یادداشت

اطلاعات دانش نیست

مهدی بهلولی . آموزگار

● «بسیاری حقایق از فرط بداهت از نظر پنهان می‌مانند. کیست که پس از گذشت سال‌ها از روزگاران نوجوانی و جوانی به یاد نیاورد که چراغ علاقه به فلان موضوع را که بعدها نور زندگی او شد نخستین‌بار همان آموزگار فروتنی در دل او روشن کرد که اکنون معلوم نیست کجاست و چه می‌کند. و آیا زنده‌ماندن و بی‌مرگی معنایی به‌جز این دارد؟ پداگوژی به غیر از این نیست و نباید باشد. استادان گران‌قدر دانشگاه کلمبیا در نیویورک که سال‌ها از محضرشان سود بردم و رهین منتشان بوده‌ام به کنار؛ ولی من هنوز به روح پُرفتوح آموزگاران و دبیرانی درود می‌فرستم که با سخنان پاک و بی‌شائبه در دل من نوجوان بی‌خبر از ظرایف جهان دانش چراغی افروختند که هرگز خاموش نشد. گاهی فکر می‌کنم که چه خوب شد که من در آن ایام نوجوان بودم - ایامی که هنوز از انقلاب دیجیتال خبری نبود و برای آنکه چیزی بیاموزی یا باید کتاب می‌خواندی یا به داناتر از خود مراجعه می‌کردی! در این مقوله بنده با کمال میل اتهام عقب‌ماندگی را می‌پذیرم! و شما را ارجاع می‌دهم به سخن یکی از دانشمندان بزرگ معاصر فرانسوی که چندی پیش در جمله‌ای فراموش‌نشدنی گفت: «اطلاعات دانش نیست». اطلاعات می‌تواند و باید پایه دانش باشد. اطلاعات شرط لازم دانش است ولی شرط کافی نیست... و امروز اطلاعات، کالایی چه ارزان و فراوان شده است! کافی است رایانه یا تلفن همراه را روشن کنید و مانند عقاب ناصر خسرو ببینید که ملک جهان زیر پر شماست؛ و سپس نه‌تنها به روزنامه‌ها بلکه به برخی از نشریات به‌اصطلاح فرهیخته ما نگاهی بیندازید تا ببینید که در عین وفور اطلاعات چه غوغایی از بی‌دانشی برپاست».

متن بالا، واکنش استاد عزت‌اله فولادوند است به یادداشت «بازگشت به پداگوژی» این نگارنده؛ که چند روز پیش، شانزدهم خرداد در صفحه جامعه روزنامه «شرق» منتشر شد. عزت‌اله فولادوند نام بزرگ و آشنایی است در گستره اندیشه معاصر فلسفی- سیاسی ما. بسیار بعید است که بتوان استاد یا دانشجویی درزمینه علوم انسانی یافت که از ترجمه‌های ارزنده و ماندگار فولادوند، بهره‌مند نشده باشد؛ اما هدف این یادداشت معرفی ایشان نیست و این نگارنده نیز چنین توان و دانشی در خود نمی‌بیند. این روزها از میان خودِ آموزگاران نیز کمتر کسی را می‌توان یافت که به چنین اثرگذاری ژرفی باور داشته باشد. «بازگشت به پداگوژی» که چندی پیش پروفسور محمدرضا سرکارآرانی، استاد دانشگاه ناگویای ژاپن آن را مطرح کرد، بازگشت به آموزشی اثرگذار و فرهیخته‌پرور است و هشدار و پرهیزی است از آموزش کمی‌محور کنونی ما؛ آموزشی که دیری است سایه سنگین خود را بر همه گستره‌های پژوهشی و فکری ما انداخته است و متأسفانه روزبه‌روز بر قدرت و گستردگی آن افزوده می‌شود. پداگوژی یعنی روح آموزش، هنر آموزشگری و هنر پرورش انسان فرهیخته. کسانی که با استاد فولادوند از نزدیک آشنا هستند می‌دانند که ایشان تا چه اندازه از گسترش سطحی‌نگری و سطحی‌اندیشی- همان اطلاعات بدون توان سنجشگری و اندیشه‌ورزی- در میان قشرهای گوناگون جامعه ما آزرده‌اند و یکی از مسببان این شرایط را نظام آموزشی ناکارآمد ما می‌دانند. ایشان بیگانگی با کتاب و سرگرم تلفن همراه و غرق در «انقلاب دیجیتال»شدن نسل قدیم و جدید را یکی از زیان‌بخش‌ترین عادت‌های کنونی ما می‌دانند و دوری‌کردن منطقی از این فضا را سفارش می‌کنند.

شهرداری تهران با وجود مخالفت شورای شهر در حال انجام مطالعات LRT (تراموا) است

بازگشت ماشین دودی زرق‌وبرق‌دار

معصومه اصغری: مسئولان مدیریت شهری تهران از سال‌ها قبل به دنبال تجربه مدلی غیر از مترو و اتوبوس و البته مونوریل برای حمل‌ونقل شهر تهران بوده‌اند و حالا یکی، دو سالی است که دنبال اِل‌آرتی (LRT) یا تراموا رفته‌اند. شهردار تهران پس از سفر به فرنگ تصمیم گرفته تهران را اِل‌آرتی دار کند، اما شورای شهر تاکنون مخالفت کرده و اولویت را مترو می‌داند، اما از آنجایی که زمان زیادی از شورای چهارم و البته مدیریت شهردار تهران در این دوره نمانده، به نظر نمی‌رسد قرار باشد این پروژه کلید بخورد، مبادا به سرنوشت مونوریل دچار شود.

هرچند هنوز حتی مترو به همه شهرها نرفته و در پایتخت هم آن‌طور که باید و شاید به شرایط مطلوب نرسیده است، اما مسئولان اجرائی در حمل‌ونقل و مدیریت شهری در این سال‌ها به مدل‌های دیگری از حمل‌ونقل علاقه زیادی داشته‌اند. در یک دهه گذشته که تنها مترو توانسته شریان‌هایش را در چند شهر برقرار کند، دولت‌ها به دنبال مونوریل، اِل‌آرتی و بی‌آرتی و... رفتند تا شاید یکی از این مدل‌ها به درد شهرها بخورد. تکلیف مونوریل را در دولت نهم با تصمیم و تدبیری اشتباه روشن کردند و این مدل حمل‌ونقل با فضاسازی منفی و مخالفت‌های زیادی متوقف ماند. تنها مورد تقریبا شکل‌گرفته و دارای پیشرفت فیزیکی این مدل، همان مونوریل معروف قم است که فعلا سال‌هاست پایه‌های آن شکل شهر را زشت‌تر کرده است. درباره بی‌آرتی که بعدها اسمش را «اتوبوس‌های تندرو» گذاشتند، تهران مثل همیشه شروع‌کننده بوده و شهرهای دیگر با موفقیت پیش رفتند و تاکنون شهرهای زیادی این مدل را جایگزین سیستم اتوبوس‌رانی در بخشی از شهر کردند.

تنها مدلی که با وجود داشتن مجوزهای قانونی از شورای عالی ترافیک برای چند شهر هنوز تجربه نشده اِل‌آرتی است. مجوزهای این مدل از حمل‌ونقل را در چند شهر، ازجمله کرمانشاه در سال ۹۳ داده‌اند و قرار بود این مدل که جایگزینی برای مونوریل و مترو بود، چند ماه بعد از مصوبه، وارد فاز اجرائی شود، اما هنوز خبری از آن نیست. شهردار تهران هم تقریبا از همان سال‌های اول مسئولیتش که گاردی جدی در مقابل مونوریل داشت و تا پایه‌های مونوریل صادقیه را درنیاورد، خیالش راحت نشد، زمزمه‌هایی درباره اِل‌آرتی داشت. شهردار تهران که در ۱۱ سال رکورد شهرداربودنش، میهمانان خارجی و سفرهای خارجی زیادی داشته، علاقه زیادی به تبادل تجربیات کشورهایی دیگر با تهران دارد و در همین تبادلات و خواهرخواندگی‌ها، بالاخره تصمیم برای اِل‌آرتی‌دارشدن تهران گرفته می‌شود. اِل‌آرتی یا تراموا یا به قول قدیمی‌ترها «ماشین دودی»، شبیه مترو، تعدادی واگن دارد که با برق کار می‌کند و در برخی شهرهای دنیا به آنها اتوبوس‌های بزرگ برقی هم می‌گویند. آنچه شهردار تهران در چند سفرخارجی خود تجربه کرده، آخرین نمونه از اِل‌آرتی است که شکل‌وشمایلی متفاوت و امروزی گرفته و مردم‌پسند شده است. سابقه اجرای قطار سبک شهری که از آن صحبت می‌شود به سال‌ها قبل برمی‌گردد، اما مسئله اینجاست که هربار زمانی کوتاه درباره آن بحث شده و دوباره به فراموشی سپرده شده بود، اما حالا مسئولان شهرداری در سومین دوره مسئولیت خودشان تصمیم گرفته‌اند این کار را تا حد زیادی به سرانجام برسانند. در آخرین طرحی که از سوی معاونت حمل‌ونقل به شورای شهر تهران ارائه شده، از تراموا در محدوده مرکزی پایتخت استفاده خواهد شد و این خطوط چرخه حمل‌ونقلی تهران، به‌ویژه در محدوده مرکزی شهر و بازار را تکمیل می‌کنند.

این طرح که در شورای سوم نتیجه‌ای نداشت، در شورای چهارم بالاخره به سرانجام مد نظر شهرداری تهران رسید و با نظر مساعد اعضای شورا همراه شد. دی‌ماه ۹۲ بود که رضا تقی‌پور، سخنگوی شورای شهر تهران اعلام کرد شورا و شهرداری تصمیم گرفته‌اند تا طرح احداث مسیر قطار سبک شهری (اِل‌آرتی) در چارچوب لایحه برنامه پنج‌ساله دوم و در کمیسیون عمران و حمل‌ونقل بررسی شود. او گفته بود راه‌اندازی اِل‌آرتی یکی از مسائل راهبردی مدیریت شهری است که نمی‌توان به صورت بسیط و منفرد درباره آن اظهارنظر کرد و بررسی آن قدری زمان‌بر است. در مرحله نخست باید در قالب برنامه کلان پنج‌ساله، درباره سهم اِل‌آرتی در طول خطوط و میزان جابه‌جایی مسافر تصمیم‌گیری شود و سپس در لایه‌های بعدی، مطالعات نهایی برای مکان‌یابی احداث خط قطار سبک شهری انجام خواهد شد.

اما این مطالعات در همین شرایط پادرهوا ادامه داشت و محسن سرخو، رئیس کمیته حمل‌ونقل شورای شهر تهران، آذر ۹۳ اعلام کرد طرح‌هایی مانند دوطبقه‌کردن خیابان‌ها یا ایجاد خطوط (اِل‌آرتی) در شرایط فعلی پایتخت موضوعیت ندارد و مهم‌ترین اولویت پایتخت، فعلا تکمیل خطوط مترو است. در شرایطی که پروژه‌های مترو با تأخیر در حال اجراست، ایجاد خطوطی نظیر اِل‌آرتی و آزمون‌وخطا درباره آنها جایز نیست.

اگرچه با این اظهارات و پیگیری‌های شورا، سال‌های ۹۳ و ۹۴ سال افتتاح‌های پشت‌سرهم برای مترو هم نبود و به گفته اعضای شورا، اعتبارات به سمتی دیگر هدایت شدند، اما اِل‌آرتی هم پشت نوبت ماند. از شهردار تهران در این مدت بارها درباره اِل‌آرتی سؤال شده است و در آخرین قول در سال گذشته هم اعلام کرد اجرای اِل‌آرتی (قطار سبک شهری) در تهران را به صورت لایحه‌ای به شورای شهر ارائه خواهیم داد و در صورت موافقت و تخصیص بودجه لازم آن در بودجه سال ۹۵، پیش‌بینی می‌کنم اولین خط در پایان سال ۹۵ افتتاح شود. او این حرف را در جریان بازدید از اِل‌آرتی شهر بوداپست مطرح کرد و گفت: سیستم حمل‌ونقل اِل‌آرتی برای شهرهای بزرگ بسیار مناسب است؛ بنابراین با توجه به تجربه غنی‌ای که شهر بوداپست در این حوزه داشت و با توجه به این بازدید و آمادگی ایجادشده برای انتقال این تکنولوژی در کنار مطالعاتی که در سه سال اخیر برای بهره‌گیری از این سیستم حمل‌ونقلی در شهر تهران انجام شده، امیدوارم بتوانیم از این مد حمل‌ونقلی در تهران بهره ببریم.

پس از این اظهارات بود که جعفر تشکری‌هاشمی در گفت‌وگویی اعلام کرد طرح اِل‌آرتی در چند مسیر کوتاه و مجموعا در حدود پنج کیلومتر در فاز نخست احداث می‌شود و در تکمیل مترو خواهد بود و به هیچ عنوان جایگزین مترو نخواهد شد. این اظهارات به شکلی دیگر از سوی علیرضا جاوید، معاون فنی عمرانی شهرداری تهران هم اعلام شد و موضوع مطالعه اِل‌آرتی در بزرگراه همت و مرکز تهران را مطرح کرد و گفت: قبلا وقتی دراین‌باره صحبت می‌شد، اطلاعاتی وجود نداشت، اما حالا مطالعات معاونت ترافیک تکمیل شده و مسئولان شهری و اعضای شورا، چند شهر اروپایی را تجربه کرده‌اند و با این موافقت و استقبال، قرار شد مطالعات تکمیلی بیشتری در این زمینه انجام شود و سیستم اِل‌آرتی در کشور به صورت پایلوت اجرائی شود. فارغ از این علاقه مدیران شهری برای اجرائی‌کردن این مدل حمل‌ونقلی احمد دنیامالی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران به «شرق» گفت فعلا خبری از اجرای این پروژه نیست و افزود: ابتدا باید ضرورت این پروژه برای شهر تهران احصا شود. از نظر ما اِل‌آرتی مد حمل‌ونقلی انبوه نیست و پشتیبان مدل‌های اصلی محسوب می‌شود. در همه جای دنیا اِل‌آرتی وجود دارد و تجربه خوبی هم بوده است و در برخی شهرها مثل استانبول، کار حمل‌ونقل انبوه‌بر را هم انجام می‌دهند.

وی تصریح کرد اولویت شهر تهران از نظر ما مترو است و افزود: در هر شرایطی اول باید مطالعه و کار کارشناسی درباره این پروژه انجام شود. درباره اِل‌آرتی نگرانی‌های زیادی وجود دارد و یکی از آنها اِشغال‌بودن سطح شهر است؛ اِل‌آرتی سیستمی روی سطح است و نباید تقاطع هم‌سطح داشته باشد، اما با شرایط محیطی و ترافیکی تهران و فرهنگ رانندگی که داریم اِل‌آرتی، باید دائم ترمز کند و با تصادف و مشکلات همراه می‌شود.

دنیامالی با بیان اینکه حتی اگر قرار باشد بخش خصوصی چنین پروژه‌ای را انجام دهد، باز هم باید مطالعات و مجوزهای لازم برای آن گرفته شود، گفت: این‌گونه نیست که بخش خصوصی وارد هر پروژه‌ای که بخواهد، بشود. دراین‌باره هنوز جلسات مشترکی برگزار نشده و تصمیمی گرفته نشده است. درعین‌حال فضاهایی که شهرداری برای اِل‌آرتی پیشنهاد داده است، فضاهای پرتردد و همراه با ازدحام در تمام روز و سال است و اگر اِل‌آرتی در آنجا به کار گرفته شود، کاربردی انبوه‌بر پیدا می‌کند و باید این ظرفیت‌ها را در نظر گرفت.

دنیامالی تصریح کرد: مسئولان شهرداری یک بحث اقتصادی هم دارند و می‌گویند این وسیله نیازی به تونل ندارد و به همین دلیل هزینه اجرائی کمی نیاز دارد؛ این استدلال درست است، اما باید یادمان باشد که قرار بود سطح شهر را از وسایل حمل‌ونقلی کم کنیم. اگر در این سال‌ها مترو زیر زمین می‌رود برای این است که حیات شهری را به آن زیر منتقل کرده‌ایم، اما این پروژه متناقض با آن هدف است. این عضو شورای شهر تهران با بیان اینکه نمی‌توان صفر و صدی با این پروژه برخورد کرد، گفت: اعتقاد ما این است که نیاز امروز شهر توسعه مترو است و دیگر پروژه‌ها نباید اولویت داده شوند. ضرورت دارد ابعاد اقتصادی، حمل‌ونقلی، فنی و زیرساختی و حتی فرهنگ و رفتار ترافیکی را مد نظر داشته باشیم و فراموش نشود هر چقدر بیشتر به زیر سطح برویم، فضا به نفع مردم در سطح شهر خواهد بود. ضمن اینکه مسئولان در شهرداری نمی‌توانند فعلا این کار را شروع کنند؛ چراکه ردیف و بودجه‌ای برای آن در نظر گرفته نشده است و فعلا باید مطالعاتشان را کامل کنند.

گزارش

مدیریت بحران شهری

هدایت توکلی . پژوهشگر

● اگرچه دولت‌ها به صورت فعالانه برای رسیدگی به شرایط اضطراری وارد برنامه‌ریزی‌های اضطراری می‌شوند، اما مقامات محلی، نقشی کلیدی در مدیریت بحران ایفا می‌کنند. درواقع مقامات محلی، اولین پاسخ‌دهندگان به شرایط بحرانی هستند و زمانی که ظرفیت پاسخ‌گویی آنها به نهایت می‌رسد، از سوی دولت‌ها و مقامات بالاتر حمایت می‌شوند. این بدان معناست که گرچه مقامات محلی می‌توانند حمایت و پشتیبانی دولت‌ها را در صورت نیاز دریافت کنند، اما آنها باید برنامه و منابع کافی برای پاسخ‌گویی مؤثر به شرایط اضطراری را در محدوده و حوزه اختیارات‌شان داشته باشند. جوامع با خطرات و آسیب‌پذیری‌های مختلفی مواجه می‌شوند؛ بنابراین مقامات محلی، مسلما بهترین موقعیت را برای تعیین اقدامات آماده‌سازی مناسب دارند. از سویی دیگر، مقامات محلی ظرفیت مالی نسبتا ضعیفی دارند و واجد اولویت‌های هم‌تراز زیادی هستند. بنابراین تصمیم‌گیرندگان، به‌طور قابل فهمی وسوسه می‌شوند توجه و منابع‌شان را معطوف مشکلاتی کنند که می‌بینند. درنتیجه، مدیران محلی بحران، غالبا باید برای ایمن‌کردن محیط براساس دستور کار مقامات محلی تقلا کنند.

مقامات محلی، عملکرد مدیریت اضطراری را به‌طور متفاوتی سازماندهی می‌کنند. در جوامع کوچک‌تر، مسئولیت هماهنگی در شرایط اضطراری، معمولا به مدیرانی با وظایف دیگر که غالبا در ایستگاه‌های پلیس یا آتش‌نشانی مستقر هستند، اختصاص داده می‌شود. در جوامع بزرگ‌تر، معمولا فرد به‌خصوصی را برای انجام این وظیفه استخدام می‌کنند و در شهرهای بسیار بزرگ، این وظیفه، برعهده یک تیم متشکل از سازمان‌های مدیریت بحران گذاشته می‌شود.

اغلب برنامه‌ریزی‌های اضطراری، بدون بررسی دقیق مقامات منتخب صورت می‌گیرد اما برای تغییرات قابل‌توجه برنامه‌ها، نیاز به تصویب و تأیید سیاسی است. صرف‌نظر از ساختار نهادی، آنهایی که مسئول عملکرد مدیریت بحران هستند، باید افرادی با ارتباط‌های مؤثر و متبحر در حل مشکلات و قادر به تصمیم‌گیری‌های سیاسی باشند.

امروزه مدیریت بحران، خصوصیات و مزایای زیادی دارد. اولین مزیت آن اینکه فراگیر است و برنامه‌ریزی برای همه نوع خطرات و مراحل شرایط بحران (کاهش خطرات، آماده‌سازی، پاسخ و بازیابی) در نظر گرفته می‌شود. جوامع با محدوده وسیعی از خطرات روبه‌رو می‌شوند و گرچه اثرات این خطرات بسته به نوع آنها متفاوت است، نقشه‌ها و پروتکل‌ها باید به اندازه کافی قابل انعطاف باشند که بتوانند برای همه شرایط اضطراری یا بلایای طبیعی به کار بیایند. برنامه‌ریزی‌های اضطراری مقامات محلی همچنین باید مراحل مختلف بحران را در نظر داشته باشند. برنامه اقدامات اولیه اضطراری روی آمادگی و واکنش تأکید دارند، اما توجه کمی به جلوگیری یا کاهش اثرات شرایط اضطراری می‌کنند. در دهه‌های اخیر، کانون توجه مدیریت بحران تا حد زیادی از «آمادگی و واکنش» به «کاهش خطرات» تغییر یافته است. بر اساس سیاست‌های مدیریت بحران مدرن، به‌روشنی مشخص است از آنجایی که نمی‌توان از اغلب خطرات جلوگیری کرد، باید منابع را در جهت کاهش آسیب‌پذیری اختصاص داد.

ادامه در صفحه ۱۷

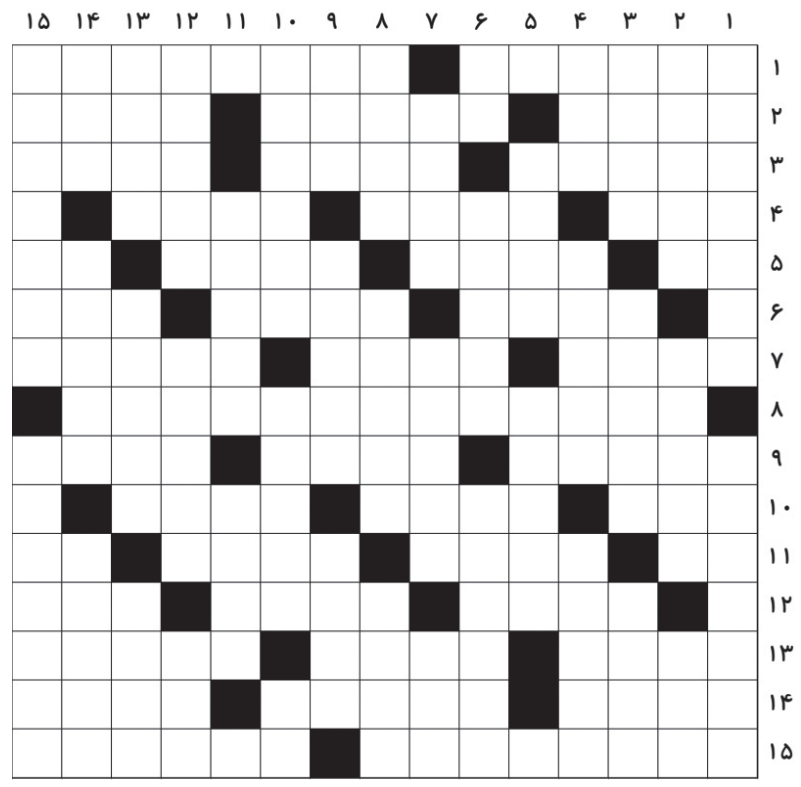
جدول ۲۵۶۷ ■ طراح: بیژن گورانی

افقی:

۱- بیشترین مقدار- صاحب کتاب ارزشمند لهوف ۲- جایگاه مرشد در گود زورخانه- حواری خائن- زمین مسطح و وسیع اطراف کوه ۳- فرزند نتیجه- وسیله تزریق آمپول- امیدوار کردن ۴- امر به یافتن- دارای طول زمانی- ویران‌کننده ۵- پرگویی- روایت‌کننده- حلقه نورانی اطراف چیزی- رشته باریک ۶- گرو گذاشته شده- سمت‌وسو- پرچم ۷- نظر مجتهد در احکام شرعی فرعی- سرگرد قدیم- به راست متمایل شدن ۸- عارف و شاعر فارسی‌گوی هندی و سراینده آینه اسکندری ۹- رئیس‌جمهور شهید قزوینی- رمان مشهور امیل زولا فرانسوی- شاهکار آفرینش که تاروپود وجودش را از مهربانی آفریده‌اند ۱۰- طایفه- مقابل بیداری- محل ۱۱- کنده‌کاری روی چوب- مقر فرماندهی در ارتش- پوشاکی زنانه- گفت‌وگوی اینترنتی ۱۲- پول‌دارترین جای دنیا- نوعی ماسه ریز- مقعر ۱۳- آشپز- پوست این حیوان بلای جانش شده- معادل فارسی رنجر ۱۴- نرمی و روانی- پیداکردن - هوس‌ها ۱۵- از القاب امام زمان(ع)- محل فیلم‌برداری.

عمودی:

۱- از گیاهان آپارتمانی که به سرما حساس است- از کار و تلاش گریزان است ۲- اقامتگاه سلاطین- اهل تاجیکستان- کودن ۳- سخنور- دستمال- بنیان‌گذار ۴- میانه بدن- خلاص و نجات- مصنوع ۵- یار همایون- جاری‌شدن مایع ۶- مدفن شیخ صدوق- میزبان المپیک۱۹۷۲- رشته‌های چرمی که بر شانه لباس‌های نظامی می‌آویزند ۷- وجود- مدارک- ثروت و دارایی ۸- جنگ و پیکار- پوشاک پا- مکان فروش مواد خوراکی در سینما ۹- کالبد- برادر حضرت موسی(ع)- نوعی بازی برای سنجش مهارت هدف‌گیری ۱۰- یکباره- یار عروس- برج فرانسه ۱۱- بدون تردید و قطعا- اسب سرخ ۱۲- غرور و خودپسندی- لبه تیز شمشیر- مردمک چشم ۱۳- نیم گرم- از جزایر جنوبی ایران- نوعی کاغذ نامرغوب ۱۴- حیران و سرگردان- مأیوس- پیشرو قافله زائران ۱۵- انقلابی عصر مشروطه و ملقب به سردار ملی- سالن غذاخوری.



سودوکو سخت ۱۵۶۴

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.

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

سودوکو ۱۵۶۴

سودوکو

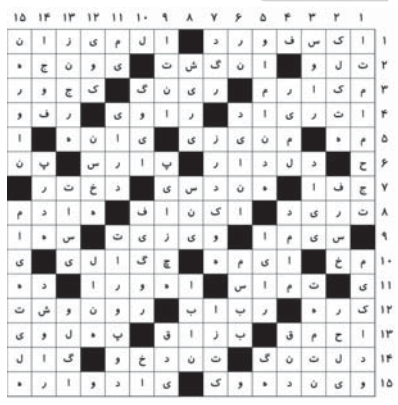
سودوکو Sudoku یک واژه ترکیبی ژاپنی به معنای عددهای بی‌تکرار است و امروزه به جدولی از اعداد گفته می‌شود که به عنوان یک سرگرمی رایج در نشریات کشورهای مختلف به چاپ می‌رسد.

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

حل سودوکو سخت

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

حل سودوکو ۱۵۶۳

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

جدول ۲۵۶۶