

4 قتلى على طريق الشركات بالبحيرة يكشفون فشل الرقابة على النقل الثقيل وتأمين الطرق وإنقاذ الضحايا



الثلاثاء 21 يوليو 2026 05:30 م

أعلنت الأجهزة الأمنية بمديرية أمن البحيرة، اليوم الثلاثاء 21 يوليو 2026، مصرع 4 أشخاص وإصابة خامس في تصادم سيارتي نقل على طريق الشركات بمركز إدكو، بعدما اختلت عجلة القيادة بيد سائق شاحنة، فيما نُقلت الجثامين والمصاب إلى مستشفى إدكو المركزي وبدأت جهات التحقيق فحص الواقعة.

ويضع الحادث أجهزة الحكم المحلي ووزارتي النقل والداخلية أمام مسؤولية مباشرة عن سلامة طريق يخدم منطقة صناعية وتشغله سيارات ثقيلة، لأن الاكتفاء بتحرير محضر بعد سقوط الضحايا لا يعوض غياب الرقابة الوقائية على المركبات والسائقين والطريق، ولا يفسر كيفية وصول شاحنة فاقدة للسيطرة إلى مسار مركبات أخرى.

اختلال عجلة القيادة ينهي حياة 4 أشخاص من إدكو

وبحسب التحريات الأولية، وقع التصادم عندما فقد سائق سيارة نقل من طراز تريلد السيطرة على عجلة القيادة أثناء سيره بطريق الشركات، فاصطدمت الشاحنة بسيارة نقل أخرى بقوة، وأسفر التصادم عن وفيات فورية وإصابة شخص خامس بجروح متفرقة، بينما انتقلت قوات الشرطة وسيارات الإسعاف عقب تلقي البلاغ.

وعقب وصول فرق الطوارئ، تبين وفاة خميس خميس سنيور، البالغ 48 عامًا، وعبد الله مصطفى توتو، البالغ 20 عامًا، وأحمد رجب توتو، البالغ 27 عامًا، وعبد الرحمن أحمد توتو، البالغ 16 عامًا، فيما أصيب محمد أحمد توتو، البالغ 25 عامًا، ونُقل لتلقي العلاج.

ثم نقلت سيارات الإسعاف الجثامين الضحايا الأربعة إلى ثلاثة حفظ الموتى في مستشفى إدكو المركزي، ووضعت الجهات المختصة الجثامين تحت تصرف جهات التحقيق، بينما استقبل المستشفى المصاب الخامس لتقديم الإسعافات والعلاج اللازمين، وسط انتظار نتائج الفحوص الطبية التي تحدد طبيعة إصاباته ومدى استقرار حالته الصحية.

وفي السياق نفسه، حررت الأجهزة الأمنية محضرًا بالواقعة، وبدأت جهات التحقيق الاستماع إلى الشهود وفحص ظروف حركة السيارتين قبل التصادم، كما قررت ندب فريق من الأدلة الجنائية لمعاينة موقع الحادث ورفع الآثار الموجودة بالطريق، تمهيدًا لتحديد المسؤوليات الجنائية والفنية وكشف السبب الكامل لفقدان السيطرة.

ومن جانبه، يرى الدكتور مجدي صلاح، أستاذ هندسة الطرق والمرور بجامعة القاهرة، أن مواجهة أخطار الشاحنات تتطلب فصل حركة النقل الثقيل عن السيارات الأخف وإنشاء طرق مخصصة لها، وهو طرح يضع تصميم طريق الشركات وتنظيم مساراته تحت الفحص، بدل حصر القضية في خطأ سائق واحد بعد وقوع الكارثة.

النقل الثقيل يعمل بلا رقابة تمنع الحادث قبل وقوعه

ومع أن التحريات نسبت التصادم مبدئيًا إلى اختلال عجلة القيادة، فإن هذا الوصف لا يحدد وحده سبب فقدان السائق السيطرة، ولا يكشف ما إذا كانت الشاحنة خضعت لفحص فني جاد قبل السير، أو ما إذا كانت الإطارات والفرامل ونظام التوجيه صالغًا، أو كانت الحمولة ملتزمة بالحدود المقررة.

لذلك تحتاج جهات التحقيق إلى مراجعة أوراق السيارتين وتراخيصهما وسجلات الصيانة ومدة عمل السائقين قبل الحادث، إلى جانب فحص السرعة والحمولة وحالة الطريق وقت التصادم، لأن تحديد المسؤولية يتطلب إثباتاً فنياً يمنع إغلاق الملف بوصف مختصر لا يفسر الأسباب السابقة للحادث ولا يحدد أوجه التقصير الرقابي

وفي هذا الإطار، قال المهندس جمال عسكر، خبير قطاع السيارات وهندسة الطرق، في تصريحات منشورة سابقاً، إن الصيانة في شبكة الطرق تُجرى غالباً كرد فعل وليس وفق جدول منتظم، كما طالب بفرض صيانة دورية حقيقية للمركبات، خصوصاً إطارات الشاحنات، ومراقبة الطرق بالكاميرات لاكتشاف الأعطال والحوادث والمخاطر مبكراً

ويخدم رأي عسكر محور الحادث بصورة مباشرة، لأن فقدان السيطرة قد ينتج عن خلل فني أو إطار تالف أو قصور في الصيانة، وهي احتمالات لا تحسمها المعاينة البصرية وحدها، بينما تملك أجهزة المرور صلاحية فحص الشاحنات ومنع المركبات غير الصالحة من التحرك قبل وصولها إلى طرق الشركات والمناطق الصناعية

كذلك يثير الحادث سؤالاً حول ساعات تشغيل سائقي النقل الثقيل وفترات الراحة التي يحصلون عليها، إذ تؤثر الرحلات الطويلة وضغط أصحاب المركبات لإنجاز عدد أكبر من الرحلات في تركيز السائق، ويجعل الإرهاق الاستجابة المفاجئة أبطأ، بينما لا تظهر رقابة معلنة تضمن التزام شركات النقل بحدود العمل الآمن

طريق الشركات بلا فصل آمن ولا مساءلة سياسية معلنة

وبالتوازي مع التحقيق الجنائي، تقع على محافظة البحيرة مسؤولية مراجعة طريق الشركات ميدانياً، وفحص عرضه وإنارته وعلاماته التحذيرية وحواجزه ومسارات الدخول والخروج منه، لأن الطريق الذي تستخدمه الشاحنات يحتاج إلى تجهيزات تناسب أوزانها ومسافات توقفها، ولا يجوز معاملته مثل طريق محلي محدود الحركة أو الحمولة

كما يتطلب الحادث إعلان نتائج مراجعة هندسية مستقلة للطريق، تشمل حالة الرصف ونقاط الدوران ومواقع التقاطعات والرؤية أمام السائقين وأماكن تمرکز سيارات الإسعاف، بدل الاكتفاء ببيانات نقل الضحايا والتحقيق في الواقعة، لأن نشر نتائج الفحص يسمح للسكان بمعرفة الخل والإجراءات التي ستمنع تكرار التصادم بالمكان نفسه

وفي هذا المحور، عزا الدكتور أسامة عقيل، أستاذ هندسة الطرق بجامعة عين شمس، ارتفاع خطورة الحوادث إلى أسباب فنية وإدارية، من بينها سير الشاحنات الثقيلة في المسارات نفسها المخصصة للمركبات الأخرى، وطالب بتخصيص طرق مستقلة لها، بما يؤكد أن الفصل المروري إجراء وقائي وليس مطلباً ترفيهاً بعد سقوط الضحايا

ويكشف تطبيق هذا الرأي على طريق الشركات أن الحكومة مطالبة بتوضيح ما إذا كانت حركة النقل الثقيل مفصولة عن المركبات الأخرى، وما إذا كان الطريق يضم مسارات خدمة ونقاط مراقبة للحمولات والسرعات، لأن ترك الشاحنات تتحرك داخل مسار مشترك ينقل كلفة النشاط الصناعي مباشرة إلى حياة السكان والعاملين والسائقين

وبعد إيداع الجثامين في مستشفى إدكو المركزي، لا تنتهي مسؤولية السلطات عند استخراج تصاريح الدفن أو إحالة المحضر إلى جهات التحقيق، بل تبدأ مسؤوليتها في إبلاغ أسر الضحايا بنتائج التحقيق، ومحاسبة كل جهة ثبت تقصيرها، وضمان علاج المصاب محمد أحمد توتو ومتابعة حالته دون تحميل أسرته أعباء إضافية

وأخيراً، يفرض مصرع خميس خميس سنيور وعبد الله مصطفى توتو وأحمد رجب توتو وعبد الرحمن أحمد توتو نشر تقرير واضح عن السيارة والسائق والطريق والرقابة السابقة للحادث، لأن إخفاء النتائج داخل ملف إداري يترك الخطر قائماً، بينما تمثل المحاسبة العلنية والإصلاح الفوري الحد الأدنى لاحترام أرواح الضحايا ومنع ضحايا جدد