کسب و کار

ایجاد یک سازمان چابک با انجام پنج روش

هدف یک مدل کسب و کار چابک، برآورده ساختن خواسته‌های مشتری از طریق تحویل مستمر و بی‌وقفه کالاها و خدمات ارزشمند است. یک سازمان مشتری محور، افراد را به وسیله چشم‌انداز و هدف مشترک منسجم می‌کند؛ به سرعت با بازار و تغییرات محیطی سازگار می‌شود و در عین تمرکز بر مشتریان خود، تصمیمات سریع می‌گیرد.

سازمان‌های چابک، افراد را به اشتراک‌گذاری اطلاعات بین تیم‌ها ترغیب می‌کنند تا آنها را در امر تصمیم‌گیری و بهبود کارآیی توانمند کنند. این سازمان‌ها همچنین به نیازهای مشتریان خود در طول چرخه عمر محصول توجه می‌کنند. در اینجا به روش‌هایی برای ایجاد یک سازمان چابک می‌پردازیم:

۱. ساختار سازمانی خود را تغییر دهید.

برای ایجاد یک سازمان چابک، به یک سیستم عملیاتی سازمانی غیرسلسله مراتبی نیاز دارید تا به کسب و کار شما امکان انعطاف بیشتر و توانایی واکنش سریع در مقابل تغییرات - به‌خصوص تغییرات بازار - را بدهد. ارتباطات باز، چرخه‌های فعالیت سریع، ایجاد شبکه تیم‌های مستقل و مشتری مداری را توسعه می‌دهد تا امکان تصمیم‌گیری سریع در همه سطوح را فراهم سازد. یک مدیر در سازمان چابک، اهداف مشترک شرکت را به اشتراک می‌گذارد و تیم را ترغیب می‌کند تا به‌ویژه آنهایی که نزدیک به مشتریان هستند، تصمیمات هوشمندانه اتخاذ کرده و بر اساس بازخورد مشتری عمل کنند. به منظور دریافت حمایت و پشتیبانی برای تبدیل شرکت خود به یک سازمان چابک، از متخصصانی مانند اکوسیستم نوآوری بهره بگیرید.

۲. از یک تیم پویا و انعطاف‌پذیر بهره بگیرید.

چابکی در شرکت شما، باید از بخش منابع انسانی و نحوه استخدام آنها شروع شود. دست از بررسی شروع کننده‌ها و اعضای تیم بردارید. در عوض، سراغ خلاقیت، همکاری و کنجکاوی بروید. به دنبال کلی‌گرایان با ذهنیت کارآفرینی باشید. هنگامی که نامزدهای مناسب را پیدا کردید، راه‌هایی برای حفظ آنها بیابید.

۳. ایجاد سیستم‌های قابل اندازه‌گیری برای افزایش دید و اشتراک اطلاعات

سازمان‌های چابک، دارای فرآیندها و رویه‌های حیاتی برای حمایت از پاسخگویی، انعطاف‌پذیری، جریان آزاد اطلاعات، تصمیم‌گیری سریع و... هستند. اینها باید با سازمان رشد کنند تا تعادلی بین ثبات و چابکی ایجاد کنند. فرهنگ یادگیری و همکاری را توسعه داده و رهبری را تغییر دهند.

۴. روحیه همکاری را تشویق کنید.

وقتی که اعضای تیم برای دستیابی به اهداف و مقاصد مشترک با یکدیگر همکاری می‌کنند، ایده‌ها و مهارت‌ها را به اشتراک می‌گذارند و برای دستیابی به نتیجه مطلوب، سریع‌تر و کارآمدتر کار می‌کنند. برای تسهیل و بهینه‌سازی همکاری در سازمان خود، اهداف و انتظارات خود را به‌طور آشکار بیان کنید تا اطمینان حاصل شود که تیم در راستای همان هدف کار می‌کند و حس مالکیت و مسئولیت‌پذیری را افزایش می‌دهد.

حذف گلوگاه‌ها و انبارهای سازمانی را در نظر بگیرید؛ زیرا با ایجاد کارکردهای همپوشانی، تلاش‌های تکراری، افزایش هزینه‌ها و تصمیم‌گیری ناسازگار که بر چابکی و رشد تاثیر منفی می‌گذارد، به‌کارگیری نیروی کار مشترک را دشوار می‌سازد. ایجاد فرآیندهایی که مستندسازی اطلاعات را تسهیل می‌کند، به جلوگیری از ایجاد انبارهای اطلاعاتی کمک می‌کند. علاوه بر این، فناوری همکاری مدرن را برای افزایش تعامل تیمی و تصمیم‌گیری سریع اتخاذ کنید. از ابزارهای همکاری تیمی برای توسعه همکاری بین بخش‌ها و تیم‌ها استفاده کنید.

۵. فرهنگ چابک ایجاد کنید.

فرهنگ چابک محیطی را ایجاد می‌کند که توسط ارزش‌ها، شیوه‌ها و رفتارهای اصلی پشتیبانی می‌شود تا تمام سطوح سازمان را قادر سازد به سرعت با تغییرات استراتژیک، فرهنگی و سایر تغییرات سازگار شوند. چابکی با شکستن موانع محل کار، صاف کردن راه پیشرفت و حرکت در سازمان‌ها و ارائه استقلال بیشتر به کارکنان، تغییر قابل‌توجهی را به جای محیط‌های بسیار ساختار یافته ایجاد می‌کند. راه و روش‌هایی را برای ایجاد یک فرهنگ چابک در سازمان خود به منظور ایجاد رشد و ثبات پیدا کنید.

یک سازمان چابک، به یک تیم چابک نیاز دارد و برای ساختن چنین تیمی باید به ثبات سازمانی اعتقاد داشته باشید. از روش‌های پنج‌گانه ذکر شده در فوق برای تبدیل شرکت خود به یک سازمان چابک استفاده کنید.

مترجم: رضا کارزار جدی وند
r.karzar@gmail.com

احمدی نژاد خبر داد؛

تکمیل ادامه بلوار شهید «ناصر بخت» از طریق رفع معارضات ملکی

سرپرست معاونت فنی و عمرانی شهرداری کرج عملکرد ۱۰۰ روزه مدیریت شهری در حوزه فنی و عمرانی را تشریح کرد.

به گزارش پیام آشنا، محمدرضا احمدی‌نژاد ضمن تشریح اقدامات حوزه فنی و عمرانی شهرداری کرج در ۱۰۰ روز گذشته، گفت: آسیب‌شناسی و فعال‌سازی عملیات اجرایی پروژه خط ۲ قطار شهری باهدف اجرای پروژه متناسب با نیازهای واقعی حمل‌ونقل عمومی شهر انجام‌شده است.

افزایش بهره‌وری حداکثری از سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته در قطار شهری و رفع گره‌های ناشی از قراردادها و نیز مکانیزم اجرای پروژه با این هدف که در پایان دوره فعلی مدیریت شهری بخش عمده‌ای از آن تکمیل گردد و با بهره‌برداری از آن، انتظار چندین ساله شهروندان به اتمام رسد از دیگر اقداماتی است که توسط سرپرست معاونت فنی و عمرانی شهرداری کرج تشریح شد.

وی به پیگیری‌ها و اقدامات انجام‌شده برای تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام عمرانی شهر اشاره کرد و استفاده کامل از ظرفیت‌های کارخانه آسفالت شهرداری و عدم خرید آسفالت از دیگر شرکت‌ها باهدف کاهش هزینه‌ها و ارتقاء کیفی کار را از اقدامات حوزه فنی و عمرانی در ۱۰۰ روز گذشته عنوان کرد.

ساماندهی و انتظام بخشی به فرآیند عملیات اجرایی پروژه ملی بزرگراه شمالی (پزرگراه سردار شهید حاج قاسم سلیمانی) خصوصاً از طریق رفع معارضات تملکی و نیز تزریق منابع مالی موردنیاز و نیز برگزاری جلسات تخصصی با حضور مدیران ارشد استان از دیگر اقداماتی است که توسط سرپرست معاونت فنی و عمرانی شهرداری کرج عنوان شد.

به گفته احمدی‌نژاد پیگیری و اقدام جهت تکمیل ادامه بلوار شهید تاصربخت از طریق رفع معارضات ملکی به‌خصوص بازگشایی مسیر در محدوده اراضی متعلق به ارتش و اتصال آن به گلدشت از جمله اقداماتی است که شهرداری کرج در مدت‌زمان یادشده دنبال کرده است.

وی همچنین تأکید کرد: تکمیل و بهره‌برداری از فاز اول پروژه کنارگذر شرقی مهرشهر به طول تقریبی دو کیلومتر و سرعت‌بخشی به فرآیند اجرا و تکمیل فاز دوم این پروژه نیز با جدیت پیگیری شده است.

طرح ترافیک بدون خودرو

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، ایده «شهر بدون‌خودرو» در سئول با اجرای طرح «شهر ۱۰ دقیقه‌ای» استارت خورد؛ پیش‌تر در پاریس نیز طرح ترافیک بدون خودرو تحت عنوان «شهر ۱۵دقیقه‌ای» به اجرا درآمد. شهروندان پایتخت‌های متراکم جهان برای نجات شهروندان از «ترافیک‌های وقت‌کش» به تغییر شکل خیابان‌ها رواورده‌اند؛ به‌طوری که معابر خودرویی برای پیاده‌روی و سفر با دوچرخه در حال تغییر است. «شهر ۱۰دقیقه‌ای» از طریق معابر پیاده، مراکز سکونتی و کار و خدمات را به هم متصل می‌کند. این محدوده بی‌نیاز از خودرو است. در تهران، ازدحام ترافیک، روزانه به‌طور میانگین ۴۲دقیقه از وقت شهروندان را تلف می‌کند. ایده یک شهر پلزده دقیقه‌ای که ساکنان آن بتوانند در مدت ربع ساعت با پیاده‌روی یا دوچرخه سواری از خانه به مراکز تفریحی یا کاری خود برسند در طول همه گیری کرونا بسیار مورد توجه برنامه‌ریزان شهری قرار گرفت. هدف این شهر سازماندهی مجدد فضای فیزیکی حول تجربه انسان از زمان است. کارگران می‌توانند در نزدیکی محل کار خود زندگی کرده و رفت‌وآمد را حذف کنند و هم می‌توانند بدون نیاز به شکار جای پارک، تا یک پارک نزدیک و کوچک پیاده‌روی کنند. در این طرح هر محله به منطقه‌ای تبدیل می‌شود که ساکنان آن می‌توانند با پیاده‌روی یا دوچرخه سواری به نیازهای خود دسترسی پیدا کنند.

به گزارش سی‌ان‌ان، حالا اما گروهی از معماران در حال طراحی ایده‌ای جاعطلبانه‌تر و ساخت شهری ۱۰ دقیقه‌ای در سئول، پایتخت کره‌جنوبی، هستند. این پروژه قرار است یک منطقه قدیمی صنعتی را به یک شهر هوشمند به هم پیوسته تبدیل کند. این منطقه ۱۲۵ هکتاری که از هشت مجتمع مسکونی به همراه دفاتر کار مشترک و فضاهای مطالعه تشکیل شده، مکان‌های تفریحی، مراکز تناسب اندام، استخرها و حتی مزارع شهری هیدروپونیک (کشت گیاهان بدون استفاده از خاک) را در خود جای داده است.

این شهر که قرار است کاملا بدون خودرو باشد، توسط یک شرکت معماری هلندی به نام یو-ان استودیو طراحی شده و به وسیله شرکت توسعه هیوندایی حمایت می‌شود، که یک شرکت املاک و مستغلات متعلق به شرکت خودروسازی با همین نام است. در یک بیانیه مطبوعاتی برای این پروژه ادعا شده است که تمامی امکانات این شهر جدید با ۱۰ دقیقه پیاده‌روی در دسترس مردم هستند. بن ون‌برکل، بنیان‌گذار شرکت یو-ان استودیو، در این بیانیه زندگی روزمره ساکنان را اولویت اصلی این پروژه اعلام کرده است. که از طریق گنجاندن تجارب نشاط‌آور انجام می‌شود و گزینه‌های گسترده‌ای را برای گذراندن زندگی، کار و اوقات فراغت در اختیار ساکنان قرار می‌دهد. بنابراین ساکنان شهر می‌توانند در زمان‌های باقی مانده خود به سایر نقاط شهر سفر کنند و زمان خیلی بیشتری برای فراغت، استراحت و تفریح در شهر پیدا می‌کنند.

با وجودی که سخنگوی یو-ان استودیو تایید کرده که این پروژه اجازه اجرا را دریافت کرده ولی زمان شروع آن را مشخص نکرده است. در حال حاضر تنها مجموعه‌ای از تصاویر کامپیوتری، شکل این شهر را آشکار می‌کنند؛ به طوری که میدان‌های عمومی، باغ‌ها، بام‌های سبز و مناطق طبیعی که با پیاده‌راه‌ها به هم متصل شده‌اند، در آن دیده می‌شوند. معماران این پروژه همچنین اعلام کرده‌اند که تولید انرژی پاک در این شهر برنامه‌ریزی شده و برای کاهش مصرف آب سیستم‌هایی برای جمع‌آوری و ذخیره آب باران طراحی شده است.

به گزارش وب‌سایت مجمع جهانی اقتصاد، شهر ۱۵ دقیقه‌ای ابتدا توسط چارلز مورنو، استاد فرانسوی-کلمبیایی دانشگاه سوربن شهر پاریس، در سال ۲۰۱۶ مطرح شد و به تازگی توسط آن ایدالگو، شهردار پاریس، مورد توجه قرار گرفته است. ایدالگو در کمپین انتخاباتی اخیر خود پیشنهاد تبدیل پایتخت فرانسه به شهری ۱۵ دقیقه‌ای را مطرح کرد. در این طرح محل کار افراد، مدارس فرزندانشان، مراکز ورزشی که به آن می‌روند، کافه‌ها و رستوران‌هایی که با دوستان خود ملاقات می‌کنند و فروشگاههایی که در آنها خرید می‌کنند، همگی در فاصله ۱۵ دقیقه‌ای محل زندگی‌شان قرار دارند. سفرهای شهری ستون اصلی این طرح هستند؛ پاریس به سرعت در حال تبدیل شدن به یک شهر بزرگ دوچرخه سواری است. خطوط موقت دوچرخه سواری سال گذشته و در اوج کرونا راه‌اندازی شدند و اکنون ۶۰ کیلومتر مسیر موقت توسط شهردار پاریس دائمی شده است. پاریسی‌ها پس از پایان قرنطینه هم تلاش کردند از اتوبوس و قطارهای شلوغ دوری کنند. ایدالگو به آلودگی ناشی از خودروها، تعداد پارکینگ خودروها، کم بودن نقاط شارژ خودروهای برقی و سرعت مجاز رانندگی در پاریس، اعلام جنگ کرده است.

اما منتقدان این طرح ادعا می‌کنند که این ایده می‌تواند به اعیان‌سازی مناطق منجر شود و سبب افزایش تعداد ثروتمندان در دسترسی‌پذیرترین مناطق شود. از سوی دیگر، مطلوبیت محلات ۱۵ دقیقه‌ای می‌تواند به نوبه خود منجر به افزایش قیمت خانه‌ها تا سطحی شود که جوامع کم‌درآمد و حاشیه‌نشین را حذف کند. ولی این ایده در طول همه‌گیری کرونا بیشتر مورد توجه قرار گرفت، چراکه مردم از سراسر جهان کارهای خود را از خانه انجام می‌دهند؛ از حمل‌ونقل عمومی اجتناب می‌کنند و فعالان حوزه برنامه‌ریزی شهری شروع به افزایش مسیرهای پیاده‌روی در خیابان‌ها و تجدیدنظر در نحوه مدیریت تراکم شهری کرده‌اند.

مورنو در اوایل سال‌جاری در مجله دانشگاهی «شهرهای هوشمند» نوشته است: ظهور بیماری همه‌گیر کرونا آسیب‌پذیری شهرها و نیاز به تجدیدنظر اساسی را آشکار کرد و اینجاست که اقدامات نوآورانه باید به کار گرفته شوند. ساکنان شهرها باید بتوانند با تغییرات کنار بیایند و امکان ادامه فعالیت‌های اصلی خود از جمله فعالیت‌های فرهنگی را داشته باشند. تا از اینکه شهرها در کوتاه‌مدت و بلندمدت هم همچنان انعطاف‌پذیر و قابل زندگی خواهند بود اطمینان حاصل شود.

اما ایده شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای به غیر از پاریس در شهرهای دیگر جهان نیز مورد توجه بوده است. مثلا ملبورن طرح ساخت محله‌های خودکفا را در شعاع ۸۰۰ متری ارائه کرده است. در این قالب، مقامات محلی این شهر در سال ۲۰۱۷ دنبال ساخت شهر ۲۰ دقیقه‌ای بودند. برنامه اقدام آب‌وهوایی پورتلند نیز خواستار اجرای طرحی برای ایجاد محله‌ای است که ۹۰ درصد از ساکنانش بتوانند برای برآوردن نیازهایشان پیاده‌روی یا دوچرخه سواری کنند. چنین تجاربی در واقع بر اصول برنامه‌ریزی دیرینه‌ای استوار هستند. از زمان بحران مدرنیسم پس از جنگ جهانی، برنامه‌ریزان و طراحان شهری برنامه‌های توسعه‌ای با کاربری ترکیبی پیشنهاد کردند که در آن خانه‌ها، مدارس و مغازه‌ها در محلات مختلف در کنار هم قرار دارند. طرح شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای اما مقیاس خاصی از فضا را ارائه می‌کند و مدل جدیدی را برای شهر بزرگ‌تر پیشنهاد می‌دهد که به بخش‌های کوچک‌تر تقسیم شده است.

با وجود این، این طرح در همه شهرها قابل اجرا نیست. مثلا شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای برای کشوری چون آمریکا که بیشتر شهروندان آن در حومه‌های پراکنده زندگی می‌کنند قابلیت اجرا ندارد. در حالی که اجرای این طرح در شهرهایی چون پاریس، کپنهاگ و بارسلون قابلیت اجرایی دارد. شهرها و حومه‌های آمریکا ممکن است تنها بتوانند از طریق خودروها به ایده شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای برسند.

وقت‌کشی در تهران؛ چند دقیقه؟

دنیای‌اقتصاد: شهرداران پایتخت‌های پرجمعیت و نسبتا آلوده جهان، یکی یکی دنبال اجرای طرح «خودرو زدایی از شهر» یا اجرای نسل جدید معابر شهری هستند اما در تهران، طرحی مشابه، که اسفند ۹۷ در شهرداری پیشنهاد شد اکنون در لابه‌لای تصمیمات مدیریت شهری، دفن شده است.

«خیابان پیاده»، خیلی قبل‌تر از شیوع کرونا در مطالعات شهری دانشگاه‌های معتبر دنیا به عنوان یک ایده موثر برای ترافیک‌زدایی و شیفت به سمت سفرهای سبز درون‌شهری، مطرح شد.

تغییر سبک زندگی در سال اول کرونا در جهان، فرصتی را برای شهرداران برخی پایتختها از جمله پاریس و لندن فراهم کرد تا طرح «شهر بدون خودرو» را به شکل «تبدیل دو لاین از دو خیابان رفت و برگشت از مسیر خودرو به مسیر پیاده‌روی و دوچرخه» به اجرا بگذارند.

شهردار پاریس با رعایه «ترافیک و خودرو-سوارها» از این هم فراتر گذاشت و ایده «شهر ۱۵ دقیقه‌ای» را مطرح کرد. نتیجه این تصمیم اکنون به افزایش طول خطوط مخصوص دوچرخه به نزدیک ۶۰ کیلومتر منجر شده است.

در ملبورن استرالیا نیز همین ایده به شکل «شهر ۲۰ دقیقه‌ای» در دستور کار است.

در تهران، هم‌اکنون ۴۲ دقیقه از وقت روزانه شهروندان، در ترافیک تلف می‌شود.

این وقت‌کشی البته قبل از کرونا به دلیل ازدحام بیشتر سفرهای درون‌شهری، ۵۵ دقیقه بود؛ به‌طوری که حدود دو سه سال پیش، تهران جزو بدترین شهرهای پرترافیک جهان به لحاظ وقت‌کشی روزانه شهروندان، شناخته شد. سطح مطلوب زمان سفر درون شهری از کار به منزل یا خرید و سایر نیازهای شهری، حداکثر ۲۰ دقیقه است. یک شهر در سوئیس، بهشت سفرهای درون‌شهری به لحاظ کمترین زمان سفر شهروندان بین کار و منزل، محسوب می‌شود.

طرح «خیابان پیاده» قرار بود در تهران در سال ۹۸ با تغییر شکل یک خیابان اصلی در هر منطقه، اجرایی شود. در این طرح، غالب خدمات شهری در فاصله کمی از محل سکونت قرار می‌گیرد و امکان سفر با خودرو در این خیابان‌ها سلب می‌شود.

اما نه تنها اکنون خبری از این طرح نیست که زمزمه‌هایی درباره «هزینه‌کرد بودجه پرلز کسری پایتخت برای ساخت دوباره خیابان‌های خودرویی» به گوش می‌رسد.

طول مسیر دوچرخه در تهران حدود یک هفتم پاریس است.

مدیران شهری برخلاف تجربه به ثبت رسیده در جهان در حوزه مدیریت ترافیک شهرها، تصور می‌کنند بزرگراه‌سازی باعث کاهش ترافیک می‌شود در حالی که برعکس، تقاضا برای استفاده از خودروی شخصی را در شهر افزایش می‌دهد.

عضو هیات رئیسه شورای شهر تهران عنوان کرد

احتمال افزایش حوادث مترو به دلیل عدم توجه دولت به پرداخت سهم قانونی خود

عضو هیات رئیسه شورای شهر تهران گفت: اگر دولت به تعهدات قانونی خود در پرداخت سهم منابع مالی مترو نپردازد در آینده نه چندان دور احتمال بروز حوادث ناگوار در مترو وجود دارد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، جعفر شربیانی درسی و چهارمین جلسه علنی شورای اسلامی شهر تهران بعد از ارائه گزارش مدیرعامل شرکت بهره برداری مترو تهران، گفت: سوال من از مدیرعامل شرکت بهره برداری متروی تهران این است که اعلام کند متروی تهران به چه تعداد واگن نیاز دارد و تعداد واگن های تعمیر نشده و یا خارج از رده خدمات وی افزود: با توجه به تاکیدی که بر تامین منابع مورد نیاز مترو شد سوال دوم من از آقای شایسته اصل این است که سهم دولت و شهرداری در قیمت تمام شده بلیت مترو چقدر است و آیا این شیوه قیمت گذاری عادلانه است، یا خیر؟ با توجه به اینکه عمده مسافران مترو اقشار کم درآمد هستند، آیا یارانه ای که دولت به عنوان سهم خود در قیمت تمام شده بلیت مترو می پردازد، عادلانه است یا خیر؟

عضو شورای شهر تهران با طرح سومین سوال خود مبنی بر اینکه ساختار مناسب برای اداره مترو چیست؟ گفت: با توجه به اینکه بیشتر از دو هفته رسانی چقدر است؟

شربیانی تاکید کرد: اگر در حوزه تامین منابع مالی مترو اتفاق خاصی رخ ندهد، چنین اتفاقات و حوادثی در این بخش بیشتر روی می دهد، از دولت می خواهیم تا پرداخت سهم قانونی خود را در حوزه مترو جدی بگیرد.

از ساختار مدیریتی مترو می گذرد، با توجه به بروز چنین حوادثی راهکار مناسب برای ساختار مترو چه می تواند باشد؟ ساختار کمیسیون سوانح چگونه است و اعضای شورای شهر تهران و یا متخصصان در این کمیسیون چه جایگاهی دارند و آیا لازم است تا نهاد سومی کار نظارت بر این کمیسیون را انجام دهد؟

شربیانی تاکید کرد: اگر در حوزه تامین منابع مالی مترو اتفاق خاصی رخ ندهد، چنین اتفاقات و حوادثی در این بخش بیشتر روی می دهد، از دولت می خواهیم تا پرداخت سهم قانونی خود را در حوزه مترو جدی بگیرد.

۱۲۹ ساختمان پر خطر تهران از پلاسکو خطرناک ترند

رئیس کمیسیون سلامت شورای شهر تهران از وجود ۱۲۹ ساختمان بسیار پر خطر در تهران خبر داد و افزود: این ساختمان ها بسیار پرخطر هستند به شکلی که از پلاسکو خطرناک تر و بحران آفرین ترند.

به گزارش پیام آشنا، مهدی پیرهادی در سی و چهارمین جلسه شورای شهر تهران با اشاره به پنجم دی ماه روز ایمنی در برابر زلزله و کاهش اثرات بلایای طبیعی گفت: این روز بنا بر تصمیم شورای عالی انقلاب فرهنگی نامگذاری شده است. هدف از این روز یادآوری و بزرگداشت آن و جلب نظر به مخاطرات عمومی و پدیده های طبیعی مانند زلزله، سیل، طوفان، خشکسالی و شناسایی عوامل پیشگیری و کاهش خطرات ناشی از آن است.

وی در خصوص حوادث هفته گذشته نیز گفت: رعایت اصول ایمنی به منظور صیانت از جان انسانها و حفظ، نگهداشت، بهینه سازی و توسعه تجهیزات و ماشین آلات از موضوعات مهمی است که همواره به آن توصیه شده است. مقررات و ضوابط سختی در تمامی دنیا برای رعایت این موارد به مرحله اجرا درآمده است.

عضو شورای شهر تهران ادامه داد: به عنوان نماینده مردم شریف تهران هر ساله چه تعداد حادثه صورت گیرد تا شاهد تغییر نگرش مدیریتی و کلان از رویکرد مدیریت بحران به رویکرد پیشگیرانه و کنترل هرگونه عوامل خطر آفرین باشیم و مدیریت خطر در اولویت برنامه‌های مسئولین اجرایی قرار گیرد. یکی از موضوعاتی که در تهران حائز اهمیت است وجود ۱۲۹ ساختمان بسیار پرخطر است که از پلاسکو خطرناک تر و بحران آفرین ترند.

رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای اسلامی شهر تهران گفت: اگر امروز به این ۱۲۹ ساختمان توجه نکنیم یک حادثه و یک بحران دیگر به وقوع خواهد پیوست و نمی‌توانیم جلوی آن را بگیریم.

پیرهادی با بیان اینکه امروز باید به این موضوع فکر کنیم و فردا دیر خواهد بود افزود: اگرچه شهرداری تهران متولی این موضوع نیست اما واقعیت این است که در تهران ۱۲۹ ساختمان بسیار پرخطر، ۳۵۰۰ ساختمان پرخطر و ۲۳ هزار و ۱۸۹ ساختمان میان خطر وجود دارد. اگر تمامی دستگاه‌ها برای این موضوع، فکر نکنند شاهد صدمات جبران‌ناپذیر خواهیم بود.

دیدگاه

شهرهای ما به سرعت در حال شبیه شدن به «رایانه‌هایی در فضای باز» هستند

کارلو راتی

آنچه امروز در ساخت شهرها در حال وقوع است به آنچه دو دهه قبل در مسابقات فرمول یک رخ داد شبیه است. تا دو دهه پیش موفقیت در دور مسابقه در درجه نخست به مهندسان خودرو و قابلیت‌های راننده نسبت داده می‌شد. سپس اما فن‌آوری سنجش از راه دور شکوفا شد. خودروها تبدیل به رایانه‌ای شدند که در لحظه توسط هزاران حس‌گر رصد می‌شد. نتیجه آن که خودروها هوشمند و قادر شدند که به اوضاع مختلف مسابقه پاسخ دهند.

در مسیری مشابه، در طول دهۀ گذشته فن‌آوری‌های دیجیتال شروع کردند به پوشاندن شهرهای ما و ستون فقراتی از یک زیرساخت بزرگ و هوشمند را شکل دادند. شبکه‌های ارتباطی بی‌سیم و فیبرنوری پهن‌باند در حال پشتیبانی از موبایل‌ها، تلفن‌های هوشمند و تبلت‌هایی‌اند که روز به روز بصرفه‌تر می‌شوند. به موازات این، بانک‌های آزاد اطلاعاتی که مردم می‌توانند آنها را بخوانند و به آنها بیفزایند -به‌ویژه پایگاه‌هایی که از طرف دولت پشتیبانی می‌شود- هرگونه اطلاعاتی را در دسترس قرار می‌دهد. کیوسک‌ها و نمایشگرهای عمومی نیز به مردم بلوداد یا بی‌سواد کمک می‌کنند که به این پایگاه‌ها دسترسی پیدا کنند. شبکه‌ای از حس‌گرها و فن‌آوری‌های کنترل دیجیتال را که بی‌وقفه در حال رشد است و توسط رایانه‌های ارزان‌قیمت و پرقدرت به یکدیگر پیوند خورده بر این شالوده بیفزایید. نتیجۀ همه اینها این است که شهرهای ما به سرعت در حال شبیه شدن به «رایانه‌هایی در فضای باز» هستند.

(در گفتگوی منتشر شده در وبسایت ژورنال The Smartcity در سال ۲۰۱۴)

منبع: گفتار

خبر

کاهش چالش‌های محیط زیستی پایتخت با ارتقای دانش زیست‌محیطی شهروندان

مدیر کل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران بر ضرورت رعایت ملاحظات و تهیه پیوست های محیط زیستی قبل از اجرا و بهره برداری از مرکز MRF پسماند منطقه ۱۳ تاکید کرد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا در حاشیه نظارت دوره‌ای منطقه ۱۳، سی و هفتمین خانه محیط زیست شهر تهران در سرای محله حافظیه با حضور شینا انصاری - مدیر کل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران و خیراتیان صفایی - معاون خدمات شهری و محیط زیست منطقه ۱۳- و جمعی از مدیران این حوزه افتتاح شد.

انصاری در نظارت دوره‌ای اداره کل محیط زیست و توسعه پایدار از منطقه ۱۳ ضمن حضور در مرکز MRF پسماند این منطقه از نزدیک در جریان مراحل احداث و چالش‌های پیش روی تکمیل و بهره برداری از این مرکز قرار گرفت.

وی در ادامه از نیروگاه خورشیدی منطقه بازدید کرد و با اشاره به ظرفیت تولید مناسب نیروگاه گفت: حمایت حقوقی از اجرا و توسعه نیروگاه‌های خورشیدی را در سطح مناطق ۲۲ گانه دنبال خواهیم کرد.

مدیر کل محیط زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران در ادامه در آیین افتتاح و راه اندازی خانه محیط زیست سرای محله حافظیه با اشاره به اینکه منطقه ۱۳ پروژه‌های محیط زیستی خوبی در این منطقه در دست اقدام است، گفت: این منطقه توان خوبی برای برخی موضوعات پایلوت محیط زیستی دارد.

انصاری با تاکید بر اینکه فرهنگسازی و آشنایی مردم با موضوعات محیط زیست و ارتقای دانش زیست‌محیطی شهروندان به‌طور قطع در مدیریت و کاهش چالش‌های محیط زیستی شهر ما را یاری خواهد کرد، به نقش سرای محلات و خانه‌های محیط زیست در فرهنگسازی موضوعات زیست‌محیطی اشاره کرد.

وی با بیان اینکه کاهش و مدیریت پسماند، مدیریت مصرف آب و انرژی از جمله چالش‌های محیط زیستی شهرهاست خاطر نشان کرد: حتما با اصلاح الگوهای مصرف می‌توانیم بر این چالش ها فائق آییم.

به گزارش روابط عمومی اداره کل محیط زیست و توسعه پایدار طرح MRF(خط بازیابی مواد پسماند یا تجهیزات بازیافت مواد زائد جامد) است.