پارک ۴۸ هکتاری در آستانه ۳۰ سالگی

سپهرغرب، گروه شهر – طاهره ترابی‌مهوش: پروژه پارک ۴۸ هکتاری که در بدو امر قرار بود به‌عنوان یک بلوک ۹۰ هکتاری به اجرا درآید امروز در پی ترک فعل مدیران شهری، در آستانه ۳۰ سالگی قرار دارد.

رشد شهرنشینی و متعاقب آن افزایش جمعیت در شهر همدان، به ساخت و سازهای سوداگرانی منجر شد که در آن به موضوعاتی همچون بهداشت روانی، تأمین نور کافی، هوای سالم و فضاهای گذران اوقات فراغت توجه کافی نمی‌کنند.

از سوی دیگر، ضرورت ایجاد کاربری‌های جدید شهری، برای پاسخگویی به نیازهای روزافزون شهروندان به‌تدریج باعث کاهش سهم فضای سبز و باغ‌های شهری شده، که پیامدِ محدود شدن دسترسی شهروندان به طبیعت است.

این در حالی است که ساکنان شهرهای امروزی تنها به غذا نیازمند نیستند بلکه مسکن خوب، فضای زندگی مناسب، محیط آرام و تنفس هوای پاکیزه نیز در زمره نیازهای اصلی و عمده به‌شمار می‌آیند. با توجه به نکات و موضوعات عنوان‌شده، در دهه اخیر به موازات پارادایم‌های توسعه پایدار و توسعه انسانی، ایده ارتقای کیفیت زندگی شهری مطرح شده و مورد توجه قرار گرفته که یکی از ایده‌های مطرح در این بحث ایجاد پارک‌های شهری و فضاهای این‌چنینی است.

پارک‌های شهری دارای نقش اجتماعی، اقتصادی و اکولوژیکی هستند، با مزایایی چون درمان بیماری‌های روحی، محیطی مطلوب برای پرورش کودکان، یکپارچگی اجتماعی، حفظ آسایش و نظیر این‌ها که در عین حال شاخصی برای ارتقای کیفیت فضای زندگی و توسعه جامعه محسوب می‌شوند.

بنابراین این امر ازسوی مدیران شهری همدان نیز از سال‌های قبل با توجه به کمبود فضای سبز در همدان مورد توجه بوده به طوری که احداث پارک ۴۸ هکتاری که گویا تقلیل‌یافته یک پارک ۹۰ هکتاری است، سال‌هاست که در بلوار ارم کلید خورده اما همچنان شاهد تحقق کامل آن نیستیم.

بنابراین با توجه به اهمیت موضوع برآن شدیم تا در این باره با عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد همدان و نظریه‌پرداز و اندیشمند در حوزه شهرسازی گفت‌وگویی ترتیب دهیم که در ادامه می‌خوانید:

محمدمهدی سروش، با بیان اینکه این پارک در ابتدا ۴۸ هکتاری نبود بلکه طبق مصوبه‌ای که در زمان استانداری آقای خرم در همدان گرفته شد قرار بود به‌عنوان یک بلوک ۹۰ هکتاری تعریف شود که به بلوار بعثت، بلوار ارم، بلوار شهید فهمیده و سعیدیه بالا محدود می‌شود، گفت: بعدها وقتی مدیران شهر به‌صورت عملی وارد کار شدند دیدند این حجم از تملک با دشواری همراه بوده و قابل تحقق نیست و مساحت پارک به ۲۸ هکتار کاهش یافت.

وی، افزود: ناگفته نماند که داخل این محوطه پیش‌بینی‌شده ۹۰ هکتاری، ما با برخی کاربری‌های مسکونی که با سبز پررنگ در طرح و نقشه اولیه مشخص شده بود و قابل تغییر کاربری نبود نیز مواجه بودیم.

وی در ادامه با اشاره به اینکه در نقشه پیش‌بینی‌شده رنگ برخی اراضی سبز کم‌رنگ دیده شده بود که در آن‌ها امکان تغییر کاربری وجود داشت خاطرنشان کرد: قرار بود از محل ارزش افزوده حاصل از تغییر کاربری در آن بتوان نسبت به تملک اراضی سبز رنگ مدیریت شهری اقدام کند.

این عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد همدان افزود: متأسفانه در این پروژه هرچه جلوتر رفتیم شاهد آن بودیم که در عمل پیش‌بینی‌ها بود رخ نداد زیرا وقتی پروژه‌ها زمان‌بر می‌شوند در فرایند انجام آن‌ها شاهد بروز برخی اتفاقات عجیب هستیم برای مثال دراین پروژه تغییر کاربری صورت گرفت اما هزینه آن برای تملک سبز پررنگ صرف نشد بلکه صرف حقوق،عیدی و پاداش کارمندان شهرداری شد.

سروش با بیان اینکه چند سال بعد حتی شهرداری وقت دم از عدم کفایت درآمد حاصل تغییر کاربری‌ها موجود دراین محوطه زد و عنوان کرد برای تامین درآمد باید بخش‌های دیگر خارج این ۹۰ هکتار نیز تغییر کاربری صورت پذیرد که از جمله آن میتوان به تفکیکی آقای شریفی پشت استادیوم ملت اشاره کرد،ادامه داد: این درحالی است که در مصوبه اولیه اجرای این طرح قرارنبود زمینی در خارج از محدوده ۹۰ هکتاری به منظور تامین منابع مالی برای تملک ۴۸ هکتاری تغییر کاربری پیدا کند اما این اتفاق رخ داد.

وی با تأکید براینکه دراین پروژه که بیشتر شبیه شعار بود زمان بر شدن آن باعث تغییر ماهیت آن شد،گفت: امروز چند دهه چند از این ۴۸ هکتار تنها ۲۲ هکتار تملک شده که قسمتی از آن شهربازی و بوستان ارم و یک دست اجرا در بالاتر از بوستان ارم است و مابقی تبدیل به معابر و پارکینگ شده است.

سروش با تأکید براینکه دیگر اتفاق عجیب که طی این سالها مدیریت شهرو شهرداری دراین پروژه رقم زدند به موضوع هزینه کرد چند میلیاردی برای بلوار ارم ارم در راستای سنگ فرش کردن آن بازمی گردد،گفت: شهرداری به جای اینکه که پول را برای تملک پارک ۴۸ هکتاری هزینه کند آن برای شکل و شمایل فعلی بلوار ارم خرج کرده است که این مهم را میتوان موضوعی مرتبط با اشتباه دراقتصاد شهری قلمداد کرد.

این استاد معماری و شهرسازی با تأکید براینکه طی این چند سال پارک ۴۸ هکتار بیشتر به مثابه بهانه ای برای تغییر کاربری بوده که از آن طریق شهرداری بتواند بودجه اش را تامین کند،تشریح کرد: این بدان معنا است در تغییر کاربری‌های که که صورت گرفت فقط یکی یا دو مورد بوده که در کمیته فنی و کمیسیون ماده ۵ در مصوبه آن قید شده که این تغییر کاربری برای تملک ۴۸ هکتاری است.

وی با تأکید براینکه طی این سالها عملکرد شهرداری و شورا از باب ترک فعل قابل پیشگیر و پرسش گری است تشریح کرد: این پروگه تنها پروژه ای درهمدان بودکه پیوست اقتصادی داشت زیرا بشخ عمده ایی از ۹۰ هکتار پیش بینی شده درنقشه تهیه شده با رنگ سبز کمرنگ مشخص شده و میتوانست از طریق تغییر کاربری ارزش افزوده بالایی را رقم شده و از آن طریق مابقی اراضی را تملک کرد زیرا با تغییر کابری در یک قطعه زمین ارزش آن ۱۰ برابر می‌شود.

وی با بیان اینکه پارک ۴۸هکتاری با آن بسته اقتصادی که در نظر گرفته شده بود راحتی قابل تملک بود،گفت: مسئله اینجاست درحال حاضر بزرگترین پارک همدان پارک مردم (لونا پارک) است که چیزی حدود ۱۱ هکتاره مساحت دارد حال آنکه احداث این مجموعه به پیش از انقلاب بازمیگردد و ما بعد از انقلاب نتوانستیم در همدان یک پارک بزرگ ایجاد کنیم این درحالی است که در صورت عملکرد درست مدیران امروز می‌بایست در تنها دراین نقطه از شهر شاهد احداث ۴۸ هکتاری بلکه با جمیعت ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار نفری فعلی همدان امروز باید پارک به همین مساحت و حتی بزرگتر باید در مناطق شمالی همدان نیز احداث میشدو به همین منظور بود که چند سال پیش بنده طرح ایجاد پارک ۹۰ هکتاری در منطقه تپه پیسا را نیز ارائه کردم و مقد مات آن درسازمان برنامه بودجه و کمیسیون فنی(چون خارج از محدودشهر بود) از سوی مدیر منطقه چهار شهرداری همدان در آن زمان یعنی آقای یوسفی نوید فراهم شد به طوریکه در حتی مبلغ ۲۱ میلیارد تومان نیز ازسوی سازمان برنامه بودجه درآن زمان درنظر گرفته اما تخصیص نیافت.

وی با تأکید براینکه اراضی پارک ۴۸ هکتاری جز اراضی درجه یک کشاورزی است پس انتظار می‌رفت به پیروسبک احداث باغ شهرهای ایرانی این محیط در قالب ایجاد باغ‌شهری طراحی شود، گفت: متاسفانه امروز بخش اعظمی از اراضی که با هزار زحمت دراین محوطه تملک شده و تغییر کاربری داده شده به آسفالت و پارکینگ بدل کرده اند.

این استاد تمام معماری با بیان اینکه امروز در سطح بین‌المللی اسفالت از سطح شهرها تا حد امکان جمع اوری شده و فضای سبز ایجاد می‌شود عنوان کرد: متاسفانه درهمدان خلاف این رویکرد دنبال شده و حتی بخش اعظمی از پارک‌ها جدید الاحداث(پارک بالاتر از بوستان ارم) نیز به محیطی سنگ فرش شده بدل می‌شود حال آنکه رویکرد ما درمعماری ایرانی و اسلامی و باغ شهرها نباید این گونه باشد.

وی با تأکید براینکه ما درباغسازی ایرانی این گونه امروز در شهرداری همدان دنبال می‌شود ابنیه نداشتیم بلکه در نگاه اول این سبزی منظر بودکه جشم را خیره میکرد، گفت: برای نمونه باغ فین دراین باغ معابرو ابینه آنچنانی را شاهد نیستیم بلکه این سبزی و درختان است که خودنمایی می‌کند.

مع الوصف با توجه به آنچه گفته شد تنها کاری که برای توسعه بلوار ارم طی این ۳۰ سال صورت گرفت که البته صدمه‌ای به فضای سبز و باغات این منطقه بود، ایجاد پارک ۴۸ هکتاری بوده که در واقع به اسم ایجاد پارک، ۴۸ هکتار از فضای سبز و باغات همدان خشکانده و فقط ۱۲ هکتار چمن و فضای سبز ایجاد شد، بنابراین ای کاش بنا به فراهم بودن منبع مالی اجرای این پروژه از محل تغییر کاربری‌ها امروز شاهد شکلگیری باغ شهر دراین منطقه بودیم نه ایجاد پیست اتومبیل سواری شبانه درپشت شهر بازی رنگین کمان و سلب ارامش مردم!

المپیک پاریس و اثر جزیره گرمایی شهری

سپهرغرب، گروه شهر: پاریس که پس از گذشت ۱۰۰ سال، بار دیگر میزبان بازی‌های المپیک بود، افزایش دمایی بیشتر از ۲/۷ درجه سانتیگراد را نسبت دوره پیشین میزبانی تجربه کرد و همین امر بروز جزایر گرمایی را تشدید کرد.

رئیس فدراسیون جهانی دو و میدانی در گزارشی که به‌تازگی منتشر شد در مورد خطرات گرمای شدید در المپیک ۲۰۲۴ پاریس صحبت کرد و اظهار داشت که تغییرات اقلیمی و افزایش دمای جهانی یک تهدید وجودی برای ورزش است و باید تمهیدات لازم برای مقابله با عواقب آن در نظر گرفته شود.

پس از گذشت ۱۰۰ سال، بار دیگر پاریس میزبان بازی‌های المپیک بود اما این بار میانگین دمای هوا در ماه‌های جولای و آگوست که بازی‌ها برگزار شد، به‌ترتیب ۲/۴ و ۲/۷ درجه سانتی‌گراد بالاتر از بار قبل بود. تعداد روزهای گرم با دمای بالای ۳۰ درجه سانتی‌گراد در حال حاضر به‌طور تقریبی سه‌برابر سال ۱۹۲۴ است و این تغییرات آب‌وهوایی برای شرکت‌کنندگان ماراتن ۲۰۲۴ که با زمین‌های تپه‌ای غیرمعمولی روبه‌رو بودند، تجربه‌ای طاقت‌فرسا رقم زد. این تفاوت و تغییرات را می‌توان به عوامل متعددی نسبت داد که بدون‌شک یکی از این عوامل اثر جزیره گرمایی شهری است.

■ جزایر گرمای شهری و عوامل مؤثر بر آن

جزایر گرمایی شهری (UHIs) مناطق شهری هستند که به‌دلیل فعالیت‌های انسانی و توسعه شهری، دمای بسیار بالاتری نسبت به محیط پیرامون خود تجربه می‌کنند. جزایر گرمایی شهری زمانی شکل می‌گیرند که پوشش طبیعی زمین همچون جنگل‌ها و مراتع، با حجم انبوه روسازی، ساختمان و سایر سطوح جاذب گرما جایگزین می‌شود. بعضی از عوامل رایج ایجاد جزایر گرمایی شهری از این قرار هستند:

کاهش پوشش گیاهی، درختان و گیاهان با ایجاد سایه و فرایند تبخیر و تعرق به خنک شدن محیط کمک می‌کنند، اما مناطق شهری فضای سبز کافی ندارند و همین امر منجر به افزایش دما می‌شود.

مصالح روسازی، سنگفرش پیاده‌روها و خیابان‌ها از موادی همچون آسفالت و بتن است که در کنار مصالح ساختمانی گرمای بیشتری را نسبت به مناظر طبیعی جذب، حفظ و منتشر می‌کنند.

گرمای هدر رفته، مصرف انرژی برای گرمایش، سرمایش و حمل‌ونقل در شهرها، گرمای اضافی منتشر می‌کند و به گرم شدن کلی مناطق شهری منجر می‌شود.

مسائل طراحی، معماری شهرها با طراحی ساختمان‌های بلند متراکم، جریان هوا را کاهش می‌دهد و گرما را به دام می‌اندازد.

■ پاسخ فرانسه به افزایش دما

از زمان موج گرمای اروپا در سال ۲۰۰۳ که تنها در فرانسه جان ۱۵ هزار نفر را گرفت، این کشور در جهت کاهش و مدیریت گرما، به‌ویژه با توجه به وضعیت جزیره گرمایی شهر پاریس، گام‌هایی را برداشته است. برنامه اقدام اقلیمی ۲۰۱۸ پاریس بر طیف گسترده‌ای از استراتژی‌ها برای کاهش اثرات تغییرات اقلیمی و ترویج تغییرات مثبت برای نتایج کوتاه‌مدت و بلندمدت در کاهش دمای هوا تأکید داشت.

مطالعات نشان می‌دهد که فرانسه در جلوگیری از تلفات ناشی از گرما پیشرفت کرده است به‌طوری که جنوب این کشور در مقایسه با مکان‌های مشابه در شمال اسپانیا و ایتالیا در سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۹ تلفات کمتری داشته است. با این وجود ورود تماشاگران جهانی المپیک نشان داد که کاهش تلفات کافی نیست و اقدامات گسترده‌تری باید صورت پذیرد.

دهکده المپیک پاریس که برای پایداری بیشتر از همیشه طراحی شد، به‌عنوان یک آزمایشگاه محیطی برای طراحی و معماری عمل کرد. با استفاده از تکنیک‌های شناخته‌شده برای کاهش اثر جزیره گرمایی شهری، یک‌سوم ساختمان‌های ساخته‌شده در این دهکده دارای باغ‌های روی پشت‌بام و یک‌سوم دیگر دارای پنل‌های خورشیدی هستند. مسیرهای طولانی منتهی به رود سن دست‌نخورده باقی مانده‌اند تا به‌عنوان تونل باد عمل کنند و هوای تازه رودخانه را در این منطقه جاری کنند. علاوه بر این، یک جنگل کوچک متشکل از ۲۰۰ درخت در این منطقه کاشته شده است تا بر مسیرها سایه بیندازد و دمای زمین را پایین بیاورد.

نکته بحث‌برانگیز درباره دهکده این است که ساختمان‌ها به تهویه مطبوع سنتی مجهز نیستند. در عوض، از طریق یک سیستم زمین‌گرمایی خنک می‌شوند که از لوله‌هایی در کف استفاده می‌کند تا آب سرد را از اعماق ۷۰ متری زیر زمین بیاورد و دمای داخل ساختمان را نسبت به فضای خارجی ۶ تا ۱۰ درجه سانتی‌گراد کاهش دهد. با وجود مزایای پایداری این راه‌حل خنک‌کننده، این روش چندان کارآمد نبوده است و بیشتر کشورها واحدهای تهویه مطبوع را برای ورزشکاران خود ترجیح دادند.

■ راهکارهایی برای المپیک‌های آینده

تجربیات المپیک پاریس نشان داد که گرمای شدید می‌تواند تهدیدی برای ورزشکاران استقامتی ایجاد کند که در مسابقات فضای باز شرکت می‌کنند. خوشبختانه موج گرما که در هفته اول مسابقات چالش‌هایی را ایجاد کرده بود، برای دوی ماراتن فروکش کرد و مشکل خاصی برای ورزشکاران پیش نیامد. با این حال کمیته بین‌المللی المپیک (IOC) در تلاش است تا اقداماتی را برای کاهش اثرات تغییرات آب‌وهوا بر بازی‌های تابستانی ترویج کند.

رئیس کمیته بین‌المللی المپیک در مراسم اختتامیه در پاریس، بازی‌های المپیک ۲۰۲۴ را به‌عنوان «نخستین بازی‌های المپیک که به‌طور کامل تحت اصلاحات دستور کار المپیک انجام شد» مورد تمجید و قدردانی قرار داد. کمیته سازماندهی بازی‌های المپیک تابستانی ۲۰۲۸ در لس‌آنجلس نیز بر پایداری تأکید دارد و IOC امیدوار است با تکیه بر دستاوردهای بازی‌های پاریس و رسیدگی به مسائل پیش‌آمده، اصلاحات المپیک را در چهار سال آینده سرعت ببخشد.

داستان پیاده‌روترین شهر جهان

سپهرغرب، گروه شهر: پیاده‌راه‌سازی یکی اقدامات شهری است که فضای گسترده‌ای از شهر را به نفع عابران پیاده بازسازی می‌کند تا با تسهیل پیاده‌روی، سبک زندگی سالم را ترویج کند و از مزایای زیست‌محیطی و اقتصادی آن بهره ببرد. پونته‌بدرای اسپانیا توانسته با اعمال تغییرات چشمگیر خود را به‌عنوان پیاده‌روترین شهر جهان معرفی کند.

نزدیک به ۲۵ سال پیش، شهر پونته‌بدرا در اسپانیا با حذف اتومبیل‌ها و بازپس‌گیری خیابان‌ها و میادین خود برای ساکنانش، انقلابی آغاز کرد که مردم را در اولویت برنامه‌های شهری قرار می‌داد. در حال حاضر پس از گذشت ربع قرن این طرح به بار نشسته و شاخص‌های اجتماعی، بهداشتی، زیست‌محیطی و پایداری در این شهر بهبود پیدا کرده است، یک مدل شهری که در مقیاس جهانی به رسمیت شناخته می‌شود.

■ روند بازپس‌گیری شهر به نفع عابر پیاده

برای درک دگرگونی انجام‌شده در پونته‌بدرا باید آغاز طرح را از سال ۱۹۹۹ بررسی کرد. این شهر مرکز استان گالیسی با جمعیت نزدیک به ۸۵ هزار نفر بود و تصمیم جسورانه‌ای گرفت تا با حذف خودروها از خیابان‌ها، اثرات زیست‌محیطی ترافیک شهری را کاهش دهد و شهر را برای عابران پیاده قابل‌سکونت‌تر و انسان‌محورتر کند.

نخستین گام، پیاده‌راه‌سازی کل مرکز شهر و حذف ۵۰۰ جای پارک بود و به‌تدریج سایر زیرساخت‌های شهری با این تغییر تطبیق داده شد؛ پیاده‌روها گسترده شدند، فضاهای مشترک برای شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل ایجاد شد، چراغ‌های راهنمایی حذف شدند و خیابان‌ها در دسترس عابران پیاده قرار گرفت. علاوه‌بر این، در خیابان‌هایی که تردد خودرو مجاز بود، حداکثر سرعت به ۳۰ کیلومتر در ساعت و حتی ۱۰ کیلومتر در ساعت محدود شد.

در حال حاضر ترافیک موتوری از طریق تکنیک‌های طراحی همچون باریک‌کردن جاده‌ها، ساخت میدان‌های فشرده و ایجاد موانع فیزیکی کنترل می‌شود، در مجموع، ۱/۳ میلیون مترمربع از پونته‌بدرا گذرگاه ویژه عابر پیاده شده است و تردد در مرکز شهر به‌طور چشمگیری از ۸۰ هزار وسیله نقلیه در سال ۱۹۹۹ به تنها هفت هزار وسیله کاهش پیدا کرده است. خودروها می‌توانند در پارکینگ‌های رایگانی پارک کنند که فقط ۱۵ دقیقه پیاده از مرکز شهر فاصله دارند و اگر دسترسی به مرکز شهر با خودروی شخصی ضروری باشد، برای مثال برای سوار کردن افراد کم‌تحرک یا بارگیری و تخلیه بار، مدت پارک به ۱۵ تا ۳۰ دقیقه محدود می‌شود.

■ نتایج استراتژی شهری پونته‌بدرا

تردد وسایل نقلیه موتوری در این شهر نسبت به سال ۱۹۹۹ بسیار کمتر است و گزارش‌ها حکایت از کاهش ۹۲ درصدی در مرکز تاریخی و تجاری شهر، کاهش ۷۷ درصدی در حلقه داخلی شهر و کاهش ۵۳ درصدی در کل شهر دارد. تجارت محلی نیز از این استراتژی سود برده است و فروش فروشگاه‌ها افزایش قابل‌توجهی داشته است. یکی از محبوب‌ترین طرح‌های شهرداری، راه‌اندازی یک اپلیکیشن مبتنی‌بر مکان‌یابی است که ساکنان را تشویق می‌کند در مسیرهای پیاده‌روی شهر قدم بزنند و مزایای پیاده‌روی را تجربه کنند. این اپلیکیشن مسافت‌ها و زمان‌های تخمینی پیاده‌روی بین مبدأ و نقاط اصلی شهر را که بر اساس میانگین سرعت پنج کیلومتر در ساعت محاسبه می‌شود، در اختیار کاربران قرار می‌دهد. به این ترتیب دو سفر از هر سه سفر در شهر در حل حاضر با پیاده‌روی انجام می‌شود.

این شهر کاهش ۶۶ درصدی آلایندگی خودروها را تجربه می‌کند، مصرف سوخت ۶۷ درصد پایین آمده و تعداد مرگ‌ومیر ناشی از تصادف از ۶۹ مورد ثبت‌شده در سال ۱۹۹۸ به صفر در دهه گذشته کاهش پیدا کرده است. در سال ۲۰۱۴، سازمان ملل متحد پونته‌بدرا را به‌دلیل تعهد به شهرسازی در دسترس، اجتماعی و پایدار به‌عنوان راحت‌ترین شهر اروپا برای زندگی معرفی کرد و از مرکز طراحی فعال این شهر برای طراحی شهری مردم‌محور و ترویج عادت‌های سبک زندگی سالم تجلیل کرد. نمونه‌های دیگری از پیاده‌راه‌سازی شهری در سراسر جهان وجود دارد که برترین آن‌ها در ادامه معرفی می‌شود.

■ اسلو، نروژ

اسلو برای حذف اتومبیل‌ها از خیابان‌ها از استراتژی متفاوت با پونته‌بدرا استفاده کرده است و به‌جای ممنوعیت کامل خودروها، تمام فضاهای پارک را از مرکز شهر حذف کرده است تا از استفاده از وسایل نقلیه شخصی در این منطقه از شهر جلوگیری کند.بیش از ۷۰۰ جای پارک در منطقه مرکزی اسلو با مسیرهای دوچرخه‌سواری، فضاهای سبز و مکان‌های استراحت جایگزین شده است و در کنار این استراتژی، پیشرفت‌های قابل‌توجهی را در سیستم حمل‌ونقل عمومی خود اعمال کرده است که نتیجه آن پاک شدن بخش گسترده‌ای از پایتخت نروژ از وسایل نقلیه شخصی است.

■ بیرمنگام، بریتانیا

بیرمنگام از زمان پیوستن به اعلامیه اضطراری آب‌وهوا در سال ۲۰۱۹ در کنار سایر شهرهای جهانی، برنامه‌هایی را برای محدود کردن دسترسی خودروها به مرکز شهری خود اجرا کرده است. یکی از جنبه‌های کلیدی برنامه بیرمنگام تشویق شرکت‌های تجاری و اداری به حذف پارکینگ خودروهایشان است تا شورای شهر هزاران مسکن به‌جای آن‌ها بنا کند. پیاده‌راه‌سازی بخش‌های مختلف دو خیابان شهر از ابتدای ۲۰۲۴ آغاز شد و قرار است تا پایان سال ۲۰۲۴ تکمیل شود.

■ گنت، بلژیک

شهر گنت سال ۱۹۹۶ طرح تبدیل ۲۵ هکتار از مرکز شهر را به منطقه‌ای عاری از خودرو راه‌اندازی کرد و در این طرح به مسائل زیست‌محیطی از جمله تراکم شدید ترافیک، ایمنی دوچرخه‌سواران و عابران پیاده و کیفیت هوا پرداخت. کسانی که به تردد روزانه در شهر نیاز دارند، با پارک کردن خودروی خود خارج از مرکز شهر، می‌توانند از خدمات سرویس رفت‌وبرگشت رایگان در محوطه پارکینگ استفاده کنند.

■ سانفرانسیسکو، ایالات متحده آمریکا

برای نخستین بار در ۱۲۰ سال گذشته، سانفرانسیسکو استفاده از وسایل نقلیه شخصی را در بخش شرقی از خیابان‌های مرکزی شهر ممنوع کرده است. این حرکت بخشی از استراتژی شهر برای افزایش ایمنی عمومی و تغییر حیاتی‌ترین شریان ترافیکی شهر است. این پروژه با بودجه ۶۰۰ میلیون دلاری، وعده حذف خودروها و ایجاد یک بلوار آینده‌نگر را می‌دهد که دارای مسیرهای دوچرخه و اسکوتر در ارتفاع بالاتر از سطح شهر، فرای مسیرهای اختصاصی اتوبوس‌ها، تراموا‌ها و عابران پیاده خواهد بود.