



سرویس‌های مدارس از طرح زوج و فرد معاف شدند

معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ اعلام کرد که خودروهای سرویس مدارس دارای مجوز رسمی و ثبت شده در سامانه «سیند» از طرح زوج و فرد از درب منزل معاف هستند.

سرهنگ فیروز کثیر با اشاره به اجرای همزمان طرح زوج و فرد و آغاز سال تحصیلی گفت:بامصوبه کار گروه‌اضطرار آلودگی هوا،برای جلوگیری از اختلال در رفت‌وآمد دانش آموزان، تردد سرویس‌های مجاز در محدوده طرح بدون جریمه خواهد بود.

او با تأکید بر نقش سرویس مدارس در جابه‌جایی بخش زیادی از دانش آموزان توضیح داد: آموزش و پرورش باید فهرست پلاک سرویس‌های مجاز را به شهرداری اعلام کند و شهرداری نیز این اطلاعات را در اختیار پلیس راهور قرار خواهد داد تا امکان تردد آنها فراهم شود. به گفته سرهنگ کثیر، این تصمیم برای کاهش دغدغه خانواده‌ها اتخاذ شده و سرویس‌هایی که فاقد مجوز یا خارج از فهرست راسالی باشند، همچنان مشمول اعمال قانون خواهند شد.



جریمه ۶۱۴ هزار خودروی دودزا در ۹ ماه

معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ با تأکید بر تشدید برخورد با خودروهای آلاینده اعلام کرد که از ابتدای سال تاکنون بیش از ۶۱۴ هزار خودروی دودزا اعمال قانون شده و معاینه فنی بیش از ۲ هزار و ۴۰۰ خودرو نیز باطل شده‌است.

به گزارش «جوان»، سرهنگ احسان مؤمنی با اشاره به افزایش آلودگی هوای تهران گفت: در شرایط ناریجی، قرمز و بنفش، کمیته اضطرار آلودگی هوا تشکیل و طرح‌هایی مانند زوج و فرد از درب منزل به صورت سراسری اجرا می‌شود؛ حتی دارندگان طرح ترافیک سالانه نیز مشمول محدودیت خواهند بود. وی با بیان اینکه از ابتدای سال تاکنون بیش از ۶۱۴ هزار خودروی دودزا اعمال قانون گرفت که تا اواخر سال ۱۴۰۲ افزایش در مجموع ۳۲ و ۵۴۹ خودرو به دلیل آلایندگی یا نقص فنی، معاینه فنی‌شان ابطال شده‌است. معاون عملیات پلیس راهور بر ادامه توضیح داد که خودروهای دودزا علاوه بر جریمه، با ابطال معاینه فنی نیز مواجه می‌شوند و دارندگان موظفند پس از تعمیر، برای دریافت معاینه فنی جدید اقدام کنند؛ در غیر این صورت به ازای هر روز تردد، جریمه خواهند شد.

اعتراف راننده مینی‌بوس به قتل زن مسافر

جسد یک زن صوان که چند ساعت پس از اعلام فقدانیش پیدا شد، پلیس را ربا جنای‌تشی هولناک در شهرستان البرز روبه‌رو کرد. بررسی‌های اولیه نشان داد او برای رفتن به محل کار از خانه خارج و آخرین بار در بیدستان سوار یک مینی‌بوس شده بود.

سردار محمدقاسم طر هانی، فرمانده انتظامی استان قزوین گفت: چند روز قبل با اعلام ناپدید شدن یک زن از سوی اعضای خانواده‌اش، مأموران پلیس شهرستان البرز با ردیابی مسیر حرکت مقتول و انجام اقدامات فنی متوجه شدند وی آخرین بار سوار یک مینی‌بوس شده‌است. در شاخه دیگری از بررسی‌ها، مأموران راننده ۳۳ ساله مینی‌بوس را شناسایی و دستگیر کردند. متهم ابتدا منکر هر گونه اطلاع از سرنوشت زن جوان شد، اما در ادامه به قتل اعتراف کرد و گفت برای سرعت طلای‌های مقتول دست به جنایت زده‌است.

غلامرضا مسکنی

در آستانه آغاز طرح زمستانی ۱۴۰۴، رئیس پلیس راهور فراجا با هشدار نسبت به ورود موج جدید بارش‌ها، بر ضرورت آمادگی کامل دستگاه‌های خدماتی و امدادی تأکید کرد و

با یادآوری جان‌باختن ۳ هزار و ۳۸۳ نفر در زمستان گذشته، مدیریت سرعت، جلوگیری از انسداد راه‌ها، نظارت بر ناوگان سنگین و کنترل تجهیزات زمستانی را از مهم‌ترین اولویت‌ها بر شمرد. سردار تیمور حسینی با بیان اینکه زوج و فرد راه‌حل اصلی کاهش آلودگی نیست، گفت که راه‌حل واقعی استاندارد دساری سوخت و موتور خودروها، تقویت حمل‌ونقل عمومی و تعیین تکلیف موتورسیکلت‌های فرسوده است.

زمستان سال گذشته، هر روز به‌طور میانگین ۲۷ نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست دادند. آمار مرگومیر تصادفات زمستانی سال ۱۴۰۳ نسبت به سال قبل تر، ۱۳۹ نفر افزایش داشته‌است؛ در حالی که به گفته پلیس، تجهیزات و نیروی به‌کار گرفته‌شده از سوی سازمان‌ها و ادارات مربوطه برای روان‌سازی ترافیک و جلوگیری از حوادث خونین، نسبت به سال قبل تر افزایش یافته بود.

هر چند راننده، خودرو و جاده سه عامل اصلی بروز تصادفات هستند، اما آمار بالا نشان می‌دهد مسئولان و سازمان‌ها در این حوزه به‌درستی به وظایف خود عمل نکرده‌اند و بر گزاری همایش‌ها و اجرای طرح‌های مختلف برای جلوگیری از حوادث جاده‌ای نیز چندان مؤثر نبوده‌است.

در حادثه تصادف خودروی حامل خانواده سقاب اصفهانی، معاون جدید رئیس جمهور که منجر به فوت همسر و دو فرزند وی شد، هر چند «خواب‌آلودگی» عامل اصلی اعلام شد، اما اگر این خانواده سوار بر خودرویی با تجهیزات ایمنی بالاتر بودند، احتمالاً حادثه تا این اندازه دلخراش رخ نمی‌داد.

در همین زمینه، مطالبه‌گری پلیس درباره حقوق شهروندان همواره متوجه خودروسازان بوده‌است؛ به‌طوری‌که پلیس بارها بر ارتقای کیفیت، رعایت استانداردهای ایمنی و رفع نقص‌های فنی خودروها تأکید کرده تا از تصادفات مرگبار و خسارات جانی جلوگیری شود، اما این مطالبه‌گری در عمل به نتیجه مطلوب نرسیده‌است.

به گفته پلیس، کنترل و کاهش آمار کشته‌های تصادفات وظیفه همه سازمان‌هاست و لازم است این موضوع از سوی مقامات بلندمر تبه، از جمله رئیس‌جمهور و وزیران با جدیت پیگیری شود تا به نتیجه‌ای قابل قبول برسد. سردار تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا، در جلسه کمیته هماهنگی طرح‌های ترافیکی ویژه زمستان ۱۴۰۴ در حضور دستگاه‌های امداد رسان و خدماتی برگزار شد با اشاره به ورود موج جدید بارش‌ها گفت: «در آستانه بارش‌های گسترده قرار داریم و امیدواریم این رحمت الهی با وجود دشواری‌های احتمالی، به بهبود شرایط کشور کمک کند.» رئیس پلیس راهور فراجا با اشاره به آمار سال گذشته طرح زمستانی افزود: «در زمستان گذشته ۳ هزار و ۳۸۳ نفر در حوادث رانندگی جان باختند. تمرکز اصلی ما باید بر جلوگیری از انسداد راه‌ها و همچنین مدیریت سرعت برای پیشگیری از تصادفات باشد.»

تأکید بر کنترل فنی ناوگان عمومی و تجهیزات زمستانی

وی با بیان ضرورت سلامت ناوگان عمومی

مسافری، از سازمان راهداری خواست نسبت به کنترل دقیق ناوگان و تأمین لاستیک استاندارد اقدام کند تا از تردد خودروهای سنگین با لاستیک‌های فرسوده جلوگیری شود.

سردار تیمور حسینی همچنین خطاب به پلیس راه، کنترل تجهیزات زمستانی، معاینه فنی و بیمه شخص ثالث را از الزامات دانست و خواستار افزایش نظارت بر مراکز معاینه فنی شد.

هشدار درباره تردد تریلرهای پنج‌محور

وی با اشاره به حوادث ناشی از چپچی کردن کشنده‌ها اعلام کرد: «در محورهای برف‌گیر باید محدودیت تردد برای تریلرهای پنج‌محور اعمال شود.»

وی همچنین نسبت به تولید کاربری‌های غیراستاندارد در کارگاه‌های غیرمجاز هشدار داد و خواستار ورود جدی وزارت صمت، سازمان استاندارد و سازمان راهداری به این موضوع شد.

راهاندازی سامانه پیامکی هشدار جوی و ترافیکی

رئیس پلیس راهور فراجا از استان‌ها خواست سامانه پیامکی هشدار جوی و ترافیک را فعال کنند تا رانندگان در لحظه از وضعیت مسیر پیش روی خود مطلع شوند. او مثال زد: «راننداهی که از تهران راهی هرمزگان است، باید در طول مسیر پیام‌های هشدار را دریافت کند.»

ضرورت تجهیز خودروها و آمادگی امدادخودروها

سردار حسینی با اشاره به مشکلات سال‌های گذشته گفت: «نبود زنجیر چرخ در یک خودرو می‌تواند یک محور را برای صدها خودرو مسدود کند.» او بر حمل تجهیزات ضروری توسط امدادخودروها تأکید کرد.

زمان رزمایش و اجرای طرح زمستانی

در این نشست، مقرر شد رزمایش طرح زمستانی در ۲۵ آذر برگزار و طرح نیز تا ۲۰ اسفند اجرا شود؛ البته امکان تمدید در صورت بارش‌های گسترده قرار داریم و امیدواریم این رحمت الهی با وجود دشواری‌های احتمالی، به بهبود شرایط کشور کمک کند.» رئیس پلیس راهور فراجا با اشاره به آمار سال گذشته طرح زمستانی افزود: «در زمستان گذشته جدی ایفا کنند.»

روایت پلیس از سانحه خانواده معاون رئیس‌جمهور

سردار حسینی در توضیح جزئیات حادثه اخیر که منجر به فوت خانواده یکی از معاونان رئیس‌جمهور شد، گفت: «بررسی‌های میدانی و فنی هیچ نشانه‌ای از دخالت خودروی دیگر

حوادث

سرویس حوادث ۸۵۲۳۰۶۰

رئیس پلیس راهور فراجا:

زوج و فرد راه‌حل اصلی آلودگی نیست



را تأیید نمی‌کند. نبود آثار ترمز و تغییر مسیر نشان می‌دهد راننده در لحظه برخورد کنترل‌لی بر خودرو نداشته و این وضعیت تقریباً همیشه ناشی از خستگی و خواب‌آلودگی است.»

وی تأکید کرد: «ترکیدگی لاستیک پس از برخورد رخ داده‌است. حتی اگر وسیله‌ای موجب انحراف شده‌باشد، علت تامه فقط تغییر می‌کند؛ اما نتیجه همان عدم توانایی در کنترل وسیله نقلیه است.»

او با ابراز همدردی برای خانواده داغدار برای دکتر سقاب‌اصفهانی آرزوی صبر کرد.

فرسودگی ناوگان عامل آلودگی و افزایش خطر تصادفات

سردار حسینی در بخش دیگری از سخنان‌ش، نوسازی ناوگان را «ضرورتی فوری» خواند و گفت: «سهم خودروهای فرسوده در آلودگی هوا، مصرف بالای سوخت، اتلاف انرژی و شدت تصادفات بسیار بالاست. ورود رئیس‌جمهور به موضوع اصلاح موتور خودروها اقدامی ضروری بود و پلیس به‌طور کامل مصوبات را اجرا می‌کند.»

وی درباره ناوگان دیزلی افزود: «بخش عمده خدمات شهری بر دوش ناوگان دیزلی است و قبل از خروج خودروهای فرسوده باید جایگزین مناسب فراهم شود. نصب کاتالیست و رفع دودزایی نیز وظیفه سازمان محیط‌زیست است و ابزار پلیسی به تنهایی کافی نیست.»

طرح زوج و فرد: تصمیم کمیته اضطرار آلودگی هوا

رئیس پلیس راهور تأکید کرد: «طرح زوج و فرد متعلق به پلیس نیست، بلکه تصمیم کمیته اضطرار آلودگی هواست.»

سردار تیمور حسینی افزود: «زوج و فرد راه‌حل اصلی کاهش آلودگی نیست، راه‌حل واقعی شامل استانداردسازی سوخت و موتور خودروها، تقویت حمل‌ونقل عمومی و تعیین تکلیف موتورسیکلت‌های فرسوده است. بیش از ۹۰ درصد موتورسیکلت‌ها در سن فرسودگی قرار دارند.»

ادامه مطالبه‌گری پلیس

وی در پاسخ به پرسش «جوان» مبنی بر اینکه بخش عمده‌ای از تصادف‌های مرگبار ناشی از نقص ایمنی خودروها و مشکلات جاده‌ای است و پلیس در گذشته برای دفاع از حقوق شهروندان این مسائل را از دستگاه‌های مسئول مطالبه می‌کرد، اما چرا امروز این مطالبه‌گری کم‌رنگ شده‌است، گفت: «مطالبه‌گری ما در زمینه دفاع از حقوق شهروندان، فصولی و مقطعی نیست. وقتی می‌گوییم خودرو باید از نظر کیفی به سطح ایده‌آل استاندارد‌ها برسد، این حرف امروز و فراموش‌شدنی فردا

نیست؛ تا زمانی که این هدف محقق نشود، جزو مطالبات ما باقی می‌ماند. برای نمونه، یکی از مواردی که پلیس با جدیت برای ارتقای ایمنی خودرو و حفاظت از جان راننده و سرنشینان پیگیری کرده، موضوع راهاندازی مرکز تست تصادف است که به‌زودی افتتاح خواهد شد. این مرکز سطح ایمنی خودروها را در برخورد‌های جلو و جانبی ارزیابی می‌کند و با راهاندازی آن، تحول چشمگیری در بهبود کیفیت ایمنی و میزان ضربه‌پذیری خودروها رخ خواهد داد.»

پیشنهاد پلیس برای تشدید برخورد باراندگی در حالت مستی

در پایان، سردار حسینی با اشاره به تصادفات ناشی از مصرف الکل گفت: «قانون موجود بازدارنده نیست. پیشنهاد ما افزایش مدت توقیف خودرو به یک ماه، تعیین حداقل جریمه ۲۰ میلیون تومان و تشدید برخورد در صورت رانندگی در دوره توقیف گواهینامه است تا بازدارندگی لازم ایجاد شود.»

افزایش تلفات و چالش‌های طرح زمستانی پلیس راهور ۱۴۰۳

در ادامه رئیس پلیس راه راهور فراجا با تشریح جزئیات طرح زمستانی سال ۱۴۰۳، از پوشش گسترده این طرح در بیش از ۶ هزار و ۸۰۰ پایگاه و افزایش ۱۱ درصدی نیروی انسانی خبر داد. سردار احمد کرمی اسد با اشاره به رشد ترددهای برون شهری و افزایش ۴/۳ درصدی تلفات تصادفات زمستانی، چالش‌هایی مانند کمبود تجهیزات زمستنی، اسکان اضطراری، تأخیر در اعزام ناوگان و ضرورت هماهنگی میان دستگاه‌های امدادی را از محورهای مهم ارزیابی نمود. طرح سال گذشته بر شمرد.

افزود: در سال گذشته بیش از ۹۰ هزار نیروی عملیاتی در محورهای اصلی و روستایی مستقر شدند و دستگاه‌هایی مانند راهداری، اورژانس، هلال احمر و شرکت‌های خصوصی با تجهیزات کامل در اجرای طرح همکاری کردند. علاوه بر این، شش نقطه جدید در استان‌های خوزستان و یزد تحت پوشش زمستانی قرار گرفت و تنها استان‌های بوشر، مازندران و بلوچستان و هرمزگان خارج از طرح باقی ماندند.

سردار کرمی اسد علت اصلی تصادفات زمستانی را «عدم کنترل خودرو» تحت تأثیر شرایط جوی و «عدم توجه به جلو» اعلام کرد و با‌هز زمانی ۱۶ تا ۲۰ تریجرانی‌ترین ساعت وقوع حوادث دانست. او افزود: بخش قابل توجهی از حوادث میان ساعت ۱۲ تا ۲۰ رخ می‌دهد و باید در ارزیابی عملکرد طرح مورد توجه ویژه قرار گیرد.

وی همچنین به چالش‌های عملیاتی سال گذشته اشاره کرد و گفت: نبود فضاهای مناسب برای اسکان اضطراری، تأخیر در آمادسازی و اعزام ناوگان، کمبود جرقفیل‌های سنگین و مشکلات سوخت‌رسانی، روند خدمات‌رسانی را دشوار کرده‌است. کنترل فنی دقیق ناوگان مسافری و هماهنگی کامل میان دستگاه‌های امدادی از دیگر نکات مهمی است که باید مورد توجه قرار گیرد.

رئیس پلیس راهور درباره طرح زمستانی امسال تأکید کرد: «یک خط قرمز قطعی برای عبور خودروهای شخصی و امدادی تعیین شده و نیروها در ورودی محورها نظارت ویژه بر رعایت الزامات ایمنی خواهند داشت.» او افزود اطلاع‌رسانی دقیق به مسافران و استفاده از داده‌های هوشناسی از ابزارهای کلیدی مدیریت زمستانی هستند تا عملیات امدادی با هماهنگی و دقت بیشتری اجرا شود.

۱۴ یادداشت

آلودگی هوا و دور باطل محدودیت‌ها



حسین فصیحی

دبیر گروه حوادث

هر سال که تقویم به روزهای سرد نزدیک می‌شود، تهران وارد مرحله‌ای آشنا اما فرساینده می‌گردد؛ مرحله‌ای که در آن شهر پیش از آنکه زمستان برسد، زیر سایه سنگین آلودگی فرو می‌رود. این بار اما روایت، همان تکرار همیشگی نیست. موج جدید آلودگی، همراه با تعطیلی‌های گسترده و محدودیت‌های متوالی، ذهن شهروندان را درگیر پرسشی عمیق‌تر کرده‌است: چرا پس از ده‌ها هشدار و صدها طرح کوتاه‌مدت، هنوز کیفیت هوا کوچک‌ترین نشانی از بهبود ندارد؟ و مهم‌تر از آن، چرا مدیریت شهری همچنان ساده‌ترین نسخه‌ها، تعطیلی، محدودیت و جریمه -ر به‌عنوان راه‌حل‌های اصلی پیش می‌کشد، بی‌آنکه سراغ درمان‌های ریشه‌ای، پرهزینه‌تر اما ضروری برود؟

این پرسش زمانی جدی‌تر می‌شود که آمار تازه‌ای منتشر می‌شود؛ پس از اجرای محدودیت‌های ترافیکی در هفته نخست آذر، حجم ترافیک تهران حدود ۲۷ درصد کاهش یافته‌است. عددی که از نگاه مدیران، نشانه اثرگذاری طرح‌هاست، اما از نگاه شهروند، فقط یادآور این پرسش است که این کاهش ترافیک در مقابل چه هزینه‌ای به دست آمده‌است؟ تعطیلی مدارس، دورکاری اجباری، محدودیت تردد، جابه‌جایی ساعات اجرای طرح‌ها و فشار مضاعف به دارندگان خودرو. اما در مقابل، کدام دستاورد پایدار به دست آمده‌است؟ آیا روز بعد، هفته بعد یا ماه بعد هوا بهتر می‌شود؟ یا فقط کمی از مرگ‌آوری‌اش کاسته می‌شود تا دوباره در اولین وارونگی هوا به نقطه هشدار برسیم؟

اینکه دستگاه‌مدیریتی در اولین گام به جریمه و محدودیت پناه می‌برد، فقط یک انتخاب نیست؛ نشانه‌ای است از فقر راهبردی. سال‌هاست که به جای تقویت حمل‌ونقل عمومی، نوسازی ناوگان، حذف خودروهای آلاینده، مدیریت زمان سفر، تولید سوخت استاندارد و توسعه زیرساخت‌های هوشمند، ساده‌ترین ابزار اجرا می‌شود. محدودیت و جریمه. این شیوه، یک دلیل روشن دارد: از آن‌جا که سریع اجرا می‌شود و درآمزا است، اما پرسش اینجاست که آیا بحران آلودگی هوا با این روش درمان می‌شود؟ پاسخ روشن‌تر از همیشه، خیر.

شهروند امروز در تهران حساب‌وکتاب خود را دارد. وقتی هزینه‌های مسویر در تاکسی اینترنتی به بیش از ۲۰۰ هزار تومان می‌رسد، بسیاری ترجیح می‌دهند یا خودروی شخصی تردد کنند. اگر هم پیامک جریمه برسد، آن را همان هزینه جابه‌جایی می‌دانند. در چنین وضعیتی، حتی با طرح‌زوج و فرد از درب منزل نیز خیابان‌ها خالی نمی‌شود. کافی است در یک روز زوج در خیابان قدم بزنید تا ببینید چه تعداد پلاک فرد در حال ترددند. به همان اندازه در روز فرد، پلاک‌های زوج جریمه بازدارنده نیست، چون گزینه جایگزین وجود ندارد. وقتی حمل‌ونقل عمومی نایب‌اسان، شلوغ، ناگوار اما نااهم‌هنگ باشد، شهروند بین هزینه بالا و ریسک جریمه یکی را انتخاب می‌کند. و معمولاً جریمه، انتخاب کم‌هزینه‌تری است. در حوزه خودروهای دودزا نیز وضعیت مشابه است. در ۹ ماه گذشته بیش از ۶۱۴ هزار خودروی دودزا اعمال قانون شده و ۳ هزار و ۴۰۰ معاینه فنی باطل شده‌است، اما آیا این اعداد نشان‌دهنده بهبود وضعیتند؟ نه دقیقاً.

از سوی دیگر، علما تنها بخشی از دوربین‌ها کارایی لازم را دارند. معاون عملیات پلیس راهور اعلام کرده تهران باید حداقل ۲ هزار سامانه ثبت تخلف فعال داشته باشد، اما کمتر از ۵۰۰ عدد فعال است، آن هم با کیفیتی نه‌چندان قابل اتکا. تأخیر در ارسال داده‌ها باعث می‌شود اعمال قانون، کارایی بازدارنده خود را از دست بدهد؛ شهروند با دیدن پیامک جریمه‌ای را زمانی دریافت می‌کند که خودرو اساساً در پارکینگ پارک بوده‌است. با این شرایط، پرسش محوری باز می‌گردد: چرا سیاست‌مداریدیتی به جای آنکه به سراغ درمان اصلی برود، به آرامبخش سریع‌ال‌اثر بسنده می‌کند؟ پاسخ روشن است؛ گزینه‌های اصلی زام‌بیرند. توسعه مترو، نوسازی اتوبوس‌ها، حذف خودروهای فرسوده، تولید سوخت استاندارد، توسعه پایدار راه‌ها و دوچرخه‌ر‌ها، همگی پروژه‌هایی چندساله‌اند. بودجه‌ای که باید صرف توسعه حمل‌ونقل عمومی شود، سال‌هاست با تخصیص نمی‌یابد یا در بحران‌های دیگر بلعیده می‌شود. تعطیلی و جریمه، ساده‌ترین ابزار برای نشان دادن «واکنش سریع» مدیریت است، اما این پاسخ سریع، دقیقاً همان عاملی است که مسئله را سال‌هاست روی میز نگه داشته‌است. کاهش ترافیک با محدودیت به‌دست می‌آید، اما این کاهش پایدار نیست. هوا کمی از حالت هشدار فاصله می‌گیرد، محدودیت‌ها برداشته می‌شود و دوباره حجم ترافیک و آلودگی به سطح قبلی بازمی‌گردد. تهران نه با تعطیلی مدارس پاک می‌شود، نه با جریمه و نه با زوج و فرد. تهران فقط با راداری واقعی برای تغییر ساختار حمل‌ونقل نجات پیدا می‌کند. تا زمانی که این‌ترین مسائل -از نوسازی ناوگان و ارتقای سامانه‌های هوشمند گرفته تا اصلاح سوخت و توسعه حمل‌ونقل عمومی -به تعویق بینفتند، محدودیت‌ها فقط نقش یک پانسمان موقت را بازی می‌کنند.

در نهایت، پرسش همچنان پابرجاست: چه زمانی اراده‌ای برای حل ریشه‌ای بحران شکل می‌گیرد؟ و چرا همیشه سهل‌ترین راه -محدودیت- به‌عنوان تنها راه معرفی می‌شود؟

تهران، بیش از هر زمان دیگری، به برنام‌های نی‌یاز دارد که از تنفس مصنوعی به تنفس واقعی برسد؛ برنامه‌ای که نه برای یک هفته اضطرار، بلکه برای یک نسل آینده طراحی شده باشد.

مفقودی

کلیده مدارک شامل سند کمپانی،برگ سبزو کارت موتورسیکلت سیستم باختر ۱۲۵،مدل ۱۳۸۹،پلاک ۴۳۲۷۴-۵۷۸،شماره موتور ۱۰۵۱۴۰۶۳،شماره شاسی ۱۲۵B۸۹۷۱۶۳،بنام عباس کارگر بلگری به کد ملی ۲۶۷۷۷۶۸۴۳۷ مفقود گردید و فاقد اعتبار است.

گیلان

مفقودی

اصل سند مالکیت دو دانگ یک قطعه زمین به شماره ۱۲۵فرعی از چهل و یک اصلی به شماره یکتا ۰۴۷۲۰۱۱۰۰۳۱۸۰۱۴۰۳۲۰۳۰۱ریال ۱۹۴۳۱۱۷اداره ثبت و اسناد صومعه سرا مفقود گردید و فاقد اعتبار است.

گیلان

مفقودی

برگ سبز و سند کمپانی (کلیده مدارک) سواری سایپا مدل ۱۳۹۴،پلاک ۲۵۹۹۱۳ ایران ۵۶،شماره موتور ۵۴۶۱۹۴۱،شماره شاسی F۳۴۳۸۸۴۱...MAS۴۱۱۱،بنام مختار صافدل کسمائی مفقود گردید و فاقد اعتبار است.

گیلان

