کارشناسان از چرایی افزایش حوادث جاده‌ای در چند ماه اخیر می‌گویند

کابوس منحوس اتوبوس‌ها

مهدی توحیدی| از مهر امسال که پاییز هنوز تازه از راه رسیده بود تا روزهای سرد دی، جاده‌های کشور بارها شاهد واژگونی اتوبوس‌هایی بودند که هر کدام فهرست تازه‌ای از کشته‌ها و مصدومان به‌جا گذاشتند. در همین مدت کوتاه، بیش از ۲۰ نفر جان خود را از دست دادند و افزون بر ۱۲۰ نفر مصدوم شدند؛ آماری که نشان می‌دهد سوانح اتوبوسرانی دیگر رخدادهایی پراکنده نیستند، بلکه به روایتی تکرارشونده در جاده‌ها تبدیل شده‌اند.

نخستین خبر تلخ، ۸ مهر مخابره شد؛ اتوبوس حامل دانشجویان دانشکده پیراپزشکی در محور سمنان-سرخه پس از برخورد با یک تریلی و خارج شدن از مسیر، واژگون شد. در این حادثه دو نفر در همان لحظات نخست جان باختند و چندین نفر دیگر مصدوم شدند. تنها سه روز بعد، در جاده فیروزکوه، اتوبوسی دیگر به ته دره سقوط کرد؛ حادثه‌ای که چهار کشته و ۲۳ مصدوم به‌جا گذاشت.

بامداد ۱۸ آذر نیز برخورد شدید یک دستگاه اتوبوس با خودرو سواری در محور بندرخمیر به کهورستان، سه نفر از سرنشینان خودرو سواری را به کام مرگ کشاند.

این زنجیره مرگبار در ۲۷ آذر در محور اصفهان-نطنز ادامه یافت؛ جایی که واژگونی یک اتوبوس مسافربری به مرگ ۱۳ نفر و مصدومیت ۱۱ نفر انجامید. تازه‌ترین حلقه این سلسله حوادث نیز جمعه گذشته با واژگونی یک دستگاه اتوبوس اسکانیا در محور اصفهان-یاسوج ادامه یافت که به کشته شدن سه نفر و مجروحیت ۱۵ سرنشین انجامید.

این‌ها تنها چند صحنه از روایت تلخ جاده‌هایی است که در کمتر از دو ماه گذشته، ده‌ها خانواده را داغدار کرده‌اند. اما تصویر بزرگ‌تر، نگران‌کننده‌تر از این چند حادثه است.

مجموع این ارقام، ایران را در شمار کشورهایی با بالاترین نرخ تصادفات جاده‌ای در جهان قرار داده و نگرانی‌ها درباره ایمنی راه‌ها، کیفیت خودروها و رعایت مقررات رانندگی را دوچندان کرده است. کارشناسان، کاهش کیفیت خودروهای تولید داخل، وضعیت نامناسب بخشی از شبکه جاده‌ای، سرعت غیرمجاز، خستگی و حواس‌پرتی رانندگان را از مهم‌ترین عوامل تداوم این حوادث می‌دانند؛ عواملی که هر بار پس از یک سانحه، دوباره و دوباره در روایت جاده‌ها تکرار می‌شوند.

■ایمنی راه‌ها متولی واحد و مشخصی دارد

جعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران با تأکید براینکه موضوع ایمنی راه‌ها اگرچه به بیش از ۱۰ سازمان و نهاد مرتبط است، اما متولی واحد و مشخصی دارد، می‌گوید: متولی اصلی این حوزه، کمیسیون ایمنی راه‌های کشور است و تا زمانی که این اصل بدیهی به رسمیت شناخته نشود، نمی‌توان انتظار بهبود جدی در وضعیت ایمنی معابر را داشت.

مهرداد تقی‌زاده، معاون اسبق حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی در گفت‌وگو با قدس توجه به ایمنی راه‌ها را مستلزم رعایت چند مسئله اساسی می‌داند و بیان می‌کند: نخست آنکه کمیسیون ایمنی راه‌های کشور باید به‌صورت مستمر، منظم و مؤثر جلسات خود را برگزار و وضعیت ایمنی راه‌های کشور را به شکل دائمی پایش کند؛ دوم، کمیسیون‌های ایمنی راه‌های استان‌ها نیز موظف‌اند جلسات خود را به‌طور منظم تشکیل داده و شرایط ایمنی استان را به‌صورت دقیق تحلیل کنند.

وی با بیان اینکه نقش نظارتی کمیسیون ملی نباید تضعیف شود، تصریح می‌کند: کمیسیون ایمنی راه‌های کشور باید به‌طور فعال وضعیت ایمنی استان‌ها را رصد کرده و در صورت بروز مشکل، از کمیسیون‌های ایمنی استانی درباره علل افزایش سوانح و تلفات توضیح بخواهد؛ این زنجیره مسئولیت نباید مخدوش یا رها شود.

تقی‌زاده یکی دیگر از الزامات اساسی را تهیه نقشه راه ایمنی راه‌های کشور عنوان کرده و می‌گوید: این نقشه راه باید با تشکیل «ستاد ارتقای ایمنی راه‌ها» به مرحله اجرا برسد؛ ستادی که مسئولیت پیگیری، هماهنگی و اجرای این برنامه را برعهده داشته باشد، امری که متأسفانه تاکنون به‌درستی محقق نشده است.

وی با اشاره به اینکه موارد مطرح‌شده تنها بخشی از موضوع گسترده ایمنی معابر است، عنوان می‌کند: شاید این موارد در نگاه نخست بدیهی به‌نظر برسند، اما واقعیت این است همین اصول ساده نیز در بسیاری موارد اجرا نمی‌شوند. نتیجه آن را هم می‌بینیم؛ حادثه‌ای در یک لحظه رخ می‌دهد، اتوبوسی به ته دره سقوط می‌کند و جان هموطنان گرفته می‌شود، سپس مقامات عالی کشور از استاندار توضیح می‌خواهند.

دبیر سابق کمیسیون ایمنی راه‌های کشور با طرح این پرسش که چرا زنجیره مسئولیت رعایت نمی‌شود، می‌افزاید: وقتی برای چنین حوادثی به‌طور مستقیم از استاندار پاسخ خواسته می‌شود، این یعنی متولی اصلی ایمنی راه‌ها نادیده گرفته شده است؛ گویی نه وزارت راهی وجود دارد و نه کمیسیون ایمنی راه‌های کشور. در حالی که کمیسیون‌های ایمنی استان‌ها زیر نظر کمیسیون ملی فعالیت می‌کنند و پاسخ‌گویی باید از همان کانال تخصصی انجام شود.

او با اشاره به دوران مسئولیت خود در وزارت راه می‌گوید: زمانی که دبیر کمیسیون ایمنی راه‌های کشور بودم و وزیر راه رئیس این کمیسیون بود، ما به‌طور مستمر وضعیت تمام استان‌ها را پایش می‌کردیم. اگر آمار سوانح یا تلفات در استانی رو به افزایش بود، بلافاصله به آن استان اخطار داده می‌شد و در صورت تداوم، استاندار یا معاون عمرانی به همراه اعضای کمیسیون ایمنی استان برای پاسخ‌گویی به وزارت راه احضار می‌شدند.

همین که مدیران استانی می‌دانستند باید پاسخگو باشند سبب می‌شد جلسات متعددی برگزار کنند، تحلیل انجام دهند و با برنامه مشخص در کمیسیون ملی حاضر شوند. این روند، یک سازوکار تخصصی و قابل راستی‌آزمایی بود، درحالی که اگر رئیس جمهور یا معاون اول به‌طور مستقیم از استاندار توضیح بخواهند، ابزار تخصصی برای صحت‌سنجی این توضیحات را در اختیار ندارند.

تقی‌زاده با تأکید بر ضرورت برگزاری منظم جلسات کمیسیون ایمنی راه‌ها عنوان می‌کند: در دوره مسئولیت ما، جلسات کمیسیون هر ماه برگزار می‌شد و در صورت وقوع سوانح دلخراش، جلسات فوق‌العاده تشکیل می‌دادیم. حتی خبرنگاران و رسانه‌ها در جریان نتایج این جلسات قرار می‌گرفتند. اما امروز گاه ماه‌ها می‌گذرد و جلسه‌ای تشکیل نمی‌شود و این بی‌نظمی به کمیسیون‌های ایمنی استانی نیز سرایت کرده است.

■دوربین‌های خراب راه‌ها

معاون اسبق حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی در بخش دیگری از سخنان خود به وضعیت دوربین‌های کنترل سرعت اشاره می‌کند و می‌گوید: بخش قابل توجهی از دوربین‌های بین‌راهی و برون‌شهری خراب هستند و مردم نیز از این موضوع اطلاع دارند، به‌طوری که با سرعت‌های بالا از مقابل آن‌ها عبور می‌کنند.

تقی‌زاده در ادامه درباره سهم عامل انسانی و کیفیت خودرو در تصادفات خاطرنشان می‌کند: تعیین دقیق سهم هر عامل به‌صورت عددی کار ساده‌ای نیست، اما آنچه در تمام دنیا و همچنین در کشور ما مسلم است، این است عامل انسانی بیشترین نقش را در بروز سوانح رانندگی دارد. به همین دلیل است که کنترل سرعت، نظارت و اعمال قانون می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در کاهش تلفات داشته باشد.

وی با اشاره به برخی دیدگاه‌ها که نقش خودرو را پررنگ‌تر نشان می‌دهند، تصریح می‌کند: بدون تردید کیفیت خودرو مهم است، اما تجربه و آمار نشان می‌دهد نباید نقش عامل انسانی را کمرنگ کنیم. برای مثال، از سال ۱۳۸۵ که تعداد کشته‌های تصادفات حدود ۲۷ هزار نفر بود، این آمار تا سال ۱۳۹۵ به حدود ۱۵ هزار و ۹۰۰ نفر کاهش یافت؛ در حالی که در این بازه زمانی، بهبود چشمگیری در کیفیت خودروها رخ نداده بود.

این کاهش تلفات نتیجه اقداماتی مانند کنترل سرعت، نظارت، اصلاح نقاط حادثه‌خیز و مدیریت ایمنی بود. بررسی نمودارها و مقایسه با کشورهای دیگر نیز نشان می‌دهد تمرکز بر مدیریت رفتار رانندگان نقش کلیدی داشته است؛ بنابراین، هرچند کیفیت خودرو مهم است، اما عامل انسانی همچنان بیشترین سهم را دارد، هرچند ارائه عدد دقیق برای آن به‌سادگی ممکن نیست.

■سیاست‌های ایمنی به نتیجه نرسیده است

یک کارشناس حمل‌ونقل نیز با اشاره به تکرار حوادث جاده‌ای به‌ویژه واژگونی اتوبوس‌ها در یکی دو ماه اخیر بیان می‌کند: هر سال آمار تصادفات جاده‌ای در کشور بالا می‌رود و هنوز کاهش معناداری در تعداد جان‌باختگان مشاهده نمی‌شود؛ این مسئله نشان می‌دهد سیاست‌های ایمنی در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای به نتیجه نرسیده است.

علی ضیایی با بیان اینکه در ماه‌های اخیر چندین مورد واژگونی اتوبوس در جاده‌های بین‌شهری رخ داده است، به خبرنگار ما می‌گوید: در بسیاری از کشورهای دنیا یک نهاد مستقل و متمرکز برای بررسی سوانح حمل‌ونقلی وجود دارد که به‌صورت جامع، همه حوادث را در حوزه‌های جاده‌ای، ریلی و هوایی بررسی می‌کند. این در حالی است که در ایران، ایجاد چنین نهادی سال‌ها مطرح بوده، اما هنوز به نتیجه عملی نرسیده است.

این کارشناس حمل‌ونقل ادامه می‌دهد: در حال حاضر، در بسیاری از بخش‌ها، مسئول بررسی سوانح همان نهادی است که متولی زیرساخت یا بهره‌برداری است. به‌عنوان مثال، در بخش ریلی، کمیته بررسی سوانح زیر نظر راه‌آهن فعالیت می‌کند و اعضای آن توسط مدیرعامل راه‌آهن منصوب می‌شوند، در حالی که استانداردهای بین‌المللی بر استقلال کامل نهاد بررسی‌کننده تأکید دارند.

در حوزه جاده‌ای نیز وضعیت مشابهی وجود دارد و اگرچه اقداماتی مانند ورود پلیس راهور به ثبت حوادث انجام شده، اما هنوز یک سامانه مکانیزه، جامع و تحلیلی برای ثبت و بررسی سوانح در کشور وجود ندارد.

ضیایی با اشاره به نقش ناوگان حمل‌ونقل در شدت تصادفات می‌گوید: بخش قابل توجهی از تلفات جاده‌ای به کیفیت پایین خودروها و ناوگان حمل‌ونقل بازمی‌گردد. به‌ویژه کامیون‌ها به دلیل معماری و طراحی قدیمی و نبود برخی الزامات ایمنی، در تصادفات نقش بسیار مرگباری دارند. برخورد اتوبوس با کامیون، به دلیل همین ضعف‌ها معمولاً منجر به تلفات سنگین می‌شود.

وی در ادامه به نقش عامل انسانی اشاره می‌کند و می‌افزاید: عامل انسانی سهم قابل توجهی در بروز تصادفات دارد، اما نباید تمام مسئولیت را به آن نسبت داد. عامل انسانی در بسیاری از موارد قابل کنترل است، اما به دلیل ضعف در اعمال جریمه‌ها و نبود نظارت سختگیرانه و مستمر، تخلفات رانندگی به‌راحتی تکرار می‌شود. این در حالی است که در سایر بخش‌های حمل‌ونقل مانند صنعت هوایی، کنترل‌ها به‌مراتب دقیق‌تر انجام می‌شود.

این کارشناس حمل‌ونقل با تأکید براینکه عوامل انسانی، زیرساختی و فنی به‌صورت توأمان در حوادث جاده‌ای نقش دارند، تصریح می‌کند: در کشور نقاط حادثه‌خیز متعددی وجود دارد که بسیاری از آن‌ها شناسایی شده‌اند، اما اصلاح این نقاط نیازمند بودجه و برنامه‌ریزی است و کمبود منابع مالی در این بخش به‌وضوح دیده می‌شود. از سوی دیگر، نسبت بالای تلفات به تعداد تصادفات در ایران، ارتباط مستقیمی با کیفیت پایین خودروها دارد.

ضیایی درباره بازدارنده نبودن جریمه‌ها نیز خاطرنشان می‌کند: در برخی محورهای کشور که دوربین‌های کنترل سرعت فعال هستند و قوانین به‌صورت سختگیرانه اجرا می‌شود، رفتار رانندگی قانونمندتر شده و میزان تخلفات کاهش یافته است. اما در بسیاری از مسیرها، به‌ویژه در برخی محورهای شرقی کشور، یا دوربین‌ها غیرفعال هستند یا نظارت به‌طور کامل اعمال نمی‌شود و همین مسئله تأثیر مستقیمی بر افزایش تصادفات دارد.

وی با تأکید بر اینکه یکی از اقدامات ضروری و فوری، ایجاد یک مرکز داده جامع و مستقل برای ثبت و تحلیل سوانح و حوادث حمل‌ونقلی در کشور است، اظهار می‌کند: تنها با اتکا به داده‌های دقیق می‌توان عوامل اصلی حادثه‌ساز، از گلوگاه‌های زیرساختی گرفته تا کیفیت ناوگان و تخلفات انسانی را شناسایی و برای آن‌ها سیاست‌گذاری مؤثر انجام داد. ضیایی می‌افزاید: کمیسیون ایمنی راه‌های کشور باید به‌صورت منظم و اثرگذار تشکیل جلسه دهد، نه اینکه جلسات آن با فاصله‌های چندماهه و بدون خروجی مشخص برگزار شود.

خبر

رئیس کل سازمان نظام پزشکی بیان کرد

درخواست ویزیت یک‌میلیونی برای سال آینده

محمد رئیس‌زاده، رئیس سازمان نظام پزشکی به ایسنا گفت: برای سال آینده به دنبال اجرای قیمت تمام‌شده ویزیت هستیم. اگر نمایندگان مجلس این منابع را در بودجه ببینند، بیمه‌ها می‌توانند پوشش داده و فشاری به مردم وارد نشود. اگر هم رعایت نشود، مردم و جامعه پزشکی هر دو ضرر می‌کنند. ما و مردم در کنار هم هستیم و سیاست‌گذار باید در این زمینه تصمیم بگیرد.

جامعه پزشکی بدون لحاظ قیمت کارشناسی شده ویزیت امکان تداوم خدمت را نخواهد داشت. نمی‌توان انتظار داشت مطب پزشک با ویزیت ۴۰۰-۳۰۰ هزار تومان بچرخد؛ این یک صنعت است و دو دو تا چهار تای اقتصادی دارد. هشدار می‌دهم اگر می‌خواهند اختلالی پیش نیاید و فشار بر مردم زیادتر نشود، بار مالی بیمه‌ها ناشی از لحاظ کردن قیمت تمام‌شده خدمات پزشکی، لحاظ شود.

معاون سازمان بهزیستی:

افزایش ۳۹ درصدی برای قانون حمایت از حقوق معلولان کافی نیست

علیرضا انجلاسی، معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بهزیستی کشور با اشاره به جزئیات بودجه این سازمان در سال ۱۴۰۵ به تسنیم گفت: براساس لایحه بودجه سال آینده، اعتبارات سازمان بهزیستی حدود ۳۹ درصد افزایش یافته است؛ افزایشی که اگرچه در نگاه نخست قابل توجه به‌نظر می‌رسد، اما پاسخگوی همه تعهدات قانونی و نیازهای گسترده جامعه هدف نیست.

وی افزود: برآوردها نشان می‌دهد اجرای کامل قانون حمایت از حقوق معلولان در سال ۱۴۰۵ نیازمند حدود ۲۰۰ هزار میلیارد تومان اعتبار است، در حالی که در لایحه بودجه تنها ۴۴ هزار میلیارد تومان برای این موضوع پیش‌بینی شده که حدود ۲۲ درصد نیاز واقعی را پوشش می‌دهد.

معاون تحقیقات و فناوری وزارت بهداشت:

از هر ۱۰ شاگردم هشت نفرشان مهاجرت می‌کنند

معاون تحقیقات و فناوری وزارت بهداشت با اشاره به اینکه از هر ۱۰ شاگردم، هشت نفرشان مهاجرت می‌کنند، به ایسنا گفت: این مهاجرت از کاهش تعداد مقالات علمی هم خطرناک‌تر است، چون ما در آینده دیگر نیروی انسانی پژوهشگر نخواهیم داشت.

شاهین آخوندزاده افزود: پژوهشگران و اعضای هیئت علمی با تحمل سختی‌ها علم کشور را زنده نگه داشته‌اند. اما این توان صبر و ایثار بی‌پایان نیست. منِ استاد دانشگاه که ۳۱ سال سابقه دارم، سال‌ها از جیب خودم هزینه تحقیق کرده‌ام، اما دیگر توان ادامه آن را ندارم. وقتی به استادیار جوانم تنها ۲۵ میلیون تومان حقوق می‌دهم، چگونه انتظار دارم او پروژه‌های علمی را پیش ببرد.

معاون تحقیقات و فناوری وزارت بهداشت در ادامه افزود: وقتی پژوهشگر جوان احساس کند در آزمایشگاهش چراغی روشن نیست، امکانات ندارد و حمایت نمی‌شود، به اجبار از کشور می‌رود.

آگهی مفقودی
آگهی فقدان مدرک تحصیلی
مدرک دانشنامه پایان تحصیلات اینجانب محمد رضا ابریشمی فرزند جعفر به شماره ملی ۰۹۳۷۹۸۹۷۱۱ در مقطع تحصیلی کارشناسی پیوسته رشته علوم قضایی صادره از واحد دانشگاهی آزاد اسلامی تربت حیدریه مفقود گردیده است و فاقد اعتبار می باشد. از یابنده تقاضا میشود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد تربت حیدریه ،اداره دانش آموختگان ارسال نماید. ۱۴۰۴۱۵۶۱۴

آگهی مفقودی
آگهی فقدان مدرک تحصیلی
مدرک فارغ التحصیلی اینجانب فرزانه لاغر فیروزه جایی فرزند حسین به شماره شناسنامه ۴۹۸۰۴۱۵۲۱۰صادره از مشهد در مقطع تحصیلی کارشناسی رشته آموزش تغذیه صادره از واحد دانشگاهی مرکز علوم پزشکی وارستگان مشهد مفقود گردیده است و فاقد اعتبار میباشد. از یابنده تقاضا میشود اصل مدرک را به دانشگاه مرکز علوم پزشکی وارستگان مشهد ارسال نماید. ۱۴۰۴۱۵۵۸۹

آگهی مفقودی
برگ سبز، سند کمپانی و سند محضری خودرو پراید مدل ۱۳۹۹ به رنگ سفید به شماره پلاک ۴۶۷ ب ۶۷ ایران ۷۴ به شماره موتور M۱۳۶۴۵۸۲۴۲ و شماره شاسی NAS۴۱۱۱۰۰L۳۶۰۷۹۱۹ به نام عرفان حنائی یزدی مفقود و از درجه اعتبار ساقط است. ۱۴۰۴۱۵۸۹۶

آگهی مفقودی
برگ سبز سواری پژو آردی ای۱۶۰۰ مدل ۱۳۸۳ رنگ یشمی -روغنی به شماره انتظامی ایران ۳۲ - ۷۱۶ ن ۶۳ شماره موتور ۱۱۷۸۳۰۴۹۷۰۵ شماره شاسی ۸۳۱۵۰۴۴۱ به نام حسین اسدی قلعه نی مفقود و از درجه اعتبار ساقط می باشد. ۱۴۰۴۱۵۶۰۱

آگهی مفقودی
اصل پروانه احداث ساختمانی پلاک ثبتی ۷ فرعی از ۲۳۶ اصلی با کد نوسازی ۱-۱-۲۰-۲ شماره پروانه ۹۰/۵۵۸۴ واقع در شهر جدید گلبهار انتهای خیابان جمهوری ۳۱ مفقود و فاقد اعتبار میباشد. ۱۴۰۴۱۵۶۰۳

آگهی مفقودی
برگ سبز کوییک MTمدل ۱۳۹۹ به رنگ سفید شماره انتظامی ۳۳۱ ه ۹۷ ایران ۳۶ و شماره موتور M۱۵/۸۹۴۶۹۲۱ به شماره شاسی NAS۸۴۱۱۰۰L۱۰۶۳۴۰۳ به نام مهدی رحیمیان خامنه ء مفقود و از درجه اعتبار ساقط میباشد . ۱۴۰۴۱۵۵۷۸

آگهی مفقودی
برگ سبز کامیونت - ون سیستم زامیاد تیپ Z۲۴NIB رنگ آبی مدل ۱۳۹۸ به شماره شهربانی ۴۴ د ۶۸۵ ایران ۱۲ و شماره شاسی NAZPL۱۴۰BK۰۵۱۷۱۹۱ و شماره موتور Z۲۴۷۸۱۹۱۸Z به مالکیت نعمت اله قربانیان مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می‌گردد. ۱۴۰۴۱۵۶۱۸

آگهی مفقودی
برگ سبز خودرو اتوبوس بیابانی اسکانیا مدل ۱۳۹۲ به رنگ سفید به شماره پلاک ۴۳۵ ع ۹۳ ایران ۸۵ به شماره موتور ۶۷۲۹۵۳۴ و شماره شاسی NC۰CB۱۳C۰D۱۸۸۰۲۱۶ به نام فضیلت قنبرزهی گرگیج مفقود و از درجه اعتبار ساقط است. ۱۴۰۴۱۵۵۹۹

آگهی مفقودی
برگ سبز و سند کمپانی اتومبیل مزدا سواری ۳۲۳ اف ال به رنگ سرمه ای و به شماره پلاک ۷۵ ط ۱۶۶ ایران ۶۲ و شماره موتور ZM۶۴۶۳۹۱ و شماره شاسی BGBASDZD۸۲۲۲۹۳ متعلق به سیده لیلا مومنیان مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط است. ۱۴۰۴۱۵۵۸۷

آگهی مفقودی
برگ سبز ،سندو فاکتور فروش و کارت پلاک خودرو سواری پژو ۴۰۵مدل ۱۳۹۷به رنگ نقره ای به شماره موتور ۱۲۴K۱۲۶۴۲۸۱به شماره شاسی NAAM۰۱CE۸JK۳۹۷۰۲۰ به شماره پلاک ۴۱۳م۲۶ایران۹۵به مالکیت عبدالناصر اربابی مفقود و از درجه اعتبار ساقط می باشد/ ایرانشهر ۱۴۰۴۱۵۵۹۸

آگهی مفقودی
برگ سبز خودرو سواری پراید مدل ۱۳۸۶ رنگ سبز زیتونی متالیک به شماره موتور ۱۸۴۹۵۷۴ و شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۶۰۳۳۴۲۳ و شماره پلاک ۵۷۱ق۴۳ ایران ۴۲ بنام علیرضا باقری بایگی مفقود و فاقد اعتبار می‌باشد. ۱۴۰۴۱۵۵۹۳

آگهی مفقودی
برگ سبز و سند کمپانی و کارت سمند LXEF۷ به شماره انتظامی ایران ۲۶ - ۶۹۵ ق ۴۸ و شماره شاسی NAACRIHS۲CF۵۰۲۵۲۳ و شماره موتور ۱۴۷۹۰۰۴۴۵۵۴ بنام محمد شبانی به شماره ملی ۰۷۵۲۰۱۴۲۶۰۱ مفقود و اعتبار ندارد. ۱۴۰۴۱۵۵۸۴

آگهی مفقودی
برگ سبز کامیون کشنده سیستم فوتون تیپ AUMANBJ۴۱۸۹SLFKA رنگ سفید مدل ۱۴۰۲ به شماره شهربانی ۴۱ ع ۳۹۶ ایران ۵۲ و شماره شاسی NAB۳۷۴۵۲۷PA۰۰۷۲۴۷ و شماره موتور ISGE۴۴۳۰۷۷۵۳۷۴۸۰ به مالکیت بهروز بلوری مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می‌گردد. ۱۴۰۴۱۵۶۲۱

آگهی مفقودی
برگ سبز خودروی سواری پراید مدل ۱۳۸۳ به رنگ یشمی پلاک ۸۹۷ ج ۱۳ ایران ۵۲ شماره موتور ۰۰۸۸۰۸۶۳ و شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۳۲۷۰۷۷۹ متعلق به خانم معصومه براتی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط میباشد. ۱۴۰۴۱۵۵۹۱

آگهی مفقودی
برگ سبز سواری پراید جی تی ایکس ای نقره ای مدل ۱۳۸۷ شماره پلاک ایران ۳۲-۷۴۲ م ۵۲ شماره موتور ۲۵۷۲۰۴۲ شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۷۸۳۱۵۵۹ به نام منصوره شرافتی خلیل آباد مفقود و فاقد اعتبار است. ۱۴۰۴۱۵۵۸۳

آگهی مفقودی
برگ سبز کامیون کمپرسی مدل ۱۳۸۸ به رنگ نارنجی روغنی پلاک ۳۶ایران ۴۱۴ ع ۴۸ شماره موتور ۳۳۵۹۳۲۱۰۱۰۹۳۵۷ شماره شاسی ۳۷۴۳۳۳۱۶۶۰۳۱۳۱ به مالکیت عبدالحمید سلجوقی مفقود و از درجه اعتبار ساقط می باشد ۱۴۰۴۱۵۵۸۸

آگهی مفقودی
برگ سبز خودرو سواری سیستم پراید تیپ جی تی ایکس آی رنگ اطلسی مدل ۱۳۸۹ به شماره شهربانی ۱۵ س ۷۱۴ ایران ۳۶ و شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۹۱۳۶۶۸۵و شماره موتور ۳۳۲۱۸۳۲ به مالکیت هادی دهنوئی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می‌گردد. ۱۴۰۴۱۵۶۲۵

آگهی مفقودی
برگ سبز خودرو پژو ۲۰۶ مدل ۱۳۸۵ به رنگ خاکستری- متالیک به شماره پلاک ۲۶۸ ن ۵۵ ایران ۷۴ و شماره موتور ۱۳۰۸۵۰۴۴۰۵۲ و شماره شاسی ۱۰۸۶۹۴۴۸ به نام مهدی سه دئی اصفهانی مفقود و از درجه اعتبار ساقط است. ۱۴۰۴۱۵۶۰۰

آگهی مفقودی
برگ سبز خودرو پژو ۴۰۵SLX-TU۵ مدل ۱۳۹۹ سفید روغنی به شماره موتور ۱۸۱B۰۱۲۳۲۰۶و شماره شاسی NAAM۳۱FE۳LK۶۱۹۷۳۰ به شماره پلاک ایران ۴۲-۴۸۵ م ۴۳ متعلق به عفت آویژگان به شماره ملی ۱۷۵۳۵۹۰۳۵۳مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط است. ۱۴۰۴۱۵۵۸۵

آگهی مفقودی
برگ سبز خودروی پژو پارس PARS_XU۷ مدل ۱۳۹۴ شماره پلاک ۳۲۳ ل۹۶ ایران ۳۶ رنگ خاکستری متالیک شماره موتور ۱۲۴K۰۶۱۹۰۳۱ شماره شاسی NAAN۰۱CA۰FH۱۷۶۰۷۱ متعلق به امیر موسوی عمادی مفقود شده و فاقد اعتبار است. ۱۴۰۴۱۵۵۸۶

آگهی مفقودی
برگ سبز موتورسیکلت آپاچی مدل ۱۳۹۰ به رنگ سفید به شماره موتور ۰E۶DB۲۰۹۳۴۴۷ به شماره تنه NE۸۱۸۰B۹۰۰۲۳۴۳ به شماره پلاک انتظامی ۷۶۵ - ۷۶۶۶۶ به مالکیت محسن نیک خلق مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط میباشد.تربت جام ۱۴۰۴۱۵۶۰۸

آگهی مفقودی
برگ سبز خودرو سواری پژو پارس به شماره پلاک ۸۲۸۰۷۱ ایران ۳۲ و شماره شاسی NAANA۱۵E۳NK۱۹۶۹۰۶ و شماره موتور ۱۲۵K۰۱۱۰۴۵۱ بنام امیرعباس شهیدی مفقود و از درجه اعتبار ساقط میباشد. ۱۴۰۴۱۵۵۹۲