

تأثیرات اجتماعی سامان‌دهی خیابان‌های دارای ارزش فرهنگی و تاریخی (مطالعه موردی خیابان لاله‌زار)^۱

هادی برغمندی*، معصومه محقق منتظری**

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۷/۲۵

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۵/۱۰

چکیده

لاله‌زار یکی از خیابان‌های تاریخی و فرهنگی تهران بوده و از جمله فضاهای شهری است که برای بیان تاریخ و فرهنگ این شهر در بسیاری از منابع به آن اشاره شده است. نبود فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی مرتبط با ویژگی‌های تاریخی و هم‌جواری ناخوشایند با فعالیت‌های تجاری، این خیابان را با مسائل اجتماعی فراوانی مواجه کرده است. پیاده‌راه‌سازی و احیای بافت تاریخی و فرهنگی لاله‌زار از جمله راه‌کارهایی جهت بهبود وضعیت کنونی این خیابان و مقدمه‌ای برای ایجاد یک محیط شهری جذاب و پرمحتوا با زمینه اجتماعی و فرهنگی خواهد بود. در این مقاله تلاش شده است تا تأثیرات اجتماعی اجرای این پروژه تبیین گردد. رویکرد پژوهش بر اصول ارزیابی تأثیر اجتماعی استوار است و از روش‌های کمی و کیفی استفاده شده است. یافته‌ها و نتایج نشان داد که تأثیرات اجتماعی طرح دارای بیشترین اهمیت در فرایند انجام پروژه است. تأثیراتی نظیر ارتقاء کیفیت زندگی، غنی‌سازی اوقات فراغت، ایجاد حیات شبانه و افزایش تعاملات و ارتباطات در حوزه‌ی اجتماع بیشترین امتیازها را به خود اختصاص داده‌اند. در حوزه کالبدی- محیط زیستی، بالاترین سهم، کاهش بار ترافیکی و حفظ بناهای ارزشمند تاریخی بوده است. تأثیراتی نظیر افزایش درآمد اصناف و جذب سرمایه‌گذار در حوزه اقتصادی و توسعه گردشگری و افزایش حس تعلق خاطر در حوزه فرهنگی نیز در درجات بعدی اهمیت قرار داشته‌اند.

واژگان کلیدی: ارزیابی تأثیرات اجتماعی (اتا)، خیابان لاله‌زار، نوسازی و احیای بافت تاریخی.

۱. این مقاله حاصل نتایج طرحی با عنوان "ارزیابی تأثیرات اجتماعی طرح ساماندهی، بهسازی، نوسازی و احیای خیابان لاله‌زار" (با حمایت شهرداری منطقه ۱۲ تهران) است.

* دکتری جامعه‌شناسی مرکز ارزیابی تأثیرات اجتماعی، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات اجتماعی جهاد دانشگاهی، تهران، ایران. (نویسنده مسئول)

** کارشناس ارشد جامعه‌شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران.
ma.mohaghegh15@gmail.com

مقدمه

پژوهشگران شهری به‌طور فزاینده‌ای به تصور خیابان به‌عنوان یک فضای اجتماعی و نه فقط یک مجرا برای حرکت توصیه می‌کنند. خیابان وجودی اجتماعی بوده و طراحی آن منعکس‌کننده برخی از انگیزه‌های اجتماعی و فرهنگی است؛ خیابان ارتباطی را میان ساختمان‌ها ایجاد می‌کند، پیوند میان مردم را فراهم می‌سازد و ارتباطات و تعاملات را آسان می‌کند. جاکس^۱ تعریفی بیشتر جامعه‌شناختی از خیابان ارائه می‌دهد، او بیان می‌کند: خیابان یک شاه‌راه شهری مرکزی است، عرصه‌ای که در آن غریبه‌ها با یکدیگر مواجه می‌شوند و با اندازه و ناهمگنی زندگی شهری، به‌صورت چهره به چهره کنار می‌آیند (علیخواه، ۱۳۹۳: ۲۴). این رویکردها به شهر به‌نوعی بیانگر اهمیت حرکت انسان‌ها در خیابان‌ها اشاره دارد.

خیابان شهری تجلی‌گاه حیات مدنی شهر و محل وقوع رویدادها و وقایع و فعالیت‌های اجتماعی شهروندان در زندگی و حیات شهری است. خیابان‌ها به‌عنوان مهم‌ترین و مؤثرترین مکان‌ها در برقراری تعامل اجتماعی شهروندان با یکدیگر به شمار می‌آیند که سابقه‌ای کهن در شهر و شهرسازی ایران داشته‌اند (سجاد زاده و محمدی، ۱۳۹۴: ۱۵۰). درواقع خیابان با حرکت انسان‌ها معنی می‌باید و بعد اجتماعی خیابان در برقراری تعاملات و ارتباطات شهروندان به‌عنوان عنصر مهم در هویت بخشی به خیابان، موردتوجه قرار می‌گیرد.

درحالی‌که پیاده راه به‌عنوان یکی از اشکال خیابان محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی‌شان است، این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان است. پیاده‌راه‌ها علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت برای تماس اجتماعی، گردش و تماشا و... فراهم می‌آورد (کاشانی‌جو، ۱۳۸۹: ۵۴). پیاده‌راه‌ها با نقش‌های اجتماعی که دارند می‌توانند تأثیر مطلوبی را در محیط شهری داشته باشند، فضاهای فراغتی شهروندان را تأمین کنند و در کنار آن احساس آرامش در رفت‌وآمد در مکان‌های امن را به ارمغان آورند. پیاده‌راه‌ها می‌توانند جایگاه تعاملات اجتماعی باشند و موازی با برقراری تعاملات، هم‌بستگی و هماهنگی اجتماعی را نیز افزایش دهند.

خیابان لاله‌زار دارای تنوعی از ویژگی‌های تاریخی، هویتی و فرهنگی و از سوی دیگر دارای کاربری تجاری است که منافع گروهی از صنف الکتریکی را در بر می‌گیرد، حضور این صنف و هویت تاریخی و فرهنگی این خیابان در کنار یکدیگر، ناسازگاری فعالیت و عملکردهای متناقضی را ایجاد کرده است. افزایش سهم پیاده و احیای بافت تاریخی و فرهنگی این خیابان می‌تواند بر این تضاد دامن بزند و وضع موجود بعد از اجرای طرح نه تنها بهبود نیابد بلکه منجر به شکل‌گیری ابعاد وسیعی از مسائل انسانی، اجتماعی و اقتصادی گردد.

بنابراین این مسئله مطرح می‌شود که این پروژه تا چه میزان می‌تواند منافع اقتصادی و معیشت اصناف مستقر در خیابان را به مخاطره بیندازد و تحت تأثیر قرار دهد. در واقع در حین انجام پروژه و پس از آن، ایجاد اختلال در فعالیت اصناف خیابان لاله‌زار، احتمال جابه‌جایی صنف بزرگ الکتریکی، مباحث حقوقی تملک برخی از املاک، نظام حرکتی و دسترسی‌های این خیابان، نگرانی نهادهای فعال این خیابان از تغییرات ایجاد شده به واسطه فعالیت‌های آتی خیابان (تئاتر، سینما، کافه‌ها و...) از جمله مسائل و مشکلات اجرای طرح محسوب می‌شود. اهمیت این پروژه زمانی دوچندان می‌گردد که این اقدام علاوه بر موارد اشاره شده، دارای هدف‌های اجتماعی و فرهنگی فراوانی است. افزایش تعاملات و همبستگی اجتماعی، غنی‌سازی اوقات فراغت، کاهش آسیب‌های اجتماعی، احیای بخشی از هویت تاریخی و فرهنگی شهر تهران و هویت‌بخشی تاریخی، افزایش امنیت شهری و ارتقاء کیفیت زندگی عمومی و... برخی از اهداف پروژه‌ی مذکور است.

اگرچه به نظر می‌رسد با توجه به ماهیت پروژه ساماندهی، بهسازی و نوسازی خیابان لاله‌زار، بیشتر تأثیرات مثبت این اقدام توسعه‌ای نمود پیدا کند اما باین‌حال شناخت محیط اجتماعی پروژه، موانع و مشکلات تحقق اهداف و نتایج قابل‌انتظار آن، عوامل مؤثر بر چگونگی نگرش‌های ساکنان و ذی‌نفعان اصلی طرح و میزان و چگونگی استفاده آن‌ها از خدمات و مزایای پیش‌بینی شده در طرح، مکانیزم‌های تحقق پایداری پروژه در اجتماع محلی و سایر عوامل و شرایط پیش‌بینی نشده در روند اجرا و مدیریت آن به‌منظور ارائه‌ی راهکارهای اصلاح و ارتقاء پیامدهای مطلوب پروژه مسائل مهمی است که در این پژوهش به آن‌ها پرداخته شده است.

بنابراین پرسش اصلی این‌گونه قابل طرح است که: پیاده راه‌سازی و احیای بافت تاریخی و فرهنگی لاله‌زار با هدف ساماندهی، بهسازی و نوسازی این خیابان چه تأثیرات

اجتماعی مثبت و منفی را در پی خواهد داشت و چگونه می‌توان از تأثیرات منفی آن کاسته و بر تأثیرات مثبت آن افزود؟ در راستای پاسخ به این پرسش نخست لازم است به برخی از متغیرهای پژوهش همچون میزان آگاهی از پروژه، میزان موافقت با پروژه، نگرش به پروژه، ارزیابی مهم‌ترین نیازهای خیابان لاله‌زار و شناسایی مسائل و آسیب‌های اجتماعی آن و کیفیت محیط شهری پرداخته شود که به این موضوعها نیز در مقاله اشاره شده است.

ادبیات پژوهش

توجه جدی و عملی به سامان‌دهی حرکت پیاده و احداث پیاده‌راه‌ها به نیم‌قرن پیش بر می‌گردد. به طوری که اولین گذرهای پیاده در دهه ۱۹۵۰ در کشورهای آلمان، هلند و دانمارک جهت بازسازی شهرهای آسیب‌دیده در طول جنگ جهانی دوم و نوسازی مراکز تاریخی شهرها با هدف جداسازی معابر پیاده و سواره احداث شد و تا سال ۱۹۶۶، گذرها و مناطق ویژه تردد پیاده و مزایای ایجاد پیاده‌راه‌ها منحصر به چند شهر اروپایی و تعداد بسیار اندکی هم در برخی از شهرهای آمریکایی وجود داشت (کلانتری خلیل‌آبادی و سلطان محمدلو، ۱۳۹۵: ۱۶۴). در پی نزول کیفیت زندگی شهری در اروپا که در اواخر قرن بیستم شدت گرفت، توجه به مسئله حضور انسان و حرکت پیاده افزایش یافت. امروزه در بیش‌تر شهرهای توسعه‌یافته طرح‌های جامع پیاده جهت ایجاد بستر مناسب برای حیات پیاده تهیه و اجرا شده است. در همین راستا جنبش‌های اجتماعی با محور اشاعه پیاده مداری نیز شکل گرفته است (علیخواه، ۱۳۹۳: ۱۶).

نتایج برخی از مطالعات خارجی نشان داده است که پیاده راه‌سازی می‌تواند با کاهش آلودگی صوتی و انتشار گازهای آلوده‌کننده و گلخانه‌ای بر محیط‌زیست تأثیرگذار باشد (Chiquetto, 1997). همچنین احداث پیاده راه درگذر زمان می‌تواند به رونق کسب‌وکارهای خرد کمک نماید (Klau-Hass, 1993) و به‌طور کلی بر ارزش زمین بیفزاید (Rauterkus & Miller, 2011). البته علاوه بر پیامدهای محیط زیستی و پیامدهای اقتصادی اشاره‌شده، افزایش سرمایه اجتماعی را می‌توان در شمار پیامدهای مثبت اجتماعی مهم به شمار آورد که می‌تواند به موفقیت درازمدت و پایدار پیاده‌راه بینجامد (Newman, 2008). بهبود کیفیت منظر و چشم‌انداز شهر، انسجام اجتماعی، تشویق برای شرکت در فعالیت‌های ورزشی - جسمانی، ایجاد زیستگاه جایگزین و بهبود بخشی امکانات اجتماعی از دیگر نتایج اشاره‌شده در اجرای طرح‌های پیاده راه‌سازی بوده است (Glasson & wood).

تأثیرات اجتماعی سامان‌دهی خیابان‌های...؛ برغم‌دی و محقق منتظری ۱۱۷

(2009). همچنین نتایج نشان‌دهنده ضرورت کاربست سیاست پیاده راه‌سازی بوده است (Amistad, 2010).

در زمینه پیشینه داخلی تلاش برای بهسازی، نوسازی و تغییر بافت خیابان لاله‌زار دارای قدمتی فراوان بوده و همین امر منجر به شکل‌گیری تاریخ خاصی از دهه‌ی ۷۰ تا به امروز گردیده است. پیشینه‌های داخلی انجام‌شده را می‌توان به چند دسته تقسیم نمود. دسته اول مطالعاتی که هدف آن‌ها پیاده راه‌سازی خیابان لاله‌زار با توجه به سختی رفت‌وآمد عابران پیاده بوده است و به دنبال تغییرات کالبدی و محیطی بوده‌اند، در این زمینه می‌توان به طرح‌های زیر اشاره داشت:

در سال ۱۳۸۸، شرکت مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک تهران مطالعه‌ای با عنوان "مطالعات امکان‌سنجی پیاده‌راه‌سازی خیابان لاله‌زار" پیشنهاد ایجاد گذرگاه عابران پیاده را در خیابان لاله‌زار مطرح کرد. در سال ۱۳۹۰ شرکت مهندسی مشاور بهین تردد در طرحی با عنوان "مطالعه امکان‌سنجی احداث پیاده راه خیابان لاله‌زار"، سال ۱۳۹۷ شهرداری منطقه ۱۲ تهران در طرح "افق چشم‌انداز سیاست حمل‌ونقل و ترافیک در منطقه ۱۲ تا سال ۱۴۰۴" به ارائه طرح‌هایی در زمینه پیاده راه‌سازی خیابان لاله‌زار پرداخته‌اند.

دسته دوم مطالعات با هدف بهسازی، ترمیم و احیای بافت تاریخی لاله‌زار به دنبال تغییرات کالبدی، زیباسازی و احیای بافت فرهنگی این خیابان بوده‌اند. در این زمینه می‌توان به طرح‌های زیر اشاره داشت:

در سال ۱۳۷۳، مهندسی مشاور کامران صفامنش و همکاران در طرحی با عنوان "طرح بهسازی و بازسازی خیابان لاله‌زار تهران" با هدف بهسازی کالبدی و عملکردی خیابان در زمینه‌ی تعیین الگوهای حرکت سواره و پیاده به شناخت وضعیت موجود این خیابان پرداختند. در ادامه سال ۱۳۸۴، مهندسی مشاور باوند در طرحی دیگر با عنوان، "سامان-دهی و تجدید ساختار محور تاریخی فرهنگی خیابان لاله‌زار" نیز با هدف ایجاد پیاده‌راه‌سازی و ایجاد محور گردشگری در این خیابان که به فعال کردن خیابان در ساعات شبانه‌روز نیز منجر شود به بررسی وضعیت موجود خیابان لاله‌زار پرداختند. علاوه بر این دو طرح محمدرضا پولوند در سال ۱۳۸۶ با هدف احیای بافت تاریخی و فرهنگی لاله‌زار و بازگرداندن حیات شبانه "طرح باززنده سازی منظر و عملکرد خیابان لاله‌زار" را در سه فاز به شهرداری منطقه ۱۲ تهران ارائه داده است. در سال ۱۳۹۰-۱۳۸۹ نیز اداره‌ی پژوهش‌های کاربردی دانشگاه تهران طرحی با عنوان "ساماندهی، بهسازی و نوسازی خیابان

لاله‌زار" را انجام داد که طی آن در سه مرحله به سنجش وضعیت راهبردی و محلی، تدوین چشم‌انداز و تدوین چارچوب طراحی و مرمت شهری در خیابان لاله‌زار پرداخته است. شهرداری منطقه ۱۲ نیز در سال ۱۳۹۵ در طرح "ارتقاء کیفیت زندگی در مرکز تاریخی شهر تهران" و مهندسین مشاور پویا شهر در سال ۱۳۹۶ در طرح ساماندهی، بهسازی و نوسازی خیابان لاله‌زار با هدف بهسازی و ترمیم و احیای بافت تاریخی، به دنبال تغییرات کالبدی و احیای بافت فرهنگی خیابان لاله‌زار بوده‌اند.

علاوه بر موارد اشاره‌شده، مطالعاتی نیز در قالب ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی به بررسی پیامدهای مثبت و منفی متأثر در حوزه پیاده‌راه سازی طرح پرداخته‌اند.^۱ مرور این پژوهش‌ها نشان داد که اجرای پروژه‌های پیاده‌راه سازی می‌تواند در ابعاد مختلف اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، کالبدی و محیط زیستی پیامدهای مثبت و منفی داشته باشند. از جمله این یافته‌ها در حوزه اجتماعی می‌توان به تأکید پژوهشگران بر شاخص‌های آسیب‌های اجتماعی و امنیت اجتماعی، گذران اوقات فراغت، افزایش سطح رضایت شهروندان، نشاط و سرزندگی و سلامت روانی شهروندان، کیفیت، عدالت شهری و تعاملات و روابط اجتماعی اشاره نمود. در حوزه کالبدی می‌توان به تسهیل در عبور و مرور عابران، ساماندهی وضعیت ترافیک، ایجاد فضای مناسب خرید و بهبود سیما و منظر شهری اشاره داشت. در بعد فرهنگی نیز می‌توان به تأثیر در احیای بافت تاریخی، هویت محله و احساس تعلق اشاره نمود. در بعد اقتصادی به تأثیرات در رونق کسب‌وکار ارزش املاک و در نهایت در بعد محیط زیستی به تأثیرات در حوزه آلودگی هوا و آلودگی صوتی، تأثیر در مصرف سوخت و بهداشت محیط می‌توان اشاره نمود.

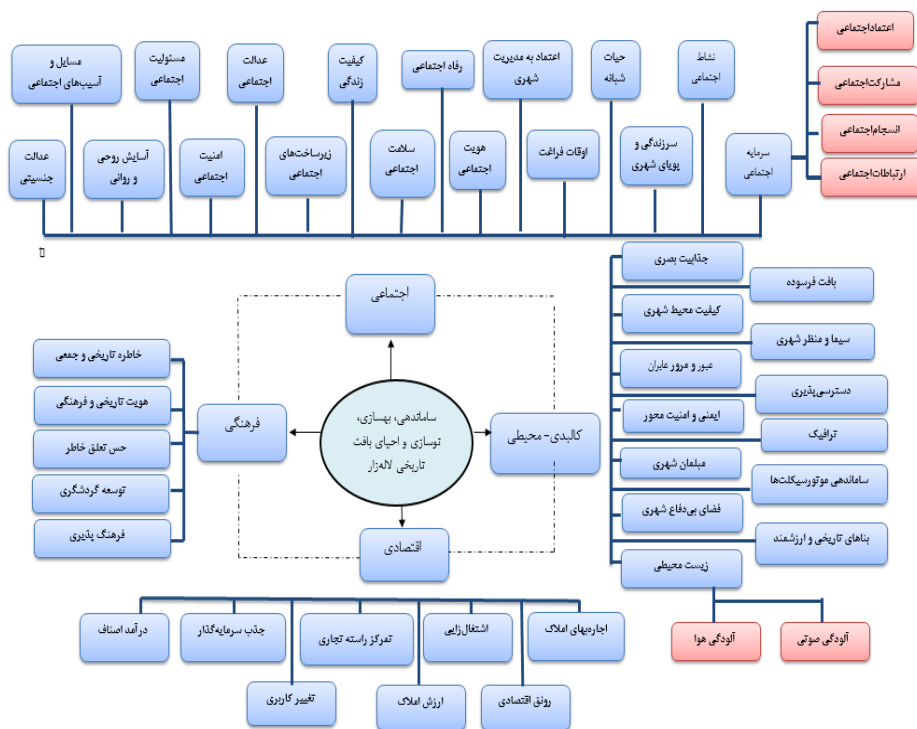
نتایج طرح‌ها و پژوهش‌های انجام‌شده در حوزه بهسازی محورها، پیاده‌راه سازی معابر و تعریض پیاده‌روها حاکی از آن است که تغییر هر عنصر که نمایانگر ارزش‌های ساکنان شهر باشد، همواره در کالبد شهر انعکاس پیدا خواهد کرد. با این دید، خیابان‌ها، پیاده‌راه‌ها و فضاهای عمومی، وسیله مؤثری در انتقال اطلاعات و تعاملات اجتماعی محسوب می‌شوند. همچنین عاملی در کاهش آلودگی‌ها و افزایش زیبایی منظر شهری هستند. اثربخشی

۱. میرزایی، ۱۳۹۶؛ فرضی، ۱۳۹۳؛ وفاپور، ۱۳۹۰؛ قادری، ۱۳۸۹؛ پوراحمد، ۱۳۹۵؛ فرش‌ی صبح خیز، ۱۳۹۲؛ میراث فردا، ۱۳۸۹؛ سفرچی تیل، ۱۳۹۲؛ توسعه فراگیر آسیا، ۱۳۹۰؛ قادری، ۱۳۸۹؛ پویشگران عصر توسعه ۱۳۹۳؛ فاضلی و علیخواه، ۱۳۹۱؛ وفاپور ۱۳۹۰؛ جعفرزاده پور ۱۳۸۹؛ میرزایی ۱۳۹۴؛ پ ۱۳۹۳؛ پوراحمد و عباسی، ۱۳۹۵؛ عسگری و زمان‌زاده، ۱۳۹۱؛ اجاق و همکاران، ۱۳۹۶؛ سلیمان ریزی، ۱۳۹۲.

تأثیرات اجتماعی ساماندهی خیابان‌های...؛ برغمندی و محقق منتظری ۱۱۹

پایه‌راه‌ها با مسائل اجتماعی- اقتصادی، محیط زیستی و روان‌شناختی مرتبط است. مرور پژوهش‌ها نشان از اهمیت بالای شاخص‌های اجتماعی در طرح‌های پایه‌راه‌سازی و احیا و بهسازی خیابان‌ها و راسته‌های شهری داشته است. همچنین اجرای این طرح‌ها دارای پیامدهای مثبت و منفی بی‌شماری هستند که شناسایی این پیامدها و تدوین راه‌کارهایی برای کاهش پیامدهای منفی و افزایش پیامدهای مثبت می‌تواند به تحقق هدف‌های مدیریت شهری در راستای ارتقاء کیفیت زندگی شهروندان و افزایش زیست‌پذیری شهری کمک نماید.

بر اساس آنچه از مرور ادبیات پژوهش می‌توان به دست آورد، ارائه متغیرهایی است که در قالب چهار محور کلی اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و کالبدی - محیطی دسته‌بندی و در نمودار زیر آمده است.



شکل ۱. مدل مفهومی

روش‌شناسی

رویکرد اصلی پژوهش بر اصول ارزیابی تأثیر اجتماعی (SIA^۱) استوار است. ارزیابی تأثیرات اجتماعی با ایجاد مبنایی علمی، امکان ارزیابی نظام‌مند تأثیرات یک پدیده را پیش از بروز آن در حین اجرا و پس از اجرا، بر کیفیت زندگی افراد و اجتماعاتی فراهم می‌کند که محیط آن‌ها تحت تأثیر تغییر سیاست و خط‌مشی قرار دارد (بارج، ۱۳۹۱: ۱۷). در این نوع از پژوهش‌ها شناسایی اقدام، دامنه‌یابی، شناسایی ذی‌نفعان، تعیین تأثیرات اقدام و پیش‌بینی پیامدهای اقدام از جمله مهم‌ترین مراحل آن است.

پژوهش‌های ارزیابی تأثیرات اجتماعی به دنبال یافتن راهبردی مناسب با کمترین آثار منفی هستند و با استفاده از اصول و مراحل ارزیابی تأثیرات اجتماعی استاندارد به شناسایی، برآورد و مدیریت پیامدهای اجتماعی می‌پردازند. به همین دلیل محدود به استفاده از تنها یک روش خاص نیستند، بلکه بر حسب نیاز هم‌زمان از روش‌ها و فنون مختلف (اسنادی، میدانی، تطبیقی...) متناسب با هر مرحله از پژوهش استفاده می‌شود؛ بنابراین این پژوهش را می‌توان به‌واسطه استفاده از فن‌ها و ابزارهای مختلف از منظر رویکرد روشی، پژوهشی ترکیبی نیز نام نهاد (استفاده از روش‌های کیفی و کمی). روش مورد استفاده از نظر مسیر توصیفی و از نظر هدف کاربردی است. در ادامه با توجه به این‌که پژوهش از جامعه آماری مختلفی تشکیل شده است در هر دسته به ابزارها و تکنیک‌های گردآوری داده‌ها، روش‌های نمونه‌گیری و حجم نمونه اشاره شده است.

کلیه‌ی اسناد موجود مرتبط با محدوده‌ی مورد مطالعه و پروژه ساماندهی، بهسازی و نوسازی خیابان لاله‌زار با روش نمونه‌گیری هدفمند و در دسترس با ابزار فیش‌های اطلاعاتی. کسبه‌ی فعال در خیابان لاله‌زار، با استفاده از فرمول برآورد حجم نمونه (با سطح اطمینان ۹۵ درصد و سطح دقت ۵ درصد) با ۴۰۰ نفر از کسبه‌ی خیابان لاله‌زار و کوچه‌های منتهی به آن در قالب پرسشنامه اقدام به گفت‌وگو صورت پذیرفت. مراجعان و مشتریان خیابان لاله‌زار با استفاده از روش نمونه‌گیری هدفمند و در دسترس مصاحبه‌هایی انجام شد و اشباع نظری نیز کفایت نمونه در این بخش را مشخص کرد. در رابطه با نهادها و سازمان‌های مستقر در خیابان لاله‌زار و خارج از محدوده (مرتبط با موضوع پژوهش)، متخصصان حوزه‌ی شهری، مدیران شهری و محلی با استفاده از روش نمونه‌گیری هدفمند

تأثیرات اجتماعی سامان‌دهی خیابان‌های...؛ برغم‌دی و محقق منتظری ۱۲۱

در دسترس به مصاحبه اقدام شد و اشباع نظری کفایت مصاحبه را تعیین نمود. در جدول زیر به گروه‌های مشارکت‌کننده در پژوهش و تعداد آن‌ها اشاره شده است.

جدول ۱. گروه‌های شرکت‌کننده در پژوهش و حجم نمونه

تعداد	گروه‌ها
۴۰۰ نفر	کسبه خیابان لاله‌زار
۱۵ نفر	مراجعان و مشتریان خیابان لاله‌زار
۱۱ مورد	سازمان‌های مستقر در داخل محدوده (رئیس خدمات و پشتیبانی روزنامه کیهان، مدیران شعبات بانک‌های ملت، ملی، انصار و مسکن، مدیر کافه ایوان، مدیر مهمان‌پذیر یاس و مدیر هتل سعدی، امام جماعت مسجد لاله‌زار، مدیر محله لاله‌زار (فردوسی))
۷ مورد	سازمان‌های مرتبط خارج از محدوده (مدیر اداری برنامه‌های تئاتر و خانه‌ی نمایش وزارت ارشاد اسلامی، مؤسس و مدیر تئاتر مستقل تهران، مدیر داخلی مجتمع سینمایی مرکزی، مدیر روابط عمومی و مشاور مدیرعامل مجموعه فرهنگی هنری تهران، سینما ایران، مدیر داخلی و مجموعه آکادمی تئاتر شانو، مدیر کافه رومنس)
۴ نفر	متخصصان حوزه شهری مهندس مسعود متولی، کارشناس شرکت بعدیویا شهر، آقای بهبهانی، مدیر سینما رودکی، مهندس مریخی، مدیر پروژه بازسازی خانه‌ی سینما، دکتر ایزدی، دکتری معماری با گرایش مرمت شهری از دانشگاه نیوکاسل انگلستان، معاون وزیر راه و شهرسازی
۴ نفر	مدیران شهری و محلی کارشناس معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری منطقه، کارشناس مدیریت بافت و بناهای تاریخی معاونت شهرسازی و معماری شهرداری منطقه، معاون اجتماعی و فرهنگی شهرداری منطقه و معاون حمل‌ونقل ترافیک شهرداری منطقه

یافته‌های پژوهش

همان‌طور که پیش‌ازاین اشاره شد، در راستای شناسایی و تحلیل پیامدهای ناشی از طرح بهسازی و احیای خیابان لاله‌زار، نخست به توصیفی از متغیرهای مهم و تأثیرگذار پرداخته شده است و پس‌از آن، پیامدهای شناسایی شده آمده است.

میزان آگاهی از پروژه: بر اساس پیمایش صورت گرفته تنها ۱۶ درصد از کسبه خیابان لاله‌زار به‌طور کامل از طرح مطلع بوده‌اند و حدود ۲۸ درصد اطلاعات کلی در این خصوص داشته‌اند. بیش از یک‌سوم کسبه هم (۳۱٫۸ درصد) هیچ‌گونه اطلاعی از این طرح نداشته‌اند که با گذشت حدود ۱۰ سال از نخستین زرمه‌های اجرای چنین طرحی این اعداد جای تأمل دارد.

میزان موافقت با پروژه: کسبه خیابان لاله‌زار درباره طرح ساماندهی، بهسازی و احیای بافت تاریخی نظرات متفاوتی داشتند. کسبه‌ی موافق (۴۴ درصد) با پروژه ساماندهی و بهسازی خیابان لاله‌زار، عمده‌ترین دلایل موافقت خود را احیای بافت تاریخی و فرهنگی لاله‌زار، جمع‌آوری موتورسیکلت‌ها، کاهش آلودگی صوتی و هوا، کاهش ترافیک، زیباسازی و یکسان‌سازی و افزایش گردشگر بیان کرده‌اند. مهم‌ترین دلایل کسبه مخالف (۳۷ درصد)، مشکل در تخلیه بار و بارگیری و رکورد کاسبی با پیاده‌راه شدن خیابان لاله‌زار بوده است. همچنین کسبه‌ای که موافقت خود با اجرای پروژه را تاحدودی (۱۹ درصد) اعلام کردند، به شرط عدم آسیب به کسب‌وکارشان با این پروژه موافق بوده‌اند.

در مجموع نتایج مصاحبه‌ها نیز نشان داد که مطلع‌ان، سازمان‌های مرتبط داخل و خارج از محدوده لاله‌زار، مراجعان و اکثر کسبه در صورت در نظر گرفتن اصول و مبانی و نظرات کارشناسی با اجرای طرح ساماندهی و بهسازی خیابان لاله‌زار موافق هستند.

نگرش به پروژه: با توجه به نتایج پیمایش بیش از نیمی از کسبه (۵۶ درصد) معتقدند میزان مشتریان‌شان با اجرای طرح، به‌احتمال خیلی زیاد کاهش خواهد یافت و در مجموع بیش از دوسوم کسبه نگران کاهش مشتریان خود به‌واسطه‌ی اجرای طرح هستند. درباره تغییرات ایجاد شده ۴۷٫۵ درصد هم معتقدند پس از اجرای پروژه، کسب‌وکار در این خیابان را کد و رونق اقتصادی از بین خواهد رفت.

در خصوص احتمال جابجایی به‌واسطه‌ی اجرای طرح نیز بیش از نیمی از کسبه (۶۰٫۸ درصد) اعلام کرده‌اند که احتمالاً محل کسب خود را منتقل خواهند نمود، در مجموع

تأثیرات اجتماعی سامان‌دهی خیابان‌های...؛ برغم‌دی و محقق منتظری ۱۲۳

می‌توان گفت که نتایج نشان از بدبینی اکثر کسبه به آینده پروژه دارد تا جایی که حتی به جابجایی از مکان فعلی نیز اندیشیده‌اند.

ارزیابی نیازهای خیابان لاله‌زار: در بررسی نیازسنجی خیابان لاله‌زار، کسبه این خیابان مهم‌ترین نیاز خود را چنین (جدول زیر) بیان داشته‌اند.

جدول ۲. مهم‌ترین اقدامات موردنیاز از نظر کسبه لاله‌زار

رتبه	امتیاز	اولویت سوم		اولویت دوم		اولویت اول		اقدامات موردنیاز
		ضریب ۱	تعداد	ضریب ۲	تعداد	ضریب ۳	تعداد	
۲	۳۷۵	۳۸	۳۸	۷۶	۳۸	۲۶۱	۸۷	بهسازی و آسفالت
۷	۱۷۵	۴۳	۴۳	۱۰۲	۵۱	۳۰	۱۰	ارتقا روشنایی معابر
۳	۳۴۹	۵۰	۵۰	۱۲۲	۶۱	۱۷۷	۵۹	کف‌سازی و بهبود پیاده‌رو
۱	۵۴۶	۷۷	۷۷	۲۵۰	۱۲۵	۲۱۹	۷۳	یکسان‌سازی تابلوها، سامان‌دهی جداره‌ها و ساختمان‌های متروکه
۵	۲۶۳	۴۴	۴۴	۸۴	۴۲	۱۳۵	۴۵	ایجاد پیاده‌راه همراه با اجازه رفت‌وآمد خودرو
۴	۳۲۱	۱۴	۱۴	۴۰	۲۰	۲۶۷	۸۹	ایجاد پیاده‌راه همراه با کنترل رفت‌وآمد خودرو
۶	۲۶۲	۹۲	۹۲	۸۶	۴۳	۸۴	۲۸	احیای بافت فرهنگی (کافه‌ها، سینماها و تئاترها)

عمده‌ترین مشکلات فعلی کسبه در خیابان لاله‌زار بر اساس اولویت، ترافیک و شلوغی ناشی از بارگیری، عدم وجود بارانداز و پارک حاشیه‌ای، مشکلات خیابان (آسفالت، روشنایی معابر و...) تجمع موتورسیکلت‌ها، عدم وجود خدمات شهری (سرویس بهداشتی، نمیکت و...) مشکلات پیاده‌رو (عرض کم، وضعیت نامناسب و...) و سوء مدیریت مسئولان شهری است. همچنین از نظر کسبه سه اولویت آخر، نمای بصری بناها، سد معبر و معضلات اجتماعی بوده است.

جدول ۳. مشکلات موجود در لاله‌زار مینی بر نظر کسبه لاله‌زار

رتبه	امتیاز	اولویت سوم		اولویت دوم		اولویت اول		مشکلات
		ضریب ۱	تعداد	ضریب ۲	تعداد	ضریب ۳	تعداد	
۱	۵۷۲	۱۲	۱۲	۱۳۴	۶۷	۴۲۶	۱۴۲	ترافیک و شلوغی ناشی از بارگیری
۷	۱۱۷	۱۸	۱۸	۵۴	۲۷	۴۵	۱۵	مشکلات پیاده‌رو
۴	۱۸۴	۱۸	۱۸	۶۴	۳۲	۱۰۲	۳۴	مشکلات خیابان
۳	۱۹۹	۱۳	۱۳	۸۴	۴۲	۱۰۲	۳۴	تجمع موتورسیکلت‌ها
۵	۱۶۶	۳۴	۳۴	۶۶	۳۳	۶۶	۲۲	خدمات شهری
۲	۴۴۲	۲۷	۲۷	۱۱۸	۵۹	۲۹۷	۹۹	عدم وجود بارانداز و پارک حاشیه‌ای
۸	۷۲	۸	۸	۲۸	۱۴	۳۶	۱۲	نمای بصری بناها
۱۰	۳۱	۹	۹	۱۶	۸	۶	۲	سد معبر
۶	۱۲۲	۱۲	۱۲	۴۴	۲۲	۶۶	۲۲	سوء مدیریت مسئولان شهری
۹	۳۷	۵	۵	۱۴	۷	۱۸	۶	معضلات اجتماعی

مسائل و آسیب‌های اجتماعی: بررسی میزان تراکم نسبی جمعیت منطقه ۱۲ در شهر تهران نشان می‌دهد که در این محدوده تعداد ۱۵۱٫۱ نفر در هر هکتار سکونت دارند، این در حالی است که تراکم نسبی جمعیت در شهر تهران ۱۱۹٫۱ نفر در هر هکتار است، بنابراین تراکم نسبی جمعیت در محدوده منطقه ۱۲ شهر تهران بیشتر از متوسط تراکم شهر تهران است.

نتایج پژوهش‌های انجام‌شده پیشین، مهم‌ترین آسیب‌های اجتماعی منطقه ۱۲ را اعتیاد، روسپیگری و کارتن‌خوابی نشان داده‌اند (بعدپویاشهر، ۱۳۹۶: ۱۲۸ و ۱۲۹). یافته‌های حاصل از گفتگو با کسبه لاله‌زار نیز این یافته را تأیید می‌نماید.

جدول ۴. مسائل و آسیب‌های اجتماعی قابل‌رؤیت در محدوده نظر کسبه لاله‌زار

رتبه	مسائل و آسیب اجتماعی	خیلی کم	کم	تاحدودی	زیاد	خیلی زیاد
۳	نزاع و درگیری	٪۳۹٫۵	٪۲۳	٪۱۵٫۵	٪۶٫۸	٪۱۵
۲	سرقت	٪۳۱	٪۲۲٫۳	٪۱۸٫۵	٪۱۰٫۸	٪۱۷٫۵
۵	مزاحمت نوامیس	٪۷۵	٪۱۴٫۳	٪۷٫۳	٪۱٫۵	٪۱٫۸
۶	روسپیگری	٪۸۰	٪۱۰	٪۷	٪۲	٪۰٫۸

تأثیرات اجتماعی سامان‌دهی خیابان‌های...؛ برغم‌دی و محقق منتظری ۱۲۵

رتبه	مسائل و آسیب اجتماعی	خیلی کم	کم	تاحدودی	زیاد	خیلی زیاد
۱	مصرف مواد مخدر	۳۸,۳٪	۱۴٪	۱۷٪	۱۳,۸٪	۱۶,۸٪
۴	فروش مواد مخدر	۷۲٪	۸٪	۱۰,۳٪	۴٪	۵,۵٪

درمجموع، با توجه به یافته‌های کمی و کیفی، توزیع، خریدوفروش و مصرف انواع مواد مخدر مهم‌ترین آسیب‌های این خیابان محسوب می‌شوند.

کیفیت محیط شهری: کلان‌شهر تهران با ۲۲ منطقه دارای سطوح متفاوتی از کیفیت شهری است. منطقه ۱۲ که جزء بافت تاریخی و با ارزش تهران محسوب می‌شود که به دلیل قدمت خود دارای معضلات و مسائل فراوانی ازجمله: فرسودگی بناها، ازدحام وسایل نقلیه، کمبود فضای سبز، سیمای شهری آشفته، بدنه‌سازی ناهماهنگ خیابان‌های اصلی و نامناسب بودن زیرساخت‌ها و خدمات شهری است (رفعیان و عسگری، ۱۳۸۶: ۹). کیفیت محیط شهری با مؤلفه‌های اجتماعی - فرهنگی، اقتصادی، محیطی و متغیرهای بی‌شمار دیگری سنجیده می‌شود در این مقاله کیفیت محیط شهری خیابان لاله‌زار با مؤلفه‌هایی چون سیما و منظر شهری، الگوی حمل‌ونقل و وضعیت ترافیکی مورد ارزیابی قرار گرفته است.

سیما و منظر شهری: خیابان لاله‌زار ازجمله معابر شهری تهران است که به لحاظ بصری، سیما و منظر عمومی اغتشاشات و بی‌نظمی‌های فراوانی دارد. موارد متعددی نظیر ازدحام و آشفته‌گی وسایل نقلیه و پیشروی آن‌ها به پیاده‌رو، ساختمان‌های فرسوده، پنجره‌های شکسته، نماهای نامناسب و عدم هماهنگی نماها، ازجمله اغتشاشات قابل‌رؤیت در این خیابان است. محدوده موردنظر به‌طور خاص بر اساس کاربری‌های تجاری - اداری خوانایی یافته است. تقریباً شمال محدوده و اطراف خیابان فردوسی با کاربری اداری - حکومتی مشخص می‌شود که محدوده‌های بزرگ بخش‌های اداری، بانک‌ها و ساختمان‌های مرکزی آن‌ها و همچنین دو سفارت آلمان و ترکیه را در برمی‌گیرد. علاوه بر این، بر اساس راسته‌های موجود در سایر نقاط محدوده ازجمله راسته الکتریکی‌ها، لوازم صنعتی، لباس‌فروشی و... قابل تشخیص هستند. این محدوده در کل به علت فضاهای تفکیک‌شده کارکرد و تفاوت‌های ناشی از آن‌ها ازجمله تفاوت در دانه‌بندی، معماری، منظر شهری و... در منظر ذهنی ساکنان و همچنین مراجعه‌کنندگان دارای یکپارچگی فضایی نبوده و به‌عنوان

۱۲۶ فصلنامه برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای (علمی)، سال پنجم، شماره ۱۴، پاییز ۱۳۹۹

یک کل واحد در ذهن متبادر نمی‌شود (اداره کل پژوهش‌های کاربردی دانشگاه تهران، ۱۳۸۹: ۲۰). نتایج مصاحبه با مدیران شهری منطقه ۱۲ شهرداری تهران در رابطه با سیما و منظر خیابان لاله‌زار نشان داد که از نظر آنان با توجه به سیمای نامطلوب خیابان لاله‌زار در صورت عدم احیای این خیابان باید انتظار داشت که بخشی از هویت تهران نابود شود.

الگوی حمل‌ونقل: دسترسی به حمل‌ونقل عمومی با توجه به ترکیب شاخص زمان انتظار و دسترسی به ایستگاه‌ها نشان می‌دهد که منطقه ۱۲ خصوصاً محله فردوسی (هم‌جوار با لاله‌زار) به سبب اتصال خطوط حمل‌ونقل بهترین وضعیت را در زمینه دسترسی به حمل‌ونقل عمومی دارد (رصدخانه شهری تهران و دیگران، ۱۳۹۶: رصدخ ۱۰۲). با توجه به نتایج پژوهش، مترو بیشترین سهم را نسبت به سایر وسایل نقلیه در الگوی تردد کسبه و مراجعان خیابان لاله‌زار دارد. بررسی الگوی تردد مشتریان و مراجعان خیابان لاله‌زار نیز نشان می‌دهد، مترو، خودروی شخصی و پیاده در سه اولویت اول برای آنان قرار دارد. با توجه به محدودیت‌های طرح ترافیک، ترافیک سنگین و یک‌طرفه بودن این خیابان، کسبه عمدتاً با وسایل نقلیه عمومی تردد می‌کنند. نتایج پیمایش نشان داد که تنها ۸٫۸ درصد از آن‌ها برای دسترسی به این محل از خودروی شخصی استفاده می‌کنند.

در خصوص محل پارک وسایل نقلیه شخصی، ۲۹ درصد کسبه وسیله نقلیه خود را در کنار خیابان لاله‌زار پارک می‌کنند. ۹ درصد آن‌ها از پارکینگ استفاده می‌کنند. ۴٫۲ درصد از کسبه در خیابان‌های اطراف (کوچه علی‌پور، سعدی، اکباتان، منوچهری و انقلاب) و ۴٫۸ درصد در پیاده‌روهای خیابان لاله‌زار پارک می‌کنند. لازم به ذکر است که ۵۳٫۳ درصد کسبه با وسایل نقلیه عمومی تردد می‌کنند.

وضعیت ترافیکی: خصوصیات فیزیکی خیابان لاله‌زار با عرض متوسط سواره‌رو معادل ۸ متر، عرض متوسط پیاده‌رو معادل ۳ متر و به طول ۱۶۳۰ متر به‌عنوان مسیر ارتباطی درجه‌دو و واصل میدان امام خمینی، خیابان جمهوری و انقلاب است. این خیابان در حال حاضر هم‌چون گذشته از جنوب به شمال یک‌طرفه است و به علت عرض نسبتاً کم و هم‌جواری با خیابان فردوسی و سعدی که خیابان‌های اصلی‌تر و عریض‌تری نسبت به این خیابان محسوب می‌شوند کمتر از آن برای دسترسی به خیابان جمهوری و انقلاب استفاده می‌شود؛ باین‌وجود از بار ترافیکی فوق‌العاده‌ای برخوردار است. روزانه دو نوع ترافیک، سواره و پیاده، در محدوده خیابان لاله‌زار قابل مشاهده است؛ ترافیک سواره از مبدأ لاله‌زار که حجم

تأثیرات اجتماعی سامان‌دهی خیابان‌های...؛ برغم‌دی و محقق منتظری ۱۲۷

زیادی از ترافیک این خیابان را به خود اختصاص داده است، پارک موتورسیکلت‌ها در حاشیه خیابان و تراکم وانت‌ها به‌منظور تخلیه بار و بارگیری دلایل این بار ترافیکی است. بر اساس گزارش‌ها، حجم تردد این معبر در جهت جنوب به شمال برابر ۱۲۰۹ سواری بوده که در مقایسه با تردد سواره دیگر معابر منطقه از رتبه پایین‌تری برخوردار است (اداره کل پژوهش‌های کاربردی دانشگاه تهران، ۱۳۸۹: ۴۲). علت دیگر بار ترافیکی محدوده از حیث عابران است که مهم‌ترین علت این امر تراکم بیش‌ازحد کاربری تجاری اعم از مغازه‌ها، پاساژها، کارگاه‌های تولیدی و اشغال سطح پیاده‌رو توسط کاربری‌های تجاری، پارک موتورسیکلت‌ها، دست‌فروش‌ها، تردد چرخی‌ها و گاری در این معبر است. ترافیک در ساعات اوج در خیابان لاله‌زار نیز سنگین بوده و هر چه به ساعات پایانی روز نزدیک شود از حجم ترافیک کمتر و ترافیک روان‌تر خواهد بود.

نتایج مصاحبه با مسئولان ایستگاه آتش‌نشانی و اورژانس نشان می‌دهد که با توجه زمان طلایی رسیدن نیروها به محل حادثه (زیر سه دقیقه)، حجم بالای ترافیکی و تردد موتورسیکلت‌ها در این خیابان مانع جدی در جهت به‌موقع رسیدن نیروهای عملیاتی در محل حادثه هستند و این خیابان نقطه کور محسوب می‌شود. کاهش بار ترافیکی این محدوده امری ضروری به نظر می‌رسد و پیشنهاد طرح‌های پیاده‌راه‌سازی نشان داده است که پیاده‌راه شدن چنین خیابان‌هایی به تحقق این امر کمک خواهد کرد.

شناسایی ذی‌نفعان تحت تأثیر اجرای پروژه: ذی‌نفعان پروژه افراد و سازمان‌هایی هستند که به‌صورت فعال درگیر پروژه می‌شوند و یا ممکن است منافع آن‌ها تحت تأثیر اجرا یا تکمیل پروژه قرار بگیرد. بر اساس داده‌های گردآوری‌شده ذی‌نفعان این طرح شامل؛ شهرداری (مدیران شهری)، شورای شهر، شورایی، کسبه صنف الکتریکی و عمده‌فروشان، کسبه غیر از صنف الکتریکی، اداره‌ها و بانک‌ها، اداره‌ی اوقاف، مالکان غیر از اداره اوقاف؛ مسئولان مسجد محل (امام جماعت و بسیج مسجد)؛ نهادهای فرهنگی مرتبط؛ اداره‌های مرتبط شهری به‌ویژه اداره‌های برق، آب و فاضلاب، آتش‌نشانی، اورژانس، پلیس راهور و به‌طور کلی نیروی انتظامی؛ کسبه خیابانی مانند کافه‌های سیار، استریت‌فودها، دست‌فروشان و نوازندگان خیابانی؛ عابران پیاده، موتورسواران و رانندگان گذری؛ گردشگران؛ دیگر شهروندان تهرانی.

ذی نفعان شناسایی شده را بر اساس دو متغیر قدرت (تأثیرگذاری) و درجه حمایت از طرح می‌توان در قالب جدول زیر دسته‌بندی نمود.

جدول ۵. جدول ذی‌نفعان

سطح قدرت یا تأثیرگذاری	مشتاق			
	مخالف	پیرو	مشتاق	
	بلند	- امام جماعت و بسیج مسجد - اداره اوقاف	- اداره‌های برق، آب و فاضلاب، نیروی انتظامی، آتش‌نشانی، اورژانس	- شهرداری - شورای شهر - نهادهای فرهنگی
	متوسط	- کسبه صنف الکتریکی	- کسبه غیر از صنف الکتریکی، اداره‌ها و بانک‌ها	- شوراییاری
پایین		- مالکان غیر از اداره اوقاف	- کاسبان خیابانی مانند کافه‌های سیار، استریت‌فودها، دست‌فروشان و نوازندگان خیابانی - شهروندان تهرانی - گردشگران	

بررسی تأثیرات اجرای پروژه: بی‌شک طرح ساماندهی، بهسازی، نوسازی و احیای بافت تاریخی خیابان لاله‌زار مانند هر اقدام توسعه‌ای دارای تأثیراتی است که در ابعاد مختلف با شدت و ضعف و به صورت مستقیم و غیرمستقیم بروز خواهد کرد که در نهایت سبب به وجود آمدن پیامدهای مثبت و منفی در محیط اجرا خواهد شد. در این پژوهش، تأثیرات، در چهار مقوله تأثیرات اجتماعی، تأثیرات فرهنگی، تأثیرات اقتصادی و تأثیرات کالبدی - محیطی تقسیم‌بندی شده‌اند.

تأثیرات اجتماعی: هرچند یک اقدام عمرانی با هدف تغییراتی در فضای کالبدی صورت می‌گیرد ولی تأثیرات آن اغلب اجتماعی - انسانی است تا عمرانی. بر اساس نتایج به دست آمده تأثیرات اجتماعی اجرای این طرح حائز اهمیت زیادی بوده و نشان‌دهنده این واقعیت است که بیشترین پیامدها را در حوزه‌ی اجتماع در فرایند انجام و در مرحله بعداز آن برجای خواهد گذاشت.

یکی از مسائل مهم خیابان لاله‌زار که در روزهای تعطیل و در ساعات پایانی شب با آن مواجه است پدیده‌ی شب‌مردگی است. با توجه به اهداف پروژه، با احیای بافت تاریخی - فرهنگی خیابان لاله‌زار، بازگشایی سالن‌های تئاتر و سینما و تردد شهروندان در ساعات

پایانی شب، این خیابان از شب مردگی خارج و حیات شبانه در آن شکل خواهد گرفت. شکل‌گیری حیات شبانه و تردد شهروندان باعث از بین رفتن کانون‌های تجمع افراد آسیب‌پذیر خواهد شد و برخی از مسائل و آسیب‌های اجتماعی محدوده را کاهش و در نتیجه سبب امنیت اجتماعی این گذر فرهنگی خواهد شد. از سوی دیگر حضور شهروندان ضمن گذران صحیح اوقات فراغت (به‌ویژه در رده‌های سنی جوان و نوجوان) در فضاهای عمومی که امکان تعامل اجتماعی مطلوب در آن وجود دارد، سبب افزایش سلامت اجتماعی و نشاط در بین آنان خواهد شد و زمانی جامعه از نشاط اجتماعی برخوردار باشد، وفاق، همبستگی، تعلق اجتماعی، رضایت از زندگی و همچنین سلامت روانی و اجتماعی افزایش خواهد یافت و طبیعی است که به‌موازات آن کیفیت زندگی محدوده ارتقاء می‌یابد.

در حالی که حاضر خیابان لاله‌زار خیابانی مردانه است و میزان حضور زنان در این خیابان بسیار پایین است، انتظار می‌رود با اجرای طرح و تغییرات در این بافت تجاری مردانه، فضایی برای تردد زنان مهیا و عدالت جنسیتی برقرار شود. ضمن اینکه تردد در این محدوده برای تمام اقشار جامعه به‌ویژه قشر آسیب‌پذیر (سالمندان، کودکان، معلولان، نابینایان و...) امکان‌پذیر خواهد شد که خود به شکل مستقیم بر عدالت و امنیت اجتماعی تأثیرگذار و رفاه اجتماعی را افزایش خواهد داد.

در روند اجرای طرح برخی از خدمات شهری موردنیاز این خیابان از جمله؛ فضای سبز، سرویس بهداشتی و... احداث و با سامان‌دهی خیابان دسترسی به برخی از خدمات دیگر همچون مراکز درمان، اورژانس و آتش‌نشانی آسان‌تر خواهد شد و سهولت بیشتر در دسترسی به خدمات شهری، کیفیت محیط شهری را ارتقا خواهد داد؛ و با کاهش تردد انواع وسایل نقلیه با ایجاد نظم در فضا آسایش روحی و روانی در افراد افزایش خواهد یافت.

تأثیرات کالبدی: از جمله تأثیرات ملموس اجرای طرح، تأثیرات کالبدی است. نتایج به‌دست‌آمده نشان می‌دهد که پیامدها در این حوزه پس از حوزه اجتماعی دارای اهمیت زیادی در ابعاد گوناگون و مراحل مختلف اجرای طرح (حین اجرا و پس از اجرا) است. در روند اجرای پروژه و عملیات عمرانی، امکان آسیب به بناها تاریخی و ارزشمند وجود خواهد داشت چراکه ممکن است با کوچک‌ترین لرزش این بناهای فرسوده تخریب شوند اما از سوی دیگر با توجه به اهداف طرح و اجرای محدودیت برای تردد وانت‌بارها و موتورسیکلت‌ها که سبب کاهش تردد سواره خواهد شد خود عاملی در حفظ این بناها در

برابر اثرات آلودگی‌های صدا و هوا خواهد بود. بازسازی و احیای بافت تاریخی - فرهنگی و امکان بازدید عموم از این مکان‌ها پس از اجرای کامل طرح، سبب حفظ بناهای تاریخی و ارزشمند خواهد شد. این در حالی است که، انتظار می‌رود پس از اجرا اختلالات و آلودگی‌های محیط زیستی مرتبط نیز کاهش یابند که در حفظ این آثار در بلندمدت تأثیرگذار خواهد بود. البته در حین اجرای طرح به‌طور موقت حضور خودروهای سنگین، انتقال مصالح، کارگران و انجام عملیات، آلودگی هوا و آلودگی صوتی را نیز به همراه خواهد داشت که اجتناب‌ناپذیر است.

احتمال تغییر کاربری برخی از صنف‌ها به علت محدودیت تردد، کاهش مشتری و مشکلات احتمالی در آینده (پس از اجرا طرح) یکی از پیامدهای کالبدی در این محدوده است. همچنین اجرای پروژه به دلیل روند اجرایی و ساخت ساز منجر به انسداد بخشی از مسیرها می‌شود که عابران با محدودیت بیشتری در تردد مواجه خواهند شد و روند دسترسی سواره به معابر را محدود می‌کند. استفاده از فرعی‌ها و مسیرهای جایگزین نیز عاملی بر افزایش ترافیک خواهد بود. حضور خودروهای سنگین، کارگران، مصالح و محدودیت‌های تردد احتمال تصادف سواره‌ها و آسیب پیاده، کاهش ایمنی و امنیت محور را در مدت‌زمان اجرای عملیات عمرانی پروژه را در پی خواهد داشت؛ اما از سوی دیگر پس از اجرای طرح با عریض شدن پیاده‌رو، سامان‌دهی موتورسیکلت‌ها، پارک حاشیه‌ای و در نظر گرفتن لاین سواری، انتظار می‌رود عابران با سهولت بیشتری در معابر رفت‌وآمد کنند.

با سامان یافتن و منظم شدن سواره، بازسازی جداره‌ها و احیای بافت فرسوده، آشفتن ناشی از تردد وسایل نقلیه کمتر و بر جذابیت بصری افزوده خواهد شد و سیمای و منظر شهری نیز بهبود خواهد یافت. این درحالی‌که است که تغییر فضای شهری با اجرای عملیات عمرانی و حیات شبانه، فضای بی‌دفاع محدوده حذف و امنیت محور افزایش خواهد یافت. از پیامدهای منفی در روند اجرای پروژه، در حوزه محیط زیستی می‌توان به محدودیت‌های به وجود آمده به‌واسطه عملیات عمرانی، عدم دسترسی مناسب به خدمات شهری و مبلمان شهری و تأخیرها و مشکلات ایجادشده برای نیروهای امدادی در مدت‌زمان اجرای پروژه اشاره داشت که این امر منجر به کاهش کیفیت محیط شهری خواهد شد.

تأثیرات فرهنگی: ویژگی مهم خیابان لاله‌زار در ظرفیت فرهنگی و تاریخی است که در خود جای‌داده است. تاریخ و گذشته‌ی لاله‌زار نیز بیانگر قطب فرهنگی این محله و خیابان

در شهر تهران است. اثرات فرهنگی طرح سامان‌دهی، بهسازی، نوسازی و احیای بافت تاریخی خیابان لاله‌زار می‌تواند بر متغیرهایی چون هویت تاریخی و فرهنگی، حس تعلق خاطر و توسعه گردشگری تأثیرگذار باشد و پیامدهایی در ابعاد مختلف به همراه داشته باشد. با سامان‌دهی و تغییرات کالبدی در محدوده و ایجاد جذابیت‌های بصری و احیای بافت تاریخی - فرهنگی، خیابان لاله‌زار به صورت یک کل واحد و یک‌دست با ابنیه تاریخی و قدیمی ظاهر شده که تداعی گذشته تاریخی آن خواهد بود و ذهن شهروندان را انباشته از خاطرات جمعی و ادراک مشترک می‌کند.

اجرای این طرح به نوبه خود باعث تشدید و اقبال عمومی به خیابان لاله‌زار و استقبال از آن به عنوان یک مجموعه فرهنگی و گردشگری خواهد شد. ساخت پیاده‌راه، وجود ساختمان‌های قدیمی و میلمان خاص از جمله عواملی است که خیابان لاله‌زار را جاذب توریست و گردشگر خواهد ساخت. آزادی حرکت عابران پیاده در فضاهای شهری، تعاملات اجتماعی و جنب‌وجوش افراد در آن به مرور سبب انجام فعالیت‌های مدنی و حضور در محیط شهری خواهد شد، گذراندن زمان بیشتر در فضای شهری به نوبه خود به بهبود و ارتقاء فرهنگ و جامعه‌پذیری افراد در جامعه کمک می‌کند.

تأثیرات اقتصادی: تأثیرات اقتصادی اجرای این طرح را می‌توان در قالب متغیرهایی نظیر رونق اقتصادی، درآمد اصناف، تغییر کاربری‌ها، ارزش املاک، جذب سرمایه‌گذار و اشتغال‌زایی بررسی نمود. یکی از پیامدهای منفی اجرای طرح در خیابان لاله‌زار امکان کاهش رونق اقتصادی است. این مسئله با توجه به محدودیت تردد خودروهای سنگین و در پی آن رکود کسب‌وکار به‌ویژه بین کسبه برق صنعتی به وجود خواهد آمد؛ اما در خصوص سایر اصناف تجربه‌های پیشین داخلی و خارجی، خیابان استقلال ترکیه، پیاده‌راه رشت، بازار تهران، خیابان صف و... با اجرای طرح و افزایش تردد عابران فعالیت اصناف بیشتر و کسب‌وکار رونق خواهد یافت. پس از اجرای طرح و سامان‌دهی خیابان، حیات شبانه به محدوده باز خواهد گشت و در این روند، نیاز به برخی از کاربری‌ها و مشاغلی نظیر نوازندگان، کافه‌های سیار، غذاهای خیابانی و... افزایش می‌یابد. با از بین رفتن تمرکز راسته تجاری محدوده، برخی از اصناف به مرور تغییر کاربری خواهند داد که خود منجر به شکل‌گیری کاربری‌ها متفاوت در این خیابان خواهد شد. همچنین در جریان احیای بافت تاریخی و فرهنگی و بازگشایی سالن تئاتر و سینما در خیابان لاله‌زار سبب جذب سرمایه‌گذار و تمایل

۱۳۲ فصلنامه برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای (علمی)، سال پنجم، شماره ۱۴، پاییز ۱۳۹۹

به بازگشایی دیگر مکان‌های فرهنگی در محدوده می‌شود که به شکل مستقیم سبب افزایش سرمایه‌گذار در این حوزه خواهد شد.

تجربه‌های پیشین نشان داده است که تغییرات کالبدی، افزایش تردد عابران و رونق اقتصادی منجر به افزایش ارزش املاک محدوده و به دنبال آن افزایش اجاره‌بها و سرقفلی واحدهای تجاری نیز خواهد شد؛ اما از سوی دیگر در صورت از بین رفتن راسته تجاری و تغییر بافت خیابان لاله‌زار ارزش املاک در محدوده تا حدودی کاهش نیز خواهد یافت.

نتیجه‌گیری

احیای خیابان لاله‌زار فعالیتی جمعی است و دارای ابعاد اقتصادی، اجتماعی، محیط زیستی، فرهنگی و کالبدی با کارکردهای متفاوت است. در این مقاله سعی شد تا بر اساس اصول ارزیابی تأثیر اجتماعی و استفاده از روش‌های کمی و کیفی به شناخت محیط اجرای پروژه، متغیرها و شاخص‌های تحت تأثیر پروژه و برآورد پیامدهای احتمالی در مراحل مختلف پرداخته شود. نتایج تحلیل‌ها و مجموع امتیازها نشان داد که پیامدهای اجتماعی طرح دارای بیشترین اهمیت در فرایند انجام و در مرحله بعدازآن بوده است. پیامدهایی نظیر ارتقاء کیفیت زندگی، غنی‌سازی اوقات فراغت، به وجود آمدن حیات شبانه و افزایش تعاملات و ارتباطات در حوزه‌ی اجتماع بیشترین امتیازها را به خود اختصاص دادند. بعد از پیامدهای اجتماعی، پیامدهای کالبدی - محیط زیستی دارای بیشترین اهمیت در ابعاد گوناگون خود بوده است. در این زمینه بالاترین سهم از آن کاهش بار ترافیکی و حفظ بناهای ارزشمند تاریخی بوده است. در حوزه اقتصادی نیز پیامدهای افزایش درآمد اصناف و جذب سرمایه‌گذار دارای اهمیت زیادی بوده‌اند و درنهایت در حوزه فرهنگی می‌توان به پیامدهای توسعه گردشگری و افزایش حس تعلق خاطر اشاره داشت.

در ادامه جهت کاستن از تأثیرات منفی یا به عبارتی تعدیل و جبران خسارت و تقویت تأثیرات مثبت ناشی از اجرای پروژه پیشنهادهایی در سه سطح به شرح زیر ارائه شده است.

اقدام‌های لازم قبل اجرای طرح جهت مدیریت پیامدها:

- تشکیل ستادی به‌منظور هماهنگی بین ذی‌نفعان، سازمان‌ها و نهادهای درگیر، جهت افزایش مشارکت در سطح محدوده.

- تهیه‌ی بانک اطلاعاتی املاک حوزه‌ی مداخله‌ی اقدام و صاحبان آن‌ها به‌منظور شناخت دقیق ذی‌نفعان و نحوه‌ی جلب رضایت و مشارکت آنان.

تأثیرات اجتماعی سامان‌دهی خیابان‌های...؛ برغم‌دی و محقق منتظری ۱۳۳

- تقسیم پروژه به چند فاز اجرایی و اجرای گام‌به‌گام آن (این اقدام باعث کاهش ترافیک و کاهش تغییرات منظر و الگوی زندگی روزمره خواهد شد).
- هماهنگی زمان شروع اجرای پروژه با مرکز اورژانس و سازمان آتش‌نشانی (و مسئولان زیرساخت‌های شهری) جهت در نظر گرفتن مسیر جایگزین در صورت بروز حادثه.
- ارائه‌ی تسهیلات بانکی، مشاوره تخصصی و تخفیفات عوارض یا مالیات جهت تسهیل انتقال کسب‌وکارهای متضاد با بافت فرهنگی و تاریخی خیابان لاله‌زار (به‌ویژه لاله‌زار جنوبی).
- استفاده از عناصر هویت‌بخش مرتبط با «تهران قدیم، تئاتر و هنر» در فرآیند طراحی برای ایجاد جذابیت‌های بصری-تفریحی جهت جذب گردشگر و بهبود نگرش نسبت به خیابان لاله‌زار و افزایش حس تعلق و هویت محلی.
- در نظر گرفتن فضایی برای دست‌فروشان و هنرمندان خیابانی در طراحی فضای پیاده‌روها جهت افزایش حضور شهروندان در فضاهای عمومی و افزایش فرصت‌های اقتصادی و شغلی.
- در نظر گرفتن استانداردهای لازم جهت ایمنی و سلامت جسمی معلولان، نابینایان و کم‌بینایان در طراحی و اجرای پروژه.
- در نظر گرفتن امکان مکث و گفتگو در طراحی مبلمان شهری و ایجاد زمینه‌ی تعامل و کنش اجتماعی بین شهروندان برای افزایش تجارب معنادار و خاطره‌انگیز.
- همکاری و همفکری با پلیس راهور و کارگروه پیشنهادی از ابتدای طرح به‌منظور تدوین راه‌کارهایی جهت حفظ امنیت، ایمنی و آسایش عابران پیاده.
- افزایش تعداد پهلوگاه‌ها با توجه به این موضوع که «ترافیک و شلوغی ناشی از بارگیری» و «عدم وجود بارانداز و پارک حاشیه‌ای» با اختلاف بسیار زیاد مهم‌ترین مشکلات خیابان لاله‌زار ارزیابی شده‌اند.

اقدام‌های لازم حین اجرای طرح جهت مدیریت پیامدها

- اولویت‌دهی به بازسازی ساختمان‌های متروکه، مرمت نماها، یکسان‌سازی تابلوها، پاک‌سازی دیوارها بر اساس نظر کسبه در راستای بهبود سیما و منظر شهری و افزایش مشارکت اجتماعی.

۱۳۴ فصلنامه برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای (علمی)، سال پنجم، شماره ۱۴، پاییز ۱۳۹۹

- توجه به زمان اجرای طرح و استفاده از زمان تعطیلی کسبه برای انجام امور عمرانی، توقف عملیات عمرانی در اواخر هفته و همچنین پوشش زوائد آلاینده‌ی محیطی به‌منظور کاهش تأثیرگذاری منفی بر روند فروش کسبه.

- تعبیه‌ی مسیر جایگزین و اطلاع‌رسانی آن از طریق تابلو جهت کاهش تغییرات ترافیکی، کیفیت محیط شهری و دسترسی آسان و ایمن به خیابان لاله‌زار.

- تلاش در جهت احیا و بازسازی مشارکتی با سایر نهادها و سازمان‌های مرتبط نظیر خانه‌ی سینما در راستای افزایش مشارکت اجتماعی.

- تأمین انبار برای کسبه‌ی فعال در محدوده لاله‌زار در زمان اجرای اقدام و اعطای تخفیف به آن‌ها برای استفاده از پارکینگ‌های اطراف حین عملیات عمرانی.

- خرید تجهیزات و لوازم برقی موردنیاز طرح از کسبه خسارت‌دیده جهت جبران تغییرات درآمد کسبه لاله‌زار.

اقدام‌های لازم پس از اجرا جهت مدیریت پیامدها

- برندسازی خیابان لاله‌زار به‌عنوان «مرکز تئاتر و هنرهای نمایشی شهر تهران» با توجه به پیشینه‌ی این خیابان در حوزه‌ی تئاتر و فعالیت‌های هنری از طریق احیای مراکز نمایش تئاتر با کمک اداره‌ی برنامه‌های تئاتر و خانه نمایش و تماشاخانه‌های خصوصی در جهت افزایش هویت فرهنگی، افزایش ظرفیت گردشگری و بهبود فرصت‌های شغلی و الگوی مشاغل.

- تدوین شناسنامه اجتماعی - فرهنگی برای پلاک‌های ارزشمند شامل بناهای تاریخی و همچنین واحدهای تجاری دارای قدمت تاریخی به‌ویژه در بخش جنوبی لاله‌زار (حدود ۳۰ درصد از کسب‌وکارها قدمت بالای ۳۰ و حدود ۱۴ درصد بالای ۴۰ سال) و تهیه رپورتاژهای رسانه‌ای در راستای ایجاد هویت فرهنگی و افزایش ظرفیت گردشگری.

- همراهی و همکاری با سازمان میراث فرهنگی برای ثبت ملی خیابان لاله‌زار جهت جلوگیری از تغییرات کالبدی خیابان.

- ایجاد دفاتر اداری در بناهای تاریخی محدوده و در اختیار قرار دادن آن به نهادها و سازمان‌های مرتبط چون هنرمندان، شرکت‌های مشاور در حوزه شهرسازی و معماری، دانشگاه‌ها و... جهت بهبود مدیریت فضاهای عمومی و افزایش هویت فرهنگی خیابان لاله‌زار.

تأثیرات اجتماعی سامان‌دهی خیابان‌های...؛ برغم‌دی و محقق منتظری ۱۳۵

- تمرکز بر احیاء اماکنی همچون سینما متروپل (که امکان بازسازی با حداقل هزینه و راه‌اندازی مجدد را دارد) و عمارت‌های تاریخی نظیر عمارت مشیرالدوله در راستای افزایش ظرفیت گردشگری و حضور مردم در فضاهای عمومی و بهبود فرصت‌های شغلی.
- احداث کانکس پلیس به منظور افزایش امنیت خیابان به‌ویژه برای بانوان با توجه به فراوانی جرائم آشکار مرتبط با مواد مخدر و همچنین نزاع و سرقت در محدوده‌ی لاله‌زار که باعث افزایش امنیت اجتماعی، کاهش آسیب‌های اجتماعی و افزایش حضور مردم در فضاهای عمومی خواهد شد.
- ارتقاء سیستم حمل‌ونقل عمومی محدوده و ترغیب شهروندان به استفاده از آن با اقداماتی مانند افزایش ناوگان یا افزودن خطوط بر اساس نیازسنجی برای دسترسی آسان و ایمن شهروندان به حمل‌ونقل عمومی.
- اعطای تخفیف به کسبه‌ی لاله‌زار برای استفاده از پارکینگ‌های اطراف.
- استفاده از وسایل نقلیه‌ی برقی سبک با توجه به طول زیاد معبر برای سهولت عبور و مرور (به‌ویژه سالمندان).
- طراحی و یا ایجاد کافه‌های گذری (کافه‌کیوسک) در محدوده‌ی لاله‌زار برای رفاه مراجعان و بسترسازی تعاملات اجتماعی.
- محیا کردن امکان سکونت خانواده‌ها و کاهش تجرد نشینی در منطقه از طریق زمینه‌سازی برای جذب مشاغل متناسب با نیاز خانواده مانند سوپرمارکت، قصابی، میوه‌فروشی، نانوايي و احداث مراکزی مانند مراکز درمانی در راستای کاهش آسیب‌های اجتماعی خیابان لاله‌زار.

منابع

- اجاق، عقیل؛ هراثینی، مصطفی و ایمانی بهاره. (۱۳۹۶). «ارزیابی میزان موفقیت پیاده‌راه ۱۷ شهرپور و تأثیرات اجتماعی-اقتصادی حاصل از آن (مطالعه تطبیقی محور قبل و بعد از اجرای طرح پیاده‌راه سازی)»، *مجله‌ی علوم جغرافیایی*، سال سیزدهم، شماره‌ی ۲۶: ۱۸ - ۱.
- اداره پژوهش‌های کاربردی دانشگاه تهران (۱۳۹۰ - ۱۳۸۹). *ساماندهی، بهسازی و نوسازی خیابان لاله‌زار*. معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران.
- بارج، رابل جی. (۱۳۹۱). *مفاهیم، فرایندها و روش‌های ارزیابی تأثیر اجتماعی*، ترجمه: کاوه اکبری، افسانه قره داغی و سمانه مرتضوی گازدار، تهران: انتشارات جامعه و فرهنگ با همکاری اداره کل مطالعات اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران.
- پوراحمد، احمد و عباسی، شهلا. (۱۳۹۵). تحلیل توانمندی‌ها و تنگناهای وضعیت پیاده‌راه صف (باغ سپهسالار) منطقه ۱۲ تهران و روند آن در گذر زمان، *فصلنامه‌ی جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری چشم‌انداز زاگرس*. سال هشتم، شماره ۲۹: ۱۲۹ - ۱۰۱.
- پولاوند، محمدرضا. (۱۳۸۹). *سی سال محکومیت لاله‌زار*، تهران: نشر جمهوری.
- توکلی، علیرضا. (۱۳۸۸). «بررسی شاخص‌های تداوم یا در تبیین هویت فضاهای خیابان لاله‌زار»، *فصلنامه آرمانشهر*، سال دوم، شماره ۳: ۷۷-۷۰.
- جعفرزاده‌پور، فروزنده. (۱۳۸۹). *طرح ارزیابی آثار اجتماعی و فرهنگی پروژه پیاده‌روسازی منطقه ۴ شهرداری تهران*. کارفرما: شهرداری منطقه ۴ تهران.
- رصدخانه شهری تهران، دانشگاه تهران و معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران. (۱۳۹۶). *اطلس پایداری شهر تهران*، تهران: سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران.
- رفیعیان، مجتبی و عسگری، علی. (۱۳۸۶). *مفهوم و شیوه سنجش کیفیت محیط شهری*. تهران: دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات تهران.
- سجاد زاده، حسن و محمدی، فائزه. (۱۳۹۴). *نقش کیفیت محیطی در ارتقاء تعاملات اجتماعی خیابان‌های شهری نمونه موردی: خیابان امام خمینی آمل*، فصلنامه برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای، سال اول، شماره ۲: ۱۷۵ - ۱۴۹.
- سفرچی تیل، زین‌العابدین. (۱۳۹۲). *ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی بازسازی و سامان‌دهی میادین رجایی، ایثارگران، پژوهن و سبحانی در منطقه ۱۸ تهران*. کارفرما: معاونت امور اجتماعی و فرهنگی شهرداری منطقه‌ی ۱۸ تهران.

تأثیرات اجتماعی سامان‌دهی خیابان‌های...؛ برغم‌دی و محقق منتظری ۱۳۷

سلیمان‌ریزی، بهروز. (۱۳۹۲)، *ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی سامان‌دهی میادین و معابر خاص شهر (میدان بروجردی و ساعی در محدوده شهر ری)*. کارفرما: شهرداری منطقه ۲۰ تهران.

شرکت مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک تهران. (۱۳۸۸)، *مطالعات امکان‌سنجی پیاده‌راه‌سازی خیابان لاله‌زار (حداصل میدان امام خمینی (ره) تا خیابان جمهوری)*.

عسگری، نقی و زمان زاده، سهراب. (۱۳۹۰)، *ارزیابی پیامدهای اجتماعی پروژه پیاده‌راه‌سازی خیابان لاله‌زار و بهسازی پیاده‌راه برلن - مهران (ناحیه ۱ منطقه ۱۲)*. کارفرما: اداره کل مطالعات اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران و معاونت امور اجتماعی و فرهنگی منطقه ۱۲ تهران.

علیخواه، فردین. (۱۳۹۳)، *رویکرد اجتماع محور در پیاده‌راه‌سازی*، تهران: نشر علوم اجتماعی.

فاضلی، محمد و علیخواه، فردین. (۱۳۹۱)، *پیوست اجتماعی و فرهنگی بهسازی میدان امام حسین و پیاده‌راه سازی خیابان هفده شهریور*. کارفرما: سازمان زیباسازی شهر تهران.

فرشی‌صبح‌خیز، فاطمه. (۱۳۹۲)، *ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی معابر جهت تردد معلولین و سالمندان منطقه ۱۱*. کارفرما: اداره کل مطالعات اجتماعی و فرهنگی شهرداری منطقه ۱۱ تهران.

فرضی‌مولان، سهیلا. (۱۳۹۳)، *ارزیابی تأثیرات اجتماعی فرهنگی سامان‌دهی بلوار کشاورز*. کارفرما: معاونت فنی و عمران شهرداری منطقه ۶ تهران.

کاشانی‌جو، خشایار. (۱۳۸۹)، *پیاده‌راه‌ها؛ از مبانی تا طراحی تا ویژگی‌های کارکردی*، تهران: آذرخش.

کلانتری‌خلیل‌آبادی، حسین؛ سلطان‌محمدلو، سعیده و سلطان‌محمدلو، نازی. (۱۳۹۵)، *طراحی پیاده‌راه و تأثیر آن بر کیفیت زندگی در بافت تاریخی شهرها*، مطالعه‌ی موردی پیاده‌راه تربیت تبریز. *دوفصلنامه‌ی معماری ایرانی*، سال پنجم، شماره‌ی ۹: ۱۷۴ - ۱۵۹.

متولی، مسعود. (شهریور ۱۳۹۷)، *مصاحبه در مورد سامان‌دهی، بهسازی و نوسازی خیابان لاله‌زار*. کارشناس مهندسان مشاور بعدپویا شهر.

- ۱۳۸ فصلنامه برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای (علمی)، سال پنجم، شماره ۱۴، پاییز ۱۳۹۹
- مهندسیین مشاور باوند. (۱۳۸۹)، *طرح تفصیلی یکپارچه شهر تهران*. کارفرما: معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران - اداره کل شهرسازی و طرح‌های شهری. ویرایش دوم.
- مهندسیین مشاور بعدپویاشهر. (۱۳۹۶)، *س/اماندهی، بهسازی و نوسازی خیابان لاله‌زار (حدفاصل خیابان انقلاب تا خیابان جمهوری)*. کارفرما: معاونت معماری و شهرسازی شهرداری تهران (مدیریت بافت و بناهای تاریخی).
- مهندسیین مشاور بهین تردد. (۱۳۹۰)، *مطالعه امکان‌سنجی احداث پیاده‌راه در خیابان لاله‌زار*. کارفرما: سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران.
- موسسه‌ی آموزشی مطالعاتی مدیریت شهری توسعه فراگیر آسیا. (۱۳۹۰)، *ارزیابی تأثیرات اجتماعی خیابان شریعتی*. کارفرما: معاونت امر اجتماعی و فرهنگی شهرداری منطقه‌ی ۳ تهران.
- موسسه‌ی پوششگران عصر توسعه. (۱۳۹۳)، *ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی بهسازی معابر جهت تردید معلولین و سالمندان سطح منطقه ۱۳ شهرداری تهران*. کارفرما: شهرداری منطقه ۱۳ تهران.
- موسسه‌ی میراث فردا. (۱۳۸۹)، *ارزیابی و پیوست اجتماعی و فرهنگی پیاده‌راه سازی محور شهید احسانی و مرمت آن*. کارفرما: سازمان زیباسازی شهر تهران.
- میرزایی، خلیل. (۱۳۹۴)، *ارزیابی آثار اجتماعی پیاده‌راه‌سازی خیابان ۱۵ خرداد واقع در منطقه ۱۲ شهرداری تهران (فاز دوم)*. *نشریه‌ی پژوهش و برنامه‌ریزی شهری*. سال هفتم، شماره ۲۴: ۱۴۲-۱۲۱.
- میرزایی، خلیل. (۱۳۹۶)، *ارزیابی تأثیرات اجتماعی - فرهنگی بهسازی معابر منطقه‌ی ۷ شهرداری تهران*. کارفرما: معاونت اجتماعی و فرهنگی شهرداری منطقه ۷ تهران.
- وفاپور، حسین. (۱۳۹۰)، *ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی تعریض خیابان امام خمینی*. کارفرما: شهرداری منطقه‌ی ۱۰ تهران.

Glasson, J., and Wood, G., (2009). "Urban Regeneration and Impact Assessment for Social Sustainability", *Impact Assessment and Project Appraisal*, Vol. 27, No. 4, PP. 283-290.

Klau-Hass. (1993). *Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing a review of the evidence from Germany and the UK*. [https://doi.org/10.1016/0967-070X\(93\)90004-7](https://doi.org/10.1016/0967-070X(93)90004-7)

تأثيرات اجتماعی سامان‌دهی خیابان‌های...؛ برغم‌دی و محقق منتظری ۱۳۹

Newman, L. (2008). "Sustainable Urban Community Development from the Grassroots: Challenges and Opportunities in a Pedestrian Street Initiative", *Local Environment*, 13(2), 129-139.

Rauterkus, S. Y., and Miller, N. (2011). Residential land values and walkability. *Journal of Sustainable Real Estate*, 3(1), 23-43.