تهران زیر سایه آلاینده‌ها

گروه اجتماعی- حسن طباطبایی

همین‌که آسمان شهرهای بزرگ تیره‌وتار می‌شود شک مردم سمت مازوت سوزی می‌رود. سال گذشته در میان همه تکذیب‌ها وتأییدها، این موضوع نفس کشیدن را در کلان شهرها سخت‌تر کرده بود. امسال هم به‌رغم آنکه از ۲۰ آبان ماه با مصوبه هیئت دولت، «برای تأمین سلامت مردم» استفاده از سوخت مازوت در نیروگاه‌های اراک، البرز و اصفهان متوقف شد، اما معاون سازمان حفاظت از محیط زیست به‌تازگی تأیید کرده است که مازوت سوزی در این سه نیروگاه از سر گرفته شده است. بنابراین همچنان بخشی از آلاینده‌هایی که به خورد ملت می‌رود ناشی از سوختن نفت کوره است، البته با این توضیح ضروری که کیفیت خودروهای داخلی، تردد موتورسیکلت‌های فرسوده، کیفیت پایین سوخت مصرفی و کاستی‌های گسترده شبکه حمل‌ونقل عمومی از دیگر عوامل اصلی آلودگی هوای کشور به شمار می‌روند که هرسال با شروع فصل سرما حالت بحرانی پیدا می‌کند.

سوم آذرماه امسال رئیس مرکز تحقیقات آلودگی هوای دانشگاه علوم پزشکی تهران اعلام کرده بود که سالانه دست‌کم ۵۰ هزار شهروند ایرانی به دلیل آلودگی هوا جان خود را از دست می‌دهند و ۱۲ درصد از کل موارد مرگ‌ومیر در کشور با بیماری‌های ناشی از آلودگی هوا مرتبط است. علاوه بر این، هزینه مستقیم ناشی از آلودگی هوا برای نظام سلامت کشور، سالانه بیش از ۱/۲ میلیارد دلار تخمین زده شده است و سرانه خسارت ناشی از آلودگی هوا برای هر شهروند تهرانی حدود ۳۰۰ دلار در سال محاسبه شده است، اما با وجود خسارات وارده برای رفع مشکلات ساختاری مانند فرسودگی نیروگاه‌ها و ناوگان حمل‌ونقل عمومی یا ارتقای استانداردهای سوخت اقدامی صورت نپذیرفته، بنابراین در کنار مازوت سوزی و همچنین استفاده از گازوئیل بی‌کیفیت در نیروگاه‌ها، مواردی دیگری هم از عوامل اصلی آلودگی هوا محسوب می‌شوند که پیوسته مورد غفلت واقع شده و برنامه مدونی برای حل آن از سوی مسئولان دستگاه‌های ذی‌ربط ارائه نشده است.

وضعیت فعلی کیفیت هوا ناشی از انباشت تکالیف انجام‌نشده در طی دو سه دهه گذشته است و قانون هوای پاک که در سال ۱۳۹۶ به تصویب مجلس شورای اسلامی و تأیید شورای نگهبان رسیده، با گذشت ۷ سال تنها ۱۲ درصد به مرحله اجرا درآمده است. معمولا مشکل تأمین مالی و تخصیص نیافتن بودجه مناسب و ترک فعل دستگاه‌های مربوطه از عمده دلایلی است که برای پاسخ به چرایی عدم اجرای این قانون مطرح می‌شود. کیفیت هوا به گونه‌ای است که اغلب شهرهای کوچک و بزرگ از گزند آلودگی در امان نیستند و به باور یوسف رشیدی، کارشناس آلودگی هوا «بودجه و امکانات لازم باید در اختیار دستگاه‌ها قرار بگیرد تا قوانین را اجرایی کنند. به‌عنوان مثال برای نوسازی و بهسازی حمل‌ونقل عمومی حتما باید ردیف بودجه‌هایی که پیش‌بینی شده تأمین شود. از طرفی تحقق قانون و سیاست‌گذاری بهینه، مستلزم تغییر نگرش مسئولان است و این تغییر نگرش باید به کاهش خودرومحوری و افزایش حمل‌ونقل پاک و ایجاد مسیرهای ایمن دوچرخه‌سواری و پیاده‌راه منتهی شود. باید افرادی بر مدیریت کشور حاکم شوند که برای ارتقای کیفیت انواع سوخت، ارتقای استاندارد آلایندگی خودروهای تولیدی، توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی با اولویت برقی‌سازی، ازرده خارج کردن خودروها وموتورسیکلت‌های فرسوده همچنین توسعه نیروگاه‌های تجدیدپذیر برنامه داشته باشند.»

استمرار وضعیت فعلی موجب استمرار آلودگی هواست

رشیدی با انتقاد از تمرکزبیش از حد رسانه‌ها بر مازوت سوزی به‌عنوان یکی از عوامل آلودگی هوا عنوان می‌کند: «۲۰ آبان امسال برای کاهش میزان آلودگی هوای کلان شهرها، مازوت‌سوزی در نیروگاه‌های سه استان البرز، اصفهان و اراک متوقف شد و حالا خبر رسیده که این اقدام دوباره از سر گرفته شده است، منتها مسئله این است که منابع فراوانی در شدت یافتن آلودگی هوا نقش دارند. بنابراین قرار نیست با توقف مازوت سوزی، آلودگی کاهش یابد. ضمن آنکه سیاهه انتشار آلودگی هوا مربوط به هفت سال پیش است، بنابراین به‌روزرسانی یافته‌هامی‌تواند نقش مهمی در شناخت وضعیت موجود و برنامه‌ریزی برای انجام اقدامات مرتبط با آلودگی هوا داشته باشد. میزان آلایندگی هریک از منابع در این سیاهه انتشار به‌صورت نسبی اعلام شده و مطابق آن، در شهر تهران منابع متحرک سهم ۵۸ درصدی دارند. ازاین رو باید تمرکز برروی خروج خودروهای فرسوده، ونوسازی حمل‌ونقل باشد.»

بدون تردید وضعیت هوای کلان شهرها حاصل عقب‌ماندگی‌ها و غفلت‌های صورت گرفته طی سال‌های گذشته است و بهبود این شرایط در مدت زمان کوتاه میسر نیست، شرایطی که بنا بر تأکیدات بهروز خانی، کارشناس سلامت هوا با افزایش تعداد خودروها و افزایش تردد‌ها تشدید شده و طی سال‌های اخیر تمام شاخص‌های مؤثر در افزایش آلایندگی هوا را بالا برده است.

افزایش سفرهای درون‌شهری به دلیل بوروکراسی اداری

چرا به‌رغم آنکه بیش از ۲۰ دستگاه مسئول اجرای این قانون و مدیریت آلودگی هوای کلان شهرها هستند، موفقیتی حاصل نشده؟ خانی در پاسخ به این پرسش می‌گوید: «ما متأسفانه در بخش مدیریتی هیچ کاری نکردیم. تعداد ارگان‌های درگیر مهم نیست. فرض کنیم صد تا باشند، هیچ تأثیری در چگونگی مدیریت سفر ندارند. برای هر کاری اگر لازم باشد یک سفر انجام دهید، تردد زیاد می‌شود. اگر میزان تردد در شهر زیاد باشد، اثر تمامی کارهای فنی از بین می‌رود. بنابراین همه جای دنیا به‌صورت نانوشته توان خرید خودروهای نو یا خودروهای با کیفیت خارجی را ندارند. از طرفی نسبت اسقاط به تولید خودرو بسیار اندک بوده و حتی آمار اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده صفر است، در حالی که چهار برابر خودرو آلودگی دارند. همچنین به گفته مسئولین بیش از ۸۸ درصد اتوبوس‌های موجود در تهران در سن فرسودگی قرار دارند و حدود ۴۵ درصد از خودروهای کشور فرسوده و ازرده خارج هستند. ۸۸ درصد آلودگی هوا ناشی از موتورسیکلت‌ها و خودروها و ۱۲ درصد ناشی از منابع ثابت و صنایع است. در کنار این موارد، تولید داخلی خودرو هم تکنولوژی پایینی دارد. وضعیت سوخت نیز همین‌طور است و سوخت تولیدی فاقد استانداردی بالاتر از یورو ٤ است. در حالی که سوخت مورد استفاده در کشورهای جهان یورو۵ و حتی یورو۶ است. در چنین وضعیتی آنچه در کلان شهرها رخ می‌دهد، عملا باعث افزایش آلودگی و افزایش خسارت به سلامت شهروندان می‌شود. طبیعتا استمرار این روند موجب استمرار آلودگی خواهد شد و کاری هم از دست قانون هوای پاک برنمی‌آید.»

افزایش سفرهای درون‌شهری به دلیل بوروکراسی اداری

چرا به‌رغم آنکه بیش از ۲۰ دستگاه مسئول اجرای این قانون و مدیریت آلودگی هوای کلان شهرها هستند، موفقیتی حاصل نشده؟ خانی در پاسخ به این پرسش می‌گوید: «ما متأسفانه در بخش مدیریتی هیچ کاری نکردیم. تعداد ارگان‌های درگیر مهم نیست. فرض کنیم صد تا باشند، هیچ تأثیری در چگونگی مدیریت سفر ندارند. برای هر کاری اگر لازم باشد یک سفر انجام دهید، تردد زیاد می‌شود. اگر میزان تردد در شهر زیاد باشد، اثر تمامی کارهای فنی از بین می‌رود. بنابراین همه جای دنیا به‌صورت نانوشته راهکارهای کاهش آلودگی هوا وجود دارد. اما متأسفانه در ایران مورد توجه قرار نگرفته است. مردم باید برای کار از خانه خارج شوند و عصر به خانه برگردند. دیگر نباید برای هر کار کوچکی چند بار در روز بروند و برگردند. شما در طول روز می‌بینید مردم به‌صورت سیال با خودروهای شخصی درحرکت هستند. ما مردم را به‌صورت گسترده دنبال کارهایی می‌فرستیم که قرار نیست دنبالشان بدوند. ادارات گسترده با تعداد وحشتناک نیروی انسانی درست شده است که همه این‌ها شکلی از بوروکراسی پیچیده و ناموفق را به وجود آورده است. این مسئله اصلا فرهنگی نیست که بگوییم مردم ما فرهنگ استفاده از خودرو را بلد نیستند. اگر سیستم درست چیده شود، مردم خود را درون این سیستم سازگار می‌کنند. بوروکراسی اداری سبب می‌شود شهروندان چندین بار در طول روز با اتومبیل در شهر تردد کنند، با این وضعیت آلودگی بیشتری تولید می‌شود آن هم در شرایطی که کیفیت خودروهای داخلی پایین است. ما از دولت الکترونیک فقط و فقط یک قبض آب و برق را می‌شناسیم. از دولت الکترونیک چیز دیگری نصیب مردم نشده است. در حالی که تمام کشورهای دنیا مردم را به این سمت می‌برند که سفرهای زائد درون شهری را کم کنند. در این کشورها عمدتا زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی به شکل بسیار گسترده و مجهز فراهم است که اگر فردی بنا به دلایلی لازم بود در شهر تردد کند بتواند کارش را دنبال کند و وقتش هدر نرود. اما شهرهای بزرگ ما اساسا چنین زیرساخت حرفه‌ای و با کیفیت بالایی در حمل‌ونقل عمومی ندارند. بنابراین باید ابتدا حمل‌ونقل عمومی فراگیر ایجاد کرد، حمل‌ونقلی که زمان‌بندی مناسبی داشته باشد و شهروندان بدانند چه دقیقه‌ای سوار شده و چه دقیقه‌ای پیاده شوند و... اگر این زیرساخت آماده باشد مردم برای رفتن به سر کار و برگشتن هم می‌توانند به حمل‌ونقل عمومی اعتماد کنند و از خودروهای خود کمتر استفاده می‌کنند. از سوی دیگر در تمام دنیا خرید خودرو آسان است. بسیاری از کشورها بدون دغدغه و مشکل به شما خودرو می‌دهند. حتی اگر توان خرید نداشته باشید با قسط‌های قابل تحمل شرایط خرید را برای شما تسهیل می‌کنند. برعکس کشور ما که ابتدا باید کلی تلاش کنید تا بتوانید یک خودرو بخرید. از طرف دیگر پس از خرید خودرو که ارزان و کم هزینه است، این نگهداری خودرو است که گران تمام می‌شود. اما در ایران کاملا برعکس است. خرید خودرو گران و نگهداری آن ارزان است. در کشورهای دیگر مالک خودرو به این سادگی نمی‌تواند آن چنان از خودرو استفاده کند که زمینه آلودگی منظر، هوا و صوت را فراهم کند و یا حق ندارد از خودرو بیش از اندازه ظرفیت شهری استفاده کند. همچنین هزینه بیمه، مالیات، عوارض و... زیاد است و به همین علت افراد کمتر به استفاده از وسایل نقلیه شخصی روی می‌آورند.»

این کارشناس با تأکید بر ضرورت تأمین بودجه برای مواجهه مؤثر با پدیده آلودگی هوا بیان می‌کند: «در این شرایط که بودجه و امکانات دولت محدود است، باید راهکارهایی ارائه کنیم که کارایی داشته باشند. راهکارهای فنی پول می‌خواهند. یعنی برای اصلاح پالایشگاه برای حذف گوگرد باید هزینه کنید. اگر بخواهید کاتالیست خودروها را تعویض کنید یا فیلتر دوده برای آن‌ها کار بگذارید باید هزینه کنید و... بنابراین راهکارهای فنی پول زیادی می‌خواهد، اما اقدامات مدیریتی هم در مصرف سوخت صرفه‌جویی می‌کند هم جلوی بوروکراسی بی‌فایده و هزینه‌ساز را می‌گیرد و درنهایت آلودگی هوا کمتر می‌شود. در حال حاضر که شرایط بودجه‌ای دولت مناسب نیست باید به فکر اجرای راهکارهای مدیریتی ازجمله کاهش سفرهای درون‌شهری بود.»

جای خالی ساختاری منسجم و هماهنگ برای پیگیری مصوبات

«بی‌شک آلودگی هوای تهران و شهرهای بزرگ قابل مدیریت است ولی مشروط به اینکه دستگاه‌های مربوطه، به تعهدات خود در قانون هوای پاک عمل کنند.» سهراب سخایی از کارشناسان آلودگی هوا با بیان این عبارت، نبود یک ساختار منسجم و هماهنگ برای پیگیری مصوبات را مهم‌ترین دلیل عدم اجرای این قانون می‌داند: «عمده مشکلات ما در مدیریت آلودگی هوا بی‌نظارتی نهادهای ناظر است و این نهادها آن‌طور که انتظار می‌رود به اجرای مصوبات قانون هوای پاک توجهی ندارند. دستگاه‌های مربوطه نیز به بهانه نبود بودجه خود را به اجرای قوانین و انجام وظایف موظف نمی‌بینند. به‌عنوان مثال وزارت نفت و وزارت صمت دو وزارتخانه‌ای هستند که عامل اصلی آلودگی هوای شهرهای بزرگ هستند اما به وظایف خود در بهبود کیفیت سوخت و ارتقای تکنولوژی خودروها عمل نمی‌کنند. در این میان سازمان حفاظت از محیط زیست هم به‌عنوان سازمان مجری قانون که باید مصوبات قانون هوای پاک را از دستگاه‌ها و سازمان‌های متولی و مسئول در آلودگی هوا مطالبه کند، به دلیل ضعف در ساختار مدیریتی و نداشتن توان حقوقی و اجرایی لازم، قادر به مطالبه‌گری نیست. به این ترتیب هرسال بر شدت آلودگی هوا افزوده می‌شود.»

نقش مازوت سوزی در تکرار ملالت بار آلودگی هوا

اما در تکرار ملالت بار شدت آلودگی هوا پای مازوت سوزی هم در میان است و آن طور که صدیقه ترابی، سرپرست معاونت محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست می‌گوید: «منابع ثابت آلاینده در شهرهای اراک، البرز و اصفهان تأثیر زیادی بر آلودگی هوا می‌گذارند که نیروگاه‌ها در این زمینه سهم قابل توجهی دارد، به‌ویژه در نیروگاه شازند اراک که کاملا مشخص شد، دی‌اکسید کربن موجود در هوا ناشی از سوختن مازوت است بنابراین مصوب شد که این سه نیروگاه که خیلی نزدیک به مراکز جمعیتی هستند، امسال مازوت نسوزانند، با این حال این مصوبه خیلی زود نادیده گرفته شد.»

سهراب سخایی در این باره به‌مامی گوید: «سوخت مازوت مشروط به آنکه سولفورزدایی شود، قابلیت استفاده دارد و عمدتا هم کشورهای تولیدکننده نفت، مازوت مصرف می‌کنند اما آلودگی آن را حذف و به‌عنوان یک سوخت با کیفیت در برخی صنایع به‌مصرف می‌رسانند. مازوت‌ها اگر فاقد گوگرد باشند ماده‌ای اثربخش و پرکاربرد هستند ولی نوع سنگین و حاوی گوگرد آن مضر است. با این وجود به جز برخی شهرها که سهم مازوت در آلودگی هوا بالاست، بخش عمده‌ای از آلودگی هوای کلان شهرها، به دلیل وجود خودروها و موتورسیکلت‌هایی است که فراتر از حد مجاز و استاندارد هوا را آلوده می‌کنند و بی‌کیفیت بودن بنزین تولیدی هم به این بحران دامن می‌زند. درمجموع با توجه به منبع آلایندگی هر شهر باید نحوه مدیریت آلودگی هوا متفاوت باشد، در برخی شهرها باید اقدامات ما بر منابع متحرک متمرکز باشد، اما در برخی شهرها سهم منابع ثابت بیشتر است.»

آگهی قانون تعیین تکلیف اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی شهرستان بروجرد- سری ۱۸۳ جمعی
نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی ،املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی بروجرد مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلا معارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل در دو نوبت آگهی می گردد. در صورتی که هرکس نسبت به صدور سند مالکیت بنام متقاضیان اعتراض داشته باشد می تواند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را کتباً به اداره ثبت اسناد واملاک محل تسلیم وپس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع محترم قضایی تقدیم وگواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل نماید. 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 .
۱ - تقاضای «صحبت اله گودرزی» فرزند «محمدرحیم» نسبت به «شش دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۳۹۴،۴۱» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۸۲۷» فرعی از «۱۸» اصلی واقع در بخش «۳» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «عظیم گودرزی»
۲ - تقاضای «صحبت اله گودرزی» فرزند «محمد رحیم» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۷۷۴۴،۳۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۸۲۵» فرعی از «۱۸» اصلی واقع در بخش «۳» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «عظیم گودرزی»
۳ - تقاضای «نعمت اله گودرزی» فرزند «جواد» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۱۳۲،۰۴» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۸۱۲» فرعی از «۱۸» اصلی واقع در بخش «۳» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «عظیم گودرزی»
۴ - تقاضای «نعمت اله گودرزی» فرزند «جواد» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۹۷۹،۴۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۸۲۰» فرعی از «۱۸» اصلی واقع در بخش «۳» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «عظیم گودرزی»
۵ - تقاضای «قدرت اله کوشکی» فرزند «احمد» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۳۵۵۱،۰۰» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۸» فرعی از «۸» اصلی واقع در بخش «۴» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «احمد کوشکی فرزند صفر»
۶ - تقاضای «قدرت اله کوشکی» فرزند «احمد» نسبت به «شدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۱۷۷۷،۲۰» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۹» فرعی از «۸» اصلی واقع در بخش «۴» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «احمد کوشکی فرزند صفر»
۷ - تقاضای «قدرت اله کوشکی» فرزند «احمد» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۵۴۴۰،۸۰» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۷» فرعی از «۸» اصلی واقع در بخش «۴» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «احمد کوشکی فرزند صفر»
۸ - تقاضای «حسین یگانه دوست» فرزند «غلامرضا» نسبت به «ششدانگ یک قطعه باغ» بمساحت «۷۹۴،۹۰» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۲۷۲» فرعی از «۷۱» اصلی واقع در بخش «۳» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «محمدحسن گودرزی فرزند محمدعلی»
۹ - تقاضای «نعمت اله گودرزی» فرزند «جواد» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۲۰۸۸،۷۲» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۸۱۳» فرعی از «۱۸» اصلی واقع در بخش «۳» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «عظیم گودرزی»
۱۰ - تقاضای «فاطمه جمالی» فرزند «توکل» نسبت به «سه دانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه باغ» نازنین احمدی فرزند پرویز نسبت به سه دانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه باغ بمساحت «۱۰۶۲،۸۷» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۰۰۳» فرعی از «۷۸» اصلی واقع در بخش «۳» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «عظیم گودرزی فرزند حسین علی»
تاریخ انتشار نوبت اول: (۱۴۰۳/۰۹/۱۹) تاریخ انتشار نوبت دوم: (۱۴۰۳/۱۰/۰۴) شناسه ۱۸۳۵۹۹۸
محمد آجرلو
سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک بروجرد

آگهی قانون تعیین تکلیف اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی شهرستان بروجرد- سری ۱۸۴ جمعی
نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی ،املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی بروجرد مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلا معارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل در دو نوبت آگهی می گردد. در صورتی که هرکس نسبت به صدور سند مالکیت بنام متقاضیان اعتراض داشته باشد می تواند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را کتباً به اداره ثبت اسناد واملاک محل تسلیم وپس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع محترم قضایی تقدیم وگواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل نماید. 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 .
۱ - تقاضای «خدایار مقدسی» فرزند «علی» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۲۶۵۸۳،۲۴» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۰۹» فرعی از «۵۸» اصلی واقع در بخش «۳» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «محمدعلی مقدسی فرزند ظفرعلی»
۲ - تقاضای «خدایار مقدسی» فرزند «علی» نسبت به «ششدانگ یک قطعه باغ» بمساحت «۱۸۳۷،۵۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۰۷» فرعی از «۵۸» اصلی واقع در بخش «۳» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «محمدعلی مقدسی فرزند ظفرعلی»
۳ - تقاضای «خدایار مقدسی» فرزند «علی» نسبت به «ششدانگ یک قطعه باغ» بمساحت «۱۷۵۵،۸۱» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۱۰» فرعی از «۵۸» اصلی واقع در بخش «۳» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «محمدعلی مقدسی فرزند ظفرعلی»
۴ - تقاضای «خدایار مقدسی» فرزند «علی» نسبت به «ششدانگ یک قطعه باغ» بمساحت «۴۰۱۳،۲۵» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۰۸» فرعی از «۵۸» اصلی واقع در بخش «۳» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «محمدعلی مقدسی فرزند ظفرعلی»
۵ - تقاضای «علی چگنی» فرزند «علیرضا» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۴۱۹۴،۶۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۵۳» فرعی از «۱۵۹» اصلی واقع در بخش «۴» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «علی عباس خاوری»
۶ - تقاضای «علی چگنی» فرزند «علیرضا» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۲۶۹،۸۰» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۵۱» فرعی از «۱۵۹» اصلی واقع در بخش «۴» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «حاتم جغلوند فرزند کربلایی»
۷ - تقاضای «علی چگنی» فرزند «علیرضا» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۸۵۴،۷۵» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۴۸» فرعی از «۱۵۹» اصلی واقع در بخش «۴» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «حاتم جغلوند فرزند کربلایی»
۸ - تقاضای «علی چگنی» فرزند «علیرضا» نسبت به «ششدانگ یک قطعه باغ» بمساحت «۱۵۶۳،۷۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۵۲» فرعی از «۱۵۹» اصلی واقع در بخش «۴» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «علی عباس خاوری»
۹ - تقاضای «علی چگنی» فرزند «علیرضا» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۷۵۹،۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۴۹» فرعی از «۱۵۹» اصلی واقع در بخش «۴» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «حاتم جغلوند فرزند کربلایی»
۱۰ - تقاضای «علی چگنی» فرزند «علیرضا» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزرعی» بمساحت «۷۵۲۰،۳۵» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۵۰» فرعی از «۱۵۹» اصلی واقع در بخش «۴» خوجوی از مالکیت مالک اولیه «حاتم جغلوند فرزند کربلایی»
تاریخ انتشار نوبت اول: (۱۴۰۳/۰۹/۱۹) تاریخ انتشار نوبت دوم: (۱۴۰۳/۱۰/۰۴) شناسه ۱۸۳۶۰۰۷
محمد آجرلو
سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک بروجرد

برگ سبز خودرو سواری پیکان مدل ۱۳۸۲ رنگ سفید شماره پلاک ۸۶۱ب۱۲ ایران ۴۱ شماره موتور ۱۱۱۵۸۲۴۵۹۲۰ شماره شاسی NAS۸۳۴۳۶۶۱۹INA متعلق به محمد حسینی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودروی سواری هیوندای سیستم سوناتا ۲۴۰۰A به رنگ مشکی روغنی شماره پلاک ۱۱۰-۱۱س۹۱ شماره موتور G۴KC۷۷۶۹۸۸۲ به شماره شاسی KMHET۴۱C۲۸AA۵۰۱۱۳۹ متعلق به آقای علی بابائی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

کلیه اسناد و مدارک (سند کمپانی و برگ سبز کارت ماشین) سواری پراید صبا جی تی ایکس مدل ۱۳۸۱ به رنگ سفید شیری رنگ به شماره انتظامی ۱۲۳س۹۹ ایران ۱۲ شماره موتور ۰۰۳۰۷۸۸۵ شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۱۷۷۲۰۰۳ به نام هادی علی خواه فرزند علی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

کارت پرسنلی هواپیمایی ایران ایر (هما) به شماره پرسنلی ۱۲۸۳۶۴۹ اینجانب ناصر طالبی به شماره شناسنامه ۱۰۰۳ و کد ملی ۰۴۹۲۰۰۱۲۲۹ فرزند روح الله مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز/شناسه مالکیت خودرو/سواری هاچ بک هایما S۸ مدل ۱۴۰۳ به رنگ سفید به شماره/انتظامی ۹۸۳س۷۲ ایران ۹۲ شماره موتور GA۱۶YF۱۳۷۰۰۷۱۰ شماره شاسی NAAD۷۹A۲ERYB۹۰۲۸۹ به نام زهرا شریفی چمارکتی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

مدرک فارغ التحصیلی اینجانب شبنم مردانی فرزند عبدالحسین به شماره شناسنامه ۱۸۳۰۵۳۶۴۳۵ صادره از ایذه در مقطع کارشناسی رشته حقوق صادره از واحد دانشگاهی آزاد اسلامی دزفول به شماره ۹۸۴۳۲۹۸۹۸ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است. از یابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد دزفول به نشانی بلوار دانشگاه ارسال نماید.

برگ سبز و سند کمپانی خودروی سواری هیوندای تیپ سانتافه ۳۵۰۰ مدل ۲۰۱۰ به شماره انتظامی ۲۸۷ج۷۶ ایران ۳۷ به شماره بارکاشناسی رشته حقوق صادره از واحد دانشگاهی آزاد اسلامی دزفول به شماره ۹۸۴۳۲۹۸۹۸ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است. KMHSH۸۱GDAU۰۷۵۰۲۹۱ به شماره موتور G۶DCBS۷۰۱۸۳۴ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز - سند کمپانی خودروسواری پراید تیپ جی تی ایکس آی به رنگ سفید مدل ۱۳۸۵ شماره پلاک انتظامی ایران ۲۴-۹۶ص۹۴ شماره موتور ۱۶۸۵۷۶۳ شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۵۹۴۰۶۲۲ به نام محمدمهدی صیفوری آرپناهی به کد ملی ۱۹۶۰۴۶۵۶۲۷ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

کلیه اسناد مالکیت (سند کمپانی - برگ سبز - کارت و...) سواری پراید ۱۱۱ هاچ بک به شماره پلاک ۱۹۷ایران ۱۶۵ایران ۱۶ و شماره موتور ۵۴۶۹۵۰۳ شماره شاسی NAS۸۳۱۱۰-F۰۵۸۲۲۳۹۳ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

پروانه ساختمانی به شماره ۲۰۸ مورخه ۱۳۹۹/۱۲/۲۰ و پایان کار ساختمانی به شماره ۵۸۳ مورخه ۱۴۰۳/۳/۳ درخصوص ملک واقع درکلاردشت اسپند کلا - کوچه نگین متعلق به نام نادر احقریان مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

پروانه ساختمانی به شماره ۲۱۳ مورخه ۱۳۹۹/۱۱/۲۷ و پایانکار به شماره ۵۸۲ مورخه ۱۴۰۳/۳/۳۰ درخصوص ملک واقع در کلاردشت اسپند کلا - کوچه نگین متعلق به نام عباس حمدی نژاد مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اینجانب موسی نادری درده شوری مالک خودرو سواری سمند LXU۷ مدل ۱۳۹۵ به شماره انتظامی ۴۷۸ط۸۸ ایران ۵۳ به شماره شاسی NAAC۴۱CE۰GF۱۰۳۱۳۸ به شماره موتور ۱۲۴K۰۹۰۰۰۲۴ به علت فقدان اسناد فروش (سند کمپانی) تقاضای رونوشت المثنی اسناد مذکور را نموده است لذا چنانچه هرکس ادعایی در مورد خودروی مذکور دارد ظرف ده روز به دفتر حقوقی سازمان فروش شرکت ایران خودرو واقع در بیگانشهر ساختمان سمند مراجعه نماید بدیهی است پس از انقضای مهلت مزبور طبق ضوابط مقرر اقدام خواهد شد.

برگ سبز اتومبیل سواری سمند LXU۷ مدل ۱۳۹۵ به شماره انتظامی ۴۷۸ط۸۸ ایران ۵۳ به شماره شاسی NAAC۴۱CE۰GF۱۰۳۱۳۸ به شماره موتور ۱۲۴K۰۹۰۰۰۲۴ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز یک دستگاه تراکتور کشاورزی سیستم ITM مدل ۱۴۰۰ به شماره پلاک ۱۳۱ایران ۴۹ ایران ۱۵ و شماره موتور N۲HKTAD۶CMFX۰۰۱۴۱ شماره شاسی MT۴AW۵۵۷۴J به نام امیری مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اینجانب بهرام نوزاده چقونگش مالک خودروی پژو ۲۰۶ سوای هاچ بک به شماره بدنه ۸۱۶۲۴۲۴۳ شماره موتور ۱۰FSE۲۴۰۲۹۰۷۰ شماره پلاک ایران ۴۰ - ۱۳۱ص۱۹ به علت فقدان اسناد فروش تقاضای رونوشت المثنی سند خودروی مذکور را نموده است لذا چنانچه احدی ادعایی در خصوص خودروی فوق دارد ظرف مدت ده روز به دفتر منطقه ای ساری واقع در کیلومتر ۳ جاده ساری به نکا جنب شرکت شمالیت مراجعه نماید بدیهی است پس از مهلت مزبور مطابق ضوابط مقرر اقدام خواهد شد.

کارت خودرو پژو۲۰۶ سواری هاچ بک مدل ۱۳۸۱ به شماره پلاک ایران ۴۰-۱۳۱ص۱۹ شماره موتور ۱۰FSE۲۴۰۲۹۰۷۰ و شماره شاسی ۸۱۶۲۴۲۴۳ به نام بهرام نوزاده جقونگش مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند موتورسیکلت رایکا مدل ۱۳۹۱ به شماره انتظامی ۷۵۵۶۷ ایران ۲۲ به نام عباس فلاح به شماره موتور CG۱۲۵NBA۳۱۱۸۳۷۸ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز و کارت ماشین خودرو سواری نوبوتا لندکروز مدل ۲۰۱۳ به شماره انتظامی ۳۶۵ص۹۹ ایران ۴۵ به شماره موتور ۱GRA۹۵۹۰۴۵۹ به شماره شاسی JTMHU۰۹J۹D۴۰۶۴۷۴۸ به مالکیت نادعلی اسکندری نسب مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل سند مالکیت (برگ سبز) خودرو سواری سمند تیپ سورن مدل ۱۳۹۱ به رنگ سفید روغنی به شماره پلاک انتظامی ۷۲۱ص۹۴ ایران ۹۵ به شماره موتور ۱۲۴K۰۷۲۷۲۹۰ شماره ش