کسب و کار

آیا تردید پس از اعلام استعفا طبیعی است؟

مشاور عزیز:

هفته پیش به محل کارم اطلاع دادم که قصد استعفا دارم. شرکتمان نسبت به شرکتی که قصد رفتن به آنجا را دارم بیشتر کوچک است (مثل یک استارت‌آپ تکنولوژی در مقایسه با اپل). کارم در این شرکت واقعا خوب بود و از یک جایی به بعد، مدیرم به من می‌گفت وقتی از اینجا بروم من جایگزین او خواهم بود. اما من بیشتر اوقات در آنجا احساس بدبختی می‌کردم. جمرم کارها زیاد بود و فشار رویم زیاد بود که بی‌عیب و نقص باشم چون هر روز با مالکان شرکت در ارتباط بودم. همیشه به خودم شک داشتم حتی وقتی از عملکردم تعریف می‌کردند. چون اشتباه کردن در آنجا بسیار آسان بود (به دلیل بی‌کفایتی مدیرم که نمی‌خواهم بحثش را باز کنم چون یک نامه جداگانه نیاز دارد) اعضای تیمم، یکی در میان، یا در حال آموزش برای بهبود عملکرد بودند یا به خاطر عملکرد ضعیف اخراج می‌شدند. حس می‌کردم همه هر روز ششم هستم، هیچ وقت نمی‌فهمیدم به خاطر مهارتم، هنوز آنجا هستم یا شانسی بوده.

در شغل جدید، قرار است روی پروژه‌های پیچیده‌تری کار کنم و آزادی عمل و حقوق بالاتری خواهم داشت. البته می‌دانم که مابقی هم در کار خواهد بود. کار کردن برای یک شرکت بزرگ، ریسک‌های بزرگ‌تری در مقایسه با اینجا دارد. اینجا کوچک است اما ثبات بیشتری دارد. باید از صفر شروع کنم به رابطه برقرار کردن با همکاران جدیدم که یعنی ما هر دو همین شهرند و یعنی دیگر، آن سوی آبها این گام بزرگی است اما فکر می‌کنم قبل از تصمیم‌گیری، تمام معایب و مزایا را سنجیدم.

اما حالا که در آستانه استعفا هستم، حس می‌کنم هر لحظه ممکن است گوشی را بردارم، به رئیسم زنگ بزنم و بگویم «می‌خیال! اینجا می‌مانم!» می‌دانم این تا حدی به خاطر این است که استرس دارم چون استعفا از اینجا برایم یک تغییر بزرگ است. به‌علاوه، من در بیشتر اوقاتی که اینجا کار کردم، به خودم شک داشتم که این حس هنوز هم در من هست. اما بخشی از حسم هم ناشی از اتفاقاتی است که پس از اعلام استعفایم افتاد:

۱. مدیرم شروع کرد به اظهارنظرهایی که باعث شد به تصمیمم شک کنم. مثلا یک بار گفت «من که هرگز نمی‌روم برای یک شرکت به آن بزرگی کار کنم». «می‌دانی که یک بحران اقتصادی دیگر در راه است پس خیلی‌ها تعدیل نیرو خواهند کرد» یا «تو گزینه من برای جلشینی بودی، پس فکر کنم فعلا اینجا بمانم دیگرم».

۲. یک ایمیل احساسی از مالک شرکت دریافت کردم که در آن نوشته بود نمی‌خواهد من را از دست بدهد. علاوه بر آن، با تمنی گرفت و از مدیرب خواست کار کردن در شرکت‌های بزرگ و مزایای شرکت‌های کوچک که «هوای کارمندانشان را دارند» گفت.

۳. آنها همچنین پیشنهاد اضافه حقوق به مبلغ نصف حقوق شغل جدیدم را دادند به علاوه یکسری مزایا. گرچه این پیشنهاد وسوسه‌انگیز بود اما با توجه به صحبت‌های بالا، تصمیم گرفتم آن را رد کنم چون حس می‌کردم ممکن است چند ماه بعد، دوباره قلبم بخواهد از اینجا بروم.

اخیرا مقالاتی درباره پشیمانی افراد در دوران استعفای بزرگ و کارکنان «پومرنگی» خواندم به علاوه، گرچه در اینترنت نظرات مثبت زیادی درباره شرکت جدیدم خواندم اما نظرات منفی هم هست. از سوی دیگر، دلم برای همکارانم، کارم و فرصت‌هایی که در این شغل وجود داشت نیز تنگ می‌شود.

در این مرحله، تصمیم قطعی شده و غصه خوردن و پشیمانی هیچ فایده‌ای ندارد پس چرا من این حس را دارم؟ چطور از آن عبور کنم تا نگرانی‌هایم را یا خودم به محل کار جدیدم نبرم؟

پاسخ: دوست عزیز، اینکه پس از استعفا به تصمیمت شک کنی کاملا طبیعی است. از بین خیل عظیمی از نامه‌هایی که دریافت می‌کنم، شایع‌ترین سوالی که می‌شنوم این است که «آیا باید از این شغل استعفا دهم؟» دومی هم این است: «از اینکه استعفا دهم احساس گناه می‌کنم»

حتی اگر رئیست و مالک شرکت آن حرف‌ها را نمی‌زدند، باز هم تعجبی نداشت که دچار تردید شوی. وقتی برای مدتی یک جا کار کرده باشی، در آنجا احساس «راحتی» می‌کنی. حتی اگر دلایل موجهی برای استعفا داشته باشی، سخت است که بخواهی موقعیتی را ترک کنی که در آنجا با همه آشنا هستی و راه و چاه انجام کارها را می‌دانی. اغلب آدم‌ها هنگام شروع یک شغل جدید، استرس می‌گیرند. تو نمی‌دانی دقیقا یا چه جور تیمی و در چه فرهنگی کار خواهی کرد. باید کلی زمان بگذرد تا برای خودت وجهه‌ای به دست بیاوری. شاید با جزئیات کار جدید آشنا نباشی. و همه اینها استرس‌آور است.

وبه همه اینها اظهارنظرهای رئیست و مالک شرکت را هم اضافه کن طبیعی است که خودت را زیر سوال ببری. راستی، آن نظرها (درباره کار کردن برای شرکت‌های بزرگ و ...) با این هدف طراحی نشده‌اند که تو را به شک بیندازند اما این‌طور به نظر می‌رسند. گفتی رئیست گفته «من هیچ‌وقت برای یک شرکت به آن بزرگی کار نمی‌کنم» یا «فکر کنم یک مدت اینجا بمانم دگرم» به نظرت هدف او از این صحبت‌ها چیست: جز اینکه بخواهد تو را نگران کند یا احساس گناه در تو ایجاد کند؟ لطفا همه چیز را همان‌طور که هست ببین. رئیس تو دوست ندارد تو را از دست بدهد و این واکنشش است.

گفتی مالک شرکت حسرت می‌خورد که کاش تو را نگه می‌داشتند. در این مورد باید بگویم اگر رفتن تو واقعا یک ضایعه برای شرکت بود، قبل از اینکه تو را از دست بدهند باید به تو پیشنهاد حقوق و مزایای بهتر می‌دادند. اگر از قلب امکان اضافه کردن حقوقت را دارد، قبلا هم امکانش را داشته. فقط دلش نخواسته این کار را کند چون فکر کرده لزومی ندارد. حالا می‌خواهد این کار را در قالب لطف و قدردانی انجام دهد اما الان دیگر دیر شده.

فراموش نکن: تو به یک دلیلی به دنبال شغل‌های دیگر رفتی. و همان دلیل است که در گوش تو می‌خواند پیشنهاد جدید شرکت را نپذیری. چون همان‌طور که خودت گفتی ممکن است چند ماه دیگر دوباره تصمیم به استعفا بگیری. تو بیشتر اوقات در این شرکت احساس بدبختی می‌کردی. حجم کارهایت طاقت‌فرسا بوده و تو فشار می‌آوردند که بی‌عیب و نقص باشی که این اصلا واقع‌بینانه نیست. مدیریت آدم با کیفیتی نبوده و سایر اعضای تیمت هم یا اخراج می‌شدند یا تهدید به اخراج.

تو همه اینها را یا یک شغل بهتر، لمعطاف و آزادی عمل بیشتر و حقوق بالاتر عوض کردی و یلد قطعا معایبی هم وجود خواهد داشت که پیش‌بینی نکرده‌ای. این در همه شغل‌ها اتفاق می‌افتد. اما تو با دقت مزایا و معایب را سنجیده‌ای و بر اساس تمام اطلاعاتی که در دسترس داشتی، ظاهرا بهترین تصمیم را گرفتی. اجازه نده مدیریت شرکت و احساس استرس که کاملا طبیعی است، کاری کنند به تصمیمت شک کنی.

نویسنده: Alison Green
منبع: The Cut

سرهنگ زنجانی با اشاره به اقدامات مدیریت شهری کرج:

پشت این خدمات گسترده جهادی، نیروهای رزمنده انقلابی ایستاده‌اند

فرمانده ناحیه مقاومت بسیج امام حسین (ع) شهرستان کرج با اشاره به تعامل مدیریت شهری و مجموعه سپاه گفت: پشتیبانی دستگاه‌های خدمت‌رسان از یکدیگر در پیاده‌سازی اهداف انقلاب از ضروریات می‌باشد که این امر خوشبختانه تا حدودی محقق شده است.

به گزارش پیام آشنا، سرهنگ دوم پاسدار مجید زنجانی صبح امروز یکشنبه ۱۵ اسفند ۱۴۰۰ طی دیداری با شهردار و اعضاء شورای اسلامی شهر کرج به مناسبت روز پاسدار صورت پذیرفت، ضمن قدردانی از حضور مسئولان ارشد شهری در فرماندهی ناحیه مقاومت بسیج امام حسین(ع) جهت تبریک روز پاسدار و ولادت سرور و سالار شهیدان، گفت: حضور اکثریت اعضاء شورا به همراه شهردار ارزشمند بوده و نشان از تعامل بالای مسئولان در خدمت رسانی به شهروندان دارد.

وی با بیان اینکه در تعاملات دو دستگاه مدیریت شهری و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی نقاط مشترک و عوامل تقویت همکاریها را باید دید، ادامه داد: رسالت حقیقی نهادهای خدمت رسان گره گشایی از مشکلات مردم، خدمت به جامعه و محرومین و حفظ روحیه انقلابی و جهادی در انجام امور است و در سایه حرکت همگان در این مسیر می‌توانیم بر دشمنان فائق آییم که به فرموده رهبر معظم انقلاب اسلامی، این اقدام و حرکت بسیار ارزشمند است.

این مسئول با تاکید بر اینکه سپاه هر جا که صحبت از کارِ جهادی و انقلابی در میان باشد، پای کار است و اساسا تلاش خستگی ناپذیر و روحیه بالای برای کار و تلاش شبانه روزی از ویژگی‌های پاسداران می باشد، اضافه کرد: تعاملات میان دستگاه‌های خدمت‌رسان، یار دوستگام‌ادر قبال پشتیبانی‌ها و کمک‌هایی که هر دو طرف در پیاده‌سازی اهداف انقلاب باید نسبت به هم داشته باشند، سنگین ترمی کند.

فرمانده ناحیه مقاومت بسیج امام حسین (ع) همچنین از اهمیت ارتباطات گسترده میان خوزه های ناحیه مقاومت بسیج امام حسین (ع) و مدیریت شهری سخن گفت و بااشاره به اینکه همه ما گردان هایی هستیم که استعداد لشگر شدن داریم، افزود: در صورت ایجاد ارتباطات گسترده تر میان دو مجموعه، توان مسئولان علاوه بر خدمت رسانی در مقابله با دشمن نیز تقویت می شود. وی در ادامه به اقدامات جهادی مدیریت شهری کرج در سطح شهر اشاره و بیان کرد: بدین ثبت این خدمات گسترده جهادی، نیروهای رزمنده انقلابی ایستاده‌اند و جادار از این نیروها در مجموعه مدیریت شهری قدردانی کنم.

رضوانی خبر داد:

عوامل خاطی پیمانکار حوزه پسماند اخراج شدند

معاون خدمات شهری شهرداری کرج گفت: در پی انتشار تصاویر مشاجره عوامل پیمانکار حوزه پسماند با پرسنل شاغل در یکی دیگر از شرکت های پیمانکاری همین حوزه، اقدامات نظارتی لازم جهت رسیدگی فوری به مسئله در دستور کار قرار گرفت.

به گزارش پیام آشنا، غلامرضا رضوانی ضمن قدردانی از توجه فعالان فضای مجازی به موضوعات روز جامعه، گفت با توجه به قرارداد سازمان مدیریت پسماند با پیمانکار مورد بحث، دستورات لازم جهت رسیدگی فوری و برخورد جدی با عوامل شرکت نامبرده از مبادی قانونی به این سازمان ابلاغ و مقرر شد در لیست سیاه همکاری با تمام زیرمجموعه های شهرداری قرار بگیرد و مشارکت کنندگان در این نزاع نیز از ادامه فعالیت معاف شوند.

وی افزود: هیچ یک از دو طرف مشاجره به صورت رسمی یا پیمانی با شهرداری کرج رابطه همکاری ندارند لکن به جهت رعایت اخلاق اسلامی، پاسخگویی به احساسات پاک شهروندان و در راستای مسئولیت های اجتماعی شهرداری مقرر گردید تا مسئولان سازمان مدیریت پسماند از کارگری که با وی رفتار نامناسبی صورت گرفته، دلجویی کرده و رسما عذرخواهی نمایند.

این مسئول خاطر نشان کرد: ظاهراً و بر اساس بررسی های به عمل آمده اختلاف نظر بر سر ملاکیت حجمی از پسماندهای رها شده که جمع آوری شده بودند، موجب شده تا عوامل پیمانکار و کارگر یکی دیگر از شرکت های پیمانکاری با یکدیگر دچار اختلاف نظر شوند که تصاویر بالا گرفتن بحث فی مابین آنها در فضای مجازی منتشر و موجب اطلاع مسئولان شهری برای رسیدگی فوری به مسئله شد.

رضوانی ادامه داد: بنده به تهیه خودار محضر هم شهریان عزیزی که با مشاهده ویدئو دچار تکدر خاطر و آزردگی روحی شدند، صمیمانه عذرخواهی می نمایم و انتظار می رود که سازمان هایی همچون مدیریت پسماند در انتخاب پیمانکاران دقت نظر بیشتری داشته باشند تا دیگر شاهد تکرار چنین صحنه های آزار دهنده ای نباشیم. معاون خدمات شهری شهرداری کرج در ادامه به اقدامات این معاونت در راستای آماده سازی بهشت سکینه (س) برای میزبانی از زائرین اهل قبور در روزهای پایانی سال و پیگیری مصوبات کمیته های ستاد استقبال از بهار اشاره کرد و گفت که خدمت رسانی جهادی به شهروندان در دستور کار قرار دارد.

رضوانی تصریح کرد: آغاز طرح جمع آوری زوج و فرد زباله ها که منطقه چهارصد دستگاه به عنوان پایلوت انتخاب شده، یکی از اقدامات مهم جاری معاونت خدمات شهری است و امیدواریم با فرهنگ‌سازی اطلاع رسانی گسترده و آموزش های شهروندی بتوانیم گام مهمی در جهت تفکیک زباله از مبدا و تبدیل تهدید زباله ها به فرصت در شهرمان برداریم.

تهیه آرشیو نمای ساختمانها در تهران

اعضای شورای شهر تهران لایحه اصلاحیه تبصره ششم بند ب مصوبه طراحی پایش و اجرای نماهای شهر تهران تصویب کردند

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، اعضای شورای شهر صبح امروز بررسی لایحه اصلاحیه تبصره ششم بند ب مصوبه طراحی پایش و اجرای نماهای شهر تهران را روی میز بررسی قرار دادند و سلیمی مدیرکل معماری شهرداری تهران در دفاع از این لایحه گفت: شهرداری لایحه پیشنهادی را به شورای شهر ارائه کرد که براساس آن به ملاک اجازه داده می شد تا زمانی که سقف طبقه همکف را می سازد نمای پیشنهادی ساختمان را به شهرداری تحویل داد که این با مخالفت اعضای شورا مواجه شد و با همکاری شورا لایحه نما را مورد بازنگری قرار دادیم.

وی با بیان اینکه یک بانک اطلاعاتی از نماهای منتخب تهران تهیه کردیم که سازندگان می توانند از آن الگوبرداری کنند این را هم گفت که ترکیب اعضای کمیته نما تغییر کرده است و همچنین در تدوین نمای ساختمان نسبت به دسته بندی و تفکیک بناها اقدام کردیم و بناها را به دو دسته تاثیرگذار و کمتر تاثیرگذار تقسیم کردیم. براین اساس در مناطق یک تا شش و ۲۱ و ۲۲ اگر پلاک‌های مجاورشان با عرض کم باشد دیگر نیازی به طرح نما در کمیته نیست که با این مصوبه ۴۰ درصد از پرونده ها مشکلشان حل می شود.

وی گفت: در مناطق دسته دوم نیز با این روش ۵۰ درصد پرونده ها زمانش کوتاه تر می شود اما در منطقه ۱۱ و ۱۲ و ۱۸ لحاظ اهمیت تاریخی، پرونده باید در کمیته نما بررسی شود.

سلیمی ابراز امیدواری کرد با تصویب این لایحه فرآیند صدور پروانه تندتر شود چرا که ۳۶ درصد وزن زمانی صدور پروانه مربوط به نما هاست.

عباسی عضو شورا نیز در مورد این لایحه گفت: براساس این لایحه در مناطق کم برخوردار با عرض کم اجازه دادیم مشروط به استفاده از آرشیو نماهای منتخب نمای ساختمانشان انتخاب کنند.

وی افزود: در مجموع ضمن حفظ رعایت اصولی نما سرعت صدور پروانه افزایش می یابد.

چمران نیز گفت: باید همزمان با اجرای ساختمان، نمای ساختمان نیز بررسی شود هر چند که در حال حاضر این مسئله به دکان تبدیل شده و افراد به دفاتر زیربنا که می روند که یا نمایرایشان طراحی کنند یا نماهای که دارند پرینتر بگیرند و حالا با وجود این آرشیو نه نیاز به پول دادن است نه رفت و آمد.

وی با بیان اینکه نماها نباید عجیب فریب باشند گفت: افرادی که می خواهد نمای خاص داشته باشد می تواند نمایشان به کمیته بیاورند تا بررسی شود اما دقت داشته باشید ترکیب کمیته نما از متخصصان و اساتید باشد.

وی گفت: پیشنهاد می کنم که روشهای سلبی برای مهندسین ناظر در نظر گرفته شود چرا که مهندس ناظر باید به وظایف خود در مورد نما عمل کند و پاسخگوی نظارتش باشد و پیشنهاد می شود اگر تخلف کرد شهرداری دیگر امضایش را قبول نکند.

اعضای شورای شهر لایحه اصلاحیه تبصره ششم بند ب مصوبه طراحی پایش و اجرای نماهای شهر تهران به تصویب رساندند.

جسارت ترافیکی شهردار لندن

مقایسه معنادار هزینه استفاده از خودروی شخصی در تهران و لندن

«صادق امان خان» شهردار لندن بنا دارد از سبک خاص خود برای تحول آفرینی جدید در حوزه ترافیک لندن بهره بگیرد و تصمیمی جسورانه اتخاذ کند او بنا دارد تا سال ۲۰۲۳ «طرح ترافیک» پایتخت انگلستان را به کل شبکه معابر این ابرشهر تسری دهد این تصمیم به شکل تبدیل کل پهنه شهر به محدوده اجرای طرح «مناطق بسیار کم‌آلاینده ULEZ» است و این یعنی تردد خودروهای شخصی در هر کجای شهر لندن مشمول پرداخت عوارض تردد می‌شود.

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، سبک خاص صادق خان در اتخاذ تصمیم‌های بزرگ برای شهر این است که پیش از عملیاتی کردن هر برنامه‌ای ابتدا کم و کیف آن را با شهروندان در میان می‌گذارد و آنها از تصمیمات جدید غافلگیر نمی‌شوند. رأی مجبوبیت صادق خان نیز در همین سبک خاص اداره شهر است.

صادق خان بنا دارد به زودی طرح ترافیکی مجموعه شهری لندن را که به همه خیابان‌ها و بزرگراه‌های سطح شهر تسری دهد در حال حاضر طرح ترافیکی لندن در دو بعد اجرا می‌شود یک بعد آن در محدوده معابر مرکزی شهر اجرا می‌شود که هدف اولیه آن کاهش بار ترافیک در مناطق پرتردد شهر است و در عین حال به دنبال اجرای آن کاهش انتشار آلاینده‌ها در جو نیز ثمره دیگری است که می‌توان برای این طرح توصیف کرد بعد دیگر طرح مذکور در واقع در رینگ دوم اطراف هسته مرکزی شهر به عنوان محدوده مناطق کم‌آلاینده (LEZ) اجرا می‌شود لندن از ۲۰۱۷ نسخه تکامل یافته این طرح را در رینگ دوم کلید زد و پهنه وسیعی از شهر را به عنوان مناطق بسیار کم‌آلاینده (LEZ) معرفی کرد که ضوابط سختگیرانه‌تری برای تردد خودروها در آن وضع شد «ULEZ» در واقع واکنشی بود به تشدید آلودگی هوا در پایتخت. در واقع هدف اصلی و اولیه از اجرای طرح مناطق کم‌انتشار آلاینده‌ها و نسخه ویژه و تکامل یافته آن کاهش انتشار آلاینده‌های خروجی از اگزوز خودروها در جو بوده است اما به دنبال آن کاهش بار ترافیک خودرویی و افزایش اقبال به سفر با ناوگان پاک نظیر دوچرخه و اسکوتر نیز محقق می‌شود.

اجرای ULEZ در یک چهارم لندن

اواخر سال ۲۰۲۱ شهردار لندن تغییراتی در شکل اجرای طرح مناطق بسیار کم‌انتشار آلودگی پیاده کرد که مهم‌ترین آن افزایش عرصه مشمول اجرای این طرح بود از آن مقطع زمانی به بعد طرح «ULEZ» در مساحتی به وسعت یک‌چهارم کل لندن بزرگ اجرا و پیش‌بینی شد با توجه به شیوع کرونا این تصمیم به افزایش تقاضای سفر با دوچرخه و اسکوتر نیز منجر خواهد شد. پیش از آن نیز در دیگر شهرهای بزرگ اروپایی به دلیل همه‌گیری ویروس کووید -۱۹ و تاثیری گروهی از شهروندان به انصراف از سفر با ناوگان حمل و نقل عمومی با هدف کاهش احتمال ابتلا به این بیماری یک خط عبوری از برخی معابر در شهرهای بزرگ به تردد با اسکوتر و دوچرخه اختصاص پیدا کرده بود تا امکان فاصله‌گذاری اجتماعی برای مردم بیش از پیش فراهم شود.

اما اکنون در پایتخت انگلیس قرار است نسخه جدیدی از طرح ترافیکی پیاده شود. صادق خان اخیرا برنامه‌ای ارائه کرده که در صورت اجرا کل معابر لندن بزرگ محدوده اجرای طرح ULEZ خواهد بود و تردد خودروها در آن مشمول پرداخت عوارض می‌شود. او بنا دارد ابتدا دیدگاه کارشناسان ترافیکی و شهروندان و نیز مدیران اجرایی را درباره کم و کیف ایده خود و امکان اجرای آن بداند و پس از دریافت نقد و نظر، در نهایت آن را حداکثر در سال ۲۰۲۳ اجرا کند. شهردار لندن علاوه بر دو هدف کاهش ترافیک و آلودگی که از اجرای طرح‌های ترافیکی تاکنون دنبال می‌کرده‌ها کشاندن این طرح به کل عرصه لندن هدف سومی را نیز دنبال می‌کند و آن مهار تغییرات بدخیم اقلیمی و گرمایش زمین ناشی از افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای است.

طبق این طرح رانندگان خودروهای قدیمی‌تر و آلاینده‌تر برای وارد شدن به شبکه معابر لندن بزرگ از کمربندی شمال و جنوب این ابرشهر باید هزینه پرداخت کنند. صادق خان گفته است برای حل موضوع آلودگی هوا در لندن دیگر زمانی برای هدر دادن وجود ندارد.

طبق این طرح بیشتر خودروهای آلاینده باید برای ورود به محدوده «ULEZ» روزی ۱۲/۵۰ پوند پرداخت کنند و این رقم جدای از عوارض ۱۷/۵۰ پوندی است که برای ورود به طرح از دحام (طرح ترافیک هسته مرکزی لندن) پرداخت می‌شود. به گفته صادق خان، چالش‌های سه‌گانه مقابله با آلودگی هوا، ازدحام ترافیکی و تغییرات اقلیمی به این معناست که کاهش انتشار دی‌اکسیدکربن در لندن باید بیشتر شود، کماینکه از نگاه او این موضوع یک مسأله عدالت اجتماعی هم به شمار می‌آید چراکه آلودگی هوا بیشترین ضرر را برای جوامع فقیرتر دارد. صادق خان معتقد است گسترش محدوده با آلایندگی بسیار کم در لندن بیشترین تاثیر را بر انتشار دی‌اکسیدکربن و ازدحام مرتبط با تاثیرات مالی بالقوه بر اهالی لندن خواهد داشت.

طرح ترافیک جدید لندن دست‌کم به دو علت یک جسارت تمام‌عیار برای جراحی ساختار حمل و نقلی پایتخت انگلیس به شمار می‌آید؛ یکی اینکه به دنبال اجرای این نسخه از طرح مذکور در همه جای شهر استفاده از خودروی شخصی محدود می‌شود و دوم اینکه هزینه استفاده از خودروی شخصی به حدی افزایش می‌یابد که عملا واجد بازدارندگی موثر خواهد بود و مردم را به سفر سبز با ناوگان پاک تشویق می‌کند.

رقم عوارض پیشنهادی صادق خان تفاوتی با آنچه اکنون پیاده می‌شود ندارد و در نسخه آتی هم قرار است خودروهای آلاینده برای تردد در این پهنه که به وسعت کل شهر خواهد بود، روزانه ۱۲/۵۰ پوند عوارض بپردازند. عدم پرداخت این عوارض نیز خودروها را مشمول جریمه ۱۰۰ پوندی می‌کند. برای مطابقت با استانداردهای محدوده «ULEZ»، خودروها باید استانداردهای انتشار دی‌اکسیدکربن موسوم به «یورو» را برای خودرو و نوع انتشار داشته باشند که شامل استاندارد یورو ۳ برای موتورسیکلت‌ها، سه‌چرخه موتوری و چهارچرخه موتوری، استاندارد یورو ۴ برای خودروها ون‌ها و مینی‌بوس‌های بنزینی و استاندارد یورو۶ برای خودروها ون‌ها و مینی‌بوس‌های دیزلی است. کامیون‌ها، ون‌ها و خودروهای سنگین تخصصی بالاتر از ۳/۵ تن و همچنین اتوبوس‌ها، مینی‌بوس‌ها و اتوبوس‌های مسافربری بالای ۵ تن، نیازی به پرداخت هزینه ورود به محدوده ULEZ ندارند.

در صورت سرازیر شدن اجرای ULEZ در لندن، تردد در محدوده مرکزی شهر مشمول دو نوع عوارض مربوط به دو طرح محدودیت‌زا که در این ابرشهر در حال اجرا است خواهد شد و در نتیجه استفاده کنندگان از خودروی شخصی در مرکز شهر باید روزانه حدود ۳۰ پوند عوارض پرداخت کنند. به این ترتیب با توجه به میانگین درآمد لندن‌نشین‌ها، افرادی که همچنان تمایل به استفاده از خودروی شخصی برای سفرهای روزانه در مرکز شهر داشته باشند، ناگزیر به پرداخت ۲۵ تا ۳۰ درصد از درآمد ماهانه خود به عنوان عوارض هستند و این رقم جدای از عوارض مصرف سوخت است که خودروسواران در لندن پرداخت می‌کنند.

این ارقام زمانی معنادار می‌شود که آن را با هزینه عوارض تردد رایج در تهران مقایسه کنیم. میانگین هزینه تردد در رینگ مرکزی شهر تهران طی یک ماه که با عنوان عوارض طرح ترافیک از شهروندان اخذ می‌شود، شاید به زحمت و با اغماض به ۱۰ درصد از میانگین درآمد افراد برسد.

این طرح قرار است به صورت ۲۴ ساعته یعنی در تمام شبانه‌روز و در کل روزهای هفته بدون استثنا در مجموعه شهری لندن بزرگ به اجرا دربیاید. برآوردها درباره جزئیات این طرح همچنین نشان می‌دهد بیش از ۸۰ درصد ساکنان لندن بزرگ برای تردد‌های روزانه مشمول این طرح می‌شوند. آن طور که جزئیات این طرح نشان می‌دهد اگرچه به هدف کاهش ترافیک، حل بحران آلودگی هوا و همچنین کنترل بحران‌های اقلیمی از اجرای این برنامه خواهد خلق، شهردار لندن دنبال می‌شود اما یک محور اصلی این طرح نیز موضوع مهار عوارض و پیامدهای مربوط به آلودگی هوا است. این طرح و این محور اصلی در واقع برای حفظ سلامتی شهروندان به‌ویژه کودکان لندن و کاهش هزینه‌های درمان مرتبط با بیماری‌های ناشی از آلودگی هوا به اجرا درخواهد آمد. در واقع یکی از اهداف و محورهای اصلی اجرای این طرح موضوع کیفیت زندگی و سلامتی شهروندان است. آلودگی هوا همانگونه در بسیاری از شهرهای بزرگ دنیا منجر به بروز عوارض قلبی و ریوی و ثبت سهم قابل توجهی از مرگ و میرها شده است.

تاثیر ULEZ بر انتشار آلاینده‌ها

نتایج اولیه اجرای طرح ULEZ در لندن در سال ۲۰۱۹ نشان داد روزانه نزدیک به ۴۴ هزار خودرو کمتر در مناطق مشخص‌شده تردد کرده‌اند و غلظت دی‌اکسید نیتروژن که یکی از آلاینده‌های اصلی هواست، ۴۴ درصد کاهش یافته است. در این طرح همچنین بالغ بر ۱۲ هزار و ۳۰۰ تن در میزان نشر کربن دی‌اکسید صرفه‌جویی شده است. طرح مشابهی بسیار کم‌انتشار آلاینده‌ها بخشی از برنامه کلان‌تر شهرداری لندن است که از سال ۲۰۱۶ و با بودجه نزدیک به ۸۰۰ میلیون پوند در دست اجراست. در طول چند سال اخیر همه اتوبوس‌های ناوگان حمل‌ونقل واجد پاکترین استانداردهای آلایندگی یعنی یورو ۵ شده‌اند و از سال ۲۰۱۸ تاکسی‌ها تنها در صورت داشتن مجوز «آلایندگی صفر کربن» مجاز به تردد در شهر هستند.

انگلیس در تلاش است فروش خودروهای دیزلی و بنزینی را تا سال ۲۰۳۰ متوقف کند و از سال ۲۰۳۵ نیز بنا بر این است که همه خودروها و وانت‌های جدید، میزان آلایندههای خروجی خود را به صفر برسانند. شهردار لندن در زمان ارائه برنامه‌های خود برای تصدی این مسئولیت گفته بود قصد دارد این کلان‌شهر را تا سال ۲۰۵۰ به شهری «فاقد کربن» تبدیل کند.

به این ترتیب تصمیمات جسورانه درباره گسترده‌ای طرح ULEZ با هدف تحقق هدف بزرگی است که وی در زمان تصدی مسئولیت برای خود و تیمش در نظر گرفته است.

دیدگاه

معماری با ساختمان‌سازی صرف متفاوت است و متأسفانه دومی بر محیط ساخته‌شده ما حکم‌فرماست

هانی رشید

{چالب‌ترین چیزی که از معمار بودنم آموختم‌ام} این است که هر معماری‌ای معماری نیست. در واقع آنچه بیش از هر چیز دیگر یاد گرفته‌ام این است که «معماری» با ساختمان‌سازی صرف کاملا متفاوت است و متأسفانه این دومی به شکلی جهانی بر محیط‌های ساخته‌شده ما حکم‌فرماست.

معماری خود از خیزش گسترده کارفرمایان روشن‌فکر و آگاه، کار طراحانه خطرپذیر، و در نظر داشتن غنای فرهنگی و کار در زمینه تاریخ و اتخاذ تصمیم‌های رادیکال پدید می‌آید.

(در گفت‌وگوی منتشر شده در مجله Design Scene، شماره ۲۵، سال ۲۰۱۸)

منبع: گفتار

خبر

تجهیزات نامناسب محیط زیست برای مقابله با متخلفان

معاون جانشین یگان حفاظت سازمان محیط زیست ضمن اشاره به وضعیت تجهیزات یگان حفاظت محیط زیست می‌گوید: تجهیزات فعلی ما در مقایسه به تجهیزات به‌روز متخلفان شکار وصید برای تعقیب و گریز مناسب نیستند و موجب کاهش عملکرد نیروها می‌شوند.

به گزارش پیام آشنا، منوچهر فلاحی با اشاره به توپوگرافی منحصر بفرد کشور ایران خاطرنشان کرد: محیط زیست کشور ما شامل مناطق کویری، دریایی، کوهستانی، جنگلی و ساحلی است بنابراین هر منطقه تجهیزات خاص خود را می‌طلبد و تجهیزات خودرویی داخلی موجود در این مناطق کارایی پایین تری دارند. تجهیزات خودرویی در عملیات های تعقیب و گریز و پایش مناطق ابزار اصلی کار یگان حفاظت محیط زیست هستند.

وی افزود: تجهیزات فعلی ما در مقایسه به تجهیزات به روز متخلفان شکار وصید برای تعقیب و گریز مناسب نیستند و موجب کاهش عملکرد نیروها می شوند. طبق قرارداد چند جانبه سازمان حفاظت محیط زیست وزارت دفاع وسازمان برنامه و بودجه در سال ۹۵ قرار بود ۵۵۰ دستگاه موتورسیکلت از بهترین برندهای جهانی خریداری و به ناوگان موتوری یگان اضافه کنیم اما متاسفانه با شروع تحریم‌ها و افزایش چند برابری قیمت‌ها موتورسیکلت‌های منتظر از جانب طرف قرار داد تامین نشد.

معاون جانشین یگان حفاظت سازمان محیط زیست ادامه داد: طبق بخشنامه و دستورالعمل‌های صادر شده، ما در خرید تجهیزات با محدودیت مواجهیم و باید از تولیدات داخلی استفاده کنیم در همین راستا یگان حفاظت در سال جاری ۱۲۰۰ دستگاه موتوسیکلت ۲۵۰ سی سی از شرکت‌های داخلی خریداری و تاکنون ۸۰۰ دستگاه از آن‌ها را در اختیار یگان حفاظت استانها قرار داده شده است و تا پایان سال ۴۰۰ دستگاه باقیمانده نیز تحویل داده می‌شود.

فلاحی افزود: بر اساس بخشنامه‌های ابلاغی عمر مفید برای خودروها پنج سال و موتورسیکلت‌ها شش سال است البته این زمان تعیین شده برای خودرو و موتورسیکلتی است که همواره روی جاده و مسیرهای هموار و با حداقل آسیب حرکت می‌کند؛ در حالی که خودروها و موتورسیکلت‌های ما به علت شرایط مناطق چهارگانه در آب، تپه، سنگلاخ، شن و ماسه و مناطق مختلف حرکت می‌کنند و پس از یک سال فرسوده می‌شوند. متخلفی که تحت تعقیب ماست روی جاده اسفالت حرکت نمی‌کند و ما نمی‌توانیم مسیر حرکت آن را تعیین کنیم.

وی افزود: در برخی موارد قطعات مربوط به خودرو نیز یافت نمی‌شود و تهیه آن‌ها به‌سختی صورت می‌گیرد . بعطور کلی تجربه‌ها در زمینه محیط زیست اثرات بدی داشته است، ما در گذشته خودروی پیک آپ را با قیمت ۶۰ تا ۷۰ میلیون تومان خریداری می‌کردیم در حالی که الان خودروهای شاسی‌بلند موتتاژ داخلی قیمتی حدود یک میلیارد تومان دارند و ما نیز بودجه لازم را جهت خرید تعداد مورد نیاز نداریم.

معاون جانشین یگان حفاظت سازمان محیط زیست در ادامه گفت: یگان جهت افزایش عملکرد نیروها دوربین البسه را تامین و به هریک از استان‌ها سه دستگاه تحویل داد تا بصورت پایلوت در مناطق مختلف استان مورد استفاده قرار گیرد. با توجه به کارایی خوب این دوربین‌ها زمانی که خواستیم این وسیله را به‌صورت انبوه توزیع کنیم به علت تحریم‌های ظالمانه توانایی تقلید هزینه‌های سرسام آور آن را نداشتیم همچنین تجهیزاتی نظیر کوادکوپتر و پهپاد که تجهیزات پایش هستند فقط در استان‌هایی مانند قزوین، گلستان و فارس به‌صورت موردی تهیه شده است که از آن‌ها برای سرشماری و شناسایی متخلفان استفاده می‌شود

فلاحی در پایان گفت: نیروهای یگان حفاظت محیط زیست علیرغم این کمبودها با حداقل امکانات، کارایی صد درصدی دارد و این امر نشئت گرفته از عشق و علاقه این نیروها به حفظ محیط زیست ایران اسلامی و موید این امر تقدیم ۱۴۵ محیط‌بان شهید و جانباخته و ۳۰۶ محیط بان جانباز و آسیب دیده است.