

كلفت زحمة السير في لبنان: 2 مليار دولار سنوياً

فيبيان عقيقي

تقدّر كلفة زحمة السير في لبنان بنحو 2 مليار دولار سنوياً، أي ما يشكل حوالي 4% من الناتج المحلي الإجمالي، بحسب تقرير نشره مركز الدراسات في «بلوم بنك». ويأتي ذلك نتيجة تهاكك البنى التحتية بعد الحرب اللبنانية، وتدهور حالة شبكة الطرق، وغياب سياسات تنمية الطرق وصيانتها، ما ساهم في خلق مشكلة

زحمة مروريّة مزمنة، والحدّ من الاستثمار والنمو الاقتصادي، كما أدّى إلى تراجع معدلات السلامة على الطرق. عملياً، يحلّ لبنان في المرتبة 124 من بين 138 دولة من حيث جودة الطرق، على مؤشر التنافسيّة الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي لعام 2016-2017. ووفقاً لمشروع «الطرق والعمالة» الذي وضعه «البنك الدولي» للعام 2017، يقدر إجمالي

شبكة الطرق اللبنانيّة بنحو 21705 كليومترات، فيما تشكّل شبكة الطرق الرئيسيّة نحو 6380 كليومتراً من الطرق المعبّدة، مصنّفة كالاتي: 529 كليومتراً من الطرق الدوليّة، 1673 كليومتراً من الطرق الأوليّة، و1367 كليومتراً من الطرق الثانويّة، و2811 كليومتراً من الطرق الداخليّة. وبحسب مسح أجرته وزارة الأشغال العامّة والنقل في عام 2000، فإن 15% من الطرق في الشبكة الرئيسيّة

هي في حالة جيّدة، و50% منها في حالة متوسطة، و35% في حالة سيّئة.

غياب النقل العام يقاوم الأزماً

لا ترتبط زحمة السير المزمنة في لبنان بتهاكك البنى التحتية وتدهور شبكة الطرق، فقط، بل من أسبابها أيضاً غياب نظام النقل العام المشترك، ما أدّى إلى تكاثر سيارات الأجرة المشتركة وباصات وسيارات النقل المشترك الخاصّة من جهة،

واعتماد القسم الأكبر من الناس على سياراتهم الخاصّة من جهة أخرى، بحيث تشير الدراسة إلى أن 25% من السكّان فقط يعتمدون على وسائل النقل المشترك، فيما يستخدم 75% منهم سياراتهم الخاصّة. وبحسب التقديرات التي ارتكزت عليها الدراسة، هناك حوالي 1,75 مليون سيارة مسجّلة في لبنان (85% منها سيارات خاصّة)، بحيث ارتفع العدد الإجمالي للسيارات الجديدة المسجّلة بمعدل سنوي متوسط يبلغ 13% بين عامي 2007 و2016.

فضلاً عن ذلك، تشهد العاصمة بيروت دخول وخروج ما بين 500 و600 ألف مركبة يومياً، ما يعني أن هناك سيارة لكل ثلاثة أشخاص

حتى الآن، لا يزال قانون السير يطبق بشكل مجتزأ. الكثير من الإرشادات والضوابط التي نص عليها القانون لا تجري محاسبة مخالفيها، استكمالاً لمسار تطبيقه «على مراحل» منذ وضعه موضع التنفيذ في نيسان عام 2015. وعلى الرغم من انخفاض عدد قتلى الحوادث، إلا أن بعض العارفين يقولون إن المعيار العلمي يبقى متعلقاً بتنفيذ خطط السلامة المرورية الاستراتيجية التي تتجاوز مبدئي اقتناص الغرامات العالية وتخفيض عدد القتلى

التطبيق، المجتزأ لقانون السير لا موعد للمرحلة الثالثة

هديك فرفور

منذ يومين، قُتل ثلاثة أشخاص على طريق الأنصارية في الجنوب نتيجة حادث سير. لم يكن الحادث هو الأول خلال هذا الشهر على طريق الجنوب، سبقه حوادث عديدة راح ضحيتها عدد من الجرحى والقتلى أيضاً. بحسب الخبير في إدارة السلامة المرورية، كامل ابراهيم، فإنّ طريق الاتوستراد المؤدي إلى الجنوب يشهد خلال هذه الفترة أعداداً من حوادث السير، متزايدة نوعاً ما عن المعدلات المعتادة، «ما يتطلب تفعيل قانون السير الجديد في هذه المنطقة».

برأيه، إن فعالية القانون تختلف بين منطقة وأخرى، إذ «لا يُطبّق القانون بالفعالية نفسها في المناطق اللبنانية المختلفة. ما يتمّ التركيز عليه في بيروت من ناحية ضبط المخالفات والتقيّد بقواعد قانون السير يختلف كلياً عما يتمّ التركيز عليه في المناطق الأخرى. مثلاً في بيروت، غالبية المحاضر التي تُسجّل تتعلق بمخالفات الوقوف، فيما تتركز المخالفات في الجنوب والبقاع على المركبات غير القانونية والميكانيك وحزام الأمان وغيرها، أما في الشمال فتتعلق المخالفات بالحمولة الزائدة، فيما تتركز المخالفات في الجديدة وكسروان على شرب الكحول أثناء القيادة وغيرها».

في المبدأ، تنوع هذه المخالفات واختلافها بين المناطق يُعدّ «طبيعياً»، إذ يعتمد على نوعية المخالفات المنتهجة في منطقة معينة، وفق ما يقول مصدر في قوى الأمن الداخلي. إلا أن ابراهيم ينطلق من نقطة الاختلاف في فعالية القانون بين المناطق ليُصوّب على اجتزأ تطبيق القانون، الذي لم ترافقه أي خطة استراتيجية

وطنية لتطوير معايير السلامة المرورية، وتنفيذ الإصلاحات التي لحظها القانون. بهذا المعنى، يغدو الاختلاف في تطبيق القانون بين المناطق والتركيز على مخالفات دون أخرى جزءاً من التطبيق المجتزأ، كان نرسى مثلاً قاعدة أنه في الجنوب يتمّ التركيز على الميكانيك وتجاهل التدقيق في المخالفات الأخرى. يقول ابراهيم هنا، إن هذا الواقع يسمح بخضوع المواطنين حينها لـ «مزاجية» عنصر قوى الأمن، ليُشير إلى ضرورة تطبيق القانون



يبلغ معدل قتلى حوادث السير السنوي في لبنان نحو 600 قتيل



بمفهومه الشامل الذي يتخطّى اقتناص الغرامات وتخفيض عدد القتلى ويتجاوزهما إلى إرساء نوع من الثقافة الرادعة التي تؤمّن البيئة المطلوبة لـ «السلامة المرورية المستدامة». هذه البيئة لن تنشأ إلا على صعيد الاستراتيجيات الوطنية.

تطبيق القانون لا يزال مجتزأ

منذ مدة قصيرة، تداول البعض خبراً على مجموعات تطبيق «الواتساب» يُفيد باقتراب موعد تطبيق «المرحلة المقبلة من قانون السير»، داعياً المقيمين في لبنان إلى التقيّد بالارشادات تجنباً لتسطير محاضر بحقهم.

المثلث التحذيري والشواخص والإطفائيات والمقاعد الخلفية المخصصة للأطفال... يقول مسلم إن هذا القرار اتخذ حينها، قطعاً للطريق أمام التجار الذين عمدوا حينها إلى رفع أسعار هذه المعدات، «وبالتالي تجنباً لفتح سوق سوداء، تم تعليق المحاسبة على هذه المخالفات، من أجل إعطاء السائقين مهلة كافية للتحضّر. وحتى الآن لا يوجد قرار بالمحاسبة على هذه المخالفات».

يرى ابراهيم، أن جميع البنود التي كانت موجودة في القانون القديم هي نفسها التي طبقت مع اختلاف في حجم الغرامات، لافتاً إلى غياب تطبيق «العناصر الأساسية» الجديدة الذي تضمنها القانون الجديد والمتعلقة بالعقوبات على المشاة وبنظام سحب النقاط على دفاتر السوق وإلزام الشاحنات بالسير على يمين الطريق والتدقيق في الحمولة المسموح بها وعدم وضوح مصير المعهد التقني الخاص، حيث من المقرر أن يجري العمل على وضع مناهجه من أجل تخريج مدربي السير وخبرائه».

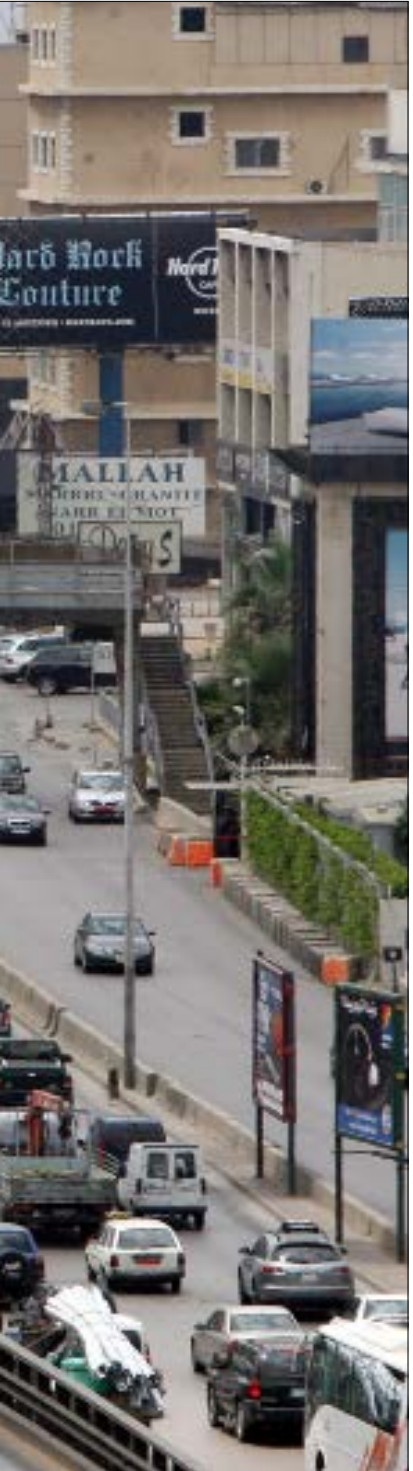
انخفاض عدد القتلى ليس معياراً علمياً

بحسب أرقام قوى الأمن الداخلي، فإنه بعد سنتين على تطبيق القانون، انخفض عدد ضحايا الحوادث بنسبة 22%، «بمعدل 289 شخصاً على صعيد عدد القتلى و2717 جريحاً». ويُشير المصدر نفسه في هذا الصدد إلى أن الأرقام تتجه إلى أن تكون أفضل مما كانت عليه عام 2013.

بحسب ابراهيم، فإن معدل القتلى السنوي في لبنان يبلغ نحو 600 قتيل، أي بمعدل 50 قتيل شهرياً، في حين أن المتوسط العام في البلدان المماثلة للبنان لا يتخطى الـ 300

ينفي العقيد مسلم صحة هذا الخبر، ويقول إنه لا يوجد موعد محدد للمباشرة بالمرحلة «المعلّقة» حالياً. عندما بوشر بتنفيذ قانون السير الجديد في نيسان عام 2015، تم تقسيم مراحل تطبيقه إلى مرحلتين: الأولى وهي التي امتدت من 22-2015-4 إلى 30-4-2015، والتي جرى خلالها قمع المخالفات الآتية: السرعة الزائدة، القيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات، القيادة المتهوره للدراجات الفئة الخامسة، ومخالفات القرار الإداري (السير خارج أوقات الدوام المرادفات والشاحنات) فئة أولى، السرعة الزائدة عن الحد المسموح به.

أما المرحلة الثانية من تطبيق القانون فامتدّت من 1-5-2015 ولغاية 31-5-2015، خلال هذه الفترة تم قمع المخالفات التالية: عدم وضع حزام الأمان في المقاعد الأمامية، تجاوز الإشارة الحمراء، السير باتجاه معاكس لوجهة السير، استعمال وسائل الاتصال، وقوف صف ثان يعرقل انسيابية السير، قيادة مركبة دون لوحات، عدم وجود لوحة أمامية أو خلفية، قيادة مركبة من دون تسجيل، استعمال مركبة لغير الغاية المخصصة لها، قيادة فئة معينة من المركبات غير مرخص لها على رخصة السوق (خصوصاً عمومي)، القيادة بحركات أو مناورات ذات خطورة كالقيادة المتعرجة، تأجير أو استئجار أو استبدال الإطارات أو أي قطع غيار يقصد الغش في المعاينة الميكانيكية، عدم اعتماد سائقي الدراجات النارية الخوذة، قيادة دراجة آلية تحدث ضوضاء عالية. فعلياً لا يوجد مرحلة «ثالثة» لتطبيق القانون. إلا أن هناك قراراً «عُرفياً» من قبل قوى الأمن الداخلي يقضي بعدم محاسبة مرتكبي بعض المخالفات (كإعدام وجود



قتيل سنوياً. يرى ابراهيم أن انخفاض عدد القتلى ليس معياراً علمياً لاحتمال فعالية تطبيق القانون وإن كان سبباً مهماً. برأيه، ما ساهم في تخفيض عدد القتلى هو الحملات الإعلامية التي رافقت تطبيق القانون و«المزاج» الذي وُجد آنذاك بضرورة الارتداد. يخلص ابراهيم إلى أهمية «المناخ» السائد في ردع المتهورين وتربيتهم من هنا يُشير إلى ضرورة تفعيل القانون من أجل إرساء ذلك المناخ: «عندما يُنشر خبر عن يوم أمني،