

آیا اختلالات روانی، عامل تصادفات مرگبار می‌شود؟

دکتر رضا روانبخش*

رانندگی و استفاده از وسایل نقلیه، امری ضروری در زندگی روزمره مردم است و در این میان تصادفات رانندگی مرگبار هر ساله باعث پایان دادن به زندگی هزاران نفر در جهان می‌شود، چه عامل یا عواملی دست در دست هم داده تا موجب چنین حوادث دلخراشی در عرصه خیابان‌ها و جاده‌ها شود؟ بیایید با هم یکی از جنبه‌های آن را بررسی کنیم… «اختلال روانی»

عوامل تاثیرگذار در تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آن بسیاریند، وضعیت مهندسی خیابان‌ها و جاده‌ها، ایمنی خودروها، فرهنگ ترافیک و شد آمدی، تبحر و مهارت رانندگان، عابران پیاده، سنن و سسال رانندگان و مهمتر از همه آمادگی روانی و ذهنی رانندگان، همه و همه جزو عوامل بروز یا عدم بروز تصادفات رانندگی در جهان است.

به طور کلی هر تصادفی معلول چهار عامل انسان، جاده، وسیله نقلیه و محیط است، این مساله یعنی تصادفات رانندگی، یکی از بزرگترین معضلات جوامع شهری در دنیا است که تا پیش از سال ۲۰۱۸ رتبه نهم را در مرگ و میرها ید یک می‌کشید که انتظار می‌رود در سال ۲۰۲۴ به رده دوم مرگ و میر در جهان صعود کند و این در حالی است که سالانه به طور متوسط در دنیا بیش از ۲ میلیون نفر جان خود را در این گونه حوادث از دست می‌دهند.

محققان حوزه ترافیک عواملی مانند وضعیت نامناسب کنترل ترافیکی، بالا بودن تعداد مصدومان و عدم دسترسی به خدمات پزشکی مناسب و به موقع، افزایش روزافزون تعداد وسایل نقلیه را در بحث تصادفات رانندگی خصوصا در کشورهای در حال توسعه موثر می‌دانند اما نکته حائز اهمیت این است که در این میان یک عامل خیلی مهم در بیشتر مواقع نادیده گرفته می‌شود و آن چیزی نیست جز تعادل روانی رانندگان.

شاید برای همه خوانندگان پیش آمده باشد که هنگام عبور در خیابان یا جاده‌های برون شهری افرادی را در حال درگیری و مشاجره به خاطر تصادفات خودرویی مشاهده کرده باشند و بعضا یکی از آنها را مقصر دانسته و گاهی نیز این برخوردهای فیزیکی و لفظی به مراجع قضایی نیز کشیده می‌شود اما دلیل این امر چیست؟ آیا صرفا میزان خسارت وارده باعث بروز این درگیری‌های می‌شود؟ باید گفت نه… با توجه به وجود انواع بیمه‌های خسارتی و جانی، درصد کمی از این درگیری‌ها ناشی از موضوع خسارت است، بلکه بیشترین دلیل بروز درگیری و برخوردهای فیزیکی و لفظی پس از وقوع تصادفات خودرویی، عدم تعادل روانی و فشارهای عصبی ناشی از روزمرگی‌های افراد است، بله درست خواندید، فشارهای روانی و عدم تعادل روانی افراد.

امسا آمار در ایران چه می‌گوید؟ بیابید همین ابتدای کار این موضوع را با جملات مثل «سه نامی» و یا «دیبینانه نگاه کردن»، لوٹ نکنیم، واقع گرایانه اگر بنگریم متوجه می‌شویم که طبق آمار دقیق پژوهشکده بیمه وابسته به بیمه مرکزی ایران، کشور ما در سال ۱۳۹۴ در میان ۱۹۰ کشور جهان، رتبه دوم در رانندگی ناایمن را دارا بوده است، یعنی بعد از کشور سیرالئون، دوم کشوری بوده ایم که به خاطر رانندگی نا ایمن در جهان شناخته شده‌ایم… و در همین زمان میزان تصادفات رانندگی در ایران ۲۵ برابر بیشتر از ژاپن – با آن میزان تراکم جمعیتش در هر متر مربع – بوده است. تعجب کردید، نه؟ (بر اساس گزارش بیمه مرکزی ایران در تیر ماه ۱۳۹۴ و سایت دویچه وله فارسی؛ ۱۳۹۴).

بر حسب گزارش‌های سایت تابناک در ۲۱ آذر ماه ۱۳۹۷ نیز مشخص شد سالانه حدود ۸۰۰ هزار تصادف رانندگی در ایران رخ داده است و روزانه چهار نفر کشته شده‌اند، یعنی مرگ یک نفر در هر ۲۶۰ دقیقه؛ در واقع تصادفات رانندگی در ایران پس از آلودگی هوا بیشترین قربانی را می‌گیرد. ایران یکی از بیشترین تلفات جاده‌ای در جهان را داراست که مهمترین دلایل آن می‌توان به عوامل انسانی، محیطی و از همه مهمتر فرهنگ ترافیکی اشاره کرد (سایت تابناک؛ ۲۱ آذر ماه ۱۳۹۷).

قصد اطاله کلام ندارم، پس بی‌کم و کاست به علل روانی وقوع تصادفات می‌پردازم؛ طبق نظر کارشناسان یسن و تجربه رانندگی در وقوع تصادفات جاده‌ای نقش به‌سنزایی دارد، به ازای هر یک سال سنن، به خاطر احتیاط بیشتر میزان وقوع تصادفات ۲درصد کاهش می‌یابد، طبق برسی جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها در سال ۱۳۹۶، میزان سهم هر یک از رده‌های سنی در وقوع تصادفات رانندگی به شرح زیر بوده است، ۲۱ تا ۳۰ سال، رتبه اول، بالای ۶۱ سال رتبه دوم و ۳۱ تا ۴۵ سال رتبه سوم را داشته‌اند (جمعیت طرفداران ایمنی راها؛ ۱۳۹۶). گرچه در سال ۱۳۹۸ طبق انتشار مطلبی در روزنامه جام جم، رییس مرکز صدور گواهینامه راهنمایی و رانندگی فرج‌ااع اعلام داشت که رانندگی سقف سنی ندارد، اما بهتر است در این خصوص تصمیماتی گرفته شود تا بتوان رتبه دوم تصادفات رانندگی را که در همین پاراگراف مطرح شده است را کاهش داد (روزنامه جام جم، مرداد ۱۳۹۸). خوب، شاید تا کنون سوال برای خوانندگان پیش آمده که نقش اختلال روانی و فشارهای عصبی در این تصادفات کجاست و به میزان است؟ باید گفت که طی تحقیقات دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی، مشخص شده است که برخی از اختلالات روانی بر رفتار ترافیکی و بروز تصادفات نقش ویژه ای دارند، از سلامت روانی رانندگان به هنگام اخذ گواهینامه گرفته تا اختلالات پس از وقوع حادثه، از وجود فشارهای روانی خانواده گرفته تا مشکلات ناشی از گرفتاری‌های اجتماعی و اقتصادی.

آمار بالای تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آن به قدری بود که در سال ۱۳۹۶ ضرورت برگزاری نخستین کنگره روانشناسی ترافیک را ایجاد کرد که در آن لزوم توجه به مبانی علمی علوم رفتاری و روانشناسی رانندگی به عنوان یک اصل در هنگام صدور گواهینامه رانندگی را ضروری می‌دانست و بر آن تاکید داشت(روزنامه آرمان، آبان ۱۳۹۶). روانشناسی ترافیک یک اصل شناخته شده و قابل قبول در بسیاری از کشورهای دنیاست، به طور مثال در کشور آلمان حدود یکصد سال است که روانشناسی ترافیک و بررسی ایعدار روانشناختی رانندگان وجود دارد یا در آزمون‌های رانندگی در کشور سوئد مورد تایید قرار می‌گیرد.

بر اساس مبانی روانشناسی رانندگی، افراد مضطرب، رانندگی تهاجمی دارند و ایسن نوع از راندن، اغلب سبب تصادفات مرگبار و غیرقابل جبران می‌شود، هیجان خواهی، تجربه‌طلبی، ماجراجویی، ملال پذیری، افسردگی، اضطراب، پرخاشگری، رفتارهای نمایشگری، قویبلا افکار پارانوئید، وسواس فکری و عملی، تنوع طلبی، حساسیت میان فردی، خستگی، خواب آلودگی، عصبانیت، غمگینی و یا خشمگین بودن، از جمله حالت‌هایی است که به لحاظ روانی هر راننده‌ای – خواه تازه کار و خواه باتجربه – را تحت تاثیر قرار می‌دهد؛ اما متأسفانه در هنگام انجام آزمون‌های رانندگی هیچ یک از این شرایط امتحان نمی‌شود و فردی که برای دریافت گواهینامه به مراکز آموزش رانندگی بدون دریافت کارت سلامت روانی و صرفا با رعایت اصول اولیه رانندگی در برابر آزمون گیرنده، موفق به اخذ گواهینامه شده و بلافاصله پشت فرمان خودروی خود در خیابان‌ها تردد می‌کند غافل از اینکه نمی‌دانیم این فرد از لحاظ روانی و روحی شرایط تسلط بر خودرو در مواقع بحرانی را دارد یا نه؟ این فرد در خیابان با کوچکترین تحریک از سوی سایر رانندگان کنترل روانی خود را از دست داده و با پرخاشگری و لجبازی موجب وقوع درگیری و نزاع با بعضا خطرات بیشتر همچون تصادفات رانندگی می‌شود. ناگفته نماند که ایمنی و استاندارد بودن عرض جاده، رعایت مقررات رانندگی، استفاده نکردن از مواد مخدر و الکل، توقف در حالت خواب آلودگی و خستگی می‌تواند در کاهش تصادفات موثر باشد، با این روش، می‌توان در آینده درصدی از تصادفات در عرصه خیابان‌ها را کنترل کرد و کاهش داد، و سخن آخر این که، با اجزای دقیق آزمون‌های روانشناختی و در صورت لزوم برگزاری کلاس‌های روان درمانی ویژه داوطلبان و رانندگان در آموزشگاه‌های رانندگی، می‌توان بیشتر مشکلات روانی و عصبی افرادی را که تمایل به دریافت گواهینامه رانندگی دارند را تا حد بسیاری کاهش داد و کنترل کرد و پلیس راهنمایی و رانندگی نیز می‌تواند در بروز تصادفات یا ارجاع رانندگان متخلف به کارگاه‌های روانشناسی و الزام به گذراندن دوره‌های آموزشی و مهارت‌های فردی، از تردد آن دسته رانندگانی که صلاحیت روانی رانندگی را ندارد جلوگیری به عمل آورد.

✽**کارشناس ارشد روانشناسی شخصیت، طر حواره درمانگر**

شهری

امضای تفاهمنامه سازمان خدمات و مشارکت‌های اجتماعی و سازمان مدیریت پسماند

با حضور دکتر احمد احمدی صدر مدیرعامل سازمان خدمات و مشارکت‌های اجتماعی و دکتر رضا محمدی مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران، تفاهمنامه طرح اشتغالزایی بهبود یافتگان مراکز پاورشر بین دو سازمان منعقد شد.
به گزارش روابط عمومی سازمان خدمات و مشارکت‌های اجتماعی شهرداری تهران ، طی نشستی در سازمان خدمات و مشارکت‌های اجتماعی با حضور دکتر احمدی صدر ،دکتر محمدی مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند و معاونین سازمان خدمات و مشارکت‌های اجتماعی، تفاهمنامه به کارگیری بهبودیافتگان مراکز پاورشر به عنوان پاکبان در راستای اجرای طرح تربیتی ،آموزشی و درمانی ۹ گام به امضای طرفین رسید.

محمد ۱۴ ساله به همراه برادرش آقاجان ۲۴ ساله دو سالی می‌شود که قاچاقی به ایران آمده‌اند. محمد از ۱۰ صبح الی ۱۱ شب مشغول است و برادر بزرگتر به اقتضای سن بیشتر زمان بیشتری را در بیرون زباله‌گردی می‌کند. محمد از شرایط کار و حقوق‌اش می‌گوید: «من بین ۷ الی ۸ میلیون تومان و برادرم تقریبا ۱۰ الی ۱۲ میلیون تومان درآمد دار.»

به گزارش خبرنگرانلین، زباله‌گردی معضلی چندین ساله در تهران و بسیاری از کلان‌شهرهای کشور است که با وعده و وعیدهای زیاد مسئولان هنوز این مشکل حل نشده و پابرجاست.

شهروندان تهرانی اقرار می‌کنند که در چند سال اخیر حضور زباله‌گردها در کنار سطل زباله‌ها به طور چشمگیری زیادتز شده است و کیفی سطل‌های زباله و پراکندگی آشغال‌ها در سطح خیابان به شهروندان احساس ناخوشایندی دست می‌دهد. از کودکانی که گونی به دوش می‌کشند تا بزرگسالانی که با گاری در گوشه و کنار سطل زباله دنبال تیکه فلزی، چوبی و پلاستیکی می‌گردند، رضا محمدی، مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهر تهران درباره آمار زباله‌گردهای شهر تهران گفته است که براساس آمار غیررسمی حدود ۴ هزار و ۲۰۰ تا ۴ هزار و ۷۰۰ زباله‌گرد در تهران داریم و ما اعلام می‌کنیم که توانایی استخدام ۵ هزار زباله‌گرد بسا حقوق طرح طبقه‌بندی شده را داریم.

درهمین‌باره سازمان پسماند شهر تهران تفاهم‌نامه‌ای با وزارت دادگستری در خصوص برخورد با زباله‌گردی امضا کرد و قرار است با طرح‌های جدید، زباله‌گردها جمع آوری شوند. جزئیات منتشر شده از این طرح از استخدام ۵۰۰۰ هزار زباله گرد می‌دهند که طی قراردادی این افراد با با ۸ ساعت کار و حقوق طرح طبقه‌بندی مشاغل بین ۱۲ و نیم تا ۱۵ میلیون تومان مشغول به کار می‌شوند. با بررسی میدانی خبرنگار خبرنگرانلین، یکی از زباله‌گردها می‌گوید: «این منطقه‌ای که من کار می‌کنم(شرق تهران) خیلی از زباله‌گردها افغانستانی هستند و ایرانی خیلی کمی کم است.»

درآمد دوره‌گردی بسا گاری‌های زباله چهقدر است؟

فرقی نمی‌کند کدام منطقه تهران باشید در خیابان‌های بالا و پایین شهر که قدم می‌زنید زباله‌های ریز و درشت را در کوچه‌ها و با کوره‌هایی از آشغال در کنار سطل‌های بزرگ زباله وجود دارد که نمایی زشت و نامناسب به پایتخت می‌دهد و زباله‌گردهایی که در نزدیک

آن‌ها مشغول به کار هستند. محمد ۱۴ ساله به همراه برادرش آقاجان ۲۴ ساله دو سالی می‌شود که قاچاقی به ایران آمده‌اند. محمد از ۱۱ صبح الی ۱۱ شب مشغول است و برادر بزرگتر به اقتضای سن بیشتر زمان بیشتری را در بیرون زباله‌گردی می‌کند. محمد از شرایط کار و حقوق‌اش می‌گوید: «من بین ۷ الی ۸ میلیون تومان و برادرم تقریبا ۱۰ الی ۱۲ میلیون تومان درآمد دار.»

به گزارش خبرنگرانلین، زباله‌گردی معضلی چندین ساله در تهران و بسیاری از کلان‌شهرهای کشور است که با وعده و وعیدهای زیاد مسئولان هنوز این مشکل حل نشده و پابرجاست.

شهروندان تهرانی اقرار می‌کنند که در چند سال اخیر حضور زباله‌گردها در کنار سطل زباله‌ها به طور چشمگیری زیادتز شده است و کیفی سطل‌های زباله و پراکندگی آشغال‌ها در سطح خیابان به شهروندان احساس ناخوشایندی دست می‌دهد. از کودکانی که گونی به دوش می‌کشند تا بزرگسالانی که با گاری در گوشه و کنار سطل زباله دنبال تیکه فلزی، چوبی و پلاستیکی می‌گردند، رضا محمدی، مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهر تهران درباره آمار زباله‌گردهای شهر تهران گفته است که براساس آمار غیررسمی حدود ۴ هزار و ۲۰۰ تا ۴ هزار و ۷۰۰ زباله‌گرد در تهران داریم و ما اعلام می‌کنیم که توانایی استخدام ۵ هزار زباله‌گرد بسا حقوق طرح طبقه‌بندی شده را داریم.

درهمین‌باره سازمان پسماند شهر تهران تفاهم‌نامه‌ای با وزارت دادگستری در خصوص برخورد با زباله‌گردی امضا کرد و قرار است با طرح‌های جدید، زباله‌گردها جمع آوری شوند.

جزئیات منتشر شده از این طرح از استخدام

۵۰۰۰ هزار زباله گرد می‌دهند که طی قراردادی این افراد با با ۸ ساعت کار و حقوق طرح طبقه‌بندی مشاغل بین ۱۲ و نیم تا ۱۵ میلیون تومان مشغول به کار می‌شوند.

با بررسی میدانی خبرنگار خبرنگرانلین، یکی از زباله‌گردها می‌گوید: «این منطقه‌ای که من کار می‌کنم(شرق تهران) خیلی از زباله‌گردها افغانستانی هستند و ایرانی خیلی کمی کم است.»

درآمد دوره‌گردی بسا گاری‌های زباله چهقدر است؟

فرقی نمی‌کند کدام منطقه تهران باشید در خیابان‌های بالا و پایین شهر که قدم می‌زنید زباله‌های ریز و درشت را در کوچه‌ها و با کوره‌هایی از آشغال در کنار سطل‌های بزرگ زباله وجود دارد که نمایی زشت و نامناسب به پایتخت می‌دهد و زباله‌گردهایی که در نزدیک

شهرداری زباله گرد استخدام می‌کند؛ ایرانی یا افغانستانی؟

کودکان کار اولین طعمه مافیای زباله‌گردی



رابطه قراردادی با شهرداری ندارند افرادی که مافیای زباله‌گردی هستند کودکان کار را استثمار کرده و کارگران ارزان قیمت که بیشتر هم اتباع هستند را تحت پوشش می‌گیرند.» یکی از این افراد مصطفی ۱۳ ساله است. او تنهایی بعد از به روی کار آمدن طالبان قاچاقی به ایران آمده است. در درآمدش حرفی نمی‌زند و می‌گوید به همراه تعدادی از پاسپورت ندارد نمی‌تواند استخدام شهرداری شود. او در ادامه می‌گوید: «این منطقه‌ای که من کار می‌کنم (ششرق تهران) خیلی از زباله‌گردها افغانستانی هستند و ایرانی خیلی کمی کم است.»

کودکان کار اولین طعمه مافیای زباله گردی هستند که راضی به کار کردن با درآمد کم می‌شوند. رضا محمدی، مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهر تهران هم درهمین‌باره گفته است: «که بعضی از زباله‌گردها هیچ

عضو شورای عالی نظام پزشکی انتقاد کرد

نواقص اجرای نسخه الکترونیک

نسخه الکترونیک برای بیمار نوشته شده باز هم باید روی سربرگ پزشک مهر و امضا شود که ایشان هزینه ویزیت پرداخت کرده است. این فرایند هم زمان بر است و هم هزینه بر و همه اینها بر دوش پزشک قرار می‌گیرد.

وی ادامه داد: بیمه‌های تکمیلی باید به سالمانه متصل باشند و زمانی که بیمار توسط پزشک ویزیت شد به طور اتوماتیک حق ویزیت بیمه گذار محاسبه و قابل پرداخت او باشد یا اینکه حداکثر قبض پرداخت شده از کار بخوان پزشک یا مرکز درمانی به عنوان سند پرداخت ویزیت مورد قبول این بیمه‌ها باشد.

چنگیزی ضمن اعتراض به این روند، گفت: از سازمان تأمین اجتماعی درخواست می‌شود جهت تکريم بیماران و عدم بروز هرگونه مشکل به روال قبلی برگردد و همچنین از قانونگذاران نیز درخواست می‌کنیم ضمن اصلاح روند تعرفه گذاری خدمات درمانی، بیمه‌ها را ملزم به انجام تعهدات خود در موعد مقرر بکنند.

باید همان طور که پزشک را مجبور به عقد قرارداد با بیمه‌ها و نوشتن نسخه الکترونیک می‌کنند بیمه‌ها را هم وادار به پرداخت در زمان مقرر یا پرداخت جریمه کنند.

وی افزود: نکته مهم دیگر این است که طبق روال بیمه تأمین اجتماعی کد رهگیری ارائه شده را برای بیماران پیامک می‌کرد اما انگار این روال با اطلاعیه اخیر این بیمه در حال تغییر است و دیگر پیامکی برای بیمار ارسال نمی‌شود یعنی باز بیمه‌ها صرفه‌جویی می‌کنند اما پزشکان بایدس بر روی یک کاغذ کد رهگیری را به بیمار بدهند که هم بار زمانی و هم بار هزینه‌ای دارد.

عضو شورای‌عالی نظام پزشکی گفت: یک مشکل مهم دیگر در روند اجرای الکترونیک در گواهی بیمه‌های تکمیلی است. این بیمه‌ها نباید از بیماران بخوانند که خصوصی پرداخت حق ویزیت را از پزشکان مطالبه کنند. در حالی که

آگهی تحدید حدود اختصاصی

۱۴- آقای نادر تجاری نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۳۳۹۲۱/۶۸ متر مربع در قسمتی از ۱۳۷ – اصلی بخش ۲۱ مهاباد روستای کانی میران موضوع نسق ۴۰۶-۲۹۰۱۹.

۱۵- آقای خدر تالسا نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۶۳۳۱/۹۵ متر مربع در قسمتی از ۱۳۷ – اصلی بخش ۲۱ مهاباد روستای کانی میران موضوع نسق ۴۰۶-۲۹۰۱۶.

۱۶- آقای خدر تالسا نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۷۳۵۳۲/۵۱ متر مربع در قسمتی از ۱۳۷ – اصلی بخش ۲۱ مهاباد روستای کانی میران موضوع نسق ۴۰۴-۲۹۰۱۶.

۱۷- آقای عزیز تالسا نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۳۸۲۰۱/۲۵ متر مربع در قسمتی از ۱۳۷ – اصلی بخش ۲۱ مهاباد روستای کانی میران موضوع نسق ۴۳۹-۲۵۶۱۷.

۱۸- آقای عزیز تالسا نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۹۴۵۰۱/۷۶ متر مربع در قسمتی از ۱۳۷ – اصلی بخش ۲۱ مهاباد روستای کانی میران موضوع نسق ۴۳۹-۲۵۶۱۷.

۱۹- آقای عزیز تالسا نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۹۹۷۸۵ متر مربع در قسمتی از ۱۳۷ – اصلی بخش ۲۱ مهاباد روستای کانی میران موضوع نسق ۴۳۹-۲۹۰۱۸.

۵- آقای سهراب افراز نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۲۷۰۵۳/۹۳ متر مربع در قسمتی از ۱۳۷ – اصلی بخش ۲۱ مهاباد روستای کانی میران موضوع نسق ۴۰۶-۲۹۰۱۸.

۶- آقای سهراب افراز نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۶۲۷/۴۶ متر مربع در قسمتی از ۱۳۷ – اصلی بخش ۲۱ مهاباد روستای کانی میران موضوع نسق ۴۰۶-۲۹۰۱۸.

۷- آقای سهراب افراز نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۱۶۹/۴۳ متر مربع در قسمتی از ۱۳۷ – اصلی بخش ۲۱ مهاباد روستای کانی میران موضوع نسق ۴۰۶-۲۹۰۱۸.

۸- آقای سهراب افراز نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۲۶۰۵۰/۸۶ متر مربع در قسمتی از ۱۳۷ – اصلی بخش ۲۱ مهاباد روستای کانی میران موضوع نسق ۴۰۶-۲۹۰۱۸.

۹- آقای سهراب افراز نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۵۶۲۸/۵۵ متر مربع در قسمتی از ۱۳۷ – اصلی بخش ۲۱ مهاباد روستای کانی میران موضوع نسق ۸۷۷-۲۹۵۸۸.

۱۰- آقای محمد امین تجاری نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۳۰۸۹۱/۴۶ متر مربع در قسمتی از ۱۳۷ – اصلی بخش ۲۱ مهاباد روستای کانی میران موضوع نسق ۴۰۷-۲۹۰۱۹.

۱۱- آقای توفیق تجاری نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۳۵۸۰۵/۰۹ متر مربع در قسمتی از ۱۳۷ – اصلی بخش ۲۱ مهاباد روستای کانی میران موضوع نسق ۴۰۷-۲۹۰۱۹.

۱۲- آقای نادر تجاری نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۳۰۸۷/۴۷ متر مربع در قسمتی از ۱۳۷ – اصلی بخش ۲۱ مهاباد روستای کانی میران موضوع نسق ۴۰۷-۲۹۰۱۹.

۱۳- آقای نادر تجاری نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۴۴۶/۷۸ متر مربع در قسمتی از ۱۳۷ – اصلی بخش ۲۱ مهاباد روستای کانی میران موضوع نسق ۴۰۷-۲۹۰۱۹.

شناخته آگهی: ۱۶۵۸۶۴۱

محمد طلوعی

سرپرست ثبت اسناد و املاک مهاباد