

مطالعه تاثیرات اجتماعی - فرهنگی پروژه‌های شهری

(مورد مطالعه: بزرگراه سعیدآباد)

ستار پروین* ، سمیه شالچی**

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۱۱/۱۵ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۲/۲۰

چکیده

در چند دهه گذشته توسعه پایدار شهری به یکی از رویکردهای نظری مهم و تأثیرگذار در سیاست‌گذاری‌های شهری تبدیل شده است. توسعه پایدار به معنای تأمین نیازهای نسل کنونی بدون آسیب زدن به نیازهای نسل آینده است. بنابراین با این رویکرد هرگونه مداخله شهری و احداث پروژه‌های شهری باید محتاطانه و مبتنی بر این نگاه باشد. انجام مطالعات مربوط به اتاف بی‌شک گامی اساسی در جهت نیل به این اهداف مهم می‌باشد. مطالعه حاضر به مطالعه ارزیابی تاثیرات و پیامدهای اجتماعی-فرهنگی (اتاف) بزرگراه سعیدآباد در منطقه ۱۸ شهرداری تهران می‌پردازد. از ترکیبی از روش‌های کمی (پیمایش) و کیفی (مصاحبه و مشاهده) در پژوهش استفاده شده است. داده‌های تحقیق از طریق افراد و ساکنان محدوده بزرگراه که به طور احتمالی تحت تأثیر احداث پروژه سعیدآباد هستند گردآوری شده است. رویکرد نظری تحقیق، نظریه لفور در خصوص ابعاد اجتماعی فضاهای شهری می‌باشد. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که پروژه شهری سعیدآباد مانند هر پروژه دیگری دارای پیامدها و اثرات مثبت مانند: تسهیل در حمل و نقل عمومی، ماندگاری در محل و پیامدهای منفی مانند: عدم رضایت معارضین طرح، فشار روانی بر ساکنان، ایجاد پاتوق برای فروشندگان مواد، تخریب فضای سبز و باغات و افزایش آلودگی زیست محیطی می‌باشد.

واژه‌های کلیدی: پیامدهای اجتماعی-فرهنگی، اتاف، بزرگراه سعیدآباد، شهرداری منطقه

۱۸ تهران

sparvin@gmail.com

* دانشیار مددکاری دانشگاه علامه طباطبائی. (نویسنده مسئول).

somayeh.shalchi@gmail.com

** استادیار جامعه‌شناسی دانشگاه علامه طباطبائی.

۱- طرح مسئله

در چند دهه گذشته توسعه پایدار شهری به یکی از رویکردهای نظری مهم و تأثیرگذار در سیاست‌گذاری‌های شهری تبدیل شده است. توسعه پایدار به معنای تأمین نیازهای نسل کنونی بدون آسیب زدن به نیازهای نسل آینده است. بنابراین با این رویکرد هرگونه مداخله شهری و احداث پروژه‌های شهری باید محتاطانه و مبتنی بر این نگاه باشد. انجام مطالعات مربوط به اتاف بی‌شک گامی اساسی در جهت نیل به این اهداف مهم می‌باشد. بر مبنای این نگاه، رویکرد انسان محور و توسعه محور بایستی در تمام حوزه‌های شهری و بخصوص حمل و نقل شهری مطمح نظر قرار گیرد.

زندگی در کلان شهرهای امروزی دارای اقتضانات خاص خویش است. در این شهرها آلودگی هوا، آلودگی صوتی، استرس ناشی از کار و عدم تأمین ضروریات زندگی، جسم و روان ما را با مشکلات زیادی روبرو ساخته است. گیدنز (۱۳۷۸) در کتاب تشخیص و تجدد و اولریش بک (۱۹۹۹) در کتاب جامعه خطر جهانی با دقت و ظرافت تمام به این مشکلات اشاره کرده‌اند. آن‌ها به مخاطراتی اشاره کرده‌اند که هم به لحاظ هستی‌شناختی ما را تهدید می‌کنند و هم به مخاطراتی که جامعه صنعتی برای ما به وجود آورده است. بخشی از عوامل به وجود آمدن این مخاطرات به حوزه ترافیک از قبیل: آلودگی صوتی، آلودگی هوا، استرس و اضطراب ناشی از چراغ قرمزهای پی در پی، بی‌حوصلگی، تخریب محیط زیست و تصادفات ناشی از آن مربوط می‌شود. یکی از راه‌های مقابله با این پدیده آن است که از این به بعد شهرها را برای انسان‌ها طراحی کنیم و نه برای خودروها. جین جیکوب و لویس ممفورد از طرفداران این نظریه هستند. اما واقعیت این است که این امر در مورد کشور ما و فرهنگ روزمره ما هنوز به مثابه یک یوتوپای بسیار دور از دسترس است.

به واقع اگر به دقت به پروژه‌های اتوبان سازی نگاه کنیم، متوجه می‌شویم که پروژه ساخت بزرگراه در قلب یکی از مناطق شهر تهران، نه تنها در جهت توسعه پایدار

شهری نیست، بلکه عرصه را برای جولان بیشتر ماشین‌ها فراهم می‌آورد و به تعبیر مارک اوژه^۱ (۱۳۸۷) فضاهای شهری اطراف بزرگراه را به نامکان تبدیل می‌کند. ویژگی عمده چنین نامکان‌هایی (از جمله بزرگراه‌ها) انفصال در محیط فیزیکی و اجتماعی و به تعبیری فضای اجتماعی است. چنین نامکان‌هایی علاوه بر این که ممکن است بسیاری از پیوندهای اجتماعی پیشین را از هم بگسلند مستعد پیامدهایی مانند ایجاد گروه‌های بزهکار جوانان و نوجوانان (به ویژه آنکه این بزرگراه در مرکز منطقه احداث می‌شود)، جرم و جرائم (با توجه به میزان بسیار بالای خرید و فروش مواد مخدر و میزان بالای اعتیاد در منطقه (برای مثال نک: آتیه‌پژوهان کوثر، ۱۳۹۲)، دزدی و سرقت و موارد بسیار دیگری است که بیش از همه می‌تواند گروه‌های خاموش و آسیب‌دیده جامعه را متضرر سازد.

ترافیک یکی از عمده‌ترین عوامل تأثیرگذار بر کیفیت زندگی شهروندان است. بسیاری از شهرهای در حال رشد با اجرای طرح‌هایی در قالب کاهش ترافیک، اقداماتی را برای بازگرداندن آرامش به خیابان‌های پر ترافیک آغاز کرده‌اند. ایده کلی این است که به جای جلوگیری از ترافیک در محدوده‌های خاص، خیابان‌ها طوری طراحی شوند که خودروها در ساعات اوج ترافیک و زمان فعالیت عابران پیاده بتوانند به صورت منظم حرکت کنند. اما مسئله به همین جا ختم نمی‌شود. هر چند که در بسیاری از پژوهش‌ها و ادبیات شکل گرفته، بزرگراه به عنوان محور توسعه در نظر گرفته شده است و غالباً پیامدها و دستاوردهای مثبت بسیار زیادی را برای آن در نظر می‌گیرند، اما بزرگراه‌های شهری محمل تغییرات بنیادینی در کالبد و حیات شهری هستند.

ما در شهرهای بسیار بزرگ و کلان‌شهرهای در حال رشد در کشورهای در حال توسعه‌ای همچون شهر تهران در کشور ایران با وضعیت بسیار متناقضی در رابطه با مسئله ترافیک و حمل و نقل عمومی مواجه هستیم. از یک سو خیابان‌ها و بزرگراه‌های

موجود به علت رشد شتابان جمعیت و نیاز بسیار زیاد به جابه‌جایی کفاف نمی‌دهد و ما مجبور به احداث بیشتر بزرگراه هستیم، از سوی دیگر احداث بزرگراه حیات شهری را از بین برده و فضای شهری را به مکانی برای جولان ماشین‌ها تبدیل می‌کند (انگلس، ۱۳۹۲). امروزه، اتومبیل‌ها چنان حضور گسترده‌ای در زندگی ما دارند که تمایل داریم تأثیری که این وسیله به صورت مستمر بر زندگی مان می‌گذارد را فراموش کنیم.

متفکر اجتماعی فرانسه، هانری لفور، گزارش جالبی از تأثیر ماشین بر زندگی روزمره ارائه می‌دهد. ایده کلی وی این است که زندگی روزمره ما تا حد زیادی توسط «فرهنگ ماشین» شکل می‌گیرد، هر چند که ما غالباً در تشخیص تأثیرات آن ناتوان هستیم (همان: ۱۱۲). از نظر لفور، ماشین و پیامدهای آن، بزرگراه‌ها و جاده‌های آسفالت، تأثیر عظیمی بر هستی شهر مدرن گذاشته‌اند و فضاهای شهری را به صورتی شدیداً عقلانی از نو طرح‌ریزی کرده‌اند. ویژگی اصلی شهرهای مدرن ازدیاد جاده‌های وسیع و مکان‌هایی برای پارک و گاراژ ماشین‌ها است، نتیجه چنین رشدی «کاهش خیابان‌های درخت‌کاری شده، فضاهای سبز و باغات است (لفور، {۱۹۷۴} ۱۹۹۳: ۳۵۹).

با توجه به گسترش شهر تهران در سال‌های اخیر، ساخت بزرگراه‌های جدید در حاشیه شهر تهران به منظور رفع معضلات ترافیکی ضروری به نظر می‌رسد. در جنوب شهر تهران، به علت مقوله‌هایی مانند افزایش جمعیت، وجود مراکز آموزشی و همچنین وجود گره‌های ترافیکی، سبب می‌شود، این منطقه در اولویت‌های ساخت بزرگراهی قرار گیرد. به همین سبب، به نظر می‌رسد ساخت بزرگراه شهید بروجردی (۷۶ متری سعید آباد) که بزرگراه ساوه-تهران را به خیابان ۴۵ متری بهاران متصل می‌کند می‌تواند علاوه بر کاهش بار ترافیکی منطقه و نیز جابه‌جایی بهتر درون منطقه‌ای و برون منطقه‌ای برخی شرایط لازم برای توسعه بهتر منطقه را فراهم آورد. در حال حاضر حمل و نقل و ترافیک، ملموس‌ترین و حادث‌ترین مسئله شهری تهران بوده به طوری که این مسئله به طرز بسیار پیچیده‌ای با جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی از سویی و

توزیع مکانی جمعیت و تولید از سویی دیگر پیوند خورده است (شرکت محیط سازان سرزمین پارت، ۱۳۹۱).

یکی از راه‌حل‌های سبک‌تر شدن ترافیک و بالا رفتن سرعت دسترسی به مقصد، احداث بزرگراه می‌باشد. به طور کلی پروژه احداث بزرگراه‌های شهری دامنه وسیعی را در برمی‌گیرد که دارای آثار مثبت و منفی بسیار گسترده‌ای می‌باشد. در همین راستا احداث بزرگراه سعیدآباد پس از رفع برخی از معارضین ملکی در محدوده شهرداری منطقه ۱۸ از بازار بزرگ آهن تا بزرگراه آزادگان در حال اجرا است. مطالعات اتاف پیشین که در بزرگراه‌های تهران به انجام رسیده (مانند یادگار امام، ستاری و...) نشان می‌دهد که احداث بزرگراه‌ها با مسائل مانند خرید و فروش مواد مخدر، ایجاد فضای بی دفاع شهری و... همراه می‌باشد. با توجه به این مطالب حال سؤال اساسی این تحقیق این است که احداث بزرگراه ۷۶ سعید آباد دارای کدام پیامدهای اجتماعی-فرهنگی (مثبت/منفی، خواسته /ناخواسته) می‌باشد؟

۲- معرفی پروژه شهری (توصیف اقدام مداخله‌ای)

طرح احداث بزرگراه ۷۶ متری سعید آباد (شهید بروجردی) در سال ۱۳۸۸ آغاز شده است و حدود ۴ و نیم کیلومتر طول دارد. ابتدای آن ۴۵ متری بهاران و انتهای آن بزرگراه آزادگان می‌باشد. از این طرح به عنوان شاه راه ورودی غرب تهران می‌توان یاد کرد که نه تنها شهرها و شهرک‌های غربی تهران بلکه استان‌های غربی کشور مانند همدان، کرمانشاه و مرکزی از طریق آن، به تهران ورود پیدا می‌کنند. این پروژه به منظور کاهش حجم ترافیکی مسیر جنوب-شمال و همچنین غرب-شرق بزرگراه آزادگان و دسترسی راحت به بازار آهن واقع در میدان جانبازان طراحی گردیده است. بنا به دلایلی از جمله وجود معارضین متعدد و عدم بودجه‌ریزی مناسب، این طرح تاکنون بعد از گذشت ۴ سال هنوز ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. چنین

تأخیری باعث شده است از همین اکنون برخی پیامدهای منفی آن مشخص شود. برخی از مسیرهای روزمره محلی قطع شده است و خاکبرداری‌ها و گودبرداری‌ها چهره محلات را بسیار زشت کرده است. به واقع تداوم چنین وضعیتی انباشت پیامدهای منفی و نارضایتی بیشتر ساکنان و ذی‌نفعان را به همراه خواهد داشت.



نقشه ۱- حوزه مداخله، بلافصل و فراگیر

پروژه احداث و تکمیل بزرگراه سعیدآباد به منظور کاهش حجم ترافیکی مسیر جنوب-شمال، غرب-شرق بزرگراه آزادگان و دسترسی راحت به بازار آهن واقع در میدان جانبازان طراحی گردیده است. مرزهای جغرافیایی و انسانی طرح اتاف در سطح کلان، شامل شهر تهران و به ویژه مناطق ۱۸، ۹ و ۱۹ و نیز اسلامشهر و شهرهای غربی مجاور منطقه ۱۸ است.

۳- پیشینه تحقیق

تحقیقات زیادی در رابطه با تأثیرات بزرگراه‌ها در خارج از کشور انجام شده است که بیشتر آنها مربوط به کشورهای اروپایی است. با این حال بیشتر این پژوهش‌ها عمدتاً بر بُعد فنی یا در نهایت زیست‌محیطی بزرگراه تأکید داشته‌اند و کمتر ابعاد اجتماعی بزرگراه‌ها، مد نظر قرار گرفته است. دانشمندان و اندیشمندان بزرگی همچون مامفورد، لفور و اوژه توجه خاصی به نقش بزرگراه‌ها در تولید فضای شهری داشته‌اند ولی هیچ‌کدام به طور خاص به ارزیابی تأثیرات اجتماعی یک بزرگراه نپرداخته‌اند. در بین مطالعات داخلی، هم چندین پژوهش در رابطه با بزرگراه‌های کشور (عمدتاً شهر تهران) صورت گرفته است که در ادامه به صورت مختصر هر یک از پروژه‌ها را توضیح خواهیم داد.

شرکت محیط سازان سرزمین پارت (۱۳۹۱) به ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث و تکمیل بزرگراه صیاد شیرازی پرداخته است. از این منظر، این پژوهش مهم‌ترین پیامدهای مثبت پروژه را افزایش دسترسی شهروندان، دسترسی بهتر و راحت‌تر به خیابان‌ها و بزرگراه‌های اطراف طرح، استفاده از مسیر جدید احداث شده به عنوان جایگزین مسیر بزرگراه امام علی و کاهش بار ترافیکی، صرفه جویی در زمان و کاهش مصرف سوخت، رضایت شهروندان و عبور کنندگان از این مسیرها عنوان کرده‌اند. با این حال نتایج این پروژه نشان می‌دهد که این بزرگراه پیامدهای منفی زیادی نیز به همراه داشته است. تخریب بخشی از شهرک ولی عصر، ایجاد گسست اجتماعی و محلی و کاهش انسجام اجتماعی در محله‌ای قدیمی با سابقه سکونت بسیار بالا، کاهش روابط همسایگی، افزایش سر و صدا و شلوغی و ایجاد محیطی ناآرام، از بین رفتن دسترسی‌های صرفاً محلی در محدوده، کاهش امنیت برای عبور و مرور و بازی کودکان، شکل‌گیری فضاهای بی‌دفاع و تجمع افراد بزهکار و معتاد از مهم‌ترین پیامدهای پروژه است.

شرکت محیط سازان سرزمین پارت (۱۳۹۱) به ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث و تکمیل کندرو بزرگراه لشگرک پرداخته است. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که در روزهای تعطیل به علت هجوم شهروندان به این نقاط توریستی، این راه‌ها دارای ترافیک سنگینی هستند که برای ساکنان در روزهای تعطیل مشکلات فراوانی به وجود آورده است. در خصوص پیامدهای منفی پروژه بررسی‌ها نشان می‌دهد که عبور بزرگراه از مجاورت انبار نفت شمال شرق تهران مشکلات و خطرات متعددی به همراه خواهد داشت. یکی دیگر از اثرات منفی اجرای این طرح از بین رفتن موقعیت شغلی معارضین طرح خواهد بود. با اجرای این طرح و عبور مسیر اجرایی آن موقعیت کاری شاغلین در این مجموعه‌ها از بین خواهد رفت. پروژه احداث بزرگراه لشگرک به دلیل وجود معارضین و مشکلات مالی متوقف شده است. بررسی‌های تیم اتاف در این مطالعه نشان می‌دهد، توقف پروژه برای گروه‌هایی که در محدوده نفوذ پروژه هستند، مشکلات فراوانی ایجاد کرده است. در حال حاضر توقف طرح هم باعث بلا تکلیفی ذی‌مدخلان شده و هم فضایی آشفته و آلوده هم به لحاظ محیطی و هم به لحاظ بصری به وجود آورده و ناامنی را نیز در این محدوده افزایش داده است.

مطالعه گیتی‌پور و جعفری (۱۳۸۵) در ارزیابی بزرگراه ارتباطی شهید کلانتری نشان می‌دهد که این بزرگراه از نظر اقتصادی و زیست محیطی منافع گوناگونی را در بر خواهد داشت که از جمله آن‌ها می‌توان به صرفه‌جویی در مسافت و زمان عبور و مرور مسافران و کالا، تسهیل در امر انتقال سوخت و مشتقات نفتی پالایشگاه تبریز و نیز مجتمع پتروشیمی ارومیه، اخذ عوارض عبور و مرور وسایل نقلیه، رشد توریسم، ایجاد فرصت‌های شغلی، سهولت حمل کالا به کشورهای مجاور، کاهش حجم ترافیک و متعاقباً کاهش در تصادفات جاده‌ای و امنیت بیشتر عبور و مرور خودروها و افزایش درآمد ملی و منطقه و نیز افزایش قیمت املاک مجاور بزرگراه اشاره کرد. البته در این مطالعات، مواردی مانند عدم جابه‌جایی آب در دو طرف بزرگراه، تخریب برخی از اماکن فرهنگی و تاریخی و مواردی از این دست را می‌طلبند.

سمانه یاراحمدی (۱۳۹۱) در مقاله ارزیابی نمای شهری بزرگراه نواب، به ارزیابی جایگاه این بزرگراه در نمای شهر تهران پرداخته است. بزرگراه نواب شریان شمالی جنوبی در امتداد بزرگراه شهید چمران است. این بزرگراه به دلیل ساختمان‌های بلندمرتبه جداره خود از انسجام و پیوستگی با بافت پیرامونش برخوردار نیست. بی‌هویتی و عدم حس تعلق ساکنان به مکان نواب باعث شده است که نواب نتواند به عنوان جزئی منسجم در سیستم شهری تهران حیات مستمر و پایدار داشته باشد. از اصلی‌ترین نکات مربوط به نواب، مسئله عدم رعایت حریم راه و پلاک‌بندی بر لبه‌های بزرگراه و عدم ارتباط آن با بافت مجاور است که به طور کلی در قالب مسائل گوناگونی مانند آلودگی‌ها، ایمنی و دید بصری، مشکلات منظر شهری این بزرگراه را شکل می‌دهند. ساختمان‌های بی‌نما و فاقد تنوع و با خط آسمان یکنواخت و بدون نقاط عطف از معضلات این نمای شهری است که خوانایی و جهت‌یابی محیط را از بین می‌برد. به نظر نویسنده، مهم‌ترین دلیل چنین پیامدهایی وجود یک نگرش سیستمی کل‌گرایانه در برنامه‌ریزی و طراحی و نادیده گرفتن ظرفیت‌های تاریخی، طبیعی و فرهنگی آن است. این اقدامات نه تنها باعث تعادل و بروز عوامل کیفی در حیات شهری نشده بلکه زمینه بروز بسیاری از ناهنجاری‌ها را نیز فراهم کرده است.

در گزارش دیگری که توسط شرکت بین‌المللی پردازش اطلاعات نقش کلیک با عنوان «ارزیابی تأثیرات اجتماعی تکمیل بزرگراه لشکرک» در سال ۱۳۸۹ انجام شده است، در نتایج این تحقیق به پیامدهایی مانند کاهش امنیت روانی و جانی ساکنان با افزایش خطرپذیری شرکت انبار نفت، نارضایتی و بلا تکلیفی معارضان پروژه، افزایش قیمت خانه و ملک ساکنان محل، قیمت اجاره مسکن، زیان مالی، افزایش هزینه زندگی، افزایش آلودگی صوتی به علت افزایش تردد مسیر، افزایش آلودگی هوا به علت افزایش تردد مسیر، افزایش نگرانی ساکنان به دلیل مخاطرات شرکت انبار نفت، و... اشاره شده است.

در مطالعه دیگری که توسط پژوهشکده فرهنگ، هنر و معماری در خردادماه ۱۳۹۰ و توسط آقای افشین داورپناه به انجام رسیده است، پیامدهای اجتماعی بزرگراه شهید صیادشیرازی در فاز چهارم مورد ارزیابی قرار گرفته است. در این تحلیل تأثیرات حین اجرای این بزرگراه به مواردی مانند تهدید سلامتی افراد بواسطه احتمال وقوع تصادفات، افزایش حس ناامنی روانی، دشوار شدن دسترسی به مراکز خدماتی محلی، کاهش جمعیت و افزایش گرایش به ترک محله اشاره شده است.

۴- ادبیات نظری تحقیق

در این مطالعه بر اساس چارچوب مفهومی هانری لفور در مطالعه فضاهای شهری به بررسی پیامدهای اجتماعی-فرهنگی بزرگراه ۷۶ متری سعید آباد پرداخته شده است. لفور یکی از تأثیرگذارترین متفکران در حوزه مطالعات شهری است که به نحو شگفت‌انگیزی چرخشی اساسی در مطالعات شهری پدید آورد. علایق وی در مورد زندگی شهری و فضا به سال ۱۹۵۶ برمی گردد. کارهای وی در این زمینه شامل: حق بر شهر (۱۹۶۸ و ۱۹۹۶)، شهری و روستایی (۱۹۷۰) انقلاب شهری (۱۹۷۰)، و تولید فضا (۱۹۷۴) است. نگاه نظری این پروژه مبتنی بر نظریه «تولید فضا» است. لفور معتقد است که فضا (اجتماعی) یک محصول (اجتماعی) است. هر جامعه‌ای بنا بر شیوه تولید، فضای خاص خود را می‌سازد. برای مثال شیوه تولید پیشاسرمایه‌داری و سرمایه‌داری هر کدام فضاهای خاص خود را دارند. با وجود این، تولید فضا صرفاً مبتنی بر شیوه تولید اقتصادی نیست بلکه کنشگران و معانی‌ای که آنان در زندگی روزمره به محیط خود می‌دهند نیز در این فرآیند نقش دارند. او به همین دلیل معنای گسترده‌ای را از تولید مد نظر قرار داد و معانی محدود تولید صنعتی (کالا و محصول) فراتر می‌رود تا جایی که تولید کار در محیط مخلوق، تولید معانی فضامند شده و دیگر نشانه‌های محیط اجتماعی را در تحلیل خود دخیل می‌سازد. او می‌گوید: «ما از تولید دانش، ایدئولوژی، نوشتار و معانی، ایماژها، گفتمان، زبان، نشانه‌ها و نماد... و غیر صحبت می‌کنیم» (Lefebvre, 1991: 69).

از نظر او تمام رویکردهای علمی مرتبط با فضا به نحوی از انحاء، تعامل دیالکتیکی فضا با سازمان اجتماعی را پنهان می‌دارند. مادامی که فضا توسط جغرافیدانان به عنوان زمین و قلمرو، توسط حقوق‌دانان به عنوان مالکیت شخصی، توسط معماران به عنوان محیط مخلوق و ... تعریف و تحلیل شود، امر جزئی را توضیح داده‌اند و امر جزئی از درگیر شدن در شبکه مفاهیم و ارتباط آن با رفتارهای روزمره و ترتیبات نهادی عاجز است. از نظر لفور آنچه ضروری است نظریه یکپارچه کننده‌ای است که همه این جزئیات را در زیر یک سقف گردآورد. لفور برای رهایی از مباحث انتزاعی و دوگانه‌های عینی و ذهنی و همچنین لحاظ کردن تمام ابعاد فضایی از یک دیالکتیک سه بعدی استفاده کرد.

«بر طبق نظر لفور، فضا صرفاً می‌تواند به شیوه دیالکتیکی فهم شود زیرا انتزاعی انضمامی است. این مقوله یکی از مقوله‌های مارکس نظیر ارزش مبادله است که همزمان مادی است و واقعیت کار انسانی و تراکم روابط اجتماعی را بیرونی می‌سازد. انتزاع انضمامی همزمان میانجی روابط اجتماعی (زیرا آن‌ها را ساختار می‌دهد) و محصول کنش‌های انسانی است» (گاتدینر، ۱۹۸۵: ۱۲۸). لفور در سرتاسر کتاب تولید فضا، همزمان سه‌گانه «عمل فضایی^۱»، «بازنمایی فضا^۲» و «فضاهای بازنمایی^۳» را با سه‌گانه فضاهای «برداشت شده^۴»، «انگاشت شده^۵» و «زیسته شده^۶» به کار می‌برد. ابعاد یادشده همیشه در عدم قطعیت قرار دارند. تولید فضا دارای سه روند (یا سه لحظه) همراه با هم است. این سه به نحو مضاعفی هم تعیین می‌شوند و هم تعیین می‌بخشند.

-
1. spatial practice
 2. representation of space
 3. representational spaces
 4. perceived
 5. conceived
 8. lived

کریستین اشمید^۱ (۲۰۰۸) در مقاله «تئوری هانری لفور درباره تولید فضا» نشان می‌دهد که دیالکتیک سه‌گانه لفور بر گرفته از مارکس (کردار اجتماعی مادی)، هگل (زبان و اندیشه) و نیچه (عمل خلاقانه و شاعرانه) است. در حالی که دیالکتیک مارکس و هگل بر دو حالت متضاد (تز و آنتی تز) تأکید دارد که از طریق حالت سوم (سنتز) تغییر می‌یابد، در دیالکتیک سه‌گانه لفور هر سه حالت (یا فرایند) در حالت برابری قرار دارند که هر کدام از آن‌ها می‌توانند به مثابه یک تز فهمیده شوند. به بیان دیگر، هر کدام از آن‌ها به طور جدا، کاملاً انتزاعی و غیر قابل درک هستند. دیالکتیک لفوری سه لحظه کامل جدا از هم را به هم متصل می‌سازد بدون این‌که آن‌ها را با هم سنتز کند. آن‌ها هم می‌توانند همدیگر را تقویت کنند و هم می‌توانند در تضاد با همدیگر باشند.

۱- **عمل فضایی:** «عمل فضایی یک جامعه فضای اجتماعی آن را تولید می‌کند. این عمل در یک تعامل دیالکتیکی فضای اجتماعی را بدیهی و مسلم می‌پندارد؛ آن را به آهستگی و با اطمینان تولید می‌کند به نحوی که انگار آن را کنترل و تصرف می‌کند. از نقطه نظر تحلیلی، عمل فضایی یک جامعه از طریق کشف فضای آن آشکار می‌شود. عمل فضایی تحت لوای سرمایه‌داری جدید چیست؟ عمل فضایی در بر دارنده هم‌نشینی نزدیکی در درون فضای برداشت شده، میان واقعیت روزانه (روزمرگی) و واقعیت شهری (راه‌ها و شبکه‌هایی که مجموعه مکان‌های جدا شده از هم برای کار، زندگی خصوصی و اوقات فراغت را به هم مرتبط می‌سازد) است. این هم‌نشینی پارادکسیکال است زیرا دربردارنده افراطی‌ترین جدایی میان مکان‌هایی است که آن‌ها را به هم مرتبط می‌سازد. اجرا و قابلیت این فضای خاص برای هر عضو جامعه فقط به لحاظ تجربی قابل ارزیابی است. بنابراین عمل فضایی "مدرن" ممکن است توسط زندگی روزانه یک مستأجر در یک پروژه کلان همچون مورد ما، یعنی ساخت بزرگراه تعریف شود. عمل فضایی به بُعد مادی تعامل و فعالیت انسانی اشاره می‌کند. این بُعد،

از مفصل‌بندی و ارتباط عناصر و فعالیت‌های مختلف ناشی می‌شود. مناسبات انضمامی فرد در شبکه تعاملات و ارتباطات که در زندگی روزمره رخ می‌دهند به ویژه تعاملات روزمره در محل کار یا در محل زندگی و همچنین فرایند تولید و مبادله در این بُعد قرار دارند. عمل فضایی درباره تولید و بازتولید مکان‌های خاصی است که متناسب با یک صورت‌بندی اجتماعی می‌باشد. فضا به شیوه‌ای دیالکتیکی و از طریق رفتار روزانه به عنوان «فضای انسانی» تولید می‌شود. این بخش از فضا متأثر از عناصر تاریخی، جغرافیایی و فرهنگی است که همچون میراثی به ما می‌رسد. عمل فضایی به شیوه‌ای منسجم ما را از استمرار اجتماعی و باز تولید روابط اجتماعی آگاه می‌سازد.

۲- بازنمایی فضا: بازنمایی فضا همان فضای مفهوم‌سازی شده، فضای دانشمندان، برنامه‌ریزان، شهرسازان، زیربخش‌های تکنوکراتیک و مهندسی اجتماعی به عنوان سنخ خاصی از هنرمندان با یک تمایل علمی است. بازنمایی فضا، فضایی است که توسط مهندسی و تکنوکرات‌ها (طراحان، مهندسی، معماران، توسعه‌دهندگان شهر، شهرشناسان و جغرافیدانان شهری و دیگرانی که درگیر کار علمی و بروکراتیک در این زمینه هستند) ساخته می‌شود (قلی پور و زارع ۱۳۹۱).

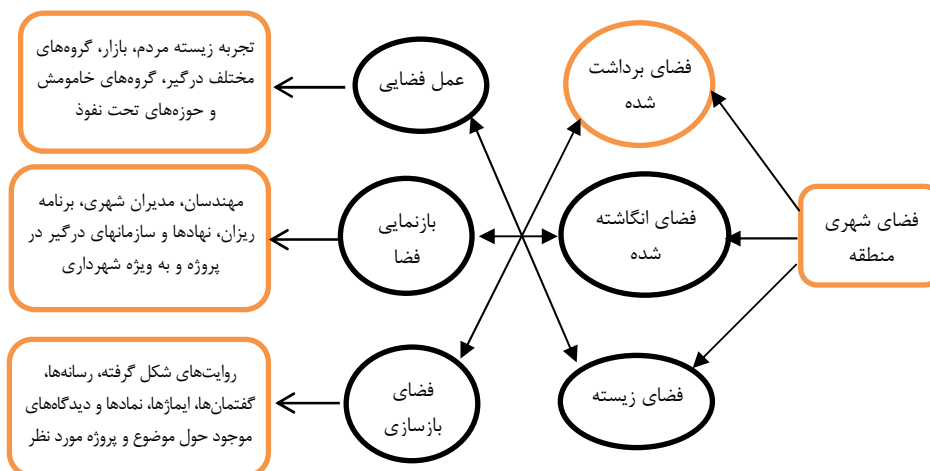
۳- فضای بازنمایی: فضا به مثابه امر مستقیماً زیست شده از طریق ایماژها و نمادهای مرتبط به آن و از این رو فضای ساکنان و کاربران و نیز فضای برخی هنرمندان و کسانی همچون نویسندگان و فیلسوفان اندکی است که آن را توصیف می‌کنند و آرزوی چیزی بیش از توصیف آن را ندارند. این فضا، فضای مناسبی - که به شکل منفصلی تجربه شده - است که تصورات در جهت تغییر و اصلاح آن است. فضای بازنمایی فضای فیزیکی را نیز پوشش می‌دهد و استفاده نمادین از ابژه‌هایش را ممکن می‌سازد. بنابراین می‌توان گفت فضاها بازنمایی - هر چند با استثناهای خاص، به سمت سیستم‌های کم و بیش همبسته‌ای از نمادها و نشانه‌های غیرکلامی گرایش دارند (Lefebvre, 1991: 38-39). فضای بازنمایی بُعدی کامل نمادین است و بر چیزهایی نظیر فضای مردانه/زنانه، دولتی/غیر دولتی، مقدس/غیر مقدس و نظایر آن اشاره دارد.

این بُعد از هیچ قانون وحدت بخش و منسجمی تبعیت نمی‌کند و یادآور عناصر ذهنی و نمادینی هستند که ریشه در تاریخ و فرهنگ یک قوم و یا اجتماع انسانی دارند (نک به قلی پور و زارع، ۱۳۹۱).

در این پروژه، یعنی پروژه بزرگراه سعید آباد سعی خواهد شد تا به صورت هم‌زمان، هر سه بُعد سه‌گانه لفور مورد توجه قرار بگیرد. در بُعد عمل فضایی، کالبد طرح که همان بزرگراه است مورد توجه قرار می‌گیرد. در این بُعد مهم‌ترین ابعاد و مسائل مرتبط به سازها، پل‌ها، مسیرها، موضوعاتی مانند: خاک برداری، خاک‌ریزی، مکان‌هایی همچون پارک‌ها، منازل مسکونی، واحدهای تجاری و ... که به صورت مستقیم از این پروژه متأثر می‌شوند، پرداخته می‌شود.

در بُعد بازنمایی فضایی خوانش‌ها و قرائت‌های مختلف از این پروژه در ابعاد مختلف آن خوانش و تحلیل خواهد شد. بعد اول آن که به نظر می‌رسد در موقعیتی فرادستی قرار دارد و راوی اصلی خواهد بود، مدیران و برنامه‌ریزان شهری، مهندسان مشاور و نیز مدیران و مهندسان اجرایی پروژه خواهند بود. در بُعد دیگر نیز ما اجتماعات محلی و مردم محلی و گروه‌ها و گروه‌بندی‌های اجتماعی در این پروژه (از جمله گروه‌های خاموش) را مد نظر قرار خواهیم داد و قرائت آنان از احداث این پروژه را بررسی خواهیم کرد.

در بخش فضای بازنمایی به زندگی زیسته مردمان در منطقه خواهیم پرداخت و این موضوع محور قرار خواهد گرفت که پس از اجرای این پروژه چه تغییراتی در این فضای زیسته مردم به وجود خواهد آمد. در اینجا، انفصال‌ها (برای مثال بزرگراه ممکن است باعث دو تکه شدن یک محله شود که به سبب آن بسیاری از روابط اجتماعی پیشین را از هم بگسلد)، اتصال‌ها (همچنین این پروژه ممکن است برخی روابط اجتماعی را شکل دهد) برخی گروه‌ها و تشکیل گروه‌های دیگر مورد توجه قرار می‌گیرند. این فضا، همچنین فضای بازاریان، عاملان و فعالان در این فضا، همچون نیروی انتظامی، مجرمین، فروشندگان مواد و ... نیز خواهد بود. در این رهیافت، تأکید اصلی بر اجتماعات محلی خواهد بود.



نمودار ۱- مدل مفهومی تحقیق

۵- روش شناسی پژوهش

در این طرح از هر دو روش کمی^۱ و کیفی^۲ استفاده شده است. بدین ترتیب که ابتدا در بخش روش کیفی و با بهره‌گیری از تکنیک‌های مختلف (مشاهده، مصاحبه عمیق، مطالعات تطبیقی، تحلیل نهادی و مطالعات اسنادی) ابعاد آشکار و پنهان پروژه احداث بزرگراه سعیدآباد شناسایی شده، سپس با استفاده از روش کمی و با بهره‌گیری از روش‌هایی مانند روش پیمایش^۳، میزان و گستردگی هر یک از ابعاد یادشده، مشخص گردیده است. در ادامه هر بخش را به صورت تفصیلی شرح می‌دهیم.

روش کیفی: مطالعات کیفی اساس روش‌شناسی اتاف است. در این عرصه از

تکنیک‌های زیر استفاده شده است.

1. Quantitative Method
2. Qualitative Method
3. Survey

۱- مصاحبه عمیق با آگاهان محلی (شورایاری‌ها، هیئت امنای مساجد، مغازه‌داران با سابقه، رانندگان، افراد دارای سکونت بلند مدت در محلات محدوده بزرگراه، صاحبان آژانس املاک بازاریان و ...)

۲- تحلیل نهادی: شامل مصاحبه‌های کیفی با کارشناسان سازمان‌ها و نهادهای مختلف که به نحوی با پروژه و یا محلات تحت تأثیر پروژه سر و کار دارند، شامل: بخش‌ها و زیر مجموعه‌های شهرداری (معاونت اجتماعی فرهنگی)، سازمان زیباسازی، سازمان پارک‌ها و فضای سبز، سازمان اتوبوسرانی، سازمان محیط زیست، معاونت حمل و نقل و ترافیک. آتش نشانی، اداره راهنمایی رانندگی، شرکت برق، شرکت آب، سازمان حمل و نقل ترافیک تهران و ...

۳- مطالعات تطبیقی: گزارش‌های اتاف مربوط به دیگر بزرگراه‌هایی که در منطقه ۱۸ و سایر مناطق به بهره برداری رسیده‌اند.

۴- مطالعات اسنادی و کتابخانه‌ای به منظور بررسی اسناد و مدارک مربوط به طرح تفصیلی توسعه شهر تهران.

روش کمی: علاوه بر روش کیفی از روش کمی به ویژه پیمایش نیز استفاده شده است. ابزار مورد استفاده نیز پرسشنامه بوده است. جامعه آماری در این بخش کلیه شهروندان مجاور پروژه هستند که تحت تأثیر پروژه قرار داشته‌اند. شیوه نمونه‌گیری احتمالی و بر مبنای تصادفی ساده بوده است.

۶- یافته‌های پژوهش

۶-۱- یافته‌های توصیفی

به لحاظ ویژگی‌های جمعیت نمونه ۵۸٫۸ درصد افراد مورد مصاحبه زن و ۳۴٫۲ درصد مرد بوده‌اند. توزیع سنی نمونه هم به این صورت بوده است که حدود ۲۰ درصد افراد

۱۵ تا ۲۵ ساله، ۳۳٫۲ درصد ۲۵ تا ۳۵ ساله، حدود ۲۲ درصد ۴۵ تا ۵۵ ساله و حدود ۱۲ درصد بیش از ۵۵ سال سن داشته‌اند. جمعیت غالب این منطقه را آذری زبانان تشکیل می‌دهند که حدود ۴۵ درصد از پاسخگویان نیز آذری زبان بوده‌اند. پس از آذری‌ها، فارس‌ها بیشترین قومیت در میان پاسخگویان بوده‌اند. از نظر سطح تحصیلات، داده‌ها نشان می‌دهند که بیش از ۳۲ درصد زیر دیپلم و ۳۴ دیپلم هستند.

داده‌ها نشان می‌دهند که حتی مشارکت ذهنی افراد، یعنی تمایل آنان به مشارکت در امور شهری نیز چندان مناسب نیست. تنها ۱۳ درصد از مردم به میزان بسیار زیادی تمایل به مشارکت دارند در حالی که حدود ۲۰ درصد به میزان زیاد ابراز تمایل کرده‌اند. از سوی دیگر حدود ۲۱ درصد به میزان کمی ابراز تمایل داشته‌اند و حدود ۱۷ درصد نیز اظهار کرده‌اند که تمایلی به مشارکت در امور شهری و شهروندی ندارند.

- حدود نیمی از مردم منطقه (۴۹٪) تمایل به ترک منطقه دارند که این میزان بسیار قابل توجه است. پاسخگویان دلایلی اجباری از جمله توان اقتصادی، شرایط کاری و یا مخالفت خانواده را مهم‌ترین دلیل برای ماندگاری در این منطقه عنوان کرده‌اند.

- در زمینه آسیب‌های اجتماعی محله و منطقه نتایج توصیفی نشان می‌دهد که حدود ۵۰ درصد پاسخگویان میزان اعتیاد و خرید و فروش مواد مخدر در منطقه را در حد بالا و حدود ۶۰ درصد پاسخگویان میزان کلاهبرداری در منطقه را در حد بالا ارزیابی کرده‌اند.

در ارتباط با اطلاع رسانی پروژه نتایج نشان می‌دهد، تنها ۳۲ درصد از پاسخگویان بیان کرده‌اند که در رابطه با پروژه به آن‌ها اطلاع رسانی شده است و حدود ۷۰ درصد ابراز می‌دارند که هیچ‌گونه اطلاع رسانی صورت نگرفته است.

- مهم‌ترین معضلات این پروژه از نظر شهروندان به ترتیب اولویت، در اولویت اول تردد زیاد ماشین‌های سنگین به ویژه در مرحله احداث بوده است. ممانعت از رفت و آمد بین محلات به علت عملیات اجرایی نیز از موارد دیگر بوده است. نیمه کاره ماندن پروژه نیز از مهم‌ترین نقاط ضعف پروژه ارزیابی شده است. موارد دیگری همچون عدم نصب پل هوایی، وجود سرعت گیر و ... نیز ذکر شده است.

اصولاً احداث بزرگراه به علت گستردگی و حجم زیاد آن، گروه‌های برنده و بازنده زیادی را در بر می‌گیرد. البته بازنده بودن و برنده بودن گروه‌های مختلف در مرحله پیش از احداث بزرگراه بسیار مشروط به رفتار نهادهای درگیر در احداث بزرگراه است. برای مثال، نوع تملک اراضی به ویژه اراضی و املاکی که دارای سند رسمی و قانونی نیستند (مانند املاک معارض محلات شادآباد و یا هفده شهریور و حتی محله فردوس)، نوع تملک اراضی گروه‌های حاشیه نشین در خلیج فارس جنوبی و شمالی، تخریب باغات، فضاهای سبز و پارک‌ها و قرار گرفتن در حاشیه بزرگراه‌ها برای برخی منازل مسکونی که احداث بزرگراه قیمت مسکن آنان را به شدت کاهش می‌دهد، همه از موردی هستند که می‌توانند باعث ایجاد خسارت شوند. به این فهرست می‌توان قطع موقتی دسترسی در حین احداث (برای مثال نمونه محله شادآباد با ۱۷ شهریور)، خاکریزی و خاکبرداری و ایجاد آلودگی هوا و صوتی در طول احداث پروژه به ویژه با وجود طولانی شدن بسیار زیاد پروژه، را نام برد. بی شک این بزرگراه دارای برندگان و بازندگان (ذینفعان) خواهد بود که در جدول زیر نمود دارند:

جدول ۱- ذینفعان پروژه

پیامدهای احتمالی (با توجه به وضعیت موجود و مطلوب)	ذینفعان طرح (به تفکیک افراد، نهادها و بنیادهای اجتماعی)	
بهبود دسترسی‌ها، بهبود مبلمان شهری، بهبود محیط زیست، کاهش ترافیک و بهبود در وضعیت حمل و نقل عمومی	ساکنان مناطق ۱۸، ۹، ۱۹	برندگان در سطح فردی
کاهش ترافیک در مسیر	مسافران مسیرهای منتهی به اسلامشهر و حومه غربی تهران و بالعکس	
دسترسی راحت‌تر از سایر مناطق به بازار	رانندگان به مقصد و مبدأ بازارهای منطقه ۱۸	
از دست دادن ملک، کاهش قیمت مسکن، افزایش ترافیک در طول اجرا، گرد و خاک و آلودگی در طول اجرا و ...	افراد محله‌های مجاور بزرگراه و معارضین پروژه	بازندگان در سطح فردی
افت قیمت مسکن	صاحبان املاک محدوده	
محلات محدوده بزرگراه (محله شادآباد، ۱۷ شهریود، فردوس)	گسست روابط فرهنگی و اجتماعی	
افزایش رضایت عمومی	شهرداری منطقه ۱۸	برندگان در سطح نهادی
بهبود وضعیت ترافیک منطقه	راهنمایی و رانندگی	
ارائه خدمات رفاهی مناسب‌تر به مردم منطقه	سازمان اتوبوسرانی منطقه ۱۸	
بهبود دسترسی به شاهراه‌های ارتباطی غرب کشور	بازارهای موجود در منطقه	
نارضایتی شهروندان از عدم انجام وظیفه به طور مناسب و کاهش اعتماد به شهرداری	شهرداری تهران و شورای شهر در صورت عدم حصول اهداف	
کاهش احتمالی امنیت در زیر تقاطع‌ها و برخی مسیرها	نیروی انتظامی	بازندگان در سطح نهادی

منبع: نگارنده، بر مبنای نتایج پژوهش

۶-۲- پیامدها و اثرات اجتماعی-فرهنگی احداث بزرگراه

در ادامه به ارائه سازوکار و پیامدها و اثرات اجتماعی و فرهنگی بزرگراه ۷۶ متری سعید آباد بر ذینفعان فردی و گروهی پرداخته می‌شود.

جدول ۲- ساز و کار تأثیرات

ردیف	تأثیرات	گستره‌ای اثر	اهمیت از نظر کارشناسان	سازوکار تأثیرات
۱	ماندگاری در محل	منطقه‌ای	زیاد	با توجه به مصاحبه‌ها ۴۹ درصد از مردم منطقه خواهان ترک محله هستند و با توجه به دید مثبت مردم به اجرای پروژه و بالا رفتن کیفیت فضای بزرگراه این احتمال وجود دارد که یکی از تأثیرات مهم در ماندگاری مردم محله باشد. البته طولانی شدن عملیات اجرای این پروژه تأثیرات به سازی در این امر بر ساکنان گذاشته است
۲	تسهیل در حمل و نقل عمومی	فرامنطقه‌ای	زیاد	یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های این پروژه استفاده از آن در حمل و نقل عمومی نیز می‌تواند باشد به طوری که با اجرای این پروژه بار ترافیکی زیادی از محورهای دیگر منطقه برداشته شود. البته در حال حاضر به دلیل تأخیر در ساخت تغییرات زیادی در این مورد صورت نگرفته است
۳	دسترسی به خدمات شهری	فرامنطقه‌ای	متوسط	
۴	عدم رضایت معارضین طرح	منطقه‌ای	زیاد	یکی از دلایل اصلی پیشرفت نکردن پروژه به توافق نرسیدن با معارضین طرح که شامل سازمان‌های دولتی آب و فاضلاب شرکت مخابرات و مالکین باغ‌ها و زمین‌های خصوصی است که با تأمین اعتبار مالی پروژه و همچنین جلب رضایت معارضین، با برگزاری جلسات متعدد مدیریت شهری امکان تحقق آن میسر می‌باشد

مطالعه تأثیرات اجتماعی - فرهنگی پروژه‌های شهری ... ۱۰۱

از مهم‌ترین اهداف مدیریت شهری می‌باشد که در راستای توسعه پایدار منطقه جزء برنامه‌ها و اقدامات مربوط به این پروژه و منطقه بوده است.	متوسط	فرامنطقه‌ای	ساماندهی رفت و آمد با وسایل نقلیه	۵
با توجه به طولانی شدن پروژه، یکی از مشکلات پروژه‌های در این مقیاس و به وجود آمدن فضاهای بی دفاع، در این پروژه است. همچنین ایجاد پاتوق برای فروشندگان مواد مخدر و بزهکاری که طبق بررسی‌های انجام شده در این منطقه از آمار بالای برخوردار است که باید در طراحی پروژه و گام‌های بعدی راهکارهای مشارکتی برنامه‌های بلند مدت برای این موارد دیده شود.	زیاد	منطقه‌ای	امنیت و سرقت خودروهای پارک شده در محدوده پروژه	۶
		منطقه‌ای	امنیت تردد عابرین و پیاده‌ها	۷
		منطقه‌ای	ایجاد پاتوق برای فروشندگان مواد	۸
طولانی شدن پروژه ایجاد مشکلات بصری و آلودگی‌های ناشی از آن نقش زیادی در سلامت روانی برای ساکنان محدوده پروژه دارد.	متوسط	منطقه‌ای	فشار روانی بر ساکنان	۹
یکی از ویژگی‌های این خط می‌تواند در آینده نقش بسزایی در تسهیل به مراکز خرید داشته باشد.	متوسط	منطقه‌ای	دسترسی به دیگر محل‌ها مراکز خرید	۱۰
با توجه به برداشت‌ها مشخص شد که میزان رضایت از شهرداری در سطح منطقه پایین می‌باشد و این پروژه نیز بر میزان نارضایتی مردم منطقه و خصوصاً اهالی محدوده پروژه افزوده است.	زیاد	فرامنطقه‌ای	رضایت از شهرداری	۱۱
به دلیل طولانی شدن پروژه و تأمین نشدن اعتبارات و حل نشدن مشکل معارضین این پروژه مشکلات زیادی برای پیمانکار و ناظر داشته است.	متوسط	منطقه‌ای	عدم رضایت پیمانکار و ناظر اجرای طرح	۱۲

<p>به دلیل بستن بعضی از محورهای ارتباطی افزایش هزینه سفر برای ساکنان و همچنین باعث بروز ترافیک در برخی از محله‌ها (شادآباد) به میزان زیاد شده و این شلوغی و ازدحام نقش زیادی در بالا رفتن تصادفات در سطح محدوده دارد</p>	<p>زیاد متوسط</p>	فرامنطقه‌ای	هزینه سفر ساکنان	۱۳
		منطقه‌ای	ترافیک	۱۴
		منطقه‌ای	تصادفات	۱۵
<p>تردد ماشین‌های سنگین و حجم عملیات عمرانی نقش زیادی در افزایش آلودگی صوتی در محدوده پروژه داشته است.</p>	<p>متوسط</p>	منطقه‌ای	افزایش آلودگی صوتی	۱۶
<p>با توجه به مشاهدات و مصاحبه‌های انجام شده با ساکنان بایستی بعضی از مسیرهای منتهی به مسیر در دست احداث زمان سفر برای ساکنان در محله افزایش یافته است.</p>	<p>متوسط</p>	منطقه‌ای	زمان سفر برای ساکنان	۱۷
<p>انباشت مصالح و گودبرداری در محل‌های پروژه باعث افزایش جوندگان در نزدیکی این مکان‌ها و همچنین طولانی شدن این پروژه این کلونی‌های ناسالم را افزایش داده است.</p>	<p>زیاد</p>	منطقه‌ای	افزایش آلودگی زیست محیطی	۱۸
<p>این بزرگراه نیز به میزان زیادی باغات و فضای سبز در محدوده خود را تخریب می‌کند، البته در طراحی منظر بزرگراه این مسئله مورد توجه می‌باشد.</p>	<p>زیاد</p>	فرامنطقه‌ای	تخریب فضای سبز و باغات	۱۹
<p>در خصوص اجرای پروژه</p>	<p>متوسط</p>	منطقه‌ای	تردد کارگران	۲۰
	<p>متوسط</p>	منطقه‌ای	اطلاع رسانی در خصوص پروژه	۲۱

در ادامه به ارائه دو وضعیت (بدون اقدام مداخله‌ای و با اقدام مداخله‌ای) در ارتباط

با پروژه یادشده پرداخته می‌شود و سپس سناریوهای سه گانه مطرح خواهد شد.

۶-۳- برآورد پیامدها بدون اقدام مداخله‌ای^۱

- در صورت اجرا نشدن پروژه و طولانی شدن بیشتر آن، میزان سطح بی‌اعتمادی در تمام گروه‌های ذینفع و همچنین ساکنان منطقه ۱۸ به خصوص مجاورین بزرگراه به صورت چشمگیر افزایش یافته و تبعات اصلی آن بر دوش مدیریت شهری خواهد بود و این خود باعث صرف هزینه‌های به مراتب بالاتر در راستای توسعه شهری و مشارکت پذیری شهروندان را دارد امکان مشارکت پذیری در دیگر پروژه‌ها کاهش می‌یابد

- افزایش آسیب‌های اجتماعی در حین اجرای طرح، شکل‌گیری فضاهای بی‌دفاع و تجمع افراد بزه‌کار و معتاد، کاهش امنیت و افزایش میزان سرقت، هم از ساکنان و هم از تجهیزات اجرای پروژه، کاهش وجهه و نگرش منفی نسبت به محله، افزایش نگرانی و نارضایتی به ویژه برای ساکنان اطراف پروژه.

- کاهش قیمت املاک، نگرانی و نارضایتی ساکنان از کاهش قیمت املاک مجاور با طرح، کاهش حس تعلق به محل سکونت، نگرانی ساکنان از عدم اقداماتی برای جبران خسارات وارده به املاکی که با کاهش قیمت مواجه شده‌اند از سوی شهرداری و پس از بهره برداری از پروژه.

- عدم رضایت معارضین طرح و ادامه روند کند اجرا و عدم پیشرفت پروژه به علت حل نشدن مشکل معارضین، افزایش نگرانی و نارضایتی در بین معارضین و سایر ساکنان اطراف طرح، ایاد بی‌انگیزگی و در نتیجه عدم تعامل بین مجریان و معارضین برای حل مشکلات موجود.

۱- منظور این بخش این است که اگر اقدام مداخله‌ای در پروژه انجام نشود چه نتایجی به بار خواهد آمد. مسلماً تأثیرات منفی آن که در مقاله ذکر شده است تشدید خواهد شد و البته تأثیرات مثبت محدود خواهد بود. این بخش جنبه پیش‌بینی دارد.

- افزایش آسیب‌های اجتماعی در حین اجرای طرح به میزان زیادی بر امنیت روانی ساکنان اطراف پروژه تأثیر گذاشته و باعث بالا رفتن میزان تنش‌های اجتماعی در سطح محلات و منطقه می‌شود
- سد معبر و ایجاد انواع آلودگی‌ها در هنگام فرایند ساخت، شلوغی و افزایش سر و صدا در اطراف پروژه به ویژه کوچه‌های منتهی به محل اجرا، افزایش آلودگی‌های محیطی به ویژه گرد و خاک ناشی از اجرا به ویژه خاک برداری، از بین رفتن آرامش ساکنان، سختی عبور و مرور و مشکل پارک خودروها برای ساکنان اطراف، به وجود آمدن محیطی آلوده و تجمع جانوران موذی، تجمع مصالح و نخاله در نزدیک درب منازل به دلیل کمبود فضا، نارضایتی شدید ساکنان از انجام چند باره بخشی از عملیات اجرای پروژه.
- به میزان زیادی بر آلودگی محیط زیست محدوده اثر گذار بوده و افزایش جوندگان و محیط‌های ناسالم در کنار کلونی‌های انباشت خاک و زباله‌های کارگاهی تأثیر گذار خواهد بود.
- دو پارگی اجتماعی بین ساکنان دو طرف بزرگراه در تعاملات اجتماعی به وجود می‌آید به دلیل نداشتن دسترسی‌ها مناسب و نزدن پل‌های هوای ارتباط دهنده برای دسترسی عابرین پیاده.
- میزان مصرف بالای سوخت به دلیل ترافیک بالا در منطقه از مهم‌ترین شاخصه‌های آلودگی منطقه است که همچنین تأثیرات اقتصادی بر ساکنان و مسافرانی که به دلایل وجود بازار آهن و دیگر محدوده‌های تجاری به این منطقه وارد می‌شوند خواهد داشت.
- کاهش استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی برای ساکنان و افزایش استفاده از ماشین‌های شخصی در این محدوده بالا می‌رود.

۴-۶- برآورد پیامدها با اقدام مداخله‌ای

- در صورت برنامه‌ریزی و اجرای سریع پروژه، میزان سطح بی‌اعتمادی در تمام گروه‌های ذینفع و همچنین ساکنان منطقه ۱۸ به خصوص مجاورین بزرگراه، نسبت به عملکرد شهرداری و مدیریت شهری کاهش یافته و این به معنی افزایش مشارکت‌پذیری شهروندان در دیگر پروژه‌ها می‌باشد.

- کاهش آسیب‌های اجتماعی در حین اجرای طرح با مناسب‌سازی مسیرهای دسترسی - پل‌های عابر پیاده در محل پروژه مجاور با محلات همجوار - ایجاد فعالیت‌های موقت و روشنایی مناسب برای جلوگیری از شکل‌گیری فضاهای بی‌دفاع و تجمع افراد بزه‌کار و معتاد در محدوده اجرای طرح (همانطور که در قسمت قبلی ارائه شده از مشکلات اصلی پروژه در حین اجرا می‌باشد).

- ساماندهی و بستر سازی مناسب اجرای پروژه به میزان زیادی تثبیت قیمت املاک و حتی بالا بردن املاک مجاور با طرح را شامل می‌شود، که تأثیر فراینده‌ای در افزایش حس تعلق به محل سکونت و جلوگیری از نگرانی ساکنان از عدم اقداماتی برای جبران خسارات وارده به املاکی که با کاهش قیمت مواجه شده‌اند از سوی شهرداری و دیگر ارگان‌ها را پس از بهره‌برداری شامل می‌شود.

- توافق اصولی با معارضین طرح ادامه روند کند اجرا و عدم پیشرفت پروژه از وضعیت موجود به سمت اتمام پروژه را در پی خواهد داشت، که درصد زیادی نارضایتی و مشکلات ناشی از اجرای این طرح را کاهش خواهد داد.

- سد معبر و ایجاد انواع آلودگی‌ها در هنگام فرایند ساخت، شلوغی و افزایش سر و صدا در اطراف پروژه به ویژه کوچه‌های منتهی به محل اجرا، افزایش آلودگی‌های محیطی به ویژه گرد و خاک ناشی از اجرا به ویژه خاک برداری، از بین رفتن آرامش ساکنان، سختی عبور و مرور و مشکل پارک خودروها برای ساکنان اطراف، به وجود آمدن محیطی آلوده و تجمع جانوران موذی، تجمع مصالح و نخاله در نزدیک درب

منازل به دلیل کمبود فضا، نارضایتی شدید ساکنان از انجام چند باره بخشی از عملیات اجرای پروژه.

- به میزان زیادی بر آلودگی محیط زیست محدوده اثرگذار بوده و افزایش جوندگان و محیط‌های ناسالم در کنار کلونی‌های انباشت خاک و زباله‌های کارگاهی تأثیر گذار خواهد بود.

- به دلیل نداشتن دسترسی‌ها مناسب و نزدن پل‌های هوای ارتباط دهنده برای دسترسی عابرین پیاده.

- میزان مصرف بالای سوخت به دلیل ترافیک بالا در منطقه از مهم‌ترین شاخصه‌های آلودگی منطقه است که همچنین تأثیرات اقتصادی بر ساکنان و مسافرانی که به دلایل وجود بازار آهن و دیگر محدوده‌های تجاری به این منطقه وارد می‌شوند خواهد داشت.

- کاهش استفاده از وسائل حمل و نقل عمومی برای ساکنان و افزایش استفاده از ماشین‌های شخصی در این محدوده.

۶-۵- تبیین برآوردها، پیامدها و تحلیل آن‌ها

در این بخش از گزارش با توجه به یافته‌ها و نتایج پژوهش، برآورد پیامدهای پروژه با استفاده از سناریونویسی ارائه شده است. سناریوهای ارائه شده با عناوین سناریوی خوش‌بینانه، بدبینانه و واقع‌بینانه آمده است.

الف- سناریو خوش‌بینانه

اگر مبنای "سناریوی خوش‌بینانه" را بهتر شدن آینده نسبت به گذشته قلمداد نماییم، این سناریو قادر است که با در نظر گرفتن پیامدهای مثبت پروژه، آینده بهتری را برای شهر و شهروندان آن ترسیم کند. البته در حال حاضر پروژه پیشرفت چندانی نداشته است و در اینجا سناریوی خوش‌بینانه رفع مشکل معارضین طرح و پیشبرد

مطالعه تأثیرات اجتماعی - فرهنگی پروژه‌های شهری ... ۱۰۷

پروژه است که در نگاه اول میزان زیادی از مشکلات ترافیکی منطقه را کم کرده و به عنوان شبکه ارتباطی برون شهری و درون شهری نقش خود را به درستی اجرا می‌کند. در راستای دیگر موارد آن بهبود کیفی زیست محیطی با ایجاد فضاهای سبز مناسب در محدوده اجرای پروژه با طرح‌های مناسب و متناسب و دسترسی‌ها مناسب برای افراد پیاده و سواره تأثیراتی چون کاهش هزینه‌های سفر، کاهش زمان سفر، همچنین کاهش فضاهای بی دفاع در محدوده بزرگراه و آسایش روانی تأثیر بسزایی در افزایش تعلق محله را باعث می‌شود در بالا بردن مشارکت عمومی و افزایش اعتماد و رضایت از مدیریت شهری است و این خود مهم‌ترین شاخص‌های توسعه اجتماعی در یک جامعه است.

ب- سناریو بدبینانه

در هر نظام اجتماعی هر اقدامی که در جهت ایجاد تغییر و یا دستیابی به اهدافی مشخص در این نظام باشد، در رابطه متقابل با نظام اجتماعی و بسته به شرایط اجتماعی می‌تواند تأثیرات متفاوتی را ایجاد کند. تمام اقدامات توسعه با هدف تغییر و بهبود شرایط زندگی همواره در راستای اهداف مثبت تأثیر گذار نیست. بلکه می‌تواند تحت تأثیر شرایط موجود نظام اجتماعی تأثیرات منفی را نیز به همراه داشته باشد. در سناریوی بدبینانه که به پیامدهای منفی این طرح می‌پردازد و آینده بدی را مد نظر دارد، می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

طولانی شدن پروژه و اجرای نشدن آن مشکلاتی از اجتماعی، ترافیک، زیست محیطی، آلودگی صوتی، ایجاد فضاهای بی دفاع و مواردی دیگر که در جداول قبلی ارائه شده است به خوبی بیانگر وضعیت حاد مسئله است که توجه به آن را به وجود آورده است در صورت اجرای این پروژه و توجه نکردن به این مسائل مشکلات ذکر شده بیشتر شده و این خود نتایج به مراتب بدی را در توسعه محله باعث می‌شود.

ج- سناریو واقع‌بینانه

اگر بخواهیم نگاهی چند بُعدی داشته باشیم و تنها بر پیامدهای مثبت و منفی این پروژه تأکید نکنیم، می‌توانیم صحبت از سناریوی واقع‌بینانه کنیم که هم جواب منفی و هم جواب مثبت این پروژه را در کنار هم در نظر می‌گیرد.

اقدامات توسعه همواره با تأثیرات منفی و مثبت همراه هستند. برای مدیریت بهتر تأثیرات لازم است با نگاهی واقع‌بینانه و کمتر اغراق آمیز هم تأثیرات مثبت و هم تأثیرات منفی را در نظر داشته باشیم. همان قدر که اجرای این پروژه و طولانی شدن آن مشکلات عدیده‌ای را به وجود آورده است اما در نگاه کلی چشم انداز روشنی را برای حل قسمتی از معضلات منطقه که ترافیکی می‌باشد به وجود آورده است. همچنین اجرای این بزرگراه در بیشتر قسمت‌های مجاور باعث افزایش قیمت شده و همچنین دسترسی‌های منتهی به این و خصوصاً بازار آهن از آن بی بهره نبوده است نگاه مثبت ساکنان و مدیریت شهری نسبت به بهره برداری در آینده و تأثیرات به مراتب بهتر از وضعیت کنونی نشان از بالا رفتن سطح امیدواری محله به تغییرات می‌باشد، البته در کنار آن نارضایتی ساکنان در خصوص بالا رفتن آلودگی صوتی و تأثیرات آلودگی هوا، تخریب فضای سبز محله و باغ‌های معارض و مجاور ناشی از وجود بزرگراه و ایجاد محیط‌های ناامن از دیگر نگاه‌ها به این پروژه می‌باشد که بهتر است در برنامه‌های مدیریتی به آن توجه شود

۶-۶- ارائه پیامدهای اولویتی برآوردها و تعیین ویژگی آن‌ها

جدول ۳- اولویت‌دهی به برآوردها

ردیف	تأثیرات	زمان	نوع	گستره‌ای اثر	احتمال وقوع	اهمیت از نظر کارشناسان	ترتیب اهمیت
۱	تسهیل در حمل و نقل عمومی	حین اجرا	مثبت-منفی	فرمانطقه‌ای	۲	۴	۱۲
۲	ماندگاری در محل	حین اجرا	منفی	فرمانطقه‌ای	۲,۵	۵,۵	۱۰
۳	عدم رضایت معارضین طرح	حین اجرا	منفی	منطقه‌ای	۵	۶	۱۰
۴	فشار روانی بر ساکنان	حین اجرا	منفی	منطقه‌ای	۴	۳	۱۰
۵	بجاده‌پانوق برای فروشندگان مواد	حین اجرا	منفی	منطقه‌ای	۲,۵	۴	۹
۶	افزایش آلودگی صوتی	حین اجرا	منفی	منطقه‌ای	۴	۴	۹
۷	تخریب فضای سبز و باغات	حین اجرا	منفی	فرمانطقه‌ای	۳,۷۵	۵	۹
۸	دسترسی به خدمات شهری	حین اجرا	منفی	فرمانطقه‌ای	۲	۵	۸
۹	ساماندهی رفت و آمد با وسایل نقلیه	حین اجرا	منفی	فرمانطقه‌ای	۲	۳	۸
۱۰	امنیت تردد عابرین و پیاده‌ها	حین اجرا	مثبت-منفی	منطقه‌ای	۳	۴	۸
۱۱	رضایت از شهرداری	حین اجرا	مثبت-منفی	فرمانطقه‌ای	۳,۵	۴	۸
۱۲	ترافیک	حین اجرا	مثبت-منفی	منطقه‌ای	۴	۳,۵	۸
۱۳	تصادفات	حین اجرا	منفی	منطقه‌ای	۳,۵	۳	۸
۱۴	افزایش آلودگی زیست محیطی	حین اجرا	منفی	منطقه‌ای	۴	۴,۵	۸
۱۵	عدم رضایت پیمانکار و ناظر اجرای طرح	حین اجرا	منفی	منطقه‌ای	۳,۵	۳	۷
۱۶	زمان سفر برای ساکنان	حین اجرا	منفی	منطقه‌ای	۲,۵	۳,۵	۷
۱۷	اطلاع رسانی در خصوص پروژه بل از اجرا	بل از اجرا	منفی	منطقه‌ای	۳	۴	۷
۱۸	امنیت و سرقت خودروهای پارک شده در محدوده پروژه	حین اجرا	مثبت-منفی	منطقه‌ای	۳	۳	۶
۱۹	دسترسی به دیگر محل‌ها مراکز خرید	حین اجرا	منفی	منطقه‌ای	۲	۲,۵	۶
۲۰	هزینه سفر ساکنان	حین اجرا	مثبت-منفی	فرمانطقه‌ای	۲,۵	۳	۶
۲۱	تردد کارگران	حین اجرا	منفی	منطقه‌ای	۲	۳	۶

منبع: نگارنده، بر مبنای نتایج پژوهش

در این قسمت اهمیت هر یک از پیامدهای پروژه و ویژگی آنها در قالب جدول ۳ بیان شده است. پیامدهای پروژه به تعدادی از متخصصان گروه اتاف داده شده تا میزان وقوع و نیز اهمیت هر کدام از پیامدها را براساس طیف لیکرت بین ۰ تا ۶۰ امتیاز دهند. نتایج بررسی‌ها نشان می‌دهد که اولویت مردم در حال حاضر اجرای پروژه و دسترسی به خدمات شهری و کاهش زمان سفر، امنیت تردد افراد پیاده و احیا فضاهای سبزی که در این پروژه از بین می‌رود، می‌باشد. جدول ۳ نشان می‌دهد که به ترتیب سه اثر ماندگاری در محل، عدم رضایت معارضین طرح و تسهیل در حمل و نقل عمومی، از نظر تیم اتاف دارای بیشترین تأثیر اجتماعی و فرهنگی در پروژه سعیدآباد می‌باشد و در جنبه دیگر سه تأثیر پروژه یعنی دسترسی به دیگر محل‌ها و مراکز خرید، هزینه سفر ساکنان و تردد کارگران، دارای کمترین نمره از نظر تیم اتاف می‌باشد.

نتیجه‌گیری

این مطالعه به روش اتاف که در ارتباط با یکی از بزرگراه‌های در حال احداث منطقه ۱۸ شهرداری یعنی بزرگراه ۷۶ متری سعیدآباد به انجام رسید. همچنین این پژوهش با توجه به رویکرد نظری لوفور مبنی بر مطالعه فضا در سطوح سه گانه فیزیکی - محسوس، تصور شده - ذهنی و زیست شده - اجتماعی راهبری شده است. به همین جهت به مشاهده کالبدی اتوبان و منطقه مجاور، مرور اهداف و برنامه‌های برنامه ریزان سازمانی دخیل در پروژه و به خصوص به مطالعه فضاهای بازنمایی با مصاحبه با کنشگران فردی و نهادی طرح پرداخته است. تا از این طریق تجربه زیسته ساکنان فردی و همچنین کنشگران نهادی مورد مطالعه قرار گیرد. این‌که کنشگران دخیل در احداث اتوبان هرکدام چگونه این پروژه را درک می‌کنند و چه چشم اندازی از آن دارند؟. به همین جهت مصاحبه‌هایی با کاربران منطقه‌ای (ساکنان و سازمان‌ها) انجام گرفت که نتایج آن در بخش یافته‌ها ارائه شد. نتایج پژوهش نشان داد که این پروژه با پیامدهای اجتماعی و فرهنگی مثبت و منفی همراه است. از مهمترین اثرات این بزرگراه می‌توان به مواردی مانند تسهیل در حمل و نقل عمومی، ماندگاری در محل، عدم رضایت معارضین طرح، فشار روانی بر ساکنان، تخریب فضای

سبز و باغات، افزایش آلودگی صوتی و ایجاد پاتوق برای فروشندگان مواد اشاره کرد. نهایت این که نبایستی صرفاً در احداث این بزرگراه به گفت‌وگو با مدیران و برنامه‌ریزان شهری اکتفا کرد و باید گفت‌وگو با افراد و گروه‌های مختلف ذینفع در این پروژه را مد نظر قرار داد تا بتوان با نگاه توسعه‌ای همه جانبه و دوری از تفکر صرف فن سالار، رویکرد توسعه پایدار را در همه جوانب و ابعاد آن محقق ساخت. مطالعات آتاف گامی جهت نیل به این هدف مهم است. حال با توجه به یافته‌های تحقیق و مطالب ذکر شده پیشنهادهای زیر جهت کاستن از پیامدهای منفی پروژه و افزایش پیامدهای مثبت آن ارائه می‌شود:

- افزایش برنامه‌های فرهنگی و تقویت زیرساخت‌های مربوطه، تقویت خدمات شهری و محلی و افزایش بسته‌های تشویقی در راستای نوسازی بافت فرسوده خصوصاً در محله شادآباد و برنامه‌های مدیریتی برای نواحی حاشیه بزرگراه در راستای افزایش حس تعلق به منطقه و محله.

- ساماندهی مناسب سیستم حمل و نقل عمومی در محلات برای رسیدن به مراکز خرید در محله و محلات دیگر.

- ارائه برنامه کاری برای حل مشکل معارضین در یک بازه زمانی کوتاه مدت با ایجاد کار گروه‌های هفته‌ای برای رسیدن به توافق و در نهایت اجرایی کردن توافقات در بالاترین سطح مدیریتی شهری و تسریع در رفع مشکل معارضین طرح برای اجرای هر چه سریعتر پروژه.

- افزایش دسترسی‌ها در محدوده‌های ارتباطی بین محلات مجاور با نصب پل‌های هوایی و تعیین مسیرهای مناسب برای سواره‌ها، بدین صورت که قسمتی یا قسمتهایی از باند ارتباطی را بدون گود برداری و عملیات اجرایی، این امر نیاز به مداخله کارشناسان و متخصصان مربوطه می‌باشد تا امکان تردد و سائل‌نقلیه را فراهم نمود در حالی که اکنون به دلیل احداث بزرگراه در بعضی از مناطق محدوده، مسیرهای طولانی برای ساکنان ایجاد شده به نحوی که چند کیلومتر اختلاف مسیر برای آن‌ها به وجود آمده که تأثیرات ناشی از آن قابل چشم پوشی نیست.

منابع

- آتیه‌پژوهان، کوثر. (۱۳۹۲). *ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی سرویس‌های بهداشتی منطقه ۱۲، معاونت اجتماعی شهرداری تهران*.
- آزه، مارک. (۱۳۸۷). *نامکان‌ها: درآمدی بر سوپر مدرنیته*، ترجمه: منوچهر فرومند، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- لفور، هانری. (۱۳۸۸). *مقدمه کتاب تروریسم و زندگی روزمره*، ترجمه: هوشنگ افتخاری راد، انتشارات فرهنگ صبا.
- انگلیس، دیوید. (۱۳۹۲). *فرهنگ و زندگی روزمره*، ترجمه: علیرضا مرادی، انتشارات تپسا، چاپ اول.
- حبیبی، محسن. (۱۳۸۶). *از شار تا شهر*، انتشارات دانشگاه تهران.
- شارع پور، محمود. (۱۳۸۶). *جامعه‌شناسی شهری*، چاپ اول، تهران: نشر سمت.
- شرکت محیط سازان سرزمین پارت. (۱۳۹۱). *احداث بزرگراه لشگرک*، معاونت اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران.
- قلی‌پور، سیاوش و معصومه زارع. (۱۳۹۱). *برنامه‌های توسعه و فضای شهری در کرمانشاه، فصلنامه مطالعات جامعه‌شناختی*، دانشگاه تهران، دوره ۱۹ شماره ۲
- گیتی‌پور، سعید و جعفری، حمیدرضا. (۱۳۸۵). *میانگذر دریاچه ارومیه و محیط زیست، همایش اثرات اقتصادی و زیست محیطی، ارومیه*.
- گیدنز، آنتونی. (۱۳۷۸). *پیامدهای مدرنیته*، ترجمه: محسن ثلاثی، تهران: نی.
- مرکز امار ایران. ۱۳۹۰.
- یاراحمدی، سمانه. (۱۳۹۱). *نمای سازمانی ارزیابی نمای شهری بزرگراه نواب، فصلنامه منظر*، دور ۴، شماره ۲۰.
- Beck, U. (1999). *World Risk Society*. Cambridge: Polity Press.Blackwel
- Gottdiener, M. (1985). *The Social Production of Space*, Austin, University of Texas.
- Lefebvre, H. (1971 [1968]). *Everyday Life in the Modern World*, trans. Sacha Rabinovitch. London: AlenLan.

- Lefebvre, H. (1991c). *The Production of Space*. (Trans. N. Donaldson-Smith.) Oxford: Blackwell.
- Schmid, C (2008). 'Henry Lefebvres *Theory of The Production of Space*' in Kanishka, G and etl (eds) (2008). *Space, Difference, Every day Life*, London, Routledge/Open University Press.
- Shields, R (1988). *Images of Space and Place: A comparative study*, A thesis for degree of Doctor of Philosophy: University of Sussex.