

قصور تأمين وزارة النقل يسمح بتكرار اقتحام مسار الأتوبيس الترددي وتعطيل الركاب



الأحد 6 سبتمبر 2026 08:40 م

كشف اقتحام سيارة نقل محملة بمواد بترولية مسار الأتوبيس الترددي على الطريق الدائري أن الحواجز التي قدمتها وزارة النقل باعتبارها خط الفصل الآمن لم تمنع شاحنة ثقيلة من بلوغ حارة الركاب

وأعاد الحادث، الذي وقع في 7 و10 دقائق صباحا بين محطتي الفريق العربي ومؤسسة الزكاة، الاتهام إلى منظومة التأمين نفسها، بعدما تعطل التقاطر واضطرت الأتوبيسات إلى الهروب عبر بوابات الطوارئ

حواجز تفشل أمام الشاحنات

وبحسب بيان الشركة المصرية للأتوبيس الترددي، انحرفت سيارة الفنتاس عن حارتها وتجاوزت الحاجز الخرساني، قبل أن تستقر داخل المسار المخصص، فتوقفت الحركة مؤقتا وبدأ تنسيق عاجل لرفع المركبة الثقيلة بالموقع

غير أن اختزال الواقعة في انشغال السائق يعفي المسؤولين من السؤال الأهم، لماذا لم تحتو منظومة الفصل انحراف مركبة متوقعا على طريق سريع، ولماذا وصل الخطر مباشرة إلى مسار نقل جماعي

كما أن المسار المستقل ليس مجرد حارة محجوزة بقطع خرسانية، بل وعد تشغيلي بمنع التداخل مع المرور العام، وضمان سرعة منتظمة وحماية الركاب من المفاجآت التي يصنعها طريق دائري بالغ الكثافة

وفي هذا السياق، يؤكد حسن مهدي، أستاذ هندسة الطرق والنقل بجامعة عين شمس، أن الحواجز عنصر رئيسي في خفض خطورة الحوادث، وأن وظيفتها حماية المركبات ومنع انتقالها بين المسارات المختلفة

وبالتالي، فإن عبور الفنتاس لا يثبت وحده عيبا محددا في التصميم، لكنه يفرض فحص نوع الحاجز وارتفاعه وتثبيتته وزاوية الاصطدام، بدلا من الاكتفاء ببيان يلقي العبء على قائد السيارة المستخدمة

كذلك يثير نقل مواد بترولية داخل مركبة اقتحمت مرفقا جماعيا سؤالا أخطر، لأن الحادث لم يكن مجرد عرقلة للتشغيل، وكان يمكن أن يتحول إلى حريق واسع وسط أتوبيسات محاصرة بالمسار

تكرار يهدم رواية الخطأ

وقبل الواقعة الجديدة بأيام، اقتحمت سيارة نقل محطة المشير طنطاوي أعلى الطريق الدائري في الاتجاه القادم من السلام إلى المعادي، وانتهى الحادث بوفاة السائق وتحرك المعدات لرفع آثاره وفحص ملباساته

ومن ثم، لم تعد الحادثة استثناء يمكن دفنه داخل عبارة اختلال عجلة القيادة، لأن تتابع الاقترامات خلال فترة قصيرة يحول الخطر من احتمال نظري إلى نمط يستوجب مراجعة هندسية وتشغيلية عاجلة

علو على ذلك، شهد محيط محطة بهتيم واقعة أخرى دخلت خلالها سيارة خاصة الحارة المخصصة ثم اصطدمت بأجزاء من المحطة، ما يكشف تعدد نقاط النفاذ إلى منشأة يفترض أنها معزولة

ويشدد أسامة عقيل، أستاذ هندسة الطرق والنقل بجامعة عين شمس، في طرحه العام عن التخطيط، على ضرورة بناء قرارات النقل على دراسة متكاملة للاحتياجات والمخاطر، لا على إنجاز المنشآت منفردة

وبناء على هذا المبدأ، فإن تكرار الاقتحام يقتضي تدقيقا مستقلا لمسار الحوادث المحتملة، يشمل الشاحنات الثقيلة ومناطق المنحنيات ومداخل المحطات، وقدرة الحواجز على إعادة توجيه المركبة دون دفعها نحو الركاب

في المقابل، اكتفت الشركة بمناشدة السائقين توخي الحذر وعدم الانشغال، وهي رسالة ضرورية لكنها تحول الوقاية إلى مسألة سلوك فردي، بينما وظيفة البنية الآمنة أن تقلل نتائج الخطأ البشري المتوقع

وفوق ذلك، لم يوضح البيان مواصفات الحاجز المخرق، أو آخر اختبار سلامة أجري عليه، أو سرعة الفنتاس لحظة الانحراف، أو ما إذا كانت كاميرات المراقبة سجلت تسلسل الواقعة كاملا للتحقيق

مسألة تسبق استئناف التوسع

لذلك، يصبح استمرار التشغيل دون إعلان نتائج فحص فني مفصل مخاطرة غير مقبولة، لأن بوابات الطوارئ عالجت التعطل بعد وقوعه، لكنها لا تجيب عن كيفية منع شاحنة أخرى من بلوغ أتوبيس ممتلئ

ومن زاوية السلامة، حذر يسري الروبي، الخبير الدولي للمرور والإنقاذ، مرارا من اختزال حوادث الطرق في السائق، ودعا دائما إلى منظومة متكاملة تجمع الطريق والمركبة والرقابة والاستجابة السريعة للحوادث المتكررة

استنادا إلى ذلك، تحتاج الواقعة لجنة لا تتبع الجهة المشغلة وحدها، تفحص التصميم والتنفيذ والصيانة وخطط الإخلاء، وتنشر نتائجها للرأي العام، لأن الشركة لا يجوز أن تكون مشغلا ومقيما لأدائها معا

أما تحميل قائد الفنتاس المسؤولية كاملة قبل كشف التحقيق الفني، فيكرر نمطا حكوميا مألوفًا يختصر الخلل المؤسسي في فرد، ويترك الجهة صاحبة المشروع بعيدا عن المحاسبة رغم تكرار المشهد نفسه

في الوقت نفسه، يجب مراجعة المسافة الفاصلة بين حركة النقل الثقيل والمسار، وإضافة وسائل امتصاص للصدمات عند النقاط الحرجة، وتعزيز التحذيرات قبل المنحنيات، مع ضبط السرعات إلكترونيا على امتداد الطريق الدائري

إلى جانب ذلك، يتعين نشر سجل علني بكل وقائع اختراق الحارة وتعطل الخدمة، متضمنا أسباب الحوادث ومدد التوقف والإجراءات التصحيحية، حتى لا تتحول البيانات المقتضبة إلى ستار يحجب حجم المشكلة المستمرة

لهذا، لا تقاس كفاءة المشروع بعدد الأتوبيسات والمحطات وحدهما، وإنما بعدد المخاطر التي منعها التصميم، وقدرته على مواصلة العمل من دون وضع الركاب أمام شاحنة طائشة أو ناقلة مواد قابلة للاشتعال

ومن ناحية التشغيل، ينبغي اختبار بوابات الطوارئ تحت ضغط فعلي، وتحديد زمن تحويل الأتوبيسات ومساراتها البديلة، لأن نجاح المناورة هذه المرة لا يضمن سلامتها خلال الذروة أو عند تعدد المركبات المتعطلة

وعليه، فإن استئناف التوسع قبل اختبار الحواجز بمعايير اصطدام تناسب أوزان الشاحنات وسرعات الدائري يعني ترحيل الخطر إلى محطات جديدة، وتقديم سرعة الإنجاز على سلامة مستخدمي الخدمة والعاملين فيها جميعا

أخيرا، تضع الواقعة وزارة النقل أمام مسؤولية مباشرة، إما كشف نتائج المراجعة وتحسين المسار فعليا، أو الاعتراف بأن التشغيل بدأ بينما بقيت منظومة الفصل عاجزة عن صد مركبات الطريق المجاور