

ترانه تهران

لاله‌زار؛ بازگشت زندگی، نه بازگشت گذشته



فاطمه خدادادی آق قلعه

هم‌زمان با برگزاری سلسله نشست‌های پیاده‌روهای لاله‌زار و شب لاله‌زار به همت علی دهباشی، ترانه لیدا و علی شهیدی و در آستانه تحولات احتمالی در محور تاریخی لاله‌زار جنوبی، گفت‌وگویی میان معماران، شهرسازان، پژوهشگران، هنرمندان، فعالان میراث فرهنگی، کنشگران شهری، کسبه و علاقه‌مندان به آینده این خیابان تاریخی در گروه ترانه تهران شکل گرفت. این گفت‌وگوها به عرصه‌ای برای رویارویی اندیشه‌ها و تجربه‌های متفاوت درباره یکی از مهم‌ترین محورهای تاریخی تهران تبدیل شد.

محور اصلی این گفت‌وگوها، بیش از آنکه به طراحی یک خیابان یا مرمت چند ساختمان محدود باشد، به این پرسش بنیادین می‌پرداخت که لاله‌زار چگونه می‌تواند دوباره به بخشی از زندگی روزمره شهروندان تهرانی تبدیل شود؟ آیا احیای این خیابان از مسیر مداخلات کالبدی، پیاده‌راه‌سازی و مرمت بناهای تاریخی می‌گذرد یا آنچه بیش از هر چیز اهمیت دارد، بازگرداندن جریان زندگی، مشارکت ذی‌نفعان، خلق تجربه‌های تازه و ایجاد انگیزه‌ای واقعی برای حضور مردم در این محور تاریخی است؟

آنچه این گفت‌وگو را ارزشمند می‌کند، تنوع نگاه‌های مطرح‌شده در آن است. اگرچه هریک از شرکت‌کنندگان از زاویه‌ای متفاوت به مسئله نگاه می‌کنند، اما در یک نکته تقریباً هم‌نظرند؛ لاله‌زار را نمی‌توان با نسخه‌های تکراری و از بالا به پایین احیا کرد. شاید بتوان گفت عصاره این گفت‌وگوها در یک جمله خلاصه می‌شود: شهر را نمی‌توان از پشت میز طراحی کرد؛ شهر زمانی زنده می‌شود که مردم برای حضور در آن دلیل داشته باشند.

از همین نقطه، بحث به یکی از مهم‌ترین چالش‌های بازآفرینی شهری می‌رسد؛ چالشی که سال‌هاست گریبان بسیاری از پروژه‌های شهری ایران را گرفته است. در بسیاری از این طرح‌ها، تصور می‌شود با تغییر کالبد، مرمت بناها، سنگ‌فرش‌کردن خیابان یا افزودن چند کاربری فرهنگی، می‌توان زندگی را به شهر بازگرداند؛ حال آنکه تجربه‌های موفق جهان نشان می‌دهد شهر بیش از آنکه محصول طراحی باشد، محصول رفتار، اقتصاد، فرهنگ و روابط اجتماعی است.

در این میان، اکثریت بر این باور بودند هیچ برنامه‌ای بدون گفت‌وگوی مستقیم با ذی‌نفعان و مشارکت واقعی مردم به نتیجه نخواهد رسید. از همین رو، برگزاری نشست‌های تخصصی با حضور کسبه، مرمرنگار، دانشگاهیان و مدیران شهری را مقدمه‌ای ضروری برای هرگونه اقدام اجرایی می‌دانستند. این رویکرد، در واقع فاصله‌گرفتن از همان برنامه‌ریزی غیرمشارکتی و دستوری است که طی دهه‌های گذشته بارها در شهرهای ما تجربه شده، اما کمتر توانسته اعتماد جامعه محلی را جلب کند. امروز بیش از هر زمان دیگری روشن شده است بازآفرینی شهری، بیش از آنکه یک پروژه عمرانی باشد، فرایندی اجتماعی است و بدون حضور و همراهی ذی‌نفعان، حتی بهترین طرح‌ها نیز روی کاغذ باقی خواهند ماند.

محمد نظریور نیز از فرایند را فرصتی برای آغاز یک گفت‌وگوی گسترده‌تر می‌داند؛ گفت‌وگویی که بتواند به جای ارائه یک نسخه آماده، زمینه مشارکت واقعی مردم در تصمیم‌گیری برای آینده لاله‌زار را فراهم کند. در سوی دیگر بحث، فرهاد توحیدی معتقد است احیای لاله‌زار نه با جابه‌جایی صنف برقی و نه با مداخلات صرفاً دولتی امکان‌پذیر است. از نگاه او، شکل‌گیری یک هسته فرهنگی قدرتمند در قلب لاله‌زار می‌تواند همان نقشی را ایفا کند که خانه هنرمندان در احیای بخشی از تهران مرکزی بر عهده داشت؛ یعنی تبدیل‌شدن به موتور محرک حیات اجتماعی و فرهنگی.

در همین راستا، امیرحسین دهباشی بر این نکته تأکید می‌کند که آینده لاله‌زار باید توسط ساکنان، کسبه و ذی‌نفعان آن نوشته شود. او معتقد است هیچ تغییری پایدار نخواهد بود مگر آنکه برای این گروه‌ها منافع اقتصادی ایجاد کند. از نگاه او، مقصدهای شهری امروز دیگر با کالبد ساخته نمی‌شوند؛ آنچه نسل جدید را جذب می‌کند، رویدادها، تجربه‌های اجتماعی و امکان حضور و تعامل است. دهباشی همچنین بر ضرورت شکل‌گیری یک برند شهری رای لاله‌زار تأکید دارد؛ برندی که بتواند جایگاه و هویت این خیابان را در ذهن شهروندان و بازدیدکنندگان بازتعریف کند.

در همین نقطه، محمدکریم آسایش نگاه متفاوتی را مطرح می‌کند و یکی از مباحث قابل تأمل این گفت‌وگوها را شکل می‌دهد. او این پرسش را پیش می‌کشد که آیا اساساً برند شهری را می‌توان از پیش طراحی و تعیین کرد یا اینکه برند، پدیده‌ای است که باید به‌تدریج از دل زندگی روزمره، تجربه زیسته مردم و تحولات اجتماعی خیابان شکل بگیرد؟ از نگاه او، تقویت ظرفیت‌های موجود، مداخلات کوچک و تدریجی، برگزاری رویدادها، فرهنگی و خلق «تجربک تجربه» است که در نهایت اقتصاد، هویت و برند لاله‌زار را می‌سازد، نه تعریف یک برند از پیش تعیین‌شده. همین تفاوت نگاه، یکی از محورهای مهم گفت‌وگو درباره آینده لاله‌زار را شکل داد؛ اینکه آیا هویت و برند شهری نتیجه برنامه‌ریزی است یا محصول زیستن و تجربه‌کردن شهر؟

در ادامه همین نگاه، زهرا نژاد بهرام نیز تأکید می‌کند هرگونه مداخله در لاله‌زار، از جمله پیاده‌راه‌سازی، فقط زمانی می‌تواند به نتیجه مطلوب برسد که بر پایه خواست مشترک ذی‌نفعان و با مشارکت واقعی آنان شکل بگیرد. از نگاه او، نادیده‌گرفتن هویت تاریخی و کاربری مختلط لاله‌زار و اجرای طرح‌های کالبدی بدون همراهی ساکنان، مالکان و کسبه، نه‌تنها به احیای این محور کمک نمی‌کند، بلکه می‌تواند به ایجاد اختلال در حیات اقتصادی و اجتماعی آن بینجامد. این دیدگاه بر اهمیت توجه هم‌زمان به هویت، اقتصاد و مشارکت اجتماعی در فرایند بازآفرینی شهری تأکید دارد. همچنین حسین صمدیان معتقد است لاله‌زار به‌دلیل پیچیدگی اجتماعی و کالبدی، نیازمند شناخت دقیق مخاطبان، مطالعات کارشناسی و برنامه‌ریزی سنجیده بیش از هرگونه مداخله است.

آقای محمدی نیز مسئله را از زاویه‌ای دیگر می‌بیند و معتقد است کره اصلی لاله‌زار نه در شکل خیابان، بلکه در تراکم و از‌ج‌دام فعالیت‌هاست. به باور او، تا زمانی‌که این مسئله سامان نیابد، تغییرات کالبدی اثر تعیین‌کننده‌ای نخواهند داشت. در ادامه، بهروز بغیرض بر شناخت ریتِم زندگی مردم تأکید می‌کند و معتقد است احیای لاله‌زار باید بر اساس الگوی واقعی حضور مردم، به‌ویژه در ساعات شب و با شکل‌گیری تدریجی فعالیت‌های فرهنگی پیش برود، نه با مداخلات شتاب‌زده.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

هشدار مهدی اقراریان، عضو شورای شهر، درباره آینده‌فروشی برای تأمین هزینه‌های تهران

بحران فروشی در تهران



یعنی ما امروز بحران ایجاد و آن را به آینده منتقل می‌کنیم.

این انتقال بحران را می‌توان در ساده‌ترین تجربه روزمره تهران دید. اقراریان از ترافیکی گفت که در مسیر حضورش در شورا دیده بود. او صبح از بزرگراه شهید صیاد شیرازی به سمت جنوب حرکت کرده بود و در مسیر مقابل در ورودی بزرگراه قاسم سلیمانی صف کیلومتری خودروها را دیده بود. به گفته او راهور در محل حضور دارد و کار خود را انجام می‌دهد اما مسئله اصلی چیز دیگری است: «چرا وضعیت به اینجا رسیده است؟». اقراریان برای وضعیت تهران تعبیر «تورم ساخت‌وساز» را به کار برد. او گفت: «ما درباره همه چیز تورم داریم. اصلاً با تورم متولد شده‌ایم و با تورم زندگی کرده‌ایم و احتمالاً با تورم هم می‌میریم. از نگاه او تهران نیز گرفتار نوع دیگری از تورم شده است. ساخت‌وساز افزایش پیدا کرده و در همان حال مدیریت شهری استدلال می‌کند برای پرداخت هزینه‌های خود چاره‌ای جز ادامه همین مسیر ندارد. در نتیجه همان چیزی که قرار بود منابع اداره شهر را فراهم کند به عاملی برای ادامه فشار بر شهر تبدیل می‌شود.

اما آیا واقعاً چاره دیگری وجود ندارد؟

اویس ترابی، رئیس اندیشکده زیست‌پذیری شهری پاسخ دیگری به این پرسش دارد. او معتقد است بخشی از مسئله از جایی آغاز می‌شود که میان «درآمد شهرداری» و «درآمد مدیریت شهری» تفاوتی قائل نمی‌شویم. مدیریت شهری منابع قانونی مشخصی برای تأمین هزینه‌های شهر دارد اما بسیاری از این ظرفیت‌ها فعال نشده‌اند و در مقابل شهرداری به سمت درآمدهایی حرکت کرده که به ساخت‌وساز و بارگذاری بیشتر وابسته است.

ترابی پسماند را به عنوان یکی از نمونه‌های این مسئله مطرح می‌کند. در بسیاری از شهرهای جهان شهروندان در برابر خدماتی که دریافت می‌کنند هزینه پرداخت می‌کنند. در تهران مبلغی که یک واحد مسکونی در طول یک سال بابت پسماند می‌پردازد بالا نیست اما در بسیاری از شهرها مدیریت پسماند سهم قابل توجهی از پرداخت‌های ماهانه شهروندان به مدیریت شهری را تشکیل می‌دهد. از نگاه ترابی تأمین هزینه خدمات از این مسیر فقط مسئله درآمد نیست. رابطه شهروند و شهرداری نیز تغییر می‌کند. شهروندی که هزینه واقعی یک خدمت را پرداخت می‌کند، در برابر کیفیت همان خدمت مطالبه‌گرتر خواهد شد.

انتقاد اصلی ترابی اما متوجه درآمدهایی است که تخلف یا افزایش بارگذاری برای مدیریت شهری تولید می‌کند. او می‌گوید: اینکه شهرداری با مدیریت شهری را به سستی ببریم که چشمش را روی طرح تفصیلی ببندد و اجازه دهد تخلف ساختمانی اتفاق بیفتد و بعد از محل جریمه تخلف و فروش تراکم درآمد کسب کند، هم از نظر اخلاقی قابل دفاع نیست و هم از نظر عقلانی کار درستی نیست. در حالی که منابع قانونی زیادی برای درآمد مدیریت شهری وجود دارد که آنها را فعال نکرده‌ایم. در چنین مدلی تخلف ساختمانی فقط یک تخلف نیست، می‌تواند به منبع درآمد تبدیل شود. همین اتفاق درباره افزایش تراکم نیز رخ می‌دهد. زمینی که امکان بارگذاری بیشتری روی آن ایجاد می‌شود، ارزش اقتصادی بیشتری پیدا می‌کند و بخشی از این ارزش می‌تواند به درآمد مدیریت شهری تبدیل شود. مشکل از جایی شروع می‌شود که نهادهی که باید بر رعایت ظرفیت‌های شهر نظارت کند هم‌زمان از افزایش ظرفیت ساختمانی درآمد داشته باشد. در این وضعیت میان حفاظت از شهر و تأمین دخل و خرج شهرداری تعارضی شکل می‌گیرد که آثار آن را باید در تصمیم‌های بلندمدت تهران جست‌وجو کرد.

ترابی معتقد است شهروندان نیز باید از حرکت شهرداری به سمت درآمدهای قانونی حمایت کنند تا وابستگی مدیریت شهری به ساخت‌وساز و تخلف کاهش پیدا کند. این تغییر البته آسان نیست. درآمد ساختمانی برای مدیریت شهری جذابیت مهمی دارد. زمین و تراکم می‌توانند منابع بزرگ را در مدت کوتاهی وارد بودجه کنند اما بسیاری از درآمدهای پایدار به اصلاح ساختارها و دریافت هزینه خدمات و همراهی شهروندان نیاز دارند. انتخاب میان این دو در واقع انتخاب میان پول سریع و پایداری بلندمدت شهر است.

مسئله دیگری که ترابی به آن اشاره می‌کند، استفاده از نیاز مسکن برای توجیه ساخت بیشتر است. او با اشاره به وجود خانه‌های خالی در تهران می‌گوید نمی‌توان هر بارگذاری تازه‌ای را با کمبود مسکن توضیح داد. در تهران ساختمان‌هایی وجود دارند که سال‌ها از ساخت آنها گذشته اما بخش بزرگی از واحدهایشان همچنان خالی مانده است. البته این به معنای آن نیست که همین خانه‌ها پاسخ‌گوی نیاز خانوارهای فاقد مسکن هستند. اتفاقاً مسئله اصلی همین فاصله است. ساخت مسکن بیشتر لزوماً به معنای دسترسی بیشتر گروه‌های نیازمند به مسکن نیست. ممکن است ساختمان تولید شود اما مسکن تولیدشده از نظر قیمت و موقعیت و متراژ اساساً برای خانواری که مشکل مسکن دارد قابل دسترس نباشد.

این نگرانی در طرح‌های تازه بارگذاری جدی‌تر می‌شود. کارشناسان شهری بارها در سخنانشان به پروژه‌های مسکن‌سازی در مناطق مانند ۱۵ و ۱۷ و ۱۸ و ۱۹ اشاره کرده و هشدار داده بودند این مناطق با محدودیت در سرانه‌های مورد نیاز زندگی شهری و به ویژه فضاهای باز و عمومی روبه‌رو هستند. اگر جمعیت تازه بدون تأمین این نیازها وارد منطقه شود، فاصله میان ساختمان و کیفیت زندگی بیشتر خواهد شد. واحد مسکونی ساخته می‌شود اما زمینی که می‌توانست بخشی از نیاز منطقه به فضای عمومی یا خدمات را تأمین کند دیگر در دسترس نیست. ترابی هم هشدار می‌دهد که تبدیل زمین به ابزار تأمین مالی همین خطر را تشدید می‌کند. وقتی زمین به کالا و منبع درآمد تبدیل شود، مدیریت شهری نیز برای تأمین منابع خود به مشارکت با سازندگان و افزایش بارگذاری تمایل بیشتری پیدا می‌کند. هزینه این سیاست فقط در آسمان و در تعداد طبقات دیده نمی‌شود، بخشی از هزینه روی زمین اتفاق می‌افتد. زمین‌هایی که می‌توانند برای فضای عمومی و خدمات شهری کنار گذاشته شوند وارد چرخه ساخت می‌شوند. این مسئله در جنوب تهران حس‌اس‌تر است. جایی که بعضی مناطق از همین حالا نیز با کمبود فضای باز و برخی سرانه‌های شهری مواجه هستند. ساختمانی که ساخته شد می‌توان تخریب کرد و دوباره ساخت اما زمینی که در ساخت‌وساز مصرف شد به آسانی به ذخیره عمومی شهر بازمی‌گردد.

منطقه ۲۲: آینده‌ای که زودتر از راه رسید

اگر هشدار اقراریان درباره «انتقال بحران به آینده» را مبنا قرار دهیم، منطقه ۲۲ یکی از مناطقی است که بخشی از آن آینده را می‌توان همین امروز دید. ترابی این منطقه را نمونه‌ای از پیامدهای بارگذاری گسترده می‌داند. به گفته او بخشی از ساخت‌وسازهای منطقه ۲۲ برخلاف ظرفیت‌هایی بود که در طرح‌های شهری برای این محدوده پیش‌بینی شده بود. نتیجه این سیاست استقرار جمعیتی در حدود ۴۰۰ هزار نفر طی حدود ۱۰ تا ۱۵ سال بوده است. جمعیتی در اندازه یک شهر متوسط ایران که در مدتی کوتاه در یکی از مناطق تهران مستقر شده است. ۴۰۰ هزار نفر فقط یک عدد جمعیتی نیست. هرکدام از این افراد سهمی از آب و خیابان و حمل‌ونقل و فضای عمومی و خدمات شهر می‌خواهند. به همین دلیل ترابی معتقد است آثار بارگذاری را نمی‌توان به افزایش تعداد ساختمان‌ها تقلیل داد. وقتی جمعیت بدون توجه به ظرفیت‌های محیطی و زیرساختی اضافه شود، فشار آن در تمام اجزای شهر توزیع خواهد شد. از ترابی نمی‌توان تاریخی برای «پایان زیست‌پذیری تهران» گرفت. او اساس چنین پرسشی را دقیق نمی‌داند. شهر یک سیستم پیچیده و نامعین است و اجزای آن می‌توانند در برابر فشارها واکنش نشان دهند و تا اندازه‌ای خود را با وضعیت تازه تطبیق دهند. بنابراین نمی‌توان گفت تهران در سال مشخصی به نقطه شکست می‌رسد. آنچه به گفته او قابل تشخیص است، جهت حرکت شهر است و این جهت نشانه‌هایی از حرکت به سمت تراکم‌بخستگی دارد.

ترابی حتی معتقد است لازم نیست منتظر روزی در آینده باشیم تا اعلام کنیم تهران دیگر زیست‌پذیر نیست. از نگاه او تهران سال‌هاست با معیارهای زیست‌پذیری فاصله گرفته است. شهروندان به آب و هوای با کیفیت مطلوب دسترسی ندارند و نتیجه چنین شرایطی مستقیم در سلامت و کیفیت زندگی آنها ظاهر می‌شود. مسئله زیست‌پذیری نیز فقط به محیط زیست محدود نیست. شهری که کیفیت محیطی زندگی در آن کاهش پیدا کند، شهروند سالم آن و اقتصاد پویا و کسب‌وکار خلاق هم با دشواری بیشتری روبه‌رو خواهد شد.

یکی از «انتقال بحران به آینده» می‌گوید و دیگری منطقه ۲۲ را به عنوان تجربه‌ای پیش‌روی تهران قرار می‌دهد. اقراریان از شهرک شهید بروجردی و جنگ‌افزارسازی و تورم ساخت‌وساز حرف می‌زند. کارشناس حوزه شهرسازی نیز به پروژه‌های شهرک‌سازی در مناطق جنوبی هشدار می‌دهند.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

گزارش

تهران دوباره به فکر پناهگاه افتاد

شرق؛باکر خطر دوباره به شهر برسد مردم باید کجا پناه بگیرند؟ شورای شهر تهران در جلسه چهارصدویست‌ودوم به سراغ طرحی رفت که تکالیفی برای پناهگاه‌سازی برای شهرداری تهران تعیین کرده است، طرحی که جزئیات آن پیش از این در روزنامه «شرق» منتشر شده بود. از ایستگاه‌های مترو و پارکینگ‌های زیرزمینی تا ساختمان‌های جدید و فضاهای زیرسطحی شهر در این طرح به عنوان ظرفیت‌های احتمالی پناهگاهی دیده شده‌اند. با این حال بحث چندساعته اعضای شورا نشان داد که هنوز درباره هزینه ساخت و استاندارد پناهگاه‌ها و نحوه اعلام خطر و مسئولیت شهرداری در مدارس و ساختمان‌های خصوصی پرسش‌های مهمی باقی مانده است.

طرح «الزام شهرداری تهران به احداث و بهره‌برداری از پناهگاه‌ها و فضاهای امن شهری و رعایت الزامات پدافند غیرعامل در ساختمان‌ها و طرح‌های شهری» روز گذشته در صحن شورای شهر تهران بررسی شد. طرحی که اگر نهایی شود شهرداری را موظف می‌کند هم فضاهای موجود را برای شرایط جنگ و بحران آماده کند و هم در پروژه‌های جدید شهری و ساختمانی از ابتدا برای ایجاد فضای امن برنامه داشته باشد. جعفر شربانی، عضو هیئت‌رئیسه شورا، در توضیح این طرح گفت شهرداری باید طرف سه ماهه پس از ابلاغ مصوبه، الزامات پدافند غیرعامل و دستورالعمل‌ها و سازوکارهای موردنیاز را تهیه کند. براساس متن پیشنهادی پناهگاه‌های عمومی می‌توانند در فضاهای زیرسطحی و ایستگاه‌های مترو و تونل‌ها و پارکینگ‌های طبقاتی و مراکز خدماتی و اداری و زیرگذرها ایجاد شوند. نکته اصلی این است که این فضاها قرار نیست در روزهای عادی بسته بمانند. شورا به دنبال پناهگاه‌های چندمنظوره است که در شرایط عادی کاربری شهری داشته باشند و هنگام بحران بتوان آنها را برای حفاظت از مردم آماده کرد.

مهدی چمران رئیس شورای شهر تهران نیز همین موضوع را یکی از پایه‌های طرح دانست. او هشدار داد پناهگاهی که تنها برای زمان جنگ ساخته شود، ممکن است بعد از مدتی به انبار یا فضای متروکه تبدیل شود. چمران از تجربه بازبید از پناهگاهی در کرمانشاه گفت که چند سال پس از جنگ تا زانو در گل‌لای قرار داشت و عملاً قابل استفاده نبود. به اعتقاد او می‌توان برای نمونه طبقات اضافی پارکینگ را به شکلی طراحی کرد که در روزهای عادی پارکینگ باشند و هنگام خطر با داشتن تهویه و سربیس بهداشتی و امکانات ضروری به پناهگاه تبدیل شوند. یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های تهران برای اجرای این طرح مترو است. مهدی عباسی رئیس کمیسیون معماری و شهرسازی شورا گفت تهران اکنون ۱۶۴ ایستگاه مترو دارد و اگرچه بسیاری از آنها پناهگاه کامل نیستند اما می‌توان با اقداماتی بخشی از این ایستگاه‌ها را برای اسکان امن در شرایط بحران آماده کرد. بر اساس طرح شهرداری باید برای ایستگاه‌ها و خطوط مترو تنها گزینه روی میز نیست، پارکینگ‌های طبقاتی و مجموعه‌های فرهنگی و ورزشی زیرسطحی و زیرگذرها و برخی فضاهای متعلق به دستگاه‌های دولتی نیز در جریان بررسی طرح مطرح شدند. میثم مظفر، عضو شورای شهر پیشنهاد کرد موضوع پناهگاه‌ها در چند محور جداگانه ساماندهی شود.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

نوبت دوم	
آگهی تجدید مناقصه عمومی تک مرحله ای عملیات جمع آوری زباله و تنظیف روستایی	
مواعد زمانی:	
تاریخ انتشار فراخوان: ۱۴۰۵/۰۵/۱۱	
مهلت دریافت اسناد فراخوان: ساعت ۱۹:۰۰ سه شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۰۳	
مهلت ارسال پیشنهادات: ساعت ۱۰:۰۰ دو شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۱۶	
زمان بازگشایی پاکت ها: ساعت ۱۲:۰۰ دو شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۱۶	
نوع و مبلغ تضمین شرکت در فرایند ار جاع کار:	
الف- واریز مبلغ ۱/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال به شماره حساب ۹۲۳۳۲۳۰۹۲ نزد بانک کشاورزی شعبه بازار بزرگ ری بنام دهیاری عباس آباد علاقبند به شناسه ملی ۱۸۷۳۳۰۳۹۱۴۰ و کد اقتصادی ۴۱۱۵۸۱۴۶۹۶	
ب -ارائه ضمانت نامه معتبر بانکی به مبلغ ۱/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال به نفع کارفرما به مدت حداقل سه ماه پس از ارائه پیشنهاد.	
اطلاعات تماس و آدرس دستگاه:	
تهران - بزرگراه امام رضا (ع) - جاده خاوران - عباس آباد علاقبند - خیابان ایوبی پلاک ۳۵ شماه تماس: ۰۱-۳۶۶۷۵۳۵۰	

برگه کمپانی فاکتور خرید و برگ سبز سند مالکیت خودرو وانت مزدا I CARA ۲۰۰۱ رنگ نقره ای-آبی-متالیک به نام شرکت آرتا تجهیز پارسیان
باشماره موتورE۲۱۳A۱۵۰۳۳۹
و شماره پلاک NAGD۲PC۳۱۱۴۳۸۷۵۱
با شماره شاسی ۱۰ایران ۷۱۹ و ۴۱د مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط می باشند.

برگ سبز سند مالکیت و کارت موتور سیکلت گالکسی NA۱۸۰ رنگ نوک مدادی به نام آقای مازیار خاتمی کلخوران
باشماره موتور۰۸۳۳۹N۱۵۰۰۸۳۳۱
و شماره شاسی N۱۵KPGJPN۱H۱۱۸۱۹
به شماره پلاک ۱۴۷ایران ۷۸۹۵۲
مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط می باشند.

آگهی فقدان مدرک تحصیلی
مدرک فارغ التحصیلی اینجناب:ابوالفضل منتظری ، فرزند:محمدعلی به شماره شناسنامه: ۷۵۰ صادره از شاهرود در مقطع کاردانی پیوسته رشته امور اداری صادره از واحد دانشگاهی اسلامشهر با شماره سریال: ۳۹۴۴۴۱۹ مفقود گردیده است و فاقد اعتبار میباشد.
از یابنده تقاضا میشود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد اسلامشهر به نشانی: اسلامشهر میدان نماز-خ شهید صیاد شیرازی دانشگاه آزاد اسلامی واحد اسلامشهر ارسال نماید.