



الجمهورية اللبنانية  
مجلس النواب  
المديرية العامة للدراسات والمعلومات  
مصلحة الأبحاث والدراسات

النقل العام البري

أولاً: الملخص

بات تنظيم التنقل والنقل في لبنان اكثر من ملح، مع بلوغ عدد السيارات المسجلة مليوناً و ٧٢٠ ألف سيارة، ما يعني أن هذا العدد الهائل من السيارات الخاصة المسجلة سوف يؤدي الى أزمة سير حقيقية في كافة المناطق اللبنانية وخاصة في العاصمة بيروت، التي تشكل الشريان الرئيسي لكل المناطق في لبنان والثقل التجاري والإقتصادي في بلد يعاني من ازمت عديدة لا مجال لتعدادها، وأمام أزمة السير الخانقة التي بات اللبناني يعاني منها يومياً في مختلف المناطق، تظهر الحاجة الملحة الى نقل عام حديث، يعاني قطاعه مشكلات عدة ابرزها إنفاق أموال طائلة من دون أن ينعكس تطورا" فيه، إضافة الى نقص في وسائل النقل العام تقابله زيادة في اعداد السيارات، وبالتالي لا قدرة للشوارع على استيعاب هذه الزيادة.

ثانياً: الخلفية

يشكل قطاع النقل، عنصراً أساسياً في الإقتصاد العالمي وفي كل إقتصاد اقليمي ووطني ويؤدي دوراً محفزاً للإقتصاد ولتنقل السكان ولنقل البضائع، وتولي جميع الدول والمجموعات الإقليمية اهتماماً خاصاً بتنظيم شامل للنقل البري، وبالمقابل يلعب النقل دوراً سلبياً ومربكاً اذا كان متخلفاً او غير منظم.

شهد قطاع النقل في لبنان انه توسعا "كميا" كبيرا" في السنوات العشر الأخيرة، وبذلت الدولة والقطاع الخاص جهودا" حثيثة في هذا المجال وبخاصة في مجال النقل البري، غير أن هذه الجهود على أهميتها لم تؤد الى تأمين منظومة نقل بري متكاملة تخدم اهداف التنمية وتريح المواطنين. ويدل واقع النقل البري في لبنان الى وجود أزمة حقيقية في هذا القطاع متعددة الأبعاد ومتناقضة الظواهر احيانا"، وقد تفاقمت في السنوات الاخيرة أثارها السلبية بسبب مجموعة عوامل.

## ثالثا: الوقائع

### ١- المشاكل التي يعاني منها القطاع

- لا بد من استعراض اهم العوامل السلبية التي ادت الى تفاقم مشكلة النقل العام في لبنان وبالتالي إزدحام الطرقات وتزايد عدد الحوادث:
- \* تضاعف وسائل النقل العمومي وبخاصة سيارات السرفيس /التاكسي والباصات والميكروباسات، مقابل طلب متدن على النقل العام من قبل المواطنين.
- \* تضاعف عدد السيارات المسجلة سنويا" في وزارة الداخلية.
- \* سوء تنظيم قطاع النقل العام في لبنان لجهة التوزيع المناطقي لوسائل النقل وندرة محطات التسفير.
- \* غياب برنامج فحص ميكانيكي سنوي شامل وفعال، مما يعرض سلامة الركاب الى الخطر.
- \* عدم صيانة المركبات بشكل مرضي.
- \* الزيادة المرتفعة في معدلات التلوث الهوائي وبخاصة في العاصمة وضواحيها بسبب إستخدام مادة المازوت غير المعد للسيارات والحالة الرديئة لمحركات سيارات الأجرة العاملة على المازوت وكثافة السير، مما ادى الى ازدياد الإصابات في الأمراض الناجمة عن تلوث الهواء.
- \* قلة الوعي عند السائقين العموميين، وبالتالي القيادة المتهوررة وتعريض حياة المواطنين والركاب للخطر.
- \* سوء حالة شبكة الطرقات الرئيسية والمحلية.
- \* غياب الإرشادات الضوئية وإشارات المرور وعدم التقيد بمعايير ومواصفات سلامة السير.
- \* ضعف الإعتمادات المخصصة لصيانة الطرقات ووسائل النقل المشترك.

- \* إغراق القطاع بوسائل نقل متعددة تفوق طاقاتها إحتياجات البلد.
- \* التراخي في منح إجازات السوق.
- \* بروز أحياء سكنية خلال العقود الثلاثة الاخيرة غير مزودة بالبنية الأساسية لإستقبال المؤسسات والشركات ومراكز العمل وما يستتبعها من وسائل نقل.
- \* إرتفاع كثافة الحركة الى بيروت وضواحيها وحجم إنتقال المواطنين داخل هذه المنطقة وتعاضم الطلب على شبكة النقل في ساعات الذروة.
- \* النقص الكبير في المرائب العامة في بيروت وضواحيها وفي المدن الرئيسية.
- \* ارتفاع عدد حوادث السير.
- \* ارتفاع كلفة النقل مقارنة بالحد الأدنى للأجور.
- \* عدم الإهتمام بما فيه الكفاية بوسائل النقل وتركيز الإهتمام على تأهيل البنية التحتية.

## ٢ - توجهات عامة لرسم سياسة للنقل البري في لبنان

انطلاقاً من هذا الواقع، الذي بدأ يشكل خطراً على الوضع الإقتصادي والإجتماعي والصحي العام قررت لجنة الاشغال العامة والنقل، في ضوء مسؤولياتها البرلمانية إطلاق ورشة بحث حول قطاع النقل البري في لبنان، لتكوين صورة موضوعية وشاملة عن واقع هذا القطاع تمهيدا لصياغة توجهات عامة لرسم سياسة للنقل البري تعالج المشكلات التي يعاني منها.

ومن أجل تحقيق هذا الهدف دعت اللجنة بالتعاون مع مشروع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في مجلس النواب، الى ندوة حول قطاع النقل البري في لبنان، انعقدت في مجلس النواب بتاريخ ٢٠٠٢/٣/١٨، حضرها اكثر من اربعين مشاركا" من النواب والمسؤولين في الوزارات والإدارات العامة والقطاع الخاص وهيئات المجتمع المدني. وعرضت في أثناء هذه الندوة اربع وثائق عمل تناولت الاولى خطة وزارة الاشغال العامة والنقل التي اعدتها الوزارة وعرضت الثانية قطاع الطرق والأوتوسترادات ضمن البرنامج الإنمائي الثلاثي لمجلس الإنماء والإعمار ومشروع تطوير النقل البري وتناولت الوثيقة الثالثة الهيئة المنظمة لقطاع النقل البري وركزت الوثيقة الرابعة على قضايا وسياسات النقل الدولي في لبنان.

وتحت هذا الواقع المرير نظم المركز اللبناني للتربية المدنية في إطار مشروعه (شارك وغير)، بتاريخ ٢٠١٤/١٢/١١، حلقة نقاش في قاعة المؤتمرات في مجلس

النواب، بعنوان النقل العام المشترك - المشروع المؤجل، حاور فيها مجموعة من الشباب من ثماني جامعات رئيس لجنة الأشغال العامة والنقل والطاقة والمياه النيابية محمد قباني والنائب حكمت ديب. بدأ قباني بعرض للوضع في لبنان حيث الفساد مستشري ويشمل الطبقة السياسية ما يعيب وجود مخططات توجيهية في كل القطاعات، وهذا ما اكده النائب حكمت ديب الذي قال أن اللجنة لا تخطط وإنما تقترح حلولاً" ولكن ليست لديها اليات للتنفيذ، وأكد على ضرورة إيجاد خطة متكاملة تشمل النقل العام ومواقف السيارات والحدائق والمطارات وربط الارياف. وتحدث قباني خلال اللقاء عن قانون السير الجديد الذي كانت أقرته لجنة الأشغال والنقل بعد جهد استمر لأكثر من عشر سنوات، وامل أن يتم تطبيقه قريباً، لأنه بتطبيق هذا القانون يمكن الحد من حوادث السير، وتخفيف الإزدحام المتزايد على الطرقات.

وبنتيجة اعمال هذه الندوة ومناقشاتها، استخلص عدد من التوجهات لحل مشكلات قطاع النقل البري وتطوير خدماته وتنظيم تقديماته، وتحقيقاً لهذه الغاية اعتمدت لجنة الاشغال العامة والنقل والطاقة والمياه النيابية التوصيات التالية لرفعها الى الحكومة، مساهمة منها في رسم سياسة وطنية للنقل البري، اهم هذه التوصيات:

- \* إقرار سياسة شاملة لقطاع النقل البري
- \* بناء قدرات الإدارة العامة للنقل
- \* تفعيل النقل العام المشترك
- \* تنظيم النقل العام للركاب
- \* ترشيد إدارة السير
- \* الحد من تلوث الهواء الناتج عن قطاع النقل البري
- \* تأهيل خطوط سكك الحديد
- \* توفير مصادر تمويل لمشاريع تنظيم النقل البري
- \* تنظيم النقل البري الدولي
- \* تحديث تشريعات وأنظمة قطاع النقل البري

## رابعاً: التحليل

بعد استعراض جميع المشكلات التي يعاني منها قطاع النقل البري في لبنان وأهم التوجهات العامة وسياسات النقل العامة المتعاقبة لا بد من التوقف عند اهم الانجازات على هذا الصعيد.

أقرت اخيرا" خطة لتنظيم النقل البري هي الأولى منذ نشوء دولة لبنان (قرار مجلس الوزراء في الجلسة رقم ١١ تاريخ ٢٠١١/٩/١٩).

إن المسؤولية تستدعي متابعة إنتظام النقل، وهذا يستدعي استكمال البناء التنظيمي بوضع البرامج والخطط التنفيذية عبر مراحل انتقالية تنهي الفوضى وتستقيم بمعالجة مسؤولية وناجعة وفق الاليات التالية:

- \* إحياء اللجنة التي انجزت الخطة، وإنتظام إجتماعاتها لمتابعة تنفيذها، وإعداد الإقتراحات اللازمة ورفعها الى وزير الأشغال العامة والنقل.
- \* تنظيم ورش عمل متخصصة حول كل مرحلة من المراحل التنفيذية.
- \* البدء بتنفيذ المرحلة الأولى طبقاً لقرار وزير الأشغال العامة والداخلية، لا سيما القسم الثاني منه المتعلق بتنفيذ قانون السير لجهة إنهاء التعديات وقمع المخالفات.
- \* ابرام إتفاقية العمل الدولية رقم ١٥٣ المتعلقة بساعات العمل وفترات راحة في النقل البري.
- \* ربط البرامج التنفيذية بالإتفاقيات الصادرة عن الجامعة العربية، لاسيما الإتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها، وإتفاقية تنظيم العبور (الترانزيت) بين الدول العربية.
- \* استعادة قطاع المحروقات الى كنف الدولة، وإنهاء إحتكار هذا القطاع الإستراتيجي.
- \* وضع نص تشريعي واضح، يحدد وظيفة اللوحة العمومية بفئاتها كافة، كونها ملكية خاصة ذات منفعة عامة، وتختلف عن اي ملكية خاصة أخرى.
- \* إعادة تنظيم هيكلية مديرية النقل بما يتوافق مع ما هو مطلوب.

### خامسا: المواصلات في لبنان

تتصل بيروت بغيرها من المدن اللبنانية والمدن السورية الرئيسية، عن طريق الحافلات التي تتبع كل منها شبكة طرقات معينة في تنقلها. وتتمركز الحافلات التي تنقل الركاب الى شمال لبنان وسوريا في محطة شارل الحلو الواقعة في شمال بيروت. وفي بيروت شركتين رئيسيتين تقدم خدمات النقل للمواطنين: الأولى هي الشركة اللبنانية للمواصلات (اي سي سي)، وهي شركة خاصة تؤمن النقل بداخل المدينة وبعض الضواحي، وهي تتبع ١٠ طرقات رئيسية تغطي معظم المنطقة المركزية لبيروت، أما الشركة الثانية فهي مصلحة الحديد والنقل المشترك، وهي شركة عامة،

تتبع حافلاتها ١٢ خطأ رئيسياً في المدينة. كذلك تستعمل الميكروباصات في نقل الأفراد من بيروت الى بعض البلدات والقرى والمدن اللبنانية.

بالإضافة الى الحافلات، التي تستخدمها طبقة واسعة من الشعب وخصوصاً أبناء الطبقات الفقيرة بسبب التعرّف البخسة، تنتشر في بيروت سيارات الأجرة والسرفيس، والأخيرة عبارة عن اجرة ارخص بكثير من الأجرة العادية، وتعرفتها محددة مسبقاً، وهي تصل حالياً في بيروت الى ٢٠٠٠ ليرة لبنانية. تزود سيارات الأجرة في لبنان بلوحة قيادة خاصة حمراء اللون، يكتب عليها عبارة (عمومي) بالإضافة لإشارة الأجرة على سقفها، بما ان أصحاب السيارات غير ملزمين بطلي سياراتهم بلوم معين .

وتوجد خدمة الأجرة عبر الهاتف، وهي خدمة شركات نقل خاصة، وهذه الخدمة عبارة عن حجز مسبق لسيارة عبر الهاتف، لتنتقل الراكب الى موقع معين. وهذه السيارات لا تنقل ركاب متوقفين في الشارع، كما انها غير مزودة بعدادات ايضاً، لذا على الراكب الإتفاق مع السائق.

### سادساً: الخاتمة

امام هذا الواقع المرير، تكاد بيروت تختنق، المواطن ايضاً. مشاهد الإزدحام باتت مألوفة، هذا بالإضافة الى حوادث السير الكثيرة والمتزايدة خلال السنوات الماضية والتي بلغت اكثر من ٩٥ قتيل و ٨٠٠ جريح بحسب آخر إحصائية لشهري تموز واب عام ٢٠١٤. والمشكلة تكمن في غياب خطة متكاملة للنقل البري في لبنان، بالإضافة الى عدم وجود شبكة نقل عام، تشمل باصات وقطارات، الجواب واحد لدى كل من المهندسين المتخصصين في التنظيم المدني، وخبراء النقل والقيمين على قطاع النقل المشترك، ليس هناك قرار سياسي، علماً أن وزارة النقل أعدت خطة عملية لتحسين واقع قطاع النقل العام للركاب، بتمويل من الإتحاد الأوروبي والبنك الدولي، لكنها لا تزال تختمر في ادراج مجلس الوزراء منذ ٢٠٠٥. ليس سرا أن حل مشكلة الإزدحام، بحسب عدد من المتخصصين، يكمن في تفعيل النقل العام، للإرتقاء بالنظام اللبناني الحالي الى مفهوم الدولة. وفي النهاية لا بد من تطبيق قانون السير الجديد الذي كانت أقرته لجنة الأشغال والنقل بعد جهد استمر لأكثر من عشر سنوات، لانه بتطبيق هذا القانون يمكن الحد من حوادث السير، وتخفيف الإزدحام المتزايد على الطرقات.

اعداد: أحمد عيد

## مصادر:

١. "توجهات عامة لرسم سياسية للنقل البري"، لجنة الاشغال العامة والنقل نيسان ٢٠٠٢.
٢. "المواصلات في لبنان"، الموسوعة الحرة، ٢٠١٤/١٢/١٨.
٣. "قانون النقل العام للركاب سنة ٢٠١٠"، هيئة تنظيم النقل البري.
٤. "فوضى النقل البري في لبنان"، جريدة "السفير" ٢٠١٤/١٢/١٨.
٥. "النقل المشترك: المشروع المؤجل"، المهارات نيوز، ٢٠١٤/١٢/١١.