خراسان روزنامه صبح ایران
سه‌شنبه ۲۳ خرداد ۱۳۹۶ . ۱۸ رمضان ۱۴۳۸ . شماره ۱۹۵۵۸

محور بجنورد- جنگل گلستان؛ رتبه اول در ترددهای جاده‌ای خراسان شمالی

حیدرزاده- خراسان شمالی دارای ۴ محور ورودی و خروجی وسایل نقلیه است که از این تعداد محور بجنورد- جنگل گلستان رتبه اول ترددها را به خود اختصاص داده است. «سعید سبحانی» معاون حمل و نقل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان شمالی گفت: در ۲ ماه نخست امسال ۲۱ درصد ورودی وسایل نقلیه به استان و ۲۵ درصد خروجی وسایل نقلیه از استان مربوط به محور بجنورد- جنگل گلستان است.

یادداشت شفاهی

حسین قاسمی نژاد- کارشناس ارشد حمل و نقل

توسعه اقتصادی با عبور از پل مستحکم حمل و نقل

حمل و نقل یکی از مهم ترین عوامل شکل دهنده جوامع پیشرفته امروزی است. نقش اساسی حمل و نقل در شکل گیری ساختار اقتصادی جوامع، موجب شده که همواره در بحث رشد اقتصادی کشورها به نقش زیرساخت حمل و نقل توجه زیادی شود. امروزه بر کسی پوشیده نیست که راه رسیدن به فرایند توسعه اقتصادی، تنها با عبور از پل مستحکمی به نام حمل و نقل امکان پذیر است؛ از این رو می توان با اطمینان گفت که حمل و نقل یکی از اصلی ترین ارکان زیر بنایی کشورهای پیشرفته و در حال توسعه به شمار می آید؛ موضوعی که همواره مورد توجه ویژه است. حمل و نقل و راه شریانی دیگر اجزای خدماتی، بازرگانی، صنعتی و کشاورزی را در ۲ سطح ملی و بین المللی به هم پیوند می دهد و تأثیرات عمیقی بر رشد و توسعه این بخش ها می گذارد؛ بخش هایی که در حقیقت رشد و نزول اقتصاد یک کشور بستگی مستقیم به عملکرد هر یک از آن ها دارد. در سال های اخیر در کشورهای توسعه یافته به دلیل پیشرفت ها و تحولات ایجاد شده در زمینه های تجارت الکترونیک و توجه خاص به آثار خارجی، این زیرساخت به‌ویژه در حوزه محیط زیست، موجب گسترش دیدگاهی مبنی بر کمرنگ تر شدن رابطه سرمایه گذاری در حوزه زیرساخت حمل و نقل و رشد اقتصادی در بین کارشناسان شده، اما این دیدگاه در کشورهای در حال توسعه که این زیرساخت در آن ها هنوز گسترش کافی نیافته است، نمی تواند درست باشد. زیرساخت های حمل و نقلی سرمایه با دوامی برای شهرها، استان ها، کشور و حتی سطوح بین المللی است. سرمایه موجود در بخش حمل و نقل شامل راه‌ها، خطوط ریلی، بنادر و فرودگاه‌هاست که باید به طور جداگانه برای هریک برنامه مدون و توسعه ای داشت. یکی از نکات مهم در توسعه زیرساخت های حمل و نقلی این است که درصد بالایی از رشد اقتصادی ایجاد شده در کشور ناشی از آثار ثانویه سرمایه گذاری دولت در زیرساخت حمل و نقل است؛ به عبارتی گسترش زیرساخت ها اثر مستقیم بر رشد دارد. به طوری که با افزایش سرمایه گذاری در زیرساخت حمل و نقل، هزینه های تولید در بخش های مختلف کاهش و در نتیجه در همان سطح از هزینه‌های سرمایه‌ای تولید افزایش می‌یابد، از طرفی کاهش هزینه‌ها منجر به افزایش سرمایه گذاری بخش خصوصی و در نتیجه رشد اقتصادی خواهد شد. از این رو تقویت زیر ساخت های ارتباطی در حوزه های مختلف حمل و نقل می تواند به سادگی راه توسعه اقتصادی کشور را هموار کند. با توجه به ماهیت و نوع تأثیر گذاری این زیرساخت و هم چنین موقعیت استراتژیک کشور، می توانیم با سرمایه گذاری و ایجاد سیستم حمل و نقل ایمن، سریع و کارآمد، رشد و توسعه اقتصادی کشور را با شتاب بیشتری پیش ببریم. از این رو پیشنهاد می شود دولت با اتخاذ سیاست‌هایی، امکان توسعه این زیرساخت ها را در مناطق مختلف کشور به گونه‌ای فراهم سازد که تمامی مناطق کشور با توجه به شرایط و ویژگی های جغرافیایی، اقتصادی و اجتماعی خود از حداقل امکانات حمل و نقلی برخوردار باشند. همچنین با سرمایه گذاری و ایجاد سامانه حمل و نقل کارآمد، ضمن ارتقای جایگاه خود در منطقه؛ می توانیم رشد و توسعه اقتصادی را با شتاب بیشتری پیش ببریم. همچنین با سرمایه گذاری و ایجاد سامانه حمل و نقل کارآمد، ضمن ارتقای جایگاه خود در منطقه می توانیم رشد و توسعه اقتصادی را با شتاب بیشتری پیش ببریم. کشورهای پیشرفته به موازات سرمایه گذاری در بخش های مختلف اقتصادی، در امر حمل و نقل نیز سرمایه گذاری کرده و به نتایج خوبی دست یافته اند. یکی از عوامل مهم در توسعه اقتصادی هر منطقه ایجاد و نگهداری شبکه راه‌های استانی است که در بهبود اوضاع بازرگانی، صنعتی و کشاورزی حائز اهمیت است. راه‌ها، مهم‌ترین ابزار رسیدن به توسعه در هر منطقه‌ای به حساب می‌آید و رشد صنعتی و گردشگری یک منطقه با راه‌های مناسب چندین برابر می‌شود و دروازه‌های پیشرفت به روی منطقه گشوده خواهد شد. جاده‌ها از دیرباز به عنوان یکی از اهرم های تاثیر گذار در فرآیند رشد و توسعه اقتصادی هر کشور شناخته می شود. با افزایش روز افزون جمعیت شهرنشین و به تبع آن افزایش نیاز برای جا به جایی، توسعه و مدیریت بیشتر راه‌ها اهمیت بیشتری می‌یابد، اما به دلیل بالا بودن هزینه‌ها و نبود سرمایه گذاری لازم، وضعیت جاده ها به نقطه ایده آل نرسیده است.

چراغ رو به خاموشی کارگاه های راه سازی در محور بجنورد- گلستان

اولویت دارترین مصوبه سفر رئیس جمهور به خراسان شمالی بدون غلتک

محمد آگاهی
info@khorasannews.com

«مرگ وعده ها در جاده مرگ»؛ این تعبیر در محور بجنورد- گلستان را پیمانکاران وده ها کارگر ساختمانی شاغل در این محور به خوبی درک می کنند. پیمانکارانی که با وعده های پی در پی مسئولان مختلف، تمام بنیه مالی خود را صرف حذف جاده مرگ کردند اما ۹ ماه است که خبری از پرداخت طلب ۶۷۰ میلیارد ریالی آن ها نیست تا پول کارگرانشان را پرداخت کنند. رئیس جمهور ۲ سال پیش اختصاص هزار و ۶۰۰ میلیارد ریال اعتبار برای حذف جاده مرگ را در صدر مصوبات سفر خود به خراسان شمالی قرار داد اما بنابر اعلام مسئولان راه و شهرسازی تاکنون ۶۰۰ میلیارد ریال آن هم در قالب اوراق قرضه پرداخت شده است. اوراقی که البته جای تزریق نقدینگی را برای پیمانکاران نمی گیرد تا با استفاده از آن و اجرای پروژه، آمار مرگ هموطنان و هم استانی ها را در این جاده کمتر کنند. با توجه به تخصیص نیافتن اعتبارات لازم تاکنون تنها ۵۵ کیلومتر از ۱۴۰ کیلومتر جاده مرگ حذف شده است و هم اکنون نیز اولویت دار ترین مصوبه سفر رئیس جمهور به خراسان شمالی بدون غلتک مانده است. با این وجود پیمانکارانی که خود از نزدیک شاهد مرگ افراد مختلف در این جاده بوده اند حاضرند با کمتر شدن سودشان کار را ادامه دهند اما ۹ ماه است که از آن هم محروم شده و درمانده اند که با میلیارد ها ریال بدهی چگونه پاسخگوی طلبکاران و کارگرانشان باشند. کارگرانی که حتی شب عید نه تنها عیدی و پاداش نگرفتند بلکه حقوق معوقه آن ها نیز پرداخت نشد تا شرمنده خانواده شان نشوند. اما تأسف بار تر زمانی است که می شنویم ۱۲ نفر تاکنون در قسمت های ۲ طرفه این قتلگاه استان طی سال جاری جانشان را از دست داده و خانواده هایی داغدار و بی سرپرست شده اند. مطابق آمار پلیس راه چمن بید در محدوده ۲۵ کیلومتر از این محور که چهاربانده شده، طی سال جاری یک نفر فوت کرده است اما در قسمت هایی که همچنان در محدوده پلیس راه چمن بید ۲ طرفه است ۱۰ نفر فوت کرده اند و بیشترین علت تصادفات انحراف به چپ و تصادفات رخ به رخی بوده که در یک سو هر چند راننده مقصر قرار داشته است اما در سوی دیگر راننده و سرنشینانی بوده اند که هیچ تقصیری نداشته اند و اگر مسئولان کشوری و استانی به وعده هایشان عمل کرده بودند امروز زیر خروارها خاک دفن نشده بودند. ۲ هفته مانده به آغاز سفرهای تابستانی و اوج تردد در جاده موسوم به مرگ، راهی آن می شوم تا آخرین اقدامات انجام شده را از نزدیک ببینم. هم اکنون که ۱۰ کیلومتر نخست این محور چهاربانده شده است با خیال راحت از آن عبور می کنیم. با آن که در ماه رمضان قرار داریم اما تردد همچنان در این محور زیاد است. البته اغلب رانندگان خودروهای سواری، اهالی خراسان شمالی هستند که برای سرکشی به باغ ها و مزارع خود به ده ها روستای واقع در این محور از آن تردد می کنند و با پیچ و خم ها و خطرات آن آشنا هستند اما همین رانندگان آشنا نیز با آغاز سفرهای تابستانی و عبور رانندگان ناآشنا و خواب آلود در خطر تصادفات مرگ بار قرار می گیرند.

■ **خبری از آسفالت نیست**

با پایان ۱۰ کیلومتر نخست، ماشین های راه سازی نمایان می شوند. تا ۴ کیلومتر بعدی خودروهای راه سازی شرکت توس نصیر دیده می شوند و مشخص است که این ۴ کیلومتر آماده آسفالت ریزی است اما خبری از آغاز عملیات نیست. با کارگران که صحبت می کنم آن ها می گویند کار نیمه تعطیل است و شرکت پولی ندارد تا با آن آسفالت بخرد و کار ادامه پیدا کند. کارگران شروع به دردل می کنند و از پرداخت نشدن حقوق، پاداش و معوقات خود می گویند. یکی از کارگران مدعی می شود که ۷ ماه و ۱۰ روز است که حقوق نگرفته است. در تماس با مدیر شرکت توس نصیر وی با تأیید نبود اعتبار لازم برای آسفالت ۴ کیلومتر آماده شده و پرداخت حقوق کارگران اظهار می کند: از پایان مهرماه سال گذشته که مقداری اسناد خزانه اسلامی به ما داده شده است دیگر هیچ پرداختی نداشته ایم. «پیوندی» ادامه می دهد: برای خرید قیر و آسفالت نیاز به نقدینگی داریم و با توجه به نبود نقدینگی بیش از ۵ ماه است که حقوق و معوقات کارگران را پرداخت نکرده ایم و اگر نقدینگی وجود داشت شرکت ما می توانست این ۴ کیلومتر را سال گذشته آسفالت کند و به بهره برداری برساند. وی خاطرنشان می کند: اگر مسئولان همت کنند و نقدینگی لازم را تأمین کنند، می توانیم قبل از شهریورماه و در اوج مسافرت های تابستانی کیلومتر ۱۰ تا ۱۴ این محور را زیر بار ترافیک ببریم. مدیر این شرکت با انتقاد از بی انضباطی مالی در پرداخت نقدینگی به پیمانکاران و پرداخت پول به جای فصل کار و گرما در فصل سرد بیان می کند: این موضوع کیفیت کار را کاهش می دهد.

■ **این جا پیشرفت صفر است**

با پایان کیلومتر ۱۴ متوجه می شویم همچنان پس از گذشت ۸ سال از آغاز پروژه ۴ بانده کردن محور بجنورد- گلستان، کار عمرانی در کیلومتر ۱۴ تا ۲۰ آغاز نشده و پیشرفت پروژه در آن صفر است. به گفته مدیر شرکت توس نصیر به دلیل نبود نقدینگی هنوز منازل روستاییان و املاک کشاورزی آنان تملک نشده است تا کار در این محدوده آغاز شود. محدوده ای که البته اگر فعالیت عمرانی در آن آغاز شود به دلیل کوهستانی بودن و نیاز به احداث پل، هم زمان بر است و هم هزینه بالایی نسبت به دیگر قطعات نیاز دارد و آن چه مسلم است بعید به نظر می رسد، حالا حالا ها این محدوده ۴ بانده شود. محدوده‌ای که تاکنون بارها شاهد تصادفات مرگبار از جمله تصادف یک اتوبوس با کامیون و مرگ ۷ سرنشین اتوبوس بود. با پایان کیلومتر ۲۰، جاده دوباره ۴ بانده و خیال ما راحت می شود که دیگر خودرویی با انحراف به چپ و سبقت خطرناک جان مسافران را به خطر نمی اندازد. با گذر از شهر آشخانه خوشبختانه تا ۶ کیلومتر پس از آن نیز جاده چهار بانده است اما با پایان آن، جاده دو طرفه و دوباره خطرناک می شود و با عبور هر کامیون و خودرویی که با سبقت غیر مجاز به ما نزدیک می شود مرگ را جلوی چشممان می بینیم. هر چند پروژه بعد از کیلومتر ۶ آشخانه ادامه پیدا کرده اما کندی پیشرفت کار نسبت به سال گذشته کاملا محسوس است و با وجود استقرار خودروهای راه سازی کار به نظر تعطیل است. با رسیدن به محدوده روستای کشانک و پس از آن، دیگر خبری از خودروهای راه‌سازی نیست و تا ۲۰ کیلومتر پس از آن و رسیدن به روستای چمن بید همچنان پیشرفت کار در این قطعه چیزی نزدیک به صفر است و اندک محدوده هایی که چند سال گذشته خاک برداری شده بود دوباره با علف سبز پوشیده شده است به قول راننده همراه ما با این شرایط نمی توان تا ۳ سال آینده هم به چهار بانده شدن این محدوده امیدوار بود. با رسیدن به پلیس راه چمن بید توقف می کنیم و با کارشناسان پلیس راه به گفت و گو می نشینیم. فرمانده پلیس راه چمن بید با اشاره به تأثیر بهره برداری از ۲۴ کیلومتر بهره برداری شده طی سال گذشته می گوید: هر چند در گذشته ما در این محدوده به طور مداوم و در فواصل کوتاه شاهد تصادفات مرگبار بوده ایم اما از مهرماه سال گذشته تاکنون تصادفات مرگبار کاهش چشم گیری داشته است و طی سال جاری تاکنون تنها یک نفر بر اثر بی احتیاطی و واژگونی خودرویش در این محدوده روانه بیمارستان شده اما در محدوده حوزه استحفاظی ما که هنوز ۴ بانده نشده است تاکنون ۱۰ نفر جانشان را بر اثر تصادفات از دست داده اند و طی ۲ ماه نخست امسال نیز ۴۷ فقره تصادف جرحی با مصدومیت ۵۹ نفر رخ داده است. به گفته سرگرد «مهربان» طی این مدت انحراف به چپ و تصادفات رخ به رخ بیشترین علت تصادفات رانندگی در این محور بوده است. وی خاطرنشان می کند: طی این مدت نسبت به مدت مشابه سال گذشته، تعداد تصادفات جرحی نیز ۶ فقره کاهش یافته که نتیجه بهره برداری پروژه در محدوده هایی از این جاده بوده است. وی تصریح می کند: به طور قطع با بهره برداری از ادامه پروژه شاهد کاهش چشم گیر تصادفات مرگبار نه تنها در این محدوده بلکه در استان خواهیم بود. آمار پلیس راه خراسان شمالی گواه صحبت های این کارشناسان پلیس راه است چرا که طی سال جاری تاکنون در مجموع ۲۵ درصد قربانیان سوانح جاده ای استان در محور بجنورد- گلستان بوده اند. آماری که البته طی ۳ سال گذشته چیزی نزدیک به ۵۰ درصد بود که با اقدامات انجام شده هر سال روند کاهشی به خود گرفته است و اگر وعده های دولتمردان سر موعد عملی می شد امروز دیگر جاده مرگ تبدیل به جاده زندگی شده بود.

■ **۳ ماه طلایی**

اما دیگر دغدغه پلیس راه چمن بید، بهره برداری نشدن ۲ قطعه ۴ کیلومتری در میان قطعات بهره برداری شده است؛ قطعاتی که از سال گذشته آماده آسفالت ریزی است اما ۳ ماه طلایی برای آسفالت ریزی در حال اتمام است و خبری از بودجه نیست و با آغاز سفرهای تابستانی این نقاط از آن جایی که میان قطعات بهره برداری شده قرار دارد، خطر تصادف در آن ها به ویژه در شب بیشتر می شود چرا که رانندگان به یکباره وارد جاده دو طرفه می شوند. درباره چرایی تعطیلی پروژه در این محدوده مدیر شرکت آب و خاک از به وجود آمدن مشکلی جدید به جز پرداخت نشدن مطالبات و نقدینگی برای پیمانکاران خبر می دهد و می گوید: بیمه تأمین اجتماعی اوراقی را که دولت به شرکت های پیمانکاری داده است به عنوان بیمه کارگران نمی پذیرد و هم اکنون حدود یک ماه و نیم است که این شرکت به دلیل تأیید نشدن بیمه کارگرانش کار را تعطیل کرده است. «وزیری» می افزاید: ۷۰ میلیارد ریال سرمایه ام را در این محور هزینه کرده ام اما وعده های مسئولان محقق نشده است و دیگر از همان اوراقی که پیمانکاران را دچار زیان می کرد نیز خبری نیست تا حداقل پشتوانه مالی داشته باشیم. وی ادامه می دهد: در همین شرایط با توجه به قولی که داده بودم باز هم تلاش کردم عملیات آسفالت ریزی را آغاز کنیم اما دیگر با توجه به بیمه نبودن کارگرانم، نمی توانم کار را ادامه دهم. وی خاطرنشان می کند: به جای واریز پول نقد، اوراق ارائه شده از طرف دولت به حساب مرکزی بیمه داده شده است اما تأمین اجتماعی خراسان شمالی پول نقد می خواهد و به همین دلیل فهرست بیمه کارگران را نپذیرفته است. وی تصریح می کند: دولت تاکنون در اغلب استان های کشور سرمایه گذاری عمرانی کرده اما هیچ استانی مانند خراسان شمالی مورد بی توجهی و نبود تعامل لازم با پیمانکار نبوده است. وی تصریح می کند: با سرمایه گذاری شرکت ما برای ۱۰۰ نفر به طور مستقیم و ۲۰۰ نفر هم به شکل غیر مستقیم در خراسان شمالی اشتغال زایی شده است و در این مدت همه تلاشمان را کرده ایم تا با این شرایط پرداخت نقدینگی، هر چه سریع تر این پروژه بهره برداری شود تا افراد کمتری کشته و مجروح شوند. به گفته «وزیری» با تزریق ۳۰ میلیارد ریال نقدینگی ۸ کیلومتر قطعه آماده آسفالت ریزی طی ۲ ماه بهره برداری می شود. وی نیز با اشاره به گذشت ۳ ماه فرصت مناسب برای آسفالت ریزی می گوید: سال گذشته به دلیل ارائه دیر هنگام اوراق در نزدیکی های فصل سرما قطعات آماده آسفالت ریزی را آسفالت کردیم و به همین دلیل جاده و آسفالت آن کیفیت لازم را ندارد و اگر نقدینگی امسال نیز به موقع تزریق نشود دوباره شرایط سال گذشته تکرار می شود و آسفالت ریزی در زمان مناسب انجام نخواهد شد.

■ **مدارک نیامده است**

اما در رابطه با ادعاهای پیمانکاران محور بجنورد- گلستان کارشناس ارشد سازمان تأمین اجتماعی خراسان شمالی این ادعاها را رد می کند و می گوید: مدارکی بابت ارائه اسناد اوراق به جای نقدینگی به دفتر مرکزی بیمه داده نشده است و کارشناسان بیمه استان نه تنها در دفاتر خود بلکه در هر جایی که پیمانکار بگوید حضور می یابند و اسناد را بررسی می کنند و در صورت ارائه سند، فهرست بیمه کارگران آنان تایید خواهد شد. «رضایی» با بیان این که تاکنون تعاملات لازم با شرکت های پیمانکاری انجام شده است، اظهار می کند: برخی از شرکت های پیمانکاری این محور از سال ۱۳۹۱ تاکنون بیمه کارگرانشان را پرداخت نکرده اند و تأمین اجتماعی خراسان شمالی نیز بیش از این نمی تواند خارج از ضوابط و مقررات عمل کند.

■ **بیشترین نقاط حادثه خیز**

در ادامه سفر در جاده مرگ با پایان قطعات بهره برداری شده دوباره وارد جاده ای ۲ طرفه می شویم. بیشترین نقاط حادثه خیز از ۲۶ نقطه حادثه خیز شناسایی شده در این محور ۱۴۰ کیلومتری، در این محدوده ۳۰ کیلومتری قرار دارد اما آن چه بدیهی است پیشرفت پروژه در ۳۰ کیلومتر وحشت آفرین پایانی این محور همچنان نزدیک به صفر است. طی سال های گذشته مسئولان استانی بارها وعده آغاز عملیات در ۱۵ کیلومتر از این قسمت را داده بودند اما از عملی شدن این وعده مسئولان نیز خبری نیست و به نظر می رسد ما همچنان باید منتظر شنیدن خبرهای دردناک همچون سال های گذشته در این محدوده باشیم. محدوده‌ای که نیمی از آن در جنگل زیبای گلستان قرار دارد و میلیون ها مسافر را به سمت خود می کشاند و رانندگان باید از پیچ های ۹۰ درجه‌ای عبور کنند که همواره روزه مرگ از آنان به گوش می رسد. هنگام بازگشت دوباره از این پیچ های دلهره آور با خودم می گویم کاش رئیس جمهور خودیک بار از این جاده عبور کند و به یاد بیاورد که ۲ سال پیش در همین زمان چه وعده ای به میلیون ها زائر امام رضا (ع) و گردشگران جنگل های زیبای گلستان و طبیعت زیبای خراسان شمالی داده است. البته در این میان نمایندگان استان در مجلس شورای اسلامی نیز می توانند تاثیر گذار باشند اما به قول یکی از مسئولانی که دوست ندارد نامش ذکر شود دریغ از کوچک ترین توجهی از طرف نمایندگان استان به این جاده. نمایندگانی که برخی از آن ها در دوران نامزدی، به مردم وعده می دادند در صورت انتخاب، حذف جاده مرگ را در اولویت برنامه هایشان قرار خواهند داد.

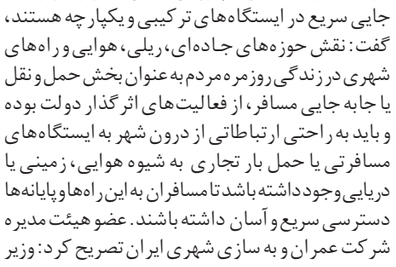
مهم‌ترین نکات پرونده

* مدیر یک شرکت راه سازی: برای خرید قیر و آسفالت نیاز به نقدینگی داریم و با توجه به نبود نقدینگی، بیش از ۵ ماه است که حقوق و معوقات کارگران را پرداخت نکرده ایم
* هر چند پروژه بعد از کیلومتر ۶ آشخانه ادامه پیدا کرده است اما کندی پیشرفت کار نسبت به سال گذشته کاملا محسوس است و با وجود استقرار خودروهای راه سازی کار متوقف شده است
* اگر نقدینگی امسال نیز به موقع تزریق نشود دوباره شرایط سال گذشته تکرار می شود و آسفالت ریزی در زمان مناسب انجام نخواهد شد

خبر

عضو هیئت مدیره شرکت عمران و به سازی شهری ایران عنوان کرد:

ضرورت کنترل آلودگی صوتی برای جلوگیری از آسیب به ساکنان جوار راه



عضو هیئت مدیره شرکت عمران و به سازی شهری ایران با تأکید بر توجه ویژه دولت یازدهم به نقش راه در توسعه و ارتقای کیفیت زندگی شهری بیان کرد: قطعاً در آیین نامه‌ها و ضوابط، باید علاوه بر ایمنی راه به بحث کنترل آلودگی صوتی نیز توجه شود تا به ساکنان جوار راه و استفاده کنندگان از آن، عارضه و آسیبی وارد نشود. به گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، هوشنگ عشایری با اشاره به این که تاثیر راه‌ها بر کیفیت ساخت و ساز در شهرها را در دو بخش می توان بررسی کرد، اظهار داشت: یکی اثر وجودی راه است که خود، طبیعت فیزیکی راه را مطرح می کند و ارتباط مستقیمی به تبادلات راه ندارد ولی نقش به سزایی در ارتقای کیفیت زندگی شهری با نگاه «موبیلیتی» و ایستگاه ترکیبی داشته و عملکرد حمل و نقل را در درون شهرها مورد نقد و بررسی قرار می دهد. عشایری با اشاره به این که باید در بحث راه‌ها به ارتقای حقوق شهروندی نیز توجه داشت، افزود: یکی از مصادیق رعایت حقوق شهروندی، فراهم بودن دسترسی‌ها و وسایل حمل و نقل مختلف برای جابه جایی مسافران است؛ یعنی تمام گزینه‌های لازم برای کسی که مثلاً از هواپیما پیاده شده و می خواهد با هر وسیله حمل و نقل دیگر به مقصد برسد، مهیا باشد. وی با بیان این که دولت‌ها موظف به فراهم آوردن امکان حمل و نقل و جابه جایی سریع در ایستگاه‌های ترکیبی و یکپارچه هستند، گفت: نقش حوزه‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و راه‌های شهری در زندگی روزمره مردم به عنوان بخش حمل و نقل یا جابه جایی مسافر، از فعالیت‌های اثرگذار دولت بوده و باید به راحتی ارتباطاتی از درون شهر به ایستگاه‌های مسافرتی یا حمل بار تجاری به شیوه هوایی، زمینی یا دریایی وجود داشته باشد تا مسافران به این راه‌ها و پایانه‌ها دسترسی سریع و آسان داشته باشند. عضو هیئت مدیره شرکت عمران و به سازی شهری ایران تصریح کرد: وزیر راه و شهرسازی نیز تاکید دارد فرودگاه و پایانه‌های ریلی یا اتوبوسی حتماً باید درون شهرها احداث شود یا به گونه‌ای باشد که دسترسی سریع مردم به ایستگاه‌ها را فراهم کند. عشایری با بیان این که در گذشته به راه‌ها با این نگاه توجه نمی‌شد، افزود: وقتی از راه تعریف می کردیم تنها به کسانی که در بستر راه فعال بودند توجه می‌شد و اصلاً به ساکنان و به‌ویژه کسانی که از این راه بهره‌مند بودند، توجه نداشتیم. عشایری با بیان این که راه، عملکرد غیر شهری نیز دارد، خاطرنشان کرد: در آیین نامه‌ها و ضوابط، باید به ایمنی راه توجه شود تا به ساکنان جوار راه و استفاده کنندگان از آن عارضه و آسیبی وارد نشود. بحث کنترل آلودگی صوتی نیز باید مورد توجه قرار گیرد. عضو هیئت مدیره شرکت عمران و به سازی شهری ایران ادامه داد: ساخت کمربندی در برخی شهرها شاید ضروری باشد ولی نمی‌توان با احداث کمربندی، شهروندان یک شهر را از کسب و کار انداخت. باید با عبور راه از شهرها به بهبود کیفیت زندگی شهروندان در شهرها توجه ویژه‌ای شود. عشایری با بیان این که قانون گذار این حق را داده که در انتخاب راه نباید حق زندگی خوب از شهروندان سلب شود، افزود: رویکرد اخیر وزارت راه و شهرسازی با دولت این است که به شهرداری‌ها کمک کند تا به جای این که کمربندی بسازند، خیابان‌های شهرها را مرمت، به سازی و نوسازی کنند تا کسب و کار در شهر رونق بگیرد و راه کوتاه‌تر شده و مردم نیز از نعمت حضور مسافران بهره‌مند شوند و مسافران نیز با حضور در شهر، ضمن استراحت در راه به سلامت به مقصد برسند که این امر به ایمنی رانندگی در راه‌ها نیز کمک می کند. عشایری گفت: اعتقادی به کمربندی در شهرها نداریم اما این مطلق نیست و شهرها با یکدیگر فرق دارند ولی آنچه که مهم است، ایمنی مسافران، ایمنی راه و تاثیر راه در ارتقای کیفیت زندگی در شهرها است.

جدول سخت [شماره ۸۶]

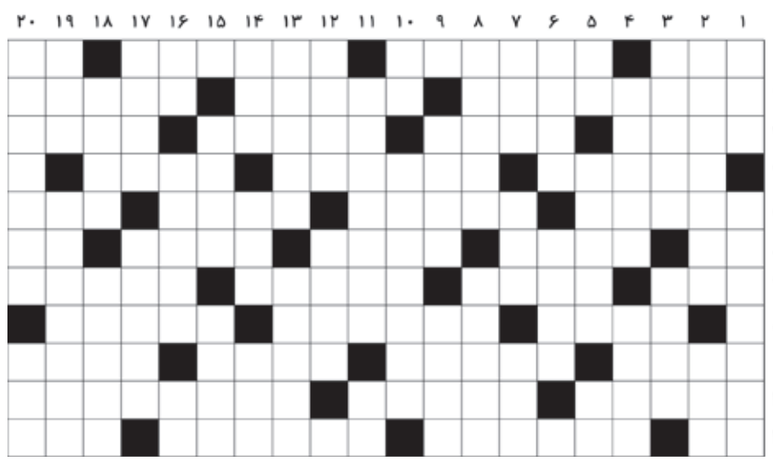
طراح جدول: بیژن گورانی

افقی

۱- دندان فیل- نمایشنامه ای از اسکار وایلد، نویسنده ایرلندی- نامی که جغرافیدانان یونانی به ایران داده بودند- بسیار سرد ۲- واسطه انجام کاری- ستوده شده- صفت بهار ۳- فریاد شادی- باز دارنده- جریمه ها- نهم عربی ۴- ناشایست- از صور فلکی نیمکره جنوبی آسمان- کاشف سیاره اورانوس ۵- نام قدیم کربلا- پایتخت کانادا- داغ ترین قسمت داخلی زمین- به سم ستور می کوبند ۶- نت چهارم- واحد نظامی- گوشه ای در دستگاه شور- بازی قهوه‌خانه‌ای قدیم- رام نشده!۷- قسمت مهم و اساسی هر چیز- بهسازی- خواب‌های پریشان- پیش نویس ۸- حالت گازی آب- دلگرمی- ریاکاری و تزویر ۹- پاکدامن- محل ذخیره کالا- بی توجه و بی خیال- باران تند و شدید ۱۰- از سلاطین مغول- دریچه باز و بسته کردن سیلندرهای خودرو- از نام های قیامت در قرآن مجید ۱۱- زیر خاک پنهان کردن- نوعی تایر بدون تیوب- درختچه‌ای زینتی و همیشه سبز و سمی- مقصود.

عمودی

۱- کلاغ سیاه و سفید- تکیه قدیمی شهری در ضلع جنوب شرقی حرم حضرت عبدالعظیم(ع) ۲- گازی اشک آور- برادر مرگ است ۳- آهو- استعداد ۴- اهل ساری- دور از شلوغی ۵- بله ایتالیایی- متنافر- گیاه تالاب ها ۶- قلعه و حصار- درختی با برگ های پنجه ای ۷- رودی در روسیه- زشت و مهیب- نژاد، تبار ۸- دستیار- مورد قبول ۹- هنرمند دوربین به دست- عقب مانده ۱۰- اراده- جزیره ای در اندونزی ۱۱- از القاب بوعلی سینا- فاقد برجستگی ۱۲- فرمانروایان- وقت خود را به بطالت گذراندن ۱۳- رهسپار- موج ۱۴- دستی- ظلم و جور- آبشار دوقلوی دیدنی میندوشت استان گلستان ۱۵- تیمارگر اسب- افسانه گوی ۱۶- گرداگرد دهان- هدایت کننده- سودای ناله ۱۷- قشون- نهمین ماه سریانی ۱۸- محوطه ورزشی سرپوشیده- فرزندزاده ۱۹- بدخلق- مجموعه داستانی از یوسف علیخانی، نویسنده معاصر ۲۰- سخنان پوچ و بی معنی- آب میان بافتی.



حل جدول شماره ۸۵

جدول متوسط [شماره ۶۸۵۵]

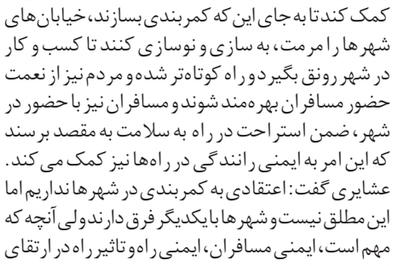
طراح جدول: امید موسوی

افقی:

۱- کماندو- واحد تلفن- چاپلوسی- دزدی ۲- بختک- سهل- اصل و ذات- تندرست ۳- درگذشته یکی از چهار دریاچه بزرگ دنیا بود- واحد تحصیلی- صحیح- ماه خارج- حرف تردید ۴- اجرت- پوچ و تهی- برخاستن- آهنگ- همگانی ۵- درون- تا و شکن در پارچه- کم وزن- طایفه- مخترع تلفن ۶- نخ- از شهرهای آذربایجان غربی- محل خرید و فروش سهام ۷- واحد سطح- دفعه- امان- اهلی- برهنه ۸- خوردن- پیشه- میوه نورس- درخت همیشه لرزان- معدن ۹- علامت جمع- مرکز گیلان- سرزمین- بالاپوش- ارمغان ۱۰- سودمند- فرمانروا- جانشین- از سازهای زهی ۱۱- هیزم- پشیمان- آرمان- دایره و حلقه

عمودی:

۱- به کمال رسیدن- ترس ۲- میدان جنگ- بس ۳- دایر- کمربند- دریا ۴- تکان- سایه بان- رج ۵- خاک صنعتی- چربی- مرتجع لاستیکی ۶- آتشدان حمام- چوبدست پاسبانان ۷- بوستان- سال گذشته- عددفوتبالی ۸- تنگی نفس- بی خبر از گرسنه- فرزند ۹- نت ششم- گور- خوابیده ۱۰- اتحادیه کارگری- دوستی و محبت ۱۱- علامت مفعولی- روشندل ۱۲- تصویر ذهنی- ملعون ابدی- اگر ۱۳- مرگ- فلز پرمصرف- درشت نیست ۱۴- زیرپا مانده- نورانی- متعفن ۱۵- جلودار- دورویی ۱۶- تعجب زنانه- هوای متحرک- سولفات کلسیم ۱۷- شُل- جغد- بغض و دشمنی ۱۸- بینش- ماده ضدعفونی کننده آب- نویسنده ۱۹- اندک- دربان ۲۰- اختلاف- دودکش



حل جدول شماره ۶۸۵۴