یادداشت

تحلیلی در نقد سیاست‌های برابری جنسیتی

فرصت‌های برابر یا خروجی‌های برابر؟

پیام غیاثی . دانش‌آموخته علوم اجتماعی

● رابطه مستقیمی بین رواج سیاست‌های برابری جنسیتی از یک سو و تعمیق شکاف شخصیتی میان زنان و مردان از سوی دیگر وجود دارد. این نتیجه غیرمنتظره تحقیق جامعی است که با بررسی ۱۲۸ هزار نفر از ۲۲ کشور در سال ۲۰۱۸ توسط سه دانشگاه گوتنبرگ، غرب و خُودِ در سوئد انجام شده و در مجله بین‌المللی روان‌شناسی (International Journal of Psychology) به چاپ رسیده است. در تحقیق دیگری که در شماره ۲۹ مجله علم روان‌شناختی (Psychological Science) منتشر شده با بررسی ۴۷۰ هزار دانشجو از ۶۷ کشور رابطه مستقیم افزایش شاخص برابری جنسیتی از یک‌سو و کاهش زنان متقاضی در رشته‌های مهندسی، ریاضیات و فناوری از سوی دیگر نشان داده شده است. در این تحقیق، در عین حال که تفاوت معناداری در توانایی زنان و مردان مشغول به تحصیل در این رشته‌ها دیده نشده، تفاوت قابل ملاحظه در تمایل زنان و مردان به این رشته‌ها مشهود است. تمایلی که در کشورهایی با شاخص برابری جنسیتی بالا به اوج واگرایی می‌رسد. در هر دو تحقیق، کشورهای اسکاندیناوی (سوئد، نروژ، دانمارک، فنلاند و ایسلند) بالاترین شاخص برابری جنسیتی را دارند.

آنچه موجب شگفتی تعداد زیادی از فعالان اجتماعی و به‌ویژه نحله‌ای از فمینیست‌ها و نه تمام آنها از این نتایج شده، پیش‌فرضی کمتر به چالش کشیده‌شده است: نظم رایج میان زنان و مردان در حوزه‌های مختلف (رفتاری، شغلی و...) تماما برساخته‌ای اجتماعی است و از همین رو با مهندسی اجتماعی می‌توان و باید نظم پرتبعیض موجود را دگرگون کرد. پیش‌فرضی که با وجود روشنگری بخشی از واقعیت، شدیدا تک‌عاملی، تقلیل‌گرا و نتیجتا عاجز از توضیح یافته‌های بالاست و سهوا یا عمدا عوامل مهم دیگری چون تفاوت‌ها و تمایلات بیولوژیک و طبیعی را به کل نادیده می‌گیرد.

فعالان اجتماعی و بخشی از فمینیست‌ها که با چنین پیش‌فرضی الگوها و نظم‌های رفتاری اصطلاحا زنانه و مردانه را تماما و نه بخشا، جنسیت‌زده ارزیابی می‌کردند و با پیگیری سیاست‌های برابری جنسیتی به دنبال جنسیت‌زدایی از تمام این نظم‌ها و الگوها بودند، اینک با یک سؤال اساسی روبه‌رو شده‌اند: چرا اعمال سیاست‌های برابری جنسیتی به پرشدن شکاف رفتاری زنان و مردان منجر نشده است؟ چرا در کشورهای اسکاندیناوی با وجود رواج سیاست‌های برابری جنسیتی در سالیان متوالی همچنان اکثر شاغلان و محصلان حوزه‌های بهداشت و درمان، زنان و اکثر شاغلان و محصلان حوزه‌های مهندسی، مردان هستند و چرا این الگو تغییر نمی‌کند؟

در عین حال که ممکن است در پاسخ بشنویم: «سنبه این سیاست‌ها به قدر کافی پرزور نبوده است» یا «زمان بیشتری لازم است» احتمالات دیگری نیز می‌تواند در میان باشد.

البته سؤال بنیادی‌تر را باید این‌گونه طرح کرد: سنجه درست و مناسب برای ارزیابی برابری جنسیتی کدام است؟ برابری در فرصت‌ها یا برابری آماری خروجی‌ها؟ در حال حاضر شاخص برابری جنسیتی با لحاظ بیش از ۳۱ پارامتر و با تمرکز بر برابری عددی در حوزه‌های مختلف سنجیده می‌شود.

ادامه در صفحه ۱۳

تحلیلی با محوریت «سنت سیاست‌گذاری‌های شهری بی‌مردم» با نگاهی به قوانین ترافیکی در پایتخت

قلب تدریجی «طرح ترافیک» اولیه

سبحان یحیائی . عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبایی

هر انقلابی، آبستن تغییرات انقلابی است. یکی از این تغییرات پس از انقلاب در ایران، اعمال سیاست‌های محدودیت ترافیکی بود که می‌خواست به نفع دسترس‌پذیرتر کردن شهر برای محرومان و مستضعفان عمل کند. اسم این سیاست‌ها در طول زمان شد «طرح ترافیک» در اشکال مختلفش.

فارغ از اینکه این نیت انقلابی، چقدر روی زمین آمد و اساسا چقدر درست بود و میزان خام‌دستی سیاست‌گذاری‌هایش چقدر بود -که مجالی دیگر را طلب می‌کند- در این یادداشت می‌خواهم بگویم که این تئوری «ترافیک در خدمت مستضعفان» چگونه در ۴۰سالگی‌اش به بلوغی واژگونه رسید و بدل به «ترافیک در خدمت سرمایه‌داری و مالکان و متصرفان شهر-و نه ساکنان شهر-» شده است.

در این یادداشت، ابتدا مروری مختصر به سیاست‌های طرح ترافیک خواهم داشت و در ادامه، تحلیلی از وضعیت اجتماعی برآمده از این طرح‌های ترافیک بر شهروندی در تهران را به دست خواهم داد.

مروری بر سیاست‌های محدودیت ترافیکی در شهر تهران

تهران انقلابی در زمان شهرداری «محمد توسلی» اولین طرح ترافیک تهران را تجربه کرد. طبعا آرمان‌های انقلاب اسلامی ۵۷ در خدمت مستضعفان بود و قرار نبود برای تردد شهروندان، پولی از آنها بگیرند. هرچند مشی اصلاح‌خواهانه و تدریجی نهضت آزادی و مهندس بازرگان، عموما روی خوش به اقدامات انقلابی نشان نمی‌داد، اما به هر روی، نخستین طرح ترافیک را نیروهای سیاسی ملی- مذهبی با شهرداری توسلی به راه انداختند. طرح ترافیک انقلابی اولیه که در شهریور ۱۳۵۸ اجرا شد، از این قرار بود که اتوبوس‌هایی که عموما وسیله حمل‌ونقل مستضعفان و فرودستان قلمداد می‌شدند، در خیابان‌های اصلی، مسیر ویژه‌ای داشته باشند و زودتر به مقصدشان برسند. انقلاب آمده بود که مستضعفان زودتر به مقصد برسند. طبعا این تسهیل به نفع اتوبوس‌ها، منجر به حجم بیشتر ترافیک و دشواری آمدوشد برای سواری‌ها و دیگر خودروها بود. عدالت توزیعی به سمت مستضعفان چرخیده بود. روشن است که برای تأمین این مسیرهای ویژه، برخی از خیابان‌ها از جمله خیابان مصدق، جمهوری، فردوسی، حافظ و ناصرخسرو یک‌طرفه شده بودند تا سهم مسیر مقابل، به اتوبوس‌ها و به تبع آن به مستضعفان برسد.

علاوه بر این محدودیت‌های سرعت عمومی و همچنین مسیرهای یک‌طرفه، از آورده‌های این طرح برای شهر تهران بود؛ سرهنگ نوری‌فر، رئیس راهنمایی و رانندگی آن روزهای تهران- دراین‌باره اعلام کرد: «هسته مرکزی شهر کشش لازم برای رفت‌وآمد وسایل نقلیه را ندارد. از شمال تا خیابان تخت‌جمشید (مطهری) را با سرعت ۴۰ کیلومتر می‌توان طی کرد و از غرب تا میدان انقلاب و از شرق تا پدرثانی (نارمک) و از شوش تا جنوب شهر را با همین سرعت می‌توان رفت، اما حدفاصل این نقاط در مرکز شهر، سرعت تردد تا هفت کیلومتر کاهش می‌یابد؛ پس باید در این نقاط طرحی اجرا کرد و امکانات تردد عمومی را افزایش داد».[1] دومین مرحله طرح ترافیک انقلابی، محدودکردن تردد خودروهای تک‌سرنشین در محدوده مرکزی شهر در ساعات صبحگاهی-۶:۳۰ تا ۱۰- بود که از آبان ۱۳۵۸ آغاز شد. شمال این طرح، خیابان طالقانی بود و جنوبش خیابان مولوی. از غرب و شرق هم به خیابان حافظ و بهارستان و خیابان مصطفی خمینی محدود می‌شد. اجرای این طرح، برای شهروندان تهرانی، ماجرایی شده بود. رانندگان در مبادی ورودی به طرح، با خواهش و تمنا و بعضا تطمیع و مذاکره، افرادی را سوار ماشین‌شان می‌کردند که تنها نباشند! این مسافران، در واقع مجوز عبور بودند تا رانندگان بتوانند وارد طرح شوند. مأمور راهنمایی و رانندگی را که پشت‌سر می‌گذاشتند، همدیگر را به خدا می‌سپردند تا فردایی دیگر و فردی دیگر. طبیعی بود که این طرح هم دیری نپاید. در سومین مرحله که در خرداد سال ۱۳۵۹ آغاز شد، شرط تک‌سرنشینی-به عنوان نماد سرمایه‌داری- حذف شد و قواعد دیگری وضع شد. محدوده مرکزی افزایش پیدا کرد و کارت تردد در محدوده، پایش به میان آمد. کارت تردد را به خودروهای دولتی و تاکسی‌سرویس‌ها و پزشکان دادند. این آغاز رانت‌های دسترسی بود. یعنی کسانی از دیگران برتر شدند و می‌توانستند استثناهای قاعده‌ای کلی شوند که وضع شده بود. اما -به تعبیر آکامبن- این استثناها بودند که قاعده را کم‌کم شکل دادند. از دی ماه ۵۹ تا آذر ۶۶، کار شهرداری تهران، به دست «مؤتلفه» افتاد، جناح سنتی عرصه سیاست با نقطه عزیمت بازار که ارتباط خوبی از پیش از انقلاب با روحانیت داشت و سنتی بود. در تعریف سنت هم گفته‌اند «چیزی است که از تغییر مصونیت دارد». البته، مراد تغییرات دفعی است و صدالبته که سنت‌ها هم در گردش ایام، تغییر و تحول و تبدل به خود دیده‌اند و خواهند دید. در این دوره‌ها و در مدیریت هفت‌ساله شش شهردار مؤتلفه‌ای بر تهران، سیاست کلی محدودیت از تغییر مصون ماند و بر مساحت و شدت و ساعت آن افزوده شد. البته مجوزهای عبور در این دوره هم گسترش یافت. در دوره بعدی مدیریت شهری پایتخت، کار را اصحاب سازندگی -که بعدها در قالب کارگزاران هویت سیاسی‌شان شکل گرفت- با شهرداری «غلامحسین کرباسچی» به پیش بردند و بسط دادند و تثبیت کردند. شهرداری کرباسچی در سال ۱۳۷۱، قاعده ساعت محدودیت عبور و مرور از ۶:۳۰ تا ۱۷ را وضع کرد. تا پیش از این و در دهه ۶۰، ساعت پایانی این طرح در ساعت صبحگاهی و ظهرگاهی و نهایتا تا ساعت ۱۵ بود. گام بعدی این محدودیت‌ها در آذر سال ۱۳۸۴ برداشته شد؛ یعنی ابتدای شهرداری «محمدباقر قالیباف». طراحی این محدودیت که به دلیل تراکم آلودگی هوا در فصل پاییز اعمال شده بود، محدوده‌ای به نام «محدوده زوج و فرد» را برای تردد نوبتی خودروها وضع کرد و ساعت ۱۹ را برای پایان این محدودیت قرار داد. این به معنای نوبتی‌سازی برای شهروندانی بود که تنها مالک یک خودرو بودند و طبعا به برازندگی دارندگان خودروهای بیشتر خدشه‌ای وارد نمی‌کرد.

این روزها شاهدیم که آخرین گام -دستِ‌کم تا این لحظه- را شورای پنجم و شهرداری اصلاح‌طلب تهران در شهر برداشته است. این طرح که با بهره‌برداری از طرح کاهش (LEZ) که محصول ایده‌پردازی‌های شهرداری متأخر قالیباف بود و اولویت را به وضعیت فنی و آلاینده‌نبودن وسائل نقلیه می‌داد، یک گام بلند دیگر برای محدودیت تردد شهروندان در شهر برداشته است و عبور و مرور را منوط به پرداخت عوارض آمدوشد در شهر کرده است. البته ملاحظات طرح کاهش را هم برای تخفیف در این عوارض در نظر گرفته است. به تعبیر دیگر این روزها در شهر تهران، عبور و مرور ممنوع نیست، اما باید پولش را پرداخت کرد.

این طرح، به‌جز تشدید پولی‌سازی محدودیت‌ها، اصل ساده‌بودن سیاست‌های عمومی را هم نادیده گرفته و دشواری محاسبه را هم به شهروندان تحمیل کرده است. برای اعمال سیاست‌های عمومی، قاعدتا شهروند نباید درگیر شناسایی عوارض ورود به طرح شود. بنابراین با اینکه سیاست پولی‌سازی، تداوم روند پیشین است، اما سادگی سیاست زوج و فرد، بدل به پیچیدگی جدول محاسبه طرح کاهش آلودگی هوا هم شده است.

انقلاب در طرح ترافیک انقلابی و پیامدهای اجتماعی‌اش

اگر به تطورات و تغییرات طرح‌های ترافیک از ابتدای انقلاب تا امروز نگاهی بیندازیم، می‌بینیم طرح ترافیک عصرِ انقلاب که آمده بود تا مستضعفان را زودتر به مقصدشان برساند، امروز دچار استحاله و وارونگی شده است. این طرح، نه تنها مستضعفان و فرودستان را نمی‌گذارد که زودتر به مقصد برسند، بلکه با گران‌کردن و اعیان‌سازی تردد، امکان آمدوشد را از آنان سلب می‌کند و شهر را از آنها خالی و خالی‌تر و خودش را از جامعه شهروندی توخالی‌تر می‌کند.

در شرایطی که حاکمیتِ سرمایه‌داری املاک و مستغلات و شرایط متلاطم اقتصادی، با افزایش سرسام‌آور نرخ مسکن، مستأجران را به محلات جنوبی‌ترِ اقتصادی و حاشیه‌های شهر پرتاب می‌کند، طرح ترافیکِ گسترش‌یافته پولی هم، با دلایل رنگارنگ، آنان را از عبور و مرور در شهر منع می‌کند. تنها فرودستان و اقشار کم‌درآمد نیستند که متأثر از این طرح‌ها خواهند بود. عموم شهروندان و کلیت شهر، هنوز زخم به‌جای‌مانده از سازمان‌یابی فضایی شهر در هیبتی کاریکاتوری را در پرتو طرح‌های ترافیک پیشین احساس می‌کند.

سرزندگی و نشاط و سکونت محلات مرکزی شهر و در حاشیه بازار، متأثر از اجرای طرح‌های محدودیت‌های ترافیکی، بدل به محله‌های باکیفیت سکونت نازل شده است. تعدادی از خانه‌های محله‌های عودلاجان و امامزاده یحیی، بدل به انبارها و کارگاه‌ها و خانه‌های اجاره‌ای موقت شدند؛ چراکه دیگر پدربزرگ‌ها و مادربزرگ‌ها، نمی‌خواستند در محله‌ای باشند که فرزندان و نوه‌هایشان برای آمدن و دیدن‌شان محدود شوند. البته در مورد محلاتِ هم‌جوارِ بازار، دست‌اندازی سرمایه‌داری بازار بر زیست محلی ساکنان را هم نباید از نظر دور داشت. انوش -که از دوستان است- می‌گفت پدربزرگش خانه محله «ایران» را به دلیل همین طرح ترافیک‌ها، فروخته و آمده شمیران. خیابان‌های مرکزی شهر که در دهه ۴۰ و ۵۰ قیمت‌شان و کیفیت زندگی‌شان، گاه چندین برابر خیابان‌های پیرامونی و حتی بعضا شمالی شهر بود، امروز، به دلیل همین محدودیت‌های ترافیکی ۵۸ به بعد، بدل به محلاتی تجاری و اداری و با سکونت اندک و بی‌کیفیت شده و طبعا قیمت‌شان هم در این شرایط رو به نزول داشته است. نیم قرن پیش، قیمت زمین در محلاتی مانند فردوسی، کریمخان و حافظ و تخت‌جمشید- طالقانی، بیش از ونک و میرداماد بود. امروز تاریخی از محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های دسترسی بر این محلات رفته است که بهای‌شان به کسری از محلات شمالی تهران بدل شده است. این یک سیاست‌گذاری خشن و بی‌رحم علیه تاریخ و هویت شهر است و البته علیه آنها که مجوز و رانت عبور ندارند و آنها که پول عبور ندارند. در بعضی از این محلات مرکزی، شما شب‌ها نه با محله‌ای سرزنده که با محله ارواح سر و کار دارید. گویی که خاک مرده پاشیده‌اند و در تردد گهگاهی هم بوی مرگ به لباس آدم می‌نشیند.

از سوی دیگر، این محدودیت‌ها و ایزوله‌سازی‌های تبعی‌اش، شهر را با هویت و تاریخ خودش بیگانه می‌کند و شهروندان را غریبه‌هایی که دیگر برای هم سر هم تکان نمی‌دهند. شهر عبوس، شهری است که خشونتش را سازماندهی‌شده بر شهروندان خود اعمال می‌کند.

چه باید کرد؟

اینکه طرح‌های ترافیک، عملا در غیاب جایگزین‌های مناسب حمل‌ونقل عمومی و بدون سیاست‌گذاری‌های مناسب در حوزه سوخت و تردد عمومی در شهر، تنها تراکم ترافیک را به لایه‌ای پشت دیواره‌های طرح پس می‌زنند، حرف متواتر کارشناسان ترافیک در همین جریان اصلی دنیای مدرن است.

اما اینکه همواره عادت کرده‌ایم به اجرای ناقص، کاریکاتوری و نارس سیاست‌های شهری، حرف عموم‌هایی از شهروندان است؛ شهروندانی که در همه طرح‌های گذشته ترافیک و در قریب به اتفاق طرح‌های شهری، غریبه بوده‌اند و به‌یک‌باره، هنگامی که صبح از خواب برخاستند و روانه خیابان شدند، با امری تازه مواجه شدند که زندگی‌شان را تحت تأثیر قرار می‌داد.

از سوی دیگر، این واقعیت که همیشه ایام، دچار اضطراریم و زمانی برای اندیشیدن و درنگ در کیفیت زندگی شهروندان برای سیاست‌گذاری‌های مطمئن و همه‌جانبه نداریم و مجبوریم به طرح‌های شتاب‌زده دست بزنیم، وقتی در کنار واقعیت حرکت بطئی و تدریجی از «ایده‌های انقلابی در خدمت مستضعفان» به «ایده‌های نئولیبرال در خدمت خصوصی‌سازی و پولی‌سازی» قرار می‌گیرد، نشان از موقعیتی متضاد در سیاست‌گذاری‌های شهری ما دارد. بنابراین، فارغ از تحولات امر انقلابی در سیاست‌گذاری‌های تجربه‌شده سال‌های پیشین‌مان، می‌توان ادعا کرد که سیاست‌گذاری‌های اجتماعی-چه داعیه انقلابی داشته باشند و چه سویه محافظه‌کار یا اصلاح‌طلبانه- وقتی با مردم‌شان پیش نروند و آنها را غریبه تلقی کنند، نباید انتظار تحول اجتماعی و بهبود اوضاع داشته باشند. باید برای این همراهی با مردم، فکری کرد.

۱. به نقل از سید محمد فخار در تارنمای تاریخ ایرانی، ویژه‌نامه همشهری به مناسبت چهلمین سالگرد انقلاب اسلامی.

حقوق حیوانات

اقتصاد سیاسی سگ‌کشی

سپهر سلیمی

● باز هم کشتار تعدادی سگ بی‌پناه خبرساز شده است. در این سال‌ها و به‌ویژه پس از گسترش شبکه‌های اجتماعی، هفته یا ماهی نیست که خبری از کشتار حیوانات شهری و به‌ویژه سگ‌ها در شبکه‌های اجتماعی منتشر نشود. همان‌طور که این اتفاقات تکراری شده است، واکنش‌ها نیز تکراری شده است. تجمع حامیان حیوانات، تأیید و تکذیب ماجرا از سوی مسئولان، قول برخورد با متخلفان و اصلاح امور، توجه چندروزه رسانه‌ها به مسئله حیوانات شهری و نبود قانون حمایت از حیوانات از جمله اقدامات سریالی سال‌های اخیر است.

با بزرگ‌شدن قلمرو شهرها، افزایش تراکم جمعیت و افزایش تولید زباله‌های شهری شاهد افزایش جمعیت حیوانات شهری در حاشیه و داخل مناطق شهری هستیم. این مسئله باعث شده که کنترل جمعیت حیوانات شهری بیش از قبل مورد توجه قرار گیرد. تا آنجا که حافظه نگارنده یاری می‌کند، کنترل جمعیت حیوانات شهری با روش‌های فیزیکی حداقل دو دهه است که انجام می‌شود. تا قبل از آن هم احتمالا تمرکز بر حذف فیزیکی بوده است.

پس از چند دهه کنترل جمعیت به روش فیزیکی وقت آن رسیده که شهرداری‌ها پاسخ دهند که نتیجه این کار چه بوده؟ آیا قرار است تا همیشه برای یک مسئله ساده از جیب بیت‌المال هزینه شود؟ چرا بر اجرای روشی ناکارآمد اصرار دارند؟ و نکته دیگر اینکه اساسا شهرداری‌ها چه برنامه مشخصی برای کنترل جمعیت حیوانات شهری دارند؟ آیا آماری از تعداد حیوانات دارند؟ آیا در مورد دلایل ازدیاد آنها پژوهشی صورت گرفته است؟ از کدام تجربه جهانی برای حل این مسئله استفاده کرده‌اند؟ آیا برنامه مشخص و دورنمایی برای حل این مسئله دارند؟ چرا به نظرات کارشناسانی که عموما حاضرند به صورت داوطلبانه در این مسیر با شهرداری‌ها همکاری داشته باشند توجه نمی‌شود؟!

به نظر می‌رسد در مسئله کنترل حیوانات شهری بیش از آنکه مسائل فنی و کارشناسی اهمیت داشته باشد، مسائل مالی اهمیت دارد. به عبارتی بودجه‌های کلانی که توسط شهرداری‌ها برای کنترل جمعیت حیوانات شهری اختصاص می‌یابد در کنار عدم نظارت و شفافیت سبب شده پیمانکاران به‌جای تمرکز بر کنترل حیوانات شهری به دنبال راهی برای تداوم این شغل سودآور باشند. به عبارتی تا وقتی برای سگ‌کشی پول باشد، سگی هم برای کشتن پیدا خواهد شد، حتی اگر لازم باشد پیمانکاران از چین سگ وارد کنند!

بنابراین مسئله جمعیت حیوانات شهری بیش از آنکه به توصیه‌های محیط‌زیستی یا حساسیت گروه‌های حامی حقوق حیوانات نیاز داشته باشد، باید مورد توجه نهادهای نظارتی حاکمیتی قرار بگیرد. باید مشخص شود چرا سال‌هاست بودجه بیت‌المال صرف حیوان‌کشی‌هایی می‌شود که نه‌تنها در جمعیت حیوانات تأثیری نداشته که تبعات اجتماعی ایجاد کرده و مورد اعتراض حامیان حیوانات و محیط زیست بوده است.

این‌بار باید در کنار توجه به مسائل کارشناسی محیط‌زیستی و حقوق حیوانات، دستگاه‌های نظارتی در مسائل مالی و قراردادهای کنترل جمعیت حیوانات شهری ورود و بررسی کنند که بودجه‌های میلیاردی کنترل حیوانات شهری در کجا و چگونه هزینه شده و می‌شود؟!

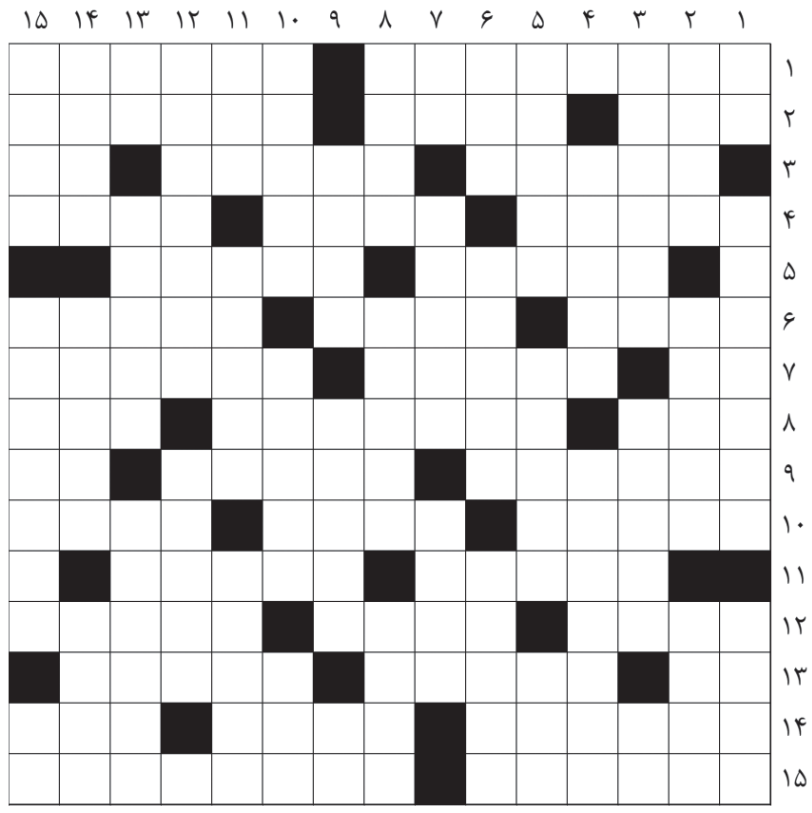
جدول ۳۴۶۶ ■ طراح: بیژن گورانی

افقی:

۱- خزانه دولت اسلامی- مطلوب ۲- تیر عمود بر عرشه کشتی- مجهز به سلاح- زرنگ و حقه‌باز ۳- پست‌فطرتی- جاودانگی- چاشنی غذایی ۴- عزیز و دوست‌داشتنی- جنگ‌افزار دستی آتشی- انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی ۵- کالاها- نوعی پارچه ضخیم و خشن که آب در آن نفوذ نمی‌کند ۶- نام چندتن از پادشاهان فرانسه بود- مخزن آب مسافرتی- پیشانی ۷- آغوش- دستور- نام دیگر مایع سفیدکننده ۸- خواری و خفت- زن بابا- سازه حصارکشی ۹- نوازنده چنگ در عهد ساسانی- کلاه بارانی- حرف دهن‌کجی ۱۰- تخلیه‌شدن ذخیره بار الکتریکی باتری- پرحرارت- نوعی پارچه براق ۱۱- نخست‌وزیر شهید- واحد غیررسمی پول ایران ۱۲- مالیات مرزی- موقر- پی‌درپی‌بودن ۱۳- گرداگرد دهان- نگاه‌کردن- بنا شده ۱۴- خوشبختی- شهری در استان کرمان- رشته کوهی در مرکز اروپا ۱۵- ناامید- یک وعده غذای کامل را گویند.

عمودی:

۱- ما نگوییم ... و میل به ناحق نکنیم- محفظه زیر شیشه جلو اتاق خودرو- سقف نیم‌کره ۲- صمیمی- از پروتئین‌های موجود در گلبول قرمز خون- داروی افزایش تحرک گوارش ۳- توده انباشته‌شده از چیزی- فاکس- پایتخت ایتالیا ۴- درخشندگی- خیش‌کار ۵- تکیه‌دادن- دختر افراسیاب و دلداده بیژن- اجرت ۶- خمارآلود- پرده سینما- فهرست الفبایی آغاز کتاب ۷- خاندان- واگذارکردن- قوای نظامی یک کشور ۸- نوعی رواندار- شکوه و بزرگی- کمک ۹- نوعی شیرینی شکلاتی- دارا بودن- صدمه ۱۰- عدالت‌پیشه- بایگانی- حیوان آزمایشگاهی ۱۱- اشتباه غیرارادی لفظی- سبد- با خیر و برکت ۱۲- اسکیت روی یخ- سنگدلی ۱۳- کله- آراسته‌بودن به چیزی- میوه گرمسیری ۱۴- کمیابی- صندلی دندان‌پزشکی- دلداده مجنون ۱۵- پارچه ابریشمی- پایتخت فنلاند- رمانی نوشته ماتیسن.



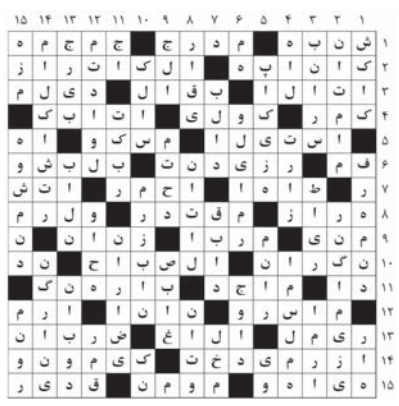
حل سودوکو سخت

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

حل سودوکو ۲۴۶۱

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

جدول ۳۴۶۵



سودوکو سخت ۲۴۶۲

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.

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

سودوکو ساده ۲۴۶۲

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