



محمد العريقي

## أين المقهى الثقافي؟

□ انطلقت خلال الاعوام الثلاثة الماضية سميات عديدة للثقافات ثقافية وفكرية في صنعاء وعدن وحضرموت وتعز، بعضها بمقرات دائمة، كان يتوقع أن تسهم هذه الملتقيات في تحريك المياه الراكدة التي تعيدتها الساحة الثقافية والفكرية، كما أنشأت الدولة مراكز ثقافية في معظم عواصم المحافظات، والتي أصبحت مكاناً لإقامة الاحتفالات الموسمية ولم تستغل مرافقها بشكل جيد حتى الآن.

□ إذا كان اتصاف الأدياء ومنتديات الثقافة لم نشاهد منها فعاليات أدبية وفكرية متواصلة، فلماذا لا نتحدث في وسائل وأساليب أخرى لعلها تشد الانتباه وتجذب المثقفين والمفكرين لاستعراض أعمالهم والبحث عن طرق أفضل لإحياء الأنشطة الأدبية والفنية؟

□ في كثير من الدول العربية تلعب مثل هذه التجمعات أدواراً رئيسية في تحريك الواقع الفكري، ومنها تخرج وسائل الإعلام المختلفة بمعلومات ومواضيع متعددة تطرح بها الصفحات الفكرية والثقافية للمجلات والجرائد اليومية والأسبوعية.

□ في الخليج يطلقون على مثل هذه التجمعات بالندوات، وفي مصر ودول الشام تعد المراكز والمنتديات الثقافية والمقاهي هي الأيماز المعروفة التي يلتقي فيها المثقفون، كل حسب اهتماماته.

□ وسبق أن طرحنا فكرة إقامة مقهى رائد للمثقفين والمفكرين بصنعاء القديمة أوائل عام ٢٠٠٤م عند بداية إعلان صنعاء عاصمة للثقافة العربية.

□ تكرر الفكرة الآن من جديد، الغرض منها فتح قناة اتصالية للمثقفين، فالقاهي ليست مكاناً للتسكع - كما يعتقد البعض - وكبار المفكرين في باريس ولندن والقاهرة وبمسقط وعماد بيروت استعرضوا الكثير من أعمالهم الإبداعية وهم على مقاعد المقاهي الشعبية، وكانت تدار فيها أهم الندوات الأدبية والسياسية، وكان يتبارى فيها الشعراء على إلقاء الأبيات الراجالية، وكانت تحكي فيها الروايات والحكايات الشعبية، فإذا كانت الظروف قد تغيرت، فإن الحاجة إلى اجواء الإبداع لن تتغير.

alariky@maktoob.com

## لمصاحبة سوريا ولبنان

عبد العزيز الهياجم

الموقف الذي أعلنه الرئيس السوري بشار الأسد في خطابه أمس أمام مجلس الشعب بشأن الانسحاب الجزئي للجيش السوري من لبنان كخطوة أولى في إطار تنفيذ اتفاقية الطائف يمثل خطوة مهمة على الطريق الصحيح من أجل إزالة حالة الاحتقان وتقويت الفرصة أمام أي لبنان قد تستغل للإضرار بسوريا ولبنان في الوقت ذاته.

ففي ظل هذه الضغوط والمواقف الدولية والدروس المستفادة من الأحداث التي شهدها المنطقة في السنوات الأخيرة وبرزها ما حدث في العراق لا بد من التعاطي المنطقي والعقلاني والحكيم إزاء الوضع الذي ينشئ في أن تكون عليه العلاقات السورية اللبنانية في الحاضر والمستقبل.

من المعروف أن لبنان وسوريا جغرافياً وتاريخياً ملتقيان عند الكثير من النقاط المفيدة والمهمة لكلا البلدين، ومن دون شك أن الحدود السورية في لبنان بعد اندلاع الحرب الأهلية اللبنانية وانفاسها وعند التمسك اللبنانيين على إنهاء الحرب والتعايش السلمي وفقاً لما عرفه باتفاق الطائف شكل ضرورة ومثل في فترة لاحقة حاجة لإبقاء على التوازنات ومعالجة الوفاق السياسي بين فرقاء الحرب الأهلية وشركاء اتفاق الطائف.

لكن في الوقت الذي يجري فيه تفهيم الموقف السوري وما تمثله إسرائيل من تهديدات ومسا يتصلق بالأوراق التفاوزية بشأن أن اغتال ما تطرحه القوى اللبنانية بشأن أي تجاوزات مؤثرات تكون لها مضاعفات سلبية على الحياة السياسية اللبنانية وعلى العلاقات المنشودة بين البلدين.

وفي حين جاء صدور القرار «١٥٥٩» ليشكل بعداً جديداً في هذا الملف إلا أن جريمة الاعتقال الشيعية التي أودت بحياة الرئيس الشهيد رفيق الحريري قد زادت من حالة الاحتقان وضاعفت من الضغوط والمطالبات بانسحاب سوريا، كما زادت من حالة القلق والخوف العربي بشأن إلى أين تسير لبنان وما الأثر الذي سيعتريه هذا الغليان وهذه الضغوطات على سوريا.

قد تكون المعارضة والمواقف الدولية استفادات من حادثة اغتيال الحريري لكن الصحيح أيضاً أن الحادثة شككت اغتياً لنعوان بارز أو هو الأبرز في مسيرة لبنان ما بعد الحرب الأهلية ويات هناك حلقة مفقودة في مسار الوفاق والتعايش بين اللبنانيين بقواهم السياسية وطوائفهم وبين لبنان ومحيطه الإقليمي والدولي. وبعيداً عن الاتهامات التي وجهت هنا وهناك بشأن من يقف وراء اغتيال الحريري فإن سوريا أدركت أن هناك تحركاً ينبغي القيام به لمصلحة سوريا ولبنان وأن أي تأخير ربما يدفع إلى مزيد من الأضرار بهذه المصالح وينتج المزيد من الفرص من يترصدون بالبلدين.



# باصات الأجرة.. مشاكل بلا حدود

## صُنعت لنقل البضائع ونستخدمها للركاب

يكونون أول المعترضين على تصرف جندي المرور وإذا لم يعيدوا عليه فإنه لن يسلم من سبهم وتهائمهم له بأن تصرفه هذا ليس سوى تدخل في ما لا يعنيه.

## ملابس سائقي الباصات

بعض سائقي الباصات يلبسون شياً رثة مستقزمة من شدة مايلها من أوساخ وتبعت منهم بعض الروائح السيئة، لا يتحتمون بأشكالهم ولا بظنافتهم، وليس هناك لأثمة تنظف هذه المسألة، ولكن ليس من باب الذوق ان يصلح بعض السائقين من شؤونهم، الا يعلمون أن النظافة من الإيمان.

ويؤكد مدير مرور العاصمة على أن ملابس السائقين قد لا يكون مناسباً شكلاً ومضموناً وهذا عائد إلى المكينة الشخصية للباصات وسيارات الأجرة ولو أن هذه السيارات تابعة لجهة معينة أو شركة كان بالإمكان توحيد الزي وجعله مناسباً، ولكن لأن السائقين من مشارب مختلفة وبيئات متعددة فإننا نجد أن هناك تفرقاً في الأشكال وفي التصرفات، ونحن لم نصل إلى اللحظة التي يمكننا بها إحصار السائقين على توحيد الملابس وجعلها ملائمة لجميع الجوه، والإنسان ابن بيئته وكما نلاحظ أن بعض السائقين ذوي ملابس رديئة ولكن هناك سائقين في قمة الأناقة، وبالغفل فإنه يفترض أن يكون السائق مسؤولاً في شكله وتصرفاته لأنه سائق سيارة يستخدمها الجميع وعلى أية حال فإن هناك تطوراً ملموساً في قطاع سيارات الأجرة والوضوح الآن أفضل مما كان عليه من عدة سنوات.

## معانا

كثير من سائقي الباصات أو المحاسنين التابعين لهم يصيحون بأعلى صوته من اصوات ويؤذون الناس في الشوارع «معانا»، «اركب يا حبيب»، وغيرها من الكلمات وإذا كان هناك أناس وأقفاون يصيح لهم ويتوقف بجوارهم عليهم يصعدون معه، وكان الناس لا يحسنون التصدير له بالوقوف، وهناك مضايقة تحدث للنساء وهي لا تختلف عن مضايقة الرجال ولكنها بالنسبة لهن محرجة، يمشين في الشارع والسائق يقول لهن معانا وذلك بسبب لهن الحرج.

ريهام (طالبة في الآداب) تصف سائق الباص الذي يقف ويقول لها (معانا) أنه بلا ذوق، الكثير من المواطنين يرون أن مسألة الباصات العتيقة وغير الصالحة للركوب تستبدل بباصات حديثة تفي بالاحتياج وتخفف من عبء المواطن بقول عبد الناصر سعيد (موظف في التربية)، أنه من الأفضل أن يكون هناك باصات جديدة بمواصفات مريحة للمواطنين، وبإمكان القطاع الحكومي تبني هذه المسألة وعمل شركة لهذا الغرض مثل الموجود في بعض البلدان المجاورة المواشي.

باصات نظيفة الكثير من المواطنين يرون أن مسألة الباصات العتيقة وغير الصالحة للركوب تستبدل بباصات حديثة تفي بالاحتياج وتخفف من عبء المواطن بقول عبد الناصر سعيد (موظف في التربية)، أنه من الأفضل أن يكون هناك باصات جديدة بمواصفات مريحة للمواطنين، وبإمكان القطاع الحكومي تبني هذه المسألة وعمل شركة لهذا الغرض مثل الموجود في بعض البلدان المجاورة المواشي.

بشير الحسيني (موظف قطاع خاص) يقول إن بقاء هذه الباصات بهذا الشكل يشوه أمانة العاصمة، ولا يتناسب مع عام الترويج السياحي الذي نحن فيه الآن، ويؤكد أنه من الضروري إيجاد حل جذري لهذه القضية، ويقول إن هذه الباصات الموجودة لا تصلح إلا لنقل المواشي. ويشير مدير مرور أمانة العاصمة إلى أنه ليس هناك مانع من وجود شركة حكومية أو خاصة تقوم بتوفير وسائل نقل عامة حديثة ومناسبة للعمل في أمانة العاصمة والمشكلة هي إحصاء القطاع الخاص من الدخول إلى هذا القطاع بالرغم من الربحية المضمونة في هذا المجال، والمشكلة التي نواجهها الآن هي أن القدرة الاستيعابية لأمانة العاصمة من سيارات الأجرة أصبحت كاملة ويدخل باصات أو وسائل نقل عام جديدة سوف تنعكس بشكل سلبي على نقل أصحاب هذه الحرفة وتؤدي إلى زيادة الإرباك للحركة المرورية بما أن الكثير من شوارع أمانة العاصمة بحاجة إلى تاهيل.

نفسهم الذين يستنكرون تدخل المرور في مثل هذه الأمور ويعتبرون أن ذلك ابتزاز واستغلال وقد يصل الأمر إلى الاعتداء على جندي المرور من قبل الركاب أنفسهم، وهذا الأمر حصل ولا يتألف فيه، وكما نرى في المشاكل التي سببها بعض الركاب ويهربون تاركين السائق يتحمل نتيجة تدخلهم، وكما نرى أن هذا الأمر ليس غائباً عن العمل المروري اليومي وتتابعه باستمرار ونحاول توثيق مسار حركة الباصات باستمرار ونحاول ضبط حركتها من خلال قسائم المخالفات، ونكفي أن يعلم الجميع بأن عدد قسائم المخالفات التي تم تحريرها هذا العام للسيارات الأجرة يزيد عن مائة وستة آلاف قسيمة مخالفة وتم حجز الآلاف من الباصات على مدار العام ومن خلال عدد المخالفات المسجلة على السيارات الأجرة خمس مخالفات عليها على الأقل وهذا يدل على الجهود الكبيرة التي بذلها في سبيل جعل السائقين أكثر التزاماً بأداب وقواعد المرور، والمشكلة الكبرى كما أوضحنا هي عدم تعاون الركاب الباصات مع البضائع وتم عمل كراسي صنع محلي لها وكل هذه الحقائق ليست غائبة عنا، وذلك أننا كما قلنا نعانى من هذه المشكلة ونلتمسها ونذكر ذلك لتوضيح الأمر يؤكد أن ٩٠٪ من الباصات التي يشكو منها الركاب ليس لأن كراسيها مضاعفة بل لأنها أساساً بدون كراسي من بلد المنشأ وتم عمل كراسي بعد استيرادها.

الأسقف المنخفضة أيضا تنتهي المشكلة عند الكراسي فقط، فهناك أيضا مشكلة الباصات المنخفضة التي تلتصق برؤوس الركاب، واري اهتزاز أو مطب في الشارع فإن رؤوس الركاب تصطدم بهذه الأسقف المنخفضة، أحد أصحاب هذه السيارات رفض ذكر اسمه قال: أنا لا أملك أن أشترى باصاً أحسن من هذا، أتمنى أن تقوم الجهات المعنية بحل هذه المشكلة وذلك بتوفير باصات مناسبة لنا وبأخذوا من هذه الباصات القديمة ويقسطوا عليها الفارق.

عبد الله (طالب شريعة) يقول: من الغرض أن لا يسمح لملء الباصات بالعمل لأنها غير صالحة لذلك، ويضيف أنها تشبه مسرة ويصغر الواحد فيها بالكتمة. ويؤكد محمد منصور الغدراء على أن مشكلة انخفاض السقف في بعض الباصات عائد إلى أنها غير مخصصة للركاب ولكن للبضائع كما قلنا سابقاً، فليست بارتفاع مناسب وخصصت عندنا لنقل الركاب ومعظمها من النوع الصغير، والمتوسط، وليست بالارتفاع الذي يسمح للركاب بالوقوف فيها وهو متدني القامة ليس لأن سقفيها منخفضة ولكن لأن وضعها هو هكذا.

أكبر قدير من الركاب بعض السائقين الجشعين يحملون الباصات أكثر من طاقاتها وتحمل الكراسي التي خصصت لثلاثة ياربعة ركاب وبعض الباصات الكبيرة كذلك المتحفة من باب اليمن إلى الجامعة فإن الواقفين يضاقون القاعدين ويركبون من الفرز فيما الباص الثاني به سعة ولكنه سيترك بعد وقت قليل ولكن كثيراً من الركاب مستعجلون فيقفون بشكل مخالف، والذي ينظر إليهم بحسب أنه ليس هناك باصات أخرى، وأحياناً نجد بعض الشباب يرون الباصات ممتلئة والواقفين يسدون الباب ومع ذلك فإن هؤلاء الشباب يركضون ويخترقون الواقفين ليقفوا بجوارهم.

يقول محمد سعيد (طالب ثانوية) أنه يتضايق من ازدحام الركاب فالكرسي لا يتسع إلا لثلاثة ولكن السائق يقول أربعة ويصر على ذلك وخصوصاً في الكراسي الأمامية حيث لا يجد الركاب أين يضع رجله (باصات هابس) ويقول ولكننا مضطرون لأننا نريد أن نذهب إلى المدرسة.

وعن هذه المشكلة يقول مدير مرور أمانة العاصمة: عندما يقوم السائق بوضع عدد أكبر من حجم الكراسي كان يزيد ركباً أو كراسي تتسع لأثنين أو ثلاثة للأسف الشديد فإن الركاب انفسهم يشارك في هذه المخالفة لأنه يفترض في الركاب أن يرفض الركوب مادام الباص ممتلئاً، ولكن لأننا نشعر مستعجل فإن الركاب يقبل بالركوب في المقاعد الممتلئة ويساعد السائق في مضايقة الركاب ويفترض به أن يرفض الركوب الإضافي لأنه سوف يضايق الآخرين، وهو نفسه سوف يكون غير مرتاح بل إن البعض ينفق وفقاً في الباص طوال الرحلة ويعرض نفسه للخطر ويضع للسائق مبلغاً مقابل ركوبه ونحن نحاول باستمرار ضبط السائقين من خلال قسائم المخالفات سواء بالنسبة للتلاعب في عدد الكراسي أو عند تحميل الباص أكثر من سعته، ولكن التعاون من الركاب مفقود للأسف، بل إن جندي المرور يعاني أشد المعاناة من الركاب

## □ مقاعد لا تتسع ومضايقات وجشع.. والبعض بلا ذوق

## □ أفكار لتتجدد لا زالت تشبه أحلام



نفسهم الذين يستنكرون تدخل المرور في مثل هذه الأمور ويعتبرون أن ذلك ابتزاز واستغلال وقد يصل الأمر إلى الاعتداء على جندي المرور من قبل الركاب أنفسهم، وهذا الأمر حصل ولا يتألف فيه، وكما نرى في المشاكل التي سببها بعض الركاب ويهربون تاركين السائق يتحمل نتيجة تدخلهم، وكما نرى أن هذا الأمر ليس غائباً عن العمل المروري اليومي وتتابعه باستمرار ونحاول توثيق مسار حركة الباصات باستمرار ونحاول ضبط حركتها من خلال قسائم المخالفات، ونكفي أن يعلم الجميع بأن عدد قسائم المخالفات التي تم تحريرها هذا العام للسيارات الأجرة يزيد عن مائة وستة آلاف قسيمة مخالفة وتم حجز الآلاف من الباصات على مدار العام ومن خلال عدد المخالفات المسجلة على السيارات الأجرة خمس مخالفات عليها على الأقل وهذا يدل على الجهود الكبيرة التي بذلها في سبيل جعل السائقين أكثر التزاماً بأداب وقواعد المرور، والمشكلة الكبرى كما أوضحنا هي عدم تعاون الركاب الباصات مع البضائع وتم عمل كراسي صنع محلي لها وكل هذه الحقائق ليست غائبة عنا، وذلك أننا كما قلنا نعانى من هذه المشكلة ونلتمسها ونذكر ذلك لتوضيح الأمر يؤكد أن ٩٠٪ من الباصات التي يشكو منها الركاب ليس لأن كراسيها مضاعفة بل لأنها أساساً بدون كراسي من بلد المنشأ وتم عمل كراسي بعد استيرادها.

## راكب وبضاعة

مع أن الباصات ضيقة وبالكاد تكفي للركاب إلا أن بعضهم يحمل معه من الأعراس والبضائع ما يضايق الجالسين بجواره، والسائق إذا استلم من صاحب البضاعة أجرة راكب فإنه يتغاضى عن مضايقة الركاب الآخرين، ويبرر ذلك بأن المسافة قريبة، وأن هذا الركاب مستكين كيف نتركه ومعه أعراسه في الشارع، غالب سعيد (صاحب بضاعة) قلنا له أنت بضاعتك هذه تضايق الناس بجوارك، استأجر بادياً مفتوحاً وبيع نفسك والآخرين، قال: المسافة قصيرة وإذا أخذت بادياً مكتوفاً فإنه سيطلب مني ثلاث مائة، أنا بضاعة ليس لدي زلط، والمهم أن الباص يفي بالغرض.

سألنا الذين بجوارهم ما رأيكم بهذا الكلام، قالوا: مادام قادر على شراء هذه البضاعة (قطع غيار سيارة) فإنه قادر على أن يستأجر سيارة لوحده، ولكنه يبدو بخيلاً على نفسه وسبب مضايقة الآخرين، والسائق من هناك قال: ما عليكم منه، الباص حقي وأنا حر.

يقول العقيد الغدراء عن ذلك: يفترض في

نفسهم الذين يستنكرون تدخل المرور في مثل هذه الأمور ويعتبرون أن ذلك ابتزاز واستغلال وقد يصل الأمر إلى الاعتداء على جندي المرور من قبل الركاب أنفسهم، وهذا الأمر حصل ولا يتألف فيه، وكما نرى في المشاكل التي سببها بعض الركاب ويهربون تاركين السائق يتحمل نتيجة تدخلهم، وكما نرى أن هذا الأمر ليس غائباً عن العمل المروري اليومي وتتابعه باستمرار ونحاول توثيق مسار حركة الباصات باستمرار ونحاول ضبط حركتها من خلال قسائم المخالفات، ونكفي أن يعلم الجميع بأن عدد قسائم المخالفات التي تم تحريرها هذا العام للسيارات الأجرة يزيد عن مائة وستة آلاف قسيمة مخالفة وتم حجز الآلاف من الباصات على مدار العام ومن خلال عدد المخالفات المسجلة على السيارات الأجرة خمس مخالفات عليها على الأقل وهذا يدل على الجهود الكبيرة التي بذلها في سبيل جعل السائقين أكثر التزاماً بأداب وقواعد المرور، والمشكلة الكبرى كما أوضحنا هي عدم تعاون الركاب الباصات مع البضائع وتم عمل كراسي صنع محلي لها وكل هذه الحقائق ليست غائبة عنا، وذلك أننا كما قلنا نعانى من هذه المشكلة ونلتمسها ونذكر ذلك لتوضيح الأمر يؤكد أن ٩٠٪ من الباصات التي يشكو منها الركاب ليس لأن كراسيها مضاعفة بل لأنها أساساً بدون كراسي من بلد المنشأ وتم عمل كراسي بعد استيرادها.

الأسقف المنخفضة أيضا تنتهي المشكلة عند الكراسي فقط، فهناك أيضا مشكلة الباصات المنخفضة التي تلتصق برؤوس الركاب، واري اهتزاز أو مطب في الشارع فإن رؤوس الركاب تصطدم بهذه الأسقف المنخفضة، أحد أصحاب هذه السيارات رفض ذكر اسمه قال: أنا لا أملك أن أشترى باصاً أحسن من هذا، أتمنى أن تقوم الجهات المعنية بحل هذه المشكلة وذلك بتوفير باصات مناسبة لنا وبأخذوا من هذه الباصات القديمة ويقسطوا عليها الفارق.

عبد الله (طالب شريعة) يقول: من الغرض أن لا يسمح لملء الباصات بالعمل لأنها غير صالحة لذلك، ويضيف أنها تشبه مسرة ويصغر الواحد فيها بالكتمة. ويؤكد محمد منصور الغدراء على أن مشكلة انخفاض السقف في بعض الباصات عائد إلى أنها غير مخصصة للركاب ولكن للبضائع كما قلنا سابقاً، فليست بارتفاع مناسب وخصصت عندنا لنقل الركاب ومعظمها من النوع الصغير، والمتوسط، وليست بالارتفاع الذي يسمح للركاب بالوقوف فيها وهو متدني القامة ليس لأن سقفيها منخفضة ولكن لأن وضعها هو هكذا.

أكبر قدير من الركاب بعض السائقين الجشعين يحملون الباصات أكثر من طاقاتها وتحمل الكراسي التي خصصت لثلاثة ياربعة ركاب وبعض الباصات الكبيرة كذلك المتحفة من باب اليمن إلى الجامعة فإن الواقفين يضاقون القاعدين ويركبون من الفرز فيما الباص الثاني به سعة ولكنه سيترك بعد وقت قليل ولكن كثيراً من الركاب مستعجلون فيقفون بشكل مخالف، والذي ينظر إليهم بحسب أنه ليس هناك باصات أخرى، وأحياناً نجد بعض الشباب يرون الباصات ممتلئة والواقفين يسدون الباب ومع ذلك فإن هؤلاء الشباب يركضون ويخترقون الواقفين ليقفوا بجوارهم.

يقول محمد سعيد (طالب ثانوية) أنه يتضايق من ازدحام الركاب فالكرسي لا يتسع إلا لثلاثة ولكن السائق يقول أربعة ويصر على ذلك وخصوصاً في الكراسي الأمامية حيث لا يجد الركاب أين يضع رجله (باصات هابس) ويقول ولكننا مضطرون لأننا نريد أن نذهب إلى المدرسة.

وعن هذه المشكلة يقول مدير مرور أمانة العاصمة: عندما يقوم السائق بوضع عدد أكبر من حجم الكراسي كان يزيد ركباً أو كراسي تتسع لأثنين أو ثلاثة للأسف الشديد فإن الركاب انفسهم يشارك في هذه المخالفة لأنه يفترض في الركاب أن يرفض الركوب مادام الباص ممتلئاً، ولكن لأننا نشعر مستعجل فإن الركاب يقبل بالركوب في المقاعد الممتلئة ويساعد السائق في مضايقة الركاب ويفترض به أن يرفض الركوب الإضافي لأنه سوف يضايق الآخرين، وهو نفسه سوف يكون غير مرتاح بل إن البعض ينفق وفقاً في الباص طوال الرحلة ويعرض نفسه للخطر ويضع للسائق مبلغاً مقابل ركوبه ونحن نحاول باستمرار ضبط السائقين من خلال قسائم المخالفات سواء بالنسبة للتلاعب في عدد الكراسي أو عند تحميل الباص أكثر من سعته، ولكن التعاون من الركاب مفقود للأسف، بل إن جندي المرور يعاني أشد المعاناة من الركاب

نفسهم الذين يستنكرون تدخل المرور في مثل هذه الأمور ويعتبرون أن ذلك ابتزاز واستغلال وقد يصل الأمر إلى الاعتداء على جندي المرور من قبل الركاب أنفسهم، وهذا الأمر حصل ولا يتألف فيه، وكما نرى في المشاكل التي سببها بعض الركاب ويهربون تاركين السائق يتحمل نتيجة تدخلهم، وكما نرى أن هذا الأمر ليس غائباً عن العمل المروري اليومي وتتابعه باستمرار ونحاول توثيق مسار حركة الباصات باستمرار ونحاول ضبط حركتها من خلال قسائم المخالفات، ونكفي أن يعلم الجميع بأن عدد قسائم المخالفات التي تم تحريرها هذا العام للسيارات الأجرة يزيد عن مائة وستة آلاف قسيمة مخالفة وتم حجز الآلاف من الباصات على مدار العام ومن خلال عدد المخالفات المسجلة على السيارات الأجرة خمس مخالفات عليها على الأقل وهذا يدل على الجهود الكبيرة التي بذلها في سبيل جعل السائقين أكثر التزاماً بأداب وقواعد المرور، والمشكلة الكبرى كما أوضحنا هي عدم تعاون الركاب الباصات مع البضائع وتم عمل كراسي صنع محلي لها وكل هذه الحقائق ليست غائبة عنا، وذلك أننا كما قلنا نعانى من هذه المشكلة ونلتمسها ونذكر ذلك لتوضيح الأمر يؤكد أن ٩٠٪ من الباصات التي يشكو منها الركاب ليس لأن كراسيها مضاعفة بل لأنها أساساً بدون كراسي من بلد المنشأ وتم عمل كراسي بعد استيرادها.

الأسقف المنخفضة أيضا تنتهي المشكلة عند الكراسي فقط، فهناك أيضا مشكلة الباصات المنخفضة التي تلتصق برؤوس الركاب، واري اهتزاز أو مطب في الشارع فإن رؤوس الركاب تصطدم بهذه الأسقف المنخفضة، أحد أصحاب هذه السيارات رفض ذكر اسمه قال: أنا لا أملك أن أشترى باصاً أحسن من هذا، أتمنى أن تقوم الجهات المعنية بحل هذه المشكلة وذلك بتوفير باصات مناسبة لنا وبأخذوا من هذه الباصات القديمة ويقسطوا عليها الفارق.

عبد الله (طالب شريعة) يقول: من الغرض أن لا يسمح لملء الباصات بالعمل لأنها غير صالحة لذلك، ويضيف أنها تشبه مسرة ويصغر الواحد فيها بالكتمة. ويؤكد محمد منصور الغدراء على أن مشكلة انخفاض السقف في بعض الباصات عائد إلى أنها غير مخصصة للركاب ولكن للبضائع كما قلنا سابقاً، فليست بارتفاع مناسب وخصصت عندنا لنقل الركاب ومعظمها من النوع الصغير، والمتوسط، وليست بالارتفاع الذي يسمح للركاب بالوقوف فيها وهو متدني القامة ليس لأن سقفيها منخفضة ولكن لأن وضعها هو هكذا.