

## ارزیابی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی اصلاح شبکه معابر کلانشهر تهران

### مقاله علمی - پژوهشی

حسین رحمانی تیرکلانی\*، دانشیار، گروه معارف اسلامی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران  
فضل اله اسمعیلی، استادیار، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران  
فاطمه عزیزی، دانش آموخته دکتری، دانشگاه تهران، تهران، ایران

\*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: Rahmani1391@pnu.ac.ir

دریافت: ۱۴۰۳/۰۴/۱۵ - پذیرش: ۱۴۰۳/۱۱/۰۱

صفحه ۴۱۰-۳۹۳

### چکیده

پروژه اصلاح شبکه‌های بیمه جهت تسهیل تردد در معابر داخلی محله، تقویت معابر شرقی- غربی، تسهیل دسترسی به شبکه اطراف، کاهش بار ترافیکی معابر اصلی محله بیمه از ناحیه شش منطقه پنج برنامه‌ریزی شده است. مواردی مانند بازگشایی تعدادی از کوچه‌های بن‌بست و یکطرفه‌سازی برخی معابر انجام شده است. از آنجاکه اصلاح معابر شهری بسیاری از مشکلات زیست محیطی، روانی، فرهنگی-مذهبی و اجتماعی و ... کاهش می‌دهد، این پروژه در حال حاضر و در مرحله عملیاتی شدن کامل و در مرحله بهره‌برداری اثرات و پیامدهای مثبت و منفی زیادی بر جامعه هدف می‌گذارد. ارزیابی پیامدهای پروژه با استفاده از روش‌های کمی و کیفی، انجام گرفته است. جامعه آماری شامل کلیه ساکنان و بهره‌مندان از اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه، صاحب‌نظران و کارشناسان، مسئولان شهری و محلی کوی بیمه بود. نتایج نشان دادند که ۹۰ درصد از پاسخگویان اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه را جزء نیازهای اولویت‌دار محلی دانستند. پیامدهای شناسایی شده اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه شامل سهولت دسترسی‌ها، صرفه‌جویی در وقت ساکنان و مراجعان به محله، کاهش تنش روانی ناشی از روان نبودن ترافیک، افزایش رضایت از عملکرد شهرداری، رونق کسب و کار کسبه، تطابق بالای طرح با نیازهای اولویت‌دار محلی، بهبود آلودگی صوتی، خروج محله از بن‌بست، افزایش قیمت املاک، بدتر شدن کیفیت هوا، افزایش آسیب‌های اجتماعی با ایجاد دسترسی به مکان‌های دارای آسیب، نارضایتی اهالی محلات همجوار از دسترسی کوی بیمه به سمت محله ایشان (آبادنا) است.

واژه‌های کلیدی: ارزیابی، تاثیرات اجتماعی، فرهنگی، شبکه راه‌ها، کوی بیمه، تهران

### ۱- مقدمه

مشکلات ترافیکی شهر انجام داده است. در این راستا می‌توان به ایجاد و گسترش خطوط مترو، اتوبوسرانی، تعریض راه‌ها، اتصال شبکه‌های راه‌ها اشاره کرد. طرح اصلاح شبکه‌های کوی بیمه به عنوان یک پروژه محلی با هدف تسهیل تردد در معابر داخلی شبکه بیمه، تقویت معابر شرقی- غربی، تسهیل دسترسی به شبکه اطراف، کاهش بار ترافیکی معابر اصلی محدوده در محله بیمه از ناحیه شش منطقه ۵ برنامه‌ریزی شده است. این محله در جنوب غرب منطقه پنج شهرداری تهران قرار دارد؛ از

شهر تهران از جمله کلان‌شهرهایی است که در طول چند دهه اخیر گسترش بیشتری یافته و جمعیت بسیاری را در خود جای داده است؛ روز به روز هم بر جمعیت آن افزوده می‌شود. جمعیت زیاد و تراکم بالای انسانی و مادی در آن مشکلات عدیده‌ای در زمینه‌های زیرساختی، شبکه حمل‌ونقل شهری، ترافیکی و آلودگی‌های زیست‌محیطی ایجاد کرده است (غیاثوند، ۱۳۹۳). شهرداری تهران به‌عنوان نهادی اجتماعی و خدمات‌رسان به شهروندان، تا کنون تلاش‌های زیادی برای رفع

این رو پژوهش‌های نزدیک به موضوع مورد بررسی قرار گرفت؛ که به شرح زیر است.

- ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی ایجاد لوپ فتحی شقاقی توسط شرکت بین‌المللی پردازش نقش کلیک در سال ۱۳۹۱ به‌منظور روان‌سازی ترافیک خیابان‌های فتحی شقاقی، گمنام، فاطمی و ولی‌عصر که یک‌طرفه شده بود انجام گرفته است. طرح تأثیرات ترافیکی از قبیل رفت و آمد سالمندان، رفت و آمد دانش‌آموزان و کودکان و معلولان، ایمنی رفت و آمد عابران پیاده، دسترسی به وسایل حمل و نقل عمومی، دسترسی به مراکز تفریحی، دسترسی به محلات مجاور، دسترسی به مراکز خرید، فضای پارک خودروها، تأثیرات زیست‌محیطی طرح از قبیل آلودگی هوا و بوی دود، سر و صدا در خیابان، ناآرامی و سرو صدا در شب، میزان مصرف سوخت، تأثیرات اجتماعی طرح شامل تعلق خاطر ساکنان، ارتباطات همسایگی و در نهایت تأثیرات اقتصادی طرح مانند تأثیر بر هزینه رفت و آمد، قیمت زمین و اجاره بهای مسکن مورد بررسی قرار گرفت.

- طرح ارزیابی تأثیرات اجتماعی پیاده‌سازی خیابان سی‌تیر توسط محمدرضا کلاهی در سال ۱۳۹۰ برای دفتر مطالعات اجتماعی - فرهنگی شهرداری تهران انجام شده‌است که برخی از آثار عمده این طرح به شرح زیر است:

**کیفیت زندگی:** کسبه محل در مجموع بهسازی خیابان سی‌تیر را اقدامی مثبت در جهت بهتر شدن فضای زندگی دانسته‌اند و از این اقدام راضی و خشنود بوده‌اند.

**ساختار مذهبی:** ساکنان مسلمان از زندگی در کنار بقیه اقلیت‌ها کمال رضایت را داشتند و آنان را ایرانیانی می‌دانستند که بسیار خون‌گرم و مهربان هستند و با آنان رفت و آمد خانوادگی و دوستانه داشتند.

**ساختار زیست‌محیطی:** اجرای عملیات بازسازی البته به تمیزتر شدن پیاده‌رو کمک شایانی کرده است و بسیاری از پاسخگویان، از بهبود بهداشت و تمیزی بیش‌تر محوطه پس از بازسازی ابراز خوشحالی کرده‌اند.

- طرح پیوست اجتماعی و فرهنگی بهسازی میدان امام حسین (ع) و پیاده‌راه سازی خیابان ۳۷ شهرپور توسط محمد فاضلی و فردین علیخواه در سال ۱۳۹۱ برای سازمان زیباسازی شهر تهران انجام گرفته‌است. محققان پروژه در بحث از اهداف و ضرورت موضوع معتقدند بر خلاف سایر پروژه‌های پیاده‌راه‌سازی در شهر تهران، موجی از مخالفت‌های

شمال به فاز ۳ شهرک اکباتان، و آپادانا، از جنوب به جاده مخصوص کرج، از شرق به شهرک آپادانا و مجتمع مسکونی شهید فکوری، از غرب به خیابان شهید نفیسی و شهرک اکباتان محدود می‌گردد (سند راهبردی محله بیمه، ۱۳۸۸). معاونت اجتماعی شهرداری منطقه ۵ تهران در سال ۱۳۹۴ طرح اصلاح شبکه‌راه‌های کوی بیمه را در فهرست پروژه‌های مشمول ارزیابی اجتماعی اعلام کرد هدف از طرح اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه تسهیل تردد در معابر داخلی شبکه بیمه، تقویت معابر شرقی-غربی، تسهیل دسترسی به شبکه اطراف، کاهش بار ترافیکی معابر اصلی عنوان شده است. بهره‌برداری از طرح، آثار متعددی در زمینه‌های اجتماعی، اقتصادی، زیست‌محیطی و ترافیکی برای شهروندان تهران ایجاد می‌کند. اهمیت این مطالعه در عین این‌که به وضعیت و چگونگی مسایل و مشکلات چنین اقداماتی می‌پردازد. در پی بررسی آثار اجتماعی و فرهنگی، اقدام توسعه‌ای است تا با تکیه بر مشارکت اجتماعی و نظرات اهالی و مدیران شهری بتوان راهکارهای مفید و علمی برای برنامه‌ریزان شهری و دست‌اندرکاران طرح تهیه نمود. همچنین این پروژه قادر است، دستیابی به اهداف و چشم‌اندازهای طرح‌های جامع شهری در رابطه با کیفیت زندگی ساکنان محلی در خصوص شبکه راه‌های محلی را بهبود بخشد. پژوهش حاضر در راستای شناخت پیامدهای پروژه بر اجتماع تحت‌تأثیر، ارائه راهکارهای جبرانی و شناسایی ذی‌نفعان پروژه است. بنابراین در این پژوهش سوالات زیر مطرح می‌شود.

-ذی‌نفعان طرح اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه چه گروه‌هایی هستند؟

-از نظر ساکنان محله، طرح اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه تا چه حدی با اولویت نیازهای محله مطابقت دارد؟

-پیامدهای مثبت و منفی اصلاح شبکه‌راه‌های کوی بیمه کدامند؟

-راه‌های جبران و تعدیل پیامدهای اصلاح شبکه‌راه‌های کوی بیمه کدام است؟

## ۲-پیشینه تحقیق

در بخش پیشینه تحقیق، نتایج تحقیقات مشابه در حوزه ارزیابی اثرات اجتماعی - فرهنگی مورد توجه قرار گرفت؛ از آنجایی که عینا در حوزه شبکه‌راه، پژوهشی انجام نشده بود از

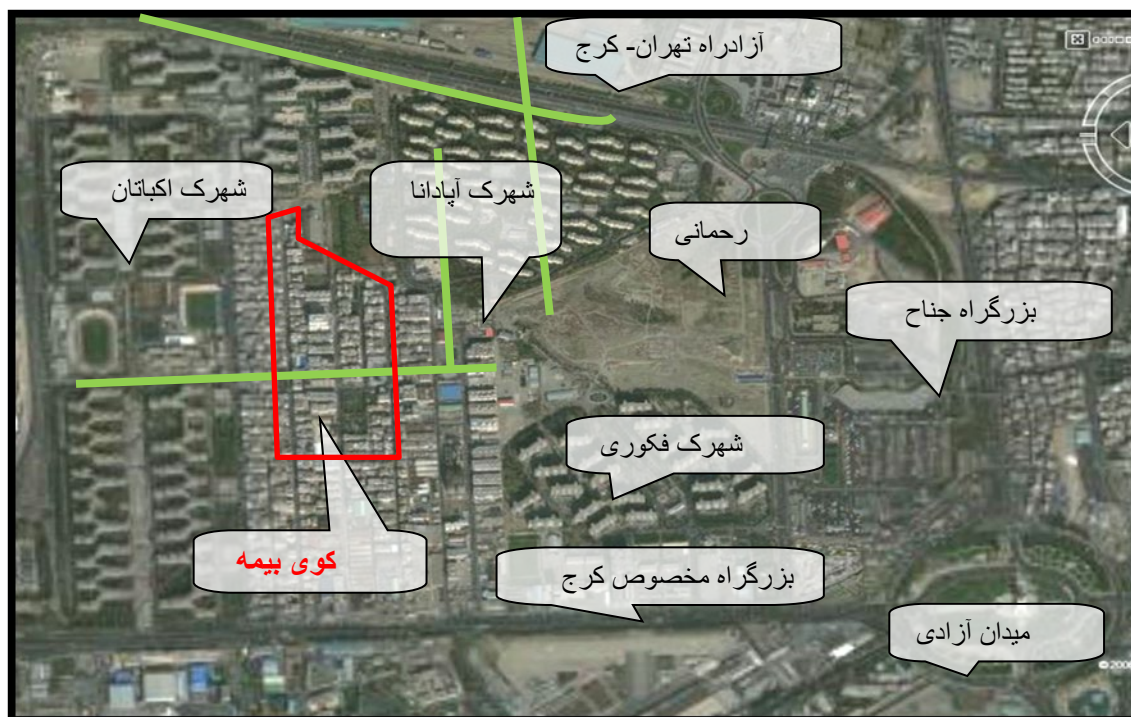
محیط شهری می‌تواند بر مباحثی چون رشد و جابه‌جایی جمعیت، بهداشت، چشم‌انداز منطقه، گردشگری، ترافیک، رفاه عمومی، اشتغال و درآمد، قیمت املاک و اجاره‌بها و زیرساخت‌ها در فاز ساختمانی و بهره‌برداری تاثیر بگذارد. در فاز ساختمانی غالباً اثرات از نوع منفی به صورت موقت، کوتاه‌مدت و برگشت‌پذیر، و در فاز بهره‌برداری اثرات از نوع مثبت، مهم، دائمی و بلندمدت هستند.

- ارزیابی تاثیرات اجتماعی پیاده‌راه‌ها بر شهروندان در بافت‌های قدیمی در محدوده خیام جنوبی شهر ارومیه انجام در سال ۱۳۹۷ توسط سعید زنگنه شهرکی، اکبر حمیدی و مهدی حسین‌پور انجام شده است؛ روش پژوهش ارزیابی پس از اجرا است و گردآوری داده‌ها از روش‌های اسنادی و پیمایشی استفاده شده است. بر اساس نتایج تحلیل تاثیرات مستقیم و غیرمستقیم هر یک از شاخص‌های عدالت اجتماعی؛ هویت شهروندی و مشارکت شهروندان وضعیت نسبتاً مناسبی دارد. به عبارت دیگر تاثیرات اجتماعی پیاده‌راه خیام در زمینه مشارکت و ارتقای تعاملات اجتماعی بر شهروندان مثبت است.

ذی‌مدخلانی نظیر کسبه، رهگذران، ساکنین و نهادهای رسمی را به دنبال داشت و انعکاس رسانه‌ای این نارضایتی‌ها موجب واکنش‌های سیاسی به موضوع و حساسیت بیشتر آن گشت. مخالفان این پروژه به مشکلات ترافیکی، لحاظ نشدن منافع گروه‌هایی از مردم در جریان ساخت پروژه، هماهنگ نشدن مسأله با شورای شهر، نادیده گرفتن نارضایتی‌های مردمی، فقدان هماهنگی‌های بین سازمانی، نواقص طراحی و اهداف در نظر گرفته شده برای پروژه اشاره می‌کنند.

- ارزیابی تاثیرات اجتماعی احداث تونل بزرگراه حکیم در محدوده پارک جنگلی چیتگر توسط سحرزینلی و میثم جلالی در سال ۱۳۹۴ انجام شده است؛ محققان این پژوهش معتقدند پیامدهای پیش‌بینی نشده پروژه‌های توسعه شهری می‌تواند منافع و مزایای این پروژه‌ها را به شدت کاهش دهند و از همین جاست که ارزیابی تاثیرات اجتماعی اهمیت می‌یابد. در تحقیق موردنظر، ارزیابی پیامدهای اجتماعی پروژه احداث تونل بزرگراه حکیم در کلان‌شهر تهران به روش ماتریس سریع مورد بررسی قرار گرفته است؛ تحقیق نشان می‌دهد احداث تونل در

تصویر ۱. موقعیت جغرافیایی شهرک بیمه



منبع: شرکت راه‌های طلایی البرز، نیازسنجی و امکان‌سنجی تسهیل دسترسی به / از شهرک بیمه تامین اجتماعی از طریق شبکه معابر پیرامون، ۱۳۹۳

به جهان فیزیکی است. دارای شبکه‌های ارتباطی و مکانیسم‌های پس‌خوراننده زیادی هستند که ضوابطی را به سیستم تحمیل می‌کند و سیستم با آن سازش پیدا می‌کند. در سیستم‌های اجتماعی- فرهنگی که شهر نیز از جمله آنهاست، عناصر و ارتباطات از آزادی بیشتری برخوردارند و از این رو به این سیستم‌ها نمی‌توان ساخت و رفتار پایداری را وابسته دانست. در سیستم‌های اجتماعی- فرهنگی، تضاد، تنوع و تنش در کنار همکاری دیده می‌شود. از آنجا که شهر سیستمی است باز، پیچیده، چند بُعدی و پویا، پیش‌بینی برای تمام اجزاء و تغییر و تحولات آن و برنامه‌ریزی دقیق و کامل برای تمام عناصر و اجزاء آن، نه ممکن و نه لازم است و برنامه نیاز دارد. ولی نمی‌توان تمام حیات آن را در چارچوب یک "طرح جامع" شناسایی و برنامه‌ریزی کرد. به همین علت در این چهارچوب نظری فقط عوامل اساسی ساختار و کارکرد شهر در حد ممکن و نه کامل قابل شناسایی بوده و جریان برنامه‌ریزی به‌عنوان یک فرایند مستمر برای هدایت و نظارت گرایش‌های اصلی در جهات اهداف مورد نظر، همراه با اصلاح و بازنگری مداوم، تلقی می‌گردد (صدیق‌میرزایی، ۱۳۹۲).

یکی از مباحث مهم و اولویت‌های اول برنامه‌ریزی کشورها و مناطق مختلف جهان رویکردها و استراتژیک‌های توسعه پایدار شهری می‌باشد. توسعه پایدار شهری یعنی شرایطی که شهرنشینان امروز و شهروندان فردا بتوانند در آن در کمال آرامش و امنیت زندگی کنند و ضمن تندرستی، از عمر دراز و در عین حال سازنده بهره‌مند گردند (صالحی‌فرد، ۱۳۸۳). شهر پایدار از لحاظ اقتصادی خودکفا و کارآمد و از لحاظ اجتماعی عدالت‌محور بوده و به حفاظت زیست‌محیطی تمام گونه‌های طبیعی کمک می‌کند (رضایی، ۱۳۹۲). انجمن توسعه پایدار از نسل حاضر درخواست کرد تا رویکردی سیستمی را در توسعه شهری و مدیریت منابع (اقتصادی، اجتماعی، زیست‌محیطی) در پیش گیرد (ابراهیم زاده و عبادی جوکندان، ۱۳۸۷). از این رو برای ایجاد شهری ایده‌آل و سالم و دارای توسعه پایدار، ناگزیر باید ابعاد اجتماعی و اقتصادی توسعه را در نظر گرفت و با تامین عدالت اجتماعی از بحران‌ها، تنش‌ها و چالش‌های مختلف جلوگیری کرد. رهیافت نهایی، ساماندهی فضای شهری با توجه به توجه به استانداردهای زیست محیطی، ضمن رعایت اصول عدالت

از آنجایی که پژوهش حاضر ناظر بر اصلاح شبکه راه‌هاست، چارچوب مفهومی آن به نحوی انتخاب شد تا هم امکان فهم پدیده را فراهم آورد و هم بر اساس آن بتوان روندهای مداخله را در ابعاد زیست‌محیطی، اجتماعی، اقتصادی و ترافیکی شناسایی و طراحی کرد. بنابراین نظریات شهر و عدالت اجتماعی، سیستم شهری، فضای شهر و توسعه پایدار، نوشهرسازی و دیدگاه آن در ارتباط با حمل و نقل و شبکه پایدار معابر مبنای کار قرار گرفتند. از دهه ۱۹۶۰ مفهوم و کارکرد عدالت اجتماعی، وارد ادبیات جغرافیایی شد. اساس نظریه‌های عدالت اجتماعی بر این است، که نابرابری‌های اقتصادی و اجتماعی جامعه، بر سازمان فضایی آن تأثیر دارد و نیز هرگونه تغییر در سازمان فضایی و روابط اقتصادی- اجتماعی و توزیع درآمد در جامعه اثر مستقیم دارد (هاروی، ۱۳۷۹). از منظر شهرسازی، عدالت در برگیرنده مفاهیمی چون توزیع متناسب عملکردها و خدمات، دسترسی مناسب به مراکز خدمات‌دهی و فعالیت‌های بدون تبعیض و تفاوت بین ساکنان یک شهر یا منطقه شهری می‌باشد. از میان جغرافیدانان و جامعه‌شناسانی که به‌طور مشخص به موضوع فضا و ارتباط آن با ساختار اجتماعی پرداخته‌اند، دیوید هاروی جغرافی‌دان و امانوئل کاستلز جامعه‌شناس هستند که از دو دیدگاه مختلف به موضوع پرداخته‌اند. دیوید هاروی مفهوم عدالت اجتماعی را در کمک به منافع همگانی، ملاک توزیع درآمدها در مکان‌ها، تخصیص عادلانه منابع و رفع نیازهای اساسی مردم به کار برد. هاروی معتقد است؛ هر تغییری در فضای شهری می‌تواند، تاثیر ماندگاری بر نابرابری‌های موجود در شهر بگذارد. هر اقدام توسعه‌ای در فضای شهری، با عدالت اجتماعی ارتباط مستقیم دارد. بررسی فعالیت کنشگران در محیط شهری نیز می‌تواند؛ دریچه‌ای به سوی تحلیل رابطه اقدامات توسعه‌ای با عدالت اجتماعی بگشاید" (فاضلی، ۱۳۸۹). یکی از نظریه‌هایی که طی دهه‌های اخیر جایگاه با اهمیتی در برنامه‌ریزی شهری پیدا کرده، نظریه عمومی سیستم‌هاست از این دیدگاه، شهر یک سیستم بسیار پیچیده و باز است که در آن سه سطح از حرکت مکانیکی، زیستی و اجتماعی درهم آمیخته و از ویژگی‌های زیر برخوردار است. با تغییر، تحول و تکامل زیادی روبرو است. بصورت "باز" عمل می‌کنند و در آنها نه "تعادل استاتیکی" بلکه "تعادل دینامیکی" وجود دارد؛ دارای تنوع و وسعت بیشتری نسبت

خیابان‌ها، باعث تجاوز آمد و شد موتورسیکلت‌ها به مسیرهای محلی که فقط برای حجم‌های سبک‌تر ترافیک طراحی شده‌اند، می‌شود. در شبکه پایدار معابر همه خیابان‌ها امن و قابل پیاده‌روی هستند. شبکه معابر پایدار شامل انواع خیابان‌هاست که شیوه‌های مختلف سفر را در خود جای می‌دهد و برخوردار از طیفی گسترده از انواع خیابان‌ها، هر کدام با یک نقش در شبکه است. اصل "اتصال" شبکه معابر در اصول نوسازی اتصال هدف ابتدایی هر شبکه حمل و نقل می‌باشد. اتصال، مکان‌هایی که مردم قصد سفر بین آن‌ها را دارند، به هم مرتبط می‌سازد. "اتصال" اشاره به مستقیم بودن مسیرهای سفر و تعداد مسیرهای پیشنهادی قابل دسترس بین هر دو نقطه، دارد؛ از نظر نوسازان جانمایی خیابان‌های یک محله تا حد زیادی، میزان کارایی سامانه حمل و نقل مرتبط با آن را نشان می‌دهد. نوسازان به اتصال خیابان‌ها به عنوان یک فاکتور مهم که پیاده‌روی بیشتر، رانندگی کمتر و بقای انرژی را تشویق می‌کند، تاکید دارند (کیم، ۲۰۰۷). شبکه‌های خیابانی که بیشتر شطرنجی هستند بر شبکه‌هایی که شامل تعداد زیادی بن بست و بلوک‌های بزرگ هستند و فاصله بین مقاصد را افزایش ترجیح دارند (دیل، ۲۰۰۴). اصول طراحی که نوسازان برای اتصال خیابان پیشنهاد می‌دهند، شامل موارد زیر است.

- شبکه به هم پیوسته خیابان‌ها که آمد و شد را توزیع و پیاده‌روی را آسان می‌سازد.
- شبکه عابر پیاده و عرصه‌های عمومی با کیفیت بالا که پیاده‌روی را لذت‌بخش سازد.
- سلسله مراتبی از خیابان‌های کم عرض، بلوارها و کوچه‌ها (کیم، ۲۰۰۷)

مزیت‌های مهم یک شبکه در هم‌تنیده، متصل و پیوسته از خیابان‌ها آمد و شد محلی که ۷۰ درصد از کل حمل و نقل است؛ در مقیاس محلی باقی می‌ماند و هرگز وارد سامانه شریانی اصلی نمی‌شود. امکان استفاده از کوتاه‌ترین فاصله ممکن برای هر سفر مفروض و معین وجود داشته و این فاصله کوتاه، قابلیت دسترسی به بیشترین مقاصد شهری را از طریق تمام مسیرها و جهات موجود میسر می‌سازد. خیابان‌های شریانی به نحوی کارآمدتر پاسخگوی سفرها به ویژه در سطح منطقه هستند؛ توسعه مرکز شهری واقعی را تقویت می‌کند و امکان دسترسی به مرکز از طریق تمام

اجتماعی و معیارهای عمده آن؛ یعنی "نیاز، استحقاق و منفعت‌رسانی به همگان" و اولویت‌بخشی به محله‌های فقیرنشین شهری است. فقط در چنین شرایطی است که می‌توان به موفقیت طرح‌های توسعه پایدار شهری دل بست. (هاروی، ۱۳۷۹).

## نوسازی و دیدگاه آن در ارتباط با حمل و نقل و شبکه پایدار معابر

نوسازی جنبشی در معماری و شهرسازی حامی راهبردهای طراحی محوری است که برای جلوگیری از پراکندگی حومه‌ها و زوال مراکز شهری، به فرم‌های شهری سنتی تکیه دارد با توجه به این‌که هدف ما از انجام پژوهش ساماندهی نظام حرکتی در بافت محلات شهری است، در این قسمت بر روی آن دسته از اصول و راهبردهایی از جنبش نوسازی تمرکز می‌کنیم که در ارتباط با حمل و نقل و شبکه‌های ارتباطی می‌باشد. نوسازی جنبشی مخالف خودرو نیست، بلکه در پی توسعه اجتماعی، توسعه سامانه‌های حمل و نقل و کوتاه کردن سفرهای درون شهری از طریق گزینه‌های مختلف است (آرندت، ۱۳۸۷). انجمن نوسازی، ویژگی‌های کلیدی شبکه معابر کارآمد و پایدار را به صورت زیر بیان کرده است: بافت به هم پیوسته از خیابان‌ها و شیوه‌های سفر که اتصال را به حداکثر می‌رساند، در نتیجه امکان دسترسی به مقاصد از طریق پیاده‌روی بیشتر می‌شود و مقدار سفر خودرو، ازدحام ترافیک و زمان تأخیر خودرو را کاهش می‌دهد؛ در شبکه‌های پایدار معابر، شیوه‌های متعدد سفر وجود دارد و در برخی موارد همپوشانی دارند؛ شبکه‌های پایدار معابر به جای طراحی یکنواخت، مجموعه‌ای غنی و پیچیده از انواع خیابان‌ها و مسیرها را ترکیب می‌کنند. شبکه پایدار معابر، انواع خیابان‌ها را به هم متصل می‌سازد؛ بلوارها، خیابان‌ها و کوچه‌ها همدیگر را قطع می‌کنند. خیابان‌ها کمتر اختصاصی می‌شوند و سرعت وسایل نقلیه کاهش یافته و شبکه مؤثرتر و کارآمدتر عمل می‌کند. فاصله مناسب و متعادل خیابان‌های اصلی و مهم شهرها از هم باید رعایت شود. جای‌گذاری خیابان‌های اصلی بسیار دور از هم، آن‌ها را مجبور می‌سازد خطوط متعددی برای حمل و نقل اتومبیل‌ها داشته باشند. این امر بر پتانسیل آنها برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری تأثیر می‌گذارد و به شدت، ظرفیت خلق مکان آنها را کاهش می‌دهد. از طرفی فاصله ناکافی

دوچرخه‌سواری و حمل و نقل عمومی است (سازمان برنامه‌ریزی سن دیه گو، ۱۳۸۸ و آزندت، ۱۳۸۷).

مسیرهای موجود را ممکن می‌سازد. به گونه‌های متنوع آمد و شد پاسخ می‌دهد و محیطی ایده‌آل برای پیاده‌روی،

### ۳- روش‌شناسی تحقیق

عابران، مدیران شهر، ساکنان و کاسبان محله است تعداد این گروه هم ۱۵ نفر بودند.

در این قسمت، روش و ابزار گردآوری داده‌ها، ابزار تحلیل داده‌ها، جامعه و نمونه آماری پژوهش، روش تجزیه و تحلیل اطلاعات و ذینفعان پروژه تشریح می‌شود. برای گردآوری داده‌ها از روش‌های پیمایش، روش تحلیل اسنادی، مشاهده میدانی، مصاحبه گروهی و مصاحبه فردی استفاده شد. از ساکنان محلی، پیمایش به عمل آمد؛ از مجری طرح اصلاح نیازسنجی و امکان‌سنجی اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه، مدیران معاونت ترافیک، اعضای شورایی محله، مدیر محله، کارکنان سرای محله مصاحبه‌های فردی و گروهی انجام شد، اسناد مرتبط با ادبیات و مبانی نظری طرح مطالعه و مورد استفاده قرار گرفت و در نهایت از تمامی شبکه معابر کوی بیمه بازدید و مشاهده در ساعات مختلف ترافیک انجام شد. برای تحلیل داده‌های پیمایشی از شیوه آمار توصیفی در نرم‌افزار SPSS استفاده شد و برای تحلیل کیفی مصاحبه‌ها از روش تحلیل مضامین استفاده شد تحلیل مضمون با تهیه فهرستی سلسله مراتبی از مفاهیم جهت مشخص شدن مضامین و با پیدا کردن ارتباط میان مضامین جهت تعیین شبکه مضامین برای دستیابی به نظرات کلیه ذینفعان طرح در رابطه با پروژه و اثرات آن استفاده شد، جامعه آماری پژوهش به تفکیک ذینفعان دسته‌بندی شد و هر گروه بسته به هدف پژوهش، نمونه‌گیری شد؛ انواع جامعه آماری و روش نمونه‌گیری مختص هر یک در پی می‌آید: ۱- ساکنان محله: شامل کلیه افراد ۱۸ سال به بالای محله است و حجم آن از طریق فرمول کوکران تعداد پرسشنامه‌ها (۲۵۰ فقره) محاسبه شد. و به شیوه نمونه‌گیری چند مرحله‌ای، پرسشنامه‌ها تکمیل گردید.

#### ۳-۱- مدل مفهومی پژوهش

مدل مفهومی پژوهش اثرات اصلاح شبکه‌راه‌های کوی بیمه را در ابعاد اجتماعی، اقتصادی، زیست‌محیطی و ترافیکی نشان می‌دهد که با مطالعه ادبیات تجربی، چارچوب نظری و مصاحبه‌ها ترسیم شده است. (شکل ۱ مدل مفهومی پژوهش را نشان می‌دهد).

#### ۳-۲- یافته‌های پژوهش

معرفی ذینفعان، میزان مطابقت طرح با نیازهای اولویت‌دار محلی، پیامدهای اصلاح شبکه راه‌ها و شیوه‌های تعدیل و جبران پیامدها به ترتیب در پی می‌آید.

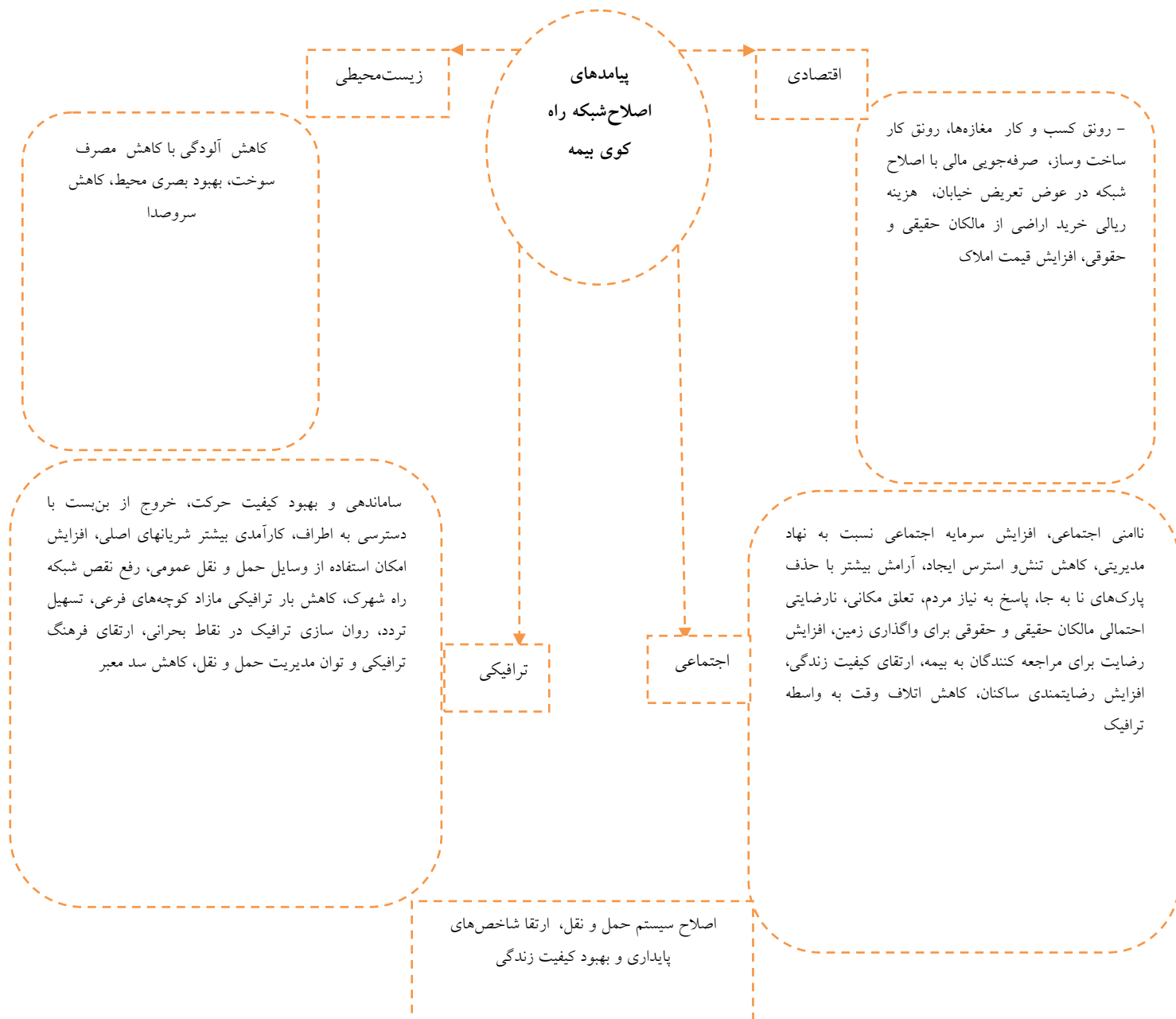
#### ۳-۳- ذینفعان طرح

در قسمت دامنه‌یابی اجتماعی تشریح می‌شود که منافع یا مسئولیت‌های چه گروه‌هایی به نوعی با این پروژه گره می‌خورد و ذینفعان طرح چه کسانی هستند؟ دامنه‌یابی اجتماعی شامل سه بخش دولتی، عمومی و خصوصی است بخش دولتی شامل: ارتش، پلیس راهنمایی و رانندگی، ادارات دولتی مستقر در محله است؛ بخش عمومی؛ شهرداری، معاونت حمل و نقل و ترافیک منطقه پنج شهرداری تهران دامنه‌یابی شدند و بخش خصوصی شامل پیمانکار اجراء، مشاور تهیه طرح، سازندگان مسکن، کسبه، شرکت‌های هواپیمایی ساکنان محله بیمه، ساکنان شهرک‌های شهید فکوری و آپادانا هستند؛ دامنه جغرافیایی در سطح محلی (کوی بیمه با امتدادی شمالی - جنوبی در حاشیه‌ای جنوبی ناحیه شش منطقه ۵ شهرداری تهران) هست؛ سطح منطقه‌ای یا بلافصل (شهرک آپادانا، شهرک اکباتان و بخشی از منطقه ۹) و سطح فرامنطقه‌ای یا فراگیر، محدوده منطقه ۵ شهرداری و قسمتی از منطقه ۹ را شامل می‌شود.

۲- مسئولان شهری: این افراد شامل کسانی می‌شوند که در معاونت ترافیک منطقه و شهرداری ناحیه فعالیت و مسئولیت دارند و صاحب نظر هستند این افراد هم به شیوه نمونه‌گیری تعمدي انتخاب شدند و به تعداد سه نفر بودند و مصاحبه با ایشان انجام شد. ۳- مدیران محلی و اعضای شورایی محله: با کلیه مدیران محلی، اعضا شورایی، مصاحبه‌های گروهی انجام شد. این گروه به شیوه تمام شماری انتخاب شدند و ۱۳ نفر در این گروه قرار گرفتند. ذینفعان پروژه شامل؛ رانندگان،

### شکل ۱. مدل مفهومی

مدل ۱. مدل مفهومی ارزیابی تاثیرات اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه



### میزان مطابقت اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه با اولویت‌های نیازهای محله

که اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه کم با اولویت‌های نیازهای محله تطابق دارد، ۱۸،۲ درصد متوسط، ۶۲ درصد زیاد و ۱۲،۷ درصد نیز بر این باورند که اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه خیلی زیاد با اولویت‌های نیازهای محله تطابق دارد. در یک جمع‌بندی کلی بیش از هفتاد درصد آنها با اجرای این طرح به عنوان یک اولویت از نیازهای محلی موافق هستند (جدول ۱).

از آنجایی که میزان تطابق پروژه‌های انجام شده با اولویت نیازهای محلی ساکنان در تعیین میزان، جهت و نوع پیامدها تاثیر دارد؛ بنابراین در این قسمت، نظر ساکنان محلی درباره طرح اصلاح شبکه راه‌ها، ارزیابی می‌شود: براساس جدول شماره یک، ۵،۱ درصد از افراد ساکن در کوی بیمه بر این باورند که اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه خیلی کم با اولویت‌های نیازهای محله تطابق دارد، ۲،۱ درصد معتقد هستند

جدول ۱. توزیع میزان تطابق اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه با اولویت‌های نیازهای محله

ردیف	شرح	فراوانی	درصد
۱	خیلی کم	۱۵	۵،۱
۲	کم	۶	۲،۱
۳	متوسط	۵۳	۱۸،۲
۴	زیاد	۱۸۱	۶۲
۵	خیلی زیاد	۳۷	۱۲،۷
	جمع	۳۰۰	۱۰۰

#### ۴- پیامدها

در محله باور دارند؛ در رابطه با کاهش مسافت، ۴۰ درصد پاسخگویان به تاثیر بیشتر از حد متوسط و بیش از ۷۰ درصد به تاثیر متوسط و بیشتر از حد متوسط طرح بر، کاهش مسافت باور دارند، در رابطه با سهولت تردد، بیش از ۸۰ درصد به تاثیر متوسط و بیش از حد متوسط طرح بر سهولت تردد خودروها اعتقاد دارند؛ همچنین بیش از ۸۰ درصد به تاثیر متوسط و بیش از حد متوسط طرح بر ایجاد مشکل در تردد اهالی و عابران اعتقاد دارند. جدول ۲، نظرات افراد ساکن در محله را در خصوص کاهش زمان بعد از اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه را شرح می‌دهد. بر اساس جدول ذیل، ۴۱ درصد از افراد به تاثیر بیشتر از حد متوسط طرح و بیش از ۸۰ درصد افراد به تاثیر متوسط و بیشتر از حد متوسط طرح بر کاهش زمان صرف شده برای طی زمان در ترافیک معتقد هستند. یافته‌های مصاحبه‌ها هم نشان می‌دهد طرح به رفع معضلات ترافیکی منتهی می‌شود و حذف پدیده‌ای تازه شکل گرفته به نام جاپارک نگهدارها از اثرات مثبت طرح از دید مصاحبه‌شوندگان است. وجود جاپارک نگهدارها در محله‌ای که با کمبود شدید جای پارک مواجه است باعث ایجاد درگیری بین افراد در جستجوی محل پارک و جاپارک نگهدارها می‌شود.

در این بخش مهمترین اثرات اجتماعی پروژه اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه به تفکیک شاخص‌های مورد مطالعه ارایه می‌شود. برای شناخت اثرات واقعی پروژه از منابع، اسناد و مطالعات موجود استفاده شده و همچنین مصاحبه‌ها، مشاهدات و پیمایش‌ها نیز به شناسایی پیامدها انجامیده است در ادامه، یافته‌های پژوهش بر اساس شاخص‌های مورد نظر تشریح می‌شود.

**تاثیرات ترافیکی اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه:** برای بررسی اثرات طرح بر شاخص‌های ترافیکی از نتایج پیمایش و مصاحبه با شهروندان، رانندگان و مسئولان حوزه ترافیک و منطقه و ناحیه استفاده گردیده‌است.

همانطور که در جدول ۲ مشخص است در رابطه با سهولت دسترسی‌ها، بیش از ۸۰ درصد به تاثیر متوسط رو به بالا این طرح درباره ایجاد سهولت در دسترسی‌ها اعتقاد دارند. در رابطه اثر طرح بر کاهش پارک‌های مزاحم، حدود ۸۰ درصد پاسخگویان به تاثیر متوسط رو به بالا اعتقاد دارند، همچنین ۸۰ درصد در حد متوسط به بالا به اثرات طرح بر کاهش ترافیک محله باور دارند از طرفی بیش از ۷۰ درصد به تاثیر متوسط و بیشتر از حد متوسط طرح بر افزایش تردد خودروها و ترافیک

جدول ۲. تاثیرات ترافیکی اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه

ش	گویه	درصد معتبر						
		اصلا	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد		
۱	سهولت دسترسی‌ها	۲	۵,۱	۸,۸	۲۹,۵	۲۷,۵	۱۸	۹,۲
۲	کاهش پارک‌های مزاحم	۳,۴	۳,۸	۱۲,۴	۳۴,۵	۲۲,۸	۱۷,۶	۵,۵
۳	کاهش ترافیک	۲,۸	۳,۱	۱۱,۴	۳۶,۶	۲۳,۱	۱۷,۹	۵,۲
۴	افزایش تردد خودروها و ترافیک بعد از اجرای طرح	۱,۷	۶,۵	۱۹,۵	۳۲,۸	۲۱,۵	۱,۹	۶,۱
۵	کاهش مسافت	۲	۳,۴	۱۲,۵	۴۱,۸	۲۱,۵	۱۳,۱	۵,۷
۶	سهولت تردد خودروها	۱,۷	۳	۱۱,۴	۳۸	۲۶,۶	۱۴,۴	۴,۷
۷	ایجاد مشکل در تردد اهالی و عابران	۱,۷	۳,۴	۱۲,۲	۴۴,۳	۱۸,۶	۱۳,۹	۶,۱
۸	کاهش صرف زمان	۱,۷	۳,۴	۱۱,۱	۴۱,۹	۲۲,۶	۱۲,۲	۷,۱

### تاثیرات زیست محیطی اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه

برای بررسی آثار زیست محیطی طرح، از پاسخگویان خواسته شد تا نظرشان را درباره کاهش مصرف بنزین، کاهش آلودگی صوتی و کاهش آلودگی محیطی بیان کنند. طبق داده‌های جدول ۳، حدود ۷۰ درصد پاسخگویان به تاثیر متوسط و بالاتر از متوسط اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه بر کاهش مصرف بنزین و بر کاهش آلودگی صوتی اعتقاد دارند. در نهایت بیش از حد متوسط طرح بر افزایش آلودگی محیطی ناشی از عملیات

خاکبرداری و احداث معتقد هستند. نتایج پیمایش‌ها نشان می‌دهد هر چند شهروندان اجرای طرح برای سهولت تردد و رفع ترافیک مفید می‌دانند. اما مصاحبه‌ها نشان می‌دهد طرح، موجب گسترش عبور و مرور ماشین‌ها می‌شود از این رو به نظر ایشان آلودگی هوا مشکل زیست محیطی است که به مرور به محله تحمیل می‌شود.

جدول ۳. تاثیرات زیست محیطی اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه

ردیف	گویه	درصد معتبر						
		اصلا	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد		
۱	کاهش مصرف بنزین	۲,۷	۱۲,۲	۱۵	۲۴,۸	۲۳,۸	۱۲,۲	۹,۲
۲	کاهش آلودگی صوتی	۳	۱۰,۱	۱۴,۵	۲۸,۶	۲۳,۲	۱۲,۱	۸,۴
۳	افزایش آلودگی محیط	۱,۴	۶,۱	۱۱,۸	۳۸,۹	۱۹,۶	۱۵,۹	۶,۴

### تاثیرات کالبدی اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه

طبق داده‌های جدول ۴، حدود ۷۰ درصد به تاثیر متوسط طرح بر بهبود وضعیت بصری و بهبود نظافت و پاکیزگی محله معتقد هستند. در نتیجه می‌توان گفت تاثیرات کالبدی طرح

بر بهبود وضعیت بصری محله و بهبود نظافت و پاکیزگی محله از تاثیرات مثبت طرح اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه است.

جدول ۴. تاثیرات کالبدی اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه

ردیف	گویه	درصد معتبر						
		اصلا	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد		
۱	بهبود وضعیت بصری محله	۴	۵,۱	۱۷,۸	۳۵,۴	۲۱,۵	۱۱,۴	۴,۷
۲	بهبود نظافت و پاکیزگی محله	۳	۱۱,۸	۱۷,۲	۳۹,۴	۱۵,۲	۶,۷	۶,۷

### تاثیرات اجتماعی اصلاح شبکه‌راه‌های کوی بیمه

همجوار (آپادانا) از اجرای طرح است به نظر می‌رسد این طرح گزینه مناسبی برای خروج محله از بن‌بست است اما این کار با مخالفت ساکنان شهرک آپادانا روبرو است ساکنان و مدیران محلی شهرک دلایلی برای مخالفت خود با طرح اعلام می‌کنند: از بین رفتن فضای سبز آپادانا، آسیب دیدن شبکه انرژی شهرک، عدم وجود کشش کافی در شریان‌های شهرک آپادانا برای عبور ماشین‌های بیشتر و احتمال ایجاد ناامنی از جمله دلایل مخالفت ایشان هست.

طبق داده‌های جدول ۵، زیر حدود ۶۰ درصد به تاثیر متوسط و بیشتر از متوسط طرح، بر افزایش ارتباط بین ساکنین معتقد هستند و حدود ۷۰ درصد به تاثیر متوسط و بیشتر از متوسط طرح بر افزایش رضایت ساکنین و افزایش علاقه مردم به محله اذعان دارند. و حدود ۶۰ درصد پاسخگویان، به تاثیرات در حد متوسط و بیش از حد متوسط طرح بر افزایش تعاملات همسایگی و دوستی در محله باور دارند. نتایج مصاحبه‌ها نشان می‌دهد یکی از اثرات اجتماعی طرح، نارضایتی محلات

جدول ۵. تاثیرات اجتماعی اصلاح شبکه‌راه‌های کوی بیمه

ردیف	گویه	درصد معتبر				
		اصلا	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد
۱	افزایش ارتباط بین ساکنین محله	۷,۱	۱۱,۱	۲۰,۹	۲۹,۴	۱۷,۲
۲	افزایش رضایت مردم از شهرداری	۳,۴	۱۱,۸	۱۵,۹	۳۲,۱	۲۰,۹
۳	افزایش علاقه مردم به محله	۴,۴	۹,۱	۱۴,۹	۳۹,۹	۱۴,۹
۴	افزایش تعاملات همسایگی در محله	۱۱,۷	۹,۴	۱۵,۱	۳۸,۱	۱۱

### تاثیرات اقتصادی اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه

برای تعیین مهم‌ترین پیامدهای طرح اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه، چند معیار در نظر گرفته شده است؛ این معیارها عبارتند از ماهیت تاثیر، شدت اثر، احتمال وقوع، زمان وقوع، قلمرو جغرافیایی، قلمرو اجتماعی و اهمیت. بر این اساس پیامدهای شناسایی شده به روشهای کمی و کیفی در جدول شماره ۷ آمده است اهمیت هر یک از آنها بر اساس برخورداری از میزان معینی از معیارهای یاد شده، تعیین شده است.

بر اساس داده‌های جدول ۶، بیش از ۶۰ درصد از پاسخگویان بر این باورند که اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه، موجب افزایش قیمت املاک خواهد شد. همچنین قریب به ۶۰ درصد از پاسخگویان معتقد هستند که اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه، در حد متوسط و بیشتر موجب رونق اقتصادی محدوده خواهد شد. همچنین قریب به ۶۰ درصد پاسخگویان به تاثیر متوسط و بیشتر از حد متوسط طرح بر رونق بیشتر کار ساخت‌وساز اعتقاد دارند.

جدول ۶. تاثیرات اقتصادی اصلاح شبکه‌راه‌های کوی بیمه

ردیف	گویه	درصد معتبر				
		اصلا	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد
۱	افزایش قیمت املاک	۸,۷	۱۳,۴	۹,۷	۲۹,۴	۱۷,۷
۲	رونق اقتصاد محدوده	۵,۴	۱۱,۵	۱۷,۲	۳۴,۸	۱۴,۵
۳	رونق بیشتر کار ساخت و ساز	۷,۴	۱۴	۱۳	۳۶,۱	۱۱,۴

### راه‌های جبران و تعدیل پیامدها

این بخش از پژوهش، نظام تعدیل و جبران را شامل می‌شود. تعدیل و جبران به ترتیب اولویت بر سه اصل استوار است. ۱- کوشش برای اجتناب از کلیه تاثیرات منفی، ۲- تدوین راهبردهایی که تاثیرات منفی را به حداقل برساند، ۳- در پیش گرفتن راه‌هایی برای جبران خسارت وارده به ذینفعان. از طرفی مطالعه راه‌های کاستن از تاثیرات منفی اقدامات توسعه‌ای در دو

سطح قابل پیشگیری است: ۱- اجتماع میزبان ۲- حامی یا حامیان اقدام. دقیق‌تر این است که همه ذینفعان در جریان فعالیت‌های کاستن از تاثیرات منفی قرار گیرند (غیاثوند، ۱۳۹۳). بنابراین هریک از پیامدها با تاکید بر موارد تعدیل و جبران و اجتناب به ترتیب تشریح می‌شود.

جدول ۷. پیامد بر حسب نوع و ماهیت، شدت، احتمال وقوع، زمان، قلمرو جغرافیایی - اجتماعی، اهمیت

ردیف	پیامد	ماهیت تاثیر	شدت	احتمال وقوع	زمان	قلمرو جغرافیایی	قلمرو جغرافیایی و اجتماعی	اهمیت
۱	رضایتمندی از راه‌کارهای پیشنهادی برای اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه	+	زیاد	متوسط	بعد از اجرا	محله بیمه	مستقیم	زیاد
۲	سهولت دسترسی‌ها	+	زیاد	متوسط	بعد از اجرا	محله بیمه و محلات همجوار	مستقیم	زیاد
۳	صرفه‌جویی در وقت ساکنان و مراجعان به محله	+	متوسط	متوسط	بعد از اجرا	محله بیمه	مستقیم	زیاد
۴	کاهش تنش روانی ناشی از روان نبودن ترافیک	+	زیاد	زیاد	بعد از اجرا	محله بیمه	مستقیم	زیاد
۵	افزایش رضایت از عملکرد شهرداری	+	متوسط	متوسط	بعد و حین اجرا	محله بیمه	غیر مستقیم	زیاد
۶	روتن کسب و کار کسبه	+	متوسط	کم	بعد از اجرا	محله بیمه	انباشتی	متوسط
۷	تطابق بالای طرح با نیازهای اولویت‌دار محلی	+	زیاد	زیاد	قبل و بعد از اجرا	محله بیمه	مستقیم	زیاد
۸	کاهش آلودگی صوتی	+	متوسط	متوسط	بعد از اجرا	محله بیمه	غیر مستقیم	زیاد
۹	خروج محلّه از بن‌بست	- +	زیاد	زیاد	بعد از اجرا	محله بیمه و محلات همجوار	مستقیم	زیاد
۱۰	افزایش قیمت املاک	- +	متوسط	متوسط	حین و بعد از اجرا	محله بیمه	غیر مستقیم	کم
۱۱	بدتر شدن کیفیت هوا	- +	زیاد	متوسط	بعد از اجرا	محله بیمه	غیر مستقیم	زیاد
۱۲	افزایش آسیب‌های اجتماعی با ایجاد دسترسی به مکان‌های دارای آسیب	-	زیاد	زیاد	بعد از اجرا	محله بیمه	غیر مستقیم	زیاد
۱۳	نارضایتی اهالی محلات همجوار از دسترسی کوی بیمه به سمت محلّه ایشان (آپادانا)	-	زیاد	زیاد	حین و بعد از اجرا	محلات همجوار	انباشتی	زیاد

### پیامد اول: رضایتمندی از راه‌کارهای پیشنهادی برای اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه

اهالی است مصاحبه‌ها نشان داد که اهالی شهرک آپادانا هیچ رضایتی از اتصال راه‌های کوی بیمه ه این شهرک ندارند و آن را مخل آسایش و آرامش و امنیت محل زندگیشان می‌دانند. هر چند از نظر مشاور طرح، این کار به صرفه و مفید است. پیشنهاد ما فکر کردن مشاور و مسئولان به راهی است که نظرات اهالی آپادانا هم تامین شود. اولویت سوم یعنی اتصال کوی بیمه به خیابان رحمانی از طریق امتداد بلوار دانش اختصاص دارد که شهرک شهید فکوری و کوی بیمه اتصال پیدا می‌کنند اما اهالی بیمه از ناامنی که ممکن است از این طریق به محله ایشان سرایت کند نگران هستند لذا پیشنهاد این است که تدابیر امنیتی لازم برای کاستن این اثر منفی اندیشیده شود. راه‌های شرقی - غربی افتتاح شده نیز بهتر است با تابلوهایی به مردم اطلاع‌رسانی شود چون بسیاری از مردم نسبت به آن آگاهی ندارند و از آن استفاده نمی‌کنند. با اطلاع‌رسانی می‌توان همه ذینفعان را در عواید پروژه شریک کرد.

### پیامد دوم: سهولت دسترسی‌ها

طبق بررسی‌ها و شواهد موجود کوی بیمه از نظر سهولت در دسترسی با مشکل مواجه است و علل مختلفی دارد که بیشترین دلیل تراکم بالاتر از ظرفیت و وجود شرکت‌های هواپیمایی و زیر مجموعه‌های آن است و در نهایت استفاده تجاری از کاربری‌های مسکونی که مشکلات دسترسی در کوی بیمه را دوچندان می‌کند در رابطه با اثرات ترافیکی طرح بحث سهولت دسترسی‌ها است که ۸۰ درصد پاسخ دهندگان در حد متوسط و بیشتر از حد متوسط اثر طرح بر سهولت دسترسی‌ها را قبول دارند. از این رو پیشنهاد تیم اتاف به شرح زیر است.

- در عین حال که اجرای طرح به ویژه با لحاظ کردن موارد مربوط به پیامد یک مفید خواهد بود اما عمده‌ترین مشکل دادن جواز تراکم با طبقات زیاد است که با وجود کم‌عرض بودن خیابان‌ها هنوز ساختمان‌های جدید نیز بدون لحاظ کردن عقب‌نشینی دست به ساخت و ساز می‌زنند و از این رو اجرای طرح مشکلات ترافیکی محله را در کوتاه مدت حل می‌کند.

از این جهت از بین بردن علل ایجاد مشکلات ترافیکی در درجه اول اهمیت قرار دارد و نیازمند توجه بیشتری است.

محله بیمه از محلات منطقه ۵ شهرداری تهران است با مشکلات عدیده‌ای به ویژه در حوزه ترافیک روبه‌رو است. این محله با شهرک آپادانا، شهرک شهید فکوری و شهرک اکباتان و میدان آزادی هم‌جوار است و زمانی نه چندان دور جزء نواحی و محلاتی بوده است که کارخانجات صنعتی را در خود جای داده بود هر چند کماکان نیز این وضعیت با توجه به فعال بودن چند کارخانه هنوز هم برقرار است. از آنجایی که ساخت‌وساز و فروش تراکم در محلات همسایه کوی بیمه امکان‌پذیر نیست و از طرفی فروش تراکم در محله کوی بیمه با توجه به سیاست‌های موجود، در حد بالایی قرار دارد که این امر با تعطیلی یا انتقال کارخانه‌ها به خارج شهر و آزاد شدن فضای در اختیار ایشان نیز تشدید می‌شود. این روند به مرور حجم بالایی از جمعیت را روانه این محله کرده‌است که از ظرفیت محل خارج است زیرا خیابان‌های اصلی محله کم‌عرض بوده و با ساخت‌وسازهای جدید نیز هیچ‌گونه بحث عقب‌نشینی وجود ندارد از این رو خیابان‌های کم‌عرض، ناقص بودن شبکه دسترسی و ضعیف بودن آن با توجه به ازدیاد ماشین‌ها و تعبیه نشدن پارکینگ کافی در ساختمان‌ها موجب شده محله با ترافیک زیادی روبه‌رو شود از این حیث این اقدام توسعه‌ای اصلاح و تقویت شبکه راه‌های کوی بیمه موجب کاهش مشکلات ترافیکی محله می‌شود. بنابراین میزان رضایت و استقبال از طرح به نسبت زیاد است به طوری که بررسی نظرات مردم در پیمایش انجام شده در رابطه با اولویت‌های پیشنهادی مشاور در حد نسبتاً بالایی قرار دارد به طوری که میانگین نظرات مردم در حد متوسط و بالاتر از متوسط در حدود هفتاد درصد برآورد شده‌است. برخی اقدامات لازم در رابطه با پیشنهادهای مشاور ضرورت دارد که عمدتاً از سوی خود ایشان در حین مصاحبه‌ها و تکمیل پرسشنامه‌ها مطرح شده است و به شرح زیر می‌باشد. در رابطه با اولویت اول به نظر اهالی بایستی روند کار اصلاح شبکه راه‌ها تسریع شود. تا مردم زودتر ثمرات آن را ببینند. به این ترتیب رضایتمندی جای خود را به بی‌اعتمادی به نهاد اداره‌کننده شهر نمی‌دهد و سرمایه اجتماعی محلی در بعد اعتماد به نهادهای مسئول افزایش پیدا می‌کند. در رابطه با پیشنهاد دوم که اتصال کوی بیمه به شهرک آپادانا است از نظر قانونی امکان‌پذیر نیست زیرا آپادانا تابع قانون شهرک‌هاست و تصمیم در چنین اثری با هیات امانا و

سوی عمده اهالی به عنوان الویت نیازهای منطقه عنوان شد ترافیک و مشکل رفت و آمد است و از آنجایی که این طرح نیاز مهمی از محله را رفع می‌کند از این جهت در افزایش رضایت مردم از شهرداری نقش مهمی بازی می‌کند. بیش از ۸۰ درصد از پاسخگویان در حد متوسط و بالاتر از متوسط به تاثیر طرح بر افزایش رضایت مردم از شهرداری پاسخ مثبت داده‌اند. اقدامات لازم به شرح زیر است.

- شهرداری بایستی سیاست کاهش فروش تراکم و رعایت تناسب در اعطاء فروش تراکم را در پیش بگیرد تا رضایت از طرح به دلیل عوامل جانبی جای خود را به ناراضی ندهد.  
- داشتن جلسات هم‌اندیشی با اعضای شورایی محله و ذی‌نفعان محلی جهت افزایش اثرات مثبت طرح  
- همکاری با تیم اتاف و کمک گرفتن از آنها برای نظرخواهی از مردم

#### پیامد ششم: رونق کسب و کار کسبه

خیابان‌های شهری دارای کارکردهای متعددی مسکونی و تجاری هستند. خیابان‌های اصلی کوی بیمه نیز از این امر مستثنی نیستند. افزایش مراجعات به محله و سهولت تردد در آنها در کنار فضای مناسب برای پارک ماشین فضای کسب و کار را رونق می‌دهد. اما از آنجایی که در طرح حاضر اصلاحات شبکه راه بدون توجه به وضعیت پارک خودروها مد نظر است از این رو تاثیرش در رونق کسب و کار از نظر ۶۰ درصد از پاسخگویان در حد متوسط و بیشتر از متوسط تاثیر دارد. به خصوص در ساعات پیک ترافیک با توجه به کمبود جای پارک فعالیت کسبه محدود می‌شود.

- اندیشیدن تدابیری برای پارک خودروها، زیرا کمبود فضای پارک باعث کاهش رونق فعالیت کسبه هم می‌شود.  
- اندیشیدن تدابیری برای پیاده‌راه برای رونق کسب و کار محل، نبود پیاده‌راه به فعالیت کسبه آسیب می‌زند از این جهت ایجاد پیاده‌راه برای رونق فعالیت کسبه ضروری است.

#### پیامد هفتم: تطابق بالای طرح با نیازهای اولویت‌دار محلی

طرح حاضر از نظر مردم بیش از ۹۰ درصد از پاسخگویان جزء نیازهای اولویت‌دار محلی است از این جهت اجرای آن در افزایش رضایت از شهرداری و هماهنگی مردم محلی با طرح

- بحث پیاده‌راه نیز در شبکه راه‌های کوی بیمه مغفول است و رسیدگی به شبکه راه بدون توجه به پیاده‌راه، فقط مشکلات سواره‌ها را کم خواهد کرد و عابران و افراد پیاده همچنان دچار مشکل خواهند بود.

#### پیامد سوم: صرفه‌جویی در وقت ساکنان و مراجعان به محله

وضعیت شبکه راه‌های کوی بیمه به گونه‌ای است که اتصالات شرقی غربی کم است و اتصالات شمالی جنوبی نیز در عمده مواقع کامل نیست از این رو در بیشتر مواقع به در زمان خصوص زمان پیک ترافیک، زمان زیادی از شهروندان در ترافیک هدر می‌رود و راه اتصالی محله به خارج از کوی بیمه محدود است از این رو ۸۰ درصد پاسخ‌دهندگان در سطح متوسط و به بالا به اثرات طرح بر کاهش زمان صرف شده در ترافیک باور دارند. برخی از اقدامات مناسب برای تقویت این اثر مثبت به شرح زیر است.

- استفاده مناسب از تابلوهای راهنمایی و رانندگی برای راهنمایی رانندگان تا مسیرهای جایگزین و مناسب را شناسایی کنند. در مصاحبه‌های پژوهشگر اتاف مشخص شد مواردی از بازگشایی مجدد و رفع بن‌بست و یکطرفه‌سازی در سطح محله انجام شده است اما از آنجایی که اطلاع‌رسانی صورت نگرفته است بسیاری از مردم از آن اطلاع ندارند و استفاده نمی‌کنند.

#### پیامد چهارم: کاهش تنش روانی ناشی از روان نبودن ترافیک

ترافیک و معضل آمد و شد به طور عموم در همه جا و به طور خاص در محله بیمه، موجب درگیری ذهنی و فیزیکی افراد سواره به ویژه راننده‌ها می‌شود. تقویت راه‌های درونی و بیرونی از این تنش می‌کاهد. بر اساس یافته‌های مصاحبه با بهبود وضعیت دسترسی در محله تنش بین افراد کاسته می‌شود. برخی اقدامات ضروری برای تقویت این اثر به این شرح است:  
- با توجه به اینکه با وجود اصلاح شبکه‌راه‌ها وضعیت ترافیکی بهبود می‌یابد ولی کمبود پارکینگ در محله معضلی است که تنش ایجاد می‌کند از این جهت تعبیه پارکینگ‌های مکانیزه و جایابی آنها ضروری است.

#### پیامد پنجم: افزایش رضایت از عملکرد شهرداری

محله بیمه با مشکلات متعددی روبه‌رو است مانند تراکم بالا، کمبود فضای سبز، شلوغی و کمبود جای پارک. اما نیازی که از

### پیامد یازدهم: بدتر شدن کیفیت هوا

بیشتر مناطق تهران با آلودگی و پایین بودن کیفیت هوا مواجه هستند یکی از عمده‌ترین دلایل آلودگی هوا از سوی کارشناسان، خودروها معرفی می‌شود. ۷۰ درصد از پاسخگویان در سطح متوسط و بالاتر از متوسط اعتقاد دارند که اجرای طرح باعث بدتر شدن کیفیت هوا می‌شود و دلایل این امر را تراکم بالا در محله و کاهش فضای سبز می‌دانند و با توجه به اینکه اصلاح و تقویت شبکه‌راه‌ها را موجب افزایش تردد به محله می‌دانند در نتیجه با توجه به ویژگی‌های ساختاری محله، نتیجه نهایی این کار را افزایش آلودگی و بدتر شدن کیفیت هوا می‌دانند. از آنجایی که این مشکل در کل تهران وجود دارد نمی‌توان به طور مقطعی و در محلی خاص برای آن راه حلی داشت اما اقداماتی که در محله می‌توان برای کاهش اثرات آلودگی هوا انجام داد به شرح زیر است:

- گسترش فضای سبز در محله  
- کاهش ساخت و ساز و تراکم مسکونی در محله برای بهبود کیفیت هوا. چون کاهش کیفیت هوا، مساله‌ای مربوط به کل شهر تهران است و برای بهبود وضعیت هوا بایستی در سطح کلان اقدام کرد. در این محل با توجه به ظرفیت تراکمی پایین، بایستی از دادن جواز با تراکم بالا خودداری شود.

### پیامد دوازدهم: افزایش آسیب‌های اجتماعی با ایجاد دسترسی به مکان‌های دارای پتانسیل آسیب

طی مصاحبه‌های انجام شده و نظرخواهی از مردم، درباره اولویت‌های پیشنهادی طرح برای بهبود و تقویت شبکه‌راه‌ها، درباره یکی از اولویت‌های پیشنهادی مردم نظر مخالف داشتند و علت آن را امکان نفوذ آسیب‌های اجتماعی محدود ترمینال آزادی به کوی بیمه عنوان می‌کنند هر چند عده‌ای هم معتقدند با توجه به وجود نهاد امنیتی کلانتری در محله، قابل مدیریت است. برخی اقدامات به شرح زیر در رفع معضلات احتمالی راه‌گشا خواهد بود.

- استقرار کانکس‌های امنیتی محله‌محور برای جلوگیری از ناامنی پیش‌بینی شده است. با توجه به تجربیات مثبت محلات مختلف از این روش در تامین امنیت به نظر می‌رسد در محله کوی بیمه نیز مفید واقع شود.

تاثیر دارد و لازم است برای تاثیر بیشتر طرح اقداماتی انجام شود برای مثال داشتن جلسات هم‌اندیشی با اعضای شوراییاری و ذی نفوذان محلی برای افزایش تاثیر طرح ضروری است.

### پیامد هشتم: بهبود آلودگی صوتی

ترافیک و شلوغی و نبود راه‌های کافی منجر به آلودگی صوتی می‌شود و آرامش ساکنان و عابران را بر هم می‌زند اصلاح شبکه راه‌ها به کاهش ترافیک و به کاهش آلودگی صوتی منتهی می‌شود و اقداماتی نیز ضرورت دارد تا این روند همچنان روند رو به بهبود را طی کند. نصب تابلوهای راهنمای کافی برای معرفی مسیرهای مختلف در ورودی مسیرها و جلوگیری از شلوغی مسیرها برای رسیدن به این هدف پیشنهاد می‌شود.

### پیامد نهم: خروج محله از بن‌بست

اجرای طرح در صورتی که با اتصال شبکه راه‌های کوی بیمه به خارج از آن همراه شود و موانع از سر راه برداشته شود، محله را از بن‌بست خارج می‌کند این امر تبعات مثبت و منفی دارد اهالی با اتصال محله به آپادانا موافق هستند اما قوانین و نارضایاتی اهالی این اجازه را نمی‌دهد و اتصال به محور فکوری نیز، به خاطر نگرانی از ورود آسیب‌ها به محل باب میل بسیاری از اهالی نیست.

بنابراین بایستی اقدامات لازم و ضروری را برای کاهش بار منفی و افزایش اثرات مثبت طرح به کار برد.

- ایجاد امکانات امنیتی لازم برای کاهش نگرانی مردم مثل کانکس نیروی انتظامی یا واحدهای گشت سیار در محدوده  
- احداث گذرگاهی به سمت آپادانا که آرامش شهرک را به هم نزند.

### پیامد دهم: افزایش قیمت املاک

یکی از پیامدهای احتمالی طرح با توجه به خروج محله از بن‌بست و اصلاحات شبکه راه‌ها است، افزایش قیمت املاک موجب تشویق مردم و سرمایه‌گذاران به افزایش ساخت‌وساز می‌شود با توجه به تراکم بالای مسکن در محله، بر مدیران شهری واجب هست که از صدور مجوز تراکم ساخت خودداری کنند به خصوص اینکه محله، بیش از ظرفیت خود، تراکم دارد.

برنامه‌های مختلفی به انجام می‌رساند یکی از این برنامه‌ها نیازسنجی و امکان‌سنجی اصلاح معابر است. محله کوی بیمه به عنوان یکی از محلات منطقه ۵ شهرداری تهران با مشکلاتی در حوزه معابر مواجه است؛ مشکلاتی مانند عدم اتصال کامل معابر شرقی و غربی، بن‌بست بودن محل و بالا بودن بار ترافیکی معابر که خودمشتاء بسیاری از مسائل اجتماعی فرهنگی-مذهبی و ... در این محل شده که برای حل آن طرحی از سوی مهندسین مشاور انجام شد و هشت اولویت برای رفع معضل ترافیکی محله امکان‌سنجی شد؛ اولویت‌ها شامل: ایجاد اتصال بین بیمه سه و چهار، اتصال کوی بیمه به شهرک آپادانا، اتصال کوی بیمه به خیابان رحمانی، تکمیل خیابان عظیمی و امتداد آن تا خیابان ریاحی، بازگشایی خیابان بنفشه، ایجاد ارتباط میان بیمه چهارم و خیابان عظیمی از طریق خیابان فیات، بازگشایی دسترسی خیابان‌های کیوان و استقلال به خیابان نفیسی است؛ از آنجایی که شهرداری تهران به عنوان یک نهاد صرفاً فنی نیست بلکه به عنوان نهادی اجتماعی نیز مطرح است؛ لذا برای غالب پروژه‌های توسعه‌ای اقدام به تهیه پیوست‌های اجتماعی - فرهنگی را ضروری می‌داند. طرح نیازسنجی و امکان‌سنجی تسهیل دسترسی به/ از شهرک بیمه تامین اجتماعی از طریق شبکه معابر پیرامون از جمله پروژه‌هایی هست که برای حل معضل شبکه معابر کوی بیمه انجام شد و شهرداری منطقه این طرح را نیازمند تهیه پیوست اجتماعی تشخیص داد؛ طرح انجام پذیرفت و پیامدهای اجتماعی آن شامل رضایتمندی نسبتاً بالا از راه‌کارهای پیشنهادی برای اصلاح شبکه راه‌های کوی بیمه، سهولت دسترسی‌ها، صرفه‌جویی در وقت ساکنان و مراجعان به محله، کاهش تنش روانی ناشی اجتماعی فرهنگی و مذهبی از روان نبودن ترافیک، افزایش رضایت از عملکرد شهرداری، رونق کسب و کار کسبه، تطابق بالای طرح با نیازهای اولویت‌دار محلی، بهبود آلودگی صوتی، خروج محله از بن‌بست، افزایش قیمت املاک، بدتر شدن کیفیت هوا، افزایش آسیب‌های اجتماعی با ایجاد دسترسی به مکان‌های دارای آسیب، نارضایتی اهالی محلات همجوار از دسترسی کوی بیمه به سمت محله ایشان (آپادانا) شناسایی شد.

- دوری از تعبیه نقاط کور و ایجاد فضای امن برای خلاف‌کاران در محل به ویژه در احداث مسیرها، بهره‌گیری از این روش به کاهش ناامنی و افزایش ضریب امنیت کمک می‌کند.

- اتخاذ تدابیری جهت روشنایی‌بخشی به محل جهت افزایش امنیت در شب. این وضعیت به خصوص در قسمت‌هایی که تراکم بالا دارد و احتمال ایجاد خطر وجود دارد بیشتر احساس می‌شود.

- جلوگیری از مأوا گزینی کارتن‌خواب‌ها در فضاهای محلی کوی بیمه برای جلوگیری از پاتق شدن محل

### پیامد سیزدهم: نارضایتی اهالی محلات همجوار از دسترسی کوی بیمه به سمت محله ایشان (آپادانا)

از گزینه‌های پیشنهادی مشاور، برای خروج محله از بن‌بست، اتصال به خیابان اصلی آپادانا است؛ گزینه‌ای که هر چند از نظر اقتصادی، بسیار مقرون به صرفه توصیف می‌شود اما با توجه به نارضایتی اهالی شهرک آپادانا با این گزینه به دلایل اجتماعی و ساختاری شهرک، این گزینه در عمل قابل انجام نیست. اقدامات لازم برای رفع این مشکل به قرار زیر است.

- اندیشیدن به راه‌حل‌های جایگزین در ایجاد مسیر برای خروج محله از بن‌بست. زیرا ایجاد رضایت در محله‌ای به قیمت ایجاد نارضایتی در محله همجوار، خود آسیب‌های متعددی به دنبال دارد.

ضمن اینکه اهالی آپادانا اعتقاد دارند اندازه معبر شهرک برای تعداد ماشین‌های خود شهرک نیز پاسخگو نیست و اضافه شدن بار ترافیکی بیمه به این معبر، ایجاد ترافیک می‌کند. در ضمن اینکه وجود تاسیسات برق و موتورخانه در زیر معبر امکان آسیب دیدن دارد؛ لذا برای جلوگیری از آسیب‌های احتمالی باید ظرفیت معبر و مکان دقیق استقرار تاسیسات به وسیله کارشناسان این حوزه مشخص گردد.

### ۵- نتیجه‌گیری

شهر تهران به عنوان کلانشهری که با مشکلات متعددی در حوزه حمل و نقل و ترافیک مواجه است؛ شهرداری تهران به عنوان متولی ساماندهی به امر ترافیک و معابر درون شهری

## ۶-مراجع

- ابراهیم‌زاده، عیسی، عبادی جوکندان، اسماعیل (۱۳۸۷).  
تحلیلی بر توزیع فضایی- مکانی کاربری فضای سبز در  
منطقه سه شهری زاهدان. *مجله جغرافیا و توسعه*، بهار و  
تابستان، شماره ۱۱، ۵۸-۳۹.
- آرندت، رندل و دیگران (۱۹۸۰). منشور نوشهرسازی.  
ترجمه: رضا بصیری مژدهی و علیرضا دانش (۱۳۸۷).  
تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
- رضایی، مسعود (۱۳۹۲). کارکردهای اقتصادی، اجتماعی  
و اکولوژیکی فضای سبز شهری و نقش آن‌ها در  
توسعه پایدار. *مجله اقتصاد شهر*. بهار و تابستان. شماره  
۱۷، ۵۶-۴۶.
- زنگنه شهرکی، سعید، حمیدی، اکبر و حسین‌پور، مهدی  
(۱۳۹۷). ارزیابی تأثیرات اجتماعی پیاده‌راه بر شهروندان  
در بافت‌های قدیمی، مطالعه موردی: پیاده راه خیام جنوبی  
شهر ارومیه، پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری،  
دوره ۶، شماره ۲، تابستان.
- زینلی، سحر و جلالی، میثم (۱۳۹۴). ارزیابی تأثیرات  
اجتماعی تونل‌های شهری - مطالعه موردی: تونل بزرگراه  
حکیم در محدود پارک جنگلی چیتگر، نشریه مهندسی  
تونل و فضاهای زیرزمینی، دوره ۴، شماره ۲.
- سازمان برنامه‌ریزی منطقه‌ای سن دیه‌گو، برنامه‌ریزی و  
طراحی برای پیاده‌ها. ترجمه: رضا بصیری مژدهی  
(۱۳۸۸). تهران: انتشارات طلحان.
- سند راهبردی توسعه محله کوی بیمه، شهرداری منطقه ۵  
تهران، (۱۳۸۸).
- صدیق‌میرزایی، رسول و سجودی حقیقی، امیر (۱۳۹۲).  
بررسی شبکه‌های ارتباطی (معابر) شهری و آسیب‌های  
اجتماعی - ترافیکی. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک.  
شماره ۲۹.
- صمدی، هادی (۱۳۹۳). سازمان حمل و نقل ترافیک  
شهرداری تهران، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری  
منطقه ۵. نیازسنجی و امکان‌سنجی تسهیل دسترسی به / از  
شهرک بیمه تامین اجتماعی از طریق شبکه معابر پیرامون.  
تهران، مهندسین مشاور راه‌های طلایی البرز.
- غیاثوند، احمد (۱۳۹۳). ارزیابی تأثیر اجتماعی و  
فرهنگی ارتقاء کیفی میدان منیریه. گزارش پژوهشی اداره  
مطالعات اجتماعی منطقه ۱۱ شهرداری تهران.
- فاضلی، محمد (۱۳۸۹). ارزیابی تأثیرات اجتماعی.  
تهران، انتشارات جامعه‌شناسان.
- فاضلی، محمد و علیخواه، فردین (۱۳۹۱). پیوست  
اجتماعی و فرهنگی بهسازی میدان امام حسین (ع) و  
پیاده‌راه سازی خیابان ۳۷ شهرپور. گزارش پژوهشی اداره  
مطالعات اجتماعی شهرداری تهران.
- کلاهی، محمدرضا (۱۳۹۰). ارزیابی تأثیرات اجتماعی  
پیاده‌روسازی خیابان سی تیر. دفتر مطالعات اجتماعی -  
فرهنگی تهران.
- گراوند، جمشید (۱۳۹۱). گزارش ارزیابی تأثیرات  
اجتماعی و فرهنگی ایجاد لوپ فتحی شقایق.
- هاروی، دیوید (۱۹۷۳). عدالت اجتماعی و شهر. ترجمه  
فرخ حسامیان و محمدرضا حائری (۱۳۷۹). تهران،  
انتشارات شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
- Dill, Jennifer (2004). *Measuring Network  
Connectivity for Bicycling and walking.  
TRB Annual Meeting.*
- Hillier, B; Penn, A; Hanson, J; Grajewski,  
T and Xu, J. (1993). *Natural  
movement or Configuration and attraction  
in urban pedestrian movement.  
Environment and Planing B: Planing and  
Designn.*
- Kim, Jaecheol(2007). *Testing the street  
connectivity of new urbanism project,  
6<sup>th</sup> International Space Syntax Symposium.*

# Assessment of Social and Cultural Impacts of the Reforming Plan of the Road Network in Bimeh District

*Hossein Rahmani Tirkalai, Associate Professor, Department of Islamic Studies,  
Payame Noor University, Tehran, Iran.*

*Fazlollah Esmaili, Assistant Professor, Department of Geography and Rural Planning,  
Payame Noor University, Tehran, Iran.*

*Fatemeh Azizi, Ph.D., Grad., University of Tehran, Tehran, Iran.*

*E-mail: [Rahmani1391@pnu.ac.ir](mailto:Rahmani1391@pnu.ac.ir)*

Received: November 2024- Accepted: February 2025

## ABSTRACT

The road networks of bimeh project with the goal of facilitating traffic in the inner passages of bimeh network, strengthening the eastern-western routes, facilitating access to the surrounding network, reducing the traffic load of the main roads in bimeh district is planned for area 6 of region 5, and among the priorities in consultant's mind, there have been cases such as reopening a number of blind alleys and making some of the passages unilateral. Since the improvement of urban roads reduces many environmental, psychological, cultural-religious, social problem and etc. This project at the current stage and at the stage of being fully operational and ultimately in exploitation stage will have several positive and negative consequences on the affected society. Evaluating the consequences of project has been carried out by using a combination of quantitative (scaling) and qualitative (individual and group interviews). The statistical society consisted of all residents and exploiters, critics and experts, city officials and various organizations and members of the council of bimeh district. The results revealed that 90% of the respondents considered reforming the routes of bimeh district network as one of the prior local needs. Finally, the outcomes of ease of access, saving inhabitants and visitors to the area's time, reducing the mental stress caused by heavy traffic jams, increasing satisfaction from municipality's performance, improvement in tradesmen's business, high adaptation of the plan to local prior needs, improvement in noise pollution, the exit of the district from deadlock, raise in price of real estate, deterioration of air quality, increase in social harms by providing access to harmful places, dissatisfaction of the residents of neighboring areas from the access of bimeh district to their neighborhood (Apadana) were identified in the current project.

**Keywords:** Assessment of Social Impacts, Cultural, Network of Roads, Bimeh District