

فرخ نژاد -از محور مواصلاتی بیرجند- قاین به دلیل وقوع حوادث ناگوار و خونینی که در آن رخ می دهد به محور دلهره و مرگ یاد می شود بنابر این روز نامه خراسان جنوبی، یکی از پروژه های پیگیرانه خود را همین محور تعریف کرده است و تلاش می کند با خبرها، گزارش ها و حساس تر کردن مسئولان، به تسریع در تکمیل آن کمک کند تا در پی آن از تعداد حوادث و سوانح و بار ترافیکی آن کاسته شود. به گزارش خبرنگار ما، هر چند در این سال هامسئولان از اتمام آن در سال های۹۷،۹۸و... خبر داده اند اما چون محدودیت های اعتباری و روش هایی که برای تامین بودجه آن پیگیری شده به نتیجه نرسیده است نمی توان امسال هم به اتمام این محور امیدوار بود.

- پیش بینی عمل به تعهدات**

تنهاخبر امیدوار کننده‌ای که‌مدیر کل راه‌وشهرسازی، برای این محور در سال ۹۸ می دهد این که تلاش ها بر این است تا ۲۰ کیلومتر دیگر از این محور دوبانده شود و زیر بار ترافیک برود البته اگر وضعیت منابع اعتباری بهتر باشد و قول هایی که مقامات کشوری برای تامین بودجه آن داده اندتحقق یابد شایدبیشتر از ۲۰ کیلومتر هم دوبانده شود. پیش بینی مهندس «مهدی جعفری»، این است که دوشرکت پیمانکاری که در محور بیرجند- قاین کار می کنندتعهدات خود را در فاصل محور موردنظر به جز کمربندی قاین به اتمام برسانند. هر چند او، تخصیص منابع آن را تاکنون از محل منابع سال گذشته حدود ۱۰ میلیارد تومان اعلام می کند که همین منابع کم بین هفت پیمانکار محور که شامل بیرجند- قاین، فیض آباد - بجستان و بجستان - فردوس است، توزیع شد. به گفته او، علاوه بر این، ۱۰ میلیارد تومان دیگر برای این محور که بین خراسان های رضوی و جنوبی مشترک است و کل مسیر آن شامل ۶۶۰ کیلومتر می شودتخصیص یافته اما هنوز بین پیمانکاران توزیع نشده است. او دیون راهو شهرسازی به پیمانکاران این محورو ۹۰ میلیارد تومان اعلام و اظهار می کند: تنها امیدواری که در این زمینه وجود دارد این است که منابع اعتباری اختصاص یافته در سفر رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور به استان تخصیص یابد تا بتوان به تسریع روند کار در این محور امید داشت. این مسئول می گوید: اگر ۳۰ درصد منابع اختصاص یافته در سفر دکتر «نویخت» به حوزه راه های استان تخصیص یابد به طور حتم شاهد جهش و تحول ویژه ای در زمینه شریان مواصلاتی خراسان جنوبی خواهیم بود. بنا به گفته وی، سال گذشته ۴ کیلومتر از محور بیرجند- قاین زیر بار ترافیک رفت و ۴ کیلومتر دیگر آن آسفالت شده و منتظر تامین علایم است تا قابل استفاده برای رانندگان باشد. اما موضوع دیگری که اگر تحقق یابد می توان به تکمیل محور دلهره امیدوار بود، تحقق منابع اعتباری ماده ۵۶ است که سال گذشته سازمان برنامه و بودجه با اجرایی شدن این ماده در محور بیرجند- قاین موافقت کرد.

به گفته جعفری، ابتدا قرار بود بانک ملی ۱۲۰ میلیارد تومان اعتبار مورد نیاز این پروژه را تامین کند اما بعد به دلایلی چون نداشتن صرفه اقتصادی، از تامین این

محور بیرجند-قاین امسال هم یک طرفه نمی شود

تداوم دلهره

***مدیر کل راه و شهرسازی: اگر وضعیت منابع اعتباری بهتر باشد و قول هایی که**

مقامات کشوری برای تامین بودجه آن داده اند شاید، بیشتر از ۲۰ کیلومتر هم دوبانده شود

***جعفری: دیون راه و شهرسازی به پیمانکاران محور بیرجند- قاین، فیض آباد- بجستان و بجستان- فردوس ۹۰ میلیارد تومان است**

منابع انصراف دادو بعد از رایزنی هایی که وزارت راه و شهرسازی با بانک مسکن انجام داد این بانک متقبل شد تا ۵۰ میلیارد تومان از منابع مورد نیاز آن را در قالب ماده ۵۶ تامین کند که پیگیری هادر این زمینه ادامه دارد.

- پیگیری های سال قبل**

بنابر سالتنی که «خراسان جنوبی» برای پیگیری شرایط این محور مهم و حیاتی که یکی از زیر ساخت های اساسی استان در حوزه حمل ونقل به حساب می آید بر عهده خود می داند؛ ۱۶ اسفند ماه سال گذشته مطلبی با عنوان «بانک ملی از سرمایه گذاری در محور بیرجند- قاین انصراف داد/ محور دلهره پشت باجه بانک مسکن» منتشر و به این موضوع اشاره کرد که نقطه شروع عملیات دوبانده سازی محور بیرجند- قاین به سال ۸۹ با حضور یک پیمانکار بر می گردد اما آغاز عملیات اصلی این پروژه، با حضور دو پیمانکار که ارتقای این شریان مواصلاتی را با ۷۶ کیلومتر در دستور کار قرار دادند، به شهریور سال ۹۶ مربوط می شود. آن چه عملیات ارتقای این محور ترانزیتی را که حوادث خونین بسیاری به خود دیده است و از آن به عنوان جاده مرگ ومحور دلهره یاد می شود، کند کرده است؛ محدودیت منابع اعتباری دولتی در سال های اخیر است طوری که مسئولان راه ها، روش های مختلفی را پیموده اند تا منابعی برای به سرانجام رساندن آن بیابند. اما اتفاقی که می توان به عنوان یک راه میان بر از آن برای اتمام محور دلهره نام برد، موافقت سازمان برنامه



و بودجه کشور برای تامین منابع مالی این پروژه از محل تبصره ماده ۵۶ است که یک نوع فاینانس داخلی به حساب می آید. بعد از موافقت سازمان برنامه و بودجه، چهارم تیر ماه سال گذشته، روزنه های امیدی برای به سرانجام رسیدن این محور که مطالبه و درخواست مردم این خطه است، گشوده و امیدها زمانی به این راه میان بر، دوخته شد که بانک ملی ایران متعهد به پرداخت ۱۲۰ میلیارد تومان منابع مورد نیاز شد. در ادامه این مطلب آمده است، تا ۲۸ آذر سال گذشته که روزنامه خراسان جنوبی، این موضوع را پیگیر بود آخرین خبر ها حکایت از این داشت که دوروز قبل از آن آگهی تامین کننده مالی آن در روزنامه منتشر شده بود اما تاکنون خبرهای دیگری در این زمینه به گوش می

شهرسازی هم در جلسه شورای برنامه ریزی و توسعه خراسان جنوبی که سال قبل با حضور رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور برگزار شد، با بیان این که دوبانده شدن محور قاین به بیرجند در دولت یازدهم شروع شد، افزود: با وجود سختی و فشاری که در آن زمان بود دولت یازدهم این پروژه را شروع کرد و دو قرارداد برای این مسیر از چهار سال قبل بسته شده است که پیمانکاران با ۴۰ میلیارد تومان بدهی به سختی کار می کنند.

دکتر «امینی» با تاکید بر این که دوبانده شدن محور بیرجند- قاین مطالبه جدی اجتماعی برای استان است، گفت: کمک به پرداخت مطالبات باعث تسریع در روند پروژه می شود.

- ۵۵ کیلومتر در دست اجرا**

به گفته مدیر کل راه و شهرسازی، محور بیرجند- قاین ۱۰۰ کیلومتر طول دارد که ۴۵ کیلومتر آن دوبانده شده و زیر بار ترافیک رفته است. به علاوه در این محور ۵۵ کیلومتر در دست اجراست که آسفالت چهار کیلومتر آن به اتمام رسیده است و بعد از نصب علایم و تجهیزات مورد نیاز زیر بار ترافیک می رود. همچنین از ۵۱ کیلومتر دیگر ۱۷ کیلومتر آن آماده آسفالت و ۳۴ کیلومتر در حال زیر سازی است. مهندس «مهدی جعفری» نیاز ریالی ۵۵ کیلومتر در دست اجرا را با احتساب طلب پیمانکاران پروژه ۱۲۰ میلیارد تومان اعلام و به این موضوع اشاره کرد که مسئولان استانی به دنبال بهره گیری از ظرفیت های قانونی مانند تپهاتر، مالیاتی، بانکی و ماده ۵۶ هستند تا منابع مورد نیاز را تامین کنند.

- ایمن نبودن را قبول دارم**

او هم قبول دارد که ایمن سازی محور بیرجند- قاین با مشکل مواجه است و فقط در قطعاتی که باند جدید احداث شده، ایمن سازی ها رعایت شده است اما در باند قدیم مشکل ایمنی وجود دارد. وی اعتبار محور بیرجند- قاین را که در قالب پروژه فردوس- بجستان- تربت حیدریه- گناباد- قاین و بیرجند به صورت مشترک بین خراسان های رضوی و جنوبی است برای اسمال ۲۱ میلیارد تومان اعلام کرد که بین پیمانکاران این پروژه تقسیم می شود.

- ۴۰ میلیارد تومان بدهی**

معاون برنامه ریزی و مدیریت منابع وزیر راه و

۱۲۰ کیلومتر راه روستایی امسال احداث می شود

فرخ نژاد -احداث ۱۲۰ کیلومتر راه روستایی برای امسال در دستور کار اداره کل راه و شهرسازی است. مدیر ساخت و توسعه راه های اداره کل راه و شهرسازی، در گفت وگو با «خراسان جنوبی» اظهار کرد: ۱۲۰ کیلومتر راه روستایی مربوط به ۹ روستای بالای ۲۰ خانوار و چهار روستای زیر ۲۰ خانوار است که در قالب ۲۴ پروژه اجرایی می شود.

مهندس «مودی»، بابیان این که بیشتر روستاییان به دنبال اتصال شبکه یعنی، راه دوم هستند، افزود: ۸۷ روستای استان از راه آسفالت بهره مند نیست و این که تاکنون این روستاها از زیر ساخت راه مناسب برخوردار نشده به این دلیل

پاسخ مسابقه‌های قبل

<div></div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>

<div></div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>
<div> <div><div></div></div> <div><div></div></div> </div>

این سرگرمی دیده نشود.

«لذت سرگرمی» از روزنامه استان های خراسان رضوی و خراسان شمالی حذف شد.

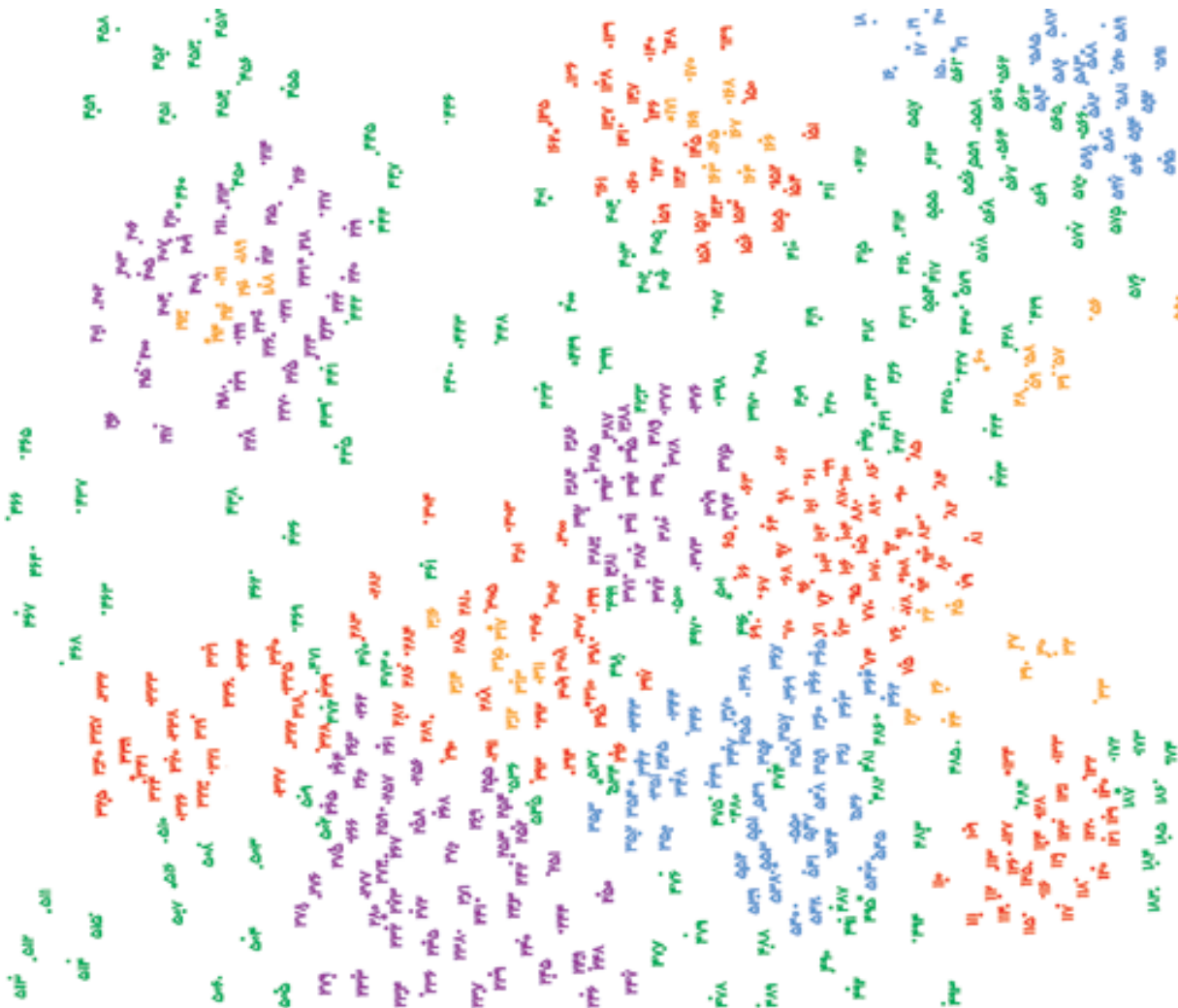
حال و هوای نوروزی تصویری که در این نقش یاب کشف می شود، دلیل انتخاب آن بود. بنابر این ضمن پوزش از مخاطبان این صفحه در استان خراسان جنوبی، چاپ این مطالب را برای این عزیزان تکرار می کنیم تا مخاطبان

روزنامه خراسان شمالی و رضوی هم از آن بهره ببرند. چون پیموده اند تا منابعی برای به سرانجام رساندن آن بیابند.

کار ویژه ای روی این بخش صورت گرفته بود، حیف بود که

■ قانون:

از شماره یک تا بزرگ ترین شمار، به ترتیب هر نقطه شماره دار را رنگ خودش، به نقطه بعدی وصل کنید. هر کجا به جای «نقطه» به علامت «ستاره» رسیدید، خطتان باید قطع شود تا با پیدا کردن شماره بعدی، کشیدن تکه خط جدیدی را آغاز کنید. بعد از پایان کار، خط ها را ضخیم تر کنید تا تصویر کشف شده را واضح تر ببینید.



گزارش

سه شنبه ۲۰ فروردین ۱۳۹۸ . ۳ شعبان ۱۴۴۰ . شماره ۲۹۶۳

یادداشت

بخت گشایی محور دلهره، کی؟

فرخ نژاد -تقویم شروع پروژه دو بانده سازی ۱۰۰ کیلومتر محور دلهره را که ورق می زنی اگر سال ۹۸ را به آن اضافه کنی حدود یک دهه از شروع عملیات اجرایی آن یعنی از سال ۸۹ می گذرد. هر چند مسئولان راه و شهرسازی شروع عملیات جدی درباره این پروژه را مربوط به سال ۹۳ و ارتقای ۷۶ کیلومتر با حضور دو پیمانکار اعلام می کنند اما نقطه آغاز آن به سال ۸۹ بر می گردد.

آن چه عملیات اجرایی ارتقای این محور ترانزیتی را که حوادث خونین بسیاری به خود دیده است و از آن به عنوان جاده مرگ ومحور دلهره یاد می شود، کند کرده است؛ محدودیت منابع اعتباری دولتی در سال های اخیر است طوری که مسئولان راه ها و روش های مختلفی را پیموده اند تا منابعی برای به سرانجام رساندن آن بیابند که از جمله آن می توان به موافقت سازمان برنامه و بودجه کشور برای تامین منابع مالی این پروژه از محل تبصره ماده ۵۶ اشاره کرد.

اما دست انداز هایی که در مسیر این راه میان بر نیز طی مدت ایجاد شده نتوانسته است مسئولان را در هدفی که به دنبال آن بوده اند موفق کند، چرا که بانک ملی که ابتدا متعهد به پرداخت ۱۲۰ میلیارد تومان منابع از محل این ماده بود انصراف دادو اکنون امیدها به بانک مسکن است که متقبل پرداخت ۵۰ میلیارد تومان شده است.

موضوع دیگری که روزه های امید را برای اتمام محور دلهره گشود، سفر اخیر معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی به خراسان جنوبی بود که ۵۶۰ میلیارد تومان اعتبار برای پروژه های راه های مواصلاتی و راه آهن اختصاص یافت هر چند تخصیص این اعتبار هم با اما و اگر هایی همراه است اما باید به مسئولان این موضوع را گوشزد کرد که با منابع قطره چکانی که هر سال به این محور که بین خراسان رضوی و خراسان جنوبی مشترک است و طول آن هم به ۶۶۰ کیلومتر می رسد، نمی شود راه به جایی بردو شاید تا سال ۱۴۰۰ هم نتوان امید به اتمام آن داشت پس بهتر است به دنبال راهکارها و راه حل هایی دیگر باشند تا گر ه بخت این محور که به دغدغه و مطالبه اجتماعی مبدل شده است، بگشایند.

درست است که تناقض در شروع عملیات اجرایی آن اختلاف سال های شروع را متغیر می کند اما طولانی شدن روند اجرای کار، زبان انتقاد به مسئولان و متولیان امر را گشوده است و باید گفت که چون خواسته به حقی است وظایف مسئولان در رده های مختلف را با طولانی شدن روند اجرای کار سنگین تر می کند. سوالی که درباره این پروژه نیز طرح می شود این است که چرا ۱۰۰ کیلومتر راه بعد از یک دهه هنوز دوبانده نشود و به نیمه هم نرسد و امیدها برای اتمام آن حتی تا دو سال دیگر چندان رنگ نداشته باشد؟

سودو کو

هر روز

■ **قانون:** ارقام ۱ تا ۹ را در خانه های خالی بنویسید طوری که در هر سطر، در هر ستون و در هر مربع ۳ در ۳ هیچ رقمی تکراری نباشد.

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



برای ارسال پاسخ و شرکت در مسابقه، ارقام سطرهای اول، دوم و سوم از هر سودو کووی حل شده را به ترتیب از چپ تا خانه پایین-راست به صورت یک عدد ۲۷ رقمی (بدون فاصله، اینتر یا کاراکتر دیگری) پیامک کنید.

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



حرفه ای هاو مدعیان سودو کو درجه دشواری هر سودو کو+ زمان حل شان را پیامک کنند. مثال: متوسط ۰۰:۱۲:۲۰

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

