گزارش

جزئیات ورود چرخ‌لاستیکی‌های چینی به تهران

تراموا به تهران رسیده و به‌زودی در شش شب به صورت آزمایشی و بدون سرنشین تست می‌شود. مدیران شهری می‌گویند اگر این اتوبوس‌های سه‌کابین چرخ‌لاستیکی نمره قبولی گرفتند، مجوزهای لازم از شورای شهر تهران اخذ می‌شود.

احمد قیومی، سرپرست شرکت واحد اتوبوسرانی، در نشست خبری خود با اصحاب رسانه در تشریح برنامه‌های شهرداری تهران برای ورود اتوبوس‌های جدید به تهران درباره آخرین وضعیت ورود تراموا به پایتخت گفت: دو رام تراموا از چین برای تست وارد تهران شده است. این تراموا به طول ۳۱ متر با چرخ لاستیکی است که شعاع گردش ۱۵متری دارد و کاملا برقی است و با هر بار شارژ کامل ۸۰ کیلومتر تردد می‌کند؛ البته این ۸۰ کیلومتر اسمی بوده و هنوز تست نشده است.

قیومی با تأکید بر اینکه در وهله اول این دو رام تنها تست می‌شود و اگر نتایج مثبت باشد، برای اخذ مجوزها از شورای شهر و سایر مبادی اقدام می‌کنیم، گفت: برای تست شبانه مسیر پایانه شرق-آزادی را انتخاب کردیم، اما تراموا‌ها دو سر دارد و می‌تواند با هر سر تردد کند.

مدیرعامل اتوبوسرانی شهر تهران با بیان اینکه تست‌ها شبانه به مدت شش شب از ساعت ۱۲ تا ۳ بامداد انجام می‌شود، گفت: در وهله اول تست بدون مسافر و بعد تست شبه‌مسافر خواهیم داشت و اگر نتایج قابل قبول و مورد توجه نباشد، قطعا از این نوع تراموا استفاده نمی‌شود.

قیومی درباره نظامات نگهداری و استفاده از تراموا با تأکید بر اینکه هنوز قراردادی صورت نگرفته و این مد حمل‌ونقلی تنها برای تست تحویل ما داده شده است، گفت: تراموا نو است و حتما اگر قرار باشد در صورت مثبت‌بودن تست‌ها، تراموا در ناوگان حمل‌ونقل به کار گرفته شود، ظرفیت آن را داریم که با راهبر ایرانی کار را پیش ببریم. وی در مورد سرانجام اتوبوس‌های وارداتی با تأکید بر لزوم توسعه حمل‌ونقل عمومی به نوسازی و بهسازی اتوبوس‌ها اشاره کرد و افزود: در سه سال قبل تعداد اتوبوس فعال طبق آمار موجود حدود هزار دستگاه بود و در دو سال اخیر به سمت توسعه حرکت کردیم و امروز به آمار بهسازی و اورهال ۵۷۵ دستگاه اتوبوس رسیدیم و این رویه ادامه دارد.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران افزود: تلاش کردیم از تمام ظرفیت داخلی استفاده کنیم و تا امروز ۵۲۰ اتوبوس نو از محل قرارداد با شرکت عقاب و ۲۰۰ دستگاه از شرکت اسنا تحویل گرفته شده است. بنا بر برنامه‌ریزی تا خرداد سال آینده نیز باقی‌مانده قرارداد از محل شرکت عقاب که حدود هزار اتوبوس می‌شود، تحویل داده می‌شود.

قیومی با بیان اینکه بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته تا پایان سال هم صد اتوبوس دیگر از محل تولیدات داخلی اضافه می‌شود و تعداد ناوگان به سه‌هزارو ۲۰۰ اتوبوس فعال می‌رسد، ادامه داد: شهرداری تهران بر اساس برنامه توسعه باید تعداد اتوبوس‌های فعال خود را به هفت هزار اتوبوس برساند، اما فاصله زیادی با نقطه مطلوب داریم. وی با تأکید بر اینکه شهرداری تهران از تمام ظرفیت تولید داخل برای تولید اتوبوس استفاده کرده است، گفت: هزارو ۲۶۳ دستگاه را برای فعالیت در خطوط، نوسازی، بهسازی و خریداری کردیم و امروز حضور ناوگان را در شهر ملاحظه می‌کنید.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران در مورد ورود اتوبوس‌های برقی به ناوگان نیز با بیان اینکه شرکت شتاب نمونه‌های اولیه اتوبوس برقی تولید داخل را ساخته و قرارداد تولید ۲۰۰ دستگاه اتوبوس برقی را منعقد کرده بودیم، افزود: این نوع اتوبوس‌ها در کاهش آلایندگی شهر تهران بسیار مؤثر است. قیومی اضافه کرد: از محل قرارداد دوهزارو۵۰۰ اتوبوس چینی، تاکنون ۲۰۰ اتوبوس وارد کشور شده است و تا پایان سال این اتوبوس‌ها در خطوط فعال می‌شوند و با مجموع قراردادهای داخلی و خارجی به حدود هفت هزار اتوبوس که هدف‌گذاری شده بود نزدیک می‌شویم، اما قطعا باز نیاز داریم که به حوزه نوسازی و بهسازی بها دهیم. وی با بیان اینکه با ورود اتوبوس‌های جدید سرفاصله حرکت اتوبوس‌ها کاهش می‌یابد، گفت: در حال حاضر سرفاصله‌ها در خطوط BRT دو تا پنج دقیقه میانگین و در خطوط فیدر، پنج تا ۲۰ دقیقه است که با ورود اتوبوس‌های جدید این سرفاصله کاهش می‌یابد و دقت داشته باشید که شهرداری تهران گام جدی، بلند و عملیاتی برای حل آلودگی و ترافیک با محوریت توسعه حمل‌ونقل برداشته شده است.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران در مورد تضمین پرداخت قرارداد چین نیز اظهار کرد: در موضوع تأمین منابع مالی در قراردادهای داخلی و خارجی موضوع بازدارنده نداشتیم و جای تقدیر دارد.

جزئیات جلسه فوق‌العاده شورای شهر تهران

نسخه ملی نجات تهران

شرق: در روزی که کیفیت هوای تهران در وضعیت ناسالم بود و پیش‌بینی‌های هواشناسی هم نشان می‌داد آلودگی هوا تا چهارشنبه در تهران ماندنی است، اعضای شورای شهر تهران در جلسه‌ای خواستار تشکیل کمیته نجات تهران شدند. در این جلسه مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران، با تأکید بر عملیاتی‌کردن شعار نجات تهران، گفت دلسوزتر از اعضای شورا به عنوان نمایندگان مردم پیدا نمی‌شود. باید کمیته یا گروهی تشکیل دهیم تا برای مشکل آلودگی هوا چاره‌ای اندیشیده شود. برای رفع آلودگی هوا ۲۳ مجموعه مسئولیت دارند و تنها با تلاش شهرداری و شورا نمی‌توان کاری انجام داد. شهرداری می‌گوید در این زمینه به وظایف خود عمل کرده، اما این اتفاقات کافی نیست. شورا باید در این زمینه مطالبه‌گری و از دیگر دستگاه‌ها هم مطالبه کند. باید کار اساسی و درست در این زمینه انجام دهیم. برای ما این همه تعطیلی و خسارت به سرمایه‌ها شرم‌آور است و باید راه‌حلی برای آن در نظر بگیریم.

رئیس شورای شهر تهران گفت: شهرهایی در دنیا داشتیم که وضعیت بدتری از تهران داشتند، اما مشکل آنها حل شده است. امیدواریم دوهزارو ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی و ۵۰۰ دستگاه داخلی سریع‌تر وارد ناوگان شود و از سویی دیگر از انرژی خورشیدی نیز استفاده کنیم و در این زمینه برنامه ارائه دهیم و مطالبه‌گری کنیم. کارخانجاتی در مسیر تهران-کرج قیر می‌سوزاندند و دود شدیدی به سمت تهران روانه می‌شد. در تهران گازوئیل و نفت سیاه سوزانده نمی‌شد، اما به دلیل کمبود گاز، این اتفاق را در کرج شاهد بودیم که آلودگی هوای ناشی از آن به سمت تهران می‌آید. چمران بیان کرد باید کارگروهی تشکیل شود و مطالبه‌گر اتفاقات در راستای رفع مشکل آلودگی هوا باشد. وضعیت پسماند نیز در آلودگی هوا مؤثر است و باید هرچه‌سریع‌تر در این زمینه دست‌به‌کار شویم. در ادامه جلسه جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر هم با بیان اینکه امروز متأسفانه بار دیگر به دلیل آلودگی هوا، مراکز آموزشی تعطیل شدند، گفت: این وضعیت واقعا شرم‌آور شده است. در طول سال چند روز باید تنها راهکار موجود، یعنی تعطیلی مدارس و ادارات را به کار ببریم؟ گویا هیچ اقدام مؤثری برای عبور از این بحران صورت نمی‌گیرد و سؤال این است که آیا ما تنها کشوری در دنیا هستیم که با این پدیده مواجهیم یا در این زمینه آخرین خواهیم بود؟ وی ادامه داد: منشأ این آلودگی‌ها مشخص است، اگر از شهر تهران بیرون برویم، حتی در فاصله‌ای نه‌چندان دور، این دود غالب بر هوای شهر مشاهده می‌شود. این دود ناشی از عملکرد ناصحیح خودروهای فرسوده، خودروهای غیراستاندارد و استفاده بیش از حد از خودروی شخصی است. این عوامل باعث شده جان مردم همچنان به‌عنوان ارزان‌ترین سرمایه، به فنا برود. انگار پذیرفته‌ایم که مرگ ناشی از آلودگی هوا امری بدیهی است.

تشکری‌هاشمی با بیان اینکه طبق گفته وزیر بهداشت، سالانه ۵۰ هزار نفر در کشور به دلیل آلودگی هوا جان خود را از دست می‌دهند، گفت: این رقم بیش از دو برابر کشته‌شدگان تصادفات رانندگی است؛ تصادفاتی که ما را جزء بدترین کشورها به لحاظ تلفات قرار داده است. حال این سؤال پیش می‌آید که دولت، مسئولان و مقامات چه اقدامی کرده‌اند؟

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران افزود: به‌عنوان نمایندگان مردم در شورای شهر تهران، چه اقدام مؤثری انجام داده‌ایم که بتواند این معضل را حل کند؟

تشکری‌هاشمی گفت: بودجه سال ۱۴۰۴ در شورای شهر تهران در حال بسته‌شدن است. این بهترین زمان است که همه همکارانم در شورای شهر تهران به برنامه سال ۱۴۰۴ شهرداری توجه کنند و ببینند آیا این برنامه توان کاهش آلودگی هوا، عبور از بحران‌های سوخت و انرژی و حل مشکلات حمل‌ونقل را دارد یا خیر؟ اگر این برنامه پاسخ‌گو نیست، باید از هر نقطه‌ای که ممکن است، جلوی انحراف آن را بگیریم. برنامه سال ۱۴۰۴ یک آزمون بزرگ برای همه ماست. باید به‌گونه‌ای تصمیم‌گیری کنیم که در نمایشگاه‌هایی که صنعتگران و شرکت‌های دانش‌بنیان توان داخلی را معرفی می‌کنند، بتوانیم پاسخ‌گوی تأکیدات مقام معظم رهبری باشیم. مقام معظم رهبری بارها بر واگذاری امور به مردم و استفاده از توان بخش خصوصی تأکید کرده‌اند. باید بررسی کنیم که آیا به بخش خصوصی اجازه داده‌ایم در موضوعات مختلفی مثل مدیریت پسماند، حمل‌ونقل عمومی و بازسازی بافت‌های فرسوده مداخله داشته باشد یا خیر. همچنان باید پرسید آیا ما باید به دفن زباله و مدیریت ناصحیح و خجالت‌آور پسماند ادامه دهیم یا اجازه دهیم بخش خصوصی وارد میدان شود و سرمایه خود را در این حوزه به کار بگیرد؟ رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران بیان کرد: در حوزه حمل‌ونقل عمومی، آیا همچنان باید خودمان اتوبوس و تاکسی بخریم و راننده استخدام کنیم یا می‌توانیم از ظرفیت بخش خصوصی استفاده کنیم؟ این مسائل نیازمند دقت و توجه همه ما در برنامه سال ۱۴۰۴ است. اگر یک سال دیگر بگذرد و همچنان خلاف فرمایشات مقام معظم رهبری عمل کنیم، دیگر فرصتی برای جبران باقی نمی‌ماند.

در این جلسه مهدی اقراریان، رئیس کمیته نظارت شورای شهر تهران، با اشاره به ضرورت حل مشکلات پایتخت، خواستار تشکیل کارگروه ملی نجات تهران شد. وی با بیان اینکه مشکلات تهران با تغییر شوراها و شهرداران نه‌تنها حل نشده، بلکه پیچیده‌تر شده است، گفت: ما امروز در حال دنبال‌کردن آدرس غلطی برای حل مسائل تهران هستیم و باید به سمت حکمرانی مسئله‌محور حرکت کنیم. وی تأکید کرد که روش‌های سنتی در دیوان‌سالاری پیچیده، پاسخ‌گوی مسائل اجتماعی و شهری پایتخت نیست و باید از شیوه‌های نوین حکمرانی بهره برد. در همین راستا، وی پیشنهاد تشکیل کارگروه ملی نجات تهران را مطرح کرد و افزود: شورای شهر تهران نمی‌تواند معطل سایر دستگاه‌ها بماند و باید برای حل مشکلات پایتخت اقدام کند.

اقراریان در ادامه با اشاره به قانون امکان‌سنجی انتقال مرکز سیاسی و اداری کشور و تمرکززدایی از تهران (مصوب سال ۱۳۹۴)، از عدم اجرای این قانون انتقاد کرد و گفت: بر اساس این قانون، رئیس‌جمهور، رئیس شورا، شهردار تهران و سایر مسئولان مرتبط باید در جلسات تصمیم‌گیری حضور داشته باشند، اما تاکنون فقط دو جلسه برگزار شده و خروجی مشخصی نداشته است.

مهدی اقراریان درحاشیه شورای شهر تهران درخصوص کارگروه نجات تهران به «شرق» گفت: بحث نجات تهران امروز به یکی از موضوعات مهم و اساسی کشور تبدیل شده است. همان‌طور که در سال‌های گذشته، نجات دریاچه ارومیه به یک دغدغه عمومی تبدیل شد و تلاش‌های گسترده‌ای برای احیای آن صورت گرفت، اکنون تهران نیز در شرایطی قرار دارد که نیازمند یک کارگروه ملی برای بررسی و حل معضلات اساسی خود است. او ادامه داد: وضعیت آلودگی هوا، مشکلات حمل‌ونقل، بحران اجاره‌نشینی و مسکن، تردد گسترده خودروهای پلاک شهرستان در پایتخت، چالش‌های مربوط به تأمین آب شرب، مصرف بالای برق و اتلاف میلیون‌ها لیتر سوخت در ترافیک تهران ازجمله مسائلی هستند که زندگی در این شهر را برای شهروندان دشوار کرده‌اند. این شرایط نشان می‌دهد که سیاست‌گذاری‌های انجام‌شده درباره پایتخت تاکنون مسیر درستی را طی نکرده و نیازمند بازنگری و اصلاحات جدی است. امروز انتقال پایتخت بار دیگر به‌عنوان یک راهکار مورد بحث قرار گرفته است، اما تجربه نشان داده که این موضوع هر چند سال یک بار مطرح و سپس به فراموشی سپرده می‌شود. در این میان، نقش نخبگان، کارشناسان و رسانه‌ها در پیگیری و ارائه راهکارهای عملی برای نجات تهران بسیار مهم است. به گفته او کمپین نجات تهران، حرکتی برای یافتن راهکارهای علمی و کارشناسی به دور از نگاه‌های سیاسی است تا آینده‌ای بهتر برای این شهر و نسل‌های آینده رقم بخورد. امید است با همکاری و مشارکت عمومی، تهران بتواند از شرایط بحرانی کنونی خارج شده و به شهری مناسب برای زندگی تبدیل شود. در این جلسه شورای شهر تهران همچنین لایحه عوارض ناشی از صدور مجوز احداث تأسیسات شهری بررسی شد و نرخ عوارض این بخش برای سال ۱۴۰۴ با حداکثر آرای موافق تعیین شد. مهدی بابایی، رئیس کمیته ایمنی شورای شهر تهران، در جریان بررسی لایحه عوارض ناشی از صدور مجوز احداث تأسیسات شهری با بیان اینکه کمیسیون مشترکی در این زمینه برگزار شده است، گفت: پیشنهاد شهرداری بر اساس فرمول‌ها افزایش حداقل ۴۶درصدی است که مورد توجه ما نیز بود. وی با بیان اینکه در لایحه، تبصره‌هایی اضافه شده که بر اساس آن اگر دکل‌هایی در مراکز دولتی نصب شود، عوارض آن باید بر اساس مراکز تجاری باشد، گفت: باید کل درآمدهای این شرکت ابتدا به صورت کامل به خزانه واریز شود و تنها پنج درصد از آن به شرکت ارتباط مشترک شهر برمی‌گردد. بابایی با اعلام اینکه از ۱۳۰ میلیارد تومان درآمد مصوب شرکت ارتباط مشترک شهر، ۸۱ میلیارد تومان به خزانه واریز شده و علت عقب‌ماندگی این است که تمدید زمان واریز آن در فرمانداری رد شد، گفت: ما مشکلی در صدور مجوز نداریم و جلسات صدور مجوز نصب دکل‌ها دو هفته یک بار برگزار می‌شود. رئیس کمیته ایمنی شورای شهر تهران همچنین تصریح کرد: هزارو ۵۰ رأی ماده ۱۰۰ برای قلع دکل‌ها داریم که اغلب مربوط به دکل‌های قدیمی بدون مجوز است و شهرداری باید در این زمینه ورود کند. اگر دکلی بدون مجوز نصب شود به کمیسیون ماده ۱۰۰ ارجاع داده خواهد شد و صرفا عدم پرداخت عوارض به کمیسیون نمی‌رود.

جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورا نیز با بیان اینکه اگر لایحه سال ۱۳۹۴ کارایی داشت که چنین وضعیتی را در نصب دکل‌های شهر شاهد نبودیم، گفت: فضاهایی که نباید در آن دکل نصب شود، باید در لایحه مشخص شود و از سوی دیگر نیز استحکام بناهایی که قرار است دکل‌ها را روی آن نصب کنیم، مورد بررسی قرار بگیرد. وی ادامه داد: باید جنگل دکل‌ها که صورت شهر را نازیبا کرده، با اصلاحات این لایحه یا لایحه‌ای که امیدواریم شهرداری ارائه دهد، ساماندهی شود. مهدی چمران، رئیس شورا، با تأکید بر این نکته که باید تهران را نجات دهیم، ضمن تأیید اظهارات رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل گفت: آنچه در آن سال‌ها مصوب شد، سخت و محکم اجرا شد، اما متأسفانه رها شد و در حال حاضر دکل‌ها بدون اخذ مجوز در هر مکانی نصب می‌شود و افراد برای پرداخت عوارض گله‌مند بوده و معتقدند نباید این مبالغ را بپردازند. ما هم می‌پذیریم که نصب این دکل‌ها به دلیل بحث ارتباطاتی، بسیار مهم است اما باید بر اساس قانون و طبق مجوز شهرداری انجام شود و نمی‌توان در هر جایی بدون مجوز اقدام به نصب آنها کرد؛ این قانون حتی درباره دکل‌های تقویتی که در پشت‌بام خانه‌ها نیز نصب می‌شود، صدق می‌کند.

خبر

ورود به قلب تهران سخت شد

شرق: درجلسه روز گذشته شورای شهر تهران نرخ جدید ورود به محدوده طرح ترافیک در سال ۱۴۰۴ مصوب شد. این افزایش نرخ باید به تأیید فرمانداری تهران برسد. جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، در جریان بررسی تعیین عوارض تردد جهت مدیریت ترافیک و تقاضای سفر در سال ۱۴۰۴ گفت: نرخ عدد پایه در سال ۱۴۰۳ به میزان ۷۵ هزار تومان بوده که با ۵۰ درصد افزایش این عدد به ۱۱۲هزارو ۵۰۰ تومان رسیده است؛ یعنی به ازای یک روز تردد در محدوده طرح ترافیک باید ۱۱۲هزارو ۵۰۰ تومان پرداخت شود.

وی درخصوص چرایی افزایش ۵۰درصدی قیمت طرح ترافیک گفت: شرایط هسته مرکزی شهر به‌گونه‌ای است که زیست را مختل کرده و برای آنکه نقش بازدارندگی داشته باشد و تمایل استفاده از محدوده طرح ترافیک را به حداقل برسانیم، ۵۰ درصد افزایش پیش‌بینی شده است.

تشکری‌هاشمی ادامه داد: در جلسه مشترک با شهرداری و کمیسیون برنامه و بودجه، پیشنهاد ۴۵ درصد توسط شهرداری داده شده بود که به لحاظ شرایط خاص و از آنجایی که در مرکز شهر تمامی خطوط اتوبوس‌های تندرو، مترو و شبکه کاملی از حمل‌ونقل عمومی وجود دارد و هیچ الزامی به استفاده از خودرو شخصی نیست و ضمن آنکه به دنبال نقش بازدارندگی هستیم، نرخ طرح ترافیک افزایش ۵۰درصدی داشته است.

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران با بیان اینکه در جدول شماره ۱ محدوده‌های تردد مشخص شده است، گفت: حلقه اول که محدوده طرح ترافیک با ضریب یک‌ونیم و حلقه دوم محدوده کنترل آلودگی هوا در روزهای غیرمجاز و با ضریب ۷۵ درصد و حلقه سوم که شامل هر دو منطقه است دارای ضریب ۱.۵ است. وی ادامه داد: ساعات اوج مشابه دوره قبل است و ضرایب تغییری کرده‌اند به عنوان مثال اگر ورود و خروج در اوج صبحگاهی و اوج شامگاهی باشد، ضریب ۱.۶ افزایش پیدا می‌کند، اگر آغاز در اوج و خروج قبل از اوج باشد ضریب ۱.۲ کاهش پیدا می‌کند.

تشکری‌هاشمی با اشاره به طرح ترافیک برای خودروهای هیبریدی گفت: برای خودروهای هیبریدی و برقی با توجه به آنکه در حال افزایش هستند، عدد اندکی در نظر گرفته شده که اگر زمانی خواستیم برای آنها نیز تعرفه‌ای بگذاریم، فقط پنج درصد مبلغ کل را بپردازند. این‌گونه نیست که این خودروها هیچ آلودگی‌ای نداشته باشند، بلکه فقط آلودگی اگزوز آنها حذف شده و برای همین عدد پایه برایشان در نظر گرفته شده است.

وی گفت: خودرویی که معاینه فنی غیر از شهر تهران دارد، برای ورود به محدوده طرح ترافیک باید ضریب دوبرابری پرداخت کند.

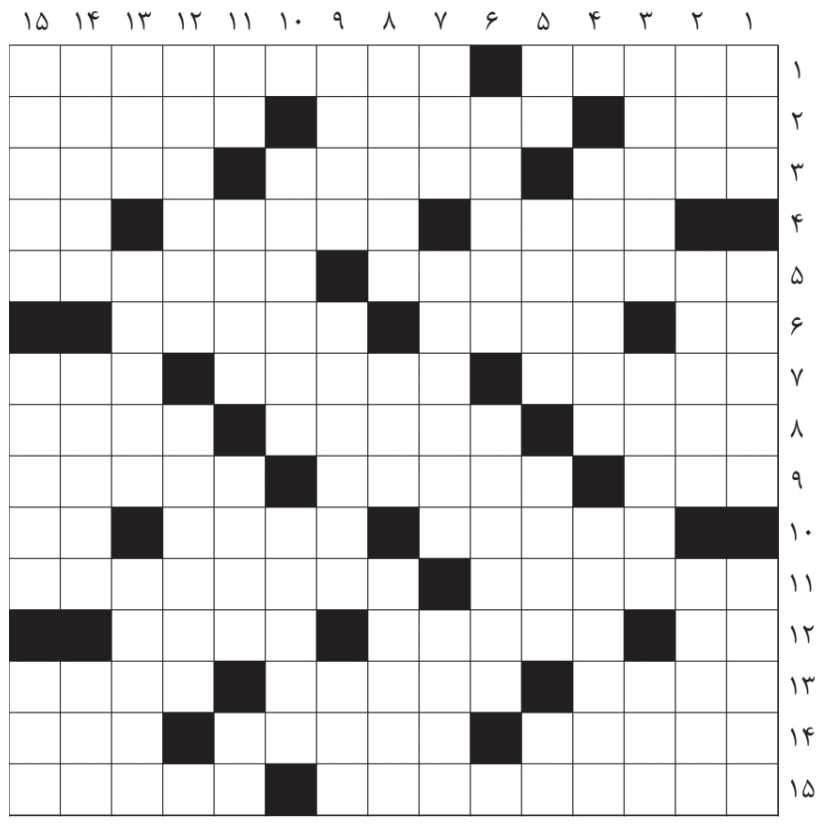
جدول ۴۹۸۰ طراح: بیژن گورانی

افقی:

۱- ردیفی از پله‌های پشت سر هم- به تعداد کم و قابل شمارش ۲- سلاح زنبور- توانا- داستانی کوتاه نوشته ماکسیم گورکی ۳- سوراخ‌کردن- لانه پرندگان- شجاع ۴- روزها- بلندنظری- پیش‌درآمد آشغال ۵- شاعر و نویسنده آلمانی و خالق اثر باد لهستان- برنامه رقابتی ۶- نفی عرب- موی بلند- باتری پرکن ۷- عرض‌شده- ماده اصلی گلوله- مقصود ۸- نوعی طلاق- پیاپی- شرح‌دهنده ۹- رود جیحون- صدای افتادن اشیای فلزی- خباز ۱۰- فیلم مشهور آنتونی مان با بازی چارلتون هستون و سوفیا لورن- پسر معاویه- خیانت ۱۱- خطیب نامدار یونانی- ارائه مهارت و توانایی‌های فردی به دیگران ۱۲- رب‌النوع خورشید در مصر باستان- درجه فرمانده گروهان- دیگ دهان‌گشاد ۱۳- بردگی- شعرگفتن- تازه بالغ‌شده ۱۴- دانشگاهی در مکزیک با معماری مدرن- واحد اندازه‌گیری نیرو- از قبایل قدیمی عرب ۱۵- درختی پرشاخ‌وبرگ- از آتش‌افروزان

عمودی:

۱- انبرک جراحی- داستانی نوشته پروسپر مریمه، نویسنده فرانسوی- آنچه بر اثر پرشدن ظرفی بیرون بریزد ۲- پوست درخت خرما- سوره ششم قرآن- پسر حضرت اسحاق(ع) ۳- قتل‌عام- ساقه خوراکی ترش و شیرین- شهری در ایالت تورینگن آلمان ۴- کبود- سرزمین پل‌های تاریخی ایران ۵- رطوبت- سفید- دلیر و بی‌باک- مگابایت ۶- لغت‌نامه عرب- گوسفند استرالیایی ۷- از عناصر اربعه- یارانه- مفصل لولایی دست ۸- زن همنشین- شهری در یونان- تأثیر ۹- پربها- خجالت‌زده- بالشتک نان‌پزی ۱۰- مشهور- پیامبر ایرانی ۱۱- زمینه- تنگدستی- نوزاد- منقار کوتاه ۱۲- جوسازی- خوشحال ۱۳- مردم یک کشور- دلیل- روشنایی‌ها ۱۴- چند ورق- قلابی و غیرواقعی- زینک ۱۵- هر یک از دالان‌های بزرگ بازار- ناسزاگویی- بدون استحکام

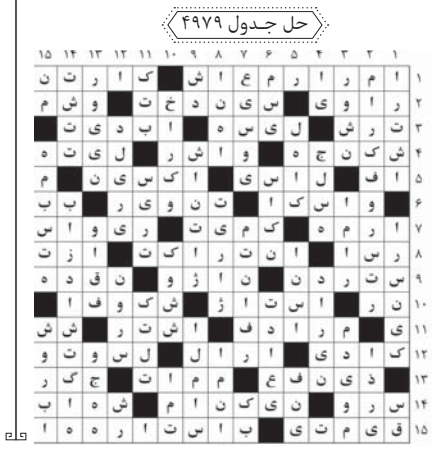


حل سودوکو ۳۹۷۵

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

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

حل جدول ۴۹۷۹



سودوکو سخت ۳۹۷۶

زمان پیشنهادی: ۴۰ دقیقه

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 ۳×۳ اعداد یک تا ۹ باید نوشته شود و در نتیجه هیچ عددی نباید تکرار شود.

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

سودوکو ساده ۳۹۷۶

زمان پیشنهادی: ۲۰ دقیقه

سودوکو

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

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