جنگل‌ها و مراتع قربانی پروژه‌های عمرانی

گروه اجتماعی

حفاظت از جنگل‌ها، به‌عنوان یکی از چالش‌های توسعه پایدار به شمار می‌رود و دستکاری در طبیعت از جاده‌سازی و سدسازی تا انتقال انرژی بدون در نظر گرفتن پیامدهای کوتاه و بلندمدت زیست‌محیطی از جمله عوامل تخریب جنگل‌ها است.

علیرغم آنکه ارزش یک درخت با ارزش جان انسان برابر است، در چند دهه گذشته جنگل‌ها و مراتع قربانی پروژه‌های عمرانی و طرح‌های توسعه‌ای شده‌اند. حال اینکه بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، دست‌اندازی به طبیعت با هدف راه‌سازی و احداث جاده یا خطوط انتقال گاز را مذموم شمرده و برای محافظت از اکوسیستم منابع طبیعی، به هنگام عبور جاده از دل جنگل تا حد ممکن از پل‌های بزرگ استفاده می‌کنند و اگر در برخی مناطق چنین امکانی فراهم نباشد، جاده‌ها برای حفظ تعادل محیط زیست فنس‌کشی می‌شوند. از این رو در بیانات مستقیم و آشکار مقام معظم رهبری پیوسته نسبت به بی‌توجهی و بی‌اهتمامی به عرصه‌های جنگلی و کاهش روزافزون سطح این پهنه‌های سبز و ارزشمند هشدار داده شده است: «متاسفانه این جنگل‌های متراکم و انبوه شمال کشور بعضا مورد چپاول و غارت، و بعضا مورد بی‌توجهی و بی‌اهتمامی قرار می‌گیرد. من تأکید می‌کنم، اجازه ندهید به این جنگل‌ها دست درازی بشود؛ بخش‌های مختلف کشور که مسئولیتی در این زمینه دارند، از منابع طبیعی گرفته تا محیط‌زیست تا بقیه دستگاه‌هایی که ارتباطی با این قضایا دارند، اجازه ندهند با بهانه‌های مختلف – از شهرسازی درست کردن و جذب گردشگر و هتل‌داری و مانند این‌ها بگیرید تا حوزه علمیّه؛ همه این‌ها بهانه‌هایی می‌شوند و شده‌اند تا کنون -که جنگل‌های ما دست بخورند، به آن‌ها تعرّض بشود؛ به جنگل‌ها تعدّی بشود و تا کنون به جنگل تعدّی شده؛ جلویش را با استحکام کامل بگیرید... مسئولین باید در مقابل این سوءاستفاده کنندگان قاطعیّت به خرج بدهند؛ عُرفه باید به خرج بدهند؛ نگذارند فلان آدم سوءاستفاده‌چی باشیوه‌های مشخّص سوءاستفاده کند.»

هرچند برخی اظهارات نادرست و بی‌بنیان ازجمله «مشروط ساختن اجرای پروژه‌ها به عدم قطع درخت» به محملی برای توجیه «دست‌درازی‌ها» و دستاویزی برای هموارساختن مسیر اخذ این گونه مجوزها تبدیل شده است، اما اجرای چنین طرح‌هایی در پهنه‌های جنگلی شمال کشور، با توجه به تراکم پوشش گیاهی و شیب اراضی؛ بدون قطع درخت و بدون آسیب به خاک ارزشمند جنگلی غیرممکن بوده و فارغ از این دغدغه‌ها به دلیل اندازی درسیما و منظر رویشگاه‌ها و افزایش حجم تردد و حضور جمعیت در منطقه، خود به تهدیدی جبران‌ناپذیر در بلندمدت بدل خواهد شد.

توسعه ناپایدار، بیماری شایعی که حاصلی به جز تخریب ندارد

مسعود امیرزاده، عضو کارگروه آب و انرژی شورای تشکل‌های محیط زیست و منابع طبیعی با نقد سیاست توسعه مخرب، می‌گوید: «چنین توسعه‌ای، بیماری شایعی است که حاصلی به جز تخریب ندارد. در جریان اجرای هر پروژه مرحله‌ای به نام نیازسنجی وجود دارد، روش دیگر گزینه‌یابی است یعنی ما باید روی راه‌حل‌های یک مشکل فکر و بهترین گزینه را از میان آن‌ها انتخاب کنیم علاوه بر آن ما باید یک پروژه را ارزیابی کنیم و سود و زیان آن را بسنجیم. در جریان توسعه مخرب، هیچ‌کدام از این سه کار به درستی انجام نمی‌شود.»

عمده نیازسنجی‌های انجام‌شده آمارسازی است و بسیاری از روش‌های بدیل به علت ایجاد خطر برای منفعت برخی افراد در جریان ارزیابی کنار گذاشته می‌شوند. فواید و مزیت‌های این پروژه‌ها برجسته‌وروسانه‌ای شده است و مضرات و پیامدهای منفی آن‌ها کتمان می‌شود، این در حالی است که زیان‌ها خود را به صورت عوارض اجتماعی و زیست‌محیطی مانند سرگردانی مردم در شهرها و حومه آن‌ها، بیکاری و ویرانی زیست‌بوم هانشان می‌دهند. فرسودگی محیط زیست از پیامدهای توسعه مخرب است. همه این‌ها اطلاعاتی است که در بیشتر مواقع در اختیار مردم قرار نمی‌گیرد و شفافیتی در ارائه آن‌ها وجود ندارد. عضو کارگروه آب و انرژی شورای تشکل‌های محیط زیست و منابع طبیعی ضمن تأکید بر این موارد، یادآوری می‌کند: «انسانی که مطابق قوانین طبیعت و متعادل با آن زندگی می‌کند، جزوی از طبیعت است. در سمت مقابل انسان‌هایی هستند که از نابودی طبیعت منتفع می‌شوند و دود این سود به چشم دیگر انسان‌ها می‌رود. این افراد نه نابودی درختان بلوط و سیب را می‌بینند نه به از دست رفتن زندگی مردمی که در این مناطق زندگی می‌کنند، اهمیت می‌دهند. این انسان‌ها از مدار طبیعت خارج هستند و باید جلوی آن‌ها گرفته شود.»

براساس یافته‌های یک مقاله علمی که سال ۱۳۹۹ از سوی چند استاد دانشگاه در حوزه جنگل و منابع طبیعی منتشرشده، «مساحت فعلی جنگل‌های ایران ۱٫۹ میلیون هکتار است که معادل ۳٫۷ درصد مساحت کشور را تشکیل می‌دهد. بنا بر گواهی اسناد موجود، سطح این جنگل‌ها طی سال‌های ۱۳۴۳ تا به امروز ۱٫۵ میلیون هکتار کاهش یافته است. در عین حال، روند نابودی جنگل‌های کشور در صد سال گذشته روندی شتابان‌تر از قبل داشته است.»

تخریب جنگل‌ها توسط دو عامل انسانی و غیرانسانی صورت می‌پذیرد. اسماعیل کهرم، کارشناس محیط زیست با اشاره به این عبارت، معتقد است که ۹۹ درصد از تخریب جنگل‌های ایران مربوط به عوامل انسانی است. به گفته کهرم برداشت ما از جنگل‌ها متناسب با توسعه پایدار نیست. توجه به توسعه و فقط توسعه اقتصادی و جنبه کمی این مفهوم عمیق، ما را از رسیدن به توسعه پایدار بازداشته و فرآیند توسعه باید بتواند بدون تخریب و نابودی منابع پایه باشد. حد پایدار برداشت از جنگل زمانی شکل می‌گیرد که ما به اندازه رشد و توسعه جنگل‌ها از آن‌ها برداشت کنیم، ولی متأسفانه در چند دهه اخیر، چند برابر رشد و جایگزینی درختان از این منابع ملی برداشت کرده‌ایم.

به اعتقاد این کارشناس محیط زیست، سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور که متولی اصلی امر جنگل‌داری است یکی از ضعیف‌ترین نهادهای حوزه زیست محیطی است و همواره بودجه کمی به این سازمان اختصاص داده می‌شود و در کنار این مسئله، اجرای طرح‌های عمرانی بدون توجه به آسیب‌های زیست محیطی به تخریب جنگل‌ها انجامیده است و بسیاری از پیمانکاران برای کاهش زمان اجرا و صرفه‌جویی در هزینه‌ها کوتاه‌ترین مسیر را برای اجرای طرح‌های خود انتخاب می‌کنند؛ بدون آنکه توجهی به پیامدهای زیست محیطی و آسیب‌های آن داشته باشند.

قطع ۶ هزار درخت بلوط برای ۸ کیلومتر جاده!

مصادیق تخریب جنگل‌ها در قالب اجرای پروژه‌های متعدد، فراوان است و قطع بیش از ۶ هزار درخت عمدتا کهنسال بلوط برای احداث ۸ کیلومتر جاده در «تنگ بوالحیات» کازرون فارس که آن را فاجعه‌ای زیست محیطی می‌نامند، از آن جمله است. جنگل‌های بلوط یک گنجینه ارزشمند در منطقه زاگرس است که به علت دست‌اندازی سودجویان در معرض خطر نابودی قرار گرفته و بخشی از مراتع و جنگل‌ها نیز به بهانه احداث طرح‌های عمرانی مورد تخریب قرار گرفته‌اند، هیچ‌کس مخالف توسعه نیست، اما نباید این توسعه به بهانه‌ای برای تعرض به منابع ملی بدل شود.

کیان یزدان‌پور، عضو انجمن میراث زاگرس و فعال محیط زیست، دراین باره به خبرگزاری «ایرنا» می‌گوید: «قطع ۶ هزار اصله درخت تنها برای جاده‌ای است که فقط ۸ کیلومتر طول دارد. طبق گزارش‌های منتشره این جاده برای استفاده ۲۰ خانوار بوده که به صورت فصلی و موقت در باغستان‌های تنگ بوالحیات برای برداشت محصول رفت‌وآمد دارند و مسیر آنان را طولانی‌تر کرده است. این در حالی است که جاده‌ای که از قبل وجود داشت و دسترسی به این باغستان‌ها را که با هزینه‌های زیاد و ایجاد پل تأمین کرده بود، همچنان می‌توانست استفاده است. ایجاد جاده دوم، مسیر رفت‌وآمد روستائیان را طولانی کرده و تردد روستائیان تنگ بوالحیات از روستای کنده‌ای است که تنها ۷۰۰ متر آن در منطقه حفاظت شده است. متأسفانه این تمام ماجرا نیست و احداث دوربرگردان این جاده هم که هنوز ۱۰ متر از شروع آن نگذشته، با ورود ماشین‌آلات نزدیک به ۱۰ درخت چندین ساله بلوط و بادام کوهی قطع شده و نشان می‌دهد که ادامه این پروژه با قطع تعداد بالایی درخت- به غیر از ۶ هزار درختی که قبلا از بین رفته- همراه خواهد بود. حال اینکه در این پروژه بنا بود تنها ۶۰۰ درخت قطع شود و براین اساس مجوزهای زیست محیطی صادر شده بود که درنهایت ۶ هزار درخت قطع شد.»

سد خرسان سه، پروژه دیگری است که به ازبین رفتن جنگل‌های زاگرس و درختان بلوط کهنسال و آسیب‌های درهم‌تنیده اجتماعی و زیست محیطی خواهد انجامید. نیمه مرداد ماه امسال برخی فعالان محیط زیستی، محدوده اعلام شده برای این سد در کوهپایه‌های جنوبی زاگرس را خسارت‌بار توصیف و عنوان کردند: با ساخت آن بیش از «۲۴۰۰ هکتار» از جنگل‌ها و بوته‌زارهای منطقه در دو استان کهگیلویه و بویراحمد و چهارمحال و بختیاری زیرآب می‌رود.

سعید کریمی، مدیرکل دفتر ارزیابی زیست محیطی سازمان حفاظت محیط زیست به خبرگزاری ایلنا دراین باره گفت که «پروژه سد و نیروگاه برق آبی خرسان سه از جمله پروژه‌های مشمول ارزیابی زیست محیطی بوده که در شهرستان لردگان در محدوده جغرافیایی استان چهارمحال و بختیاری و استان کهگیلویه و بویراحمد واقع شده است. این پروژه از سال ۱۳۸۷ تا سال ۱۳۹۶ چندین بار در کمیته ماده ۲ ارزیابی اثرات زیست محیطی سازمان حفاظت محیط زیست کشور مطرح شد، ولی هیچ‌گاه موفق نشد مجوز ارزیابی اثرات زیست محیطی از سازمان محیط زیست دریافت کند.»

سال ۱۳۹۶ عملیات اجرایی پروژه بدون اخذ مجوزهای لازم شروع شد که پس از پیگیری اداره کل حفاظت محیط زیست کهگیلویه و بویراحمد، مدتی این عملیات متوقف می‌شود. در چنین شرایطی به دلیل پیشرفت فیزیکی پروژه، پیگیری مسئولان برای اجرای آن و اصرار وزارت نیرو، طرح سد و نیروگاه برق آبی خرسان سه در سال ۱۳۹۶ به «کارگروه ملی تصمیم‌گیری درباره پروژه‌های مشمول ارزیابی فاقد مجوز و دارای پیشرفت فیزیکی» ارجاع شد و با پیشنهاد این کارگروه، این پروژه در جلسه ۲۵ تیر ۱۳۹۶ هیئت دولت مطرح و اجرای آن مورد تصویب قرار گرفت.

به گفته کریمی با وجود اینکه سازمان حفاظت محیط زیست هرگز گزارش ارزیابی زیست محیطی سد خرسان سه را تایید نکرده و حتی در جلسه تصمیم‌گیری درباره صدور مجوز برای این طرح در کارگروه ملی تصمیم‌گیری درباره پروژه‌های مشمول ارزیابی فاقد مجوز و دارای پیشرفت فیزیکی نیز نماینده سازمان محیط زیست حضور نداشته است، اما با زهم به دلیل صدور مجوز برای این پروژه توسط هیئت دولت در سال ۱۳۹۶، این سد به لحاظ حقوقی و قانونی دارای مجوز محسوب می‌شود.

نابودی دست‌کم ۴۱ هزار درخت، به بهانه احداث سد لیروک

آبان ماه امسال سمیه رفیعی، رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس شورای اسلامی از نابودی «یک و نیم میلیون هکتار» جنگل‌های زاگرس خبر داد، این در حالی است که پیشرفت پروژه سد لیروک بار دیگر فعالان محیط زیست را به دلیل نابودی هزاران درخت دیگر زمین ۶ میلیون هکتار وسعت جنگل‌های زاگرس نگران کرده است، سدی که به قطع دست‌کم ۴۱ هزار درخت «در بخش انبوه جنگل‌های زاگرس» منتهی خواهد شد و بخشی دیگر زیر دریاچه سد غرق خواهند شد و در نهایت مسیرهای انتقال برق ازسد، جان درختان بیشتری را خواهد گرفت.

براساس گزارش ایلنا سازمان‌های منابع طبیعی و محیط زیست هنوز مجوزی به این سد نداده‌اند، اما هم‌زمان مطرح شده که سازمان منابع طبیعی اجازه مخالفت با «طرح‌های کلان و استراتژیک ملی» را ندارد.

نقی شعبانیان، معاون امور جنگل سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری، در همین زمینه می‌گوید: نکته مهمی که باید به آن توجه داشت، این است که برخی پروژه‌ها جزو طرح‌های کلان ملی محسوب می‌شوند که دولت براساس مسائل استراتژیک کشور خواستار اجرای آن‌ها است، مثلا طرح راه‌آهن رشت -آستارا چنین وضعیتی دارد و سازمان منابع طبیعی نمی‌تواند با اجرای این طرح مخالفت کند، اما در این گونه شرایط، وظیفه ما این است مسیری را برای اجرای چنین پروژه‌هایی پیشنهاد بدهیم که کمترین خسارت را برای طبیعت به همراه داشته باشد.

شعبانیان در ادامه اطمینان خاطر می‌دهد، که در برخی موارد، مسئولان ارشد دولت‌ها به دلیل خسارت‌های محیط زیستی بالای یک پروژه عمرانی، اجرای آن را به صلاح کشور ندانسته و جلوی آن را گرفته‌اند. درباره طرح سد و نیروگاه لیروک نیز سازمان منابع طبیعی بررسی دقیق خسارت‌های احتمالی اجرای پروژه را بررسی و نظر خود را به‌صورت شفاف به دولت اعلام خواهد کرد.

نهال‌های جدیدی به ازای قطع هر درخت می‌کاریم؟

معمولا پس از اجرای پروژه‌های عمرانی و قطع درختان، آن‌ها که برکرسی تصمیم‌گیری جلوس کرده‌اند، این توجیه را مطرح می‌کنند که نهال‌های جدیدی به ازای قطع هر درخت می‌کاریم. شاید کمی بدبینانه به نظر برسد، اما آنچه تاکنون بر سر جنگل‌ها و مراتع آورده‌ایم، بر سر این نهال‌ها نیز خواهد آمد. «در خلال چند دهه اخیر از ۳/۳ میلیون هکتار جنگل‌های بی‌نظیر هیرکانی در شمال کشور بیش از دو میلیون هکتار که معادل حداقل ۵۰۰ میلیون اصله می‌شوند، نابود شده است. درختانی که هرکدام با قدمت صدها سال، منبعی از طراوت و زندگانی بوده و از سرچشمه‌هایی از آب زلال پاسداری می‌کردند. دربرآوردی دیگر در حال حاضر در هر بیست ثانیه یک هکتار از سطح جنگل‌های کشور تخریب و نابود می‌شوند. تنها در سه دهه گذشته ۳۵ درصد از سطح جنگل‌ها و مراتع شمال کشور به ویلا تبدیل شده است. برابر پیش‌بینی‌ها چنین روندی باقیمانده جنگل‌های هیرکانی ظرف ۵۰ سال آینده از بین می‌رود. سطح جنگل‌های زاگرس نیز که در ۱۲ استان کشور قرار دارد در خلال ۷۰ سال گذشته از ۱۲ میلیون هکتار به ۵ میلیون هکتار کاهش یافته است. البته این اشارات، مجملی از حکایتی مفصل است. آیا حق هر شهروند این کشور نیست که بپرسد چرا در ابتدا به برقراری سیستمی توانمند و بانگاه و انگیزه حراست از منافع ملی مبادرت نمی‌کنید که ظرفیت‌های موجود را از دستبرد تخریب حفاظت کند؟ آیا حداقل بهتر نیست قبل از اقدام به نهال‌کاری، گزارشی از وضعیت اصله نهال‌هایی که در چند سال گذشته کاشته شده، ارائه داد؟»(۱)

دستکم این اقدام برای احیا و کاشت گونه‌های بومی دشوار است و درگذر تمام سال‌هایی که پروژه‌های گوناگونی بررسی و اجرایی شده‌اند، برای پایان دادن به جان جنگل‌های زاگرس؛ ضربات متعددی بر پیکره این زیست‌بوم ارزشمند کشور وارد آمده است. این را امید سجادیان، دبیر شبکه تشکل‌های محیط زیست و منابع طبیعی استان کهگیلویه و بویراحمد می‌گوید. مطابق توضیحات او، «وقتی پای احیا و کاشت گونه‌های بومی و عرصه‌های جنگلی به میان می‌آید، این مسئله با اما و اگرهای زیادی همراه است. چرا که جنگل با تمام اجزا و عناصری که در خود دارد، اکوسیستم زنده‌ای است که طی سال‌ها به سازگاری رسیده است. به همین دلیل کاشت هرگونه باید با توجه به شرایط اقلیمی، محیطی و طبیعی جنگل باشد. بنابراین، هر درخت بلوط که از بین می‌رود یعنی یک عضو چندصدساله ذخیره‌گاه اکولوژیک ملی با تمام عناصر آن از بین می‌رود، بنابراین احیای اکوسیستم به شکل سابقش، به سادگی ممکن نیست. از سوی دیگر باید توجه داشت که برخی گونه‌های جنگل‌های طبیعی ما ارزش اکولوژیک و عمر بالایی دارند و احیای آن‌ها به سادگی ممکن نیست. علاوه بر این، کاشت گونه‌های جدید در یک منطقه به سادگی امکان‌پذیر نیست. هرگونه طی سال‌ها همزیستی با دیگر گونه‌ها در یک منطقه سازگار می‌شود و کاشتن گونهٔ جدید در منطقه، تبدیل به گونهٔ مهاجم می‌شود که بر روی اکوسیستم منطقه تأثیر نامطلوب و البته نامشخصی دارد. تبدیل فضایی جنگل زدایی شده به زیست‌بوم یک جنگل، فقط کاشتن درخت نیست. باید در زمان مناسب، بذر کاشته شود. باید از آن مراقبت شود. بذر برای تبدیل شدن به درخت، نیازمند امنیت است و امنیت آب در صدر خواسته‌های چنین درختی قرار دارد. بعد اگر بتواند بزرگ شود، اگر به میانسالی برسد، بازهم جنگل خلق نشده است. همچنان بعضا تا یکصد سال بایستی از چنین فضایی مراقبت بشود تا بتوان جنگلی تازه، شبیه به اکوسیستم پیشین را شاهد بود.»

سجادیان خاطرنشان می‌کند: «انسانی در کره زمین نیست که ۲۰۰ سال از عمر یک درخت هزارسالهٔ بلوط را دیده باشد. این درختان دیر رشد سالی ۶ سانتی‌مترشد می‌کنند. میانگین رسیدن به قطر پنج سانتی‌متر برای آن‌ها ۲۰ سال طول می‌کشد و رسیدن به عمر میوه‌دهی بلوط‌ها به ۵۰ سال می‌رسد. ارزش اکولوژیک این درخت ۲۰۰ هزار دلار برآورد شده است. با در نظر گرفتن این موارد باید راهکاری درست برای احیای جنگل‌های زاگرس در پیش گرفت.»

حتی کاشت یک درخت به مراقبت بسیاری نیاز دارد تا روزی سایبانی شود، بنابراین با فرض آنکه اعتبارات هنگفتی به این بخش اختصاص یابد، با چه سازوکاری قرار است از این نهال‌ها نگهداری و مراقبت شود؟

جان کلام اینکه توسعه باید مبتنی بر توسعه پایدار باشد و سودمحوری با کاهش زمانِ اجرا و صرفه‌جویی در هزینه پروژه‌های عمرانی بدون توجه به پیامدهای زیست محیطی و آسیب‌های آن منطقی نیست. هم‌زمان دولت‌ها باید در لوایح بودجه سالانه، با اختصاص اعتبارات کافی، حفاظت از منابع طبیعی را به یکی از اولویت‌های اصلی کشور بدل کنند.

پی‌نوشت:

۱- توقف کندن به جای کاشتن/ عبدالحسین طوطیایی- پژوهشگر کشاورزی- رسانه محیط زیستی پیام ما

اینجانب رسول داراب فرزند صابر مالک خودروی پژو پارس مدل ۱۳۸۸ به شماره انتظامی ۶۱- ۸۵۴م۸۴ به شماره شاسی NAAN۰۱CA۸AE۶۵۹۹۱۶ به شماره موتور ۱۲۴۸۸۱۵۹۶۱۳ به علت فقدان اسناد فروش (برگ کمپانی) تقاضای رونوشت المثنی اسناد مذکور را نموده است لذا چنانچه هر کس ادعایی در مورد خودروی مذکور دارد ظرف ۱۰ روز به دفتر حقوقی سازمان فروش شرکت ایران خودرو واقع در تهران – کیلومتر ۱۴ جاده قدیم کرج ، پیکان شهر ساختمان سمند مراجعه نماید. بدیهی است پس از مهلت مذکور طبق ضوابط مقرر اقدام خواهد شد.

اصل سند کمپانی سواری سیستم پژو تیپ ۵ PARS TU مدل ۱۳۹۷ به رنگ سفید روغنی به شماره موتور ۱۶۴B۰۱۹۷۹۰ به شماره شاسی NAAN۱۱FE۴JH۹۴۷۳۸۶ به شماره پلاک انتظامی ایران ۲۴- ۸۸۹د۴۴ و به نام مالک علیه حنظلیان مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت (برگ سبز) مربوط به خودرو سواری دنا مدل ۱۳۹۷ به رنگ سفید به شماره نیروی انتظامی ۵۵۶د۵۹۷ ایران ۵۹ و به شماره شاسی NAAW۰۱HE۶JE۰۷۹۰۵۶ و به شماره موتور ۱۴۷H۰۳۹۷۰۷۲ متعلق به خانم زهرا عربی نوده فرزند علی اصغر به کدملی ۲۱۲۱۷۴۰۳۵۱ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز – سند کمپانی – قولنامه فروش سواری پراید تیپ جی تی ایکس آی به رنگ سورمه ای متالیک مدل ۱۳۸۳ به شماره پلاک انتظامی ایران ۷۱- ۲۹د۴۸۶ شماره موتور ۰۰۹۷۴۸۵۹ و شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۳۳۵۷۵۲۷ به نام فریبرز محسنی به کد ملی ۶۳۳۹۸۵۷۵۷۴ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز و برگ مالکیت پلاک خودروی وانت دوکابین تویوتا هایلوکس مدل ۱۹۹۸ به شماره شاسی ۰۰۶۷۰۷۲ JT۸۳۳UNGOX به شماره موتور ۱۸۰۳۱۵۲ به شماره انتظامی ۱۸۱۷۳- ۷۷ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت راهور (برگ سبز) سواری پژو پارس به شماره موتور ۱۲۴K۱۵۱۷۲۲۳ و شماره شاسی NAAN۰۱CE۸LK۰۵۳۲۴۳ به شماره انتظامی ۹۲۱ب ۷۳ ایران ۹۲ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اینجانب فاطمه کاردل مالک سواری پژو پارس به شماره موتور ۱۲۴K۱۵۱۷۲۲۳ و شماره شاسی NAAN۰۱CE۸LK۰۵۳۲۴۳ و شماره انتظامی ۹۲۱ب ۷۳ ایران ۹۲ به علت فقدان اسناد فروش تقاضای رونوشت المثنی سند خودرو مذکور را دارد لذا چنانچه احدی ادعایی درخصوص خودرو فوق را دارد ظرف مدت ده روز به دفتر حقوقی سازمان فروش ایران خودرو واقع در پیکان شهر ساختمان سمند مراجعه نماید بدیهی است پس از مهلت مزبور طبق ضوابط مقرر اقدام خواهد شد.

اینجانب علی محمدروزگرد مالک سواری پژو۲۰۶ به شماره موتور۱۰FSM۸۴۶۹۹۷۷۱ به شماره شاسی ۸۳۶۲۱۹۴۴ و شماره انتظامی ۷۳۵ب ۱۵ ایران ۷۲ به علت فقدان اسناد فروش تقاضای رونوشت المثنی سند خودرو مذکور را دارد لذا چنانچه احدی ادعایی درخصوص خودرو فوق را دارد ظرف مدت ده روز به دفتر حقوقی سازمان فروش ایران خودرو واقع در پیکان شهر ساختمان سمند مراجعه نماید بدیهی است پس از مهلت مزبور طبق ضوابط مقرر اقدام خواهد شد.

دفترچه کشاورزی به شماره ۸۳۲۰۲۵۸ به مساحت ۱/۷۷ هکتار واقع در روستای گرجی محله به نام منور صادقی‌نژاد فرزند یحیی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز کامیونت ون نیسان مدل ۱۳۸۷ به شماره انتظامی ۷۲- ۹۴۳ق۳۵ و شماره موتور ۴۱۶۱۱۹ و شماره شاسی K۱۲۸۰۲۵ به مالکیت عبدالکریم محمدیان رباطی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت، سند کمپانی برگ سبز خودرو کارت خودرو پیکان رنگ سفید مدل ۱۳۷۹ به شماره پلاک ۳۵- ۹۹۸ج۱۵ شماره شاسی ۰۰۷۹۴۹۴۲۸۹ شماره موتور ۱۱۱۲۷۹۹۰۸۰ به نام بهروز واحدی باکد ملی ۵۶۷۹۹۱۱۵۲۳ به شماره شناسنامه ۱۰ فرزند اللهویردی در تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۵ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمپانی پژو پارس به رنگ خاکستری متالیک به شماره موتور ۱۲۴K۱۴۹۶۷۲۵ شماره شاسی ۱CE۲LH۲۶۵۰۸۴ به پلاک انتظامی ۵۱ب ۸۷۱ ایران ۹۴ و کد ملی ۵۸۶۹۷۳۷۸۳۴ به نام جواد خواجه‌نژاد مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

دانشنامه دائم فارغ التحصیلی اینجانب هاجر طهماسبی فرزند احمد به شماره شناسنامه ۸۴۴۸ صادره از شمیران در مقطع مهندسی کارشناسی تکنولوژی الکترونیک صادره از واحد دانشگاهی علامه محدث نوری – نور با شماره ۲۵۸/ ص ۳۰/ ۹۰ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است. از یابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه علامه محدث نوری – نور به نشانی مازندران شهرستان نور – خیابان شیخ فضل اله نوری – دانشگاه علامه محدث نوری – ارسال نمائید.

مدرک گواهینامه موقت دوره کارشناسی اینجانب زهرا حکیمی مهدی آبادی فرزند محمدحسین به شماره ملی ۷-۰۳۲-۰۵۲۷۸۶ صادره از کرج در مقطع دوره کارشناسی پیوسته رشته روانشناسی صادره از دانشگاه پیام نور کرج مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است. از یابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه پیام نور کرج به نشانی کرج – رجایی شهر – بلوار مودن – ارسال نماید.

مدرک کارشناسی دانشگاه آزاد واحد زنجان در رشته علوم اجتماعی گرایش پژوهشگری اجتماعی اینجانب میترا فرهادی نام پدر حسین دارای شناسنامه ۴۱۸ صادره از ابهر بیش از یک سال گم شده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودرو رانا سواری ۵ TU مدل ۱۳۹۲ به شماره پلاک ایران ۷۲- ۲۹۳ط۱۱ و شماره موتور ۱۶۰B۰۰۴۶۱۹۵ شماره شاسی NAAU۰۱FE۵DT۰۲۵۵۶۴ به نام محمد بهروزی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

گواهی موقت پایان مدرک فارغ التحصیلی اینجانب قادر بائی لاشک فرزند عنایت اله به شماره شناسنامه ۱۲۴ صادره از نوشهر در مقطع کاردانی پیوسته رشته نقشه کشی – معماری صادره از واحد دانشگاهی آزاد اسلامی آمل با شماره ف‌آ/۲۰۵/ ۲۹- ۹۰/۳/۱۰ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است. از یابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد آمل به نشانی آمل کیلومتر۵ جاده قدیم واحد آیت اله آملی سما ارسال نمائید.

برگ سبز خودرو سواری پراید دوگانه سوز مدل ۱۳۸۷ رنگ سفید روغنی شماره پلاک ایران ۹۷- ۶۶۷د۶۱۸ شماره موتور M۲۶۸۹۵ شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۷۸۸۱۴۰۲ متعلق به خانم پروین عشایری مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمپانی پژو پارس مدل ۹۹ رنگ سفید به شماره شهربانی ۵۳۶ل۶۹ ایران ۶۵ به شماره موتور ۱۶۷B۰۰۸۵۹۲۰ شماره شاسی ۲۹۳۷۶۷ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز و کارت پژو ۴۰۵ مدل ۸۹ رنگ نقره ای به شماره شهربانی ۹۳۳ی۳۷ ایران ۶۵ به شماره موتور ۱۲۴۸۹۲۹۹۱۳۸ و شماره شاسی ۴۶۴۹۹۳ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت راهور (برگ سبز) سواری ساینا به شماره موتور M۱۵/۸۶۵۹۹۷۵ به شماره شاسی NAS۸۳۱۱۰۰J۰۵۷۹۴۴۴۶ شماره انتظامی ۲۷۴ب ۲۲ ایران ۹۲ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

پلاک جلوی کامیون باری اسکانیا به شماره ۵۶۴ع ۹۳ ایران ۶۲ شماره موتور DC۱۱۰۸L۰۲۶۶۲۴۳۵۹ شماره شاسی ۵۲۴۱۰۴۹ XLEP۶X۲۰۰A مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودرو سمند سواری مدل ۱۳۹۸ به شماره پلاک ایران ۷۲- ۱۹۹ط۹۷ به شماره موتور ۱۲۴K۱۳۴۴۸ و شماره شاسی NAAC۹۱CEXF۵۵۳۹۷۴ به نام مجید ابراهیمی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمپانی و برگ سبز و کارت موتورسیکلت فراز مدل ۱۳۸۳ رنگ مشکی به شماره انتظامی ۷۹۱۸۸- ایران ۶۲۶ و شماره موتور ۸۳۳۰۷۶۲۷ و شماره تنه ۹۱۸۲۱۰۶۷۳ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

به اطلاع می رساند کامیونت ون نیسان زامیاد مدل ۱۴۰۱ رنگ آبی روغنی به شماره انتظامی ۶۱۳ی۳۲ ایران ۱۶ و شماره موتور M۲۴۹۱۹۳۲۷ و شماره شاسی ۰۶۹۷۰۶۰ در تاریخ ۱۴۰۱/۶/۳ به سرقت رفته است خواهشمندم در صورت مشاهده با شماره همراه ۰۹۱۳۰۴۲۰۱۷ تماس حاصل نمائید.

برگ سبز سواری دنا تیپ TCA -DENA +EF۷ مدل ۱۴۰۱ به رنگ خاکستری به شماره موتور ۱۵۳H۰۱۰۱۶۸۵ به شماره شاسی NAAW۶۱HU۵NE۷۱۵۰۷۴ به شماره انتظامی ایران ۲۳- ۵۶۷ص۳۳ به نام زهرا فیاضی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز – سند کمپانی سواری پژو پارس مدل ۱۳۹۱ به رنگ سفید روغنی به شماره شاسی NAAN۰۱CA۵CK۸۰۰۰۸۷ به شماره موتور ۱۲۴۹۱۰۲۵۱۹۳ و شماره پلاک ایران ۱۱- ۲۲۶ب ۷۲ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز پژو ۴۰۵ جی ال ایکس به رنگ مشکی مدل ۱۳۸۵ به شماره موتور ۱۲۴۸۵۱۳۷۹۸۴ و شماره شاسی ۲۴۲۳۷۵۵۳ و شماره پلاک ایران ۲۳- ۳۲۳ص۶۶ به نام ثریا مخلصی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند و فاکتور فروش (سند کارخانه) و سند مالکیت (برگ سبز) و کارت هوشمند سوخت خودروی سواری پژو ۴۰۵ جی ال ایکس آی ۱/۸ به رنگ نقره ای متالیک مدل ۱۳۹۰ به نام علی محمد دامنی به شماره انتظامی ۸۳۵ج۴۵ ایران ۹۵ به شماره موتور ۱۲۴۹۰۱۵۶۳۸۶ و شماره شاسی NAAM۰۱CA۲BE۰۴۸۸۸۸ به علت سهل انگاری مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

کارت پلاک خودروی وانت تویوتا استاوت ۲۰۰۰ به رنگ سفید روغنی مدل ۱۹۸۳ به نام دلاور شاهوزهی به شماره انتظامی ۱۹۹ع۳۶ ایران ۸۵ به شماره موتور ۲۱۴۵۸۰۹ R به شماره شاسی RK۱۱۰۶۰۱۸۹۲ به علت سهل انگاری مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند و فاکتور فروش و سند مالکیت (برگ سبز) خودروی سواری پژو ۵ PARS TU به رنگ سفید روغنی مدل ۱۴۰۰ به نام محی الدین درازهی به شماره انتظامی ۱۸۴ن۲۱ ایران ۹۵ به شماره موتور ۱۳۹B۰۲۱۷۹۶۲ به شماره شاسی NAAN۱۱FE۱MK۱۲۷۶۱۴ به علت سهل انگاری مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودرو پژو سواری جی ال ۴۰۵ رنگ نوک مدادی مدل ۱۳۸۳ به شماره شاسی ۸۳۳۰۳۲۰۸ به شماره موتور ۱۲۴۸۳۱۶۴۹۳ به شماره انتظامی ۹۱۸ی۶۵ ایران ۳۶ به نام یونس براهویی غرور