الجمهورية اللبنانية
مكتب وزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية
مركز مشاريع ودراسات القطاع العام

دراسة
حول
هيكلية وزارة الأشغال العامة

بإشراف

معالي وزير الدولة لشؤون الإصلاح الإداري

الأستاذ أنور محمد الخليل

دراســـــة

حول

هيكلية وزارة الأشغال العامة

بإشراف

معالي وزير الدولة لشؤون الإصلاح الإداري

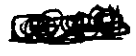
الأستاذ أنور محمد الخليل

تنسيق الأستاذ

سهيل فرح

إعداد

أنطوان جبور	علي هاشم	عاطف مرعي
مراقب أول	مراقب أول	مراقب أول
في	في	في
إدارة الأبحاث والتوجيه	إدارة الأبحاث والتوجيه	إدارة الأبحاث والتوجيه



الصفحة

– القسم الأول:	– الوضع الراهن	٤
	– المخطط التنظيمي الحالي	٤
	–الفصل الأول: المديرية العامة للطرق والمباني	٥
	– مديرية الطرق	٧
	– مديرية المباني	١٤
	– المديريات الإقليمية	١٨
	– الفصل الثاني: المديرية العامة للتنظيم المدني	٢١
	– الفصل الثالث: المديرية الإدارية المشتركة	٢٥
– القسم الثاني:	في تحليل ونقد الوضع الراهن	٢٨
	أولاً– في المديرية العامة للطرق والمباني	٢٨
	ثانياً– في المديرية العامة للتنظيم المدني	٣٧
	ثالثاً– في المديرية الإدارية المشتركة	٣٩
القسم الثالث:	في الإقتراحات	٤١
	– في الإقتراحات العامة	٤٢
	– في الإقتراحات المتعلقة:	
	– بالمديرية العامة للطرق والمباني	٤٤
	– بالمديرية العامة للتنظيم المدني	٥١
	– المديرية المشتركة	٥٧
	– الهيكلية المقترحة	٥٨
القسم الرابع:	في النتيجة	٥٨
	الملاحق والجداول التفصيلية بالملاكات الحالية	٦٢

معالي وزير الدولة لشؤون الإصلاح الإداري

دراسة تنظيمية شاملة تتناول:

هيكلية ومهام وملاكات وزارة الأشغال العامة.

المرجع: قرار مجلس الوزراء رقم ١ تاريخ ٩٤/٦/٢٠

في طبيعة المهمة:

عملاً بقرار مجلس الوزراء رقم١ تاريخ ٩٤/٦/٢٠، القاضي بتكليفكم " تشكيل فريق متخصص للقيام بالدراسات التنظيمية الهادفة إلى إعادة تاهيل الإدارة وإصلاحها وتطويرها "،

بالإستناد إلى التكليف الخاص الصادر عن معاليكم، لإعادة النظر في هيكلية ومهام وملاكات وزارة الأشغال العامة، وإقتراح ما يلزم لتفعيلها وتطويرها،

وعطفاً على الإجتماعات المتكررة التي عقدناها مع معالي وزير الأشغال العامة والمدير العام للطرق والمباني والمدير العام للتنظيم المدني، وجميع رؤساء الوحدات الإدارية والفنية، على مختلف المستويات، الذين أبدوا، مشكورين كل تعاون.

وبنتيجة الدراسة الميدانية الشاملة التي تناولت واقع جميع الوحدات الإدارية والفنية، والإمكانات المتوافرة لها، والصعوبات والمشاكل التي تعترض سبيلها،

نودعكم هذه الدراسة، التي تتناول في ثلاثة أقسام:

- **القسم الأول:** الوضع الراهن: الاهداف والمهام الكبرى للوزارة مع توزيع المهام على الوحدات والمخطط التنظيمي الشامل.

-**القسم الثاني: تحليل ونقد الوضع الراهن:** من حيث تحديد المشاكل التي تعاني منها الوزارة، سواء كان من حيث تطبيق المهام او من حيث الشغور في الملاك، أو عدم التنسيق بين وزارة الأشغال العامة والإدارات الأخرى.

-**القسم الثالث:** الإقتراحات: التصور الجديد للأهداف والمهام ووضع هيكلية جديدة مع جدوال مقارنة بالملاكات الحالية والملاك المقترح.

- **القسم الرابع:** النتيجة.

القسم الأول: في الوضع الراهن: (الهيكلية والمهام والعنصر البشري)

صدر تنظيم وزارة الأشغال العامة بموجب المرسوم رقم ٢٨٧٢ تاريخ ١٢/١٦/ ١٩٥٩، والمرسوم رقم ٩٤٩٦ تاريخ ١٩٦٣/٥/١٨، وبالمرسوم رقم ١١٠٦٩ تاريخ ١١/٧/ ١٩٦٢، وقد تعدّل هذا التنظيم بقانون ١٩٦٣/٧/٢٦.

وعندما أنشئت وزارة الموارد المائية والكهربائية بموجب قانون ١٩٦٦/٣/١٩، ووزارة النقل بقانون ٢١٤ تاريخ ١٩٩٣/٤/٢، سلخت عن هيكلية وزارة الأشغال العامّة، المديرية العامة للإنشاءات المائية والكهربائية، كما أنشئ مجلس تنفيذ المشاريع الإنشائية تحت وصاية وزير الأشغال العامة بموجب المرسوم رقم ٦٨٣٩ تاريخ ١٩٦١/٦/١٥، ليكون المؤسسة العامة الإستثنائية المخصّصة لدرس وتنفيذ المشاريع الإنشائية الكبرى التي تتجاوز إمكانيات الوزارة.

تتولى وزارة الأشغال العامة، شؤون الطرق والمباني الحكومية بإستثناء أبنية الجيش، ومطار بيروت الدولي، وقصر الرئاسة وأبنية المدينة المهنية، ودار الإذاعة في عمشيت وأبنية وزارة البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية.

كما تتولى شؤون التنظيم المدني لجهة وضع الأنظمة والتصاميم المتعلقة بتنظيم المدن والقرى، وتصنيف المناطق ورعاية تنفيذ هذه الانظمة وتنسيقها.

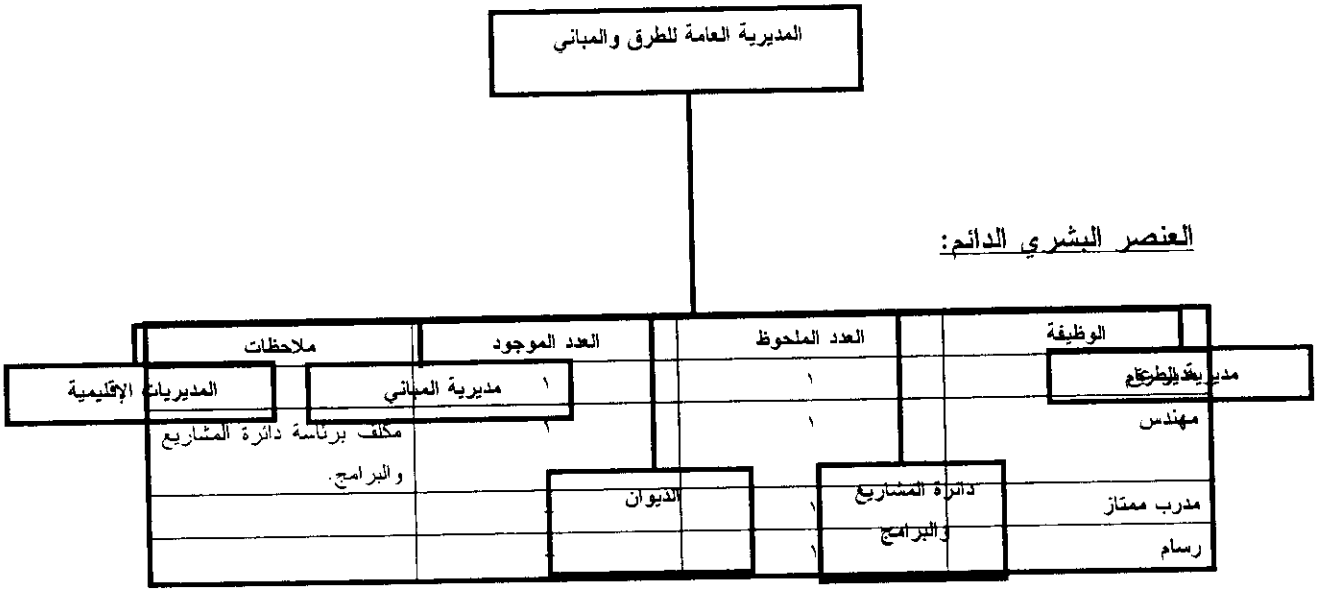
وسنتناول في ثلاثة فصول، أوضاع:

- المديرية العامة للطرق والمباني
- المديرية العامة للتنظيم المدني
- المديرية الإدارية المشتركة

وعليه، فإن الهيكلية الشاملة ترتسم كالتالي:

الفصل الأول المديرية العامة للطرق والمباني

تتألف هذه المديرية العامة من الوحدات التالية:



يرتبط الديوان بالمديرية العامة مباشرة. ويتألف ملاكه كما يلي:

التسمية	ملحوظ	موجود	شاغر	متعاقد	أجير	ملاحظات
رئيس دائرة	١	–	١			
محرّر	٢	١	١			مكلف من قبل المدير العام للقيام بمهمة رئيس الديوان
كاتب	٢	١	١		٢	
مستكتب	٢	٢				
حاجب	٣	–	٣		٣	

كما ترتبط بالمديرية العامة مباشرة دائرة المشاريع والبرامج، المنصوص عنها في المرسوم رقم ١٧٤٦٤ تاريخ ١٩٦٤/٩/٩، الذي أولاها تأمين الإرتباط مع مديرية الدراسات

والتخطيط في وزارة التصميم العام سابقاً. ومساعدة مختلف الأجهزة في وزارة الأشغال العامة، لجهة إعداد وتنسيق مشاريعها، وإجراء الإتصالات مع الإدارات الأخرى التي تشترك مع الوزارة في مشروع أو برنامج إنمائي شامل.

لقد تقلصت مهام هذه الدائرة كثيراً، بعد إلغاء وزارة التصميم. وفقدت دورها التنسيقي وباتت مهامها محصورة في معاونة المديرية العامة، في دراسة ملفّات المشاريع المحالة إليها من الوحدات المختلفة.

أما ملاك هذه الدائرة، الشاغر والمؤلف من:

- مهندس رئيس دائرة عدد ١
- محرر عدد ١

فإنه، لا يتناسب والمهام التي أسندت إليها. خاصة فيما يتعلق:

بتحضير العناصر التي تمكن المديرية العامة من وضع مشروع الموازنة أو البرنامج السنوي للعمل، وجمع وترتيب وحفظ المعلومات والوثائق المتعلّقة بنشاط الإدارة التقني حول مشاريع قيد التنفيذ أو ستنفذ في المستقبل.

آ- مديرية الطرق:

أولاً: في الهيكلية والمهام:

هيكليتها: تتألف مديرية الطرق من أربع مصالح هي:

- مصلحة الدروس
- مصلحة الإنشاءات
- مصلحة التصميم والبرامج
- مصلحة الصيانة

ويتبع لها مباشرة

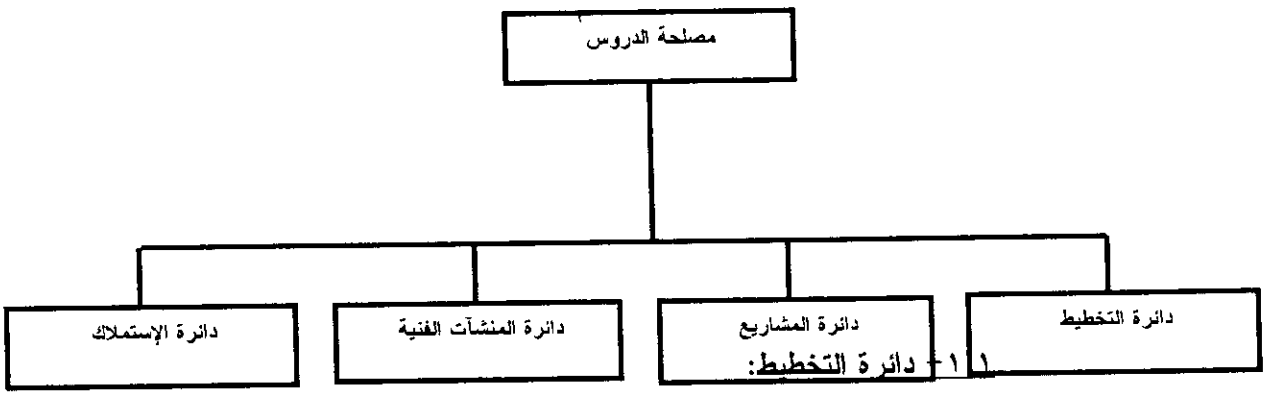
- دائرة سلامة السير
- دائرة المختبر

مهامها: تتولى هذه المديرية بواسطة الوحدات التابعة لها شؤون الطرق لجهة تخطيطها ودراستها، وتحضير ملفات الإستملاك العائدة لها. وأيضاً قضايا التلزيم المتعلقة بها، وإستلام الأشغال وتصفيتها.

تنقسم الطرق التي تشرف عليها هذه المديرية إلى أربعة أقسام: دولية، رئيسية، ثانوية، ومحلية. ويبلغ طولها الإجمالي حوالي /٦٠٠٠/ كلم، ومساحتها تقارب /٤٠/ مليون متر مربع.

١- مصلحة الدروس:

هيكليتها:



١- دائرة التخطيط:

مهامها: تتولى دراسة وضعية الأراضي في المنطقة المراد شق الطرق فيها، وإعتماد التخطيط الأفضل لها، وتثبيته باوتاد. وجمع المعلومات عن المنطقة التي يجتازها التخطيط، وعن الأرض التي تنفّذ عليها الطريق، وإجراء عمليات سبر الغور بالإشتراك مع دائرة المختبر، وتنظيم ملف تخطيط يبنى على نتائج العمليات والدراسات المذكورة.

بالإضافة إلى المهام الذكورة أعلاه، تنظر هذه الدائرة بطلبات التعويض، وشراء فضلات الطرق العامّة، وتبدي رأيها الفني في طلبات لجان الإستملاك والدعاوى المرفوعة على الإدارة.

وتشكو، من سوء حفظ ملفات التخطيط الموجودة لديها، وتحتاج إلى تحديث آلاتها وتجهيزاتها. علماً انها تفتقر إلى العناصر الفنية وخاصة بعد ان أحيل بعض فنييها إلى التقاعد في شهر تموز ١٩٩٥.

١،٢ – دائرة المشاريع:

تتولى تنظيم المسطّحات والمقاطع والخرائط إستناداً إلى ملف التخطيط. وتضع كشفاً تقديرياً بالتكاليف، وتطلب حجز المبلغ المرصد للمشروع من بنود الموازنة تمهيداً لتنظيم ملف التلزيم للإشغال المطلوبة (شق الطرق، جسور، صيانة جدران دعم، أقنية إلخ...)

تبدي رأيها في حل المشاكل الناشئة أثناء تنفيذ الأشغال، وتعتبر المفصل الأساسي في تحضير ملفات التلزيم العائدة للأشغال التي تتولاها مديرية الطرق.

١،٣ – دائرة المنشآت الفنية:

تتولى: جمع المعلومات عن الأنهر والمياه والتربة، والقيام بالدراسات المحلية اللأزمة لوضع الخرائط والحسابات العائدة للجسور والجدران والأقنية. كما تدرس المنشآت القائمة، بغية صيانتها أو إدخال تعديلات عليها

وتشكو هذه الدائرة من شغوركبير في معظم وظائفها.

١،٤ دائرة الإستملاك:

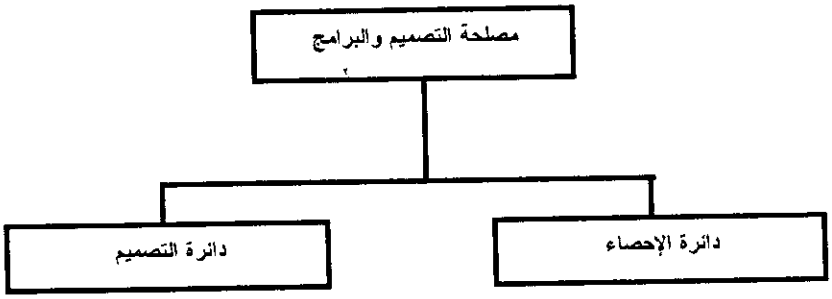
تتولى: -إنجاز معاملات الإستملاك العائدة للتخطيطات الجديدة أو التي تطلب منها في جميع مراحلها، بما فيه دفع التعويضات، والهدم ورفع الأنقاض.

- تنظيم مشاريع مراسيم المنفعة العامة، وإبلاغ المراسيم إلى المراجع المختصة وأصحاب الحقوق.
- تحضير مشاريع قرارات دفع التعويضات ووضع اليد.
- مسك سجل بجميع الدعاوي، وتنظيم ملف خاص بكل دعوى.

تقوم حالياً هذه الدائرة بإعطاء إفادات الإستملاك للمواطنين أو للمراجع المختصة عند الطلب، ولقد تضاءل عملها بعدما جرى تشكيل لجان إستملاك في مختلف المحافظات من جهة، ولكون مشاريع تنفيذ الطرق الجديدة، والمخطّطة سابقاً، لا تزال مجمّدة، من جهة أخرى.

٢- مصلحة التصميم والبرامج:

هيكليتها:



٢،١ – دائرة الإحصاء:

تتولى: إحصاء الطرق الموجودة وبيان وضعها الحالي، ووصف العقارات المتاخمة، والمناطق المجاورة لها. وإعداد سجل عام للطرق تبين فيه تواريخ إنشائها، وتلزيمها، والإصلاحات التي أجريت عليها، وإسم منفّذها، ودرس حركة السير وكثافته، ونوعه، وإتجاهه، ومصدره، ووجهته، وكيفية إستعمال الطرق، وأماكن نصب الإشارات عليها.

هذه المهام غير مؤمّنة حالياً بسبب شغور ملاك هذه الدائرة وحاجتها الملحّة إلى عناصر بشرية متخصصة.

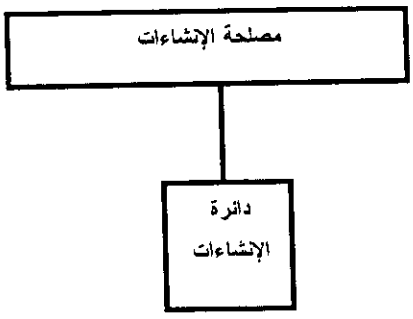
٢،٢ – دائرة التصميم:

تتولى تبويب الطرق حسب أهميتها، وإعداد بيانات عامّة عن الطرق وكيفية توزيعها على المناطق والمدن، ووضع تصميم عام لشبكة الطرق وبرمجة التنفيذ على مراحل، وفق الإعتمادات المخصصة لهذه الغاية في الموازنة السنوية للطرق.

يقتصر عمل مصلحة التصميم، حالياً، على مسك حسابات الإعتمادات المخصصّة للسادة النواب، وإعطاء إفادات عن تصنيف الطرق غير المصنّفة. ولقد اهملت هذه الدائرة، إحدى مهامها الإساسية، العائدة إلى: إجراء الأبحاث والدراسات حول تطور فن إنشاء الطرق، وفق أحدث الأساليب المتبعة عالمياً.

٣ – مصلحة الإنشاءات:

هيكليتها:



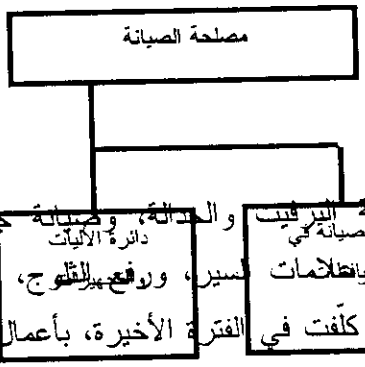
مهامها:

تتولى هذه المصلحة، بواسطة دائرة الإنشاءات التابعة لها، تبليغ الإلتزامات المصدّقة، والإتفاقات بالتراضي، ودرس جداول المقارنة، وطلبات زيادة الأسعار، وإحالة الملفات المنتهية أشغالها بعد تدقيقها إلى لجان الإستلام، والموافقة على محاضر الإستلام، وإحالة الملفات المنتهية مدة ضمانها إلى لجان الإستلام النهائي. كما تساهم في تصنيف المتعهدين، وإعطائهم الإفادات عن عدد الإلتزامات الجارية، وقيمتها.

تتولى هذه المصلحة القيام بدورات تفتيشية على الورش المهمة، وتعطي التوصيات اللازمة لرؤساء لجان الإستلام.

٤- مصلحة الصيانة:

هيكليتها:



مهامها:

تتولى صيانة الطرق لجهة التعبيد والحدالة، وصيانة جوانب الطرق والأقنية، والجدران، والجسور، والعبّارات، والمواقف، والإشارات، وتأمين السير، ورفع الثلوج، وتأمين السير وسلامته، ومراقبة التعدّيات على الطرق. وقد كلّفت في الفترة الأخيرة، بأعمال ترميم الطرق المصنّفة في منطقة جزين، وقرى الجنوب الحدودية.

تحتاج هذه المصلحة إلى فلش حوالى ٤٠٠،٠٠٠ طن من الإسفلت سنوياً، وتشكو من تكاثر جبّالات الزفت في القطاع الخاص، والتي أصبح عددها يناهز /٤٥/ جبالة، علماً أن لديها /٥/ جبالات عاملة في الوقت الحاضر.

٤،١- دائرة الآليات والتجهيزات:

مهامها:

تتولى حفظ الأليات والتجهيزات وتشغيلها وصيانتها، ومراقبة إنتاجها ومسك قيودها وسجلاتها. وقد بلغ عدد هذه الآليات كالتالي: /٥٠/ جارفة للثلوج، /٦/ جبالات للزفت، /٥/ فلاّشات إسفلت و/١٦/ شاحنة، /١٤/ بيك أب، و/٢٣/ حادلة، /٢٠/ سيارة ستايشن.

كانت هذه المصلحة تتولى سابقاً صيانة آليات الإدارات العامة بكاملها، وكانت مجهّزة بفرق صيانة في مختلف المحافظات بإستثناء محافظة بيروت. وهي تلجأ حالياً إلى المشاغل الخاصة لصيانة آلياتها، لأنها فقدت تجهيزات مشاغلها بفعل الحرب، وبسبب إفتقارها إلى التقنيين المدّربين.

٥- دائرة سلامة السير:

تتولى دراسة شؤون السير، وإقتراح التدابير لتنظيمه وتأمين سلامته على الطرقات العامة، وتأمين علامات السير، ووضعها في الأماكن المحدّدة لها. ووضع شروط إمتحانات قيادة السيارات وموادها بالإتفاق مع المراجع المختصّة. تجدر الإشارة إلى ان المهمة المتعلقة بإمتحانات السوق، يجب أن تعود إلى مصلحة تسجيل السيارات.

كانت هذه الدائرة تمتلك قبل ١٩٧٥ مجموعتين من الورش:
ست ورش للمصنع لتأمين أعمال الميكانيك، الكهرباء، الحدادة، الدهان، النجارة، صب الباطون
وست ورش خارجية لتأمين تركيب علامات السير في المحافظات، لم يبقَ منها في الوقت الحاضر سوى ورشتين واحدة لقضائي البترون وجبيل ومحافظة الشمال، والثانية لبقية المناطق.

٦- دائرة المختبر:

تتولى اعمال سبر الغور، وأخذ العيّنات، وتحليل المواد للأشغال الجارية، وإعطاء تقارير عن المواصفات المعتمدة خصوصاً قبل تسلم الأشغال من المتعهدين. وتكشف دورياً على الورش، والكسّارات، والجبّالات.

تشكو من قِدَمْ التجهيزات المخصّصة لها وفقدان التجهيزات التي تمكّنها من فحص العيّنات محلياً.

ثانياً: في العنصر البشري في مديرية الطرق:

تشكو مديرية الطرق من نقص حاد في عدد الموظفين، لا سيما الفنيين منهم. إذ لحظ في مختلف وحدات هذه المديرية /٢٨٧/ وظيفة، المشغول منها /٦١/ وظيفة فقط، اما الشواغر فقد بلغت ٢٢٦ وظيفة. مع الإشارة إلى وجود ٢٦ أجيراً يقومون بأعمال قلمية وأعمال الحجابة، بالإضافة إلى ٥٤٦ أجيراً من فئة العمال، يتوزعون بشكل أساسي على دائرة التخطيط ومصلحة الصيانة، ودائرة الآليات والتجهيزات ودائرة سلامة السير وهي، كما يلي:

	جهاز مشروع الخمس سنوات لحول	الملاك الدائم		أجراء (في الإدارة)	أجراء من فئة معاون العمال المباني
		موجود	شاغر		
مديرية الطرق (جميع الوحدات التابعة للمديرية)	٢٢٧	٦١	٢٢٦	٢٦	٥٤٦

(تراجع الجداول التفصيلية، المخصّصة لأوضاع موظفي وأجراء مديرية الطرق، في القسم الملحق بهذه الدراسة.)

ب- مديرية المباني:

أولاً- في الهيكلية والمهام:

هيكليتها:

مهامها:

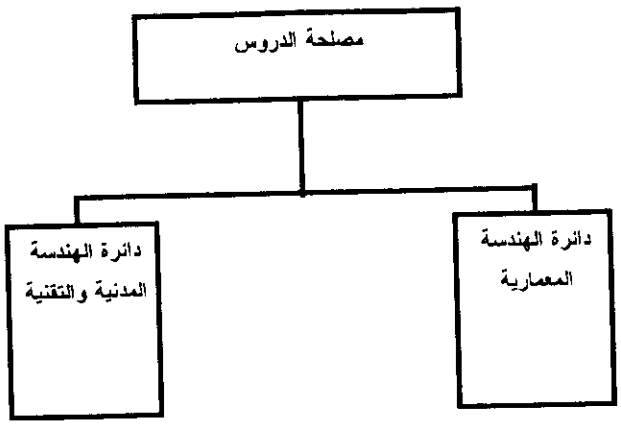
تتولى شؤون المباني الحكومية الداخلة ضمن صلاحيتها، لجهة إنشائها، أو ترميمها، أو صيانتها. كذلك ترميم الأبنية التي تشغلها الدولة بالإيجار. علماً أن الأبنية التي تملكها الدولة يبلغ تعدادها /١٢٣/ بناء، والتي تشغلها بالإيجار تقدر بحوالي /٨٤/ بناء بإستثناء المدارس ومكاتب البريد.

تلجأ هذه المديرية، في الوقت الحاضر، إلى طريقة التلزيم للقيام بمهامها. والتلزيم يعطى للمكاتب المصنَّفة وهي على نوعين: مكاتب دراسات ومكاتب أشغال.

إستطاعت هذه المديرية، في الفترة الأخيرة، ان تجري اتفاقاً تنسيقياً مع مجلس الإنماء والأعمار، من اجل تحديد مواقع المباني التي تقع على عاتقها، بعد ان كانت لائحة هذا المجلس تشمل كافة ابنية الدولة.

١- مصلحة الدروس:

هيكليتها:



مهامها:

تتولى بواسطة الدائرتين التابعتين لها المهام العائدة لكل منهما وفقاً لما يلي:

١،١- دائرة الهندسة المعمارية:

تتولى دائرة الهندسة المعمارية، تنظيم التصاميم الأولية، والنهائية، والتفصيلية لمشاريع الأبنية، ووضع حساباتها الفنية، وتحضير الملفات العائدة للإستملاك، والتلزيم، ودفاتر الشروط الخاصة.

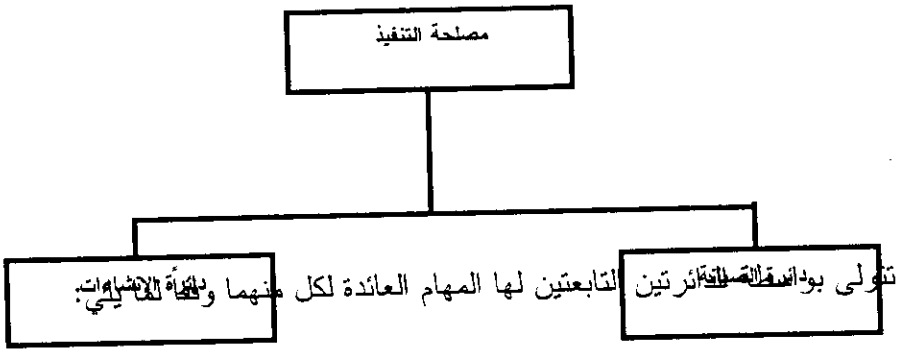
١،٢- دائرة الهندسة المدنية والتقنية:

تتولى دائرة الهندسة المدنية والتقنية تنظيم كافة التصاميم للمنشآت الصحية، والكهربائية، والميكانيكية، وتكييف الهواء... ووضع بيان بالمواصفات الفنية للمنشآت.

لا تبدي هذه المصلحة رأيها، في الوقت الحاضر، بالشؤون العائدة للهندسة المدنية والتقنية، لخلوّها من مهندسين في هذه الإختصاصات. وبالتالي تلجأ في هذا الأمر إلى مكاتب مصنّفة من القطاع الخاص.

٢ – مصلحة التنفيذ:

هيكليتها:



٢,١ – دائرة الصيانة:

تتولى صيانة جميع أبنية الدولة، غير المستثناة من صلاحية هذه المديرية، وأيضاً، تأمين الأشغال المطلوبة للأبنية المستأجرة، وتتمثل في كل محافظة بقسم خاص تابع لملاك المديرية الإقليمية.

٢،٢ – دائرة الإنشاءات:

تتولى الإشراف على تنفيذ الأشغال التي يكلفها بها رئيس مصلحة التنفيذ

تتولى هذه المصلحة، حالياً، مهامها عن طريق التلزيم. فتقيّم بواسطة دائرة الصيانة، الأشغال المطلوبة وتضع كشفاً تقديرياً بذلك، فاذا كان المبلغ لا يتجاوز ثلاثة ملايين ليرة، جرى تلزيمه إلى أحد المتعهدين. واذا كان المبلغ أكثر من ذلك تحيل بواسطة دائرة الإنشاءات معاملة التلزيم إلى لجنة التلزيم التي تتولى إستدراج العروض.

٣ – جهاز مشروع الخمس سنوات:

انشئ هذا الجهاز ووضع تحت الإشراف المباشر لمدير المباني، بموجب المرسوم رقم ١٠٩٩١ تاريخ ١٩٦٢/١٠/٣٠ المعدّل بالمرسوم رقم ١٣٢٧٤ تاريخ ١٩٦٣/٧/٣، لدعم ملاك المديرية بالمهندسيين والفنيين، وخصص بميزانية تعادل ما اعطي لهذه المديرية. ولقد

تمكن هذا الجهاز مع مديرية المباني من إنجاز العديد من الأبنية لصالح مختلف الوزارات بما فيها وزارة البريد والإتصالات السلكية واللاسلكية (وزارة البرق والبريد سابقاً)، في الفترة الممتدة من بداية الستينات وحتى عام ١٩٦٧، وكذلك أبنية السرايات، والمدارس الأكاديمية والمهنية، ومخافر ومعاهد قوى الأمن الداخلي.

وبموجب المرسوم رقم ٦٢٣١ تاريخ ٦٦/١٢/٢، مُدِّد العمل بهذا الجهاز لغاية ١٢/٣١/ ١٩٦٩، ثم دأبت الإدارة على الإستفادة ممن تبقى من عناصره،لتكليفه القيام ببعض الأعمال في مديرية المباني.

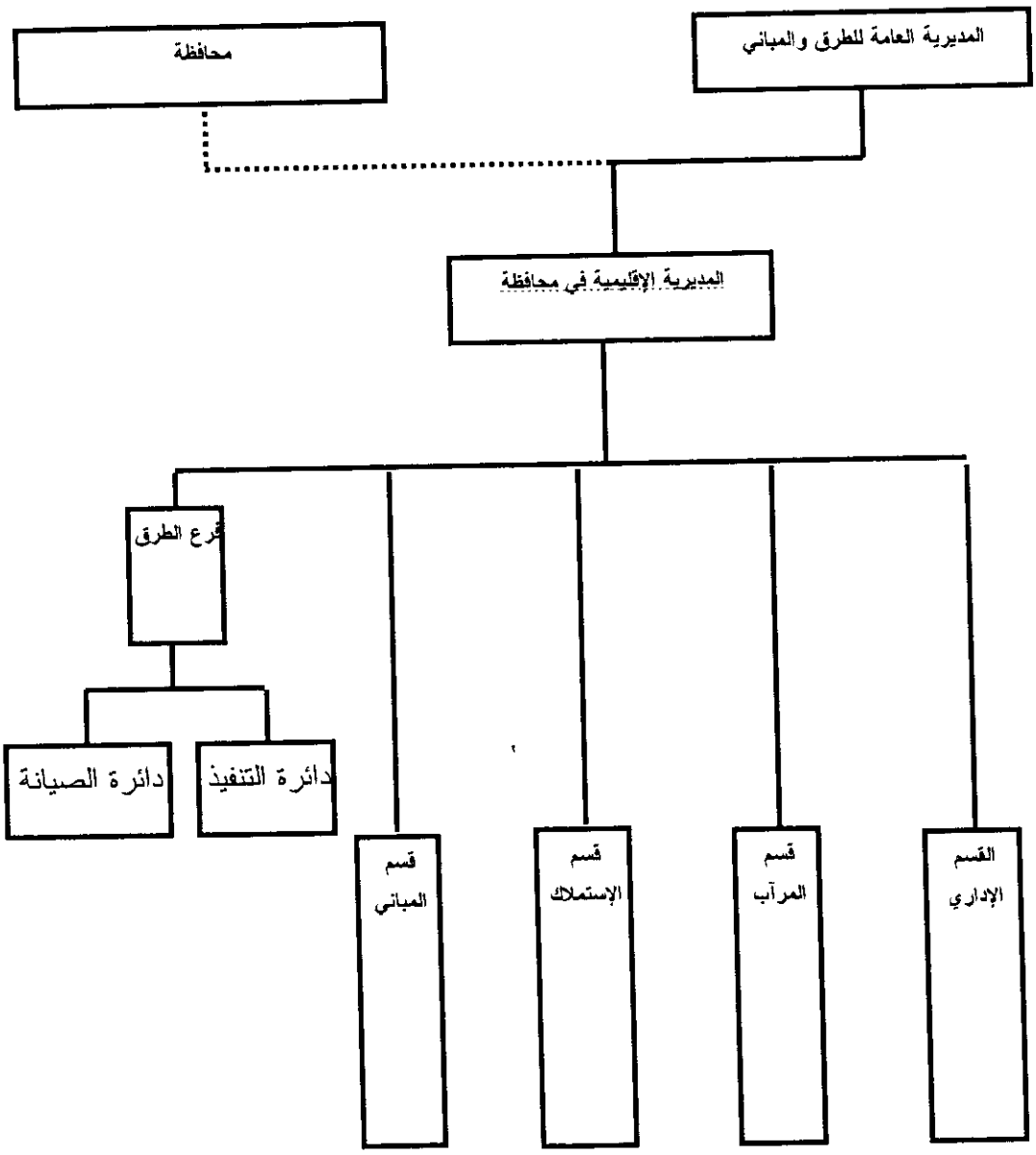
٤- العنصر البشري في مديرية المباني:

تفتقر مديرية المباني إلى العناصر الفنية الكافية والكفؤة في آن، وتشكو من شغور كبير في ملاكاتها. إن إلقاء نظرة على الملاك الحالي، تظهر مدى الشغور الحاصل. فمن أصل /٩٢/ وظيفة ملحوظة في الملاك، يبلغ عدد الشواغر منها /٥٨/ وظيفة. مع الإشارة، إلى وجود /٢٢/ أجيراً يقومون بأعمال مختلفة في المديرية (يراجع الجدول رقم ٢ الملحق بالدراسة).

ج- المديريات الإقليميات:

أولاً: في الهيكلية والمهام:

هيكليتها:



مهامها:

تتولى كل مديرية إقليمية للأشغال العامة إستناداً لما جاء في المراسيم التنظيمية رقم ٢٨٧٢ تاريخ ٥٩/١٢/١٦، ورقم ٨٣٦١ تاريخ ١٩٦١/١٢/٣٠، ورقم ٩٤٩٦ تاريخ ٥/١٨/ ١٩٦٢، ورقم ١١٠٦٩ تاريخ ١٩٦٢/١١/٧ المهام الرئيسية التالية:

فيما يتعلق بالطرق:

- صيانة وترميم جميع الطرق العامة الواقعة ضمن المحافظة، مهما كان نوع الطرق او مصدر الإعتماد المخصص لها مع حفظ صلاحيات البلديات المعطاة لها بموجب القوانين.
- تنفيذ ومراقبة تنفيذ جميع الأعمال الجديدة في المحافظة مهما كان نوع الطرق أو نوع الأعمال أو مصدر الإعتمادات المخصصة لها.
- تطبيق الأنظمة المتعلقة بالطرق في حدود انظمة الممتلكات العامة للطرق وأنظمة السير.

فيما يتعلق بالأبنية:

- صيانة وترميم أبنية الدولة، والأبنية المستأجرة من قبل الدولة والتي يقع على عاتق الدولة أمر صيانتها أو ترميمها، بإستثناء أبنية الجيش، والأبنية الواقعة ضمن محافظة بيروت، والأبنية المستثناة من صلاحيات مديرية المباني.

صيانة وترميم أبنية الهيئات الرسمية المحلية.

تشييد ومراقبة تشييد الأبنية التي تقيمها الدولة والهيئات الرسمية المحلية بإستثناء الأبنية المشار إليها أعلاه.

ترتبط المديرية الإقليمية، إدارياً، بالمدير العام للطرق والمباني وفنياً بمديريتي الطرق والمباني وعليها، أن تتقيد بالتعليمات الصادرة عنهما، في ما خصَّ صلاحيات كل منهما.

ثانياً: العنصر البشري في المديريات الإقليمية:

نشير إلى أن وضع العنصر البشري في المديريات الإقليمية، ليس بأفضل مما هو عليه الوضع في الوحدات المركزية، كما يتبين مما يلي:

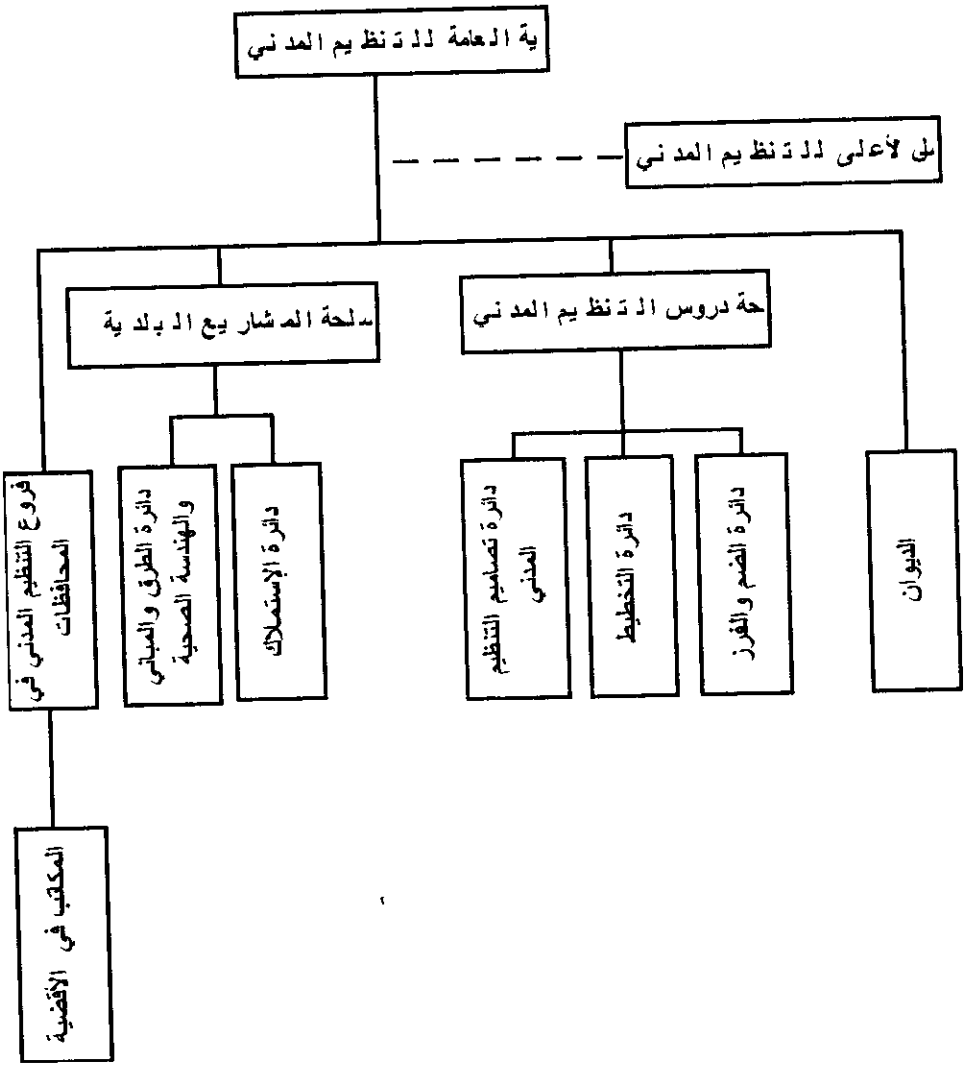
	ملاك دائم			ملاك مؤقت	متعاقد	أجير
	ملحوظ	موجود	شاغر			
المديرية الإقليمية في جبل لبنان	٤٨	١٦	٣٢	٥	–	٦٢
المديرية الإقليمية في لبنان الشمالي	٦٧	٢٧	٤٠	–	٥	٩٢
المديرية الإقليمية في الجنوب	٦٧	٢٧	٤١	٢	٣	٤٩
المديرية الإقليمية في البقاع	٦٧	٢٦	٤١	–	–	٧١

أما الوظائف، المفصّلة بتسمياتها وإعدادها فلقد إرتأينا ضمّها إلى الجدول رقم ٣ الملحق بالدراسة.

الفصل الثاني:

المديرية العامة للتنظيم المدني:

هيكليتها: المخطط التنظيمي:



مهامها:

تتولى المديرية العامة للتنظيم المدني، بواسطة وحداتها، المهام التالية:

الديوان: يتولى:

- أمانة سر المجلس الأعلى للتنظيم المدني
- أمانة سر المديرية العامة، وتأمين الإرتباط مع فروع التنظيم المدني
- الإدارة العامة: الأعمال المتعلقة بمسك محاسبة المديرية العامة والقضايا، وشؤون الموظفين

مصلحة دروس التنظيم المدني:

وتتألف من ثلاث دوائر:

? **دائرة تصاميم التنظيم المدني: وتتولى:**

- جمع المعلومات ووضع الدراسات والتصاميم الرئيسية والتصاميم المفصّلة للمدن والقرى التي تتضمن:

أ- وضع تقسيم مناطق السكن والصناعة، (المساحات الخضراء-المناطق الأثرية والسياحية).

ب- دراسة البر: الطرق- تعديل التخطيط- الساحات العامة- الجسور...

? **دائرة التخطيط: وتتولى:** درس ووضع الخرائط المختلفة للأراضي والمناطق.

? **دائرة الضم والفرز: وتتولى:**

- درس طلبات الضم والفرز المقدّمة من قبل الإدارات العامة والأفراد.
- تحضير مشاريع الضم والفرز والسهر على تنفيذها وفقا للأنظمة المرعية الإجراء

مصلحة المشاريع البلدية وتتألف من دائرتين:

? **دائرة الطرق والمباني والهندسة الصحية: وتتولى:**

- الدروس المتعلقة بأشغال الطرق والمباني، المموّلة من قبل الصناديق البلدية.
- تنفيذ التخطيطات المصدّقة للطرق، والشوارع والجدران وأشغال التعبيد والتزفيت.
- والأبنية البلدية، والحدائق العامة والمواقف والملاعب والدروس العائدة لتصحيح المدن والقرى.

? **دائرة الإستملاك تتولى:**

– تحضير ملفات الإستملاك وعرضها على لجان الإستملاك، ومسك سجل لجميع الإستملاكات المنفذة.

فروع التنظيم المدني في المحافظات، والمكاتب الفنية في الأقضية، وتتولى مهاماً تتعلق بالدروس الفنية لأشغال البلديات وتحضير ملفات التلزيم ودفاتر الشروط **ودرس طلبات رخص البناء والتحقيق فيها ومراقبة تنفيذ الأشغال ومدى مطابقتها على رخص البناء.**

العنصر البشري:

الفئات	الملاك الدائم		الملاك المؤقت		أجراء	متعاقدون
	ملحوظ	موجود	ملحوظ	موجود	موجود	موجود
أولى	١	١	–	–	–	–
الثانية فني	٢	–	–	–	–	–
الثالثة إداري	٢	–	–	–	–	–
الثالثة فني ١	٩	٤	١٥	٢	–	–
الثالثة فني ٢	٣٤	١٧	٢٤	٦	–	١٢
الرابعة١	١١٤	٥٣	٣٩	٢٦	–	١٩
الرابعة ٢	٢٦	١٢	١٩	٩	–	١
الخامسة	١٥	٤	١٥	–	٣٨	١
المجموع	٢٠٣	٩١	١١٢	٤٣	٣٨	٣٣

يتبين أن مجموع الوظائف الملحوظة في الملاكين الدائم والمؤقت يبلغ /٣١٥/ وظيفة، بينما الموجود منها، ما بين دائمين، مؤقتين، متعاقدين وأجراء: هو في حدود /٢٠٥/ عناصر.

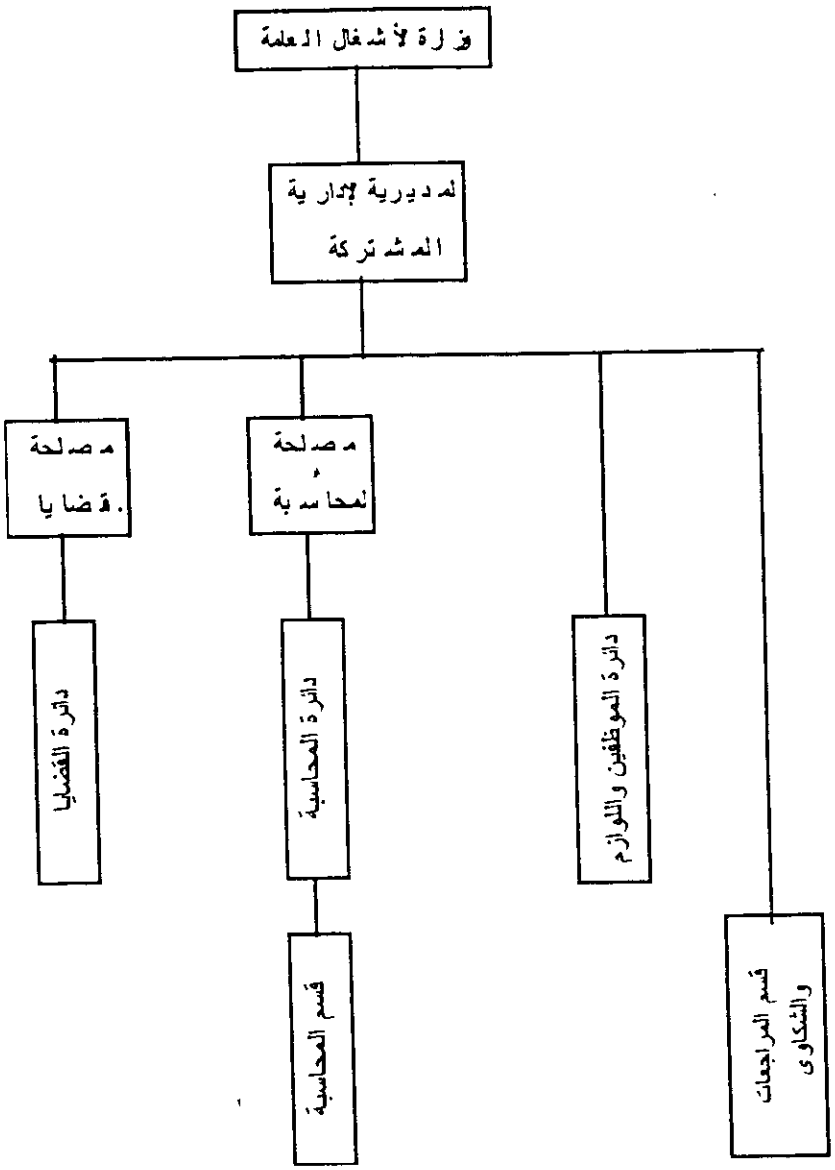
يتألف ملاك المديرية العامة للتنظيم المدني من ملاك دائم في الإدارة المركزية ومراكز المحافظات، ومن ملاكات مؤقتة في مراكز الأقضية، علماً أن بعض الأقضية لا توجد فيها مكاتب فنية.

مع الإشارة إلى ان الملاك لا يلحظ مهندسين من إختصاصات مختلفة-هندسة تنظيم المدن، النقل- المساحة... أو جامعيين من إختصاصات في علم الإقتصاد والإجتماع لكي يكّونوا فريق عمل متكامل مع المهندسين.

كما أنه تقضي الإشارة أيضاًإلى ضرورة تأهيل المهندسين بصورة دورية، وإلحاقهم بدورات تدريبية، خاصة، تتناول كيفية تطبيق القوانين والأنظمة الإدارية التي يحتاجون إليها في عملهم وكذلك فإنهم بحاجة إلى دورات فنية مع خبراء أجانب تتناول كيفية وضع المخططات التوجيهية الكبرى بالتعاون مع المديرية العامة للبيئة - والمديرية العامة للطرق والمباني - ووزارة النقل...

الفصل الثالث: المديرية الإدارية المشتركة:

١- هيكليتها: ترتبط مباشرة بوزير الأشغال العامة وتتألف من الوحدات التالية:



٢- حجم عملها:

من الإطلاع على سجل المعاملات الواردة والصادرة، والقرارات والمذكرات، المفصلة في الجدول أدناه، يتبين لنا حجم العمل الذي تتولاه هذه المديرية:

معاملات واردة	٤٢٩٢
معاملات صادرة	٤٠٧
قرارات	٤٥٧
مذكرات	٢٠٢
إتفاقيات وعقود	١٢٧
تراخيص بمزاولة مهنة الهندسة	١٧٠٠

٣- مهامها:

تمارس المديرية الإدارية المشتركة المهام والصلاحيات التي تنيطها بها الأنظمة، وقد توزعت المهام على مختلف وحداتها كما يلي:

٣،١- **مصلحة المحاسبة:** تتولى تحضير الموازنة، ومسك حساباتها، وتدوير رصائد الإعتمادات المعقودة للسنة اللاحقة، وتنظيم جداول رواتب الموظفين واجور المستخدمين. وتبلغ عقود تدوير النفقات لديها حوالي ١٦٠٠٠ عقد، إلى جانب عدد مساو من العقود الأخرى المتعلقة بالتنفيذ والصيانة والدراسات.

٣،٢- **مصلحة القضايا:** تتولى شؤون الدعاوى المقامة بوجه وزارة الأشغال العامة والمصالحات والأحكام المتعلقة بها. وإعطاء الإستشارات القانونية، وإعداد المطالعات والأجوبة على الإستحضارات.

٣،٣- **دائرة الموظفين واللوازم:** تتولى تنفيذ متطلبات الشؤون الذاتية للموظفين والمتقاعدين والأجراء، (الإجازات، الإستقالات، الإحالة على التقاعد، إعداد نصوص التعيين،إتفاقيات المتقاعدين، تراخيص مزاولة مهنة الهندسة.) والإشراف على صيانة المبنى ونظافته وحراسته.

٣،٤: **قسم المراجعات والشكاوى:** أحدث بموجب المرسوم رقم ٨٢٦٠ تاريخ ٣٠/ ١٩٦١/١٢، يتولى، نظرياً، تلقى شكاوى المواطنين ومراجعاتهم، وملاحقتها لدى الوحدات التابعة للوزارة.

٤- العنصر البشري:

تشكو المديرية الإدارية المشتركة من النقص الحاد في ملاكاتها، كما هي الحال في سائر وحدات الوزارة، إذ أن ملاك هذه المديرية قد لحظ /٦١/ وظيفة، المشغول منها /١٤/ وظيفة فقط، والشاغر /٤٧/ وظيفة، مع الإشارة إلى وجود /١٦/ أجيراً في مختلف وحدات هذه المديرية (أنظر الجدول رقم ٤ الملحق بهذه الدراسة).

القسم الثاني:

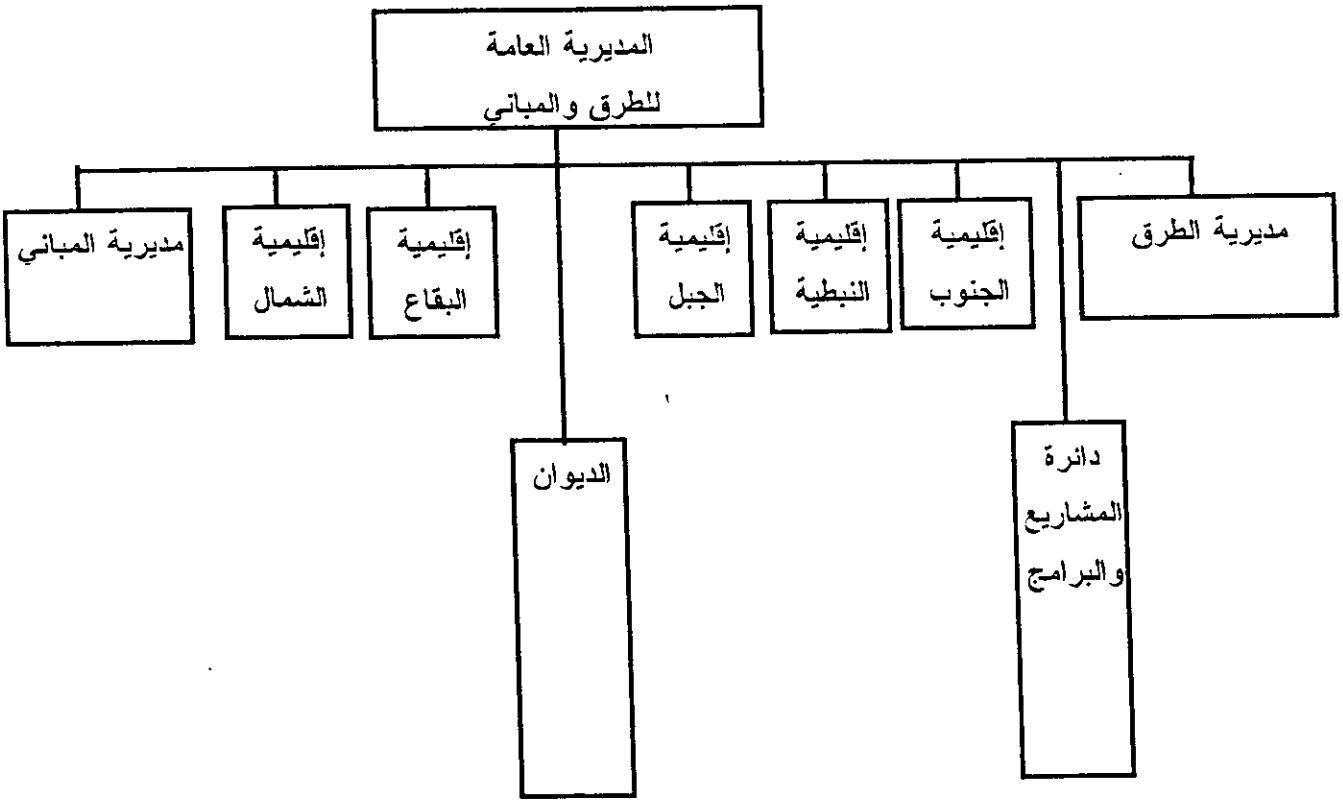
في نقد وتحليل الوضع الراهن

أولاً: في المديرية العامة للطرق والمباني:

آ- من حيث الهيكلية:

بعد درس الهيكلية الحالية للمديرية العامة للطرق والمباني تبين ما يلي:

١- أنها هيكلية أفقية، (structure lineàire) ذلك أن عدد الوحدات المتصلة مباشرة بالمدير العام يبلغ تسع وحدات، مما يرهق المديرية العامة بعدد كبير من المعاملات ويضعف إمكانياتها في الإشراف والتنسيق والتوجيه بين مختلف هذه الوحدات.



٢- انها هيكلية تطبّق اللاحصرية المحدودة المهام والإمكانيات في المحافظات، وتشكو من ضعف التنسيق بين المديريات الإقليمية من جهة، وبين الإدارة المركزية من جهة ثانية. إن تعزيز المديريات الإقليمية بالصلاحيات وبالإعتمادات اللازمة يخفف كثيراً من الأعباء عن المديرية العامة ويسمح لها بالتالي في ممارسة دورها القيادي الفاعل المتمثل: بالرقابة والتوجيه والتنسيق وتقييم الأداء.

ب- من حيث تطبيق الأهداف والمهام:

أن التعديلات الجذرية التي طرأت على هيكلية وزارة الأشغال العامة، والتي سلخت عنها شؤون المياه والكهرباء والنقل. وكذلك فإن قيام مجلس الإنماء والأعمار ومجلس الجنوب بتنفيذ أشغال هي من صميم مهام هذه الوزارة، كل ذلك يدعو إلى التساؤل حول مدى انطباق **تسميتها بوزارة الأشغال العامة** على الواقع الحالي في حين ان هيكليتها ومهامها تقتصران حالياً على الطرق والمباني والتنظيم المدني.

إن إنشاء مجلس الإنماء والأعمار في بداية الأحداث (مرسوم إشتراعي رقم ٥ تاريخ ١٩٧٧/١/٣١) وإعطائه مهاماً تنفيذية إلى جانب مهامه التخطيطية والإستشارية والمالية، كل ذلك قد هيّأ له ظروف العمل، والدعم المالي والسياسي، والقدرة على إستقطاب معظم المشاريع التي تعود أصلاً لوزارات عديدة وبخاصة وزارة الأشغال العامة التي أصبح دورها مهمّشاً بعدما استحوذ هذا المجلس على معظم الأشغال العائدة للطرق والمباني.

فضلاً على أن ظروف الحرب وفقدان الوزارة للعنصر البشري الكفوء والكافي، في آن معاً سواء بالإستقالة أو بالإحالة على التقاعد، أو ببلوغ العمال السن القانونية، كذلك فقدان الوزارة لمعظم آلياتها وقِدَمْ الآليات المتبقية، كل ذلك أدى إلى عدم تمكنها من **مواكبة التطور العصري في تخطيط وتنفيذ شبكات الطرق والأبنية الرسمية** كما ادى ذلك إلى تراجع دورها في كونها الوزارة المسؤولة عن التنظيم المدني وبالتالي المسؤولة عن وضع التصاميم والأنظمة التوجيهية في كافة الأراضي اللبنانية الأمر الذي حتّم على الوزارة أن تعتمد إعتماداً كبيراً على القطاع الخاص في دراسة المشاريع وتنفيذها ومراقبة التنفيذ.

ب- من حيث الشغور الحالي في الملاك:

يتبين من الجداول التفصيلية الملحقة بهذه الدراسة انه من أصل ٦٦٤ وظيفة ملحوظة في الملاك، لا يوجد سوى ١٣٢ موظفاً في المديرية العامة للطرق والمباني ولجميع الفئات كما ان عدد الموظفين الملحوظ في المديرية العامة للتنظيم المدني يبلغ ٢٠٣، لا يوجد من أصلهم سوى ٣٥ موظفاً.

وقد نتج عن هذا الوضع أن معظم الوظائف مشغولة بالتكليف حتى مستوى مديرية، ولا يقتصر التكليف على الموظفين الدائمين بل يشمل أيضاً تكليف بعض الأجراء بمهام تعود، أصلاً، للموظفين الدائمين، مما أثار جواً من الحساسية، وأثر على الإنتاجية بشكل عام، مع الإشارة إلى أن عدد الأجراء الإجمالي هو في حدود ١٣٠٤ موزعين كما يلي:

- ١٢٥٢ في المديرية العامة للطرق والمباني (المديريات الإقليمية-مصلحة الصيانة-المصالح المركزية).
- ١٤ أجيراً في المديرية الإدارية المشتركة.
- ٣٨ أجيراً في المديرية العامة للتنظيم المدني.

بالإضافة إلى جميع هؤلاء، فإن مصلحة الصيانة تستعين بـ ٣٠٠ أجير موسمي لجرف الثلوج.

(تراجع الجداول التفصيلية الملحقة بهذه الدراسة)

ج- توضيح العلاقات وأطر العمل بين الإدارة المركزية والمديريات الإقليمية:

تشكو المديريات الإقليمية من عدم تمكّنها من تلبية حاجات المناطق بصورة فاعلة وسريعة بسبب اضطرارها إلى الرجوع إلى الإدارة المركزية في كل أمر. ذلك أن موازنة الأشغال العامة لا تلحظ إعتمادات خاصة بكل مديرية إقليمية على حدة. وقد نتج عن هذا الوضع أن طلبات المديريات ترسل إلى الإدارة المركزية للدرس والموافقة، مما يؤدي إلى تأخير البت بها، ولا يترك للمديرية الإقليمية مجالاً كبيراً في أخذ المبادرة وتلبية الحاجات الطارئة.

وعلى هذا الأساس، فإننا نقترح الفصل بين **المشاريع الكبرى التي يجب أن تبقى مركزية** في الدراسات والتخطيط والتنفيذ، والمشاريع الصغيرة (ترميم حفر، تدعيم جدران-تعزيل أقنية-فتح عبارات) التي يجب أن تعطى **بشأنها المديريات الإقليمية حرية الدرس**

والتقرير والتنفيذ مباشرة أو بالواسطة. مما يعطي لهذه المديريات، **سرعة في التحرك، ومرونة في العمل، ويرتد إيجابا على مصلحة المواطن، وعلى سمعة الوزارة.**

من أجل تحقيق هذا الامر، يقتضي لحظ إعتمادات سنوية خاصة بكل مديرية إقليمية، وتفويضها بعض الصلاحيات من قبل الإدارة المركزية في ضوء سياسة الدولة لتحقيق اللاحصرية الإدارية.

وأخيراً، نشير إلى وجود إزدواجية في أعمال الرقابة على تنفيذ الأشغال بين **المديرية الإقليمية ومصلحة الإنشاءات في الإدارة المركزية**. فالمديرية الإقليمية تنظم جداول مقارنة بالكميات التي يطرا عليها تعديل ما، زيادة او نقصاناً أثناء التنفيذ ولا تكون لهذه الجداول أية قيمة إلا بموافقة مصلحة الإنشاءات. ويقتضي هنا توزيع العمل بين المديريات الإقليمية ومصلحة الإنشاءات، بحيث تكون المديريات الإقليمية هي صاحبة الصلاحية في إعداد جداول المقارنة للمشاريع الصغيرة (التي يجب تحديدها تسهيلاً للعمل) وبين المشاريع الكبرى (شق طريق رئيسية) التي تبقى من صلاحية مصلحة الإنشاءات.

د- عدم التنسيق بين وزارة الأشغال العامة وبعض الوزارات الأخرى:

تشكو وزارة الأشغال العامة من تفرّد بعض الإدارات والمؤسسات العامة في تنفيذ المشاريع وحفر الطرق العامة دون إعلام مديرية الطرق أوالتنسيق معها. مع الإشارة إلى أن المرسوم رقم ٨١٥٧ تاريخ ٧٤/٦/١٥ قد نص **على "إحداث مكتب لتنسيق الأشغال العامة"** وحدّد الأصول التي ينبغي إتباعها من أجل تنسيق الإعمال المشتركة ووضع البرنامج السنوي لأشغال المياه والكهرباء والهاتف... كما أن المرسوم الإشتراعي رقم ٦٨ تاريخ ٨٣/٩/٩، قد حظّر القيام باعمال الحفر، دون الحصول على ترخيص مسبق من مديرية الطرق... ومع ذلك، فإن بعض الإدارات العامة والمؤسسات العامة، تتجاهل تطبيق هذه النصوص، كما يتعمّد المتعهدون الإسراع في حفر الطرق، طمعاً في كسب الوقت وفي إنجاز أشغالهم، مما يؤدي إلى **حفر الطرق دورياً وبصورة مستديمة**، مع ما ينتج عن ذلك من هدر في الأموال العامة، وأضرار في الطرقات وإزعاج للمواطنين.

أننا نرى ضرورة إعادة تفعيل مكتب التنسيق في مديرية الطرق وإحالة المتعهدين المخالفين إلى القضاء، وتحميلهم العطل والضرر الذي ينتج عن حفر الطرقات العامة دون ترخيص مسبق من وزارة الأشغال العامة بالنسبة للطرقات المصنّفة، ومن رؤساء البلديات بالنسبة للطرق الداخلية.

هـ- توزيع وحدات الوزارة على أبنية مستقلة ومتباعدة:

لا يقل البناء الإداري الموحَّد اهمية عن أساليب العمل المعتمدة، فهو عنصر مؤثِّر في الإنتاجية متى كان موحَّداً، جامعاً، سائر الوحدات الإدارية والفنية، وهو عنصر معيق للإنتاجية متى كان موزَّعاً ومتباعداً كما هي الحال بالنسبة لأبنية وزارة الأشغال العامة:

- فالمبنى الرئيسي الكائن في الشياح مدمَّر.
- والمديرية العامة للطرق والمباني تشغل البناء المخصص للمديرية الإقليمية في جبل لبنان.
- والمديرية العامة للتنظيم المدني تتواجد في منطقة الكولا.
- ومديرية المباني على كورنيش المزرعة.

وبالتالي فإنه من الأهمية بمكان، إيجاد مبنى موحَّد يجمع، على الأقل، مديريتي الطرق والمباني في بناء واحد.

هـ- عدم إدخال أساليب العمل الحديث:

إن التطور الذي شهده القطاع الخاص، بإعتماده وسائل وأساليب الإدارة الحديثة، من معلوماتية والآت الفاكس والتلكس ونماذج جديدة للمطبوعات، لم يدخل بعد قطاع الأشغال العامة إذ بقيت هذه الإدارة، على أهميتها، تعمل بذهنية الخمسينات حيث كان وما يزال العمل اليدوي هو الغالب.

ولقد تبين لنا ان وزارة الأشغال تفتقر إلى الكثير من هذه التجهيزات الحديثة، التي لم يعد بالإمكان الإستغناء عنها، نظراً لما توفره للعنصر البشري العامل فيها من تسهيلات سواء أكان، على صعيد دراسة المشاريع أو تنفيذها أو مراقبتها.

كما لم يعد من الجائز أيضاً إبقاء المحفوظات على ما هي عليه الان، سواء أكان في الديوان أو في دائرة التخطيط التي تعتبر الدماغ المفكِّر لوزارة الأشغال العامة. إن قسماً كبيراً من ملفاتها، مبعثر على الأرض والقسم الأخر سيئ الحفظ، ومعرض للتلف.

إن إعتماد المعلوماتية بات أمراً ملحاً لتسهيل الأعمال والبرامج والتصاميم ولحفظ المعلومات وسائر المعطيات التي تساعد على إنجاز المعاملات بسرعة ودقة، خاصة وأن ملفات التخطيط تتعلق أصلاً بحقوق الغير وبالإدارة. فضلاً عن أن دراسة أي مشروع لا يمكن ان تتم دون الرجوع إلى مستنداتها.

إن إدخال المكننة يسهِّل امور المحاسبة وشؤون الموظفين ويسمح بحفظ القرارات والمراسيم والأرشيف الإداري والفني ويسهِّل العمل الإداري بشكل ملحوظ، فضلاً عن إمكانية إجراء الإحصاءات والمسح الشامل للطرق في لبنان وكيفية صيانتها، وفضلات الطرق وأمكنة وجودها وكيفية التصرف بها....

ولا بد من الإشارة أخيراً إلى أن إدخال المعلوماتية سوف يسمح، في مرحلة لاحقة، بربط الإدارة المركزية بالمديريات الإقليمية (بواسطة الهاتف او بواسطة نظام لاسلكى خاص) مما يسمح لهذه المديريات بالحصول على جميع المعلومات التي تحتاجها لممارسة مهامها وكذلك لإيصال المعلومات الى الإدارة المركزية. وقد يكون من حسنات المعلوماتية، التخفيف من مساوئ تباعد الأبنية الإدارية للوزارة، إذ يتصل الموظفون (بواسطة الكمبيوتر مع أي وحدة يرغبون الإتصال بها وفق منطق الشبكات (**Systéme de faisceaux**) كما أننا نرى ضرورة تزويد المديريات الإقليمية بآلات الفاكس، لربطها بالإدارة المركزية. وأن هذه الآلآت سهلة الإستعمال، وقليلة الكلفة، ولا تتطلب عنصراً بشرياً متخصصاً، كما هي الحال بالنسبة للكمبيوتر.

و- الإفتقار إلى بعض الإختصاصات في قطاع الأشغال العامة:

بالإضافة إلى المهندسين الإختصاصين في الهندسة المدنية والمعمارية فإن الوزارة تحتاج إلى مهندسين إختصاصين في مجالات محدَّدة.

كمهندس تصميم طرق في مصلحة التصميم.

ومهندس (ميكانيك زيت) ؟ في إدارة المختبر.

وخبير في السير وإشارات الطرق ؟ في دائرة سلامة السير.

ومهندس في المعلوماتية ؟ في وحدة المعلوماتية المقترح إنشاؤها.

كما أننا نقترح، إن يصار إلى وضع برنامج تعاون فني مشترك بين وزارة الإشغال العامة ووزارة التعليم المهني والتقني بحيث يصار إلى تدريب بعض الاجراء على أعمال: الطوبوغرافيا وغيرها من الإختصاصات وتخريج بعض الفنيّين الذين تحتاجهم الوزارة، على أن يتم التعاقد معهم على هذا الأساس.

ز- عدم تطابق تسمية بعض الوحدات مع مهامها:

إن مهام مصلحة الإنشاءات لا تنطبق على التسمية المعطاة لها، فهي تتولى بصورة أساسية تبليغ الإلتزامات المصدَّقة ومراقبة تنفيذ المشاريع، وبالتالي نرى أنه من الانسب تعديل تسميتها من مصلحة الإنشاءات إلى مصلحة مراقبة التنفيذ.

ح- منافسة القطاع الخاص، للقطاع العام في إنتاج الزفت:

تملك وزارة الأشغال العامة، خمس جبّالات للزفت في: المديرج- المصيلح- رعيت- نهر الموت- والبحصاص، ومع أن هذه الجبّالات قد أصيبت خلال الأحداث وقد تقادم عليها الزمن ويقتضي تحديثها، فهي قادرة، على الرغم من ذلك، على إنتاج ٣٥٠ ألف طن من الإسفلت سنوياً بنوعية أفضل وبكلفة أقل من الزفت الذي ينتجه القطاع الخاص الذي يملك ٤٥ جبّالة حديثة قادرة على إنتاج، ما يكفي من الزفت، لتعبيد طرق لبنان وسوريا والأردن في سنة واحدة (الإحصاء التقريبي للإنتاج السنوي هو تسعة ملايين طن من الزفت المجبول في حال عَمِلَتْ هذه الجبالات بصورة مستمرة على مدى سنة كاملة). ولا بد من التذكير، بأن جميع أعمال فلش الزفت كانت تتم قبل عام ١٩٧٥ من قبل مصلحة الصيانة وكانت هذه الأشغال تتم بصورة جيِّدة وبمراقبة مباشرة من الإدارة. إلا أن دخول بعض المنتفعين والملتزمين على خط إنتاج الزفت، بشرائهم جبالات حديثة أدى إلى أمرين:

١. **حرمان مصلحة الصيانة من التفرد بإنتاج الزفت المجبول وفلشه، وبالتالي، بات قسم كبير من فلش الزفت ينفَّذ من قبل متعهدين يملكون جبّالاتهم الخاصة ويقدّمون نوعية زفت لا تتصف بمواصفات الجودة التي تنتجها مصلحة الصيانة.**

٢. **عدم تمكن الجبّالات الخاصة من العمل بصورة دائمة، وإضطرار بعضها إلى تنزيل أسعارها إلى ما دون الحد المسموح به، للحدّ من خسائرها.**

لذا يقتضي إجبار الملتزمين على التزوّد بالزفت من جبّالات وزارة الأشغال العامة بصورة أساسية، نظراً لنوعية الزفت المنتج ولقلة كلفته بالمقارنة مع القطاع الخاص. أما في الحالات التي يتعذَّر فيها تلبية حاجات المتعهدين بكميات الزفت المنتج لدى مصلحة الصيانة، فإنه يمكن إلى اللجوء إلى شراء الزفت من القطاع الخاص وفي مطلق الأحوال، ينبغي مراقبة نوعية هذا الزفت من قبل مختبر وزارة الأشغال.

ط- ضعف الرقابة الفاعلة، سواء أكان على تنفيذ الاشغال ام بالنسبة لإستلامها:

إن تلزيم تنفيذ الأشغال يتم بصورة مستقلة عن تلزيم المراقبة على التنفيذ. الأمر الذي ينتج عنه، غياب الرقابة الفعلية على التنفيذ، خاصة وأن المديريات الإقليمية، في جهازها الحالي، عاجزة عن مراقبة كافة المشاريع التي تبلَّغ إليها. مما يؤدي إلى إنجاز معظم الاشغال في مشروع ما، قبل البدء بمراقبة التنفيذ.

إننا نرى: **ضرورة تزامن تلزيم المشروع مع تلزيم الإشراف** على التنفيذ. وألا يسلَّم المتعهد مواقع العمل قبل التأكد من أمرين:

- تكوين جهاز المراقبة على التنفيذ (تلزيم المراقبة لأحد المكاتب الخاصة).

- إبلاغ دائرة المختبر عن المشروع الملزّم، لكي يضع خطة عمل تمكّنه من درس المواد المستعملة وأخذ عيّنات، من مواقع المشروع، تمهيداً لإجراء الفحوصات عليها.

كما اننا نشير إلى أن تأليف لجان الإستلام بالطريقة الحالية له محاذير عديدة منها:

- قيام علاقات بين أعضاء لجنة الإستلام في منطقة ما، والمتعهدين الذين يلتزمون الأشغال في هذه المنطقة، نظراً لكون لجان الإستلام، بشكلها الحالي، تتصف بطابع الديموية.

- إجراء إستلامات بشكل يطرح علامات إستفهام كثيرة حولها، وهو ينعكس مباشرة على نوعية العمل المنفّذ، ويشكل هدراً للأموال العمومية وضرراً بمصلحة المواطن.

لذا يقتضي، تأليف اللجان بصورة مفاجئة، وبضرورة إجراء تبديلات دورية بين أعضائها بحيث لا يبقى العضو المستلِمْ أكثر من سنة في منطقة ما.

<u>ي- إعطاء المديريات الإقليمية إمكانية درس وتنفيذ المشاريع الصغيرة وتعزيز صلاحياتها:</u>

نصت المادة الثالثة من المرسوم رقم ٩٤٩٦ على ما يلي:

" يمكن للمديرية الإقليمية أن تقوم بدرس وتنفيذ اعمال الطرق الجديدة والتي لا تزيد قيمتها على ٥٠٠٠ ل.ل. " .

إن تطور أسعار المواد الأولية وزيادة أجور اليد العاملة، وبالتالي كلفة المشاريع المنفذة كل ذلك، لم يعد ينسجم مع مضمون النص المشار إليه أعلاه.

وبالتالي فإنه يقتضى تعديل نص هذه المادة بحيث يعطى المدير الإقليمي صلاحية درس وتنفيذ المشاريع الصغيرة في حدود مبلغ عشرة ملايين ليرة، تسهيلاً وتسريعاً للعمل، وما زاد على ذلك يخضع لرقابة الإدارة المركزية.

كما أنه يقتضي تعزيز صلاحيات المديريات الإقليمية، بالنسبة للمشاريع التي تفوق قيمتها العشرة ملايين ليرة، بإعطائها إمكانية تعديل جداول المقارنة. وذلك في حدود ٢٥% زيادة أو نقصاناً وإعطائها صلاحيات تمديد المهل، على ان يبقى للإدارة المركزية صلاحية التدقيق في الملف قبل إحالته إلى الإستلام وتصفية حقوق المتعهد.

إن الإقتراح الوارد أعلاه، يندرج في إطار تفعيل اللاحصرية الإدارية التي تسعى الدولة إلى إرسائها وتطويرها بشكل يؤدي إلى تحسين مستوى الخدمات المقدّمة للمواطن، ويحفظ للأدارة المركزية حقها: في الإشراف، والمراقبة، وضبط النفقات العامة.

إن إعادة درس توزيع المهام بين الإدارة المركزية والمديريات الإقليمية يجب أن يأخذ بعين الإعتبار ضرورة إعطاء هذه المديريات:

١- إعتمادات خاصة بها.

٢- إمكانية مراقبة الأشغال (المشاريع على إختلافها).

٣- تقدير كلفة أعمال الصيانة والترميم.

٤- إمكانية عقد النفقة للمشاريع التي لا تتجاوز قيمتها العشرة ملايين ليرة وضرورة إبلاغ ذلك إلى الإدارة المركزية.

٥- إمكانية تعديل جداول المقارنة في حدود ٢٥% بالنسبة للمشاريع الملزّمة من قبل الإدارة المركزية وإبلاغ الإدارة المركزية بذلك لممارسة حقها في الرقابة.

ل- تنازع الصلاحيات بين مديرية المباني وبعض الوزارات:

أستثنيت من صلاحيات مديرية المباني، أبنية الجيش وقوى الأمن الداخلي ومطار بيروت الدولي وقصر الرئاسة في بعبدا وأبنية وزارة الإتصالات السلكية واللاسلكية، وباتت معظم الإدارات العامة تطالب بالإستقلال عن مديرية المباني، تشييداً وصيانة،

إن الإبقاء على مركزية الدراسات المتعلقة بالأبنية، وكذلك الإشراف على التنفيذ من شأنه تخفيض الكلفة وتوحيد معايير العمل، والتصاميم الهندسية للأبنية الرسمية، التي تفتقر إلى الطابع الخاص الذي يجب أن يميِّزها عن أبنية السكن العادية. فماذا يميِّز قصور العدل، أو السريات عن غيرها؟

إن تصاميم الأبنية الرسمية يجب أن تنحصر في مرجع واحد للدراسات على الأقل.

فقصور العدل مثلاً، يجب أن يكون لها طابع موحد في جميع الأراضي اللبنانية وكذلك السرايات- والثكنات - ومراكز البريد -والدوائر الرسمية....

وهذا الأمر، غير ممكن إلا إذا أنيطت بمديرية المباني، صاحبة الخبرة والإختصاص في الموضوع، مهمة الإشراف على وضع تصاميم الأبنية الرسمية، بحيث يكون لها طابعها المميِّز، كما في جميع بلدان العالم.

ثانياً: في المديرية العامة للتنظيم المدني:

١- الشغور في الملاك:

تعاني المديرية العامة للتنظيم المدني من شغور حاد في ملاكها، لا سيما بالنسبة للوظائف الفنية، فمن أصل ٤٥ وظيفة فنية (مهندس) لا يوجد سوى ٢١ مهندساً في الملاك الدائم. كما أن الملاك المؤقت يلحظ ٣٩ مهندساً (في الفروع والمكاتب) لا يوجد من أصلهم سوى /٨/ مهندسين.

فضلاً عن أن ملاك المديرية العامة، لا يتضمن أي وظيفة لمهندس إختصاصي فـــــــــــي

" هندسة التنظيم المدني Urbanisme " وهو إختصاص قائم بذاته، ويختلف عن إختصاص المهندس المعماري أو المدني ومن الضروري عند درس الملاك، تعديل بعض الشروط في ضوء هذه الحاجة.

٢- غياب التنسيق بين المديرية العامة للتنظيم المدني وسائر الإدارات الأخرى:

إن النصوص القائمة، لا سيما المرسوم الإشتراعي ر قم ٦٩ تاريخ ٨٣/٩/٩ الذي نص على إنشاء المجلس الاعلى للتنظيم المدني، حددّت الإطار العام لقيام تنسيق فاعل بين وزارات الأشغال العامة، الداخلية والإسكان ومجلس الإنماء والاعمار.

إلا ان الأحداث والشغور في الملاك، وإنهماك المديرية العامة للتنظيم المدني في إنجاز معاملات رخص البناء، كل ذلك صرفها عن مهامها الأساسية الكبرى في إعداد المخططات التوجيهية والتفصيلية لمختلف المناطق.

بالإضافة إلى كل ذلك، فإن مجلس الإنماء والأعمار يتولى مهاماً هي أصلاً من مهام التنظيم المدني بحيث يتولى بموجب الفقرة الخامسة من المادة الخامسة من المرسوم الإشتراعي رقم ٥ تاريخ ٣١ ك٧٧/٢:

" تنفيذ أي مشروع يكلفه به مجلس الوزراء، وبوضع جميع الدراسات المتعلّقة بالتصميم والنظام التوجيهي والتفصيلي وتعديلها وحق ترتيب او إعادة ترتيب وتطوير منطقة او جزءاً من منطقة... "

كما ان الفقرة الثامنة من المادة المشار إليها اعلاه وضعت التنظيم المدني في مأزق حرج، إذ فرضت عليه إبداء رأيه بأي مشروع يعرضه عليه مجلس الإنماء والأعمار في مهلة قصيرة جداً هي خمسة عشر يوماً، وإلا اعتبر التنظيم المدني موافقاً ضمناً على المشروع، مع لفت النظر إلى أن هذه المهلة غير قابلة للتمديد. وعلى هذا الاساس، عَمَدَ مجلس الإنماء

والأعمار إلى تنفيذ مشاريع، لم يتح للمديرية العامة للتنظيم المدني دراستها نظراً للشغور الحاصل في ملاكه، ولكون المهلة المحدّدة له لا تتناسب وحجم المهمة المطلوبة منه.

وعليه، فإن إعادة نظر شاملة، بمهام مجلس الإنماء والأعمار هي ضرورية لتفعيل دور وزارة الأشغال العامة، بمديريتيها العامتين: **الطرق والمباني والتنظيم المدني**.

- عدم إدخال أساليب العمل الحديثة:

إن محفوظات وخرائط التنظيم المدني بحاجة إلى إدخالها في ذاكرة الكمبيوتر. كما أن تطوير أساليب العمل سواء أكان لجهة التجهيزات المكتبية، أو الفاكس، أو المطبوعات الحديثة، سوف يساعد على تحسين الاداء وتسهيل العمل وتوفير الجهد وتفعيل الرقابة. بالإضافة إلى أن إدخال المكننة سوف يسمح بإدارة شؤون الموظفين وطباعة المراسلات الإدارية وتبويب وحفظ قرارات المجلس الاعلى للتنظيم المدني مما يسهل الرجوع إليها.

وعليه، فإننا نرى ضرورة لحظ دائرة للمعلوماتية، تتولى مهام الإشراف على الأعمال التطبيقية للمكننة في الوحدات المركزية، والتنسيق فيما بينها. وكذلك إعداد وتصميم وتنفيذ أنظمة معلوماتية، وإقامة شبكات إتصال بين الإدارة المركزية وفروع ومكاتب التنظيم المدني في المحافظات والأقضية.

ثالثاً: في المديرية الإدارية المشتركة

أ- من حيث الهيكلية:

لا شك أن هيكلية المديرية الإدارية المشتركة تبدو فضفاضة، لا تنسجم مع مهامها الحالية أو حجم أعمالها،

وقد كان لهذه الهيكلية ما يبررها، عندما كانت هيكلية وزارة الأشغال العامة تضم سابقاً خمس مديريات عامة،

إلا أنه بعد أن فصلت عن هذه الوزارة، المديرية العامة للإنشاءات المائية والكهربائية، المديرية العامة للإستثمار والمديرية العامة للنقل، واقتصرت هيكلية الوزارة على المديرية العامة للطرق والمباني والمديرية العامة للتنظيم المدني، فقد تقلّص بذلك حجم المهام والعمل المطلوبين من المديرية الإدارية المشتركة، وبات من الضروري إعادة النظر بهيكليتها لتأتي منسجمة مع حجم المهام والأعمال التي تمارسها في ضوء واقعها الحالي.

والتعديل المطلوب إدخاله على هذه المديرية، يتناول هيكليتها وتسميتها وعدد وحداتها وملاكاتها، على الوجه التالي:

١- التسمية: المصلحة الإدارية المشتركة، بدلاً من المديرية الإدارية المشتركة.

٢- هيكليتها: يختصر عدد وحداتها من /٨/ وحدات إلى /٥/ وحدات، وتصبح كما يلي:

المصلحة الإدارية المشتركة، وتتألف من:

- الدائرة الإدارية
- دائرة شؤون الموظفين واللوازم
- دائرة المحاسبة
- دائرة القضايا

بدلاً من: المديرية الإدارية المشتركة وتتألف من:

- مصلحة المحاسبة، وتضم دائرة المُحاسبة وقسم المحاسبة
- مصلحة القضايا، وتضم دائرة القضايا
- دائرة شؤون الموظفين واللوازم
- قسم المراجعات والشكاوى

٣- ملاكاتها: سيتحدد ملاك وحدات هذه المصلحة مع ملاك سائر وحدات الوزارة، عند وضع النصوص وصياغتها بشكلها النهائي.

ب- من حيث الشغور في الملاك:

يتبين من الجدول رقم ٤ الملحق بهذه الدراسة، إن المديرية الإدارية المشتركة تعاني من شغور كبير في ملاكها، وان معظم وظائفها على مستوى الفئتين الثانية والثالثة مشغولة بالتكليف، وأنه من أصل /٦١/ وظيفة ملحوظة في الملاك، مشغول منها /١٤/ وظيفة فقط.

ج- من حيث أساليب العمل:

لا زالت المديرية الإدارية المشتركة، كما هو الحال في سائر وحدات الوزارة، تتبع أساليب العمل التقليدية، ولم تستعمل بعد الوسائل والتجهيزات الحديثة، وبات من الضروري إعتماد المكننة، لديها لتسهيل الأعمال المتعلقة بشؤون الموظفين وملفاتهم الذاتية، وأعمال المحاسبة وطرائق حفظ الملفات.

القسم الثالث

في الاقتراحات

لا بد قبل المباشرة في وضع التصور الجديد لهيكلية وزارة الأشغال العامة، من إبداء الملاحظات التالية:

١- إن أي إصلاح إداري، مهما بلغ من التقدم على صعيد النصوص والهيكليات والمهام، يبقى عملية ناقصة إن لم تكن ركيزته الأساسية العنصر البشري الذي تكتمل فيه الحصانة الخلقية والمقدرة العلمية، والخبرة العملية، وتتأمن له الكفاية المادية، والحوافز الوظيفية. وعلى هذا الأساس فإنه بالنسبة لملء الشواغر في الملاك، مثلاً، فإنه ليس مهماً معرفة متى ستملأ تلك الشواغر، بقدر معرفة: كيف وممن سوف تملأ؟

وهل إن الدولة عازمة على استقطاب العناصر الشابة، المتخصصة والكفؤة؟ وفي الوقت عينه الحفاظ على من تبقى من خيرة الفنيين لديها؟

٢- **إن إدخال مفهوم القطاع الخاص في تقييم اداء الموظفين واعتماد سياسة حوافز مادية ومعنوية**، سوف يعطي دفعاً قوياً للإنتاجية ولنوعية الخدمات المقدّمة. وفي هذا المجال يمكن التفكير بإعطاء المهندسين نسبة مئوية محددّة من قيمة الأشغال المنفذة، بنوعية جيدّة، خلال السنة المالية، أسوة بما هو حاصل في مجلس تنفيذ المشاريع الإنشائية

٣- إن الاستمرار في سياسة التوظيف، لا سيما على صعيد استخدام الاجراء بالشكل الذي اعتمد في الماضي، ولأعتبارات لا تمت الى المصلحة العامة بصلة، يُدخل الوزارة في سياسة إنفاق وهدر لا مبرر لهما، وينعكس بصورة سلبية على أداء معظم موظفي الملاك الدائم.

٤- إن اقتراح الدوام الكامل للمهندسين والفنيين، لكي يتفرغوا للمشاريع التي يتولون درسها، دون ان يتطلعوا الى العمل خارج النطاق الوظيفي،'سوف يساعد على انجاز عدد كبير من المشاريع سواء أكان لجهة الدرس أو الإشراف على التنفيذ، أو الاستلام.

٥- وأخيراً، إن الاستمرار في تعزيز الأجهزة القائمة بموازاة وزارة الأشغال العامة، سواء أكان لجهة الاعتمادات الكبيرة التي تخصص لها، أو لجهة الصلاحيات المعطاة لها يطرح السؤال التالي:

ماذا نريد من وزارة الأشغال العامة؟ وإذا كان دور هذه الوزارة سيقتصر على أعمال الصيانة، أو الأشغال بالأمانة فهل ثمة ما يبرر الإبقاء عليها؟

وعليه فإننا نقترح ما يلي:

أولاً : في الاقتراحات العامة

آ - تعزيز صلاحيات وزارة الأشغال العامة والتخفيف من الصلاحيات التنفيذية لمجلس الإنماء والإعمار في مجالي : الطرق والمباني.

إن الصلاحيات المعطاة لمجلس الإنماء والإعمار بموجب المرسوم الإشتراعي رقم - ٥- الصادر بتاريخ ٧٧/١/٣١، **تجعل من هذا المجلس، مؤسسة عامة فوق الإدارات العامة.** إذ تتوفر له امكانات هائلة في مجالات التخطيط والتنفيذ والتمويل لم تتوفر، في أي وقت، لأي إدارة او مؤسسة عامة.

والذي تشكو منه وزارة الأشغال العامة لجهة تقليص صلاحياتها وامكاناتها في مجالي الطرق والمباني، هو في الوقت عينه موضوع شكوى الإدارات العامة الاخرى التي تتعاطى درس وتنفيذ مشاريع المياه والمجاري الصحية والكهرباء...

إن تعزيز المديرية العامة للطرق والمباني، يتطلب الحد من بعض صلاحيات هذا المجلس، في مجال تنفيذ أشغال الطرق والمباني والتي تعود أصلاً لهذه المديرية العامة.

هذا الحد من الصلاحيات، قد لا يستوجب تعديلاً في النصوص، بل يستدعي قراراً واضحاً من مقام مجلس الوزراء يقضي باستثناء مشاريع الطرق والمباني من المشاريع التي يكلف بها مجلس الإنماء والإعمار.

مع الإشارة الى إن المشترع، الذي انشأ مجلس الإنماء والإعمار وألغى في الوقت عينه وزارة التصميم، إنما كان يهدف الى ان يتولى هذا المجلس، في الأساس، مهاماً تخطيطية وتنسيقية واستشارية وتوجيهية لمختلف الإدارات العامة. ثم جاءت التعديلات التي طرأت على المرسوم الإشتراعي رقم /٥/ تاريخ ٧٧/١/٣١ فعزّزت من مهامه التنفيذية، على حساب باقي الوزارات، مما أدى إلى إغراقه في درس وتنفيذ المشاريع، وانصرافه عن إعداد الخطط العامة واقتراح سياسات اقتصادية ومالية واجتماعية تكوّن الاطار العام الذي من خلاله ينبغي على الإدارات التنفيذية أن تتولى تنفيذ مشاريعها.

فهل يُعقَلْ أن يكون هذا المجلس، القادر على الاقتراض بالعملات الصعبة من مؤسسات الإقراض العالمية، هو نفسه الذي يتولى، مثلاً، الإشراف على أشغال الطرش في مدرسة صغيرة في أي منطقة من لبنان؟

وهل يعقل أن يكون مجلس تنفيذ المشاريع الكبرى لمدينة بيروت هو الذي يكلَّف بالإشراف على تنفيذ بناء قصر العدل في جديدة المتن، مع أن الدراسات والخطط وضعت أصلاً بإشراف مديرية المباني؟

فما هو دور مديرية المباني، وما هو مبرر وجودها؟

ب – اعتماد سياسة حوافز مادية ومعنوية وتقييم لأداء الموظفين

ج – اعتماد المكننة، وإدخال الكومبيوتر على نطاق واسع ومكننة ملفات وخرائط دائرة التخطيط، وملفات التلزيم واعمال المحاسبة، وملفات الموظفين ودائرة القضايا. **وكذلك اعتماد الفاكس بين الإدارة المركزية والمديريات الإقليمية** الأمر الذي يؤدي إلى تسهيل العمل بشكل ملحوظ.

إن توزيع الوحدات الأساسية لوزارة الأشغال العامة، لا سيما المديرتين العامتين للطرق والمباني، على أبنية متباعدة، يجعل من الصعوبة بمكان، التفكير بإحداث دائرة واحدة للمعلوماتية تتولى مهام تصميم وتنفيذ أنظمة معلوماتية وإقامة شبكة إتصال بين وحدات الوزارة لذا، فإننا، ومن وجهة عملية، سوف نقترح إحداث:

– دائرة مصغَّرة للمعلوماتية في المديرية العامة للطرق والمباني ودائرة مماثلة للمديرية العامة للتنظيم المدني.

ثانياً: في الاقتراحات المتعلقة بالمديرية العامة للطرق والمباني:

سبق وأشرنا، الى ان المشكلة الرئيسية التي تعيق اعمال هذه المديرية العامة، هي الشواغر الكبيرة في الملاك، لا سيما بالنسبة للوظائف الفنية وعدم القدرة على استقطاب العناصر الشابة المتخصصة نظراً لتدني الرواتب.

إن تعزيز صلاحيات وقدرات وزارة الأشغال العامة، وزيادة حجم العمل فيها، قد يطرح، مستقبلاً فكرة، فصل الطرق عن المباني وإحداث:

- مديرية عامة للطرق
- ومديرية عامة للمباني

وذلك لأن تقنيات قطاع البناء تختلف بصورة أساسية عن تقنيات قطاع الطرق سواء أكان لجهة معطيات الدروس أو لجهة معطيات التنفيذ أوالصيانة.

إلا اننا، وفي إطار الواقع الحالي، سنكتفي بعرض التعديلات، التي نراها مناسبة، على مديريتي الطرق والمباني، في إطار المديرية العامة للطرق والمباني.

آ- مديرية الطرق:

يندرج عمل مديرية الطرق، حالياً، تحت العناوين الكبرى التالية:

مهمة جمع الإحصاءات ووضع التصاميم للمشاريع. ? في مصلحة التصميم والبرامج

مهمة الدرس والتخطيط وتقدير الكلفة وتحضير ملفات الإستملاك. ? في مصلحة الدروس

مهمة مراقبة تنفيذ الأشغال واستلامها ? في مصلحة الإنشاءات والتي هي في الواقع مصلحة مراقبة التنفيذ

مهمة صيانة الطرق (وترقيع الحفر) أو القيام بأشغال فلش الزفت بالأمانة ? في مصلحة الصيانة المركزية

وعليه، فأن ذلك يستدعي منّا الملاحظات التالية:

١-استبدال تسمية مصلحة الإنشاءات، بمصلحة مراقبة التنفيذ ذلك أن طبيعة عملها هي في الواقع مراقبة تنفيذ الأشغال الحاصلة في المناطق، أي في المديريات الإقليمية، واستلام تلك الأشغال (استلام مؤقت ونهائي)

٢- ضرورة حصر اعمال الصيانة، وأشغال الأمانة بالمديريات الإقليمية لأنها هي التي تتولى عملياً مراقبة تنفيذ الأشغال، وبالتالي فإنه لا مبرر للإبقاء على مصلحة الصيانة المركزية والمرآب المركزي التابع لها.

٣- إن مهام دائرة سلامة السير، المرتبطة بمدير الطرق، والمحددّة في المادة الثالثة من المرسوم رقم ٢٨٧٢ تاريخ ١٦ كانون الثاني/ ٥٩، تجمع في الواقع مهاماً هي من مهام مصلحة تسجيل السيارات:

- "وضع شروط امتحانات السوق وموادها".

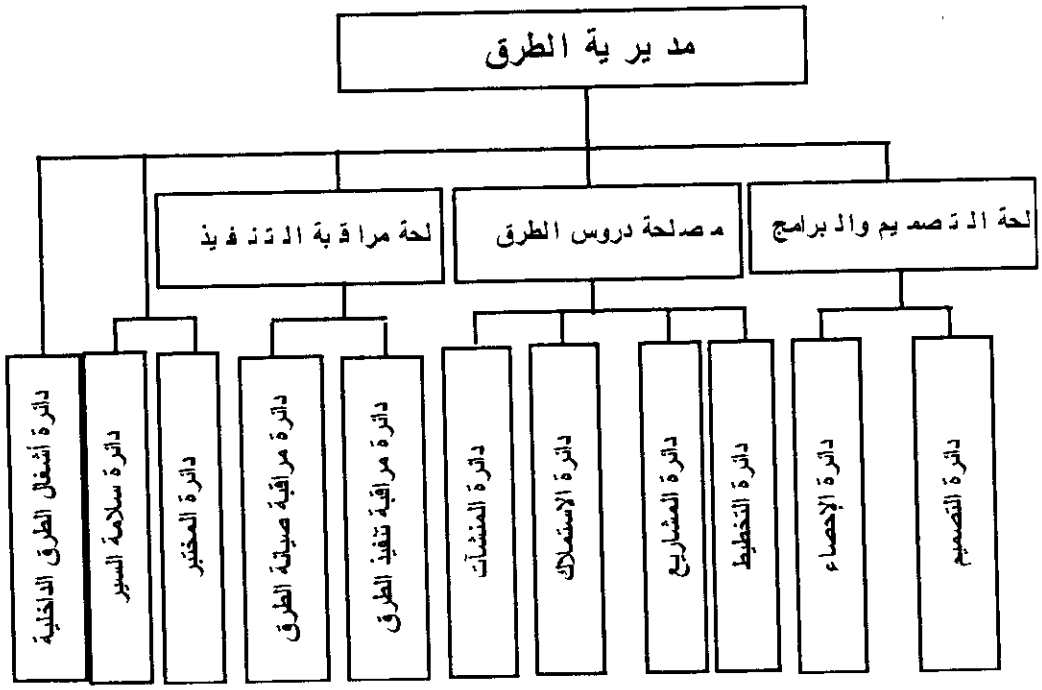
- أما المهام المتعلقة بدرس شؤون السير بتأمين علامات السير ووضعها في الأماكن المحددة لها، فتعود إلى وزارة الأشغال العامة.

لذا فإننا نرى تعديل نص المادة الثالثة من المرسوم المشار إليه، بغية إعادة تفعيل هذه الدائرة وتحديد مهام جديدة لها.

٤- إن الأشغال العائدة للطرق الداخلية في القرى والبلدات (شق طريق-جدران دعم-تزفيت طريق خاصة...) والتي تنفّذ، سواء أكان ذلك من الإعتمادات الموجودة في الموازنة العامة لهذه الغاية، أو من الإعتمادات المخصّصة للسادة النواب، إن هذه الأشغال، باتت تشكل عبئاً على أجهزة مديرية الطرق، ولذلك فإننا نقترح في هذا المجال إعتماد الحل التالي:

٤،١- بالنسبة للأشغال الواقعة في نطاق البلديات الكبرى أو في نطاق اتحادات البلديات، فإنه من الأنسب **تحويل الاعتمادات الى البلديات، لكي تعمد هي الى التلزيم بالأمانة والأشراف على تنفيذ الأشغال واستلامها.** إن هذا الأمر يخفف عبئاً كبيراً عن وزارة الأشغال العامة نظراً للمراجعات المستمرة التي تشغل الموظفين عن مهامهم الأساسية.

٤،٢- أما بالنسبة للأشغال الواقعة في نطاق البلديات الصغرى والتي ليس لديها جهاز فني (مهندس، مساح) للدرس ولتحضير الملفات العائدة لهذه الأشغال، فإننا نقترح إحداث دائرة في مديرية الطرق: **تسمى دائرة أشغال الطرق الداخلية** ترتبط بمدير الطرق وتكون مهمتها الاهتمام بهذا النوع من الأشغال (من الدرس إلى التلزيم فالإشراف على التنفيذ ثم الاستلام)وعليه فإن هيكلية مديرية الطرق، تصبح كما يلي:



٥- إن مصلحة مراقبة التنفيذ،التي حلّت محل مصلحة الإنشاءات تضم دائرتين:

- **دائرة مراقبة تنفيذ الطرق**
- **دائرة مراقبة صيانة الطرق**

وهي بهذا الحال تحل، **محل مصلحة الصيانة المركزية في مراقبة أعمال الصيانة** باعتبار إن تنفيذ أشغال الصيانة بحد ذاتها، سوف تناط بالمديريات الإقليمية كما أشرنا سابقاً.

٦- **إن دائرة أشغال الطرق الداخلية** هي التي ستتولى، بصورة مستقلة، ملفات أشغال الطرق في البلديات الصغرى، مما يخفف عبء العمل وضغط المراجعات عن مصلحة دروس الطرق.

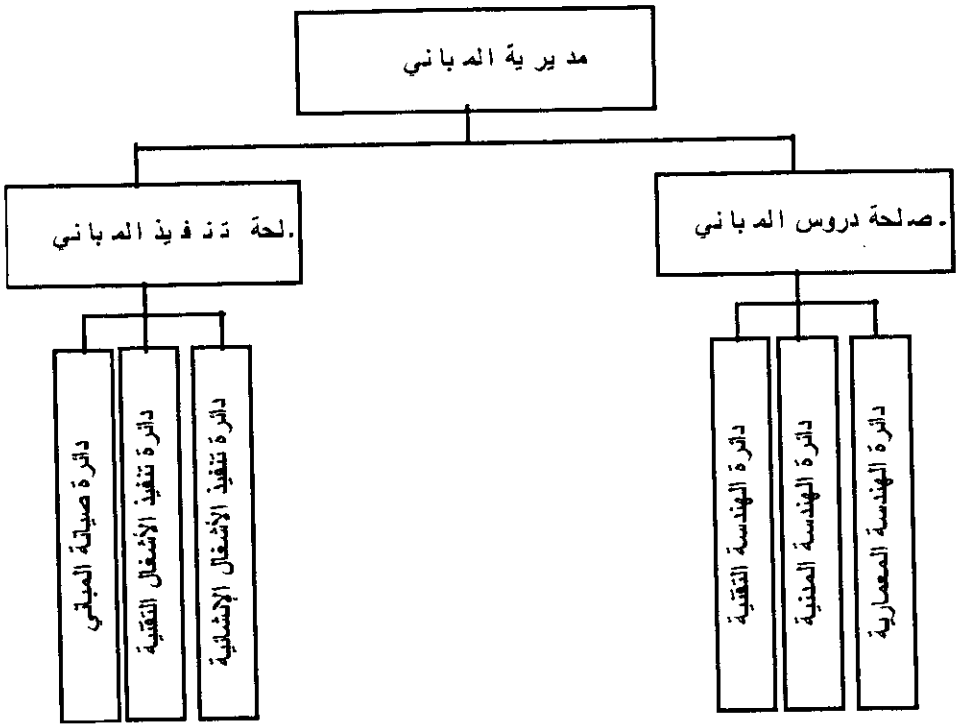
٧- إلغاء مصلحة الصيانة، وحصر الصيانة بالمديريات الإقليمية وتوزيع الفائض من اجرائها على دائرة المساحات الخضراء التي سنقترح إحداثها في المديريات الإقليمية.

ب- مديرية المباني :

إن تفعيل دور هذه المديرية، وحصر جميع أشغال الأبنية بها، وتعزيز ملاكها بالعناصر المتنوعة الاختصاص، تدعمه الحجج التالية:

- ? ليس لدى الإدارات والمؤسسات العامة، أجهزة متخصصة وعلى كفاءة عالية، في مجال دراسة مشاريع الأبنية، كما هو الحال لدى مديرية المباني.
- ? إن تعدُّد الجهات المنفِّذة يؤدي الى عدم توحيد المواصفات والشروط الفنية، وإلى عدم تأمين التناسق بين مختلف ابنية الدولة. والدليل على ذلك ما نشهده اليوم من قيام أبنية لإدارات رسمية ليس لها أي طابع، بخلاف ما يحصل في الدول المتطورة، حيث يمكن لأي مواطن أن يتعرف إلى الأبنية الرسمية بمجرد النظر إليها.
- ? إن حصر أشغال الأبنية بمديرية المباني، يوفّر لها القدرة على استعمال تجهيزات مصنّعة (**Préfabriqués**) لتلبية حاجة عدة مشاريع في آن واحد، وفق روزنامة عمل واضحة ومدروسة، مما يؤمن وفراً كبيراً في الإنفاق العام. وهو الأمر الذي لا يمكن التوصل إليه، في المشاريع الصغيرة، المحدودة، والمجتزأة.

وعليه فإننا نقترح لهذه المديرية الهيكلية التالية:



- توزيع المهام في مصلحتي الدروس والتنفيذ على أساس الإختصاص ولحظ دوائر مستقلة:
- للهندسة المعمارية
- للهندسة المدنية
- للهندسة التقنية (كهرباء – تدفئة – صحية) سواء أكان بالنسبة للدروس أو بالنسبة للتنفيذ.

ج – المديرية الإقليمية:

إن نجاح وزارة الأشغال العامة في تأدية مهامها، المرتكزة أساساً على تأمين الخدمات للمواطنين (طرق – جسور– صيانة أبنية– جرف ثلوج) وتنفيذها بأقل كلفة ممكنة وبأفضل نوعية، كل ذلك يتوقف على تعزيز قدرات المديريات الإقليمية . بحيث تطلق يدها في العمل، من خلال دعمها بالعناصر الكفؤة وبالاعتمادات الكافية، على أن يتبع ذلك نهج واضح م قبل الإدارة المركزية في إجراء المحاسبة ومراقبة أعمالها.

وقبل المباشرة في تفصيل هيكلية المديرية الإقليمية، فإننا نرى ضرورة الأخذ بالتوصيات التالية :

١. لا غنى عن تخصيص إعتمادات خاصة بكل مديرية إقليمية، في الموازنة العامة. بحيث تستطيع كل مديرية إقليمية من وضع برنامج عمل لأجهزتها في الصيانة الطارئة أو الصيانة الوقائية.

٢. أن المديريات الإقليمية تشكو حالياً من مصادرة صلاحياتها. فالمدير الإقليمي غير مخوّل بعقد النفقة حتى في حدود الثلاثة ملايين ليرة، وعليه مراجعة الإدارة المركزية في كل أمر. مما يشل عمل المديرية وينعكس سلباً على خدمات المواطنين.

٣. من الطبيعي أن يكون التنفيذ بإشراف المديرية الإقليمية. على أن تتولى مصلحة مراقبة التنفيذ القيام بجولات تفتيشية مفاجئة، وهي التي تتولى في الأساس استلام الأشغال المؤقت– والنهائي

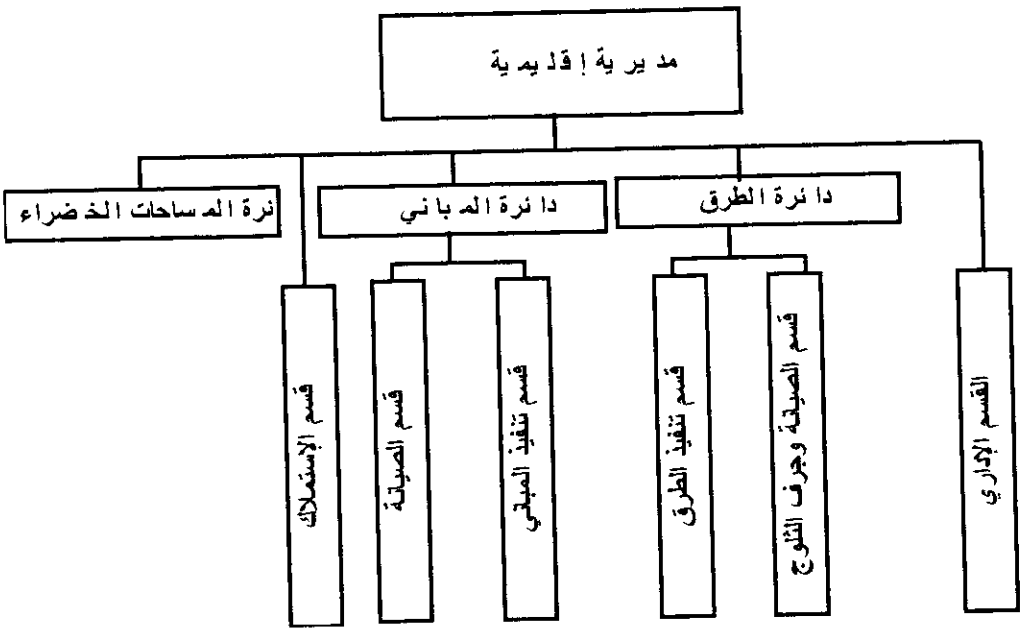
٤. الحد من استخدام الأجراء، وإيقاف شراء الآليات وإلغاء المواقف (الكاراجات) لأن ذلك يوفر أموالاً طائلة على الدولة (صيانة وقطع غيار– عمال ومعلمون مهنيون متخصصون)، ويعطي للمديرية الإقليمية حرية التحرك في **اعتماد مبدأ المتعهد المتخصص** بالنسبة لأعمال الصيانة وفق أسعار محدّدة. وكذلك مبدأ تصليح الآليات بالفاتورة من قبل كاراجات متخصصة فيما خص آليات إنتاج الزفت وآليات جرف الثلوج باعتبار إن من مصلحة الدولة ألا تشتري الشاحنات لنقل الزفت أو الآليات المتعلقة بالفلش وان تلجأ في كل ذلك إلى التلزيم.

٥. إن إنتاج الايديالية يبقى على عاتق الإدارة، نظراً لما يوفره من إنتاج زفت، بنوعية أفضل وكلفة أقل.

٦. إن صيانة الطرق، لا تقتصر على ترقيع الحفر وبناء جدران الدعم، بل تشمل برأينا أيضاً رعاية و**صيانة المساحات الخضراء** على جوانب الطرق وفي وسطها. ويجب التفكير بإيجاد **وحدة متخصصة، لهذا الغرض، في كل مديرية إقليمية: تسمّى دائرة المساحات الخضراء**

والتي يجب أن تضم في ملاكها إختصاصيين في تصميم الحدائق والمساحات الخضراء وكذلك يجب أن يُضم إليها العمال – الأجراء الفائضين عن حاجة مصلحة الصيانة والعمال الزراعيين الفائضين عن حاجة وزارة الزراعة والذين يقدّر عددهم بالمئات. ويمكن إعتماد خطة لتوزيعهم والإستفادة من خدماتهم في كافة المناطق. وبذلك **تصبح المديرية الإقليمية مسؤولة عن العناية بزرع الشتول والزهور والأشجار وهي جميعها، مكمّلة لبعضها البعض: فالطرق الدولية والرئيسية والثانوية ليست زفتاً وحجراً فقط**، إنما هي أيضاً: المساحات الخضراء على جنباتها وفي أواسطها.

وعليه فإن الهيكلية المقترحة للمديرية الإقليمية، هي كالتالي:



ثالثاً –

في الإقتراحات

المتعلقة بالمديرية العامة للتنظيم المدني:

تنطلق الهيكلية المقترحة، لهذه المديرية العامة من مبدأ أساسي هو: تعزيز قدرات التنظيم المدني **ليتمكن من القيام بمهامه الرئيسية، التي هي علة وجوده**. والتخفيف من المهام التي تشكل عبئاً كبيراً عليه، (كالمشاريع البلدية) التي لا يشكل انتقالها إلى مصلحة المشاريع البلدية في وزارة الشؤون البلدية والقروية، أي إنتقاص من مهامه الأساسية.

لذلك، فإنه لا بد للتنظيم المدني من القيام بالأبحاث والإحصاءات ووضع المخططات التوجيهية العامة والتفصيلية لكل المناطق، ورسم السياسة العامة لإستعمال الأراضي ونمو المدن والمحافظة على المناطق الخضراء، والأثرية والسياحية، كل ذلك إلى جانب إحتفاظه، **بشكل حصري بالكشوفات الفنية** التي تعطى على أساسها، رخص البناء أو رخص الإسكان.

وعليه، فأننا نقترح ما يلي:

١- **إلغاء مصلحة المشاريع البلدية** في المديرية العامة للتنظيم المدني، وإلحاق مهامها بمصلحة المشاريع البلدية في وزارة الشؤون البلدية والقروية، للسببين التاليين:

١،١ – كون هذه المصلحة، هي التي تتولى دراسة مشاريع الطرق والمباني والمجاري الصحية، في النطاق البلدي، ولحساب البلديات. وإن فصلها عن المديرية العامة للتنظيم المدني، يرفع عن كاهلها عبئاً كبيراً، ويسمح لهابالتالي أن تتفرغ لمهامها الأساسية.

١،٢– كون القانون رقم ١٩٧ تاريخ ٩٣/٢/١٨، الذي انشأ وزارة الشؤون البلدية والقروية، قد لحظ مصلحة للمشاريع البلديةٰ فيها، وهي التي يجب أن تأخذ على عاتقها دراسة هذه الأشغال والإشراف على تنفيذها.

٢ – إحداث مصلحة المناطق:

إن مكاتب وفروع التنظيم المدني، الحالية، والمنوي إحداثها مستقبلاً قد تصل إلى حد ٢٦ فرعاً ومكتباً، وجميعها تتصل، مباشرة، بالمدير العام.

إن هذا الواقع يخالف أبسط قواعد التنظيم الإداري، لأنه يؤدي إلى إرهاق رأس الهرم بمراجعات وطلبات ومعاملات تصرفه عن مهام أساسية يجب أن يتفرغ لها، وهي مهام:

الرقابة والقيادة والتوجيه والتنسيق... لذلك، فإننا نقترح **إحداث مصلحة للمناطق** يرأسها مهندس إختصاصي يكون من أصحاب الخبرة في هذا المجال، لكي يؤمن التنسيق بين هذه المكاتب والفروع ويكون، همزة الوصل بينها وبين المديرية العامة.

إن إحداث مصلحة المناطق، يبرره، ليس فقط ضرورة التنسيق بين الفروع والمكاتب الفنية، بل لأن الكشوفات الفنية المتعلقة برخص البناء أو برخص الإسكان والتي هي علة وجود هذه الفروع والمكاتب، يجب أن تظل محصورة في التنظيم المدني، للإعتبارات التالية:

٢،١- لأنه لا يمكن للتنظيم المدني أن يخالف أو أن يحيد عن تطبيق نصوص قانونية، ساهم أو شارك هو في وضعها، أو أن يخالف توصيات وتعليمات أصدرها.

٢،٢- لأن التنظيم المدني، بعيد كل البعد، ويجب أن يبقى كذلك، عن السياسة المحلية والمناطقية...

٢،٣- لأن لا مصلحة للتنظيم المدني في مخالفة المخططات التوجيهية أو التفصيلية التي يضعها، وهو المؤتمن عليها.

٢،٤- لأن بعض الجهات التي تجري الكشف الفني حالياً وقد حلّت في ذلك محل التنظيم المدني، وتمنح الرخص، (كإتحادات البلديات) محكومة بإعتبارات سياسية محلية ضيقة، وقد تكون مضطرة إلى تغليب المصلحة الخاصة على المصلحة العامة. فضلاً عن أنها لا تخضع لرقابة التفتيش الهندسي في التفتيش المركزي. وعليه، فإننا نقترح: إسترداد هذه الصلاحية من إتحادات البلديات وحصر الكشف الفني بالمديرية العامة للتنظيم المدني، للأسباب المبنية أعلاه.

٣- **أحداث مصلحة التحسينات العقارية :**

التي تتألف من ثلاث دوائر:

٣،١- **دائرة الضم والفرز الخاص:** التي تتولى درس طلبات الضم والفرز الخاص، المقدمة من الإفراد.

٣،٢ -**دائرة الضم والفرز العام:** التي تتولى ضم العقارات ومن ثم فرزها بصورة تكفل للدولة الحصول مجاناً على الحدائق العامة والطرقات دون دفع الإستملاكات ودون إلحاق الضرر بالأفراد، إذ لا تتعدى المساحة المأخوذة من العقار الواحد، الربع المجاني.

أن هذه الدائرة هي من الأهمية بحيث إذ أن مشاريع تخطيط القرى والمدن، حيث ما زال هناك إمكانية للتخطيط والتجميل، لا يمكن أن تنجح دون اللجوء إلى هذا التدبير.

٣،٣- **دائرة التحسين العقاري:** التي تتولى، بصورة أساسية تحديد العقارات التي يمكن إقامة مشاريع كبيرة عليها، والتي يمكن إعادة تنظيمها وتحسينها عن طريق الشركات العقارية الكبرى أو بواسطة الضم والفرز العام. وتقديم الإقتراحات لتنفيذ الطرق والساحات العامة على نفقة المالكين أو البلديات، وفق ما هو معمول به بموجب قوانين وأنظمة التحسين العقاري في البلدان المتقدمة.

٤- مصلحة دروس التنظيم المدني: تتألف من ثلاث دوائر :

٤،١- دائرة الدراسات والإحصاء: وتتولى وضع البرامج والقيام بالدراسات اللازمة لتحديد الحاجات في مختلف الحقول الأساسية لمستقبل التنظيم المدني، واقتراح المناطق الخضراء وإحصاء المناطق الطبيعية التي تقضي المصلحة العامة المحافظة عليها، وإحصاء الأحياء القديمة والتي ينبغي إعادة تنظيمها وترتيبها. ووضع المخططات التوجيهية لمختلف المناطق والمجموعات السكنية، وفرض مقاييس تنظيمية لها، وكذلك إحصاء أملاك الدولة والبلديات للإستفادة منها في المشاريع التنظيمية التي تهدف إلى إعادة تخطيط وتجميل في القرى والمدن.

٤،٢- دائرة التصميم : تتولى وضع التصاميم والدراسات والمخططات التوجيهية العامة، وتصنيف المناطق لمختلف وجهات الإستعمال (السكن، الزراعة، الصناعة، المساحات الخضراء، المناطق الأثرية والسياحية..)

٤،٣- دائرة التخطيط: تتولى وضع التخطيطات التفصيلية لمخططات التنظيم المدني، ووضع مشاريع التخطيطات الفرعية.

٥- إحداث هيئة إستشارية عليا:

ترتبط هذه الهيئة بالمدير العام. وتضم نخبة من كبار المهندسين المدنيين والمعماريين الذين تفوقوا في مجال إختصاصهم أو أبحاثهم.

أما مبررات أحداث هذه الهيئة العليا فهي التالية:

٥،١- ضرورة التفكير منذ الآن، بايلاء منطقة بيروت الكبرى ومراكز المحافظات اهتماماً خاصاً بوضع المخططات التوجيهية العامة والتفصيلية لها. إن عدداً كبيراً من الدول يلجأ إلى تلزيم هذه الدراسات إلى مكاتب هندسية متخصصة في تنظيم المدن. وبالتالي يقتضي إيجاد محاور، في المديرية العامة للتنظيم المدني، يكون قادراً على التعاطي مع مكاتب الدراسات الخاصة تلك، المتخصصة في التخطيط المدني، والتنسيق في ما بينها. بحيث تأتى النظرة للتخطيط المدني، نظرة متكاملة ومتناسقة. وهذا أمر لا يحصل إذ لم تكن الإدارة المركزية مهيأة فنياً، للتعاطي مع موضوع بهذه الأهمية.

٥،٢- إن أصحاب الخبرة والإختصاص، لا يمكن إستقطابهم حالياً للدخول في ملاك المديرية العامة للتنظيم المدني.

٥،٣- إن أجهزة التنظيم المدني غير قادرة في الوقت الراهن، على القيام بالدراسات الفنية اللازمة لجميع المناطق اللبنانية. وبالتالي فإن مناطق مثل بيروت الكبرى ومراكز المحافظات، والتي باتت تضم حوالي ٧٥% من الشعب اللبناني، يجب أن توكل دراسة أوضاعها إلى شركات هندسية متخصصة من أجل السعي إلى إنقاذ ما يمكن إنقاذه، **ولوقف البشاعة والأذى الذين تسببت بهما فوضى العمران وغياب التخطيط الشامل.**

٥،٤- إن الهيئة الإستشارية العليا المقترح إحداثها، سوف تكون قادرة على التعاطي مع أكثر من شركة وفي أكثر من منطقة في آنٍ واحد، كما أنها ستكون المسؤولة عن التنسيق بين جميع الدراسات التي سوف توضع، في خطوطها الكبرى على الأقل.

٥،٥- إن مهام الهيئة الإستشارية العليا، لا تتعارض ومهام المجلس الأعلى للتنظيم المدني.

٦- تعديل المادة الأولى من المرسوم الإشتراعي رقم ٦٩ تاريخ ١٩٨٣/٩/٩ التي تنص على تأليف المجلس الأعلى للتنظيم المدني، بحيث يضاف إلى الأعضاء الحاليين مدير عام وزارة البيئة ومدير عام وزارة الشؤون البلدية والقروية ومدير عام الآثار من أجل تنسيق أفضل لمهام وأهداف كل من هذه الإدارات التي لا بد لها أن تتكامل في رؤيا شاملة للبيئة وللتنظيم المدني، وكذلك من أجل ضمان تقيد البلديات بالقرارات الصادرة عن هذا المجلس.

٧- الإبقاء على الديوان بمستوى دائرة. على أن يتألف من ثلاثة أقسام:

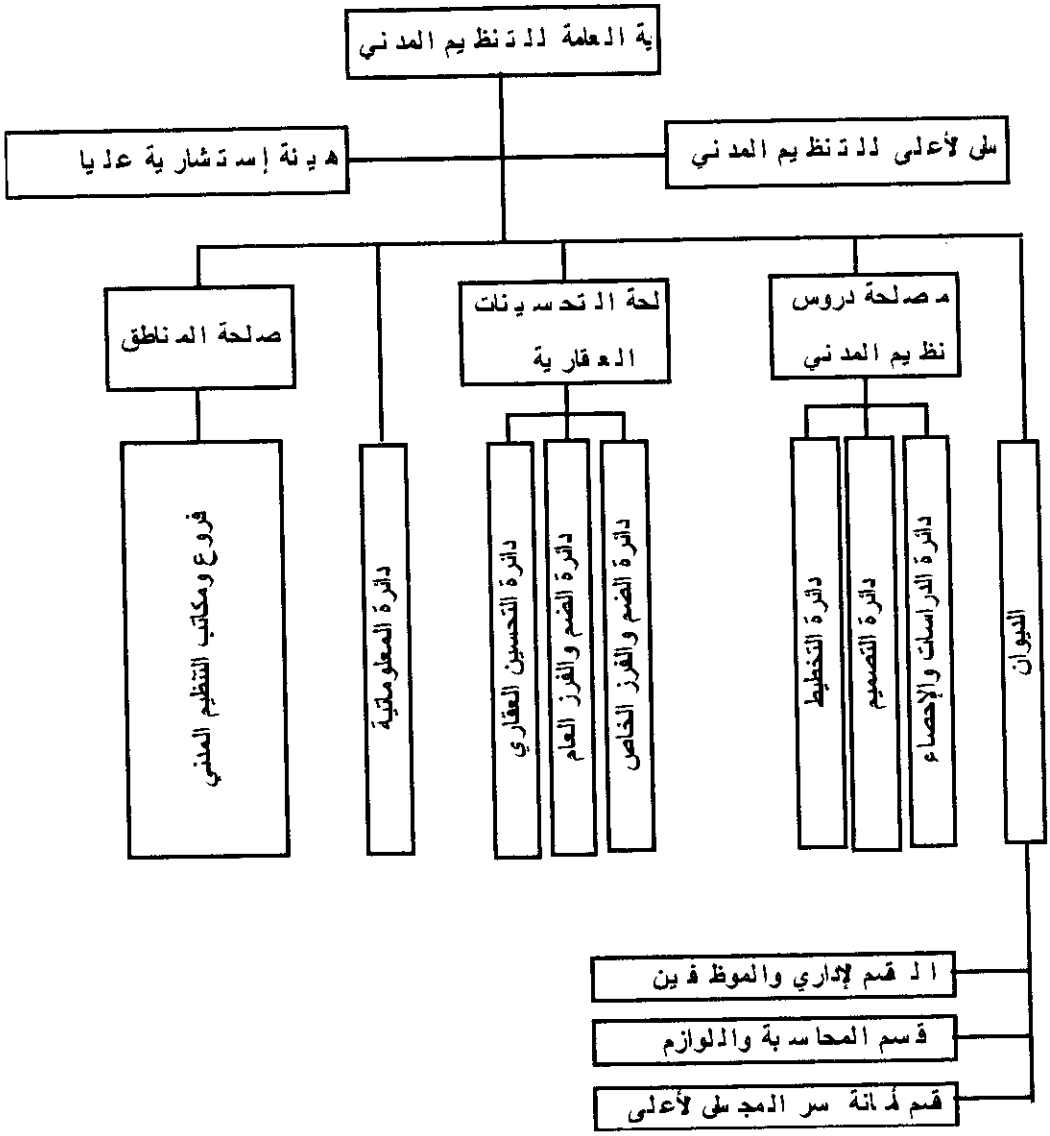
- القسم الإداري والموظفين
- قسم المحاسبة واللوازم
- قسم أمانة سر المجلس الأعلى

إن قسم المحاسبة وقسم الموظفين، لن يحلا مكان مصلحة المحاسبة ودائرة الموظفين في المصلحة المشتركة بل يكملان عملها.(جهاز مساعد لتسهيل العمل).

٨- دائرة المعلوماتية

تتولى الإشراف على الأعمال التطبيقية للمكننة في الإدارة المركزية، وتصميم وتنفيذ أنظمة معلوماتة، وإقامة شبكات إتصال بين الفروع والمكاتب الفنية وبين الإدارة المركزية.

وعليه فأن الهيكلية المقترحة للمديرية العامة للتنظيم المدني، هي كما يلي:



رابعاً:

في الإقتراحات

المتعلقة بالمديرية الإدارية المشتركة:

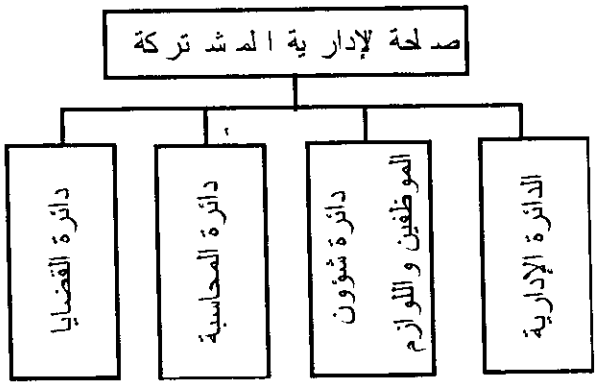
إن الغاية من إعادة تنظيم المديرية الإدارية المشتركة، هي جعل وحداتها متماسكة ومنسجمة مع حجم مهامها وأعمالها، بعد أن تقلص حجم هذه المهام والأعمال، بإنفصال المديرية العامة للطيران المدني، والمديرية العامة للإستثمار، والمديرية العامة للنقل البري.

لذلك فإن تعديل تسمية هذه المديرية، لتصبح "المصلحة الإدارية المشتركة" هو أكثر إنسجاماً وواقعية مع مهامها وأعمالها.

إن إلغاء مصلحة المحاسبة ومصلحة القضايا وقسمي المحاسبة والمراجعات والشكاوى، والإبقاء على دائرة شؤون الموظفين واللوازم ودائرة المحاسبة ودائرة القضايا، وإحداث دائرة إدارية، يلبي حاجة المصلحة لجهة قيامها بمهامها كاملة، وإن إلغاء الوحدات المذكورة سوف لا يؤثر إطلاقاً على حسن سير العمل في المصلحة، ولا ينتقص من مهامها، إذ أن مهام مصلحة المحاسبة تناط بدائرة المحاسبة، ومهام مصلحة القضايا تناط بدائرة القضايا ومهام قسم المراجعات والشكاوى تناط بالدائرة الإدارية المقترح إحداثها.

إن التعديل المقترح، يجعل من المصلحة الإدارية المشتركة، في حال جرى تعزيز دوائرها وملاكاتها بالعدد الكافي من الموظفين، وحدة إدارية منسجمة وفاعلة.

وعليه تصبح هيكلية المصلحة الإدارية المشتركة كما يلي:



القسم الرابع:

في النتيجة

إن التنظيم المقترح لهيكلية وزارة الأشغال العامة، وتحديد مهام وملاكات جديدة لجميع وحداتها. ليس سوى بداية، يمكن الإنطلاق بعدها في ورشة عمل كبيرة تتناول صياغة النصوص والغوص في تفاصيل المهام وتشعباتها وشروط ومواصفات التعيين لكل وظيفة.

وكذلك تبسيط الإجراءات الإدارية لبعض المعاملات، والعمل مع المسؤولين والاختصاصين في المعلوماتية على تطبيق واقعي وفاعل لمجمل المقترحات.

وأخيراً، نرى أنه من المستحسن وضع برنامج زمني لتنفيذ مراحل الدراسة، بعد الإتفاق على ما جاء فيها مع مسؤولي الوزارة.

وفي النتيجة، نرى أنه من الأنسب التذكير بالعناوين العريضة لمجمل المقترحات، وهي كالتالي:

أ- في الإقتراحات العامة

١- تعزيز صلاحيات وزارة الأشغال العامة.

٢- إعتماد المكننة الشاملة لجميع وحدات وزارة الأشغال العامة، وربط المديريات الإقليمية بالإدارة المركزية بواسطة الفاكس، في مرحلة أولى، وبواسطة الكمبيوتر في مرحلة ثانية.

٣- إعتماد سياسة الحوافز المادية والمعنوية، وتقييم أداء الموظفين لأن التنظيم الإداري مهما بلغ من التقدم على صعيد النصوص والهيكليات، يبقى ناقصاً، إن لم تكن ركيزته الأساسية العنصر البشري.

ب- في الإقتراحات

المتعلقة بالمديرية العامة للطرق والمباني

١- في مديرية الطرق

١،١- إلغاء مصلحة الصيانة، وحصر أشغال الصيانة بالمديريات الإقليمية.

١،٢- إستبدال تسمية مصلحة الإنشاءات بمصلحة مراقبة التنفيذ

التي تضم دائرتين ___ دائرة مراقبة تنفيذ أشغال الطرق

دائرة مراقبة تنفيذ الصيانة

١،٣- إحداث دائرة أشغال الطرق الداخلية، وربطها مباشرة بمدير الطرق.

٢- في مديرية المباني:

٢،١- تعديل تسمية مصلحة الدروس، لتصبح مصلحة دروس المباني

التي تضم ثلاث دوائر دائرة الهندسة المعمارية

دائرة الهندسة التقنية

دائرة الهندسة الإنشائية

٢،٢- فصل أشغال الإنشاءات في مصلحة التنفيذ عن الأشغال التقنية، وإحداث دائرتين منفصلتين لهذه الغاية.

٣- في المديرية الإقليمية:

٣،١- إحداث دائرة للطرق تضم قسمين: قسم تنفيذ الطرق

قسم الصيانة وجرف الثلوج

٣،٢- إحداث دائرة للمباني تضم قسمين: قسم تنفيذ المباني

قسم الصيانة

٣،٣- إحداث دائرة للمساحات الخضراء.

٣،٤- الإبقاء على قسم الإستملاك والقسم الإداري.

ج- في الإقتراحات

العائدة للمديرية العامة للتنظيم المدني

١- إحداث مصلحة المناطق التي تضم فروع ومكاتب التنظيم المدني في المحافظات والأقضية.

٢- إحداث مصلحة التحسينات العقارية التي تضم:

- دائرة الفرز والضم الخاص
- دائرة الفرز والضم العام
- دائرة التحسين العقاري

٣- إحداث هيئة إستشارية عليا، مهمتها الإشراف على الدراسات التي تكلف بها شركات هندسية كبيرة، ذات إختصاص بتخطيط المدن، والتنسيق فيما بينها، لكي تأتي دراسات جميع المناطق متكاملة ومتناسقة.

٤- إلغاء مصلحة المشاريع البلدية في المديرية العامة للتنظيم المدني، وتقل مهامها إلى مصلحة المشاريع البلدية في وزارة الشؤون البلدية والقروية.

د- في المديرية الإدارية المشتركة:

١- تعديل تسمية المديرية الإدارية المشتركة، لتصبح: "المصلحة الإدارية المشتركة"

٢- إحداث دائرة إدارية

٣- الإبقاء على دائرة شؤون الموظفين واللوازم

٤- إلغاء مصلحة المحاسبة وقسم المحاسبة، وإناطة مهامهما بدائرة المحاسبة

٥- إلغاء مصلحة القضايا، وإناطة مهامها بدائرة القضايا

٦- إلغاء قسم المراجعات والشكاوى، وإناطة مهامه بالدائرة الإدارية

هـ- في الإحصاءات

بالإستناد إلى الجداول التفصيلية، الملحقة بهذه الدراسة، يتبين عدد الموظفين الملحوظين في الملاك الدائم، وعدد الموجودين (ملاك-متعاقدين-منتدبون-أجراء).

	الملاك الدائم		الملاك المؤقت		متعاقد	منتدب	أجير	المجموع العام
	ملحوظ	موجود	ملحوظ	موجود	موجود	موجود	موجود	
المديرية العامة للطرق والمباني	٦٦٤	١٣٢	٢٣	١٣	٢٥	٣	١٣٠٤	١٤٧٧
المديرية العامة للتنظيم المدني	٢٠٣	٩١	١١٢	٤٣	٣٣	-	٣٨	٢٠٥
المصلحة الإدارية المشتركة	٦١	١٤	-	-	-	-	١٦	٣٠

وعليه، إذ نضع بين يدي معاليكم هذه الدراسة، فإننا على إستعداد لمتابعة العمل والإشتراك في تحضير النصوص وصياغتها، وكذلك تحضير الملاكات التفصيلية لجميع الوحدات بالإشتراك مع المسؤولين في وزارة الأشغال العامة، الذين نجدد لهم شكرنا وتقديرنا لما أبدوه من تعاون مخلص ورغبة صادقة في التوصل إلى تنظيم جديد لهذه الوزارة، بما يتلاءم وحاجاتها وأهدافها في ضوء المعطيات العلمية الآيلة إلى إقتراح هيكلية جديدة، مترابطة وفاعلة.

وتفضلوا بقبول فائق الإحترام.

أنطوان جبور
مراقب أول
في
إدارة الأبحاث والتوجيه

علي هاشم
مراقب أول
في
إدارة الأبحاث والتوجيه

عاطف مرعي
مراقب أول
في
إدارة الأبحاث والتوجيه

الجمهورية اللبنانية
مكتب وزير الدولة لشؤون التنمية الإ
مركز مشاريع ودراسات القطاع ا

ملحق

الجداول التفصيلية

العناصر البشرية الملحقة:

- بمديرية الطرق

- بمديرية المباني

-المديرية الإدارية المشتركة