

طريق القاهرة الإسكندرية الزراعي يخنق قرى البحيرة □□ ودوران مؤجل يضاعف كلفة الحياة



السبت 13 يونيو 2026 08:00 م

كشفت أزمة تأخر تنفيذ دوران للخلف على طريق القاهرة الإسكندرية الزراعي في نطاق محافظة البحيرة، عن خلل حكومي مباشر في إدارة احتياجات القرى الواقعة على الطرق الحيوية، بعدما تحولت حركة أهالي الإبعادية والقرى التابعة لها إلى عبء يومي مكلف □

وتأتي الأزمة في قرية زراعية تعتمد أسر كثيرة فيها على الوصول السريع إلى الأراضي والخدمات والأسواق، بينما تتعامل الجهات التنفيذية مع دوران مروري صغير كملف مؤجل، لا كحق أساسي يحدد كلفة المعيشة وسلامة الحركة اليومية □

طريق رئيسي يفصل الناس عن بيوتهم وأراضيهم

في البداية، لا تتعلق أزمة الإبعادية بمجرد فتحة دوران على طريق سريع، بل تتعلق بعلاقة قرى كاملة بطريق القاهرة الإسكندرية الزراعي، حيث يتحول غياب نقطة رجوع آمنة إلى عزل يومي بين السكان ومنازلهم وأراضيهم □

وعلى هذا الأساس، يدفع الأهالي كلفة مضاعفة في الوقود والمواصلات والوقت، لأن المواطن الذي يريد الوصول إلى بيته أو أرضه يضطر إلى قطع مسافات أطول، فقط بسبب تأخر تنفيذ حل مروري محدود □

كما يضرب التأخير مصالح المزارعين بشكل مباشر، لأن الأرض الزراعية تحتاج انتقالا يوميا للعمال والمالكين ومستلزمات الزراعة، وأي زيادة في المسافة تعني زيادة في تكلفة الإنتاج على أسر لا تملك هامش رفاهية □

ولهذا تبدو الأزمة أكبر من طلب خدمي محلي، لأن القرية التي تعتمد على الزراعة لا تستطيع انتظار دورات إدارية طويلة، بينما ترتفع أسعار النقل ومدخلات الإنتاج وتضعف قدرة الفلاح على تحمل كلفة إضافية □

في هذا السياق، يخدم رأي الدكتورة هبة الليثي محور العبء الاجتماعي، لأنها أوضحت في نقاشات منشورة أن الفقراء يتأثرون بارتفاع تكلفة النقل الجماعي والآثار غير المباشرة لارتفاع الطاقة على الغذاء والمعيشة □

ومن هنا، يصبح تأخر الدوران جزءا من فاتورة أوسع، لأن الدولة لا ترفع العبء عن القرية عندما تترك الأهالي يستهلكون وقتا ومالا إضافيين للوصول إلى مكان كان يفترض أن يكون قريبا □

ثم تكشف هذه الحالة عن خلل في ترتيب الأولويات داخل مشروعات الطرق، لأن إنفاق الدولة على محاور وكباري كبرى لا يعفيها من توفير مداخل ومخارج ودورانات آمنة للقرى المتاخمة للطرق الرئيسية □

وبالتالي، لا يمكن فصل أزمة الإبعادية عن سياسات النقل التي تفضل الصورة الكبرى للمشروع على تفاصيل الاستخدام اليومي، رغم أن المواطن يقيس جودة الطريق من قدرته على الوصول الآمن لا من طول الأسفلت □

تأخير التنفيذ يرفع الخطر ويكسر السيولة المرورية

في المقابل، يؤدي غياب دوران مناسب إلى خلق سلوكيات مرورية اضطرارية، لأن بعض السائقين يبحثون عن أقرب بديل حتى لو زادت المسافة أو ارتفعت المخاطرة، وهو ما يجعل التأخير نفسه سببا في الفوضى □

كما يتحول الطريق الزراعي إلى مساحة ضغط مستمر، لأنه يجمع بين حركة نقل بين المحافظات وحركة محلية يومية لأهالي القرى، بينما تحتاج هذه الطبيعة المختلفة إلى حلول دقيقة لا قرارات مؤجلة

وقد كشفت بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء لعام 2024 أن مصابي حوادث الطرق في مصر بلغوا 76,362 مصابا، بما يوضح أن السلامة المرورية ليست ترفا إداريا في طرق مكتظة

وفي هذا الموضوع، يخدم رأي الدكتور أسامة عقيل محور التخطيط المروري، لأنه يطرح في نقاشاته العامة سؤال كيفية اتخاذ قرارات إنشاء الطرق والكباري، ويربط جودة القرار بفهم الحركة واحتياجات المستخدمين الحقيقيين

لذلك لا تكفي مناقشة أسباب التأخر داخل غرفة مغلقة، لأن المطلوب إعلان جدول تنفيذي واضح، وتحديد جهة مسؤولة، وربط التنفيذ باختبار ميداني يضمن سلامة الدوران قبل تشغيله أمام الأهالي

وبعد ذلك، يجب أن تراعي الجهات المعنية أن السيولة المرورية لا تتحقق بإبعاد المواطنين عن الطريق، بل تتحقق بتصميم يسمح بدخولهم وخروجهم من دون تعريضهم لخطر الالتفاف العشوائي أو قطع مسافات مرهقة

كما أن طريق القاهرة الإسكندرية الزراعي ليس طريقا منفصلا عن العمران، لأنه يمر قرب مدن وقرى ومراكز كثيفة، ولذلك يحتاج كل تعديل عليه إلى قراءة اجتماعية واقتصادية قبل القراءة المرورية وحدها

ومن ثم، يصبح تأخر تنفيذ الدوران دليلا على أن الحكومة لا تدير الطريق كخدمة عامة متصلة بحياة السكان، بل كمسار سيارات يهمله التدفق العام أكثر من حقوق القرى الواقعة على جانبيه

العدالة المكانية تبدأ من دوران آمن لا من وعود جديدة

لاحقا، تظهر الأزمة داخل محافظة البحيرة باعتبارها نموذجا لما تعانيه قرى كثيرة على أطراف المشروعات، حيث تحصل المدن الكبرى على نصيب أكبر من الاهتمام، بينما تنتظر القرى تدخلا بسيطا يعيد تنظيم الحركة

وبناء على ذلك، يخدم رأي الباحث العمراني يحيى شوكت محور العدالة المكانية، لأنه يركز في كتاباته على توزيع الموارد العمرانية والإنصاف الجغرافي، وعلى حق السكان في قرارات تمس حياتهم اليومية

كما توضح قضية الإعبادية أن العدالة المكانية لا تعني إنشاء مشروع ضخم فقط، بل تعني أن يحصل سكان القرية على مدخل آمن ومخرج واضح وطريق مختصر للوصول إلى الأرض والمدرسة والسوق

وفي الوقت نفسه، لا يجوز تحويل الاجتماع البرلماني إلى جوهر القصة، لأن الاجتماع مجرد رد متأخر على معاناة قائمة، أما أصل المشكلة فيقع عند الجهات التنفيذية التي أخرت تنفيذ الدوران بلا جدول ملزم

لذلك يجب أن يظل طلب الإحاطة في موقعه الطبيعي كأداة ضغط محدودة، بينما يبقى السؤال الحقيقي موجها للحكومة عن سبب تأخر مشروع صغير، وعن الجهة التي عرقلت تنفيذه، وعن موعد التسليم النهائي

ثم يفرض الواقع المحلي على المسؤولين قياس الضرر بالأضرار المتأثرة لا بعدد الأوراق المتبادلة، لأن كل يوم تأخير يزيد مسافة الانتقال ويعطل مصالح ويختم من دخل مزارع أو عامل أو طالب

كذلك تحتاج الإعبادية والقرى التابعة لها إلى حل لا يكتفي بالدوران، لأن المنطقة تحتاج علامات إرشادية واضحة، وتهدئة مرورية محسوبة، وإنارة مناسبة، ومتابعة بعد التنفيذ لرصد أي اختناقات أو مخاطر جديدة

وعليه، لا يجوز أن تتعامل الحكومة مع الملف كخدمة محلية صغيرة، لأن غياب دوران آمن على طريق رئيسي يضغط على المعيشة، ويزيد التوتر المروري، ويضع سكان قرى كاملة تحت كلفة لا يتحملونها

في النهاية، تكشف أزمة الإعبادية عن إدارة تنفيذية تؤجل التفاصيل التي تصنع حياة الناس، بينما يحتاج الأهالي إلى دوران آمن لا إلى وعود جديدة، وإلى طريق يخدم القرية بدل أن يعزلها عن أراضيها وبيوتها