

تطبيق قانون السير الجديد خفض عدد الحوادث وضحاياها



كشفت الاحصاءات الميدانية بعد مرور شهر على تطبيق قانون السير الجديد في لبنان والغرامات العالية على المخالفات عن تراجع ملفت في نسبة ضحايا حوادث السير على الطرق. خصوصاً انه اذا اردنا ان نقارن بين نيسان ٢٠١٤ ونيسان ٢٠١٥ حيث انخفض العدد عشرين قتيلاً مقارنة بالعام الماضي. واذا اردنا ان نقارن بين آيار ٢٠١٤ و آيار ٢٠١٥ نجد ان نسبة الحوادث في شهر آيار ٢٠١٥ هي اقل ب ٣٠٪ ونسبة الوفيات اصبحت اقل ب ٨٠٪.

ووفق بيان صدر في اول حزيران عن المديرية العامة لقوى الامن الداخلي فانه تم تنظيم حوالي ٤١ الف محضر ضبط سرعة زائدة خلال اسبوع واحد. وفي هذا السياق. نذكر بان ٧٠٪ من الحوادث القاتلة في لبنان هي نتيجة السرعة الزائدة.

ثغرات التطبيق

ولكن، ما زال هناك بعض الثغرات في آلية التطبيق. لم يرافق القانون أي عمل جدي في تأمين مقومات السير: فالإشارات الضوئية في حالة فوضى. بينما يلزمها نظام خاص بها يجعلها مترابطة ببعضها. تفتح وتغلق بشكل منسجم. خصوصاً إذا كانت على خط سير واحد. فلا تضيق واحدة بالأخضر والثانية بالأحمر وتسبب ازدحام السير. وايضاً هناك غياب خطة لصيانة الحواجز عند الجسور والطرق التي لا تكون الحوادث ممتدة. كذلك عدم ردم الحفر في الطرق. بقاء بناء مواقف السيارات في العاصمة حتى الآن في إطار المشاريع. مع العلم أنه كان يجب أن تسبق تطبيق القانون من أجل تلافي الوقوف المزدوج. الى جانب عدم تأمين العديد المقبول لعناصر قوى الامن الداخلي. وتفريغهم بدل ذلك في الحراسات الأمنية. وقبل ذلك كله. بقاء النقل العام المنظم مسألة نظرية. بينما يؤكد كل الخبراء والعاملين في مجال السير على الحاجة الماسة إليه.

تراجع عدد الضحايا

تفتقد البنية التحتية لتطبيق قانون السير. إلى عدد كبير من المقومات. ويعتد الخبير في السلامة المرورية في مجلس الإنماء والإعمار رولان عطية

عدداً منها. وهي: نقص الإشارات المانعة والتوجيهية والتحذيرية. غياب الصيانة. فعندما ينكسر حاجز على الجسر مثلاً لدى حصول حادث سير لا يتم إصلاحه. وعندما يحصل الحادث الثاني عند النقطة نفسها يكون قاتلاً. لأن الحاجز يمتص الصدمة في الحادث الأول. وفي الثاني يكون مكسوراً. غياب تقاطعات المشاة عند الإشارات الضوئية. عدم وجود الخطوط التي تحدد مكان وقوف الآليات لكي يقطع المشاة. عدم وجود معرفة كافية لدى السائقين على حقوق المشاة. غياب الخطوط التي تحدد المسارات الخاصة بالسيارات والآليات على الطرق ما يؤدي إلى حوادث ممتدة. النقص في لافتات تحديد السرعة على الأوتوسترات. وجود فتحات مباشرة من المناطق على الأوتوسترات وهي عبارة عن أمر واقع تتم فيه مراعاة للمصالح الخاصة. أو كانت تلك الإشارات موجودة قبل بناء الأوتوسترات واستمر الحال قائماً على ما هو عليه. هناك مدن كبرى مثل طرابلس لا توجد فيها إشارات ضوئية. ويجب على الأقل وضع إشارات توجيهية.

تتضمن المرحلة الثالثة «تطبيق قانون السير القديم وفقاً للغرامات الجديدة» وتتعلق تحديداً بموضوع الميكانيك (فئة ثالثة) وتتراوح قيمة الغرامة بحق السيارة التي لم يدفع مالكها الميكانيك المستحق على سيارته بين ٣٥٠ و ٤٥٠ الف ليرة لبنانية. والقيادة من دون رخصة (فئة خامسة) أو السير بسيارة دون الحصول على وكالة شرعية من صاحبها (ما عدا الأب والأم) وغرامتها بين مليون و ٣ ملايين ليرة بالإضافة الى حبس من شهر حتى سنتين. وتشمل أيضاً المرحلة الثالثة السيارات غير المسجلة أو من دون لوحات (فئة رابعة) وقيمة الغرامة بين ٥٠٠ و ٧٠٠ الف ليرة لبنانية. واحتجاز حسب المخالفة. وكانت قد أعلنت المديرية العامة لقوى الامن الداخلي - شعبة العلاقات العامة أنه «إعتباراً من تاريخ ٢٠١٥/٠٦/٠١ وإستكمالا لتنفيذ «قانون



السير الجديد». ستباشر القطاعات المعنية في قوى الامن الداخلي بالمرحلة الثالثة منه وتتضمن «تطبيق قانون السير القديم وفقاً للغرامات الجديدة». بالإضافة إلى المرهلتين السابقتين (الأولى والثانية). وذلك حتى تاريخ ٢٠١٥/٠٧/٣١ ضمناً. وأشارت المديرية العامة إلى انه سيتم في وقت لاحق الإعلان عن بدء تطبيق المرحلة الرابعة. وذكّرت المديرية العامة لقوى الامن الداخلي المواطنين بضرورة الإلتزام بقانون السير حفاظاً على سلامتهم. كما تطلب منهم تسوية أوضاع مركباتهم المخالفة».

الالتزام شبه كلي

هناك التزام من الناس بنسبة عالية في المرهلتين الأولى والثانية «ويمكننا القول بأنه كان هناك نجاح لتطبيق القانون في المرهلتين الماضيتين مبدئياً. وعلى الأقل استطعنا توفير عشرين قتيلاً في نيسان.

نقابات

حداد تابع مشاكل قطاع المختبرات في الجنوب

عقد نقيب أصحاب المختبرات الطبية في لبنان الدكتور كريستيان حداد بحضور اللجنة التنفيذية في النقابة لقاء مع عدد من أخصائي العلوم المخبرية في صور ومحافظتي الجنوب والنبطية وذلك في إستراحة صور. جرى خلاله التداول في مطالب ومشاكل المختبرات سواء داخل المستشفيات أو المختبرات الخاصة في المنطقة. وناقش اللقاء. بحسب بيان صادر. «مواضيع الجعالة المنتشرة بشكل فاضح بين بعض المختبرات والأطباء المعايين. حيث أن الطبيب المعايين يحصل من المختبر على أكثر من ٥٠٪ عمولة عن فاتورة فحوصات المريض. فيما من جهة أخرى. تقوم الجهات الضامنة باقتطاع حسومات على الفحوصات المخبرية تصل الى نسبة ٤٠٪ أدنى من الأسعار المصرح بها الى وزارة الصحة».

- الترويج لفحوصات مخبرية بواسطة لافتات توضع عند مداخل المختبرات لإجتذاب المرضى مع حسومات غير قانونية.
- خروج المختبرات غير الشرعية الموجودة ضمن المستوصفات عن هدفها الأساسي بعدما أصبحت تقديماتها تجارية.
- تدني راتب الأخصائي المخبري في المستشفيات الحكومية وبعض المستشفيات الخاصة دون أي إحترام لقانون فصل الأتعاب المعمول به مع باقي الأخصائيين.
- موضوع التفرغ لمركز واحد فقط للأخصائي المخبري.
- الشهادات غير القانونية التي يحصل عليها بعض الأخصائيين المخبريين من بعض البلدان. والذين يمارسون عملهم كغيرهم.
- مراكز سحب الدم التابعة للمختبرات التي يتعدى أحياناً نطاقها

حيث كان التزام الناس على الطرقات بشكل أكبر من قبل لا سيما في جبل لبنان وبيروت الكبرى. وهذا ما أدى حكماً الى انخفاض عدد ضحايا حوادث السير في هذه الفترة. ولكن لا يمكننا بعد تحديد ماهية هذا النجاح. ان كان هو بناءً على خطة معينة وتطبيق فعلي من المعنيين. أم كان بسبب التغطية الاعلامية الكبيرة التي واكبت تطبيق قانون السير في مراحل الأولى والتي أسهمت بالالتزام الناس خوفاً».

العقاب مهم جداً: سوف نستمر برؤية بعض المخالفات فنحن لدينا نقص كبير بععيد وعتاد قوى الامن. وبالنهاية لا يمكن وضع شرطي على كل مواطن. ولكن المهم هو العقاب. لأن المخالف إذا ما تمت معاقبته اليوم. فبالإكيد سيُعاقب غداً أو بعد غد. وبالتالي المُعاقب لمرة واحدة بالتأكد بسبب الغرامات العالية التي أسهمت بالالتزام الناس بشكل ملحوظ».

شربل النوار

عضو في جمعية يازا



المنطقة والحفاظة».

وتسلم حداد لائحة بالمطالب والمشاكل التي يعاني منها الأخصائيون منذ زمن طويل واعداد متابعيتها بعد رفعها الى المراجع المختصة ولا سيما أن وزير الصحة العامة على علم بهذه المخالفات ويبيدي كل الاهتمام للمعالجة».