یادداشت

قرار کافه‌ای برای جلسات کوتاه و مهم

ما یک برنامه روزانه اختصاصی داریم که به آن «قرار کافه‌ای» می‌گوییم و آن را به گفت‌وگوهای کوتاه در مورد موضوعات روز کارمـان اختصاص داده‌ایـم وقتی ایـن کار را انجام می‌دهید متوجه می‌شوید اعضای تیم برای سه یا چهار نفر، گفت‌وگوهای کمتری را طرح‌ریزی می‌کنند چون مطرح کردن یک موضوع در قرار کافه‌ای بعدی، راحت‌تر است. البته هم‌تیمی‌های شما اگر ترجیح بدهند که تمرکزشان فقط بر مسائل حیاتی باشد، می‌توانند همچنان تصمیم بگیرند که در این جلسات روزانه شرکت نکنند اما این قرارهای کافه‌ای، انگیزه‌ای قوی برای ارتباطات اجتماعی و صحبت کردن در مورد مسائل مهم هستند و باعث می‌شوند چنین مکالماتی بیش از ۲۴ ساعت به تعویق نیفتند.

در تیم ما، قرار کافه‌ای شـامل گفت‌وگو در مورد مسـائلی می‌شود که به بهترین و کوتاه‌ترین شکل می‌توان بین سه یا چند نفر به‌صورت رودررو در مورد آنها بحث کرد. ما تصمیم گرفته‌ایم این جلسات را در ساعت ۵ بعدازظهر برگزار کنیم که برای بیشتر ما مصادف با پایان روز کاری است. شخصا، این ساعت را بیشتر از جلسات صبحگاهی دوست دارم، چون هر مسأله‌ای که در طول روز پیش آمده، در همان روز حل‌وفصل می‌شود! البته با فرض اینکه آن مسأله آن‌قدر اضطراری نباشد که در لحظه باید به آن پرداخت.

کل تیم ما، به‌صورت پیش‌فرض به قرارهای کافه‌ای دعوت است. اما اغلب، چند نفر بـه دلایلی مثل مرخصی بودن، داشـتن کارهای شخصی یا گاه به خاطر اینکه در طول آن روز جلسات متعددی داشته‌اند و می‌خواهند به سایر کارهای خود برسند، غایب هسـتند. جلسات همیشه به موقع شروع می‌شـوند و وقتی چند نفر هنوز نرسیده‌اند، شروع آن را به تعویق نمی‌اندازیم.

قرارهای کافه‌ای روزانه ما، کاملا غیررسمی برگزار می‌شوند. بعضی‌ها با یک نوشیدنی گرم یا سرد در دست وارد می‌شوند، بعضی‌ها با همسرانشان می‌آیند یا کودک یا گربه خانگی خود را به همراه می‌آورند. حتی این امکان وجود دارد که اگر کسی خواسـت، شامش را همان‌جا صرف کند. مثلا یک بار من که همان شب پرواز داشتم، این کار را کردم. تنها کاری که شاید در این جلسـات راحت انجام نداده باشیم، دوش گرفتن بوده اسـتا

بعد از برگزاری چند صدباره این جلسات کافه‌ای، چیزهایی یاد گرفتیم که آنها را برای ما ارزشـمند کرده اسـت. مثلا همیشه جلسـه را با گفت‌وگوهای کوتاه پنج دقیقه‌ای اجباری شروع می‌کنیم، چون به‌عنوان حرفه‌ای‌های بالانگیزه متوجه بعضی‌ها می‌دهیم بحث در مورد موضوعات مهم و پیچیده را هرچه زودتر شـروع کنیـم. اما همواره باید به خودمان یادآوری کنیم کـه حرف‌های غیرکاری هم برای حفظ همکاری و صمیمیت تیم مهم هسـتند.

تعیین دستورالعمل‌ها را به بعد موکول نمی‌کنیم. همان‌جا بایسـتی از موضوعات منتظرمـان را تهیه می‌کنیم، تایپ می‌کنیم و گفت‌وگوها را طبق لیست پیش می‌بریم.

خیلی خوب است که برای داشتن قرارهای کافه‌ای روزانه یک باکس زمانی داشته باشیم. برای استند آب‌های روزانه قدیمی با تیم‌های همیشگی، توصیه متداول این است که حداکثر ۱۵ دقیقه هر روز صحبت شود. اما تیم‌های دورکار برای حفظ انسـجام تیمی خود به زمان بیشـتری نیاز دارند. بنابراین باکس زمانی را به ۲۰ دقیقه افزایش دادیم. اگر جلسـه‌ای بیش از این طول بکشد، شرکت‌کنندها خسـته و حواسشان پرت می‌شود. گاهی اوقات که تعداد اعضای تیم کم است و موضوع مهمی برای صحبت کردن وجود ندارد، قرارهای کافه‌ای ما فقط چند دقیقه طول می‌کشند. در برخی مواقع دیگر حدود نیم ساعت جلسه داریم که بیشترین تایم جلسه ما است.

معمولا سه یا چهار موضوع برای گفت‌وگو مطرح می‌شود که بحث کردن در مورد آنها به‌طور کلی ۱۰ تا ۲۰ دقیقه زمان می‌برد. اگر موضوع بزرگ و مهمی وجود داشته باشد، صحبت و تصمیم‌گیری در مورد آن، در موقع لزوم به تعداد کمتری از افراد در مکالمات تلفنی جداگانه، واگذار می‌شود. این خیلی عادی اسـت که در جلسـه کافه‌ای، یکی از اعضای تیم به دیگری بگوید: «خب، بگذار بعد از این جلسه در مورد جزئیات تلفنی صحبت کنیم.» همه ما می‌دانیم که نباید وقت همدیگر را در مورد موضوعاتی که به همه ربط ندارد، تلف کنیم.

خوب است که برای قرارهای کافه‌ای روزانه، مراسم شروع و پایان داشته باشید. تیم ما عادت دارد در پایان هر جلسه، با نشان دادن انگشتان دست افراد، به کیفیت آن جلسـه امتیاز بدهد. چون می‌خواهیم این جلسات موثر باشند. امتیاز کم از طـرف هر یک از اعضای تیم، این آگاهی را ایجاد می‌کند که باید تکنه‌ای را در مورد جلسـه ارتقا دهیم. از آرا عکس می‌گیریم و آن را در برنامه اسلک به اشتراک می‌گذاریم.

حالا ممکن اسـت این سوال برای شما پیش بیاید که چه زمانـی به هم می‌گوییم «دیروز این کار را انجام دادم» و قرار است امروز این کار را انجام بدهم» (مربوط به قسمت قبل) این بخش را به قسمت «به‌روزرسانی‌های روزانه» در برنامه اسلک منتقل کرده‌ایم.

«با صدای بلند کار کردن» رویکردی است که جان استپر، نویسنده و کارآفرین آن را معرفی کرده و از افراد می‌خواهد کاری را که انجام می‌دهند و دلیل آن را دائما با همکاران خود به اشتراک بگذارند. ایده این است که ما منتشر کردن مقاصد کاری خود برای افرادی که به دانستن آن علاقه دارند (از همه مهم‌تر تیمی که با آنها کار می‌کنید)، آنها را حسابگرتر می‌فهمند که شما چه کار می‌کنید و با توصیه‌ها و پیشنهادهای خود، همکاری بهتری با شما خواهند داشت.

تیم ما یک کتاب با عنوان «کار کردن با صدای بلند» در برنامه اسلک ایجاد کرده که هر روز به‌روز می‌شود و همه اعضای تیم به آن متصل هسـتند. هم‌تیمی‌های مختلف به‌روزرسـانی‌های خود را در زمان‌های مختلفی از روز ارسال می‌کنند اما بیشتر آنها ترجیح می‌دهند صبح‌ها این کار را انجام دهند. مناطق زمانی مختلف ما که از گالیفرنیا تا لهستان را دربرمی‌گیرد، به این معنی اسـت که به‌روزرسانی‌ها در اسلک، در کل روز انجام می‌شود.

نویسنده: یورگن آپلو
مترجم: مریم رضایی

تمدید ثبت‌نام رانندگان تا ۱۳ شهریور

آمادگی شهرداری‌ها برای پاسخ به نیاز خانواده‌ها به سرویس مدارس

مدیر عامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور از تمدید ثبت نام رانندگان متقاضی فعالیت به عنوان سـرویس مدرسه ۱۳ شهریور خبر داد.

به گزارش پیام آشـنا، مرتضی ضامنی گفت: با توجه به اینکه سال تحصیلی جدید بنا به گفته مسئولان آموزش و پرورش از ۱۵ شهریور آغاز خواهد شد در صورت فعالیت مدارس، اگر خانواده‌ها نیاز به سـرویس داشـته باشند شـهرداریها آمادگی دارند تا نسبت به ارائه سرویس اقدام کنند. مدیر عامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور درباره ثبت نام از رانندگان متقاضی سرویس مدرسه که در بازه زمانی ۲۵ مرداد تا ۲ شـهریور نتوانسـتند ثبت نام کنند را جزام دهند، افزود: با توجه به اسـتقبال رانندگان متقاضی سرویس مدرسه و تقاضا جهت تمدید زمان ثبت نام از سوی شهرداری‌ها و رانندگان، طبق هماهنگی انجام گرفته این دسـته از فعالان حوزه حمل ونقل سـرویس مدارس تا ۱۳ شـهریور مجاز به تکمیل فرآیند ثبت نام در حوزه سـرویس مدارس هسـتند. ضامنی ادامه داد: به منظور جلوگیری از مراجعات حضوری و تجمع رانندگان متقاضی در مراکز ثبت‌نام و نیز ضرورت رعایت پروتکل‌های بهداشتی، برای کاهش آسـیب‌های ناشی از کرونا ویروس، ثبت نام آن دسته از رانندگانی که در سال تحصیلی گذشته در سامانه ملی سیند نام نویسی کرده بودند و پروفه فعالیت دارند به صورت پیامکی انجام شد.

وی در رابطه با ساز و کار ثبت نام رانندگان متقاضی توضیح داد: در این مرحله با ارسال پیامک به این گروه از رانندگان و تقاضای آنها با ارائه خدمات در سال تحصیلی آینده با توجه به اینکه مشخصات این افراد (مدارک و اسـکنهای مربوطه) در سامانه سیند، قسـمت پنل شهرداری مربوطه از سال گذشته بارگذاری گردیده ثبت نام آنها جهت بررسی و تایید رانندگان نهایی خواهد شد. وی گفت: گام دوم، مخصوص رانندگان جدیدالورود و همچنین رانندگانی است که نسبت به سال گذشته اطلاعات فردی و خودرویی آنها تغییر کرده است و نیاز به ویرایش دارد، این گروه از افراد می‌توانند برای ثبت نام و یا اصلاح مشخصات خود تا تاریخ ذکر شده به دفاتر پیشخوان دولت و یا شرکت‌های حمل و نقل درون شهری مجاز (تائید شده توسط شهرداری در سامانه سیند) مراجعه کرده و نسبت به نام نویسی اقدام کنند.

مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور در خصوص لـزوم رعایت فاصله گذاری اجتماعی جهت جلوگیری از شیوع بیماری کرونا در سرویس مدارس خاطرنشان کرد: پروتکل‌های بهداشتی مقابله با بیماری کرونا در سرویس مدارس همانند پروتکل‌های اعلامی سـتاد ملی مقابله با کرونا در حمل و نقل عمومی می‌باشد که با رعایت فاصله گذاری اجتماعی و با حداکثر سه نفر در خودروهای سدان و در خودروهای جمعی با ۵۰ درصد ظرفیت اسمی باشد.

حق‌محمدلو خبر داد؛

ادامه روند عملیات آسفالت معابر و کوچه های سطح منطقه ۷

مدیر منطقه ۷ شهرداری کرج گفت: در راستای تسـهیل در تردد شهروندان، عملیات بهسـازی و لکه گیری معابر در خیابان دسـتغیب به همت اکیپ آسفالت اداره عمران منطقه انجام شد.

به گزارش پیام آشـنا، عباس حقمحمدلو با تاکید بر اجرای عملیات بهسـازی و آسـفالت ریـزی معابـر در جهـت تسـهیل در تردد شهروندان، گفت: این عملیات به صورت جدی و طبق برنامه ریزی و اولویت بندی معابر اصلی و فرعی در دستور کار اداره عمران قرار گرفته است.

او گفت: به منظور خدمات رسـانی بیشتر به شهروندان و بسترسازی توسعه و آبادانی شهر و همچنین در راستای بهسازی خیابانها و معابر در جهت بهبود تردد شهروندان، این منطقه اقدام به اجرای عملیات روکش آسـفالت در خیابان دستغیب غربی و جدولگذاری خیابان علی کاوه در محله کم برخوردار اوقافی‌ها کرده است.

حق محمدلـو اجرای عملیات بهسـازی در تمامی خیابان ها و معابر سطح منطقه تحت نیاز به ترمیم، لکه گیری و یا آسفالت دارند، پس از شناسایی و اولویت بندی توسط کارشناسان فنی، انجام خواهد شد.

قرمز و زرد ندارد؛ هم‌چنان در جنگ با کرونا هستیم

سعید غفاتی

در حالی که حدود شش ماه از ورود کرونا به کشـورمان می گذرد و البرز هم به مانند سایر نقاط ایران بارها با چالش وضعیت قرمز و کمبود تخت های بیمارستانی مواجه شده اسـا در هفته جـاری رئیس دانشگاه علوم پزشکی باخبری خوش به جمع خبرنـگاران آمد و گفت که البرز در وضعیت قرمز خارج است.

اعضای دانشـگاه علوم پزشکی و البته کادر درمانی حاضر در بیمارسـتان های سطح اسـتان از ساعات ابتدایی ورود کرونا به البرز و با شناسایی اولین بیمار کرونایی تا این لحظه به صورت آماده باش بوده اند و مدت هاست که خانواده هایشان را یک دل سیر تماشا نکرده اند و این خبر خوش از جانب رئیس دانشکده علوم پزشکی به این معنا نیسـت که همه چیز به حالت طبیعی برگشته و می توانیم ماسـک هایمان را برداریم. از حق نگذریم اغلب مردم در این مدت سنگ تمام گذاشتند و در خیابان ها و اماکن عمومی با ماسک تردد می کردند و فاصله اجتماعی را لحاظ کرده اند و قطعا همین اتحاد و همدلی مردم بود که بار دیگر البرز را از وضعیت قرمز خارج کرد وسبب شده پرسـتلان کمی نفس راحت بکشـند و نگران از روزهای پیش رو نباشند.

بدون شـک باید از موج اول ودوم کرونا درس خوبی گرفته باشیم و بدانیم که وقتی دشمن همچنان وجود دارد و در جنگ هسـتیم وضعیت قرمز و زرد دیگر تفاوت چندانی باهم ندارند و همین رنگ های زیبا می توانند در کنار هم به رنگ سیاه و عزا تغییر کنند. هنوز استرس و ترس از دست دادن عزیزانمان از بین نرفته. هنوز به زندگی عادی برنگشته ایم، هنوز عده بسـیاری از مردم به خاطر این ویروس کوچک خانه نشـین هسـتند و در حالی که شغل شان را از دست داده اند روز به روز کوچک تر شـدن سفره هایشان را به نظاره نشسـته اند و از نگاه سـنگین فرزندان شان شرمنده هستند.

هنوز چیزی تمام نشـده لطفا گول این رنگ ها را نخوریم اگر لحظه ای غافل شویم و فکر کنیم که دیگر همه چیز عادی شده مجددا به حالت قرمز و خطرناک برمی گردیم.

باید به این فکر کنیم که تنها در کنار هم می توانیم این بیماری را شکسـت دهیم و با تاسی از ضرب المثل قدیمی "یک دسـت صدا نداره" این روزها بیشـتر در کنار هم باشیم برای شکسـت این ویروس منحوس.

این یادداشت بماند به یادگار که تا روز پنجشـنبه ۳۰ مرداد ۸۸۰ البرزی جان خود را باخاطر کرونا از دست داده اند. ۸۸۰ زندگی ، ۸۸۰ دلسـتان، ۸۸۰ عزیز یک خانواده، ۸۸۰ پدر، مادر، همسـر و فرزند.

اگـر بعد از همان موج اول کرونا که از وضعیت قرمز خارج شدیم کمی اوضاع را جدی می گرفتیم و سریع بـه پارک ها و مراکز خرید و مهمانی ها هجوم نمی بردیم امروز آماری به مراتب کمتر از ۸۸۰ جان باخته را شاهد می بودیم و اندوه و افسـوس کمتری را شاهد می بودیم.

آیا کسانی که ماسک نمی زنند یا تاکسی هایی که با زور چهار مسافر را در محیط تنگ خود جای می دهند در این عدد چشمگیر سهیم نیستند؟

سازمان تاکسیرانی، شورای شهر یا هر نهادی که می تواند با در نظر گرفتن تسـهیلات برای رانندگان تاکسی آن ها را به سوار کردن سه مسافر تشویق کنند، همان کاری که مدت هلسـت تهران انجام می دهد و البرز در اجرایش ناتوان بوده و این سوال پیش می آید که مدیران با تعلل و کوتاهی خود چقدر در از دست رفتن جان مردم دخیل هسـتند؟

از اینکه به حریم مدیران ورود کردم پشیمان شدم چرا که اگر به امید این فرهیختگان باشیم باید همچنان در حسـرت دورکاری ادارات بمانیم و غبطه بخوریم که چرا تاکسـی ها با چهار مسافر عبور می کنند یا این که در این وضعیت خطرناک شاهد برگزاری این همه همایش باشیم و جوگرکی های کنار خیابان همچنان برای خود جولان بدهند.

پس برای اینکه حرص و جوش و امید واهی زودتر از کرونا ما را از پای در نیاورد باید خودمان قابمان برای هم بپذیریم و با همین ماسـک زدن و رعایت دستورات بهداشتی از این پیچ خطرناک عبور کنیم.

به روز رسانی اطلاعات آتش نشانی تهران در تعامل با سایر کشورها

سـخنگوی سازمان آتش نشـانی و خدمات ایمنی شـهرداری تهران با بیان اینکه این سازمان در موارد مورد نیاز در راسـتای به روز رسانی اطلاعات علمی خود اقدام می کند، گفت: آتش نشانی تهران از نظر علمی به روز است؛ چرا که تعاملات خوبی با کشورهای دیگر دارد.

به گزارش پیام آشنا، سید جلال ملکی در این باره اظهار کرد: طی یک سـال گذشته دوره های آموزشی آتش نشانی در خارج از کشور برگزار نشد. همواره این دوره های خارج از کشـور برگزار می شد اما به دلیل شیوع بیماری کووید۱۹ این امکان فراهم نبود.

ملکی ادامه داد: بسیاری از افرادی که در حال حاضر از اساتید خوب آتش نشانی تهران هسـتند سال های قبل دوره های حرفه ای را در کشورهای حرفه ای گذراندند. زمان هایی که به هر دلیلی امکان اعزام نیروها به خارج از کشور وجود نداشته اساتید درجه یک را از خارج از کشور به تهران دعوت می کردیم تا آزمایش های به روزی را ارائه کنند.

سخنگوی سازمان آتش نشانی تهران گفت: تقریبا تمام اسـاتید آتش نشانی دوره های معتبر خارج از کشور را گذرانده و همان ها اطلاعاتشان را به آتش نشانان سطح پایین تر منتقل می کنند. به همین دلیل است که آتش نشانی تهران از نظر علمی به روز است چرا که تعاملات خوبی با کشورهای دیگر دارد.

وی افزود: در بسیاری از موارد اساتید خارجی به کشور ما آمدند و در موارد دیگر نیز ما اساتید را اعزام کردیم که زمان این دوره ها از یک هفته تا دو ماه متغیر بوده است. ملکی اظهار کرد: در موارد مورد نیاز آتش نشانی تهران برای کسـب آخرین متدهای علمی به خارج از کشور نیرو اعزام کرده و در راستای به روز رسانی این اطلاعات علمی خود اقدام می کند.

سخنگوی آتش نشانی تهران گفت: البته اینطور نیست که به صورت مشخص سالی چند بار به این منظور تیم به خارج از کشور اعزام کنیم اما شاید طی یک سال چند مورد وجود داشته که افرادی اعزام شدند اما سالی هم بوده که نیازی به اعزام کردن افراد وجود نداشت.

وی گفت: آخرین بار پس از خرید دربدن های آلمانی تعدادی از اعضاء را اعزام کردیم که دوره ایرانتوری لوله را آموزش دیدند. در سال های گذشته نیز اینطور بود که آتش نشانی تهران از نظر علمی به روز است چرا که تعاملات خوبی با کشورهای دیگر دارد.

انتقاد نژاد بهرام از نفوذ شرکت‌های دانش بنیان در بافت مسکونی

عضو هیات رئیسـه شورای اسلامی شـهر تهران از نفوذ شرکت‌های دانش بنیان به بافت مسکونی انتقاد کرد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، زهرا نژاد بهرام در تذکر پیش از دسـتور خود با بیان این که اخیرا برخی از دانشـگاه‌های تهران با استناد به دلایل مختلفی همچون ضرورت ارتقای پیوند شهر و دانشگاه اقدام به تهیه طرح‌هایی تحت عنوان "واحی نـوآوری" کردند، گفت: این موضوع دارای ایراد است چرا که اولا بخش قابل توجهی از تکالیف مندرج در طرح‌های جامع و تفصیلی شـهر تهران پس از سال ها از ابلاغ طرح‌ها هنوز بلاتکلیف مانده و بهتر است این طرح‌های فرادستی در اولویت اجرا قرار گیرد.

وی با بیان این که بر اساس مصوبه شورای عالی شهرسازی که تحت عنوان طرح مجموعه شـهری تهران در سـال ۸۰ تصویب شد باید هر گونه توسعه و گسترش فضاهای دانشگاهی در قسمت‌های مرکزی و بر تردد تهران جلوگیری شود، افزود: بر همین اسـاس همکاری برخی شهرداران مناطق با طرح‌های نوآوری دانشگاه‌ها فاقد پشتوانه حقوقی و قانونی است و این در حالی است که ما هنوز تجربه تلخ ساماندهی دانشگاه تهران را از یاد نبردیم که پس از گذشت دو دهه چه بلایی بر سـر بافت محلی آورد و باعث از هم گسیختگی انسجام اجتماعی و بروز تبعات شد. بر همین اساس از شهرداری تهران می‌خواهیم که از هر گونه توافق با دانشگاه‌ها در راستای توسعه محلات نوآوری خودداری کند.

نژاد بهرام همچنین پس از استماع گزارش شورایاری منطقه ۱۸ با بیان این که منطقه ۱۸ دارای بیشترین حجم بافت فرسوده است که مشکلات و معضلات فراوانی ایجاد کرده گفت: حدود یکهزار واحد مسکونی حدود سه سال است که تا مرز ۹۰ درصد ساخت و سازشان انجام شده اما بابت بدهی‌ها در اختیار بانک شهر قرار گرفته است در حالی که منطقه ۱۸ دارای پیچیدگی خاصی در بافت فرسوده است به گونه‌ای که به دلیل نفـوذ نابابیدری و ریزدانگی املاک امکان تجمیع وجود ندارد و مجبور به ارائه مسکن محول هسـتیم که بارها پیگیری انجام شده تا این یکهزار واحد در راسـتای دادن مسکن معوض به منطقه ۱۸ داده شود اما تاکنون این اتفاق رخ نداده است.

اخبار

دولت همان‌طور که سد می‌سازد به مترو هم نگاه کند

رئیس شورای اسلامی شهر تهران، عمده‌ترین محل برای تامین اتوبوس تهران را مربوط به بودجه مصوب دولت دانست و گفت: باید فکر و ذکر معاونین شهرداری نقد کردن این پول باشد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از مهر، محسن هاشمی رئیس شورای شـهر تهران در حاشیه برگزاری صحن علنی جلسه دویسـت و سی و سـوم شـورا در جمع خبرنگاران، سه پروژه اتوبان شهید بروجردی، طرح تیلوفری و داشتن حداقل ۳ تا ۴ کیلومتر مترو و چند ایستگاه را از جمله در خواست‌های نماینده شورایاری‌های منطقه ۱۸ و از جمله پروژه‌های حائز اهمیت این منطقه خواند.

وی درباره کلنگ‌زنی خط ۱۰ مترو و اینکه یکی از اعضای هیأت دولت قرار است کلنگ‌زنی کند، گفت: دولت بر اساس قانون ۵۰ درصد از هزینه‌ها می‌پردازد و این کلنگ‌زنی می‌تواند به تسهیل آن کمک کند.

هاشمی با اشاره به اینکه کلنگ مترو سال ۵۶ بر زمین خورد و هر دولتی هم بعد از انقلاب به توسعه مترو کمک کرده است، گفت: احداث مترو از سـال ۶۵ و در دولت آیت‌الله هاشـمی رفسنجانی شروع شد که در دولت اصلاحات هم برای توسعه مترو ارز داده شـد و هم هزینه‌های توسعه مترو وارد بودجه کشـوری شـد. در دولت دکتر روحانی هم بودجـه و اوراق مشارکت‌هایی تصویب کردند که بخشی از آنها باز پرداختش بر عهده دولت است و برای نمونه باید تیمی از مبلغ این اوراق مشارکت را دولت بازپرداخت کند.

رئیس شورای شهر با اشاره به مصوبه دو میلیارد یورویی دولت برای خرید قطارهای درون شـهری و اتوبوس، گفت: ما باید مصوبات مثبت دولت را تبدیل به نقد کنیم.

وی افزود: در بودجه از محل صرفه‌جویی سوخت ۱۶۰ میلیارد تومان به شهرداری پرداخت شده است، در واقع دولت کمک می‌کند اما کمکش کم است و باید همانطور که سد و نیروگاه می‌سازد به پروژه‌های مترو هم نگاه کند. چون توسعه مترو باعث می‌شود مصرف سوخت پایین بیاید و این وسیله حمل و نقلی عدالت محور است و رضایت‌مندی در شهروندان ایجاد می‌کند.

وی با بیان اینکـه دولت‌ها معمولا در سـال‌های آخر دچار بحران نقدینگی شده و فعالیت‌شان کند می‌شود و کندکاری بوروکراتیک در سیستم‌ها ایجاد می‌شود، تذکر رهبری را هم برای جلوگیری از این مسأله برشمرد و گفت: ما باید تا روز آخری که نشسـتیم فرض کنیم روز اول است و تمام وقتمان را بگذاریم و کارهایی را که شروع کردیم به نتیجه برسانیم.

رئیس شورای شهر با گلایه از توقف احداث بزرگراه بروجردی، گفت: ما در شـهرداری زحمت این پروژه را کشـیدیم و اگر ۴ تـا ملک را تملک نکنیم، افتتاح آن برای دوره بعدی مدیریت شهری می‌ماند. وی عمده‌ترین محل برای تأمین اتوبوس تهران را مربوط به بودجه حدود ۴۰ هزار میلیارد تومانی دولت دانست و گفت: شهرداری برای نقد کردن این پول باید اقدام کند. باید فکر و ذکر معاونین شهرداری همین باشد، این مسأله همیشه بوده است و ما هم خیلی پیگیری می‌کردیم تا به نتیجه برسیم.

هاشمی با اشاره به تصویب مصوبه ۶۲۰ واگن قراردادی فی‌مابین سازمان شهرداری‌ها، چینی‌ها و دولت، گفت: این مصوبه تأمین اعتبار و فاینانس شده و به چین اعلام شده و هیأتی باید به چین برود و این را مؤثر کند. قطار ملی هم قرار شـد تا پایان سـال تکمیل شود؛ اگر مدیران شهرداری پیگیری کنند و بودجه‌ای بیاید.

آمار نزدیک به صفر معاینه فنی موتورسیکلت‌ها

مدیرعامل سـتاد معاینه فنی خودروی تهران گفت: با وجود آنکه برابر قانون همه وسایل نقلیه اعم از وسایل نقلیه موتوری و خودروها ملزم به دریافت گواهی معاینه فنی هسـتند اما بر اساس آمارها از مجموع موتورسیکلت‌های تهران، سالانه تنها حدود ۲۰۰ موتورسیکلت به مراکز معاینه فنی مراجعه می‌کنند و همچنین بر اساس آزمون معاینه فنی کنار جاده‌ای که از سوی ستاد معاینه فنی خودروی تهران انجام شده است، از شهرار و ۴۹۹ کلیپوئی که در تهـران تردد می‌کردند، ۱۰ درصد فاقد هرگونه معاینه بودند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، حسین مقدم اظهار کرد: در شرایط فعلی ۱۷ مرکز معاینه فنی در تهران فعال هسـتند، همچنین سه مرکز خودروهای سنگین، هشت واحد سیار و ۱۰ خط معاینه موتورسیکلت مکانیزه در تهران وجود دارد. وی افزود: از نظر پراکندگی هم ایستگاه‌های معاینه فنی در سطح شهر تهران وضعیت مناسبی دارند و فقط مشکل کمبود مرکز در مناطق یک و ۲ وجود داشت که به دلیل گران بودن زمین مشکل این مناطق با ایجاد واحدهای سیار پوشش داده شد.

در مجموع ۵۶ خط معاینه فنی خودرو داریم که از این میان طبق تکلیفی که مشـخص شـده ۶۲ درصـد خطوط با ما سرمایه‌گذاری کامل یا به‌صورت مشارکتی به بخش خصوصی واگذار شده است. از سوی دیگر ستاد معاینه فنی و مراکز آن به جز کارمندان بخش خصوصی، ۱۹۲ نفر نیرو دارند که این تعداد با توجه به حجم کار بسیار کم است.

مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروی تهران درباره سهم عوامل مختلف مردودی خودروها در معاینه فنی بیان کرد: ۲۱ درصد خودروها در تست آلایندگی مردود می‌شوند و این در شرایطی است که ضوابط آلایندگی در ایران سخت‌گیرانه نیست.

درباره اتوبوس‌های شـرکت واحد هم باید گفت تنها ۸ درصد اتوبوس‌ها در تست آلایندگی مردود می‌شوند اما ۸۰ درصد آنها از نظر فنی مردود می‌شوند که ۳۰ درصد مردودی‌ها به دلیل ترمز، ۴ درصد به دلیل نقص موتور و ۴۷ درصد به دلیل عیوب ظاهری بوده و علت آن هم این است که اتوبوس‌های شرکت واحد فرسوده هسـتند از همین رو باید در نظر گرفت معاینه فنی معیار مناسبی برای تعیین فرسودگی خودروها نیست و اغلب نتیجه معاینه فنی اتوبوس‌های شهری تا یک ماه بیشتر اعتبار ندارد. وی درباره وضعیت معاینه فنی تاکسی‌ها گفت: اگر چه تخفیف‌هایی برای معاینه فنی تاکسی‌ها در نظر گرفته شده اما مشکل معاینه فنی تاکسی‌ها در این نیست بلکه اصل ماجرا این است که تاکسی‌ها به دلیل استهلاک و فرسودگی بـرای گرفتن معاینه فنی باید حداقل ۲میلیون تومان هزینه تعمیر تاکسی کنند.