



المصدر: المصور
التاريخ: ١٧ مارس ٢٠٠٠

الموت على الأسفلت

٥ آلاف قتيل و٢٢
ألف مصاب سنويا:

قتل
الطريق
الزواجر

●● ٢٣ ألف مصاب ونحو ٥ آلاف قتيل يسقطون كل عام على الأسفلت تحت العجلات ، العدد يزيد وتزيد معه الضحايا وفجأة يتحول أحد الحوادث إلى كارثة حقيقية ، وتخرج قرية برمتها لتقطع الطريق وتحطم السيارات ، ويتحول الأمر إلى مظاهرات تندد بالحكومة التي تعالج الأمر بالمسكنات .. مرة كوبري، مرة نفق، مرة بتحريك مزلقان ،وتعود ريمه لعادتها القديمة، ويتلون الأسفلت بلوم الدم الغالي . ونحن نجرى هذا التحقيق الذي حركه حادث قتل الطفلة (سماح) على طريق مصر - اسكندرية الزراعي قبالة قرية «ميت نعا، داهمتنا حادثة طريق بلبليس - الزقازيق الزراعي أيضاً والتي دهس فيها أتوبيس فتاتين كانتا في جانب الطريق تنتظران عربة لنقلهما إلى الحياة في قريتهما فنقلهما الأتوبيس الضخم إلى الآخرة ! ●●

الطرق في مصر أصبحت أشنع من سقوط ١٠ طائرات وتصادم ١٠٠ قطار في السنة الواحدة!

وفي الوصلة الممتدة بطول ٢٥ كم أمام قرى قويسنا على الطريق الزراعي سجل د.عابد عبدالقادر الشريف مدير مستشفى قويسنا العلم أنه تم استقبال ٤٢٥٨ حالة إصابة لحوادث الطريق العام الماضى فقط! أما العقيد محمد السيد عبدالجيد مأمور مركز بلبليس فلقد أكد على أن منطقة الحادث المناسوي الأخير بقرية اولاد سيف معروفة للجميع بأنها منطقة حوادث خطيرة تتكرر بصفة يومية نظرا لوجود مجمع مدارس على الطريق السريع - ابتدائي وإعدادي وثانوي

تحقيق : صلاح البيلى

يزيد الوضع متساوية أن جملة خسائر مصر سنويا من حوادث الطريق وتدمير السيارات إتلاف الممتلكات وعلاج المصابين تزيد على خمسة مليارات جنيه ، رغم أن قانون المرور الجديد بلانحته التنفيذية رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ بدأ سريانه من أول يناير ٢٠٠٠ ، بحملة تشديد العقوبات ضد المخالفين!

وفي آخر تقرير صادر عن الاتحاد الدولي للطرق جاء بأن حوادث الطرق في مصر تسجل ضحايا تزيد على الخمسة آلاف و ١٠٠ قتيل من عام ٩٦ ولأن لدرجة أن حوادث

الدكتور عاطف عبید وأمام اللجنة الوزارية للحد من حوادث الطرق لم ينكر وقوع ٢٢ ألفا و ٢٠٠ حادثة كل عام وهو رقم مرعب ، والأكثر رعباً أن ٦٩ في المائة من جملة الحوادث تعود إلى سلوكيات قاتلة السيارات و٢١ في المائة بسبب اضرار السيارات والباقي لعيوب الطريق وأخطاء المشاة السائرين على طريق الموت. ولايكفى تحذير الدكتور إبراهيم الدميرى بتشديد الرقابة على سائقي الشاحن والنقل الجماعي لوقف نزيف الدماء ، ولن تكفى زيادة وحدات الإغاثة لرد الحياة التي خطفها جبايرة النقل الثقيل والخفيف والميكروياص أو كما يسمونهم «عفاريت الأسفلت».

وأشار مسئول الحكم المحلي إلى أن عنق الزجاجة الخطر جدا للطريق يمتد مسافة ١٩ كم من بلدة بردين مرورا بمزلقان غرب البياضين وقرية دعبس وأولاد سيف وميت ربيعة حتى مستشفى بلبيس في وقت لا يلتزم فيه السائقون بأدوية الانسان ولا قواعد المرور ولا اللوائح والاشارات ولا يقللون من سرعتهم لوجود مناطق سكنية ومدارس تعمل لفترتين على الطريق علاوة على خطر مضاعف لعبور الفلاحين بعرباتهم وجراراتهم الزراعية ومواشيهم من البر الشرقي للغربي !

وقال وحيد طه رئيس الشئون القانونية بمصلحة الأحوال المدنية بالشرقية وأحد أبناء القرية لا بد من حل جذري لأنه لا يمر يوم دون حادثة جديدة وقد طالبنا بعمل مطبات صناعية وانشاء كوبرى علوى للمشاة والسيارات خاصة أن الطريق فى طور التوسيع مما سيزيد المشكلة تعقيدا وسيضاعف الحركة المرورية عليه وعن أحداث الشغب قال بأن المكان شهد تجمع نحو ستة آلاف من الأهالى مما كان من الصعب السيطرة عليهم وكل واحد منهم يريد التأكد من هوية الجثث لأن لكل منهم أولاد بالمدارس.

وبالدموع قالت ماجدة عبدالحميد على زايد أم المتوفية «حنان» : لقد قبضوا على أولادنا شقيقى لأنهم كانوا يجمعون لحم «بنتنا ويعوض علينا ربنا».

أما والد الضحية الثانية «دعاء» ويدعى محمد السيد من عزبة أبو طحيمر التابعة لقرية العصلوجى فقال : لقد حمل شقيقى فتحي ، وهو أمين شرطة - كان ذاهبا لعمله - ابنتى دعاء جثة هامدة ونقلها إلى ٣ أماكن هربا من الطوب والحرائق وكانت دعاء أكبر أولادى وبعدها داليا وشريف ومها والسيد وكانت ذاهبة لدرستها الثانوية التجارية فدهسها الاتوبيس.

والسائق الذى دهس ابنتى معروف عنه تعاطى البانجو، ثم إن مصانع العاشر من رمضان التى يعمل بها الآلاف من أبناء قرى بلبيس والزقازيق رصدت أتوبيسات لنقل العمال بسائقين ليس معهم رخص قيادة وغير مؤهلين وسياراتهم بلا أرقام ولا لوحات معدنية ولا إضاءة وانتهى عمرها الافتراضى

تجارى -- علاوة على أن المكان بمثابة محطة انتظار وركوب للعمال القاهيين صباحا للعمل فى مصانع العاشر من رمضان .

وقال مصطفى سعد مدير نيابة بلبيس إنه تم حبس ١٧ سائقاً لمدة ١٥ يوماً و٢ سائقين لمدة ٤ أيام على نمة التحقيقات وأن تقرير العمل الجنائى عن الحادث سيقدم بعد العيد مباشرة وأن واقعة التجمهر والإتلاف العمدى ستؤول تحقيقاتها لنيابة أمن الدولة.

وقال شاهد عيان المهندس أحمد العيسوى صاحب مكتب رحلات بلبيس : كنت أنتظر فى موقع الحادث «وردي» الساعة ٦,٤٥ دقيقة حيث اصطدمت ثلاثة أتوبيسات كبيرة للرحلات بالطلبة والعمال المنتظرين بالمكان .. وهى تتبع

«حسين العشى ومجدى عيدية» من بلبيس - وفور أن حدث ذلك هرب السائقون ونزل الركاب وتجمهر أهالى قرى : أولاد سيف وحوض الندى والمنشية والغصلوجى وأبو طحيمر وميت ربيعة وأبو عبيه والجرجور والسبعين وأشعلوا النار فى الأتوبيسات وأغلقوا الطريق السريع لمدة ٤ ساعات وقذفوا القطارات المتجهة لمصر صباحا والمارة بالزقازيق ولبليس بالحجارة حتى تم التصريح بدفن الجثتين : حنان عبدالعال «١٩ سنة موظفة بالعاشر من رمضان» و «دعاء محمد السيد» ١٥ سنة طالبة بالثانوى التجارى، لدرجة أن عربتين للمطافىء جاعا لإخماد الحرائق ففشلتا لتعرضهما لقذف الحجارة فتركنا الموقع.

وأشار شاهد العيان لعسكري المرور الموجود بموقع الحادث وقال: إنه عسكري اليوم الواحد ثم يختفى مباشرة بعد أن تهدأ الأمور !

وقال أحمد عبدالعال «٢٩ سنة» والد المتوفية «حنان» : كانت الفقيدة أكبر أولادى وكانت تعمل بمصنع للملابس الجاهزة فى العاشر من رمضان وتعول الأسرة حيث أعمل مزارعا باليومية وأعول : «محمد وعلى ورضا ودنيا وكريم» وأضاف أن المحافظ أمر بصرف ١٠٠٠ جنيه له فكيف أحصل على ٥٠٠ فقط وطالب بفرصة عمل تغنيه عن ذل السؤال.

أما السيد عبدالمولى أحد مسئولى الحكم المحلى بقرية حوض الهندي فقال : إننا لجائنا لعمل سور لحماية أولادنا بمجمع المدارس عندما كثرت الحوادث ووضعنا «البراميل» على الطريق بأنفسنا من ٧ سنوات خاصة أنه يوجد بمجمع المدارس نحو ٢٠٠٠ طالب وطالبة بالمراحل المختلفة لنحو ٩ قرى رئيسية بخلاف العزب والنجوع التابعة لها

و ٨٠٪ من الحوادث على الطرق السريعة وخارج السيطرة وفي العشوائيات و ٢٠٪ داخل المدن.

وأشار د. إبراهيم مبروك أستاذ تخطيط النقل وهندسة المرور إلي ٥٠ ألف سيارة تزيد في مصر سنويا وهو معدل سريع جدا ! وأرجع د. مراد عبدالقادر أستاذ الهندسة ونائب رئيس جامعة عين شمس حوادث المرور على الطرق السريعة لسلوكيات قائدي السيارات لأن الغالبية منهم لا يلتزمون بقواعد المرور ولا بد من وقفة تبدأ من اللحظة التي يتم فيها اختبار القيادة حتى تطمئن تماما بأن هذا السائق الذي يحمل رخصة قيادة ليس قاتلاً يمشى على الطريق خاصة أن الطريق الزراعي يمر على مراكز وقرى كثيرة وعليه لابد من تهدئة السرعة بخلاف الطرق الصحراوية، أما الشق الثاني فيقع على المشاة وعابري الطريق عند المزلقانات والتقاطعات حيث يتهور البعض ويتعجلون المرور أو يتجاهلون الكوبري العلوي والنفق ويخاطرون بأرواحهم حال وجوده.

وطالب د. مراد عبدالقادر بتحديد المناطق المحتملة الخطورة على الطرق السريعة ووضع استراتيجية شاملة لها لأن القانون وحده لن يكفي مع غياب الوعي المروري.

أما المهندس رفقي القاضي المدير التنفيذي لجهاز هندسة وتخطيط المرور فحلل الظاهرة بنقص وسائل النقل الجماعي الحكومي فنشأت امبراطورية السرفيس والأنوبيسات الخاصة لدرجة أنه بالقاهرة وحدها ٢٠ ألف سيارة سرفيس خاصة المسجل منها فقط ستة آلاف والباقي يعمل «على مزاجه»!

وأشار إلى أهمية تسجيل الحوادث بعمل محضر وليس التصالح فقط أو تهمة القتل والإصابة الخطأ وكان شيئاً لم يكن ، وهذا التسجيل مفيد لحصر الحوادث بأنواعها وأسبابها.

وطالب بعمل مشروعات مرورية تسمح بتدفقات لعشرين سنة على الأقل ثم نقوم بعمل

ويستطيع الواحد منهم أن يحصل على رخصة قيادة درجة أولى في أقل من شهر بدفع ١٠٠٠ جنيه لدراسة المرور.

وشاركه الرأي عبده محمد السيد «مزارع» وقال إن كل فلاح صار يبيع أرضه ومواشيه ويقوم بشراء سيارة ركاب ويستأجر صبياً لقيادتها بينما يجلس هو على المقهى بلا عمل وقال إن الطريق الزراعي يحمل ركاب الدقهلية ودمياط والشرقية وبلبيس الذاهبين للعمل في مصانع العاشر من رمضان في أتوبيسات غير صالحة تسير بسرعة جنونية على الطريق دون مطبات صناعية أو لجان إشراف علاوة على عربات النقل الثقيل العاملة على محاجر السويس وبلبيس والعاشر وهي تشكل خطورة خاصة أثناء وقت الذروة أثناء ذهاب وعودة العمال .

وقالت والدة صباح السيد عبدالعال الراقدة في المستشفى الجامعي في الزقازيق مصابة بارتجاج في المخ إن ابنتها تعمل موظفة بمصنع للملابس في العاشر وأن لها من الأشقاء : محمد ومحمود ونورا ووردة وفاطمة وسماج وأنها كانت تساعد والدها في الإنفاق على الأسرة .

وقد علل د. جلال مصطفى سعيد عميد هندسة القاهرة بفرع الفيوم وأستاذ تخطيط وهندسة الطرق والمرور حوادث الطرق السريعة لافتقارها إلى الأمان والصيانة ومحاذاتها للمجاري المائية وانهاير جوانبها في غياب الاحتياطات الأمنية مثل الحواجز المتكررة والعواكس والأكتاف ثم إن كثيرا من هذه الطرق لم تحدد سعتها عند التصميم وفق المعايير العالمية حيث يختلط المرور الطوالى مع حركة المركبات والمشاة العرضية وتختفى بعض الحارات فجأة ويتسع الطريق فجأة وتقل الكبارى والحل فى نقل محاور الطرق بعيداً عن المناطق السكنية ورفع مستوى الأمان ومتابعة السائقين وإعادة تنظيم قطاع التأمين على حوادث السيارات وربط قيمته بعمر السائق وخبرته.

وأشار د. عصام شرف أستاذ تخطيط الطرق بجامعة القاهرة إلى ارتفاع نسبة الوفيات لحوادث الطرق فى مصر إلى ٢٤ حالة لكل ١٠٠ مصاب، بينما هى فى الولايات المتحدة ٣ حالات لكل ١٠٠ مصاب فى الوقت الذى يكون فيه ٦٠٪ من حالات الوفيات عندنا للأطفال فإن ٨٠٪ منهم من أطفال المدارس

أما د. محمد رشاد الحملاوي مدير وحدة بحوث الأزمات بجامعة عين شمس فقد أصدر تقريراً العام الماضي عن الأزمات والكوارث وجاءت كوارث المرور على رأس القائمة بنسبة ٤٩,٩٪ تليها الحرائق وقال بأن احصاءات الإدارة العامة للمرور عن حوادث الطرق سجلت زيادة فيها بنسبة ١٠٠٪ عن عشر سنوات مضت حيث بلغت ٥١٠٠ حالة وفاة و١٨ ألف و٨٤١ مصاباً و١٠٪ نسبة إشغال أسرة المستشفيات وأصبحت حوادث الطرق هي السبب الثاني للوفاة في المراحل العمرية المنتجة من ٢٠ إلى ٤٥ سنة علاوة على خسائر وتلفيات في نحو ١٧ ألفاً و٢٢٢ سيارة!

وإذا كان انفجار الإطارات أحد أسباب وقوع الكوارث المرورية فإن شيوع الفوضى وعدم احترام القواعد يحتل المرتبة الأولى كما يقول د. محمد الحملاوي ويضيف: السرعة الزائدة هي الخطر الكبير يليها السير عكس اتجاه الطريق وقطع الطريق بطريقة خاطئة علاوة على الشبورة وسوء الأحوال الجوية وضعف فاعلية عمليات الانقاذ وعدم قدرة السائق على التحكم في سيارته.

واقترح د. الحملاوي وضع نهاية لآلية الرشاشي على الطرق السريعة والفرعية حيث تعود سائقو السيارات النقل والأجرة تقديم الرشاشي لبعض نقاط المرور مقابل عدم تسجيل المخالفات ضدهم مع الغاء جميع الاستثناءات في تطبيق القانون وضرورة التنسيق الإداري لمراجعة تضارب الاختصاصات على الطرق السريعة بين أكثر من محافظة وهيئة وحيث تتوزع مسئوليات صيانة الطرق والكباري وعلامات المرور ونقاط الإسعاف والانقاذ!

القانون الجديد

وقال اللواء عبدالعزيز محمد على مساعد وزير الداخلية للشرطة المتخصصة ومدير الإدارة العامة للمرور بأن ٧٠٪ من نسبة حوادث الطرق مرجعها تهور السائقين وسوء أخلاقهم وعدم التزامهم بالقواعد، وكذلك لعدم التزام المشاة بقواعد السير، وأضاف: أعتقد أن القانون الجديد رقم ٥٥ لسنة ٩٩ المعدل للقانون الصادر عام ٧٢ سوف يقلل من

● ٢٠ ألف سيارة سر نيس بالقاهرة ٦٠٠٠ منها نقط مسجلة! ● مدير وحدة الأزمات : كوارث المرور سجلت ٤٩,٩ ٪ وهي تحتل المركز الأول للكوارث بمصر

الطرق البديلة وبالتوازي مع تنمية المحاور العرضية والكباري والأنفاق مع تطبيق قانون المرور بحذافيره.

وقال رفقي القاضي إن البنك الدولي قدم لمصر منحة قدرها ٣٠ ألف دولار لتدريب ١٢ من المهندسين وخمسة من الإداريين العاملين في مجال المرور وهندسته والتخطيط له على مدى عامين ليكونوا بمثابة الدرع الواقى ورأس الحربة في المستقبل.

وكانت بعثة البنك الدولي المكونة من ستة أفراد قد مكثت في مصر لأسبوعين أول هذا الشهر وأوصت بضرورة مساعدة الجمهور لجهود الدولة في حل مشكلة المرور وإلا فسوف تقع كارثة مرورية وأوصت بالتربية السلوكية المرورية منذ مرحلة الحضانه للأطفال .

وقال أشرف فؤاد محمد قائد الفرقة ٨١ لمواجهة الكوارث وعضو مجلس إدارة الهلال الأحمر بأنه من الضروري تشكيل فرق من المتطوعين لمواجهة كوارث المرور من الأهالي في كل حي أو منطقة أو مؤسسة حكومية لعمل الإسعافات الأولية للمصابين والقيام بعمليات الانقاذ ومكافحة الحرائق ومواجهة الشائعات أثناء وبعد الحادث لتخفيف حدة التوتر.

أما د. وجيه مكرم عبيد كبير مدربي الرعاية الطبية العاجلة والباحث بوحدة بحوث الأزمات والكوارث بجامعة عين شمس فقال إنه بناء على بحث أعده لوحدة الأزمات حول حوادث الطرق وجد أن سببها يرجع لعيوب في السيارة و لعيوب الطريق ولأخطاء في قائدها ذاته ، فلا إشارات مرورية والقائد مجهد ومتعب والطريق مليء بالمنحنيات والمطبات بفعل الأهالي ثم إن حالات الانقاذ عند وقوع الحادثة يقوم بها غير المدربين فيتسببون في قتل المصابين أو زيادة حدة إصابتهم لنقلهم الخطأ للمستشفى مع أن ٧٠٪ من إنقاذ حياة المصاب في حوادث الطرق تتوقف على كيفية نقله من الموقع للمستشفى ، فالمصاب على الأرض يحمل بطريقة معينة ، والمصاب بداخل سيارة له طريقة أخرى في نقله وإلا أصيب بشلل رباعي وكسور مضاعفة .

وقال إنه لا توجد طرق خطيرة بذاتها ولكن لشدة الضغط عليها ولوجود تجمعات سكنية بمحاذاتها تتولد خطورتها وعليه فإن طريق بلبيس أو الاسكندرية الأكثر في تسجيل عدد الحوادث عن طريق الفيوم الأقل لقلة عدد المركبات المارة عليه خصوصا أن الكتل السكانية زادت كثافتها مع غياب الكبارى لفصل حركة المرور الغربى خارج المدن والقرى كما هي الحال فى كوبرى قويسنا العلوى وطنطا وايتاى البارود وأبو حمص و٢ كبرى فى بنها بعد أن كان هناك كوبرى كفر الجزار فقط وعلى طريق الاسماعيلية وعند الكيلو ٥٦ جرى انشاء كوبرى ايضا، كذلك يجب منع حركة المشاة على هذه الطرق السريعة ومنع الدراجات العادية ومنع أعمال الحفر العشوائية. وأضاف بأن تعديلات قانون المرور الجديدة لن تظهر نتائجها قبل مرور سنة على الأقل لأنه بدأ العمل من أول يناير ٢٠٠٠ فقط. خاصة أن القانون قام بضم الطرق الواقعة داخل تجمعات سكنية أو صناعية أو سياحية ضمن نطاق التطبيق بعد كثرة الشكاوى مع الزام اخطار مالك السيارة بتغيير محل اقامته وإلا فى الترخيص واطار المرور قبل اجراء أى تعديلات على سيارته والا تعرض للحبس مع الغاء رخصته ورخصة السيارة، مع عدم استعمال السيارة فى الغرض المخصص له ومع ضرورة اتمام مرحلة دراسية للمتقدم للحصول على رخصة قيادة خاصة مع التأكد من اللياقة الصحية والخلو من العاهات عند منح الرخصة مع الحبس ٣ شهور للقيادة تحت تأثير مخدر وغرامة ٥٠٠ جنيه وصار السحب للرخصة وجوبيا لمدة لا تقل عن ٢٠ يوما للمخالفين ولا تزيد على ٦٠ يوما كما تم زيادة الغرامات حتى ٢٠٠ و٥٠٠ جنيه لردع غير الملتزمين.

صلاح البيلى

الحوادث فى المستقبل لزيادة الغرامات المالية وتنظيم العقوبة بما يتناسب مع الجرم والمخالفة، فطى سبيل المثال وصلت عقوبة مخالفة السرعة الى ٥٠٠ جنيه كحد أقصى بعد أن كانت ٥٠ جنيه فقط هذا إضافة إلى عقوبة الحبس لمدة لا تزيد على ٣ شهور وسحب رخصة القيادة وجوبيا، هذا مع التزام مالك السيارة باشتراطات الأمن والصيانة والمتابعة لأننا اكتشفنا أن ٢٤٪ من نسبة الحوادث سببها عدم صلاحية المركبة فنيا ووجود عيوب فى اطاراتها و٦٪ ترجع لعيوب الطريق كالاقتتار لكبارى علوية وأنفاق لعبور المشاة أو لمحاور لفصل الحركة المرورية من الطرق الفرعية للطريق الرئيسى، كما راعينا فى القانون الجديد لسيارات الركاب الأجرة

ونقل البضائع والمقطورات والأتوبيس بأنواعه عدم مضى ١٠ سنوات على سنة الصنع عند الترخيص لأول مرة لضمان أن تكون السيارات العاملة بحالة جيدة للحد من الحوادث، كما تم تجريم استخدام التليفون يدويا أثناء القيادة مع منع جلوس الأطفال حتى سن ٧ سنوات بالمقاعد الأمامية والزام قائد الدراجة النارية - الموتوسيكل - بارتداء غطاء الرأس الواقى، والحصول على تصريح مسبق من المرور قبل قيام أى جهة بحفر عشوائى للطريق.

وأشار اللواء عبدالعزيز إلى أنه وحتى نهاية فبراير ٢٠٠٠ بلغ عدد السيارات المرخص لها فى مصر ٣ ملايين و٢٠٠ ألف سيارة فى وقت تظل الطرق كما هي مع عدم وجود الكبارى والانفاق الكافية وعدم وجود المواقف المنتظمة ولا الجراجات أسفل العمارات ومع انتشار التقاطعات على الطرق السريعة والرئيسية مما يؤدى لتعطل حركة المرور ولذلك فالعمل جار لتنفيذ حركة الاتجاه الواحد.

وتعليقا على حادث قرية «أولاد سيف» قال: كان على الأهالى اللجوء للجهات المعنية لعمل نفق أو كوبرى وكان على أعضاء مجلسى الشعب والشورى والمحليات التدخل حتى لا يتصاعد الموقف لأن هناك وسائل شرعية وليست المظاهرات هى الوسيلة للحصول على الحقوق وأشار أيضا إلى أنه تم تعزيز وتجهيز الطرق السريعة بالأوناش والسيارات وأجهزة الرادار لمراقبة السرعة وتأمينها من خلال النقاط المرورية الثابتة والمتحركة.

● خمسة مليارات جنيهه خسائر سنوياً من الحوادث والوفيات فوق العشرة آلاف

● مدير إدارة المرور : تعديلات قانون المرور الرادعة بالمس والغرامة وسحب الرخصة لن يظهر أثرها خلال شهر



د. وجيه مكرم عبيد



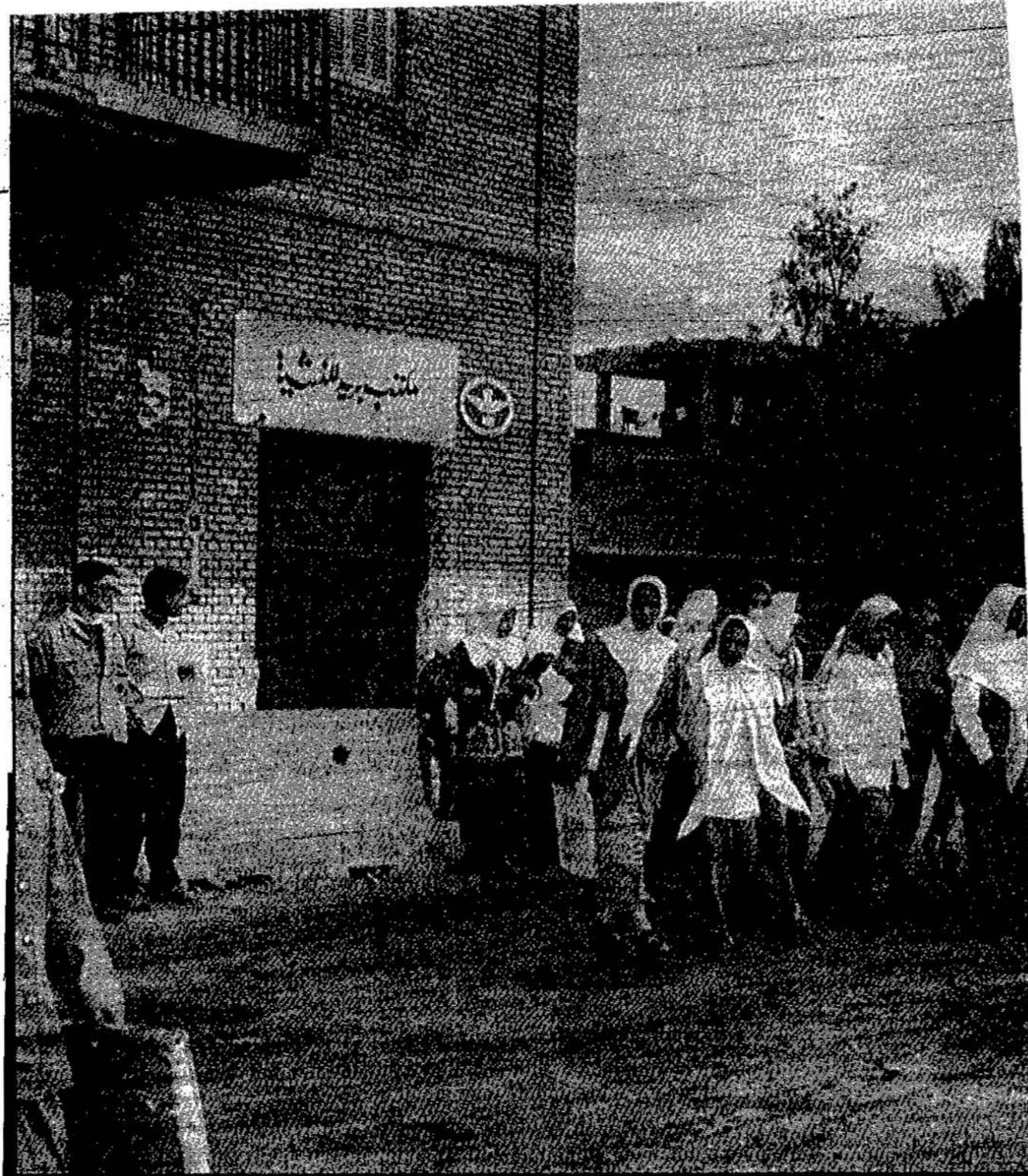
د. محمد رشاد الحلاوي
مدير وحدة بحوث الأزمات



ماتت رحمان، وفقدت الأسرة العائل والحنان!



مسرح الأحداث .. طريق ضيق ، ومجمع نـ ٣ مدارس وانبور الخطر وانبيرات المحترقة أقصى اليمن



عدسة : إبراهيم بشير



محمد السيد
والد دعاء



م . أحمد العيسوي
شاهد عيان



ل . عبدالعزيز محمد علي
مدير إدارة المرور