

## تحقيق

# مليارا دولار خسائر «العجقة» سنوياً لبنان يختنق بالسيارات

لم تعد هناك ساعة ذروة في بيروت. الذروة في كل الساعات، بعدما باتت السيارات أكثر من البشر وأكلت الطرقات والأرصفة، على قتلها. خلال عشر سنوات قفزت أعداد السيارات المسجلة إلى رقم مهول. عام 2008 كان عدد السيارات المسجلة

حوالي 900 ألف، ليرتفع آخر عام 2016 إلى نحو 1,6 مليون سيارة مسجلة. وهذا من دون احتساب ما يضرب من 300 ألف سيارة تتجول بطريقة غير شرعية وسيارات الأجنبي والنازحين وسيارات النقل العام

ارتفع عدد السيارات المسجلة من 900 ألف في 2008 إلى 1,6 مليون عام 2016

## 33000

هو عدد اللوحات العمومية في مقابل 30 ألف لوحة عمومية مزوّرة

## 4000

هو عدد الـ«ميني باص» الشرعي في مقابل 12 ألفاً غير شرعية

## 2000

هو عدد الحافلات الكبيرة (بوسطة) الشرعية تقابلها 1600 غير شرعية

## نصف مليون سيارة في بيروت يومياً

نصف مليون سيارة تدخل يومياً إلى العاصمة، بحسب غرفة التحكم المروري، وهو عدد مهول قياساً إلى مساحة صغيرة ماهرة بكثافة وذات طرقات ضيقة. إلى ذلك، يلفت مدير الغرفة جان دبغي إلى أن ثمة منافذ لا توجد عليها رقابة، وتدخل منها السيارات بأعداد كبيرة، كمناطق كفرشيما وبعيدات والأوزاعي والشويفات، مشيراً إلى أن عمل غرفة التحكم المروري خفف مشاكل السير بنسبة 30% فقط.

تتوزع أرقام السيارات التي تدخل بيروت يومياً عبر مداخلها الأساسية كالتالي:  
- المدخل الشمالي: 92796 سيارة.  
- المدخل الشرقي (من البقاع): 41949 سيارة.  
- المدخل الجنوبي: 70 ألف سيارة (رقم تقدير لأن المدخل الجنوبي غير مزوّد بكاميرات لدواع أمنية).  
- مدخل بكفيا - المتن: 22530 سيارة.

## رحيله دندش

يتذمّر اللبنانيون من «عجقات» السير، فيما أغلب السيارات على الطرقات لا تحوي، غالباً، إلا شخصاً واحداً هو «السائق المتذمّر» من الزحمة. رغم «العجقة»، لا يتخلّى اللبناني عن «البرستيج»، والمصارف تشجعه على ذلك. إذ تسجل سنوياً 35 ألف سيارة جديدة سنوياً بحسب المستشار في جمعية مستوردي السيارات سليم سعد، ومثل هذا العدد من السيارات المستعملة المستوردة. المشكلة هي أن الحاجة للنقل تبقى هي السبب الأساس وراء هذا الانفجار الضخم في أعداد السيارات في ظل غياب شبكة مواصلات حديثة ذات كفاءة تختصر «العجقات» والتلوث والضجيج.

قبل الحرب الأهلية، كان يوجد نقل عام منظم. بعد الحرب، سنة 1994، وبمساعدة شبكة فرنسية، أعيد تفعيل «مصلحة النقل المشترك وسكة الحديد». الفساد والفوضى والتزوير عطلت قيام هذا القطاع

المحروقات التي يزداد استهلاكها في زحمة السير، وضعف الإقبال على الاستهلاك هرباً من زحمت السير خصوصاً في فترة الأعياد، وإضاعة الوقت وانخفاض انتاجية العمل. إلا أن الخسارة الكبرى، غير المنظورة، هي أزمة التلوث الناجمة عن انبعاث الغازات السامة من عوادم السيارات. فبحسب مديرة مركز حماية الطبيعة في الجامعة الأميركية في بيروت نجاة صليبا، يصل المعدل السنوي للتلوث في

المهم بشكل حقيقي وفعال. لكن هذه ليست وحدها مشاكل النقل العام، فهو، إلى ذلك، لا يغطي المناطق كافة في بيروت وخارجها، ولا يتبع توقيتاً محدداً وخطة سير واضحة كما في البلاد المتحضرة. لبنان «السياحي» لا يمتلك قطاراً أو «مترو» أو «تراموي»، كإسطنبول مثلاً. أما وسائل النقل العام (والخاص أيضاً) فهي بمعظمها متهاككة.

فوضى النقل العام سبب من ضمن أسباب أخرى عدة تؤجج زحمة السير في العاصمة. منها أن معظم الإدارات والمؤسسات العامة والشركات الكبرى تقع ضمن نطاق بيروت الكبرى ما يجبر آلاف المقيمين خارجها على التوجه إليها لإنجاز أعمالهم ومعاملاتهم. يضاف ذلك إلى أكثر من نصف مليون مواطن يدخلون بيروت يومياً للعمل ويخرجون منها مساءً.

أضرار أزمة السير لا تقتصر على تلف الأعصاب وهدر الساعات الطوال. تتكبد الدولة نحو ملياري دولار خسائر سنوياً، بسبب

المحروقات التي يزداد استهلاكها في زحمة السير، وضعف الإقبال على الاستهلاك هرباً من زحمت السير خصوصاً في فترة الأعياد، وإضاعة الوقت وانخفاض انتاجية العمل. إلا أن الخسارة الكبرى، غير المنظورة، هي أزمة التلوث الناجمة عن انبعاث الغازات السامة من عوادم السيارات. فبحسب مديرة مركز حماية الطبيعة في الجامعة الأميركية في بيروت نجاة صليبا، يصل المعدل السنوي للتلوث في

أكثر من نصف مليون يدخلون بيروت يومياً للعمل ويخرجون منها مساءً

بيروت إلى 32 microgram/3، وهو أعلى بـ 3,2 مرة ممن المعدل الذي تحدده منظمة الصحة العالمية. وهذا مرشح لزيادة قف عند مدخل بيروت من جهة أوتوستراد صيدا مثلاً، أو أنظر إليها من عاليه، لترى سحابة من التلوث تخنم على العاصمة كشيخ أصفر. بيروت، من بعيد، مدينة مريضة تغطيها كتلة من الضباب والدخان.

السير مشكلة ملحة جداً توازي بأهميتها وخطورتها أزمته الكهربائية والماء. اللجان النيابية اجتمعت مراراً لقرار مشروع قانون جديد للسير. ولكن، حتى الآن لا شيء عملياً. بل الأزمة إلى تفاقم. قانون السير الجديد الذي أقر في 22 / 10 / 2012، يقول المعنيون إن تطبيقه يتم تدريجياً. ولكن، يبدو أن هذا التطبيق بدأ بمادة النوعية على الثقافة المرورية، وليس بمعالجة أسباب جذرية كإزالة النقل العام غير الشرعي مثلاً، أو إدخاله في «نظام» النقل الجديد. وهذا، ربما، لأن إزالة المخالفات تهدد مصالح بعض من هم في السلطة:

## أصحاب الشاحنات: قطاع طرق غصباً عنا!

### أمال خليل

يهتم الجنوبيون بتتبع أخبار أصحاب الشاحنات وسائقينها. ليس تقديراً لعملهم، أو استنكاراً لطريقة قيادة بعضهم غير الآمنة على الطرقات. وإنما لأن تحركاتهم قد تشل حركة الآلاف في حال كرروا قطع الطرق الرئيسية احتجاجاً على إجراءات وزارة الداخلية «غير المنصفة».

الساعات العصبية التي عاشها الآلاف في نيسان الفائت عندما قطع المحتجون جسر الزهراني كادت

البعض لم يرسل أولاده إلى المدارس وأخرون لم يلتحقوا بأعمالهم. مرت ساعات النهار من دون قطع الطريق، رغم أن الشاحنات الفارغة بقيت مركونة على الجانبين وأصحابها وسائقوها تجمعوا من حولها. «نعلم أن الناس تشتمنا ويتساءلون عن ذنبهم في قطع الطريق عليهم»، يقول «أبو ربيع» الذي يوحي بأنه قائد التحرك.

استباقاً للهجمة التي قد يتعرضون لها بسبب الضرر بالمواطنين، وزع المعتصمون منشورات اعتذروا فيها

من أبناء الجنوب، شارحين الأسباب التي تجبرهم على قطع الطرق. يقول «أبو ربيع» إن «الوجع لا يوجع سوى صاحبه». يستعرض الأسباب التي دفعته للإعتصام الذي «ستساعد في حال لم تستجب وزارة الداخلية لمطلبنا». السبب الأول «رفض الوزارة تسجيل حوالي 6 آلاف شاحنة كبيرة وخمسة آلاف أخرى متوسطة الحجم كوسائل نقل عمومية بكلفة الرسوم التي حددتها الدولة، بعد قيام بعض المتنفذين باحتكار ألفي ثمرة عمومية لبيعها في السوق السوداء، فيما

توزعت 14 ألف ثمرة على سائقي لبنان». أما السبب الثاني فهو التشدد في منح رخص نقل الناتج من أشغال الحفر والبناء. ويبقى قرار «الداخلية» بعدم تجديد تراخيص العمل لخمسة مرامل في الجنوب الطامة الكبرى. إذ يضطر سائق الشاحنة إلى شراء حمولة الرمول والأترية من مناطق أخرى ما يؤدي إلى ارتفاع الكلفة. في وقت لاحق، استقبل مدير مكتب وزير الداخلية والبلديات نهاد المشنوق وفداً من المعتصمين واستمع إلى مطالبهم.