جام جم
۱۴ | ایران
IRAN
سه‌شنبه ■ ۱۴ اسفند ۱۴۰۳ ■ شماره ۶۹۹۷

افتتاح بزرگ‌ترین تالار علم و خلاقیت

اسد بابایی، مدیرکل کتابخانه‌های عمومی آذربایجان‌شرقی با اشاره به مراحل بازطراحی کتابخانه مرکزی تبریز از افتتاح بزرگ‌ترین تالار علم و خلاقیت کتابخانه‌های عمومی کشور در این شهر خبر داد.
وی ادامه داد: امروزه کتابخانه‌های عمومی صرفا مکانی برای امانت کتاب نبوده و بایستی با توسعه و تجهیز این مراکز با فناوری‌های نوین و تجهیزات جدید، کتابخانه‌های عمومی را به پاتوق و پایگاه‌های اجتماعی محل رجوع عموم مردم تبدیل کنیم.

تولید ۳۰۰۰ تن آبزی در سدهای غیرشرب

محمد الله‌بخش، مدیرکل شیلات استان اردبیل گفت: بیش از ۱۵ سد غیرشرب و معیشتی با ظرفیت اشتغال ۳۰۰ نفر به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم و میزان تولید ۳۰۰۰ تن از انواع ماهیان گرم‌آبی در اختیار تولیدکنندگان قرار گرفته است.وی با بیان این‌که در نقاط مختلف استان اردبیل طرح آبزی‌پروری در سد اجرا می‌شود، ادامه داد: این کار در سدهای سوها، سقزچی، سربند، قره قیه، مزرعه جهان، ینگجه، جغناب ولیکوان وگیلارلو اجرا در می‌آید.

حال ناخوش جاده‌ها

در فاصله ۲۵ اسفند ۱۴۰۲ تا ۱۵فروردین ۱۴۰۳، ۱۰۶۵ نفر بر اثر تصادفات رانندگی، جان باختند

با فرا رسیدن تعطیلات نوروزی و افزایش سفرها همیشه یکی از دغدغه‌هایی که مورد توجه مردم و مسئولان بوده تصادفات جاده‌ای است. تصادفات در کشور ما نسبت به استانداردهای جهانی بالاتر است و اقداماتی که در گذشته انجام شده نتوانسته تاثیر بالایی در این زمینه داشته باشد. از مدتی قبل رئیس جمهور با طرح پویش «نه به تصادف» از عزم دولت برای کاهش تصادفات گفت و رسانه ملی نیز همچون همیشه با حمایت‌های خود تلاش دارد اثرگذاری این پویش را دوچندان کند. در این میان باید به عواملی که در تصادفات جاده‌ای نقش دارند توجه بیشتری کرد.
وضعیت جاده‌ها و کیفیت آن نقش بسیار مهمی در میزان حوادث جاده‌ای دارد و با توجه به صحبت‌های مسئولان که اعتبار کافی برای ترمیم و بازسازی‌ها وجود ندارد نگرانی‌ها افزایش می‌یابد. باید از الان منتظر آمار نگران‌کننده‌ای در این بخش باشیم. بر اساس گزارشی که سازمان پزشکی قانونی کشور در رابطه با میزان مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات رانندگی در ایام نوروز سال ۱۴۰۳ اعلام کرده بود، فقط در فاصله روزهای بیست‌وپنجم اسفند ۱۴۰۲ تا پانزدهم فروردین ۱۴۰۳، تعداد ۱۰۶۵ نفر براثر تصادفات رانندگی، جان خود را از دست دادند. تعداد مصدومان ناشی از تصادفات رانندگی نیز در این ایام به ۱۷هزار و ۲۴۴ نفر رسید که این ارقام می‌تواند ثابت کند نوروز برای خانواده‌های زیادی سیاه و غم‌انگیز بود. البته بازی تصادفات و مرگ‌ومیرهای جاده‌ای به همین ۲۰ روز ختم نشد و درست در میانه سال رئیس پلیس راهور فراجا از جان‌باختن ۱۰هزار و ۹۷ نفر در تصادفات طی شش‌ماهه اول ۱۴۰۳ خبر داد. سردار سیدتیمور حسینی با بیان این‌که وسایل نقلیه شخصی و عابران‌پیاده در صدر آمار تلفات هستند، ادامه داد: «بیشترین تصادفات در ساعات ۱۶ تا ۲۰ رخ می‌دهد که ۲۵درصد کل تصادفات را شامل می‌شود و ساعات ۲۰ تا ۲۴ شب با سهم ۲۲درصدی در رتبه بعدی قرار دارد.»

عوامل حادثه‌ساز

مدت‌هاست که همه به‌دنبال یافتن سهم مقصر در افزایش تصادفات رانندگی هستند و در این میان نمی‌توان از وضعیت جاده‌ها چشم‌پوشی کرد. بر اساس نتایج یک پژوهش، در میان سه عامل اصلی تصادفات در عامل انسانی، خستگی و خواب‌آلودگی راننده تا ۷۵درصد، در عامل جاده، آسفالت نامناسب تا ۵۷درصد و در عامل خودرو و کیفیت پایین وسیله و قطعات غیراستاندارد تا ۷۵درصد بیشترین اثر سوء را بر رانندگی دارند. در این میان مسئولیت بخش مهمی از آمار بالای تلفات جاده‌ای به کیفیت راه‌ها و نظارت‌های جاده‌ای برمی‌گردد؛ مسأله‌ای که در کنار خطاهای انسانی، جاده‌های بی‌بازگشتی را برای مسافران رقم می‌زند.

یکی از علل بروز چاله‌چوله در راه‌ها به ضعف شرکت‌ها و راه‌سازان و کیفیت ناوگان و تجهیزات راه‌سازی در ایران برمی‌گردد

پول هست، پول نیست!

نزدیک به یک دهه است که سازمان راهداری عنوان می‌کند پول نگهداری راه را نداریم و این موضوع بهانه‌ای برای عدم به‌سازی، لکه‌گیری و ترمیم به‌موقع آسفالت‌ها شده است. اما در مقابل بارها اعلام کرده ۹۰درصد بودجه حمل‌ونقل به بخش راه اختصاص می‌یابد. به همین خاطر مردم می‌پرسند پرداخت عوارض به کجا می‌رود و چرا جاده‌ها و اتوبان‌ها همیشه پر از چاله‌چوله است؟! سال گذشته رئیس وقت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای درباره چرایی عدم به‌سازی، لکه‌گیری و ترمیم به‌موقع چاله آسفالت راه‌ها که موجب گلایه مردم شده، گفت: «نزدیک به ۲۴۰هزارمیلیارد تومان اعتبار برای نگهداری ۲۹۰هزار کیلومتر راه‌های کشور نیاز است، اما فقط ۱۰درصد این رقم به دست سازمان راهداری می‌رسد.» بر اساس شاخص‌های استاندارد جهانی سالانه ۴ تا ۶درصد قیمت روز یک کیلومتر راه را باید برای نرخ استهلاک هزینه کرد، اما به‌دلیل کسری اعتبارات این رقم در ایران هزینه نمی‌شود.

کیفیت پایین تجهیزات راه‌سازی

مهران جواهری، کارشناس ارشد راه‌وترابری با بیان این‌که در بررسی کیفیت جاده‌های ایران باید به شاخص میزان هموار بودن جاده‌های کشور بپردازیم، می‌گوید: «قبلا در همین زمینه کاری انجام شده بود که نشان می‌داد شرایط بسیار بدی داریم و علت آن در مرحله نخست به کیفیت احداث راه‌ها برمی‌گردد.» وی توضیح می‌دهد: «یکی از علل بروز چاله‌چوله در راه‌ها به ضعف شرکت‌ها و راه‌سازان و کیفیت ناوگان و تجهیزات راه‌سازی در ایران برمی‌گردد که عمر متوسط آن حدود ۳۰ سال است. طبعا با چنین ناوگانی راه‌های باکیفیت مناسب ساخته نخواهد شد و علت مهم‌تر نگهداری و به‌سازی نامناسب است.» این کارشناس راه‌وترابری ادامه می‌دهد: «مطابق استانداردها باید بودجه‌ای معادل ۲ تا ۶درصد ارزش روز راه‌ها به این امر اختصاص داده شود که در عمل بودجه اختصاص‌داده‌شده حدود ۱۰ تا ۱۵درصد بودجه مورد نیاز است. در نتیجه کیفیت راه‌های کشور قابل قبول نخواهد بود و یکی از مهم‌ترین دلایل تصادفات در جاده‌ها همین کیفیت نامناسب راهداری و بهسازی راه‌هاست. انتظار می‌رود دولت با آسیب‌شناسی گذشته نسبت به برطرف کردن موانع و مشکلات و افزایش رتبه ایران در کیفیت راه‌ها اقدام مناسبی انجام دهد.»

یادداشت

امید بایرامی | کارشناس راه‌وترابری

جبران خطای انسانی با راه مناسب و خودروی ایمن

پارامترهای بسیاری بر ایمنی راه‌های کشور تاثیرگذارند. عمر خودروها، نحوه اعمال قانون و نظارت بر استاندارد وسایل نقلیه و عملکرد خودروها از مسائل مهمی است که بر ایمنی راه و تعداد تصادفات رانندگی اثر می‌گذارند. همچنین کیفیت راه‌سازی، ابنیه راه و اجرای علائم و تجهیزات ایمنی راه سهم بالایی در کاهش تعداد تصادفات ایمنی راه دارد. با وجود این بدون یک سیستم مدیریت ایمنی راه، کاهش تصادفات امکان‌پذیر نیست.
در دنیا می‌گویند سهم راه‌ها در تصادفات حدود ۲۰درصد است و بقیه به خطای انسانی و کیفیت خودرو برمی‌گردد. البته در کشورهای پیشرفته خطای انسانی پذیرفته شده و تلاش می‌شود با آموزش و تدابیر مورد نیاز سهم آن در تصادفات کاهش یابد، اما عامل راه و وسیله غیرایمن قابل پذیرش نیست و معتقدند باید تلاش شود با ایجاد یک راه مناسب و خودروی ایمن، خطای انسانی جبران شود. تا سال ۱۳۰۰ طول راه‌های شنی و خاکی کشور ۳۹۰۰ کیلومتر بود بعدها تا سال ۱۳۲۰ طول راه‌های شوسه ایران به ۲۴هزار کیلومتر و سپس در سال ۱۳۵۷ به ۵۶هزار کیلومتر رسید که شامل ۱۳۹ کیلومتر آزادراه، ۳۵کیلومتر بزرگراه و ۱۱هزار کیلومتر راه روستایی و بقیه راه‌های اصلی و فرعی بودند. براساس آمار ارائه‌شده در سالنامه آماری سازمان راهداری، تا پایان سال ۱۴۰۲ جمع کل راه‌های کشور حدود ۲۲۲هزار کیلومتر است که حدود ۳۰۰۰ کیلومتر آزادراه، ۲۱هزار کیلومتر بزرگراه، ۲۷هزار کیلومتر راه اصلی و بقیه راه‌های فرعی و روستایی است. به لحاظ طول راه‌ها، ایران از متوسط جهان و منطقه چندان عقب‌تر نبوده و حدود ۱۰درصد پایین‌تر از متوسط قرار دارد.
البته بررسی و مقایسه‌ها، صرفا به طول کل محدود نیست و کارایی و کیفیت راه‌ها نیز شاخص مهم دیگری است که به‌طور جد در دنیا به آن توجه می‌شود.
در گزارش‌های رقابت‌پذیری مجمع جهانی اقتصاد که یک بنیاد غیرانتفاعی است، کیفیت جاده‌ها به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های مرتبط با زیرساخت اندازه‌گیری می‌شود و شاخص کیفیت جاده‌ها با توجه به کیفیت و اتصالات شبکه داخلی جاده‌های مختلف معرفی می‌گردد. این شاخص متشکل از دو عنصر است. اولین عنصر اندازه‌گیری میانگین سرعت یک مسیر رانندگی است که دست‌کم ۱۰ شهر بزرگ یک کشور را که حداقل ۱۵درصد از کل جمعیت اقتصادی را تشکیل می‌دهد به هم متصل کند و عنصر دوم، میزان هموار بودن جاده‌های آن کشور است. بر اساس آخرین گزارش مجمع جهانی اقتصاد، رتبه کیفیت ایران در کشورهای جهان ۷۷، در آسیا ۲۲ و در میان ۱۴ کشور همسایه ۹ است که رتبه قابل قبولی نیست. از سوی دیگر با مرگ حدود ۲۰هزار نفر در سال در تصادفات رانندگی که بیش از ۷۰درصد آن در جاده‌های کشور به وقوع می‌پیوندد، می‌توان به عمق فاجعه پی برد. ضمن این‌که تعداد مصدومان تصادفات رانندگی که در دهه ۸۰ حدود ۳۰۰هزار نفر در سال بود و در دهه ۹۰ تنها یک‌بار رقم بالای ۳۵۰هزار را تجربه کرد، با سرعت بسیار زیاد در حال گذر از عدد ۴۰۰هزار است.

حل سودوکو ۴۸۲۹

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

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

سودوکو ۴۸۳۰

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.

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

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

				۲				
				۸				

				۴				
				۲				

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

				۲				
				۸				

				۲				
				۸				

				۲				
				۸				