خبر

توقف فعالیت واحدهای صنعتی آلاینده تا شنبه

• مدیر کل حفاظت محیط زیست استان تهران در جلسه کمیته اضطرار آلودگی هوای تهران ضمن اعلام مصوبات جلسه از توقف فعالیت واحدهای صنعتی در دو روز آینده خبر داد. سعید محمودی با اشاره به وضعیت جوی تهران طی روزهای آینده گفت: تا شنبه (۶ آذرماه) وضعیت جوی پایدار پیش‌بینی می‌شود. ممکن است در این روز باد موقت بوزد اما از یکشنبه تا سه‌شنبه (۷ تا ۹ آذرماه) دوباره پایداری جوی پیش‌بینی می‌شود. مدیر کل حفاظت محیط زیست استان تهران درباره علل اصلی آلودگی هوای پایتخت خاطرنشان کرد: یکی از مهم‌ترین مسائلی که منجر به افزایش آلودگی هوا می‌شود، تردد کامیون‌ها در شب است همچنین فعالیت کارخانه‌های شن و ماسه نیز سهم زیادی در تشدید آلودگی هوای شهر تهران دارد.

وی با اشاره به لزوم توقف فعالیت کامیون‌ها حتی به صورت مقطعی ادامه داد: سؤال اصلی اینجاست که چرا سیاست‌های کنترل آلودگی هوا برای خودروهای شخصی اجرا می‌شود اما زمانی که نوبت به کامیون‌ها و موتورسیکلت‌ها می‌رسد، سیاست‌های نظارتی تغییر می‌کند. این موضوع مسئله‌ای است که خارج از توان نهادهای زیست‌محیطی است و پلیس و دیگر نهادهای مربوط باید این مشکل را مدیریت کنند. وقتی قانونی درباره این مشکل تصویب می‌شود، باید اجرا شود. در غیر این صورت بود و نبود آن تفاوتی ندارد. البته در سال‌های گذشته همکاری مناسبی میان پلیس و کارگروه اضطرار آلودگی هوا وجود داشته است که امیدواریم امسال هم ادامه پیدا کند.

محمودی با بیان مصوبات کارگروه اضطرار آلودگی هوا اظهار کرد: با توجه به پیش‌بینی پایداری هوا در روزهای آینده، محدودیت‌هایی برای مدیریت وضعیت فعلی اجرا می‌شود.

وی افزود: جلوگیری از تردد شبانه کامیون‌ها و تردد خودروهای فاقد معاینه فنی و دودزا یکی از محدودیت‌هایی است که در دو روز آینده اعمال می‌شود. کامیون‌ها با مصرف سوخت گازوئیل که منشأ اصلی تولید ریزآلاینده‌های کمتر از ۲.۵ میکرون است، از مهم‌ترین منابع آلودگی متحرک هستند.

مدیر کل حفاظت محیط زیست استان تهران با اشاره به استفاده مکرر از سوخت مایع که سبب ایجاد آلودگی هوا می‌شود، گفت: ممنوعیت استفاده از سوخت مایع در نیروگاه‌ها یکی از اصلی‌ترین مصوبات جلسه است. در سال‌های گذشته همواره شایعات مصرف مازوت در کشور به گوش می‌رسید که این در حالی است که میزان مصرف مازوت در کشور تنها سه درصد اعلام می‌شود. اگر این رقم صحت داشته باشد همین سه درصد نیز در روزهایی مصرف می‌شود که هوا پایدار است و آلودگی بیشتر و شدیدتر خواهد شد. محمودی در پایان با اشاره به مدت اجرای این مصوبات گفت: مصوبات این جلسه تا روز شنبه (۶ آذرماه) است و بسته به شرایط تغییر خواهد کرد.

رشد ۲۳درصدی «ازدواج» و ۱۶درصدی «طلاق» در بهار امسال

• براساس آمار منتشرشده از سوی مرکز آمار ایران طی سال ۹۹ تعداد ۵۵۷هزارو ۶۴۹ رویداد ازدواج و ۱۸۴هزارو ۶۵۴ رویداد طلاق رخ داده است. از آمار ازدواج و طلاق سال گذشته، تعداد ۱۲۸هزارو ۶۲۱ رویداد ازدواج و ۳۵هزارو ۸۶۹ رویداد طلاق مربوط به بهار ۹۹ است.

دراین‌بین آمار ازدواج و طلاق بهار سال جاری در مقایسه با همین آمار در بهار سال گذشته (بهار ۹۹) نشان می‌دهد که در بهار سال جاری آمار ازدواج با رشد ۲۳.۶درصدی به ۱۵۸هزارو ۹۹۲ رویداد و آمار طلاق با رشد ۱۶.۴درصدی به ۴۱هزارو ۷۵۷ رویداد رسید.

ادامه از صفحه اول

بازارهای محلی و مسئله ترافیک

ازجمله: فقدان نظام حمل‌ونقل عمومی پاسخ‌گو به مرکز شهر و محدوده بازار، فقدان شبکه پیاده‌روی در محدوده و نازل‌بودن کیفیت منظر معابر (کف‌سازی‌ها)، ضعف مدیریت ترافیک و کمبود فضای پارک و توقف‌های غیرقانونی و ایجاد مزاحمت برای ساکنان محله‌ها و درهم‌آمیختگی ترافیک سواره و پیاده و کاهش امنیت پیاده که توسط صاحبان امر در حوزه مدیریت شهری مُسکن‌هایی تجویز می‌شود که در مقابل حجم معضلات به‌وجودآمده شاید فقط به صورت دوره‌ای و کوتاه‌مدت مؤثر واقع شوند. اما از طرف دیگر با بررسی منطقه‌های مورد بحث و یافتن بستر مناسب برای احداث پارکینگ‌های عمومی با ظرفیت بالا و همچنین تعیین موقعیت و نحوه پراکنش پارکینگ‌ها در سطح محدوده، شناسایی گره‌های ترافیکی موجود، شناخت ویژگی‌های سیستم حمل‌ونقل، ساماندهی سیستم حمل‌ونقل عمومی، اصلاح ساختار کالبدی شهر در ارتباط با بازارهای محلی، شناسایی نقاط ضعف و قوت برای بررسی نحوه کارکرد خیابان‌های اطراف، می‌توان در جهت‌دهی به تبدیل این مراکز به فضاهایی بدون آلودگی و ترافیک قدم برداشت.

* کارشناس ارشد علوم اجتماعی

به بهانه روز جهانی یادبود قربانیان حوادث ترافیکی

بررسی میزان تلفات ترافیکی و جاده‌ای در ایران

جدول ۲: نمایه ایمنی موقعیت تلفات سوانح جاده‌ای کشور ایران در مقایسه با کشورهایی با کمترین تلفات ناشی از حوادث ترافیکی در منطقه (جدول فوق بر اساس اطلاعات موجود تا سال ۲۰۱۶ است)

وسایل نقلیه ثبت‌شده موتوری در ۱۰۰,۰۰۰ نفر	درصد روند نرخ مرگ‌ومیر در ۱۰۰,۰۰۰ نفر (۲۰۱۳-۱۶)	نرخ مرگ‌ومیر تخمینی GBD در ۱۰۰,۰۰۰ نفر	نرخ مرگ‌ومیر تخمینی WHO در ۱۰۰,۰۰۰ نفر	نرخ تلفات جاده‌ای تخمینی GBD	نرخ تلفات جاده‌ای تخمینی WHO	کشور
۳۷۸۴۰	-%۱۶	۲۶,۲۷	۲۰,۵	۲۱۳۹۷	۱۶۴۲۶	ایران
۵۶۰۲	-%۵,۴	-	۵,۳	-	۲۵۲	کرانه باختری و نوار غزه
۸۷۹۲	-%۴,۷	۲۸,۴۳	۹,۷	۲۶۹۲۵	۹۲۸۷	مصر

جدول ۳: نمایه ایمنی موقعیت تلفات سوانح جاده‌ای کشور ایران در مقایسه با کشورهایی با بهترین عملکرد در سطح جهانی (جدول فوق بر اساس اطلاعات موجود تا سال ۲۰۱۶ است)

وسایل نقلیه ثبت‌شده موتوری در ۱۰۰,۰۰۰ نفر	درصد روند نرخ مرگ‌ومیر در ۱۰۰,۰۰۰ نفر (۲۰۱۳-۱۶)	نرخ مرگ‌ومیر تخمینی GBD در ۱۰۰,۰۰۰ نفر	نرخ مرگ‌ومیر تخمینی WHO در ۱۰۰,۰۰۰ نفر	نرخ تلفات جاده‌ای تخمینی GBD	نرخ تلفات جاده‌ای تخمینی WHO	کشور
۷۱۱۸۲	-%۵,۴	۳,۸۹	۲,۶۵	۳۳۴	۲۳۳	سوئیس
۷۵۵۴۴	%۲,۴	۴,۰۹	۲,۷۲	۲۱۵	۱۴۳	نروژ
۱۶۶۰۴	-%۴,۹	۳,۵۹	۲,۷۶	۱۹۷	۱۵۵	سنگاپور
۶۲۰۳۷	-%۳,۲	۳,۸۸	۲,۸۳	۳۹۰	۲۷۸	سوئد

جدول۴: نمایه محدودیت سرعت ملی در جاده‌های مختلف براساس کتابچه راهنمای استانداردهای اجرای سرعت

محدودیت سرعت ملی	جاده‌های شهری	جاده‌های روستایی	بزرگراه‌ها
محدودیت سرعت فعلی در ایران	۶۰ کیلومتر در ساعت	۹۵ کیلومتر در ساعت	۱۲۰ کیلومتر در ساعت
تفاوت با سرعت توصیه‌شده سیستم ایمنی	۳۰+ کیلومتر در ساعت	۲۵+ کیلومتر در ساعت	۳۰+ کیلومتر در ساعت
کاهش احتمالی تصادفات جاده‌ای مرگ‌بار ناشی از اعمال محدودیت‌های سرعت سیستم ایمنی	۳ برابر کمتر	۳ برابر کمتر	۳ برابر کمتر

امیرحسین حیدرزاده‌رضایی، کارشناس سازمان حمل‌ونقل و ترافیک: حدود بیش از دو دهه است که سومین یکشنبه نوامبر (مصادف با ۳۰ آبان ۱۴۰۰) هرساله برای یادآوری کسانی که به علت سانحه تصادف دیگر در بین ما نیستند یا کسانی که به‌شدت مجروح شده‌اند با عنوان روز جهانی قربانیان تصادفات جاده‌ای گرامی داشته می‌شود.

براساس استاندارد جهانی مطرح در WDR (روز جهانی قربانیان حوادث جاده‌ای) اولین و مهم‌ترین عامل بازدارنده برای جلوگیری از بسیاری از مرگ‌ها و صدمات جدی، به‌ویژه عابران پیاده و سایر کاربران آسیب‌پذیر ازجمله کودکان، سالمندان و افراد دارای معلولیت کاهش سرعت ترافیک است.

از دیدگاه WHO (سازمان بهداشت جهانی) ایمنی راه‌ها و جاده‌ها یک موضوع بهداشتی و توسعه فوری است. براساس مستندات این سازمان تعداد مرگ‌ومیر در جاده‌های جهان به طور غیرقابل قبولی بالا است و تخمین زده می‌شود که سالانه ۱.۳۵ میلیون نفر جان خود را در سوانح رانندگی در جاده‌ها از دست می‌دهند و علاوه‌براین ۵۰ میلیون نفر نیز مجروح می‌شوند. تصادفات جاده‌ای هشتمین علت مرگ‌ومیر در سراسر جهان برای افراد در تمام سنین و علت اصلی مرگ برای کودکان و بزرگسالان پنج تا ۲۹ سال است؛ به‌طوری‌که آسیب‌دیدگان، دولت‌ها را مجبور می‌کنند تا به طور متوسط سه درصد از تولید ناخالص داخلی کشور را برای این بحران هزینه کنند. براساس اطلاعات و داده‌های موجود در وب‌سایت WBG (گروه بانک جهانی) و GRSF (تسهیلات جهانی ایمنی جاده)، کشور ایران نیز دارای نمایه‌ای تا سال ۲۰۱۶ است که نشان از همکاری این کشور در به‌اشتراک‌گذاشتن مسیرهای استراتژیک و اقدامات اثبات‌شده جهانی در رسیدن به ایمنی جاده‌ای استاندارد سازمان ملل متحد و سازمان بهداشت جهانی دارد.

۱. مرجع مدیریت ایمنی راه

به منظور ایجاد نتایج مثبت در زمینه ایمنی راه وجود یک سازمان مدیریتی قوی در تمام جنبه‌های ایمنی راه مورد نیاز است.

در ایران نیز کمیسیون ایمنی راه‌های کشور که زیرمجموعه وزارت راه‌وشهرسازی محسوب می‌شود، با هدف ارتقای ایمنی راه در سطح ملی و منطقه‌ای فعالیت دارد.

از وظایف این کمیسیون در جهت رسیدن به جدول زمانی ۲۰۱۱-۲۰۲۰ و کاهش ۱۰درصدی تلفات سالانه نیز می‌توان به هماهنگی، قانون‌گذاری، نظارت و ارزیابی استراتژی‌های ایمنی راه اشاره کرد.

۲. جاده‌های ایمن و حاشیه جاده‌ها

براساس اطلاعات و اسناد ارسال‌شده از سوی وزارت راه‌وشهرسازی ایران به سازمان بهداشت جهانی در چشم‌انداز (۲۰۱۹-۲۰۳۰) سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای زیرساخت جاده‌های ایمن و مدیریت سرعت ۶.۴۶ میلیارد دلار برآورد شده که سهم تولید ناخالص ملی در این سرمایه‌گذاری ۰.۱۴ درصد مشخص شده است. همچنین چشم‌انداز کاهش تلفات نیز ۹۱۷۲ نفر تخمین زده شده که سود اقتصادی حاصل از این سرمایه‌گذاری ۱۴۷.۷۵ میلیارد دلار است.

۳. محدودیت سرعت

اقدامات اصلی در حال اجرای کنترل سرعت در ایران:

باریک‌کردن خطوط راه

باریک‌کردن خطوط راه با گسترش پیاده‌روها، گسترش حاشیه‌ها، پناهگاه‌های عابر پیاده و...

انحرافات افقی

برای انحراف جزئی وسایل نقلیه استفاده می‌شود، شامل شیکن، پناهگاه عابرپیاده، چوکر و...

محدودیت یا مسدودکردن دسترسی‌ها

شامل انحراف‌های میانه، بستن خیابان‌ها برای ایجاد مناطق عابر پیاده، کوچه‌ها و...

انحرافات عمودی

شامل سرعت‌گیرها، برآمدگی‌ها، بالشتک‌ها، میزها، گذرگاه عابر پیاده برجسته، تنوع در سطح سواری و...

۴. وسایل نقلیه ایمن

کل وسایل نقلیه ثبت‌شده: ۳۴,۳۷۷,۰۶۵

درصد موتور ۳/۲ چرخ : ۳۳٪

مطابقت کشور با مقررات ایمنی وسایل نقلیه سازمان ملل متحد:

× سیستم ترمز ضد قفل موتورسیکلت (قانون ۷۸)

× حفاظت از عابر پیاده (قانون ۱۲۷)

× کنترل پایداری الکترونیکی (قانون ۱۴۰)

× کمربندهای ایمنی و لنگرها (قانون ۱۶، ۱۴)

× مقررات تنظیم‌شده واردات وسایل نقلیه مستعمل

× ۱۰ محدودیت سنی واردات

× بازرسی واردات

× بازرسی دوره‌ای

× محدودیت‌های مبتنی‌بر مالیات

۵. کاربران جاده‌های ایمن

قوانین ملی کمربند ایمنی، رانندگی در حالت مستی و کلاه ایمنی (WHO، ۲۰۱۶)

* قانون ملی کمربند ایمنی
* قانون کلاه ایمنی موتورسیکلت
* راننده
* استانداردهای کلاه ایمنی
* حداقل سن قانونی رانندگی: ۱۸ سال
* قانون ملی رانندگی در شب
* تست تصادفی رانندگی در نوشیدن الکل
* درصد تلفات تصادفات جاده‌ای ناشی از مصرف الکل: ۱.۰۷ درصد
* محدودیت سنی سرنشین موتورسیکلت: محدودیت ندارد

۶. مراقبت پس از تصادف

وظیفه جمعیت هلال‌احمر نجات در جاده‌هاست.

مراقبت خوب پس از تصادف باعث کاهش مرگ‌ومیر و کاهش ناتوانی و رنج برای بازماندگان تصادفات جاده‌ای می‌شود.

متأسفانه بیشتر مردم در مواجهه با حوادث دستپاچه می‌شوند و نمی‌دانند با کدام‌یک از شماره‌های ضروری سه‌رقمی تماس بگیرند. این در حالی است که هرکدام از سه ارگان اورژانس، آتش‌نشانی و هلال‌احمر وظایف تبیین‌شده‌ای برای خود دارند و بی‌اطلاعی حادثه‌دیدگان از این موضوع فقط موجب کاهش سطح عملکرد در امدادرسانی و نجات جان مصدومان می‌شود.

در واقع تنها متولی درمان و انتقال مصدوم به مراکز درمانی در درون شهرها «اورژانس» با شماره تلفن ۱۱۵ و در جاده‌ها «هلال‌احمر» با شماره تلفن ۱۱۲ است و به غیر از آن هیچ مرجعی حتی آمبولانس سایر ارگان‌ها براساس قانون نمی‌تواند اقدام به انتقال مصدومان کند؛ چراکه کارکنان اورژانس و هلال‌احمر در این زمینه آموزش‌های لازم را دیده‌اند و هم تکنیسین‌های آن بیمه مسئولیت دارند و در صورتی که مصدوم فوت کند و خانواده او از کادر آمبولانس شکایت و ثابت کنند که کوتاهی از تکنیسین بوده مشکل غیرقابل حلی پیش نمی‌آید.

همچنین براساس قانون، درمان مصدومان تصادفات جاده‌ای مشروط بر اینکه به وسیله آمبولانس‌های اورژانس حمل شوند رایگان است و در غیر این صورت فرد حادثه دیده باید همه هزینه‌های انتقال را خودش بپردازد، همچنین در صورت حمل توسط اورژانس یک‌سری اقدامات اولیه هست که باید در صحنه انجام بگیرد و در غیر این صورت ممکن است جان مصدوم به خطر بیفتد.

عناصر و فرایندهای سیستم مراقبت‌های پزشکی اورژانس باید برای دستیابی به این هدف مؤثر باشند، ازاین‌رو در هرکدام از پایگاه‌های ثابت امداد و نجات در رابطه با بحث امدادرسانی، تجهیزات نجات سبک و نیمه‌سنگین، یک آمبولانس و یک خودروی نجات است که در حوادث جاده‌ای علاوه بر انجام وظایف خود به‌عنوان پشتیبان برای آمبولانس‌های اورژانس به محل حادثه اعزام می‌شوند و در صورتی که تعداد آمبولانس‌های اورژانس کم باشد با اخذ مجوز اقدام به انتقال مصدومان می‌کنند.

براساس اطلاعات ارائه‌شده توسط وزارت راه و شهرسازی هزینه‌های مراقبت‌های بهداشتی در کشور ۶.۹ درصد و براساس تخمین سازمان بهداشت جهانی هشت درصد از تولید ناخالص داخلی کشور را درحال‌حاضر به خود اختصاص داده است که قبلا نیز گفته شد در سند همکاری ۲۰۳۰، کشور ایران سعی دارد با اجرای مسیرهای استراتژیک و اقدامات اثبات‌شده جهانی در رسیدن به ایمنی جاده‌ای استاندارد و کاهش هزینه‌های ناشی از آن قدم بردارد.

جدول ۱: نمایه ایمنی کشور ایران براساس استاندارد جهانی WHO

جمعیت کشور	۸۰,۲۷۷,۴۲۴ نفر
تلفات گزارش‌شده در کشور	۱۵۹۳۲ نفر
تلفات تخمینی WHO	۱۶۴۲۶ نفر
تلفات تخمینی (GBD مسئول بیماری جهانی)	۲۱۳۹۷ نفر
تلفات در هر ۱۰۰,۰۰۰ نفر WHO	۲۰.۵ نفر
صدمات جرحی برآوردشده	۲۴۶۳۹۰ نفر
هزینه تلفات و جراحات جدی	۲۸۷۶۱ میلیون دلار
هزینه دولت به‌عنوان درصد تولید ناخالص داخلی کشور	۶,۹ %

(جدول فوق براساس اطلاعات موجود تا سال ۲۰۱۶ است)

گذر

نیاز تهران به افزایش ۲برابری پایگاه‌های مدیریت بحران

• وزیر کشور گفت: تهران درحال‌حاضر صد پایگاه مدیریت بحران دارد و باید ۱.۵ تا دو برابر تعداد این پایگاه‌ها افزایش پیدا کند.

به گزارش ایسنا، احمد وحیدی در بازدید از سوله مدیریت بحران شهرداری منطقه ۶ در جمع خبرنگاران گفت: یکی از موضوعاتی که در سطح شهر تهران باید مورد توجه قرار گیرد، آمادگی برای شرایط اضطرار است که باید مداوم رصد شود و آمادگی‌های لازم وجود داشته باشد.

وی افزود: با توجه به شرایط تهران و قرارگیری روی چند گسل، امروز از بخشی از این آمادگی‌ها و تجهیزات بازدید کردیم تا اگر برنامه‌ای برای توسعه وجود دارد، کمک‌های لازم را داشته باشیم.

وزیر کشور ادامه داد: ساماندهی افراد به شکل داوطلبی انجام شده و ستاد فرماندهی لازم در این حوزه ایجاد شده است و باید به صورت مداوم برای حفظ آمادگی رصد انجام شود.

وحیدی تأکید کرد: تعداد پایگاه‌های مدیریت بحران درحال‌حاضر حدود صد پایگاه است اما باید ۱.۵ تا دو برابر افزایش پیدا کند، البته در سناریوهای مختلف نیازها متفاوت است و ممکن است با توجه به هر سناریو ۱.۵ تا دو برابر افزایش در پایگاه‌ها داشته باشیم.

وی افزود: باید اصل کمبودها را در شرایط اضطراری پیش‌بینی کنیم و به شکل محله‌محور تجهیزات را فراهم و پایگاه‌ها را تجهیز کنیم.

وزیر کشور گفت: موضوع تاب‌آوری مهم است که در راستای تحقق آن تجهیزات بیشتری نیاز داریم که باید فراهم کنیم.

اسماعیل نجار نیز در حاشیه این بازدید گفت: گزارشی از اقدامات انجام‌شده در حوزه مدیریت بحران به وزیر کشور داده بودیم. بر همین اساس تمایل داشتند از اقدامات انجام‌شده بازدیدی داشته باشند، این اقدامات برای مردم شناخته‌شده است؛ اما با توجه به احتمال بروز حادثه در تهران که وقوع آن محتمل است آمادگی‌ها روزبه‌روز افزایش پیدا می‌کند و نیاز بود که وزیر کشور از اوضاع اطلاع پیدا کند و از نزدیک از تجهیزات و اقدامات بازدید کند تا برای ارتقای کمک‌ها برای تهران تمهیدات لازم انجام شود.

مدرک فارغ التحصیلی اینجانب معصومه امیری فرزند محمد به شماره شناسنامه ۱ صادره از دشتستان در مقطع کارشناسی رشته تربیت بدنی و علوم ورزشی صادره از واحد دانشگاهی بوشهر با شماره ۱۵۸۶۱۴۶۰۰۱۲۵ مفقود گردیده است و فاقد اعتبار می باشد .
از یابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد بوشهر به نشانی بوشهر – خیابان مطهری(باغ زهرا) – نبش سه راه آتش نشانی – دانشگاه آزاد اسلامی ارسال نماید .

برگ سبز **خودروپژو۲۰۶** رنگ خاکستری متالیک مدل ۱۳۸۸ به شماره پلاک ایران ۷۸ _ ۹۷۶ د ۲۷ و شماره موتور ۱۴۱۸۸۰۰۷۴۳۴ و شماره شاسی NAAP03ED19J047180 به نام **فریبا رحیمی افشار** مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

برگ سبز **خودروپژوپارس** رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۸۸ به شماره پلاک ایران ۵۵ _ ۷۹۴ ط ۲۷ و شماره موتور ۱۲۴۸۸۰۳۰۳۸۱ و شماره شاسی NAAN01CA79E831638 به نام **غزل سنبل دل** مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

برگ سبز **خودروونت پیکان** رنگ سفید مدل ۱۳۹۲ به شماره پلاک ۳۴ ط ۹۶۴ / ایران ۱۰ و شماره موتور 114F0044337 و شماره شاسی NAAA46AA5DG375591 به نام **مجتبی مقدم** مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

برگ سبز، سند کمپانی، کارت موتور و تسلسل اسناد **موتور سیکلت هیلدا** رنگ آبی مدل ۱۳۹۹ به شماره پلاک ایران ۱۴۱ _ ۹۳۴۵۱ و شماره موتور WH162FML1*17A56525 و شماره تنه N1WEDXGELLAF20034 به نام **صادق داودی** مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

فاکتور بلوک سیلندر به شماره ۹۸۰۶۱۷۳۸۹ **خودرو۲۰۶** مدل ۱۳۸۴ به شماره موتور 10fss15055979 و شماره شاسی ۱۹۸۱۵۳۵۴ و شماره انتظامی ۴۱ط۱۳۷ ایران ۶۶ به **نام حسن عبدالهی** مفقود گردیده است و از درجه اعتبار ساقط است. از یابنده خواهشمند است به آدرس پستی ۱۶۴۸۶۷۶۴۶۳ ارسال نماید.

سند مالکیت راهور **خودروسمند** سفید روغنی مدل ۱۳۹۲ با شماره پلاک ۹۸ ب ۱۹۳- ایران ۵۵ و شماره شاسی naacn1cm7df229131 و شماره موتور 124k0239705 مفقود گشته و از درجه اعتبار ساقط است.

سندکمپانی **خودروسواری مزدا۳۲۳** به رنگ نقره‌ای متالیک مدل ۱۳۸۳ به شماره موتور ۶۵۹۴۰۱ و شماره شاسی NAG83MBRD30338 مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

برگ سبز **خودروب‌ام‌و** رنگ سفید صدفی متالیک مدل ۲۰۱۷ به شماره پلاک ایران ۲۰ _ ۶۷۲ س ۴۱ و شماره موتور B48B20B15109735 و شماره شاسی WBA7E0109HG663825 به نام **رادمان خلیل‌زاده** مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

برگ سبز و سند کمپانی **خودروسمند LX-XU7** رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۹۸ به شماره پلاک ایران ۸۸ _ ۹۸۸ م ۹۴ و شماره موتور 124K1346919 و شماره شاسی NAAC91CE8KF566822 به نام **مجید رضائی** مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

برگ سبز **خودروپژو۴۰۵ جی ال ایکس آی** رنگ یشمی متالیک مدل ۱۳۸۲ به شماره پلاک ایران ۸۸ _ ۱۷۵ ل ۳۳ و شماره موتور ۲۲۵۶۸۲۰۰۲۲۸ و شماره شاسی ۸۲۰۰۷۳۹۲ به نام **مهدی شکری** مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

کارت ناوگان به شماره ۲۷۵۶۳۷۲ متعلق به **کامیونت یخچالدار ایسوزو** مدل ۱۳۹۱ به شماره موتور ۱۶۳۴۲۸ و شماره شاسی NAGNKR55ECT020862 مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.