النائب طلال الجلال أن ما نشر في إحدى الصحف عن توجهات الإدارة التنفيذية في القطاع النفطي لفتح باب جديد للتوظيف في مشاريع النفط الخارجية بداية بمصفاة الدقم أمر يؤكد على مصداقية القطاع النفطي ودوره في عملية توظيف الشباب الكويتي.

وتمنى الجلال في تصريح صحفي تساوي نسبة التعيين بين الشركاء الكويتيين والعمانيين، مؤكداً ثقته في الإدارة الكويتية.

وثمن تحركات القطاع النفطي التلقائية بفكر جديد ومتطور في الإدارة الذاتية، مؤكدا دعمه لإدارة القطاع النفطي في كل ما يدعم الشباب الكويتي ويطورهم.

وقال «لن نتوانى عن تقديم أي دعم لمشاريع نفطية تفيد شبابنا»، مطالبا الجهات الحكومية الأخرى الاقتداء بالقطاع النفطي الذي يعمل ذاتياً من دون بهرجة إعلامية أو دعاية لأهداف شخصية.

وبين أن على الجهات الحكومية تطوير أفكارها ذاتياً والسعي لخلق الفرص واستثمار كل الإمكانات المتاحة لها.

مجلس الأمة اعتمد التوصيات وأبرزها إنشاء إدارة للكوارث

لجان التحقيق..30 توصية لعلاج أزمة «الأمطار» و «البنية التحتية»

جانب من احدى الجلسات

وافق مجلس الامه في جلسة 2 يوليو 2019 و3 يوليو 2019 على تقارير لجان التحقيق حيث تضمن تقارير اللجان 122 توصية ، ومن تلك التقارير ، نستعرض تقرير خاص بالبنية التحتية والذي اشتمل على 12 توصية ، وتقرير لجنة التحقيق حول أزمة حادثة الأمطار حيث تضمن التقرير 18 توصية وجاءت كالتالي:

18 توصية لـ «حادثة الأمطار»

1. إنشاء جهاز الإدارة الكوارث والأزمات تابع لمجلس الوزراء، يكون له ربط بجميع أجهزة الدولة قبل وأثناء وبعد حدوث الكوارث حتى يتم تقليص الأضرار وحماية الأرواح في حال حدوث الكوارث، على أن يتم منح هذا الجهاز صلاحيات واسعة ليقوم بدوره على أكمل وجه.

2. ضرورة مباشرة الهيئة العامة للطرق والنقل البري لاختصاصاتها الواردة في قانون إنشائها رقم 115 لسنة 2014 مع الإسراع باعتماد الهيكل التنظيمي لها من قبل مجلس الخدمة المدنية واستكمال نقل تبعية باقي الإدارات من الجهات المعنية إلى الهيئة وإعداد الدراسات المسبقة لتحديد اختصاصاتها واحتياجاتها وتوفير الاعتمادات المالية اللازمة، حتى تتمكن الهيئة من القيام بأعمالها على أكمل وجه، مع أهمية تعديل القانون المشار إليه بحيث يكون وزير الأشغال العامة هو رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطرق والنقل البري.

3. التنسيق الفعال بين الجهات الحكومية وتعاونها فيما بينها – وذلك من خلال قيام مجلس الوزراء – بتحديد آلية عمل للتنسيق والتخطيط وإدارة مشاريع الدولة التي تكون قيد التنفيذ والمستقبلية، لضمان نجاح هذه المشاريع والتغلب على أي مشاكل قد تواجهها.

4. تقديم تقرير دوري من وزير الأشغال العامة كل أربعة أشهر لمجلس الأمة عن معالجة أزمة الأمطار وتطاير الحصى ومدى الالتزام بالتوصيات الواردة في هذا التقرير.

5. الالتزام بأحكام القانون رقم (7) لسنة 2005 في شأن الرعاية السكنية، بحيث تقوم الوزارات والمؤسسات العامة المختصة بتوفير الخدمات الرئيسية في مواعيد تتزامن مع المشاريع الإسكانية، ولا يتم منح تراخيص البناء في المناطق السكنية الجديدة للمواطنين إلا بعد الانتهاء من إنجاز خدمات البنية التحتية، ويجب على مجلس الوزراء أن يتخذ قراراً حاسماً وعاجلاً بشأن السماح بمنح تراخيص بناء للمواطنين في المدن الجديدة قبل اكتمال خدمات البنية التحتية وخاصة خدمات الصرف الصحي وصرف الأمطار.

6. الالتزام بتوصيات اللجان السابقة وبالأخص التوصيات الواردة في هذا التقرير وفي تقريري: ووضع جدول زمني لتنفيذها. لجنة تقصي الحقائق المقدم في يناير 2019 وتقرير ديوان المحاسبة المقدم في أبريل 2019.

7. ضرورة حماية المناطق السكنية من مخاطر السيول، وتتحقق هذه الحماية من خلال الآتي:

أ- مراجعة دليل الكثافة التصميمية لسقوط الأمطار لدولة الكويت بناء على التغييرات المناخية الجديدة، حيث بلغت كثافة سقوط الأمطار بتاريخ 14/11/2018 103 مم / ساعة (أي تعادل أربعة أضعاف القدرة التصميمية المعمول بها في المعايير التصميمية)، بينما تبلغ معايير التصميم لشبكة الأمطار في دولة الكويت 273 مم / ساعة، ما يعني أن الظروف المناخية السائدة حالياً تستلزم الأخذ بعين الاعتبار أن كثافة الأمطار تعادل أربعة أضعاف القدرة التصميمية المعمول بها في المعايير التصميمية.

ب- ضرورة طرح دراسة على استشاريين لمعالجة مناطق منابع السيول عامة في دولة الكويت ومنها مناطق: مدينة صباح الأحمد السكنية وجنوب الأحمدي التي تقع بعد 7 كم تقريباً من منطقة المنقف والمناطق السكنية المحيطة بها لوضع الحلول المناسبة، من سدود، وخزانات تجميع خرسانية، وبحيرات تجميع، وإنشاء مجارير لصرف الأمطار بطاقة استيعابية مناسبة لا يتأثر تصريفها بحركة المد والجزر للبحر، وضرورة احتواء هذه الدارسة على ما يضمن عدم وجود تأثير سلبي على الطرق أو المناطق المجاورة لها، وعدم وجود أي تأثير سلبي على البيئة نتيجة تكون بحيرات طبيعية أو صناعية وأي تأثير سلبي على مناسيب المياه الجوفية، وتضمين هذه الدارسة في المخطط الهيكلي للدولة .

ج- طرح دراسة للشبكات الموجودة لتصريف مياه الأمطار، والوقوف على قدرها الاستيعابية مع العمل على تجديد وتحديث تلك الشبكات، وبصفة خاصة المجارير الرئيسية، وإنشاء مجارير جديدة بطاقة استيعابية كبيرة تتناسب مع الظروف المناخية الجديدة، وبالأخص في المناطق التي لا يتوافر فيها ربط لشبكة مياه الأمطار مع مياه البحر.

د- دراسة إنشاء محطات رفع ميكانيكية عند مخارج المجارير الموجودة لضخ المياه إلى البحر في حالة المد. هـ- دراسة إنشاء خزانات تجميع في مناطق التصريف الحرجة، يتم تخزين المياه بجا لحين تصريف المياه من الشبكات، بحيث يتم الاستفادة من هذه المياه في توفير بيئة نباتية لتخفيف الظروف المناخية القاسية واستخدامها في ري المزروعات، مع صيانة حفر التجميع الموجودة ودراسة قدرها الاستيعابية. وتبليط أي مناطق ترابية في المناطق الحضرية لمنع انجراف التربة إلى شبكات تصريف الأمطار.

ز- إلزام الجهات الحكومية بتقديم دراسة تتضمن تقييم المردود البيئي والاجتماعي لأي مشروع إسكاني جديد، بحيث تتضمن هذه الدراسة الإجراءات المتبعة لحماية شبكات البنية التحتية من الفيضانات وانجرافات الرمال وترسبها داخل نظام الصرف ومدى ملاءمة البنية التحتية واستيعابها للأمطار والسيول.

8. تطوير حلول مياه الصرف الصحي ومياه الأمطار، ويتحقق هذا التطوير من خلال الآتي:

أ- طرح مشروع الدراسة وتصميم الأنفاق العميقة بدولة الكويت» لمنع الفيضانات أثناء هطول الأمطار الغزيرة، وفي حالات الطوارئ وذلك بغلق وصلات الصرف الصحي المخالفة وغير القانونية مع مجارير الأمطار وذلك بتحويل المياه في حالات الطوارئ من محطات الضخ والتنقية إلى أنفاق عميقة، ومنها إلى محطات معالجة تنشأ لهذا الغرض والاستفادة من المياه المعالجة، من أجل حماية البيئة والقضاء على التلوث البيئي وعلى تراكم المياه أثناء هطول تلك الأمطار وبهدف التغلب على المشكلة الحالية المتمثلة في دخول مياه البحر إلى مجارير الأمطار في حالة المد على نحو يمنع صرف مياه الأمطار في البحر. ويركز المشروع على منع تحويل أي تدفقات مياه إلى منطقة جون الكويت من خلال نظام متكامل لربط خطوط الطوارئ لجميع المحطات ومخارج الأمطار وبتصميم الأنفاق العميقة ستنقل المياه غير المعالجة والفائضة من محطات الضخ والرفع والتنقية إلى محطات تنقية جديدة.

ب- العمل على الإسراع في عملية ربط صرف مدينة صباح الأحمد السكنية بمحطة المعالجة المركزية.

ج- زيادة كفاءة محطات المعالجة المتنقلة في مدينة صباح الأحمد السكنية واستخدام المياه المعالجة منها في أعمال الري وذلك في حال مطابقتها للمواصفات البيئية.

9. إنشاء مصنع وطني متكامل للأسفلت يضم القدرات البشرية والفنية لتمكينه من القيام بدوره في ضبط جودة مشاريع الدولة، بحيث يقوم هذا المصنع بإنتاج الأسفلت وفق أعلى المعايير الفنية المطبقة في دول العالم المتقدمة والاستفادة من تجارب هذه الدول في صناعة الأسفلت بما يتلاءم مع حالة وطبيعة الطرق في البلاد، وزيادة الرقابة الفعالة على أعمال المكاتب الاستشارية أثناء مرحلة التصميم وعلى أعمال المقاولين أثناء التنفيذ للتأكد من التزامهم بالمواصفات الفنية للتنفيذ.

10. ضرورة إسناد الأعمال إلى مهندسي الجهات الحكومية، بحيث يتم تكليفهم بأعمال منها على سبيل المثال: (تأهيل الشركات، وتحديد المتطلبات الفنية، إعداد وثائق المناقصات، دراسة العروض المقدمة، الإشراف على التنفيذ)، بدلاً من الاعتماد على المكاتب الاستشارية في متابعة تلك الأعمال.

11. رفع كفاءة المهندسين والفنيين في الجهات الحكومية وتطوير برامج التدريب المعدة لهم، الاستشارية والمقاولين وذلك لتأهيلهم للإشراف على مشاريع الدولة، بدلاً من الاعتماد على أعمال المكاتب.

12. تفعيل أحكام الضمان العشري المنصوص عليها في المواد (692 – 697) من القانون النهائي لتلك المشاريع. المدى على عقود ومشاريع صيانة الطرق بحيث تبدأ مدة هذا الضمان من تاريخ التسلم.

13. تفعيل البند الرابع من المادة (85) المتعلقة الجزاءات في قانون المناقصات العامة والتي تنص على الآتي:» تحرم كل شركة متعاقدة تعثرت في تنفيذ العقد أو لم تنفذه بالشكل المطلوب من الدخول في مناقصة تالية حتى تسوية المناقصة محل الخلاف « ما يكفل تعجيل الخطوات في إصلاح الخلل في الشوارع والأماكن المتضررة وبالشروط التي تفرضها الجهة المالكة للمشروع.

14. التعويض العادل لمن لحقت ممتلكاتهم أضرار بسبب موجة الأمطار والسيول، والإسراع في صرف هذا التعويض.

15. ضرورة استخدام الأساليب الحديثة والعلمية لتوفير البيانات الأساسية عن حالة الطرق، وأعمال الصيانة المستقبلية لها والإسراع بالتنسيق مع الجهات المعنية في تنفيذ مشروع تحديث النظام المتكامل لإدارة صيانة البنية الأساسية بدولة الكويت.

16. ضرورة وضع برنامج لكل عقود الصيانة، بحيث يشمل كافة البيانات عن أوامر العمل من حيث التكلفة التقديرية، والمدة الزمنية، وحجم العمل وذلك لضمان توافر الاعتمادات المالية الأعمال الصيانة في حالة الطوارئ.

17. المساءلة الإدارية لكل مسؤول في وزارة الأشغال العامة والهيئة العامة للطرق والنقل البري والمؤسسة العامة للرعاية السكنية والوزارات الأخرى التي لحقها ضرر من الأمطار عن التسلم النهائي للمشاريع الحكومية – أو صيانتها – وقع على سلامة تنفيذ هذه المشاريع أو صيانتها بالمخالفة للحقيقة، وإحالة من يثبت وجود شبه جنائية ضده إلى النيابة العامة.

18. على مجلس الوزراء أن يتخذ خطوات استباقية وعاجلة في الاستعدادات الكاملة لموسم هطول الأمطار وذلك بتوجيه الوزراء المعنيين، مع تحديث خطط الطوارئ القائمة وتفعيلها لتتماشي مع الخطط المتبعة عالمياً أثناء حدوث الكوارث الطبيعية.

البنية التحتية.. 12 توصية

التقرير الثمانون للجنة المرافق العامة عن التحقيق في عجز البنية التحتية لاستيعاب الامطار التي شهدتها البلاد حيث تضمن التقرير 12 توصية وجاءت كالتالي:

مع قناعة اللجنة أن كمية الأمطار غير العادية التي هطلت في الأيام من مارس عام، بما يعادل أكثر من أربعة أضعاف المعدل السنوي الطبيعي لنزول الأمطار في الكويت، وما ترتب على ذلك من انهيار السدود الرملية، بالإضافة إلى بلوغ مستوى المد في البحر لأقصى حد في ساعة الذروة لهطول الأمطار، إلا أن ذلك لا يمكن أن يكون كافياً لتبرير وجود أخطاء أو تقاعس في العمل أو ضعف في الرقابة والإشراف.

2. من جهة أخرى لا يمكن الاحتجاج بأن كمية الأمطار فوق المعدل، إذ إن الأصل أن كميات الأمطار متوقعة عند تصميم الشوارع والشبكات والأنفاق، ولأن الشوارع والأنفاق لا تنشأ لعام أو عامين بل لعشرات السنين وكان من الأولى أن تؤخذ بعين الاعتبار.

3. ثبت للجنة أن إقامة روف من قبل شركة النفط كان له أثر كبير في تفاقم المشكلة، إذ ساهم في تحويل مسار مياه الأمطار والضغط على السواتر الترابية.

4. وهنا تحمل اللجنة وزارة الأشغال مسؤولية التنسيق مع شركة النفط وإيجاد بدائل لمنع تأثير إقامة الروف على تحويل مسار مياه الأمطار أو إيجاد بدائل في حينه لا أن تقع المشكلة ثم نقول إن إقامة الروف من قبل شركة النفط ساهم في تفاقم المشكلة وثبت للجنة إن من الأسباب المهمة التي أدت إلى المشكلة عدم قيام وزارة الأشغال العامة ومنذ فترة طويلة قبل الحادثة بصيانة السواتر الترابية الأمر الذي سهل اختراق الأمطار وتجاوزها للسواتر باتجاه النفق، وهنا يجب محاسبة المسؤولين عن ذلك في وزارة الأشغال العامة والإسكان.

6. تتحفظ اللجنة على ما انتهت اليه اللجنة الفنية من درء المسؤولية عن قطاع الصيانة عن عدم صيانة السواتر الترابية لعدم وجود الميزانية اللازمة للتنفيذ، ولأن شركة نفط الكويت كانت قد قامت، قبل سبعة شهور من حدوث المشكلة، بعمل روف بالقرب من السواتر الترابية لوزارة الأشغال نجم عنه تحويل مسار مياه الأمطار والضغط على السواتر الترابية ما أدى إلى انهيار بعضها، كما أن كمية الأمطار فوق معدلاتها الطبيعية الأمر الذي يشكل سبب أجنبي، وبنفس الوقت تحمل قطاع هندسة الطرق المسؤولية.

7 – ضرورة متابعة المقاول وتحميله المسؤولية القانونية عن إخلاله في العمل وفق العقد المبرم. وهنا تسجل اللجنة أنه تمت إحالة الشركة المنفذة لنفق المنقف شركة المجموعة المشتركة للمقاولات إلى النيابة العامة لإضرارها بالمال العام بتاريخ 14/6/2017، وبتاريخ 22/6/2017 أفاد معالي النائب العام بأن الموضوع لا يعدو أن يكون نزاعا مدنيا ولا يشكل أي جريمة من جرائم الأموال العامة، وتم إرجاع كتاب الإحالة ومرفقاته إلى الوزارة مرة أخرى ثم بتاريخ 9/8/2017 تمت إقامة دعوى قضائية ضد الشركة المنفذة لنفق المنقف «شركة المجموعات المشتركة للمقاولات».

أي أن الخطأ القانوني في إرسال كتاب إلى النائب العام، وهو كتاب خاطئ كما أشار النائب العام، كلف الوزارة تأخير مدته شهرين تقريبا عن تحريك دعوى مدنية ضد المقاول.

8 – تطالب اللجنة باتخاذ إجراءات إدارية بحق الشركات المنفذة للمشاريع، ومن ذلك ما ورد في القانون (49) لسنة 2016 بشأن المناقصات العامة.

9 – تؤكد اللجنة على ضرورة متابعة المقاولين وتنفيذ العقود وفقا لما اشتملت عليه من بنود، ومنها عدم تسلم المشروع إلا بعد التأكد من حسن التنفيذ والتأكد من قيام المقاول بأعمال الصيانة فيما بين التسليم الابتدائي والنهائي وكذلك ضمان الأجهزة والمعدات.

10– يجب دراسة مدى جدوى تركيب أجهزة إنذار مبكر وفلاشرات في نفق المنقف لتحذير مرتادي النفق في حال ارتفاع مستوى السيول خاصة أن لدى الوزارة توجها في تعميم تلك الأجهزة على الأنفاق كافة .

11 – ضرورة إعادة النظر في أنظمة الصرف والمرور القائمة لمواجهة الأمطار غير العادية التي يمكن أن تتكرر أو تزيد في السنوات المقبلة، حتى يمكن تفادي وقوع مثل هذه الكوارث في المستقبل مرة أخرى.

12 – توصي اللجنة بعدم إنشاء الأنفاق إلا في حالة الضرورة، كما في حالة القرب من المناطق السكنية لعدم الإزعاج وذلك لأن إقامة الأنفاق وصيانتها عالية التكلفة، بالمقارنة بإقامة وصيانة الجسور فهي أقل تكلفة وأكثر يسرا.