5 مليارات جنيه خسائر سنوية بسبب حوادث السيارات

الطرق غير الآمنة .. «تصدم» الاقتصاد القومى

الأمان على الطريق من جميع الجوانب يعد عنصراً أساسيا من العناصر المؤهلة لتقدم الاقتصاد القومى والجذب الاستثمارى والسياحى والطرق «سمعة» تؤثر فى النهاية بطريقة أو بأخرى على «السمعة» الاقتصادية لأى بلد!

وكما يقول أحد الخبراء فإن رواج أى منطقة استثماريا وانعاشها اقتصاديا يحتاج إلى طرق بمواصفات خاصة تكفل الانتقال الآن للسلع ومستلزماتها وأيضاً الأفراد باعتبار ذلك تكلفة ضمن تكاليف الإنتاج فى معظم الأحوال.. وفى هذا التحقيق محاولة للتركيز فى قضية الطرق فيما يتعلق بحالتها.. والمركبة التى تسير عليها.. والمشاة الذين يعبرونها وأهميتها بالنسبة للاقتصاد القومى والاستثمار.

هلال شتا

حسب الله الكفراوى

اسماعيل عثمان

هلال شتا: لابد من رقابة صارمة على مناقصات إنشاء الطرق

حسب الله الكفراوى: تمهيد طرق تعامل المستثمرين مع الجهات الحكومية.. أهم

إسماعيل عثمان: أساسية لرواج أى منطقة وانعاشها اقتصاديا

آخر احصائية لهيئة الطرق والكبارى بوزارة النقل والمواصلات كشفت ان عدد الحوادث فى العام الواحد يصل إلى 30 ألف حادث وعدد الضحايا يصل إلى نحو 6 الاف قتيل بمعدل 25 قتيلاً لكل 10 الاف مركبة. وان الفاقد الاقتصادى الذى ينجم من هذه الحوادث يقدر بـ 5 مليارات جنيه.

دراسة أخرى لوحدة بحوث الازمات بجامعة عين شمس أشارت إلى أن حوادث الطرق أصبحت السبب الثانى لحالات الوفاة للمرحلة العمرية المنتجة فى سن (20 ـ 40 عاما) وانها تمثل نسبة 10٪ من اشغالات المستشفيات.

وأما التقرير النهائى الصادر عن المركز القومى للبحوث الاجتماعية والجنائية فيرصد وقوع 16 قتيلاً يومياً بسبب حوادث الطرق، وحوالى 82 مصاباً بإجمالى 30 ألف مصاب فى 26 ألف حادث سنوياً. وان اكثر من 80٪ من هذه الحوادث ترجع إلى أخطاء السائقين. و5٪ بسبب عيوب الطرق و11٪ يرجع إلى انفجار الإطارات وعيوب فنية و4٪ بسبب الاحوال الجوية.

شريان الحياة

فى البداية يقول د. مصطفى السعيد وزير الاقتصاد الأسبق ان أخطر شىء فى الاقتصاد هو النقل والمواصلات بل ان النقل يعتبر شريان الحياة ومسألة حوادث الطرق تختلف عن مسألة إنشاء طرق ومن المفروض ان تكون الطرق محققة أكبر كفاءة ويكون الناس آمنين وان تكون هناك إجراءات مرورية صارمة واشارات ضوئية وادارات جديدة للطرق.

ويضيف د. عبدالهادى النجار الأستاذ بحقوق عين شمس ان الطرق لابد وان تكون واسعة وآمنة وخالية من التعديات عليها ولابد وان تحقق السمعة الطيبة لاقتصاد الدولة من خلال مجموعة من الأسس والنظم والسلوكيات وتوافر الحزم عند ارتكاب الخطأ.

وهناك بعض الدول العربية مثل دول الخليج لها طرق رائعة وخدمات منتشرة إلا ان هذه الطرق لا توجد بها أى مشروعات ولابد وأن يكون الطريق مقترنا بالمشروعات الكبرى والصغرى.

بنية أساسية

د. السيد عطية أستاذ الاقتصاد بتجارة عين شمس يقول ان الطرق جزء من البنية الاساسية وهى أهم شرط لجذب المستثمر بالإضافة إلى الشروط الأخرى.

أما عادل العزبى نائب رئيس شعبة المستثمرين باتحاد الغرف التجارية فيقول: أن شبكة الطرق الداخلية هى من أهم العناصر للحفاظ على الاستثمارات لانه بدون شبكة طرق متسعة وممهدة ومنتشرة عبر الاقاليم المختلفة وتصل إلى مواقع الإنتاج إلى موانىء ومناطق تلقى وشحن البضائع سواء فى عمليات التصدير أو الاستيراد يصبح انتقال السلع والأشخاص بالغ الصعوبة.

يشير عادل العزبى إلى ان الطريق الممهد وحده غير كاف ما لم يكن متسعا لاستيعاب حجم السيارات ووزنها وأننا نسمع من المستوردين الأجانب العديد من الشكاوى فى هذا الخصوص فى بعض الدولة المحيطة بنا بسبب تكدس السيارات المحملة بالبضائع انتظارا للدور فى العبور خاصة فى المناطق التى يكون بها كبارى (جسور) تؤدى إلى جهات الشحن.

معاناة كبيرة

ويضيف ان مصر عانت كثيراً من القصور فى شبكات الطرق وإنشاء وسائل اتصال فى بدايات الانفتاح الاقتصادى إلا أننا لا يمكن ان ننكر ما تم فى هذا المجال اعتباراً من أواخر الثمانينات وحتى اليوم ورغم ذلك فإن بعض الطرق تحتاج إلى توسعة، ونسبة عالية منها تحتاج إلى رصف جيد وصيانة دائمة وبعض الطرق الموصلة إلى بعض المدن الجديدة تحتاج إلى إعادة تخطيط لتحقيق انسياب أفضل خاصة فى أوقات الذروة.

ومن جانبه يرى د. ميلاد حنا استاذ الانشاءات بهندسة القاهرة انه تم فى مصر انشاء شبكة هائلة من الطرق الطولية والعرضية ونحن فى حاجة إلى المزيد ويتمنى ان يحدث تطور فى خطوط الاتصال بالطرق مع السودان سواء من جهة الشرق فى الطريق الذى بدأ من القصير إلى بور سودان أو من حوض النيل فى أبو سمبل إلى وادى حلفا بالسودان، أو من أسيوط وعلى ذات نفس المدق المستمر من درب الأربعين إلى نهر الأبيض والغاشر بالسودان وهذه الطرق ليست فى حاجة إلى ميزانية كبيرة فالطريق الشرقى مرصوف فيما عدا وصلة تبلغ 175 كم اما الطريق الثانى من وادى النيل إلى السودان فهو فى حاجة إلى وصلة لاتزيد على 60كم، أما الطريق الثالث والذى يبدأ من درب الأربعين إلى السودان فهو طريق طويل وفى حاجة إلى ميزانية كبيرة.

الخبراء:

مطلوب إدارة موحدة لإدارة وتخطيط الطرق.. وتراخيص نوعية لمركبات النقل

مواصفات خاصة

اما المهندس اسماعيل عثمان رئيس شركة المقاولون العرب سابقا فيرى أن الطرق البرية تحتاج إلى وسائل مدروسة للرصف لتحمل أحمال السيارات وشاحنات النقل.. وبصفة خاصة هذه الأيام عند نقل الحاويات الضخمة ـ على سيارات النقل فمن المطلوب مواصفات خاصة للطرق مثل ما تفعله الدول المتقدمة عندما تخصص طرقا لعبور الشاحنات الثقيلة.

ويضيف ان المهندس عثمان أحمد عثمان كان ينصحه دائما أننا إذا أردنا رواج منطقة وانعاشها اقتصاديا واستثماريا فلابد وان ينشئ طريقاً ممهداً وله مواصفات خاصة. كما أن الطرق الآن تقام بواسطة شركات القطاع الخاص كطريق مصر ـ اسكندرية الصحراوى وطريق مصر اسماعيلية وكلها طرق تحتاج إلى ميزانيات ضخمة.

يختلف مع الاراء السابقة هلال شتا رئيس شعبة المصدرين بغرفة القاهرة مؤكدا ان أسوأ شىء فى مصر طرقها ولم نعد نرى الطرق الاسفلتية التى كانت تدعم بالأسفلت لتتحمل حمولات الناقلات الضخمة ولا تحدث بها أى حفر أو مطبات مثل اليوم.

ويضيف ان الطرق الأسفلتية السيئة تؤثر على استهلاك السيارات وقطع الغيار والوقود ومن شأنها أيضا ان تعمل على تعطيل النقل والبضائع وتطيل من عمليات التسليم وهذا يعتبر تحديا جديا سواء من ناحية التصدير أو من ناحية الاستهلاك المحلى.

ويطالب بان تقوم جهات رقابية من الدولة بالاشراف على المناقصات الخاصة بالطرق ومتابعة العمل بها عند التنفيذ لضمان عدم الغش أو التلاعب فيها.

ويدعو رئيس شعبة المصدرين بضرورة الضرب. بيد من حديد على ضعاف الضمائر من المقاولين الذين يقومون بانشاء هذه الطرق بالمخالفة للمواصفات السليمة.

المهندس حسب الله الكفراوى وزير الإسكان والتعمير الأسبق يرى ان الطرق مهما كانت سهلة وناعمة وذات اسفلت كالحرير ـ على حد وصفه ـ وبها كل المقومات من الاشارات والخدمات المطلوبة فهى لا تهم كثيراً إذا ما كان الطريق إلى الجهات الرسمية والتعامل معها غير ميسر فالاستثمار والاقتصاد يحتاجان إلى مناخ حساس جداً وشفاف جداً ونقى جداً فإذا فقد هذا المناخ الشفافية والوضوح ضعف الاقتصاد والاستثمار حتى لو كان لدينا طرق من الحرير.

فالبنية الأساسية للاستثمار ليست فى الطرق الاسفلتية وإنما فى الطرق إلى الجهات الرسمية التى يتعامل معها المستثمر من مؤسسات وهيئات وأنظمة وضرورة ان تكون علاقة هذه الجهات بالمستثمر علاقة حب وليست علاقة عداء أو شك.

ثلاثة مكونات

أما د. محمد رشاد المتلى أستاذ هندسة الطرق والمرور بهندسة القاهرة فإنه يعترض على اتهام الطرق بأنها تسىء إلى الاقتصاد ويوضح انه الأفضل ان تلقى بالمسئولية على حوادث الطرق باعتبار ان ذلك هو الأقرب إلى الصواب ويوضح د. المتلى ان المشكلة من وجهة نظره تشمل ثلاثة مكونات وهى الطريق، والمركبة، ومستخدم الطريق.. افرد المشاة على الطريق.

ويشير إلى ان كثير من الدراسات التى أجريت فى مصر عن حوادث الطرق تؤكد ان قائد السيارة هو السبب فى الحوادث وان ذلك ليس نتيجة عن قصور فى إعداده وإنما لعدم الالتزام بالقواعد والآداب المرورية ويعود ذلك إلى سلوكيات المجتمع والقيادة فى مصر.

كما يشير د. محمد رشاد المتلى إلى ان هناك طرقا بها اخطاء فى التصميم خاصة فى منحنيات الكبارى والطرق وعدم وجود علامات ارشادية مما يسبب الكثير من الحوادث ويقول إن دور المركبة فى الحوادث قليل وتقتصر فى سوء استخدام الإطارات.. مشيراً إلى ان نسبة الحوادث فى مصر مقارنة ببدول العالم تعد قليلة جداً مقارنة بعدد السكان.

ويطالب بإنشاء نظام ثابت أو جهاز متخصص لمتابعة وتسجيل الحوادث وتحليلها كما يوجد فى بعض الدول كما يتعين على مركز حوادث المرور بالإدارة العامة للمرور ان يقوم بتطوير دوره فلا يعقل أن يكون عدد الوفيات من حوادث المرور فى مصر سنوياً 6 آلاف قتيل وما يقرب من 22 ألف مصاب مشيراً إلى ان هذه البيانات ترد من أقسام الشرطة وليس من مركز حوادث المرور مما يجعل البيانات غير دقيقة.

ويشير د. عصام شرف أستاذ هندسة الطرق بكلية الهندسة جامعة عين شمس إلى أن السبب فى حوادث الطرق يرجع إلى عدم وجود استراتيجية متكاملة تعمل على تخطيط وصيانة الطرق حيث تفتقر الطرق السريعة إلى المتطلبات والخدمات الأساسية لها لانخفاض ميزانياتها.

ويطالب بضرورة وجود إدارة واحدة تدير سياسة وتخطيط الطرق وأن يكون لها كل الصلاحيات والموارد اللازمة على أن يكون هناك وضوح فى رؤية الأهداف والتنسيق بين جميع الجهات المعنية من أجل تحقيق السلامة المرورية، والعمل على دراسة المرور على الطرق السريعة خاصة للحاويات والمركبات الضخمة وان يكون ذلك بإنشاء طرق جيدة ووفقاً لمواصفات فنية مدروسة عند الإنشاء.

نظام للتراخيص

وفى دراسة حديثة للدكتور نادر رياض مستشار لجنة الصناعة والطاقة بمجلس الشعب ورئيس لجنة الصناعة والطاقة بالغرفة العربية الالمانية بالقاهرة حول ضرورة الاهتمام بإصدار تراخيص نوعية لمركبات النقل طبقاً لطبيعة المواد المنقولة ودرجة خطورتها وأشار إلى ان هذه التراخيص ستساعد على الحفاظ على سلامة وجودة المواد المنقولة وتمنع حدوث الأخطار والحوادث والتلوث البيئى.

ويوضح د. رياض فى دراسته ان سيارات النقل العادية لا تصلح لنقل الحاويات الضخمة وذلك لصعوبة تثبيتها فنياً مما يؤدى إلى انتفاء تأمين الأمن والأمان اضافة إلى تعرض قائد السيارة ومن معه للخطر نظراً لتحريك الحاويات بفعل المصادمة أو الفرملة مما يؤدى إلى تهشم الكابينة ومن بداخلها إضافة إلى حدوث تلفيات للمواد المنقولة وأيضاً حدوث اعطال للطريق واهدار للجهد والمال، ويقترح اصدار تراخيص نوعية لسيارات ومركبات تجهز خصيصاً لنقل الحاويات.

وبالنسبة لنقل السوائل والغازات فى خزانات قسم د. نادو رياض هذه السوائل والغازات حسب تنوعها طبقاً لدرجة خطورتها ويتطلب ذلك تجهيزات السيارات اللازمة لنقل هذه السوائل والغازات بما يحقق الحفاظ على جودة السوائل والغازات المنقولة من ناحية واشتراطات الأمن والسلامة ومنع التلوث من ناحية أخرى، ويكون النقل بترخيص خاص يحدد المسار.

وبالنسبة لنقل المواد المشعة فإنه يتطلب نقلها فى سيارات نقل تجهز خصيصاً لهذا الغرض وتصدر لها ترخيصات نوعية ويتم النقل تحت حراسات وإجراءات أمنية خاصة وتحدد ترخيصاتها المسارات وتوقيتات السير ويتم كل نقل بترخيص خاص ومحدد.

ويشير د. نادر رياض إلى ان هذه الإجراءات من شأنها أن تساعد كثيراً فى الحفاظ على جودة المواد المنقولة سواء كانت خامات ومستلزمات إنتاج أو منتجات مصدرة أو مستوردة إضافة إلى أن هذه الإجراءات تعمل على تأمين عناصر الأمن والسلامة وعدم تلوث البيئة وتجنب حدوث الكوارث والأعطال على الطرق، ويقول إن عدم انسياب المرور وسوء الحالة الفنية لكثير من وسائل النقل والمواصلات يؤديان إلى حدوث خلل فى عدد من تلك الوسائل يومياً وبالتالى يؤدى إلى توقفها فى الطريق وتعطيل جزء من الطريق بعض الوقت.

وهذا الاهدار المستمر يؤدى إلى مزيد من التكلفة المادية والزمنية والنفسية والعصبية التى يتحملها أصحاب وسائل النقل والمواصلات وسائقيها وراكبيها كما يؤدى عدم انسياب المرور إلى اضطرار وسائل النقل والمواصلات إلى قطع المسافات فى فترات زمنية أكبر بكثير من الأزمنة المقترحة والمخطط لها مما يؤدى إلى انخفاض عدد الأدوار اليومية وعدم الاستخدام الأمثل لتلك الوسائل.

مقياس التقدم

ومن جانبه يقول نظمى محمد يوسف مدير عام العلاقات والإعلام بشركة مصر للسياحة إن مقياس تقدم أية دولة فى العالم يكون مرتبطاً بطرقها ويتفق مع الآراء السابقة بأن حوادث الطرق ترتبط بثلاثة أشياء هى المركبة والقائد والطريق. ويطالب نظمى يوسف بضرورة خضوع المركبات خاصة السياحية للتفتيش الدقيق وان تكون حاصلة على تصاريح سياحية عن طريق الإدارات المكلفة باعطاء التصاريح السياحية ويكون لها الحق فى منع أو وقف هذه التصاريح لأية سيارة مخالفة للقواعد.

أما بالنسبة لقائد السيارة فانه من الضرورى ان يكون قد حصل على دورة تدريبية فى آداب المرور ويكون لديه الملم كامل وشامل بخريطة الطرق وشبكاتها خاصة بالطرق السياحية الموجودة فى جميع المحافظات والأماكن السياحية على ان يتم إجراء كشف دورى طبى ونفسى خاص للسائق والتأكد من لياقته البدنية والصحية..

ويشير نظمى يوسف إلى ان مصر نظمت مؤخراً مؤتمراً ضخماً انتهى بالعديد من التوصيات الملزمة والضرورية بشأن التعامل مع الطرق والحد من كثرة الحوادث والعمل على استخدام أفضل الاساليب للإصلاح لهذه الطرق وفقاً للمواصفات العالمية والنسب المعروفة عالمياً سواء بالنسبة للإنشاء أو الخدمات والارشادات الضرورية لقائد السيارة. وكذلك بالنسبة للغرامات والعقوبات لمن يخالف هذه القواعد المرورية.

■ فتحى السايح ■

جريدة العالم اليوم ٢٠٠٣/٧/٢٨

العالم اليوم