

3 حوادث دامية في عدة أيام □ طريق «القرشية شبشير» يواصل حصد الأرواح ومسؤولو الغربية خارج الخدمة



السبت 15 أغسطس 2026 10:30 م

حوّلت الأجهزة التنفيذية بمحافظة الغربية طريق القرشية شبشير الزراعي، الممتد بطول 5 كيلومترات بين قرى مركز السنطة والمراكز المجاورة، إلى ممر شديد الخطورة، بعد مقتل 3 مواطنين في حوادث متقاربة، وسط غياب إجراءات التأمين والصيانة □

وكشف تتابع الضحايا عن فجوة فادحة بين إنفاق ضخم تنبأ به السلطة على المحاور الكبرى، وعجزها عن حماية سكان الريف في تنقلاتهم اليومية، حتى بات الوصول إلى العمل أو الجامعة مغامرة قد تنتهي داخل ترعة بلا حواجز □

طريق بلا حماية

في البداية، يخدم الطريق عشرات القرى ويربطها بمدينة طنطا ومركزي السنطة وزفتى، لكنه يتكون من حارة ضيقة تستخدمها المركبات في الاتجاهين، بما يخلق نقاط احتكاك متكررة ويجعل أي انحراف محدود مقدمة لتصادم قد يكون قاتلاً □

وفوق ذلك، تجاور التربة الطريق مباشرة على امتداد أجزاء واسعة منه، من دون حواجز خرسانية أو أسوار معدنية تمنع سقوط السيارات والدراجات، وهو نقص أساسي لا يمكن تحميل مسؤوليته للسائقين وحدهم كما تفعل الروايات الرسمية عادة □

إلى جانب ذلك، يعاني سطح الطريق من حفر وتعرجات وطبقات أسفلت متآكلة، ما يدفع السائقين إلى تغيير مساراتهم بصورة مفاجئة، بينما لا يوفر العرض المحدود مساحة كافية للمناورة أو تفادي المركبات القادمة من الاتجاه المقابل بأمان □

وفي الوقت نفسه، تتعطل أعمدة الإنارة بصورة متكررة، ويغيب التخطيط الأرضي والعواكس واللوحات التحذيرية، فتختفي حدود الطريق ليلاً، ويصبح تقدير المنحنيات والمسافات أكثر صعوبة، خصوصاً أمام سائقي الدراجات ووسائل النقل التي يستخدمها أهالي القرى □

وبحسب أستاذ هندسة الطرق والنقل بجامعة عين شمس حسن مهدي، تقوم أسباب الحوادث على 3 أضلاع هي الطريق والمركبة والعنصر البشري، وهي رؤية تكشف قصور اختزال الحوادث في أخطاء السائقين وإغفال مسؤولية البنية الأساسية □

ومن هذه الزاوية، يجمع طريق القرشية شبشير أكثر من عامل خطر هندسي في مساحة محدودة، تشمل ضيق المقطع وسوء الرصف وضعف الرؤية وغياب الحماية الجانبية، ما يحول الخطأ البسيط إلى حادث شديد العواقب بدل احتوائه □

وعلى صعيد المسؤولية، لا يبدو تدهور الطريق واقعة مفاجئة يمكن تبريرها بنقص المعلومات، فالحفر وتعطل الإنارة وغياب الحواجز مشكلات ظاهرة ومتراكمة، كما أن شكاوى السكان وفرت للجهات المختصة إنذاراً مبكراً لم يتحول إلى استجابة عملية □

وفي المقابل، لم تعلن محافظة الغربية جدولاً واضحاً للتوسعة أو إعادة الرصف أو تركيب وسائل الحماية، بينما استمرت حركة السيارات على الطريق بالحجم نفسه، كأن أرواح سكان القرى أقل أولوية من المشروعات التي تحظى بالدعاية والافتتاحات الرسمية □

ضحايا الإهمال المتكرر

ميدانيًا، برز اسم رنا الخطيب، البالغة 19 عامًا، بين أحدث ضحايا الطريق، بعدما لقيت مصرعها في حادث تصادم خلال عودتها وهي تحمل شهادة تخرجها من كلية التربية بجامعة طنطا، فتحوّلت فرحة أسرتها إلى مأتم مفجع

وقبل ذلك، فقدت أسرة عبدالله نعامه ابنها على الطريق نفسه، في واقعة أضافت اسمًا جديدًا إلى قائمة الضحايا، وأكدت أن الخطر لم يعد احتمالًا عابرًا بل نمطًا متكررًا تدفع القرى ثمن استمراره من أبنائها

وفي واقعة أخرى، لقي مدحت الشوربجي مصرعه دهسًا تحت عجلات سيارة، قبل أن يُلقى جسده ودراجته البخارية داخل التربة المجاورة، في مشهد جسد بصورة قاسية نتيجة ترك المجرى المائي بلا حاجز يحمي مستخدمي الطريق

وبينما تتوالى الجنازات، لا تتوافر بيانات رسمية منشورة تحصي جميع حوادث الطريق وإصاباته خلال عام 2026، ما يعمق أزمة الشفافية ويمنع تحديد حجم الخطر بدقة، رغم أن الوقائع المعلنة وحدها كافية لفرض تدخل عاجل

أما خبير السلامة المرورية ومستشار تخطيط وهندسة المرور أيمن الضبع، فيؤكد أن السلامة تقوم على تكامل الطريق والمركبة والسائق، وأن ضبط السلوك لا يتحقق بالتنوعية وحدها، بل يحتاج إلى رقابة وتدريب ومتابعة ثم عقوبات رادعة

وعملًا، تعني رؤية الضبع أن مطالبة السائقين بخفض السرعة لن تكون كافية فوق طريق مظلم ومتهالك، ما لم تتزامن معها هندسة آمنة ولافتات واضحة وإنارة فعالة ومهدئات سرعة مدروسة ورقابة تمنع التجاوز والقيادة الخطرة

وبالتوازي، تصدر وصف طريق الموت مناقشات الأهالي على منصات التواصل، وتحوّلت مطالب التوسعة والرصف والحواجز إلى نداء يومي، غير أن انتشار الغضب لم يدفع الجهات التنفيذية إلى إعلان خطة محددة بتمويل ومواعيد ومسؤولين عن التنفيذ

وعوضًا عن التحرك الاستباقي، يبدو أن الإدارة المحلية تنتظر وقوع الحادث ثم تكتفي بالإجراءات المعتادة، فيما يظل أصل الخطر قائمًا لاستقبال ضحية جديدة، وهو نموذج إدارة يعالج آثار الكارثة مؤقتًا ولا يزيل أسبابها المعروفة

ومن الناحية الإنسانية، لا تختصر الخسارة في أعداد الوفيات، إذ تترك كل واقعة أسرًا مكلومة ومصابين قد يواجهون إعاقات ونفقات علاج، فضلًا عن خوف دائم يرافق الطلاب والعمال والمرضى أثناء استخدام الطريق لقضاء احتياجاتهم الأساسية

إنقاذ مؤجل للقرى

هندسيًا، تبدأ المعالجة المطلوبة بإعادة رصف الطريق كاملاً بعد إزالة الطبقات المتضررة وإصلاح الهبوط والتعرجات، مع فحص التربة وتصريف المياه، لأن وضع طبقة أسفلت سطحية فوق العيوب القائمة لن يمنع عودتها أو يضمن سلامة المركبات

كذلك، يتطلب الطريق زيادة عرضه حيث تسمح المساحات المتاحة، وفصل مساري الحركة بخطوط واضحة، وإنشاء أكتاف جانبية قابلة للاستخدام عند الطوارئ، بما يمنح السائق مساحة لتصحيح المسار بدل الاصطدام بمركبة مقابلة أو السقوط في التربة

وبالقدر نفسه، يجب تركيب حواجز خرسانية أو معدنية بطول الجانب المحاذي للمجرى المائي، مع تدعيمها عند المنحنيات والنقاط الأعلى خطورة، ودراسة تغطية الأجزاء الشديدة الضيق لإنشاء مسارات آمنة للمشاة والدراجات بعيدًا عن حركة السيارات

ووفقًا لأستاذ هندسة الطرق والنقل بجامعة عين شمس أسامة عقيل، لا تنجح مواجهة الحوادث عبر إجراءات متناثرة، وإنما تحتاج إلى استراتيجية سلامة ملزمة وتنفيذ جاد للتوصيات، بما ينقل الإدارة من رد الفعل إلى الوقاية المنظمة

وبناء على ذلك، يحتاج طريق القرشية شبشير إلى مراجعة سلامة شاملة تحدد النقاط السوداء وكثافة المرور وأنواع الحوادث، ثم ترتب التدخلات وفق درجة الخطورة، بدل الاكتفاء بمطب عشوائي أو إصلاح محدود ينهار بعد أشهر

ولتحسين الرؤية، ينبغي إصلاح أعمدة الإنارة وإخضاعها للصيانة الدورية، مع تركيب عواكس أرضية فوسفورية وخطوط تحدد الحواف والمسارات، ووضع لوحات تحذير قبل المنحنيات ومداخل القرى حتى يحصل السائق على وقت كاف لخفض السرعة

وفيما يتعلق بالسرعات، يجب إنشاء مهدئات مطابقة للمواصفات عند المداخل والمناطق المأهولة، مصحوبة بإشارات واضحة ورقابة منتظمة، لأن المطبات العشوائية غير المرئية قد تتحول بدورها إلى خطر جديد وتتسبب في فقدان السيطرة على المركبات

ومن جهة التمويل، لا تبدو الأعمال المطلوبة مشروعًا مستحيلًا مقارنة بكلفة فقدان الأرواح وعلاج المصابين وتعطل الأسر، لكن استمرار التأجيل يكشف اختلالًا في ترتيب الأولويات، حيث تجذب المحاور الكبرى الموارد بينما تبقى الطرق الريفية خارج دائرة الاهتمام

وفي المحصلة، تتحمل محافظة الغربية ووزارة النقل والجهات المحلية مسؤولية وقف النزيف عبر خطة معلنة ومحددة زمنيًا، لأن كل يوم يمر بلا رصف أو إنارة أو حواجز يوسع احتمال إضافة اسم جديد إلى قائمة الضحايا

وأخيرًا، لا يطلب سكان القرى طريقًا استعراضيًا ولا مشروعًا باهظًا، بل حقًا أوليًا في التنقل الآمن، وأي تأخير جديد بعد 3 وفيات موثقة يحول الإهمال من تقصير إداري إلى قبول ضمني باستمرار خطر يمكن منعه

