رسالت
سال سی‌وهشتم ■ شماره ۱۰۷۴۵ ■ روزنامه صبح ایران

با تشدید آلودگی هوا، همچنان راه‌حل مقطعی مسئولان، تعطیلی مدارس است

هوای وانفسا

به‌رسم سال‌های اخیر، هرچه به نیمه‌آذر و یا روزهای پایانی این ماه نزدیک می‌شویم و دست طبیعت یاری نمی‌کند و کم‌بارشی بر سر کلانشهرها سایه می‌اندازد؛ آلودگی هوا شدت می‌گیرد و مدیران را، به تجویز نسخه همیشگی تعطیلی مدارس و برخی فعالیت‌ها وامی‌دارد.

موضوع تشدید آلودگی هوا و غلظت آلایندگی‌ها تأثیر بسیاری بر بخش‌های مختلف جمعیتی می‌گذارد و یکی از آسیب‌پذیرترین گروه‌ها کودکان درسنین مدرسه و دانش‌آموزان هستند و برای اینکه سلامت آنها بیش از این تهدید نشود، مدارس در کلانشهرها طی روزهای متوالی غیرحضوری می‌شود.

بااین حال تعطیلی مدارس و دانشگاه‌ها و ایجاد محدودیت‌های زمانی و مکانی در شرایط اضطراری، به اذعان رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست صرفا یک اقدام عاجل باهدف کاهش مواجهه شهروندان با خطرات بهداشتی و پیشگیری از تشدید آلودگی هوا است نه یک اقدام اساسی برای حل مسئله. هرچند مسئولان از به‌کار بردن واژه «تعطیلی» اجتناب کرده و از تداوم آموزش به شیوه «غیرحضوری و مجازی» سخن می‌گویند، اما واقعیت این است که همواره در برابر این معضل مهم شهری، «تعطیلی» به‌عنوان یک تصمیم تکراری از سوی کمیته اضطرار آلودگی هوا صادر می‌شود و دستگاه‌های مسئول هم، وظایف خود را در قبال این مشکل به فراموشی سپرده‌اند!

برزمین ماندن راهکارهای اصولی و مؤثر

شاخص آلودگی هوای کلانشهرها به‌ویژه تهران در سال‌های اخیر رکوردی باورنکردنی را به ثبت رسانده و گاهی پایتخت ایران در رقابت با پکن، پایتخت چین که جمعیتی حدود سه برابر جمعیت تهران دارد، تبدیل به آلوده‌ترین شهر جهان می‌شود و به نظر می‌رسد با دومینوی سوءمدیریت در این حوزه کار از توصیه و اقدامات زودبازده گذشته است.

بیشتر اقدامات برای کاهش آلودگی هوا به مواردی مانند تعطیلی، اجرای طرح زوج‌وفرد در منازل و جلوگیری از فعالیت صنایع آلاینده در روزهای آلوده، محدود شده، درحالی که راهکارهای اصولی و مؤثر برای رفع این معضل برزمین مانده است. کارشناسان مشکل اصلی را انجام نشدن تکالیف و اقدامات لازم در این بخش دانسته و معتقدند: «ما نتوانستیم کیفیت سوخت را ارتقاء دهیم و توزیع سراسری سوخت استاندارد داشته باشیم و به نوسازی و توسعه حمل‌ونقل عمومی بپردازیم، نیروگاه‌های تجدیدپذیر ایجاد کنیم و موتورسیکلت‌ها و خودروها را نو کنیم. تمامی این موارد باعث قرار گرفتن در شرایط فعلی شده است.»

به‌زعم این کارشناسان «حل مشکل آلودگی هوا نیازمند تأمین الزامات، زیرساخت‌ها و اعتبارات لازم است. به‌عنوان نمونه باید برای کمبود حمل‌ونقل عمومی در کلانشهرهایی مانند تهران سرمایه‌گذاری کرد. با توسعه مناسب و کارآمدشدن حمل‌ونقل عمومی مردم به خودروهای تک‌سرنشین روی نمی‌آورند چراکه استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی هم اقتصادی و هم راحت‌تر است. اکنون حمل‌ونقل عمومی ما کارآمد و جوابگوی نیازهای مردم نیست چراکه مناطق مختلف را به‌طور کامل پوشش نمی‌دهد. البته احتراق سوخت‌های فسیلی به‌عنوان منبع اصلی آلودگی هوا شناخته‌شده که در این ارتباط، همه انواع وسایل حمل‌ونقل با سوخت فسیلی همچون خودروها، اتوبوس‌ها، قطارها، هواپیماها و کشتی‌ها، نیروگاه‌ها و صنایع زغالی و نفتی بیشترین نقش را ایفا می‌کنند. درواقع، هرگونه اقدامی که به سوزاندن چوب یا فسیل منجر شود، انتشار گازهای آلاینده را در پی دارد و به آلودگی هوا منجر می‌شود.»

مطالعات متعددی در این زمینه انجام‌شده و مسئولان از دلایل اصلی بروز آلاینده‌ها در کلانشهرها مطلع هستند، ولی مسئله این است که به‌طور جدی برای پیشگیری وارد عمل نمی‌شوند. احمد صبوری، کارشناس آلودگی هوا بر این باور است که «اگر مسئولان تصور می‌کنند، یک فرمول ساده در این زمینه وجود دارد و با آن می‌توان آلودگی هوا را به سرعت برطرف کرد، در اشتباه هستند، چنین فرمولی وجود ندارد و باید با برنامه‌ریزی دقیق و اجرای قانون هوای پاک این معضل را کاهش داد.»

صبوری می‌گوید: «علیرغم شعارهایی که داده می‌شود، آلودگی هوا را جدی نگرفته‌ایم، درحالی که بسیاری از کشورها با جدی و حائز اهمیت دانستن این مشکل، به دستاوردهای خوبی رسیده‌اند. سال‌هاست در کشور ما به دلیل افزایش جمعیت، بیشتر شدن خودروهای غیراستاندارد و فرسوده و افزایش صنایع آلاینده، این مشکل تشدید شده است و باید از تجارب دیگر کشورها بهره گرفت. یکی از بهترین تجربیات مستند دنیا، تجربه لندن در سال ۱۹۵۲ است. هوای این شهر خیلی آلوده بود و حتی ۳ تا ۴ برابر و در برخی موارد تا ۱۰ برابر آلودگی کنونی هوای تهران را داشت، اما با چند سال اقدام مستمر و اصولی، هوای این شهر سالم و تمیز شد. آلودگی هوا سبب شد که در مدت یک هفته نزدیک به ۵ هزار نفر در لندن، منچستر و چند شهر دیگر انگلیس جان خود را از دست بدهند، وقتی این اتفاق افتاد دولت مجبور به توجه جدی به این موضوع شد و از همان موقع، «قانون هوای پاک» در انگلیس تصویب و با همکاری مردم اجرایی شد. آلودگی شدید در نیویورک هم رخ داده است، برخی روزها بر اثر آلودگی هوا مانند شب بود و خودروها با چراغ روشن تردد می‌کردند، این موضوع نشان می‌دهد که آلودگی هوا در نیویورک هم چندین برابر آلودگی فعلی تهران بود. در این شهر با تمهیدات دولت و همکاری مردم، آلودگی هوا از بین رفت، لذا با عزم و اراده جدی دولت و مشارکت مردم می‌توان آلاینده‌ها را کاهش داد یا از ایجاد آن در کلانشهرها پیشگیری کرد.»

صبوری در پاسخ به این سؤال که برای رفع این معضل چه باید کرد، خاطرنشان می‌کند: «راهکارها مشخص است. اولین گام برای رفع این معضل در سطح جهان، انجام برنامه دقیق و اصولی در دو بخش کوتاه‌مدت و بلندمدت با مشارکت محققان و صاحب‌نظران است که باید این موارد را در اسرع وقت با همکاری نزدیک مردم اجرایی کرد. جایگزین کردن سوخت فسیلی و استفاده از آن در کلانشهرها یکی دیگر از راهکارهای اساسی در این زمینه است. این تصمیم تبعاتی برای مردم به همراه دارد که دولت باید با راهکارهای اصولی از میزان این تبعات بکاهد تا آن‌ها در کلانشهرها اجرایی شوند. توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی از دیگر راهکارهای کاهش آلودگی هوا در کلانشهرهاست. مردم درصورتی که امکان حمل‌ونقل آسان، سریع و کم‌هزینه را داشته باشند از وسایل نقلیه شخصی استفاده نخواهند کرد. از طرفی باید جلوی تردد خودروهای فرسوده به خصوص موتورسیکلت‌ها در کلانشهرها گرفته شود. فقط طی سال گذشته یک میلیون خودروی نوشاخه به وسایل نقلیه کشور افزوده شده ولی فقط ۲۰ هزار و ۸۰۰ خودروی فرسوده از رده خارج شده است، هرچند آلودگی موتورسیکلت در برخی موارد از خودروها بیشتر است، باید موتورسیکلت‌های فرسوده و دودزا را از چرخه تردد عمومی شهر خارج کنیم و همچنین از موتورسیکلت برقی و در صورت امکان از دوچرخه استفاده کرد.»

منابع انتشار آلاینده‌ها افزایش یافته است!

به‌هرروی این پدیده به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین تهدیدات بهداشت محیطی در جهان هرساله مطلع مرگ هفت میلیون نفر است و بیش از همه، آسیب‌پذیرترین افراد را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تخمین زده می‌شود که در سال ۲۰۲۱، مرگ ۴۰ هزار کودک زیر پنج سال به‌طور مستقیم با آلودگی هوا مرتبط بوده است، اما به جای راهکار تعطیلی مدارس، باید دستکم بخشی از تکالیفی که در قانون هوای پاک برعهده برخی از سازمان‌های اجرایی گذاشته شده، محقق شود.

آن‌طور که مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران می‌گوید: «تعطیلی مدارس و اجرای طرح زوج و فرد، شاید تأثیر موقتی داشته باشد ولی در طولانی مدت اثرگذار نخواهد بود. لذا با توصیه وزارت صمت مقرر شد ۲۰۰۰ اتوبوس وارداتی با وجود هزینه دوبرابری نسبت به اتوبوس‌های گازسوز، برقی باشند، بااین اقدامات می‌توان امیدوار بود تا از آلودگی کاسته شود؛ البته اگر مردم نیز همراهی کرده و از خودروهای شخصی استفاده نکنند.»

اجرای برخی اقدامات نیازمند منابع مالی است که بخشی از آن‌ها تأمین نشده، بااین حال به منظور توسعه حمل‌ونقل عمومی، کیفی‌سازی سوخت و توسعه نیروگاه‌های تجدیدپذیر می‌توانیم با منابع مالی موجود هم اقدام کنیم. داریوش گل‌علیزاده، رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به این موارد عنوان می‌کند: «اجرای قانون هوای پاک یک پروسه مستمر بوده و در کنار این تکالیف، لازم است به برخی از اقدامات که مغایر با سیاست‌های قانون بوده و موجب افزایش مصرف انرژی و بارگذاری آلودگی‌ها می‌شود پایان داد. یک سری اقدامات مانند بهبود کیفیت سوخت، نظارت بر معاینه فنی خودروها و نظارت بر موتورخانه منازل مسکونی و حرکت به‌سوی کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی را باید اجرایی کرد. از طرفی تکالیفی که از قانون هوای پاک برزمین مانده تکالیفی نیست که در لحظه جواب دهد، مثلا بحث نوسازی حمل‌ونقل عمومی کاری است که باید طی سال‌ها انجام می‌شد تا اثر خود را برجای می‌گذاشت اما اجرا نشد، حتی منابع انتشار آلاینده‌ها نه تنها کم نشده بلکه افزایش یافته است، چون خودروهای فرسوده از رده خارج نشدند و روزبه‌روز هم برتعداد خودروها، صنعت و جمعیت کلانشهری مانند تهران اضافه می‌شود، بر این اساس میزان مصرف انرژی و سوخت هم روزبه‌روز بیشتر می‌شود، بااین وجود زمانی که جو ساکن می‌شود و واورنگی دما رخ می‌دهد آلودگی بیشتر می‌شود. اقداماتی که در قانون هوای پاک دیده شده یک سری اقدامات مستمر مانند ازرده خارج کردن خودروهای فرسوده است که باید به طور مداوم اجرا شوند تا برسیم به نقطه‌ای که خودروی فرسوده آنچنانی نداشته باشیم که آن هم به‌درستی اجرا نمی‌شود، هر خودروی فرسوده ۲۰ برابر یک خودروی استاندارد آلودگی ایجاد می‌کند بنابراین طبیعی است که همواره آلودگی هوا داشته باشیم. سال‌هاست اسقاط خودروندارایم و ضمن اینکه تعداد خودروهای فرسوده دارا اضافه می‌شود، سن فرسودگی خودرو هم در حال افزایش است، یعنی هرچه خودرو فرسوده‌تر شود میزان انتشار آلاینده‌ها هم بیشتر می‌شود.»

گل علیزاده بیان می‌کند: «در تهران سهم خودروها در انتشار ذرات معلق حدود ۶۰ درصد است که در این میان سهم خودروهای دیزلی حدود ۳۲/۸ دهم درصد است، خودروهای دیزلی که در ناوگان حمل‌ونقل استفاده می‌شوند شامل اتوبوس‌ها و کامیون‌ها نیز عموما سن بالایی دارند. سوای این‌ها، پروژه‌های بزرگی که در تهران اجرامی شود مبنایشان خودرومحوری است مثلا مرتب اتوبان اضافه می‌کنیم، اتوبان‌ها را دوطبقه می‌کنیم و تونل می‌زنیم که این کار این پیام را به ما می‌دهد که اگر خودرویی در منزل دارید بیرون بیاورید چون ما برای شما جاده درست کرده‌ایم.»

موارد پیش گفته، دلایل و عواملی هستند که درباره آلودگی هوا ارائه می‌شوند. هرچند به سبک و سیاق همیشه، پای مازوت‌سوزی هم به میان آمده و مسئولان صرفا به تأیید یا تکذیب روی آورده‌اند، اما اگر بپذیریم که صرفا نمی‌توان انگشت اتهام را به سمت مازوت‌سوزی نشانه رفت، می‌توان مصرف سوخت‌های بی‌کیفیت را به اندازه مازوت‌سوزی، خطرناک دانست. ۳۰ آبان ماه بود که دبیر انجمن خودروسازان در نامه‌ای خطاب به مدیرعامل شرکت پالایش‌وپخش فرآورده‌های نفتی ایران از پایین بودن کیفیت سوخت توزیعی انتقاد کرد. در بخشی از این نامه آمده است: «علاوه بر مشکل اکتان پایین، وجود مقادیر گوگرد بیش از حد استاندارد در بنزین نیز اثرات مخربی در طول عمر سیستم سوخت‌رسانی و عملکرد موتور و کاتالیست خواهد داشت. با توجه به مشکلات عدیده مذکور ناشی از عدم تأمین بنزین استاندارد و از طرفی نیاز ضروری کشور جهت کاهش مصرف سوخت و آلایندگی محیط زیست مستدعی است دستور فرمایید برنامه تأمین و توزیع سراسری بنزین با استاندارد یورو ۵ و یورو ۶ را به این انجمن ارسال نمایید. ضمنا با توجه به اینکه توزیع گازوئیل یورو ۵ و یورو ۶ با گوگرد پی پی ام ۵۰ نیز در سراسر کشور فراهم نبوده و مشکلات خودروهای دیزلی به مراتب بیشتر از خودروهای بنزینی است. لذا استعداد را در دستور فرمایید برنامه تولید و توزیع گازوئیل سراسری با استاندارد یورو ۵ و یورو ۶ را نیز به این انجمن ارسال نمایید.»

آن‌طور که این روایت‌ها به همراه بررسی‌های کارشناسان نشان می‌دهد، برای برشمردن عوامل آلودگی هوا تعداد انگشتان دو دست نیز کافی نیست و با توجه به عدم توافق روی علت اصلی، تعطیلی مدارس و دانشگاه‌ها به‌عنوان راه‌حل مقطعی؛ نمی‌تواند تأثیر قابل توجهی در کاهش آلاینده‌هایی داشته باشد که ظاهرا علت و منشاء آن گسترده است.

کشورها در آلودگی هوا چه جایگزینی برای تعطیلی مدارس دارند؟

برمبنای نتایج پژوهش‌هایی که خبرگزاری ایرنا در بخش «پژوهش خوان» به آن استناد کرده است، ابتدایی‌ترین راه‌حل برای حفظ سلامت دانش‌آموزان در هر کشوری، تعطیلی یک‌روزه یا پیاپی مدارس است. اکنون حدود ۲۲۰ میلیون دانش‌آموز در سطح جهان وجود دارد و این پرسش‌ها به ذهن می‌رسد که کشورهای دیگر از چه سازوکارهایی در زمان اوج آلودگی استفاده می‌کنند؟ آیا آن‌ها نیز تعطیلی مدارس را برای کاهش اثر بحران آلاینده‌ها پیشنهاد و اجرایی می‌کنند؟ تعطیلی فقط مختص ایران نیست و کشورهای دیگری همچون چین، هند، پاکستان، بنگلادش و غیره از این سازوکار در مواقع بحرانی استفاده می‌کنند. به‌عنوان نمونه در هند به‌ویژه شهر دهلی، فعالیت دانش‌آموزان در فضای بازو کلاس‌های تربیت‌بدنی در هوای آلوده، ممنوع اعلام می‌شود و درصورت تشدید آلودگی، مدارس را تعطیل می‌کنند. بااین وجود در کشورهای توسعه‌یافته، ایمن‌سازی مدارس در اولویت است؛ به‌عنوان نمونه در شیکاگو لوندن راهکارهای خلاقانه اتخاذ می‌شود. در این مناطق اگرچه مدارس نزدیک به خیابان‌های شلوغ و پرترافیک قرارگرفته که دانش‌آموزان را در معرض سطوح ناسالم آلودگی هوا قرار می‌دهند اما موانع گیاهی و درختان، از دانش‌آموزان، معلمان و کارکنان مدارس حفاظت می‌کند. همچنین شناسایی مدارس ابتدایی در بدترین مناطق آلوده لندن و نیز محافظت از کودکان در برابر هوای سمی در این شهر بخشی از برنامه‌های شهرداری لندن برای بهبود آلودگی هواست.»

مطابق تحقیقی که دانشگاه ساری - در گیلد فورد انگلستان انجام داده، «برخی اقدامات ساده می‌تواند مواجهه با سموم را به نصف کاهش دهد. برپایه یافته‌های آن‌ها، نصب یک صفحه سبز در امتداد دیوار پیرامون مدرسه، نصب دستگاه‌های تصفیه هوا در کلاس‌های درس و سازمان‌دهی طرح‌های خیابانی مدارس در ساعت‌های تردد و رفت‌وآمد، کیفیت هوای کلاس‌ها و زمین‌های بازی آن را بهبود می‌بخشد. محققان دریافته‌اند تصفیه‌کننده‌های هوا در کلاس‌های درس غلظت آلودگی داخلی را تا ۵۷ درصد و طرح ساماندهی خیابان‌های مدارس که از تردد و وسایل نقلیه موتوری مقابل مدارس در زمان شروع و پایان کلاس‌ها پیشگیری می‌کند، غلظت ذرات را تا ۳۶ درصد کاهش خواهد داد. صفحه‌های سبز در محدوده مدرسه نیز برخی از خطرناک‌ترین سطوح ذرات معلق بیرون را که از خیابان‌ها می‌آید با توجه به شرایط بادی تا ۴۴ درصد کاهش می‌دهد. همه نکاتی که در ارتباط با سلامت دانش‌آموزان و بهبود شرایط مدارس اشاره شد، تا حدی کودکان را در برابر آلاینده‌ها حفظ می‌کند اما راهکارهای مؤثر باید در سطوح کلان‌تر اجرایی شود.»

بنابراین تحقق هوای پاک و زدودن آلاینده‌ها از سطح شهرها مستلزم اجماع جدی در مورد علت اصلی آلودگی هوا بین متصدیان امر و اجرای راهکارهاست. تجارب کشورهای صنعتی نیز در کنترل و مواجهه با آلودگی هوا حائز اهمیت است و خبرگزاری ایرنا در بازنشر نتایج پژوهش‌ها و مطالعات جهانی به تجارب این کشورها اشاره کرده؛ «ازجمله فرانسه که یکی از تمهیدات این کشور در زمان اوج‌گیری آلاینده‌ها، رایگان کردن هزینه‌های استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی است تا جایی که مردم را به استفاده از دوچرخه تشویق می‌کنند و حتی در مناطق مشخصی از شهر برای مدت‌های طولانی و ماهانه تردد اتومبیل ممنوع اعلام می‌شود. در فرایبورگ آلمان هم نزدیک به ۵۰۰ کیلومتر مسیر برای رفت‌وآمد دوچرخه، مترو، تراموا و سیستم‌های حمل‌ونقل ارزان و کارآمد در نظر گرفته شده است. حتی در مناطق حومه شهر نیز مردم اجازه پارک کردن ماشین‌های خود جلوی درخانه‌ها را ندارند. در هلسینکی، پایتخت فنلاند مانند دیگر کشورها همه تلاش‌ها معطوف بر این است که با کاهش بخش زیادی از اتومبیل‌های سطح شهر و از طرفی سرمایه‌گذاری روی استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی، به بهبود وضع آلودگی هوا رسیدگی شود. در کپنهاگ پایتخت دانمارک، استفاده از دوچرخه به استفاده از ماشین‌ها اولویت دارد تا جایی که تعداد دوچرخه‌ها از جمعیت شهر هم بیشتر است. در زوریخ برجمعیت‌ترین شهر سوئیس، مهم‌ترین راهکاری که در این اقلیم اروپایی همچون بسیاری از کشورهای پیشرفته برای مبارزه با آلودگی‌های سطح شهر انجام شده، محدودکردن فضاهای پارکینگ است؛ این محدودیت به‌اندازه‌ای بوده که در زوریخ فقط تعداد محدودی از ماشین‌ها اجازه دارند در هر ساعتی که خواستند در سطح شهر تردد کنند. اما یکی از موفق‌ترین تجارب در کنترل آلودگی هوا مربوط به شهر مکزیکوسیتی پایتخت مکزیک است. در سال ۱۹۹۲ سازمان ملل این شهر را به عنوان آلوده‌ترین شهر جهان معرفی کرد. مشهور بود که در این شهر به دلیل آلودگی هوا پرنده‌ها هنگام پرواز می‌مردند و روی زمین می‌افتادند. در سال ۱۹۹۰ در این شهر ۳۳۰ روز شاخص آلاینده‌ها بالاتر از حد استاندارد بود. امروز با اجرای برنامه‌های منسجم مقابله با آلودگی، نام این شهر حتی در میان ۱۰ شهر اول آلوده جهان هم نیست. دولت مکزیک با سرمایه‌گذاری ۹/۳ میلیارد دلاری، پالایشگاه‌هایی برای تولید سوخت مناسب (باگوگرد پایین) راه‌اندازی کرده است. مقام‌های شهری با الگوگرفتن از اتوبوسرانی سریع در پایتخت کلمبیا، نوعی سیستم اتوبوسرانی به نام «متروبوس» راه انداخته‌اند که علاوه بر افزایش حجم مسافران در اتوبوس، آلودگی بسیار کمتری دارد. در این طرح، اتوبوس‌های فرسوده و کوچک از طریق سرمایه‌گذاری سریع با اتوبوس‌های جدید و حجم مسافربیشتر تعویض شدند. کارخانه‌ها و مراکز صنعتی مجبور شدند حومه شهر را ترک کنند و به مناطق دورتر بروند. با پرداخت وام، خودروها و تاکسی‌های فرسوده با روالی منظم تعویض شدند و متروی مکزیکوسیتی خیلی سریع با کمک همه بخش‌ها راه‌اندازی شد که اکنون ۱۲ خط دارد.»

بااین حال کشورما در حوزه مقابله با آلودگی هوا نه تنها دستاوردی نداشته، بلکه پسرفت هم کرده است و هنگامی که شاخص‌ها بالا می‌رود و سرفه شهروندان بیشتر می‌شود، تنها اقدامی که صورت می‌گیرد، تعطیلی مراکز آموزشی است. بدتر این‌که دستگاه‌های مسئول به‌جای انجام تکالیف قانونی، یکدیگر را مقصر می‌دانند و درحالی که قدم نخست حل مسئله آلودگی هوا، اتفاق نظر روی علت اصلی است. به دلیل نرسیدن به درک مشترک از موضوع، برنامه‌ها و قوانین مقابله با آلودگی در عمل شکست خورده‌اند!

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی حوزه ثبت تایباد نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰ املاک متقاضیان که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در بخش ۱۴ مشهد واحد ثبتی شهرستان تایباد مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آن محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می گردد:
آقای شهریار حنفی فیض آبادی به ش.ش ۷ کدملی ۰۷۴۹۵۴۰۳۳۸ صادره تایباد فرزند مختارخان درشتدانگ یکباب منزل مسکونی به مساحت ۲۹۳/۵۴ مترمربع پلاک شماره ۱۳۲/۱۹۴ فرعی از ۲۵۶ اصلی واقع در خراسان رضوی بخش ۱۴ مشهد حوزه ثبت ملک تایباد واز محل تمامت مالکیت سهم الارثی فقیراحمد-امان اله-امین اله-شهرام-بهرام-شهریار-بدری-زهره وعذرا شهرت همگی حنفی فیض آبادی و جواهراسدی دویم (تمامی مالکیت رسمی و مشاعی حیدرخان حنفی فیض آبادی و نیز از محل تمامت مالکیت رسمی و مشاعی خانم کشور بستام بهرام شهرام بدری عذرا زهره امان اله و... شهریار شهرت همگی حنفی فیض آبادی و قسمتی از پلاک * * کلاسه ۱۴۴-۱۴۰۱
لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق روزنامه کثیرالانتشار منتشر تا در صورتی که اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی تا دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترضین باید ظرف یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نمایند و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست.
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۸/۲۷
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۹/۱۳
م الف ۱۸۳۷
منصور فاضلی
سرپرست ثبت اسناد و املاک تایباد

==========

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 ۱۴۰۲۶۰۳۰۱۰۵۳۰۰۰۶۳۶ مورخ ۱۴۰۲/۴/۲۲ 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 ایرج خانمحمدی فرزند قرداشعلی به ش.ش ۱۶۷۶ صادره از اردبیل نسبت به ۱/۵ دانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۳۵۰۰۰/۸۰ مترمربع در قسمتی از پلاک ۲۰۴ فرعی از ۹۳ اصلی واقع در ازای سندمالکیت مشاعی محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می گردد در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند 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: ۱۴۰۲/۸/۲۸ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۹/۱۳
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 ۱۴۰۲۶۰۳۰۱۰۵۳۰۰۰۶۳۷ مورخ ۱۴۰۲/۴/۲۲ هیات اول/دوم 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 شهرام خانمحمدی فرزند قرداشعلی به ش.ش ۱۵۰۹ صادره از اردبیل نسبت به ۱/۵ دانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۳۵۰۰۰/۸۰ مترمربع در قسمتی از پلاک ۲۰۴ فرعی از ۹۳ اصلی واقع در ازای سندمالکیت مشاعی محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می گردد در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند 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: ۱۴۰۲/۸/۲۸ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۹/۱۳
م الف ۸۱۳
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 ۱۴۰۲۶۰۳۰۱۰۵۳۰۰۰۶۳۱ مورخ ۱۴۰۲/۴/۲۲ 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 بهنام خانمحمدی فرزند قرداشعلی به ش.ش ۱۴۷۶ صادره از اردبیل نسبت به ۱/۵ دانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۳۵۰۰۰/۸۰ مترمربع در قسمتی از پلاک ۲۰۴ فرعی از ۹۳ اصلی واقع در ازای سندمالکیت مشاعی محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می گردد در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند 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: ۱۴۰۲/۸/۲۸ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۹/۱۳
م الف ۸۱۳
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 ۱۴۰۲۶۰۳۰۱۰۵۳۰۰۰۶۳۹ مورخ ۱۴۰۲/۴/۲۲ 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 نورمحمد یاپنگ غراوی فرزند برجک به ش.ش ۱۹۰ صادره از پیشکمر در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۵۰۰۰ مترمربع مفروز و مجزا شده از پلاک ثبتی شماره ۳۳ فرعی از ۱۶۸- اصلی واقع در قریه صوفی شیخ داز بخش ۹ حوزه ثبتی کلاله خیراری از مالک رسمی آقای/خانم ساری دستمرد محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند 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: ۱۴۰۲/۸/۲۸ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۹/۱۳
م الف ۸۱۷
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 ۱۴۰۲/۰۰۲۰۳۹ هیات اول/دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک کلاله تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای نورمحمد یاپنگ غراوی فرزند برجک به ش.ش ۱۹۰ صادره از پیشکمر در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۵۰۰۰ مترمربع مفروز و مجزا شده از پلاک ثبتی شماره ۳۳ فرعی از ۱۶۸- اصلی واقع در قریه صوفی شیخ داز بخش ۹ حوزه ثبتی کلاله خیراری از مالک رسمی آقای/خانم ساری دستمرد محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند 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: ۱۴