خبر

ساخت بزرگ‌ترین نیروگاه بیوگاز در مشهد

علی نجفی، معاون محیط‌زیست و خدمات شهری شهرداری مشهد گفت: شهرداری این شهر با مشارکت بخش خصوصی در حال ساخت بزرگ‌ترین نیروگاه بیوگاز کشور در مشهد است. وی افزود: این نیروگاه ۲ تا ۳ مگابایت قابلیت افزایش دارد. همچنین ساخت دستگاه زباله‌سوز را در دستور کار داریم که چهار شرکت توانمند در این حوزه ورود پیدا کردند. نجفی با اشاره به افزایش مشترکان جمع‌آوری پسماند ادامه داد: دراین زمینه اقداماتی نظیر توسعه جمع‌آوری هوشمند پسماند خشک انجام شده است که در این راستا مشترکین پنج برابر افزایش یافتند و از ۳۵ هزار به ۱۷۸ هزار نفر رسیده‌اند.

اجرای سامانه جامع کنترل و پایش زمین‌های زراعی

رئیس‌کل دادگستری آذربایجان غربی از تعیین ضرب‌الاجل برای اجرایی کردن سامانه جامع کنترل و پایش زمین‌های زراعی، باغات کشاورزی و اراضی ملی در استان خبر داد. ناصر عتباتی با اشاره به بیانات مقام معظم رهبری درخصوص اهمیت مقابله با تغییر کاربری اراضی زراعی گفت: این سامانه برای پوشش دادن نقاط ضعف در امر صیانت و حفاظت از اراضی ملی و کشاورزی بسیار خوب است و همه مجموعه‌ها باید خود را با آن تطبیق دهند و تا ۹ آذر باید این سامانه در تمامی نهادهای مرتبط اجرایی شود.

گزارش

مرزها، نیازمند رسیدگی ویژه دولت

سیداحمد هاشمی‌اشکا
گروه ایران

ایران دارای ۱۶ استان مرزی است که از میان آنها، ۹ استان مرز زمینی دارند و ۳ استان دارای مرز دریایی و ۴ استان هم از هر دو مرز بهره می‌برند.

در این میان، خراسان جنوبی با داشتن چهار شهرستان مرزی زیرکوه، نهبندان، سربیشه و درمیان ۳۶۰ کیلومتر مرز مشترک با افغانستان، به عنوان استانی مرزی شناخته شده و به دلیل موقعیت خود از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

مشکل اینجاست به‌رغم نقش حیاتی مرزنشینان در حفظ امنیت مرزها و مناطق مرزی، خراسان جنوبی آن‌گونه که باید مورد توجه قرار نگرفته و نیازمند نگاه ویژه مسئولان دولتی و امنیتی است.

پرداخت نشدن سهمیه سوخت مرزنشینی طی دو سال گذشته از مهم‌ترین دغدغه‌هایی است که آنان را تحت فشار قرار داده است.

خشکسالی‌های چند ساله بسیاری از نقاط مرزی را خالی از سکنه کرده و مهاجرت جوانان را رقم زده است.

هرچند دولت باهدف حمایت از معیشت مرزنشینان برنامه‌هایی اعم از سهمیه سوخت ساکنان این مناطق به‌خصوص کارت بارزگانی و سهیم شدن آنان در درآمدهای ارزی و صادرتی را در دست اجرا دارد اما توقف در اجرای طرح‌ها دغدغه‌ای جدی است.

در جلسه هیأت وزیران در هشتم تیر ۱۳۹۹، با هدف ارتقای توان اقتصادی ساکنان روستاهای مرزی شعاع ۲۰ کیلومتری مرز و تخصیص سهمی از درآمدهای حاصل از صادرات زمینی فرآورده‌های نفتی، تعیین سهمیه فروش سوخت به مرزنشینان، به تصویب رسید.

به موجب این مصوبه، از ابتدای سال ۱۳۹۹، سهمیه کل سوخت نفت گاز تخصیصی به ساکنان روستاهای مرزی در سال برابر ۴۵۰ میلیون لیتر نفت گاز برآورد شده‌است . همچنین سهمیه هر خانوار مرزنشین مشمول این تصویب‌نامه، در سال حداکثر ۱۵۰۰ لیتر نفت گاز تعیین شد.

قانون و بندهایش خوب بود اما از اواخر سال ۱۳۹۹ به بعد، دیگر عوائد سهمیه سوخت مرزنشینی برای مرزنشینان خراسان جنوبی واریز نشده و به‌رغم وعده‌های چندباره، با گذشت دو سال هیچ خبری از پرداخت آن نیست.

البته مردم خراسان جنوبی دردهای دیگری هم دارند و یکی از آنها تعطیلی یا نیمه‌تعطیلی بازارچه‌های مرزی است که باعث فشار اقتصادی بزرگی به مرزنشینان این استان شده و آنها را به‌شدت به چالش کشیده است.

این بازارچه‌ها که می‌توانند به منبع بزرگی برای کسب درآمد تبدیل شوند و اقتصاد استان را متحول کنند، حالا با تصمیماتی که از سوی افغانستان اتخاذ شده، درهای‌شان قفل است و شاید با مذاکرات و رایزنی‌ها بتوان یکبار دیگر آنها را به چرخه خریدوفروش و کسب درآمد مرزنشینان بازگرداند.

نباید فراموش کنیم که در تمام کشورها، استان‌ها و مناطق مرزی از اهمیت بالایی برخوردارند و برنامه ویژه‌ای برای این نقاط طراحی و اجرا می‌شود.

ایران به‌دلیل گستردگی سرزمینی و داشتن استان‌هایی که با کشورهای مختلف هم‌مرز هستند، رسیدگی به وضعیت آنها باید در صدر کارها باشد.

«۱۴۰۱» رکورد تصادفات جاده‌ای را می‌زند

بر اساس قانون برنامه ششم توسعه
قرار بود سالانه ۱۰ درصد از میزان تلفات جاده‌ای کم شود!

حوریه ملکی
گروه ایران

چند سالی که کرونا بی‌محابا در استان‌های مختلف ایران جولان می‌داد و حضورش باعث کاهش شدید رفت و آمدها و آمار نزدیک به صفر مسافرت‌ها شده‌بود، مسئولان پیوسته از کاهش میزان تصادفات و پایین آمدن رقم مرگ و میرهای جاده‌های می‌گفتند. کرونا آن‌قدر قدرت کثیفش را تحمیل کرده‌بود که هر کشته ناشی از آن با ده‌ها فوتی دیگر برابری می‌کرد. اما حقیقت این بود که وضعیت جاده‌ها بهتر و مشکلات آنها رفع نشده‌بود، بلکه این شهروندان بودند که در خانه و شهر خود مانده‌بودند و با خالی شدن جاده‌ها تصادفات هم کم شده‌بود. از اواسط ۱۴۰۰ و به خصوص آغاز سال ۱۴۰۱ هنوز کرونا کاملا رخت بر نبسته‌بود که با افزایش جابه‌جایی‌ها و مسافرت هموطنان از شهری به شهر دیگر، معلوم شد بازی مرگ و جاده‌ها همچنان ادامه دارد. گواه این ادعا همین بس که فقط در سال ۱۴۰۰ که کرونا در حال فروکش بود ۱۶هزار و ۷۷۸ نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست دادند. رقمی که در مقایسه با سال ۹۸ با ۹ درصد افزایش تعداد مصدومان را هم به ۳۱۷ هزار و ۱۲۰نفر رساند.

سالانه، حوادث رانندگی موجب مرگ یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفر و آسیب‌دیدگی بیش از ۵۰ میلیون نفر در سراسر جهان می‌شود. در کشورهای کم‌درآمد و کشورهای با درآمد متوسط، تصادفات علت مرگ حدود ۱۳درصد فوت‌شدگان و معلولیت ۳۴ درصد افرادی است که دچار ناتوانی‌های جسمی و نقص عضو شده‌اند. در ایران حوادث رانندگی دومین علت مرگ و میر بعد از بیماری‌های قلب و عروق به شمار می‌روند و بر همین اساس یکی از کشورهای دارای بیشترین نرخ مرگ و میر ناشی از حوادث رانندگی در دنیاست.

ایران در قاره آسیا هفتمین کشور با میزان مرگ و میر جاده‌ای بالا و در مقایسه با امن‌ترین کشورهای جهان، بعضا سالانه تا ۱۰ برابر آنها در جاده‌هایش کشته می‌دهد.

براساس برآوردهای آماری سازمان پزشکی‌قانونی کشور، تعداد متوفیان ناشی از سوانح رانندگی در سه سال از ۹۶ تا ۹۸ در محدوده ۱۷هزار نفر بوده و با شیوع کرونا این رقم به شدت کاهش یافت. ولی آمارهای چند ماه اول سال ۱۴۰۱ نشان می‌دهد دوباره و با سرعت بیشتری در حال رکوردشکنی در این زمینه هستیم.

هر ۲۰ دقیقه یک فوتی

مشکلات مردم، رانندگان و کاربران جاده‌ها در استان‌های مختلف کشور خیلی زیاد است. از کیفیت پایین جاده‌ها و آسفالت نامناسب گرفته تا راه‌هایی که با شروع فصل بارندگی بارها و بارها مسدود می‌شوند.

وجود نقاط حادثه‌خیز به بلای بزرگی تبدیل شده و تردد در جاده‌های ناایمن و خطرناکی که سالانه موجب تصادفات دلخراش می‌شود، شمار زیادی از هموطنان را به کام مرگ می‌کشاند.

بر اساس اعلام نیروی انتظامی حدود ۶/۵ درصد درآمد ناخالص ملی کشور صرف هزینه‌های تصادفات رانندگی می‌شود و آمارهای منتشرشده از سوی سازمان جهانی بهداشت نشان می‌دهد در ایران تقریبا هر ۲۰ دقیقه، یک نفر در حوادث رانندگی فوت می‌کند؛ یعنی سالانه ۴۵۰ نفر به ازای هر یک میلیون نفر.

قربانیان اصلی این حوادث، اغلب بین ۱۵ تا ۴۴ ساله و به ویژه جوانان هستند. تعداد تصادفات رانندگی، کشته‌شدگان، مجروحان و هزینه‌هایی که از این راه به کشور وارد می‌شوند به حدی زیاد است که باید از هر تدبیر و تجربه موفق جهانی برای کاهش این آمار بهره گرفت.

مکث

کاهش تصادفات در برنامه ششم توسعه

بر اساس قانون برنامه ششم توسعه، باید حوادث رانندگی به ازای هر ۱۰هزار دستگاه وسیله نقلیه، ۳۱درصد کاهش یابد و از طرفی سالانه ۱۰درصد میزان تلفات ناشی از تصادفات نیز کم شود، همچنین طبق مصوبه هیأت وزیران در مراکز شهرها و شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر نیز باید سالانه ۱۰ درصد از آمار تصادفات کاهش یابد.

همچنین در ماده ۱۲۳ قانون مذکور آمده‌است: «دولت مکلف است اقدامات و سازوکار لازم برای کاهش تلفات حوادث رانندگی با تاکید بر تجهیز و تقویت پلیس راهنمایی و رانندگی، ارتقای کیفیت ایمنی وسایط نقلیه، تقویت و تکمیل شبکه‌های امدادرسانی و فوریت‌های پزشکی، اصلاح نقاط حادثه‌خیز جاده‌ای و توسعه فرهنگ صحیح ترافیکی را فراهم کند؛ به نحوی که تلفات حوادث رانندگی نسبت به تعداد ۱۰هزار دستگاه خودرو تا پایان برنامه ۳۱ درصد کاهش یابد.»

علاوه بر این در بخشی از ماده ۱۶۲ قانون برنامه پنجم توسعه آمده‌است: «دولت موظف است ساز و کارهای قانونی لازم برای کاهش سالانه ۱۰درصد میزان تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور در طول برنامه را فراهم کند.»

از اجرایی نشدن قانون همین بس که بدانیم در سال ۱۳۸۹ تعداد تلفات جاده‌ای برابر ۲۳ هزار و ۲۴۹ نفر بود و اگر سالی ۱۰ درصد از این رقم کم می‌شد در عرض ۱۰ سال باید به رقمی حدود صفر می‌رسیدیم. اما فقط در سال ۱۴۰۰ که کرونا در حال فروکش بود ۱۶ هزار و ۷۷۸ نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست دادند که در مقایسه با سال ۹۸ که آمار تلفات ۱۵ هزار و ۳۹۶ نفر بود، ۹ درصد افزایش را نشان می‌دهد. البته فراموش نکنیم در سال گذشته ۳۱۷ هزار و ۱۲۰ نفر هم مصدوم شدند. این در حالی است که جاده‌ها هم مملو از خودرو شده‌اند و در کنار تصادفات، آلودگی‌ها هم به نوبه خود قربانی می‌گیرند.

گذر

دوباره خون جلوی چشم جاده‌ها را گرفت

تصادفات جاده‌ای از عوامل مهم مرگ و میر در ایران است که طی دهه‌های اخیر باعث کشته‌شدن تعداد زیادی از هموطنان و داغدار شدن خانواده‌های کثیری شده است. وقتی به آمار کشته‌شدگان نگاه می‌کنیم از هر صنف و جایگاهی در آن وجود دارد و این موضوع نشان می‌دهد جاده‌ها به هیچ‌کس رحم نمی‌کنند. گروهی از متوفیان جزو سرمایه‌های کشور بودند که دیگر نمی‌توان به این سرعت جایگزینی برای آنها یافت. اما مشکل آنجاست که با اطلاع از تمام کاستی‌ها هنوز اقدامی شایسته در جهت کاهش تصادفات و به تبع آنها، مرگ و میرهای جاده‌ای صورت نگرفته است.

مقایسه آمار تصادفات جاده‌ای ۲ ماه اول ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱

مقایسه تعداد جان‌باختگان

با توجه به روند کاهشی کرونا در کشور و شروع مجدد سفرهای بین‌شهری پیش‌بینی می‌شد روند تصادفات به روند قبل از کرونا بازگردد. بر همین اساس بیشترین افزایش متوفیان مربوط به:

- **استان سمنان با ۱۶۶ درصد**
- **خراسان‌شمالی با ۱۲۵ درصد**
- **قزوین با ۹۴ درصد**
- **زنجان با ۶۹ درصد**
- **آذربایجان‌غربی با ۶۵ درصد**

دارای بیشترین افزایش کشته‌شدگان بودند.

- **از نظر تعداد کشته‌ها، استان تهران با ۱۳۶ کشته در صدر قرار دارد و با رشد ۴۷ درصدی بدترین عملکرد را به خود اختصاص داده است.**

این رتبه در سال ۱۴۰۰ به فارس اختصاص داشت امسال به همراه سیستان و بلوچستان بیش از ۱۰۰ کشته به ثبت رسانده اند.

مقایسه تعداد مصدومان

با مقایسه آمار تصادفات جاده ای در حوزه کاهش تعداد مصدومان حوادث جاده‌ای فقط یک شگفتانه وجود دارد و آن هم این‌که زنجان تنها استانی است که کاهش مصدومان را نشان می‌دهد. اما در بقیه نقاط شرایط همچنان بغرنج است.

- **استان قزوین با ۱۱۷ درصد رشد در تعداد مصدومان شگفتی‌ساز این بخش است.**
- **چهارمحال و بختیاری با ۸۲ درصد و مرکزی با ۷۹ درصد با افزایش مصدومان زیادی روبه‌رو بودند.**
- **از نظر تعداد مصدمان باز هم تهران با ۳۲۹۱ نفر یکه‌تاز میدان است.**
- **خراسان‌رضوی با ۲۷۴۵ نفر، اصفهان با ۲۳۳۳ نفر و فارس با ۱۹۱۶ مصدوم در رتبه‌های بعدی قرار دارند.**

کل متوفیان در دو ماه اول ۱۴۰۱ با رشدی ۱۸درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰ از ۱۱۹۴ به ۱۴۱۵ نفر رسیده و تعداد مصدومان نیز در همین مدت با رشدی ۲۹ درصدی از ۲۲۳۳۸ نفر به ۲۸۹۱۴ نفر رسید. هنوز هم مسئولان اظهار امیدواری می‌کنند با اقدامات پیشگیرانه‌ای که در آینده صورت می‌گیرد، در کنار اصلاح قوانین و بهبود ایمنی خودروها و راه‌ها، شاهد کاهش مرگ و میرها و مصدومیت‌ها در آینده باشیم. اما کسی نمی‌گوید این وظیفه بر عهده چه سازمان و نهادهایی است و چه کسانی باید پاسخگوی کم‌کاری‌ها باشند.

حل سودوکو ۴۲۵۳

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

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

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

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

سودوکو ۴۲۵۴

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

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

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