

ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث پیاده‌راه در بلوار امامزاده حسن شهر کرج*

اسماعیل جهانی دولت‌آباد

استادیار جامعه‌شناسی، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران
sml.jahani@gmail.com

رحمان جهانی دولت‌آباد

دکترای جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران
jahani_rahman@yahoo.com

چکیده

مطالعه حاضر با هدف ارزیابی تأثیرات ناشی از احداث پیاده‌راه در محدوده بلوار امامزاده حسن (ع) کرج به مرحله اجرا درآمده است. این پیاده‌راه به طول حدوداً سیصد متر در حد فاصل آستان مقدس امامزاده حسن تا میدان قدس در دستور کار شهرداری کرج قرار گرفته است. مدل نظری پژوهش بر مفهوم «پیاده‌راه به مثابه فضای عمومی شهری» استوار بوده، برای ارزیابی پیامدهای ناشی از اقدام از روش‌های مختلف کمی و کیفی اعم از انجام پیمایش در حوزه مداخله پروژه، مصاحبه با گروه‌های مختلف ذی‌نفع، بهره‌گیری از آرای کارشناسان حوزه‌های مختلف و نیز مشاهدات میدانی استفاده شده است. ارزیابی پیامدها در قالب دو سناریو، شامل سناریوی انفعالی (تداوم وضع موجود) و سناریوی حداقلی (تعدیل وضع موجود) صورت گرفته و در ارزیابی هر کدام از سناریوها، پیامدهای اقدام در سه حوزه شامل بافت ترافیکی، اجتماعی و نهادی بررسی شده است. نتایج حاکی از آن است که محدوده مورد بررسی در وضعیت فعلی با مسائل ترافیکی، اجتماعی و نهادی عدیده‌ای دست به‌گریبان است که در صورت تحقق سناریوی اول و تداوم این وضع در هر سه حوزه یادشده، شاهد غلبه کامل تأثیرات منفی، اعم از مسائل ترافیکی، مخالفت‌ها و نارضایتی اهالی و افزایش آسیب‌های اجتماعی محدوده، بر تأثیرات مثبت خواهیم بود. در صورت تحقق سناریوی اول (اتخاذ رویکرد انفعالی) در هیچ کدام از حوزه‌های سه‌گانه ترافیکی، نهادی و اجتماعی، وضعیت مطلوبی برای محدوده مورد بررسی پیش‌بینی نمی‌شود. به عبارت بهتر، محدوده مورد نظر در وضعیت فعلی با چالش‌هایی مواجه است که لزوم ایجاد تغییر در این محدوده را

* مقاله حاضر برگرفته از طرحی پژوهشی با عنوان «ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی پیاده‌راه‌سازی در حد فاصل آستان مقدس امامزاده حسن (ع) تا میدان قدس» است که با حمایت شهرداری کرج به انجام رسیده است.

ضروری می‌نماید. این در حالی است که نتایج نشان می‌دهد اجرای هرگونه اقدام حداکثری در محدوده مورد بررسی نیز به دلیل نبود بسترهای قانونی، عملیاتی و مالی دور از انتظار است. بنابراین طرح پیشنهادی اتاف، اتخاذ رویکرد حداقلی در اجرای پروژه پیاده‌راه‌سازی را به عنوان گزینه مطلوب معرفی می‌کند. این طرح بر این ایده استوار است که در صورت تصویب و تصمیم مدیران شهری مبنی بر اجرایی شدن پروژه پیاده‌راه‌سازی، این پروژه در دو فاز مستقل اما با اهداف مشترک، طراحی و اجرا گردد. در فاز اول، مجموعه‌ای از اقدامات اصلاحی قبل از مرحله اجرا مدنظر قرار می‌گیرد و در فاز دوم، بررسی‌ها و مطالعات کارشناسی و تخصصی در دستور کار قرار می‌گیرد. در همین قالب، گروه اتاف تلاش کرده است تا راهکارهایی را در جهت اجرای بهتر هر کدام از فازهای یادشده ارائه نماید.

واژه‌های کلیدی: فضای عمومی شهری، پیاده‌راه، ارزیابی تأثیرات اجتماعی، شهر کرج و امامزاده حسن.

مقدمه

در شهرهای قدیم ایران، شکل‌گیری راه‌ها و فضاهای شهری بر اساس مقیاس و نیاز حرکت پیاده بوده، اما در سنت شهرسازی رایج، برنامه‌ریزی برای ماشین همواره مقدم بر برنامه‌ریزی برای انسان است (کوکبی و دیگران، ۱۳۹۱: ۹۸). با این حال امروزه مطابق با اسناد چشم‌انداز و اهداف اسناد بالادستی توسعه شهرها همچون «طرح‌های جامع» و «طرح‌های تفصیلی»، تغییر در نگرش به شهر و تعریف فضای شهری انسان‌محور در تقابل با شهر سواره‌محور، به عنوان یکی از ملاحظات اصلی مدیریت شهری مطرح شده است. از همین رو شهرداری کرج در سال‌های اخیر کوشیده است تا امکان تقویت حرکت پیاده و کاستن از غلبه اتومبیل‌ها را از طریق پیاده‌راه‌سازی در برخی محورهای فرامهم آورد. اما قدر مسلم این است که لزوم توجه به پیامدهای گوناگون و به طور خاص، پیامدهای اجتماعی و فرهنگی ایجاد و توسعه چنین فضاهایی و پیش‌بینی درست آن بر اساس واقعیات موجود، به همان اندازه مهم است که ضرورت تسلط رویکرد انسان‌محور بر سیاست‌ها و اقدامات شهری.

در همین راستا، ارزیابی تأثیر اجتماعی و فرهنگی (اتاف) مطرح می‌شود که پی‌آمد نظری و عمدتاً روش‌شناختی آگاه شدن بر کارکردهای پنهان پروژه‌های توسعه است. به موجب آن، اجرای هر طرح، سیاست یا برنامه توسعه‌ای قبل از اجرا با مجموعه‌ای از مناسبات محیطی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی درگیر است که تجربه برنامه‌های توسعه نشان می‌دهد تا زمانی که هماهنگی لازم بین این مناسبات ایجاد نشود، اجرای طرح توسعه‌ای با موفقیت چندانی همراه نبوده، اهداف مورد نظر به طور کامل محقق نخواهد شد (روچ، ۱۳۸۷).

احداث پیاده‌راه در منطقه ۲ شهر کرج نیز یکی از اقداماتی است که با ماهیتی عمدتاً ترافیکی در راستای کاهش خودرومحوری، افزایش فعالیت‌های پیاده و بهبود محیط شهری از سوی شهرداری کرج مطرح شده است. محدوده اجرای این طرح در حد فاصل آستان مقدس امامزاده حسن^(ع) تا میدان قدس تعریف شده است که مسافتی حدود سیصد متر را در برمی‌گیرد (شکل شماره ۱).

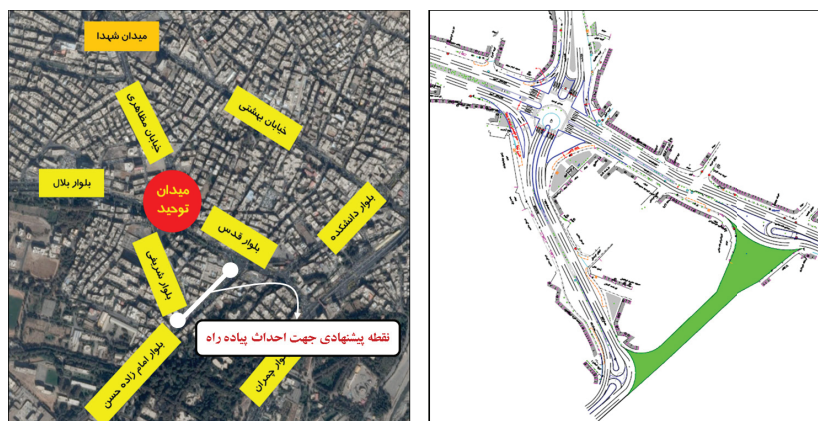
از عناصر اصلی شکل‌دهنده محدوده یادشده که نقش عمده‌ای در جذب سفرهای آن دارد، می‌توان به کاروانسرای تاریخی شاه عباسی، محوطه دانشکده کشاورزی و آستان مقدس امامزاده حسن^(ع) اشاره نمود که عمدتاً در مقیاس منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای فعالیت دارند.

وجود عناصر یادشده و ارتباط بین آنها، یک چرخه زیستگاهی را شکل می‌دهد که با خودرومحوری و ازدحام سواره همخوانی ندارد و شهرداری کرج را

مجاب به ایجاد و توسعه پیاده‌راه در آن می‌کند. این در حالی است که کارکرد گذرگاهی این محدوده به‌ویژه در بلوار امامزاده حسن و قدس، موجب نقش ترافیکی آن برای بسیاری از شهروندان نیز است. بنابراین سازمان متولی، ضمن در نظر گرفتن امکان ایجاد و توسعه پیاده‌راه برحسب شاخصه‌های ترافیکی، طرح پیاده‌راه‌سازی در حد فاصل آستان مقدس امامزاده حسن^(۴) و میدان قدس را مطرح نموده است.

اجرای این طرح مستلزم ایجاد تغییراتی در محدوده یادشده اعم از تملک بخشی از املاک واقع در محدوده، سامان‌دهی ترافیکی میدان توحید (حذف میدان و تبدیل آن به تقاطع چراغ‌دار) و بلوارهای شریفی و قدس (دوطرفه شدن بلوارها و تغییر جهات حرکتی)، سنگ‌فرش کردن معبر، کاشت درخت و ایجاد فضای سبز در پیاده‌راه، تزیین پیاده‌راه از طریق روشنایی و مبلمان شهری، تعبیه فضاهای مناسب برای ارائه خدمات و تسهیلات با هدف افزایش کنش‌های جمعی و... است.

با توجه به توضیحات یادشده می‌توان اذعان نمود که یکی از مسائلی که پروژه مورد بررسی در بدو امر با آن مواجه خواهد بود، بحث اقناع صاحبان املاک در معرض طرح و نیز جلب مشارکت سایر اهالی و کسبه محدوده درباره اجرای طرح است. بنابراین نحوه تعامل مجریان با اهالی محدوده اجرای پروژه و شیوه‌های اقناع و جلب مشارکت آنها، یکی از نکات بسیار مهمی است که در اجرای طرح احداث پیاده‌راه در حد فاصل آستان مقدس امامزاده حسن^(۴) و میدان قدس باید مدنظر قرار گیرد. تجارب اقدامات مداخله‌ای در شهرها حاکی از آن است که غفلت از این مسئله به نوعی منجر به زیر سؤال رفتن مفهوم حکمرانی خوب نزد شهروندان و به‌ویژه ساکنان حوزه مداخله پروژه خواهد شد.



شکل ۱- مشخصات فنی و موقعیت جغرافیایی محدوده اجرای طرح

نکته مهم بعدی که در اینجا باید مدنظر قرار گیرد، تغییرات احتمالی در وضعیت شاخصه‌های ترافیکی محدوده در اثر احداث پیاده‌راه است. با اجرای این طرح، الگوهای ترافیکی محدوده میدان قدس و خیابان‌های اطراف و موازی آن احتمالاً دچار دگرگونی می‌شود و این دگرگونی برحسب نحوه اجرا و مدیریت پروژه ممکن است به سمت بهتر شدن یا بدتر شدن اوضاع در این محدوده حرکت کند. طبق این بررسی‌ها، گزینه‌های جایگزینی که قرار است بار ترافیکی ایجادشده در اثر احداث پیاده‌راه در حد فاصل امامزاده حسن^(ع) و میدان قدس را به دوش بکشند، (برای مثال تقاطع توحید و بلوارهای شریفی و قدس) ممکن است ظرفیت لازم برای تردد حجم زیاد سواره را بنا به دلایل گوناگون نداشته و یا حجم زیاد تردد با بافت غالب این مناطق همخوانی نداشته باشد. این در حالی است که در وضعیت فعلی نیز محدوده میدان قدس، چهارراه دانشکده و بلوار امامزاده حسن^(ع) در حد فاصل امامزاده تا میدان قدس به دلیل تنوع فراوان در کاربری‌ها، اعم از مذهبی، آموزشی، فرهنگی - سیاسی، تاریخی، تجاری، خدماتی، مسکونی و... هر روزه حجم زیادی از سفرهای روزانه افراد را در خود جای می‌دهد و بار ترافیکی سنگینی را متحمل می‌شود.

همچنین به دلیل قرارگیری بلوار امامزاده حسن در مسیر دسترسی به اتوبان کرج - قزوین، روزانه محل تردد بسیاری از وسایل نقلیه شخصی، عمومی و ماشین‌آلات سنگین همچون کامیون است که این تردد و رفت و آمد روزانه وسایل نقلیه در این محدوده، درصد قابل توجهی از ترافیک موجود در آن را شامل می‌شود. از سوی دیگر، مراجعه روزانه افراد به محدوده مورد بررسی برای رفع نیازهای روزانه و انواع رفت و آمدهای دیگر سبب شده افرادی که با وسیله نقلیه شخصی به این محدوده مراجعه می‌کنند، برای توقف در محدوده، وسایل نقلیه خود را در اطراف خیابان پارک کنند. بدیهی است که در صورت احداث پیاده‌راه و جذب مسافر بیشتر در این محدوده و نیز محدود شدن پارک حاشیه‌ای موجود در بلوارهای امامزاده حسن^(ع) و شریفی، مسائل یادشده نیز تشدید خواهد شد. همچنین با افزایش جمعیت پیاده، مسائل ایمنی ناشی از تداخل سواره و پیاده به‌ویژه در معابر منتهی به محدوده اجرای طرح نیز محتمل خواهد بود.

از دیگر مسائلی که ممکن است در موفقیت یا عدم موفقیت پروژه مورد بررسی اثرگذار باشد، بحث آسیب‌های اجتماعی و احساس امنیت در محدوده اجرای طرح است. در محدوده مورد بررسی در مطالعه حاضر، وجود پدیده‌هایی مانند دستفروش‌ها، متکدیان، خرید و فروش اجناس سرقتی، گرمخانه مخصوص

بانوان و همبودگی ناهمساز این پدیده‌ها با عناصر فرهنگی و مذهبی محدوده، به‌ویژه آستان مقدس امامزاده حسن^(ع)، قطعاً شبیهاتی را درباره وضعیت آسیب‌های اجتماعی و احساس امنیت در صورت احداث پیاده‌راه به ذهن متبادر می‌سازد که می‌بایست مورد توجه قرار گیرد. همچنین با توجه به عدم برخورداری محدوده بلوار امامزاده حسن از حیات شبانه، بحث احساس امنیت هنگام شب نیز یکی از نکات دیگری است که می‌بایست در ارزیابی تأثیرات پروژه پیاده‌راه‌سازی مدنظر قرار گیرد.

از سوی دیگر، اختصاص بخش قابل توجه محدوده مورد مطالعه به فعالیت‌های تجاری، لزوم توجه به بافت اقتصادی را به عنوان حوزه دیگر ارزیابی تأثیرات مطرح می‌سازد. تغییرات در قیمت زمین و املاک واقع در محدوده مورد مطالعه، تغییر در ترکیب کسب‌وکارها و معیشت افراد فعال در حوزه تجاری این محدوده، تغییر در اجاره‌به‌های واحدهای تجاری محدوده، ورود کسب‌وکارهای جاذب پیاده و مسائلی از این دست با اجرای طرح یادشده، دور از ذهن نیست و نیاز به بررسی‌های جامع و دقیق دارد.

قابل ذکر است که پیاده‌راه بلوار امامزاده حسن، یکی از اولین اقدامات برای احیای فضاهای عمومی و تحقق مفهوم شهر انسانی در شهر کرج محسوب می‌شود و به عنوان یکی از نخستین تجربه‌ها در دوره اخیر می‌تواند مبنای اقدامات بعدی در این شهر قرار گیرد. بنابراین مطالعه ارزیابی حاضر علاوه بر ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی پروژه احداث پیاده‌راه در محدوده بلوار امامزاده حسن^(ع)، هدف دیگری را در راستای کمک به ارتقای برنامه‌های مشابه آتی در شهر کرج نیز دنبال می‌کند و امید می‌رود که نتایج این پژوهش بتواند در گام‌های بعدی برنامه احیای فضاهای عمومی شهری در کرج مؤثر واقع شود.

پرسش‌های پژوهش

سؤال اصلی و کلی پژوهش این است که: «احداث پیاده‌راه در محدوده حد فاصل آستان مقدس امامزاده حسن^(ع) تا میدان قدس، چه تأثیراتی در حوزه‌های ترافیکی، محیط‌زیستی، اجتماعی و اقتصادی برجای خواهد گذاشت؟». پاسخ به سؤال یادشده در گرو پاسخ به سؤال‌های جزئی‌تری است که در زیر به آنها اشاره شده است.

- احداث پیاده‌راه، چه تأثیرات ترافیکی در خود محدوده و معابر مجاور آن برجای خواهد گذاشت؟

- پروژه یادشده، چه تأثیراتی بر بافت اجتماعی محدوده مورد مطالعه خواهد داشت و کدام گروه‌ها بیشتر در معرض این تأثیرات خواهند بود؟

- آیا احداث پیاده‌راه مورد نظر، حائز تأثیرات زیست‌محیطی در محدوده اجرای پروژه و پیرامون آن خواهد بود؟ این تأثیرات به چه نحو خواهد بود؟
- تأثیرات پروژه بر بافت اقتصادی محدوده مورد مطالعه به چه صورت خواهد بود؟ و با توجه به برآیند کلی تأثیرات مثبت و منفی پروژه، آیا اجرای آن به لحاظ اقتصادی قابل توجیه است؟

- ذی‌نفعان پروژه احداث پیاده‌راه، کدام افراد یا گروه‌ها هستند و میزان و کیفیت تأثیرگذاری یا تأثیرپذیری هر کدام از آنها از پروژه یادشده چگونه است؟ شیوه‌های مناسب اقناع ذی‌نفعان و پیشگیری از شکل‌گیری جمعیت معترض کدامند؟

- گزینه‌های بدیل پروژه کدامند و با استناد به برآیند تأثیرات در حوزه‌های ترافیکی، اجتماعی، محیط‌زیستی و اقتصادی، کدام گزینه بهترین گزینه محسوب می‌شود؟

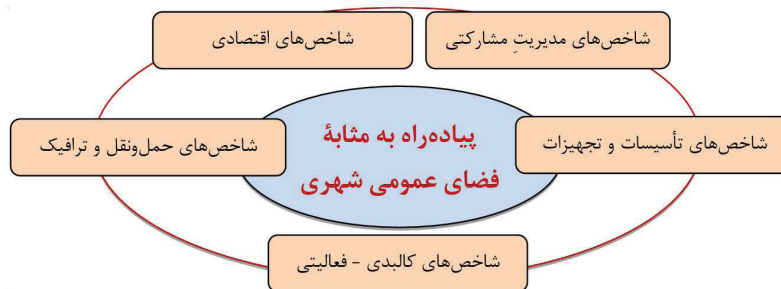
چارچوب نظری و مفهومی

چارچوب نظری پژوهش حاضر بر مفهوم فضای عمومی متکی است. به عبارت بهتر در این پژوهش، پیاده‌راه به عنوان یکی از انواع فضاهای عمومی در نظر گرفته شده و «پیاده‌راه به مثابه فضای عمومی»، مفهوم کلیدی ما در تدوین مدل نظری و مفهومی پژوهش است. به عبارت بهتر، بحث نظری ما بر این ایده اصلی استوار است که پیاده‌راه، یکی از گونه‌های مهم فضای عمومی شهری است و بنابراین برای اینکه بتواند چنین کارکردی ایفا نماید، می‌بایست استانداردها و شاخص‌های فضای عمومی را دارا باشد.

منظور از فضای عمومی شهری، مکان‌هایی است که همه شهروندان به صورت آزاد و بدون نیاز به کنترل به آن دسترسی دارند و معمولاً شامل فعالیت‌های متنوعی می‌شود که حیات جمعی اجتماع را شکل می‌دهد. چنین فضاهای عمومی‌ای، انواع بناهای یادبود و نمادین - میدان - تا پارک‌های عمومی و فضاهای سبز را در برمی‌گیرد. این تعریف از فضای عمومی بر اساس پنداره‌های شهروندی و بیان مطالبات در شهر شکل گرفته است (ر.ک: مدنی‌پور، ۱۳۸۷؛ پاکزاد، ۱۳۸۵). فضای عمومی، فضایی برای همزیستی با صلح و برخورد‌های غیر شخصی است. شخصیت فضای عمومی، زندگی عمومی ما، فرهنگ شهر و زندگی روزمره ما را نشان می‌دهد و تنظیم می‌کند (والسر، ۱۹۸۶ به نقل از پاکزاد، ۱۳۸۵). فضاهای عمومی و نیمه‌عمومی در شهر، زمینه مشارکت مردم را فراهم کرده، آنها را با هم مرتبط می‌کند. مأمور د به همبستگی اجتماعی و ارتباطات متقابل چهره به چهره، تحرک فکر و اندیشه و اهمیت زیباشناختی

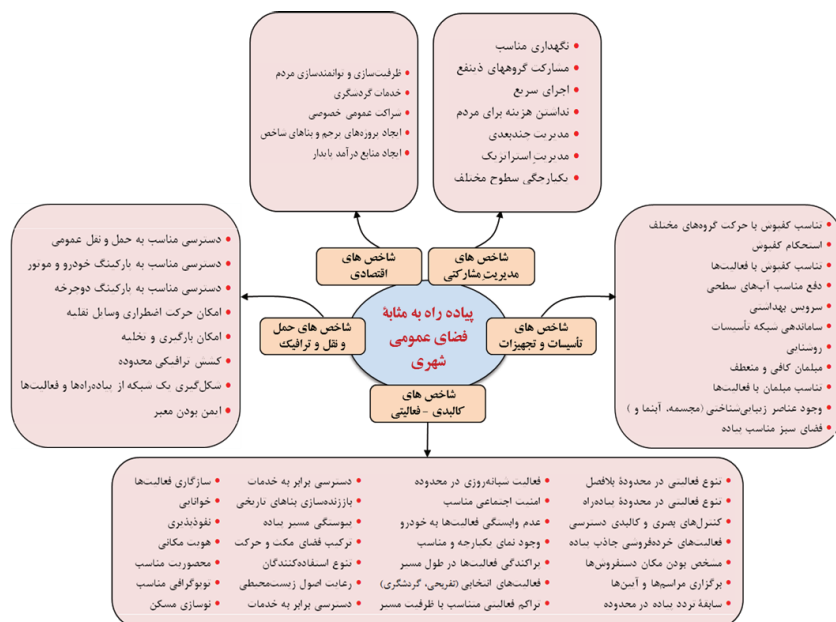
فضاهای شهری تأکید دارد و معتقد است که ایجاد فضاهای عمومی، قرین بازسازی تمدن است و باید امکان هم‌زیستی و مشارکت را برای زندگی جمعی پدید آورد (پاکزاد، ۱۳۸۵).

در این مطالعه پس از بررسی مباحث نظری (تیبالدز، ۱۳۹۳؛ جیکوبز، ۱۳۹۲؛ کاشانی‌جو، ۱۳۹۳؛ گل، ۱۳۸۷؛ معینی، ۱۳۸۵) و نیز تجربه‌های موفق پیاده‌راه‌سازی در ایران و جهان (یوسف‌پور، ۱۳۸۳؛ کاویان، ۱۳۸۷؛ فلاح منشادی و دیگران، ۱۳۹۱؛ رنجبر و رییس اسماعیلی، ۱۳۸۹؛ دستجردی، ۱۳۸۴؛ خمسه‌عشری، ۱۳۹۵؛ حقی و دیگران، ۱۳۹۴)، ویژگی‌ها و نقاط قوت و ضعف آنها مورد بررسی قرار گرفته و با استناد به نتایج این بررسی، مدلی برای تعیین شاخص‌های پیاده‌راه به عنوان یک فضای عمومی شهری به دست آمده است که مطابق با آن، یک پیاده‌راه زمانی می‌تواند موفق ارزیابی شود که علاوه بر فضای جمعی شهری سرزنده بتواند: ترکیب کارآمدی در سیستم حمل‌ونقل ایجاد کند (کارآمدی حمل‌ونقل)؛ باعث ایجاد رونق اقتصادی در منطقه شود (رونق اقتصادی)؛ باعث ارتقای کالبدی و فعالیتی نواحی اطراف به‌ویژه بازآفرینی آنها شود (کارآمدی کالبدی - فعالیتی)؛ از تأسیسات و تجهیزات لازم برای کارآمدی هر چه بهتر برخوردار باشد (کارآمدی تأسیسات و تجهیزات)؛ بتواند با رویکردی مشارکتی، همه‌جانبه و بلندمدت، کیفیت فضا را حفظ کند و ارتقا دهد (مدیریت مشارکتی).



شکل ۲- الگوی نظری پژوهش

هر یک از این ابعاد دارای مجموعه ویژگی‌هایی هستند که ضمن تشریح جنبه‌های مختلف شاخص‌های پنج‌گانه پیاده‌راه‌سازی، امکان ارزیابی یک پیاده‌راه را نیز به دست می‌دهند. فهرست کامل این نشانگرها در انتهای بحث‌های نظری که در بخش دامنه‌یابی ارائه شده، به تفصیل مورد بحث قرار گرفته است.



شکل ۳- مدل مفهومی پیاده‌راه به مثابه فضای عمومی شهری

روش پژوهش

روش پژوهش بر اساس ماهیت موضوع مورد بررسی تعیین می‌شود و ماهیت موضوع نیز بر اساس آنچه باید سنجیده شود مشخص می‌شود. بنابراین روش پژوهش حاضر با در نظر گرفتن دو مقوله، شامل شاخص‌های مورد سنجش و ترکیب جامعه هدف، انتخاب شده است. بر این اساس در این پژوهش از روش‌های مختلف کمی و کیفی استفاده شده و اطلاعات میدانی لازم برای ارزیابی پروژه از چند منبع اصلی شامل مشاهدات میدانی گروه اتاف، داده‌های پیمایشی، مصاحبه‌ها و آرای کارشناسی گردآوری شده است.

به عبارت بهتر، در این پژوهش متناسب با جنس متغیرهایی که باید مورد سنجش قرار گیرند، با گروه‌های مختلفی سروکار داریم که برای گردآوری اطلاعات از این گروه‌ها از ابزار متناسب بهره گرفته‌ایم. برای این منظور، متغیرهای مورد بررسی یا به عبارتی تأثیرات احتمالی پروژه را بر حسب شیوه‌ای که برای گردآوری اطلاعات آن به کار گرفته می‌شود، به سه دسته تقسیم کرده‌ایم:

دسته اول، متغیرهایی را شامل می‌شود که گردآوری اطلاعات مرتبط به آنها از طریق تکمیل پرسشنامه در بین برخی گروه‌های ذی‌نفع امکان‌پذیر است. دسته دوم، متغیرهایی هستند که سنجش آنها مستلزم انجام مصاحبه

با برخی از ذینفعان است. بالاخره دسته سوم، شامل متغیرهایی است که در بررسی آنها لازم است از نگاه تخصصی کارشناسان مربوطه استفاده شود. البته لازم به ذکر است که نتایج مشاهدات میدانی گروه اتاف به عنوان وجه مکمل در بررسی تمام متغیرها به کار گرفته شده است.

دسته‌بندی یادشده درباره گروه‌های ذی‌نفع یا به عبارتی اطلاع‌رسان‌ها نیز قابل انجام است. به عبارت بهتر، گروه‌هایی که در پژوهش حاضر از دیدگاه‌های آنها برای برآورد پیامدهای احداث پیاده‌راه بهره گرفته شده است نیز برحسب ابزار گردآوری اطلاعات از آنها، به سه دسته کلی تقسیم می‌شوند.

گروه اول، آن دسته از ذینفعان هستند که حجم جمعیت بالایی دارند و گردآوری اطلاعات از آنها مستلزم اجرای پرسشنامه در قالب یک مطالعه پیمایشی بوده است. گروه دوم، بخش دیگری از گروه‌های ذی‌نفع بودند که هرچند حجم جمعیت بالایی ندارند، با توجه به اینکه در معرض آثار پروژه قرار دارند، بررسی نظرهای آنها هم از منظر گردآوری اطلاعات میدانی لازم برای انجام پژوهش و هم از منظر جلب مشارکت آنها و تسهیل اجرای پروژه، بسیار حائز اهمیت بود. گردآوری اطلاعات از این گروه از ذینفعان با استفاده از فن مصاحبه انجام شد. در نهایت گروه سوم به آن دسته از اطلاع‌رسان‌ها مربوط است که به دلیل بر خورداری از تخصص، دانش و یا تجربه فعالیتی در حوزه‌های مورد بررسی، کارشناس آن حوزه محسوب می‌شوند و قادرند در این‌باره نظرهای تخصصی و کارشناسی ارائه دهند.

حال اگر فهرست متغیرها (تأثیرات احتمالی) و نیز فهرست اطلاع‌رسان‌ها (ذینفعان پروژه) را به ترتیبی که در بالا اشاره شد، دسته‌بندی کرده، همه در قالب یک جدول منظم ارائه شود، مشخص می‌شود که در پژوهش حاضر، کدام پیامدها مورد ارزیابی قرار گرفته‌اند، گروه‌های هدف این پیامدها کدام بوده‌اند و از چه ابزاری برای گردآوری اطلاعات این گروه‌ها استفاده شده است. اما همان‌طور که در شکل ۴ نیز مشاهده می‌شود، بخش دیگری از اطلاعات مورد نیاز برای پیشبرد مطالعه حاضر به واسطه مطالعه اسناد و منابع موجود در این حوزه به دست خواهد آمد. اسناد و منابع زیادی مانند پژوهش‌های مشابه، گزارش طرح تفصیلی شهر کرج، طرح جامع کرج، سند چشم‌انداز و... می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد.

همان‌طور که در شکل ۴ نشان داده شده است، گردآوری داده‌های پایه از منابع یادشده و با بهره‌گیری از فنون مشاهده، مصاحبه، پرسشنامه و بررسی اسناد انجام شده و مجموعه کاملی از داده‌های کمی و کیفی درباره پروژه گردآوری شده است. مصاحبه‌ها به صورت ساختمند بوده و حدود پنجاه‌الی

جدول ۱- ابزار گردآوری اطلاعات به تفکیک متغیرهای مورد بررسی و اطلاع‌رسان‌ها

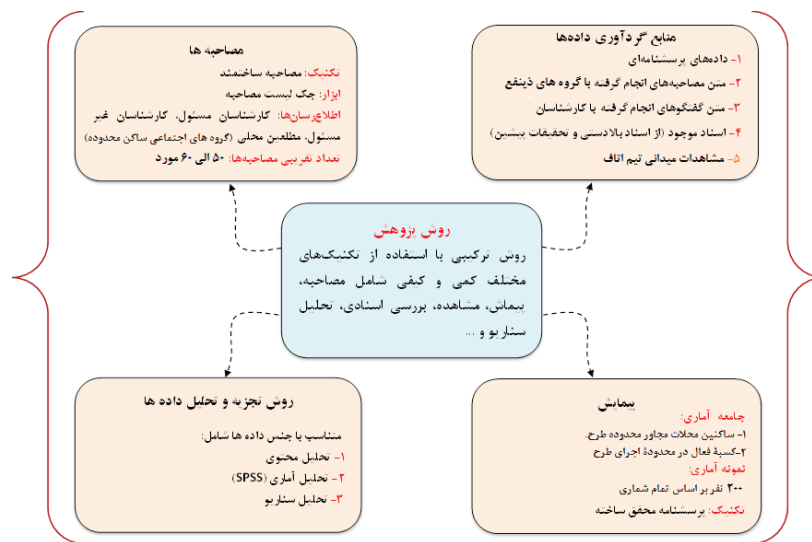
<ul style="list-style-type: none"> - اخلال در نظم ترافیکی بخشی از شهروندان - لزوم جابه‌جایی ایستگاه‌های تاکسی و سردرگمی شهروندان - رونق گرفتن تالار و رستوران شاه عباسی - شکل‌گیری احساس تبعیض و نابرابری بین گروه‌های ذی‌نفع - انتقال بخشی از آسیب‌های محدوده به کوچه‌ها و بن‌بست‌ها و... - کاهش کیفیت زندگی ساکنان حوزه مداخله بر اثر شلوغی - افزایش تعداد زائران امامزاده حسن (ع) - افزایش میزان پیاده‌روی‌های شهروندان - ارتقای نقش پاتوقی، قرارگاهی و تعاملاتی محدوده - شکل‌گیری مقاومت‌ها و اعتراضات بخشی از کسبه - نارضایتی‌های ناشی از طولانی شدن مرحله اجرای پروژه - دشواری جلب مشارکت کسبه در اقدامات به‌سازی - مخالفت‌های مربوط به حذف نماد میانی میدان توحید - احتمال تغییر نگرش شهروندان نسبت به سازمان شهرداری 	<p>متغیرهای مورد بررسی</p>	<p>پیمایش</p>
<ul style="list-style-type: none"> - کسبه (خرده‌فروش) محدوده - کسبه (عمده‌فروش) محدوده - رانندگان عبوری - ساکنان محدوده 	<p>اطلاع‌رسان‌ها</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - افزایش تقاضای پارک خودرو در پارکینگ‌های محدوده - احتمال افزایش هزینه پارک خودرو در پارکینگ‌های محدوده - احتمال افزایش طول و زمان سفر شهروندان - افزایش درآمد بخشی از کسب‌وکارهای فعال در محدوده - کاهش درآمد بخشی از کسب‌وکارهای فعال در محدوده - احتمال تغییر در ترکیب کسب‌وکارهای واقع در محدوده - ورود خرده‌فروشی‌ها و اغذیه‌فروشی‌ها به محدوده - جابه‌جایی و انتقال عمده‌فروشی‌ها به خارج از محدوده - محدود شدن فعالیت باربرها و وانتی‌های فعال در محدوده - افزایش هزینه جابه‌جایی بار برای کسبه واقع در محدوده - افزایش درآمد مراکز درمانی واقع در محدوده - مسائل ناشی از همبودگی گرمخانه، امامزاده و پیاده‌راه - کاهش ایمنی ناشی از بارگیری و تخلیه بار در ساعات شلوغ روز - احتمال شکل‌گیری بازار دست‌فروشی در محدوده - عدم امکان استفاده معلولین از پیاده‌راه - احیای حیات شبانه محدوده اجرای طرح - آسیب‌های محیط‌زیستی ناشی از کسب‌وکارهای جدید - بهبود وضعیت فضای سبز محدوده اجرای طرح - بهبود منظر شهری محدوده اجرای پروژه - شکل‌گیری مقاومت‌ها و اعتراضات رانندگان تاکسی - مخالفت و مقاومت در برابر تملک املاک واقع در محدوده 	<p>متغیرهای مورد بررسی</p>	<p>مصاحبه</p>

<p>مصاحبه</p>	<p>اطلاع رسانی ها</p>	<p>- صاحبان واحدهای پاساژ تجاری - متولیان کاروانسرای شاه عباسی - صاحبان پارکینگ‌های عمومی - رانندگان تاکسی محدوده دست‌فروش‌ها - متولی داروخانه شبانه‌روزی ذکریا - هیئت امنای امامزاده حسن (ع) - هیئت امنای مسجد امام سجاده (ع) - مسئولان دارالشفای امامزاده حسن (ع) - مسئولان گرمخانه - مسئولان بنیاد ۱۵ خرداد - سازمان تاکسی‌رانی کرج</p>
<p>نگاه کارشناسی</p>	<p>متغیرهای مورد بررسی</p>	<p>- افزایش بار ترافیکی محدوده اجرای پروژه - افزایش تداخل سواره و پیاده و کاهش ایمنی پیاده - افزایش تقاضای پارک حاشیه‌ای در معابر مجاور - احتمال انتقال بار ترافیکی محدوده به معابر جایگزین - کاهش پایین معابر اطراف در جذب ترافیک حاصل از طرح - پاسخگو نبودن تقاطع و پس زدن ترافیک به حوزه بلافصل - محدود شدن امکان سرویس‌دهی خودروهای امدادی - احتمال افزایش قیمت املاک واقع در مجاورت پیاده‌راه - افزایش اجاره بهای واحدهای تجاری واقع در محدوده - افزایش ارزش واحدهای تجاری پاساژ جدیدالاحداث - افزایش نرخ آسیب‌های اجتماعی و احساس ناامنی در محدوده - اغتشاش بصری ناشی از ناهمخوانی جداره با پیاده‌راه</p>
<p>اطلاع رسانی ها</p>	<p>اطلاع رسانی ها</p>	<p>- اساتید دانشگاه و پژوهشگران - پلیس راهور کرج - کلانتری ۱۲ کرج - آژانس‌های مسکن واقع در محدوده - سازمان حمل‌ونقل بار و مسافر شهرداری کرج - معاونت امور اجتماعی شهرداری کرج - معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری کرج - معاونت فنی عمرانی شهرداری کرج - معاونت شهرسازی و معماری شهرداری کرج - معاونت خدمات شهری شهرداری کرج</p>

شصت نفر از مسئولان، کارشناسان و گروه‌های اجتماعی محدوده اجرای طرح به عنوان مطلعان محلی را شامل می‌گردد.

جامعه آماری پیمایش شامل کسبه و ساکنان حوزه مداخله پروژه بوده است. انتخاب این جامعه آماری به اقتضای شرایط تحقیق صورت گرفته است. گردآوری اطلاعات لازم در پژوهش حاضر از افرادی مقدور است که آشنایی

کامل به محدوده اجرای طرح و نظم اجتماعی و ترافیکی حاکم بر آن داشته باشند و این شناخت تنها در ساکنان و کسبه این محدوده وجود دارد. بنابراین این افراد به عنوان جامعه آماری پژوهش در نظر گرفته شده و با توجه به تعداد نه چندان زیاد این جمعیت، در انتخاب نمونه به صورت تمامشماری عمل شده و در نهایت ۱۹۸ مورد پرسشنامه تکمیل شده است. روش‌های تجزیه و تحلیل داده‌ها نیز بر حسب نوع اطلاعات به دست آمده، تحلیل آماری به وسیله نرم‌افزار SPSS، تحلیل محتوای کیفی برای مصاحبه‌های انجام گرفته و تحلیل سناریو جهت تدوین کاربست پژوهش بر مبنای یافته‌های به دست آمده بوده است.



شکل ۴- مختصات روشی پژوهش

یافته‌های پژوهش

در این قسمت از مقاله با استناد به داده‌ها و اطلاعات گردآوری شده به ارزیابی تأثیرات پروژه احداث پیاده‌راه در محدوده بلوار امامزاده حسن^(ع) کرج پرداخته شده است. به عبارت بهتر، سعی شده تا به این پرسش اساسی پاسخ داده شود که پروژه احداث پیاده‌راه و اقداماتی که قرار است در راستای این امر از طرف شهرداری کرج به مرحله اجرا درآید، در حوزه‌های مختلف زندگی اجتماعی، چه تأثیراتی را بر افراد و گروه‌های مرتبط با این پروژه بر جای خواهد گذاشت؟ برای این منظور در این قسمت با تکیه بر چهار منبع اطلاعاتی شامل یافته‌های پیمایشی، تحلیل محتوای مصاحبه‌های انجام گرفته با گروه‌های مختلف ذی‌نفع،

نتایج جلسه گروهی با ذی‌نفعان سازمانی و نیز یافته‌های حاصل از مطالعه تطبیقی، به پیش‌بینی تأثیرات اقدام یادشده پرداخته شد.

قابل ذکر است که در اینجا ارزیابی تأثیرات پروژه احداث پیاده‌راه در قالب سناریوهای مختلف انجام شده است. بررسی‌های مقدماتی گروه اتاف حاکی از آن است که سه گزینه احتمالی درباره این پروژه قابل طرح است که در ادامه به آن اشاره شده است.

- سناریوی تداوم وضع موجود: در این سناریو بر سیر طبیعی تحولات محدوده مورد بررسی تأکید می‌شود و هرگونه مداخله و دستکاری در روند فعلی به دلایلی همچون امکان شکل‌گیری جمعیت‌های معترض، برهم خوردن نظم موجود، سلب آرامش اجتماعات محلی، هزینه‌های هنگفت هرگونه تغییر تأثیرگذار در محدوده و... نفی می‌شود. به عبارت بهتر این سناریو، وزن آثار منفی طرح را سنگین‌تر از آثار مثبت آن برآورد می‌کند و با تکیه بر یک «رویکرد انفعالی مبتنی بر حفظ وضع موجود»، گزینه No Act یا همان تداوم وضعیت فعلی در محدوده را مطلوب‌ترین گزینه برای آن می‌داند.

- سناریوی تعدیل وضع موجود: این سناریو بر «رویکرد حداقلی مبتنی بر احیای فضای پیاده‌راهی» متمرکز است که مطابق با آن با توجه به قرارگیری اماکن تاریخی و فرهنگی در محدوده مورد بررسی، مداخله‌ای در حد احداث پیاده‌راه را در جهت نیل به اهداف پیاده‌مداری و انسان‌محوری مکفی قلمداد می‌کند. در این سناریو اینگونه استدلال می‌شود که محدوده مورد نظر، جاذبه‌های کافی برای جذب و حضور شهروندان دارد و مسئله تنها به فقدان بستر کالبدی مناسب برای این حضور مربوط است که آن نیز با احداث پیاده‌راه فراهم می‌شود و با ترکیب امکانات نرم‌افزاری موجود با شرایط سخت‌افزاری ایجادشده، بستر حضور شهروندان در یک فضای عمومی و تقویت پیاده‌مداری و... محقق خواهد شد.

- سناریوی تغییر وضعیت موجود: این سناریو بر یک «رویکرد حداکثری مبتنی بر ایجاد فضای پیاده‌راهی» بر تغییر وضعیت موجود از طریق اجرای یک طرح اصلی (احداث پیاده‌راه) و تعدادی طرح فرعی (طرح احداث زیرگذر توحید، طرح احداث تونل امامزاده حسن^(۲)، طرح اصلاح و یکدست‌سازی جداره، طرح احداث پارکینگ عمومی، طرح تجهیز و معنادرسازی فضا و...) تأکید دارد. اما طبق اعلام نظر مسئولان و کارشناسان معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری کرج، بستر قانونی و عملیاتی لازم برای اجرای اقدام حداکثری در این شبکه وجود ندارد. از این‌رو با استناد به آرای یادشده، بررسی این سناریو از پژوهش کنار گذاشته شده و ارزیابی حاضر مشخصاً به بررسی دو سناریوی انفعالی و حداقلی پرداخته است.

ارزیابی پیامدها با فرض تحقق سناریوی اول (انخاذ رویکرد انفعالی)

همان‌طور که اشاره شد، یکی از گزینه‌های احتمالی درباره پروژه پیاده‌راه‌سازی در محدوده بلوار امامزاده حسن کرج، گزینه No Act یا همان تداوم وضعیت فعلی در محدوده یادشده یادشده است. برای ارزیابی تأثیرات ناشی از تحقق این سناریو به بررسی وضعیت فعلی این محدوده پرداخته شد. به عبارت دیگر، این بخش از نتایج در عین حال که به ارزیابی پیامدهای سناریوی اول اختصاص دارد، به نوعی توصیف اجتماع پیرامون پروژه نیز محسوب می‌شود. بنابراین تمام مقوله‌هایی که در توصیف اجتماع درباره ویژگی‌های این محدوده به دست آمده است، در واقع پیامدهای تحقق سناریوی اول ما را تشکیل می‌دهد.

طبق نتایج به‌دست‌آمده از این بررسی، پیامدهای تحقق سناریوی اول را می‌توان در قالب سه مقوله کلی، شامل «پیامدهای ترافیکی»، «پیامدهای نهادی» و «پیامدهای اجتماعی» دسته‌بندی نمود.

الف) تأثیرات بر بافت ترافیکی محدوده

در بررسی وضعیت ترافیکی محدوده مورد مطالعه به فهرستی از ویژگی‌های ترافیکی این محدوده دست یافته شد که عبارتند از نقش پایانه‌ای (وجود ایستگاه‌های متعدد تاکسی) محدوده اجرای طرح، نقش ترافیکی و گذرگاهی بلوار امامزاده حسن^(۲)، بار ترافیکی سنگین و کند حرکت، مسئله پارک حاشیه‌ای و کمبود جای پارک، نظم ترافیکی خاص محدوده (یک‌طرفه بودن بلوارهای قدس، شریفی و امامزاده حسن^(۳)) و محدودیت ورود به میدان توحید از لاین غربی بلوار قدس، استفاده نکردن مفید از فضای معابر، وجود بریدگی غیر اصولی در بلوار قدس، نقش پارکینگ پررنگ بلوار شریفی، وجود دو پارکینگ عمومی در محدوده اجرای طرح، تمایل نداشتن اهالی محدوده به استفاده از پارکینگ عمومی و غلبه عمده فروشی‌ها و نیاز به بارگیری و تخلیه بار.

اما درباره پیامدهای ترافیکی تداوم این وضعیت (تحقق سناریوی اول)، عواملی که عنصر ایمنی در محدوده را به مخاطره می‌اندازد، در صدر این دسته‌بندی قرار دارد که از آن جمله می‌توان به بروز تداخل‌های حرکتی خطرناک، بروز رفتارهای پرخطر ترافیکی، افزایش تصادفات رانندگی و فقدان ایمنی تردد برای معلولان و نابینایان اشاره نمود. ترافیک سنگین و افزایش طول سفر رانندگان و تبعات ناشی از آن شامل افزایش مصرف سوخت، آلودگی هوا، استهلاک اتومبیل‌ها و به‌طور کلی اتلاف هزینه‌ها از جمله سایر پیامدهایی است که در صورت تداوم وضع موجود در محدوده مورد بررسی قابل انتظار خواهد بود.

ب) تأثیرات بر بافت نهادی محدوده

اما یکی دیگر از حوزه‌های تأثیر در سناریوی اول، بافت نهادی محدوده مورد بررسی است. در این حوزه شاهد نهادینه شدن برخی الگوهای رفتاری در محدوده بوده که پیش‌بینی می‌شود در صورت تحقق سناریوی اول، تداوم این پیامدها در محدوده ایجاد شود. از جمله این مقوله‌ها می‌توان به شکل‌گیری عادت‌های نامطلوب ترافیکی در این محدوده اشاره کرد که همان‌طور که در فصل توصیف اجتماع به تفصیل به آن اشاره شد، ناشی از نظم ترافیکی نامتعارفی است که بر محدوده یادشده حاکم است. الگوهای رفتاری ناشی از حضور گسترده تاکسی‌داران در محدوده نیز از جمله سایر پیامدهای نهادی تحقق سناریوی اول است که از جمله آن می‌توان به مزاحمت‌های تاکسی‌داران و سلب آسایش اهالی، نزاع تاکسی‌داران با سایر گروه‌های محدوده و رفتارهای نامتعارف رانندگان تاکسی در محدوده مورد بررسی اشاره کرد که انتظار می‌رود نارضایتی ساکنان و کسبه محدوده را به عنوان پیامد انباشتی به دنبال داشته باشد.

اما مقوله دیگری که پیامدهای مهمی را در همین حوزه در پی داشته است، بحث قرار گرفتن محدوده در طرح فضای سبز و نیز در طرح پیاده‌راه مرکز تاریخی شهر کرج مطابق با طرح تفصیلی این شهر است. از جمله پیامدهای تداوم وضعیت موجود این محدوده، ممکن نبودن نوسازی و بازسازی املاک واقع در طرح و مشکلات مربوط به خرید و فروش این املاک است که باعث بلا تکلیفی و نارضایتی و اعتراض صاحبان املاک واقع در این محدوده خواهد شد. البته لازم است اضافه شود که با توجه به انتشار اخبار احداث پیاده‌راه در محدوده بلوار امامزاده حسن^(ع) و قرار گرفتن ساکنان و کسبه این محدوده در معرض این اخبار باید اذعان نمود که یکی دیگر از پیامدهای اجرا نشدن این طرح (سناریوی اول)، افزایش بی‌اعتمادی به سازمان شهرداری و کاهش سرمایه‌های اجتماعی این سازمان در بین اهالی محدوده و در سطحی بالاتر در بین شهروندان کرجی خواهد بود.

ج) تأثیرات بر بافت اجتماعی محدوده

یکی دیگر از حوزه‌های اصلی تأثیر در سناریوی اول، تأثیراتی است که در صورت تحقق گزینه No Act در بافت اجتماعی محدوده مورد بررسی انتظار می‌رود. در توصیف اولیه بافت اجتماعی محدوده، مقوله‌هایی از قبیل استقرار گرمخانه شهرداری کرج در محدوده، حضور و فعالیت دست‌فروش‌ها، استقرار ایستگاه‌های تاکسی مناطق پایین شهر، عدم برخورداری محدوده از حیات

شبانه و همبودگی کاربری‌های ناهم‌ساز را به عنوان عناصری می‌توان در نظر گرفت که در نگاه نخست، بیش از سایر عناصر در این محدوده خودنمایی می‌کند. اما حضور همین مقوله‌ها در محدوده مورد مطالعه، پیامدهایی را در این محدوده بر جای گذاشته و وضعیت خاصی را بر آن حاکم ساخته است.

وفور فضاهای بی‌دفاع شهری در این محدوده، یکی از پیامدهای اجتماعی مهم این سناریو است که حضور گسترده معنادان متجاهر و کارتن‌خواب‌ها و به‌طور کلی وفور آسیب‌های اجتماعی در این محدوده را دامن خواهد زد. سرقت و شکل‌گیری بازار اجناس سرقتی و نیز حجم بالای نزاع و درگیری در محدوده مورد مطالعه، از جمله سایر آسیب‌هایی است که پیش‌بینی می‌شود در صورت تحقق سناریوی اول در این محدوده قابل‌ردیابی باشد. البته پیش‌بینی می‌شود که وضعیت اجتماعی یادشده، برخی پیامدهای انباشتی را نیز به دنبال داشته باشد که از آن جمله می‌توان به تقویت احساس ناامنی، تشدید احساس ناامنی هنگام شب و در نهایت تضعیف احساس تعلق اهالی به محله اشاره نمود.

بنابراین در مجموع باید عنوان شود که در صورت تحقق سناریوی اول، در هیچ کدام از حوزه‌های سه‌گانه ترافیکی، نهادی و اجتماعی، وضعیت مطلوبی برای محدوده مورد بررسی پیش‌بینی نمی‌شود. به عبارت بهتر، محدوده مورد نظر در وضعیت فعلی با چالش‌هایی مواجه است که لزوم ایجاد تغییر در این محدوده را ضروری می‌نماید.

ارزیابی پیامدها با فرض تحقق سناریوی دوم (اتخاذ رویکرد حداقلی)

سناریوی دوم مبتنی بر رویکردی حداقلی است که طی آن، دو دسته اقدامات شامل اقدام اصلی و اقدامات جانبی به مرحله اجرا درمی‌آید. اقدام اصلی مشتمل بر ایجاد پیاده‌راه در بخشی از بلوار امامزاده حسن^(۲) در حد فاصل آستان مقدس امامزاده تا میدان قدس است و اقدامات جانبی عبارت است از تغییر در جهات عملکردی بلوار شریفی (دوطرفه شدن بلوار)، ایجاد دوربرگردان پروانه‌ای در نقطه اتصال بلوار شریفی به بلوار امامزاده حسن^(۲)، سامان‌دهی میدان توحید و تبدیل این میدان به یک تقاطع چراغ‌دار و تغییر در جهات عملکردی بلوار قدس در حد فاصل میدان قدس تا میدان توحید (دوطرفه شدن بلوار).

این سناریو که بیشترین نزدیکی را به طرح پیشنهادی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری کرج دارد، در مطالعه حاضر مورد ارزیابی قرار گرفته و سعی شده است تا پیامدهای تحقق این سناریو در محدوده یادشده بررسی شود. برای این منظور، پیامدهای اقدام در حوزه‌های مختلف ترافیکی، اجتماعی



شکل ۵- پیامدهای تحقق سناریوی اول (اتخاذ رویکرد انفعالی)

و نهادی، با اتکا به ابزار مختلف کمی و کیفی اعم از داده‌های پیمایش، مصاحبه‌ها، مشاهدات میدانی و نیز بهره‌گیری از آرای کارشناسان در معرض ارزیابی قرار گرفته و در نهایت بر اساس نتایج به‌دست‌آمده، پیش‌بینی‌هایی درباره حوزه‌های یادشده به دست آمده است. با این مقدمه در ادامه به ارزیابی پیامدهای تحقق سناریوی دوم در محدوده مورد مطالعه پرداخته شده است.

الف) تأثیرات بر بافت ترافیکی

کارشناسان ترافیک، نظم ترافیکی حاکم بر محدوده مورد مطالعه را خارج از قاعده و ناکارآمد می‌دانند و آنها نیز به جد معتقدند که این وضعیت باید تغییر یابد. همچنین دیدگاه‌های کارشناسی حاکی از آن است که هرگونه اقدام مداخله‌ای

در محدوده یادشده، اعم از احداث پیاده‌راه، مستلزم این است که املاک واقع در ضلع شرقی بلوار امامزاده حسن^(ع) که عموماً از دارایی‌های امامزاده هستند، مطابق با طرح تفصیلی عقب‌روی نموده، بخشی از فضا را به معبر اختصاص دهند. بنابراین ایجاد پیاده‌راه در محدوده یادشده مستلزم همکاری متولیان امامزاده با مجریان پروژه در بحث عقب‌روی املاک خواهد بود.

مسئله ترافیکی دیگری که در دیدگاه‌های کارشناسی مطرح شده، این است که میدان توحید، ظرفیت پذیرش هیچ‌گونه بار ترافیکی اضافه را ندارد؛ چون این میدان در حال حاضر و بدون احتساب بار ناشی از احداث پیاده‌راه نیز با مشکلات زیادی مواجه است. مشکلات این میدان به‌ویژه در ساعات پیک بار ترافیک، سایر معابر اطراف محدود و به طور کلی بخش مرکزی شهر را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد.

کارشناسانی که در بررسی حاضر از نظرهای آنها بهره گرفته شده است، همچنین ایده تقاطع همسطح در محل میدان توحید را ایده کارآمدی نمی‌دانند. محدوده میدان توحید و معابر مجاور آن در مصاحبه یادشده، به عنوان قلب شهر معرفی شده که مراکز متعدد جاذب سفر، اعم از مراکز خدماتی، تجاری، پزشکی، اداری و... را در خود جای داده است. همین ویژگی در کنار نبود مسیرهای جایگزین موازی منجر به این شده است که بخش اعظم سفرهای درون‌شهری شهروندان از این محدوده انجام شود. همچنین یکی دیگر از ویژگی‌های ترافیکی میدان توحید، پیوستگی عجیب آن با برخی معابر و نقاط حساس مرکز شهر اعم از میدان شهدا، تقاطع بهار، خیابان بهشتی، زیرگذر بهشتی، میدان سپاه و... است. این پیوستگی به نحوی است که کوچک‌ترین مکث در محدوده میدان توحید در کوتاه‌ترین زمان ممکن، نقاط یادشده را نیز درگیر می‌کند و در چشم‌به‌هم‌زدنی کل پهنه مرکزی شهر دچار مسئله می‌شود. بدیهی است که در چنین شرایطی، استقرار چراغ در میدان توحید، یعنی وسیله‌ای که کار آن، ایجاد توقف و مکث در جریان ترافیک است، به معنای بروز تمام مشکلاتی خواهد بود که در بالا به آن اشاره شد. البته سازمان کارفرما نیز در قالب گزارشی، پس از بررسی وضعیت موجود محدوده و شناسایی مسائل و مشکلات آن، حذف میدان توحید و تبدیل آن به تقاطع همسطح را بررسی کرده و در نهایت با استناد به نتایج بررسی‌های کارشناسی، پیشنهاد داده است که میدان توحید حذف شده، تقاطع چراغ‌دار در این محدوده ایجاد شود. نقد گروه اتاف به دیدگاه کارشناسی یادشده این است که نخست این بررسی‌های کارشناسی بدون در نظر گرفتن احداث پیاده‌راه انجام شده و طبیعتاً بار ترافیکی ناشی از احداث پیاده‌راه و مسدود شدن بلوار

امامزاده حسن^(۲) در حد فاصل آستان امامزاده تا میدان قدس در این گزارش لحاظ نشده است. دوم اینکه این مطالعه اساساً با هدف بررسی آثار ترافیکی پیاده‌راه‌سازی به انجام نرسیده و بنابراین تنها یک گزینه (تقاطع همسطح) به صورت موضوعی و بدون در نظر گرفتن گزینه‌های جایگزین (برای مثال تقاطع غیر همسطح) مورد توجه قرار گرفته است. بر همین اساس، گروه اتاف از مینا قرار دادن این گزارش اجتناب نموده و نتایج آن را در کنار اطلاعات به دست آمده از سایر منابع مدنظر قرار می‌دهد.

مقوله دیگری که در دیدگاه‌های کارشناسی به عنوان مسئله و مانع برای پروژه پیاده‌راه‌سازی مطرح شده است، وجود ایستگاه‌های متعدد تاکسی در محدوده اجرای این پروژه است. کارشناسان معتقدند که اغلب این خطوط تاکسی متعلق به شهرهای دیگر اعم از محمدشهر و ماه‌دشت و... هستند که حضور آنها در این نقطه از شهر قانوناً غیر مجاز است؛ با این حال این رویه غلط، بنا به دلایل مختلف در طول سالیان زیاد استمرار داشته و به نوعی حق برای این قشر تبدیل شده است. بنابراین چه تصمیم به حفظ خطوط تاکسی در این محدوده گرفته شود و چه جابه‌جایی آنها مدنظر باشد، در هر دو حالت، این مقوله یکی از مسائل مهم مجریان پروژه خواهد بود که باید درباره آن چاره‌جویی نمایند.

نکته مهم دیگری که در مصاحبه‌های انجام شده با کارشناسان ترافیک مطرح شده است، عرض کم بلوار امامزاده حسن^(۲) در حد فاصل آستان مقدس امامزاده تا تقاطع مصباح است. دیدگاه کارشناسی یادشده مبنی بر این استدلال است که بلوار امامزاده حسن^(۲) از یکسو، مسیر اصلی برخی رخدادهای مهم فرهنگی - مذهبی شهر کرج از جمله نماز جمعه و مراسم دهه محرم است و از سوی دیگر این خیابان، عرض کم و ظرفیت بار بسیار پایینی دارد. حال با توجه به این دو ویژگی می‌توان نتیجه گرفت که این بلوار، به‌ویژه در حد فاصل آستان مقدس امامزاده تا تقاطع مصباح، در حال حاضر نیز با محدودیت ظرفیت و مسئله بار ترافیکی دست به گریبان است. بنابراین اتخاذ هر گونه تصمیمی مبنی بر افزایش بار ترافیکی این مسیر، آن را با مشکلات عدیده‌ای مواجه خواهد ساخت.

نکته دیگری که به نوعی در ارتباط با مقوله قبلی نیز است، به احداث یک مجموعه تجاری بزرگ در بلوار شریفی مربوط است. نظر کارشناسان بر این است که این مرکز حتی با احتساب کمترین میزان تقاضای سفر، بلوار امامزاده حسن^(۲) را در حد فاصل آستان مقدس امامزاده تا تقاطع مصباح، درگیر یک بار اضافی خواهد کرد و همان‌طور که در بالا اشاره شد، این محدوده

ظرفیت تحمل این بار اضافی را ندارد و طبیعتاً دچار مشکل خواهد شد. با استناد به دیدگاه‌های کارشناسی‌ای که در این بخش مطرح شد، می‌توان پیش‌بینی نمود که در صورت تحقق سناریوی دوم، یکی از مهمترین پیامدهای ترافیکی پروژه در محدوده مورد مطالعه، «افزایش حجم ترافیک» خواهد بود و نکته مهمتر این است که همین افزایش حجم ترافیک محدوده، خود مبنای شکل‌گیری پیامدهای انباشتی دیگری خواهد بود که از آن جمله می‌توان به «افزایش طول و زمان سفر شهروندان»، «افزایش مصرف سوخت»، «افزایش آلودگی هوا» و به طور کلی «تحمیل هزینه‌های اضافی به شهر و شهروندان» است.

اما پیامد مهم بعدی که هم در دیدگاه‌های کارشناسی و هم در بازدیدها و شبیه‌سازی‌های میدانی احتمال وقوع آن محرز گردید، «انتقال بار ترافیکی محدوده به معابر مجاور» و درگیر کردن این نقاط با مسائل ترافیکی است. از جمله مهمترین نقاطی که احتمال بروز این پیامد در آن پیش‌بینی می‌شود، میدان شهدا، تقاطع بهار، خیابان وزیر گذر بهشتی، بلوار طالقانی، میدان سپاه و تقاطع مصباح است. پیامد ترافیکی دیگر، «افزایش تقاضای پارک خودرو در محدوده مورد مطالعه» است. بخش عمده‌ای از جمعیت دائم (کسبه و ساکنان) و موقت (مراجعان) محدوده مورد مطالعه از فضای حاشیه بلوارهای شریفی و امامزاده حسن (ع) برای پارک خودرو استفاده می‌کنند. بدیهی است که با محدود شدن این فضاها، تقاضای پارک خودرو در محدوده به شدت افزایش خواهد یافت. طبق نتایج پیمایش، در این وضعیت، کوچه‌های گلستانی و خراسانی به ترتیب با بیشترین تقاضای پارک خودرو در محدوده مواجه خواهند بود. یکی از پیامدهای انباشتی مورد انتظار این مسئله، «افزایش مزاحمت‌ها و سلب آرامش ساکنان کوچه‌های گلستانی و خراسانی» و نیز «افزایش نزاع و درگیری بر سر جای پارک» در محدوده مورد مطالعه خواهد بود.

از پیامدهای دیگری که در اثر احداث پیاده‌راه در بلوار امامزاده حسن (ع) ایجاد خواهد شد، می‌توان به «محدود شدن امکان بارگیری و تخلیه بار» اشاره نمود که این مسئله با توجه به غلبه عمده‌فروشی‌ها (به‌ویژه صنف خشکبار) در محدوده بلوار امامزاده حسن و ضرورت بارگیری و تخلیه بار برای این کسبه قابل پیش‌بینی است. بنابراین می‌توان اذعان نمود که «اخلال در کسب‌وکار عمده‌فروشی‌ها» و «افزایش هزینه‌های کسبه» را نیز باید جزء پیامدهای تحقق سناریوی دوم به شمار آورد.

اما یکی از محدود پیامدهای مثبت ترافیکی‌ای که پیش‌بینی می‌شود با تحقق سناریوی دوم در محدوده مورد مطالعه ایجاد شود، «کاهش حرکات پرخطر و تصادفات و افزایش ایمنی» سواره و پیاده خواهد بود. همان‌طور

که در بخش‌های قبلی گزارش اشاره شد، یکی از مشکلات اساسی در وضع موجود این محدوده، وفور حرکات پرخطر ترافیکی و به تبع آن، به خطر افتادن ایمنی سواره و پیاده است که جزئیات آن در بخش توصیف اجتماعی شرح داده شد. همچنین اشاره شد که همه این مسائل، ریشه در طراحی نامناسب ترافیکی در این محدوده دارد. بنابراین پیش‌بینی می‌کنیم که با وقوع تغییرات ناشی از اجرای پروژه پیاده‌راه‌سازی، اعم از سامان‌دهی میدان توحید و تغییر جهات حرکتی بلوارهای قدس و شریفی (بازگرداندن بلوارها به حالت دوطرفه)، ریشه‌های بروز این مسائل از بین رفته، شاهد کاهش تعداد تصادفات و افزایش ایمنی در محدوده مورد مطالعه خواهیم بود.

ب) تأثیرات بر بافت اجتماعی

یکی دیگر از مهمترین حوزه‌های تأثیر پروژه پیاده‌راه‌سازی در محدوده بلوار امامزاده حسن^(ع)، بافت اجتماعی این محدوده است که در این بخش از مقاله سعی شده است تا با تکیه بر داده‌های گردآوری شده، پیامدهای تحقق سناریوی دوم بر این حوزه بررسی شود. بررسی‌های گروه اتاف حاکی از آن است که مهمترین تأثیرات اجتماعی این اقدام در سه مقوله کلی قابل دسته‌بندی است که عبارتند از آسیب‌های اجتماعی و امنیت، کیفیت زندگی و کسب‌وکار و فعالیت. بر همین اساس در ادامه به بررسی تأثیرات پروژه بر هر یک از مقوله‌های یادشده پرداخته شده است.

۱- آسیب‌های اجتماعی

تحلیل محتوای متن مصاحبه‌ها حاکی از آن است که درباره تأثیر اجرای پروژه بر افزایش یا کاهش آسیب‌های اجتماعی محدوده مورد مطالعه، نگاه دوگانه‌ای در دیدگاه‌های مصاحبه‌شونده‌ها مشاهده می‌شود. این دوگانگی هم در دیدگاه‌های مسئولان و کارشناسان و هم در آرای مطلعان محلی قابل مشاهده است. یکی از دیدگاه‌ها بر این باور است که با احداث پیاده‌راه و جذب بیشتر جمعیت به محدوده مورد مطالعه، نظارت عمومی بر این محدوده بیشتر می‌شود و به عبارتی کاهش فضاهای بی‌دفاع و به تبع آن، کاهش آسیب‌های اجتماعی از جمله حضور معتادان متظاهر، کارتن‌خواب‌ها، دست‌فروش‌ها و خرید و فروش اجناس سرقتی قابل پیش‌بینی خواهد بود. در مقابل، دیدگاه دیگر، خود حضور احتمالی جمعیت در اثر احداث پیاده‌راه را عامل افزایش آسیب‌ها قلمداد می‌کند. این دوگانگی، در نتایج مطالعه پیمایشی نیز قابل مشاهده است. این دیدگاه‌ها به درستی بیانگر این واقعیت هستند که اجرای پروژه پیاده‌راه‌سازی در محدوده بلوار امامزاده حسن^(ع)،

پتانسیل افزودن یا کاستن از آسیب‌های اجتماعی این محدوده را همزمان دارند و اینکه کدام یک از این حالت‌ها، احتمال وقوع بیشتری دارد، کاملاً به نحوه عملکرد مجریان و چگونگی اجرای پروژه بستگی دارد.

اما در تحلیل مصاحبه‌های ذی‌نفعان، به برخی مقوله‌های دیگر نیز اشاره شده است که از آن جمله می‌توان به پراکنده شدن معتادها در سایر نقاط شهر و عدم امکان سامان‌دهی آنها اشاره کرد. با توجه به اینکه یکی از تغییرات احتمالی در محدوده که در اثر اجرای پروژه ایجاد خواهد شد، جابه‌جایی گرمخانه شهرداری کرج و انتقال آن به نقطه دیگری از شهر است که در صورت تحقق آن، احتمال می‌رود که بسیاری از معتادانی که در حال حاضر از این مرکز به عنوان محل سکونت استفاده می‌کنند، در گوشه و کنار محدوده پراکنده شده، باعث احساس ناامنی برای اهالی محدوده به‌ویژه هنگام شب شوند.

مقوله دیگری که در این مصاحبه‌ها به آن اشاره شده است، احتمال افزایش مزاحمت‌ها و سلب آرامش ساکنان محدوده در اثر افزایش تقاضای پارک خودرو در کوچه‌ها و محلات است. بسیاری از ساکنان، به‌ویژه ساکنان کوچه‌های گلستانی و خراسانی، از افزایش پارک خودروها داخل این کوچه‌ها و مزاحمت‌های ناشی از این مسئله شدیداً نگرانند و بر این اساس، افزایش تنش و نزاع و درگیری بین رانندگان و ساکنان را در صورت تحقق سناریوی دوم محتمل می‌دانند.

۲- کسب‌وکار و فعالیت

طبق نتایج، پاسخگوها پیش‌بینی می‌کنند که احداث پیاده‌راه در محدوده بلوار امامزاده حسن^(ع) با چالش، مخالفت و اعتراض کسبه مواجه خواهد شد که این مخالفت و اعتراض ناشی از این است که آنها پیش‌بینی می‌کنند که با احداث پیاده‌راه، کسب‌وکارشان دچار ضرر و اختلال خواهد شد. این نتایج، نگرانی کسبه فعال در محدوده را از کاهش درآمدشان در اثر اجرای پروژه به وضوح نشان می‌دهد. اغذیه‌ها و فست‌فودها از نظر پاسخگوها، بیشترین افزایش درآمد را در اثر احداث پیاده‌راه تجربه خواهند کرد و بعد از این گروه، حراجی‌ها و دست‌فروش‌ها به ترتیب در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند. در مقابل، پاسخگوها کسبه عمده‌فروش را به عنوان گروهی معرفی کرده‌اند که بیشترین کاهش درآمد را در اثر احداث پیاده‌راه متحمل خواهد شد. بنابراین این تصور بر فضای محدوده مورد مطالعه حاکم است که با اجرای پروژه، کسب‌وکار و درآمد دچار افت خواهد شد. بدیهی است که همین تصور از آینده کسب‌وکار می‌تواند برخی پیامدهای انباشتی را نیز به همراه داشته

باشد که از آن جمله می‌توان به احتمال تغییر در ترکیب فعالیت‌های محدوده و جابه‌جایی‌های ناشی از احداث پیاده‌راه اشاره نمود. طبق نظر پاسخگویان، کسب و کارهای مربوط به اغذیه‌جات اعم از غذاخوری‌ها، محتمل‌ترین مشاغل هستند که با اجرای پروژه پیاده‌راه‌سازی به محدوده مورد مطالعه اضافه خواهند شد. حراجی‌ها و دست‌فروش‌ها نیز در رتبه‌های بعدی این فهرست قرار دارند. با کمی دقت در این فهرست به راحتی می‌توان دریافت که تمام این کسب و کارها با ماهیت پیاده‌راه همخوانی دارند و کاملاً با حضور و تردد جمعیت پیاده در ارتباط هستند.

یکی دیگر از تغییرات ناشی از تحقق سناریوی دوم، عدم امکان تردد کامیون و وانت و... و جابه‌جایی بار در محدوده است. بنابراین مختل شدن کسب و کارهای محدوده و افزایش هزینه‌های کسبه را نیز باید به عنوان یکی دیگر از پیامدهای اجرای طرح پیاده‌راه‌سازی قلمداد نمود. اما مقوله دیگری که آن نیز مربوط به افزایش هزینه‌های کسبه است، احتمال افزایش اجاره‌بهای واحدهای تجاری واقع در محدوده اجرای پروژه است. بخش قابل توجهی از کسبه فعال در محدوده عنوان کرده‌اند که با افزایش اجاره‌بها به طور کلی کسب و کارشان مختل خواهد شد.

۳- کیفیت زندگی

در پیمایش انجام گرفته در محدوده تأثیر اجرای پروژه، هر کدام از شاخص‌های مربوط به کیفیت زندگی با استفاده از یک پرسش سه‌مقوله‌ای بررسی شده و در آن از پاسخگوها پرسیده شده است که اجرای پروژه پیاده‌راه‌سازی، چه تأثیری بر شاخص مدنظر بر جای خواهد گذاشت. جدول ۲، خلاصه‌ای از نتایج این بررسی را نمایش می‌دهد.

اطلاعات این جدول از بررسی نظرهای پاسخگویان درباره دوازده شاخص مربوط به کیفیت زندگی به دست آمده است. این نتایج در یک بیان کلی بیانگر این است که از منظر اهالی محدوده اجرای پروژه با تحقق سناریوی دوم، کیفیت زندگی آنها در این محدوده با افت محسوسی مواجه خواهد شد. بیش از ۳۵ درصد از پاسخگویان، پروژه پیاده‌راه‌سازی را دارای تأثیر منفی بر کیفیت زندگی‌شان می‌دانند. حدود ۴۱ درصد بر این عقیده‌اند که اجرای این پروژه، هیچ تأثیری بر کیفیت زندگی آنها نخواهد داشت و تنها ۲۳ درصد از آنها، اجرای پروژه را دارای تأثیر مثبت بر کیفیت زندگی‌شان دانسته‌اند. اما بررسی جزئیات نتایج حاکی از آن است که پاسخگوها، اجرای پروژه پیاده‌راه‌سازی را تنها در یک مورد از شاخص‌های مورد بررسی، یعنی احساس

لذت از اوقات فراغت، دارای تأثیر مثبت قلمداد کرده‌اند و معتقدند که با اجرای پروژه پیاده‌راه‌سازی، احساس لذت بیشتری از اوقات فراغت خود خواهند برد.

جدول ۲- ابعاد و شاخص‌های کیفیت زندگی در پژوهش حاضر

وضعیت	بدتر می‌شود	فرقی نمی‌کند	بتر می‌شود	شاخص‌ها	متغیرها
×	۴۴/۸	۳۳/۷	۲۱/۵	احساس آرامش	احساس
✓	۲۰/۲	۳۶/۳	۴۳/۴	احساس لذت از اوقات فراغت	بهرزیستی
×	۳۵/۳	۴۱/۴	۲۳/۲	رضایت از محله	زندگی شهری
?	۳۰/۳	۵۱/۵	۱۸/۲	ترجیح محله به نقاط دیگر	
?	۳۰/۳	۵۳/۶	۱۶/۱	رضایت از خدمات شهرداری	خدمات شهری
×	۳۷/۴	۴۷/۵	۱۵/۱	ارزیابی عملکرد شهرداری	
?	۲۸/۳	۴۳/۴	۲۸/۳	رضایت از روابط با همسایگان	روابط بین شخصی
?	۲۸/۳	۴۶/۵	۲۵/۲	رضایت از روابط با شهروندان	
✓	۲۰/۲	۴۵/۴	۳۴/۴	رعایت مقررات راهنمایی	تعهدات شهروندی
×	۳۱/۳	۵۷/۶	۱۱/۱	احترام به حقوق دیگران	
?	۳۱/۸	۳۵/۳	۳۲/۸	امنیت اجتماعی	حمايت‌های اجتماعی
×	۵۴/۶	۳۵/۳	۱۰/۱	امنیت اقتصادی	
×	۳۵/۳	۴۱/۴	۲۳/۳	میانگین درصدی شاخص‌ها	کیفیت زندگی

در گروه بعدی، شاخص‌هایی قرار دارد که به همان اندازه که اعتقاد به بهبود وضعیت این شاخص‌ها با اجرای پروژه در بین پاسخگویان وجود دارد، به همان اندازه اعتقاد به بدتر شدن اوضاع نیز در بین آنها دیده می‌شود. ترجیح محله به نقاط دیگر، رضایت از خدمات شهرداری، امنیت اجتماعی، رضایت از روابط با شهروندان و رضایت از روابط با همسایگان، از جمله این شاخص‌ها هستند.

بالاخره در گروه سوم، شاخص‌هایی از جمله احساس آرامش، رضایت از محله، ارزیابی عملکرد شهرداری، رعایت مقررات راهنمایی، احترام به حقوق دیگران و امنیت اقتصادی قرار دارد که با قطعیت بیشتری، رأی به بدتر شدن آنها داده شده است. این شاخص‌ها از نظر تعداد، غلبه محسوس نسبت به شاخص‌های دو گروه قبلی دارند و همین امر باعث شده است که در ارزیابی نهایی از وزن بالایی برخوردار بوده، ما را به این نتیجه‌گیری رهنمون کند که اجرای پروژه پیاده‌راه‌سازی باعث افت کیفیت زندگی اهالی محدوده خواهد شد.

ج) تأثیرات بر بافت نهادی

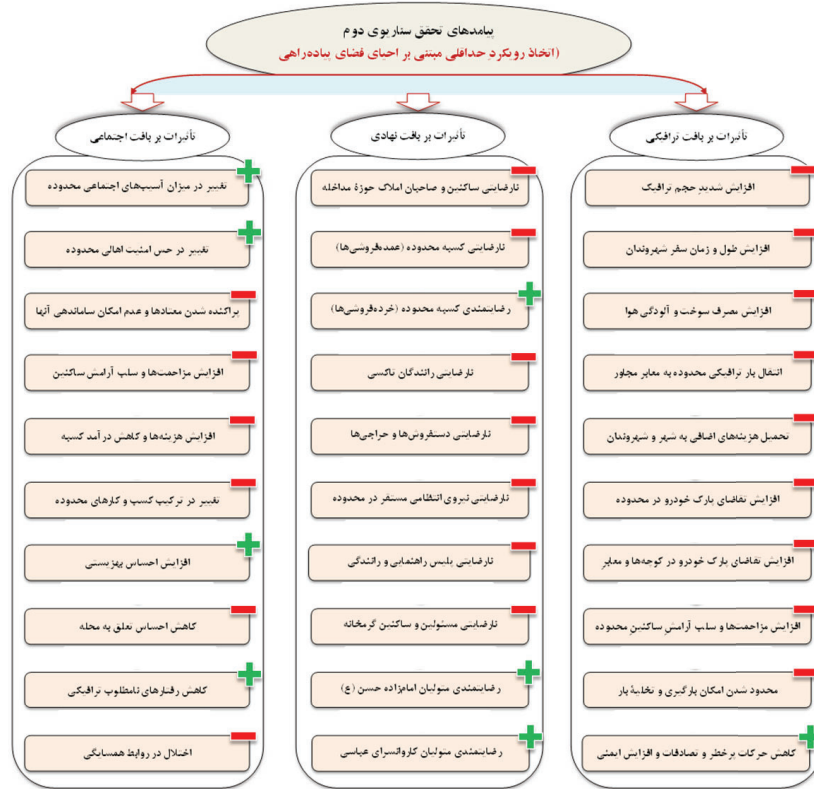
در این بخش، تأثیرات پروژه بر بافت نهادی محدودۀ مورد مطالعه در قالب سناریوی دوم بررسی شده است. هدف از این بررسی آن است که تأثیرات اجرای پروژه بر نگرش گروه‌های مختلف ذی‌نفع و نیز میزان رضایتمندی این گروه‌ها از اجرای پروژه ارزیابی شود. این داده‌ها پس از گردآوری، کدگذاری و منظم شده و نگرش هر کدام از گروه‌های مورد بررسی در قالب سه مقولۀ «بیم»، «امید» و «نگرش» دسته‌بندی شده است.

جدول ۳- جمع‌بندی پیامدهای تحقق سناریوی دوم بر بافت نهادی محدودۀ

نگرش	امید	بیم	گروه ذینفع
?	کاهش حضور معنادار و افزایش امنیت محدودۀ در اثر حضور جمعیت و احیای حیات شبانه	نگرانی از مشکلات مرحله اجرا - نامیدی از موفقیت پروژه - نگرانی از سلبی و کاهش کیفیت زندگی	ساکنین حوزه مداخله
×	-----	نگرانی شدید از آفت کسب و کار - نگرانی در خصوص بازگویی و تخلیه بار - نگرانی از عدم ندامت کسب و کار	کسبه محدودۀ (معدوبوسی‌ها)
✓	احتمال افزایش درآمد در اثر رونق بنادراه و جذب بیشتر جمعیت بناده	نگرانی از مشکلات مرحله اجرا - نامیدی از عدم اجرای پروژه - نگرانی از عدم امکان بارک خنوز و جلوی مغازه	کسبه محدودۀ (خرده‌فروشی‌ها)
×	احتمال وفور مسافر و افزایش درآمد در اثر رونق بنادراه و جذب بیشتر جمعیت	نگرانی شدید از جایگاه شدن ایستگاه‌ها و از دست دادن درآمد - نگرانی از افزایش ترافیک و دشواری فعالیت	رانندگان تاکسی
×	احتمال افزایش قیمت املاک در اثر اجرای پروژه و رونق گرفتن محدودۀ	نگرانی از حضور مقادین ملک در طرح فضای سبز - دشواری خرید و فروش، نوسازی و بازسازی ملک	صاحبان املاک مسکونی و تجاری
×	احتمال وفور مسیری و افزایش درآمد در اثر رونق بنادراه و جذب بیشتر جمعیت بناده	نگرانی از آینده و اقداماتی که احتمالاً کسب و کار آنها را محدود می‌کند - بیم از دست دادن درآمد فعلی	دستفروشی‌ها و حراجی‌ها
?	احتمال از نفع امنیت محدودۀ در اثر افزایش جمعیت و نفوذ جسم ناظر در محدودۀ	نگرانی از اجرای ناقص طرح - نگرانی از تجمع دستفروشی‌ها و معادها - نگرانی از افزایش آسیب‌ها	نیروی انتظامی مسافر در محدودۀ
×	احتمال کاهش حرکات پرخطر و تصادفات در اثر ساماندهی ترافیکی محدودۀ	نگرانی از مشکلات مرحله اجرا، اشغال بار ترافیکی به نقاط دیگر - دشواری کنترل ترافیکی محدودۀ	بلدس راهنمایی و رانندگی
×	احتمال برخورداری از امکانات و تجهیزات مطلوب‌تر در اثر جایگاهی گرمخانه	نگرانی از جایابی گرمخانه و سردرگمی مسافران - نگرانی از بخش شدن معادها در سایر نقاط شهر	مسئولین و ساکنین گرمخانه
✓	احتمال رونق گرفتن امفاده در اثر رونق بنادراه و جذب بیشتر جمعیت بناده	نگرانی از مشکلات مرحله اجرا و طولانی شدن احتمالی اجرای پروژه	مسولان امفاده حسن (ع)
✓	احتمال رونق گرفتن کاروانسرا در اثر رونق بنادراه و جذب بیشتر جمعیت بناده	نگرانی از مشکلات مرحله اجرا و طولانی شدن احتمالی اجرای پروژه	مسولان کاروانسرا

ستون آخر جدول بالا، نگرش کلی هر یک از گروه‌ها را نسبت به پروژه نمایش می‌دهد. علامت ✓ در این ستون به معنی غلبۀ امید به بیم و به طور کلی نگرش مثبت به پروژه است و در مقابل، علامت × بر غلبۀ بیم بر امید و نگرش منفی به پروژه اشاره دارد. علامت ؟ نیز نگرش مشروط را نشان می‌دهد که در آن گروه‌ها در کنار بیم‌ها و نگرانی‌های جدی‌ای که درباره پروژه دارند، به همان میزان درباره برخی پیامدهای مثبت پروژه نیز امیدوارند. با این توضیح می‌توان ادعان نمود که یافته‌های این بررسی در مجموع حاکی از غلبۀ نگرانی‌ها و نگرش‌های منفی نسبت به پروژه در مقایسه با امیدها و نگرش‌های مثبت به آن است. حال پس از ارزیابی پیامدهای تحقق

سناریوی دوم در بافت‌های مختلف می‌توان تصویری از پیامدهای تحقق سناریوی دوم را ترسیم نمود. این تصویر به شرح زیر است:



شکل ۶- پیامدهای تحقق سناریوی دوم (اتخاذ رویکرد حداقلی)

همان‌طور که مشاهده می‌شود، سناریوی دوم هرچند در مقایسه با سناریوی اول حائز برخی پیامدهای مثبت است، در مجموع باید عنوان کنیم که در صورت تحقق سناریوی دوم نیز تقریباً در هیچ کدام از حوزه‌های سه‌گانه ترافیکی، نهادی و اجتماعی، وضعیت مطلوبی برای محدوده مورد بررسی پیش‌بینی نمی‌شود. بنابراین با تحقق سناریوی دوم، محدوده مورد مطالعه با چالش‌هایی مواجه خواهد شد که لزوم تدوین سناریوی دیگری را در این محدوده ضروری می‌نماید.

نتیجه‌گیری و تدوین کاربری

در بخش قبلی مقاله سعی شد تا برآوردی از پیامدهای مثبت و منفی و نقاط ضعف و قوت پروژه احداث پیاده‌راه در محدوده بلوار امامزاده حسن^(ع) کرج، با

استناد به نتایج حاصل از بررسی‌های کمی و کیفی از جمله پیمایش، تحلیل محتوای مصاحبه‌ها و مشاهده‌های میدانی و نیز بهره‌گیری از آرای کارشناسان و اسناد و منابع مربوط به موضوع ارائه گردد. ارزیابی پیامدها، همان‌طور که اشاره شد، در قالب دو سناریو شامل سناریوی انفعالی (تداوم وضع موجود) و سناریوی حداقلی (تعدیل وضع موجود) صورت گرفت. در ارزیابی هر کدام از سناریوها، پیامدهای اقدام در سه حوزه شامل بافت ترافیکی، اجتماعی و نهادی بررسی شد.

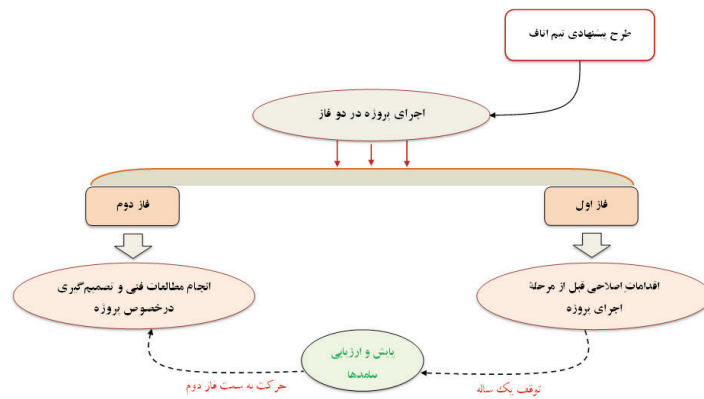
نتایج حاکی از آن است که محدوده مورد بررسی در وضعیت فعلی با مسائل ترافیکی، اجتماعی و نهادیِ عدیده‌ای دست به‌گریبان است که در صورت تحقق سناریوی اول و تداوم این وضع، در هر سه حوزه یادشده شاهد غلبه کامل تأثیرات منفی اعم از مسائل ترافیکی، مخالفت‌ها و نارضایتی اهالی و افزایش آسیب‌های اجتماعی محدوده، بر تأثیرات مثبت خواهیم بود. به عبارت بهتر، محدوده مورد نظر در وضعیت فعلی با چالش‌هایی مواجه است که لزوم ایجاد تغییر در این محدوده را ضروری می‌نماید. از سوی دیگر، سناریوی دوم هر چند در مقایسه با سناریوی اول حائز برخی پیامدهای مثبت اعم از کاهش حرکات ترافیکی پرخطر و تصادفات، افزایش ایمنی، بهبود رفتارهای ترافیکی، بهبود وضعیت خرده‌فروشی‌ها و... است، در صورت تحقق سناریوی دوم نیز وضعیت کاملاً مطلوبی برای محدوده مورد بررسی پیش‌بینی نمی‌شود. اما با توجه به لزوم تغییر در محدوده یادشده و نیز با توجه به اینکه طبق نتایج، اجرای هرگونه اقدام حداکثری در محدوده مورد بررسی نیز به دلیل نبود بستریهای قانونی، عملیاتی و مالی دور از انتظار است^(۱)، بنابراین طرح پیشنهادی اتاف، اتخاذ رویکرد حداقلی در اجرای پروژه پیاده‌راه‌سازی را به عنوان گزینه مطلوب معرفی می‌کند.

نظام بسامد اجرا

گروه اتاف، طرحی را برای پروژه حاضر پیشنهاد می‌کند که مبتنی بر رویکردی ترکیبی در اجرای پروژه پیاده‌راه‌سازی است. این طرح بر این ایده استوار است که در صورت تصویب و تصمیم مدیران شهری مبنی بر اجرایی شدن پروژه پیاده‌راه‌سازی، این پروژه در دو فاز مستقل اما با اهداف مشترک طراحی و اجرا گردد.

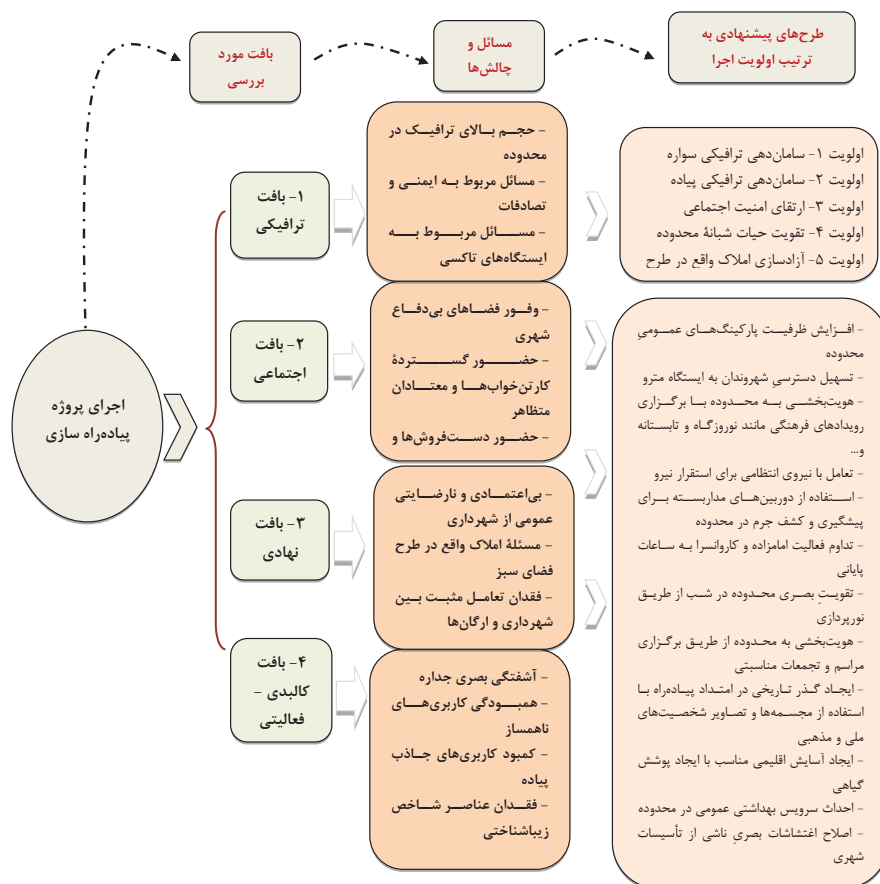
پیشنهاد می‌شود که در فاز اول، مجموعه‌ای از اقدامات اصلاحی قبل از مرحله اجرا مدنظر قرار گیرد و محدوده زمانی مشخصی برای آشکار شدن پیامدهای واقعی آن تعیین شود^(۲) تا با بروز پیامدهای مثبت و کم‌رنگ شدن

پیامدهای منفی، بستر مناسب برای ورود به مرحله اقدامات کالبدی فراهم گردد. این اقدامات را که با هدف بهبود شرایط محدوده مورد بررسی در این پژوهش پیشنهاد شده است، در قالب نظام بسامد اجرا می‌توان دسته‌بندی نمود. به نظر می‌رسد اجرای این فاز، هزینه‌چندانی را به شهرداری تحمیل نکرده، در ضمن احتمال بروز پیامدهای مثبت را به صورت انباشتی به حداکثر می‌رساند. جان کلام اینکه پیشنهاد حاضر بر این ایده استوار است که پیش از ورود به مرحله اجرای پروژه، متناسب با وزن مسائل محدوده، مجموعه‌ای از اقدامات به صورت تدریجی و در ارتباط با این مسائل به مرحله اجرا درآید.



شکل ۷- طرح پیشنهادی گروه اتاف

پیش‌بینی می‌شود با اجرای اقدامات فاز اول، بستر مناسب از منظر اجتماعی و فرهنگی برای اجرای پروژه پیاده‌راه‌سازی در محدوده مورد مطالعه فراهم گردد. اما بدیهی است که این به تنهایی برای تصمیم‌گیری درباره اجرا یا عدم اجرای پروژه کافی نیست. بنابراین پس از اجرای اقدامات فاز اول و گذشت دوره توقف پس از آن، اگر نتایج پایش، بهبود شرایط در محدوده را نشان دهد، لازم است مطالعات کارشناسی، از جمله مطالعات ترافیکی، مطالعات فنی و عمرانی و نیز بررسی‌های مالی و اقتصادی پروژه در دستور کار معاونت‌های مربوطه قرار گیرد و تصمیم‌گیری درباره اجرا یا عدم اجرای پروژه بر اساس برآیندی از نتایج این بررسی‌ها و یافته‌های اتاف حاضر انجام شود. اگر نتایج این بررسی‌ها، سازمان کارفرما را در مسیر اجرای پروژه پیاده‌راه‌سازی، چه در قالب سناریوی حداقلی و چه سناریوی حداکثری قرار دهد و احداث پیاده‌راه در حد فاصل آستان مقدس امامزاده حسن^(ع) تا میدان قدس در دستور کار این سازمان قرار گیرد، پیشنهاد می‌شود اقداماتی به شرح زیر در اجرای این طرح مدنظر قرار گیرد:



شکل ۸- طرح پیشنهادی جهت اجرای فاز اول

همان‌طور که اشاره شد، از یکسو اجرای این پروژه مستلزم خالی شدن محدوده از تردد سواره است و از سوی دیگر تاکسی‌دارها به عنوان یکی از مهمترین گروه‌های ذی‌نفع در محدوده نسبت به هرگونه تغییر و جابه‌جایی واکنش نشان داده، به شدت در مقابل آن مقاومت نشان می‌دهد. گزینه پیشنهادی اتاف که می‌تواند هر دو مقوله را در خود جای دهد، طرح سامان‌دهی پایانه تاکسی در محدوده اجرای پروژه است که به واسطه آن با ایجاد پایانه تاکسی در این محدوده، تمام خطوط تاکسی مستقر در آن به این پایانه منتقل شده، سامان‌دهی شود.

از سوی دیگر، یکی از ویژگی‌های کالبدی محدوده مورد مطالعه که به محض ورود می‌توان آن را مشاهده نمود، وضعیت بصری نامطلوب این محدوده

است که سبب نوعی آشفتگی معنایی و نشانه‌ای در آن شده است. بر همین اساس، طرح سامان‌دهی جداره در محدوده اجرای پروژه، اقدام دیگری است که به منظور بهبود وضعیت بصری محدوده و نزدیک کردن آن به استانداردهای ظاهری پیاده‌راه از طرف گروه اتاف پیشنهاد می‌شود.

همچنین «اجرای طرح سامان‌دهی بارها» به عنوان یکی دیگر از پیشنهادهای گروه اتاف می‌تواند بسیاری از دغدغه‌ها و نگرانی‌های کسبه فعال در محدوده را رفع نماید و از این بابت نیز موجبات جلب مشارکت آنها در اجرای پروژه را فراهم آورد.

بررسی تجربه‌های گذشته پیاده‌راه‌سازی نشان می‌دهد که مقوله پیاده‌راه به طور کلی از ظرفیت‌های بالای خرده‌فروشی برخوردار است و بنا به طرح‌ها و برنامه‌هایی که مدیران پروژه‌ها در پیش می‌گیرند، ممکن است این ظرفیت‌ها احیا شده، مورد بهره‌برداری قرار گیرد و یا برعکس، سیاست‌گذاری‌های اشتباه منجر به سوخت شدن این ظرفیت‌ها شود. لازم است برای پیشگیری از این اتفاق در پروژه مورد بررسی، اقدامی با عنوان طرح تقویت ظرفیت‌های خرده‌فروشی پیاده‌راه در دستور کار سازمان شهرداری قرار گیرد و طی آن، الزامات ورود خرده‌فروشی‌ها به محدوده در قالب غرفه‌ها و بازارهای موقت و... فراهم شود.

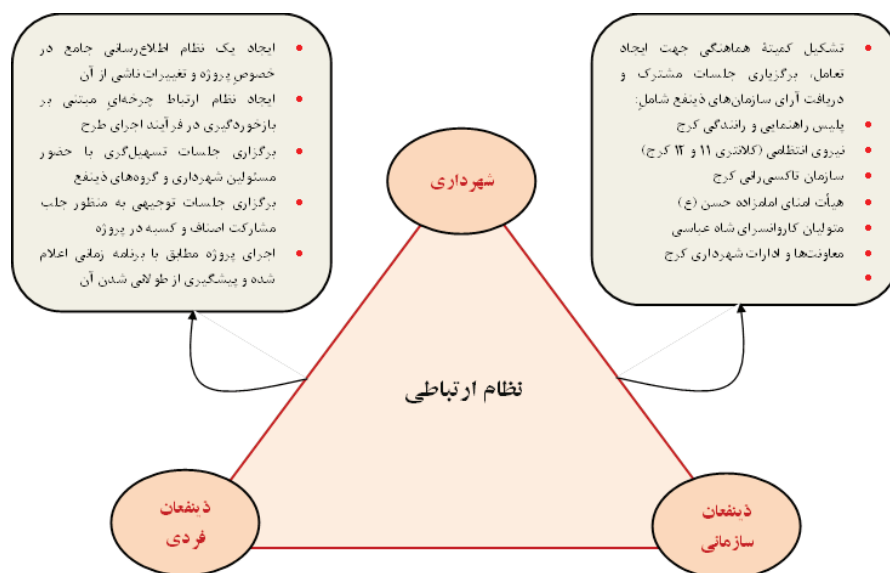
مقوله پیشنهادی بعدی، طرح سامان‌دهی مشاغل و کسب‌وکارهای محدوده است. به دو دلیل، پروژه پیاده‌راه زمانی با موفقیت همراه خواهد شد که این طرح را مدنظر قرار دهد: نخست اینکه بی‌توجهی به این موضوع، بخش قابل توجهی از کسبه محدوده - به عنوان یکی از مهمترین گروه‌های ذی‌نفع - را در مقابل پروژه قرار می‌دهد و عدم مشارکت و همراهی آنها به مانعی در مقابل موفقیت پروژه بدل خواهد شد. دوم اینکه بی‌توجهی به موضوع یادشده، محدوده را از منظر ترکیب فعالیت‌ها در وضعیتی قرار می‌دهد که تناسب کاملی با مقوله پیاده‌راه ندارد و آن نیز می‌تواند شانس موفقیت پروژه را کاهش دهد. بنابراین پیشنهاد می‌شود که در قالب طرح سامان‌دهی مشاغل، بستری فراهم شود تا خروج کسب‌وکارهای ناسازگار و به‌ویژه عمده‌فروشی‌ها و نیز ورود کسب‌وکارهای سازگار به محدوده تسهیل گردد.

همچنین پیشنهاد می‌شود که برای افزایش احتمال موفقیت پیاده‌راه در جذب بیشتر شهروندان در قالب طرحی با عنوان ارتقای ظرفیت‌های گردشگری محدوده پرداخته شود. در این سناریو اینگونه استدلال می‌شود که محدوده مورد نظر هر چند از برخی جاذبه‌ها اعم از آستان مقدس امامزاده حسن^(ع) و کاروانسرای شاه عباسی، برای جذب و حضور شهروندان برخوردار

است، لازم است این جاذبه‌ها با مجموعه‌ای از اقدامات برنامه‌ریزی شده در قالب طرح ارتقای ظرفیت‌های گردشگری محدوده احیا شود و مجدداً در معرض توجه شهروندان قرار گیرد. بدیهی است که با ترکیب این امکانات نرم‌افزاری با شرایط سخت‌افزاری ایجادشده، بستر حضور شهروندان در یک فضای عمومی و تقویت پیاده‌مداری و... محقق خواهد شد.

نظام کارآمد ارتباطی

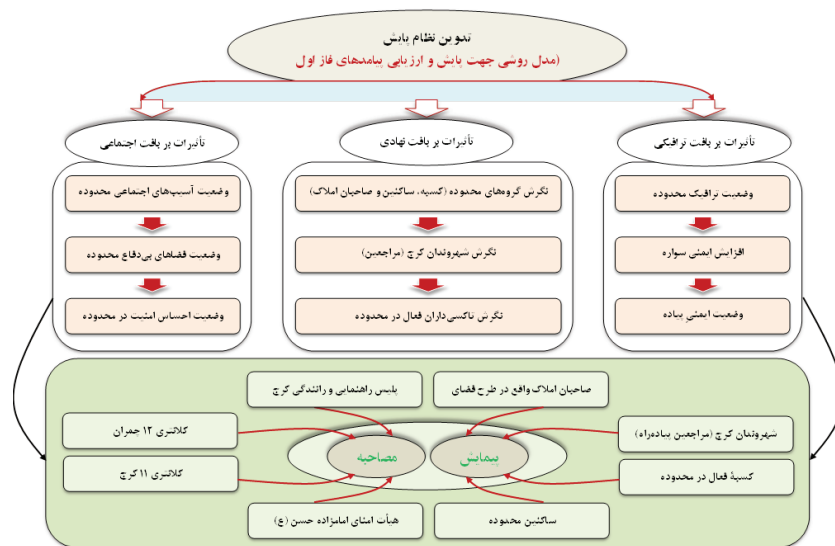
پروژه پیاده‌راه‌سازی به عنوان یک اقدام مداخله‌ای، حائز مدلی ارتباطی نیز است که این مدل در یک نگاه کلی از سه عنصر اصلی، شامل شهرداری، ذی‌نفعان سازمانی و ذی‌نفعان فردی و پیوندهایی که میان آنها برقرار است، تشکیل شده است.



شکل ۹- مدل پیشنهادی جهت ترمیم نظام ارتباطی

نظام هوشمند پایش

در پژوهش حاضر، راهکار گروه‌اتاف برای پایش پیامدها و آثار اجرای فاز اول بعد از دوره توقف یک‌ساله به شرح شکل ۱۰ است.



شکل ۱۰- مدل پیشنهادی جهت پایش و ارزیابی پیامدهای فاز اول

پی‌نوشت

۱. با توجه به تجربه‌های مشابه پیشین به نظر می‌رسد که در یک دوره زمانی یک‌ساله بتوان به برآیندی از پیامدهای اقدامات در حوزه‌های مختلف دست یافت. بنابراین پیشنهاد می‌شود که دوره زمانی یادشده، یک سال از اتمام پروژه در نظر گرفته شود.
۲. طبق اعلام نظر مسئولان و کارشناسان معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری کرج، اقدام حداکثری در محدوده مورد مطالعه در اسناد فرادست اعم از مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک و طرح تفصیلی شهر کرج وجود نداشته، به عبارتی بستر قانونی لازم برای ایجاد تغییرات اساسی در این شبکه وجود ندارد. همچنین مطابق با دیدگاه‌های کارشناسی این معاونت، از نظر فنی نیز معضلات خاصی پیش روی تحقق سناریوی حداکثری قرار دارد که عملاً اجرای آن را غیر ممکن می‌سازد.

منابع

۱. پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۵). مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری. وزارت مسکن و شهرسازی. معاونت شهرسازی و معماری. دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری. تهران: شهیدی.
۲. ----- (۱۳۸۴). «راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران». وزارت مسکن و شهرسازی. معاونت شهرسازی و معماری. دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری.
۳. تیبالدز، فرانسیس (۱۳۹۳). شهرهای انسان‌محور. ترجمه حسن‌علی لقای‌وی و فیروزه جدلی. تهران: دانشگاه تهران، چاپ سوم.
۴. جیکوبز، جین (۱۳۹۲). مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی. ترجمه پارسی و افلاطونی. تهران: دانشگاه تهران.
۵. حقی، محمدرضا و دیگران (۱۳۹۴). «ارزیابی و مقایسه دو سیاست پیاده‌راه‌سازی و پیاده‌مداری در مراکز شهری (مطالعه موردی: بافت مرکزی شهر همدان)». نشریه مطالعات شهری، دوره چهارم، شماره ۱۳، صص ۱۷-۳۱.
۶. خمسه‌عشری، علی‌اکبر (۱۳۹۵). «اقدامات مرمتی محورهای دید شهری در حفظ و تداوم هویت منطقه (نمونه موردی: خیابان شانزله‌لیزه و کنسلیلیان‌یون)». فصلنامه هنر و تمدن شرق، شماره ۱۲، تابستان، صص ۱۹-۲۸.
۷. دستجردی، معصومه سادات (۱۳۸۴). پیاده‌راه‌سازی باغ سپهسالار. پایان‌نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری. دانشگاه تهران.
۸. رنجبر، احسان و فاطمه رییس‌اسماعیلی (۱۳۸۹). «سنجش کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران (نمونه موردی: پیاده‌راه صف (سپهسالار)». دانشگاه تهران، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۴۲، صص ۸۳-۹۳.
۹. روچ، کریس (۱۳۸۷). ارزیابی تأثیر پروژه. ترجمه حسن چاووشیان. تهران: اختران.
۱۰. فلاح‌منشادی، الهام و دیگران (۱۳۹۱). «ارزیابی پیاده‌راه بازار تهران». مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران. بازیابی در: ۱۳۹۴/۵/۱۲. قابل دسترسی در: <http://rpc.tehran.ir>.
۱۱. کاشانی‌جو، خشایار (۱۳۹۳). پیاده‌راه‌ها از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی. تهران: آذرخش.
۱۲. کاویان، شیرین (۱۳۸۷). «کوچه مروی؛ بازارچه‌ای که به آرامش رسید». خبرگزاری میراث فرهنگی. کد خبر ۶۶۵۱۵، بازیابی در: ۱۳۹۴/۵/۱۱. قابل دسترسی در: <http://www.chn.ir/NSite/FullStory/News/?Id=66515&Serv=0&SGI=0>
۱۳. کوکبی، لیلا و دیگران (۱۳۹۱). «حیات جمعی در فضای عمومی سبز راه، نگرشی بر تنوع فرهنگی اجتماعی استفاده از فضا (مطالعه موردی: پارک خطی باغ بلند شیراز)». مجله پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، سال سوم، شماره یازدهم، صص ۹۷-۱۱۴.
۱۴. گل، یان (۱۳۸۷). زندگی در فضای میان ساختمان‌ها. ترجمه شیما شصتی. تهران: جهاد دانشگاهی.
۱۵. مهندسین مشاور آیرینا طرح و برنامه (۱۳۹۶). مطالعات ساماندهی ترافیکی و هندسی میدان توحید و تهیه الگوی جهتی شبکه پیرامونی. کارفرما: معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری کرج.

منابع

۱۶. معینی، محمدمهدی (۱۳۸۵). «افزایش قابلیت پیاده‌مداری، گامی به سوی شهری انسانی‌تر». نشریه هنرهای زیبا، شماره ۲، صص ۵-۱۶.
۱۷. مدنی‌پور، علی (۱۳۸۷). فضاهای عمومی و خصوصی شهر. ترجمه فرشاد نوریان. تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
۱۸. مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران (۱۳۹۵). طرح توسعه عرصه‌های عمومی انسان‌گرا در شهر تهران.
۱۹. یوسف‌پور، کمال (۱۳۸۳). «تبریز؛ شهر محورهای پیاده». روزنامه همشهری، سال سیزدهم، شماره ۳۶۵۰، چهارشنبه ۱۲ اسفند.