

گزارش ارزیابی تاثیرات اجتماعی احداث معابر دسترسی شهرک تعاونی تربیت بدنی ، خیابان

یاسمن منطقه ۲۲

مجری : شرکت راهبرد اندیشه آپاما

ناظر علمی : عباس وردیج کاظمی سال ۱۳۸۹

مقدمه

یکی از مسائل اساسی شهر تهران که در ارتباط مستقیم با جمعیت عظیم آن می باشد، خدمات حمل و نقل در این کلان شهر است. در تهران حدود ۳ میلیون وسیله نقلیه وجود دارد که با توجه به این میزان، مساله ترافیک در شهر تهران از مسائل اساسی است.

مدیریت و هدایت جابجایی انسان و کالا در سطح معابر یک شهر، با هدف افزایش سرعت، امنیت و کاهش هزینه حمل و نقل مهم ترین هدف ایجاد سیستم های حمل و نقل شهری است. کارکرد این سیستم وابسته به وجود زیر ساخت های لازم و نیز قرارگیری مناسب اجزا مختلف آن و نیز هماهنگی این اجزا با یکدیگر است. یکی از مهمترین زیر ساخت های سیستم حمل و نقل خیابان ها، اتوبان ها و بزرگراه ها هستند که نقش عمده ای در کاهش ترافیک و تاثیرات روانی و اجتماعی ناشی از آن ایفا می کنند.

مطالعه حاضر نیز درصدد بررسی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی ناشی از احداث معبر ۱۸ متری یاسمن است که به سفارش شهرداری ناحیه ۱ منطقه ۲۲ تهران و توسط معاونت حمل و نقل و ترافیک منطقه مذکور انجام می گیرد. طبق داده های دریافتی از سازمان شهرداری، این پروژه طبق قرارداد از تیر ماه سال ۱۳۸۹ آغاز و در دی ماه ۱۳۸۹ نیز به اتمام رسیده است.

معرفی پروژه مورد مطالعه

خیابان ۱۸ متری یاسمن در ضلع غربی میدان فولادوند (علیزاده) در محله ۳ از ناحیه ۱ شهرداری منطقه ۲۲ واقع شده است. بودجه این پروژه در بخش غرب میدان که در حال حاضر به اتمام رسیده است از محل درآمدهای عمومی شهرداری تامین شده است که برابر با ۲۷۵ میلیون تومان است.

این پروژه از پروژه‌های عمرانی شهرداری منطقه ۲۲ است که ویژگی‌های سازمانی آن به شرح زیر است:

نهادیا سازمان متولی پروژه: معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه ۲۲

نهاد و یا سازمان مجری انجام طرح: معاونت فنی و عمرانی منطقه ۲۲

نهاد و یا سازمان بهره‌بردار: معاونت فنی و عمرانی منطقه ۲۲

پیمانکار پروژه: شرکت مهندسیفیدار راه ماهان (خصوصی)

گروه‌های تحت تاثیر پروژه

ردیف	گروه‌های تحت تاثیر پروژه
۱	ساکنین اطراف خیابان یاسمن و شهرک گلستان(شرقی)
۲	صداهاى خاموش (سالمدان، معلولین، کودکان و زنان)
۳	عابرين پیاده
۴	رانندگان وسایل نقلیه
۵	گروه‌ها و سازمان‌های خدماتی

پیامدهای اجتماعی پروژه

در این بخش از پژوهش به تاثیرات مهم مثبت و منفی ناشی از احداث خیابان ۱۸ متری یاسمن بر اساس داده‌های حاصل از مطالعات کمی و کیفی می‌پردازیم.

تاثیرات بر ساکنین اطراف پروژه

بر اساس نتایج حاصل از تحقیقات انجام شده و با توجه به وضعیت اقتصادی و اجتماعی حاکم در محل اجرای پروژه مهمترین پیامدهای ناشی از احداث این خیابان بر ساکنان منطقه به شرح جدول زیر است:

مهمترین پیامدهای ناشی از احداث خیابان یاسمن

پیامدها	نوع تاثیر	طول دوره تاثیر	دامنه نفوذ
تسهیل در رفت و آمد و کاهش هزینه‌های آن	مثبت	بلند مدت	اجتماع محلی و منطقه ۲۲
ارتقای امنیت اجتماعی	مثبت	بلند مدت	اجتماع محلی
ارتقای کیفیت زندگی	مثبت	بلند مدت	اجتماع محلی
افزایش نارضایتی به دلیل شلوغ شدن محله	منفی	بلند مدت	همسایگی پروژه
بهبود چشم‌انداز شهری	مثبت	بلند مدت	اجتماع محلی
کاهش آلودگی هوا (به دلیل آسفالت شدن جاده خاکی)	مثبت	کوتاه مدت	همسایگی پروژه
افزایش رضایت از زندگی	مثبت	کوتاه مدت	اجتماع محلی
افزایش آلودگی صوتی	منفی	بلند مدت	همسایگی پروژه
رونق اقتصادی محله	مثبت	بلند مدت	همسایگی پروژه
افزایش قیمت زمین و مسکن	مثبت	بلند مدت	همسایگی پروژه

تاثیرات بر عابرین پیاده و سواره‌ها

در این قسمت دو گروه از عابرین پیاده و سواره را به دلیل هم جنس بودن تاثیرات ناشی از خیابان در جدول زیر آورده‌ایم.

تأثیرات بر عابرین پیاده و سواره‌ها

پیامدها	نوع تاثیر	طول دوره تاثیر	دامنه نفوذ
دسترسی آسان به ناوگان حمل و نقل عمومی	مثبت	بلند مدت	اجتماع محلی
ارتقای امنیت جانی و مالی برای عابرین پیاده	مثبت	بلند مدت	همسایگی پروژه
ایجاد احساس ناامنی و خطر تصادف به دلیل نبود سرعت گیر و علائم راهنمایی و رانندگی	منفی	کوتاه مدت	اجتماع محلی

تأثیرات بر صداهای خاموش

در اغلب کارهایی که در زمینه اجتماعی و به صورت میدانی انجام می‌شود، سالمندان، کودکان، زنان و معلولان را به عنوان صداهای خاموش قلمداد می‌کنند. این گروه از افراد بیشتر از هر گروه دیگری در برنامه‌ریزی‌های شهری مورد غفلت قرار می‌گیرند. یکی از وظایف مهم اِتا بررسی جایگاه این قشر در برنامه‌ریزی‌های پروژه عمرانی است. منطقه ۲۲ در شهر تهران اولین منطقه‌ای بوده است که گواهی‌نامه جامعه ایمن را کسب نموده است. یکی از مولفه‌های جامعه ایمن نیز در نظر گرفتن این قشر در برنامه‌ریزی شهری است. هر چند که بیشتر مشخصه‌های جامعه ایمن متوجه گروه‌های سالمندان و کودکان است و این مشخصه‌ها نیز بیشتر در مورد ایمن‌سازی جایگاه‌های در نظر گرفته شده برای این افراد است، اما بر اساس نتایج حاصل از یک نظرسنجی در مورد میزان آشنایی مردم با جامعه ایمن که در سال ۱۳۸۹ انجام شده است، بیش از ۸۰ درصد

از ساکنین منطقه ۲۲ بیان کرده بودند که هیچ گونه آشنایی با این طرح ندارند. مسیر این پروژه برای سالمندان و نیز معلولان جایگاهی در نظر نگرفته است و پیاده‌روها که نیمه‌کاره رها شده است و ساکنان عادی خیابان را با مشکل مواجه کرده چه برسد به گروه‌های خاموش و احساس نابرابری و تبعیض را در این گروه‌ها افزایش می‌یابد. علیرغم وجود این مشکلات برای صداهای خاموش، احداث این پروژه می‌تواند بر این قشر تاثیرات مثبتی داشته باشد. این خیابان و در راستای آن سایر کاربری‌هایی که قرار است در این محدوده احداث گردد، می‌تواند فضایی را مهیا کند که این قشر از آن استفاده نماید.

تاثیرات بر صداهای خاموش

پیامدها	نوع تاثیر	طول دوره تاثیر	دامنه نفوذ
افزایش رضایت از تسهیل در تردد	مثبت	بلند مدت	همسایگی پروژه
افزایش احساس تبعیض و نابرابری	منفی	بلند مدت	همسایگی پروژه
سازماندهی اوقات فراغت	مثبت	بلند مدت	اجتماع محلی
مشکل تردد در محدوده پروژه	منفی	بلند مدت	اجتماع محلی

تاثیرات بر گروه‌ها و سازمانهای خدماتی

گروه‌ها و سازمان‌هایی را که از احداث این پروژه متاثر می‌شوند در جداول زیر به تفکیک بررسی شده‌اند.

تاثیر احداث پروژه بر شهرداری

پیامدها	نوع تاثیر	طول دوره تاثیر	دامنه نفوذ
افزایش رضایت از شهرداری نزد ساکنین و در نتیجه آن اعتماد به شهرداری	مثبت	کوتاه مدت	اجتماع محلی

ایجاد زیرساخت لازم جهت خدمت‌رسانی بهتر	مثبت	بلند مدت	اجتماع محلی
ایجاد زیرساخت لازم برای توسعه محل	مثبت	بلند مدت	اجتماع محلی

تاثیرات بر نهادها و گروه‌های خدماتی از قبیل آتش‌نشانی، پلیس و سایر سازمان‌ها

پیامدها	نوع تاثیر	طول دوره تاثیر	دامنه نفوذ
ایجاد بستری مناسب برای ارائه خدمات بهتر	مثبت	بلند مدت	اجتماع محلی
افزایش رضایت ساکنین محله از این سازمان‌ها	مثبت	کوتاه مدت	اجتماع محلی
کم شدن زمان خدمت‌رسانی به مردم به دلیل نزدیک‌تر و بهتر شدن مسیر	مثبت	بلند مدت	اجتماع محلی و منطقه ۲۲

مطالبی که تاکنون در زمینه پیامدها در جداول فوق اشاره شد، شامل کلیه تاثیراتی است که خیابان یاسمن می‌تواند بر گروه‌های متفاوت ذینفع داشته باشد. در این قسمت به نظر می‌رسد که برخی از این تاثیرات برای شفاف‌سازی بیشتر نیاز به توضیحات تکمیلی داشته باشد و به همین دلیل برخی از تاثیرات مهم در ادامه به صورت خلاصه توضیح داده خواهد شد.

ارتقای امنیت اجتماعی

مکان احداث پروژه خیابانی خاکی بوده که کمتر از آن استفاده می‌شد و همانطور که در بخش دوم نیز عنوان شده است، بیشتر تردد مردم از خیابان گلها انجام می‌گرفت. همچنین وجود فضاهای بی‌دفاع اطراف خیابان و به دلیل فقدان مسیر مناسب برای تردد، نیروهای انتظامی نیز از این مسیر کمتر تردد داشتند. علیرغم آنکه میزان آسیب‌ها و ناهنجاری‌ها در این منطقه کم است، اما فضای حاکم بر محدوده قبل از احداث خیابان موجب رعب در دل رهگذران می‌شد. اما اکنون با احداث خیابان یاسمن این فضا کم‌رنگ‌تر شده است و تردد نیروی انتظامی نیز در این مسیر بیشتر شده

است. پس بر همین اساس می‌توان نتیجه گرفت که میزان امنیت اجتماعی در این مکان افزایش یافته است.

ارتقای کیفیت زندگی

کیفیت زندگی دایره‌ای وسیع از متغیرها را شامل می‌شود. این متغیرها می‌تواند شامل موارد محسوسی مثل میزان درآمد تا متغیرهای دیگری مثل میزان آلودگی هوا و... باشد. اما با احداث این خیابان برخی از خدمات در محدوده بیشتر می‌شود که رابطه مستقیمی با کیفیت زندگی دارد. از این قبیل خدمات می‌توان به دسترسی راحت به ایستگاه اتوبوس، کاهش آلودگی هوا در اثر آسفالت شدن جاده‌ای خاکی، ارائه خدمات بهتر از سوی سازمان‌های خدماتی، ارتقاء امنیت اجتماعی و... اشاره کرد. همه این عوامل نقش بسزایی در بالا بردن کیفیت زندگی افراد دارند.

افزایش نارضایتی به دلیل شلوغ شدن محله

احداث معبر یاسمن در بخش جنوبی و نیز اتمام یاسمن در بخش شمالی سبب افزایش تردد و در نتیجه افزایش سروصدای ناشی از ماشین‌ها شود چراکه ساکنان برای دسترسی به امکاناتی مانند تره بار، زمین چمن، مدرسه که در یاس‌های ۵ و ۶ قرار دارد از این مسیرها استفاده خواهد کرد و همین قضیه موجب افزایش نارضایتی در ساکنین اطراف پروژه می‌شود.

بهبود چشم‌انداز شهری

بهبود چشم‌انداز شهری یکی از مهمترین تاثیراتی است که می‌تواند، با خود تاثیرات مهم دیگری را نیز دنبال داشته باشد. وضعیت قبل از احداث مکان اجرای پروژه چشم‌اندازی زشت و آزاردهنده‌ای را نشان می‌داد. اما اکنون همانگونه که در تصویر زیر دیده می‌شود، با طراحی زیبای پروژه چشم‌انداز منطقه تغییر کرده است و با احداث فضای سبزی که در طرح تفصیلی در نظر

گرفته شده است، چشم‌انداز بسیار زیبایی در این محله بوجود می‌آید که موجب جذب ساکنین ناحیه برای گذران اوقات فراغت خود می‌گردد.

سازماندهی اوقات فراغت

هر چند که در نگاه اول شاید احداث یک خیابان تاثیر خاصی بر اوقات فراغت نداشته باشد، اما همانطور که ذکر شد، با احداث این خیابان و بر اساس طرح تفصیلی منطقه، کاربری‌هایی از قبیل فضای سبز در اطراف آن شکل می‌گیرد که موجب می‌شود که ساکنین برای گذران اوقات فراغت خود از آن استفاده نمایند. از طرفی دیگر نصب لوازم ورزشی در فضای سبزی که در اطراف خیابان تعبیه می‌شود یکی دیگر از عواملی خواهد بود که می‌تواند موجب جذب افراد ساکن در محل برای گذران اوقات فراغت‌شان می‌گردد.

در این قسمت نقاط ضعف و قوت پروژه به صورت موردی و بر اساس نگاه شهرسازی خلاصه وار ذکر می‌شود.

نقاط قوت پروژه

- شیب مناسب پروژه
- تسهیل در دسترسی ساکنین اطراف خیابان
- تناسب ویژه عرض خیابان با ترافیک پیش‌بینی شده برای آن

نقاط ضعف پروژه

- عدم دسترسی راحت ساکنین به اتوبوس و تاکسی
- روند کند احداث خیابان در بخش شمالی
- رها ماندن پیاده‌رو خیابان از هر دو سمت شرق و غرب

- نامناسب بودن وضعیت روشنایی خیابان
- کافی نبودن علائم راهنمایی و رانندگی و سرعت گیر در معبر مورد نظر
- وجود زمین‌های خالی و بی دفاع در اطراف پروژه^۱

بررسی پیامدهای منفی ناشی از وضع موجود خیابان

شاید مهمترین پیامدهای منفی که در حال حاضر از احداث خیابان حاصل شده‌اند، در مرحله اول نارضایتی ساکنان خیابان به دلیل ناتمام ماندن کار پیاده‌روها باشد. در مصاحبه‌های انجام شده با ساکنین از وضعیت پیاده‌روها که بعد از احداث خیابان ناتمام مانده است، ناراضی بوده‌اند. پیاده‌روهای این خیابان در بخش‌هایی هر دو طرف آن به صورت خاکی بوده است و هنوز کار خاصی بر آن انجام نشده است.

دلیل دوم برای نارضایتی مردم تاریکی خیابان در شب و نیز عدم نصب سرعتگیر و تابلوهای هشدار دهنده کافی نیز سبب شده که ساکنان از سرعت ماشین‌ها ناراضی بوده و احتمال بروز تصادف در خیابان را بالا بدانند.

البته می‌توان با بکارگیری نکات ایمنی تا حدی از میزان خطرات کاست. به عنوان نمونه می‌توان به نصب علائم رانندگی، نصب سرعت‌گیر و... اشاره کرد اما در این زمینه هیچگونه اقدامی صورت نگرفته است. نکته دیگر در مورد وضعیت موجود این خیابان می‌توان به میزان امنیت آن اشاره نمود. بنا به گفته‌های ساکنان محل خیابان قبل از احداث به دلیل بی‌دفاع بودن پاتوقی برای افراد معتاد بوده است که اکنون با احداث خیابان، این معضل برطرف شده است. همان‌طور که ذکر شد میزان روشنایی معبر در حد بسیار پایینی است و با وجود آنکه پروژه به بهره‌برداری رسیده است،

^۱ بر اساس طرح تفصیلی منطقه، این فضاهای خالی باید به فضای سبز تبدیل شوند که در صورت وقوع چنین اتفاقی این مورد به وجه مثبت پروژه تبدیل می‌شود.

اما هنوز سیستم روشنایی آن راه‌اندازی نشده است و همین قضیه بر افزایش میزان ترس رهگذران به ویژه در طول شب تاثیر داشته است.

راهکارهایی جهت کاستن تاثیرات منفی ناشی از احداث خیابان یاسمن

حال پس از شناسایی تاثیرات مثبت و منفی پروژه در بخش پیامدها، پیشنهادهای جهت کاستن از تاثیرات منفی پروژه ارائه خواهد شد. به نظر می‌رسد که جلب رضایت مردم یکی از مهمترین اهداف سازمان‌های مسئول است. یکی از پیامدهای منفی که احداث این خیابان می‌تواند بر ساکنین داشته باشد، افزایش میزان نارضایتی ساکنین از شلوغ شدن محل زندگی به دلیل بالا رفتن ترافیک و تردد خودروها است. وجود کاربری‌های مختلف تجاری و خدماتی در نزدیکی این خیابان یکی از عوامل تشدیدکننده این وضعیت است. از سوی دیگر نیز با توجه به اینکه در آینده و بر اساس طرح تفصیلی منطقه در اطراف خیابان یاسمن فضای سبز احداث می‌گردد، میزان تردد در منطقه افزایش خواهد یافت. شاید بتوان با در نظر گرفتن مکانی به عنوان پارکینگ برای این مکان‌ها که در آینده نزدیک در این خیابان احداث می‌شود تا حدی از بی‌نظمی تردد خودروها کاست و بدین وسیله از ترافیک و بی‌نظمی ناشی از آن نیز جلوگیری به عمل آورد. از سوی دیگر نیز می‌توان با برگزاری جلساتی به منظور توجیه مردم محله در مورد تاثیرات و پیامدهای تبدیل شدن محدوده به مکانی تفریحی - فراغتی و تاثیر آن بر کیفیت زندگی‌شان تا حدی زمینه را برای پذیرش این تغییر آماده کرد و با این کار از تاثیرات منفی اقدام توسعه‌ای تا حدودی کاست.

یکی دیگر از پیامدهای منفی احداث خیابان که در اثر پیامد قبلی بوجود می‌آید، افزایش آلودگی‌های صوتی ناشی از تردد خودروها به ویژه موتورسیکلت‌ها است و با توجه به آنکه عرض خیابان ۱۸ متر است، می‌تواند انگیزه‌ای برای سرعت گرفتن خودروها باشد. برای جلوگیری و یا کاهش این مشکل نیز پیشنهاد می‌گردد که با نصب علائم و موانع فیزیکی از قبیل

نصب تابلوهای حداکثر سرعت و سرعت‌گیرها تا حدی از این مشکل جلوگیری نمود. ولی مسئولان شهرداری در مصاحبه‌ها متذکر شده‌اند که نصب سرعت‌گیر چندان هم راه حل مناسبی نیست؛ بنابراین آموزش به شهروندان در مورد فرهنگ رانندگی و ترافیک می‌تواند بهترین ابزار برای جلوگیری از این مشکل باشد و می‌توان به رانندگان نیز تذکر داد که در طول ساعات انجام استراحت از ایجاد سروصدای اضافی خودداری کنند. از طرفی دیگر نیز می‌توان با برگزاری جلساتی با شهروندان این آگاهی را بوجود آورد که برخی از این تاثیرات اجتناب‌ناپذیر می‌باشند. همچنین برای تأمین امنیت عابران پیاده، باید برای پیاده‌روها طراحی مناسبی انجام شود و فضای مناسب و استاندارد برای رفت و آمد عابران پیاده در نظر گرفته شود تا عابران با آسودگی خاطر از پیاده‌رو استفاده کنند.

برای ارتقاء میزان امنیت خیابان به ویژه در طول شب لازم به نظر می‌رسد که در راه‌اندازی سیستم روشنایی خیابان با اداره برق منطقه ۲۲ هماهنگی لازم به عمل آید و در زمان سریع‌تری این مشکل برطرف شود؛ همانطور که در طول گزارش نیز اشاره شده است.

پیشنهادات پایه‌ای

در بخش قبل با توجه به تاثیرات منفی پروژه بر ذی‌نفعان مختلف پیشنهاداتی جهت کاهش پیامدهای منفی پروژه داده شد. در نهایت پیشنهاداتی پایه‌ای جهت تسهیل اجرای پیشنهاد مطرح شده ارائه می‌شود. بدیهی است پیشنهاد قسمت قبل زمانی قابلیت اجرا دارد که زمینه‌های زیر فراهم گردد:

۱- استفاده از فضاهای موجود در محله: رها شدن زمین‌های بایر در محله و بی‌دفاع بودن این زمین‌ها به ویژه در اطراف معبر ۱۸ متری یاسمن سبب ناامنی شده است که پیشنهاد می‌شود با توجه به اتمام احداث معبر برای توسعه فضای سبز محلات و نیز مراکز آموزشی و فرهنگی از این زمین‌ها استفاده شود. چنانچه این قضیه در مدت زمان کوتاه‌تری اتفاق نیافتد، می‌تواند آینده

پروژه را به مخاطره انداخته و با عدم پذیرش آن از سوی ساکنین مواجه خواهیم بود. هر چند که تاکنون اتفاق خاصی در این مسیر برای کسی نیافتاده است، اما اغلب ساکنین بر این باور بوده اند که این فضا در شب ها موجب ترس آنها شده است.

۲- جلب مشارکت اهالی: برای عمران و آبادانی محلات اولین و اساسی ترین بخش، توسعه معابر و دسترسی راحت ساکنین است، اما در محلات مورد نظر به دلیل قدمت نه چندان طولانی آنها، انسجام اجتماعی بالایی وجود ندارد بنابراین پیشنهاد می شود مسئولین و برنامه ریزان این پروژه، تعامل خود را با شهروندان محلات اطراف پروژه و شورایارهای آنها بیشتر نموده و مشارکت آنان را در کاستن تاثیرات منفی پروژه جلب نمایند. برای این منظور پیشنهاد می شود تا بطور دوره ای جلساتی با نمایندگان گروه های ذی نفع پروژه بویژه اهالی محل برقرار و با شنیدن نکات و نظرات آنان، با ارائه برنامه هایی مشارکتی با همکاری آنها در جهت کاهش تاثیرات پروژه اقدام نمایند.

۳- جلب مشارکت نهادها و سازمان های مرتبط دیگر: پیشنهاد می شود تا شهرداری اقدامات خود در زمینه اجرا و بهره برداری از خیابان های مذکور را با همکاری سایر نهادهایی که به نوعی با در ارتباط با پروژه هستند هماهنگ کند. این همکاری های بین سازمانی نه تنها می تواند تاثیرات مثبت زیادی داشته باشد بلکه می تواند، در جبران تاثیرات منفی پروژه نیز کمک نماید.

یکی از مسائل اساسی شهر تهران که در ارتباط مستقیم با جمعیت عظیم آن می باشد، خدمات حمل و نقل در این کلان شهر است. در تهران حدود ۳ میلیون وسیله نقلیه وجود دارد که با توجه به این میزان، مساله ترافیک در شهر تهران از مسائل اساسی است.

مدیریت و هدایت جابجایی انسان و کالا در سطح معابر یک شهر، با هدف افزایش سرعت، امنیت و کاهش هزینه حمل و نقل مهم ترین هدف ایجاد سیستم های حمل و نقل شهری است. کارکرد این سیستم وابسته به وجود زیر ساخت های لازم و نیز قرارگیری مناسب اجزا مختلف آن و نیز

هماهنگی این اجزا با یکدیگر است. یکی از مهمترین زیر ساخت‌های سیستم حمل و نقل خیابان‌ها، اتوبان‌ها و بزرگراه‌ها هستند که نقش عمده‌ای در کاهش ترافیک و تاثیرات روانی و اجتماعی ناشی از آن ایفا می‌کنند.

مطالعه حاضر نیز درصدد بررسی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی ناشی از احداث معبر ۱۸ متری یاسمن است که به سفارش شهرداری ناحیه ۱ منطقه ۲۲ تهران و توسط معاونت حمل و نقل و ترافیک منطقه مذکور انجام می‌گیرد. طبق داده‌های دریافتی از سازمان شهرداری، این پروژه طبق قرارداد از تیر ماه سال ۱۳۸۹ آغاز و در دی ماه ۱۳۸۹ نیز به اتمام رسیده است.

مزایای انجام ارزیابی تاثیرات اجتماعی، دامنه نسبتاً وسیعی را دربرمی‌گیرد که از شناسایی پیامدهای منفی می‌تواند شروع شود و تا کمک به مدیران برای تصمیم‌گیری بهتر ادامه یابد. این امر تا حدود زیادی به گسترده بودن فاکتورهای اجتماعی و فرهنگی برمی‌گردد که به انحاء گوناگون می‌توانند دستاوردهای اقدامات توسعه‌ای را تحت تاثیر قرار داده و حتی در مواردی آنها را با شکست کامل روبرو سازند. هر چند که ارزیابی تاثیرات اجتماعی نمی‌تواند تمام این فاکتورها را مورد بررسی قرار دهد اما توانایی آن را دارد که داده‌های مفیدی را در اختیار طراحان پروژه‌ها و مدیران شهری قرار دهد و نشان دهد که فاکتورهای گوناگون اجتماعی و فرهنگی چگونه می‌توانند سد راه پروژه شوند و یا در برخی از موارد در مقام تسهیل کننده عمل نمایند. این پژوهش نیز بدنبال این است که فاکتورهای گوناگون اجتماعی و فرهنگی ناشی از احداث خیابان ۱۸ متری یاسمن را با توجه به موقعیت خاص منطقه اجرای پروژه بررسی نماید.

ارزیابی تأثیر پروژه، ارزیابی چگونگی و میزان وقوع تغییر تعریف می‌شود (فاضلی ۱۳۸۹، ص ۴۱). هنک بکر ارزیابی تأثیر را "فرایند شناسایی تأثیرات آتی یک فعالیت جاری یا پیشنهاد شده" تعریف می‌کند.

ارزیابی تأثیر اجتماعی

ارزیابی تأثیر اجتماعی پژوهشی بین رشته‌ای با محوریت علوم اجتماعی است که می‌کوشد با سهمیم شدن در همه مراحل برنامه ریزی، اجرا و ارزیابی نتایج اقدامات توسعه‌ای - سیاست‌ها، برنامه‌ها و طرح‌ها - شناخت معتبری از تغییراتی که این اقدامات در محیط طبیعی و اجتماعی ایجاد می‌کند ارائه دهد و پیش از اجرا شدن اقدام توسعه‌ای تأثیرات اجتماعی ناشی از اجرای آنها را برآورد نماید. همچنین ارزیابی تأثیر اجتماعی می‌کوشد شرایط اجتماعی موفقیت اقدامات توسعه‌ای را مطالعه، تأثیرات منفی این اقدام را پیش بینی و راهکارهایی برای حذف کردن یا کاستن از تأثیرات منفی و تقویت تأثیرات مثبت ارائه دهد (فاضلی ۱۳۸۹، ص ۶۰).

معرفی پروژه مورد مطالعه

خیابان ۱۸ متری یاسمن در ضلع غربی میدان فولادوند (علیزاده) در محله ۳ از ناحیه ۱ شهرداری منطقه ۲۲ واقع شده است. بودجه این پروژه در بخش غرب میدان که در حال حاضر به اتمام رسیده است از محل درآمدهای عمومی شهرداری تامین شده است که برابر با ۲۷۵ میلیون تومان است.

این پروژه از پروژه‌های عمرانی شهرداری منطقه ۲۲ است که ویژگی‌های سازمانی آن به شرح زیر است:

نهادیا سازمان متولی پروژه: معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه ۲۲

نهاد و یا سازمان مجری انجام طرح: معاونت فنی و عمرانی منطقه ۲۲

نهاد و یا سازمان بهره‌بردار: معاونت فنی و عمرانی منطقه ۲۲

پیمانکار پروژه: شرکت مهندسیفیدار راه ماهان (خصوصی)

پیامدهای اجتماعی پروژه

در این بخش از پژوهش به تاثیرات مهم مثبت و منفی ناشی از احداث خیابان ۱۸ متری یاسمن بر اساس داده‌های حاصل از مطالعات کمی و کیفی می‌پردازیم.

تاثیرات بر صداهای خاموش

در اغلب کارهایی که در زمینه اجتماعی و به صورت میدانی انجام می‌شود، سالمندان، کودکان، زنان و معلولان را به عنوان صداهای خاموش قلمداد می‌کنند. این گروه از افراد بیشتر از هر گروه دیگری در برنامه‌ریزی‌های شهری مورد غفلت قرار می‌گیرند. یکی از وظایف مهم اِتا بررسی جایگاه این قشر در برنامه‌ریزی‌های پروژه عمرانی است. منطقه ۲۲ در شهر تهران اولین منطقه‌ای بوده است که گواهینامه جامعه ایمن را کسب نموده است. یکی از مولفه‌های جامعه ایمن نیز در نظر گرفتن این قشر در برنامه‌ریزی شهری است. هر چند که بیشتر مشخصه‌های جامعه ایمن متوجه گروه‌های سالمندان و کودکان است و این مشخصه‌ها نیز بیشتر در مورد ایمن‌سازی جایگاه‌های در نظر گرفته شده برای این افراد است، اما بر اساس نتایج حاصل از یک نظرسنجی در مورد میزان آشنایی مردم با جامعه ایمن که در سال ۱۳۸۹ انجام شده است، بیش از ۸۰ درصد از ساکنین منطقه ۲۲ بیان کرده بودند که هیچ گونه آشنایی با این طرح ندارند. مسیر این پروژه برای سالمندان و نیز معلولان جایگاهی در نظر نگرفته است و پیاده‌روها که نیمه‌کاره رها شده است و ساکنان عادی خیابان را با مشکل مواجه کرده چه برسد به گروه‌های خاموش و احساس نابرابری و تبعیض را در این گروه‌ها افزایش می‌یابد. علیرغم وجود این مشکلات برای صداهای خاموش، احداث این پروژه می‌تواند بر این قشر تاثیرات مثبتی داشته باشد. این خیابان و در

راستای آن سایر کاربری‌هایی که قرار است در این محدوده احداث گردد، می‌تواند فضایی را مهیا کند که این قشر از آن استفاده نماید.

مطالبی که تاکنون در زمینه پیامدها در جداول فوق اشاره شد، شامل کلیه تاثیراتی است که خیابان یاسمن می‌تواند بر گروه‌های متفاوت ذینفع داشته باشد. در این قسمت به نظر می‌رسد که برخی از این تاثیرات برای شفاف‌سازی بیشتر نیاز به توضیحات تکمیلی داشته باشد و به همین دلیل برخی از تاثیرات مهم در ادامه به صورت خلاصه توضیح داده خواهد شد.

ارتقای امنیت اجتماعی

مکان احداث پروژه خیابانی خاکی بوده که کمتر از آن استفاده می‌شد و همانطور که در بخش دوم نیز عنوان شده است، بیشتر تردد مردم از خیابان گلها انجام می‌گرفت. همچنین وجود فضاهای بی‌دفاع اطراف خیابان و به دلیل فقدان مسیر مناسب برای تردد، نیروهای انتظامی نیز از این مسیر کمتر تردد داشتند. علیرغم آنکه میزان آسیب‌ها و ناهنجاری‌ها در این منطقه کم است، اما فضای حاکم بر محدوده قبل از احداث خیابان موجب رعب در دل رهگذران می‌شد. اما اکنون با احداث خیابان یاسمن این فضا کم‌رنگ‌تر شده است و تردد نیروی انتظامی نیز در این مسیر بیشتر شده است. پس بر همین اساس می‌توان نتیجه گرفت که میزان امنیت اجتماعی در این مکان افزایش یافته است.

ارتقای کیفیت زندگی

کیفیت زندگی دایره‌ای وسیع از متغیرها را شامل می‌شود. این متغیرها می‌تواند شامل موارد محسوسی مثل میزان درآمد تا متغیرهای دیگری مثل میزان آلودگی هوا و... باشد. اما با احداث این خیابان برخی از خدمات در محدوده بیشتر می‌شود که رابطه مستقیمی با کیفیت زندگی دارد.

از این قبیل خدمات می‌توان به دسترسی راحت به ایستگاه اتوبوس، کاهش آلودگی هوا در اثر آسفالت شدن جاده‌ای خاکی، ارائه خدمات بهتر از سوی سازمان‌های خدماتی، ارتقاء امنیت اجتماعی و... اشاره کرد. همه این عوامل نقش بسزایی در بالا بردن کیفیت زندگی افراد دارند.

افزایش نارضایتی به دلیل شلوغ شدن محله

احداث معبر یاسمن در بخش جنوبی و نیز اتمام یاسمن در بخش شمالی سبب افزایش تردد و در نتیجه افزایش سروصدای ناشی از ماشین‌ها شود چراکه ساکنان برای دسترسی به امکاناتی مانند تره بار، زمین چمن، مدرسه که در یاس‌های ۵ و ۶ قرار دارد از این مسیرها استفاده خواهد کرد و همین قضیه موجب افزایش نارضایتی در ساکنین اطراف پروژه می‌شود.

بهبود چشم‌انداز شهری

بهبود چشم‌انداز شهری یکی از مهمترین تاثیراتی است که می‌تواند، با خود تاثیرات مهم دیگری را نیز دنبال داشته باشد. وضعیت قبل از احداث مکان اجرای پروژه چشم‌اندازی زشت و آزاردهنده‌ای را نشان می‌داد. اما اکنون همانگونه که در تصویر زیر دیده می‌شود، با طراحی زیبای پروژه چشم‌انداز منطقه تغییر کرده است و با احداث فضای سبزی که در طرح تفصیلی در نظر گرفته شده است، چشم‌انداز بسیار زیبایی در این محله بوجود می‌آید که موجب جذب ساکنین ناحیه برای گذران اوقات فراغت خود می‌گردد.

سازماندهی اوقات فراغت

هر چند که در نگاه اول شاید احداث یک خیابان تاثیر خاصی بر اوقات فراغت نداشته باشد، اما همانطور که ذکر شد، با احداث این خیابان و بر اساس طرح تفصیلی منطقه، کاربری‌هایی از قبیل فضای سبز در اطراف آن شکل می‌گیرد که موجب می‌شود که ساکنین برای گذران اوقات فراغت خود از آن استفاده نمایند. از طرفی دیگر نصب لوازم ورزشی در فضای سبزی که در اطراف خیابان تعبیه می‌شود یکی دیگر از عواملی خواهد بود که می‌تواند موجب جذب افراد ساکن در محل برای گذران اوقات فراغت‌شان می‌گردد.

در این قسمت نقاط ضعف و قوت پروژه به صورت موردی و بر اساس نگاه شهرسازی خلاصه وار ذکر می‌شود.

نقاط قوت پروژه

- شیب مناسب پروژه
- تسهیل در دسترسی ساکنین اطراف خیابان
- تناسب ویژه عرض خیابان با ترافیک پیش‌بینی شده برای آن

نقاط ضعف پروژه

- عدم دسترسی راحت ساکنین به اتوبوس و تاکسی
- روند کند احداث خیابان در بخش شمالی
- رها ماندن پیاده‌رو خیابان از هر دو سمت شرق و غرب
- نامناسب بودن وضعیت روشنایی خیابان
- کافی نبودن علائم راهنمایی و رانندگی و سرعت گیر در معبر مورد نظر
- وجود زمین‌های خالی و بی دفاع در اطراف پروژه

بررسی پیامدهای منفی ناشی از وضع موجود خیابان

شاید مهمترین پیامدهای منفی که در حال حاضر از احداث خیابان حاصل شده‌اند، در مرحله اول نارضایتی ساکنان خیابان به دلیل ناتمام ماندن کار پیاده‌روها باشد. در مصاحبه‌های انجام شده با ساکنین از وضعیت پیاده‌روها که بعد از احداث خیابان ناتمام مانده است، ناراضی بوده‌اند. پیاده‌روهای این خیابان در بخش‌هایی هر دو طرف آن به صورت خاکی بوده است و هنوز کار خاصی بر آن انجام نشده است.

دلیل دوم برای نارضایتی مردم تاریکی خیابان در شب و نیز عدم نصب سرعتگیر و تابلوهای هشدار دهنده کافی نیز سبب شده که ساکنان از سرعت ماشین‌ها ناراضی بوده و احتمال بروز تصادف در خیابان را بالا بدانند.

البته می‌توان با بکارگیری نکات ایمنی تا حدی از میزان خطرات کاست. به عنوان نمونه می‌توان به نصب علائم رانندگی، نصب سرعت‌گیر و... اشاره کرد اما در این زمینه هیچگونه اقدامی صورت نگرفته است. نکته دیگر در مورد وضعیت موجود این خیابان می‌توان به میزان امنیت آن اشاره نمود. بنا به گفته‌های ساکنان محل خیابان قبل از احداث به دلیل بی‌دفاع بودن پاتوقی برای افراد معتاد بوده است که اکنون با احداث خیابان، این معضل برطرف شده است. همان‌طور که ذکر شد میزان روشنایی معبر در حد بسیار پایینی است و با وجود آنکه پروژه به بهره‌برداری رسیده است، اما هنوز سیستم روشنایی آن راه‌اندازی نشده است و همین قضیه بر افزایش میزان ترس رهگذران به ویژه در طول شب تاثیر داشته است.

راهکارهایی جهت کاستن تاثیرات منفی ناشی از احداث خیابان یاسمن

حال پس از شناسایی تاثیرات مثبت و منفی پروژه در بخش پیامدها، پیشنهاداتی جهت کاستن از تاثیرات منفی پروژه ارائه خواهد شد. به نظر می‌رسد که جلب رضایت مردم یکی از مهمترین اهداف سازمان‌های مسئول است. یکی از پیامدهای منفی که احداث این خیابان می‌تواند بر ساکنین داشته باشد، افزایش میزان نارضایتی ساکنین از شلوغ شدن محل زندگی به دلیل بالا رفتن ترافیک و تردد خودروها است. وجود کاربری‌های مختلف تجاری و خدماتی در نزدیکی این خیابان یکی از

عوامل تشدیدکننده این وضعیت است. از سوی دیگر نیز با توجه به اینکه در آینده و بر اساس طرح تفصیلی منطقه در اطراف خیابان یاسمن فضای سبز احداث می‌گردد، میزان تردد در منطقه افزایش خواهد یافت. شاید بتوان با در نظر گرفتن مکانی به عنوان پارکینگ برای این مکان‌ها که در آینده نزدیک در این خیابان احداث می‌شود تا حدی از بی‌نظمی تردد خودروها کاست و بدین وسیله از ترافیک و بی‌نظمی ناشی از آن نیز جلوگیری به عمل آورد. از سوی دیگر نیز می‌توان با برگزاری جلساتی به منظور توجیه مردم محله در مورد تاثیرات و پیامدهای تبدیل شدن محدوده به مکانی تفریحی - فراغتی و تاثیر آن بر کیفیت زندگی‌شان تا حدی زمینه را برای پذیرش این تغییر آماده کرد و با این کار از تاثیرات منفی اقدام توسعه‌ای تا حدودی کاست. یکی دیگر از پیامدهای منفی احداث خیابان که در اثر پیامد قبلی بوجود می‌آید، افزایش آلودگی‌های صوتی ناشی از تردد خودروها به ویژه موتورسیکلت‌ها است و با توجه به آنکه عرض خیابان ۱۸ متر است، می‌تواند انگیزه‌ای برای سرعت گرفتن خودروها باشد. برای جلوگیری و یا کاهش این مشکل نیز پیشنهاد می‌گردد که با نصب علائم و موانع فیزیکی از قبیل نصب تابلوهای حداکثر سرعت و سرعت‌گیرها تا حدی از این مشکل جلوگیری نمود. ولی مسئولان شهرداری در مصاحبه‌ها متذکر شده‌اند که نصب سرعت گیر چندان هم راه حل مناسبی نیست؛ بنابراین آموزش به شهروندان در مورد فرهنگ رانندگی و ترافیک می‌تواند بهترین ابزار برای جلوگیری از این مشکل باشد و می‌توان به رانندگان نیز تذکر داد که در طول ساعات انجام استراحت از ایجاد سروصدای اضافی خودداری کنند. از طرفی دیگر نیز می‌توان با برگزاری جلساتی با شهروندان این آگاهی را بوجود آورد که برخی از این تاثیرات اجتناب ناپذیر می‌باشند. همچنین برای تأمین امنیت عابران پیاده، باید برای پیاده‌روها طراحی مناسبی انجام شود و فضای مناسب و استاندارد برای رفت و آمد عابران پیاده در نظر گرفته شود تا عابران با آسودگی خاطر از پیاده‌رو استفاده کنند.

برای ارتقاء میزان امنیت خیابان به ویژه در طول شب لازم به نظر می‌رسد که در راه‌اندازی سیستم روشنایی خیابان با اداره برق منطقه ۲۲ هماهنگی لازم به عمل آید و در زمان سریع‌تری این مشکل برطرف شود؛ همانطور که در طول گزارش نیز اشاره شده است.

پیشنهادات پایه‌ای

در بخش قبل با توجه به تاثیرات منفی پروژه بر ذی‌نفعان مختلف پیشنهاداتی جهت کاهش پیامدهای منفی پروژه داده شد. در نهایت پیشنهاداتی پایه‌ای جهت تسهیل اجرای پیشنهاد مطرح شده ارائه می‌شود. بدیهی است پیشنهاد قسمت قبل زمانی قابلیت اجرا دارد که زمینه‌های زیر فراهم گردد:

۱- استفاده از فضاهای موجود در محله: رها شدن زمین‌های بایر در محله و بی‌دفاع بودن این زمین‌ها به ویژه در اطراف معبر ۱۸ متری یاسمن سبب ناامنی شده است که پیشنهاد می‌شود با توجه به اتمام احداث معبر برای توسعه فضای سبز محلات و نیز مراکز آموزشی و فرهنگی از این زمین‌ها استفاده شود. چنانچه این قضیه در مدت زمان کوتاهتری اتفاق نیافتد، می‌تواند آینده پروژه را به مخاطره انداخته و با عدم پذیرش آن از سوی ساکنین مواجه خواهیم بود. هر چند که تاکنون اتفاق خاصی در این مسیر برای کسی نیافتاده است، اما اغلب ساکنین بر این باور بوده‌اند که این فضا در شب‌ها موجب ترس آنها شده است.

۲- جلب مشارکت اهالی: برای عمران و آبادانی محلات اولین و اساسی‌ترین بخش، توسعه معابر و دسترسی راحت ساکنین است، اما در محلات مورد نظر به دلیل قدمت نه‌چندان طولانی آنها، انسجام اجتماعی بالایی وجود ندارد بنابراین پیشنهاد می‌شود مسئولین و برنامه‌ریزان این پروژه، تعامل خود را با شهروندان محلات اطراف پروژه و شورایارهای آنها بیشتر نموده و مشارکت آنان را در کاستن تاثیرات منفی پروژه جلب نمایند. برای این منظور پیشنهاد می‌شود تا بطور دوره‌ای جلساتی با نمایندگان گروه‌های ذی‌نفع پروژه بویژه اهالی محل برقرار و با شنیدن نکات و نظرات آنان، با ارائه برنامه‌هایی مشارکتی با همکاری آنها در جهت کاهش تاثیرات پروژه اقدام نمایند.

۳- جلب مشارکت نهادها و سازمان‌های مرتبط دیگر: پیشنهاد می‌شود تا شهرداری اقدامات خود در زمینه اجرا و بهره‌برداری از خیابان‌های مذکور را با همکاری سایر نهادهایی که به نوعی با در ارتباط با پروژه هستند هماهنگ کند. این همکاری‌های بین‌سازمانی نه تنها می‌تواند تاثیرات مثبت زیادی داشته باشد بلکه می‌تواند، در جبران تاثیرات منفی پروژه نیز کمک نماید.