کسب و کار

مشاوران بدهم برای مدیران مفیدند!

بروس اف. بیرد (BRUCE F. Baird) پیش از پایان عمر کوتاه و تمریخش خود، در کلاس‌هایش به دانشجویان MBA مدرسه کسپرکار بوتا شیوه ارزش‌گذاری توصیه‌های متخصصان را آموخت.

مثالی که اغلب به کار می‌گرفت، چنین بود: فرض کنید که با ماشین پورشه قدیمی خود از رشته کوه‌های راکی در غرب آمریکای شمالی (با ارتفاع ۴۴۰۰ متر) تا سن‌دیگو رانندگی می‌کنید. اما با رسیدن شما به این شهر ساحلی قیلوس آرام، با گرمای ۴۵ تا ۴۰ درجه‌ای هوا مواجه می‌شوید و همزمان فکر می‌کنید که صدای موتور ماشین عجیب است.

یکی از دوستانتان معتقد است که پیستون‌های ماشین مشکل دارند و باید بلافاصله تعویض شوند. یکی دیگر از دوستانتان عقیده دارد که هوای غنی‌تر و مرطوب‌تر سطح دریا این وضعیت را ایجاد کرده و با بازگشت به ارتفاع بالاتر، صدای ماشین هم عادی خواهد شد.

پیش از بازگشت به شرق، تصمیم می‌گیرید که ماشین خود را به مکانیک آلمانی به اسم هانس نشان دهید. البته او حتی برای نگاه کردن به ماشین هم از شما دستمزد خواهد گرفت. توصیه هانس با بلعت خواهد شد که از هزینه اضافی تأخیر و تعمیر پیستون‌ها رها شوید یا هزینه بزرگ‌تر گرفتاری و خرابی ماشین در میان بیابان را از شما دور خواهد کرد. اگر ماشینتان در بیابان خراب شود، به جز هزینه حمل، با جزئیقل به شهرهای کوچک حوالی، مجبور به تعمیری پیچیده‌تر با مکانیک‌های غیرتخصصی این شهرهای دورافتاده خواهید شد. (دکتر ببرد این مثال را از یک تجربه واقعی خود به عاریت گرفته بود)

اگر هانس در ۱۰۰ درصد شرایط درست بگوید، نظرش برایتان چقدر ارزش خواهد داشت؟ اگر در ۹۰ درصد مواقع حق با او باشد، چطور؟ ۸۰ درصد؟ ۷۰ درصد؟ دانشجویان با این مثال متوجه می‌شدند که با کاهش نرخ درستی نظرات مکانیک، ارزش توصیه‌هایش هم کاهش می‌یابد. منطقی بود زمانی که احتمال درستی نظر مکانیک به ۵۰ درصد می‌رسید، نظرش هیچ ارزشی نداشت. شما می‌توانستید در چنین حالتی به پرتاب یک سکه بسنده کرده و براساس آن تصمیم‌گیرید.

با این حال، هدف از تمرین این مثال برای دانشجویانی که قرار بود در آینده مدیر شوند، نشان دادن این بود که با بد شدن قدرت تشخیص مکانیک، ارزش نظراتش دچار بالا می‌رود! در حقیقت، نظرات مکانیکی که ۹۰ درصد اوقات اشتباه می‌گوید، به اندازه نظرات مکانیکی که ۹۰ درصد اوقات درست می‌گوید، ارزشمند است. البته این موضوع درصورتی صحت دارد که شما بدانید آن مکانیک چقدر بد است. در این صورت می‌توانید از او بخواهید تا تاگالهی به ماشین بیندازد و نظرش را بگوید. سپس دقیقا خلاف توصیه‌های او عمل کنید.

این همان وضعیتی است که امروزه در موضوع مشارکت کارکنان با آن مواجه هستیم. مطالب و موضوعات مرتبط با افزایش «مشارکت» به حدی بد شده‌اند که حتی خود این واژه نیز ممکن است اعتبارش را از دست بدهد. البته اگر هنوز از دست نداده باشد. رویه‌های افزایش مشارکت بسیار سطحی شده‌اند. گاه در حد یک نظرسنجی یا فرم اداری هستند و گاه وقت کارکنان را می‌گیرند بدون آنکه گاهی کارکنان احساس می‌کنند نظرسنجی‌ها و برنامه‌های افزایش مشارکت اقدامی برای اخراج آنها یا ایجاد فشار برای سختتر کار کردن است. بسیاری از استراتژی‌های افزایش مشارکت (به ویژه در آنهایی که ترس و اجبار دیده می‌شود) به حدی بد شده‌اند که مانند توصیه‌های بد می‌مانند و به درس عبرت شبیه‌ترند. پیش از آنکه سوار آن ماشین شده و راهی کوه‌های راکی شوید، دوباره فکر کنید تقریبا هر می‌توانید تمام رویه‌های رایج افزایش مشارکت کارکنان را بررسی کرده و دقیقا خلاف آنها عمل کنید.

به طور مثال، یکی از نظرات بد این است که باید بین بودن روحیه کارکنان «غیرمشارکت‌جو» تفصیر خود آنها است. یک مشاور مدیریت که کارکنان را به سه دسته سیزهای شگفت‌انگیز، زردهای بازخریدنی و قرمزهای لعنتی تقسیم می‌کند پس از پژوهش خود چنین توصیه کرده است: «قرمزها را در سازمان جلبه‌ها تکنید. بهترین راه برای مواجهه با کارکنان غیرمشارکت‌جو، کمک به آنها برای خروج از سازمان است. به آنها کمک کنید تا مکانی را که در آن شادتر هستند، ببینند.» البته که برخی افراد، ناگزیر آزاردهنده به سر کار می‌آورند. واضح است که برخی افراد در شغل‌های اشتباه و به عنوان مثال نامناسب با شخصیت خود هستند. اما اگر این احتمال وجود داشته باشد (و تقریبا نیز همیشه چنین است) که استیصال یا بی‌انگیزگی کارکنان صرفا ناشی از بی‌توجهی مدیریت، ارعاب، حقوقی غیرقابلتی، فرسودگی یا ناتوانی شرکت در فراهم‌سازی عوامل یک محیط کاری جذاب باشد، چطور؟

در این حالت، محکوم کردن کارکنان بی‌انگیزه و غیرمشارکت‌جو مانند آن است که یکی از کارگران قبار را موظف به جلوه‌گیری جعبه‌ها در یک سردخانه کرده و بی‌توجه به کایشت نداشتن او، لرزیدنش را محکوم کنیم. تعدیل و اخراج کارکنان بی‌انگیزه دردی را دوا نمی‌کند. همچنان درب بر همان پاشنه می‌چرخد و حتی ممکن است انگیزه سایرین را به دلیل کاهش امنیت شغلی، کمتر هم بکند.

هدف از بیشتر استراتژی‌های مشارکت، بالا رفتن امتیازات است. در شرکتی که کارکنان برای چابلوسی و خرسندسازی آبی مدیریت شرطی شده‌اند، یکی از بهترین اهداف کوتاه‌مدت می‌تواند حقیقت‌گویی باشد. حقیقت تلخ است ولی کارکنان باید آن را بیاموزند و حمایت شوند. البته حقیقت‌گویی باعث می‌شود که امتیازات مشارکت پایین بیاید ولی دست‌کم امتیازات واقعی خواهند بود و می‌شود روشنان حساب کرد. هیچ‌گاه امتیازی روی یک تکه کاغذ منجر به بهبود عملکرد یک سازمان نشده است. فقط روحیه بالای کارکنان می‌تواند چنین کاری کند.

نظرسنجی‌های مشارکتی کعسالی یکبار انجام می‌شوند. سایر شرایط کار را نادیده می‌گیرند و براساس ترس و برای افزایش سود و بهره‌وری باشد، دیده به جایی نخواهند برد.

اگر ما نیز در سنجش و نظرسنجی است، این کار باید به طور دائمی باشد. بدبینی و ترس و تمرکز بر افراد باید جای خود را به هدف‌محوری، همکاری و روحیه جمعی بدهد. برای داشتن کارکنانی مشارکت‌جو، نیاز به یک سازمان انسانی با تمرکز بر ویژگی‌های خاص انسان مانند خلاقیت، نوآوری، همکاری و همدلی است. حتی اگر قصد سنجش و بررسی نظرات کارکنان است، چرا نظرشان (نظر واقعی‌شان) راجع به همین سنجش و نظرسنجی‌ها را بپرسید نمی‌شود؟

نویسنده: Rodd Wagner
برگرفته از کتاب مهرها

علیرضا رحیمی خبر داد:

تقاطع سه سطحی و غیر همسطح جمهوری اسلامی در مرحله نهایی انتخاب پیمانکار

عضو شورای اسلامی شهر کرج گفت: بزرگراه شمالی کرج در فاز اول از طریق سه بلوار طالقانی شمالی - جمهوری اسلامی و لقاءالله به داخل شهر متصل خواهد شد.

به گزارش پیام آشنا، علیرضا رحیمی محمود آبادی در حاشیه بازدید اعضای شورای شهر و شهرداری کرج از پروژه‌ها در دست اقدام مدیریت شهری گفت: ۶۴ درصد اعتبارات شهری کرج برای کمرنگ کردن محرومیت از محله‌های هدف و همچنین رفع گره‌های ترافیکی این کلانشهر اختصاص یافته است.

وی همچنین اهتمام شورا و شهرداری دوره ششم بر توزیع عادلانه بودجه در حوزه‌های مختلف شهری را گفت و افزود: پارک‌ها و سرای محله، جدول‌گذاری، آسفالت محلات و معابر خاکی از اولویت‌های محلی برای پارلمان شهری است که امید است سرعت توزیع منابع نیز در محلات عادلانه‌تر شود.

نایب رئیس کمیسیون تلفیق شورای اسلامی شهر به دو تقاطع غیرهمسطح در بلوار جمهوری اسلامی اشاره کرد و گفت: در مسیر شریان اصلی شمال به جنوب، یک تقاطع غیرهمسطح در بلوار شهید مودن آغاز شده که پیشرفت فیزیکی آن به حدود ۲۵ درصد رسیده و تمام تلاشمان در زیر بار ترافیک بردن مسیرهای اصلی آن تا بهمن ماه است. همچنین یک تقاطع سه‌سطحی نیز در میدان جمهوری اسلامی خواهیم داشت که به اهتمام شورای اسلامی شهر و مدیریت شهری، در مرحله بررسی پیشنهادات مناقصه برای انتخاب پیمانکار و اجرای این پروژه است.

علیرضا رحیمی در پایان گفت: قطعا در این مسیر همراهی و صبوری شهروندان عزیز در طول اجرای پروژه‌ها مایه قوت، دلگرمی و تسریع در روند اجرایی آنها خواهد بود.

جلسه رفع مشکلات قطار شهری و بزرگراه شمالی برگزار شد

جلسه رفع مشکلات نو پروژه بزرگ شهر کرج شامل قطار شهری و بزرگراه شمالی عصر نیروز با حضور استاندار و شهردار کرج در محل استانداری البرز برگزار شد

به گزارش پیام آشنا، شهردار کرج در این خصوص گفت: به لطف خدا شخص استاندار با جدیت پیگیر وضعیت این نو پروژه مهم ملی و منطقه‌ای است و با برگزاری جلسات مستمر و حضور میدانی در محل پروژه‌ها ضمن اطلاع از روند اقدامات، در جریان مشکلات قرار می‌گیرند.

مهرداد کیانی گفت: اشراف ایشان به مسائل و مشکلات پیش رو موجب پیگیری و رفع بخشی از دغدغه‌های ما در روند تکمیل این طرح‌های بزرگ شده است.

کیانی با بیان اینکه در دوره ششم، مدیریت شهری کرج سه ایستگاه قطار شهری کرج احداث شده است، اضافه کرد: هم اکنون همه تمرکز و انرژی ما در بحث قطار شهری بر احداث ایستگاه شهید سلطانی که محل اتصال متروی کرج و تهران است، معطوف شده و امیدواریم بتوانیم در آینده نزدیک این ایستگاه را نیز به مرحله بهره برداری برسانیم. به گفته وی در زمینه احداث بزرگراه شمالی نیز اتفاقات بسیار خوشایندی رخ داده که یکی از مهمترین آنها عائوه بر تملکات جدید هزار میلیاردی، تزریق ۲۰۰ میلیارد اعتبار نقدی است.

شهردار کرج افزود: عائوه بر این، لایحه تزریق ۳۰۰ میلیارد تومان اعتبار نقدی به پروژه بزودی تقدیم شورای اسلامی شهر خواهد شد.

کیانی ادامه داد: با پیگیری‌های استاندار و شورای محترم، دولت متعهد شده است سه هزار میلیارد تومان را به دو صورت نقد و تحویل املاک در اختیار پروژه قرار دهد که این اقدامات آغاز شده و امیدواریم بتوانند تحولات زیادی را در روند احداث طرح ایجاد کنند.

رئیس سازمان سیما و منظر شهرداری کرج خبر داد؛

اجرای عملیات احداث فضای سبز در حاشیه جاده قزلحصار

رئیس سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج از عملیات کاشت درخت و درختچه در حاشیه جاده قزلحصار به طول ۵.۲ کیلومتر با هدف کاهش آلودگی هوا و تلطیف هوای محیط خبرداد

به گزارش پیام آشنا، علیرضا عقلی در گفتگو با پایگاه خبری کرج امروز؛ با اشاره به احداث و توسعه فضای سبز حاشیه جاده قزلحصار گفت: در مرحله نخست این طرح، با همکاری معاونت فنی و عمرانی شهرداری کرج، نخلعه‌های ساختمانی و خاک های مازاد در حد فاصل ورودی چهارباغ تا پل علمر پیاده مسجد سهرابیه جمع‌آوری و بخشی از افشانشات بصری آن مرتفع شد.

وی هدف از اجرای این طرح را اصلاح چهره نازیبا و وجود منظری آشفته در این مسیر و جلب رضایت شهروندان دانست و گفت: عملیات کاشت درخت و درختچه در این مسیر به طول ۵.۲ کیلومتر اجرایی شده است.

رئیس سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج در ادامه به گونه‌های گیاهی استفاده شده در فضای سبز این محدوده اشاره کرده و گفت: در راستای مدیریت منابع آب و کاهش مصرف در اجرای این طرح، از گونه‌های مقاوم در برابر کم آبی و مناسب با اقلیم شهر کرج استفاده می‌شود.

عقلی با اشاره به اینکه در یک دهه گذشته موضوع سیمای نامطلوب حاشیه بزرگراه و ورودی‌های شهر کرج یکی از مطالبات اصلی شهروندان کرجی و مسافران عبوری از این مسیر برترند است، عنوان کرد: در تابستان امسال عملیات بهسازی خاکبرزی، کاشت گل و نهال در محدوده پل فردیس با کاشت بیش از ۲۰ گونه گیاهی تکمیل شده است.

این مسئول، آلودگی هوا، فرایش ریزگردها و تهدیدهای زیست‌محیطی را زمینه‌ساز جلش‌های کلانشهرهای کشور از جمله کرج دانست و افزود: ایجاد بلد سبز در حاشیه پرمرفوتی شهر کرج، عائوه بر مهار گرد و غبار و بهبود مؤثر وضعیت ریه‌های تنفسی این کلانشهر، موجبات‌های دیگری چون تلطیف و تعدیل هوا، جلوگیری از آلودگی صوتی و بالا بردن نسبی رطوبت هوا را به دنبال دارد.

رئیس سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج با بیان مهیا شدن زیرساخت و ایجاد جامه برای کاشت درخت در کمربندی سبز کرج، تصریح کرد: با مساعد شدن شرایط کاشت درخت، ادامه توسعه فضای سبز پیرامونی و ایجاد بلد سبز در ارتفاعات بیجی، کلاک، باغستان، چنارک، کوه نور، تپه‌های اسلام آباد و منطقه حصار سرعت خواهد گرفت.

محمدرضا آژیر:

سکوی دپو نخاله واقع در منطقه ۶ تخلیه می‌شود

سرپرست منطقه ۶ شهرداری کرج از تخلیه سکوی دپو و انتقال نخاله واقع در بلوار شهید ناصربخت خبر داد

به گزارش پیام آشنا، محمد رضا آژیر با اعلام این خبر گفت: طی هفته های اخیر شهروندان محدوده بلوار شهید ناصربخت شکایات متعددی در ارتباط با نوع فعالیت سکوی دپو نخاله از لحاظ آلودگی هوا بوی ناخوشایند به دلیل آتش سوزی های مکرر و چالش عدم رعایت فاصله لازم تا محدوده ساختمان های مسکونی داشتند.

وی ادامه داد: با پیگیری‌ها و مکاتبات مکرر انجام شده توسط این منطقه و دستور شهردار محترم کرج در حاشیه بازدید میدانی از این سکو مقرر گردید نخاله های موجود توسط سازمان مدیریت پسماند تخلیه و به حلقه دره منتقل شود.

سرپرست منطقه ۶ کرج با اشاره به این موضوع که در سنوات گذشته نخاله‌ها و زباله‌های حجیم موجود در مناطق ۱، ۶ و ۸ پس از جمع‌آوری به سکوی نخاله واقع در بلوار شهید ناصربخت دپو می شدند و سپس توسط تریلرها به حلقه دره منتقل می‌شد، افزود: در مکان‌یابی سکوی دپوی نخاله رعایت پیوستها و ملاحظات محیط زیستی، اجتماعی، ترافیکی، شهرسازی و بهداشتی بسیار کلیدی است.

او گفت: به طور کلی مکان و موقعیت ایستگاه نباید مورد اعتراض شهروندان قرار گیرد و علاوه بر آن، قابلیت دسترسی مطلوب ماشین آلات نسبت آسانگین برای جمع‌آوری و انتقال نهایی فراهم باشد.

آژیر در پایان با اشاره به اینکه ما و خانواده‌های ما هم ساکن این شهریم و طبیعتا حفظ سلامت شهروندان برای ما مهمترین اولویت است گفت: در راستای پاسخگویی به مطالبات شهروندان ضرورت دارد که محل مناسب‌تری که چلش‌های محیطی و اجتماعی کمتری برای شهروندان ایجاد می‌کنند، به عنوان مکان جایگزین انتخاب شود.

جزئیات تفاهم نامه میان شهرداری و وزارت دفاع

سخنگوی شهرداری تهران در مورد جزییات تفاهم وزارت دفاع و شهرداری تهران توضیحاتی ارائه کرد و گفت: براساس این تفاهم در نظر داریم از ظرفیت‌های علمی، تکنولوژیک و فناوری‌های پیشرفته‌ای که در زیر مجموعه‌های وزارت دفاع وجود دارد، به نفع شهر و مردم استفاده کنیم

به گزارش پیام آشنا به نقل از همشهری آنلاین: عبدالمطهر محمدخانی در خصوص جزییات تفاهم وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و شهرداری تهران برای احداث «ترلوله» در پایتخت، گفت: یکی از بندهای تفاهم‌نامه‌ای که فی‌مابین شهرداری تهران و وزارت دفاع منعقد شد، در خصوص احداث «ترلوله» بود. و این در حالی است که در این تفاهم‌نامه، توسعه همکاری در حوزه‌هایی همچون مسکن، هوشمندسازی و سایر حوزه‌های حمل و نقل عمومی نیز گنجانده شده بود و ولی تنها مسأله «ترلوله» مورد توجه رسانه‌ها و مردم قرار گرفت.

وی با بیان اینکه براساس این تفاهم در نظر داریم از ظرفیت‌های علمی، تکنولوژیک و فناوری‌های پیشرفته‌ای که در زیر مجموعه‌های وزارت دفاع وجود دارد، به نفع شهر و مردم استفاده کنیم، تصریح کرد: با این وجود، صرفا مسأله «ترلوله» مورد توجه قرار گرفت که البته این توجه نشان‌دهنده اهمیت موضوع حمل و نقل عمومی در شهر تهران است و علاقه مردم و رسانه‌ها به این موضوع سبب شده که شهرداری برای حل مشکلات موجود به دنبال راه‌حل‌های جدید بدویرد.

سخنگوی شهرداری تهران با بیان اینکه «ترلوله» یکی از شیوه‌های حمل و نقل عمومی است که اتفاقا در شهرهای بزرگ دنیا طرفداران بسیاری دارد، گفت: در برخی از شهرها «ترلوله» یکی از شیوه‌های اصلی حمل و نقل است و شهرداری تهران نیز در دوره جدید، عملی شدن آن را پیگیری کرد. در ادوار گذشته مدیریت شهری، مطالعات احداث «ترلوله» در تهران انجام شده و برخی خطوط برای احداث «ترلوله» در نظر گرفته شده بود؛ پس اصل پروژه، موضوع جدیدی نیست؛ اما در این دوره مدیریت شهری، ما برای تحقق این مهم که معتقد هستیم «ترلوله» می‌تواند به عنوان یک مدل اپوجیر به وضعیت کنونی شهر کمک کند، اقدام می‌کنیم.

وی گفت: «ترلوله» موضوعی است که بارها مدیران ادوار مختلف به سراغ آن رفتند؛ اما به هر دلیلی آن را عملیاتی نکردند. شهرداری تهران در نظر دارد در این دوره نسبت به احداث «ترلوله» و عملیاتی کردن این پروژه اقدام کند.

سخنگوی شهرداری تهران با اشاره به اینکه مطالعات در حال انجام است و چند مسیر مختلف در شهر تهران در حال بررسی است، ادامه داد: البته اولویت ما احداث «ترلوله» در مسیر میدان آزادی تا پایانه شرق است؛ اما بررسی مسیرهای دیگر هم در دستور کار قرار دارد.

وی با تاکید بر اینکه «ترلوله» یک شیوه حمل و نقل است که می‌تواند در کنار اتوبوس، مترو، تاکسی و حتی دوچرخه به شهروندان خدمات ارائه کند، گفت: فرانسیت یک شیوه حمل و نقلی فدای شیوه‌های دیگر شود و ما معتقد هستیم این مدهای حمل و نقل می‌تواند در کنار یک‌دیگر نسبت به بهبود وضعیت ترافیک تهران کمک کند.

سخنگوی شهرداری تهران با بیان اینکه ما در شهرداری تهران موضوع توسعه و ساخت خطوط جدید مترو را نیز در دستور کار قرار داریم، اضافه کرد: هم‌زمان خرید اتوبوس‌های جدید و نوسازی اتوبوس‌های قبلی را در دستور کار قرار دادیم و این در حالی است که ما منابع داخلی شهرداری نسبت به ارائه وام خرید تاکسی جدید اقدام کردیم و این نشان می‌دهد که در کنار توسعه و تکمیل مدهای فعلی حمل و نقل، به دنبال روش‌های جدید هستیم.

محمدخانی در این باره که چرا در لابتا مطالعات احداث «ترلوله» به شورای شهر ارسال نشده؟، تصریح کرد: ما با وزارت دفاع تفاهم‌نامه کلی منعقد کردیم و قطعا مسأله کسب مجوز احداث «ترلوله» در تهران را از مسیر شورای شهر و تمامی نهادهای بالادستی که باید این موضوع را تأیید کنند پیش می‌بریم؛ اما نمی‌توانیم مسیر مطالعات و همکاری را به طور کامل متوقف کنیم و قطعا در نقطه قطعی بدون مجوز شورا کاری انجام نمی‌شود.

وی در پاسخ به اتفاقاتی برخی از کارشناسان که معتقد هستند شهرداری به جای تکمیل خطوط نیمه کاره مترو و یا جبران کمبود اتوبوس چرا به سراغ ساخت «ترلوله» رفته است، عنوان کرد این حرف غلطی است. مانند اینکه بگوییم به جای خرید اتوبوس فقط مترو را توسعه دهیم یا به جای اینکه تاکسی داریم و لازم‌گران شود، فقط اتوبوس بخریم. چرا که همه مدل‌های حمل و نقلی کنار یکدیگر باید سفر ایمن و سریع را برای شهروندان به ارمغان بیاورند و مسأله تنوع مدل‌های حمل و نقلی در همه کلان شهرهای دنیا مورد توجه است.

سخنگوی شهرداری تهران با بیان اینکه مترو ستون فقرات شبکه حمل و نقلی تهران است؛ اما در کنار آن به اتوبوس، تاکسی، اسکوتر، دوچرخه و غیره نیاز داریم، گفت: عملکرد شهرداری تهران در دوره جدید نشان می‌دهد که توسعه حمل و نقل عمومی با سرعت بالایی در حال انجام است به گونه‌ای که در مهرماه ۲۵ ایستگاه جدید مترو افتتاح می‌شود و تا پایان سال رکورد افتتاح ۱۳ ایستگاه مترو شکسته می‌شود و متوسط افتتاح ایستگاه‌های مترو در این دوره مدیریت شهری به کمتر از یک ماه می‌رسد.

به گفته وی، پرونده تکمیل خطوط شش و هفت متروی تهران در سال جاری بسته می‌شود و قرارداد احداث خط ۱۰ مترو آغاز می‌شود و قرارداد ساخت ۳۰۰۰ اتوبوس تولید داخل نیز منعقد شده است. همچنین از مهرماه اتوبوس‌های جدید ساخت داخل و اتوبوس‌های اورهال شده وارد ناوگان می‌شوند که تغییرات محسوسی را در شبکه حمل و نقل ایجاد خواهند کرد و از سوی دیگر شهرداری تهران از محل منابع خود نسبت به نوسازی تاکسی‌ها اقدام کرده و قرار است تا نوسازی تاکسی آن هم صرفا با استفاده از تسهیلات داخلی شهرداری انجام گیرد؛ پس نمی‌توان گفت که شهرداری تهران در این دوره مدیریت شهری در حالی نسبت به احداث «ترلوله» اقدام می‌کند که به سایر مدل‌های حمل و نقل بی‌توجه است.

محمدخانی اضافه کرد: مطالعات نشان داده که در برخی خطوط احداث «ترلوله» به جای «بی آر تی» مناسبتر است. به گونه‌ای که می‌تواند با هزینه کمتر مسافربیشتری را با کیفیت بهتر جابه‌جا کند.

سخنگوی شهرداری تهران با تأکید بر اینکه ما در توسعه و اورهال تجهیزات حمل و نقلی دوران کهنه نظاری را تجربه می‌کنیم، افزود: شهرداری تهران شیوه‌های جدید و متفاوت را به ترکیب حمل و نقل اضافه خواهد کرد و معتقد هستیم مدهای مختلف حمل و نقل می‌توانند در کنار یکدیگر نسبت به خدمات بهتر و با کیفیت به شهروندان اقدام کنند.

وی در پاسخ به برخی انتقادات مبنی بر اینکه ساخت «ترلوله» در شهرداری را یک کار غیرکارشناسی و حتی سراب عنوان کردند، گفت: در ابتدای دوره مدیریت شهری برخی معتقد بودند که شهرداری نمی‌تواند بودجه را محقق کند؛ اما به گواه آمار، ۱۴۳ درصد بودجه مصوب شورای شهر در سال گذشته محقق شد یا برخی‌ها می‌گفتند، شهرداری نمی‌تواند پیش پرداخت خرید واگن‌های وارداتی را نهایی کند؛ اما به زودی در پی سفر شهردار تهران به چین این قرارداد شکل اجرایی به خود می‌گیرد، بدیگ‌بیم، ما عادت کرده‌ایم که برخی منتقدان عملکردهای شهرداری را تخیلی و سراب بدانند. قطعا با وجود این انتقادات یقینی به اهدافمان می‌رسیم، کار مردم و مدیران شهر نیز خواهد شد.

دیدگاه

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

کارلو راتی

آنچه امروز در ساحت 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 رانده 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 دهه گذشته فن‌آوری‌های دیجیتال شروع کردند به بوشکن شهرهای ما و سنتون قلمرانی از یک زیرساخت بزرگ و هوشمند را شکل دادند. شبکه‌های ارتباطی بی‌سیم و فیبرنوری پهن‌باند در حال پشتیبانی از موبایل‌ها، تلفن‌های هوشمند و تبلت‌هایی اند که 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 یابی ـ یاد 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 پردقدرت به یکدیگر پیوند خورده، بر این شالوده بیفزایید. نتیجه 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 زورنال The Smartcity در سال ۲۰۱۴)

منبع: گفتار

محیط زیست

روز جهانی پاکسازی زمین، تلنگری برای حفاظت از تنها پناهگاه انسان

زمین، تنها مامن و پناهگاه انسان این روزها از آلودگی کیسه‌های پلاستیکی به ستوه آمده است. این کشف ممتاز قرن بیستم موجب آلودگی زیاد کره مسکون شده است و همین وضعیت لزوم همکاری مسئولان و مردم کشورها را برای پاکسازی زمین دوچندان می‌کند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، روز جهانی پاکسازی زمین (World Cleanup Day) یک رویداد جهانی محیط زیستی است که هر ساله ۱۵ سپتامبر در بیش از ۱۵۰ کشور جهان و با حضور حدود ۱۸ میلیون داوطلب به منظور پاکسازی کره زمین از زباله‌ها و با هدف معطوف کردن توجه به خطرات ناشی از انباشت زباله و ارتقای سطح حس مسئولیت‌پذیری انسان‌ها در برابر مسئله پسماند برگزار می‌شود. منابع طبیعت فرصتی برای انسان است و برای استمرار زیست و زندگی بشر ضروری است اما امروزه این فرصت ارزشمند به دست خود انسان‌ها در معرض نابودی قرار گرفته است. کیسه‌های پلاستیکی نمادی از فرهنگ مصرف گرایی در دنیای امروز است. این محصولات یک‌بار مصرف با توجه به روند بسیار کوتاه نرخ پایین بازیافت و آزمهم‌ترین مهم‌ترین رهاسازی در دشت‌ها، رودخانه‌ها، جنگل‌ها، کوه‌ها، قبرستان‌ها و به عنوان تهدید جدی برای حیات گونه‌های جانوری و گیاهی، یکی از نگرانی‌ها و دغدغه‌های جدی زیست‌محیطی تلقی می‌شود. به طوری که دفتر برنامه محیط زیست سازمان ملل (UNEP) آلودگی پلاستیکی را به عنوان یکی از ۱۰ مشکل اصلی زیست‌محیطی در جهان معرفی کرده است. آمارها حاکی از این است که از سال ۱۹۵۰ تاکنون بیش از ۸ میلیارد تن پلاستیک در دنیا تولید شده است. در سال‌های اولیه به میزان یک و نیم میلیون تن در سال و در حال حاضر نزدیک به ۴۰۰ میلیون تن در سال و این یعنی یک رشد خیره کننده و بسیار فزاینده. کشور ما ایران به عنوان هفدهمین تولید کننده بزرگ پلاستیک در دنیا محسوب می‌شود. بخش قابل توجهی از پلاستیک‌های مصرفی به پسماند تبدیل می‌شود. با توجه به انواع پلاستیک‌ها، بخش کمی از پسماندهای پلاستیکی به عنوان زائدات با ارزش وارد چرخه بازیافت می‌شود اما متأسفانه حدود ۶۰ درصد از پلاستیک‌ها بازیافت نمی‌شوند و یا در طبیعت رها سازی و یا بخش عمده آن وارد محل‌های دفن پسماند می‌شوند در حال حاضر حدود ۱۲۰ هزار تن پلاستیک سالانه در کشور تولید می‌شود که قابلیت برگشت به طبیعت را ندارند. بنابراین باید در بخش جمع‌آوری پسماندهای پلاستیکی و بازیافت آن ما توجه بیشتری داشته باشیم تا با تبدیل شدن به مواد اولیه صنایع، در محصولات دیگر استفاده شوند. در حال حاضر هیچگونه حدود مجاز برای آلاینده‌های میکروپلاستیک‌ها در محیط های آب خاک وهوا همچنین استاندارد ملی و یا بین‌المللی وجود ندارند. بنابراین در حال حاضر نمی‌توان گفت چه مقدار از آلودگی‌های محیط زیستی ما را شامل می‌شوند اما محققان براساس تحقیقات و پایش‌های انجام شده بین‌المللی معتقدند مقدار غلظت این آلاینده‌ها در منابع حیاتی در حال افزایش است. چلش‌های زیست‌محیطی کیسه‌های پلاستیکی کیسه‌های پلاستیکی از یک سو به عنوان یک کشف ممتاز در قرن بیستم محسوب می‌شود که مصرف از آنها در قرن بیست و یکم نیز ادامه یافته اما به عنوان چلشی بزرگ برای محیط زیست سیاره تلقی می‌شود و این محصولات اگرچه خواص منحصر به فردی دارند که منجر به افزایش رغبت و استفاده از آنها شده است اما از سوی دیگر آسیب‌های جبران ناپذیری به محیط زیست ما وارد کرده اند و شاید نشان از محصولات پلاستیکی صرف نظر و یا جایگزینی برای آن انتخاب کرد اما باید استفاده از این محصولات بهینه و به صورت معقول باشد تا به محیط زیست حداقل آسیب وارد شود. در این شرایط برای مدیریت اصولی، پسماندها توجه به نقش و جایگاه مردم بسیار مهم و قدم اول آموزش مردم است. در این راستا صدا و سیما باید بر اساس تکالیف مقرر در قانون مدیریت پسماند در زمینه آموزش مردم و فرهنگ سازی همکاری کند و اعتقاد بر این است که در صورت افزایش میزان آگاهی‌های جامعه می‌توان مصرف کیسه‌های پلاستیکی را کاهش داد.