

على الضفاف

في البقاع لا حوادث «حديد بحديد»!

في المناطق الثانية، تصدق الطرقات «سامحها» مع من يقودون السيارات فوقها ومن يعبرونها سيراً على الأقدام، وحته مع من يعيشون بجوارها. نادراً ما تكون نتيجة الحادث في هذه المناطق «حديد بحديد».

براكم ذلك اعداد من الضحايا اكبر من المناطق الأخرى

إيلده الفصيت

مع بدء تطبيق قانون السير الجديد والتشدد بالقرامات، عام 2015، شهد عدد ضحايا الصدامات المرورية تراجعاً في مختلف المناطق... إلا في البقاع، حيث بقي عدد الموت سير نحو الأعلى في تلك الفترة التي راقت «الإحتفالات» بتطبيق القانون، ارتفع عدد الضحايا في تلك المنطقة من 111 في 2014 إلى 151 عام 2015، بزيادة

قضاء الهرمل أولاً

بحسب دراسة أعدها مدير الأكاديمية اللبنانية الدولية للسلامة المرورية كامل ابراهيم، لواقع حوادث المرور في البقاع لعام 2015، يتبين أن البقاع يشكل النسبة الأعلى من الحوادث الميئة في لبنان (0,17)، المرتبة الأولى في المحافظة، مع 0,56 قتيل لكل حادث. ويأتي قضاء الهرمل في المرتبة الأولى في المحافظة، مع 0,56 قتيل لكل حادث. 66% من قتلى البقاع يسقطون في قضايا زحلة وبعليك، ومعظمهم يموتون على الطرق الدولية، صهر البيدر - المصنع، شنترة - بعليك - حمص) 37% من الضحايا شبان تتراوح أعمارهم بين 15 و29 سنة، 16% منهم أطفال تحت سن الـ 14.

35%، هذا الرقم ليس بلا معنى، ويمكنه الإحالة إلى خلاصات عدّة لناحية «المساواة» والتشدد في تطبيق القانون في مختلف المحافظات والأقضية، وتوزيع عديد عناصر السير والمقارن بحسب حاجات المناطق، إضافة إلى العنصر الأهم، وهو تطبيق شروط السلامة على الطرقات من قبل وزارة الأشغال ومجلس الإنماء والإعمار والبلديات. البقاع يأتي ثانياً بعد جبل لبنان من حيث عدد قتلى الصدامات المرورية (بحسب إحصائيات قوى الأمن الداخلي)، إلا أنه «المحافظة» الوحيدة التي ارتفع فيها عدد القتلى في تلك الفترة، فيما انخفض في جبل لبنان من 277 قتيلاً إلى 207. وحتى في السنوات التي تلت، لم يتراجع العدد إلا بنسبة طفيفة جداً، وبقي البقاع محافظاً على مرتبته الثانية. العام الماضي وحده، سجّل العدّاد 138 ضحية، معظمهم من الشباب، مع تفاوت في توزع الموت بين أقضية المحافظة، اللافت، مثلاً، أن الأقضية البعيدة والنائية، وتحديدًا قضاء الهرمل، تسجّل نسبة متقاربة بين القتلى والحوادث. هناك الصدامات قاتلة، بالمعنى الحرفي للكلمة، ولا مفرّ من الموت مع كل حادث مروري. وما يزيد الطين بلة أن من يموتون هناك لا يسجلون كلهم في اللوائح «الرسمية» التي تعدها الجهات المعنية، لأسباب مختلفة ومؤلمة في الوقت عينه، منها غياب عناصر السير في نقاط الحوادث، نتيجة التخصيص أوّل وعدم تبليغ المواطنين بالحوادث ثانياً. وللتفصيل، توجد مفترزة سير واحدة في بعليك ومكتب سير تابع لفصيلة الهرمل ينتظر تحويله إلى مفترزة. أما السبب الأخر، فيعود إلى أن سكان تلك الأقضية يلجأون إلى النقل «الذاتي» لضحايا الحوادث إلى المراكز الصحيّة والمستشفيات بدلاً من التبليغ عنها وانتظار سيارات الإسعاف التي تعاني المظفة من

نقص فادح فيها. أما الجزء الأخر من الحكاية، فيرتبط بخباب معايير السلامة على الطرقات. ثمة طرفة يتداولها ناس تلك المنطقة عن طريق بسمونه بوضع الخطط وتحسين وضع الطرقات لتصبح أكثر أماناً لناحية الصيانة والإنارة والعاكسات الضوئية والخطوط المرسومة، أي أن تكون الطرق متسامحة، بحيث لا تسمح بموت السائق أو من في السيارة، بل تحدّ من الأذى الناجم

مع بدء تطبيق قانون السير الجديد عام 2015 تراجع عدد الضحايا في مختلف المناطق... إلا في البقاع (مروان طحطح)



عن الحوادث في حال أخطأ السائق، مثل إبعاد الأشجار وأعمدة الإنارة أو اللوحات الإعلانية عن جانبي الطريق، واعتماد مركبات أكثر أماناً، وسلوك أكثر أماناً مرتبط بالتوعية وتعليم القيادة وتطبيق القانون، إضافة إلى منظومة الإسعاف والإنقاذ والمستشفيات». هذا ما يقوله العقيد، أما ما يقوله الواقع، فهو أن هذه الركائز لا وجود لها. هي غائبة تماماً، مع تفاوت بين محافظة وأخرى. على أن

محافظة البقاع وبعليك - الهرمل هما الأسوأ، حيث تتراجع منظومة الإسعاف ويغيب الأمان عن الطرق. التفاوت في أعداد القتلى مقارنة بعدد الحوادث بين محافظة وأخرى يؤكد ذلك. في محافظة بيروت، مثلاً، سقط 27 قتيلًا في 703 حوادث (2017)، فيما حصد الموت في البقاع 127 قتيلًا في 563 حادثًا. علاوة على ذلك، فإن عدد «النقاط السوداء»، أي تلك التي تشهد عدداً مرتفعاً من الصدامات القاتلة، يصل عددها في محافظة بعليك - الهرمل إلى 17 نقطة، يحفظها المواطنون عن ظهر قلب، فيما تتغاضى الدولة عن وجودها بسبب... الموازنة. وثمة أمثلة كثيرة عن «نقاط سوداء» يعج بها البقاع، ليس آخرها طريق رباق - بعليك الدولي «المعتمّ» في معظمه (ما عدا نقاط الحواجز الأمتية وبعض المسافات التابعة لبلديات فاعلة)، على تلك الطريق، لا وجود لشيء اسمه لافتة تحذيرية أو إشارة مرور.

طريق عتيق في البقاع الغربي مثال آخر، بعدما أفقده «التوسيع» شروط السلامة، حيث أزيلت اللوحات واللافات المرورية. وكذلك طريق بر الباس - دير زنون - رباق، وهو طريق آخر غير متسامح مع اهل البقاع، حيث تغيب اللافتات ويغيب قانون السير. المشكلة الأكبر تخمن في غياب الرقابة لدى تنفيذ الطرق من قبل وزارة الأشغال، وفي تقاسم البلديات المعنية عن إجراء إصلاحات بهدف تحسين شروط السلامة المرورية في نطاقها البلدي (مثل وضع المرابا، إبعاد الشجر والأعمدة ووضع مطبات بهدف تخفيف السرعة حيث يجب وإعادة تهيئة السير على مداخل القرى). هذه البلديات نفسها التي تتفرج على القتل على الطرقات العامة وتسنى واجباتها على الطرقات الداخلية التابعة لنطاقها، رغم أنها تحوز نسبة 20% من عائدات الغرامات التي يفرضها قانون السير.

طريق عتيق في البقاع الغربي مثال آخر، بعدما أفقده «التوسيع» شروط السلامة، حيث أزيلت اللوحات واللافات المرورية. وكذلك طريق بر الباس - دير زنون - رباق، وهو طريق آخر غير متسامح مع اهل البقاع، حيث تغيب اللافتات ويغيب قانون السير. المشكلة الأكبر تخمن في غياب الرقابة لدى تنفيذ الطرق من قبل وزارة الأشغال، وفي تقاسم البلديات المعنية عن إجراء إصلاحات بهدف تحسين شروط السلامة المرورية في نطاقها البلدي (مثل وضع المرابا، إبعاد الشجر والأعمدة ووضع مطبات بهدف تخفيف السرعة حيث يجب وإعادة تهيئة السير على مداخل القرى). هذه البلديات نفسها التي تتفرج على القتل على الطرقات العامة وتسنى واجباتها على الطرقات الداخلية التابعة لنطاقها، رغم أنها تحوز نسبة 20% من عائدات الغرامات التي يفرضها قانون السير.

النساء أقل تسبباً بالحوادث

مهارة في القيادة، بالأرقام، تبين إحصاءات العام الماضي (بين الأول من كانون الثاني 2018 وحتى التاسع من كانون الأول من العام نفسه) وقوع 4265 حوادث سير أدت إلى سقوط 464 قتيلًا و5570 جريحاً. ومن هذه النسبة، تسببت النساء بـ 11 حادثاً مميتاً نتج عنه 11 قتيلًا، فيما تسبب الرجال بـ 204 حادثاً قاتلاً ذهب ضحيتها 207 قتلى و2297 جريحاً. غير قاتل . نتج عنها 2483 جريحاً. تعد هذه الأرقام إلى الذاكرة تقريباً أصدرته الشرطة الفرنسية عام 2012، تعليقاً على الإحصاءات المتعلقة بالحوادث المرورية، وقالت في خلاصته «لو قاد

هادي احمد

لطالباً ارتبطت «المهارة» بقيادة السيارات بالذكور. لم تكن ثمة رواية تتعلق بتفوق امرأة في القيادة. هذا، على الأقل، ما صنعه «الخيال» - الذكوري بطبيعة الحال. أما الواقع الذي تصنعه الأرقام فيبين حقائق أخرى، مفادها أن النساء أقل تسبباً بالحوادث - القاتلة منها وغير القاتلة. أرقام قوى الأمن الداخلي تؤكد أن 80% من تلك الحوادث تسببها قيادة الذكور: كسرت تلك الأرقام «هيبة» الرجال، وصار بإمكان النساء التباهي بإمسك المقود، والإعلان أنهن أكثر مهارة في القيادة، بالأرقام، تبين إحصاءات العام الماضي (بين الأول من كانون الثاني 2018 وحتى التاسع من كانون الأول من العام نفسه) وقوع 4265 حوادث سير أدت إلى سقوط 464 قتيلًا و5570 جريحاً. ومن هذه النسبة، تسببت النساء بـ 11 حادثاً مميتاً نتج عنه 11 قتيلًا، فيما تسبب الرجال بـ 204 حادثاً قاتلاً ذهب ضحيتها 207 قتلى و2297 جريحاً. غير قاتل . نتج عنها 2483 جريحاً. تعد هذه الأرقام إلى الذاكرة تقريباً أصدرته الشرطة الفرنسية عام 2012، تعليقاً على الإحصاءات المتعلقة بالحوادث المرورية، وقالت في خلاصته «لو قاد

نصف الطرق لا يستوفي شروط السلامة

الجردة أن أكثر من 3000 كيلومتر في وضع سيئ، إن لناحية الإنشاء والصيانة أو لناحية مقومات السلامة العامة. أما النصف المتبقي فليس أفضل حالاً، إذ لم تتخط «علامته» درجة مقبول. وأسباب ذلك تبدأ من التصميم والبنية الإنشائية وصولاً إلى الصيانة التي تقتصر على «الحالات الطارئة جداً والأنية»، بحسب مدير الصيانة في وزارة الأشغال، أديب دروج. المشروع استهدف 6600 كيلومتر من أصل 20 ألف كيلومتر (مجموع الطرق من أوتوسرادات وطرقات رئيسية وفرعية وزراعية تابعة للبلديات)، إلا أنها عبئة عن سوء الطرقات بسبب النقص الذي تعانیه لجهة مراعاة السلامة المرورية (تزييح الطرق ووضع المونسات والحمايات على جوانبها)، وهي تزداد سوءاً لغياب الصيانة. فرغم أن الصيانة تشكل 70% من موازنة وزارة الأشغال، إلا أنه «لا صيانة استباقية» في أغلب الأحيان، إذ أن «عقود الصيانة يجب أن تحدّد بشكل سنوي، وهو ما لا يجري بسبب عدم وجود اعتمادات، لذلك يقتصر العمل على ما هو طارئ»، بحسب دروج، ناهيك عن أن الوزارة «لا تقوم بدورها كما هو مطلوب، بسبب ضغوط البلديات وما يلحقها من طلبات سياسيين ونواب ووزراء ومن يموتون...».

يستوفي شروط السلامة العامة والمرورية، بحسب المهندس إليي حلو. هذه واحدة من خلاصات المشروع الذي كشف على 6600 كيلومتر من شبكة الطرق المصنفة (أي التابعة لوزارة الأشغال العامة والنقل) بالاستعانة بمهندسين متخصصين من جامعة زعرب، واعتماد تقنية «أبراب» التي تقيّم حال الطرق بواسطة سيارات مجهزة بكاميرات ونظام «جسي بي إس»، تنتهي بوضع «سكور» من درجة «ممتاز إلى سيئ»، وقد تبين من خلال هذه

لا يحتاج تقييم حال الطرقات في لبنان، لناحية السلامة العامة، إلى دراسات، من السهل - نظرياً - تقييم تلك الحال التي تتدرج يوماً بعد يوم نحو الأسوأ. أما، وقد أعدت دراسة جذية في هذا الإطار، فقد بات من السهل توزيع هذا «السوء»... (مشروع الطرقات والعمالة» الذي تقوم عليه الشركات العاملة، للكشف على حال الطرق بغية تأهيلها، استغرق عامين، والنتيجة: «نصف إلى سيئ»، وقد تبين من خلال هذه



(مروان بوحدر)

المعلم السوق»، برأيه، «من يحمل الشهادة كمن يحمل جواز سفر ليست عليه أي تاشيرة، والمهنتان محصنتان بحاجزتين بنعني عبورهما، أي مبراة كفاءة من وزارة الاقتصاد للرأغبين في العمل كخبراء سير، وشهادة الاختصاص لتعليم كل فئة من فئات رخص السوق تعرضها إدارة السير ونقابة معلمى السوق على اللجنة للموافقة، وتجري هذه الامتحانات بحسب الحاجة في سوق العمل وللنقابات دور في ذلك». وجود هذا الاختصاص من ضمن المتطلبات القانونية للعمل في المهنتين لا يعني، بحسب داغر، أن «التعليم والتدريب سيكونان على مستوى تدريب بعثات رواد قضاء، إذ لا يمكن المغالاة في التركيز على قطاع التعليم المهني وإعمال بقية قطاعات المرور ومطالبات تطبيق قانون السير». وبالنسبة إلى

ان تعرف ما إذا كان الطلاب الذين خاضوا للمرة الأولى الامتحانات الرسمية قد احتسبوا الكفايات المتوقعة. ما نعرفه هو أنهم نجحوا بعلاوات مرتفعة». في المقابل، يرى داغر أنّ «طرق التدريس المعتمدة مع طرق التدريب والتقويم التي يعتمدها التعليم المهني حالياً، قادرة على التأقلم لاعتمادها مبدأ تعليمياً حديثاً مبنياً على المقاربة بالكفايات، وهو مبدأ متطور لجهة اعتماده على طرق حديثة تسمح بتطوير مستدام». أما شهادة الامتحان الفني في اختصاص المرور التي يتأهل المرشح لدى نجاحه في الامتحان الرسمي فليست، «سوى الخطوة الأولى للرأغبين في الانخراط في مهنتي الاختصاص اللذين كانتا تعتمدان سابقاً على الخبرة في مراتب حدادة السيارات لخبير أو رخصة سوق عمومية

وكتابة التقارير والأساسيات في اللغة والإحصاءات، ولم يجر إكساب معلمى السوق المستقبليين طرائق التحضير للدرس والمعارف والمهارات والمواقف تجاه التلامذة، وتقديم أدائهم لاستحقاق رخصة السوق عن جدارة»، وفق سلامة، «انسجر المنهج تحت الضغط، وهناك شكوك كبيرة بشأن جدوى الاختصاص حالياً، إذ لا نستطيع

لم يحققه الإختصاص بنسخته الحالية الهدف الأساسي من إنشائه

اختصاص المرور: من يقيّم التجربة؟

السوق و«خبرة الحوادث»، أو ما يعرف بخبراء السير. في المبدأ، استُحدث «اختصاص المرور» بدافع الحاجة إلى وجود مستوى أفضل للسائقين، مثلما هو ضروري وجود مستوى أفضل لهندسة الطرق وتنظيم السير. وقد وضع منهاج متطور يراعي الأدوار المطلوبة من كل من خبير السير ومعلم السوق، والمنهجية العلمية في ممارسة مهنتهما، بحيث يكون لكل مادة خصوصيتها في بناء القدرات الشخصية». وبالتالي، «لم يحقق الإختصاص بنسخته الحالية الهدف الأساسي من إنشائه»، وهو التمهين وتطوير مكاتب تعليم السوق لتصبح مدارس فعلية تزود خبراء السير بكفايات محددة بعلم الحوادث والعوامل التي تتداخل عند حصول الصدامات المرورية، إضافة إلى بعض المهارات المتعلقة بالمقابلات

بالمعطيات اللازمة والوثائق بشأن التصديق المقترح في كل مادة من مواد المنهج وطرائق التدريس والتدريب العملي، إلا أن ذلك «لم يحصل حتى الآن». فالمدبرية العامة للتعليم المهني، بحسب سلامة، «لم تبرهن قدرتها على وضع منهاج متطور يراعي الأدوار المطلوبة من كل من خبير السير ومعلم السوق، والمنهجية العلمية في ممارسة مهنتهما، بحيث يكون لكل مادة خصوصيتها في بناء القدرات الشخصية». وبالتالي، «لم يحقق الإختصاص بنسخته الحالية الهدف الأساسي من إنشائه»، وهو التمهين وتطوير مكاتب تعليم السوق لتصبح مدارس فعلية تزود خبراء السير بكفايات محددة بعلم الحوادث والعوامل التي تتداخل عند حصول الصدامات المرورية، إضافة إلى بعض المهارات المتعلقة بالمقابلات

قائمه الحاج 67 طالباً اجتازوا، العام الماضي، للمرة الأولى الامتحانات الرسمية المهنية لنيل شهادة الامتحان الفني في «اختصاص المرور» المنصوص عليه في قانون السير الجديد. التجربة المستمرة منذ عام 2016 في أربع مدارس مهنية رسمية في بئر حسن والدكوانة وطرابلس وحرزتنا الدفاعية، لم تسلم من شكاوى الطلاب والأساتذة، وهي تبدأ من عدم إعطاء 15 طالباً رسبوا في الإستحقاق «الحق في فرصة ثانية»، أسوة باقرانهم في الاختصاصات الأخرى في التعليم المهني، ولا تنتهي بملاحظات حول المنهج «المنجرة على عجل»، سروراً بساعات التدريب العملي غير المنقّدة، وعدم محاكاة أسئلة المرورية قد طلب، بحسب أمين المطلوبة لممارسة مهنتي تعليم