کسب و کار

مدیران! یک گام جلوتر

اگر شما هم از کلمات و اصطلاحات سختی که مدیریتی‌ها دوست دارند، خسته شده‌اید، اما همچنان در شواهد به بروز بعضا و در جریان تغییرات و تحولات بشید، شاکله‌زده می‌شوید که بدانید برخی از جدیدترین واژه‌ها چه اختلافاتی از جریان‌های متفکر محیط کار را رقم می‌دهند. مفاهیمی همچون «رباست‌زدایی، آکلافه» که خواست از استراتژی‌های رهبری سازمانی است و به جای کنترل بر توانمندسازی تاکید دارد، «استخدام نامومن» که نیازهای به محدودیت‌های اقتصادی است و بر جلب‌حایی داخلی استفاده‌ام کرد دارد و «زنگ خشک» که نارضایتی فزاینده از افزایش مسوولیت‌ها بدون فرصتی و پاداش را نشان می‌دهد، شاید در نگاه اول اصطلاح‌اتی زودگذر به نظر برسند. اما در حقیقت بازتاب تغییرات عمیق‌تری هستند که در نحوه استخدام و تعامل سازمان‌ها با کارکنان در حال رخ دادن است.

مدیران! یک گام جلوتر

اصطلاحات حوزه کار و استخدام نشان‌دهنده استراتژی‌های در حال تکامل هستند که محیط کار را دگرگون کرده و مسیرهای شغلی را نیز مرتب می‌کنند. فرقی نمی‌کند شما رهبر سازمان باشید یا متخصص منابع انسانی یا فردی که سعی در مسیریابی روند شغلی خود دارید. آشنایی با این روندها به شما کمک می‌کند یک قدم جلوتر باشید. ۱۰ اصطلاح پر کاربرد در حوزه کار و استخدام که به باور من در کشورهای اروپای شنیده می‌شوند، عبارتند از:

۱- کوچ‌نشینی داخلی (Tethered Nomading)؛ ناقص آزادی بدون ترک خانه

کوچ‌نشینی داخلی به کارکنان دور کاری اشاره دارد که به‌جای سفر به خارج از کشور، در داخل کشور خود سفر می‌کنند. این روش هم آزادی کار از نقاط مختلف را فراهم می‌کند و هم از چالش‌های سفرهای بین‌المللی مانند پیچیدگی‌های مالیاتی یا الزامات ویزا جلوگیری می‌کند.
این اصطلاح در دوران پاندمی محبوب شد که دور کاری به یک امر عادی تبدیل شد و کارکنان به دنبال راهی بودند که بتوانند بدون اینکه به ترک‌های اجتماعی‌شان مرزی بدهند، سفر را با کار ترکیب کنند.

۲- کارت زدن تعادل‌دهی (Coffee Badging)؛ جریان دور کاری ترکیبی که سطح مشارکت را می‌سنجد

اصطلاح کارت زدن تعادلی به کارکنانی اشاره دارد که برای مدت کوتاهی به مقر کار می‌آیند، فقط اندکی که حضور بزنند و دوباره به دور کاری بازمی‌گردند. در برهه‌ای که کارکنان در تلاش بودند بین فعالیت‌پذیری و انعطاف‌پذیری خود، از مزایای نمایشی بسا مزایایی که هیچ‌ربطی به نیازهای واقعی‌شان نداشت، فرار کردند. این مفهوم که با پانفرم‌هایی همچون سایت نقد و بررسی «گلسدور» و پلاک‌های مرتبط با محیط کار به محبوبیت رسید، نشان‌دهنده افزایش نظام‌های مرزبانی هستند که وظیفه‌ام در کارکنان، بخیرند و رفاهشان را افزایش دهند.

۳- شروع آرام هفته (Bare Minimum Mondays)؛ بازتعریف آغاز هفته کاری

شروع آرام هفته (دوشنبه‌های حداقلی) بخشی از جنبش روبه‌رشدی است که در پی شروع هفته کاری با فشار کمتر و هفته‌ی بیشتر فرصت کارمران شبکه‌های اجتماعی تجربیات خود را از آغاز هفته به اقدام کوچک و قابل مدیریت برای مقابله با اضطراب، غروب یکشنبه و استرس کاری، به اشتراک گذاشته‌اند و این مفهوم به شهرت رسید. این روند نشان‌دهنده افزایش توجه به سلامت روان در محیط کار و نرم فرهنگ کار مداوم و فرسایشی است، به‌ویژه در میان نسل‌های جوان‌تر.

۴- استعفای آگاهانه (Conscious Quitting)؛ هنسوزی مسیر شغلی با ارزش‌های فردی

استعفای آگاهانه زمانی رخ می‌دهد که کارکنان از موقعیت‌هایی که با اهداف یا ارزش‌های آنها همخوانی ندارد، استعفا می‌دهند. این اصطلاح با تغییر کمتر کوچای کاری به سمت اشتغال مبتنی بر هدف و بخصوص، با جریان‌هایی همچون «استعفای بزرگ» یا موج گسترده استعفای کارکنان که اولین سال ۲۰۲۱ رخ داد افتاد، و تمرکز بیشتر بر مسوولیت‌پذیری اجتماعی شرکت‌ها محبوبیت.

۵- شغل‌های کیزجمت و کیماسترس (Lazy Girl Jobs)؛ بازتعریف موفقیت بر اساس معیارهای شخصی

این مفهوم به دنبال نقش‌هایی با استرس پایین و انعطاف‌پذیری هاست که به جای پیشرفت‌های پرفشار شغلی، تعادل بین کار و زندگی را در اولویت قرار می‌دهد. این روند که عمدتا توسط رسانه‌های اجتماعی هدایت می‌شود، نشان‌دهنده تغییر از تمایل به تعریف موفقیت شغلی است بر اساس معیارهای این نقش‌ها فرصتی برای جذب استعدادهایی است که به دنبال ثبات و فرسودگی در مقابل، کارکنان با انتخاب شغل‌هایی که با اولویت‌های شخصی و سلامت روانشان همسو است تعریف جدیدی از موفقیت ارائه می‌دهند.

۶- شغل‌های کیزجمت و کیماسترس (Lazy Girl Jobs)؛ بازتعریف موفقیت بر اساس معیارهای شخصی

این مفهوم به دنبال نقش‌هایی با استرس پایین و انعطاف‌پذیری هاست که به جای پیشرفت‌های پرفشار شغلی، تعادل بین کار و زندگی را در اولویت قرار می‌دهد. این روند که عمدتا توسط رسانه‌های اجتماعی هدایت می‌شود، نشان‌دهنده تغییر از تمایل به تعریف موفقیت شغلی است بر اساس معیارهای این نقش‌ها فرصتی برای جذب استعدادهایی است که به دنبال ثبات و فرسودگی در مقابل، کارکنان با انتخاب شغل‌هایی که با اولویت‌های شخصی و سلامت روانشان همسو است تعریف جدیدی از موفقیت ارائه می‌دهند.

۷- موفقیت‌های شغلی خیالی (Ghost Jobs)؛ چرا موفقیت‌های شغلی بازخمینه واقعی نیستند؟

موفقیت‌های خیالی به آن دسته از آگهی‌های شغلی اشاره دارند که شرکت‌ها وانمود کنند بر کارشان را استخدام کنند اما در واقع هیچ تصمیمی برای استخدام وجود ندارد. این اصطلاح از سوی کارشناسان منابع انسانی و کارشناسان حقوقی مطرح شد که تعلیل متوجه‌ها گویی موفقیت‌هایی شدند که برای مدت طولانی بازمی‌ماندند یا هیچ‌گاه به صاحب منتهی نمی‌شدند.

۸- ضربه‌گیر شغلی (Career Cushioning)؛ محافظت از آینده حرفه‌ای

این مفهوم به اقداماتی برمی‌گردد که کارکنان برای آمادگی در برابر احتمال از دست دادن شغلشان انجام می‌دهند و شغل‌یاری مهارت‌های جدید، گسترش شبکه‌های ارتباطی یا بررسی فرصت‌های فرنشینی می‌شود. این اصطلاح در طول دوران‌های بی‌ثباتی اقتصادی، به‌ویژه در افزایش بحث‌برانگیز اخراج‌ها و امنیت شغلی در پاندمی مانند اپیدمی و بلاک‌های شغلی، محبوب شد.

۹- سوگیری مجاورت (Proximity Bias)؛ چالش پنهان کار ترکیبی

سوگیری مجاورت زمانی رخ می‌دهد که مدیران ناخودآگاه کارکنان حاضر در دفتر را به کارکنان دور کار ترجیح می‌دهند. این اصطلاح با گسترش مدل‌های کار ترکیبی مورد توجه قرار گرفت که کارکنان و پژوهشگران به تدابیری در فرصت‌ها ارتقاء و ارزیابی‌ها بر اساس حضور فیزیکی پی می‌بردند. تحقیقات نشان داده که مدیران ممکن است ناآگاهانه جلوی چشم‌بودن مداوم یک نیروی کار را با سطح بهره‌وری او مرتبط بدانند.

۱۰- کوکاری گروهی (Social Loafing)؛ تاثیر کار گروهی بر تلاش فردی

کوکاری گروهی به تمایل افراد برای تلاش کمتر در کار گروهی نسبت به زمانی که تنها کار می‌کنند، اشاره دارد. این اصطلاح بیشتر در پژوهش‌های روان‌شناسی دارد و نخستین بار در مطالعاتی که رفتار و بهره‌وری گروهی را بررسی می‌کردند، مطرح شد. در محیط‌های کاری مدرن، کوکاری گروهی تبدیل به موضوعی رایج در بحث‌های مربوط به پویایی تیم‌ها شده است. به‌ویژه در محیط‌های دور کار و ترکیبی که تلقی وقات نظارت و پاسخگویی کمتر می‌شود.

جمع‌بندی

اصطلاحات پرکاربرد در حوزه کار و استخدام بازتابی از تحول مداوم محیط‌های کاری هستند. آشنایی با این واژه‌ها نباید تنها از روندهای پرسشی برای مسیریابی در بازار کار و موفقیت در دنیای کاری متغیر فرود آید. فرقی نمی‌کند شما مدیر منابع انسانی باشید که اینده سازمان را شکل می‌دهد یا کارمندی که در حال برنامه‌ریزی گام بعدی خود است، بدون مکث و اغلاق از جریان‌ها می‌تواند تنظیم جهت‌گیری در مسیر شغلی شما ایجاد کند.

نویسنده: Dr. Diane Hamilton
مترجم: مائدا خضاری
منبع: Forbes

بلندمرتبه‌سازی یکی از راه‌حل‌های تأمین فضای شهری و الگوی ساخت است

معاون شهرسازی و معماری وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه با تاکید رییس‌جمهور و وزیر راه و شهرسازی از ظرفیت‌های بخش خصوصی در ساخت و ساز استفاده می‌شود، رویکرد وزارت راه و شهرسازی را در موضوع ساخت ساختمان‌های بلند تشریح کرد و از بلندمرتبه‌سازی به عنوان یکی از راه‌حل‌های تأمین فضای شهری و الگوهای ساخت نام برد.

به گزارش پیام آشنا، غلامرضا کاظمیان معاون شهرسازی و معماری با حضور در برنامه تهران ۲۰ با موضوع بلندمرتبه‌سازی کمی و کیفی در پایتخت و کشور به تشریح سیاست‌های وزارتخانه در رابطه با این موضوع پرداخت.
معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: سیاست وزارت راه و شهرسازی بر اساس تکلیف قانونی، تأمین زمین، مسکن، فضاهای معیشت، فضاهای خدمات و مجموع شهر متناسب برای همه مردم است. تأمین زمین و مسکن به معنای آن است که بتوانیم به اندازه کافی و نه بیش از حد و نه کمتر از حد زمین تأمین کنیم و با الگوی مناسب این کار را انجام بدهیم. همچنین زمین، مسکن و فضای شهری را در جای مناسب و برای همه گروه‌های هدف تأمین کنیم. به گونه‌ای که همه گروه‌های هدف به ویژه گروه‌های کم‌درآمد و متوسط بتوانند صاحب خانه شوند و صاحب‌خانه‌بمانند.

به دنبال ایجاد سکونت پایدار در شهرها هستیم

کاظمیان تصریح کرد به دنبال آن هستیم که نوعی سکونت پایدار در شهرهایمان فراهم کنیم.
این مقام مسئول در وزارت راه و شهرسازی با تاکید بر اینکه دفاک شهر پویاست، توضیح داد: در شهر به به لحاظ بستر طبیعی، شرایط اکولوژیک و ترکیب اجتماعی و اقتصادی ساکنان شهرها، تنوع بسیاری داریم بنابراین، بلندمرتبه‌سازی هم‌فقط یکی از الگوها و روش‌های ساخت‌وساز و تولید فضاست.
کاظمیان تصریح کرد: بلند مرتبه سازی به خودی خود نه درست است و نه اشتباه است، بلکه به اقتضای شرایط تعریف و ارزیابی می‌شود.

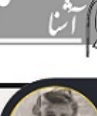
بلندمرتبه‌سازی یکی از راه‌حل‌ها و الگوهای ساخت و ساز است

وی در بیان انتقادات ساخت ساختمان‌های بلند گفت: در برخی از فضاها و بافت‌های شهری برای برخی خانوارها و فضاهای کسب و کارها، بلندمرتبه‌سازی می‌تواند الگوی مناسب باشد. در کنار بلندمرتبه‌سازی میان‌مرتبه‌سازی و کوتاه‌مرتبه‌سازی و انواع ساختوسازها را داریم. بنابراین با توجه به شرایط باید راه‌حل‌های متنوع داشته باشیم.
معاون وزیر راه و شهرسازی در بخشی از این گفت‌وگو در تعریف تعداد طبقات برای ساختمان‌های بلند توضیح داد: طبق مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران که با اقرین مرجع تصویب سیاست‌های توسعه شهری و منطقه‌ای است در کلانشهرها و شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت از ۸ طبقه بیشتر ساختمان بلند و در تهران با احتساب پیلوت ۱۲ طبقه به بالا جزو ساختمان‌های بلند محسوب می‌شود.
کاظمیان ادامه داد: سابقه بلندمرتبه‌سازی در ایران به دهه ۴۰ و ۵۰ میرسی گردد و در همان زمان، بررسی‌هایی در این زمینه انجام شد به صورت مشخص بعد از انقلاب اسلامی و در سال ۱۳۶۹ اولین موارد ضابطه‌مند کردن بلندمرتبه‌سازی را داشتیم و به همین ترتیب، طی دوران‌های مختلف ضوابطی گذاشته‌شد.

ساماندهی بلندمرتبه‌سازی با ابلاغ مصوبه ضوابط عابلندمرتبه‌سازی

به گفته وی، آخرین اقدام در این رابطه مربوط به سال ۱۳۹۷ و با مصوبه‌ای در شورای‌عالی شهرسازی و معماری تحت‌عنوان ضوابط عام بلندمرتبه‌سازی انجام‌شد.
وی افزود: در آخرین مصوبه تلاش شد تا نظم و ساماندهی به بلندمرتبه‌سازی داده شود و بدین ترتیب، بلندمرتبه‌سازی تعریف مشخصی پیدا کرد در این مصوبه، چگونگی استقرار بلندمرتبه‌ها در شهرها تعیین شده است بر همین اساس به دو شکل می‌توانیم بلندمرتبه داشته باشیم، یا پهنه‌های بلندمرتبه‌سازی داشته باشیم و در این وجه، بلوک‌ها و محدوده‌هایی از شهر را مشخص می‌کنیم و در این بلوک‌ها و پهنه‌هاست که می‌توان بلندمرتبه ساخت. و یا در محورهای شهری می‌توان بلندمرتبه ساخت. بنابراین در سایر قسمت‌ها، بلندمرتبه‌سازی ممنوع است.
کاظمیان تاکید کرد: در سال ۱۳۹۷ بالاغ این مصوبه، جلوی پراکندگی‌های بی‌رنامه بلندمرتبه‌سازی در شهرها گرفته شد. یکی از تاکیدهای مصوبه این است که از بلندمرتبه‌سازی به عنوان یک پروژه تک ساختمانی و تک پلاکی اجتناب شود. همچنین در لساس سیاست‌ها... ساخت این نوع ساختمان‌ها و دسترسی آنها به معابر عمومی آسان باید باشد.
معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: بلندمرتبه‌سازی به خودی خود نه نشانه یک ساختمان لوکس است و نه نشان‌دهنده یک ساختمان متوسط و یا متعلق به اقشار کم‌درآمد بلکه برای همه اینها می‌توان از الگوهای مختلف بلندمرتبه‌سازی استفاده کرد.
وی در بخش دیگری از این گفت‌وگو تاکید کرد: فرایند مشخصی برای مکان‌یابی بلندمرتبه‌سازی‌ها باید طی شود و این فرایند مشخص یک فرایند قانونی و تخصصی است در فرایند قانونی بلندمرتبه‌سازی، یکسری معیارهای سلبی برای بلندمرتبه‌سازی داریم که تاکید دارد در برخی پهنه‌ها بلندمرتبه نباید ساخت.
به گفته وی، از جمله مناطق سلبی برای بلندمرتبه‌سازی مناطق سیل‌گیر، مناطق واقع در حریم گسل هستند.
کاظمیان با تاکید بر اینکه در مهندسی عمران، توانایی‌های متناسبی در کشور وجود دارد، گفت: در این بخش باید مهندسی عمران با نظام کنترل و مدیریت عمران تنظیم شود و ما مطمئن باشیم ساختمانی که ساخته می‌شود، کیفیت، استحکام سازه‌ای قابلیت زیست و سایر معیارها را داشته باشد. بنابراین باید چرخه کامل سیلستگذاری مدنظر باشد و همه معیارها را مورد توجه قرار بدهیم.
معاون وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر اصلاح نگرش‌ها تاکید کرد و مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی را مرجع قانونی تعیین محدوده ها و حریم گسل‌ها عنوان کرد.
وی بر داشتن نهاد توسعه‌گر به عنوان تسهیل گر تاکید کرد و گفت: هیچکدام از کنشگران و عناصر ساخت و ساز باید نقش یکدیگر را بلغا کنند بلکه باید در نقش خود باشند. در این تعریف مهندس ناظر، پیمانکار، توسعه‌گر مرجع قانونی ناظر، نظام مهندسی ساختمان چنانچه هر کدام در جای خود قرار بگیرند، می‌توان امیدوار بود.
کاظمیان افزود: باید مجموعه‌ای از نهادهای مختلف داشته باشیم که بتوانند کل فرایند سیلستگذاری تا پروژه ساختمان‌سازی را یکپارچه کنترل کنند. در عین اینکه نباید قانون‌گذاری‌های خلق‌ساعه داشته باشیم، باید بتوانیم مانع دور زدن‌های قانونی خلق ساعه‌ها نیز باشیم.
وی تصریح کرد: با تاکید رییس‌جمهور و وزیر راه و شهرسازی در کل مراحل ساخت و ساز از حضور بخش خصوصی استفاده می‌کنیم.

دیدگاه



ما معماران دیگر نمی‌توانیم صرفاً برای راضی کردن کارفرما یا خودمان طراحی کنیم

یاسمین لاری

مهندسی ساختمان معاصر به سوی کوتاهگری سوق پیدا کرده و واقعا از مدار اندیشه دور افتاده است مهندسی ساختمان «امروز» بسیار از حوزه علمی تفکر فاصله گرفته است. در حالی که در طول دوره زمانی دیگری در رأس این حوزه بود، زمانی که معماران فرنیک‌خالان بیشتری بودند که بشترین ساختمان‌ها را می‌ساختند و عالی‌ترین تجربه‌های بشر را می‌ساختند اما حالا هم معماران و هم مهندسان ساختمان از دغدغه‌ترین نرم‌ون دست کشیده‌اند. این شکایتی است که من دارم و البته تنها نیست. اروپا و اروپ و فرنزا نوتراند کهنه‌کار و لاشغان، بولانی نیز با من هم عقیده‌اند. این افتضاح است که حرفه مهندسی به چیزی بود که خود را به کارمزد چند فرمول معدود محدود کرده تبدیل شده است. این اصلا کافی نیست. (در گفتگو با **Juan Maria Songel** در سال ۱۹۹۷، منتشر شده کتاب «**A Conversation with Frei Otto**»)

منبع: گفنار

محیط زیست

لباس محیط‌بانان دوربین‌دار می‌شود

معاون یگان حفاظت محیط زیست ضمن تشریح آخرین وضعیت تجهیزات یگان حفاظت محیط زیست گفت: سازمان حفاظت محیط زیست در زمینه نوگوئن خودرویی محدودیت‌های قابل توجهی دارد.

به گزارش پیام آشنا، منوچهر فلاحی ـ معاون یگان حفاظت محیط زیست ـ در گفت‌وگو با پیسنا اظهار کرد: تجهیزات کمارادی سازمان حفاظت محیط زیست کمبود ندارد ـ سازمان تجهیزات را در حد توان تامین می‌کند و در اختیار محیط‌بانان قرار می‌دهد. تجهیزات انفرادی مصرفی مانند قشقاها که تاریخ انقضا دارند نیز تامین می‌شود.
او افزوده کرد: سازمان حفاظت محیط زیست در زمینه نوگوئن خودرویی مشکلات اساسی دارد. عمر بیش از ۵۰ درصد نوگوئن، بیش از ۱۰ سال و تعداد قابل توجهی از آن‌ها مونتاژ یا تولید داخل کشورند. این خودروها برای گشت و پایش یا تعقیب و گریز نامناسب هستند و کارایی لازم را ندارند چراکه فاقد پتانسیل لازم برای حرکت در جاده‌ها و انجام مأموریت‌های پیچیده هستند. عمر اغلب خودروهایی که در اختیار داریم خوشبینانه و با در نظر گرفتن استاندارد پنج یا شش سال است.
معاون یگان حفاظت محیط زیست با اشاره به محدودیت‌های موجود برای واردات خودرو از خارج از کشور ادامه داد: ۵۰ درصد نوگوئن خودرو یا از رده خارج شده یا تیاز به تعمیر یا تیاز به تعمیر دارد بنابراین تیمی از نوگوئن فرسوده است. ورود ۱۰۰۰ دستگاه خودرو خارجی را در برنامه داشتیم؛ ۱۰۰۰ دستگاه به ۱۰۰ دستگاه رسید و در این میان تنها ۲۵ دستگاه خودرو وارد شد. با این حال سازمان حفاظت محیط زیست وارد کردن ۷۵ دستگاه دیگر را نیز پیگیری خواهد کرد.
او تاکید کرد: تجهیزات محیط بانان باید برای مقابله با شکارچیان و متخلفان مناسب باشد؛ متخلفان اغلب از تجهیزات به‌روز استفاده می‌کنند و خودرو محیط‌بانان خارجی با توجه به اعتبارات در دسترس سازمان حفاظت محیط زیست زیاد است و به دلیل محدودیت‌های پیش‌رو نیز زمان‌بر است.
وی درباره تجهیز سازمان حفاظت محیط‌زیست به تجهیزاتی نظیر کوادکوپتر، پهپاد، دوربین لبسه و نیز اظهار کرد: تهیه تجهیزات نوین هزینه‌بردار است و از سویی برای پوشش مناطقی مثل نایبندان با وسعت یک میلیون و ۵۰۰ هزار هکتار و توران با یک میلیون و ۳۰۰ هزار هکتار هزینه سرسام‌آوری خواهد داشت. در این زمینه محدودیت‌های مالی داریم و بر همین اساس با گام‌های کوتاه برای استفاده از تجهیزات نوین گام برمی‌داریم اما نمی‌توان گفت که سازمان حفاظت محیط زیست آماده برای پوست‌اندازی و استفاده از تجهیزات نوین است.
فلاحی سرشماری انسان و دقیق‌تر بخشی گونه‌های حیات وحش، مثل گونه‌های درشت جثه را به عنوان یکی از کاربردهای تجهیزات نوین ذکر و با بیان اینکه آموزش و قابلیت آموزش‌پذیری محیط‌بانان نیز از پیش‌نیازهای تامین تجهیزات نوین است، اظهار کرد: به کارگیری تجهیزات نوین نیازمند کاربران ثابت است، حالی که شیفت اعضای یگان حفاظت محیط زیست چرخشی است و نیروها به صورت ثابت و روزانه در خدمت یگان حفاظت نیستند. آموزش تمام اعضای یگان به عنوان آپراتور تجهیزات نوین نیز زمان‌بر و هزینه‌بردار است.
معاون یگان حفاظت محیط زیست با بیان اینکه یگان حفاظت محیط زیست قدم به قدم در حال نزدیک شدن به نوسازی است، به تجهیز یگان به دوربین لبسه نیز اشاره کرد و گفت: دوربین لبسه تهیه و به یگان حفاظت هر استان تعدادی تحویل داده شد تا نقاط ضعف و قوت به کارگیری از آن مشخص شود. یکی از فازهای بعدی اقدامات یگان حفاظت در زمینه تجهیز لبسه به دوربین خواهد بود. این تجربه موفق در فرماندهی انتظامی نیز وجود داشت و با وجود وظایف متفاوت یگان حفاظت و فرماندهی انتظامی از این تجربه آن‌ها استفاده شد.

ایمن‌سازی کامل کمربندی مهرشهر با نصب علائم جدید

مدیر منطقه ۴ شهرداری کرج گفت با هدف افزایش ایمنی تردد و کاهش حوادث رانندگی، عملیات حمایت ترافیکی و بهبود زیرساخت‌های ایمنی در بلوار باذگار امام (ره) کمربندی مهرشهر به پایان رسید.

به گزارش پیام آشنا، حسین عطایی ضمن اعلام این خبر، اظهار داشت: با توجه به اهمیت بلوار باذگار امام (ره) به عنوان یکی از مسیرهای پرتردد شمال به جنوب شهر و افزایش تعداد تصادفات رانندگی، عملیات حمایت ترافیکی و بهبود زیرساخت‌های ایمنی در این بلوار در دستور کار قرار گرفت و با موافقت به اجرا درآمد. وی افزود: در این عملیات، بیش از ۱۰۰ تابلوی ترافیکی جدید در نقاط مختلف بلوار نصب شده است. این تابلوها شامل انواع تابلوهای هشدار دهنده، راهنما، سرعت‌گیر و... بوده و در جهت آگاهی از شرایط جاده و رعایت قوانین رانندگی کمک شایانی خواهد کرد. همچنین، تمام گارد ریل‌های موجود در طول مسیر مورد بررسی قرار گرفته و در صورت نیاز تعمیر یا تعویض شدند.
عطایی با اشاره به پاکسازی بصری در قزاریان ایمنی تردد، گفت: در کنار نصب علائم ترافیکی و تعمیر گارد ریل‌ها، عملیات پاکسازی بصری طول مسیر تهیه صورت مستمر انجام می‌شود. حذف تبلیغات غیرمجاز، پاکسازی دیوارنوشته‌ها و سایر موارد بصری از جمله مواردی است که در این زمینه انجام شده است.
وی همچنین به مشارکت شهروندان در حفظ ایمنی و نظافت معابر اشاره کرد و از شهروندان خواست با رعایت قوانین رانندگی و خودداری از آسیب اموال عمومی، شهرداری را در ارائه خدمات بهتر یاری کنند.
عطایی درپایان بیان کرد: با اجرای طرح‌های ایمن‌سازی و بهبود زیرساخت‌های ترافیکی می‌توان انتظار داشت که شاهد کاهش تصادفات رانندگی در بلوار باذگار امام (ره) و سایر معابر شهر باشیم. این امر علاوه بر کاهش تلفات جانی و مالی، به روان‌سازی ترافیک و افزایش رضایتمندی شهروندان نیز کمک خواهد کرد.

رییس دستگاه نظارت بر دهمین دوره انتخابات نظام مهندسی ساختمان:

سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان در تصمیم‌گیری‌های کلان مشارکت داده می‌شوند

مدیر کل دفتر توسعه مهندسی ساختمان تاکید کرد: سیاست‌های کلی دولت و مجموعه وزارت راه و شهرسازی، مشارکت سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان به عنوان یک تشکل غیردولتی مهم در تمامی تصمیم‌گیری‌های کلان است.

به گزارش پیام آشنا، لهون اسدی مدیر کل دفتر توسعه مهندسی ساختمان گفت: سیاست‌های کلی دولت و مجموعه وزارت راه و شهرسازی، مشارکت سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان به عنوان یک تشکل غیردولتی مهم در تمامی تصمیم‌گیری‌های کلان است و حضور سرپرست سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور در جلسات شورای عالی مسکن گواهی بر این موضوع است. بنابراین در موارد که تیازی به ورود دولت نیست حتما از نهادهای صنفی از جمله سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان کشور بهره خواهیم برد.
اسدی تصریح کرد: حتما در دوره جدید از نظرات مشورتی اعضای سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان برای بهبود ساخت و ساز استفاده خواهد شد و سیاست ما حمایت از سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان به عنوان یکی از ارکان مهم کشور است.
وی گفت بخش عمده‌ای از خدمات مهندسی از سوی اعضای سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان ارایه می‌شود و با توجه به اینکه سیاست خانه دار شدن مردم شده است.
وی همچنین به مشارکت شهروندان در حفظ ایمنی و نظافت معابر اشاره کرد و از شهروندان خواست با رعایت قوانین رانندگی و خودداری از آسیب اموال عمومی، شهرداری را در ارائه خدمات بهتر یاری کنند.
عطایی درپایان بیان کرد: با اجرای طرح‌های ایمن‌سازی و بهبود زیرساخت‌های ترافیکی می‌توان انتظار داشت که شاهد کاهش تصادفات رانندگی در بلوار باذگار امام (ره) و سایر معابر شهر باشیم. این امر علاوه بر کاهش تلفات جانی و مالی، به روان‌سازی ترافیک و افزایش رضایتمندی شهروندان نیز کمک خواهد کرد.

انتقال پایتخت؛ دویدن روی تردمیل

راضیه رهنما ـ انتقال پایتخت یکی از موضوعاتی است که طی چند دهه اخیر در نظام جمهوری اسلامی ایران بارها مطرح شده و همچنان در زمره مباحث چالش‌برانگیز قرار دارد. این نوشتار با هدف تحلیل این ایده و ارائه راهکارهایی جایگزین، تلاش می‌کند مساله را در چارچوب مفهومی عمیق‌تری مانند «فضا» و توسعه پایدار مورد واکاوی قرار دهد. در ادبیات شهرسازی و علوم میان‌رشته‌ای «فضا» مفهومی پیچیده و چندبعدی است که در تعامل متأخر آن، بر تعامل میان مناسبات اجتماعی، اقتصادی و کالبدی تأکید می‌شود. از این منظر، فضا دیگر محدود به ابعاد زیرساختی یا کالبدی نیست بلکه برآیند کنش‌های متقابل اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی است که در بستر کالبدی متجلی می‌شود. این نگرش نوین بر این واقعیت دلالت دارد که مسائل کلان‌شهری، از جمله پایتخت‌ها، باید با رویکردهایی جامع‌نگر و چندبعدی مدیریت شوند؛ چرا که کیفیت زندگی، توزیع عدالانه منابع و خدمات و ظرفیت‌های زیستی، به‌اندازه توسعه زیرساخت‌های فیزیکی حائز اهمیت‌اند.
در شرایط کنونی، تهران با معضلات زیستی گوناگونی مواجه است. آلودگی هوا که پایتخت را به یکی از آلوده‌ترین کلان‌شهرهای جهان مبدل کرده، تاثیری مخرب بر سلامت عمومی داشته و بحران تراکم جمعیتی و اقتصادی، کیفیت زندگی شهروندان را به‌شدت تحت‌تاثیر قرار داده است. افزون بر این، محدودیت منابع آب و انرژی، فشار بی‌سابقه‌ای بر زیرساخت‌های این کلان‌شهر تحمیل کرده است. در چنین فضایی، برخی ایده انتقال پایتخت را راهکاری برای کاهش فشار بر تهران قلمداد کرده‌اند؛ ایده‌ای که حتی تا تعیین منطقه پیشنهادی پیش رفته است. اما آیین پرسش بنیادین باقی است که آیا انتقال پایتخت می‌تواند به راستی گرهی از مشکلات زیستی و زیربنایی تهران بگشاید؟
هزینه‌های هنگفت بر دوش جامعه خواهد گذاشت. این فرایند، بیشتر شبیه به دویدن روی تردمیل است؛ حرکتی ظاهری که پیشرفت واقعی در راستای منافع عمومی به همراه ندارد. آنچه اکنون ضرورت دارد، تمرکز بر توسعه پایدار و اصلاحات ساختاری در بطن شهر تهران و سایر کلان‌شهرهاست. تقویت زیرساخت‌های مناطق میانی، تمرکززدایی از طریق بازتعریف نقش‌های اقتصادی-سیاسی و فرهنگی سایر مناطق و بهره‌گیری از تجارب جهانی در مدیریت پایتخت‌های متعدد، می‌تواند به توزیع عادلانه منابع و ارتقای کیفیت زیست در کشور منجر شود. یافتن حل، نباید از واقعیت گریخت که مسائل کنونی کشور دیگر از جنس معضلات ساده و قابل کنترل نیستند بلکه به مسائل سرکش و چندلایه بدل شده‌اند که برای مدیریت آنها به بینشی عمیق و جامع نیاز است. در چنین شرایطی، جامعه بر لساس مصوبات قانونی از دهه ۱۳۹۰، «طرح جامع ساماندهی پایتخت» دولت را مکلف به انجام مطالعاتی جامع در ابعاد گوناگون اقتصادی-اجتماعی، زیست‌محیطی و زیرساختی کرده است. هدف این مصوبه، کاهش بار زیستی و اداری تهران و بسترسازی برای انتقال به منطقه‌ای با ظرفیت‌های زیستی بالاتر بوده است. با این حال، اجرای این طرح ناکنون نتوانسته به اجمامی در میان نخبگان و جامعه منجر شود. متاسفانه قدرت و ساختارهای متداخل اقتصادی-سیاسی، در کنار آسیب‌هایی چون رانت‌خواری و تقابل منافع، مانع از تحقق اهداف عمومی و منفعت جمعی شده است. در واقع، انتقال پایتخت بدون شفافسازی و آسیب‌شناسی دقیق نه‌تنها مشکلات کنونی را حل نخواهد کرد بلکه چالش‌های تازه‌ای از جمله افزایش نابرابری، تعمیق تضادهای اقتصادی-اجتماعی و اثبات ناپذیری مصوبات قانونی از دهه ۱۳۹۰، «طرح جامع ساماندهی پایتخت» دولت را مکلف به انجام مطالعاتی جامع در ابعاد گوناگون اقتصادی-اجتماعی، زیست‌محیطی و زیرساختی کرده است. هدف این مصوبه، کاهش بار زیستی و اداری تهران و بسترسازی برای انتقال به منطقه‌ای با ظرفیت‌های زیستی بالاتر بوده است. با این حال، اجرای این طرح تاکنون نتوانسته به اجمامی در میان نخبگان و جامعه منجر شود. متاسفانه قدرت و ساختارهای متداخل اقتصادی-سیاسی، در کنار آسیب‌هایی چون رانت‌خواری و تقابل منافع، مانع از تحقق اهداف عمومی و منفعت جمعی شده است. در واقع، انتقال پایتخت بدون شفافسازی و آسیب‌شناسی دقیق نه‌تنها مشکلات کنونی را حل نخواهد کرد بلکه چالش‌های تازه‌ای از جمله افزایش نابرابری، تعمیق تضادهای اقتصادی-اجتماعی و اثبات
اسروز دیگر بدیهای هزینه‌های غیرضروری و تصمیماتی از بالا به پایین نیست. هرگونه تصمیم گیری کلان، به‌ویژه در موضوعاتی همچون انتقال پایتخت، باید مبتنی بر مشارکت عمومی و درک متقابل مردم و حاکمیت باشد. مردم نه‌تنها ذی‌نفعان، بلکه متولیان اصلی هر طرح و برنامه‌ای هستند که تاثیری بنیادین بر آینده کشور دارد. بدون تکیه‌بر این اصل، هر تصمیمی جز اتلاف منابع و تشدید بحران‌ها نتیجه‌ای در پی نخواهد داشت. علاوه بر این می‌توان گفت، انتقال پایتخت در قالب یک رویکرد کلاسیک، هرچند بظاهر پاسخی برای معضلات کنونی تهران به نظر می‌رسد، اما در واقعیت چالش‌های پیچیده‌تری به همراه خواهد داشت. به‌جای تمرکز بر این ایده، پیشنهاد می‌شود نظام چندپایتختی برای ایران تعریف شود؛ مدلی که نه‌تنها در بسیاری از کشورهای جهان موفق بوده، بلکه می‌تواند با توجه به تنوع فرهنگی، جغرافیایی و اقتصادی ایران، راهکاری منعطف و کارآمد باشد.
این مدل نه‌تنها به تمرکززدایی از تهران کمک می‌کند بلکه توزیع عادلانه‌تر منابع و امکانات را در سطح کشور امکان‌پذیر می‌سازد. همچنین، با کاهش فشار بر تهران، فرصت برای بازآفرینی شهری و بهبود کیفیت زندگی در کلان‌شهر فراهم خواهد شد. اجرای این رویکرد نیازمند برنامه‌ریزی دقیق، ایجاد