

لا أحد يناقش الأسباب حتى الآن.. ولماذا لم يزر الوزير محطة بانياس؟!

## «كارثة» تسرب كميات كبيرة من الفيول إلى البحر بين الأسباب والتداعيات.. والحلول!!

طرطوس- هيثم يحيى محمد

أظهرت الواقع بعد مضي خمسة أيام على حادثة تسرب مادة الفيول من أحد خزانات محطة توليد بانياس الكهربائية والصور والتصريحات الرسمية للمعنيين في محافظة اللاذقية أن كميات الفيول التي تسربت إلى البحر كانت كميات كبيرة وأن هذه الكميات عرضت الشاطئ السوري على امتداد بانياس وجبله واللاذقية لكارثة بيئية مازالت - وقد تستمر - ترخي ظلالتها السوداء وأثارها المؤلمة والمميتة على الكائنات البحرية لفترة غير معروفة.

إدارة وكادر المحطة يعملون كل ما يستطيعون عمله بالتعاون مع الشركة السورية لنقل النفط وشركة مصفاة بانياس ومجلس المدينة وجهات أخرى لمعالجة آثار ونتائج هذه الكارثة التي تحصل للمرة الأولى في المحطة، أما الأسباب التي أدت إلى ما حصل فلا أحد من الجهات ذات العلاقة من رقابية وغيرها يبحث عنها حالياً والكثيرون يكتفي بالاستماع لما يقوله مدير عام المحطة أو مدير عام المؤسسة العامة للتوليد لجهة أن السبب يعود لعدم المستوعب.. وأيضاً الكل يكتفي بقراءة ما يقال عن بعض الأسباب المتعلقة بالإهمال والتقصير أو عدم الصيانة الصحيحة وعن التكاليف والخسائر الباهظة الناجمة عن الحادث والتي قدرها البعض بأكثر من تسعة مليارات ليرة سورية.

ففي الاجتماع الذي ترأسه محافظ طرطوس صفوان أبو سعدي في المحطة أول من أمس عزاً مدير عام المؤسسة العامة للتوليد السبب إلى قدم الخزان، لكنه أكد أنه لا يمكن تحديد سبب ما حدث قبل مضي شهرين حيث تكون المحطة انتهت من تزويد الخزان من الفيول ونظفته وكشفت على أرضيتها وكل مكوناتها من الداخل لأن ما ظهر من الخارج لا يعطي المؤشر الصحيح والكامل عن السبب، وشرح هو ومدير عام المحطة الإجراءات التي تمت وتمت لمعالجة آثار التسرب داخل المحطة، مبيناً أن الانتهاء من المعالجة سوف يستغرق أسبوعين هذا غير المعالجة في البحر وعلى الشواطئ من شأنها - بخلاف ما يؤكد الآخرون- أن إلى الكميات التي تسربت للبحر لا تتجاوز أربعة أطنان.

لقد وضع المحافظ في ختام الاجتماع خطة عمل لمعالجة آثار التلوث الذي تسبب به الفيول على البحر والشاطئ، وهذه الخطة نشرتها «الوطن» أول من أمس، وأطلع عليها من أطلع من المختصين إضافة لاطلاعهم على التصريحات التي أدلى بها مدير عام المؤسسة حول الأسباب



وقدم الخزان وعدم امتلاك المدير العام الحالي للخبرة وروح العمل.

### دور الموانئ

وماذا عن دور المديرية العامة للموانئ الإقليمية وعلى الشاطئ؟ في مكافحة التلوث الحاصل في مياهانا وحول الحبل الأنسب من وجهة نظره وسطه ويعلم المعادن ليس هناك تآكل هذه الحالات (الكوارث)، على محاصرة البقع بأحبال وعبوات بلاستيكية عائمة تتحرك زورقاً متخصصاً لمكافحة التلوث النظفي تم تشييده في المركز البيئي البحري في بانياس، منذ عام ٢٠٠٥، لمياه البحر الملوثة ونقلها إلى البر وطمرها في أحواض فنية خاصة، ويستخدمون مذبات لإذابة الفيول عن الصخور ويتم حصر نتائج تنظيفها وتنقل إلى حوض خاص وحفر خاصة لتفريغها كي لا تلوث المياه الجوفية، ويتم استخدام مواد ماصة للنفط، كما أنهم يزيلون طبقة الرمال ميكانيكياً وتنقل بعيداً إلى مطامر خاصة، وفي الدول المتطورة يستخدمون بعد كل الخطوات السابقة زراعة بكتيريا تتغذى على المواد الهيدروكربونية أي النفط لإزالة ما تبقى وتعالج العمليات السابقة أكثر من مرة، أما الطرق البسيطة فلن تؤدي إلى النتائج المرجوة وسيستمر التلوث وأثاره مدة طويلة!

ويستأجر أحد كوارث المحطة في رسالة ويقياس سماكات تمت عليه؛ ثم كيف وصل الفيول إلى حدود محافظة اللاذقية إن كان كما يقولون كميات بسيطة؟ وبخصوص الخطة التي وضعت من المحافظ للمعالجة يرى أنها لن تؤدي إلى النتائج المرجوة أبداً فهناك كارثة بيئية وهي تحتاج إلى معدات غير متوفرة في سورية.. وقال: ماذا تفعل الترسبات و ٥٠

عاماً بالتلوث في الماء؟ وكيف سيزيلون البقع؟ وكيف سيتم تنظيف الصخور؟ ويؤكد أن الأمواج ستبقى تقذف الفيول إلى الرمال والصخور مدة طويلة جداً. وحول الحل الأنسب من وجهة نظره في الدول المتقدمة يعملون في مثل هذه الحالات (الكوارث)، على محاصرة البقع بأحبال وعبوات بلاستيكية عائمة تتحرك زورقاً متخصصاً لمكافحة التلوث النظفي تم تشييده في المركز البيئي البحري في بانياس، منذ عام ٢٠٠٥، لمياه البحر الملوثة ونقلها إلى البر وطمرها في أحواض فنية خاصة، ويستخدمون مذبات لإذابة الفيول عن الصخور ويتم حصر نتائج تنظيفها وتنقل إلى حوض خاص وحفر خاصة لتفريغها كي لا تلوث المياه الجوفية، ويتم استخدام مواد ماصة للنفط، كما أنهم يزيلون طبقة الرمال ميكانيكياً وتنقل بعيداً إلى مطامر خاصة، وفي الدول المتطورة يستخدمون بعد كل الخطوات السابقة زراعة بكتيريا تتغذى على المواد الهيدروكربونية أي النفط لإزالة ما تبقى وتعالج العمليات السابقة أكثر من مرة، أما الطرق البسيطة فلن تؤدي إلى النتائج المرجوة وسيستمر التلوث وأثاره مدة طويلة!

ويستأجر أحد كوارث المحطة في رسالة ويقياس سماكات تمت عليه؛ ثم كيف وصل الفيول إلى حدود محافظة اللاذقية إن كان كما يقولون كميات بسيطة؟ وبخصوص الخطة التي وضعت من المحافظ للمعالجة يرى أنها لن تؤدي إلى النتائج المرجوة أبداً فهناك كارثة بيئية وهي تحتاج إلى معدات غير متوفرة في سورية.. وقال: ماذا تفعل الترسبات و ٥٠



شاطئ طرطوس واستمر الزورق بالعمل لأكثر من ١٥ يوماً في المنطقة الممتدة من طرطوس وحتى الحدود اللبنانية عبر منطقة الحميدية وقد أثبت الزورق وطاقم مكافحة التلوث في المديرية العامة للموانئ العمل على هذا النهج في مكافحة الحوادث الصغيرة حتى العمل التخريبي الذي طال خطوط النقل ومرتين متتاليتين في مصب بانياس الذي أدى إلى تسرب كميات تقدر بالأطنان من النفط الخام في البحر وقد كان للزورق المذكور وطاقم مكافحة التلوث الأثر الكبير في العمل والمحافظة على البيئة البحرية طوال الفترة الماضية. وأضاف المدير العام: أما في الحادث الحالي الذي أدى إلى تسرب كميات كبيرة من الفيول من المحطة الحرارية في بانياس ووصولها إلى البحر ومن ثم استقرار أكثر هذه البقع على شواطئ صخرية أو مياه ضحلة في منطقتي بانياس وجبله فإننا ندين أنه لا يمكن إبخال الزورق (بصري الشام) إلى مناطق ضحلة وصخرية (وخاصة أن طوله ٢٥ متراً وغاطس ١,٦ متر وعرض ٦ أمتار) وبالتالي يتطلب معالجة الوضع بالطرق البديوية (وهذه الطرق متبعة في أرقى دول العالم) وبضافر جهود الجهات المعنية المحددة في الخطة الوطنية للطوارئ حيث يتم استخدام المبددات والحواجز التي يتم نشرها من البر وباستخدام مضخات محمولة وبعيداً عن تدخل الزورق في هذه الشواطئ التي تحتاج إلى معالجة خاصة. كما أن اتباع إحدى الطرق للمعالجة يقدره الفئتين المدبرين والاختصاصيون بهذا المجال في المديرية العامة للموانئ الذين أنشئوا جدارتهم في كل الحوادث السابقة، وتنتمي من الغيورين على المصلحة العامة وخاصة في مجال مكافحة التلوث البحري زيارة المديرية العامة للموانئ، وخاصة مركز التلوث البحري في بانياس للاطلاع على الإمكانات والمعدات والخبرات المتوفرة لدينا والإطلاع أيضاً على أعمال الزورق المذكور طوال السنوات السابقة وعدم الحكم مسبقاً ومن دون معلومات دقيقة على عمل الآخرين.

عشرات الشكاوى تصل إلى «الوطن» من المواطنين بالمدينة والريف يوماً تتحدث عن معاناتهم اليومية في قطاع النقل. نتيجة للازدحامات الكبيرة للمواطنين بسبب قلة عدد السرافيس وباصات النقل الداخلي العاملة على مختلف الخطوط في المدينة والريف. وأشار بعض الشكاوى الواردة إلى أن عدد الباصات والسرافيس العاملة حالياً على الخطوط الداخلية والخارجية في المدينة والريف لا تلبى ٥٠ بالمئة من احتياجات الركاب، علاوة على الازدحامات الكبيرة التي تحدث داخل وسائط النقل العامة، وعدم مراعاتها لأي إجراءات احترازية في عدم الإصابة بفيروس كورونا المستجد.

من جانبه بين عضو المكتب التنفيذي لقطاع النقل في محافظة حمص منهل خضور لـ«الوطن» أن قلة وسائل النقل وخاصة السرافيس تشكل تحدياً، لافتاً إلى أنه ويهدف إيجاد حلول قررت اللجنة المشتركة لنقل الركاب إعادة تشكيل ورسم لخطوط النقل ضمن المدينة، وذلك بعد هناك خطوط رئيسية وأخرى فرعية تخدم كافة مراكز وأحياء المدينة بأقصى سعة ومسارات ممكنة، مؤكداً أن عملية تعديل المسارات والخطوط ستكون على أرض الواقع خلال أيام قليلة والتي من شأنها العمل على تخفيف أكبر عدد ممكن من المواطنين وتخفيف الازدحامات بشكل عام.



أزمة النقل تتفاقم في حمص.. ووسائل النقل لا تلبى نصف الاحتياج

## مدير النقل الداخلي: نقص في السائقين

### ٢٥٠٠ سرفيس لم تجدد رسومها منذ عام ٢٠١١ معظمها محروقة

خطوط الريف لتخديم المواطنين وتخفيف الازدحامات، مشيراً إلى عدد السرافيس خارج الخدمة ولم تجدد رسومها في مديرية النقل بحمص منذ عام ٢٠١١ يصل إلى نحو ٢٥٠٠ سرفيس معظمها مدمرة أو محروقة. بدوره أكد مدير الشركة العامة للنقل الداخلي في حمص على الحسين لـ«الوطن» عدم كفاية باصات النقل الداخلي لتخديم كامل أحياء المدينة، خاصة أن الشركة تقوم بحمل أعباء إضافية عند الحاجة وفي أوقات معينة من خلال سد النقص الذي يحدث في بعض الخطوط وفي أوقات الذروة.

وأشار إلى أن نقص اليد العاملة وخاصة السائقين والفنيين بالشركة نتيجة التسرب الذي حدث في الشركة خلال سنوات الحرب، أدى إلى اكتفاء الشركة بتشغيل ودية نهائية واحدة لعدم إمكانية تشغيل ودية ثابتة مسائية أو تشغيل باصات أخرى.

وأشار الحسين إلى أن عدد الباصات الإجمالي في الشركة ١١٤ باصاً منها ٦٥ باصاً تعمل من مخصصاتها من مادة المازوت مؤخراً مخالفة عدم العمل على الخطوط وعدم التزام أصحابها بالعمل على الخطوط المخصصة لها. وبين أن عدد السرافيس العاملة على خطوط الريف تبلغ ١٢٣٠ سرفيساً، وأن عدد السرافيس المتسربة وغير الموجودة على الخطوط بشكل نهائي ٧٠٠ سرفيس، منها إلى أن هناك خطة لإعادة تعيين حاجة الشركة من العمال.



غير الملتزمة على الفور لاتخاذ الإجراءات القانونية أصولاً. وكشف خضور عن حجز ٣٣ سرفيساً وأيقاف بطاقتها الإلكترونية وجرمانتها من مخصصاتها من مادة المازوت مؤخراً مخالفة عدم العمل على الخطوط وعدم التزام أصحابها بالعمل على الخطوط المخصصة لها. وبين أن عدد السرافيس العاملة على خطوط الريف تبلغ ١٢٣٠ سرفيساً، وأن عدد السرافيس المتسربة وغير الموجودة على الخطوط بشكل نهائي ٧٠٠ سرفيس، منها إلى أن هناك خطة لإعادة تعيين حاجة الشركة من العمال.

وأضاف خضور: يتم العمل على رفد المدينة بسرافيس لوحاتها المرورية من خارج المحافظة لتدعيم خطوط النقل الداخلية فيها، موضحاً أنه يتم منح موافقة السرافيس من خارج المحافظة من ذوي الشهداء بموجب وثيقة استشهاده وللراغبين بالعمل ضمن المدينة، وذلك بعد نقل هذه السرافيس إلى مديرية نقل حمص وتخصيصها بلوحات مرورية جديدة وتوزيعها على خطوط المدينة. وأشار إلى أنه تتم معالجة الازدحامات والاختناقات التي تحدث على بعض الخطوط بتحويل باصات النقل الداخلي لتداركها في حينها، وكل تلك الحلول

إسعافية وغير كافية، وأن الحل الوحيد هو بتدعيم الخطوط بباصات النقل الداخلي والسرافيس سواء ضمن المدينة أو خارجها. ولفت خضور إلى أن عدد السرافيس العاملة بالفعل ضمن المدينة يبلغ نحو ٧٩٥ سرفيساً، مشيراً إلى أن لجنة النقل بالمحافظة تعمل على مراقبة الخطوط الداخلية على مدار اليوم، وتم تكليف لجان الأحياء والخائزين من قبل مجلس مدينة حمص للمساعدة في عملية مراقبة والاختناقات التي تحدث على بعض مدار الساعة ووضع مراقبين في بداية كل خط وفي نهايته والإعلام عن السرافيس

حمص - نبال إبراهيم

أخيراً

عشرات الشكاوى تصل إلى «الوطن» من المواطنين بالمدينة والريف يوماً تتحدث عن معاناتهم اليومية في قطاع النقل. نتيجة للازدحامات الكبيرة للمواطنين بسبب قلة عدد السرافيس وباصات النقل الداخلي العاملة على مختلف الخطوط في المدينة والريف. وأشار بعض الشكاوى الواردة إلى أن عدد الباصات والسرافيس العاملة حالياً على الخطوط الداخلية والخارجية في المدينة والريف لا تلبى ٥٠ بالمئة من احتياجات الركاب، علاوة على الازدحامات الكبيرة التي تحدث داخل وسائط النقل العامة، وعدم مراعاتها لأي إجراءات احترازية في عدم الإصابة بفيروس كورونا المستجد.