

الحكومة تترك 9 عمال للموت على محور الضبعة رغم مئات المليارات للطرق



الثلاثاء 25 أغسطس 2026 05:00 م

أعلنت الجهات الطبية بمحافظة مطروح وفاة 9 عمال وإصابة 8 آخرين، إثر تصادم أتوبيس ميني باص وميكروباص يقل عمالاً بمنطقة الديك جنوب رأس الحكمة، على امتداد محور الضبعة في اتجاه القاهرة□

وتعيد الفاجعة إلى الواجهة ثمناً إنسانياً لا تقيسه أرقام المشروعات العملاقة؛ فالعامل الذي يخرج بحثاً عن رزقه لا ينبغي أن يتحول انتقاله اليومي إلى رحلة مجهولة تنتهي في مشرحة أو سرير عناية مركزة□

فاجعة على طريق العمال

وقع التصادم، وفق البيانات الأولية، أثناء سير المركبتين في الاتجاه المؤدي إلى القاهرة، بينما باشرت سيارات الإسعاف نقل الضحايا والمصابين، واستمرت الجهات المختصة في رفع آثار الحادث من الطريق□

وتراوحت أعمار المتوفين بين 25 و50 عامًا، بينما تراوحت أعمار المصابين بين 20 و38 عامًا، وهي أرقام تكشف أن الضحايا كانوا في قلب سنوات العمل والإعالة، لا مجرد أرقام عابرة□

ونُقلت جثامين المتوفين إلى مستشفى مطروح العام، فيما توزّع المصابون بين مستشفى مطروح العام ورأس الحكمة، بعضهم بإصابات بالغة شملت كسورًا متعددة واشتباه نزيف داخلي وإصابات بالرأس والصدر□

ولا تزال أسباب التصادم النهائية قيد التحقيق، لكن تكرار الكوارث على طرق نقل العمال يفرض سؤالاً أوسع من تحديد خطأ سائق واحد: أين منظومة الوقاية التي تمنع الحادث قبل وقوعه؟

ففي الإسماعيلية، شهد مركز ومدينة القصاصين خلال أغسطس الجاري تصادم سيارتين لنقل العمال، أسفر عن وفاة 19 عاملاً وإصابة آخرين، لتتكرر المأساة في وقت قصير وعلى طرق مختلفة□

وفي المنوفية، لم تمض أيام على حادث الإسماعيلية حتى انقلبت سيارة تقل عمالاً على طريق كفر داود-البريجات، ما أدى إلى وفاة 3 عمال، بينهم سيدة، وإصابة نحو 18 آخرين□

هذه الوقائع المتتالية لا تسمح بالتعامل مع كل حادث باعتباره استثناءً منفصلاً؛ إذ تكشف نمطاً متكرراً يدفع فيه العمال، خصوصاً عمال اليومية والمناطق البعيدة، ثمن هشاشة النقل وضعف الرقابة□

ويرى الدكتور أسامة عقيل، أستاذ هندسة الطرق والنقل بجامعة عين شمس، أن تكرار الحوادث يرتبط بعوامل فنية وإدارية، مؤكداً في تصريحات صحفية سابقة أن تطوير الطرق وحده لا يكفي من دون إدارة ورقابة صارمتين□

وأشار عقيل إلى أن السرعات الزائدة ووجود النقل الثقيل في المسارات نفسها للمركبات الأخرى يضاعفان المخاطر، وأن الكاميرات والرادارات تفقد أثرها الوقائي حين تتحول إلى أدوات توثيق أو تحصيل فقط□

وبينما يتقدم الحديث الرسمي عن الطرق بوصفها إنجازًا تنمويًا، تبقى سلامة العامل على الطريق اختبارًا أبسط وأشد قسوة: هل يستطيع أن يصل إلى عمله ويعود إلى أسرته حيًّا؟

مليارات بلا منظومة أمان

تتحدث بيانات وزارة النقل حتى يونيو 2025 عن تخطيط لإنشاء 7 آلاف كيلومتر من الطرق بتكلفة 175 مليار جنيه، إلى جانب تطوير وإزدواج 10 آلاف كيلومتر من الطرق القائمة بتكلفة 130 مليار جنيه

وبذلك تتجاوز تكلفة الخطط المعلنة للطرق الجديدة ورفع كفاءة الطرق القائمة 305 مليارات جنيه، وهي أموال ضخمة كان يفترض أن تقترن بمنظومة متكاملة للسلامة، لا بمجرد زيادة أطوال الإسفلت

فالطريق لا يصبح آمنًا لأنه أوسع أو أحدث فقط؛ بل يحتاج إلى فصل فعلي للمركبات الثقيلة، ومراقبة متحركة، وصيانة مستمرة، وإنارة وتحذيرات واضحة، وإلزام صارم بمعايير التشغيل الآمن

وتكشف حصيلة الوفيات أن الإنفاق على البنية لا يتحول تلقائيًا إلى حماية فقد أعلن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ارتفاع الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق والقطارات إلى 5829 حالة خلال عام 2025.

ويمثل ذلك ارتفاعًا بنسبة 10.8% مقارنة بعام 2024، بينما ارتفع عدد الإصابات إلى 84553 إصابة، بنسبة 10.7%، ما يعني أن الخسائر لم تتراجع رغم توسع الشبكة وتكرار الحديث عن تطويرها

ويرى الدكتور مجدي صلاح الدين، أستاذ هندسة الطرق والمرور بجامعة القاهرة، أن منظومة الطرق لا تنتهي عند الإنشاء، بل تشمل الرقابة على الحركة وتصحيح الأخطاء والصيانة الدورية وتطبيق القانون بفاعلية

وحذر صلاح الدين، في تصريحات صحفية، من محدودية الاعتماد على الكامائن الثابتة، مطالبًا برقابة متحركة وحديثة تستهدف المخالفات الخطرة، مثل السرعة المفرطة والحمولات الزائدة والسير العكسي على الطرق السريعة

ولا تعني هذه الوقائع أن كل طريق جديد مسؤول بذاته عن كل حادث، لكنها تثبت أن الاحتفاء بحجم الإنفاق لا يعفي الحكومة من مساءلة واضحة حول جدوى منظومة السلامة ونتائجها الفعلية

فالمعيار الحقيقي لأي مشروع طرق ليس عدد الكيلومترات أو صور الافتتاح، بل انخفاض الوفيات والإصابات، وقدرة الدولة على كشف الخلل ومحاسبة المقصرين قبل أن تتكرر الكارثة في طريق آخر

المحاسبة قبل الحادث التالي

ويؤكد اللواء أيمن الضبع، استشاري تخطيط وهندسة المرور ومتخصص السلامة المرورية، أن العامل البشري يظل سببًا رئيسيًا للحوادث، إلى جانب السرعات الزائدة وتعاطي المواد المخدرة وضعف أثر العقوبات الحالية

وطالب الضبع بتطوير منظومة العقوبات وربطها بنظام نقاط لرخص القيادة، مع دوريات متحركة وتقسيم الطرق إلى قطاعات مراقبة، وإنشاء كيان مستقل يملك مسؤولية مباشرة عن وضع استراتيجية للسلامة وتقييمها

لكن تحميل السائق وحده المسؤولية يخفي جانبًا جوهريًا من الأزمة؛ فالمركبة المتهالكة، وساعات العمل الطويلة، وضغط تسليم العمال، وغياب التفيتيش الحقيقي، عوامل قد تدفع إلى الخطأ قبل أن يدير السائق المحرك

ويحتاج نقل العمال إلى قواعد معلنة لا يمكن التحايل عليها، تشمل فحجًا دوريًا للمركبات، وحدًا أقصى للركاب، وسجلات لساعات عمل السائقين، وتأمينًا طبيًا وتعويضات عادلة للأسر المتضررة

كما يجب أن تمتد المسؤولية إلى الشركات وأصحاب الأعمال الذين ينظمون انتقال العمال، فلا يُقبل أن تكون تكلفة نقلهم بأمان بندًا قابلاً للتقليص، بينما تُترك أرواحهم رهينة مركبات غير مؤهلة أو سائقين مرهقين

وتتضاعف المأساة حين يكون الضحايا من محافظات متعددة، إذ لا تقتل الحادثة عاملًا فقط، بل تترك أسرًا فجأة بلا دخل، وأطفالًا بلا سند، وبيوتًا تواجه الحزن والإنفاق والديون معًا

المطلوب الآن ليس بيانات تعزية ولا وعودًا متكررة عقب كل مأساة، بل إعلان نتائج التحقيق بشفافية، وتحديد المسؤوليات، ومراجعة عاجلة لجميع وسائل نقل العمال على الطرق السريعة والمحاور الجديدة

كما يتعين نشر بيانات دورية تفصيلية عن الحوادث بحسب نوع المركبة والطريق والسبب، حتى تصبح السياسات مبنية على الوقائع، لا على الترويج للمشروعات أو تفسير المأساة باعتبارها خطأ فرديًا معزولًا

واخيرا فإن وفاة 9 عمال في رأس الحكمة، بعد ضحايا الإسماعيلية والمنوفية، رسالة دامية بأن الطرق لا تُقاس بما أنفق عليها فقط، بل بما إذا كانت تحمي الفقراء الذين يعبرونها كل يوم بحثًا عن لقمة العيش

