سنگینی بار ترافیکی وانت‌ها بر دوش همدان

سپهرغرب، گروه شهر – طاهره ترابی‌مهوش: طرح ساماندهی وانت‌بارهای میوه‌فروش در سطح معابر عمومی به‌ویژه در نقاط پرتردد و شلوغ شهر، ازجمله دغدغه‌هایی است که شهروندان همدان هر روز با آن مواجه‌اند به طوری که امروزه بار ترافیکی تحمیلی گریبان این شهر را گرفته است.

این روزها که ترافیک سنگین شهر همدان خود به معضلی پیچیده در مدیریت شهری تبدیل شده و داد شهروندان همدانی را درآورده، وانت‌بارهای حاوی میوه و سیفی‌جات نیز مزید بر علت شده و باری بر بار ترافیکی شهر افزوده‌اند.

تأسف‌بارتر اینکه برایشان فرقی ندارد عرض خیابان پهن باشد یا باریک، چهارراه باشد یا سرکوچه، کنار خیابان باشد و یا کنار میدان! همه جای شهر را محلی برای کسب درآمد خود می‌دانند.

اگرچه ترافیک وقت و بی‌وقت شهر همدان یک چالش با صدها علت است و چند سالی است در نبود تدبیر ترافیکی، پارک خودرو در معابر و کوچه و اطراف میادین، این شهر را به شهر پارک‌های بی‌قاعده بدل کرده اما دیرزمانی است که توقف طولانی‌مدت وانت‌بارها نیز در معابر و میادین شهری، سبب افزایش راه‌بندان‌های سنگین در دل شهر و حتی در برخی موارد تصادفات شده؛ چراکه توقف وانت‌بارها باعث می‌شود تا شهروندان نیز وقتی برای خرید در کنار خودروها توقف می‌کنند بار ترافیکی را تشدید کنند، همین امر موجب بی‌نظمی و ناهنجاری در شهر می‌شود.

به دیگر سخن باوجود اینکه حضور وانت‌ها و نیسان‌های میوه‌فروش با ارائه میوه باقیمتی پایین‌تر از مغازه‌داران، کمی قدرت خرید مردم را بالا برده، اما نباید این موضوع را دلیل خوبی برای قانون‌شکنی دانست چراکه تبصره یک بند دو ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها، به‌وضوح شهرداری را موظف کرده که سد معابر عمومی و اشغال پیاده‌روها و استفاده غیرمجاز از آن‌ها و میادین، پارک‌ها، باغ‌های عمومی برای کسب و کار یا هر عنوان دیگری ممنوع است و شهرداری مکلف است از آن‌ها جلوگیری کرده و در رفع موانع موجود و آزاد کردن معابر و اماکن عمومی به وسیله مأموران خود اقدام کند.

همچنین طبق تبصره ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداری‌ها، اراضی، کوچه‌های عمومی، میادین، پیاده‌روها، خیابان‌ها و به طور کلی معابر و بستر رودخانه‌ها، نهرها و مجاری فاضلاب، باغ‌های عمومی، گورستان‌های عمومی و درختان معابر عمومی واقع در محدوده شهر که مورد استفاده عموم است، ملک محسوب شده و در اختیار شهرداری است؛ بنابراین شهرداری‌ها مکلف به مدیریت و ساماندهی کانون‌های کسب و کار در فضای شهری هستند.

با توجه به رشد قارچ‌گونه این معضل در شهر همدان برآن شدیم تا در این باره با علی‌اکبر نظری؛ رئیس کمیسیون خدمات شهری شورای اسلامی شهر همدان و نیز سرهنگ ابراهیم فارسی، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی شهرستان همدان گفت‌وگویی ترتیب دهیم که در ادامه می‌خوانید:

رئیس کمیسیون خدمات شهری شورای اسلامی شهری همدان در واکنش به معضل ایجادشده از سوی وانت‌بارهای عرضه میوه و صیفی‌جات در معابر و میادین و حتی گاهی جلوی درب مغازه‌ها توسط کسبه گفت: چند مشکل عمده وجود دارد، نخست اینکه، به‌صورت رسمی، وانت‌بارها وظیفه جابه‌جایی وسایل مردم را برعهده دارند و دولت نیز به آن‌ها یارانه اختصاص می‌دهد، مانند بنزین یارانه‌ای اما متأسفانه بسیاری از آن‌ها به مغازه‌های سیار تبدیل شده‌اند و کسی هم نیست که جلوی این رویه را بگیرد.

علی‌اکبر نظری، افزود: بنده بارها در این خصوص با شهرداری و حتی با استانداری مکاتبه کرده‌ام، اما تاکنون نتیجه ملموسی حاصل نشده است.

وی با تأکید بر اینکه تنها اقدام انجام‌شده، ساماندهی نسبی از سوی شهرداری بوده که البته با امکانات محدود، کاری از پیش نبرده است تشریح کرد: برآوردها نشان می‌دهد که حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ وانت‌بار فعال در این حوزه وجود دارد.

رئیس کمیسیون خدمات شهری پارلمان شهری همدان ادامه داد: به‌نظر بنده، راهکار این مسئله، خارج کردن این فعالیت‌ها از وجهه خدمات عمومی است چراکه نباید اجازه داد کسانی که از امکانات دولتی بهره‌مند می‌شوند، فعالیت تجاری خارج از ضابطه داشته باشند اما متأسفانه به‌دلیل وضعیت اقتصادی، بسیاری از مردم به‌ناچار به این کارها روی آورده‌اند؛ بنابراین، نیاز به ورود و اقدام مستقیم دولت وجود دارد این درحالی است که در حال حاضر فقط شهرداری‌ها هستند که با ساماندهی حداقلی، تلاش کرده‌اند تا اوضاع را کنترل کنند.

نظری با بیان اینکه بنده شخصاً با مدیران سازمان میادین میوه و تره‌بار جلسات متعددی داشته‌ام و در آن جلسات تذکرات لازم داده شده، اما خروجی مشخصی حاصل نشده تصریح کرد: برخی وانت‌بارها گرچه به نوعی کسب درآمد می‌کنند، ولی در عمل باعث سد معبر شده‌اند، توقیف اموال یا جمع‌آوری میوه‌های آن‌ها هم جلوه خوبی ندارد و شأن آنان را زیر سؤال می‌برد.

وی با اشاره به اینکه این مسئله نیازمند ورود همه‌جانبه استانداری، فرمانداری، شهرداری، قوه قضائیه، شورای تأمین و نیروی انتظامی است که باید با هماهنگی کامل وارد عمل شوند گفت: نمی‌شود فقط از شهرداری انتظار داشت همه‌چیز را حل کند پس ضابطان قضائی هم باید در این خصوص ورود کنند، چراکه بدون دستور قضائی نمی‌توان اقدام مؤثری انجام داد.

وی در واکنش به این مسئله که برخی میوه‌فروشی‌ها نیز جلوی درب مغازه‌شان به‌صورت شبانه‌روزی وانت و یا نیسانی پارک کرده و بخشی از معابر و خیابان را علاوه بر پیاده‌راه غصب کرده‌اند، اظهار کرد: نکته دیگر اینکه، حتی برخی مغازه‌داران فعلی میوه‌فروشی هم مجوز قانونی ندارند اما تخریب یا تعطیلی آن‌ها نیز مشکل است و به‌نوعی دردسر جدید برای مدیریت شهری ایجاد می‌کند.

این مسئول با بیان اینکه برای ساماندهی وانت‌بارها ما نیاز به یک طرح جامع و هماهنگ داریم که با همکاری استانداری، فرمانداری، قوه قضائیه و سایر نهادها تدوین و اجرا شود عنوان کرد: تنها در این صورت است که می‌توان امید داشت وضعیت سامان یابد، وگرنه با تکیه صرف بر شهرداری، قطعاً این مشکل حل نخواهد شد.

در ادامه رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی شهرستان همدان نیز با بیان اینکه وانت‌بارها به‌واسطه شغلی که دارند و خدماتی که به مردم ارائه می‌دهند، در سطح شهر مشغول فعالیت هستند اما متأسفانه در بسیاری از موارد، توقف‌های غیرمجاز آن‌ها باعث ایجاد اختلال در عبور و مرور می‌شود.

سرهنگ ابراهیم فارسی با تأکید بر اینکه قانون به ما اجازه داده که در چنین مواقعی، وارد عمل شده و نسبت به جریمه و یا جابه‌جایی وسیله نقلیه اقدام کنیم اذعان کرد: اما اصل موضوع به شهرداری مربوط می‌شود، چراکه مسئله سد معبر در حیطه وظایف این سازمان است.

وی با ابراز اینکه بنا به شرایط موجود ما نمی‌توانیم این وانت‌بارها را حذف کنیم؛ بلکه باید برای آن‌ها جانمایی مشخص در نظر گرفته شود خاطرنشان کرد: مثلاً شهرداری باید در نقاط مشخصی از شهر، محل‌های تعیین‌شده‌ای را برای استقرار این خودروها آماده کند و اجازه ندهد خارج از آن محدوده فعالیت کنند.

این مدیر ارشد انتظامی ادامه داد: گاهی توقف وانت‌بارها باعث ایجاد سد معبر و حتی در مواردی منجر به تصادف نیز می‌شود؛ چراکه خودروهای دیگر برای خرید میوه توقف می‌کنند و بخشی از عرض معبر اشغال می‌شود.

سرهنگ فارسی با بیان اینکه در سال‌های اخیر علاوه بر وانت‌بارهایی که خودسرانه در نقاط مختلف شهر مستقر می‌شوند، مغازه‌داران هم وانت‌های خود را به داخل خیابان آورده‌اند و جلوی مغازه‌ها پارک کرده‌اند که این پدیده را در بیشتر خیابان‌های همدان مشاهده می‌کنیم اظهار کرد: مسئله این است که بخشی از این موضوع به زیاده‌خواهی برخی افراد برمی‌گردد. برخی از مغازه‌داران هم مغازه دارند و هم وانت‌بار را جلوی مغازه می‌گذارند تا بیشتر بفروشند این اقدامات همگی مصداق سد معبر است و مسئولیت آن با شهرداری است.

وی ادامه داد: بازهم تأکید می‌کنم پلیس نهایتاً می‌تواند در قبال توقف غیرمجاز خودروها و فروش سیار آن‌ها، اعمال قانون کرده و جریمه صادر کند اما مسئول ساماندهی این وضعیت، شهرداری است.

مع‌الوصف در تبیین ضرورت ساماندهی وانت‌بارها از سطح شهر همین بس که یک روز عادی در گوشه‌ای از شهر را تصور کنید؛ تعدادی از صاحبان وانت‌بارها بی‌توجه به ایجاد ترافیک و سدمعبر در پرترددترین و شلوغ‌ترین قسمت خیابان و حتی قسمتی از پیاده‌راه، اقدام به پارک و فروش میوه و تره‌بار کرده‌اند و عده‌ای نیز بی‌توجه به مسائل دیگر، خودروی خود را به حالت دوبله پارک کرده و برای خرید پیاده شده و یا از داخل ماشین دستور خرید را به فروشنده می‌دهند، در حالی که باعث ایجاد گره‌های سنگین ترافیکی در آن محل شده‌اند.

تأسف‌بارتر اینکه هرچند اینگونه خریدها بر رونق کسب‌وکار وانتی‌ها می‌افزایند ولی در مقابل باعث ایجاد چهره‌ای زشت در طول روز و هنگام شب بعد از ترک محل توسط صاحبان وانت‌بار که پسماند زیادی از خود بر جای می‌گذارد، می‌شود، در نهایت این صحنه برای رانندگان عبوری از محل و عابران پیاده به هیچ وجه خوشایند نیست، از طرفی نگاهی اجمالی به این معضل نشان می‌دهد، عملیاتی شدن طرح ساماندهی وانت‌بارهای دوره‌گرد می‌تواند در بعد اقتصادی و زیبایی شهر، یک گام به جلو برای سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف باشد و بخشی از نازیبایی‌های شهر را ترمیم بخشد.

البته هر از گاهی درخصوص ساماندهی وانت‌بارها تصمیماتی گرفته شده و به اجرا درآمده و به‌صورت مقطعی برخورد شده اما بعد از دوره‌ای کوتاه اوضاع به روال قبل و حتی شدیدتر از آن برگشته است.

ازسوی دیگر چون تعداد بی‌شماری از این وانت‌بارها غیر بومی هستند و نظارتی نیز بر عملکردها آن‌ها وجود ندارد، این احتمال نیز هست که در مواردی همزمان با عرضه میوه و تره‌بار توزیع‌کننده مواد دیگری نیز باشند؛ بنابراین ساماندهی آن‌ها یک ضرورت انکارناپذیر است.

در حال حاضر برخی از شهرداری‌ها همچون شهرداری تبریز در یک طرح جدید با همکاری سایر ارگان‌ها، تصمیم بر ساماندهی گرفته است. بدین ترتیب که از آذرماه ۱۴۰۱ با تشکیل دو گروه جهت ابلاغ و همچنین برای مکان‌یابی، عملیات ساماندهی وانت‌بارها آغاز شده که به صاحبان این وانت‌بارها کد شناسه داده می‌شود؛ البته صدور کد شناسه، به بررسی مدارک و سند ماشین، گواهینامه، محل سکونت، بیمه ماشین و سایر مواردی که برای انجام این فعالیت لازم باشد بستگی دارد.

جالب‌تر اینکه بعد از شناسایی و شناسنامه‌دار کردن این وانتی‌ها، معاونت خدمات شهری بر اساس معیارهایی اقدام به مکان‌یابی می‌کند، مواردی چون عدم نزدیکی به مغازه‌های میوه‌فروشی و یا مراکز خدماتی از قبیل بیمارستان‌ها، مدارس، کلانتری و همچنین مکان‌های پرخطر مثل نزدیکی به تقاطع‌ها و مراکز آتش‌نشانی لحاظ شده و بعد از طی مراحل مکان‌یابی، محل مور نظر خط‌کشی و کددار شده و همان کد بر روی وانت که میوه عرضه می‌کند، نیز نصب شده و بین کد محل و کد وانت تطبیق داده می‌شود و در آن محل فقط یک وانت با همان کد مستقر خواهد شد.

با اجرای این طرح مشکل راهبندان چندین وانت میوه‌فروش و پارک نامناسب کنار خیابان و همچنین تکلیف زباله‌هایی که اصولاً بعد از ترک خودروی میوه‌فروش در محل باقی می‌گذارد، حل خواهد شد چراکه آن‌ها موظف به نظافت بعد از اتمام روز کاری محوطه خود خواهند بود؛ بنابراین از این تجربه شهرداری همدان نیز می‌توان بهره برد.

شهرهای خوانا و بهبود تجربه کاربری شهروندان

سپهرغرب، گروه شهر: طراحی تجربه کاربری به‌عنوان یک ابزار قدرتمند برای بهبود تجربه کاربران در محیط‌های دیجیتال شناخته شده است و با گسترش به محیط‌های فیزیکی همچون شهرهای بزرگ، در حال متحول کردن چگونگی هدایت و فهم شهروندان از محیط شهری است.

مفهوم طراحی تجربه کاربری که پیش از این در محیط‌های دیجیتال به‌کار می‌رفت، در عصر حاضر، به محیط‌های فیزیکی نیز گسترش پیدا کرده است. شهرهای مدرن با الهام از اصول تجربه کاربری که به اختصار به آن UX، UXD یا UED گفته می‌شود، در حال متحول کردن چگونگی تعامل شهروندان با محیط شهری هستند. تمرکز این رویکرد بر بهبود کاربردپذیری، دسترس‌پذیری و ایجاد تعامل لذت‌بخش بین شهروندان و محیط شهری است. شهرهای مدرن در تلاش هستند تا با تمرکز بر نیازهای کاربران و ایجاد یک محیط شهروندمحور، تجربه زندگی در شهر را برای ساکنان و بازدیدکنندگان بهبود بخشند.

شهرها با استفاده از راه‌حل‌های نوین و فناوری‌های پیشرفته، سعی در ارتقای کیفیت زندگی شهری دارند که شامل طراحی علائم و نقشه‌های واضح، استفاده از فناوری‌های هوشمند برای هدایت و ارائه اطلاعات لحظه‌ای به شهروندان می‌شود. شهرهای امروزی با در نظر گرفتن نیازهای مختلف کاربران از جمله گردشگران، ساکنان جدید و افراد دارای معلولیت، تلاش می‌کنند تا محیطی راحت‌تر و قابل دسترس‌تر ایجاد کنند .

■ **شهرهای خوانا**

خوانایی یکی از اصول طراحی شهری و به معنای امکان سازماندهی یک محیط در قالب یک الگوی قابل تصویر و منسجم است. مفهوم «شهرهای خوانا» توسط کوین لینچ، برنامه‌ریز شهری آمریکایی، برای مطالعه چگونگی درک و هدایت افراد در محیط‌های شهری ابداع شده و بر این اساس استوار است که محیط‌های شهری نیز باید به همان روشی ایجاد شوند که وب‌سایت‌ها و نرم‌افزارها طراحی می‌شوند تا شهروندان بتوانند به‌راحتی در آن‌ها حرکت کنند. شهرهای خوانا با ایجاد مسیرهای واضح، نشانه‌های متمایز، مناطق تعریف‌شده و نقاط قابل شناسایی، حس امنیت را میان افراد افزایش می‌دهند و آنها را تشویق به اکتشاف مسیرها و فضاهای جدید می‌کنند.

دروازه یا ورودی محله به‌عنوان ورودی‌های نمادین به محله‌ها یا مناطق مختلف شهر عمل می‌کنند که علاوه بر یک نشانه بصری برای اعلام ورود به یک محله خاص، شامل اطلاعات محلی، نقشه‌ها و صنایع و هنرهای محلی هستند که هویت و فرهنگ آن منطقه را به نمایش می‌گذارند. این عناصر با هدف بهبود تجربه کاربری و ایجاد یک محیط شهری جذاب‌تر و قابل فهم‌تر طراحی می‌شوند.

■ **اصول طراحی شهرهای خوانا**

در طراحی شهرهای خوانا، اصول کلیدی همچون سلسله‌مراتب اطلاعات و طراحی هویت ویژند نقش محوری ایفا می‌کنند. این اصول با هدف ایجاد محیطی قابل درک، منظم و جذاب برای کاربران مختلف شهر، ازجمله ساکنان، گردشگران و افراد دارای نیازهای خاص، به‌کار گرفته می‌شوند.

سلسله‌مراتب اطلاعات به معنای سازماندهی داده‌ها و اطلاعات به‌گونه‌ای است که کاربران بتوانند به‌راحتی و در کوتاه‌ترین زمان ممکن به اطلاعات مورد نیاز خود دسترسی پیدا کنند.

از سوی دیگر، طراحی هویت ویژند شهری با استفاده از عناصر بصری یکپارچه همچون فونت‌ها، رنگ‌ها و نمادهای هماهنگ در نقشه‌ها، علائم راهنما و سیستم حمل‌ونقل عمومی اجرا می‌شود. این هماهنگی بصری هویت منحصربه‌فردی برای شهر ایجاد می‌کند و فرایند هدایت و مسیریابی را برای کاربران ساده‌تر می‌سازد.

برای مثال، استفاده از رنگ‌های مشخص برای مناطق مختلف شهر یا نمادهای متمایز برای ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی، موجب می‌شود کاربران بتوانند با سرعت بیشتری مسیر خود را پیدا کنند. این رویکرد همچنین حس انسجام و سازماندهی را در محیط شهری تقویت می‌کند و تجربه‌ای لذت‌بخش‌تر برای ساکنان و بازدیدکنندگان فراهم می‌آورد.

■ **حلقه‌های بازخورد در شهرهای خوانا**

استفاده از حلقه‌های بازخورد در شهرهای مدرن، به‌عنوان یک ابزار قدرتمند برای بهبود تجربه شهروندان در حال گسترش است. حلقه‌های بازخورد به معنای استفاده از بازخورد شهروندان برای بهبود سیستم‌های هدایت و اطلاعات شهری است و شامل به‌روزرسانی‌های لحظه‌ای در مورد ترافیک، برنامه‌های حمل‌ونقل عمومی، کیوسک‌های تعاملی و ابزارهای ناوبری تلفن همراه می‌شود که به شهروندان امکان می‌دهد مشکلات موجود را گزارش دهند و پیشنهادهایی برای بهبود خدمات ارائه دهند.

■ **مزایای شهرهای خوانا**

شهرهای خوانا، جست‌وجو و اکتشاف شهری را تشویق می‌کنند و موجب افزایش تردد پیاده در مغازه‌ها، رستوران‌ها و کسب‌وکارهای محلی می‌شوند که به نوبه خود به حمایت از اقتصاد محلی و فعال‌سازی فضای عمومی کمک می‌کند.

شهرهای خوانا با تشویق حمل‌ونقل فعال همچون پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، سلامت عمومی را ارتقا می‌بخشند. پروژه شهر خوانای ساوت‌همپتون با ارائه اطلاعات در مورد مدت زمان پیاده‌روی، مسیرهای ایمن و اتصال به حمل‌ونقل عمومی، مزایای سلامتی پیاده‌روی را با ارائه اطلاعات در مورد کالری مصرفی و همچنین کاهش انتشار دی‌اکسید کربن برجسته می‌کند و مردم را به پذیرش سبک زندگی فعال‌تر ترغیب می‌کند.

تصویر و کیفیت محیط ساخته‌شده یک شهر، موضوعی اساسی برای رونق اقتصاد محلی آن است. شهرها باید به‌عنوان سیستم‌های تعاملی عمل کنند که در آن هدایت به همان اندازه که در محیط‌های دیجیتال موجود است، در فضای حقیقی نیز به شهروندان کمک می‌کند. برنامه‌ریزان شهری، طراحان و سیاست‌گذاران می‌توانند با بهره‌گیری از رویکردی که اولویت را بر شهروندان قرار می‌دهد، محیط‌های شهری پیاده‌رو، قابل دسترس‌تر و لذت‌بخش‌تر ایجاد کنند.

■ **توسعه راه‌حل‌های هدایت دیجیتال**

با گذر از علائم ثابت به راه‌حل‌های هدایت دیجیتال، شهرهای مدرن در حال ارتقای تجربه ناوبری هستند. نقشه‌های هوشمند، اپلیکیشن‌های واقعیت افزوده و ابزارهای مسیریابی بر پایه هوش مصنوعی، راهنمایی‌های شخصی‌سازی شده را برای کاربران فراهم می‌کنند. شهرهای مدرن داده‌های لحظه‌ای حمل‌ونقل، ازجمله زمان رسیدن اتوبوس‌ها، شرایط ترافیک و تحلیل پیاده‌روها را در سیستم‌های هدایت خود ادغام می‌کنند و این امکان را فراهم می‌کند تا علائم و پیشنهادات هدایت به‌صورت پویا تنظیم شوند و کاربران به اطلاعات به‌روز دسترسی داشته باشند.

نقشه‌های هوشمند به کاربران فرصت می‌دهد تا به‌صورت لحظه‌ای موقعیت خود را در شهر شناسایی کنند و مسیرهای بهینه را برای رسیدن به مقصد انتخاب کنند. این نقشه‌ها می‌توانند اطلاعات اضافی همچون زمان رسیدن اتوبوس‌ها، شرایط ترافیک و وضعیت پیاده‌روها را نیز ارائه دهند.

اپلیکیشن‌های واقعیت افزوده به کاربران این امکان را می‌دهند تا اطلاعات دیجیتال را به‌صورت همزمان در محیط واقعی مشاهده کنند. به‌عنوان مثال، با اسکن کردن یک مسیر، علائم راهنمای مجازی روی خیابان‌های واقعی ظاهر می‌شود و به کاربران کمک می‌کند تا مسیر خود را به‌راحتی پیدا کنند.

استفاده از داده‌های لحظه‌ای و الگوریتم‌های پیشرفته هوش مصنوعی، مسیرهای بهینه را بر اساس شرایط ترافیک و سایر عوامل مؤثر، به کاربران پیشنهاد می‌دهد. این ابزارها می‌توانند هشدارهای لحظه‌ای در مورد تغییرات در شرایط ترافیک یا زمان رسیدن اتوبوس‌ها را به اطلاع کاربران برسانند. راه‌حل‌های دیجیتال در هدایت شهری تجربه مسیریابی و تردد در شهر را بهبود می‌بخشد و موجب افزایش رضایت شهروندان و بازدیدکنندگان می‌شود.

میراث ماندگار پل‌ها؛

شهرهایی که تاریخ را بر دوش می‌کشند

سپهرغرب، گروه شهر: دنیای ما مملو از شگفتی‌های معماری و مهندسی پل‌ها است؛ سازه‌هایی که نه‌تنها نیازهای روزمره را برطرف می‌کنند، بلکه داستان‌هایی از تاریخ، فرهنگ و تمدن را در دل خود جای داده‌اند.

پل‌ها گذرگاه‌های استواری هستند که اغلب روی آب‌ها ساخته شده‌اند و نه‌تنها دو سوی رودخانه‌ها را به هم متصل می‌کنند، بلکه نمادی از پیوند گذشته، حال و آینده نیز هستند. بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد که چندین شهر در سراسر جهان به واسطه پل‌های تاریخی خود، از شهرت و جایگاه ویژه‌ای برخوردارند.

■ **رم، پایتخت باستانی پل‌ها**

شهر رم، قلب امپراتوری روم باستان، گنجینه‌ای از آثار تاریخی است و پل‌های آن نیز از این قاعده مستثنی نیستند. پونته فابریزیو، قدیمی‌ترین پل شهر، که در سال ۶۲ قبل از میلاد ساخته شده، همچنان پابرجا و شاهد گذر قرن‌هاست. پونته سانت‌آنجلو، که در سال ۱۳۴ پس از میلاد بنا شده، یکی دیگر از پل‌های باشکوه و باستانی رم است که با مجسمه‌های بی‌نظیر خود، هر بیننده‌ای را به تحسین وا می‌دارد. پونته میلویو که تاریخ ساخت اولیه آن به ۲۰۶ قبل از میلاد بازمی‌گردد و در سال ۱۰۹ قبل از میلاد بازسازی شده، نیز از دیگر پل‌های مهم و تاریخی این شهر محسوب می‌شود. این پل، نه‌تنها از نظر معماری و مهندسی حائز اهمیت است، بلکه به‌دلیل رویدادهای تاریخی متعددی که در اطراف آن رخ داده، از جایگاه ویژه‌ای در تاریخ روم برخوردار است.

■ **فلورانس، مهد رنسانس و پل‌های بی‌همتا**

شهر فلورانس، زادگاه رنسانس ایتالیا، نیز با پل‌های تاریخی خود، بازدیدکنندگان را مجذوب می‌کند. پونته وکیو، قدیمی‌ترین پل فلورانس، که تاریخ ساخت آن به سال ۱۳۴۵ بازمی‌گردد، یکی از مشهورترین جاذبه‌های گردشگری این شهر و نمادی از هنر و معماری رنسانس است. ویژگی منحصر به فرد این پل، وجود مغازه‌ها و کارگاه‌های جواهرسازی روی آن است که منظره‌ای تماشایی و بی‌نظیر را ایجاد کرده است.

■ **پراگ، شهر صد برج و پل‌های افسانه‌ای**

پراگ، پایتخت جمهوری چک، نیز با پل‌های تاریخی خود، به‌ویژه پل چارلز، شهرت جهانی دارد. چارلز که ساخت آن از سال ۱۳۵۷ آغاز شده و تا اوایل قرن پانزدهم به طول انجامیده، قدیمی‌ترین و باشکوه‌ترین پل پراگ است. مجسمه‌های متعدد و دیدنی که در طول این پل قرار گرفته‌اند، آن را به یک گالری هنری در فضای باز تبدیل کرده‌اند.

■ **پاریس، شهر نور و پل‌های عاشقانه**

پاریس، پایتخت فرانسه، نیز دارای پل‌های تاریخی متعددی است. پون نئوف، قدیمی‌ترین پل پاریس که تاریخ ساخت آن به قرن شانزدهم بازمی‌گردد، یکی از نمادهای این شهر است. این پل که روی رود سن بنا شده، به‌دلیل معماری خاص و موقعیت مکانی خود، همواره مورد توجه گردشگران و هنرمندان بوده است.

■ **آدانا، گنجینه تاریخی ترکیه**

شهر آدانا در ترکیه نیز دارای یک پل تاریخی مهم به نام تاشکوپرو است. این پل سنگی که به دوران امپراتوری روم بازمی‌گردد، یکی از نمادهای اصلی شهر آدانا محسوب می‌شود.

■ **کوردوبا، پلی باستانی در قلب اسپانیا**

شهر کوردوبا در اسپانیا نیز با پل رومی خود که در قرن اول قبل از میلاد ساخته شده، به‌عنوان یکی از شهرهای دارای پل تاریخی شناخته می‌شود. این پل که روی رود گوادالکیویر بنا شده، نمونه‌ای برجسته از معماری رومی است و همچنان به‌عنوان یک گذرگاه مهم مورد استفاده قرار می‌گیرد.