

المصدر: الأهرام  
التاريخ: ٥ أغسطس ٢٠٠٠



مثل دول العالم كلها في الخارج ويتم سحب الرخصة وإيقاف السيارات فوراً إذا ما شاهد ضابط المرور أن أحد السائقين يطير إطارات السيارة غير صالحة وهو ما يعرض ركاب السيارة نفسها ومن حولها لخطر كبير، إلى جانب الكشف عن السائقين لأن العيب في الحوادث ليس في السيارة بل في الشخص الذي يقود السيارة... لأن السيارة لا تقوم من نفسها بعمل حادث بل قائدها نفسه، وغالبية قائدي هذه السيارات ليسوا مؤهلين صحياً أو نفسياً في قيادة تلك السيارات فهم دائماً تجدهم مخمورين، أو مخدرين ويساعد على ذلك وجود بعض الكافيتريات على جانبي الطرق يتعاطون فيها المخدرات بأنواعها وأشكالها المدمرة وينعكس هذا في قيادتهم على الطرق ويكون الضحية هو قائد سيارة ملاكي يسير في أمان الله.

أما سيارات الأتوبيسات الخاصة بالنقل الجماعي مثل السوبرجيت فهناك عدة شكاوى بل صرخات من الأسلوب الجنوني والعشوائي في القيادة والراكب يحس بالرعب الشديد أثناء رحلات تلك الأتوبيسات على الطرق.

## عدم التزام قائدي السيارات

ويؤكد مصدر مروري أن أهم وأخطر أسباب وقوع الحوادث التي زادت في الفترة الماضية يكمن في عدم التزام قائدي تلك السيارات بالتعليمات المرورية المحددة والمعروفة خاصة بالنسبة للسرعة، فهي محددة بـ ٨٠ كيلو متراً في الساعة للنقل العادي والأتوبيسات على الطريق الصحراوي و ٧٠ كيلو متراً على الطريق الزراعي وتقل إلى ٦٠ كيلو متراً بالنسبة للسيارات النقل بمقطورة عن النقل العادي، مع مراعاة أنه يتم السماح بالسير في كل أوقات اليوم عكس القاهرة تماماً التي

كحالة من الرعب الشديد بدأت تجتاح قلوب المصريين المسافرين على الطرق المصرية السريعة في طريقهم لقضاء اجازة الصيف، وسبب هذا الرعب الشديد هو حوادث السيارات بأشكالها المتساوية والتي ذهب ضحيتها الكثير من الأفراد الأبرياء، بل أسر كاملة راحت ضحية الإهمال وغياب الرقابة، والشمس الذي يحزن ويقطر قلوبنا ألماً هو تضاعف هذه الحوادث خاصة في موسم الاجازات والمصايف بشكل لم يسبق له مثيل وبصورة خطيرة أصبحت تهدد أرواح هؤلاء الأسر ويتطلب معها أيضاً وقفة حاسمة من كل أجهزة الدولة لوقف هذه الحوادث المرعبة على الطرق.

ولعل أهم وأخطر أسباب حالة الرعب التي يعيشها المسافر على الطرق المصرية.. هو رعب اسمه سيارات النقل والنقل بمقطورة (التريلا).. فهذه السيارات بمثابة غول «أو وحش كاسر» يقودها مجموعة من السائقين المجانين غير المؤهلين استباحوا حرم الطريق يفعلون به كما يشاؤون وفي بعض الأحيان يستخدمون السيارات الملاكى بمن فيها كجسور على الطريق! وكذلك أتوبيسات نقل الأفراد التي أصبحت مثل «الافاعي» الضخمة تلتهم الذي أمامها وفي الوقت الذي هناك أكثر من مليون و ٩٠٠ الف مصرى يستخدمون سياراتهم الملاكى في السير والسفر على الطرق المصرية! ولدينا أكثر من أربعة آلاف طريق على مستوى الجمهورية منها ١٣ طريقاً رئيسياً سريعاً أو مفتوحاً من أهمها - مصر- اسكندرية الصحراوي، مصر الاسماعيلية والسويس والعين السخنة والغردقة، والصعيد الشرقي والغربي، فآين الرقابة عليها بمفهومها الشامل؟! وكيف نحقق الحماية والأمان المفقودين لكل المسافرين؟! وتتساءل: أين المجموعة الوزارية العليا للمرور التي تشكلت الجناح الماضي برئاسة رئيس مجلس الوزراء السابق؟! وأين الاجراءات والخطط التي تم وضعها وتنفيذها؟!!

## غياب الرقابة الحقيقية

يقول الدكتور اسامة عقيل أستاذ هندسة الطرق والمرور بجامعة عين شمس ورئيس وحدة استشارات الطرق إن من أخطر أسباب تفشي ظاهرة حوادث الطرق هو أنه لا توجد رقابة حقيقية عليها! فجميع الطرق السريعة في مصر الرقابة عليها عبارة عن ردارات مهمتها تسجيل أرقام السيارات المخالفة وجمع الفلوس منها، وحقيقة فإنه لا لم نر أحداً يحاسب قائد سيارة سواء سيارات النقل الأتوبيسات التابعة للشركات والهيئات محاسبة فورية على الطريق! فالرقابة ليست مجرد أن نركب راداراً تحت شجرة ظل، أو خلف سيارة واقفة في جانب، أو منتصف الطريق.. بل الرقابة تشمل كل شيء، بداية قبل السماح لقائدها بالمرور من أول الطريق قبل التأكد من توافر عناصر الأمان في تغطية الحمولات التي غالباً ما تكون رمالاً أو «زلط» أو مسخالفات.. الخ وسلامة الأنوار والعواكس والإضاءة الأمامية والخلفية والتي كثيراً ما تكون متهاككة ومكسورة نظراً لطول فترة الترخيص بـ ٣ سنوات مع التأكيد عليه بأن يلتزم الجانب الأيمن من الطريق مهما كان موقف الطريق نفسه، كما يجب أن تشمل الرقابة على الإطارات نفسها

يمين الطريق يجمع سيارات النقل  
بمختلف أصحابها مع بعضها  
ذلك لأنه لا يجوز أن نخلط بين  
حركة السيارات الصغيرة  
الملاكي وبين الشاحنات.

وأضاف أن وزارة النقل بدأت الآن في  
اتخاذ عدد من الإجراءات والتدابير الفعالة  
لتأمين الحركة المرورية على الطرق الرئيسية  
وقد أعلن الوزير أن هذه الإجراءات تكلف  
٢٥ مليون جنيه ولكن ماذا بعد ذلك؟! وعلى  
الدولة أن تقوم بتوفير تلك الاعتمادات  
وسوف يكون لذلك مردود قوى، أما التدابير  
الضرورية الأخرى فتتقن مسئوليتها على  
وزارات وإدارات أخرى ومن أهمها تسيير  
دوريات راكبة وتكثيف وجودها لإحكام  
الرقابة المرورية ورصد تدفق الحركة عليها،  
وجعل الفحص الفنى للمركبات كل عام على  
الأكثر وليس كل ٣ سنوات، وتكثيف  
الرادارات ووضعها كل ١٠ كيلو مترات إلى  
جانب تكثيف وجود سيارات الإسعاف على  
الطريق لسرعة نقل المصابين، وغلق الطرق  
أمام الحركة في فترة ازدياد كثافة الشبورة  
الصباحية وإعادة فتحها بعد تحسن الرؤية.  
... وأخيرا فإن الحوادث أخذت في  
التضاعف بشكل خطير يتطلب معه سرعة  
التحرك الحقيقي من جانب أصحاب القرار  
خاصة ونحن نملك رويشتة العلاج والتي من  
بينها جعل هؤلاء السائقين داخل دائرة  
الرصد والمراقبة والتحكم طوال الوقت على  
الطريق وذلك عن طريق تطوير التكنولوجيا  
في خدمة المرور وهي من الإمكانيات المكلفة  
وليس الصعبة أو المستحيلة ولكن ذلك لا  
يساوى روح أسرة تموت أحلامها في  
قضاء إجازة في إحدى مدن الجمهورية  
بسبب حادثة.

## ناجى الجرجاوى

يسمح بتسييرها فى  
الليل فقط من الحادية عشرة  
مساءً وحتى السادسة صباحاً  
(وتقوم إدارات المرور حالياً بتعزيز النقاط  
المرورية الصحراوية والزراعية بالإضافة،  
إلى زيادة الإمكانيات الجديدة بتوفير عدد  
آخر من الرادارات بجانب العنصر  
البشرى، كما قامت هيئة الطرق والكبارى  
باغلاق العديد من الطرق الفرعية  
والتقاطعات غير المهمة وتحويل مسارها  
للحد من حوادث الطرق.

### الردع الغائب

ويكمل المهندس أسامة عقيل خبير إدارة  
الطرق : أن غياب العقاب الفورى الذى يعد  
الرادع الأقوى هو من أهم عناصر الرقابة  
على الطرق لتحقيق الالتزام، ومن ثم الامان،  
فالرقابة والردع هما هيبية القانون والسلطة،  
وقد أن الأوان أن نشاهد رجل الشرطة  
يوقف سيارة أو سائقا سريعا ويجبره على  
دفع الغرامة الكبيرة فوراً مع سحب  
رخصته لمدة شهر على الأقل مع وضع  
علامة أو نقطة باللون الاحمر فى ملف  
السيارة وإذا احتوى ملفه على ٣ أو ٤ نقاط  
حمراء يتم سحب رخصته لمدة سنة أو أكثر  
والتحفظ عليها فى ملفه المرورى أو ملف  
السيارة.

### هيئة رقابة الطرق

ويقترح أستاذ هندسة الطرق والمرور  
ضرورة إنشاء أو تكوين هيئة لرقابة الطرق  
تجمع أفرادا متخصصين من كل الوزارات  
المعنية مثل الداخلية، والبيئة والادارة  
المحلية، بالإضافة إلى خبراء ومتخصصين  
يكون لهم سلطة الضبطية القضائية  
ليتخللوا مسئولياتهم فى الحد من ضحايا  
حوادث الطرق وتأمينها ويمكن أن تسند  
إلى هيئة الطرق والكبارى بوزارة النقل .  
كما يقترح إنشاء «طريق خدمة» على