مجلس الأمة
NATIONAL ASSEMBLY

التاريخ: 10/10/2023

السيد/ رئيس مجلس الأمة المحترم

تحية طيبة و بعد،،،

عملاً بأحكام المواد (١٠٠ – ١٠١) من الدستور، واستناداً لأحكام المواد (١٣٣ – ١٣٤ – ١٣٥) من اللائحة الداخلية لمجلس الأمة، ومن منطلق الدور الرقابي الذي رسمه الدستور لنواب الأمة، وبهدف تحقيق الصالح العام للبلاد والعباد، أتقدم بالاستجواب التالي إلى وزيرة الأشغال العامة (بصفتها)، فبرجاء اتخاذ اللازم لإدراجه على جدول أعمال المجلس الموقر.

والله ولي التوفيق

مقدم الاستجواب

داود سليمان معرفي

داود سليمان معرفي
عضو مجلس الأمة

بسم الله الرحمن الرحيم

قال تعالى: {وَإِذَا قِيلَ لَهُمْ لا تُفْسِدُوا فِي الأَرْضِ قَالُوا إِنَّمَا نَحْنُ مُصْلِحُونَ * أَلا إِنَّهُمْ هُمُ الْمُفْسِدُونَ وَلَكِنْ لا يَشْعُرُونَ}

وقال سبحانه.. {وَقِفُوهُمْ إِنَّهُمْ مَسْئُولُونَ}

من منطلق الأمانة التي حملناها، والثقة التي طوق أعناقنا بها أبناء وطننا، وبراً بقسمنا باحترام الدستور والقانون، وتحملاً لمسئولياتنا أمام أهلنا وبلدنا بل وأمام التاريخ الذي نربأ أن يذكر أننا كنا شهود عيان على فساد دون أن نحرك ساكناً، فلسنا ممن تلجم أفواههم، ولا تقصف أقلامهم، وسنظل كما عاهدنا أبناء شعبنا، مدافعين عن الحق، محاربين لأي شكل من أشكال الفساد إذا تيقنا منه، فلسنا ممن يسعى لرمي الناس بالباطل أو الانسياق دون بينة ودليل.

وإننا إذ نتقدم بهذا الاستجواب المستحق الذي لجأنا إلية بعد أن نفد الصبر، وأرتفع الانين من أداء الوزيرة مما بات يهدد مصالح البلاد والعباد، وبعد أن استنفذنا الحيل بالنصح والتوجيه ولفت النظر لمكامن الخطأ والفساد، وأتحنا للوزيرة الفرصة لتعود إلى جادة الصواب وتصحيح الاعوجاج وتحقيق الصالح العام، إلا أن محاولاتنا اصطدمت بجدار من الكبر والعزة بالإثم، والإصرار على الخطأ وتبريره رغم وضوحه كالشمس في رابعة النهار، مما أكد لنا أن ممارسات الوزيرة في عملها وأخطائها التي لا ترجع عنها ليست من قبيل الاجتهاد فإن أصابت لها أجران وإن أخطأت لها أجر، وإنما باليقين هي

أخطاء مقصودة لن نجني من ورائها إذا سكتنا عنها سوى مزيد من الفشل والاستمرار في هدر المال العام وضياعه وتعريض حياة الناس للخطر وإثقال همومهم بمزيد من الأعباء.

وحتى لا يذكرنا التاريخ أننا كتمنا الشهادة، وتحكي عنا الأجيال القادمة أننا شياطين خرس صمتنا أمام الظلم وعجزنا عن مواجهة الفساد فلم يبقى أمامنا سبيل سوى تفعيل أدواتنا الدستورية وتقديم هذا الاستجواب الذي نؤمن بأنه مستحق لنعلنها واضحة وأمام أبناء وطننا ومجلسكم الموقر أننا لا نقبل أن نصمت أمام فاسد مهما علت مكانته أو ارتفعت قامته، بل سنكون كالجبال الرواسي نستند على الحق ونواجه الباطل وننتصر للمظلوم مهما علت هامة الظالم أو ارتفع شأنه، معتمدين على الله وتأييد شعبنا الأبي الغالي.

إن الوزيرة ومنذ تشكيل الحكومة كانت محوراً للشبهات ولكننا كما أسلفنا لا يمكن أن نخوض في شبهة دون بينه ولا أن نتهم بلا يقين ولا نحاسب قبل أن نسدي النصح ونفسح المجال لعل المخطئ يثوب أو ينصلح المفسد، فالإصلاح غايتنا ونسعى لتحقيقه بكل الوسائل، لكن حين اتضحت الصورة، وتوفرت الوثائق التي تكاد تنطق أوراقها أننا أمام فساد ممنهج ورؤية غائبة وسياسة في العمل لا يمكن أن تلبي احتياجات المواطن ناهينا عن طموحاته وتطلعاته، تأكدنا أن بقاء هذه الوزيرة واستمرارها في عملها لن يكون الا هدما لآمال شعبنا ومكتسباته، وهدراً للمال العام وإفتئاتا على حقوق أبناء شعبنا ووطننا الغالي.

ورغم كثرة أخطاء الوزيرة في غالبية قطاعات عملها، إلا أننا سنكتفي بالمحاور التالية والتي نراها وحدها كفيلة بأن يتخذ نواب الأمة قرارهم بطرح الثقة فيها مهما لاقت من دعم حكومي أو مؤازرة من أقطاب سياسية لأننا نؤمن أن الحق بيّن والباطل بيّن، وما المحاور التالية في الاستجواب إلا نبراساً للحق نهدي من خلاله زملائنا النواب إلى البصيرة التي تعينهم على اتخاذ القرار بما يحقق مصالح البلاد والعباد.

مجلس الأمة
NATIONAL ASSEMBLY

محاور الاستجواب

المحور الأول:

هيئة الطرق

أ. إهدار المال العام، عدم تطبيق القانون، الفشل في أداء المهام الوظيفية.

ان نهضة الأمم تبنى بسواعد أبنائها، وهذه السواعد لكي تعمل وترتقي بحاضر بلدانها إنما تحتاج ان تكون تحت مظلة فكر وتخطيط يوجه هذه الجهود ولا يشتتها، يدفعها من خلال الرؤية المرسومة إلى المسار الإنمائي والتطوري المنشود الذي يؤمن بالتخصص وان يولى كل أمر لأهله، زمن العشوائية في التخطيط والمركزية في الأداء قد عفى عليه الدهر وتجاوزته البلدان التي كانت تنظر الينا يوماً على أننا القدوة والمثل ليصبح حالنا مقارنة بهم الان لا يخفى على احد ولا يماري فيه صاحب رؤية منصف كان أو ظالم.

ومن منطلق القناعة ان التخصص هو أحد الوسائل الصحيحة للنجاح، وفي ظل المعاناة التي يعيشها المواطن في حياته وتنقلاته اليومية من سوء حالة الطرق والشوارع وتردي خدماتها وصولاً الى ان أصبحت تهديداً حقيقياً لحياته واستنزافاً مستداماً لأمواله وبات بند اصلاح السيارات أساساً مثبتاً وعبئاً ثقيلاً على ميزانية كل مواطن، وسعياً للحد من هذه الاضرار والاخطار صدر القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠١٤ بشأن انشاء الهيئة العامة للطرق والنقل البري المعدل بالمرسوم رقم ٣/ ٢٠١٥ بهدف ضم جميع اختصاصات الطرق والنقل البري تحت مظلة واحدة، في سعي محمود لتطوير قطاع الطرق والنقل الجماعي وحل مشكلة الازدحام المروري التي تلقي بأعبائها وتبعاتها على جميع مناحي الحياة.

ولتفعيل هذه الرؤية وتطبيقها، صدر قرار مجلس الوزراء رقم ٢٧٨ لسنة ٢٠١٦ بنقل اختصاصات هيئة الطرق اليها من وزارة الاشغال وبلدية الكويت ووزارة المواصلات ومفاد القرار

ولازمة هو تدشين حقبة المسئولية لهيئة الطرق لتباشر مهامها فعلياً وفق قانون انشائها وتحقيق أهدافها، خاصة وأن القانون قد منح الهيئة الاستقلالية اللازمة لمباشرة عملها مؤكداً علي صلاحيتها ككيان مستقل متخصص متجاوزاً للسلبيات الروتينية المعهودة ومختصراً للدورة المستندية المطولة والغير مطلوبة في ظل حالة التردي والتهالك القائم للطرق والذي يستوجب حلولاً عاجلة لا تقبل التأجيل والتسويف.

ومع الأسف ورغم وضوح القانون الخاص بإنشاء هيئة الطرق وانه اناط عملية الإصلاح والمشاريع بمجلس إدارة الهيئة الا ان العمل الفعلي والتطبيق الحقيقي استمر على نفس النهج العقيم من تأخر في التعيينات الى عدم توفير الاعتمادات المالية حتى وصل الامر لمحاربة الكفاءات وكأن هناك تعمد لإفشال الهيئة من قبل مباشرتها لعملها وتدليلاً على ذلك يكفي أن نوضح أن الهيكل التنظيمي للهيئة التي صدر قانون انشائها عام ٢٠١٤ تم اعتماده في عام ٢٠٢١ !!! هل هذا مقبول؟

وبالقطع فإن كل من تصدى للعمل في الهيئة وفي ظل سيل العراقيل البيروقراطية وانعدام الرؤية والافتقار الى الرغبة الحقيقية في الإصلاح وتعديل الوضع وإماطة الأذى عن كاهل المواطن، نجد أنهم إما استقالوا أو تم الإفتئات على صلاحيتهم الامر الذي حدا برئيس ونائب الرئيس لتقديم استقالة مسببه في ٢٠٢٢/١٢/٤ مقدمين ملخصاً تشخيصياً للحالة وفق ما يلي:

1 - عدم تعيين مدير عام ونوابه.
2 - نقص الخبرات الفنية بالهيئة مما تسبب في المبالغة في التكلفة التقديرية للمشاريع المطروحة، وغياب الخطط والاولويات لطرح المشاريع.
3 - عدم وجود نظام أو إجراءات عمل وقصور الرقابة والتدقيق الداخلي.
4 - الاعتماد على الوافدين في اتخاذ القرارات وتسيير العمل.
5 - نقص الموظفين وتعطيل الوزير للنقل.
6 - عدم نقل الاختصاصات للهيئة.

7 - ضعف استجابة الجهاز التنفيذي وتوجيهاتهم وعدم تمكينهم من الأدوات التي تعينهم على القيام بدورهم.

وبدلاً من أن تدق هذه الاستقالة وأسبابها المعلنة ناقوس الخطر، وتسعى الوزيرة المسئولة عن بحث ما ورد فيها والتثبت من صحتها من عدمه، أو حتى ذراً للرماد التحقيق فيها والوقوف على الإجراءات الواجب اتخاذها لتصحيح المسار وتطبيق القانون، نجد وزيرة الاشغال ودون ان يرمش لها جفن تقبل الاستقالة وتقصي من أرادوا اصلاح منظومة العمل وتنسى ان القيادي الحقيقي يجب ان يولي جل اهتمامه لمن يحاول الإصلاح ويكشف الأخطاء لا من يطمس الحقائق ويتزلف لتحقيق المكاسب، وهو ما يؤكد عجز الوزيرة عن إدراك ابسط المسئوليات والواجبات الإدارية المرتبطة بعملها.

وزيرة الاشغال وفي إفصاح جهير تعرب فيه عن نيتها وموقفها من هيئة الطرق إذ صرحت بتاريخ ٦ مارس ٢٠٢٢ بأن "الهيئة فشلت ويجب إلغاؤها" وبأنه على مدار ٨ سنوات من انشاء الهيئة تجاوز اجمالي النفقات على المشاريع ٢.٧ مليار دينار، فضلاً عن رواتب الموظفين والتكاليف الإدارية وهي تكاليف لم تكن تنعكس على تحسين جودة الطرق بالشكل المأمول بل استمر تدهورها... ((ثم تصل الوزيرة الى كشف حقيقة توجهها في التصريح)) وتضيف فإن استعادة دور قطاع الطرق في وزارة الاشغال وإلغاء الهيئة باتا أمرين مستحقين خصوصا وأن القطاع به الوظائف ذاتها منذ انشاء الوزارة... وهذا التصريح في حد ذاته حري بمن أطلقته أن يتم إقالتها فوراً.. وسبب ذلك أن الوزيرة ذاتها وقبل أسبوعين فقط من هذا التصريح وبتاريخ ٢٢ فبراير ٢٠٢٢ "قالت ان البلاد دخلت مرحلة الطوارئ وشددت على أن ازمة تطاير الحصى ليست جديدة ولا تتحمل وزرها الاشغال حالياً، فالمشكلة بدأت قبل ١٨ عام ...." فهي تؤكد أن المشكلة منذ ١٨ عام أي قبل إصدار قانون انشاء هيئة الطرق بسنوات، وبالتأكيد فإن المسئولية كانت منوطة بوزارة الاشغال لكن كونها وزيرة الاشغال فهي تنفي المسئولية عن وزارتها وتحيلها وفق تصريحها في مارس إلى هيئة الطرق وتؤكد على فشلها ووجوب إلغائها، فهل هذه العقلية تستحق البقاء في الوزارة..؟؟ من تتنصل من المسئولية وتتهرب من إيجاد حلول

للمشاكل رغم وضوحها والقاء التبعات على جهة أخرى (هيئة الطرق) بدون حق فقط تهرباً من المسئولية وتدليساً في ذكر الحقائق لإقناع المسئولين بصحة أقوالها رغم وضوح بطلانها وهو ما أدى إلى صدور موافقة مجلس الوزراء في مايو ٢٠٢٣ على إلغاء الهيئة العامة الطرق وإحالة الموضوع لمجلس الامة للتصويت عليه.. هل هناك إهدار للمال أوضح من ذلك؟

ولتبيان الحقيقة وتأكيداً على التدليس الذي تعمدته الوزيرة في تصريحاتها من هيئة الطرق من صرفها لمبلغ ٢.٧ مليار دينار خلال السنوات فإن الحسابات الختامية المقدمة من هيئة الطرق خلال سنوات ٢٠١٦/٢٠١٥ وحتى ٢٠٢٣/٢٠٢٢ توضح أن ميزانية الهيئة لم تتجاوز ٢مليون دينار سنوياً، بل أن المشروعات المتعلقة بتحسين شبكة الطرق والتي تقر الوزيرة بأنها " لم تساهم في تحسين شبكة الطرق " والمقدرة بقيمة ٢.٧ مليار دينار قد تم توقيعها من قبل وزارة الاشغال ووزرائها، أي أنه هدر للمال العام يستوجب المسائلة خصوصا وأن الوزيرة خرجت في لقاء مصور على تلفزيون دولة الكويت وقالت " حتى وإن كان هذا إرث فهو مسئوليتي لإيجاد الحلول" وهي تقصد بها المشاكل في وزارتها والهيئات التابعة لها.

ولا يمكن أن نسمح للوزيرة بأن تتذرع كالمعتاد بأن تلك المشروعات تم توقيعها من قبل وزراء سابقين، لان طالما علمت بتلك المشروعات وأنها لم تحقق تحسناً في حالة الطرق ولم تحرك ساكناً ولم تتخذ إجراءات تحمي حقوق الدولة وتصون مالها العام، فإنها بذلك أصبحت شريكة ومتسببة في المسئولية عن إهدار المال العام في مشروعات لم تحقق المطلوب منها.

ب. اهمال الشوارع وعدم اتخاذ التدابير لموسم الامطار وعدم تمكين هيئة الطرق من أداء دورها.

تعتبر جودة الطرق والبنية التحتية العامة للطرق أمرًا بالغ الأهمية لأي دولة، وتلعب دوراً رئيسياً في تعزيز التنمية الاقتصادية ورفاهية المواطنين ومع ذلك، يبدو أن الوزيرة قامت عمداً بإفشال هيئة

الطرق في أداء دورها الأساسي عبر العديد من السلوكيات والقرارات التي أثرت سلباً على جودة البنية التحتية للطرق وتسببت في مشكلات كبيرة.

أولاً: عدم تمكين الكفاءات الفنية وتعيين المحسوبين يعني أن هناك نقصاً حاداً في الخبرة والكفاءة في إدارة وتنفيذ مشاريع الطرق هذا يؤدي إلى تراجع جودة الأعمال وزيادة مخاطر الفشل في تحقيق أهداف تطوير البنية التحتية.

ثانيًا: قلة عدد الموظفين واستمرار وقف نقل موظفين ذوي الخبرة إلى الهيئة يؤثران سلباً على قدرتها على التعامل مع تحديات البنية التحتية بشكل فعال النقص في القوى العاملة وعدم التوظيف الفعّال يعرقلان تنفيذ المشاريع بشكل سليم ويزيدان من تكلفة الصيانة على المدى الطويل.

ثالثاً: ضعف التخطيط لأعمال الصيانة والاصلاحات للطرق يعني أن الطرق ستظل تعاني من مشاكل متزايدة مع مرور الوقت، مما يؤدي إلى تكاليف إصلاح باهظة وخسائر اقتصادية تصيب المواطنين والشركات عدم وجود نظام صيانة وقائية يعزز من تدهور البنية التحتية بشكل أسرع.

رابعا: اختيار المقاولين بشكل عشوائي وبالمزاج يضر بجودة تنفيذ المشاريع ويزيد من تكاليفها هذا يضر بمصداقية الهيئة وتسبب في انخفاض تصنيف الكويت الدولي في مؤشرات البنية التحتية وجودة الطرق.

خامسا: استمرار قطاع شؤون هندسة الطرق في أداء أعمال باختصاصات الهيئة وعدم وضوح الفصل مما يتعذر معه المكافأة او المحاسبة والاعتداد بالمسئولية القانونية.

وقدمت الهيئة الى الوزيرة تقريرًا شاملًا يسلط الضوء على عمل الهيئة واستراتيجيتها السابقة والمستقبلية، وكذلك التحديات التي تعترض سبيلها وتأثيرها على البنية التحتية للطرق وجودة الخدمات، والتحديات الرئيسية مثل قلة الكفاءات الفنية، وضعف التخطيط، والصيانة الناقصة.

بالإضافة إلى ذلك، طرحت الوزيرة عدة ممارسات تشوبها عدة ملاحظات منها إدارية وفنية ومالية، ولم تتقدم خلالها باستراتيجية جديدة واضحة لإصلاح الشوارع وطرق تحقيقها، وخطة عمل تفصيلية تتعامل فيها مع التحديات والية تحسين أداء الهيئة وجودة البنية التحتية للطرق.

ت. غياب الاستراتيجية وانعدام الرؤية للحفاظ على البنية التحتية وصيانتها وجودة الطرق

تدليلا على غياب الاستراتيجية وانعدام الرؤية يكفي ان نؤكد على عدم وجود خطة صيانة دورية لدى الوزارة، مما يتبين معه عدم الاهتمام في حل مشكلة الشوارع، ويعكس نقصًا في الإدارة والرؤية الاستراتيجية لدى الوزيرة والقيادات الحالية، حيث يجب أن تكون الصيانة الدورية للشوارع جزءًا أساسيًا من استراتيجية الوزارة للحفاظ على البنية التحتية وجودة الطرق.

بالإضافة إلى ذلك، كان يجب توجيه اهتمام كبير إلى استثمار العنصر البشري وتأهيل الكوادر والكفاءات في مجال البنية التحتية والطرق، ولو ان الوزيرة ووزارتها سلكوا هذا المسلك فإنه وباليقين كان سيسهم في بناء قاعدة تعزز المهنية تستطيع من خلالها الحفاظ على تطوير البنية التحتية بكفاءة وفعالية (ولو اسمعت لو ناديت حيا .. ولكن لا حياة لمن تنادي!)

مجلس الأمة
NATIONAL ASSEMBLY

المحور الثاني

وزارة الأشغال

أ. الفشل في أداء ومتابعة أعمال الوزارة وما يسببه من أضرار للبيئة وانعكاساتها على الوطن والمواطنين

لم يعد خافياً على أحد تأثير البيئة على حياة الانسان وانعكاسها على الصحة وبالتالي على الأداء البشري بصفة عامة في مناحي الحياة، وما انتشار الامراض والأوبئة الا أحد النتائج المباشرة لإهمال البيئة.

لذلك نجد الحكومات تصرف الميزانيات وتنشئ الهيئات وتستقطب المؤتمرات والخبرات البيئية المختلفة بهدف خلق بيئة صالحة للحياة.

لكن مع الأسف الشديد فإن وزارة الاشغال بقيادة الوزيرة تضرب مثالا صارخاً للاستهتار في فشل واضح وإهمال متعمد للإضرار ببيئة الكويت من خلال الأمثلة التالية التي تمثل غيض من فيض في مخالفات الوزيرة.

ب. محطات الصرف الصحي

1. ما يشوب محطة أم الهيمان:

لكل من أراد التيقن من المعنى الحقيقي للفشل عليه أن يتابع وضع محطة أم الهيمان للصرف الصحي، تلك المحطة التي رصد لها مبلغ هائل يقدر بـ ١.٢ مليار دينار كويتي، ((نعم الرقم صحيح)) من أجل معالجة ٣٠٠ الف متر مكعب من مياه الصرف الصحي، إلى هنا الأمور تبدو جيدة، فالدولة

حريصة على تطبيق المعايير البيئية وبخاصة في مجال معالجة مياه الصرف الصحي من أجل إعادة تدويرها واستخدامها أو حتى التخلص منها بدون أضرار، لكن الواقع يشهد بإثم فادح وجريمة بيئية مكتملة الأركان تكاد تصل إلى المؤامرة في حال الصمت عليها، إذ تظهر الأرقام العملية أنه تتم معالجة يوميه لـ ٨٠ الف متر مكعب فقط من أصل ٣٠٠ الف متر مكعب من مياه الصرف الصحي، وهذا يعني أن هناك ٢٢٠ الف متر مكعب من المخلفات الصحية يتم رميها في البحر مباشرة يومياً، وهذه كارثة حقيقية وليس مجرد فشل، وذلك بالنظر إلى الاضرار التي يسببها هذا الإهمال على البيئة البحرية وتلوث مياه البحر والشواطئ حيث ينعكس سلبا على حياة المواطنين ويؤدي إلى جعلها بيئة ملوثة غير صالحة لأي نشاط انساني.

وغني عن البيان أن أحد روافد ثروة الكويت هو ما تتمتع به من بيئة بحرية، ولعل بحر الكويت هو المتنفس الأهم لأبناء وطننا، لكن أباطرة الفساد أبوْ أن يتركوه لنا لننعم به وعمدوا إلى القاء ٢٢٠ الف متر مكعب من المخلفات يوميا بما يهدد بقتل الكائنات البحرية والإخلال بالتوازن البيئي ناهينا عن إهدار المال العام بصورة فجة لا تقبل الشك، وكافي أن نوضح أن هذا الحجم من المخلفات (٢٢٠ الف متر مكعب) يستخدم للتخلص منه والقائه في البحر بما يعادل اكثر من ٦٠٠٠ صهريج يوميا، فإنه لا يمكن لأي صاحب ضمير حي أن يشاهد هذا الجحيم من الفساد والسفه في إهدار المال العام ويقف متفرجا مثل الوزيرة التي لم تحرك ساكنا ولم تتخذ أي اجراء لإيقاف تلك المخالفات، أو أي خطوة جادة وعملية نستنج منها أنها تسعى لمعالجة المشكلة.

ان المسئولية تكليف، والوزير في نهاية الأمر موظف عام مؤتمن على المصلحة العامة وكل المخالفات الواضحة وتبعاتها تستلزم مواقف حازمة ورادعة في نفس الوقت أما تجاهل حقيقة أن محطات الصرف الصحي هي مسئولية كبيرة ويجب أن تتم إدارتها وفق معايير بيئية وصحية متعارف عليها هو باليقين فساد يدفعنا للتساؤل عن كيفية إدارة أموال الدولة وإهدارها والصمت في مواجهة الفساد لا يمكن إلا أن يفسر بأنه تنفيع للفاسدين أو التستر عليهم لمآرب أخرى.

2. عدم وجود عقود صيانة لمحطة كبد:

لضمان استدامة وكفاءة عمل محطة كبد الحيوية، يعد عدم وجود عقد صيانة اهمالا غير مقبول ومقلق بشكل كبير، وخصوصا عندما نعلم أن الشركة المسؤولة عن الصيانة قد انتهى عقدها وتسعى لتسليم المحطة بالحالة الحالية بشكل متكرر، ولكن الوزارة لم تقم بالاستلام دون مبرر، اللهم إلا عدم اكتراث بأداء المهام الأساسية المنوطة بها، وعدم إدراك لأهمية وجود عقد صيانة يحافظ على استمرار عمل المحطة مما ينذر بإيقافها لتضاف الى سلسلة هدر المال العام التي نراها.

3. عدم وجود محطة صرف صحي لمدينة المطلاع:

الكويت التي كانت تلقب بدرة الخليج، لا يوجد في أحد مناطقها الحديثة التي بنتها الدولة بعقود ملياريه محطة صرف صحي!!!

فحتى الآن لم يتم ترسية بناء محطة الصرف الصحي في المنطقة على الرغم من بدأ تخصيص قسائم منطقة المطلاع منذ ٨ سنوات بدءا من سنة ٢٠١٥ حتى تاريخه، إضافة الى ان مجموعة من أهالي منطقة المطلاع سكنوا هذه المنطقة الواعدة دون خدمات، ومن المعلوم ان بناء محطة الصرف الصحي يستغرق وقتا طويلا يصل الى ٥ سنوات بالتالي فإن تأخر العمل في هذا المشروع سيعني عدم وجود محطة صرف صحي تخدم اكثر من ٢٨ الف اسرة متوقع ان تسكن المنطقة بالإضافة الى المناطق التجارية والاستثمارية.

مجلس الأمة
NATIONAL ASSEMBLY

المحور الثالث:

مطار الكويت، والتقصير والتلاعب في الطيران المدني

أ. مطار الكويت الجديد T2:

1. تدني نسبة انجاز الحزمة الأولى "انشاء وإنجاز وتأثيث وصيانة مبنى الركاب الجديد بالحزمة رقم (1)" مما يؤدي الى تأخير استلام مبنى الركاب اكثر من 1104 أيام (ما لا يقل عن ثلاث سنوات).
2. تدني نسبة الإنجاز لتنفيذ المباني الخدمية والطرق المؤدية لمبنى الركاب الجديد ومبنى مواقف السيارات بالحزمة رقم (2)، الذي يؤخر استلام المشروع أكثر من 620 يوم (ما يقارب السنتين).
3. موافقة الوزارة على تغير تصميم طبقات الأرض في مبنى الركاب دون الحصول على موافقة الطيران المدني (الجهة المستفيدة) وهي تعتبر من المواد البديلة المتعلقة بالنظم التشغيلية الفنية وهو تغيير في تصميم الارضيات من نظام الارضيات المرتفعة التي يعلوها الاسفلت المصقول الى ارضيات من طبقتين (السكريد) يتخللها انابيب الخدمات وتعلوها طبقة (التيرازو)، مما يخالف الشروط الخاصة بالمواد وهو بتغيير التصميم التعاقدي لطبقات الأرضيات دون موافقة الجهة المستفيدة وهي الطيران المدني لمثل هذا التغيير.
4. اصدار الوزارة الموافقة باستخدام مادة بديلة للأرضيات بمادة أخرى غير مستوفية للمتطلبات الفنية وقد تم اعتماد المواد البديلة بملاحظات يجب مراعاتها حيث تم استبدال الاسفلت المصقول بمادة (التيرازو)، وأوضح المستشار انه متشكك بشأن الأسباب ويرجح الى كونها أسباب مالية بفرق تجاوز 800 الف دك، إضافة الى تعمد التأخير في هذا البند ليصبح بند حرج للمشروع مما يتبين معه عدم صحة ما قدمة المقاول من دراسة مالية في الفروقات.
5. تأخير مشروع المطار نزولا لرغبات المقاول (شركة ليماك) فيما يخص البند الاحتياطي بنظم المعلومات والاتصالات T2 رغم اتفاق جميع الاطراف المعنية (جهاز متابعة الاداء الحكومي - الجهاز المركزي لتكنولوجيا المعلومات - الطيران المدني- الفتوى والتشريع – دكتور من جامعه

الكويت - وزارة الداخلية) على التخوف من تعدد الأنظمة والاخذ بعين الاعتبار تكاليف ربطها، وتشديدها على توحيد النظام الا ان وزارة الاشغال لم تنفذ ذلك ودفعت للتعاقد مع شركه هواوي وماطلت لحين عرض الموضوع باجتماع بحضور سمو رئيس مجلس الوزراء وبعض الوزراء والجهات المعنية والذين اكدوا صحة قرار هذه الجهات والذي استغرقت هذه الاجراءات مدة تجاوز السنة والنصف، وحاليا يتم اتخاذ نفس المنحنى لبند نواقل الحركة الرئيسية الناقلة لكبائن عربات الأمتعة بعدم اخذ الراي الفني للطيران المدني والمستفيد النهائي للمشروع.

ب. تضليل الحقائق في خطة عمل الحكومة المعروضة على مجلس الأمة:

برنامج عمل الحكومة 2023 يعتبر هو خطة عمل الدولة والمعلومات المذكورة بالبرنامج يجب ان تكون صحيحه 100% ولكن لو تم الرجوع الى البرنامج بما يخص مشروع المطار الجديد نجد فيها "امكانية استيعاب وتحميل 21 طائرة من طراز Airbus A380 في ان واحد" وهذه المعلومة خطا وهي من اساسيات تصميم المبنى وحركة الطائرات فيه حيث ان عدد 21 تم تعديله بكتب رسميه بين الاشغال والطيران المدني الى 4 جسور فقط.

ت. مطار الكويت الحالي (القديم) T1:

تقدمت عدة شركات طيران (الخطوط الجوية البريطانية – الكويتية - الجزيرة) بعدة مراسلات رسميه تفيد بسوء حاله مدرج المطار وملحقاته مما يؤثر سلبيا على سلامه الطيران، دون اي استجابة بخطة او جدول زمني للطيران المدني لحل هذه الوضعية، علما بوجود عقود بملايين الدنانير تصرف سنويا على الصيانة، دون حل جذري لهذه المشكلة.

وتقدمت الخطوط الجوية الكويتية بكتاب والمؤتمر الصحفي الذي عقد لرئيس مجلس ادارتها مؤخرا يبين بان حالة المدارج تسبب بتلف الاطارات وزجاج الطائرات ويؤثر سلبيا على جدول الرحلات مما يؤدي لخسائر مادية لشركة حكومية وهدر للمال العام ولم يقم الطيران المدني الا بحل جزء صغير

جدا امام مبنى الركاب T4 لا يتعدى 10% من هذه المشكلة رغم صرف المبالغ الكبيرة على عقود الصيانة.

ث. التقصير والتلاعب الإداري ومحاربة الكفاءات في الطيران المدني

1. التميز بإصدار كتاب بإحالة رئيس الفريق الفني ومجموعه من المخلصين ممن حرصوا على المصلحة العامة الى التقاعد، الانتقائية بتطبيق شروط التقاعد.
2. تكليف أحد القياديين كمدير عام الطيران المدني رغم انتهاء مرسومه كوكيل مساعد منذ مارس 2023 بعد مضي 8 سنوات على مرسومه علما انه تم تحويله مرتين للتحقيق بناء على طلب ديوان المحاسبة لمخالفات ماليه وقام الطيران المدني بحفظ التحقيق ولكن لم يقبل ديوان المحاسبة بهذا الحفظ وطلب باستكمال اجراء التحقيق ولم يتم اخذ الاجراء حتى الان فقام ديوان المحاسبة مؤخرا بإرسال كتاب يطلب من الطيران المدني استكمال التحقيق.
3. وهناك العديد من حالات الفساد الإداري والمالي لدى قيادات الطيران المدني ويتم التقاضي عن محاسبتهم لأغراض وأهداف لا تخفى على احد.

ج. عدم تطبيق الاحكام القضائية

ان الاحكام القضائية تصدر لتنفذ ويلتزم بها الجميع دون تمييز، فالدستور جعل المواطنين امام القضاء سواء، الا ان الوزيرة بالمخالفة لحكم قضائي نهائي صادر محكمة التمييز وفي انكار متعمد، تقوم بإعادة تعيين مدير مكتب مدير عام الطيران المدني رغم صدور حكم نهائي بعزله من منصبه وهو ما سبق وأيده قرار الوزير السابق حين التزم بتطبيق الحكم، الا ان الوزيرة لوجود صلة قرابة بين المحكوم بعزله ومستشار الوزيرة تعيده الى عمله وتمتعه بكافة المزايا والمخصصات المالية في تحدي صارخ للأحكام القضائية، وهذا وحده نراه كفيلا لطرح الثقة بالوزيرة التي خالفت الدستور والتعدي على الاحكام القضائية النهائية

مجلس الأمة
NATIONAL ASSEMBLY

يقول المولى عز وجل
{وَلَا تَلْبِسُواْ ٱلْحَقَّ بِٱلْبَـٰطِلِ وَتَكْتُمُواْ ٱلْحَقَّ وَأَنتُمْ تَعْلَمُونَ}

ويقول تعالى
{وَلَا تَكْتُمُوا الشَّهَادَةَ وَمَنْ يَكْتُمْهَا فَإِنَّهُ آثِمٌ قَلْبُهُ وَاللَّهُ بِمَا تَعْمَلُونَ عَلِيمٌ}

صدق الله العظيم

أختي وأخواني أعضاء المجلس الموقر، إن ما عرض في هذا الاستجواب والمؤيد بالحقائق الواقعية والمستندات الثبوتية، ليوضح لنا جميعاً أن الوزيرة لم تكن أهلاً لمنصبها ولم تعمل على البر بقسمها باحترام الدستور والقانون والذود عن حريات الشعب ومصالحة وأمواله وأداء العمل بالأمانة والصدق، فلم نرى سوى إهدار للمال العام وفشل في حماية مصالح الشعب بتجاهل لتطبيق القانون وإعلاء كلمته، لذا كان لزاماً علينا أن ننطق بالحق دون مصلحة وأن نشهد بالحقيقة التي تيقنا منها وأن نعرض الأمر على حاملي أمانه الامة وممثليها ليقولوا كلمتهم الفصل.

إن بقاء الوزيرة واستمرارها في عملها بات خطرا محدقا بالكويت وحجر عثرة في سبيل تحقيق آمال وتطلعات شعبنا الأبي في انجاز أي تنمية أو تطوير في أي قطاع تولته أو أي مسئولية انيطت بها، سائلين المولى جلت قدرته أن يوفق حاملي الأمانة ممثلي الأمة في اتخاذ قرارهم بطرح الثقة فيها وليكون هذا القرار إنذاراً مدوياً وتحذيراً لكل مسئول يتقاعس عن أداء عمله أو يخرج عن تطبيق القانون أو مخالفته.

والله ولي التوفيق