النهار ٨-٤-٢٠١٩

السلامة العامة في النقل العام... حدّث ولا حَرَج

علي عواضة

غالباً ما تولي الدول المتقدمة عناية خاصة بالنقل العام، فتتسابق في ما بينها لتقديم الأفضل، كالقطار فائق السرعة متجاوزاً مئات الكيلومترات بالساعة وبأسعار زهيدة لا ترهق كاهل المواطن. أما ما يحصل في لبنان فهو على العكس تماماً.

"الفوضى" هي الصفة الأعمّ والأدقّ لحالة النقل العام في لبنان. فخطوط النقل تتحوّل إلى حلبات سباق بين السائقين، يتخللها تضارب وتكسير مركبات، فقط لأن سائقاً "سرق" راكباً من أمام الآخر.

التهوّر والسرعة الزائدة وتجاوز المركبات وأصوات الموسيقى الصاخبة، صفة مشتركة بين غالبية من السائقين، فلا يمكن للمواطن أن يشعر بالأمان داخل الفانات، وفي ظل غياب أي نقل عام للدولة سيبقى المواطن اللبناني عرضة للمخاطر خصوصاً على الطرقات الدولية. وعوضاً من تطوير القطاع، أو أقله تنظيمه، "تتغاضى الدولة عن باصات خاصة مقسّمة مناطقياً وطائفياً، يعمل عليها مواطنون ولاجئون من دون حتى رخص قيادة"، بحسب ما أكد رئيس الاتحاد العام لنقابات السائقين وعمال النقل في لبنان، مروان فياض.

فياض كشف عن مشكلة أساسية للنقل تكمن في اللوحات المزوّرة، والسائق لا يملك حتى دفتر قيادة عمومية، وقسّمَ السيارات العمومية في لبنان بين قانونية وغير شرعية على الشكل التالي:

33 ألف سيارة أجرة قانونية، بينما هناك ٢٠ ألف مركبة غير قانونية،

"ميني باص": ٤ آلاف مركبة قانونية، بينما يتواجد على الطرقات

15 ألف مركبة غير شرعية

" باص كبير الحجم" (٢٥ راكباً): ٢٨٠٠ شرعية، مقابل ١٢ ألفاً مزوّرة.

أرقام اللوحات المزوّرة كفيلة بكشف حجم الإخفاق في النقل العام على الطرقات اللبنانية، فأكثر من ٨٥ بالمئة منها من الجنسية السورية، بحسب فياض، مشيراً إلى أن قطاع النقل هو قطاع الموت، ومن أكثرها فوضى، فمن غير المقبول أن يزوّر سائقٌ شهادة قيادة بـ٢٠ دولاراً فقط، ويتحمّل مسؤولية الركاب لمسافات طويلة، لا بل يمرّ على الحواجز وكأنه وزير! متسائلاً: "عن أي سلامة عامة نتحدث وبـ٢٠ دولاراً تحصل على رخصة قيادة؟."!

"الفوضى" كلمة كرّرها فياض أكثر من عشر مرات خلال المقابلة معه، وبحرقة يتحدث عن تهور السائقين على الطرقات: عشرات الإشكالات تحصل يومياً بين السائقين، بعضها يخرج على الإعلام والبعض الآخر يحلّ فوراً، ولكن من يعوّض على المواطن حالة الهلع والخوف التي عاشها؟ وتساءل فياض: "أين أصبح مشروع إعادة تأهيل السائقين العموميين في معهد التدريب وفق ما نص عليه قانون السير الجديد؟". مضيفاً: "بدلاً من عملية التأهيل، فإن الأمور تتدهور."

وعودٌ كثيرة تسمعها من المسؤولين مرتبطة بحلّ جدّي لمسألة النقل العام، تقابلها ضحكة سخرية أكان من السائقين أنفسهم، أو من المواطنين، فالشابة سهى فتفت ابنة مدينة طرابلس، تعتبر الرحلة إلى بيروت مغامرة مع السائق، "ما بتعرف إذا بتوصل أو لأ، نصلّي في الفان أكثر من المنزل"، يتقاتل علينا سائقو الفانات وكأننا سلعة، وبعبارة "راكب وبمشي"، فنتحوّل إلى سلعة نتناقل بين فان وآخر، وإذا لم يتقاتل السائقون قبل الانطلاق فإنهم سيفعلون ذلك على الطريق، وهو ما يحصل في كثير من الأحيان خصوصاً في الأحياء الداخلية."

قوانين في الادراج

قوانين أقرها مجلس الوزراء ومجلس النواب لتطوير القطاع ومن ضمنها طبعاً السلامة العامة، ولكنها لم تنفَّذ، كقانون السير الجديد الذي لم يطبق منه سوى الغرامات المالية على المواطنين، فالمقاربة الشاملة والمتكاملة للسلامة المرورية ولحلّ أزمة السير في لبنان غائبة كلياً، الإدارات كثيرة ولكن غياب التنسيق والتكامل في ما بينها يؤثر بشكل مباشر في حلّ الأزمة.

وعلى سبيل المثال، هناك أكثر من ١٤٠ نصّاً يجب أن يطبق ضمن قانون السير الجديد، ومهمة المجلس الوطني للسلامة المرورية تطبيقه كاستراتيجية وطنية، وإنشاء طرق أكثر أمناً (إنشاء جسور وأرصفة للمشاة وفواصل بين الطرق وتفعيل الإنارة وقمع المخالفات على جوانب الطرق، كذلك إضاءة الشوارع ليلاً) وهو دور يجب أن يضطلع به المجلس بالتنسيق مع البلديات والوزارات المعنية.

أما "أمانة سر المجلس الوطني للسلامة المرورية"، فردت على أسئلتنا معتبرةً أن وضع السلامة المرورية في لبنان يحتاج إلى الكثير من العمل والجهد حيث لا تزال المبادرات غير مستدامة وتحتاج إلى تأطيرها من ضمن خطط واستراتيجيات أكثر جديّة. وما ينطبق على النقل إجمالاً ينطبق كذلك على النقل العام.

وأكدت أن غياب أي خطة رسمية أو مبادرة ترتبط بتحسين سلامة النقل العام في لبنان، وذلك يعود إلى غياب وسائل النقل العام في الأصل (قطار، مترو، باصات...) حيث تعتبر أمانة السر أن هذا القطاع يحتاج إلى خطة ماكروسكوبية لتطويره وتحديثه ومن ضمنها مكوّن السلامة المرورية بالتزامن.

وفي ما خص النقل العمومي الأكثر شيوعاً، فقد لحظت خطة اللجنة الوطنية للسلامة المرورية في اجتماعها الأخير برئاسة رئيسة اللجنة وزيرة الداخلية والبلديات ريّا الحسن، حيّزاً مهماً لهذا القطاع يتم نقاشها حاليّا مع نقابات واتحادات النقل البرّي لاعتمادها .

خطة نقل متطورة

ومن الخطط الموضوعة، مشروعٌ متعلّق بالنقل العام البري، يقع ضمن مدينة بيروت الكبرى، ومنها سيتم الإنتقال إلى باقي المحافظات والمدن والبلدات اللبنانية، ويتضمّن شراء ٢٥٠ باصاً مدنياً لخدمة المجتمع اللبناني، بمن فيهم ذوو الحاجات الخاصة، بالإضافة إلى شراء ١٢٠ حافلة لخدمة ٤٠ كيلومتراً من المسارات المخصصة للنقل من الضواحي الشمالية إلى مدينة بيروت الكبرى، مع إيجاد ٩١١ محطة انتظار، موزّعة على ٢٠ خطّاً للنقل البري، بالإضافة إلى اعتماد نظام معلومات حديث، من خلال تزويد الباصات الجديدة بنظام G.P.S المتطور، مرتبط بمركز مراقبة.

رغم الفوضى التي يعيشها النقل العام/الخاص في لبنان، إلا أن الفانات على اختلافها ورغم المشاكل التي يواجهها المواطنون معها يومياً على كافة الخطوط، تُعتبر "نعمة" لأصحاب الدخل المحدود. فالانتقال من بيروت إلى طرابلس لا يكلّفهم سوى ٣ آلاف ليرة لبنانية، والانتقال من بيروت إلى صيدا لا يزيد عن ألفي ليرة. وفي حال قررتَ إكمال الطريق إلى صور فلن تكلّفك الرحلة سوى ٥ آلاف ليرة، وبعدها تنتقل بسيارة "أجرة خصوصية" إلى قرى الجنوب كافة بتكلفة لا تتعدى ١٠ آلاف ليرة.

تهور الفانات

محمد جمعة من سكان صيدا، يقصد يومياً بيروت بـ"الفانات" الخاصة، فهي الأسرع بنظره على الطرقات اللبنانية خصوصاً حينما تقوم "بالزوربة" بين السيارات والأحياء الصغيرة، على عكس الباصات الكبيرة التي تسلك الخط البحري وبحاجة إلى أكثر من ساعة ونصف الساعة للوصول إلى بيروت في زحمة السير، ليستقل بعدها حافلة أخرى للوصول إلى الدورة مكان عمله. ويعتبر أن غياب الدولة سمح لتلك الباصات بالعمل، نافياً انزعاجه من السرعة الزائدة والتهور على الطرقات. وبطريقة ساخرة يقول "السيارات تخاف أصلاً من الحافلات وتفسح المجال لها تجنباً للمشاكل."

ومن خط صيدا بيروت، إلى خط الدورة جبيل وطرابلس، الوضع مشابهٌ، فتكلفة الرحلة من بيروت إلى طرابلس لا تزيد عن ٤ آلاف ليرة، أما إلى جبيل فلا تزيد عن ٣ آلاف ليرة، وهي تسعيرة يعتبرها المواطنون منخفضة مقارنةً مع تعرفة سيارات الأجرة، أو السيارات الخاصة، متغاضين عن أي سلامة عامة، متّكلين على الله في الوصول إلى مقصدهم.

فان رقم ٤

وبالانتقال من الشمال إلى بيروت، فالفان الأشهر والأرخص على الإطلاق "فان رقم ٤"، ينقل يومياً عشرات الآلاف من المواطنين من الجامعة اللبنانية في الحدث إلى منطقة الحمرا. يقدَّر عدد الفانات بالـ ٤٠٠، موزعة على ٣ مواقف هي: "الملاك"، "الجامعة" و"الكفاءات."

يُجبَر السائق يومياً على دفع مبلغ ١٠ آلاف ليرة لحجز مكان في الموقف اليومي، حسب ما قال أحد السائقين الذي فضّل عدم ذكر اسمه تجنباً لأي مشاكل مع أصحاب المواقف، حيث أكد أن الأموال تعطى للمسؤولين عن "حمايتنا"، كذلك للاحزاب المهيمنة وبعض المستفيدين. وحول عدد الركاب الذين يتنقلون يومياً، رجّح السائق أن العدد يفوق الـ ٥٠ ألف مواطن، مؤكداً بأن صاحب كل حافلة يقلّ يومياً في أسوأ الأحوال ١٠٠ راكب.

العديد من سكان الضاحية يفضّلون الانتقال عبر خطوط رقم ٤، معتبرين أن على متن تلك الرحلة لا يمكن لموظف أن يتأخر على عمله، أو أن يتعرض للمضايقة من أصحاب الحافلات كما في بعض المناطق الأخرى غير المنضبطة، فتعرفة الألف ليرة تبقى الأرخص بين كافة الرحلات.

"الراحة" التي يشعر بها الركاب تختلف عند خط "بيروت – بعلبك"، فالتكلفة تراوح بين ٤ آلاف و٥ آلاف ليرة حسب مزاج السائق، وفي حال تكلمتَ مع السائق "باللهجة البعلبكية" فالتعرفة قد تهبط إلى ٣ آلاف ليرة، ولكن ما يميز هذا الخط عن غيره هو كثرة السماسرة المراهقين الذين يتقاضون مبلغاً من المال من كل سائق من أجل استقطاب أكبر عدد من الركاب. بينما أصحاب الحافلات هم أيضاً بمعظمهم من المراهقين الذين لم يجدوا في الفان سوى وسيلة للعمل للحصول على لقمة العيش.

قد تكون الفوضى هي الصفة الغالبة على النقل الخاص في لبنان، إلا أن للأزمة أسبابها والتي تبدأ من الدولة والأحزاب وأصحاب الحافلات وصولاً إلى الركاب أنفسهم، في ظل غياب أي خطة شاملة لتحسين وضع النقل العام في لبنان، لتبقى الفانات هي السلطة الأعلى وصاحبة الكلمة الفصل في نقل المواطنين بين المناطق اللبنانية... وما على المواطن إلاّ التأقلم مع الوضع.