ورودی‌های آشفته مترادف با ضعف جایگاه ملی همدان و توقف توسعه

ورودی‌های همدان نیازمند ویژندسازی در عرصه گردشگری

سپهرغرب، گروه شهر – طاهره ترابی‌مهوش: در گفت‌وگو با استاد تمام شهرسازی مشخص شد؛ ورودی‌های آشفته همدان منجر به ضعف جایگاه ملی این شهر و ایجاد مانع در مسیر توسعه آن خواهد شد.

بارها این جمله را از زبان کارشناسان شنیده‌ایم که بخش عمده‌ای از تصورات ذهنی در خصوص شهر در همان لحظه ورود شکل می‌گیرد، بنابراین پرداختن به ورودی‌های شهر و توجه به کیفیت زیباسازی آن‌ها امری اجتناب‌ناپذیر است.

باوجود نامدار بودن شهر همدان در بین شهرها به‌عنوان شهر جهانی هگمتانه و نیز پایتخت تاریخ و تمدن ایران‌زمین با بیش از سه هزار سال قدمت و مدنیت، طی چند دهه گذشته ورودی آن در خور این نام‌های پرطمطراق نیست؛ مثلاً در مسیر ورود از سمت ملایر، وجود مغازه‌های سنگ مزارفروشان در ورودی شهر، مصداق واقعی از آشفتگی بصری هستند، به نحوی که مسافران و گردشگران به محض ورود با یک اغتشاش بصری و نابسامانی مواجه می‌شوند و یا اینکه طی سال‌های گذشته ورودی شهر از سمت تهران توسط واحدهای صنعتی و صنفی احاطه شده بود که البته در چند سال اخیر بخشی از این اغتشاشات به دست مدیریت شهری برچیده و ساماندهی شد. همچنین ورودی شهر از سمت اسدآباد مثل بیابانی برهوت است که توسط مصالح‌فروشان و قطعات خودروفروشان و نیز دیواره‌های نظامی احاطه شده، این در حالی است که شهر مجموعه‌ای از علائم، نشانه‌ها و عناصر است که مفاهیم متفاوتی را به شهروندان و گردشگران منتقل می‌کند، یکی از مهم‌ترین وجوه یک شهر مبادی ورودی آن است که تأثیر بسزایی در تصورات مخاطبان از شهر و رونق اقتصادی آن دارد و از مهم‌ترین نشانه‌ها و نمادها در ساختار شهری محسوب می‌شود.

بنابراین چگونگی طراحی ورودی‌ها به لحاظ نشانه‌ها و ساماندهی کاربری‌ها حائز اهمیت است، چراکه با گذشت زمان به نمادهایی تبدیل می‌شود که تمامیت شهر را به نمایش می‌گذارد.

پس طراحی متناسب این ورودی‌ها بنا بر ویژگی‌های کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی علاوه بر نمایش چهره مطلوب از شهر موجب پیشبرد بهتر اهداف مدیریت شهری شده و در عین حال تصویر زیباتر از شهر را به مخاطبان ارائه می‌کند.

بر این اساس با توجه به اهمیت موضوع برآن شدیم تا در خصوص آسیب‌های نابسامانی ورودی‌های شهر همدان و تأثیر آن بر جایگاه شهر، با استاد تمام شهرسازی و دانش‌آموخته دکتری طراحی شهری و نیز عضو هیئت‌علمی دانشگاه بوعلی سینا گفت‌وگویی ترتیب دهیم که در ادامه می‌خوانید:

حسن سجادزاده با بیان اینکه موضوع ورودی‌های شهر سال‌هاست که مطرح شده، گفت: در مقطعی نیز مشاوری برای ساماندهی این ورودی‌ها انتخاب شد که دانشگاه بوعلی هم به‌عنوان ناظر علمی آن فعالیت داشت اما متأسفانه توان تخصصی مشاور، پاسخگوی این طرح نبود و درنهایت این امر به سرانجام مشخصی نرسید.

وی با ابراز اینکه مسئله ورودی‌های شهر از چهار بعد ترافیکی، زیست‌محیطی، سیما و منظر و درنهایت گردشگری اهمیت بسیاری دارد، عنوان کرد: در این میان گردشگری از اولویت بیشتری به‌ویژه در ورودی‌های سه‌گانه‌ی اصلی شهر همدان از سمت کرمانشاه، تهران و ملایر برخوردار است.

وی اذعان کرد: از نظر ترافیکی، جای تأسف دارد که شهری با ادعای تاریخی و فرهنگی بودن و حتی عنوان کلان‌شهر، فاقد یک کمربندی شهری مناسب است در حالی که حتی روستاها و شهرهای کوچک امروز از کمربندی برخوردارند، اما همدان با تمام اهمیتی که برای غرب کشور دارد، هنوز این زیرساخت را ندارد.

این طراح شهری با تأکید بر اینکه این مسئله در تعطیلات سال جاری به یکی از چالش‌های جدی مدیریت شهری در سطح کشور تبدیل شد، خاطرنشان کرد: تأسف‌بارتر اینکه تبعات روحی، روانی و زیست‌محیطی این وضعیت واقعاً بر شهروندان همدانی سنگینی می‌کند.

سجادزاده ادامه داد: با این تفاسیر به‌نظر من مهم‌ترین اولویت مدیریت شهری استان در سال جدید، باید احداث کمربندی و رفع مشکلات ترافیکی از ورودی‌های شهر باشد؛ البته مشکلات درون‌شهری هم داریم، اما این موضوع به لحاظ تأثیرگذاری، یک مسئله اساسی است.

وی با بیان اینکه در حوزه گردشگری نیز همان‌طور که آمار سال جاری نشان می‌دهد، همدان در رتبه هجدهم کشور قرار گرفته که بخش زیادی از آن نیز مرهون وجود غار علیصدر (جاذبه طبیعی و خدادادی) است؛ عنوان کرد: نکته اینکه اگر آمار بازدید از غار علیصدر را کنار بگذاریم، همدان از نظر گردشگری در کشور در رده پایین‌تر قرار خواهد گرفت با اینکه ادعای زیادی در این حوزه دارد.

وی با اشاره به اینکه این آمار نشان می‌دهد که ما از ظرفیت‌های ورودی شهرها که قابلیت‌های گردشگری بالایی هم دارند استفاده نکرده‌ایم، تصریح کرد: در حوزه سیما و منظر نیز، به‌وضوح می‌توان دید که هر سه ورودی اصلی شهر از نظر جداره‌های شهری، تأسیسات و زیرساخت‌ها، خوانش فضاهای شهری، نورپردازی، رنگ و حتی کاربری‌های ناسازگار که متأسفانه در جداره‌های ورودی‌ها به‌وفور مشاهده می‌شود، دچار اغتشاش بصری و آشفتگی هستند.

این استاد دانشگاه بوعلی سینا همدان با بیان اینکه در مباحث زیست‌محیطی نیز مشکلات و چالش‌های جدی بسیاری وجود دارد؛ از نبود فضا و جداره‌های سبز گرفته تا پوشش ضعیف درختی افزود: نکته مهم این است که این سه ورودی، ویژگی‌های متفاوتی دارند، به‌ویژه از نظر گردشگری می‌توان برای هرکدام نسخه‌ای خاص و مستقل طراحی کرد.

سجادزاده با تأکید بر اینکه این نکته را در پژوهش‌های دانشگاهی خودمان نیز بررسی کرده و به مشاور منتخب نیز انتقال دادیم تشریح کرد: به‌طور مثال، در ورودی تهران نه‌تنها ملاحظات امنیتی و پدافندی در نظر گرفته نشده، بلکه بخش عمده‌ای از زیرساخت‌ها و تأسیسات حساس شهری مثل پایانه مسافربری، مرکز خرید و مراکز آموزشی در همین محور متمرکز شده‌اند، بدون هیچ‌گونه آینده‌نگری یا تحلیل ترافیکی.

وی با اشاره به اینکه من بارها گفته‌ام که اگر یک تریلی در ورودی تهران دچار حادثه شود، نه‌تنها ارتباط شهری همدان قطع می‌شود، بلکه حتی شریان غرب کشور دچار اختلال خواهد شد گفت: این نشان می‌دهد که ورودی‌ها علاوه بر کارکردهای ظاهری، باید از جنبه‌های امنیتی، اقتصادی و گردشگری نیز مورد توجه قرار گیرند.

وی با بیان اینکه این ورودی‌ها هرکدام می‌توانند به ویژندی مستقل برای شهر تبدیل شوند خاطرنشان کرد: اگر روی این ویژندها کار و سرمایه‌گذاری مناسب انجام شود، قطعاً در جذب گردشگر، رونق اقتصادی و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان مؤثر خواهد بود، مخصوصاً در همدان با ساختار شعاعی خاصی که دارد، این سه ورودی نقش تعیین‌کننده‌ای در توسعه و هویت شهری دارند چراکه در نقطه‌ای خاص از شهر همدان، محل تلاقی سه ورودی اصلی به شهر، منطقه‌ای به نام «قانتور» شکل گرفته است.

این استاد دانشگاه بوعلی سینا با ابراز اینکه وجود این نقطه، هم فرصت است و هم تهدید تشریح کرد: تهدید از آن جهت که اگر وضعیت فعلی ادامه یابد و کمربندی شهری ایجاد نشود، با یک گره ترافیکی بزرگ، آلودگی شدید و تنش‌های روانی برای شهروندان ایجاد خواهد شد؛ اکنون نیز آثار آن مشاهده می‌شود.

سجادزاده ادامه داد: اما همین نقطه می‌تواند فرصتی بی‌نظیر باشد؛ اگر با احداث کمربندی، ورودی‌های شهر را به‌صورت هدفمند ساماندهی کنیم، این محل می‌تواند به یک مرکز شهری و یک قطب اقتصادی تبدیل شود.

وی با بیان اینکه از نظر ویژگی‌های جغرافیایی، ورودی تهران به همدان در مسیر زمین‌های کشاورزی و منطقه سرسبز جورقان قرار دارد اظهار کرد: حتی وجود کوره‌های آجرپزی در این مسیر، این ورودی را به گزینه‌ای مناسب برای توسعه فضاهای گردشگری، به‌ویژه گردشگری کشاورزی (Agri-tourism) تبدیل کرده؛ در گذشته هم به مشاوران پیشنهاد داده بودیم که به این محور چنین نگاهی شود.

این استاد تمام شهرسازی با ابراز اینکه در محور کرمانشاه، متأسفانه شاهد کاربری‌های ناسازگار مانند کارگاه‌ها، تعمیرگاه‌های متعدد و بدنه‌های نظامی هستیم که فضایی خشک، خشن و بی‌روح به‌وجود آورده‌اند اذعان کرد: با این حال، این محور نیز ظرفیت بالایی دارد، پیشنهاد من این است که این مسیر به‌عنوان محور خدمات گردشگری تعریف شود، بدان معنا که مراکز اقامتی، هتل‌ها و رستوران‌های خاص باید در این مسیر مستقر شوند، چراکه این محور راه ارتباطی استان‌های غرب کشور است و ظرفیت بالایی برای جذب مسافر دارد؛ البته فضاهای ناسازگار نیز باید ساماندهی، حذف یا به شکل مناسبی جابجا شوند.

سجادزاده با اشاره به اینکه محور ملایر نیز ظرفیت‌های ویژه‌ای دارد به گونه‌ای که وجود آثار و مصنوعات سنگی که به نمایش گذاشته می‌شوند و به فروش می‌رسند، نشان می‌دهد که این محور می‌تواند به‌عنوان محوری تخصصی در حوزه‌ی هنرهای سنگی و صنایع دستی معرفی شود عنوان کرد: در این مسیر ایجاد شهرک تخصصی سنگ نیز مطرح شده؛ بنابراین این محور می‌تواند محل تمرکز نمایشگاه‌ها و کارگاه‌های مرتبط با سنگ و صنایع‌دستی همدان باشد.

وی با بیان اینکه در نبود این تعاریف و زیرساخت‌های عنوان‌شده امروز ورودی‌های همدان به‌جای آنکه فرصت باشند، اکنون به تهدید تبدیل شده‌اند؛ زیرا برنامه‌ای جامع، منسجم و بلندمدت برای ساماندهی آن‌ها وجود ندارد خاطرنشان کرد: این کندی و بی‌توجهی، نه‌تنها جایگاه شهری همدان را در سطح ملی تضعیف کرده، بلکه آینده توسعه آن را نیز تهدید می‌کند.

وی ادامه داد: اهمیت مسئله بدان جهت است که همدان از نظر کشاورزی دیگر رونق گذشته را نداشته و از نظر صنعتی نیز شرایط ویژه‌ای ندارد؛ بنابراین تمرکز بر حوزه گردشگری می‌تواند بهترین مسیر توسعه اقتصادی، ایجاد اشتغال و کارآفرینی باشد.

این استاد شهرسازی با بیان اینکه استفاده نکردن از این ظرفیت‌ها، پیامدهایی جدی به‌همراه داشته، به‌عنوان نمونه، همدان در حوزه گردشگری و خدمات، در میان بیش از ۲۰ استان کشور، جایگاه قابل قبولی ندارد؛ چون فرصت‌ها را به‌درستی مدیریت نکرده‌ایم تشریح کرد: همانطور که پیش‌تر عنوان شد در محور تهران، حتی کوره‌های آجرپزی می‌توانند به جاذبه گردشگری تبدیل شوند و یا اینکه منطقه جورقان پیشینه‌ای در تولید شیرینی‌های خاص دارد، پس اگر این کوره‌ها به مکان‌هایی برای فروش شیرینی و صنایع‌دستی بومی تبدیل شوند، علاوه بر حفظ آن‌ها، کاربری فرهنگی و گردشگری جذابی نیز خواهند یافت چراکه حتی در بعد گردشگری شبانه با نورپردازی و طراحی مناسب، این فضاها می‌توانند به محل‌هایی پرمخاطب تبدیل شوند.

سجادزاده با تأکید بر اینکه یکی دیگر از پیامدهای روند کند ساماندهی ورودی‌های شهر این است که در حال حاضر، همدان از نظر ترافیکی نیز به شهری بن‌بست‌گونه تبدیل شده تشریح کرد: به طوری که مسافران و رانندگان ترجیح می‌دهند مسیرهای جایگزین را انتخاب کنند تا از همدان عبور نکنند.

وی با بیان اینکه در حوزه گردشگری نیز، با وجود ثبت جهانی برخی آثار، رونقی در آمار گردشگران مشاهده نمی‌شود که این امر نشان می‌دهد که ظرفیت‌ها به حال خود رها شده‌اند تشریح کرد: تا زمانی که این ظرفیت‌ها مغفول بمانند، مشکلات ترافیکی، اقتصادی و اجتماعی شهر همدان همچنان پابرجا خواهند بود.

این استاد دانشگاه بوعلی سینا همدان با اشاره به اینکه مدیریت شهری در این حوزه هم ضعیف عمل کرده، اذعان کرد: متأسفانه، در کنار مشکلات بصری موجود در ورودی‌های شهر، ما از داشتن المان‌های شاخص نیز محروم مانده‌ایم؛ در حالی‌که اگر ظرفیت‌های همدان را به‌درستی بشناسیم و معرفی کنیم، می‌توانیم جلوه‌ای از هویت تاریخی و فرهنگی شهر را به نمایش بگذاریم.

سجادزاده با ابراز اینکه با وجود شعارهایی که داده می‌شد، مثلاً اینکه المان‌هایی طراحی کنیم که جهانی بودن همدان یا جنبه‌های تاریخی و هویتی آن را نشان دهند، اما در عمل چیزی مشاهده نمی‌شود؛ یا اگر هم کاری انجام شده، در سطحی بسیار پایین و بی‌تأثیر بوده عنوان کرد: متأسفانه نتوانسته‌ایم آنچه که داریم، در ورودی‌های شهر به نمایش بگذاریم.

وی در واکنش به این پرسش که المان‌های کارآمد چه تأثیری در خوانش ورودی‌های شهر می‌توانند داشته باشند؟ ابراز کرد: ورودی‌های هر شهر مانند آستانه‌ها یا دروازه‌هایی هستند که به شهر معنا و هویت می‌بخشند.

وی با بیان اینکه ما دو نوع آستانه داریم؛ آستانه ادراکی و آستانه فیزیکی، مثلاً وقتی از پلیس‌راه تهران عبور می‌کنیم، حس ورود به همدان به ما دست می‌دهد که این حس، همان آستانه ادراکی است.

این کارشناس شهرسازی با اشاره به اینکه توجه به این آستانه‌های ادراکی و طراحی مناسب آستانه‌های فیزیکی با استفاده از نشانه‌ها، المان‌ها و نمادهای شهری، می‌تواند تأثیر بسیار زیادی در ذهن مسافران و گردشگران داشته باشد خاطرنشان کرد: متأسفانه، در بسیاری از نقاط با کج‌سلیقگی‌هایی روبه‌رو هستیم مثل تابلوهای ناهماهنگ، بی‌هویتی در طراحی و نبود نگاه هنری در کمیته‌های مربوط به سیما و منظر شهری.

سجادزاده افزود: این در حالی است که همدان شهری با پیشینه هنری و معماری غنی است، اما از این ظرفیت‌ها به‌درستی بهره‌برداری نمی‌شود.

وی با بیان اینکه ما می‌توانیم با نورپردازی‌های حرفه‌ای، طراحی المان‌ها و نشانه‌هایی برگرفته از تاریخ شهر (از دوران هخامنشی و اشکانی گرفته تا دوران اسلامی) ورودی‌های شهر را به فضای دعوت‌کننده‌ای برای ورود به همدان تبدیل کنیم، اظهار کرد: نکته این است المان و نشانه‌ها در ورودی‌ها نباید منحصر به تابلویی باشد که روی آن نوشته شده «شهر تاریخ و تمدن»، این جمله، بدون طراحی هنری و پشتوانه فرهنگی، تأثیرگذار نخواهد بود.

این طراح شهری با اشاره به اینکه باید از هنرمندان، طراحان، معماران و مجسمه‌سازان دعوت کنیم تا با برگزاری مسابقات حرفه‌ای، برای ورودی‌های شهر طراحی‌هایی انجام دهند همان‌گونه که در شهرهایی مثل شیراز، عبور از «دروازه قرآن» به‌وضوح آستانه ادراکی ورود به شهر را برای مسافران تعریف می‌کند، گفت: متأسفانه، در همدان اهمال بسیاری در این زمینه شده به طوری که مسائل زیبایی‌شناسی، تاریخی و هویتی در تصمیمات مدیریت شهری مغفول مانده‌اند و همین امر موجب شده جایگاه همدان در ذهن مردم و گردشگران تنزل پیدا کند.

سجادزاده مطرح کرد: امیدواریم در سال جدید، این موضوعات به‌عنوان طرح‌هایی جامع و در اولویت کاری مدیران شهری قرار گیرد تا همدان جایگاه شایسته خود را بازیابد.

کثیف‌ترین کشورهای جهان در سال ۲۰۲۵

سپهرغرب، گروه شهر: کثیف‌ترین کشورهای جهان در سال ۲۰۲۵ شامل هندوستان، چین، بنگلادش، نیجریه، اندونزی، پاکستان و آمریکا می‌شود.

در دنیای امروز، کشورهای جهان سعی دارند با افزایش امکانات بهداشتی، کشور خود را به یک مقصد عالی برای گردشگران تبدیل کنند، اما سرزمین‌هایی نیز وجود دارد که به‌عنوان کثیف‌ترین کشورهای جهان شناخته می‌شوند و موارد بهداشتی در آن‌ها به‌صورت کامل رعایت نمی‌شود. این کشورها همچنان با مشکلات زیست‌محیطی و آلودگی هوا دست‌وپنجه نرم می‌کنند و سطوح بالای آلودگی، جنگل‌زدایی و سایر تخریب‌های زیست‌محیطی را ایجاد می‌کنند. در ادامه به معرفی کثیف‌ترین کشورهای جهان در سال ۲۰۲۵ و مشکلات آن‌ها می‌پردازیم:

■ هندوستان

هند به‌دلیل سطح بالای آلودگی هوا، تولید زباله و آلودگی آب، همواره به‌عنوان یکی از کثیف‌ترین کشورهای جهان رتبه‌بندی شده است. صنعتی‌شدن و شهرنشینی سریع این کشور منجر به افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای از طریق وسایل نقلیه، کارخانه‌ها و نیروگاه‌ها شده است. علاوه بر این، شیوه‌های ضعیف مدیریت پسماند، باعث ریختن زباله در رودخانه‌ها و سایر منابع آب شده است. اگرچه دولت هندوستان اقداماتی را برای رسیدگی به این مشکلات انجام داده است، اما برای بهبود مسائل زیست‌محیطی کشور باید اقدامات بیشتری انجام شود.

■ چین

مدت زیادی است که چین به‌خاطر آلودگی زیاد به‌ویژه در شهرهای بزرگی مانند پکن و شانگهای در دنیا شناخته شده است. در واقع اتکای شدید این کشور به زغال‌سنگ برای تولید انرژی، باعث افزایش آلودگی هوا شده است و آسمان آن همواره پر از دود است. علاوه بر این، رشد سریع اقتصادی چین، نقش مهمی در جنگل‌زدایی گسترده و تخریب زیستگاه‌ها دارد. دولت این کشور در سال‌های اخیر، مقررات سخت‌گیرانه زیست‌محیطی را تصویب کرده است، اما اجرای آن‌ها همچنان یک چالش است.

■ بنگلادش

بنگلادش، کشور دیگری است که در مراکز شهری خود با سطوح بالای آلودگی مواجه است. صنعت پوشاک این کشور که منبع اصلی درآمد آن است، به‌دلیل تخلیه فاضلاب تصفیه نشده به رودخانه‌ها، دچار مشکل شده و شیوه‌های ضعیف مدیریت زباله، منجر به آلودگی گسترده فضاهای عمومی شده است. دولت بنگلادش تلاش‌های زیادی برای رسیدگی به این مشکلات انجام داده است، اما پیشرفت آن کند بوده است.

■ نیجریه

نیجریه با سطوح بالای آلودگی هوا و آب، جنگل‌زدایی و نشت نفت، با یک بحران زیست‌محیطی فزاینده، مواجه است. صنعت نفت این کشور که منبع اصلی درآمد آن محسوب می‌شود، مسئول آسیب‌های زیست محیطی گسترده همچون نشت نفت است که آبراه‌ها و زمین‌های کشاورزی را آلوده کرده است. علاوه بر این، شهرنشینی سریع، آلودگی ناشی از وسایل نقلیه و کارخانه‌ها را افزایش داده است. دولت نیجریه، اقداماتی را برای رسیدگی به این مسائل انجام داده است، اما اجرا نشدن قوانین، پیشرفت آن را به تعویق انداخته است.

■ اندونزی

اندونزی، منزلگاه یکی از متنوع‌ترین اکوسیستم‌های جهان است، اما چالش‌های زیست‌محیطی قابل‌توجهی نیز در این کشور وجود دارد. جنگل‌زدایی که توسط صنایعی مانند تولید روغن نخل و قطع درختان انجام می‌شود، باعث تخریب زیستگاه‌ها و ازبین‌رفتن تنوع زیستی شده است. علاوه بر این، اندونزی در شهرهای بزرگی مانند جاکارتا، دارای سطوح بالایی از آلودگی آب‌وهوا است. روند پیشرفت اقدامات دولت اندونزی نیز برای مبارزه با جنگل‌زدایی و آلودگی کند بوده است.

■ پاکستان

رشد سریع جمعیت و صنعتی‌شدن، باعث افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از وسایل نقلیه، کارخانه‌ها و نیروگاه‌ها در پاکستان شده است. این کشور با سطوح بالای آلودگی به‌ویژه در مراکز شهری خود دست‌وپنجه نرم می‌کند و شیوه‌های ضعیف مدیریت زباله، نقش مهمی در آلودگی گسترده فضاهای عمومی دارد. دولت پاکستان تلاش‌هایی را برای حل مشکلات زیست‌محیطی انجام داده، اما کمبود بودجه و منابع، مانع پیشرفت آن شده است.

■ آمریکا

آمریکا که یکی از بزرگ‌ترین اقتصادهای جهان به‌شمار می‌رود، همچنان یکی از عوامل اصلی آلودگی جهانی است. اتکای شدید این کشور به سوخت‌های فسیلی برای تولید انرژی، منجر به سطوح بالای آلودگی هوا و آب، به‌ویژه در مناطق صنعتی شده است. همچنین در برخی از سواحل آمریکا، سطوح بالایی از آلودگی وجود دارد و باکتری‌های زیادی در آن یافت می‌شود که بسیار خطرناک است و افراد را در معرض ابتلاء به بیماری‌ها قرار می‌دهد. دولت این کشور تلاش‌هایی را برای رسیدگی به مشکلات زیست‌محیطی انجام داده است، اما در انجام آن‌ها چندان موفق نبوده است.

■ برزیل

بزرگ‌ترین جنگل‌های بارانی جهان در برزیل وجود دارد، اما این کشور با جنگل‌زدایی و تخریب زیستگاه‌های روزافزون مواجه است. صنعت کشاورزی برزیل نیز باعث جنگل‌زدایی گسترده در حوزه جنگل آمازون شده است. علاوه بر این، برزیل دارای سطوح بالایی از آلودگی هوا و آب، به‌ویژه در شهرهای بزرگ مانند سائوپائولو است. اگرچه تاکنون اقداماتی برای مبارزه با جنگل‌زدایی و آلودگی صورت‌گرفته است، اما اجرای آن‌ها همچنان یک چالش مهم است.

■ مکزیک

مکزیک با سطوح بالای آلودگی به‌ویژه در شهرهای بزرگ مانند مکزیکوسیتی مواجه است. شهرنشینی و صنعتی‌شدن سریع کشور، منجر به افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از وسایل نقلیه، کارخانه‌ها و نیروگاه‌ها در این کشور شده. علاوه بر این، مکزیک دارای سطوح بالایی از آلودگی آب، به‌ویژه در مناطقی است که فعالیت‌های معدنی و صنعتی سنگین دارند. دولت مکزیک تلاش‌هایی را برای حل این مسائل انجام داده است، اما کمبود بودجه و منابع، مانع پیشرفت آن شده است.

مقابله با گرما با تبدیل پارکینگ‌های کم‌استفاده به فضای سبز

سپهرغرب، گروه شهر: پورتلند با اجرای پروژه‌ای برای تبدیل پارکینگ‌های کم‌استفاده به فضای سبز شهری به مقابله با گرمای پیش‌رو و کمک به پایداری شهری رفته است.

اداره حمل‌ونقل (PBOT)، سازمان پارک‌ها و تفریحات اماکن (PP&R) و دفتر خدمات محیطی (BES) پورتلند، از اجرای موفقیت‌آمیز فاز نخست پروژه آزمایشی «درختان در جوار جداول خیابانی» خبر داد که پارکینگ‌های کم‌استفاده شهر را به فضای سبز تبدیل می‌کند. این پروژه از ابتدای ژانویه سال جاری، ۱۵ درخت در امتداد خیابان اصلی منطقه‌ای کاشته است که به کمبود درختان خیابانی و برخورداری از فضای سبز محدود شناخته شده. بخش جنگل‌داری شهری پورتلند شریک فعالی در سراسر این پروژه است که وظیفه کاشت و نگهداری از درختان جدید شامل آبیاری و مراقبت و نگهداری مداوم، همچنین اطمینان از حفظ و رشد آن‌ها را در آینده برعهده دارد.

انتظار می‌رود درختان تازه کاشته‌شده به رشد و شکوفایی ادامه دهند و به یک توسعه محیط شهری سالم‌تر و پایدارتر در پورتلند کمک کنند. این پروژه گام مهمی در تلاش‌های مستمر این شهر برای افزایش زیرساخت‌های سبز در محله‌های سراسر پورتلند است. پروژه آزمایشی حاضر نشان‌دهنده تأثیرگذاری راه‌حل‌های خلاقانه بر تطبیق فضاهای شهری در راستای بهبود کیفیت زندگی ساکنان و محیط زیست این شهر محسوب می‌شود. درختان کاشته‌شده در طول آن نیز نه‌تنها سایه و زیبایی مورد نیاز محله‌ها را فراهم می‌آورند، بلکه به مقابله با اثرات تغییرات آب‌وهوایی نیز کمک می‌کنند.

درختان شهری با کاهش گرما، مدیریت آب طوفان، کاهش سیل و بهبود کیفیت هوا، نقش مهمی در انعطاف‌پذیری آب‌وهوایی دارند و کاشت درخت بخشی از تلاش‌های مداوم پورتلند برای افزایش پوشش درختان شهری در بخش‌های خالی از فضای سبز یا دارای پوشش سبز ضعیف خود است. جنگل‌های شهری پررونق برای سلامت و رفاه جوامع نیز ضروری هستند و شهرها را از هوای پاک‌تر، دمای پایین‌تر و زیستگاه‌های مفیدتر بهره‌مند می‌کنند.

پروژه حاضر با تبدیل فضاهای کم‌استفاده به خیابان‌های پرنشاط‌تر، فواید زیست‌محیطی فوری را به محله‌هایی از پورتلند به ارمغان می‌آورد که با چالش‌های منحصربه‌فرد تغییرات اقلیمی روبه‌رو هستند. اجرای این پروژه نشان‌دهنده تعهد این شهر به استفاده از راه‌حل‌های سبزتر و پایدارتر برای مدیریت آب طوفان نیز هست.

پروژه حاضر نشان‌دهنده همکاری خلاقانه‌ای است که میان نهادهای سراسر پورتلند در جریان است تا زیرساخت‌های هوشمندتر و پایدارتری برای پشتیبانی از انعطاف‌پذیری آب‌وهوایی و زیست‌پذیری جامعه در محل کار و زندگی ساکنان ارائه کنند. این پروژه آزمایشی در حال حاضر توجهات ملی را به خود جلب و شهرهای سراسر ایالات متحده آمریکا را به اجرای این رویکرد نوآورانه علاقه‌مند کرده است. دومین فاز این پروژه نیز هم‌اکنون در دست طراحی قرار دارد تا سرسبزی بیشتری را برای این شهر به ارمغان آورد.