

8 ضحايا من أسرة واحدة في قطار السويس □ إغلاق المزلقان بعد الكارثة وفوات الأوان



السبت 13 يونيو 2026 01:30 م

كشفت محافظة السويس، مساء الجمعة 12 يونيو 2026، مصرع أسرة كاملة من 8 أفراد في منطقة الشلوفة بالقطاع الريفي، بعد اصطدام قطار ركاب بسيارة ملاكي عبرت شريط السكة الحديد من مزلقان عشوائي، ما أدى لاشتعال السيارة وتفحم الضحايا □

وتعيد الفاجعة ملف المزلقانات غير الشرعية إلى واجهة الغضب العام، لأن القرار الرسمي بإغلاق مزلقان الشلوفة نهائيا جاء بعد موت أسرة كاملة، بينما بقي الخطر قائما سنوات على خطوط يستخدمها مواطنون بلا حماية كافية أو بدائل آمنة □

مزلقان عشوائي يحصد أسرة كاملة

شهد القطاع الريفي بالسويس الحادث المأساوي عندما حاولت سيارة ملاكي عبور شريط السكة الحديد بمنطقة الشلوفة، بالتزامن مع مرور قطار الركاب المتجه من السويس إلى الإسماعيلية، فوقع التصادم في لحظات قاتلة □

وبحسب البلاغ الأول، تلقت غرفة عمليات الحماية المدنية في السويس إخطارا باشتعال النيران في سيارة ملاكي عقب اصطدامها بجدار القطار، فدفعت السلطات بأكثر من سيارة إطفاء للتعامل مع الحريق □

وعقب وصول قوات الحماية المدنية، واجهت فرق الإطفاء سيارة مشتعلة على القضبان، بعدما امتدت النيران إلى خزان الوقود، وتحولت محاولة الإنقاذ إلى عملية انتشال جثامين من هيكل معدني مهشم □

وقال شهود عيان إن السيارة قطعت الطريق على القطار في منطقة صحراوية خالية من أي مسار آمن لعبور المركبات، قبل أن يسحبها الجرار بين العجلات والقضبان وتشتعل النيران داخلها □

ووفق مصدر مسؤول، أسفر الحادث عن مصرع 5 سيدات وطفلين ورجل كان يقود السيارة، قبل أن تنقل سيارات الإسعاف الجثامين إلى ثلاجة حفظ الموتى لاستكمال الإجراءات القانونية والطبية □

كما كشفت المعاينة الأولية أن الحادث لم يقع عند مزلقان منظم يخضع لإشراف كامل، بل عند نقطة عبور عشوائية، بما يضع المسؤولية المباشرة على منظومة تركت الخطر مفتوحا أمام الأهالي □

وبعد ساعات من الفاجعة، قرر محافظ السويس إغلاق مزلقان الشلوفة نهائيا، مع مراجعة المزلقانات المخالفة، وهو قرار كشف أن الخطر كان معروفا وقابلا للتدخل قبل وصول عدد الضحايا إلى 8.

ومن هنا يتجاوز الحادث رواية الخطأ الفردي، لأن عبور سيارة من نقطة غير آمنة لا يلغي مسؤولية الأجهزة المحلية ووزارة النقل عن إغلاق المعابر العشوائية أو توفير بدائل عملية لسكان المناطق الريفية □

شبكة مزلقانات بلا حماية كافية

تؤكد فاجعة الشلوفة أن أزمة المزلقانات غير الرسمية ليست حادثا طارئا، بل نتيجة تراكم طويل في إدارة تقاطعات السكك الحديدية مع طرق الأهالي، خاصة في المناطق الريفية والصحراوية المفتوحة □

وفي تصريحات سابقة، قال الدكتور حمدي برغوت، خبير النقل الدولي واللوجستيات، إن المعابر العشوائية على خطوط السكك الحديدية مسؤولة المحافظين ورؤساء المحليات، لأنها تتطلب إغلاقاً فعلياً ومنعاً لعبور المركبات والمشاة

وتخدم شهادة برغوت محور المسؤولية المحلية في حادث السويس، لأن نقطة العبور لم تظهر فجأة في يوم الحادث، بل احتاجت إلى إهمال رقابي سمح للسيارات باستخدامها حتى وقعت الكارثة

كما طرح برغوت حلاً مباشراً يقوم على إنشاء كباري وأنفاق على طول الخطوط، مع غلق المعابر غير الشرعية نهائياً بالتنسيق بين الإدارات المحلية ووزارة الداخلية وهيئة السكة الحديد

وبهذا المعنى، لا يكفي إصدار قرار إغلاق بعد الحادث، لأن الإغلاق الوقائي كان يجب أن يسبق الجنازات، وأن يرتبط بخريطة معلنة لكل المعابر الخطرة في السويس والمحافظات الأخرى

كذلك حذر الدكتور خالد عباس، الخبير الدولي في تخطيط النقل، في تصريحات سابقة، من أن المزلقانات تمثل سبباً رئيسياً في حوادث القطارات، ودعا إلى تحويل نقاط التقاطع الخطرة إلى كباري وأنفاق

وتدعم رؤية عباس زاوية السلامة الهندسية في الواقعة، لأن القطار لا يستطيع التوقف بسرعة عند ظهور مركبة مفاجئة على القضبان، بينما تستطيع الدولة إلغاء نقطة الخطر قبل وقوع التصادم

وتكشف هذه الرؤية أن تحديث القطارات وحده لا يمنع الموت، إذا بقيت نقاط العبور غير مؤمنة، وإذا ظلت قرى ومناطق ريفية تتحرك عبر فتحات عشوائية بين القضبان بلا بوابات أو إنذارات

ولذلك تحمل فاجعة الشلوفة سؤالاً مباشراً لوزارة النقل والمحافظات، لأنهما تملكان خرائط خطوط السكك الحديدية ونقاط التقاطع، بينما لا يملك المواطنون سوى طرق اعتادوا استخدامها وسط غياب تنظيم صارم

قرارات متأخرة وسلامة مؤجلة

يأتي القرار الرسمي بإغلاق مزلقان الشلوفة بعد مقتل 8 أشخاص من أسرة واحدة، وهو توقيت يزيد الغضب بدل تهدئته، لأن الدولة تحركت بعد الحادث لا قبله

وفي ملف السكك الحديدية، سبق أن قال الدكتور أسامة عقيل، أستاذ هندسة النقل والطرق بجامعة عين شمس، إن حوادث القطارات ستتكرر طالما بقيت عناصر الخلل داخل المنظومة دون معالجة جذرية

وتخدم شهادة عقيل محور إدارة المخاطر، لأن حادث السويس يثبت أن الكارثة لا تبدأ عند لحظة التصادم، بل تبدأ عندما تعرف الدولة مناطق الخطر وتؤجل التعامل معها حتى تسقط الضحايا

كما يفرض الحادث مراجعة عاجلة لطريقة تعامل الأجهزة الرسمية مع المناطق الريفية، حيث يعتمد سكان على مسارات غير آمنة للوصول إلى أعمالهم وبيوتهم، بينما تتعامل الدولة مع الخطر بعد وقوعه

وبالتوازي، لا يمكن فصل الحادث عن نمط رسمي متكرر يركز على بيانات ما بعد الكارثة، مثل الدفع بالإطفاء والإسعاف وفتح التحقيق، ثم يغيب السؤال عن منع الكارثة من الأصل

ومن الناحية الإنسانية، تركت الفاجعة أسرة كاملة داخل سيارة مشتعلة على القضبان، ثم نقلت الجثامين إلى ثلاجة الموتى، بينما اكتفت السلطات بإجراء لاحق كان يفترض أن يكون جزءاً من خطة سابقة

وعليه، لا يحتاج أهالي السويس إلى بيانات عزاء فقط، بل يحتاجون إلى إعلان واضح بعدد المزلقانات العشوائية في المحافظة، وجدول زمني لإغلاقها أو تحويلها إلى معابر آمنة

كما يحتاج الرأي العام إلى تحقيق يحدد من ترك مزلقان الشلوفة مفتوحاً، ومن كان مسؤولاً عن مراقبته، ومن تأخر في إصدار قرار الإغلاق حتى صار القرار ملحقاً بثمانية توابيت

وفي هذا السياق، تصبح مسؤولية الحكومة أكثر ثقلًا، لأن إنفاق المليارات على مشروعات نقل كبرى لا يعفيها من حماية نقطة عبور صغيرة قد تقتل عائلة كاملة خلال ثوانٍ

وتكشف الكارثة أن معيار النجاح في قطاع النقل لا يقاس بحجم الطرق والكباري الجديدة فقط، بل يقاس أيضاً بقدرتها على حماية المواطنين عند أضعف نقطة في الشبكة

ولذلك يجب أن يبدأ التحقيق من خرائط المعابر العشوائية لا من سلوك سائق السيارة وحده، لأن تحميل الضحية وحدها المسؤولية يبرئ المنظومة التي تركت الخطر مفتوحاً حتى احترقت السيارة

وتبقى فاجعة الشلوفة شاهداً جديداً على أن الإهمال في السكك الحديدية لا يقتل بالأرقام المجردة، بل يقتل عائلات كاملة، ويحول قرارات الإغلاق المتأخرة إلى اعتراف رسمي بأن المنع كان ممكناً قبل الموت.