

تحلیل کیفی پیامدهای اجتماعی و اقتصادی احداث پارکینگ طبقاتی میدان شهید باقری*

عادل عبدالمی

دکترای جامعه‌شناسی اقتصادی و توسعه؛ عضو هیات علمی موسسه‌ی مطالعات و مدیریت جامع و تخصصی جمعیت کشور
adel.abdollahi@psri.ac.ir

چکیده

هدف این مطالعه، تحلیل کیفی پیامدهای اجتماعی و اقتصادی احداث پارکینگ طبقاتی در میدان شهید باقری تهران، محله‌ی یافت‌آباد جنوبی است. روش‌شناسی مورد استفاده در این مطالعه، روش کیفی است. داده‌های این پژوهش از طریق فنون مشاهده و مصاحبه گردآوری شده و تمرکز بر معانی و تفسیرهای مشارکت‌کنندگان در آن است. فرایند گردآوری داده تا زمان رسیدن به تکرار داده و اشباع نظری ادامه یافت. بدین منظور با ۴۷ نفر از کارشناسان، مسئولان، مطلعان کلیدی و ساکنان محلی، مصاحبه و بحث گروهی به عمل آمد. نتایج نشان داد که ویژگی‌های اجتماعی و اقتصادی ساکنان محله‌ی یافت‌آباد به گونه‌ای است که اگر در واگذاری پارکینگ‌های احداثی، به شرایط اقتصادی و اجتماعی آنها توجه نشود، نه تنها تحقق هدف‌های این پروژه را با مشکل مواجه می‌کند، بلکه می‌تواند پیامدهای منفی زیادی را نیز به دنبال داشته باشد. بنابراین پیشنهاد می‌شود واگذاری پارکینگ‌های احداثی بر اساس قیمت رایج در محله‌ی یافت‌آباد جنوبی باشد و مکانیسم‌های واگذاری عادلانه پارکینگ‌ها طراحی شود. ضمن تقویت هماهنگی‌های درون‌سازمانی و بین‌سازمانی بر مردم‌محوری و مشارکتی شدن پروژه تأکید شود. با احداث سرای محله در این پروژه، ضمن توجه به نیازهای اجتماعی و فرهنگی محله، بستر نهادینه شدن فرهنگ تأمین پارکینگ فراهم شود. از نمای بصری، پارکینگ به عنوان بولتن میراث فرهنگی محله استفاده شود. با اختصاص بخشی از فضای اطراف پارکینگ به فضای سبز و فضای بازی کودکان، از شکل‌گیری فضاهای بی‌دفاع جلوگیری شود. با ایجاد پاتوق محلی، به عنوان مرکز ارتباطات محلی و اجتماعی، زمینه تقویت مراودات اجتماعی و هویت‌های محلی تقویت شود.

واژگان کلیدی: پیامدهای اجتماعی، پیامدهای اقتصادی، اقدامات توسعه‌ای و یافت‌آباد جنوبی.

* این مقاله مستخرج از طرح پژوهشی ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث پارکینگ طبقاتی میدان شهید باقری است که با حمایت مالی سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران و اداره کل مطالعات اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران در سال ۱۳۹۸ انجام شده است. از دیدگاه ارزشمند جناب آقای دکتر حمید قیصری، ناظر محترم این طرح، تشکر و قدردانی می‌شود.

تقویت و بهبود اثربخشی اقدامات توسعه‌ای در گرو ارتقای درک و شناخت ما نسبت به شرایط اجتماعی و اقتصادی افرادی است که در قلمرو آن اقدام به زندگی می‌کنند. علاوه بر این ضروری است که از نحوه درک و تفسیر ساکنان محلی از یک اقدام توسعه‌ای شناخت کافی به دست آید تا بتوان به ارزیابی ابعاد مختلف آن پرداخت؛ به طوری که اگر در اثر یک اقدام توسعه‌ای، نیازهای اساسی و اولویت‌دار جامعه هدف مورد غفلت قرار گیرد، نمی‌تواند از مشروعیت و پذیرش اجتماعی لازم برخوردار شود. همچنین اگر از منظر اجتماع محلی، اقدام توسعه‌ای تهدیدی برای اقتصاد محلی باشد، کنشگران اقتصاد محلی با به کارگیری راهبردها و استراتژی‌های خاص خود تلاش می‌کنند تا اثرات نامطلوب آن را کنترل کنند. وقوع هر یک از حالت‌های یادشده منجر به آن خواهد شد که هدف‌های اصلی اقدامات توسعه‌ای، یعنی اجتماع محوری و بهره‌مندی جامعه هدف از تغییرات پیش‌رو محقق نشود.

محلّه یافت آباد جنوبی، یکی از معدود محلات شهر تهران با بیشترین بافت فرسوده است که به دلیل تأمین نشدن پارکینگ بسیاری از پلاک‌های فرسوده، امکان نوسازی آنها میسر نشده است. بر این اساس شهرداری منطقه ۱۸ تهران درصدد است تا با احداث یک پارکینگ طبقاتی در میدان شهید باقری، شرایطی را به وجود آورد تا مالکان بتوانند از ظرفیت ایجادشده برای اخذ مجوز صدور پروانه و نوسازی پلاک‌های فرسوده استفاده کنند. بنابراین هدف از اجرای این طرح، رفع معضل کمبود سطوح پارکینگ در محدوده بافت‌های فرسوده و ریزدانه است. از این‌رو مطالعه حاضر درصدد پاسخ به پرسش‌هایی از این دست است که ساکنان محلّه یافت آباد، چه درک و دریافتی از پیامدهای این اقدام توسعه‌ای دارند؟ پس از احداث پارکینگ طبقاتی، کدام یک از مشکلات آنها مرتفع می‌شود و کدام یک از مشکلات به قوت خود باقی می‌ماند؟ و یا چه مشکلات و پیامدهای منفی‌ای ممکن است برای آنها به دنبال داشته باشد؟

شرایط حاکم بر محلّه یافت آباد جنوبی به گونه‌ای است که افزایش ساخت‌وسازهای غیر مجاز و به دنبال آن حجم بالای تراکم پارک خودرو در خیابان‌ها و کوچه‌های محلّه یافت آباد جنوبی، ابعاد مختلف اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی زندگی ساکنان این محله را تحت تأثیر قرار داده است. برای مثال، امنیت جانی و روانی کودکانی که عمده اوقات فراغت خود را در این کوچه‌ها سپری می‌کنند، به طور مضاعفی کم شده است. بدیهی است که محدود شدن فضای بازی کودکان می‌تواند



تصویر ۱: محدود شدن فضای بازی کودکان در کوچه‌های فرعی محله یافت آباد جنوبی قرار گرفته است.

برخی آسیب‌ها و اختلالات اجتماعی و فرهنگی را در فرایند جامعه‌پذیری کودکان به دنبال داشته باشد. در همین رابطه تصویر شماره ۱ نشان می‌دهد که چگونه امنیت جانی و روانی کودکانی که حتی در کوچه‌های فرعی در حال بازی کردن هستند، در معرض تهدید قرار گرفته است.

از بین رفتن نظم و انضباط بصری، یکی دیگر از پیامدهای افزایش ساخت‌وسازهای غیر مجاز و کمبود جای پارک در محله یافت آباد جنوبی است. تداوم این وضعیت علاوه بر اینکه می‌تواند پیامدهای اجتماعی نامطلوبی را مانند وقوع نزاع و درگیری‌های خیابانی به خاطر کمبود جای پارک - برای ساکنان محلی به دنبال داشته باشد، از نظر فرهنگی نیز شرایط یادشده می‌تواند منجر به نهادینه شدن تخطی از قوانین و اشاعه قانون‌گریزی و بی‌نظمی در میان ساکنان این محله شود.

با توجه به آنچه آمد، می‌توان گفت که احداث پارکینگ اختصاصی در محله یافت آباد که دارای ویژگی‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی خاص خود است، می‌تواند پیامدهای منفی خاص خود را به دنبال داشته باشد و تلاش برای کنترل و کاهش این پیامدها و به دنبال آن تحقق مسئولیت اجتماعی مجریان این طرح، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است. وقتی از پیش‌بینی پیامدها و تمهیدات لازم برای تحقق مسئولیت اجتماعی یک اقدام توسعه‌ای صحبت می‌شود، ضروری است که به نیازهای کنشگران محلی توجه شود و این پرسش مطرح می‌شود که چگونه یک اقدام توسعه‌ای می‌تواند به رفع مشکلات افرادی که به طور مستقیم و غیر مستقیم تحت تأثیر این اقدام قرار می‌گیرند، کمک کند و دیگر آنکه چگونه می‌توان از بروز مشکلات احتمالی و پیامدهای منفی این اقدام جلوگیری کرد.

اینجاست که ضرورت و اهمیت انجام ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث پارکینگ طبقاتی میدان شهید باقری، به مثابه یک اقدام توسعه‌ای آشکار می‌شود. بنابراین در این مطالعه با تأکید بر رویکرد اجتماع‌محور و اجتناب از رویکردهای سازه‌محور، به تحلیل کیفی پیامدهای اجتماعی و اقتصادی احداث پارکینگ طبقاتی میدان شهید باقری در محله یافت آباد جنوبی پرداخته می‌شود.

رویکرد نظری پژوهش

در تحلیل اقدامات توسعه‌ای، توجه به فرهنگ ذی‌نفعان محلی و شرایط اقتصادی و اجتماعی آنها از مهم‌ترین ویژگی‌های نظریه‌های توسعه پایدار و پارادایم پساتوسعه است (Matthews, 2004: 373). نظریه‌پردازان پارادایم پساتوسعه معتقدند که نباید مصلحان توسعه ایده‌های خود را «درست» نشان دهند و از این طریق ایده‌های کنشگران محلی را کنار بگذارند. در چنین رهیافتی کارگزاران تغییر، کارفرمایان و کارگران نیستند که این افراد بومی هستند که می‌توانند زمینه‌های موفقیت اقدامات توسعه‌ای را فراهم سازند (ر.ک: Rahnama & Bawtree, 1997؛ Ziai, 2007؛ Escobar, 2007). از این رو مسیر تغییر و تحولات باید از پایین به بالا باشد و مردم عادی، مهم‌ترین منبع تغییرات توسعه‌محور باشند و تحقق اهداف اقدامات توسعه‌ای در گرو پذیرش و مشارکت ذی‌نفعان محلی است (ر.ک: Chambers, 1998؛ Sacco & Segre, 2009؛ Sidaway, 2002).

از جمله ویژگی‌های غالب بر رویکرد نظری این مطالعه، تحلیل پیامدهای احداث پارکینگ طبقاتی در میدان شهید باقری از منظر کنشگران محلی^۱ است. به این معنا که مطالعه حاضر قصد دارد تا دیدگاه‌های افراد مختلف در محله یافت‌آباد را درباره پیامدهای احداث پارکینگ طبقاتی شناسایی کند؛ زیرا افراد مختلف با دیدگاه خاص خود نسبت به یک پدیده خاص - در اینجا احداث پارکینگ طبقاتی - واقعیت‌های متفاوتی را برمی‌سازند. بدین ترتیب واقعیتی که در این مطالعه به دنبال شناسایی آن هستیم، واقعیتی واحد و از پیش تعیین شده نیست، بلکه می‌تواند مجموعه‌ای از واقعیت‌های مختلف باشد که کنشگران متعددی بر ساخته‌اند. در این مطالعه تلاش می‌شود تا آن دسته از کنشگران محله یافت‌آباد که نقشی حیاتی و پررنگ‌تر در برجسته کردن یک واقعیت خاص دارند، شناسایی شوند.

بر این اساس می‌توان این فرض را مطرح کرد که ساکنان محله یافت‌آباد جنوبی بر مبنای برداشت و تفسیری که از احداث پارکینگ طبقاتی دارند، با آن برخورد می‌کنند. همچنین چند و چون این برداشت‌ها و تفسیرها ماحصل معنایی است که در میان کلیه ساکنان محله یافت‌آباد جنوبی به ماهیت و هدف‌های این پارکینگ طبقاتی نسبت داده می‌شود. بنابراین شناسایی برداشت‌های مختلف از این اقدام توسعه‌ای می‌تواند در تقویت پیامدهای مثبت و به دنبال آن، کاهش پیامدهای منفی آن راه‌گشا باشد. بنابراین در این مطالعه برای ارزیابی و تحلیل تأثیرات

اجتماعی و اقتصادی احداث پارکینگ طبقاتی میدان شهید باقری از نظریه پردازان پارادایم پساتوسعه الهام گرفته شده است؛ تحلیلی که بر پایه روایت‌های ساکنان محله یافت آباد از زندگی روزمره‌شان و نحوه اثرپذیری ابعاد مختلف زندگی‌شان از این اقدام توسعه‌ای استوار است.

روش‌شناسی

روش‌شناسی مورد استفاده در این مطالعه، روش کیفی است. پژوهش کیفی عموماً به هر نوع پژوهشی اطلاق می‌شود که یافته‌های آن از طریق فرآیندهای آماری و با مقاصد کمی‌سازی^۱ به دست نیامده باشد (اشتراوس و کوربین، به نقل از محمدپور، ۱۳۸۹: ۹۳). داده‌های پژوهش کیفی از طریق فنون مشاهده، مصاحبه یا تعامل‌های شفاهی گردآوری شده و متمرکز بر معانی و تفسیرهای مشارکت‌کنندگان در آن است. این نوع پژوهش، پژوهشی است که اطلاعات خود را با ارجاع به عقاید، ارزش‌ها و رفتارها در بستر اجتماعی دست‌نخورده به دست می‌آورد (همان: ۹۳).

به لحاظ معرفت‌شناختی می‌توان اذعان داشت که ارزیابی تأثیر اجتماعی - فرهنگی اقدامات توسعه‌ای، همگرایی و وجه اشتراک معناداری با تحقیقات کیفی دارد. به عبارتی دیگر این چنین مطالعاتی را می‌توان زیرمجموعه تحقیقات کیفی به حساب آورد؛ زیرا در ارزیابی تأثیر اجتماعی - فرهنگی اقدامات توسعه‌ای، هدف درک حیات اجتماعی و معنایی تغییرات صورت گرفته از نگاه کنشگران اجتماعی است و اینکه از نظر ذی‌نفعان احتمالی، اقدام صورت گرفته، چه تأثیری بر زندگی روزمره آنها داشته است.

در این مطالعه با استفاده از فنون مصاحبه - اعم از مصاحبه‌های فردی و گروهی - و عکس‌برداری، داده‌های مورد نیاز گردآوری شد. مشاهده میدانی از دیگر فونونی بود که در این مطالعه از آن برای گردآوری داده‌های میدانی استفاده شد. در پژوهش‌های کیفی می‌توان از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های فن مشاهده به خوبی استفاده کرد. در واقع تمامی حس‌ها - بینایی، شنوایی، لامسه و بویایی - در فن مشاهده گرد آمده‌اند (فلیک، ۱۳۹۳: ۲۴۰).

برای مثال در این مطالعه نیز از حس بینایی برای شناسایی تصاویر و عکس‌برداری از تراکم و بی‌نظمی‌های برآمده از پارک‌های چندلایه‌ای، از حس شنوایی برای درک کمیّت و کیفیت آلودگی صوتی و از حس بویایی برای پی بردن به بوی ناشی از برخوردار نبودن منازل و ساختمان‌های قدیمی از زیرساخت‌های فاضلاب بهره‌گرفتیم.

بر این اساس بود که در این مطالعه از فن مشاهده بدون مشارکت استفاده شد؛ به این صورت که به عنوان مشاهده گری که صرفاً جریان وقایع را دنبال کردیم، همچنین ضمن اجتناب از مداخله در میدان مورد مطالعه، به مشاهده رفتارها و تعاملات به همان گونه‌ای که پیش از حضور ما نیز در جریان بودند، پرداختیم.

همچنین گردآوری داده با استفاده از فن بحث گروهی در این مطالعه، اهمیت ویژه‌ای دارد؛ به گونه‌ای که با استفاده از این فن موفق شدیم تا دیدگاه‌های کارشناسان مختلف را بر اساس تخصص و وظیفه شغلی‌ای که داشتند، طی بحث‌های گروهی صورت گرفته گردآوری کنیم. همچنین از این فن برای گردآوری داده در بین مردم محلی نیز استفاده شد. برای مثال در چندین مرحله از مشاوران املاک به عنوان فعالان بخش مسکن، کسبه محل به عنوان فعالان اقتصاد محلی و ساکنان عادی برای شرکت در یک بحث گروهی دعوت به عمل آمد و از آنها خواسته شد که دیدگاه‌های خود را از منظر شغلی که در آن فعالیت دارند، درباره میزان ضرورت و پیامدهای مثبت و منفی احداث پارکینگ طبقاتی اختصاصی در محله یافت‌آباد ارائه دهند. در بحث‌های گروهی شکل گرفته تلاش شد تا ضمن توجه به اصول منعطف بودن و بی‌طرفی، شنونده خوبی باشیم و مانع از آن شویم که دیدگاه‌های یک نفر و یا بخشی از گروه بر دیدگاه‌های کل گروه مسلط شود. فرایند گردآوری داده در این پژوهش تا زمان رسیدن به تکرار داده و اشباع نظری ادامه یافت. بدین منظور با ۴۷ نفر از کارشناسان، مسئولان، مطلعان کلیدی و ساکنان محلی، مصاحبه و بحث گروهی به عمل آمد.

میدان مورد مطالعه در این پژوهش، محله یافت‌آباد جنوبی در منطقه ۱۸ شهر تهران است. محله یافت‌آباد جنوبی، بخشی از یافت‌آباد بوده است که در سال ۱۳۸۷ بر اساس تقسیمات شهری جدید، در منطقه ۱۸ به دو محله یافت‌آباد شمالی و جنوبی تقسیم شده است. این محله در جنوب غرب ناحیه ۳ قرار دارد و از شمال به خیابان‌های حسن زندیه، میرهاشم، مرتضی زندیه و ابراهیم‌آباد، از شرق به بلوار الغدیر جنوبی و از جنوب و غرب به بزرگراه آزادگان محدود می‌شود. علاوه بر یافت‌آباد جنوبی در ناحیه ۳ منطقه ۱۸، دو محله یافت‌آباد شمالی و صاحب‌الزمان قرار دارد. بر اساس داده‌های جمعیتی سال ۱۳۹۵، محله یافت‌آباد جنوبی، پرجمعیت‌ترین محله ناحیه ۳ است و جمعیت آن از دو محله دیگر ناحیه بیشتر است. در این محله، ۳۰۲۲۴ نفر سکونت دارند و تراکم جمعیتی ناخالص محله نیز ۱۳۵ نفر بر هکتار است. در ادامه، مهم‌ترین یافته‌های پژوهش ارائه می‌شود.

یافته‌های پژوهش و برآورد پیامدها

تفاوت بین نرخ فعلی پارکینگ در محله یافت آباد و قیمت تمام‌شده پارکینگ در پارکینگ طبقاتی و پیامدهای آن

نکته‌ای که باید در اینجا به آن توجه نمود این است که در حال حاضر پارکینگ‌هایی که در سطح محله یافت آباد معامله می‌شوند، با چه مبالغی خرید و فروش می‌شوند و نرخ موجود در این محله برای پارکینگ به چه صورت است. برای دستیابی به پاسخ این پرسش‌ها، مصاحبه‌های مختلفی با فعالان بازار مسکن، اعم از مدیران و مشاوران املاک و همچنین سازنده‌های فعال در این محله انجام شد.

یافته‌های میدانی نشان داد که در سطح محله یافت آباد، هم‌اکنون با پرداخت ۱۵ الی ۲۰ میلیون تومان می‌توان یک عدد پارکینگ خرید. به این معنا که تفاوت دو واحد مسکونی با شرایط و ویژگی‌های مشابه که یکی دارای پارکینگ و دیگری فاقد پارکینگ باشد، ۱۵ الی ۲۰ میلیون تومان است. بر اساس یافته‌های میدانی می‌توان گفت که در چنین شرایطی پیش‌بینی می‌شود که ساکنان بافت فرسوده در این محله، از تأمین و خرید پارکینگ در این مجموعه استقبال نکنند. یکی از مهم‌ترین دلایل استقبال نکردن از این پروژه، تفاوت قابل توجه قیمت تمام‌شده این پارکینگ‌ها با قیمت‌هایی است که در حال حاضر برای خرید و فروش پارکینگ در محله یافت آباد ساری و جاری است. علاوه بر موارد یادشده، قیمت تمام‌شده این پارکینگ‌ها با مبلغ جریمه عدم تأمین پارکینگ از سوی شهرداری، تفاوت قابل ملاحظه‌ای دارد. این عامل نیز مزیدی بر علت شده تا ساکنان محله یافت آباد، به‌ویژه اقشار ضعیف و آسیب‌پذیر، از تأمین پارکینگ در این مجموعه استقبال نکنند.

در همین رابطه طی مصاحبه‌های صورت گرفته با کارشناسان مربوط در شهرداری مشخص شد کسانی که امکان تأمین پارکینگ ندارند، با پرداخت مبلغ ۱۵ میلیون تومان به صورت نقدی و یا مبلغ ۱۷ میلیون تومان به صورت اقساطی، می‌توانند اقدام به کسب پروانه ساخت نمایند. متن زیر مربوط به مصاحبه صورت گرفته با یکی از کارشناسان مربوط در شهرداری است. این مصاحبه مربوط به از بین رفتن تفاوت موجود بین نرخ فعلی پارکینگ و قیمت تمام‌شده آن از سوی کارفرما و احتمال استقبال ساکنان از این طرح است.

محقق: «آگه به هر دلیلی شهرداری دولت رو مجاب کنه منابعی

تأمین کنه و پارکینگ‌ها رو با عرف منطقه بفروشه، به نظر تون

استقبالی صورت می‌گیره؟»

جواب کارشناس: «بله صورت می‌گیره. این تعریف داره. قیمت ۳۰ الی ۴۰ تومن خیلی پرت و پلاس. بیشتر از عرف نمیدن... ساخته بشه، پارکینگ ۵ تومن، ۱۰ تومن، ۱۵ تومن می‌خرن. جواب می‌ده. ولی یه قرون بالاتر از ۱۵ تومن نمی‌خرن. الان شما برید سلطانی، دو طرفش ماشین پارکینگ شده، محلی‌ها جمع شدن، پول دادن به یکی، شبا مواظب ماشیناشون باشن. حالا به نظر شما، میاد ۴۰ تومن بده، بیاد میدون باقری، ماشینشو پارک کنه. من با توجه به چیزی که در مردم می‌بینم، می‌گم نیان».

محقق: «اگر جریمه عدم تأمین پارکینگ در شهرداری بالا بره و این طوری قیمت پارکینگ بره بالا، چی؟»

جواب کارشناس: «دیگه نمی‌سازن. مردم نمی‌سازن با این شرایط و وضعیت. من سال ۹۱ حداقل حدود ۲۵۰ تا پرونده داشتیم برای نوسازی، الان ۴۳ تا هستن. می‌رن سراغ خریدن قولنامه‌ای و در حین ساختش، تخلف می‌کنن. یه طبقه اضافی می‌زنن. یا تو حیاط دستک می‌زنه، اسکلت فلزی رو چسبونده به بتونی. تو محله بگردید می‌بینید. یه زلزله بیاد، همه قبرستونه».

پایین بودن ارزش اقتصادی سند ملکی، فرایند پیچیده و طولانی دریافت سند

با توجه به اینکه بیشتر املاک و زمین‌های محله یافت آباد، املاک وقفی و قولنامه‌ای هستند، مراحل دریافت سند بسیار طولانی است و فرایندی پیچیده دارد و همین عامل انگیزه لازم را از مالکان جهت رعایت اصول و قوانین ساخت و ساز شهری و اقدام برای دریافت سند شخصی گرفته است. علاوه بر این در خرید و فروش‌هایی که امروزه در این محله برای املاک دارای سند و فاقد سند صورت می‌گیرد، ارزش چندانی برای املاک سنددار قائل نیستند. به عبارتی دیگر املاک دارای سند، ارزش اقتصادی خیلی بالایی ندارند و این عامل نیز مزیدی بر علت شده تا ساکنان محله یافت آباد جنوبی به دنبال طی ضوابط و فرایند دریافت سند ملکی نباشند. در همین رابطه، یکی از افراد مورد مصاحبه چنین می‌گوید:

«قضیه دیگه اینه که اینجا یه چاه ویلی داریم به نام املاک قولنامه‌ای و اوقافی. زمین‌های قولنامه‌ای نمی‌رن دنبال سند، چون پروسه سند خیلی طولانی، سخت و زمان‌بره. بعد خیلی هاشون به نتیجه نمیرسه. بعد طرف به نتیجه برسه، بعد از چند سال بیاد ملکشو بفروشه متری ایکس ریال، طرف میگه سندداره یا سندش شاهنشاهی».

میگه نه ماده ۱۴۷ هس. میشه متری ایکس به اضافه یک دهم... . سند شاهنشاهی باشه، میشه سه ایکس. اینا متفاوته دیگه. غیر منطقیه، نمی کنن. اینجا تا این وضعیت اوقافی ها و قولنامه ای ها رو دارن، شهرداری هم پایین نمیداد، همینه... تا زمانی که سند مالکیت ندارن و فرایند دریافت سند هم سخت و سنگین هست... و نهایتاً اختلافی ایجاد نمی شه. همه چی محوریتش پوله. عاملی ایجاد نمی شه، طرف خوشش بیاد بگه ملک قولنامه ای مو می فروشم ۲۵۰۰، سنددار می فروشم ۵ تومن. دو برابر. ماده ۱۴۷ بشه، تازه اگه بعدش ثبت نیاد دستش بذاره روش که بعضیا رو باطل می کنه، نهایتش میشه ۳۲۰۰، متری ۵۰۰ الی ۶۰۰ تومن میاد روش. طرف می گه ولش کن، یه طبقه خلاف می سازم عوض همه اینا».

میزان مسافت بین پارکینگ طبقاتی و واحدهای مسکونی نوسازی شده

نتایج مصاحبه ها، ضرورت توجه به این نکته را آشکار کرد که پارکینگ هایی که در سطح محله خریداری می شود، در واحدهای مسکونی دارای پارکینگ خریداری می شود و دسترسی مالکان آنها به پارکینگشان به مراتب آسان تر و سریع تر است. توجه به مسافت موجود بین پارکینگ طبقاتی احداثی و واحدهایی که در شعاع ۲۵۰ متری و یا ۵۰۰ متری نسبت به تأمین پارکینگ اقدام می نمایند، بسیار ضروری و تعیین کننده است؛ زیرا میزان دوری واحدهای فاقد پارکینگ از پارکینگ خریداری شده می تواند به عاملی بازدارنده برای میزان تمایل ساکنان این محله نسبت به تأمین پارکینگ در این مجموعه شود.

همچنین امکان تردد و دسترسی ۲۴ ساعته مالکان به پارکینگ خریداری شده، یکی از مشکلاتی بود که ساکنان محلی به آن اشاره می کردند. یعنی اگر فردی بخواهد در هر ساعتی از شب، خودرو خود را از پارکینگ خارج کند، با محدودیت مواجه نشود و امکان تردد در طول شبانه روز برای مالکان فراهم باشد. محدودیتی که در سایر پارکینگ های موجود در سطح محله هم به آن اشاره شد. در این باره مدیران پارکینگ های موجود در سطح محله نیز محدودیت هایی را مگر در موارد خاص و اضطراری، برای خروج خودرو پس از ساعت ۱۰ شب در نظر گرفته بودند. بنابراین اگر تدابیر لازم برای حل این مشکل در این پارکینگ طبقاتی اتخاذ نشود، می تواند به عاملی بازدارنده برای عدم استقبال از این پروژه تبدیل شود.

نهادینه شدن عدم تأمین پارکینگ و تبدیل پارکینگ‌های تأمین شده به کاربری تجاری و مسکونی

مشاهدات و یافته‌های میدانی نشان می‌دهد که عدم تأمین پارکینگ در بین ساکنان محله یافت‌آباد به امری فرهنگی تبدیل شده است. هر چند طی مصاحبه‌های به عمل آمده، ساکنان آن بر ضرورت داشتن پارکینگ تأکید می‌کردند، بیشتر آنها وقتی اقدام به نوسازی منازل خود می‌کنند، پس از طی فرایندهای کسب پروانه ساخت، مجدداً تراکمی را که مقرر شده به کاربری پارکینگ اختصاص باید، به کاربری مسکونی و یا تجاری تبدیل می‌کنند. یکی دیگر از افراد مصاحبه‌شونده دربارهٔ نهادینه شدن بی توجهی به ضوابط شهرداری چنین می‌گوید:

«... بیشتر از هر چیزی، وضعیت نبود فرهنگی اینجاس. شما به ملک قولنامه‌ای بگو ۹۹ طبقه بهت می‌دیم، اون طبقه ۱۰۰ رو می‌سازه. باید اون خلاف رو بسازه. حتماً باید به طبقه خلاف رو بکنن. هر چقدر بگی اینکار رو نکن، می‌کنن. نمی‌خوان گوش بدن... باید فرهنگ‌سازی بشه... خیلی هم کار داره؛ مینیمم ۵۰ سال کار داره. تازه اگر بستر فرهنگی فراهم باشه، هیچ فکری، قاعده و قانونی که اجرایی باشه و ضمانت اجرایی باشه، نیست. الان ساخت و ساز غیرمجاز جرم نیست، تخلفه؛ یعنی نمی‌تونم برم شکایت کنم بگم این چیزی ساخته که خطرناکه؛ چیزی ساخته که فرداروزی با زلزله نافرمان جدا شه بیفته. برای شهروندان، قاضی می‌گه جرم نیست، تخلف بفرست ماده ۱۰۰. به صراحت می‌گم رأی ماده ۱۰۰ راجع به ملک مسکونی با کشک برابری می‌کنه. نمونه‌اش همین روبروی خودمون. نمی‌شه».

بنابراین تحقق این هدف که با واگذاری پارکینگ به کسانی که کسری پارکینگ دارند، زمینه تشویق آنها به تأمین پارکینگ برای سایر واحدهای مسکونی‌شان فراهم می‌شود، هدفی دست‌نیافتنی و به دور از واقعیت است؛ زیرا آنچه در عمل رخ می‌دهد، تغییر کاربری پارکینگ‌های تأمین شده به کاربری مسکونی و یا تجاری است. تصاویر شماره‌های ۲ و ۳ بیانگر یافته‌های یادشده است.

پارکینگ و ایجاد سد معبر

در تصویر شماره ۳ مشاهده می‌شود که یک خودروی شخصی در مقابل در پارکینگ اقدام به پارک نموده است. پس از پرس‌وجوی محقق از ساکنان این کوچه مشخص شد که مالک این خودرو، مالک ساختمان مجاور آن نیز



تصویر ۲: تبدیل فضای پارکینگ به کارگاه تولیدی مُبل



تصویر ۳: استفاده نکردن از پارکینگ و پارک کردن خودرو جلوی در پارکینگ

می‌باشد و پارک کردن خودرو در این محل به عادت‌های روزمره برای ایشان تبدیل شده است. در تصویر بالا مشاهده می‌شود که مالک این خودرو با پارک کردن خودروی خود در این مکان تقریباً مسیر ورودی و خروجی کوچه مجاور ساختمان را مسدود کرده است و در صورت بروز حوادث غیر مترقبه می‌تواند پیامدهای جبران‌ناپذیری را برای ساکنان این کوچه به دنبال داشته باشد. علاوه بر این در تصویر یادشده مشاهده می‌شود که چگونه مالک این ساختمان فقط به تأمین یک پارکینگ در یک ساختمان شش طبقه‌ای بسنده نموده است و با اختصاص کلیه تراکم احداث شده به کاربری مسکونی، از تأمین پارکینگ‌های بیشتر خودداری کرده است.

علاوه بر این احداث بیش از شش طبقه ساختمان مسکونی در یک کوچه با پهنه کم و رعایت نکردن استانداردهای لازم در احداث آن، از مصادیق بی توجهی به استانداردهای لازم در این محله است.

احداث واحدهای دوبلکسی و متراژ بالا به مثابه مکانیسمی برای عدم الزام به رعایت ضوابط و مقررات مربوط به تأمین پارکینگ

نتایج مصاحبه با کارشناسان شهرداری و همچنین مشاوران املاک در محله یافت‌آباد نشان داد که تقریباً کلیه کسانی که اقدام به نوسازی منازل مسکونی می‌کنند، با احداث واحدهای دوبلکسی و یا واحدهای با متراژ بالا، ملزم به تأمین پارکینگ برای کلیه واحدهای احداث شده نمی‌شوند، ولی پس از اتمام مراحل ساخت و ساز،

واحدی را که به صورت دوبلکس احداث کرده‌اند، به دو واحد مسکونی مجزا از یکدیگر تفکیک می‌کنند و با این کار، قوانین مربوط به احداث ساختمان را دور می‌زنند. همچنین احداث واحدهای متراژ بالا - مثلاً ۱۴۹ متری - و تفکیک آنها به واحدهای کوچک‌تر، یکی دیگر از مکانیسم‌های دریافت مجوز ساخت‌وساز و تأمین نکردن پارکینگ است. مکالمه زیر مربوط به مصاحبه محقق با یکی از کارشناسان دایره شهرسازی درباره نحوه دوبلکس کردن واحدهای مسکونی و شکل‌گیری کسری پارکینگ است.

محقق: «تبدیل کردن واحدها به صورت دوبلکسی چقدر رایج‌ه؟ می‌شه درصد داد؟»

جواب کارشناس: «۹۹/۹۹ درصد. در طول سیزده سال سابقه کاری که داشتم، یک مورد بوده که دوبلکس رو طرف واسه خودش اجرا کرده. اونم بچه همین جا بوده، دوست داشته همین جا بمونه و گفته پدر و مادرم می‌خوان همین جا زندگی کنن و چندتا داداشیم، میایم خونه شون، زیادیم شب بمونیم؛ فضای خونه کم هست، جا نداریم. فقط همین مورد ساخته.»

محقق: «چند درصد دوبلکس می‌سازن؟»

جواب کارشناس: «همه شون.»

محقق: «چند درصدشون برای کسر پارکینگشون از طرح دوبلکس استفاده می‌کنن؟»

جواب کارشناس: «همه شون. به همه می‌گن طبقه اول و دومت رو کامل بساز، سه و چهارت رو دوبلکس کن. چون بافت فرسوده باشه، دو طبقه اول نیم واحد می‌خواد، دو طبقه بالا هم که به صورت یه واحد هست، یکی می‌خواد... عملاً دارن بهش می‌دن، ولی رسماً یه واحد کسری پارکینگ داره، دوبلکس خلاف می‌کنه می‌شه دو واحد. سایر کارشناسان می‌گن ما مغایر قانون عمل نمی‌کنیم. راست می‌گن، اما در عمل یه چیز دیگه‌س. بخشنامه شون دارن. دست شون باز باشه تا یه واحد کسری پارکینگ رو بفروشن.»

پایین بودن اعتماد نهادی و انتقاد از نحوه عملکرد نهادهای شهری

محقق در بررسی‌های خود، دلایل پایین‌بودن به قوانین و مقررات ساخت‌وساز و رعایت نکردن این قوانین را در بین ساکنان محلی جویا شد. نتایجی که به دست آمد، بیانگر آن است که مردم معتقد بودند که پایبند نبودن به قوانین ریشه در



تصویر ۴: نمونه‌ای از جابه‌جا نکردن تیر برق و محدود کردن مسیر کوچه‌ها

رفتار نهادهای دولتی دارد. به عبارتی دیگر وقتی مردم می‌بینند که سازمان‌های مسئول، قوانین را نه تنها به درستی اجرا نمی‌کنند که در اجرای قوانین بین مردم تبعیض قائل می‌شوند، همین امر منجر به بدبین شدن آنها و کاهش اعتماد

نهادی می‌شود و زمینه‌های تخطی از قوانین ساخت‌وساز شهری را فراهم می‌کند. در همین رابطه، یکی از ساکنان محلی به بی‌توجهی شهرداری و اداره برق ناحیه نسبت به جابه‌جا کردن تیربرق‌هایی اشاره می‌کند که تردد ساکنان و خودروها را در برخی از کوچه‌های محله یافت‌آباد با مشکل مواجه نموده است. از سوی دیگر اقدام سریع اداره برق نسبت به قطع برق برخی دیگر از تیربرق‌ها منجر به گسترش بدبینی و شکل‌گیری احساس تبعیض در بین مردم شده است. تصویر شماره ۴ گویای توضیحات یادشده است.

گرایش کارفرما به سیاست جبران هزینه‌ها و اتخاذ رویکردهای سودمحور در واگذاری پارکینگ‌ها

همان‌طور که عنوان شد، عواملی از قبیل تفاوت قابل توجه نرخ فعلی پارکینگ در محله یافت‌آباد و قیمت تمام‌شده آن در پارکینگ طبقاتی و همچنین مسافت قابل توجه پارکینگ طبقاتی با واحدهای مسکونی نوسازی شده باعث می‌شود که ساکنان محلی از تأمین پارکینگ در این مجموعه استقبال نکنند. از سوی دیگر کارفرما و سایر نهادهای تأمین‌کننده بودجه این پروژه ناچار می‌شوند تا سیاست‌هایی را اتخاذ کنند که هزینه‌های پرداختی این پروژه را جبران نمایند. یکی از مکانیسم‌های جبران هزینه‌ها، واگذاری پارکینگ‌ها به افرادی است که شرایط لازم را برای دریافت پارکینگ ندارند. پیامد طبیعی چنین رویکردی در افکار عمومی می‌تواند این باشد که نهادهای شهری از جمله نهاد شهرداری از سیاست‌های سودگرایانه و سودمحور پیروی می‌کنند و برخورداری ساکنان محلی از هدف‌های این پروژه، یعنی تأمین کسری پارکینگ در بافت فرسوده و ریزدانه‌ها، در اصل بهانه‌ای برای احداث این پارکینگ طبقاتی بوده است. پیامد نهایی چنین شرایطی، کاهش اعتماد نهادی و رضایت از عملکرد شهرداری و همچنین بدبین شدن مردم نسبت به سایر پروژه‌های شهری است. در ادامه به

برخی دیگر از پیامدهای احتمال گرایش کارفرما به اتخاذ سیاست‌های جبران هزینه‌ها در طراحی مکانیسم‌های واگذاری پارکینگ‌ها اشاره می‌شود.

استقبال نکردن از تأمین پارکینگ در پارکینگ طبقاتی

شکل‌گیری نزاع‌های خیابانی بر سر جای پارک، یکی از مهم‌ترین مشکلاتی بود که کلیه افراد مورد مصاحبه به آن اشاره کردند. حال هر چقدر که ساکنان محلی از این پروژه استقبال نکنند، می‌توان گفت که به همان میزان تنش‌های روانی و اجتماعی ناشی از این مسأله ادامه می‌یابد. به عبارتی دیگر می‌توان گفت که در چنین شرایطی، اجرای این پروژه نمی‌تواند به کم شدن نزاع‌های خیابانی بر سر جای پارک کمک کند. یکی از اعضای شورایاری محله یافت‌آباد در پاسخ به این پرسش که چقدر نزاع‌های خیابانی اینجا بر سر جای پارک رخ می‌دهد، چنین می‌گوید:

«اکثر وقت‌ها ما شاهد دعوا هستیم، تو کوچه‌ها می‌بینم، من زیاد با کلانتری تعامل دارم. خیلی از نزاع‌هایی که می‌رم جمع‌وجور پا در میانی می‌کنم. ۸۰ الی ۹۰ درصد درگیری‌ها سر پارک کردن جلو در ملک همدیگه‌اس. چون واقعاً اینجا پارکینگ نداریم. بحث پارک کردن توی محل خیلی معضل هست. همه کوچه‌پس‌کوچه‌های ما شده درگیری به خاطر پارک ماشین. هر هفته حداقل یه دعوا اتفاق می‌افته».

یکی دیگر از افراد مورد مصاحبه درباره میزان سرقت از خودروها چنین می‌گوید:

«بخش و فلش می‌شه زیاد هم هست. مثلاً طرف معتاده از جون خودش سیره، شیشه رو می‌شکنه، مثلاً ضبط رو می‌بره یا لاستیک رو می‌بره».

رقابتی شدن خرید پارکینگ و شکل‌گیری شبکه‌های رانتی

در خلال مصاحبه‌های صورت گرفته، استقبال بیش از اندازه برخی از کسبه محل، این پرسش را در ذهن محقق مطرح کرد که چرا عده‌ای خاص از کسبه محل، مثل مدیریت یکی از رستوران‌های محلی و برخی از مدیران املاک، تا این حد از احداث پارکینگ طبقاتی ابراز رضایت و خرسندی می‌کنند. پس از پرس‌وجوی محل سکونت آنها مشخص شد که در اصل این افراد در محله یافت‌آباد جنوبی زندگی نمی‌کنند و از آنجا که محل کسب و کارشان در این محله قرار دارد، از پیش آمدن فرصتی که امکان خرید پارکینگ را برای خودروی‌شان فراهم

نماید، استقبال می‌کنند. از این رو می‌توان گفت که اگر جامعه هدف این پروژه ناچار به پرداخت مبالغی سنگین برای دریافت پارکینگ شود، تحقق این واقعیت بسیار محتمل است که پس از خرید پارکینگ و اتمام مراحل ساخت و ساز منازل مسکونی‌شان، اقدام به فروش و یا اجاره این پارکینگ‌ها به افرادی دیگر نمایند. بنابراین در صورت رخ دادن چنین فرضیه‌ای، کسبه‌ای که وضعیت مالی خوبی دارند، از مهم‌ترین متقاضیان خرید و یا اجاره این پارکینگ‌ها هستند و با تداوم این روند است که زمینه‌های محقق نشدن هدف‌های اصلی پروژه فراهم می‌شود. بدیهی است که خرید و فروش پارکینگ‌های واگذار شده می‌تواند منجر به رشد و تقویت سوداگران بخش مسکن و به دنبال آن شکل‌گیری شبکه‌های رانتی شود. یکی از اعضای شورایی محله یافت‌آباد جنوبی درباره احتمال شکل‌گیری بازار دلالی در خرید و فروش پارکینگ‌ها چنین می‌گوید:

«شما باید به راهکاری پیدا کنید که طرف تئونه این پارکینگ را جداگانه خرید و فروش کنه. اونوقت یک‌سری افراد سودجو هستن، حتماً پیدا می‌شن دلال بازی بشه. من پیشنهاد اینه که وقتی پارکینگ به من واگذار می‌شه، سند داده می‌شه یا قولنامه‌ای تو اون باید قید بشه خرید و فروش کاملاً ممنوع، که کسی جرأت نکنه بره خرید کنه. می‌شه اینکار رو کرد به یک‌دست قابل واگذاری هست».

اختصاص بخشی از فضای احداث شده به هایپرمارکت و از بین رفتن اقتصاد محلی

اختصاص بخشی از فضای احداث شده به هایپرمارکت، یکی از ایده‌هایی بود که برخی از کارشناسان مربوط به این پروژه مطرح کردند. بر این اساس محقق، بخشی از بررسی‌های میدانی خود را به ارزیابی اجرای این ایده و پیامدهای آن بر اقتصاد محلی اختصاص داد. نتایج مصاحبه‌های صورت گرفته با کسبه محل، مثل بقالی‌ها و سوپری‌ها، نشان داد که هنوز هم سنت فروش اجناس به صورت نسبه در بین کسبه محلی رایج است و از آنجا که بسیاری از ساکنان محله یافت‌آباد در وضعیت اقتصادی پایینی قرار دارند، بخشی از مایحتاج روزانه خود را با متوسل شدن به این سنت قرض گرفتن و خرید به صورت نسبه، ولو برای مدت زمانی کوتاه، از مغازه‌داران تهیه می‌کنند. این در حالی است که فروشگاه‌های بزرگ و مدرن با ارائه تخفیف به مشتریان خود، توان رقابت را از فروشگاه‌های خرد می‌گیرند و با این سیاست‌ها، زمینه از بین رفتن مغازه‌های محلی و کوچک‌مقیاس را تقویت می‌کنند. علاوه بر این اختصاص بخشی از فضای پارکینگ احداثی به

هایرمارکت می‌تواند منجر به تقویت این نگرش در بین ساکنان محلی شود که اساساً هدف از احداث این پارکینگ طبقاتی، فراهم شدن فضای کسب و کار برای گروه خاصی از ذی‌نفعان آن بوده است.

افزایش قیمت مسکن ناشی از افزایش قیمت پارکینگ در محله

بررسی‌های میدانی نشان داد که اگر پیشنهاددهنده‌های این پروژه بر واگذاری پارکینگ‌ها با مبالغ ۳۰ الی ۴۰ میلیون تومان تأکید داشته باشند، این امر منجر به آن خواهد شد که قیمت مسکن در محله یافت‌آباد، افزایشی قابل توجه داشته باشد. علاوه بر این مسئولان مربوط باید پیامدهای تورم افسارگسیخته‌ای را که طی چند سال اخیر دامنگیر جامعه ایران، به‌ویژه شهر تهران شده است، در برآورد توان اقتصادی ساکنان محله یافت‌آباد مدنظر داشته باشند. این در حالی است که قدرت خرید و درآمد مردم ایران به‌ویژه ساکنان این محله، همسو با تورم افسارگسیخته و به دنبال آن افزایش قیمت ملک، نه تنها روندی افزایشی نداشته، بلکه روندی کاهشی داشته است.

نکته دیگر آن است که با افزایش قیمت خودرو، ضرورت تأمین پارکینگ توسط ساکنان محله یافت‌آباد و با هدف حفاظت از خودروی شخصی‌شان به مثابه بخشی از سرمایه حیات‌بخش آنها، دو چندان شده است؛ ولی وقتی کاهش قدرت خرید مردم را در کنار این وضعیت در نظر بگیریم، دچار وضعیتی متناقض و پارادوکسیکال خواهیم شد، به گونه‌ای که از یک طرف جلوگیری از خسارات ناشی از سرعت خودرو و با وسایل جانبی آن در گرو تأمین پارکینگ است و از طرفی دیگر با کاهش روزافزون قدرت خرید مردم، امکان تأمین و خرید پارکینگ به‌شدت کاهش یافته است و در اولویت‌های بعدی زندگی مردم قرار گرفته است. در واقع با در نظر گرفتن شرایطی که بر محله یافت‌آباد حاکم است، می‌توان گفت که خرید پارکینگ به منزله خرید یک کالای لوکس تلقی می‌شود و با وارد شدن فشار حداکثری به مردم، عملاً امکان خرید پارکینگ برای آنها به مراتب کمتر شده است. شرایط یادشده حتی در بین افرادی که طبقه اقتصادی و اجتماعی نسبتاً بالایی در محله یافت‌آباد دارند و به لحاظ فرهنگی و الگوهای رفتاری پذیرفته‌اند که تأمین پارکینگ ضروری است، ساری و جاری است. بنابراین خواسته و یا ناخواسته یکی از پیامدهای اجتناب‌ناپذیر این وضعیت، افزایش فشار اقتصادی به اقشار آسیب‌پذیر به خاطر پرداخت بالای هزینه خرید پارکینگ و به دنبال آن، کاهش کیفیت زندگی آنهاست.

تداوم خسارات مالی و ناامنی اقتصادی

پیشتر عنوان شد که بالا بودن میزان سرقت از خودروهایی که در کوچه‌ها و خیابان‌های محله یافت‌آباد پارک شده‌اند، یکی از مشکلات ساکنان این محله است و انتظار می‌رود که اجرای این پروژه بتواند به کاهش خساراتی که مردم به خاطر نداشتن پارکینگ متحمل می‌شوند، کمک کند. در همین رابطه، بررسی‌های میدانی نشان داد که چون عده کمی از ساکنان محلی، امکان خرید و تأمین پارکینگ را در این مجموعه دارند، بنابراین کاهش میزان سرقت از خودروها به عنوان یکی از هدف‌های جانبی این پروژه محقق نخواهد شد.

علاوه بر این شکل‌گیری فضاهای بی‌دفاع در پارکینگ‌ها که از استقبال مردمی برخوردار نیست، بسیار محتمل است. ضرورت جلوگیری از وقوع خطرات و آسیب‌های ناشی از شکل‌گیری فضاهای بی‌دفاع وقتی بیشتر نمایان می‌شود که به قرار گرفتن موقعیت مکانی این پروژه با دو مرکز آموزشی دخترانه و پسرانه توجه شود. به‌ویژه فضاهایی که بسته هستند، احتمال وقوع آسیب‌های مختلف را برای دانش‌آموزانی که قدرت دفاع از حریم شخصی خود را ندارند، بیشتر می‌کند. همچنین پیشتر عنوان شد که احتمال فروش این پارکینگ‌ها به افرادی که فقط محل کسب و کارشان در این محله است و در اصل محل سکونت آنها در محلاتی دیگر قرار داد، وجود دارد. یعنی با تاریک شدن هوا و تعطیلی مغازه‌ها، افراد غیر بومی، خودرو خود را که در پارکینگ خریداری شده پارک نموده‌اند، خارج می‌کنند و این یعنی خالی شدن بخش زیادی از پارکینگ‌ها در طول شب و گسترش مکانی و زمانی فضاهای بی‌دفاع. از جمله پیامدهای تداوم چنین شرایطی، کاهش امنیت محله و ایجاد نارضایتی نسبت به نهادهای شهری مثل شهرداری و نیروی انتظامی است.

رواج تخطی از قوانین شهروندی و از بین رفتن نظم و سیمای شهری

بدون شک برخورداری یک جامعه شهری از منظر و سیمایی منظم می‌تواند بر آرامش ذهنی و روانی ساکنان آن، تأثیرات مثبتی داشته باشد. در همین رابطه، نحوه پارک کردن خودروها به عنوان یکی از مهم‌ترین وسایل نقلیه و عناصر شهرهای مدرن، می‌تواند بر کمیت و کیفیت برخورداری شهروندان از آرامش ذهنی و روانی، اثرات قابل توجهی داشته باشد. نظریه‌های مختلفی از جمله نظریه یادگیری اجتماعی^۱ (ر.ک: Bandura, 1969; Bandura & Walters, 1977) و همچنین نظریه همنشینی افتراقی^۲ (ر.ک: Sutherland, 1949) نشان می‌دهد که رفتار رانندگی و نحوه پارک خودرو،

امری فرهنگی و اجتماعی است. بر اساس این تئوری‌ها، رعایت نکردن اصول رانندگی به مثابه یک رفتار انحرافی، مانند سایر اشکال رفتار اجتماعی از طریق تعامل با دیگران آموخته می‌شود. بنابراین یک فرد، هم می‌آموزد که چگونه با موفقیت اصول حاکم بر رانندگی و پارک کردن را رعایت نکند و هم چگونه استدلال کند تا رفتار خود را توجیه کند و برای آن عذری بیاورد (رفیع پور، ۱۳۷۸: ۵۰).



تصویر شماره ۵، رایج بودن تخطی از قوانین شهروندی و به دنبال آن، شکل‌گیری بی‌نظمی بصری و از بین رفتن سیمای شهری در محله یافت‌آباد را نشان می‌دهد.

تصویر ۵: نمایی از پارک نامنظم خودرو در کوچه‌ها و معابر

نتیجه‌گیری

نتایج مشاهدات و بررسی‌های میدانی نشان داد که ویژگی‌های اجتماعی و اقتصادی ساکنان محله یافت‌آباد به گونه‌ای است که اگر در واگذاری پارکینگ‌های احداثی، شرایط اقتصادی و اجتماعی آنها مورد توجه قرار نگیرد، نه تنها تحقق هدف‌های این پروژه را با مشکل مواجه می‌کند، بلکه می‌تواند تأثیرات منفی زیادی را نیز به دنبال داشته باشد. بر این اساس پیامدهایی که ابعاد اقتصادی و اجتماعی دارد، از مهم‌ترین پیامدهایی است که با احداث این پارکینگ طبقاتی بر زندگی ساکنان محله یافت‌آباد جنوبی اثر می‌گذارد. از این‌رو درباره میزان اهمیت پیامدهای شناسایی شده تلاش شد تا بر تأثیراتی که از نظر زمانی نیاز به فعالیت‌های فرهنگی و آموزشی بیشتری دارد، مثل نهادینه شدن فرهنگ عدم تأمین پارکینگ تأکید شود. از نظر اقتصادی نیز تلاش شد بر تأثیراتی که بیش از حد معمول هزینه‌های اقتصادی به ساکنان محله یافت‌آباد تحمیل می‌کند، در اولویت ارزیابی‌ها قرار گیرد.

بنابراین در اینجا تلاش می‌شود پیشنهادهایی ارائه شود تا ماهیت این اقدام توسعه‌ای از حالت سازه‌محور به اقدامی اجتماع‌محور، با هدف ارتقای کیفیت و سبک زندگی ساکنان محله یافت‌آباد تبدیل شود. همچنین با توجه به اینکه هر اقدام توسعه‌ای، یک مسئولیت اجتماعی سازمانی به دنبال دارد، انتظار می‌رود که درباره احداث پارکینگ طبقاتی میدان شهید باقری، شهرداری منطقه ۱۸ مسئولیت اجتماعی این اقدام را برعهده گیرد و تدابیر لازم را در راستای کنترل و کاهش پیامدهای منفی این اقدام اتخاذ نماید. در ادامه به ارائه پیشنهادها و کاربست‌هایی

لازم که می‌تواند در کنترل و کاهش پیامدهای منفی این پروژه و تحقق مسئولیت اجتماعی آن راهگشا باشند، پرداخته می‌شود.

بیشتر عنوان شد که به خاطر تفاوت قابل توجهی که بین قیمت پیش‌بینی شده و یا قیمت تمام‌شده این پارکینگ‌ها با نرخ فعلی پارکینگ در محله یافت‌آباد وجود دارد، کسانی که درصدد نوسازی منازل مسکونی خود هستند، برای جبران کسری پارکینگ به تأمین پارکینگ در این مجموعه اقدام نمی‌کنند. بنابراین پیشنهاد می‌شود با تأمین منابع بودجه‌ای مورد نیاز، تدابیری اتخاذ شود که هزینه پرداختی برای جبران کسری پارکینگ با نرخ فعلی پارکینگ در محله یافت‌آباد همخوانی داشته باشد، تا انگیزه لازم در بین متقاضیان پارکینگ ایجاد شود و از سوی دیگر با بالا بردن قیمت پارکینگ، زمینه‌های افزایش قیمت مسکن در سطح محله و تحمیل کردن هزینه‌های مضاعف اقتصادی به ساکنان این محله، به‌ویژه اقشار آسیب‌پذیر فراهم نشود. علاوه بر این ضروری است که مکانیسم‌های واگذاری عادلانه پارکینگ‌ها به نیازمندان واقعی طراحی شود و از دانش و اطلاعات معتمدان و مطلعان محلی درباره شناسایی اقشار آسیب‌پذیر استفاده شود.

نتایج مصاحبه‌های صورت گرفته، ضرورت توجه به این نکته را آشکار کرد که پارکینگ‌هایی که در سطح محله خریداری می‌شود، در واحدهای مسکونی دارای پارکینگ خریداری می‌شوند و دسترسی مالکان آنها به پارکینگشان به مراتب آسان‌تر و سریع‌تر است. توجه به مسافت موجود بین پارکینگ طبقاتی احداثی و واحدهایی که در شعاع ۲۵۰ متری و یا ۵۰۰ متری نسبت به تأمین پارکینگ اقدام می‌نمایند، بسیار ضروری و تعیین‌کننده است؛ زیرا میزان دوری واحدهای فاقد پارکینگ از پارکینگ خریداری شده می‌تواند به عاملی بازدارنده برای میزان تمایل ساکنان این محله نسبت به تأمین پارکینگ در این مجموعه شود. همچنین امکان تردد و دسترسی ۲۴ ساعته مالکان به پارکینگ خریداری شده، یکی از مشکلاتی بود که ساکنان محلی به آن اشاره می‌کردند. یعنی اگر فردی بخواهد در هر ساعتی از شب، خودرو خود را از پارکینگ خارج کند، با محدودیت مواجه نشود و امکان تردد در طول شبانه‌روز برای مالکان فراهم باشد؛ محدودیتی که در سایر پارکینگ‌های موجود در سطح محله هم به آن اشاره شد. در این باره مدیران پارکینگ‌های موجود در سطح محله نیز محدودیت‌هایی را، مگر در موارد خاص و اضطراری، برای خروج خودرو بعد از ساعت ۱۰ شب در نظر گرفته بودند. بنابراین اگر تدابیر لازم برای حل این مشکل در این پارکینگ طبقاتی اتخاذ نشود، می‌تواند به عاملی بازدارنده برای استقبال نکردن از این پروژه تبدیل شود.

یافته‌های میدانی نشان داد که بیشتر شاغلان در محله یافت‌آباد، مشغول به

کارهای یدی هستند که از نظر جسمانی در طول روز خستگی بیشتری را متحمل خواهند شد. بدیهی است که افرادی که با شدت خستگی زیادی از محل کار خود خارج می‌شوند، تمایل دارند که در نزدیک‌ترین جای پارک با منزل مسکونی‌شان اقدام به پارک خودروی خود نمایند و از گذاشتن خودروی خود در مکانی دیگر با فاصله مکانی و زمانی قابل توجه استقبال نکنند. از پیامدهای انباشتی تمایل ساکنان محله به پارک نمودن خودروهایشان در نزدیک‌ترین فاصله مکانی با منزل مسکونی‌شان، بی‌توجهی و رعایت نکردن حق و حقوق دیگران است. وضعیتی که از قبل نیز بر این محله حاکم بوده و با عدم امکان و استقبال ساکنان نسبت به تأمین پارکینگ در پارکینگ طبقاتی احداثی ادامه پیدا می‌کند.

یافته‌های میدانی نشان داد که گسترش مشارکت مردمی و ارتقای فعالیت‌های فرهنگی و اجتماعی در محله یافت‌آباد جنوبی می‌تواند به موفقیت اقدامات اجتماع‌محور منجر شود. این در حالی است که محله یافت‌آباد جنوبی فاقد سرای محله است و بر اساس دستورالعمل سامان‌دهی مشارکت‌های اجتماعی در محلات شهر تهران، جلب، سامان‌دهی و ترویج مشارکت‌های مردمی، توسعه و ارتقای فعالیت‌های فرهنگی و اجتماعی در مقیاس محله‌ای بر عهده «مدیریت محله» به عنوان نهادی مردمی است. بنابراین احداث سرای محله و اختصاص فضای مناسب و کافی به آن در طبقه همکف پارکینگ، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است؛ به طوری که می‌توان گفت که احداث سرای محله در این مجموعه می‌تواند بر میزان تحقق هدف‌های این پروژه در آینده اثرات قابل توجهی داشته باشد. اجرای برنامه‌های آموزشی می‌تواند در تغییر نگرش و رفتار افراد نسبت به یک موضوع خاص اثرگذار باشد. بنابراین پیشنهاد می‌شود که با طراحی و اجرای برنامه‌های آموزشی به اهمیت و ضرورت تأمین پارکینگ و همچنین پیامدهای منفی عدم تأمین پارکینگ در بین ساکنان محله یافت‌آباد پرداخته شود.

یافته‌ها نشان داد که شکل‌گیری فضاهای بی‌دفاع در این پارکینگ، به‌ویژه در طبقات فوقانی، بسیار محتمل است. بنابراین برای جلوگیری از وقوع خطرات و آسیب‌های ناشی از شکل‌گیری فضاهای بی‌دفاع، ضروری است که تدابیر لازم برای برقراری امنیت و نظارت بر فضاهای داخلی پارکینگ اتخاذ شود. همچنین گفته شد که مجاورت مکانی این پروژه با دو مرکز آموزشی دخترانه و پسرانه، اهمیت این موضوع را دوچندان می‌کند. بنابراین لازم است دوربین‌هایی که امکان کنترل و نظارت کامل فضای طبقات فوقانی پارکینگ را فراهم نماید، نصب شود. همچنین برای جلوگیری از ورود افراد متفرقه لازم است که به مالکان پارکینگ‌ها و خودروها، کارت هوشمند اختصاص داده شود. علاوه بر این موارد، ضروری است که در چنین مجموعه‌ای،

نگهبان ۲۴ ساعته استخدام شود تا به طور مستمر در طبقات پارکینگ گشت زند. در مصاحبه‌های صورت گرفته، بسیاری از مسئولان شهرداری و همچنین معتمدان محلی از میدان شهید باقری به عنوان مرکز و چشم محله یافت آباد جنوبی یاد می‌کردند. بنابراین اختصاص بخشی از فضای اطراف پارکینگ به فضای سبز و فضای بازی کودکان می‌تواند در کاهش فضاهای بی‌دفاع در اطراف این پروژه، تأثیرات قابل توجهی داشته باشد و ارتقای کیفی محله و بهبود سیمای بصری و منظر شهری را به دنبال داشته باشد. همچنین پیشنهاد می‌شود که با ایجاد پاتوق محلی به عنوان مرکز ارتباطات محلی و اجتماعی، زمینه تقویت مرادوات اجتماعی و حفظ هویت‌های محلی فراهم شود؛ زیرا در خلال تداوم مرادوات اجتماعی است که سرزندگی محله و حس تعلق به محله تقویت می‌شود و با فراهم شدن چنین شرایطی است که میزان امنیت و نظارت اجتماعی محله ارتقا می‌یابد و آسیب‌های اجتماعی و فرهنگی نیز کاهش می‌یابد. در همین رابطه، طراحی و به نمایش گذاشتن نقاشی موزاییک افراد نامدار و افتخارآفرین محله یافت آباد جنوبی در نمای بصری این پارکینگ طبقاتی، می‌تواند در فرایند و ماهیت جامعه‌پذیر شدن کودکان، نوجوانان و جوانان محله یافت آباد جنوبی، نقش آفرینی داشته باشد. اقدام یادشده می‌تواند این پارکینگ را به بولتن میراث فرهنگی محله تبدیل کند.

منابع

۱. رفیع پور، فرامرز (۱۳۷۸). *آنومی یا آشفتگی اجتماعی*. تهران: سروش.
۲. فلیک، اووه (۱۳۹۳). *درآمدی بر تحقیق کیفی*. ترجمه هادی جلیلی. تهران: نی. چاپ هفتم.
۳. محمدپور، احمد (۱۳۸۹). *ضد روش، منطق و طرح در روش شناسی کیفی*. تهران: جامعه شناسان.
4. Bandura, A. (1969). Social learning theory of identificatory processes. *Handbook of socialization theory and research*, 213, 262.
5. Bandura, A., & Walters, R. H. (1977). *Social learning theory (Vol. 1)* Englewood Cliffs, NJ, Prenticehall.
6. Chambers, R. (1998). Beyond “Whose reality counts?” New methods we now need?. *Studies in Cultures, Organizations and Societies*, 4(2), 279301.
7. Escobar, A. (2007). Postdevelopment’as concept and social practice. In *Exploring postdevelopment* (pp. 2842) Routledge.
8. Matthews, S. (2004). Postdevelopment theory and the question of alternatives, a view from Africa. *Third world quarterly*, 25(2), 373384.
9. Rahnama, M., & Bawtree, V. (1997). *The postdevelopment reader*. Zed Books.
10. Sacco, P. L., & Segre, G. (2009). Creativity, cultural investment and local development, a new theoretical framework for endogenous growth. In *Growth and innovation of competitive regions* (pp. 281294) Springer, Berlin, Heidelberg.
11. Sidaway, J. D. (2002). Postdevelopment. *The companion to development studies*, 1620.
12. Sutherland, E. H. (1949). *Princípios de criminologia*. Livraria Martins Editôra, SA.
13. Ziai, A. (2007). *Exploring postdevelopment, Theory and practice, problems and perspectives*. Routledge.