کسب و کار

تیم مجازی و تیم‌سازی مجازی در سازمان

برای ایجـاد یک تیم مجازی موفق، ایجاد اعتماد و تـــهیل ارتباطات ضروری است. به اشتراک‌گذاری دانش نیز برای ایجاد یک تیم مجازی موفق، حیاتی است. این موضوع به دلیل عدم تعامل حضوری، اهمیت بیشتری دارد. بسته به طول عمر، اهداف و نقش اعضای تیم، می‌توان چندین نوع تیم مجازی ســاخت. رایج‌ترین نوع تیم‌های مجازی به شرح زیر هســتند:

۱. تیم‌های شـــبکه‌ای: این تیم‌ها شامل اعضایی با مهارت‌های مختلف هســتند که تخصص و دانش خود را درباره یک موضوع یا پروژه به اشتراک می‌گذارند. انعطاف‌پذیری در این نوع از تیم‌های مجازی زیاد اســت. اعضای جدید به راحتی ملحق می‌شوند و اعضای موجود پس از تکمیل نقششان، تیم را ترک می‌کنند.

۲. تیم‌های موازی: تیم‌هایی هســتند که برای مدت کوتاهی برای رسیدن به یک هدف خاص تشکیل می‌شوند. اعضای آنها معمولا همکارانی از همان سازمان هســتند که برای یک فرایند یا فعالیت، تصمیم‌گیری می‌کنند.

۳. تیم‌های توسعه‌محصول: تیم‌هایی هســتند که هدفشان توســعه یک محصول-سیستم یا فرآیند جدید است.

۴. تیم‌های خدماتی: در یک تیم خدماتی، هر یک از اعضای تیم بطور مســتقل کار می‌کنند، زیرا آنها اغلب در مناطق مختلف ساکن هســتند.

۵. تیم‌های مدیریتی: اعضای یک تیم مجازی مدیریت، درباره استراتژی کلان سازمان و انواع استراتژی‌های عملیاتی سازمان به بحث و تبادل نظر می‌پردازند.

۶. تیم‌های خارجی: بسیاری از شرکت‌ها برخی از فعالیت‌های اصلی یا فرعی خود را به کشورهای دیگر، برون‌سپاری می‌کنند. یکی از دلایل انجام این کار، مدیریت هزینه‌ها اســت. بنابراین تیم‌های خارجی در مکان‌های مختلف مســتقر بوده و با تعاملات و ارتباطات کاری، فعالیت‌های خود را به خوبی هدایت و رهبری می‌کنند.

ایجاد یک تیم مجازی در سه مرحله

۱. با افراد مناسب شروع کنید. می‌توان با استفاده از تکنیک‌های مصاحبه رفتاری و تســت‌های شخصیت، افراد مناسب را شناسایی کــرد. برخی از ویژگی‌هایی که باید در اعضای یک تیم مجازی جســتجو کرد عبارتند از: انعطاف‌پذیری، همدلی، هوش هیجانی، مهارت‌های ارتباطی قوی، اســتقلال کاری، احترام به فرهنگ‌های سایر اعضا برای مدیریت تیمی که از قبل تشکیل شــده است باید، نقاط قوت و ضعف اعضای تیم را ارزیابی کرد. سپس، می‌توان یک برنامه آموزشی برای رفع مشکلات موجود طراحی کرد.

۲. به اندازه تیم دقت کنید. تیم‌های کوچک (بــه تا پنج نفر) در اغلب موارد کارآمدتر هســتند. مدیریت آنها نیز آسان‌تر است. بنابراین اگر ســازمان نیاز به تشکیل تیم بزرگی داشته باشد، تقسیم تیم‌های بزرگ به تیم‌های فرعی کوچک‌تر، کاملا منطقی خواهد بود.

۳. نقش‌ها و ســـئولیت‌ها را تشریح کنید. مطمئن شوید که اعضای تیم مجازی از نقش‌ها و مســئولیت‌های خود و ســایر اعضای تیم، آگاه هســتند.

مزایای تیم‌های مجازی

۱. صرفه‌جویی در منابع: هنگامی که یک تیم به صورت مجازی در آسایش خانه کار می‌کند، در هزینه برق، کامپیوتر، اینترنت و سایر خدمات و امکانات صرفه‌جویی می‌شود. ممکن اســت فکر کنیــد که با این کار می‌توان چقدر پس‌انداز کرد اما مواردی از قبیل: مبلمان، کامپیوتر، برق، هزینه اینترنت، فضای مناسب کاری، هزینه‌های تهیه غذا، مکان صرف غذا و... تاثیر زیادی در مدیریت هزینه‌ها خواهند داشت.

۲. بهره‌مندی از استعدادها: اگر سازمان ملزم به جســتجوی افراد بااستعداد در یک منطقه جغرافیایی نباشد، راه‌های زیادی برای جذب استعدادهای برتر و عالی از سراسر جهان به وجود خواهد آمد. همچنین سازمان می‌تواند ضمن بهره‌مندی از استعدادهای برتر، صرفه اقتصادی منابع انسانی را نیز مد نظر قرار دهد.

۳. فرسایش شغلی کم: کارمندان از کار کردن در خانه لذت می‌برند و به آزادی بیشتری می‌رسند. آنها تعادل خوبی در زندگی کاری دارند و در عین حال از کار خود نیز رضایت دارند. ســطح بالای رضایت شغلی باعث می‌شود که کارمندان ماندگاری بیشتری در شرکت داشته باشند که به نفع شرکت است. با این اتفاق شرکت در هزینه‌های استخدام و آموزش، صرفه‌جویی زیادی می‌کند و دارای منابع انسانی مجرب و متبحری خواهد شد.

۴. جلوگیری از اتلاف وقت: اغلب شــرکت‌ها و تیم‌ها، جلسات غیرضروری زیادی دارند که منابع و زمان گرانبهای ســازمان را هدر می‌دهند. تعاملات و هماهنگی بین تیم و مباحث جانبی و غیرمرتبط، بحث درباره دســتور کار و ـ زمان زیادی را از بین می‌برد. تیم‌های مجازی سرعت عمل بیشتری داشته و وقت خود را به بطالت نخواهند گذراند.

۵. کاهش هزینه‌های رفت و آمد: همه از ترافیک، آلودگی و شرایط بد آب و هوایی خســته شده‌اند. سفر با قطار یا اتوبوس در تابستان و در ترافیک ســنگین، نیمی از انرژی انسان را تخلیه می‌کند. تیم‌های مجازی صرفه‌جویی زیادی در زمان، تلاش و هزینه‌های تردد دارند.

۶. افزایش بهره‌وری: کارمندان اغلب از شایعات، اظهارنظرهای غیرضروری، سیاســت‌های اداری و موارد‌ی از این دســت، دچار حواس‌پرتی می‌شوند. این حواس‌پرتی در تیم مجازی منتفی است و از این رو به بهره‌وری بالاتر در سازمان کمک می‌کند.

۷. امکان کار در هر موقع از ۲۴ ســاعت: اگر شرکت، تیم‌های مجازی را از مناطق جغرافیایی مختلفی اســتخدام کند، آنها می‌توانند در هر موقع از ۲۴ ساعت روز، کار کنند.

معایب تیم‌های مجازی

اگر چه تیم مجازی، بســیار هیجان‌انگیز و کاربردی به نظر می‌رســد، اما نوقصی نیز دارد.

۱. مشکلات ناشی از مســائل تکنولوژی: تیم‌های مجازی برای انجام کار کاملا به اینترنت و رایانه وابســـته هستند. قطع برق، مشکلات ســخت‌افزاری و نرم‌افزاری، حمله ویروس‌ها، مشکلات اینترنت و... از جمله مشکلاتی هســتند که مانع انجام فعالیت یک تیم مجازی خواهند شد.

۲. شکاف‌های ارتباطی: حضور نداشتن چهره به چهره، احتمال به وجود آمدن سوءتفاهمات را بالا می‌برد.

۳. پیوند: تیمی کمتر اعضای تیم مجازی، مدتی با یکدیگر ارتباط برقرار می‌کنند. درباره تصمیمات بحث می‌کنند و سپس تمامی خود را پایان می‌دهند. تیم‌ها به ســختی زمانی برای آشنایی با یکدیگر دارند و در مباحث غیر کاری صحبت نمی‌کنند.

۴. انسجام کمتر: سازمان‌ها به دلیل تلاش جمعی کارمندان به موفقیت می‌رســند. در تیم‌های مجازی و هنگامی که شرکت با بحران روبه‌رو می‌شــود، تلاش جمعی برای حل مشکل وجود ندارد.

۵. توزیع نابرابر اطلاعات: هنگام بحث درباره یک موضوع مهم، باید اطمینان حاصل شود که داده‌های یکســانی برای تمام اعضای تیم مجازی به اشتراک گذاشته می‌شود و بر این اســاس اعضای تیم قرار است راحل یا پیشنهادهایی آگاهانه ارائه دهند. اما گاهی ممکن اســت یک یا چند عضو تیم اطلاعات کاملی را دریافت نکرده یا اشتباه فردی رخ دهد.

۶. تفاوت بین سرعت و زمان: اگر چه جمع‌آوری استعدادها از تمام نقاط جهان بســیار جالب و مفرون به صرفه به نظر می‌رســد، اما باید با مشکلات مربوط به مناطق جغرافیایی مختلف، زمان‌بندی و دانش فرهنگی روبه‌رو شد.

تالیف: دکتر رحمان عابدین‌زاده نیاسر

ماجرای سوء قصد به جان یکی از مدیران شهرداری کرج چه بود؟

خانی نژاد- چندی پیش خبر ســوقصد به رئیس ســازمان ســامندهی مشاغل شهرداری کرج، در صدر اخبار این کلانشــهر قرار گرفت و فرمانده انتظامی البرز اعلام کرد که فرد مورد نظر در کمتر از ۲۴ ســاعت توســط عوامل پلیس شناسایی شد. به گفته سردار محمدیان، و برابر بررســی های به عمل آمده، اختلافات شخصی سبب بروز این حادثه بود.

روز یکشــنبه ۳۰ مردادماه ۱۴۰۱، این موضوع در صحن علنی شــورای شهر کرج نیز مطرح شد. هم چنین ســخنگوی شورای اسلامی شهر کرج بر لزوم پیگیری ســوء قصد به رئیس ســازمان ســامندهی مشاغل شهری شهرداری کرج تاکید کرد.

عمار ایزدیار پس از پایان جلسه در جمع خبرنگاران نیز در پاسخ به خبرنگار پیام آشنا گفت: با تلاش ماموران پلیس اطلاعات و امنیت عمومی اســتان، این فرد دستگیر و تحویل مقامات قضایی شده است.

نائب رئیس شورای شهر کرج گفت که فرد مورد نظر از غرفــه داران بوده و در بــازار البرز غرفه دارد که به دلیل اختلافی که جهت تحویل این غرفه داشته اند این اتفاق رخ داده است.

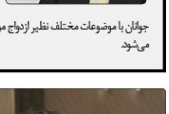
به گفته اعضای شورای شهر کرج دلیل این اتفاق باید شفاف شــود تا از بروز حوادث این چنینی در آینده جلوگیری به عمل آید.

ما نیــز امیدواریم به این اتفاقــات ناگوار و عجیب که ســبب ایجاد دلهره در جامعه می شــود تنها به دستگیری فرد خاطی محدود نشود و با ریشه یابی علت بروز این اتفاق، مســئله به دوستی شناسایی و ریشه کن شود.

محسن برجی:

همایش‌های رایگان خانواده موفق برگزار می‌شود

معاون شهردار و رئیس سازمان فرهنگی شهرداری کرج از برگزاری سلسله همایش‌های خانواده موفق با هدف ارتقای سطح زندگی مردم به ویژه جوانان خبر داد.

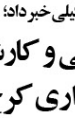


به گزارش پیام آشنا، محسن برجی با اشاره به اهمیت موضوع خانواده بعنوان رکن اساســی یک جامعه و لزوم ارائه آموزش‌های لازم درخصوص شکل گیری خانواده‌های موفق گفت: با توجه به رســالت حوزه اجتماعی شــهرداری کرج درخصوص برپایی همایش‌های آموزش محور، ســازمان فرهنگی در نظر دارد سلسله همایش‌های رایگان "خانواده موفق" با حضور اساتید دکتر شاهین فرهنگ را از تاریخ دوم شهریور ماه، در چهارشنبه‌های هرهفته ساعت ۱۷ برگزار کند. این مســئول ابراز داشت: این دوره‌ها با هدف ارتقای سطح زندگی عموم مردم به‌ویژه جوانان با موضوعات مختلف نظیر ازدواج موفق و ارائه راهکارهای عملی دستیابی به زندگی مطلوب و خانواده موفق و... برپا می‌شود.

محمد خسروی خبر داد:

اورهال دستگاه‌ها و تجهیزات سازمان پسماند در حال انجام

رئیس سازمان مدیریت پسماند شهرداری کرج از بازگشت به چرخه خدمت سه دستگاه سمی تریلر و کشنده اورهال سازی شده توسط متخصصین سازمان پسماند خبر داد.



به گزارش پیام آشنا، محمد خســروی گفت: استفاده از توان و تخصص نیروهای ســازمان برای اورهال سازی تجهیزات ضمن سرعت بخشیدن به اقدامات خدماتی، موجب صرفه‌جویی اقتصادی نیز می‌شود.

این مسئول اضافه کرد: در همین راستا تعداد سه دستگاه ماشین آلات ویژه حمل زباله توسط عوامل سازمان پسماند بازسازی شده و آماده ارائه خدمت هستند

رئیس سازمان مدیریت پسماند شهرداری کرج عنوان کرد: این ماشین آلات با توجه به نیاز و میزان حجم زباله تولیدی توسط شهروندان، جهت حمل به مرکز دفن زباله شهر کرج موسوم به حلقه دره استفاده خواهند شد.

میرو کیلی خبر داد؛

تمدید ثبت‌نام دوره های کاردانی و کارشناسی مرکز علمی کاربردی شهرداری کرج

مهلت ثبت‌نام دوره‌های کاردانی و کارشنـــاسی مرکز علمی و کاربردی شهرداری کرج تمدید شد.

به گزارش پیام آشنا، سید علی‌اکبر میر وکیلی از فرصت مجــدد برای متقاضیان دوره‌هــای کاردانی و کارشناسی مرکز جامع علمی - کاربردی شهرداری کرج که در موعد مقرر موفق به ثبت‌نام در پذیرش دوره‌های مذکور نشدند، خبر داد.

میر وکیلی گفت: این دسته از داوطلبان برای ثبت‌نام پذیرش دوره‌های کاردانی فنــی و کاردانی حرفه‌ای و همچنین دوره مهندســی فناوری و کارشناسی حرفه‌ای (ناپیوسته) نظام آموزش مهارتی دانشگاه جامع علمی کاربردی مهر ســال ۱۴۰۱ می‌توانند از روز ســه‌شنبه یکم شهریور تا روز جمعه چهارم شهریورماه با مراجعه به درگاه اطلاع‌رسانی سازمان سنجش آموزش کشــور بــه نشــانی: www.sanjesh.org نســبت به ثبت‌نام اقدام و جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره ۰۹۲۲۱۵۱۴۱۰۹ - تماس حاصل فرمایید.

تجربه خوب

بازار کامپیوتر رضا سازگار با محیط زیست!

بازار کامپیــوتر رضا به‌عنوان دومین ســاختمان دوستدار محیط‌زیست در محدوده منطقه۶ پایتخت معرفی شد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از همشــهری آنلاین، شــهردار منطقه۶ در آیین «پلاک کوبی ساختمان دوستدار طبیعت» دراین‌باره گفت: «این طرح برای نخســتین بار در تهران توسط شهرداری منطقه ۶ اجرایی شده که براساس آن ساختمان‌های منطقه به واسطه فعالیت‌هایی که در زمینه تفکیک پسماند و آموزش‌های محیط‌زیســتی دارند ارزیابی شده و «پلاک دوستدار طبیعت» را دریافت می‌کنند.»

«مسعود رنجبریان» ادامه داد: «این مرکز در نحوه تفکیک پســماند خشــک، ضایعات الکترونیکی، اســتفاده از کیســه‌های پارچه‌ای، تعبیه مخزن فیلتر ســیگار و ـ همکاری‌هایی ارزشــمندی با اداره محیط‌زیست شهرداری منطقه دارد.»

پیش از این اردیبهشــت ماه امســال، شرکت و فاضلاب منطقه ۶ به‌عنوان نخســتین ساختمان دوستدار محیط‌زیست انتخاب و پلاک‌کوبی شد.

عکس محله

اسلام آباد

عکس: پیام آشنا

گزارش شهری

راه‌های بهتری برای حرکت در شهر وجود دارد

بحث‌ها همچنان پیرامون این موضوع ادامه دارد که چگونه از شلوغی خیابان‌های نیویورک کاســته شــود و این خیابان‌ها به مکانی بهتر و ایمن‌تر برای مردم و خودروها تبدیل شوند. افرادی نظیر فرماندار نیویورک، آقای اندرو کومو، پیشــنهادی مبنی بر دریافت هزینــه اضافی از اتومبیل‌هایی که پارد منهتن می‌شــوند، داده اما این پیشنهاد قبلا توسط مجلس قانون‌گذاری ایالت نیویورک غیرقانونی اعلام شده است. شهردار نیویورک آقای بیل د بلاسیو و گروه‌هایی نظیر گروه «گزینه‌های حمل‌ونقــل» به تبلیغ و ترویج پــروژه Vision Zero یا «چشــم‌انداز صفر» (پروژه‌ای بین‌المللی که به دنبال رســیدن به آمار صفر درزمینه‌ی تعداد کشته‌ها و مجروحان بدحال در جاده‌ها و خیابان‌ها اســت) می‌پردازند که بر اساس آن تا سال ۲۰۲۴ تعداد کشــته‌های ناشــی از حوادث رانندگی در شهر نیویورک به صفر خواهد رســید. در این زمینه نگریستن به شهرهای اروپایی خالی از فایده نیســت شــهرهایی که به دنبال مناســب‌سازی خیابان‌ها هســتند تا آن‌ها را همان‌قدر کــه برای رانندگی مطلوب‌اند، به مکانی مناسب برای زندگی عمومی تبدیل کنند. اخیرا به چهار شهر اروپایی با بیشــترین خلاقیت درزمینه‌ی طراحی خیابان‌ها سفر کرده‌ام: شهرهای لندن، استکهلم، آمستردام و کپنهاگ. شهرهای لندن و استکهلم اولین شهرهای مهم در اروپا بودند که به ایجاد ناحیه طرح ترافیک پرداختند. پروژه چشم‌انداز صفر نیز از ســوئد آغاز شد. آمستردام و کپنهاگ هم پایتخت‌های دوچرخه در اروپا هســتند. البته این دو شهر (آمستردام و کپنهاگ) رویکردهای متفاوتی برای مناســب‌ســازی مکان برای پیاده و دوچرخه در پیش گرفته‌اند. ما می‌توانیم از بهترین ایده‌های موجود در این شهرها در نیویورک یا هر شهر دیگری در آمریکا اســتفاده کنیم. این کار را باید به‌منظور کاهش حجم خودرو، کاهش آلودگی هوا و کاهش تلفات حوادث رانندگی و تبدیل خیابان‌ها به مکانی مناسب برای پیاده‌روی انجام دهیم.

آمستردام، کاهش سرعت و اشتراک فضا

قوانین ترافیکــی آمریکا از پیاده‌ها می‌خواهد که برای عبور از اغلب خیابان تنها از خطوط عابر پیاده اســتفاده کنند. همچنین رنگ‌آمیزی زمین برای ایجاد خطوط مخصــوص دوچرخه، نهایت کاری اســت که در شهرهای آمریکا انجام شده است؛ اما در آمســتردام پیاده‌ها، دوچرخه‌ســواران و رانندگان در اســتفاده از خیابان باهم مشترک‌اند. هر فرد پیاده یا دوچرخه‌سوار به‌صورت قانونی می‌تواند در اکثر نقاط خیابان‌های مرکز شهر حرکت کند. در آمســتردام، پیاده‌ها، دوچرخه‌ســواران و خودروســواران به صورت مشترک از فضای خیابان اســتفاده می‌کنند.

این «فضاهای مشــترک» بعد از دهــه ۵۰ و ۶۰ میلادی تکامل یافتند؛ زمانی که اقتصاد هلند بعد از دهه‌ها ســختی رونق یافت و خودروها خیابان‌ها را پر کردند تا جایی که در ســال ۱۹۵۴ رئیس پلیس آمســتردام پیشنهاد داد تعدادی از کانال‌ها و بخشی از بندرگاه را کف‌ســازی کنند تا جای بیشــتری برای خودروها فراهم شود.

این در حالی اســت که آمســتردام در اوایل قرن بیســم میلادی پایتخت دوچرخــواری بود. تا دهه ۲۰ میلادی بیش از ۸۰ درصد ســفرهای شهری در این شهر توسط دوچرخه انجام می‌شد. اما افزایش ترافیک خودرو در دهه‌های پس از جنگ جهانی دوم موجــب افزایش تصادفــات و درگیری‌ها در خیابان‌های کوچک این شهر شد. تلفات حوادث رانندگی در آمستردام در ســال ۱۹۶۱ به ۳۳۰۰ نفر در ســال رسید که شامل ۴۰۰ کودک می‌شد. برای غلبه بر این مشکل، طراحان شهری آمســتردام تمام عرض خیابان (فضای بین ساختمان‌های دو طرف خیابان) را به‌عنوان قلمرو عمومی برای زندگی شهری در نظر گرفتند.

کپنهاگ

همچون آمســتردام، فرهنگ دوچرخــواری در کپنهاگ نیز در دهه ۶۰ میلادی تحت تأثیر رونق اقتصــادی قرار گرفت و خیابان‌هــا از خودروهای شــخصی و کامیون‌ها پر شــد. در واکنش به این موضوع کپنهاگ مســیری متفاوت نســبت به آمســتردام انتخاب کرد. در کپنهاگ راه‌هایی جدید در مرکز شهر ساخته شــد که خودروها مجاز به اســتفاده از آن نبودند. همچنین مســئولین شهری اقدام به بازســازی خیابان‌های اصلی شهر نمودند تا دسترســی برابر به خیابان برای پیاده و دوچرخه ایجــاد شــود. در کپنهاگ، مســیرهای عریض دوچرخــواری، پیاده‌روهای وســیع را از مســیر عبور خودرو جدا کرده است. برنامه‌ریزان در شهر کپنهاگ این گونه فکر کردند که اگر جریان ترافیک در شــهر سرعتی بیش از ۲۰ مایل بر ساعت (۴۸ کیلومتر بر ساعت) داشته باشد، هم از تمدن بعدور است و هم ایمنی را کاهش می‌دهد به همین خاطر خیابان‌هایی طراحی کردند که به‌صورت طبیعی سرعت خودروها را پایین نگاه می‌داشت (با باریک کردن خطوط سواره و در نظر گرفتن تنها دو خط عبور برای خودرو در خیابان). آن‌ها فضای اضافی بین ســاختمان‌ها برای عریض کردن پیاده‌روها و خطوط دوچرخــواری استفاده نمودند. همچنین در طرح‌های جدیدشــان پیاده‌روهایی وسیع‌تر و خطوط دوچرخــواری جدیدی طراحی کردند تا عابرین پیاده و دوچرخــه‌سواران را از خطر برخورد با خودروها در امان نگاه‌دارند.

در کپنهاگ به‌صورت معمول مســیر دوچرخه کمی بالاتر از ســطح خیابان و کمی پایین‌تر از سطح پیاده‌رو طراحی می‌شــد. تغییر سطح و همچنین الگوهای متفاوت کفســازی، به‌صورت کالبدی و بصری، مســیرهای ویژه خودرو، پیاده و دوچرخه را از هم متمایز می‌کرد. طراحی‌ها به‌گونه‌ای بودند که بیشــتر فضا را به ترتیب به اســتفاده‌ی پیاده، دوچرخه و وســایل نقلیه موتوری اختصاص می‌داد.

نیویورک، آمستردام جدید

«ما آمســتردام نیســتیم» این جمله‌ای اســت که گاهی اوقات افرادی که برای بهبود شرایط خیابان‌ها تلاش می‌کنند می‌شنوند. هر کسی که این نوشته را می‌خواند در عصری متولدشده که خودرو در آن حضور داشته، اما در منهتن و بســیاری از شهرهای بزرگ و کوچک دیگر در سراسر آمریکا پیاده‌روی نوع جدیدی از حرکت اســت و اکنون ما برای این موضوع جدید و متفاوت آماده‌ایم.

خیابان ششم در منهتن، فرماندار کومو پیشنهاد داده تــا محدودی طرح ترافیک تا قبل از خیابان شــصتم اعمال شــود. این موضوع علاوه بر کاهش ازدحام در این محدوده، منبع درآمدی برای حمل و نقل عمومی نیز ایجاد خواهد کرد.

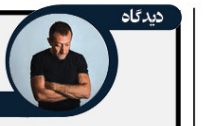
CitiBike بزرگ‌ترین ســیستم اشتراک دوچرخه در آمریکاســت. بیش از ۸۰ درصــد افرادی که در منهتــن زندگــی می‌کنند ماشــین ندارند و این میزان هرســاله در حال افزایش اســت. ۸۲ درصد ساکنین نیویورک از پروژه چشم‌انداز صفر (Vision Zero) حمایــت می‌کنند و برای این کار دلیل خوبــی دارند. مرگ‌ومیر عابرین پیاده از ســالی که برنامه چشم‌انداز صفر شروع‌شده هرســاله کاهش یافته است. امسال این میزان کاهش نســبت به ســال گذشته ۳۲ درصد بوده است.

ایــن در حالــی اســت کــه تعــداد مرگ‌ومیر دوچرخــه‌ســواران رشــد کرده ولی بایــد در نظر داشــت که تعداد دوچرخــه‌ســواران نیز افزایش داشته اســت. در حالی که تعداد خطوط حفاظت‌شده دوچرخــه در خیابان‌های منهتن در حال افزایش اســت، بازهم می‌بینیم که بر روی حرکت جریان ترافیک تأکید می‌شــود. طراحی‌های جدید برای مســیرهای حمل‌ونقل که دارای خطوط مخصوص دوچرخــواری هســتند. خطوط گردش‌به‌چپ را برای دوچرخــه‌سواران در ســراسر منهتن تعریف می‌کنند. البتــه این موضوع می‌تواند هم برای دوچرخــه‌سواران و هم برای عابرین پیاده تا حدودی خطرناک باشد.

دیان‌مان حمل‌ونقل نیویــورک، رهبری جنبش آمریکایی داشــتن خیابان‌هایی بهتر را بر عهده دارد اما باید بدانیم تا زمانی که خیابان‌هایی می‌ســازیم که مردم را نســبت به رانندگی در داخل و خارج شهر با سرعت ۳۵ مایل بر ساعت (۵۶ کیلومتر بر ساعت) با بیش از آن ترغیب می‌کند، هرگز به تلفات صفر در رانندگی دســت نخواهیم یافت. خیابان‌های ما بزرگ و کوچک دیگر در ســراسر آمریکا پیاده‌روی نوع جدیدی از حرکت اســت و اکنون ما برای این اســت، فرهنگی که در سال گذشته ۴۰ هزار کشته برجای گذاشته است.

نویسنده
جان مسنگیل، معمار و طراح شهری
مترجم: الهه اصدقی
منبع: نیویورک تایمز

دیدگاه



ما معماران باید از شجاعت کافی برای گلاویز شدن با واقعیت‌های بیرون از حرفه‌مان برخوردار باشیم

برنارد خوری

ای کاش جمعیت‌هــای {دســـت‌اندرکار در حوزه‌هــا و رشـــته‌های} خلاق به جای بازنمایی و زیباجلوه‌دادن آنچه شاهدش هســتند، شروع کنند به تولید معنا از ســتهای هنری اغلب بر شالوده انتزاع‌های ســاده‌انگارانه ساخته شده است. من به کنش‌های هنری‌ای که نسبت به موضوعاتشان فاصله امن را رعایت می‌کنند علاقه‌ای ندارم.

اغلب قریب به اتفاق هنرمندان، طراحان و معماران تمایل دارند که حوزه کاری خویش را همچون رشته‌ای خودمختار {و مستقل از اتفاقات پیرامونی} در نظر بگیرند. این زمانی رخ می‌دهد که هنر خودش را بــه بازنمایی ابتدایی وقایع پیچیده‌ای که بر آن مقدم است محدود می‌کند.

من همچنان معتقدم که معماری باید کنشی سیاسی باشد. ما باید شــجاعت و دلیــــتگی {کافی} برای دستکاری و گلاویز شدن با سایر واقعیت‌هایی که از قلمرو بســیار محدود کنش‌های خاص خودمان بیرون می‌زند داشته باشیم. (در گفتگو با **Nadine Khalil**، منتشــر شــده در مجله **Canvas**، ش ۹۴، سال ۲۰۲۰)

منبع: گفتار

محیط زیست

تغییرات اقلیمی و دخالت‌های انسانی عامل افزایش آتش‌سوزی در جنگل‌ها

این روزها به دلیل تغییرات اقلیمی الگوی آتش‌ســوزی‌ها نیز تغییر کرده است و به‌سادگی آتش‌ســوزی رخ می‌دهد و سطح گســترده‌ای را نابود می‌کند. وزش باد گرم، فرسایش زمین، کاهش بارندگی‌ها و عوامل انسانی در ســال‌های اخیر صدمات بسیاری را بر جنگل‌ها وارد کرده است. به گفته دبیر ســابق مجمع کنوانســیون تنوع زیســتی کشور برای کاهش این خسارات قبل از وقوع حادثه باید هماهنگی در میان ســازمان‌های مســئول انجام و تجهیزات حفاظتی نیز تهیه شود.

به گزارش پیام آشنا، هادی کیادلیری درباره آتش‌ســوزی جنگل‌ها گفت: الگوی آتش‌ســوزی‌ها در مناطق مختلف، متفاوت است. شرایط آتش‌ســوزی در شمال کشور در یک فصل مهیا اســت و در زاگرس هم در فصلی دیگر به وقوع می‌پیوندد. اما در ســال‌های اخیر الگوی آتش‌ســوزی تغییر کرده است.

وی دربــاره تغییــر الگوی آتش‌ســوزی‌های کشــور گفت: برخلاف توقع و شــرایط عادی که آتش‌ســوزی در شمال کشور فقط در فصل پاییز رخ می‌داد، در ســال‌های اخیر در فصل بهار و تابســتان نیز شــاهد آتش‌ســوزی بودهایم. علاوه بر تغییر الگوی آن، شدت آتش‌ســوزی نیز تغییر کرده است که عوامل متعددی در این تغییرالگو و شدت تاثیر دارد.

دبیر ســابق مجمع کنوانســیون تنوع زیســتی کشــور درباره عوامل تاثیرگذار بر تغییرالگوی آتش‌ســوزی جنگل‌ها گفت: یکی از عوامل تاثیرگذار بر تغییرالگوی آتش‌ســوزی‌ها، تغییرات اقلیمی اســت که موجب تشدید گرمای هوا و کاهش رطوبت شده است. بنابراین به دلیل پوشش علفی زیادی که در زاگرس وجود دارد، این علف‌ها خشــک و مستعد آتش‌سوزی می‌شوند.

وی ادامه داد: در شــمال کشــور یک عامل اشــتعال؛ اما همچون عوامل انسانی موجب آتش‌سوزی‌های گسترده در جنگل‌ها می‌شــود طی ســالیان اخیر قصور عوامل انسانی در آتش ســوزی جنگل‌ها افزایش یافته است و کوچک‌ترین ســهل‌انگاری می‌تواند موجب آتش‌ســوزی در سطحی وسیع شود که در بسیاری مواقع این قصور، عامدانه و در بسیاری مواقع نیز به سبب نیاز و یا ناآگاهی و بی‌توجهی است.

کیادلیری افزود: در گذشته که این آتش‌ســوزی‌ها یک اتفاق طبیعی بود در بعضی مواقع آتش‌ســوزی‌ها مفید نیز تلقی می‌شد. در بســیاری از کشورها هنگام وقوع آتش‌ســوزی آن را سرکوب می‌کردند، اما به این نکته پی بردند که سرکوب آتش‌ســوزی‌های طبیعی موجب مشکلاتی هم‌چون طغیان آفات و بیماری‌ها می‌شود.

وی ادامه داد: در صورتی که این آتش‌ســوزی‌ها طبیعی نباشد می‌تواند کاملا نابود کننده باشد. آتش‌ســوزی‌هایی که در جنگل‌های ما وجود دارد، دیگر طبیعی نیســتند علاوه بر آن گونه‌های جنگلی ایران نیز ســازگار با آتش نیستند و این شرایط برای آن‌ها بسیار نامناسب است.

دبیر ســابق مجمع کنوانســیون تنوع زیســتی کشور درباره آتش‌ســوزی در جنگل‌های زاگرس گفــت: در هنگام آتش‌ســوزی اظهار می‌شود که آتش‌ســوزی در کف جنگل‌ها بی‌خطر است در صورتی که به دلیل تجدید حیات و زادآوری در این جنگل‌ها آتش‌ســوزی بســیار خطرناک است و با توجه به افزایش دام‌ها در جنگل‌های زاگرس، این گونه‌ها اگر توسط دام‌ها نیز نابود نشوند این آتش‌سوزی‌های سطحی آن‌ها را از بین خواهد برد.

وی با بیان اینکه آتش‌سوزی‌های سطحی تمام جوندگان و حیوانات این زیستگاه را از بین می‌برد گفت: در واقع تمام گونه‌های کلیدی که در بذرافشانی درختان به خصوص درختان سنگین هم‌چون بلوط که باید منتقل نمی‌شوند و باید به کمک جوندگان، گسترش پیدا کنند تأثیر دارند در این آتش‌سوزی‌های سطحی نابود می‌شوند.

کیادلیری ادامه داد: این آتش‌ســوزی‌ها هم موجب نابودی جنگل‌ها می‌شــوند و هم در حیــات جدارهایی که در بذرافشانی تاثیر دارند اثر منفی می‌گذارد. هر چه بگوییم در نهایت باید برای جنگل‌ها کاری انجام شود. تنها حرف زدن دربــاره آن فایده ندارد چراکه جانداران در حال نابودی هستند. در صورتی که این حیوانات نیز جنگل کاری انجام می‌دادند.