

طريق قوص السبع عيون بمحافظة قنا يتصدع بعد ساعات من الرصف ويفضح فساد المحليات



السبت 27 يونيو 2026 12:00 م

عاينت مديرية الطرق بقنا طريق قوص السبع عيون البالغ طوله 6 كيلومترات، بعد ظهور شروخ وتصدعات عقب رصفه بالكامل، لتبدأ إزالة الأسفلت وتثبيت التربة، وسط شكاوى من انهيار مبكر يهدد سلامة الأهالي

وبالتالي، لم تعد الواقعة مجرد عيب فني محدود في طريق محلي، بل صارت مرآة لمنظومة إنفاق عام تتبع للمواطن صورة الافتتاح، ثم تتركه أمام الخطر حين ينهار المشروع بعد ساعات

كما أن الرواية الرسمية التي حوّلت سيارة نقل ثقيل مسؤولية انهيار التربة لا تكفي وحدها لإغلاق الملف، لأن الطريق الجديد يفترض أن يخضع لتصميم ورقابة واستلام يراعي الأحمال والموقع والترعة المجاورة

وفقا لذلك، يصبح السؤال المركزي ليس من انحراف بعجلاته نحو الترعة، بل من استلم طريقا بجوار مجرى مائي دون تأمين كاف للتربة، ومن راجع التصميم قبل وضع الأسفلت على أرض قابلة للهبوط

انهيار بعد الرصف ورواية رسمية لا تكفي

بداية، أوضح المهندس مصطفى هنداوي مدير مديرية الطرق بقنا أن المعاينة رصدت آثار عجلات سيارة نقل ثقيل انحرفت ناحية الترعة، ما تسبب في انهيار التربة بالبر الأيسر للطريق

غير أن هذا التفسير الرسمي يفتح باب المسائلة بدلا من إغلاقه، لأن مرور سيارة نقل على طريق مرصوف حديثا ليس حدثا خارقا، بل جزء من الاستخدام المتوقع لأي طريق زراعي يخدم قرى ومصانع ومركبات ثقيلة

ومن ناحية أخرى، أعلن هنداوي إزالة الأسفلت والتجهيز لأعمال تثبيت التربة بعمول خرساني للترعة، وفق النظم الهندسية، وهو اعتراف عملي بأن المشكلة تجاوزت سطحا إلى خلل يحتاج تدخلًا إنشائيا

لذلك، لا يمكن التعامل مع إزالة الأسفلت بعد الرصف كإجراء عادي، لأن المواطن يرى في المشهد إهدارا مزدوجا، مرة عند تنفيذ طريق لم يصعد، ومرة عند إعادة العمل من المال العام

ثم إن انتقال رئيس الوحدة المحلية لمركز ومدينة قوص لمعاينة الشروخ يؤكد أن الواقعة خرجت من نطاق ملاحظة عابرة، وتحولت إلى أزمة محلية تستدعي تنسيقا مع الشركة المنفذة والجهات المعنية

في المقابل، ظل بيان المعالجة خاليا من أسئلة جوهرية عن جهة الاستلام، ونتائج اختبارات الدمك، وسماكات طبقات الرصف، ومسؤولية الشركة، وهل ستتحمل الإصلاحات أم سيدفع المواطن فاتورة الخطأ

فضلا عن ذلك، يمتد الطريق من مصنع السكر حتى السبع عيون على طريق مصر أسوان الزراعي، ما يجعله شريانا محليا مهما، لا ممرا هامشيا يمكن التساهل مع عيوبه أو تأجيل محاسبته

النقل الثقيل شحمة جاهزة أم عيب تصميم

لزيادة وضوح الصورة، قال اللواء مجدي الشاهد الخبير المروري إن الحمولات الزائدة لسيارات النقل تتسبب في هبوط أرضي بالطرق، وهو رأي يدعم ضرورة ضبط النقل الثقيل لا تبرئة التنفيذ الرديء

بناء على ذلك، يصبح وجود النقل الثقيل سببا معروفا مسبقا لاد مفاجأة لاحقة، لأن التصميم الهندسي للطريق يجب أن يحسب الأحمال المحتملة، خصوصا إذا كان الطريق يخدم منطقة زراعية ومصنعا ومداخل قرى

كما أكد اللواء أحمد هشام الخبير المروري أن سلوكيات سائقي النقل الثقيل والمقطورات تظل سببا رئيسيا في مشكلات الطرق، بسبب الحمولات الزائدة وتجاهل السلامة والصيانة، ما يستدعي رقابة مرورية حقيقية

إلا أن استدعاء سلوك السائقين وحده يحول النقاش إلى شحمة مألوفة، بينما تغيب محاسبة الجهة التي قبلت تنفيذ الرصف قرب الترع دون حماية كافية للكتف والتربة من الانزلاق

من ثم، تبدو الواقعة دليلا على خلل مزدوج، أوله رقابة ضعيفة على النقل الثقيل، وثانيه تسليم مشروعات طرق محلية دون نشر اختبارات الجودة للرأي العام أو إلزام المقاول بضمان واضح

علاوة على ذلك، فإن الطرق المجاورة للترع تحتاج معالجة خاصة للميول وجوانب الطريق، لأن انهيار البر الأسير ليس مجرد خدش في الطبقة السطحية، بل مؤشر خطر يمس سلامة المركبات والمارة

في السياق نفسه، يوضح معمل أبحاث هندسة الطرق والمطارات بجامعة القاهرة أن تقييم حالة الرصف، واختيار بدائل الإصلاح، واستلام أعمال الطرق، كلها مجالات فنية مستقلة لا يصح تجاوزها بالإعلانات الإدارية

ومن هنا، فإن أي إصلاح جاد يجب أن يبدأ بتقرير فني منشور يحدد هل المشكلة في التربة أو الدمك أو التصميم أو المرور الثقيل، بدلا من صياغة بيان يطمئن الناس ولا يشرح الحقيقة

المحاسبة قبل الترقيع وحماية الأهالي

لذلك، لا يكفي تثبيت التربة بميول خرساني إذا لم يسبقه تحقيق إداري وفني مستقل، لأن الترقيع السريع قد يخفي أثر الفشل مؤقتا، لكنه لا يمنع تكرار الانهيار في نقطة أخرى

وبموازاة ذلك، قال الدكتور حسن مهدي أستاذ هندسة الطرق والنقل إن العنصر البشري يمثل نسبة كبيرة من مسببات الحوادث، وهو رأي يفرض تنظيم المرور لكنه لا يعفي الجهات الهندسية من مسؤوليتها

على هذا الأساس، تحتاج قنا إلى منظومة واضحة تراقب الشاحنات والأحمال، وتراجع تصميم الطرق المحلية، وتمنع استخدام المشروعات بعد الرصف مباشرة قبل انتهاء الفحوص، خصوصا في المناطق الزراعية القريبة من الترع

كما أن المواطن في قوص لا يطلب رفاهية هندسية، بل طريقا آمنا يصل به إلى عمله ومدرسه ومستشفاه، دون خوف من حفرة جديدة أو انهيار مفاجئ أو ترعة مفتوحة عند حافة الأسفلت

ومن زاوية سياسية، تكشف الواقعة أزمة أعمق في إدارة المحليات، حيث تتحول المشروعات إلى صور وبيانات افتتاح، بينما تبقى عقود التنفيذ والرقابة والمحاسبة بعيدة عن أعين الناس وأصحاب المصلحة الحقيقيين

كذلك، فإن تحميل سيارة واحدة مسؤولية انهيار طريق حديث الرصف يختصر المشكلة في حادثة عابرة، بينما جوهرها أن المشروع لم يكن محميا بما يكفي أمام مخاطر معروفة ومتوقعة على هذا النوع من الطرق

وبناء عليه، يجب إعلان اسم الشركة المنفذة، وقيمة المشروع، ونتائج اختبارات التربة، ومن وقع محاضر الاستلام، وما إذا كانت أعمال الإصلاح ستتم على حساب المقاول أم من مخصصات جديدة

ثم ينبغي فتح مسار رقابي داخل المحافظة يربط الصرف المالي بسلامة التنفيذ، لأن الطريق الذي يتشقق بعد ساعات من رصفه ليس إنجازا متعثرا، بل إنذار فساد أو إهمال أو ضعف رقابة

ختاما، تعكس تصدعات طريق قوص السبع عيون صورة مصغرة لمشكلة أكبر، طريق يفرش على عجل، ينهار عند أول اختبار، ثم تبدأ بيانات التبرير، بينما يبقى المواطن وحده فوق الأسفلت المتشقق