

# محاور وحوار

النقل العام في لبنان:

مقاربات عملية لمواجهة تحدّيات

النهوض بالقطاع

2022

النقل العام في لبنان:

مقاربات عملية لمواجهة تحدّيات

النموض بالقطاع



محاور وحوار: سلسلة غير دورية تتضمن وقائع المؤتمرات والندوات وحلقات النقاش التي يعقدها المركز وتُعنى بمقاربة قضايا استراتيجية ومسائل انمائية مختلفة.

صادر عن: المركز الاستشارى للدراسات والتوثيق

#### العنوان: النقل العام في لبنان: "مقاربات عملية لمواجهة تحدّيات النهوض بالقطاع"

حلقة نقاش عُقدت بتاريخ 15 آذار 2022، حول قطاع النقل العام في لبنان حاضر فيما كل من: د. قاسم رحّال مستشار وزير الأشغال العامة، والممندس إيلي الحلو مدير مشروع النقل العام في مجلس الإنماء والإعمار، ود. علي الزين الباحث والخبير في مجال النقل في جامعة ليون، حضرها نخبة من المختصين والممتمين.

تاريخ النشر: حزيران 2022 الموافق شوال 1443

العدد: الرابع والعشرون

الطبعة: الأولى

القياس: 21×29

#### حقوق الطبع محفوظة للمركز

جميع حقوق النشر محفوظة للمركز. وبالتالي غير مسموح نسخ أي جزء من أجزاء التقرير أو اختزانه في أي نظام لاختزان المعلومات واسترجاعها، أو نقله بأية وسيلة سواء أكانت عادية أو الإلكترونية أو شرائط ممغنطة أو ميكانيكية أو أقراص مدمجة، استنساحًا أو تسجيلًا أو غير ذلك إلا في حالات الاقتباس المحدودة بغرض الدراسة والاستفادة العلمية مع وجوب ذكر المصدر.

العنوان: بئر حسن-جادة الأسد- خلف الفانتزي وورلد- بناية الورود- الطابق الأول.

هاتف: 01/836610

فاكس: 01/836611

خليوي: 03/833438

Postal Code: Baabda 10172010

Beirut- Lebanon

P.O.Box: 24/47

dirasat@dirasat.net

www.dirasat.net

الآراء الواردة في هذه السلسلة لا تُعبّر بالضرورة عن آراء

المركز الاستشارى للدراسات والتوثيق



# ثبت المحتويات

عدخل
خطة إدارة قطاع النقل العام: التصوّرات العامة والخطوات التنفيذية والعقبات
أولًا: واقع النقل العام في لبنان في الوقت الحالي:
ثانيًا: الواقع الإداري لمؤسّسات ومشاريع النقل حاليًا:
1. المؤسسات الإدارية:
2.المشاريع قيد التنفيذ في قطاع النقل: مشروع النقل العام في بيروت الكبرى- المدخل
الشمالي:
ثالثًا: مقترحات في مواجمة التحدّيات:
رابعًا: استراتيجية وخطة عصل وزارة الأشغال العامة والنقل لقطاع النقل
1. الميئة الناظمة لقطاع النقل:
2. النقل المشترك:
عشاريع النقل والانتقال في خطط مجلس الإنماء والإعمار: الأولويات واَليات التنفيذ 13
ـظام النقل في لبنان: أزمة النقل الحضري وتطوّرها خلال الأزمة العامة الحالية:
أولًا: السياق العامّ لأزمة النقل في لبنان:
ثانيًا: عواصل أزمة النقل والاعتماد على السيارة:
1. العوامل الداخلية:
2. العوامل الخارجية ثلاثة أيطًا:
ثالثًا: الأزمة متعدّدة الأبعاد
رابعًا: ما هي سُبل الخروج من الأزمة؟
المصادر لدراسة نظام النقل في لبنان: أزمة النقل الحضري وتطوّرها خلال الأزمة العامة
لحالية:
لمداخلات:
علحق الورقة المقدمة من رئيس بلدية الغبيري الأستاذ معن الخليل في حلقة النقاش حول
قطاع النقل العام في لبنان (فتح بداية فصل)
عقترحات عامّة:



#### مدخل

عقد المركز الاستشاري للدراسات والتوثيق بتاريخ 15 آذار 2022 حلقة نقاش حول قطاع النقل العام في لبنان حاضر فيها كل من: د. قاسم رحّال مستشار وزير الأشغال العامة، والمهندس إيلي الحلو مدير مشروع النقل العام في مجلس الإنماء والإعمار، ود. علي الزين الباحث والخبير في مجال النقل في جامعة ليون وحضرها نخبة من المختصين والمهتمين.

افتتح رئيس المركز الاستشاري د. عبد الحليم فضل الله حلقة النقاش بكلمة رحّب فيها بالمشاركين وأعرب عن أمله في أن يُسفر النقاش عن خلاصات وتوصيات تساهم في وضع الحلول الملائمة لأزمة النقل، خصوصًا وأن المستهدف الأساسي منها هم صانعو القرار سواء أكانوا مسؤولين على المستوى الوزاري أو المؤسسات الرسمية أو على مستوى البلديات أم من الفاعلين والمؤثرين في رسم السياسات العامة.

ورأى أنّ طرح موضوع النقل المشترك الآن هو أكثر أهمية من أي وقت مضى، مع أنه كان مهمًا طوال الوقت. فإذا راقبنا تطوّر المسار في هذا القطاع بدءًا من إقرار خطة النهوض الاقتصادي وإعادة الإعمار بعد الحرب الأهلية نجد أن 47٪ من الإنفاق الاستثماري ذهبت إلى قطاع النقل وكان وقتها يُقدّر بما بين 5 إلى 6 مليارات دولار، لكن لم يكن للنقل المشترك إلا نصيب زهيد وغير فعّال من هذا الاستثمار كله.

وحتى عندما طُرح في عام 2013 مشروع "سيدر" لإعادة استنهاض البنى التحتية في لبنان جرى تخصيص نحو 7 مليارات دولار لقطاع النقل في المرحلتين الأولى والثانية فضلًا عن أموال أخرى إضافية كانت مخصصة للمرحلة الثالثة، دون أن يحظى النقل المشترك بالتمويل اللازم.

وإذا كان هذا القطاع مهمًا في الأساس، فإنّه اليوم أكثر أهمية لأن تطويره شرط أساسي من شروط التعافي والنهوض الاقتصادي والاجتماعي وإعادة النظر بالخريطة الزمنية للبنان ووصل المناطق إنتاجيًا وديموغرافيًا وجغرافيًا بعضها ببعض وأيضًا لأجل زيادة فعالية الإنتاج.

وتزداد أهمية تطوير قطاع النقل في مواجهة نزف العملات الصعبة المترتبة على عجز الميزان التجاري والرصيد السلبي لميزان المدفوعات، علمًا أن فاتورة المشتقات النفطية كانت تعادل حوالي ثلث الاستيراد قبل الأزمة، وهذه النسبة آخذة بالارتفاع بعد الأزمة ومرشحة للازدياد أكثر في ظل ارتفاع أسعار النفط والغاز عالميًا على خلفية الحرب الأوكرانية. إن مواجهة هذا النزف هو استحقاق أساسي يتطلب جهودًا سريعة وفعالة في مجال النقل المشترك وغيره.



فضلاً عن ذلك، إنّ وجود نظام متطوّر وشامل للنقل المشترك من شأنه مساعدة الأسر اللبنانية على مواجهة الأزمة، فالإنفاق على المواصلات يضغط على ميزانيات الأسر ويقتطع منها ما لا يقل عن 13.1 بالمئة بحسب سلة الاستهلاك المعتمدة من قبل إدارة الإحصاء المركزي، ولا شك أن هذه النسبة ارتفعت وربما تضاعفت بعد الأزمة المالية والانهيار النقدي في البلد.

سنناقش في هذه الحلقة قضايا النقل انطلاقًا من الخطط القائمة ومن الأوضاع التي يؤمل الوصول إليها، في محاولة لنسج رؤية واقعيّة تأخذ بعين الاعتبار الظروف الإدارية والمؤسساتية التي تمرّ بها الدولة، وضمن مقاربة متعددة الجوانب تبين العوامل المؤثرة في أزمة القطاع والسياق العام المحكومة له والاستفادة في البحث عن المخارج والحلول من التجارب المماثلة.



#### خطة إدارة قطاع النقل العام: التصوّرات العامة والخطوات التنفيذية والعقبات

#### د. قاسم رحّال، مستشار وزير الأشغال العامة والنقل

# أُولًا: واقع النقل العام في لبنان في الوقت الحالي:

يعاني النقل العام في لبنان من مجموعة أزمات ومعوّقات أفضت إلى فشل القطاع وشلله بشكل شبه كلّي في الوقت الحالي، ويمكن في هذا المجال الحديث عن عدد كبير من هذه العوامل أهمّها: التدمير الممنهج للبنية التحتية لقطاع النقل العام وآلياته وتجهيزاته، غياب دور الدولة في رعاية هذا القطاع، العشوائية المنظمة التي تتحكّم بهذا القطاع على أسس مناطقية وأحيانًا مذهبية، استفحال أزمة السير الحاصلة في مختلف المدن والمناطق اللبنانية ولا سيّما في مدينة بيروت وضواحيها، إنزال وسائل نقل عمومي إلى السوق اللبناني بما يفوق 33 ألف سيارة سرفيس تاكسي شرعية وألفي باص و4 آلاف ميكروباص إضافةً إلى أعداد كبيرة من وسائط النقل المزوّرة.

# كذلك يمكن الإشارة إلى عدد آخر من المعوّقات التي تصف الواقع الحالي منها:

- 1- سوء تنظيم قطاع النقل وحصره في العاصمة بيروت وضواحيها وعدم وجود محطات تسفير أساسية تخدم هذا القطاع لا في بيروت ولا في باقى الأقضية.
- 2- تضاعف عدد السيارات المسجّلة سنويًا في وزارة الداخلية حيث أصبح العدد يفوق المليون و700 ألف سيارة.
- 3- غياب البرامج الجدّية للفحص الميكانيكي الفعّال والشامل الذي يؤمّن صحة صيانة المركبات وسلامتها بالرغم من وجود مراكز الفحص فعليًا.
- 4- سوء حالة شبكة الطرقات الرئيسية والدولية وعدم استثمار الموازنات الخاصة في وزارة الأشغال العامة والنقل لهذا الغرض لاستخدامها بطريقة علمية ومهنية لصيانة الطرقات.
- 5- ارتفاع كلفة التنقل مقارنة بالحد الأدنى للأجور وخصوصًا في السنوات القليلة الماضية.
- 6- الشغور الحادّ في أعداد موظفي مؤسّسات وإدارات الدولة التي تهتم بهذا القطاع وعدم إمكانية التوظيف وجذب الكفاءات البشرية لتفعيل هذا القطاع.
- 7- عدم وضع آليات تشريعية وتنفيذية لتنفيذ الخطة المعدّة سابقًا من قبل لجنة الأشغال العامة في مجلس النواب عام 2002.
- 8- عدم وجود معلومات وإحصاءات عن الحافلات والمركبات العاملة على خطوط النقل: أعدادها، أماكن تواجدها، حركة عملها، مدى انتظام خدماتها، الخ...
  - 9- عدم وجود نقل عام حاليًا مُشغّل من قِبل القطاع العام.



## ثانيًا: الواقع الإدارى لمؤسّسات ومشاريع النقل حاليًا:

#### 1. المؤسسات الإدارية:

تقع مسؤولية النقل العام على عاتق المديرية العامة للنقل البري والبحري ومن ضمنها المهام الموكلة إلى مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك.

وبالعموم يمكن الإشارة إلى أن أبرز المهام التي تقوم بها هذه المديرية هي: التركيز على الأمور التي تُعنى بقضايا المرافئ والأملاك البحرية بالدرجة الأولى، وإعطاء التراخيص وإذن المزاولة لسائقي النقل العام بدون وجود آليات للتنسيق مع مصلحة السكك الحديد والنقل المشترك لتحديد مسارات التشغيل.

أما مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك وهي المؤسسة المختصة بأمور قطاع النقل العام في لبنان فتعاني من نقص حاد في العديد الإداري وخصوصًا المهندسين والفنيين تحديدًا العاملين في مجال الصيانة. كذلك تشكو من التوقف القسري للباصات التابعة للمصلحة خاصة لجهة التداعيات الكبيرة بعد انفجار 4 آب حيث تضرّر نحو 45 ميكروباص فضلًا عن تضرر المستودعات الرئيسية والمخازن التابعة للمصلحة والموجودة في منطقة الأشرفية- مار مخايل. وبالطبع وكما أغلب المديريات الرسمية فإن المصلحة تعاني من الشح المالي ومن نقص الاعتمادات غير الكافية لتنفيذ المشاريع أو الدراسات الإحصائية وجمع المعلومات والبيانات عن حركة النقل العام في كافة الأقضية في لبنان، بحيث لا يوجد إحصائيات كافية الأقضية التنقل بين بيروت وضواحيها وكافة الأقضية اللبنانية، كما لا يوجد إحصائيات لدى مصلحة سكك الحديد والنقل عن حركة التنقل بين الحديد والنقل عن حافلات القطاع الخاص العاملة على الأراضي اللبنانية، عددها وأماكن تواجدها وحركة عملها ومدى انتظام خدماتها... الخ، كذلك لا توجد إحصائيات متكاملة أو دراسات جدوى لدى مصلحة سكك الحديد والنقل حول وضع خطوط السكة وحجم التعديات عليها يمكن الاستفادة منها في جذب الشركات العالمية للاستثمار في هذا القطاع.

# 2. المشاريع قيد التنفيذ في قطاع النقل: مشروع النقل العام في بيروت الكبرى-المدخل الشمالي:

هو مشروع مموّل من قِبل البنك الدولي تم إقراره في مجلس النواب اللبناني عام 2017 وتبلغ قيمته 295 مليون دولار أميركي، الهدف منه إدخال خط النقل السريع بيروت-طبرجا مع خطوط التغذية والممرّات من المناطق الجبلية المحاذية.

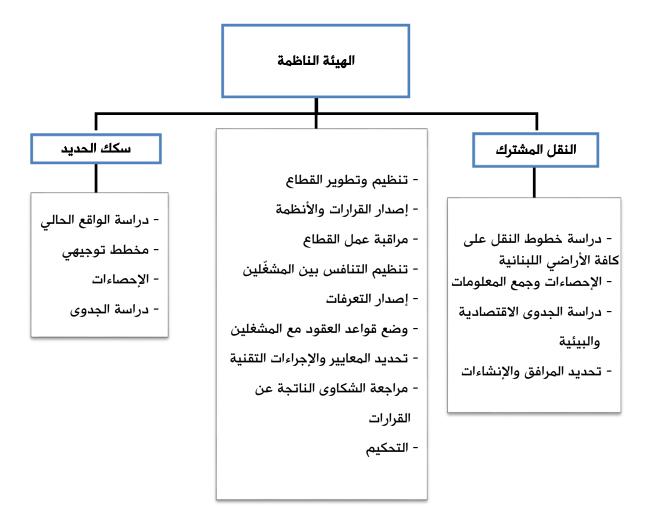
# ثالثًا: مقترحات في مواجهة التحدّيات:

إن التحدّيات التي تواجه القطاع أكثر من أن يمكن إحصاؤها، لكن مع ذلك يمكن الإشارة إلى أهمية العمل على عدد من المقترحات بالتوازي، ومن هذه المقترحات نشير إلى ما يأتى:

- 1. ضرورة تعزيز قدرات المؤسّسات الرسمية في بناء القطاع.
- 2. التنسيق بين وزارتي الداخلية والأشغال لضبط المخالفات والتزوير في اللوحات العمومية. كذلك إنشاء مجموعة تنسيق عمل مشتركة ومستدامة من المؤسسات العامة مع الجهات المانحة: المديرية العامة للنقل البري والبحري، مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك، مجلس الإنماء والإعمار... الخ.
- 3. تعزيز الشراكة وتنظيمها بين القطاعين العام والخاص على أن يكون القطاع العام وتحديدًا مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك هي المنظّم والقطاع الخاص هو المشغّل.
- 4. تحسين شبكة الطرق وضمان استمرار صيانتها وتأمين وصول شبكة نقل فعّالة لكل الأقضية اللبنانية وداخل الأقضية بالتكامل والتعاون مع القطاع الخاص مع ما يلزمها من محطات تسفير وخلافه.
- 5. تحسين نظام النقل العام بنوعية خدمات عالية الجودة ليكون أكثر أمانًا واستدامة بهدف التحوّل لاستخدام النقل العام وتوفير إدارة أفضل لحركة المرور والتنقل لتنافس استعمال السيارات الخاصة.
- 6. إحياء خطوط السكك الحديدية وإشراك القطاع الخاص وخصوصًا الشركات العالمية في تبنّى وإنشاء أقسام منها.



## رابعًا: استراتيجية وخطة عمل وزارة الأشغال العامة والنقل لقطاع النقل



#### 1. الهيئة الناظمة لقطاع النقل:

من المقترح إعطاء صلاحيات لمصلحة سكك الحديد والنقل المشترك في الوزارة بحيث تتولّى هي مهام الهيئة الناظمة للنقل العام في لبنان لتنحصر صلاحياتها في ما يلي:

- تنظيم التنافس بين المشغّلين من القطاع الخاص.
- تأكيد على السلامة العامة والالتزام بالمعايير البيئية.
- تحديد معايير الجودة لمواصفات المركبات، تبادل الخدمة، مستوى الاعتمادية.
- الرقابة على الالتزام بمواصفات التشغيل واستخدام التقنيات الحديثة كتقنية تحديد المواقع (GPS) مما يتيح التأكّد من كمّية الخدمات المقدّمة وانتظامها والالتزام بجدول التشغيل والخطوط المرسومة وبالتالى توفير إحصاءات دقيقة باستخدام العدّاد الآلى للركاب.
- العمل على رفع مستوى تكامل جميع الخدمات من خلال التنسيق بمواقيت وجداول الخدمة بين كل الخطوط والمشغّلين وتوحيد تحصيل التذاكر وتوفير المعلومات للركاب والتسويق العام.
  - إصدار التعريفات والرقابة عليها والالتزام بها.

■ العمل على تحضير جميع المراسيم المنوطة بها للقيام بمهامها.

وأمام هذه المهام الجديدة الضرورية لا بدّ من إعادة هيكلة الجسم الإداري والفني لمصلحة سكك الحديد والنقل المشترك لتتناسب معها. لذلك يجب على الحكومة إصدار مراسيم تنظيمية لهذا القطاع بهدف إدخال العنصر البشري الملائم من حيث الكفاءة الإدارية والتقنية للتمكّن من الإشراف المناسب.

# 2- النقل المشترك:

بعدما تعذّر تنفيذ مشروع النقل العام في بيروت الكبرى (GBPTP) طلبت وزارة الأشغال العامة والنقل، من خلال مجلس الإنماء والإعمار، إعادة هيكلة المشروع على أن يتضمّن الآتى:

## أ. إعادة هيكلة مشروع النقل العام في بيروت الكبرى:

- تحديث دراسة خطوط الحافلات التي تخدم مدينة بيروت وضواحيها الشمالية.
- تحدیث دراسة خطوط الحافلات التي تخدم الضاحیة الجنوبیة لبیروت إلى مدینة صور بالإضافة إلى محافظة النبطیة ومرجعیون وحاصبیا.
- إدخال إضافات لدراسة الخط الساحلي من طبرجا إلى طرابلس- البحصاص، وكذلك للحدود الشمالية اللبنانية عند نقطة العبوديّة، والبلدات والمناطق المتفرعة من هذا الخط.
- دراسة خط الحافلات المتجهة شرقًا من بيروت- زحلة- بعلبك حتى الحدود اللبنانية- السورية: نقطة المصنع مع خدمة المدن والبلدات على طول هذا الممر.

# ب. تزويد حافلات نقل لمصلحة النقل المشترك:

- تم الاتفاق بين وزارتي النقل الفرنسية واللبنانية على إعطاء هِبة من الباصات (50 باص) من الحكومة الفرنسية.
- التأكد من وضعها على الخطوط وحسن تشغيلها وصيانتها، (سيتم استلام هذه الحافلات في خلال الأسابيع الثلاثة المقبلة).
- إصلام 45 باصًا متضررًا من هِبة عينية وستصبح جاهزة للتشغيل خلال أربعة أسابيع.



#### ج. خطوط سكك الحديد:

ستقوم وزارة الأشغال بعد أسبوعين بالتوقيع مع شركات إسبانية مموّلة من الحكومة الإسبانية لتحضير الدراسات الآتية:

- المخطط التوجيهي لسكك الحديد اللبنانية آخذين بعين الاعتبار التعدّيات الموجودة.
- اجراء إحصاءات وجمع المعلومات المطلوبة وتحضيرها لجذب القطاع الخاص للاستثمار والمساهمة في نهوض هذا القطاع.
- دراسات جدوی اقتصادیة وبیئیة خاصة.
- تحديد النظام المالي الأمثل لتلزيم
   وتنفيذ هذه المشاريع.



# مشاريع النقل والانتقال في خطط مجلس الإنماء والإعمار: الأولويات وآليات التنفيذ

المهندس إيلي الحلو، مدير مشروع النقل العام في مجلس الإنماء والإعمار

سنتناول اليوم موضوعًا بحاجة إلى أيام لشرحه، وذلك بالرجوع إلى الفترات ما بين عامَي 2019-1997.

بين عامَي 1997- 1998 أجرى مجلس الإنماء والإعمار دراسة كانت تشمل في حينها بيروت الكبرى فقط وأسماها خطة النقل لبيروت الكبرى وكان البلد وقتها خارجًا من الحرب الأهلية وهناك ضرورة لإعطائها أولوية باعتبارها منطقة عمل للانطلاق منها.

نُفّذت دراسة الخطة التي وضِعت عام 1998 مع شركة team international وتناولت خطة النقل لبيروت الكبرى ومن ضمنها خطوط المترو والباصات والنقل العام، وتطرقت إلى إدارة الوقوف والمرور ومعالجة الاختناقات على التقاطعات الرئيسية، تمهيدًا للدخول إلى موضوع النقل العام الذي لم تكن هناك أية دراسات سابقة تتعلق به.

لاحقًا أتى مشروع تطوير النقل الحضري الذي كان من أهدافه معالجة الشبكة في نطاق بيروت الكبرى تسهيلًا للدخول إلى موضوع النقل العام، ما يعني تنظيم حركة المرور على التقاطعات الهامة، أما التقاطعات التي تشهد ازدحامات شديدة فتم تصميم ممرّات سفلية أو علوية لاستيعاب تدفقات الحركة. وكان من ضمنها استيعاب حركة المشاة ومسارات الأرصفة والباصات والانتقال بين المحطات الأخرى وإليها.

أنجز المشروع بشقّه الذي كان يديره ويتابعه مجلس الإنماء والإعمار ونُفّذ من المشروع قرابة 95% وبقى عدد محدود من المشاريع لم يتم تنفيذها.

عمل المجلس في نطاق بيروت الكبرى كلها بدءًا من تقاطع المطار إلى الطيونة إلى الشياح صعودًا إلى الدورة وأنطلياس وجل الديب، وقد تم تنفيذ 14 جسر مشاة من أصل 19، فضلًا تركيب آلاف الإشارات الضوئية ونحو 1200 من عدّادات الوقوف.

واعتبارًا من العام 1997 بدأ العمل جدّيًا على تفعيل موضوع النقل لأن لا مدينة تستطيع أن تعيش من دون نقل عام ولذا فقد صبّت كل الجهود في هذا الاتجاه.

بعد خطة النقل الحضري لبيروت الكبرى بدأ المجلس عام 2019 الإعداد لدراسات إضافية كانت بمثابة خطوة جدّية باتجاه النقل العام على كل الأراضي اللبنانية تمثّلت في وضع منظومة متكاملة. بدا أن تنظيم هذا القطاع ليس بالمسألة البسيطة أو السهلة، والأشخاص الذين لهم



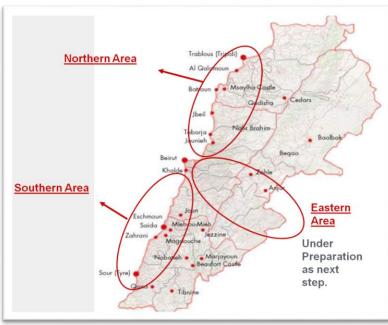
علاقة بهذا المشروع هم عموم الشعب اللبناني ككل، وليس وزارة معيّنة أو إدارة محددة أو بلدية خاصة، ومن هنا كانت صعوبة المقاربات التي واجهت المشروع.

وبالرجوع إلى القوانين فقد وجدنا أنها قاصرة في مجال النقل العام في لبنان، وبعضها قديم يمكن أن يزيد من مشاكله.

على صعيد الوزارات، هناك وزارتان هامّتان لهما علاقة بهذا القطاع بالذات هما وزارة الأشغال العامة والنقل ووزارة الداخلية، وهاتان الوزارتان عاجزتان عن القيام بهذه المهمة. لذا انطلق المجلس من مشروع النقل الحضري لبيروت الكبرى إلى مشروع النقل المقترح عام 2019، بحيث أصبح المشروع قانونًا مُبرَمًا في تموز عام 2019 لكن للأسف كان ذلك قبل شهرين من بداية الحراك الشعبى المطلبى وخراب البلد.

تُظهر الخريطة المرفقة كيف تم تقسيم لبنان إلى ثلاث مناطق رئيسية انطلاقًا من مدينة بيروت شمالًا وجنوبًا وشرقًا، بالاعتماد على الداتا العامة عندما كان البلد مزدهرًا وفيه حركة سير قوية، وكان المسؤولون يرون أن النقل العام ليس ضرورة للاقتصاد فقط بل هو ضرورة لتخفيف الازدحام وزيادة

الإنتاجية أيضًا.



إذًا بدأ مجلس الإنماء والإعمار العمل اعتبارًا من المدخل الشمالي للعاصمة الذي كان معدّل السرعة عليه يوميًا بحدود 10 كلم بالساعة، أما معدّلات التأخير فكانت تتراوح بين الساعة ونصف الساعة، ومنه كان الانطلاق للعمل في باقى المناطق.

أنجز مجلس الإنماء والإعمار دراسة المدخل الشمالي لبيروت الذي يشهد حوالي 300 ألف سيارة يوميًا (دخولًا وخروجًا). وكان لازمًا استحداث (Peripherique) فضلًا عن لزوم استحداث خطوط سير إضافية أخرى.

وكما أشرنا فقد بدأ العمل على هذا الخط لأن خط المدخل الشمالي كان الأكثر اكتظاظًا فيما الخط الجنوبي كان عليه تقريبًا 180 ألف سيارة يوميًا ومن ثم المدخل الشرقي الذي يمر عليه يوميًا قرابة 120 ألف سيارة.

كان التحدي الإضافي الذي يجب مواجهته هو تحسين جودة الطرقات وتوسعتها، لكن مع الأخذ بالاعتبار القدرة النسبية على اقتناء السيارات بالنظر إلى التسهيلات التي كانت تُعطى لها، وهذا يعني أن الطريق الذي نقوم بتوسيعه اليوم سيكون بحاجة إلى توسيع أكثر في المستقبل القريب.

وتشجيعًا لاستخدام وسائط النقل العام وتسويقًا لفكرة الباص السريع وجدنا من الضرورة أن نحسن الخدمة للمواطن بأن نوفّر له خدمة الواي فاي أو التكييف داخل الباص، بحيث يستغنى عن سيارته الخاصة.

فالباص السريع هو كناية عن استخدام مسار من الطريق العام مفصولًا بحاجز، (خارج لبنان يوضع خط دهان على الأرض لتمييز المسار).

بعدها أجريت دراسات أوّلية عن الأوتوستراد الشمالي، ونجحت هذه الدراسات الأوّلية في اختبارات الدراسة البيئية ودراسة الجدوى

LEBANON ROAD NETWORK

الاقتصادية التي نفذّتها شركة ELDAR، بعدها توجّه المجلس إلى البنك الدولي الذي جرى إبلاغه بأن كل الترتيبات المتعلقة بالمدخل الشمالي أصبحت جاهزة. وبالتوازي حصلت محادثات مع البنك الإسلامي لتمويل المدخل الجنوبي.



كان نطاق المدخل الشمالي أصغر من نطاق المدخل الجنوبي فقد وصل العمل في منطقة المدخل الشمالي إلى طبرجا (بحدود الـ 20 كلم)، أما في الجنوب فقد وصل العمل إلى حدود منطقة صور.

# أما عن التسميلات التي يوفّرها المدخل الشمالي فيمكن سردها كالآتي:

- 42 محطة مع متوسط المسافة بين المحطات 700- 850 م.
  - 9 مواقف ومحطات.
  - 4 مواقف نهائیة/ محطات تسفیر.
- الطلب في الذروة (أقّل من 10 كلم): 6900 رحلة من بيروت إلى طبرجا ونحو
   6800 رحلة من طبرجا إلى بيروت.

# وبالمقارنة يمكن سرد التسميلات التي يوفّرها المدخل الشمالي كما يأتي:

- 37 محطة مع متوسط المسافة بين
   المحطات 700- 850 م.
  - 3 مواقف ومحطات.
  - ▼ 7 مواقف نهائیة/ محطات تسفیر.
- الطلب في الذروة (أقل من 30 كلم):
   7500 رحلة من بيروت إلى الجنوب ونحو
   8000 رحلة من الجنوب إلى بيروت.

بالتوازي مع هذا الأمر تم التعاون مع خبراء منتدبين من قِبل البنك الدولي للمساهمة في تطوير الأفكار والمقترحات حول Bus) BRT

Rapid Transit) فيما خص المدخل الشمالي، كذلك جرت الاستعانة بخبراء ألمان منتدبين من قِبل البنك الإسلامي لما هو متعلق بالمدخل الجنوبي.

لكن من جهة أخرى يمكن القول إن المدخل الجنوبي أُنجز بوقت أسرع من المدخل الشمالي وكان الاستثمار يُقدر بحوالي 300 مليون دولار، وجرى تخصيص جزء من هذا المبلغ باعتباره استثمارًا في البنى التحتية وهو ما يظهر في الخريطة المرفقة حيث خطوط النقل تغطي تقريبًا كامل الأقضية على الأراضي اللبنانية كافة مع لحظ إدخال القطاع الخاص كجزء من الشراكة والتشبيك في تطوير وتحسين وتقديم الخدمة، بحيث يكون القطاع الخاص شريكًا في التشغيل



والصيانة والإدارة والاستثمار (بحسب كل حالة) سواء تمّ العمل في الباصات الصغيرة أو الكبيرة أو الباصات السريعة.

كذلك يمكن الإشارة إلى أن مسألة إنارة الطرق والتقاطعات كانت من ضمن المخططات الموضوعة على سكّة النقاش وكان متوقّعًا مساهمة 4 شركات في حلّ وتحسين الخدمات المتعلقة بالبنية التحتية على الطرق، لكن يمكن القول إن الأوضاع العامة في البلد فضلًا عن حصول تدخّلات كبيرة أدّت لحرف مسار القرض إلى وجهة أخرى، وبالمقابل فقد أبلغ مجلس الإنماء والإعمار البنك الدولي أن المشروع الذي كان بصدده قد فقد صلاحيته، وأصبح غير صالح للعمل به.

أما في ما يتعلق بتغييرات الأحجام المرورية اعتبارًا من العام 2019 إلى تاريخه والطريقة التي قرّر المجلس بها استقدام الشريك الخاص الأجنبي فإننا نشير إلى أن هذا الأمر بات غير وارد في هذه الأوضاع خاصة وأنه يتطلّب وضع استثمارات كبيرة في BRT. لذا جرى إبلاغ المعنيين بضرورة إعادة النظر بالمشروع وإعادة التفكير به في حال استقرت الأوضاع الأمنية والاقتصادية وعادت إلى ما كانت عليه قبل تشرين الثاني 2019.

يدرس المجلس في الوقت الحالي إعادة تقييم واقع المسار الشمالي مع البنك الدولي بحيث يُصار إلى تنفيذ خطة للنقل العام مع الاحتفاظ بمسار



الباصات العادية دون تنفيذ مسار الباصات السريعة، بمعنى آخريتم حاليًا دراسة إعادة هيكلة القرض لكن من غير المعروف حتى الآن إلى أي اتجاه أو مشروع سيتم تحويل القرض.



# نظام النقل في لبنان: أزمة النقل الحضري وتطوّرها خلال الأزمة العامة الحالية:

# د. علي الزين، باحث في جامعة ليون (فرنسا)

تهتم هذه الورقة بشرح أسباب أزمة النقل في لبنان وتطوّرها خلال الأزمة المتعددة الأبعاد التي يمر بها لبنان حاليًا. في نصفها الأول، تبدأ هذه الورقة بشرح للسياق العام لأزمة النقل في لبنان وعواملها ومسبّباتها لا سيّما الاعتماد المفرط على السيارة في تنقّلات المقيمين. في نصفها الثاني تتطرّق لتأثير الأزمة الحالية على أزمة النقل وتختم بالحديث عن بعض الحلول الممكنة للخروج من أزمة النقل وتخفيف الاعتماد على السيارة.

# أُولًا: السياق العامّ لأزمة النقل في لبنان:

منذ سبعينيات القرن الماضي وحتى ما بعد تسعينياته أصبح نموذج النقل المعتمد على السيارة موضع تساؤل في العالم وفي دول الشمال تحديدًا، لا سيّما بعد انتشار نموذج التنمية المستدامة. مذّاك تمايزت ردة الفعل على موضوع الاستدامة في قطاع النقل في الأنظمة المعتمدة على السيارة. ففي حين أظهرت مدن الشمال إرادة سياسية ومجتمعية لتقليل امتلاك واستخدام السيارات الخاصة في مدنها لصالح وسائل النقل العام والوسائط السلسة (المشي على الأقدام والدرّاجة الهوائية)، لم يجد مفهوم التنقل المستدام صدى مماثلًا في مدن عالم الجنوب، لا سيما في الشرق الأوسط وشرق آسيا وأميركا الجنوبية، على الرغم من بعض الاستثناءات. وبالترافق مع النمو الاقتصادي في هذه المدن، من ضمن عوامل كثيرة أخرى، لوحظ تطوّر في أنظمة النقل في بعضها مع التحوّل أكثر فأكثر نحو الاعتماد على السيارة. وهكذا كان الحال في لبنان.

اليوم، بينما يعاني العديد من مدن الجنوب من أزمة نقل حضري كبرى تتميّز الأزمة اللبنانية بتناقض بارز قد يكون لبنان النموذج الأوحد الذي يملكه في العالم. فمن ناحية يوجد في لبنان اعتماد مفرط على السيارة في التنقلات وهو ما يعتبر خاصيّة لمدن الشمال أكثر منها لمدن الجنوب، ومن ناحية أخرى لديه نظام نقل مشترك شعبي غير منتظم وغير فعّال وهو ما تتميّز به دول الجنوب أكثر من دول الشمال 2. كما تتميّز هذه الأزمة بعاملين آخرين: الأول مرتبط بالخصائص الاقتصادية - الاجتماعية للبنان، النابعة من سياسات اقتصادية محددة، ترافقت مع نموّ اقتصادي متوسط مقارنة بدول الجنوب أخرى ( قبل الأزمة الحالية) والتى ترافقت هى

-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> (Allaire, 2004; Bakour et al., 2018; Caisarina & bin Mat, 2008; Cervero, 2013; Kharizsa et al., 2015; Lesteven & Samadzad, 2021; Ochieng & Jama, 2015; Perry, 2000).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> (Anas et al., 2017; Assaf et al., 2020; El Zein, 2020; Nahas, 2002, 2009; Perry, 2000).

<sup>3</sup> بحسب مؤشرات البنك الدولى 2017.

أيضًا مع نموذج اقتصادي استهلاكي يسمح بتملّك واستخدام سيارة بسرعة وسهولة. يضاف إلى ذلك أخيرًا السياسات الاقتصادية والاجتماعية التي تصبّ في هذا الاتجاه وتتغذّى على نظام سياسي طائفي ذي إنتاجية ضعيفة لا سيما في عمل المؤسّسات ووضع إطار للخطط<sup>4</sup>.

الرسم 1: تطوّر استعمال وسائط النقل في مدن عالم الشمال في القرن الماضي<sup>5</sup>

وعلى غرار أغلب المدن التي تعاني من الاعتماد على السيارة تُعتبر أزمة النقل في لبنان ثلاثية الأبعاد: أزمة السير وأزمة الاستدامة وأزمة التمويل. وفي حين تعمل أغلب المدن المعتمدة على السيارة على تحجيم هذه الأبعاد الثلاثة لم يقم لبنان بما يجب عليه كفاية للحد من أزمة النقل، أقلّه منذ نهاية الحرب بل على العكس تم تبني إجراءات ساهمت بتعميق أزمة النقل بدل تخفيفها.

تتمثل أزمة السير بالزحامات المرورية التي تظهر بشكل خاص في بيروت وضواحيها كما في باقي المدن وعلى الأوتوسترادات الرئيسية. تؤدّي هذه الزحمة إلى خسارة نصف وقت التنقل (2015)6. وسطيًا 50٪ و 70٪ في بيروت) وحوالي 4٪ من الناتج المحلى الإجمالي الوطني (2015)6.

أما أزمة التمويل فهي تظهر في ضعف تمويل قطاع النقل. فعلي سبيل المثال بين 1990 و2019 تم إنفاق أقل من 10٪ من الإنفاق العام على النقل فقط لا غير. وفي حين تم

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> (El Zein, 2020).

معدّلة من الكاتب.Tumi, 2020

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> (Anas et al., 2017; Aoun, 2011; Blom Invest, 2017; Chatila, 2015; Perry, 2000; TMS Consult, 2015).



تخصيص مجمل المبلغ تقريبًا لتمويل إنشاء وصيانة شبكة الطرقات، خاصة في بيروت والمدن وفي ما بينها، غاب التمويل عن النقل المشترك والسلس مما أدّى إلى ضعف في التمويل وسوء في التوزيع مع تخصيص مبالغ للسيارة كوسيلة نقل وللمدن فقط كبعد جغرافي<sup>7</sup>. يضاف إلى أزمة التمويل هذه الديون الثقيلة التي يرزح تحتها لبنان والتي وضعته في المرتبة الثالثة عام 2019 (بعد اليابان واليونان) في حجم الدين نسبةً للناتج المحلي، مما قيّد قدرته على الاستدانة أكثر أو على تمويل المشاريع الاستثمارية بشكل كافٍ ومنها الاستثمارات في النقل<sup>8</sup>. وقد أدت الأزمة الحالية التي يمر بها البلد إلى تعميق أزمة التمويل خاصةً مع غياب أي أفق جدّي للخروج منها حتى اليوم.

في بُعدها البيئي تُترجَم أزمة الاستدامة في قطاع النقل في لبنان أولًا في الانبعاثات السامة وتلوّث الهواء (يشكّل قطاع النقل المصدر الأول للتلوّث في لبنان وتُعتبر السيارة الوسيلة الأكثر تلويثاً) بنسبة 25% متخطية النسبة الوسطية لعالم الجنوب والناتجة بشكل رئيسي من حرق الوقود في محرّكات السيارات. يؤثر هذا التلوّث على صحة السكان ويساهم في تغيّر المناخ9 فضلًا عن التلوّث السمعي الناتج عن الضوضاء لا سيما في المدن التي تعتبر السيارة المصدر الأول له في لبنان. وعلى الرغم من قلّة الدراسات والأرقام حول الموضوع فإن ما توفّر منها يبيّن أن سكان المدن في لبنان يعانون من نسب ضوضاء تتخطى تلك المحددة من منظمة الصحة العالمية 10. ويؤدي تلوّث الهواء والضوضاء إلى خسارة حوالي 1.4٪ من ناتجنا القومي الطرقات والمواقف الأثر البيئي يضاف ثانيًا خسارة المساحات العامة والحيّز العام لمصلحة الطرقات والمواقف المخصصة للسيارة 21. ففي لبنان 90% من المساحة العامة في المدن مغدله حوالي 5000 صدام مروري (مصرّح عنه) معظمه من مسؤولية السيارة أو تعتبر السيارة معدله حوالي المولك والسرعة بين مستخدمي السيارات ومستخدمي الوسائط الأخرى أو بين من ناحية الوصول والسرعة بين مستخدمي السيارات ومستخدمي الوسائط الأخرى أو بين سكان المدن والمراكز مقارنة بسكان الأطراف أو من ناحية إنفاق الأسر على النقل الذي يقدّر سكان المدن والمراكز مقارنة بسكان الأطراف أو من ناحية إنفاق الأسر على النقل الذي يقدّر

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> (CDR, 2012, 2013).

<sup>8 (</sup>Nahas, 2002, 2009).

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> (Irani & Chalak, 2015; Leather, 2009; MoE et al., 2011a, 2011b, 2015; MoE & LEDO, 2001; OMS, 2010; Saroufim & Otayek, 2019).

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> (Chatila, 2015; Korfali & Massoud, 2003; MoE & LEDO, 2001, 2001; OMS, 1999, 2018).

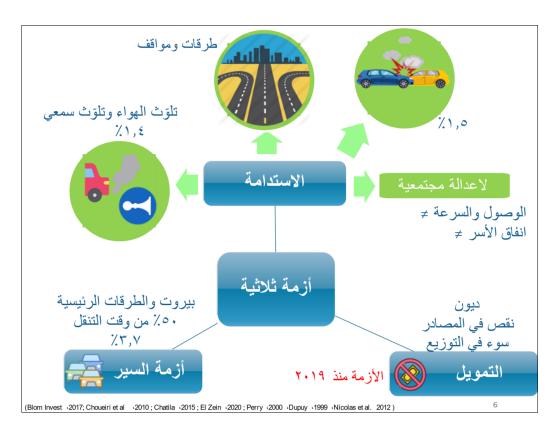
<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> (Chatila, 2015).

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> (Omran et al., 2015; Perry, 2000)

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> (Choueiri et al., 2010b, 2010a, 2013; Stephan & El Sayyed, 2015).

معدّله بـ 14٪ قبل الأزمة (شبيه للرقم في فرنسا على الرغم من الفروقات في العرض في قطاع النقل بين البلدين) والذي يختلف بحسب المستوى الاجتماعي للأسر ومعدّل إنفاقها على النقل مقارنة بما تحصل عليه مقابل هذا الإنفاق: الإنفاق على النقل يرتفع مع ارتفاع الدخل في لبنان إلا أن سهولة التنقل وسرعته تختلفان بشكل كبير بحسب نسب الإنفاق (قدرة أكثر على امتلاك واستخدام السيارة، قدرة أكبر على السكن في المركز أو على مقربة منه...) المهم التذكير أن السيارة تعتبر الوسيلة الأغلى للتنقل بشكل عام وهو ما أظهره استبيان أجريته في لبنان في عام 2018 حيث صرّح 70٪ من مستخدمي السيارات بأن هذه الوسيلة ذات تكلفة مرتفعة بل ومرتفعة جدًا للتنقل وهو العامل الذي لم يجذب أكثر من 2٪ من مستخدمي السيارات لاستخدامها، بعكس النقل المشترك أو التنقل على الأقدام.

# الرسم 2: الأبعاد الثلاثة لأزمة النقل في لبنان



إنّ المسبّب الأول لأزمة النقل هذه هو الاعتماد المفرط على السيارة: ففي لبنان يقدّر عدد السيارات الخاصة بحوالي 1.8 مليون مركبة وهذا الرقم هو 7 أضعاف عدد السيارات قبل الحرب الأهلية في لبنان 1.5 يمتلك حوالي 89٪ من الأسر سيارة واحدة على الأقل في لبنان فيما

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> (ACS, 2012a; El Zein, 2020).

<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> (Bteich et al., 2006; Perry, 2000; Yagi, 1994).



نصفهم لديه سيارتان أو أكثر. بناءً على هذه الأرقام يقدّر وجود معدّل 307 سيارات لكل ألف مقيم (350 سيارة لكل ألف مقيم في بيروت). ويمكن القول إن تملّك السيارة في لبنان معممّ، فهو يتعلق بجميع السكان بغضّ النظر عن الطبقة الاجتماعية والدخل ومكان الإقامة 16.

إذا كان تملّك السيارة لا يعني بالضرورة الاعتماد عليها (امتلاك سيارة ليس شرطًا مطلقًا لاستخدامها) إلّا أن سيطرة السيارة على تنقلات المقيمين هي ما يُنبئ بمدى اعتمادنا عليها، حيث تؤمّن حوالي 88٪ من تنقلاتنا منها 69٪ بالسيارة الخاصة و19٪ بسيارات الأجرة مقابل 9٪ فقط في وسائط النقل المشترك الجماعي (باص وميني باص). وبالتالي تؤمّن السيارة نصف تنقلاتنا المقيّدة (بين مكان السكن ومكان العمل أو الدراسة) والتي تُعتبر المحفّز الأول للتنقلات في لبنان كما ثلثي التنقلات الأخرى (أبرزها التسوّق، الزيارات، التسلية، والذهاب إلى القرية) 11. المفارقة أن نسب استخدام السيارة ترتفع بشكل خاص بالمدن لا سيما في بيروت وجبل لبنان فيما تنخفض في البقاع حيث نسبة المدن أقل وهو ما كان يجب أن يكون العكس تمامًا. جدير بالذكر هنا أن نسب امتلاك واستخدام السيارة تعتبر الأعلى في المنطقة (تتخطانا الكويت وبعض المدن في إيران والدول الخليجية فقط) 18 وبين دول عالم الجنوب بشكل عام. اللتنويه، يقوم اللبناني بمعدل 12.6 تنقلًا في الأسبوع بجميع الوسائط مجتمعة، بمتوسط مسافة 10 كم لكل تنقل ومتوسط مدة 50 دقيقة بشكل عام و40 دقيقة في التنقلات المقيّدة 10.

إذًا تشير الأرقام إلى أن نظام النقل في لبنان معتمد على السيارة بشكل كبير. يبقى السؤال من أين يأتى هذا الاعتماد.

<sup>17</sup> (TMS Consult, **2015**).

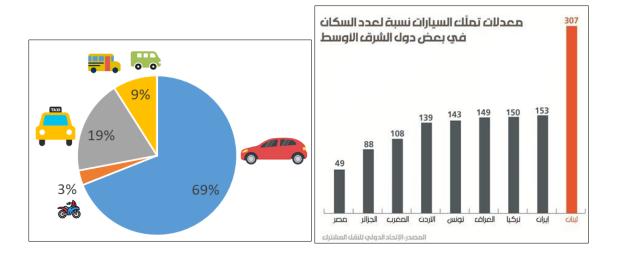
<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> (El Zein, 2020).

معدّلة من الكاتب.(UITP, 2020)

<sup>&</sup>lt;sup>19</sup> (El Zein, 2020; TMS Consult, 2015).



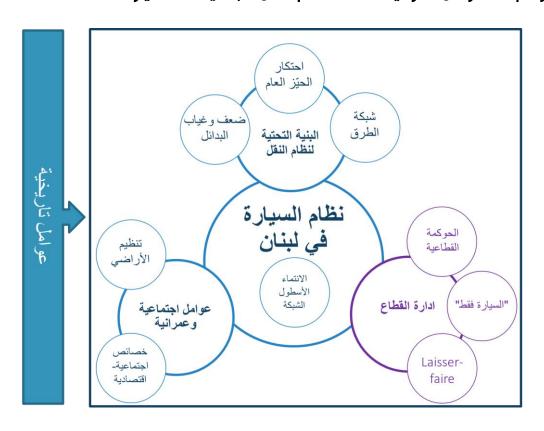
# الرسم 3: تورَّع الحصص السوقية لوسائط النقل في لبنان 16 ومعدِّلات تملِّك السيارات نسبة لعدد السكان في عدد من دول الشرق الأوسط 17.



# ثانيًا: عوامل أزمة النقل والاعتماد على السيارة:

يأتي الاعتماد على السيارة في لبنان من عوامل داخلية مرتبطة مباشرةً بنظام السيارة ومن عوامل خارجية تؤثر عليه.

الرسم 4: العوامل المؤدّية لاعتماد نظام النقل اللبناني على السيارة 15.





#### 1. العوامل الداخلية:

- "الانتماء" وهو الرغبة بتملك واستخدام سيارة لكي يصبح الفرد عضوًا في "نادي السيارات" أي بين مجموعة السكان التي تمتلك سيارة والتي تستفيد من ميزاتها كالسرعة وسهولة الوصول بشكل خاص.
- ◄ "الأسطول" وهو أن يصبح الفرد من مستخدمى السيارة نظرًا لمستوى الخدمات المرتبطة بها كالمواقف والمحطات والكراجات...
  - "الشبكة" وهو الاستفادة من شبكة الطرق المخصصة للسيارات.
- هذه العوامل الداخلية والمرتبطة مباشرةً بامتلاك واستخدام السيارة مرتبطة بشكل أساسي بالرغبة بتسهيل وتسريع تنقلات الأفراد<sup>20</sup>.

## 2. العوامل الخارجية ثلاثة أيطًا:

العامل الاجتماعي والعمراني وهو يشمل تنظيم الأراضي والخصائص الاجتماعية والاقتصادية للبلد. بالنسبة للأول في الحالة اللبنانية، يتميّز تنظيم الأراضي بالتمركز في المدن وخاصة بيروت حيث تستقبل مع ضواحيها نصف السكان و40٪ من الحركة الاقتصادية للبنان فيما لا تتعدّى مساحتها 3٪ من المساحة الإجمالية للبلد21. يضاف إلى هذا التمركز التمدّد العمراني لا سيما حول المدن. هذا التنظيم العمراني أدّى إلى زيادة التنقلات بين الأطراف (البعيدة عن المدن) والضواحى المحيطة بها إلى المدينة (المركز) حيث الخدمات والوظائف22. ونظرًا لغلاء المعيشة في المراكز وضعف بدائل السيارة (لا سيما النقل المشترك) وطول المسافات والوقت أصبحت السيارة الوسيلة المعتمدة للربط مع المركز. أما الخصائص الاجتماعية والاقتصادية فيمكن اختصارها بالنموذج الاقتصادي الاستهلاكي المتبع في لبنان والذي كان يتميز بشكل خاص في تثبيت سعر الصرف وسهولة الاقتراض من المصارف وهما عاملان ساعدا بشكل كبير على تخفيض كلف شراء واستعمال السيارة في لبنان. في استطلاع رأى أجريته في 2018 تبيّن أنّ 45٪ من مالكي السيارات استدانوا أو اقترضوا لشراء سيارة فيما تفيد أرقام مصرف لبنان (2019) أن حجم قروض السيارات بلغ حوالي مليار دولار حتى الربع الأول من 2019. يضاف إلى ذلك عوامل اجتماعية أخرى كالتعوّد على استعمال السيارة وصولًا إلى الإدمان عليها (يشبّهها الباحث البريطاني فيل غودوون بالإدمان على المخدّرات أو السجائر) وصعوبة الإقلاع

<sup>21</sup> (Faour et al., 2007).

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup> (Dupuy, 1999, 2006; Gallez, 2018).

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> (Amin, 1978: Reynaud, 1980, 1981).

عنها بسهولة (العامل المادي تبيّن أنه غير فعّال كفاية) أو حينما تظهر السيارة كأكثر من وسيلة نقل وتصبح وسيلة للتعبير عن الذات أو إظهار الطبقة الاجتماعية أو الانتماء الجماعي<sup>23</sup> (شراء لوحة ذات أرقام مميّزة، وضع شعارات حزبية أو مناطقية أو دينية أو حتى مهنية على السيارة، الاهتمام بلونها ومظهرها،...).

تتميّز البنية التحتية لنظام النقل بشكل خاص بضعف خدمات النقل المشترك والتنقل على الأقدام والبني التحتية المرتبطة وبغياب تام للدراجة الهوائية وبناها التحتية. بما خص النقل المشترك تعتمد هذه الخدمة على النقل الشعبى بشكل شبه تام مع 51000 مركبة تقريبًا مقسمة على 33500 سيارة أجرة, 16000 مينى باص (بينها 4000 شرعية فقط) و1500 باص متوسط الحجم تعمل على كامل الأراضي اللبنانية مقابل 45 مركبة للقطاع العام وجميعها خارج الخدمة. يتميّز قطاع النقل المشترك الشعبى بسلاسته وسرعته إلّا أنه يعانى من قلة التنظيم، وغياب البني التحتية (مواقف ومحطات ومسارات مخصصة) وقلَّة الانتظام (لا ساعات ولا نقاط محددة للمرور أو الانطلاق أو الوصول) وانتشار المركبات والسائقين المخالفين أو غير الشرعيين. تشير تقديرات نقابات النقل المشترك إلى أن المركبات غير شرعية تمثل ثلث المركبات العاملة في النقل المشترك الشعبي اللبناني. تعمل 75٪ من مركبات النقل المشترك الشعبي في بيروت فيما تتوزّع الـ 25٪ المتبقية على باقي المدن بشكل أساسي مع غياب شبه تام لهذه الخدمات خارج المدن. تشير تقديرات مركز الإحصاء المركزي إلى أنه في عام 2019 كان 21.5٪ من سكان لبنان لا يستفيدون من خدمات النقل المشترك قرب مكان سكنهم وبشكل خاص سكان بعلبك-الهرمل والبقاع والنبطية مع نسبة حوالي 100٪ من سكان بيروت يستفيدون من خدمات هذا القطاع<sup>24</sup>. مستخدمو النقل المشترك من ذوى الدخل المحدود والطلاب يستخدمونه بشكل أساسى لتكلفته الصغيرة وفى الأغلب بسبب غياب أى بديل عنه لتأمين تنقلاتهم. وفيما خص التنقل السلس فالمدن اللبنانية غير مجهّزة كفاية لتسهيل تنقّل المشاة لا سيما مع غياب الأرصفة أو احتلالها بطريقة غير ملائمة لتنقل المشاة، وغياب أو ضعف البني التحتية الأخرى (ساحات عامة وحدائق) وإشارات المشاة وخطوط عبورهم... أمّا الدّراجات الهوائية فوجودها في لبنان لا يتعدّى الاستخدام للرياضة ولم ترق بعد لتكون وسيلة نقل أساسية وبالتالي يغيب استخدامها كما بناها التحتية<sup>25</sup>. وبالحديث عن البني التحتية تجدر الإشارة إلى أن السيارة تحتكر بشكل شبه تام كل البنى التحتية المخصصة للنقل كالطرقات

<sup>23</sup> (Gardner, 2009; Goodwin et al., 1995; Jensen, 1999; Sachs, 1992; Steg, 2003, 2005; Vrain, 2003; Wickham & Lohan, 1999).

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup> (ACS, 2019).

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup> (SITRAM & EGIS, 2012, 2013).



والمواقف وهو عامل مساعد آخر للتنقل بها، وتحديدًا بما يخص شبكة الطرق فإن هذه الشبكة تمتد في لبنان على حوالي 23000 كلم بمعدل كثافة 2.2 كلم لكل كلم مربّع أي ما يفوق معدلات كثافة شبكة الطرقات في بلدان كفرنسا وألمانيا. أتى توسيع شبكة الطرق كردّ فعلي تلقائي لمواجهة أزمات السير في لبنان حيث تم تخصيص كل ما تم إنفاقه في النقل منذ نهاية الحرب للطرقات حصرًا. أدّى ذلك من ضمن ما أدّى إلى تشجيع الناس على استخدام السيارة بشكل أكبر وأدخلنا في حلقة مفرغة أدّت فيها كثرة استخدام السيارة إلى زيادة الطلب على شبكة الطرق مما أدّى إلى زيادة الزحمة مما أدّى إلى الحاجة إلى طرقات أكثر مما أدّى إلى مزيد من استخدام السيارة وبالتالي إلى زيادة الطلب وهكذا دواليك... وإذا ما أردنا وضع هذه الدوّامة في حلقة أكبر نستطيع حينها الكلام عن الحلقة المفرغة لنظام السيارة في لبنان والتي تقسم إلى أربعة أقسام مترابطة كما يظهر في الرسم أدناه.

الرسم 5: الحلقة المفرغة لنظام السيارة في لبنان<sup>26</sup>



<sup>&</sup>lt;sup>26</sup> (El Zein, 2020).

العاملان الأوّلان لنظام السيارة في لبنان هما تقريبًا كما في أغلب الدول والمدن المعتمدة على السيارة وإن مع فوارق في الأحجام والتوزيع. إلّا أنّ ما يميّز نظام السيارة في لبنان هو العامل الثالث والأخير ألا وهو العامل السياسي أي إدارة القطاع التي تتميّز بضعف الحوكمة القطاعية للنقل، واعتماد سياسة "السيارة فقط" لمقاربة قطاع النقل وال "دعه يعمل" والتدبّر لتأمين تنقلات الناس.

يعكس فشل حوكمة قطاع النقل ضعف الحوكمة الحكومية العامة التي تعتبر أفضل تظهير للنظام السياسي الطائفي والتي تتميز بمستوى عالٍ من الفساد والمحسوبية والتدخلات الخارجية وسوء الإدارة كما في توزيع السلطة بحسب الطوائف وليس بالضرورة حسب المهارات والمؤهّلات. في قطاع النقل يترجم ضعف الحوكمة كما يأتى:

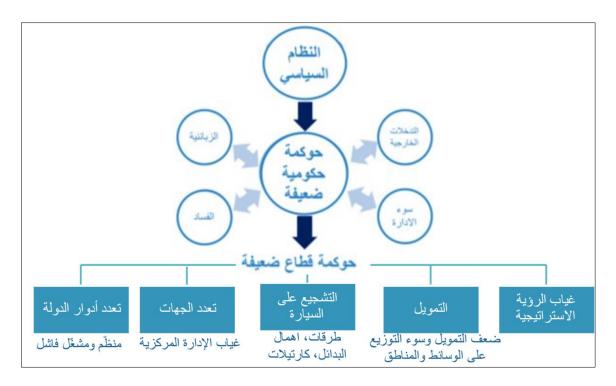
لعبت الحكومة دورًا مزدوجًا من خلال كونها المخطِّط والمنظَّم للنظام من جهة، ومزوّد خدمة النقل العام من جهة أخرى. ومع ذلك فهي غير فعّالة في هذين الدورين مع عدم وجود إطار تشريعي موحّد وسلطة نقل مركزية مما يؤدّي إلى تضاعف غير ناجح للجهات الفاعلة، مع ضعف التنسيق فيما بينها، وإضعاف الإدارات التي يتم فيها توزيع المسؤوليات بشكل سيئ وغير واضح.

يضاف إلى ذلك سياسة التشجيع على السيارة من خلال التركيز على الطرقات فقط وإهمال بدائل السيارة لا سيما النقل المشترك وكل ذلك بالعمل على مصالح "كارتيل النقل": مصارف، مستوردي وبائعي السيارات والمحروقات وقطع الغيار، متعهدي الطرقات، وتجار العقارات ومضاربيها الذين تربطهم جميعًا علاقات وثيقة بالأحزاب وببعض السياسيين (بعضهم يشارك بشكل شخصي في هذه الكارتيلات). وبالتالي يغيب التمويل اللازم للنقل وخاصةً فيما خص بدائل السيارة وخارج المدن كما تم شرحه آنفًا.

العامل الأخير لضعف هذه الحوكمة هو غياب سياسة واضحة لقطاع النقل تتمظهر خاصةً بغياب أي رؤية أو خطة أو استراتيجية واضحة للقطاع والاكتفاء بالإجراءات على المدى القصير جدًا والحلول الموضعية والجزئية الصغيرة دون النظر إلى نظام النقل بكلّيته والعمل عليه على المديين المتوسط والطويل. أدّى ضعف الحوكمة بالتالي إلى اتباع الحلول الأسهل والأربح للجهات القيّمة على النقل والكارتيلات وبالتالي اتّباع سياسة "السيارة فقط" وعدم تدخّل الدولة كما يجب. وهو ما لا يزال مستمرًا حتى اليوم في ظل الأزمة المتعددة الأبعاد التي يمر بها لبنان حيث في كلتا الحالتين بقيت الأطراف المعنية بالنقل إما غائبة تمامًا أو ضعيفة جدًا.







# ثالثًا: الأزمة متعدّدة الأبعاد

منذ خريف 2019 انفجرت في لبنان أزمة لا سابق لها بأبعاد متعددة: اقتصادية مالية اجتماعية سياسية أضيف إليها أزمة صحية مع وصول فيروس كوفيد 19 منذ بداية 2020 وانفجار المرفأ في صيف العام نفسه. يصنف البنك الدولي هذه الأزمة من الأسوأ من نوعها في العالم منذ خمسينيات القرن الماضي. أدّت هذه الأزمة من ضمن ما أدّت إليه حتى اليوم إلى خسارة أكثر من 95% من قيمة العملة الوطنية، وزيادة التضخم إلى 155% في عام واحد، وانخفاض الناتج القومي إلى الثلث تقريبًا، وتدهور القدرة الشرائية للمقيمين مع ارتفاع هائل في الأسعار خاصةً في السلع الأساسية حيث تخطّى بعضها 600% بالترافق مع زيادة البطالة والهجرة. وتفيد تقديرات الإسكوا في أيلول 2021 أن في لبنان اليوم حوالي 82% من المقيمين واقعين في الفقر متعدد الأبعاد أي بالإضافة إلى قلّة المداخيل ليس لهؤلاء قدرة للوصول بسهولة للخدمات الحياتية كالصحة والتعليم مع 74٪ من المقيمين واقعين في الفقر المادي مع مضاعفة عدد المقيمين الواقعين في الفقر المدقع في سنتين فقط.

على صعيد القطاعات الحياتية، أدّت هذه الأزمة إلى وضع ضغط مهول على كافة هذه القطاعات وصولًا إلى انهيار بعضها. قطاع النقل لم ينجُ من هذه الأزمة وإن تأخّر قليلًا ظهور عوارضها عليه. حتى اليوم، من أبرز ما تم تسجيله في هذا القطاع هو توقف تام عن الاستثمارات فيه (حتى بعض الإصلاحات البسيطة في الطرق)، ورفع الدعم كلّيًا عن المحروقات

مما أدّى لزيادة سعرها أكثر من 11 مرة منذ صيف 2021 بالترافق مع نقص بالكمّيات إمّا بشكل متعمّد بسبب التخزين والاحتكار أو عدم القدرة على تأمين استيراد المشتقات النفطية بالعملات الصعبة، وانخفاض مهول في مبيع السيارات حيث سُجّل انخفاض نسب مبيع السيارات بـ 72٪ بين 2020 و60٪ بين 2020 و2021 (الربع الأول). على صعيد الإنفاق والتكلفة، أدّت الأزمة إلى زيادة تكلفة استخدام السيارة ثماني مرات وتعرفة النقل المشترك بين 12 و15 مرة منذ بداية 2020 (حتى تاريخه) مع تقديرات بأن تكلفة النقل ارتفعت أكثر من خمس مرات بالمتوسط وارتفع إنفاق الأسر أربع مرات مع توقعات بزيادة كل هذه الأكلاف في الأسابيع والأشهر القادمة. على الرغم من حدّية وخطورة هذه المؤشرات يبقى أن الأخطر هو سرعة حدوثها حيث تدهور القطاع بشكل سريع في أقلّ من سنة وبشكل خاص منذ صيف 2021.

على صعيد السكان، أدّت هذه الأزمة إلى اشتداد أزمة النقل عليهم حيث عمد البعض إلى تقليل تنقلاته بشكل كبير، حتى التنقلات المقيّدة والمُلزِمة بين المسكن والعمل أو الدراسة، كما لوحظ ازدياد عادات التدبّر بين المواطنين حيث بدأ بعضهم بالنقل التشاركي عبر تشارك سياراتهم لقضاء تنقلاتهم، وتقبّل الوقوف في طوابير المحروقات أو اللجوء للسوق السوداء للحصول على المحروقات، واللجوء إلى النقل المشترك "الفردي" أي بمبادرات فردية أو من العمل لتأمين تنقلات الموظفين، وتقليل دوامات العمل وأيام الحضور مما أدّى إلى إضعاف الإنتاجية الضعيفة أساسًا فيما تمسّ الحاجة لزيادتها. أما أعنف ردّات الفعل فكانت اضطرار بعض الناس إلى ترك عملهم أو دراستهم أو مكان سكنهم لعدم القدرة على التنقل بينها بسبب تكلفة النقل. لوحظ أن ردّات الفعل اختلفت باختلاف السياق الاقتصادي- الاجتماعي للأفراد والأسر (حجم المداخيل وعملتها، نوع الوظيفة، عدد العاملين في الأسرة الواحدة، عدد غير العاملين، ...) كما بحسب منطقة السكان (الأزمة أخف على سكان المراكز والمدن نسبة غير العاملين، ...) كما بحسب منطقة السكان (الأزمة أخف على مسكان المراكز والمدن نسبة ومستخدمي الليارات المشترك أو المشي على الأقدام، والاختلاف بحسب القدرة على عدم التنقل ...).

في استطلاع رأي أجريته في آذار 2021، أي قبل رفع الدعم عن المحروقات والارتفاع الإضافي في سعر الصرف، تبين أن أغلب المستطلعين خفّضوا نسب وعدد تنقلاتهم ولكن دون أن يؤثر ذلك على نسب استعمال السيارة (70% من التنقلات) كما لوحظ انخفاض نسب استعمال النقل المشترك لا سيما الفردي منه حيث تبيّن أنّ هنالك نزوحًا من سيارات الأجرة نحو وسائل النقل الجماعي وإن انخفضت نسب استخدامه مقابل ارتفاع نسب التنقل على الأقدام. يمكن أن يكون مرّد هذا التحوّل هو رخص تكلفة استعمال السيارة في حينها (سعر صفيحة البنزين كان بحوالي

\$\$ مع سعر صرف أقل من 13000 ل.ل. للدولار) وكذلك الخوف من العدوى من فيروس كوفيد19 لدى الاختلاط في وسائل النقل المشترك مثلًا (عامل مُثبّت في العديد من الدول). على صعيد الإنفاق تبيّن أن إنفاق الأسر على النقل ارتفع نسبيًا ولكنه، في حينها، لم يكن مفضّلًا على باقي فئات الإنفاق (الصحة والتعليم والاستهلاك). في الوقت الحالي وبعد رفع الدعم عن المحروقات وارتفاع سعر الصرف، إذا ما نظرنا إلى هيكلية قطاع النقل والاعتماد المفرط على السيارة وغياب الإجراءات الرسمية الفعّالة لمواجهة أزمة النقل، نستطيع افتراض أن هذه العوامل ستؤدّي إلى انخفاض في نسب استخدام السيارة بشكل نسبي ولكن هذا الانخفاض سيكون لمصلحة انخفاض التنقلات بشكل أساسي لا التحوّل إلى وسائط النقل الأخرى وبشكل أساسي النقل المشترك كما يجري تسويقه سياسيًا. فبغياب عوامل مساعدة للإقلاع عن استخدام السيارة بشكل جذري وعدم العمل الجدّي على نظام نقل مشترك وسلس وفعّال ومستدام تبقى الرهانات على أن الانتقال الأوتوماتيكي من السيارة إلى النقل المشترك غير واقعية. وإن حصل ذلك فسيكون لمرحلة مؤقتة جدًا وبنسب محدودة جدًا ستكون مدفوعة واقعية. وإن حصل ذلك فسيكون لمرحلة مؤقتة جدًا وبنسب محدودة جدًا ستكون مدفوعة مسادام) أو بفعل الأزمة الاقتصادية فقط وهو ما سيزول مع أي تحسّن وطفيف في مسار الأزمة.

الجدير بالذكر أن ما نشهده في لبنان اليوم ليس محصورًا به وقد رأينا أمثلة مشابهة في بلدان شهدت أزمات مختلفة من إيران وسوريا في الشرق الأوسط إلى اليونان وإسبانيا والبرتغال في أميركا أوروبا إلى أثيوبيا والسنغال في إفريقيا وصولًا إلى فنزويلا والبرازيل والمكسيك في أميركا اللاتينية. الفارق الأساسي بين أزمات هذه البلدان ولبنان هو إمّا عدم اعتماد تنقّلات سكانها بشكل مفرط على السيارة كما في البلدان الإفريقية أو لوجود بدائل فعّالة عن السيارة مع وجود خطط ورؤى كافية لقطاع النقل وهو ما ينقصنا في لبنان حتى اليوم وما ينبئ بتعمّق أزمة النقل أكثر فأكثر.

أمّا على الصعيد الرسمي فلم تأتِ ردّة فعل الجهات المعنية بالنقل على مستوى الكارثة: فعلى الرغم من خطورة الوضع لم يقدّم أي حلّ جدّي لأزمة النقل حتى اليوم. وإذا ما أجرينا مسحًا زمنيًا لما تم فعله منذ بداية الأزمة يظهر الإنكار الدائم والمتواصل لوجود أزمة نقل بشكل عام وحصرها بغلاء تكلفة التنقل بعد الأزمة كما ببعض النقاط البسيطة كالحديث بدايةً عما سمّى "ترشيد الدعم" كتسويق ملطّف لرفع الدعم والاكتفاء بالسؤال حينها حول كيفية الحفاظ

-

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> (El Zein & Carrouet, 2022).

على دعم المحروقات قبل الانتقال إلى السؤال عن كيفية الحفاظ على كمّيات المحروقات مع اقتراب رفع الدعم وكأن لا بديل عن المحروقات لتأمين تنقلاتنا. كان التفكير بكيفية الحفاظ على المحروقات، أي بشكل غير مباشر كيفية الحفاظ على استهلاك هذه المحروقات، وفي قطاع النقل يعني ذلك الاستمرار بالاعتماد على السيارة. ترافق هذا النقاش العام مع بعض الإجراءات بغية تقليل استهلاك المحروقات وبعضها تمّت تغطيته بإجراءات كوفيد-19 (المزدوج والمفرد، الإقفال العام، تقليل الدوامات، ...) وبقي هذا النقاش العام حتى صيف 2021 حيث لم يكن من خيار سوى رفع الدعم عن المحروقات بدون تأمين أي بديل عن السيارة وبدأ في حينها الحديث عن مقترحات موضعية وغير متصلّة ببعضها أظهرت تخبّطًا واضحًا.

الإجراء الوحيد المنجز كان رفع بدل النقل من 8000 ل.ل. إلى 24000 ل.ل. ثم 64.000 ل.ل. ملام لمرافقة ارتفاع سعر المحروقات. هذا الإجراء تم وضعه في 2008 بموجب مرسوم رقم 501 لمدة عام فقط "ريثما يتم تفعيل وسائل النقل العام"، ومنذ ذلك الحين يتم تجديده دون إدخاله في أساس الراتب. هذا الحل من أسوأ ما يكون حيث تم ربط بدل النقل بطريقة غير مباشرة بسعر المحروقات وهي التي قد تتغيّر بعوامل خارجة عن السيطرة كسعر الصرف أو سعر برميل النفط عالميًا، وما الحرب في أوكرانيا سوى دليل على هشاشة هذه الأسعار. اليوم أصبح بدل النقل يفوق أساس الراتب أحيانًا أي بمعنى آخر قيمة الوصول إلى العمل أصبحت تفوق قيمة العمل نفسه وهو ما لم تصل إليه أعتى الأنظمة الرأسمالية في العالم من تحقير لقيمة العمل. يضاف إلى ذلك أن الإنفاق على النقل كأي إنفاق آخر (الصحة، التعليم، الغذاء، ...) ووضعه في خانة وحده دون إدخاله في أساس الراتب لا هدف له سوى إقامة زيادة مقنعة للرواتب دون تحميل أصحاب العمل تكاليف إضافية وهو ما يؤدي إلى خسارة العامل حوالي منه سوى الأجراء أي لا يستفيد منه أصحاب المهن الحرة وغير العاملين والعاطلين عن العمل منه منه سوى الأجراء أي لا يستفيد منه أصحاب المهن الحرة وغير العاملين والعاطلين عن العمل والطلاب رغم أن هؤلاء لديهم تنقلات مُلزمة أيضًا.

المقترح الثاني كان دعم مركبات النقل المشترك الشعبي ببدل مادي شهري. إلا أن هذا الإجراء لم يتم السير به وهو أصلًا غير مناسب حيث لا أرقام رسمية تظهر عدد مركبات أو سائقي النقل المشترك ولا أماكن عملهم أو نسب استخدامهم أو عدد رحلاتهم... كما أن مركبات ولوحات النقل المشترك يمكن تأجيرها أو مشاركتها بين عدة أفراد عدا عن نسبة المخالفات في القطاع وكون الدافع الأساسي لمشغلي هذه الخدمة هو المردود المادي لا تأمين خدمة عامة بالأساس. كل هذه العوامل تجعل من آلية دعمهم مستحيلة التنفيذ بشكل فعّال.

في خلال العامين المنصرمين تم التطرق أيضًا لمسألة قرض البنك الدولي المخصص لمخطط الباص السريع بين بيروت وطبرجا وشبكة الباصات في بيروت الكبرى (دراساته منجزة والقرض بقيمة 295 مليون \$ منذ تموز 2019). الحديث بدأ عن تحويل أموال هذا المشروع إلى البطاقة التمويلية ولكن هذا المقترح جوبه بالرفض من بعض الأحزاب ومن الجهة المُقرِضة (البنك الدولي) خاصةً وأن تغيير وجهته يتطلب قانونًا من مجلس النواب. اليوم يتم الحديث عن استخدام أموال هذا المشروع لإقامة مواقف ومحطات تسفير في المحافظات. يأتي ذلك بالتزامن مع العمل على إصلاح باصات النقل العام واستجلاب باصات من فرنسا (50 باصًا كدفعة أولى). إلّا أن هذه الخطوات تأتي منفردة ومنقوصة جدًا فهي تأتي بحلّ تقني بسيط ومحدود دون النظر إلى أزمة النقل بكلّيتها واختصار أزمة النقل المشترك بغياب المركبات فيما لدينا فائض منها إذا ما تم تنظيمها. أيضًا، تأتي هذه الخطوة دون أي تحضيرات تقنية ولوجستية (مسارات الباصات، تعرفتها، من سيقودها، من سيتولّى الصيانة، من أين سنأتي بالمحروقات وقطع الغيار، ...) كما تترافق مع تسطيح لأثر الأزمة كأنها ضامن لانتقال الناس من السيارة إلى النقل المشترك وهو ما ليس صحيحًا بتاتًا خاصة في ظل الأزمات الاقتصادية تحديدًا.

أمّا على صعيد البلديات، وعلى الرغم من الصلاحيات شبه المطلقة لها في قطاع النقل، فقد غابت كليًا عن مواجهة أزمة النقل إلا بما ندر حيث شهدنا خطة سير في بلديات الضاحية الجنوبية ولكنها للأسف كانت خطة مساعدة في زيادة الاعتماد على السيارة بدل تقليلها، أو مبادرات محلّية لتفعيل نقل مشترك ولكنها أخذت طابعًا حزبيًا وانتخابيًا أكثر منه إنمائيًا علمًا بأن إقامة نظام نقل مشترك لا يمكن حصرها بنطاق بلدي ضيّق لا سيما في القرى أو البلدات الصغيرة.

اللافت أيضًا على الصعيد الحكومي والجهات المعنية وبشكل خاص البلديات هو غياب الحديث تمامًا عن التنقل السلس (المشي على الأقدام والدراجة الهوائية) على الرغم من فعالية هذه الوسائل في المدن خصوصًا في كثافة مدنية عالية (بيروت 8000 نسمة/كم مربع) وطقس ملائم (300 نهار سنويًا بدون أمطار) وتنقلات ملائمة (50٪ من تنقلاتنا في المدن أقل من 5 كلم) وخصوصًا بالرغم من التكلفة البسيطة للبنى التحتية (في 2012 تم تقدير إقامة شبكة تنقل سلس في بيروت الكبرى بـ 40 مليون دولار فقط). بالمختصر، يغيب حتى اليوم نقاش أزمة النقل وانهياره ومشاكله العضوية تمامًا عن النقاش العام وبالتالي فات علينا تحويل أزمة النقل في ظل الأزمة الحالية إلى فرصة لوضع حجر أساس لقطاع نقل مستدام وفعّال يكسر الاعتماد على السيارة ويؤمّن تنقلًا آمنًا وعادلًا للجميع.

إذًا، حتى اليوم تبقى التساؤلات حول الآثار المباشرة وغير المباشرة للأزمة على عادات التنقل وبالتحديد على الاعتماد على السيارة، مما يحيلنا إلى السؤال عن المقترحات للخروج من الاعتماد على السيارة مع مراعاة السياق الاقتصادي وكذلك ممارسات التنقل الحالية مع التنبّه لمدى احتمالية نجاحها مع الاستمرار باتباع نفس النهج ونفس الحوكمة القطاعية والحكومية التي تسببت في الاعتماد على السيارة وأزمة النقل من جهة والأزمة الاقتصادية والمالية من جهة أخرى.

# رابعًا: ما هي سُبل الخروج من الأزمة؟

الخروج من الأزمة ممكن ولكنه غير سهل لأنه يوجب وضع خطة ورؤية شاملة كاملة لمعرفة أي قطاع نقل نريد ولخدمة أي مجتمع وأي اقتصاد نريده؟ والإجابة على هاتين النقطتين توجب وضع تصوّر اقتصادي- اجتماعي للبنان بالدرجة الأولى وهو ما لم يحصل حتى الآن وهو ما لا يبدو أنه سيحصل قريبًا باتباع نفس السياسات الترقيعية بشكل عام وفي قطاع النقل بشكل خاص.

بالشكل التقني للموضوع، أي سياسة تهدف إلى حل أزمة النقل والخروج من الاعتماد على السيارة يجب أن تعمل على تفكيك "نظام السيارة"28 أي السير بقدر الإمكان عكسيًا في كل العوامل التي أدت إلى الاعتماد على السيارة والتي شرحتها أنفًا. أضع فيما يلي بعض الاقتراحات التي قد تساعد في هذا الاتجاه والتي أثبتت جدواها في بلدان ومدن معتمدة على السيارة.

1- يجب في البداية الانطلاق بالعمل على تحسين حوكمة القطاع عبر إعادة هيكلته وإنشاء هيئة ناظمة للنقل أو إدارة موحّدة مركزية للقطاع. وتعتبر مصلحة السكك الحديد والنقل المشترك هيكلية قائمة يبنى عليها لتقوم بدور هذه الإدارة المركزية. أما بما خص التمويل فينصح بتحويل ما أمكن من أموال إلى قطاع النقل وبدائل السيارة تحديدًا وبالتالي الحدّ من الاستثمارات في البنى التحتية للسيارة (طرقات ومواقف خاصةً). ومن المفيد أيضًا إجراء شراكة بين القطاع الخاص والعام ولكن يبقى ذلك مشروطًا بأن تكون للدولة اللبنانية اليد الطولى في هذه الشراكة وإلا تخسر ما لها من ملكيات في هذا القطاع. علمًا بأن التجارب السابقة للشراكة بين الخاص والعام

\_

<sup>&</sup>lt;sup>28</sup> (Dupuy, 1999; Newman & Kenworthy, 2015).



في لبنان في غير قطاع، ومنها النقل، غير مشجّعة في هذا الخصوص ولذا وجب التنبّه في شراكة جديدة.

2- على صعيد البنى التحتية القائمة من المفروض كسر احتكار السيارة لها والعمل على إفساح مجال أكثر من الحيّز العام لبدائلها كزيادة الأرصفة وإخلائها مما يعيق تنقل المشاة، وإقامة نقاط ومحطات وقوف ومواقف للنقل المشترك ومسارات مخصصة لسير مركباته، والعمل على إقامة شبكة مسارات للدراجة الهوائية في المدن اللبنانية. هذه الإجراءات غير مكلفة ولا تتطلّب عملًا تقنيًا كبيرًا وينبغي أن تقوم بها البلديات واتحادات البلديات على وجه السرعة.

أثبتت تجارب مدن عديدة في العالم أن السبيل الأنجع للخروج من الاعتماد على السيارة هو كسر جاذبيتها والعوامل المشجّعة على استخدامها. من ضمن هذه العوامل يبرز عاملان أساسيان لتفكيك "نظام السيارة" وهما العمل على كسر سرعات السيارة (خفض السرعات المسموح بها عبر إقامة عوائق وتحويل للسير) وإلغاء المواقف تمامًا لا الاكتفاء برفع تعرفتها. للمفارقة، في بداية الأزمة قام اتحاد بلديات الضاحية بخطة سير زادت عدد المواقف في المنطقة فيما كان المطلوب العكس لحل أزمة السير جذريًا في حينها لا تجميلها.

- 5- بما أن النقل المشترك الشعبي موجود وقائم كنظام نقل وإن بخدمات ضعيفة وإقبال محدود عليها يُنصح بالعمل على الاستفادة من هذا القطاع ولكن ذلك يوجب تنظيمه، وإزالة المخالفات والمركبات غير الشرعية أو تشريعها، وإعادة هيكلته ودمجه ضمن رؤية كاملة لقطاع النقل. من المهم ذكر أن بعض المدن التي أصبحت نموذجًا في قطاع النقل المشترك، في كولومبيا مثلًا، كانت تعتمد بشكل كبير على النقل المشترك الشعبي الذي مثّل حجر الأساس لنظام النقل المشترك لديها فيما بعد. يحتّم تنظيم النقل المشترك الشعبي إجراء جردة تكون ثمرة دراسة ميدانية لمعرفة حجم القطاع والعرض فيه والطلب عليه وتوزيعه جغرافيًا.
- 4- في النهاية من الواجب معرفة مَن يستخدم قطاع النقل في لبنان وكيف يستخدمه. وهنا الحديث عن جميع المقيمين حيث يجب معرفة عادات تنقلهم ورغباتهم في ما يخصّ مستقبل القطاع وذلك ما يجب أن يساعد في تحديد أولويات في رؤية النقل. يحتّم ذلك إقامة استطلاعات رأي واستبيانات ميدانية على نطاق كل بلدية وكل مدينة وينصح بإجرائه عبر استبيان الأسر (حوالي 3000 في بيروت الكبرى مثلًا) لا الأفراد

منفردين. يجب أيضًا العمل على دمج المستخدمين (أي المقيمين) في أي رؤية للنقل لا سيما أن أنظمة النقل المستدامة تعتمد على التركيز على السكان بصفتهم الهدف لا السيارة كما جرت العادة من قبل.

يجب إذًا العمل على استبدال هيمنة السيارة على الوسائل الأخرى بالترتيب التالي: الاهتمام أولًا بالتنقلات على الأقدام ولا سيما لذوي الهمم والصعوبات في التنقل (أطفال، عجزة، مرضى، حوامل، ...)، ثانيًا العمل على النقل المشترك الجماعي (باصات وميني باصات وغيرها) والدرّاجة الهوائية. ثالثًا العمل على وسائل النقل المشترك الفردي (سيارات الأجرة) والنقل التشاركي (سيارات تشاركية) وأخيرًا يتم العمل على السيارة الخاصة. وعلى الرغم مما تظهره هذه السياسة من صعوبات فإنها تبقى واعدة جدًا حيث أثبتت فعاليتها في العديد من المدن في العالم (أوروبا وأميركا الجنوبية بشكل خاص) كما بينّت الإحصاءات في لبنان (استبيان أجريته في 2018 قبل الأزمة) قابلية الناس لتغيير عادات تنقّلهم وتقليل استخدام السيارة شرط وضع بدائل مستدامة وفعّالة مع بنيتها التحتية.

طبعًا هنالك عوائق وصعوبات قد تعيق هذا التحوّل بسهولة. أبرزها صعوبة إيجاد التمويل الكافي خاصةً في ظل الأزمة الحالية مع ما تشكّل من عامل طوارئ ضاغط على سرعة التحرك واتخاذ القرارات مع هامش تحرّكات محدود. ولكن العائق الأهم هو غياب المعرفة التامة بقطاع النقل في لبنان والاستمرار في النهج المتبع في قطاع النقل منذ نهاية الحرب الأهلية. إن تخطّي هذه العوائق ممكن ولا مفر منه ولكن يستوجب هو أيضًا اتخاذ قرارات سياسية جريئة قد يكون بعضها غير شعبي وغير مربح على المدى القصير ولكنها ذات جدوى على المديّين المتوسط والطويل تؤدي إلى وضع حجر أساس لنظام نقل مستدام عادل.

الخلاصة أن نظام النقل في لبنان مأزوم منذ ما قبل الأزمة الحالية بسنوات، إلا أن هذه الأخيرة أدّت إلى تعميق أزمة النقل بسرعة وحدّية. تأتي أزمة النقل أساسًا من الاعتماد المفرط على السيارة الناتج عن عدّة عوامل والذي يثقلنا بتكلفة مجتمعة واقتصادية وبيئية مهولة. هذا الاعتماد يأتي في ظل نظام اقتصادي- اجتماعي هشّ ليس لديه أي قدرات أو مقوّمات لتحمّل نظام نقل معتمد على السيارة وهو ما أدّى إلى انهيار قطاع النقل بشكل سريع في ظل الأزمة الحالية. في النهاية يبدو الوضع حرجًا جدًا والخروج من الأزمة الحالية صعبًا ولكنه ممكن، إلا أنه سيبقى مستحيلًا بدون اتخاذ قرارات بنيوية لإرساء قطاع نقل مستدام وهو ما لا تبدو الحوكمة الحالية قادرة على فعله.

### المصادر لدراسة نظام النقل في لبنان: أزمة النقل الحضري وتطوّرها خلال الأزمة العامة الحالية:

- 1. ACS. (2019). لمؤشرات الرئيسة لمسح القوى العاملة والأحوال المعيشية للأسر
  Central Administration of Statistics.
- 2. http://cas.gov.lb/index.php/component/content/article?id=209
- ACS. (2012a). Average of annual expenditure on products categories and subcategories (in thousands LBP) (Household Expenditure) [Annual Report]. Central Administration of Statistics.
- 4. Allaire, J. (2004). Mobilité et effet de serre: L'évolution des villes au Nord et les perspectives au Sud. halshs-00003075.
- 5. Amin, S. (1978). Développement et environnement. Revue Tiers Monde, 47-60.
- 6. Anas, A., De Sarkar, S., Zeid, M. A., Timilsina, G., & Nakat, Z. (2017). Reducing traffic congestion in Beirut: An empirical analysis of selected policy options. The World Bank.
- 7. Aoun, A. (2011). Transport Reform in Beirut, Lebanon. Transportation Research Board 90th Annual Meeting, Washington DC, United States.
- 8. Assaf, C., Mady, C., & Van den Broeck, P. (2020). Uoptia or Dystopia in mobility cultures? Beirut's informal bus system and bus mal projet as social innoviations. Streets for 2030: Proposing Streets for Integrated and Universal Mobility, 452–461.
- 9. Bakour, M., Baouni, T., & Thevenin, T. (2018). La dépendance automobile à Alger: Entre efficacité du système automobile et précarité du système de transport.
- 10. Blom Invest. (2017). Road Traffic in Lebanon: A Structural Problem that Needs Immediate Intervention [Monthly report]. Blom Invest Bank.
- 11. Bteich, P., Lysyy, A., & Rayatnazari, A. (2006). Une histoire croisée des rapports entre ville et automobile: Beyrouth, Moscou, Téhéran. Ecole national des Ponts et Chaussées.
- 12. Caisarina, I., & bin Mat, H. (2008). Car dependency phenomenon in pulau pinang. 2nd International Conference on Built Environment in Developing Countries 2008.
- CDR. (2012). Urban Transportation—Physical infrastructure [Progress Report]. Council for Development and Reconstruction- Beirut.
- CDR. (2013). Urban Transport Development Project [Progress Report]. Council for Development and Reconstruction- Beirut.
- 15. Cervero, R. (2013). Linking urban transport and land use in developing countries. Journal of Transport and Land Use, 6(1), 7–24.
- 16. Chatila, D. Y. (2015). Economic growth in Lebanon viewed through the transport sector: A case study of the potential revival of the Tripoli-Beirut railway as a way of addressing the paradox of sustainable development. American University of Beirut.
- 17. Choueiri, E. M., Choueiri, G. M., & Choueiri, B. M. (2010a). Analysis of accident patterns in Lebanon. 4th International Symposium on Highway Geometric DesignPolytechnic University of ValenciaTransportation Research Board.

- 18. Choueiri, E. M., Choueiri, G. M., & Choueiri, B. M. (2010b). Human Factors in Road Design: A Case Study in Lebanon. 4th International Symposium on Highway Geometric DesignPolytechnic University of ValenciaTransportation Research Board.
- 19. Choueiri, E. M., Choueiri, G. M., & Choueiri, B. M. (2013). An overview of the transport sector and road safety in the MENA region. Advances in Transportation Studies, 30.
- 20. Dupuy, G. (1999). La dépendance automobile: Symptômes, analyses, diagnostic, traitements. Anthropos.
- 21. Dupuy, G. (2006). La dépendance à l'égard de l'automobile. Paris, La documentation française.
- 22. El Zein, A. (2020). La crise du système de déplacements au Liban: Une dépendance automobile systémique et coûteuse [Thèse en aménagement et urbanisme]. Université de Perpignan via domitia.
- 23. El Zein, A., & Carrouet, G. (2022). Evolution des pratiques de mobilité au Liban en contexte de crise multidimensionnelle: Premiers résultats d'une enquête exploratoire. Note 1: Les transports en commun. (No. 1; p. 24). LAET ART-DEV. https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-03576681
- 24. Faour, G., Velut, S., & Verdeil, E. (2007). Atlas du Liban: Territoires et société. Presses de l'Ifpo. https://doi.org/10.4000/books.ifpo.402
- 25. Gallez, C. (2018). La Dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitement de Gabriel Dupuy (1999).
- 26. Gardner, B. (2009). Modelling motivation and habit in stable travel mode contexts. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 12(1), 68–76.
- 27. Goodwin, P., Cairns, S., Dargay, J., Parkhurst, G., Polak, J., & Stokes, G. (1995). Car Dependence. A report for the RAC Foundation for Motoring and the Environment.
- 28. Irani, A., & Chalak, A. (2015). Harnessing motorists' potential demand for hybrid-electric vehicles in Lebanon: Policy options, CO2 emissions reduction and welfare gains. Transport Policy, 42, 144–155.
- 29. Jensen, M. (1999). Passion and heart in transport—A sociological analysis on transport behaviour. Transport Policy, 6(1), 19–33.
- 30. Kharizsa, A., Priyanto, S., & Jopson, A. (2015). Correlation among car dependency, social status and car use in Jakarta. Journal of the Civil Engineering Forum, 1.
- 31. Korfali, S. I., & Massoud, M. (2003). Assessment of community noise problem in greater Beirut area, Lebanon. Environmental Monitoring and Assessment, 84(3), 203–218.
- 32. Leather, J. (2009). Rethinking transport and climate change (Report CC BY 3.0 IGO.). Asian Development Bank.
- 33. Lesteven, G., & Samadzad, M. (2021). Ride-hailing, a new mode to commute? Evidence from Tehran, Iran. Travel Behaviour and Society, 22, 175–185.
- 34. MoE, GEF, & UNDP. (2015). NATIONAL GREENHOUSE GAS INVENTORY REPORT AND MITIGATION ANALYSIS.

- 35. MoE, & LEDO. (2001). Lebanon State of the Environment Report [Report]. Ministry of Environment Lebanon.
- 36. MoE, UNDP, & ECODIT. (2011a). State and trends of the Lebanese environment [Report]. Ministry of Environment Lebanon.
- 37. MoE, UNDP, & ECODIT. (2011b). State and trends of the Lebanese environment [Report]. Ministry of Environment Lebanon.
- 38. Nahas, C. (2002). Background documents for the "National Physical Master Plan for Lebanon" (SDATL). http://charbelnahas.org/?p=202
- 39. Nahas, C. (2009). Development Program 2006-2009—Transport Sector [Report prepared for the Council for Development and Reconstruction]. Council for Development and Reconstruction.
- 40. Newman, P., & Kenworthy, J. (2015). The end of automobile dependence. In The End of Automobile Dependence (pp. 201–226). Springer.
- **41.** Ochieng, M., & Jama, M. (2015). The implications of automobile dependency in Abu Dhabi city. Urban Transport XXI, 146, 143.
- **42**. Omran, M., Ojeil, J., & Fawaz, F. (2015). Economic Impact of Adopting a Sustainable Transport System in Beirut. Climate Change and Environment in the Arab World Program, Sustainable Transport Series, Beirut, Lebanon.
- 43. OMS. (1999). Guidelines for Community Noise chapter 4 [Report]. Organisation Mondiale de la Santé.
- **44**. OMS. **(2010)**. World health statistics **2010** (Annual report; Issue Annual report). Organisation Mondiale de la Santé.
- **45**. OMS. (2018). Environmental noise guidelines for the European region [Report]. Organisation Mondiale de la Santé.
- **46.** Perry, M. **(2000).** Car Dependency and Culture in Beirut: Effects of an American transport paradigm. Third World Planning Review, **22(4)**, **395**.
- 47. Reynaud, A. (1980). Les rapports entre le centre et la périphérie: Le coefficient de variation, technique simple de mesure de l'allométrie. Travaux de l'Institut de Géographie de Reims, 41(1), 71–81.
- 48. Reynaud, A. (1981). Société, espace et justice. Inégalités régionales et justice sociospatiale. Paris: Presses Universitaires de France.
- **49.** Sachs, W. (1992). For love of the automobile: Looking back into the history of our desires. Univ of California Press.
- 50. Saroufim, A., & Otayek, E. (2019). Analysis and interpret road traffic congestion costs in Lebanon. MATEC Web of Conferences, 295, 02007.
- 51. SITRAM & EGIS. (2012). Plan des Déplacements Doux | Phase 1 (Study Report No. 1; PDD Beyrouoth, Issue 1). La Région Île-de-France à Beyrouth.
- 52. SITRAM & EGIS. (2013). Plan des Déplacements Doux | Phase 3 (Study Report No. 3; PDD Beyrouoth, Issue 3). La Région Île-de-France à Beyrouth.

- 53. Steg, L. (2003). Factors influencing the acceptability and effectiveness of transport pricing. In Acceptability of transport pricing strategies (pp. 187–202). Pergamon Press.
- 54. Steg, L. (2005). Car use: Lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 39(2–3), 147–162.
- 55. Stephan, J., & El Sayyed, L. (2015). Mobility cost: A Case Study for Lebanon. UNDP.
- 56. TMS Consult. (2015). Establishment of Traffic and Mobility Database for Upgrading the Lebanese Traffic Model [Study report]. TMS Consult.
- 57. UITP. (2020). Urban Mobility Report 2020. Union internationale des transports publics.
- 58. Vrain, P. (2003). Ville durable et transports: Automobile, environnement et comportements individuels. Innovations, 2, 91–112.
- 59. Wickham, J., & Lohan, M. (1999). The Transport Rich and the Transport Poor: Car dependency and social class in four European cities. National University of Ireland, Maynooth.
- **60.** Yagi, S. **(1994).** Alternative strategies for public transport improvement in developing countries: A case study of Beirut. Massachusetts Institute of Technology.



#### المداخلات:

#### ركّزت المداخلات والأسئلة على الآتي:

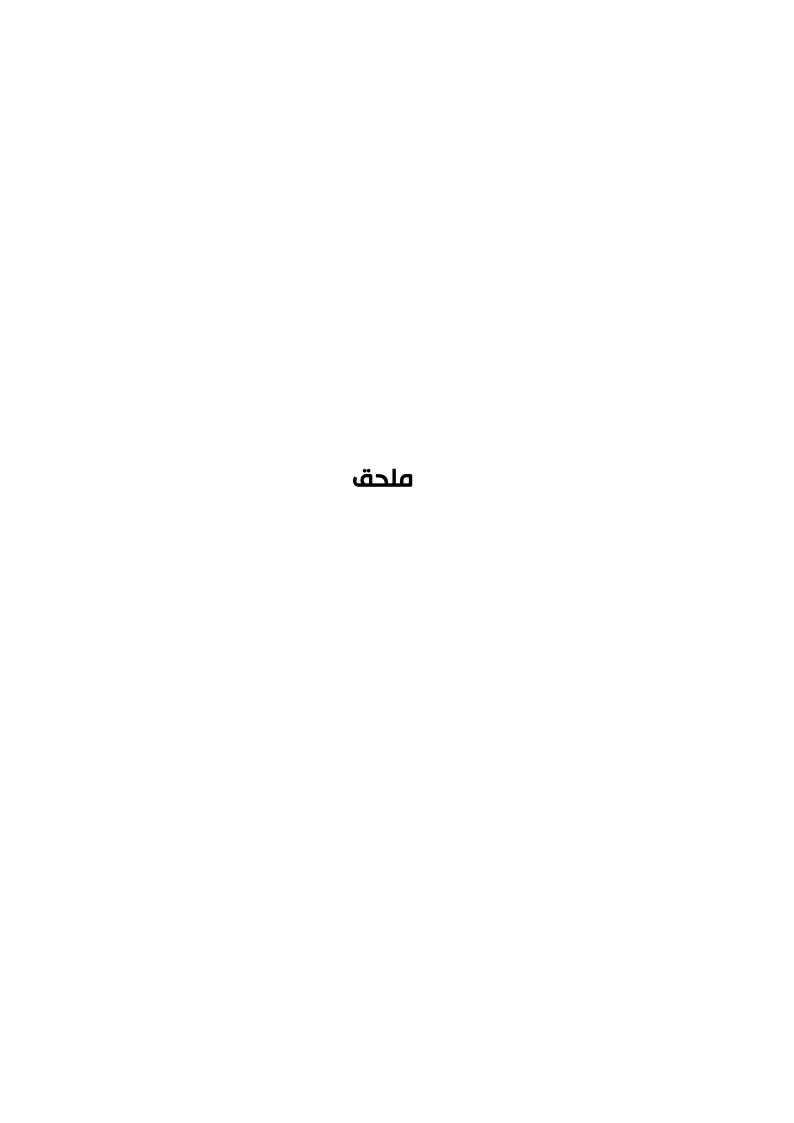
- كان هناك طرح بوجوب إلغاء قرض البنك الدولي المخصص للنقل قبل أن يعمد وزير
   الأشغال إلى إقناع البنك بإعادة هيكلته على أن يشمل نطاقًا أوسع بعد إلغاء BRT
   والخط السريع الشمالي بحيث يمتد ليخدم معظم المحافظات اللبنانية.
- الحاجة إلى توسيع نطاق دراسة سابقة لخطوط ومسارات جديدة لتغطي مناطق إضافية في لبنان مثل مرجعيون وشويا والنبطية ورياق، خاصة وأنّ لدى مجلس الإنماء والإعمار تصوّرًا واضحًا حول مواقف (مستودعات) الباصات وكراجات التصليح، مع العلم أنّ الداتا المتوفرة حول أعداد الركاب قديمة نسبيًا. مجلس الإنماء والإعمار في الوقت الحالي جاهز للبدء بالعمل في القسم الجنوبي من الخطة لكن المفاوضات لم تصل إلى نتيجة حاسمة مع البنك الإسلامي، أما بخصوص القرض من البنك الدولي فإن الخطة تقتضي أن تُنفّذ بالشراكة مع القطاع الخاص بحيث يمكن تسيير باصات على طول الخط الساحلي بدءًا من العبودية مرورًا بطرابلس بيروت صيدا حتى صور وذلك بالاستفادة من بعض أملاك لدى مصلحة سكك الحديد ليس لها استعمال مستقبلي لسكة الحديد، (أملاك وليس منشآت السكة) وهذا يعني إمكانية الاستفادة من ساحات مثل مار مخايل في منطقة كورنيش النهر أو أملاك أخرى للمصلحة في البحصاص مثلًا.
- من الضروري مشاركة القطاع الخاص الموجود حاليًا وتنظيمه وتهيئته لإنجاح خطة النقل المشترك بحيث لا يتم هدر 295 مليون د. أ من قرض البنك الدولي المستخدم للبنى التحتية لقطاع النقل المشترك في كل الجمهورية اللبنانية لعدم وجود مشغّلين. والمطلوب بشدة أن يصل النقل المشترك ضمن المخطط التوجيهي للنقل العام إلى كل مراكز الأقضية كمرحلة أولى ومن ثم إلى القرى الداخلية والمدن الموجودة داخل الأقضية كمرحلة لاحقة، ولهذا فإن تحديث دراسة النقل أمر ضروري للإلمام بحدود العمل واتجاهاته العامة المستقبلية فضلًا عن أهميته لعملية التمويل.
- هناك غياب في التنسيق بين الأطراف السياسية اللبنانية بحيث إن وزير المالية ورئيس مجلس الوزراء قد طلبا في وقت سابق استخدام قرض BRT من أجل شراء القمح نيابة عن كارتيل القمح، وهذا يعني عدم وجود رؤية واضحة حول الخطط ومساراتها المطلوبة كأولويات. يضاف إلى ذلك ما طرحه وزير الداخلية غسان مولوى من خلال

مشروع القانون الرامي إلى استحداث 37 ألف لوحة عمومية جديدة للبيع في موازنة 2022، (15 ألف لوحة للسيارات السياحية و15 ألف لوحة للسيارات الباص التي دون الـ15 راكبًا و7 آلاف لوحة للشاحنات) يُضاف إليها 33 ألف لوحة سياحية و4 آلاف للباصات دون الـ15 راكبًا و2800 باص فوق الـ 15 راكبًا مرخصة، و22 ألف باص غير مرخصة أي غير قانونية، هذا عدا عن الشاحنات. يعني ذلك وجود عدد هائل من المركبات على طرقات محدودة الحجم والاستيعاب وذلك لجهة الآثار السلبية الاقتصادية والبيئية والصحية وتداعياتها على صندوق الضمان الاجتماعي.

- أهمية وجود خط لسكك الحديد بالاستناد إلى المخطط التوجيهي الشامل لسكك الحديد والنقل المشترك بحيث يتمكن من خدمة مرفأ طرابلس فيما يتعلق بالبر السوري، فضلًا عن أنه يمكن أن يؤمّن خدمة البضائع من المرفأ إلى الداخل العربي على أن تتم الاستفادة من موقع تعنايل كحوض جاف.
- لزوم الانطلاق من مشروع المخطط التوجيهي العام لتنظيم الأراضي الذي تحدّد على أساسه (أراضٍ زراعية، صناعية الخ...) ولكي يظهر حجم التمدد العمراني أين سيكون وبالتالي فرص العمل، لأن أي تعداد اليوم وأي تنظيم سوف يتغير إذا لم يكن منسجمًا مع المخطط التوجيهي العام الذي هو التخطيط المستقبلي في الحقيقة.
- من المهم العمل بالتوازي المواءمة بين التشريعات العامة وتلك المتعلقة بالبلديات خاصة فيما يتعلق بتعرفة الانتقال في وسائط النقل المشترك، مع ضرورة التشديد على أهمية استخدام التكنولوجيا لمعرفة المسارات ومدة الانتظار المطلوبة لوصول الباص وغيرها من مستلزمات الراحة والأمان والتتبع.
- من الأهمية بمكان دراسة تكاليف انتقال الموظفين المطلوبة على عاتق أرباب العمل ولا سيما منهم البلديات التي هي تكاليف مرتفعة جدًا يمكن تقليصها من خلال تشغيل باصات خاصة محدودة في العدد والاستيعاب لنقل العمال والموظفين. (مرفق مقترحات رئيس بلدية الغبيري الأستاذ معن الخليل).
- من الضروري توحيد العمل من خلال المجلس الأعلى للنقل بحيث يكون هناك تكامل بين إدارة تسجيل السيارات وفحص السيارات وبين وزارات الأشغال والداخلية، والمالية والاقتصاد، بحيث يتم الالتفات إلى أن وجود الهيئة الناظمة وحدها بدون مجلس أعلى للنقل لا يمكّنها من توفير عوامل انتظام النقل في لبنان.



- لزوم تنظيم عمل اللوحات العمومية بحسب الأقضية استنادًا إلى المسارات المطلوب
   تعزيزها في مجالات التنمية المحلية.
- لن تكون كل خطوط النقل المشترك خطوطًا مربحة، لكن واجب الدولة هو تأمين نقل آمن ومناسب لكل مواطن لبناني سواء أكان الخط مربحًا أم غير مربح. مع الوقت وبعد جمع الداتا ومكننة الخطوط والمسارات وعدد الركاب وتواتر حركتهم يمكن تحديد التعرفات الملائمة التي تتناسب مع حاجة القطاع الخاص للربح وحاجة المواطن للخدمة، وذلك بالاعتماد بشكل أساسي على دراسة العدّادات فضلًا عن الاعتماد على مجموعة إجراءات أخرى يمكن أن تساهم في اقتراح الحلول بينها مثل اعتماد اللوحة البيضاء للباصات في المناطق غير ذات الربحية المادية المباشرة.
- العمل على ثقافة التحوّل إلى استعمال المترو بدل استعمال السيارات الخاصة مع التأكيد على أن كل وسائل النقل المشترك يجب أن تكون آمنة وفعّالة ومنتظمة يديرها سائقون محترفون ومدرّبون ولديهم شهادات أهلية في هذا المجال.
- مع العلم بأهمية وجود نفق في منطقة حمانا لربط منطقة جبل لبنان بالبقاع إلا أن هذا الأمر لا تزال تعترضه عقبات شتى منها أن مجلس الوزراء وافق على توصية مجلس النواب بوجوب حفر النفق إلا أنه لم يكلّف أية جهة لإنجاز الدراسات المطلوبة.



## ملحق الورقة المقدمة من رئيس بلدية الغبيري الأستاذ معن الخليل في حلقة النقاش حول قطاع النقل العام في لبنان (فتح بداية فصل)

ورد في قانون البلديات 118/ 77 عدة مواد تناولت موضوع النقل منها في القسم الأول من الفصل الرابع تلك المتعلقة بعمل المجلس البلدي واختصاصه بحيث أشارت المادة 49 إلى أن المجلس البلدي يتولّى، دون أن يكون ذلك على سبيل الحصر، أمورًا منها تنظيم النقل بأنواعه وتحديد تعريفاته عند الاقتضاء ضمن النطاق البلدي مع مراعاة أحكام القوانين النافذة.

أيضًا ورد في المادة 50 أنه يجوز للمجلس البلدي ضمن منطقته أن ينشئ أو يدير بالذات أو بالواسطة أو يسهم أو يساعد في تنفيذ الأعمال والمشاريع ... ومنها الوسائل المحلية للنقل العام.

المادة 51 أشارت إلى أنه يجب موافقة المجلس البلدي لتنظيم حركة المرور والنقل العام.

أما في القسم الثاني من قانون البلديات تحت بند الرقابة الإدارية على قرارات المجلس البلدي فأشارت المادة 59 إلى أنه لا تخضع لتصديق سلطة الرقابة الإدارية قرارات المجلس البلدي التالية، وهي على سبيل التعداد والمثال لا الحصر، وضع تعريفات النقل والعربات والمركبات العموميّة على اختلاف أنواعها ضمن النطاق البلدي.

ومن ضمن اختصاص رئيس السلطة التنفيذية في الفصل الثاني أشارت المادة 74 إلى أن رئيس السلطة التنفيذية يتولّى على سبيل التعداد لا الحصر الأعمال التالية ومنها فرض ما يلزم من تدابير النظافة والراحة والصحة والسلامة على وسائل النقل العمومي.

بناءً على ما تقدّم نرى أن هناك تقاطعًا في موضوع النقل العام بين ما تفرضه الحكومة من سياسة النقل العام وعمل البلدية، وإذا أردنا النظر بإيجابية لما ورد في قانون البلديات لا بد من التشاور والتعاون لإنجاح أي خطة للنقل العام ولاسيما في المدن الكبرى وخاصة التي تتشارك في حدودها مع مدن وقرى أخرى أو تلك المدن التي تمر فيها طرقات دولية ورئيسية.

إن انعكاس أي خطة للنقل سيكون له تأثير على واقع حركة السير التي تؤثر بدورها على موضوع التنمية المحلية والواقع الاقتصادى والاجتماعى والحركة التجارية ضمن هذه المدن.

#### مقترحات عامّة:

- 1. مشاركة البلديات في تحديد خطوط سير الحافلات وعدم الاعتماد على الدراسات والخطوط القديمة بلحاظ التغير السكاني والتجاري الذي يتطور باستمرار.
- 2. أن تلحظ خطة النقل العام خطة ملحقة للنقل داخل المدن أو داخل مجموعة بلدات متلاصقة ويكون للبلديات في المدن دور لناحية اقتراح تنظيم الخطوط ومحطات التوقف.
- 3. للبلديات التي تملك إدارة وإمكانيات أن تضع وزارة الأشغال والنقل بتصرّفها بعض الحافلات (يعود للدراسة تحديد عدد الركاب) لإدارة النقل داخل المدينة ضمن تعريفات تحددها البلدية.
- 4. لا تعتمد داخل المدن محطات توقف وانتظار طويل بل يجري الاعتماد على حركة دائرية تحافظ على استمرارية حركة الحافلات بين المحطات وهذا يمنع الاكتظاظ والتجمعات العشوائية والفوضى كما يحدث عادة في المحطات الرئيسية.
- 5. أن تعود استثمارات محطات الانتظار داخل المدن والقرى من ناحية الإعلانات والاكشاك الخاصة بالمحطات للبلدية حصرًا من خلال تلزيم متعهّد موحّد.
- أن تكون وسائل النقل ومحطات الانتظار مجهزة لذوي الاحتياجات الخاصة وحماية المحطات من الشمس والمطر.
- 7. تنوّع تعرفة التنقل بحسب الفئات (بطاقة الطالب، بطاقة شهرية أو سنوية، كبار السن، المتقاعدين...).
  - 8. مجانية النقل أو تخفيضه من والى المدن البعيدة بعكس القريبة منها.
- 9. استخدام أحدث التقنيات لمتابعة تنقُّل ووصول الحافلات للجمهور من خلال التطبيقات الذكية وعند المحطات وتحديث مواعيد الوصول والانطلاق مباشرة.
- 10. التشدّد الأقصى في ضبط جميع المخالفات داخل الحافلات والمحطات من ناحية تطبيق القوانين والأنظمة وعدم التعرّض للأملاك العامة والحافلات وتطبيق أشد العقوبات والغرامات المالية وأن تستكمل هذه بقوانين وتشريعات تمنع الاستنسابية في إصدار الأحكام وتأخير تنفيذها.
- 11. الاعتماد على متابعة المؤشرات لكافة خطوط النقل KPI –key performance الاعتماد على متابعة المؤشرات لكافة خطوط النقل indicators لتعديل وتصويب وزيادة فعالية العمل (تعديل خط السير، عدد الركاب، تعديل عدد الحافلات على بعض الخطوط والأوقات...).



### الأعداد السابقة:

التاريخ	العنوان	العدد
كانون الأول 2010	المشهد الفلسطيني على ضوء استئناف المفاوضات والتطورات الإقليمية	العدد الأول
كانون الثاني 2011	التوجهات الجديدة لسياسة تركيا الخارجية	العدد الثاني
آذار 2011	ثورة الشارع العربي: بداية نقاش	العدد الثالث
آذار 2011	التعليم ما قبل الجامعي في لبنان: نحو استراتيجية وطنية	العدد الرابع
تشرين الأول 2011	أوروبا والتحولات في العالم العربي	العدد السادس
نيسان 2012	الضمان الصحي الشامل في لبنان بين الممكن والمرتجى	العدد السابع
آب 2012	الرأسمالية المتأخرة وتأثيرها على بلدان العالم الثالث: مشكلة المياه نموذجًا	العدد الثامن
تشرين الثاني 2013	مجلس الامن والتدخلات الخارجية : رؤية قانونية في طبيعة حق النقض وشروط استخدامه	العدد التاسع
آب 2014	الموجبات السياسية والاصلاحية لتكيف لبنان مع الازمة الراهنة وسبل التعامل مع تحدياتها	العدد العاشر
نيسان 2015	القوى العالمية في بيئة متحولة: نحو استقطاب دولي جديد	العدد الحادي عشر
كانون الثاني 2016	انعكاسات احداث باريس على السياسة الفرنسية الداخلية وتجاه المنطقة	العدد الثاني عشر
تموز 2016	روسيا وأميركا في المنطقة: حدود التوافق والاختلاف	العدد الثالث عشر
تموز 2016	التكتلات السياسية والامنية في غرب آسيا	العدد الرابع عشر
شباط 2017	العهد الجديد في مواجهة تحديات الاصلاح	العدد الخامس عشر
آذار 2018	غرب آسيا في عالم ما بعد الأحادية الغربية، تحديات المرحلة الانتقالية	العدد السادس عشر
كانون الثاني 2019	الاتجاهات الاستراتيجية، الشرق الأوسط 2019	العدد السابع عشر
آذار 2019	المواجهة الصينية – الأميركية، الأبعاد الجيوسياسية والاقتصادية والتكنولوجية	العدد الثامن عشر
تشرين الثاني 2019	دور القوى المناوئة للهيمنة	العدد التاسع عشر
آذار 2020	خيارات الجمهورية الإسلامية الإيرانية بعد العدوان الأميركي	العدد العشرون
أيلول 2021	إعادة هيكلة القطاع المصرفي؟ الخيارات والآليات	العدد الواحد والعشرون
أيلول 2021	كيف يمكن تفسير الهبّة الجماهيرية لفلسطينيي 1948 وفهمها في خضم معركة سيف القدس	العدد الثاني والعشرون
كانون الثاني 2022	استثمار المصادر المائية للمنطقة الساحلية في لبنان، الخصائص والإمكانيات	العدد الثالث والعشرون



# Themes and debates

**Public Transportation in Lebanon:** 

Practical Approaches Facing the Challenges

Advancing the Sector

2022