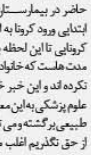

یادداشت

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 کارمان اختصاص داده‌ایم. وقتی این 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 شامل گفت‌وگو در مورد مسائلی 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 مساله‌ای که در طول روز پیش آمده، در همان روز حل‌وفصل می‌شود؛ البته با فرض اینکه آن مساله آن‌قدر اضطراری نباشد که در لحظه باید به آن پرداخت.

کل تیم ما، به‌صورت پیش‌فرض به قرارهای کافه‌ای دعوت است. اما اغلب، چند نفر به دلایلی مثل مرخصی بودن، داشتن کارهای شخصی یا گاه به خاطر اینکه در طول آن روز جلسات متعددی داشته‌اند و می‌خواهند به سایر کارهای خود برسند، غایب هستند. جلسات همیشه به موقع شروع می‌شوند 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 خواست، شامش را همان‌جا صرف کند. مثلا یک بار من که همان شب پرواز داشتم، این کار را کردم. تنها کاری که شاید در این جلسات راحت انجام نداده باشیم، دوش گرفتن بوده است!

بعد از برگزاری چند صدباره این جلسات کافه‌ای، چیزهایی یاد گرفتیم که آنها را برای ما ارزشمند کرده است. مثلا همیشه جلسه را با گفت‌وگوهای کوتاه پنج دقیقه‌ای اجباری شروع می‌کنیم، چون به‌عنوان حرفه‌ای‌های باانگیزه متوجه شده‌ایم که ترجیح می‌دهیم بحث در مورد موضوعات مهم و پیچیده را هرچه زودتر شروع کنیم. اما همواره باید به خودمان یادآوری کنیم که حرف‌های غیرکاری هم برای حفظ همکاری و صمیمیت تیم مهم هستند.

تعیین دستورالعمل‌ها را به بعد موکول نمی‌کنیم. همان‌جا لیستی از موضوعات مدنظرمان 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 استندآپ‌های روزانه قدیمی با تیم‌های همیشگی، توصیه متداول این است که حداکثر ۱۵ دقیقه هر روز صحبت شود. اما تیم‌های دورکار برای حفظ انسجام تیمی خود به زمان بیشتری نیاز دارند، بنابراین باکس زمانی را به ۳۰ دقیقه افزایش داده‌ایم. اگر جلسه‌ای بیش از این طول بکشد، شرکت‌کننده‌ها خسته 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 است که در جلسه 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 جلسه امتیاز بدهد، چون می‌خواهیم این جلسات موثر باشند. امتیاز کم از طرف هر یک از اعضای تیم، این آگاهی را ایجاد می‌کند که باید نکته‌ای را در مورد جلسه ارتقا دهیم. از آرا عکس می‌گیریم و آن را در برنامه اسلک به اشتراک می‌گذاریم.

حالا ممکن است این سوال برای شما پیش بیاید که چه زمانی 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 با منتشر کردن مقاصد کاری خود برای افرادی که به دانستن آن علاقه دارند (از همه مهم‌تر تیمی که با آنها کار می‌کنید)، آنها راحت‌تر می‌فهمند که شما چه کار می‌کنید و با توصیه‌ها و پیشنهادهای خود، همکاری بهتری با شما خواهند داشت.

تیم ما یک کانال با عنوان «کار کردن با صدای بلند» در برنامه اسلک ایجاد کرده که هر روز به‌روز می‌شود و همه اعضای تیم به آن متصل هستند. هم‌تیمی‌های مختلف به‌روزرسانی‌های 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 کالیفرنیا تا لهستان را دربرمی‌گیرد، به این معنی است 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 سرویس مدرسه ۱۳ شهریور خبر داد.

به گزارش پیام آشنا، 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 سرویس داشته باشند شهرداریها 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 شهریور نتوانستند ثبت نام خود را انجام دهند افزود: با توجه به استقبال رانندگان متقاضی سرویس مدرسه و تقاضا جهت تمدید زمان ثبت نام از سوی شهرداری‌ها و رانندگان، طبق هماهنگی انجام گرفته این دسته از فعالان حوزه حمل ونقل سرویس مدارس تا ۱۳ شهریور مجاز به تکمیل فرآیند ثبت نام در حوزه سرویس مدارس هستند. ضامنی ادامه داد: به منظور جلوگیری از مراجعات حضوری و تجمع رانندگان متقاضی در مراکز ثبت نام و نیز ضرورت رعایت پروتکل‌های بهداشتی، برای کاهش آسیبهای ناشی از کرونا ویروس، ثبت نام آن دسته از رانندگانی که در سال تحصیلی گذشته در سامانه ملی سپند نام نویسی کرده بودند و پروانه 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 به ارائه خدمات در سال تحصیلی آینده، با توجه به اینکه مشخصات این افراد (مدارک و اسکنهای مربوطه) در سامانه سپند قسمت پنل شهرداری مربوطه از سال گذشته بارگذاری گردیده ثبت نام آنها جهت بررسی و تائید 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 می توانند 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 سپند) مراجعه کرده و نسبت به نام نویسی اقدام کنند.

مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور در خصوص لزوم 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 ستاد 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 تسهیل در تردد شهروندان، عملیات بهسازی و لکه گیری معابر در خیابان دستغیب به همت اکیپ آسفالت اداره عمران منطقه انجام شد.

به گزارش پیام آشنا، عباس حق‌محمدلو با تاکید بر اجرای عملیات بهسازی و آسفالت ریزی معابر در جهت تسهیل 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 رسانی بیشتر به شهروندان و بستر سازی توسعه و آبادانی شهر و همچنین در راستای بهسازی خیابانها و معابر در جهت بهبود تردد شهروندان، این منطقه اقدام به اجرای عملیات روکش آسفالت در خیابان دستغیب غربی و جدولگذاری خیابان علی کاوه در محله کم برخوردار اوقافی‌ها کرده است.

حق محمدلو اجرای عملیات بهسازی در تمامی خیابان ها و معابر سطح منطقه که 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

سعیدفغانی

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

اعضای دانشگاه علوم پزشکی و البته کادر درمانی حاضر در بیمارستان های سطح استان 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 معناتیست که همه چیز به حالت طبیعی برگشته و می توانیم ماسک 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 پرستاران کمی نفس راحت بکشند و نگران از روزهای پیش روتباشند.

بدون شک باید از موج اول ودوم کرونا درس خوبی گرفته باشیم وبدانیم که وقتی دشمن همچنان وجود دارد و در جنگ هستیم 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 بسیاری از مردم به خاطر این ویروس کوچک خانه نشین هستند و در حالی که شغل شان را از دست داده اند روز به روز کوچک تر شدن سفره هایشان را به نظاره نشسته اند و از نگاه سنگین فرزندان شان شرمنده‌هستند.

هنوز چیزی تمام نشده لطفا گول این رنگ ها را نخوریم اگر لحظه ای غافل شویم وفکر 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 شکست دهیم وبا تاسی از ضرب المثل قدیمی "یک دست صدا ندارد" این روزها بیشتر در کنار هم باشیم برای شکست این ویروس منحوس.

این یادداشت بماند به یادگار که تا روز پنجشنبه ۳۰ مرداد ۸۸۰ البرزی جان خود را بخاطر کرونا از دست داده اند ۸۸۰ زندگی ، ۸۸۰ داستان، ۸۸۰ عزیز یک خانواده، ۸۸۰ پدر، مادر، همسر و فرزند.

اگر بعد از همان موج اول کرونا که از وضعیت قرمز خارج شدیم کمی اوضاع را جدی می گرفتیم وسریع به 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 افسوس 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 تسهیلات برای رانندگان تاکسی آن ها را به سوار کردن سه مسافر تشویق کننده همان کاری که مدت هاست 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 هستند؟

از اینکه به حریم مدیران ورود کردم پشیمان شدم چرا که اگر به امید این فرهیختگان باشیم باید همچنان در حسرت دورکاری ادارات بمانیم و غبطه بخوریم که چرا تاکسی ها با چهار مسافر عبور می کنند یا این که در این وضعیت خطرناک شاهد برگزاری این همه همایش باشیم و جگرکی 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 قلبمان برای هم بتپد و با همین ماسک زدن و رعایت دستورات بهداشتی از این پیچ خطرناک عبور کنیم.

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

سخنگوی سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداری تهران با بیان اینکه این سازمان در موارد مورد نیاز در راستای 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 سال گذشته دوره های آموزشی آتش نشانی در خارج از کشور برگزار نشد. همواره این دوره های خارج از کشور 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 هستند 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 اساتید 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 کسب 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 نردبان های آلمانی تعدادی از اعضاء را اعزام کردیم که دوره اپراتوری اولیه را آموزش دیدند. در سال های گذشته نیز اینطور بود که در کشورهای دیگر دوره های حرفه ای گذرانده شده است.

انتقاد نژاد بهرام از نفوذ شرکت‌های دانش بنیان در بافت مسکونی

عضو هیات رئیسه شورای اسلامی شهر تهران از نفوذ شرکت‌های دانش‌بنیان به بافت مسکونی انتقاد کرد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، زهرا نژاد بهرام در تذکر پیش از دستور خود با بیان این که اخیرا برخی از دانشگاه‌های تهران با استناد به دلایل مختلفی همچون ضرورت ارتقای پیوند شهر و دانشگاه اقدام به تهیه طرح‌هایی تحت عنوان "نواحی نوآوری" کردند، گفت: این موضوع دارای ایراد است چرا که اولا بخش قابل توجهی از تکالیف مندرج در طرح‌های جامع و تفصیلی شهر 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 شهری تهران در سال ۸۰ تصویب شد باید هر گونه توسعه و گسترش فضاهای دانشگاهی در قسمت‌های مرکزی و پر تردد تهران جلوگیری شود، افزود: بر همین اساس 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 سر بافت محلی آورد و باعث از هم گسیختگی انسجام اجتماعی و بروز تبعات شد. بر همین اساس از شهرداری تهران می خواهیم که از هر گونه توافق با دانشگاه‌ها در راستای توسعه محلات نوآوری خودداری کند.

نژادبهرام 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 نفوذ ناپذیری و ریزدانگی املاک امکان تجمیع وجود ندارد و مجبور به ارائه مسکن محول هستیم که بارها پیگیری انجام شده تا این یکهزار واحد در راستای 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 شهر تهران در حاشیه برگزاری صحن علنی جلسه دویست و سی و سوم شورا در جمع خبرنگاران، سه پروژه اتوبان شهید بروجردی، طرح تیلوفری و داشتن حداقل ۳ تا ۴ کیلومتر مترو و چند ایستگاه را از جمله درخواست‌های 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 سال ۶۵ و در دولت آیت‌الله هاشمی رفسنجانی شروع شد که در دولت اصلاحات هم برای توسعه مترو ارز داده شد و هم هزینه‌های توسعه مترو وارد بودجه کشوری شد در دولت دکتر روحانی هم بودجه و اوراق مشارکت‌هایی تصویب کردند که بخشی از آنها باز پرداختش بر عهده دولت است و برای نمونه باید نیمی از مبلغ این اوراق مشارکت را دولت بازپرداخت کند.

رئیس شورای شهر با اشاره به مصوبه دو میلیارد یورویی دولت برای خرید قطارهای درون شهری 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 اینکه دولت‌ها معمولا در سال‌های آخر دچار بحران نقدینگی شده و فعالیت‌شان کند می‌شود و کندکاری بوروکراتیک در سیستم‌ها ایجاد می‌شود، تذکر رهبری را هم برای جلوگیری از این مساله برشمرد و گفت: ما باید تا روز آخری که نشستیم 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 شهرداری زحمت این پروژه را کشیدم و اگر ۴ تا ملک را تملک تکنیم، 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 مساله همیشه بوده است و ما هم خیلی پیگیری می کردیم تا به نتیجه برسیم.

هاشمی با اشاره به تصویب مصوبه ۶۳۰ 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 شد تا پایان سال تکمیل شود؛ اگر مدیران شهرداری پیگیری کنند و بودجه‌ای بیاید

آمار نزدیک به صفر معاینه فنی‌موتورسیکلت‌ها

مدیرعامل ستاد 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 هستند 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 ۵هزار و ۴۹۹ کامیونی که در تهران تردد می‌کردند، ۱۰ درصد فاقد هرگونه‌معاینه‌بودند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، حسین مقدم اظهار کرد: در شرایط فعلی ۱۷ مرکز معاینه فنی در تهران فعال هستند، 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 مشخص شده، ۶۲ درصد خطوط یا با 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، ۱۹۳ 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 شرکت 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 هستند، 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: اگرچه 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 برای گرفتن معاینه فنی باید حداقل ۲ میلیون تومان هزینه تعمیر تاکسی کنند.