

- یک‌شنبه ۱۴ اردیبهشت ۱۴۰۴**
- سال هفدهم - شماره ۳۱۱۴**

نادیده‌گرفتن زنان در طرح‌های بازآفرینی شهری همدان

سجادزاده ادامه داد: از سوی دیگر، یکی از مشکلات اصلی، فقدان حضور و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است؛ بنابراین ما تمام مسئولیت را بر دوش دولت می‌گذاریم، در حالی که دولت از نظر توان مالی و مدیریتی ظرفیت محدودی دارد پس باید این مسئولیت را به مردم و سپس به بخش خصوصی بسپاریم و نقش دولت را به نظارت محدود کنیم.

وی با بیان اینکه چه ظرفیت‌هایی در میان زنان محلی وجود دارد که می‌توان آن‌ها را فعال کرد؟ گفت: در هر محله و منطقه، باید استعدادهای بانوان شناسایی و علاقه‌مندی‌های آنان دسته‌بندی شود. پس من سه مرحله اصلی برای این کار پیشنهاد می‌کنم؛ نخست امکان‌سنجی، یعنی شناسایی ظرفیت‌ها و نوع فعالیت‌هایی که می‌تواند باعث توانمندسازی بانوان شود. دیگری نیازسنجی یعنی بررسی اینکه بانوان آن محیط چه نیازهایی دارند و اولویت آن‌ها چیست، در نهایت بسترسازی و فراهم کردن زمینه‌های لازم برای پاسخ به آن نیازها است. اگر این سه مرحله به‌درستی اجرا شود، می‌توان از فضاهای متروکه به بهترین شکل بهره‌برداری کرد. این استاد شهرسازی در پاسخ به اینکه با توجه به تجربه شما در بازآفرینی شهر همدان، آیا در طرح‌های مطالعاتی‌تان جایگاهی برای زنان و بومیانی آن‌ها در محلات پیش‌بینی شده بود؟ گفت: بله، مشارکت بانوان یکی از مسائل مهم در محلات بود که اتفاقاً در جلسات ما بسیار پررنگ مطرح می‌شد. ما تلاش کردیم با راه‌اندازی کانون‌های فرهنگی و اجتماعی، به‌ویژه از طریق احیای بناهای قدیمی مثل خانه‌های تاریخی موجود در محلات، زمینه‌ای برای کارآفرینی و اشتغال بانوان فراهم کنیم؛ برای مثال در محله صالحان، یکی از پروژه‌های کلیدی ما، تلاش شد با احیای فضاهای قدیمی این محله، بستر مناسبی برای فعالیت زنان ایجاد شود.

سجادزاده با بیان اینکه ما در فرآیند ارزیابی و مهارت‌سنجی بانوان، نیازهای آن‌ها را در حوزه‌های مختلف بررسی و تلاش کردیم عملکردهایی متناسب با آن نیازها در این خانه‌های قدیمی تعریف کنیم. اذعان کرد: برای مثال برخی بانوان فضای مناسبی برای خیاطی می‌خواستند، برخی دیگر برای قالی‌بافی و عده‌ای هم دارای مهارت‌های آموزشی بودند و می‌توانستند به کودکان محله آموزش بدهند؛ بنابراین همه این موارد در چارچوب کلی بازآفرینی بافت‌های تاریخی، بررسی و شناسایی شد.

سیاست‌گذاری و برنامه مشخصی وجود ندارد، این مناطق نیز به فضاهای مرده یا متروکه تبدیل می‌شوند؛ بنابراین این موارد از مهم‌ترین عواملی هستند که به بسته شدن یا بی‌روح شدن فضاها منجر می‌شوند. وی در پاسخ به این پرسش که آیا در حال حاضر طرحی برای بازآفرینی این فضاها با مشارکت محلی، به‌ویژه زنان، وجود دارد؟ اظهار کرد: متأسفانه آن‌گونه که ما مشاهده می‌کنیم، فعلاً چنین طرح یا برنامه‌ای وجود ندارد و حتی برای فضاهای سرزنده‌مان که می‌توانند بافت‌های تاریخی و ارزشمندی باشند، برنامه‌ریزی مشخصی انجام نشده، چه برسد به فضاهای متروکه.

این استاد شهرسازی افزود: این موضوع باید در قالب سند بازآفرینی شهری مورد توجه قرار گیرد و در گام نخست آن فضاهای متروکه باید شناسایی شده و برای آن‌ها برنامه‌ریزی ویژه انجام شود.

سجادزاده، در واکنش به اینکه چگونه می‌توان از این فضاها برای کارآفرینی، آموزش یا ارتقای مهارت زنان استفاده کرد؟ آیا تجربه‌ای در این زمینه وجود دارد؟ تشریح کرد: ما در بافت‌های تاریخی، تجربه‌های خوبی داریم که فضاهای متروکه به کارگاه‌هایی برای اشتغال بانوان تبدیل شده‌اند و آن‌ها در این فضاها مهارت‌های خود را عرضه می‌کنند.

وی اظها کرد: در بسیاری از موارد از این فضاها به‌عنوان فضاهای سبز آموزشی و تعاملات اجتماعی استفاده شده، برخی از آن‌ها هم به فضاهای فرهنگی یا چندمنظوره برای توانمندسازی بانوان، سالمندان یا کودکان تبدیل شده‌اند، تصریح کرد: نکته مهم اینکه ابتدا باید این فضاها شناسایی شوند، سپس سبب و اثرش‌گذاری آن‌ها، مشخص کنیم که چه نوع مهارت‌آموزی یا کارآفرینی با آن فضا سازگار است.

وی، افزود: نکته این است که نمی‌توان نسخه‌ای یکسان برای تمام فضاها پیچید، مگر اینکه این فضاها در طرح جامع و سند بازآفرینی مورد مطالعه قرار گیرند. عضو هیئت‌علمی دانشگاه بوعلی سینا همدان در پاسخ به اینکه از نظر مالی، چه عواملی مانع مشارکت نهادهای عمومی یا فرهنگی در این عرصه هستند؟ تشریح کرد: نخستین مانع، مسائل حقوقی دیگر موانع مشارکتی و درنهایت، کمبود اعتماد به مدیریت شهری است، متأسفانه در بسیاری از مناطق، اعتماد لازم وجود ندارد.

مسائل حقوقی بین دولت و مالکان، قابل برنامه‌ریزی نیستند.

وی ادامه داد: نمونه‌اش هتل ندیمی در همدان است، کنار لونا پارک؛ سال‌هاست به‌دلیل مشکلات حقوقی متروکه مانده. بناهای قدیمی زیادی در شهر داریم که گرفتار همین مسائل‌اند.

این استاد دانشگاه با بیان اینکه در برخی موارد به فضاها عملکردهایی تزریق شده که با محیط اطراف‌شان سنخیت نداشته‌اند و همین باعث شده فضا به‌مرور زمان آن عملکرد خود را از دست بدهد و به‌اصطلاح از کار افتاده و بمرید، تشریح کرد: ما باید توجه داشته باشیم که «متروکه» همیشه به‌معنای فرسوده یا زشت‌بودن نیست؛ ممکن است ساختمانی بسیار زیبا باشد، اما چون بی‌استفاده مانده، عملاً فضای مرده‌ای است و در زمره فضاهای متروکه قرار می‌گیرد.

سجادزاده با ابراز اینکه حتی در حوزه‌هایی مثل آموزش، فرهنگ یا مذهب نیز از این دست فضاهای متروکه بسیار داریم، خاطرنشان کرد: در این چنین مواقع ما فضاهایی را ساخته‌ایم که مردم به آن‌ها مراجعه نمی‌کنند، حتی اگر از نظر معماری زیبا و جذاب باشند که علت آن مسئله، مکان‌یابی نادرست و نبود عملکرد مناسب است که در نهایت منجر به «مرگ» آن فضا می‌شود.

وی، افزود: بنابراین، یکی از علل مهم، مسائل حقوقی است؛ علت دیگر، مکان‌یابی نادرست عملکردی و عامل سوم، نبود تعریف صعیج و مناسب عملکرد و فعالیت برای فضاها بر اساس بافت و نیاز منطقه است.

وی با اشاره به اینکه البته دسترسی نیز نقش مهمی در پویایی فضاهای شهری دارد تصریح کرد: وقتی یک فضا برای سواره یا پیاده، از نظر دید یا از لحاظ دسترسی سلسله‌مراتبی، دسترسی مناسب ندارد، به‌تدریج متروکه می‌شود.

این طراح شهری در پاسخ به این پرسش که چرا فضاهای متروکه شهری تبدیل به محلی برای آسیب‌های اجتماعی می‌شوند؟ اذعان کرد: به‌طور کلی، فضایی که در دید عموم نباشد یا مشاهده‌پذیری کافی نداشته باشد، می‌تواند بستر برای آسیب‌های اجتماعی به‌شمار رود که متأسفانه اغلب این مراکز این خصلت‌ها را دارند.

سجادزاده با بیان اینکه عامل دیگر، طرح‌های توسعه شهری است که بدون مطالعه و برنامه‌ریزی دقیق، الحاقاتی به شهر می‌افزایند عنوان کرد: چون برای این فضاهای جدید

ظرفیت‌های خاصی به‌ویژه در زمینه بازآفرینی شهری و توانمندسازی اجتماعی دارند، تشریح کرد: وقتی از جایگاه توانمندسازی در این گونه مناطق صحبت می‌کنیم، این ظرفیت‌ها می‌توانند در خدمت ارتقای کیفیت زندگی بانوان قرار بگیرند.

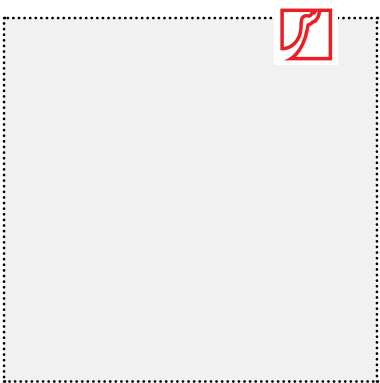
وی اذعان کرد: مهم‌ترین گام، شناسایی دقیق ارزش‌ها و ویژگی‌های این فضاهاست تا بتوانیم آن‌ها را از حالت بالقوه به بالفعل تبدیل کنیم اذعان کرد: برای هر فضای متروکه باید با توجه به شرایط خاص آن، نسخه‌ای متناسب از کاربری جدید پیشنهاد داد، این کار نیازمند مطالعات اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و فضایی دقیق است.

این طراح شهری با بیان اینکه در حال حاضر بخش زیادی از این فضاها در شهر همدان متروکه مانده‌اند زیرا به‌دلایل قانونی و حقوقی توانسته‌اند به بافت شهر متصل شوند؛ یعنی در طرح‌های توسعه شهری جایی برای‌شان تعریف نشده و در نتیجه جدا از پیکره اصلی شهر باقی مانده و خود به منبع آسیب اجتماعی بدل شده‌اند، خاطرنشان کرد: ما برای احیای این فضاها نیازمند اجرای پروژه‌های محرک توسعه یا «پروژه‌های کاتالیزستی» هستیم، البته باید متناسب با مقیاس و موقعیت فضا تعریف شوند چراکه برخی فضاها در مقیاس محله برخی در مقیاس شهری و برخی در مقیاس منطقه‌ای هستند.

سجادزاده با ابراز اینکه حداقل کاری که می‌توان برای چنین فضاهایی در نظر گرفت، تبدیل آن‌ها به فضاهای عمومی شهری مانند فضای سبز، فضای درنگ یا محلی برای خدمات اجتماعی، رفاهی، فرهنگی یا تفریحی برای گروه‌هایی مثل کودکان، بانوان یا جوانان است که در کنار این‌ها با توجه به علاقه‌مندی‌های این قشر می‌توان فضاهایی برای خرید و خوراک نیز تعریف کرد. گفت: مهم‌ترین اصل این است که هر فضا به‌صورت جداگانه و با توجه به ظرفیت‌هایش مطالعه شود تا بتوان آن را در راستای توانمندسازی گروه‌های مختلف اجتماعی در سطوح محلی، منطقه‌ای یا شهری به‌کار گرفت.

وی در واکنش به خلأهای سیاست‌گذاری و مدیریت شهری که باعث وضعیت فعلی در این مناطق شده، عنوان کرد: همان‌طور که پیش‌تر عنوان شد بخشی از این مشکلات به اختلافات حقوقی بازمی‌گردد چراکه بسیاری از این فضاها به‌دست مالک‌اند، به طوری که به‌دلیل قانون وراثت، میان وراث تقسیم نشده‌اند و همچنان در بلاتکلیفی هستند و یا اینکه برخی دیگر به‌خاطر

بودن فضاهای شهری به‌عنوان یک ضرورت، باید مورد توجه باشد چراکه نیاز به حضور در فضا برای همه گروه‌ها، فارغ از جنسیت، سن، شغل و غیره امری ضروری است.



بر این اساس با توجه به اهمیت موضوع برآن شدیم تا در این باره با استاد تمام شهرسازی دانشگاه بوعلی و نیز عضو هیئت‌علمی این دانشگاه گفت‌وگویی ترتیب دهیم که در ادامه می‌خوانید:

حسن سجادزاده با اشاره به وضعیت فعلی فضاهای متروکه در شهری مثل همدان، گفت: می‌توان این فضاها را به چند دسته تقسیم کرد چراکه برخی از آن‌ها فضاهای متروکه صنعتی‌اند که اصطلاحاً به آن‌ها «brownfield» گفته می‌شود.

وی، ادامه داد: برخی دیگر فضاهایی با کاربری کشاورزی هستند که به بافت شهری الحاق شده‌اند، اما به‌دلیل عدم توافقات قانونی همچنان بلاتکلیف هستند و تأسف‌بارتر اینکه هیچ برنامه توسعه‌ای برای این فضاها دیده نشده، در نتیجه به محلی برای آسیب‌های اجتماعی، جرم و جنایت تبدیل شده‌اند.

وی با تأکید بر اینکه حتی ما فضاهایی داریم که زمین متروکه نیستند، بلکه ساختمان‌هایی هستند که به‌دلیل عدم استفاده بهینه، در حال تبدیل‌شدن به فضاهای مرده‌اند اذعان کرد: برای مثال بسیاری از بناهای تاریخی ما در شهر همدان که در حال نابودی‌اند را می‌توان در زمره این دسته دانست.

این شهرساز عنوان کرد: همچنین برخی کاربری‌های ناسازگار در دل شهر داریم که به‌دلیل ناهماهنگی با بافت اطراف‌شان، عملاً بلااستفاده بوده و به‌تدریج در شمار فضاهای متروکه قرار می‌گیرند.

سجادزاده با بیان اینکه این فضاها

سپهرغرب، گروه شهر – طاهره ترابی‌مهوش؛ عضو هیئت‌علمی دانشگاه بوعلی سینا همدان با بیان اینکه برای بازآفرینی فضاهای متروکه شهری با مشارکت محلی، به‌ویژه زنان، طرح یا برنامه‌ای وجود ندارد گفت: متأسفانه حتی برای بافت‌های تاریخی و ارزشمند شهری هم، برنامه‌ریزی مشخصی نشده چه برسد به فضاهای متروکه.

نوسازی و بهسازی بافت‌های متروکه با رویکرد بازآفرینی در راستای توانمندسازی اجتماعی در شهرها، فرآیند پیچیده‌ای است که مراحل و اجزای متعددی دارد و توجه به هر یک از این اجزا به‌طور جداگانه می‌تواند به تحقق بهتر این فرآیند کمک کند؛ در غیر این صورت، خروجی مناسبی حاصل نخواهد شد و برخی از اهداف کمی و کیفی مد نظر محقق نمی‌شود.

در این بین یکی از مسائل مهم در این زمینه، توجه به گروه‌های ذی‌نفع در ابعاد مختلف آن است و معمولاً در این فرآیند، توجه ما بیشتر به قشر میان‌سال معطوف می‌شود اما نکته این است که این تمرکز نباید به منزله بی‌توجهی به نقش، جایگاه و شأن سایر اقشار باشد زیرا درگیر کردن تمام اقشار، نه تنها این فرایند را تسهیل بلکه عاقلانه‌تر و منطقی‌تر می‌کند، بلکه باعث اتخاذ تصمیمات پخته‌تری هم می‌شود و رضایت بیشتری را به‌دنبال دارد در نتیجه، این رضایت می‌تواند سرعت بهسازی را افزایش دهد.

با این اوصاف یکی از گروه‌هایی که در بازآفرینی باید به آن توجه کرد زنان هستند چراکه این گروه حداقل نیمی از جمعیت شهری را به خود اختصاص داده و به‌دلیل نقش‌های متفاوت و نیازهای ویژه، به توجه و حمایت بیشتری نیاز دارند.

اهمیت این گروه از آنجا ناشی می‌شود که سرمایه‌گذاری بر روی پویایی، سلامت جسمی و روانی و نیز آموزش زنان می‌تواند آینده‌ای روشن‌تر و جامعه‌ای پایدارتر را تضمین کند. همچنین، حمایت و حفاظت از زنان، موجب کاهش نابرابری‌ها و افزایش فرصت‌های برابر در جامعه می‌شود؛ بنابراین می‌بایست رویکرد اصلی در اصلاح فرایند، نیازسنجی از تمام این گروه‌ها باشد تا نقش آن‌ها در فرایند مشخص شود چراکه خواسته‌های آن‌ها، در حوزه بهسازی مسکن و احیای فضای شهری به‌ویژه فضاهای متروکه باید مد نظر قرار گیرد.

قشر فعال در همه ابعاد باشند، قشرهای فعال را در دامن خود تربیت می‌کنند؛ بنابراین مناسب

قدرت‌بخشی به شهرهای فردا با خودروهای برقی و هیدروژنی

وجود دارد. این محدودیت به‌طور عمده ناشی از توجیه اقتصادی است. در حالی که خودروهای برقی باتری‌دار در بسیاری از بازارها مقرون‌به‌صرفه شده‌اند، خودروهای هیدروژنی همچنان قیمت بسیار بالاتری دارند و در اغلب موارد گزینه عملی به‌شمار نمی‌روند. هزینه اتوبوس‌ها و خودروهای سنگین سلول سوختی سه برابر نمونه‌های دیزلی و ۲۰ تا ۳۰ درصد بیشتر از مدل‌های برقی باتری‌دار است.

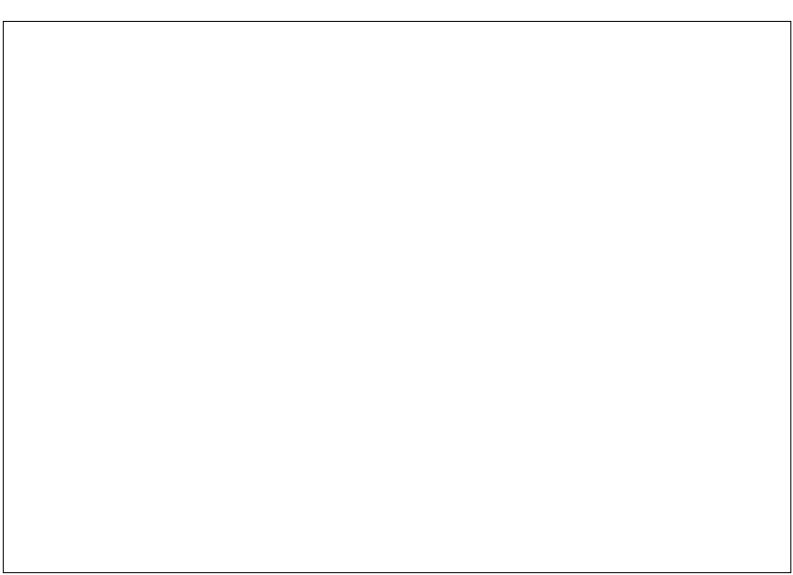
انتظار می‌رود در آینده نزدیک معادله اقتصادی برای خودروهای هیدروژنی بهبود پیدا کند. با پیشرفت فناوری هیدروژن پاک، هزینه‌ها به‌طور قابل‌توجهی کاهش خواهد یافت. تا سال ۲۰۳۰، اتوبوس‌ها و خودروهای سنگین سلول سوختی می‌توانند به گزینه‌هایی اقتصادی برای جایگزینی خودروهای متداول تبدیل شوند، به‌ویژه در مناطق شهری پرجمعیت که گرانی‌های کیفیت هوا جدی‌تر است.

برای شهرهایی که به‌دنبال سامانه‌های حمل‌ونقل کارآمدتر و کم‌آلاینده‌تر هستند، در نظر گرفتن فناوری‌های برقی باتری‌دار و سلول سوختی هیدروژنی، راهکارهایی متناسب برای آینده‌ای شهری و اقتصادی‌تر فراهم می‌کند. کشورها باید عوامل محلی و نیازهای منحصربه‌فرد خود را بسنجند تا مسیر خود را به سوی حمل‌ونقل کم‌آلاینده‌تر تعیین کنند. بانک جهانی می‌تواند با پژوهش‌ها، تحلیل‌ها و ابزار ارزیابی جابه‌جایی خود که مزایا و هزینه‌ها را می‌سنجد، کمک‌رسان باشد. این ابزار که ابتدا برای نمونه‌ای کوچک به کار رفت، تاکنون به ۳۰ کشور و در حال افزایش سود رسانده است.

سلول سوختی هیدروژنی نسبت به باتری‌ها بالاتر است. سوخت‌گیری این خودروها تنها پنج تا ۱۵ دقیقه طول می‌کشد، در حالی که شارژ خودروهای برقی باتری‌دار بیشتر مواقع چند ساعت زمان می‌برد. برای خودروهای سنگین، مخازن ذخیره هیدروژن بسیار سبک‌تر از باتری‌های بزرگ هستند و این امکان را می‌دهد که بار بیشتری حمل شود و استهلاک کاهش پیدا کند، علاوه‌بر این خودروهای هیدروژنی در کاربردهای لجستیکی برتری دارند که نیاز به پیمایش مسافت‌های طولانی با کمترین توقف را دارند. در شرایط دشوار همچون مناطق کوهستانی، هوای بسیار سرد یا مواقع اضطراری که برق قطع است نیز این خودروها عملکرد مطلوبی دارند.

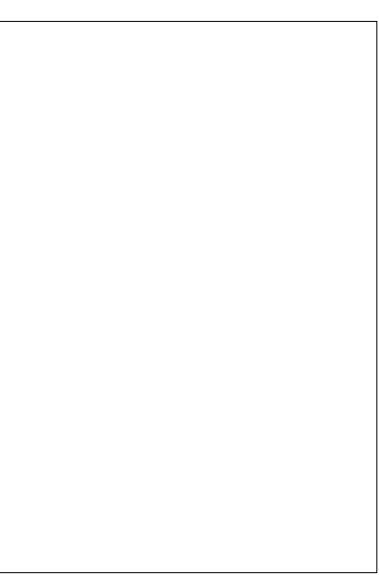
فرا‌تر از مزایای حمل‌ونقل، تولید هیدروژن سبز می‌تواند رشد اقتصادی و اشتغال را تقویت کند. به عنوان مثال، بانک جهانی به دولت شیلی کمک می‌کند تا منابع مالی لازم برای توسعه صنعت نوظهور هیدروژن سبز را جذب کند. این ابتکار با حمایت وام ۱۵۰ میلیون دلار بانک جهانی، انتظار می‌رود ۲۸۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خصوصی جذب و حدود ۵۰ هزار شغل ایجاد کند. پروژه هیدروژن سبز شیلی هدف دارد صنعتی جدید ایجاد کند که صادرات را افزایش دهد و هم‌زمان از تلاش‌های داخلی برای کربن‌زدایی حمایت کند.

با وجود این مزایا، خودروهای هیدروژنی هنوز کمیاب هستند. در سال ۲۰۲۴، مجموع خودروهای سلول سوختی جهان تنها ۹۳ هزار دستگاه بود، یعنی به ازای هر ۳۳۰ خودروی برقی باتری‌دار، یک خودروی هیدروژنی



خودروهای برقی باتری‌دار تنها یکی از گزینه‌های پیش روی دولت‌ها برای حمل‌ونقل پاک‌تر هستند. خودروهای سلول سوختی هیدروژنی نیز گزینه نویدبخش دیگری با مزایای منحصربه‌فرد ارائه می‌دهند. این خودروها همچون خودروهای برقی باتری‌دار، هیچ آلاینده‌ای از آگروز تولید نمی‌کنند و اگر با هیدروژن سبز (تولیدشده با انرژی‌های تجدیدپذیر) تغذیه شوند، می‌توانند به وضعیت واقعی بدون آلاینده‌گی دست پیدا کنند.

از جمله مزایای عملیاتی خودروهای هیدروژنی برد حرکتی آن‌هاست که از خودروهای برقی باتری‌دار بیشتر است، زیرا چگالی انرژی



جوانی خودروها را تشکیل می‌دهد، اما نشانه‌ای از تغییر قابل‌توجه در روندهای حمل‌ونقل است.

در حالی که پذیرش خودروهای برقی به‌طور عمده در اقتصادهای پیشرفته متمرکز است، تعداد فزاینده‌ای از شهرها در

کشورهای کم‌درآمد و با درآمد متوسط نیز در حال ادغام خودروهای برقی در سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی خود هستند. علاوه‌بر داکار و قاهره، گروه بانک جهانی در سال‌های اخیر از اجرای اتوبوس‌های برقی تندرو در شهرهایی همچون سانتیاگو و بوگوتا نیز حمایت کرده است.

احداث بالکن شهری در شهر لهستانی

ریشه‌های صنعتی این شهر بازمی‌گردد که پس از کشف ذخایر زغال‌سنگ تأسیس شد. سازه فولادی برج بر اساس یک شکل شش‌ضلعی منظم ساخته شده که در احاطه مجموعه‌ای از پله‌ها و سکوه‌ای دیده‌بانی قرار دارد. این برج در مجموع شش سکوی دیده‌بانی دارد که بلندترین آن‌ها در ارتفاع ۳۳ متری (۴۹۵/۵۶ متر بالاتر از سطح دریا) قرار می‌گیرد. پوسته بیرونی برج توسط یک غشای مشبک فلزی منبسط‌شده از فولاد مقاوم در برابر هوا تشکیل شده است و از دور، به‌طور غیرمستقیم به برج‌های آجری ساختمان‌های

والِبریژ شهری تاریخی با پیشینه معدنی قوی است که الهام‌بخش اصلی این پروژه بوده و مکانی جذاب محسوب می‌شود که در آن ساختمان‌های صنعتی و معدنی با چشم‌انداز کوهستانی سودتس درهم می‌آمیزند.

نوارهایی از تپه‌های جنگلی، بخش‌های به‌شدت ناهموار شده آن را از هم جدا می‌کنند. بالکن جدید برای احداث روی یکی از تپه‌ها طراحی شده است که درست بالای میدان بازار قلب شهر قدیمی قرار دارد.

این برج با شکل هندسی منظم و صنعتی، حال و هوای یک برج شهری را دارد که به

سپهرغرب، گروه شهر؛ والِبریژ لهستان از احداث یک برج دیده‌بانی شهری بر فراز تپه‌ای در دامنه کوه‌های سودتس خبر داد که چشم‌اندازی باشکوه از کوه‌های اطراف شهر قدیمی والِبریژ ارائه می‌دهد.

والِبریژ (Walbrzych)، شهری زیبا در دامنه کوه‌های سودتس لهستان، طرح بالکن شهری، ارائه‌شده در یک مسابقه معماری آزاد را برای اجرا انتخاب کرده است. این برج بر تپه‌ای مشرف به شهر قدیمی والِبریژ قرار دارد و به‌لطف ارتفاعش، چشم‌اندازی چشمگیر از کوه‌های اطراف ارائه می‌دهد.