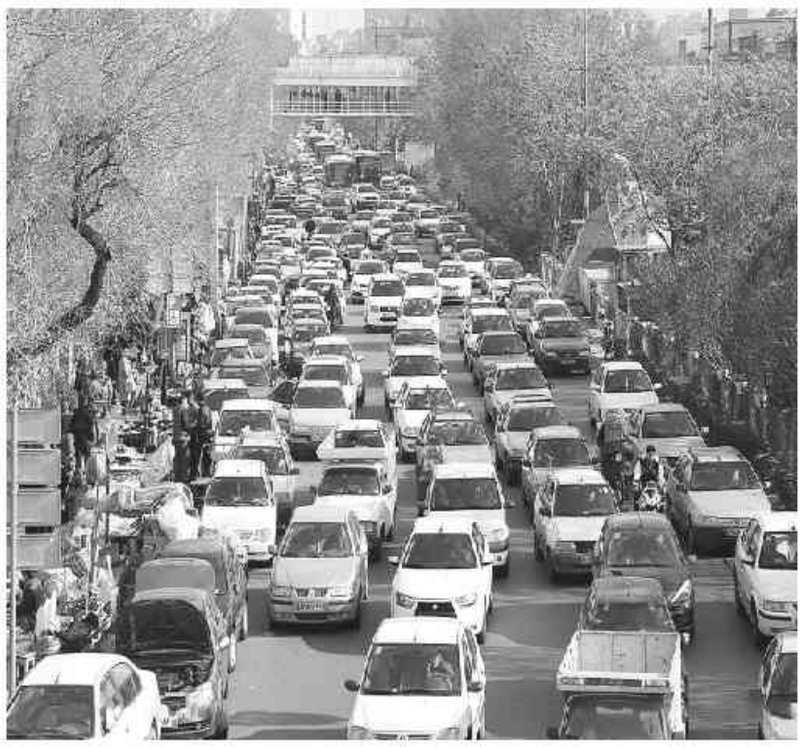
مشکلات ترافیکی کلانشهر تبریز و راهکارها

مشکلات ترافیکی معابر شهر تبریز ناشی عوامل متعددی از جمله عدم رعایت اصول شهرسازی، عدم توجه به توسعه حمل و نقل عمومی، عدم مواجهه علمی با مسائل شهرسازی و ترافیکی، عدم اتخاذ سیاست‌های کارا برای حل مشکل ترافیک و از همه مهمتر نبود طرح جامع ترافیک شهر می‌باشد که برخی از آنها ریشه‌ای در سطح ملی و بعد اقتصادی دارند و پرداختن به آنها از این مجال خارج است. نگارنده در این سطور صرفا به مسأله شیوه‌های حمل و نقل مسافر در شهر تبریز و به ویژه حمل و نقل عمومی خواهم پرداخت:



بررسی شیوه‌های حمل و نقل شهری تبریز

مترو: شهرداری تبریز در سنوات گذشته بیشتر اعتبارات مربوط به حمل و نقل عمومی را صرف توسعه خط یک و دو مترو نموده و جدای از اینکه مسیرهای مترو تناسبی با وضعیت تقاضای واقعی حمل و نقل شهر ندارند و در نهایت پس از بهره برداری کامل هر دو خط نیز نخواهد توانست جوابگوی بخش عمده‌ای از تقاضای حمل و نقل باشد. از سویی بهره‌برداری کامل از دو خط در حال تکمیل و احداث نیازمند اعتبار بسیار بالایی است که در کوتاه مدت قابل دسترس نخواهد بود.

بی آر تی: خط بی آر تی تبریز در امتداد شرق به غرب و در پایان دهه هشتاد مورد بهره برداری رسید. محدود نمودن معبر اصلی شرق به غرب شهر، عدم پوشش سایر معابر شریانی، فرسوده بودن اتوبوس‌های خط، حجم بالای مسافر و کیفیت پایین سرویس دهی و عدم تمایل بخش عمده‌ای از اقشار جامعه به استفاده از آن به همین موجب و نیاز به اعتبار بالا برای نوسازی اتوبوس‌های این خط و مواردی از این قبیل ما را به این نتیجه خواهد رساند که توسعه این خط و اتکا به آن برای حل مشکل ترافیکی معابر شهر تبریز تقریبا دور از دسترس خواهد بود.

خطوط اتوبوس رانی محلات: خطوط اتوبوسرانی محلات عمدتا توسط بخش خصوصی خدمات دهی می‌شوند و فرسوده بودن اغلب اتوبوس‌ها، ناهمخولی مسیرها با توسعه شهر و معابر شریانی، بسیار بالا بودن سرفاصله زمانی و بالا بودن مدت انتظار مسافر و طولانی بودن غیر ضروری مسیرها نیز رغبت استفاده از این خطوط را تقریبا به مقدار ناچیزی تقلیل داده و در صورت انجام مطالعه نیز یقینا به سهم ناچیز این خطوط در جابه جایی مسافر خواهیم رسید.

تاکسی‌های خطی: تاکسی‌های خطی معمولا در اغلب کشورها به عنوان وسایل حمل و نقل درستی استفاده می‌شوند و اما در کشور ما به علت ضعف خطوط حمل و نقل عمومی، شیوه استفاده متفاوتی به خود گرفته‌اند و به دلیل ظرفیت پایین امکان جابه‌جایی مسافر و هزینه بالاتر نسبت به سایر شیوه‌ها، اغلب مورد استقبال قرار نمی گیرد. اما در کشور ما به دلیل سهولت واگذاری تاکسی به بخش خصوصی و رفع مسئولیت همواره شاهد نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی و حمایت مسئولین شهرداری‌ها و سایر نهادهای متولی از این امر هستیم.

تاکسی‌های اینترنتی: استفاده از آنها در چند سال اخیر مورد استقبال بخشی از اقشار مردم قرار گرفته و معایبی از جمله ظرفیت پایین حمل مسافر و هزینه بالا نمی تواند شیوه‌ای قابل اتکا بوده و مورد استفاده تمام اقشار جامعه قرار گیرد. به گونه‌ای که اگر تحقیق علمی در این خصوص به عمل آید عمده استفاده مسافران از این قبیل تاکسی‌ها تک مسافری بوده و این شیوه تقریبا تفاوتی با استفاده از خودرو تک سرنشین نخواهد داشت و صرفا از بابت نیاز به پارکینگ می‌تواند کمک حال معابر باشد.

دوچرخه: فرهنگ عمومی، شیب معابر، فواصل نامناسب و نایمن بودن معابر، قصور سیاستگذاران در سنوات گذشته این شیوه حمل و نقل را فعلا برای شهرهای ما به ویژه شهر تبریز ناممکن نموده و گواه این مدعا هزینه‌های هنگفت شهرداری در برخی معابر و احداث خطوط دوچرخه و عدم استفاده از این خطوط می‌باشد.

پیاده روی: آیین نامه طراحی معابر شهری در سال ۱۳۹۹ مورد بازبینی قرار گرفت و رویکرد آیین نامه برای توسعه‌های آتی دسترسی‌ها و توجه ویژه به پیاده‌روی و انسان محور بودن معابر است. اما در حال حاضر و با توجه به وضعیت موجود معابر صرفا در سطح محلات یا در محدوده‌های خاصی مانند محدوده بازار امکان روی آوردن به چنین شیوه‌هایی مقدور خواهد بود و برای این امر نیز نیازمند بهره‌گیری از مسئولان متخصص در این حوزه هستیم.

خودرو تک سرنشین: تنها شیوه حمل و نقل در تبریز که اکثریت اقشار مختلف از آن برای مراجعه به محل کار و منزل، مراجعه به ادارات، بازار، مدرسه، اصناف، مراکز خدماتی و درمانی و غیره استفاده میکنند همین شیوه خودرو تک سر نشین و وسیله نقلیه شخصی می‌باشد. این اتفاق در سایه بی‌تفاوتی مسئولین و سیاستگذاران در سنوات گذشته و ارزان بودن سوخت تبدیل به فرهنگ عمومی مردم شده و به گونه‌ای در آن ریشه دوانده که حتی گفت و گو در ادارات دولتی برای تشویق به عدم استفاده از وسیله نقلیه شخصی برای مراجعه به محل کار توسط کارکنان و راه‌اندازی سرویس ادارات تقریبا مقدور نمی‌باشد، و سلسله مراتب‌های بالاتر در ادارات در پی کسب مجوز برای خرد جهت تردد با خودرو شخصی خواهند بود.

خودرو اشتراکی (همپیمایی): استفاده از خودرو اشتراکی برای مراجعه به نقاط مختلف توسط افراد، نیازمند همکاری استانت آپ‌ها و حمایت مسئولین بوده و تاکنون چنین شیوه‌ای در کشور ما راه‌اندازی نشده و در صورت راه اندازی نمی‌تواند سهم چندانی در کاهش حجم ترافیک معابر داشته باشد.

برخی ریشه‌ها و چالش‌های ایجاد مشکل ترافیکی شهرها به ویژه شهر تبریز

۱- مسئولین مربوط از جمله مسئولین شهرداری و پلیس همواره در پی مرتبط دانستن مشکلات ترافیکی معابر به افزایش تعداد خودرو، اندک بودن عرض معابر و اندک بودن پارکینگ هستند. در حالی که این مشکل مرتبط با عدم بهره‌گیری از دانش فنی ترافیک و متخصصان امر می‌باشد.

برای نمونه شورای شهر اسلو پایتخت نروژ راه ورود به بخش مرکزی شهر را با حذف مکان‌های پارک به این منطقه سخت و سخت‌تر کرده است. این شهر با استراتژی مبتنی بر پیاده روی ساخته شده و با این استراتژی راه رفتن از رانندگی در شهر آسانتر است. ساختار شهر به‌گونه‌ای است که مردم می‌توانند اکثر نیازهای خرد را با ۱۵ دقیقه پیاده‌روی روزانه رفع کنند. و در مقابل مسئولین ما به نیاز به پارکینگ می‌پردازند، غافل از اینکه افزایش ارائه خدمات پارکینگ منجر به افزایش تقاضای ترافیک خواهد شد و بخشی از مردم که به سبب نبود جای پارک از خودرو شخصی استفاده نمی‌کنند هم به استفاده از خودرو شخصی تشویق خواهند شد و نهایتا به حجم ترافیک معابر افزوده خواهد شد.

۲- مسئولین مربوط از جمله مسئولین شهرداری و پلیس همواره به دلیل عدم بهره‌گیری از نظرات کارشناسان حوزه ترافیک از طرح‌هایی مانند زوج و فرد دفاع می‌کنند در حالی که چنین طرح‌هایی عموما مسترخ شده و مطالعات بسیاری به عدم کارایی این طرح‌ها در کوتاه مدت اشاره دارند.

۳- عدم توجه کافی شهرداری، صدا و سیما، رسانه‌های مجازی، پلیس و نهادهای حاکمیتی به فرهنگ سازی ترافیکی در استان و شهر تبریز.

٤- تمرکز به بخش دولتی و عدم توجه کافی به امکان بهره گیری از پتانسیل‌های بخش خصوصی در حمل و نقل عمومی

مقایسه تطبیقی با کشور همسایه

در تمام شهرهای ترکیه «دلموش» همان ونهایی هستند که ظرفیت حمل ۸ تا ۱۲ مسافر را دارند و هزینه استفاده از آنها بسیار کمتر از کرایه تاکسی‌ها است. مسیرهای دولموش‌ها در معابر شریانی شهرهای ترکیه بوده و با سایر شیوه‌های حمل و نقل عمومی نیز قابلیت ترکیب دارند. همچنین با توجه به رغبت فرهنگی مردم ترکیه به استفاده از این وسیله حمل و نقل عمومی و به دلیل قرابت و مشابهت‌های فرهنگی مردم کشور ما و کشور همسایه استفاده از این شیوه حمل و نقل می‌تواند امکان‌پذیر باشد.

راهکار

با لحاظ تمام جهاتی که در بالا به آنها مختصرا اشاره شد، راه اندازی خطوط حمل و نقل «ون» در معابر شریانی شهر تبریز راهکار مطلوب و سریع الوصولی برای حل مشکلات ترافیکی شهر تبریز خواهد بود. و می‌تواند پاسخگوی حجم بالایی از تقاضای حمل و نقل کارمندان، کارگران و اقشار مردم در مراجعه به محل کار، خانه و مراکز خدماتی باشد. معابر شریانی شهر تبریز که نیازمند راه اندازی خطوط حمل و نقل ون می‌باشند به شرح زیر اند:

مسیر شماره ۱: میدان بسیج به میدان آذربایجان (بزرگراه پاسداران)

مسیر شماره ۲: میدان بسیج به تراکتورسازی (بزرگراه کسایی)

مسیر شماره ۳: میدان شهید فهمیده به میدان ائل گلی

مسیر شماره ٤: میدان آذربایجان به تراکتورسازی

مسیر شماره ٥: راهنمایی به پل سرداران فاتح (چایکنار)

مسیر شماره ٦: آبرسان به نصفه‌راه (بلوار آزادی)

مسیر شماره ۷: راهنمایی به دانشگاه پیام‌نور (کمربندی میانی)

مسیر شماره ۸: میدان آذربایجان به نصفه‌راه

مسیر شماره ۹: میدان بسیج به پلیس‌راه میانه

مسیر شماره ۱۰: میدان آذربایجان به صوفیان

مسیر شماره ۱۱: تراکتورسازی به ایلخچی

ملاحظات

طبق اعلام مسئولین شهری کل هزینه ساخت تجمیعی فقط خط یک مترو تبریز از سال ۱۳۸٦ تا کنون بیش از ٥ هزار میلیارد تومان بوده که با احتساب تورم سالانه ارزش روز ریالی کارهای انجام شده بسیار بالاتر از رقم اعلامی می‌باشد.

خط یک مترو تبریز طبق اعلام مسئولین شهری، روزانه نزدیک به ٤۰ هزار نفر مسافر جابه‌جا می‌نماید.

هزینه لازم برای خرید ۲۰۰ دستگاه ون حدود ۳۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود که توسط بخش خصوصی تامین خواهد شد و هیچگونه بار مالی برای دولت و شهرداری ندارد.

تعداد مسافرانی که تخمین زده می‌شود با خطوط ون پیشنهادی در مسیرهای فوق جابه‌جا شوند، روزانه حدود ٤۲ هزار نفر خواهد بود.

نتیجه‌گیری

با لحاظ هزینه‌های هنگفت توسعه خطوط مترو و زمان‌بر بودن توسعه آن و همچنین تحمیل این هزینه‌ها به دولت و شهرداری، پیشنهاد حاضر به صرفه و صلاح دولت، شهرداری و شهروندان می‌باشد.

در تکمیل پیشنهاد بایستی به این نکته اشاره شود که خودرو ون توسط ایران خودرو دیزل تولید می‌شود و شهرداری تبریز می‌تواند با حمایت از مالکان اتوبوس‌ها، مینی‌بوس‌ها و تاکسی‌های فرسوده و اعطای تسهیلات کم بهره با کمک بخش خصوصی و بدون هیچگونه تحمیل هزینه به دولت و شهرداری برای راه اندازی این خطوط اقدام نماید.

همچنین از جمله مزایای راه‌اندازی خطوط حمل و نقل عمومی ون می‌توان به افزایش رضایتمندی مردم، کاهش حجم ترافیک معابر، کاهش آلودگی هوا، کاهش بیماری‌های ناشی از آلودگی هوا، کاهش هزینه حمل و نقل مردم و به ویژه کارمندان و کارگران، کاهش تخلفات رانندگی از جمله پارک دوبل اشاره نمود.

دکتر پیمان عباری-کارشناس ترافیک

علیرضابیگی:

باید به احمدی‌نژاد اطمینان داده شود که تایید صلاحیت می‌شود

یک عضو کمیسیون شوراها و امور داخلی در مجلس یازدهم گفت: باید به آقای احمدی‌نژاد اطمینان داده شود که از جانب شورای نگهبان تایید صلاحیت می‌شود. اگر آقای احمدی نژاد بیاید نفر نخست انتخابات خواهد بود. نظرسنجی‌ها هم همین را می‌گویند که امروز احمدی‌نژاد یکی از محبوب‌ترین شخصیت های سیاسی کشور است

احمد علیرضابیگی در گفت‌وگویی، درباره اینکه آیا محمد مخبر که سرپرستی دولت سیزدهم را بر عهده دارد می‌تواند در چهاردهمین دوره انتخابات ریاست جمهوری شرکت کند، گفت: آقای مخبر می‌تواند کاندیدا شود، ایشان هم شرایطی همانند رئیس‌جمهور بر سر کار را دارد که برای برگزاری انتخابات هم رئیس دستگاه اجرایی کشور است و هم می‌تواند کاندیدا باشد.

نماینده تبریز، آذرشهر و اسکو در مجلس یازدهم با اشاره به این‌که رئیس جمهور هم می‌تواند نامزد انتخابات و در عین حال رئیس دستگاه اجرایی باشد، یادآور شد: مثلاً آقای رئیسی خودشان رئیس جمهور و مجری انتخابات بودند می‌توانستند کاندیدای انتخابات شوند آقای مخبر هم همین است می‌تواند نامزد شود شرایطش مانند یک رئیس جمهور است که دور بعد می‌خواهد در انتخابات شرکت کند.

وی در خصوص این‌که آیا محمود احمدی‌نژاد رئیس دولت‌های نهم و دهم در انتخابات شرکت خواهد کرد، گفت: باید به آقای احمدی‌نژاد اطمینان داده شود که از جانب شورای نگهبان تایید صلاحیت می‌شود.

علیرضابیگی ادامه داد: اگر بنا باشد آقای احمدی نژاد بیاید کاندیدا شود و بعد هم تایید صلاحیت نشود، این هم باعث سرخوردگی ملی در کشور می‌شود و آسیب وارد می‌کند و هم در عین حال بدون هیچ گناه و دلیلی که رد صلاحیت می‌شود.

وی بیان کرد: اگر آقای احمدی نژاد بیاید نفر نخست انتخابات خواهد بود. نظرسنجی‌ها هم همین را می‌گویند که امروز احمدی‌نژاد یکی از محبوب‌ترین شخصیت های سیاسی کشور است و اگر او مورد تایید صلاحیت شورای نگهبان قرار گیرد، می‌تواند پیروز انتخابات پیش رو باشد.

این نماینده مجلس یازدهم با بیان این‌که موضوع این است که شورای نگهبان تابع هیچ قاعده خاصی نیست، تاکید کرد: اگر بنا باشد آقای احمدی‌نژاد بیاید و وارد صحنه انتخابات شود و بعد هم رد صلاحیت شود یک پیامد بسیار ناگوار خواهد داشت و سبب سرخوردگی ملی می‌شود هواداران ایشان که تعداد شان کم نیستند سرخورده خواهند شد و بعد پیامد ملی دارد.

وی گفت: به نظرم آقای احمدی نژاد ترجیح می‌دهد اول از این جهت به او اطمینان داده شود که تایید صلاحیت می‌شود یا خیر بعد وارد انتخابات شود و الا اگر بیاید وارد انتخابات شود و بعد هم رد صلاحیت شود همان بهتر که به صحنه نیاید تا خسارتی وارد نشود.

هشدار تگرگ و سیلاب در آذربایجان‌شرقی

رییس اداره پیش‌بینی اداره کل هواشناسی آذربایجان‌شرقی گفت: از روز یکشنبه تا شب چهارشنبه، رگبار متناوب باران و در نواحی مستعد تگرگ موجب سیلابی شدن رودخانه ها می شود.

«محمد امیدفر» افزود: نقشه های پیش‌یابی هواشناسی نشان می دهد که سلسله بارشی در اثر شرایط فصلی و محلی تقویت می شود و احتمال غرش آذرخش، وزش باد گاهی به نسبت شدید و خیزش گرد و خاک وجود دارد.

وی با اشاره به اینکه شدت بارش ها در نواحی شمالی و مرکزی استان بیشتر خواهد بود، اظهار کرد: با توجه به شدت بارش ها، احتمال آبگرفتگی معابر و جاری شدن رواناب، سیلابی شدن مسیل ها و رودخانه ها وجود دارد بنابراین مردم از اتراق در حریم رودخانه ها و مسیل ها و فعالیت های کوهنوردی خودداری کنند.

رییس اداره پیش‌بینی اداره کل هواشناسی آذربایجان‌شرقی با اشاره به شدت غرش آذرخش در برخی مناطق، گفت: برای پیشگیری از برخورد آذرخش، مردم در روزهای بارانی از رفتن به ارتفاعات و قرار گرفتن زیر درختان در فضای باز خودداری کنند. با توجه به رخداد تندبادهای لحظه ای، احتمال سقوط یا پرتاب اجسام و خسارت به سازه های سبک و در برخی نواحی به ویژه نیمه جنوبی استان احتمال خیزش و یا نشر گرد و خاک وجود دارد.

وی خواستار انجام اقدامات لازم در خصوص مهار آبگرفتگی و سیلاب های احتمالی، احتیاط در ترددهای جاده ای، لغو سفرهای غیرضروری و فعالیت های کوهنوردی، محکم کردن سازه های سبک، تابلوهای تبلیغاتی و سقف گلخانه ها، عدم پارک خودروها در کنار درختان و توجه کشاورزان به توصیه های کارشناسان جهاد کشاورزی استان شد.

سازمان جهادکشاورزی آذربایجان شرقی نیز با هشدار به کشاورزان نسبت به بارش‌های سنگین و وقوع سیل های مهیب در برخی از مناطق استان مانند سراب، از آنان خواسته است اقدامات پیشگیرانه را برای جلوگیری از بروز خسارت به محصولات کشاورزی انجام دهند.

آذربایجان شرقی منطقه‌ای سردسیر و کوهستانی است و از لحاظ تقسیم بندی های اقلیمی جزو مناطق نیمه خشک به حساب می آید.

آب و هوای این استان به طور کلی سرد و خشک است ولی به علت تنوع توپوگرافیکی از اقلیم های متفاوتی برخوردار است.

آذربایجان شرقی همواره زیر تأثیر باد های سرد شمالی و سیبری و بادهای مرطوب دریای سیاه و مدیترانه و اقیانوس اطلس همچنین بادهای محلی متاثر از کوهستان های سبلان در شرق، سهند در غرب و جنوب غربی، رشته کوه های قره داغ در شمال، رشته کوه های تخت سلیمان و اربط در جنوب، ارتفاعات بزقوش در جنوب شرق و قوشداغ در شمال شرق استان قرار دارد.

آگهی حراج حضوری

موسسه ای اقتصادی در نظر دارد

تعداد ۱۵۰ دستگاه انواع خودرو با وضعیت قابل شماره گذاری و اوراقی

شامل انواع سواری و وانت (انواع پژو، سمند، پراید، پیکان و ...) و

تعداد ۳۶۰ دستگاه انواع موتورسیکلت با وضعیت اکثراً اوراقی

را در تاریخ ذیل از طریق حراج حضوری و با رعایت پروتکل های بهداشتی به فروش برساند.

شرایط فروش وسائط نقلیه اوراقی :
فروش خودرو و موتورسیکلتهای اوراقی صرفاً به شرکت های مجاز اسقاط امکان پذیر بوده و نمایندگان شرکت های اسقاط قبل از شرکت در حراج حضوری بایستی نسبت به ارائه پروانه و معرفی نامه معتبر از شرکت های اسقاط اقدام نمایند.

قابل توجه اینکه ،
متقاضیان میبایستی ۲۰٪ مبلغ پیشنهادی را در زمان خرید به صورت نقدی (استفاده از کارتخوان) یا چک تضمینی پرداخت نمایند.

زمان بازدید: روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۳/۰۳/۰۸ از ساعت ۱۰ صبح الی ۱۶ بعد از ظهر

زمان حراج: روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۳/۰۳/۰۹

ساعت برگزاری حراج: ۱۰ صبح

محل بازدید و برگزاری حراج :

بازدید :
۱- تبریز ، میدان آذربایجان ، اول اتوبان پاسداران ، جنب خدمات شهری شهرداری منطقه ۳ ، پارکینگ مرزداران (خودرو)
۲- تبریز ، میدان آذربایجان ، خیابان ستارخان ، جنب نیروگاه برق ، پارکینگ مرزداران (خودرو و موتورسیکلت)
۳- تبریز ، پشت زندان مرکزی ، خیابان قالون ، پارکینگ فجر (خودرو)
۴- کمربندی سردرود ، نرسیده به دوبار خزر ، روبروی غذاخوری ارسطو ، کوی آفاق ، پارکینگ ایران (خودرو)

فروش :
تبریز ، خ آزادی (کمربندی) ، جنب بازار روز ، خیابان حج ، جنب دیوان محاسبات پلاک ۳۵
تلفن تماس : ۱۲- ۳۴۷۷۹۸۱۰ -۰۴۱

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
(مربوط به زمین های کشاورزی حیدرآباد در اجرای آیین نامه اجرائی ماده ۵۴ قانون رفع موانع تولید وشیوه نامه اجرائی رفع تداخل)

برابر آراء صادره از هیاتهای موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی خوی تصرفات مالکانه و بلا معارض متقاضیانی که مع الواسطه از طریق اداره جهاد کشاورزی و قانون اصلاحات اراضی از مالک رسمی کیل محرز گردیده است با تفکیک قطعات متقاضیان و املاک مورد تقاضا به شرح زیر واقع در روستای حیدرآباد از ش-اصلی بخش ۵- خوی به منظور اطلاع عموم در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی میشود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضیان اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت اسناد و املاک محل تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مرجع قضایی تقدیم نمایند و گواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل نمایند بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

ردیف	نام و نام خانوادگی	نام پدر	بخش شروستای حیدرآباد: فرعی از اصلی	بخش شروستای حیدرآباد: نوع ملک	کد ملی	شماره شناسنامه	مساحت به متر مربع	مالک رسمی
۱	محمد حسینلو	ولی	۲۸۸	زراعی	۲۷۹۰۸۷۱۵۴۱	۲۷۹۰۸۷۱۵۴۱	۸۵۰۰	الوردی علیزاده
۲	رقیه گلوانی	محمد	۲۷۵	زراعی	۲۸۰۱۱۱۲۶۶۶	۲۱۳۱	۱۰۰۰	الوردی علیزاده
۳	جعفر صادق تقی زاده	رضا	۲۸۴	زراعی	۲۸۰۰۳۲۳۲۹۹	۳۲۵۹۳	۷۴۹۲/۰۳	رضا تقی زاده
۴	اسلام صادقی	فیروز علی	۲۸۷-(سه دانگ)	زراعی	۴۹۳۹۶۵۳۸۶۲	۳۷۹	۱۶۱۵/۰۴	الوردی علیزاده
۵	مریم علی نژاد اقدم	صفر	۲۸۷-(سه دانگ)	زراعی	۳۹۲۹۹۲۵۷۳۸	۱۵۵	۱۶۱۵/۰۴	الوردی علیزاده
۶	مجید حسینلو	محمد	۲۶۸-(سه دانگ)	زراعی	۲۸۰۳۱۶۵۸۵۶	۲	۹۹۷/۳۸	الوردی علیزاده
۷	خدیجه حسینلو	امیر	۲۶۸-(سه دانگ)	زراعی	۲۸۰۲۷۰۸۲۹۵	۷۸۱	۹۹۷/۳۸	الوردی علیزاده

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۳/۰۲/۲۲
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۳/۰۳/۰۶
رونوشت سند اجرایی فرمان حضرت امام (ره) بم الف ۲۹ شماره آگهی: ۱۷۰۲۳۲۹

معاون مدیر کل و سرپرست ثبت اسناد و املاک شهرستان خوی- کریمی ثالث