

مجتمع

كوريا الشمالية: «مرض آخر» إلى جانب كوفيد-19

أعلنت كوريا الشمالية، أمس الخميس، عن تفشي مرض معد «آخر» إلى جانب كوفيد-19 في البلاد، لافتة إلى أن الزعيم كيم جونج أون تبرع بعقاقيره الخاصة للمصابين به. ولم تتضح خطورة المرض الجديد، لكن ثمة مراقبين خارجيين يرون أن كوريا الشمالية تهدف على الأرجح إلى تحسين صورة كيم كقائد يهتم بشعبه، وسط حاجة إلى دعم عام أكبر للتغلب على المصاعب المرتبطة بازمة كورونا. وأشارت وكالة الأنباء الكورية المركزية الرسمية إلى أن المرض المستجد هو «معوي حاد»، من دون أن توضح ماهيته أو عدد المصابين به. (أسوشيتد برس)

تحذير أممي من تزايد اعداد النازحين في العالم

حذر المفوض السامي للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين فيليبو غراندي، أمس الخميس، من أنه إذا لم يتمكن العالم من حل الأزمة الغذائية الناجمة عن الحرب الروسية الأوكرانية فإن أعداد النازحين قسراً عن ديارهم سوف تتخطى بكثير الرقم القياسي الذي سُجّل أخيراً، أي نحو 100 مليون نازح. وشدد غراندي على ضرورة التحرك سريعاً «وإلا فإنّ النداءات سوف تكون مدمرة (...) إنها بالفعل مدمرة»، داعياً المجتمع الدولي إلى «اتخاذ إجراءات لمعالجة هذه المأساة الإنسانية وحل النزاعات وإيجاد حلول دائمة». (فرانس برس)

نحو كوكب جاف ومتصّحّر

بحلول 2050، علماً أنّ تدهور الأراضي يؤثّر سلباً على رفاه ما يزيد عن ثلاثة مليارات شخص على أقل تقدير في يومنا هذا. بالتالي لا بدّ من التحرك سريعاً لتطويق ذلك. ولأن الأمر يحتاج إلى تعاون، يحلّ اليوم العالمي هذا العام تحت شعار «النهوض من الجفاف معاً».

(العربي الجديد)

على الإنسان والحيوان والنظم الأحيائية كلها، كان اليوم العالمي لمكافحة التصحّر والجفاف في السابع عشر من يونيو/ حزيران. وبحسب بيانات الأمم المتحدة، فإنّ نسبة الجفاف ارتفعت 29 في المائة منذ عام 2000، فيما راح يؤثّر مباشرة على 55 مليوناً من سكان العالم سنوياً. وبحسب التقديرات، فإنّ الجفاف سوف يطاول أكثر من ثلاثة أرباع البشرية

ليست الوحيدة التي جفّت في العراق، والأمر لا يعود إلى كونها اصطناعية. فبحيرة ساوة الطبيعية في محافظة المثنى جنوبي البلاد، على سبيل المثال، اختفت هي الأخرى. والأمر لا يتعلّق بالعراق فحسب، إذ إنّ الجفاف والتصحّر يضربان بقاعاً مختلفة على كوكب الأرض. ولأنّ الجفاف والتصحّر يمثّلان خطراً داهماً ليس على البيئة فحسب، إنّما

في محافظة ديالى العراقية الواقعة وسط البلاد، وفي هذه البقعة (الصورة) بالذات، كانت تقوم في زمن غير بعيد بحيرة حمريين. أمّا اليوم، بعد اختفاء مياهها وتشقق أرض الحوض الذي كان يحتضنها نتيجة الجفاف الحاد، باتت مجرد ممزّ للراة، بعدما كانت هذه البحيرة تؤمّن المياه لثمانين في المائة من سكان ديالى. وهذه البحيرة



(أحمد الربيعي/ فرانس برس)

طرق رديئة في السودان

الخرطوم . عبد الحميد عوض

تتسبّب رداءة الطرق السريعة في السودان وكذلك الطرق الداخلية في مدن البلاد الكبرى بكارث حقيقية، من دون أي اهتمام يُذكر من قبل الدولة. وتعاني الطرق السريعة في البلاد المعروفة بضيقتها ومساراتها الواحدة من انتشار الحفر والتصدّعات، في حين تتلاشى طبقات الأسفلت لتظهر الاتربة أو تتشكّل ككتبان رملية، الأمر الذي من شأنه أن يزيد من المخاطر على مستخدمي تلك المسارات. أمّا الطرق الداخلية في المدن الكبرى مثل العاصمة الخرطوم نفسها، فليست أفضل حالاً، وقد شهدت تريباً مستمراً في العامين الأخيرين، خصوصاً مع زيادة عدد السيارات المسجّلة في ولاية الخرطوم والتي تجاوز عددها 850 ألف سيارة.

الزبن الريح واحد من الذين تضرّروا من رداءة الطرق، يخبر «العربي الجديد» أنه كان متوجّهاً في سيارة خاصة من مدينة أم درمان الواقعة غربي ولاية الخرطوم إلى مدينة دنقلا في شمال السودان، عبر طريق شريان الشمال، وهو طريق حديث إلى حد ما. لكنّ رحلة الريح كانت صعبة جداً، بسبب وعورة الطريق وانتشار الحفر على طوله، واستخدامه من قبل الشاحنات الثقيلة

بحمولاتها غير الملائمة. وفي منطقة الملتقى، وهي من أشهر مناطق الشمال، فقد الريح السيطرة على سيارته بعد ساعات من بداية الرحلة، بسبب الرمال المكثّسة، فانقلبت المركبة أكثر من مرّة ليفقد هو وعيه قبل نقله إلى الخرطوم لإسعافه. ويوضح الريح: «أصبحت باكثر من كسر في الترقوة والأضلع، وقطعت إحدى إذني، وقد قضيت في المستشفى أسابيع عدّة فيما أتابع علاجي حتى الآن، بعد مضي أكثر من خمسة أشهر على الحادثة. علماً أنّني توقفت عن العمل لفترة». وكل ما يتمنّاه الريح هو أن «تجعل الدولة صيانة الطرق وتأهيلها واحدة من أولوياتها، لأنّ الثمن غال وفادح»، مشيراً إلى أن «ما يدعو إلى الأسف هو عدم توفر إسعافات عند وقوع حادث مرور، وعدم توفر مستشفى طوارئ على طول الطريق أو على الطرق الأخرى المحاذية، حسب خبرتي في السفر».

وإلى جانب تسبّبها في الموت والإصابات المختلفة والإعاقات الدائمة، فإنّ رداءة الطرق تُعدّ أكبر مصدر استنزاف مالي لأصحاب السيارات، إذ إنّه ينذر انقضاء شهر من دون أن تصاب سيارة ما بعطب نتيجة الحفر والتصدّعات. في هذا الإطار، يقول مدحت عفيفي لـ«العربي الجديد» إنه «في السابق، كنت استبدل إطارات سيارتي على سبيل المثال، مرّة كل عامين، أمّا الآن وفي الحالات العادية

فأستبدلها كلّ عام، علماً أنّ احتمال انفجار واحد من الإطارات على الرغم من أنه جديد أمر وارد على طرق ممثلة». يضيف عفيفي أنّ «ثمة أثراً سلبياً آخر لرداءة الطرق وهو هدر الوقت اليومي، خصوصاً في فصل الخريف، إذ تتضاعف حينها معاناة السودانيين مع الطرق بسبب الازدحام»، مبدياً استنكاره «الترقيع أو عمليات الصيانة الشكلية التي تقوم بها السلطات المختصة إذ ثبت تماماً عدم جدواها». وفي هذا السياق، يقول المهندس عثمان الصديق الخبير في مجال رصف الطرق وإنشائها لـ«العربي الجديد» إنّ «الطرق في السودان بمعظمها أنشئت بمخالفة المواصفات والعشوائية وعدم مراعاة مراحل التصميم والتشييد والتسليم»، لافتاً إلى «عدم توفير مصارف للمياه على طول الطرق، الأمر الذي يؤدّي إلى تراكمها على طبقات الأسفلت أو على جانبي الردميات، لا سيّما في الطرق الداخلية بالمدن».

يضيف الصديق أنه «في أثناء مرحلة الإنشاء، لا تُجرى للأسف اختبارات الجودة ولا توضع الردميات بالصورة المطلوبة. وإذا فشلت اختبارات معبنة بسبب مواد غير صالحة، يُصار إلى معالجة المقاولين أو تُفرض عقوبات مالية فقط من دون أن يُجنّبوا على إزالة المواد غير الصالحة من الطريق نهائياً. وبالتالي، تحصل التشققات

أكثر من 10 آلاف حادث

في السنوات الأخيرة، راحت الطرق الرديئة في السودان، سواء تلك السريعة أو الداخلية، تمثّل عاملاً من بين عوامل عديدة تؤدّي إلى وقوع أكثر من 10 آلاف حادث مرور سنوياً، فيما يتجاوز عدد الضحايا 1400 شخص إلى جانب آلاف المصابين، وفقاً لبيانات رسمية أخيرة صادرة عن الشرطة السودانية.

والحفر بعد مدة زمنية قصيرة من فتح الطريق». ويحمل الصديق الفساد «المسؤولية الكبرى في ما يحدث في قطاع الطرق إلى أجهزة الدولة والمجاملات والتساهل وعدم المعرفة»، موضحاً أنّ «كل ذلك يساهم في إهلاك البشر وإهلاك المركبات ويضاعف تكلفة النقل وبيطئ عمليات التنمية الاجتماعية وكذلك الاقتصادية».

النص الكامل
على الموقع الإلكتروني



