کسب و کار

آیا واقعا با بحران استعفای بزرگ مواجه‌هستیم؟

اصطلاحا استعفای بزرگ یکی از مهم‌ترین وقایع سال ۲۰۲۱ بود زیرا طبق گزارش‌ها، تعداد «بی‌سابقه‌ای» از کارگران مشاغل خود را ترک کردند. آخرین آماری که در ۴ ژانویه ۲۰۲۲ منتشر شد نشان داد در ماه نوامبر ۴/۵ میلیون نفر به‌طور داوطلبانه مشاغل خود را ترک کرده‌اند. طبق گزارش نهاد مسئول جمع‌آوری داده‌ها این بالاترین رقم در تمام دوران بود. این ۳ درصد از نیروی کار غیرکشاورزی است که سرتیتر خبرها نیز سطح بی‌سابقه‌ای را اعلام کردند.

داده‌های مربوط به افرادی که شغل خود را ترک می‌کنند از اداره آمار کار استخراج می‌شود. هر ماه این دفتر نظرسنجی فرصت‌های شغلی و ترک شغل را ارائه می‌کند که به JOLTS نیز معروف است. این دفتر هر ماه با حدود ۲۰ هزار کسب و کار و سازمان دولتی مصاحبه می‌کند که از آن برای تخمین تغییرات چندین جنبه از نیروی کار، از جمله تعداد افرادی که شغل خود را ترک کردند، بازنشسته، استخدام یا اخراج شده‌اند، استفاده می‌کند. از آوریل ۲۰۲۱، سهم کارگران غیرکشاورزی که مشاغل خود را ترک کردند جزو بالاترین سطوح ثبت شده توسط این اداره بوده است. در مجموع، نزدیک به ۳۳ میلیون نفر یا بیش از یک‌پنجم کل نیروی کار ایالات متحده در این مدت شغل خود را ترک کردند. مطمئنا این افراد زیاد هستند اما نگاهی دقیق‌تر به تمام داده‌های تاریخی که در اختیار داریم، می‌تواند به ارائه این موضوع کمک کند. یک مساله این است که سطوح فعلی را بی‌سابقه می‌نامیم. مشکل این است که داده‌هایی که در اختیار داریم متعلق به دو دهه گذشته هستند، به این معنی که مطمئنا این امکان وجود دارد که این نرخ در چند نقطه در گذشته بالاتر بوده باشد. که ما اطلاعی نداریم. به عنوان مثال، در اواخر دهه ۱۹۹۰ و اوایل دهه ۲۰۰۰ در خلال حباب دات کام، که اقتصاد ایالات متحده قوی بود مشاغل و فرصت‌های جدیدی برای کارگران ایجاد شد. اینها پیش‌نیازهای معمولی برای افراد زیادی هستند که مشاغل فعلی خود را در جست‌وجوی دستمزد و مزایای بهتر ترک می‌کنند. با توجه به اینکه این نرخ در ژانویه ۲۰۰۱، یک ماه پس از آغاز داده‌های ترک ۲/۴ درصد بود تصور اینکه ممکن است در مقطعی در سال ۲۰۰۰ یا قبل از آن بالاتر از سطح کنونی بوده باشد دور از انتظار نیست. یا زمان دیگری که ممکن است ترک شغل‌ها بیشتر بوده باشد، پس از جنگ جهانی دوم بود. که اقتصاد آمریکا پس از جنگ در حال شکوفایی بود و اقتصاد در نوسان زیادی قرار داشت. در واقع، برخی از داده‌های پیش از سال ۲۰۰۰ وجود دارد که نشان می‌دهد زمان‌هایی وجود دارد که ممکن است نرخ ترک بالاتر بوده باشد. اداره آمار کار نرخ ترک کار را در بخش تولید از سال ۱۹۳۰ تا ۱۹۷۹ پایش کرد و زمانی که این نظرسنجی به پایان رسید، مشخص شد صنعت که زمانی ۲۸ درصد از اقتصاد را تشکیل می‌داد اهمیت کمتری پیدا کرده بود. به این ترتیب که در سال ۱۹۴۵ کارگران شاغل در کارخانه که کالاهایی مانند فولاد، خودرو و منسوجات را می‌ساختند، به‌طور میانگین ماهانه ۶/۱ درصد شغل خود را ترک کردند. در حالی که در نوامبر ۲۰۲۱، این رقم ۳/۲ درصد ثبت شده بود. از آنجا که در اواخر دهه ۱۹۴۰ حدود یک‌سوم نیروی کار ایالات متحده مشاغل تولیدی داشتند، این نشان می‌دهد که احتمالا نرخ کلی ترک کار در آن زمان بالاتر بوده است.

همچنین بسیاری از وقایع بر تعداد مطلق کارگرانی که شغل خود را ترک کردند، مانند ۴/۵ میلیون نفر که در ماه نوامبر به‌طور فصلی شغلشان را ترک کردند، متمرکز شده‌اند. اگر استعفای دسامبر ۲۰۲۱ مشابه نوامبر باشد- من انتظار دارم حدود ۴۷ میلیون نفر در سال ۲۰۲۱ به‌طور داوطلبانه شغل خود را ترک کنند. این به آن معناست که حدود ۳۳ درصد از کل نیروی کار غیرکشاورزی در سال گذشته شغل خود را ترک کرده‌اند. باز هم، به نظر زیاد است. اما بخش عظیمی از نیروی کار هر سال این کار را انجام می‌دهند به عنوان مثال، در سال ۲۰۱۹، حدود ۲۸ درصد از نیروی کار ایالات متحده کار خود را ترک کردند. پس آیا ترک شغل بالاتر از حد طبیعی است؟ مطمئنا همین‌طور است. اما آیا به اندازه کافی خارج از سطح نمودارها است که لقب استعفای بزرگ را به دست آورد؟ این‌طور به نظر نمی‌رسد.

همه بخش‌ها شاهد موجی از ترک کار نیستند

همچنین کارگران در تمام بخش‌های اقتصاد به‌طور دسته جمعی کار را ترک نمی‌کنند. بیشترین نرخ ترک در خدمات اقامتی و غذایی است. حدود ۶/۹ درصد از افرادی که در هتل‌ها، متل‌ها و رستوران‌ها کار می‌کنند در ماه نوامبر این موضوع را عنوان کردند. در حالی که این بالاترین میزان از سال ۲۰۰۰ است، با توجه به ماهیت کار در این بخش ترک شغل داوطلبانه در این حوزه معمولا در سطح بالایی قرار دارد و در طول دو دهه گذشته بارها بالای ۵ درصد بوده است. دومین نرخ ترک کار در نوامبر با ۴/۴ درصد، متعلق به کسب و کارهای خرده‌فروشی بود که کارگران فروشگاه‌ها و مغازه‌ها را شامل می‌شود. در مجموع، این دو صنعت نسبتا کوچک‌تر، یک‌سوم کل افرادی را تشکیل می‌دهند که در آن ماه کار را ترک کردند از سوی دیگر، نرخ ترک در بخش ساخت و ساز، اطلاعات، مالی و بیمه و املاک نسبتا پایین بوده و در ۲۱ سال گذشته در سطوح بالاتری قرار داشته است. همچنین از داده‌ها می‌توان دریافت که جوان‌ترین سهم را از افرادی که شغل خود را تغییر می‌دهند دارند. داده‌های ADP که یکی از بزرگ‌ترین پردازشگرهای حقوق و دستمزد است، ترک شغل را بر اساس سن تجزیه و تحلیل می‌کند. جدیدترین داده‌های ADP نشان می‌دهد ترک شغل بالا با نرخ ترک شغل تقریبا سه برابر میانگین ملی روی افراد ۱۶ تا ۲۴ ساله متمرکز است. ترک شغل بالا برای کارگران جوان تعجب‌آور نیست، زیرا محدودیت‌های کووید-۱۹ بسیاری از مزایای غیردستمزدی مانند معاشرت پس از کار و مهمانی‌های شرکتی را لغو کرده است. برای کارگران جوانی که تازه به نیروی کار پیوسته‌اند، این نوع فعالیت‌ها در توسعه تعلق و وفاداری به شرکت مهم هستند. بدون آنها، روابط کمتری وجود دارد و این یک عامل مهم است که کارگران را به یک شرکت وابسته می‌کند یا وجود ندارد. اینکه ترک شغل در شرایط بی‌سابقه‌ای قرار ندارد به این معنی نیست که مشکل ترک شغل زیادی در بازار کار وجود ندارد اما به نظر می‌رسد این مشکل قبل از همه‌گیری وجود داشته است. نرخ بالای ترک سالانه به این معنی است که بسیاری از کارگران از حقوق، مزایا یا شرایط کاری خود راضی نیستند. این می‌تواند اتلاف وقت و پول زیادی برای شرکت‌ها و کارگران در برداشته باشد. استخدام و آموزش کارگران گران است. جست‌وجوی شغل جدید و تغییر شغل از نظر جسمی و روحی دشواری‌هایی را برای کارگران به همراه دارد. تحقیقات نشان می‌دهد کارفرمایان می‌توانند با روش‌های مختلف، از جمله با دادن حس هدف به کارگران، اجازه حضور آنها در تیم‌های خود گردان، قوانین انعطاف‌پذیر و ارائه مزایای بهتر ترک شغل را به حداقل برسانند.

نویسنده: Jay L. Zagorsky
مترجم: مرتضی ایراندوست

نخستین جشنواره «کارتون نوروز و گردشگری تهران» برگزار می‌شود

ستاد گردشگری با همکاری خانه کاریکاتور به داوری جواد علیزاده، ابوالفضل محترمی و بهرام ارجمندنیا نخستین جشنواره «کارتون نوروز و گردشگری تهران» را برگزار خواهد کرد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از روابط عمومی معاونت امور اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران، جشنواره «کارتون نوروز و گردشگری تهران» با هدف استقبال از بهار، سال نو و معرفی تهران به عنوان یکی از مقاصد گردشگری شهروندان در نوروز ۱۴۰۱ طراحی شده است.

موضوع این جشنواره باغ‌ها، تنوع زیستی محیطی، زیبایی‌های تهران، اماکن تاریخی و مذهبی، هویت شهری، قصه‌ها و روایت‌ها، فرهنگ و آداب محلات قدیمی، گردشگری تیمچه‌ها و بازارهای سنتی، معماری و منظر شهری، دروازه‌های قدیم، حمل و نقل شهری در تهران قدیم و جدید، طبیعت، خانواده و گردشگری و آئین‌های نوروز و سال نو است.

در این خبر آمده است که تکنیک خلق آثار آزاد است و شرکت کنندگان می‌توانند حداکثر ۳ اثر با فرمت jpg و حداکثر حجم ۲ مگابایت تا ۲۶ اسفند به نشانی ایمیل iraniancartoonhouse@gmail.com ارسال کنند.

با اجرای بازکاشت نهال‌های جدید انجام شد؛

کاشت ۳۷۰۰ اصله درخت «گلابی» در باغ سیب کرج

سرپرست سازمان سیما منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج از کاشت سه هزار و ۷۰۰ اصله درخت گلابی در باغ سیب مهرشهر خبر داد و گفت: کاخ مروارید و باغ سیب میراث تاریخی ماندگاری است که باید حفظ شود.

به گزارش پیام آشنا، حمیدرضا عبدالله پور با اشاره به بازدید از باغ سیب مهرشهر، گفت: طی سال‌های اخیر اقدامات قابل‌توجهی برای ساماندهی و احیای باغ سیب انجام‌شده و عملیات آبیاری و حفاظت از این باغ با دقت انجام می‌شود. وی با اشاره به باز کاشت نهال‌های جدید در این باغ، گفت: پنج هکتار از اراضی باغ سیب تاکنون واکاوی شده و تا پایان سال نیز سه هزار و ۷۰۰ اصله نهال گلابی در این مجموعه کاشته می‌شود.

سرپرست سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج احیای باغ سیب را اقدام مهمی در بهبود کیفیت هوای کرج برشمرد و افزود: با برنامه‌ریزی انجام‌شده در حاشیه معابر این باغ نیز دو هزار اصله نهال چنار در حال کاشت است.

عبدالله پور هدف از اجرای عملیات آبیاری قطره‌ای برای نهال‌های کاشته شده را صرفه‌جویی در مصرف آب دانست و اضافه کرد: عملیات باغبانی شامل هرس، کود دهی، سم‌پاشی و کنترل آفات درختان این باغ از بیماری‌های گیاهی، با دقت و سر موعد طبق تقویم باغبانی آن انجام می‌شود.

وی همچنین بابیان اینکه کاخ مروارید و باغ سیب میراث تاریخی ماندگاری است که باید برای آیندگان و شهر کرج حفظ شود، افزود: عملیات باغبانی ۲۷ هکتار از فضای سبز کاخ مروارید و ۲۷۰ هکتار از اراضی باغ سیب با پشتوانه نظرات کارشناسان و متخصصان فضای سبز و واحد گیاه‌پزشکی سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج انجام می‌شود و این نوید را به شهروندان می‌دهیم که در خصوص حفظ و نگهداری این دو مجموعه ارزشمند، با همکاری نهادهای متولی، تمام تلاش خود را به کار ببریم.

پاکسازی نشت‌های نفتی با نور خورشید

محققان دریافتند نور خورشید نقش زیادی در پاکسازی نشت‌هایی نفتی بیشتر از آنچه قبلا تصور می‌شد، بازی می‌کند، به طوری که به حذف ۱۷ درصدی لکه نفتی از سطح خلیج مکزیک پس از نشت سال ۲۰۱۰ کمک کرده است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ساینس نیوز، هنگامی که نور خورشید به نفت در دریا می‌تابد، می‌تواند زنجیره‌ای از واکنش‌های شیمیایی را آغاز و نفت را به ترکیبات جدیدی تبدیل کند. برخی از این واکنش‌ها می‌تواند میزان آسان حل شدن نفت در آب را افزایش دهد که انحلال نوری نامیده می‌شود اما اطلاعات کمی در مورد میزان محلول شدن نفت در آب وجود دارد.

برای ارزیابی این موضوع شیمیدانان محیط زیست دانیل هاس فریمن و کولین وارد، هر ۲ از موسسه اقیانوس‌شناسی وودز هول در ماساچوست، نمونه‌هایی از نفت چاه نفتی ماکوندو را از نشست سال ۲۰۱۰ روی دیسک‌های شیشه‌ای قرار دادند و با استفاده از الی‌دی‌های که طول موج‌های موجود در نور خورشید را ساطع می‌کنند، آن‌ها را در معرض تابش نور قرار دادند.

این ۲ محقق سپس نفتی که به آن نور تابیده شده را تجزیه شیمیایی کردند تا ببینند چه مقدار به کربن آلی محلول تبدیل شده است.

محققان دریافتند مهم‌ترین عوامل در انحلال نوری، خواص لایه نفتی و طول موج نور است. طول موج‌های بلندتر (به سمت انتهای قرمز طیف)، نفت کمتری را حل می‌کند. احتمالا به این دلیل که راحت‌تر توسط آب پراکنده می‌شود تا طول موج‌های کوتاه‌تر.

مدت‌زمان قرار گرفتن نفت در معرض نور چندان مهم نبود.

اگرچه این گروه به طور خاص تفاوت‌های فصلی یا عرض جغرافیایی را آزمایش نکردند، شبیه‌سازی‌های رایانه‌ای بر اساس داده‌های آزمایشگاهی نشان داد این عوامل همچنین ترکیب شیمیایی نفت نیز مهم است.

محققان تخمین می‌زنند تلاش به حل شدن سه تا ۱۷ درصد از نفت سطحی ناشی از نشت ۲۰۱۰ ماکاندو کمک کرده که قابل مقایسه با فرآیندهایی مانند تبخیر و رها شدن در خطوط ساحلی است. با این حال هنوز مشخص نیست که ترکیبات تولید شده توسط نور خورشید چه تاثیری بر اکوسیستم‌های دریایی دارد.

بزرگراه‌سازی علیه مترو؟

تهران بعد از حدود ۱۰ سال دوباره با «اپروژه‌های فاقد اولویت مواجه شد. تبصره‌ای در بودجه ۱۴۰۱ تهران به مدیریت شهری اجازه می‌دهد یک بزرگراه از شمال‌شرق تا شمال‌غرب برای اتصال به آزادراه تهران- شمال احداث کند. گذشته از «ضرورت صفر» چنین اپروژه‌ای و «تاثیر فزاینده بزرگراه‌سازی بر شدت ترافیک و ازدحام خودرو»، تصمیم مدیران پایتخت به تخصیص اعتبار برای ساکنان شمال شهر بابت تامین نیاز تفریحی در شرایطی که «هوا و یک ایرچالش» در تهران روی زمین مانده، قابل تامل است. این اپروژه با مکش بالای مالی، ضد متروی پایتخت است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، سر و کله مگا پروژه‌های ترافیک‌ساز و فاقد اولویت در پایتخت، پس از ۱۰ سال در بودجه شهرداری تهران پیدا شد. شهرداری تهران در بودجه ۱۴۰۱ در حالی ساخت یک اپروژه بزرگراهی زائد و فاقد ضرورت را گنجانده که موازی با آن یک خط مترو تعریف شده که پیشرفت فیزیکی آن به دلیل ناتوانی در تخصیص بودجه بسیار ناچیز است. به این ترتیب شهرداری با تدارک رقیب از جنس «بزرگراه» برای مترو عملا مانع از سرعت گرفتن اجرای این پروژه ضروری و اولویت‌دار که اصلی‌ترین راه کاهش ترافیک می‌باشد به شمار می‌آید، شده است. اجرای آخرین اپروژه‌های عمرانی ترافیک‌ساز در تهران به اوایل دهه ۹۰ بازمی‌گردد که پروژه‌های بزرگراهی و تسهیل‌گر تردد خودروهای شخصی از قبیل بزرگراه امام علی (ع)، تونل نیایش و بزرگراه طبقاتی صدر احداث شد. اما در تبصره ۱۹ بودجه ۱۴۰۱ شهرداری تهران که به تازگی در شورای شهر تصویب شد، اتصال بزرگراه امام علی (ع) به آزادراه تهران - شمال پیش‌بینی شده است که به دلیل ویژگی‌های خاص آن، به لحاظ هزینه‌ای یک مگاپروژه به شمار می‌آید. این بزرگراه در شمال شهر برای شمال‌نشین‌ها تعریف شده است که حتی اگر هزار و یک مشکل پایتخت حل شده باشد چنین اپروژه‌ای باید با استقلال کامل از بودجه شهر (با هزینه بهره‌برداران) پیاده شود. در این بین به نظر می‌رسد اعتبار قابل توجهی که می‌تواند صرف ساخت خط ۱۰ متروی تهران که با همین معبر بزرگراهی هم‌مسیر است شود، قرار است صرف تسهیل آمد و شد خودروسواران شود.

حدود یک دهه از زمانی که رویکرد غالب مدیران شهری در نحوه توسعه شهر، متکی بر توسعه شبکه بزرگراهی بود می‌گذرد و در طول یک دهه اخیر پس از تعریف و اجرای پروژه‌های مذکور، تقریبا هیچ مگاپروژه بزرگراهی دیگری کلید نخورد و طرح و ایده آنها روی کاغذ باقی ماند. البته درباره علت عدم‌اقبال مدیریت شهری به اجرای این قبیل پروژه‌ها و تحلیل مختلف وجود دارد. یک گروه معتقدند به دلیل مشکلات مالی در شهرداری، مدیران شهری امکان اجرای این قبیل اپروژه‌های عمرانی را طی سال‌های اخیر نداشته‌اند. واقعیت این است که دست‌کم از سال ۹۵ به بعد رکود ساخت‌وساز در تهران به کاهش درآمدهای شهرداری از حوزه شهرسازی منجر شده و مدیریت شهری منبع درآمد سالم و جایگزین دیگری که بتواند با اتکا به آن اپروژه‌های عمرانی را کلید بزنند نداشته است.

در عین حال تحلیل گروه دیگری از کارشناسان شهری این است که تغییر رویکرد و نگاه غالب در مدیریت شهری به شکل توسعه شهر از میانه دهه ۹۰ به عدم‌اقبال نسبت به پروژه‌های بزرگراهی منجر شده است. مدیران شهری در چند سال اخیر غلب بر این باور بودند که ساخت بزرگراه بیش از آنچه اکنون در شبکه معابر وجود دارد، کمکی به حل معضل ترافیک نمی‌کند و به همین خاطر از آن پرهیز کرده و منابع مالی محدود محقق شده را صرف متروسازی کردند. به نظر می‌رسد تحلیل دوم به صحت نزدیک‌تر است چراکه هنوز هم مشکلات مالی شهرداری تهران حل نشده و حتی تشدید شده است؛ تا آنجا که امسال مدیریت شهری ناگزیر به اصلاحیه بودجه به منظور کاهش سقف مصوب شد که یک اقدام بی‌سابقه در طول چند دهه اخیر بودجه‌ریزی در شهرداری تهران بوده است. شهرداری تهران عموما در نیمه دوم سال به دلیل کسب درآمد مازاد بر آنچه در مصوبه بودجه سالانه پیش‌بینی شده بود، اصلاحیه‌ای به شورای شهر ارائه می‌کرد تا تکلیف محل هزینه کردن منابع مالی را مشخص کند. اما امسال مشکلات مالی به حدی در شهرداری ریشه دوانده که اصلاحیه بودجه این بار برای کاهش ۱۱ هزار میلیارد تومانی سقف آن ارائه و تصویب شد. وضعیت مالیه شهرداری تهران به دلیل انتکای حداقل ۵۰ درصدی به درآمدهای حوزه شهرسازی به‌ویژه تراکم‌فروشی، با توجه به ادامه رکود فراگیر ساخت‌وساز در پایتخت به شدت شکننده است و شهرداری نیز فرصتی را که برای اصلاح فرمول شارژ شهری، یعنی عوارض موسوم به «نوسازی» که به صورت سالانه از پایتختنشینان دریافت می‌کند و یک منبع مالی سالم و پایدار به شمار می‌آید از دست داد. به این ترتیب فروش تراکم همچنان مهم‌ترین منبع درآمد شهرداری تهران برای سال آینده است که با توجه به رکود ساخت‌وساز تحقق آن با شک و تردید از ناحیه کارشناسان شهری روبه‌رو است. با توجه به اینکه فرمول شارژ شهری نیز تغییری نکرده و ساکنان محله‌های برخوردار و غیربرخوردار تهران شارژ یکسان و بسیار ناچیزی پرداخت می‌کنند، ردیف درآمدی این منبع سالم و پایدار مالی در بودجه ۱۴۰۱ حدود ۱۶۰۰ میلیارد تومان پیش‌بینی شده است. در این شرایط بغرنج مالی، اجرای یک مگاپروژه غیرضروری می‌تواند منجر به بروز بحران در تامین مالی پروژه‌های ضروری به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل عمومی شود. بررسی تبعات اجرای این پروژه می‌تواند منجر به خارج شدن تبصره مذکور از دستور کار اجرایی سال آینده شود؛ کمااینکه نفس گنجاندن «تبصره» در بودجه سنواتی آن یک عرف نادرست و مغایر با اصول بودجه‌ریزی است و بسیاری از مواردی که در تبصره‌های بودجه قید می‌شود، لازم‌الاجرا تلقی نمی‌شود. بر اساس قانون بودجه مشکل از یک ماده واحده است که در قالب آن کل درآمدها و هزینه‌های یک نهاد اعم از دولت یا شهرداری باید مشخص شود. اما گاهی برخی امور که خود نیازمند یک مصوبه جداگانه است، در تبصره‌های بودجه گنجانده می‌شود. عرف حاکم بر شهرداری در تمام سال‌های اخیر این بوده که از یک‌سو تبصره‌ها به دلیل اینکه واجد ردیف اعتباری مشخص نیستند لازم‌الاجرا به شمار نمی‌آیند و در زمره تعهدات اصلی که مدیریت شهری باید بابت آن پاسخگو باشد، تلقی نمی‌شوند و از طرف دیگر دست مجری برای تصمیم به اجرای آنها باز است. به طور مثال عنوان تبصره ۱۹ بودجه ۱۴۰۱ شهرداری تهران «پروژه‌های مشارکت و سرمایه‌گذاری» است و دست شهرداری برای اینکه برای هر یک از پروژه‌های قید شده در تبصره مذکور سرمایه‌گذار جذب کند، باز است. اگر شهرداری تصمیم به اجرای بندی از این تبصره ناظر بر ساخت بزرگراه جدید در شمال تهران بگیرد، به «متروسوزی» در بودجه منجر خواهد شد. اما صرف نظر از نحوه طرح موضوع ساخت یک معبر خودرویی جدید برای اتصال بزرگراه امام علی(ع) به آزادراه تهران - شمال، بررسی‌های «دنیای اقتصاد» نشان می‌دهد ساخت این بزرگراه دست‌کم به سه علت اصلی نمی‌تواند گرهی از ترافیک تهران بگشاید. یک علت، تجربه جهانی و الگوی فعلی مدیریت تردد در ابرشهرهای دنیاست که در تهران نادیده گرفته شده است. بیش از دو دهه است که مدیران شهری دنیا به این واقعیت پی بردهاند که ساخت بزرگراه به منزله گستردن فرش قرمز برای جریان ترافیک خودرویی است. این واقعیت به خلق مفاهیم جدیدی از قبیل «رژیم جاده» در امر مدیریت ترافیک منجر شده است؛ به این معنا که بسیاری از شهرهای بزرگ و مدرن به کاهش سهم اختصاص یافته به خودروها از شبکه معابر روی آوردهاند و این یعنی نه تنها معبر جدیدی برای تردد خودروها ساخته نمی‌شود، بلکه برخی معابر موجود از قبیل معابر بزرگراهی و شریانی به صورت کامل یا چند خط عبوری به معبر سبز برای تردد پیاده‌ها و دوچرخه سواران اختصاص پیدا کرده است. مطالعات ترافیکی اثبات کرده که افزایش ۱۰ درصدی طول معابر بزرگراهی می‌تواند منجر به افزایش ۲۰ درصدی حجم تردد با خودروهای شخصی شود و به همان نسبت بر حجم ترافیک و اتلاف وقت ناشی از آن افزوده می‌شود. دومین علتی که اثبات می‌کند ساخت این بزرگراه غیرضروری و فاقد اولویت است، موضوع اشباع تهران از بزرگراه تا سال ۱۴۰۴ است. تقریبا تمام طول شبکه بزرگراهی که باید تا سال ۱۴۰۴ ساخته و تکمیل می‌شد، اکنون ساخته شده و این یعنی اشباع تهران از بزرگراه در حال حاضر. وجود بیش از ۵۰۰ کیلومتر معبر بزرگراهی در حال بهره‌برداری در تهران نشان می‌دهد اهداف طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک برای افق ۱۴۰۴ محقق شده و ضرورتی برای تعریف پروژه جدید بزرگراهی فراتر از طرح مذکور وجود ندارد. بررسی‌ها نشان می‌دهد طرح ساخت بزرگراهی برای اتصال آزادراه تهران - شمال به بزرگراه امام علی (ع) در هیچ یک از اسناد بالادستی پیش‌بینی نشده است. از طرفی بررسی‌ها از وضع موجود شبکه بزرگراهی نشان می‌دهد در شمال تهران دو بزرگراه شرقی - غربی وجود دارد که پاسخگوی نیاز دسترسی در این محورات و تعریف بزرگراه جدید خارج از آنچه در مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک پیش‌بینی شده بود، خود نشان‌دهنده این است که این معبر فراتر از نیاز پایتخت است.

علت سوم ناکارآمد بودن تصمیم به اجرای یک ایده بزرگراهی از جنس مگاپروژه مربوط به وضع موجود حمل‌ونقل عمومی است. در شرایطی که به لحاظ معابر بزرگراهی اشباع وجود دارد، در شبکه مترو هم به لحاظ طول خطوط و هم به لحاظ ناوگان کسری شدید وجود دارد. کلنگ احداث خط ۱۰ مترو برای اتصال شمال‌غرب به شمال‌شرق تهران در این شبکه نیز سال گذشته به زمین خورد اما به دلیل مشکلات در تامین مالی این خط، فعالیت در کارگاه‌های آن در میدان آتریش و میدان دریاچه چیتگر واقع در منطقه ۲۲ محدود شده است. بر اساس اطلاعاتی که در اختیار «دنیای اقتصاد» قرار گرفته است، قرار بود بودجه خط ۱۰ مترو در سال جاری به صورت غیرنقد پرداخت شود، اما به دلیل بوروکراسی فرسایشی حاکم بر شهرداری تهران ماه‌هاست که فرآیند واگذاری ملک مورد نظر پیمانکار این خط به نتیجه نرسیده و در نتیجه فعالیت کارگاه‌های این پروژه بسیار محدود است. در این شرایط تعریف یک پروژه بزرگراهی فوق‌العاده پرهزینه موازی مسیر خط متروی مذکور به منزله تدارک رقیب در بودجه برای این خط و به بیان دقیق‌تر برای کل شبکه مترو است. به این ترتیب اعتباراتی که می‌تواند صرف توسعه مترو شود، قرار است به رقیب بزرگراهی آن اختصاص پیدا کند.

دیدگاه

معماری مسابقه خلق چیزهای عجیب‌نیست

انریکه‌نورتن

اخیراً معماری {خودش} تبدیل به هدف شده است. اما من با این موافق نیستم که عجیب‌ترین بنا بهترین بناست. من فکر نمی‌کنم نیازی باشد تا عجیب‌ترین و غیرمنتظرترین بنا را خلق کنید تا معماری خوب تولید کرده باشید. به آثار رنتسو پیانو و دیوید چیپرفیلد بنگرید. آنها معماران بسیار خوب و وظیفه‌شناسی هستند که کارهایشان را با عناصر شگفتی‌آور تنزل نمی‌دهند.

آیا این پرسش خوبی برای مطرح کردن {در قبال یک مسئله معماری} است که چگونه کاری انجام دهیم که هیچ‌گاه پیش از آن انجام نشده باشد؟ به نظر من تعدادی از معماران بسیار باهوش در دام تلاش مدام برای افراط در آنچه خودشان پیشتر انجام داده‌اند و آنچه دیگران به انجام رسانده‌اند {یعنی کار تازه کردن} می‌افتند. این کار به چه نتیجه‌ای می‌رسد و به کجا ختم می‌شود؟

در حالی که شما یک ساختمان از رنتسو پیانو می‌بینید و تجربه‌ای بسیار غنی از چیزی که بسیار مهارشده و ساده است کسب می‌کنید؛ مثلا بنای گنجینه منیل در هوستون که توسط او طراحی شده است. بنابراین معماری مسابقه {خلق} چیزهای عجیب نیست.

(در گفت‌وگو با Vladimir Belogolovsky، منتشر شده در وب‌سایت archdaily، سال ۲۰۱۶)

منبع: گفتار

خبر

برگزاری نشست تخصصی «رسانه، حاشیه نشینی و اسکان غیررسمی»

هم‌اندیشی تخصصی «رسانه، حاشیه نشینی و اسکان غیررسمی» با بررسی موضوعاتی چون راهکارهای رسانه برای توانمندسازی حاشیه نشینان، رسانه و تحقق عدالت اجتماعی حاشیه‌نشینان شهرها و... برگزار می‌شود.

به گزارش پیام آشنا به نقل از روابط عمومی دفتر مطالعات و برنامه ریزی رسانه ها، هم‌اندیشی تخصصی «رسانه، حاشیه نشینی و اسکان غیر رسمی» روز سه‌شنبه (۳ اسفند ماه) از ساعت ۱۰ الی ۱۱ و ۳۰ دقیقه در دفتر مطالعات و برنامه‌ریزی رسانه‌ها به صورت ویدئو کنفرانس برگزار می‌شود.

این نشست در جهت ارائه راهبردها، توانمند سازی و بهبود وضعیت اجتماعی حاشیه نشینان با تأکید بر نقش مؤسسات خیریه و رسانه‌ها برگزار می‌شود.

در این نشست که با حضور فعالان این حوزه برگزار می‌شود، راهکارهای رسانه برای توانمندسازی حاشیه نشینان، رسانه و تحقق عدالت اجتماعی حاشیه‌نشینان شهرها، نقش سمن‌ها و سازمان‌های مردم نهاد و در کاهش آسیب‌های اجتماعی حاشیه‌نشینان و بررسی سیاست‌های جامع نگر برای توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی حاشیه نشینان به عنوان محورهای این جلسه هستند که مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد.

مینا کاظمی- فعال اجتماعی، سمیرا فیلسوفیان- مسئول روابط عمومی موسسه طلوع بی‌نشان، فاطمه چوپانی- مدیر قرارگاه محرومیت‌زدایی بنیاد بین‌المللی خیریه آبشار عاطفه‌ها، گیتا علی آبادی- مدیر کل دفتر مطالعات و برنامه‌ریزی رسانه‌ها از سخنرانان نشست تخصصی «رسانه، حاشیه نشینی و اسکان غیر رسمی» هستند.

این نشست تخصصی از طریق نشانی: https://www.skyroom.online/ch/rasane. org قرار دریافت است.