جام جم

یکشنبه ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۲ شماره ۶۴۹۲

یادداشت

سجاد مرسلی | گروه ایران

نگذاریم جاده دل جنگل ابر را زخمی کند

جنگل ابر در استان سمنان از زیستگاه‌های منحصر به فرد کشور و جهان است که سال‌هاست در مورد احداث جاده در این جنگل بحث‌هایی وجود دارد.

با توجه به این که محور ترانزیت مشهد - گرگان از این جنگل می‌گذرد، بحث بر سر احداث جاده و طبیعتا مخالفت سازمان حفاظت محیط زیست همیشه مطرح بوده است.

یکی از مهم‌ترین عواقب احداث جاده، تلف‌شدن گونه های مختلف جانوران و به خصوص تعدادی گونه پلنگ است.

نمونه بارز صدمه‌خوردن حیوانات را باید در جاده گلستان جست‌وجو کرد؛ جایی که جاده از دل جنگل گلستان می‌گذرد و بیشترین تلفات جانوران در این منطقه ثبت شده است.

ناگفته نماند سال‌های زیادی است که گروهی می‌خواهند جاده‌ای را از دل جنگل ابر عبور دهند، اما در اوایل دهه ۹۰ هم فراکسیون محیط زیست مجلس شورای اسلامی با احداث جاده در این منطقه مخالفت کرد.

در آن زمان نماینده مردم علی‌آباد برای احداث جاده حدفاصل این شهر و شاهرود نامه‌ای را تنظیم و به امضای ۱۵۱ نفر از نمایندگان رساند، اما پس از طرح احداث این جاده در جنگل ابر به دلیل وجود گونه‌های گیاهی و جانوری مهم در این جنگل بحث‌هایی پیرامون این پروژه مطرح شد.

با این که وجود جاده‌ای برای ارتباط بین شهرهای علی‌آباد در استان گلستان و شاهرود در استان سمنان جزو دغدغه‌های مردم است اما باید جاده به صورتی احداث شود که به محیط زیست آسیبی نرسیده و در عین حال مسیر ارتباطی شکل بگیرد.

در آن زمان پس از بازدید میدانی نمایندگان از جنگل ابر و مسیرهایی که برای احداث جاده در این جنگل در نظر گرفته شده بود ضمن احترام به دغدغه برای احداث جاده، نظر قطعی کمیسیون این شد که به استناد قانون صیانت جنگل‌ها، جاده‌ای در این جنگل احداث نشود.

حفاظت از جنگل توسط گردشگران

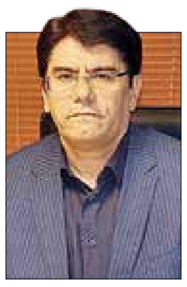
با این که بیش از یک دهه است برخی نمایندگان به دنبال کشیدن جاده در جنگل هیرکانی هستند، اما یک بار دیگر رئیس سازمان محیط زیست به صراحت مخالفت خود را برای انجام این کار اعلام کرد.

علی سلاجقه در خصوص شرایط جنگل ابر شاهرود و شائبه جاده‌کشی در آن توضیح داد که سال ۸۹ که برخی نمایندگان به دنبال ادامه جاده بودند به صراحت مخالفت خود را اعلام کردیم و اجازه جاده‌کشی در جنگل هیرکانی داده نشد، لذا معتقدیم طبیعت‌گردی باید مبتنی بر شرایط حاکم بر منطقه باشد و چیزی به آن اضافه نکنیم. وی با بیان این که در حوزه مدیریت بهتر این مجموعه از بُعد فرهنگی می‌بایست ورود کرد ابراز داشت: در این خصوص می‌توان شرایطی را در جنگل ابر ایجاد کرد که آموزش نیروهای موجود در موضوع حفاظت از جنبه‌های مختلف در اولویت قرار گیرد.

خبر

رونمایی از نرم‌افزار درمان صرع‌های ژنتیک

همزمان با برگزاری نخستین کنگره بین‌المللی هوش مصنوعی، از نرم افزار درمان صرع‌های ژنتیک در دانشگاه علوم پزشکی شیراز رونمایی شد. مهرداد شریفی، معاون درمان دانشگاه علوم پزشکی شیراز با اشاره به ساخت نرم‌افزار درمان صرع‌های ژنتیک در این مرکز علمی گفت: این نرم‌افزار برای نخستین بار در جهان طراحی و اجرا شده و پزشکان از تمامی کشورها می‌توانند از آن برای معالجه بیماران استفاده کنند. در این نرم‌افزار براساس ژن شناسایی‌شده نوع درمان و اطلاعات مرتبط با بیماری در اختیار پزشک معالج قرار می‌گیرد.



احداث سایت اسکان موقت اربعین

سعید هژبری، معاون عمرانی استانداری ایلام در بازدید از پروژه‌ها و ظرفیت‌های موجود در میدان ورودی ایلام با تاکید بر ضرورت توسعه زیرساخت‌های اربعین در همه مسیرهای مواصلاتی به ویژه مرکز استان گفت: میدان ارغوان به عنوان پیشانی شهر ایلام دارای ظرفیت یک مکان بسیار مطلوب برای زائرین عتبات عالیات و گردشگران و بازدیدکنندگان استان است که اقداماتی از قبیل سایت اسکان موقت شماره ۲ ایلام، احداث و توسعه نمازخانه، سرویس‌های بهداشتی و سکوهای استراحت زائرین در دستور قرار گرفته است.

راه‌آهن لرستان؛ بازی کلنگ و انتظار

دولت سیزدهم قول داده در عرض ۳ سال پروژه را به اتمام برساند

حوریه ملکی

گروه ایران

تکمیل پروژه راه‌آهن لرستان یکی از برنامه‌های بسیار مهم استان به شمار می‌رود به طوری که به صورت یک بسته کامل برای تمام مناطق آن تعریف شده است. به نحوی که از جنوب استان وارد شده و از شمال تا شرق را تحت پوشش قرار می‌دهد. در صورت بهره‌برداری از این پروژه، از پلدختر به عنوان جنوبی‌ترین نقطه استان تا بروجرد به سمت استان مرکزی و تهران و الیگودرز و همچنین اصفهان و شرق کشور از راه‌آهن استفاده می‌کنند. مشکل اینجاست که پروژه راه‌آهن خرم‌آباد- دورود. اندیمشک با گذشت بیش از یک دهه از شروع کلنگ‌زنی هنوز به بهره‌برداری نرسیده است. سال ۹۰ کلنگ احداث آن به عنوان یکی از پروژه‌های مهم عمرانی لرستان به زمین زده شد و سال ۹۳ عملیات اجرایی آغاز شد. هرچند این پروژه قرار بود طبق برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته تا شهریور ۹۸ به بهره‌برداری برسد اما به دلایل مختلف این اتفاق نیفتاد و حالا دولت سیزدهم این پروژه را در فهرست اولویت‌های خودش قرار داده و قول داده در عرض سه سال آن را به سرانجام برساند.

بیش از یک دهه است که بازه زمانی برای تکمیل راه‌آهن لرستان را سه سال تعریف تعریف می‌کنند. اما در این ۱۰ سال، پروژه پیشرفت ۳۸ درصدی داشته و تا امروز حدود ۸۵ درصد اراضی پروژه تملک شده است.

مدت‌هاست پروژه راه‌آهن دورود- خرم‌آباد به طول ۱۲۱ کیلومتر که در چهار قطعه باید احداث شود، در بین دولت‌های مختلف دست به دست می‌شود و لرستانی‌ها را چشم انتظار نگه داشته تا شاید با احداث آن گرهی از مشکلات‌شان باز شود.

با این که این پروژه می‌تواند راهگشای حل گرفتاری‌های حمل و نقلی این منطقه شده و بخش شمالی کشور را به جنوب متصل کند، اما مثل هزاران پروژه دیگر کلنگش آنقدر روی زمین ماند که حالا دوباره مسئولان فکر کردند باید کلنگ جدیدی برای آن بخرند! اواخر سال ۸۹ بود که پروژه مجوز کمیسیون ماده ۳۲ را گرفت تا پروژه‌های ریلی لرستان از یک خوان مهم عبور کند و دیگر بهانه عدم توجیه اقتصادی پروژه به دستاویز مسئولان تبدیل نشود.

حدود یک سال از اخذ مجوز ماده ۳۲ پروژه که گذشت تازه مسئولان برای آغاز عملیات اجرایی این خط ریلی مهم، محمود احمدی‌نژاد رئیس جمهور وقت را به لرستان دعوت کردند تا مراسم آغاز عملیات آن را در مهر ۹۰ برگزار کنند. بعد از رفتن رئیس جمهور مسئولان هم به دفاتر کارشان برگشتند. هر چند کارگران جسته گریخته کمی کار می‌کردند اما این پروژه با گذشت سه سال کاملا تعطیل شد تا همه باور کنند حرف هیچ کس حرف نیست. دولت یازدهم و دوازدهم هم کاری از پیش نبرد تا این که در جریان سفر هیات دولت سیزدهم به لرستان و قرارگرفتن پروژه راه‌آهن این استان در فهرست پروژه‌های سفر، بار دیگر امید به تکمیل این پروژه ریلی قوت گرفت تا ظرف سه سال و در دولت سیزدهم به مرحله افتتاح برسد.

تحول شگرف در حوزه‌های مختلف

هم‌اکنون ۱۵۵ کیلومتر از خطوط ریلی کشور در حالی از لرستان می‌گذرد که بجز شهرستان دورود سایر شهرهای استان با وجود قرارگرفتن در مسیر کریدورهای اصلی جاده‌های کشور هنوز ایستگاهی ندارند و قطاری از آنجا عبور نمی‌کند. راه‌آهن دورود تا خرم آباد ۱۲۱ کیلومتر و شامل ۲۰ پل بزرگ، ۲۵۶ پل کوچک و ۱۸ دستگاه تونل است و ۳۵کیلومتر از کل مسیر را پل و تونل تشکیل می‌دهد که این رقم حدود ۳۰ درصد از پروژه است. آن طور که در روزهای اول اجرایی‌شدن پروژه مطرح شد، قرار بود طویل‌ترین تونل ریلی کشور و منطقه به طول ۴۶۰۰ متر در این مسیر ساخته شود. همچنین هفت ایستگاه در مسیر این خط آهن قرار دارد که با ساخت و تکمیل و بهره‌برداری از آنها، نه تنها لرستان بلکه کل کشور متحول می‌شود. خط آهن خرم‌آباد - دورود بخش‌های دیگری در بروجرد، الیگودرز و پلدختر به اندیمشک دارد که باید حتما تکمیل شود که به سرانجام‌رسیدن این طرح نقش موثر و شگرفی در بخش‌های مختلف به‌خصوص در حوزه صنعت، محصولات کشاورزی، صنایع و صنعت گردشگری خواهد داشت.

موانع هستند و نیستند!

راه‌آهن لرستان جزو هفت ابرپروژه برتر کشور قرار گرفته که سه میلیارد دلار از محل تهاتر نفت برای آن در نظر گرفته شده و بالاترین رقم با ۱/۲ میلیارد دلار مربوط به آن است.

وقتی در آذر ۱۴۰۰ حجت‌الاسلام سید ابراهیم رئیسی در سفر استانی خود به لرستان رفته بود در دیدار با اقشار مختلف مردم این منطقه تاکید کرد مساله ریل و راه‌آهن باید جزو مصوبات سفر باشد چراکه این قضیه سال‌ها پیش باید حل می‌شد، نه این که امروز موجب نگرانی مردم شود. در آن زمان رئیس جمهور تاکید داشت باید زمان‌بندی اجرای راه‌آهن دورود- خرم‌آباد در عرض ۱۰روز مشخص شود، زیرا این پروژه جزو موارد حقه مردم لرستان و از عقب‌ماندگی‌هایی به شمار می‌آید که باید در کمترین زمان جبران شود.

از آن زمان پیگیری‌های بسیاری در خصوص راه‌آهن لرستان و اجرای مصوبه سفر رئیس جمهور صورت گرفت اما مسائل حقوقی، اسنادی و البته تامین اعتبار مالی موجب طولانی‌شدن روند شد. هر چند در این مدت بازدیدهای متعددی صورت گرفت و روش‌های مختلفی برای تامین اعتبار مورد بررسی قرار گرفت اما واقعیت این است که هنوز کاری انجام نشده و همچنان مسئولان فقط روی حرف خودشان که «موانع برطرف شده است» تاکید دارند و دیگر هیچ!

پروژه‌ای منحصربه‌فرد

سال ۱۴۰۰ زنده‌یاد رستم قاسمی، وزیر وقت راه و شهرسازی دولت سیزدهم با سفر به لرستان از کارگاه دو پروژه راه‌آهن دورود - خرم‌آباد - اندیمشک و دورود - بروجرد - ملایر بازدید و اذعان کرد راه‌آهن دورود – خرم‌آباد یکی از پروژه‌های مهم کشور و علاوه بر این که یکی از خواسته‌های مردم استان است، یک پروژه ملی و جزو کریدورهای اصلی راه‌آهن کشور به شمار می‌رود. به گفته وزیر، این پروژه بسیار سخت و ویژه است چراکه کمتر راه‌آهنی در کشور وجود دارد که ۳۰ درصد آن را تونل و ابنیه بزرگ تشکیل دهد با این حال پیش‌بینی می‌شود ظرف سه سال به اتمام برسد. وی به کمبود اعتبار طرح راه‌آهن خرم‌آباد صحه گذاشت و تایید کرد این پروژه در سال‌های گذشته به علت مشکلات مالی تقریبا تعطیل بوده است، البته مرحوم قاسمی همان موقع این قول را هم داد که اعتباراتی با سفر استانی رئیس جمهور به این طرح تخصیص می‌یابد. اما عمرش کفاف نداد تا بگوید اعتبارات از کجا تامین و کارها چطور عملیاتی خواهد شد.

برش

اتصال ایران به ایران

لرستان از نظر موقعیت جغرافیایی و قرارگیری در مسیر ترانزیتی شمال به جنوب و شرق به غرب کشور، جایگاه ممتازی در صنعت حمل و نقل دارد اما تاکنون به دلیل فقدان زیرساخت‌های ریلی، آن طور که باید نقش چندانی در این زمینه ایفا نکرده است.

از مجموع بیش از ۸۰۰۰ کیلومتر راه ایجادشده در لرستان، بیش از ۶۰۰۰ کیلومتر روستایی است و حدود ۲۰۰۰ کیلومتر مابقی هم این استان را به خوزستان، کرمانشاه، همدان، ایلام، مرکزی، اصفهان و چهارمحال و بختیاری وصل می‌کند.

اما احداث راه‌آهن و اتصال لرستان به شبکه سراسری خطوط ریلی، علاوه بر افزایش ایمنی و راحتی در تردد، موجب تحول صنعت حمل و نقل این استان خواهد شد و اتصال تهران و نیمه شمالی کشور به بندر امام خمینی (ره) در جنوب را تسهیل می‌کند. با این تفاسیر با این که سال‌هاست در مورد این پروژه صحبت می‌شود و حتی دولت سیزدهم هم عنوان کرد یکی از طرح‌های مهمش در لرستان تکمیل راه‌آهن آن است، اما هنوز اتفاق خاصی در این زمینه رخ نداده است.

مشکلات روی زمین مانده

طی یک دهه اخیر پروژه راه‌آهن لرستان با دو مشکل اساسی روبه‌رو بوده. نخست قراردادی که با پیگیری استاندار و نمایندگان و مدیران قرارگاه خاتم‌الانبیا و همکاری سازمان برنامه و بودجه باید حل می‌شد و مشکل دوم هم مثل تمام پروژه‌های دیگر، تامین اعتبار برای آن.

طی دو سال اخیر استاندار لرستان برای حل مشکل قراردادی این پروژه بیش از ۱۰ بار به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی مراجعه کرده است. مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل می‌گوید: «ریشه اصلی توقف پروژه، مشکل قرارداد آن بود که پس از حل مساله، قرارداد ابتدا به وزارتخانه و بعد به قرارگاه خاتم ابلاغ شد.» به گفته خیرا... خادمی، در بحث مالی هم تأمین اعتبار پروژه در قالب سایر منابعی که در اختیار وزیر راه بود پیش‌بینی شد و از محل منابع تهاتری که در اختیار است منبع خوبی در کنار بودجه خود پروژه اختصاص یافته است. مرحله اول این اعتبارات هم ابلاغ شده و امید است مراحل بعدی که مصوب شده نیز پرداخت شود. بر همین اساس در سال ۱۴۰۱ باید ۷۰۰ میلیارد تومان به لرستان می‌رسید.

۳ سال بی‌پایان

انگار این سه سال زمان برای اتمام راه‌آهن لرستان تمامی ندارد. از وزیر فقید دولت سیزدهم که در سال ۱۴۰۰ گفت پروژه در عرض سه سال نهایی شده و به بهره‌برداری می‌رسد، گرفته تا معاون وزیر راه و شهرسازی که سال ۱۴۰۱ عنوان کرد: «حداکثر زمانی که سازمان برنامه و بودجه برای تکمیل مسیر ریلی دورود- خرم‌آباد داده ۴۰ ماه است و باید در این مدت پروژه را تکمیل کنیم و تحویل دهیم.» معاون عمرانی استانداری لرستان چند روز پیش درجلسه بررسی پروژه‌های عمرانی با حضور علی نیکزاد، نایب‌رئیس مجلس در پلدختر گفت: «راه‌آهن دورود- خرم‌آباد بعد از سال‌ها تعطیلی با پیگیری‌های متعدد و تأمین منابع مالی دوباره فعالیت خود را شروع کرده و امیدواریم طی سه سال آینده به بهره‌برداری برسد.» اما احمدرضا دالوند حرف‌های دیگری هم زد که کمی تامل‌برانگیز بود. به خصوص وقتی که گفت: «به زودی در سفر دوم رئیس جمهور به لرستان راه‌آهن پلدختر- اندیمشک کلنگ‌زنی خواهد شد!» یعنی عملا همه چیز به روز اول برگشت و کارها باید از ابتدا شروع و مسئولان به خانه کلنگ‌زنی برگردند.

حل سودوکو ۴۳۷۶

۲	۷	۳	۶	۵	۴	۹	۸	۱				۳	۴	۵	۸	۶	۲	۹	۷	۱
۵	۹	۶	۲	۱	۸	۳	۷	۴				۱	۲	۸	۷	۳	۹	۵	۶	۴
۸	۱	۴	۷	۳	۹	۲	۶	۵				۶	۹	۷	۴	۵	۱	۲	۳	۸
۴	۵	۲	۱	۸	۶	۷	۹	۳				۷	۵	۱	۳	۴	۶	۸	۲	۹
۳	۶	۱	۹	۷	۵	۸	۴	۲				۲	۳	۹	۱	۸	۷	۴	۵	۶
۷	۸	۹	۴	۲	۳	۵	۱	۶				۴	۸	۶	۲	۹	۵	۳	۱	۷
۶	۴	۵	۸	۹	۲	۱	۳	۷	۹	۵	۴	۸	۶	۲	۵	۱	۴	۷	۹	۳
۱	۳	۸	۵	۶	۷	۴	۲	۹	۷	۸	۶	۵	۱	۳	۹	۷	۸	۶	۴	۲
۹	۲	۷	۳	۴	۱	۶	۵	۸	۲	۱	۳	۹	۷	۴	۶	۲	۳	۱	۸	۵
						۹	۶	۴	۳	۲	۱	۷	۸	۵						
						۳	۱	۵	۸	۷	۹	۴	۲	۶						
						۷	۸	۲	۴	۶	۵	۳	۹	۱						
۱	۹	۶	۲	۴	۵	۸	۷	۳	۶	۴	۲	۱	۵	۹	۸	۳	۶	۷	۲	۴
۸	۲	۷	۳	۱	۹	۵	۴	۶	۱	۹	۷	۲	۳	۸	۹	۴	۷	۱	۵	۶
۳	۴	۵	۷	۶	۸	۲	۹	۱	۵	۳	۸	۶	۴	۷	۲	۱	۵	۳	۸	۹
۹	۶	۲	۱	۸	۷	۴	۳	۵				۳	۱	۵	۶	۹	۸	۴	۷	۲
۷	۵	۱	۶	۳	۴	۹	۸	۲				۹	۲	۶	۴	۷	۱	۵	۳	۸
۴	۸	۳	۵	۹	۲	۶	۱	۷				۸	۷	۴	۳	۵	۲	۹	۶	۱
۲	۱	۸	۴	۷	۶	۳	۵	۹				۵	۹	۲	۱	۶	۳	۸	۴	۷
۵	۳	۴	۹	۲	۱	۷	۶	۸				۷	۶	۱	۵	۸	۴	۲	۹	۳
۶	۷	۹	۸	۵	۳	۱	۲	۴				۴	۸	۳	۷	۲	۹	۶	۱	۵

برای حل جدول اعداد باید در هر مربع کوچک‌تر ۳ در ۳ هیچ عدد تکراری وجود نداشته باشد. همچنین هیچ عددی در یک سطر یاستون مربع بزرگ ۹ در ۹ تکرار نشده باشد.

سودوکو ۴۳۷۷

					۳												۳			
	۳	۸	۱				۷						۵	۶	۴				۱	
		۴			۵	۱	۲							۲			۶	۴	۹	
۹		۶		۴			۳					۴		۷		۹			۳	
			۶		۲										۶		۱			
	۲			۳		۶		۵					۲			۵		۶		۹
	۱	۷	۳			۸				۲			۷	۵	۱			۳		
	۶				۴	۳	۱			۶			۴				۸	۷	۵	
			۹						۷		۴				۲					
								۲				۵								
						۷	۸						۲	۱						
								۱				۸								
					۹				۹		۲						۱			
	۴	۷	۱				۲			۳			۱	۶	۷				۵	
		۸			۶	۱	۷			۴				۲			۶	۱	۷	
۲		۴		۵			۱					۶		۷		۱			۳	
			۴		۸										۶		۳			
	۵			۱		۸		۷					۸			۹		۶		۵
	۶	۲	۵			۷							۶	۴	۱			۳		
	۷				۴	۵	۳						۳				۲	۷	۹	
			۸												۳					