



الدفاع الوطني اللبناني



عدد خاص (٦)

يعدّه مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية

الأمن القومي في لبنان: واقع قطاع النقل والمواصلات



ندوة النقل والمواصلات بتاريخ ٢١ نيسان ٢٠١٦

مستشفى سان جورج - عجلتون

نستقبل جميع الحالات
دون تمييز
في كافة الخدمات الطبية
جراحة القلب المفتوح

جراحة العظم

التوليد و قسم الأطفال

قسم غسيل الكلى

الفحوصات المخبرية والأشعة المتطورة



Tel : 09/234201 — Fax: 09/234210

الأُسْنُ القوسِي في لبنان:
واقِع قطاع النقل والحواصلات



برنامج الندوة بتاريخ ٢١ نيسان ٢٠١٦

التوقيت	النشاط
٩,٣٠-٩,٠٠	- الاستقبال وتسجيل الحضور.
٩,٤٥-٩,٣٠	- النشيد الوطني اللبناني. - كلمة الافتتاح: مدير مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية العميد الركن فادي أبي فرّاج. - كلمة ملقّى التأثير المدني (CIH): الدكتور نزار الأعور.
١٠,٠٠-٩,٤٥	- عرض واقع قطاع المواصلات والنقل من وجهة نظر القطاع العام: مدير عام الطرق والمباني المهندس طانيوس بولس.
١١,٣٠-١٠,٠٠	أكاديميون واختصاصيون: - مدير عام مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك المهندس زياد نصر. - أمين عام المجلس الأعلى للسلامة المرورية الدكتور رمزي سلامة. - مجلس الإنماء والإعمار: الأستاذ إبراهيم شحرور. - رئيس محكمة سير بيروت القاضي جورج عطية. - قائمقام المتن الأنسة مارلين حداد. - معهد الفنون في الجامعة اللبنانية: المهندس فريد قاصوف. - الجامعة اللبنانية: الدكتور رامي سمعان. - مؤسسة خطيب وعلمي: الدكتور علي زيدان. - Team International: السيد تمام نقّاش. - مؤسسة "يازا": الدكتور زياد عقل. - ضابط في قوى الأمن الداخلي: المقدم ياسر ضاهر. - ضابط في فوج الهندسة: الرائد مارسيل كحيل.
١١,٤٥-١١,٣٠	استراحة.
١٢,٤٥-١١,٤٥	- مناقشة مفتوحة للأكاديميين والمدعوّين وذوي الاختصاص.
١٤,٠٠-١٣,٠٠	استراحة.
١٦,٠٠-١٤,٠٠	- مناقشة التوصيات وإقرارها.

كلمة العميد الركن فادي أبي فرّاج



العميد الركن فادي أبي فرّاج

السادة الحضور،

المشاركون الكرام،

الأمن القومي هو قدرة الدولة على توفير أكبر قدر ممكن من الحماية والاستقرار للعمل الوطني في جميع المجالات ضد أي تهديدات داخلية أو خارجية سواء كانت طبيعية أو افتراضية على مختلف المستويات المحلية والإقليمية والدولية.

إنّ الاستراتيجية القومية هي علم وفن استخدام قوى الدولة وتطويرها (السياسية، الاجتماعية، الاقتصادية، الثقافية، والعسكرية) لتحقيق الهدف القومي للدولة في أوقات السلم والحرب.

إنّ الغاية من إقامة ورشة العمل هذه في مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية هي تسليط الضوء على "واقع قطاع المواصلات: النقل البري والبحري والجوي وتشريعاته". وذلك لأهمية النقل والمواصلات كمؤشّر أكيد لتقدّم البلدان ورقيّها. فكلّما تقدّمت البلدان في مرافق الاقتصاد والاجتماع، وارتفعت في معارج العلم والتكنولوجيا، وبرعت في مجالات الخدمات الأساسية، كلّما ازدادت أهميّة قطاع النقل والمواصلات وأصبحت ضرورة حيائيّة ملحة لمواكبة هذا التقدّم.

العصر الحالي هو عصر العلم والتكنولوجيا: إنّ عصر الأقمار الاصطناعيّة والسباق في غزو الفضاء. إنّ عصر الأدمغة المتفوّقة والاتصالات والنقل المتطوّر، حيث تتقلّص المسافات وتتكامل الخدمات بين الدول، بحيث أصبح العالم بأسره أشبه بقرية كونية صغيرة، وبالتالي وحدة بشرية واقتصادية واجتماعية في إطار نظام عالمي جديد.

هدفنا اليوم هو التعاون مع كوكبة من المسؤولين في القطاع العام والخاص وخبراء واختصاصيين لمناقشة الملفات حول واقع المواصلات والنقل في لبنان وتسليط الضوء على التحديات والعوائق التي تحول دون تطوّر هذا القطاع، وبالتالي تأمين قاعدة معلومات تساعد الباحثين والمسؤولين على اتخاذ القرارات الصحيحة بهذا الشأن، فجميع الدول والتكتلات الإقليمية تولي اهتمامًا خاصًا بمسألة تنظيم قطاع النقل في مكوناته الثلاثة، إنطلاقًا من تأثيره على النمو الاقتصادي سلبيًا كان أم إيجابيًا.

إنّ نظرة على خريطة لبنان، تظهر ازدهار شبكة المواصلات في الساحل والمدن الكبرى وكثافتها نسبيًا، انطلاقًا من الحاجة الماسة إلى تطوير قطاع

الخدمات المتمركز في هذه المناطق، بينما نجد تلك الشبكة ضعيفةً في الداخل وهذا بسبب انكماش النشاط الاقتصادي خصوصاً في المناطق البعيدة عن الساحل، بالإضافة إلى ذلك تعترض مشكلة التضاريس في لبنان تطوّر قطاع المواصلات مثل الطرق والخطوط الحديدية، حيث تمتد السلاسل الجبلية الضخمة ضمن مساحات ضيقة. على الرغم مما سبق لا يزال قطاع النقل في لبنان يؤدي دوراً مهماً على الصعيد الاقتصادي، لما يحظى به هذا الوطن من شروط البلد التجاري، وبالدرجة الأولى موقعه الجغرافي المميّز على الخريطة التجارية العالمية، وقد خطا لبنان خطوات جبارة في قطاع النقل البحري، إذ تحوّل مرفأ بيروت منذ العام ٢٠٠٦ وحتى اليوم إلى مركز محوري ومرفأ عالمي، وأصبح مدرجاً على لائحة أكبر مرافئ الحاويات في العالم ويتعامل مع أكثر من ٣٠٠ مرفأ عالمي، بحيث بلغ عدد السفن التي ترسو فيه ما يزيد عن ٣١٠٠ سفينة سنوياً.

وفي الختام، لا بدّ من التنويه بأنّ حضوركم اليوم هو دليل واضح على إرادة جامعة في تلمّس أزمة ظاهرة وحقيقية تتطلّب إرادة مخلصّة وواعية لوضع الحلول القابلة للتطبيق ومقاربة المواضيع المطروحة بشكل علمي وتخصّصي.

نشكر كلّ من شجع وأسهم في إقامة هذه الورشة وما سبقها، وأخصّ بالشكر العماد جان قهوجي قائد الجيش للأهمية التي يوليها لنشاطات المركز وسهره على إقامة جسور التعاون مع المؤسسات الرسمية والمدنية وأهل الفكر والعلم وجميع الساعين إلى تحصين الساحة اللبنانية الوطنية من النواحي الأمنية والاجتماعية والاقتصادية، حفاظاً على وطن يليق بأبنائه وتلبية لطموحات أجياله الصاعدة.

عشتم، عاش الجيش، عاش لبنان.

الدكتور نزار الأعور



الدكتور نزار الأعور

في بلدٍ تتقاطع فيه المصالح وعنوان سياسته المحاصصة، حيث تتقاسم الأطراف السياسية مقوماته كلّها بدءًا بالسلطات التنفيذية والتشريعية، مرورًا بالمحاصصة الإدارية، وصولًا إلى الثروات الطبيعية، تبقى مؤسسة الجيش هي الضمانة والجامع للبنانيين، فشكرًا للعماد جان قهوجي واللواء وليد سلمان وجميع الضباط، كما نشكر الجيش على هذا المنبر الحرّ الذي يتفانى ضباطه وأفراده للدفاع عن الأمن الإنساني للمواطن اللبناني. وأودّ أن أشكر حضرة العميد الركن فادي أبي فرّاج وجميع ضباط مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية، فأنتم أيضًا بتفانيكم قد زرعتم في قلبنا اليقين بصلابة وطن الأرز.

أمّا نحن في ملتقى التأثير المدني، فمجموعة من رجال الأعمال، بعيدة من السياسة، هدفها توحيد اللبنانيين وجمعهم تحت عناوين كبيرة تشمل السياسات والمشاريع الاقتصادية والاجتماعية، التقينا مع الجيش اللبناني حول مفهوم الأمن القومي، وأطلقنا مبادرة في آذار العام ٢٠١٥ شملت أبعاده الثلاثة: الاجتماعية والاقتصادية والحوكمة السليمة، وندوتنا اليوم هي استكمال لهذا الموضوع، بحيث سنتطرّق بالحديث إلى موضوع المواصلات التي تشكّل جزءًا أساسيًا من الأمن القومي. المواصلات ليست قطاعًا اقتصاديًا بحدّ ذاته، بل هي وسيط لجميع الاقتصاديات والقطاعات الموجودة في لبنان، كالتجارة والصناعة والزراعة والسياحة، فجميعها بحاجة إلى شبكة مواصلات، إذًا فالمواصلات هي جزء كبير من أمننا الاقتصادي. يعاني قطاع المواصلات الكثير من المشاكل، فعلى سبيل المثال، يُصرف حوالي ٥٠% من استهلاك الأسر المعيشية على المواصلات، بينما تُرتّب كلفة زحمة السير على الاقتصاد اللبناني أعباء تقدر بحوالي ٢ مليار دولار أميركي، أيّ ما يعادل كلفة أعباء قطاع الكهرباء، من هنا نلاحظ التأثير الكبير الذي يشكّله هذا القطاع على الأمن القومي في لبنان. إذا أردنا أن نقيّم الواقع الحالي في لبنان نرى تراجعًا ملحوظًا على الخريطة العالمية، بسبب ضعف أداء المرفأ والمطار، أضف إلى ذلك بنية تحتية ضعيفة، وزحمة سير خانقة في غياب النقل المشترك واستبداله بالنقل الخاص مع كلّ مخلفاته الاجتماعية، ويُظلل هذه المشاكل كلّها غياب استراتيجية للمواصلات لصالح تمّدّد عشوائي يسهم بتقسيم البلد لا جمعه، مما يتلاءم مع مصالح أصحاب العقارات.

النقطة الأولى، تشير إلى أنَّ وضعية بيروت باتت تنحصر تدريجيًا، فـ "مؤشر الأداء اللوجستي -Logistic Performance Index -LPI" يشير إلى أنَّ كلفة "اللوجستية" في لبنان للنقل مرتفعة جدًا، وبالتالي تحويل عمليات النقل والتوزيع من لبنان إلى دول الجوار، فعلى سبيل المثال، لقد تحوّلت عمليات النقل والترانزيت من مطار بيروت إلى مطارات عمان وإسطنبول، فـلبنان يتوقع في منطقته، وما كنّا نتغنّى به، من أنَّ لبنان هو "بوابة الشرق" يمكن أن ينتهي قريبًا ولن يكون موجودًا.

النقطة الثانية، هي البنى التحتية الضعيفة، لقد أشارت التقارير إلى أنّه منذ أكثر من عشرين عامًا لم تُستحدث في لبنان طرقات جديدة ولم يتم الاستثمار في شبكة المواصلات، فـبالتالي ارتفع عدد السكان وازدادت زحمة السير، وبخاصّةٍ مع مشكلة النزوح، فأصبح لدينا عدد أكثر من السيارات في الطرقات التي لم تعد تتحمّل، أضف إلى ذلك طريقة تنظيم الطرقات، فالطريق الدولية - الأوتوستراد- تتخلّلها مفارق كثيرة يمينًا وشمالًا، وعلى جوانبها العديد من المطاعم والمحال التجارية التي تسبّب زحمة سير إضافية، ممّا ينعكس سلبيًا على الاقتصاد: إنّ كلّ يوم تأخير عن العمل تسبّب زحمة السيارات، يعادل تقريبًا ١٦٠ سنة عمل. هذا إذا لم يقع حادث سير على الطريق، إذاً فنحن في حلقة مُفرغة ندور فيها من دون أن نجد حلًا سوى استخدام سياراتنا الخاصة. كلّ هذه الأمور أدّت إلى حوادث سير كثيرة، وهناك تقارير تكشف أنّ الذين ماتوا في حوادث السير، معظمهم من الشباب، وهم أكثر من الذين ماتوا خلال الحرب. من خلال مقاربتنا هذه أريد أن أطرح فقط الإشكاليات، وآمل من الحضور المساعدة في إيجاد الحلول أو مقدمات لها تتناول المواضيع المطروحة.

النقطة الثالثة، تتعلّق بموضوع النّقل المشترك، ففي لبنان تمّ استبدال النقل المشترك، لكنّ الحلّ جاء في ظاهرة السرفيس Service، الذي انتشر وتوسّع كثيرًا بحيث أنّ حوالي الـ ١٠٪ من المواطنين، يحصلون على لقمة عيشهم من هذه المهنة، فأنيّ حلّ يُطرح يجب أن يأخذ بعين الاعتبار اقتصاديات هذه المجموعة من الناس، فلا يمكن أن نحلّ مشكلة النّقل المشترك على حساب هؤلاء الأشخاص الذين سوف يصبحون من دون عمل.

رابعًا، عزل المناطق عن العاصمة بيروت، بمعنى أنّ مقرّ العمل هو في بيروت، وأغلبية اليد العاملة منتشرة حولها، وبالتالي فإنّ هؤلاء سيقطنون

في مناطق قريبة من أعمالهم، ممّا يؤدّي إلى كثافة سكانية وأحزمة فقر حول العاصمة، وبما أنّ قطاع النّقل مرتفع الثمن، يجب عدم عزل المناطق البعيدة عن بيروت وإيجاد شبكة مواصلات سريعة بحيث يبقى كلّ مواطن مقيمًا في بلدته وبإمكانه أن يعمل في بيروت في الوقت عينه. فخطّة المواصلات يجب أن تهدف إلى توحيد لبنان، وإذا ما أخذناها بعين الاعتبار بالإضافة إلى الطرقات المرسومة نجد أن هناك صعوبة في تنفيذها، لأنّه إذا أراد المواطن أن ينتقل إلى عمله بواسطة النقل العام أو المشترك، فلا يمكنه أن يركن سيارته الخاصة ليستقلّ سيارة أجرة ويصل إلى مكان عمله في الوقت المحدّد، بل سيضطر إلى ركن سيارته والمشى لمسافة معينة لإيجاد سيارة تقلّه إلى عمله، الأمر الذي يجبره على التنقّل بسيارته الخاصة.

وأخيرًا، يشار إلى أنّ أصحاب المشاريع الكبرى والعقارات هم الذين يشقّون الطرقات ويرفعون أسعار العقارات، وليس الأمر بحسب الحاجة أو العرض والطلب، والدولة غائبة وكلّ ما تريده هو الاستفادة من ضرائب استيراد السيارات والمحروقات، مما يوحي بأنّ السياسة المعتمدة من الدولة هي أن تبقى الأمور على حالها. في الختام، مع وجود كوكبة من الخبراء المشاركين في هذه الورشة أرجو أن يعالج هذا النقاش الإشكالية المطروحة.



المهندس طانيوس بولس



المهندس طانيوس بولس

سيادة العميد الركن أبي فراج، أريد أن أشكر كل الذين سعوا إلى إقامة هذا اللقاء وهذه المناقشة القيّمة والمفيدة من أجل طرح الحلول والمشاكل التي نعيشها كل يوم في هذا الوطن. كذلك، سوف أتطرق بطريقة موجزة لعرض وضع الطرق والمواصلات في لبنان من حيث المبدأ والصلاحية. إن وزارة الأشغال العامة والنقل تتألف من أربع مديريات عامة وهي:

١. المديرية العامة للطرق والمباني والمديريات الإقليمية.

٢. المديرية العامة للتنظيم المدني.

٣. المديرية العامة للنقل البري والبحري.

٤. المديرية العامة للطيران المدني.

بالإضافة إلى المؤسسة العامة للنقل المشترك وسكك الحديد ومرفأ بيروت (تحت وصاية وزارة الأشغال العامة والنقل). فكل هذه المديريات العامة تتولّى رعاية الشؤون والمسؤوليات كلّ واحدة في إطار الصلاحيات الموكلة إليها. وتتولّى المديرية العامة للطرق والمباني شؤون الطرق العامة المصنّفة والأبنية الرسمية العائدة للإدارة.

أمّا الطرق العامة المصنّفة، والتي تبلغ أطوالها حوالى ٧,٧٠٠ كلم تقريباً، فإنّها تمثّل حوالى ٠,٧٪ من مساحة لبنان، وقد تمّ تصنيفها بموجب المرسوم ٦٥/١٣١٥ فتمّ تقسيمها إلى خمسة أقسام:

١. الطرقات الدولية والتي تصل المرفأ والمطار انطلاقاً من العاصمة إلى خارج الحدود مثلاً على ذلك: الطريق الساحلي (الناقورة - الشمال)، بيروت - المصنع، رياق - حمص.

٢. الطرقات الرئيسية التي تؤمن الاتصال بين جميع المحافظات والعاصمة بيروت، بالإضافة إلى الطرق التي تؤمن الإتصال بالطرقات الدولية.

٣. الطرقات الثانوية التي تؤمن اتصال الأفضية بعضها الآخر، بالإضافة إلى تلك التي تؤمن الوصول إلى المراكز الأساسية ومدن الاصطياف.

٤. الطرق المحلية التي تؤمن اتصال القرى والبلديات بعضها ببعض ضمن القضاء الواحد.

٥. الطرق الداخلية وهي التي تؤمن الاتصال ضمن البلدة أو القرية الواحدة.

ترعى المديرية العامة للطرق والمباني شؤون هذه الطرق التي تمّ إنشاؤها بموجب تخطيطات صدر معظمها في القرن الماضي ما قبل العام ١٩٧٥، إلّا

أنّه بعد انتهاء مرحلة الحرب تمّ تنفيذ البعض منها وبخاصّة تلك المتعلّقة بالطرق الدولية، لا سيّما الأوتوستراد الساحلي وأجزاء من الأوتوستراد العربي، بالإضافة إلى الخطّ الدولي في منطقة الشمال وبعض الطرق التي تمّ تنفيذها وفق مراسيم صدرت في الأعوام ١٩٦٣ - ١٩٦٧ - ١٩٦٩ من دون أيّ تعديلات جوهرية، ممّا يدلّ على أنّ تلك التخطيطات بُنيت على أسس علمية وصحيحة.

الوضع الحالي:

منذ العام ٢٠٠٥، لم يتمّ إقرار أيّ موازنة، ويتمّ العمل بالإجراءات الإدارية المطلوبة لصيانة الطرق وتأهيلها على أساس موازنة العام المذكور، أي القاعدة الاثني عشرية، وهذا ما يحرم الوطن إنشاء مشاريع تنموية وإدراجها في الموازنة وخصوصًا على صعيد استحداث مشاريع إنشاء طرق جديدة وتنفيذها للمساهمة في تخفيف عبء أزمة السير وفي نمو الإقتصاد الوطني. فالموازنة حاليًا وعدم الاستقرار السياسي يُحتمل على الإدارة إجراء الصيانة الدورية للطرق القائمة من دون البدء بإقرار أي مشاريع جديدة، بالإضافة إلى المشكلة الكبيرة المتمثلة باللجوء السوري إلى لبنان، الذي ضاعف من الضغط على الطرق والبنى التحتية بنسبة تتجاوز ٣٥% (إحصاء رسمي)، الأمر الذي يتطلّب مضاعفة الصيانة الروتينية المطلوبة للمحافظة على الطرق بوضعها الحالي على الأقل. إنّ عودة الإدارات الرسمية بمختلف مؤسّساتها بعد الحرب لم تترافق بالوتيرة ذاتها لإعادة قطاع المواصلات، بحيث أنّ اعتماد اللبناني على النقل الخاص هو الأساس في تنقلاته وتجوّلاته بغياب منظّم لوسائل النقل العام التي كانت سائدة قبل الحرب، كالترامواي وخطوط سكك الحديد والخط الساحلي وخط بيروت - دمشق، ورياق - حمص، بالإضافة إلى الحافلات التي عاودت العمل بشكل جزئي من دون وجود خطة شاملة ترعى شأن هذا القطاع. هذا كلّه يعتمد على إنشاء طرق جديدة واستحداث ممرات جانبية تؤمّن الاتصال بالطرق الرئيسية والدولية كالطرق الدائرية مثلًا الأوتوستراد الدائري لمدينة بيروت الذي لم يتمّ إنشاؤه لغاية اليوم كونه يُعتبر من أهمّ المشاريع المطلوبة للحدّ من ضغط السير على العاصمة والضواحي، بالإضافة إلى إنشاء الجسور والأنفاق. فهناك العديد من المشاريع والتخطيطات لدى الإدارة جاهزة للتزيم بانتظار تأمين الاعتمادات المطلوبة لهذه الغاية.

إنّ المشكلة الأساسية اليوم تكمن في إيجاد الحلول البديلة لأزمة السير

الخانقة التي تعانيها معظم المدن الكبرى في لبنان وبخاصة على مداخلها ومخارجها. فمثلاً على ذلك، إنَّ مدخل بيروت الشمالي يعبره يومياً أكثر من ٣٧٠ ألف سيارة باتجاه بيروت ذهاباً وإياباً ومثله تقريباً بالنسبة للمدخل الجنوبي، هذا من دون التطرّق إلى المداخل الشرقية للعاصمة، بحيث أصبحت مسألة السير مشكلة، بل معاناة يومية للمواطن، ناهيك عن المشاكل الصحية والبيئية الناتجة عنها لتلوّث الهواء والبيئة في المناطق المحاذية لهذه الطرق. يضطر المواطن أحياناً للتوقف لأكثر من ساعة لقطع كيلومترين أو ثلاثة، ويتبيّن من الأسباب الرئيسية لهذه المشكلة ليس فقط إنشاء طرق جديدة أو بديلة أو وسائل نقل أخرى، إنّما أيضاً التعديّات والمخالفات التي تتمّ على هذه الطرقات والأماك العمومية من قبل الغير، بحيث أصبح الفرن أو المطعم أو محلّ "السناك" هي من الأسباب الرئيسية لازدحام السير، وبخاصة في مدخلَي بيروت الشمالي والجنوبي في منطقتي خلدة وجونية. أمّا إزالة هذه التعديّات والمخالفات فقد أصبحت شبه مستحيلة على الرغم من اتّخاذ الإدارة الإجراءات اللازمة عدّة مرات، وهي إجراءات تعدّر تنفيذها لأسباب مجهولة.

لقد تمّ تحديد التراجعات عن الطرقات المصنّفة وفق المراسيم التنظيمية الصادرة عن محور الطرق على الشّكل الآتي: - الطرقات الدولية: ١٦ متراً - الطرقات الرئيسية: ١٢ متراً - الطرقات الأخرى: ١٠ أمتار، وهذا ما يدلّ إلى أنّه يتوجّب التقيد بالمسافات المطلوبة للتراجع عن هذه الطرق من مبدأ المحافظة على السلامة العامة والسلامة المرورية. والجدير بالذكر أنّه عند إنشاء الطرقات الدولية، نصّ هذا القانون على ضرورة إقفالها من المسلكين، وحدّد نقاط الدخول والخروج منها وفق الضوابط والمستلزمات العامة والسلامة المرورية، وبالتالي فإنّ حصول تعديّات كثيرة على هذه الطرق واستبدال الحواجز الأسمنتية والمعدنية التي كانت قائمة بمحلات تجارية ومؤسسات أخرى بطريقة مخالفة للقوانين والأصول، أصبحت تشكّل مشكلة حقيقية لأزمة السير والتسبّب بحوادث كثيرة تؤدي إلى وفاة العديد من المواطنين.

إنّ موقع لبنان الجغرافي عبر التاريخ، وما يمثّله من بوابة عبور إلى الدول المجاورة، واعتماد اقتصاده بشكلٍ أساسي على قطاع المواصلات والنقل بالعبور والشحن، يتطلّب ضرورة اعتماد وسائل نقل إضافية لعبور هذه الشاحنات والمستودعات. بيد أنّه في السابق، كان يتمّ الاعتماد على خطوط سكك الحديد التي تمّ إنشاؤها في مطلع القرن الماضي، وكان لبنان من

أوائل الدول العربية التي أنشأت هذه الخطوط التي كان يعتمد عليها قطاع المواصلات بشكلٍ أساسي، وكان يتمّ نقل البضائع والركاب وشحنات النفط من مصفايّ الزهراني وطرابلس إلى بقية المناطق الأخرى، وهذا ما كان يؤمن حوالى ٣٠٪ من قطاع المواصلات والنقل، كما أنّ خطوط الترامواي في بيروت، التي كانت تعمل على الطاقة الكهربائية، كانت تقوم بنقل الركاب داخل العاصمة بشكلٍ جديدٍ، بالإضافة إلى وسائل النقل المشترك والباصات التي عملت بشكلٍ منتظم. فكلّ هذه القطاعات لم تتزامن مع عودة كلّ مؤسسات الإدارة إلى العمل بعد الحرب، ونصف قطاع المواصلات قد نَفَدَ وتمّ إلغاؤه ممّا زاد حجم الضغط على شبكات الطرق القائمة وضاعف من أزمات السير التي تمّ ذكرها.

أما الحلول المقترحة فهي تدرج على النحو الآتي:

١. إقرار الموازنة وإدراج بنود تتضمّن الاستثمار والدعم لقطاع الطرق والمواصلات في جميع المناطق.
٢. تنفيذ التخطيطات المدرّجة في هذه الوزارة والتي تتّسم بطابع الأولوية للحدّ من مشكلة السير والإسهام في إتمام هذا القطاع.
٣. تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في قطاع المواصلات ومنه الخطط المرسومة عن طريق الـ BOT، وإعطاء التحفيزات اللازمة لاستحداث مترو الأنفاق والترامواي داخل المدن.
٤. إزالة التعديّات عن الأملاك العمومية وجوانب الطرقات بصورة خاصة.
٥. إنجاز ملف إزالة التعديّات عن خطوط سكك الحديد ووضع خطة إعادة تفعيلها موضع التنفيذ.
٦. إعادة تشغيل خطوط الترامواي والنقل البديل داخل المدن الرئيسية الكبرى.
٧. إيقاف العمل بالتراخيص الممنوحة على جوانب الطرقات الدولية والرئيسية للمحلات التجارية والأفران ومحلات "السناك" والتقيّد بالقوانين والأنظمة مرعية الإجراء.
٨. تفعيل خطوط النقل البحري بين المرفأى الكبرى والمدن الأخرى.
٩. من الحلول المقترحة أيضًا بشكلٍ مؤقت لحلّ الأزمة، والتي تمّ اعتمادها سابقًا، اللجوء إلى عملية الأرقام المفردة والمزدوجة للسيارات، ريثما يتمّ إنجاز بعض الحلول المطروحة لحلّ أزمة السير في لبنان.

المهندس زياد نصر



المهندس زياد نصر

أتوجه بالشكر الكبير لمركز البحوث والدراسات الاستراتيجية وللجيش اللبناني على إقامة ندوات حول هذه المواضيع الحساسة والمهمّة والتي تعنى بالشؤون الأساسية لكل مواطن لبناني، ولإتاحتمكم الفرصة للقاء مجموعة من الاختصاصيين والرسميين والمعنيين بقطاع النقل.

إنّنا جميعنا نشعر بالعبء الكبير الذي يعانيه اللبنانيون اليوم والناجم عن الواقع المتردّي لقطاع النقل العام، والسبب الرئيس في ذلك يعود إلى عدم الاستثمار الجديّ والمجدي في هذا القطاع، وللأسف وبحسب أطلاعي على المراحل السابقة، فإنّ الحكومات المتعاقبة والوزارات لم تولِ الاهتمام اللازم بقطاع النقل العام للركاب، حيث كان من الممكن الاستفادة من الهبات والقروض الميسّرة والخبرات اللازمة لتفعيل هذا القطاع من خلال العديد من الجهات المانحة والجهات المقرضة. لقد كان اهتمام الدولة يقتصر على ثلاثة قطاعات أساسية: المياه، الكهرباء، والنقل، إنّما المقاربة في معالجة موضوع النقل بقيت قاصرة لأنّها اقتصرّت فقط على قطاع الطرق، فقد شقّت الطرق وبنيت الجسور والأنفاق نظراً لأهمية هذه الوسائل وحاجة لبنان إليها، لكنّها لم تحلّ أزمة النقل العام، لأنّ هذه الأزمة لا تُعالج إلّا من خلال خطة متكاملة للحدّ من هذا الكمّ الكبير من السيارات في البلد، ولكي نستطيع التّجّاح في ذلك علينا أن نوّفر البديل الذي لا يكون إلّا ضمن خطة توّفر خدمة النقل لكلّ مواطن لبناني على جميع الأراضي اللبنانية، وهذا لا نستطيع تحقيقه إلّا من خلال التعاون والتكامل مع الإدارات المعنية.

بالعودة إلى النّقطة الأساس حول موضوع الاستثمار الجديّ والمجدي لقطاع النقل العام، والذي برأيي لم يتمّ التطرّق إليه في الماضي، فالיום هناك محاولات عسى أن ننجح بها، وأولويات الإصلاح في أيّ قطاع تبدأ بتعزيز المؤسّسات المعنية بكلّ قطاع، بمعنى أنّ هناك مؤسّسات عامة أنشئت في الستينيات من القرن الماضي حيث كانت الدولة اللبنانية تنتهج حينها مقاربة حديثة للمرافق العامة، فكانت تديرها إمّا بشكل مباشر من خلال الوزارات المعنية، أو تنشئ مؤسّسات عامة تتمتّع بالاستقلالية الإدارية والمالية والديناميكية، لكي تباشر العمل وتجد الحلول الآنية والسريعة، بعيداً من بيروقراطية العمل الإداري داخل الوزارات. إنّما للأسف، هذا لم يحدث، فجميعنا يعرف أن عدداً كبيراً من المؤسّسات العامة تواجه العديد من العقبات والثغرات، يأتي في طليعتها عدم توافر الدعم المالي اللازم لتتمكن من النهوض بالأعباء الملّقة، أضف إلى ذلك

الشغور الحاد الذي تعانيه على مستوى الجهاز البشري المتخصص، كما وأن سلسلة الرتب والرواتب الحالية لا تحفز أصحاب الكفاءات والاختصاصات العالية، الانخراط في مؤسسات الدولة الاستثمارية، من هنا أرى أن المسلك الصحيح يتمثل بالتعاون بين الإدارات لتفعيل عمل المؤسسات العامة وتعزيز قدراتها واستقلالياتها لتمكّن من النهوض بالمهام والمسؤوليات الموكلة لها. منذ أن استردّ لبنان منشآت السكك الحديدية، التي أنشئت في العام ١٩٦١، كان هناك غياب واضح عن الاهتمام بتطويرها وتحديثها، علمًا بأن هذه السكك في الأساس لم تكن خطوطاً مربحة على عكس ما يشاع، لقد كانت دائماً تقع تحت عجزٍ لأنّها لم تنشأ لغايات النقل العام والمشارك ووفق المواصفات المطلوبة، إنّما لأغراض عسكرية. من المهم أن نلاحظ هذه المعلومة، لقد أنشئت شبكة نقل السكك الحديدية الساحلية في عهد الانتداب بهدف نقل البضائع والمعدات العسكرية، والدليل على ذلك أنّها لم تراعى المواصفات والحمايات المطلوبة لكي تُشغّل في خدمة النقل المشترك، من هنا فإنّ أيّ خطة لإعادة إحياء السكك الحديدية تستدعي دراسات عملية وموضوعية، وطبعاً تستوجب توافر الاعتمادات اللازمة لها. ونظراً للجدوى المنتظرة من مشروع إعادة إحياء خطّ سكّة الحديد، ويأتي في طليعتها ربط مرفأ بيروت بمرفأ طرابلس ثم بالحدود اللبنانية السورية، ولكي يكون للبنان دور بعملية إعادة النهوض والإعمار التي لا بدّ منها في المستقبل القريب في الدول المجاورة، لذلك يجب أن تُشكّل السكك الحديدية البنية الأساسية، والعامود الفقري، الذي يربط المرفأ اللبنانية بشبكة السكك تلك. فبدلاً من أن يتكبّد لبنان أكلافاً باهظة في توسيع مرافئه، نستطيع أن نضع هذه الحاويات على شبكة خطوط النقل السككي ونربطها بشبكة النقل لدول المشرق العربي، من هنا يكون لقطاع السكك الحديدية فائدة اقتصادية كبرى للبنان.

حالياً، قد يكون استملاك العقارات من أكثر العوامل المحتملة التي يمكن أن تعيق مشاريع النقل السككي، ولكن خط السكك اللبنانية قائم والعقارات مستملكة، وأريد أن ألفت انتباه الحاضرين إلى أنّه إذا أردنا أن نعيد إحياء الخطّ بالمواصفات المطلوبة اليوم، فلا بدّ من تعديل بعض المسارات، لأنّ القطار كان في ذلك الوقت يسير بسرعة متدنية، أمّا اليوم فنحتاج لسرعة عالية، ويجب إجراء بعض التغيّرات التي ستكلّف مبالغ معيّنة، ولكن علينا أن نتحمل المسؤولية مع الحكومة ونأخذ القرارات الجريئة قياساً لما يعانيه اللبنانيون والحكومة من أعباء كبيرة ترخي بثقلها على كاهل الخزينة اللبنانية والمواطنين على حدّ سواء.

في ستينيات القرن الماضي تمّ إنشاء مؤسّسات عامة لإدارة المرافق العامة واستثمارها وتقديم الخدمات للمواطنين، لذلك نعتبر أنه من واجبات الدولة من خلال المؤسّسات الرسمية أن تؤمّن خدمة النقل باعتبارها خدمة عامة مثل المياه والكهرباء، وليس الغاية منها تحقيق الربح المباشر من جيوب المواطنين، بل تأمين الخدمة وبكلفة معقولة، لذلك نرى أنّ من مسؤوليات الدولة المساهمة في دعم النّقل المشترك للركاب أسوة بباقي دول العالم التي تسهم في دعم هذه الخدمة العامة.

الدكتور رمزي سلامة



الدكتور رمزي سلامة

أيّها الزملاء الكرام،
أولاً، شكراً على دعوتكم وعلى تنظيم هذه الندوة. سأعطي فكرة مختصرة عن المجلس الوطني للسلامة المرورية المنشأ بموجب قانون السير الجديد والذي يضمّ بالإضافة إلى رئيس الحكومة، كلّاً من نائب رئيس مجلس الوزراء، ووزير الداخلية والبلديات، ووزير الأشغال العامة والنقل، ووزير العدل، ووزير التربية والتعليم العالي. وقد شرفني دولة رئيس مجلس الوزراء بأن عهد إليّ مهمّات أمين سر المجلس، وفي الوقت عينه أمين سر اللّجنة الوطنية للسلامة المرورية المؤلّفة من تسعة ممثّلين رفيعي المستوى للإدارات الحكومية المعنية، علماً أنّ هناك بعض الإدارات الغائبة التي تطالب بأن يكون لديها عضوية في هذه اللّجنة، بالإضافة إلى ثمانية ممثّلين من المجتمع المدني. ومن بين أعضاء اللّجنة المهندس طانيوس بولس الحاضر معنا في هذه الندوة، والمهندس إيلي حلو ممثّل مجلس الإنماء والإعمار، والدكتور المهندس تّمّام نقّاش ممثّل نقابة المهندسين، والدكتور زياد عقل رئيس جمعية "يازا".
واسمحوا لي بهذه المناسبة أن أتحدّث من منطلق السلامة المروريّة.

يخطئ من يعتقد أنّ هناك تضارباً، كما يستنتج أحياناً من تصريحات مسؤولين سياسيين وأمنيّين، بين الأمن security والأمان safety، وأنّ ما يجمعهما ليس سوى أنّهما يأتيان من جذر لغوي واحد، وهما مصدران لفعل واحد هو أَمِنَ، بمعنى اطمأنّ وسلّم وكان في مأمن أو أحسّ أنّه في مأمن. وفي اللغة الفرنسيّة مثلاً يُعبّر عنهما بلفظة وحيدة sécurité.

فإذا نظرنا إلى الحقل المعجمي لهاتين اللفظتين، فإنّنا نجد تقاطعاً كبيراً بينهما في مختلف ميادين الحياة، من الأمن الغذائي، والأمان المنزلي، إلى

أمن المعلومات والأمن الاقتصادي والمالي، والأمن البيئي، وصولاً إلى مختلف أشكال الأمن القومي، العسكرية منها وغير العسكرية، والتي يهتم بها مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية.

أمّا في ما يخصّ قطاع المواصلات بعامةٍ والنقل البرّي بخاصّة، فيشمل الحقل المعجمي للأمن المروري، على نحو خاص، مفاهيم مثل الطرق الآمنة، والمركبات الآمنة، والسلوك الآمن للمستخدمين، والإحساس بالأمان عند التعرّض لصدام مروريّ. وجميع هذه المفاهيم تسهم بشكل أو بآخر في تأمين الأمان على الطرق لمختلف مستخدميها.

ولا يخفى على أحد أنّ تحقيق الأمان على الطرق يتطلب طرقاً مزوّدة بتجهيزات الأمان، ومتساهلة بشأن المخالفات الصغيرة التي يمكن أن يرتكبها المستخدمون، كما يتطلب أن تكون جميع المركبات صالحة للسير، ومؤمنة ضدّ مخاطر الطريق والإصابات البشرية والأضرار الماديّة التي يمكن أن تتأثّر من جرّاء الصدمات المروريّة. ويتطلّب تأمين هذا الأمان أيضاً أن يكون سلوك جميع مستخدمي الطريق آمناً، أي أن يكون، من جهة، على درجة عالية من المهارة، ومن جهة ثانية، على درجة عالية من المسؤولية من خلال احترام قوانين المرور وآدابه. ألا يدخل كلّ ذلك في مفهوم الأمن القوميّ؟ وتنيط عادة مختلف قوانين المرور في العالم، ومنها قانون السير في لبنان، مهمّة التأكد من توافر كلّ ذلك بقوى الأمن. فما الذي يحصل في لبنان؟

هناك ظاهرتان تدلّان إلى أن أصحاب القرار في الدولة اللبنانية لا ينظرون إلى الأمان على الطريق كمكوّن أساسيٍّ للأمن القوميّ.

تكمن الظاهرة الأولى في الاستثناءات التي لحظها قانون السير الجديد، من جهة، في ما يتعلّق بالتأكد من صلاحية المركبات على السير، ومن جهة ثانية، في ما يتعلّق برخص القيادة. فإذا كان من الطبيعي أن يكون هناك امتيازات للسلك الدبلوماسي والأسلاك الأمنيّة والعسكريّة في ما يخصّ الإعفاء من الرسوم على المركبات مثلاً، فليس هناك ما يبرّر إعفاء المركبات الدبلوماسية والعسكريّة من الخضوع للمعاينة الميكانيكيّة الدوريّة أو إعفاء سائقي هذه المركبات من حيازة رخصة قيادة تخضع للمعايير التي يأتّمر بها سائر السائقين. كما أنّ مبادئ السلامة المروريّة وخططها تحتم أن يكون لأيّ جهة كانت سياسة خاصّة بإدارة سلامة أسطول النقل وسلامة مستخدميها، بما في ذلك الخضوع لآليات التحقيق في الصدمات المروريّة مشابهة لتلك التي تطبّق على الصعيد الوطني وتدخل في الإحصاءات الوطنيّة. ونحن، في أمانة سرّ المجلس الوطني للسلامة المروريّة مستعدّون للتعاون مع جميع الجهات

المعنيّة، الحكوميّة والخاصّة، المدنيّة والعسكريّة، من أجل تطوير سياسات السلامة المروريّة بمختلف عناصرها، ولاسيّما في ما يخصّ المركبات وسلوك مستخدميها. فهذه الاستثناءات تقلل من قدرتنا على التحقق من أنّ هذه المركبات الحكومية والعسكرية وسائقيها يخضعون للمعايير العليا المتوقّع أن تكون مطبّقة على جميع المواطنين.

أمّا الظاهرة الثانية فتتعلّق بمفارز السير. وفي هذا المجال تفيد المعطيات التي حصلت عليها أمانة سرّ المجلس الوطني للسلامة المروريّة أنّ الأنظمة مرعيّة الإجراء قد حدّدت عدد مفارز السير بثماني عشرة مفرزة، أي أنّها لا تغطّي مختلف المناطق اللبنيّة. كما أنّها حدّدت عديد كلّ مفرزة من مفارز السير الثمانية عشرة بمائة وعشرة ضباط ورتباء وأفراد، من دون الأخذ بالاعتبار المساحة التي تشملها كلّ مفرزة أو الكثافة السكّانيّة أو كثافة المرور.

ويستفاد من هذه المعطيات أنّه في العام ٢٠١١ كان العديد المحقّق في سبع مفارز من أصل ست عشرة مفرزة يوازي هذا العدد أو يفوقه ليلج معدّل ١٥٦ ضابطاً ورتبياً وعنصرًا، وجميع هذه المفارز في مدينة بيروت وضواحيها حيث توجد أعلى كثافة سكّانيّة ومروريّة. في المقابل، كان معدّل عديد المفارز التسع الباقية حوالي ٦٤ ضابطاً ورتبياً وعنصرًا، أي أكثر بقليل من نصف عديد الملاك. وجميعنا يعلم أنّ لكلّ مفرزة سير رتباء وعناصر إداريين لا يباحون المكاتب وآخرين يعملون على الأرض. فعندما يكون هناك ٦٤ عنصرًا يداومون ٢٤ ساعة على ٢٤، لسبعة أيام في الأسبوع، فبالتالي كيف يمكنهم أن يؤمنوا السلامة المرورية والأمان على الطرقات، بخاصة إذا كان نصف العديد موظفين إداريين؟

أمّا في العام ٢٠١٥، وعلى الرغم من نفاذ قانون السير الجديد والمهمّات الإضافيّة الملقاة على عاتق مفارز السير فقد انخفض عديد هذه المفارز إلى ما معدّله ٦٤ ضابطاً ورتبياً وعنصرًا، أي ما مجموعه ١١٥٤، بعكس ما يتطلّبه قانون السير الجديد من وجود أكثر على الطرقات.

وإذا سلّمنا جدلاً بصلاحيّة عديد الملاك في مختلف المفارز، تكون الحاجة إلى (١٨ مفرزة $110 \times$ ضباط ورتباء وعناصر) ١٩٨٠ ضابطاً ورتبياً وعنصرًا، أي أنّ النقص الحاصل يبلغ على أقلّ تعديل ٨٢٦ ضابطاً ورتبياً وعنصرًا. أمّا إذا أخذنا بالاعتبار الحالة التي كانت سائدة في العام ٢٠١١ وأضفنا إليها المفارزتين المستحدثتين، فتكون الحاجة إلى ما لا يقلّ عن ٦٥٠ ضابطاً ورتبياً وعنصرًا. وإذا أردنا أن تغطّي مفارز السير مختلف مدن لبنان وأفضيته فنكون بحاجة إلى (٣٥ مفرزة $110 \times$ ضباط ورتباء وعناصر) ٣٨٥٠ ضابطاً ورتبياً وعنصرًا،

أي أنّ النقص الحاصل يبلغ على أقلّ تعديل ٢٧٠٠ ضابطٍ ورتيبٍ وعنصرٍ، إضافة إلى عناصر شرطة البلديات المولجة تطبيق قانون السير على الطرق الداخلية. وعليه فإنّي أطرح هذه الأفكار لكي تلاحظوا أنّه في حال وجود ٣٨٥٠ عنصراً مهتماً بتطبيق أقصى درجات الأمان على الطرقات، فلاي درجة ينعكس ذلك أماناً على المواطنين؟

يضاف إلى النقص في العديد، النقص في الكفايات اللازمة لتطبيق القانون على أفضل وجه، وربما النقص في العدة وفي الحوافز، التي تجعل الملتحق بقوى الأمن يثابر على العمل في مفارز السير. فغالباً ما يكون الإلحاق بمفارز السير إجراءً تأديبياً، من دون أيّ تحضير مسبق أو إعداد، ويكون القليل منهم فقط من أصحاب الكفاءة، ويطبّق القانون على النحو المطلوب.

ويدلّ التعمّق في بعض آليات عمل قوى الأمن الداخلي على فشل هذه القوى، في الإسهام المحسوس بتخفيض عدد الصدمات المرورية، والوفيات على الطرق والإصابات الجسدية، كما في تخفيض المخالفات المرورية، وليس أقلّها ما يخصّ المركبات. فإنّ عدداً كبيراً منها يسير على الطرق من دون لوحات تسجيل، أو بلوحات مزوّرة. فأين أمن المواطنين وسلامتهم إذا كان هناك ما يقارب نصف مليون سيّارة وحافلة وشاحنة تسير على الطرق من دون الخضوع للمعاينة الميكانيكية الدورية، ومن دون تأمين ضدّ الإصابات البشرية أو الأضرار المادية للغير؟ هل نشعر بالأمان على الطرقات عندما يكون هذا العدد الهائل من السيارات غير قانوني؟ أليس من الأمن القومي أن تكون جميع المركبات التي نجدها على الطريق العام مسجّلة في مصلحة تسجيل المركبات، وتحمل لوحة صحيحة تثبت ذلك، وصالحة للسير، ومؤمنة ضدّ مخاطر الطريق والإصابات البشرية والأضرار المادية التي يمكن أن تتأتّى من الصدمات المرورية؟ أوليس من الأمن القومي ألا يقود أيّ مركبة آليّة إلا من هو حاصل على رخصة قيادة حقيقية صالحة، بعد اجتيازه امتحاناً نظرياً وعملياً شاملاً لمختلف المعارف والمهارات والمواقف التي يجب أن يتحلّى بها كلّ سائق مركبة آليّة، بمختلف أنواعها؟

من هنا ضرورة البحث جدّياً في الوسائل الآيلة إلى إنشاء كادر بشريّ متخصص بتطبيق قانون السير والتحقيق في الصدمات المرورية وسائر المهمّات المتعلقة بالسير والسلامة المرورية، أي ما سمّي في قانون السير الجديد "وحدة المرور"، لتتولّى تأمين الأمن المروريّ بمختلف أوجهه، وتسهم بالتالي على نحو فعّال في الأمن القومي من دون الحاجة إلى مؤازرة سائر الوحدات الأمنية إلا في الحالات الطارئة الكبرى.

الأستاذ إبراهيم شحرور



الأستاذ إبراهيم شحرور

أشكر مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية والعميد الركن فادي أبي فراج، وبصفتي مدير البرامج في مجلس الإنماء والإعمار سوف أتطرق في الحديث إلى الجانب التخطيطي والمؤسسي لقطاع النقل، وكما ذكر الدكتور رمزي سلامة فإنّ هناك الكثير من اللاعبين أو الشركاء في قطاع النقل، أبرزهم وزارة الأشغال العامة والنقل، والمؤسسات العامة تحت وصايتها، ووزارات أخرى مثل وزارة الداخلية والبلديات، وبشكل رئيسي وزارة البيئة، ووزارة العدل، ووزارة التربية، فجميع هذه الوزارات لديها أدوار، إنّما تعود وصاية هذا القطاع إلى وزارة الأشغال العامة والنقل، وهناك أيضًا مجلس الإنماء والإعمار الذي دُمج فيه منذ حوالي ١٥ سنة مجلسان كانا منشأين قبله، الأول، هو مجلس المشاريع الإنشائية، وكان تحت وصاية وزارة الأشغال وليس مجلس الوزراء، والثاني، هو مجلس تنفيذ مشاريع بيروت، الذراع التنفيذي لبلدية بيروت، وكلّ منهما أنشئ لهدف مختلف، فهذان المجلسان أدمجا في مجلس الإنماء والإعمار في العام ٢٠٠١، مما وسّع في دور الأخير التنفيذي.

هناك شريك آخر في قطاع النقل، هو القطاع الخاص الذي لا أحد يتكلّم عليه، برأيي هناك الكثير من السياسات، أو على الأصح اللامسياسات التي يقوم القطاع الخاص في أغلب الأحيان بحمايتها، وإنّ غياب السياسات يناسب بعض الأطراف في القطاع الخاص. الدولة لا تقوم بحوارات جيّدة مع القطاع الخاص، الأمر الذي يدفعه إلى تسهيل مصالحه الخاصة بطرق مختلفة، بسبب غياب الحوار والتواصل للوصول إلى توافقات. وكما تحدّث الدكتور سلامة عن باب الأمان والأمن، فإنّ تعدّد الشركاء في هذا القطاع لا يعني تضاربًا بالصلاحيات، إلّا إذا كان هذا التضارب مفتعلًا ومقصودًا، كأن يقول بعض الوزراء أو المسؤولين أنّ مشاريع مجلس الإنماء والإعمار ليست مشاريع تابعة للوزارات، فهم إمّا غير مدركين لتركيبية هذا المجلس أو أنّهم يعطونه دورًا ليس له في الأساس، لأنّ مجلس الإنماء والإعمار إذا قام بتنفيذ مشروع ما في قطاع معيّن، فهو ينقّذه لصالح الوزارة المعنية، وبالتالي فليس هناك أي مشروع مستقلّ لصالح مجلس الإنماء والإعمار، فالمدرسة هي لصالح وزارة التربية، والمستشفى لوزارة الصحة، والطرق والجسور لوزارة الأشغال، ويؤسفني أن أقول أنّ بعض المسؤولين في بعض الوزارات يدّعون أنّ لا دخل لهم بهذه المشاريع ويجب العودة إلى مجلس الإنماء والإعمار، وهذا هو السبب الرئيس للتصدّع الحاصل وليس بسبب تضارب الصلاحيات، إنّما

بسبب عدم تحمّل المسؤوليات والصلاحيات الحقيقية.

أود هنا توضيح نقطة مهمّة، وهي أنّ مجلس الإنماء والإعمار ومنذ نشأته كان لديه ثلاث وظائف رئيسية: التخطيط، والتمويل، والبحث عن تمويل خارجي، ووظيفة ثانوية هي التنفيذ. لكن عندما تدمج به مجالس تنفيذية فمن الطبيعي أن ترتفع حصّة التنفيذ، وبحسب الجوّ السياسي يمكن أن يُعطى لهذا المجلس دور تنفيذي أكبر أو دور تنفيذي أقلّ، ولكن عندما أنشئ، كان دوره التخطيطي والتمويلي هو الأساس، والدليل على ذلك أنّه في المرسوم عينه في العام ١٩٧٧، ألغيت وزارة التصميم العام وأنشئ مجلس الإنماء والإعمار، والفكرة الأساسية من إنشائه لم تكن للتنفيذ، فالمجلس لا يضع سياسات قطاعية كما يعتقد البعض، وهو لا يحلّ مكان الوزارات في وضع تلك السياسات، لأنّ وضع السياسات القطاعية هي مسؤولية الوزارات القطاعية في حين أنّ المجلس يدمج هذه السياسات في التخطيطات ذات الطابع الوطني، مثل ترتيب الأراضي والبرامج الاستثمارية، أمّا إذا كان المجلس يحصل على تمويل، فيكون لديه سياسات قطاعية.

أمّا قطاع النقل، فلأسف لا توجد له أيّ خطة أو سياسة مقرّرة في مجلس الوزراء، خلافاً لقطاعات أخرى، فالوثيقة التخطيطية الوحيدة التي أقرّت في مجلس الوزراء وصدرت بمرسوم العام ٢٠٠٩، هي: "المخطّط الشامل لترتيب الأراضي اللبنانية" التي وضعها مجلس الإنماء والإعمار، وهذه الوثيقة التخطيطية هي الوحيدة والمهمّة، ولكنها غير كافية، مع أنّها تتطرّق بشكل أساسي لقطاع النقل، لكن إذا لم تترجم هذه الوثيقة في برنامج تنفيذي يرتّب الأولويات ويحدّد ماذا سينفد في السنوات المقبلة، ستبقى وثيقة ذات طابع توجيهي. فلماذا لم توضع برامج تنفيذية لهذه الرؤية الاستراتيجية؟ السبب الأول، هو غياب الموازنة، وهذا ليس تفصيلاً بسيطاً، فلا يوجد أيّ دولة في العالم تنفّذ برامج أو مشاريع من دون موازنة عامة سنوية إلا لبنان، فالموازنة هي النواة الأساسية لأيّ عمل تخطيطي، وهي التي تقرّر ماذا ستفعل الدولة في السنة المقبلة. لقد اعتدنا على أنّ عدم إقرار الموازنة هو أمر طبيعي، لكن على العكس، هو أمر خطر جدّاً أن تنفّذ الدولة المشاريع من دون موازنة سنوية. السبب الثاني، هو الجوّ السياسي العام، فإذا وضعت الخطة وقُدّمت إلى مجلس الوزراء ولم يكن الجوّ السياسي جاهزاً على المستوى البعيد، فلن تصل هذه الخطة إلى خواتيمها. لقد أصبح لدينا تجربة كبيرة، نحن قدّمنا أكثر من برنامج تنفيذي يمكن أن يترجم هذه الرؤية الاستراتيجية، ولكن هذه البرامج لم تعرض على مجلس الوزراء ولم تُناقش كما أنّها لم تُدرج على جدول

الأعمال. فمنذ حوالي خمس سنوات ونحن نراقب جدول أعمال مجلس الوزراء والنقاشات التي تدور، إنهم لا يناقشون مواضيع استراتيجية أو حتى مواضيع تتعلق بسياسات قطاعية، علماً أنّ هناك سياسات تمّ النقاش بشأنها في العام ٢٠١٠، كقطاع الكهرباء والمياه والصرف الصحي وقطاع النقل، لكن خطة قطاع النقل لم تُقرّ، ومنذ ذلك الحين لم نلاحظ أي نقاشات في مجلس الوزراء من هذا النوع.

في المقابل أريد توضيح فكرة أخرى تؤخّر كثيراً عملية التخطيط، وهي تشريعية وخطرة، ففي العام ٢٠٠٦ عدّل مجلس النواب قانون الاستثمار، ووضع مادة جديدة في هذا القانون تفيد أنّه وبعد مرور عدّة سنوات على تخطيطات معيّنة لم يباشر في تنفيذها، تسقط الاستثمارات حكماً، وهذا القانون وبحسب مصادر معلوماتي لم يستشر مجلس النواب قبل إقراره أيّ جهة معنية بالموضوع، كوزارة الأشغال، أو التنظيم المدني، أو مجلس الإنماء والإعمار، فقد أقرّه مجلس النواب من دون استشارة الجهات المعنية، فماذا يعني هذا القانون؟ هذا القانون يعني أنّه في العام ٢٠١١، أيّ بعد مرور خمس سنوات على إقراره، هناك تخطيطات أساسية وضعت في الستينيات من القرن المنصرم، مثل الأوتوستراد الدائري لمدينة بيروت والأوتوستراد العربي، وعلى الرغم من قدم هذه التخطيطات فإنّه لم يعد هناك في بيروت الكبرى أماكن غير مشغولة، سوى تلك التي أدرجت في هذه التخطيطات، فأصبحت هذه التخطيطات والاستثمارات بحكم القانون ساقطة.

أضف إلى ذلك أن هناك مادة في القانون تقول بأنّه إذا لم تبأشر الإدارة بالاستثمار فيعتبر الأخير أيضاً بحكم الساقط، فحاولنا التلاعب بشأنها، وقلنا أنّنا بدأنا مشروع الأوتوستراد الدائري انطلاقاً من مستديرة الصياد، فذهب الناس إلى المحاكم، وأصدر القضاة أحكاماً بموجب قانون الاستثمار الجديد، بحيث رُفعت أو شُطبت الإشارة عن بعض العقارات. فالقاضي يحكم على الملفّ الموجود أمامه، وأنا لست رجل قانون لكي أقول بأنّ على القاضي المنفرد أو على مجلس الشورى أن يصدر القرار، لكنّ القاضي يصدر القرارات والأحكام لرفع إشارات التخطيط، فقد أصبح لدينا اليوم في تخطيطات استراتيجية مثل الأوتوستراد الدائري والأوتوستراد العربي عقارات، مرفوع عنها إشارة التخطيط وعقارات أخرى إلى جانبها أو محاذية لها، لم يزل عليها إشارة، لأنّ أصحابها لم ينظّموا دعاوى لإزالتها، إذّا أصبح لدينا تخطيطان استراتيجيان لم يُلغهما مجلس الشورى، ولكنّ فيهما عقاراً من دون إشارة وآخر بقربه مع إشارة، وبرأيي فإنّ هذا الموضوع خطر جداً.

القاضي جورج عطيه



القاضي جورج عطيه

بعد كلّ ما جرى عرضه من طروحات وأفكار في واقع النّقل العام والسلامة المرورية وأساليب التطوير في مختلف الإدارات المعنية بهذا الموضوع، لا يسعني إلا أن أستخلص أمرًا هامًا من وحي ما نراه يوميًا في الشمس التي تشرق وتبعث النور للمعمورة بصورها المتعدّدة والمختلفة باختلاف دورانها وموقعها، في أنه يوجد حقيقة واحدة، ولكن صورها متشعّبة ومتغيرة، وما يفعله حاليًا مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية من خلال هذا اللقاء الجامع أصاب الشأن في هذا الحقل، فهو جمعٌ لكامل صور الحقيقة الخاصة بالموضوع المطروح.

نعم، فكلّ شخص تفضّل وقدم ما عنده، إنّما أعطى صورة حقيقية من موقعه ومن الزاوية التي يشغلها، وهي جديرة بالتقدير، لذا كان من المهمّ جدًّا أخذ المبادرة والقيام بدور وزارة التنسيق لجمع كلّ تلك الصور والاعتناء بمزيد من الإهتمام في هذا الشريان الحيوي لحياة المواطنين والوطن.

منذ يومين كلّفني سعادة الرئيس الأول بالإشراف على أداء قسم اليمين لمفتشين في الأمن العام، وأحببت في هذه المناسبة أن أحفّزهم في مهامهم الوظيفية على تحمّل المسؤولية قبل أي شيء آخر، فأخبرتهم عن هذه الحادثة: "كان يوجد ثلاثة أشخاص يعملون في ورشة بناء يحملون الأحجار لوضعها على الخطّ المعدّ لبناء الجدران، ومرّ من هناك رجل وسأل العامل الأوّل: ماذا أنت فاعل؟ فأجابه: أنقل الأحجار لوضعها في مكانها، ثمّ توجه بالسؤال نفسه للعامل الثاني فأجابه: إنّني أشيّد حائطًا، أمّا الثالث فقال له إنّني أشيّد جامعة"، فقلت بدوري لحالفي اليمين: "اقسموا اليمين بأن تقوموا بوظيفة بناء الوطن كلّ من موقعه".

فهذا المثال يعيننا كأشخاص مسؤولين ومعنيين بالشأن العام. فتطبيق القانون اليوم يمكن أن يكون بطريقة فوقية، أي من الأعلى إلى الأسفل، فتكون مفاعيله غير تلك المرجوة، فالأفضل أن يأتي تطبيق القانون من القاعدة، أي من خلال التربية وعبر تنشئة أجيال ترغب بتطبيق القانون. نريد أن نثقف الناس على جميع الأمور التي تفضّلت بها، وتحدّثتم عنها، وأن ننمّي لديهم حسّ المسؤولية والثقة بالمواطنة (علاقة المواطن بالإدارة)، وأنّ نحثّهم على حسن التصرف والتعاطي مع المنشآت العامة على أنّها أجزاء من ملكيتهم الخاصة، بحيث نخلق لديهم رغبة قبول

التعاون والتجارب مع التدابير التي تتخذها القوى الأمنية والإدارات العامة، برؤية جديدة تشعرهم أنّ كلّ الأمور تعمل لخيرهم، وأنهم كمواطنين هم في النهاية المستفيدون أولاً وأخيراً.

بالتزامن مع ما ورد أعلاه يجب أن نؤهل الأجيال الجديدة بالمعارف القانونية، كي يكونوا صاعدين واعدن، من خلال إدخال منهاج خاص في مادة التربية الوطنية طوال المراحل الدراسية كافة. بهذا أجب على أسئلة طلابي في الجامعة: كيف يمكن أن يتغيّر البلد؟ وكيف يصبح أفضل؟ فأقول لهم كما أعتقد: "أنتم من تجعلونه بلدًا أفضل، فعندما تخدمون هذا الوطن بإيمان وتقتنعون بدوركم في إعلاء شأنه، وتبنون شخصياتكم لتتحملون مسؤولياتكم فيه، عندها تصبحون قادرين على التطوير والتغيير".

هنا أتوجّه بالشكر للدكتور سلامة الذي ركّز في بدايات تولّيه مهامه كأمين سرّ للمجلس الأعلى للسلامة المرورية، على الاهتمام أولاً في إدخال قانون السلامة المرورية كمادة تعليمية في التربية الوطنية، برؤية مفادها أنّه بعد عشر سنوات يمكننا أن نحصد جيلاً جديداً قادراً على أن ينظر نحو المستقبل بخلفية قانونية تعكس ممارساته بشأن السلامة المرورية.

أمّا في تعزيز دور المواطن في تحمّل المسؤولية، يجب علينا إشراكه في المجتمع بدور فاعل، وإشعاره بأهمية رأيه في التصويب والتعليق والتّقد. لا كما حصل منذ حوالي ثمانية أشهر في موضوع النفائات، الذي بيّن بشكل جليّ وواضح أنّ المواطنين أضحوا مخدّرين حتى فيما يعني صحتهم، فلم تدعُ أي نقابة أو بلدية أو اتحاد معني بالشأن العام، لاعتصام مدني ولو ليوم واحد، اعتراضاً على الواقع المزري الذي شوّه البيئة والتربة والمياه الجوفية لسنوات طوال. فالخطر الأكبر الذي ينهي الأوطان هو عندما يتخدّر الإنسان ويصبح غير مبالي لا سيّما عندما يتعلق الأمر بصحته وبسلامته.

أمّا بالنسبة للمعالجة القانونية للبنية التحتية، فيجب أن تتضافر كلّ الجهود التي تحدثم عنها، وهذه الجهود ينبغي أن تتكامل مع بعضها البعض، إمّا على ضوء مبادئ التشريع الاجتماعي والتي تؤكد على أنّه لا يمكن تخيّل مجتمع بلا قانون، وإنّ القانون لا يكون محقّاً إلا إذا طبّق بصورة عادلة، "Une Société Sans Droit n'est Jamais Concevable, et la Loi n'est pas Juste que Lorsqu'elle est Justement Appliquée"، فكلّمة العدالة توصلنا إلى ما يسمّى "عدالة

العقوبة"، ففي مكان ما، سنضطر إلى إنزال العقاب بالمخالف. والمراد من العقاب إحقاق الحق وردع المواطن للالتزام بالقوانين على أن نخلق لديه من خلال العقوبة روح المشاركة من جديد.

ففي قانون السير الذي صدر مؤخراً، ومن موقعي كرئيس محكمة سير بيروت، منذ حوالي ست سنوات، يمكنني أن أشهد على ما اختبرت من فرقٍ في فترة ما قبل قانون السير الجديد، وفترة ما بعده، فاليوم أرى كارثة اجتماعية ونقمة في نفوس المواطنين اتلمّسها يومياً، فالمواطن يدفع الغرامة ويخضع للقانون ولكنه ناقم في الوقت عينه على الدولة والقاضي، لأنّ العقوبة أتت في بعض الأحيان غير عادلة، وفي تطبيقها خارجة عن الغاية منها. مثال على ذلك، إنّ غرامة عدم حمل إجازة السوق بحسب قانون السير القديم كانت تعادل ١٢٥ ألف ليرة لبنانية، أمّا القانون الجديد فينصّ على أنّ الاستحصال على إجازة السوق توجب الخضوع لدروس خاصة في دورة تدريبية، وأرفق مخالفة هذا النصّ بعقوبة السجن ابتداءً من شهرين ولغاية ٣ سنوات بالإضافة إلى غرامة ثلاث ملايين ليرة لبنانية.

فاليوم لا يزال نظام الاستحصال على إجازة السوق كما كان في ظلّ القانون القديم إلّا أنّ الغرامة المفروضة للمخالفة هي بحسب القانون الجديد. أنا كقاضٍ يجب أن أطبق القانون على المخالف الذي يقود دون إجازة سوق بما يصل إلى ثلاث سنوات حبس وغرامة ثلاث ملايين ليرة. فكيف يمكن للمواطن أن يتقبّل هذه العقوبة غير المبرّرة بعدالة التطبيق؟ لذا أنا لا أحكم على أحد في وضعية تلك المخالفة بالحبس قبل أن يوضّع النظام الجديد المتعلّق بهذه العقوبة، قيد التطبيق الفعلي.

لقد سألني أحد المسؤولين، هلّ أعتبر أنّ غرامات السير مرتفعة؟ أجبت بأنّه يُنظر إلى العقوبة بنسبية معيّنة من حيث مكان وزمان وظروف التطبيق، من هنا يُحكم إذا كانت مرتفعة أم لا. بالمطلق، إنّ غرامة بعض مخالفات السير في لبنان هي أقلّ من تلك المعتمدة في الدول الأخرى، ولكننا وبحسب الظروف والأوضاع والأرضية غير الملائمة التي سبق واستعرضناها جميعاً، تأتي هذه الغرامة في لبنان مجحفة بحقّ المواطن. فلا تنظّم محاضر الضبط بكلّ المواطنين سواسية ولا توجد المؤهلات المطلوبة دائماً عند محرّري المحاضر لحسن تطبيق القانون وتصويب الأمر، فضلاً عن أنّ الظروف الاجتماعية والاقتصادية لم تواكبا تطبيق قانون السير الجديد، فالبعض يسأل إن كان باستطاعته أن يقسّط

الغرامة على دفعات، لعدم معرفته بالقانون الجديد أولاً، ولعدم قدرته على تسديد الغرامات المرتفعة وتسوية وضع آليته من الناحية الادارية لتصبح شرعية فيصار إلى فكّ حجزها وفقاً للأصول.

انطلاقاً من هذا الواقع لا أرى تجاوباً حقيقياً من قبل المواطنين مع القانون، لا من حيث المضمون ولا من حيث الشكل، وذلك لأنّ العدالة المرجوة بحسب المبادئ الواردة أعلاه غير متوافرة، بدليل أنّ رجال الأمن يضطرون للوصول إلى الشجار أحياناً مع المخالفين لتنظيم محاضر ضبط بحقهم، كما أنّ الناس يأتون للشكوى بحقّ البعض من رجال الأمن سبب طريقة معاملتهم عند تنظيم المحاضر بمخالفات يقرّون فيها، ناقلين على طريقة قمعها المهينة للكرامة والمواطنة.

في الختام، إذا أردنا أن نبني وطنًا نعيش فيه لنورثه لأولادنا يجب أن نأخذ هذه الأمور بعين الاعتبار.

السيدة مارلين حداد

أفتخر بوجودي اليوم في مؤسّسة الجيش اللبناني، وهي المؤسّسة البعيدة من السياسة، ونحن بحاجة أن نتكلّم بحريّة تحت سقف الكرامة، وقرب الأيدي البيض التي تسند وتدعم، ولولا وجود الجيش لما كنّا هنا اليوم، لا إداريين ولا مدنيين، ولا نريد أن نتكلّم شعراً بل نريد أن نبدأ العمل والتنفيذ. اليوم أنا بينكم، لكي أعرض الواقع، أغلبية الحاضرين هم من المسؤولين والمدركين له، فالتوصية الوحيدة هي التنفيذ، وعلى الرغم من طول المدّة سننقّذ، لأنّ شعارنا في قائممقاميّة المتن "معاً في الخدمة"، وسنقوم بتنفيذ المشروع مهما بلغت العراقيل من جميع النواحي ومن مختلف القطاعات. وأشكر حضرة العميد الركن أبي فراج على طرح موضوع قطاع المواصلات، مع العلم أنّ جميع القطاعات بحاجة إلى لجان اختصاصية، ليس لكتابة التوصيات والمقترحات فحسب، بل للبدء بتنفيذها على أرض الواقع.

وضعنا خطة، كمتطوّعين في الإدارة العامة في قائممقامية المتن، لحلّ مشكلة السّير التي تؤثر على منطقتي الشمال وبيروت، كون منطقة الدورة هي نقطة وصل بين مختلف المناطق اللبنانية، تفرض هذه الخطة على أصحاب



السيدة مارلين حداد

الباصات وسيارات الأجرة القائمة على مستديرة الدورة أن يكون لديها محطة للركاب، ولو من ضمن إمكانياتنا، والكّل متّفق على أنّ الإدارات الرسمية بحاجة إلى قدرات بشرية وقدرات مادية في آن، ولكنني لم أقف أمام غياب القدرات المالية مكتوفة الأيدي، بل عملت مع متطوعين وحصلت على المتطلبات المالية من المجتمع المدني بحسب إمكانياته. واعتبرنا أنّ هذه الخطّة تحدّ، وبالإرادة والمشاركة في آنٍ نتمكن من تنفيذها. ففي محلّة الدورة، خلف المستديرة، لدينا أرض تعود لمصلحة سكك الحديد، فعملنا بالتنسيق مع الأستاذ زياد نصر على هذا الموضوع، فقدّم لنا الأرض مشكوراً، بصورة شفوية وليس بصورة رسمية، كما علينا ألاّ نقف أمام الأمور التقليدية، فلدينا مشكلة يجب أن نحلّها، وبالتالي قدّم الأستاذ زياد لنا الأرض ووضعنا الخطّة اللازمة، وقمنا بالتنسيق أيضاً مع رؤساء البلديات، ولا سيّما بلديتي "الجديدة وبرج حمود" ومع القوى الأمنية كقوى تنفيذية على الأرض، لأنّ في الإدارة العامة كما تعلمون، هناك تسلسل إداري، يبدأ بالمحافظة فوزارة الداخلية ومن ثم البلديات. وهنا سأسّعرض بعض الأمور الإدارية لأنّ المشكلة ليست في إدارات الدولة إنّما هي في التعدي على الأملاك العامة، فالدولة ليست هي من نظّم خطوط النقل، بل الزعماء على الأرض والزعماء المسؤولون المنظّمون لهذا القطاع، والذين لا رادع لهم فكلّ منهم يعمل كما يحلو له. ونحن في الواقع نحاول، ضمن هذه الخطّة الأولى، أن ننقل بدايةً أصحاب خطوط النقل إلى الداخل مع تنظيم معيّن وتحت إشراف الإدارة العامة والمؤسسة العامة للنقل لكي نخفّف من وطأة الزحمة عن مستديرة الدورة، حيث لدينا ١١ خطاً للنقل، منها ٥ خطوط باتجاه منطقة بيروت، و٦ خطوط من الدورة باتجاه الشمال وصعوداً نحو بكفيا. ثمّ أقمنا مشروع لجنة من أصحاب خطوط النقل لإدارة الخطوط داخل المحطة، فلدينا حوالي ٥٠٠ باص بمعدّل نقلتين يومياً من وإلى الدورة، أي لدينا ألف حركة يومية يومياً موزعة على ١١ خطاً، بالتالي لدينا حركة حوالي ٢٠ ألف شخص يومياً، أي ما يقارب نحو ٢٤ شخصاً في الدقيقة يصعدون من مستديرة الدورة أو ينزلون فيها. أهمية هذا المشروع أنّه بمساحة ٤٥٠٠ متر مربع نحاول أن ننشئ محطة نموذجية تكون انطلاقة لمحطّات أخرى في قضاء المتن، كالزلقا وجلّ الديب وإنطلياس والمنصورية وغيرها، فتكون البداية من الدورة وتستكمل في محطّات صغيرة في مناطق المتن جميعها.

المهندس زياد نصر

أريد أن أشير إلى أنّ محطة الدورة هي في الأساس محطة للنقل السّكي، وقبل أن أستلم مسؤوليتي كمدير عام لهذه المؤسسة، كانت المؤسسة قد وضعت خطة لتلبّي احتياجات المنطقة لناحية وجود مساحة لركن الحافلات، تجنبًا للوقوف العشوائي على جانب الطرقات بالقرب من جسر الدورة، الأمر الذي يتسبّب بمزيد من زحمة السير، إنّما مع الأسف استمرّ أصحاب الفانات والباصات بركن آلياتهم خارج المحطة بسبب الفوضى القائمة، وعدم القدرة على التنفيذ من قبل السلطات المختصة، إذ يعود للأجهزة الأمنية متابعة حسن التنفيذ ومنع التجاوزات. وتجدر الإشارة هنا إلى أنّ مبادرة القاءمقامية بغية إعادة العمل بالخطة، إيجابية، ويعود لها صلاحية إلزام أصحاب الفانات والحافلات بآليات العمل على الخطوط على الرغم من ملاحظتنا العديدة المرتبطة بالواقع القائم، لجهة كيفية عمل القطاع الخاص وآليته ومدى مراعاة الأنظمة والقوانين مرعية الإجراء، علمًا بأننا أبدينا كلّ التعاون المطلوب من خلال الإجازة بالاستخدام المؤقت لمحطة الدورة لتنظيم الواقع القائم مؤقتًا، بانتظار تطبيق الخطة المتكاملة للنقل المشترك لمنطقة بيروت الكبرى، ونظام النقل السريع على المحور الشمالي لمدينة بيروت، والتي تمّ رفعها لمقام مجلس الوزراء للموافقة عليها بعد أن أبدى البنك الدولي استعداداه لتأمين التمويل اللازم لها.



المهندس فريد قاصوف



المهندس فريد قاصوف

إننا نقوم بهذا العمل التطوعي ضمن فريق عمل بالتعاون مع قائمقام المتن السيدة مارلين حداد. فالمحطة المذكورة قرب مستديرة الدورة تمتد على جزأين من خط السكة الحديد بالتتالي في منطقتي الجديدة وبرج حمود العقاريتين وهي ملك لمصلحة سكك الحديد. يبين لنا هذا الأمر مدى تعقيد إدارة بناء المحطة وتشغيلها إن من حيث ملكية الأرض أو من جهة المناطق العقارية التي تنتمي إليها. لذلك كان الحل المُبسّط أن ننقل زحمة السير التي تحصل على مستديرة الدورة والمسارب المرتبطة بها إلى داخل المحطة حسب الترتيبات المتعارف عليها من قبل السائقين، ثم يصار إلى تعديلها رويداً رويداً بما يتلاءم وخدمة الركاب مع الحفاظ على مصلحة السائقين والإدارة.

هذا وقامت القائممقامية بتعديل جزء من هذه الخطوط وتنظيمها، فمنها ما يربط بمحطات في منطقة المتن، ومنها ما يربط مع محطات أخرى في جبيل وبيروت وصولاً إلى المطار. من المعروف أيضاً أن هذه الخطوط شبه مملوكة من أصحاب الباصات، وهي قائمة على توازنات ضيقة، أدت إلى انتظام أولي في عمل هذه الخطوط، كونه يوجد نوع من تنظيم مبطن بين أصحاب الباصات يحفظ الهدوء ويجعل كل باص يسير باتجاه معيّن، ويجعل السائقين منتظمين ضمن آلية عمل دقيقة، وبالتعاون حالياً مع قوى الأمن التي تساعد في ضبط الوضع. لكن هذه الدقة وللأسف سلبية، كونها قائمة على المصالح الخاصة والتوازنات الحالية، وكأنها قبلة موقوتة من الممكن أن تنفجر فجأة.

فمثلاً على خطوط المتن، تنتقل في باص وتقضي نصف ساعة من الوقت لتصل من بتغرين أو المروج إلى بكفيا (ثلث المسافة)، وتليها خمس عشرة دقيقة لكي تصل إلى الدورة (ثلثي المسافة)، فالخط بطيء في البداية ثم يتحوّل إلى سرعة غير طبيعية، إذاً الخط غير فعّال ويؤدّي إلى معاناة في المنطقة بأسرها فيتحاشاه المواطنون قدر المستطاع، عدا عن اكتظاظ الباصات بالعمالة الأجنبية والنازحين. لهذا السبب، وفي أثناء إعداد الدراسة حاولنا أن نضع تقديرات أولية لعدد الباصات والركاب، فكان ذلك أمراً صعباً للغاية بسبب تضارب الآراء والتقديرات، وبخاصةً لجهة حصر عدد الباصات، فلم نقدر أن نصل إلى نتيجة نهائية.

وعليه قامت القائممقامية بمبادرة تقضي بتعبئة نوع من الاستثمارات لحصر

عدد الباصات الخاصة على الخطّ، فاعتبر أصحاب الباصات في المرحلة الأولى أنّ هذه الخطوط هي مكتسبات لا يمكن المساس بها، واعتبروا الاستثمار بمنزلة مستند قانوني من الدولة يعترف بمليكيّتهم للخطوط، فقام من كان يملك باصًا واحدًا بتسجيل باصين أو أكثر، وتهافتوا للحصول على هذه الاستثمارة، ولكن عندما لاحظوا أنّ فيها دقّة كبيرة وتفاصيل عديدة ابتعدوا منها بالسرعة نفسها التي أقبلوا عليها. فعندما راجعنا الاستثمارات لم نلاحظ أنّ أحدًا أقدم على تعبئتها كما ينبغي، علمًا بأنّ هذه الباصات تقع ضمن شبكة الزبائية السياسية التابعة كلًّا إلى مرجعيّتها.

أمّا تقنيًا، فإنّ ما نقوم به من جهة الإنشاءات بسيط جدًّا، فالأرض غير مخصّصة للمحطة، وهي ليست ملكًا للقائمقامية لكي تصرف أموالها عليها، والأمر هو نوع من ترتيب خطوط النقل عبر إقامة ٨ محطات لانطلاق الركاب وعمحطات للوصول، مع اعتماد نظام أوتوماتيكي وكهربائي لإدارة الآليات في كامل أجزاء المحطة لتخفيف العمل اليدوي وتلافي المحسوبيات. كما أبقينا جزءًا من تلك الأرض مخصّصًا لمواقف السيارات على اعتبار أنّ هناك التزامات معيّنة لبعض الأشخاص الذين يركنون سياراتهم الخاصة فيها. بالتالي توصّلنا إلى تحديد تكلفة المحطة بحوالي نصف مليون دولار أميركي ستسعى قائمقامية المتن عبر علاقاتها وشراكتها مع المجتمع المدني المحلي وعبر البلديات لتأمينها.



الدكتور رامي سمعان



الدكتور رامي سمعان

أشكر العميد الركن فادي أبي فراج ومركز البحوث والدراسات الاستراتيجية في الجيش على إقامة هذه الندوة المنتجة والمفيدة جدًا، وأبدأ مداخلتني بعرض موجز عن واقع قطاع نقل الركاب في لبنان، والذي يعاني عدّة إشكاليات، وبخاصة في المدن الكبرى، حيث تستفحل الاختناقات المرورية في منطقة بيروت الكبرى وفي محيط مراكز المحافظات (طرابلس- النبطية- زحلة- صيدا....).

لقد تطوّر هذا القطاع في فترة الخمسينيات من القرن الماضي مع الازدهار الحضري والاقتصادي الذي شهدته مختلف المناطق اللبنانية، وبخاصة بيروت وضواحيها. ولكن في المقابل، تطوّر قطاع النقل المشترك بشكل خجول مقارنةً مع النقل الفردي. وقد عمدت الحكومات المتعاقبة على تطوير البنية التحتية للطرق وتم إدخال تحسينات محدودة على منظومة النقل المشترك.

مع بداية مرحلة الإعمار في بداية التسعينيات استمرّ الاهتمام مُنصبًا على النقل الفردي والطرق من دون إعطاء أولويات أو امتيازات للنقل المشترك، الذي تُرك خاضعًا لتوازنات العرض والطلب في سوق اقتصادي غير منظم لا يوفّر الحوافز الضرورية والدعم اللازم لتحقيق منظومة نقل مستدامة. أمّا الإطار المؤسسي والتنظيمي في لبنان فيحتاج إلى بعض التطوير وبخاصة في ما يخص توفير الإطار المستدام لتوازن نمطي للمحافظة قدر الإمكان على نوعية الحيز المكاني للمدن، وعلى التنافسية الاقتصادية للمدن، وعلى جودة البيئة.

منذ بدء عملية الإعمار إلى الآن تفاقمت الأمور على هذا الصعيد وتعاضم الخلل ما بين أنماط التنقل للركاب، وتراجع بشكل دراماتيكي دور الأنماط السلسلة (السير على الأقدام، الدراجات الهوائية...) وكذلك النقل المشترك. كما تراكمت دراسات مشاريع أساسية واستراتيجية لم يتمّ تنفيذها حتى الآن، على الرغم من أنّ الخطط الأولى لمرحلة إعادة الإعمار قد أكّدت أهميتها وضرورة الإسراع في تنفيذها، مثلًا: الطريق الدائري - خطوط المترو- السكك الحديدية- شبكة النقل العام بالباصات.

أمّا الحيز المديني فأصبح مخصّصًا أكثر فأكثر للسيارات، مع إعطائها الأولوية من حيث استعمال الطرقات للوقوف، وكذلك من حيث السرعة، وبالتالي أصبحت المدن اللبنانية وبخاصة بيروت تشكل خطرًا على السلامة

المرورية وبشكل خاص على المستخدمين الأكثر ضعفاً: Vulnérables: المشاة، أصحاب الاحتياجات الخاصة، الأطفال والمسنين، وقد نتج عن هذا الوضع:

١. تراجع في نوعية الحيّز المكاني *qualité de l'espace urbain*.
 ٢. تفاقم الخلل في التوزيع النمطي.
 ٣. إضعاف تنافسية المدن اقتصادياً والتي يرتبط جزء منها بسهولة الوصول إلى الخدمات والأحياء.
 ٤. زيادة التلوّث والتأثير السلبي على البيئة.
- إدّا هناك ضرورة ملحّة للنهوض بهذا القطاع، وذلك من خلال إحداث تغييرات تخدم في نهاية المطاف أهداف "التنقّل للجميع"، بحيث أن هذا المفهوم يفرض توازناً ما بين أنماط التنقل وإعطاء حيز مناسب للمستخدمين الأكثر ضعفاً، ومن الممكن الانطلاق من النصوص القانونية المتوافرة والبيئة التشريعية القائمة، وذلك من خلال:
١. قانون السير الجديد.
 ٢. مرسوم إنشاء المجلس الأعلى للنقل.
 ٣. الخطة الشاملة لترتيب الأراضي SDATL.
 ٤. مرسوم إنشاء مصلحة النقل المشترك والسكك الحديدية.
 ٥. مرسوم إنشاء المديرية العامة للنقل البري والبحري.
 ٦. قانون البلديات.
 ٧. مرسوم دراسة الأثر البيئي.
 ٨. مرسوم دراسة الأثر المروري.
 ٩. قانون البناء الجديد.

يقتضي التوجّه الجديد لنقل الركاب الحدّ من سلبيات الوضع القائم والمعتمد بشكل مفرط على التنقّل الفردي والسيارات، ولكن مع الحفاظ على الإيجابيات المتمثلة بالمرونة في ما يخصّ هذا النمط والكلفة المنخفضة نسبياً.

أمّا في ما يتعلّق بتنظيم حركة النقل المشترك، فلديّ تحفّظ على تسمية "خطوط النقل"، فهذا اعتراف بالأمر الواقع المفروض من قبل العاملين في هذا القطاع. إنّ تملّك لوحة عمومية يشكّل شرطاً ضرورياً ولكن ليس كافياً للعمل في هذا القطاع، لذلك أتمنى على الجهات الرسمية ومن منطلق الحفاظ على استمرارية خطوط النقل الانتباه إلى هذه النقطة، فالخطوط يجب أن تحددها الجهات المعنية (المديرية العامة للنقل

البري والبحري بالتنسيق مع مصلحة النقل المشترك والبلديات...). إنّ المبادرة في إنشاء محطة في منطقة الدورة ممتازة من أجل إجبار السائقين العموميين على استخدامها، ولكن يجب توفير شروط نجاح هذه التجربة من الناحيتين المالية والأمنية.

وتعقيباً على ما تفضّل به الدكتور إبراهيم شحور حول موضوع تعدّد الجهات والشركاء في قطاع النقل، أود أن ألفت الانتباه إلى أمر مهم هو أنّه في هذا القطاع لا رابط بنيوي مؤسسي للجهات المتعدّدة المعنية. يتخطى مجال النّقل، الحدود الإدارية ما بين المناطق، فهو يقدم خدمة النقل ما بين النقطة "أ" والنقطة "ب" بحيث تتقاطع مع عدّة جهات، وتتقاطع مع صلاحيات وشبكات متعدّدة ترتبط بالفعاليات الإدارية والوزارات المعنية والبلديات ويجب أن نتّجه نحو تطوير إطار لتنسيق الأعمال والمشاريع في قطاع النقل، وبالتالي تقوم جهة مسؤولة بتأدية دور المنظم ومواكبة تنفيذ المشاريع وتوفير التجانس ما بين سائر الجهات واللاعبين والمشغلين (مقدمي الخدمات). وهذا يحتم وجود تفاعل ما بين البلديات والوزارات ضمن رؤية موحّدة، فإذا أردنا استحداث خطوط جديدة للباصات في منطقة ما، فيجب أن يكون هناك راعٍ لهذا المشروع، يكون مسؤولاً عنه، لتنسيق حسن التنفيذ والتشغيل، ويعطي رأيه بالاستملاكات وبحقوق المحيطين بالمشروع وبالخدمة المقدّمة للمواطنين.

من هنا أركّز على موضوع تعدّد الجهات بما أنّ المسؤولية مُشتتة، ما يؤدّي إلى إضعاف القطاع بشكل عام، وهذا أحد مواطن الخلل المؤسّساتي في لبنان. أمّا بالنسبة لموضوع الحوكمة، فهناك التباس حول الخلط ما بين القضايا الاقتصادية والمالية والاجتماعية.

إنّ النّقل المشترك للركاب، كما هو الحال في كلّ دول العالم، هو منظومة خاسرة من الناحية البنيوية، لكنّه مربح اقتصادياً واجتماعياً، لأنّه لا نستطيع أن ندخل العوامل المؤثّرة كلها ضمن تعرفّة النقل، فلا يمكن أن نفرّض في تعرفّة النّقل الآثار البيئية أو الآثار الاقتصادية المباشرة (الخدمة - تطوير فرص العمل). وبالتالي فإنّ المردود المالي المباشر لهذا القطاع لا يغطّي كامل الحاجات الاستثمارية والتشغيلية للمنظومة.

وتعقيباً على ما تطرّق إليه الدكتور نزار الأعور حول مداخل الدولة من الضرائب على الوقود والسيارات، فهذا الأمر قائم في غالبية دول العالم، لكن المشكلة هي في الموازنة، التي تحدّد كيف وأين يمكن استخدام هذه الضرائب، على سبيل المثال هناك جزء كبير من الضريبة على المحروقات

يجب أن يكون من حصّة قطاع النقل المشترك، فهذا القطاع يجب ألا يصبح "متسوّلاً" بل يجب تخصيص موازنة واضحة ومستدامة له، علماً بأنّه يقدم خدمات وسيطة لمختلف القطاعات الإنتاجية والاقتصادية، ويُفترض أن يكون لديه دخل مباشر من ضريبة المحروقات. وهنا لا بدّ من الاعتراف بأنّ الدولة فوّتت الكثير من الفرص عندما انخفض سعر برميل النفط، فهي لم تدخل أي جزء من الضريبة لكي تموّل قطاع النقل، ولكن هذه ليست الفرصة الوحيدة الضائعة بل هناك العديد منها. أمّا بالنسبة للنواحي المالية، فعلى الرغم من الدعم السنوي للميزانيات، إلّا أنّ أداء المؤسسات يبقى ضعيفاً بسبب عدم الاستثمار في المركبات أو في الخطوط أو في تطبيق القوانين والمشاريع، ونحن لدينا مشاريع منذ حوالي ١٥ أو ٢٠ سنة نقوم بدراساتها على الممرّات نفسها. إنّها فالتستثمار الضعيف يؤدّي إلى أداء ضعيف ويُحجّم هذا القطاع الخدماتي.

هناك أيضاً ضعف في الإيرادات التي لا تستطيع وحدها أن تغطّي مختلف حاجات القطاع، علماً بأنّ وزارة المالية كانت تعترض في كثير من المراسلات على الدعم المعطى لمصلحة النقل المشترك، لأنّه وبحسب اعتقادها، الأمور كلّها تسير بطريقة جيدة، بالتالي أسهمت الدولة في تقليص الدعم وتحديدده خلال فترة الـ ٥ أو ٦ سنوات الماضية، بحيث أنّه ما زال أكثر من ثلثي العاملين في المؤسسات غير منتجين. إنّها فالتستثمار هو غير استثماري وغير اقتصادي، إنّما هو دعم سياسي. الأمر الذي يؤدّي إلى إبقاء بعض المناطق معزولة من دون وسائل نقل مشترك ممّا يسبّب زيادة في الازدحام والاعتماد على استخدام السيارات الخاصة أكثر وأكثر، بالتالي يؤدّي هذا الأمر إلى سيطرة وسائط النقل الفردية، وبالمقابل يكون لمشغلي خطوط النقل سطوة على القطاع، لأنّهم يعملون في سوق غير منظم ويكون الاتجاه التنافسي دائماً نحو خطوط النقل المربحة.

إنّ الأزمات مازالت تتفاقم في المؤسسات نتيجة عدم الاستثمار، الأمر الذي يؤدّي إلى تزايد الخسائر وتراجع البنى التحتية، ويدخلنا في حلقة مفرغة، بحيث يظلّ المنطق المهيم هو إنجاز مشاريع الطرق بغياب مشاريع النقل المشترك من سكك أو وسائل أخرى كالحافلات ضمن الحارات المخصّصة للنقل المشترك BRT، أو الترام. في العام ١٩٩٢، أنجزت الدولة دراسة لإنشاء خطوط المترو والنقل المشترك وشبكات الطرق، فنُفذ بعض المشاريع المتعلقة بالطرق ولم يُنفذ ما هو متعلّق بالنقل المشترك، فالمحصلة واضحة وهي مرتبطة مباشرة بطبيعة الاستثمار الذي أعطى

هذه الصلاحيات لمُشغلي القطاع الخاص تحت شعار أنّ السوق هو الذي يضبط الواقع. والمفارقة أنّ أكثر الدول ليبرالية لا تعتمد هذا الأسلوب، حتى في بريطانيا والتي حكمها فترة طويلة نهجٌ ليبرالي خصصت أجزاءً من قطاعي النقل المشترك وسكك الحديد، ثمّ عادت الدولة وتراجعت عن الموضوع عندما انخفضت معايير السلامة. لأنّه، وكما ذكرت سابقاً، يعتبر قطاع النّقل المشترك من الناحية البنيوية خاسراً مالياً، لكنّه مربح على المستويين الإستراتيجي والاقتصادي. بالطبع هناك خصوصيات ثانوية لا يمكن أن تُطبّق إلا من خلال تدخّل القطاع العام عبر الدّعم المستدام المبني على اقتطاع الضرائب المرتبطة بالحركة الاقتصادية التي يخدمها قطاع النقل وتعتمد عليه. وكَي لا نَظلم الدولة كثيراً، يجب الاعتراف بأنّ هناك بعض الاقتراحات والتوجّهات الخجولة بعض الشيء منذ أواخر التسعينيات لتنظيم قطاع النقل والفصل بين البنية التحتية للقطاع ومُقدمي الخدمات، ولكن مازال هناك مسافة كبيرة تفصلنا عمّا هو مطلوب وعلينا أن نتخطى بعض القيود الإدارية التي تعيق تقدّم قطاع النقل في لبنان وتطوره.

يبقى السؤال المطروح، ما هي موجبات إعادة هيكلة هذا القطاع في ظلّ استفحال استخدام السيارات وتعاضم دور أنماط النقل الفردي وشبه انهيار النقل الجماعي؟ وماهي الفرص التي تملكها ولا سيّما في وجود القيود المفروضة على مصادر التمويل؟ تكمن الفرص في إعادة الهيكلة من خلال لحظ مصادر للتمويل مؤسّساتياً، سواءً من الضرائب المحدّدة أو من مساهمة البلديات، والاستفادة أيضاً من الضغوط التي تفرضها الجهات المانحة من أجل تفعيل النقل المشترك، إذًا فالاستدامة يجب أن تترجم من خلال الموازنة العامة أو من خلال إنشاء مؤسّسات متخصصة ودعهما، تُعنى بالتخطيط والتنفيذ والتشغيل (أو الإشراف عليه). كما أنّ تعزيز اللامركزية سيوفّر البيئة اللازمة لتحسين ظروف السلامة المرورية ولتعزيز النقل المشترك. فهناك دور يجب أن تضطلع به البلديات، وبخاصة تلك متوسطة وكبيرة الحجم، لتتوزّع المسؤولية والأعباء مع السلطة المركزية.

في الخلاصة، يجب التنويه مرة أخرى إلى أهمية الاستدامة ورفع مستوى الاستثمارين العام والخاص في هذا القطاع، فكلّ هذه الأمور التي طُرحت، إذا لم يتمّ تمويل المؤسّسات بشكلٍ مستدام، سوف تبقى عرضة للترهل والانهيار فيما بعد.

الدكتور علي زيدان



الدكتور علي زيدان

أشكر مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية إدارةً وضباطاً، كما أشكر ملتقى التأثير المدني وحضرة العميد الركن أبي فرّاج على الإدارة الجيدة لهذه الندوة. سأتكلم على واقع الطرق، والعقبات التي تواجه قطاع النقل في لبنان، حيث يشكّل النقل البري وسيلة النقل الأولى في مجال نقل البضائع والركاب، ويعتبر الدعامة الأساسية لخدمات النقل، في الداخل، وكذلك بين لبنان والدول العربية وأوروبا، بسبب غياب وسائل النقل الأخرى مثل السكك الحديدية والقطار الخفيف (الترامواي). فعلى سبيل المثال، بلغ عدد مركبات نقل الركاب والبضائع في لبنان في العام ٢٠٠٧ نحو ١,٤٧٣,٠٠٠ مركبة، في حين يبلغ طول شبكة الطرق الرئيسية نحو ٧,٧٠٠ كلم، أي حوالي ٠,٧٪ من إجمالي مساحة لبنان. وإجمالاً معظم المدن والمحافظات مرتبطة بشبكة من الطرق السريعة والرئيسية، ونلاحظ أنّ جزءاً كبيراً منها لا يزال غير مكتمل، مثل جزء من الأوتوستراد العربي الذي يربط بلدة تعنايل بالمصنع، والأوتوستراد الجنوبي الذي توقّف العمل به عند مدينة صور.

يعتبر لبنان من أوائل الدول العربية التي أنشأت السكّة الحديدية واعتمدت خطّ "الترامواي" الذي توقّف أيضاً العمل به في أواخر الستينيات من القرن العشرين. في المقابل نلاحظ حالياً، نموّاً كبيراً في الدول العربية وبخاصة دول الخليج العربي التي تقوم بإنشاء شبكات سكك حديد لخدمة البضائع والركاب. إنّ توقّف العمل بالأوتوستراد العربي في منطقة "مجدل عنجر" تعترضه جملة مشاكل، والهدف من ذكرها هو إثارة تفكيرنا لاعتماد استراتيجية نقل جديدة بغية تطوير قطاع النقل أو لوضع خطة نقل وطنية شاملة، فالمطلوب أن نعرف طبيعة العقبات والمشاكل التي تواجهنا لكي نصل إلى حلول وتوصيات جديدة.

سأتناول موضوع الأوتوستراد العربي كنموذج للعقبات والتحديات التي تواجهنا. إنّ هذا الأوتوستراد هو جزء من الطريق السريع رقم M٣٠ الذي يربط بيروت غرباً بمناطق بحدون، صوفر، المديرج، شتورا، وصولاً إلى الحدود السورية (المصنع) شرقاً، لقد تمّ تصميم هذا الأوتوستراد في العام ١٩٧٤ من قبل شركة ألمانية DORCH، وكان الغرض من تنفيذه هو زيادة التبادل التجاري ضمن البلدان ذات العلاقة في المنطقة وباقي دول العالم، وبناء شراكات تجارية إقليمية مستدامة. في العام ٢٠٠٢ باشرت الحكومة اللبنانية، ممثلة بمجلس الإنماء والإعمار، عملية تخطيط وتحديث ورفع

كفاءة طريق بيروت - دمشق الدولي (بين بلدي الحازمية وصوفر). نحن في شركة "خطيب وعلمي" عملنا على القسم الذي يربط مفرق "بسوس" من بلدة "حارة الست" إلى منطقة "بعلشميه". وتجدر الإشارة إلى أن هذه المنطقة صعبة ومعقدة طوبوغرافياً، فكان أول تعديل للمسار في قسم الجمهور - بعلشميه، والمرسوم صدر في العام ١٩٩٣ وصُدّق واعتمد بالمرسوم رقم ٣٤١٩ بتاريخ ١٩٩٣/٤/٢٢، ثم في العام ٢٠٠٤ تم إعداد دراسة لتعديل مسار الطريق والمرسوم بسبب اعتراض الأهالي وصعوبة التنفيذ، وكذلك في العام ٢٠١٢ أُدخلت تعديلات جديدة على المسار وفق طلب بعض البلديات التي يمر بها الطريق. كانت هذه الدراسة ممولة من البنك الدولي ولكنها عادت وتوقفت بسبب الرفض المطلق للأهالي لهذا المسار. يشمل المشروع المقترح تنفيذ طريق دولي سريع مزدوج، ٣ مسار بـكل اتجاه، بطول ١٢,٧ كلم تقريباً من بلدة "حارة الست" إلى محوّل "بعلشميه". ويشتمل على ٦ محوّل، و١٧ كلم من الطرقات الثانوية والجانبية، كما يحتوي على نفق مزدوج بالاتجاهين بطول ٣٥٠م بين "بسوس" و"عاليه"، و٨ جسور يبلغ مجموع طولها ٥ كلم، وعلى ٥ معابر علوية و١٧ معبراً سفلياً. نلاحظ أن المسار قد تغيّر مرّات عدّة بسبب الاستملاكات والتكلفة العالية، فكان طول الطريق بموجب التصميم الأوّل بفترة من الفترات ١٢,٧ كلم بكلفة تقريباً ٥٢٤ مليون دولار، ولكن بعد الدراسات قمنا بتخفيف الاستملاكات وإصابة المباني ولكن الكلفة ارتفعت، فأصبح طول الطريق ١٠,٤ كلم لكنّ الكلفة أصبحت ٦٦٦ مليون دولار. السؤال الذي يطرح نفسه هنا: لماذا مع كلّ هذه الدراسات التي أُجريت ومع كلّ هذه التعديلات لم يُنفذ المشروع حتى الآن؟



العميد الركن ميشال الخوري



العميد الركن عزمي دندش



العميد الركن ابراهيم باروك

سأستعرض بإيجاز بعض العقبات التي تواجهنا على الشكل الآتي:

١. الطبيعة الطبوغرافية - تضاريس صعبة (جبال وأودية، منحدرات قاسية).

٢. ارتفاع أسعار الأراضي وكلفة الاستملاك.

٣. إصابة المباني السكنية وتمسك الأهالي بملكياتهم وعدم إخلائها.

٤. تجمّعات سكانية حول الطرق لأسباب اقتصادية ومعيشية (مؤسسات تجارية).

٥. رفض السكان تحويل مسار الطريق لأسباب اقتصادية ومعيشية أيضاً.

٦. الارتفاع الدائم في عدد المركبات والزيادة في حجم المرور.

٧. الحاجة إلى مزيد من الأراضي لتوسعة مسار الطرق.

٨. ارتفاع مستويات التلوّث الهوائي والضوضاء بسبب عدم وجود وقود صديق للبيئة.

٩. وجود المناطق الأثرية والتراثية والمقابر.

١٠. الينابيع ومصادر المياه.

١١. عدم توافر التمويل.

١٢. عدم وجود خطط تنموية للنقل تحدد ما سوف يتم تنفيذه بالمستقبل. جرى البحث عن مصادر تمويل خارجية، فعلى سبيل المثال، البنك الدولي الذي يحاول تمويل مشروع الأوتوستراد العربي لديه شروط يجب الالتزام بها: إجراء دراسات للأثر البيئي والاجتماعي، ودراسات لنقل السكان المتأثرين، فعندما لاحظ البنك الدولي أنّ الأهالي يرفضون تمويل هذا المشروع قام بتوقيف التمويل، كما طلب مبررات عن التكلفة العالية والأخذ بعين الاعتبار موقف السكان المتضررين. حالياً هناك ثلاث بلديات هي "الكحالة"، "بسوس"، و"العبادية"، ولأسباب خاصة تتعلق بكل بلدية، رفضت مرور الطريق بأراضيها، ورفضت أيضاً تحويل الطريق باعتبار أنّ لديهم مؤسسات اقتصادية قائمة على جوانبها.

أمّا بالنسبة لأبرز التحديات التي تواجهنا في هذه المناطق فأذكر منها:

١. تقليل مساحات الأراضي المستملكة.

٢. تصغير المساحات المصابة وبخاصة المباني.

٣. تقليص عدد السكان الذين يحتاجون إلى إعادة إسكان.

٤. حماية البيئة من التلوّث والإضرار بالتنوع الإحيائي وتحقيق التنمية.

٥. إيجاد وسائل نقل جديدة وعملية (السكك الحديدية / النقل البحري).

٦. التوسّع السريع في شبكات السكك الحديدية وبخاصة في دول الخليج الذي

- يحفّزنا للجوء إلى خيارات مشابهة.
٧. زيادة النقل والطلب تعني زيادة الرحلات (من دون حاجة إلى استثمارات جديدة).
٨. تشجيع الاستثمار عبر نظام BOT – Build, Operate, Transfer من خلال توفير الضمانات.
٩. إنشاء طرق مدفوعة الرسوم Toll Roads.
١٠. تطوير نظام نقل عام ومستدام.
١١. استخدام أنواع وقود قليل الانبعاثات الكربونية وأقل تلويثاً للبيئة.
- وقد أنشئ أول خطّ للسكّة الحديد في لبنان في العام ١٨٩١ ليربط بيروت بدمشق، وكان صاحب الامتياز اللبناني هو "يوسف أفندي بيهم" عن طريق نظام الـ BOT، لاحقاً أخذت شركة فرنسيّة هذا الامتياز وقامت ببناء أول خطّ سكّة حديدية لربط الساحل اللبناني، ثمّ في العام ١٩١١ وصل الخط إلى طرابلس، ومن ثمّ إلى تركيا في العام ١٩١٢، فتمّ ربط لبنان بكامل أوروبا قبل أكثر من مئة عام، حينذاك كان التخطيط الهندسي والتكنولوجيا أقلّ بكثير ممّا هما حالياً، فاليوم أصبحنا في مرحلة متقدّمة جدّاً بوجود الوسائل والإمكانيّات الحديثة ممّا يدفعنا على إعادة النّظر بموضوع السكك الحديد والقطار الخفيف.

السيد تمام نقاش

تأثّرت جدّاً عندما تلقّيت الدعوة للمشاركة في هذه الورشة، وبخاصّة أنّ هذه المواضيع المهمة يجب أن تُبحث على مستوى إستراتيجي، وهذا هو الدور الأبرز الذي يؤدّيه الجيش اللبناني. فالموضوع الأوّل الذي سأتناوله هو موضوع صيانة الطرق، وباختصار فإنّ حالة صيانة الطرق سيئة. لقد تبين من خلال دراسة أُجريت في العام ٢٠٠٠ أنّ كلفة صيانة كلم واحد من الطريق في لبنان تبلغ ١٠ آلاف دولار أميركي، بينما تبلغ الكلفة في فنلندا للكلم الواحد، والتي يعتبر وضع الطرقات فيها ممتازاً مع أنّ ظروفها المناخية أصعب بكثير، قرابة ٥ آلاف دولار أميركي، ويعود سبب هذا الفارق الكبير للطريقة والمفهوم الخاطئين للصيانة في لبنان، لأننا اختصرنا مفهوم صيانة الطرق بعملية فلش الأسفلت على الطرقات، علماً أنّ طبقة الأسفلت هي من أكثر طبقات الرصف كلفة، ما يعني أنّنا نتكلّف كثيراً في حين أنّ المشكلة



السيد تمام نقاش

يمكن أن تكون في الطبقات الأخرى للطريق أو بطريقة تصريف المياه. أما الطريقة الجديدة والمعتمدة عالميًا، والتي كانت بدايتها في أميركا الجنوبية في البرازيل والأرجنتين، فهي اعتماد عقود صيانة الطرق على أساس الأداء Performance Based Maintenance. وفي وزارة الأشغال العامة في لبنان دفتر شروط عقود الأشغال الذي لم يطرأ عليه أي تغيير منذ عدة سنوات وله خصوصية معيّنة، ويُدفع للمقاول بناءً على جدول كميات وأسعار إفرادية، بمعنى أننا ندفع للمقاول أكثر كلما وضع مواد وبضائع أكثر. بينما الاتجاه المستهدف لصيانة الطرق يجب أن يكون على الشكل الآتي: نعطي المقاول طريقًا معيّنًا، على سبيل المثال: أوتوستراد الدورة - طرابلس، فيكون مسؤولًا عن صيانتها لمدة خمس أو عشر سنوات، فالمقاول مسؤول عن تنفيذ المعالجة المطلوبة لكامل مكونات الطريق ليكون دومًا بحالة جيدة، فإذا تمت صيانة هذا الطريق بصورة جيدة وتمّ ترميم الحفر ووضعت علامات الطريق بشكل صحيح وفي أماكنها إلخ...، عندها يُدفع للمقاول مبلغ مقطوع بالكيلومتر الواحد. بالتالي إذا وجدت حفرة على هذا الطريق ولم ترمم خلال مهلة ثلاثة أيام عندئذ يتمّ حسم مبلغ معيّن من الصيانة، وهكذا تضمن أن يبقى الطريق جيدًا على المدى الطويل، بالتالي تكون الدولة تسيطر على المقاول بشكل صحيح ولا تتكبّد ثمن بضاعة لا ضرورة لها.

ثانيًا، عندما نتكلّم على قطاع النقل في لبنان، فإنّ أوّل ما يخطر في أذهاننا هو السيارة والمرور وزحمة السير، وبالتالي يجب أن نفكر بمنظومة المرور كشبكة متكاملة، فأى حركة يقوم بها الإنسان تبدأ وتنتهي مشيًا على الأقدام، في حين أنّ ٦٦٪ من الرحلات داخل المدن تكون بالسيارة الخاصة، وهذا وضع غير مستدام وتنتج عنه عواقب وخيمة، وبما أنّ المدن اللبنانية صغيرة الحجم نسبيًا فيمكن أن يقوموا برحلاتهم سيرًا على الأقدام، حتى عندما يرغبون في استخدام وسائل النقل العام، فالبداية تكون سيرًا على الأقدام باتجاه المحطة، فالسير أيضًا هو وسيلة انتقال، ويجب تحسين ظروف الانتقال الآمن مشيًا داخل المدن، لأنّ حالة الأرصفة مزرية ومعظم السيارات تركز عليها، لذلك يجب تحرير الأرصفة ومعايير المشاة من العوائق وضبط وقوف المركبات عليها، فهذا لا يتطلب بنفًا دوليًا ولا وزارة أشغال ولا مجلس إعمار وإعمار، هذا الأمر تتولاه البلديات وتضبطه بشكل جيّد.

ثالثًا، وتعقيبًا على ما تفضّل به الدكتور رامي سمعان حول اللوحة العمومية، أحببت أن تكون تسميتها نظام اللوحة الحمراء البيئة الحاضنة للفوضى، فنحن لدينا في لبنان حالة اللوحة الحمراء التي يملكها صاحبها أو يؤجرها أو

بييعها أو يقدّمها كميّرات، ويمكنه أن يشغلها كما يحلو له على جميع الأراضي اللبنانية، والنتيجة هي توزيع غير متكافئ لوسائل النقل جغرافياً، ومنافسة غير عادلة، وربحية قليلة لبعض الخدمات ممّا يؤدّي إلى عدم توافرها، وعدم الالتزام بالقوانين إن لجهة الفحص الميكانيكي للمركبة أو لجهة الالتزام بقانون السير بعامة. إنّ هذه الحالة غير قائمة إلا في لبنان، وعلينا إلغاؤها حتى لو كلّ ذلك مبالغ مالية في المدى القريب، لكنّ هذا هو الحلّ الوحيد لتنظيم موضوع النقل المشترك، فالمطلوب هو نظام بديل يعتمد الترخيص لتقديم خدمة معينة. ففي كلّ دول العالم، مالك السيارة معروف ومسجّل في دوائر تسجيل السيارات، ولكن ما يفعله بسيارته فهذا موضوع آخر. بالتالي إذا كنّا نريد أن نحدّد ثلاث أو أربع شركات للنقل العام على الطريق بين مدينتي بيروت وطرابلس، نضع شروطاً للمنافسة والمنافسة ثمّ نكلّف إحداها بهذه المهمة، أمّا إذا دخل في المنافسة شركة ما أو سائقون آخرون في منطقة معينة على هذا الطريق، ستصبح حينها الحالة مزرية ولن يتقدّم أحد للمنافسة وبالتالي ستبقى الفوضى. وعليه يجب الانطلاق أساساً من ضبط قضية اللوحة الحمراء والعمل بنظام ترخيص يسمح بتقديم خدمة محدّدة، كمّا ونوعاً، ضمن نطاق جغرافي محدّد، وفي فترة زمنية محدّدة، وذلك بموجب شروط تشغيلية واضحة، وتنظيم يتيح نزع الترخيص عند عدم الالتزام بالشروط ومعايير الأداء المستهدفة، بمعنى أنّه في حال لم يؤدّ السائق الخدمة المطلوبة منه يُمكن أن تُسحب منه الرخصة أو أن يدفع غرامة مالية معينة.

النقطة الرابعة هي موضوع اللوجستية والتوزيع، ونحن في مركز عسكري وأصل الكلمة متفرّع من بيئة عسكرية. إنّ نظام توزيع البضائع في لبنان متخلّف، فبعض أماكن التخزين هي داخل المباني في الأحياء السكنية، وذلك ينعكس سلبيّاً على أثمان السلع ويزيد من الضغط على شبكة الطرق ويهدّد سلامة المرور، فيجب أن ندخل في ثقافة النّقل، فكرة الأرضية اللوجستية Logistic Platform، فيكون دور الدولة في تقديم التسهيلات والحوافز والتنظيم ليتمكّن القطاع الخاص من الاستثمار في هذه المهمات، القائمة أصلاً في كلّ الدول المتقدّمة. كما تجدر الإشارة هنا إلى أنّ الاتحاد الأوروبي يدعم هذا الموضوع في كلّ البلدان المحيطة بالبحر المتوسط كي يكون لديها جميعاً نظام توزيع شبيه بذلك الموجود في دول شمال حوض البحر المتوسط، لأنّ التجارة البينية بين دول شمال المتوسط وجنوبه يمكن أن تتقدّم بشكل أفضل. أما الموضوع الأخير، فهو إعادة التفكير بدور الدولة في تقديم خدمات النّقل بهدف تحقيق الصالح العام، ودعم الاقتصاد الوطني، وتوفير خدمات النّقل

الكفوءة، وتجنّب هدر الموارد، وتشجيع المنافسة، والحدّ من الممارسات الاحتكارية التي تنشأ عنها مخالفات كما حدث في بعض البلدات ممّا أدّى إلى نزاعات مع مافيات النقل، وتأكيد الاستدامة البيئية، وضمان السلامة العامة والأمن العام، ومراعاة متطلّبات العدالة الاجتماعية ومصالح الفئات المهمّشة، بحيث تتوافر فرص متكافئة للجميع، وأنا لا أتكلّم على الفئات الاجتماعية من حيث الدخل فقط، إنّما أيضًا أنتبه إلى فئات المسنين والأطفال. من هنا يأتي دور الدولة في تنظيم قطاع النقل والرقابة على تصنيف سياساته، وهذه واجبات سيادية يجب أن لا تخصص، فيفترض على الدولة أن تنظّم القطاع وتفرض نظامها الأمثل، أمّا القضايا الأخرى فيمكن خصصتها وتلزمها للقطاع الخاص. برأيي ليس من واجبات الدولة أن تشتري الباصات وتعيّن سائقين لها، لأنّني عرفت أن مجلس الوزراء بصدد شراء ١٥٠ باصًا، فهناك حتمًا لغز ما، لأنّ الدولة لا تسعى لتحسين قطاع النّقل العام، بل تقوم بتشتيت أفكارنا حتى نركّز على أمور لا معنى لها.

المقدم ياسر ضاهر

تبين من خلال ما طرح سابقًا، أنّ المشاكل كلّها على صعيد الطرق، أو على صعيد تطبيق القانون، تؤول إلى قوى الأمن الداخلي، ونحن نتحمّل مسؤولية كلّ الذي تفضلتم وتكلّمتم عليه من مشاكل، لكنّ التعاطي مع المواطن على الطريق ليس بالأمر السهل، وبخاصّةٍ عندما يُسَطّر بحقه محضر وتحجز سيارته. إنّ تصرّفات المواطن اللبناني مع رجل الأمن على الطريق، هي عكس تصرفاته أمام القاضي، لقد أصبح المواطن متبدلًا في تعاطيه مع القوى الأمنية، كما أنّ عديد عناصر القوى في السير قليل، وكذلك الأمر بالنسبة لخبراتهم، فتدريب العناصر على كيفية تعاملهم مع المواطنين على الأرض ليس بالمستوى المطلوب. وجدير بالذكر أنّ تنفيذ القانون غير مرتبط بعدد العناصر بقدر ما هو مرتبط بهيئة الدولة بشكل عام، وهذا يعود للحملات الإعلامية الدائمة التي تجيش المواطن ضدّ عنصر قوى الأمن، وتخلق جدارًا بين شرطي المرور وسالك الطريق، فيعتبر المواطن بمجرد مشاهدة الشرطي من بعيد أنّ هذا الأخير سيعمد إلى توقيفه، ويُسَطّر محضر ضبط بحقه، الأمر الذي يخلق عداوة بين المواطن والشرطي.



المقدم ياسر ضاهر

أما بالنسبة لتطبيق المواطن قانون السير، سواءً القديم منه أو الجديد، فلا شك أن ذلك يبدأ من البيت والمدرسة، من هنا يصبح المواطن مدرّكاً لحقوقه وواجباته، وبالتالي تصبح عملية تطبيق قانون السير سهلة، سواءً كانت الغرامة مرتفعة أم مخفضة. فعلى سبيل المثال، كان المواطن في بريطانيا يغرم بجنيه إسترليني واحد في حال وضع كيس النفايات أمام منزله في غير المكان المخصّص لذلك، فأصبح مع الوقت سلوك المواطن أن يضع كيس النفايات في المكان الصحيح، وهكذا ينطبق الأمر على قانون السير، بغض النظر عن قيمة الغرامة، فهناك سلوك يجب أن يتغيّر لدى المواطنين في أثناء القيادة، كما يحدث في بعض الأحيان عندما لا يكون هناك مكان ليركن المواطن سيارته أمام أحد المحال التجارية، فيضطره الأمر إلى ركنها في صف ثانٍ أو في مكان ضيق من دون أن ينتبه إلى أنه يعرقل سير الآخرين.

وعندما يطبق القانون بحذافيره يكون المجتمع هو المستفيد الأول، وليس الدولة أو القانون أو الشرطي، فكما نلاحظ أن معظم حوادث السير ينجم من جرّاء مخالفة بسيطة في قانون السير، ممّا قد يؤدي إلى وفيات أو إصابات كارثية، كأن يجتاز أحدهم إشارة المرور الحمراء، أو يقود مركبته بعكس السير، فتطبيق القوانين يُريح المجتمع بأسره لذلك يجب أن يكون هناك رادع.

و غالباً ما نلاحظ أن معظم المواطنين لا يعرفون الحد الأقصى للسرعة على الطريق الدولية والرئيسية بحجة أنه لا يوجد إشارات تحدّد السرعة على الأوتوستراد، بالإضافة إلى غياب إشارات إنذار أخرى مثل: كوع خطر، حفر، انزلاق، جليد إلخ.... أضف إلى ذلك وضع الطرقات التي هي دائماً بحاجة إلى صيانة وبشكل دوري، مع مراعاة أحوال الطقس صيفاً وشتاءً، وعلى مختلف الطرقات الساحلية والجبلية. أما بالنسبة إلى موضوع النقل المشترك، والذي أسهم في تخفيف زحمة السير على الطرقات وكثافة السيارات، فنلاحظ أن معظم السيارات يستقلّها شخص واحد، وذلك بسبب عدم وجود نقل مشترك، أو بالأحرى نقل مشترك يليق بوظائف أشخاص معينين، وبالتالي إذا توافرت وسائل نقل مشترك منظّمة ولائقة، يمكن أن يستغني الكثير من الأشخاص عن سياراتهم الخاصة. ونحن نعاني أيضاً مشكلة مواقف السيارات، سواءً أمام مكان العمل أو أمام المحال التجارية وغيرها، أضف إلى ذلك أماكن توقّف وسائل النقل، فالكثير من هذه الأماكن يشكّل نقطة حسّاسة وحيوية لتنقل المواطنين، فعلى سبيل

المثال، وفي مستديرة الصياد التي تعتبر همزة الوصل بين بيروت والبقيع والملت، بُنيت الأنفاق والجسور وأصبح متعذراً وجود مكان لتوقيف سيارة الأجرة أو النقل المشترك. بطبيعة الحال نحن كقوى أمن داخلي لدينا إنتاجية عمل كبيرة قياساً بعدد المحاضر التي نستطرها بحق المخالفين، ففي معظم الأيام تصل لحدود الـ ١٧٠ محضرًا، تتوزع بين ٩٠ و ١٢٠ محضرًا لتجاوز السرعة المحددة، والباقي مخالفات متنوعة كعدم تسجيل سيارة أو ركن سيارة في المكان الخطأ أو عدم دفع رسوم الميكانيك، أو التجوّل من دون لوحة وغيرها، علمًا أن هذه الإنتاجية في تنظيم المحاضر بين ١٢٠ و ١٨٠ محضرًا تنظّم في مفرزة سير واحدة، بالتالي يصبح عدد المحاضر على صعيد ١٨ مفرزة سير في لبنان حوالى ٣٠٠ ألف محضر.

الرائد مارسيل كحيل

أريد أن أستعرض طبيعة عمل "سرية الجسور" في الجيش اللبناني، السرية الوحيدة في الجيش التي لديها جسور جاهزة تأتي على شكل قطع تركّب كجسور حديدية عندما تكون هناك إعتداءات، أو تحسبًا لكوارث طبيعية. نحن دائمًا مستعدون لتركيب هذه الجسور في أماكن بعيدة نسبيًا من تلك التي دُمّرت، أو بموازاتها، ريثما تحضر شركات المقاولات بتكليف من وزارة الأشغال لبناء جسور جديدة مكانها. هذا وقد رُكّبت السرية العديد من الجسور بعد العدوان الإسرائيلي في العام ١٩٩٦، وكذلك بعد حرب تموز العام ٢٠٠٦. وسأعطي فكرة حول إمكانيات فوج الهندسة في الجيش وقدراته، فنحن لدينا أنواع عديدة من الجسور، ولكل منها مواصفات معيّنة، إن لجهة الطول أو لجهة حمولة الأوزان، فلدينا إمكانيات وقدرات كافية لبناء ١٠ جسور يبلغ طول كلّ منها ٤٠ مترًا، مع إمكانية تركيب خمسة جسور في الوقت عينه.

وقد قام فوج الهندسة بين عامي ١٩٩٦ و ٢٠٠٦ بتشييد ثلاثة جسور: الأول، على نهر الأولي بطول ٣٦ مترًا، والثاني على مجرى نهر فينيق بطول ٢٩ مترًا، والثالث في منطقة الدلافة بطول ٣٩ مترًا، وكذلك الأمر بعد حرب تموز في العام ٢٠٠٦ حيث تمّ بناء ١٩ جسرًا في مختلف المناطق اللبنانية التي طالتها الاعتداءات الإسرائيلية، وأذكر منها: جسر الدامور، والقاسمية، والهرمل،



الرائد مارسيل كحيل

وصوفر، والناعمة، ووادي الزينة، وقعقعية الجسر، والفرديس، التي تمّ تفكيكها بعد أن قرّرت وزارة الأشغال العامة أن تبني جسورًا بديلة، فاستردّ الفوج كلّ العتاد وتمّت صيانتته تحسبًا لاستعماله عند حدوث كوارث أخرى. أمّا الجسور التي ما زالت قائمة حتى اليوم فهي: جسر الخردلي، وعلمان، والحجة، والمحمودية، ورومين وجميعها ما زالت تُستعمل، ونحن نقوم بصيانتها والكشف عليها بشكل دائم. كذلك في العام ٢٠١٣، ولدواع أمنية تمّ تركيب جسر في منطقة طرابلس لتحويل السير عن الطريق الدولية لحماية المواطنين من أعمال القنص.

الدكتور زياد عقل

لدينا تجربة طويلة مع الجيش اللبناني منذ العام ١٩٩٩، فنحن نقوم بمحاضرات توعية في كلّ مراكز الجيش، وهذه من أكبر المهمّات التي استطعنا القيام بها، لأننا في كلّ عام، وبشكل دوريّ، نقوم بزيارة المناطق والثكنات العسكرية كلّها ممّا جعلنا على احتكاك مع المؤسسة العسكرية، وفي ما خصّ موضوع سلامة السيّر، نستطيع القول بأنّ الجيش هو من أكثر المؤسسات التي عملت على تطوير نفسها من ناحية الالتزام بالقانون. أمّا بالنسبة إلى قانون السيّر الجديد، فهناك ملاحظة أودّ أن تأخذوها بعين الاعتبار تتعلّق بموضوع الشاحنات، فهناك مادّة في القانون تفرض وضع مرّدات حديدية تُجنّب انزلاق السيارة تحت الشاحنة في حال وقوع حادث، وهذا النوع من الحوادث متكرّر ويسبّب وقوع العديد من الضحايا.

لقد قام الفرنسيون بجهود كبيرة للتخفيف من أعداد الضحايا بسبب حوادث السير، فقاموا في العام ١٩٧٨ بتعيين مندوبٍ للسلامة المرورية في كلّ بلدية، ونحن اليوم نطرح الموضوع كوننا أعضاء في اللّجنة الوطنية للسلامة المروريّة. كما يمكننا اقتراح أمر آخر مطبّق في فرنسا، حيث نجد في كلّ منطقة عسكرية ضابطًا مهمّته التأكّد من سلامة المرور، ليس فقط من ناحية الشرطة العسكرية أو من ناحية التحقيق في الحوادث، بل التأكّد من وضعيّة الآليّات، ومن طريقة دخول الشاحنات وخروجها من وإلى الثكنات، وتوعية العسكريين بشكلٍ دوريّ. منذ عشرين عامًا ونحن نسمع أنّ قوى الأمن الداخلي تعاني نقصًا في



الدكتور زياد عقل

العديد، ونحن لدينا جوابان، الأول، لقوى الأمن الداخلي وهو أنهم عندما يقرّرون تأمين العدد الكافي للسير فسيقدرّون على تأمينه. فهناك مادة في قانون السير اسمها "وحدة المرور المتخصصة"، وبرأيي أنها أهمّ مادة، بمعنى أنّ هناك وحدة متخصصة بالمرور في قوى الأمن، وأغلب عناصرها غير مشكلين إليها تأديبيًا. أمّا الجواب الثاني فهو للشرطة البلدية المعنية بسلامة الطرقات الداخليّة في المدن والقرى. فكما نعلم أنّ في مدينة بيروت خطأ في القانون، لا أعلم إذا كان بالامكان معالجته، وهو عدم وجود شرطة بلدية لمدينة بيروت. مثلاً، لدى بلدية بيروت مليون دولار أميركي في المصارف وهناك بلديات محيطة ببيروت لديها كلّ الإمكانية لمبتدوعي عناصر شرطة بلدية لديها ولاء للبلدية. لكن ما يحصل في معظم البلديات هو تعيين شرطة بلدية بدوام جزئي، أي بشكل مؤقت، كما أنّ رئيس البلدية يقوم بتعزيز سيطرته على السلطة المحليّة من خلال خلق فرص عمل آنية لبعض الأشخاص، يعني ذلك أنّه في زمن الانتخابات إذا قام هؤلاء الأشخاص بالتصويت ضدّ رئيس البلدية سيقوم الأخير بصرفهم من العمل. بالتالي يجب أن تكون "الشرطة البلدية" جهازاً رسمياً يطبّق القانون، ويقبض أجره من المال العام.

جميعنا يعلم أنّ في بلدان متقدّمة كاليابان وكندا تبلغ موازنة البلديات أضعاف موازنة الدولة، والناس يطالبون البلدية قبل الدولة، أمّا في لبنان فالناس يطالبون الدولة وقوى الأمن الداخلي. فالسؤال المطروح، ماذا ستفعل هذه البلدية بالـ ٢٠ إلى ٥٠ مليار ليرة احتياط، المودعة في حسابها في مصرف لبنان؟ الجواب، يجب أن ننشئ جهاز شرطة بلدية ونطلب منه أيضاً تطبيق قانون السير، وليس فقط تطبيق قانون البناء بهدف تأمين إعادة انتخابها.

أمّا بالنسبة لقانون السير الجديد، وخصوصاً في موضوع سحب إجازات السوّق، فنحن نقترح أن يتمّ التعاون مع قيادة الجيش، بخاصة وأنّ إجازة السوّق العسكريّة هي أفضل من إجازة السوّق المدنيّة، وأنا أوّكد على هذا الأمر من خلال مشاركتي في عدّة لجان تتعلّق بهذا الموضوع. وفي المقابل، لم تطبّق وزارة الداخليّة هذه الآليّة، أي سحب رخصة السوق، التي أصبحت مُلزّمة على جميع النّاس، وأنا أطالب قيادة الجيش والمؤسّسات الأمنيّة الأخرى بالتعاون في تطبيقها على العسكريين أيضاً لأنّ قانون السير يشمل الجميع. برأيي إنّ سحب إجازة السوّق من مُرتكب مخالفة السير هي أفضل من تغريمه مالياً ودفع مبلغ ثلاثة ملايين ليرة

على سبيل المثال، أمّا إذا سُجّلت بعض النقاط على رخصة السّوق أو سُحبت من أحدهم ثمّ عاد للقيادة بشكلٍ مخالف، فهذا موضوع آخر لأنّه في الأصل غيرُ مبالٍ بالقانون.

هناك في وسائل التواصل الاجتماعي صفحة على الفيسبوك لموقع اليازا YASA التي تعتبر من أنشط الصفحات الإلكترونية في العالم حول موضوع سلامة الطرق، فهي تتلقّى مخالفات السير من جميع المؤسّسات في لبنان، فطلبنا منهم نشر جميع المخالفات ما عدا مخالفات السير التي ترتكبها آليات الجيش، علمًا بأنّها لا تتعدى نسبة ١٪ من مجمل المخالفات. أمّا المخالفات التي ترتكبها الشركات أو المؤسّسات أو البلديّات الأخرى فلا نحذفها عن الموقع، بل نتركها فتنهال علينا الشتائم والسّباب. إنّ قناعتنا أنّ مؤسّسة الجيش هي أكثر مؤسّسة حريصة على تطبيق قانون السير والسلامة المرورية في لبنان، وهذه ليست مجاملةً بل هذا هو الواقع، لذلك نوّد دائماً أن نوصل للقيادة هذه الصورة لكي تفعّل الرقابة الذاتيّة لأنّها مفيدة جدًّا. وفي الختام، لا أرى أيّ مانع في وجود بروتوكول بين الجيش اللبناني ووزارة الداخليّة، أو اعتماد آليّة معيّنة لإجراء المعاينة الميكانيكية الإلزاميّة للمركبات المدنيّة، غير العسكريّة، التّابعة للجيش.



مناقشات ومداخلات المشاركين

العميد الركن فادي أبي فراج

أودّ التوضيح بأنّ دور الشرطة العسكرية في الجيش ليس فقط التحقيق عند حصول مخالفة للسير، بل أيضًا عند انتقال موكب عسكري يزيد عن آليتين، أو في حال انتقال آلية محمولة على ناقلة، حيث يجب وجود آلية للشرطة العسكرية لتأمين سلامة المرور. الموضوع الآخر متعلّق بتسجيل النقاط على رخصة السّوق في لبنان، فأتمنى اعتماد هذه الطريقة لتسجيل نقطة في الرخصة على كلّ مخالفة للسير. أمّا في الجيش، فهناك أمرٌ مهم جدًّا، هو أن تقرير الخبير العسكري يُحدّد نسبة المسؤولية عند حصول الحوادث أو عند المخالفات، فإذا تجاوزت نسبة المسؤولية نسبة معيّنة تُسحب إجازة السّوق العسكرية من العسكري المخالف.

أمّا بالنسبة لموضوع المعاينة الميكانيكية للآليات المدنية أو للآليات العسكرية، فلدينا في الجيش "تعهد شهري" يُجبر كلّ سائق أيّا كان نوع آليته أن يجري تعهدًا شاملًا لآليته في المشغل، فإذا تبين وجود إهمال متعمّد فهو يتحمّل المسؤولية، لكنّ المهم أنه يتمّ الكشف على الآلية وتُعالج الأعطال وفق القوانين مرعيّة الإجراء في الجيش، والتي هي متكاملة مع قوانين السير العامّة.

المهندس طانيوس بولس

تعقيبًا على ما تفضّل به الدكتور تمام نقّاش حول موضوع سلامة الطرق، فقد وضعنا نحن برنامجًا حديثًا، وقريبًا سوف ترون لأول مرّة في لبنان، أننا قمنا بتلزييم شركة تقوم بصيانة الطريق الدوليّة بواسطة شاحنة مجهزة من أجل ترقيع جميع الحفر، وستباشر عملها بعد أسبوع تقريبًا، بعد أن يوافق ديوان المحاسبة على مشروع التلزييم وبالتالي سيتمّ صيانة الطرق الدولية أولًا ومن ثمّ نعود إلى الطرق الداخلية، وستعالج كلّ حفرة على حدة، وبأسرع وقت ممكن، وخلال دقائق تكون عمليّة الصيانة منتهية.

نحن حاضرون بصورة دائمة وعلى تواصلٍ دائمٍ وتنسيق مستمر مع هيئة طوارئ السير وغرفة التحكّم المروريّة، لأننا بدأنا معهم بإنجاز الأمور التي تمّ التداول فيها والمتعلّقة بقانون السير الجديد، بحضور الدكتور سلامة في ذلك الوقت، كتركيب إشارات سير تحدّد السرعة في المواقع التي تختارها غرفة التحكّم المروري، كما وقمنا أيضًا بوضع ثلاث لوحات إعلانية مهمّة: الأولى على مدخل بيروت الجنوبي، الثانية على مدخل بيروت الشمالي، والثالثة على طريق المصنع، لتبيّن مدى زحمة السير من عدمها، وتحدّد السرعة القصوى على تلك الطرقات الرئيسية.

أمّا بالنسبة لقانون السير، فهو ليس فقط التقيّد بوضع حزام الأمان، أي فقط بالأمور الظاهرية، بل يشمل قانون السير قانونية سير الشاحنات على الطرقات، فعلى سبيل المثال، شاحنة حمولتها القصوى ١٨ طنّاً لكنها تُحمّل ٤٠ طنّاً، أو شاحنة بحمولة ٢٢ متراً مكعباً يقومون بتحميلها ٤٠ و ٤٢ متراً مكعباً، أضف إلى ذلك أنّ هذه الحمولة لا تتوزّع بطريقة صحيحة ما يؤثّر على الطرق وبخاصّةٍ على المنحدرات. أمّا عدم تقيّد سائقي هذه الشاحنات بالسرعة المحدّدة، وبخاصّةٍ السوريين والأجانب كون قانون السير لا يلزمهم بطريقة صحيحة، يسبّب حوادث سير كبيرة ويؤدّي إلى اجتياح السيارات الصغيرة ويذهب ضحيتها المواطنون على الطرقات، فهذه تعتبر من أكبر المخالفات وهي برسم جميع الجهات المعنية التي من المفروض أن تراقب هذه المخالفات وتضبطها. فيجب جرد هذه الأمور جميعها قبل المحاسبة على حزام الأمان. لقد تحدّثت مع أحد ضباط قوى الأمن الداخلي المسؤولين عن السير أنّ طريق الحازمية خالية من المواقف والمحطّات، فطلب منا أن نضع شباكاً حديدياً في وسط الطريق بين المسلكين لمنع المواطنين المشاة من العبور من جهة إلى جهة أخرى، فهل من المعقول أن نضع شباكاً للمواطنين في حين أنّ الطريق من دون مواقف ومحطّات؟

الموضوع الآخر يتعلّق برؤساء البلديات، فالبعض منهم يتجاوز حدود السّلطة، وأنا أقع بمشاكل كبيرة معهم، وطلبت إحالة ثلاثة أو أربعة رؤساء بلدية منهم، إلى المجلس التأديبي، لأنّهم يعطون إفادات ومستندات غير قانونية وغير شرعية لبعض الناس. وبحكم الأمر الواقع يشغلون هذه العقارات، القائمة أصلاً لخدمة الأوتوستراد أو الطرق الرئيسية، وهذا التصرف هو تعدّد على الأملاك العامّة، ويقومون بتأجير هذه العقارات شهرياً، والعائدات تذهب لجيوبهم وليس لصناديق البلديات. بالتّالي هناك الكثير من المخالفات من أقصى الشمال إلى أقصى الجنوب، فقمنا بقمع بعضها ولكنّ القسم الأكبر من المخالفات لم نستطع قمعه. نحن نقوم بملاحقة رؤساء البلديات المخالفين، بموجب هذه المستندات، قضائياً، لكنّ الملاحقة تبدأ من وزارة الداخلية والبلديات، وقبل أن تصل إلى المجلس التأديبي، يقومون بتطويقها بواسطة جماعتهم النافذين في الدولة. فالأرقام تشير إلى أنّ حوالي ٧٥٪ من رؤساء البلديات يتجاوزون حدود السّلطة المعطاة إليهم، وهذه هي المشكلة الأساسيّة. فكيف نعتمد اللامركزية الإداريّة الموسّعة بوجود أشخاص ورؤساء بلديات فاسدين على هذا النحو؟

أولاً، يجب إصلاح قانون البلديات لعدم التجديد لرؤساء البلديات المخالفين، والخطوة الثانية تكون باعتماد المرسوم الذي أقرّ في العام ٢٠١٢، الذي سمح للمجلس التأديبي، عبر الهيئة التّأديبيّة الخاصّة برؤساء البلديات، بتوقيف أحدهم سبعة أشهر، وآخر شهر واحد عن العمل. لكنّ عمل الهيئة لم يعطِ أيّ نتيجة لأنّه طوّق بالطرق التي تعرفونها جميعاً، فليس بإمكاننا إعطاء لامركزية موسّعة في ظلّ قانون بلدي ناقص. وتجدر الإشارة إلى أنّ حوالي ٨٠٪ من رؤساء البلديات حالياً يقومون بمعركتهم الانتخابيّة ويخوضون معارك قويّة بأموال من صناديق البلديات ليجدّدوا لأنفسهم ولاية جديدة. أضف إلى ذلك أنّ الشرطة البلدية

مستعدّة وحاضرة لخدمة رئيس البلدية، لأنّه وظّفها كونها من أفراد العائلات التي تؤمّن له الأصوات في الانتخابات، فهم ليسوا في ملاك الدولة وليس لديهم ضمان ولا حتى تعويضات، وهذا الأمر يعتبر سيفاً مسلّطاً فوق رقابهم، لأنهم عندما لا ينتخبون رئيس البلدية مجدّداً يقوم الأخير بصرفهم من العمل، فعلى الشرطة البلدية أن تقوم بدور فاعل وأساسي في المناطق وليس أن تكون لخدمة رئيس البلدية. للأسف هذا هو النظام والواقع اللذان نعيش في ظلّهما، واللذان يولّدان لدينا مشاكل كبيرة.

العميد الركن زياد الهاشم



انطلاقاً من أهميّة الأمن القومي في لبنان والسياسات الهادفة المرتبطة به، وفي حالتنا هذه سياسات هادفة لتطوير قطاع النقل في لبنان جواً وبحراً وبراً، نسأل ما هي السياسات المطلوبة؟

- سياسات تهدف إلى تخفيض استهلاك الوقود ضمن فترة زمنيّة معيّنة بنسبة مقبولة نظراً لارتفاع قيمة الفاتورة النفطية.

- سياسات تهدف إلى خفض فترات الانتظار في زحمة السير، لما لذلك من انعكاس إيجابي على الاقتصاد الوطني.

- سياسات تهدف إلى إدخال عناصر جديدة على النقل من قبل شركات تُعنى بالنقل لديها أفكار جديدة هادفة.

- سياسات تهدف إلى تطوير النقل الجوي والاستفادة من مطاري "القليعات" و"رياق"، وربط المرفأى البحرية وتوزيع أعمالها بناءً على دراسات علميّة.

- سياسات تربويّة تهدف إلى التوعية لأهميّة قطاع النقل.

والسؤال هنا موجّه إلى الأستاذ فهد صقّال: أين الشراكة بين القطاعين العام والخاص في ظلّ المعادلة التي تحدّث عنها الدكتور رامي سمعان حول قطاع النقل: الخاسر بنيويّاً والرابح من الناحية الاقتصادية؟

وجدير بالذكر أنّ الأهالي يعترضون بشدّة على مرور الطرقات في أملاكهم ويرفضون تغيير مسارات الطرق الرئيسيّة نظراً للمصالح التجاريّة القائمة على جانب هذه الطرق وبالتالي يفرض السؤال نفسه هنا كالتّي: من يعترض على حفر أنفاق تحت الأرض تمرّ عبرها خطوط سكك الحديد والسيارات إلخ...؟ وما هو المانع من استغلال مياه البحر كوسيلة لتسهيل النقل بدلاً من الإصرار على توسعة طرقات تقوم عليها مصالح تجاريّة عمرها عشرات السنوات؟

سؤال آخر موجّه للقاضي جورج عطية: ما هو الموقف القانوني بالنسبة للشركات مقدّمة خدمات النقل بالأجرة كـ UBER مثلاً؟

والسؤال الأخير موجّه إلى السيّد طانيوس بولس: ما هي الخطط المستقبلية للوزارة عند حصول كوارث طبيعيّة أو غير طبيعيّة؟

المهندس إيلي جبرائيل

بصفتي رئيس بلدية "غلبون" أريد أن أردّ على الأستاذ طانيوس بولس، وأؤكد معه فكرة أن أكثر من ٨٠٪ من رؤساء البلديات قد يخالف القوانين في مكان ما، ولكن هذا لا يمنع من تطبيق نظام اللامركزية الإدارية. أرجو من حضرتكم أن تراجعوا الأعمال والأشغال والنشاطات التي تقوم بها بلدية غلبون النموذجية. نحن لدينا في البلدية لجان للتدخل في أثناء الكوارث الطبيعية، ولدينا أيضاً نظام متكامل لأنظمة السير ليلاً ونهاراً، مع العلم أننا في البلدية لا نجني سوى ١٨ مليون ليرة لبنانية. ولكن يجب القول أن هناك بلديات في لبنان ورؤساء بلديات كفوئين. إن عدد الأشخاص الجيدين محدود نسبياً، ولكن هناك مشكلة أخرى تكمن عند رؤساء البلديات الذين يتولون المناصب نتيجة النظام الطائفي- الانتخابي، ويعملون من أجل التمديد لأنفسهم، لذلك يجب الوصول إلى نظام اللامركزية الإدارية مع تحسين هذا النظام من أجل خدمة المواطن ومساعدته على تخطي الصعوبات التي قد تعترضه في سعيه إلى الحصول على خدماته المتنوعة.



المهندس فهد صقال

أولاً، بالنسبة لما تفضّل به المهندس إيلي جبرائيل، فأنا أوافقك الرأي تماماً، ذلك أن رؤساء البلديات عموماً يختلفون عنك تماماً من حيث تواضعك وكونك رئيس شركة هندسية استشارية اسمها ERGA وهي قائمة في أكثر من ثلاثين بلداً حول العالم، وأنت تدفع من مالك الخاص من أجل قيام بلدية نموذجية في بلدك. فأنا أعرف رؤساء بلديات كالدكتور نزار الأعور المتواضع الذي كان رئيس بلدية "قرنايل"، فعندما تولّى رئاسة البلدية أصبحت ميزانيته حوالي مليون دولار أميركي، علماً أنه في زمن رئيس البلدية السابق كانت الخسارة تقدّر بنحو ٦٠٠ مليون. وكذلك أيضاً في محافظة الجنوب، هناك رؤساء بلديات يعملون بطريقة صحيحة. إذاً الموضوع أصبح يتعلق بالأشخاص أنفسهم، ونحن لا نريد أن نكون شخصانيين، لذلك يجب توافر قوانين أولاً، وفي الوقت نفسه اعتماد اللامركزية الإدارية في مواضيع النقل والمياه والكهرباء لرؤساء البلديات.



تمّ ذكر مواضيع مهمة جداً ومحورية أذكر منها: طغيان استخدام السيارة الخاصة، تعدّد الهيئات، دور المنظم- المواطن، والربحية والشراكة بين القطاعين العام والخاص. وعليه فإنني سأبدأ بموضوع طغيان استخدام السيارة، إذ لا يمكن للمواطن أن يستخدم النقل المشترك أكثر من النقل الخاص إلا عندما تصبح كلفته أقل، ويصبح أكثر أماناً وراحة وسرعة. فعلى سبيل

المثال، أذكر عندما كنت أدرس في الجامعة في باريس، لم أكن أملك سيارة حينها، بل كنت أتنقل مستخدماً الـ Réseau Express Régional أو المترو RATP، أمّا حالياً فلا أشعر بالأمان عندما يذهب أولادي إلى الجامعة بواسطة النقل المشترك، فيجب بدايةً أن يكون هذا القطاع آمناً، سريعاً، ومتوافراً، وأقل كلفةً من النقل الخاص. لذلك يجب مراجعة السياسة الضريبية لجعل النقل الخاص أغلى من النقل العام، وترك العرض والطلب من دون تدخل بشكل مباشر في الموضوع، عندها يستطيع المستهلك أن يغيّر سياسته المتبعة من تلقاء نفسه.

أمّا بالنسبة لموضوع دور المنظم- المواطن، فهذا الموضوع أصبح جزءاً من عقلية "جلد الذات"، بما معناه، أننا دائماً نصوّب على المواطن ونمارس نوعاً من الضغط على عقلية المواطن اللبناني. سأعطيكم مثلاً بسيطاً يدلّ إلى أنّ المواطن اللبناني ليس دائماً المُسبّب للفوضى، لقد عشت فترة طويلة جداً في باريس وعملت هناك أيضاً، حيث كانت المدينة تُغذّى بالكهرباء من سبع محطات كهربائية إحداها في ألمانيا، وفي العام ١٩٩١ كنت أقود سيارتي في طريقي من الـ Champs élysées إلى Place de la Concorde فحصل عطل في الشبكة، ما أدّى إلى انقطاع الكهرباء حوالي نصف ساعة وأطفئت إشارات السيّر، عندها رأيت تصرف المواطن الفرنسي، وبدأت أترحم على المواطن اللبناني. فمن دون تنظيم ورقابة تصبح طبيعة الإنسان هي الحرية المطلقة وتصبح قيود العيش في المجتمع Contrainte de Vie en Communauté أكثر صعوبة. ففي لبنان، عندما طُبّق قانون السير الجديد لمدة قصيرة وبخاصة لجهة التقيّد بوضع حزام الأمان، انخفض فجأة عدد الضحايا، ولكن عندما خُفّ تطبيق القانون عادت الأمور إلى ما كانت عليه سابقاً، إذًا الضوابط مهمّة جداً. مثال آخر، فلنترك عمّال النظافة يضربون عن العمل يوماً واحداً في مترو باريس، وسترون حينها كيف ستمتلئ الشوارع والمحطات بالنفايات، إذا الضوابط هي التي تنظّم المواطن. وبالمقابل لو كان ابني يدرس في بيروت من المرحلة الابتدائية مروراً بالتكميلية وصولاً إلى الثانوية، فما كان مُهيأً للعيش في المجتمع، لذلك من أجل إصلاح سلوك المواطن يجب تقوية الضوابط وتفعيلها، وفي الوقت نفسه تحسين مستويات التربية والتعليم ونوعيتها.

النقطة الثالثة هي تعدّد الهيئات، إذ يجب إنشاء هيئة عليا للنقل، كما ذكرنا في المحاضرات السابقة حول إنشاء هيئة عليا للمياه والكهرباء، ويجب أيضاً تحديد ارتباطها بما يسمّى "مجلس الأمن القومي". سأعطيكم مثلاً عن مستشفى الجامعة الأميركية، الذي يُشيّد حالياً في وسط منطقة الحمراء- بيروت، ويحتوي على ألف سرير، فهذا المشروع لم يُدرس بشكلٍ استراتيجيٍّ، بل حصل على رخصة من البلدية. أولاً، بالنسبة للنقل، فجميعكم يعرف الشوارع الضيقة في منطقة الحمراء، فإذا أرادت سيارة الإسعاف الوصول إلى المستشفى المذكور عليها استعمال مهبط الطوافات. ثانياً، موضوع البنى التحتية، كيف يمكن للزوّار الوصول بسرعة لزيارة مرضاهم، وبخاصة في حال عدم وجود محطة "مترو" تحت المستشفى؟ ثالثاً، موضوع المياه، هل تعلمون كمّية المياه التي يستهلكها المرضى في مستشفى مكوّن من ألف سرير؟

وكذلك الأمر بالنسبة للكهرباء، فالبنى التحتية مربوطة ببعضها البعض. النقطة الرابعة، هي موضوع مجالس الهيئات المتخصصة، والذي بدأنا بطرحه في "ملتقى التأثير المدني"، عندما طالبنا بإنشاء مجلس أعلى للمياه، ثم للكهرباء، ومن ثمّ للنقل، وسبب طرحنا هذه المواضيع في مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية في الجيش اللبناني يعود إلى أنّ حلّ هذه المشاكل لا يتمّ إلّا بوجود مجلس أعلى للأمن القومي، يتضمّن دائرة خاصّة بالمياه، ودائرة خاصّة بالكهرباء، وأخرى خاصّة بالنقل.

النقطة الأخيرة، وهي موضوع الربحية والشراكة مع القطاع الخاص. لقد سمعت من بعض المتخصصين في جلسات سابقة أنّ قطاع النقل في لبنان يكلف الدولة ما بين ٧ إلى ٨ مليار دولار سنوياً من الدخل القومي. وهذا رقم كبير بالنسبة إلى الدخل القومي في لبنان، علماً بأنّه لا تتقدّم أي دولة إلّا بهذه الأمور: النقل، الطاقة، المواصلات والاتصالات. أمّا بالنسبة لموضوع الربحية، فالنقل العام يؤدّي دائماً إلى الخسارة، وهذا الأمر منطقيّ لأنّ البنى التحتية تكلف الدولة كثيراً، واليوم كما تعلمون أنّ ٩٥٪ من ميزانية الدولة اللبنانية هي ميزانية تشغيلية، ليس من ضمنها حتّى ٥٪ للاستثمار، وبالتالي ليس بإمكانها تنفيذ أيّ مشروع، لذلك لا مانع اليوم من أن نفعل الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص لتمويل هذه المشاريع ولنستثمر في خطوط النقل والطرق.

المهندس رودولف حدّاد

لقد شعرت بأنّ هذا المركز هو أحد الأماكن التي تسمح للمرء بالتفكير من دون ضجيج، وهذا من الأمور التي نفتقدها في مسألة التخطيط والتفكير والبحث، لذلك أشكر كلّ الذين قاموا بدعوتنا وأتمنّى أن نبقى على تواصل مستمرّ.

إنّ مسألة الطرق والمواصلات هي جزء من عمل التنظيم المدني، علماً أنّ مجالات عمله واسعة جداً، ولقد سمعت اليوم كلاماً سلبياً عن أوضاعنا في التنظيم المدني، ولكنّ الذي يعرف حقيقة تدهور الأوضاع التي نعانها، يعرف جيداً أنّ الوضع سوداويّ أكثر ممّا ذكر. فعلى سبيل المثال لا الحصر، نحن لدينا دائرة للتخطيط مسؤولة عن إجراء التخطيطات التي تطلبها البلديات والمرجعيّات الرسميّة على جميع الأراضي اللبنانية،

ولكنّ تعدّد الجهات التي لها علاقة بتخطيط الطرق في لبنان شكّل مسألة سلبية في هذا الموضوع، لأنّه لا بدّ من وجود مرجعية واحدة تعنى بموضوع الطرق والمواصلات. أمّا في الشأن الإداري، فإنّ عملية الهدر التي تحصل كبيرة جداً، لأنّ هناك ثلاث أو أربع جهات مسؤولة عن هذا الموضوع، وبخاصّة مع عدم وجود الحد الأدنى من التنسيق في ما بينها. إنّ رؤيتنا لموضوع الطرق والمواصلات تُشبه كثيراً تلك المتعلّقة بموضوع البناء، فالبعد



البيئي الثقافي مسيءٌ قليلًا للبيئة وللمدن، علمًا بأنَّ أنظمتنا القديمة جيّدةٌ إجمالًا، بما معناه أنَّ التنظيم المُدني يُعطي أدواتَ مهمّة، ولكن للأسف لا توجد ميزانيّة منذ سنوات عديدة مخصّصة للدراسات وللمخطّطات التوجيهيّة التي تُشكّل رافعةً أساسيّةً لأيّ عمليّة بناء في القرى والمدن. بالتالي أصبح جزء كبير من اللبنانيين مُعتادًا على هذه الفوضى، لأنّ الضرر يمكن أن يَنَتِج من آليّة بسيطة، ولكنّ في المقابل سيصبح التشويه كبيرًا، كون المشكلة برأبي محصورة ضمن فئة معيّنة من الأشخاص الذين يملكون مقاربة ذاتيّة وخاصّة جدًّا في مسألة التّخطيط. لذلك يجب التفكير بإعادة التوازن بين القطاعين العام والخاص، ففي الأنظمة الشموليّة نبحث دائمًا عن حماية مصالح بعض الأشخاص والأفراد، بينما في نظامنا أصبحنا نبحث عن حماية الدولة، أو عناصر الدرك، أو موظّفي القطاع العام من تطرّف القطاع الخاصّ تجاه القطاع العام.

لا أدري ما هي الحلول المطلوبة لمعالجة الوضع الذي وصلنا إليه، فنحن بحاجة لعدّة ندوات من أجل الوصول إلى تلك الحلول، إنّما عمليًّا هناك بصيص أمل، فمن خلال موقعنا في الإدارة وعبر شبكة علاقاتنا الواسعة على جميع الأراضي اللبنانية، لمسنا رغبةً حقيقية لدى أغلبية المواطنين في العودة إلى تطبيق القانون والنّظام هربًا من الفوضى، فعندما يصبح عدد المتضرّرين من الفوضى أكبر من المستفيدين، عندها يمكن أن يبدأ التغيير.

بالعودة إلى موضوع قطاع النّقل، أشير إلى أنّ الشعب يرتاح ويفرح ويعيش برفاهية عندما تتوافر له المواصلات السهلة والمريحة كالنّقل المشترك، والطرق الجيدة والأمنة، والبنى التحتيّة المتطورة، لكنّ هذه الأمور في لبنان تحوّلت إلى مأساة، فبالإضافة إلى كلفتها الصحيّة العالية، أصبحت كلفتها البيئيّة كبيرة جدًّا. وفي الختام، كنت أتمنّى لو تمّت دعوة وزارة البيئة وبعض الجهات المستفيدة كمستوردي النفط، إلى هذه الندوة.

القاضي جورج عطية

تعقيبًا على ما انتهى إليه الدكتور رودولف حداد حول ضرورة إشراك القطاعين العام والخاصّ في إدارة المرافق العامة، أوّكد، انطلاقًا من تجربتي الخاصة في العام ٢٠٠٩ التي تشرّفت فيها بتمثيل الحكومة اللبنانيّة في مؤتمر "باستيا" في فرنسا حول عقود الشراكة ما بين القطاعين العام والخاص، لجميع البلدان الواقعة على حوض البحر المتوسّط، إنّ نتائج اللقاء ضمّت مختلف الجوانب النفسيّة للمواطن وطرق تحفيزه وإشراكه في الحقل العام عبر شركات كبرى، تكون للدولة سلطة فيها لفرض القانون والنّظام. أمّا التّمويل فيأتي من المساهمات المحدودة من عدد كبير من المواطنين في الدولة. هكذا تعتمد مدن الأطراف في فرنسا وأوروبا على هذا النظام، أي نظام العقود ذات الشراكة بين القطاعين العام والخاص، بحيث لا يشعر المواطن بأنّه فقط مُلزم بتطبيق النّظام باحترامه للمرافق العامة، إنّما أيضًا يشارك في الأرباح التي يمكن أن تتأتّى من هذا المشروع، وهذا الأمر مفيد في تطوير البنى التحتيّة، ليس فقط من خلال فرض النّظام

وتطبيق القانون، إمّا أيضًا عبر تحفيز الناس وإشراكهم في حماية هذه المنشآت تطويرًا للبنى التحتية والبشرية معًا.

الدكتور رامي سمعان

بالنسبة لموضوع الـ Toll Road (أو الطرق التي يفرض استخدامها دفع بدل)، والمطبقة في عدد من الدول والمدن، يجب التنويه أن هدفها الأساسي كان الربط ما بين المدن المتوسطة والكبرى. أريد فقط التذكير ببعض التجارب ومنها الفرنسية، لا سيما مؤسسة Caisse Des Dépôts et Consignations التي أسسها "نابوليون بوناپرت" الذي كان له بصمات أساسية بدعم هذه المشاريع، وهذه المؤسسة هي عبارة عن صندوق ائتماني كبير ميزانيته توازي ميزانية الدولة الفرنسية، وحاكم المؤسسة يتمتع بحصانة كبيرة. قامت هذه المؤسسة بدعم مشاريع الـ Toll Road، فكانت الجهات، وبخاصة الشركات المختلطة ما بين القطاعين العام والخاص، التي تنفذ هذه المشاريع تستفيد من تسهيلات مالية تشمل طريقة الاسترداد



ومعدلات الفوائد. كما استفاد هذا القطاع ولفترة طويلة من مبدأ الربط Adossement، حيث تقوم الدولة بتمديد العقود المنتهية للطرق المربحة مقابل تحمل الشركة المعنية إنشاء طرق وتشغيلها أقل ربحية أو خاسرة. في المحصلة، المقصود هو الإضاءة على أهمية، لا بل مركزية، دور الدولة والقطاع العام في تطوير مبدأ الـ BOT والذي يتطلب المساندة والاستدامة. يجب الانتباه قليلًا إلى موضوع الـ BOT، فهو بحاجة لتمويل من القطاع العام، وإدارة أقوى من تلك الإدارة التي تُدير مشاريع عادية، لأنّه بحاجة لرقابة متقدمة على مختلف الأصعدة الإدارية، المالية، والفنية. على سبيل المثال، تمّ الحديث كثيرًا عن موضوع "الانترنت وضبط إنتشاره"، ففي أوروبا انتشرت بسرعة الألياف البصرية fibres optiques والتي جهّزت بها الأوتوسترادات، لأنّه من ضمن دفاتر شروط تصميم الأخيرة، يجب أن يكون هناك خط اتصالات للحالات الطارئة Appel d'urgences. وهذه الخطوط جميعها كانت مربوطة ببنية تحتية من خطوط الـ fibres optiques التي استخدمتها لاحقًا شركات مدنية مثل شركة France Telecom بعد أن دفعت للشركة المنقّذة للـ Société Concessionnaire des Autoroutes. إن منظومة التشاركية ما بين القطاعين العام والخاص تتطلب تنظيمًا عصريًا، ورقابة فعّالة ليست بهذه البساطة، فالمثال المذكور يدلّ على ما يمكن أن تقدّمه هذه الطرق كفرص اقتصادية أو مالية، وباعتقادي أنّ أجهزة الدولة في لبنان ليست جاهزة لتحمل هذه المسؤولية. موضوع الاتصالات مُربح، وكذلك أيضًا قطاع الطاقة والكهرباء، لذلك يجب إدارته بشكل دقيق، ولكن موضوع الخصخصة في قطاع النقل شائك، فهذا القطاع، وكما أشرنا سابقًا، هو استراتيجي ومربح اقتصاديًا واجتماعيًا، ولكنه خاسر ماليًا، نظرًا لعدم التمكن من ترجمة سائر فوائده

وخدماته إلى مردود مالي مباشر. أمّا في لبنان، فيمكن أن ينجح موضوع الـ Toll Road على بعض الأقسام من الشبكة الطرقية كالأوتوستراد العربي وبعض أجزاء من الأوتوستراد الساحلي، وإطلاق هذه المشاريع يستوجب وجود دولة قويّة ماليًا وقادرة على دعم القروض أو تقديم ضمانات.

أمّا في ما يتعلّق بموضوع النّقل المشترك وارتباطه بالتحضرّ المدني Urbanisme، فليس بإمكاننا أن نطلب من القطاع الخاصّ أن يتحمّل أعباء النقل المشترك والبنى التحتية ومستلزماتها، بل على القطاع العام متمثلاً بالسلطة المركزية والبلديات (تعاون البلديات مهم جدًا) القيام بالأعمال الإنشائية الأساسية؛ وفي المرحلة اللاحقة يتمّ تحديد الخيارات المتعلقة بالتشغيل، سواءً مباشرة من قبل مؤسّسات القطاع العام أو عن طريق مقدمي خدمات من القطاع الخاص، ولكن في كلتا الحالتين على سلطة الوصاية (اتحاد بلديات أو هيئة عامة أو الوزارة)، تجهيز دفتر خدمات لتحديد مستخدمي الشبكة وكلفة التعرّف، كما يجب أيضًا إعفاء العسكريين والمحاربين القدامى وفئات معيّنة من المجتمع (ذوي الاحتياجات الخاصة، الطلاب...)، فنقوم بتعويض النقص في المداخيل من خلال جهات معيّنة (وزارة الشؤون الاجتماعية، وزارة التربية، وزارة الدفاع). فالبنية الماليّة الصحيحة هي التي تؤدّي إلى الشفافيّة، وحاليًا الدولة متوقّفة عن العمل بخصوص هذا الموضوع، فالإصلاح المؤسّساتي مهمّ جدًا، مثلاً يجب إنشاء "هيئة بيروت الكبرى للنقل" على مساحة ما يعرف بمنطقة بيروت الكبرى، لأنّ معضلات النّقل في بيروت تبدأ أقلّه من منطقة جونية ولا تنتهي كليًا في منطقة الدامور صعودًا إلى بكفيا وعجلتون وعاليه.

المهندسة يسر قطب

سأتناول الموضوع من جانبيه الفنّي والتقني، وذلك بحسب موقعي وطبيعة عملي بالتصاميم، فبالنسبة إلى موضوع الـ Toll Road الذي طرحه الدكتور رامي سمعان، نحن لدينا خبرة واسعة في هذا المجال من عدّة بلدان أجنبية. أمّا حالة الطرق في لبنان، فهي تتأثّر بالوضع الجغرافي، والانتشار السكانيّ المتعدّد، والتضاريس الصّعبة. ففي هندسة طرقات الـ Toll Road هناك نقطة مهمّة يجب الانتباه إليها، وهي السيطرة التامة على مداخل الطرقات ومخارجها، وضرورة أن تكون هذه المداخل والمخارج محدّدة ومعرّفة ومشارًا إليها من مسافات معيّنة، لذلك نحن بحاجة إلى دراسة الموضوع جيّدًا كونه قد لا يُفيد في بعض الأماكن. ومن جهة أخرى، إنّ أيّ حلول مطروحة يجب أن تأخذ هذا الواقع بعين الاعتبار، لأنّنا لا نبنى هذه الطرقات الجديدة في مناطق خالية، تُتيح لنا العمل بحريّة مطلقة لتنفيذ المتطلّبات كلّها المناسبة، فهناك أمرٌ واقع يفرض ذاته ويُجبرنا على أن نتقيّد به من ناحية التصاميم والأفكار المطروحة.



لنأخذ مثلاً، طريقاً تشهد زحمة سير خانقة يومياً، فإذا أعدنا دراسة المخططات العامة للسير يمكن أن نعيد دراسة تحرك السير بطريقة مختلفة بشكل كامل، فنجد أنه من الضروري تخفيف السير في مناطق معينة، وقد نعتد هذه الآلية كأحد المخططات التي يجب إعادة التفكير بها ودراستها بطريقة أكثر شمولية. وعلى سبيل المثال أيضاً، تمّ تخطيط الأوتوستراد العربي في بداية السبعينيات من القرن الماضي، فكان تخطيطاً ممتازاً في تلك الفترة، ولكن عندما نترك هذا المشروع في الأدراج لسنواتٍ وسنوات، يصبح هذا المشروع شيئاً جداً بسبب اختلاف الأوضاع والظروف المحيطة به كالكثافة السكانية، والتوزيع السكاني، والاستملاكات. فالوقت عنصر مهمٌ للغاية، وعلينا التفكير والتخطيط للمستقبل وإيجاد الحلول المستقبلية.

الدكتور تمام نقاش

سأبدأ من حيث انتهى الدكتور رامي سمعان، الذي قدّم عرضاً مميزاً حول نظام الـ B.O.T، ففي لبنان نلجأ إلى هذا النظام وكأنّه الحلّ لفشل الدولة، بينما من أجل نجاح الـ B.O.T يجب أن تكون الدولة بأفضل أحوالها وتضطلع بدور المنظم، لأنّه بحاجة إلى رقابة فاعلة، والدليل على ذلك المحاولات التي قاموا بها منذ عشرين عاماً لاستخدام الـ B.O.T مع الشركات الأجنبية التي رفضت العمل بسبب عدم وجود بنية قانونية تحميها، في المقابل، يتحوّل القطاع الخاصّ عندما يعمل بمفرده من دون رقابة الدولة، إلى رأسمالية متوحّشة تُضَيّع حقوق الناس. نحن نريد أن يأخذ الجميع حقوقهم، وأن تقوم الدولة بدورها الرقابي من دون الوقوع في أعباء تمويلية، صحيح أن القطاع الخاصّ لديه قدرة مالية، ولكن يجب ألاّ نسمح له بالعمل إلاّ بطريقة صحيحة.

الملاحظة الثانية، حول موضوع ربحية النقل المشترك في المدن، فجميعنا نتفق على القيمة الاقتصادية والبيئية للنقل المشترك من ناحية الحدّ من التلوّث، والتخفيف من زحمة السّير ومصرف السيارة الخاصة، فالنقل العام الجيّد في المدن يجب أن يجذب الناس على استخدامه. لقد سألتني أحد وزراء النقل السابقين، كيف يكون النقل العام جيّداً؟ أجبتّه: عندما يُقبِل هو وزوجته وأولاده على استخدامه يصبح جيّداً. لا يمكن للنقل العام التمويل الذاتي وجني الأرباح في الوقت عينه، فهو يشكّل خدمة للمواطن ويشجّع الاقتصاد الوطني ويحمي البيئة، ويجب ألا ننسى أنّ هناك أمرين في لبنان يمولان المالية العامة، الضرائب على المحروقات، والضرائب على الهاتف الخليوي، وبالتالي ينصبّ اهتمام الدولة على أن يشتري المواطن البنزين أيّ إنها لا تريد تعزيز النقل العام وتفعيله في الوقت الراهن.

المقدّم ياسر ضاهر

إن موضوع الشاحنات وحمولاتها ومدى استيعاب الهياكل وقدرتها ليسا من اختصاص قوى الأمن الداخلي بشكل عام، إلاّ إذا تبين أنّ الحمولة كبيرة جداً لدرجة فاضحة، فنحن لسنا

فنيين، بل إن هذا الموضوع هو من اختصاص مراكز المعاينة الميكانيكية وبالتالي هيئة إدارة السير. أما الموضوع الآخر، فأشير إلى أنه ليس بإمكاننا ضبط سرعة السيارات إلا من خلال الرادارات والصور الموثقة، ولا يمكننا القول للمواطن أننا قدّرنا أنه يقود بسرعة. وأخيراً، إن وضع شباك حديدي بين المسلكين على طريق "الصياد" كان حلاً مؤقتاً لمنع الناس من عبور الطريق بشكل عشوائي، علماً بأن هناك جسراً للمشاة فوق الطريق، وليس بإمكان عنصرين فقط من قوى الأمن ضبط المشاة كلهم في تلك المنطقة الواسعة.

المهندس فهد صفال

إنني أقترح تنظيم جلسة خاصة، بالتعاون مع مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية، خلال هذا العام، يكون موضوعها "الشراكة بين القطاعين الخاص والعام"، إذ إنني لاحظت أن الموضوع لا يزال شائكاً بعض الشيء ويحتوي على الكثير من العوامل، ولا سيما أنه لم يتم استيعاب موضوع الربحية بالشكل المنشود، علماً بأن طبيعة مهنتي كرجل أعمال تدفعني لأخذ موضوع المال بعين الاعتبار.

من المستحيل إدارة الاستثمار من دون موازنة. لنعطِ مثلاً صغيراً: لنفترض أن الدولة أرادت تأهيل البنية التحتية لخطوط السكك الحديدية والطرق، على فترة عشر سنوات، بكلفة عشرة مليارات دولار أميركي وهي لا تملك المبلغ المطلوب، وكذلك القطاع الخاص الذي لا يستطيع القيام بمشاريع قيمتها عشرة مليارات دولار. ومن جهة أخرى، يملك قطاع المصارف ١٥٠ مليون دولار لا يدري كيفية التصرف بها، ففي هذه الحال نستطيع الطلب من القطاع الخاص القيام بالتمويل عن طريق المناقصات. وإنما يظل السؤال هو: كيف ستعيد الدولة مبلغ العشرة مليارات دولار؟ هل سيتم ذلك عن طريق زيادة الدخل القومي، أم بزيادة الضرائب؟ فكأننا ندور في حلقة مقفلة، وبالتالي لا تستطيع الدولة القيام بذلك من دون موازنة. لذا علينا استعمال رؤوس الأموال التي تسعى إلى الربح، وهذا الموضوع لا يمكن إدارته إلا بشكل كلي macro. أما المسألة الأخيرة الفاضحة في هذا البلد، فهي أن صيانة محطتي الكهرباء قد لُزمت بقيمة تقارب الـ ٤٩٠ مليون دولار أميركي، علماً بأن القيمة الأساسية للمحطتين لا تتخطى الـ ٥٠٠ مليون دولار أميركي.

الدكتور كليب

أرى أن لبنان بلد ذو ظروف استثنائية، فرقعته الجغرافية ضيقة، والاكتظاظ السكاني عالٍ، والفوضى العمرانية لافتة، إذًا يجب البحث عن حلول استناداً لهذا الواقع، أي إيجاد حلول اعتمدتها بعض الدول الشبيهة بلبنان كهولندا وأبلجيكا، أكثر من تلك الحلول التي اعتمدتها بلدان كبيرة مثل ألمانيا أو فرنسا.

بدايةً، أنا أستاذ مادتي "اقتصاد التنمية" و"اقتصاد المعرفة" في الجامعة اللبنانية، حيث أطلب

من طلابي القيام ببحوث لدراسة كلفة هدر الوقت في "بيروت" على الاقتصاد الكلي، أي على القطاعين العام والخاص. أذكر أنه في العام ١٩٦٩ عندما كنت أذهب لأتعلّم في مدينة زحلة البقاعية، وأنا من بلدة راشيا، كنت أشاهد المساحات الزراعية الشاسعة قبل الوصول إلى سهل البقاع، أمّا اليوم ففي كل المناطق من السفوح إلى السهل لم يعد هناك رقعة زراعية، فنسير من الهرمل إلى راشيا بين البيوت والأبنية. فالمواطن يبني بيته في الوادي، وعلى الدولة اللّحاق به بشبكات المياه والكهرباء والطرق، فيصبح النائب في البرلمان معقّباً للمعاملات وليس مُشرّعاً للقوانين، فهو يريد إيصال الكهرباء والطريق والمياه لهذا المواطن من أجل ضمان صوته في الانتخابات.

وفي هذا المجال أقترح على حضرتكم بعض الحلول المفيدة: أولاً، اعتماد أكبر قدر من اللامركزية الادارية الواسعة، ما يجعل المواطن قادراً على حلّ مشاكله في منطقته من دون التوجّه إلى المدينة.

ثانياً، اعتماد تكثيف المعرفة في جميع المجالات، فعلى سبيل المثال، قامت الهند، وهي من أفقر الدول في العالم ولكنها دولة متقدّمة معلوماتياً، بإنشاء إحدى أرقى شبكات الاتصالات في العالم، فأصبح الهاتف الخليوي مربوطاً بالأقمار الاصطناعية وهو ليس بحاجة للأعمدة والأسلاك والاستهلاك. نحن في زمن الاقتصاد المعرفي، فلنجعل الأشخاص يعملون مع المؤسسات والشركات عن بُعد، فيمكنهم اتمام المعاملات عبر البريد الإلكتروني من منازلهم، ولبنان لديه فرصة كبيرة للدخول في مجال الاقتصاد المعرفي.

ثالثاً، لنعتمد على الدراجات الهوائية في التنقل، ولأنّ عنصر الشباب دائماً متمرد، فبدلاً من استعمال الدراجات النارية، نعزّز استعمال الدراجات الهوائية، ونخلق في المدن الأساسية مساحات تمنع دخول السيارات إليها، فكما ذكر سابقاً، إنّ عدد الركاب في السيارة الواحدة لا يتعدّى شخصاً أو شخصين، وأيضاً في وسائل النقل العام، باستثناء بعض الخطوط لا يتمّ استخدام أكثر من ٢٥٪ من سعتها، أضف إلى ذلك إعادة اعتماد النّظام الذي يفرض وجود مواقف للسيارات في أسفل كلّ مبنى سكني.

في الختام، لا أرى أنّ الأمور مُستعصية، فبلدنا مهياً للدخول في ثورة المعلوماتية للخلاص، ولدى الشباب اللبناني وعي، ويجب الاستفادة من التفاعل مع التقنية الحديثة وإشراكه في الحلول المطروحة.

الدكتور زياد عقل

سأذكر تجربتي في كندا، حيث عشت فترة زمنية محدودة كان يتمّ خلالها تلزيم القطاع الخاص في كل دائرة لإتمام معاملات دفتر السيارة، رخصة السوق، معاملة المعاينة الميكانيكية، تسجيل السيارة، إخراج القيد، تقديم طلب للهوية، طلب تأسيس جمعية، وتقديم أوراق الزواج، كلّ هذه المعاملات تتم من خلال موظّف غير حكومي من القطاع الخاص، لأنّ

المواطن غير مضطر للحضور شخصياً لإتمام هذه المعاملات، وعملياً لا توجد إمكانية لرشوة هذا الموظف، ومعظم هذه المعاملات يجري إرسالها واستلامها عبر البريد الإلكتروني، فهذا النموذج عن قطاع خاص يدير معاملات عادية للدولة. مثال آخر عن القضاء، فعندما قمت باستئجار منزل في كندا لم يأخذ المالك أغراضه من حديقة المنزل، فذهبت زوجتي لمراجعة القضاء فحدّثوا جلسة بعد خمسة عشر يوماً وأقروا حكماً مبرماً بحسم مبلغ ألف دولار كندي من إيجار الشهر التالي، أما المفارقة هنا فهي أنه وبعد زيارة واحدة وفي مدة خمسة عشر يوماً صدر حكم نافذ، وانتهى الموضوع!

يبقى السؤال المطروح، كيف نستطيع تحويل كل ما قيل وذكر ليصبح مؤثراً على أرض الواقع؟ نحن في "اليازا" قمنا بنشر عشرات الكتب، علماً بأن المسؤولين اليوم لا يتأثرون كثيراً بالكتب، أما إذا قمنا بتفريغ كل ما قيل اليوم في هذه الجلسة وكتابته، وقمنا بنشره على موقع "اليازا" وعلى بعض المواقع الإلكترونية الصديقة وعلى الموقع الإلكتروني التابع للجيش، فأنا متأكد أننا من خلال وسائل التواصل الاجتماعي، فايسبوك وتويتر وغيرها، نستطيع الوصول إلى أصحاب القرار كافة، عندها يُعرف لدى الجميع أنّ مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية قام بإنجاز وطني، لأنّ الحوار الذي حصل اليوم مهم جداً، ولكنّ السؤال يبقى كيف يمكن ترسيخه في أذهان اللبنانيين؟ أنا متأكد من أنّ معظم صناع القرار في لبنان مشغول بالمزايدات أو بتحسين المحسوبيات، فيجب الوصول إلى المجتمع من خلال الإنترنت لأنّ لذلك نتائجه المفيدة والسريعة، وبرأيي نحن قادرون على مساعدتكم في موضوع سلامة السيّر حضرة العميد، فإذا قمتم بتسليمنا موجزاً عن مضمون جلسة اليوم، أتعهد بكلّ صدق، ومن دون أي كلفة، أن أطلع كلّ أطراف المجتمع اللبناني على محتواه.

الدكتور رمزي سلامة

أمرٌ عجيب وجود استراتيجية وطنية للمياه ناجحة إجمالاً، واستراتيجية وطنية للكهرباء ولو أنّها لم تؤت ثمارها بعد، واستراتيجية للإسكان لم نذكرها وهي ناجحة إجمالاً، واستراتيجية ضدّ الفقر سالكة اعتمدت مؤخراً، مع العلم بأنّه في العام ٢٠٠٢، كنّا نقوم بمثل هذه الندوات مع المجلس النيابي، وإحدى هذه الندوات كانت حول موضوع "النقل"، فإذا أخذنا الكتاب والتوصيات التي أُقرّت في العام ٢٠٠٢ نستطيع اليوم أن نعتمدها في موضوع السلامة المروريّة. العجيب أنّه في كلّ المواضيع التي تخصّ الناس يبقى موضوع النقل الموضوع الوحيد الذي لا يملك استراتيجية وطنية، وكأنّ سياسة الدولة هي استمرار الفوضى في هذا المجال. وذلك يعود لوجود عدد كبير من المستفيدين من الوضع الحالي، كما سيتضرّر كثيرون إذا ما تمّ تنظيم هذا القطاع. فحالياً هناك أشخاص لا يرون أنّ التنظيم أفضل من الفوضى. نحن في المجلس الوطني للسلامة المروريّة سنضع استراتيجية وطنية للسلامة المروريّة. مع الإشارة إلى أنني استلمت هذه المسؤولية منذ أربعة أشهر، وتبيّن لي سريعاً أنّه من

دون التعاون مع البلديات والشركات لن نتقدّم على نحو محسوس بالسرعة المطلوبة. فإذا انتظرنا أن يكون التقدّم على الصعيد الوطني ككلّ، فسوف نحتاج لوقتٍ أكثر بكثير من العمل مع البلديات. فعلى الصعيد المحلي، يمكن للبلديات إنجاز أمور كثيرة متعلّقة بالبنى التحتية، بالشرطة، بتطبيق القانون، وغيرها. ولكن بالتأكيد هي بحاجة لعدّة ضوابط ولأشخاص نزيهين خصوصاً وأنّ القانون الجديد يعطي ٢٠٪ من عائدات غرامات السيّر للبلديات. فعلياً نحن من خلال المراسيم التنظيمية والتطبيقية أن نشترط على البلديات تحسين البنى التحتية وتحسين السلامة المرورية بمختلف عناصرها من توعية وتعليم في المدارس... إلخ. إذا أرادت البلديات أن تستفيد فعلاً من هذا الصندوق يجب أن تمتلك مشروع تحسين السلامة المرورية، فإذا أصبحت كلّ قرية نموذجية من ناحية تحديد السرعة واللافتات المرورية، وعلى الشرطة البلدية مراقبة القيادة المتهوّرة، عندها سوف يصبح لبنان ذا وجه حضاري كما نرى في العديد من البلدان الأخرى.

النقطة الأخيرة هي المسؤولية المجتمعية للشركات، بحيث ينبغي على الشركات الاهتمام بالسلامة المرورية المتعلّقة بمركباتها، خصوصاً تلك التي تملك أساطيل نقل كبيرة. فإذا قامت كلّ شركة بالانتباه إلى أنّ جميع مركباتها قانونية وصالحة للسير وأنّ سائقيها ملتزمون بالقانون، سوف يؤدي ذلك إلى تغيير جذري في بيئة الأمان على الطرق. ولا علاقة للسلامة المرورية بالبنى التحتية المكلفة، فهناك أمور كثيرة يمكن القيام بها إن على صعيد البلديات أو الشركات أو حتى على صعيد المدارس، ممّا سوف يؤدي حتماً إلى أمان أفضل على الطرقات.

العميد الركن فادي أبي فراج

أتوجّه بخالص الشكر إلى جميع المشاركين والحاضرين في هذه الندوة، مُثنيًا على جهودكم الحثيثة ومُثمنًا الآراء والمقترحات التي تقدّمتم بها، والتي أضافت المزيد من الغنى لعملية التطوير والتحديث، وأضحت مرجعاً للباحثين في مجالات البحوث والدراسات بشكل عام، وفي مجال قطاع النقل والمواصلات على وجه الخصوص. وبعد مداولة التوصيات ومناقشتها، نضعها بتصرّف المعنيين وصانعي القرار، أمّا صياغتها فقد تمّت على الشكل الآتي:

١. ضرورة النهوض بقطاع المواصلات والنقل من خلال تغييرات تخدم أهداف التنقل للجميع، وتنظيم هذا القطاع من خلال تشديد الرقابة على تطبيق السياسات المتعلّقة به، وإنشاء هيئات ناظمة تتمتع بكفاءات عالية لوضع خطة نقل وطنية شاملة، بهدف تطوير منظومة النقل البري وتحسين كفاءتها ضمن نظام نقل متعدّد الوسائط ورفع مستوى ربطها مع منظومة النقل العربية والدولية.

٢. دعم الاقتصاد الوطني من خلال توفير خدمات النقل الكفوءة، وتجنّب هدر الموارد،

وتشجيع المنافسة، والحدّ من الممارسات الاحتكارية، وضمان السلامة العامة، وتطوير نظم الخزن والتوزيع، وإنشاء مرافق لوجستية، الأمر الذي يتطلب اعتماد أنظمة وتسهيلات وحوافز من الدولة.

٣. إزالة التعديّات على الأملاك العموميّة وبخاصّة تلك المحاذية للأوتوسترادات والطرق الرئيسية، وتحرير الأرصفة ومعايير المشاة من العوائق وضبط وقوف المركبات المخالفة، واستكمال إنجاز التخطيطات المطلوبة لهذه الطرق، بالإضافة إلى إزالة التعديّات عن خطوط سكك الحديد ووضع آليّة لتفعيل هذه الخطوط التي قد تسهم بتخفيف أزمة السير بنسبة ٣٠٪.

٤. البدء بالاعتماد على بعض وسائل النّقل البديلة التي يمكن تنفيذها كالمetro والترامواي، وتفعيل خطوط النقل البحري أو النقل بالعبور في البحر، كذلك إنشاء شبكة سكك حديد متطوّرة للنقل المشترك (أشخاص - بضائع)، تربط بين جميع المدن الرئيسية والعاصمة، وضرورة ربطها مع شبكة metro على غرار ما هو حاصل في مختلف دول العالم المتقدّمة، وذلك من خلال تشجيع الاستثمار في مجال إنشاء الطرق أو السكك باعتماد نظام الـ BOT وتوفير الضمانات التي تُشجّع المستثمرين.

٥. تنفيذ التخطيطات لدى وزارة الأشغال العامة والنقل عن طريق تأمين الاعتمادات المطلوبة لهذه الغاية، وأهمّها: الأوتوستراد الدائري - الأوتوستراد الساحلي (جونيّه - ضبيّه) - أوتوستراد الشمال والجنوب واستكمال الأوتوستراد الدولي، بالإضافة إلى تنفيذ بعض التخطيطات المتعلّقة بإنشاء بعض الجسور والأنفاق في العاصمة وبعض الأماكن المكتظّة.

٦. البحث جدّيّاً عن الوسائل الآيلة إلى إنشاء كادر بشريّ متخصصّ في تطبيق قانون السير، والتحقيق في الصدمات المروريّة وسائر المهمّات المتعلّقة بالسير والسلامة المروريّة، أي ما يُسمى في قانون السير الجديد "وحدة المرور"، لتتولّى تأمين الأمن المروريّ بمختلف أوجهه، وتسهم بالتالي على نحو فعّال في الأمن القومي من دون الحاجة إلى مؤازرة سائر الوحدات الأمنيّة، إلّا في الحالات الطارئة الكبرى.

٧. إنشاء نظام نقل مستدام يأخذ بالاعتبار حماية البيئة من التلوّث والتأثيرات السلبية الأخرى، وذلك باستعمال الوقود الأخضر (صديق البيئة)، وتحسين مستويات السلامة في جميع وسائط النقل، والأخذ بالاعتبار تأمين متطلّبات الدفاع الوطني وإدارة الكوارث (الطبيعية / أو المفتعلة) ضمن خطة النّقل الوطنية الشاملة.

٨. في المرحلة الحالية، يجب التشدّد في تطبيق أحكام القانون على مخالفات السير وبخاصّة المتكرّرة منها، وذلك عبر تحقيق العدد اللازم من مفارز السير، واستكمال النّقص الحاصل في عديدها وتدريب عناصرها وتزويدها الكفاءات اللاّزمة لتطبيق القانون، كما ويمكن الاستفادة من عناصر شرطة البلديات وتفعيل عملها في هذا الإطار.







اليانصيب الوطني اللبناني
Loterie Nationale Libanaise



ما تندب حظك اليانصيب حدك



كل خميس في رابح أكيد



بشارة الخوري - بناية غناجة - ط2

تلفون: 01/649101/2/3/4/5/6/7/8/9



ملتقى التأثير المدني
النزاهة تبني الوطن