



حوادث الطرق أيضاً وباء

الأرواح التي حصدها فيروس كورونا المستجد، في مصر، خلال أسابيع، حصدها سيارة نقل، «تريلا»، في أقل من دقيقة. وتقول الأرقام إن العالم يشهد، سنوياً، وفاة أكثر من مليون و350 ألف شخص، وإصابة من 20 إلى 50 مليوناً، بسبب حوادث الطرق.

ما حدث، هو أن سيارة النقل أو «تريلا» دهست، في الساعات الأولى من صباح أمس الخميس، 4 سيارات ميكروباص، 7 ملاكى، و3 ربع نقل، كانت متوقفة في كمين لحظر التجوال على الطريق الدائري الإقليمي، ما أسفر عن مصرع 18 وإصابة 12 أو 15 آخرين، هم بعض نصيبنا، نصيب مصر، السنوي، من ضحايا هذا الوباء القديم، أو تلك الحوادث المستمرة، التي لا تقل عن 4 آلاف وفاة، و14 ألف مصاب.

دراسة حول «التكلفة الاقتصادية لحوادث الطرق في مصر عام 2017»، أصدرها الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، منتصف العام الماضي، قدرت الحد الأدنى لتلك التكلفة، سنة 2017، بنحو 29 مليار جنيه،

بالضبط 28.9 مليار جنيه، وذكرت أن إجمالي عدد السيارات التالفة الناتجة عن تلك الحوادث يزيد على 17 ألف سيارة. أما أعداد الوفيات والمصابين فزادت على 3 آلاف و700 حالة وفاة و14 ألف حالة إصابة.

حوادث الطرق، لها ثلاثة أسباب رئيسية، غير الفرعية والتفريعات. وهناك دراسات علمية عديدة أرجعت 80٪ منها إلى سلوكيات قائد السيارات، و12٪ منها إلى عيوب بالسيارة، و1٪ إلى 2٪ عوامل جوية، و5٪ عيوباً هندسية لشبكة الطرق. بينما ذكرت دراسة الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، أن العنصر البشري (أو قائد السيارة) كان مسؤولاً عن حوالي 80٪ من الحوادث، سنة 2017، وزادت فيها نسبة الحالة الفنية للسيارة إلى 14٪، ولم تتجاوز نسبة حالة الطرق 2٪. لكن ما قد يجعلك تشك في كل النسب وفي الدراسة كلها، زعمها أن السيارات الملاكى مسئولة عن 47.2٪ من الحوادث، وأن سيارات النقل تسببت فقط في 17.1٪، منها.

هذا الكلام قد لا يصدقه عقل، لأنه يتعارض، أولاً، مع الدعاء الشائع: «يا رب النقل يموت». كما يتعارض، ثانياً، مع مخالفة تلك السيارات القانون الذي يلزمها بالسير فى ساعات الليل المتأخرة حتى الساعات الأولى من الصباح. ونعتقد أنك تراها، كما نراها، على الطرق العامة والسريعة، وهى تسير جنباً إلى جنب مع «التكاتك»، جمع «توك توك»، التى يحلو السير، فى كثير من الأحيان، عكس الاتجاه.

التشكيك فى النسب لا ينفى أن الجميع، جميع السائقين، يتشاركون فى سلوكيات سلبية منها الرعونة والاستهتار واللامبالاة، مع بعض العادات السلبية، كالتحدث فى التليفون المحمول، أو القيادة تحت تأثير المخدرات. وكنا سمعنا عن قيام الجهات المعنية بإجراء تحاليل للكشف عن تناول المواد المخدرة لسائقى سيارات النقل، مع وعد بأن يشمل التحليل سائقى سيارات الأجرة والملاكى فيما بعد. ولا أعرف لماذا لم تستمر تلك التحاليل؟. أما الأسباب التى تعود إلى الحالة الفنية للسيارة فمنها انفجار الإطارات، عدم كفاءة الفرامل، و... و... وكلها ترجع إلى عدم إجراء الصيانة الدورية أو الكشف على السيارة من وقت لآخر، استرخاها من صاحبها أو بسبب غياب الرقابة. وخذعوك فقالوا إن إصلاح الطرق قد يقلل من وقوع الكوارث أو الحوادث، بينما يقول الواقع إن حدوث ذلك وتجاهل الأسباب الأخرى قد يؤدي إلى كوارث أكثر وليس العكس!

كان الدكتور سعد الجيوشى، وزير النقل الأسبق، يحكى لزميلنا جمال عنایت، فى 2 نوفمبر 2014 عن جولته فى أوروبا وأمريكا، للتعاقد على أنظمة صيانة وتحسين مستوى الطرق، وقال له الجملة التى جعلته ضيقاً على مائدة السخرية والتهكم لأسابيع وشهور. قال الجيوشى: «لو أصلحنا الطرق ستزداد الحوادث». ولما سأله «جمال» مندهشاً: «يعنى لما تصلحوا الطرق الحوادث حاتزيد؟»، أجاب رئيس هيئة الطريق والكبارى، وقتها: أيوه.. حاتزيد.. لازم يا أفندم، أمال إيه؟ لأن الطرق حاتبقى أحسن وحاتبقى أنعم وحاتبقى أكثر جودة فى سطح الركوب. فالسرعة حاتزيد، و«العشوائية» هتبقى، فالحوادث حاتزيد. ده نمرة واحد.. نمرة اتنين، يا أفندم، وده السؤال المهم: هو إحنا عايزين نوقف الحوادث؟ ولا إحنا بـ«نهجّص» كلنا فى الكلام، وفيه «حد» له مصلحة.. ومصلحته دى، أهم من الحوادث؟ أنا أؤكد لحضرتك، إن فيه بعض المصالح بتكتسب من عدم وجود نظام.

الحل نراه بسيطاً، لكن تطبيقه ليس كذلك: تخصيص طرق لسيارات النقل الثقيل أو على الأقل فصلها عن بقية السيارات، وتشديد الرقابة على الطرق، إجراء تحاليل دورية، ومفاجئة، للسائقين، ضماناً لعدم قيادتهم تحت تأثير المخدرات، والتأكد من اشتراطات أمن ومتانة السيارات وصلاحياتها الفنية. والأهم من ذلك كله هو قطع رقبة ذلك «الحد» الذى يكتسب من عدم وجود نظام ويتسبب فى استمرار الحوادث.