کسب و کار

مشتاقان «کار کثیف»

معنادار بودن شغل، مهم‌ترین عامل انگیزش کارکنان است. این موضوع را به تفصیل در ستون کسب و کار لسان‌محور دوهفته گذشته (۲۳ آذر و ۳۰ آذر) بررسی کردیم. در همین رابطه، چند سال پیش، دو استاد دانشگاه به دنبال پژوهشی دیگر روی معنای کار بودند. استوارت بلدرسون، یکی از این پژوهشگران پرسید: «کجا می‌توانیم گروهی از کارکنان را پیدا کنیم که به وضوح نه برای مسائل مالی کار می‌کنند و نه حتی برای ارضای نیازهای اجتماعی-خاصی خود. کجا می‌توان کسانی را یافت که برای یک دغدغه یک آرمان و یک ایدئولوژی کار می‌کنند؟»

بلدرسون و جفری تامپسون از دوران کارشناسی دانشگاه با یکدیگر دوست بودند. روزی که خانواده‌هایشان را دور هم جمع کرده بودند، قصد برنامه‌ریزی یک برنامه تفریحی با کودکان را داشتند. تامپسون می‌گوید: «قصد یک برنامه تفریحی با کودکان داشتیم که با خود فکر کردیم، باغ‌وحش جذاب است. شاید بهتر است به باغ‌وحش برویم»

کودکان برای تماشای حیوانات رفتند. استادان دانشگاه نیز برای دیدار با کارگران باغ‌وحش راهی شدند. در نگاه نخست، نمی‌توان فهمید چرا کسی حاضر می‌شود در باغ‌وحش کار کند. بیشتر داوطلبان، ماهها و گاهی سال‌ها منتظر خالی شدن بستی در باغ‌وحش می‌مانند که سالانه ۲۵هزار دلار یا حتی کمتر حقوق دارد. بسیاری از آنها برای گذران زندگی باید سراغ شغل دوم بروند یا به حقوق همسرشان هم تکیه کنند. در حقیقت، به دلیل سروکار داشتن با کود حیوانی، کار در باغ‌وحش در گروهی از مشاغل قرار می‌گیرد که جامعه‌شناسان آن را «کار کثیف» می‌نامند: شغل‌های ناخوشایندی که برای جامعه لازم هستند ولی بسیاری از مردم از آن اجتناب می‌کنند.

یکی از کارگران گفت: «وقتی که صبح اولین نفری هستید که به قفس گوریل وارد می‌شوید و از شب پیش آزمایش نشده است، برای هوشیار شدن نیاز به قهوه نخواهید داشت! باور کنید که خواب از سرتان می‌پرد. هر کسی نمی‌تواند از عهده چنین وظیفه‌ای برآید»

یکی از کارگران باغ‌وحش، داستان راهبه‌ای را تعریف کرد که دانش‌آموزان یک کلاس را به باغ‌وحش برده بود. راهبه در حالی که او صدایش را می‌شنید، به کودکان گفته بود: «این از آن دست شغل‌هایی است که اگر تحصیلات خود را به پایان نرسانید، نصیبتان خواهد شد!» کارگری که این گونه به عنوان یک درس عبرت استفاده می‌شده، مانند بیشتر کارکنان باغ‌وحش، مدرک دانشگاهی داشت.

یکی از کارگران شرایط شغلی خود را توصیف کرد: «کار سختی است. کار بدی است و در معرض آب‌وهوای سخت فضای باز قرار می‌گیرید. از طرفی اگر نیمه‌شب مشکلی برای حیوانات پیش آید، با شما تماس می‌گیرند. وقتی به خانه می‌روند، چنان خسته و فرسوده هستید که دیگر نای هیچ کاری را ندارید. کم‌رفسان می‌شکنند»

تامپسون توضیح می‌دهد: «با شروع مصاحبه از کارگران باغ‌وحش، پرسیدیم که چه عاملی باعث استعفای آنها می‌شود؟ در چه صورت، شغل خود را رها خواهند کرد؟» یکی پاسخ داد که کار چندانی نمی‌توانند برای مجبور کردن من به استعفا انجام دهند. یکی دیگر از آنها گفت هیچ موردی به ذهنش نمی‌رسد.

استاد دانشگاه ذکر کرد: «همین است. استعفا حتی برایشان تعریف هم نشده است. کارکنان مورد نظر را پیدا کردیم. اینجا می‌توانیم روی افرادی مطالعه کنیم که برای یک دغدغه و آرمان کار می‌کنند؟ راز تلاش‌های آنها در معنایی است که در شغل خود یافته‌اند. دو پژوهشگر، ما متوجه شدند که میزان شور و اشتیاق کارگران برای شغلشان حتی به سطحی می‌رسد که آن را بتوان یک رسالت و مأموریت نامید. یکی از کارگران توضیح داد: «این شغل نمایانگر باورهای فرد است. انگار مانند یک رسالت و مأموریت قرار بوده چنین کاری انجام دهیم. انگار همواره بخشی از ما با این شغل آمیخته بوده است.»

یکی دیگر از کارگران به استاد دانشگاه گفت: «این بخشی از هویت من است و مطمئن نیستم قادر به توضیحش باشم. این شغل باید در خون شما باشد؛ همان‌طور که برخی از فوتبالیست‌ها و مربیان هیچ‌گاه بازنشست نمی‌شوند. آن شغل در خون آنهاست. ژنتیک من هم از هر چه که ساخته شده باشد، مرا به سمت حیوانات سوق می‌دهد» دو پژوهشگر ما به این نتیجه رسیدند که کار در باغ‌وحش مانند صنعتگر، پزشک، دانشمند یا هنرمند بودن است. در بسیاری از جهات، شغل و روحیه آنها با یکدیگر مشابه است. همه بخشی از افراد بسیار متعهد به شغل خود هستند.

این معنای شغل آنها، باعث می‌شود فارغ از کمبود حقوق و مشکلات شغلی، مشتاقانه به فعالیت ادامه دهند. در مواردی، مشکلات حتی انگیزه آنها را نیز بالا می‌برد. کارگران باغ‌وحش خود را بخشی از چرخش زیست‌محیطی حفاظت، تنوع‌زیستی و آموزش می‌دانند. یکی از آنها که برای مصاحبه داوطلب شده بود، توضیح داد: «بیشتر مردم فکر می‌کنند که باید حیوانات را در حیات وحش رها کرد. خب، واقعا برای بسیاری از این حیوانات هیچ حیات وحشی باقی نمانده است. زیستگاه طبیعی آنها از بین رفته و اگر آنها را رها کنیم، جایی برای زندگی پیدا نمی‌کنند. ما باید کاری برایشان انجام دهیم و اگر زادآوری در اسارت تنها راهکار جلوگیری از لقراضشان باشد، با آن مشکلی ندارم»

چنین حس قدرتمندی از معنا و اهمیت شغل، باعث می‌شود که حتی جزئی‌ترین و دشوارترین وظایف هم آسان شوند. یکی دیگر از کارگران گفت: «یکی از ویژگی‌های این شغل آن است که در نهایت برای حیوانات هر کاری می‌کنم؛ حتی اگر آن کار سیفون رفع‌روهای پشتی باشد.»

اما این سطح از تعهد، رایگان نیست. افرادی که برای آرمان خود فداکاری می‌کنند از رهبران سازمانی نیز انتظار مشابهی دارند. آنها تحمل افراد بی‌مسئولیت را ندارند. آنها به آن دسته از رهبران سازمانی احترام می‌گذارند که دغدغه مشابهی داشته باشند. از طرفی تمایل ندارند، میزان اهمیت کارشان برای مدیران روشن شود. از این می‌هراسند که انگیزه‌های درونی آنها به بهای کاهش حقوق و حمایت‌های سازمانی تمام شود.

تامپسون و بلدرسون نوشتند: «کارگران باغ‌وحش از آنجا که یک مسئولیت اخلاقی برای مراقبت و حفاظت از حیوانات قائل هستند، معیارهای بسیار سطح بالایی برای اقدامات و تصمیمات مدیریت تعیین می‌کنند»

یکی از کارگران گفت: «زمانی که فهمیدم ۱۵هزار دلار بودجه‌ای که قرار بود صرف حیوانات شود، به کار دیگری اختصاص یافته است، به شدت عصبانی شدم. فکر می‌کنم که مدیرانمان باید تمرکز و توجه بیشتری داشته باشند. آنها باید به همان اندازه که من به حیوانات اهمیت می‌دهم، اهمیت دهند. شاید چنین نمی‌کنند»

کیانی مطرح کرد:

استقبال شهرداری کرج از سرمایه‌گذاران در بخش‌های گردشگری، مسکن و مترو

شهردار کرج با اشاره به شرایط اقتصادی کنونی و ضرورت بهره‌گیری از توان بخش خصوصی در پیشبرد اهداف مجموعه مدیریت شهری، گفت: این دستگاه خدمت‌رسان از سرمایه‌گذاران در بخش‌های گردشگری، مترو و مسکن استقبال می‌کند.

به گزارش پیام آشنا، مهرداد کیانی در نشستی که با شرکت چینی C.R.E.C که به میزبانی و دعوت مدیرکل امور مالیاتی در البرز و حضور نماینده اداره کل آبفای استان البرز، رئیس سازمان حمل و نقل ریلی و دیگر مسولان و کارشناسان مربوطه در محل شهرداری کرج برگزار شد، از اهمیت سرمایه‌گذاری و مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی و بهره‌گیری از توان آن‌ها در جهت پیشبرد اهداف مدیریت شهری که ارایه خدمات مطلوب و بهینه در رأس آن قرار دارد، سخن گفت و افزود: با توجه به وظایف مجموعه مدیریت شهری در امر خدمت‌رسانی، این دستگاه در تلاش است تا در هر شرایطی، امکانات لازم را جهت تسهیل در رفاه حال شهروندان فراهم کند.

وی افزود: این در حالی است که شرایط اقتصادی کنونی نامناسب بوده و ارایه راهکارهایی جهت تحقق اهداف در این شرایط از ضروریات به شمار می‌رود. این مسئول با اشاره به اینکه ایجاد زیرساخت‌های لازم جهت بهره‌برداری از مترو یکی از نیازهای اصلی شهر کرج و اولویت اول شهرداری این کلانشهر است، اظهار داشت: مجموعه مدیریت شهری، با روی باز و فراخ بال از سرمایه‌گذاران در این زمینه استقبال می‌کند.

شهردار کرج ضمن ابراز خرسندی از هم افزایی که در حال حاضر میان مدیران استانی و شهری (دستگاه نظارتی و قضا، استانداری و مدیریت شهری) وجود دارد، عنوان کرد: این مهم، فرصتی را فراهم کرده تا فضا را برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی فراهم کنیم و ما نیز از این فرصت جهت ساخت شهری بهتر برای شهروندان استفاده می‌کنیم.

کیانی با تأکید بر اینکه شهرداری کرج جهت تضمین سرمایه‌گذاری شرکت چینی تلاش خود را می‌کند، گفت: امید دارم این نشست منجر به توافقات خوبی در زمینه توسعه شهر شود.

وی در ادامه به وجود بافت‌های فرسوده در کلان‌شهر کرج اشاره و بیان کرد: جهت ارتقای سطح ایمنی شهر و شهروندان، علاقمندیم نوسازی بافت‌های فرسوده را نیز با مشارکت بخش خصوصی به سرانجام برسانیم و از حضور سرمایه‌گذاران در این خصوص نیز استقبال می‌کنیم.

لازم به توضیح است، در پایان جلسه مقرر شد، نشستی اختصاصی در خصوص مشارکت شرکت چینی با شهرداری کرج برگزار و در صورت تفاهم، مشارکت میان آنان آغاز شود.

در قالب مطالعه اتاف:

اثرات اجتماعی و فرهنگی احداث تئاتر شهر کرج بررسی می‌شود

معاون شهردار و رئیس سازمان فرهنگی اجتماعی و ورزشی شهرداری کرج از آغاز مطالعات ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث تئاتر شهر خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، محسن برجی با بیان اینکه تئاتر و سینما به عنوان پدیده‌های هنری-فرهنگی، تأثیرات اجتماعی و فرهنگی بسیار زیادی بر مخاطبان دارند، گفت: با توجه به ارتباطی که میان پروژه احداث تئاتر شهر کرج و موضوعاتی همچون رویدادهای فرهنگی و هنری، روابط اجتماعی، اوقات فراغت، امنیت، آسیب‌های اجتماعی و... وجود دارد، این پروژه می‌تواند تأثیرات مثبت گسترده‌ای در زندگی شهروندان به جای گذارد.

معاون شهردار در ادامه افزود: این پروژه ماهیتی چند جانبه دارد که از جمله آن‌ها می‌توان به ابعاد ترافیکی، تاریخی، فرهنگی، هنری و اجتماعی اشاره کرد.

وی اضافه کرد: اجرای طرح، تغییراتی را در حوزه‌های کالبدی و کاربری نیز در پی خواهد داشت و بدون شک مواجهه با چنین اقدام چند وجهی‌ای نیازمند شناخت کامل از طرح پیشنهادی و محیط اجتماعی آن دارد.

برجی همچنین خاطر نشان کرد: پس از اقدامات پژوهشی توسط تیم اتاف، به منظور شناخت کلیه ابعاد مرتبط با موضوع، جلسات متعددی با حضور ناظر علمی، مجری پروژه و نمایندگان کلیه معاونت‌ها، مناطق و سازمان‌های ذیربط (معاونت فنی و عمرانی، معاونت شهرسازی و معماری، معاونت حمل و نقل و ترافیک، سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری و شهرداری منطقه دو به عنوان دستگاه‌های همکار با بهره بردار) برگزار شد.

به گفته رئیس سازمان فرهنگی اجتماعی و ورزشی شهرداری کرج، نتایج مطالعات احداث تئاتر شهر کرج جهت تصمیم‌گیری مناسب به دست اندرکاران پروژه ارائه خواهد شد.

همایش ترویج نوسازی و مقاوم‌سازی واحدهای مسکونی فرسوده برگزار شد

به همت معاونت شهرسازی و معماری و سازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری کرج همایش ترویج نوسازی و مقاوم‌سازی واحدهای مسکونی فرسوده در باشگاه میلاد شهرداری کرج برگزار شد.

به گزارش پیام آشنا، در این همایش که در نوزدهمین سالروز زلزله بم و با شعار «بم سفیر نوسازی برای ایران قوی» برگزار شد، شهردار کرج، اعضای شورای اسلامی شهر، مدیران مجموعه مدیریت شهری، مدیرکل راه و شهرسازی و سفیر زلزله بم حضور داشتند. ضرورت ترویج نوسازی و مقاوم‌سازی برای جلوگیری از تکرار حوادثی مانند زلزله بم و کاهش حجم تلفات از محورهای مورد گفت وگو در این همایش بود.

مجهزترین ایستگاه‌های بی آر تی در شهرهای دنیا

ایستگاه‌های بی آر تی در سراسر جهان دارای ویژگی‌های مشترک هستند، مانند اینکه همگی در وسط خیابان‌ها جانمایی می‌شوند تا دسترسی از هر دو طرف آسان و کم هزینه باشد؛ اما حالا شهرداران شهرهای مختلف دنیا تلاش کردند که ارزش افزوده و امکانات بیشتری به این ایستگاه‌ها بیفزایند تا جذابیت استفاده از آن بالا رود.

به گزارش پیام آشنا به نقل از همشهری آنلاین، مدیران در بسیاری از شهرهای جهان، ایستگاه‌های اتوبوس‌های بی‌آرتی را بسیار شگفت‌انگیز طراحی می‌کنند که همین امر ارائه خدمات ویژه رابه مسافران می‌طلبد. در این ایستگاه‌ها، اغلب مسافران مدت زمان انتظار کوتاه‌تری را تجربه می‌کنند، ضمن این‌که طراحی زیبای این ایستگاه‌ها، شهرنشینان را به قدم زدن برای تماشای آن‌ها سوق می‌دهد. در ادامه به معرفی ویژگی‌های بهترین ایستگاه‌های بی‌آرتی جهان پرداخته می‌شود که می‌تواند به عنوان الگوهایی برای طراحی ایستگاه‌های سراسر دنیا عمل کند.

مدیران در بسیاری از شهرهای جهان و به‌ویژه شهرهای آمریکایی اغلب سرمایه‌هایی میلیاردی را صرف احداث ایستگاه‌های مترو و راه‌آهن می‌کنند و کم‌ترین توجه را در طراحی ایستگاه‌های بی‌آرتی به کار می‌گیرند.

در این حالی است که معماران در طراحی زیباترین و بهترین ایستگاه‌های بی‌آرتی جهان مانند ایستگاه TransOeste در ریو دو ژانیرو، دومین شهر بزرگ برزیل، سرمایه‌های زیادی را صرف چشم‌اندازهای ایستگاهی کنند.

بدیهی است که هر چه سبک طراحی ایستگاه‌های وسایل نقلیه عمومی خاص‌تر باشد، سیستم حمل‌ونقل آن‌ها در نظر مردم به یاد ماندنی‌تر خواهد بود. به عنوان مثال، ایستگاه بی‌آرتی Rea Vaya در ژوهانسبورگ آفریقای جنوبی از ایستگاه‌های شیشه‌ای به سبک مدرن برخوردار است که به آن‌ها چشم‌اندازهایی زیبا بخشیده است و به واسطه همین ویژگی، مسافران بسیاری را به عبور و مرور از طریق آن‌ها دعوت می‌کند. بهترین ایستگاه‌های بی‌آرتی جهان معمولاً از عرض کافی، روشنایی زیاد و ایمنی کامل در مقابل تغییرات آب و هوایی یا بارش باران و تابش خورشید برخوردار است. امنیت در مقابل جرایم از طریق نصب درهای ورودی خاص از دیگر ویژگی‌های منحصربه‌فرد این ایستگاه‌ها به حساب می‌آید که آن‌ها را از ایستگاه‌های اتوبوس‌های معمولی شهری متمایز می‌کند. وجود سایبان‌ها و حتی فضاهای سر پوشیده بسیاری از ایستگاه‌های بی‌آرتی به حفظ مسافران در مقابل تابش نور خورشید یا بارش باران و برف به محبوبیت آن‌ها در مقایسه با ایستگاه‌های اتوبوس می‌افزاید.

مسافرانی که قصد جابه‌جایی از طریق اتوبوس‌های بی‌آرتی را دارند می‌توانند قبل از ورود به ایستگاه، هزینه سفر خود را پرداخت کنند و از درهای بیشتری برای ورود به محل سوار شدن بر اتوبوس‌ها بهره بگیرند. به عبارت دیگر، ایستگاه‌های اتوبوس‌های بی‌آرتی ساختاری شبیه به ایستگاه‌های قطار و ورودی‌های متعدد دارد و همین ویژگی سفر را برای کاربران تسهیل می‌کند. سیستم Metroplus در مدلین کلمبیا از بهترین نمونه ایستگاه‌های بی‌آرتی جهان از حیث تسهیل ورود به محل سوار شدن به خودروها محسوب می‌شود.

چنان‌چه یک ایستگاه بی‌آرتی به خوبی طراحی شده باشد، از فضاهای اختصاصی برای پارک دوچرخه‌ها برخوردار است که این قابلیت به جذب دوچرخه‌سواران برای پایان سفر خود از طریق این اتوبوس‌ها منجر می‌شود. بسیاری از ایستگاه‌های بی‌آرتی معروف جهان دارای پارکینگ دوچرخه نیست، با این حال در نزدیک‌ترین فاصله به ایستگاه‌های دوچرخه‌های اشتراکی نصب شده است.

انتصاب "شادی مالکی" به عنوان مدیرعامل ستاد مرکزی معاینه فنی تهران

شهردار تهران در حکمی «شادی مالکی» را به سمت مدیرعامل و عضو هیئت مدیره شرکت ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران منصوب کرد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، روابط عمومی و امور بین‌الملل معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران اعلام کرد: علیرضا زاکانی در حکمی «شادی مالکی» را به سمت مدیرعامل و عضو هیئت مدیره شرکت ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران منصوب کرد.

در متن حکم شهردار تهران خطاب به مدیرعامل جدید ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران آمده است: نظر به شایستگی، تجارب و سوابق ارزنده سرکار عالی، به موجب این حکم به عنوان مدیرعامل و عضو هیئت مدیره شرکت ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران منصوب می‌شوید.

امید است بر اساس اسناد فرادست و برنامه‌های مصوب شهرداری تهران، در راستای ارتقای سطح کیفی شرکت و تسریع در انجام خدمت‌رسانی، ضمن هماهنگی با سایر اعضای هیئت مدیره، نسبت به برنامه‌ریزی برای اطمینان از حسن اجرای امور، حفظ منافع، سرمایه و اموال شرکت و رفع موانع، همه توان و تجربه خویش را جهت تحقق چشم‌انداز «تهران؛ کلان‌شهر الگوی جهان اسلام» به کار گیرید.

گفتنی است، برای اولین بار است که یک زن به عنوان مدیرعامل ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران، منصوب و مشغول به کار می‌شود.

اهداء خون اهداء زندگی

دیدگاه

معماری در کنار کشاورزی مهم‌ترین نیاز مادی بشر و در کنار عبادت مهم‌ترین نیاز معنوی اوست

فیلیپ جانسون

تمرین معماری، لذت‌بخش‌ترین و خوشایندترین فعالیت در زندگی انسان است. از سویی، معماری در کنار کشاورزی، مهم‌ترین نیاز مادی بشر است. انسان باید خوراک و سپس سرپناه داشته باشد. ازسوی دیگر، معماری در کنار عبادت مهم‌ترین نیاز معنوی بشر نیز هست. از میان ما چه کسی می‌تواند ادعا کند که پس از مواجهه با فضاهایی چون کلیسای نوتردام پاریس، مسجد جامع اصفهان یا باغ روح‌بخش کیوتو معنویت را بیشتر احساس نکرده است؟ معماری، مقدم بر هنرهای دیگری چون نقاشی و مجسمه‌سازی، ونخستین هنر هر فرهنگ و تمدنی است.

معماری بازه وسیعی از دیگر فعالیت‌های دانشیون را نیز دربرمی‌گیرد و پاسخی است به تمام مسایل اجتماعی، هیچ جامعه جدید بدون نسل جدیدی از سازندگان ساختمان، پذیرفتنی نیست. همه اصلا طلب‌ها، از سویی المدوکرات‌ها گرفته تا فرنکلین روزولت- همیشه پشتیبان معماری‌های جدید بوده‌اند. در کنار همه اینها مباحث مختلفی نیز در حیطه فناوری در طراحی معماری مطرح می‌شوند و به این ترتیب هر معمار از آشنایی با فناوری آسانسور، شبکه‌های فولادی، سازه‌های چوبی و آجرهای رومی ناگزیر است. فناوری پیشرفته امروز، امکان ساخت بناهای عظیم را فراهم می‌آورد به عقیده من هیچ آرمانشهر خیالی‌ای در ذهن فیلسوفها وجود ندارد که به حوزه معماری وارد نشود. معماری سخت‌ترین هنر در میان هنرهاست. من به دیگر دوستان هنرمندم که نویسنده، نقاش یا آهنگساز، غبطه می‌خورم. آنها در جایی که دوست دارند کار می‌کنند. زمان کارشان نیز دست خودشان است. آنان نه با مصالح نامأنوس سروکله می‌زنند، نه چکه آر از سقف اعصابشان را به هم می‌ریزد و نه گرفتگی فاضلاب برنامه‌شان را خراب می‌کند. همه اشتباه‌هایشان هم جبران شدنی است. (در سخنرانی به هنگام دریافت جایزه پریتزکر سال ۱۹۷۹، برگرفته از سرمقاله دوفصلنامه معماری ایران، ش ۴۴، سال ۱۳۹۱)

منبع: گفتار

محیط زیست

۱۰ نکته درباره راهکارهای کاهش آلودگی هوای تهران

با وجود بارندگی‌های اخیر در تهران اما باز دیگر با سرد شدن و سکون هوا، آسمان پایتخت غبارآلود و نفس کشیدن سخت شده است. در حالی پایتختنشینان در این شرایط زندگی می‌کنند که تنفس انواع و اقسام آلاینده‌ها آسیب‌های بعضا جبران‌ناپذیری را برای سلامت آنان در پی دارد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، از آغاز فصل پاییز که هوا رو به سرما رفت، آلودگی به هوای کلانشهر تهران همچون تهران هجوم آورد و نفس کشیدن را برای مردم دشوار کرد. در حالی هوای تهران دوباره پس از بارش‌های فراوان آلوده شد که در چند روز اخیر آسمان تهران آبی و کوه‌هایش پوشیده از برف شده بود.

پنج سالی است که قانون هوای پاک تصویب شده اما هنوز بسیاری از مواد آن اجرایی نشده این در حالیست که براساس این قانون ۱۸ دستگاه مکلف هستند هر یک به تناسب وظایف خود، اقداماتی را برای کنترل آلودگی هوا در کشور انجام دهند. به جهت اهمیت این موضوع به ۱۰ نکته درباره راهکارهای کاهش آلودگی هوای تهران از زهره عبادتی - معاون محیط زیست لسانی اداره کل محیط زیست استان تهران -اشاره می‌کنیم:

*در شرایط پایداری دما هستیم؛ به عبارتی با انتشار هر سوخت و منبع انرژی، آلودگی آن در لایه‌های پایینی جو باقی می‌ماند و عملا راهی برای کاهش آلودگی وجود ندارد.

* تلاش می‌کنیم در شرایط پایداری دما در حد توان میزان آلاینده منتشر شده در جو را کاهش دهیم.

*راهکارهایی بلندمدت در قالب هوای پاک پیش‌بینی شده‌اند. بخشی از آن‌ها محقق شده‌اند و در حال پیگیری بخش دیگری که محقق نشده، هستیم. ما تکالیف همه دستگاه‌ها را احصا کرده‌ایم و آن‌ها مکلف هستند که وظایفشان را انجام دهند.

*برخی اقدامات مانند توسعه حمل و نقل از اقدامات میان مدت و بلند مدت هستند البته قبل از آن باید نوسازی حمل و نقل رخ دهد چراکه اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌های فرسوده در سطح شهر تهران از عوامل مهم آلودگی هوا هستند و نقش ۲۴ درصدی در انتشار ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون دارند.

* پس از نوسازی باید به موضوع توسعه حمل و نقل پاک مانند مترو، اتوبوس‌های برقی، اتوبوس‌های گازسوز و... بپردازیم. آن‌ها عواملی هستند که باتوجه به بارگذاری جمعیت قابل توجه در تهران باید جزو اولویت‌هایمان باشد.

*اولویت بعدی موضوع خودروهای فرسوده است که باید حتما برنامه‌ریزی‌های لازم برای از رده خارج کردن آن‌ها اتفاق افتد. خوشبختانه در ۲۱ خرداد سال جاری قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب شد که یکی مباحث آن به خودروهای فرسوده پرداخته است. سازمان حفاظت محیط زیست در حال پیگیری آن است تا با کمک دستگاه‌های ذی‌ربط مانند وزارت صمت و وزارت کشور دستورالعمل‌ها و راهکارهایی با قابلیت اجرایی و عملیاتی شدن را برای رده خارج کردن خودروهای فرسوده تدوین کند چراکه بسیار می‌تواند تاثیرات قابل توجهی داشته باشد.

*براساس ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو تردد، حمل بار و مسافر توسط وسایل نقلیه موتوری پس از رسیدن به سن فرسودگی در کلانشهرها ممنوع است. این موضوع نیازمند یک دستورالعمل است که در حال تهیه است تا متولیان بتوانند آن را اجرایی کنند.

*زمان مواجهه با شرایط اضطرار آلودگی هوا مجوزیم تعدادی راهکار کوتاه‌مدت را در پیش بگیریم. در این شرایط نمی‌توان به راهکار بلندمدت فکر کرد.

*براساس گزارش‌های شرکت گاز، مصرف گاز در شهر تهران به صورت قابل‌ملتفت است. فرهنگ‌سازی درباره مدیریت مصرف انرژی بسیار دارای اهمیت است.

* بهینه‌سازی سامانه‌ها، مخازن مصرف‌کننده و بعطور کلی صرفه‌جویی در مصرف انرژی و کاهش مصرف سوخت می‌توانند در کاهش آلودگی هوا موثر باشند.