نگاه

تمام‌رُخِ نیمرُخ شده

شارمین میمندی‌نژاد*

● سکوت شب‌زده بیمارستان، تقسیمی است بین دردی که امید به درمانش می‌رود و مرگی که بی‌درمان است. سال ۱۳۸۶. ساعت دو نیمه‌شب در خاموشی طبقه منفی یک، خودم را به راهرو منتهی به آزمایشگاه و رادیولوژی می‌رسانم. زمزمه‌ای زیرلب داشتم: «خدایا! عاجزانه از تو کمک می‌خواهم. انتهای این راهرو، مرگ مظلومی دیگر نباشد». صدای خرخرِ چرخِ تخت، از خرناسه خواب زندگی بیدارم می‌کند. می‌یابمشان، هر دو نفر را؛ آن مادر که بر تخت خوابیده و یکی از دختران عضو جمعیت امام علی(ع) در آن روزگار که تخت را به سمت اتاق رادیولوژی هُل می‌داد. آن دختر ۲۱ ساله در عنفوان جوانی، به کوچه‌های خطرخیزِ اعتیادِ شهر زده بود و از تاریک‌ترین نقطه افیون، مادری را در عذاب یافته بود و بر درد او همه صبر و توکل و محبتی بار شده بود؛ به حدی که احساس می‌کردم تخت مادر بر اهورای عشقِ آن دختر روان شده و کلماتِ مهر و امیدش، برای آن زن، به حد لالایی گوش‌نوازی نجوا شده بود. به آن تپشِ زیبای وصل نزدیک شدم. چیزی در انتهای آن راهرو، «هست» شده بود که با تشخیص سرطانی که برای آن زن داده بودند، به‌زودی نیست می‌شد و ترسم درماندنِ عاشقی جوان در هجر و فصلِ مادری رنجدیده بود. خدا را صدا می‌زدم که نگذار دوباره شاهد شکستن امید و عشق باشم. دم مسیحایی کجایی تا نفس بگیری در جان یکی زن مظلوم سرزمینم تا رستاخیزی کند از بستر مرگ، پیش چشمان تشنه منتظرانی که سهم عدالت این زن را می‌خواهند. بالاخره در این کائنات، جایی باید باشد که معجزه‌ای اتفاق افتد. جرئتی یافتم که چهره مادر را بنگرم. تمام‌رُخَش، نیمرخ شده بود. چشم چپش را تخلیه کرده و گونه و فکش را تا پایین تراشیده بودند. تنها لبش به لبخندی در آن‌سوی بی‌صورتِ صورتش، آواره و چروکیده بود. بچه‌سال‌مادری که در نوجوانی، به عقدِ مردی از افغانستان درآمده بود؛ مردی از شانه‌های زخمی پامیر که در پاورچینِ مرددِ مرغ مرگ بر زمین سوخته، آنجا که دیگر هیچ دانه مهری برای برچیدن نیست، هجرت کرده بود. سهمش از فرار از جنگ پنجشیر در این‌سو، شیره و تریاک و هروئین و خماری شد. نمی‌خواست کسی زندگی‌اش را تاراج کند، اما آن مرد، امروز غارتگر زندگی زن و فرزندش شده بود و در جنونِ مواد، همان کاری را با اهل خانه‌اش می‌کرد که متجاوزان با میهنش کرده بودند. مادر جوان سرش را بالا آورد و مرا ملتمسانه نگریست. ناگهان آهوی نگاهش بر جانم دوید و از خودم پرسیدم اگر این مادر بمیرد سرنوشت فرزندانش چه خواهد شد؟ آینده آن دو کودک که از سوءتغذیه شدید، در هشت‌سالگی و چهارسالگی به هیبت کودکی یک‌ساله مانده بودند، چه می‌شود؟ رنجِ شدید دو کودک را در تفاوت مهیب سن واقعی و سنِ زیستی‌شان وقتی به سخن درمی‌آمدند، می‌فهمیدی؛ فهمِ هشت‌سالگی در تنِ درمانده یک‌ساله! آن زن در بضاعتِ دانشجویی آن سال‌های ما در مقابل افیون و جنگ، بدرقه شد و آرزوی تغییر احوال زندگی آن دو کودکش به صبح پس از مرگِ مادر و نیست‌شدن ناگهانی خانواده‌اش، به یأس تبدیل شد. ۱۰ سال از شبِ مرگ آن مادر گذشته؛ اگرچه توان و یارانمان افزون شده، همچنان جنگ، همسایه ویرانی ماست و افیون، همدم خانه‌هایمان، مادران چشم و چهره می‌بازند و فرزندانشان، بار هشت‌سالگی را در قامت یک‌ساله بر دوش می‌کشند.

*مؤسس جمعیت امدادی دانشجویی امام علی(ع)

شهرداری تهران رایگان‌بودن ورود خودروهای هیبریدی به طرح ترافیک را برداشت

زیاد شدند، نمی‌صرفد

معاون شهردار: فکر می‌کنید کسی که خودروی هیبریدی خریده قیمت طرح ترافیک برایش فرقی دارد؟

شرق: در چند روز منتهی به پایان مهلت تکمیل ثبت‌نام برای آرم طرح ترافیک شهر تهران، تعدادی از شهروندان که برای تهیه آرم طرح ترافیک رایگان خودروی هیبریدی به دفاتر خدمات الکترونیک شهر مراجعه کرده بودند، با تغییر رویکرد شهرداری تهران درباره این خودروها و الزام پرداخت ۵۰درصدی هزینه طرح ترافیک مواجه شدند. اعتراض راه به جایی ندارد؛ چراکه پیش‌تر شورای شهر تهران آن را تصویب کرده است و این شهروندان در دام تبلیغات شهرداری تهران افتاده‌اند.

خودروهای هیبریدی یعنی خودروهایی که با ادغام دو یا چند پیشرانه انتقال نیرو که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم به سیستم انتقال قدرت وابسته هستند، به حرکت درمی‌آیند، این خودروها جزء خودروهای پیشرو در میان انبوه خودروهای سبز در دنیا هستند؛ خودروهایی که تعداد معدودی از آنها با قسط‌هایی سرسام‌آور در ابتدا وارد ایران می‌شدند؛ اما در چند سال اخیر و با پیشرفت صنعت خودرو، تقریبا بیشتر خودروهای لوکس و گران‌قیمتی که در داخل تولید یا از خارج کشور وارد می‌شد، برقی یا هیبریدی بودند و به‌این‌ترتیب، تعداد این خودروها هم هر روز بیشتر شدند.

ازآنجایی‌که قوانین در کشور ما تغییرات زیادی دارد و در هر دوره زمانی شهروندان با تغییرات در نحوه پرداخت، محتوا یا مبالغ پرداختی مواجه می‌شوند، این الزام پرداخت ۵۰ درصدی هزینه طرح ترافیک اتفاق جدیدی نیست؛ اما نکته شایان توجه این است که آیا برای چنین تغییراتی نباید از قبل اطلاع‌رسانی انجام شود تا شهروندان برای این تغییرات آمادگی داشته باشند؟ شهروندانی که با روزنامه «شرق» تماس گرفتند، به نوع برخورد و دست‌انداختن مردم از سوی شهرداری معترض بودند و مطرح می‌کردند: «پول پرداختی طرح ترافیک شاید برای کسی که فلان خودرو لوکس را خریداری کرده و سوار می‌شود، مبلغی سنگین نباشد؛ اما شکلی از حقوق شهروندی باارزش زیر سؤال می‌رود و شهروندان با مجموعه‌ای از بی‌اعتنایی به حقوق‌شان مواجه می‌شوند». یکی از شهروندان که برای ثبت‌نام طرح خود به مرکز خدمات الکترونیک شهر مراجعه کرده و پس از مشاهده این بدعهدی شهرداری، در اعتراض ثبت‌نام نکرده بود، گفت: تعداد زیادی از شهروندان مثل من که برای ثبت‌نام طرح خودروی هیبریدی خود در آن روز به آن دفتر مراجعه کرده بودند، به این تصمیم یکباره شهرداری معترض بودند و تقریبا همه آنها نمی‌دانستند این تغییر در سال جدید رخ داده است.

این شهروند تأکید کرد: در چند ماه اخیر که برای پرداخت عوارض خودروی خود مراجعه داشته، مراجع مربوطه در پلیس و سایر مراکز اعلام می‌کردند خودروهای هیبریدی برای ورود به طرح ترافیک آزاد هستند و بدون پرداخت هزینه‌ای، فقط باید ثبت‌نام کنند و درست به همین دلیل مبلغ عوارض بیش از مبلغ سایر خودروهاست و حالا با پرداخت ۵۰ درصد برای آرم طرح ترافیک، هم عوارض بیشتر پرداخت کرده‌اند و هم ۵۰ درصد مبلغ طرح ترافیک را!.

مصطفی قنبرنژاد، مدیر واحد صدور آرم سازمان ترافیک، دی سال ۹۴ درباره رایگان‌بودن ثبت‌نام آرم طرح ترافیک سال ۹۵ برای خودروهای برقی و هیبریدی به شکلی مجزا در گفت‌وگوهای مختلف صحبت کرده بود. وی اعلام کرده بود ورود خودروهای هیبریدی و برقی به محدوده طرح ترافیک مانند سال ۹۴، در صورت ثبت اطلاعات در سامانه و مراجعه دارندگان این نوع خودروها به سازمان طرح ترافیک، می‌تواند آزاد و رایگان باشد؛ چراکه این اقدام در جهت تشویق و ترغیب شهروندان به استفاده از حمل‌ونقل پاک و در راستای سیاست‌های محیط‌زیستی مدیریت شهری تهران صورت می‌گیرد. اما این مدیر شهرداری تهران و هیچ یک از مدیران دیگر شهری، درباره تغییر این سیاست در سال ۹۶ و قراردادن سهم ۵۰درصدی در پرداخت مجوز طرح ترافیک، صحبتی نداشتند. قنبرنژاد بیستم آذر ۹۵ در تشریح برنامه طرح ترافیک سال ۹۶ در گفت‌وگو با سایت شهر نوشت: شهرداری اعلام می‌کند در سال ۹۶ نیز عبورومرور خودروهای هیبریدی و برقی مانند سال جاری در صورت ثبت اطلاعات در سامانه، در محدوده طرح ترافیک آزاد و رایگان خواهد بود. گویا مسئولان در معاونت ترافیک تغییراتی را که درباره آرم طرح ترافیک رخ داد و مصوبه دیگری از شورای شهر تهران بیرون آمد، دیگر اطلاع‌رسانی نکردند و به‌این‌ترتیب، تعداد زیادی از شهروندان با امید به اینکه طرح ترافیک خودروی هیبریدی آنها رایگان است، به دفاتر مراجعه کردند و بعد با شرایط دیگری مواجه شدند.

مازیار حسینی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار تهران، این موضوع را در هر صورت مصوبه شورا می‌داند و تأکید دارد که این موضوع به تأیید شورا و فرمانداری تهران رسیده و قانونا اجرا شده و مشکلی وجود ندارد. او می‌گوید مصوبات بالاسری درباره اختصاص برخی امتیازات برای خودروهای هیبریدی، ربطی به مصوبات شهر تهران ندارد و می‌گوید: اینجا شهر تهران است و قوانین خودش را دارد! او در پاسخ به این سؤال که مبلغ دراین‌زمینه مهم نیست و مسئله نوع اعلام و برخورد با موضوع است، گفت: «من نمی‌دانم شما دنبال چه چیزی می‌گردید». وی در پاسخ به این سؤال که این تصمیم در واکنش به افزایش تعداد خودروهای هیبریدی بوده که دیگر برای شهرداری صرفه ندارد؟ گفت: بله، تعداد افزایش چشمگیری دارد. حسینی در ادامه در تکمیل حرف‌هایش گفت: «شما فکر می‌کنید کسی که خودرو هیبریدی خریده، برایش این قیمت اهمیتی دارد؟».

به گزارش «شرق»، به نظر می‌رسد آنچه زمینه اعتراض مردم درباره طرح‌های ترافیک خودروهای هیبریدی را فراهم کرده، پیش از قیمت و درنظرگرفتن درصدی برای پرداخت، بی‌اعتنایی و بی‌توجهی به برنامه‌ریزی و حقوق شهروندی آنها بوده است؛ حقوقی که از نظر معاون ترافیک شهردار تهران موضوع چندان مهمی به‌ویژه برای پولدارهای شهر نبوده و اهمیتی برای پاسخ‌گویی و اطلاع‌رسانی به موقع ندارد!. در تمام دنیا محرک‌ها و تشویق‌های مالی و اجتماعی را برای شهروندان در سطوح مختلف در نظر می‌گیرند تا در حفظ و همراهی با محیط زیست همکاری داشته باشند؛ در کشور ما هم قوانینی در همین زمینه وجود دارد؛ اما به نظر می‌رسد این قوانین تا جایی اجرائی می‌شود که صرف و صلاح مالی برای شهرداری‌ها داشته باشد یا حداقل ضرر مالی وارد نکند. اگرچه شهرداری تهران با ۵۰ درصد سهم مبلغ آرم طرح ترافیک این خودروهای هیبریدی، از آنچه امروز هست بی‌پول‌تر یا پولدارتر نمی‌شود؛ اما سرمایه مهم‌تر و باارزش‌تر یعنی اعتماد عمومی و شهروندی را زیر پا گذاشته و از دست می‌دهد.

تاکسی‌های هیبریدی هنوز وارد زندگی مردم نشده‌اند

شرق: طبق مقررات فعلی و امتیازی که در حذف سود بازرگانی برای واردات خودروهای هیبریدی، در نظر گرفته شده است، تعرفه ورودی این خودروها چهار درصد کاهش داشته است و همین عامل و البته توجه به موضوع هوای پاک باعث شده شرکت‌های بزرگ تاکسی‌رانی در داخل کشور هم از چند سال قبل بنا بر سیاست‌های کلی در کشور به دنبال واردات یا خرید خودروهای هیبریدی از داخل و خارج کشور باشند. تعدادی از شرکت‌های تاکسی‌رانی به دنبال واردات این خودروها بودند اما واردات این خودروها که البته قرار است در مسیرها و محیط‌هایی خاص و متفاوت به کار گرفته شوند، با موانع و مشکلات زیادی مواجه بوده است. میثم مظفر، مدیرعامل سابق تاکسی‌رانی که برای حضور در انتخابات شوراها از این مسئولیت کناره‌گیری کرد، پیش‌تر درباره تاکسی‌های هیبریدی در تهران اعلام کرده بود که طبق برنامه تعداد این مدل از تاکسی‌های لوکس تا ۱۰ هزار دستگاه افزایش خواهد داشت. بر این اساس تاکنون چند سری از خودروهای هیبریدی «تویوتا» و «رنو فلوئنس» با استاندارد یورو۵ وارد سیستم شده‌اند و سازمان تاکسی‌رانی شهر تهران این کار را برای کاهش آلایندگی خودروهای در حال تردد در پایتخت و مرکز شهر انجام داده و از سوی دیگر به کیفیت خدمات و تغییرات جدی در سیستم قدیمی تاکسی‌رانی هم کمک می‌کند. عموم این تاکسی‌های هیبریدی در شرکت‌های خصوصی به کار گرفته می‌شوند. تغییر و نوسازی تاکسی‌رانی از کاربراتوری به انژکتوری و در ادامه هیبریدی‌شدن تاکسی‌های فعال در مرکز پایتخت موضوعی بوده که در طرح‌های جامع و طرح‌های کوتاه‌مدت شهرداری تهران بارها مورد تأکید قرار گرفته است و اگرچه با تأخیر و به کندی اما در حال شکل‌گیری و تحقق است. برنامه‌ای که شورای شهر پیش‌بینی کرده بود برنامه‌ریزی برای ورود ۷۷ هزار تاکسی هیبریدی به خطوط تهران بود تا در پایان سال ۹۷ این تاکسی‌ها در همه نقاط شهر و مسیرها فعال شوند اما غیر از واردات و تجهیز و مسائل شرکتی، این خودروها با یک مسئله مهم و همیشگی در تاکسی‌ها مواجه هستند. برای شهر تهران که شهروندانش به خودروهای پیکان و پراید و سمند و پژو عادت دارند، استفاده از خودروهای لوکس هیبریدی که قطعا قیمت‌های بیشتری برای کرایه دارند، پذیرفتنی نیست. تمکن مالی شهروندان برای استفاده از تاکسی به‌خصوص تاکسی لوکس برابر نیست و نمی‌توان به شکلی اجباری به تاکسی‌ران و شرکت تاکسی‌رانی از یک سو و به مردم از سوی دیگر استفاده از این خودروها را تحمیل کرد. درحال‌حاضر خودروهای هیبریدی که هزینه‌های نگهداری زیادی هم دارند و شرکت‌ها یا رانندگان با هزینه و اقساط بسیار آنها را تهیه کرده‌اند، تمایل به فعالیت در مسیرهای فرودگاهی و گردشگری و هتل‌ها دارند و به عبارتی هنوز برای شهروندان ملموس و در دسترس نشده‌اند.

به نظر می‌رسد سیاست‌های کلان اجتماعی و زیست‌محیطی تصویب‌شده درباره تاکسی‌ها یا خودروهای شخصی هیبریدی در چند سال اخیر بدون توجه به مسائل مالی و اقتصادی روز و واقعیات جامعه تنظیم شده‌اند. تغییراتی که هر روز در قوانین مربوط به این حوزه و این خودروها صورت می‌گیرد ناشی از همین عدم تطابق است که معمولا هم به نفع نهاد عمومی و دولتی تغییر می‌کند و برای شهروند فشار و اجبار و معذوریت به همراه دارد. در این مورد به‌خصوص خودروهای هیبریدی یک اختیار و انتخاب هستند اما درباره تاکسی‌های هیبریدی الزام قانونی و زیست‌محیطی وجود دارد که نمی‌توان ضروریات آن را پشت گوش انداخت و باید هرچه زودتر تعادلی را بین قیمت تمام‌شده خودروهای هیبریدی و کرایه‌های آنها برقرار کرد تا این تاکسی‌ها به روزمره شهروندان وارد شوند.

یادداشت

مناطق محروم تهران را دریابید...

زهره آشتیانی*

● شهرها از زمان صنعتی‌شدن و ورود به مرحله سرمایه‌داری به یک نظام توزیع نابرابر فضایی مبدل شده‌اند و اجرای سیاست‌های مداخله‌ای برای دگرگونی نظم طبیعی موجود ضرورت دارد؛ زیرا تحقق توسعه پایدار شهری منوط به تحقق عدالت اجتماعی و تضمین کیفیت مناسب زیست برای تمام شهروندان است؛ اما متأسفانه مسئله توسعه نامتوازن و تبعیض برای شهر تهران به مراتب حادتر و جدی‌تر است. مهاجرت و رشد روزافزون جمعیت تهران در دهه‌های اخیر موجب ازهم‌پاشیدگی مراکز خدماتی و نابرابری زیستی شهروندان شده است. نحوه توزیع خدمات نقش مؤثری در شکل و ماهیت کالبدی و فضایی شهری ایفا می‌کند و موجب تفاوت کیفیت بصری مناطق شمالی و جنوبی تهران و جدایی‌گزینی طبقات از اثرات مدیریت ناعادلانه خدمات و تسهیلات شهری می‌شود. در سال‌های گذشته، اولویت‌بندی برنامه‌ریزی‌ها به‌گونه‌ای پیش رفت که امروزه توسعه نامتوازن و ناهمگون گریبان‌گیر این شهر شده است. به‌طوری‌که برخی مناطق دچار تحولات وسیع و رشد غده‌ای شده‌اند؛ اما در مقابل برخی دیگر از فقدان خدمات و امکانات شهری رنج می‌برند. تحقیقات یک تیم دانشگاهی درباره نوع و نحوه دسترسی پایتخت‌نشینان به امکانات و خدمات پراکنده در سطح شهر که براساس سنجش ۳۲ شاخص اقتصادی، اجتماعی، تفریحی و... انجام شده است، این اختلافات را تأیید می‌کند و نشان می‌دهد فقط ۲۳ درصد از جمعیت تهران در محله‌های توسعه‌یافته زندگی می‌کنند که در پنج منطقه حائز بیشترین رتبه توسعه‌یافتگی به ترتیب شامل مناطق شش، سه، یک، دو و هفت ساکن هستند. در مقابل، ۶۰ درصد مناطق تهران دارای کمترین سطح رفاه و توسعه هستند که این امر سبب شکاف عمیق میان مناطق شمالی و جنوبی شده است، شکافی که مانند دژی نامرئی از دو دنیای متفاوت خبر می‌دهد. متأسفانه رویکرد حاکم بر نحوه بودجه‌ریزی و گزارش عملکرد شهرداری تهران به صورت کمّی و ارقامی است؛ درصورتی‌که درباره نحوه بودجه‌ریزی برای مناطق مختلف تهران صرف افزایش کمّی سازمان‌ها و مراکز خدمات‌رسانی و وجود خدمات متناسب با سرانه استاندارد دلیلی بر توزیع بهینه این مراکز و دسترسی مناسب شهروندان نیست؛ مسئله‌ای که باید در آن بازنگری جدی و رضایت شهروندان ارزیابی شود؛ همچنین علاوه بر مدیریت شهری، سازمان‌ها و نهادهای متعددی در سطوح محلی و ملی در به‌وجودآمدن این اختلاف ایفای نقش کرده‌اند. به‌عنوان‌مثال با وجود آنکه مسئله امنیت و امنیت خاطر برای ساکنان مناطق جنوبی تهران به‌ویژه اقشار آسیب‌پذیر در اولویت است؛ اما حضور حداکثری نیروی انتظامی را در مناطق شمالی شاهد هستیم. توزیع نامناسب و اختلاف در سطح برخورداری یکی از مهم‌ترین عوامل ناپایداری توسعه در مادرشهر تهران است. پایتخت پرجمعیت کشور و الگوی سایر شهرها نقش اساسی در سطح ملی، منطقه‌ای و حتی بین‌المللی برعهده دارد؛ بنابراین پیشنهاد می‌شود که به منظور توسعه همه‌جانبه بخش‌های مختلف شهر و رفع نابرابری بین مناطق آن مدیریت شهری توجه بیشتری به مناطق محروم معطوف کند و اگر مسئله شکاف و توزیع نامتعادل امکانات و خدمات استمرار داشته باشد، مفهوم شهر پایدار به سرابی دست‌نیافتنی تبدیل می‌شود.

* فعال حوزه اجتماعی و زنان

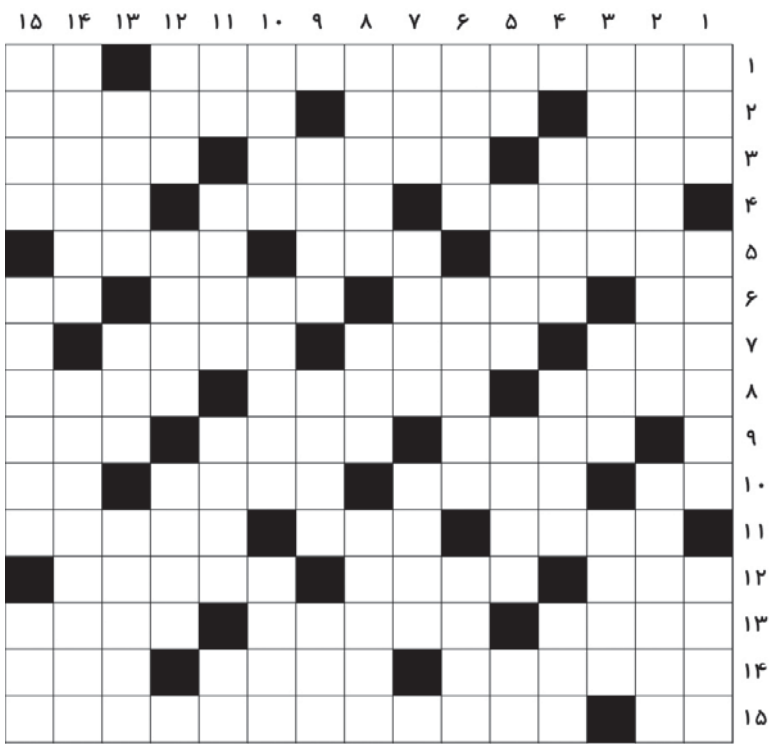
جدول ۲۸۰۵ ■ طراح: بیژن گورانی

افقی:

۱- هفتمین پیشوای مسلمانان جهان که سالروز شهادتش را تسلیت می‌گوییم- برادر عرب ۲- گروه ورزشی- گریه با سوز و گداز- جنگلی زیبا در اردبیل ۳- لوازم زندگی- از ادوات ورزش بدن‌سازی- ناچار ۴- اهل مرو- برگشتن- چهره ۵- نسبت‌دادن خطا به کسی- قرارگاه- نهایی ۶- تکرار یک حرف- پشتوانه مالی مطمئن برای افراد شاغل- غذایی از گوشت چرخ‌کرده و سیب‌زمینی- خدای درویش ۷- قدرت و تحمل- شکرش واجب است- سرشت و نهاد ۸- حلال نیست- قلاب چند شاخه که گوشت را به آن می‌آویزند- واحدی در وزن ۹- مقابل دریا- بلند مرتبه- عقیده ۱۰- منقار کوتاه- تیغ موکت‌بری- معروف‌ترین پل خط راه‌آهن شمال کشور- عدد قرن ۱۱- شب‌چره- مستی- سخن تحقیرآمیز ۱۲- قطار- مسجد تاریخی تبریز- اصطلاحی در ورزش کشتی ۱۳- ماه پاییزی- به وجود آوردن- زمان آغازین ۱۴- پرنده آبزی با گردن دراز- خرامنده- پاسخ مثبت ۱۵- قدم یکپا- فیلمی ساخته محمدحسین مهدویان.

عمودی:

۱- پدر آذری- آزمایش- ژرف‌اندیشی ۲- از یاران امام علی (ع) که در کوفه به شهادت رسید- نوع استفاده از زمین‌های یک منطقه ۳- نفس برانگیزاننده به بدی- نام ماندگار موسیقی آلمان- استخوان جلوی قفسه سینه ۴- پاداش عمل خوب- رنگ سیاه- اسم ۵- ترش و شیرین- کره خاکی- خربزه نارس-آش ۶- سست و بی‌بنیاد- گناه- لشکر مخلص خداست ۷- خانه بزرگ- بیهوده- بدنام ۸- اقامتگاه تابستانی- کلاه پادشاهی- دهبان ۹- ستون چوبی یا فلزی- نوعی ماده معدنی شبیه شیشه- از یک پدر و مادر ۱۰- درختی با برگ‌های پنجه‌ای- پاک‌کردن- سرنیزه ۱۱- گمان- قطعی برای کتاب- شهری در انگلستان- ساز استاد حسن ناهید ۱۲- الگو- کوه آتشفشانی ایتالیا- تلاشگر ۱۳- تلاوت‌کننده قرآن- از ملزومات ماهیگیری- بزرگ و مهتر ۱۴- از سلسله‌های حکومتی ایران که پیرو مذهب شیعه بودند- شاعر و عارف ایرانی و صاحب کتاب زادالمسافرین ۱۵- آشنا- دیسک فشرده- دارای نوک بسیار باریک.



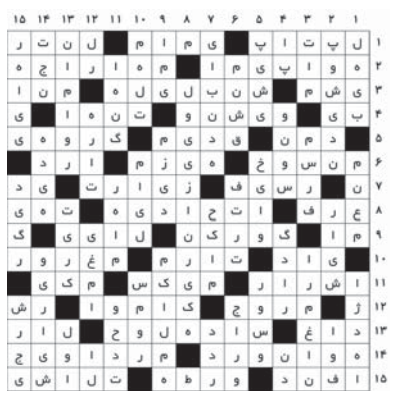
حل سودوکو سخت

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

حل سودوکو ۱۸۰۰

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

جدول ۲۸۰۴



سودوکو سخت ۱۸۰۱

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

سودوکو ۱۸۰۱

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.

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