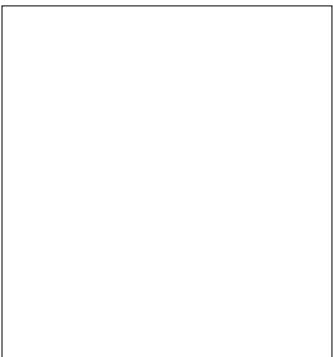


- شنبه ۳۰ بهمن ماه ۱۴۰۰**
- سال دوازدهم - شماره ۲۲۴۳**

خبر

و نیز؛ پایتخت «پایداری» جهان



سپهرغرب، گروه شهر: شورای شهر ونیز به تأسیس بنیاد «اونیز؛ پایتخت پایداری جهان» با همکاری شهرداری به‌عنوان مؤسس و نخستین عضو این نهاد، رأی مثبت داد. این اقدام، گامی مهم برای ونیز محسوب می‌شود زیرا برنامه‌هایی را مشخص می‌کند که مقامات محلی از سال گذشته درباره چشم‌اندازی جدید برای توسعه آینده شهر، به جهان ارائه کرده بودند.

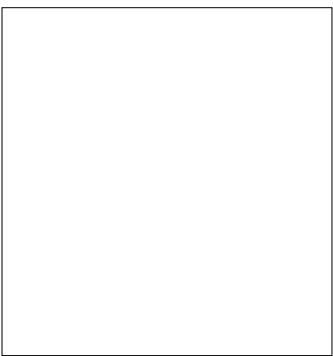
ونیز به دلیل تلاش‌هایش برای معرفی مدل‌های پایدار در زمینه گردشگری به منظور حفظ میراث تاریخی در برابر هجوم کشتی‌های کروز و بازدیدکنندگان یک روزه، مشهور است. احداث بنیاد جدید، گامی به سوی هدفی بسیار بزرگ‌تر از رونق گردشگری برای شهر ونیز است.

این بنیاد پروژه‌هایی را رهبری می‌کند که شامل برنامه‌های هماهنگ و دوراندیشانه از مداخلات برای رشد پایدار از طریق انتقال انرژی و تولید انرژی‌های تجدیدپذیر (ازجمله ایجاد یک هاب آموزشی بین‌المللی، نوسازی به‌منزله مرکز آموزشی بود؛ محدودیت‌هایی که توسعه شهر در جهت یک مدل پایدار گردشگری است. پروژه‌های دیگر شامل مداخلات در شمول و حمایت اجتماعی از دولتی و خصوصی) به میزان سه تا چهار میلیارد یورو را جذب کند.

این طرح با بهره‌مندی از حمایت دانشگاه‌های شهر و مؤسسات آموزشی، اقتصادی و فرهنگی شهر، هنوز به حمایت دولت ایتالیا و منطقه «لوتتو» نیاز دارد.

معاون عمرانی وزیر کشور مطرح کرد؛

لزوم توسعه حمل و نقل عمومی برای مدیریت ترافیک شهری



سپهرغرب، گروه شهر: معاون عمرانی وزیر کشور گفت: توسعه حمل‌ونقل عمومی نیاز ضروری کشور برای مدیریت ترافیک در کشور است.

مهدی جمالی‌نژاد گفت: توسعه حمل‌ونقل عمومی نیاز ضروری کشور برای مدیریت ترافیک در کشور است.

وی اضافه کرد؛ باید در طرح‌های توسعه شهری موضوعات و مسائلی نظیر روان‌سازی شهر، توسعه حمل‌ونقل عمومی، توسعه دوچرخه‌سواری و مهم‌تر از همه تعریض پیاده‌روها در شهر مورد توجه قرار گیرد.

معاون عمرانی وزیر کشور تصریح کرد؛ به هر میزان که سهم حمل‌ونقل پاک در تردد شهری افزایش یابد به همان نسبت آلودگی و مسئله ترافیک مدیریت و کنترل می‌شود. جمالی‌نژاد در ادامه با اشاره به‌روزرسانی شرح خدمات مطالعات تفصیلی سامانه‌هی ترافیک شهری، گفت؛ مطابق این طرح در شهرهای زیر ۲۰۰ هزار نفر جمعیت مسائلی نظیر ایمن‌سازی، تقویت حمل‌ونقل پاک، روان‌سازی به‌صورت جدی‌تر دنبال می‌شود.

خود نرسیدند به این دلیل که مکان‌یابی آن‌ها غلط بوده و مطابق استانداردها احداث نشده‌اند تا مردم بتوانند در آن‌ها سکونت داشته و زندگی کنند.

مشهودی ادامه داد؛ در کنار شهرک پردیس تهران با جمعیت ۱۵ هزار نفری، در یک شیب تند و دره‌ای شهری جدید ساخته شده که امروز جمعیت آن از مرز ۱۰۰ هزار نفر عبور کرده که مثالی بارز از جانمایی اشتباه برای ساخت شهرهای جدید است.

وی گفت: نگاه و تصمیم‌گیری‌های غلط باعث شده در شهرهای کشور، شاهد ایجاد مناطق حاشیه‌ای باشیم و وقتی بخش بزرگی از جمعیت کشور در داخل شهر قادر به سکونت و تأمین مسکن نیستند و از طرفی در حواشی هم اجازه ساخت و ساز به آن‌ها نمی‌دهیم، نتیجه آن بروز آسیب‌های اجتماعی، فقر و فلاکت است. این استاد شهرسازی با اشاره به اینکه باید در شهرهای جدید همانطور که پیشتر عنوان شد سهم خودرو در شهر با ایجاد تحول در فضای ضوابط شهرسازی در شورای عالی شهرسازی کاهش باید اذعان کرد، در حال حاضر متأسفانه برای هر ساختمان هفت متر زمین را کتده و به‌عنوان دو طبقه پارکینگ از آن استفاده می‌کنند

مشهودی با تأکید بر اینکه در عرصه ساختمان‌سازی نیز شیوع کرونا اهمیت نقش تراس‌ها و بالکن‌های فرم‌واش شده در شهرسازی نوین را به رخ کشید اذعان کرد؛ یکی از پیامدهایی که فرزنطینه‌های کروناایی داشت، افزایش ارزش بالکن در خانه‌های آپارتمانی بود؛ محدودیت‌هایی که طی دوران پاندمی بر روابط انسانی اعمال شد تعاملات بین آن‌ها را به حداقل رساند اما بسیاری از ساکنان یک منطقه نیز از طریق فضای بالکن به ارتباط از راه دور با همسایگان می‌پرداختند. وی افزود؛ در این بین نمی‌توان از نقش بی‌بدیل حیاط‌های میانی در ساختمان‌سازی به‌راحتی گذشت زیرا در اینیه سنتی ایران، حیاط مرکزی همواره یکی از تأثیرگذارترین راهکارهای اقلیمی در راستای ایجاد خرد اقلیم (اکوسیستم طبیعی) بوده است چراکه با افزایش سایه‌اندازی از طریق درختان و چداره‌های بنا، مانع تابش مستقیم آفتاب به بنا می‌شود از طرفی این حیاط‌ها با توجه به جذب انرژی می‌توان منبعی برای تأمین ویتامین‌هایی همچون (دی) باشند که یکی از نیازهای اصلی ما در مقابله با پاندمی کرونا همراه با رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی است.

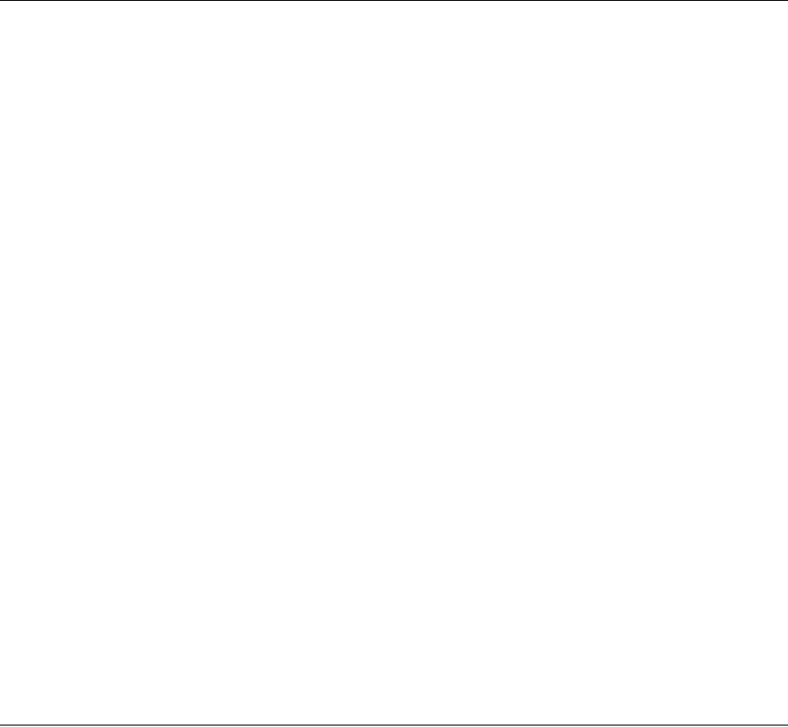
عزم اسکاتلند برای کاهش ۳۰ درصدی تردد خودروهای شخصی

هزینه‌ای حدود ۱۶ میلیارد دلار برای آن تخمین زده و پیش‌بینی شده است تکمیل فرآیند، بیش از ۳۵ سال طول بکشد. سیستم متروی جدید، بیشتر در مناطق محروم متمرکز خواهد شد و قرار است از مرکز شهر تا ۱۵ کیلومتر بیرون از آن نیز امتداد یابد تا امکان دسترسی ساکنان فقیر مناطق دورافتاده را نیز افزایش دهد.

- همسان‌سازی سیستم شارژ کارت‌های اعتباری وسایل نقلیه عمومی**

در حال حاضر، مردم گلاسکو برای سوار شدن بر وسایل نقلیه عمومی مختلف، مجبور هستند کارت‌های اعتباری متفاوت خریداری یا آن‌ها را شارژ کنند که همین امر، منجر به ائتلاف وقت زیاد برای آن‌ها و در نتیجه گرایش کمتر به استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی شده است. مدیران شهر در نظر دارند این مشکل بزرگ را از طریق همسان‌سازی سیستم شارژ وسایل نقلیه عمومی برطرف کنند به این صورت که هر شهروند با داشتن تنها یک کارت اعتباری بتواند از شیوه‌های متعدد وسایل حمل و نقل عمومی بهره بگیرد.

■ نبود استفاده زیاد از اسکوترهای برقی
برنامه‌ریزان در بسیاری از شهرهای بریتانیایی طی دو سال گذشته، مردم را به استفاده از اسکوترهای برقی سوق داده‌اند تا نحوه تلفیق وسایل حمل‌ونقل کوچک را با اکوسیستم تردد مورد ارزیابی قرار دهند با این حال، مدیران گلاسکو در این طرح شرکت نکردند اما از ترویج آن در آینده نزدیک خبر داده‌اند. مدیران شهر به این باور رسیده‌اند که اسکوترهای برقی نیز مانند دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی می‌تواند به بهبود رفت و آمد در شهر کمک کند و مهم‌تر این‌که، ممکن است استفاده از آن به‌عنوان یک روش سبز تردد، برای مردم جالب‌تر نیز باشد.



در مالکیت مردم و نه خودروها قرار گیرد و از این طریق، فضاهایی عمومی برای افزایش تعامل بین ساکنان به وجود آوردند؛ بنابراین تردد وسایل نقلیه در منطقه مورد نظر به طور قابل توجهی کاهش یافته، کیفیت هوا بهبود چشمگیری پیدا کرده، روابط میان ساکنان اطراف تقویت شده که این امر به سهم خود در بهبود امنیت منطقه نقش مهمی ایفا می‌کند.

وی با اشاره به اینکه در شهرسازی گذشته توجه به فضاهای شوری باز در مرکز محله‌ها یک الگوی مناسب شهرسازی برای امروز است، حال آنکه همواره ایجاد شهرهای جدید از سوی دولت می‌تواند ارائه‌کننده الگوی درست بر این اساس باشد اما متأسفانه طی چند دهه اخیر این مهم با تبعیت از برخی ضوابط غیر کارشناسی، درست پیش نرفته است ابراز کرد؛ انتظار می‌رود در اجرای شهرها و شهرک‌های جدید در طرح نهفت ملی مسکن، در ساخت چهار میلیون مسکن، به طور واقعی الگویی درست در شهرسازی ارائه و در آن‌ها محور، ساختار شهری شهروندان باشند نه خودرو.

رئیس گروه معماری و شهرسازی جامعه مهندسان مشاور ایران در تشریح این مسئله افزود؛ در ۴۰ سال گذشته ۱۸ شهر جدید در کشور احداث شده که هیچ‌کدام از آن‌ها به ظرفیت کامل

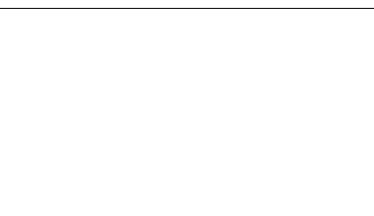
شود تا در نتیجه، دسترسی عمومی مردم به خدمات ضروری و امکان کاهش مسافت سفرها از طریق پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری فراهم آید. گزارش‌های حاکی است که تقریباً نیمی از مردم گلاسکو از داشتن وسایل نقلیه شخصی محروم هستند و به همین دلیل، مدیران شهر در نظر دارند استراتژی‌هایی به کار گیرند تا دسترسی به تمام خدمات را از طریق حداکثر ۳۰ دقیقه پیاده‌روی یا دوچرخه‌سواری برای همه امکان‌پذیر کنند. هزینه لازم برای توسعه زیرساخت‌های جدید بیش از ۴۷۵ میلیون پوند تخمین زده شده است که البته مدیران بزرگ‌ترین شهر اسکاتلند مدعی شده‌اند در صورت پیاده‌سازی طرح، سود حاصل از آن برای بزرگ‌ترین شهر اسکاتلند به بیش از یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون پوند خواهد رسید.

- کاهش سفر از طریق وسایل حمل‌ونقل شخصی**
آمار منتشر شده از اداره حمل‌ونقل بریتانیا نشان داده است که در سال ۲۰۲۰، حدود یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون مایل سفر در گلاسکو به وسیله خودروهای موتوری انجام شد که این رویداد، تبعات مثبت زیادی برای شهر به ارمغان آورد. در واقع، تردد از طریق خودروهای موتوری به واسطه شیوع بیماری کووید -۱۹ نسبت به سال‌های گذشته، کاهش قابل توجهی را تجربه کرد زیرا مردم به‌منظور حفظ سلامت خود، سایر شیوه‌های رفت و آمد نظیر دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی را برای عبور و مرور داخل شهری خود برگزیدند. مدیران گلاسکو برای این‌که وابستگی شهروشنیان را به خودروهای شخصی در دوران پساکرونا نیز کاهش دهند در نظر دارند یک سیستم متروی جدید را راه‌اندازی کنند که

شهر

شهرسازی نوین نیازمند عقب‌گرد به گذشته

فضاهای باز شهری نجات‌بخش شهرها در بروز بحران‌ها



امروز نخواهیم بود تصریح کرد؛ ملاک عمل قرار گرفتن چنین شاخصی، بیانگر آن است که باید یک مسیر خودرویی برای هر واحد آپارتمانی در شهرها تعریف و ترسیم کرد، حال آنکه این مهم در تناقض با تعریف عدم تسلط اتومبیل در شهرها بوده و به نوعی ترغیب‌کننده این فضا است. این استاد شهرسازی ادامه داد؛ گاهی تغییرات حاصل از شهرسازی با رویکرد جلب مشارکت و پرنک شدن حضور مردم در فضاهای عمومی حاصل می‌شود که به محیط روح می‌بخشد، اما گاهی ساکنان یک منطقه گام را فراتر می‌نهند و به وسیله موانعی، خیابان‌های اطراف محل سکونت خود را به روی خودروها می‌بندند.

مشهودی با اذعان به اینکه اینکه از دیگر نمونه‌های شهرسازی با رویکرد این‌چنینی را می‌توان به نصب علائم خیابانی، ایجاد پارکلت‌ها، رنگ دکه‌های فروش سیار و حتی ایجاد زمین‌های بازی کودکان اشاره کرد که هر یک نقش مهمی در افزایش رضایتمندی ساکنان یک منطقه ایفا می‌کند گفت؛ امروز نیاز به این قبیل امکانات در شهرها بنا به تنگنای محیط ساختمانی و در عین حال ضرورت رعایت دستورالعمل‌های اجتماعی، بیشتر و بیشتر شده که این مهم توجه ویژه مدیران شهری در ایران را می‌طلبد.

وی با اشاره به اینکه امروزه شهرسازی با رویکرد

وین میزبان بزرگ‌ترین مسیر دوچرخه اتریش

فوریه، شهرداری پروژه‌ای را برای احداث بزرگراه دوچرخه‌سواری که دو قسمت شهر را به هم متصل می‌کند، اعلام کرد.

یکی از موارد اصلی توسعه جدید، خطوط اتوبوسرانی برنامه‌ریزی شده و مسیرهای دوچرخه‌سواری جدید در خیابان Breitenleer است که محل بسیاری از توسعه‌های مسکونی جدید است و مردم این شانس را خواهند داشت که از تحرک پایدار استفاده کنند. علاوه بر این، شهرداری اعلام کرده است که ۴۰ درخت جدید در امتداد این خیابان خواهد کاشت.

یک گفته اولی سیم، یکی از اعضای شورای شهر وین در امور تحرکات شهری، مسیرهای دوچرخه‌سواری جدید، فرصتی عالی برای مدیریت محلی در طراحی مجدد خیابان‌ها، میدان‌ها و همچنین کاشت درختان بیشتر است.

سپهرغرب، گروه شهر - طاهره ترابی‌مهوش؛ رئیس گروه معماری و شهرسازی جامعه مهندسان مشاور ایران گفت؛ در حال حاضر برای نجات شهرها و احیای سرزندگی در آن‌ها همزمان با شیوع پاندمی کرونا و بیماری‌های این‌چنینی، نیازمند الگوبرداری از شهرسازی گذشته با ایجاد فضاهای باز شهری هستیم.

پیدایش بیماری‌های سارس، سندرم تنفسی خاورمیانه، ابولا، آنفلوآنزای مرغی و خوک‌ی و اکنون نیز کووید-۱۹، قرن بیست و یکم را به عصر پاندمی‌ها تبدیل کرد حال آنکه بیماری حال حاضر اثرات جبران‌ناپذیری بر اقتصاد، سلامت و ساختار اجتماعی بر جای گذاشته است و نبود آمادگی بیماری را به تصویر کشید، با این حال، منتقدان بر این باورند که کرونا مزایایی داشته که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به لزوم تغییر طراحی شهرها برای افزایش زیست‌پذیری آن‌ها اشاره کرد.

در واقع اینکه چگونه می‌توان به این هدف دست یافت از دیدگاه‌های متفاوتی مورد بحث قرار گرفته است با این حال، اغلب مدیران شهری از این حیث به توافق نظر رسیده‌اند که شهرسازی تاکتیکی و بهره‌مندی از فضای باز شهری می‌تواند به بهترین شکل ممکن در ایجاد تغییرات فوری و کارآمد شهرها مؤثر واقع شود. براین اساس باتوجه به اهمیت موضوع و لزوم بهره‌گیری از فرصت در شهرهای ایران برآن شدیم تا دراین باره گفت‌وگویی را با استاد و صاحب نظر حوزه شهرسازی ترتیب دهیم که در ادامه می‌خوانید:

سهراب مشهودی با تأکید بر اینکه امروزه در بسیاری از نقاط دنیا، مردم مایل هستند طراحی شهرها را از تسلط و حاکمیت اتومبیل درآورده و آن‌گونه که مطابق با نیازهایشان است، تغییر دهند گفت؛ در واقع، گاهی ساکنان یک منطقه گرد هم می‌آیند و در مورد مهم‌ترین نیازهای محل سکونت خود به مشورت می‌پردازند و سپس آنجا را با همکاری یکدیگر تغییر می‌دهند.

وی با تأکید بر اینکه در این شیوه طراحی شهری، مردم خیابان‌ها و فضاهای عمومی اطراف محل سکونت خود را آن‌گونه که مطابق میلشان است تغییر می‌دهند افزود؛ تغییرات به‌وجود آمده اگرچه به ظاهر جزئی به‌نظر می‌رسد و اغلب برای مدت کوتاهی اعمال می‌شود با این حال، در بیشتر موارد به تحولاتی دائمی در شهرها تبدیل شده و زیست‌پذیری آن‌ها را افزایش می‌دهد.

وی با تأکید بر اینکه تا وقتی ملاک عمل ما در اعطای مجوزها برای سلاخت و ساز، داشتن حداقل یک واحد پارکینگ برای هر ساختمان است، شاهد تحولی در شهرسازی، منطبق با نیاز جامعه



سپهرغرب، گروه شهر؛ مقامات وین، بزرگ‌ترین پروژه احداث مسیرهای دوچرخه‌سواری را برای وسیع‌ترین منطقه شهر یعنی «دوناستاد» اعلام کردند.

پروژه جدید، بزرگ‌ترین برنامه توسعه زیرساخت دوچرخه در شهر وین تا به امروز است. فاز اولیه ساخت این مسیر بین سال‌های ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۳ و در مجموع به مسافت ۱۸ کیلومتر انجام می‌شود. علاوه بر این، طبق بیانیه شهرداری، احداث خطوط جدید با پروژه‌های توسعه‌ای فضاهای سبز و پیاده‌رو همراه خواهد بود.

دوناستاد حدود ۲۰۰ هزار سکنه دارد و

در یک سمت رود دانوب واقع شده است. با

توجه به وسعت رودخانه، اتصال زیرساخت‌های

دوچرخه‌سواری با بقیه شهر یک چالش بزرگ

است؛ به همین دلیل بود که در ابتدای ماه

