

الأراء الواردة في الصفحة تعبر عن وجهات نظر كتابها ، وقد لا تتفق بالضرورة مع وجهة نظر الجريدة

بمناسبة اليوم العالمي لإحياء ذكرى الضحايا

حوادث الطرق المشكلّة المنسيّة.. يجب أن لا تُترك للصدفة



وغيرها من المعلومات ذات الأهمية في خطط وبرامج الوقاية.

حتى تلك المعلومات الشحيحة غير متوفرة حاليا حيث ان المجموعة الإحصائية السنوية لعام ٢٠٠٦ التي اصدرها الجهاز مؤخرًا (الباب السادس – الإحصاءات النقل والإصطالات) قد خلت من بيانات حوادث الطرق للسنوات؛٢٠٠٥،٢٠٠٦ و٢٠٠٦. وظهرت مسجلة لدى الإناوع من مختلف الأنواع والمناسغ وهي مصنفة ومتروكة في بلدانها وبمواصفات اغلبها لا تتوفر فيها أسبسط شروط التامة والأمان، يضاف لها اسطول السيارات القديمة المسجلة سابقا والتي يفتقر معظمهما لشروط المثانة والأمان بسبب عدم إعادة فحصها وترخيصها من قبل المرور منذ فترة طويلة.

ب- أن غالبية سواق السيارات هم من الشباب الذين لا يحملون رخصا لسوق والبقية جميعا رخصهم غير سارية المفعول، أما سواق الدرجات النارية ومرافقوهم فهم جميعا تقريبا من صغار السن و المراهقين الذين لا يرتدون خوذ الأمان.

ت- شيوع الفوضى المرورية وظاهرة عدم التزام عند سواق المركبات وراكبي الدرجات النارية كما هو حدات الآن، وبالتالي الإيهام بعدم خطورتها وغياب الإهتمام الرسمي والشعبي المحلي بها بالرغم من انها برانيا لاتقل خطورة سبب الظرف الحالي للبلد تحت ظل قانون مرور ناقص (قانون المرور النافذ – امر سلطة الأتلاف رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ - الذي اصدره حكم سلطة الإحتلال بول بربريم على محل!) وهو برانيا قانون غير متشدد بما يتناسب مع خطورة بعض المخالفات المرورية الجسيمة.

ث- عدم تنفيذ مشاريع مهمة للصيانة وإعادة التاهيل للطرق منذ فترة طويلة تزيد على ١٠ سنوات خاصة بالنسبة للقضرات المتعلقة بالسلامة كعمابر المشاة الأضوية والجسرة واقسام الطرق كالكثاف الجانبية والأرصفة والاسمجة وطريق الطريق والإشارات الضوئية والعلامات الأرشادية والتحذيرية الأضوية والشاخصة وغيرها.

عند احساب هذه العوامل السلبية وكلها تساعد على تفاقم معدلات تكرار الحوادث وشدها فاننا سوف ننهي الى أن عدد الحوادث وبالتالي معدلات القتلى والجرحى في طرقتنا ستتجاوز كثيرا الأرقام التقديرية اعلاه وسيظهر تأثيرها بشكل جلي خاصة بعد تزايد حركة المرور وعودة النشاط في الطرقات الذي تبدو بتباشير هذه الأيام، ما لم يتم إتخاذ الإجراءات العاجلة للتقليل من تأثيراتها.

ان هذه المؤشرات هي عبارة عن تقديرات قمنا بها بناء على متابعتنا وخبرتنا السابقة إجتهدنا لوضعها امام الجمهور والمسؤولين لا نتوقع منها احداث تأثير حاسم في الجهود لمكافحة مشكلة حوادث الطرق ما لم تدعم بإحصاءات حديثة من مصادر رسمي معتبرا؛ وهذا الإشكال سنبحثه في الفقرة التالية.

هل يوجد لدينا نظام لتسجيل وتحليل حوادث الطرق؟

٦- أن تجارب الدول التي سبقتنا في هذا الأمر تفيدنا بأنه من أجل ضمان تحقيق إنجازات إيجابية ملموسة في عهد السلامة المرورية لابد أن تبني هذه الجهود على قاعدة معلومات للحوادث يعول عليها تعطينا إجابات على الأسئلة المهمة التالية: أين تقع تلك الحوادث؟ وماهو تكرارها في كل موقع؟ ولماذا تقع؟ وعلى من تقع تلك الحوادث؟ ومن المسؤول عنها؟، ومن غير المتوقع أن نحصل على اجابات وافية ومفيدة على تلك الأسئلة ما لم يتم اعتماد نظام موحد لتسجيل الحوادث طبقا لنموذج متكامل موقع الحداث وجمعها وتحليلها لإستخراج النتائج والمعليات منها.

ان الجهة المسؤولة عن نشر إحصاءات الحوادث لدينا حاليا هي الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات التابع لوزارة التخطيط والنقانون الدولي وهذا الجهاز يعتمد في ذلك على الإحصاءات التي ترسلها له مديرية إحصاءات الشرطة وتلك المديرية المفروض انها تتلقى البيانات من مراكز الشرطة التي تقع عليها مهام التحقيق في حوادث الإصدام المميتة المبلغ عنها عادة، حيث أن معظم حوادث الإصدام الأخرى غير المميتة لا يبلغ عنها لأسباب كثيرة وهذا نقص كبير في منظومة بيانات حوادث الطرق لدينا. إن هذا السياق المتواضع (إذا افترضنا انه ما زال قائدا فعلا) يوفر فقط إحصاءات عن مجموع عدد حوادث الطرق على مستوى المحافظة (وليس المدن) مع بيان أعداد القتلى والجرحى مصنفة حسب الجنس فقط ودون تفاصيل أخرى عن زمن وقوع الحوادث والمواقع الأكثر تكررا والفضات الأكثر تعرضا وأعمارها

لتسجيل المخلفات ما يترتب عليها إجراءات سحب الإجازة بشكل مؤقت أو دائمي، وقد أدى هذا القانون منذ المباشرة بتطبيقه ولحد الآن الى نتائج ملموسة في تخفيض عدد المخالفات والحوادث.

ما حجم المشكلة لدينا مقارنة بالمدلات العالمية؟

٤- رغم الجهود التي بذلناها لم نغثر على أية إحصائية حديثة يعول عليها تبين لنا عدد حوادث الطرق وأعداد القتلى والجرحى بالعراق الوسطى الشقاي في العراق). كما ينشر عن فرض تقويم حجم المشكلة موضوعيا وتحديد درجة خطورتها بالرغم من أن آثارها ماثلة أمامنا يوميا في حلنا وترحالنا، وغالبا ما نقرأ عنها وعن ضحاياها في صفحتنا المحلية (وعل الجميع قرأ خبر فقدان النحات الشاب باسم محمد مبدع نصب ساحة الفردوس " الناجين" في حادث سيارة على طريق الكوت يوم ٢٠٠٧/٩/١٨ والذي أحزن الوسط الشقاي في العراق). كما ينشر عن الموضوع بين أونة وأخرى في الصحف وكالات الأنباء الأجنبية اخبارا تحدثت عن قتل عدد من الأشخاص خاصة الأجانب نتيجة لحوادث مرورية في العراق (بسبب ندني معايير الطرق والمرور في بلدنا قياسا للبلدان الأخرى كما يدعون).

أن مشكلة حوادث الطرق في العراق مشكلة حقيقية قائمة ومستوطنة وهي ليست وليدة اليوم وتعتبر نتاجا طبيعيا للخلل في منظومة الطرق والمرور وي في وعي ونمط سلوك العديد من أفراد مجتمعنا أثناء استعمال الطريق، وقد انتبه أهل الخبرة في العراق منذ سبعينيات وثمانينات القرن الماضي كما تم تنفيذ عدد من الممارسات لواجبتها، ولكن بسبب الظروف الطارئة التي مر بها البلد منذ بداية التسعينيات ولحد الآن وعدم نشر أي بيانات مهمة عن حوادث الطرق وعدد القتلى خلال تلك الفترة المظلمة من تاريخ العراق (وطبعا) بموضوع الأرهاب على ما سواد في المشاكل في الأونة الأخيرة) انقطعلت أخبار القضية وهملت وضيع الأهتمام بها وبالتالي جرى التهميم عليها بقصد أو دون قصد.

٥- لأهمية هذا الأمر ولكي لانوصف بالإهمال وعدم المبالاة بسبب عدم وجود إحصاءات رسمية حديثة لتدليل لحوادث الطرق لكي نتبينها بخطورها، لابد من إجراء تقويم عام لحجم المشكلة، ولانجد بأسا من وضع مؤشرات بأقرم من يمكن من العفة الإستناد على بيانات واتجاهات حوادث الطرق السابقة وتقويمها طبقا لطرف حالات المرور المستجدة ومقارنة تلك المؤشرات مع الدول الأخرى، وكما يلي:

أولا – والمؤشرات الإحصائية السابقة: طبقت إحصاءات حوادث الطرق الشحيحة التي كانت تنشر من قبل الجهاز المركزي للإحصاء التابع لوزارة التخطيط خلال الثمانينيات من القرن الماضي، وهي أدق إحصائية يمكن التعويل عليها حينذاك، كان عدد حوادث الطرق في عموم القطر العراقي عام ١٩٨٦ وهو بحجم ٢٢٠٠٠ وحدة تسببت في وفاة ٢٢٣٣ شخصا وجرحى ومعتوقين بعدد ١٥٢٢٨ شخصا وفي عام ١٩٨٥ارتفع عدد الحوادث الى ٢٣٠٠٣ حادثة تسببت في ٤٤٢٠ شخصا ونسببت في جرح وإعاقة ٢٥٢٥ شخصا آخرين وكان عدد حوادث الطرق في عموم القطر في عام ١٩٨٦ هو ١٩٨٦ حادثة تسببت في ٢٨٤٠ قتيل لكل ١٠٠ ألف من السكان، وهو يفتقر مثيلاته في اغلب دول العالم، فهو مثلا في انكلترا ٥٠٥. وفي اليابان بمقدار ٧٧. وفي دول امريكا اللاتينية منخفضة الدخل هو ١٦٦٤. وفي الدول الآسيوية منخفضة الدخل هو ١٨٦. ولم تنسوا في هذا

المقترح انضمامها الى قائمة الإحصائيات السابقة: طبقت إحصاءات حوادث الطرق الشحيحة التي كانت تنشر من قبل الجهاز المركزي للإحصاء التابع لوزارة التخطيط خلال الثمانينيات من القرن الماضي، وهي أدق إحصائية يمكن التعويل عليها حينذاك، كان عدد حوادث الطرق في عموم القطر العراقي عام ١٩٨٦ وهو بحجم ٢٢٠٠٠ حادثة تسببت في وفاة ٢٢٣٣ شخصا وجرحى ومعتوقين بعدد ١٥٢٢٨ شخصا وفي عام ١٩٨٥ارتفع عدد الحوادث الى ٢٣٠٠٣ حادثة تسببت في ٤٤٢٠ شخصا ونسببت في جرح وإعاقة ٢٥٢٥ شخصا آخرين وكان عدد حوادث الطرق في عموم القطر في عام ١٩٨٦ هو ١٩٨٦ حادثة تسببت في ٢٨٤٠ قتيل لكل ١٠٠ ألف من السكان، وهو يفتقر مثيلاته في اغلب دول العالم، فهو مثلا في انكلترا ٥٠٥. وفي اليابان بمقدار ٧٧. وفي دول امريكا اللاتينية منخفضة الدخل هو ١٦٦٤. وفي الدول الآسيوية منخفضة الدخل هو ١٨٦. ولم تنسوا في هذا المقترح انضمامها الى ام اقدر الدول الأفريقية حسب تقدير منظمة الصحة العالمية .

ثانيا- تأثير العوامل المتجددة: بعد سقوط النظام السابق في عام ٢٠٠٣/٤/٩ حدث تطورات على منظومة النقل والمرور في العراق لها مردودات سلبية على حالة السلامة في الطرق تضاف ودون التراكمات السابقة نوجها باختصار بما يلي:

١- القرارات والإجراءات العشوائية التي صدرت

أن استخدام السيارة والطريق الذي تسير عليه ضرورة لاغنى عنها للتقدم الإقتصادي والرفاه الإجتماعي، وقد تزايد عدد السيارات بمختلف انوعها وكذلك إستخداماتها بمعدلات تفوق زيادة عدد السكان. لكن تلك المنفعة جلبت معها حوادث الطرق وما ينجم عنها من خسائر بشرية وصحية ومنها غزاة أول أوكسيد الكربون، إضافة للضوضاء وإفلاق الراحة في المناطق السكنية والتعليمية والصحية، والمشكلة الثالثة هي حوادث الطرق وما ينجم عنها من خسائر بشرية وصحية. وبمناسبة الإحتفالية العالمية لتكريم الأولين (الإزدحام والبينة)، وهو حديث ذو مقالتنا هذه على المشكلة الثالثة وهي الأخطر وسنوجل الحديث عن طبيعة وتأثيرات الشاتكلين الأولى (الإزدحام والبينة)، وهو حديث ذو شجون في بلدنا، لفرصة أخرى بمشية الله.

ما حجم هذه المشكلة وأسبابها؟

١- في نيسان ٢٠٠٤ اصدرت منظمة الصحة العالمية بالاشتراك مع البنك الدولي التقرير العاني للوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور الذي شارك في إعداده أكثر من ١٠٠ خبير من جميع القارات ومختلف القطاعات من نقل وهندسة وصحة شرطة وتعليم وخدمات مدنية من مختلف بلاد العالم، تضمن هذا التقرير مؤشرات خطيرة عن حجم المشكلة واثارها، نذكر منها: أن عدد الإصابات المميتة الناجمة عن حوادث المرور على الطرق قد تجاوز ١٠٢ مليون نسمة كل عام ويصاحب أيضا بعاثات وإعاقات خطيرة من هذا النوع أكثر من ١٠٠ مليون بين ١٠٠٠٥٠٠ مليون نسمة سنويا. وتشير التوقعات إلى أن هذه الأرقام ستزداد بنحو ٦٥ مليى لدى العشرين عاما القادمة وهي تمثل تحديا كبيرا للصحة العامة. و تمثل الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق مشكلة متزايدة الأهمية من مشكلات الصحة العامة وتعتبر السبب الثالث من أسباب الوفيات، كما أنها تؤثر خاصة على الفئات الضعيفة بما في ذلك الفقراء، ويعتبر الأطفال والشباب الذين تتراوح أعمارهم بين ١٥ و٣٥ سنة من أكثر الفئات تعرضا للإصابة ويشكلون أكثر من نصف من ضحايا حتفهم في حوادث الطرق.

بالنسبة للدول العربية، بلغ عدد حوادث المرور في العالم العربي خلال عام واحد فقط (عام ٢٠٠٠) نحو نصف مليون حادثة تسببت بقتل ٦٢٠٠٠ شخصا كما أعلن في المؤتمر العربي الدولي للسلامة المرورية الذي عقد في الكويت في شهر حزيران ٢٠٠١ . كما تم تسجيل أكثر من ٥٠ ألف حالة وفاة في دول مجلس التعاون الخليجي خلال عشر سنوات خلت.

أن الأسباب الرئيسية لتلك الحوادث لاتعدى ثلاثة: أولا ترويجية وطويلة وتمثل بمستوى وعي والتزام مستعملى الطرق بالبنية وقواعد المرور وشروط الوقاية، وثانيا هندسية وهي مدى توفر معايير ومواصفات الأمان في الطرق العامة وثالثا تكنولوجية تتعلق بتوفر شروط المثانة والأمان والمركبات بما يتناسب مع حركة السير وسرعته وظروف البيئة المحيطة بالطريق.

ماهي نتائج تبعات حوادث الطرق؟

٢- أن لحوادث الطرق تأثيرات سلبية تصيب الفرد والمجتمع نوجزها بما يلي:
والتأثيرات المباشرة: وتمثل بالأعداد الكبيرة من القتلى والجرحى من مستعملى الطرق وهم من المشاة والأطفال وسائقي السيارات والدرجات الهوائية والنارية ومن الركاب مستعملى سائط النقل العام والخاص وغالبيتهم من الشباب بين العمره الى ٤٥ سنة وهي الأعمار المنتجة المهيمن لسرهم، أن فدانهم أو عوقهم يؤدي الى حرمان اسرهم من مصادر العيشة وبالتالي التي تفاقم مشاكلها الاقتصادية خاصة في البلدان النامية التي تعاني أصلا الفقر. يضاف الى هذه الخسارة ما يلحق بمعارفهم من الألام والأحزان وتكبيد أهالي الجرحى والمعوقين أعباء النقل العام والخاص والصحية لفترات طويلة ربما تستمر طول العمر.
ثانيا، التأثيرات غير المباشرة، وهي الخسائر الاقتصادية والمالية التي يتكبدها المجتمع ككل جراء فقدان هذا العدد الكبير من القتلى والجرحى من الفئات المنتجة، يضاف لفي التكاليف المالية والإدارية التي تتحملها الدولة والمجتمع جراء هذه الحوادث وتشمل: مصاريف الأسعاف والعلاج والرعاية في المستشفيات

وتفاوتت مستويات إرتباط تلك الهيئات بالدولة

وامكانياتها وصلحياتها طبقا لمستوى إهتمام قياداتها بالمشكلة. وتحتل تجربة اليابان موقعا متميزا في هذا المضمار فقد استحدثت منذ عام ١٩٥٥ دائرة مركزية ربطت في مجلس الوزراء مسؤوليتها تطوير تدابير شاملة لتحسين سلامة المرور، ومنذ ذلك الحين تساهمت القوانين والإجراءات ووضع الخطط السنوية والخمسية لتحسين السلامة على الطرق وحققت نتائج كبيرة. ومثال آخر على اهتمام القيادات السياسية بموضوع السلامة على الطرق نذكر فرنسا ونيجريا وفيتنام وتايلند التي يعقد فيها المؤتمر العالمي الرابع عشر للسلامة على الطرق هذه الأيام.

ان قانون المرور العراقي الملغى (رقم ٤٨ لسنة ١٩٧١ وتعديلاته) قد أوكل بموجب المادة ٣٣ مسؤولية تنظيم المرور داخل المدن وخارجها واتخاذ التدابير لمنع الإزدحام والأخطار بالتنسيق مع الوائتر ذات العلاقة الى مديرية المرور العامة. كما نصت المادة ٣٤ على تشكيل عدة لجان مرور، الأولى مركزية على القطر يرأسها وزير الداخلية من مهامها تطوير المرور في البلد ورفع مستواه والثانية على مستوى محافظة بغداد وهي لجنة مرور بغداد التي يرأسها أمين العاصمة و لجان على مستوى المحافظات يراس كل منها المحافظ.ان القانون الملغى قد ذكر بشيء من التفصيل تشكيلات وأعضاء تلك اللجان ومهامها (المادة ٣٤)، بالرغم من عدم وضوح المسؤوليات وتوزيع المهام الى ان تلك اللجان المشكلّة طبقا لنصوص القانون الملغى كانت تقوم بمهام التنسيق بين الدوائر ذات العلاقة.

أما قانون المرور الحالي النافذ (قانون المرور –امر سلطة الأنتلاف رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤) فإنه لم ينص على تشكيل تلك اللجان ومستواها أو مهامها كما هو الحال في القانون الملغى بل اكتفى في المادة ٣٣ منه وبشكل مقتضب بالصيغة التالية: " لوزير الداخلية أو من يوكله قانونا صلاحية تشكيل لجان تشرف وتطور السلامة المرورية ". من ذلك يمكننا القول بان القانون النافذ لم يتطرق بشكل واضح وحاسم ولمزم الى مسألة تشكيل لجان المرور ومستويات إرتباطها وبالتالي التي توزع المسؤوليات على الجهات المعنية أو عن التدابير المطلوبة لمعالجة مشكلة حوادث الطرق بين تلك الجهات وتباطؤ الجهود المشتركة لمواجهتها.

ما هو العمل المطلوب؟

٩- يمكن تلخيص ما توصلنا اليه في مقالنا هذا بما يلي:
أولا: ان التقارير العالمية والمؤشرات والإتجاهات المحلية التي أوردهاها فيما سبق تدل بوضوح لآليل الشك على خطورة هذه المشكلة على المستوى الدولي ثم المحلي ما حول المشكلة التي يعانيه مسترر لا يقل خطرا عن الأوبئة الأخرى التي وبها يفتك البلد. ومن المتوقع أن يتفاقم عدد الحوادث وضحاياها لدينا بشكل يفوق المعدلات التي ذكرناها آنفا (الفترة) في المستقبل القريب بعد عودة النشاط الإقتصادي للبلد. وإن الإجراءات والجهود التي تبذل حاليا بخصوص السلامة على الطرق ومنها جهود مديرية المرور العامة التي تكافح لتطبيق القانون بإمكاناتها المحدودة في ظل وضع أمني ومروري مضطرب لا تتناسب مع حجم المشكلة وخطورتها ما يتطلب دعمها بشكل فعال من الجهات الدولية ذات العلاقة سواء أكانت مؤسسات دولية (دوائر هندسية للطرق أو صحية أو قانونية أو ترويجية أو اعلامية وغيرها)، أو من الجمعيات المهنية والأوسانية من منظمات المجتمع المدني وما

أكثرها في بلدنا .

ثانيا: لا توجد لدينا حاليا أية إحصاءات للحوادث يعول عليها لتقييم حجم المشكلة، كما لايتوفر لدينا حاليا نظام معتبر لتسجيل الحوادث وتحليلها وفق كشف نمودجي متطورلوقوع الحداث يساعد على الخروج ببيانات مفيدة وأساس لبرامج ومعالجات فعالة، وهذا نقص خطير وسبب رئيسي من أسباب التهميم على المشكلة وإيقانها في الظل وعدم إيلاء أي إهتمام يذكر بها من قبل المؤسسات المحلية المعنية بها أو من المنظمات الدولية ذات العلاقة، ما يستوجب المبادرة دون تأخير بتأسيس قاعدة بيانات أساسية لحوادث الطرق في العراق بتطبيق أسلوب تسجيل الحوادث من قبل مراكز الشرطة طبقا لنموذج كشف الحداث المطور، ثم تحليلها من قبل الدوائر الهندسية والطبية والقانونية والتخطيطية المعنية لإستخراج البيانات منها للإستفادة منها لتصميم وتنفيذ خطط وبرامج تحسين واقع السلامة في طرقتنا العامة.

ثالثا: أن مسؤوليات الحفاظ على السلامة في طرقتنا موزعة على عدد من المؤسسات الحكومية وحود المسؤوليات متداخلة وغير واضحة بسبب عملية إعادة تشكيل المؤسسات الحكومية وتقسيم المسؤوليات الجارية حاليا وعدم وجود تشريع قانوني ملزم بحدد المسؤوليات والمهام و ما أدى الى ضعف التنسيق وتباطؤ الجهود، ما يتطلب إستحداث إدارة أو هيئة للتنسيق المتخصص ترتبط باعلى سلطة حكومية تنفيذية ممكنة تزود بالمصلاحيات والإمكانيات البشرية المتخصصة والأموال الكافية لخفض تمكينها من قيادة الجهود بوضع البرامج والفرض السنوية والتشريعات ومتابعة تنفيذها في دوائرالدولة ذات العلاقة.

رابعا: شمول ميزانية الدولة والخطط الإستثمارية السنوية على برامج ومشاريع تحسين السلامة على الطرق والوقاية من حوادث الطرق على أن تشمل على: مشاريع هندسية متعلقة بتحسين الطرق، و مشاريع صحية تتعلق بتطويرالإسعاف الطوري المتخصص جرحى حوادث الطرق ومستلزمات الطوارئ والعلاج، وتحديث التشريعات المرورية وتطبيقها بما يتناسب مع خطورة المشكلة، وتطويرأجهزة تحقيق الشرطة والمرور ودعمها بالافراد والإمكانات الفنية، وكذلك القيام بحملات إعلامية للتوعية خاصة في المدارس ولعمامة الجمهور للإلتزام بشروط السلامة والوقاية من أخطار الطرق.

ان هذه المهمة صعبة بلا شك وتحتاج الى جهود وامكانيات ليست قليلة ووقت... ولكنها ليست مستحيلة إذا أردنا ان نقي الضفنا وأهليتنا من هذا البوءة وأن لا نوصم باللامبالاة والإهمال في مواجهتها. صحيح أن إصابات الطرق تحدث عشوائيا ولكن يجب أن لا تترك للصدفة، ومن الخطأ اعتبارها قضاء وقدر،، حيث بالإمكان فهم أسبابها وظروفها ونتائجها وبالتالي يمكننا التعامل معها ومنعها أو على الأقل الحد منها. إنها مسؤولية مشتركة على الجميع... وبالاخص النخبة الخيرة في وطننا و...

المعاملون في مجالات هندسة الطرق والصحة المهنية والقانون والإعلام ومنظمات المجتمع المدني هؤلاء معدون للمبادرة والتصدي لهذه المهمة الشاقفة... ورافقتكم السلامة.