مسکن

الگوی فرمول یک: کارشکنی رقبای بازنده

در مسابقات فرمول یک، انتظار مرور وقتی خودروهای سریع‌تر می‌خواهند سبقت بگیرند، راننده‌گان کنده‌تر کنار بروند. اما برخی به‌سادگی تن به این کار نمی‌دهند.

این راننده‌ها ممکن است تا نقطه‌ای که زمان کمتری از دست بدهند، رقابت را ادامه دهند. اندکی دیرتر راه دهند تا رینگ خود را حفظ کنند. یا حتی راننده سریع‌تر را وادار کنند برای سبقت سخت‌تر تلاش کند. یک بازنده ناراضی ممکن است حتی پس از مشخص شدن نتیجه مسابقه، راه‌هایی برای ادامه رقابت بیابد. پژوهش جدیدی از «هنینگ، پیزونکا»، استاد مدیریت مدرسه وارتون، نشان می‌دهد که چرا برخی افراد نه‌تنها در فرمول یک، بلکه در حوزه‌های تجارت و سیاست نیز از پذیرش شکست در رقابت امتناع می‌کنند. این مطالعه که در مجله «علوم سازمانی» منتشر شده، نزدیک به یک دهه از مسابقات فرمول یک و بیش از ۷هزار دور مسابقه را مورد بررسی قرار داده است. یافته‌ها نشان می‌دهند دو عامل کلیدی «رقابت میان رانندگان» و «صنافع شخصی» در تصمیم راننده بازنده برای کنار رفتن یا نرفتن، نقش مهمی ایفا می‌کنند.

این مطالعه بـاور دیرینه‌ای که می‌گوید رقبا با رتبه پایین‌تر بطـور طبیعی برای رقبای برتر کنـار می‌روند را به چالش می‌کشد. در واقعیت، بازی با سوت پایان به آخر نمی‌رسد. این حقیقت تنها مختص رقابت پرشتاب فرمول یک نیست، بلکه در سیاست، تجارت و حتی زندگی روزمره نیز صدق می‌کند: جایی که رقابت و اقدامات استراتژیک تا مدت‌ها پس از اعلام برنده بازی ادامه دارد.

مساله اصلی، در یک کلمه، خود «رقابت» است. فرمول یک داستان نبردهای طولانی‌مدت میان راننده‌گانی است که سال‌هاست با یکدیگر در حال رقابت هستند. وقتی همان حریفان همیشگی بارها و بارها در لحظات حساس با هم رقابت می‌کنند، این نزاع دیگر با گذر از خط پایان به آخر نمی‌رسد. این رقابت‌ها به‌مرور به کینه‌های شـخصی ختم می‌شوند و احتمال اینکه در برابر شکست مقاومت کنند و به بازنده‌گانی بدعنق تبدیل شوند بیشتر و بیشتر می‌شود.

پیزونکا در گفت‌وگو با نشریه وارتون، می‌گوید: «هرچه رقابت طولانی‌تر شود، واقعا نمی‌خواهید تسلیم شوید. این باز سر پیچ واقعا نمی‌خواهید کنار بروید. چون کنار رفتن یعنی آن شخص برنده اسـت و من بازنده‌ام» این دو جمله خلاصه تحقیقات پیزونکا در این مطالعه است. پیزونکا در این مقاله که با کمک همکارانش نوشته، نشـان می‌دهد رانندگانی که در گذشته رقابت‌های تنگاتنگ با یکدیگر داشته‌اند، هنگام سبقت‌گیری به‌مراتب کمتر به هم‌راه می‌دهند.

به عنوان مثال، می‌توان به رقابت میان «مکس ورسـتـپن» (ردبول ریسینگ) و «جورج راسل» (مرسدس-ای‌ام‌جی) اشاره کرد که در سال ۲۰۲۴ پس از برخوردی در قطر شدت گرفت و راسل، ورستپن را به رفتار خطرناک متهم کرد. تنش میان آن دو با امتناع راسل از آشتی و انتقاد ورستپن از قوانین جدید فرمول یک تا سال ۲۰۲۵ ادامه یافت.

زندگی همین است. رقابت همیشه در پیست باقی نمی‌ماند. اگر دو راننده خارج از پیست نیز با هم رقابت داشته باشند که ممکن است به‌دلیل اسپانسرهای مختلف، جلب توجه رسانه‌ها یا حتی کینه‌های شخصی باشد. آتش آن به مسابقه منتقل می‌شود و احتمال مقاومت آنها برای راه دادن به هم را افزایش می‌دهد. پیزونکا توضیح می‌دهد در این مطالعه آنها فعالیت آنلاین و محبوبیت اینترنتی رانندگان را نیز مورد بررسی قرار داده‌اند. نتیجه‌ای که ممکن است رانندگان، نه‌تنها برای پیروزی در پیست، بلکه برای جلب توجه مخاطبان آنلاین نیز با هم رقابت داشته باشند و به این ترتیب کمتر به حریف راه عبور دهند.

گاهی نیز آنها با هر سـبقت مانند یک موقعیت استراتژیک برخورد می‌کنند. یک راننده ممکن اسـت مانع از سـبقت گرفتن خودرویی شود. چرا که پیشی گرفتن این خودرو به معنای بهم ریختن معادلات راننده با حریف اصلی خود است. اگر رانندهای درگیر رقابتی تنگاتنگ با حریف مشخصی باشد، تسلیم‌زودهنگام در برابر دیگری می‌تواند به معنای واقعی کلمه در مسـابقه برای او جبران‌ناپذیر باشد. از سوی دیگر، ممکن است راننده برای کمک به هم‌تیمی‌اش از کنار رفتن خودداری کند. با کند کردن خودروی سریع‌تر، آنها می‌توانند کار را برای رقیب سخت‌تر کنند و به هم‌تیمی خود فرصت برتری دهند.

پیزونکا می‌گوید: «سبقت از راننده‌ای که هم‌تیمی او موقعیت خوبی در مسـابقه دارد دشوارتر است. چراکه او به راحتی به شما اجازه عبور نمی‌دهد.» همین اتفاق در سیاسـت، کسب و کار و دیگر رقابت‌ها رخ می‌دهد به سیاستمداری فکر کنید که در انتخابات شکست خورده، اما از پذیرش شکست امتناع می‌کند و با چالش‌های قانونی مبارزه را ادامه می‌دهد. یا مدیر اجرایی که ارتقا نمی‌یابد و به‌جای حمایت از مدیر جدید، در پشـت صحنه کار را برای او دشوارتر می‌کند. در هر دو مورد، آنها حرکتی حساب‌شده انجام می‌دهند؛ باخت در یک دور به معنای تسلیم در مبارزه بزرگ‌تر نیست.

یافته‌های مطالعه پیزونکا یک فرض بزرگ را به چالش می‌کشد: اینکه وقتی کسی به‌وضوح شکست می‌خورد، آن را می‌پذیرد و مطابق آن عمل می‌کند. در حقیقت، رقابت با پایان مسابقه متوقف نمی‌شـود. بازی همچنان ادامه دارد و دیگر حتی در چارچوب قوانین نیست. پیزونکا در توضیح دشواری کار مدیران می‌گوید آنها مانند طراحان مسابقات هستند. زیردستان، دائم در حال رقابت با یکدیگر بودند و مدیران باید اطمینان حاصل کنند که آنها به این بازی ادامه خواهند داد.

هیچ مدیـری از توقف همکاری با نیروی کار خود سـودی نمی‌بـرد. بازی با بردگان و بازنـدگان جدید باید در جریان باشد. در فرمول یک، راه نداشت. یک سرپیچی آشکار در جریان مسابقه است. وقتی خودروی کندتر کنار نمی‌رود، رانندگان از طریق بی‌سیم خشم خود را نشان می‌دهند. در طرفی مدیران تیم‌ها برای کند کردن رقبا نقشه می‌کشند و در طرف دیگر مقامات با جریمه مداخله می‌کنند. اما خارج از پیست مسابقه، این رفتار به راحتی به چشم نمی‌آید و اغلب آسیب بیشتری هم به همراه دارد. وقتی رقبا قوانین را نمی‌پذیرند، وقتی باخت به کنار رفتن منجر نمی‌شود، مبارزه برای منافع شخصی آغاز می‌شود. برای کسانی که به بازی منصفانه اهمیت می‌دهند، این مطالعه سوال مهمی را مطرح می‌کند.

اگر رقابت به اندازه‌ای شـدید و استراتژی بازی به اندازه کافی قوی باشد که بتوان در برابر قبول شکست مقاومت کرد، آیا قوانین قدرت لازم برای حفظ نظم بازی را خواهند داشـت؟ مدیریت رقابت یعنی پذیرش این که بازنده ناراضی ممکن است پایان مسابقه را نپذیرد. پیزونکا می‌گوید مدیران وظیفه دارند به نحوی با برنده همکاری شـدید یا وقار پیروز شوند و همچنین به بازنده اطمینان خاطر دهند که پایان یک مسابقه به معنای آغاز مسابقه بعدی است.

مترجم: فاطمه زارع پور نبیل
منبع: Knowledge Wharton

عملکرد ۱۱ ماهه دولت چهاردهم در نهضت ملی مسکن و جوانی جمعیت تشریح شد؛

شتاب ساخت و ساز و تخصیص زمین در طرح‌های مسکن و جوانی جمعیت

گزارش عملکرد حوزه مسـکن و جوانی جمعیت نشان از رشد نسـبی شـاخص های ساخت و ساز در ۱۱ ماهه نخست دولت چهاردهم دارد و همچنین طی اجرای طرح نهضت ملی مسـکن بیش از ۴۰ هزار واحد حمایتی شـهری تکمیل و حـدود ۶۱ هزار واحد زمین به خانواده های مشمول جوانی جمعیت واگذار شده است.

به گزارش پیام آشنا، به دنبال دسـتور وزیر راه و شهرسازی مبنی بر ارایه آمار و عملکرد اجرای طرح نهضت ملی مسکن و واگذاری اراضی به طرح جوانی جمعیت، معاونت مسکن و ساختمان، گزارشی از عملکرد یک ساله را در حوزه نهضت ملی مسکن و جوانی جمعیت منتشـر کـرد. در این گزارش، عملکـرد پروژه های حمایتی بـر روی اراضی ۹۹ ساله،وضعیت تسـهیلات بانکی، تسـهیلات خودمالک روستایی، و واگذاری زمین در قالب قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت تا پایان تیر ۱۴۰۴ تشریح شده است.

بر اساس این گزارش، تعداد متقاضیان موثر پروژه های حمایتی بر روی اراضی ۹۹ ساله در تاریخ ۳۱ شـهریور ۱۴۰۳ معادل ۸۱۰ هزار و ۸۲۸ نفر بوده اسـت. این تعداد در پایان تیر امسال و در ۱۱ ماه دولت چهاردهم به ۸۵۷ هزار و ۹۹۴ نفر رسید.

در سـایر شاخص ها نیز بهبودهایی مشاهده شده است. در بخش تعداد متقاضیان تخصیص پروژه از ۴۷۳ هزار و ۳۶۲ نفـر به ۸۰۵ هزار و ۳۷۲ واحد، در تعداد واحدهای دارای قرارداد مشارکت مدنی از ۳۶۲ هزار و ۹۴۰ واحد به ۴۷۲ هزار و ۲۳۰ واحد، در تعداد واحدهای دارای پروانه ساختمانی از ۴۹۱ هـزار و ۵۲۲ واحد به ۶۷۱ هـزار و ۸۶۰ واحد، در تعداد واحدهای شروع شـده از ۵۳۸ هزار و ۱۸۳ واحد به ۶۳۰ هـزار و ۹ واحد، در تعداد واحدهای اتمام فونداسیون از ۳۸۴ هزار و ۸۱۰ واحد به ۴۸۲ هزار و ۸۵۶ واحد و در تعداد واحدهای اتمام یافته از ۲۱ هـزار و ۳۰۹ واحد به ۴۰ هزار و ۲۰۱ واحد رسیدیم.

در بخش تسـهیلات پرداختی قانون جهش تولید مسـکن آمار به دسـت آمده از سامانه طرح های حمایتی مسکن نشان می‌دهد از تعداد یک میلیون و ۸۳۰ هزار و ۷۸۶ واحد معرفی شده به بانک، یک میلیون و ۹۵ هزار و ۹۳۵ واحد انعقاد قرارداد شدند و تعداد ۷۳۴ هزار و ۸۵۱ واحد در صف انتظار برای دریافت تسـهیلات قرار دارند. مبلغ کل قراردادهای منعقد شده تاکنون ۴۰۶ هزار و ۳۷۸ میلیارد تومان و مبلغ پرداخت شده نیز معادل ۲۴۸ هزار و ۱۶۴ میلیارد تومان گزارش شده است.

در خصوص تسـهیلات ودیعه مسکن نیز از تاریخ ۱۶ اردیبهشت امسال (۱۴۰۴) تعداد ۷۴۹ هزار و ۱۹ نفر ثبت‌نام کردند که از این تعداد، ۴۶۷ هزار و ۶۴۳ متقاضی واجد شرایط به بانک معرفی شدند و تاکنون بانک های عامل به ۷۲ هزار و ۸۷ نفر معادل ۱۳ هزار و ۵۲۲ میلیارد تومان تسـهیلات ودیعه مسکن پرداخت کردند.

در پروژه های حمایتی ۹۹ سـاله شهری، عملکرد بانک ها در انعقاد قرارداد ۵۳.۴ درصد است.

در بخش خودمالک روسـتایی، تعـداد واحدهای دارای قرارداد مشـارکت مدنـی در ابتدای دولت چهاردهـم ۳۰۰ هـزار و ۳۷۲ واحد بود که بعد از ۱۱ ماه دولت چهاردهم ایـن رقم به ۳۸۸ هزار و ۷۴ واحد افزایش یافت. همچنین مبلغ تسهیلات پرداختـی از ۵۳ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان به ۶۶ هزار و ۷۸۹ میلیارد تومان رسیده است.

در بخش اجرای قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت در مجموع بـه ۶۱ هزار و ۵۳۰ متقاضی زمین اختصاص یافته اسـت که از این تعداد، ۲۱ هزار و ۷۴۹ تخصیص معـادل ۳۵.۵ درصد آن در ۱۱ ماه دولت چهاردهم محقق شده است.

رئیس شورای شهر کرج:

رفع مشکلات مناطق کم‌برخوردار ادامه دارد

رئیس شورای اسلامی شهر کرج گفت: با پل گذاری و سیاست‌گذاری منناسب گام‌های مؤثری برای رفع مشکلات مناطق کم‌برخوردار برداشته شده است. اما هنوز راه طولانی در پیش داریم.

به گزارش پیام آشـنا، در آیینی که با حضور رئیس شورای اسلامی شهر کرج و جمعی از اعضای شورای اسلامی شهر کرج و مسئولان محلی برگزار شد، سرای محله الغدیر، تعریض بلوار ارم و بوستان سـروغاز ۳ در بلوار شـهید پاکدل به بهره‌برداری رسید.

رئیس شورای اسلامی شهر کرج در این مراسم با اشاره به سیاست‌گذاری‌ها و اقدامات صورت گرفته در سال‌های گذشته اظهار کرد: مناطق را به دقت بررسـی کردیم و با پل‌گذاری و سیاست‌گذاری مناسـب، گام‌های مؤثری برای رفع مشکلات مناطق کم‌برخوردار برداشته شده است اما هنوز راه طولانی در پیش داریم.

وی افزود: این دومین یا سومین افتتاح رسمی در منطقه اسـت و پروژه‌های بیشـتری در این نقطه در حال اجراسـت که به زودی شاهد بهره‌برداری آنها خواهیم بود. این اقدامات تا حدی توانسته‌اند مشکلات منطقه و شهر را کاهش دهند.

محمدی ضمـن قدردانـی از تلاش‌های حجت الاسـلام رضایی، امام جمعه و سرهنگ فرمانی، مسـئول منطقه، بر اهمیت اسـتمرار پیگیری مشکلات تاکید کرد و گفت: مسئولیت در مناطق حاشیه‌ای و مرکزی بسیار سنگین است و باید با تمام توان برای بهبود شرایط تلاش کنیم.

رئیس شورای اسلامی شهر کرج به بحران ناترازی انرژی اشاره کرد و یادآور شد: هزینه‌های نگهداری فضای سبز کاملاً موردیدر شرایط بحران انرژی بالا رفته و ضروری است این فضا به شکلی بهینه در اختیار مردم قرار گیرد.

وی در ادامه به همکاری دستگاه‌های مرتبط اشاره کرد و افزود: مدیریت شـهری و ادارات آب و برق در تلاش هسـتند با احداث منابـع ذخیره آب، تعویض چراغ‌های کم‌مصرف و بهره‌گیری از انرژی خورشیدی، بحران آب و برق را مدیریت کنند.

محمدی ضمن تشکر از همراهی رسانه‌ها، نیروهای انتظامی و راهور، خاطرنشان کرد: تعریض خیابان چهارم و تکمیل آسفالت بلوار ارم از مطالبات مردمی بود که به انجام رسید و پروژه‌های کاخ مورادید نیز در آینده نزدیک به بهره‌برداری خواهد رسید.

در پایان این مراسم اعضای شورای شهر با حضور در مقبره شهدای گمنام، سهرابیه و مقام رفیع شهدای انقلاب، دفاع مقدس و جنگ ۱۲ روزه علیه رژیم صهیونیستی ادای احترام کردند.

راه‌اندازی تالار تهاتر شهرداری کرج تلاشی در مسیر شفافیت و کارایی بیشتر

مدیر کل تشخیص و وصول درآمد شهرداری کرج گفت: در عصری که کاهش نقدینگی به یکی از چالش‌های اصلی شهرداری کرج با رونمایی از سـامانه نوین "تالار تهاتر" گامی بلند و نوآورانه در مسیر ایجاد شفافیت مالی، تسهیل تسویه حسـابها و افزایش کارایی درآمدهای خود برداشته است.

به گزارش پیام آشـنا، علی خدابنده‌لو، در جلسـه آماده‌سازی سامانه جدید تهاتر، با اشاره به اهمیت تهاتر به عنوان یکی از ابزارهای کلیدی وصول درآمد، اظهار کرد: در شرایطی که با کمبود نقدینگی مواجه هستیم، موضوع تهاتر به شکلی شفاف و قابل دفاع، اهمیت دوچندان پیدا می‌کند.

وی افزود: سامانه قبلی با وجود داشتن نقاط قوت، دارای ضعف‌هایی بود که پس از برگزاری جلسات کارشناسی زیاد و بر اساس مصوبه شورای اسلامی شهر، اصلاحات لازم در قالب "تالار تهاتر" اعمال شد تا خدماتی کاملاً غیرحضوری و بهینه به شهروندان ارائه شود.

مدیر کل تشخیص و وصول درآمد شهرداری کرج با تشریح مراحل مختلف جلب توجه رسانه‌ها یا حتی کینه‌های شخصی باشد. آتش آن به مسابقه منتقل می‌شود و احتمال مقاومت آنها برای راه دادن به هم را افزایش می‌دهد. پیزونکا توضیح می‌دهد در این مطالعه آنها فعالیت آنلاین و محبوبیت اینترنتی رانندگان را نیز مورد بررسی قرار داده‌اند. نتیجه‌ای که ممکن است رانندگان، نه‌تنها برای پیروزی در پیست، بلکه برای جلب توجه مخاطبان آنلاین نیز با هم رقابت داشته باشند و به این ترتیب کمتر به حریف راه عبور دهند.

گاهی نیز آنها با هر سـبقت مانند یک موقعیت استراتژیک برخورد می‌کنند. یک راننده ممکن اسـت مانع از سـبقت گرفتن خودرویی شود. چرا که پیشی گرفتن این خودرو به معنای بهم ریختن معادلات راننده با حریف اصلی خود است. اگر رانندهای درگیر رقابتی تنگاتنگ با حریف مشخصی باشد، تسلیم‌زودهنگام در برابر دیگری می‌تواند به معنای واقعی کلمه در مسـابقه برای او جبران‌ناپذیر باشد. از سوی دیگر، ممکن است راننده برای کمک به هم‌تیمی‌اش از کنار رفتن خودداری کند. با کند کردن خودروی سریع‌تر، آنها می‌توانند کار را برای رقیب سخت‌تر کنند و به هم‌تیمی خود فرصت برتری دهند.

پیزونکا می‌گوید: «سبقت از راننده‌ای که هم‌تیمی او موقعیت خوبی در مسـابقه دارد دشوارتر است. چراکه او به راحتی به شما اجازه عبور نمی‌دهد.» همین اتفاق در سیاسـت، کسب و کار و دیگر رقابت‌ها رخ می‌دهد به سیاستمداری فکر کنید که در انتخابات شکست خورده، اما از پذیرش شکست امتناع می‌کند و با چالش‌های قانونی مبارزه را ادامه می‌دهد. یا مدیر اجرایی که ارتقا نمی‌یابد و به‌جای حمایت از مدیر جدید، در پشـت صحنه کار را برای او دشوارتر می‌کند. در هر دو مورد، آنها حرکتی حساب‌شده انجام می‌دهند؛ باخت در یک دور به معنای تسلیم در مبارزه بزرگ‌تر نیست.

یافته‌های مطالعه پیزونکا یک فرض بزرگ را به چالش می‌کشد: اینکه وقتی کسی به‌وضوح شکست می‌خورد، آن را می‌پذیرد و مطابق آن عمل می‌کند. در حقیقت، رقابت با پایان مسابقه متوقف نمی‌شـود. بازی همچنان ادامه دارد و دیگر حتی در چارچوب قوانین نیست. پیزونکا در توضیح دشواری کار مدیران می‌گوید آنها مانند طراحان مسابقات هستند. زیردستان، دائم در حال رقابت با یکدیگر بودند و مدیران باید اطمینان حاصل کنند که آنها به این بازی ادامه خواهند داد.

هیچ مدیـری از توقف همکاری با نیروی کار خود سـودی نمی‌بـرد. بازی با بردگان و بازنـدگان جدید باید در جریان باشد. در فرمول یک، راه نداشت. یک سرپیچی آشکار در جریان مسابقه است. وقتی خودروی کندتر کنار نمی‌رود، رانندگان از طریق بی‌سیم خشم خود را نشان می‌دهند. در طرفی مدیران تیم‌ها برای کند کردن رقبا نقشه می‌کشند و در طرف دیگر مقامات با جریمه مداخله می‌کنند. اما خارج از پیست مسابقه، این رفتار به راحتی به چشم نمی‌آید و اغلب آسیب بیشتری هم به همراه دارد. وقتی رقبا قوانین را نمی‌پذیرند، وقتی باخت به کنار رفتن منجر نمی‌شود، مبارزه برای منافع شخصی آغاز می‌شود. برای کسانی که به بازی منصفانه اهمیت می‌دهند، این مطالعه سوال مهمی را مطرح می‌کند.

اگر رقابت به اندازه‌ای شـدید و استراتژی بازی به اندازه کافی قوی باشد که بتوان در برابر قبول شکست مقاومت کرد، آیا قوانین قدرت لازم برای حفظ نظم بازی را خواهند داشـت؟ مدیریت رقابت یعنی پذیرش این که بازنده ناراضی ممکن است پایان مسابقه را نپذیرد. پیزونکا می‌گوید مدیران وظیفه دارند به نحوی با برنده همکاری شـدید یا وقار پیروز شوند و همچنین به بازنده اطمینان خاطر دهند که پایان یک مسابقه به معنای آغاز مسابقه بعدی است.

رضایت‌مندی شـهروندان و نهادینه‌سـازی شفافیت در عملکرد شهرداری، مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

خدابنده‌لو، راه‌انـدازی "تالار تهاتر" در چارچوب حرکت شهرداری کرج به سوی استقرار کامل دولت الکترونیک و ارائه خدمات هوشمند به شهروندان را قابل ارزیابی دانست و گفت: این سـامانه به عنوان نمادی از رویکرد مدیریت شهری در استفاده از فناوری برای حل مشکلات، افزایش برجسته‌ترین ویژگی‌های این سامانه را الکترونیکی شدن کامل فرآیند دریافت دسـتور تهاتر دانست و گفت: این امر نه تنها به حذف مراجعات حضوری و کاهش بروکراسی اداری می‌انجامد، بلکه با ثبت تمام مراحل در سیسـتم یکپارچه، به شفافیت و قابلیت رصد فرآیندها کمک شایانی می‌کند.

وی اضافه کرد: الکترونیک شدن فرآیند دریافت دسـتور تهاتر، قابلیت مقایسـه و انتخاب پسـتانگار و بدهکار، تسـهیل شناسایی بدهکاران و پسـتانگاران، حفظ امنیت اطلاعات و حریم بدهکاران و پسـتانگاران، معرفی اموال قابل تهاتر و تولید رسـید الکترونیک تهاتر با امضا، مجموعه‌ای از قابلیت‌های متحصر به فرد سامانه جدید تهاتر است.

خدابنده‌لو، راه‌انـدازی "تالار تهاتر" در چارچوب حرکت شهرداری کرج به سوی استقرار کامل دولت الکترونیک و ارائه خدمات هوشمند به شهروندان را قابل ارزیابی دانست و گفت: این سـامانه به عنوان نمادی از رویکرد مدیریت شهری در استفاده از فناوری برای حل مشکلات، افزایش

جلسه پایش پروژه‌های حمایتی مسکن برگزار شد؛

بررسی عملکرد استان‌ها در طرح‌های حمایتی مسکن

جلسـه پایش پروژه های حمایتی مسـکن با حضور معاون مسـکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی برگزار و در این نشسـت بر هم‌افزایی میان دستگاه‌های اجرایی و نظارت دقیق‌تر برای تسریع در روند احداث واحدها تاکیدشد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، با هدف نظارت مسـتمر بر پروژه‌های طرح مسـکن ملی، جلسـه‌ای به ریاست حبیب‌اله طاهرخانی معاون مسـکن و سـاختمان وزیر راه و شهرسازی و با حضـور معاونان وزیر و مدیران کل راه و شهرسـازی اسـتان‌ها و همچنین مدیران عامل شهرهای جدید برگزار شد.

در این نشسـت، معاون مسـکن ضمن ارائه گزارش و بررسی عملکرد اسـتان ها در طرح های حمایتی مسـکن، اعلام کرد: با هدف افزایش شفافیت و تسریع در تصمیم‌گیری، جلسات هماهنگی با مدیران مربوطه به صورت هفتگی و هر دو هفته یک‌بار برگزار خواهد شد تا وضعیت پروژه‌ها در بازه‌های زمانی کوتاه‌تری رصد و بررسی شود.

معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی با اشاره به محورهای اصلـی این پیگیری‌ها، افزود: پروژه‌های فعال، طرح‌هایی که قرارداد مشـارکت مدنی دارند و همچنین پروژه‌هایی که نیازمند تأمین زیرساخت‌ها و خدمات شهری هسـتند، بصورت دقیق بررسی و در صورت لزوم تصمیمات لازم برای رفع موانع آنها اتخاذ می‌شود.

معاون وزیر راه و شهرسـازی همچنین از شناسایی حدود ۴۰ پروژه معضل‌دار در سطح کشور خبر داد و گفت: این پروژه‌ها به دلایلی نظیر زمان‌بر شدن اجرا، مواجهه با ممانعت‌ها، ضعف پیمانکار یا تأخیر در تأمین مالی، با چالش مواجه شده‌اند. به همین منظور، برای این پروژه‌ها مدیر مشخصی تعیین شده و روند پیگیری آنها به‌صورت ویژه، دنبال خواهد شد تا با رفع موانع، سرعت ساخت نیز افزایش یابد.

طاهرخانـی در پایان با تأکید بـر پیگیری‌های ویژه وزارتخانـه، ابراز امیـدواری کرد: بـا هم‌افزایی میان دسـتگاه‌های اجرایی و نظارت دقیق‌تر، روند احداث واحدهای مسـکونی در طرح مسـکن ملی با شتاب بیشتری پیش برود.

تهران می‌تواند تا هزار و ۷۰ واگن چینی خریداری کند

رئیس شـورای اسلامی شهر تهران با بیان اینکه مسیر پیش آمده برای واگن‌های وارداتی متیت اسـت، گفت: نامه‌نگاری‌هـای اخیر در مورد تایید وزارت کشـور به عنوان صاحب کار و خریدار اصلی باید انجام شود و اتفاق جدیدی نیست. اگر ارز تامین شـود تهران می‌تواند تا هزار و ۷۰ واگن خریداری کند.

به گزارش پیام آشـنا به نقل از همشهری آنلاین، مهدی چمران در حاشیه سـیصد و چهل و ششمین جلسه شورای اسلامی شهر تهران در جمع خبرنگاران با بیان اینکه امروز تعدادی از پرونده یافت بررسی خواهد شد، اظهار کرد: گزارشی از سازمان املاک و مستغلات شهرداری در جلسـه امروز ارائه می‌شود. گزارش مالی فروردین و اردیبهشت نیز توسط خزانه‌دار قرائت خواهد شد.

وی با بیان اینکه هرگاه اسـم واگن‌ها آمده بنده هم با بیم و هم با امید صحبت کردم. یادآور شد: مسیری که پیش آمده متیت است و امیدواریم واگن‌ها را بر اساس قول‌هایی که داده شده، تحویل بگیریم. نامه‌نگاری‌های اخیر در مورد تایید وزارت کشـور به عنوان صاحب کار و خریدار اصلی باید انجام شود و اتفاق جدیدی نیست. اگر ارز تامین شـود تهران می‌تواند تا هزار و ۷۰ واگن خریداری کند.

چمران گفت: در ابتدا سـه رام قطار دی‌صاد ورود خواهد شد و مابقی آن در واگن‌سـازی تهران مونتاژ می‌شود. بخشـی از قطارها در چین و اتاق و سـایر ملزومات در تهران برنامه‌ریزی و ساخته می‌شود. البته یک رام قطار نیز امسال به مترو تحویل داده خواهد شد.

رئیس شورای شهر تهران با بیان اینکه شتاب‌ساخته فنی سـاختمان‌ها از دوره گذشته اجرایی نشد، تصریح کرد: این مصوبه، مصوبه خوبی بود و می‌خواهیم مجدداً آن را پیگیری کنیم. شهردار‌ان متاطق صورت جلسـه‌ای در این زمینه داشتند؛ چراکه نه تنها شهرداری مناطق بلکه شورا هم نمی‌تواند قانونی در حوزه شهرسازی وضع کند و باید در شورای عالی معماری و شهرسازی و کمیسیون ماده پنج قانون وضع شود.

وی با تاکید بر اینکه شهرداری تکلیف قانونی در زمینه آب ندارد، یادآور شد: شـهرداری به دلیل جایگاه خود در شـهر قطعاً و یقیناً تکالیفی دارد که به شدت دنبال خواهد کرد. در جلسـه آینده مدیرعامل سازمان فضای سبز توضیح مفصلی درخصوص مصرف آب برای آبیاری فضای سبز ارائه خواهد داد.

وی درخصوص دعوت از وزیر نیرو به صحن شورا افزود: شاید وزیر نیرو حرف جدیدی نداشته که به شورا بیاید اما شهردار و وزیر نیرو تفاهمی داشتند که از پساب موجود استفاده شود. شـهردار تهران از این تفاهم نامه بسـیار رضایت داشت و امیدواریم همین گونه باشد.

چمران در مورد حریم تهران نیز گفت: برای کلانشـهر یا ابرشهری مثل تهران حریم قائل نیسـتند. یک قانون سـه بند و تبصره‌ای چند سال پیش تصویب شده بود که مجلس هفته گذشته جلسه‌ای داشت که این قانون اصلاح شود. افرادی در وزارت کشور بودند که ندانسته کارهایی کردند که شهرها را با هم درگیر کردند. این کار زشتی است و ما با فرماندار‌ان شهرهای اطراف صحبت کردیم و آنها هم افراد دلسوز و عاقلی هستند و پذیرفتند. می‌خواهیم این موضـوع را در مجلس دنبال کنیم که موضوع حریم تهران در مجلس حل شود.

رئیس شـورای شـهر تهران با بیان اینکه برای شرایط بحرانی دو صفحه مصوبه داشـتیم که اصلاحاتی در آن صورت گرفت که شهرها را با هم درگیر کردند. از دو میلیون پلاک تهران ۵۰ درصد تراکم دریافت می‌کنند که بتوانند خانه‌های خود را بازسازی کنند یا مالکان ملک خود را می‌سازند یا به شهرداری اعلام می‌کنند که این ساخت و ساز با کمک سازندگان صورت بگیرد.

دیدگاه

ما با شهرمان به مثابه یک جسد رفتار کرده‌ایم

سید محسن حبیبی

ما با نوعی انقطاع تاریخی روبه‌رو هستیم. از جایی بریدیم و از جای دیگری شـروع کردیم. به نظر من اندیشـه‌ی ایران‌شهری یعنی بازگشت به خود. رادیو تلویزیون را باز کنید؛ ببینید چه‌قدر دربارهی این بازگشت به خود بحث می‌شـود. همه‌اش یـک الگو پیش رویمان اسـت. ما با شهرمان به مثابه یک جسد رفتار کرده‌ایم؛ یعنی من به عنوان شهرساز، شهرم را کالبدشکافی می‌کنم. مثلاً پزشک قانونی هم پزشک اسـت و مدرک دارد، اما فرق کارش، کالبدشکافی یا جراحی کجاسـت؟ در جراحی یک تیم حواسش هست که مریض زنده باقی بماند. جراح چاقو را که می‌زند حواسش هست عضو دیگری را نبُرد. ولی شهر ما را ببینید؛ پروژه‌ها نوب شهر را ببرد، چون یادمان رفت شهر موجودی بی‌جان نیست.

یک روز دوسـتی مثل جالبی زد. گفت پزشـک از اتاق عمل بیرون آمد، از او سوال کردند که چه‌طور بود؟ گفت جراحی موفقیت‌آمیز بود، ولی بیمار مُرد! شـهر ما مرده اسـت. هر چند شهرسازان من خوب عمل کرده باشند. (در گفت‌وگوی منتشر شده در نشریه‌ی راه ابریشم، شماره ۳، سال ۱۳۹۴)

منبع: گفتار

محیط زیست

چرا شب‌های تهران گرم است؟

رئیس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی با اشاره به اثرگذاری ساختار شهری بر افزایش میانگین دما، چرایی گرمای شبانگاهی تهران را تشریح کرد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، احد وظیفه با اشاره به وضعیت دمای تهران در تابستان امسال، از روند افزایشی کمینه و بیشـینه دما در این شهر خبر داد و گفت: هر دو شاخص کمینه و بیشینه دما در تهران روند صعودی داشته است. با این حال جالب است که افزایش دمای کمینه سریع‌تر از دمای بیشینه بوده است.

وی ادامه داد: اگر چه میانگین دمای جهانی افزایش پیدا کرده است اما دمای شهر تهران علاوه بر تأثیرپذیری از روند جهانی، از تغییر ساختار شهری نیز اثرپذیرفته است؛ افزایش مساحت شهر، افزایش ارتفاع ساختمان‌ها، استفاده از نماهای شیشه‌ای و افزایش سطوح بتنی و... از جمله این تغییرات است.

وظیفه تصریح کرد: این تغییرات موجب جذب بیشتر انرژی خورشیدی می‌شود در همین راستا هنگام شب، آزاد شدن این مقدار از انرژی خورشیدی، از بازگشت دما به روال سابق جلوگیری می‌کند؛ در حقیقت دمای شب به حالت طبیعی برنمی‌گردد.

وظیفه ادامه داد: اگر در چهار دهه گذشته دمای روز تهران به عنوان مثال به ۳۸ درجه بود، دمای طی شـب تا حدود ۲۲ درجه می‌رسید؛ حالا اما با توجه به گسترش سطح شهر، دمای شب حدود یک تا دو درجه نسبت به گذشته افزایش یافته اسـت که می‌توان گفت نرخ افزایش دمای کمینه از دمای بیشینه بوده است.

به گفته وی در این شـرایط به اصطلاح گفته می‌شود که «تعداد شب‌های حار»ی زیاد شده.

وظیفه ضمن توضیح «بی‌هنجاری دمایی» نیز گفت: وضعیتی که در آن شرایط دمایی از حالت معمول فاصله گرفته باشد، بی‌هنجاری دما نامیده می‌شـود؛ در حال حاضر تمام نقاط کشـور از جمله تهران، با بی‌هنجاری دمایی و افزایش دما نسبت به هنجارهای بلندمدت مواجه بوده است؛ باید گفت تغییرات دما در منطقه خاورمیانه و بسـیاری از کشورهای دنیا دارای روند صعودی اسـت و متوسط دما در تمامی فصول افزایش یافته است.

رییس مرکز اقلیم و مدیریت بحران خشـکسـالی سازمان هواشناسی کشور، افزود: اگرچه برخی سال‌ها نیز دما پایین‌تر از معمول نیز بوده، اما روند کلی تغییرات دما صعودی اسـت.

وی با اشـاره به شاخص بی‌هنجاری دما در گفت: نرخ رشد دمای میانگین در هر دهه حدود ۰.۴ درجه سـلیسوس بوده است؛ البته در دهه‌های اخیر نرخ رشد با سرعت بیشتری در حال افزایش است.

وی با بیان اینکه الگوی افزایش نرخ رشـد دمای میانگین، کم‌وبیش در دیگر نقاط جهان نیز دیده می‌شود، افزود: نرخ رشد در دهه‌های نزدیک به حدود نیم درجه رسیده و این در حالیست که این مقدار در دهه‌های دورتر حدود ۰.۳ درجه بوده است.

رئیس مرکز ملی اقلیم و م