یادداشت

هزینه‌های ناشی از حضور یک کارمند مشکل‌ساز در سازمان

در ضرب‌المثلی می‌گویند یک سیب لک‌دار کل یک بار میوه را خراب می‌کند. چالب است که این جمله درباره کارمندان نیز صادق است. تحقیقات ماه‌ریاده‌مسری بودن تقلب و فریب‌کاری در محیط کار گویای این است که حتی اگر صادق‌ترین کارمندان شما در کنار افراد نادرست کار کنند، ممکن است مرتکب رفتارهای ناشایست شوند. گرچه خوب است که فکر کنیم کارمندان باصداقت کارمندان نادرست را به سمت رفتارهای بهتر سوق می‌دهند اما این موضوع به‌ندرت اتفاق می‌افتد.

به‌نظر می‌رسد در میان همکاران رفتارهای نادرست آسان‌تر از رفتارهای خوب تسری پیدا می‌کنند. مهم است مدیران بدانند که هزینه‌های ناشی از حضور یک کارمند مشکل‌ساز فراتر از اثرات مستقیم اقدامات آن شخص است چراکه رفتارهای بد یک کارمند در اثر تاثیرات همسانی (Peer Effects) به سایر کارمندان نیز سرایت می‌کند در اثر دست کم گرفتن تاثیرات شیوع این رفتارهای نادرست، تعداد محدودی کارمند سمی می‌تواند یک فرهنگ سازمانی سالم را آلوده سازد. پیشینه‌ها و وقایع کنونی از نمونه‌های شیوع رفتارهای نادرست از سوی همکاران بسیار زیاد است. پذیره‌نویسان وام‌مسکن که باعث ایجاد بحران مالی شدند، دلالان سهام در مراکز مبادلات تلفنی (Boiler Room)، مانند نمونه استراتون اوکمونت (Stratton Oakmont)، استفاده نادرست از تکنیک فروش متقابل (cross-selling) توسط فروشندگان در ولز فارگو (Wells Fargo)، در این تحقیقات ما فقط می‌خواستیم بدانیم رفتارهای بدچقدر واگیردار هستند؟ برای دستیابی به این هدف ما تاثیرات رفتاری را در سوءرفتارهای مشاوران مالی با تمرکز بر ادغام شرکت‌های مشاوره مالی که هر کدام شعب متعددی دارند، بررسی کردیم. در این ادغام‌ها مشاوران مالی همکاران جدیدی از یکی از شعب یک شرکت دیگر را ملاقات می‌کردند و به این ترتیب در معرض ایده‌ها و رفتارهای جدیدی قرار می‌گرفتند.

ما مجموعه اطلاعات گسترده‌ای را با استفاده از پرونده‌های نظارتی دقیق در دسترس برای مشاوران مالی جمع‌آوری کردیم. ما رفتارهای نادرست را به این شکل تعریف کردیم: شکایت مشتریان در مواردی که مشاور مالی مبلغ حداقل ۱۰ هزار دلار را تسویه کرده است یا یک تصمیم داوری را در دست داده است. مشاهده کردیم که وقتی شکایتی برای هر یک از مشاوران مالی اتفاق می‌افتد، درمورد همکار او نیز شکایت رخ می‌دهد. همچنین دریافتیم هنگامی که مشاوران مالی با همکاران جدیدی که پیشینه سوءرفتار دارند مواجه می‌شوند، ۲۷درصد احتمال بیشتری وجود دارد که خود مرتکب سوءرفتار شوند. این نتیجه نشان می‌دهد این‌گونه رفتارهای ناشایست ضریب اجتماعی ۱/۵۹ دارد- به این معنا که به‌طور متوسط هر مورد از آنها منجر به افزایش ۰/۵۹ مورد مشابه از طریق تاثیرات همسانی می‌شود. با این حال، مشاهده رفتار مشابه در میان همکاران دلیل این اتفاق را توضیح نمی‌دهد. ممکن است همکاران در اثر تاثیرات همسانی- که برلساس آن کارمندان رفتارها و هنجارهای اجتماعی را از یکدیگر یاد می‌گیرند- شبیه یکدیگر رفتار کنند، اما رفتارهای مشابه می‌توانند به‌دلایل دیگری نیز بروز پیدا کنند. اینکه کارمندان با عوامل محرک مشابه روبه‌رو می‌شوند یا اینکه افراد مستعد به انتخاب‌های مشابه به‌طور طبیعی کنار یا یکدیگر را انتخاب می‌کنند.

مادر تحقیقاتمان می‌خواستیم دریابیم که چگونه تاثیرات همسانی در گسترش سوءرفتار نقش دارد. بنابراین ما مشاوران مالی حاضر در شعب مختلف یک شرکت را با یکدیگر مقایسه کردیم، چراکه این مساله به ما اجازه می‌دهد تاثیرات ناشی از عوامل محرکی که همه مشاوران مالی آن شرکت با آن روبه‌رو می‌شوند را کنترل کنیم. همچنین صرفا بر تغییرات به‌وجود آمده در افراد در اثر ادغام و تغییر ترکیب همکاران تمرکز کردیم، زیرا این امر ما را قادر می‌ساخت که تاثیر خوی انتخاب همکاران توسط مشاوران را حذف کنیم. در نتیجه، ما توانستیم اثر تاثیرات همسانی را مجزا و منفرد ساخته و بررسی کنیم. همچنین بررسی‌هایی که ما انجام دادیم صرفا شامل مشاورانی می‌شد که طی این ادغام‌ها و تغییرات، سرپرست‌های آنان همان افراد سابق بودند که این امر شرایطی را مهیا می‌ساخت که بتوانیم کلیه تغییر رفتارها را به تاثیرات همسانی در میان همکاران همرده از لحاظ سازمانی نسبت دهیم. در این نمونه که سایر عوامل موثر در رفتارها محدود شده بودند، ما شواهد محکمی از اثر تاثیرات همسانی یافتیم که دقیقا مشابه نتایج مطالعات در نمونه اصلی بود. این نتایج نشان می‌دهد که فارغ از هر تاثیری از سوی مدیران بر کارمندان، رفتار کارمندان از رفتار همکاران همرده خود تاثیر می‌پذیرد.

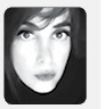
مطالعات پیشین به‌صورت مستند نشان می‌دهد که تاثیرات همسانی در میان افرادی که ریشه‌های قومیتی و نژادی یکسانی دارند، پررنگ‌تر است. براین اساس ما از نژاد و قومیت مشاوران استفاده می‌کنیم و نشان می‌دهیم که تاثیرات همسانی در سوءرفتارها بین مشاورانی از یک قوم و نژاد مشترک قوی‌تر است؛ در مواردی که یک مشاور همکار جدیدی با پیشینه‌ای از سوءرفتارها و بانژاد و قومیت مشترکی با خود را می‌بیند، اثرات مسری رفتارها تقریبا دو برابر است. بنابراین، افراد مشابه که احتمالا تعامل بیشتری با یکدیگر دارند، تاثیرات عمیق‌تری بر رفتارهای یکدیگر دارند. دانستن این نکته که چرا همکاران انتخاب‌های مشابه درباره ارتکاب یا عدم ارتکاب سوءرفتار دارند، می‌تواند مدیران را برای جلوگیری از این سوءرفتارها راهنمایی کند. با توجه به ماهیت این مساله، دانش و هنجارهای اجتماعی مربوط به سوءرفتارها باید از طریق کانال‌های غیررسمی مانند تعاملات اجتماعی منتقل شود. به‌صورت کلی‌تر، درک این مساله که چرا همکاران به شیوه‌های مشابه رفتار می‌کنند، پیام‌های مهمی درباره درک چگونگی پیدایش فرهنگ سازمانی و نقش مدیران در شکل‌گیری آن دارد.

مترجم: فاطمه تل‌زرد

گفت‌وگو با معاون فنی و عمرانی شهرداری کرج؛

مشکلات ۵۰ سال گذشته‌ی کرج را نمی‌توان یک‌شبه حل کرد

کرج؛ میراث‌دار پروژه‌های ناتمام گذشته



تسترن کیوان‌پور

ساخت‌وسازهای شهری بزرگراهها، خیابان‌ها، معابر درجه یک درجه دو، درجه سه، تقاطع‌های هم‌سطح و غیرهم‌سطح؛ همه و همه تاثیر مستقیم در زندگی روزمره‌ی ما دارند؛ مسدود شدن یک خیابان، جایگزین کردن یک میدان با یک چهارراه، تعریض یک معبر یا بسیاری دیگر از اقدامات مشابه سبب می‌شوند شاید نیم‌ساعت زودتر یا نیم‌ساعت دیرتر به مقصدِ خانه، محل کار، مهمانی، جلسه‌ی کاری و... برسیم. حوزه‌ی فنی و عمرانی به نظرم آن‌طور که فکر می‌کنیم خشک و بی‌روح نیست و...



گذشت زمانی که فقط تهران بود که کوچه‌های منتهی به معابر اصلی‌اش ترافیک شدیدی را تجربه می‌کرد مدت‌هاست چهره و ظاهر کرج هم تغییر کرده است و جمعیت روزافزون و ترافیک سرسام‌آور آن، ضرورتِ شدت گرفتن ساخت‌وسازهای شهری را نشان می‌دهد. مدتی است تصمیم گرفته‌ایم با مدیران و معاونان شهرداری کرج پیرامون اقدامات انجام‌شده‌ی شهرداری گفت‌وگوهایی سلسله‌وار داشته باشیم تا علاوه بر بیان گلایه‌ها و پرسش‌های مردمی، آگاهی بیشتری از اتفاقاتی که در حوزه‌ی شهری رخ می‌دهد پیدا کنیم یا عسگر نصیری، معاون فنی و عمرانی شهرداری کرج گفت‌وگو کردیم که متنِ آن را در ادامه می‌خوانید.

چهره‌ی کرج طی سال‌های اخیر تغییرات بسیاری داشته است. از طرفی هر چه ساخت‌وسازها شدت می‌گیرد، گلایه‌ها هم انگار افزایش پیدا می‌کند. به نظر شما مشکل کجاست؟ به عنوان مسئولی که مستقیما با حوزه‌ی عمرانی شهر کرج در ارتباط است، این گلایه‌ها را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

به نظرم مشکل کرج فقط مربوط به کرج نمی‌شود. شهری که مهاجرپذیری بالایی دارد، نیازمند کمک دولت هم است؛ به‌ویژه زمانی که بخش عمده‌ای از نیروی کار تهران از کرج تأمین می‌شود. گلایه‌ها را گوش می‌کنیم و سعی می‌کنیم مشکلات را رفع کنیم اما متأسفانه به این موضوع توجه نداریم که کرج طی سال‌های گذشته، توسعه‌ای شتابزده را تجربه کرده و بسیاری از مباحث فنی و استانداردهای شهرسازی در آن لحاظ نشده. قاعدتا نمی‌توان مشکلات شهری را که طی ۵۰ سال بدون برنامه، شکل گرفته و گسترش یافته در عرض پنج سال رفع کرد.

مشکل اساسی کرج این است که استان تازه تاسیس بوده و به دلیل نزدیکی آن به پایتخت، سود همه‌چیز به تهران می‌رسد و محرومیت‌ها سهم کرج است. از طرفی بخش عمده‌ای از گلایه‌ها به دلیل گسترش ناگهانی به نبود امکانات و خدمات مربوط است. در برخی محلات بودجه‌ی شهر اجازه‌ی کار بیشتر نمی‌دهد. برخی گلایه‌ها هم به‌جاست اما در محلات یا مناطقی که توجه نشده و با افزایش مهاجرت پذیری، مردم ساخت‌وساز غیر مجاز انجام داده‌اند. نباید انتظار ارائه‌ی خدمات و امکانات کاملی را داشت و این موضوع مختص کرج نیست. هیچ شهری وجود ندارد که در شرح خدمات و وظایف شهرداری، ارائه‌ی خدمات به ساخت‌وسازهای غیرمجاز در آن لحاظ نشده باشد.

یا این حال گمان می‌کنم برخی از انتقادات از سوی مردم نیست. من بازدیدهای مردمی بسیاری در محلات و مناطق مختلف کرج می‌روم و پای صحبت مردم می‌نشینم. خوشبختانه وقتی مردم در جریان پروژه‌ها قرار بگیرند، تعامل بهتری هم با مدیریت شهری ایجاد می‌شود. مردم خودشان می‌دانند که مشکلات یک شبه حل نمی‌شود. به نظرم گاهی، برخی از افراد شیطنت می‌کنند و انتقادهای نابه‌جا مطرح می‌کنند.

آسفالت معابر یکی از حوزه‌هایی است که همیشه راجع به آن انتقاد مطرح است. اولویت‌بندی معابر معابر کرج توسط شهرداری‌های مناطق اولویت‌بندی می‌شود و در عین حال معاونت فنی عمرانی هم اولویت‌بندی دیگری انجام می‌دهد. از ابتدای سال ۹۹، ۱۷۰ هزار تُن آسفالت در شهر کرج پخش شده و معابر بسیاری در سطح شهر بهسازی شده‌است.

متاسفانه همان توسعه‌ی شتابزده‌ی کرج که ذکر کردم، سبب شده بسیاری از معابر کرج از اوضاع خوبی برخوردار نباشند و نیازبه بهسازی مداوم یا زیرسازی داشته باشند که همین دلیل، حجم کار را بسیار افزایش می‌دهد و گاه سرعت فرسودگی از سرعت بهسازی پیشی می‌گیرد.

هرچند با توجه به تـوان فنی تخصصی تیم معاونت عمرانی، عمر آسفالت افزایش یافته یعنی با استاندارد بیش از شش تا هفت سال این در حالی است که تا چند سال پیش عمر آسفالت دو تا سه سال بود البته استانداردها با توجه به شرایط اقلیمی و جوّی در شهرهای مختلف متفاوت است و باید این موضوع را هم مد نظر قرار داد.

یکی از مشکلات عمدی کرج در فصل بارش، روان‌آبهایی است که معابر را به دریاچه‌های فصلی بدل می‌کند. برای این موضوع اقدام ویژه‌ای انجام شده؟

معابر کرج مشکلات بسیاری دارند و تلاش می‌کنیم که این مشکلات را رفع کنیم. کارهای خوبی هم انجام شده مثل اجرای طرح جامع ساماندهی حاشیه‌ی جادهی قزاخمدا. در فصل بارش، پروژه‌ها اکنون در حال اجراست و یا حدود ۱۱ کیلومتر لوله‌گذاری از ریل راه‌آهن تا بعد از پلِ ارم به اتمام رسیده به صورت هم‌زمان اداره کل راه و ترابری و مسئولان و معاونت شهرسازی و معماری نیز برای رفع معارض ملکی در اراضی زندان و محدوده‌ی ریل راه‌آهن در حال پیگیری هستند.

برخی محلات کرج که کمپرخیز دارند مانند شهریار آباد یا اختر آباد مخصوصا با توجه به فرا رسیدن فصل بارش نیز در دستور کار معاونت هستند. لوله‌گذاری خیابان شهریار آباد تمام شده و جدول‌گذاری بخشی از خیابان اختر آباد هم در حال اتمام است.

حـدود ۸۰۰ متـر از لوله‌گذاری پـروژه‌ی کلکتور آب‌های سـطحی باهنر هم انجام شده که با توجه به طول لوله‌گذاری، پروژه در چند فاز انجام و متناسب با پیشرفت هر فاز از آن بهره‌برداری خواهد شد.

فاز اول پروژه‌ی ادامه‌ی کلکتور محدوده‌ی بلوار استقلال نیز به اتمام رسـیده و فاز دوم جهت رفع آب‌گرفتگی بلوار موذن و اتصال به کلکتور بلوار اسـتقلال در حال انجام است. لوله‌گذاری حدود ۱۸۰ متر آن انجام شده است و به زودی به بهره‌برداری می‌رسد. در کل حدود ۴۵ کیلومتر کلکتور و تعداد ۷۵۰ حلقه چاه جنّتی برای جلوگیری از فرونشست دشت کرج، نیز احداث شده و دیگر مثل گذشته آب‌گرفتگی در معابر کرج به چشم نمی‌خورد.

باید این نکته را ذکر کنم که ما به مشکلات معابر کرج در زمان بارش واقف هستیم و پروژه‌های بسیار دیگری هم در دست انجام داریم اما از شهروندان می‌خواهیم به حجم کار هم توجه کنند.

به نظر شـما کدام یـک از پروژه‌های کرج، در حوزه‌ی ترافیکی، گره‌گشا بوده است؟

افتتاح زیرگذر بلوارصدر در منطقه‌ای کم‌خودرا سیب شـد اتصال آن با دیگر مناطق کرج ایجاد شود. مردم ترافیک بالای ۲۰ دقیقه را برای یک مسیر کوتاه تحمل می‌کردند. این زیرگذر هم چند سال پیش ساخته شده بود اما به بهره‌برداری نرسیده بود. با رایزنی با وزارت راه و شهرسازی اراضی متروِ مطابق ماده۷، تملک شد، اتصال به اتوبان برقرار و این مشکل رفع شد.

بلوار شـهدای اسناف، انتهـای خیلزمی هم از جمله مواردی بود که مردم، بسیار زیاد رجع به آن گلایه داشتند. از اواخر سال ۹۷ این پروژه به بهره‌برداری رسید. در حال حاضر نیز حجم بالایی از ترافیک را انتقال می‌دهد و آن گرهی ترافیکی گذشته رفع شده است.

مورد دیگری که به ذهنم می‌رسـد که در این بخش به آن اشاره کنم، پل شـینم ۸ در بافسـتان است که به دلیل مشکلاتی که با شرکت آب منطقه‌ای تهران وجود داشت، چندین سـال پتر مانده بود. خوشبختانه این پل در حال احداث اسـت و با بهره‌برداری از آن بسـیاری از مشکلات آن محدوده نیز رفع خواهد شد.

در خصوص پروژه‌ی پیاده‌راه آزادی نظرات موافق و مخالف بسیاری وجود دارد. راجع به این طرح و روند پیشرفت آن توضیح دهید.

پیاده‌راه آزادی یکی از طرح‌هایی است که بررسی‌ها و مطالعات بسیاری در خصوص آن انجام شده و پس از انجام این مطالعات و تصویب طرح، به معاونت عمرانی برای اجرا ارجاع شد. این پیاده‌راه در طرح تفصیلی شهر کرج با محوریت شهر استان محدود دیده شده است.

پیاده‌راه آزادی یکی از طرح‌های خوب شهرداری کرج است و تا به‌حال عملیات تعریض پیاده‌رو و فراهم آوردن امکانات دسترسی کـه، هم‌چنین رفع معارضات تاسیساتی به‌خوبی انجام شده و هم‌چنان نیز ادامه دارد. به نظرم باید تمام جنبه‌هـا را در اجرای این طرح در نظر گرفت. قاعدتا اگر نقـاط ضعف این طرح را نقاط قوتش بیشتر بود، تصویب نمی‌شد و در روند اجرا قرار نمی‌گرفت.

پرچالش‌ترین پروژه‌ای که تابه‌حال تجربه کرده‌اید کدام است؟

نمی‌توانم یکی را نام ببرم. اولین پروژه به نظرم مجموعه پل‌هـای حصارک اسـت. پس از تکمیـل عملیات آسفالت‌ریزی، هندریل گذاری، خط‌کشی و روشنایی پل Bo و سایر پل‌ها، کل پروژه تا انتهای مهرماه امسال به بهره‌برداری خواهد رسید تا بخش عمده‌ای از گره‌ی ترافیکی آن محدوده رفع شود.

زیرگذر ولایت هم یکی از این پروژه‌های چالشـی بود که خوشبختانه بدون هیچ مشکلی احداث شد. ماجرای پل‌های حصارک هم از این قرار بود که یک سـازه در اتوبان زیر پل Br حصـارک گیر کرده بود که حدود یک سال و نیم کار را عقب انداخته بود و به دلیل عدم همکاری در ارائه‌ی مجوز امکان جابه‌جایی پل نبود. اما این سـازه را ۱۳ ساعته و بدون کوچک‌ترین مشکلی جابه‌جا کردیم.

زیرگذر سه‌سطحی میدان سپاه‌نیز پروژه‌ای بزرگ است که جابه‌جایی‌های بسیاری در حوزه‌ی تاسیسات داشته و گره‌گشای ترافیک بوده که به بهره‌برداری رسیده‌است.

راجع به پروژه‌ی پل‌های شهدای حصارک بیشتر توضیح می‌دهید؟

مجموعه پل‌های حصارک، پروژه‌ی بسیار خاصی است که شامل شش دستگاه پل (B۱، Bo، Br، Br، Br، B۶) است. قبلا یک پل در اتوبان تهران قزوین بود که مسـیر دو طرفه را پوشش می‌داد اما در حال حاضر به دو قسمت شرقی و غربی یعنی B۱ و B۲ تقسیم شده اسـت که یکی ترافیک را به صورت راسـتگرد از سمت کمالشـهر به داخل کرج و دیگری از سمت تهران به سمت کمالشهر هدایت می‌کند. پل B۶ هم از سمت قزوین ترافیک را به سـمت حصـارک و پل Br به کمالشهر هدایت می‌کند تا مردم به راحتی به سمت غرب از مسیر خارج شوند.

ادامه‌ی پـل Br روی اتوبان به پل‌هـای B۴ و Bo می‌رسد که بخشی از ترافیک را از حصارک به سمت اتوبان تهران هدایت می‌کند و بخشی دیگر را به سمت جادهی قزاخمدا. این پروژه پروژه‌ی بسیار بزرگی است که ان‌شاءالله به زودی به بهره‌برداری کامل خواهد رسید.

زیرگذر بلوار جمهوری یکی از چالش‌های مهم هفته‌های اخیر است. جابه‌جایی درختان بلوار که در مسیر پروژه هستند، سبب شده بسیاری از مردم ابراز نگرانی کنند. فکر کنم پر چالش‌ترین پروژه در حال حاضر همین باشد. در این خصوص توضیحی دارید؟

این پروژه در طرح جمع حمل‌ونقل پیش‌بینی شده و منطبق بر طرح تفصیلی شهر و اسناد بالادستی است و طبق بودجه مصوب و پس از انجام فرآیند قانونی در حال اجراست.

بزرگ‌ترین پروژه‌ی عمرانی کرج از نظر شما کدام است؟

بزرگ‌راه شمالی و قطار شهری که نه تنها در مقیاس، بلکه از منظـر تاثیری که بر حوزه‌ی حمل و نقل و ترافیک شهری کرج خواهند گذاشـت، بزرگ‌ترین پروژه‌های عمرانی این شهر هستند. گرهی بزرگراه شمالی پس از سال‌ها باز شده است و با پیگیری‌های شهرداری کرج از سال‌ها باز شده است و با پیگیری‌های شهرداری کرج برای اجرا ارجاع شد. این پیاده‌راه در طرح تفصیلی شهر کرج با محوریت شهر استان محدود دیده شده است.

پیاده‌راه آزادی یکی از طرح‌های خوب شهرداری کرج است و تا به‌حال عملیات تعریض پیاده‌رو و فراهم آوردن امکانات دسترسی کـه، هم‌چنین رفع معارضات تاسیساتی به‌خوبی انجام شده و هم‌چنان نیز ادامه دارد. به نظرم باید تمام جنبه‌هـا را در اجرای این طرح در نظر گرفت. قاعدتا اگر نقـاط ضعف این طرح را نقاط قوتش بیشتر بود، تصویب نمی‌شد و در روند اجرا قرار نمی‌گرفت.

پرچالش‌ترین پروژه‌ای که تابه‌حال تجربه کرده‌اید کدام است؟

نمی‌توانم یکی را نام ببرم. اولین پروژه به نظرم مجموعه پل‌هـای حصارک اسـت. پس از تکمیـل عملیات آسفالت‌ریزی، هندریل گذاری، خط‌کشی و روشنایی پل Bo و سایر پل‌ها، کل پروژه تا انتهای مهرماه امسال به بهره‌برداری خواهد رسید تا بخش عمده‌ای از گره‌ی ترافیکی آن محدوده رفع شود.

زیرگذر ولایت هم یکی از این پروژه‌های چالشـی بود که خوشبختانه بدون هیچ مشکلی احداث شد. ماجرای پل‌های حصارک هم از این قرار بود که یک سـازه در اتوبان زیر پل Br حصـارک گیر کرده بود که حدود یک سال و نیم کار را عقب انداخته بود و به دلیل عدم همکاری در ارائه‌ی مجوز امکان جابه‌جایی پل نبود. اما این سـازه را ۱۳ ساعته و بدون کوچک‌ترین مشکلی جابه‌جا کردیم.

زیرگذر سه‌سطحی میدان سپاه‌نیز پروژه‌ای بزرگ است که جابه‌جایی‌های بسیاری در حوزه‌ی تاسیسات داشته و گره‌گشای ترافیک بوده که به بهره‌برداری رسیده‌است.

راجع به پروژه‌ی پل‌های شهدای حصارک بیشتر توضیح می‌دهید؟

مجموعه پل‌های حصارک، پروژه‌ی بسیار خاصی است که شامل شش دستگاه پل (B۱، Bo، Br، Br، Br، B۶) است. قبلا یک پل در اتوبان تهران قزوین بود که مسـیر دو طرفه را پوشش می‌داد اما در حال حاضر به دو قسمت شرقی و غربی یعنی B۱ و B۲ تقسیم شده اسـت که یکی ترافیک را به صورت راسـتگرد از سمت کمالشـهر به داخل کرج و دیگری از سمت تهران به سمت کمالشهر هدایت می‌کند. پل B۶ هم از سمت قزوین ترافیک را به سـمت حصـارک و پل Br به کمالشهر هدایت می‌کند تا مردم به راحتی به سمت غرب از مسیر خارج شوند.

ادامه‌ی پـل Br روی اتوبان به پل‌هـای B۴ و Bo می‌رسد که بخشی از ترافیک را از حصارک به سمت اتوبان تهران هدایت می‌کند و بخشی دیگر را به سمت جادهی قزاخمدا. این پروژه پروژه‌ی بسیار بزرگی است که ان‌شاءالله به زودی به بهره‌برداری کامل خواهد رسید.

زیرگذر بلوار جمهوری یکی از چالش‌های مهم هفته‌های اخیر است. جابه‌جایی درختان بلوار که در مسیر پروژه هستند، سبب شده بسیاری از مردم ابراز نگرانی کنند. فکر کنم پر چالش‌ترین پروژه در حال حاضر همین باشد. در این خصوص توضیحی دارید؟

این پروژه در طرح جمع حمل‌ونقل پیش‌بینی شده و منطبق بر طرح تفصیلی شهر و اسناد بالادستی است و طبق بودجه مصوب و پس از انجام فرآیند قانونی در حال اجراست.

بزرگ‌ترین پروژه‌ی عمرانی کرج از نظر شما کدام است؟

بزرگ‌راه شمالی و قطار شهری که نه تنها در مقیاس، بلکه از منظـر تاثیری که بر حوزه‌ی حمل و نقل و ترافیک شهری کرج خواهند گذاشـت، بزرگ‌ترین پروژه‌های عمرانی این شهر هستند. گرهی بزرگراه شمالی پس از سال‌ها باز شده است و با پیگیری‌های شهرداری کرج برای اجرا ارجاع شد. این پیاده‌راه در طرح تفصیلی شهر کرج با محوریت شهر استان محدود دیده شده است.

در خصوص پروژه‌ی پیاده‌راه آزادی نظرات موافق و مخالف بسیاری وجود دارد. راجع به این طرح و روند پیشرفت آن توضیح دهید.

پیاده‌راه آزادی یکی از طرح‌هایی است که بررسی‌ها و مطالعات بسیاری در خصوص آن انجام شده و پس از انجام این مطالعات و تصویب طرح، به معاونت عمرانی برای اجرا ارجاع شد. این پیاده‌راه در طرح تفصیلی شهر کرج با محوریت شهر استان محدود دیده شده است.

پیاده‌راه آزادی یکی از طرح‌های خوب شهرداری کرج است و تا به‌حال عملیات تعریض پیاده‌رو و فراهم آوردن امکانات دسترسی کـه، هم‌چنین رفع معارضات تاسیساتی به‌خوبی انجام شده و هم‌چنان نیز ادامه دارد. به نظرم باید تمام جنبه‌هـا را در اجرای این طرح در نظر گرفت. قاعدتا اگر نقـاط ضعف این طرح را نقاط قوتش بیشتر بود، تصویب نمی‌شد و در روند اجرا قرار نمی‌گرفت.

پرچالش‌ترین پروژه‌ای که تابه‌حال تجربه کرده‌اید کدام است؟

نمی‌توانم یکی را نام ببرم. اولین پروژه به نظرم مجموعه پل‌هـای حصارک اسـت. پس از تکمیـل عملیات آسفالت‌ریزی، هندریل گذاری، خط‌کشی و روشنایی پل Bo و سایر پل‌ها، کل پروژه تا انتهای مهرماه امسال به بهره‌برداری خواهد رسید تا بخش عمده‌ای از گره‌ی ترافیکی آن محدوده رفع شود.

زیرگذر ولایت هم یکی از این پروژه‌های چالشـی بود که خوشبختانه بدون هیچ مشکلی احداث شد. ماجرای پل‌های حصارک هم از این قرار بود که یک سـازه در اتوبان زیر پل Br حصـارک گیر کرده بود که حدود یک سال و نیم کار را عقب انداخته بود و به دلیل عدم همکاری در ارائه‌ی مجوز امکان جابه‌جایی پل نبود. اما این سـازه را ۱۳ ساعته و بدون کوچک‌ترین مشکلی جابه‌جا کردیم.

زیرگذر سه‌سطحی میدان سپاه‌نیز پروژه‌ای بزرگ است که جابه‌جایی‌های بسیاری در حوزه‌ی تاسیسات داشته و گره‌گشای ترافیک بوده که به بهره‌برداری رسیده‌است.

راجع به پروژه‌ی پل‌های شهدای حصارک بیشتر توضیح می‌دهید؟

مجموعه پل‌های حصارک، پروژه‌ی بسیار خاصی است که شامل شش دستگاه پل (B۱، Bo، Br، Br، Br، B۶) است. قبلا یک پل در اتوبان تهران قزوین بود که مسـیر دو طرفه را پوشش می‌داد اما در حال حاضر به دو قسمت شرقی و غربی یعنی B۱ و B۲ تقسیم شده اسـت که یکی ترافیک را به صورت راسـتگرد از سمت کمالشـهر به داخل کرج و دیگری از سمت تهران به سمت کمالشهر هدایت می‌کند. پل B۶ هم از سمت قزوین ترافیک را به سـمت حصـارک و پل Br به کمالشهر هدایت می‌کند تا مردم به راحتی به سمت غرب از مسیر خارج شوند.

ادامه‌ی پـل Br روی اتوبان به پل‌هـای B۴ و Bo می‌رسد که بخشی از ترافیک را از حصارک به سمت اتوبان تهران هدایت می‌کند و بخشی دیگر را به سمت جادهی قزاخمدا. این پروژه پروژه‌ی بسیار بزرگی است که ان‌شاءالله به زودی به بهره‌برداری کامل خواهد رسید.





اخبار

نقش موثر استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر در کاهش آلودگی هوا

یک کارشناس ارشد مهندسی انرژی با اشاره به اینکه طبق گـزارش بانک جهانی، عمده مشـکلات آلودگی هوای تهران ناشی از آلاینده‌های خودروها به‌ویژه خودروهای سنگین و نیمه سنگین فرسوده است، گفت: نیروگاه‌های فسیلی نیز در افزایش آلاینده‌ها و تشدید آلودگی هوا موثر هستند از این رو حرکت به سمت استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر می‌تواند نقش موثری در کاهش آلودگی هوا داشته باشد.

به گزارش پیام آشنا، مشهود مشـهودی با اشاره به اینکه اکنون بسـیاری از کشورهای دنیا به سمت تاسیس و اسـتفاده از نیروگاه‌های انرژی‌های تجدیدپذیر حرکت کرده‌اند، اظهار کرد: نیروگاه‌های انرژی‌های تجدیدپذیر نیز جزو خوبی دارند باعث ایجاد برخی معضلات و آلودگی‌های زیست محیطی می‌شوند اما آسیب‌های آن می‌تواند بسیار کمتر از نیروگاه‌های فسیلی و متداولی باشد که در کشور از آن‌ها بهره‌برداری می‌شود.

وی درباره انواع انرژی‌های تجدیدپذیر توضیح داد: توربین‌های بادی، نیروگاه‌های خورشـیدی شامل دو بخش نیروگاه‌های حرارتی و پنل‌های خورشیدی (فتوولتائیک)، نیروگاه‌های تولید الکتریسیته در قایق‌ها که با اسـتفاده از نیروی جزر و مد کار می‌کنند، نیروگاه‌های زمین‌گرمایی و نیروگاه‌های برق آبی از متداول‌ترین نیروگاه‌های تجدیدپذیر هسـتند.

مشهودی ادامه داد: نیروگاه‌های تجدیدپذیر از جمله توربین‌های بادی و پنل‌های خورشـیدی به لحاظ اقتصادی، هزینه‌های اجتماعی و سلامتی توجیه‌پذیر هسـتند و برای کلانشهر تهران می‌توان گفت که نیروگاه‌های خورشیدی به هر دو صورت تولید متمرکز و پراکنده (نیروگاه هایی کوچک و خانگی) اقتصادی‌تر و توجیه‌پذیرتر است.

این کارشناس ارشد مهندسی انرژی با اشاره به اینکه بهره‌برداری از نیروگاه‌های خورشیدی برای شهر تهران از پتانسیل بیشـتری نسـبت به سـایر نیروگاه‌های تجدیدپذیر برخوردار اسـت، خاطرنشان کرد: بهره‌برداری و تاسیس نیروگاه‌های خورشیدی ازجمله پنل‌های خورشیدی گرچه گزینه مناسبی برای شهر تهران اسـت اما دلیل شهر تهران آلودگی هوا به‌ویژه در فصل سرما و وجود لایه‌ای از آلودگی بر فراز سطح شهر در پی وارونگی دما و درنتیجه کاهش شـدت تابش تور بر سطح زمین سبب کاهش پتانسیل انرژی خورشید برای تولید نیرو می‌شود البته تاسـیس و بهره‌برداری از پنل‌های خورشیدی در اطراف شهر تهران می‌تواند گزینه مناسبی باشد.

به گفته مشهودی، نیروگاه‌های تجدیدپذیر نیز معضلات محیط زیسـتی خود را دارند به‌عنوان مثال نیروگاه‌های فتوولتائیک (پنل‌های خورشیدی) در تولید برق غیرپیوسته عمل می‌کنند چراکه در روز می‌توانند انرژی تولید کنند اما در شب تولیدی ندارند همچنین به‌صورت فصلـی و با تغییر میزان تابش تور خورشـید نیز میزان تولید برق این نیروگاه‌ها تغییر می‌کند بنابراین این نیروگاه‌ها به سیسـتم های ذخیره‌سازی انرژی نیاز دارند این در حالیست که در این سیسـتم‌های ذخیره‌سازی انرژی از باتری‌هایی استفاده می‌شود که عمدتا بین ۵ تا ۱۰ سال عمر می‌کنند و نیاز به تعویض دارند همچنین فلزات موجود در این باتری‌ها کمابیش دارای دشت کننده و باعث آلودگی آب و خاک شوند.

وی ادامه داد: در نیروگاه‌های بادی نیز علاوه بر احتمال برخورد پره‌های توربین بادبا پرندگان، امواج الکترومغناطیسی تولیدی می‌شوند که باعث آلودگی صوتی و مخل زیست اطراف می‌شود و برای انسان‌ها، گیاهان و حیوانات آسیب‌های زیادی به‌همراه دارد. از این رو بسیاری از حیوانات محلی که توربین های بادی نصب می‌شوند، ترک می‌کنند و درنتیجه اکوسیستم محیط تغییر می‌کند همچنین به‌دلیل اینکه جنس پره‌های توربین‌های بادی از کامپوزیت و به‌نوعی بازیافت، غیر اقتصادی است در بسیاری از کشورهای دنیا توسعه نیروگاه‌های بادی کوچک و متوسط در خشکی کاهش پیدا کرده و بیشتر بر توسعه نیروگاه‌های بادی با ظرفیت تولید بالا در داخل دریاها تمرکز شده است.

این کارشـناس ارشـد مهندسـی انرژی اظهار کرد: گرچه نیروگاه‌های تجدیدپذیر نیز مشکلات و آلودگی‌های خاص خود را به‌همراه دارند با این حال بهره‌برداری از نیروگاه‌های تجدیدپذیر ارجح‌است و آسیب‌های کمتری را نسبت به نیروگاه‌های فسیلی به محیط زیست و سلامت افراد وارد می‌کنند.

مشهودی در پایان صحبت‌های خود گفت: اکنون بهترین راهکار برای کاهش آلودگی هوا در شهرهای پرجمعیت کشور اصلاح الگوی مصرف برق و گاز است تا در بلند مدت بتوانیم به سمت تامین کل انرژی مورد نیاز از نیروگاه‌ها و انرژی‌های تجدیدپذیر حرکت کنیم.

فراخوان به مالکان تاکسی‌های فرسوده

معاون فنی و بهره‌برداری سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران گفت: مالکان تاکسی‌های مدل ۸۸ به قبل باید برای نوسازی تاکسی خود به دفاتر هماهنگی امور اداری مراجعه و ثبت‌نام کنند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از مهر، سیدعلی محتشمی‌پور معـاون فنـی و بهره‌برداری سـازمان مدیریـت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران گفت: برای نوسازی تاکسی باید اطلاعات تاکسـی‌داران مشمول طرح نوسازی اعم از اطلاعات هویتی مالک و تاکسـی فرسوده او در سـایت حمل و نقل و سوخت کشور ثبت شود، بنابراین برای تسـهیل و تسریع کار تاکسیرانان، تمامی دفاتر هماهنگی امور اداری تاکسیرانی