

نشست علمی تخصصی هنر، معماری و شهرسازی عصر پنجشنبه‌ها

محل برگزاری: سالن اجتماعات مهندسين مشاور هرم پی

زمان: پنجشنبه ۲۵ مهر سال ۱۳۹۸

عنوان: تعامل شهر و بندر، هویت شهر بندری نوار ساحلی دریای خزر

سخنرانان: خانم مهندس نیلوفر علاقمندان، خانم مهندس رویا رنجبری و آقای دکتر سعید غلامپور

چکیده‌ای از سخنرانی‌ها:

سخنران اول: خانم مهندس علاقمندان

ممنون از اندیشکده هرم پی که این فرصت را در اختیار ما گذاشتند که مطالعاتی که حدود دو سال درباره تعامل شهر و بندر و هویت شهر بندری داشتیم را در خدمت شما بزرگواران ارائه دهیم. یک مختصری درباره هویت شهری توضیح خواهیم داد و بعد دو نمونه از مواردی که در نوار ساحلی دریای خزر بررسی کردیم که شامل شهر و بندر انزلی و شهر و بندر فریدونکنار است را ارائه خواهیم کرد. بعد از آن بطور تخصصی راجب نقش محیطزیست و تعامل شهر و بندر صحبت خواهیم کرد.

همه ما تصورمان از بندر این است که یک مبدأ ورود به خشکی / شهر از سمت آب است که این آب ممکن است آبراهه باشد، رودخانه، اقیانوس‌ها یا دریا باشد که در مقیاس مختلف مطرح می‌شود. اما بندر علاوه بر اینکه مبدا ورود به خشکی است در حقیقت به عنوان یک حلقه مهم در زنجیر فعالیت‌های تجاری و بازرگانی و انتقال کالاهای مختلف و مسافر از طریق آب عمل می‌کند و شاید این تعریفی باشد که تا چند دهه قبل تر بیشتر جامعیت داشت. امروزه بنادر به سمتی پیش می‌روند که علاوه بر حمل‌ونقل کالا، بحث تولید و فرآورده‌های کالا هم در بسیاری از مجتمع‌های بندری اتفاق می‌افتد و همه این مسائل در یک سیستم پیوسته با سایر نظام‌های اقتصادی و اجتماعی در جامعه و بازار پیش می‌آید. یعنی بندر یک موقعیت مستقل نیست، بلکه در حقیقت از طرف نظام‌های گسترده‌تری پشتیبانی می‌شود. در این حال خودش هم یک سری پشتیبانی‌هایی از شهر همجواریش انجام می‌دهد اگر به صورت خلاصه سیر تحول فعالیت‌های بندری را بررسی کنیم. بنابراین این سیر تحول را به سه بازه زمانی تقسیم بندی می‌شود که عبارتند از بنادر پیش از انقلاب صنعتی، بنادر در دوران صنعت و بنادر در دوران معاصر.

بنادر پیش از انقلاب صنعتی یک نقطه عطفی در سیر تحول بنادر بوده، بنابراین تا پیش از انقلاب صنعتی یعنی بندر انزلی به این ترتیب شکل گرفتند که شهرها پایه اقتصادی آنها براساس کشاورزی، بود و تولید انبوه وجود نداشت. یعنی تجارت به طوری که امروزه در بنادر مطرح می‌شود آن زمان به این ترتیب وجود نداشت. در حقیقت تولید صنعتی هم به این شکل وجود نداشت، در حقیقت تولیداتی که اتفاق می‌افتد تولیداتی بودند که استفاده از نیروی انسان و انرژی‌های تجدیدپذیر مثل آب و انرژی بادی تولیداتی به صورت محدود به دست می‌آید. اگر چیزی مازاد استفاده بود شروع می‌کردند به تجارت کردن اما مسئله‌ای که وجود دارد آن تجارت هم بسیار محدود و تجارت خانه‌ها بسیار محدودتر بودند. بعد از مدتی این تجارت خانه‌ها هر چند تا با هم پیوستند و بزرگ‌تر شدند و بنادر شکل گرفتند و به تریبی که بخواهند این تولیدات را به جای دیگر عرضه کنند و این عرضه بسیار محدود بود ولی بسیار با ارزش بود و به خاطر مشکلاتی که در حمل‌ونقل جاده‌ها وجود داشت و به خاطر اینکه راه ایمن‌تری برای عرضه محصولات داشته باشند، به حمل‌ونقل دریایی رو آوردند و در حقیقت کوچک‌ترین بندرها در کنار شهرها شکل گرفت.

بعد از آن در دوران صنعت از اواسط قرن ۱۷ که انقلاب صنعتی پیش آمد کارخانه‌ها شکل گرفتند و صنایع کشتی‌سازی هم رشد پیدا کرد. شکل بنادر عوض شد و همانطوری که کارخانه‌ها رشد کرده بودند و صنعت پیشرفت می‌کرد تولیدات صنعتی هم انبوه شد و این تولیدات به صورت خیلی ارزان و با نیروی ارزان داشت تولید می‌شد و می‌توانست فعالیت اقتصادی با استفاده از تولید انبوهی که پیش می‌آمد اتفاق بیفتد. بنابراین نقش بنادر هم شد، یعنی بنادر به صورت مجتمع‌های بزرگ صنعتی در آمدند و به واسطه اینکه کشتی‌ها هم حالا به تناسبات صنعت تحولاتی در صنعت کشتی‌سازی هم پیش آمد. کشتی‌های بزرگ‌تری شدند و برای پهلوگیری نیاز به عمق بیشتر آب داشتند و این باعث شد یک اقتضایی بین شهرها و بنادر اولیه به وجود آید. کم کم بنادر به صورت مجتمع‌های صنعتی بزرگ خارج از شهرها شکل گرفتند و به خارج از شهرها منتقل شوند. در دوران معاصر از حدود ۱۹۵۰ به بعد اتفاق مهمی که می‌افتد این است که در این دوره در حقیقت بحث فن‌آوری اطلاعات و دانش در کنار صنعت مطرح می‌شود آن چیزی که بیشتر اهمیت دارد دانش و آگاهی هست و اینکه این صنعت کشتی‌سازی تحول بیشتری پیدا کرده، بنادر

بزرگ‌تر شدند و به واسطه بزرگ شدن بنادر به لحاظ کاربری در فاصله‌ایی که از شهرها گرفتند و امکاناتی که کشتی‌ها داشتند امکان حمل‌ونقل کالا و انبارداری در بنادر به وجود آمد. بنادر به مجتمع‌های عظیم صنعتی و به قطب‌های توسعه صنعتی تبدیل شدند و فاصله آنها از شهرها بیشتر شده است. این فاصله زیادی که بین شهرها و بندرها به وجود آمده باعث شد بنادر اولیه که در هسته‌های مرکزی شهرها وجود داشته باشند به بنادر متروکه تبدیل شوند. این متروکه شدن فضاها دست‌اندرکاران را بر این داشت که احیای مجدد و یک باز زنده‌سازی در تعامل شهر و بندر اتفاق بیفتد. بنادری که رشد کردند و به صورت صنعتی دارند خارج از محدوده‌های شهری کار می‌کنند. ولی باید از فضایی که بندرهای اولیه که متروکه شدند استفاده کنیم، حال‌می‌توانند نقش‌های متفاوتی داشته باشند و هم به عنوان اراضی توسعه شهری شکل بگیرند و هم پتانسیل زیادی برای گردشگری و جذب نیرو و سرمایه داشته باشند.

مسئله دیگر اینکه در دوران معاصر در سیر فعالیت‌های بندری مطرح شده این است که بنادر دیگر یک سیستم یکپارچه جهانی مثل یک حلقه ارتباطی هستند و بیشتر جنبه رقابتی پیدا می‌کند. یعنی دیگر اون حالت کالبدی که در گذشته قبل از دوران صنعتی برایشان وجود داشت از آن حالت در آمدند و بیشتر آن چیزی که بنادر روش تمرکز می‌کند در حقیقت رقابت در عرصه‌های جهانی است که به واسطه فن‌آوری و ارتباطات این قضیه را روز به روز پرنرنگ‌تر می‌کند.

حالا اگر بخواهیم یک مختصری از شهر بندری داشته باشیم باید یک مقدار به تصویر ذهنی و هویت شهر بندری برگردیم. اینکه چه به صورت مسافر و چه به صورت شخصی که در یک شهر زندگی می‌کنیم آن چیزی که از شهر در ذهن ما نقش می‌بندد و تصویر ذهنی ما را نسبت به یک شهر و یا هر محیطی که وارد می‌شویم اگر بخواهیم نام ببریم عبارتند از عناصر طبیعی، عناصر انسان ساخت، فعالیت‌های انسانی و زمانی هستند که باعث می‌شوند ما خاطراهایی را نسبت به آن فضا داشته باشیم.

شاید بتوانیم همه اینها را عواملی بدانیم که می‌توانند تشکیل دهنده بخشی از هویت شهر باشند. وقتی بحث هویت را پیش می‌کشیم یک نوع ویژگی خاصیتی است که در نتیجه انطباق با یک پدیده یا تصویر مشابه در ذهن ایجاد می‌شود. در هویت یک فضا انتظار داریم یک خاطره از یک فضا در ذهن ما شکل گرفته و ما انتظار داریم که در بازدید بعدی از امکان و یا شهر آن خاطره دوباره برای ما تداعی شود و آن خاطره را ببینیم. وقتی حرف از شهر ساحلی می‌زنیم اولین چیزی که به ذهن ما می‌رسد ساحل و آب است، اما در یک شهر بندری که لزوماً یک شهر ساحلی هم هست صرفاً مسئله آب نیست در حقیقت آن فضای کاربری بندر به عنوان حدفاصل بین دریا و شهر دارد هویت شهر بندری را شکل می‌دهد، اینکه تمام عناصر و ارزیابی که یک بندر دارد آن جراثیل‌های متحرک، آن کانتینری‌هایی که جابه‌جا می‌شوند تمام کمک می‌کنند یک تصویر ذهنی از شهر بندری در ذهن مخاطب شکل بگیرند. هر چند وقتی مسئله آب پیش می‌آید در شهرهای ساحلی باید به نقشی که آب در هویت اجتماعی و اقتصادی آن شهر دارد تاکید کرد. وقتی حرف از بندر می‌زنیم علاوه بر رفت و آمد تجار و بازرگانان یک اتفاقات فرهنگی هم آنجا می‌افتد. چه برای کسانی که آنجا زندگی می‌کنند و چه برای کسانی که مسافر هستند. به هر حال یک تفاوت‌هایی به واسطه حضور آب به لحاظ اجتماعی، به لحاظ اقتصادی و به لحاظ فرهنگی متوجه می‌شوند و این چیزی هست که هویت شهر بندری را شکل می‌دهد. سیر تحول تدریجی ارتباط عملکردی و فضای شهر و بندر طبق نمودار می‌باشد:



اگر بطور خلاصه ضرورت شهر و بندر را اشاره کنیم لزوم توسعه همساز و هماهنگ شهر و بندر به عنوان دو ارگان شکل‌دهنده یک کالبد عمل می‌کند، لزوم توجه به توسعه صنعت گردشگری به عنوان زمینه توسعه و رونق بنادر و شهر می‌باشد، تبدیل بسیاری از بنادر به سکوه‌های تخلیه و بارگیری در وضع موجود است، افزایش زمینه‌های اشتغال در بندر و جذب نیروی کار از شهر بندری صورت می‌گیرد، رشد اقتصادی و بهبود شرایط

معیشتی بندر نشینان در راستای فعالیت بندری باشد و برنامه‌ریزی و کنترل تأثیرات نامطلوب ناشی از همجواری شهر و بندر هم باید مدنظر قرار گیرد. نمونه‌هایی که بررسی کردیم را به عنوان مثال ارائه می‌کنیم دو تا بندر آسیایی و دو بندر اروپایی را، بندر جبل علی که در دبی واقع شده بندری که در خاورمیانه بررسی شده است. بندر توکیو که در کشور ژاپن و از آسیایی شرقی پرداخته شد. بندر هامبورگ در آلمان و بندر رتردام در هلند که هر دو در اروپا می‌باشند و تمام این بنادر هسته اولیه در شهرها شکل گرفته به جزء بندر جبل علی که به تناسب هم شهرها رشد کرده بودند و هم بندر رشد کرده است.



شاید بخشی از بندر به خارج از شهر منتقل شده بود، بنادر قدیمی که در شهرها باقی مانده‌اند. برایشان برنامه‌ریزی شده، حالا بندر جبل علی تفاوتی که با سه بندر دیگر دارد این است که خارج از شهر شکل گرفته و نسبت به آن سه بندر دیگر از قسمت تاریخی کمتری برخوردار است. سه بندر دیگر شاید حدود هزار سال قدمت داشته باشند ولی بندر جبل علی بندری است که از حدود ۱۹۷۰ میلادی ساخت آن شروع شده است و در ۳۵ کیلومتری جنوب غربی دبی قرار گرفته شده است. این بندر آبراه ارتباطی اش خلیج فارس است و یک بندر چند منظوره است که دارای ۹ اسکله فعال است و برنامه‌هایی دارند که

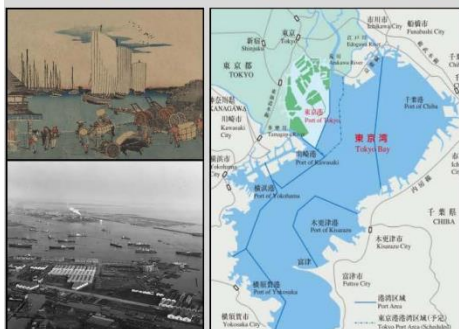
می‌خواهند تا ۲۵ اسکله هم گسترش دهند. عمده‌ترین کالاهای حمل‌ونقل شده این بندر نفت، گاز مایع و محصولات پتروشیمی است، این بندر به عنوان محل ورود کالاهای مصرفی به منطقه و توزیع در سایر کشور است. اگر بخواهیم درباره تعامل بندر جبل علی و شهر دبی صحبت کنیم باید بگوییم عمدتاً در لبه همجواری بندر عمدتاً به مناطق تجاری و شهرک‌های صنعتی منتهی می‌شود و آن نیروی کار که بین شهر و بندر در حال رفت و آمد هستند نیروی کار یک سری امکانات تجاری و اقتصادی و حمل‌ونقل در تعامل شهر و بندر نیاز دارند. یکی از مهم‌ترین مسائلی که باعث رشد یک بندر می‌شود و تعامل شهر و بندر را به واسطه رشد بندر فراهم کند که هر چه بندر به شبکه‌های متفاوت حمل‌ونقلی متصل باشد امکانات بیشتری را برای کارکرد خودش دارد. بندر جبل علی بندری است که فرودگاه آل مکتوم با ظرفیت حمل بار و مسافر نزدیک آن قرار گرفته است و به واسطه فاصله‌ایی که بین شهر و بندر هست سه تا خط مترو بین شهر و بندر کشیده شده که به صورت ۲۴ ساعته فعالیت می‌کند. یکی از مهم‌ترین مسائلی که در بندر جبل علی وجود دارد برخورداری از منطقه آزاد است که منطقه آزاد باعث شده شرکت‌های بازرگانی بین‌المللی در فاصله شهر و بندر شکل بگیرند و تمام اینها باعث شده پتانسیل‌های خوبی برای رشد اقتصادی شهر همجواری داشته باشد. علاوه بر اینکه خود بندر روز به روز در حال گسترش است، با توجه به اینکه حالا یک محدوده نوار ساحلی نزدیک دبی را بندر جبل علی اشغال کرده آمده یک سری امکانات گردشگری و اقامتی با استاندارد بالا در محدوده شهر و بندر به وجود آورده است.

موقعیت قرارگیری بندر توکیو در جنوب شرقی شهر توکیو واقع شده و در خلیج توکیو است که از طریق آبراه خلیج توکیو و در مجاورت اقیانوس

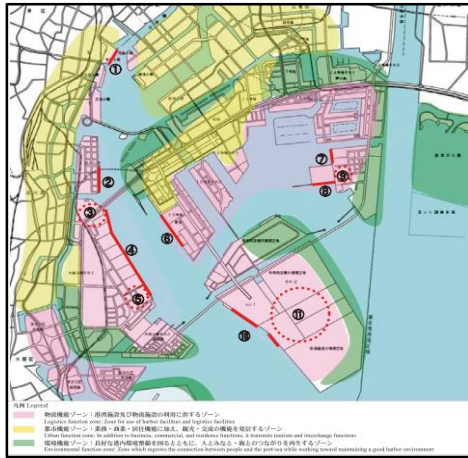


آرام راه پیدا می‌کند و در فاصله ۲۰ کیلومتری بندر چیپا و ۳۳ کیلومتری از بندر یوکوهوما ژاپن واقع شده است. که آنها هم فعالیت‌های اقتصادی گسترده خودشان را دارند. بندر توکیو یکی از بزرگترین بندر شرق آسیا است که فعالیت می‌کند.

قدیمی‌ترین سند حضور کشتی‌ها در بندر توکیو مربوط به سال ۱۳۹۲ میلادی است. سال ۱۹۴۱ میلادی، به عنوان یک بندر بین‌المللی کار خود را آغاز می‌کند. سال ۱۹۶۷ میلادی، اولین اسکله بارگیری کانتینر ژاپن در اسکله شیناگاوا (Shinagawa) افتتاح می‌شود. در بازه سال‌های ۱۹۷۱ تا ۱۹۷۵، هشت اسکله بارگیری کانتینری در بندرگاه اوی (Oi) افتتاح می‌گردد. در سال ۲۰۱۷ بندر توکیو مجهز به ۲۰۵ اسکله است که از آن میان ۱۵ اسکله بارگیری کانتینر است.



نظام کارکردی بندر توکیو علاوه بر اسکله‌های کانتینری دارای اسکله‌هایی برای بارهای غیرکانتینری، نفتی، مسافری و گردشگری است. پایانه تسوکیشیما در بندر توکیو با عملکرد ماهیگیری دارای انبار و سردخانه‌های بزرگ برای فرآورده‌های دریایی است و



برای زندگی ۴۴۵۰۰ نفر و کار و فعالیت ۸۹۰۰۰ نفر برنامه‌ریزی شده است. دارای کاربری‌های سکونتی، اقتصادی، آموزشی و گردشگری است. امکانات تجاری، اقتصادی و حمل و نقلی در تعامل شهر و بندر می‌باشد و متصل به شبکه حمل‌ونقل ریلی ژاپن است، متصل به شبکه بزرگراهی و ملاحظات ایمنی و خطرپذیری، تأسیسات مقاوم در برابر زلزله و سوانح، دیوار محافظ در برابر سونامی، اسکله پهلوگیری کشتی‌های آتش نشانی است.

همچنین دارای کاربری‌های سکونتی، اقتصادی، آموزشی و گردشگری است. امکانات تجاری، اقتصادی و حمل‌ونقل در تعامل شهر و بندر توکیو یکی متصل به شبکه حمل‌ونقل ریلی ژاپن است و یکی متصل به شبکه بزرگراهی می‌باشد. ملاحظات ایمنی و خطرپذیری بندر هم عبارتند از تأسیسات مقاوم در برابر زلزله و سوانح، دیوار محافظ در برابر سونامی و اسکله پهلوگیری کشتی‌های آتش‌نشانی است. امکانات

گردشگری بندر توکیو که براساس برنامه عملیاتی بندر قرار است در سال ۲۰۲۰ به مرکز گردشگری بین‌المللی تبدیل گردد. بندر از انواع پارک و فضای سبز، موزه‌ها و مراکز تجارت برخوردار است. اداره بندر و بندرگاه توکیو، موزه، میناتور با بازگشایی چشم‌اندازی از تاریخ بندر توکیو و همچنین وضعیت فعلی و برنامه‌های آینده شهر ساحلی را پیش روی بازدیدکنندگان قرار داده است.

بندر هامبورگ موقعیت قرارگیری این بندر در کناره دریای شمال و رودخانه الب در شمال آلمان قرار دارد و به عنوان دروازه تجارت آلمان و اروپا شناخته می‌شود. بزرگترین بندر آلمان، دومین بندر بزرگ اروپا و یازدهمین بندر بزرگ دنیا در زمینه تعداد کانتینرهای جابجا شده در سال می‌باشد. مساحت این بندر در حدود ۷۴ کیلومتر مربع بوده که در حدود ۴۳ کیلومتر مربع از آن در خشکی قرار دارد و ۱۲ درصد از هامبورگ را اشغال کرده است. سیر تحولات در اواخر قرن دوازدهم میلادی با هدف توسعه تجارت در کشور آلمان احداث شد. بندر آزاد هامبورگ حدود ۱۴۰ سال پیش مشروط بر آنکه از رقابت با صنایع داخل کشور دوری کند با هدف ورود محصولات صنعتی آغاز به کار کرد.

نظام کارکردی بندر چند منظوره، دارای بیش از ۳۲۰ اسکله و ۲۰۰ ایستگاه رایانه‌ای کنترل کشتی، بزرگترین بنادر واردکننده قهوه، چای، کاکائو و ادویه در اروپا است. بزرگترین مرکز تجارت و انبار فرش و موکت می‌باشد، پایانه‌های تجارت محصولات هنری است، دارای حدود ۵۰ پایانه تخصصی برای تجارت و حمل‌ونقل محصولات فله‌ای و دارای اسکله‌های مسافربری و امکانات حمل‌ونقلی، بیش از ۱۲۰۰ قطار در هفته به بندر هامبورگ رفت و آمد می‌کنند. وجود خطوط راه‌آهن در بندر هامبورگ از مشخصه‌های حائز اهمیت است که تأثیر به‌سزایی در بهبود حمل‌ونقل کالا دارد. طرح توسعه بندر در هافن‌سیتی Hafen City یکی از بزرگترین پروژه‌های توسعه شهری در اروپا، انتقال بندر به محدوده‌ای خارج از شهر به وسعت ۱۵۷ هکتار، استفاده از معماری مدرن در تضاد با بندر قدیمی شهر، علاوه بر فعالیت‌های بندری شامل یک منطقه مسکونی با ظرفیت ۱۲ هزار نفر و ایجاد ۴۰ هزار شغل جدید، رعایت ملاحظات زیست‌محیطی و خطرات سیلاب شهر شناور است.

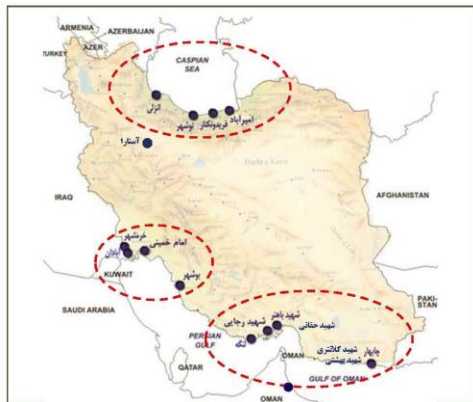
موقعیت قرارگیری بندر روتردام، در غرب کشور هلند و در کرانه رودخانه نیووه ماس قرار دارد. شهر بندر جهانی روتردام، بزرگترین بندر اروپا و دروازه سرزمین اصلی اروپا است. سیر تحولات این بندر در اطراف رودخانه Nieuwe Maas یک دهکده کوچک ماهیگیری در سال ۱۲۷۰ شکل گرفت. در حدود سال ۱۳۵۰ یک کانال کشتیرانی به نام رتردامسه اسخی به هلندی، Rotterdamse Schie گشایش یافت که از این طریق دسترسی روتردام به شهرهای بزرگتر واقع در شمال ممکن شد و این شهر را تبدیل به مرکز بارگیری و باراندازهای هلند، انگلستان و آلمان کرد. بین سال‌های ۱۸۶۶ و ۱۸۷۲ آبراه بزرگ‌تر و عمیق‌تر به نام Waterweg آبراه جدید برای دسترسی کشتی‌ها حفاری شد. طی جنگ جهانی دوم ۱۹۴۰م تقریباً تمام مرکز شهر قدیمی نابود شد. دو هفته بعد از جنگ پروژه بازسازی را شروع کردند.

نظام کارکردی بندر چند منظوره این بندر به دومین پایانه نفتی بزرگ جهان با ورود سالانه ۱۰۰ میلیون تن نفت خام است، استقرار پنج پالایشگاه نفتی در روتردام، فعالیت شرکت‌های پتروشیمی و صنایع وابسته در روتردام، وجود ۱۵۰۰ کیلومتر خط لوله انتقال نفت از کشتی به پالایشگاه و بالعکس، تردد کشتی‌های حمل ارسال و دریافت کالاهای متعدد از سایر کشورهای اروپایی است. سایر امکانات این بندر شامل اتصال به شبکه راه آهن اروپا و برخورداری از حمل‌ونقل چند وجهی، استفاده از توربین‌های بادی برای تولید انرژی سبز در بندر، استفاده از سیل بند و حفاظت شهر و بندر در برابر سیل‌زدگی و طغیان‌های دریای شمال می‌باشد.

تعامل شهر و بندر گسترش بندر به سمت دریای شمال سبب احیا و باززنده سازی بندر قدیم با اولویت توسعه مسکن گشت و طی سی سال اخیر دو موج توسعه کرانه را می‌توان در رابطه بین شهر و بندر را شاهد بود. موج اولیه شامل ادغام رودخانه با شهر و هویت شهری و از بین بردن موانع فیزیکی و روانی از کنار رودخانه بود و هدف از ادغام رودخانه ماس با شهر، افزایش حس تعلق به مکان بود. برنامه توسعه مجدد ساحلی با در نظر گرفتن تنوع اقتصادی، تأمین مسکن مناسب و کارکردهای غیربندری و برقراری ارتباط شهر و بندر و با دانشگاه و دریافت نظرات و راهکارها و برنامه‌ریزی برای هوای پاک، استفاده از بخارهای صنعتی تولیدی در بندر برای تأمین گرمایش ۵۰ هزار خانه و یک بیمارستان و توسعه فضای سبز و کنترل آلودگی‌های زیست‌محیطی است.

تعامل شهر و بندر با وجود موفقیت در تغییر اولیه، موج دوم به منظور توسعه نگرش ایجاد حس تعلق به مکان از سال ۲۰۰۲ آغاز گردید و در ۵ نقطه از شهر بندر روتردام مکان یابی شد. ادامه روند توسعه مسکن بهره‌برداری از پتانسیل‌های اقتصادی شهر بندری و برنامه‌ریزی مدیریت آب و سواحل، هدف‌گیری به سمت مسائل فرهنگی و اجتماعی شهر بندری، تاکید بر مسئله آموزش علوم دریایی، توسعه حمل‌ونقل پایدار با تأکید بر فرصت‌های آب، گردشگری در شهر و بندر روتردام، فعالیت مسافری در بندر، تفرجگاه‌های ساحلی، توجه ویژه به معماری و شهرسازی در روتردام به عنوان پایتخت معماری در هلند، قدیمی‌ترین برج اروپا در محدوده بندر قدیمی روتردام نشانه شهری است و ساخت بزرگترین هتل‌ها نزدیک به بندر می‌باشد. ساخت پل‌های شناور در محل اسکله‌های قدیمی به عنوان محلی برای نمایشگاه و اجتماعات وجود دارد. کتابخانه اراسموس، مارکت هال، کلیسای سنت لارنس، آسمان‌خراش مونته ویدئو، موزه بویمانز فان بونینگن، دانشگاه اراسموس روتردام، مسجد مولانا، آسیاب‌های بادی کیندردایک و خانه‌های مکه‌ای از جذابیت‌های توریستی شهر بندر روتردام هستند.

سخنران دوم: آقای دکتر غلامپور



در پروژه مطالعاتی که حدود دو سال است درگیر آن هستیم و در حال انجام هست مطالعات یک بخش آن برمی‌گردد به مباحث مبانی و نظری که قسمت‌هایی را خانم مهندس علاقمندان توضیح دادند ولی بطوری اختصاصی سعی کردیم در ۱۲ تا شهر و حالا به واسطه اینکه بعضی شهرها ۲ یا ۳ تا بندر داشتند. در ۱۵ بندر بطور ویژه این مطالعات را انجام دهیم و ببینیم از نزدیک هر کدام از این شهر و بندرها چه مشکلاتی دارند و چه انتظاراتی از همدیگر دارند و ما چطور می‌توانیم این تعامل را و به چه نحوی پررنگ‌تر کنیم. به عنوان مطالعات پایه روی بحث دست آوردهایی که انتظار می‌رفت از تعامل شهر و بندر یک دسته‌بندی داشته باشیم که تعامل می‌تواند پایدار باشد که به لحاظ زیست‌محیطی، به لحاظ ابعاد اقتصادی و اجتماعی و همین‌طور به لحاظ ساختار شهر و بندر بتواند پایدار عمل کند. بطور خلاصه ابعاد زیست‌محیطی شامل راهکارهایی

که به اصلاح و کنترل آلودگی‌ها و بحث‌های محیط‌زیست می‌پردازد. ابعاد اقتصادی و اجتماعی آن توجه به احیای هویت بندری، ظرفیت‌هایی که در هر کدام از بندرها وجود داشت و چه به لحاظ اقتصادی و چه اجتماعی و توسعه گردشگری است.

تعامل پایدار و ساختاری شهر و بندر به ارتقای سطح تاب‌آوری، اصول پدافند غیرعامل و همین‌طور ارائه پیگیری تمهیدات لازم در خصوص بهبود شبکه حمل‌ونقل، تسهیل دسترسی و ترافیک در مسیرهای بندر و تدوین راهکارهای شهرسازی در فضای کالبد و کاربری و به منظور توسعه متوازن و متعادل در بندر و شهر همجوار است.

یک سری از دستاوردهای این پروژه و این طرح تعامل شهر و بندر را می‌تواند برای شهر داشته باشد. مثل تلفیق عملکردی - کالبدی بندر و شهر با هدف ترویج فرهنگ دریایی اتفاق می‌افتد. ارائه راهکارهای ارتقای کیفیت بصری، سطح زندگی و محیط‌زیست در شهر بندری و شناسایی فرصت‌های مناسب تفرجگاهی، گردشگری آبی و حمل‌ونقل مسافری بین شهرهای بندری و بحث ساماندهی و کاهش معضلات ترافیک وسایل نقلیه سنگین در دسترسی‌های شهری منتهی به بندر است.

دستاوردهای طرح برای بندر بحث افزایش درآمد بنادر از طریق پیش‌بینی تمهیدات هماهنگ، شناسایی معضلات زیست‌محیطی ناشی از فعالیت بندر و ارائه راهکارهای تقلیل یا حذف، پیش‌بینی توسعه چند قطبی به جای ادامه وضع موجود توسعه بنادر در بافت شهری معرفی معیارهای مبنی بر تعامل شهر و بندر در مکان‌یابی بنادر جدید، تبدیل بخشی از مستحقات موجود در بنادر به غرفه‌های قابل واگذاری به بخش خصوصی برای تأسیسات و تجهیزات تفرجگاهی، خدماتی، اقامتی و فرهنگی، ایفای نقش حمایتی برای بندر از جمله واگذاری زمین برای توسعه، تأمین منابع انسانی و پذیرش جمعیت مهاجر و تلاش‌های همه‌جانبه جهت تأمین زمین‌های لازم اعم از سکونت، تفریح و ارائه خدمات عمومی برای کارکنان بندری، دریانوردان، تجار و کارکنان شرکت‌های حمل‌ونقل است.

یک بحث بهسازی و ارتقای کیفیت محدوده‌های ساحلی شهرها و بندرها یک فاکتورهایی مطرح بود که بهسازی و ارتقای کیفیت محدوده‌های ساحلی شهر، بندرها، کیفیت زندگی را برای مردم شهر بالا می‌برد و نحوه و جهت توسعه بندر و شهر را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. این تأثیر از طریق زیر قابل اندازه‌گیری و ارزیابی است که عبارتند از:

کیفیت محیط‌زیست شهر و بندر، خلق تصویر جدیدی از بندر برای شهر، تحول و توسعه فرهنگی، چند کاربری بودن فضاهای بندری و شهری، ارتباط و یکپارچگی بندر با شهر، استفاده از تکنولوژی‌های جدید در سیستم عملیات بندری، مشارکت فعال بخش‌های خصوصی و عمومی در فرآیند تصمیم‌گیری برای شهر هست.

یک سری پارامترهای ارزیابی کیفیت شهر بندری مطرح بودند که شامل زیبایی‌شناسی شهری و کیفیت‌های معماری - شامل کیفیت معماری

ابنیه و ترکیب هماهنگ آنها با ابنیه‌ی شهری، ارتباطات فیزیکی و موانع میزان سهولت دسترسی به نوار ساحلی بدون برخورد به موانع کالبدی، ارتباطات بصری ارزیابی دیدهای مختلف موجود و منظر طبیعی در نقاط مشخصی از شهر، دسترسی دریایی ارزیابی امکان دسترسی مستقیم به ساحل، امنیت و ایمنی ارزیابی قابلیت پیشگیری و مقابله با بلایای طبیعی، احساس امنیت توسط کاربران فضا و نحوه و امکان خدمات دهی پلیس، آتش‌نشانی و اورژانس به نوار ساحلی، عملکردها و کاربری‌ها ارزیابی کاربری‌های موجود و همگرایی و ارتباط کاربری‌ها در عرصه‌های بندری، تفریح و اوقات فراغت - ارزیابی امکانات عمومی موجود و ارزش افزوده آنها برای بندر و مناطق ساحلی و معیارهای یکپارچگی و همگرایی عملکردی شهر و بندر است.

سعی کردیم یک دسته‌بندی به ریز داشته باشیم که بتوانیم در قالب آنها مطالعاتشان را با انسجام بهتری پیش ببریم و سعی کردیم عوامل تعیین‌کننده کیفیت را برای تعامل شهر و بندر شناسایی کنیم. فاکتورهایی مثل توجه به موقعیت جغرافیایی، دسترسی‌های دریایی و ارتباط پسرکانه-ای، زیرساخت‌ها و تجهیزات و خدماتی که قابل ارائه هستند. منابع کار و محیط اجتماعی، فن‌آوری اطلاعات، عوامل اقتصادی و همین‌طور مهارت‌های فنی و مدیریتی، که خوب در امتداد آن یک سری شناسایی عوامل زمینه‌ساز توسعه، همگرا و متوازنند شهر و بندر شناسایی شدند، مثل عوامل اجتماعی و فرهنگی، خدمات گردشگری و میراث صنعتی، عوامل کالبدی و فضایی، ارتباطات و رسانه‌ها، حمل‌ونقل و ترافیک، ایمنی و امنیت و عوامل اقتصادی و بازار و بازاریابی است. بحث دیگر شناسایی کیفیت‌های محیطی سازنده تعامل شهر و بندر است که می‌تواند به تعامل شهر و بندر کمک کنند که یکی بستر و اقلیم است، سیما و منظر و بندر و عوامل زیست‌محیطی بود.

طبیعتاً قبل از اینکه ما بتوانیم تصمیم‌گیری بهتری کنیم درباره این تعامل و راهکارها اقداماتی بشود ارائه کرد باید آسیب‌شناسی تعامل شهر و بندر را انجام می‌دادیم. حوزه‌های آسیب‌شناسی، آسیب‌شناسی در حوزه قوانین و مقررات، ترافیک و دسترسی، حوزه اقتصادی - اجتماعی، آسیب‌شناسی در حوزه کالبدی، ایمنی، زیست محیطی، عملیات بندری، آسیب‌شناسی در حوزه قوانین و مقررات بنادر و شهرهای بندری، فقدان آیین‌نامه اجرایی برای حفاظت محیط‌زیست در قوانین مربوط به طراحی بنادر، اتلاف وقت و هزینه برای مسافران و کشتی‌ها بواسطه قوانین ناکارآمد گمرکی، عدم ترخیص به موقع کالا و اشغال اراضی در نتیجه عدم بروزرسانی قوانین بندری، عدم تعریف جایگاه بنادر در برنامه‌ریزی‌ها و طرح‌های توسعه شهری و فقدان مدیریت یکپارچه واحد شهری در استفاده از اراضی ساحلی و عدم هماهنگی در قوانین و مقررات ملاک عمل سازمان‌های دخیل (سازمان بنادر و دریانوردی، اداره گمرک، نیروی انتظامی، وزارتخانه‌های دفاع، نفت، نیرو و جهاد کشاورزی) انجام شود. بحث تقویت عرصه‌های عمومی و حدفاصل شهر و بندر که می‌توانند در این فضاها شکل بگیرند. همچنین هماهنگی در تراکم بندر و شهر و گشودن دید به دریا و جداره‌هایی که ممکن است در جاهایی ناهماهنگ باشد و این ارتباط را خدشه‌دار می‌کند.

در گونه‌شناسی بنادر تعامل شهر و بندر همانطور که عرض شد در آن ۱۲ تا شهر و ۱۵ بندر تعدادی از بنادر ما در جبهه جنوب دریای خزر قرار گرفتند که موضوع بحث ما نبوده. یک سری بنادر جنوبی و یک سری بنادر جنوب غربی است. این بنادر و شهرها به لحاظ ارتباطی یکی بحث تناسب موقعیت جغرافیایی است، بحث فاصله و بندر است، همین‌طور بحث تناسب نوع و نظام کارکردی شهر و بندر و به تناسب سطح و مقیاس شهر و بندرهای مختلف است.

یک معرفی روی نوار ساحلی دریای خزر کنیم ایران مابین دوتا ظرفیت آبی بسیار غنی قرار گرفته است. یکی خود خلیج فارس و دریای عمان و آن یکی هم دریای خزر که با بحث ترانزیت را بین دو تا داشته باشیم. بندری که بیشتر موضوع بحث هستند در کرانه ساحل خزر شامل بندر امیرآباد، فریدونکنار، نوشهر، امیرآباد و بندر انزلی و آستارا بودند و همچنین ظرفیت‌هایی که خود دریای خزر دارد به عنوان بزرگ‌ترین دریاچه جهان است. همین‌طور فعالیت‌هایی دریای خزر واقع در شمال ایران، بزرگ‌ترین دریاچه جهان می‌باشد که از گذشته‌های دور ضامن شکل‌گیری سکونتگاه‌های ساحلی در مناطق پیرامون بوده است. جنگل‌داری، ماهیگیری، کشاورزی و استفاده از سواحل آن در بخش صنعت توریسم و حمل‌ونقل دریایی، واردات، صادرات و تجارت با بنادر ساحلی آن از دیرباز نقش موثر و بسزایی در ساختار اقتصادی منطقه داشته است. دریای خزر به‌عنوان یکی از بی‌همتاترین بوم‌شناخت‌های آبی جهان، محیطی مناسب برای زندگی و رشد مرغوب‌ترین ماهی‌های خاویاری جهان است.

بطور مثال شهر و بندر انزلی که سعی کردیم اینجا ارائه دهیم، اول اینکه به تفکیک خود شهر و بندر و حتی ارتباط این دوتا را بطور کامل بررسی کنیم از جهات و ابعاد مختلف، به لحاظ ظرفیت‌های گردشگری که موجود بود. هر کدام از این شهرها و بندرها ضعف‌هایی که به لحاظ کالبدی، زیست محیطی، اقتصادی، اجتماعی که همه اینها موجود می‌باشد در بندر انزلی جاذبه‌ها و موقعیت‌های گردشگری وجود داشت.



این بندر جزء ۲۰ شهر اول مقصد گردشگری کشور در فصل تابستان و برخوردار از جاذبه‌های مثل تالاب انزلی، ساحل ماسه‌ای، ابنیه تاریخی واجد ارزش در بافت شهر و بندر، موج شکن و پارک ساحلی و زیر ساخت‌های ترمینال مسافری دریایی است. ظرفیت‌های جدیدی که به نوعی هم مهاجرپذیری دارد و هم ابعاد گردشگری را پررنگ‌تر می‌کند و بحث منطقه آزاد است. به لحاظ ابعاد تاریخیچه‌ای خود بندر انزلی برمی‌گردد به سال ۱۲۷۴ که اولین ساخت شروع موج شکن‌ها آغاز شده است و اینکه ورود اولین کشتی‌ها به سال ۱۳۰۱ می‌باشد. ظرفیت‌هایی که دارد نکته‌ای که خیلی مدنظر قرار می‌گیرد این است که این مانع بین شهر و بندر در شهر انزلی بسیار پررنگ‌تر است و حتی یک جاهایی دید کاملاً قطع شده و دسترسی‌های اطراف بندر جاهایی مختل شده است، کیفیت‌های مناسبی ندارد و به همین دلایل باید تصمیمات بهتری گرفته شود. طبیعتاً در روند پروژه یکی از ابعادی که حتماً باید مورد بررسی قرار می‌گرفت بحث این بود که چه گروه‌های می‌توانند ذی نفع و چه گروه‌هایی می‌تواند ذی نفوذ باشند و اینها کاملاً شناسایی شدند یک فرآیندی تعریف شد که ما بتوانیم از مشارکت گروه‌هایی که دخیل هستند در این بحث تعامل شهر و بندر استفاده کنیم که در جدول پایین مشاهده می‌کنید.

شناسایی گروه‌های ذی نفع در شهر و بندر انزلی	شناسایی گروه‌های ذی نفوذ در شهر و بندر انزلی
<ul style="list-style-type: none"> ✓ شهروندان ✓ گردشگران محلی، مسافران داخلی و خارجی ✓ مشاغل وابسته به صنعت دریانوردی و دریا ✓ کارکنان بومی و غیربومی بندر ✓ سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان ✓ شهرداری ✓ شورای اسلامی شهر ✓ فرمانداری شهرستان انزلی ✓ اداره کل راه و شهرسازی ✓ اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری ✓ اداره کل حفاظت محیط زیست ✓ اداره کل منابع طبیعی و آبخیزداری ✓ نیروی دریایی ✓ فرماندهی مرزبانی نیروی انتظامی ✓ شیلات

پیش‌بینی فرآیند بهره‌گیری از مشارکت گروه‌های دخیل در این پروژه بازآفرینی شهر و بندر را به چهار دسته تقسیم‌بندی شده که تشکیل کار گروه‌های کاری، تبیین اهداف و برنامه، فعالیت مشترک، شناسایی قوانین بالادستی و تبیین منافع مشترک می‌باشد. همچنین راهبردهای افزایش مشارکت این پروژه هم می‌توان به درونی کردن ارزش‌های مشارکت، نهادینه سازی و کاهش اختلالات اجتماعی و تکوین و تقویت جامعه مدنی نام برد. که بطور خلاصه اهم نکاتی که از بحث تعامل شهر و بندر اینجا بررسی شد یکی همجواری و فاصله اندک بندر با محدوده مسکونی و آلودگی‌های بصری که ایجاد شده بود، آلودگی‌های زیست‌محیطی، ترافیک‌های درون شهری به خاطر ترانزیت کالا و همین‌طور نیاز بازسازی بافت قدیم و همجواری و حفظ یک سری ظرفیت‌های تاریخی و معماری. همین‌طور راه‌اندازی ترمینال‌های مسافری و پتانسیل‌های طبیعی، گردشگری که وجود دارند.

شناسایی و جمع‌بندی نقاط قوت، فرصت و تهدید سعی کردیم از آنها آنالیزی داشته باشیم مثل کالبدی - فضایی، حرکت و دسترسی، کارکردی، زیست‌محیطی، اقتصادی، گردشگری، اجتماعی و فرهنگی اشاره شد. در نهایت راهبردهای پیشنهادی با استفاده از ماتریس سوات ارائه دهیم که افزایش فضاهای تفریحی با بهره‌گیری از پتانسیل‌های بندر و محدوده شهری همجواری، ارائه راهکارهایی جهت حفظ پتانسیل‌های طبیعی، جلوگیری از بروز مشکلات محیط‌زیستی و کاهش سطح آلودگی موجود، ارائه راهکارهایی در جهت حل معضل ترافیکی و پیشگیری از آسیب‌های آتی پروژه بود.

متناسب با همین چشم‌اندازی ارائه شد که شهر بندری انزلی در سال ۱۴۰۴، در تعامل سازنده با بندر، شهری پویا و فعال بوده که از لحاظ فعالیت‌های اقتصادی و عملکرد گردشگری از جایگاه بالایی در میان سایر شهرهای شمال ایران برخوردار است. هدف مشترک شهر و بندر افزایش ظرفیت‌های گردشگری با بهره‌گیری از پتانسیل‌های طبیعی منطقه و شرایط منحصر به فرد بندر به واسطه قرارگیری در کنار تالاب انزلی است. در این ضمن توجه به ملاحظات زیست‌محیطی در راستای حفاظت پایدار، کاهش مشکلات محیط‌زیست و رفع آلودگی‌های منطقه در اقدامات اجرایی شهر و بندر مدنظر قرار دارد. افزایش فعالیت‌های بندر انزلی به‌واسطه برخورداری از حمل‌ونقل چندوجهی به‌ویژه اتصال شهر و بندر انزلی به شبکه سراسری راه‌آهن موجبات رونق اقتصادی شهر، منطقه و کشور را فراهم آورده است. دسترسی به شبکه ریلی مشکلات ترافیکی در لبه همجواری شهر و بندر را تا حد زیادی کاهش داده و توسعه متوازن کالبدی و عملکردی شهر و بندر، شهر انزلی را به مکان مناسبی برای کار و زندگی و تاب‌آور در برابر حوادث طبیعی و غیرطبیعی تبدیل کرده است. در نهایت در جهت اینکه این مطالعات واقعی‌تر شود و بتوانیم راهکارهایی را ارائه دهیم که این تعامل را پررنگ‌تر کنیم. یک سری اقدامات پیشنهادی در واقع تهیه شد و سعی کردیم این اقدامات در قالب یک سری پروژه‌هایی تعریف کنیم. پروژه‌ها دسته‌بندی شدند و برای هر کدام به تفکیک مسئولیت‌های هر کدام از سازمان‌هایی که درگیر این پروژه بودند را مشخص کردیم.

که چه سازمان‌هایی باید اقدام کننده باشند، چه سازمان‌هایی نظارتی وجود دارد و چه نهادها و سازمانی می‌توانند روند این پروژه باشند. در بندر انزلی پروژه‌هایی که تعریف شده یکی بحث پروژه که بحث ساماندهی ابنیه و محوطه عملیات بندری است. یک نکته‌ای که در بندر انزلی وجود

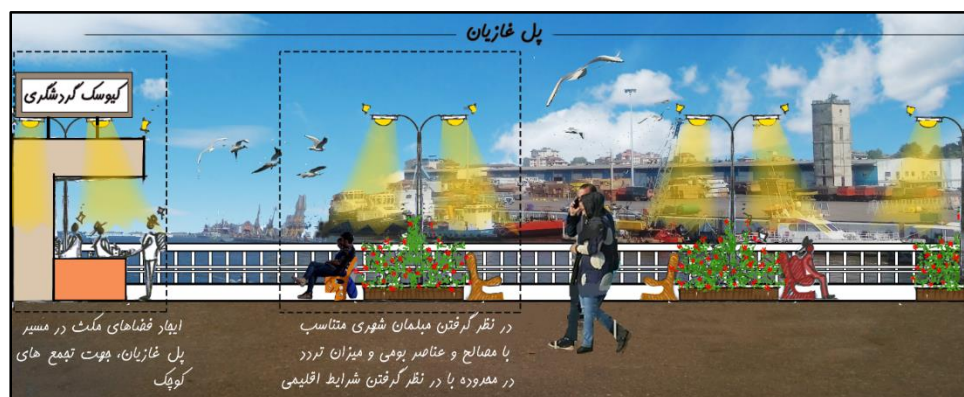
دارد توانمندسازی موج‌شکن غربی و حوضچه قدیم بندر جهت استفاده در گردشگری است. ساماندهی بلوار ساحلی حدفاصل خیابان میرزا کوچک خان تا بلوار پاسداران است. باز زنده‌سازی پل قدیم غازیان با ایجاد محور گردشگری پیاده مدار از داخل بندر تا کاخ موزه نظامی انزلی می‌باشد. نوسازی فصل مشترک شهر و بندر از میدان گمرک تا خیابان آذربایجان در منتهی‌الیه شرقی بندر است. طراحی محیط و منظر محوطه ساحلی از جداره شرقی بندر تا خیابان ساحل قو، ایجاد دسترسی اختصاصی ریلی و جاده‌ای به بندر انزلی و مکان یابی و احداث اسکله جهت راه‌اندازی گردشگری دریایی در نظر گرفت.



گزارش بازدید پل تاریخی غازیان و کارکرد اولیه پل بر روی رودخانه انزلی قرار گرفته است. این پل غازیان و میان پشته را به هم متصل می‌کند. این پل در زمان خود از معدود پل‌های پیشرفته جهان در نوع خود بوده است. این پل به عنوان اولین پل متحرک ایران مطرح است. پیش از آن رفت و آمد از انزلی به غازیان با قایق صورت می‌گرفته است. این پل از بتن مسلح ساخته شده است. شروع ساخت از اواخر تیرماه ۱۳۱۴ شمسی و پایان کار در اوایل تابستان ۱۳۱۶ شمسی یعنی مدت ۱۸ ماه بوده و در خرداد ماه ۱۳۱۷ مورد استفاده قرار گرفته است. یکی از ۵ دهانه پل توسط نیروی موتور حرکت کرده، بالا می‌آید و کشتی‌های باری امکان تردد از زیر پل را داشتند. این پل از اواخر دهه ۳۰ هجری شمسی ثابت شد و پل از حالت متحرک بودن درآمد. در سال ۱۳۸۴ با تأسیس پل جدید که به پل ولایت نیز مشهور است، عملکرد پل غازیان ضعیف شده و مورد استفاده مردم پیاده و گردشگران قرار گرفت. این پل به شماره ۱۵۱۴ به ثبت تاریخی رسیده است.

آسیب‌شناسی پل غازیان که فرسودگی سازه پل و خوردگی فلزات و فرسودگی بتن و همچنین فرسودگی لایه فوقانی است و اتفاقات نامناسب که برای پل غازیان استفاده عبور لوله‌های تأسیساتی و مبلمان ناهماهنگ با معماری پل و همچنین تابلوها و اعلام راهنمای نامناسب بوده است برای پل غازیان پیشنهاداتی برای احیای پل داده شد که لایروبی رودخانه در زیر پل غازیان، تقویت سازه‌ی پل، پیشنهاد الگوی پیاده‌مدار در احیای پل و امکان‌سنجی احیای عرشه متحرک بود.

پیشنهادات ساماندهی فضای پیرامون پل غازیان که در این پروژه اعمال شد مرمت و احیای ساختمان موتورخانه، زنگارزدایی تجهیزات موتورخانه، حذف کانکس‌های عملیاتی و خدماتی، در حاشیه پل غازیان از داخل محوطه بندری، ایجاد مسیر گردشگری میراث صنعتی با محوریت پل، احیای ساختمان‌های موتورخانه الکتریکی و مکانیکی پل به عنوان موزه میراث صنعتی، تعریف کریدور گردشگری از روی پل غازیان، از مبدأ موتورخانه پل به کاخ موزه بندر انزلی (متعلق به زمان رضاشاه) و ارائه فضاهای خدماتی - رفاهی و صنایع دریایی در اراضی پیرامون پل است.



برای هر کدام از شهرها و بنا داری که دسته‌بندی کردیم یک سری پروژه‌هایی هستند که بیشتر در قاب شهر دسته‌بندی می‌شود و در دل شهرها انجام می‌شوند که شاید شهرداری‌ها نقش پررنگ‌تری داشته باشند و یک سری پروژه‌هایی هستند که می‌تواند اداره بندر انجام دهد. همچنین پروژه‌هایی بودند که بیشتر فیزیکی بودند و کالبدی بودند و باید انجام می‌شد، یک سری از پروژه‌ها هم در قالب پروژه‌های برنامه‌ریزی و سیاست گذاری بودند که اینها هم به تفکیک کاملاً دسته‌بندی شد.

شهر و بندر فریدونکنار که کاملاً شناسایی وضع موجود و شناخت جاذبه‌ها و موقعیت‌های گردشگری را توضیح داده شده و همچنین معضلات و آسیب شناسی‌هایی که هست بطور کامل انجام شد. نکته‌ای که درباره بندر فریدونکنار متأسفانه وجود دارد این است که چند سالی است واگذار کردند به بخش خصوصی و به نوعی مقفول مانده است. به نوعی گلايه‌هایی هم از سوی شهر وجود دارد و اینکه با حداکثر توان خودشان کار نمی‌کنند و از آن طرف یک مانع بزرگ بین شهر و بندر وجود دارد و به نوعی شهر هم دل خوشی از بندر ندارد.

شناخت وضع موجود فریدونکنار برخورداری از ۱۰ کیلومتر ساحل ماسه‌ای با جاذبه‌های گردشگری و توریستی است. وجود زیستگاه بین‌المللی درنای سیبری در جنوب شرقی شهر فریدونکنار، مرکز پرندشناسی در تالاب بین‌المللی فریدونکنار، ابنیه واجد ارزش تاریخی داخل شهر فریدونکنار، پارک‌های ساحلی و جنگلی، بازار ماهی فروشان و بازار فصلی پرندگان، شناخت وضع موجود بندر، تاریخچه شکل‌گیری بندر، تصویب احداث بندر فریدونکنار در سال ۱۳۶۹، ساخت اسکله، موج شکن و حوضچه در سال ۱۳۸۱، تصویب به عنوان مرز مجاز دریایی، واگذاری به بخش خصوصی و آغاز فعالیت، ظرفیت‌های موجود بندر مانند تخلیه، بارگیری و...، قابلیت پهلو دهی شناورها با ظرفیت ۷ هزار تن، قابلیت افزایش ظرفیت از ۱ میلیون تن به ۳ میلیون تن، ۳۱ هزار متر مربع انبار سرپوشیده وجود دارد و مخازن نفتی به ظرفیت ۲۶ هزار تن، سیلوی ۳۰ هزار تنی غلات می‌باشد. در بندر فریدونکنار تقریباً آن معضل ترافیکی را ما داریم و به نوعی بندرها آمدند در کنار آن شریان‌های اصلی قرار گرفتند و به واسطه آن ابعاد ترانزیتی که وجود دارد و سقف‌های بلندی که موقع حمل‌ونقل کالا همین کامیون‌ها و وسایل سنگین ایجاد می‌کنند.

معضل ترافیکی همیشه وجود دارد و اینجا هم احساس می‌شود و یک نکته‌ای که وجود دارد همجوار با بابلسر است و خیلی از لحاظ گردشگری ظرفیت مناسبی دارد و از آن یک قسمتی وجود داشت که تقریباً ۱۵ هکتار هست، می‌توان ظرفیت مناسبی در جهت افزایش ظرفیت‌های گردشگری بندر باشد. حتی می‌شود فرصت‌هایی خلق کرد که هم به نوعی شهروندان بتوانند ببینند اینجا بهره‌برداری کنند از فضاها استفاده کنند و هم اینکه خودشان ببینند مشارکت کنند که خود بندر هم رونق بیشتری پیدا می‌کند.

برای بندر فریدونکنار هم گروه‌های ذی‌نفوذ و ذی‌نفع شناسایی شد و فرایندهایی که ما بتوانیم بیشتر از این گروه‌های دخیل از مشارکت آنها استفاده کنیم.

شناسایی گروه‌های ذی نفع در شهر و بندر انزلی	شناسایی گروه‌های ذی نفوذ در شهر و بندر انزلی
<ul style="list-style-type: none"> ✓ شهروندان ✓ گردشگران محلی، مسافران داخلی و خارجی ✓ مشاغل وابسته به صنعت دریانوردی و دریا ✓ کارکنان بومی و غیربومی بندر ✓ سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان ✓ شهرداری ✓ شورای اسلامی شهر ✓ فرمانداری شهرستان انزلی ✓ اداره کل راه و شهرسازی ✓ اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری ✓ اداره کل حفاظت محیط زیست ✓ اداره کل منابع طبیعی و آبخیزداری ✓ نیروی دریایی ✓ فرماندهی مرزبانی نیروی انتظامی ✓ شیلات

نکته‌هایی که درباره این بندر وجود دارد، می‌شود به آلودگی‌های زیست‌محیطی به دلیل نبودن تصفیه فاضلاب کارآمد و بازیافت پسماند اشاره کرد نکته دیگر عدم کارآمدی فعالیت‌های کندی بندر و ضعف تعامل شهر و بندر و ترافیک درون شهری بالا و گذر جاده ترانزیتی از بافت شهری و مسکونی و همچنین پتانسیل‌های طبیعی و گردشگری بالایی که وجود داشت.

برای این بندر هم آسیب‌شناسی و نقاط قوت، ضعف و تهدید انجام شد که عبارتند از کالبدی - فضایی، حرکت و دسترسی، کارکردی، زیست‌محیطی، اقتصادی، گردشگری، اجتماعی و فرهنگی مشخص شد. تدوین و اهداف خرد و کلان و توسعه همزمان با عوامل پایدار شهر و بندر که عبارتند از توسعه کالبدی و ارتقای عملکردی، توسعه و حفاظت پایدار و محیط زیست، توسعه پایدار صنعت گردشگری و رونق اقتصادی و تقویت تعاملات اجتماعی است و همچنین راهبردهای پیشنهادی با استفاده از ماترس سوات که توسعه ظرفیت‌های گردشگری در اراضی بندری و فضاهای حادقل شهر و بندر، ساماندهی و تسهیل عبور و مرور سواره سبک و سنگین به ویژه نقاط شاخص ارتباطی حادفصل شهر و بندر فریدونکنار و بهبود کیفیت جداره و تقویت ارتباط بصری بین شهر و بندر است.

تدقیق چشم‌انداز تعامل شهر و بندر فریدونکنار، شهر بندری فریدونکنار در سال ۱۴۰۴، با افزایش ظرفیت‌ها، توسعه زیرساخت‌ها و رونق صنعت گردشگری در بندر فریدونکنار شهری پویا و فعال بوده و دارای جایگاه ویژه‌ای در میان سایر بنادر ایران است. این امر تعامل شهر و بندر را بیش‌ازپیش نموده و بر رونق اقتصادی شهر نیز می‌افزاید. همچنین این امر موجب افزایش زمینه‌های اشتغال شده و پیوند محکم‌تری میان شهروندان

با بندر برقرار می‌گردد. این بندر با بهبود زمینه‌های کالبدی - فضایی با شهر فریدونکنار در تعامل می‌باشد. با ساماندهی مسیر دسترسی به بندر ضمن در نظر گرفتن جنبه‌های محیط‌زیستی، مشکلات حوزه حرکت و دسترسی نیز مرتفع شده است. بی‌شک رونق گردشگری موجب توسعه فرصت‌های اقتصادی در بندر و شهر فریدونکنار شده و آن را به مکان مناسبی برای کار و زندگی و تاب‌آور در برابر حوادث طبیعی و غیرطبیعی تبدیل کرده است.

تدوین دستورالعمل‌ها و اقدامات اجرایی بندر به بازدهی‌های میدانی، آسیب‌شناسی و تجزیه و تحلیل امکانات و محدودیت‌های متقابل شهر و بندر و بررسی اسناد فرادست و طرح‌های توسعه شهری و بندری همچنین دریافت نظرات مسئولین و کارشناسان شهر و بندر و شهروندان انجام می‌شود.

عنوان سه پروژه در طرح بازآفرینی تعامل شهر و بندر فریدونکنار می‌توان اشاره کرد به ایجاد میدان و ساماندهی وضعیت ترافیک در محل ورودی بندر، ایجاد تسهیلات و توسعه امکانات مسافری و گردشگری دریایی و ساحلی و ساماندهی فصل مشترک شهر و بندر از محل ورودی فعلی بندر تا منتهی الیه ضلع غربی است.

سخنران سوم: خانم مهندس رنجبری

در اینجا به عنوان سه پروژه در طرح بازآفرینی تعامل شهر و بندر فریدونکنار می‌توان اشاره کرد به ایجاد میدان و ساماندهی وضعیت ترافیک در محل ما در این پروژه از نظر زیست‌محیطی همه بنادری که دوستان فرمودند را در شمال و جنوب کشور بررسی کردیم و بطور کلی اگر خلاصه مهم‌ترین فعالیت‌های تأثیرگذار بندر و محیط‌زیست را بخواهیم بگوییم می‌توان به عبور و مرور و تردد شناورها، تخلیه آب توان، تخلیه و بارگیری کالا، تعمیرات شناورها، تعویض و تخلیه روغن و سوخت، سوخت‌گیری، انبار کالا، تردد کامیون و خودروها، دفع پساب و پسماند شناورها، دفع پسماند و پساب بندر، سیستم‌های گرمایشی و منابع سوخت و روشنایی بندر، تصادف و سوانح دریایی، حوادث و سوانح در خشکی، لایروبی و صنایع مستقر در بندر نام برد.

اگر بخواهیم به این تأثیرات بپردازیم این تأثیرات در بخش‌های آب، خاک، هوا، منظر و صوت آلودگی‌هایی ایجاد می‌کند و به ویژه برای شهر و کلاً محیط‌زیست منطقه، در مورد اول عبور و مرور و تردد شناورها بپردازیم.



کشتیرانی حدود ۹۰ درصد از حجم تجارت جهانی را به خود اختصاص می‌دهد و یکی از روش‌های خوب حمل‌ونقلی است که بسیار روی آن تأکید می‌کنند. اثرات مضر گازهای گلخانه‌ای حاصل از سایر حمل و نقل بر روی سلامت انسان، رشد اکوسیستم‌ها، تنوع گونه‌ها، میزان اسیدیته خاک و اسیدیته آب‌های غیرشور هست، به همین دلیل کاهش آلودگی هوای ناشی از کشتیرانی مورد توجه جامعه جهانی قرار گرفت و خلیج فارس یک از مهمترین و پرتراфик ترین مناطق کشتیرانی جهان و میزان آلودگی هوای ناشی از کشتیرانی در سواحل خلیج فارس در رده بالاترین مقادیر در دنیا می‌باشد.

به منظور کاهش میزان آلودگی‌هایی که کشتی‌ها ایجاد می‌شود کنوانسیون بین کشورها برقرار شد که ضمیمه ۶ این کنوانسیون به آلودگی می‌پردازد، به تردد شناورها ایجاد می‌شود. این کنوانسیون که به نام مارپل است برای جلوگیری آلودگی ناشی از کشتی‌هاست که در کنفرانسی که در سال ۱۳۹۳ برقرار شد تصویب شد. ولی بعد از ۳۰ سال که مغفول ماند و از سال ۲۰۰۵ اجرایی شد. الان ۵۳ کشور که ۸۸/۹ دهم درصد ظرفیت کشتیرانی جهان را دارند عضو هستند و ایران هم از سال ۱۳۸۸ به این کنوانسیون پیوسته است.

این کنوانسیون شش ضمیمه دارد که ضمیمه ۱: مقررات برای جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت هست که هم در سوخت‌گیری ایجاد می‌شود و هم در تانکرهای نفتی، ضمیمه ۲: مقررات برای کنترل آلودگی توسط مواد مایع سمی بصورت فله و در نقل و انتقال آن در کشتی‌ها انجام می‌شود. ضمیمه ۳: مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط مواد مضر بسته بندی شده که حمل‌ونقل آن در دریاها صورت می‌گیرد. ضمیمه ۴: مقررات برای جلوگیری از آلودگی توسط فاضلاب کشتی‌ها است و ضمیمه ۵: مقررات برای جلوگیری از آلودگی ناشی از زباله کشتی‌ها می‌باشد که بسیار تأثیر گذار در آلودگی آب‌ها و دریاها هستند و تأثیرشان روی شهرها هم می‌گذارند. ضمیمه ۶: مقررات برای جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی می‌باشد.

یکی از مهم‌ترین مواردی که کشتی‌ها برای شهرها و در بنادر تولید آلودگی می‌کنند آب توازن یا آبخوان کشتی‌ها هست. آب توازن آبی است که در انبار کشتی‌ها و هنگامی که آنها کالایی ندارند برای ایجاد تعادل در کشتی و مخازن ذخیره می‌شود و این آب ایراد اساسی که دارد در آن بندری که آب گرفته می‌شود ممکن است این بندر یک جایی از دنیا باشد و تخلیه آن در جای دیگری باشد. این آب موجودات زیادی را در خود دارد و ممکن است از اکوسیستم برداشته شود و این آب مساحت زیادی را با همان موجودات طی می‌کند و می‌رسد به بندری که قرار است آنجا

تخلیه شود. تمام این اورگانسیم‌ها در این آب‌ها هستند و با ذکر این نکته که ممکن است یک سری از این موجودات در این فاصله از بین رفته باشند. ولی مواردی مثل دما، غذا و شوری شاید باعث شود که آنها از بین رفته باشند. آنهایی که باقی ماندند بسیار قوی هستند و اینها هستند که جمعیت جدیدی را در بندر ایجاد می‌کنند که بومی نیست و مشکلات زیادی را در آن اکوسیستم به وجود آورد، وقتی که منتقل می‌شود در آب شهر هم ایجاد مشکلات زیادی می‌کند.

شما بلورهای جلبکی را دیده‌اید که در بعضی آب‌های ایران به وجود می‌آید. اینها وقتی وارد مخزن می‌شوند چون شکارچی برایشان وجود ندارد به صورت فزاینده‌ای رشد می‌کنند و باعث مشکلات زیادی در آن منطقه می‌شوند.



اینکه آب در بندر تخلیه شود ضمیمه ۴ کنوانسیون مارپل آمده و صحبت کرده که چه کاری کنیم در ابتدا گفته شده بندر اینها را بگیرد و بعد تصویه کند که می‌تواند فیلتر کند، ایجاد سیستم گردابی و چرخشی، روش گرمایی، استفاده از مواد شیمیایی و ضد عفونی کننده‌ها، از طریق تابش اشعه فرابنفش استفاده کند، از امواج فراصوتی استفاده کند، الکترولیز آب، پرتاب الکترون‌های شتاب دار و یا اینکه این کار پردازش آب توازن بر روی کشتی‌ها صورت بگیرد، که بعضی از کشتی‌های بزرگ و مجهیز دنیا به اینها مجهز هستند و یا اینکه ساده‌ترین راهی که پیشنهاد دارد در آب‌های آزاد تخلیه کند و بعد وارد بندرها شوند که خودش یک مشکلاتی را دارد که این توازن تا برسند به بندر کمی بهم خورده است.

یکی از موارد دیگری که باعث آلودگی شهر می‌شود از کارهای بندر تخلیه و بارگیری کالاها هست. کالاها به صورتی کانتینری و فله هستند که فله‌ها می‌توانند مجموعه‌ای از مواد غذایی، شیمیایی، معدنی، خشک، مایع و گاز باشند. ولی بعضی از آنها خطرناک هستند که بخش خطرناک می‌تواند برای شهر خطرناک باشند و آسیب داشته باشد. که یک کنوانسیون دیگری علاوه بر مارپل در مورد مواد خطرناک وجود دارد. که کنوانسیون بازل هست که در مورد حمل و نقل مواد صحبت کرده و ریزش اتفاقی یا تصادفی و سوانحی که در دریا موجب می‌شود. یا در بندر داخل بندر و یا داخل دریا نزدیک بنادر از این کشتی‌ها می‌تواند مشکلات زیادی را برای شهر به وجود آورد. یکی از موارد دیگر تعویض روغن و سوخت و آب خن است، کشتی‌ها نیاز به تعمیرات دارند، تعویض روغن دارند، سوخت‌گیری دارند که این کارها در بنادر انجام می‌شود. اگر از کارهایی که ایمن هست استفاده نشود خود این آلودگی چه هوا، چه آب را می‌توان تحت تأثیر قرار دهد و این برای شهر موجب ایجاد آلودگی‌های خواسته یا ناخواسته می‌شوند.

یکی هم رفع پساب، پسماند شناورها که بسیار مهم است چون هر شناوری نیاز دارد پساب و پسماند تخلیه کند. وقتی در آب‌های آزاد هستند اینها را غالباً به دریا تخلیه می‌کنند. اما اگر قرار باشد از کنوانسیون مارپل تبعیت کنند نباید این کار را انجام دهند و در بنادر هم باید اینها را در مخازن نگه دارند و یا اینکه به بنادر تحول دهند.

تأثیرات ممکن بندر بر شهر را اگر بخواهیم توضیح دهیم می‌توان به محدودیت شهر در دفع پساب و پسماند بندر در صورت پیوستن زباله و فاضلاب بندر به زباله و فاضلاب شهر اشاره کنیم، آلودگی آب دریا و رودخانه ناشی از دفع پساب بندر و شناورها شامل فاضلاب بهداشتی بندر، روان آب‌های سطحی بندر و آب توازن، آب خن و پساب بهداشتی شناورها، آلودگی هوای ناشی از تردد شناورها در بندر و کامیون‌ها در سطح شهر، تأثیر کمبود فضای سبز بندر در تعدیل آلودگی هوا، آلودگی صدای ناشی از بارگیری و تخلیه کالاها در سطح بندر و تردد کامیون‌ها در سطح شهر، تأثیرپذیری زیستگاه‌ها و گونه‌های حساس در محدوده شهر از فعالیت‌های بندر، آلودگی ناشی از بروز سوانح در سطح بندر، تأثیرپذیری شهر از ورود، جلبک، تکثیر و پرورش حشرات و جانوران موذی ناشی از بندر در شهر اشاره کرد. محدودیت شهر در دفع پساب و پسماند بندر در صورت پیوستن زباله و فاضلاب بندر به زباله و فاضلاب شهر، تأثیرگذاری ترافیک شهر بر تردد خودروهای بندر، آلودگی آب اطراف بندر توسط فاضلاب و پسماند شهر، تأثیر منفی برخی فعالیت‌های شهری اطراف بندر بر فعالیت بندری، تأثیرپذیری بندر از برخی گونه‌های جانوری مزاحم شهری همچون شهر و تأثیرپذیری بندر از بروز سوانح و حوادث شهری نام برد.