

المصدر: صباح الخير

التاريخ: ٢٩ أكتوبر ١٩٩٨

٥٥ ضحايا حوادث الطرق ٢٠٠ ألف سنويا!!

خبرسي بفتح سوداء

على خريطة الطرق!

كل يوم تقع ٧٥٠ حادثة على الطرق السريعة، وهو معدل يفوق عدد الحوادث التي تقع في أمريكا رغم أن عدد سياراتها وطرقها أضعاف الأعداد عندنا.. أصابع الاتهام تشير لجهات عديدة.. لكن الذي نعرفه أن الأمر خطير ويحتاج لوقفه.

على الخريطة المرورية لطرق مصر بين المدن توجد بقع سوداء تحدد أهم المواقع التي تحدث فيها حوادث سيارات تؤدي إلى قتل ٢٠٠ ألف شخص سنويا. وهذا الرقم موثق في وزارة الصحة للعام الماضي فقط. أي أنه كل يوم يموت ٧٥٠ فردا تقريبا. وتختلف هذه الأرقام بمعدلها من يوم لآخر.. وأحيانا في فصل الشتاء يزيد هذا المعدل.

عدد كبير من الحيوانات التي تسير فيه والجرارات الزراعية وعربات النقل الثقيل والخفيف بجانب أنه مكان سير للفلاحين في هذه الأراضي، ويصل عدد الحوادث عند هذه النقطة وقت الضباب إلى ٤٥ حالة يوميا ويصل عدد الوفيات إلى ٢٥ حالة.

والبقعة السوداء الثانية على طريق البحر الأحمر حيث تمثل نسبة الحوادث فيه ٢٦ حالة يوميا، منها ١٠ قاتلة،

والبقع السوداء على الخرائط المرورية تشمل أولا طريق القاهرة الإسكندرية الزراعي، وخصوصا عند الكيلو ٣٥ كموقع لأعلى رقم لحوادث الطرق في مصر ٣١ حادثة يوميا، منها ١١ حادثة قاتلة. وهو طريق سفر مزدحم يمر خلال الدلتا الزراعية الخصبة وعدد من المدن الرئيسية.

وأهم أسباب هذه الحوادث هو ضيق الطرق وتشعب الطرق المتداخلة فيه. ووجود

## الخطوط الحمراء

تلك هي لغة الحوادث اليومية بالأرقام. أما الدكتور عصام عبد العزيز أستاذ الهندسة المدنية فيقول أن نسبة حوادث الطرق في مصر تتعدى الخطوط الحمراء التي وضعها المتخصصون في العالم. ففي الولايات المتحدة يقتل ٣٩٠ ألف شخص و ٥٠٠ ألف يعالجون في المستشفيات ٤,٨ مليون نسمة يعانون من إصابات خارج المستشفيات.. كل ذلك في الولايات المتحدة التي يقول آخر تقرير أنها تسير على أراضيها ٤٥ مليون سيارة تقطع يوميا من ٩٠٠ إلى ٢١٠٠ مليون ميل.

ورغم ذلك فعدد الحوادث في مصر أكثر من الولايات المتحدة الأمريكية التي لم يصل فيها بالطبع عدد العربات أو الطرق لهذه الأرقام، وأهم أسباب هذه الحوادث تحدث عادة بسبب قلة الخدمات التي توجد في الطرق عامة في مصر، ففي الطرق السريعة لا بد من وجود حارات كاملة للنقل البطيء وهو المتسبب في

أكثر الحالات في مصر، كذلك نوعية القار نفسه التي يتم بها رصف الطرق هي من أقل الأنواع وأرخصها والتي تتلف خلال عام أو عامين على الأكثر، وبالتالي ينتج طريق غير متساوية فيه درجة الانحناء بمعنى أن السيارة تختلف سرعتها بالزيادة والنقصان بشكل دائم طول الطريق، مما يؤدي إلى الحوادث المروعة التي عادة ما تأتي من انقلاب السيارة نفسها. وهذه الطرق أصبحت موجودة بخصائصها المميزة في معظم دول الخليج، ولا أعرف لماذا لا يتم



والأسباب ترجع إلى الانحناءات الخطرة والطرق المرصوفة على هضاب مما يؤدي إلى مضاعفة سرعة السيارة ووجود عدد قليل جدا بالإسعافات الأولية مقارنة بعدد الحوادث.

والبقعة السوداء الثالثة على الخريطة تقع في طريق بنى سويف - القاهرة وبالتحديد عند الكيلو ٤٢، ويصل عدد الوفيات إلى ٨ وفيات خلال ١٩ حادثة يوميا، منها ثلاث حالات تقريبا من الغرق في الترع المجاورة للطريق دون الحواجز الحديدية المعتادة للطرق التي تجاور ترعا وقنوات صغيرة. وكذلك عدم وجود نقاط إسعاف سريعة على الطريق، وكذلك عدم وجود اتصالات فورية على الطريق.

والبقعة السوداء الرابعة تأتي على طريق دمياط - بورسعيد، وهي أقل رقم في معدلات الحوادث، ويصل إلى ٨ حوادث منها حالات وفاة، وهو نفس الرقم لبقية الطرق تقريبا فيما عدا طريق القاهرة - الإسكندرية الصحراوي الذي تتفاوت أرقام الحوادث فيه في الصيف عن الشتاء حيث تزداد بنسبة كبيرة في الصيف تصل إلى عشر حالات يوميا كلها تؤدي إلى الوفاة.

وبقية الطرق سجلت نسبة قليلة عن الطرق الأربعة الخطرة لكن بمعدل يتراوح ما بين ١٠ و ٢٥ حالة يوميا تكون الوفاة فيها بنسبة ٧٥٪ من عدد الركاب.

ويشمل التقرير أنه لوحظ وجود موسمية لبعض هذه الحوادث حيث وقعت (٣٣٦) حالة في شهر أكتوبر وحده، بينما حدث أقلها (٢٧٤) حالة في شهر يونيو، وتكررت الحوادث أكثر في أيام الأحاد (٥٢٦) حالة عن أي يوم آخر ويوم الجمعة هو أقل الأيام في نسبة الحوادث وتوقيت الحوادث يتم من الساعة ١ : ٣ عصرا سجلت (٦٠١) حالة بينما وقعت أقل الإصابات وعددها (٧٠) من الساعة ١ : ٣ صباحا.

وكان ٤٪ من المركبات عن حوادث الطرق مصنعة عام ١٩٨٠ - ١٩٨٤..

وقدر الفقد الكلي الناتج عن حوادث الطرق بحوالي ٦٠ مليون جنيه مصري وكان ٧٢٪ من الفاقد نتيجة الإصابات قاتلة.

الصحف يوميا فلو اهتمت وزارة المواصلات قليلا واستعانت بالمتخصصين بعيدا عن المنتفعين. ستحل هذه الازمة التي تؤرق عددا كبيرا من المواطنين يكون سفرهم يوميا على هذه الطرق.

## قوة السيارة

أما المهندس أمير وجيه أستاذ الميكانيكا بكلية الهندسة فيقول: بالطبع هناك عوامل كثيرة تسبب هذه الحوادث البشعة، أهمها على الإطلاق سوء الطرق نفسها. لكن هناك عاملا هاما جدا في هذه الحوادث وهو السيارات نفسها. فمعظم السيارات التي تسير على الطرق مخالفة لقوانين المرور الخاصة بالسفر ومعظم هذه السيارات مصممة على سرعات قليلة لو زادت هذه السرعات أصبحت السيارة معرضة للانقلاب في أية لحظة، وما لا يعرفه الكثيرون ان كل العربات من عام ٨٠ إلى ٨٤ وهي الموديلات التي تسبب أكثر الحوادث السرعة الأخيرة فيها هي ٩٠ كيلومترا في الساعة، وكانت الطرق وقتها مصممة على ذلك لكن السرعة المسموح بها الآن هي ١٠٠ كيلومتر في الساعة، وهي زيادة كبيرة على هذه السيارة تجعل التحكم فيها صعبا، وبالتالي تزداد الحوادث فيها.

كما لا بد ان تتوافر الحماية الامنية بمعنى ان تكون هناك قوانين مرورية صارمة ضد السيارات، وكذلك تواجد امنى دائم ٢٤ ساعة في المناطق الخطرة كي يمكن السيطرة على المخالفات التي تهدد حياة المواطن. كما يجب ان تتوافر احزمة الامان والحجاب الامامى للسائق، وكذلك وجود طفاية الحريق. كل تلك قد تبدو أشياء تافهة. لكنها مهمة جدا وضرورية عند السفر. ولا بد ان يلاحظ ان السيارات القديمة لا بد من معرفة أقصى سرعات للسيطرة عليها. ولا بد من تحسين الطرق، لكن لو أخذنا في الاعتبار المحافظة على قواعد المرور وسلامة السيارة لا بد اننا سنتجنب الجزء الأكبر من هذه الحوادث.

وعدد نقاط الإسعاف على الطرق السريعة في مصر تمثل ٢٪ فقط وتختفى أحيانا في بعض هذه الطرق، لكن كما يقول مصدر امنى: نقاط الإسعاف موجودة في المناطق التي يمر بها مسئولون فقط. أما بقية الطرق فلا توجد بها نقطة إسعاف واحدة، سألت الدكتورة فاطمة

## الطرق الرديئة والسيارات

القديمة والإدمان أهم أسباب الحوادث عندنا فقط..

## مهندس طرق : موسم

رصف الطرق ينعش خزائن المحافظات والقار الذي ترصف به الطرق قديم ومستهلك

رصف الطرق في مصر بهذه الهندسة المتقدمة بحيث تصبح زاوية ميل الطريق الواحد كلها ثابتة حتى في الانحناءات وطرق الصعود والهبوط كما في طريق البحر الأحمر.

قد يكون تدخل المحافظات في رصف هذه الطرق هو ما يعوق المشكلة حيث إن موسم رصف الطرق ووضع الأرصفة موسم انتعاش لخزائن هذه المحافظات. لا أعرف. لكن حال الطرق في مصر يزداد سوءا.

والأسباب الأخرى التي تؤدي إلى هذه الحوادث تأتي من عدم وجود كبرى كافية عند التقاطعات كما كان يحدث في طريق العاشر من رمضان قبل بناء اثنين من أهم الكبارى على الطرق.

ولو وضعنا نظاما وخريطة محددة لهذه الكبارى للطرق التي يتشعب فيها أكثر من طريق كما يحدث على طريق الإسكندرية القاهرة الصحراوى ستحل عندنا مشكلة الحوادث التي تحصد عددا كبيرا من البشر يوميا.

وتأتى المصيبة الكبرى المتسببة في تلك الحوادث من وجود ترع ومصارف وقنوات بجانب الطرق السريعة مما يساعد على غرق المركبة بأكملها لو انحنت قليلا عن الطريق وتصبح مصيبة كبرى لو كانت المركبة مثلا أتوبيسا كبيرا يحمل بداخله أطفالا ونساء فعادة ما يقتل جميع الركاب غرقا مرة واحدة ويصل عددهم أحيانا إلى ١٢٠ شخصا.

ولا أعرف كذلك لماذا لا تقيم وزارة المواصلات حواجز حديدية على جميع جوانب الطرق المصاحبة للترع والمصارف والقنوات. كل هذه العوامل حلولها ممكنة ورخيصة للحد من الحوادث البشعة التي نقرأ بعضها في

للسيارات القادمة من بورسعيد والإسماعيلية والعاشر من رمضان، وكذلك طريق الإسكندرية وطرق الدلتا كلها. مخالقات لا حصر لها.. عربات تسير ليلا من غير أنوار على الإطلاق وعربات تسير من غير طفايات للحريق وعربات تسير مخالفة لقوانين البيئة والمرور، ذلك غير مخالقات السرعة والأحمال الزائدة.. فهل يعقل أن نضع ضابطا وجنديا للمرور على كل سيارة في مصر ليراقبها.. لا يوجد في مصر وعى مرورى أو حتى التزام بقواعد المرور. كنا منذ ثلاثة أعوام نضع الحد الأقصى للسرعة ٩٠ كم/ ساعة وعندما أخبرتنا وزارة النقل أن الطرق رصفت بحالة جيدة وأصبحت معظم الطرق اتجاهين رفعتنا السرعة إلى ١٠٠ كم/ ساعة وبالطبع لا يمكننا الكثف عن كل عربات مصر لذلك نرجح أن يكون هناك وعى بقواعد المرور لأن ذلك أولا وأخيرا لسلامة المواطن.

فهل يعقل أن أجد سائقا مدمنا للمخدرات بالطبع لو ضبطت تسحب منه الرخصة فورا لكن أين دور وزارة الصحة في ذلك، والسائق يتعرض لكشف دورى ورجال المرور يقومون بواجبهم على أكمل وجه، صحيح هو غير كاف للتقليل من الحوادث لكننا نقوم بجهد كبير وبقوانين صارمة ولا يوجد أى طريق في مصر لا توجد به لافتات إرشادية خاصة بالمرور، لكن لابد من تكامل وزارة النقل والصحة والإعلام معنا لنحد من هذا الخطر الذى يهدد سلامة المواطن.

طارق رضوان

يوسف بالإدارة العامة للصحة المهنية حيث تقول بالطبع هناك خطة وبدأت في التنفيذ منذ ثلاث سنوات سواء أكثر من نقطة إسعاف على الطرق السريعة وطرق القاهرة - الإسماعيلية، والقاهرة - الإسكندرية. خير دليل على ذلك. لكن بالطبع لا أنكر أن هناك تقصيرا في عدد هذه النقاط والسبب ليس من وزارة الصحة لكن هناك طرقا لا يمكن مطلقا بناء نقطة إسعاف فيها على أبعاد متقاربة لوجود الأراضى الزراعية والمصارف والترع. كما لابد أن يعرف المواطنون أن هذه النقاط عبارة عن علاج أولى فقط حتى يصل إلى المستشفى ويعالجه العلاج الكافى، ولابد أن نعرف معلومة هامة جدا وهى أن نسبة قليلة جدا يخرجون من هذه الحوادث وفور تبليغ الإسعاف تنتقل إليهم فى أسرع وقت لكن الذى يحدث أن يأتى البلاغ متأخرا، وعندما تصل عربة الإسعاف مكان الحادث يكون حدث أكثر من حالة وفاة وبالتالي عربات الإسعاف لا تحمل متوفين لإجراءات أمنية معروفة، لذلك فهناك خطة بين الوزارة ووزارة الداخلية بوجود خط مباشر مع الدوريات الراكبة على الطريق التى تبلغ بسرعة عن أى حادث.

وعندما سألت مصدرا أمنيا عن دور شرطة المرور فى هذه الحوادث قال: إننا بالفعل نضع قوانين صارمة جدا على هذه الطرق وخصوصا على سائقى عربات النقل. والرادار الذى يلتقط كل العربات المسرعة نقوم بتغيير أماكنه كل يوم حتى لا يعرف مكانه السائقون وتعال وشاهد كمية المخالقات اليومية عند مدخل القاهرة