نزيف الأسفلت

١٦ قتيلا و٨٢ مصاباً يومياً ضحايا حوادث الطرق

اخطاء السائقين وتهالك السيارات والزحام وسوء تخطيط الطرق وراء ارتفاع حوادث المرور

طلب إحاطة يتهم الحكومة بالعجز عن إصلاح هيئة الطرق وحماية أرواح المواطنين

حمدى الشايب

ارقام مفزعة يتضمنها ملف ضحايا حوادث الطرق.. تكشف مصايد الموت التى تنتظر حصد أرواح المواطنين فى غمضة عين. شهدت محافظات مصر خلال الشهور الاخيرة سلسلة من حوادث الطرق كانت موضوعاً لعدة مؤتمرات شهدتها القاهرة التى كشفت بدورها عن حقائق وارقام جديدة تؤكد ان مصر تأتى فى مقدمة الدول التى يفقد المواطنون فيها حياتهم بسبب حوادث المرور التى تحصد يومياً ارواح ١٦ قتيلا و٨٢ مصابا. الحكومة واجهت قبل أيام اتهامات تضمنها طلب احاطة عاجل للنائب عماد الجلدة عضو مجلس الشعب.. حيث جاء فى طلب الاحاطة ان الحكومة عاجزة عن التدخل السريع لعمل اصلاح شامل للهيئة العامة للطرق والكبارى لتقديم الخدمة على المستوى المناسب فى كل مناطق الجمهورية. اشار «الجلدة» الى أن اجمالى الاعتمادات لمشروعات الخطة الاستثمارية التى وجهت لهيئة الطرق والكبارى عن العام المالى ٢٠٠٢/٢٠٠٣ بلغ نحو ٢٧٠ مليون جنيه بنسبة ٣٩٪ من المقترح الاصلى الذى طالبت به الهيئة وهو ٥٠٧ ملايين جنيه.

تحقيق:
ناهد النبراوى
عيد حسن

اكد تقرير اصدرته الهيئة العامة للطرق والكبارى على انه خلال العام الماضى لقى ١٨٥٠ شخصا مصرعهم واصيب ما يقرب من ٧١٢٩ شخصا اصابات شديدة فى الحوادث التى تقع على الطرق فى مصر، وطبقا للاحصائيات الرسمية فان ٧٠٪ من حوادث القتل المرورية تقع نتيجة اهمال قائد السيارة أو تهوره الجنونى فى السرعة أو ادمانه.

واشارت دراسة اخرى اجراها الخبراء بالتنسيق مع الادارة العامة للمرور حول فحص وتحليل حوادث السيارات فى مناطق تكرار الحوادث تبين وجود نقاط سوداء عند الكيلو ٥٢ طريق القاهرة- السويس الصحراوى والتى تعد مصيدة للسيارات وتبين وجود عيوب فنية فى الطريق تؤدى الى انقلاب الشاحنات.

كشفت الدراسة عن وجود عيوب فنية فى الطريق تؤدى الى نقلاب الشاحنات وفى طريق الاسكندرية الصحراوى، واكدت الدراسة على ان التقاطعات على الطرق وراء وقوع الحوادث وتوصلت الى ان ٧٠٪ من الحوادث يعود الى عدم التزام الاشخاص بقواعد المرور و٢٦٪ منها نتيجة لعيوب فى السيارات و٤٪ عيوب طرق.

ويحمل ملف حوادث الطرق ارقاما مفزعة ففى اقل من عام بلغت حوادث الطرق على طريق الصعيد فى المنيا فقط حوالى ٦٤٩ حادثة راح ضحيتها ٣٤٥ قتيلا و١٥٠٠ مصاب.

كثافة مرورية

وحسب آخر الاحصائيات فان عدد السيارات المرخص لها بالسير فى القاهرة بلغت ٣ ملايين سيارة ترخيص هذا الى جانب نصف مليون يتردد اصحابها على القاهرة يوميا فى حين ان شوارع القاهرة لا تتحمل سوى نصف هذا العدد فقط.

ويعد طريق الاسكندرية- القاهرة الزراعى اكثر الطرق كثافة حيث تستخدمه فى اليوم الواحد ٥١ الف سيارة ويأتى فى المرتبة الثانية طريق القاهرة- الاسماعيلية الذى تستخدمه ٢٨ الف سيارة يوميا وتبين من الدراسة ان اكثر الحوادث تقع فى شهور يوليو واغسطس وسبتمبر واكتوبر نتيجة كثافة الحركة على الطرق السريعة ويعتبر يوم الخميس اكثر الايام الذى تقع فيه الحوادث.

وقد اعدت وزارة النقل احصائية اكدت ان عدد ضحايا حوادث السيارات فى العام الماضى فقط بلغت ٢٢٠ الف شخص منهم ٥ آلاف قتيل و١٧٠ الف مصاب باصابات مختلفة اما عن المسئولية فى هذه الحوادث فقد تبين ان ٦٩٪ من هذه الحوادث كانت بسبب اخطاء سائقى السيارات و٢١٪ بسبب عيوب فنية معظمها فى اطارات السيارات و١٠٪ بسبب الطرق أو الزحام.. وكشف التقرير ان معظم حوادث السيارات فى مصر تقع من جانب سائقى الميكروباص وسيارات النقل والاتوبيسات.

وجاء فى تقرير للمركز القومى للبحوث الجنائية والاجتماعية حول حوادث الطرق فى مصر ان معدل القتلى يوميا بسبب تلك الحوادث يتراوح بين ١٦ قتيلا و٨٢ مصابا واثبتت الدراسة التى قامت بها هيئة الطرق والكبارى حول اسباب حوادث الطرق ان ٨٥٪ منها يرجع الى خطأ قائدى السيارات نتيجة لعدم التركيز واللامبالاة اثناء القيادة وغياب الكشف الدورى على السائقين خاصة سائقى الشاحنات الى جانب عدم صيانة السيارات مما يتسبب فى ١٠٪ من الحوادث.

وطالب التقرير بضرورة ادخال التكنولوجيا الحديثة فى مجال المرور كما هو متبع فى الدول المتقدمة من خلال كاميرات مراقبة الطرق والتى يمكن من خلالها السيطرة على حركة المرور وضبط المخالفين وتكليف هيئة الطرق باجراء مسح شمل لمعالجة المنحنيات مع تركيب شبكة اتصالات موسعة واعادة رصف الطرق التى انتهى العمر الافتراضى لها.

طرق بديلة

يؤكد د. عبد الله عبد العزيز استاذ التخطيط العمرانى بجامعة عين شمس ان معظم الحوادث تقع على الطرق السريعة التى لا يراعى عند انشائها تطبيق المواصفات العالمية مشيرا الى ان الطرق السريعة اصبحت آهلة بالسكان على جانبيها وبالتالى فقدت صفة اساسية من اهدافها وهى السرعة حيث اصبحت هذه الطرق خدمة داخلية، وهو ما يتطلب انشاء طرق جديدة ليس بها تقاطعات أو عمران مشيرا الى ان الطريق الزراعى هو طريق الموت حيث لا تنطبق عليه المواصفات العالمية بالنسبة للطرق السريعة حيث اصبحت الطرق كلها آهلة بالسكان على الجانبين بالاضافة الى احتوائها على تقاطعات خطيرة سطحية بعيدا عن التقاطعات العلوية أو الخاصة بالانفاق موضحا ان طريق الصعيد يعتبر طريق خطر حيث ان عرض الطريق سىء وفى الوقت الذى تصل فيه عروض الطرق فى المانيا الى ٨ حارات تقتصر الطرق فى مصر على مجرد حارتين وقد تزيد فى بعض الاحيان الى ثلاثة فقط بالاضافة الى ان انشاء الطرق فى مصر ليس مطابقا للمواصفات العالمية حيث المطبات سيئة وتتسبب فى كوارث نظرا لعدم اشتمالها على اشارات فسفورية مؤكدا على ان الطرق حالتها سيئة ومتدنية للغاية سواء طرق اقليمية أو خدمة داخلية والامر يحتاج الى اعادة نظر من حيث المواقع واسلوب الخدمة والصيانة ولابد ان تحافظ الدولة على رعاياها وترصد مبالغ لصيانة الطرق وعمل سيطرة كاملة على السيارات حفاظا على أرواح الابرياء.

فوضى مرورية

ويؤكد د. عدنان محمود استاذ الطرق بهندسة المنوفية على ان حوادث الطرق اصبحت تشكل ظاهرة خطيرة تدل على مدى وجود فوضى مرورية فى الشارع المصرى مشيرا الى ان الطرق الرئيسية فى القاهرة الكبرى اصبحت لا تتحمل الاعداد المتزايدة للسيارات مما أوجد تكدسا رهيبا على الطرق وهذا يتطلب ايجاد محاور مرورية تستوعب السيارات اثناء فترة الذروة وخروج الموظفين وطلاب المدارس مشيرا الى ان سائقى الميكروباص اصبحوا مغامرين على الطريق فى ظل غياب الرقابة المستمرة من جانب المرور والتساهل فى منح بعض السائقين غير المؤهلين رخص قيادة دون النظر الى امكانيات ومؤهلات السائق موضحا ضرورة اجراء اختبارات صارمة على المتقدمين لاستخراج رخص قيادة بالاضافة الى تواجد اخصائى نفسى واجتماعى فى الوحدات المرورية اثناء اجراء الاختبارات الخاصة باستخراج الرخصة لان معظم سائقى الميكروباص مرضى نفسيون وكثير منهم يتعاطون المخدرات بأنواعها المختلفة على الطريق.

الصيف موسم الموت على الطرق السريعة

د. عبد الوهاب حسن:

٩٢٪ من الحوادث ترجع لسلوك السائقين

عوامل متشابكة

ويرى الدكتور محمد عبد الباقى ابراهيم استاذ مساعد التخطيط العمرانى بكلية الهندسة بجامعة عين شمس ان هناك عوامل متشابكة مسئولة عن حوادث الطرق التى تشهدها مصر سنويا تتضافر جميعها فى نزيف الاسفلت منها رعونة السائقين وتسرعهم وعدم خبرتهم بآداب الطريق وعدم وجود صيانة مستمرة ورعاية للمركبات السائرة ويرجع سببها الى الرغبة فى قلة الانفاق نظرا للظروف الاقتصادية، وقد يرجع انتشار الحوادث ايضا الى تخطيط الطرق وانحناءاتها وعدم مطابقة تصميمها للمعدلات العالمية ولسوء مستوى تشطيب الطرق وانعدام الاضاءة والخدمات المساعدة على جانبى الطريق.

ويضيف د. محمد عبد الباقى ان التخطيط العمرانى له اكبر الاثر على توجيه وتخطيط الشبكات فى الطرق ومنها الطرق السريعة لانه لابد ان يراعى المخطط العمرانى فى تخطيطه للتجمعات السكنية ضرورة ترك حرم لمسارات النقل حيث اننا نجد ان معظم الطرق تعتبر عنصر جذب للانشطة التجارية والحرفية التى تنشأ على جانبى الطرق الامر الذى يؤثر بالسلب على سيولة حركة السيارات ويؤدى الى تزاحم ومن هنا تتولد الحوادث القاتلة.

ويؤكد د. عبد الباقى على ضرورة ان يراعى المخطط العمرانى فى عروض الطرق ان تستوعب الكثافات المرورية المنتظرة فى المستقبل القريب حيث اننا نجد فى ساعات الذروة عجز الطرق عن استيعاب الحركة المرورية مما يؤدى الى خلق بؤر زحام وتكدس تؤدى بالتبعية الى زيادة معدلات الحوادث مشيرا الى ضرورة التركيز على وجود الصيانة المستمرة للطرق خاصة ازالة وردم المطبات وعدم وضع مطبات صناعية مخالفة للمعايير الدولية ووجود اضاءة او على الاقل وحدات عاكسة للضوء وتخطيط الطرق بالخطوط الفوسفورية لترشد السائقين وهذه التحسينات تقلل من حدة الكوارث وتكرارها.

ويكشف الدكتور اسامة عقيل استاذ هندسة الطرق بجامعة عين شمس عن اشتراك الجهات المسئولة عن حوادث الطرق فى مصر بحيث يعد كل من الطريق والسائق والظروف الجوية وادارة الطريق والمرور فى تشغيل الطريق مسئولة عن هذه الكارثة التى تهدد الابرياء يوميا.. ورغم الدراسات العلمية التى تناولت حوادث المرور وشخصت اسبابها ووضعت علاجها وهى معروفة جميعاً لدى المسئولين الا ان المشكلة ظلت كما هى حتى هذه اللحظة ولم يقدم احد الحل الشافى لهذه المشكلة رغم الدراسات التى اهتمت بها منذ عشرين عاما متسائلا ماذا كانت نتيجة ذلك؟!

ويجيب د. عقيل ان الحقائق المذهلة تؤكد ان مصر تخسر ٤ مليارات جنيه سنويا بسبب حوادث المرور وان الدولة بقدر ما تنفق على اصلاح وعلاج الطرق وحل مشاكلها يكون لذلك مردود فى الحد من الخسائر التى تحدث لها سنويا.

ويضيف د. عقيل ان الكل يشارك فى تحمله المسئولية عن المرور اولها الطرق فالطرق التى تربط المدن مثل القاهرة- الاسكندرية أو الاسماعيلية أو السويس لكونها طرقا سريعة تشهد حوادث عالية واما الطرق الزراعية التى تقام بجوار المجارى المائية وتربط بين المدن الصغيرة والقرى فتشهد حوادث عالية لها طبيعة خاصة تختلف عن حوادث الطرق السريعة كأن يسقط الميكروباص بركابه فى مجرى مائى، وهناك الطرق التى تقع داخل المدن كالقاهرة وهى حوادث يومية لها طبيعة خاصة منها ان الاصابات اكثر وعدد القتلى أقل لان الاحتكاكات تحد منها حركة الزحام والتواجد المرورى فى العاصمة.

ويشير د. عقيل الى سوء حالة السيارات والتى انعكست على زيادة تلك الحوادث فاذا كانت السيارة متهالكة وحالتها سيئة لغياب الصيانة الدورية يؤدى ذلك الى ارتكاب الحوادث نتيجة لعطلها المفاجىء فالنقل يحتم له الكشف كل عام والسيارات الخاصة كل ٣ سنوات لا تزيد من ٣ -٥٪ قبل ثلاثة كيلومترات من الرادار وبعد ٢٠ كيلو من الرادار تصل المخالفات الى ٢٠٪ وبعد الرادار بـ٤٠ كيلو تصل المخالفات الى ٤٠٪ وهذايؤكد ان سلطة الرادار لا تتجاوز أكثر من الطبيعى على ٥٪ من المخالفة لان مكانه معروف وهناك اشارات متعارف عليها بين السائقين.

ويطالب برفع كفاءة الطرق لتوفير الامان المرورى فالطرق المجاورة للمجارى المائية تستلزم وجود مصدات على الطريق وادارة الطرق فى حالة الشبورة واغلاق الطريق للحد من كثافة المرور ومخاطر الحوادث.

وعن دور المرور يقول د. اسامة انه لابد من استخدام الدوريات الراكبة لضبط المخالفات على الطرق وتقسيم الطريق لمسافات بين الدوريات لاحكام السيطرة عليه لان الوقوف فى نقطة واحدة لا يجدى لمراقبة الحركة المرورية ولكن الكشف الدورى فى حالة المدة الطويلة اجدى لان هناك سيارات سيئة ومضرة بالبيئة تحتاج الى كشف دورى دقيق وصرامة شديدة لاعادة صلاحيتها للسير خاصة ان هناك سيارات تعانى من عدم وجود الانوار والفرامل واطارات ممسوحة تنفجر فتذهب بكل ما تحمله.

ويطالب د. عقيل بالكشف الدورى على السائقين فكون الرخصة لديه صالحة لمدة ١٠ سنوات بعد الحصول على شهادات مضروبة يزيد من المخاطر المتوقعة والمفروض ان تجدد الرخصة كل ستة اشهر وان يكون هناك سجل للحوادث والمخالفات يأخذ به عند تجديد الرخصة حيث من تتوافر لديه هذه المخالفات تؤخر رخصته أو تعلق لفترة حتى يكون هناك وعى وانضباط للسائقين للحفاظ على آداب الطريق.

ويضيف د. اسامة ان الفصل بين المركبات الخاصة والنقل الثقيل ضرورة فلابد من طرق جانبية للنقل الثقيل لان الاختلاط وراء الحوادث كمن يسمح بأن تسير النملة بجوار الفيل فالانفاق على الطرق يخفف نزيف الحوادث والضحايا الذين يبتلعهم الطريق كل يوم وان وجود سياسة متكاملة لدراسة الحوادث يجفف من روافد الحوادث المتكررة النازفة للضحايا والاقتصاد.

اهمال

ويشير د. عبد الوهاب حسن استاذ هندسة الطرق بجامعة القاهرة الى احصائيات اخرى فى ملف نزيف الاسفلت تؤكد على ان ٩٢٪ من حوادث الطرق ترجع لسلوك السائقين واهمالهم فى المتابعة اثناء القيادة على الطريق كما ان منظمة الصحة العالمية حذرت أكثر من مرة من ان معدلات الحوادث فى مصر اضعاف المعدلات القياسية العالمية والتى تحدد عدد الحوادث فى كل كيلو متر مربع لكل ١٠٠ الف سيارة حيث ان أعلى سرعة مسموح بها فى مصر هى ١٠٠ كيلومتر فى الساعة للملاكى و٦٠ كيلومترا للنقل لكن تهور السائقين لا يعرف هذه السرعات فغالبا ما تزيد عن ذلك خاصة على الطرق السريعة.

ويؤكد على ان الرادار اصبح فى مصر فى اماكن ثابتة يعرفها السائقون ويحفظونها عن ظهر قلب وهو ما اثبتته الدراسات التى قمنا بها على طريق الفيوم وهو دليل على ان السائقين يتحاشون الرادار ومن ثم يفقد معناه ووظيفته فى رقابة السرعة على الطريق.

ويطالب بالتزام الطريق فى مصر بمعايير عالمية بحيث يكون عرض حارة المرور لا تقل عن ٣ امتار للطرق التى لا تخدم سيارات النقل ولا تقل عن ٣ امتار و٧٥ سنتيمترا اذا كانت تمر عليه لوريات بخلاف جوانب الطريق.

ويضيف: وهناك ضرورة للاسراع فى انشاء هيئة عليا لتسجيل وتحليل حوادث المرور وانشاء قاعدة بيانات عن الحوادث واسبابها وطرق تفاديها خاصة ان هناك دراسة قمنا بها مع اكاديمية البحث العلمى ووزارة الداخلية لبحث هذه الفكرة لتفادى الكثير من الحوادث.

ويؤكد د. حسين محمود الاستاذ بهندسة الازهر ان هناك فرقاً بين طبيعة الحوادث فى مصر عنها فى اوروبا نظرا لان ٨٠٪ من حوادث الطرق فى مصر سببها تعاطى المخدرات وتناول الكحوليات والاهمال وعدم وجود قانون رادع فنحن لدينا ٢ مليون رخصة قيادة فى مصر فى ايدى سائقين غير مؤهلين للقيادة.. والغريب ان هؤلاء عندما يسافرون الى الخارج يلتزمون بقواعد المرور بطريقة صارمة ولا يخالفون المرور بل ويقفون فى الاشارات التى لا يحرسها عساكر مرور وهذا يعنى ان الرغبة فى الالتزام والقدرة عليه موجودة والمشكلة فى وجود مناخ عام يسمح بهذا الالتزام.

د. محمد عبد الباقى

عماد الجلدة

د. إسامة عقيل:

مصر تخسر ٤ مليارات جنيه سنويا بسبب حوادث الطرق

د. عدنان محمود:

مطلوب محاور مرورية جديدة لاستيعاب السيارات وقت الذروة

د. عبد الله عبد العزيز:

إنشاء الطرق فى مصر يخالف المواصفات العالمية