مسئله این است؛

کمربندی همدان در کجا و با کدام پول؟

سپهرغرب، گروه شهر – طاهره ترابی‌مهوش: در پی مطرح شدن موضوع لزوم احداث کمربندی در همدان، در گفت‌وگو با فرماندار و نیز عضو هیئت‌علمی دانشگاه بوعلی سینا مشخص شد؛ فاصله و هزینه، دو مسئله مبهم در اجرای احتمالی این پروژه است.

همدان به‌عنوان پایتخت تاریخ و تمدن ایران‌زمین و با آوازه جهانی هگمتانه، از دیرباز تاکنون به‌عنوان پل ارتباطی منطقه غرب ایران شناخته می‌شود.

نکته این این است که این استان با بیش از یک میلیون و ۸۰۰ هزار نفر جمعیت در شاهراه ترانزیتی یا به عبارتی پل ارتباطی بین شرق-غرب قرار دارد، حمل بار و انواع کالا تا جابه‌جایی مسافر و گردشگر جاده‌های این استان را شلوغ و حادثه‌ساز کرده، این در حالی است که یکی از مهم‌ترین شاخصه‌های توسعه‌یافتگی مناطق مختلف، ساخت و توسعه مسیرهای ارتباطی ازجمله مسیرهای اصلی و فرعی، خطوط ریلی، بزرگراه و آزادراه‌ها است که تحقق آن منجر به بهبود مناسبات اقتصادی و تجاری منطقه می‌شود.

از سوی دیگر سیاست‌های توسعه‌ای استان همدان بر اساس درآمدزایی از بخش گردشگری برنامه‌ریزی شده، این استان ظرفیت‌های بسیاری در این حوزه دارد و با بیش از یک هزار و ۸۰۰ جاذبه گردشگری می‌تواند قطب گردشگری کشور باشد. در این راستا از ابتدای دهه ۸۰ مبحث ایجاد کنارگذر غربی در همدان مطرح و مطالعات انجام و نهایتاً احداث آن از سال ۸۳ آغاز شد؛ اما با گذشت بیش ۲۰ سال هنوز شاهد بهره‌برداری از این زیرساخت نیستم در حالی که طی بررسی‌ها در عرصه ترافیک شهر همدان، مشخص شد؛ احداث کنارگذر غربی نقش مهمی در عرصه هدایت ترافیکی و کاهش استهلاک معابر و زیرساخت‌های شهر همدان در پی عبور خودروهای سنگین دیگر استان‌ها خواهد داشت.

ازجمله مزایای احداث کنارگذر می‌توان به کاهش زمان سفرهای برون‌شهری، ماندگاری و کاهش استهلاک زیرساخت‌های شهر همچون آسفالت بزرگراه‌ها و تقاطع‌ها، کاهش آلودگی‌های صوتی، کاهش استهلاک وسایل نقلیه عبوری، کاهش تصادفات، کاهش طول مسیر، آرامش‌خاطر در هنگام سفر و جلوگیری از ایجاد گره ترافیکی در داخل شهر همدان اشاره کرد؛ اما طی ماه‌های اخیر باوجود پیشرفت ۸۰ درصدی این پروژه، نمایندگان شهرستان، موضوع لزوم ایجاد و جایگزینی کمربندی را به‌دلیل بُعد مسافت ۲۵ کیلومتری کنارگذر از همدان مطرح می‌کنند.

بر این اساس با توجه به اهمیت موضوع برآن شدیم تا در این باره با مسلم مخفی؛ فرماندار همدان و محمدرضا عراقچیان؛ عضو هیئت‌علمی دانشگاه بوعلی سینا گفت‌وگویی ترتیب دهیم که در ادامه می‌خوانید:

عضو هیئت‌علمی دانشگاه بوعلی سینا همدان با بیان اینکه این شهر در مسیر شهرها و استان‌های غربی قرار دارد و یقیناً احداث و تکمیل پروژه کنارگذر برای آن یک ضرورت انکارناپذیر است افزود: اهمیت این مسئله به این موضوع بازمی‌گردد که ما دو نوع شهر داریم، یکی در انتهای مسیر و دیگری در امتداد مسیر. همدان جزو شهرهای درجه یک کشوری یا مرکزیت استانی است که در امتداد مسیر قرار گرفته، بنابراین تردد بسیاری از آن به سمت غرب کشور صورت می‌گیرد، اینکه تکمیل کنارگذر نیاز است به‌وضوح مشخص شده و هیچ‌کس نمی‌تواند آن را رد کند.

محمدرضا عراقچیان ادامه داد: البته اینکه در چه فاصله‌ای از شهر قرار گرفته باشد، یک مطالعه غیرسیاسی و کارشناسانه نیاز دارد، یعنی باید بررسی شود که این فاصله تا چه حد معقول است که در پی آن فرصت‌ها و تهدیدهایی که ایجاد می‌کند، مورد مطالعه قرار گیرد.

وی با بیان اینکه ازجمله این تهدیدها مسائل اقتصادی و یا گسترش بی‌رویه شهر است ابراز کرد: یعنی با احداث کنارگذر و ایجاد فاصله با شهر، در این بین، ممکن است محلی برای تخلفات ساختمانی یا حاشیه‌سازی ایجاد کنیم، به این معنی که ساختمان‌های بدون پروانه و مجوز در حاشیه شهر ساخته می‌شود و عملاً یک حاشیه نامناسب شهری را به‌وجود می‌آورد.

وی با تأکید بر اینکه بر اساس اهمیت این موضوع می‌توان انتظار داشت که از قبل مطالعه‌ای در این زمینه صورت گرفته، تصریح کرد: هیچ‌کس، نه مقام نخست استان و نه نمایندگان استان، نباید بدون آمار و ارقام، نظری بدهند، زیرا اینکه اگر کنارگذر مثلاً از ۳۰ کیلومتری، پنج یا دو کیلومتری همدان شروع شود، اثرات اقتصادی چقدر خواهد بود، باید با عدد و رقم باشد؛ یعنی این مطالعه باید کارشناسانه و بدون جانبداری سیاسی انجام شود.

این استاد دانشگاه بوعلی سینا افزود: نکته‌ای که باید به آن توجه شود اینکه، فکر نمی‌کنم هیچ مقام اجرایی در استان، اعم از نماینده، استاندار، معاونان و حتی وزارت راه و شهرسازی، با این فرض که «همدان به کنارگذر نیاز ندارد»، موافق باشند؛ بلکه همگی می‌گویند نیاز دارد؛ اما همانطور که پیش‌تر عنوان شد؛ اینکه در چه فاصله‌ای قرار می‌گیرد، یک کار کاملاً کارشناسی است نه یک امر دلخواهی که فقط بر اساس تشخیص یک نفر باشد.

عراقچیان با اشاره به اینکه این یک موضوع سیاسی نیست، بلکه کاملاً باید مبتنی بر تعهداتی باشد که اقتصاد شهر از آن تأثیر مثبت گرفته و ترافیک شهر را نیز تسهیل کند عنوان کرد: ضمن اینکه ما یک تئوری در اقتصاد داریم به نام «توسعه درون‌زا» به این معنا که باید مطالعه کنیم و ببینیم که مثلاً اقتصاد ناشی از ترافیک غرب کشور در همدان چند درصد است؟

وی خاطرنشان کرد: مثلاً اگر عدد آن زیر چهار یا پنج درصد باشد، کاملاً قابل چشم‌پوشی است چراکه معایبی مانند ترافیک، تداخل فرهنگی و رفتار اجتماعی، که این موضوع ممکن است داشته باشد، ارزش این چهار یا پنج درصد را ندارد.

این استاد دانشگاه مطرح کرد: البته در مواردی ممکن است یک کارشناس اقتصادی با یک مطالعه دقیق اعلام کند که اگر فاصله کنارگذر با شهر خیلی زیاد باشد یا اصلاً فاصله‌ای نداشته باشد، اثر آن روی اقتصاد شهر همدان ۳۰ تا ۴۰ درصد است، در این صورت حالا باید فکر کنیم که چه کارهایی می‌توانیم انجام دهیم که این اتفاق نیفتد و اقتصاد شهر فلج نشود؟

عراقچیان اظهار کرد: نکته‌ی بعدی که لازم است به آن توجه شود اینکه توسعه درون‌زا این را تأکید می‌کند که شهر باید روی پای خودش ایستاده و نباید وابسته به درآمدها و اقتصاد ناپایدار باشد؛ یعنی اقتصادی که بخواهد در گذر از یک جاده پنج درصد رشد کند و دوباره در فصلی دیگر پنج درصد افت کند، اقتصاد مناسبی نیست.

وی با ابراز اینکه اقتصاد شهر همدان باید روی پای خودش بایستد چراکه کسانی که در مسیر سفر خود از همدان عبور می‌کنند و در غرب کشور ساکن هستند، طبیعتاً به همدان توجهی ندارند اذعان کرد: به‌عنوان مثال، اتوبوس‌هایی که از ترمینال غرب تهران و ترمینال آرژانتین، مسافر کرمانشاه و سنندج سوار می‌کنند، در مسیر عبور از همدان دو یا سه مسافر را پیاده کرده و می‌روند؛ بنابراین این طبیعی است که هیچ تأثیری در اقتصاد ما نداشته باشند.

وی ادامه داد: در این بین نکته حائز اهمیت اینکه اگر موضوع، جذب گردشگر است منظور ما این است که اگر این مسافر به همدان می‌آید یا قصد عبور از آن را دارد، بتوانیم حداقل ۲۴ تا ۴۸ ساعت او را در همدان نگه داریم تا در پی این حضور درآمدی برای همدان ایجاد شود ولی تنها با مسیر دسترسی نمی‌توان این فرصت را فراهم کرد بلکه با ایجاد جذابیت، تبلیغات مناسب و ویژندسازی شهری باید این کار را انجام داد.

این عضو هیئت‌علمی دانشگاه بوعلی سینا همدان ادامه داد: یعنی نمی‌توانیم بگوییم که به خاطر کنارگذر یا کمربندی مجبورند در همدان بمانند؛ چراکه اگر مسیرها شلوغ هم باشد، خود به‌عنوان ضد تبلیغ عمل خواهد کرد.

عراقچیان با تأکید بر اینکه گرچه این کنارگذر به لحاظ فاصله با همدان بحث‌برانگیز است اما به‌نظر من باید تکمیل شود زیرا با پیشرفت ۸۰ درصدی، تعطیلی آن منطقی نیست.

وی عنوان کرد: باید در کوتاه‌مدت این ۲۰ درصد باقی‌مانده نیز تکمیل شود، اما سازمان‌های مردمی مثل شهرداری همدان، راه و شهرسازی و... قبل از اینکه این پروژه تکمیل و زمین‌های اطراف آن گران شده و به قیمت برسد، در راستای جلوگیری از ایجاد فضای رانتی، باید مقدار زیادی از زمین‌های اطراف کنارگذر را تملک و خریداری کرده و از آن‌ها در قالب ساخت مراکز تجاری، مراکز نمایشگاهی و مراکز ویژندسازی در حوزه رفاهیات و به‌عنوان یک منبع درآمد پایدار استفاده کنند.

وی افزود: از نظر من، این نوع فعالیت‌ها نه‌تنها در همدان، بلکه در ملایر، نهاوند، تویسرکان، اسدآباد و جاهای دیگر نیز باید توسط سازمان‌های مردمی مانند شهرداری، راه و شهرسازی و غیره انجام و در راستای رفاه مسافران و ایجاد درآمد بیشتر برای شهروندان تلاش لازم به‌کار گرفته شود.

این استاد دانشگاه در واکنش به این مسئله که مخالفان ادامه کار در کنارگذر معتقدند به‌دلیل همین فاصله ۲۵ کیلومتری از همدان باید به جای آن کمربندی احداث شود گفت: اگر بخواهیم کمربندی ایجاد کنیم، وزارت راه و شهرسازی از نظر اعتبار خودش را موظف نمی‌داند که اعتبار و تمام خدمات را تأمین کند؛ بنابراین تمام هزینه‌ها باید از طریق شهرداری تأمین شود، حال این پرسش مطرح می‌شود که آیا با توجه به شرایط فعلی شهرداری همدان و زمانی که برای احداث این کمربندی نیاز است، این امکان وجود دارد؟ آیا برای اراضی اطراف این فضا رانت ایجاد نمی‌شود؟ آیا واقعاً کمربندی برای مدیریت ترافیک همدان در حال حاضر لازم است؟

عراقچیان ادامه داد: چون ۸۰ درصد از این مسیر به اتمام رسیده باید ۲۰ درصد باقی مانده نیز تکمیل شود زیرا اجرای این پروژه در پس خود یک سیاست کشوری به‌دنبال دارد بنابراین در برخی موارد ما باید سیاست‌های داخلی استان را در راستای سیاست‌های کشوری پیش ببریم.

وی تصریح کرد: نکته بعدی این است که باید حواسمان باشد که کمربندی رینگ سوم خواهد بود یا بزرگ‌تر از رینگ سوم؟

این استاد دانشگاه بوعلی سینا همدان با ابراز اینکه یقیناً این موضوع قابل بحث است تشریح کرد: طرح جامع ما باوجود برخی نقص‌ها، حتماً پیشنهادهایی هم در این زمینه دارد، بنابراین بازهم تأکید می‌کنم باید حواسمان به این موضوع باشد که در دام رینگ سوم که در پی حذف و تخریب باغ‌ها و زمین‌های کشاورزی و غیره به‌وجود می‌آید، نیفتیم؛ چراکه این فرایند حاشیه‌سازی مسکونی یا به عبارتی غیرمجازسازی را ممکن کرده و به‌دنبال خواهد داشت.

عراقچیان ادامه داد: البته اینکه در پی اجرای این پروژه آیا رانتی ایجاد می‌شود یا نمی‌شود نیز قابل بررسی است که در این مورد سازمان‌هایی که امر معامله اسناد و املاک را دارند، می‌توانند آن را رصد کنند.

وی اظهار کرد: من با کمربندی در رینگ سوم شهر مخالفم اما اگر فراتر یعنی عقب‌تر از رینگ سوم، بخواهد ایجاد شود، اشکالی ندارد و می‌تواند یک ابزار ترقی باشد.

این استاد دانشگاه بوعلی سینا با بیان اینکه این پروژه نیز می‌بایست از محل اعتبارات ملی اجرایی شود خاطرنشان کرد: قرار نیست شهرداری هزینه‌های غرب کشور را بدهد، شهرداری موظف است شهر را اداره کند و نباید هزینه‌ای روی دوش مردم بگذارد که هیچ بهره‌ای از آن نمی‌برند. حالا اگر این کمربندی به هر دلیلی در هزینه‌های ملی گنجید و ساخته شد، آن‌وقت می‌توانیم کنارگذر را هم به‌عنوان یک مسیر دیگر در نظر بگیریم.

عراقچیان مطرح کرد: علاوه بر این همدان شاهراه غرب کشور است پس از منظر پدافندی باید جاده‌های جایگزین داشته باشیم.

وی افزود: درخصوص اهمیت وجود این زیرساخت همین بس که تقریباً حدود چهار سال پیش، یک تریلی در جاده فرودگاه باعث افتادن یک پل عابر پیاده شد که بسته شدن سه ساعته جاده غرب کشور را در پی داشت، غرب کشور نباید متکی به یک جاده باریک و کم‌عرض به نام جاده همدان باشد.

وی تأکید کرد: به خاطر رعایت مباحث پدافندی و مدیریت بحران، باید نرسیده به همدان جاده‌های در سایه و جاده‌های عبوری هم داشته باشیم.

این استاد دانشگاه مطرح کرد: آخرین پیشنهاد من این است که نمایندگان مجلس که ظاهراً دنبال کمربندی هستند، به همراه موافقان، مخالفان و افراد بی‌طرفِ دارای تجربه در این زمینه، مانند وزارت راه و ترابری و معاونت مربوطه، به بحث و گفت‌وگو نشسته و در عین حال منابع درآمدی و مالی‌شان را هم بررسی کنند، بعد روی کار تبلیغات داشته باشند.

عراقچیان در پایان متذکر شد: این عزیزان می‌بایست به این مسئله توجه کنند که قبل از قطعی شدن موضوع، آن را مطرح نکرده و جامعه را دچار تنش اجتماعی نکنند.

در ادامه فرماندار همدان نیز با بیان اینکه درخصوص کنارگذر غربی اتفاقات جدیدی نیفتاده و مشکل اصلی، کمبود اعتبار است گفت: ما برای تکمیل این پروژه نیازمند هزار میلیارد تومان اعتبار هستیم.

مسلم مخفی اذعان کرد: تاکنون ۱۸ و نیم کیلومتر از پروژه را پیش بردیم و فقط آسفالت‌ریزی آن انجام شده و برای ادامه کار همچون تملک زمین، زیرسازی و اقدامات دیگر به اعتبارات هنگفتی نیاز داریم، آنچه مسلم است اینکه این اعتبار می‌بایست از محل اعتبارات ملی تأمین شود، زیرا امکان تأمین آن از اعتبارات شهرستانی و حتی استانی وجود ندارد.

وی با تأکید بر اینکه این پروژه نیز مخالفان و موافقانی دارد که هر دو طرف دلایل معقولی دارند تشریح کرد: واقعیت این است که فاصله کنارگذر با شهر همدان بسیار است و نباید با این فاصله، سه استان کردستان، کرمانشاه و لرستان را از شهر همدان جدا کرد زیرا این فرایند کار درستی نیست.

وی همچنین به معضل ترافیک اشاره کرد و گفت: باید بتوانیم از ترافیک سنگین خودروها جلوگیری کرده و همچنین به گردشگری همدان آسیب نرسانیم.

مدیر ارشد شهرستان همدان در واکنش به این مسئله که برخی نمایندگان بر لزوم ایجاد کمربندی به جای کنارگذری که ذکر شد، تأکید دارند. نظر شما در این رابطه چیست؟ گفت: کمربندی نیاز شهر همدان است. اگر آن را ایجاد نکنیم، ترافیک همدان سرانجام نخواهد گرفت و دچار مشکلات عدیده‌ای خواهیم شد؛ بنابراین احداث آن به‌شدت ضروری است و شهرداری می‌تواند از طرق مختلف اعتبار تأمین کند. ما فقط با ترافیک ورودی شهر مواجه نیستیم، بلکه باید به تراکم جمعیتی در بالای شهر همدان نیز توجه کنیم.

مخفی ادامه داد: آنچه مسلم است اینکه ضمن ضرورت احداث کمربندی استفاده از این کنارگذر باید به‌طوری مدیریت شود که از ورود خودروهای سنگین جلوگیری کرده و همچنین همدان در چهارراه غرب کشور باقی بماند؛ بنابراین این یک اولویت بسیار مهم برای همدان است و نباید از آن غافل شد.

مع‌الوصف با توجه به آنچه گفته شد؛ یقیناً نمی‌توان رانت‌های احتمالی و نیز هزینه‌های میلیاردی را در پی مطرح کردن مبحث کمربند شهری فارغ از زمان‌بر بودن اجرای این پروژه، انکار کرد؛ بنابراین انتظار می‌رود مدعیان این طرح قبل از شروع به اجرای این پروژه نسبت به شفاف‌سازی در این موضوعات اقدام کرده و بار دیگر سال‌ها چشم‌انتظاری و باری مضائف بر دوش شهروندان همدانی تحمیل نکنند.

ایستگاه‌های اتوبوس؛ جاذبه‌های شهری ژاپن

سپهرغرب، گروه شهر: ایستگاه‌های اتوبوس در ژاپن فضاهایی زنده و هنری هستند که فراتر از انتظار معمول، حس آرامش و زیبایی را به همراه دارند. این سازه‌های خلاقانه که با الهام از طبیعت و فرهنگ بومی طراحی شده‌اند، نشان می‌دهند چگونه معماری و هنر می‌توانند در خدمت بهبود تجربه روزمره شهروندان قرار بگیرند.

طراحی شهری در ژاپن، تلفیقی هوشمندانه از سنت و نوآوری است که با تمرکز بر ایجاد فضاهای عمومی کارآمد، زیبا و انسان‌محور، به ارتقای کیفیت زندگی در محیط‌های شهری می‌پردازد. ژاپن توجه ویژه‌ای به جزئیات، تعامل میان انسان و محیط و حفظ هماهنگی با طبیعت دارد، به‌گونه‌ای که حتی کوچک‌ترین عناصر شهری همچون ایستگاه‌های اتوبوس، فراتر از کارکرد صرف خود، به بخشی از هویت فرهنگی و هنری شهر تبدیل می‌شوند.

در همین راستا، طراحی تأسیسات عمومی در ژاپن نه‌تنها پاسخگوی نیازهای حمل‌ونقلی است، بلکه با بهره‌گیری از اصول معماری پایدار و زیبایی‌شناسی محیطی، تجربه‌ای متفاوت و دلپذیر برای کاربران خلق می‌کند. نمونه‌های موفق این نوع طراحی، نشان می‌دهد چگونه می‌توان با خلاقیت و دقت، فضاهای شهری را به محیط‌هایی زنده و پویا تبدیل کرد که کاربردی و الهام‌بخش باشند.

ایستگاه‌های اتوبوس در ژاپن فراتر از یک فضای ساده انتظار، به نمونه‌های برجسته‌ای از طراحی شهری تبدیل شده‌اند که با بهره‌گیری از هنر و معماری نوآورانه، کیفیت زندگی شهری را ارتقا می‌بخشند. این ایستگاه‌ها با توجه به نیازهای عملکردی، زیبایی‌شناسی محیطی و تعامل با مخاطب، تجربه‌ای منحصربه‌فرد از حمل‌ونقل عمومی را رقم زده‌اند. در ادامه چند نمونه شاخص از این ایستگاه‌ها در مناطق مختلف ژاپن معرفی می‌شود.

■ ایستگاه‌های میوه‌ای کوناگا، ایساهایا

مجموعه ۱۶ ایستگاه اتوبوس در حاشیه شهر ایساهایا در منطقه کوناگا، با الهام از اشکال میوه‌های متنوع همچون توت‌فرنگی، هندوانه و زردآلو ساخته شده‌اند. این ایستگاه‌ها برای نمایشگاه فرهنگی «سفر به نمایشگاه ناگاساکی» ساخته شدند و هنوز هم به‌عنوان نمادی از تلفیق فرهنگ محلی و طراحی شهری پایدار بازدیدکنندگان کنجکاو را به خود جذب می‌کنند.

از منظر معماری، این ایستگاه‌ها با استفاده از فرم‌های ساده و رنگ‌های شاد، به خلق فضایی دعوت‌کننده و قابل تشخیص کمک می‌کنند که در عین حال با محیط طبیعی و فرهنگی منطقه هم‌خوانی دارد. این طراحی، بر اصول روان‌شناسی محیطی مبتنی است که هدف آن کاهش استرس انتظار و افزایش رضایت کاربران حمل‌ونقل عمومی است. قرارگیری این ایستگاه‌ها در امتداد جاده ملی ۲۰۷، نمونه‌ای از طراحی خطی شهری است که مسیر حرکت و تجربه بصری مسافران را بهبود می‌بخشد.

■ ایستگاه چترهای بزرگ در شیزوکا

در استان شیزوکا، یک استودیوی هنری با الهام از زیبایی‌های طبیعی و زبان بصری انیمیشن‌های هایائو میازاکی، ایستگاهی طراحی کرده که به شکل چترهای بزرگ و شاعرانه درآمده است. این ساختار که از نظر بصری بسیار جذاب است، به‌عنوان یک فضای عمومی چندمنظوره عمل می‌کند.

از دیدگاه طراحی شهری، این ایستگاه نمونه‌ای از معماری انسان‌محور است که توجه ویژه‌ای به آسایش و رفاه کاربران دارد. سایه‌بان‌های بزرگ، ضمن ایجاد پناهگاه در برابر آفتاب و باران، فضایی نیمه‌باز و دعوت‌کننده فراهم می‌کنند که امکان تعامل اجتماعی میان مردم و توقف کوتاه‌مدت را بهبود می‌بخشد. این پروژه بر اهمیت ایجاد فضاهای عمومی انعطاف‌پذیر و زیبا در محیط‌های شهری تأکید دارد که می‌تواند نقش مهمی در ارتقای کیفیت زندگی شهروندان ایفا کند.

■ ایستگاه نیلوفر آبی در جزیره شودوشیما

در جزیره کوچک شودوشیما، ایستگاهی وجود دارد که به شکل نیلوفرهای آبی روی آب طراحی شده است. این ایستگاه با استفاده از ۹۰ دیسک فولادی که نقش برگ‌های نیلوفر را ایفا می‌کنند، فضایی پویا و چندمنظوره ایجاد کرده است. این دیسک‌ها به‌صورت هوشمندانه‌ای طراحی شده‌اند تا بسته به نیاز کاربران، به‌عنوان نیمکت، میز و سایه‌بان عمل کنند. چنین طراحی انعطاف‌پذیری، نمونه‌ای برجسته از معماری پاسخگو به نیازهای متغیر کاربران است که بر اساس اصول طراحی مشارکتی و انسان‌محور شکل گرفته است. قرارگیری ایستگاه در موقعیتی با چشم‌انداز طبیعی زیبا، تجربه بصری و روانی مسافران را بهبود می‌بخشد و ارتباط میان فضای ساخته‌شده و محیط طبیعی را تقویت می‌کند.

این سه نمونه از ایستگاه‌های اتوبوس، نشان‌دهنده رویکردی انسان‌محور در طراحی شهری ژاپن هستند که فراتر از کارکرد صرف، به خلق فضاهایی با ارزش‌های فرهنگی، زیبایی‌شناسی و انسانی می‌پردازند. با توجه به اهمیت حمل‌ونقل عمومی در توسعه پایدار شهرها، چنین پروژه‌هایی می‌توانند الگویی الهام‌بخش برای دیگر مناطق جهان باشند تا با تلفیق هنر و عملکرد، کیفیت زندگی شهری را بهبود بخشند.

نجات میلیون‌ها نفر از مرگ‌های گرمایی با فضای سبز شهری

سپهرغرب، گروه شهر: افزایش ۳۰ درصدی فضای سبز در شهرها می‌توانست طی دو دهه گذشته جان بیش از یک میلیون نفر را از مرگ‌های ناشی از گرمای شدید نجات دهد.

مطالعات علمی جدید نشان داده‌اند که افزایش فضای سبز در شهرها صرفاً یک اقدام زیباسازی یا تفریحی نیست، بلکه تأثیر مستقیم و چشمگیری بر سلامت عمومی و کاهش مرگ‌های ناشی از گرمای شدید دارد. یک پژوهش جامع به رهبری پژوهشگران دانشگاه موناش استرالیا، برای نخستین بار به طور کمی نشان داده که افزایش ۳۰ درصدی پوشش گیاهی در مناطق شهری می‌توانست در بازه ۲۰ ساله بین ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۹، از بیش از یک‌سوم مرگ‌های مرتبط با گرما در سراسر جهان پیشگیری کند؛ یعنی حدود ۱٫۱۶ میلیون نفر از مرگ نجات می‌یافتند.

گرمای شدید یکی از تهدیدهای بزرگ سلامت عمومی است که با تغییرات اقلیمی و شهرنشینی تشدید شده است. طبق این پژوهش، در بازه مورد بررسی، هر سال حدود نیم میلیون نفر به‌دلیل گرمای زیاد جان خود را از دست داده‌اند. افزایش فضای سبز با ایجاد سایه، کاهش تابش مستقیم خورشید و افزایش فرایند تبخیر و تعرق، دمای محیط را کاهش می‌دهد و تعداد افرادی را که در معرض گرمای مفرط قرار می‌گیرند به‌طور محسوسی کم می‌کند.

علاوه بر کاهش دما، شواهدی وجود دارد که فضای سبز می‌تواند با بهبود سلامت روان، افزایش تعاملات اجتماعی و فعالیت بدنی، کاهش آلودگی هوا، خطر مرگ‌ومیر ناشی از گرما را نیز تعدیل کند. مطالعه دانشگاه موناش نشان داد که اگر پوشش گیاهی شهرها به ترتیب ۱۰، ۲۰ و ۳۰ درصد افزایش می‌یافت، متوسط دمای روزانه در فصل گرم به ترتیب ۰٫۰۸، ۰٫۱۴ و ۰٫۱۹ درجه سانتی‌گراد کاهش پیدا می‌کرد. این کاهش دما می‌توانست به ترتیب از ۰٫۸۶، ۱٫۰۲ و ۱٫۱۶ میلیون مرگ ناشی از گرما پیشگیری کند، یعنی به ترتیب ۲۷٫۲، ۳۲٫۲ و ۳۶٫۷ درصد از کل مرگ‌های گرمایی این دوره زمانی.

بیشترین تأثیر مثبت این راهکار در مناطق شهری جنوب آسیا، اروپای شرقی و شرق آسیا مشاهده شده است. در اروپا افزایش ۳۰ درصدی فضای سبز می‌توانست جان حدود ۳۹۶ هزار نفر را نجات دهد، در حالی که این رقم در آسیا به بیش از ۵۲۷ هزار نفر می‌رسید.

تأثیر فضای سبز بر سلامت، بسته به نوع اقلیم، وضعیت اقتصادی‌اجتماعی و جمعیتی هر شهر متفاوت است. پژوهشگران تأکید می‌کنند که حفظ و گسترش فضای سبز باید به‌عنوان یک راهبرد کلیدی در برنامه‌ریزی شهری و مقابله با تغییرات اقلیمی مورد توجه قرار گیرد.

افزایش فضای سبز شهری نه‌تنها بهبود کیفیت زندگی و سلامت روان را به همراه دارد، بلکه می‌تواند در مقیاس جهانی، جان میلیون‌ها نفر را در برابر گرمای مرگبار نجات دهد. این یافته‌ها نشان می‌دهد که سیاست‌گذاران و مدیران شهری باید گسترش فضای سبز را به‌عنوان ابزاری حیاتی برای سازگاری با تغییرات اقلیمی و حفاظت از سلامت عمومی در اولویت قرار دهند.