

- یک‌شنبه ۲۶ اسفند ۱۴۰۳**
- سال هفدهم - شماره ۳۰۸۸**

رؤیای خانه‌دار شدن پرندگان در همدان

حساسیتی که این مسئله داشت این طرح از ابتدا با مجوزهای لازم آغاز و کلنگ‌زنی آن نیز با حضور مقامات مربوطه انجام شده است.

رئیس سازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری همدان در واکنش به موضوع مطرح‌شده در کمیسیون ماده پنج به‌عنوان تغییر کاربری از صنعتی به تجاری برای این پروژه نیز گفت؛ با توجه به تخصصی بودن این موضوع اطلاعات دقیقی ندارم که بتوانم اطلاع‌رسانی کنم اما چیزی که در جریان آن هستم این است که کار در حال انجام بوده و روند مناسبی دارد.

صباغی درباره مهلت زمانی در نظر گرفته‌شده برای اجرای این پروژه نیز ابراز کرد؛ چون هنوز سرمایه‌گذاران قطعی نشده‌اند، برنامه زمان‌بندی مصوب و دقیقی برای آن تعیین نشده است.

مع‌الوصف با توجه به آنچه گفته شد؛ سال گذشته به‌نظر می‌رسید پس از سال‌ها تعلل، بالاخره پرنندگان زینتی و ماکیان خاکی همدان از در به دری خارج شده و بعد از دو دهه اختلاف نظر بر سر انتخاب زمین، این بار در شهرک صنعتی الوند خانه‌دار شده و سود سرشاری را عاید شهر کنند اما زهی خیال باطل!

گویا این خیال این شهر نیز همچون اهالی‌اش قرار نیست در تأمین سرپناه آرامش را تجربه کنند و همچنان باوجود مشخص شدن زمین، منتظر سرمایه‌گذاری زینتی و ماکیان خواهد بود که بر سرشان منت گذاشته و پای کار بیاید، نتیجه این رویکرد یقیناً پابرجا بودن بازار موقت پرندفروشی و تثبیت این بازار در دل یکی از مناطق شلوغ شهر خواهد بود.

وی با تأکید بر اینکه خوشبختانه تاکنون چند سرمایه‌گذار نیز در زمینه اجرای پروژه اعلام آمادگی کرده‌اند، خاطرنشان کرد: امید است به‌زودی با نهایی شدن مقدمات کار به مرحله عقد قرارداد با سرمایه‌گذاران رسیده و عملیات اجرایی با قدرت بیشتری ادامه پیدا کند.

این مسئول در واکنش به اینکه این بازار شامل چه غرفه‌هایی است؟ تشریح کرد؛ این بازار در دو بخش پرنندگان زینتی و بخش ماکیان، به‌صورت مجزا طراحی شده؛ همچنین شامل امکاناتی مانند دامپزشکی، قرنطینه، سردخانه، سیستم‌های تهویه مناسب (گرمایشی و سرمایشی) و سیستم‌های هواساز است تا از آلودگی‌های میکروبی و محیطی جلوگیری شود. صباغی، ادامه داد: هدف این است که خدمات مناسبی در یک فضای بهداشتی و با در نظر گرفتن پاکینگ و فضای مناسب به مصرف‌کنندگان ارائه شود.

وی در پاسخ به این سؤال که آیا میزان سرمایه‌گذاری این پروژه مشخص است؟ آیا در مقایسه با سال گذشته، با توجه به تورم موجود در بازار، میزان سرمایه‌گذاری باید افزایش یابد؟ ادعان کرد؛گرچه بنا به‌تورم، میزان سرمایه‌مورد نیاز افزایش یافته اما نباید این نکته را نیز از یاد برد که قیمت‌املاک نیز همراه با بالا رفتن هزینه ساخت افزایش یافته، اما درصد مشارکت در این زمینه تغییر نکرده است.

وی در واکنش به این پرسش که مجوزهای محیط زیستی یکی از ارکان اصلی این پروژه است. آیا این مجوزها دریافت شده؟ افزود؛ بنا به

داشته؟ تشریح کرد؛ با توجه به تغییرات قیمتی که در بازار وجود دارد و افزایش شدید تورم، قیمت مصالح ساختمانی به‌طور قابل توجهی افزایش یافته؛ بنابراین، نیاز به یک برآورد جدید برای هزینه‌ها داریم که هنوز انجام نشده است. عاشورلو درواکنش به این مسئله که آیا در قرارداد سه‌طرفه مهلت زمانی خاصی برای تحویل این بازار در نظر گرفته شده؟ عنوان کرد؛ مدت زمان پیش‌بینی شده برای تکمیل پروژه ۱۸ ماه بود، البته اگر تغییرات در کاربری زمین و مشکلات جذب سرمایه‌گذار پیش نمی‌آمد، پروژه باید در این مدت تکمیل می‌شد اما متأسفانه کار هنوز شروع نشده است.

در ادامه رئیس سازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری همدان نیز درواکنش به سؤالی درخصوص میزان پیشرفت پروژه بازار پرنندگان، گفت؛ ما در ابتدای سال، پروژه باغ پرنندگان زینتی و ماکیان را با مشارکت و مشکلات منطقه ۳ شهرداری در مساحتی حدود ۱۳ هزار متر مربع آغاز کردیم.

احسان صباغی با بیان اینکه کار تجهیز کارگاه و محصورسازی آن و گودبرداری تا عمق سه متر نیز انجام شده تشریح کرد؛ علاوه براین مشاور انتخاب شده و نقشه‌های اجرایی آن نیز در حال تهیه است. وی با ابراز اینکه این نقشه‌ها شامل فازهای مختلفی مانند ابنیه، سازه، معماری، تأسیسات مکانیکی و برقی است، عنوان کرد؛ خوشبختانه تاکنون گزارش‌های مشاوره ارائه شده و در حال حاضر در مرحله جذب سرمایه‌گذار هستیم.

و پیشرفت‌های حاصل‌شده در این مجموعه با معراج عاشورلو؛ رئیس سازمان ساماندهی مشاغل شهری و فرآورده‌های کشاورزی شهرداری همدان و نیز احسان صباغی؛ رئیس سازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری همدان گفت‌وگوی ترتیب دهیم که در ادامه می‌خوانید:
رئیس سازمان ساماندهی مشاغل شهری و فرآورده‌های کشاورزی شهرداری همدان با اشاره به اینکه ساخت پروژه بازار پرنندگان با توجه به تغییراتی که در کاربری زمین ایجاد شد (از صنعتی به تجاری در کمیسیون ماده ۵ تغییر یافت) به سازمان عمران واگذار شده گفت؛ درواقع یک قرارداد سه‌طرفه بین سازمان عمران، سازمان سرمایه‌گذاری شهرداری و سازمان‌دهی مشاغل منعقد کردیم تا ساخت این بازار را بر عهده بگیرند. معراج عاشورلو با بیان اینکه متأسفانه تاکنون کار خاصی انجام نشده و فقط مراحل تسطیح و تا پرندگان نیز خاک‌برداری صورت گرفته، تشریح کرد؛ کار اجرایی به‌دلیل تغییرات در نوع کاربری زمین و همچنین عدم استقبال سرمایه‌گذاران به تعویق افتاده است.

وی با تأکید بر اینکه ما از سرمایه‌گذاران دعوت و فراخوانی نیز منتشر کردیم، اما به‌دلیل برخی ایرادات در روند کار، پروژه هنوز آغاز نشده افزود؛ یقیناً با رفع این مشکلات، کار شروع خواهد شد. رئیس سازمان ساماندهی مشاغل شهری و فرآورده‌های کشاورزی شهرداری همدان درواکنش به این پرسش که میزان سرمایه‌گذاری در این پروژه مشخص است؟ آیا سرمایه‌گذاری سال جاری رشد

نامعلوم در حد حرف باقی مانده؛ به‌طوری که حالا پس از گذشت ۱۳ سال از وعده احداث بازارچه پرنندگان، هنوز هم وقتی از خیابان باباطاهر بگذرید، درست درب ورودی بازارچه زیرگذر باباطاهر و نرسیده به درب اصلی پاساژ استقلال، همچنان شاهد سبدهای پلاستیکی و گونی‌هایی خواهید بود که از مرغ، اردک و جوجه گرفته تا گااهی خرگوش و همستر در آن‌ها نگهداری شده و به فروش می‌رسند؛ البته بگذریم از بازارچه موقتی که در خیابان فرات و در پی انتقال پرندفروشان انتهای پیاده‌راه اکباتان، طی سه سال گذشته ایجاد شده و با بیش از ۳۰ واحد پرندفروشی که همچنان در جای جای بازار همدان مستقر هستند. جالب‌تر اینکه طی این سال‌ها بارها به لزوم توجه به این پروژه حساس به لحاظ سلامت و مباحث زیست‌محیطی در روزنامه سپهرغرب پرداخته‌ام، اما گویی دستگاه‌های مرتبط هنوز به اهمیت پیشگیری پی نبرده و با وجود حساسیت موضوع به‌لحاظ جلوگیری از شیوع بیماری و زیبایی از دست رفته بصری شهری در این مرکز موقت، همچنان آن را در اولویت کاری خود قرار نداده‌اند این در حالی است که اگر امروز سری به بازار موقت پرنندگان همدان بزنید از نزدیک عمق فاجعه را خواهید دید، قرار بود این بازار در دل محله قدیمی همدان به‌صورت موقت دایر شود اما گویی در همدان کافی است یک سازه موقت ایجاد کرد و دیگر به دائمی بودن آن شکی نیست. بر این اساس بار دیگر با توجه به حساسیت موضوع برآن شدیم تا در خصوص آخرین وضعیت

سپهرغرب، گروه شهر – ماهره ترابی مهوش؛ در پی گفت‌وگو با دو تن از متولیان مرتبط با احداث بازار پرنندگان همدان مشخص شد؛ عملیات اجرایی پروژه هنوز آغاز نشده و به بهانه جذب سرمایه‌گذار، پرنندگان همدانی نیز همچون اهالی این شهر در تأمین سرپناه پایدار با مشکل مواجه‌اند.

خردادماه سال گذشته بود که احسان صباغی؛ رئیس سازمان عمران و بازآفرینی فضاهای شهری شهرداری همدان در گفت‌وگوی اختصاصی با سپهرغرب از پیگیری پروژه بازار پرنندگان همدان و عملیاتی شدن بازار تجاری ماکیان و پرنندگان زینتی در همدان خبر داد و گفت؛ این پروژه با مشارکت سازمان سرمایه‌گذاری، مدیریت شهرداری منطقه سه و سازمان مشاغل و فرآورده‌های کشاورزی شهرداری همدان و همچنین سازمان عمران و بازآفرینی شهرداری در زمینه به مساحت ۱۳ هزار مترمربع واقع در شهرک صنعتی الوند روبه‌روی باغ بهشت همدان اجرا خواهد شد.

این در حالی است که اگر به سابقه این پروژه و مطرح بودن اجرای آن از سوی مدیریت شهری بپردازیم می‌توان از آن به‌عنوان یکی از پیرپروژه‌های رهانشده در صندوق شهرداری همدان یاد کرد، چراکه برای نخستین بار سال ۸۴ مطرح شد و مهرماه سال ۹۵ بود که پیام رفتاری؛ مدیرعامل وقت سازمان میادین میوه و تره‌بار شهرداری همدان از اجرای پروژه بازار پرنندگان در همدان خبر داد و گفت؛ شهرداری منتظر پاسخ استعلام محیط‌زیست همدان بود که وصول شده است. اما گویی این فرآیند همچنان در گریوراد دلایل

خودروهای برقی و چالش شارژ در خیابان

۸۸۵۰ کیلومتر جاده برقی با استفاده از کابل‌های هوایی با شارژ القایی احداث کند. آلمان نیز قصد دارد چهار هزار کیلومتر کابل هوایی در بزرگراه‌ها نصب کند و سوئد نیز در نظر دارد ۲۰۰۰ کیلومتر جاده برقی بسازد. این جاده‌های برقی می‌توانند از روش‌های مختلف شارژ از جمله سیستم‌هایی با کابل‌های هوایی و شارژ القایی بی‌سیم پشتیبانی کنند.

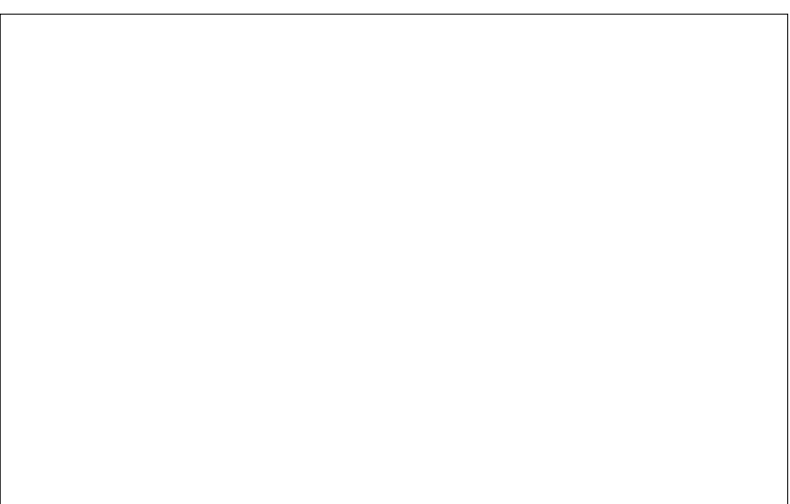
شارژ خودروها حین حرکت، یکی از راهکارهایی است که در حال حاضر برای تسهیل شارژ خودروهای برقی، مورد آزمایش قرار می‌گیرد. نخستین جاده برقی بی‌سیم، در شهر دترویت آمریکا نصب شده است تا خودروهای برقی حین رانندگی، شارژ شوند. این جاده، یک قطعه ۴۰۰ متری است که زیر سطح آن، سیم‌پیچ‌های الکترومغناطیسی نصب شده است. سیم‌پیچ‌ها به شبکه برق شهر متصل هستند و با ایجاد یک میدان الکترومغناطیسی در سطح جاده، انرژی را به گیرنده‌ای که به باتری خودروی برقی متصل است، منتقل می‌کند.

قرار است همین سیستم در یک بزرگراه بین پاریس و اورلئان در فرانسه نیز آزمایش شود. هدف از این کار، ایجاد مسیری است که انواع مختلف وسایل نقلیه، ازجمله خودروهای سواری، ون‌ها، کامیون‌ها و اتوبوس‌ها بتوانند از آن استفاده کنند و میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای در را در مقایسه با خودروهای دیزلی، تا ۸۶ درصد کاهش دهند. برای دستیابی به این اهداف، نیاز به همکاری و توافق بین ذی‌نفعان مختلف در حوزه خودروهای برقی است؛ تنها در این صورت است که می‌توان از سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده، به‌درستی استفاده کرد و پاسخگوی نیاز روزافزون تعداد خودروهای برقی در جاده‌ها بود.

با توجه به چالش‌های موجود در زمینه شارژ خودروهای برقی، طرح‌های مختلفی از جمله تصویب یک استاندارد جهانی برای شارژ و توسعه جاده‌های برقی برای رفع این مشکلات در حال بررسی است. تولیدکنندگان بزرگ خودرو در ایالات متحده، توافق کرده‌اند که از استاندارد شارژ آمریکای شمالی (NACS) که توسط شرکت تسلا توسعه یافته است، برای خودروهای جدید خود استفاده کنند. بیشتر این شرکت‌ها، این استاندارد را از سال جاری در خودروهای جدید خود پیاده‌سازی خواهند کرد و آداپتورهایی را نیز برای خودروهای قدیمی‌تر ارائه خواهند داد تا امکان شارژ آن‌ها در سوپرشارژهای تسلا فراهم شود. شرکت‌های بامو، جنرال موتورز، هوندا، هیوندای، کیا، مرسدس بنز و استلانتیس نیز، از استاندارد شارژ آمریکای شمالی و استاندارد شرکت یونا را با هدف ساخت شبکه‌ای با ۳۰ هزار پورت شارژ سریع مستقیم، برای پشتیبانی از استاندارد شارژ آمریکای شمالی و استاندارد سیستم شارژ متصل تأسیس کرده‌اند.

راهکارهای متعددی برای مالکان خودروهای برقی ارائه شده است که بدون گازاز یا شارژ اختصاصی هستند تا آن‌ها بتوانند به‌راحتی خودروهای خود را شارژ کنند، برای مثال، دولت بریتانیا به مالکان خودروهای برقی که گازاز ندارند، کمک‌های مالی پرداخت می‌کند تا بتوانند شارژهای خیابانی را نصب کنند. یک طرح آزمایشی در شهر تاتینگهام در حال اجرا است که به مالکان این امکان را می‌دهد که یک کابل از شارژر خانگی خود به خیابان بکشند و خودروی خود را مقابل منزل شارژ کنند.

در چندین کشور اروپایی ازجمله فرانسه، سوئد و آلمان، پروژه‌های مربوط به جاده‌های برقی در حال توسعه است. دولت فرانسه قصد دارد در



چالش‌های قبلی به‌طور کامل برطرف نشده است. بازسازی ایستگاه‌های شارژ قدیمی برای انطباق با شرایط جدید، معایب زیادی دارد و به همین دلیل پیشنهاد می‌شود که ایستگاه‌های جدید راه‌اندازی شود. موانع فنی دیگری نیز در زمینه ادغام شارژرها در مکان‌های مختلف به‌ویژه در فضاهای شهری وجود دارد.

تا به امروز، نحوه شارژ خودروهای برقی، بر اساس نوع اتانکتور سازگار با هر خودرو، متفاوت بوده است. این مسئله، به شرکت سازنده و منطقه جغرافیایی بستگی دارد. فعالان حوزه خودروهای برقی خواستار یک استاندارد واحد برای شارژ سریع هستند تا شرکت‌ها مجبور نباشند ایستگاه‌های شارژ را با انواع مختلف

کانکتور طراحی کنند.

مشکلات مربوط به نگهداری و تعمیر

همچنان با سرعت کمی در حال توسعه است. تاکنون امید اصلی فعالان این حوزه، به شارژ خانگی و اختصاصی خودروها بوده است. تحقق کامل پتانسیل خودروهای برقی نیاز به توسعه شبکه‌های شارژ عمومی دارد.

از نظر تئوری می‌توان یک خودروی برقی را به هر پریز برقی متصل کرد. اما مشکل اصلی، میزان توان و مدت زمان شارژ است. هرچه ظرفیت باتری خودروها بیشتر باشد، این زمان نیز افزایش پیدا می‌کند. در گذشته، ظرفیت باتری خودروهای برقی به‌ندرت به ۲۰ کیلووات ساعت می‌رسید، اما مدل‌های جدیدتر، باتری‌هایی با ظرفیت تا ۵۰ تا ۸۰ کیلووات ساعت و حتی ۱۰۰ کیلووات ساعت دارند. هدف اصلی در شارژ عمومی، دستیابی به شارژ سریع است که به فناوری‌های پیشرفته نیاز دارد. شرکت‌هایی همچون تسلا، در حال تجهیز شبکه اختصاصی خود به سیستم‌هایی با توان خروجی تا ۳۰۰ کیلووات هستند.

در حال حاضر، خودروهای برقی قادر به پیمودن مسافت‌های طولانی نیستند، بنابراین، این بخش نیازمند ارتقا و سازگاری فناوری است. کشورهایی که بیشترین تمایل را به استفاده از خودروهای برقی دارند، در تلاش هستند تا با سرمایه‌گذاری‌های چند میلیون دلاری، روند توسعه شارژرهای عمومی را تسریع کنند. برای مثال، کمپته تغییرات سازگار با آب‌وهوایی بریتانیا، تضمین زده که برای پاسخگویی به نیازهای رانندگان خودروهای برقی در سال ۲۰۳۰، به ۱۱۷۰ ایستگاه شارژ در هر ۱۰۰ کیلومتر نیاز است.

■ **چالش‌های ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی**

زیرساخت‌های شارژ عمومی با مجموعه‌ای از چالش‌های جدی روبه‌رو هستند، در حالی که هنوز

کرونا؛ بحرانی که شهرها را متحول کرد

حمایت ازکسب‌وکارهاینویاییپرداختندهکایدیه‌هایی پایاورهدهفمنندبرای بهبودزندگی شهری داشتند. برنامه شتاب‌دهنده حمل‌ونقل شهری ای‌آی‌تی نسخه ویژه کووید ۱۹ که در ژوئیه ۲۰۲۰ آغاز به کار کرد، بستری را برای شکوفایی ۲۳ استارت‌آپ اروپایی فراهم آورد؛ استارت‌آپ‌های ۲۳ که هر یک به‌نوبه خود، در تلاش هستند تا با ارائه راهکارهای خلاقانه، گامی در جهت ارتقای کیفیت زندگی شهروندان بردارند.

به‌عنوان مثال، شرکت سوئدی ایلان‌رود با تمرکز بر توسعه سیستم‌های شارژ هوشمند برای بزرگراه‌ها، رؤیای شارژ خودروهای الکتریکی حین حرکت را به واقعیت نزدیک‌تر می‌کند. این فناوری به سرمایه‌گذاری دولت فرانسه، به‌زودی در یکی از بزرگراه‌های اطراف پاریس به بهره‌برداری خواهد رسید و می‌تواند تحولی اساسی در صنعت خودروهای برقی ایجاد کند.

پلتفرم «جابه‌جایی به‌عنوان یک سرویس» شرکت میپ اسپانیا نیز با هدف ساده‌سازی سفرهای شهری، تلاش می‌کند تا گزینه‌های مختلف حمل‌ونقل را در یک سیستم واحد و کاربرپسند ادغام کند. این شرکت با همکاری اپراتورهای حمل‌ونقل و مقامات دولتی، خدمات متمرکزی را ارائه می‌دهد که هدف آن، تبدیل حمل‌ونقل پایدار به ساده‌ترین و در دسترس‌ترین گزینه برای کاربران است.

استارت‌آپ راهکارهای تردد نمی، با بهره‌گیری از هوش مصنوعی، به‌دنبال بهبود کارایی و دسترسی به حمل‌ونقل عمومی در مناطق حومه‌ای و روستایی اسپانیا است. این شرکت در اوایل سال ۲۰۲۵، پنجمین سالگرد خود را با

سپهرغرب، گروه شهر؛ پنج سال از آغاز همه‌گیری کووید ۱۹ می‌گذرد و شهرهای سراسر جهان شاهد دگرگونی‌های عمیقی از رونق سرمایه‌گذاری در استارت‌آپ‌های حمل‌ونقل شهری تا پروژه‌های نوآورانه طراحی فضاهای عمومی هستند. این بحران جهانی، مسیر جدیدی را برای توسعه شهری پایدار و زیست‌پذیر و توجه فراترینده به سلامت شهروندان رقم زد.

همه‌گیری کووید ۱۹ که پنج سال پیش آغاز شد، خسارات جانی و اقتصادی فراوانی به جای گذاشت و سبک زندگی بسیاری افراد را دستخوش تغییر کرد، اما در دل این بحران جهانی، جرقه‌هایی از امید تازه‌ای شعله‌ور شد. شهرهایی که روزگاری در سایه ترافیک و آلودگی نفس می‌کشیدند، فرصتی یافتند تا رویکردی نوین در توسعه شهری به‌کار گیرند.

سرمایه‌گذاری‌ها در حوزه تردد پاک و هوشمند افزایش پیدا کرد و استارت‌آپ‌هایی با ایده‌های خلاقانه خود، نوبتبخش ایده‌آی سبزتر و کارآمدتر شدند، از سوی دیگر، فضاهای عمومی جان تازه‌ای گرفتند و با طراحی‌های نوآورانه، به محلی امن و دلنشین برای تعاملات اجتماعی و فعالیت‌های ورزشی تبدیل شدند. کووید ۱۹ رنگ هشدار برای بازیگری در الگوهای زندگی شهری بود که به تغییر نگرش‌ها و اولویت‌بندی سلامت و زیست‌پذیری در برنامه‌ریزی‌های شهری منجر شد. سرمایه‌گذاری در استارت‌آپ‌های حوزه‌تردد شهری نقش برجسته‌ای در شکل‌دهی به شهرها داشت. سازمان‌هایی همچون حمل‌ونقل شهری ای‌آی‌تی با درک این واقعیت که دوران پساکرونا نیازمند راهکارهای نوآورانه در زمینه حمل‌ونقل است، با طراحی و اجرای برنامه‌های شتاب‌دهنده ویژه، به