«رسالت» در آستانه سال نو به بررسی تصادفات در کشور و تأثیر پویش «نه به تصادف» می‌پردازد

نوروز و معضل تصادفات!

گروه اجتماعی

تصادفات رانندگی یکی از عوامل مهم مرگ‌ومیر در کشور به‌شمار می‌رود و سال‌هاست که به یک چالش ملی بدل شده، چالشی که ایران را در زمره کشورهایی قرار داده که نرخ مرگ‌ومیر ناشی از تصادف جاده‌ای در آن چندین برابر میانگین جهانی است. درحالی که در بسیاری از کشورهای جهان طی سال‌های اخیر، روند کاهشی چشمگیری در آمار تلفات جاده‌ای مشاهده شده و در کشورهای اسکاندیناوی، اصلاح جاده‌ها و ارتقای ایمنی خودرو، بازدارندگی قوانین و جریمه‌ها و همچنین اصلاح فرهنگ رانندگی به قدری مؤثر بوده که اکنون این کشورها به سمت صفر شدن مرگ ناشی از تصادفات درحرکت‌اند. اما ایران همچنان شاهد عقب‌ماندگی جدی در این حوزه است و درچنین شرایطی، پویش ملی «نه به تصادف» از اول اسفند ۱۴۰۳ تا ۲۰ فروردین ۱۴۰۴، با تمرکز برسفرهای نوروزی که سال گذشته بیش از هزار کشته برجای گذاشت، آغاز شده است. پویشی که با پیشنهاد وزارت بهداشت و حمایت دولت با هدف کاهش تصادفات، مصدومیت و مرگ‌ومیر ناشی از حوادث رانندگی، از طریق افزایش آگاهی عمومی، جلب مشارکت مردمی، ارتقاء فرهنگ رانندگی ایمن و تقویت همکاری بین بخشی در سطح کشور اجرایی شده است.

این پویش به‌دنبال بهره‌گیری از ابزارهای آموزشی و رسانه‌ای، همکاری همه جانبه نهادهای دولتی و غیردولتی، اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، توسعه زیرساخت‌های ایمن، و فرهنگ‌سازی پایدار است تا گام‌های مؤثری در کاهش تصادفات رانندگی و حفظ جان هم‌وطنان بردارد، با این حال باید دید که آیا این اقدام می‌تواند در برابر سه ضلع مرگبار انسان، خودرو و جاده تغییری ایجاد کند؟

رشد روزافزون آمار قربانیان تصادف‌های جاده‌ای

آن‌طور که رئیس سازمان پزشکی قانونی می‌گوید: درسال ۱۴۰۲ تعداد کشته شدگان تصادف‌های جاده‌ای از مرز ۲۰ هزار نفر عبور کرده است و بررسی‌ها نشان می‌دهد این تعداد قربانی، بیشترین میزان ثبت شده از سال ۱۳۹۰ تاکنون بوده است. در آن سال تعداد جان باختگان سوانح رانندگی به ۲۰ هزار نفر رسید. درحالی که آمار مرگ‌ومیر ناشی از تصادف طی سال‌های ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۵ روند نزولی داشت و از حدود ۱۹ هزار نفر در سال ۱۳۹۱ به ۱۵ هزار و ۸۸۰ نفر در سال ۱۳۹۵ کاهش یافت، در سال‌های اخیر، بار دیگر روند افزایشی این آمار زنگ خطر را به صدا درآورده است.

بالاترین آمار تلفات رانندگی در ایران به سال‌های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ مربوط است که طی آن حدود ۲۷ هزار و ۵۰۰ نفر جان باختند. این رقم در مقایسه با استانداردهای جهانی یکی از وخیم‌ترین آمارها به شمار می‌آید و ایران را در ردیف کشورهای با بیشترین تلفات جاده‌ای قرار می‌دهد.

کارشناسان معتقدند، گنجاندن الزام کاهش سالانه ۱۰ درصدی تلفات رانندگی در برنامه پنجم توسعه، نقش مهمی در کاهش آمار قربانیان طی بازه زمانی ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۵ داشته است. این سیاست‌گذاری همراه با تلاش برای ارتقای ایمنی خودروها، اصلاح نقاط حادثه‌خیز جاده‌ها و افزایش نرخ جرایم رانندگی باعث شد تعداد کشته شدگان حوادث رانندگی در این دوره حدود ۱۰ هزار نفر کاهش یابد.

طبق نظر کارشناسان، افزایش نظارت‌های پلیس و نصب دوربین‌های کنترل سرعت در جاده‌های کشور نیز از دیگر عوامل کاهش در این بازه زمانی بوده است. اما مشخص نیست چرا این روند کاهشی متوقف شد و بار دیگر شاهد افزایش قربانیان تصادفات هستیم. مبتنی بر اظهارات علیرضا رئیسی، معاون وزیر بهداشت، «طبق برنامه هفتم توسعه، وزارت راه باید طی ۵ سال حدود ۵ هزار نقطه پرخطر و تصادف‌خیز جاده‌ها را اصلاح کند و در کشورهای جهان در هر ۱۰۰ کیلومتر ۳ الی ۷٫۵ دوربین ترافیکی نصب شده درحالی که در کشور ما تعداد دوربین‌ها در هر ۱۰۰ کیلومتر، ۱۹ صدم درصد است که از همین تعداد دوربین، ۲۷ درصد در شهرها و ۶۰ درصد در خارج از شهرها نصب شده و همواره نیمی از این دوربین‌ها خراب است.»

مبتنی بر شواهد آماری، تعداد خودروهای در حال تردد در سال ۱۴۰۱ به بیش از ۲۵ میلیون دستگاه رسیده است. به‌ازای هر ۱۰۰ هزار نفر ۳۵ هزار خودرو سواری در کشور وجود دارد و در مقابل، تنها ۲۳۳ کیلومتر جاده برای این تعداد خودرو احداث شده است. این بی‌تناسبی زمانی آشکارتر می‌شود که بدانیم به‌ازای هر ۱۱۱ خودرو تنها یک کیلومتر جاده در کشور وجود دارد. این وضعیت باعث تراکم و افزایش خطر تصادف در جاده‌های برون شهری شده است.

نکته قابل تأمل دیگر در بررسی آمارهای تصادف در ایران، مقایسه تعداد قربانیان این حوادث با آمار رسمی کشته شدگان جنگ ایران و عراق است. در بازه زمانی ۱۳۸۲ تا ۱۴۰۱، تعداد قربانیان تصادف رانندگی در کشور به بیش از ۴۰۵ هزار نفر رسید. این رقم تقریبا دو برابر تعداد جان باختگان جنگ هشت ساله ایران و عراق است که اهمیت مقابله با این بحران خاموش را دوچندان می‌کند.

آمارهای رسمی نشان می‌دهد ایران در زمره کشورهایی است که نرخ مرگ‌ومیر ناشی از تصادف جاده‌ای در آن چندین برابر میانگین جهانی است. درحالی که در بسیاری از کشورهای جهان طی سال‌های اخیر، روند کاهشی چشمگیری در آمار تلفات جاده‌ای مشاهده شده، اما در ایران مردم شاهد عقب‌ماندگی جدی در این حوزه بوده‌اند.

آمارها نشان می‌دهد به‌رغم کاهش مقطعی تلفات رانندگی در سال‌های گذشته، شیب صعودی قربانیان از سال ۱۳۹۶ تاکنون ادامه دارد. بررسی‌ها حاکی از آن است که سه عامل اصلی کیفیت پایین خودروهای تولید داخل، توسعه نامتوازن جاده‌ای و خطای انسانی بیشترین سهم را در این بحران دارند.

با استناد به آمارهای رسمی، تعداد کشته شدگان تصادف‌های جاده‌ای در ایران در مقایسه با کل آمار ثبت شده در ۲۷ کشور اتحادیه اروپا با جمعیت حدود ۴۵۰ میلیون نفر طی یک دهه گذشته تقریبا برابر است. این در حالی است که جمعیت ایران در این مدت به حدود ۸۰ میلیون نفر رسیده است.

مرگ هر قربانی تصادف رانندگی ۲۰ میلیارد تومان خسارت به کشور تحمیل می‌کند

این مقایسه نشان می‌دهد وضعیت ایمنی جاده‌ها و خودروها نگران‌کننده‌تر از بسیاری از کشورهای جهان است. طبق آمارهای سازمان جهانی بهداشت بیش از ۹۰ درصد مرگ‌ومیرهای ناشی از تصادف‌های جاده‌ای در کشورهای کم‌درآمد و با درآمد متوسط رخ می‌دهد. ایران نیز در این دسته قرار می‌گیرد و آفریقا با بالاترین نرخ تلفات و اروپا کمترین میزان را به خود اختصاص داده‌اند. حال اینکه تصادفات، منابع مالی فراوانی را هدر می‌دهد. تجربه کشورهای توسعه یافته نشان می‌دهد گرچه شاید حذف مطلق تصادفات و هزینه و آسیب‌های ناشی از آن غیرممکن باشد، اما کنترل آن غیرممکن نیست و هم اکنون کشورهای پیشرفته با اهمیت دادن به این موضوع و تخصیص منابع کافی و برنامه‌ریزی صحیح توانسته‌اند به پیشرفت‌های چشمگیری دست یابند.

علیرضا رئیسی اعلام کرده که فوت هر قربانی تصادفات رانندگی ۲۰ میلیارد تومان خسارت برای کشور ایجاد می‌کند. خسارت حدود ۲۲ هزار مرگ ناشی از تصادفات در هر سال معادل ۷ تا ۸ درصد تولید ناخالص ملی است درحالی که سهم وزارت بهداشت از تولید ناخالص ملی در سال جاری ۳٫۸ درصد است.

به روایت معاون وزیر بهداشت دلیل ۵۲ درصد مرگ‌های ناشی از تصادفات در ایران، خطای انسانی است درحالی که نا‌ایمن بودن خودروها و جاده‌ها در مجموع با سهم ۴۷ درصدی در ردیف دوم دلایل مرگ ناشی از تصادف قرار دارند. رئیسی برای پررنگ‌تر کردن ابعاد این فاجعه گفته است که ۸۳ درصد متوفیان تصادفات در کشور، در سنین کمتر از ۴۹ و ۵۰ سال و ۵۲ درصدشان در سنین کمتر از ۳۰ سال و ۸۰ درصد قربانیان هم، مردان هستند و بنابراین، با تصادفات رانندگی منجر به فوت، در واقع نیروهای مولد و جوان جامعه را از دست می‌دهیم با وجود آنکه برای جوانی جمعیت در حال اقدام هستیم.

نقش خودروسازان در افزایش تلفات رانندگی

همان‌طور که بارها مطرح شده، یکی از دلایل اصلی رشد آمار قربانیان تصادف کاهش ایمنی خودروهای تولید داخل است. کارشناسان صنعت خودرو معتقدند پس از تصویب ممنوعیت واردات خودرو در سال ۱۳۹۶، خودروسازان داخلی به دلیل ناتوانی در تأمین قطعات استاندارد، به استفاده از آلیاژهای ضعیف‌تر و کاهش ضخامت بدنه خودروها روی آوردند. تصاویر منتشرشده از تصادف‌های جاده‌ای نشان می‌دهد برخی خودروهای تولید داخل در برخوردهای نه چندان شدید کاملا مچاله یا چندتکه می‌شوند و این امر احتمال زنده ماندن سرنشینان را به حداقل می‌رساند. در این میان یکی از بحث برانگیزترین خودروها، پراید است که طبق آمار ۲۸ درصد از خودروهای کشور را تشکیل می‌دهد. این خودرو که مسئولان و کارشناسان بارها آن را «ارابه مرگ» خوانده‌اند، همچنان در جاده‌های ایران تردد می‌کند و جوان هزاران نفر را تهدید می‌کند.

احمدرضا رادان، فرمانده کل نیروی انتظامی نیز در دی ماه سال جاری با اشاره به نقش خودروهای ناایمن در تصادفات گفته است: «۵۰ تا ۶۰ درصد علت تصادفات فوتی مربوط به خودروهای ناایمن است. این خودروها در تصادفات نتوانسته‌اند جان سرنشینان را حفظ کنند و موضوع ایمنی خودروها در کاهش جان باختگان تصادف نقش اصلی دارد.»

علیرضا رئیسی در این زمینه توضیح داده است: «ناامنی خودرو در آمار مرگ ناشی از تصادفات حدود ۲۸ درصد است و فکر نمی‌کنم هیچ مسئولی توان مقابله با خودروسازها را داشته باشد. بارها در مجلس و دستگاه‌های مختلف درباره ناایمن بودن خودروی داخلی صحبت شده ولی ما با قوانین دوگانه مواجهیم به این معنا که از ناایمن بودن خودروی داخلی شاکی هستیم ولی در عوض گمرک، به بهانه اینکه خودروی خارجی وارداتی فاقد استاندارد یورو ۶ یا ۲۰ است، اجازه ترخیص خودروی وارداتی را نمی‌دهد ولی در سوی مقابل شاهدیم که خودروی داخلی، حداقل استانداردهای خودروسازی را هم ندارد. از سوی دیگر بهانه خودروسازان داخلی همواره این بوده که با تعطیلی کارخانه‌های خودروسازی، هزاران شاغل در این کارخانه‌ها بیکار می‌شوند که البته استدلال درستی نیست، چون سهم ۷ الی ۸ درصدی تلفات انسانی تصادفات از تولیدنا خالص داخلی، چندبرابر خسارت بیکار شدن کارکنان کارخانجات خودروسازی است.»

هدف‌گذاری برای کاهش ۸ تا ۱۰ درصدی مرگ ناشی از تصادفات

حال در چنین شرایطی پویش ملی «نه به تصادف» با تمرکز بر سفرهای نوروزی آغاز شده است. پویشی که با پیشنهاد وزارت بهداشت و حمایت دولت با هدف کاهش تصادفات، مصدومیت و مرگ‌ومیر ناشی از حوادث رانندگی، از طریق افزایش آگاهی عمومی، جلب مشارکت مردمی، ارتقاء فرهنگ رانندگی ایمن و تقویت همکاری بین بخشی در سطح کشور اجرایی شده است و آن‌طور که مسئولان هدف‌گذاری کرده‌اند، اجرای ۴۵ روزه پویش «نه به تصادف» کاهش ۸ تا ۱۰ درصدی مرگ ناشی از تصادفات در فاصله اول اسفند سال جاری تا ۲۰ فروردین ۱۴۰۴ را رقم خواهد زد. معاون وزیر بهداشت با اشاره به این موضوع برآورد کرده است: «در جریان اجرای این پویش و در این بازه ۴۵ روزه، با تردد جاده‌ای ۴۱۷ میلیون خودرو در مدل حداکثری یا ۴۰۵ میلیون خودرو در مدل میانه یا ۳۹۷ میلیون خودرو در مدل حداقلی مواجه خواهیم بود. به موازات همین پیش‌بینی، برای مرگ‌های ناشی از تصادفات در این بازه ۴۵ روزه در تخمین حداکثری با ۱۱۵۴ مورد مرگ، در تخمین میانه با ۱۱۰۲ مورد مرگ و در تخمین حداقلی با ۱۰۰۰ مورد مرگ ناشی از تصادفات مواجه خواهیم بود که در مجموع برای کاهش ۸ تا ۱۰ درصدی مرگ ناشی از تصادفات هدف‌گذاری کرده‌ایم.»

فاجعه در تصادفات جاده‌ای به دلیل فروپاشی زیست شهری

اخیرا در نشست تخصصی با موضوع تصادفات جاده‌ای با حضور اصحاب علوم اجتماعی، تقی آزادارمکی، جامعه‌شناس از دریچه خود به طرح و بررسی این مسئله و پویش نه به تصادفات پرداخته است.

مبتنی بر اظهارات این جامعه‌شناس، ما با یک «مسئله ملی» یا «فاجعه ملی» مواجهیم. اما علوم انسانی و علوم اجتماعی در مواجهه با این مسئله ملی چه رویکرد یا رویکردهایی می‌تواند داشته باشد؟ چه نقشی می‌تواند ایفا کند و چه تحلیل‌هایی می‌تواند ارائه بدهد؟ این استاد جامعه‌شناسی دانشگاه تهران، درباره رویکرد علوم انسانی به فاجعه تصادفات، گفته است: «در زمینه فاجعه تصادفات، ما به عنوان اصحاب علوم انسانی، پیش از اینکه وارد مرحله عمل بشویم و جامعه را به سرعت وارد حوزه عمل کنیم، باید روی این مسئله عمیقا بیندیشیم و تأمل کنیم، در غیر این صورت هر سیاست و پویشی در این زمینه، موقتی و ناکام خواهد بود. اگر واقعا یک اراده ملی پشتوانه پویش ملی «نه به تصادف» و پشتوانه قصد ما برای کاستن از خسارت‌های تصادفات باشد، باید سعی کنیم برای تصمیم‌گیری صحیح تردید درباره موضوع تصادفات، عمیق‌تر تأمل کنیم. آنچنان که دریکی از نظرسنجی‌های اخیر آمده است؛ نزدیک به یک سوم جمعیت ایران، تجربه شخصی نزدیک از تصادف دارند و یکی از بستگان یا دوستان نزدیک خود را در سوانح رانندگی از دست داده‌اند! با این حال چرا اتفاقی در رانندگی مردم نمی‌افتد و مردم احساس خطر نمی‌کنند و در رانندگی بیشتر احتیاط نمی‌کنند؟ پاسخ این پرسش در نظارت پلیس نیست! حتی در ماشین خوب یا جاده‌های بهتر و حتی آموزش هم نیست! یعنی در مرحله اول تصور نکنیم مشکل جامعه ما این است که در رانندگی و رعایت مقررات به خوبی آموزش ندیده است. متأسفانه به طور عمومی در جامعه ما و براساس آموزه‌های فرهنگ عمومی یا براساس آموزش‌های روانشناختی، ما به سرعت به دنبال مقصر کردن افراد می‌رویم؛ یعنی همواره این فرد است که مجازات می‌شود و گویی هرگز هیچ سازمان یا نهادی مقصر شناخته نمی‌شود و در نهایت هم ما به دنبال وضع قوانین سخاگیرانه‌تر درباره افراد می‌رویم یا در نهایت سراغ مقصر دانستن عامل انسانی می‌رویم! اما واقعیت این است که از دیدگاه علوم اجتماعی ما باید مسئله را به شکل دیگری ببینیم و طرح کنیم.»

از دیدگاه این جامعه‌شناس، در فاجعه تصادفات جاده‌ای که باید آن را یک «کشتار جمعی» یا «کشتار آشکار» دانست، ما باید به یک عامل اصلی بیندیشیم و آن را می‌توان «فروپاشی زیست شهری» دانست؛ در تاریخ گذشته ما، همیشه شهر مهم و عنصر تمدن بخش بوده است! دشمنان نیز در طول تاریخ به شهرها حمله کرده‌اند اپس محوریت فرهنگ و تمدنی ما با شهر بوده است. متفکران و اندیشمندان همیشه در شهر ظهور کرده‌اند. اما از زمانی که ما زندگی شهری را تحقیر کردیم و نادیده گرفتیم، فجایع آغاز می‌شوند. شهرها در تاریخ ما همیشه مأمن و پناهگاه مردم بوده‌اند. دقت کنید که راهزنی‌ها، غارت‌ها و... همه در بیرون شهر اتفاق می‌افتاده‌اند. اما چرا الان مردم از شهر گریزان هستند؟ مردم جایی برای زندگی کردن در شهرها ندارند! همه با یکی دو روز تعطیلی از شهرها فرار می‌کنند؛ مثلا همین شهر تهران را تصور کنید به چه جای پُردافعه و نازیبایی تبدیل شده است؟ نه آب، نه هوای پاک، نه زیست پسندیده وجود دارد! مردم تا فرصت پیدا می‌کنند از شهر می‌گریزند و راهی جاده‌ها می‌شوند. ما زندگی شهری و اساسا زندگی را از دستور کار خارج کرده‌ایم؛ زندگی را پس زده‌ایم و در زندگی عمومی نیز شاهد غلبه شعار مرگ هستیم. ما باید زندگی را به شهرها و مردم برگردانیم! نه اینکه مردم از شهرها گریزان باشند و تا فرصتی پیش می‌آید از شهر فرار کنند.»

این جامعه‌شناس عنوان کرده است: «مردم ما گویی در شهر آرامش ندارند و از بودن در شهر لذت نمی‌برند. اما آیا زمینه‌های زندگی را در شهرها فراهم کرده‌ایم؟ در بسیاری از تعطیلی‌ها سینماها و حتی گاهی موزه‌ها هم تعطیل می‌شوند. درحالی که در یک شرایط معمولی افراد باید روز تعطیل را فرصتی برای گشتن در شهر، سینما رفتن، موزه رفتن، کافه رفتن، قدم زدن، پارک رفتن و... بدانند؛ از نمایشگاه‌ها دیدن کنند، در انجمن‌ها و جمعیت‌های شهری حضور داشته باشند، کارهای داوطلبانه شهری انجام بدهند و از آن لذت ببرند، اما چنین فرصت‌هایی برای مردم فراهم نکرده‌ایم و مردم هم ترجیح می‌دهند به سرعت از شهر خارج شوند تا به جایی در یک روستا یا کنار دریا یا حتی کویر بروند، تلاش می‌کنند که در اطراف شهر ویلا بسازند و سریع‌تر می‌روند تا زودتر به مقصد برسند، خسته و خواب‌آلوده و در خروج از شهر با یکدیگر رقابت هم می‌کنند و گویی در یک مسابقه حضور دارند؛ در اینجاست که حتی پلیس هم حضور داشته باشد، به پلیس که می‌رسند، به دوربین ثبت تخلف که می‌رسند، سرعت را کم می‌کنند و همین که از کنار پلیس و دوربین رد می‌شوند، باز با سرعت غیرمجاز و با انواع تخلفات رانندگی می‌کنند. انگار نوعی نفرت از شهر ایجاد شده است و همه آگاهانه به سمت مرگ می‌روند و بقیه را به مرگ دعوت می‌کنند و به سمت یک خودکشی آگاهانه حرکت می‌کنند. اما اگر مفهوم زندگی و زندگی کردن و لذت بردن از بودن در شهر تقویت شود، ذهنیت شهروندان هم متناسب با زندگی شهری شکل می‌گیرد؛ لذا فکر می‌کنم یک کار اساسی این است که دست از این شهرستیزی و توسعه‌ستیزی برداریم و شهر و زندگی شهری را ستایش کنیم، در این صورت است که خواه ناخواه مفهوم زندگی و سلامتی انسان‌ها برای ما اهمیت پیدا می‌کند و طبیعتا به سمت اصلاح جاده‌ها، افزایش کیفیت خودروها، اصلاح قوانین و وضع قوانین مناسب و... می‌رویم.»

آزادارمکی خاطرنشان کرده: «واقعیت این است که اگر همه مردم ایران پلیس شوند، اگر همه جاده‌ها چند بانده بشوند، اگر همه ماشین‌ها با کیفیت بشوند، اگر دگردیسی در نگاه و فرهنگ ما اتفاق نیفتد به جایی نمی‌رسیم و همچنان تصادف‌ها بالا خواهد بود. ما باید به فهم عمیقی از مفهوم انسان، زندگی و زیست شهری برگردیم و زمینه‌های تحقق آن را فراهم کنیم. دفاع از زندگی و دفاع از شهر و زندگی شهری، کاری اساسی است که ما در علوم انسانی و علوم اجتماعی باید به آن بپردازیم تا در ادامه آن فرهنگ ترافیکی هم ارتقا پیدا کند، اما این به معنای این نیست که ما از کشتار و جنگی که الان در جاده‌ها هست غفلت و سکوت کنیم! چنین اقداماتی که وظیفه پلیس و وزارت راه و سایر نهادهای مسئول است، اما ما در علوم اجتماعی باید به تأمل و تعمق در زیست شهری و دفاع از زندگی بپردازیم.»

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۳۶۰۳۰۱۰۲۴۰۰۸۳۲۱ مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۴ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک شهری تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای امیرهوشنگ زایران فرزند ترابعلی به ش.ش ۳۵۳۶ صادره از در دو سهم مشاع از ۹ سهم ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی به مساحت ۹۱۰ مترمربع پلاک ۶۶۷۴ فرعی از ۱۲۳ اصلی بخشی از قطعه ۵ تفکیکی خریداری از مالک رسمی به موجب سند مالکیت مشاعی و سهم الارث محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۳/۱۲/۱۳
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۳/۱۲/۲۸
م الف ۱۸۴۴

سیدمهدی لامعی
رئیس ثبت اسناد و املاک شهرری

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۳۶۰۳۰۱۰۲۴۰۰۶۴۴۲ مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۱۵ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک شهری تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای صفرعلی خراجی بیرق بلاغ به ش.ش ۱۴۴۸ کدملی ۰۰۵۰۲۴۴۲۴۸ صادره تهران فرزند لطف اله در ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن به مساحت ۱۳۴/۵۸ مترمربع پلاک ۴۲۰ فرعی از ۱۴ اصلی واقع در تهران بخش حوزه ثبت ملک شهری خریداری به موجب سند انتقال قطعی ۳۶۲۰۶ مورخ ۱۴۰۲/۷/۵ دفترخانه ۶۹۴ تهران مورد ثبت صفحه ۱۶۸ دفتر ۴۵۲) محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۳/۱۲/۱۳
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۳/۱۲/۲۸
م الف ۱۸۳۷

سیدمهدی لامعی
رئیس ثبت اسناد و املاک شهرری

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۳۶۰۳۰۱۰۲۴۰۰۲۶۳۳ - ۱۴۰۳/۵/۲۸ هیات اول/دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک شهری تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای ابراهیم یوسفی بیوک بلاغ به ش.ش ۵۶۴ کدملی ۲۹۳۹۰۶۷۶۰۰ صادره از شاهین دژ فرزند عباس در ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن به مساحت ۵۹/۶۰ مترمربع پلاک شماره ۳ فرعی از ۱۹۹ اصلی واقع در تهران بخش حوزه ثبت ملک شهری خریداری به موجب (قولنامه عادی مورد ثبت صفحه ۴۲۰ دفتر ۳۷۹ شهرری و با توجه به کد ۹۷۷ مجموعه بخشنامه های ثبتی) محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۳/۱۲/۱۳
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۳/۱۲/۲۸
م الف ۱۸۲۱

سیدمهدی لامعی
رئیس ثبت اسناد و املاک شهرری

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۳۶۰۳۰۱۰۲۴۰۰۸۳۲۵ مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۴ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک شهری تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی خانم طاهره زایران فرزند ترابعلی به ش.ش ۰۱۱۰۲۷۲۳۰۰۷ صادره از تهران در یک سهم مشاع از ۹ سهم ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی به مساحت ۹۱۰ مترمربع پلاک ۶۶۷۴ فرعی از ۱۲۳ اصلی بخشی از قطعه ۵ تفکیکی خریداری از مالک رسمی به موجب سند مالکیت مشاعی و سهم الارث محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۳/۱۲/۱۳
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۳/۱۲/۲۸
م الف ۱۸۴۶

سیدمهدی لامعی
رئیس ثبت اسناد و املاک شهرری

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۳۶۰۳۰۱۰۲۴۰۰۸۳۲۵ مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۴ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک شهری تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی خانم هانیه عباسی فرزند حسن به ش.ش ۰۴۸۰۲۸۲۳۱۵ صادره از شهرری در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۳۲۰۰ مترمربع در قسمتی از پلاک ۲۰۱ فرعی از ۱۵۵ اصلی واقع در تهران بخش حوزه ثبت ملک کهریزک در ازای خریداری عادی از مالک رسمی آقای حسن عباسی محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۳/۱۲/۱۳
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۳/۱۲/۲۸
م الف ۱۸۴۴

سیدمحسن سادات حسینی-رئیس ثبت اسناد و املاک

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۳۶۰۳۰۱۰۵۳۰۰۵۸۲۱ مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۹ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک کهریزک تصرفات مالکانه و بلامعارض متقاضی آقای مهدی نظری فرزند مصطفی به ش.ش ۱۶ صادره از کهریزک در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۶۹۴/۱۵ مترمربع در قسمتی از پلاک ۲۰۱ فرعی از ۱۵۵ اصلی واقع در تهران بخش حوزه ثبت ملک کهریزک در ازای خریداری عادی از مالک رسمی آقای حسن عباسی به مساحت ۲۰۵۸۵ مترمربع در قسمتی از پلاک ۱۴۸ فرعی از ۵۸ اصلی واقع در تهران بخش حوزه ثبت ملک کهریزک در ازای سند مالکیت رسمی مشاعی محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۳/۱۲/۱۳
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۳/۱۲/۲۸
م الف ۱۸۶۹

سیدمحسن سادات حسینی-رئیس ثبت اسناد و املاک

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۳۶۰۳۰۱۰۵۳۰۰۵۸۲۱ مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۹ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک کهریزک تصرفات مالکانه و بلامعارض متقاضی آقای محمود جعفری نجف آبادی فرزند احمد به ش.ش