خبر

طرح کاشت یک میلیارد درخت طی ۴ سال

عباسعلی نوبخت، رئیس سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور گفت: با دستور رئیس‌جمهور و حمایت وزیر جهادکشاورزی طی یک برنامه چهارساله یک میلیارد اصله نهال تولید و با مشارکت مردم کاشته می‌شود. تشکیل کمیته علمی و حضور استادان دانشگاه و بخش تحقیقات برای اجرای این طرح، پشتوانه علمی محکمی برای انجام این کار مهم است. رسانه‌ملی و آموزش و پرورش به عنوان دستگاه‌های فرهنگ‌ساز نقشی بسیار مهم و پررنگ در نهضت درختکاری دارند.

طراحی اپلیکیشن‌های گردشگری برای زائران

مرتضی گواهی، سرپرست شرکت گردشگری شهرداری مشهد با اشاره به این‌که حرم امام رضا(ع) همواره در مشهد اولویت و محور است و تمامی فعالیت‌ها حول این محور می‌چرخد اما زیرساخت‌های گردشگری مناسبی نیز در محلات مشهد وجود دارد که به‌دلیل ناشناخته بودن، بسیاری از آن بی‌خبرند، گفت: در این راستا اپلیکیشن‌های کاربردی گردشگری برای زائران امام رضا(ع) طراحی شده که هنگام تشرف می‌توانند از این نرم‌افزار استفاده کنند.

یادداشت

مرگ طبیعت زیر خروارها وعده زباله‌ای

رضا نقیلو
گروه ایران

خیلی سخت نیست که بدانیم چقدر زباله در مازندران تولید می‌شود. یک جست‌وجوی کوتاه نشان می‌دهد روزانه حدود ۳۰۰۰ تن و در زمان تعطیلات و اوج مسافرت‌ها حدود ۷۰۰۰ تن زباله روزانه در این استان تولید و جمع‌آوری می‌شود. زباله‌هایی که چون برنامه‌ای برای بازیافت یا سوزاندن آنها وجود ندارد حالا بیش از ۳۰کوه عظیم متعفن در این منطقه سرسبز به‌وجود آورده‌اند. کوه‌هایی که خود تولیدکننده شیرابه‌هایی هستند که زمین و موجودات روی آن را هر لحظه آلوده و آلوده‌تر کرده و از بین می‌برند.

از جمله عوامل به‌وجود آمدن چنین شرایط سختی برای مازندران و تبدیل زباله‌هایش به بحران که حل آن از عزم ملی هم خارج شده را باید در سوءمدیریت‌ها و بی‌تدبیری‌ها دید. مدیرانی که فقط از پشت میز وعده می‌دهند و هرگز برنامه و اقدام عملی ندارند.

به‌عنوان مثال نیروگاه زباله‌سوز نوشهر که نخستین نیروگاه زباله‌سوز کشور بود در سال ۱۳۹۰ در زمینی به مساحت ۲ هکتار در منطقه «پلنگ چال» با هدف امحای ۲۰۰ تن زباله‌های تولیدی شهرستان‌های نوشهر، چالوس و کلاردشت و تولید ۳ مگاوات برق در ساعت، کلنگ‌زنی شد و آن‌طور که مسئولان وقت وعده دادند باید در عرض دو سال به بهره‌برداری می‌رسید.

اما این پروژه هم مانند هزاران طرح و پروژه دیگر هرگز در زمان مقرر آماده نشد و سال‌های ۹۵ ، ۹۷ و ۹۸ زمان‌های بعدی برای افتتاح اعلام شد.

نهایتا در آذرماه سال ۹۹ بود که فرماندار نوشهر اعلام کرد: «بهره‌برداری رسمی از نیروگاه زباله‌سوز این شهرستان با حضور ویدئو کنفرانسی رئیس جمهور آغاز می‌شود.»

با این‌که رئیس جمهور بدون دیدن نیروگاه آن را افتتاح کرد اما در میزان آمادگی این مرکز برای ارائه خدمات همین بس که در خرداد ماه امسال معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار مازندران با اشاره به نیمه‌کاره بودن نیروگاه زباله‌سوز نوشهر گفت: «این پروژه بزرگ تا دو ماه آینده تکمیل می‌شود و ۲/۷ مگاوات برق تولید می‌کند.»

دردهای مازندران به نوشهر ختم نمی‌شود و شهرستان ساحلی بابلسر نیز وضعیت بهتری نسبت به دیگر شهرها ندارد. زباله در این شهرستان از حدود ۴۰ سال پیش تاکنون در کنار ساحل و مکانی بین پارکینگ ۷ و ۸ دفن می‌شود.

در گذشته که این مکان برای دفن زباله انتخاب شده بود، محلی در خارج از شهر و حاشیه محسوب می‌شد، ولی در سال‌های اخیر و با افزایش جمعیت و پیشرفت شهر، وارد بافت شهری شده و به همین دلیل مجتمع‌های عظیمی در اطراف آن ساخته شده است.

کمی آن طرف‌تر یعنی با نگاهی اجمالی به سه شهر پل‌سفید، زیراب و شیرگاه به خوبی می‌توان مشاهده کرد که مسئولان شهری در تفکیک زباله بسیار ضعیف عمل کرده و هرگز برنامه‌ای مدون و جامع برای این امر نداشته‌اند.

مسئولان مدعی می‌شوند رفع مشکلات پسماند جزو اولویت‌های آنهاست و چند روز پیش وقتی رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور سفری به مازندران داشت، گفت: «برای پرداخت اعتبار در راستای رفع معضل پسماند استان‌های شمال کشور مشکلی نداریم.» پس اگر این‌طور است چرا وضعیت پسماند به این مرحله بحرانی رسیده و حتی یک مرکز به صورت فنی و پیشرفته وجود ندارد!

ارومیه - تبریز، آزادراهی که تمام نمی‌شود!

یک دهه زمان برای احداث آزادراهی به طول ۱۶۴ کیلومتر!

سیداحمد هاشمی اشکا
گروه ایران

آزادراه ارومیه - تبریز از جمله طرح‌های زیربنایی حوزه راه در منطقه شمال‌غرب کشور محسوب می‌شود. این آزادراه در صورت تکمیل، علاوه بر کاهش ۱۰ کیلومتری فاصله بین دو شهر، بسترساز رشد و شکوفایی اقتصادی منطقه شمال‌غرب و توسعه صنعت گردشگری در مناطق پیرامون دریاچه ارومیه خواهد شد.

با توجه به همسایگی استان آذربایجان‌غربی با کشورهای ترکیه و عراق و کشورهای پرتعداد منطقه قفقاز، بهره‌برداری از آزادراه تبریز - ارومیه زمینه‌ساز ایفای نقش مؤثرتر منطقه شمال‌غرب در سیاست توسعه مناسبات منطقه‌ای ایران با همسایگان خواهد شد.

احداث آزادراه ارومیه - تبریز با هدف کاهش مسیر بین این دو شهر از سال ۱۳۹۱ آغاز شده‌است.

با این‌که مسئولان بارها و بارها زمانی را برای بهره‌برداری از این پروژه اعلام کرده‌اند اما تاکنون هیچ‌گونه تلاش قابل‌توجهی برای اتمام آن صورت نگرفته و در عوض، پیگیری اتمام این طرح را به وعده‌های انتخاباتی خودگره زده‌اند تا از این راه نظر شهروندان را جلب و آرای آنان را به نفع خود جمع کنند. از عوامل کندی و پیشرفت نکردن پروژه آزادراه ارومیه - تبریز، ناتوانی در جذب سرمایه‌گذار و پیگیری نکردن عملکرد پیمانکار برای اتمام آن است.

البته ناگفته نماند تعلل ۱۰ ساله در اتمام این طرح خیلی هم تعجب‌آور نیست زیرا تمام استان‌ها به وجود پروژه‌های بر زمین مانده و شکست‌خورده و ناکام عادت کرده‌اند و این را باید مدیون مسئولانی بود که فقط میزها را اشغال کرده‌اند و سوءمدیریت‌شان ضربه بزرگی به اعتماد مردم وارد کرده‌است.

جنگ بر سر نخواستن!

هم اکنون مدیریت ساخت آزادراه ارومیه - تبریز که از یک دهه پیش شروع شده در دست وزارت راه و شهرسازی است. اما تعلل در خلع ید پیمانکار و جذب سرمایه‌گذار جدید موجب کندی و توقف روند اجرای این طرح شده و آن را به یکی از چالش‌های اساسی و مطالبه جدی مردم تبدیل کرده‌است. پروژه آزادراه ارومیه - تبریز به طول تقریبی ۱۶۴ کیلومتر از شهر ارومیه آغاز و با گذر از پل میانگذر دریاچه ارومیه و جزیره اسلامی با عبور از سه راهی خاصبان و جنوب شهر سهند به شهر تبریز متصل می‌شود. این پروژه در شش قطعه اجرا می‌شود که قطعه اول و دوم آن در حوزه جغرافیایی آذربایجان‌غربی واقع شده و روند اجرای آن به اتمام رسیده‌است. به گفته مسئولان، از قطعه سوم به بعد که در استان آذربایجان‌شرقی واقع شده کارها به کندی پیش می‌رود اما حقیقت این است که بحث روی قطعه سوم که باید توسط کدام استان تکمیل شود، طرح را در بلاتکلیفی قرار داده‌است.

به دلیل واقع شدن این آزادراه در انتهای آذربایجان‌شرقی، عنوان می‌شود مزیتی اقتصادی برای این استان ندارد. با این‌که اتمام آزادراه ارومیه - تبریز مزیت اقتصادی و حمل و نقلی زیادی برای آذربایجان‌غربی دارد اما هنوز با وعده‌های مکرر، اراده‌ای برای رفع نواقص آن وجود ندارد.

وعده‌های سرخرمن

درست یک‌سال پیش در چنین روزهایی مدیرکل راه و شهرسازی آذربایجان‌غربی با اشاره به اهمیت تکمیل آزادراه ارومیه - تبریز گفت: «یکی از سیاست‌های اصلی این اداره‌کل، احصای پروژه‌های مختلف و جذب سرمایه‌گذار برای تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام است که در این راستا جذب سرمایه‌گذار به منظور تکمیل پروژه آزادراه محقق شد.»

به گفته سیدمحسن حمزه‌لو، هدف اصلی از جذب سرمایه‌گذار برای این آزادراه که شامل شش قطعه است؛ تکمیل قطعات ۱،۲ و ۴، احداث قطعات ۳، ۵ و ۶ و همچنین تکمیل تونل‌ها که مجموعا به طول ۱۵۱ کیلومتر است.

وی با اشاره به کلیات این سرمایه‌گذاری گفت: «موافقت اولیه انجام شده و هفته آینده (بهمن ۱۴۰۰) با حضور سرمایه‌گذار پروژه جلسه‌ای در تهران تشکیل خواهد شد. براساس قول مساعد سرمایه‌گذار، پیش‌بینی می‌شود این پروژه تا دو سال آینده تکمیل شود.»

حالا از دو سال زمانی که مدیرکل راه و شهرسازی آذربایجان‌غربی در مورد آن صحبت کرده بود، یک‌سال گذشته و هنوز آب از آب تکان نخورده‌است.

دو ماه پیش استاندار آذربایجان‌غربی در خصوص توقف فاز سوم آزادراه ارومیه - تبریز گفت که مشکلات مربوط به پیمانکار این آزادراه برطرف شده و در آذرماه تعیین تکلیف خواهد شد.

محمدصادق معتمدیان عنوان کرد که عملیات احداث فاز سوم بزرگراه ارومیه - تبریز تا هفته بعد آغاز می‌شود.

این حرف‌های استاندار در شرایطی مطرح شد که اردیبهشت امسال مرحوم رستم قاسمی، وزیر راه و شهرسازی سابق در بیست و یکمین سفر هیات دولت به آذربایجان‌غربی و در بازدید از قطعه سوم آزادراه ارومیه - تبریز، گفته بود: « برای از سرگیری تونل و پروژه این طرح که به هر دلیلی سال‌هاست متوقف شده، باید جلسه‌ای برای تعیین تکلیف ادامه کار با بنیاد تعاون ناجا برگزار شود. بالاخره باید معلوم شود این پروژه را ادامه می‌دهند یا رغبت ندارند که به نظر می‌رسد با شرایط فعلی تمایلی به ادامه پروژه ندارند.» وی تصریح کرده بود: «به زودی جلسه ویژه این پروژه را در تهران برگزار خواهیم‌کرد. باید این آزادراه تعیین‌تکلیف شده و با حضور نمایندگان هر دو استان مجاور بررسی‌ها انجام پذیرد. آزادراه ارومیه - تبریز ردیف معلوم و مشخصی دارد و بخشی از آن نیز مربوط به سرمایه‌گذاری است.»

بلاتکلیفی تونل ها

گرچه احداث آزادراه ارومیه - تبریز یک دهه به طول انجامیده و هنوز هیچ خبری از اتمام و بهره‌برداری از آن نیست اما برای روستاهای مسیر حد فاصل ارومیه تا پل میان‌گذر، مشکلات زیادی به وجود آورده است. ساکنان این مناطق برای عبور و مرور به‌دلیل نبود تقاطع یا راه مناسب هر روز با معضلات زیادی روبه‌رو هستند و در همین راستا شورکند یکی از روستاهایی است که ساکنان آن و ده‌ها روستا که راه شورکند مسیر ورودی آنهاست به‌دلیل حل نشدن مشکل راه دسترسی، به سختی رفت و آمد می‌کنند.

مهم‌ترین بخش این پروژه مربوط به تونل ۲۲۰۰ متری است که در صورت اتمام، شاهد کاهش ۱۰ تا ۱۲ کیلومتری مسیر بین ارومیه و تبریز خواهیم بود که با توجه به روند بسیار کند عملیات اجرایی آن به نظر می‌رسد نباید به این زودی‌ها منتظر بهره‌برداری از این طرح فاخر باشیم!

همه به فکر عوارض!

آذرماه ۹۹ سرپرست طرح‌های آزادراهی شمال غرب کشور با بیان این‌که وضعیت مسیر ارومیه به تبریز گستردگی خاص خود را دارد و مسیر آن از ارومیه به میان‌گذر به اتمام رسیده، گفت: قطعه دوم این مسیر از پل میان‌گذر و در حد فاصل جزیره اسلامی ۲ تونل با پیشرفت فیزیکی ۱۵ درصد دارد که متاسفانه مدتی راکد و تعطیل بوده است.

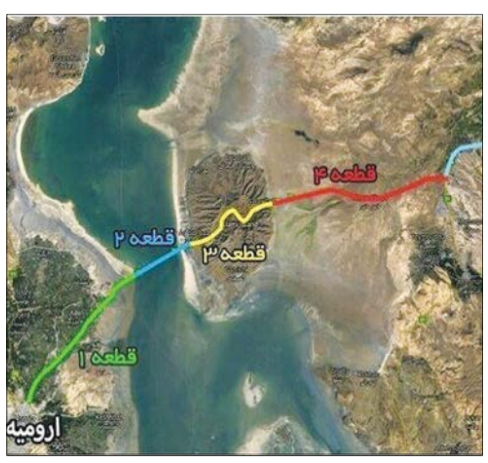
ناصر بصیری ادامه داد: از مدتی قبل فعالیت اجرای این مسیر بیشتر شده ضمن این‌که عملیات اجرایی قطعه سوم نیز به تازگی آغاز و قطعه چهارم نیز بهره‌برداری شده است. البته فعلا برای آزادراه شدن مسیر به‌خصوص حد فاصل ارومیه تا پل میان‌گذر به توافق نرسیده‌ایم که در این خصوص باید با شرکت سرمایه‌گذار به جمع‌بندی برسیم و این اتفاق تا پایان سال به سرانجام خواهد رسید.

وی تاکید کرد: اگر قرار بر آزادراه شدن کل طول مسیر باشد با توجه به جدا بودن پیمانکاران باید در هر قطعه عوارض جداگانه‌ای ایجاد شود.

پاسکاری قطعه سوم

وحید جلال‌زاده، یکی از نمایندگان مردم ارومیه در مجلس شورای اسلامی با بیان این‌که قطعه اول این آزادراه از پل ابوذر تا ابتدای میان‌گذر دریاچه ارومیه اجرا شده به جام‌جم می‌گوید: قطعه دوم نیز از میان‌گذر شهید کلانتری تا عوارضی در حال اجراست.

این مسئول با انتقاد از عدم تحقق وعده‌های وزارت راه در آزادراه ارومیه - تبریز تصریح می‌کند: با وجود وعده‌های وزارت راه در سفر اردیبهشت ماه امسال هیات دولت به استان، هنوز هیچ اقدام عملی در زمینه باز شدن قفل این آزادراه انجام نشده است. قطعه سوم تا ششم این آزادراه در محدوده آذربایجان شرقی و قطعه اول و دوم این طرح در آذربایجان غربی قرار دارد. اجرای قطعه سوم که از بخش‌های مهم این آزادراه به شمار می‌رود بین دو استان پاسکاری می‌شود. در این مسیر دو تونل رفت و برگشت باید اجرایی شود که هنوز اقدام قابل توجهی در این زمینه صورت نگرفته است.



حل سودوکو ۴۳۱۸

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

۸	۱	۶
۳	۹	۴
۲	۵	۷

۸	۳	۷
۱	۴	۶
۵	۲	۹

۹	۶	۱
۷	۲	۵
۴	۸	۳

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

۴	۵	۲
۹	۳	۸
۶	۱	۷

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

سودوکو ۴۳۱۹

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.

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

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

۷		۲
	۸	
۱		۸

	۹	
۹		

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

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

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