الراكب يشتكي.. والسائق يتذمر

«تكاسي وفانات» تستغل الوضع الراهن وتتقاضى أجوراً «ملتهبة».. و«سرافيس وباصات» غير راضية؟!

محمد راكان مصطفى
فادي بك الشريف

استغلال واضح من أصحاب سيارات النقل كافة سواء العاملة على المازوت أو البنزين للمواطنين إثر تخفيض المخصصات وأزمة المحروقات التي شهدتها البلاد خلال الفترة القليلة الماضية، الأمر الذي بدا واضحاً وجلياً وعنوانه العريض: عدم التزام أصحاب هذه السيارات بالتعرفة الصادرة بالتزامن مع قلة عدد السرافيس في مراكز المدن واختفائها في بعض الحالات، سواء كان بشكل متفق عليه بين أصحاب السيارات في بعض الحالات أم لا؟

للحديث أولاً عن واقع السرافيس نجد أن بعض السرافيس والباصات تتقاضى أجوراً زائدة عن التعرفة وفي بعض الخطوط التعرفة التي تكلف ١٠٠ ليرة أصبحت ٢٠٠ ليرة سورية والحجة دوماً أن أصحاب السرافيس يشترون المازوت بالسعر الحر، ومع هذا الوضع يضطر العشرات من المواطنين لدفع مصاريف زائدة للوصول إلى أعمالهم.

ومن الجهة الثانية سيارات الأجرة (التكاسي) التي ضربت عرض الحائط بأي تعديل للتعرفة لتستغل الواقع الراهن بتقاضي أجور مبالغ فيها جداً، مثلاً: بلغت أجرة الراكب من شارع الثورة إلى جسر الرئيس ٢٠٠٠ ليرة سورية وأكثر.

بينما تراوحت أجرة راكب السرفيس من دمشق إلى ريفها بين ٧٠٠ إلى ١٥٠٠ ليرة سورية حسب الوجهة، علماً أن السرفيس يحصل على مخصصات يومية بسعر مدعوم، فيما تبدأ أجرة راكب التكسي من دمشق إلى الريف القريب من ٥٠٠٠ ليرة سورية إلى ١٠ آلاف، ويتجاوز هذا المبلغ أيضاً للريف البعيد.

أما «فانات الـ H1» كما هي معروفة بين المسافرين فتصل أجرة الراكب فيها إلى ١٠٠٠٠ ليرة سورية إذا كانت الوجهة حمص وحماة على أقل تقدير، في حين نحو الساحل قد تصل الأجرة إلى ١٥ ألف ليرة سورية، وفيما يخص المحافظات الشرقية فتصل الأجرة إلى نحو ٤٠ ألف ليرة.

لاتخفيض على المخصصات

مدير الصيانة والتشغيل في شركة محروقات عيسى عيسى أكد لـ«الوطن» أنه لا يوجد أي تخفيض على الكميات المخصصة لكل خط نقل، موضحاً أنه في كل محافظة هناك لجنة نقل تضم عضو مكتب تنفيذي مختصاً بقطاع النقل في المحافظة وممثلاً عن هندسة السير تحدد الكمية المخصصة لكل وسيلة نقل تعمل على المازوت وفقاً للاستهلاك بناء على مسافة المحور وعدد الرحلات.

واعتبر عيسى أن المشكلة الحقيقية هي بعدم التزام عدد من أصحاب الآليات بالعمل واللجوء إلى بيع مخصصاتهم بما يحقق لهم أرباحاً أكبر.

عيسى رأى أن الحل بالتوجه الحكومي نحو تطبيق نظام GPS، مشيراً إلى وجود لجنة بمشاركة مجموعة من الوزارة وبرئاسة معاون وزير النفط لدراسة إمكانية التطبيق، متوقعاً أن تكون النتائج في القريب، بما يضبط التزام السائقين بالعمل ويمنع التهرب ويحد من الاتجار بالمحروقات في السوق السوداء، منوهاً بأن الأتمتة بشكل عام تحد من التدخل البشري وتضمن التطبيق الصحيح لاستخدام المادة في تخديم نقل المواطنين.

لانية للتعديل

وعن واقع النقل بين المحافظات أكد مدير الأسعار في وزارة التجارة الداخلية وحماية المستهلك علي ونوس في تصريح لـ«الوطن» أن دور الوزارة ينحصر في ضبط التسعيرة للخطوط العاملة بين المحافظات سواء العاملة على البنزين أو المازوت، مشيراً إلى صدور التعرفة للخطوط العاملة من ميكروباصات وبولمانات وشبه بولمانات التي تنطلق من كراجات الانطلاق استناداً للمسافات الكيلومترية المعتمدة من وزارة النقل واستناداً إلى تعرفة الكيلو متر الواحد الصادر عن الوزارة على أسعار المازوت المعتمدة.

وأكد ونوس أن لا توجه أو نية حالياً لتعديل أي تعرفة خاصة بالنقل بين المحافظات وأي وسائل نقل عاملة على المازوت، وخاصة أنه لم يطرأ أي تعديل على أجور المازوت ولا تزال ثابتة.

وقال مدير الأسعار: نتيجة قلة توافر المادة خلال الأيام الماضية برزت حالة من الاستغلال يتم ضبطها من مديريات التجارة الداخلية وحماية المستهلك في المحافظات، ومتابعة حركة الباصات من كراجات الانطلاق، الأمر الذي بحاجة إلى تعاون المواطنين بتقديم شكاوى للجهات المعنية.

وفيما يخص استغلال بعض الفانات للوضع الراهن، أكد ونوس أن الفانات العاملة على البنزين التي يتم الحديث عنها هي غير مرخصة وليست معتمدة على الإطلاق، معتبراً أنها خارجة عن خطوط النقل المعتمدة، مضيفاً: أي شكوى تصل الوزارة أو المديريات يتم التعامل معها بشكل فوري ومباشر.

وحول أجور «التكاسي» أشار ونوس إلى أن أي تعديل على سعر المحروقات (البنزين) يتم مخاطبة المكاتب التنفيذية بالتعديل الواجب إضافته على التعرفة بمعدل زيادة المحروقات، منوهاً بأنه لم يحدث أي تعديل على أجور النقل العامة من (سرافيس وباصات).

وفيما يخص حالة الاستغلال قال ونوس: من خلال صدور المرسوم التشريعي رقم ٨ لعام ٢٠٢١ فإن التعامل مع أي حالة تستغل الواقع الحالي يقيم غير معتمدة من الوزارة يتم ضبطه بموجب المرسوم مع وجود عقوبات رادعة جداً تشمل (الغرامة والحبس)، معتبراً أن المرسوم شامل لجميع أسعار المواد والسلع والخدمات وغيرها، مضيفاً: يتطلب الأمر أيضاً تعاون المواطنين والشكوى عن أي مخالفة.

وتابع: إن بعض أصحاب وسائل النقل ونتيجة عدم لحظ ارتفاع تكاليف التشغيل يلجؤون لأساليب ملتوية للحصول على تعرفة معينة، مضيفاً إن هذا الأمر مخالف، وتم مؤخراً إجراء تعديل على تعرفة (التكاسي) وتم لحظ ارتفاع مستلزمات وتكاليف التشغيل ضمن دراسة تفصيلية.

عقوبة جنحوية

في السياق بين مصدر في المرور لـ«الوطن» أن عقوبة تقاضي أجرة زائدة هي توقيف السائق وحجز المركبة (بموجب قانون السير)، وهي عقوبة جنحوية تتراوح بين ١٠ أيام إلى الشهر، ويعود تقدير المدة للقضاء المختص.

عضو المكتب التنفيذي في ريف دمشق لقطاع النقل عامر خلف شدد على ضرورة تقدم المواطن بشكوى بحق السرفيس الذي يتقاضى أجوراً زائدة، مضيفاً: من غير المعقول أن تتم الشكوى على خط كامل، معتبراً أن تطبيق الإجراءات القانونية بحق السرافيس التي تصل شكاوى بحقها من شأنه أن يردع باقي السائقين عن ارتكاب المخالفة.

خلف كشف لـ«الوطن» عن سحب أكثر بطاقات محروقات لأكثر من ٧٠٠ سرفيس لعدم التزامهم بالعمل، وأوضح أنه يتم كل جلسة حرمان بين ٢٠٠ إلى ٣٠٠ سرفيس مدة عشرة أيام.

وأكد أن هذه العقوبة رادعة وتسببت بالتزام السائقين بالعمل على خطوطهم المخصصين بها، وخاصة أنه مع تكرر المخالفة يتم سحب البطاقة بشكل نهائي.

وأوضح خلف أن هذا الإجراء حد بنسبة ٩٨ من حالات تهرب السرافيس من العمل، مضيفاً: جاء الإجراء بعد التعميم إلى مديري النواحي والمناطق ورؤساء لجان السير لتزود المحافظة بعدد السرافيس العاملة لدى كل منها وبمطابقتها مع البيانات الموجودة لدى مديرية النقل بريف دمشق تبين وجود تهرب عدد كبير منها من العمل وجاءت العقوبة الأشد وهي سحب بطاقة المحروقات لردع هذه التجاوزات.

وعن تقاضي سيارات الأجرة لمبالغ غير معقولة بين خلف أن موضوع التكاسي من اختصاص محافظة دمشق.

توزيع اللصاقات

على نحو متصل دعت هندسة المرور والنقل في محافظة دمشق جميع المواطنين إلى تقديم شكوى بحق كل سائق لا يتقيد بالتعرفة المحددة أو يطالب بزيادة على المبلغ الواجب دفعه.

وفي تصريح لـ«الوطن» أكد مدير هندسة المرور ياسر بستوني البدء بتوزيع اللصاقات المتضمنة التعرفة الواجب دفعها من الراكب لسيارات الأجرة العمومي «التكسي» التي لم تعدل عداداتها حتى الآن، على أن يتم توزيعها في مرائب النصر بالحجاز والمواصلات في شارع الحمرا والفردوس جانب فندق الشام بسعر ٥٠٠ ليرة.

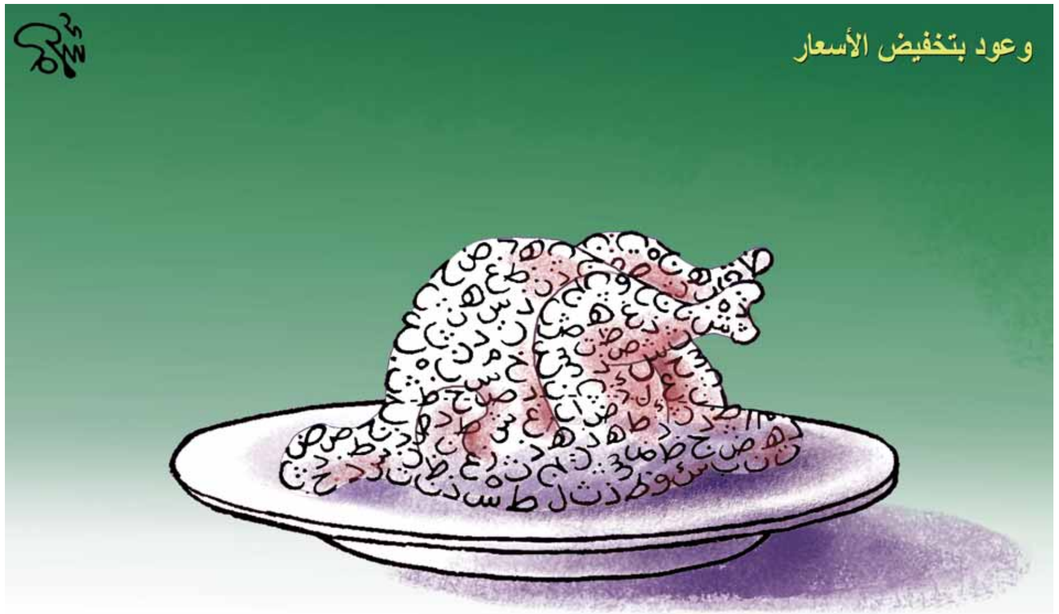
وبموجب التعرفة، يدفع الراكب ضعف المبلغ الظاهر على شاشة العداد الحالية، مشيراً إلى أن المديرية أخذت بالحسبان عدد لصاقات يتجاوز الـ٢٠ ألفاً، مضيفاً: أي ضبط بحق أي تكسي مخالف هو من اختصاص (المرور) وهناك تنسيق مستمر.

> ونوس: المرسوم «٨» يشمل مخالفات النقل والعقوبات رادعة

> عيسى: لا تخفيض على مخصصات الآليات.. والـ GPS للحد من التلاعب

> خلف: المواطن لا يشتكي.. و«التكاسي» ليست من اختصاصنا!

> بستوني لـ«الوطن»: بدأنا بتوزيع اللصاقات في دمشق



صيف دمشق المائي جيد شريطة توافر «المازوت»

الهاشمي لـ«الوطن»: لا حلول جذرية لتوفير كامل حاجة مناطق المخالفات من مياه الشرب

محمود الصالح

كشف المدير العام للمؤسسة العامة لمياه الشرب في دمشق وريفها سامر الهاشمي عن حاجة شبكة المياه في دمشق وريفها إلى حوالي ٧٠ ألف لتر من المازوت أسبوعياً لتشغيل مجموعات التوليد اللازمة لمضخات المياه، وبنسبة تشغيل لا تزيد على ٣٠ بالمئة من خطة التشغيل.

وأوضح الهاشمي أنه بشكل عملي ونتيجة الحصار الاقتصادي وقلة توريدات المحروقات لا يصل إلى المؤسسة سوى ٢٠ ألف لتر أسبوعياً، وهذا يعني أن هناك نقصاً يصل إلى ٥٠ ألف لتر أسبوعياً، وهذا ينعكس على ساعات التشغيل في محطات الضخ، وبالتالي هناك نقص في كميات الضخ في الشبكة.

وأكد المدير العام في تصريح خاص لـ«الوطن» أنه لا مشكلة لدى المؤسسة في توفير المياه، لأنها ستكون للعام الثالث على التوالي جيدة، وستشهد دمشق إن شاء الله صيفاً مستقراً في مياه الشرب.

الهاشمي بيّن أن المشكلة التي تعاني منها عمليات توفير مياه الشرب تتعلق بتأمين الطاقة الكهربائية اللازمة لعمليات الضخ، وهذا نتيجة فترات الانقطاع الطويلة للشبكة الكهربائية، التي نعمل على تعويضها من خلال تشغيل مولدات تعمل على الديزل حيث في المؤسسة ٥١٢ مولدة كبيرة في دمشق وريفها، منها ٢٦٣ مولدة موضوعة في الخدمة وجاهزة للعمل، وكل مجموعة من مجموعات التوليد تغذي عدداً من محطات الضخ بالكهرباء، والمشكلة اليوم هي في توفير المازوت لمجموعات التوليد، ولا يمكن توفير مياه الشرب بشكل مناسب ما لم يتم تأمين التغذية الكهربائية لجميع محطات الضخ على مدار الساعة، أو توفير المازوت لتشغيل مجموعات التوليد.

ولفت إلى أنه لا توجد جدوى عملية من التشغيل الدائم لمجموعات التوليد لأنها ذات كلفة عالية لجهة المازوت والزيت وقطع التبديل، كذلك التشغيل المستمر لهذه المجموعات يقصر من عمرها الزمني، لأن هذه المجموعات وضعت أصلاً لاستخدامها في حالات الطوارئ وليس لتكون بديلاً من التيار الكهربائي.

وعن أسباب الانقطاع الطويل لمياه الشرب في حي الورود وحي مساكن الحرس بين الهاشمي أنه لا حلول جذرية لموضوع تزويد مناطق المخالفات بالمياه لأسباب فنية، أهمها عدم وجود إمكانية لتوسيع شبكة المياه في تلك المناطق، لكونها مناطق مخالفات، ولا يوجد فيها مخطط تنظيمي أو شوارع نظامية، وحتى الشوارع الموجودة لا يمكن توسيع الشبكة القائمة فيها، التي كانت قد صممت منذ سنوات لتأمين حاجة عدد محدود من السكان، ولكن نتيجة التوسع الشاقولي للأبنية في تلك المناطق، حيث أصبح المواطنون الذين كانوا يسكنون في منازل «عربية» ذات طابق واحد يقومون بتحويلها إلى طوابق بعدد كبير من الشقق وسكنها عشرات أضعاف ما كان يسكنها سابقاً، مما أدى إلى حاجة أكبر من المياه لهؤلاء السكان، في وقت هناك محدودية لإمكانيات الشبكات القائمة.

وأشار إلى أن هذا الحال موجود في مساكن الحرس والورود والمزة ٨٦ وجادات سلمية والمهاجرين العليا، وغيرها من مناطق السكن العشوائي، التي تحتاج إلى عمليات ضخ عال مستمر على مدار الساعة، حتى تصل المياه إلى جميع المشتركين، وهذا غير متاح بسبب قلة تزويد الكهرباء ومحدودية المازوت اللازم لتشغيل مجموعات التوليد.

وأكد المدير العام أن المؤسسة تعمل الآن على استبدال وتوسيع الخطوط التي يساعد الوضع الجغرافي فيها لإنجاز الاستبدال، ولكنها بكل الأحوال تعمل على توفير مياه الشرب لكل مكان ولو اضطرت لاستخدام صهاريج المياه، لأن توفير مياه الشرب يحتل الأولوية لدى وزارة الموارد المائية، وخاصة أننا على أبواب فصل الصيف، لكن في الوقت ذاته يجب أن يكون هناك تعاون من الجميع لترشيد استهلاك هذه المياه لتصل إلى جميع محتاجيها.