رسالت
سال سی‌وهشتم ■ شماره ۱۰۷۰۲ ■ روزنامه صبح ایران

وخامت کیفیت هوای کلانشهرها، هیچ جای درنگی برای اجرای هرگونه اقدام در راستای کاهش آلودگی هوا باقی نگذاشته است

چرخ‌لنگ مقابله با آلاینده‌ها

گروه اجتماعی

معمولا پاییزها با آلودگی هوا آغاز شده و با آلودگی هوا هم به پایان می رسد و هر سال شهرهای جدیدی درگیر این معضل زیست محیطی می شوند. بچه های مهدکودکی و پیش دبستانی در تهران خانه‌نشین می شوند و دانش‌آموزان مدارس پای درس مجازی معلم می نشینند. هروقت کار به اینجا می کشد یعنی وضعیت هوا وخیم است و اگرچه باید راهکارهای مؤثر و محکمی برای مقابله با این پدیده پیاده سازی و اجرا شوند، اما تاکنون بخش عمده‌ای از راهکارها در قوانین و مصوبات برزمین مانده اند. همانطور که پیش‌تر مرکز پژوهش های مجلس در گزارشی کارشناسی مطرح کرده بود، دلیل اصلی عدم اجرای این راهکارها نبود بودجه کافی و تخصیص منابع اعتباری لازم است. معمولاً چاره‌جویی دائمی برای کاهش آلودگی هوا پرهزینه و بلندمدت است، ازجمله نوسازی ناوگان حمل ونقل عمومی، توسعه وسایل نقلیه برقی، بهبود راندمان نیروگاه‌ها و اصلاح کیفیت سوخت که به صرف بودجه وزمان زیادی نیاز دارند. در شرایط اقتصادی حاکم بر کشور طبیعتاً اجرای این راهکارها با مشکل و کندی مواجه است، با این حال وضعیت کیفی هوا در اغلب کلانشهرها وخیم بوده و آلودگی هوا روز به روز در حال گسترش است. بنابراین لازم است با اجرای راه‌حل های موقتی که نیازبه صرف بودجه بالا هم ندارد، شرایط وخیم فعلی را به نحوی کنترل و مدیریت کرد تا در فاصله زمانی معین نسبت به اجرای راهکارهای اصلی کاهش آلودگی هوا اقدامات لازم صورت پذیرد.

وخامت کیفیت هوای شهرهای کشور و خسارت جانی و مالی منتسب به این مسئله به قدری شدید است که هیچ جای درنگی برای اجرای هرگونه اقدام در راستای کاهش آلاینده ها باقی نگذاشته است و به ناچار باید اقداماتی انجام شوند، که هرچند به صورت موقت، تاثیر مطلوبی بر کاهش این پدیده نفس گیر داشته باشند.

برای «پیش‌بینی وضعیت آلودگی هوا در پاییز و زمستان»، «اقدامات کم هزینه و زودبازده برای کاهش انتشار آلاینده‌ها در شهر تهران» و «موانع اجرای قانون هوای پاک» به سراغ بهزاد شجعی، عضو سابق کارگروه ملی کاهش آلودگی هوای کلانشهرها رفته و این موضوعات را بررسی کرده‌ایم.

***

اوضاع فعلی آلودگی هوا چگونه است و نسبت به سال گذشته چه وضعیتی دارد؟ امسال ۶ ماه اول سال وضعیت هوا خوب نبود و بارها موضوع آلودگی هوا در شهرهای مختلف مطرح شد، آیا می توانیم بگوییم چون ۶ ماه اول هوا آلوده بوده، پس در ش ۶ ماه دوم نیز هوا آلوده‌تر از سال قبل خواهد بود؟

ازابتدای سال تابه اینجادرمجموع ۴۷ روزآلودگی هوا ازحد مجاز بالاتر بوده که درمقایسه با سال گذشته تقریبا تعداد روزهای آلوده نصف بوده است. همچنین درسال جاری برخلاف سال گذشته روزبسیارناسالم وخطرناک درشهرتهران اتفاق نیفتاده که این نشان از بهبود کیفیت هوا دارد سال جاری است. اما در ۶ ماه اول بیشتر عوامل طبیعی هستند که بر کیفیت هوا تأثیر می گذارند و این عوامل در سال گذشته در وضعیت بدتری قرار داشتند. امسال طوفان های کمتری نسبت به سال گذشته داشتیم و درنتیجه گردوخاک کمتری به سطح شهر تهران آورده شد. اما برای ۶ ماه دوم ازالان نمی توان نظر قطعی داد و باید دید شرایط جوی به چه صورت خواهد بود.

تعداد منابع آلاینده و وسعت درگیری با آلودگی هوا بالاست، معمولا نیز اهکارهای کاهش آلودگی هوا پرهزینه و زمانبر هستند، چه اقدامات کم هزینه و زودبازده ای را می توان در دستور کار قرارداد؟

بله همینطوراست. برمبنای گزارش مرکزپژوهش های مجلس شورای اسلامی، نوسازی ناوگان حمل ونقل عمومی به‌عنوان یکی از راهکارهای اصلی کاهش آلودگی هوا باتوجه به تعداد زیاد وسایل نقلیهٔ عمومی نیاز به بودجه فراوان دارد. حدود ۵۰ هزار دستگاه اتوبوس در کل کشور وجود دارند که نوسازی این تعداد اتوبوس با فرض قیمت ۱۰۰ میلیارد ریالی هر اتوبوس نو، حدود ۵ میلیون میلیارد را الا بودجه نیاز دارد. این رقم برابر با حدود ۴۰ درصد از کل بودجهٔ عمومی کشور در سال ۱۴۰۱ بود. نباید فراموش کرد که اتوبوس تنها بخش کوچکی از ناوگان حمل ونقل عمومی را تشکیل می دهد و همچنین نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی تنها یکی از راهکارهای کاهش آلودگی هواست. به همین دلیل بهترین راهکار ارائه شده در دنیا برای کاهش انتشار ذرات معلق، فیلترهای جاذب ذرات معلق هستند. این فیلترها قابلیت کاهش انتشار این آلاینده را تا بیش از ۹۰ درصد دارند. این میزان تاثیرگذاری در کاهش انتشار آلاینده ذرات معلق تقریبا برابر با نوسازی اتوبوس است و این درحالی است که هزینه نصب فیلترجاذب ذرات معلق در مقایسه با نوسازی یک اتوبوس در حدود ۳ تا ۴ درصد است.

علاوه بر تجارب جهانی، سوابق داخلی نیز در این مورد وجود دارد. در سال های گذشته مجموعا ۱۰۰ دستگاه اتوبوس در شهر تهران به فیلترجاذب ذرات معلق مجهز شده اند. پس از نصب این فیلترها با اندازه‌گیری شاخص کدرسنجی اتوبوس‌ها، مشخص شد تاثیرگذاری فیلترجاذب در کاهش انتشار ذرات معلق اتوبوس‌ها بسیار بالاست. به گونه‌ای که شاخص کدرسنجی این اتوبوس‌ها از ۱٫۷ الی ۲، با نصب فیلتر به کمتر از ۵ صدم درصد رسید.

ناوگان تاکسیرانی درون شهری هم به دلیل میزان پیمایش زیاد و فرسودگی بالا سهم عمده‌ای در آلودگی هوای شهرها دارند. برای مثال در شهر تهران بالغ بر ۴ درصد از انتشار آلاینده‌های گازی و بیش از ۲۱ درصد از انتشار ذرات معلق ناشی از تاکسی هاست. در حال حاضر با توجه به کسری بودجه، نوسازی این ناوگان با کندی مواجه شده و تا زمان تامین بودجه، نصب کاتالیست با کیفیت، تا حدود زیادی آلاینده های گازی منتشر شده را کاهش می دهد. کاتالیست ها در زمان تولید روی خودروها نصب می شود و در ابتدا بازدهی بالایی در کاهش انتشار آلاینده‌گی دارند، اما با افزایش پیمایش خودرو، میزان بازدهی آنها افت می کند. عمر مفید یک کاتالیست در خودروهای بنزینی بین ۴ تا ۵ سال است و در ناوگان تاکسرانی باتوجه به پیمایش بالای خودروها که حدود سه برابر خودروهای شخصی است، کمتر از ۵ سال است. بنابراین می توان به جای نوسازی تاکسی ها، نسبت به تعویض کاتالیست این خودروها با یک کاتالیست استاندارد نو اقدام کرد، که با صرف هزینه بسیار پایین تر، تاثیر قابل توجهی در کاهش آلایندگی این ناوگان دارد. خودروهای بنزینی شخصی نیز به نصب کاتالیست نیاز دارند. اما باتوجه به اینکه وسعت ناوگان خودروهای شخصی بسیار بیشتر از تاکسی هاست و همچنین مالکیت این ناوگان، شخصی و غیردولتی است، تعویض کاتالیست به صورت متمرکز از سوی دولت بسیار پرهزینه است. لذا راهکار کم هزینه این است که ناخالصی ها مانند سولفور که به دیواره داخلی کاتالیست چسبیده اند را جدا نموده و شستشو داد، در این صورت امکان بازیابی بخش عمده‌ای از بازده کاتالیست وجود دارد. می توان مراکزی را در داخل و یا اطراف شهرها ایجاد کرد تا مردم با مراجعه به این مراکز به صورت رایگان یا با پرداخت هزینه بسیار پایین نسبت به بازیابی کاتالیست خودروی خود اقدام نمایند. موتورسیکلت های کاربراتوری یکی دیگر از مهمترین منابع آلودگی هوا در کلانشهرهاست. براساس سیاهه انتشار سال ۹۶ شهر تهران، ۲۱ درصد از انتشار آلاینده‌های گازی و ۱۰ درصد از انتشار ذرات معلق سهم ناوگان موتورسیکلت است. تنها راه کاهش آلایندگی این ناوگان، تغییر نوع قوای محرکه آن است. می توان به جای نوسازی کل موتورسیکلت ها صرفا نسبت به تغییر قوای محرکه آن از کاربراتوری به انژکتوری اقدام کرد. در این صورت با صرف بودجه بسیار پایین تر می توان تا حد زیادی میزان انتشار آلایندگی موتورسیکلت های کاربراتوری را کاهش داد. با فرض اینکه ۹۰ درصد از آلایندگی موتورسیکلت ها پس از انژکتوری شدن کاهش یابد، پیش بینی می شود در صورت اجرای این راهکار، ۱۰٫۷ درصد از انتشار آلاینده های گازی و ۵ درصد از انتشار ذرات معلق در شهر تهران کاسته می شود.

مدیریت توزیع سوخت با کیفیت هم بسیار مهم است و شرکت پخش فرآورده های نفتی باید مدیریت صحیحی در توزیع سوخت با کیفیت داشته باشد. به گونه ای که هیچ اختلاطی بین سوخت های با کیفیت و بی کیفیت از زمان تولید تا مصرف ایجاد نشود. همچنین درخصوص جایگاه‌های توزیع کننده سوخت با کیفیت باید اطلاع رسانی صحیحی صورت پذیرد. به‌عنوان پیشنهاد می توان بستری ایجاد نمود که خودروهای یورو ۴ و یورو ۵ صرفا در جایگاه های سوخت متناسب قابل سوخت گیری باشند و کارت سوخت این خودروها در سایر جایگاه ها عمل نکند. به همین ترتیب برای سایر خودروها نیز به گونه ای عمل شود که کارت سوختشان در جایگاه های سوخت یورو ۴ و یورو ۵ قابل استفاده نباشد. البته برای توزیع مجزای سوخت با کیفیت نیاز به احداث یا تخصیص جایگاه مخصوص نیست و هر جایگاهی می تواند سکوی سوخت یورو ۴ و ۵ را تفکیک نماید. طبیعتا این راهکار نیاز به صرف هزینه و زمان کمی دارد، با این حال تاثیر قابل توجهی در کاهش انتشار آلاینده ها خواهد داشت.

بی توجهی به راهکاریی که مطرح نمودید، چه خسارتی را از نظر مادی و جانی به کشور تحمیل کرده است؟

گزارش های وزارت بهداشت می گوید که ذرات معلق سالانه بیش از ۳ میلیارد دلار در شهر تهران و بیش از ۷ میلیارد دلار در کل کشور خسارت اقتصادی ایجاد می کند. بیش از ۱۱ هزار نفر در کشور و حدود ۳۷۰۰ نفر در شهر تهران هر سال جان خود را به دلیل مواجهه با ذرات معلق از دست می دهند. به همین منوال برای سایر آلاینده ها نیز باید زیان اقتصادی و جانی را در نظر گرفت. بخشی از این خسارت مستقیم به سیستم بهداشتی و درمانی کشور وارد می شود و عملاً بودجه ای است که از طرف دولت برای درمان هزینه می شود.

شما در صحبت هایتان به اقدامات زودبازده و کم هزینه برای مقابله با آلودگی هوا اشاره کردید، اما مسئله این است که باید از همین امروز برای بلندمدت نیز برنامه ریزی کرد. همانطور که می‌دانید براساس مطالعات سیاهه انتشار آلاینده‌های هوا در شهر تهران، ۳۴ درصد از انتشار ذرات معلق به هوا ناشی از خودروهای دیزلی بوده و در سایر شهرها نیز سهم این ناوگان در انتشار آلاینده ذرات معلق قابل توجه است. فرسودگی بیش از حد ناوگان حمل و نقل عمومی منجر به افزایش آلایندگی این ناوگان می‌شود، و این در شرایطی است که سال‌هاست نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی در کشور متوقف شده یا بسیار کُند پیش می‌رود و میزان توجه دولت‌ها به این وضعیت به هیچ وجه مطلوب نیست. برای مثال در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ دولت فقط چیزی در حدود ۱۳۰۰ میلیارد تومان برای توسعه و نوسازی حمل و نقل عمومی در نظر گرفته که با این بودجه فقط می‌توان ۶۰۰ اتوبوس را نوسازی کرد. درهمین حال در شهر تهران پنج هزار و در کل کشور بیش از بیست هزار اتوبوس فرسوده وجود دارد. آیا باتوجه به کمبود اعتبارات می توان به اصلاح این روند امیدوار بود؟ ضمن آنکه کم کاری‌های گذشته انباشته شده و باید هزینه‌های کلانی را در این بخش صرف کنیم.

همانگونه که اشاره کردید فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل عمومی از عوامل اصلی آلودگی هواست. از طرفی کمبودهای بسیاری نیز در این حوزه وجود دارد و به عنوان مثال در شهر تهران کمتر از یک سوم اتوبوس های شرکت واحد در حال فعالیت اند چرا که مابقی اتوبوس ها به دلیل فرسودگی قابلیت استفاده ندارند. فرآیند نوسازی اتوبوس ها سال ها متوقف بوده و با سرعت بسیار کمی پیگیری شده است. بدیهی است که مهمترین عامل آن نیز عدم تخصیص بودجه مطلوب بوده است و دولت در این سال‌ها سهم خود از اعتبارات مورد نیاز برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی را به شهرداری ها پرداخت نکرده است. شهرداری ها نیز توان تأمین هزینه های نوسازی حمل و نقل عمومی را به تنهایی ندارند. اگر همین وضعیت ادامه پیدا کند، هیچ امیدی به بهبود وضعیت ناوگان حمل و نقل عمومی وجود ندارد و سال به سال نیز وضع بدتر خواهد شد. البته شهرداری تهران مستقلاً بودجه کلانی برای این حوزه در سال جاری در نظر گرفته که می توان تا حدودی به بهبود وضعیت حمل و نقل عمومی در این شهر در سال جاری و آینده امیدوار بود، به شرطی که این بودجه به نحو مطلوبی هزینه شود.

یکی از موضوعاتی که در حوزه حمل‌ونقل عمومی و کاهش آلودگی هوا و محیط زیست بسیار مهم به شمار می رود، حمل و نقل ریلی است که یکی از مدل‌های آن تراموا است. آیا باید تراموا را در اولویت قرار داد؟

منابع متحرک زا عمده عوامل انتشار آلاینده های هوا هستند و میزان انتشار این منابع تابعی از میزان تردد و پیمایش و تعداد آنهاست. لذا هرچقدر تعداد وسایل نقلیه و میزان پیمایش آنها کاهش یابد، آلاینده های کمتری در هوا منتشر می شود. یکی از بهترین اقدامات برای این منظور توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی است به نحوی که میزان تردد و پیمایش سایر وسایل نقلیه به حداقل برسد. تراموا نیز یکی از این مُدهای حمل و نقلی است و بدیهی است که توسعه آن به کاهش آلودگی هوا کمک خواهد کرد. اما در کنار آن باید بررسی شود که اولویت ها در توسعه ناوگان حمل ونقل عمومی چیست و تراموا در مقایسه با مترو و اتوبوس و وسایل نقلیه مشترک چه میزان اولویت دارد. این راهم باید در نظر داشت هزینه هایی که برای کاهش آلودگی هوا صرف می شود، دائمی نیست، برخی هزینه ها بایستی به صورت مستمر انجام شوند، به عنوان نمونه هر اتوبوس نویی که خریداری می شود بالاخره روزی به وضعیت فرسودگی خواهد رسید و می بایست جایگزین شود. هزینه های نظارت و مراقبت حمل و نقل، رعایت استانداردها در سوخت و منابع آلاینده و ... مواردی است که نیازمند صرف هزینه های مستمر است. اما وضعیتی که در حال حاضر در چارش هستیم این است که در چندین سال گذشته هیچ هزینه ای برای کاهش آلودگی هوا صرف نشده و بار مالی آن در زمان کنونی تجمیع شده است. ازاین رو، در چند سال ابتدایی برنامه های کاهش آلودگی هوا بایستی بودجه‌ای بیشتر از بودجه های مستمر مورد نیاز در حوزه آلودگی هوا صرف شود تا عقب ماندگی سال های گذشته نیز جبران گردد.

این کمبود بودجه در قانون هوای پاک مشهود است. آیا لایحه بودجه ۱۴۰۲، هدف خاصی را در مسئله کاهش آلودگی هوا دنبال کرده و در این زمینه می تواند تاثیر مثبتی داشته باشد؟ (ناظر بر اینکه بودجه دولت در اجرای قانون هوای پاک کاهش پیدا کرده و با توجه به تورم و شرایط اقتصادی، تهیه تجهیزات سنجش آلودگی هوا با اعتبارات ارزی نگهداری، مدیریت و تعمیر می شود و اگر این تجهیزات تامین نشود حتی در سنجش کیفیت هوا هم دچار اختلال می شویم.)

یکی از مهمترین عوامل در اجرای قانون هوای پاک و کاهش آلودگی هوا تأمین منابع اعتباری برای اجرای قانون است و این چیزی است که در سال های اخیر توجهی به آن نشده است. در بودجه سال ۱۴۰۲ نیز اعتبار مورد نیاز واقعی برای اجرای قانون و کاهش آلودگی هوا در نظر گرفته نشده است. برای اجرای یک برنامه موثر ۵ ساله با هدف کاهش آلودگی هوا حداقل سالانه ۵۰ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز است، آن هم براساس قیمت های فعلی، و بدون تأمین این اعتبارات نمی توان اقدامات موثری برای حل مسئله آلودگی هوا انجام داد. در این بین تنها شهرداری تهران بودجه مطلوبی برای این حوزه در نظر گرفته که باید دید چه میزان از آن مصرف خواهد شد. اما واقعا نیاز است تا دولت بودجه مخصوصی برای این حوزه در نظر گرفته و فصل جداگانه ای را به کاهش آلودگی هوا در لوایح بودجه اختصاص دهد.

باتوجه به اینکه از محکومیت قطعی ۴ مقام دولتی در راستای عدم اجرای قانون هوای پاک خبر می رسد، آیا می توان امیدوار بود که این قانون اجرایی شود؟ برخی بر این باورند که مسئله اجرایی نشدن این قانون، ارتباط چندانی با ترک فعل ندارد، بلکه گره کار در کمبود اعتبارات است، شما هم با این دیدگاه موافقید؟

برخورد با مسئولین کم کار و اهمال گر در حوزه آلودگی هوا یقیناً در روند اجرای قانون هوای پاک بی تأثیر نیست، اما همانگونه که اشاره کردید مشکل اصلی جای دیگری است و هرچقدر مدیران مربوطه پای کار باشند تا وقتی ابزار لازم را برای اجرای مسئولیتشان در اختیار نداشته باشند کاری از پیش نخواهند برد. اگر بودجه و زیرساخت لازم برای اجرای قانون هوای پاک فراهم نشود، نمی توان انتظار معجزه داشت بنابراین در درجه اول باید این مشکلات برطرف شده و در اولویت ها تجدیدنظر شود. رسیدگی به این موضوعات نیز صرفاً باید از طریق حوزه‌های کلان مدیریت کشور و دولت پیگیری شود. به هرروی باید بپذیریم موضوع آلودگی هوا جزو اولویت های نخست کشور است و باید همانند سایر موضوعات، برای این مسئله نیز اقدامات لازم صورت بپذیرد.

مرکز پژوهش های مجلس براساس مطالعات خود و همچنین مطالعات انجام شده در وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و دانشگاه شهید بهشتی، گزارشی کارشناسی منتشر و تاکید کرده، ایرادات موجود در خود قانون، اصلی‌ترین دلیل اجرایی نشدن قانون هوای پاک است. این نهاد، نبود نظارت را عامل مهم دیگر در به اجرا نرسیدن این قانون عنوان می کند و معتقد است انتخاب سازمان حفاظت محیط زیست به عنوان ناظر اجرا، یکی از اشتباهات است، دیدگاه شما در این باره چیست؟

عوامل مختلفی منجر به عدم اجرای قانون هوای پاک شده اند که یکی از آنها ایرادات خود قانون است. اما باید به این موضوع توجه کرد که سایر عوامل عدم اجرای قانون هوای پاک مانند کمبود منابع اعتباری و ضعف نظارت و هماهنگی نیز تا حدودی با اصلاح صحیح متن قانون قابل حل هستند. بنابراین متن فعلی قانون هوای پاک می بایست اصلاح شود و با یک آسیب شناسی دقیق ایرادات فعلی احصاء و برای هر یک، متن اصلاحی پیشنهاد شود. باید به این نکته نیز اذعان کنیم که برخی از مفاد قانون هوای پاک به دلیل ایرادات خود قانون قابل اجرا نیست و نواقص فنی، حقوقی و شکلی در متن قانون دیده می شود. در بحث نظارت نیز معتقدم اگر برای یک موضوع خاص ناظر انتخاب می کنیم، باید به این توجه کنیم که اولاً ناظر مربوطه اختیارات و قدرت لازم را برای نظارت خود داشته باشد و ثانیاً امکانات مورد نیاز را برای ناظر مربوطه فراهم نماییم. باید قبول کنیم که سازمان محیط زیست با اختیار فعلی ناظر مطلوبی برای اجرای قانون هوای پاک که بیش از ۲۰ نهاد دولتی را درگیر می کند نیست. براین اساس یا باید نظارت بر اجرای قانون برعهده نهاد حقوقی دیگری که اختیارات لازم را دارد قرار داده شود، یا در متن قانون امکانات و اختیارات مورد نیاز برای بحث نظارت به سازمان محیط زیست اعطا شود. در غیر این صورت نمی توان به اجرای صحیح قانون امیدی داشت.

باوجود ابعاد بسیار گسترده خسارت آلودگی هوا و توجهاتی که بیش از پیش به این معضل جلب می شود، این برداشت وجود دارد که کماکان حل مسئلهٔ آلودگی هوا برای برخی از مسئولان در سطوح مدیریتی کشور از اولویت لازم برخوردار نیست. این موضوع در ابعاد مختلفی مانند تخصیص بودجه، ارائهٔ برنامه ها و سیاست های کلان، برنامه های توسعه و... نمود پیدا می کند. البته برکسی پوشیده نیست که در حال حاضر، کشور درگیر مشکلات عدیده‌ای در حوزه‌های مختلف است، اما از آنجایی که مسئلهٔ آلودگی هوا به طور مستقیم با سلامتی ارتباط دارد، باید توجه ویژه‌ای به این حوزه داشت و اولویت آن به تناسب آثار مخرب در سیاست های کلان کشور و نزد مسئولان تعیین شود، تحلیل شما در این باره چیست؟

همانگونه که بالاتر نیز اشاره کردم همه عوامل عدم اجرای قانون هوای پاک از عدم تخصیص اعتبار گرفته تا موضوعات نظارتی و هماهنگی، همگی از یک عامل نشئت می گیرند و آن در اولویت نبودن مسئله آلودگی هوا در سطوح کلان مدیریت کشور است. اینکه چرا با وجود خسارات شدید جانی و مالی که وزارت بهداشت اعلام نموده است، کماکان اولویت این مسئله نزد مسئولین اصلی ارتقاء پیدا نکرده سوالی است که خود این مسئولین باید پاسخگو باشند. اما تا زمانی که این ارتقاء اولویت صورت نپذیرد و به این حوزه به شکل ویژه توجه نشود، نمی توان بیش بینی مطلوبی از بهبود کیفیت هوا داشت و هرسال شاهد وخامت اوضاع خواهیم بود.

به اطلاع می رساند سند مالکیت اتوبوس شهری بنز ۴۵۷ مدل ۱۳۸۶ رنگ زرد روغنی به شماره موتور ۴۵۷۹۴۶۰۰۱۳۵۹۵۷ شماره شاسی ۳۷۲۱۲۴۱۰۱۰۵۰۴۸ متعلق به مینا جعفری مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمپانی برگ سبز کارت سوخت کارت ماشین خودروی ام وی ام ۳۱۵ مدل ۹۴ به شماره شهربانی ۳۲ج ۴۸۳ ایران ۴۹ شماره شاسی MVM۴۷۷FJAF۰۳۶۱۲۲شماره موتور NATFBAMD۴F۱۰۲۷۷۶۷ متعلق به خانم راضیه سادات با کد ملی ۴۲۳۱۹۰۷۴۹۸ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

شناسنامه (برگ سبز) متعلق به یک دستگاه خودروی سواری پژو ۴۰۵ مدل ۱۳۹۵ به رنگ نقره ای متالیک به شماره پلاک ۶۱۲ص ۳۴ ایران ۹۵ به شماره موتور ۱۲۴K۰۹۸۵۱۹۲ به شماره شاسی NAAM۰۱CE۸GK۴۳۸۴۰۲ به نام فهد قاضی زاده مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز (شناسنامه) متعلق به یک دستگاه خودروی سواری تیبا ۲ کاربری هاچ بک مدل ۱۴۰۰ به رنگ سفید به شماره پلاک ۳۸۲م۶۸ ایران ۹۵ به شماره موتور M۱۵/۹۳۵۸۳۲۷ به شماره شاسی NAS۸۲۱۱۰۰M۱۰۰۴۶۶۰ به نام محمد حیان امیرزاده مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودرو پراید هاچ بک ۱۱۱ مدل ۱۳۹۶ رنگ سفید پلاک ۳۸ ایران ۴۹۲و۹۴ شماره موتور M۱۳/۵۹۴۷۴۷۷ شماره شاسی NAS۴۳۱۱۰۰H۵۷۲۷۸۵۰ به نام سمیه کاظم پناه سویری مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت (برگ سبز) خودرو پژو ۲۰۶ رنگ خاکستری متالیک مدل ۱۳۸۳ به شماره انتظامی ایران ۱۳- ۴۶۲ب ۴۹ شماره موتور FSS۱۴۸۰۵۷۱۵ شماره شاسی ۸۳۶۴۴۰۷۱ به مالکیت فریده فرزانه فر مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل برگ سبز (شناسنامه) و کارت تراکتور ۳۹۹ دو دیفرانسیل سیستم ITM به شماره پلاک ۸۹۶ک ۵۳ ایران ۵۱ رنگ قرمز روغنی مدل ۱۴۰۰ به شماره موتور YAW۲۱۵۲J و شماره شاسی NAM۳HKTAA۵DMHX۰۰۶۶۱ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

مدرک فارغ التحصیلی اینجانب الهه ولی زاده فرزند اسماعیل به شماره شناسنامه ۹۴۰۳ صادره از دزفول در مقطع کارشناسی رشته مهندسی پزشکی صادره از واحد دانشگاهی آزاد اسلامی دزفول با شماره ۲۲۹۵۱۲۳ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است. از یابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد دزفول به نشانی کوی آزادگان بلوار دانشگاه ارسال نماید.

برگ سبز خودرو وانت تویوتا لندکروز مدل ۱۹۸۶ به شماره انتظامی ۱۸۳ص ۳۵ ایران ۶۱ به شماره موتور ۰۳۱۰۶۹ به شماره شاسی ۰۹۴۹۷۵ به مالکیت قمری علائی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است. ۱۰۹۷

دفترچه ثبت ساعت اتوبوس به شماره ۳۰۳۵۶ تاریخ صدور ۱۴۰۰/۷/۲۷ متعلق به اینجانب امیر دشتیان نژاد فرزند خسرو به شماره ملی ۱۷۴۱۲۴۷۰۷۱ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

مدرک فارغ التحصیلی اینجانب حمید جادری نیا فرزند جواد به شماره شناسنامه ۴۰۶۰۰۳۳۶۲۶ متولد ۱۳۶۸ صادره از خرم‌آباد فوق دیپلم در رشته الکترونیک در مقطع کاردانی پیوسته به شماره دانشجویی ۸۶۰۷۰۳۸۶۰ صادره از دانشگاه آزاد اسلامی آبادان مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودرو وانت تیپ ۱۵۱ ساپیا مدل ۱۳۹۵ به شماره پلاک ۷۲ ایران ۱۹۶ط ۹۵ و شماره موتور M۱۳/۰۵۵۶۲۷۸۰ و شماره شاسی NAS۴۵۱۱۰۰G۴۹۱۴۱۸۰ به نام فرزاد کاویانپور مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اینجانب مهین باقی مالک خودرو سواری رانا ۵ TU مدل ۱۳۹۳ به شماره انتظامی ۸۳د۴۶۷ ایران ۲۳ به شماره موتور ۱۶۳B۰۰۶۸۸۶۷ بهشماره شاسی NAAU۰۱FE۱ET۰۵۴۳۶۶ به علت فقدان اسناد فروش (سند کمپانی) تقاضای رونوشت المثنی اسناد مذکور را نموده است لذا چنانچه هر کس ادعایی در مورد خودروی مذکور دارد ظرف ده روز به دفتر حقوقی سازمان فروش شرکت ایران خودرو واقع در پیکانشهر ساختمان سمند مراجعه نماید بدیهی است پس از انقضای مهلت مزبور طبق ضوابط مقرر اقدام خواهد شد.

برگ سبز خودروی سواری پژو ۴۰۵ جی ال ایکس XU۷ مدل ۱۳۹۶ به رنگ نقره ای متالیک به شماره موتور ۱۲۴K۱۰۰۵۷۹۰ به شماره شاسی NAAM۰۱CE۷HK۵۷۴۸۷۶ به نام معراج ریگی به شماره انتظامی ۷۸۸ط ۷۸ ایران ۸۵ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل برگ فروش کارخانه خودرو سواری پژو ۲۰۶ هاچ بک مدل ۱۳۸۳ رنگ نقره ای آبی متالیک به شماره موتور FSM۸۴۶۷۲۱۹۶ شماره شاسی ۸۳۶۱۶۵۶۰ و شماره پلاک ایران ۸۱- ۶۹۱ق ۴۴ به نام اینجانب سیدمهدی رضائی فاتح آبادی فرزند سیدجمال مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

به اطلاع میرساند برگ سبز وانت دوکابین سیستم مزدا تیپ ۲۰۰۰ مدل ۱۳۷۹ موتور ۳۴۰۳۵۰ شماره پلاک ایران ۸۹- ۳۶۵د۴۷ رنگ نوک مدادی متالیک به نام عباس شعبان شماره ملی ۵۸۰۹۵۲۷۰۳۵ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز موتورسیکلت پرواز ۲۰۰ مدل ۱۳۹۸ به شماره انتظامی ۹۳۲۱۱- ۶۳۳ به شماره موتور ۱۴۴۸۰۶۸۴ به شماره شاسی ۱۰۵۱۰ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز پژو ۴۰۵ مدل ۸۰ به شماره موتور ۲۲۵۲۸۰۱۵۴۵۳ به شماره شاسی ۸۰۳۱۵۰۰۸ به شماره انتظامی ۸۲۹ص ۹۷ ایران ۶۹ به نام محمد سلطانی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت (برگ سبز) مربوط به وسیله نقلیه تراکتور کشاورزی سیستم ITM تیپ ۴۷۵-۴*۴ مدل ۱۳۹۸ به رنگ قرمز روغنی به شماره نیروی انتظامی ۵۲۸ک ۴۲ ایران ۵۹ به شماره موتور MT۴A۲W۵۱۱۳G به شماره شاسی N۲HKTAD۲CKEV۰۳۳۱۲ متعلق به آقای جواد امانی بنافقی به کد ملی ۴۸۶۹۸۵۲۷۰۵ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز و کارت تاکسی پژو ۴۰۵ مدل ۱۳۸۶ به رنگ سبز فسفری با نوار شطرنجی مشکی به شماره انتظامی ۳۶۳ت ۱۹ ایران ۱۱ و شماره موتور ۱۲۴۸۵۲۳۵۶۷۶ و شماره شاسی ۴۰۴۰۱۸۳۰ به نام گشتاسب سیاح مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمپانی سواری پژو پارس مدل ۱۳۸۹ رنگ سفید به شماره انتظامی ۴۳۶ب ۴۷ ایران ۲۳ و شماره موتور ۱۲۴۸۹۲۰۵۳۰۱ و شماره شاسی ۴۷۸۳۸۸ به نام مهدی حاجی پور کاشی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز و سند کمپانی و کارت ماشین سونای خرمالی فرزند محمد به شماره شناسنامه ۳۴ صادره از گنبدکاووس در مقطع کارشناسی رشته آموزش ابتدایی صادره از واحد دانشگاهی دانشگاه آزاد اسلامی گنبدکاووس با شماره ۴۳۲۱۶۰۵ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است. از یابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد گنبدکاووس به نشانی گنبدکاووس - جنب بیمارستان تامین اجتماعی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

مدرک فارغ التحصیلی اینجانب مریم بای فرزند کرمعلی به شماره شناسنامه ۷۱۱ صادره از گنبدکاووس در مقطع کاردانی رشته تربیت بدنی صادره از واحد دانشگاهی دانشگاه آزاد اسلامی آزادشهر واحد سما با شماره ۱۴۸۸۱۸۶۰۱۰۸۷ مفقود گردیده است و فاقد اعتبار می باشد از یابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی آزادشهر واحد سما به نشانی آزادشهر - دانشگاه آزاد اسلامی آزادشهر ارسال نماید.

پلاک موتورسیکلت لیفان ۱۲۵ به رنگ زرد مدل ۱۳۹۵ به نام فرزاد شهیدی فر به شماره انتظامی ۷۷۵-۱۷۲۲۹ به شماره موتور NC۵۰۶۱۵۶۰-۰۱۲۵ به شماره شاسی NC۵***۱۲۵N۹۵۲۲۱۳۶ به علت سهل انگاری مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبزسواری پژو۴۰۵ جی ال ایکس مدل ۸۸ به شماره پلاک ۹۵د۴۵۹ ایران۱۶ وشماره موتور NAAM۰۱CA۵۹R۲۹۰۵۲۸ وشاسی ۱۲۴۸۸۰۳۹۳۵۵ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

شناسنامه (برگ سبز) متعلق به یک دستگاه خودروی سواری پژو ۴۰۵ مدل ۱۳۹۵ به رنگ خاکستری متالیک به شماره پلاک ۹۲۶م۱۹ ایران ۹۵ به شماره موتور ۱۲۴K۰۷۷۵۷۶۹ شماره شاسی ۵۱۲۶۵۴ به نام امین سرفرازی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمپانی و برگ سبز سواری پژو ۲۰۶ هاچ بک مدل ۱۳۹۰ رنگ سفید روغنی به شماره انتظامی ۹۴۶ه۷۵ ایران ۵۳ و شماره موتور ۱۴۱۹۰۰۱۵۷۴۱ و شماره شاسی ۵۱۰۴۲۵ به نام خانم هدیه برزکار مفقود گردیده و از درجه