

مدیریت ایمنی یک فرصت تاریخی



نامربرز گهمر
nbzorgmeh@yahoo.com

به نام او که هرچه بخواهد همان می‌شود

قصه ایمنی، قصه حوادث فیزیکی است؛ آتش گرفتن برج و بارو و سوختن اندوخته‌ها و زندگی آدمی است. قصه ریختن سقف معدن به‌خاطر رعایت نکردن اصول ایمنی و سقوط هواپیما بر اثر خطای خلبان و واژگونی اتومبیل با سرعت بالاس.

تخمینی از حوادث طبیعی و غیرطبیعی که منجر به مرگ انسان‌ها و نابودی اشیاء و ثروت گردآوری شده می‌شود را می‌توان با رعایت دستورالعمل‌های مهندسی و ایمنی و Hse و آتش‌نشانی و شهرداری و امثالهم تا حدود زیادی کنترل کرد،

اما قصه ایمنی فقط در حوزه اشیای قابل رویت و آتش‌سوزی و تصادف و غرق شدن و انفجار کپسول گاز و امثالهم خلاصه نمی‌شود.

مدیریت ایمنی در حوزه منابع انسانی و حساب و کتاب این دنیا و آخرت هم حرف‌هایی می‌تواند داشته باشد. مدیریت ایمنی می‌تواند در حوزه سایر مدیریت‌ها مثل مدیریت کلان، مدیریت اخلاقی، مدیریت مالی، مدیریت اداری، مدیریت سیاسی و کشورداری هم پیش‌درآمد جلوه‌گری از بسیاری از اتفاقات و اختلاس‌ها و ندانم‌کاری‌ها باشد.

آنچه که به‌عنوان خروجی بسیاری از گرفتاری‌های سیستم بروکراسی و دولت‌ها و پرونده‌های کلان در قوه قضاییه در طول تاریخ مطرح شده و همیشه دنبال مقصر یا مقصرین گشته‌ایم، ریشه در نبودن مدیریت ایمنی در سازمان‌ها، وزارتخانه‌ها، بانک‌ها و هر جایی که امکان فساد اداری و مالی را در آن وجود دارد، داشته است. دنبال علت و معلول گشتن‌ها بعد از هر واقعه و فاجعه در حوادث طبیعی و غیرطبیعی و پیدا کردن سرنخ مقصر در واقعه یکی از راه‌حل‌هایی است که همیشگی و دائمی است، اما با اینکه پیش‌بینی شرایط و جلوگیری از وقوع جرم و حادثه، ضمن اینکه کار ساده و کم‌خطر و ارزان‌تری در همه حوزه‌ها جلوه می‌کند، کمتر اتفاق می‌افتد.

گذاشتن کلاه ایمنی در همه کارگاه‌های ساختمان‌سازی و صنعتی، یکی از ابتدایی‌ترین دستورالعمل‌های جلوگیری از اتفاقات ناخوشایند در سقوط سنگ و احجام و امثالهم است، اما کدام کارگاه یا کارگری یا حتی مهندس و صاحب کاری را سراغ دارید که از صفر تا انتهای پروژه، همین مسئله کوچک را رعایت کرده باشد؟ گذاشتن کلاه ایمنی برای موتورسیکلت‌سواران، نه‌تنها اجبار قانونی است، که ساده‌ترین راهکار برای جلوگیری از مرگ‌ومیر خود موتورسواران است.

متأسفانه همچنان ۹۰ درصد حوادث موتورسواری که منجر به مرگ موتورسوار می‌شود به‌دلیل نداشتن کلاه ایمنی است.

موتورسوارانی که بیشترین خطای رانندگی را داشته و از همه کوچک‌ها و پیاده‌روها و چراغ قرمزها بی‌محابا عبور می‌کنند و هیچ معبری را برای خود و وسیله نقلیه‌شان ورود ممنوع نمی‌شناسند و تقریباً بیشترین خطا و جرایم راهنمایی و رانندگی را در سرزمین ما برعهده دارند، کمترین رعایت ایمنی و قانون و اخلاق و شرع و عرف را انجام می‌دهند و متأسفانه بیشترین سهم کشته را هم در تصادفات دارند و البته این تعداد مرگ و میر هم کمترین تأثیری در روند موتورسواری و بی‌قانونی موتورسواران ندارد.

مدیریت ایمنی یک فرصت تاریخی است که در همه حوزه‌های مختلف به پیشگیری اتفاقات قبل از وقوع حادثه می‌پردازد و کلاه ایمنی را، از موتورسیکلت و ساختمان‌سازی تا حسابداری و امور مالی، از خرید و فروش‌ها تا انجام امور اداری و بروکراسی‌های سازمانی بر سر همه کسانی که پشت موتورسیکلت یا پشت یک میز اداری بزرگ نشسته‌اند، قرار می‌دهد.

کلاه ایمنی باید بر سر وزیر و وکیل و مدیرعامل و قاضی واسبان و متهم و رشوه‌دهنده و رشوه‌گیرنده و مامور و معذور و شهردار و رفتگر و مهندس و دکتر و آتش‌نشان و آتش‌گرفته و همه و همه با تعریف درست قوانین و اجرای آنها قبل از هرگونه اتفاق ناخوشایند قرار گیرد.

اگر قانون، قانون باشد، نیاز به تبصره و نرهای زیرمیزی نخواهد داشت.

تنها راه مدیریت ایمنی، فرار از آتش نیست؛ جلوگیری از آتش‌افروزی است؛ پیداکردن راه‌حل‌هایی است که افراد بداندن با فروختن یک آتش ساده و خوشی‌های لحظه‌ای در کباب کردن چند سیخ گوشت و گوجه، جنگلی را به آتش خواهند کشید که زبانه‌های آن نسل آیندو فرزندان خود آنها را به مخاطره خواهد افکند.

مدیریت ایمنی بخشی از ساختار کلان دانش مدیریت در همه تعریف‌های مدیریتی است؛ بخش زیربنایی اخلاق و مردمداری و اداره کشور است. مدیریت ایمنی را باید سرلوحه همه فعالیت‌های سیاسی و اقتصادی و اجتماعی قرار داد تا بتوان از گردنه سخت تحریم‌ها عبور کرد و از فساد حاکم بر سیستم مالی و اداری و سیاسی کشور به‌طور عملی کاست.

رعایت قوانین ایمنی در حوزه ساختمان و جلوگیری از آتش‌سوزی، تنها بخش کوچکی از رمان بلند ایمنی است. آنچه که سرزمین ما درحال‌حاضر نیاز دارد، کلاه ایمنی برای ۸۰ میلیون شهروندی است که هر یک کدام در خطر رعایت نکردن و سوءاستفاده از شرایط خاص هستند. کلاه ایمنی در هر سرزمینی که به رشد و توسعه می‌انديشد، وجود قوانین مشروح و کامل و اطاعت و اجرای قوانین است.

که حوزه کوچک همین موتورسیکلت‌ها و موتورسواران و راهنمایی و رانندگی آنها ببینید چقدر نقص قوانین وجود دارد!

تا دیرنشد به کلاه ایمنی در مدیریت‌های کلان اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی ببیندشیم.

اقتصاد و توسعه

editor@smtnews.ir

هشدار!

اینجا ایمنی ندارد

را انتخاب کند. همین ویژگی، حرفه آتش‌نشانی را به یکی از مشاغل پرمسئولیت و پرخطر تبدیل کرده است. روز ایمنی و آتش‌نشانی همچنین یادآور این نکته است که مسئولیت حفظ ایمنی تنها بر عهده نیروهای امدادی نیست. شهروندان نیز با رعایت مقررات، افزایش آگاهی و آموزش صحیح می‌توانند نقش مهمی در پیشگیری از حوادث داشته باشند. گاهی یک اقدام ساده مانند خاموش کردن وسیله برقی، رعایت نکات ایمنی هنگام استفاده از گاز یا اطلاع از مسیر خروج اضطراری، می‌تواند از وقوع حادثه‌ای جبران‌ناپذیر جلوگیری کند. این روز در نهایت فرصتی است برای ادای احترام به آتش‌نشانی که امنیت و آرامش دیگران را بر آسودگی خود مقدم می‌دانند؛ اسان‌هایی که در لحظه حادثه، امید به نجات را زنده نگه می‌دارند و یادآوری می‌کنند که پیشگیری، آگاهی و مسئولیت‌پذیری، سه ضلع اصلی یک جامعه ایمن هستند.

باز نگه داشتن مسیرهای خروج اضطراری و آموزش شیوه برخورد با آتش‌سوزی از جمله اقداماتی است که می‌تواند در لحظات حساس، تفاوت میان یک حادثه محدود و یک فاجعه بزرگ باشد. در این میان، نقش آتش‌نشانی تنها به خاموش کردن آتش محدود نمی‌شود. امدادرسانی در حوادث رانندگی، نجات افراد گرفتار در ساختمان‌ها، مقابله با حوادث ناشی از گازگرفتگی، آب‌گرفتگی و دیگر موقعیت‌های اضطراری، بخشی از مأموریت‌های نیروهای آتش‌نشانی است. آتش‌نشانان برای حضور در چنین صحنه‌هایی، علاوه بر تجهیزات تخصصی، به آموزش مستمر، آمادگی جسمانی و روحی و توانایی تصمیم‌گیری سریع نیاز دارند. اما پشت هر عملیات موفق، مجموعه‌ای از آموزش‌ها، تمرین‌ها و آمادگی‌های مداوم قرار دارد. آتش‌نشان باید بتواند در شرایطی که دود، حرارت، تاریکی و اضطراب بر محیط حاکم است، در کوتاه‌ترین زمان ممکن شرایط را ارزیابی و بهترین مسیر امدادرسانی

روز ایمنی و آتش‌نشانی فرصتی است برای یادآوری اهمیت ایمنی در زندگی روزمره و قدردانی از مردانی که در سخت‌ترین لحظات، برای نجات جان و مال مردم وارد میدان می‌شوند. آتش‌نشانان در حوادثی که بسیاری از افراد تلاش می‌کنند هرچه سریع‌تر از آن فاصله بگیرند، به دل خطر می‌زنند تا راهی برای نجات دیگران پیدا کنند؛ مأموریتی که در بسیاری از مواقع با خطرات جدی و حتی از دست دادن جان همراه است.

ایمنی تنها به هنگام وقوع حادثه معنا پیدا نمی‌کند، بلکه مجموعه‌ای از رفتارها و اقدامات پیشگیرانه است که باید پیش از شکل‌گیری خطر مورد توجه قرار گیرد. رعایت اصول ایمنی در خانه، محل کار، مدارس، مراکز تجاری و فضاهای عمومی می‌تواند از بسیاری از حوادث جلوگیری کند یا دست‌کم میزان خسارت‌های ناشی از آن را کاهش دهد. توجه به تجهیزات اطفای حریق، بررسی تاسیسات برقی و گازی،

تهران زیر سایه فرسودگی



تهران در میان ساختمان‌های بلند و خیابان‌های پرترددش، بخش‌هایی دارد که گذر زمان، فرسودگی و مشکلات مالکیتی و کالبدی، آنها را به یکی از جدی‌ترین مسائل مدیریت شهری تبدیل کرده است؛ ساختمان‌هایی که در شرایط عادی نیز کیفیت زندگی ساکنان را کاهش می‌دهند و در زمان وقوع حوادثی مانند زلزله، می‌توانند به کانون خطر تبدیل شوند.

نوسازی این محدوده‌ها سال‌هاست در دستور کار مدیریت شهری قرار دارد، اما پیچیدگی‌های حقوقی، کوچک بودن قطعات، کمبود پارکینگ، عرض کم معابر و هزینه‌های ساخت‌وساز باعث شده روند نوسازی در همه نقاط تهران با سرعت یکسان پیش نرود. به همین دلیل، شهرداری تهران در کنار نوسازی پلاک به پلاک، به سمت تجمع املاک، پروژه‌های محله‌محور و ارائه مشوق‌های ساختمانی حرکت کرده است.

علیرضا زاکانی، شهردار تهران، در نشست بررسی برنامه‌های حوزه مسکن و نوسازی بافت‌های فرسوده، بر ایجاد ظرفیت ساخت مسکن در این محدوده‌ها تأکید کرد و گفت نوسازی باید با استفاده از الگوهایی مانند «شهرک الگو»، «چاره‌داری حرفه‌ای»، «مسکن اجتماعی» و همچنین ارتقای کیفیت سرنانه‌ها و ایمنی نوسازی دنبال شود. زاکانی تأکید کرد مدیریت شهری به دنبال سوداگری در حوزه مسکن نیست و هدف، ایجاد ظرفیت برای تأمین مسکن با قیمت مناسب است. به گفته شهردار تهران، استفاده از ظرفیت بافت‌های فرسوده می‌تواند همزمان با نوسازی

نوسازی بافت فرسوده باید به ایمنی محله‌ها برسد

ساختمان‌ها، به حل بخشی از مسئله مسکن در پایتخت نیز کمک کند. شهردار تهران همچنین بر اجرای طرح ۲۲ محله الگو تأکید کرد و گفت این محله‌ها در سه دسته قرار می‌گیرند و باید برای هرکدام مدل مشخصی از بازآفرینی تعریف شود. به‌ویژه در محله‌هایی که مردم هم‌اکنون در آنها سکونت دارند، لازم است الگوی نوسازی به‌گونه‌ای طراحی شود که ضمن حفظ سکونت و منافع ساکنان، امکان ارتقای کیفیت محیط شهری نیز فراهم شود. او همچنین بر تعیین تکلیف پروژه‌ها و مشخص شدن مسئول هر پروژه تأکید

تأمین زیر ساخت‌های ایمنی در بازارچه‌های تهران

روزرسانی نشده بود، شرایطی ایجاد شد که این بازارچه را از دست بدهیم.

رئیس کمیته ایمنی شورای اسلامی شهر تهران با تأکید بر اینکه به روزرسانی امکانات و برگزاری مانورهای اطفای حریق در بازارچه‌ها ضرورت دارد، یادآور شد: امیدواریم با این اقدام دیگر شاهد حوادث تلخی همچون بازارچه جنت نباشیم. بابایی با اعلام اینکه مدیریت شهری باید وضعیت بازارچه‌ها را مجدداً ارزیابی کند، گفت: زیرساخت‌های ایمنی فراهم است اما باید در هماهنگی با کسبه و متولیان بازارچه‌ها، کارکنان در زمینه اطفای حریق آموزش ببینند.

پروژه‌های کوچک‌مقیاس؛ نوسازی از دل محله‌ها

طرح‌های نوسازی بوده است. این اقدام می‌تواند مسیر را برای تجمع املاک و اجرای پروژه‌هایی که در مقیاس محله‌ای امکان ایجاد تغییرات بیشتری دارند، هموار کند.

در منطقه ۱۵ نیز محله‌هایی مانند شوش همچنان با حجم قابل توجهی از بافت فرسوده مواجه‌اند و برنامه‌های نوسازی در این محدوده‌ها دنبال می‌شود. مناطق ۱۷ و ۱۸ نیز از دیگر مناطق جنوبی تهران هستند که مسئله فرسودگی و ناپایداری ساختمان‌ها در آنها اهمیت ویژه‌ای دارد.

پلاک به پلاک؛ نوسازی از یک ملک آغاز می‌شود

یکی از مسیرهای نوسازی در تهران، همان رویکرد «پلاک به پلاک» است؛ یعنی مالک یک ملک فرسوده می‌تواند با استفاده از مشوق‌های پیش‌بینی‌شده، برای نوسازی ساختمان خود اقدام کند. این روش در شرایطی که امکان اجرای پروژه‌های بزرگ‌مقیاس وجود ندارد، می‌تواند به‌عنوان نقطه شروع نوسازی مورد استفاده قرار گیرد.

اما مسئله اینجاست که بسیاری از پلاک‌های فرسوده تهران کوچک هستند و ساخت‌وساز در آنها به تنهایی نمی‌تواند تمام نیازهای یک ساختمان استاندارد را تأمین کند. عرض کم قطعات، محدودیت تأمین پارکینگ، دسترسی نامناسب و شرایط معابر از جمله مشکلاتی است که در این محدوده‌ها وجود دارد.

به همین دلیل، تجمع پلاک‌ها در کنار نوسازی انفرادی اهمیت پیدا می‌کند. در این شیوه، چند مالک می‌توانند با تجمع املاک خود، زمین بزرگ‌تری برای ساخت در اختیار داشته باشند و امکان تأمین پارکینگ، فضای باز، دسترسی مناسب‌تر و ساختمان ایمن‌تر افزایش پیدا می‌کند.

مشوق‌ها؛ ابزاری برای ورود مالکان

یکی دیگر از محورهای سیاست شهرداری تهران، استفاده از مشوق‌های ساختمانی برای ترغیب مالکان به نوسازی است، افزایش تراکم، امکان انتقال تراکم به پلاک دیگر و برخی تخفیف‌های مرتبط با فرآیند ساخت‌وساز از جمله مشوق‌هایی هستند که برای کاهش هزینه و افزایش انگیزه مالکان در نظر گرفته شده‌اند. این مشوق‌ها زمانی می‌توانند اثرگذاری بیشتری داشته باشند که در کنار حل مشکلات مالکیتی و حقوقی قرار گیرند؛ چراکه در بسیاری از پلاک‌های فرسوده، مشکل اصلی فقط

سخن بابایی

در نهایت، مجموعه این آمار و اقدامات نشان می‌دهد مسئله بافت فرسوده تهران دیگر صرفاً موضوعی مربوط به ساختمان‌های قدیمی نیست؛ بلکه به ایمنی شهر، تأمین مسکن، کیفیت زندگی و تاب‌آوری پایتخت گره خورده است. نوسازی می‌تواند از یک پلاک آغاز شود، با تجمع چند ملک ادامه پیدا کند و در نهایت به بازآفرینی یک محله برسد؛ مسیری که موفقیت آن به میزان مشارکت مالکان، رفع موانع حقوقی و اجرای همزمان پروژه‌های زیرساختی و خدماتی وابسته است.