کسب و کار

طرح ترافیک برای زلزله تهران

متولی مدیریت بحران شهر تهران با تهیه نقشه «مسیرهای تردد اضطراری» در شبکه معابر پایتخت، چگونگی رفت و آمد در سطح شهر هنگام «زمین‌لرزه بزرگ منجر به خرابی و حوادث ثانویه» را تشریح کرد. جزئیات این نقشه از نوعی طرح ترافیک هنگام وقوع بحران ناشی از حادثه طبیعی و برگزار حکایت دارد به طوری که ۱۲ بزرگراه شرقی-غربی و شمالی -جنوبی در ردیف «مسیرهای ویژه اضطراری» نام‌گذاری شده که به محض بروز حادثه و خرابی‌های پس از آن، «عبور و مرور» در این بزرگراه‌ها برای عموم محدود یا ممنوع می‌شود و فقط «خودروهای امداد و نجات» اجازه تردد پیدا می‌کنند. از نگاه متولی بحران پایتخت، ۷۲ ساعت پس از زلزله احتمالی بزرگ «زمین‌لرزه‌ای که منجر به تخریب، تلفات و بروز وضعیت بحرانی و غیرعادی در شهر شود- یک «زمان طلایی» برای تردد‌های ویژه نجات شهروندان و مهار حوادث ثانویه نظیر آتش‌سوزی و ...» محسوب می‌شود که مدیریت این زمان منوط به «جابه‌جایی بسدون ترافیک خودروهای امداد و نجات» است. طرح ترافیک مخصوص «تهران در وضعیت بحران (زلزله)» مسیرهای امن و ویژه برای عوامل مدیریت بحران ایجاد می‌کند تا «اختلال‌های ناشی از صدمات به شهر» و «ازدحام شهروندان در معابر» مانع امداد نیجها نشود. این طرح در صورت بروز زلزله در ساعات کاری اهمیت دوچندانی پیدا می‌کند چون «ترافیک ناشی از مراجعه فراگیر شاغلان به منازل» و «بر تردد‌های عمومی که عمدتا در آن مقطع به خاطر فرار از است، می‌افزاید.

زلزله در اثر شهر تهران با جمعیت چند میلیون نفری، با بافت متراکم و عمدتا فرسوده که بدون اتکا به مدل‌های شهرسازی ایجاد شده و زیرساخت‌هایی که در طول سال‌های مختلف با متن‌های متعدد ایجاد شده، قطعا پیامدهای زیادی در پی خواهد داشت به گونه‌ای که برخی کارشناسان آمارهای متعدد اما بالایی از میزان خرابی پایتخت و تعداد کشته‌ها پیش می‌کنند.

مدیران شهری و دولتی در سال‌های اخیر اقدامات مختلفی برای پوشش زلزله احتمالی تهران انجام دادند. از تلاش برای ایجاد بریج‌های تخلیه اضطراری گاز تا سطح‌بندی حریم گسل‌ها و تعیین استان‌های اقماری به عنوان معین مناطق مختلف شهر تهران در زمان زلزله اما یکی از مهم‌ترین اقدامات مدیران شهری تدوین آیین‌نامه‌ای برای بازنگه‌داشتن مسیرهای تردد خودروهای امدادی که در داخل شهر فعالیت می‌کنند یا از استان‌های اقماری قصد ورود به تهران را دارند، بود. آیین‌نامه‌ای که براساس آن معابر سطح یک و دو در کریدور تهران مشخص شدند تا به سهولت به هسته مرکزی تهران برای کمک و توزیع نیروهای امدادی اقدام کنند.

اسماعیل سلیمی معاون پیشگیری و کاهش خطر سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران در مورد چرایی طراحی نقشه راه‌های اضطراری تهران با تاکید بر اینکه در شرایط اضطراری بعد از وقوع حوادث عمده‌ای نظیر زلزله، ناگهان نیاز گسترده‌ای به عملیات امدادی و مقابله به وجود می‌آید که حرکت همزمان خودروهای مربوطه در داخل شهر، از خارج به طرف داخل شهر یا بالعکس را به دنبال دارد. گفت: این در حالی است که وارد شدن صدمات فیزیکی ناشی از زلزله و پدیده‌های ثانوی ناشی از آن همچون رانش زمین، روانگرایی، گسلش سطحی، نشست خاک‌های سست و فرونشست قنات‌ها، تخریب ساختمان‌ها و تاسیسات مجاور و ریزش آوار آنها در معابر بر اجرای مختلف شبکه حمل و نقل شامل بدنه معابر، پل‌ها، تونل‌ها، پایانه‌ها و ... باعث کاهش شدید ظرفیت معابر می‌شوند.

وی ادامه داد: همچنین آسیب‌دیدگی تاسیسات شهری نظیر تاسیسات گاز، نفت، برق، آب، مخابرات، فاضلاب و اجزای آنها شامل خطوط لوله، ایستگاه‌ها، شبرها، تلمبه‌ها و ... و لزوم تعمیر سریع آنها نیز در کارکرد معابر شهری اختلال دیگری وارد می‌کنند. علاوه بر این، در صورت وقوع زلزله در ساعات کاری، به یکباره تقاضای زیادی برای سفرهای بازگشت به خانه ایجاد می‌شود که به سفرهای مربوط به کسب اطلاع از وضعیت خویشاوندان افزوده می‌شود.

عوامل فوق، ترافیک سنگین، راهبندان‌های متعدد و طولانی و دیگر مشکلات ترافیکی را در مسیرهای داخل شهر و منتهی به ورودی شهر به وجود خواهد آورد و این مشکلات در شرایطی ایجاد می‌شود که نیاز شدیدی به عملیات مقابله وجود دارد. عملیاتی که کاملا به حمل و نقل در شبکه خیابان‌ها و بزرگراه‌های شهر و خارج از شهر وابسته هستند به نحوی که انجام بهینه اقدامات مقابله با بحران، به‌ویژه عملیات امدادی برای

جست وجو و نجات به دام افتادگان زیر آوار، اطفای حریق‌ها، کنترل حوادث ثانوی، انتقال مجروحان و سایر بازماندگان حادثه، بازسری و تعمیر شریان‌های حیاتی و تاسیسات شهری، اهمیت عمده‌ای داشته و مستلزم رفت و آمد هرچه راحت‌تر و سریع‌تر نیروهای مسوول مدیریت حادثه، امدادگران، تیم‌های ارزیابی، تعمیرات، پشتیبانی و ... در نقاط مختلف منطقه تحت‌تاثیر به‌ویژه محل‌های آسیب‌دیده و نیازمند امدادرسانی از یک‌سو و مراکز مدیریتی و امدادی از سوی دیگر است.

سلیمی با بیان اینکه در حالت کلی خروج مردم از ساختمان‌ها و ازدحام آنها در معابر، هجوم مردم برای لوازم سفرهای بازگشت به خانه یا کسب اطلاع از اعضای خانواده آسیب‌های فیزیکی به معابر از جمله تخریب پل‌ها، تجمع آوار ساختمان‌های آسیب‌دیده اطراف در حریم معابر موجب ازدحام می‌شود و تردد در شبکه معابر را دچار اختلال می‌کند. افزود: همچنین در مواقع بحرانی مثل زلزله قطعا شاهد سقوط درختان و تابلوها و رهاشدگی خودروها خواهیم بود و همچنین شاهد از کار افتادن سیستم‌های کنترل معابر مانند چراغ‌های راهنما، تابلوهای راهنمایی رانندگی، دوربین‌های کنترل ترافیک، اختلال در عملکرد نیروهای کنترل امنیت و نظم مانند نیروهای پلیس راهور و نیروی انتظامی، هجوم جمعیت امدادگران رسمی و غیررسمی ساکنان شهر که در زمان زلزله در خارج از شهر بودند و سایر موارد به ورودی‌های شهر، اختلال در سیستم‌های حمل و نقل عمومی مانند توقف حرکت قطارهای مترو و بیرون ریختن مسافران از مترو به هم ریختگی سامانه‌های اتوبوسرانی و تاکسیرانی، هجوم احتمالی مردم برای تخلیه شهر خواهیم بود.

وی ضمن معرفی شبکه مسیرهای اضطراری با بیان اینکه شبکه حمل و نقل اضطراری شبکه‌ای متشکل از بزرگراه‌ها و خیابان‌های اصلی است که منجر به تامین آسایش‌حال‌بندی اصلی برای دسترسی به کلیه مراکز عمده شهر شده و امکان اتصال مراکز حیاتی را به یکدیگر و به نقاط آسیب‌دیده احتمالی برای امداد و نجات امکان‌پذیر می‌سازد. گفت: در انتخاب معابر این شبکه سعی شده است حداکثر دسترسی به مراکز کلیدی درجه دو تامین شود که شبکه مسیرهای اضطراری به دو گروه زیر تقسیم می‌شوند:

- مسیرهای ویژه اضطراری (I): مسیرهایی هستند که تنها خودروهای مجاز در آنها حق رفت‌وآمد دارند
- مسیرهای مشترک اضطراری (II): مسیرهایی هستند که علاوه بر خودروهای مجاز، سایر خودروها نیز به صورت تفکیک شده یا تفکیک‌نشده امکان رفت‌وآمد دارند.

در مجموع ۵۱۸ کیلومتر از معابر شهر تهران به عنوان مسیرهای اضطراری اصلی تعیین شدند از مسیرهای اضطراری اصلی، حدود ۲۴۲ کیلومتر ویژه و ۲۷۶ کیلومتر مشترک هستند.

سلیمی با بیان اینکه در شهر تهران نیز برای تسهیل حرکت خودروهای سازمان‌های مشارکت کننده در عملیات مقابله و امدادرسانی، مسیرهای اضطراری تعیین شده است. گفت: این شبکه از میان بزرگراه‌ها و خیابان‌های اصلی به نحوی تعیین شده که خودروهای مجاز به حرکت در آن به ۱ تا ۲ کیلومتری منتهی به کلیه نقاط شهر دسترسی داشته باشند و در شرایط وقوع بحران این مسیرها عموما از خودروهای شخصی تخلیه می‌شود تا در اختیار نیروی امداد و مقابله قرار گیرد و با توجه به مقاوم‌سازی مجاورت شبکه تردد اضطراری اهمیت شبکه راه‌های اضطراری برای برقراری ارتباط و انتقال نفرات و تجهیزات به نقاط آسیب‌دیده شهر تهران، پس از رخداد یک زلزله بزرگ، باید این شبکه دارای کمترین آسیب‌پذیری چه از ناحیه اجزای خود و چه از طرف سایر سازه‌ها و شریان‌های حیاتی پیرامونی‌اش باشد لذا بسیار مهم است که این سازه‌ها کمترین آسیب را پس از زلزله متحمل شوند. به منظور آشنایی و اطلاع‌رسانی به شهروندان در رابطه با شبکه راه‌های اضطراری، تابلوی معرفی و گویاسازی شبکه راه‌های اضطراری در تعدادی از میادین و مسیرهای پرتردد شهر نصب گردیده است.

مجتبی حاجی‌قاسمی:

شرکت سرمایه‌گذاری شهرداری کرج با رویکرد حضور فعال در بازار سرمایه تاسیس می‌شود

دبیر اول و رئیس کمیسیون تلفیق شورای اسلامی شهر کرج از تصویب اساسنامه شرکت سرمایه گذاری شهرداری کرج خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، مجتبی حاجی قاسمی در یکصد و هفتاد و سومین جلسه رسمی شورای اسلامی شهر کرج در بررسی لایحه شهرداری در خصوص تشکیل شرکت سرمایه گذاری شهرداری کرج اظهارداشت: در این جلسه به شهرداری کرج اجازه داده شد تا مراحل تشکیل شرکت سرمایه گذاری شهرداری کرج را به شرح اساسنامه پیشنهادی پیگیری و با تشکیل این شرکت سازمان سرمایه گذاری و مشارکت های مردمی را متحول نماید.

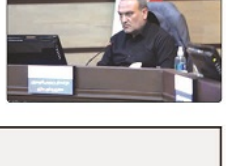
این شرکت که به ابتکار و پیشنهاد شورای اسلامی شهر کرج تاسیس خواهد شد اولین تجربه شهرداری کرج برای حضور در بازار سرمایه است. رئیس کمیسیون تلفیق شورای اسلامی شهر کرج تصریح کرد: شهرداری کرج به عنوان یک نهاد عمومی غیردولتی و یک بنگاه که دارای نظام درآمد و هزینه است باید از فرصت‌های سرمایه گذاری خصوصا در بازار سرمایه و نیز روش های نوین تامین مالی حداکثر بهره را ببرد.

حاجی قاسمی اذعان کرد: پس از تصویب اساسنامه و طی تشریفات قانونی با تشکیل رسمی شرکت سرمایه گذاری، سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت های مردمی فعلی منحل و تمامی وظایف سازمان مذکور به این شرکت واگذار خواهد شد.

وی افزود: انحلال سازمانی که ذیل ماده ۵۴ قانون شهرداری‌ها تاسیس شده و حتی قادر به تامین هزینه‌های جاری خود نیز نیست و طی ۷ سال گذشته هیچ دستاوردی برای شهر کرج نداشته است و جایگزینی آن با شرکتی که تابع قانون تجارت است و ساختار مستقلی دارد فرصت مناسبی برای تغییر رویکرد شهرداری در حوزه سرمایه‌گذاری است که امید است پایه‌ای برای مشکلات موجود در این بخش شود.

حسین سعیدی سیرایی آخرین وضعیت طرح تفصیلی را تشریح کرد

عضو شورای اسلامی شهر کرج آخرین وضعیت طرح تفصیلی شهر کرج را تشریح کرد



به گزارش پیام آشنا، حسین سعیدی، رئیس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای اسلامی شهر کرج با اشاره به اینکه طرح تفصیلی شامل سه محصول نهایی شبکه معابر، ضوابط و مقررات، کاربری و پهنه بندی است، اظهار داشت: شبکه معابر در شورای اسلامی تصویب و به فرمانداری کرج ارسال شده است. سعیدی سیرایی ادامه داد: در حال حاضر دو موضوع ضوابط و مقررات و کاربری و پهنه‌بندی در کمیسیون تلفیق در حال بررسی است که پس از تایید در شورا و فرمانداری به کمیسیون ماده پنج ارسال خواهد شد.

این عضو شورا یادآور شد: کار طرح تفصیلی آتی شهر که از اواخر سال ۹۲ آغاز شد به دلایلی در این سال‌ها به سرانجام نرسید که از سال ۱۴۰۱ و در دوره ششم شورای شهر تصویب طرح تفصیلی شتاب گرفت.

رییس کمیسیون شهرسازی و معماری شورای شهر کرج افزود: بیش از ۱۲۰ جلسه با حضور صاحب‌نظران، کارشناسان، مشاورین، مناطق و سازمان‌ها و معاونت‌های مربوطه با رویکرد حل مسائل ترافیکی، اصلاح ضوابط و مقررات به جهت حل مشکلات ساخت و ساز و تسهیل در صدور پروانه‌های ساختمانی، افزایش تحقق‌پذیری سطوح خدماتی به ویژه فضای سبز، کاهش تخلفات ساختمانی، اصلاح شبکه معابر برگزار و طرح لوایح آماده شد

به گفته سعیدی سیرایی: مغایرت‌های طرح جامع همچون امتزاج فردیس، بزرگراه شمالی و نیز افزایش افق طرح جامع تا سال ۱۴۱۰ نیز از موضوعاتی است که در شورای عالی شهرسازی و معماری به تصویب رسید.

نتایج یک تحقیق نشان می‌دهد

زنان در استفاده از ابزارهای هوش مصنوعی مشتاق‌ترند

سال‌هاست در حوزه فناوری زنان فرصت حضور و فعالیت کمتری داشته‌اند و هوش مصنوعی نیز هم از این روند مستثنی نیست. با این حال اما این حضور کم نانثی از تبعیض‌ها، به هیچ‌وجه بازتابی از میزان علاقه آنها به فناوری و اشتیاق‌شان به استفاده از ابزارهای هوش مصنوعی مولد نیست.

به گزارش پیام آشنا گواه این مدعا نتایج تحقیقی است که به تازگی توسط بنیاد Women Go Tech انجام شده و نشان می‌دهد که ۶۸ درصد از زنان حداقل از یک ابزار هوش مصنوعی استفاده کرده‌اند و اولویت اول آنها هم چت‌بات چت جی‌پی‌تی بوده است. ۶۱ درصد زنان شرکت‌کننده در این تحقیق هم اعلام کردند که تصمیم دارند درباره ابزارها و برنامه‌های هوش مصنوعی بیشتر یاد بگیرند و آموزش ببینند. این تحقیق مبتنی بر نظرسنجی نشان داد که با این وجود زنان در ابتدا همچنان به خاطر نانامنی‌های نانثی از تعصبات قدیمی و تبعیض‌ها و البته نگرانی از حریم خصوصی داده‌هایشان و احتمالا سوءاستفاده از آنها، کمی تردید دارند. بنیاد Women Go Tech که ماموریت خود را هدایت زنان به سمت مشاغل صنعت تکنولوژی تعریف کرده است، در گزارشی یافته‌های این تحقیق را ارائه داده بر اساس این گزارش، زنان عموما علاقه زیادی به هوش مصنوعی و کاربردهای بالقوه آن دارند، اما اغلب برای تعامل عمیق با ابزارهای هوش مصنوعی تردید دارند. ماهیت فنی هوش مصنوعی و کلیشه‌های جنسیتی رایج ممکن است باعث شود بسیاری از زنان نسبت به توقایی خود در استفاده موثر و درک ابزارهای هوش مصنوعی، اعتماد به نفس کمتری داشته باشند. این عدم اعتماد به نفس مانع مهمی است که جلوی درگیر شدن کامل آنها با این تکنولوژی را می‌گیرد.

این نظرسنجی توسط بنیاد Google.org - که در زمینه ارائه راهکارهای گوگل برای حل بزرگ‌ترین چالش‌های انسانی فعالیت می‌کند- و سازمان امنیت و همکاری اروپا (OSCE) ارائه شده است؛ از پنج هزار و ۴۰۰ پاسخ‌دهنده از ۱۲ کشور اروپایی نظرسنجی شده است. زنان به چهار دسته تقسیم شدند که عبارتند از: علاقامندان به مشاغل تکنولوژی(۳۱ درصد)، کسانی که علاقامند به مشاغل تکنولوژی نیستند(۳۰ درصد)، کسانی که بیش از دو سال در حوزه تکنولوژی کار کرده‌اند(۲۷ درصد) و کسانی که کمتر از دو سال در این حوزه کار کرده‌اند(۱۲ درصد). از میان فعالان مشتاق حوزه تکنولوژی، ۷۷ درصد به هوش مصنوعی علاقامند بودند. در حالی که ۶۴.۶ درصد از تازه‌کاران بخش تکنولوژی و ۶۳.۹ درصد از افراد مستعد و باتجربه گفتند که می‌خواهند در مورد تکنولوژی هوش مصنوعی آموزش ببینند. آنهایی که تکنولوژی هوش مصنوعی را فراتر از چت جی‌پی‌تی تجربه کرده بودند، ابزارهایی مانند کدکس اوپن ای‌آی، بارد یا جیمنای و جی‌پی‌تی ۴ را امتحان کردند. محبوب‌ترین موارد استفاده ابزارهای هوش مصنوعی برای شرکت‌کنندگان در این نظرسنجی شامل ترجمه، پیمایش یا سفر و جستجو برای پاسخ بود.

با این حال یک‌چهارم شرکت‌کنندگان - در هر دو گروه استعدادهای جدید و باتجربه- گزارش دادند که با مهارت‌های فنی خود کاملا احساس راحتی نمی‌کنند. این گزارش حاکی می‌کند: «اینکه متخصصان مهارت‌های تکنولوژیک عمومی خود را دست‌کم بگیرند، سخت است. بنابراین مهم است که در نظر بگیریم چگونه عواملی مانند اعتماد به نفس پایین، عدم تشویق یا دسترسی به آموزش، ممکن است بر عزت نفس افراد تاثیر بگذارد.» این گزارش همچنین نشان می‌دهد که زنان غالبا توانایی‌های خود را به‌جای کلیشه‌های فراگیر و انتظارات اجتماعی دست‌کم می‌گیرند که این موضوع می‌تواند باعث کناره‌گیری آنها از حوزه تکنولوژی شده و موجب فقدان نمایندگی زنان در این حوزه و تداوم تبعیض و تعصبات بشود. علاوه بر این‌ها، بسیاری از زنان سدرم ایمپاستر را تجربه می‌کنند که در آن با وجود داشتن مهارت‌ها و صلاحیت‌های لازم و کافی احساس موفقیت نمی‌کنند و معتقدند که به نقش‌های خود تعلق ندارند.

آنا پریشاکووسنو، مدیر ارشد استراتژی بنیاد زنان برای حفظ اخلاق در هوش مصنوعی از زیرمجموعه‌های یونسکو می‌گوید: «ما مهندسان و ریاضی‌دانان شگفت‌انگیزی در میان زنان داریم. ما باید این انگوها را برانگیخته کنیم. باید در مورد اثر ماتیلدا (نوعی سوگیری جنسیتی مانند زمانی که کار دانشمندان زن به مردان نسبت داده می‌شود) صحبت کنیم. باید مطمئن شویم که افراد جامعه متوجه می‌شوند که شما می‌توانید در هر سنی در حوزه تکنولوژی آغاز به کار کنید.»

در واقع ۲۸ درصد از شرکت‌کنندگان در این نظرسنجی اخیر اعلام کردند که تبعیض را تجربه کرده‌اند و ۳۲ درصد نگران بودند که ممکن است در آینده آن را تجربه کنند. با این حال به طور متناقضی، ۴۶.۵ درصد از شرکت‌کنندگان این نظرسنجی به‌شدت موافق بودند که تکنولوژی‌های هوش مصنوعی برای کاربرانی با دیدگاه‌های مختلف طراحی شده‌اند. این کاملا برخلاف نظر کارشناسانی است که معتقدند زنان در فرآیند توسعه و آموزش مجموعه داده‌ها در هوش مصنوعی به‌طور قابل‌توجهی کمتر حضور دارند و این دیدگاه می‌تواند منجر به تبعیض و سوگیری در حوزه هوش مصنوعی شود. این گزارش تاکید می‌کند که این رویکرد می‌تواند منجر به فقدان الگو، فرصت‌های مربیگری و ایجاد چرخه محرومیت مستمر شود. لیلی کووسک، مدیرعامل لیجمن آی‌تی لستونی می‌گوید: «فکر می‌کنم مهم است که زنان در این زمینه از یکدیگر حمایت کنند. اما ممکن است در یک شرکت تنها باشند، اما بطور کلی در این زمینه آنها تنها نیستند.»

سیاست‌گذاری مبهم شرکت‌ها

بسیاری از سازمان‌ها برای پیاده‌سازی ابزارهای هوش مصنوعی عجله دارند، اما هنوز سیاست‌های روشنی در مورد این تکنولوژی بنا نکرده‌اند. در همین راستا و بر اساس نظرسنجی و تحقیق اخیر، ۳۰ درصد از شرکت‌کنندگان اعلام کردند که از سیاست کارفرمای خود اطمینان ندارند و تنها ۸ درصد گفتند که راهنمایی‌هایی در مورد نحوه استفاده از هوش مصنوعی در محل کار خود دریافت کرده‌اند. جای تعجبی نیست که برخلاف این، سیاست‌های کارفرمایی که استفاده از هوش مصنوعی و راهنمایی در این راستا را مجاز می‌دانند، ارتباط مستقیمی با بیشترین میزان استفاده(۶۹.۴ درصد) دارد.

عوامل دیگری که شرکت‌کنندگان این نظرسنجی را از استفاده از هوش مصنوعی باز می‌دارد، عدم درک روشن در مورد نحوه عملکرد این تکنولوژی و نگرانی نسبت به حفظ حریم خصوصی داده‌ها و استفاده اخلاقی از آن بود. نویسندگان این گزارش تاکید می‌کنند: «شرکت‌ها باید این اطمینان را داشته باشند که تمام کارکنان از سیاست‌های هوش مصنوعی و اینکه چگونه این ابزارها می‌توانند کار آنها را تسهیل کنند، آگاه هستند.»

این اطمینان با ارائه مطالب یادگیری آسان برای درک بیشتر، ایجاد شبکه‌های پشتیبانی برای به اشتراک‌گذاری تجربیات هوش مصنوعی و آموزش جنبه‌های حفظ حریم خصوصی و ایمنی هوش مصنوعی ایجاد می‌شود.

نویسندگان گزارش خاطرنشان می‌کنند که مهم است که نشان داده شود چگونه هوش مصنوعی می‌تواند تعاملات انسانی را بهبود بخشد به جای آنکه جایگزین آنها بشود. آنها پیشنهاد می‌کنند برای حمایت از کسانی که به‌شدت علاقامند به استفاده از این تکنولوژی هستند، کارفرمایان ممکن است بر هوش مصنوعی به عنوان بهبوددهنده شغلی تاکید کنند و سیرهای یادگیری ابزارهای آن را متناسب با پروژه‌های عملی یا گواهی‌هایی ارائه دهند که با اهداف شغلی کارمندان همسو باشد.

در همین حال کارفرمایان ممکن است به کارمندان قدرتمند و بیشتر فقه‌تر کمک کنند تا به مربیانی تبدیل شوند که کارگاه‌های آموزشی را هدایت می‌کنند.

آنها همچنین ممکن است ارائه دوره‌های تخصصی در زمینه‌های پیشرفته هوش مصنوعی مانند یادگیری ماشینی و علم روباتیک را هم در نظر بگیرند و مشارکت در هکاتون‌ها و پروژه‌های مشترکی را ترغیب کنند که تخصص عملی را ارائه داده و به آنها امکان می‌دهد تا مهارت‌های خود را به نمایش بگذارند.

در نهایت نویسندگان نتیجه می‌گیرند: «کارفرمایان با ارائه چارچوب‌ها و پشتیبانی روشن می‌توانند به‌طور موثر زنان را تشویق کنند تا بیشتر و عمیق‌تر با ابزارهای تکنولوژی هوش مصنوعی درگیر شوند و مهارت‌ها و اعتماد به نفس خودشان در استفاده از این ابزارها در نقش‌های حرفه‌ای‌شان را افزایش دهند.»

رونمایی از تاکسی هوایی جدید در انگلیس

نمونه اولیه یک وسیله نقلیه عمود پرواز رونمایی شده که دارای ۸ پروانه و بال‌های ثابت است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از نیواطلس، شرکت «ایو» (Eve)، نخستین نمونه اولیه مقیاس بزرگ وسیله نقلیه برقی عمود پرواز خود را در نمایشگاه هوایی فارن بورو در انگلیس به نمایش گذاشت این تاکسی هوایی «ایو لیر موبیلیتی» نام گرفته است. ایو شرکتی مستقر در فلوریدا و زیرمجموعه شرکت Embraer است که به‌تازگی جمع‌آوری ۹۴ میلیون دلار سرمایه را علاوه بر ۴۹۲ میلیون دلاری که قبلا تجمیع شده بود، اعلام کرد. به این ترتیب این شرکت برای توسعه موفق و تولید ایو لیر موبیلتی تا ۲۰۲۷ میلادی در موقعیت مالی مناسبی قرار دارد. به نظر می‌رسد تاکنون ایو بیش از هر شرکت دیگری پیش‌سفارش ساخت وسیله نقلیه برقی عمودپرواز را داشته است. این شرکت تا به امروز ۲۹۰۰ درخواست از ۳۰ مشتری در ۱۳ کشور دریافت کرده است.

این وسیله نقلیه برقی عمود پرواز دارای ۸ پروفه برای پرواز عمودی و یک پروفه اضافی در عقب برای به پیش راندن وسیله نقلیه برقی به سمت جلو همراه ۲ بال ثابت برای پرواز در وضعیت کروز است. پروفه پشتی لیر دارای ۲موتور برقی برای عملکرد مناسب است. ایو لیر موبیلیتی همچنین دارای طراحی کج پروفه (tilt rotor) است تا از حالت عمودی به پرواز با بال تغییر وضعیت دهد. همچنین این وسیله نقلیه پروفه‌ها و بال ثابت دارد تا هزینه‌های تولید و عملیاتی شدن کاهش یابد. از قطعات کمتری استفاده شده و هنگام پرواز در وضعیت کروز سروصدای کمتری به وجود بیاید. این شرکت تصمیم دارد وسیله نقلیه برقی عمود پرواز خود را برای پروازهای کوتاه به کار گیرد به‌طوری که هر بار شارژ آن برای طی مسافت ۱۰۰ کیلومتر کافی است. البته نمونه اولیه برای حمل مسافران آماده نیست. این وسیله نقلیه عمودپرواز تمام قطعات الکتریکی لازم برای پرواز را دارد اما طی تست‌ها از راه دور کنترل خواهد شد. ایو امیدوار است این تست‌ها در سال جاری آغاز شوند. ایو شرکتی بوئنگ و مبتنی بر احکام الهی عمل می‌کردند و دولت به دستاوردهای خوبی طی دولت سیزدهم رسیده بود.

دیدگاه

فناوری باید با شاعرانگی ازدواج کند؛ هیچ راه دیگری نیست

راج روال

امروز فناوری با سرعت سرسام‌آوری پیش می‌رود. منظورم این است که روش‌های ساخت تغییر خواهد کرد، حتی در هند. ما از این نظر یک مقدار کند عمل می‌کنیم، اما در اروپا هر پنج سال یک جنبش به وجود می‌آید {....}. همه‌ی این جنبش‌ها به اندازه‌ی حدود پنج سال جذابیت دارند و بعد توسط چیز دیگری از رونق می‌افتند.

اما من فکر می‌کنم اگر به این وضعیت به شیوه‌ای منطقی‌تر نگاه کنید، می‌بینید که! این فناوری است که واقعا سریع حرکت می‌کند. من با این امر موافقم که فناوری باید با شاعرانگی ازدواج کند؛ هیچ راه دیگری نیست. پس نوعی زیبایی‌شناسی وجود دارد که هر گرفته از فناوری است و بر پایه‌ی ارزش‌های ابدی معماری بنا شده است. (در گفت‌وگو با Narendra Dengle در سال ۲۰۰۲، منتشر شده در کتاب Dialogues with Indian Master Architects)

منبع: گفتار

محیط زیست

دانش بومی محیط زیستی هر استان مکتوب شد

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به اهمیت کتابت و ماندگاری آن گفت: در حال حاضر در قالب طرح پرچمداری دانش بومی محیط زیستی هر استان مکتوب شده است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا علی سلاجقه امروز در مراسم رونمایی از ۷۰ عنوان کتاب محیط زیستی که در سازمان حفاظت محیط زیست برگزار شد، اظهارکرد: فرهنگ‌سازی و آموزش اصلی‌ترین کار ماست و در جهت جلب مشارکت مردم در دولت سیزدهم در حوزه محیط زیست گام‌های بزرگی برداشته شد.

وی با اشاره به اهمیت نگارش کتاب گفت: کتابت کار بسیار سختی است در حال حاضر با پیشرفت فناوری، ابزار ارتباطی و اطلاع‌رسانی متعددی در دسترس است ولی هیچکدام جای کتابت را نمی‌گیرد و به اندازه آن قابل اکرام نیست چرا که کتاب برای همیشه ماندگار است.

معاون رییس جمهور افزود: متاسفانه مردم بیشتر در وسایل حمل و نقل عمومی مشغول گوشی‌های همراه خود هستند ولی در برخی دیگر از کشورها می‌بینیم که مردم در این فضا به مطالعه کتاب یا روزنامه مشغول هستند.

وی تاکید کرد: اگر در یک جامعه کمتر به علم و کتابت توجه شود، آن جامعه سیل نزولی طی خواهد کرد بنابراین توجه به کتابت از اهمیت زیادی برخوردار است و کشوری که اندیشمندان را در این زمینه تشویق کند موفق‌تر رخواهد بود.

سلاجقه با اشاره به دیدگاه‌های مختلف به محیط زیست تصریح کرد: محیط زیست از سویی مقوله‌ای اجتماعی و از سوی دیگر موضوعی زیربنایی تلقی می‌شود اما در هر دو جنبه به کتابت، آموزش و جلب مشارکت مردم نیاز است و هرچه در این زمینه بودجه تخصیص دهیم، سرمایه‌گذاری است و نه هزینه چراکه به حفظ محیط زیست می‌انجامد.

وی اضافه کرد: با توجه به این رویکرد تاکید کرده‌ایم معاونت آموزش و مشارکت مردم در هر یک از ادارات کل محیط زیست استان‌ها فعال و به آن توجه کافی شود.

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست با بیان اینکه یکی از آرزوهایم ماندگار کردن دانش بومی زیست‌محیطی در قالب کتاب بوده است، گفت: دانش بومی زیست محیطی ایرانیان با آموزه‌های دینی مطابقت زیادی دارد. در حال حاضر نیز جوامع محلی مبتنی بر دانش بومی کار می‌کنند. بر این اساس سازمان حفاظت محیط زیست ۳۱ کلید واژه را بر اساس ویژگی‌های خاص هر استان استخراج و در قالب طرح پرچمداری مطرح کرده است.

وی اضافه کرد: اگر کلیدواژه‌ها تلفیق شود و به استان‌های دیگر تعمیم یابد، دستاوردهای جامع‌تری را خواهیم داشت و برای مراجع علمی عالی خواهد بود.

سلاجقه در پایان با اشاره به فعالیت‌های دولت سیزدهم، اظهارکرد: لازم است منصفانه در هر شرایطی قضاوت کنیم و وضعیت زمانی و مکانی را درک و بر اساس آن به قضاوت بپردازیم. شهید آیت الله رئیسی در اوج پرواز اندیشه‌ای، عملگردی دینی و بین المللی بودند و مبتنی بر احکام الهی عمل می‌کردند و دولت به دستاوردهای خوبی طی دولت سیزدهم رسیده بود.