

# دائري السلام طريق الموت ☐☐ تريلا تقتل 3 أشخاص وتسحق 23 سيارة وتفضح طرق السيسي التي تبتلع المصريين



الأربعاء 24 يونيو 2026 02:40 م

كشفت المعاينة المرورية، اليوم الأربعاء 24 يونيو 2026، عن تصادم مرووح أعلى الطريق الدائري بمنطقة السلام، بعدما اصطدمت تريلا بـ23 سيارة، ما أسفر عن مصرع 3 أشخاص وإصابة 16 آخرين وتعطل الحركة ☐

وبينما تُسوق السلطة الطرق والكباري كإنجازات صعاء، جاءت الكارثة لتكشف الوجه الإنساني الغائب، حيث يدفع المواطن دمه فوق أسفلت بلا رقابة كافية، بينما تتحول شاحنات النقل الثقيل إلى كوابيس تسحق العابرين ☐

## كارثة فوق الدائري ومسؤولية لا تسقط

وبحسب المعاينة الأولية، أدى الحادث إلى تهشم وتلفيات بـ23 سيارة أعلى الطريق، وتوقف حركة السيارات للقادم من وإلى مناطق السلام، قبل أن تنتقل أوناش المرور لرفع الحطام وإعادة فتح الطريق تدريجيًا ☐

كما رجحت المعاينة أن الحادث ناتج عن اصطدام تريلا بعدد من السيارات، وجرى التحفظ على السائق للتحقيق معه، في انتظار ما ستكشفه اللجنة الفنية بشأن السرعة، والحالة الفنية، ومسافة التوقف، وأسباب التصادم ☐

ولذلك لا تكفي الرواية الرسمية المختصرة عن حادث مروري عابر، لأن عدد السيارات المهشمة وحجم الضحايا يشيران إلى خلل مركب، يبدأ من الرقابة على النقل الثقيل ولا ينتهي عند تصميم الطريق وإدارته ☐

ثم إن انتقال سيارات الإسعاف ورجال المرور إلى موقع الحادث بعد البلاغ لا يلغي السؤال الأهم: أين كانت الرقابة قبل وقوع الكارثة، وأين أنظمة الإنذار والضبط التي تمنع التريلا من التحول إلى مقصلة ☐

وفي السياق ذاته، أمرت النيابة العامة بتشكيل لجنة فنية من المرور لمعاينة الحادث بعد نفق السلام قرب محطة الأتوبيس الترددي عدلي منصور، وتحديد الأسباب والمسؤولية، وكلفت المباحث بسرعة إجراء التحريات ☐

غير أن تشكيل اللجان بعد كل كارثة أصبح طقسًا متكررًا لا يطمئن الناس، ما لم ينته إلى محاسبة حقيقية، وإعلان نتائج واضحة، ومنع تكرار السيناريو نفسه فوق الطرق التي تُدار بمنطق الدعاية ☐

علوة على ذلك، صرحت النيابة بدفن جثث 3 متوفين عقب الانتهاء من الإجراءات الطبية والقانونية، بينما بقيت 16 إصابة عنوانًا لأسر دخلت يومها بشكل عادي وخرجت منه بين مستشفى ومشرحة وحطام سيارات ☐

بناءً على ذلك، فإن الحادث لا يخص قائده وحده، بل يضع منظومة المرور والنقل أمام اتهام مباشر، لأن الطريق العام لا يصبح آمنًا بالشعارات، بل بالرقابة الصارمة والصيانة والفصل بين المسارات الخطرة ☐

## النقل الثقيل خطر دائم على الأرواح

وفي قراءة مرورية، سبق أن حذر اللواء أحمد هشام، الخبير المروري، من خطورة سلوكيات القيادة والمخالفات على الطرق، مؤكدًا في أكثر من مداخله أن الانضباط والرقابة الفعلية هما خط الدفاع الأول ضد الحوادث ☐

كما أن تكرار حوادث التريلات يعيد سؤال النقل الثقيل إلى الواجهة، فالمشكلة ليست في مركبة منفردة، بل في قطاع ضخم يسير أحياناً بأحمال كبيرة وساعات عمل مرهقة ورقابة لا تظهر إلا بعد الدم

ولزيادة توضيح خطورة الصورة، أشار أستاذ هندسة الطرق والنقل مجدي صلاح إلى أن القيادة تحت تأثير المخدرات، خصوصاً في قطاع النقل الثقيل، تمثل مشكلة تستدعي حلولاً عاجلة، مع وجود قوانين غير مفعلة تزيد الفوضى

لذلك لا يمكن التعامل مع سائق التريل كقطعة وحيدة في سلسلة الاتهام، لأن فحص السائقين، وساعات القيادة، وصلاحية المركبة، والحمولات، ومسارات النقل، كلها مسؤوليات مؤسسية لا يجوز دفتها في محضر فردي

ومن ثم، فإن الطريق الدائري بما يحمله من كثافات يومية لا يحتمل تراخيًا مع مركبات ضخمة، خاصة حين تختلط سيارات الملاكي والميكروباص والتريلات في مسار واحد، كأن حياة المواطنين تجربة مفتوحة للمصادفة

غير أن الدولة التي تنفق مليارات الجنيهات على المدن الخرسانية لا تبدو بنفس الحماسة حين يتعلق الأمر بإدارة السلامة، فالكاميرات والرادارات والفحص المفاجئ لا قيمة لها إذا بقيت المخالفات ممكنة والتراخي عادة متوارثة

كذلك يرى الدكتور أسامة عقيل، أستاذ هندسة الطرق بجامعة عين شمس، أن النقل البري في مصر يعمل بعشوائية كبيرة، وأن الحكومة مسؤولة عن تنظيم هذا القطاع، وهي رؤية تضع الدولة في قلب المساءلة

ومن ناحية أخرى، فإن حديث عقيل عن غياب منظومة نقل بري حقيقية يفسر كيف تتحول الطرق إلى ساحات فوضى، لأن إدارة النقل الثقيل ليست ترفاً إدارياً، بل مسألة حياة أو موت يومية

### إنجازات خرسانية ودم مصري رخيص

وبالتالي يصبح حادث دائري السلام اختباراً لخطاب السلطة عن تطوير الطرق، فليس الإنجاز أن يمتد الأسفلت فقط، بل أن ينجو الناس عليه، وأن تكون السلامة معياراً قبل الافتتاحات واللافات والصور الرسمية

كما أن بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء عن حوادث السيارات والقطارات تؤكد أن حوادث الطرق ليست وقائع معزولة، بل ملف سنوي ضخم يحتاج سياسات وقاية علنية، لا بيانات عزاء بعد كل فاجعة

لزيادة الوضوح، فإن كثرة الحوادث المرتبطة بالنقل الثقيل تجعل الحديث عن المسؤولية الفردية وحده تضليلاً، لأن السائق المخطئ قد يقتل مرة، لكن النظام المتراخي يترك شروط القتل قائمة فوق كل طريق

وبالمقابل، يحتاج المواطن إلى معرفة نتائج التحقيق في حادث السلام كاملة، لا الاكتفاء بعبارات مثل اختلال عجلة القيادة أو السرعة الزائدة، لأن هذه العبارات تحولت إلى ستار يغطي أسباباً أعمق

ثم إن وجود محطة الأتوبيس الترددي قرب نطاق الحادث يفرض مراجعة أشد لمستويات الأمان حول مشروعات النقل الجديدة، فالمناطق ذات الكثافة العالية تحتاج فصلاً واضحاً للمسارات، وخطط طوارئ، ورقابة دائمة

وعليه، فإن المطلوب يبدأ بإعلان تقرير اللجنة الفنية، وفحص سجل التريل، وتحليل بيانات السرعة، ومراجعة صلاحية الفرامل، والتحقق من حالة السائق، ثم مساءلة كل جهة سمحت بتحريك مركبة خطيرة على طريق مزدحم

وفي النهاية، لم يكن حادث دائري السلام مجرد تصادم متسلسل، بل شهادة دامية على دولة تبني طرقاً بلا روح، وترك الناس تحت عجلات النقل الثقيل، ثم تعود لتسمي الدم قدرًا لا فحلاً سياسياً