

یادداشت

همه با هم «ام‌اس» تولدت مبارک!



مریم پیمان

• یکی، دو هفته بود هر شبکه تلویزیونی و هر مجری و هر رسانه مکتوبی داشت از روز جهانی «ام‌اس» می‌گفت، هر مسئولی از وزیر و وکیل گرفته تا کارگر و کارمندی را آوردند در رسانه‌ها، یک روان نارنجی بستند به گردن یا دست یا... تا بگویند که «ام‌اس» چیست و چه نشانه‌هایی دارد، ما به فکر بیماران هستیم و همه کار برایشان می‌کنیم و اصلا «ام‌اسی»‌ها تحصیل‌کرده، خوشگل، خوب و نازند و... دیگر از شنیدن این کلمه خسته شده‌ام، بنده‌خدا بیمارهای مشهور و معمولی را هم به هر بهانه‌ای کشیدند در رسانه‌ها تا بگویند روز جهانی «ام‌اس» مبارک! اما «من» می‌دانم درد را با یک روز و یک هفته و زُست نمی‌شود درمان کرد، درد تنها سه حرف ندارد، بلکه درد خیلی پریش‌ها، مسئله‌ها و حرف نهفته دارد و حتی پریش‌های متعدد، عجیب‌وغریب، مونولوگ‌ها و دیالوگ‌های هزian‌وش و عاقلانه. در تقویم هر چیزی روزی دارد؛ حتی برای بیماری‌های خاص و صعب‌العلاج هم روز داشتیم، روز «ام‌اس»، روز «خبرنگار»، روز «زن»، روز «جوان»، روز «ارتباطات و روابط‌عمومی» و روز... اشکالی ندارد برای همه این روزها می‌توانید برای من کادو بخزید! روزهایی برای هر نوع آدمی مهم است و برای هر زندگی و شخصی مناسبی برای خودش دارد مثل تولد و سالگرد، اما برای من تا پیش از «ام‌اس» سال‌ها و مناسبت‌ها مهم بودند و بعد از آن مهم‌تر شدند، برای بیماری که نبودن را ممکن می‌داند - یعنی بیشتر از هر آدم سالمی با مرگ در ذهنش دست‌وپنجه نرم می‌کند- هر لحظه مهم است، بگذریم از تصادف معجزه‌آسای هفته گذشته که تلنگر دوباره‌ای به من بود و تولدم که همین دیروز بود و بار دیگر یاد انداختند لحظه‌لحظه زندگی را باید لا‌جرعه سر کشید، اما این آموزه عمومی «ام‌اس» است، خوب است یاد بیماران باشیم و برای آگاهی جامعه مطلب منتشر کنیم، اما نه‌فقط یک روز در سال، در همین برنامه‌های «شیک و مجلسی» هم دکترها می‌گویند از درمان خبری نیست و فقط این بیماری کنترل می‌شود، خیلی هم با آرامش این جمله را می‌گویند، انگار نه انگار که آدم‌های دردکشیده چشم‌دوخته به دهن آنها از بین حرف‌های تکراری و علائم بیماری، تغذیه، ورزش، روحیه، خاطرات نحوه تشخیص و... فقط دنبال یک چیزند؛ خبر کشف داروی درمان قطعی! این پرسش در ذهنم هست؛ «اگر این دارو کشف و به‌راحتی وارد بازار شود، قیمتش مناسب باشد و دولت هم حمایت کند، چه کسی ضرر می‌کند؟»
بله! یکی از پاسخ‌های آن واضح است، کارخانه‌ها و تولیدکنندگان دارو ضرر خواهند کرد، پس پرسش چندان‌ه‌الم را با خودم تکرار می‌کنم: «آیا دارو کشف شده است و گروهی به دلیل سود اقتصادی، جلو تولید انبوه آن را گرفته‌اند؟» پیش‌تر و بیشتر از این مسئله، روش‌های عجیبی که برخی به اسم «درمان» با آنها داللی می‌کنند مثل زینورژانی، طب سنتی و... برای من مسئله است و هرچه بیشتر با دنیای «ام‌اس» آشنا می‌شوم، دلم می‌خواهد پاسخ پرسش‌های این‌چنینی ذهنم را پیدا کنم. اما یک چیز مهم‌تر هم می‌دانم، تنها کسی که یک چیز را خلق می‌کند، از زیرویم آن باخبر است و اگر مشکلی برایش ایجاد شود، می‌تواند آن را رفع کند. می‌دانم ایجادکننده بیماری هم خودش، تنها درمانگر قطعی آن است.

رفت‌وبرگشت شهرداری پایتخت برای کسب در آمد پایدار از تونل‌ها ادامه دارد

تونل‌ها پولی می‌شوند؟

شرق: شورای شهر تهران دی‌ماه سال ۹۲ و در جریان بررسی و تصویب احکام درآمدهای برنامه پنج‌ساله دوم شهرداری تهران، شهرداری را ملزم به کاهش ازدحام ناشی از تردد وسایل نقلیه شخصی در بزرگراه‌ها، کاهش آلودگی هوا و افزایش اقبال به وسایل حمل‌ونقل عمومی در دو سال آینده کرد و در همین مصوبه قرار شد لایحه شرایط ایجاد سامانه قیمت‌گذاری برای بزرگراه‌ها را به شورا ارائه کند و پس از مدتی هم شهرداری لایحه اخذ عوارض تردد خودرو از معابر خاص پایتخت را ارائه کرد.

اما ایجاد سامانه قیمت‌گذاری بزرگراه‌ها که اعضای شورا به آن رای داده بودند، خیلی زود منتقدان بسیاری از اعضای شورا، نمایندگان مجلس و مسئولان مدیریت شهری پیدا کرد. مخالفان معتقد بودند که اجرای چنین طرحی بدون مطالعه و پشتوانه کارشناسی بار روانی بر جامعه تحمیل خواهد کرد. از این زمان به بعد بود که حواشی و انتقاده‌ها به این طرح آغاز شد. شورا و شهرداری که لایحه درآمدهای پایدارشان از سال ۱۳۶۱ تاکنون در دولت در حال بررسی است و در این چند سال اخیر با زور و ضرب توانسته‌اند بخشی از درآمدهای پایدار شهری را برای شهر فعال کنند، موافق این درآمد پایدار برای شهر هستند. مهدی چمران، رئیس شورا دراین‌باره تاکید کرده بود که اتوان بودطیقه صدر و تونل‌های نیایش و توحید در قالب این طرح قرار می‌گیرند، اما برخی دیگر از تونل‌ها که طول کمی دارند، مشمول این عوارض نمی‌شوند. چمران حدود دو سال قبل گفته بود لایحه اخذ عوارض تردد از معابر خاص شهری در نوبت بررسی در صحن علنی قرار گرفته است. در این مدت بخش‌های مرتبط دیگر ازجمله پلیس راهور مخالفت خود را با اخذ عوارض تردد از معابر خاص و تونل‌ها اعلام کرده است.

نگاه هرکدام از طرف‌های دخیل و متتفع و البته مسئول درباره اخذ عوارض از معابر خاص و تونل‌های شهری متفاوت است. مهدی چمران معتقد است همان‌طور که آزادراه تهران- قم با پول مردم ساخته شده و برای عبور از آن مردم عوارض می‌دهند، درباره معابر و تونل‌های شهری هم همین قاعده برپاست و آنجا درآمد دولت افزایش می‌یابد و اینجا شهرداری درآمدی دارد. او می‌گوید حدود دو هزار میلیارد تومان از پول مردم برای ساخت بزرگراه صدر هزینه شده؛ اما فقط عده‌ای که خودرو دارند و در این مناطق تردد می‌کنند، از آن استفاده دارند و برای تحقق عدالت اجتماعی مردمی که

به‌طور مداوم از این بزرگراه استفاده می‌کنند، باید حق استفاده از آن را بپردازند. احمد دنیامالی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و عمران شورا، به‌عنوان یکی از مدافعان این پیشنهاد درآمدزا برای شهرداری هم همین نظر چمران را دارد و می‌گوید: بخش زیادی از شهروندان وسیله نقلیه شخصی ندارند؛ درحالی‌که عوارض شهر را نیز پرداخت می‌کنند و دلیلی ندارد این افراد هزینه‌های شهروندان دارای خودروهای شخصی را بپردازند.

پلیس نه در جریان است، نه موافق

بعد از اعلام چنین الزام و تصمیمی در شورا ی و شهرداری تهران، سردار تقی مهری، به‌عنوان رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا نسبت به پولی‌شدن

تونل‌ها واکنش نشان داد و ایراد اصلی این بود که چرا پلیس در جریان نیست، همچنین سیدتیمر حسینی، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ هم که در جریان این موضوع نبود، آن زمان اظهارنظری نکرد.

اما حسینی روز گذشته و بیش از دو سال بعد از این بررسی‌های اولیه و درجریان‌نبودن، در گفت‌وگو با «شرق» باز هم بی‌اطلاعی از این موضوع را اعلام می‌کند و می‌گوید: این موضوع نیاز به مطالعه و کار کارشناسی دارد و تا جایی که می‌دانم، هنوز این مطالعات انجام نشده است. این موضوع اصلا شبیه به عوارضی آزادراه‌ها نیست که ورودی باشد و راننده پولی را پرداخت کند و بعد حرکت کند و قطعا الکترونیکی است و سازوکارهای مناسب خودش را می‌خواهد و در مرحله اول باید دید چه مطالعاتی روی این موضوع می‌شود.

وی با قبول این موضوع که

رانندگی در کلان‌شهرها تفاوتی

با شهرهای دیگر دارد و این تجربه در بسیاری از کشورها وجود دارد و سازوکار پیش‌رفته‌ای را برای آن در نظر گرفته‌اند، گفت: بحث حق‌تکلیف را باید در نظر بگیریم؛ اگر قرار است این عوارض را به‌عنوان یک تکلیف شهروندی در نظر بگیریم، باید در وهله اول و قبل از هر چیز، حقوق یک شهروند را در بهره‌مندی از امکانات آمدوشدی مناسب و کارآمد و استاندارد شهری تامین کنیم و بعد سراغ

این محدودیت‌ها برویم.

وی افزود: در شرایطی که شهروندان در ترافیک هستند و برای عبور از این معابر و تونل‌ها انواع محدودیت را دارند، اخذ عوارض بی‌معنی است و شهروندان راضی نخواهند بود. حسینی تصریح کرد: هنوز درباره این موضوع هیچ جلسه‌ای با شورا و شهرداری گذاشته نشده و بحثی به صورت رسمی به میان نیامده تا ما هم روی آن کار کنیم. اگرچه شورای شهر تهران دی‌ماه سال گذشته، لایحه اخذ عوارض تردد خودرو از معابر خاص پایتخت بعد از یک سال معطلی در کمیسیون‌های مرتبط شورای شهر تهران پس گرفته شد تا ابعاد اقتصادی و ترافیکی آن مجدد بررسی شود؛ اما رضا تقی‌پور، سخنگوی شورای اسلامی شهر تهران، فروردین امسال گفته بود که پولی‌شدن بعضی از بزرگراه‌های پایتخت در شورای اسلامی شهر تهران همچنان در حال بررسی است؛ موضوعی که مدافعان زیادی داشته؛ اما در این مدت اصلا بررسی نشده است و هنوز هم ضراری بر اجرای آن وجود ندارد.

شهرداری می‌تواند معابر خاص جدید را پولی کند

اقبال شاکری، رئیس کمیته عمران شورای شهر تهران، به «شرق» می‌گوید این لایحه را مسکوت کرده و برگردانیم تا دوباره مطالعات آن تکمیل شود. از نظر ما مطالعات ضعیفی داشت و باید ابعاد اقتصادی و بنار مالی‌ای که برای شهروندان داشت، بررسی می‌شد. درعین‌حال الزامات و ساختارهای ترافیکی و تجهیزاتی این کار دیده نشده بود. شاکری می‌گوید البته این موضوع همچنان در حال بررسی است و شهرداری می‌تواند درباره معابر و بزرگراه‌ها و تونل‌های خاص و جدید شهری این طرح را مجدد ارائه کند؛ یعنی طرح قبلی مشمول تونل‌ها و معابر شهری تا زمان ارائه آن طرح بود و اگر طرح جدیدی بدهند بررسی می‌شود. البته نباید ایراد قبلی را داشته باشد و باید حتما به موضوعات و الزامات اقتصادی و ترافیکی آن توجه شود. با این توضیحات شاکری، موضوع پولی‌شدن تونل‌ها و معابر خاص شهری مسکوت مانده و شهرداری تهران از راهی دیگر، برنامه خود را دنبال می‌کند. بعد از پس‌گرفته‌شدن وی، حق شهروند بر اولیه از طرف شهرداری، جعفر تشکری هاشمی،

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

•

جامعه



معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری به رسانه‌ها علت اصلی برگرداندن این لایحه را شرایط اقتصادی کشور، وضعیت معیشتی شهروندان و ایجاد زحمت برای شهروندان اعلام کرد و گفت: درهرحال این موضوع در برنامه پنج‌ساله شهر تهران، از سوی شورای شهر به شهرداری تهران الزام شده است و درنهایت باید اجرایی شود، اما قطعا برای ارائه مجدد زیرساخت‌های اجرایی و ابعاد اقتصادی آن بیشتر بررسی می‌شود. این موضوع را به عنوان تکلیف به ما واگذار کرده‌اند و حواشی‌ای که دراین‌باره ایجاد شده چندان پذیرفتنی نیست.

در طرح قبلی، شهرداری تهران قرار بود در فاز اول، برای هر بار ورود خودروهای شخصی به یکی از چهار معبر «تونل توحید، تونل رسالت، تونل نیایش و پل صدر» مبلغ ۳۰۰ تومان عوارض ورود از وسایل نقلیه دریافت شود، اما در مرحله بعد این پروژه که به شکل الکترونیکی اجرا می‌شود، بزرگراه‌هایی که مسیرهای عبوری جایگزین به موازات آنها در پایتخت وجود داشته باشد هم اضافه می‌شدند. بسیاری از مخالفان معتقد بودند همین ۳۰۰ تومان اگرچه مبلغ بالایی نیست، اما بار روانی و اجتماعی زیادی را برای مردم به همراه دارد و حتی می‌تواند بار منفی علیه خود شهرداری و خدمات آن داشته باشد. واقعیت این است که شهر با پول مردم اداره و ساخته می‌شود و همین مردم با مشکلات، کمبودها و ترافیک سنگین و مزاحمت‌های مختلف پروژه‌های عمرانی و... را تحمل می‌کنند و اگر قرار باشد برای عبور و تردد در همین شهر و استفاده از همین امکانات پر از نقص، پولی را هم بپردازند، آستانه تحمل و رضایتشان نزول زیادی خواهد داشت.

تجربه کشورهای اروپایی و آسیایی در پولی‌شدن تردد در معابر و تونل‌های شهری، به‌ویژه در مرکز شهر، تجربه موافی بوده که به کمک درآمد مدیریت شهری، کنترل ترافیک و حتی کنترل خودروهای در گردش آمده است، اما باید پرسید آیا شرایط امروز تهران، مطابق با همان شهرهاست؟ آیا با ساختن تعدادی پل و تونل و بزرگراه و تغییر کالبد شهری می‌توان انتظار داشت سایر ضرورت‌ها و امکانات هم در جای خودشان درست عمل کنند؟ در شرایطی که این محدودیت‌ها اعمال شوند و درآمدها هم زیر زبان شهرداری و بخش خصوصی و... مزه دهد، آیا می‌توان گفت مدیریت مناسبی را بر شهر اعمال کرده‌ایم؟! سهم حقوق شهروندی و حق شهروند بر شهر چه می‌شود؟

سودوکو سخت ۱۵۵۵

قانون‌های حل جدول سودوکو:

۱- در هر سطر و ستون باید اعداد یک تا ۹ نوشته شود. بدیهی است که هیچ عددی نباید تکرار شود.

۲- در هر مربع ۳x۳ اعداد یک تا ۹ باید نوشته شود و در نتیجه هیچ عددی نباید تکرار شود.

سودوکو ۱۵۵۵

سودوکو

سودوکو Sudoku یک واژه ترکیبی ژاپنی به معنای عده‌های بی‌تکرار است و امروزه به جدولی از اعداد گفته می‌شود که به عنوان یک سرگرمی رایج در نشریات کشورهای مختلف به چاپ می‌رسد.

خبر ویژه

چرا طراحی مد در ایران شکست خورد

پیشینه تاریخی مد و چرایی لزوم حمایت از تولیدکنندگان داخلی، بازنمایی و واکاوی علل منجر به شکست هر برند، بیش‌ازپیش لازم و ضروری است. مضاف بر آنکه این‌الزام، بحث پدیدارشناسی و جیستی گونه موضوعی هر پدیده و برند را به میان می‌آورد، عوامل اجتماعی و روان‌شناسی هر شکست نیز باید مورد بررسی و نظر قرار گیرد.

در ۳۰ سال اخیر، شاهد ظهور و محو برندها، لیبل‌ها و عناوین زیادی در صنعت پوشاک بوده‌ایم. در صحبت با برخی از این برندها، این تفکر حادث می‌شود که این برندها خود به نوبه خود، از ابتدای شکل‌گیری، در تکیاوی مارا‌تن‌گونه‌ای برای بقای خودشان قرار گرفته و گویی تلاش ایشان در توفان‌های سهمگین اقتصادی و اجتماعی، مثل غوطه‌وری در حال غرق‌شدن در دریا است.

این مسئله با نگاهی به ظهور و سقوط خیلی از مارک‌ها و برندهای لباس، مشابیهتی بسیار زیاد همچون کارخانجات صنعتی در دوره‌های پیشین و به‌ویژه در زمان دولت قبلی «که بیکاره متولد و بیکاره خاموش می‌شوند» را به ما نشان می‌دهند. این نگاه صنعتی، ابعاد دیگری را نیز باز می‌نمایاند که همانا، «روزمدارانسه»، «روزمزه»واردین خیلی از مسائل، کوتاه‌دیدن خیلی افق‌ها و مشکلات نزدیک‌بینی مدیران ارشد و وزیران و به‌همین‌ترتیب در سطوح پایین‌تر، روزانه ررق‌وفتق‌کردن امور، این نوع مشکلات بیکاره ظهور و بیکاره سقوط را به دنبال خواهد داشت.

بیش‌ازحد کوتاه‌ولندیدین افق تولیدی، در هر واحد و مجموعه تولیدی (مانند هر مجموعه صنعتی)، بیماری پنهان مدیریتی‌ای هست که قطعا بروز آن در هر واحد صنعتی و تولیدی کشور، می‌تواند به عنوان یک پارامتر منفی بسیار برجسته، همه مجموعه را تحت‌تاثیر قرار دهد و گاه منجر به سقوط آن مجموعه شود.

تصمیمات یک‌شبه، آنی و لحظه‌ای و محفلی حل‌کردن و اداره‌کردن یک سیستم تولیدی، ازجمله مواردی است که مضاف بر مسائل قیدشده در سطور پیشین، می‌توانند به زمین‌گیرکردن یک مجموعه تولیدی عمل کنند.

مسئله دیگر، تولید بدون نام و ساخت و پخش کالای خارجی ازسوی تولیدکننده توانمند داخلی و با بلای نام خارجی است. متأسفانه شاهد آن هستیم به‌طور نمونه، گفش‌هایی که تولیدکنندگان داخلی تولید می‌کنند، آنها را علنا با نام یک برند خارجی تولید و آنها را پخش کرده و نام پیر و پرافتخار خود را حذف و نام برند جوان خارجی را جایگزین آن می‌کنند. واکاوی و یاقتن علت، البته عجیب‌تر می‌نمایاند که مشتری داخلی و خریدار محترم، نام خارجی را کوکروانه پرستیده و فروشنده و تولیدکننده را حتی از نام‌بردن نام برند داخلی نهی می‌کند. به تعاقب در زمینه کیف، کفش و به‌طور کلی پوشاک، این مسئله تا بدان جا پیش می‌رود که کالای فاخر تولید داخلی حتما باید مهر تأیید نام برند خارجی را با خود بدک کشیده و برند داخلی باید با آن سنجیده شده و مورد قیاس قرار گیرد؛ درغیراین‌صورت هیچ خریداری حاضر به نگاه به آنها هم نیست، چه رسد به خریدشان.

ادامه در صفحه ۱۷

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

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

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

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

جدول ۲۵۵۷

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

آذری‌ها ۸- دست‌مزد- گشایش- دارای حق تقدم

۹-کنده‌کاری روی چوب- نام فارسی اسیدکلریدریک- بخت و اقبال ۱۰- سرپیچی‌کردن- رهبر و پیشوا- رهن‌دهنده ۱۱- نامی دخترانه- شاخابه‌هایی از خلیج‌فارس- انگشت ابهام ۱۲- استنان سه تکه-

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

•

تکیه‌گاه دوتکه محواری گردنده- سفید در گویش

•