

ارزیابی تأثیر اجتماعی تخریب پل ری در تهران و تأثیر آن بر بهبود تصمیم‌گیری در مدیریت شهری

محمد فاضلی^۱ * مرتضی قلیچ^۲ * عزت... پوریان^۳

چکیده

مسئله این مقاله، ارزیابی تأثیر اجتماعی تصمیم برای تخریب پل ری جهت رسیدن به اهداف اجتماعی و بهبود کیفیت زندگی در منطقه ۱۲ شهر تهران است. برای ارزیابی تأثیر اجتماعی تخریب این پل، از نظریات علوم اجتماعی با تکیه بر جامعه‌شناسی کاربردی در چارچوب ارزیابی تأثیر اجتماعی استفاده شده است. در این پژوهش مجموعه‌ای از روش‌های پیمایشی، اسنادی و مصاحبه‌های کیفی برای تحلیل مسئله و ارائه راهنمایی عملی به مدیریت شهری در زمینه تخریب و یا عدم تخریب این پل، به کار گرفته شده است. نتیجه به دست آمده به کمک استدلال‌های مختلف نشان می‌دهد: تخریب پل ری مدیریت شهری را به اهدافی که مد نظر داشته نمی‌رساند. بر اساس چنین یافته‌ای، تخریب پل متوقف شده و از این منظر، یافته‌های پژوهش در عمل بر تصمیم‌گیری بهتر مدیریت شهری مؤثر بوده است. این مقاله نشان می‌دهد: می‌توان دانش اجتماعی را در خدمت بهبود وضعیت مدیریت شهری قرار داد.

واژگان کلیدی: ارزیابی تأثیر اجتماعی، ترافیک، تهران، مدیریت شهری، نوسازی بافت فرسوده و پل ری.

فصلنامه راهبرد اجتماعی فرهنگی • سال دوم • شماره هفتم • تابستان ۹۲ • صص ۴۷-۷۶

تاریخ دریافت مقاله: ۹۲/۲/۶ تاریخ پذیرش مقاله: ۹۲/۵/۵

۱. استادیار جامعه‌شناسی، نویسنده مسئول (fazeli114@yahoo.com).

۲. دکترای جامعه‌شناسی (morteza2584@yahoo.com).

۳. کارشناس ارشد و محقق مرکز افکارسنجی دانشجویان ایران (porian79@gmail.com).

مقدمه

مدیران شهری نظیر شهرداران و زیربخش‌های فنی-عمرانی و فرهنگی-اجتماعی آنها عموماً درگیر اخذ دو دسته تصمیم هستند. دسته نخست، تصمیم‌هایی هستند که به‌طور روزمره و برای حل مشکلات یا بهبود وضعیت زندگی شهری اتخاذ می‌شوند. این تصمیم‌گیری‌ها ناشی از جریان کلی حیات شهری هستند که هر قدر نظام کلی شهر مشکلات بیشتری داشته باشد، بر دامنه ضرورت آن افزوده می‌شود. دسته دیگر، تصمیم‌هایی برای تحقق اهداف راهبردی تنظیم شده برای توسعه شهری هستند. مدیران شهری معمولاً بخش مهمی از اقدام‌های خود را برای تحقق چشم‌اندازهایی که در اسناد بالادستی نظیر طرح جامع، طرح تفصیلی یا سیاست‌های کلان توسعه شهری درج شده‌اند انجام می‌دهند.

اسناد بالادستی ناظر بر اهداف میان‌مدت و کوتاه‌مدت، علی‌القاعده بر مبنای مطالعات گسترده در زمینه‌های زیست‌محیطی، اقتصادی، فنی، معماری و شهرسازی و اجتماعی - فرهنگی تهیه می‌شوند. این بحث که کیفیت هر یک از این گونه مطالعات در ایران چگونه است و میزان اهمیتی که شرکت‌های مشاور یا سازمان‌های دولتی برای هر گونه از این مطالعات قائل می‌شوند و برای مثال همواره تصور می‌شود مطالعات اقتصادی و فنی بر بقیه مطالعات رجحان داده می‌شوند - در چارچوب بحث فعلی ما نمی‌گنجد. علی‌رغم انجام چنین مطالعاتی، تحقق اهداف مندرج در چنین اسنادی به اجرای اقدامات عملیاتی گسترده‌ای نیاز دارد که گاه اجرای چندین پروژه و برنامه را شامل می‌شود. انجام این پروژه‌ها نیز به مطالعات جداگانه‌ای نیاز دارد، زیرا مطالعاتی که برای تدوین برنامه‌های راهبردی انجام می‌شوند، در سطح بسیار کلان‌تری قرار دارند و غالباً فاقد ارزیابی مشخصی از کلیه پروژه‌های ضروری برای تحقق اهداف برنامه است. آن دسته از تصمیم‌ها که به‌طور روزمره اتخاذ می‌شوند نیز بسته به ماهیتشان به مطالعه - البته بسیار سریع‌تر و محدودتر -

نیاز دارند، مگر آنکه نمونه‌ای از تصمیم‌های معمول باشند و نتایج آنها به تجربه یا در مطالعات پیشین مشخص شده باشد.

هر تصمیم مدیریت شهری مبتنی بر شناختی است که مانند هر شناخت انسانی دیگری ممکن است خطا باشد. وقتی محیط‌های شهری مملو از مشکلات هستند و مدیران مجبورند سریع به مشکلات واکنش نشان دهند، احتمال بروز چنین خطاهایی افزایش می‌یابد. در وضعیت‌های دشوار تصمیم‌گیری، کمترین فوایدی که مترتب بر یک تصمیم پنداشته می‌شود بزرگ جلوه می‌کند و همین امر احتمال بروز خطا را تقویت می‌کند. مدیران ابزارهای متعددی را برای جلوگیری از بروز چنین خطاهایی ایجاد کرده‌اند. مطالعات امکان‌سنجی، ارزیابی‌های فنی، اقتصادی و برخی مطالعات اجتماعی از جمله همین ابزارها هستند. ارزیابی تأثیرات اجتماعی نیز یکی از این ابزارهاست که تا کنون در مدیریت شهری ایران به ندرت به کار گرفته شده است.

این مقاله نتیجه استفاده از ارزیابی تأثیرات اجتماعی (اتا) را در تحلیل یکی از تصمیم‌های اتخاذ شده برای بهبود وضعیت ترافیک و همچنین تحقق اهداف بلندمدت طرح تفصیلی منطقه ۱۲ شهرداری شهر تهران را بررسی می‌کند و نشان می‌دهد: ترکیبی از نظریه، تحلیل و روش‌های پژوهش جامعه‌شناسی می‌تواند در تصمیم‌گیری بهتر مدیریت شهری کمک کند.

۱. ارزیابی تأثیر اجتماعی به مثابه روش

بکر ارزیابی تأثیر را «فرایند شناسایی تأثیرات آتی یک فعالیت جاری یا پیشنهاد شده» تعریف می‌کند و به تبع آن، ارزیابی تأثیر اجتماعی (اتا) را یکی از زیرشاخه‌های «ارزیابی تأثیر» و فرایند شناسایی تأثیرات آتی یک فعالیت جاری یا پیشنهاد شده بر افراد، سازمان‌ها و نظام‌های اجتماعی کلان می‌داند (Becker, 1997: 2). «تلاش برای ارزیابی و برآورد پیامدهای اجتماعی که ممکن است از اقدامات و سیاست‌های خاص (از جمله برنامه‌ها و اجرای سیاست‌های جدید) و اجرای برنامه‌های دولتی مشخص (از جمله اختصاص زمین‌های زیاد به پروژه‌های استحصال منابع طبیعی) ناشی شوند» نیز ارزیابی تأثیر اجتماعی خوانده شده است (ICGPSIA, 1995: 12). وسترن و لینچ نیز «ارزیابی تأثیرات سیاست‌های مختلف» را اتا می‌خوانند. به عقیده ایشان، هر فرایند سیاست‌گذاری شامل چهار مرحله است: ۱. صورتبندی سیاست‌های مختلف و جایگزین یکدیگر، ۲. انتخاب یک سیاست

برای اجرا، ۳. اجرای سیاست انتخاب شده و ۴. ارزیابی و اصلاح (Western & Lynch, 2000: 36). ارزیابی تأثیرات اجتماعی ابزاری برای مرحله دوم است، هرچند در مرحله چهارم نیز از آن استفاده می‌شود.

کمیته بین‌سازمانی نیز بر انجام شدن اتا قبل از برنامه‌ریزی و اجرای سیاست‌ها، برنامه‌ها و طرح‌های توسعه تأکید دارد. تعریف فوق بر ماهیت پیوسته و جاری در طول مراحل انجام اقدامات توسعه‌ای نیز تأکید می‌کند. اتا، چنانکه فرانک و نکلی متذکر می‌شود، ممکن است برای بررسی هر فراگرد تغییر اجتماعی به کار گرفته شود (Vanclay, 2003) و طبیعی است که رخدادهای برنامه‌ریزی شده بیشتر معرض مطالعات اتا باشند. بر مبنای تعاریف فوق می‌توان گفت: اتا پژوهشی بین‌رشته‌ای با محوریت علوم اجتماعی است که می‌کوشد با سهمیم شدن در همه مراحل برنامه‌ریزی، اجرا و ارزیابی نتایج اقدامات توسعه‌ای - سیاست‌ها، برنامه‌ها و طرح‌ها - شناخت معتبری از تغییراتی که این اقدامات در محیط طبیعی^۱ و اجتماعی ایجاد می‌کنند ارائه دهد و پیش از اجرا شدن اقدامات توسعه‌ای، تأثیرات اجتماعی ناشی از اجرای آنها را برآورد کند. همچنین اتا می‌کوشد شرایط اجتماعی موفقیت اقدامات توسعه‌ای را مطالعه کند، تأثیرات منفی این اقدامات را پیش‌بینی کرده و راهکارهایی برای حذر کردن یا کاستن از تأثیرات منفی و تقویت تأثیرات مثبت ارائه دهد.

روش‌های متفاوتی برای انجام مطالعات ارزیابی تأثیر اجتماعی پیشنهاد شده است (فاضلی، ۱۳۸۹: ۹۰-۸۸؛ Finsterbusch & Wolf, 1981: x-xi; 2003a: 8; Vanclay, 2003). علی‌رغم تفاوت‌ها، جوهره همه آنها در چند مرحله خلاصه می‌شود:

- شناخت اقدام توسعه‌ای که انجام آن برنامه‌ریزی شده است،
- شناسایی تأثیرات احتمالی اقدام توسعه‌ای بر محیط طبیعی و اجتماعی (دامنه‌یابی)،
- جمع‌آوری اطلاعات از محیط طبیعی و اجتماعی میزبان اقدام،
- سنجش و برآورد تأثیراتی که احتمال می‌رود بروز کنند،
- ارائه راهکارهایی برای جلوگیری از پیامدهای منفی و تقویت پیامدهای مثبت

۱. در این مقاله مجالی برای تحلیل رابطه بین محیط زیست و مقولات اجتماعی وجود ندارد. برای بحث تفصیلی در این باره نگاه کنید به:
 - روئل اسلوتوگ، فرانک و نکلی و مارلیس وان‌اسخوتن (۱۳۸۸). «تلفیق برآورد پیامدهای زیست‌محیطی و اجتماعی»، هنک بکر و فرانک و نکلی، راهنمای بین‌المللی برآورد پیامدهای اجتماعی، ترجمه هادی جلیلی، تهران: انتشارات جامعه‌شناسان.

اقدام.

اهداف گسترده‌ای را می‌توان برای مطالعات اتا در نظر گرفت. این مطالعات می‌توانند به لحاظ فنی به کیفیت تصمیم‌ها کمک کنند، نتایج ناخواسته اقدامات توسعه‌ای را آشکار سازند، وجوه اجتماعی موفقیت یا ناکامی اقدامات توسعه‌ای را مشخص کنند، داده‌های فرایند تصمیم‌گیری را ثبت کرده و به این ترتیب زمینه مساعدی برای پاسخگویی بیشتر مدیریت فراهم آورند و اگر با رویکردی مشارکتی انجام گیرند، می‌توانند عقلانیت دموکراتیک ژرف‌اندیش را گسترش دهند (فاضلی، ۱۳۸۹؛ الف).

۲. ارزیابی تأثیر اجتماعی تصمیمی ترافیکی

در چارچوب طرح جامع شهر تهران برای هر یک از مناطق شهرداری طرحی تفصیلی نوشته شده که سند راهبردی توسعه منطقه و مدیریت شهری در آن منطقه نیز هست. طرح تفصیلی منطقه ۱۲ شهرداری تهران نیز اهداف راهبردی مدیریت توسعه این منطقه را مشخص ساخته است. شهرداری منطقه ۱۲ در پایان سال ۱۳۸۷ بر مبنای در نظر گرفتن مشکلات منطقه ۱۲ و اهداف مندرج در طرح تفصیلی، تصمیم می‌گیرد پل روگذر واقع در تقاطع خیابان ری و بزرگراه شهید محلاتی در شهر تهران را تخریب کند. تصمیم به تخریب پل ری و تبدیل تقاطع مذکور به چهارراه دارای چراغ راهنمایی، تصمیمی ترافیکی بوده که توجهات اجتماعی نیز به همراه داشته است. برای درک دلایل طراحان این ایده، باید ویژگی‌های منطقه ۱۲ شهر تهران و اهداف راهبردی در نظر گرفته شده برای این منطقه را دانست و آن‌گاه ایده جمع‌آوری پل را بر بستر این دو نوع شناخت درک کرد.

۲-۱. مشخصات میدان پژوهش

منطقه ۱۲ تهران قدیمی‌ترین بخش این شهر است و در آن بیشترین بناهای تاریخی و میراث فرهنگی این شهر متمرکز شده است. ۱۷۷ اثر ثبت شده سازمان میراث فرهنگی، ۱۳۱ مورد ارزش‌گذاری شده، ۱۸ موزه، ۵۷ خانه قدیمی، ۱۰ مدرسه قدیمی، ۲۲ مسجد، ۱۹ مسجد و مدرسه، ۲۲ بازار و بازارچه، ۲۴ امامزاده و بقعه، ۱۲ کلیسا و کنیسه و معبد، ۱۰ مدرسه علمیه، ۱۸ حمام، ۴ آب انبار، ۴ باغ، ۱۰ گورستان، ۱۵ سقاخانه، ۴ حسینیه، ۳ بانک، ۳ بیمارستان، ۳ سالن تئاتر، ۲۳ ساختمان ویژه، ۲۵ سرا، ۶ سفارت، ۶ عمارت، ۳ کاروانسرا، ۳ سردر، ۵ میدان و ۴۵ مورد متفرقه، گنجینه تاریخی منطقه ۱۲ را شکل می‌دهند. پهنه وسیعی

از منطقه علی‌رغم ارزش‌های هویتی بازمانده از گذشته تهران، با فرسودگی مفرط روبه‌رو است. ۲۲ درصد واحدهای تجاری (عمده و خرده‌فروشی)، ۲۲/۲ درصد کارگاه‌ها، ۱۰ درصد انبارها و ۴/۸ درصد فضاها و بناهای اداری-حکومتی تهران بزرگ در منطقه ۱۲ قرار دارد. بیش از ۳۴ درصد محدوده منطقه نیز از گستره‌ها و پهنه‌های شاخص و ارزشمند تشکیل شده است. علی‌رغم این امر، یک‌سوم منطقه فرسوده است (اعم از پهنه‌های ارزشمند و غیرارزشمند) و به این معناست که مرکز تاریخی شهر تهران در معرض زوال و مخروبه شدن روزافزون قرار دارد.

گزارش طرح تفصیلی منطقه ۱۲ (مهندسان مشاور باوند، ۱۳۸۶: ۲۷) فهرست مفصلی از هدف‌های خرد (عملیاتی) و راهبردهای توسعه این منطقه را ارائه کرده است. بخش‌هایی از این اهداف در ادامه آورده شده است:

۱. احیا و تقویت نقش‌های فرهنگی، گردشگری و اداری-حکومتی مرکز شهر با حفاظت از میراث فرهنگی؛
۲. ساماندهی و تجهیز محله‌های مسکونی و تأمین کمبود نیازهای خدماتی محله‌ای و جذب بیشتر جمعیت ساکن و شاغل از طریق بهسازی، نوسازی و بازسازی بافت فرسوده، به‌ویژه بافت‌های فرسوده و ناکارآمد؛
۳. تحریک توسعه به‌منظور به‌سازی و نوسازی و احیای کیفیت محلی؛
۴. تدارک امکانات بارگیری و باراندازی مناسب برای فعالیت‌های تجاری؛
۵. فراهم آوردن خدمات و زیرساخت‌های مناسب برای بازگرداندن جمعیت مناسب به مرکز شهر؛
۶. کاهش آلودگی‌های محیطی، هوا، صدا، خاک و آب.

در راستای هدف ساماندهی عرصه‌های ارزشمند تاریخی شهر تهران، بیانیۀ مشترکی بین مشاور طرح جامع شهر تهران (۱۳۸۵) و مشاور منطقه ۱۲ درباره تجدید ساختار مرکز تاریخی تهران تهیه شده است که در آن بر «تأمین سرزندگی و تشخیص فضایی در گسترۀ مرکز تاریخی، به‌عنوان عرصه‌ای عمومی و جایگاه بارزی برای تبلور فعالیت‌های برتر حکومتی، تجاری، آموزشی، فرهنگی و گردشگری با هدف تدوام بخشیدن به هویت کالبدی - فضایی مرکز تاریخی» تأکید شده است (همان: ۲۴). مشاور طراح طرح تفصیلی منطقه در راستای تحقق اهداف در نظر گرفته شده، اصول کلی حاکم بر حمل‌ونقل در

منطقه را در ۱۰ مورد برشمرده است (همان: ۴۲). تأکیدات مهم این اصول عبارتند از: گسترش حمل و نقل عمومی، عدم تعریض معابر عمومی، محدود کردن ترافیک عبوری از مرکز شهر، اولویت دادن به نظام حرکت پیاده و دوچرخه و ساماندهی نظام حمل و نقل بار (با توجه به اینکه بازار بزرگ تهران و بسیاری از بازارهای مهم در این منطقه واقع شده است).

۲-۲. تأثیرات احتمالی حذف پل ری

خیابان ری در حد فاصل میدان شوش تا چهارراه سرچشمه تهران واقع شده است. پل ری بر روی خیابان ری و در تقاطع این خیابان با بزرگراه شهید محلاتی واقع شده است. فاصله شمال پل ری تا چهارراه سرچشمه بزرگترین بازار لوازم خانگی ایران - بازار امین حضور - واقع شده و همین امر مولد تقاضای ترافیکی بسیار زیادی است. همچنین به دلیل وجود فروشگاه‌های لوازم خانگی بسیار زیاد، بافت فرسوده محلات اطراف خیابان ری و به ویژه محلات اطراف پل ری به تدریج به بافت مختلط مسکونی - انباری تبدیل شده است. ترافیک سنگین، تبدیل بافت فرسوده به بافت مسکونی - انباری، کاهش کیفیت زندگی در کل منطقه ۱۲ به دلیل آلودگی هوا، تعدد مراکز تجاری و شلوغی سبب شده است تا منطقه ۱۲ دستخوش تغییر جمعیتی گسترده‌ای باشد. جمعیت پرتوان (از نظر اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی) در حال ترک منطقه و جمعیت مهاجر، مجرد و کم‌بضاعت در حال جایگزین شدن به جای جمعیت پیشین است.

پل ری در میانه دهه ۱۳۷۰ ساخته شده و از آن زمان تا کنون برخی از کاربری‌های اطراف آن که بر اثر ساخت پل زیان دیده‌اند و باید توسط شهرداری تملیک می‌شده‌اند، بلا تکلیف مانده است. هزینه تملیک این کاربری‌ها قریب ۲۰ میلیارد تومان برآورد شده است. حذف پل ری به این معناست که هزینه تملیک کاربری‌های فوق دیگر بر عهده شهرداری نخواهد بود. همچنین تصور می‌شود، پل ری مانعی در برابر گسترش بازار امین حضور به سمت جنوب خیابان ری است و به همین دلیل مانعی در برابر توسعه اقتصاد منطقه نیز به حساب می‌آید، چرا که حذف پل گسترش بازار امین حضور به سمت میدان قیام در جنوب خیابان ری را تسریع کرده و رونق اقتصادی و اشتغال بیشتری را سبب می‌شود. از آنجا که خیابان ری در حد فاصل میدان شوش تا چهارراه سرچشمه در مرکز تهران

واقع شده است، این امکان وجود دارد که اتومبیل‌ها برای حرکت از جنوب به شمال تهران از این خیابان استفاده کنند و وجود پل ری که سبب می‌شود توقف اتومبیل‌ها در تقاطع ری و محلاتی رخ ندهد، نوعی جاذبه ترافیکی به حساب می‌آید. ایده حذف پل ری محصول تحلیل اولیه از کنار هم قرار دادن همه این شرایط است. دیدگاه‌های طراحان ایده حذف پل ری در گزاره‌های زیر جمع‌بندی شده است:

۱. حذف پل ری و تبدیل تقاطع ری- محلاتی به چهارراه، سبب کم شدن جاذبه ترافیکی خیابان ری برای عبور از جنوب به شمال تهران می‌شود.

۲. حذف پل ری سبب کاهش ترافیک خیابان ری و در نتیجه بهبود وضعیت آلودگی هوا، آلودگی صوتی، شلوغی و در نتیجه افزایش کیفیت زندگی مردم منطقه می‌شود.

۳. حذف پل ری باعث گسترش کاربری‌های تجاری به سمت جنوب خیابان ری خواهد شد و رونق اقتصادی منطقه را افزایش می‌دهد.

۴. حذف پل ری باعث رونق اقتصادی نواحی اطراف پل، و تسریع روند بازسازی و نوسازی محلات دارای بافت فرسوده در اطراف پل می‌شود.

۵. حذف پل ری، با توجه به تأثیر بر کاهش ترافیک عبوری از منطقه، افزایش کیفیت هوا و زندگی و ایجاد رونق اقتصادی، باعث کند شدن روند مهاجرت جمعیت پرتوان از منطقه و فرایند زوال سرمایه اجتماعی و انسانی منطقه می‌شود.

۶. حذف پل ری از آنجا که ترافیک عبوری از خیابان ری را کاهش می‌دهد، در کل، حجم ترافیک ورودی به منطقه ۱۲ را کاهش داده و به این طریق شرایط حفظ هویت و میراث فرهنگی و تاریخی منطقه ۱۲ را بهبود می‌بخشد.

طرح حذف پل ری بر مبنای چنین ایده‌هایی - که بیشتر محصول مشاهدات خام و تحلیل‌های ذهنی طراحان ایده از وضعیت خیابان ری بوده است - در سال ۱۳۸۷ در دستور کار قرار می‌گیرد. اما قبل از اقدام به تخریب پل، این اقدام برای ارزیابی تأثیر اجتماعی به مشاور سپرده می‌شود.

جدول ۱. متغیرهای متأثر از حذف پل ری

مرحله		متغیرهای متأثر از تخریب پل ری
بعد از تخریب پل و ایجاد چهارراه	عملیات ساختمانی تخریب پل	تأثیرات جمعیتی
تشدید جمعیت‌گریزی و تغییر ترکیب جمعیتی	نامحسوس	ورود یا خروج کارگران
گسترش فضاهای تجاری و افزایش تعداد کارگران انبارها و کارگاه‌ها	برای عملیات تخریب یا تغییر جهت	جابه‌جایی خانواده‌ها و افراد
جایگزینی خانواده‌ها با خانوارهای تک‌نفره	نامحسوس	شکل‌گیری نگرش‌هایی نسبت به اقدام
تحقق نیافتن سناریوی مثبت و بروز نارضایتی نسبت به عملکرد شهرداری	تشدید نارضایتی از عملکرد شهرداری	فعالیت گروه‌های ذی‌نفع
اقدامات صاحبان منافع بزرگ در بازار امین حضور برای تأثیرگذاری بر اقدامات شهرداری و سازماندهی اعتراضات	نامحسوس	افزایش نابرابری‌های اقتصادی
تحقق نیافتن سناریوی مثبت و تشدید شدن روند زوال سرمایه اجتماعی و انسانی منطقه	-	تغییر فرصت‌های شغلی
کاهش یا گسترش برخی فرصت‌های شغلی در رابطه با کسب و کارهای بازار امین حضور و رانندگان	تغییر فرصت‌های شغلی برخی کسب و کارها	تغییر زیرساخت‌های جامعه
تأثیر بر استفاده از بیمارستان، مخابرات، مدارس و مؤسسات مذهبی و تأثیر بر استفاده از بازار امین حضور	تأثیر بر استفاده از بیمارستان، مخابرات، مدارس و مؤسسات مذهبی	تملیک اراضی
کاهش هزینه تملیک اراضی توسط شهرداری	-	تأثیر بر منابع شناخته‌شده فرهنگی و تاریخی
تأثیر مثبت یا منفی بر میراث فرهنگی و تاریخی منطقه ۱۲	-	تغییر تمرکز تجاری/صنعتی منطقه
گسترش یا اختلال در عملکرد بازار امین حضور	-	اختلال در الگوهای زندگی روزمره و حرکت
دشواری‌های ترافیکی و کاهش کیفیت زندگی	دشواری‌های ترافیکی و افزایش آلودگی محیطی	

مشاهده می‌شود که کل فواید مترتب بر حذف پل ری بر مبنای چند ایده بنا شده است: نخست، خیابان ری جاذبه‌ای ترافیکی دارد که سبب می‌شود بار ترافیکی جنوب به شمال تهران، که می‌تواند از مسیرهای موازی ولی بیرون از منطقه ۱۲ عبور کند، از خیابان ری عبور کرده و سبب شلوغی، آلودگی هوا و در نتیجه کاهش کیفیت زندگی در محلات

اطراف پل شود. دوم، کیفیت پایین زندگی در منطقه ۱۲ سبب شده تمایل به نوسازی بافت فرسوده در این منطقه اندک باشد. سوم، کیفیت پایین زندگی در منطقه سبب شده مهاجرت جمعیت پرتوان از درون منطقه به بیرون تشدید شود. طراحان حذف پل ری نیز بر این باور بوده‌اند که با حذف پل، جاذبه ترافیکی کم می‌شود (به علت ایجاد چهارراه در محل تقاطع و کند شدن جریان ترافیک)، اتومبیل‌ها مسیرهای جایگزین دیگری را انتخاب می‌کنند و در نتیجه از میزان ترافیک، آلودگی هوا و شلوغی خیابان ری و محلات اطراف کاسته می‌شود. همین امر نیز نوسازی بافت فرسوده را تسریع کرده و بر ممانعت از مهاجرت جمعیت پرتوان تأثیر مثبت دارد.

مشاهده می‌شود که تصمیمی ترافیکی بر تحلیلی اجتماعی از وضعیت منطقه و تأثیرات اجتماعی ناشی از این تصمیم استوار است. جدول شماره ۱ فهرستی از متغیرهای اجتماعی متأثر از حذف پل ری را در دو مرحله عملیات ساختمانی تخریب پل و مرحله بعد از حذف پل و ایجاد چهارراه در محل تقاطع ری - محلاتی را نشان می‌دهد. متغیرهای مربوط به مرحله بعد از حذف پل با توجه به هر دو سناریوی تحقق اهداف مثبت و تحقق نیافتن آنها نوشته شده‌اند. واقعیت این است که به کمک بررسی تأثیرات احتمالی حذف پل ری، می‌توان سناریوی عدم کاهش تعداد اتومبیل‌هایی را که از خیابان ری عبور می‌کنند نیز بررسی کرد. در صورتی که به هر دلیل اتومبیل‌ها کاهش نیابند، وضعیت متفاوتی ایجاد می‌شود. جداول ۲ و ۳ تأثیرات احتمالی - مثبت یا منفی - حذف پل ری در مراحل مختلف را نشان می‌دهند. بازندگان و برندگان ناشی از حذف پل در دو سناریوی ممکن برای این ایده نیز مشخص شده است. این دو جدول می‌توانند به خوبی گستره تأثیرات اجتماعی را که می‌تواند بر اثر حذف پل ری ایجاد شود نشان می‌دهد.

۳-۲. برآورد تأثیرات حذف پل ری

طراحان ایده‌ها به دلایل مختلف بر درستی برآوردهایشان از تحقق اهداف این ایده‌ها اصرار می‌ورزند. از آنجا که ایده‌ها غالباً بدون تحلیل‌های دقیق و صرفاً در پوشش عبارات فنی بیان می‌شوند، ماهیت اجتماعی آنها پوشیده می‌شود. این واقعیت که بسیاری از طرح‌ها برای موفق شدن به لحاظ کردن متغیرهای اجتماعی نیاز دارند یا آنکه بر متغیرهای اجتماعی تأثیر می‌گذارند، در طراحی و اجرای پروژه‌های مدیریت شهری مغفول می‌ماند. نشان دادیم که

تصمیمی ترافیکی با متغیرهای اجتماعی متعددی مرتبط است و احتمالاً تأثیراتی به همراه دارد، اما باید برآوردی از این تأثیرات احتمالی به دست آورد تا احتمال بروز هر یک از دو سناریوی شناسایی شده مشخص شود. حصول چنین شناختی منوط به بررسی وضعیت متغیرهایی است که در تحقق هر یک از دو سناریو مؤثرند.

Archive of SID

جدول ۲. جدول بازنمایی مشخصات ذی نفعان کلیدی (برندگان)

(در صورت تحقق سناریوی کاهش جاذبه ترافیکی خیابان ری و آثار مثبت ناشی از آن)

کسب و کارهای فروش لوازم خانگی بازار امین حضور	مردم شهر تهران	مردم منطقه ۱۲ تهران	مردم ساکن مناطق مجاور خیابان ری	سازمان میراث فرهنگی	صاحبان کاربری‌های تجاری اطراف پل	شهرداری منطقه ۱۲	
امکان گسترش فضاهای تجاری به سمت جنوب خیابان ری به سوی میدان قیام	حفظ میراث فرهنگی و تاریخی منطقه برای شهر تهران	افزایش کیفیت زندگی، حفظ میراث تاریخی، فرهنگی و هویت منطقه	کاهش ترافیک، آلودگی، و ارتقای کیفیت زندگی، بهبود فضای اقتصادی برای نوسازی بافت فرسوده و کاهش آسیب‌های اجتماعی	بهبود محیطی برای حفظ میراث فرهنگی و تاریخی	خروج از بلاتکلیفی، افزایش ارزش املاک و بهبود کسب و کار	کاهش هزینه تملیک اراضی، افزایش درآمد شهرداری از محل گسترش فضاهای تجاری خیابان ری و کمک به تحقق اهداف طرح تفصیلی منطقه ۱۲	انواع تأثیرات وارده
بعد از تخریب پل	بعد از تخریب پل	بعد از تخریب پل	بعد از تخریب پل	بعد از تخریب پل	بعد از تخریب پل	بعد از تخریب پل	جایگاه تأثیر در دوره عمر اقدام
بدتر شدن وضعیت ترافیکی منطقه، به نحوی که کسب و کار مشکل شود	کاهش امکان استفاده از خیابان ری برای حرکت از جنوب به شمال تهران	کیفیت پایین زندگی در منطقه ۱۲ و بدتر شدن وضعیت ترافیکی منطقه	کیفیت کلی زندگی مردم اطراف پل مناسب نیست، بدتر شدن وضعیت ترافیکی خیابان ری	شرایط کلی منطقه ۱۲ مناسب حفظ میراث فرهنگی و تاریخی نیست	از شرایط فعلی پل ناراضی هستند	عدم تحقق سناریوی کاهش جاذبه ترافیکی خیابان ری	دغدغه‌ها
منافع تجاری و گسترش بازار	دغدغه‌های مربوط به میراث تاریخی و فرهنگی	کیفیت زندگی	کیفیت زندگی، وضعیت اقتصادی بر اثر افزایش ارزش تجاری املاک منطقه، هویت محله‌ای	زمینه‌های لازم برای ارتقای حفظ میراث فرهنگی و تاریخی	ارزش املاک و بهبود کسب و کار	اعتماد به شهرداری، رضایت عمومی از شهرداری، هزینه لازم برای تخریب یا تغییر جهت پل و نیروی سازمانی شهرداری	منافع معرض بهبود
چندصد کسب و کار بازار امین حضور	چند میلیون نفر	چندصد هزار نفر	ساکنان محله‌های اطراف (در درجه اول) و ساکنان نواحی اطراف پل	-	چند کاربری اطراف پل	-	حجم گروه ذی نفع

جدول ۳. جدول بازنمایی مشخصات ذی‌نفعان کلیدی (بازندگان)

(در صورت تحقق نیافتن سناریوی کاهش جاذبه ترافیکی خیابان ری، بدتر شدن وضع ترافیک، یا تحقق آثار منفی گسترش بازار امین حضور)

خریداران و بازدیدکنندگان از فروشگاه‌های امین حضور	مسافران خطوط اتوبوسرانی	رانندگان وانت، موتورسیکلت	کسب‌وکارهای فروش لوازم خانگی بازار امین حضور	مردم شهر تهران	مردم منطقه ۱۲ تهران	مردم ساکن مناطق مجاور خیابان ری	سازمان میراث فرهنگی	شهرداری منطقه ۱۲	
افزایش شلوغی خیابان ری، کاهش امکان استفاده از اتومبیل شخصی و کاهش کیفیت محیط برای خرید	کاهش دسترسی به خدمات حمل و نقل عمومی و کاهش سرعت حمل و نقل	کاهش فرصت اشتغال و معیشت و کاهش سرعت حمل و نقل	تشدید ترافیک و دشوار شدن عملیات بارگیری و باراندازی در محدوده بازار امین حضور	عاید نشدن منافع خاص برای منطقه ۱۲ و از دست دادن یکی از مسیرهای دسترسی از جنوب به شمال تهران	تشدید معضل ترافیک و کاهش کیفیت زندگی و دشواری در تحقق اهداف مثبت طرح تفصیلی منطقه ۱۲	بدتر شدن وضعیت ترافیک خیابان ری، کاهش کیفیت فضاهای تجاری و تسریع روند تبدیل بافت مسکونی به انبار و آسیب‌های ناشی از آن و تشدید معضل نوسازی نشدن منطقه	بدتر شدن وضعیت حفاظت از میراث فرهنگی و تاریخی	حادثه شدن معضل ترافیکی خیابان ری، دشواری در تحقق طرح تفصیلی منطقه ۱۲، نارضایتی شهروندان و بی‌اعتمادی به شهرداری، کاهش کیفیت زندگی، جمعیت‌گریزی و تشدید معضل نوسازی و بهسازی نشدن منطقه	انواع تأثیرات وارده
عملیات ساختمانی تخریب؛ بعد از حذف پل	عملیات ساختمانی تخریب؛ بعد از حذف پل	عملیات ساختمانی تخریب؛ بعد از حذف پل	عملیات ساختمانی تخریب؛ بعد از حذف پل	عملیات ساختمانی تخریب؛ بعد از حذف پل	عملیات ساختمانی تخریب؛ بعد از حذف پل	عملیات ساختمانی تخریب؛ بعد از حذف پل	بعد از حذف پل	عملیات ساختمانی تخریب؛ بعد از حذف پل	جایگاه تأثیر در دوره عمر اقدام
عدم دسترسی به محیط مناسب خرید	دسترسی به خدمات حمل و نقل عمومی	اشتغال و معیشت؛ سرعت حمل و نقل	عدم تحقق سناریوهای مثبت	عدم تحقق سناریوهای مثبت	عدم تحقق سناریوهای مثبت	عدم تحقق سناریوهای مثبت	عدم تحقق سناریوهای مثبت	عدم تحقق سناریوهای مثبت	دغدغه‌ها
محیط مناسب خرید	خدمات عمومی	منافع و کسب‌وکار	منافع و کسب‌وکار	کیفیت زندگی، هویت تاریخی و فرهنگی	کیفیت زندگی	کیفیت زندگی، امنیت اجتماعی، ثروت	اعتبارات مالی، سرمایه اجتماعی و اهداف شهرداری	اعتبارات مالی، سرمایه اجتماعی و اهداف شهرداری	منافع معرض تهدید
چند میلیون نفر	چند صد هزار نفر	چند صد نفر	چند هزار نفر	چند میلیون نفر	چند صد هزار نفر	چند هزار نفر	-	-	حجم گروه ذی‌نفع

جدول شماره ۴ فهرست متغیرهایی را نشان می‌دهد که برای برآورد تأثیرات احتمالی حذف پل ری به سنجش آنها نیازمندیم. این متغیرها بر اساس دامنه‌یابی تأثیرات احتمالی حذف پل از طریق مدل‌های نظری، مصاحبه با طراحان ایده حذف پل و مدیران شهرداری، مصاحبه با اهالی منطقه، صاحبان کسب و کارهای منطقه امین حضور و رانندگانی که در مسیر خیابان ری تردد می‌کرده‌اند به دست آمده است.^۱

برای برآورد تأثیرات از سه روش جمع‌آوری داده استفاده شده است. جدول شماره ۴ نشان می‌دهد که پیمایش گروه‌های مختلف مردم ساکن در اطراف خیابان ری، صاحبان کسب و کارهای بازار امین حضور، پیمایش سفر (رانندگان اتومبیل‌ها) و مصاحبه با کارشناسان برای برآورد تأثیرات احتمالی حذف پل ری به کار گرفته شده است.

جمع‌آوری داده از ساکنان منازل مسکونی اطراف خیابان ری با ۴۰۰ نفر حجم نمونه و با مراجعه به درب منازل انجام شده است. پیمایش سفر با حجم ۹۸۰ نمونه در چهار روز هفته در فاصله ۸ ساعت صبح تا ۹ شب برای شناخت مبدأ و مقصد و رفتار ترافیکی استفاده‌کنندگان از خیابان ری انجام شده است. همچنین ۱۵۰ فروشگاه لوازم خانگی در منطقه امین حضور و ۱۵۰ راننده خودروهای پاربر (وانت و موتورسیکلت) که در خیابان ری کالاهای فروشگاه‌های امین حضور را جابه‌جا می‌کرده‌اند پیمایش شده‌اند. مجموعه‌ای از مصاحبه‌ها برای شناخت وضعیت میراث فرهنگی و تاریخی منطقه و تأثیر احتمالی بودن یا حذف پل ری بر آنها نیز انجام شده است.

۱. فینستربوش معتقد است: مصاحبه ستون فقرات ارزیابی تأثیر اجتماعی است. برای شناسایی تأثیرات احتمالی حذف پل و عوامل اجتماعی مرتبط با آن مصاحبه‌های زیادی با طراحان ایده، مدیران شهرداری، کسبه منطقه، رانندگان استفاده‌کننده از خیابان ری، ساکنان مناطق مسکونی، مسافران خطوط اتوبوسرانی که از روی پل عبور می‌کنند، متخصصان نوسازی بافت فرسوده، کارشناسان میراث فرهنگی و خریداران لوازم خانگی در بازار امین حضور انجام شده است. ارزیابی تأثیر اجتماعی همواره ترکیبی از روش‌های کیفی و کمی را شامل می‌شود که به‌ویژه در مرحله دامنه‌یابی برای شناسایی تأثیرات احتمالی بر شناخت دیدگاه‌های ذی‌نفعان از طریق پژوهش کیفی اتکای زیادی دارد.

جدول ۴. فهرست متغیرهایی که باید سنجش شوند

نام متغیر	علت سنجش	روش سنجش	جامعه هدف
جاذبه ترافیکی	بررسی تغییرات بر اثر حذف پل	پیمایش سفر	رانندگان
کیفیت کلی زندگی	علل تمایل به ترک منطقه	پیمایش	مردم محله‌های اطراف پل
تمایل به ترک منطقه	برآورد جریان زوال سرمایه اجتماعی و انسانی	پیمایش	مردم منطقه
تمایل به حذف پل	برآورد واکنش احتمالی کسبه به تخریب پل	پیمایش	کسبه بازار امین حضور
تمایل به اجاره دادن بافت مسکونی برای انبار	برآورد روندهای آتی جمعیتی	پیمایش	مردم منطقه
مشکلات اجتماعی منطقه	شناخت وضعیت اجتماعی کلی منطقه و دیدگاه مردم ساکن در آن	پیمایش	مردم منطقه، کسبه
تمایل به نوسازی بافت فرسوده	شناخت علل نوسازی نشدن بافت فرسوده و تأثیر احتمالی پل ری بر آنها	پیمایش؛ مصاحبه	مردم منطقه؛ متخصصان بافت فرسوده، مردم ساکن در بافت فرسوده
تهدیدهای میراث فرهنگی	شناخت تأثیرات احتمالی پل یا حذف آن بر میراث فرهنگی و تاریخی	مصاحبه با مسئولان میراث فرهنگی	مسئولان میراث فرهنگی در منطقه
تمایل به مسیرهای جایگزین	برآورد تأثیر حذف پل بر انتخاب مسیرهای جایگزین برای دستیابی به شمال تهران	پیمایش سفر	رانندگان استفاده‌کننده از پل
نگرش‌های جاری اهالی محلات اطراف پل نسبت به سازمان شهرداری و تخریب پل	برآورد وضع فعلی نگرش‌های مردم و برآورد شناخت مردم از مسئله	پیمایش	مردم محلات اطراف پل

۳. یافته‌های سنجش و برآورد تأثیرات

۳-۱. یافته‌های پیمایش سفر

پیش‌تر مشخص شد که کلیت ایده حذف پل ری، بر درستی فرضیه «کاهش ترافیک عبوری از خیابان ری بر اثر کاهش جاذبه ترافیکی خیابان و پل ری» استوار است. درستی این فرضیه منوط به آن است که صاحبان اتومبیل‌های عبوری از خیابان ری، نه برای کاری ضروری، بلکه برای حرکت از جنوب به شمال تهران و بدون آنکه کار مشخصی در درون منطقه ۱۲ داشته باشند، از خیابان ری استفاده کنند و در صورت حذف پل و تبدیل تقاطع ری-محلاتی به چهارراه و در نتیجه بالا رفتن زمان توقف در خیابان ری، مسیرهای جایگزین بیرون از منطقه را انتخاب کنند. پیمایش سفر ابزار مناسبی برای آزمودن این فرضیات است.

پیمایش سفر نشان داد: ۶۰/۴ درصد استفاده‌کنندگان از پل هر روز و به‌طور متوسط روزی ۶/۲۸ بار از روی پل عبور می‌کنند. جدول شماره ۵ نیز نشان می‌دهد که این گروه برای چه منظوری از پل استفاده می‌کنند. مشاهده می‌شود که در این گروه فقط ۱۰/۸ درصد از خیابان ری به‌عنوان معبر حرکت به سمت شمال یا غرب تهران استفاده می‌کنند و خیابان ری برای آنها نقش گذری دارد. ۷۷/۱ درصد رانندگانی که دائم از خیابان ری استفاده می‌کنند یا کارشان در این خیابان است یا آنکه برای رسیدن به محل کار از آن استفاده می‌کنند. بر اساس جدول شماره ۵، ۹۰ درصد استفاده‌کنندگان از پل ترافیک عبوری به حساب نمی‌آیند و به دلایل شغلی در این مسیر تردد می‌کنند.

جدول ۵. دلایل استفاده از خیابان ری (برای آنکه که از روی پل عبور می‌کنند)

درصد	فراوانی	نوع کاربری
۵۰/۲	۴۹۲	برای رسیدن به کارم باید از این خیابان استفاده کنم.
۲۶/۹	۲۶۴	شغل و کارم در این خیابان است.
۱۰/۸	۱۰۶	این خیابان برای حرکت از جنوب به سمت شمال تهران مناسب است.
۴/۸	۴۷	برای رفتن به منزل
۲/۹	۲۸	برای خرید آمده‌ام.
۴/۴	۴۳	سایر

برآورد صورت گرفته از طریق پیمایش سفر نشان می‌دهد: در صورت حذف پل و ایجاد چراغ راهنمایی در محل تقاطع، فقط ۲۲/۸ درصد رانندگان ترجیح می‌دهند از مسیر خیابان ری استفاده نکنند. نکته مهم‌تر، این است که اگر از خیابان ری استفاده نکنند، از چه مسیر جایگزینی استفاده می‌کنند. دیگر سؤال مهم این است که مقصد نهایی رانندگان استفاده‌کننده از خیابان و پل ری کجاست؟ این سؤال می‌تواند نشان دهد که در صورت استفاده نکردن از خیابان ری، چه خیابان‌هایی جایگزین خواهند شد. جدول شماره ۶ نشان می‌دهد که ۷۳/۵۵ درصد مقاصد رانندگانی که از خیابان و پل ری عبور کرده‌اند، داخل منطقه ۱۲ است که دو مقصد عمده نیز میدان توپخانه و خیابان امام خمینی^(۵) است. فقط ۲۶/۵ درصد مقاصد مربوط به بیرون از منطقه ۱۲ است و بنابراین عمده بار ترافیکی که از خیابان و پل ری عبور می‌کنند مربوط به تقاضای ترافیکی درون این منطقه است. دقیقاً به همین دلیل است که رانندگان در گزینش خیابان‌های جایگزین برای خیابان ری، عمدتاً به خیابان‌های ۱۷ شهریور و مولوی اشاره می‌کنند (۴۱/۴ درصد رانندگانی که می‌گویند بعد از حذف پل از خیابان ری استفاده نمی‌کنند، این دو خیابان را جایگزین خیابان ری می‌دانند یا از مسیرهای دیگری درون منطقه ۱۲ نام می‌برند). این بدان معناست که تا زمانی که تقاضای ترافیکی در درون منطقه ۱۲ وجود دارد، تأثیرگذاری بر ترافیک خیابان ری به‌عنوان عامل مؤثر وضعیت کلی کیفیت زندگی در این منطقه، دشوار است. تنها یک‌چهارم سفرهای انجام شده از خیابان ری به مقاصد بیرون از منطقه ۱۲ صورت می‌گیرند و شواهد موجود نشان می‌دهد حذف پل ری نمی‌تواند تأثیر خاصی بر کاهش کلی سفرهای درون این خیابان داشته باشد.

جدول ۶. مقصد نهایی رانندگان استفاده‌کننده از خیابان و پل ری

درصد	فراوانی	مقصد نهایی
۲۸/۴	۲۷۸	توپخانه
۶/۶	۶۵	امام خمینی ^(۵)
۵/۹	۵۸	بازار
۳۲/۶۵	۳۲۰	سایر نقاط داخل منطقه ۱۲
۲۶/۵	۲۵۹	سایر نقاط بیرون منطقه ۱۲

این یافته‌ها در فرضیه تأثیر مثبت حذف پل ری بر کیفیت زندگی در منطقه ۱۲ شهر تهران تردید جدی ایجاد می‌کند. اگر بر اثر حذف پل، عمده بار ترافیکی خیابان ری به خیابان‌های مجاور نظیر ۱۷ شهرپور یا مولوی منتقل می‌شود، تأثیر نهایی این اقدام بر کیفیت هوا، وضعیت شلوغی و آلودگی و در نهایت بهبود کیفیت زندگی در منطقه چه خواهد بود؟ داده دیگری نیز وجود دارد که مسئله را روشن‌تر می‌سازد. ۴۴/۷ درصد رانندگان وانت‌ها موتورسیکلت‌ها به نبود جای پارک در شمال پل ری اشاره کرده‌اند، ۲۹/۳ درصد وجود طرح ترافیک را مشکل اصلی این منطقه شمرده‌اند و بقیه مشکلات نیز همگی ترافیکی ناشی از شلوغی خیابان، نبود پارکینگ، نبود تابلو تخلیه بار و... بوده‌اند. همه اینها بدین معنی است که با حذف پل ری نیز معضل ترافیک قطعاً شمال پل ری تا چهارراه سرچشمه به جای خود خواهد بود و کیفیت زندگی تغییری نخواهد کرد.

۲-۳. یافته‌های پیمایش منازل مسکونی

صاحبان ۴۲ درصد منازل، مسکن خود را فرسوده و کلنگی خوانده‌اند. میانگین عمر ساختمان‌هایی که مالکانشان آنها را فرسوده خوانده‌اند ۵۳/۵ سال است. میانگین کلی عمر بناهای بررسی شده نیز ۳۳/۰۶ سال است که با توجه به میانگین عمر مفید ساختمان‌ها در ایران، نشان‌دهنده میزان بافت فرسوده در این منطقه است. از مالکان بناهایی که ساختمان خود را فرسوده خوانده‌اند، پرسیده شده که آیا قصد دارند بنای خود را نوسازی کنند. ۳۰/۵ درصد گزینه بله و ۶۶/۴ درصد گزینه خیر را انتخاب کرده‌اند. میانگین عمر ساختمان مالکانی که گفته‌اند ساختمانشان فرسوده است، ولی قصد نوسازی ندارند، ۵۱/۲۹ سال است. جدول شماره ۷ نشان می‌دهد که ۷۲/۹ درصد علت عدم اقدام به نوسازی را فقدان توانایی اقتصادی ذکر کرده‌اند. نکته مهم‌تر این است که در بین دلایل ذکر شده، هیچ دلیلی که بتوان آن را به وجود پل ری ربط داد وجود ندارد.

جدول ۷. علل عدم اقدام مالکان بناهای فرسوده برای نوسازی ساختمان‌ها

درصد	فراوانی	علت عدم قصد برای نوسازی ساختمان
۷۲/۹	۶۲	توان اقتصادی بازسازی ندارم.
۱۰/۶	۹	از وضعیت کنونی ساختمان راضی هستم.
۹/۴	۸	نوسازی در این منطقه ارزش اقتصادی ندارد.
۲/۴	۲	منزل ما در طرح است.
۱/۲	۱	می‌خواهم از این منطقه بروم.
۱/۲	۱	تراکم ساخت نمی‌دهند.
۲/۴	۲	سایر
۱۰۰	۸۵	جمع

در مصاحبه‌های انجام شده با برخی مسئولان شهرداری، به این نکته اشاره شده بود که عدم نوسازی در این منطقه به مسائل ناشی از بافت تاریخی شهر تهران، عدم مجوز بلندمرتبه‌سازی و حریم بناهای تاریخی ارتباط دارد، اما مشاهده می‌شود که فقط ۱ نفر به ندادن تراکم و تنها ۱۰ درصد به فقدان ارزش اقتصادی منطقه اشاره کرده‌اند. در ضمن هیچ‌یک از پاسخگویان به این نکته که در این مناطق سازمان میراث فرهنگی شرایطی برای ساخت و ساز وضع کرده است، اشاره نکرده‌اند.

سؤالات دیگری نیز در پرسشنامه از پاسخگویان پرسیده شده که شواهد دیگری از عدم تمایل به نوسازی را نشان می‌دهند. جدول شماره ۸ عمق احساس مردم از مشکلات نواحی اطراف خیابان ری را نشان می‌دهد. اگر بر حسب گزینه‌های زیاد و خیلی زیاد مشکلات احساس شده توسط مردم را مرتب کنیم، می‌توان گفت: مقولات زیر اصلی‌ترین مشکلات احساس شده توسط مردم است:

۱. آلودگی هوا (۸/۸۵ درصد)؛
۲. فرسوده و قدیمی بودن خانه‌ها و محلات (۸/۸۱ درصد)؛
۳. وضعیت نامناسب کوچه‌ها و خیابان‌ها برای عبور و مرور (۵/۶۹ درصد)؛
۴. ترافیک (۸/۶۶ درصد)؛
۵. اعتیاد (۷/۵۸ درصد)؛
۶. ناامنی اجتماعی (۳/۳۷ درصد)؛
۷. دسترسی نامناسب به وسایل نقلیه عمومی (۶/۳۴ درصد)؛
۸. وجود انبارهای کالا در بین مناطق مسکونی (۱/۳۲ درصد).

جدول ۸. نظر مردم درباره مشکلات موجود در محل زندگیشان

مشکل	خیلی کم	کم	کم و بیش	زیاد	خیلی زیاد	نمی دانم	بی پاسخ
اعتیاد	۸/۳	۱۱/۵	۲۰/۸	۳۳/۸	۲۴	۱/۸	۰
وضعیت نامناسب کوچه‌ها و خیابان‌ها برای عبور و مرور	۱/۳	۱۱	۱۸/۳	۲۵	۴۴/۵	۰	۰
نامنی اجتماعی	۹	۱۶	۳۱	۲۲/۳	۱۵	۶/۸	۰
ترافیک	۳/۳	۹/۳	۲۰/۳	۳۲/۸	۳۴	۰/۵	۰
آلودگی هوا	۰	۰/۸	۱۲/۸	۴۲/۳	۴۳/۵	۰/۸	۰
دسترسی نامناسب به وسایل حمل و نقل عمومی	۹/۸	۲۵	۳۰	۲۲/۳	۱۲/۳	۰/۸	۰
فرسوده و قدیمی بودن خانه‌ها و محلات	۰/۸	۴	۱۳/۵	۳۰/۸	۵۱	۰	۰
وجود انبارهای کالا در بین مناطق مسکونی	۱۴/۸	۱۱/۸	۱۱	۱۹/۸	۱۲/۳	۳۰/۳	۰/۳
میانگین	۵/۹۱	۱۱/۱۷	۱۹/۷۱	۲۸/۵۲	۲۹/۴۷	۵/۱۲	۰

البته مردم نگاه کارشناسی به مشکلات منطقه ندارند، اما این بررسی نشان می‌دهد که ترتیب و اولویت مشکلات مردم نواحی اطراف خیابان ری به شرحی است که در بالا به آن اشاره شده است. مشاهده می‌شود که مسئله انبارهای کالا در رده هشتم قرار گرفته است. برای بحث حاضر این نکته مهم است که شدت احساس مشکلات به حدی است که می‌توان این نواحی را فاقد جاذبه‌های لازم برای سرمایه‌گذاری جهت نوسازی نیز تلقی کرد. اثر این مشکلات را می‌توان در بررسی فرضیه تمایل به ترک منطقه مشاهده کرد.

در سؤالی از پاسخگویان پرسیده شد: «آیا مایلید این محله را ترک کرده و در جای دیگری از شهر تهران زندگی کنید؟» ۴۶/۵ درصد از پاسخگویان پاسخ مثبت به این سؤال داده‌اند، به عبارت دیگر، تقریباً نیمی از جمعیت منطقه مایلند این منطقه را ترک کنند. از کسانی که تمایلی به ترک منطقه نداشته‌اند، درخصوص علل عدم تمایلشان پرسیده شده است. جدول شماره ۹ این علل را نشان می‌دهد.

جدول ۹. علل عدم تمایل به ترک منطقه

درصد	فراوانی	علت عدم تمایل به ترک منطقه
۳۹/۲	۸۳	به این محله علاقمندم.
۲۵/۹	۵۵	توان اقتصادی رفتن به جای بهتر را ندارم.
۱۸/۴	۳۹	از کیفیت زندگی در این محل راضی‌ام.
۶/۶	۱۴	به دلیل شرایط کاری
۵/۲	۱۱	مذهبی بودن محله
۱/۹	۴	به این محله عادت داریم.
۲/۸	۶	سایر
۱۰۰	۲۱۲	جمع

میانگین سنی گروهی سرپرستان خانواری که مایل به ترک محل زندگی خود نیستند، به طرز معناداری بیش از کسانی است که مایلند منطقه را ترک کنند و به معنای آن است که نسل جوان تر مایل به باقی ماندن در منطقه نیست. همچنین فقط ۱۸/۴ درصد کسانی که تمایل به ترک منطقه ندارند، رضایت از کیفیت زندگی را علت آن دانسته‌اند. به عبارتی دیگر، در کل فقط ۸/۵ درصد مردم رضایت از زندگی در نواحی بررسی شده را علت عدم تمایل برای ترک منطقه می‌دانند. ضمن آنکه یک‌چهارم آنها که تمایلی به ترک منطقه ندارند، ضعف اقتصادی را علت آن می‌دانند. این آمارها دلایل تمایل به ترک منطقه را نشان می‌دهند. وقتی اندازه مشکلات به حدی است که بیش از ۵۰ درصد جمعیت آشکارا متمایل به ترک محل زندگی خود است، بقیه نیز به دلایلی که فقط بخش کوچکی آن ناشی از رضایت از زندگی در محل است، مایل به ترک محل نیستند، طبیعی است که تمایل برای سرمایه‌گذاری جهت بازسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده اندک است.

سؤال مهم این است که چرا این تعداد از جمعیت نواحی بررسی شده مایل به ترک آن هستند. از طریق بررسی تفاوت‌های میان نظرات دو گروه (کسانی که مایل به ترک منطقه هستند و آنها که چنین تمایلی ندارند) می‌توان پاسخ قابل قبولی به این سؤال ارائه کرد. داده‌ها نشان می‌دهند: این دو گروه در میزان تحصیلات، هزینه ماهیانه خانوار و میزان عمر بنای ساختمان‌های خود با هم تفاوت معناداری ندارند، بلکه نظر آنها درباره میزان احساس مشکلات منطقه ۱۲ با هم متفاوت است.

جدول شماره ۱۰ نشان می‌دهد که این دو گروه در احساسات نسبت به سه مشکل

محل زندگیشان با یکدیگر تفاوت دارند. در میان همه عواملی که تأثیر آنها بر تمایل به ترک منطقه بررسی شده است، این سه مشکل تأثیر معناداری داشته‌اند. این سه مشکل را می‌توان شاخص مشکلات اجتماعی، کالبدی و زیست‌محیطی منطقه دانست. با این اوصاف سؤال این است که حذف پل ری سبب بهبود در وضعیت کدام یک از مشکلات مذکور می‌شود تا بدین طریق انگیزه افراد برای ترک منطقه و تغییرات منفی در ترکیب جمعیتی کاسته شود؟

جدول ۱۰. نظر مردم درباره مشکلات موجود در محل زندگی‌شان

مشکل	مایل به ترک منطقه	نامتمایل به ترک منطقه	معناداری تفاوت
اعتیاد	۳/۷۲	۳/۳۹	بله
وضعیت نامناسب کوچه‌ها و خیابان‌ها برای عبور و مرور	۴/۱۳	۳/۸۹	بله
آلودگی هوا	۴/۳۷	۴/۲۲	بله
ترافیک	۳/۹۲	۳/۷۸	خیر
ناامنی اجتماعی	۳/۲۷	۳/۱۲	خیر
دسترسی نامناسب به وسایل حمل‌ونقل عمومی	۳/۰۶	۲/۹۹	خیر
فرسوده و قدیمی بودن خانه‌ها و محلات	۴/۳۵	۴/۱۹	خیر
وجود انبارهای کالا در بین مناطق مسکونی	۳/۰۵	۳/۰۳	خیر

۳-۳. مسئله گسترش انبارهای کالا

داده‌های پیمایش صاحبان فروشگاه‌های امین حضور نشان می‌دهد که یک سوم کاسب‌های امین حضور معتقدند: با حذف پل ری تقاضا برای گسترش بازار امین حضور به سمت میدان قیام وجود دارد. گسترش بازار امین حضور به سمت میدان قیام به معنای نیاز به انبارهای بیشتر است. در صورت نیاز به انبارهای بیشتر، کاسب‌های امین حضور ترجیح می‌دهند، انبار آنها در کجا قرار داشته باشد؟ ۹۰/۷ درصد مغازه‌داران امین حضور گفته‌اند: ترجیح می‌دهند انبار آنها «نزدیک فروشگاه در خیابان ری» قرار داشته باشد، ۲/۷ درصد «کوچه‌های اطراف خیابان ری» را برگزیده‌اند و تنها ۲/۷ درصد «مناطق دیگر شهر تهران» را انتخاب کرده‌اند. هیچ‌یک از صاحبان فروشگاه‌ها گزینه «بیرون شهر تهران» را انتخاب نکرده‌اند. پیام روشن

این داده، این است که در صورت گسترش بازار امین حضور، تقاضای گسترده‌ای برای انبار از سوی فروشگاه‌هایی که ایجاد می‌شوند وجود خواهد داشت.

حال می‌توانیم پرسیم که تمایل مردم برای اجاره دادن منازل خود جهت کاربری انبار چقدر است. از مالکان منازل مسکونی پرسیده شد: «آیا از منزل شما می‌شود به‌عنوان انبار کالا استفاده کرد؟» ۱۱/۵ درصد آنها گفته‌اند که چنین امکانی وجود دارد. چند نکته مهم در خصوص بناهایی که مالکان آنها گفته‌اند می‌شود از آنها به‌عنوان انبار استفاده کرد وجود دارد:

۱. میانگین عمر آنها به‌طور معناداری بیش از بناهایی است که مالکانشان کاربری انباری برای آنها را منتفی دانسته‌اند.

۲. آزمون همبستگی اسمی میان «مناسب دانستن بنا برای کاربری انباری» و «تمایل به ترک محل زندگی» کاملاً مثبت و معنادار است. ۶۵/۷ درصد آنها که منزل خود را مناسب کاربری انباری می‌دانند، مایلند محل زندگی خود را به قصد زندگی در مناطق دیگر ترک کنند. این میزان در میان کسانی که محل زندگی خود را مناسب کاربری انباری نمی‌دانند ۴۰/۱ درصد است.

نتیجه روشن این دو داده این است که تبدیل بناهای قدیمی‌تر که مالکان آنها تمایل زیادتری به ترک محل زندگی خود دارند، بسیار محتمل است. از سوی گسترش بازار امین حضور به سمت جنوب مولد تقاضا برای انبار است. از سوی دیگر بناهای قدیمی‌تر با مالکان متمایل به ترک محل زندگیشان، عرضه این انبارها را تشدید می‌کند. همچنین از مالکانی که ساختمان خود را مستعد تبدیل به کاربری انباری می‌دانند، پرسیده شد: «آیا حاضرید منزل خود را با قیمت مناسب به صاحبان فروشگاه‌ها برای تبدیل به انبار اجاره دهید؟» و ۴۰ درصد این افراد پاسخ مثبت داده‌اند.

چنانکه گفته شد، ۱۱/۵ درصد مالکان املاک خود را مستعد تبدیل به انبار دانسته‌اند و ۴۰ درصد آنها نیز مایلند املاک را برای کاربری انباری اجاره دهند. به عبارتی، ۴/۶ درصد مالکان کل نواحی بررسی شده مایلند املاک خود را برای کاربری‌های انباری اجازه دهند. در گزارش طرح تفصیلی منطقه ۱۲ آمده است که ۷/۴ درصد (۱۱۸ هکتار) از کاربری‌های منطقه ۱۲ به مسکونی مختلط (مسکونی توأم با کارگاه و انبار) تبدیل شده است (مهندسان مشاور باوند، ۱۳۸۶: ۸). حال در شرایطی که تمایل برای عرضه املاک برای کاربری

انباری وجود دارد، اگر تقاضای انبار افزایش یابد، پتانسیل تبدیل ۴/۶ درصد کاربری‌های مسکونی به انبار و به عبارتی افزایش سطح کاربری‌های مختلط مذکور به حدود ۱۲ درصد منطقه وجود دارد. این به معنای ۵۰ درصد افزایش در سطح کاربری‌های مختلط است. گسترش انبارها نیز به فرایند مهاجرت جمعیت پرتوان به بیرون منطقه، تشدید آسیب‌های اجتماعی ناشی از حضور کارگران مجرد انبارها در درون بافت مسکونی، عوارض اجتماعی مترتب بر محیط‌های کارگاهی - انباری و تشدید مشکلات ترافیکی درون بافت مسکونی کمک می‌کند.

۹۰/۷ درصد مخالف و ۵/۳ درصد نیز موافق بوده‌اند. ۴ درصد نیز به سؤال پاسخ نداده یا اظهار بی‌اطلاعی کرده‌اند. ۵۶ درصد مغازه‌داران بازار امین حضور نیز با حذف پل ری مخالف هستند، ۲۶ درصد موافقت و ۱۸ درصد گزینه نمی‌دانم را برگزیده‌اند. ۶۰/۸ درصد سرپرستان خانوارهایی که با آنها مصاحبه شده است نیز با این اقدام مخالف بوده‌اند، ۳۳/۳ درصد موافق بوده و ۶/۱ درصد نیز گزینه نمی‌دانم را انتخاب کرده‌اند. ۵۸/۵ درصد مردم این نواحی نیز فکر می‌کنند تخریب پل اثر منفی روی زندگی آنها خواهد داشت. این اعداد نشان می‌دهد که اکثریت سه گروه رانندگان و سایل نقلیه حمل بار، مغازه‌داران و مردم نواحی اطراف خیابان ری با حذف پل ری مخالف هستند. یکی از دلایل مخالفت را می‌توان در برآورد مردم از ذی‌نفعان پل جست‌وجو کرد.

جدول ۱۱. نظر رانندگان درباره نفع برندگان از حذف پل

درصد	فراوانی	نفع‌برندگان
۲۵/۳	۳۸	هیچ‌کس
۲۲	۳۳	نمی‌دانم
۱۲/۷	۱۹	مغازه‌های اطراف پل
۱۰	۱۵	همه کسبه
۸/۷	۱۳	پیمانکاران
۲۱/۳	۳۲	سایر (شهرداری، راهنمایی و رانندگی، دولت، سرمایه‌داران، کارکنان شهرداری، تاکسی‌دارها و...)

نظرات رانندگان وانت‌ها و موتورسیکلت‌های حمل بار در جدول بالا آورده شده است. ۴۷/۳ درصد اصلاً نمی‌دانند به نفع کیست یا آن را به نفع هیچ‌کس نمی‌دانند. به عبارتی

قریب نیمی از آنها نفعی در این طرح نمی‌بینند. تنها ۱۰ درصد نفع عمومی در آن می‌بینند و ۱۲/۷ درصد نیز نفع آن را برای مغازه‌داران اطراف پل می‌دانند.

جدول ۱۲. نظر کسبه امین‌حضور درباره نفع برندگان از حذف پل

درصد	فراوانی	نفع‌برندگان
۲۶/۷	۴۰	هیچ‌کس
۳۶	۵۴	نمی‌دانم
۲۳/۳	۳۵	مغازه‌های اطراف پل
۹/۴	۱۴	همه کسبه
۲/۷	۴	شهرداری
۱/۹	۳	سایر

نظر کسبه بازار امین‌حضور نیز در جدول بالا ارائه شده است. ۶۲/۷ درصد آنها حذف پل را به نفع کسی نمی‌بینند یا منافع آن را نمی‌دانند. آگاهی بیشتر این گروه در خصوص وضعیت مغازه‌ها و املاک اطراف پل احتمالاً سبب شده تا ۲۳/۳ درصد آنها این اقدام را به نفع صاحبان املاک اطراف پل تلقی کنند. همچنین پرسشنامه اجرا شده در بین ساکنان نواحی اطراف خیابان ری نشان می‌دهد: ۵۲/۸ درصد آنها کم‌و‌بیش تا زیاد از پل ری برای رسیدن به قسمت‌های شمالی خیابان ری و چهارراه سرچشمه استفاده می‌کنند. طبیعی است که این گروه نیز حذف پل و ایجاد چهارراه را به نفع خود نمی‌بینند. ضمن آنکه ۴۹/۳ درصد مردم این نواحی با گسترش بازار امین‌حضور به سمت جنوب خیابان ری مخالف هستند.

۴. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

پیمایش سفر نشان می‌دهد که پتانسیل کاهش ترافیک عبوری از خیابان ری از طریق کاهش جاذبه ترافیکی برای اتومبیل‌هایی که خیابان ری را صرفاً به عنوان مسیر عبور از جنوب به شمال یا غرب تهران استفاده می‌کنند زیاد نیست. به علاوه جابه‌جایی ترافیکی ناشی از حذف پل درون منطقه‌ای خواهد بود و به محورهای اطراف خیابان ری منتقل می‌شود و یکی از اصلی‌ترین دلایل شلوغی خیابان یعنی وانت‌ها و موتورسیکلت‌های حمل بار در صورت حذف پل ری آن‌را ترک نخواهند کرد. به همین دلیل به نظر نمی‌رسد حذف پل ری سبب بهبود کیفیت هوا، کاهش سر و صدا و کیفیت کلی زندگی در مناطق

هم جوار پل بشود.

با توجه به اینکه بخش عمده استفاده کنندگان فعلی از پل، بعد از حذف پل نیز باز از خیابان ری استفاده می کنند، ایجاد چهارراه و افزودن چراغ راهنمایی به محل تقاطع، می تواند سبب شلوغی بیشتر و افزایش آلودگی هوا - به واسطه توقف اتومبیل ها پشت چراغ - نیز شود. به عبارتی، مسئله تقاضای ترافیکی با حذف پل ری، تغییر قابل توجهی نخواهد داشت و کیفیت زندگی کاسته شده بر اثر تقاضای ترافیکی زیاد، با حذف پل زیاد تغییر نمی کند.

باید ضمن در نظر داشتن تأثیرات انباشتی ناشی از حذف پل، به مسئله کیفیت زندگی نگریست. اگر با حذف پل، بازار امین حضور به سمت جنوب خیابان ری افزایش یابد - که با توجه به تمایل قریب ۳۰ درصد از مغازه داران امین حضور به گسترش بازار به سمت جنوب خیابان ری (بعد از پل ری) شواهدی از آن وجود دارد - قطعاً شلوغی و تقاضای ترافیکی منطقه بالا می رود و همین امر می تواند به کاهش بیشتر کیفیت زندگی در این منطقه بینجامد.

کسبه خیابان ری مایلند انبارهای ایشان در خیابان ری و کوچه های اطراف آن قرار داشته باشد و با گسترش احتمالی بازار امین حضور به سمت جنوب خیابان ری (بعد از حذف پل ری)، تقاضا برای تبدیل کاربری های مسکونی به انبار وجود دارد. مهم این است که مالکان بناهای قدیمی تر که تمایل آنها به ترک منطقه نیز زیاد است نسبت به اجاره دادن منازلشان برای کاربری انبار ابراز تمایل کرده اند. این بدان معناست که در صورت گسترش بازار امین حضور به سمت جنوب، زمینه مساعدی برای گسترش بافت مختلط مسکونی - انباری وجود دارد و در آینده مشکلات ناشی از انبارها تشدید می شود.

تشدید ترافیک ناشی از حذف پل و ایجاد چهارراه، افزایش آلودگی هوا و شلوغی سبب کاهش کیفیت زندگی در منطقه خواهد شد. سرریز ترافیکی ناشی از حذف پل ری، بقیه معابر نظیر ۱۷ شهریور و مولوی را تحت تأثیر قرار می دهد و آن مناطق را نیز با مشکلات بیشتری مواجه می کند. مشکلات بیشتری ناشی از آلودگی و ترافیک در خیابان ری، تمایل به ترک منطقه را افزایش می دهد و با گسترش بازار امین حضور به سمت جنوب، هم تقاضای ترافیکی افزایش می یابد و هم تمایل به ترک منطقه (با توجه به عوامل مؤثر بر تمایل به ترک منطقه) بیشتر می شود. تبدیل بافت مسکونی به انبار در نتیجه این

عوامل گسترش می‌یابد و کیفیت زندگی در نهایت بیشتر کاهش خواهد یافت. این فرایند به صورت حلقه‌ای خود تقویت شونده تکرار می‌شود و در درازمدت وضعیت بدتری برای منطقه ایجاد خواهد کرد.

شواهد نشان می‌دهد: احتمال تحقق اهداف مثبت بسیار کمتر از تحقق تأثیرات منفی است. در این صورت، بدیهی است که این تأثیرات سبب نارضایتی مردم منطقه می‌شود و ذی‌نفعانی نظیر مغازه‌داران و رانندگان وسایل حمل بار را نیز به همراه خواهد داشت. در ضمن داده‌های پیمایش‌ها نشان می‌دهد: مردم از وجود طرح حذف پل اطلاع ندارند، فواید آن را نمی‌شناسند و بنابراین مستعد بدبینی نسبت به چنین اقدامی هستند. اگر مردم باور داشته باشند که این اقدام نفعی ندارد یا منافع آن را ندانند و با مشکلات ناشی از آن نیز مواجه شوند، کاملاً مستعد آن هستند که بپذیرند، این اقدام با هدف منافع گروه‌های خاص و بدون در نظر گرفتن خیر عمومی انجام شده است. این بدان معناست که زمینه بدبینی به شهرداری در این اقدام فراهم می‌شود.

مشکلات کالبدی (معايير و فرسودگی بناها)، اجتماعی (اعتیاد و ناامنی اجتماعی) و زیست‌محیطی (آلودگی هوا) سبب کیفیت پایین زندگی در نواحی بررسی شده شده‌اند. تمایل به ترک منطقه زیاد است (حداقل ۵۰ درصد و حداکثر تا نزدیک به ۷۰ درصد جمعیت) و عمده ساکنان منطقه در جمعیت بررسی شده توانایی اقتصادی نوسازی را ندارند. با توجه به شرایط فوق، افزایش تمایل به نوسازی منوط به پیدایش شرایطی است که در آن، علت‌های عدم تمایل به نوسازی تضعیف شوند. حال سؤال این است که حذف پل ری سبب از میان رفتن کدام یک از عللی که تمایل به نوسازی را تضعیف می‌کنند می‌شود؟ وضعیت کالبدی را بهبود می‌بخشد؟ شرایط اجتماعی را بهتر می‌سازد یا آلودگی هوا را کمتر می‌کند؟ به نظر می‌رسد، هیچ ارتباط علی مشخصی میان حذف پل ری و تأثیرات مثبتی که می‌توانند سبب بهبود وضعیت نوسازی شوند وجود ندارد. در ضمن، اگر حذف پل ری به افزایش ترافیک و در نتیجه افزایش آلودگی هوا نیز بینجامد، نتیجه معکوس نیز حاصل می‌شود. به عبارتی، تشدید دو مسئله مهم حاضر در منطقه (آلودگی هوا و ترافیک) سبب می‌شود کیفیت کلی زندگی بیش از شرایط فعلی کاهش یابد و انگیزه برای نوسازی باز هم کمتر شود.

این شواهد تردیدهایی جدی در درستی ایده حذف پل ری ایجاد می‌کند و نشان

می‌دهد: تصمیم‌گیری برای حذف پل بر مبنای مفروضاتی صورت گرفته - نظیر ارتباط فقدان تمایل به نوسازی در منطقه با وجود پل و جاذبه ترافیکی خیابان ری - که اساساً در بررسی دقیق‌تر نمی‌توان ارتباطی علی و به معنای کاربردی قابل اعتنا میان آنها یافت.

تحلیل‌های ارائه شده نشان می‌دهد: تصمیمی ترافیکی که هم بر مبنای تأثیرات اجتماعی آن توجیه می‌شود و هم موفقیت آن به لحاظ کردن برخی متغیرهای اجتماعی نیازمند است، می‌تواند از مسیر انجام تحلیل اجتماعی و جمع‌آوری داده‌هایی که مفهوم‌سازی برای دستیابی به نظام مفهومی لازم برای شناخت این متغیرها و تحلیل تأثیر آنها به علوم اجتماعی نیازمند است و جمع‌آوری داده درباره آنها به کمک روش‌های معمول در علوم اجتماعی امکان‌پذیر است، دستاوردهای بسیار بهتری داشته باشد. تحلیل اجتماعی و ارزیابی تأثیرات اجتماعی می‌تواند: ۱. پیچیدگی تأثیرات پدیده‌های فنی بر متغیرهای اجتماعی، ۲. چگونگی بروز پدیده‌هایی متفاوت از آنچه طراحان ایده‌ها پیش‌بینی کرده‌اند، ۳. تأثیرات انباشتی ناشی از اقدامات متعدد بر محیط اجتماعی و ۴. بازتاب اقدامات در افکار عمومی را نشان دهد.^۱

مقوله بازتاب اقدامات در افکار عمومی مسئله مهمی است که باید به اندازه کافی به آن توجه داشت. در محیط‌های پیچیده دنیای امروز، سازمان‌ها به اعتماد کردن مردم به ایشان نیاز دارند و مدیران برای آنکه نظر مساعد مردم برای تداوم مدیریت خود و پیشبرد برنامه‌های‌شان را جلب کنند، به سرمایه اجتماعی نیاز دارند. تحلیل‌های اجتماعی هم بازتاب اقدامات در افکار عمومی را نشان می‌دهند و هم مشخص می‌سازند که احتمالاً مردم چه واکنشی به این اقدامات انجام می‌دهند. همچنین صرفاً به همین نکته قناعت می‌کنیم که نظریه و روش علوم اجتماعی قادر است از طریق فعال کردن روش‌های مشارکتی، سازوکارهای خرد جمعی، اقناع افکار عمومی و جلب مشارکت را نیز تقویت کند. ممکن است یافته‌های تحلیل‌های اجتماعی درباره تصمیمات مدیریتی به مانند هر شناخت انسانی دیگر بر خطا باشند. اما اگر این تحقیقات را به‌مثابه بخشی از فرایند دیالوگ میان طراحان ایده‌های اقدامات توسعه‌ای یا پروژه‌های عمرانی، ارزیابی‌کنندگان این

۱. برای مشاهده نمونه‌ای از ارزیابی تأثیر اجتماعی در پروژه‌های ترافیکی نگاه کنید به: Khaled Abbas (2004). "Framework for Assessing Traffic Impacts Generated by Mega Complexes: A Case Study of San Stefano Plaza, Egypt", Impact Assessment and Project Appraisal, Vol. 22, No. 4: 311-325 .

اقدامات و گروه‌های مختلف مردم تصور کنیم، قطعاً می‌توان گفت که یافته‌های تحقیقات ارزیابی تأثیرات اجتماعی به قوی‌تر و غنی‌تر شدن محتوای دیالوگ کمک خواهد کرد. این فرایند به یافتن گزینه‌های بهتر و شناخت زمینه‌هایی که می‌توانند شرایط بهتری برای اجرای تصمیمات اخذ شده فراهم کنند کمک خواهد کرد.

Archive of SID

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

۱. فاضلی، محمد (۱۳۸۹). ارزیابی تأثیرات اجتماعی، انتشارات جامعه‌شناسان.
۲. فاضلی، محمد (۱۳۸۹ الف). «عقلانیت دموکراتیک ژرف‌اندیش: فلسفه اجتماعی ارزیابی تأثیرات اجتماعی»، همایش ملی ارزیابی تأثیرات اجتماعی سیاست‌ها، برنامه‌ها و طرح‌ها، ۲۸ و ۲۹ مهرماه.
۳. مهندسان مشاور باوند (۱۳۸۶). گزارش طرح تفصیلی منطقه ۱۲، منتشر نشده.

ب) منابع لاتین

1. Becker, M, Henk A. (1997). Social Impact Assessment: Method and Experiences in Europe, North America and the Third World. UCL Press .
2. Finsterbusch, Kurt. & Wolf, C. P. (1981). Methodology of Social Impact Assessment, Hutchinson Ross Publishing Company .
3. Interorganizational Committee on Guidelines and Principles for Social Impact Assessment (ICGPSIA) (1995). "Guidelines and Principles for Social Impact Assessment," Environment Impact Assessment Review, Vol. 15: 11-43 .
4. Vanclay, Frank (2003). "International Principles for Social Impact Assessment", Impact Assessment and Project Appraisal, Vol. 21, No. 1: 5-11 .
5. Vanclay, Frank (2003a). "Conceptual and Methodological Advances in Social Impact Assessment", In Becker & Vanclay: 1-9 .
6. Western, J. and Lynch, M. (2000). "Overview of the SIA Process, Laurence R. Goldman. Social Impact Analysis: An Applied Anthropology, Berg: 35-62.