

تاریخچه شهر

سیهرغرب، گروه شهر – طاهره ترابی‌مهوش؛ در گفت‌وگو با رئیس گروه شهرسازی جامعه مهندسان مشاور ایران مشخص شد؛ نحوه اتصال و مکانیابی درست، لازمه الحاق موفق اراضی به شهرهاست تا تجربه ناموفق شهرهای جدید در این اراضی تکرار نشود.

همدان بیش از ۵۷۷ هزار نفر جمعیت و پنج هزار و ۷۰۰ هکتار وسعت دارد و سرانه جمعیتی این شهر در هر هکتار ۹۳ نفر و سرانه این شاخص در کشور ۵۴ نفر در هکتار است؛ بنابراین می‌تلمد با اجرای طرح جامع شهری، شرایط برای خدمت بهتر و رفاه منجر به رضایت‌مندی شهروندان مهیا شود.

تهیه و تدوین این طرح طی سال‌های اخیر خود روند طولانی را طی کرده و امروز در آستانه ابلاغ بازمهم حاشیه‌های پرنرگ‌تر از متن به سراغش آمده که ازجمله می‌توان به بازگرداندن طرح جامع به شورای عالی معماری و شهرسازی جهت اصلاحات اشاره کرد که در آن افزایش اراضی الحاقی یکی از خواسته‌هاست.

چراکه به اذعان برخی از کارشناسان، مدیران و نیز نمایندگان شهرستان همدان در مجلس شورای اسلامی یکی از راهکارهای اصلی تأمین رفاه بیشتر برای شهروندان همدانی الحاق اراضی به شهر است و حتی این امر را تسکینی بر درد مُسکن در شهر همدان اعلام می‌کنند، چراکه قیمت مسکن به حدی بالااست که بارها آیت‌الله حبیب‌الله شعبانی‌موفقی؛ امام جمعه همدان در تریبون نماز جمعه از مدیران ارشد استان در رابطه با این مسئله گلایه کرده، در همین نماز جمعه گذشته نیز هاجم امام جمعه از روند پیگیری مطالبات مردم در ارتباط با مسکن ملی به شدت اعتراض کردند.

کافی است سرتی به نگاه‌های همدان بنزید و میانگین قیمت ملر را در همدان متوجه شوید، آپارتمان در همدان از متری بالای ۱۰۰ میلیون تومان در مناطق پرخودار تا ۲۰ میلیون تومان در مناطق کم‌برخوردار قیمت‌گذاری می‌شود، همچنین قیمت اجاره‌ها نیز به رهن‌های میلاری و اجاره‌های چند ۱۰ میلیونی رسیده است.

بر این اساس نماینده مردم همدان در مجلس شورای اسلامی به‌عنوان یکی از حامیان بازگرداندن طرح جامع، در جلسه اخیر بازنگری،

نحوه اتصال و مکان یابی درست لازمه الحاق اراضی به شهر

بایدها و نیایده‌های طرح جامع شهر همدان گفت؛ برای کلان‌شهر شدن شهر ۶۵۰ تا ۷۰۰ هزار نفری همدان نیاز به ظرفیت‌سازی برای یک میلیون نفر بوده که باید برای آن ظرفیت‌سازی کنیم. آیا در شهر همدان برای کسانی که به مسکن نیاز دارند در طرح جامع شهر فکری کرده‌ایم؟ برای ۲۹ تا ۳۰ هزار نفر که در طرح نهضت ملی مسکن ثبت‌نام کرده‌اند و مشکل مالی دارند باید در حد بضاعت شهر بهترین منطقه را پیدا کنیم و طبق قانون جوانی جمعیت و جهش مسکن جانمایی خوبی را در نظر بگیریم. لازم به ذکر است که در شهر همدان شهرداری ۵۰۰ هکتار و دولت ۴۰۰ هکتار زمین دارد، افرادی که در پشت زباله‌دانی در حال تملک و تفکیک زمین هستند جواب بدهند چرا مردم مظلوم همدان در آنجا باید ساکن شوند؟

عباس صوفی درخصوص مشکل چندین‌ساله مردم همدان در رابطه با ترافیک این شهر، با بیان اینکه متأسفانه در طرح جامع، کم‌رندی شهر برای رفع مشکل ترافیک دیده نشده یادآور شد، بیش از ۳۰ سال عده‌ای در پلاک‌هایی ازجمله آزادگان، شمس و حصار به دلالی ساختمان ساخته‌اند و در چندین پلاک و بلوک شهر نیز این مشکل وجود دارد که باید طرح جامع تکلیف مردم این مناطق را معلوم کند که معلوم نکرده است.

وی با اشاره به اینکه شبکه معابر پارک ۲۵۰ هکتاری که ساخته‌ایم کجاست؟ متأسفانه شبکه معابر و پارک ۱۰۰ هکتاری در طرح جامع دیده نشده اظهار کرد؛ در سال ۹۸ این طرح آماده تصویب بود و در همان سال هر متر آپارتمان ۲٫۵

میلیون تومان ساخته می‌شد و با ۳۵۰ میلیون تومان وام، مردم همدان صاحب آپارتمان ۱۲۰ متری می‌شدند اما نگذاشتند این طرح مصوب شود. اکنون هر متر آپارتمان ۱۵ میلیون تومان است و وام ۵۵۰ میلیون تومان، مسئول ضرر به ۵۰ هزار متقاضی مسکن چه کسی است؟

نماینده مردم همدان و فامنین در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه موافق الحاق نیستم موافق عقلانیت در تصمیم‌گیری هستم، خاطرنشان کرد؛ شما که ایستگاه راه آهن را در ۱۰ کیلومتری شهر ساخته‌اید چه نیازی است که پنج هزار میلیارد تومان هزینه کنید و آن را به داخل شهر بیاورید؟ به جای آن شهر را به آن سمت گسترش دهید، آن زمین متعلق به شهرداری بوده و کم‌رندی شهر از آن منطقه عبور می‌کند. باید بگویم که برای شهر به‌دنبال عقلانیت بدون اختلاف هستیم، شهرداری همدان که ۵۰۰ هکتار زمین در شهر همدان دارد چرا پشت زباله‌دانی شهر به‌دنبال تملک زمین است و به‌دنبال جوسازی هستند که کار انجام نشود؟ برای همدان باید بزرگ فکر کنیم و کوتاه‌نگر نباشیم، بدون اختلاف دنبال رشد همدان هستیم، کسانی که در فضای مجازی جوسازی می‌کنند چه کاری برای شهر همدان انجام داده‌اند؟

از طرفی حمیدرضا حاجی‌بابایی؛ دیگر نماینده مردم همدان و فامنین در مجلس شورای اسلامی نیز با اشاره به مشکلات کمبود زمین در شهر همدان گفت؛ پنج سال است بیمارستان هزار تخت خوابی برای همدان مصوب کرده‌ایم اما زمین برای آن پیدا نمی‌کنیم. برای همدان دانشگاه صنعتی مصوب کردیم اما هیچ زمینی برای آن در نظر گرفته نشد و با خانه اجاره‌ای آن را آغاز کردیم و اکنون نیاز به زمین دارم. طرح جامع باید مشکل کمبود زمین در همدان را حل کند، ۲۰ سال است که در شهرک ولیعصر دنبال زمین برای سان ورزشی هستیم اما نیست، اکنون نیز مردم پول برای مسکن ندارند و باید برای آن‌ها مسکن ساخت. گفتنی است که دو هزار هکتار زمین باید به شهر همدان اضافه شود، سهم مالک را داده و به هر دو نفر ۲۰۰ متر زمین بدهند و برای ساخت نیز مجوز بگیرند.

از سوی دیگر مسلم مخفی، فرماندار همدان نیز با اشاره به اینکه با مشکل کمبود زمین مواجه

شهر

نحوه اتصال و مکان یابی درست لازمه الحاق اراضی به شهر

هستیم عنوان می‌کند؛ توفیق و حرکت به سمت جلو با هم‌افزایی و هم فکری اتفاق می‌افتد. سرانه آموزشی و ورزشی در شهرستان همدان از سایر شهرستان‌های استان پایین‌تر است، البته خیر نیکوکار برای ساخت مدرسه داریم اما زمینی وجود ندارد که در اختیار او قرار دهیم. بیمارستان هزار تخت خوابی نیز درگیر پیدا کردن زمین است، همچنین میدان میوه و تره‌بار مدت زمان طولانی است که به علت نبود زمین امکان انتقال ندارد. اگر مشکل مسکن همدان حل نشود، مسئله اجتماعی پیش می‌آید، لازم به ذکر است که یکی از علت‌های بالا بودن قیمت مسکن در همدان نبود زمین است.

از سوی دیگر مجید صالحی‌امیر، مدیرکل راه و شهرسازی همدان نیز در این ارتباط معتقد است این شهر نیاز به افزودن زمین برای توسعه بخش‌های مختلف زیربنایی، خدماتی و رفاهی شهروندان دارد. همدان از مترکم‌ترین شهرها در کشور است و ۲۹ هزار نفر واجد شرایط برای مسکن دارد که فقط ۱۴ هزار نفر از خدمات استفاده کرده‌اند. هم‌اکنون نیز ۳۰ هزار نفر واجد شرایط مسکن در همدان داریم که پوشش آن‌ها به‌دلیل نبود زمین برای ساخت، ممکن نیست. همچنین اراضی مورد نیاز مردم باید به شهر همدان اضافه شود، در طول سالیان گذشته با اجرای طرح ملی مسکن بیشتر شهرها و استان‌های همجوار به اراضی خود اضافه کرده‌اند و ماهم نیاز به تولید زمین و اضافه کردن اراضی داریم.

این در حالی است که تأمین نیاز شهروندان در حوزه مسکن و زیرساخت‌های خدماتی از دیدهی ترین نیازهای شهروندان ساکن در شهرها به‌شمار می‌رود که کم‌توجهی به آن در اسناد بالادستی و نقشه‌های راه ازجمله طرح‌های جامع، می‌تواند چالش‌ها و مشکلات بسیاری به بار آورد.

با این تفاسیر برآن شدیم تا در خصوص فاکتورها و الزامات این الحاقات و تبعات و پیامدهای توجع نکردن به این الزامات با رئیس گروه شهرسازی جامعه مهندسین مشاور ایران گفت‌وگویی ترتیب دهیم که در ادامه می‌خوانید؛ سهراب مشهودی؛ با بیان اینکه الحاق اراضی به شهرها بسیار پیچیده است گفت؛ از یک سو در بسیاری از شهرها هنوز فضای کافی در قالب بافت‌های فرسوده وجود دارد که می‌توان از آن

در نوسازی مسکن استفاده کرد، پس اگر از این زاویه به قضیه بنگریم در بسیاری از موارد نیاز به الحاق اراضی به شهر نیست. وی افزود؛ از طرف دیگر این موضوع ازسوی موافقان مطرح می‌شود که افراد متقاضی فعلی مسکن به‌دلیل گران بودن اراضی داخل بافت شهر قادر به خرید آن‌ها نیستند. وی با تأکید بر اینکه با این نگاه، الحاق اراضی به شهرها در راستای تأمین اراضی ارزان‌قیمت مطرح می‌شود؛ زیرا در بیشتر موارد این اراضی، دولتی هستند اما این اراضی هیچگونه زیرساخت شهری، تأسیسات و حتی مسیر دسترسی ندارند گفت؛ بنابراین در بسیاری از موارد اگر واقع‌بینانه بنگریم در صورت اقدام برای تأمین این زیرساخت‌ها قیمت این زمین‌ها نیز در حد اراضی داخل بافت افزایش پیدا می‌کند؛ بنابراین نمی‌توان لزوم الحاق اراضی به شهر را لزوماً رد و یا تأیید کرد.

رئیس گروه شهرسازی جامعه مهندسین مشاور ایران مطرح کرد؛ تصمیم‌سازی درخصوص انجام این کار، در شهرها باهم متفاوت است و به لحاظ شهرسازی و طراحی شهری چندین مؤلفه می‌بایست مورد توجه قرار گیرد.

مشهودی با ابراز اینکه باید به این نکته توجه کرد که این الحاق بر حسب توسعه است یا توسعه؟ آیا مباحث اقتصادی و منابع لازم برای تأمین زیرساخت‌های مورد نیاز فراهم شده یا خیر؟ گفت؛ علاوه بر این می‌بایست در انتخاب زمین و نحوه اتصال آن به شهر نیز مباحث مهندسی و ترافیکی خاص مورد توجه قرار گیرد.

وی در تبیین لزوم توجه به موضوع نحوه اتصال، گفت؛ نه‌تنها در انتخاب این اراضی مکان‌یابی درست می‌بایست مورد توجه قرار گیرد بلکه در انتخاب مد حمل‌ونقلی بنا به فاصله از شهر نیز باید دقت نظر لازم به کار گرفته شود تا نتیجه آن چیزی مشابه اراضی الحاقی به شهر تهران نباشد که فرد برای هشت ساعت کار چهار ساعت در روز گرفتار ترافیک باشد.

رئیس گروه شهرسازی جامعه مهندسین

- دوشنبه ۲۴ دی ۱۴۰۳**
- سال هفدهم - شماره ۳۰۴۱**

نحوه اتصال و مکان یابی درست لازمه الحاق اراضی به شهر

مشاور ایران با تأکید بر اینکه متأسفانه در شهرهای جدید نیز شرایط به همین منوال پیش رفت و الزامات مورد نظر از سوی مدیران و کارشناسان مورد توجه قرار نگرفت اذعان کرد؛ طی ۳۰ سال گذشته حدود ۱۸ شهر جدید در راستای تأمین مسکن دهک‌های کم‌درآمد در اطراف شهرهایی که قادر نبودند زمین مورد نیاز را از درون خود تأمین کنند، ساخته شد و طبق پیش‌بینی‌ها قرار بود این شهرها بالغ بر چهار و نیم میلیون نفر را دل خود جای دهند. مشهودی اضافه کرد؛ اما بنا به فراهم نبودن زیرساخت‌ها، دسترسی درست و تعریف برخی ضوابط و مقررات امروز نه‌تنها این شهرها بیشتر در حالت خوابگاه پیدا کرده‌اند بلکه تنها توانستند حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفر را در خود جای دهند در حالی که اگر حداقل دسترسی سیستم حمل‌ونقل ریلی سریع همچون مترو و تراموا پیش‌بینی می‌شد شاید این شهرها در جذب جمعیت موفق‌تر عمل می‌کردند.

مع‌الوصف با توجه به آنچه گفته شد؛ طرح الحاق به محدوده شهر در شهرسازی نیازمند بررسی دقیق و سیاست‌های مدون است. این طرح نه‌تنها باید با رعایت مقررات شهرسازی و محیط زیست انجام شود، بلکه باید به نیازهای شهروندان فعلی و آینده توجه داشته باشد. همچنین برای اجرای این طرح، ابتدا باید مطالعات جامعی در مورد نیازهای شهری، ظرفیت‌های منطقه، اثرات محیط زیست و ترافیک، زیرساخت‌ها و سایر عوامل مؤثر بر شهر انجام شود تا اثرات منفی احتمالی کاهش یابد و این گسترش برای شهروندان مزیت‌هایی داشته باشد. سپس باید یک برنامه جامع و هماهنگ برای گسترش محدوده شهر تدوین و اجرا شود، این برنامه باید به نیازهای جامعه و شهروندان پاسخ دهد و از مشارکت شهروندان و نهادهای مردمی در فرآیند تصمیم‌گیری استفاده کند. علاوه بر این‌ها، باید در نظر گرفت که گسترش شهر به معنای افزایش نیاز به زیرساخت‌های جدید مانند مدارس، بیمارستان‌ها، پارک‌ها و فضاهای عمومی است؛ بنابراین، برنامه‌ریزی مناسب برای این نیازها نیز باید در نظر گرفته شد تا اراضی الحاق به معنای واقعی شهر قلمداد شوند نه خوابگاه.

چرا مکران گزینه مناسبی برای پایتخت جدید ایران است؟

و افراد است.

انتقال پایتخت از یک منطقه داخلی به یک شهر بندری مستلزم مجموعه‌ای از شرایط اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فناوری است و باید شرایط و سبست‌های اساسی لازم فراهم باشد. ازجمله شرایط اساسی برای انتقال پایتخت به یک بندر می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:
– تجزیه و تحلیل موقعیت استراتژیک بندر و ارتباط آن با شهرک‌های صنعتی، فرودگاه‌ها، راه‌آهن، بزرگراه‌ها
– تولید و توزیع مطمئن منابع انرژی و آب شیرین در دسترس
– ایجاد کارخانه‌های بزرگ کشتی‌سازی
– اصلاح همه‌جانبه سیاست‌های مهاجرتی
– آزادسازی خدمات مالی ازجمله بانکداری، بیمه و ضمانت
– معافیت مالیاتی شهرک‌های صنعتی مجاور بندر

– نوسازی سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی
– استقرار یک سیستم کارآمد امنیت ملی شامل پلیس، ارتش و نیروهای ویژه
– تقویت چهارچوب‌های قانونی و اقدامات مبارزه با فساد
– اصلاح و استانداردسازی نظام آموزشی
– آزادسازی شرکت‌های حمل‌ونقل و کشتیرانی
– حذف تعرفه کالاهای سرمایه‌ای و واسطه‌ای برای کاهش هزینه‌های تولید
– نقش بندرها در رشد و توسعه اجتماعی اقتصادی

شهرهای بندری در دوران مدرن به‌طور چشمگیری تغییر یافته‌اند، آن‌ها بزرگ‌تر و پویاتر شده‌اند و نقششان در رشد اقتصادی و توسعه کشورها عیرقابل انکار است. سرنوشت هر کشور به‌طور مستقیم به تجارت، تولید، پیشرفت فناوری، ثبات سیاسی، جمعیت، مراکز تجاری، شبکه‌های ارتباطی، فناوری، بلایای طبیعی و تغییرات آب‌وهوایی مرتبط است. بندرها به‌عنوان ورودی اصلی ثروت از طریق تجارت در کالا و نیروی کار عمل می‌کنند، زیرا استفاده از مسیرهای دریایی یکی از اساسی‌ترین راهکارها برای حمل‌ونقل کالا

سیهرغرب، گروه شهر؛ انتقال پایتخت از تهران به مکران در جنوب شرقی ایران و در جوار دریای عمان طی روزهای گذشته به‌طور جدی مطرح شده است. انتقال پایتخت کشورها به شهرهای بندری اقدامی راهبردی برای تسریع پایداری و رشد اقتصادی در کوتاه‌مدت است.

پایتخت هر کشور مرکز اصلی کارکردهای دولتی ازجمله نظامی، امنیتی، سیاسی، قانونی، مالی و همچنین فعالیت‌های اقتصادی اصلی، معاملات تجاری بزرگ، مراکز مالی خصوصی و عمومی، فناوری، آموزش، سرگرمی، زیرساخت‌های عمومی و خصوصی و تمرکز شغل و درآمد است.

امپراتوری‌ها و تمدن‌های بزرگ در دوران تاریخی مختلف، پایتخت خود را در شهرهای بندری همچون بندر اسکندریه در مصر، بندر آتن‌پیره در یونان، بندر صور در لبنان و بندر قسطنطنیه در ترکیه مستقر کرده‌اند. این شهرهای بندری ویژگی‌های مشترکی دارند، از جمله اینکه نقاط اصلی ورود و خروج برای تجارت، تسهیلگر کسب‌وکار و حمل‌ونقل دریایی، ارائه محصولات و خدمات جدید و منبع درآمد دولت از طریق دریافت مالیات عوارض گمرک هستند.

طی چند سال اخیر کشورهای مختلفی به دلایل اقتصادی، راهبردی یا محیطی برنامه‌ریزی‌های انتقال پایتخت به شهرهای بندری را انجام داده‌اند. برای مثال مصر در حال ساخت پایتخت اداری جدید در نزدیکی کانال سوئز است تا با انتقال پایتخت از قاهره به این شهر، علاوه بر کاهش ازدحام در قاهره و بهبود اندامان دولتی، فرصت‌های تجاری را نیز افزایش دهد. کشور مونتسرات نیز برنامه‌هایی عملی برای تغییر پایتخت از پلیموث به خلیج کوچک دارد تا دسترسی بهتری را برای کشتی‌های بزرگ‌تر و بهبود زیرساخت‌ها ایجاد کند. با توجه به محبت‌های سیاست‌گذاران ایرانی نیز مکران جدی‌ترین گزینه برای انتقال پایتخت از تهران است.

فناوری‌های هوشمند ترافیکی نقش بسزایی در کاهش ازدحام ترافیک در تقاطع‌ها ایفا می‌کنند که این امر توسط یک شرکت ارائه راه‌حل‌های فناوری‌های ترافیکی هوشمند متصل در آمریکای شمالی به اثبات رسیده است.

یک شرکت متخصص ارائه راه‌حل‌های فناوری‌های ترافیکی هوشمند متصل در آمریکای شمالی از معیارهایی کلیدی برای بهبود عملکرد تقاطع‌ها در شهرها و جوامع در سال ۲۰۲۴ پروژه‌برداری کرده است که بر موفقیت

مرکزی است که دلیل آن تجارت گسترده و مبادله کالاها است. این تغییر در تقاضا می‌تواند به‌دلیل درآمد بالا به‌واسطه تقاضای بیشتر نیروی کار و فعالیت‌های تجاری گسترده مرتبط با صادرات و واردات باشد. ارزش افزوده واقعی بندرها در خدمات لجستیکی و ظرفیت ذخیره‌سازی آن‌ها نهفته است. شهرهای بندری علاوه‌بر تمرکز بر مبادله کالاها و مهاجرت نیروی کار، به‌عنوان مراکز ذخیره‌سازی برای منابعی همچون غذا، آب و سوخت کشتی‌هایی عمل می‌کنند که به مقاصد مختلف در حرکت هستند.

شهرهای بندری سرمایه‌گذاران و مؤسسات مالی پویا را از خارج از کشور جذب می‌کنند که نقش کلیدی در تسهیل معاملات و پرداخت‌ها برای شرکت‌های صادرات و واردات ایفا می‌کنند.

بلادرنگ از همه کاربران جاده، زمان‌بندی سیگنال ترافیک را برای برآورده کردن نیازهای واقعی جریان ترافیک بهینه می‌کنند. این شرکت پس از یک ممیزی جامع از عملکرد خودروهای حمل‌ونقل در کل پایگاه داده‌های تقاطع‌های آمریکای شمالی دستاوردهای مهمی را برای سال ۲۰۲۴ گزارش کرده است:
– یک‌میلیون و ۱۵۵ هزار و ۶۷۹ دلار صرفه‌جویی در هزینه سوخت از طریق راه‌حل‌های اولویت‌بندی سیگنال حمل‌ونقل
– بیش از دوهزار و ۳۷۸ تن کاهش در انتشار

در هزینه‌ها و بهبود کارایی این سیستم برای شهرها و افراد می‌شود.

■ داده‌های پیچیده و روند ترافیک

الگوریتم‌های پیشرفته هوش مصنوعی و یادگیری ماشینی شرکت پادشده، داده‌های پیچیده و روندهای ترافیکی را در زمان واقعی پردازش می‌کنند و بر اساس شرایط فعلی پیشنهادهای مسیریابی بهینه را برای رانندگان ارائه می‌دهند. سیستم‌های مدیریت ترافیک مبتنی بر ابر آن با ادغام اطلاعات مسیریابی

مناطق شهری و تسریع دستیابی به آینده‌ای پایدارتر نیز مؤثر است.

این شرکت علاوه‌بر دستاوردهای حاضر، مشارکت خود را در کنفرانس سالانه هیئت تحقیقات حمل‌ونقل (TRB) واشنگتن دی‌سی نیز اعلام کرده است که در آن در مورد رشد سیستم خود در سراسر ایالات متحده آمریکا و پوشش آن در ساحل غربی، گسترش به سواحل شرقی و معرفی فناوری پیشگیرانه برف‌روب در شهرهای منتخب آمریکای شمالی بحث خواهد کرد.