خراسان روزنامه صبح ایران
چهارشنبه ۲۲ فروردین ۱۳۹۷ . ۲۴ رجب ۱۴۳۹ . شماره ۱۹۷۹۳

جاده‌های استان به‌ویژه جاده ایرانشهر – چابهار از استانداردهای لازم برخوردار نیست و بیشترین حوادث ترافیکی و سوانح رانندگی در این محور رخ می دهد. دکتر «امینی فرد» رئیس دانشکده علوم پزشکی ایرانشهر گفت: با توجه به این که سوانح و حوادث ترافیکی و سوختگی بیشترین موارد مرگ را به خود اختصاص داده است بزرگ‌ترین مرکز درمانی سوانح و سوختگی استان در ایرانشهر در دست ساخت است.

بیشترین حوادث ترافیکی در جاده ایرانشهر – چابهار رخ می دهد

جدال با مرگ در جاده های سیستان و بلوچستان

شهرکی
info@khorasannews.com

سیستان و بلوچستان پهناورترین استان کشور است و محورهای مواصلاتی آن به دلیل وسعت زیاد و پراکندگی فاصله زیادی با یکدیگر دارد که این امر سبب شده است حجم محورهای مواصلاتی این استان نسبت به دیگر استان های کشور بیشتر باشد. راه های دو طرفه، دور بودن شهرها از یکدیگر و طولانی بودن مسیرهای مواصلاتی، سهم کم استان از بزرگراه و عوامل انسانی سبب شده است جاده های این استان همواره قربانی بگیرند به طوری که از شمال تا جنوب استان به صورت میانگین هر روز یک نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست می دهند. اگر چه عوامل انسانی و خطاهای رانندگان، سرعت غیر مطمئنه و سبقت های غیر مجاز در بروز تصادف در محورهای استان نقش دارد اما راه های دو طرفه در شمال و جنوب استان، نقش زیادی در بروز تصادفات دارد. بر اساس اظهارات کارشناسان، پهناور بودن سیستان و بلوچستان سبب شده است راه های زیادی داشته باشد، اما از این میزان راه، بزرگراه سهم اندکی را به خود اختصاص داده است. در صورتی که راه ها و محورهای پرتردد استان یک طرفه باشد یا به بزرگراه تبدیل شود میزان تصادفات و تلفات جاده ای کاهش می یابد. به گفته رئیس پلیس راه جنوب سیستان و بلوچستان، دو طرفه بودن محورهای جنوب استان نقش زیادی در بروز تصادف های رخ به رخ دارد که رانندگان هنگام تردد در این محورها دقت بیشتری در رانندگی داشته باشند تا ایمن به مقصد برسند.

■ **زندگی ۶۸۸ نفر در جاده های استان به پایان رسید**

مدیر کل پزشکی قانونی سیستان و بلوچستان در این باره به خبرنگار ما می گوید: در ۱۱ ماه سال گذشته، ۷۵۰ نفر در حوادث ترافیکی استان جان خود را از دست دادند که این آمار در سال قبل از آن ۶۷۰ نفر بود و ۱۲ درصد افزایش را نشان می دهد. دکتر «رضا عبدی» می افزاید: از مجموع قربانیان حوادث ترافیکی طی ۱۱ ماه سال گذشته در سیستان و بلوچستان ۱۳۱ نفر زن و ۶۱۹ نفر مرد بودند. بیشترین قربانیان حوادث ترافیکی با ۶۰۷ مورد در جاده‌های برون شهری و پس از آن با ۸۱ مورد در جاده‌های روستایی و ۶۲ مورد در مسیرهای درون شهری گزارش شده است. وی خاطرنشان می کند: در این مدت شش هزار و ۷۴۳ مصدوم حوادث ترافیکی به اداره کل پزشکی قانونی استان و مراکز تابعه مراجعه کردند که از این تعداد هزار و ۵۷۴ نفر زن و پنج هزار و ۱۶۹ نفر مرد بودند و مصدومان حوادث ترافیکی ۱۱ ماه سال ۹۶ در مقایسه با مدت زمان مشابه سال قبل از آن، ۱۷ درصد افزایش یافت.

■ **۱۷ قربانی در تعطیلات نوروز**

رئیس مرکز مدیریت حوادث و فوریت های پزشکی دانشگاه علوم پزشکی زاهدان هم می گوید: از ۲۵ اسفند ۹۶ تا ۱۴ فروردین امسال در محورهای تحت فعالیت اورژانس دانشگاه علوم پزشکی زاهدان، زابل و ایرانشهر ۸۲۹ تصادف شهری و جاده ای در استان رخ داد و در جریان این تصادف ها چهار نفر در زاهدان، هفت نفر در زابل و شش نفر در ایرانشهر جان خود را از دست دادند. «فریبرز راشدی» ادامه می دهد: از شروع طرح نوروزی در استان ۴۵۸ تصادف درون شهری با ۱۳/۳۷ درصد افزایش و ۳۷۱ تصادف جاده ای با ۴/۹۵ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه سال گذشته در استان اتفاق افتاد که در جریان این تصادف ها هزار و ۱۴ مجروح به بیمارستان ها و مراکز درمانی منتقل شدند. وی با بیان این که در محورهای تحت پوشش اورژانس دانشگاه علوم پزشکی زاهدان یک مورد فوتی درون شهری مربوط به زاهدان گزارش شد خاطرنشان می کند: دو نفر در جاده چابهار، یک نفر در جاده نصرت آباد و یک نفر از هموطنان در شورو جان خود را از دست دادند. وی درباره آمار تصادف های گزارش شده از اورژانس زابل می گوید: ۱۴۷ مورد تصادف در زابل اتفاق افتاد که در جریان این تصادف ها از مأموریت های اورژانس ۱۱۵ زابل هفت فوتی گزارش شد که یک نفر در نیمروز روستای غلامعلی، یک نفر در زهک هنگام انتقال به بیمارستان، یک نفر در محور سفیدابه به نهبندان، سه نفر در محور نیمروز به زابل و یک نفر در شهر سوخته جان خود را از دست دادند. وی با بیان این که ۳۲۷ تصادف از اورژانس ایرانشهر گزارش شده است خاطرنشان می کند: در پی این تصادف ها یک نفر در محور ایرانشهر خاش (تیغاب)، یک نفر در نیکشهر بر اثر واژگونی موتورسیکلت، یک نفر در محور ایرانشهر دلگان، دو نفر در محور نیکشهر به چاهان، یک نفر در بزمان و یک نفر هم در محور نیکشهر – ایرانشهر جان باختند. وی ادامه می دهد: در محورهای تحت پوشش اورژانس دانشگاه علوم پزشکی زاهدان، خاش با ۵۹ تصادف جاده ای و زاهدان با ۱۰۲ تصادف شهری بیشترین آمار تصادفات را داشت و مهرستان در نوروز امسال بی حادثه‌ترین شهر در محورهای تحت فعالیت اورژانس دانشگاه علوم پزشکی زاهدان هم بود.

■ **۲۶۴ کیلومتر بزرگراه در استان**

مدیر کل راه و شهرسازی سیستان و بلوچستان نیز در این باره به خبرنگار ما می گوید: پیش از پیروزی انقلاب اسلامی پنج هزار و ۱۰۰ کیلومتر راه در استان وجود داشت که از این میزان ۸۴۳ کیلومتر معادل ۱۷ درصد آسفالت بود. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی ۲۲ هزار کیلومتر راه در سیستان و بلوچستان ساخته شد که در حوزه راه و شهرسازی استان ۱۱ هزار و ۴۰ کیلومتر را شامل می شود که پنج هزار و ۷۰۰ کیلومتر معادل ۴۳ درصد آن آسفالت است. «مسعود مالکی» ادامه می دهد: پیش از پیروزی انقلاب، بزرگراهی در استان وجود نداشت، اما بعد از آن تا ابتدای فعالیت دولت یازدهم ۱۷۰ کیلومتر بزرگراه در استان احداث شده بود که ۱۵۰ کیلومتر آن در حوزه اداره کل راه و شهرسازی استان و بقیه آن در حوزه اداره کل راه و شهرسازی جنوب استان است که محدوده شهرستان های جنوبی استان از ایرانشهر را شامل می شود. وی خاطرنشان می کند: در مجموع ۲۶۴ کیلومتر بزرگراه در استان ساخته شده است که ۲۱۸ کیلومتر آن در حوزه اداره کل راه و شهرسازی استان است و در چهار سال اخیر حدود ۸۰ کیلومتر بزرگراه در حوزه راه و شهرسازی استان احداث شده است که با اعتبار ۱۱۲ میلیارد تومان رشد ۵۴ درصدی را نسبت به ابتدای دولت یازدهم نشان می دهد. وی ادامه می دهد: ۱۴۳ کیلومتر بزرگراه هم با اعتبار مورد نیاز ۲۵۰ میلیارد تومان در دست اجرا است و ۳۹۰ کیلومتر هم بزرگراه مطالعه شده داریم که به ۷۸۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد و در صورت تأمین اعتبار مورد نیاز، کار ساخت آن ها نیز آغاز خواهد شد.

■ **فقط نبود بزرگراه دلیل تصادف ها نیست**

مدیر کل راه و شهرسازی سیستان و بلوچستان ادامه می دهد: نبود بزرگراه تنها دلیل در بروز تصادف ها نیست، بلکه موارد دیگر از جمله خطاهای انسانی و رعایت نکردن نکات و مقررات، نصب نشدن علایم راهنمایی و رانندگی در محورهای مواصلاتی، سلامت خودرو و سرعت مطمئنه در بروز این حوادث نقش دارد، به طوری که حتی اگر همه جاده ها بزرگراه باشد در صورت رعایت نکردن سرعت مطمئنه امکان وقوع حادثه وجود دارد. وی می گوید: انواع راه های روستایی، فرعی، اصلی، بزرگراه در استان وجود دارد که همه آن ها استانداردهای مختص به خود را دارد و لازم است راننده بر اساس استانداردهای راه ها، سرعت مطمئنه را رعایت کند تا حوادث و تلفات جاده ای هم کاهش یابد. وی اظهار می کند: تلاش می شود ۱۴۳ کیلومتری که در دست اجرا است به مرحله بهره برداری برسد تا هم مسافران بتوانند با ایمنی و رعایت مقررات در جاده ها ایمن حرکت کنند. امسال ۱۱/۵ میلیارد تومان برای بزرگراه ها اسناد خزانه دریافت و توزیع شده است و هشت هزارتن قیر هم دریافت کردیم.

■ **روند تخصیص اعتبار کند است**

مالکی، با اشاره به سرعت ساخت بزرگراه به ویژه بزرگراه زاهدان – زابل ادامه می دهد: روند ساخت در استان کند نیست، با توجه به این که اعتبارات مورد نیاز برای این کار به صورت قطره چکانی و کم کم تخصیص پیدا می کند تصور می شود روند ساخت بزرگراه کند است. در حالی که فعالیت انجام شده برای این کار سه برابر اعتباری است که تخصیص داده شده است. وی اعلام می کند: ساخت راه به میزان اعتبار بستگی دارد، اگر اعتبار باشد سریع تر ساخته می شود ولی هنگامی که اعتبار نیست روند ساخت هم به کندی پیش می رود، بسیاری از پیمانکاران سه برابر اعتبار تخصیص داده شده کار کردند و مطالبات دارند. وی می گوید: قبل از سال ۹۶، ۸۱ کیلومتر بزرگراه افتتاح شد و امسال هم ۴۳ کیلومتر، ۲۳ کیلومتر بزرگراه در سفر رئیس جمهور، ۱۰ کیلومتر در محور زاهدان – زابل و ۱۰ کیلومتر در محور زاهدان – بم افتتاح شده است. ۲۰ کیلومتر دیگر هم آماده افتتاح است که تا پایان امسال بهره برداری می شود. وی اظهار می کند: سیستان و بلوچستان از نظر رده بندی طول بزرگراه ها در کشور رتبه ۲۲ را دارد که نسبت به راه های استان و پهناوری آن مد نظر قرار گرفته است. این عقب ماندگی ها مربوط به دوران کنونی نیست و نتیجه سال های گذشته است. طی سه سال ۶۹۳ کیلومتر راه روستایی ساخته شده است و سیستان و بلوچستان جزو استان هایی محسوب می شود که در آن بیشترین میزان راه روستایی احداث شده است. اول کار دولت یازدهم طول راه های روستایی آسفالته دو هزار و ۳۰۰ کیلومتر و الان سه هزار و سه کیلومتر است و چون استان گسترده است تصور می شود کار کمی انجام شده است. ساخت بزرگراه به اعتبار بستگی دارد و با وجود کمبود اعتبار پروژه های راه سازی استان فعال است.

عضو کمیسیون اجتماعی مجلس:

اعتبارات ملی، استانی و ستاد بحران باید به جاده های سیستان و بلوچستان تخصیص یابد

شهرکی – باید اعتبارات ملی، استانی و ستاد بحران به جاده های سیستان و بلوچستان تخصیص داده شود. عضو کمیسیون اجتماعی مجلس به خبرنگار ما گفت: سیستان و بلوچستان یکی از پهناورترین استان های کشور است که چون از پایتخت فاصله دارد در اعتبارات ملی مورد بی مهری قرار گرفته است و به دلیل بعد مسافت و توجه نکردن خاص مسئولان کشوری به این استان، محرومیت، کمتر توسعه یافتگی و غیربرخورداری در استان دیده می شود. «علی کرد» ادامه داد: استان در حوزه راه و حمل و نقل جاده ای وضعیت مطلوبی ندارد، اگر چه در دیگر استان ها شهرستان ها و مراکز اتوبان و جاده های دو بانده دارند اما سیستان و بلوچستان که بهترین مرز استراتژیک خاکی و آبی ایران را دارد جاده های خوبی ندارد. جاده های کم عرض و دو طرفه نشان از بی مهری مسئولان و دولت است. وی اظهار کرد: در مجلس دهم مکاتباتی با وزارت راه و شهرسازی، هیئت دولت، سازمان برنامه و بودجه کشور انجام شد که قول های مساعدی برای بهبود وضعیت راه های استان دادند اما به صورت عملیاتی، نقدینگی و تخصیص اعتبارات در راه ها فعالیت چشمگیری نیست و سبب نارضایتی مردم استان شده است که از این پس به دستگاه ها و وزیران تذکر کتبی و شفاهی داده می شود. نماینده مردم خاش، میرجاوه و بخش های کورین و نصرت آباد افزود: نقاط حادثه خیز جاده ای، عریض نبودن پل ها و کم عرض بودن جاده تا سیستان و مرز رسمی میلک از زاهدان به سیستان سبب تصادفات جاده ای و صدمات جانی و مالی شده است. در قسمت سرحد کورین، نصرت آباد، زاهدان، خاش و میرجاوه را شامل می شود و کوهستانی است، زیرساخت جاده ای انجام نشده و جاده های کم عرض، نبود علایم راهنمایی کافی، نبود گاردریل های کنار جاده ای و نقاط حادثه خیز ۹۰ درجه ای وجود دارد به طوری که از سمت سراوان محور ایرانشهر به زاهدان بیشترین تصادفات را دارد. وی گفت: در قسمت جنوبی استان یا مکران شامل سراوان، سیب و سوران، مهرستان، ایرانشهر، دلگان، فنوج، قصرقند، نیکشهر، چابهار، کنارک و سرباز، وضعیت جاده ای به مراتب از سیستان و سرحد بدتر است و سبب گلایه شهروندان شده است. وی تصریح کرد: باید به صورت انقلابی و جهادی اعتبارات استانی، ملی و ستاد بحران به جاده های استان تخصیص داده شود. جاده های مواصلاتی به مراکز شهرستان ها اتوبان یا دو بانده شود. اعتبار از ستاد بحران کشور برای رفع نقاط حادثه خیز جاده ای در نظر گرفته و پیچ تند، تپه ها، پرتگاه ها و گاردریل، روشنایی معابر جاده ای اصلاح شود. علی کرد، ادامه داد: بعضی از سه راهی ها مانند خاش، نصرت آباد و سه راهی زاهدان، سیستان و کرمان طرح جامع ناقصی دارد که ترافیک جاده ای را شامل نمی شود. جاده های شهری و روستایی از بین رفته و تخریب شده است و به نظر می رسد در چهار سال اخیر، دولت جاده های سیستان و بلوچستان را رها کرده است. به گفته وی، جاده ها نیاز به روکش دارد و در هنگام بارندگی برخی از جاده ها بدون پل و دارای آب نماست و محورها مسدود می شود و بیماران زایمانی، قلبی و ... پشت محورهای مسدود می مانند. در منطقه خاش، پشت کوه به روتک و خاش به میرجاوه همه جاده آب نماست و تصادف در آن جارخ می دهد که باید جاده طراحی و بازنگری شود.

یادداشت

مجتبی نوریان
international@khorasannews.com

سهم ۱۱ درصد وسعت کشور ۱/۴ درصد بزرگراه هاست!

سیستان و بلوچستان با ظرفیت های فراوان اقتصادی، اجتماعی، گردشگری و... همچنان جزو استان های کمتر توسعه یافته محسوب می شود. استانی که اگر با نگاهی ویژه به هریک از قابلیت های آن توجه شود حرف ها برای گفتن دارد و می تواند گوی سبقت را از بسیاری استان های توسعه یافته برباید.

از جمله عوامل توسعه، دست یابی به محورهای مواصلاتی مناسب است. سیستان و بلوچستان که با بیش از ۱۱ درصد مساحت کشور، عنوان بزرگ ترین استان را یدک می کشد هنوز نتوانسته است متناسب با وسعت آن از مسیرهای ارتباطی مناسب برخوردار شود و فقط ۱/۴ درصد بزرگراه های کشور را در اختیار دارد. دارابودن بزرگراه، آزادراه و دوبانده سازی جاده ها از جمله شاخص های رشدی است که سیستان و بلوچستان با وجود قابلیت های موجود از آن عقب افتاده و نتوانسته است این امکان رشد و توسعه را به خوبی فراهم کند. همجواری با دو کشور همسایه و در نتیجه وجود مرزهای طولانی و بازارچه های مرزی، بهره مندی از دریا و دست یابی به آب های آزاد، بی بهره بودن از شبکه ریلی و... ایجاب می کند به بهبود و گسترش شریان های جاده ها توجهی ویژه شود تا استان بتواند گام های توسعه را محکم تر بردارد.

تولید محصولات چهار فصل، صید و صیادی، گردشگری و وجود معادن همه و همه بر ایجاد زیرساخت های لازم برای انتقال محصولات، کالا و تولیدات و همچنین جا به جایی مسافران تاکید دارد تا به اقتصاد سیستان و بلوچستان و مردم پرتلاش و زحمتکش آن کمک کند و این خطه از کشور را از آن چه هست و محرومیت را چیره کرده است نجات دهد و به استانی توسعه یافته تبدیل کند. سیستان و بلوچستان با برخورداری از بازارچه های مرزی که می تواند در اقتصاد منطقه و کشور و کمک به صادرات تولیدات داخل نقش ویژه ای داشته باشد حدود ۲۶۰ کیلومتر بزرگراه دارد که حدود ۵۰ کیلومتر آن سهم شهرهای جنوب استان است در حالی که محورهای جنوب هم با توجه به منتهی شدن به چابهار به عنوان منطقه ای اقتصادی از اهمیت ویژه ای برخوردار است.

بهره برداری رسمی از فاز نخست بندر شهید بهشتی چابهار در سال گذشته توسط رئیس جمهور و پهلوگیری کشتی های حامل گندم هندوستان برای تخلیه، بارگیری و ارسال به افغانستان، لزوم توسعه و بهبود محورهای مواصلاتی استان را دوچندان می کند. بی شک این بندر، زمینه پهلوگیری کشتی های بیشتر برای تخلیه بار و تبدیل منطقه به قطب ترانزیت شرق و جنوب شرق را دارد که با بهره برداری از ظرفیت کامل، محورهای مواصلاتی کشش لازم را نخواهد داشت. بی تردید با افزایش تردد ناوگان حمل و نقل باری در جاده های استان ظرفیت موجود جواب گو نخواهد بود و علاوه بر ترافیک، خطرات ناشی از حوادث جاده ای را بیشتر می کند. بنابراین متولیان امر باید پیش بینی های لازم را برای دوبانده سازی جاده ها، احداث بزرگراه ها و در کنار آن توسعه حمل و نقل ریلی داشته باشند و در این میان از آمار تردد خودروهای هم استانی ها و نیز مسافران بسیاری که سیستان و بلوچستان را مقصد گردشگری خود می دانند غافل نشوند.

خبر

اختصاص ردیف اعتباری به مسیر ترانزیتی چابهار – میلک در بودجه ۹۷

ذوالفقاری– رئیس مجمع نمایندگان سیستان و بلوچستان گفت: نمایندگان استان در پی رایزنی با اعضای کمیسیون تلفیق بودجه با وجود ۷۰ هزار طرح ناتمام در کشور، موفق به گنجاندن سه ردیف اعتباری برای استان شدند. «محمد نعیم امینی فرد» افزود: بنابراین در بودجه امسال برای مسیر ترانزیتی چابهار – میلک، بیمارستان ۵۴۰ تختخوابی ایرانشهر و گزارسانی به استان ردیف اعتباری تعیین و در صحن علنی مجلس تصویب شد.

یادداشت شفاهی

باقر کرد
معاون عمرانی استاندار «سیستان و بلوچستان»

جاده ها سومین عامل بروز تصادفات در سیستان و بلوچستان

مساحت سیستان و بلوچستان ۱۱/۴ درصد کشور است، استانی که جمعیت کم و مساحت زیاد دارد. این پهنه به راه های خوب نیاز مند است که به تناسب این وسعت بزرگراه، آزادراه، جاده های اصلی، شوسه و... در سیستان و بلوچستان وجود ندارد. عوامل زیادی در بروز تصادف موثر است که جاده، خودرو و مهم تر از آن راننده نقش زیادی در بروز تصادف دارد. بر اساس گزارش های تحلیلی و پلیسی اولین دلیل موثر در تصادفات عامل انسانی است. از میان عوامل رانندگی در سیستان و بلوچستان سرعت غیر مجاز عامل مهم در بروز تصادف محسوب می شود و خودرو ها در رتبه بعدی قرار دارد. سومین عامل موثر در تصادف ها، راه ها و جاده هاست. جاده های سیستان و بلوچستان اتوبان نیست و بیشتر به صورت دو طرفه است و احتمال تصادف های رخ به رخ بالا می برد و همین موضوع تلفات را بیشتر می کند. در ۱۰ ماه سال گذشته تلفات جاده ای نسبت به مدت مشابه سال قبل از آن ۱۱ درصد افزایش داشت که به دلیل افزایش تردد ها نسبت به سال های ماقبل بود و در سه سال گذشته میانگین تلفات کاهش داشته است. عوامل انسانی و سرعت غیر مجاز در تصادفات جاده ای موثر است که برای کاهش این امر در جاده ها تا چابهار دوربین های کنترل سرعت نصب شده که حداقل ۲۵ مورد در استان در حال کار و در مجموع ۵۲ مورد است. همه جاده های استان مطالعه شده است، جاده ترانزیتی از میلک تا چابهار داریم میان زاهدان و زابل هفت قطعه است و قسمت هایی به اتوبان تبدیل شده، زابل تا لوتک ۳۰ کیلومتر را شامل می شود و از زاهدان به زابل ۴۳ کیلومتر اتوبان است. قطعه حرمک تا دشتک ۲۰ کیلومتر اتوبان آماده است و به زودی وارد ترافیک می شود و قطعه دشتک به زابل هم در حال کار است. یکی از مشکلات مربوط به راه سازی این است که تخصیص در این حوزه طی سال گذشته خوب نبود و اعتبارات صد درصد جذب نشد. سال ۹۶ و اواخر سال ۹۵ از طریق اعتباراتی در قالب اوراق بانکی مقداری از هزینه ها پرداخت شد که امیدواریم اعتبارات بیشتری پرداخت شود چرا که هر چه زمان انجام پروژه طولانی تر شود هزینه ها بیشتر می شود. در دیگر محورهای استان از زاهدان، خاش، ایرانشهر و چابهار هم برای ایجاد اتوبان در حال کار است، محور خاش تا پیرگل اتوبان است و از ایرانشهر در حال کار است. از خاش تا ایرانشهر ۶۰ کیلومتر اتوبان است که در گذشته کار شده است. فقط قسمتی که باقی مانده و کاری در آن انجام نمی شود محور زاهدان تا خاش است که کارگاه های زاهدان تا خاش هنوز فعال نیست و مشکلاتی دارد که امیدواریم امسال رفع شود، در صورتی که اعتبار به موقع تخصیص دهند امیدواریم راه های استان که یکی از موارد تصادفات است بهبود یابد. سیستان و بلوچستان استان پهناوری است و به سرعت نمی توان همه راه ها را درست کرد باید تا زمانی که زیرساخت راه آماده شود مردم رانندگی خود را بهتر کنند که آسیب ها و تلفات کمتر شود.

خبر

۹۰ کیلومتر از جاده زاهدان – زابل بزرگراه شد

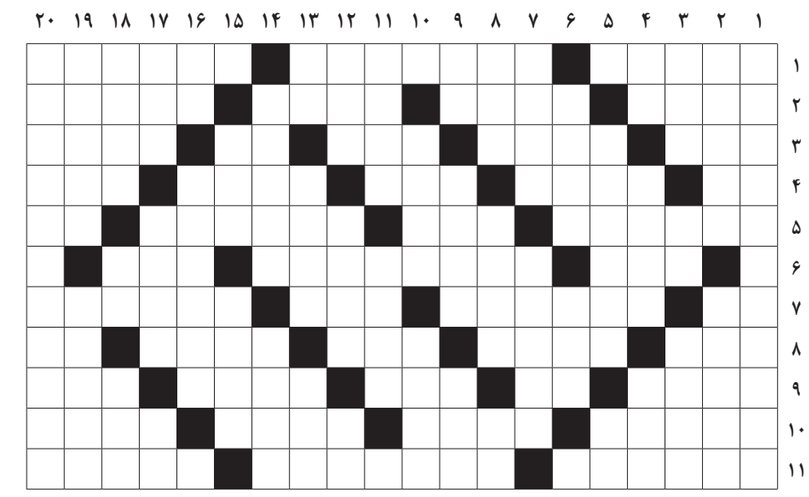
طول مسیر زاهدان – زابل در مجموع ۲۳۰ کیلومتر است که از ۹۰ کیلومتر از بزرگراه آن بهره برداری می شود. مدیر کل راه و شهرسازی به خبرنگار ما گفت: بزرگراه زاهدان – زابل یکی از طرح های مهم استان در حوزه جاده ای است که به دلیل تراکم تردد در این محور تکمیل شدن آن اهمیت بیشتری می یابد اما تکمیل این طرح نیازمند اعتبارات قابل توجهی است که میزان سرعت پیشرفت طرح نیز به آن بستگی دارد. «مالکی» افزود: طول مسیر زاهدان به زابل در مجموع ۲۳۰ کیلومتر است و از ۹۰ کیلومتر از اجرای این طرح بهره برداری شده است و مسافران و خودروهای ترانزیت در این محور تردد دارند، در حالی که در محدوده حرمک ۱۲ کیلومتر از مسیر مانده و پیمانکار برای اتصال این نقطه به بزرگراه در حال فعالیت است و تکمیل آن در برنامه امسال قرار دارد اما ۳۵ کیلومتر دیگر از طول این محور نیز در دست اجراست.

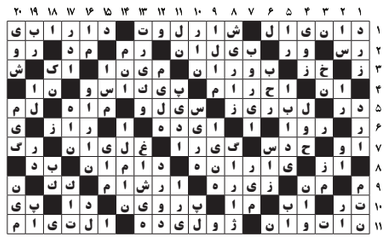
جدول متوسط [شماره ۷۰۹۰]

طراح جدول: مریم احمدی

افقی: ۱- روزگار – استانی در جنوب کشورمان – عضو سفارت ۲- شاعر نوپرداز – اسود – سیاهرگ – اکسیر ۳- تور – پایین جامه – عدل – تکرار حرف – ریزنمرات ۴- لحظه – شیون – بسیار – نوعی خرما – ایده ۵- به معنی سیستم است ولی حروفش درهم ریخته – اشتباه – کارهای عجیب و خارق العاده که از بعضی اولیاء و صالحان دیده می شود – رودآرام ۶- تندی و سختی – کاروان شادی – کویر ایران ۷- از خوردنی ها – ابزاری در چرخ خیاطی که نخ به آن پیچیده می شود – بی مو – واسطه ۸- درک – آبی تیره – دانه – زیبا – کافی ۹- قرآن خوان – علامت مفعولی – خزنده گزنده – دسته – وقت و زمان معین ۱۰- درگاه – دعای روح بخش شب های جمعه – بدجنس و بدذات – معطر ۱۱- ره توشه – سردار ملی – کاندید

عمودی: ۱- رمان معروف الکساندر پوشکین نویسنده روس ۲- وسط – پایتخت تبت ۳- پیروان – شوربا – از دین برگشته ۴- آخرین توان – پشیمان – رفیق ۵- قصه – بوی رطوبت ۶- تندرست – بی خبر از گرسنه ۷- هیزم – توفان ۸- بخشی از پا – پوشش زنان هندی – فلز سرچشمه ۹- قمر – نصیب – مرده ۱۰- بدهی ها – اکنون ۱۱- ماده رنگی قابل شستشو در نقاشی که خاصیت پوشانندگی دارد – بزرگ تر ۱۲- گندم سوده – برزن – زمین سخت و ناهموار ۱۳- شکوه گر جدایی – از انواع شنا – دلاک ۱۴- قفا – همنشین ۱۵- نصف – مملکت ۱۶- دربست کارخانه – هر سال ۱۷- شک و گمان – از پهلوانان ایران زمین – حرف همراهی ۱۸- تباهی – تاخت – شمع ۱۹- خرده گیری – به سیاهی شب ۲۰- بازیگر سریال زیر تیغ





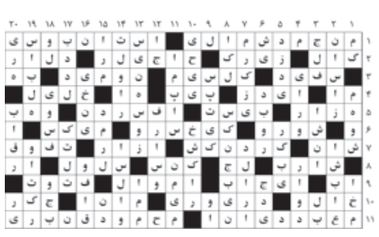
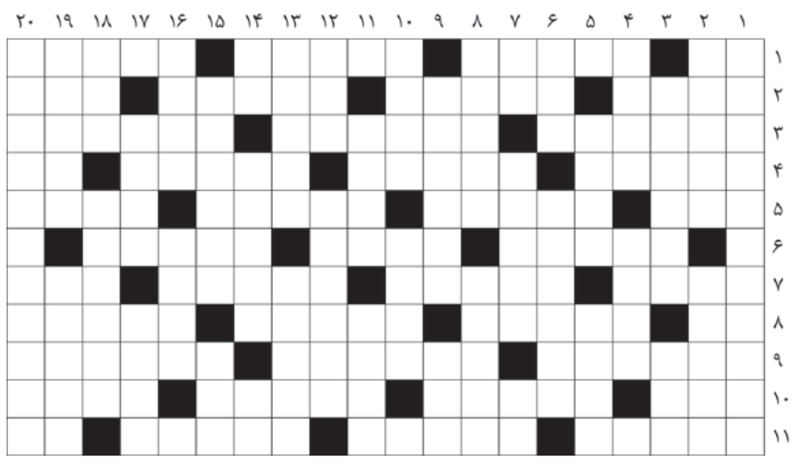
حل جدول شماره ۷۰۸۹

جدول سخت [شماره ۳۰۱]

طراح جدول: بیژن گورانی

افقی: ۱- گاهی دل هم می زند – پشت سر هم – بی اعتبار – سردار اشکانی که کراسوس رومی را شکست داد ۲- جزیره ای در اندونزی – با اعتبار – همیشه ته چاه است! – کتاب های عربی ۳- محلولی برای رنگ بری و گندزدایی – سخنان بی پایه و اساس – خداوندی ۴- دستگاه تولید بخار – کدخدا – جلوه های ظاهری از هر چیز – تلاش ۵- پژواک – نشاسته – دریغ و افسوس – خبر دادن ۶- نامناسب – به هیچ وجه – هنر هفتم ۷- شریف تر – واحد پول نیجریه – خبرگزاری قرآنی ایران – فرزند زاده ۸- نفی عرب – قابل خواندن – بندری در او کراین – از گیاهان آپارتمانی که دوستدار رطوبت زیاد محیط است ۹- شهری در خوزستان – کتابی از دافنه دو موریه – لقب تبهکاران ژاپنی ۱۰- کلمه شرط – هدیه چهره گشایی عروس – بازگشت به عقب – پرنده ای شناگر ۱۱- از سرداران یزدگرد ساسانی – انکار – پروردگار – نفس خسته.

عمودی: ۱- قدیمی ترین تذکره موجود از احوال شاعران پارسی گو اثر محمد عوفی ۲- لانه پرندگان – آب ورز ۳- بازیکنی که در باشگاهی غیر از باشگاه های کشورش بازی می کند – کاشتن نهال ۴- پول قطر – بزرگوار ۵- زیاده گو – نیم گرم ۶- نهضت مبارز شیعیان لبنان – کشور ساحلی اروپا که تنها با فرانسه مرز مشترک دارد ۷- رب النوع خورشید در مصر باستان – چرخش – پیشوندی منفی ۸- همسر گزیده – گلی زیبا و خوشبو ۹- معزول – مساوی در شطرنج ۱۰- در بیان علت به کار می رود – زمین کشاورزی بی مصرف مانده ۱۱- کوشا – باقی گذاشتن ۱۲- ساعت دست – هنگام ورود به جایی گفته می شود ۱۳- قوه به یاد نگه داشتن مطالب – نگهبان ۱۴- به نفع او – از آثار ماکسیم گورکی، نویسنده روسی – گل سرخ ۱۵- ماده پروتئینی ناخن – خاطر ۱۶- میله باریک برای تمیز کردن لوله تفنگ – سازمان فضانوردی آمریکا ۱۷- هر چیز سبک وزن – آحاد ۱۸- رودست خوردن – نمک نشناس ۱۹- حاصل – بی ارزش ۲۰- بی مقدمه و ناگهانی.



حل جدول شماره ۳۰۰