کسب و کار

اشتباهاتی که کارفرماها مرتکب می‌شوند

دنیای اقتصاد- فرنطینه‌های دوران کرونا و نگرانی در برابر گردش عملیات به شرایط نرمال، شرکت‌ها را به این نتیجه رسانده که حضور کارکنانی که دستمزد کمی می‌گرفتند، ضروری‌تر از آن چیزی است که فکر می‌کردند. تحقیقات هاروارد نشان داده پیش از این، مدیران پیگیر نقشی که این مدیران داشتند نبودند و اهمیتی به آن نمی‌دادند. شرکت‌ها همیشه با کارکنان خط مقدم مثل کلایی رفتار می‌کردند که به اسانی قابل جایگزینی هستند و فکر می‌کردند، نرخ بالای جابه‌جایی کارکنان و وجه ضعیف سازمان، در میان نیروی کار کوچک‌دستمزد اجتناب‌ناپذیر است. اما در دوران احیای بعد از کرونا، شرکت‌ها باید کوشش کنند که چنین رویکردی نه پایدار است و نه عاقلانه. در تحقیق هاروارد، شش اشتباه بزرگی که شرکت‌ها مدتهاست نسبت به کارکنان کم‌دستمزد خود مرتکب می‌شوند، شناسایی شدند. چهار اشتباه در این بخش و دو اشتباه در بخش بعدی مورد بررسی قرار می‌گیرند:

۱- متوجه نیستند که کارکنان کم‌دستمزد می‌خواهند کارشان را با آنها ادامه دهند

شرکت‌هایی باشند خیلی از کارکنانی که دستمزد پایین دریافت می‌کنند، کار سخت، آلوده یا خطرناکی دارند. - مثلا مسافت‌های طولانی را رانندگی می‌کنند، سرویس بهداشتی را میز می‌کنند، یا شیفت‌های کاری ۱۲ ساعته را پوشش می‌دهند.

آنها فکر می‌کنند اگر نرخ استعفای افراد در این کوتاه مشاغل بالاست، اتفاقی طبیعی و به خاطر ماهیت کارشان است. تقریبا نیمی از کارفرماها در نظرسنجی هاروارد تخمین زده‌بودند که نرخ جابه‌جایی بین کارکنان کم‌دستمزدشان بیشتر از ۲۲ درصد در سال بوده و تقریبا یک چهارم آنها هم گفته بودند این رقم بالاتر از ۵۰ درصد است.

شرکت‌ها وقتی نرخ بالای استعفای این کارکنان را تحلیل می‌کنند، علت و معلول را اشتباه می‌گیرند. آنها معتقدند دستمزد پایین بودن افراد باعث شود، مثلا شغل عوض کنند؛ در حالی که قابلیت مدیریتی ضعیف و اشتباه انهاست که باعث رفتن کارکنان می‌شود. نظرسنجی‌های هاروارد نشان می‌دهد کارکنانی که دستمزد پایین می‌گیرند، به‌شدت مستعد ماندن یا کارفرمای فعلی خود هستند. در واقع، ۱ ۰درصد افرادی که هاروارد از آنها نظرسنجی کرده چهار سال یا بیشتر در شرکتی که کار می‌کردند، مانده بودند و ۱۲ درصد افراد هم بیش از ۱۰ سال مانده بودند. با وجود سابقه زیاد، دستمزد این افراد همچنان پایین بود.

در نتیجه‌ای کاملا منطقی، ۲ درصد کارکنانی که در نظرسنجی شرکت کرده‌بودند، گفتند دریافت دستمزد بیشتر یا ارتقای کاری، به آنها انگیزه کافی برای ماندن یا کارفرمای فعلی رامی‌دهد.

برخی حتی گفتند اگر کارفرما مهارت‌های بیشتری، یا آنها آموزش دهد (۹ درصد)، یا مسئولیت بیشتری به آنها بدهد، (۶ درصد)، حاضرند با همان سطح دستمزد فعلی بمانند و ۲۲ درصد هم با این کزارم موافقند. حتی اگر شرکت من دستمزد بیشتری ندهد، مهارت‌های بیشتری آموزش ندهد و مسئولیت بیشتری به من واگذار نکند، ترجیح می‌دهم در همین شرکت بمانم»

۲- اهمیت موقعیت مکانی و نیاز رادست کم می‌گیرند

شرکت‌ها ظاهرا نمی‌دانند چرا کارکنانی که دستمزد پایین می‌گیرند، می‌خواهند در این موقعیت‌های سخت بمانند. تحقیقات هاروارد دو فاکتور مهم را دلیل این موضوع می‌داند. اول، کارکنان ساعتی به موقعیت مکانی اهمیت زیادی می‌دهند. وقتی آنها شیفتی به دست می‌آورند، تا حد زیادی ترجیح می‌دهند در همان مکان بمانند. دلیلش این است که رفت‌وامد می‌تواند چالش مهمی برای آنها باشد. هر چقدر رفت‌وامد به محل کار برای آنها راحتتر باشد، احتمال اینکه بخواهند نزد همان کزارفرما بمانند، بیشتر است. وقتی از انها سوال شد چرا در گذشته شغلشان را تغییر دادهاند، ۴۶ درصد به راحت بودن رسیدن به سر کار اشاره کردند. این مهمترین دلیل بود که بالاتر از میزان دستمزد (۳۴ درصد) و حمایت کاری اعضای تیم (۲۱ درصد)، قرار می‌گرفت. اما کارفرماها در مورد اینکه موقعیت مکانی و حمل‌ونقل چقدر شغل می‌تواند برای کارکنان مهم باشد، هیچ ایده‌ای نداشتند. در نظرسنجی‌های هاروارد، آنها حتی این موضوع را جزو پنج دلیل اصلی تغییر شغل کارکنان نمی‌دانستند. دوم، باتوجه به اینکه مقاله بافقر کار بسیار سختی است، کارکنانی که دستمزد پایین می‌گیرند، ثبات کاری را مهم‌تر از هر چیزی می‌دانند. رفتن به یک شرکت دیگر، وقت‌های ایجاد می‌کند که کارکنان تاحد ممکن از آن اجتناب می‌کنند. بیشتر شبها با از شغل‌هایی که کارکنان کم‌دستمزد حس می‌کنند تا گذشته یا تنی خواهند این فشارها زندگی خود چقدر شاد و ممکن است. شغل دوم هم داشته باشند. کارکنانی که خانواده‌ای آنها درآمد سالانه کمتر از ۲۰ هزار دلار دارند - و کافی حتی کمتر از ۲۰ هزار دلار - اغلب در معرض بی‌خانمان شدن، کمبود غذا و تنگدستی هستند. کارفرماهایی که نسبت به این مسائل فردی کارکنان بی‌توجهند، نمی‌توانند درک کنند که چه چیزهایی واقعا برای آنها اهمیت دارد: ثبات و امنیت.

۳- ثبت خوب کارکنان را دست کم می‌گیرند

با اینکه کارکنان کم‌دستمزد اغلب وظایفی را در سازمان انجام می‌دهند که کمترین قدردانی را برمی‌انگیزد، اغلب طرز عجیبی مشتاقترین دیدگاه راسبت به کارفرماهای خود دارند. خیلی از آنها (۴۷ درصد) کاملا احتمال اینکه شغل فعلی خود را به یکی از دوستانشان پیشنهاد کنند، زیاد است - آنها به این موضوع بین ۱۰ تا ۱۰، امتیاز ۸ یا بیشتر دادهاند. امتیاز ۱۰ به این معنی است که آنها تا حد بسیار زیادی کارشان را به بقیه توصیه می‌کنند. فقط ۱۹ درصد افراد در نظرسنجی شغل فعلی خود را به ارزیابی کردهاند و امتیاز کمتر از ۵ به آن دادند. تعداد کارکنانی که احساس خطر به شرکت داشتند و محیط کار خود را «خوب» ارزیابی کردند، بیشتر از کارکنانی بود که نظری خلاف این داشتند. این حجم از حسن نیت کارکنان، دارایی بزرگی و ارزشمندی محسوب می‌شود که شرکت‌ها آن را نادیده می‌گیرند.

۴- کارکنان را رهاسی کنند تا خودشان آفلاز کنند به مباحث شغلی بلند

نظرسنجی هاروارد نشان داد که کارفرماها برای کمک به پیشرفت کارکنان ساعتی و کم‌دستمزد، تلاش سینمایی چندانی نمی‌کنند. ۵۲ درصد کارفرماها در بلوغ به این سوال که چه کسی مسئول ارتقای کارکنان کم‌دستمزد است، گفتند خود کارکنان تنها ۳۳ درصد گفتند خود شرکت مسئول است. خیلی از کارفرماها در پلیسهای تشریحی گفتند که کارکنان باید در گفت‌وگوهای شغلی «خودشان آغاز کر مکالمه باشند» یا «خط صریح» با سرپرست خود صحبت کنند. برای کارفرماها خیلی سخت‌تر است که آغاز کر مکالمات کاری با کارکنان باشند. از طرف دیگر، خیلی از کارکنان هم برای صحبت در مورد افزایش حقوق یا ارتقای شغلی ترغیب دارند. چون می‌ترسند بافت ظاهری مدیریت شوند و اغتیشی، اما که برای ارزش زیادی قائلند، به خطر بیندازند. هر یک از طرفین برای صحبت کردن منتظر دیگری است و در نتیجه، بین آنها سکوتی قرار می‌ماند. از بین کارکنانی که در نظرسنجی شرکت کردند، ۳۳ درصد گفتند که از «خیج گونه» فرصت پیشرفتی در سازمانشان اطلاعی ندارند. حتی بیشتر آنهایی که حداقل سه سال یک شغل ثبت داشتند، نمی‌دانستند مراحل بعدی ترقی‌ای پیشرفت در سازمانشان کدام است همچنین شرکت‌ها نحوه پیشرفت کارکنان در شغلی که دارند، با خروجی واضح، بصولوح و کاربردی نمی‌دهند. بیش از ۵۰ درصد کارکنانی که در نظرسنجی شرکت کردند، گفتند مدیرشان در مورد اینکه چه مهارت‌هایی را باید ارتقا دهند تا عملکردشان بهبود پیدا کند و شانس پیشرفت داشته باشند، هیچ صحبتی با آنها نمی‌کنند و تنها ۱۵ درصد آنها گفتند که تاکنون یک سرپرست یا مربی داشتند که در موقع شنیدن به آنها کمک کرده است. فرقی نمی‌کند که خیلی از این کارکنان در پستهایی که دستمزد پایین دارند کپی اتفاقات، هیچ کس به آنها نمی‌گوید چطور می‌توانند تلقی به خودشان بدهند و پیشرفت کنند. تحقیق هاروارد همچنین به این نتیجه رسید که کارفرماها در آنهایی شغلی به ندرت به سرپرای پیشرفت شغلی اشاره می‌کنند (۵ درصد موالنج) و تقریبا هیچ‌گاه در مورد مزایا و ارزش‌های شرکت صحبتی نمی‌کنند. در بیشتر سازمان‌ها، مدیریت معمولا برنامه‌هایی برای آنکه توکو دور و رامزان‌ها و اولویتهای کارکنان کم‌دستمزد ندارد. در بخش بعد در مورد دوانستید دیگر شرکت‌ها در قبال کارکنان کم‌دستمزد و همچنین اقداماتی که آنها باید انجام بدهند تا از پتنسیل این کارکنان بیشترین بهره را ببرند، توضیح خواهیم داد.

۲۲ دستگاه از ۷۰ خودرو وَن خریداری شده با حمایت وزارت کشور، تحویل شد

رئیس کمیسیون عمران خبر داد:

رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر از تحویل ۲۲ دستگاه وَن از وزارت کشور خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، علیرضا رحیمی محمودآبادی از تحویل ۲۲ دستگاه از ۷۰ خودرو وَن خریداری شده از وزارت کشور خبر داد و گفت: این خودروها پس از نهایی شدن آیین‌نامه نحوه بهره‌برداری از سوی وزارت کشور به ناوگان حمل و نقل عمومی اضافه و آماده خدمت‌رسانی به همشهریان عزیز خواهند بود.

رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل اضافه کرد: این خودروها با اولویت مناطق کم برخوردارک که استفاده از اتوبوس با محدودیت مواجه است، به چرخه حمل‌ونقل عمومی اضافه می‌شوند.

علیرضا رحیمی در پایان گفت: ۵ دستگاه وَن از ۷۰ دستگاه خریداری شده نیز برای شهروندان کم‌توان عزیز تجهیز و مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

بازدید شهردار و اعضای شورا از ادامه پروژه کنارگذر مهرشهر

شهردار و اعضای شورای شهر کرج به منظور بررسی موانع اجرایی، از پروژه ادامه کنارگذر مهرشهر بازدید کردند.

به گزارش پیام آشنا، در این بازدید که علیرضا رحیمی، علی ذبیحی، مسعود محمدی و مجتبی حاجی قاسمی مهرداد کیانی شهردار کرج را همراهی می‌کردند از پروژه ادامه کنارگذر مهرشهر بازدید و موانع اجرایی به بحث و بررسی گذاشته شد.

پسماند در محور چالوس-کرج مستقر شده و در حالت آماده باش هستند. اظهار کرد در راستای بازگشایی هرچه زودتر مسیر، ۲ دستگاه لودر در محل رانش زمین استقرار یافته است.

وی در ادامه با اشاره به اینکه در هفته گذشته شاهد بارش باران سیل‌آسا در سطح شهر بودیم، گفت: ماشین آلات سازمان مدیریت پسماند شهرداری کرج در عملیات‌های جمع‌آوری سیلاب و روان آبها در جاده قزلحصار، زیرگذر هاشمی فرسنجانی و محمد شهر مستقر می‌باشند.

این مقام مسئول خاطرنشان کرد: ماشین آلات سازمان مدیریت پسماند شهرداری کرج مطابق دستور شهردار کرج در آماده باش کامل هستند.

رئیس سازمان مدیریت پسماند خبر داد:

آماده باش کامل تجهیزات و ماشین آلات در بارندگی‌ها

رئیس سازمان مدیریت پسماند شهرداری کرج گفت: همزمان با بارندگی‌های اخیر تجهیزات و ماشین آلات این سازمان به حالت آماده باش کامل قرار دارند.

به گزارش پیام آشنا، محمدرضا خسروی با اشاره به اینکه ماشین آلات سازمان مدیریت پسماند شهرداری کرج در حالت آماده باش کامل قرار دارند، گفت: شرکت مدیریت پسماند شهرداری کرج مستقر شده و در حالت آماده باش هستند.

وی با بیان اینکه قطارهای AC ناوگان مترو تهران پس از طی مسافت ۳۶۰ هزار کیلومتر به تعمیرات نیمه سنگین نیاز دارد و بعد از طی مسافت ۷۲۰ هزار کیلومتر به اورهال احتیاج دارد، گفت: در این شرایط قطارها از خط خارج و به پایانه‌های تعمیراتی و یا کارخانه واگن سازی منتقل می‌شوند.

کمالی نژاد با بیان اینکه در سال گذشته بر اساس برنامه ریزی‌های انجام شده قرار بود که ۱۳۰ واگن تعمیر شود، ادامه داد: با همت مهندسین و کارگرها در سال گذشته نسبت به اورهال ۱۴۷ واگن اقدام شد که در نظر داریم در سال جاری نیز به همین تعداد نسبت به اورهال واگن‌ها اقدام کنیم.

وی با اشاره به اینکه در فرآیند اورهال قطارها، وقتی قطارها به تعمیرگاه منتقل می‌شوند کلا دموتاژ شده و کلیه قطعات، آمپرها و سیستم‌های قطار از هم منفصل می‌شود، بعد از آن هم طی دستورالعمل‌هایی که برای هر قطعه توسط واحدهای فنی و مهندسی تهیه شده است، قطعات مورد بررسی قرار گرفته و در صورت پیدا شدن هر ایراد و عیبی قطعات تعویض می‌شوند.

به گفته مدیر کارخانه واگن سازی تهران، تعدادی از قطعات نیز بر اساس میزان ساعت کارکردشان مورد تعویض یا تعمیر قرار می‌گیرند که در فرآیند اورهال تمام تلاش‌مان این است که تعمیرات قطارها را به گونه‌ای انجام دهیم که سفری ایمن برای شهروندان وی اظهار کرد: در فرآیند اورهال قطارها، وقتی قطارها به تعمیرگاه منتقل می‌شوند کلا دموتاژ شده و کلیه قطعات، آمپرها و سیستم‌های قطار از هم منفصل می‌شود، بعد از آن هم طی دستورالعمل‌هایی که برای هر قطعه توسط واحدهای فنی و مهندسی تهیه شده است، قطعات مورد بررسی قرار گرفته و در صورت پیدا شدن هر ایراد و عیبی قطعات تعویض می‌شوند.

به گفته مدیر کارخانه واگن سازی تهران، تعدادی از قطعات نیز بر اساس میزان ساعت کارکردشان مورد تعویض یا تعمیر قرار می‌گیرند که در فرآیند اورهال تمام تلاش‌مان این است که تعمیرات قطارها را به گونه‌ای انجام دهیم که سفری ایمن برای شهروندان ایجاد کنیم.

وی با اشاره به اینکه در فرآیند اورهال کلیه قسمت‌های مکانیکی، الکترونیکی و برقی قطارها مورد بازبینی تست و کنترل قرار می‌گیرد، گفت: عمده مشکلاتی که در فرآیند اورهال قطارها تا کنون اعمال شده در خصوص قطعات مکانیکی و مدارهای فرمان و کنترل بوده است که با توجه به دغدغه‌ای که در شرکت واگن سازی تهران وجود دارد، سعی کردیم با استفاده از ظرفیت سازندگان داخلی و همچنین ظرفیت‌های داخلی شرکت واگن سازی قطعات مورد نیاز اورهال را به رغم مشکلاتی که در خرید و تأمین قطعات خارجی وجود دارد، تأمین کنیم تا قطار در شرایط ایمنی به سیر حرکت برگردد.

اورهال قطارهای مترو چه فرآیندی دارد؟

مدیر کارخانه واگن سازی تهران درباره اورهال قطارهای مترو توضیحاتی ارائه کرد و گفت سال گذشته نسبت به اورهال ۱۴۷ واگن اقدام شد که در نظر داریم در سال جاری نیز به همین تعداد نسبت به اورهال واگن‌ها اقدام کنیم.

به گزارش پیام آشنا، محمدرضا کمالی نژاد درباره وضعیت اورهال قطارهای مترو تهران گفت: شرکت بهره برداری مترو تهران در مقاطع مختلف نسبت به تعمیرات سنگین و نیمه سنگین ناوگان مترو که در اصطلاح به آن اورهال یا نیمه اورهال می‌گویند، اقدام می‌کند.

وی با بیان اینکه واحدهای مختلف در شهرداری تهران همچون پسماند، مدیریت بحران، آتش نشانی و غیره در حوزه آموزش شهروندان فعال هستند، گفت: در نظر داریم که دبیرخانه واحد آموزش شهروندی ایجاد کنیم که این مهم در احکام برنامه توسعه و بودجه شهرداری تهران دیده شده است.

وی با بیان این که واحدهای مختلف در شهرداری تهران همچون پسماند، مدیریت بحران، آتش نشانی و غیره در حوزه آموزش شهروندان فعال هستند، گفت: در نظر داریم که دبیرخانه واحد آموزش شهروندی ایجاد کنیم که این مهم در احکام برنامه توسعه و بودجه شهرداری تهران دیده شده است.

وی با بیان این که واحدهای مختلف در شهرداری تهران همچون پسماند، مدیریت بحران، آتش نشانی و غیره در حوزه آموزش شهروندان فعال هستند، گفت: در نظر داریم که دبیرخانه واحد آموزش شهروندی ایجاد کنیم که این مهم در احکام برنامه توسعه و بودجه شهرداری تهران دیده شده است.

مدیرکل آموزش‌های شهروندی شهرداری تهران از ایجاد مدیریت واحد در حوزه آموزش‌های شهروندی در شهرداری تهران خبر داد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، مهدی امیری با بیان این که در سال جاری توجه زیادی به آموزش‌های شهروندی شده است، تصریح کرد: در نظر داریم که بتوانیم مدیریت واحد در حوزه آموزش شهروندی ایجاد کنیم که این مهم در احکام برنامه توسعه و بودجه شهرداری تهران دیده شده است.

وی با بیان این که واحدهای مختلف در شهرداری تهران همچون پسماند، مدیریت بحران، آتش نشانی و غیره در حوزه آموزش شهروندان فعال هستند، گفت: در نظر داریم که دبیرخانه واحد آموزش شهروندی ایجاد کنیم که همه آموزش‌ها واحد باشند.

مدیرکل آموزش شهروندی شهرداری تهران با بیان این که ما دو دسته ماموریت در حوزه آموزش‌های شهروندی داریم، گفت: یک دسته از ماموریت‌ها ناظر بر فعالیت‌های شهرداری تهران است همچون موضوع پسماندایمنی، مدیریت بحران و حمل و نقل و - دسته دیگر ماموریت‌ها در حوزه فرهنگ عمومی همچون اخلاق و ادب شهروندی است که این مهم نیز در دستور کار اصلی ما قرار دارد.

وی با بیان این که از سال گذشته توجه ویژه‌ای به مساله آسیب‌های اجتماعی کردیم اظهار کرد: همچنین مساله رعایت حقوق آپارتمان‌نشینی و بحث تکریم و احترام در قالب آداب و احکام شهروندی در دستور کار قرار دارد.

۲۰۶ خطر جاده چالوس

جاده چالوس دارای ۲۰۶ نقطه پرخطر، به احاطا استعداد بالای بروز حوادث طبیعی است؛ به طوری که در هر کیلومتر از این مسیر ۳۲/ ۱موقعیت ریزش سنگ و بروز سیل شناسایی شده است. با وجود این «ریسک بالای ترددِ در محور چالوس، سال ۹۸ یک تیم مطالعه فنی از دولت، با انتخاب «خودی، نیروئی و تجربه ۹۵ درصد از پل‌های مسیر» و اعلام آدرس پهنه‌های در خطر ریزش دیوارکوه، «شرط ادامه استفاده از جاده را به انجام دو عملیات منوط می‌کند.» اینا بیاوان سنگ در حل‌ل دفاع و تلفات قبلی به معنای نتیجه منفی عملیات است. یا اینکه عدم انجام عملیات؟ همزمان با وقوع سیلاب و ریزش سنگ در بخش‌هایی از جاده چالوس، آدرس پهنه‌های خطرافزین و مستعد ریزش در مسیر تهران- شمال منتشر شد. پهنه‌های یک مطالعه کارشناسی که پس از بروز ریزش و سیلاب در جاده چالوس نقشی از بازنگری پنجشنبه گذشته منتشر شد نشان دهنده وجود ۲۰۶ نقطه خطر در محور تهران- چالوس است. نتایج فنی یک خطرسنجی توسط تیم مطالعاتی به مدیریت دکتر علی‌بیطالهی، عضو هیئت علمی و رئیس بخش خطرپذیری مرکز تحقیقات راه، مسکن وشهرسازی نشان می‌دهد، پرلستعدادترین و پرتردد‌ترین جاده شمال کشور در هر کیلومتر به طور متوسط در معرض ۱/۳۲ خطر قرار دارد. این در حالی است که بر اساس نتایج این مطالعه، ۹۴ درصد از حوادث و پدیده‌های حادث‌ساز و خطرناک این مسیر ناشی از ریزش دیوارهای جاده و سقوط سنگ و همچنین روان‌آبها (سیلاب) هستند. این دو، عمدتاین مخاطراتی هستند که جاده چالوس را به طور بالقوه و بخصوص در ایام بارندگی، به مسیر بروز سنگ و سیل تبدیل کرده است. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد، به دلیل موقع‌قرارگیری مسیر جاده چالوس، عملا این جاده فقد مسیرهای جایگزین است. مطالعات نشان می‌دهد در امتداد محور چالوس کرج ۲۲ دهنه پل وجود دارد که همگی فاقد مسیر جایگزین هستند که در صورت خرابی آنها، مسیر کاملا مسدود خواهد شد.

بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد جاده چالوس همچنین دارای ۱۳ زون پرخطر است. به این معنا که در هر یک کیلومتر از این ۱۳ زون، دست‌کم ۴ خطر- مسافران این جاده را تهدید می‌کند. علاوه بر ریزش سنگ و خطر روان‌آبها (سیلاب)، این محور در مناطق مختلف و شناسایی شده مستعد لغزش و رانش زمین، گسل و مخاطرات ناشی از مناطق‌های لسانی است. در مجموع ۲۷۶ پدیده خطرافزین در این ۲۰۶ نقطه از جاده چالوس در کمین مسافران این جاده هستند.

جاده چالوس پرخطرترین محور

خطرسنجی محور تهران- شمال انجام شده از سوی این تیم تحقیقی نشان می‌دهد محور چالوس در جایگاه اول پرخطرترین مسیرهای جاده‌ای شمال کشور (مازندران) قرار گرفته است. هر چند در دو محور دیگر یعنی محور هراز و فیروزکوه و به‌خصوص محور هراز، تراکم و تعداد نقاط خطر، کمپیست. در محور هراز نیز به ازای هر کیلومتر ۱/۱ نقطه پرخطر شناسایی شده است اما تراکم نقاط پرخطر در محور چالوس بیش از محور هراز است. وضعیت پرخطر در جاده چالوس، دو ریسک بزرگ را برای مسافران این جاده، به وجود آورده است. نتایج مطالعه انجام شده در این زمینه نشان می‌دهد. علاوه بر وجود ۲۰۶ نقطه پرخطر در این جاده که در مجموع ۲۷۶ بحران در آن شناسایی شده است، یک تهدید بزرگ‌تر به مسافران پل‌ها در این جاده است. در محور چالوس، ۹۵ درصد پل‌های مورد ارزیابی از آسیب‌پذیری بالا برخوردار هستند که آسیب‌های عمده آنها شامل خردشدگی، فرسودگی و شوربودگی ناشی از ترافیک و نشت آب در اجزای سازه‌ای بوده است. با توجه به شرایط خاص این پل‌ها، بررسی‌ها بسیار مهم و ضروری است. در این مطالعه آمده است: اگر چه در این محور ۲۷۶ نقطه حادثه‌خیز در مجموع به ثبت رسیده است اما برآورد می‌شود حتی مجموع پدیده‌های خطرافزین در این مسیر بیشتر از این تعداد باشد. این مورد دیگر این است که در برخی نقاط ثبت شده چند مخاطره با هم حضور دارند. بیشترین فراوانی این مربوط به پدیده و خطر «ریزش» است. نقاط مرتبط با ریزش، ۸۰ درصد از کل مخاطرات موجود را می‌پوشانند. گسیل پدیده ریزش به ترتیب، فراوانی پدیده‌ها، به صورت مجموع با سهم‌های ۱۴ درصد، تلاقی گسل ۷ درصد، خطرات احتمالی مرتبط با عوامل قبلی ۶ درصد و پدیده لغزش، با فراوانی ۴ درصد از کل هستند. فراوانی گسل‌ها نیز از این نظر مهم است که بر رویداد لغزش و ریزش تاثیر گذاشته و بنابراین آگاهی از جاده تقاطعی که در نزدیکی گسل واقع شده است می‌تواند مفید باشد.

۱۳ منطقه مستعد ریزش

تیم کارشناسی انجام این مطالعه، محور چالوس را به دوبخش تقسیم کرده و آدرس مناطق مستعد خطر ریزش و بحران در این دوبخش را، اعلام کردهاند. بخش اول مربوط به مسیر «کرج تا منطقه کندوان» و بخش دیگر مربوط به مسیر «کندوان تا چالوس» است. بخش اول پست باشش منطقه پرخطر در مسیر کرج تا کندوان که در این گزارش از آن به عنوان محور کندوان- استان البرز» یاد شده است شناسایی شده است. در این گزارش آمده است: «بر اساس ارزیابی‌های دفتری و مشاهدات میدانی مفصل اولویت‌بندی زون‌های پرخطر در قلمرو استان البرز شریان جاده‌ای چالوس (محور کندوان) صورت گرفته است. بر این اساس اولویت اول (پرخطرترین نقطه این مسیر با اولویت مقاومسازی و رفع خطر)، زون بیلقان- حدفاصل بیلقان و ونه است. اولویت دوم، زون خورتکلا محدود قبل از سد امیرکبیر، اولویت سوم، زون سد امیرکبیر- حدفاصل تونل و نقطه ۱۱۳. اولویت چهارم، زون منطقه خوشخبتی- حدفاصل پدیده و خوشخبتی، اولویت پنجم، زون منطقه پل خواب- حدفاصل پل خواب تا اسرا و اولویت ششم، زون محدوده سد راه دزین است. دومین بخش این محور، یعنی «کندوان تا چالوس» در استان مازندران نیز ۷ نقطه پرخطر با اولویت مقاومسازی دارد که در این منطقه مورد تاکید قرار گرفته است. بر این اساس، زون پرخطر منطقه هراز چه به عنوان اولویت اول، زون پرخطر منطقه ولی‌آباد به عنوان اولویت دوم، زون پرخطر منطقه مجلار و مکارود به عنوان اولویت سوم، زون پرخطر منطقه دواب به عنوان اولویت چهارم، زون پرخطر منطقه سیاهبیشه به عنوان اولویت پنجم، زون پرخطر منطقه تونل کندوان به عنوان اولویت ششم و زون پرخطر منطقه هریجان به عنوان اولویت هفتم معرفی شده است.

کاهش ریسک از کجا؟

در این مطالعه، تاکید شده است که ضرورت پرسیاره دارد با هدف کاهش ریسک مخاطرات در مسیر چالوس در دو حیطه: به طور ویژه برنامه‌های کاهش ریسک عملیاتی شود یک حیطه مربوط به «پل‌ها» است. همان گونه که گفته شد ۹۵ درصد از پل‌های این مسیر آسیب‌پذیر بوده و مقاومسازی آنها در اولویت قرار دارد. یا جایگزین وجود ندارد. خرابی پل‌ها موجب انسداد کامل مسیر می‌شود که ضرورت دارد در مقاومسازی آنها باید طور جدی در دستور کار قرار بگیرد. همچنین تعریض‌های پرخطر و شامل زون‌های با استعداد ریزش سنگ و حرکات دامنه‌ای باید به طور ویژه در برنامه‌های کاهش ریسک مورد توجه قرار بگیرد. در مواقع بارندگی‌های شدید احتمال خطر در این زون‌ها به شدت و به مراتب بیشتر می‌شود. هر چند انجام اقدامات کاهش ریسک در این مورد بسیار مشکل و پرهزینه است اما با اولویت‌بندی و بر اساس میزان اعتبار تخصیص یافته، می‌توان یک راه به طور قابل ملاحظه در این مناطق کاهش داد.

بی‌عملی برای رفع خطر

بررسی‌های «تنهایی اقتصاد» و وجود یک واقعیت تلخ در ارتباط با این مطالعه خبر می‌دهد. مبنی بر اینکه این مطالعه در سال ۹۸ یعنی ۴ سال قبل انجام شده است. یعنی دست‌کم از ۴ سال قبل وبه دنبال انجام این مطالعه، مناطق خطرافزین و نقاط محرانی‌ای محور چالوس، شناسایی شده است. سوال این است که آیا در این ۴ سال اقدامی در جهت کاهش ریسک و ۶ زبون رفتن این مخاطرات صورت گرفته است؟

دکتر بیطالهی، رئیس مرکز خطرپذیری مرکز تحقیقات راه، مسکن وشهرسازی و مرتیم انجام این مطالعه در پاسخ به این پرسش اعلام کرد: تاجایی که اطلاع دارم کار خاصی با مضلک کاهش این مخاطرات تاکنون انجام نشده است. علاوه بر اینکه در گیری دولت در پروژه ازافراط تهران شمال شدید یک از ادلایل این موضوع باشد دو علت مهم دیگر در این زمینه دخیل است. علت اول، پرتردد بودن این جاده و نبود مسیرهای جایگزین برای تردد در این محور است. به گفته بیطالهی، کار مقاومسازی یا بازسازی و نوسازی برخی از پل‌ها و تونل‌های این مسیر محکم است ماهیانه طول بیتعطیل و با توجه به پرتردد بودن و نبود مسیرهای جایگزین مسدودسازی چابهار برای مدت زمان طولانی یک بحران محسوب می‌شود. دلیل دوم به نیاز مقاومسازی و کاهش ریسک‌های گفته شده به منابع و بودجه‌های هنگفت مربوط است که به دلیل تنگناهای مالی فعلی دولت، این موضوع نیز بحران‌زاست. وی همچنین با بیان اینکه خطر ریزش‌های دامنه‌ای علاوه بر موضوع پل‌ها بسیار مهم و ضروری و نیازمند اقدام ویژه است. افزود: فشرهای مهار ریزش سنگ، وارداتی است و خرید آنها از خارج کشور نیازمند هزینه هنگفت است. در شرایطی که در این زمینه محدودیت‌های مالی وجود دارد به همین علت است که حتی چند سال گذشته اتفاق‌زدن این مسیر با همین شکل و با همین مخاطرات روبه‌رو است و مشاهده می‌شود در زمان بارش‌هایی مشابه بارش روز پنجشنبه گذشته، به شکل موقت و چند روزه مسدود می‌شود و گاه منجر به بروز خسارت‌های مالی و حتی جانی به شهروندان و مسافران این جاده می‌شود. وی تاکید کرد: باید کار ریشه‌ای و بنیادین برای مهار خطر در این محور انجام شود.

سه بودجه بالقوه مهار سنگ‌بران

در این مطالعه، آمده است که «ضرورت پرسیاره دارد با هدف کاهش ریسک مخاطرات در مسیر چالوس در دو حیطه: به طور ویژه برنامه‌های کاهش ریسک عملیاتی شود یک حیطه مربوط به «پل‌ها» است. همان گونه که گفته شد ۹۵ درصد از پل‌های این مسیر آسیب‌پذیر بوده و مقاومسازی آنها در اولویت قرار دارد. یا جایگزین وجود ندارد. خرابی پل‌ها موجب انسداد کامل مسیر می‌شود که ضرورت دارد در مقاومسازی آنها باید طور جدی در دستور کار قرار بگیرد. همچنین تعریض‌های پرخطر و شامل زون‌های با استعداد ریزش سنگ و حرکات دامنه‌ای باید به طور ویژه در برنامه‌های کاهش ریسک مورد توجه قرار بگیرد. در مواقع بارندگی‌های شدید احتمال خطر در این زون‌ها به شدت و به مراتب بیشتر می‌شود. هر چند انجام اقدامات کاهش ریسک در این مورد بسیار مشکل و پرهزینه است اما با اولویت‌بندی و بر اساس میزان اعتبار تخصیص یافته، می‌توان یک راه به طور قابل ملاحظه در این مناطق کاهش داد.

دنیای اقتصاد- حاجرشاه‌ماهی

دیدگاه

برای معماری مردم از هر چیزی مهم‌ترند

سوفوجیموتو

از این که به‌پای خانه موسیقی مجارستان مورد استقبال {مردم} قرار گرفت بسیار خرسندم {...} من از آگاهی بیشتر راجع به برنامه‌ها و این حقیقت که مردم برای گذراندن وقت از بودایست به اینجا می‌آیند هیجان‌زده شدم؛ چرا که برای معماری مردم مهم‌ترین چیز هستند ما تلاش کردیم که تا این فضا را برای مردم بودایست و بازدیدکنندگان طراحی کنیم امیدوارم این پروژه باعث شود مردم سرتاسر دنیا از زیبایی‌های بودایست دیدن کنند (در گفتوگو با Claire Brodka و Hana Abdel، منتشر شده در وبسایت archdaily، سال ۲۰۲۲)

منبع: گفتار

محیط زیست

بیش از ۵۰ درصد اخطارهای محیط زیستی تهران متعلق به وضعیت «پساب»

رئیس اداره حفاظت محیط زیست شهر تهران وضعیت سیستم بازچرخانی فاضلاب وتکمیل شبکه فاضلاب در تهران را تشریح کرد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، علیرضا رحمتی درباره میزان مطلوبیت سیستم بازچرخانی فاضلاب به‌ویژه در واحدهای صنعتی شهر تهران اظهار کرد تمام واحدهایی که سیستم تصفیه خانه فاضلاب مرکزی دارند، وقتی به استاندارد محیط پذیرنده محیط زیست یعنی چاه جذبی، فضای سبز، کشاورزی یا آبهای سطحی می‌رسند، می‌توانند دوباره بازچرخانی شود و در موارد مختلف مانند فضای سبز، کشاورزی و فرآیند شستشوی واحد استفاده شوند.

وی تاکید کرد: آمار دقیقی از میزان واحدهای صنعتی نداریم که بازچرخانی و استفاده مجدد دارند. این موضوع نیازمند مطالعه است.

رحمتی افزود: واحدهای بزرگ صنعتی و تولیدی براساس قانون باید تصفیه خود را به استاندارد محیط زیست برسند چراکه در غیر این صورت جزو واحدهای آلاینده محسوب می‌شوند این در حالیست که برخی واحدها با سیستم تصفیه، راندمان پایین و حجم بالای فاضلاب در مواقع پیک در رسیدن به این استاندارد مشکل دارند اما تعداد محدودی نیز این استاندارد را دارند.

رئیس اداره حفاظت محیط زیست شهر تهران با بیان اینکه عمدتا بالای ۵۰ درصد واحدهای صنعتی به استانداردهایی مانند بازدیدهای کارشناسی دوره‌ای پیگیر این موضوع هستیم تا به راهکاری برسیم که فاضلاب‌های رستوران‌های بالادست تهران جمع‌آوری شوند، به‌طوری