

عدّ مشروع تنظيم الوقوف على جوانب الطرقات، «بارك ميتر»، الذي بدأ تنفيذه في بلدية بيروت في 2004 بـ 9.8 ملايين دولار من أسهل الاستثمارات ذات العائد المرتفع، إذ بلغت عائداته في 2009 نحو 4 مليارات ليرة، إلا أن تنفيذ المشروع خضع لشروط البنك الدولي التي أفضت إلى انتقال صلاحيات بلدية بيروت، إلى «الإعمار والإعمار»، وهيئة إدارة السير
كان مشروع النقل الحضري، ولا سيما الشق الذي يؤمن إيرادات مالية، والمتعلق بتركيب عدادات وقوف على جوانب الطرقات، وهو مشروع يُعرف بـ«بارك ميتر»، السبب الرئيسي في توزع صلاحيات مجلس بلدية بيروت المتصلة بإدارة الطرق الداخلية وصيانتها. لكن رئيس البلدية، عبد المنعم العريس، يلقي باللائمة على محافظ مدينة بيروت، ناصيف قالوش، والأخير يردّها عليه.

شروط البنك الدولي

قصة الـ«بارك ميتر» تعود إلى عام 1998، حين كان مجلس بلدية بيروت يناقش كيفية استعمال جزء من قرض تقدّمه اليابان عبر البنك الدولي بقيمة 115 مليون دولار لمشروع النقل الحضري في مدينة بيروت الكبرى، لتنفيذ مشروع عدادات وقوف السيارات على جوانب الطرقات، باعتبار البلدية صاحبة الصلاحية والاختصاص في كل ما يتعلق بالطرق الداخلية. رفض المجلس الموافقة على اقتراح بتوزيع العائدات بين 50% للصندوق البلدي و50% لسداد وإدارته إما مباشرة أو عبر شركة «القرض»، على أن تقوم البلدية بتلزم تركيب عناصر مشروع الـ«بارك ميتر» خاصة، فاستمرّ النقاش سنتين حتى تحرّك مجلس الإنماء والإعمار في 2000 للضغط على المجلس البلدي، تحت عنوان «استعمال القرض أو إلغاؤه»، إذ مضى عليه 8 سنوات ولم يُستعمل
«أثمرت» الضغوط، فأصدر المجلس البلدي في حزيران 2000 القرار رقم 446، وينص على: «الموافقة على التوجهات الأساسية لبرنامج الوقوف على جوانب الطرق في مدينة بيروت بواسطة عدادات الوقوف الذي كان قد عرضه البنك الدولي على المجلس قبل شهرين». وتتضمن شروطاً يشير إليها أحد أعضاء المجلس البلدي، باعتبارها أموراً سيادية الطابع، إذ تتضمن تركيب غرف تحكّم ومرآة متطورة يمكنها معرفة كل التحركات في كل أنحاء المدينة، إدارة محددة وفاعلة تشرف على تنفيذ المشروع، تنظيم الأرصفة وتركيب عدادات على جوانب الطرقات في تشرين الأول 4082 وإشارات. وفيما أنيطت مهمة التلزم بالبنك الدولي ومجلس الإنماء والإعمار، صدر المرسوم 2000 الذي أنشأ هيئة إدارة السير والمركبات لتكون الجهة التي تشرف على تنظيم السير، إذ نصّ هذا المرسوم على التنسيق مع البلديات والأجهزة المختصة لوضع سياسة لتنظيم الوقوف على جوانب الطرقات ووضع «أن تتولى الهيئة نظام خاص لإدارتها باستخدام العدادات الخاصة وتركيبها وصيانتها وإزالة المخالفات»، ويمكنها «التعاقد مع البلديات» المعنية لاستثمار هذه العدادات مع توزيع الحصص العائدة للمؤسسة ولكل بلدية من المحاصيل

التركيب ثم الإدارة والصيانة

في المحصلة، جرى توزيع صلاحيات البلدية على أكثر من جهة، فأجرى مجلس الإنماء والإعمار والبنك الدولي مناقصة فُرض من خلالها أن يكون مقدم العرض المحلي متحالفاً مع شركة أجنبية، فرست المناقصة على تحالف الأميركية بقيمة 9.809 ملايين دولار، وبدأ العمل في نهاية «شركة «نيد» المحلية والمنشأة حديثاً، مع شركة «دانكن» عداداً حتى نهاية عام 2009، وبقي 40 عداداً قيد التركيب 2005720، وجرى تركيب
أما هيئة إدارة السير، فقد وقّعت مع بلدية بيروت عقد استثمار لتلزم إدارة وصيانة العدادات والإشارات الضوئية، لمدة 6 أعوام، وأطلقت مناقصة في عام 2004 فاز بها، تحالف شركتي «نيد — دانكن» أيضاً (!) من دون أن يتبلغ مجلس بلدية بيروت أي تفاصيل إضافية عن العقد، ولا سيما قيمته ومدته... ويروي عضو في مجلس بلدية بيروت، أن الاتفاقية الموقعة «سريعاً» بين هيئة إدارة السير وبلدية بيروت، تنص على أن عائدات عدادات الوقوف على جوانب بارك ميتر»، ستغطي عملية تسديد القرض، وكلفة التشغيل والإدارة، وما يفيض عنهما سيذهب إلى «الطرقات، أو الصندوق البلدي، لكن هذا الأمر لم يقترن بتعيين مدقق حسابات مشترك بين البلدية والهيئة لمعرفة كلفة التشغيل والإدارة والصيانة والتوزيع الزمني لردّ القرض، وهي أمور تسترّ عليها مجلس الإنماء والإعمار والهيئة، حتى إن أحد أعضاء البلدية طلب، خطأً، تزويد المجلس البلدي بتقرير شامل عن الملف، ولا سيما أن البلدية لم تحصل على قرش واحد من هذا الاستثمار، لكنه لم يتلق شيئاً من هيئة إدارة السير حتى الآن

لمن العائدات؟

على أي حال، بلغت عائدات عدادات «بارك ميتر» في مدينة بيروت في عام 2009، بحسب الأرقام الواردة إلى مجلس الإنماء والإعمار نحو 4 مليارات ليرة، أي ما متوسطه 5.5 ملايين ليرة للعداد الواحد سنوياً، ونحو ليرة يومياً، وهو رقم يفوق كل التوقعات، إلا أن هيئة إدارة السير وحدها تعلم كيف يتوزع المبلغ بين الإدارة والصيانة وسداد القرض، إذ كانت دراسة الجدوى للمشروع تشير إلى أن الأرباح لن تظهر إلا بعد تركيب 600 عداد على أساس نسبة التزام من المواطنين تبلغ 60%، ما سيؤدي إلى استرداد الكلفة خلال 5 أعوام، غير أن الواقع أظهر أنه يمكن استرداد الكلفة بعد 3 أعوام، إذ بلغت نسبة التزام المواطنين 90%، فيما بلغت نسبة استعمال الموقف (حركة الدوران) 70%، أي بمعدل 7 سيارات أو 8 سيارات لاستعمال الموقف في اليوم الواحد. ولكن ما يعقد الوضع، أن مدة عقد الاستثمار بين الهيئة والبلدية تنتهي خلال السنة الجارية، ففي حال عدم تجديده ستظهر مشكلة لها علاقة بالجهة صاحبة الصلاحية لإدارة عملية تلميز عقد الإدارة، فهل يعود إلى قسم السير في بلدية بيروت؟

يقول رئيس بلدية بيروت، عبد المنعم العريس، إن صلاحيات إدارة «البارك ميتر» لم تعد من اختصاص بلدية بيروت، فهي باتت تقع تحت إشراف مجلس الإنماء والإعمار، وهيئة إدارة شؤون السير، علماً بأن الأمور التنفيذية منوطة بالسلطة التنفيذية، أي محافظ مدينة بيروت. غير أن هذا الأخير أبلغ «الأخبار» أن «هذا الأمر يخضع للقرار! «المسؤولية علينا؟» البلدي الذي يرسلونه لنا، وما علينا إلا التنفيذ، فهل يريد عبد المنعم عريس أن يرميها

آلاف ليرة 10

هي قيمة غرامة محضر الضبط الذي يحصل عليه المخالف لوقت الوقوف المدفوع سلفاً، على أساس تغريمه تعرفه يوم كامل، وفي حال عدم التسديد خلال 15 يوماً تبلغ الغرامة 30 ألفاً، وفي حال تراكم البدلات غير المدفوعة تصبح الغرامة 40 ألفاً

تعرفات تحت الطلب

تحوّل مجلس بلدية بيروت إلى موظف لدى مجلس الإنماء والإعمار والبنك الدولي وهيئة إدارة السير والشركة الملتزمة، فكان يصدر القرارات التي تطلبها هذه الجهات، مثل تحديد جدول تعرفات الوقوف الذي فرضه مجلس الإنماء كالآتي: 500 ليرة بالحد الأدنى عن كل نصف ساعة بين الساعة 8 صباحاً و5 مساءً. أما محضر الضبط بحق المخالفين فقد بُني على قواعد فرضها البنك الدولي بموافقة البلدية من ضمن القرار البلدي رقم 446