

على الصلاف

83 قتيلاً «حصدتهم» طرقات لبنان في الشهرين الأولين من هذا العام على الطرقات التي تفقد لاسبط قواعد السلامة العامة، إلى هؤلاء، يمكن إضافة 806 جرحى كادوا يصدقون حياتهم في 640 حادثاً ضحى فتره لا تتعدى سنتين يوماً، يسقط كل هؤلاء في ظلّ قانون «عصري» للسير يُطَيّف منذ أربع سنوات، وسيتموت بعدهم الكثير، لا لوجود عطب في القانون، وإنما لأن فهم المعنيين لهذا القانون يشبه فهم القوى الأمنية له، وهو يتوقف عند قمع المخالفات رغم أن الهدف العام والأساس منه - كما جاء في مقدمته - يتمحور حول إصلاح «قطاع» السير عبر وضع خطة متكاملة للمعالجة، وهو ما لم يحدث حتى هذه اللحظات، أربع سنوات، وقبلها سنوات من «النكال» لم تتغير في «القطاع» سوى أشياء بسيطة على طريقة «التزييم»، سواء في ما يخص إقرار المجلس الوطني للسلامة المرورية أو في الشق المتعلق بصيانة الطرقات

83 قتيلاً «حصدتهم» طرقات لبنان في الشهرين الأولين من هذا العام تطبيقه، قانون السير يحتاج إلى... قانون!

أجاثنا حمية

منتصف نيسان المقبل، ينهي قانون السير الجديد عامه الرابع، كأنها أعوام لم تكن، إذ لا يزال القانون ناقصه «قانون» ليصبح... قانوناً، فحتى هذه اللحظات، لم تفعل منه سوى بنود قليلة، على رأسها تلك المتعلقة بـ«الغرامات» التي تذهب إلى صناديق لا علاقة لها بالسلامة المرورية - وهذه حكاية أخرى، أما الهدف الأساس لوضع القانون، وهو إصلاح «القطاع»، فلم يتحقق بعد. وبحسب أمين سر المجلس الوطني للسلامة المرورية (وهو الأصل في تطبيق سياسات السلامة المرورية)، الدكتور رمزي سلامة، يحتاج القانون - ليصبح نافذاً - إلى جملة من النصوص المعيارية (مراسيم وقرارات)، يتخذت سلامة - الذي يعمل منذ إطلاق المجلس وحيداً بلا موازنة ولا فريق عمل متخصص - عن بنود كثيرة غير قابلة للتطبيق «لأنه لم يصدر إلى الآن أي نص معياري يسترها». بحسب بسيط، يقول: «أخسبت الخواص قتبين أنها مش أقل من 120 نصاً». أما لماذا لم تصدر بعد؟ ثمة وجهتان للجواب، الأولى يختصرها سلامة «غياب الموازنات اللازمة ومنها موازنة المجلس الذي يعمل اليوم بالمؤنة والتطوع»، والثانية ما يقوله مدير الأكاديمية اللبنانية للسلامة المرورية كامل ابراهيم عن التراخي وتراجع مرتبة موضوع إدارة السير والسلامة بالنسبة للمعنيين، هو، باختصار، «مش اولويتهم». لكل هذه الأسباب، يفقد القانون

دانا «تقريبية» للموت

العام الماضي، سجّلت تقارير قوى الأمن الداخلي 464 وفاة بسبب حوادث السير، هذه ليست حصيلة نهائية، فثمة وفيات لا تسجّل، خصوصاً تلك التي تقع في المناطق النائية. هؤلاء يموتون «قضاء

وقدرًا»، ولا يسجّل موتهم، إلا إذا كان العدد «محرزًا». يمكن الإشارة هنا إلى طرقات كثيرة في القرى يطلق عليها الساكنون بجوارها أسماء «طريق الموت»، منها مثلاً طريق نيجا البقاعية، هناك لا تسجّل الوفيات على أنها ناتجة عن حوادث السير إلا إذا تخطى العدد 3 قتلى!

لا جرة نهائية لقتلى الحوادث، أصدرت تقريرها أيضاً. وإن كان هناك ما يمكن أن نستخلصه هنا، فهو عدم التنسيق بين الجهات المعنية، هذا، تبقى الأرقام تقريبية، يحدث كل ذلك، في وقت ينص القانون «الجديد»، على ضرورة إنشاء المرصد الوطني لجمع المعلومات الخاصة بحوادث السير (لا يزال «قيد الإنشاء»). وظيفة المرصد، المفترضة، العمل على جمع المعلومات من مصادرها، إن كان من محاضر القوى الأمنية أو من المستشفيات. هذا العمل ليس ترفاً، فاسط الأور من تصبح «هناك داتا

معلومات موثوقة ودقيقة»، بحسب ابراهيم، أما الهدف الآخر، فهو تأسيس دعائم السلامة العامة، إذ ليس المطلوب حصر عدد الإموات، بقدر ما هو مطلوب «تحديد النقاط السوداء، أي الأماكن التي تكثر فيها الحوادث وتحديد الأسباب للعمل على المعالجة ورسم السياسات الوطنية لتحسين السلامة المرورية»، بحسب سلامة. اليوم، يمكن أن نعرف «كيف» مات كل هذا «الكلم» من الناس، ولكن ما لا نعرفه هو «لماذا» ماتوا؟ في علم الحوادث، ثمة عوامل تؤدي إلى حصول الحوادث، وعوامل أخرى تؤدي إلى حصول الوفاة. هذه النقطة الأخيرة هي صلب السلامة المرورية التي تتخاضع عنها الوزارات المعنية. فغالباً ما تكون أسباب الوفاة ناتجة عن الإهمال في صيانة الطرق، أو لعدم توافر عناصر السلامة على الطرقات، من مراعاة أمكنة وضع أعمدة الإنارة التي يفترض إبعادها 4 أمتار عن الطريق الرئيسية أو وضع العاكسات الضوئية والمونسات على جوانب الطرق، وهي من طريقاً «متسامحاً». ثمة جزء كبير يفرضه قانون



لا جرة نهائية لقتله الحوادث لتعدّ الجهات التي تعنه بتسجيله الضحايا وغياب التنسيّف، بينما (مروان طحطح)

الرئيسية، غير أن هذه الغرفة، التي يفترض أن تشكل المركز التنسيقي بين الجهات المعنية، بإشراف قوى الأمن الداخلي «لم تيسر أمورها إلى الآن»، بحسب مصادر مكتب العلاقات العامة في قوى الأمن. ولذلك أسباب، منها المرتبط بالأمور اللوجستية والتجهيزات التي تتطلب بعض الوقت، ومنها المرتبط بالميزانية والإمكانات. رغم تجهيز الغرفة بالحواسيب للعمل، إلا أنها لم «تمش»، وهو ما يستدعي السؤال عن فعاليتها اليوم. تلقت المصادر إلى أنها «تقي بالحاجة ويمكن تعديل بعضها، يعني فيه أشياء ممكن نتخاّب لتحسينها». أما الشق الآخر، والذي يختصر النظام بجله، فهو قصة التنسيق بين الجهات المعنية، إذ تفترض هذه الأخيرة «التعاون بين فائز السير ووزارة الاتصالات في ما يخص داتا المعلومات وبين هيئة إدارة سير المركبات الآلية، وهذا يستوجب الربط المعلوماتي في كافة المجالات، إن كان لعناوين المواطنين أو أرقام اللوحات والتنسيق بين كل الجهات التي تسجل محاضر، ولكنها تحتاج إلى وقت كي تتحضر مثل كل شيء بلبنان، مشّ يعني كبتنا زر الكمبيوتر ومشّ الحال». في غياب تلك الغرفة، لا يزال العمل على تحرير المحاضر يدوياً، وهذه تسجل بين 1000 و2000 محضر يومياً» هي في الغالب «محاضر سريعة أو عدم انتباه أو اتجاه عكس السير أو عدم وضع حزام الأمان». مع ذلك، تبقى مجرد غرامات بلا عقاب، يعني هذا الشق، لو طيق، من «التحاييات» الكثيرة على القانون، بدءاً من تحرير محاضر الضبط وصولاً إلى رخص القيادة وما يينهما. كما القانون، متوقف بسبب غياب الإمكانيات. في هذا الشق مثلاً، يمكن الاستعانة بنموذج يختصر حال المكنته، وهو المتعلق بغرفة المحاضر الإلكترونية التي من شأنها حصر «الجهة» التي تحرّر محاضر الضبط من خلال ربطها بالادارات والكاميرات على الطرقات

كان ثمة تركيز على «المكنته»، بالنسبة للقيمين على إعداد القانون، يعني هذا الشق، لو طيق، من «التحاييات» الكثيرة على القانون، بدءاً من تحرير محاضر الضبط وصولاً إلى رخص القيادة، وما يينهما. كما القانون، متوقف بسبب غياب الإمكانيات. في هذا الشق مثلاً، يمكن الاستعانة بنموذج يختصر حال المكنته، وهو المتعلق بغرفة المحاضر الإلكترونية التي من شأنها حصر «الجهة» التي تحرّر محاضر الضبط من خلال ربطها بالادارات والكاميرات على الطرقات

كان ثمة تركيز على «المكنته»، بالنسبة للقيمين على إعداد القانون، يعني هذا الشق، لو طيق، من «التحاييات» الكثيرة على القانون، بدءاً من تحرير محاضر الضبط وصولاً إلى رخص القيادة، وما يينهما. كما القانون، متوقف بسبب غياب الإمكانيات. في هذا الشق مثلاً، يمكن الاستعانة بنموذج يختصر حال المكنته، وهو المتعلق بغرفة المحاضر الإلكترونية التي من شأنها حصر «الجهة» التي تحرّر محاضر الضبط من خلال ربطها بالادارات والكاميرات على الطرقات

غالباً ما تكون أسباب الوفاة ناتجة عن عدم توافر عناصر السلامة على الطرق أو بسبب الإهمال في صيانتها

مكنته... على الورق في الغالب الأعم من القانون 243،

وتطبيق قواعد السلامة المرورية، أو في تعديل المناهج وتحويل مكاتب السوف إلى مدارس، وغيرها من البنود التي يحتاج تنفيذها إلى نحو 120 قراراً ومرسوماً بحسب أمين سر المجلس رمزي سلامة، لا بل أن هذا المجلس نفسه، لم يغلّ الصلح به إلى الآن. لغياب التمويل، وليس حاله أفضل من حال نصف الطرف في لبنان التي نالت درجة «سيئة» في التصنيف الأخير الذي يقوم به مجلس الإنماء والإعمار لناحية الإنشاء والصيانة واستيفاء مقومات السلامة العامة، هذا الواقع هو ما يدفع للمطالبة، عند عتبة إكمال العام الرابع، إلى إعادة ترتيب أولويات الجهات المعنية بالقانون، من وزارة الداخلية إلى وزارات الأشغال والتربية وغيرها من الوزارات والمؤسسات المعنية - بحيث تصبح حياة الناس التي تذهب في لحظة غياب قواعد السلامة المرورية في أول الألائحة

غرفة التحكم المروري: مجرد صفحة على «تويتر»

رئيل دنش

عام 2013، برز اسم «غرفة التحكم المروري» بعدما باتت مصدراً للمعلومات المتعلقة بالسير عبر موقع «تويتر»، و«مرجعاً» حول حال طرقات بيروت وساعات ذروتها، ومعها طرقات بعض المناطق، غير أنها أهملت مهمتها المفترضة والتي تتعدى كونها «راداراً» لرصد حركة سير المدينة، فبحسب المرسوم 11244، المتعلق بـ«تحديد مهام وملاك هيئة إدارة السير والآليات والمركبات»، للغرفة مهام أخرى، كإدارة إشارات السير ومراقبتها ووضع خطط لتشغيلها في التوقيت الأفضل، وجمع المعلومات عن حركة السير للاستفادة منها في دراسات السير والتخطيط لنظم النقل، ومراقبة عمل مفاولي الصيانة للتأكد من قيامهم بالصيانة الدورية والطارئة، وإدعاء الرأي في دراسات أثر مشاريع الإنشاءات والأبنية على حركة السير عند إعطاء تراخيص البناء. غير أن «التحديد» شيء، وما تقوم به «الغرفة» شيء آخر. فأكثر انشغاء «أكثر المنتجة»، هي تلك التي تتعلق برصد حركة السير وبرمجة إشارات المرور في بيروت الكبرى (من نهر الموت شمالاً إلى خلدة جنوباً) عبر أكثر من 100 كاميرا مراقبة، وفي ما عدا ذلك،

في الغرفة 5 مشغلين فقط فيما ينص عقد التشغيل على توظيف 13

للشبهات، تركيب وصيانة وبرمجة نظام التحكم بإشارات المرور. ومن المآخذ على «الغرفة»، أيضاً، «الاعتباطية في برمجة الإشارات بما لا يتناسب مع مراقبة حركة السير» وهذا ما يسهم في الغالب في خلق بعض الطرقات في أوقات الذروة، يعزو مسعد ذلك إلى «قلة عدد المشغلين في الغرفة»، وهم خمسة يعملون بثلاثة دوامات مختلفة، اثنان منهم صباحاً واثنان بعد الظهر ومشغل واحد ليلاً «وهذا ليس كافياً، فمدينة بحجم بيروت لا يمكن أن يشغل إشاراتنا شخصان، وفي الأحوال الطبيعية ينبغي وجود خمسة مشغلين في كل دوام»، ناهيك عن أن «بوكت للهندسة والتعهدات العامة» التي لزمتهما إدارة هيئة السير إدارة «الغرفة»، شركة «لا علاقة لها بتشغيل أنظمة السير وإنما بصيانة الكهراء»، ويبلغ مسعد إلى أن العقد نض على «وجود 13 مشغلاً، بمعدل خمسة مشغلين في كل دوام، و3 مشغلين ليلاً، بينما في واقع الأمر، تدفع الشركة لخمس مشغلين فقط». هذه مخالفة أولى، تتبعها أخرى لها علاقة بعدد مهندسي التشغيل، إذ «ينص دفتر الشروط على وجود مهندسين اثنين وبدوام كامل»، فيما حالياً «هناك مهندس واحد يحضر إلى الغرفة مرتين أسبوعياً لإرتباطه بالعلم في إحدى الجامعات الخاصة». هذه الانتقادات يخفيها مدير غرفة التحكم المروري جان دبغي: «لا إشارات سير تابعة للغرفة معطلة»، فيما لا يرى أهمية لحضور المهندس بدوام كامل، لأن «الإشارات تعمل وفق برمجيات عذة في اليوم الواحد تختلف تبعاً لأوقات الذروة، ويعمل بعضها وفق الحاجة، أما المهندس فيحضر بدوام كامل في الحالات الطارئة كالمناسيات والأعياد، الأمر لا يقتصر على الدوامات فقط، فثمة أجهزة في الغرفة لا تستعمل هنا يمكن العودة 10 سنوات إلى الوراء، وتحديداً إلى عام 2009، حين جهّزت الغرفة بعشر كاميرات red light enforcement camera بكلفة مليون دولار للمساعدة على كشف المخالفين والحد من الانتهاكات المرورية، وهي لا تزال حتى الآن بلا تشغيل، بحجة قدم أنظمتها البرمجية، عام 2017 أيضاً، رُكّبت كاميرتان جديدتان لم تُشغّلا، كذلك، والسبب، كما يقول متابعون، هو «عدم التوافق حول جباية العائدات بين قوى الأمن الداخلي وهيئة إدارة السير». قبل أشهر أيضاً، رُكّبت خمسة رادارات لتحديد سرعة السيارات العابرة كل سيارة، كلفة الواحد منها نحو 10 آلاف دولار، وثمة رادارات وكاميرات أخرى بتكاليف مرتفعة وضعت أيضاً لتحديد معدل سرعة السيارات العابرة وأعدادها. يحدث كل ذلك، في وقت تحتاج الغرفة إلى تحديث وتطوير وصيانة لزيادة مساحة تغطيتها، «ولا يوجد مصاري»، والسبب؛ لأن بدلات المخالفات المرورية تذهب إلى «غير أماكنها»، في الوقت الذي يُخصّص منها في الخارج نحو 40% لغرف التحكم المروري»، يقول دبغي.

من المآخذ على الغرفة الاعتباطية في برمجة الإشارات (مروان طحطح)

