

3 قتلى و10 مصابين في حادث دائري الوراق والحكومة تكتفي بالتحقيق بعد الكارثة



الاثنين 27 أبريل 2026 11:20 م

وقع حادث مروع أعلى الطريق الدائري بمنطقة الوراق، اليوم الإثنين 27 أبريل 2026، بعدما انفجر إطار سيارة فان وانقلبت واصطدمت بمواطنين كانوا على جانب الطريق، ما أسفر عن وفاة 3 أشخاص وإصابة 10 آخرين[]

تحركت الأجهزة الأمنية وسيارات الإسعاف بعد وقوع الحادث، بينما ظل السؤال الأهم قائماً حول غياب الرقابة المسبقة على صيانة المركبات وسلامة الطرق، لأن التدخل بعد سقوط الضحايا لا يعوض فشل المنع قبل الكارثة[]

سيارة فان تنقلب فوق الدائري وتدهس مواطنين

وقع الحادث أثناء سير سيارة فان أعلى الطريق الدائري بمنطقة الوراق، إذ انفجر أحد إطاراتها بشكل مفاجئ، ففقد السائق السيطرة على عجلة القيادة، ثم انقلبت السيارة واندفعت نحو عدد من المواطنين الموجودين على جانب الطريق[]

وبعد انقلاب السيارة، سقط 3 أشخاص قتلى وأصيب 10 آخرون، في واقعة تكشف خطورة ترك الطرق السريعة بلا حماية كافية للمواطنين الموجودين على أطرافها، خصوصاً في مناطق مزدحمة يستخدمها الناس يومياً للتنقل والعمل[]

وعقب تلقي البلاغ، انتقلت الأجهزة الأمنية بمديرية أمن الجيزة إلى موقع الحادث، كما دفعت هيئة الإسعاف بعدد من السيارات لنقل المصابين إلى المستشفيات القريبة، وبدأت الجهات المختصة في التعامل مع آثار التصادم ورفع السيارة من الطريق[]

وبعد نقل المصابين، تحفظت الأجهزة المعنية على السائق داخل المستشفى، بعدما تبين أنه مصاب بحالته الصحية حرجة، وهو ما جعل التحقيقات مرتبطة باستقرار حالته لمعرفة تفاصيل اللحظات التي سبقت انفجار الإطار وانقلاب السيارة[]

ثم حررت الجهات المختصة محضراً بالواقعة، وبدأت التحقيقات لكشف الملابسات الكاملة، لكن المحضر لا يجب وحده عن سؤال المسؤولية العامة، لأن الحادث بدأ بعطل في إطار وانتهى بضحايا على طريق يفترض أنه يخضع لرقابة مرورية مستمرة[]

صيانة الإطارات ليست نصيحة فردية بل مسؤولية رقابية

وبسبب تفاصيل الحادث يصبح انفجار الإطار نقطة مركزية في المساءلة لأن الصيانة الدورية وفحص الإطارات لا يمكن أن يبقيا قراراً فردياً يتركه النظام للسائق وحده بينما تسمح الدولة للمركبات بالتحرك على طرق سريعة من دون رقابة فنية صارمة ومستمرة[]

وفي هذا الإطار حذر اللواء مدحت قريطم مساعد وزير الداخلية الأسبق للشرطة المتخصصة من السير بسرعات عالية من دون فحص إطارات السيارة أو الصيانة الدورية وشدد على ضرورة تغيير الإطارات في موعدها القانوني والانتباه إلى العمر الافتراضي وضغط الهواء داخلها[]

وبناء على هذا التحذير تبدو واقعة الوراق نتيجة قابلة للتكرار عندما يغيب الفحص الجاد قبل الترخيص وعندما تتحول حملات المرور إلى ضبط موسمي لا يمنع مركبة متهالكة من صعود طريق سريع مزدحم بالمركبات والمواطنين وأصحاب الأعمال اليومية[]

كما أشار قريطم إلى أن انخفاض ضغط الإطارات يزيد احتمالات الانفجار أثناء القيادة بسبب ارتفاع الاحتكاك مع سطح الطريق وهذا التفسير الفني يربط حادث الوراق مباشرة بفشل منظومة الفحص التي يفترض أن تكشف العيوب قبل أن تصبح سبباً في وفيات وإصابات[]

لذلك لا يكفي أن تنتهي التحقيقات إلى تحميل السائق وحده كامل المسؤولية لأن السائق يتحمل جانباً واضحاً من واجب الصيانة والالتزام لكن الدولة تتحمل واجب الرقابة على المركبات وبيع الإطارات القديمة ومراكز الصيانة وترخيص سيارات نقل الركاب على الطرق الدائرية

الطريق الدائري أخطر من بيانات التطمين الرسمية

بعد ذلك تفتح الواقعة ملف الطريق الدائري نفسه لأن وجود مواطنين على جانب طريق سريع يكشف فراغاً تنظيمياً في حماية المشاة والمنتظرين والعمال والمنتقلين عند أطراف الطريق ويؤكد أن توسعة الطرق لا تعني بالضرورة رفع مستوى السلامة العامة

وفي هذا السياق قال اللواء مصطفى درويش مساعد وزير الداخلية الأسبق للمرور إن الطريق الدائري يقع عليه العديد من الحوادث المرورية وإنه يعد من أخطر الطرق في الدولة بسبب صعوبته الهندسية وحاجته إلى رفع كفاءة بعض المناطق للحد من الحوادث

وبناء على ذلك تصبح وفاة 3 أشخاص وإصابة 10 آخرين في الوراق جزءاً من ملف أكبر لا يمكن اختزاله في انفجار إطار فقط لأن الطريق الذي يسمح بوجود مواطنين مكشوفين على جانبه يحتاج إلى مراجعة في نقاط الانتظار والنزول والحواجز والرقابة

كما تظهر بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء أن وفيات حوادث الطرق بلغت 5260 حالة خلال 2024 رغم انخفاضها عن 2023 بينما ارتفع عدد المصابين إلى 76362 مصاباً وهو رقم يكشف أن تراجع الوفيات لا يعني تحسناً في السلامة على الأرض

ثم يضيف ارتفاع الإصابات بنسبة 7.5% خلال 2024 دليلاً آخر على أن منظومة الطرق لا تزال تنتج أعداداً كبيرة من المصابين وأن الخطاب الرسمي الذي يفاخر بتطوير المحاور والكباري يتجاهل تكلفة بشرية مستمرة داخل المستشفيات والبيوت ومواقع العمل

توسع الطرق بلا إدارة سلامة يحول التطوير إلى عبء

وفي المرحلة التالية يبرز سؤال إدارة الطرق لأن الإنفاق على المحاور والكباري لا يساوي تلقائياً إدارة أمانة لحركة المرور ما دامت الدولة لا تربط التوسع الهندسي بفرض السرعات وفحص المركبات وتنظيم المواقع ومراقبة السائقين وتأمين نقاط عبور المواطنين

وفي هذا الملف ناقش الدكتور أسامة عقيل أستاذ هندسة الطرق والنقل بجامعة عين شمس في بودكاست الحل إليه كيفية اتخاذ قرارات إنشاء الطرق والكباري في مصر وهو سؤال مهم لأن قرارات الطرق يجب أن تقوم على السلامة لا على الافتتاحات فقط

وبناء على هذا الطرح تكشف واقعة الوراق أن المشكلة لا تقف عند تصميم طريق أو إطار مركبة بل تمتد إلى غياب إدارة شاملة للمخاطر تبدأ من قرار إنشاء الطريق وتنتهي بنظام تشغيله يوميًا ومراقبة السرعات والتعامل مع الأعطال والمواطنين الموجودين حوله

كما أن الاعتماد على بيانات الانخفاض النسبي في الوفيات لا يجب أن يتحول إلى وسيلة لتخفيف المسؤولية لأن كل حادث كبير يثبت أن المواطن لا يحتاج إلى رقم إجمالي مطمئن بل يحتاج إلى طريق يمنع المركبة المنفلتة من دهس الواقفين على جانبه

وفي النهاية يضع حادث دائري الوراق الحكومة أمام مسؤولية مباشرة لأن 3 وفيات و10 إصابات ليست نتيجة عطل ميكانيكي فقط بل نتيجة منظومة سمحت بتراكم الخلل في الصيانة والرقابة وتصميم الحركة وحماية المواطنين ثم حضرت بعد الكارثة لتحرير محضر وفتح تحقيق