

# خروج عربة قطار عن القضبان في طنطا يصيب 14 راكبًا ويفضح صيانة غائبة وحوادث تتكرر بلا محاسبة



السبت 11 يوليو 2026 02:15 م

أصاب خروج العجلة الأولى من العربة الواقعة خلف جرار القطار رقم 450 بمحطة مطلة روح في طنطا، صباح السبت، 16 راكبًا، وأوقف الحركة مؤقتًا، قبل دفع الأوناش وفتح تحقيق فني في أسباب الواقعة □

وكشف الحادث، مجددًا، أن خطاب التطوير المعلن لا يكفي لحماية ركاب يعتمدون يوميًا على مرفق حيوي، بينما تظل نتائج التحقيقات السابقة بعيدة عن الجمهور، وتستمر الأعطال والانحرافات كأنها تكلفة بشرية مقبولة □

وبحسب بيان هيئة السكك الحديدية، وقع الانحراف عند الساعة 7:50 صباحًا أثناء دخول القطار إلى المحطة، وخرجت العجلة الأولى للعربة التالية للجرار، قبل استدعاء فرق الطوارئ والمعدات الثقيلة لإعادة العربة إلى مسارها □

وفي المقابل، رفعت مديرية الصحة بالغربية الحصيلة الأولية من 14 إلى 16 مصابًا، وتنوعت الحالات بين كدمات وسحجات واشتباه كسور وخلع بالمفاصل، فيما غادر 15 مصابًا المستشفى بعد استقرار أوضاعهم الصحية □

وعلى الرغم من وصف الإصابات بالخفيفة، فإن خروج عربة داخل محطة مأهولة لا يمكن اختزاله في بيان طمأنة، لأن الفارق بين إصابات محدودة وكارثة جماعية قد يكون سرعة أقل أو رصيفًا أقل ازدحامًا □

ومن ثم، فإن السؤال الجوهرى لا يتعلق بسرعة رفع العربة وحدها، بل بحالة القضبان والتحويلات والعجلات وإجراءات الفحص قبل التشغيل، وبما إذا كانت أعمال الصيانة الوقائية تنفذ فعليًا أم تسجل ورقياً فقط □

كما أن تشكيل لجنة فنية بعد كل حادث أصبح إجراءً متكررًا لا يحقق الردع المؤسسي ما لم تنشر نتائجها، وتحدد المسؤوليات، وتعلن الإجراءات التصحيحية، وتخضع القيادات التنفيذية لمسائلة تتناسب مع خطورة أرواح الركاب □

غير أن هيئة السكك الحديدية لم تعلن، حتى وقت إعداد التقرير، سببًا فنيًا محددًا للانحراف، واكتفت بالإشارة إلى الفحص والتحقيق، وهو فراغ معلوماتي يفتح الباب أمام التساؤلات بشأن كفاءة المتابعة اليومية للخط □

## انحراف يكشف خلل السلامة

ولزيادة وضوح الصورة، يؤكد أستاذ النقل والطرق بجامعة عين شمس حسن مهدي أن تقليل الحوادث يتطلب إحلال نظم الإشارات الإلكترونية محل التشغيل اليدوي، بما يحد من الأخطاء البشرية ويرفع انضباط الحركة □

وبالتوازي، يلفت هذا الرأي إلى أن تحديث الإشارات وحده لا يعالج عيوبًا محتملة في البنية الميكانيكية، لأن خروج عربة عن القضبان يستدعي فحص البوارجي والعجلات والتحويلات واستقامة المسار وسجلات الصيانة السابقة □

كذلك، فإن نقل المصابين سريعًا وتوفير الرعاية الطبية واجب أساسي، لكنه لا ينبغي أن يتحول إلى ستار يحجب مسؤولية منع الحادث من الأصل، فالاستجابة الجيدة لا تعوض قصورًا سابقًا في إجراءات السلامة □

وعليه، يصبح نشر التسلسل الزمني للحادث ضروريا، بدءا من آخر فحص للقطار والمسار، مروراً بسرعة الدخول إلى المحطة، وانتهاءً بإجراءات عامل التحويلة والمراقبة، بدلا من الاكتفاء بتعابير عامة عن التحقيق

ومن ناحية أخرى، سجلت طنطا واقعة مشابهة في 18 يونيو 2026 بخروج جرار وعربة عن القضبان دون إصابات معلنة، ما يجعل تكرار الانحراف خلال أسابيع مؤشرا يستحق مراجعة شاملة لمنطقة وسط الدلتا

وبناء على ذلك، لا تبدو واقعة محلة روح حادثا معزولا تماما، بل حلقة جديدة في سلسلة وقائع تعيد طرح كفاءة الصيانة والمراقبة، خصوصا داخل منطقة سجلت رسميا أعلى عدد من حوادث القطارات خلال 2025.

وفي سياق متصل، أظهرت بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء رسميا تسجيل 170 حادث قطار خلال 2025، مقابل 220 حادثا في 2024، بانخفاض 22.7 بالمئة، مع 39 وفاة و139 إصابة

إلا أن انخفاض العدد الإجمالي لا يلغي خطورة التوزيع الجغرافي، إذ تصدرت المنطقة الوسطى ووسط الدلتا القائمة بواقع 41 حادثا خلال 2025، وهي المنطقة نفسها التي شهدت حادث محلة روح وتكرار الانحرافات الأخيرة

وفوق ذلك، شهد عام 2026 وقائع دهس على خطوط السكك الحديدية، بينها وفاة شخص في إيتاي البارود خلال مارس، ووفاة شاب في إسنا خلال يونيو، بما يكشف استمرار مخاطر العبور غير الآمن

سجل يتجدد منذ يناير

وعلى صعيد الخبرة الفنية، يقول المتخصص في هندسة الطرق بجامعة بني سويف عبدالله أبو خضرة إن الإهمال وغياب الصيانة والأعطال الميكانيكية والمسارات المعيبة والحواجز والإشارات غير الكافية أسباب رئيسية للحوادث

ومن هنا، فإن تصريحات أبو خضرة تضع حادث محلة روح أمام قائمة فحص واضحة، تشمل حالة المسار والعجلات والتحويلات والصيانة الدورية، ولا تسمح بإغلاق الملف عبر تحميل عامل واحد المسؤولية قبل استكمال الأدلة

في غضون ذلك، تشير تقارير عن سلامة السكك الحديدية في مصر إلى تداخل الأخطاء البشرية مع تدهور البنية التحتية ونقص إجراءات السلامة، ما يعني أن اختزال الحوادث في سلوك فردي يبرر الإدارة دون سند

وبصورة أوسع، تكشف الفجوة بين الإنفاق المعلن والنتائج الملموسة أزمة حوكمة، فالمواطن لا يستطيع قياس أثر المليارات ما دامت تقارير الصيانة والعقود ومؤشرات الأعطال ونتائج اللجان الفنية غير منشورة بانتظام

ولذلك، يصبح البرلمان مطالبا باستدعاء مسؤولي النقل والسكك الحديدية، لا لعرض بيانات إنشائية، بل لتقديم سجل الحوادث منذ يناير 2026، ونتائج التحقيقات، وخطط المعالجة، ونسب تنفيذ الصيانة بكل منطقة تشغيل

فضلا عن ذلك، تؤكد النائبة مي مازن، عضو لجنة النقل والمواصلات، أن العنصر البشري يظل سببا بارزا، وأن الميكنة الكاملة وتدريب العاملين على الأنظمة الحديثة ضروريان لتقليل التدخل اليدوي والأخطاء التشغيلية

ومع ذلك، فإن استدعاء العامل البشري يجب ألا يصبح شماعة جاهزة، لأن الإدارة مسؤولة عن التدريب والورديات والمراقبة والفحوص الطبية وتوفير أنظمة تمنع الخطأ قبل تحوله إلى حادث يهدد مئات الركاب

### تحقيقات بلا شفافية

وفي المحصلة، يفرض حادث محلة روح اختبارا بسيطا على الحكومة، يتمثل في نشر تقرير فني محدد بموعد معلن، وإعلان سبب الانحراف، ومحاسبة المقصرين، وكشف خطة تأمين الخط قبل تسيير الرحلات بكثافتها المعتادة

ثم إن استمرار الصمت بعد انتهاء التغطية الإعلامية سيعني إعادة إنتاج النمط نفسه، حيث ترفع العربة، وتستنأف الحركة، وتختفي اللجنة، بينما يبقى الركاب وحدهم أمام احتمال تكرار الخلل في رحلة أخرى

وأخيرا، لا يحتاج المصريون إلى مزيد من صور المسؤولين بجوار الأوناش، بل إلى شبكة آمنة وشفافة، تعلن أعطالها قبل الكوارث، وتتعلم من كل حادث، وتضع حياة الركاب فوق دعايات الإنجاز والافتتاحات