یادداشت

موضوعات صفر تا صد در تربیت

مونا اسحاقی
کارشناس ارشد روان‌شناسی

● زمان‌هایی کـه بی‌تجربه‌تر بودم، فکـر می‌کردم بعضی از مشکلات اعم از رفتاری، اخلاقی و فرهنگی فقط در دوره بزرگسـالی اسـت، چراکه معتقد بودم بچه‌ها عاری از هرگونه مشـکلات هستند، اما بعد از اولین سال‌هایی که در دبستان شروع به تدریس کردم، متوجه شـدم تفکرم اشـتباه بوده چراکه شناختی از کودکان نداشتم و از دور به این موضوع نگاه می‌کردم. بعد از مدتی تدریس و مطالعه و گذراندن کارگاه‌های متعـدد در کنار اسـتادان بزرگم بـه نظریه جان لاک رسـیدم؛ او معتقد بود انسـان‌ها مانند لوحی پاک و دسـت‌نخورده و تهی از دانش زاده می‌شوند و هیچ دانسته درونی و ذاتی ندارند بلکه هر آنچه می‌دانند، از راه مشاهده (تجربه) به دسـت می‌آید». شاگردی داشـتم که دوسـتانش را با القاب بدی صدا می‌کرد؛ چه در مواردی که عصبانی و ناراحت بود و چه زمانی که آرامش داشـت، این حرف‌های ناپسـند به گوش بعضی شـاگردان کلمه آشنایی بود و به گوش برخی دیگر ناآشـنا. در نیمکتی عقب‌تر شاگردی داشتم که وقتی عصبانی می‌شد، از کلمه بادام استفاده می‌کرد. موضوع را بـا مادران مطرح کردم: برایم سـؤال بود چـرا نفر اول با کلمات بد و نفـر بعدی با کلمه بادام ناراحتی خود را مطرح کرده اسـت. مادر نفر اول بیان کـرد که در خانه هم این‌گونه به پدر خود بی‌احترامی می‌کند (نه تنبیه می‌شود و نه چیز دیگری و این کلمه هم آنچنان بد نیسـت و من هم در کودکی مثل پسرم بوده‌ام) اما مادر فرد دوم بیان کرد ما در خانه تا جایی که امکان دارد از کلمات بد استفاده نمی‌کنیم و اینکه چون فرزندم بادام و لوبیا دوسـت نـدارد، برای ابراز ناراحتـی از بادام و لوبیا اسـتفاده می‌کند. این باعث شـد این سؤال برایم پیش بیاید که چرا؟ و چه اتفاقی می‌افتد که پسرانی هم‌سن که در یک محیط آموزشی هسـتند، کاملا متفـاوت عمل می‌کنند. شـاید به این خاطـر که پدر و مادرها با فرهنگ‌ها، ژنتیک، تجربیات و خانواده‌های مختلف سـال‌ها زندگی کرده و بزرگ شده‌اند، با بایدها و نبایدهای مختلف، بچه‌ای را به دنیا می‌آورند که حاصل زندگی آنهاست و هر کدام سعی در تربیت او از منظر خود دارد و فرزند بی‌گناه عملا بین دستورات متفاوت پدر و مادر خود می‌ماند و نمی‌داند به کدام توجه کند و هر یک از اولیا به طور ناخواسـته به گروه‌کـردن خود و فرزندش علیه دیگری دسـت می‌زند و فرزند سعی می‌کند طرف کسی را بگیرد که خواسـته‌هایش را برآورده کند. مهم‌ترین مشکلی که ناهماهنگی ایجاد می‌کند، این است که قدرت والدین در کنترل فرزند کم و باعث می‌شود فرزند قوانین را زیر پا بگذارد و یاد می‌گیرد وقتی هر یک از والدین به هم بی‌احترامی می‌کنند، او هـم بی‌احترامی کند، چراکه کـودک چیزی را که می‌بیند یـاد می‌گیرد نه چیزی را که می‌شنود و متوجه می‌شود که خانه، قوانین ثابت و خاصی ندارد و تغییرپذیر است و می‌تواند باج بگیرد، نافرمانـی کند و ارتباط خوبی با والدین خود نداشـته باشـد. پس باید چه کاری انجـام دهیم؟ راهکارهای زیادی به ذهن می‌رسـد، اما بهتریـن راهکار و اولین قدم که پدر و مادر برای تربیت فرزند خود برمی‌دارند، این اسـت که بحث تربیت فرزند را با مسائل شخصی یکدیگر جدا کنند، مسـائل تربیتی را با هم مشـخص کنند و به نقاط مشـترک برسند. در موضوعات تربیتی از صفر تا صد را با هم به توافق برسـید که چقدر و تا چه اندازه محدودیت و آزادی دارد.درباره نکات تربیتی هم که به نقطه‌نظر مشترک نمی‌رسید، ترجیحا یکی از والدین گذشـت کند و آن مورد را به دست همسرش بسپارد و او را تأیید کند.

بررسی «شرق» درباره نقش موتورسیکلت‌ها در تعداد کشته‌های آلودگی و تصادفات

دوچرخ جوان‌کُش

عکس: امیر جدیدی، شرق

صدرا محقـق: رانندگانش آن را بهترین وسـیله نقلیه برای شهر پرترافیکی مثل تهران می‌دانند؛ دلیلش هم مشخص اسـت؛ چون سوار آنها که باشـی، به‌راحتی می‌تـوان بیخیـال همـه قوانین شـد؛ از خـط ویژه یا وسـط پیاده‌رو عبور کرد، به اندازه یـک وانت با آن بار جابه‌جا کرد، خلاف جهـت رفت، چراغ قرمز را رد کرد و هر خـلاف دیگری که به ذهنتان بیاید. نتیجه‌اش هم می‌شـود فرار از ترافیک و زودتر رسیدن به مقصد. اما این فقط یک روی سـکه این وسـیله نقلیـه دو چرخ اسـت؛ در آن روی دیگر سـکه، فقط آمار دود است و مـرگ؛ تولید ۲۶ تا ۳۰ درصد کل آلایندگی هوای تهران و اصلی‌ترین علت مرگ‌ومیر جوانان در کشور (به گفته وزیر بهداشت). براساس آمار موجود، فقط در سال۸۹، پنج‌هـزارو ۹۷۷ نفر را به کشـتن داده یا در سـال ۹۳، عامل ۲۲،۳ درصد کل کشته‌های تصادفات بود که برابر با سه‌هزارو ۷۶۸ نفر است. آنچه گفته شد، همه درباره موتورسیکلت است.

محمد حقانی، رئیس کمیته محیط زیست شورای شـهر در رابطه با ابعاد دیگر فاجعه‌ای که این وسیله نقلیه مرگ‌زا با خـود به همراه دارد، آمار دیگری هم دارد. او در گفت‌وگـو با «شـرق»، دراین‌باره می‌گوید: «طبق آماری که شرکت کنترل کیفیت هوای تهران به ما داده اسـت، روزانه حدود ۶۰۰ هزار موتورسیکلت فقط به منطقه ۱۲ شـهر تهران وارد می‌شود و علاوه بر این، پیمایش سـالانه موتورسـیکلت‌ها در تهران، درمجموع چهارهزارو ۷۰۰ میلیون کیلومتر اسـت که برابر با ۱۳ درصد کل پیمایش وسـایل نقلیه پایتخت است. براین‌اساس، می‌توان گفت سهم موتورسیکلت بیشـتر از پیمایـش همه وسـایل نقلیه دیگر شـهر اسـت. حالا اگر در کنار این میـزان پیمایش، این امر را که موتورسـیکلت‌ها در هر کیلومتر، ۱۵ گرم دوده به حلق مـردم می‌دهند، قرار دهیـم، می‌توان خطر وحشـتناک این وسـیله نقلیه را برای سلامتی شهر و مردم محاسبه کرد».

طبق گفته این عضو شـورای شـهر، آمارها نشـان می‌دهـد ۲۶ تـا ۳۰ درصد آلودگی کل تهـران، مربوط به موتورسیکلت‌هاست و به عبارتی دیگر، آلاینده‌های تولیدشـده این وسـیله نقلیه، ۱۶،۲ درصد از کل منابع آلاینده متحرک شهر اسـت. حقانی در رابطه با تعداد موتورسـیکلت‌های شـهر تهران هم آمار جالبی دارد. او البته تأکید می‌کنـد: « هنوز هیچ منبعی آمار دقیقی دراین‌باره نداده اسـت، یا از اساس چنین آماری وجود نـدارد؛ اما آنچه موجود اسـت، به این شـرح اسـت: «تعداد موتورسـیکلت‌های شهر تهران در سال ۱۳۸۹، ۷۵۰ هزار بوده که سـال ۹۲ گفته شـد بـه بالای یک میلیون رسـیده است. از طرفی، اعلام شده است تعداد موتورسـیکلت‌هایی که در تهران شماره‌گذاری شده و البتـه طبق اسـناد هیچ‌کدام هنوز از رده خارج نشـده است، سـه‌میلیون‌و ۵۰۰ هزار دسـتگاه بوده است که البته شاید تعدادی از اینها در تهران شماره‌گذاری شده و به شهرهای دیگر رفته باشـند. اما دراین‌باره هرکس آماری می‌دهد، نیروی انتظامی تا سـه میلیون هم آمار می‌دهد».

موتورسـیکلت وسـیله نقلیه محبوب کشـورهای فقیر و کمترتوسـعه‌یافته اسـت. در ایـران هم اگرچه طبق قانون باید از ابتدای مهرماه امسال، شماره‌گذاری نوع کاربراتوری این وسـیله نقلیه ممنوع می‌شـد؛ اما شـواهد حکایت از چیـز دیگری دارد؛ حتـی با وجود آنکه سـازمان حفاظت محیط زیسـت، پلیـس، وزیر بهداشـت و بسیاری دیگر از مسـئولان به این موضوع انتقاد کرده‌اند. حقانی دراین‌باره هم می‌گوید: «مشکل این اسـت که رانت‌خواری همه جا هست و در صنعت موتورسیکلت‌سـازی هم چون سـود سرشـاری دارد، همیـن رانت مانع از اجرای قانون می‌شـود. تولید این وسیله درآمد بسـیار بالایی برای تولیدکننده دارد و کار خیلی آسانی هم هسـت؛ یعنی تولیدکننده می‌تواند با اجاره یـک اتاق ۱۲متری، موتورسـیکلت‌ها را مونتاژ و سرهم‌بندی کند و به بازار بفرستد».

مصوبه دولت و نظر پلیس

«هیـأت دولـت در تیرماه ۹۵ مصوبـه‌ای تصویب کـرد کـه براسـاس آن، از یکـم مهرمـاه ۹۵، تولید و شـماره‌گذاری موتورسـیکلت کاربراتـوری ممنـوع اعلام شـد. پلیس راهور نیز براسـاس ایـن مصوبه، از اول مهرمـاه ۹۵ از شـماره‌گذاری موتورسـیکلت‌های کاربراتوری ممانعت کرد و تاکنون هیچ موتورسـیکلت کاربراتوری شماره‌گذاری نشـده است». این موضوعی است که روز گذشته سرهنگ سعید روحی، معاون فنی و مهندسی پلیس راهور نیروی انتظامی، درهمین‌رابطه به ایرنا گفت.

او همچنیـن افـزود: «پلیـس در راسـتای کاهش آلودگی هوا، موافق شـماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری نیست. آلودگی ناشی از موتورسیکلت بیش از خودرو اسـت کـه البته درباره این مسـئله، همواره مناقشـه بوده اسـت؛ به‌گونه‌ای‌که عـده‌ای می‌گویند، یک موتورسـیکلت پنـج برابـر پنج خـودرو آلودگی ایجاد می‌کنـد؛ اما نکتـه حائز اهمیت این اسـت که موتورسـیکلت نسـبت به خودرو آلودگی بیشتری در شهری مانند تهران ایجاد می‌کند.

وی همچنیـن ایـن اعـداد را در رابطه بـا آمار این وسـیله نقلیه، اعلام کرده اسـت: «حـدود ۱۱ میلیون موتورسـیکلت در کشـور وجـود دارد که حدود سـه میلیون موتورسـیکلت در شهر تهران، آن هم بیشتر در هسته مرکزی، تردد می‌کنند».

معاون فنی و مهندسی پلیس راهور نیروی انتظامی گفـت: «این در حالی اسـت کـه قبل از ایـن مصوبه، تعدادی موتورسـیکلت امجی وارد کشور شد و اکنون صحبت این اسـت که این تعداد از مصوبه مطرح‌شده، مستثنا شـوند و شـرکت‌های تولیدکننده اجازه داشته باشـند این موتورسیکلت‌ها را شـماره‌گذاری کنند؛ اما درحال‌حاضـر از اول مهرمـاه ۹۵ پلیـس هیچ یک از موتورهای کاربراتوری را شـماره‌گذاری نکرده اسـت و با توجه بـه آلودگی هوا، وظیفه پلیس این اسـت که این مصوبـه را اجرا کند. پلیس مجری قانون اسـت و چنانچه هیأت دولت تصمیم بگیرد حق این تولیدکننده حفظ شود، مصوبه هیأت دولت را اجرا می‌کند».

موضوعی که این مقام پلیس راهور به آن اشـاره می‌کند همان موضوعی اسـت که در یکی از جلسات هفته گذشته شورای شهر تهران رئیس کمیته محیط زیسـت شـورا درباره آن تذکر داد. محمد حقانی در تذکر پیش از دسـتور خود در سیصدوهشتمین جلسه علنی شورای شهر با بیان اینکه متأسفانه باخبر شدیم که بـا وجود مصوبه هیأت دولت مبنی‌بر توقف تولید و شماره‌گذاری موتورسـیکلت‌های کاربراتوری، وزیر صنعت به وزیر کشـور نامه زده است که حدود ۶۰۰ هزار موتورسـیکلت کاربراتوری ثبت سـفارش شده است و تا پایان سـال ۹۵ شماره‌گذاری‌نکردن متوقف شـود، گفت: جای سـؤال اسـت که هنگامی که این مصوبه در هیأت وزیران بررسـی شـد، ایـن دو وزیر چرا امضـا کردند که حالا در زمان اجـرا خبر از ثبت سفارش ۶۰۰ هزار موتورسیکلت کاربراتوری می‌رسد و این مسـئله سـبب شـود که وزیر صنعت تقاضای متوقف‌نکردن تولید را داشته باشد. از وزرای صنعت و کشـور درخواست می‌شـود که به مصوبات هیأت دولت پایبند باشند.

متهم صدرنشین

«نقش موتورسیکلت‌های بنزینی در آلودگی هوای تهران چیسـت؟»؛ شـرکت کنترل کیفیت هوای تهران در پاسخ به این سـؤال چنین موضوعی را مطرح کرده است: «برخلاف تصور عموم که گمان می‌کنند خودروها نسـبت به موتورسیکلت‌ها سهم بیشـتری در آلودگی هوا دارند، کارشناسان معتقدند که موتورسیکلت‌ها در جدول متهمان آلودگی هوا صدرنشین هستند و با جثه کوچک بیش از یک‌چهارم آلودگی هوای تهران را تولید می‌کنند: در شـرایط فعلی که خودروها نیز با استاندارد بسـیار پایین و با اسـتاندارد یورو ۲ تولید می‌شوند، باز هم میزان آلودگی هر موتورسـیکلت چهار برابر بیشتر از اتومبیل اسـت؛ چراکه به واکنشـگر شیمیایی مجهز نیسـتند و در نتیجه گاز ناشـی از احتراق این موتورها وارد هـوا می‌شـود؛ درحالی‌که اتومبیل‌هـا مجهز به واکنشگر شیمیایی هستند و گازهای ناشی از احتراق را به گازهای غیرآلاینده تبدیل می‌کنند. موتورسـیکلت‌ها بـه دلیل اینکـه موتور نامناسـبی دارنـد و عمدتا هم کاربراتوری هسـتند، با مصرف بالای سوخت و احتراق نامناسـب سوخت به شدت باعث افزایش آلودگی هوا می‌شـوند. عمده آلودگی تولیدی از موتورسـیکلت‌ها منوکسـیدکربن و ذرات معلـق و هیدروکربن‌های خام هسـتند که به‌شدت بر سـلامت شـهروندان تأثیرگذار اسـت. بیش از ۹۵ درصد موتورسیکلت‌ها کاربراتوری هسـتند و امکان ایجاد پاره‌ای از دست‌کاری‌های سنتی وجود دارد که باعث افزایش مصرف سوخت و آلودگی ناشـی از احتراق می‌شـود. ایـن در حالی اسـت که موتورهای انژکتوری را نمی‌توان به‌طور دسـتی تنظیم کـرد. موتورسـیکلت‌ها در آلودگی صوتـی نیز نقش عمده‌ای دارند و متهم ردیف اول در تولید سروصدا در تهران محسوب می‌شوند.

اصلی‌ترین علت مرگ‌ومیر جوانان

موضوع موتورسـیکلت‌ها و تبعات خطرناک‌شـان برای کشور به حدی رسیده است که ابتدای همین هفته وزیر بهداشـت هم به این موضوع اشـاره کرد و درباره آن در یک کنگره علمی نکاتی را مطرح کرد. سیدحسن هاشـمی که در دومین کنگره ملی تروما (آسـیب) در کتابخانه ملی ایران سـخنرانی می‌کرد، گفت: «در نظام سلامت میلیاردها تومان برای درمان برخی از بیماری‌ها هزینـه می‌شـود؛ درحالی‌که به مسـئله پیشـگیری از سوانح ترومایی که مهم‌ترین آن حوادث جاده‌ای است، توجه چندانی نمی‌شـود. در سـال حدود ۱۸ هزار نفر بر اثر حوادث ترومایی می‌میرنـد و ۲۰۰ هزار معلول با گرفتاری روحی شـدید تا آخر عمر خود با معلولیت سر می‌کنند؛ بنابراین پیشـگیری در زمینه تروما بسیار حائز اهمیت اسـت». وی همچنین افزود: «اگرچه سـال‌ها آمار تصادفات ثابت مانده؛ ولی متأسفانه اکنون پنجمین کشـور دنیا با بیشـترین میزان کشـته‌های تصادفات و معلولیـت سـوانح ترافیکی هسـتیم؛ همچنین از نظر وجود قربانیان سـنین پایین در این زمینه بالاترین رتبه را داریم. سؤال من به‌عنوان وزیر بهداشت این است که ما در کجای این نظام تصمیم‌گیـری قرار داریم؟! هیچ‌جا؛ باید آن‌قدر بایسـتیم که اتومبیلی تصادف کند یا حادثه ترافیکـی روی دهـد و برویم درمان کنیـم. علاوه‌براین موتورسـیکلت یکی از مهم‌ترین عوامـل مرگ‌ومیر در کشـور اسـت؛ اما چرا مسـئولان تولیـد آن را متوقف نمی‌کننـد؛ درحالی‌که می‌دانند این وسـیله اصلی‌ترین علت مرگ‌ومیر جوانان بوده اسـت. در این زمینه فقط در برخی مباحث از صنعت سؤال می‌شود و این مسئله مطرح نیسـت که چه کسی اجازه تولید می‌دهد و همه انتظار از حوزه درمان دارند».

جدل در تلویزیون

موضوع موتورسـیکلت‌ها شنبه‌شـب گذشته، به تلویزیون هم کشیده شـد و تعدادی از مسئولان روی آنتـن زنده دراین‌بـاره نکات مهمـی را مطرح کردند. موضوعی که شـبکه خبـر آن را با تیتـر اختلاف نظر جدی بر سر آلایندگی موتورسیکلت‌ها پوشش داد. در این برنامه حقانی، رئیس کمیته محیط زیست شورای اسـلامی شهر تهران، میرحسـین قناتی، مدیرکل دفتر صنایع خـودرو و نیرومحرکه وزارت صنعت، معدن و تجارت و حجازی رئیس انجمن صنعت موتورسیکلت صحبـت کردنـد. حجـازی، رئیس انجمـن صنعت موتورسـیکلت، دراین‌بـاره در صحبت‌هایـی گفت: «کسـی موتورسـیکلت جدیدی وارد نکرده و آنچه تا پیش از مهرماه شماره‌گذاری شده، موتورهایی هستند که قبلا وارد کشـور شـده؛ اگرچه از تاریـخ اول مهر همین شـماره‌گذاری هم لغو شـده است. موتورهای انژکتـوری را تأیید نوع گرفته‌ایم و امسـال دولت ما را موظف به تولید موتورهای انژکتوری کرده است. همه موتورسیکلت‌های تولید داخل، استانداردهای ملی را دارند و هر موتوری هم وارد شود، اگر این استانداردها را نداشـته باشد، شـماره‌گذاری نمی‌شـود». رئیس انجمن صنعت موتورسـیکلت گفت: «در زمستان به دلیل سـرما کسی از موتورسـیکلت استفاده نمی‌کند و بیش از ۸۵ درصد از موتورسـیکلت‌ها در روسـتاها و شهرهای کوچک استفاده می‌شـود. موتورسیکلت قدمتی بیش از ۵۰ سـال دارد و نمی‌توانیم یک‌شـبه آن را نابـود کنیـم. او افـزود: «آمـار شـماره‌گذاری در شـش‌ماهه نخست سـال نسـبت به شش‌ماهه دوم سـال پنـج به یک اسـت؛ اینکه گفته می‌شـود موتورها هفت‌برابـر اتومبیل‌ها آلودگی دارند، صحیح نیسـت، موتورهای نوشماره براسـاس استانداردهای زیست‌محیطی تولید می‌شوند.

ادامه در صفحه ۱۷

خبر

ناگفته‌هایی از آلودگی خاک تهران به فلزات سنگین

● **ایسـنا:** رئیـس کمیته محیط زیسـت شـورای اسلامی شـهر تهران هم‌زمان با ۱۴ آذر (روز جهانی خـاک) گفت: در روزگاری نه‌چندان‌دور، تهران از آب و هوایی پاک و سـالم و از خاکی بسـیار حاصل‌خیز برخوردار بـود؛ اما امروز تهران نه‌تنها از آب سـالم و هـوای پاک، بلکه از خـاک حاصل‌خیز نیز محروم اسـت. مهندس محمد حقانی، افزود: متأسـفانه با توجه به تمرکز بـر موضوعات آلودگی هوا و کمبود آب، بـه موضوع بحران خاک در تهـران بی‌توجهی شـده و در واقع آلودگی خاک زیر سـایه آلودگی آب و هوا مغفول واقع شـده؛ اما واقعیت این است که آلودگی خاک تهران، مسـئله بسـیار نگران‌کننده‌ای اسـت. او با اشاره به اینکه وجود آلاینده‌های زیان‌بار مانند فلزات سـنگین در محیط زیسـت به‌ویژه خاک از جملـه آثـار توسـعه بی‌رویه شـهرها و دخالت نابخردانه در طبیعت است، اظهار کرد: این موضوع باعـث ازبین‌رفتن خاک و همچنیـن کاهش کیفیت خاک موجود می‌شـود و متأسـفانه تهران نیز از این قاعده مسـتثنا نیسـت. حقانی با بیان اینکه فلزات سنگین مانند سرب، نیکل و کروم وارد خاک و گیاهان شـده و از آن طریـق وارد زنجیره غذایی انسـان و حیوانات می‌شـوند، تصریح کرد: این آلاینده‌ها، آثار مخربـی بر جانداران که در چنیـن مناطقی زندگی می‌کننـد، بر جـای می‌گذارند و این اثر در انسـان‌ها به‌مراتب بیشتر اسـت. او با اشاره به اینکه دست‌کم هفـت منبع عمـده در آلودگی خـاک تهران نقش دارند، اظهار کرد: صنایع آلاینده کوچک و بزرگی که در اطراف تهران پراکنده شـده‌اند، وجود شریان‌های فرسـوده نفـت و گازوئیـل و مخازن ذخیـره آنها، جایگاه‌های عرضه سـوخت که منابع فرسـوده‌ای دارنـد، پالایشـگاه یک و دو نفت تهـران، مرکز دفن زبالـه کهریزک، اراضی کشـاورزی جنـوب تهران و ریزش باران‌های اسـیدی، منابـع هفت‌گانه آلودگی هوای تهران اسـت. حقانی عنوان کرد که پالایشگاه یـک و دو نفت تهـران، زمینی به وسـعت چهار تا پنـج هزار هکتـار از خاک جنوب تهـران را به مواد نفتی آلوده کرده و باعث شـده محدوده‌ای وسیع از سکنه خالی شود، این پالایشـگاه نه‌تنها خاک، بلکه چاه‌های آب این منطقه را نیز آغشـته به مواد نفتی و مشـتقات آن کرده است. او با اشاره به اینکه مرکز دفـن زباله کهریزک، خاک را تا عمق صد متری زمین آلوده کرده و زمینی به وسعت ۸۰۰ هکتار را به خود اختصاص داده، اظهار کرد: شدیدترین آلودگی خاک مربوط به این مرکز است، ضمن اینکه مرکز یادشده، چاه‌های آب منطقه را نیز تا شـعاع چهار کیلومتری آلـوده کرده و البته نباید ناگفتـه بماند که وضعیت مرکز دفن زباله کهریزک در دو، سه سال اخیر، بهبود درخوری یافته اسـت. حقانی با بیـان اینکه اراضی کشاورزی جنوب تهران، زمینی به وسعت دو تا چهار هزار هکتار را که با نهر فیروزآباد آبیاری می‌شـوند، به خود اختصاص داده‌اند، تصریح کرد: میزان بالای فلزات موجـود در ایـن نهر و آبیـاری محصولات کشـاورزی منطقه با این آب، باعث تجمع فلزات در محصولات کشـاورزی اراضی جنوب و ورود آنها به زنجیره غذایی شـهروندان می‌شـوند. رئیس کمیته محیط زیست شورای اسـلامی شهر تهران در پایان بـا تأکید بر اینکه خاک، بسـتر حیات اسـت و نباید فعالیت‌هـای زیسـت‌محیطی محدود بـه آلودگی هوا باشـد، خاطرنشـان کرد: به موضـوع آلودگی هوا، حداقل سـالی یک بـار در ایامی که در آن قرار داریم، توجه می‌شود؛ اما متأسـفانه آلودگی خاک، موضوعی است که حتی در روز جهانی خاک نیز به آن توجه نمی‌شود.

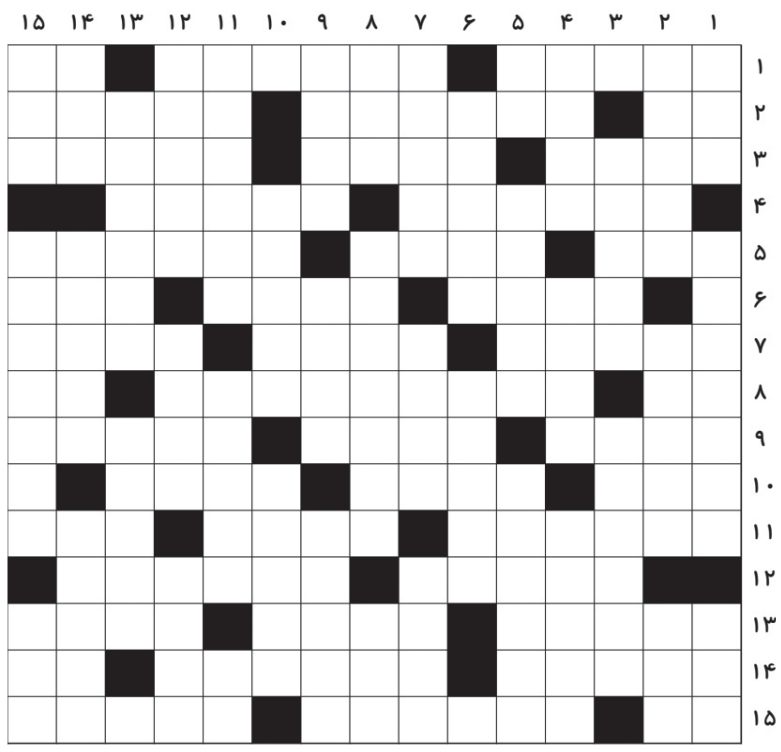
جدول ۲۷۰۴ ■ طراح: بیژن گورانی

افقی:

۱- پسـتی در فوتبال- فیلسوف اسـپانیایی که از طرفداران ارسـطو بود- کاهش هوشیاری به واسطه بیماری عصبی ۲- نت ششـم- زینت داده شـده- از فرماندهان شـوروی سـابق در جنگ جهانی دوم بود ۳- زاپـاس- فرمـان کشـتی- منطقه خـوش آب و هوای تابسـتانی ۴- مقاومت متغیر سه سر- صاحب اثر عظیـم «لغت‌نامه» ۵- دومین مهره گردن- نوعی نارنگی- سوارکردن قطعات یک دستگاه ۶- شهری در گیلان- همسـفر نخ- ذره باردار ۷- شهری در شمال شرقی فرانسـه- پشـتگرمی- در قدیم می‌سوزاندند تـا محیط خوشـبو شـود ۸- مزه دهـان جمع کن - هافبک نام آشـنای تیـم فوتبال اسـتقلال- یازده ۹- قاضی مسـابقات- پارچه‌ای لطیف- هر یک از اجزای متحرک پنجه دسـت و پا ۱۰- واضح و قابل شنیدن- افزون‌شـونده- امید بسـتن به خداونـد ۱۱- رودی پر آب که به دریاچه هامـون می‌ریزد- موقر- چاه عرب ۱۲- ترس غیرعقلانی- اداره‌ای از تشـکیلات قضائی ۱۳- پیشرفت- همیشه- بدخلق و عصبی ۱۴- آراستن نوشـته بـا آب طلا- نویسـنده کتاب تاریـخ تحولات اجتماعـی ایران- بلـه آلمانـی ۱۵- پرگویی- فلزی درخشان- فیلم کوتاه تبلیغی.

عمودی:

۱- مربوط بـه عموم ملت- پارک جنگلی و زیبا در گرگان- جامه صافکـن ۲- قاضی- محکم و بنیادی- پـوزش ۳- آسـمان- سسـت و بی‌حال ۴- سـازمان جهانی خواربار و کشـاورزی- تسـخیر شده- نویسنده فرانسوی نمایش‌نامه خسیس ۵- نیم‌صدای درازگوش- بخش عمده شـن و ماسه را تشـکیل می‌دهد- نامادری ۶- شـیپور گوش میانی- مرکز اسـتان الانبـار در عراق ۷- کفش‌دوز- سزاوارتر- دستوری ۸- دومین حرف الفبای یونانـی- دوش گرفتن- نوبـت بازی ۹- معادل فارسـی تیتـر- مدافع موکل- ادامه یافتـن ۱۰- دوقلو- انحراف به راست ۱۱- حمله ناگهانی به دشمن- شهری در شهرستان کاشـان- مادر لر ۱۲- پاره‌کردن و چاک‌دادن- چشم سوم- چـاق و فربـه ۱۳- ژله با آن سـفت می‌شـود- هریک از بخش‌های پوششی گل ۱۴- بی‌نیازی- ولگردان- قلب قرآن ۱۵- روشـنی سرخ رنگ آسمان پس از غروب- ماشینی که با استفاده از انرژی مکانیکی برق تولید می‌کند - نومیدی.



حل سودوکو سخت

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

حل سودوکو ۱۷۰۰

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

جدول ۲۷۰۳

سودوکو سخت ۱۷۰۱

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

سودوکو ۱۷۰۱

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.

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