

**گزارش ارزیابی تأثیرات اجتماعی
احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت**

به سفارش:

معاونت فرهنگی اجتماعی شهرداری منطقه ۲۲ تهران

مجری:

مؤسسه توسعه پژوهان شاخص نگار معاصر

پژوهشگران:

عقیل دغاقله، امین کیانی نژاد

ناظر علمی:

دکتر صلاح الدین قادری

فصل اول:

کلیات

مقدمه

اجرای هر اقدام توسعه‌ای و پروژه ای می‌تواند اثرات و پیامدهایی را در برداشته باشد که البته برخی از این پیامدها از قبل پیش‌بینی شده و برخی دیگر از پیش تعیین نشده و غیرمنتظره می‌باشد که اگر میزان تبعات منفی زیاد باشد می‌تواند باعث کمرنگ شدن فواید پروژه، عدم استقبال و گاهاً متوقف شدن آن شود لذا بررسی و پیش‌بینی آثار و پیامدها در هر طرح و پروژه شهری همانند اجرای خود پروژه از اهمیت ویژه ای برخوردار است.

احداث طرح‌های توسعه‌ای خطی از قبیل احداث خیابان، خط راه آهن و ... به دلیل طولانی بودن و گسترده بودن دامنه تاثیرگذاری آنها می‌تواند پیامدهای منفی یا مثبت فراوانی به همراه داشته باشد، پیامدهایی که جز از طریق یک مطالعه عمیق ارزیابی تأثیرات اجتماعی امکان شناخت و تعدیل آنها وجود ندارد. این طرح به دنبال آن است تا با پیامدهای منفی و مثبت پروژه خیابان ۳۵ متری شمال همت آشنا شود و سعی نماید تا با ارائه پیشنهادات تعدیلی به اصلاح و حداقل رساندن پیامدهای منفی و افزایش و تقویت نتایج مثبت بپردازد.

احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت هم از پیامدهای مثبت برخوردار خواهد بود و هم آنکه پیامدهای منفی‌ای به دنبال خواهد داشت که در ادامه به ذکر آنها خواهیم پرداخت و ضرورت دارد دست‌اندرکاران موضوع در اندیشه مدیریت و تعدیل آنها برآیند.

بیان مسأله

هر پروژه عمرانی و فنی می‌تواند پیامدهای اجتماعی و فرهنگی دیگر را نیز دنبال داشته باشد که عملکرد و کارکرد آن پروژه را تحت تاثیر قرار دهند. با توجه به همین واقعیت است که امروزه در مراحل مختلف پروژه (از طراحی تا احداث و کاربری) ارزیابی‌های اجتماعی و فرهنگی به منظور آگاهی از پیامدهای مختلف پروژه‌ها مورد توجه کارشناسان قرار گرفته است. این مجموعه مطالعات که در ابتدا به صورت پراکنده صورت می‌گرفته است امروزه تحت عنوان "ارزیابی اجتماعی فرهنگی پروژه‌ها" شناخته می‌شود. این ارزیابی مستلزم درک دیدگاه‌های نفع‌برندگان گوناگون مداخله‌های توسعه‌ای و مستلزم درک زمینه‌های اجتماعی، اقتصادی و سیاسی این مداخله‌ها است (روچ، ۱۹۹۹). شهرداری تهران نیز نظر به همین ضرورت‌ها، انجام مطالعاتی تحت عنوان پیوست اجتماعی فرهنگی پروژه‌ها را در دستور کار خود قرار داده است. از جمله پروژه‌های مورد نظر شهرداری منطقه ۲۲ تهران، احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت است. براین اساس، سؤال کلیدی این پژوهش، بررسی آثار و پیامدهای اجتماعی فرهنگی احداث این خیابان در این منطقه می‌باشد.

این پروژه هم از پیامدهای مثبت برخوردار خواهد بود و هم آنکه پیامدهای منفی‌ای به دنبال خواهد داشت که ضرورت دارد دست‌اندرکاران موضوع در اندیشه مدیریت و تعدیل آنها برآیند. پیامدهای مثبت یا منفی این پروژه عبارتند از؛

- دسترس آسان تر شهرک های نیروی انتظامی و باقری به یکدیگر و در نتیجه افزایش تعاملات شهروندان؛
 - کاهش طول سفر و زمان سفر؛
 - افزایش سلامت شهروندان به علت پیاده روی در پیاده روهای خیابان ۳۵ متری و نیز ورزش و پیاده روی در پارک البرز؛
 - افزایش مناطق تفریحی و سیاحتی تهران؛
 - کاهش هزینه استهلاک وسایل نقلیه؛
 - افزایش آلاینده‌ها؛
 - کاهش امنیت اجتماعی؛
 - کاهش/افزایش تراکم ترافیک؛
 - تغییر بافت جمعیتی محدوده طرح؛
 - کاهش مصرف سوخت؛
 - احتمال تنش میان ساکنین فعلی و ساکنینی که بعدها با توجه به جذابیت پروژه راهی آن محلات می‌شوند؛
 - افزایش قیمت املاک و منازل مسکونی؛
 - افزایش مشاغل در اثر رونق منطقه و همچنین افزایش مشاغل کاذب؛
 - کاهش آرامش روانی ساکنین اطراف خیابان در اثر سروصدای ناشی از حضور ماشین‌ها؛
- موارد فوق‌الذکر از جمله مهمترین پیامدهای مثبت و یا منفی‌ای هستند، که این طرح در پی خواهد داشت. بررسی این موضوع که پیامدهای منفی محتمل این طرح چه خواهند بود و چه اقدامات تعدیلی می‌توان برای آنها تعریف کرد، مهمترین مسئله است که این طرح به دنبال پاسخگوئی به آن می‌باشد. به عنوان نمونه آیا با احداث این خیابان تردد در سطح منطقه روان‌تر خواهد شد، یا آنکه به دلیل غلبه کاربری تفریحی و آمد و شد شهروندان دیگر مناطق و محلات به بار ترافیکی آن مسیر خواهد افزود؟ آیا بار ترافیکی اتوبان همت که قرار است با این خیابان و ایجاد دسترسی محلی کاسته شود، بر اثر جذابیت‌هایی که به وجود خواهد آمد، بیشتر نخواهد شد؟
- تأثیر بر مرغوبیت محله و ارزش املاک مسکونی و تجاری: با بررسی پیامدهای مثبت و منفی احداث این خیابان و ارزیابی وزن این پیامدها می‌توان به بررسی این موضوع پرداخت که احداث آن چه تأثیری بر

ارزش و مرغوبیت املاک اطراف خیابان خواهد گذاشت. بدیهی است چنانچه وزن پیامدهای مثبت بیشتر باشد، مرغوبیت و ارزش املاک محله و رغبت افراد به سکونت در جوار این خیابان افزایش خواهد یافت. اما چنانچه غلبه با پیامدهای منفی باشد، اثری منفی بر ارزش و مرغوبیت املاک خواهد گذاشت. تأثیر بر فرصت های شغلی: احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت به رونق گرفتن منازل و اماکن تجاری این محدوده میتواند منجر شود. از یک سو به فراهم نمودن فرصت های شغلی مناسبی در محله منجر خواهد شد و از سوی دیگر ممکن است به شغل های کاذب و بعضاً ناسالم دامن بزند. یکی دیگر از پیامدهای این پروژه تأثیر بر میزان مصرف سوخت، میزان توقف خودروها در ترافیک، میزان زمان لازم برای سفر و میزان آلودگی های هوا و صوتی است. اگر هدف تعیین شده برای پروژه یعنی روان کردن بار ترافیکی بزرگراه همت تحقق پیدا کند باعث کاهش مصرف سوخت می شود چون دسترسی شهرکهای منطقه ۲۲ و بالاخص ناحیه ۴ به یکدیگر بیشتر می شود. همین تسهیل دسترسی از طرفی میزان زمانی که خودروها در ترافیک بزرگراه همت متوقف هستند و میزان مدت لازم برای سفر را کاهش می دهد. از طرف دیگر باعث کاهش مصرف سوخت می شود چون میزان مسافتی که یک خودرو برای رفتن از شهرکی به شهرک دیگر لازم داشت، با احداث خیابان ۳۵ متری کاهش پیدا می کند. تأثیر بر سبک زندگی شهروندان: احداث این خیابان قطعاً بر سبک زندگی شهروندان تأثیر خواهد گذاشت. دسترسی شهروندان به مراکز تجاری و تفریحی سطح شهر و همچنین دیگر محلات منطقه ساده تر خواهد شد. از سوی دیگر این دسترسی به ویژه در درون منطقه احتمالاً باعث خواهد شد که برخی از مراکز عمده و تجاری شلوغ تر شوند و اقبال بیشتری به آنها شود و برخی از مراکز کوچکتر در سطح محلات و بوستان های کوچک مرغوبیت خود را از دست بدهند. بنابراین احداث خیابان ۳۵ متری همت می تواند پیامدهای منفی یا مثبت فراوانی به همراه داشته باشد، پیامدهایی که جز از طریق یک مطالعه عمیق اما امکان شناخت و تعدیل آنها وجود ندارد. این طرح به دنبال آن است تا با پیامدهای منفی و مثبت این پدیده آشنا شود و سعی نماید تا با ارائه پیشنهادات تعدیلی به اصلاح پیامدهای منفی و تقویت پیامدهای مثبت بپردازد.

اهداف اِتا در این طرح:

هدف کلیدی پژوهش های اِتا شناخت اثرات و پیامدهای اجتماعی محتمل، بررسی وزن این متغیرها و ارائه راهکارهای تعدیلی برای پیامدهای منفی و تقویت پیامدهای مثبت است. حال برای پروژه در حال اجرای خیابان ۳۵ متری همت و با توجه به توصیفی که از طرح و پروژه ارائه شد، اهداف کلیدی این طرح را می توان به شکل زیر عنوان کرد:

۱. در قدم اول این پروژه به دنبال شناخت اهداف اجتماعی ای است که طراحان آن برای آن پیش بینی کرده اند. فلذا این پژوهش به دنبال این است تا بررسی کند که برای پروژه ۳۵ متری

- همت چه اهدافی مد نظر است و چه میزان این پروژه قادر خواهد بود در رسیدن به این اهداف موثر واقع شود.
۲. هدف دیگر مشخص کردن دلایل و چرایی این اقدام است، که مرتبط با هدف اول بوده و وضعیت کلی در این خصوص را مشخص می‌سازد. همچنین دیگر اهداف این پروژه را می‌توان مشتمل بر موارد ذیل دانست.
۳. بررسی احتمال برآورده شدن اهداف پیش‌بینی شده برای این پروژه، دلایل احتمالی ناکامی و یا عدم موفقیت و ارائه راهکارهای مناسب برای تعدیل آنها.
۴. بررسی پیامدهای منفی محتمل و ارائه پیشنهادات تعدیلی.
۵. بررسی میزان رعایت شدن ملاحظات اجتماعی در احداث خیابان ۳۵ متری همت برای گروه های آسیب پذیر (کودکان، سالمندان، معلولان و...)
۶. بررسی تاثیر احداث خیابان بر شاخص‌های اجتماعی محلات مانند امنیت و فساد. این موضوع از آن روی واجد اهمیت است، که احتمالاً این پروژه، آن محلات را محل رفت و آمد و تردد بسیاری از شهروندان که از مناطق دیگر هستند، را فراهم خواهد آورد.
۷. بررسی تاثیر این پروژه بر سبک زندگی شهروندان و همچنین اقبال شهروندان به استفاده از امکانات ورزشی و تفریحی پیش‌بینی شده.
۸. بررسی تأثیر خیابان بر تغییر بافت جمعیتی منطقه.
۹. بررسی تأثیر احداث خیابان بر آلودگی هوا، آلودگی صوتی و آلودگی بصری.
۱۰. بررسی تاثیر احداث خیابان بر بار ترافیک منطقه.
۱۱. بررسی تأثیر احداث خیابان بر میزان سرمایه اجتماعی.
۱۲. بررسی تاثیر احداث پروژه ۳۵ متری همت بر افزایش همبستگی محله‌ای.
۱۳. بررسی تأثیر طرح بر میزان پیاده روی افراد ساکن اطراف خیابان و سایر شهروندان.
۱۴. بررسی سبک و قابلیت پیاده روی و پیامدهای ناشی از پیاده روی در حال احداث خیابان ۳۵ متری همت.
۱۵. بررسی میزان استفاده از فضای سبز در لاین وسط باند رفت و برگشت و همچنین بالا و پایین خیابان ۳۵ متری.
۱۶. بررسی احتمال بهینه بودن و پاسخگو بودن پارکینگ‌های طبقاتی در حال احداث.
۱۷. بررسی تأثیر احداث خیابان بر زندگی معارضین.
۱۸. بررسی تأثیر طرح در استفاده راحت تر شهروندان از آبشار البرز و سایر امکانات تفریحی منطقه.
۱۹. بررسی تأثیر احداث خیابان بر منازل مسکونی اطراف طرح.

۲۰. بررسی تاثیر این پروژه بر قیمت املاک.

ضرورت و اهمیت اتا در این طرح

متاسفانه در کشور سالیانه تعداد زیادی پروژه شهری طراحی و اجرا می گردد و اگرچه از پیش اهدافی برای این پروژه‌ها مد نظر است اما متاسفانه در بسیاری از موارد دیده شده است که نه تنها این پروژه‌ها قادر نیستند که این مشکلات را حل و فصل نمایند که خود به ایجاد مسائل و مشکلات دیگر منجر می شوند. از همین روی است که به تدریج سنجش پیامدهای اجتماعی و فرهنگی پروژه‌ها در دستور کار قرار گرفت.

پروژه ۳۵ متری همت، که یکی از اهداف آن سبک کردن و روان کردن ترافیک در بزرگراه همت، به دلیل انتقال بخشی از بار ترافیکی آن، به دسترسی محلی میان شهرک‌ها و مناطق مسکونی است، احتمالاً به دلیل جذابیت‌هایی که دارد و پیوندی که با پروژه پارک البرز پیدا می‌کند، احتمال دارد که نه تنها در برآورده ساختن این موضوع موفق نباشد، که بار ترافیکی بیشتری را نیز تحمیل کند.

احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت آثار و نتایج بسیاری خواهد داشت که ضروری است با شناخت و بررسی آنها متصدیان امر را از عواقب احتمالی آگاه کرد تا در این راستا تدابیر لازم را جهت به حداقل رساندن عیوب کار اعمال نمایند.

از سوی دیگر این پروژه و در پیوند با پارک لتمان کن و پارک کوهستانی البرز در جنب خیابان ۳۵ متری شمال همت، و نیز مجموعه تفریحی، فرهنگی و ورزشی هزار و یک شب در نزدیکی خیابان ۳۵ متری که از آن به عنوان بزرگترین مجتمع تفریحی، فرهنگی و ورزشی خاورمیانه یاد می شود، آن منطقه را به یک منطقه سیاحتی، توریستی مبدل می‌کنند که شهروندان از دیگر نقاط تهران و شهرهای دیگر ایران، احتمالاً برای گذران اوقات فراغت و تفریح و ورزش بدانجا عزیمت خواهند نمود، همین موضوع پیامدهای فراوانی برای شهرک‌هایی که در مسیر این خیابان قرار دارند، ایجاد خواهد نمود. از احتمال افزایش شلوغی و تردد در آن مسیر، تا افزایش قیمت املاک، ایجاد بازار کار و اختلاط فرهنگی. بررسی احتمال رخ دادن هر کدام از این موارد و ارائه پیشنهادات تعدیلی ضرورت دیگری است که اجرای اتا را لازم می‌سازد.

سؤالات اساسی اتا در طرح

مهمترین سؤالات اتا را می‌توان به شرح ذیل عنوان کرد:

۱. مهمترین پیامدها و کارکردها و اهداف پیش‌بینی شده برای پروژه ۳۵ متری همت کدام است و چه دلایلی باعث شده است، مدیران شهری اجرای این پروژه را مد نظر قرار دهند؟

۲. این طرح چه پیامدهای منفی ای می تواند داشته باشد و چه اقداماتی برای کنترل این پیامدهای منفی باید مورد توجه قرار گیرد؟
۳. به صورت جزئی تر، اجرای این طرح چه تاثیری بر سبک زندگی شهروندان خواهد داشت؟
۴. در مجموع پاسخگویی به این سؤال که شیوه و سبک زندگی شهروندان ساکن در منطقه تحت تاثیر این پروژه چه تغییراتی خواهد داشت و چه تحولاتی در این بعد در منطقه ایجاد خواهد شد؟ یکی از مهمترین سئوالات این طرح می باشد.
۵. آیا خیابان ۳۵ متری کاربری های مختلط دارد، به عبارت بهتر چندکاربردی هست یا خیر؟ آیا صرفاً بدنبال جابجایی افراد با ماشین از طریق یک باند سواره رو است یا پیاده روهای مناسب، استراحتگاه های مناسب بخصوص برای معلولان و کودکان، فضای سبز مناسب و ... خواهد داشت؟
۶. آیا شهروندان به استفاده از فضای ورزشی و تفریحی این خیابان تمایل خواهند داشت؟ و با توجه به جامعه هدف آن (منطقه ای یا شهری) چه تمهیداتی برای تحقق این اهداف باید مورد عنایت قرار گیرد؟
۷. آیا پروژه خیابان ۳۵ متری شمال همت حمل و نقل عمومی را ارتقاء می دهد یا فقط باعث استفاده بیشتر مردم از حمل و نقل خصوصی می شود؟
۸. آیا این پروژه در ایجاد دسترسی محلی موفق خواهد بود؟ و آیا در نهایت به بار ترافیکی خیابان های اطراف خواهد افزود یا از آن خواهد کاست. با توجه به اینکه این خیابان با خیابان های اصلی منطقه مانند اتوبان آزادگان، هاشم زاده، کاج و گلها، خیابان های منتهی به شهرک راه آهن و هوانیروز تقاطع خواهد داشت، آیا به بار ترافیکی این خیابان ها خواهد افزود یا خیر؟ همچنین چه تاثیری بر بار ترافیکی خیابان همت خواهد داشت؟
۹. خیابان ۳۵ متری همت، در منتهی الیه شرقی آن، قرار است، یک دوربرگردان داشته باشد. دوربرگردانی که با احداث آن مجتمع های مسکونی معروف به مجتمع های مسکونی ششگانه، از هر چهار طرف در محاصره دوربرگردان اتوبان آزادگان و خیابان ۳۵ متری همت قرار خواهند گرفت. سؤال اتا در این بخش آن است که این دوربرگردان چه پیامدهائی برای ساکنین این مجتمع ها خواهد داشت و چه اقدامات جبران کننده ای می توان در این بخش مد نظر قرار داد؟
۱۰. آیا احداث دو پارکینگ طبقاتی متناسب با نیاز شهروندان مراجعه کننده به آن محل خواهد بود؟ و اگر این پارکینگ ها پاسخگوی حجم مراجعه کنندگان را نداشته باشند، چه پیامدهایی بر آن مترتب خواهد بود؟

۱۱. آیا پروژه مورد نظر در آینده و در پی استفاده مردم از پارک های لتمان کن و آبشار کوهستانی البرز ظرفیت و کشش لازم برای جواب دهی به حجم بالای مراجعه کنندگانی که از نقاط مختلف تهران و کشور جهت گذران اوقات فراغت و تفریح از این خیابان برای دسترسی به پارک های موردنظر استفاده می کنند را دارد یا خیر؟
۱۲. بهره‌مندان اصلی این فضا چه میزان از کارکردهای مثبت آن بهره‌مند خواهند شد؟ و استقبال آنها از این پروژه چگونه خواهد بود؟
۱۳. چه تعدیلاتی را می‌توان در اجرای این پروژه مدنظر قرار داد تا به کنترل و کاهش پیامدهای منفی این پروژه منجر شود؟
۱۴. آیا شهرداری منطقه ۲۲ با معارضین پروژه که به نوعی دچار خسارت شده اند (کسانی که زمین یا باغ آنها درون طرح افتاده است) به صورتی عادلانه برخورد خواهد کرد و زمین های آنها را به قیمت کارشناسی خریداری خواهد نمود؟

روش‌شناسی طرح

- این پروژه همانند سایر روش‌های ا تا از مجموعه‌ای از روش‌های مطرح در علوم اجتماعی بهره خواهد گرفت که مهمترین آنها در ادامه مورد اشاره قرار می‌گیرند:
۱. **مطالعات اسنادی:** جهت شناخت اهداف اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی پروژه.
 ۲. **مصاحبه عمیق:** جهت آشنایی با نظرات کارشناسان و ذینفعان طرح.
 ۳. **جلسات بحث گروهی (Focus group)**
 ۴. **پیمایش:** جهت ارزیابی شهروندان و همسایگان پروژه و همچنین اخذ نظرات ذینفعان جهت جمع‌بندی نهائی.

فصل دوم:

شناسایی و توصیف اقدام توسعه ای

مقدمه:

طرح، عبارت از احداث یک خیابان ۳۵ متری است که به منظور سهولت دسترسی شهروندان به خیابان‌های اصلی و وصل کردن معابر محلی به اتوبان همت می‌باشد. علاوه بر این احداث این خیابان به روان شدن بار ترافیکی در محدوده این اقدام توسعه‌ای بخصوص بزرگراه همت خواهد انجامید. در این طرح پیش‌بینی شده است که دو مجتمع بزرگ پارکینگی نیز طراحی و اجرا شوند، با توجه به اینکه این خیابان در گذرگاه پارک «آبشار البرز» - پارکی که شهرداری منطقه از آن به عنوان بزرگترین پارک کوهستانی کشور و شهردار تهران از آن به عنوان یکی از بزرگترین پروژه‌های شهر تهران یاد می‌کند- قرار دارد، نیاز به این پارکینگ‌ها ضروری به نظر می‌آید. همچنین قرار است که در طول این خیابان مسیرهای ویژه دوچرخه سواری نیز احداث شود، که این موضوع هم به عنوان یک قابلیت برای پارک البرز خواهد بود و هم آنکه کاربری خیابان را از صرف تردد، به مکانی برای ورزش و تفریح بدل می‌کند. ویژگی سوم این پروژه، احداث یک پیاده‌رو است که قرار است فضای آن به گونه‌ای طراحی شود که جنبه تفریحی و ورزشی در آن رعایت شود و در برخی اماکن آن دستگاه‌های ورزشی نصب شوند.

بنابراین این پروژه چهار طرح را در بر می‌گیرد:

- احداث خیابان ۳۵ متری همت، از آزاد راه تهران شمال تا شهرک شهید باقری، که اصلی‌ترین مسیر تردد شهروندان جهت عزیمت به پارک کوهستانی البرز خواهد بود.
 - احداث مسیر ویژه دوچرخه‌سواری در طول مسیر خیابان، که در ترکیب با پارک البرز، مجموعه‌ای ورزشی تفریحی از این مسیر به وجود می‌آورد.
 - احداث پیاده‌رو عریض و با چشم‌اندازهای مناسب، جهت جذب شهروندان برای پیاده‌روی روزانه و یا شبانه.
 - نصب دستگاه‌های ورزشی در طول مسیر.
- مجموعه ۴ اقدام فوق‌مهمترین مشخصه‌های پروژه در حال احداثی است که از آن به عنوان «پروژه ۳۵ متری همت» یاد می‌شود.
- خیابان ۳۵ متری شمال همت واقع در ضلع شمالی اتوبان همت، حد فاصل دانشگاه علوم انتظامی و شهرک باقری است.

این طرح، احداث خیابانی ۳۵ متری به منظور سهولت دسترسی شهروندان به خیابان‌های اصلی و وصل کردن شهرک‌های منطقه ۲۲ به یکدیگر و به اتوبان همت می‌باشد. همچنین احداث این خیابان جهت دسترسی شهروندان به پارک البرز می‌باشد. علاوه بر این احداث این خیابان به روان شدن بار ترافیکی در محدوده این اقدام توسعه‌ای خواهد انجامید.

بنا بر گفته رئیس کمیسیون طرح تفصیلی واحد شهرسازی شهرداری منطقه ۲۲ تهران:

« کارکرد اصلی این خیابان اتصال شرق به غرب است که دسترسی به پارک های لتمان کن، آبشار و

دیگر مراکز رفاهی شمال همت را آسان تر می سازد.

ایشان کاربری جنوب این خیابان را مسکونی و متعلق به تعاونی مسکن و شمال آن را بیشتر فضای سبز

عنوان کردند. همچنین تصریح کردند که عرض این خیابان حداقل ۳۵ متر است که ممکن است تا

حدود ۶۰ متر نیز تغییر کند. در ادامه ایشان عنوان کردند که در حال حاضر این خیابان روشنایی و

پارکینگ ندارد و فضای وسط لاین رفت و برگشت کلاً فضای سبز خواهد بود.»

طبق نقشه‌های GIS شهرداری منطقه ۲۲ مساحت فضای سبز وسط لاین رفت و برگشت حدوداً

۱۲۹۸۰۸ متر مربع است و طول این خیابان به طور تقریبی ۴/۵ کیلومتر خواهد بود.

این خیابان متشکل از چند بخش است:

از مسیر رفت به ترتیب ۲,۵ متر پیاده رو، ۱,۵ متر درختچه، ۱,۵ متر جوب، ۱۲ متر لاین رفت، ۴۵ متر لاین بین مسیر رفت و برگشت، ۱۲ متر لاین برگشت، ۱,۵ متر جوب و ۲,۵ متر پیاده رو. البته در بعضی جاها کم و زیاد می شوند. مثلاً بالای باغ اناری لاین وسط مسیر رفت و برگشت ۵ متر است.

پیاده رو بدون سنگ فرش، عدم وجود درختکاری در کنار پیاده رو لاین برگشت، نبود نور کافی، زمین های خالی اطراف خیابان، نبود وسایل ورزشی در کنار پیاده رو و نبود صندلی در طول پیاده رو، جوب های روباز از مهمترین معایب این خیابان است که لازم است نسبت به در نظر گرفتن این مسایل جدی عمل شود. این موارد تنها تعداد کمی از مشکلات این خیابان است که در گزارش نهایی به طور مفصل به تشریح آنها و موارد دیگر می پردازیم.

ترتیب کاربری‌های طرفین خیابان ۳۵ متری شمال همت

دانشگاه پیام نور	مجمع فرهنگی تفریحی دورگه	آتش نشانی	منطقه نظامی یادگان شهیدباقری	ساختنمان مدیران شهرداری	پارکینگ شهرداری در حال ساخت	آبشار البرز	۵۴ هکتار زمین بانگ پاسارگاد	۵۴ هکتار زمین شخصی	پارک لتمان کن	مجمع مسکونی اسکان سبز	خیابان گلستان	مجمع آموزشی فرزندان نیروی انتظامی پسرانه	مجمع آموزشی شهدای نیروی انتظامی دخترانه	شهرک سازمانی زیباشهرت (ثامن)	درمانگاه حضرت قائم	شهرک نیروی انتظامی	دانشگاه علوم انتظامی
------------------	--------------------------	-----------	------------------------------	-------------------------	-----------------------------	-------------	-----------------------------	--------------------	---------------	-----------------------	---------------	--	---	------------------------------	--------------------	--------------------	----------------------

ساختمان شهرداری منطقه ۲۲ شماره ۱	مسکونی خیابان گلستان	مسکونی خیابان بهارستان	پارک آلاله	پارک جنگلی	بیمارستان تخصصی مغزواعصاب دکتر سمعی (درحال ساخت)	فضای سبز	باغ اناری	مسکونی	فضای سبز و خالی	مسکونی سپاه	برج های البرز و الوند	مسکونی سپاه
---	----------------------------	------------------------------	---------------	---------------	---	-------------	--------------	--------	--------------------------	----------------	-----------------------------------	----------------

وسط لاین رفت و برگشت: وسط لاین رفت و برگشت که مساحت زیادی (۱۲۹۸۰۸ متر) است فضای سبز خواهد شد.

پهنه ماشین رو خیابان ۳۵ متری شمال همت به صورت کامل احداث شده است اما فضای سبز بین لاین رفت و برگشت، پیاده رو لاین رفت و برگشت و فضای سبز کنار پیاده رو هنوز به اتمام نرسیده است.

فصل سوم:

دامنه یابی

مقدمه

در پژوهش‌های اتما، دامنه‌یابی ناظر به شناسایی منطقه جغرافیایی، و جغرافیای انسانی و محیطی متاثر از اقدام توسعه‌ای و شناسایی متغیرها و مقولاتی است که با تأثیرات اقدام مرتبط است. همچنین در این مرحله ضرورت دارد تا نسبت به تعیین نفع برندگان و زیان کنندگان از یک اقدام توسعه‌ای پرداخته شود و به طور خلاصه تعیین دامنه تأثیرات اقدام و دامنه مطالعه اتما در این مرحله صورت می‌گیرد. (فاضلی، ۱۳۸۹: ۹۷).

مرحله دامنه‌یابی در واقع مشخص کردن مرزهای مطالعه است. در این مرحله پژوهشگران مشخص می‌کنند که تا کجا و با چه عمقی قصد دارند تا تأثیرات اجتماعی را ارزیابی کنند، این مرزها برای تمام مقولات فیزیکی، انسانی و جغرافیایی تعیین می‌شوند. (همان، ۱۲۰) بر همین مبنا به دامنه‌یابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت می‌پردازیم

۱. محدوده‌ی جغرافیایی متاثر از احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت:

در نگاه نخست به نظر می‌رسد مهم‌ترین محدوده‌ای که از احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت تأثیر می‌پذیرد، مناطق اطراف آن یعنی مناطق بالای خیابان مثل شهرک نیروی انتظامی، شهرک امید دژبان، مجتمع اسکان سبز و... باشد. در نگاهی کلی تر کل منطقه‌ی ۲۲ از جمله متاثران این طرح توسعه‌ای هستند، چراکه احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت باعث می‌شود که ارتباط بین شهرک‌های مختلف منطقه ۲۲ آسان‌تر شود و ارتباط بین شهرک نیروی انتظامی، شهرک شهید باقری، شهرک راه آهن، شهرک هوانیروز و... تسهیل می‌گردد. احداث هر خیابان جدیدی همراه است با عبور و مرور خودروها و عابرانی که تا قبل از این خیابان و مسیر دیگری را برای رسیدن به مقصد خود انتخاب می‌کردند و همین روی آوردن آنها به خیابان تازه تأسیس به معنای کاهش حجم عبور و مرور و ترافیک از سایر خیابان‌هاست. در مورد خیابان ۳۵ متری شمال همت این موضوع از چنان اهمیتی برخوردار است که به عنوان یکی از مهمترین اهداف تأسیس خیابان ۳۵ متری عنوان شده است. چراکه یکی از اهداف اصلی احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت کاهش حجم ترافیک بزرگراه همت می‌باشد.

توصیف منطقه ۲۲ شهرداری تهران^۱

منطقه ۲۲ شهر تهران، طی سالیان طولانی بالنسبه بکر و دست نخورده باقی مانده بود تا آنکه در طرح‌های جامع مصوب ۱۳۴۷ تهران برای گسترش شهر مورد توجه قرار گرفت. اما پس از گذشت بیش از چهارده

۱. اطلاعات این بخش برگرفته از سایت شهرداری منطقه ۲۲ است.

، به عنوان شهری در غرب منطقه کن، با داشتن شهرک‌های متعدد، از جمله چشمه و راه آهن و مجموعه ورزشی آزادی و پاره‌ای ساخت و سازهای پراکنده، همچنان قابلیت‌های توسعه خود را حفظ کرده است. منطقه ۲۲ شهرداری تهران به عنوان جدیدترین منطقه تاسیسی در محدوده شهری تهران به دنبال افزایش جمعیت در این کلان شهر و لزوم مدیریت مناسب منابع و جمعیت موجود در این محدوده شکل گرفت. از این منطقه به عنوان بزرگترین و وسیعترین توسعه شهری متصل به تهران یاد می‌شود. هدف اصلی از تاسیس این منطقه با مساحت تقریبی ۱۰۰۰۰ هکتار، رفع کمبودهای خدماتی حوزه غرب تهران و نیز جابجایی بخشی از جمعیت ساکن در بافت‌های فرسوده تهران مرکزی و نیز اسکان بخشی از جمعیت شهر تهران است.

از اوایل دهه ۱۳۴۰ شمسی عملیات عمرانی جهت تبدیل زمین‌های منطقه به بافتی شهری شروع شد؛ در طول جنگ تحمیلی ایران و عراق بعثت در دسترس بودن اراضی این منطقه، ۲۵٪ از اراضی توسط نیروهای مسلح جهت ساخت و ساز پادگانهای نظامی مورد استفاده قرار گرفت و در قسمتی از این اراضی نیز تعاونیهای مسکن شروع به شهرک سازی کردند پس از مواجه شدن مسئولین با مشکلات شهر تهران و دستیابی به این نتیجه که می‌توان این منطقه از شهر را به منطقه‌ای مطابق با الگوهای شهر نشینی تبدیل نمود و با توجه به امکان گسترش شهر تهران در منطقه ۲۲ که در طرح جامع تهران نیز پیش بینی شده بود شهرداری تهران بر آن شد تا اراضی شمال غرب تهران را به محدوده خدماتی شهر تهران الحاق نماید و بر این اساس تهیه طرح تفصیلی منطقه ۲۲ بنا به توصیه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در سال ۱۳۷۰ با هدف احیای مفاهیم از دست رفته شهرسازی چون هویت، خوانا بودن محیط جهت‌یابی و مکان‌یابی فضاهای مناسب شهری در دستور کار مهندسین مشاور باوند قرار گرفت.

منطقه ۲۲ که با توجه به طرح توسعه بزرگراههای غربی تهران، به نقطه اتصال محورهای عمده حرکتی و شریانی سه گانه با حفظ عملکرد دروازه ای غرب تهران تبدیل شده، قادر است چشم انداز یک توسعه دانش محور را در همجواری با منطقه صنعتی (منطقه ۲۱) برای شهر ایجاد کند.

منطقه ۲۲ تهران که شامل ۱۰٪ از مساحت کل تهران بزرگ می‌باشد؛ از ۶۲۰۰ هکتار اراضی منطقه، دارای ۱۲۶۵ هکتار پارک و فضای سبز، ۶۲ هکتار فضای آموزشی، ۲۳۸ هکتار فضای خدماتی، ۳۲۷ هکتار فضای ورزشی، ۳۵۵ هکتار فضای دریاچه و ۱۱۶۲ هکتار مسکونی می‌باشد. تراکم مسکونی به سه ناحیه تراکم کم (۱۰۰ واحد در هکتار)، تراکم متوسط (۱۳۵ واحد در هکتار) و تراکم زیاد (۲۰۰ واحد در هکتار) تقسیم شده است.

جمعیت منطقه طبق سرشماری سال ۱۳۸۵ نفوس و مسکن ۱۳۸۹۷۰ نفر می‌باشد.

ویژگی‌های منطقه ۲۲

منطقه ۲۲ با وسعتی معادل ۱۰ هزار هکتار از شمال به ارتفاعات ۱۸۰۰ متری رشته کوه های البرز، از جنوب به آزادراه تهران کرج، از غرب به حوزه استحفاظی شهرستان کرج و از شرق به مسیل کن محدود می شود. منطقه ۲۲ به جهت جدیدالتاسیس بودن آن و عدم شکل‌گیری کامل بافت آن دارای خصوصیات خاصی است که آن را از دیگر مناطق تهران متمایز می‌کند. این منطقه به جهت حضور پارک جنگلی چیتگر در محدوده آن از مهم ترین مقاصد گردشگری درون شهری مردم تهران محسوب می‌شود و با توجه به سایر طرح های مهم گردشگری در حال اجرا در این منطقه همچون ساماندهی مسیل رودخانه کن، احداث دریاچه چیتگر و پارک کوهستانی البرز به عنوان قطب گردشگری شهر تهران در نظر گرفته شده است. این منطقه، منطقه ای در حال شدن است و حجم ساخت و سازها و فرایندهای توسعه شهری در آن شتاب و رونق قابل توجهی دارد، عدم تثبیت ساختار و بافتی ثابت همچون سایر مناطق تهران امکان طراحی و اجرای برنامه‌ها و سیاست‌های شهری متنوع را در این منطقه فراهم ساخته است، در صورتی که اصول لازم برای توسعه پایدار در این منطقه رعایت شود می‌توان امید شکل‌گیری منطقه‌ای مطلوب و منطبق با استانداردهای شهری را داشت. تراکم جمعیتی کمتر نسبت به سایر مناطق تهران از مهم ترین مزایایی است که این منطقه برای ساکنینش فراهم ساخته است.

ویژگی های ناحیه ۴ منطقه ۲۲ شهرداری تهران از آنجا که خیابان ۳۵ تری شمال همت در ناحیه ۴ منطقه ۲۲ شهر تهران واقع است، پس مهمترین محدوده جغرافیایی متأثر از این پروژه می باشد.

ناحیه ۴، با وسعت ۱۷۸۲ هکتار در قلب منطقه ۲۲ شهرداری تهران واقع شده است. این ناحیه از شمال به رشته کوه های البرز، از جنوب به بزرگراه تهران - کرج، از شرق به بلوار کاج، و از غرب با انبوه درختان بوستان چیتگر و اراضی میدان تیر چیتگر محدود گردیده است.

مشخصات شهری ناحیه ۴: وسعت : ۱۷۸۲ هکتار؛ درجه ناحیه : یک؛ جمعیت ساکن : ۴۰,۰۰۰ نفر؛ جمعیت شناور : ۱۰۰۰۰ نفر؛ تراکم جمعیت ساکن (نفر در هکتار) : ۲۲/۵ نفر؛ تعداد محلات: چهار محله؛ تعداد پلاکهای ثبتی : ۴۰۵۸ کل پلاکهای ثبتی.

کل بلوک ها : ۷۸۱؛ بلوک در حال ساخت : ۲۴۷؛ بلوک ساخته شده : ۵۰۳؛ بلوک ساخته نشده : ۳۱
املاک در حال ساخت زیر ۱۰۰۰ متر : ۴۳۷ مورد؛ کل آراء ماده صد : ۴۸۰ مورد؛ آراء اجرا شده : ۱۱۱ مورد.
درصد سنی جمعیت: تا سی سال : ۴۵٪؛ سی سال به بالا : ۵۵٪؛ درصد جنسیتی جمعیت: (مرد: ۵۴٪ زن: ۴۶٪).

تعداد پلاکهای آبی ناحیه : ۶۲۰۲ کل پلاکها؛ ۱۷۰۰ زمین خالی؛ ۴۵۰۲ پلاکهای نصب شده.
درصد کاربری پلاکهای ناحیه : مجموع پارک چیتگر و دریاچه ۴۰/۵۷٪؛ مسکونی: ۱۸/۶۱٪؛ تجاری: ۱/۱۰٪؛ اداری- صنعتی: ۰/۰۶۹٪؛ آموزشی : ۳/۰۶٪؛ فرهنگی و مذهبی: ۰/۸۰٪؛ فضای سبز عمومی و پارک : ۲۴/۹۴٪؛ شبکه معابر و حرائم : ۱۸/۵۹٪؛ تعداد مراکز آموزش عالی: ۰؛ تعداد مراکز فرهنگی و هنری: ۶ مورد

شهرداری : کتابخانه آژادشهر- سرای محله سنبل - خانه فرهنگ امیر کبیر- سرای محله امید دژبان (درحال احداث)- کتابخانه شیخ مفید؛ خصوصی: خانه فرهنگ پیکانشهر؛ تعداد سوله های بحران : ۴ مورد؛ تعداد میادین میوه و تره بار : ۵ مورد؛ تعداد بازارهای روز : ۰

تعداد مساجد : ۴ مورد؛ تعداد حسینیه ها : ۲ مورد؛ تعداد مدارس : ۱۲ مورد
تعداد ایستگاههای آتش نشانی و خدمات ایمنی : ۲ مورد ایستگاه آتش نشانی (یک مورد واقع در شهرک شهید باقری ، یک مورد واقع در بوستان جنگلی چیتگر) ۱ مورد پایگاه هلال احمر (واقع در بوستان جنگلی چیتگر)؛ تعداد ساختمانهای اداری مهم : ۱۴ عدد؛ درصد بافت فرسوده : ۰

مشخصات فضای سبز ناحیه ۴:

تعداد پارکها: ۱۱ مورد و ۲ مورد پارک جنگلی لتمان کن و فاز غربی چیتگر (پارک سنبل - زنبق - آلاله - پارک کودک محله ۸ و کودک ظفر کار - صفا - سرو - رشد - پارسیان - امید و پارک مریم که در حال ساخت می باشد).

مساحت فضای سبز: ۳۰٪/مساحت فضای سبز ۸۵۰هکتار جنگل (لتمان کن و فاز غربی چیتگر) و ۲۵هکتار غیره.

تعداد پیمانکاران نگهداری فضای سبز: ۱ پیمانکار (شرکت خانه ناجی سبز)

مبلغ کل هزینه نگهداری فضای سبز: سالانه ۳۸۰,۰۰۰,۰۰۰ تومان - ماهانه ۳۴,۰۰۰,۰۰۰ تومان

سرانه فضای سبز: با جنگل ۲۱۵ متر مربع - سرانه بدون جنگل ۶/۲۵٪

مشخصات ترافیکی ناحیه ۴:

- ۱- درصد سطح معابر به سطح کل ناحیه: ۱۸٪ که ۸٪ آن اجرا شده است.
- ۲- طول معابر اصلی: ۱۹ کیلومتر
- ۳- طول معابر بزرگراهی: ۵ کیلومتر
- ۴- طول معابر شریانی: (با عرض ۲۰ متر به بالا): ۹۰۰۰ متر
- ۵- تعداد دوربینهای کنترل ترافیک: ۰ (دوربین کنترل سرعت: ۳ مورد)
- ۶- تعداد پایانه های مسافربری: ۳ مورد (انتهای امیر کبیر - متروی ایران خودرو - شهرک شهید باقری)
- ۷- تعداد مبدا و مقصد خطوط اتوبوسرانی: ۱۱ مورد
- ۸- تعداد سرپناهای ایستگاه اتوبوس: ۳۳ مورد
- ۹- تعداد ایستگاههای اتوبوس: ۳۸ مورد (۳۳ مورد با سرپناه و ۵ مورد بدون سرپناه)
- ۱۰- تعداد مبدا و مقصد خطوط تاکسیرانی: ۲ مورد
- ۱۱- تعداد ایستگاههای مترو: ۱ مورد (ایستگاه ایران خودرو)
- ۱۲- تعداد نقاط تصادف خیز و گره های ترافیکی: اتوبان همت - دوربرگردان روبه روی شهرک شهید باقری - بلوار افاقیا تقاطع خیابان نور - اتوبان همت، نرسیده به دوربرگردان مابین نمونه سپاه و مجتمع های میلاد

۱۳- تعداد تقاطع های غیرهمسطح (پل و زیرگذر): ۱ مورد زیرگذر ایران خودرو

۱۴- تعداد پلهای عابر پیاده: ۶ مورد؛ مکانیزه: ۱ مورد ثابت: ۵ مورد (همت روبه روی شهرک شهید باقری - همت رو به روی مجتمع های قائم - همت روبه روی نمونه سپاه - همت روبه روی مجتمع های امید دژبان - آزادراه تهران کرج روبه روی بیمه شماره ۱۴ و روبه روی شهرک پیکانشهر)

مشخصات فرهنگی ناحیه ۴:

۱- تعداد خانوار شهدا: ۳۸ خانوار

۲- تعداد فرهنگسرا: ۰

- ۳- تعداد سرای محله : یک مورد سرای محله سنبل (در حال ساخت)
 - ۴- تعداد خانه‌های سلامت : ۴ عدد
 - ۵- تعداد خانه‌های اسباب بازی : ۳ عدد
 - ۶- تعداد کتابخانه‌ها : ۲ عدد
 - ۷- تعداد مراکز درمانی : ۶ مورد
- درمانگاه تامین اجتماعی محله ۸ - درمانگاه خاتم النبیا - شهرک پیکانشهر - نسیم - اقاچیا - ابوریحان محله ۶
- ۸- سرانه فضاهای فرهنگی و مذهبی : ۳,۷۴ مترمربع
 - ۹- سرانه فضاهای ورزشی : ۴,۲۹ مترمربع
 - ۱۰- تعداد مراکز ورزشی : ۱۱ مورد
- ۶ مورد زمین چمن مصنوعی - لتمان کن - فاز غربی چیتگر - اسب سواری آریاسب - استخرنور (در حال ساخت) - مرکز تفریحی دوکوهه
- ۱- تعداد مراکز کارآفرینی : ۱ عدد
 - ۲- تعداد زمینهای ورزشی محلی : ۶ مورد چمن مصنوعی
 - ۳- تعداد دفاتر شورایاریها : ۴ عدد (آمار اقتباس شده از سایت : oldregion22.tehran.ir).

۲. جغرافیای انسانی و گروه‌های اجتماعی متأثر از احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت

مهم‌ترین گروه انسانی‌ای که از احداث خیابان ۳۵ متری همت تأثیر می‌پذیرند، ساکنان خانه‌های واقع در حاشیه خیابان است، این خیابان نقشی مهم در کیفیت زندگی آنها خواهد داشت و شرایط زندگی آنها قبل و بعد از احداث خیابان متفاوت خواهد بود. از دو جنبه احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت بر ساکنان اطراف آن تأثیر می‌گذارد؛ از یک طرف عبور خیابان از نزدیکی خانه‌های ساکنان اطراف خیابان تبعاً همراه با آلودگی صوتی، ترافیک، خطرات ناشی از عبور عابران از خیابان و ... خواهد شد، و چیزی که ساکنان اطراف خیابان آن را نقطه مثبت آن منطقه می‌دانستند (یعنی سکوت خاص آنجا و خلوت بودن آن)، از بین می‌رود. اما در مقابل احداث این خیابان باعث رونق املاک و خانه‌های آنها و افزایش قیمت آنها می‌شود و نیز باعث دسترسی راحت تر ساکنان اطراف خیابان به منطقه ۲۲ و نیز مرکز شهر می‌شود.

این پروژه زمینه ارتباط اجتماعی ساکنین محلات اطراف آن را ایجاد خواهد کرد. از آنجا که شهرک‌هایی که در مسیر آن واقع هستند، احتمالاً از نزدیک‌ترین نقاط خیابان به آنها، برای دوچرخه‌سواری، پیاده‌روی و یا ورزش استفاده خواهند کرد، بنابراین تماس اجتماعی بیشتری با هم پیدا خواهند کرد و فضای محله‌ای را تثبیت خواهد کرد.

ترتیب کاربری‌های طرفین خیابان ۳۵ متری شمال همت:

مجموع فرهنگی	منطقه نظامی	ساختما ن	پارکینه گ	۵۴ هکتار	۵۴ هکتار	مجموع مسکونی	خیابان گلستر	مجموع آموزش ی	مجموع آموزش ی	شهرک سازمان ی	درمانگا ه	شهر ک	دانش گاه
دانشگاه پيام نور	آتش نشانی	مدیران شهردار ی	شهردار ی	زمین بانک پاسارگا د	زمین شخصی صی	پارک لتمان کن	اسکان سبز	فرزآنگا ن	شهیدای نیروی انتظامی	زیبادش ت (ثامن)	حضرت قائم	نیروی انتظام ی	علوم انتظام ی

خیابان ۳۵ متری شمال همت

ساختمان شهرداری منطقه ۲۲ شماره ۱	مسکونی خیابان گلستان	مسکونی خیابان بهارستان	پارک آلاله	پارک جنگلی	بیمارستان تخصصی مغزواعصاب دکتر سمیعی (درحال ساخت)	فضای سبز	باغ اناری	مسکونی	فضای سبز و خالی	مسکونی سپاه	برج های البرز و الوند	مسکونی سپاه
---	----------------------------	------------------------------	---------------	---------------	--	-------------	--------------	--------	--------------------------	----------------	-----------------------------------	----------------

الف) بالای خیابان ۳۵ متری شمال همت:

در قسمت بالای خیابان ۳۵ متری همت از طرف شرق، خیابان ۳۵ متری همت از انتهای دیوار دانشگاه علوم انتظامی شروع می‌شود.

۱) دانشگاه علوم انتظامی و شهرک نیروی انتظامی: دانشگاه علوم انتظامی بیش از ۳۰۰۰ دانشجو دارد و خوابگاه دانشجویان شهرستانی این دانشگاه در همین مجتمع مسکونی نیروی انتظامی واقع است. چسبیده به دانشگاه علوم انتظامی، مجتمع مسکونی نیروی انتظامی واقع است که افراد نظامی در آن ساکن هستند؛ در این مجتمع از رئیس و معاونین و بخش مدیریت گرفته تا کارمندان جزء ساکن هستند. مجتمع مسکونی نیروی انتظامی دارای ۱۰۰۰ واحد است که نزدیک به ۴۰۰۰ نفر در آن ساکن هستند.

تقریباً اکثر امکانات ضروری در این مجتمع موجود است از جمله: مهد کودک، خانه اسباب بازی، حسینیه، مسجد، زمین فوتبال، مدرسه، خشکشویی، بانک و... ولی پارک و تفرجگاه ندارد.

۲) درمانگاه حضرت قائم: بعد از مجتمع مسکونی نیروی انتظامی درمانگاه حضرت قائم، واقع است. این درمانگاه علاوه بر بخش عمومی بخش‌های تخصصی نیز دارد. بیشتر مراجعه کنندگان درمانگاه حضرت قائم افراد نظامی هستند که در همان منطقه ساکن هستند، البته پذیرش برای عموم نیز آزاد است.

۳) شهرک سازمانی زیبادشت (ثامن): شهرک سازمانی زیبادشت (ثامن)، نیز همانند مجتمع مسکونی نیروی انتظامی، متعلق به افراد نظامی است و خانواده‌های نظامیان در آن سکونت دارند. خانواده‌های اقشار نظامی‌ای که در این شهرک سکونت دارند، با توجه به سبک زندگی شان، این پروژه- در کنار پروژه‌های پارک البرز و تله‌کابین- باعث می‌شوند تا این اقشار به صورت مستمر با شهروندان عادی در ارتباط باشند، که این موضوع بر سبک زندگی آنان موثر خواهد بود.

۴) مجتمع‌های آموزشی دخترانه شهدای نیروی انتظامی و پسرانه فرزندان نیروی انتظامی: مجتمع‌های آموزشی دخترانه شهدای نیروی انتظامی و پسرانه فرزندان نیروی انتظامی به ترتیب بعد از دانشگاه علوم انتظامی در قسمت شمال خیابان ۳۵ متری قرار دارند. در این مدارس اکثراً فرزندان افراد نظامی که در مجتمع مسکونی نیروی انتظامی، شهرک سازمانی زیبادشت (ثامن)، مجتمع مسکونی اسکان سبز و مجتمع‌های مسکونی نظامیانی که در پایین خیابان ۳۵ متری هستند، تحصیل می‌کنند.

۵) مجتمع مسکونی اسکان سبز: بعد از موارد فوق به خیابان گلستان می‌رسیم و سپس مجتمع مسکونی اسکان سبز شروع می‌شود، در این مجتمع مسکونی نیز همانند سایر مجتمع‌های مسکونی مجاور افراد نظامی سکونت دارند. در مجتمع مسکونی اسکان سبز پرسنل آگاهی سکونت دارند.

۶) فاز یک و دو پروژه لتمان کن و پارک لتمان کن: بعد از مجتمع مسکونی اسکان سبز، پارک لتمان کن شروع می‌شود که حدود ۲۵۰ هکتار مساحت دارد؛ فاز یک پروژه لتمان کن شامل ۸۶۴ واحد که در ۹ بلوک ۸۰ واحدی، ۲ بلوک ۴۰ واحدی و ۲ بلوک ۳۲ واحدی در زمینی به وسعت ۳۶۰۰۰ متر مربع گسترده شده

است. فاز یک اتحادیه علاوه بر بهره مندی از مجموعه امکانات شهرداری منطقه، از عوامل دیگری نیز در محل استقرار خود سود می برد: دسترسی مستقیم به آزادراه تهران - شمال، اتوبان کرج، بزرگراه همت و پارک جنگلی لتمان کن و احداث مسجد، فضای بازی کودکان به میزان کافی، فضای سبز و آبنمای بین بلوکها در محوطه سایت، محیط بسیار آرام و دلپذیری را فراهم آورده است.

فاز دو اتحادیه در زمینی به مساحت ۹۰۴۵ متر مربع در مجاورت فاز یک و در سه بلوک ۵۶ واحدی و یک بلوک ۲۸ واحدی جمعاً در ۱۹۶ واحد اجرا گردیده است.

(۷) ۵۴ هکتار زمین که متعلق به شرکت بین المللی بانک پاسارگاد: پس از پارک لتمان کن حدود ۵۴ هکتار زمین شخصی شروع می شود و بعد از آن ۵۴ هکتار زمین که متعلق به شرکت بین المللی بانک پاسارگاد است، قرار دارد؛ بانک پاسارگاد این ۵۴ هکتار زمین را به منظور ساخت مجتمع فرهنگی، ورزشی و رفاهی برای اعضای بانک پاسارگاد و عامه مردم خریداری کرده بود؛ اما اگر این مجتمع تفریحی، ورزشی و رفاهی ساخته شود، با طرح های رفاهی شهرداری مانند آبشار البرز موازی کاری می شود.

(۸) آبشار البرز: پس از زمین متعلق به بانک صادرات به زمینی بایر می رسیم که تا آبشار البرز ادامه می یابد؛ اما مهمترین کاربری اطراف خیابان ۳۵ متری شمال همت، پارک کوهستانی آبشار البرز است. پروژه تفریحی گردشگری آبشار البرز در فاز اول و دوم متشکل از ۱۵۰ تا ۲۰۰ هکتار فضای سبز پیرامونی، هسته مرکزی شامل برکه ها، باغراه ها، معابر و سایبان ها با ۶۰ هکتار مساحت و در کل با ۸ برکه و ۹ آبشار، می باشد. مهندس کریمیان، شهردار منطقه ۲۲ معتقد است:

«این مجموعه یکی از بزرگترین مجموعه های گردشگری شهر تهران در ارتفاعات البرز است که تا پایان فاز نخست دوبرکه آب، دو آبشار، باغ های پله ای و آبشارهای آن، بیست دو چرخه سواری به طول یک و نیم کیلومتر، محدوده بازی کودکان شامل دریاچه، انواع زمین های بازی، محدوده آشنایی خانواده ها با حیوانات اهلی و ماهی ها، زمین اسکیت، مسیر کالسکه سواری، دو پارکینگ به ظرفیت مجموعاً ۵۰۰ خودرو، سرویس های بهداشتی، نمازخانه و دفتر مدیریت مجموعه احداث می شود.

مسیرهای پروژه آبشار البرز به صورت طبیعی طراحی شده و ورود وسایل نقلیه به داخل آن ممنوع است. ما فراهم کردن کمترین شیب در مسیر، امکان دسترسی خانواده ها به ویژه سالمندان را به ارتفاع ۱۵۲۰ متری و بیش از آن فراهم کرده ایم. پروژه آبشار البرز از سوی شرکت پیمانکار در مساحت ۱۰۰ هکتار اجرا شد. فاز دوم پروژه شامل باغ گیاهان و درختان کویری، باغ گیاهان ناحیه گرم و مرطوب و باغ سرپوشیده گیاهان گلخانه ای به ارتفاع حدود ۱۵ متر است که کف برکه ای، ریزش آب، استخر ماهی با صخره سنگی و درختان بزرگ در این باغها واقع شده است».

پروژه آبشار البرز نه تنها به طبیعت صدمه نمی زند، بلکه با توسعه فضای سبز و در نتیجه جلوگیری از ساخت و سازهای مغایر با شرایط زیست محیطی، به حفظ طبیعت ارتفاعات لتمان کن کمک می کند. این آبشار در بین اعیاد میلاد حضرت علی (ع) ۲۶ خرداد ۱۳۹۰ و مبعث حضرت رسول (ص) ۹ تیر ۱۳۹۰ و با حضور شهردار تهران و معاونین و شهردار منطقه افتتاح گردید.

۹) پارکینگ شهرداری: پارکینگ شهرداری کاربری بعدی بالای خیابان ۳۵ متری همت است که در حال احداث هستند؛ این پارکینگ ها جهت استفاده مراجعان به آبشار البرز ساخته شده اند.

۱۰) ساختمان مدیران شهرداری: ساختمان مدیران شهرداری بعد از پارکینگ ها واقع است و هم اکنون در حال ساخت (مرحله اسکلت بندی) است؛

بعد از ساختمان مدیران شهرداری که در حال احداث است، زمینی گودبرداری شده وجود دارد که به قصد ساختن پارکینگ طبقاتی گودبرداری شده است؛

۱۱) پادگان نظامی شهید باقری: بعد از موارد فوق مجدداً به منطقه نظامی می رسیم و آن پادگان نظامی شهید باقری، است. در پایین پادگان شهید باقری نیز چمن مصنوعی باقری واقع هست و در کنار آن سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداری تهران قرار دارد؛

۱۲) مجتمع فرهنگی دوکوهه: مجتمع فرهنگی و تفریحی دوکوهه نیز کاربری بعدی بالای خیابان است که متعلق به سپاه می باشد.

۱۳) دانشگاه پیام نور: دانشگاه پیام نور استان تهران واحد تهران غرب آخرین کاربری قسمت شمال خیابان ۳۵ متری همت است. این دانشگاه روبه روی ایستگاه اتوبوسهای شرکت واحد شهرک شهید باقری واقع است.

ب) پایین خیابان ۳۵ متری شمال همت:

در قسمت جنوب خیابان ۳۵ متری همت از ابتدای آن که روبروی دانشگاه علوم انتظامی است، بالای بزرگراه شهید همت یعنی بین بزرگراه همت و خیابان ۳۵ متری شمال همت مسکونی است و متعلق به اتحادیه تعاونی های مسکن سپاه است و در ادامه برج های مسکونی در حال احداث البرز و الوند را داریم؛ بعد از برج های مسکونی البرز و الوند باز به منازل مسکونی می رسیم و سپس فضای خالی و باغ اناری و بعد از آن مجدد منازل مسکونی وجود دارند و سپس بیمارستان تخصصی مغز و اعصاب دکتر سمیعی در حال ساخت است که هم اکنون در مرحله گودبرداری است؛ بعد از آن به خیابان پروفیسور سمیعی، پارک جنگلی و پارک آلاله می رسیم و در ادامه منازل مسکونی خیابان های گلستان، بوستان و بهارستان و در نهایت ساختمان شماره ۱ شهرداری منطقه ۲۲ قرار دارد.

۳. شناسایی فعالیت هایی که تاثیر اجتماعی فرهنگی به دنبال دارند

جدول ذینفعان پروژه خیابان ۳۵ متری شمال همت

اعضاء و مخاطبان	گروه ذینفع
مدیران و کارشناسان شهرداری منطقه ۲۲ مدیران و کارشناسان شهرداری منطقه ناحیه ۴	شهرداری منطقه ۲۲ تهران
افراد ساکن در مجتمع مسکونی نیروی انتظامی افراد ساکن در مجتمع مسکونی اسکان سبز افراد ساکن در مجتمع مسکونی امید دژبان افراد ساکن در مجتمع مسکونی زیبادشت (ثامن) افراد ساکن در مجتمع های مسکونی شهرک شهید باقری افراد ساکن در مجتمع مسکونی برج های البرز و الوند افراد ساکن در خیابان های بهارستان، گلستان و بوستان و سمیعی. افراد ساکن در مجتمع های مسکونی شهرک های راه آهن، هوانیروز، گلستان و امیرکبیر. افراد ساکن در خیابان های گلها، بنفشه، سروستان، زیبادشت، بلوار لاله و ۱۶ متری گلستان، میدان اتریش، بلوار کاج، هاشم زاده، و قائم شمالی؛ افراد ساکن در مجتمع مسکونی در مجتمع های اتحادیه تعاونی های مسکن سپاه	ساکنان شهرک های اطراف خیابان
دانش آموزان و معلمان مجتمع آموزشی شهدای نیروی انتظامی (دخترانه) دانش آموزان و معلمان مجتمع آموزشی فرزنانگان نیروی انتظامی (پسرانه) دانشجویان و اساتید دانشگاه علوم انتظامی دانشجویان و اساتیددانشگاه پیام نور واحدتهران غرب	دانش آموزان و دانشجویان و اساتید و معلمان
شهرداری منطقه ۲۲ مجتمع فرهنگی - تفریحی دوکوهه دانشگاه پیام نور واحد تهران غرب دانشگاه علوم انتظامی درمانگاه حضرت قائم بیمارستان تخصصی مغز و اعصاب دکتر سمیعی پادگان شهید باقری مجتمع های آموزشی دخترانه شهدای نیروی انتظامی و پسرانه فرزنانگان نیروی انتظامی سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شرکت بازرگانی بین المللی بانک پاسارگاد نیروی انتظامی	سازمان ها و نهاد ها
مدیران و کارشناسان مسئول شرکت مشاور طراحی مدیران و کارشناسان ناظر طرح	شرکت مشاور و شرکت پیمانکار طرح
اعضای شوراییاری های محله سازمان محیط زیست	نهادها و سازمان های مدنی
کسانی که برای تفریح و ورزش به پارک لتمان کن یا آبشار البرز مراجعه می کنند افرادی که برای کار در پارک البرز و سایر پارک های حوالی خیابان مراجعه می کنند؛	مراجعه کنندگان
مغازه ها و فروشگاه های اطراف خیابان بازار مستقر در حوالی منطقه.	اماکن تجاری

پیامدها برای دینفعان

برای استخراج پیامدها مصاحبه‌های اولیه‌ای انجام شد که در ادامه به مهمترین یافته‌ها اشاره می‌شود.

معارض ۱: بانک پاسارگاد:

بخشی از زمین‌های این خیابان معارض دارند. که از دینفعان احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت بانک پاسارگاد است؛ عضو هیأت مدیره و همچنین مسئول امور مالی شرکت گسترش بازرگانی بین المللی بانک پاسارگاد عنوان کردند:

« بانک پاسارگاد ۵۴ هکتار زمین به منظور ساخت مجتمع فرهنگی، ورزشی و رفاهی برای اعضای بانک پاسارگاد و عامه مردم خریداری کرد؛ این مدیران با بیان این نکته که ممکن است ساخت این مجتمع تفریحی، ورزشی و رفاهی با طرح‌های رفاهی شهرداری مانند آبشار البرز موازی کاری شود، ابراز کردند که حاضرند زمین را به قیمت کارشناسی به شهرداری واگذار نمایند اما مسئولان شهرداری از زمان تغییر شهردار منطقه تاکنون هیچ اقدامی نکرده‌اند.»

معارض ۲: مالکین باغاناری:

باغاناری در پایین این خیابان قرار دارد مشکلاتی برای مالکین این باغ در اثر احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت بوجود آمده است. یکی از متضررین افتتاح خیابان ۳۵ متری شمال همت آقای علی نقی لو مالک پلاک ۱۸۶۴ و باغاناری است. ایشان ابراز کرده‌اند که:

« حدود ۸ هکتار از زمین وی را اتوبان دربرگرفته است و با اینکه شهرداری که چند میلیارد به وی بدهکار است اما هیچ اقدامی برای احقاق حق وی صورت نگرفته است؛ ایشان معتقد است قبلاً زمین متعلق به ورثه بوده و آن را از ورثه خریداری نموده است، زمین فاقد سند و دفترچه است ولی پلاک ثبتی دارد.» این مالک معتقد است شهرداری در تعامل با زمین داران حقوق آنها را نمی‌دهد و قصد خرید زمین‌ها با قیمت کمتر از قیمت واقعی را دارد.»

در مورد باغاناری نیز مالک باغاناری معتقد است که:

« تعدادی از قنات‌هایی که در مسیر خیابان ۳۵ متری بوده و آب باغاناری را تأمین می‌کرده است، توسط پیمان کاران پر شده است، و علی‌رغم اینکه شهردار دستور داده است قنات‌ها را تخلیه و راه اندازی کنند اما کارمندان جزء می‌گویند همان پیمان کاری که قنات‌ها را پر کرده خودش باید خالی کند از زیر مسئولیت شانه خالی می‌کنند.»

ظاهراً در زمان نیمه کاره بودن خیابان ۳۵ متری سیل به سمت باغاناری جاری شده و دیوار باغاناری را تخریب کرده است و همچنین به درختان آسیب رسانده است؛ بعد از آن نیز شهرداری از ساخت مجدد دیوار ممانعت به عمل آورده است و در نتیجه بارها به محصولات باغاناری دستبرد زده شده است.

مسئله دیگری این مالک ابراز نموده این نکته است که:

لوله های آب رسانی به باغ که در مسیر پله های خیابان بوده است، پیمان کاران بدون رعایت حق وی لوله ها را تخریب کردند. ایشان احداث خیابان ۳۵ متری همت را باعث تسلط خیابان بر باغ دانسته است که باعث ناامنی باغ را فراهم کرده است.

معمولاً پروژه‌های توسعه باعث در حاشیه قرار گرفتن و از بین بردن توانمندی مردم محلی می‌شوند. به‌طور کلی در اغلب پروژه‌های توسعه، مردم محلی به خصوص گروه های آسیب پذیر از لحاظ اجتماعی و فرهنگی حالت حاشیه‌ای پیدا می‌کنند. گروه‌های عمده آسیب‌پذیر در پروژه‌های توسعه عبارتند از: فقرا، سالمندان، زنان، کودکان، افراد بیکار و نیمه‌بیکار، اعضای گروه‌های اقلیت و افراد معلول.

از این رو مهمترین نکته این است که بتوانیم اثرات اجتماعی نامطلوب پروژه را قبل از وقوع آن‌ها شناسایی نماییم تا بتوانیم برای کاهش اثرات منفی (Mitigation)، توصیه‌هایی ارائه دهیم. برای شناسایی و مدیریت تغییرات حاصل از پروژه‌های توسعه لازم است که به ارزیابی تأثیرات اجتماعی پرداخت.

برای شناخت پیامدهای احتمالی این طرح لازم است تا حد ممکن با اهدافی که برای این پروژه وجود دارد، آشنا شویم. اجرای پروژه خیابان ۳۵ متری همت، چند هدف موازی را دنبال می‌کند. یکی از اهداف این طرح، ایجاد دسترسی محلی برای شهرک‌هایی است که در مسیر آن قرار دارند. شهرک‌هایی مانند شهرک نیروی انتظامی، شهرک شهید باقری، شهرک راه‌آهن و شهرک هوانیروز، که در حال حاضر بار ترددی آنها به اتوبان همت افزوده می‌شود. این امر باعث می‌شود تا شهروندان ساکن در این محلات و شهرک‌ها راحت‌تر بهم دسترسی پیدا کنند و ضمن آنکه درگیر ترافیک‌های محتمل بزرگراه همت نشوند و از طرف دیگر از بار ترافیکی آن نیز خواهند کاست.

کارکرد دیگر این خیابان ایجاد مسیر دسترسی برای پارک کوهستانی البرز است. پارکی که از آن به عنوان بزرگترین پارک کوهستانی کشور یاد می‌شود و قرار است از یکی از طولانی‌ترین تله‌کابین‌های تهران که در حد فاصل این پارک و پارک چیتگر احداث شود، نیز برخوردار باشد.

کارکرد دیگر این خیابان ایجاد فضایی تفریحی- ورزشی است. احداث مسیر ویژه دوچرخه سواری و یک پیاده‌رو که در آن وسایل ورزشی قرار دارند و از چشم‌انداز مناسبی برخوردار است، باعث می‌شود تا احتمالاً نظر بسیاری از شهروندان تهرانی و حتی مسافران دیگر شهرها را به خود جلب کند و آنها را راهی این فضا بکند.

تغییر بافت جمعیتی محلات اطراف این طرح پیامد محتمل دیگر این طرح است. این پروژه باعث جذابیت بیشتر این محلات و شهرک‌ها خواهد بود و اقشار دیگری را نیز برای سکونت به آنجا جذب خواهد کرد و در طی زمان، عملاً این شهرک‌ها از شهرک‌هایی که عمدتاً نیروهای نظامی و یا نظامی در آن ساکن هستند، تغییر بافت خواهند داد.

در کنار کارکردهای فوق و با توجه به جذابیت آن، پیش‌بینی شده است که دو پارکینگ طبقاتی نیز در نزدیک پارک احداث شوند.

در ادامه به برخی از مهمترین تأثیرات و پیامدهای احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت برای ذینفعان اشاره می‌شود:

الف- سبک زندگی شهروندان: در درجه اول این پروژه با افزودن به مناطق تفریحی و ورزشی شهر، بر سبک زندگی شهروندان تأثیر خواهد گذاشت. این موضوع به ویژه برای کسانی که در حال حاضر در این منطقه سکونت دارند، موثر خواهد بود. خیابان‌های شهری مکان‌هایی هستند که تعاملات اجتماعی و جنب و جوش شهری در آنها به حداکثر کمی و کیفی خود رسیده، ذهن شهروندان را انباشته از خاطرات جمعی و ذهنیت‌های مشترک راجع به نوع و چگونگی حیات مدنی می‌گردانند.

رجوع به مراکز مهم فعالیتی، خرید، تماشای مغازه‌ها و خرده‌فروشی‌ها، پرسه زدن و گردش، دیدن دیگران و دیده شدن توسط آنها، همه و همه اگر در پروژه ۳۵ متری همت ملزوماتش فراهم شود، خیابان ۳۵ متری را تبدیل به فضایی متراکم از انواع رویدادهای جمعی و فردی برای شهروندان نموده و باعث تغییر در سبک زندگی ساکنان اطراف خیابان ۳۵ متری شمال همت خواهد شد. این ارتباطات اتفاقی و ساده به مرور زمان باعث تقویت احساس اعتماد به یکدیگر در بین شهروندان را فراهم می‌آورد و باعث مشارکت ساکنان اطراف خیابان در امور مربوط به یکدیگر و بالاخص در مشکلات می‌شود و نتیجه این موارد افزایش سرمایه اجتماعی است.

تأثیر بر سلامت شهروندان: احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت اگر اصول علمی در آن لحاظ شود، (خیابان سرزنده، چندکاربره، قابل پیاده روی و امن) در ترکیب با آبشار البرز و پارک لتمان کن می‌تواند باعث تفریح و ورزش بیشتر ساکنان اطراف خیابان شود و باعث سلامت جسمی و روانی آنها شود. ساکنان پیرامون خیابان ۳۵ متری همت با پیاده روی در پیاده‌روهای خیابان و استفاده از لوازم ورزشی این خیابان

(البته اگر پیاده‌روها طوری ساخته شوند که قابلیت پیاده روی داشته باشند)، سلامتی آنها تحت تأثیر قرار خواهد گرفت و سلامتی آنها هم به لحاظ جسمانی و هم به لحاظ روانی افزایش می‌یابد.

یکی از مهمترین ذینفعان طرح خانواده‌های اقشار نظامی‌ای هستند که در اطراف خیابان ساکنند. اساساً منطقه شمال بزرگراه همت، منطقه‌ای نظامی است. در اطراف خیابان ۳۵ متری همت شهرک نیروی انتظامی، مجتمع مسکونی اسکان سبز، شهرک امید دژبان، شهرک سازمانی زیبا دشت، پادگان شهید باقری، شهرک شهید باقری، اتحادیه تعاونی‌های مسکن سپاه و سایر منازل مسکونی که در قسمت جنوب خیابان ۳۵ متری هستند، همگی متعلق به اقشار نظامی می‌باشند. در واقع کثرت خانواده‌های نظامی در اطراف خیابان به قدری است که هر گاه سخن از ساکنان اطراف خیابان ۳۵ متری شمال همت شود، منظور همان اقشار نظامی است. این طرح باعث خواهد شد تا خانواده‌های نظامی که تا قبل از احداث خیابان ۳۵ متری و آبشار البرز

تنها با یکدیگر تعامل داشته‌اند، از این پس با مردمی از اقشار مختلف که یا برای تفریح و گذران اوقات فراغت و ورزش و یا با توجه به رونق منطقه برای سکونت به منطقه شمال همت می‌آیند، ارتباط و تعامل برقرار کنند و شاید در آینده ای نه چندان دور ترکیب جمعیتی این منطقه متعادل تر شده و از حالت صرفاً نظامی خارج شود.

ب- شلوغی و آلودگی صوتی و هوا: تحقیقات نشان داده است افرادی که در اطراف مراکز شلوغی چون فرودگاهها یا ایستگاههای راه آهن و خیابان های شلوغ و... زندگی می کنند، در مقایسه با سایرین به دفعات بیشتری دچار سردرد می شوند و احتمال بروز تصادفات کوچک در مورد آنها بیشتر است. این افراد اعتیاد بیشتری به مصرف قرصهای مسکن و خواب آور پیدا می کنند. شلوغی و صدای بلند آسیبهای بیش از حد در گوش ایجاد می کند؛ سروصدا علاوه بر مشکلات شنوایی، می تواند مشکلات قلبی- عروقی، تند شدن ضربان قلب، افزایش فشارخون، مشکلات گوارشی، کم شدن هوشیاری و پایین آمدن قدرت حافظه، عصبانیت، اتساع مردمک چشم و کم شدن دید را به وجود آورد.

همچنین یکی از مشکلاتی که در اثر سروصدا ایجاد می شود، به هم خوردن عادات خواب و بی خوابی است که در شهرهای بزرگ بسیاری از مردم با آن درگیر هستند. تاثیر دیگر این پروژه، در کنار پروژه‌های موازی آن مانند پارک و تله کابین، ازدحام و ترافیکی است که در منطقه ایجاد خواهد شد و احتمالاً باعث خواهد شد، تا منطقه‌ای که اکنون اهالی آن مهمترین ویژگی اش را آرامش و دور بودن از هیاهوی شهری می‌دانند، به منطقه‌ای شلوغ مبدل شود.

ج- دسترسی آسان تر شهرک‌های ناحیه ۴ منطقه ۲۲ به یکدیگر و همچنین تسهیل دسترسی افراد سایر مناطق به شمال بزرگراه همت:

تسهیل دسترسی ساکنان محدوده خیابان ۳۵ متری شمال همت به سایر محله های منطقه ۲۲ و سایر مناطق شهر و بالعکس در آینده ای نزدیک تشدید می شود چرا که با افتتاح آبشار البرز به عنوان بزرگترین پارک کوهستانی کشور در جوار خیابان ۳۵ متری همت و نیز تأسیس مجموعه فرهنگی - تفریحی هزار و یک شب به عنوان بزرگترین مجتمع فرهنگی تفریحی خاورمیانه که در منطقه ۲۲ تأسیس خواهد شد، خیل عظیمی از مردم چه از سطح شهر تهران و چه از سایر نقاط کشور برای گذران اوقات فراغت به منطقه ۲۲ خواهند آمد و قسمت شمال بزرگراه شهید همت با احداث این خیابان از انزوا بیرون خواهد آمد چرا که برای دسترسی به آبشار البرز و پارک لتمان کن بایستی از خیابان ۳۵ متری شمال همت تردد کنند. چنین فضایی در عین حال می‌تواند بر جذابیت‌های سیاحتی و تفریحی شهر تهران بیفزاید، آنچه که پیش‌بینی شده است، اگر به شکل کامل اجرا شود، احتمالاً یکی از مناطق جذاب و توریستی کشور خواهد بود.

۴. مقولات و متغیرهایی که باید توصیف شوند

تحلیل و شناسایی پیامدهای احتمالی تأسیس خیابان و تحلیل ارتباطات میان تحلیل این اثرات و محیط پیرامونی آن، شناسایی ذینفعان و مشخص ساختن برد و باخت احتمالی آنها و دامنه جغرافیایی انسانی و طبیعی متأثر از این اقدام در این مرحله انجام می‌شود.

خیابان یکی از اصلی‌ترین عناصر شهر است که میزان سرزندگی در آن می‌تواند بسیاری از مسائل اجتماعی را روشن کند. هر خیابان شهری به عنوان ساختار اصلی جریان زندگی جمعی باید سرزندگی خود را حفظ نماید. جوهر زندگی شهری در یک تنوع سرزنده نهفته است که باید در هر زمان و برای همه در دسترس باشد و دامنه وسیعی از حق انتخاب‌ها را در اختیار آنها قرار دهد. خیابان شهری باید پذیرای فعالیت‌های جمعی و بستری برای فعالیت‌های فرد باشد.

امروزه در برنامه‌ریزی شهری، خیابان صرفاً جایی نیست که محل تردد خودروها محسوب می‌شود بلکه بسیاری از شاخص‌ها و موضوعات ضروری بایست در طراحی و اجرای خیابان مدنظر قرار گیرد، شاخص‌هایی از قبیل قابل پیاده‌روی بودن آن یعنی داشتن جذابیت و امکاناتی برای استراحت‌های کوتاه‌مدت، مناسب بودن برای معلولان، مناسب بودن برای گروه‌های اقلیت همانند کالسکه‌های کودکان، مناسب بودن برای نابینایان، روشنایی مناسب، تفکیک خیابان و پیاده‌رو به شکلی مشخص به گونه‌ای که مزاحمتی برای یکدیگر نداشته باشند، مرکزیت یافتن خیابان بگونه‌ای که موجب عدم نیاز به رجوع به سایر مناطق شود و ساکنین بتوانند نیازهای خود را در همان محدوده رفع کنند، دسترسی پذیری به وسایل نقلیه عمومی از طریق تعبیه ایستگاه‌های اتوبوس و تاکسی و در مسیر تردد خودروهای عمومی قرار گرفتن، امنیت بخشی و نداشتن فضاهای ناامن، فضاهای سبز، هویت بخشی به خیابان، وجود نمادها و علائم شاخص که با بافت فرهنگی و اجتماعی و تاریخ آن خیابان همخوانی داشته باشد.

خیابان‌ها و پیاده‌راه‌ها مهم‌ترین مکان‌های عمومی یک شهر هستند. اگر خیابان‌های شهر از وحشیگری و ترس در امان باشند، شهر از وحشیگری و ترس در امان است. وقتی که مردم می‌گویند یک شهر خطرناک است به این دلیل است که در پیاده‌راه‌های آن احساس امنیت نمی‌کنند. حفظ امنیت شهر وظیفه اساسی خیابان‌ها و پیاده‌راه‌های یک شهر است.

خیابان‌های موفق شهری باید دارای سه کیفیت اصلی باشند:

- اول: مرزبندی روشنی بین فضای عمومی و خصوصی آن وجود داشته باشد.
- دوم: چشم‌ها باید به روی خیابان گشوده باشد. ساختمان‌ها در صورتی می‌توانند امنیت را تضمین کنند که رو به سوی خیابان داشته باشند.
- سوم: پیاده‌راه‌ها باید همواره مورد استفاده قرار بگیرند؛ یک خیابان متروکه مستعد ناامنی است. بنابراین باید تعداد قابل توجهی بنگاه اقتصادی در خیابان‌ها وجود داشته باشد که در تمام طول روز استفاده کنندگان متفاوتی را جذب کند.

یکی از کاربرد پیاده راه‌ها ارتباط است، ارتباطات ساده‌ای در پیاده راه‌ها اتفاق می‌افتد مثل توقف مردم در آب میوه فروشی، رد و بدل کردن عقاید در نانوائی، تکان دادن سر برای احوالپرسی، نصیحت کردن بچه‌ها، شنیدن خبر جدید از مرد ابزار فروش و... حاصل جمع این ارتباطات ساده، احساس هویت و اعتماد عمومی در خیابان‌های شهر است.

ساختار اجتماعی پیاده راه‌ها گاه موجب شکل‌گیری چهره‌های مردمی می‌شود. یک چهره مردمی کسی است که با گروه‌های متفاوت مردم ارتباط مداوم دارد و خود نیز علاقه دارد به یک چهره مردمی تبدیل شود.

چهره‌های مردمی مثل مغازه دارها نه تنها خبرها را دریافت و منتشر می‌کنند، بلکه با یکدیگر ارتباط برقرار کرده و بنابراین اطلاعات را به صورتی موثر پخش می‌کنند. وجود این چهره‌ها برای حفظ امنیت پیاده راه‌ها و ایجاد ارتباط عمومی ضرورت دارد.

یکی دیگر از کاربرد پیاده راه‌ها همانند سازی کودکان است؛ اگر از بازی کودکان در پیاده راه‌ها جلوگیری کنیم و آنها را از خیابان‌های سرزنده شهر به یک پارک یا زمین بازی منتقل کنیم، چه تغییر مهمی رخ می‌دهد؟ مهم‌ترین تغییر این است که کودکان از زیر چشمان تعداد زیادی از بزرگسالان به مکانی منتقل می‌شوند که تعداد بزرگسالان کم یا هیچ است که در این صورت به امنیت کودکان شهر لطمه زده ایم. البته همه پیاده راه‌های شهر برای کودکان امن نیستند. پیاده راه‌هایی که کمتر استفاده می‌شوند و یا پیاده راه‌هایی که جمعیت زیاد و با سرعت زیاد در آن‌ها جابه‌جا می‌شوند، محل مناسبی برای پرورش کودکان نیستند. همه زمین‌های بازی و پارک‌ها نیز ناامن نیستند اما آن‌هایی سالم هستند که به خیابان‌های سرزنده و امن منتهی می‌شوند.

پیاده راه‌ها علاوه بر حفظ امنیت کودکان، مکانی برای بازی و یادگیری هستند. کودکان، بسیاری از اصول اولیه زندگی را از بزرگسالان پیاده راه‌ها می‌آموزند. آنها یاد می‌گیرند که نسبت به آنچه در خیابان‌ها و پیاده راه‌ها اتفاق می‌افتد احساس مسئولیت کنند. رفتار کودکان نشان می‌دهد که این درس‌ها را به سرعت جذب می‌کنند مثلاً داوطلبانه به کسانی که آدرسی را می‌خواهند، راه را نشان می‌دهند.

پیاده راه‌ها قابلیت دسترسی فوری و جذابیت زیادی برای کودکان دارند. تحقیقات نشان می‌دهد که بیشتر بچه‌ها پرسه زدن در خیابان را به زمین بازی ترجیح می‌دهند.

پیاده راه‌ها به طور سنتی صرفاً برای دسترسی به ساختمان‌ها و سفر پیاده طراحی می‌شوند و برنامه ریزان هیچ وقت پیاده راه‌ها را با عرض مناسب برای بازی کودکان در نظر نگرفته‌اند.

موارد فوق‌الذکر از مهم‌ترین متغیرهایی است که اگر در خیابانی وجود داشته باشند آن خیابان را خیابان سرزنده و پویا می‌نامند و اگر وجود نداشته باشند آن خیابان را خیابانی مرده و ایستا می‌نامند؛ و طبیعتاً می‌بایست در احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت این موارد مورد ملاحظه قرار گیرند تا از یک طرف

موجبات افزایش میزان رضایت ساکنان اطراف خیابان شود و از طرفی دیگر در مردم سایر مناطق رغبتی ایجاد کند تا از این خیابان به عنوان مکانی برای ورزش و تفریح و گذران اوقات فراغت استفاده کنند. دکتر کوین لیدن در مطالعه ای تحت عنوان سرمایه اجتماعی و زیست محیط ساخته شده^۱، در مورد رابطه بین نوع محیط و میزان سرمایه اجتماعی به نتایجی رسیده است که در ادامه به اختصار به آن اشاره می شود. **سرمایه اجتماعی**: روابط اجتماعی و جامعه از مؤلفه های کلیدی یک مفهوم فراگیرتر، یعنی سرمایه اجتماعی هستند. سرمایه اجتماعی تعریف شده به عنوان شبکه ها و تعاملات اجتماعی که الهام بخش اعتماد و روابط متقابل بین شهروندان است. افراد با سطح بالای سرمایه اجتماعی تمایل به مشارکت سیاسی دارند، در جوامع خود داوطلب می شوند و اغلب موارد با دوستان و همسایگان خود در کنار یکدیگر هستند. آنها همچنین نسبت به سایر افراد بیشتر احتمال دارد که اعتماد داشته باشند و یا افکار مثبت تری داشته باشند. سرمایه اجتماعی صرفاً بر روی سلامتی تأثیر مثبت ندارد، بلکه در سایر حوزه ها نیز رد پای خود را بر جای گذاشته است؛ از لحاظ تجربی سرمایه اجتماعی با کارکرد مناسب دموکراسی، پیشگیری از جرم و جنایت و افزایش توسعه اقتصادی نیز پیوندهایی دارد و بر آنها تأثیرات مثبتی دارد.

تفاوت محلات سرزنده و قابل پیاده روی با محلات ایستا و تک کاربره: از لحاظ تئوری، آن نوع طراحی های خیابان و محله که پیاده گرایانه و چندکاربره هستند، به احتمال زیاد به ارتقای سرمایه اجتماعی می انجامند. چنین محله هایی (معمولاً برچسب محله های "سستی" یا "کامل" می گیرند) به طور معمول در شهرها و شهرک های روستایی قدیمی تر یافت می شوند. این محله ها که قابل پیاده روی هستند، ساکنان را قادر می سازند فعالیت های روزانه (به عنوان مثال، خرید مواد غذایی، رفتن به پارک، بردن کودکان به مدرسه) را بدون استفاده از ماشین انجام دهند. بسیاری از این محله ها در فاصله نزدیکی از پیاده روها، مکان هایی از جمله: عبادتگاه، میخانه های محلی، قهوه خانه یا رستوران، دارند. محله های کامل یا سستی پیاده روی را تشویق می کنند؛

طرح محله سستی یا کامل می تواند با همتای حومه مدرن آن در تضاد باشد. نسخه امروزی محله بخش فرعی حومه شهر، تنها شامل خانه ها می شود. رفع نیازهای روزانه افراد در این محله ها و یا حتی در شهرک امکان پذیر نیست؛ آنها در عوض نیازهایشان را از فروشگاه های بزرگ در مراکز تجاری و مراکز خرید واقع در امتداد ۴ راه اتصال جاده ها که به طور معمول با ترافیک مسدودند، تأمین می کنند. اگر ساکنان بخواهند به مغازه، عبادتگاه، رستوران، میخانه، پارک، یا کتابخانه، بروند، باید با ماشین بروند. بسیاری از بخشهای فرعی حومه های معاصر حتی پیاده رو ندارند: شهروندان باید برای پیدا کردن یک مکان برای ورزش و یا برای رفتن به پیاده روی رانندگی کنند.

تفاوت محلات سرزنده و قابل پیاده روی با محلات ایستا و تک کاربره در میزان سرمایه اجتماعی:

از لحاظ تئوری، محلات پیاده گرا و چندکاربره انتظار می‌رود که باعث افزایش سرمایه اجتماعی شوند، چراکه این محلات ساکنان را قادر به ارتباط برقرار کردن با یکدیگر می‌کنند؛ این تعامل می‌تواند عمدی یا تصادفی باشد. خودبخود با تداوم این روند، گفتگوهای کوتاه (به ظاهر پیش پا افتاده) همسایه‌ها یا تنها دست تکان دادن برای سلام می‌تواند کمک کند به تشویق حس اعتماد و احساس اتصال و ارتباط بین افراد و مکان‌هایی که آنها زندگی می‌کنند.

این تماس‌های اتفاقی می‌تواند در مغازه‌های گوشه محله، در پارک‌های محلی یا در پیاده‌رو رخ دهد. برای بسیاری از ساکنان، چنین تماس‌هایی یک حس آشنایی و قابلیت پیش‌بینی می‌پروراند که اکثر افراد با این حس، احساس آرامش پیدا می‌کنند. حاصل جمع این ارتباطات ساده و این تماس‌های اتفاقی در طول زمان احساس هویت و اعتماد عمومی در خیابان‌های شهر است و از اهمیت زیادی برای پرورش شبکه‌ای از احترام و اعتماد عمومی برخوردار می‌شوند و در طی زمان منبعی برای رفع نیازهای شخصی یا محله فراهم می‌کنند. در مقابل، اغلب بخش‌های فرعی حومه‌های معاصر قابلیت کمی برای فعال کردن تعامل اجتماعی دارند. در این حومه‌ها تعامل اجتماعی به احتمال زیاد با دعوت، اتفاق می‌افتد نه با برخوردهای شانس و اتفاقی. زندگی در این صورت در درون خانه و یا در حیاط خلوت قرار می‌گیرد.

این مطالعات حاکی از آن است که روش‌هایی که ما بر اساس آن جوامع و محلاتمان را طراحی و ساخت و ساز می‌کنیم بر سرمایه اجتماعی و به این ترتیب بر سلامت جسمی و روانی افراد تأثیر می‌گذارد. نتایج نشان می‌دهد که ساکنانی که در محلات قابل پیاده روی و چندکاربره زندگی می‌کنند، بیشتر از همسایگان‌شان شناخت دارند، مشارکت سیاسی بیشتری دارند، اعتماد بیشتری به دیگران دارند و تعامل اجتماعی بیشتری دارند.

خیابانهای چندکاربره و قابل پیاده روی سرمایه اجتماعی را تقویت می‌کنند.

تا حد زیادی وابستگی ما به ماشین و فرهنگ رانندگی در حومه‌ها فعالیت جسمی را تضعیف می‌کند. بنابراین باعث چاقی و مشکلات دیگری در ارتباط با سلامتی می‌شود. چگونه پراکندگی از دیگران در طول زندگی بر سلامتی تأثیر می‌گذارد؟

مطابق با گزارشات مراکز کنترل و پیشگیری از بیماری‌ها، محیط‌های ساخته شده امروزه چگونگی سفر کودکان به مدارس را تحت تأثیر قرار داده است. اکثر کودکان به جای راه رفتن یا دوچرخه سواری کردن برای رفتن به مدرسه امروزه از اتوبوس یا وسایل نقلیه عمومی استفاده می‌کنند. بازدارنده‌های اصلی راه رفتن یا دوچرخه سواری دو موردند: فاصله طولانی ۵۵ درصد و خطر ترافیک ۴۰ درصد.

چیزی که تعجب آور است این است که برنامه ریزی‌های کوتاه اندیشانه تصمیماتی هستند که منجر می‌شوند بسیاری از افراد جوان به جای راه رفتن، رانندگی کنند که عواقب طولانی مدتی بر روی سلامتی دارد. چگونه سالمندان را تحت تأثیر قرار می‌دهد؟ زندگی پراکنده وابسته به ماشین به نوعی به انزوای اجتماعی

که تأثیر منفی بر سلامتی سالمندان می‌گذارد، کمک می‌کند. پیاده روی نکردن و عدم تعامل با دیگران ممکن است به مراتب عواقب منفی دیگری برای افرادی از همه سنین داشته باشد که هرگز در تصور نمی‌گنجد. با توجه به مدل مفهومی زیر قبل از هر چیز مواردی چون: در نظر گرفتن امکاناتی برای استراحت‌های کوتاه‌مدت در فواصل مختلف، مناسب بودن پیاده روی برای معلولان و کودکان و سالمندان، روشنایی مناسب و کافی خیابان و پیاده روی، امنیت اجتماعی عابران پیاده، چشم اندازهای گسترده و دل انگیز در خیابان و پیاده روی و پیاده روی‌های عریض، هموار و با سنگفرشهای مناسب و... باعث می‌شوند که خیابان قابلیت پیاده روی داشته باشد.

از طرف دیگر ایجاد مسیر ویژه دوچرخه سواری، وجود فضای سبز و آبنما در اطراف خیابان، کاهش آلودگی هوا، آلودگی صوتی، آلودگی بصری و آلودگی بیولوژیکی ناشی از دفع زباله، فقدان زمین‌های بدون کاربری و رها شده، ایجاد تنوع رنگ در فضای خیابان، ایجاد فضاهایی به منظور نقاشی دیواری، جشن‌ها و مراسم ملی - مذهبی، اسکیت، موسیقی و تئاتر خیابانی، ورزش، بازی کودکان و... باعث سرزندگی خیابان می‌شود.

وجود مغازه‌های کوچک خرده فروشی، فضاهای رفاهی - خدماتی، مکان‌هایی از جمله: عبادتگاه، رستوران، مدرسه، پارک، بانک و سینما، دسترسی پذیری به وسایل نقلیه عمومی اتوبوس و تاکسی و... نیز منجر به کاربری چندگانه خیابان می‌شود. کاربری مختلط و کاربری چندگانه هم باعث قابلیت پیاده روی خیابان می‌شود و هم بر سرزندگی خیابان تأثیر دارد.

قابلیت پیاده روی خیابان باعث ارتباطات ساده‌ای در پیاده راه‌ها می‌شود مثل توقف مردم در آب میوه فروشی، رد و بدل کردن عقاید در ناوایی، تکان دادن سر برای سلام و احوالپرسی، نصیحت کردن بچه‌ها و اجتماعی شدن بچه‌ها و... حاصل جمع این ارتباطات ساده، احساس هویت و اعتماد عمومی در خیابان‌های شهر است؛ قابلیت پیاده روی خیابان باعث ارتقای سلامت روحی و روانی، ارتقای سرمایه اجتماعی و ارتقای تعاملات اجتماعی می‌شود و جمع این عوامل نیز باعث ارتقای فرهنگ عمومی می‌گردد.

عرصه‌های تأثیرگذاری

برش‌مردن تأثیرات اقدام توسعه‌ای مهم‌ترین فعالیت بخش دامنه‌یابی است. از شاخص‌ترین تقسیم‌بندی‌های مربوط به این بخش تقسیم‌بندی فینستر بوش است که عرصه‌های تأثیرپذیر را به سه سطح افراد، سازمان‌ها و اجتماعات تقسیم می‌کند. (فاضلی، ۱۳۸۹: ۱۳۴) بر مبنای همین تقسیم‌بندی بوش، به بیان عرصه‌های تأثیرگذاری طرح خیابان ۳۵ متری همت می‌پردازیم:

الف) تأثیرات بر افراد:

- تأثیرات اقتصادی: تأثیرات اقتصادی این طرح عبارت‌اند از متضرر شدن صاحبان مغازه‌های تجاری کوچک به این دلیل که پس از افتتاح آبشار البرز و مجتمع هزار و یک شب و در نتیجه

تأسیس واحدهای تجاری عظیم صاحبان مغازه‌های کوچک در سطح محلات و بوستان‌های کوچک مرغوبیت خود را از دست بدهند، این موضوع در مجموع باعث خواهد شد که برای صاحبان مراکز تجاری ممکن است پیامد منفی داشته باشد. همچنین خیابان ۳۵ متری همت در ترکیب با آبشار البرز باعث افزایش اشتغال و همچنین افزایش اشتغال کاذب خواهد شد. از دیگر تأثیرات اقتصادی احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت کاهش هزینه استهلاک وسایل نقلیه و کاهش مصرف سوخت است زیرا با احداث این خیابان که موازی با بزرگراه همت است، دسترسی شهرک‌های منطقه به یکدیگر راحت تر می‌شود و در نتیجه میزان مسافت سفر و میزان زمان لازم برای سفر کاهش پیدا می‌کند و بالتبع میزان مصرف سوخت و میزان استهلاک خودروها کاهش می‌یابد.

- تأثیرات زیست محیطی: افزایش عبور و مرور از خیابان ۳۵ متری همت به دلیل افتتاح آبشار البرز و مجتمع هزار و یک شب طبیعتاً آلودگی صوتی و آلودگی ناشی از تردد اتومبیل‌های بیشتر را به همراه خواهد آورد و باعث خواهد شد که یکی از مزایای آن منطقه از نظر ساکنان یعنی دور بودن از هیاهو و سر و صدای شهری از بین برود. خیابان ۳۵ متری شمال همت از یک طرف باعث افزایش آلودگی صوتی و آلودگی هوا در منطقه می‌شود و از طرف دیگر از میزان آلودگی بصری خواهد کاست چرا که با راه اندازی آبشار البرز و احداث کامل خیابان ۳۵ متری محدوده شمال همت از حالتی متروکه و بیابانی خارج می‌شود و مناظر زیبای فضای سبز از آلودگی بصری منطقه می‌کاهد البته اگر فضای سبز بر مبنای اصول ساخته شود و در تمام فصول سال سرسبز باشد.

- تأثیرات تجاری: تأثیرات تجاری این طرح بعد از افتتاح آبشار البرز و مجتمع هزار و یک شب محسوس خواهد شد. با حضور توریست‌ها در آبشار البرز که در قسمت بالای خیابان ۳۵ متری همت قرار دارد به دلیل تقاضای بیشتر برای کالاها و خدمات در اطراف خیابان ۳۵ متری به احتمال زیاد شاهد شکل‌گیری اماکن تجاری و افزایش قیمت کالاها و خدمات در این محدوده خواهیم بود و در بعد منفی به شکل‌گیری مشاغل کاذب می‌انجامد که باید تدابیر لازم جهت جلوگیری از مشاغل کاذب صورت گیرد.

- حمل و نقل: از بارزترین و ملموس‌ترین تغییرات این طرح به جهت نوع آن تأثیر در حمل و نقل خواهد بود. این طرح ماهیتاً طرحی حمل و نقلی و ترافیکی محسوب می‌شود و هدف روان سازی ترافیک بزرگراه همت و انتقال حجمی از ترافیک به خیابان ۳۵ متری است. و از این جنبه نیز طرحی حمل و نقلی محسوب می‌شود که شهرک نیروی انتظامی را به شهرک شهید باقری وصل می‌کند. تأثیر احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت بر حوزه حمل و نقل به

ویژه در پی استفاده شهروندان از این خیابان جهت دسترسی به آبشار البرز محسوس تر خواهد شد. تأثیر احداث خیابان ۳۵ متری بر میزان مصرف سوخت، میزان زمان انتظار در ترافیک و میزان مسافت لازم برای سفر تأثیر خواهد گذاشت و باعث کاهش این موارد خواهد شد.

- اجتماعی: با افزایش حضور افراد غیربومی در این خیابان و مناطق اطراف آن ارتباطات و شبکه‌های اجتماعی موجود در منطقه دچار تغییراتی خواهد شد. همچنین افزایش جاذبه‌های گردشگری و تفریحی پس از استفاده شهروندان از آبشار البرز موجب تشویق افراد بسیاری برای خرید خانه و املاک در این محدوده خواهد شد و همین حضور افراد جدید در همسایگی ساکنین فعلی روابط دوستی و عمومی مردم را تحت تأثیر قرار خواهد داد، همچنین افزایش ارزش املاک این محدوده ممکن است مشوقی برای فروش املاک توسط ساکنین فعلی و مهاجرت آنها به مکانی دیگر و حضور افرادی جدیدتر شود. از آنجا که منطقه شمال همت، منطقه‌ای نظامی است و اکثراً خانواده‌های افسار نظامی در آنجا ساکنند، با افتتاح طرح‌های تفریحی و رفاهی در این منطقه (آبشار البرز، مجموعه هزار و یک شب، تله کابین و...) و حضور افرادی از افسار مختلف که جهت تفریح و گذران اوقات فراغت و یا ورزش به این منطقه می‌روند، نوعی تعامل بین خانواده‌های افسار نظامی با سایر افسار پیش می‌آید که باعث تقویت و ارتقای سرمایه اجتماعی خانواده‌های نظامی می‌گردد. از طرفی وجود مراکز تفریحی‌ای مانند آبشار البرز و پارک لتمان کن و تسهیل دسترسی بدانجا در نتیجه احداث خیابان ۳۵ متری همت باعث خواهد شد که افراد خلاف کار و سوء استفاده گر نیز به آن منطقه وارد شده و در نتیجه فساد و ناامنی بیشتر شود بالاخص اگر زمین‌های خالی اطراف خیابان ۳۵ متری بدون کاربری بماند.

- سلامت جسمانی: احداث این طرح به همراه آبشار البرز باعث پیاده روی، تفریح و ورزش بیشتر شهروندان خواهد شد و این امور بر سلامت جسمانی شهروندان و بالاخص ساکنان منطقه تأثیر خواهد گذاشت و آنها از سلامت جسمانی بیشتری برخوردار خواهند شد.

- روانی: تعداد زیادی از محققان توافق دارند که شبکه‌های اجتماعی و درگیر شدن جامعه در این شبکه‌ها بر سلامتی افراد تأثیرات مثبتی دارد. افرادی که از نظر اجتماعی با دیگران در تعاملند و به طور فعال در تمایلات و گرایش‌های جوامع خود درگیرند، زندگی طولانی‌تر و سالمتری از لحاظ سلامت جسمی و روانی دارند. افرادی که با جامعه خود انسجام و تعامل بیشتری دارند، کمتر احتمال دارد که سرماخوردگی، حملات قلبی، سکتة مغزی، سرطان، افسردگی، و مرگ زودرس و سایر بیماری‌ها را در مقایسه با هم‌نوعانشان تجربه کنند. در طول ۲۰ سال اخیر بیش از دوازده مطالعه بزرگ نشان داده اند که افرادی که از نظر اجتماعی با دیگران قطع ارتباط

کرده‌اند، بین ۲ تا ۵ برابر بیشتر احتمال دارد که جان خود را به دلایل مختلف در مقایسه با افراد همسان که ارتباط نزدیکی با خانواده، دوستان و جامعه دارند، از دست بدهند. (لیدن، ۲۰۰۳: ۱۵۴۶).

از بعد تأثیرات روانی تمامی ذینفعانی که پیشتر اسامی آنها ذکر شد به دنبال متضرر شدن یا منتفع شدن از این طرح توسعه‌ای، احساس روانی منفی یا مثبتی را تجربه خواهند کرد. مغازه‌داران کوچک بوستانها که کسب و کارشان بعد از تأسیس مراکز تجاری بزرگ به دنبال افتتاح آبشار البرز دچار رکود شده احساس نارضایتی و ناکامی خواهد داشت و متحمل فشار روانی خواهد شد و بالعکس افرادی که صاحب مغازه یا ملکی در نزدیکی آبشار البرز شوند به دلیل زیادی مشتریان و افزایش ارزش ملکشان احساس خرسندی و رضایت خواهند داشت. افراد ساکن در اطراف خیابان ۳۵ متری در صورتی که این خیابان دارای پیاده روی و ورزش و تفریح به آرامش روانی بیشتری دست خواهند یافت.

در بعد منفی در صورتی که آلودگی هوا و آلودگی صدا در نتیجه ترافیک و تردد بیش از حد خودرو بالا برود، آرامش روانی ساکنین اطراف خیابان از بین می‌رود.

ب) تأثیرات سازمانی:

تأثیرات سازمانی این طرح در زمان احداث معطوف بر شهرداری منطقه ۲۲ است که مجری این طرح محسوب می‌شود. همچنین پلیس راهنمایی و رانندگی که مسئولیت تایید و انطباق این خیابان با قوانین و استانداردهای راهنمایی و رانندگی را دارد و پس از بهره‌برداری نیز بر عبور و مرور آن نظارت می‌کند جزو متاثران سازمانی طرح محسوب می‌شود.

همچنین از آنجا که شمال همت منطقه‌ای نظامی است و پادگان شهید باقری و دانشگاه علوم نظامی و مجتمع فرهنگی دوکوهه در آن قرار دارند، این خیابان بر بخش نظامی نیز تأثیرگذار است. از طرفی دو دانشگاه که در طرفین این خیابان قرار دارند، یعنی دانشگاه علوم نظامی و دانشگاه پیام نور نیز از این طرح متأثر خواهند شد چراکه از یک طرف باعث دسترسی دانشجویان این دانشگاه‌ها به دانشگاه دیگر می‌شود و از طرف دیگر با رونق منطقه که ناشی از احداث طرح‌های تفریحی و رفاهی و همچنین احداث خیابان ۳۵ متری شمال همت است، این دانشگاه‌ها نیز رونق می‌گیرند و دانشجویان بیشتری به آنها مراجعه خواهند کرد.

ج) تأثیرات بر اجتماعات: در بعد تأثیر بر اجتماعات شرکت بازرگانی بین المللی بانک پاسارگاد یکی از ذینعان این طرح محسوب می‌شوند. چراکه این بانک با خریداری ۵۴ هکتار از زمین های شمال خیابان ۳۵ متری قصد ساخت مجتمعی تفریحی، فرهنگی و ورزشی را داشت که در نتیجه احداث آبشار البرز و به

خاطر اجتناب از موازی کاری تا به حال هیچ اقدامی انجام نداده اند و بدنبال توافق با شهرداری برای خرید زمین هستند.

یکی از نهادهایی که از احداث این خیابان متأثر خواهد شد سازمان محیط زیست است چرا که با احداث این خیابان و آبشار البرز همیشه این دغدغه برای این سازمان وجود خواهد داشت که آیا در تدارک فضای سبز، در مرحله ساختن و بهره برداری و در نوع استفاده از این اماکن به محیط زیست خسارت وارد خواهد شد یا خیر.

یکی دیگر از نهادهایی که از این طرح متأثر خواهد شد، بیمارستان تخصصی مغز و اعصاب دکتر سمیعی است چرا که در آینده که این بیمارستان شروع به کار کند، خیابان ۳۵ متری شمال همت باعث خواهد شد تا مراجعه کنندگان بیشتری به این بیمارستان مراجعه کنند و علت آن نیز قرار گرفتن بیمارستان در جنب خیابان ۳۵ متری و دسترسی راحت تر شهروندان به آنجاست.

جدول پیامدهای محتمل:

علت	تأثیرات و ملاحظات اجتماعی
افتتاح آبشار البرز و رونق منطقه	اختلاط فرهنگی ساکنان محله با مردمی که برای تفریح به آبشار البرز می آیند یا ساکن می شوند.
به دلیل وجود وسایل ورزشی در آبشار البرز و خیابان ۳۵ متری همت	افزایش شادابی و سلامتی شهروندان
دسترسی به شهرک باقری و سایر شهرک ها از طریق خیابان ۳۵ متری همت	کاهش ترافیک در بزرگراه همت
افزایش تردد شهروندان از این مسیر	شکل گیری مغازه های تجاری در خیابان ۳۵ متری همت
احداث خیابان ۳۵ متری که مستقیم شهرک باقری را به شهرک نیروی انتظامی وصل می کند و ارتباط سایر شهرکها به یکدیگر را راحت تر می کند	دسترسی راحت تر شهرک های منطقه به یکدیگر
افتادن زمین ها و باغ های معارضین در طرح خیابان ۳۵ متری همت	متضرر شدن برخی از معارضین طرح
روان شدن و کاهش ترافیک بزرگراه همت به علت احداث خیابان ۳۵ متری موازی با بزرگراه همت	کاهش مصرف سوخت و کاهش زمان تأخیرات ناشی از ترافیک بزرگراه همت و کاهش مسافت
افزایش تردد وسایل نقلیه	وقوع تصادفات بیشتر در خیابان ۳۵ متری همت
افزایش تردد وسایل نقلیه	افزایش آلودگی صوتی در خیابان ۳۵ متری همت
افزایش تعاملات شهروندان به علت پیاده روی در خیابان ۳۵ متری و آبشار البرز	ارتقای سرمایه اجتماعی
افتتاح آبشار البرز و خیابان ۳۵ متری که دسترسی به آبشار را تسهیل می کند.	افزایش تعداد و میزان تردد گردشگران به خیابان ۳۵ متری همت
افتتاح آبشار البرز و خیابان ۳۵ متری همت و در نتیجه رونق منطقه	سکونت افراد جدیدی در خیابان ۳۵ متری همت
احداث خیابان ۳۵ متری و آبشار البرز و در نتیجه پیاده روی و تفریح و گذران اوقات سالمندان در آنها	خارج شدن سالمندان از انزوا
افزایش تردد وسایل نقلیه	عبور سخت تر عابران از عرض خیابان ۳۵ متری همت
افزایش تردد وسایل نقلیه و آلودگی صوتی و شلوغی	کاهش آرامش روانی ساکنان اطراف خیابان ۳۵ متری همت
اتصال شهرک نیروی انتظامی به شهرک باقری به صورت مستقیم	دسترسی آسان تر دانشجویان دانشگا های علوم انتظامی و پیام نور
احداث آبشار البرز باعث حضور تعداد زیادی از افراد در منطقه می شود و بالتبع مجرمان نیز برای سوء استفاده فساد به آنجا می آیند.	کاهش امنیت اجتماعی شهروندان و افزایش فساد
ایجاد جاذبه های مالی به دلیل تجاری شدن محدوده خیابان	رونق گرفتن و آبادسازی زمین های خالی اطراف خیابان ۳۵ متری همت
پرتردد شدن خیابان و رونق منطقه	افزایش ارزش املاک خیابان ۳۵ متری همت
تعامل بیشتر شهروندان و افزایش سرمایه اجتماعی ناشی از احداث خیابان ۳۵ متری و آبشار البرز	ارتقای همبستگی محله ای و ارتقای فرهنگ عمومی جامعه