کسب و کار

۶ باور غلط درباره برگشت‌پذیری از بحران

در گفت‌وگوهای حوزه کسب‌وکار، بارها واژه «برگشت‌پذیری» (Resilience) یا تاب‌آوری یا بهبودپذیری، به گوشمان خورده است. برگشت‌پذیری یعنی توانایی بهبود یافتن پس از عبور از بحران. یعنی پس از یک بحران سرزنده یا زمین خوردن، بتوانید دوباره رو یا بایستید و با قدرت قبل به زندگی ادامه دهید. این واژه فقط مربوط به کسب‌وکار نیست، بلکه یک توانایی روان‌شناختی است که به شما کمک می‌کند کیفیت زندگی خود را مالا ببرید و با عواملی که ریسک مشکلات روانی را بالا می‌برند، مقابله کنید. کافی است این واژه را سرچ کنید تا صدها یا حتی هزاران مقاله پیدا کنید با مضمون مزایای برگشت‌پذیری که بیوه نمی‌گویند برگشت‌پذیری این روزها از هر زمانی مهم‌تر است. هر کسی در این باره یک نظری ارائه می‌دهد اما چرا این قابلیت مهم است، صرف‌نظر از فایده‌شان، نمی‌توانید فاکتار کنید که در دوره‌ای غیر قابل پیش‌بینی و بی‌سابقه زندگی می‌کنیم که‌برای عبور از آن، نیازمند بهترین قابلیت‌هایمان هستیم؛ مثل جسارت، شفاف‌بینی، فلسوزی و خلاقیت. طی همین سال‌های اخیر، در نقاط مختلف دنیا، بحران‌هایی پیش آمده است که در نوع خود بی‌سابقه بوده‌اند. مهم‌ترینشان شاید پاندمی کووید-۱۹ باشد که زندگی بسیاری از مردم را برای چند ماه کاملا فلج کرد. بحرانی فراگیر که تا کوچک و کنارهای دورافتاده جهان نفوذ کرد و جسم و روان مردم را درگیر کرد.

با وجود هزاران محصول، دارو و بیش از پانصد راهکار روانشناختی مختلف، مردم هنوز و بیش از هر زمان دیگری در حال تقلا و دست و پنجه نرم کردن با بحران‌ها هستند. من در تحقیقاتم، با عنوان «وضعیت ذهن» با قراء بزرگ‌ال گفت‌وگو کرده‌ام. تقریبا نیمی از آنها می‌گویند همیشه یا اغلب مواقع استرس، یا اضطراب دارند.

دوسوم می‌گویند که همیشه در حال نشخوار فکری یا افکار وخیل هستند و حدود نیمی از آنها می‌گویند شرایط کار یا خانه باعث می‌شود مغزشان کشش نداشته باشد.

می‌خواستم شرک کنم که از چه چیزهایی غفلتم، تحقیقاتم، مرا به نتایج جالبی رساند. در واقع، با نقشه‌ها و نیازهای نفرستی در فرایند برگشت‌پذیری دست یافتم که در ما ریشه دوانده‌اند.

۱- باید آن را بسازید

یکی از باورها این است که برگشت‌پذیری را باید بسازید. این باور به‌طور ضمنی به شما این‌طور القا می‌کند که این یک مهارت است که نیاز به تلاش و پیشرفت دارد اما واقعی‌تر قرار و جوامع با جنگ، یا بلایای طبیعی مواجه می‌شوند. لازم نیست تمرین کنیم که چطور واکنش نشان دهیم. در این مواقع ما معمولا بخطو طبیعی با هم متحد می‌شویم. از یکدیگر حمایت می‌کنیم و با وجود احساس ترس، دست به اقدام می‌زنیم.

یافتن هست که طی دوران کووید، بعضی از افراطیان دست به چه خلاقیت‌های جالبی می‌زنند و با برای آن همه مشکل، راحل پیدا می‌کردند؟ به چه خانه و چه محل کار. همه دیدیم که مردم با چه سرعتی، توانسته بسیج شوند و شیوه کار کردن و زندگی را تغییر دهند. حالا بیایید یک فرض دیگر را در نظر بگیریم. اگر مجبور نباشیم برگشت‌پذیری را در خود یا دیگران ایجاد کنیم چه؟ شاید در برگشت‌پذیری از قبل در ما وجود دارد و فقط کافی است در صورت وقوع بحران، آن را نشان دهیم. اگر رهبر سازمان هستید، این پیشنهاد ساده‌ترین است. مشکل اینجاست که ما قدرت «تفریق» را نادیده گرفته‌ایم. تفریق در روان‌شناسی یعنی حذف کردن یکسری چیزها از زندگی، مثل عادت‌ها یا الگوهای فکری بد به جای اضافه کردن یک مهارت. به عنوان مثال، در حوزه‌ام بارها از اضافه کردن قابلیت‌های جدید در ظاهر یک نوع پیشرفت به نظرم می‌رسد اما در اغلب مواقع منجر به پیچیده‌تر شدن محصول می‌شود. گاهی با گذشت به چیزهای اضافی و اشتباهی، بهتر این راحل است.

۲- آبیاری گفت‌وشنود برای زنفسی است

اغلب، آدم‌ها تصور می‌کنند که برگشت‌پذیری هم مثل چشم آبی یا موی قرمز در دنیای ما وجود دارد. اگر این باور درست باشد، به این معناست که پتانسیل شما برای شکوفایی از پیش تعیین شده یا محدود است. اما سازگاری یا خرمندی یا خلاقیت، در تاز ورود زندگی نتیده شده است. هیچ رمزی مربوط به برگشت‌پذیری وجود ندارد. ضریب شجاعت نیز وجود ندارد. حتی این ایده که «فلان آدم، ذاتا برگشت‌پذیر است نیز درست نیست؛ چون برگشت‌پذیری یک قابلیت جهانی و معنوی در تمام طبیعت است. نه یک ویژگی انسانی و فردی و مختص یک عده معدودی آدم خوش‌شانس.

۳- باید احساسات خود را پنهان کنید

به ما گفته و آموخته شده است که برگشت‌پذیری یعنی مدیریت و پنهان کردن احساسات و نشان ندادن آسیب‌پذیری. این ریشه در یک باور قدیمی و منسوخ دارد که می‌گوید بروز احساسات، نشان‌دهنده ضعف است. اما آمارگیری‌ها و خرمندی‌ها خلاقیت، در تاز ورود زندگی تنیده شده است. هیچ رمزی مربوط به برگشت‌پذیری وجود ندارد. ضریب شجاعت نیز وجود ندارد. حتی این ایده که «فلان آدم، ذاتا برگشت‌پذیر است نیز درست نیست؛ چون برگشت‌پذیری یک قابلیت جهانی و معنوی در تمام طبیعت است. نه یک ویژگی انسانی و فردی و مختص یک عده معدودی آدم خوش‌شانس.

۴- باید احساسات خود را پنهان کنید

به ما گفته و آموخته شده است که برگشت‌پذیری یعنی مدیریت و پنهان کردن احساسات و نشان ندادن آسیب‌پذیری. این ریشه در یک باور قدیمی و منسوخ دارد که می‌گوید بروز احساسات، نشان‌دهنده ضعف است. اما آمارگیری‌ها و خرمندی‌ها خلاقیت، در تاز ورود زندگی تنیده شده است. هیچ رمزی مربوط به برگشت‌پذیری وجود ندارد. ضریب شجاعت نیز وجود ندارد. حتی این ایده که «فلان آدم، ذاتا برگشت‌پذیر است نیز درست نیست؛ چون برگشت‌پذیری یک قابلیت جهانی و معنوی در تمام طبیعت است. نه یک ویژگی انسانی و فردی و مختص یک عده معدودی آدم خوش‌شانس.

۵- مسافر، یک مسیر خطی دارد

وقتی با شرایط سخت یا خطرناک مواجه می‌شویم، معمولا این طور تصور می‌شود که استرس یا حتی افسردگی اجتناب‌ناپذیر است. اما صدها مطالعه و تحقیقات درباره نحوه واکنش مردم به شرایط سخت انجام شده است که نشان می‌دهند «اتفاقات نمی‌توانند مستقیما وضعیت احساسی ما را تعیین یا آن را به ما دیکته کنند.»

۶- زندگی به شما نحمیل می‌شود

ما معمولا حس می‌کنیم که تحت تاثیر زندگی هستیم یا آسیب‌های گذشته و احتمالات آینده ما و حس زمان حال ما را تعیین می‌کنند. این حس عاملیت ما را تضعیف می‌کند و ارشان را از بین می‌برد. پژوهش‌ها که در خانه با لژ و اثبت مواجهند، محکوم به شکست یا ناتوان در شکوفایی نیستند. بسیاری از مافتاقات، بیرفگر و اتجربه کرده‌ایم. سپس از آنها عبور می‌کنیم و دوباره مانت و شکوفایی را تجربه می‌کنیم.

نویسنده: Chantal Burns
مترجم: مریم مرادخانی
منبع: Fast Company

مدیر کل حمل و نقل سازمان شهرداری‌ها خبر داد

موافقت شورای اقتصاد با تأمین قطعات یدکی واگن‌های متروی تهران

مدیر کل دفتر حمل و نقل عمومی و ترافیک شهری سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور با اشاره به اینکه شورای اقتصاد اخیرا تأمین قطعات یدکی واگن‌های موجود متروی تهران را به تصویب رساند، گفت: تأمین قطعات یدکی واگن‌ها در قالب قرارداد ۲۸۰ دستگاه واگن مترو از سوی سازمان شهرداری‌ها باکنسرسیومی ایرانی-چینی است.

به گزارش پیام آشنا، محمد بابایی زاده با اشاره به آخرین وضعیت احداث و بهره‌برداری خطوط متروی کلانشهرها، اظهار کرد: مجری احداث خطوط متروی کلان شهرها شهرداری‌ها بوده و وزارت کشور دخالت مستقیمی ندارد به طوری که حتی ردیف اعتبارات سازمان برنامه و بودجه نیز به به طور مشخص برای خطوط مصوب و دینفع آن شهرداری‌ها هستند و این شهرداری‌ها خود مجری بوده و با پیمانکاران قرارداد دارند. بنابراین حمایت دولت در این زمینه به گونه‌ای است که در حوزه تأمین واگن‌های مترو مستقیماً وارد عمل شده و عملیات احداث خطوط مترو نیز بر عهده شهرداری‌هاست.

به گفته وی، با توجه به اینکه پروژه‌های احداث خطوط مترو بسیار هزینه بر بوده و در عین حال منافع مردمی دارد؛ دولت دست از حمایت برنداشته و ردیف‌های بودجه‌ای را سازمان برنامه و بودجه برای به نام قطار شهرها تعریف کرده و موافقت‌نامه ثابت دارند و سالانه از محل بودجه تملک دارایی بلاعوض به عنوان کمک به شهرداری‌ها تخصیص داده شده است. البته سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور به عنوان دستگاه بالادست و ناظر اقدام به بررسی و تأیید عملکرد و برنامه های سالانه کرده و تخصیص اعتبارات مذکور پس از تأیید این سازمان عملیاتی می‌شود.

وی با اشاره به کمک‌های وزارت کشور به متروی کلان شهرها، گفت: ما در سه بخش برای توسعه خطوط متروی از کلان‌شهرها حمایت می‌کنیم. که در مرحله اول ردیفی از محل تملک دارایی به صورت بودجه‌های بلاعوض نسبت به طول خطوط مصوب شهرداری‌ها اعتبار تخصیص داده می‌شود که برای توسعه و ساخت مترو در شهرهای مختلف بسته به بودجه سالانه مصوب هر شهرداری متفاوت است.

مدیر کل دفتر حمل و نقل عمومی و ترافیک شهری سازمان شهرداری‌ها افزود: البته تخصیص اعتبارات از بودجه سنواتی خود شهرداری‌ها در همه کلان شهرها یکسان نبوده و این امر منجر به نسبت های متفاوتی از سهم دولت و شهرداری در کلانشهرهای مختلف و به تبع آن رشد متفاوتی در تکمیل و بهره برداری از خطوط شده است.

بابایی زاده دومین منبع تأمین مالی و کمک وزارت کشور به شهرداری‌ها جهت احداث خطوط مترویی را صدور مجوز انتشار اوراق مشارکت عنوان کرد و افزود: دولت مجوز انتشار اوراق مشارکت را به شهرداری‌ها می‌دهد که می‌توان گفت بهترین منبع مالی در این حوزه محسوب می‌شود؛ به طوری که طی دو سال گذشته رقم اوراق مشارکت ۵ تا ۶ هزار میلیارد تومان صادر شده بود و در سال گذشته نیز مجوز حدود ۱۸ هست اوراق مشارکت شهرداری‌ها تعیین و بین آنها توزیع شد که سهم بخش ریلی بالغ بر ۱۴ هست بوده است.

وی با بیان اینکه در بودجه سال جاری نیز ۳۰ هست در نظر گرفته شده که هنوز توزیع اوراق مشارکت آنها آغاز نشده و این ۳۰ هست به نسبت درخواست شهرداری‌ها برای خطوط در حال احداث توزیع می‌شود، میزان تحقق صدور مجوز اوراق مشارکت سال گذشته را ۱۰۰ درصدی اعلام کرد و گفت: مجوز انتشار اوراق مشارکت در سال گذشته به شهرداری‌ها به طور کامل داده شد که در حال حاضر در مرحله فروش اوراق هستند و تا شهریور ماه درصد تحقق این اوراق مشخص خواهد شد.

به گفته مدیر کل حمل و نقل سازمان شهرداری‌ها، هنوز مشخص نیست که شهرداری‌ها توانستند چه میزان از اوراق مشارکتی که دریافت کرده‌اند را به فروش برسانند؛ چراکه پس از فروش کامل این اوراق، بودجه محقق شده تلقی خواهد شد.

بابایی زاده با اشاره به اینکه از ۱۸ هست اوراق مشارکت سال گذشته ۵۰ درصد بازپرداختی آن با دولت است که این بهترین کمک به شهرداری‌ها محسوب می‌شود. اظهار کرد: از این ۱۸ هست، حدود ۱۵ هست برای قطار شهری‌ها و بیش از ۳ هست برای خرید اتوبوس اختصاص یافته است.

وی ادامه داد: در اختصاص اوراق مشارکت به شهرداری‌ها شاخص تعیین کننده برای سازمان شهرداری‌ها درخواست کمک از سوی شهرداری کلان شهرهاست؛ چرا که طبق قانون برای انتشار اوراق مشارکت صرفاً باید شهرداری‌ها درخواست خود را ارائه داده و پس از تأیید استانداری مربوطه، از وزارت کشور درخواست کنند. بنابراین شهرداری که درخواست اوراق مشارکت نداشته باشند به لحاظ قانونی ما در این بخش کمکی نخواهیم داشت.

بابایی زاده با بیان اینکه از حدود ۱۵ هست اوراق مشارکت اختصاص یافته به حمل و نقل ریلی، حدود ۴ هست به متروی تهران اختصاص یافته و مابقی آن به ۹ کلانشهر دارای خطوط مترو داده شده است، تأکید کرد: اوراق مشارکت به خطوط ریلی اختصاص می‌یابد که اجرای آن آغاز شده و شهرداری‌های مربوطه خطوط معرفی شده را به سازمان شهرداری‌ها اعلام می‌کنند تا برای این خطوط اوراق مشارکت تأمین شود.

وی یادآور شد: اوراق مشارکت «ضمین» اوراق دارد و بانک مرکزی نیز به عنوان متولی و امین اوراق فقط بر مبنای طرحی که برایش اوراق با مطالعه فنی و اقتصادی تعریف شده، اجازه هزینه کرد را صادر می کند. بنابراین شهرداری‌ها با ارسال مطالعه دقیق و تأیید آن از سوی استانداری‌ها از سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور درخواست اوراق مشارکت می‌کنند که صدور مجوز انتشار اوراق منوط به تأیید طرح توسط دفتر حمل و نقل و ترافیک سازمان شهرداری‌هاست.

مدیر کل حمل و نقل عمومی و ترافیک شهری سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، سومین کمک مالی وزارت کشور به شهرداری‌ها را اختصاص یارانه بلیت در حوزه بهره برداری اعلام کرد و یادآور شد: سالانه در احکام بودجه سنواتی دولت پاره‌ای بلیت اختصاص می‌دهد و برآورد سازمان شهرداری‌ها این است که برای جبران هزینه‌های مورد نیاز حوزه حمل و نقل از جمله متروی کلان شهرها، افزایش چشمگیر و چند برابری این اعتبارات باید در بودجه سنواتی منتظر قرار گیرد.

بابایی زاده تأکید کرد در مجموع سازمان شهرداری‌ها در ۴ بخش تأمین مستقیم ناوگان، اعتبارات بودجه‌های سنواتی، فشار اوراق مشارکت با تضمین ۵۰ درصدی دولت در بازپرداخت اصل و سود اوراق و پرداخت یارانه بلیت به متروهای کلان شهرها کمک می‌کند.

مدیر کل حمل و نقل سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور به تسهیلات این سازمان برای تأمین تجهیزات و اورهال واگن‌های مترو اشاره کرد و با بیان اینکه پس از بهره‌برداری خطوط مترو، اورهال واگن‌ها از عهده ما خارج بوده و دولت تکلیفی در این زمینه ندارد، یادآور شد: با این حال سعی کردیم از اعتبارات موجود برای اورهال اتوبوس‌ها و قطارهای مترو به شهرداری‌ها کمک کنیم.

به گفته وی، در شهرهای کوچک با توجه به اینکه عمر خطوط مترویی خیلی بالا نیست و سن قطارها هنوز به سن اورهال نرسیده‌اند، نیاز به تأمین تجهیزات و اورهال واگن‌های متروی این شهرها به نسبت تهران، ضروری نیست؛ اما در تهران این مسئله کاملاً جدی است و تعداد قابل توجهی قطار در تهران هستند که نیاز به اورهال دارند.

بابائی زاده همچنین به اورهال واگن‌هایی که در متروی کرج به صورت آزمایشی بهره برداری می‌شود، اشاره کرد و با بیان اینکه این واگن‌ها در دهه ۹۰ توسط وزارت کشور خریداری شده بودند و با توجه به اینکه خطوط کرج آماده بهره‌برداری نبود، چند سالی این قطارها در خطوط متروی تهران استفاده و پس از آن چند سالی دپو شده بودند، اظهار کرد: برای استفاده این واگن‌ها به دلیل گذشت زمان نیاز به اورهال بود که از کمک اعتبارات سازمان شهرداری‌ها استفاده شد.

مدیر کل حمل و نقل عمومی و ترافیک شهری سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در ادامه با اشاره به قرارداد جدید سازمان شهرداری‌ها با کنسرسیومی ایرانی-چینی برای تأمین ۲۸۰ دستگاه واگن مترو، تصریح کرد در کنار این قرارداد رایزنی با این شرکت برای تأمین بخش اعظمی از قطعات یدکی قطارهای موجود خطوط متروی تهران نیز صورت گرفت. در قالب این قرارداد، بخش اعظمی از قطعات یدکی واگن‌های مترو را می‌خریم، که این بخش از خود بهره بردار نیاز سنجی شده است.

وی با اشاره به اینکه قرارداد این ۲۸۰ دستگاه واگن مترو و تأمین قطعات یدکی واگن‌های قدیمی متروی تهران از شورای اقتصاد کشور مصوب گرفته شده است، اظهار کرد: اخیراً این مصوبه تصویب شده و در این قرارداد واگن‌ها از فرصت فاینانس برای متروی تهران برای تأمین قطعات یدکی واگن‌های موجود بابتخت استفاده کرده‌اند و شورای اقتصاد این پیشنهاد را پذیرفت تا قطعات یدکی بخش اعظمی از این واگن‌ها از سوی این کنسرسیوم تأمین شود.

بابائی زاده گفت: آن‌ماه‌ائم در تلاشیم تا قرارداد ۲۸۰ دستگاه واگن مترو که تأمین قطعات یدکی واگن‌های موجود متروی تهران را در بردارد، تا پایان سال فعال شده و ارسال بارت اول قطعات یدکی تا یک سال آینده صورت گیرد و برآورد ما این است که با این اقدام ۶۰ تا ۷۰ درصد نیاز قطعات یدکی موجود متروی تهران تأمین خواهد شد.

شهردار کرج:

پروژه بزرگراه شمالی از حالت بلاتکلیف به پروژه ای در مدار تکمیل تغییر یافته است

شهردار کرج گفت: پروژه بزرگراه شمالی در حالی امروز در مدار و مسیر تکمیل قرار گرفته و با سرعت مطلوب در حال انجام است که به صورت بلاتکلیف و با موقع و معارضین متعدد تحویل دوره ششم مدیریت شهری کرج شده بود اما اکنون خبری از موقع و مشکلات گذشته نیست.

به گزارش پیام آشنا، مهرداد کیانی در بازدید از روند تکمیل مسیرها و پل های بزرگراه شمالی، ضمن رصد آخرین اقدامات و عملکرد پیمانکار در جبهه های مختلف کاری، موارد را در جهت تسریع در امور متذکر شد و دستوراتی به منظور مانع زدایی و رفع موانع اجرایی این طرح زیرساختی را صادر نمود.

وی ادامه داد با اتمام عملیات عمرانی و اتصال بزرگراه شمالی به آزادراه تهران – قزوین، مشکل ترافیک در ورودی های کرج که معضلی چندین ساله و دیرین را ایجاد نموده، تا حد زیادی مرتفع می شود و خودروهایی که مقصد آنها سایر استانهای کشور می باشد را با میان بُر هدایت می نماید؛ ما برای این هدف مهم سرمایه گذاری عظیمی انجام داده ایم.

این مسئول با بیان اینکه پروژه در حد فاصل اراضی سپاه که سالها تعطیل و راکد بود، امروز با ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی در مدار پویایی قرار گرفته است، تصریح کرد: در حال حاضر پل B۰ با ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی و پل B۱ با ۶۵ درصد پیشرفت فیزیکی در حال تکمیل هستند که این مهم تا پایان امسال (و نهایتاً آبندای سال آینده) عملیاتی می شود؛ همچنین ادامه مسیر در اراضی دهکده تفریحی گردشگری یافتستان با سرعت در حال احداث است.

کیانی گفت: بر اساس داده های مهندسی ارزش، مثبت میزان بزرگراه شمالی بر ترافیک و آلودگی هوا و صرفه جویی در هزینه های سوخت به مراتب بیشتر از هزینه و سرمایه گذاری می باشد که برای ساخت آن صرف شده است. پروژه شهرداری کرج را به بلشگاه شهرداریهای صاحب پروژه های ملی اضافه کرد و برند این کلانشهر را ارتقاء بخشید؛ اکنون نگاه ما به ما متفاوت شده و دولت حمایت بیشتری از پروژه های ما دارد.

توزیع ۹ هزار تن آسفالت در بولوار خوارزمی حصارک

رئیس سازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری کرج از توزیع بیش از ۹ هزار تن آسفالت در بولوار خوارزمی خبرداد.

به گزارش پیام آشنا علی فروغی اظهار کرد: سیاست‌گذاری مجموعه مدیریت شهری بر آن است که با ادامه روند بهسازی روکش آسفالت معابر سطح شهر موجبات سهولت در تردد وسایل نقلیه و رضایتمندی شهروندان فراهم شود.

وی افزود: سازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری کرج با اجرای عملیات تراش و روکش مکانیزه آسفالت بولوار خوارزمی در دو لاین غربی و شرقی با صرف قریب به ۹ هزار تن آسفالت، گام مهمی را در راستای تحقق این سیاست برداشته شده و همچنان نیز ادامه دارد.

فروغی گفت: در ادامه بهسازی معابر منطقه ۶ شهرداری کرج، عملیات تراش و روکش آسفالت بلد کندرو بولوار باهنر با تناژ هزار و ۵۰۰ تن آسفالت توسط عوامل اجرایی سازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری کرج به اتمام رسیده است.

رئیس سازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری کرج گفت: نهضت آسفالت و ساماندهی معابر با حمایت‌های اعضای شورای شهر، شهردار کرج و معاون مالی و اقتصادی شهرداری کرج و با نظارت معاونت فنی و عمرانی شهرداری کرج، با جدّ اکیب فعال به صورت شبانه روزی در سطح معابر شهر پیگیری می‌شود.

فروغی گفت: با توجه به مساعد بودن شرایط جوی در فصل تابستان و اقدامات صورت گرفته به منظور به کارگیری پیمانکاران جدید حمل و پخش مکانیزه آسفالت، سعی می‌شود با تلاش شبانه روزی همکاران در حوزه آسفالت، نسبت به انجام کلیه دستورکارهای تراش و روکش معابر سطح مناطق ۱۰ گانه، اقدام مؤثر صورت پذیرد.

ایستگاه متروی امام حسین (ع) بازطراحی معماری می‌شود

شهردار منطقه ۷ تهران از بازطراحی معماری ایستگاه متروی امام حسین (ع) با بهره گیری از معماری اسلامی ایرانی، با رویکرد اختلاط کاربری هنری، فرهنگی و اقتصادی خبر داد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، نصراله آبادیان در توضیح بیشتر گفت: به دلیل نقش و تأثیر شکل ظاهری و همچنین معماری ایستگاه‌های شبکه مترو، تهران در زیبایی منظر شهری و همچنین القای حس شادابی و پویایی در مسافران این وسیله حمل و نقلی، در نظر داریم با برگزاری مسابقه و انتخاب یکی از طراح‌های پیشنهادی زمینه تغییر چهره شهری را فراهم کنیم.

وی خاطرنشان کرد: با توجه به موقعیت قرارگیری ایستگاه امام حسین (ع) در مجاورت بافت و مراکز جدید شهری، از نظر معماری و زیبایی‌شناسی طوری طراحی خواهد شد تا ضمن القای معماری اسلامی ایرانی، جلوه‌های مدرن و درخور توجه داشته باشد.

شهردار منطقه ۷ عنوان کرد: تغییر اصولی در شکل ظاهری و محتوای معماری ایستگاه‌های مترو، غیر از کمک به ارتقای کالبد و منظر شهری، در کاهش هزینه‌های ساخت و همچنین سهولت امر تعمیر و نگهداری ایستگاه ها در دوران بهره برداری نیز موثر است؛ ضمن اینکه به روزرسانی الزامات و توجه به مباحث پایه معماری، ارتقاء کیفیت فضاهای ایستگاهی و افزایش بهره وری را به همراه خواهد داشت.

بنا براعلام روابط عمومی شهرداری منطقه ۷، به گفته وی، امروزه در شهرهای بزرگ تونل‌های زیرزمینی که مترو نامیده می‌شوند، به عنوان یک شبکه ارتباطی آسان و بسرعت که فارغ از ترافیک حرکتی روی زمین هستند، شهروندان را با اتلاف وقت کمتری جابه‌جا می‌کنند که در عین حال مورد توجه روزافزون قرار گرفته‌اند، اما جدا از ساخت زیرزمینی مترو، ایستگاه‌ها با مدخل‌های ورودی این شبکه ارتباطی به عنوان نماد آن روی سطح شهر، اهمیت زیادی دارد و با تملک املاک اراضی پیرامونی این ایستگاه و آزادسازی زمین، زمینه این امر در این دوره مدیریت شهری فراهم شد.

دیدگاه

امیدوارم معماری من آزادی و استعداد خلاقانه مردم را به رسمیت شناخته باشد

برتراند گلدبرگ

متأسفم که ایده معماری راست‌گوشه و با خطوط صاف به خیابان‌های مستقیم [و طراحی شطرنجی و یکنواخت شهر] منتج شده است؛ به آنچه که پیت سیگر ساختمان‌های «فوطی کبریتی شبیه به هم» نامیده است. امیدوارم آنچه معماری من موفق به انجامش شده این باشد که به قدر کفایت آزادی و استعداد خلاقانه مردمی را که از آن استفاده می‌کنند به رسمیت شناخته باشد تا معماری خودشان را، فعالیت‌های خاص خود را، الگوی زندگی مخصوص خود را، جستجو برای کشف شیوه زندگی در فضا را ایجاد کنند و گسترش دهند. (در گفتگو با Betty L. Blum در سال ۱۹۹۲، منتشر شده توسط انستیتو هنر شیکاگو)

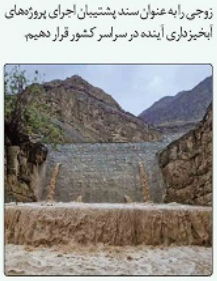
منبع: گفتار

محیط زیست

اثربخشی اجرای پروژه‌های آبخیزداری بر کاهش میزان رسوب و فرسایش خاک

رئیس سازمان منابع طبیعی با تاکید بر این که اعتبارات پروژه‌های پایش حوزه‌های آبخیز معرف و زوجی باید در سطح ملی پیش‌بینی شود، گفت: لازم است از دادههای استخراج‌شده از ایستگاه‌های پایش حوزه‌های آبخیز معرف و زوجی به عنوان اطلاعات مبنایی برای اجرای پروژه‌های آبخیزداری در نقاط مختلف کشور استفاده کنیم زیرا بهره‌مند شدن از این دادهها به افزایش اثربخشی اجرای پروژه‌های آبخیزداری در سطح کشور کمک می‌کند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا عباسعلی نوبخت در جلسه تبیین سیاست‌ها، برنامه‌ها و ارائه عملکرد معاونت آبخیزداری، امور مراتع و بیابان که با محوریت «بررسی وضعیت ایستگاه‌های معرف و زوجی» در سازمان منابع طبیعی برگزار شد، ضمن تقدیر از اقدامات انجام شده در زمینه پروژه‌های پایش حوزه‌های آبخیز معرف و زوجی در ۱۲ ایستگاه در سراسر کشور طی سه دهه گذشته اظهارکرد: استفاده صحیح از دادههای مطالعاتی پروژه‌های آبخیزداری از جمله دادههای استخراج شده از ایستگاه‌های پایش حوزه‌های آبخیز معرف و زوجی می‌تواند به همکاران سازمان منابع طبیعی کمک کند که در حین اجرای پروژه‌های آبخیزداری در نقاط مختلف کشور، بهترین عملکرد را داشته باشند.

رئیس سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور با بیان این که مطالعات انجام‌شده نشان می‌دهد که در مناطقی از کشورمان که پروژه‌های آبخیزداری اجرا شده، میزان رسوب و فرسایش خاک کاهش یافته است، گفت: آمارهایی که در زمینه میزان رسوب و فرسایش خاک ارائه می‌شود، عمدتا مربوط به ۹۰ میلیون هکتار از عرصه‌های کشور است که هنوز پروژه‌های آبخیزداری در آن‌ها اجرا نشده است و در آمارها نیز معمولا درصد رسوب یا درصد فرسایش خاک در این عرصه‌ها اعلام و همین مساله سبب می‌شود که در آمارهای جهانی، رتبه ایران در میزان رسوب و فرسایش خاک پایین بیاید.

وی تاکید کرد: اثربخشی اجرای پروژه‌های آبخیزداری در کاهش میزان رسوب و فرسایش خاک و بهبود وضعیت پوشش گیاهی در عرصه‌هایی که این پروژه‌ها اجرا شده است، در مطالعات کارشناسان سازمان و متخصصان حوزه منابع طبیعی در نقاط مختلف کشورمان کاملا ثابت شده است بنابراین باید مطالعات مربوط به بخش آبخیزداری از جمله پژوهش‌های انجام شده در زمینه پایش حوزه‌های آبخیز معرف و زوجی را به عنوان سند پشتیبان اجرای پروژه‌های آبخیزداری آینده در سراسر کشور قرار دهیم.