کسب و کار

مقابله با تغییرات اقلیمی بدون برابری جنسیتی امکان پذیر نیست

از آنجا که بحران اقلیمی به یک امر اضطراری تبدیل می‌شود، سازمان‌ها در سراسر دنیا سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در اقدامات پایداری محیط‌زیستی آغاز کرده‌اند. برخی از این تلاش‌ها، راه‌حل‌های تکنولوژیک را هدف قرار می‌دهند. در حالی که برخی دیگر، تحولات اقتصادی یا رفتاری را اولویت خود می‌دانند. اما چیزی که در اکثر آنها مشترک است، تمرکز صرف بر کاهش انتشار کربن است و به طور حتم، این یک هدف مهم است. اما تحقیقات هرچه بیشتر نشان می‌دهند پیشرفت واقعی در پایداری زیست محیطی، نیازمند راه‌حل‌هایی است که پایداری اجتماعی را هم لحاظ می‌کنند؛ به‌ویژه برابری جنسیتی.

ممکن است این سؤال مطرح شود که جنسیت چه ربطی به پایداری محیط‌زیست دارد؟ این دو مسأله ممکن است در ظاهر به هم ربطی نداشته باشند، اما در واقع کاملا به هم پیوند خورده‌اند. گزارش جامعی از سازمان ملل، به این نتیجه رسیده که زنان به شکل نامتناسبی تحت تاثیر چالش‌هایی هستند که در «اهداف توسعه پایدار سازمان ملل» مورد تاکید قرار می‌گیرند. به عنوان مثال، بلایای طبیعی (که به دلیل بحران اقلیمی وقوع آن بیشتر شده) معمولا زنان، کودکان، فقرا و افراد سالخورده را بیشتر تحت‌تاثیر قرار می‌دهد. ملالت زنان و دختران در بسیاری از مناطق بی‌امکانات و دچار خشکسالی، مسبوق جمع‌آوری آب هستند در اروپا زنان بیشتر از مردان در مناطقی که در معرض سیل هستند زندگی می‌کنند. همچنین مطالعات نشان داده خشونت مبتنی بر جنسیت - از جمله خشونت فیزیکی و روانی - بعد از وقوع بلایای طبیعی، علیه زنان متداول‌تر است که عواقب پیچیده و فراگیری بر سلامت و رفاه آنها دارد.

به علاوه، خیلی از سیاست‌ها و اقدامات طراحی شده برای پرداختن به مسائل زیست محیطی معمولا زنان و دیگر گروه‌های کم‌برخوردار را نادیده می‌گیرند یا حتی به آنها آسیب می‌زنند. به عنوان مثال، زنان و خانوارهای فقیرتر، بیشتر از بقیه تحت‌تاثیر سیاست‌های زیست محیطی مثل توسعه حمل‌ونقل عمومی، قیمت‌گذاری کربن و مالیات کربن قرار می‌گیرند، چون این سیاست‌ها اغلب نیازهای زنان و گروه‌های اقلیت را نادیده می‌گیرند (مثلا بهینه‌سازی حمل‌ونقل عمومی معمولا برای رفت‌وآمد شاغلان است نه مسیرهای رساندن و برداشتن بچه‌ها از مدرسه). در یک مورد، تلاش‌هایی که گروهی افراد برای نصب اجاق‌های آشپزی پاک در یک منطقه روستایی انجام دادند، متوقف شد، چون متوجه شدند تاثیر آن بر انتشار کربن کمتر از حد انتظار است و این اثر مثبت را که اجاق‌ها می‌توانند به رفاه و سلامت زنان و کودکان کمک کنند، نادیده گرفتند.

این «دید تونلی» نسبت به کربن، باعث می‌شود مدیرانی که نیت خوب دارند، مکالمات پایداری گسترده‌تر را نادیده بگیرند و در نهایت توانایی خود را برای تحقق اهداف پایداری اجتماعی یا زیست محیطی، محدود کنند. به علاوه، حتی وقتی سازمان‌ها مسائل اجتماعی را در کنار مسائل زیست محیطی در نظر می‌گیرند، این دو موضوع به صورت مجزا از هم در نظر گرفته می‌شوند.

خبر خوب این است که با وجود آسیب‌پذیری بیشتر زنان در بحران اقلیمی، آنها می‌توانند به شکل منحصر به فردی عاملان قدرتمند تغییر باشند. زنان به طور میانگین در مقایسه با مردان رد پای کربن کمتری دارند، نسبت به تغییرات اقلیمی مسؤولانه‌تر رفتار می‌کنند و علاقه آنها به حفاظت از محیط‌زیست بسیار بیشتر است و تعدادی از آنها مثل گرتا تونبرگ - در این حوزه به شهرت هم رسیده‌اند. به‌علاوه، مدیران زن در مقابله ریشه‌ای با بحران اقلیمی بهتر عمل می‌کنند. به‌طوری که مطالعات نشان داده سازمان‌هایی که مدیران زن بیشتری دارند، هم در اثرگذاری زیست محیطی و هم در اهداف گسترده‌تر مسؤولیت اجتماعی شرکتی، عملکرد بهتری ثبت کرده‌اند. در واقع، تحقیقات حاکی از یک مزیت برجسته مدیریتی زنان بوده است. هم در شرایط نرمال و هم در بحران‌هایی مثل پاندمی کووید، زنان شرایط را بهتر رهبری کرده‌اند و داده‌هایشان می‌دهند این مزیت قابل تعمیم به بحران اقلیمی هم هست.

بنابراین، سازمان‌ها چطور می‌توانند زنان بیشتری را برای مدیریت مبارزه با بحران اقلیمی توانمند کنند؟ با تحقیقات گسترده در این حوزه، پنج پیشنهاد مطرح می‌شود:

۱- ترویج حضور زنان در تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری اقلیمی. حضور زنان در سیاست و تصمیم‌گیری استراتژیک به طور کلی کم است و در سیاست‌های اقلیمی هم به طور ویژه، این حضور کم محسوس است. برای کاهش این شکاف، افراد مسؤول باید به طور صریح از حضور زنان در فضاهای سیاست‌گذاری حمایت کنند.

۲- تدوین داستان‌هایی که الهام‌بخش دختران و زنان برای دنبال کردن مشاغل مربوط به علم، تکنولوژی، مهندسی و ریاضیات باشند. امروز، زنان فقط ۲۷ درصد نیروی کاری که به حوزه علم، تکنولوژی، مهندسی و ریاضیات مربوط است را تشکیل می‌دهند. یکسری موانع سیستمی در این پراکندگی نقش دارند، اما مسؤولان می‌توانند با تغییر نحوه گفتار خود در مورد این نقش‌ها، زنان را هر چه بیشتر به حوزه‌های کلیدی مرتبط با مهندسی و علوم اقلیمی سوق دهند.

۳- کاهش شکاف جنسیتی در مورد داده‌ها. بدون داده‌های کافی در مورد پایداری زیست محیطی و اجتماعی، نمی‌توان اثرات تغییرات اقلیمی بر گروه‌های مختلف را مشخص کرد؛ چه برسد به ارائه راه‌حل‌های مورد تایید برای پرداختن به این مسائل. امروز، شکاف داده گسترده، توانایی سازمان‌ها را برای تفکیک داده از نظر جنسیتی و دیگر گروه‌های جمعیتی محدود کرده و کار کردن روی این چالش‌ها را غیرممکن ساخته است. سازمان‌ها برای رسیدن به پیشرفت واقعی در مورد پایداری، باید داده‌های بهتری جمع‌آوری کنند و همزمان با حفظ حریم شخصی، آنها را از نظر جنسیتی و ملاک‌های دیگری که به آنها کمک می‌کند، تفکیک کنند.

۴- گزارش دادن در مورد عملکرد ESG. خیلی از شرکت‌ها وقتی قرار است در مورد عملکرد زیست محیطی، اجتماعی و نظارتی (ESG) خود گزارش دهند، در همان مرحله اول - یعنی E - گیر می‌کنند. مدیران معمولا بر معیارهای مرتبط با انتشار کربن متمرکز می‌مانند و توجه چندانی به اجرای مهم دیگر مثل پایداری اجتماعی و نظارتی نشان نمی‌دهند. برای کاهش این شکاف، مدیران باید یکسری استانداردها در گزارش‌دهی را مدنظر قرار دهند.

۵- علامت‌سازی اهمیت دادن مردان به مساله اقلیمی. در خیلی از فرهنگ‌ها، افراد از کودکی یاد می‌گیرند توجه به مسائل محیط‌زیستی یک کار زنانه است. اما گذاشتن بار این مسؤولیت بر دوش زنان به تنهایی، جلوی پیشرفت در جبهه‌های پایداری اجتماعی و زیست محیطی را می‌گیرد. مطمئنا جنسیت فقط یک فاکتور اجتماعی است و برای داشتن رویکردی همه‌جانبه نسبت به پایداری، علاوه بر آن، باید سن، نژاد، منطقه جغرافیایی، موقعیت اجتماعی-اقتصادی و... را هم در نظر گرفت.

مترجم: مریم رضایی

مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری خبر داد؛

تحول نوسازی در بافت‌های فرسوده با ارائه مشوق‌های تازه

مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران با اعلام اینکه به زودی بسته تحول آفرین دولت به منظور سرعت دادن در نوسازی بافت‌های فرسوده رونمایی می‌شود، گفت: عمده تشویق‌های شهرسازانه برای نوسازی محله‌ای، در مرحله بعد محورها و بعد تجمیع و در نهایت تک پلاکی هاست.

به گزارش پیام آشنا: محمد آئینی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران در گفت‌وگو با خبرنگار پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی از ارائه بسته‌های تشویقی شهرسازانه به زودی و با تصویب در جلسه شورای عالی شهرسازی و معماری و ابلاغ آن خبر داد.

مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران با تاکید بر اینکه برنامه و دستور کار شرکت بازآفرینی تقویت مشارکت مردم در بافت‌های هدف است، گفت: شرکت بازآفرینی شهری ایران به منظور ارتقای مشارکت مردم در جهت رفع موانع موجود بر سر راه نوسازی بافت‌های فرسوده گام برمی‌دارد. بنابراین در صدد هستیم تا با ارائه بسته‌های تشویقی اقتصادی برای مالکان و ساکنان بافت‌های فرسوده ساکنان و سرمایه گذاران را به نوسازی و بهسازی بافت های فرسوده ترغیب کنیم.

آئینی با اشاره به اینکه در بافت‌های فرسوده زمین از مردم است، یادآور شد: دولت و قانون، شهرداری‌ها را مکلف کرده است تا در صدور پروانه ساختمانی در بافت‌های فرسوده حداقل تا ۵۰ درصد تخفیف را به سازندگان و مالکان ارائه بدهند. آمارها حاکی است که بیش از ۸۰ درصد تخفیف در صدور پروانه ساختمانی از سوی شهرداری‌ها به سازندگانی که در بافت‌های فرسوده متقاضی نوسازی هستند تعلق می‌گیرد.

وی تصریح کرد: در صدد هستیم تا با ارائه بسته جدید شهرسازانه، سازندگان در بافت‌های فرسوده را برای احداث واحدهای مسکونی در مناطق کمتر برخوردار ترغیب کنیم.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: ارائه بسته‌های تشویقی شهرسازانه در کنار وامی که به سازندگان تعلق می‌گیرد سازندگان و مالکان را در بافت‌های فرسوده به نوسازی ترغیب خواهد کرد.

مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران تصریح کرد: چنانچه بسته‌های شهرسازانه مصوب و ابلاغ شود بسیاری از سازندگان نیاز به وام نیز نخواهند داشت و با یک تا دو طبقه تراکم تشویقی و سطح اشغال بیشتر، نوسازی بافت‌ها سرعت می‌گیرد.

آئینی در خصوص اولویت‌بندی نوسازی بافت‌های فرسوده و ارائه مشوق‌های شهرسازانه در این بافت‌ها، اعلام کرد: اولویت نخست با سازندگانی است که در قالب نوسازی محله‌ای اقدام می کنند که این سازندگان بیش از یک بلوک شهری را نوسازی خواهند کرد. اولویت دوم با سازندگانی است که در بازگشایی معابر بافت فرسوده و اصلاح نظام حرکتی در بافت و گره گشایی در این بافت‌ها اقدام می کنند. اولویت سوم نیز با سازندگانی است که به شکل تجمیعی و بیش از یک پلاک اقدام به نوسازی می‌کنند و در نهایت اولویت چهارم با سازندگانی است که تک پلاک به نوسازی اقدام خواهند کرد.

وی ادامه داد: عمده تشویق‌های شهرسازانه برای نوسازی محله‌ای، در مرحله بعد محورها و بعد تجمیع و در نهایت تک پلاکی هاست.

مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران گفت: به شهرداری ها اجازه داده ایم تا متناسب با هر شهر بسته تشویقی خود را با این اصول طراحی کنند و به کمیسیون ماده ۵ استان ببرند. کما اینکه هم اکنون در شهرداری‌های اصفهان و تهران اینکار در حال انجام است.

وی در خصوص چرایی کاهش آمار صدور پروانه در شهر تهران توضیح داد: حذف مشوق های شهرسازی و کالبدی و دیوریخی از مناطق به دلیل میراثی بودن امکان بهسازی را نیافتند.

به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی، شرکت بازآفرینی شهری ایران در صدد است با مذاکره و جلب موافقت تامین کنندگان مصالح ساختمانی پرمصرف از جمله آهن و سیمان را با شرایط ترجیحی و یا قسطی به سازندگان در بافت های فرسوده ارائه بدهد که با این حمایت ها نوسازی بافت های فرسوده سرعت قابل قبول تری بگیرد.

با پیگیری های مدیریت شهری کرج انجام شد؛

رفع ناهماهنگی ایجاد شده برای پاکبان ها و نیروهای خدماتی در عراق

به‌دنبال پیگیری‌های مدیریت‌شهری کرج، ناهماهنگی دستگاه‌های متولی مراسم اربعین حسینی در کشور عراق و ازدحام زائران حسینی در مرزها، مشکلاتی برای ورود و تردد نیروهای خدماتی شهرداری کرج به این کشور ایجاد شده بود که با پیگیری های اعضاء شورای اسلامی شهر و سرپرست شهرداری، کارکنان مزبور وارد خاک عراق شده و عصر روز پنج شنبه هفدهم شهریورماه در شهر مقدس نجف اسکان یافتند.

به گزارش پیام آشنا: در پی عدم هماهنگی دستگاه های متولی مراسم اربعین حسینی در کشور عراق و ازدحام زائران حسینی در مرزها، مشکلاتی برای ورود و تردد نیروهای خدماتی شهرداری کرج گفت: ارائه بسته‌های تشویقی شهرسازانه در کنار وامی که به سازندگان تعلق می‌گیرد سازندگان و مالکان را در بافت‌های فرسوده به نوسازی ترغیب کنیم.

آئینی با اشاره به اینکه در بافت‌های فرسوده زمین از مردم است، یادآور شد: دولت و قانون، شهرداری‌ها را مکلف کرده است تا در صدور پروانه ساختمانی در بافت‌های فرسوده حداقل تا ۵۰ درصد تخفیف

گفتنی است اعضاء شورا و مسئولان مدیریت شهری طی تماس هایی با پاکبان های اعزامی از آنان دلجویی کردند.

رئیس سازمان حمل‌ونقل بار و مسافر شهری خبر داد؛

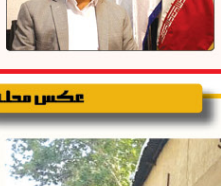
اعزام ۱۲۰ دستگاه اتوبوس برای خدمات‌رسانی به زائران اربعین

رئیس سازمان حمل‌ونقل بار و مسافر شهری شهرداری کرج از اعزام ۱۲۰ دستگاه اتوبوس برای خدمات‌رسانی به زائران اربعین خبر داد.

به گزارش پیام آشنا: محسن امیدوار حسینی سازمان در مراسم بدرقه ۱۲۰ دستگاه اتوبوس برای زائران اربعین حسینی گفت: خدا را شاکریم که توفیق خدمت به زائران حریم بهشتی حسینی را همچون سنوات گذشته به این سازمان اعطا کرد.

وی افزود: با برنامه‌ریزی‌ها و هماهنگی صورت گرفته با شهرداری کرج و همکاری ستاد ملی اربعین، همچون سنوات گذشته سازمان حمل‌ونقل بار و مسافر شهرداری کرج گوشه‌ای از ارادت به اباعبدالله الحسین (ع) و زائران کربلای معلی را با اعزام ۱۲۰ دستگاه اتوبوس بر عهده گرفت.

امیدوار حسینی با اشاره به اینکه این توفیق با نظر شهردار و اعضای شورای اسلامی شهر و بررسی مدیران سازمان صورت گرفته است افزود: با هماهنگی‌های به‌عمل آمده، اتوبوس‌های این سازمان کار جابه‌جایی مسافران امسال حریم سالار شهیدان کربلا را همچون سنوات گذشته به عهده دارند.



تجربه خوب

پسماندهای آراد کوه منبع سوخت کارخانه سیمان می‌شود

کارخانه سیمان تهران برای دریافت بخشی از پسماند مجموعه آراد کوه به‌عنوان سوخت جایگزین اعلام آمادگی کرد.

به گزارش پیام آشنا: به نقل از همشهری آنلاین، رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست کشور با بیان این مطلب گفت: هر جلسه‌ای که با موضوع استفاده از سوخت‌های مشتق شده از پسماندها (RDF) برگزار شد، ۵ کارخانه سیمان کشور در استفاده از سوخت‌های مشتق از پسماندها (RDF) اعلام آمادگی کردند.»

«علی سلاجقه» ادامه داد: «کارخانه سیمان تهران جزء این کارخانجات دلبطلب است که بخشی از پسماند مجموعه آراد کوه را به‌عنوان سوخت جایگزین دریافت می‌کند.»

وی این اقدام زیست محیطی را مثبت خواند و توضیح داد: «۸۰ درصد پسماند شهری شامل زباله تر و خشک قابل بازیافت است. زباله‌تر به کود کمپوست تبدیل می‌شود و در کشاورزی به مصرف می‌رسد و مواد خشک ارزشمند مانند شیشه و پت و فلزات وارد کارگاه‌های بازیافت می‌شوند.»

رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست کشور افزود: «۲۰ درصد باقیمانده شامل زباله‌های خشک مانند مقوا، پلاستیک، پارچه چرم و چوب است که طی مراحلی مانند خرد کردن و خشک شدن تبدیل به RDF می‌شود. محصول اخیر دارای ارزش حرارتی قابل توجهی است و می‌تواند به‌عنوان سوخت جایگزین در کوره کارخانه‌های سیمان مورد استفاده قرار گیرد.»

به گفته سلاجقه، برای اجرای این طرح کارگروهی با نظارت سازمان حفاظت محیط‌زیست و نماینده‌هایی از سازمان‌های برنامه‌وبودجه و استاندارد، وزارت کشور، شهرداری تهران، انجمن سیمان تهران و انجمن سیمان کشور تشکیل شده و مراحل اجرایی طرح در دستور کار قرار گرفته است.

کارخانه سیمان تهران و مرکز دفن پسماند آرادکوه در شهرستان ری واقع شده‌اند.

عکس محله

روی در و دیوار شهر عشق و عاشقی تکنید! وتک

عکس: پیام آشنا

سردرگمی خبرنگاران برای شارژ کارت بلیت مترو

با اینکه برای برخی خبرنگاران پیامک شارژ کارت بلیت خبرنگاری آمده؛ اما متصدیان ایستگاه‌های مترو از شارژ بلیت الکترونیکی این قشر به دلیل "نبود اطلاعات" خبرنگاران، خودداری کرده و مسئولان شهرداری نیز پاسخگو نیستند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، چندسالی است که بنا به پیشنهاد شهرداری و تصویب شورای شهر تهران، در هنگام بررسی وضعیت کارت بلیت‌های حمل ونقل عمومی، خبرنگاران نیز جزو اقشار خاص محسوب شده و از تخفیف بلیت مترو و اتوبوس بهره‌مند می‌شوند تا حداقل بخشی از هزینه‌های رفت و آمد این قشر که برای تهیه خبر مجبور به سفر به نقاط مختلف شهر آنهم به دفعات زیاد هستند جبران شده و از سویی به استفاده از حمل ونقل عمومی ترغیب شوند.

رویه اینگونه بود که خبرنگاران متقاضی دریافت کارت بلیت در سامانه "تهران من" ثبت نام کرده و بعد از تأیید مدیر مسئول برای خبرنگاران پیامک آمده و آنها برای شارژ کارت بلیت خود به باجه بلیت الکترونیک، ایستگاه های منتخب مراجعه و کارت بلیت خود را شارژ می‌کردند؛ اما امسال این رویه مشخص دچار اختلال شده و کسی هم پاسخگوی سردرگمی خبرنگاران نیست.

در سالجاری با اینکه با تأخیر چندماهه نسبت به آغاز سال، پیامک برای خبرنگاران ارسال شد که برای شارژ کارت بلیت خود به ایستگاه های مترو مراجعه کنند اما برخی از آنان با مراجعه به ایستگاه‌ها با پاسخ متفاوتی مواجه شدند؛ چراکه متصدی بلیت به آنها اعلام کرد که نامشان در سامانه ثبت نام نمی‌توانند کارت آنها را شارژ کند. این عدم شارژ در حالی بود که برای این خبرنگاران که تعداد آنها نیز کم نیست، پیامک ارسال شده بود.

بنابراین گزارش این اختلال در شارژ کارت بلیت های خبرنگاری علارغم ارسال پیامک دارا بودن این امتیاز برای آنان، در حالی ایجاد شده که مدیریت ارتباطات و امور بین‌الملل شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه در خبری اعلام کرده "مشکل سامانه شارژ کارت بلیت بر طرف شده و شهروندان و مسافرانی که دارای شرایط مشخص شده باشند می‌توانند برای ثبت‌نام و پیگیری درخواست‌های خود به آدرس https://register-eticket.tehran.ir مراجعه کنند. شهروندان برای دریافت کارت اقشار خاص همچون "سالمندان، جانبازان، معلولین، دانشجویان، دانش‌آموزان و خبرنگاران" باید از قبل در سامانه بلیت الکترونیک شهرداری ثبت‌نام کنند. سپس با ارائه مدارک مدنظر و پرداخت هزینه اولیه، کارت بلیت صادر شده را از طریق پست یا مراجعه به ایستگاه مترو تعیین شده دریافت کنند."

با وجود اعلام مسئولان مربوطه برای حل مشکل کارت بلیت ها؛ اما باز هم شارژها با مشکل مواجه است و همان پاسخ قدیمی به خبرنگاران داده می‌شود که "نام شما یا وجود ارسال پیامک در لیست نیست."

یکی از خبرنگاران در مورد روند پیگیری اش برای شارژ کارت بلیت می گوید: "بارها به ایستگاه های مترو مراجعه کردم اما همه آنها اعلام کردند که نامم در لیست نیست و این درحالی است که برای من پیامک ارسال شده است و من براساس پیامک دریافتی به گیشه های بلیت مراجعه می‌کنم؛ البته در تماس با سامانه ۱۲۷ به من اعلام کردند که اطلاعاتم را باید مجددا درسامانه بارگذاری کنم و باید مجموعه خبری که در آن فعال هستم نیز مجددا با شهرداری تهران مکاتبه کند و این در حالی است که ما پیش از سال جدید تمام این پروسه‌ها را طی کرده بودیم اما حالا باز روز از نو و..."

یکی دیگر از خبرنگاران هم که با این مشکل روبه رو شده به ایسنا می گوید: "من نیز بعد از دریافت پیامک به ایستگاه مترو مراجعه کردم تا کارت بلیتم شارژ شود؛ اما به من اعلام کردند که دوباره باید مدارک بارگذاری کنید چراکه اطلاعاتی از شما در سیستم نیست و حتی از من پرسیدند که قبل از هک سامانه شهرداری پیامک دریافت کردید یا بعد از آن؟ این سؤال برای چه بوده؟ اگر اطلاعاتمان به دلیل هک سیستم یا هرچیز دیگری پریده و در دسترس نیست خب به ما بگویند تا اقدامات لازم را انجام دهیم؛ نه اینکه بلاتکلیف بمانید و منتظر."

با توجه به مشکلات برخی خبرنگاران برای شارژ کارت بلیت‌هایشان این مشکل را از جعفر تشکری هاشمی رییس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران جویا شدیم که وی نیز پس از در جریان قرار گرفتن این امر، عنوان کرده است که حتما این موضوع توسط شورای شهر تهران از مدیران شهرداری تهران پیگیری می‌شود.

به گزارش ایسنا، پیگیری خبرنگار ما از سخنگوی شهرداری تهران و مدیر روابط عمومی شرکت بهره برداری مترو بی نتیجه مانده و علیرغم شنیدن مشکل و قول مساعد برای حل آن، اما پاسخگوی تماس تلفنی نیستند.

دیدگاه

هیچ کس جز یک معمار می‌تواند مشکلات شهر معاصر را حل کند

کریستیان دوپورتز امپارک

در سال ۱۹۶۶ یک سال را در نیویورک به سر بردم. آنجا درگیر زندگی هنرمندانه از جمله اشتغال به نقاشی، موسیقی، تئاتر، مطالعه بودم و به این می‌اندیشیدم که نقاش یا نویسنده شوم. آن موقع می‌خواستم بسیاری از امکانات و احتمالات را بسنجم و تجربه کنم. قرار بود در یک دفتر معماری کار کنم. پل رودولف و ادوارد لارابی بارنز را ببینم. اما در عوض کار کردن در مقام متصدی یک میخانه در خیابان پنجاه و هفتم را انتخاب کردم، چرا که می‌توانستم پول بیشتری نسبت به یک نقشه‌کش در دفتر معماری دربیاورم و از دیدن افراد و بودن در شهر لذت ببرم. دیگر از این که بخواهم معمار شوم دست کشیده بودم، اما علاقه به معماری در من به‌خاطر علاقه به سیاست و جامعه‌شناسی و دلواپسی‌ام برای مردمی که در محله‌های شلوغ و آپارتمان‌های ترسناکشان زندگی شادی نداشتند دوباره شعله‌ور شد و {از آن زمان تا امروز} هیچ‌گاه از درک فضا به مثابه یک واسطه هنری دست نکشیدم. من فهمیدم که هیچ‌کس جز یک معمار نمی‌تواند مشکلات شهر معاصر را حل کند. (در گفتگو با **Vladimir Belogolovsky**، منتشر شده در وبسایت **ArchDaily**، سال ۲۰۱۷)

منبع: گفتار

محیط زیست

کووید راهکار مقابله با آلودگی هواست؟

تهدیدی جهانی به وجود آمده و فرار تقریباً غیرممکن است. در هوای داخل و خارج از خانه کمین و به تمام اندام‌های بدن نفوذ می‌کند. این تهدید کار قلب و ریه‌های ما را ضعیف و افراد بیشتری را مجبور می‌کند که فقط برای نفس کشیدن به دستگاه‌های استنشاقی تکیه کنند و کار سیستم‌های مراقبت‌های بهداشتی ملی را که قبلاً بیش از حد تحت فشار قرار گرفته بودند را سنگین خواهد کرد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ویفروم، به نظر می‌رسد آلودگی هوا یک بیماری قابل انتقال حتی گسترده‌تر باشد و حدود ۹۹ درصد از ما در سراسر جهان هر روز آلودگی را تنفس می‌کنیم.

همان‌طور که شعار مراقبت‌های بهداشتی می‌گوید که «پیشگیری بهتر از درمان است» مزایای هوای پاک‌تر فراتر از سلامت شخصی ما، به سلامت عمومی، محیطی و اقتصادی وابسته است و مانند واکنش جهانی به همه‌گیری کووید- ۱۹، آلودگی هوا به رهبری سیاسی سریع و هماهنگ فرامرزی نیاز دارد.

هوای آلوده، همه جا را فرا گرفته است؛ این آلودگی از اجاق‌های پخت، وسایل نقلیه دیزلی و بنزینی، نیروگاه‌های زغال سنگ، آتش‌سوزی‌های جنگلی، سوزاندن زباله‌ها و موارد دیگر آزاد می‌شود.

آلودگی هوا ارتباط نزدیکی با بیماری‌های ریوی و قلبی، سرطان و آسم دارد اما می‌تواند بر زوال عقل، افسردگی، رشد مغز، زایمان زودرس، سقط جنین و ناباروری نیز تأثیر بگذارد و باعث مرگ ۷میلیون نفر در سال و کاهش بیش از دو سال از میانگین طول عمر می‌شود.

بر اساس گزارش بانک جهانی، خسارات بهداشتی مرتبط با آلودگی ذرات آلاینده، در سال ۲۰۱۹ بالغ بر ۸.۱ تریلیون دلار بوده که ۶.۱ درصد از تولید ناخالص داخلی جهانی است.

کشورهای با درآمد پایین و متوسط بیشترین بار ناشی از هوای آلوده را متحمل می‌شوند و ۹۱ درصد از مرگ‌ومیرهای زودرس مربوط به آلاینده‌های هوای بیرون است. این کشورها بیشتر به وسایل نقلیه قدیمی، ناکارآمد، با سوخت فسیلی و منابع انرژی، با گزینه های جایگزین کمتری متکی هستند.

کووید-۱۹ توانایی درونی بشریت برای محافظت از سلامت آسیب‌پذیرترین افراد را ثابت کرده است و اکنون باید همین کار را در مورد آلودگی هوا انجام دهیم.