

Social Impact Assessment of Physical Development Projects

(Case Study: 18-meter Passage in Firuzkuh City)

Mitra Azimi *



Assistant Professor, Department of Social, Urban
and Regional Planning, Allameh Tabataba'i
University, Tehran, Iran.

Behnam Babazadeh



M.A. in Urban Planning, Allameh Tabataba'i
University, Tehran, Iran.

Introduction

The city of Firuzkuh serves as a transit hub for travelers moving between various cities in the country, particularly from Tehran to Mazandaran province throughout the year. In this city, the 45-meter street is considered the main traffic hub for travelers traveling to Mazandaran. Since these streets have the highest number of stores and service centers for travelers, heavy traffic is observed on them throughout the day. Moreover, the narrow width of the passage and insufficient parking spaces lead to traffic issues. To alleviate traffic congestion on the two previously mentioned routes, the municipality has approved a plan to construct an 18-meter-wide passage that will serve as the return route for Pasdaran Street from the city center. The construction of this passage has directly impacted the neighborhoods of Qanbarabad and Poshte Rah Ahan. Key effects include the transition from residential to commercial use, population displacement, and alterations in the social structure resulting from this project. Despite the economic and social impacts of constructing the 18-meter passage through these neighborhoods, authorities have not conducted any studies to assess these effects or implement suitable policies to mitigate the project's negative consequences. This passage is considered the most significant physical project in the city in the last 50 years. This study aims to identify the economic and social impacts of constructing the 18-meter passage in Firuzkuh city.

* Corresponding Author: mitra.azimi@atu.ac.ir

How to Cite: Azimi, M ; Babazadeh, B. (2025). Evaluating the social effects of physical development projects (Case study; 18-meter passage in Firuzkoh city), *Journal of Social Development and Welfare Planning*, 16 (63), 45-80.

Literature Review

Marc Condorcet examined the necessary effects of transferring water between two regions in France during 1775-1776 and found that it would negatively impact 40,000 people. He proposed an alternative plan to avoid the existing problems (Becker, 1977, pp. 24-25). In 2003, for the first time, an association known as the International Association of Social Impact Assessments (SIA) published a set of codified principles titled the International Principles of Social Impact Assessment (ETA). This document presented the ETA working process with greater clarity (Fazli, 2002, p. 67; Burdge, 2004, p. 9). Leftwich argued that the initial published reports on the development of the United Nations lacked serious discussions on non-economic issues, neglecting key topics such as health, education, literacy, equality, gender, and the environment (Leftwich, 2006, p. 71). Hartwick contends that the concept of modernization, as presented by Walt Whitman Rostow through various historical sequences—such as increased rates of capital investment, expansion of trade, and the establishment of more production facilities—ultimately fosters consumerism (Hartwick, 2005, p. 124).

Materials and Methods

The research method utilized a combination of both quantitative and qualitative approaches. To collect data, we employed field observations, semi-structured interviews, and questionnaires. Descriptive statistics were applied to analyze the questionnaire data, and we used SPSS software to generate tables related to these statistics.

Results

The results of this research indicate that the construction of the new passage has positively impacted travelers and pedestrians by enhancing environmental comfort and providing better access. Business owners have also expressed satisfaction with the project, as it has led to increased prosperity for commercial units, higher property values, and a greater influx of customers. However, the project has also resulted in some negative consequences, including increased traffic congestion in the area, rising land and property prices for tenants, and the forced relocation of some residents.

Conclusion

The construction of an 18-meter passage in Firuzkuh city has brought both positive and negative consequences. To mitigate the negative effects, it is recommended to

implement measures such as installing equipment to separate bus routes from those of private vehicles, constructing public parking lots, and adding necessary facilities to support individuals with disabilities, the elderly, and children. Furthermore, it is crucial to proceed with Phase 2 of the plan and establish regulations for land use in the area to prevent land speculation.

Keywords: Social Impact Assessment, Firuzkuh, Urban Roads, Municipality



ارزیابی تأثیرات اجتماعی طرح‌های توسعه کالبدی مورد مطالعه: معبر ۱۸ متری شهر فیروزکوه

استادیار گروه برنامه‌ریزی اجتماعی، شهری و منطقه‌ای، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.

میترا عظیمی *

کارشناسی ارشد، برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.

بهنام بابازاده

چکیده

شهر فیروزکوه در تمامی ایام سال محور عبوری مسافرانی است که از شهرهای مختلف کشور به ویژه تهران به سمت استان مازندران سفر می‌کنند. در سطح این شهر، خیابان ۴۵ متری اصلی‌ترین محور تردد مسافران به سمت مازندران بشمار می‌رود. از آنجاکه این خیابان‌ها دارای بیشترین تعداد فروشگاه‌ها و مراکز خدماتی جهت ارائه خدمات به مسافران هستند، در تمامی ساعات روز ترافیک سنگینی در آن‌ها مشاهده می‌شود. بعلاوه، عرض کم معبر و نبود پارکینگ بر مشکلات ترافیکی دامن زاده است. در جهت کاهش حجم ترافیک در دو محور یادشده، شهرداری طرح احداث معبر ۱۸ متری را به عنوان مسیر بازگشت خیابان پاسداران از مرکز شهر به تصویب رساند. با احداث این معبر، محله‌های قنبرآباد و پشت راه آهن به طور مستقیم از جنبه‌های تغییر کاربری از مسکونی به تجاری، جابجایی جمعیت و تغییر ساخت اجتماعی ناشی از این اجرای پروژه تحت تأثیر قرار گرفته‌اند. به رغم بروز تأثیرات اقتصادی و اجتماعی ناشی از احداث معبر ۱۸ متری بر این محلات، مطالعه‌ای مبنی بر شناسایی این تأثیرات و اتخاذ سیاست‌های مناسب جهت کاهش تبعات منفی پروژه به عنوان مهم‌ترین پروژه کالبدی شهر در ۵۰ سال اخیر از سوی مسئولان امر انجام نشده است. بنابراین در این پژوهش تلاش شده است با استفاده از روش مطالعه ترکیبی (کمی و کیفی) به شناسایی آثار و پیامدهای اقتصادی و اجتماعی احداث معبر ۱۸ متری شهر فیروزکوه پرداخته شود. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد، به واسطه افزایش آسایش محیطی و دسترسی مناسب، مسافران و عابران منتفع شده‌اند همچنین کسبه نیز به واسطه رونق واحدهای تجاری، افزایش ارزش ملک (دارایی)، افزایش امکان مراجعه مشتریان، از اجرای طرح رضایت دارند اما برخی پیامدهای منفی همچون افزایش بار ترافیک در محدوده، افزایش قیمت زمین و ملک برای مستأجران و کوچ اجباری برخی ساکنان را نیز به همراه داشته است. از این رو، در جهت کاهش این تبعات منفی، نصب تجهیزات جداکننده مسیر اتوبوس و وسایل نقلیه شخصی، احداث پارکینگ‌های عمومی، نصب امکانات لازم در فضا برای تقویت حضور توان‌خواهان، سالخوردگان و کودکان، اجرای فاز ۲ طرح و تدوین آیین‌نامه بهره‌برداری از اراضی محدوده جهت جلوگیری از بورس‌بازی زمین پیشنهاد می‌شود.

کلیدواژه‌ها: ارزیابی تأثیر اجتماعی، فیروزکوه، معابر شهری، شهرداری

مقدمه

انجام مطالعات ارزیابی پیامدهای اجتماعی پروژه‌ها و طرح‌های توسعه‌ای، از جمله مهم‌ترین اقداماتی است که با هدف اجتناب از برداشت صرفاً کالبدی از این پروژه‌ها و توجه به انسان به عنوان مرکز برنامه‌ریزی‌های توسعه اهمیت یافته است. چرا که هرگونه تغییر در اجزای شهری در قالب پروژه‌های مختلف عواقبی را به دنبال دارد. گاهی اجرای این پروژه‌های شهری، با جابه‌جایی گسترده جمعیت همراه بوده و این انتقال فیزیکی جمعیت، جابه‌جایی فرهنگی و نیز مجموعه وسیعی از پیامدها را در الگو و سبک زندگی، ارتباط‌های انسانی، شبکه‌های همسایگی، سلامت و رفاه اجتماعی به دنبال داشته است. در چنین شرایطی، ارزیابی پیامدهای اجتماعی با هدف پیش‌بینی و تشخیص این گونه تغییرات و جابه‌جایی‌ها به منظور افزایش بازده پروژه‌های شهری و کاهش تبعات منفی آنها بسیار مؤثر و راهگشا خواهد بود. ارزیابی تأثیرات اجتماعی^۱ (اتا) یکی از رویکردهای جدید در رابطه با تهیه و اجرای پروژه‌های شهری است.

در این رویکرد که در مراحل مختلف اجرای طرح قابل انجام است، ویژگی‌ها و تأثیراتی که پروژه‌های مختلف شهری می‌توانند بر زندگی اجتماعی شهروندان داشته باشند، بررسی و ارزیابی می‌شود. این بدان معناست که نمی‌توان مشکلات شهر را تنها از بعد فیزیکی مور توجه قرار داد و ضروری است به دیگر نیازهای اجتماعی، فرهنگی و روانی شهروندان نیز توجه شود. بدین ترتیب، برنامه‌ریزی شهری به دیگر حوزه‌ها مانند عدالت اجتماعی و مشارکت شهروندان پیوند داده شده و راه‌های دستیابی به آنها، کیفیت محیط و رفاه عمومی را نیز در دستور کار قرار می‌دهد.

به طور کلی، انجام طرح‌های ارزیابی تأثیرات اجتماعی به منظور شناسایی و تحلیل اثرات فعالیت‌ها، پروژه‌ها، یا سیاست‌ها بر جوامع و افراد طراحی می‌شوند. این ارزیابی‌ها کمک می‌کنند تا اثرات مثبت و منفی اجتماعی پیش‌بینی شوند و تصمیم‌گیری‌های بهتری

اتخاذ گردد. در خصوص انجام طرح‌های ارزیابی تأثیرات اجتماعی می‌توان ضرورت‌های زیر را برشمرد:

شناسایی اثرات منفی و مثبت: این ارزیابی‌ها به شناسایی اثرات منفی و مثبت پروژه‌ها و سیاست‌ها بر جوامع، فرهنگ‌ها، اقتصادها و محیط‌های اجتماعی کمک می‌کنند.

پیشگیری از آسیب‌های اجتماعی: ارزیابی تأثیرات اجتماعی به شناسایی مشکلاتی مانند نابرابری‌ها، بی‌عدالتی‌ها یا آسیب‌های فرهنگی و اجتماعی در مراحل اولیه پروژه‌ها می‌پردازد و راهکارهایی برای کاهش این آسیب‌ها پیشنهاد می‌دهد.

تصمیم‌گیری آگاهانه: با ارزیابی تأثیرات اجتماعی، سازمان‌ها و دولتمردان می‌توانند تصمیمات آگاهانه‌تری اتخاذ کنند که نه تنها به منافع اقتصادی، بلکه به منافع اجتماعی نیز توجه داشته باشند.

تقویت مشارکت جامعه: ارزیابی تأثیرات اجتماعی اغلب شامل مشاوره و گفتگو با جوامع محلی می‌شود که موجب تقویت مشارکت مردم در فرآیندهای تصمیم‌گیری و افزایش مسئولیت‌پذیری پروژه‌ها می‌گردد.

رعایت حقوق بشر و عدالت اجتماعی: طرح‌های ارزیابی تأثیرات اجتماعی به منظور حفظ حقوق بشر، عدالت اجتماعی و تأمین رفاه اجتماعی برای تمامی اقشار جامعه اهمیت دارند.

درمجموع، این نوع ارزیابی‌ها می‌توانند به بهبود کیفیت زندگی مردم کمک کرده و فرآیندهای توسعه‌ای را به گونه‌ای پیش برند که اثرات منفی به حداقل و منافع اجتماعی به حداکثر برسد (ونکلی و استیو^۱، ۲۰۲۴).

شهر فیروزکوه در تمامی ایام سال محور عبور مسافرانی است که از شهرهای مختلف کشور به ویژه تهران به سمت استان مازندران سفر می‌کنند. از میان تمامی محورهای موجود در سطح این شهر، خیابان ۴۵ متری اصلی‌ترین محور تردد مسافران به سمت مازندران بوده و خیابان پاسداران نیز به عنوان تنها معبر به سمت مرکز شهر است که در زمان‌های ترافیک

1. Vanclay, F., & Esteves, A. M.

در خیابان ۴۵ متری، به مسیر عبور مسافران نیز بدل می‌شود. خیابان ۴۵ متری فیروزکوه دارای بیشترین تعداد فروشگاه‌ها و مراکز خدماتی برای ارائه خدمات به مسافران است. از این‌رو، در تمامی ساعات روز ترافیک سنگینی در این خیابان مشاهده می‌شود. همچنین در حدفاصل میدان سپاه و میدان معلم، که خیابان دوطرفه پاسداران واقع است، تراکم بالایی از ترافیک وجود دارد که به دلیل مرکزیت دو میدان یادشده، عرض کم معبر، نبود پارکینگ و همچنین تجاری بودن کاربری‌های اطراف خیابان بر مشکلات ترافیکی دامن زده است.

در جهت کاهش حجم ترافیک و مشکلات ناشی از آن در دو محور یادشده، شهرداری و شورای شهر فیروزکوه طرح احداث معبر ۱۸ متری را به‌عنوان مسیر بازگشت خیابان پاسداران از مرکز شهر به تصویب رسانده و از سال ۱۳۹۲ فعالیت عمرانی این طرح آغاز گردید و در سال ۱۴۰۰ به بهره‌برداری رسید. این معبر به‌موازات خیابان پاسداران از میان دو محله قنبرآباد (شهرک مخابرات) و پشت راه‌آهن می‌گذرد و در انتها به میدان راه‌آهن که هسته قدیمی شهر فیروزکوه است، می‌رسد.

در محله قنبرآباد که خیابان‌های دشتستان و شورا در آن قرار دارد، عمده کاربری‌ها از نوع مسکونی است و خدمات دیگر آن بیشتر با هدف رفع نیازهای محلی ایجادشده است به‌طوری‌که دبستان قنبرآباد تنها خدمات فرا محله‌ای آن محسوب می‌شود. محله دیگری که احداث معبر ۱۸ متری آن را تحت تأثیر قرار می‌دهد، محله پشت راه‌آهن است که بخشی از هسته قدیمی شهر یعنی میدان راه‌آهن و خیابان تختی را شامل می‌شود. مسئله اینجاست که محله پشت راه‌آهن از سمت جنوب به ریل راه‌آهن و کوه محدود شده است و یک رودخانه فصلی از میان آن می‌گذرد.

بنابراین گسترش این محله با محدودیت‌های فیزیکی روبرو است. به گونه‌ای که وجود رودخانه سبب ایجاد یک گسست طبیعی در این محله شده و می‌باید یک پل ارتباطی جهت اتصال به معبر جدید ایجاد شود. بنابراین می‌توان گفت، در جهت احداث معبر ۱۸ متری، محله در حال رشد قنبرآباد و محله پشت راه‌آهن با بافت قدیمی تحت تأثیر قرار

می‌گیرند. از جمله تأثیرات این پروژه می‌توان به تغییر مشهود کاربری زمین در این دو محله از مسکونی به تجاری و جابجایی جمعیت اشاره کرد. از سوی دیگر، سرمایه‌گذاری‌های زیادی در بخش خدماتی این محله‌ها رخ داده و این امر بر افزایش قیمت زمین در سطح دو محله منتج شده است و بدیهی است در نتیجه این تغییرات کالبدی، ساخت اجتماعی این دو محله نیز دستخوش تحولاتی خواهند شد.

نکته اینجاست که پس از احداث معبر ۱۸ متری و بروز تأثیرات اقتصادی و اجتماعی ناشی از آن، هیچ‌گونه اقدامی در خصوص شناسایی این تأثیرات و اتخاذ سیاست‌های مناسب در جهت کنترل و کاهش تبعات منفی آن از سوی مسئولان شهر انجام نشده است. با این توصیف، در پژوهش حاضر، شناسایی و تبیین آثار و پیامدهای اجتماعی احداث معبر ۱۸ متری شهر فیروزکوه و ارائه راهکارهایی در جهت جلوگیری و یا کاهش تبعات منفی آن، شناسایی گروه‌های تحت تأثیر پیامدهای اجتماعی ناشی از بازگشایی معبر ۱۸ متری، تعیین شدت و اهمیت پیامدهای اجتماعی ناشی از بازگشایی معبر و تبیین، تحلیل عوامل و فرایندهای مولد پیامدهای اجتماعی بازگشایی معبر ۱۸ متری، مدنظر قرار گرفته است.

بر اساس بررسی‌های مقدماتی به نظر می‌رسد اجرای این طرح با بروز تبعات منفی و مثبت اجتماعی و اقتصادی همراه می‌باشد. به‌منظور سنجش این فرضیه و شناسایی اثرات اجتماعی و اقتصادی اجرای طرح معبر ۱۸ متری، ابتدا گروه‌های تحت تأثیر پیامدهای ناشی از بازگشایی معبر ۱۸ متری شناسایی و شدت و اهمیت پیامدهای ناشی از آن تعیین شده است. سپس عوامل و فرایندهای مولد پیامدهای اقتصادی و اجتماعی بازگشایی معبر ۱۸ متری مورد تحلیل قرار گرفت و در نهایت راهکارهای مدیریت پیامدهای پروژه ارائه شده است.

پیشینه پژوهش

نخستین بار مارک کندورسه^۱ در خلال سال‌های ۱۷۷۵-۱۷۷۶ در مطالعه مهندسی انتقال آب میان دو منطقه در فرانسه، تأثیرات لازم برای انتقال را بررسی کرد و دریافت که این اقدام بر ۴۰ هزار نفر تأثیرات منفی خواهد داشت. او برای این طرح جایگزینی ارائه کرد که از بروز مشکلات جلوگیری می‌کرد (بکر^۲، ۱۹۷۷: ۲۴-۲۵). اما عمده تحولات مقوله ارزیابی تأثیرات اجتماعی در طول قرن بیستم رخ داده و این مفهوم خود از ابعاد و جوانب مختلفی مورد بحث و مذاقه قرار گرفته است. در نهایت در سال ۲۰۰۳ برای نخستین بار انجمنی تحت عنوان انجمن بین‌المللی SIA^۳، اصولی مدون شده تحت عنوان اصول بین‌المللی ارزیابی تأثیرات اجتماعی (اتا) منتشر کرد و در این متن با شفافیت بیشتری روند کاری اتا مطرح شد (فاضلی، ۱۳۸۱: ۶۷) و (برگ^۴، ۲۰۰۴: ۹).

لفت ویچ^۵ معتقد بود که نخستین گزارش‌های منتشر شده در مورد توسعه سازمان ملل متحد هیچ‌گونه بحث جدی در مورد مسائل غیراقتصادی ندارد و به سلامت، آموزش، سواد، برابری، جنسیت و محیط‌زیست نمی‌پردازد (لفت ویچ، ۱۳۸۵: ۷۱). هارت ویک^۶ عبر این باور است که ایده نوسازی در قالب ایده زمان‌بندی‌های مختلف تاریخی والت ویتمن روستو^۷ مشتمل بر رشد نرخ سرمایه‌گذاری و گسترش تجارت و ایجاد کارگاه‌های تولیدی بیشتر، تنها به مصرف‌گرایی منتج می‌شود (هارت ویک، ۱۳۸۴: ۱۲۴).

به‌طور کلی می‌توان بیان کرد، در این دوران تاریخ توسعه دارای چند ویژگی است: تحلیل اقتصادی سود و هزینه‌ها و نادیده گرفتن جوانب اجتماعی و فرهنگی، اولویت یافتن افراد قدرتمندتر در جریان سیاست‌گذاری برای توسعه و در نظر نگرفتن سایر گروه‌ها، در

-
1. Mark Condorce
 2. Becker
 3. Social Impact Assessment
 4. Burdge
 5. Leftwich
 6. Elaine HartVick
 7. Walt Whitman Rostow

نظر نگرفتن روابط ارگانیک میان مقولات انسانی توسعه و زندگی زیست‌محیطی و شبکه غیرانسانی موجود در محیط توسعه و برنامه‌ریزی نخبه‌گرا و اهمیت ندادن به نظرات کسانی که توسعه برای بهبود وضعیت ایشان صورت می‌گیرد (فاضلی و پاک‌سرشت، ۱۳۸۸: ۹).

روچ و کریس^۱، معتقدند ارزیابی تأثیرات در سه مرحله از چرخه زندگی اقدامات توسعه انجام می‌شود. ارزیابی عمل قبل از اجرا جنبه پیش‌نگر و پیش‌بینی دارد. در طی فرآیند اقدام توسعه، توجه بیشتری به کنترل اثرات منفی عمل و مراقبت و شناسایی اثرات برای واکنش مناسب به آنها داده می‌شود و ارزیابی در مرحله پس از اجرا و تکمیل عمل ممکن است بر اقدامات تأثیر بگذارد. درواقع بستگی به اقدام توسعه دارد که در دوره‌های زمانی مختلف ارزیابی صورت می‌گیرد. نیاز به ارزیابی‌های متنوع توسعه از این واقعیت ناشی می‌شود که ماهیت تغییرات مرتبط خطی نبوده و قابل پیش‌بینی نیستند. برخی مواقع اختلافات اندک در نحوه انجام اقدامات، منجر به تغییراتی می‌شود که همه چیز را تحت تأثیر قرار می‌دهد و لزوماً پیش‌بینی‌های اولیه ارزیابی تضمین خوبی برای آنچه انجام شده و جلوگیری از خطرات را دنبال نمی‌کند (روچ و کریس، ۱۳۸۷: ۴۹).

ژوسلین^۲ اثرات اجتماعی را در پروژه‌های مختلفی شناسایی و مورد تحلیل قرار داد و یک فهرست یا چک‌لیست را جهت انجام ارزیابی تأثیرات اجتماعی ارائه داد. این چک‌لیست عبارت است از: پیامدهای اجتماعی مربوط به ایجاد صدا، آلودگی و دیگر آزارهای محیطی، پیامدهای روانی مانند انسجام اجتماعی، ازهم‌گسیختگی شبکه‌های اجتماعی، انتظار ترس^۳، پیامدهای مربوط به خدمات عمومی و خصوصی و پیامدهای تحرک مانند حمل‌ونقل (یوسفی خرم، ۱۳۹۲: ۶۷).

نظریه ارزیابی تأثیرات اجتماعی آتوود^۴ که در سال ۲۰۰۰ مطرح شده، بر ارزیابی تأثیرات اجتماعی پروژه‌ها و برنامه‌ها بر جوامع محلی و گروه‌های مختلف اجتماعی تمرکز

1. Roch & Cris
2. Jocelyn
3. Anticipatory fear
4. Atwood

دارد. این نظریه به‌ویژه به تحلیل ابعاد مختلف تأثیرات اجتماعی، ازجمله تأثیرات اقتصادی، فرهنگی و زیست‌محیطی می‌پردازد و می‌کوشد تا روابط میان این ابعاد و تعاملات میان گروه‌های مختلف اجتماعی را شفاف‌سازی کند. ویژگی‌های اصلی نظریه ارزیابی تأثیرات اجتماعی آتوود و هاجسون عبارت است از:

- تمرکز بر تأثیرات چندگانه: آتوود و هاجسون بر این نکته تأکید دارند که تأثیرات اجتماعی پروژه‌ها نباید تنها از بعد اقتصادی بررسی شوند. بلکه باید ابعاد مختلف اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی و حتی روان‌شناختی تأثیرات یک پروژه یا برنامه در نظر گرفته شوند.

- توجه به تأثیرات غیرمستقیم: این نظریه به تأثیرات غیرمستقیم پروژه‌ها بر جوامع توجه ویژه‌ای دارد. در واقع، تأثیرات اجتماعی به‌طور معمول فقط در سطح خرد (در یک گروه خاص یا محله) دیده نمی‌شود، بلکه اثرات در سطح کلان نیز می‌تواند قابل‌ملاحظه باشد. به همین دلیل، تحلیل دقیق این تأثیرات نیازمند توجه به ابعاد مختلف در مقیاس‌های متفاوت است.

- مشارکت فعال ذینفعان: در این نظریه، تأکید می‌شود که فرآیند ارزیابی تأثیرات اجتماعی باید شامل مشارکت فعال ذینفعان مختلف باشد. این ذینفعان شامل گروه‌های محلی، تصمیم‌گیرندگان، فعالان اجتماعی و حتی آسیب‌دیدگان از پروژه‌ها هستند. این روش به شفافیت ارزیابی کمک می‌کند و اثرات اجتماعی از دیدگاه‌های مختلف به‌درستی بررسی می‌شود.

- تحلیل تغییرات در روابط اجتماعی: این نظریه تأکید دارد که تأثیرات اجتماعی به‌ویژه در تغییرات روابط اجتماعی میان افراد و گروه‌های مختلف جامعه مشهود است. بنابراین، تغییرات در الگوهای روابط، نهادها و ساختارهای اجتماعی می‌تواند شاخص‌های مهمی برای ارزیابی تأثیرات اجتماعی پروژه‌ها باشد.

- استفاده از معیارهای کمی و کیفی: آتوود و هاجسون پیشنهاد می‌کنند که ارزیابی تأثیرات اجتماعی به‌طور جامع باید هم از ابزارهای کمی (مانند نظرسنجی‌ها و تحلیل‌های

آماري) و هم از ابزارهای کیفی (مانند مصاحبه‌ها و بررسی‌های موردی) بهره‌برد. این ترکیب می‌تواند درک بهتری از تأثیرات اجتماعی فراهم آورد (آتوود، ۲۰۰۰).

به‌طور کلی، نظریه آتوود و هاجسون به‌ویژه در زمینه ارزیابی پروژه‌ها و برنامه‌های توسعه اجتماعی مفید است. هدف اصلی آن تحلیل ابعاد مختلف تأثیرات اجتماعی و در نظر گرفتن اثرات بلندمدت و کوتاه‌مدت در سطح فردی و جمعی است. با استفاده از این رویکرد، می‌توان تأثیرات گسترده‌تر اجتماعی، فرهنگی و زیست‌محیطی را به‌طور دقیق‌تری ارزیابی کرده و تصمیمات بهتری برای اجرای پروژه‌های توسعه‌ای گرفت.

نظریه ارزیابی تأثیرات اجتماعی ویلسون^۱ که در سال ۲۰۰۴ معرفی شد، بر تأکید بر ارزیابی تأثیرات اجتماعی پروژه‌ها و برنامه‌ها بر رفتار و فعالیت‌های اجتماعی جوامع تمرکز دارد. این نظریه به‌ویژه در پروژه‌هایی که تأثیرات قابل‌توجهی بر روابط اجتماعی، ساختارهای اجتماعی و رفتار افراد دارند، به کار می‌رود. هدف اصلی این مدل ارزیابی تأثیرات اجتماعی از طریق تحلیل کیفی تأثیرات اجتماعی و نظارت مداوم بر روند تغییرات اجتماعی در جوامع مختلف است. ویژگی‌های اصلی نظریه ارزیابی تأثیرات اجتماعی ویلسون بدین شرح است:

- ارزیابی تغییرات اجتماعی در تعاملات اجتماعی: ویلسون به‌طور خاص بر بررسی تغییرات در تعاملات اجتماعی میان گروه‌های مختلف و نحوه تأثیر پروژه‌ها بر این روابط تأکید دارند. این مدل بیشتر از آن‌که به اثرات فیزیکی یا اقتصادی پروژه‌ها بپردازد، بر تأثیرات اجتماعی و فرهنگی آن‌ها تمرکز می‌کند. تغییراتی مانند تغییر در روابط کاری، خانواده و اجتماعات محلی از جمله موارد موردنظر است. تأکید بر تغییرات در رفتار اجتماعی: یکی از نکات کلیدی در نظریه ویلسون این است که ارزیابی تأثیرات اجتماعی باید شامل تحلیل تغییرات در رفتار اجتماعی افراد و گروه‌ها باشد. این تغییرات می‌تواند در زمینه‌های مختلفی چون همکاری اجتماعی، مشارکت در امور عمومی، تغییرات در

1. Wilson

هنجارهای اجتماعی و یا حتی تغییرات در نهادهای اجتماعی مانند خانواده یا گروه‌های کاری باشد.

- نظارت مستمر و پایش تأثیرات: این نظریه بر لزوم نظارت مستمر و پایش تأثیرات اجتماعی تأکید دارد. ویلسون معتقدند که تأثیرات اجتماعی تنها در کوتاه‌مدت قابل مشاهده نیستند و ممکن است در طول زمان تغییرات عمده‌ای ایجاد کنند. بنابراین، ارزیابی باید به‌طور مداوم و در طول زمان انجام گیرد تا تأثیرات بلندمدت و تکامل یافته به‌درستی شناسایی شوند.

- تأثیرات اجتماعی در سطح خرد و کلان: نظریه ویلسون به تأثیرات اجتماعی در هر دو سطح خرد (افراد و گروه‌های کوچک) و کلان (جامعه و ساختارهای بزرگ‌تر اجتماعی) توجه دارد. به عبارت دیگر، این مدل به دنبال شناسایی چگونگی تأثیرگذاری یک پروژه یا برنامه بر رفتار فردی و تغییرات ساختاری در جامعه است (ویلسون، ۲۰۰۴).

نظریه ارزیابی تأثیرات اجتماعی ویلسون عمدتاً بر تأثیرات اجتماعی پیچیده و تعاملات میان افراد و گروه‌ها متمرکز است. این مدل بر لزوم نظارت مستمر و ارزیابی دقیق تأثیرات در طول زمان تأکید دارد و ابزارهای کیفی و کمی را برای درک بهتر تغییرات اجتماعی به کار می‌برد. این رویکرد به‌ویژه برای پروژه‌هایی که تأثیرات اجتماعی عمیق و گسترده‌ای بر جوامع مختلف دارند، مفید است.

دنیل فوجیوارا^۱ در کتاب «ارزش اجتماعی در عمل»^۲، مفاهیم «ارزش اقتصادی»^۳ و «ارزش اجتماعی»^۴ را به‌صورت متمایز تعریف و تحلیل می‌کند. این تفکیک، پایه اصلی روش‌های اندازه‌گیری تأثیرات اجتماعی است که او تحت عنوان «بازده اجتماعی سرمایه‌گذاری» از آن یاد می‌کند. منظور از ارزش اقتصادی، «منافع مالی و ملموس» است

-
1. Daniel Fujiwara
 2. Social Value in Practice
 3. Economic Value
 4. Social Value

که مستقیماً قابل اندازه‌گیری با پول هستند. این ارزش معمولاً در تحلیل‌های سنتی هزینه-فایده استفاده می‌شود. مانند سود حاصل از یک پروژه تجاری، کاهش هزینه‌های درمانی ناشی از یک برنامه سلامت عمومی و افزایش درآمد یک کشاورز پس از آموزش روش‌های جدید کشت. اندازه‌گیری آن با استفاده از شاخص‌های مالی همچون بازده سرمایه‌گذاری و تولید ناخالص داخلی انجام می‌شود. اما منظور از ارزش اجتماعی «منافع غیرمالی و ناملموس» است که بر کیفیت زندگی افراد و جامعه تأثیر می‌گذارند. این ارزش‌ها اغلب در محاسبات اقتصادی سنتی نادیده گرفته می‌شوند. مانند افزایش حس امنیت در یک محله پس از اجرای پروژه روشنایی عمومی، بهبود روحیه و انسجام اجتماعی در یک جامعه محلی پس از ایجاد فضای سبز، ارزش فرهنگی حفظ یک میراث تاریخی برای نسل‌های آینده.

فوجیوارا در کتاب خود از روش‌های «کیفی و کمی» برای سنجش این ارزش‌ها استفاده می‌کند، از جمله: روش SROI^۱ تبدیل نتایج اجتماعی به معادل مالی (مثلاً ارزش دلاری یک سال تحصیل اضافی، نظرسنجی‌های رفاه ذهنی^۲ مانند اندازه‌گیری رضایت افراد از زندگی قبل و بعد از یک پروژه. فوجیوارا چنین استدلال می‌کند که تمرکز صرف بر ارزش اقتصادی منجر به نادیده گرفتن تأثیرات گسترده‌تر پروژه‌ها بر جامعه می‌شود. برای نمونه، یک پروژه معدنی ممکن است سود اقتصادی بالایی داشته باشد، اما ارزش اجتماعی منفی به واسطه تخریب محیط‌زیست و جابجایی جوامع محلی ایجاد کند. در مقابل، یک برنامه آموزشی ممکن است هزینه‌های کوتاه‌مدت داشته باشد، اما ارزش اجتماعی بلندمدت همچون کاهش فقر و افزایش نوآوری) به همراه داشته باشد. بر این اساس، فوجیوارا با ترکیب این دو مفهوم، چارچوبی ارائه می‌دهد که به سازمان‌ها کمک می‌کند تمام تأثیرات (مثبت و منفی) خود را شناسایی کرده، آن‌ها را به زبان مشترک مالی

1. Social Return On Investment
2. Subjective Well-being

و غیرمالی بیان کنند و تصمیم‌گیری‌های متوازن‌تری بین سود و مسئولیت اجتماعی داشته باشند (فوجیوارا، ۲۰۲۳).

در یک جمع‌بندی کلی از نظریه‌های گوناگون این حوزه، ساختار و مراحل ارزیابی تأثیر اجتماعی شامل مراحل زیر می‌شود: (۱) جلب مشارکت مردمی (۲) ارزیابی نیاز (۳) ارزیابی نیاز به ارزیابی تأثیر اجتماعی (۴) شناسایی و توصیف اقدام توسعه‌ای (۵) دامنه‌یابی (۶) جمع‌آوری داده‌های پایه‌ای. (۷) برآورد تأثیرات احتمالی (۸) گزینش تأثیرات مهم (۹) ارزیابی گزینه‌های جایگزین (۱۰) تدوین پیشنهادهایی برای کاستن از تأثیرات منفی (۱۱) طراحی نظام اجرا و نظارت (فاضلی، ۱۳۹۱: ۱۱۸).

از دیدگاه ونکلی^۱، تأثیرات اجتماعی طرح‌های توسعه‌ای به اشکال مختلفی همچون نحوه زیست مشتمل بر زندگی روزمره، کار و تفریح و تعامل توأم با همدیگر، فرهنگ شامل اعتقادات، آیین‌ها، ارزش‌ها و زبان مشترک میان آن‌ها، اجتماع؛ انسجام، ثبات، خصلت، خدمات و تسهیلات، نظام سیاسی؛ امکان مشارکت و دموکراتیک بودن فضا در تصمیم‌گیری‌های مردم که بر زندگی‌شان اثر می‌گذارد، محیط‌زیست: کیفیت و در دسترس بودن هوا و آبی که مردم مصرف می‌کنند، تغذیه؛ ریسک‌پذیری، آلودگی، وجود کافی امکانات بهداشتی، امنیت فیزیکی آن‌ها و دسترسی و کنترل آن‌ها بر منابع، حقوق و دارایی‌های شخصی؛ به‌ویژه اینکه آیا افراد تحت تأثیر اقتصادی قرار گرفته‌اند یا خیر یا محرومیت شخصی را تجربه کرده‌اند که ممکن است شامل نقض آزادی‌های مدنی آن‌ها باشد، ترس‌ها و امیدها؛ درک امنیت، ترس از آینده اجتماعی، امید آن‌ها به آینده و آینده کودکان، را در برمی‌گیرد (ونکلی، ۲۰۰۶).

وان شوتن^۲ و همکارانش نیز هفت دسته از تأثیرات اجتماعی را معرفی می‌کنند: تأثیر بر رفاه اجتماعی و بهداشت، کیفیت محیط زندگی (توانایی زندگی در محیط)، اثرات اقتصادی و رفاه مادی، اثرات فرهنگی، تأثیرات بر خانواده و جامعه، اثرات نهادی، حقوقی،

1. Vancly
2. shoten

سیاسی و تأثیر بر برابری، روابط جنسیتی (وان شوتن، ۱۳۸۸). یونگ کین^۱ و همکارانش، در مورد ارزیابی تأثیرات اجتماعی بزرگراه جورجیا در ایالات متحده که از شمال به جنوب جورجیا ۹۴/۷۹ کیلومتر طول دارد، تحقیقی را انجام دادند. تحقیق آنها نشان داد که ساخت‌وسازهای بزرگ بر الگوی توسعه آن سوی رودخانه تأثیر گذاشته و به توسعه اقتصادی در سراسر منطقه منتج شده است. در واقع ساخت بزرگراه به تحریک رشد اقتصادی در مناطق روستایی کمک کرده و بر رشد شهر و حتی صنایع خارجی شهر به سمت بزرگراه تأثیر گذارده است (یونگ کین، ۱۷۳:۲۰۰۳)^۲.

در ایران نیز از میانه دهه ۱۳۷۰ مقوله ارزیابی تأثیرات اجتماعی، به‌عنوان بخشی غیرمستقل و ضمنی از مطالعات اجتماعی به تدریج در طرح‌ها و پروژه‌های توسعه‌ای مطرح شد. اما در اوایل سال ۱۳۸۰، این دست از مطالعات به دلیل توسعه صنعت نفت در جنوب ایران، سدسازی و ایجاد مشکلات ناشی از آن بیشتر مورد توجه واقع شد. مهم‌ترین تحولات در زمینه مطالعات اُتا در ایران به تصویب قانون شورای شهر تهران در زمینه الزامی کردن مطالعات اُتا برای تمامی طرح‌های عمرانی شهرداری تهران بازمی‌گردد. این قانون در سال ۱۳۸۶ به تصویب شهرداری تهران رسید و پس از آن اقداماتی برای تدوین دستورالعمل‌ها و آموزش متخصصان برای انجام مطالعات اُتا صورت گرفت (فاضلی، ۱۳۹۱:۶۷).

علاوه بر بررسی مطالعات نظری، بررسی تجارب انجام‌شده نیز کمک می‌کند تا از جنبه‌های مختلف، محقق نسبت به موضوع پژوهش بینش لازم را کسب نماید. به همین منظور در این بخش ابتدا تحقیقات انجام‌شده توسط محققان داخلی و سپس محققان خارجی پیرامون موضوع ارائه می‌شود. در بخش مطالعات داخلی، پروین و شالچی در تحقیقی در سال ۱۳۹۰ با عنوان مطالعه تأثیرات اجتماعی- فرهنگی پروژه‌های شهری در بزرگراه سعیدآباد تهران، نشان می‌دهند که پروژه شهری سعیدآباد مانند هر پروژه دیگری دارای پیامدها و اثرات مثبت مانند تسهیل در حمل‌ونقل عمومی و ماندگاری در محل و

1. kin

2. www.aaroads.com

پیامدهای منفی مانند عدم رضایت معارضین طرح، فشار روانی بر ساکنان، ایجاد پاتوق برای فروشندگان مواد مخدر، تخریب فضای سبز و باغات و افزایش آلودگی زیست‌محیطی بوده است (پروین و شالچی، ۱۳۹۰).

مطلق و همکارانش، تأثیرات اجتماعی پروژه کاهش بار ترافیکی حذفاصل میدان ولیعصر و پارک‌وی که در اواخر مردادماه سال ۱۳۸۸ توسط شهرداری تهران اجرا شده است را بررسی کرده‌اند. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که اجرای این پروژه پیامدهای مثبت و منفی به همراه داشته است. پیامدهای مثبت آن استقبال از سیستم حمل‌ونقل عمومی و تسهیل حرکت آمبولانس‌ها در خیابان ولیعصر بوده است و عواقب منفی این طرح کاهش شدید درآمد اصناف، کاهش دید مشتریان برای مشاهده فروشگاه‌ها، افزایش مصرف سوخت وسایل نقلیه شخصی، کاهش شدید درآمد پمپ‌بنزین‌ها در مسیر انتقال ترافیک سنگین به مکان‌های اطراف و عدم دسترسی دارندگان وسیله نقلیه به پارکینگ بوده است (مطلق، ۱۳۸۹).

در بخش مطالعات خارجی، یکی از تحقیقات انجام شده در مورد ارزیابی تأثیرات اجتماعی، توسعه و بهبود بزرگراه تیکا-نایروبی در ۲۰۰۸-۲۰۰۲ در کشور کنیا بوده است. نتایج این تحقیق آثار اجرای این طرح را بدین‌صورت بیان می‌کند. آثار مثبت: افزایش تجارت و دادوستد به دلیل احداث پلی بین شرق و شمال کنیا، اتیوپی و سومالی، دسترسی آسان به مراکز اقتصادی و اجتماعی مانند بازارها، مدارس، مراکز بهداشتی، کاهش هزینه حمل‌ونقل برای مردم، کاهش تصادفات منجر به فوتی در جاده و کاهش مصرف سوخت. اما نتایج منفی ساخت بزرگراه: تخریب محیط‌زیست به دلیل ساخت‌وساز، آلودگی محیطی، فرسایش خاک، تخریب محصولات کشاورزی، تغییر در پویایی اجتماعی که منجر به تشویق فعالیت‌هایی مانند فحشا و اشاعه بیماری‌های مقاربتی ایدز است (بانک توسعه آفریقا، ۲۰۰۸: ۲).^۱

موسسه مانیل استرالیا در سال ۲۰۰۷ ارزیابی تأثیرات اجتماعی معبر فرانگستون در جنوب شرقی ملبورن که دو آزادراه را به طول ۲۵ کیلومتر به هم متصل می‌کند و هدف آن کاهش ازدحام جاده‌ها از طریق منطقه مرکزی فرانکفورت، بهبود ایمنی جاده‌ها و بهبود دسترسی به شبه‌جزیره مورنینگ‌تن و کمک به تجارت و گردشگری بوده را انجام داده است. نتایج تجزیه و تحلیل داده‌های به دست آمده نشان می‌دهد اثرات مثبت اجرای طرح، کاهش ترافیک، بهبود ایمنی جاده‌ها، کاهش زمان سفر مردم، موقعیت زیرساخت‌های مورد نیاز برای حمل و نقل فعال، سرمایه‌گذاری در حفظ ارزش‌های زیست‌محیطی بوده است و اثرات منفی مختل کردن توسعه پارک گلف، از بین رفتن فضای باز غیررسمی و جایگزینی فضای رسمی، ایجاد گره ترافیکی در اطراف بیمارستان خصوصی، کاهش تولید محصولات کشاورزی و تبدیل منطقه کشاورزی به یک منطقه تجاری، درک کیفیت محیط زیست است (مانیل، ۲۰۰۸: ۹).

با توجه به دیدگاه‌های نظری موجود در این زمینه و نیز بررسی پژوهش‌های داخلی و خارجی، انجام ارزیابی تأثیرات اجتماعی بازگشایی معبر ۱۸ متری در شهر فیروزکوه در سه بُعد مشارکت مردمی، کیفیت محیط زندگی، اقتصاد و رفاه مادی صورت گرفته که در جدول زیر، مؤلفه‌های مربوط به هر یک از ابعاد یادشده بیان شده است.

جدول ۱- ابعاد و مؤلفه‌های مربوط به پیامدهای اجرای پروژه معبر ۱۸ متری شورا-دشتستان و

میدان راه‌آهن شهر فیروزکوه

بُعد	گویه
مشارکت مردمی	میزان اطلاع اهالی از اجرای پروژه
کیفیت کالبدی محیط	حجم بار ترافیکی محدوده
	وضعیت دسترسی محلی
	حضور پذیری زنان در فضای شهری
	میزان تعاملات اجتماعی
	وضعیت امنیت عمومی به لحاظ تردد ۲۴ ساعته سواره و پیاده

بُعد	گویه
اقتصاد و رفاه مادی	رونق کسب‌وکار در دو سوی محور
	میزان قیمت اراضی و واحدهای مسکونی در محدوده
	تمایل سرمایه‌گذاران به انجام سرمایه‌گذاری در دو سوی محور تمایل به ادامه فعالیت کشاورزی از سوی صاحبان اراضی

روش

روش این تحقیق از نوع ترکیبی یعنی کمی و کیفی است. جامعه آماری پژوهش نیز مدیران شهرداری فیروزکوه، مسئولان احداث پروژه معبر ۱۸ متری، کسبه شاغل در این محور، ساکنان و افراد عبوری در محدوده خیابان‌های مطهری و شهرک مخابرات هستند. طبق سرشماری سال ۱۳۹۵، ۹۸۹ نفر در محدوده معبر ۱۸ متری ساکن‌اند. همچنین ۳۳ واحد تجاری در این معبر مشغول به فعالیت‌اند که با در نظر گرفتن میانگین دو نفر شاغل در هر واحد تجاری، جامعه آماری کاسبان محور ۶۶ نفر برآورد می‌شود. بعلاوه، از میان عابران گذری ۴۰ نفر با توجه به میزان علاقه‌مندی‌شان جهت همکاری با طرح و رسیدن به اشباع نظری انتخاب شدند.

بدین ترتیب جامعه آماری پژوهش معادل ۱۰۹۵ نفر است که جهت تسهیل نمونه‌گیری، جامعه آماری ۱۱۰۰ نفر در نظر گرفته شده است و با استفاده از فرمول کوکران تعداد نمونه تحقیق ۲۸۴ نفر تعیین گردید. حال به نسبت سهم هر یک از این گروه‌ها در جامعه آماری کل، این تعداد نمونه توزیع می‌شود. بدین ترتیب که از گروه ساکنان ۲۵۶ نفر، از گروه دوم یعنی کسبه ۱۷ نفر و گروه سوم یعنی عابران ۱۱ نفر به‌عنوان نمونه‌های تحقیق در نظر گرفته شدند و پرسشنامه‌ها میان این افراد توزیع گردید. روایی پرسشنامه بر اساس متون نظری موجود و نیز بررسی کارشناسان مورد تأیید قرار گرفت. اما به دلیل مشکلات ناشی از شرایط کرونا تکمیل ۲۳۰ پرسشنامه میسر گردید.

روش گردآوری داده‌ها به این صورت است که ابتدا با بهره‌گیری از روش مطالعه اسنادی، مصوبات طرح بازگشایی معبر ۱۸ متری در سال ۱۳۹۲ و طرح جامع شهرستان

مربوط به سال ۱۳۸۶ قلمرو، مراحل پروژه و همچنین شناسایی آثار اجتماعی منطقه بررسی شده است. سپس روش مشاهده میدانی برای شناخت کامل و دقیق محیط اجتماعی تحت تأثیر پروژه و نیز تشخیص ذینفعان طرح و همچنین گردآوری داده‌های بصری و کیفی مورد استفاده قرار گرفته است. به همین منظور در ساعات و روزهای مختلف هفته محقق با حساسیت نظری لازم در معبر حضور داشته و با استفاده از چک لیست تهیه شده بر اساس متغیرهای مستخرج از مبانی نظری، محدوده معبر ۱۸ متری را زیر نظر گرفته است. در گام بعد جهت پیش‌بینی دقیق‌تر تبعات اجتماعی اجرای پروژه، اقدام به انجام مصاحبه نیمه ساختاریافته با مسئولان شهرداری فیروزکوه و مجریان طرح شده است و در نهایت از یک پرسشنامه به‌منظور بررسی نگرش شهروندانی که به‌نوعی تحت تأثیر این پروژه قرار گرفته و از آن سود برده یا زیان می‌بینند، استفاده شده است. جهت تحلیل داده‌های پرسشنامه از آمار توصیفی بهره گرفته و به‌منظور استخراج جداول مربوط به آمار توصیفی، نرم‌افزار SPSS به کار برده شده است.

یافته‌ها

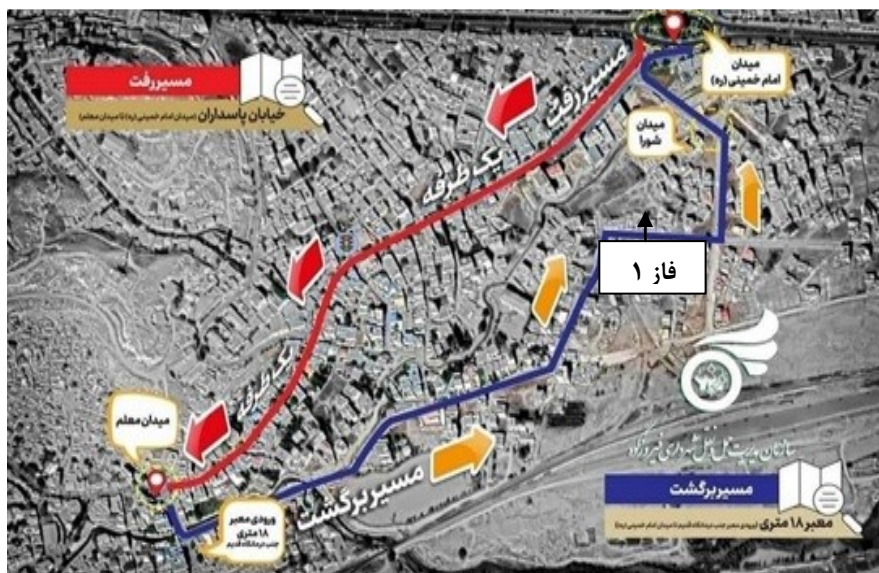
چنانچه پیش‌تر نیز عنوان شد، هدف اصلی این پژوهش انجام ارزیابی تأثیرات اجتماعی بازگشایی معبر ۱۸ متری در محدوده شهر فیروزکوه است. به همین رو، در این بخش نتایج انجام این ارزیابی به تفکیک هر مرحله ارائه می‌شود.

دامنه‌یابی

شهر فیروزکوه در منتهی‌الیه شرق استان تهران در موقعیتی کوهستانی و دره‌ای، در دامنه‌های جنوبی البرز مرکزی واقع شده است. این شهر به‌عنوان مرکز شهرستان فیروزکوه در منتهی‌الیه شرق استان تهران و در کنار محور ارتباطی تهران-قائم‌شهر استقرار یافته است. فاصله این شهر تا شهر تهران حدود ۱۳۰ کیلومتر است. محدوده مکانی تحقیق شامل میدان سپاه (امام خمینی)، خیابان تأمین اجتماعی، خیابان مطهری و شهرک مخابرات و

به‌طور کلی به موازات خیابان پاسداران می‌باشد که این معبر ۱۸ متری از دروازه قدیمی شهر آغاز شده و یک سر آن به میدان سپاه و دیگری به خیابان تأمین اجتماعی متصل می‌شوند. به‌طور کلی این معبر در ۲ فاز به بهره‌برداری رسیده است که در نقشه زیر محدوده فاز ۱ که مورد نظر این پژوهش است، به‌طور متمایز مشخص می‌باشد. این معبر به موازات خیابان پاسداران از میان دو محله قنبر آباد (شهرک مخابرات) و پشت راه آهن می‌گذرد و در انتها به میدان راه آهن که هسته قدیمی شهر فیروز کوه نیز است، می‌رسد.

نقشه ۱. محدوده مطالعاتی تحقیق



بررسی میزان تراکم جمعیتی خالص محدوده مورد مطالعه نشان می‌دهد، این تراکم ۲۳۵ نفر در هکتار است که نسبت به میانگین شهر در سطح بالاتری قرار دارد. این بدان معنی است که با عملی شدن این پروژه معبر ۱۸ متری و تغییر کاربری که قرار است در این ۲ منطقه انجام شود و منطقه شکل تجاری و خدماتی به خود گرفته و جمعیت زیادی مجبور به مهاجرت از این منطقه خواهند شد. بعد از بیان ویژگی‌های شهر فیروز کوه در ابعاد

مختلف، می‌توان سناریوهای مختلفی را در قالب سناریو صفر، در نتیجه عدم اجرای پروژه بازگشایی معبر ۱۸ متری متصور شد. به بیانی دیگر، سناریو صفر بیانگر تداوم وضعیت موجود بدون انجام هرگونه اقدام توسعه‌ای است. در این صورت کاربری‌های اطراف معبر در وضع موجود، اغلب کاربری‌های مسکونی و زمین‌های بایر می‌باشد که معبر پیشنهادی از داخل زمین‌های بایر عبور می‌کند.

سناریو پایه

پس از بیان سناریو صفر می‌باید سناریو پایه تدوین شود. در واقع سناریو پایه طرح و نقشه اصلی شهرداری فیروزکوه برای حل مشکل ترافیکی شهر را بیان می‌کند که در ادامه پس از بیان لزوم احداث این معبر ۱۸ متری و بیان ویژگی‌های موجود در این منطقه سناریو پایه مطرح می‌شود. همان‌طور که بیان شد به دلیل ماهیت خطی شهر فیروزکوه و قرار گرفتن بیشتر بار ترافیکی شهر بر دوش خیابان پاسدارآن که خیابان اصلی شهر بوده و از میدان امام خمینی تا میدان معلم را در برمی‌گیرد این معبر در بیشتر روزهای سال با ترافیک شدیدی به دلیل مرکزیت میدان معلم به‌عنوان میدان اصلی شهر روبرو است. از طرفی هر چه از سمت میدان امام خمینی به سمت میدان معلم پیش رویم عرض این معبر نیز کاهش می‌یابد و در نبود پارکینگ عمومی و استقرار خودروهای شخصی در حاشیه این معبر با عرض کوچک، مشکلات دوچندان می‌شود. به‌طور کلی، به دلیل وجود کاربری‌های خدماتی و تجاری در اطراف این معبر امکان تعریض آن وجود ندارد. به همین دلیل تنها راه برای رهایی از این حجم ترافیک ایجاد معبری جدید با مکان‌گزینی صحیح برای شهر فیروزکوه است.

جنبه دیگر اهمیت این معبر ۱۸ متری را می‌توان در توسعه و گسترش شهر بیان کرد. زیرا ماهیت مواصلاتی شهر فیروزکوه (بین تهران و شمال کشور)، وجود سه شهرک صنعتی و برخورداری از شرایط آب و هوایی مطلوب، این شهر را به شهری مهاجرپذیر تبدیل کرده است. به لحاظ شهرسازی این شرایط ایجاب می‌کند تا با احداث یک معبر

محوری مانند معبر ۱۸ متری، فیروزکوه از قالب یک شهر تک مرکزی خارج شده و مرکز دیگری در سمت مقابل مرکز اولیه ایجاد شود. در واقع، یکی از اهداف ایجاد معبر ۱۸ متری نیز همین امر بوده است. بدین ترتیب با بازگشایی این معبر، کارکرد مسیر دوطرفه خیابان پاسداران کاهش یافته و این معبر خود وظیفه شریان اصلی را در شهر بر عهده می‌گیرد. در نقشه شماره ۲، مسیر موردنظر شهرداری جهت احداث معبر ۱۸ متری به‌عنوان سناریوی پایه نشان داده شده است.

نقشه ۲. مسیر موردنظر شهرداری برای معبر ۱۸ متری سناریو پایه



همان‌طور که در نقشه بالا مشاهده می‌شود خط پررنگ سمت چپ (رنگ قرمز)، جاده کنونی به سمت مرکز شهر است که به‌صورت دوطرفه بوده و اما خط پررنگ سمت راست (رنگ زرد)، معبر ۱۸ متری است که به‌عنوان مسیر برگشت در این پروژه قلمداد می‌شود. به این ترتیب مسیر قبلی نیز به‌عنوان مسیر رفت، یک‌طرفه می‌شود. این نقشه شمایی کلی از سناریو پایه در این پروژه می‌باشد که شهرداری معجری آن است.

در ادامه این بخش به تحلیل نتایج برآمده از پرسشنامه پرداخته می‌شود. ترکیبی جنسی پاسخ‌دهندگان به این صورت است که ۲۷ درصد از آنها را زنان و ۷۳ درصد را مردان تشکیل داده‌اند و بیشترین رده سنی ایشان با ۶۵ درصد سهم بین ۳۰ تا ۳۹ سال بوده‌اند. همچنین ۷۷ درصد آنها متولد شهر فیروزکوه و ۲۳ درصد آنان متولد سایر شهرها هستند. طبق جدول ۲، مطالعه میزان رضایت ساکنان از طرح معبر ۱۸ متری شورا-دشتستان و میدان راه آهن نشان داد؛ در میان ۷/۴ درصد میزان رضایت خود را با گزینه خیلی کم اعلام داشته‌اند. همچنین کسانی که به میزان کم ابراز رضایت نموده‌اند ۴/۹ درصد افراد پاسخگو را تشکیل داده‌اند. گزینه تا حدودی نیز از ۸/۷ درصد افراد انتخاب شده است. در این میان ۵۴/۳ درصد نیز میزان رضایت خود را با گزینه زیاد بیان کردند. در نهایت نیز ۲۴/۷ درصد در جامعه آماری حضور داشته‌اند که از این طرح به میزان خیلی زیاد رضایت داشته‌اند.

جدول ۲- میزان رضایت حاصل شده از اجرای پروژه

ردیف	میزان رضایت	فراوانی - نفر	سهم - درصد
۱	خیلی کم	۱۷	۷/۴
۲	کم	۱۱	۴/۹
۳	تا حدودی	۲۰	۸/۷
۴	زیاد	۱۲۵	۵۴/۳
۵	خیلی زیاد	۵۷	۲۴/۷
۶	جمع	۲۳۰	۱۰۰

طبق جدول ۳، در رابطه با مؤلفه مشارکت مردمی و میزان اطلاع اهالی از اجرای این طرح، ۴۲/۲ درصد ابراز داشته‌اند تا حدودی و ۳۳/۱ درصد هم اطلاعات زیادی نسبت به این طرح داشته‌اند. ۲۴/۷ درصد نیز اظهار داشتند که اطلاع بسیار کمی از اجرای این پروژه داشتند. همین موضوع عدم پخش اطلاعات به صورت یکسان در میان کسبه موجب ایجاد رانت برای برخی از آنها به واسطه افزایش قیمت آتی زمین شده است.

جدول ۳- میزان اطلاع از اجرای پروژه

ردیف	میزان اطلاع	فراوانی - نفر	سهم - درصد
۱	خیلی کم	۲۴	۱۰/۴
۲	کم	۳۳	۱۴/۳
۳	تا حدودی	۹۷	۴۲/۲
۴	زیاد	۴۶	۲۰
۵	خیلی زیاد	۳۰	۱۳/۱
۶	جمع	۲۳۰	۱۰۰

همان‌طور که در جدول ۴ مشاهده می‌شود؛ ۱۰ درصد از افراد معتقد بودند که اهمیت این معبر در سطح محلی باقی خواهد ماند. در میان پاسخگویان کسانی که بر این باور بودند اهمیت معبر تا سطح منطقه‌ای پیش می‌رود ۴۱/۳ درصد هستند. همچنین، ۴۸/۷ درصد اهمیت این معبر را در سطح شهری برآورد کرده‌اند. بر اساس این بررسی می‌توان گفت: افراد پاسخگو که عمدتاً از ساکنین این منطقه می‌باشند این معبر را فراتر از یک معبر محلی می‌دانند و به‌نوعی به اهمیت این پروژه واقف هستند و این موضوع می‌تواند در همکاری افراد با پروژه تأثیر داشته باشد.

جدول ۴- سطح اهمیت معبر ۱۸ متری

ردیف	سطح اهمیت	فراوانی - نفر	سهم - درصد
۱	محلی	۲۳	۱۰
۲	منطقه‌ای	۹۵	۴۱/۳
۳	شهری	۱۱۲	۴۸/۷
۴	جمع	۲۳۰	۱۰۰

ذیل سنجه کیفیت محیط زندگی و در پاسخ به سؤال مربوط به تأثیر بازگشایی معبر در انتقال بار ترافیکی محورهای اطراف به محور ۱۸ متری تازه تأسیس شده، ۶۹ درصد

اجرای این طرح را موفق ارزیابی کرده و معتقدند پس‌ازاین بازگشایی معبر ۱۸ متری از میزان ترافیک خیابان پاسداران بشدت کاسته شده است. در رابطه با وضعیت دسترسی محلی ۴۷ درصد پاسخگویان معتقدند این طرح برای آنها آسایش محیطی آن‌هم به‌واسطه بهبود دسترسی به کاربری‌های مهم ایجاد کرده است و در مقابل ۵۳ درصد این سنجه را کم و خیلی کم ارزیابی کرده‌اند و بر این باورند که بازگشایی این معبر، بر نگرانی ایشان جهت تردد افراد کم‌توان و کودکان افزوده است.

همچنین ۷۲٫۴ درصد اظهار نموده‌اند با بازگشایی این معبر، در دسترسی ایشان به بافت مسکونی واقع در محلات اختلال ایجاد شده است. زیرا باوجوداینکه این بخش از شهر فیروزکوه جزو بخش‌های تازه تأسیس شهر تلقی می‌شود، مقوله شبکه‌بندی و دسترسی معابر در آن بشدت ضعیف ارزیابی می‌شود. تا جایی شهرداری نیز در اجرای این طرح به‌واسطه شبکه‌بندی غلط و عدم دسترسی مناسب معابر با چالش‌های زیادی مواجه شد.

در خصوص میزان تأثیر احداث این معبر بر حضور پذیری شهروندان در فضای شهری، بیش از ۵۰ درصد معتقدند به‌واسطه احداث این معبر میزان حضور شهروندان در واحدهای تجاری و بهره‌مندی از واحدهای خدماتی به طرز فراوانی افزایش یافته است. به همین دلیل بیش از ۸۰ درصد اظهار داشته‌اند که احداث این معبر بر افزایش تعاملات اجتماعی تأثیر مثبت گذارده است. همین امکان بالای حضور پذیری شهروندان در فضای شهری موجب شده تا بیش از ۷۰ درصد پاسخ‌گویان اظهار نمایند که وضعیت امنیت عمومی به لحاظ تردد ۲۴ ساعته سواره و پیاده پس از بازگشایی این معبر افزایش یافته است. در پی این امر، بیش از ۷۰ درصد نیز اعلام نموده‌اند، حضور زنان به دلیل وجود کارکرد تجاری و خدماتی و نیز امنیت حاصل شده در محدوده، افزایش داشته است.

ذیل سنجه اقتصاد و رفاه مادی و در خصوص مؤلفه رونق کسب‌وکار در دو سمت محور، ۶۳ درصد معتقدند پس از بازگشایی این معبر، تعداد مشتریان‌شان به طرز قابل توجهی افزایش یافته و ۳۷ درصد نیز ابراز داشته‌اند بازگشایی معبر تأثیر چندانی بر تعداد مشتریان‌شان نداشته است. همچنین ۷۰ درصد کسبه در رابطه با تأثیر بازگشایی معبر ۱۸ متری بر افزایش

قیمت زمین در محدوده طرح، اعلام داشتند پس از بازگشایی این معبر قیمت زمین در این محدوده افزایش یافته است. به گونه‌ای که میل به تغییر کاربری زمین از مسکونی به تجاری و خدماتی دوجندان افزایش یافته است. تأثیر احداث معبر ۱۸ بر جذب سرمایه‌گذار، سنجه دیگری بود که از فعالان اقتصادی این محور مورد پرسش قرار گرفت. ۴۰ درصد آنها اظهار داشتند پس از بازگشایی معبر، سرمایه‌گذاری‌های خرد و کلان در این محدوده افزایش یافته است.

بعلاوه، در حدود ۸۰ درصد آنها معتقد بودند که احداث این معبر منجر به رکود فعالیت‌های کشاورزی در اراضی پیرامونی این محدوده شده است. چراکه پیش از اجرای این طرح، بخش قابل توجهی از زمین‌های این محدوده به کشاورزی اختصاص داشت. اما با افزایش قیمت زمین، دیگر کشاورزان تمایلی به ادامه کشاورزی نداشته و به واسطه ارزش افزوده ایجادشده، به دنبال تغییر کاربری زمین خود هستند.

در نهایت، در خصوص میزان رضایت ساکنان از اجرای طرح معبر ۱۸ متری شورا-دشتستان و میدان راه آهن، نتایج به دست آمده نشان می‌دهد، بخش عمده‌ای از ساکنان از اجرای طرح راضی هستند. به طوری که ۵۴/۳ درصد نیز میزان رضایت خود را با گزینه زیاد و ۲۴/۷ درصد به میزان خیلی زیاد رضایت اظهار داشته‌اند. یعنی در حدود ۸۰ درصد آنها از اجرای این طرح رضایت داشته و تنها ۲۰ درصد کمتر راضی بوده‌اند.

در جدول زیر، تأثیرات مثبت و منفی اجرای این طرح بر گروه‌های ذی‌ربط، بر اساس مشاهده‌های میدانی صورت گرفته و نیز نتایج برآمده از پرسشنامه ارائه شده است.

جدول ۵- بررسی تأثیرات مثبت و منفی اجرای طرح معبر ۱۸ متری بر ذی‌ربطان

ذی‌ربطان	تأثیرات مثبت	تأثیرات منفی
عابران	- افزایش امنیت محیطی به دلیل حضور پذیر شدن فضا در ۲۴ ساعت شبانه‌روز - ایجاد روشنایی مناسب در محور - افزایش سهولت دسترسی به مراکز تجاری و خدماتی - افزایش آسایش محیطی - افزایش تعاملات اجتماعی	- احتمال افزایش ترافیک در آینده در صورت عدم احداث پارکینگ عمومی در نزدیکی محور - قطع مسیر پیاده راه در مقاطعی از معبر و بالاتکلیفی عابران جهت نحوه ادامه مسیر - سرعت زیاد خودروها در مسیر
ساکنان اطراف محور	- افزایش امنیت محیطی به دلیل حضور پذیر شدن فضا در ۲۴ شبانه‌روز و ایجاد روشنایی مناسب در محور - افزایش سهولت دسترسی به مراکز تجاری و خدماتی - افزایش قیمت ملک	- جابجایی اجباری ساکنین به‌ویژه در فاصله ۱۵۰ متری از پروژه توسط شهرداری جهت ایجاد فضای لازم برای اجرای طرح - افزایش ناگهانی و تصاعدی قیمت املاک - افزایش نگرانی ساکنان از بروز تصادف در محور
کسبه پیرامون محور	- افزایش آسایش محیطی - افزایش تعداد مشتریان و سهولت دسترسی آنها به واحدهای تجاری و خدماتی - افزایش امنیت در محیط کسب‌وکار - افزایش روشنایی در محدوده واحدهای اقتصادی	- احتمال افزایش ترافیک در آینده در صورت عدم احداث پارکینگ عمومی در نزدیکی محور و افزایش نارضایتی کسبه و مشتریان
واحدهای اداری	- افزایش امنیت محیطی - افزایش سهولت دسترسی ارباب‌رجوع به واحدهای اداری - افزایش مشتریان و گردش مالی بیشتر	- احتمال افزایش ترافیک در آینده در صورت عدم احداث پارکینگ عمومی در نزدیکی محور و افزایش نارضایتی کسبه و مشتریان
دارندگان وسایل نقلیه خصوصی	- افزایش سهولت در رفت‌وآمد - افزایش ایمنی تردد - کاهش مصرف سوخت	- بروز ترافیک در آینده در صورت نبود پارکینگ عمومی

تأثیرات منفی	تأثیرات مثبت	ذی‌ربطان
- مشخص نبودن ایستگاه‌ها برای شهروندان	-افزایش تعداد مسافران و به دنبال آن افزایش درآمد رانندگان - افزایش کیفیت حمل‌ونقل عمومی	دارندگان وسایل حمل‌ونقل عمومی
- نابودی بخش قابل‌توجهی از مزارع و باغات در محدوده طرح - نارضایتی برخی مالکان و مواجهه ایشان با شهرداری جهت واگذاری زمین	- بهبود شکل ظاهری و منظر شهری - افزایش رضایت شهروندان از عملکرد شهرداری	شهرداری
- افزایش سرعت تردد رانندگان و بروز حوادث ناشی از آن	- ایجاد روشنایی ۲۴ ساعته در مسیر و کاهش جرم و جنایت در منطقه - افزایش امکان نظارت و کنترل بر زمین‌های رهاشده در اطراف محدوده	نیروی انتظامی

بحث و نتیجه‌گیری

هدف اصلی این پژوهش شناسایی و بیان آثار و پیامدهای اجتماعی احداث معبر ۱۸ متری شهر فیروزکوه و ارائه راهکارهایی در جهت جلوگیری و یا کاهش تبعات منفی آن و همچنین شناسایی گروه‌های تحت تأثیر این طرح بود. انجام این تحقیق با محدودیت‌هایی همچون عدم همکاری مسئولان شهرداری در ارائه داده‌های رسمی، تأخیر در ارائه اطلاعات طرح بازگشایی معبر و نیز عدم همکاری برخی کسبه و مسافران جهت تکمیل پرسشنامه همراه بود.

به‌طور کلی، بازگشایی معبر ۱۸ متری در شهر فیروزکوه تأثیرات اقتصادی و اجتماعی مختلفی به همراه داشته است. از جمله بهبود دسترسی و حمل‌ونقل؛ این معبر می‌تواند به کاهش ترافیک و افزایش دسترسی به مناطق مختلف شهر کمک کند. در نتیجه، افراد به‌راحتی به مقاصد خود می‌رسند و زمان سفر کاهش می‌یابد. ارتقای کیفیت زندگی؛ با تسهیل در حرکت و دسترسی به امکانات، کیفیت زندگی ساکنان محله‌های مختلف شهر

بهبود پیدا می‌کند. این تغییر می‌تواند موجب کاهش استرس و افزایش رضایت عمومی از شرایط شهری شود. افزایش فرصت‌های شغلی: بازگشایی معبر می‌تواند به گسترش کسب‌وکارها و خدمات در منطقه کمک کند. این امر موجب افزایش فرصت‌های شغلی و رشد اقتصادی در منطقه خواهد شد. پاسخ به نیازهای اجتماعی: معبر جدید می‌تواند به نیازهای اجتماعی مانند ایجاد فضاهای عمومی و تجاری کمک کند و می‌تواند به تقویت ارتباطات اجتماعی و فرهنگی میان ساکنان شهر منجر شود.

توسعه اقتصادی و تجاری: ایجاد معبر جدید می‌تواند به جذب سرمایه‌گذاران و توسعه کسب‌وکارهای کوچک و بزرگ در منطقه منجر شده، که به رشد اقتصادی شهر کمک می‌کند. در مجموع، بازگشایی معبر ۱۸ متری می‌تواند تغییرات مثبتی در ابعاد اجتماعی، اقتصادی، و شهری ایجاد کند که منجر به بهبود شرایط زندگی برای ساکنان و افزایش جذابیت فیروزکوه خواهد شد.

اما در کنار تمامی این مزایا می‌تواند برخی تبعات منفی نیز بروز کند، بنابراین اجرای ارزیابی تأثیرات اقتصادی و اجتماعی می‌تواند در کاهش تبعات منفی و تقویت آثار مثبت اثرگذار باشد.

بنا بر یافته‌های تحقیق، گروه‌های تحت تأثیر اصلی شناسایی شده این طرح مسافران، ساکنان، عابران و کسبه هستند. مسافران، عابران و مشتریان واحدهای اداری و تجاری به‌عنوان مهم‌ترین گروه ذی‌ربط با این طرح، به دلیل افزایش آسایش محیطی و کاهش فشار و استرس ناشی از عدم دسترسی مناسب، با درجه بالاتری از سهولت در محدوده این معبر تردد می‌کنند. کسبه نیز به دلیل افزایش دسترسی مشتریان به واحدهای تجاری و افزایش تعداد آنها و در کل رونق کسب‌وکار، درجات بالاتری از رضایتمندی را درک می‌کنند.

ساکنان نیز به دلیل سهولت دسترسی و افزایش آسایش محیطی ناشی از اجرای این پروژه به انحاء گوناگون بهره‌مند می‌شوند. اما در برخی بخش‌های این محور به دلیل تغییر هویت بافت مسکونی و همچنین موقعیت ملک، برخی از ساکنان ناچار به جابجایی هستند.

به‌طور کلی، طرح بازگشایی معبر ۱۸ متری در فیروزکوه در ابتدا محله‌هایی را که در اطراف این معبر قرار گرفته‌اند چه از نظر اقتصادی و چه از نظر اجتماعی به‌واسطه تجاری شدن معبر تحت تأثیر قرار داده است و همچنین به‌واسطه حضور مسافران و مشتریانی که از وسایل حمل‌ونقل عمومی و شخصی استفاده می‌کنند، در طی زمان اهمیت این گذرگاه دوجندان می‌شود. اما چنانچه پیش‌تر مطرح شد، بازگشایی این معبر علاوه بر تأثیرات مثبت، با برخی پیامدهای منفی بر محدوده نیز همراه بوده است. در جدول زیر، تبعات مثبت و منفی اجرای طرح ارائه شده است.

جدول ۶- پیامدهای مثبت و منفی اجرای طرح و راهکارهای پیشنهادی برای هر یک

پیامد مثبت اجرای طرح	راهکارهای پیشنهادی	پیامدهای منفی اجرای طرح	راهکارهای پیشنهادی
پیامدهای مثبت اقتصادی: - افزایش حمل‌ونقل عمومی - سهولت در رفت‌وآمد - استقبال از به‌کارگیری حمل‌ونقل پاک - استفاده حداکثری از پارکینگ عمومی - صرفه‌جویی در مصرف سوخت - محیط‌زیست سالم - افزایش سلامت عمومی - افزایش سرمایه‌گذاری در معبر - کنترل بیشتر بر روی کاربری‌های حساس پیامدهای مثبت اجتماعی: - افزایش میل به پیاده‌روی	راهکارهای تقویت پیامدهای مثبت اقتصادی: - تکمیل روسازی گذرگاه و معابر عابر پیاده - تکمیل نصب تجهیزات جداکننده مسیر اتوبوس و وسایل نقلیه شخصی - احداث پارکینگ‌های عمومی در دو طرف معبر - تهیه و تدوین چارچوب تسهیل سرمایه‌گذاری - مشخص ساختن وضعیت مالکیت اراضی و تهیه چارچوب مناسب بهره‌برداری از آنها راهکارهای تقویت پیامدهای مثبت اجتماعی: - افزایش تعداد خانه‌های دوچرخه	پیامدهای منفی اقتصادی: - نابودی زمین‌های کشاورزی - تغییر کاربری املاک در حاشیه معبر - افزایش زیاد قیمت زمین - هزینه بالای تصرف املاک باقیمانده - نبود چارچوب قطعی و مناسب برای جذب سرمایه‌گذاری پیامدهای منفی اجتماعی: - تغییرات گسترده در محلات تحت تأثیر پروژه از نظر انسجام و یکپارچگی - تملک و تصرف بخشی از	راهکارهای کاهش تبعات منفی اقتصادی: - مشخص ساختن وضعیت زمین‌های تصرف نشده - نظارت دقیق بر ساخت‌وسازها و برخورد با خاطیان - کنترل کمیسیون ماده ۵ استان و کارگروه امور زیربنایی استان و شهرداری در خصوص عدم تغییر کاربری و املاک در اطراف محدوده - واگذاری املاک با کاربری تجاری و اقامتی در بدنه یا جذب سرمایه‌گذار - تهیه و تدوین نظام‌نامه

پیامد مثبت اجرای طرح	راهکارهای پیشنهادی	پیامدهای منفی اجرای طرح	راهکارهای پیشنهادی
- بهبود آسایش محیطی - افزایش حضور پذیری ساکنان - افزایش حضور زنان در مناطق شهری - افزایش نظارت و کنترل اجتماعی	- در طول مسیر و اتصال آن به سایر مسیرهای دوچرخه‌سواری در شهر - حداکثر استفاده از محیط طبیعی اطراف معبر به منظور ایجاد چشم‌انداز و ایجاد نشاط در جامعه - استفاده از مصالح منسجم و زیبا در طول مسیر، خصوصاً در مسیر عابر پیاده - ایجاد کاربری‌های مناسب سرگرم‌کننده برای زمان اوقات فراغت - ایجاد خط سبز در طول معبر - نصب کامل مبلمان شهری متناسب با آب‌وهوا شهر - تقویت پوشش گیاهی معبر با در نظر گرفتن شرایط آب و هوایی خاص شهر - نصب امکانات در فضا برای تقویت حضور معلولین، سالخوردگان، کودکان و ... - ایجاد شرایط مناسب برای استفاده همگانی از پیاده‌روها - تکمیل پیاده‌راه‌سازی و دسترسی‌های کندرو به تندرو - بهبود روشنایی محور در شب - نصب تجهیزات نظارت تصویری	- املاک بدون رضایت مالکین - جابجایی اجباری برخی ساکنان	- سرمایه‌گذاری معبر - راهکارهای کاهش تبعات منفی اجتماعی: - تسریع در اجرای فاز ۲ پروژه - مذاکره با باقی مالکین و مشارکت با آنها برای جذب اعتماد آنها - تهیه و تدوین نظام‌نامه سرمایه‌گذاری معبر

نتایج این تحقیق همسو با نتایج تحقیق ژوسلین (۱۳۹۲)، ونکلی (۲۰۰۶) و شوتن (۱۳۸۸) نشان می‌دهد اجرای طرح کالبدی احداث معبر ۱۸ متری در فیروزکوه با پیامدهای اجتماعی منفی همچون ازهم گسیختگی اجتماعی به واسطه به هم خوردن بافت محلات محدوده، افزایش احتمال تصادفات جاده‌ای، افزایش ترافیک و جابجایی اجباری برخی از ساکنان همراه بوده است اما در مقابل به دلیل افزایش قیمت زمین و ملک واحدهای تجاری و افزایش میزان مراجعه ساکنان و مسافران به این واحدها، اجرای طرح بازگشایی معبر ۱۸ متری با اثرات مثبت اقتصادی برای کاسبان همراه بوده است تا جایی که به واسطه رونق کسب و کار ایشان، استخدام نیروی کار بومی در این واحدها افزایش یافته است.

به طور کلی تحقیق حاضر تشابهاتی با سایر تحقیقات این حوزه دارد که عمدتاً حول محور روش‌شناسی، چارچوب‌های نظری و اهداف کاربردی متمرکز هستند. در خصوص تشابهات در چارچوب نظری باید گفت، در این تحقیق با بهره‌گیری از دیدگاه‌های پیشگامان حوزه ارزیابی تأثیرات اجتماعی یعنی فرانک ونکلی و رابل برگ به تعادل بین ابعاد اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی اشاره شده است. همچنین به لحاظ روش‌شناسی، مشابه عمده تحقیقات این حوزه، از روش‌های ترکیبی (کیفی-کمی) استفاده شده یعنی مصاحبه با ذینفعان و توزیع پرسش‌نامه و تحلیل در دستور کار قرار گرفته است. در رابطه با اهداف کاربردی تحقیق، شناسایی ذینفعان و مشارکت جامعه محلی، همسو با اصل پابندی اجتماعی در تحقیقات SIA و ارائه راهکارهای کاهش تأثیرات منفی مانند جبران خسارت یا تسهیم منافع مدنظر قرار گرفته است.

به منظور کاهش تأثیرات اجتماعی منفی در حوزه ارتقای کیفیت محیطی، سلامت و رفاه اجتماعی می‌تواند، تکمیل روسازی گذرگاه و معابر عابر پیاده، نصب تجهیزات جداکننده مسیر اتوبوس و وسایل نقلیه شخصی، افزایش تعداد خانه‌های دوچرخه در طول مسیر و اتصال آن به سایر مسیرهای دوچرخه‌سواری در شهر، احداث پارکینگ‌های عمومی در دو طرف مسیر، حداکثر استفاده از محیط طبیعی اطراف معبر به منظور ایجاد چشم‌انداز و ایجاد نشاط در جامعه، استفاده از مصالح منسجم و زیبا در طول مسیر به‌ویژه در مسیر عابر

پیاده و ایجاد کاربری‌های مناسب سرگرم‌کننده برای زمان اوقات فراغت عابران و ساکنان محدوده، ایجاد خط سبز در طول معبر، تقویت پوشش گیاهی معبر با در نظر گرفتن شرایط آب و هوایی خاص شهر، نصب امکانات لازم در فضا برای تقویت حضور توان‌خواهان، سالخوردگان و کودکان و همچنین ایجاد شرایط مناسب برای استفاده همگانی از پیاده‌روها را در دستور کار مسئولان شهر قرار گیرد.

در حوزه اقتصادی و رفاه مادی نیز انجام مطالعات اقتصادی ویژه محور تازه تأسیس شده، اتخاذ سیاست‌های لازم جهت ایجاد کاربری‌های خدماتی و اقامتی موردنیاز، تهیه و تدوین چارچوب تسهیل سرمایه‌گذاری در این محور و مشخص ساختن وضعیت مالکیت اراضی رها شده و بایر جهت جلوگیری از هرگونه سوداگری و دست‌اندازی به آنها می‌باید مدنظر قرار گیرد.

تعارض منافع

تعارض منافع ندارم.

ORCID

Mitra Azimi



<https://orcid.org/0000-0001-5593-1951>

Behnam Babazadeh



<https://orcid.org/>

منابع

- پروین، ستار، شالچی، سمیه. (۱۳۹۹). مطالعه تأثیرات اجتماعی- فرهنگی پروژه‌های شهری (مورد مطالعه: بزرگراه سعیدآباد). فصلنامه برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای. سال سوم. شماره ۵: ۸۱-۱۱۳.
- جی برج، رابل. (۱۳۸۹). راهنمای عملی ارزیابی تأثیرات اجتماعی. مترجم: محمدعلی رضوانی و مرتضی قلیچ. تهران: جامعه‌شناسان.
- ریچارد، پیت، هارت‌ویک، الین. (۱۳۸۴). نظریه‌های توسعه. مترجم: مصطفی ازکیا و همکاران. تهران: نشر لویه.
- روچ، کریس. (۱۳۸۷). ارزیابی تأثیر پروژه. مترجم: حسن چاوشیان. تهران: نشر اختران.
- فاضلی، محمد، پاک‌سرشت، سلیمان. (۱۳۸۸). ارزیابی تأثیرات اجتماعی کارگاه آموزشی ارزیابی آثار اجتماعی برنامه‌ها و طرح‌ها. تهران: دفتر مطالعات شهرداری تهران.
- فاضلی، محمد. (۱۳۹۱). ارزیابی تأثیرات اجتماعی: سیاست‌ها، برنامه‌ها و طرح‌ها. انتشارات موسسه تیساً ساغر مهر.
- مطلق، معصومه، گراوند، جمشید، فدوی، جمیله. (۱۳۸۹). ارزیابی تأثیر اجتماعی پروژه یک‌طرفه کردن خیابان ولیعصر. فصلنامه مطالعات مدیریت شهری. دوره ۲. شماره ۴: ۱۸۷-۲۱۵.
- لفت‌ویچ، آدریان. (۱۳۸۵). دولت‌های توسعه‌گران پیرامون اهمیت سیاست در توسعه. مترجم: جواد افشار کهن. تهران: مرن‌دیز و نی نگار.
- وان شوتن، مارلیس. (۱۳۸۸). مفهوم‌پردازی فرآیند تغییر اجتماعی و پیامدهای اجتماعی در راهنمای بین‌المللی برآورد پیامدهای اجتماعی. مترجم: هادی جلیلی. تهران: جامعه‌شناسان.
- یوسفی خرم، نیلوفر. (۱۳۹۲). ارزیابی تأثیر اجتماعی پیاده راه سازی خیابان ۱۵ خرداد. شماره ۲۴. نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، سال هفتم: ۱۲۱-۱۴۲.
- African development bank. (2023). Environment and Social Assessment Reports.
- Atwood, JayD. (2000). an evaluation of the environmental costs and benefits of conservation tillage. *Environmental Impact Assessment Review*, 18(6), 521-550.
- Becker, Henk. (1997). Social Impact Assessment: Method and Experiences in Europe.
- Burge, Rabel. And Robert Robertson, R. (1990). Social impact assessment and the public involvement process. *In Environmental Impact Assessment Review*. Vol.10. Pp.81-90.
- Burge, Rabel. (2004). The concepts, process and methods of social impact assessment. Wisconsin, USA: Social Ecology Press.

- Fazeli, Mohammad, Pak-Sarasht, Suleiman. (2008). *Evaluation of the social effects of the educational workshop to evaluate the social effects of programs and projects*. Tehran: Tehran Municipal Studies Office. (In Persian)
- Fazeli, Mohammad. (2011). *Social impact assessment: policies, programs and projects*. Publications of Tisa Sagar Mehr Institute. (In Persian)
- Fujiwara, Daniel. (2023). *Social Value in Practice: Aguide for effective impact measurement*. Routledge.
- Mutlaq, Masoumeh, Garvand, Jamshid, Fadavi, Jamileh. (1389). Assessing the social impact of the Valiasr street one-way project. *Quarterly Journal of Urban Management Studies*. Volume 2. Number 4. Page 187-215. (In Persian).
- Leftwich, Adrian. (2006). *Development governments around the importance of politics in development*. Translator: Javad Afshar Kohn. Tehran: Marandiz and Ninagar. (In Persian)
- Translator: Mohammad Ali Ramezani and Morteza Qalich. Tehran: Sociologists. (In Persian)
- Parvin, Sattar, Shalchi, Somia. (2019). studying the socio-cultural effects of urban projects (Study Case: Saeed Abad Highway). *Urban and Regional Development Planning Quarterly*. Third year. Number 5. Pages 81-113. (In Persian)
- Peet, Richard, Hartwick, Elaine. (2005). *Theories of development*. Translator: Mustafa Azkia and colleagues. Tehran: Loya Publishing. (In Persian)
- Roach, Brynn. (2009). *Project impact assessment*. Translator: Hasan Chavoshian. Tehran: Akhtaran Publishing. (In Persian)
- Vancly, F. (2003). *SIA Principle: International Principle for Social Impact Assessment*. Impact Assessment and Appraisal, 21(1).
- Vancly, Frank, & Esteves, Ana Maria. (Eds.). (2024). *Handbook of social impact assessment and management*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Van Schouten, Dylan G. M. (2008). *Conceptualization of the process of social change and social consequences in the international guide for estimating social consequences*. Translator: Hadi Jalili. Tehran: Societies. (In Persian)
- Wilson, D. C. (2004). *Social Impact Assessment*.
<https://vbn.aau.dk/en/publications/social-impact-assessment>
www.expressway.paurland.com. Referred date: 2021 January 26.
www.amar.org.ir
www.smartgrowthamerica.org. (n.d)

استناد به این مقاله: عظیمی، میترا و بابازاده، بهنام. (۱۴۰۴). ارزیابی تأثیرات اجتماعی طرح‌های توسعه کالبدی مورد کاوی؛ معبر ۱۸ متری شهر فیروزکوه. فصلنامه برنامه‌ریزی رفاه و توسعه اجتماعی، ۱۶ (۶۳)، ۴۵-۸۰.



Social Development and Welfare Planning Journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.