الذبح خارج المسلخ البلدي في طرطوس والشروط الصحية غائبة!

| طرطوس- الوطن

لا ندري إن كانت اللحوم الحمراء التي نشتريها من المحلات في مدينة طرطوس وخارجها نظيفة وصالحة للاستهلاك البشري تماماً وخاصة أن الكثير من الذبائح تذبح خارج المسلخ النظامي بعيداً عن التعليمات والشروط الصحية لأسباب مختلفة تعرفها الجهات ذات العلاقة منها، ما يتعلق بأصحاب الملاحم والقصابة ومعظمها يقع بمسؤولية مجلس المدينة والتموين والصحة.. الخ.

وضمن إطار ما تقدم تحدّث العديد من (القصّابة) الذين التقيناهم عن ابتعادهم عن المسلخ البلدي العائد لمجلس مدينة طرطوس و ذهابهم للمسالخ الخاصة والحجة عدم وجود سيارة لنقل الذبائح لدى المسلخ كما تشترط مديرية التموين، فهل حقاً هذا السبب أم إن القصابة لهم في الأمر غاية أخرى كأن تكون الذبيحة مريضة أو غير ذلك؟!

مدير مسلخ طرطوس البلدي سام عيد أكد لـ«الوطن» أنه فعلاً لا توجد سيارة لهذه الغاية في المسلخ وهذا الموضوع عمره أكثر من عشر سنوات، موضحاً أنه ورغم الكتب والمطالبات المتكررة بهذا الخصوص فإن الغاية المرجوة لم تتحقق حتى الآن.

مبيناً أن حاجة المسلخ الفعلية لسيارتين صغيرتين، أما سيارة النقل المبردة فليس شرطاً وجودها بسبب قرب المسلخ من المدينة والنقل فوري، أما عن السيارات الموجودة في المسلخ حالياً فأكد عيد أنه توجد سيارة مستهلكة ومعطلة منذ أكثر من عشر سنوات وهي (زيل موديل ١٩٦٠) وحتى عندما كانت تعمل كان (القصابة) يحجمون عن النقل فيها بسبب ارتفاعها وصعوبة نقل الذبائح إليها ومنها.. بالإضافة إلى تعرضها للأعطال أثناء النقل.

ورداً على سؤال «الوطن» عن سبب ابتعاد القصابة عن المسلخ البلدي إضافة لما تقدم أشار عيد إلى أنهم محجمون عن الذبح في المسلخ البلدي بسبب التشدد في تطبيق الإجراءات الصحية وليس بسبب سيارات النقل فقط، فسوق اللحوم بطرطوس (يحتاج لعفو الله) فجميع المحلات تبيع اللحوم المختلطة (خروف – بقر) وهذه مخالفة تموينية صريحة يفترض أن تعالجها الرقابة التموينية.

هذه القضية المهمة إضافة لقضية نظافة المدينة يفترض أن تكون في سلم أولويات مجلس المدينة المنتخب ومدير التموين الجديد إذ لا يجوز أن يبقى الواقع بهذا السوء على الإطلاق مهما كانت الحجج.

مستقبل المرور في دمشق كما تراه المحافظة

عبود: مشكلة المرور في دمشق مشكلة تنظيم وليست ضيق الطرقات

إغلاق دمشق القديمة أمام السيارات وترام وباص على محيط سورها وسيارات كهربائية ضمنها

| محمود الصالح

➤ أوتستراد خارج دمشق لشاحنات النقل والترانزيت

➤ ٢٠٠٠ باص على الغاز

➤ من السومرية للقابون باصات فوق الأرض ومترو تحتها بتكلفة ١,٢ مليار دولار

بدأت اليوم محافظة دمشق ترسم ملامح مستقبلها كمدينة حضارية يقصدها مئات الآلاف يومياً وثمة رؤية جديدة لكينونة هذه المدينة في جميع جوانب الحياة، وقد يكون واقع النقل والمرور هو الحالة الأكثر ضرورة في رسم معالم الحياة الجديدة لدمشق، ونقل أبرز الفعاليات مثل الكراجات وسوق الهال وتحويلة دمشق الكبرى ومراكز تبادلية للنقل وشركة واحدة للنقل الداخلي ودراسة جديدة لاستثمار المواقف، كل ذلك هو الجديد وربما أكثر في المجال المروري لدمشق.

بغية التعرف على تفاصيل مستقبل دمشق المروري التقت «الوطن» مدير النقل وهندسة المرور في محافظة دمشق عبد الله عبود.

• ما مصير كل الدراسات والرؤى التي وضعت لمدينة دمشق قبل الأزمة؟

يتم العمل على تطوير الدراسات القديمة، إذ تم قبل الأزمة دراسة عقدة كفرسوسة والكارلتون وعقدة المواساة لربط مدينة دمشق مع الريف دمشق عن طريق محور قصر الشعب وضاحية قدسيا مع الصبورة أو مع الطالع إلى عقدة الشامي وقاسيون إلى المتحلق الشمالي للربط مع المحافظات الثانية كما درست عقدة المجتهد وكذلك دوار باب مصلى وتوحيد اتجاهات بين ابن عساكر وشارع القاهرة.

وكذلك تم تأهيل المدخل الشمالي والمدخل الجنوبي وبقيت وصلات بسيطة لإجراء تشابك بين الخطوط ضمن المدينة، ومحيطها وربط دمشق مع الريف والمحافظات والدول المجاورة.

كما تم التخطيط لتجهيز ٢٠٠٠ باص للعمل على الغاز لتسير في مدينة دمشق للحفاظ على البيئة، إضافة إلى العمل على مشروع المترو وكذلك إنجاز الخط الأخضر الذي يمتد من السومرية حتى كراج القابون بطول ١٦,٥ كم و١٧ محطة وهو على أجزاء منه على سطح الأرض ومنه تحت الأرض وقد وصلت الدراسة إلى مرحلة متقدمة وهناك مجموعة من الخيارات وضعت لتمويل المشروع وكانت التكلفة حينها ١,٢ مليار دولار.

• ما الواقع المروري الجديد؟

نحن الآن نعمل على واقع مختلف إذ يتلاصق الريف مع المدينة وكذلك هناك مخطط توسع لمدينة دمشق كل ذلك يجعلنا ننظر إلى الموضوع تحت عنوان رؤية دمشق الكبرى حيث تم ضم المحيط الملاصق ولذلك تم وضع مركز تبادلي لوسائل النقل في داريا ومسار باصات ضمن المدينة حتى يصل إلى برزة وعش الورور حيث مركز تبادلي آخر وهناك أيضاً مركز تبادلي في السومرية ويرتبط بخط ضمن المدينة حتى يصل إلى كراج القابون وهناك مركز آخر تبادلي في دمر يرتبط بخط يصل إلى جرمانا إذاً هناك ١١ خط ربط تم تشبيكها جميعها بمراكز الانطلاق ومطار دمشق الدولي والسكك الحديدية في القدم وهناك مراكز فرعية لهذه الخطوط ومراكز التقاء حيث لا يضطر المواطن إلى أخذ أكثر من خطين مهما كان مشواره طويلاً، هذه الخطوط تم اعتمادها وهي الآن مرجع والآن يمكن أن يتم إجراء تعديلات طفيفة في التنفيذ والمسار أما بخصوص الدراسة الجديدة في مشروع الـ٦٦ خلف الرازي وكفرسوسة والميدان المقصود المناطق العقارية ١٠١ و١٠٢ و١٠٣ وصولاً إلى جوبر وبرزة في ضوء هذا الواقع الجديد فأصبح المتحلق الجنوبي طريقاً داخلياً ضمن المدينة ووجهة نظرنا الآن أن نتجه إلى تحويلة دمشق الكبرى التي تلف حول المدينة وأقصى الريف وتصل إلى المطار وعدرا والمتحلق الشمالي والتي نستفيد منها في التبادل مع المحافظات والدول المجاورة والترانزيت وهذا يؤدي إلى عدم إدخال الشحن العابر إلى مدينة دمشق الآن كل الشحن القادم من العراق وجميع المحافظات السورية ولبنان وتركيا يدخل دمشق ليخرج إلى الأردن والعكس صحيح وفي حال تنفيذ التحويلة الكبرى تتحول جميع قوافل الشحن إلى خارج المدينة ومن ثم تسهل الحركة المرورية في المدينة.

• ماذا عن نقل الفعاليات الكبرى في المدينة؟

نسعى إلى نقل الفعاليات الكبرى من داخل دمشق إلى خارجها ومنها سوق الهال ومراكز الانطلاق لأن وجودها يجلب وسائل النقل منها وإليها وهذه الحركة نحن بغنى عنها عندما يتم نقلها إلى خارج المدينة يتم تفريغ المدينة وكذلك يتم تخصيص مناطق تجارية وصناعية كاملة خارج مدينة دمشق توضع لها خطة خاصة للنقل والمواصلات. نحن نعاني الآن وجود أكثر من ٤٠٠ مكتب بيع سيارات في مدينة دمشق ومثلها في الريف وكل مكتب يضع أمامه عدداً من السيارات وهذا كان يشكل مشكلة للمدينة الآن تقرر إنشاء تجمع معارض سيارات في مدخل دمشق الشمالي بعد ضاحية الأسد باتجاه الشمال بمسافة ٣ كم وهذا تجمع على مساحة ١٤٥٠ ألف متر مربع وهناك فعاليات متكاملة في هذا المشروع حيث لحظت الدراسة وجود مصارف ومراكز خدمة للمواطن ومراكز صيانة ومطاعم ومركز صحي ومكتب لمديرية النقل كذلك يجري الآن دراسة لوصول سكة الحديد من مدينة عدرا الصناعية إلى شركة سيرونكس حيث التمركز التبادلي فيه محطة باصات ومحطة مترو ومحطة للسكك الحديدية وبذلك نحقق الربط بين جميع وسائل المواصلات.

أما سوق الهال فسيتم نقله خارج المدينة حيث سيكون لدينا مكانان لسوق الهال، الأول في المنطقة الشمالية والثاني في الكسوة بغية استقطاب المنتجات الزراعية القادمة من جميع المناطق، كراج المنطقة الجنوبية وافق المحافظ على إعطاء مساحة كبيرة لإنشاء كراج جديد للمنطقة الجنوبية في المنطقة التنظيمية ١٠٣ جانب محطة القدم وسيستوعب مركز الانطلاق هذا جميع وسائل النقل إلى المنطقة الجنوبية ودول الخليج والأردن والآن مسجل فيه بحدود ٦٠٠ سيارة.

• تعاني المدينة من قلة في عدد المرائب، ما الحلول لذلك؟

موضوع المرائب التي أصبحت تضيق على عدد السيارات التي تدخل المدينة يمكن إنهاء هذه المشكلة عند تشغيل وسائل النقل العامة بحيث نخفض على الناس الحاجة لاستخدام سياراتهم الخاصة ومن ثم تقل الحاجة إلى وجود مرائب في الوقت ذاته ستخصص مرائب مجانية للمواطنين في المراكز التبادلية لوضع سياراتهم فيها والانتقال لوسائل النقل الجماعي، الحقيقة نحن نريد تشجيع الناس على عدم الدخول إلى المدينة بسياراتهم الخاصة وكذلك تشجيع استخدام الدراجات ، يوجد الآن ٣ مرائب طابقية بسعة ٩٠٠ سيارة و٨ مرائب سطحية بسعة ١٠٥٠ سيارة.

كلما تم تنظيم وسائل النقل وطريقة سيرها وإنشاء ساحات في مركز المدنية استطعنا تخفيف الاختناقات المرورية.

• هل صحيح أن هناك مشروعاً لإغلاق دمشق القديمة؟

نعم نعمل على أن يكون هناك مشروع لإغلاق دمشق القديمة وتسيير ترام وباص على محيط السور مع إيجاد ٥ مرائب خاصة لهذا الخط وتسيير سيارات كهربائية ضمن المدينة القديمة، كل ذلك سيؤدي إلى تسهيل الحركة المرورية في مدينة دمشق والحقيقة أن هناك دفتر شروط لمشروع إغلاق المدينة القديمة وقد لحظ المشروع رصد واقع وحاجة الفعاليات التجارية والسياحية والدينية في دمشق القديمة، هذا المشروع له تسلسل بمشروع إعادة الإعمار وهو مرتبط بالسياحة وبالكثير من الروابط التجارية والاقتصادية.

• ماذا عن كراج القابون؟ أين سيوضع؟

في القابون نعمل اليوم على خطين متوازيين منها مركز انطلاق حيث يوجد لدينا الآن مركزان مركز السرافيس والهوب هوب في العباسيين ومركز البولمان الذي ينقسم إلى قسمين الوصول والمغادرة، الآن تم تجميع مركز السرافيس والهوب هوب والبولمان في مركز واحد فقط هو المكان القديم لوصول البولمانات بعد أن تم توسيعه بشكل كبير حيث يصل طول الموقع إلى ٥٠٠ متر وعرض ٢٠٠ متر وهذا سيكون مركز انطلاق الشمالي الجديد بكل فعالياته ولأن تكلفة هذا المشروع عالية جداً سينفذ وفق برنامج تشاركي وتمت دراسته ليكون من المراكز المتطورة جدا حيث يضم كل الفعاليات الخدمية بما فيها وجود فندق لإقامة الركاب في حال الحاجة إليه ويسهل على الشركات عملية التواصل ويرتبط أيضاً مع المركز التبادلي في سيرونكس كل ذلك بهدف إنهاء ظاهرة انتشار الباصات في مختلف شوارع المدينة ، ومسجل في كراج الشمال بحدود ٢٤٠٠ سيارة.

الآن بدأنا في الحل المؤقت في نفس المكان وفي الفترة القادمة سيتم العمل على الحل الدائم في المشروع الذي سينفذ على مستويين حيث أخذنا بعين الاعتبار عدد الباصات التي ستدخل إلى هذا المركز خلال فترة طويلة وسينجز المركز المؤقت قبل نهاية العام الحالي، أما بالنسبة لكراج العباسيين الذي يصل طوله إلى ١٠٠ متر وعرضه ٣٠ متراً فتم تحويله إلى حديقة.

• ما الحلول لشوارع الثورة والبرامكة وفكتوريا ومشكلة الازدحام فيها؟

خلال الفترة الأولى يجب أن نتحمل هذه المعاناة المرورية حتى نأخذ الإجراءات اللازمة لأن الأمر متعلق بالأولويات وتوفر الاعتمادات اللازمة حيث نقول إن الشوارع التي لا يمكن التوسع فيها نجد لها حلولاً إما بعكس الاتجاهات وإما بتوحيد الاتجاهات أو إجراء أعمال صناعية فيها.

في شارع النصر أجريت دراسة ركزت على تحويل شارع خالد ابن الوليد من النزول إلى الصعود يعني عكس الاتجاه فيه، حيث سيساهم في تفريغ المدينة وهو على ٣ حارات يصب من ساحة الحجاز فشارع النصر إلى المتحلق الجنوبي وفي ذلك تنفيذ لسياستنا المرورية التي نعمل من خلالها على تسهيل حركة الخروج من المدينة وتصعيب الدخول إليها وسيصبح من باب مصلى إلى الحميدية طريق نازل.

أما في البرامكة فسيتم عكس الاتجاهات وأيضاً سيصب في شارع خالد ابن الوليد وساحة الحجاز، كل ذلك في إطار خطة توحيد اتجاهات الشوارع الضيقة والفصل بين الحركة العابرة والحركة المحلية وما سيسهل تنفيذ هذا المشروع أننا سنقوم بتنفيذ عمل صناعي كبير في الفحامة وإيجاد نفق من سانا إلى وزارة الزراعة، أما بالنسبة لدوار الجمارك فهناك عمل صناعي تأخرنا في إنجازه لأن هناك محطة للمترو.

الحقيقة لدينا طرقات كافية لكن هناك سوء بتنظيم التقاطعات المرورية والمشكلة أننا نقوم بحلول جزئية ولا نعمل على الحلول الدائمة.

• ما الحلول المتخذة للكثافة المرورية التي سيتسبب بها إقامة أبراج دمشق في البرامكة؟

قبل الأزمة درسنا مخطط المشروع وهناك مرآب تحت الأبراج كبير جداً يستوعب كل السيارات ولكن هذا يحتاج إلى دراسة في طريقة إدخال وإخراج السير من وإلى هذا المرآب وربطه مع محطة المترو في سانا، الحقيقة أن وجود البرج الكبير جداً في تلك المنطقة المزدحمة ليس صحيحاً كان يفترض أن يكون هذا البرج في مناطق التوسع ١٠١ أو ١٠٢ أو غيرها وقدمنا مقترحاً بإقامة نفق يربط البرج في نفق الفحامة المزمع إقامته.

• هناك مشكلة حقيقية في عقدة فكتوريا، ما الرؤية لحل المشكلة؟

عقدة فكتوريا هي مركز المدينة ولها وضع خاص جداً عندما حسنا شارع بيروت أصبح لدينا زيادة في الحارات من فكتوريا إلى الأمويين وغزارة كاملة وذلك بسبب إغلاق الشوارع المحيطة وهذه الغزارة ستخف حتماً بعد فتح الشوارع المغلقة ونحن بحاجة في الحقيقة إلى خطوتين هما تأهيل جسر فكتوريا مع البحصة وأسفل جسر الثورة لأن الحل القائم في هذه العقدة غير صحيح أبداً ويجب أن يتم إيصال السير بانسياب من البحصة إلى شارع العدوي وشرق ركن الدين وقد وضعنا لذلك حلولاً ستنفذ قريباً لجعل حركة المرور في عقدة جسر الثورة ميسرة وخلال ٢٠ يوماً سيتم تأهيل اتجاه في جسر فكتوريا والاتجاه الآخر بعده مباشرة.

الحقيقة إننا لا نستطيع القيام بعمل صناعي كبير في جسر فكتوريا بسبب المياه الجوفية وبسبب وجود نهر بردى تحت هذه المنطقة والمنطقة معقدة جداً ولولا وجود الجسر القائم لاستطعنا أن نتحكم في المنطقة أكثر أما إيجاد دوار في منطقة فكتوريا فهذا أمر غير ممكن لأنه يحتاج إلى مساحة أكبر وتكلفة عالية والحل هو ضبط حركة السيارات والمشاة وبذلك يتم حل ٥٠ بالمئة من المشكلة.

• إذاً كيف يمكن حل كل هذه التعقيدات في ضوء الممكن؟

لو كان لدينا منظومة مرور صحيحة لما شاهدنا هذا الازدحام اليوم، تقف السيارات على الرصيف وفي المكان الممنوع، كل ما تحتاجه دمشق هو تنظيم المرور فيها، مثال ذلك في المتحلق الجنوبي نعمل على إعادة تأهيله وربط المحاور مع بعضها البعض ووضع إشارات لإنشاء موجة مرورية خضراء ولن تكون السرعة هنا أكثر من ٨٠ كم.

• مازالت عملية الوقوف في شوارع المدينة تشهد فوضى كبيرة؟

بالنسبة للمواقف نحن نعمل الآن أن تكون الشوارع إما الوقوف ممنوعاً وبالتالي من غير المسموح مطلقاً الوقوف عليها وإما مسموحاً الوقوف وهناك حالتان وقوف مجاني ووقوف مأجور ولا بد أن تكون هناك شركات استثمارية لتوحيد جهة الإشراف على المواقف ويجب الفصل بين المواقف في المناطق التجارية والمناطق السكنية لأنه من غير المعقول أن نأخذ أجرة من شخص يقف تحت منزله وهناك شوارع لا يجوز بأي شكل الوقوف عليها منها شارع بيروت.

• ما خطة المحافظة لتوسيع النقل الداخلي؟

في النقل الداخلي نحن نحتاج إلى تنظيم العملية من خلال شركة واحدة تنظم العمل وتخطط بشكل صحيح وسيتم تسيير الباصات وفق المسارات المحددة وأن تكون هناك غرفة مراقبة مركزية لجميع المسارات ترصد حركة الباصات في حال الازدحام وتغيير المسار أو العطل وحتى الإيرادات المالية لكل باص في كل رحلة من خلال الربط الإلكتروني ولدينا رؤية محددة في إنجاز هذا المشروع وكل ما تحدثنا عنه من دراسات موجود إما بشكل كامل وإما بشكل جزئي لأن هناك متغيرات نتيجة الأزمة.

> تشجيع الناس على عدم استخدام سياراتهم بالمدينة