

## Socio-Cultural Impact Assessment of Urban Projects: A Case Study of the Book Parklet on Fakhr Razi Street

Sattar Parvin  \*

Associate Professor, Department of Social Work,  
Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

### Abstract

This article seeks to evaluate the social and cultural impacts of constructing a book parklet as a small, adaptable urban space on Fakhr Razi Street. Quantitative data was gathered through a structured survey utilizing a researcher-designed questionnaire. The target population comprised pedestrians who frequented the area, with a random sample of 200 respondents selected for participation. Additionally, qualitative thematic analysis was conducted to provide further insights. The findings reveal both positive and negative effects of the parklet's development. Positively, the project facilitated the creation of a public space, particularly benefiting marginalized or "silent" groups, while fostering social ties, collaborative actions, and strengthening neighborhood and regional identity. It also enhanced community participation, a sense of belonging, and boosted nearby businesses. However, the study also highlighted challenges, such as increased traffic congestion and conflicts with local businesses, as well as instances of vandalism. These outcomes underscore the complexity of such urban interventions in balancing community benefits with unintended consequences.

**Keywords:** Socio-Cultural Impact Assessment, Parklet, Urban Public Spaces, Social Interactions, Silent Groups.

This article is extracted from a research that was done with the financial support of Tehran Municipality.

\* Corresponding Author: sparvin1359@atu.ac.ir

**How to Cite:** Parvin, S. (2024). Socio-Cultural Impact Assessment of Urban Projects: A Case Study of the Book Parklet on Fakhr Razi Street, *Journal of Urban and Regional Development Planning*, 9(30), 49 -85. DOI: 10.22054/urdp.2024.79364.1632

## **Introduction**

In contemporary urban environments, there is an increasing need for public open spaces equipped with appropriate amenities and visually appealing landscapes. Parklets, as small, interactive spaces designed alongside city sidewalks and streets, serve as a solution to this demand. The construction of parklets not only enhances the urban landscape and aesthetic quality but also encourages continuous pedestrian activity. These compact urban spaces, which offer citizens areas to meet, relax, eat, or engage socially, play a crucial role in fostering social interactions while mitigating the dominance of automobiles in the urban streetscape. This research aims to explore the key socio-cultural impacts of constructing a book-themed parklet on Fakhr Razi Street. Additionally, it seeks to identify the primary stakeholder groups involved in the parklet's development and usage.

## **Literature Review**

Social Impact Assessment (SIA) examines the effects of development interventions on people's everyday lifestyles and general behavior. Within this framework, parklets, as multifunctional public spaces, have a significant influence on urban life and the overall quality of life for citizens. According to Pratt, parklets are designed to provide public spaces where individuals can sit, relax, and engage with their surrounding urban environment. Drawing on a comprehensive literature review and international case studies, parklet assessment criteria can be categorized into four primary dimensions: (1) Usage, (2) User Diversity, (3) Activity Levels, and (4) Sociability of the project location. These criteria offer a holistic approach to evaluating the socio-cultural impacts of parklets on urban spaces.

## **Methodology**

This study employs both quantitative (survey) and qualitative (thematic analysis) methodologies to comprehensively assess the socio-cultural impacts of the parklet on Fakhr Razi Street. For the quantitative component, data was collected through a structured questionnaire, with the statistical population comprising all pedestrians who have traversed the street. A sample size of 200 respondents was determined using a random sampling method to ensure representativeness. For the qualitative aspect, thematic analysis was conducted alongside semi-structured interviews. The interviewees

included various stakeholders such as nearby business owners, pedestrians, special interest groups (e.g., individuals with disabilities or visual impairments), and experts from relevant organizations. In total, 20 individuals were interviewed, offering diverse perspectives on the project's implementation and its social impact. This mixed-method approach provides a robust analysis of the parklet's effects on urban life and public space use.

## **Results**

### **Quantitative Findings:**

The demographic analysis of the survey respondents reveals that 51.8% of participants were female, while 48.2% were male. The age distribution indicates that 21.5% of the respondents were between 15 and 25 years old, 40.5% were in the 25 to 35 age group, and 26% were aged between 35 and 45. A smaller proportion of respondents, 8.5%, were between 45 and 55 years old, with 3.5% over the age of 55. In terms of transportation methods, 12.8% of respondents traveled to Fakhr Razi Street on foot, 15.4% by private vehicle, and 37.9% via public transportation. The average walking distance reported along the sidewalks surrounding Fakhr Razi Street was 3 kilometers, suggesting that the parklet can serve as a significant resting area for pedestrians in this high-traffic zone.

### **Qualitative Findings:**

The qualitative analysis reveals both positive and negative socio-cultural impacts stemming from the parklet's construction. On the positive side, the parklet has facilitated the creation of a public space, particularly benefiting silent or marginalized groups. It has also contributed to the formation of social ties, fostered collaborative actions, and enhanced neighborhood and regional identity. Additionally, the parklet has increased participation across various demographic groups and fostered a sense of belonging to the neighborhood. The economic benefits include improvements in the performance of nearby businesses. However, some negative impacts were also identified. These include increased traffic congestion in the area and emerging conflicts between the parklet and local businesses, as well as issues related to vandalism. This complex set of outcomes underscores the multifaceted influence of such urban interventions on community life.

**Project Beneficiaries: Analysis of Winners and Losers**

Examples of impacts	Samples	level	
Assembly of marginalized individuals Presence of disruptive individuals Emergence of social tensions Diminished sense of peace and comfort	Residents of Sheikh Hadi neighborhood	At the individual level	<b>the Losers</b>
Loss of public space due to the congregation of inappropriate individuals Decreased pedestrian safety	low power groups (in case of disturbing groups)	At the group level	
Decrease in revenue Increased safety risks for the business Loss of parking availability	Students, local businesses, etc. (in case of disturbing groups gathering)		
Deterioration of parklet space Assembly of criminal elements	Municipality of Region 11 and associated vice-chairs	At the organizational level	
Dissatisfaction with the degradation of the park's urban landscape	Tehran Municipality		
Creation of a space for disruptive individuals Traffic	Police Traffic police		
Expansion of public spaces for relaxation	low power groups, especially the elderly and disabled	At the individual and group level	
Increased sales and enhanced business performance	Nearby businesses		
Improvement of urban furniture	Residents of the area		
Enhanced services along the sidewalk	Pedestrians and commuters within the city		
Strengthened social legitimacy of the municipality Increased public trust in the municipality	District 11 Municipality and Tehran Municipality	At the organizational level	
Creation of a meeting space Enhanced sense of place attachment	Students		
Hosting of cultural events	Publishing collections and affiliated cultural institutions		




فصلنامه برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای

سال نهم، شماره ۳۰، پاییز ۱۴۰۳، ص ۴۹ تا ۸۵

www.urdp.atu.ac.ir

DOI: 10.22054/urdp.2024.79364.1632

## ارزیابی پیامدهای اجتماعی - فرهنگی پروژه‌های شهری: مورد مطالعه پارکلت کتاب خیابان فخر رازی

ستار پروین \*  دانشیار گروه مددکاری اجتماعی دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

### چکیده

پژوهش‌هایی که باهدف ارزیابی تأثیرات اجتماعی- فرهنگی انجام می‌شوند به دنبال ارتقای کیفیت زندگی، توانمندسازی اجتماعات انسانی و تحقق عدالت اجتماعی هستند. در این پژوهش تلاش شده است تا به ارزیابی پیامدهای اجتماعی و فرهنگی احداث پارکلت کتاب به‌مثابه یک فضای شهری کوچک، منعطف و کاربردی در خیابان فخر رازی پرداخته شود. در بخش کمی که از روش پیمایش و ابزار پرسش‌نامه استفاده شده است، جامعه آماری شامل همه عابرین پیاده‌ای شده از این خیابان استفاده کرده و رفت‌وآمد کرده‌اند. شیوه نمونه‌گیری تصادفی احتمالی و همچنین تعداد نمونه ۲۰۰ نفر از عابرین پیاده بوده است. بعلاوه در بخش روش کیفی با استفاده از، تحلیل مضمون، تلاش شده است تا پیامدهای اجتماعی- فرهنگی مرتبط با پارکلت موردبررسی قرار گیرد. یافته‌ها نشان می‌دهد پیامدهای احتمالی احداث پروژه شامل تأثیرات مثبت و منفی مانند شکل‌گیری حوزه عمومی به‌ویژه برای گروه‌های کم‌قدرت، شکل‌گیری پیوندهای اجتماعی و کردارهای مشارکتی، شکل‌گیری هویت محله‌ای و منطقه‌ای، افزایش مشارکت گروه‌های مختلف، احساس تعلق شهروندان به محله، بهبود کسب‌وکارهای مجاور و نندالیسم. افزایش ترافیک در محدوده و ایجاد معارضه با کسبه محل می‌شود.

**کلیدواژه‌ها:** اتاف، پارکلت، فضاهای عمومی شهری، پیامدهای اجتماعی- فرهنگی، تعاملات اجتماعی، گروه‌های کم‌قدرت.

این مقاله حاصل پژوهشی است که با حمایت اداره کل مطالعات اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران به انجام رسیده است

\* نویسنده مسئول: sparvin1359@atu.ac.ir

## مقدمه

رشد و توسعه روزافزون و ساخت‌وسازهای گسترده در شهرها، نیاز عمده شهروندان به فضای باز عمومی با امکانات مناسب و چشم‌اندازهای مطلوب در سطح شهر را بیش‌ازپیش آشکار می‌سازد. در مقابل، در شهرهای پرجمعیت با تراکم بالا، به دلیل کمبود فضاها و زمین‌های خالی برای اختصاص یافتن به این نیاز اساسی، روش‌ها و رویکردهای نوینی مورد استقبال قرار گرفته است که با شرایط سخت موجود سازگاری یافته و در مقابل، امکانات مناسبی را نیز در اختیار مردم قرار می‌دهند. «پارکلت»، به‌عنوان ایده‌ای بین‌المللی، در واقع پارک بسیار کوچکی است که در امتداد پیاده‌روها و خیابان‌های شهری تعریف شده و از طریق تبدیل یک یا دو پارکینگ خط‌کشی شده به فضای تعاملی کوچک ایجاد می‌گردد. پارکلت علاوه بر دارا بودن مزایای مختلفی از جمله ارتقای پیاده‌مداری و ایجاد چشم‌انداز مطلوب شهری؛ در جهت بهبود کسب‌وکارهای محلی در مجاورت این فضاهای عمومی نیز عمل می‌کند. طراحی پارکلت در پیاده‌روها، علاوه بر منظرسازی و زیباسازی مسیرهای حرکتی؛ فضایی به وجود می‌آورد که حضور افراد در پیاده‌روها و سرزندگی را در سطح شهر و محله‌ها تداوم می‌دهد (واحدی، ۱۳۹۳). ساخت پارکلت سبب ارتقای کیفی سیما و منظر شهری و به دنبال آن موجب تداوم استفاده مداوم شهروندان از پیاده‌روها خواهد شد. (واحدی و غضنفرپور، ۱۳۹۳).

پارکلت اصطلاحی است که برای توصیف منطقه‌ای ابداع شده است که در ابتدا یک یا دو پارکینگ بود که به یک مینی پارک کوچک با صندلی سبز و فضایی برای استفاده عمومی جهت افزایش مشارکت اجتماعی، تجلیات فرهنگی و بازی و سرگرمی تبدیل شد (Young, 2018: 21). پارکلت‌ها به‌عنوان فضاهای عمومی، مکانی را برای افراد فراهم می‌کنند تا باهم ملاقات کنند، استراحت کنند، غذا بخورند یا از بودن در بیرون لذت ببرند. کلمه پارکلت<sup>۱</sup> از روز پارکینگ<sup>۲</sup> گرفته شده است که در سال ۲۰۰۵ توسط استودیوی هنر و طراحی ربار<sup>۳</sup> در سانفرانسیسکو ایجاد شد. این سازه مصنوعی با چمن، نیمکت و یک

---

1. parklet

2. Park(ing) Day

3. Rebar

درخت گلدانی و به شکلی بسیار سریع و ساده و بدون نیاز به فضاها بزرگ و وسیع و یا امکانات زیادی شکل گرفت.

در بحث از اجرای پروژه طراحی و اجرای پارکلت کتاب؛ دو دلیل مسئله اصلی وجود دارد که ضرورت عدم اجرای پروژه قبل از انجام مطالعات اتاف را نشان می‌دهد: ۱- نیاز به شناسایی ذی‌نفعان و میزان تأثیرگذاری و مشارکت آن‌ها بر اجرای موفق طرح، ۲- عدم مشخص بودن وضعیت ترافیکی و ظرفیت‌های محلی و احتمالاً عدم فهم ساکنان محلی از کاربردهای پارکلت. به همین دلیل ممکن است که در وهله اول برخی از ذی‌نفعان و به‌ویژه کسب‌وکارهای مجاور این پارکلت‌ها و یا حتی رانندگانی که از این فضا برای پارک خودروهای خود استفاده می‌کنند، با این طرح مخالفت داشته باشند. همچنین توجه به برخی از مقوله‌های ایمنی و امنیتی این طرح، به‌ویژه نکات مربوط به مراقبت و نگهداری از آن هنوز مشخص نمی‌باشد. به‌رحال ممکن است به‌واسطه برخی آسیب‌های اجتماعی، امکان سرقت و یا حتی تخریب المان‌های پارکلت وجود داشته باشد که باید مکانیسم‌های جبرانی برای این طرح در نظر گرفته شود. توجه به مباحث مربوط به عرض خیابان، مسئله ترافیک و ریتم‌های حرکتی عابران پیاده و خودروها در طول شبانه‌روز همگی مواردی هستند که باید در طراحی و اجرای این طرح در نظر گرفته شود. پارکلت‌هایی که به‌عنوان یک استراتژی شهرسازی<sup>۱</sup> تاکتیکی برای ایجاد فضاهای عمومی جدید استفاده می‌شوند، توجه بسیاری از شهرداری‌ها در جهان را به خود جلب کرده‌اند. در حالی که عموم مطالعات در رابطه با فضاهای عمومی و به‌ویژه فضاهای فراغتی، بر نحوه ادغام پارکلت در سایر جنبه‌های فیزیکی یک شهر شلوغ تمرکز کرد، «مشارکت برای پارکلت‌ها» (Mustafa et al., 2014)، استفاده از پارکلت‌ها و اهدافی را که مرتبط به بحث مشارکت شهروندان و همچنین مشارکت شهروندی است را مورد تأکید قرار می‌دهد. از این منظر، هدف از نصب پارکلت، تبدیل فضای کم استفاده خیابان به مکانی پر جنب و جوش‌تر و مردم‌محور است. همچنین از آنجا که پارکلت‌ها با بحث معماری شهری پیوند خورده است، این نوع طراحی شهری می‌تواند از عناصر هویتی شهر تهران نیز استفاده کند. تجربه جهانی

پارکلت‌ها نشان می‌دهد که این فضاهای عمومی به سرعت می‌توانند به فضایی برای تعلق مکانی تبدیل شوند و درون این فضاها، رویدادهای بسیار زیادی امکان‌پذیر است که برای مثال می‌توان از آموزش شهروندی، برگزاری رویدادها و ... نام برد. توجه به همه این ابعاد هویتی، ضرورت پژوهش اتاف (ارزیابی تأثیرات اجتماعی- فرهنگی) برای مباحث مربوط به طراحی و معماری آن را تقویت می‌کند. باین حال باتوجه به بافت ناهمگون متأثران این پروژه، شرایط و واکنش‌های متفاوت آن‌ها به پروژه و نتایج آن و همچنین شکل اجرای پروژه توسط شهرداری، آثار و پیامدهای متفاوتی از اهداف پیش‌بینی شده برای آن شکل گرفته است. به‌عنوان مثال باتوجه به شرایط، قدرت و موقعیت گروه‌های مختلف متأثرین، میزان و چگونگی تأثیرپذیری آن‌ها از پروژه متفاوت است؛ بنابراین به دلیل عدم شناخت ذی‌نفعان و نوع قدرت آن‌ها به نظر می‌رسد قبل از اجرای پروژه، مطالعه اتاف صورت گیرد تا ذی‌نفعان و میزان قدرت تأثیرگذاری آن‌ها برآورد شود.

شرکت توسعه فضاهای فرهنگی شهرداری تهران، برای اولین بار در ایران و با عنایت به سوابقی از جمله طراحی «راسته کتاب‌فروشی‌ها» و در راستای توسعه و رونق کتاب و کتاب‌خوانی، طراحی و اجرای «پارکلت کتاب» را به صورت پایلوت در مجاورت دانشگاه تهران در دستور کار دارد. از این منظر، انتظار می‌رود که با اجرای این طرح، اجرای پروژه پارکلت کتاب بر ساختار کلی منطقه ۱۱ و حتی شهر تهران؛ مشارکت فرهنگی در منطقه و محدوده اجرای طرح افزایش یافته، مؤلفه‌های فرهنگی و هویتی شهر تهران و منطقه ارتقا پیدا کرده، پایداری محلی و به تبع آن کنترل آسیب‌های اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی، سلامت و بهداشت، اقتصادی، افزایش و ارتقا سرمایه فرهنگی و ... بهبود پیدا کند. همچنین فضاهای عمومی مانند پارکلت می‌تواند ارائه خدمات مختلف اجتماعی و فرهنگی، اقتصادی، رفاهی در محلات مجاور پروژه را آسان‌تر کرده و در صورت بهره‌برداری از آن برای آموزش‌های شهروندی، مسئولیت‌پذیری شهروندی و رعایت اخلاق شهروندی را ترویج کند. منطقه ۱۱ و ناحیه ۴ یعنی محله شیخ هادی محل استقرار این پروژه است. این منطقه شهرداری تهران از بخش‌های مرکزی کلان‌شهر تهران است و از ۴ ناحیه و ۱۹ محله با جمعیتی حدود ۲۸۰ هزار نفر تشکیل شده است. خیابان فخر رازی و محل اجرای پروژه



در قسمت منتهی علیه شمالی آن و در ناحیه ۴ آن در محله شیخ هادی قرار گرفته است (نک شکل ۱). از آنجا که مرز شمالی محدوده مورد مطالعه خیابان انقلاب است و خیابان انقلاب در محدوده منطقه ۶ شهرداری قرار دارد و از خیابان انقلاب به سمت جنوب در منطقه ۱۱ شهرداری قرار دارد، برای مطالعه این محدوده هر دو منطقه ۶ و ۱۱ که تحت تأثیر آن قرار خواهند گرفت، مورد توجه خواهند بود. البته اصل پروژه در خیابان فخر رازی و در منطقه ۱۱ قرار دارد و بیشترین مواجهه ترافیکی با این منطقه خواهد بود. تنها موضوع مهم در منطقه ۶ شهرداری، اثرگذاری و سرریز جمعیت خیابان انقلاب و پیاده‌رو آن به محور فخر رازی و نزدیکی پارکلت به خیابان انقلاب خواهد بود. از سوی دیگر مناطق ۶ و ۱۱ شهرداری تهران در ناحیه مرکزی پایتخت از دیرباز به واسطه اهمیت فرهنگی و دانشگاهی از یک سو و اهمیت اقتصادی و تجاری از سوی دیگر همواره دارای جمعیت شناور قابل توجهی بوده که خود بر افزایش ضرورت اهتمام بر تردد و جابه‌جایی در سطح شبکه معابر در سطح منطقه تأکید دارد.

با توجه به مطالب فوق این مقاله به دنبال پاسخ به این سؤال است که مهم‌ترین تأثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث پارکلت کتاب در محدوده خیابان فخر رازی کدام‌اند؟ گروه‌های ذینفع اجرای پروژه شامل چه افراد و گروه‌هایی هست؟ و در نهایت با توجه به پیامدهای اجتماعی - فرهنگی پروژه چه پیشنهادهایی می‌تواند ارائه کرد؟

شکل ۱. جانمایی پروژه و خیابان‌های اطراف آن



### پیشینه پژوهش

ارزیابی تأثیر اجتماعی به مطالعه پیامدهای اقدام توسعه‌ای که شیوه زندگی روزانه و به‌طور کلی شیوه عمل مردم را تغییر می‌دهد می‌پردازد (بارج، ۱۳۹۱: ۱۷). بکر و ونکلی در مورد ارزیابی تأثیر اجتماعی معتقدند ارزیابی تأثیر اجتماعی را می‌توان به‌مثابه فرایند برآورد یا برآورد پیشاپیش پیامدهای اجتماعی قلمداد کرد (بکر و ونکلی، ۱۳۸۸). می‌توان گفت ارزیابی تأثیر اجتماعی، دستاورد تجربیات ناموفق تاریخ توسعه، از جمله تحمیل هزینه‌های اضافی به پروژه‌ها و شکست پروژه‌ها، نارضایتی از عدم تحقق اهداف توسعه و درنهایت در مخاطره قرار گرفتن توسعه است. ارزیابی تأثیر اجتماعی، پی‌آمد نظری و روش‌شناختی آگاه شدن بر کارکردهای آشکار و پنهان پروژه‌های توسعه‌ای به‌منظور کاهش و تعدیل اثرات منفی و تقویت آثار مثبت طرح است که با لحاظ کردن ابعاد و عوامل گسترده‌تر اجتماعی، فرهنگی و ... فواید بسیاری در سطح جامعه از جمله کمک به توسعه پایدار و همه‌جانبه، توانمندسازی اجتماعات انسانی، کاهش محرومیت و نابرابری درون نسلی و بین‌نسلی، استفاده بهینه از منابع، ارتقای یادگیری اجتماعی و استفاده از دانش بومی، ارتقای کیفیت زندگی اجتماعات و مداخله و مشارکت آن‌ها در تصمیمات و در نهایت رسیدن به یک تصمیم منصفانه و عادلانه دارد.

مرادپور، حاتمی نژاد و محمدی (۱۳۹۷) در پژوهشی با عنوان بررسی تأثیر ایجاد پارکلت بر پیاده‌مداری شهروندان (مطالعه موردی: خیابان ولی عصر شهر تهران) نشان می‌دهند که میان‌ساخت پارکلت و پیاده‌مداری شهروندان رابطه مستقیم وجود دارد. بدین معنا که با ایجاد پارکلت، پیاده‌مداری نیز افزایش می‌یابد.

در سال ۲۰۱۴، پنج دانشجوی کالج طراحی محیطی در دانشگاه کالیفرنیا، برکلی، یک مطالعه چهارماهه پارکلت را در مورد تأثیرات وضعیت اجتماعی - اقتصادی بر ادراک پارکلت در یک محله ثروتمند و یک محله کم‌درآمد انجام دادند (Gravel, 2016). این تحقیق به این موضوع می‌پردازد که آیا کاربران پارکلت محله‌ای با درآمد بالا، همان ادراکی از پارکلت را دارند که کاربران پارکلت محله‌ای با درآمد پایین‌تر؟ یافته‌ها نشان داد که تفاوت معناداری در دیدگاه‌ها بین دو محله وجود ندارد. به عبارت دیگر پارکلت‌ها، برابری اجتماعی مناسب‌تری برای همه گروه‌های شهری ارائه می‌دهند.

وایت، شهرساز آمریکایی، نحوه تعامل مردم با فضاهای شهر نیویورک را مطالعه کرد و عوامل و الگوهای مختلف نحوه نشستن، ایستادن و صحبت کردن افراد در فضای عمومی را تحلیل کرد. در مطالعه وایت، او نحوه نشستن مردم روی نیمکت‌های پارکلت‌ها را ضبط و به صورت دستی ضبط کرد. کتاب وایت، با عنوان **زندگی اجتماعی فضاهای شهری کوچک** (۱۹۸۰) یافته‌های او را مورد تأیید قرار داد. بر این مبنای ایجاد یک فضای عمومی موفق، فضای نشستن باید در نظر گرفته شود؛ زیرا افراد تمایل دارند بیشتر در جایی بنشینند که مکان‌هایی برای نشستن وجود دارد.

پرات در مطالعه خود بر اندازه‌گیری تأثیر پارکلت‌ها بر ترافیک عابر پیاده، زندگی خیابانی و مشاغل اطراف پرداخته است. نتایج نشان می‌دهد که مهم‌ترین مزیت مشهود پارکلت‌ها، ایجاد فضای عمومی برای هر شخصی است که بنشیند، استراحت کند و از شهر اطراف خود لذت ببرد (Pratt, 2011).

در پژوهش دیگری نتایج نشان می‌دهد طراحی پارکلت‌ها می‌تواند به عنوان از طریق بهبود کیفیت فضاهای عمومی و فاصله‌گذاری در دوران پسا کوید ۱۹ به عنوان یک

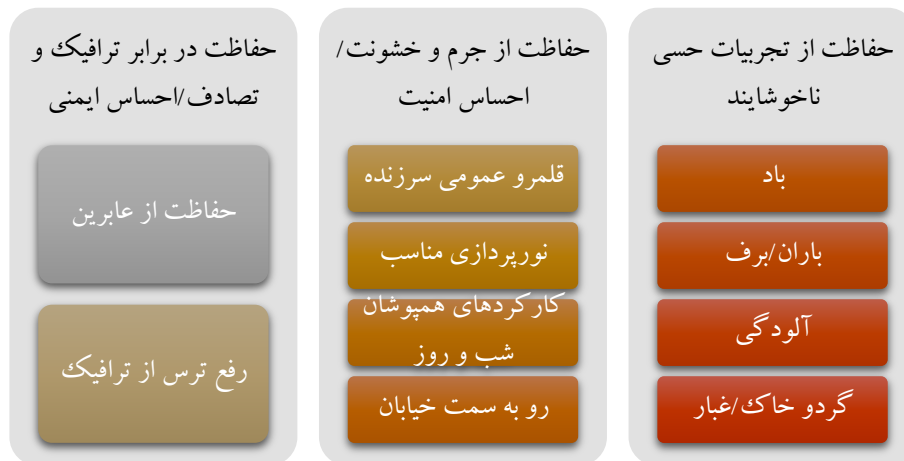
عامل حمایتی عمل کند که در نهایت پایداری را به دنبال دارد (Campisi, 2022). همچنین یکی از تأثیرات پارکلت سفر عابران به صورت پیاده می‌باشد (Dai, 2012). پارکلت جایگزینی برای فضای پارکینگ است که سبب تقویت ارتباطات اجتماعی، تعاملات غیررسمی، احساسات مثبت در مورد دوستی و اجتماع، نشاط عمومی و حمایت از مشاغل محلی می‌شود (Ghandi, 2019).

یان گهل، معمار و مشاور طراحی شهری نیز زندگی روزمره افراد در تعامل با فضای عمومی را مورد بررسی قرار داد. وی در یکی از مطالعات خود با عنوان «اثر صندلی بیشتر: وقتی تعداد صندلی‌ها دو برابر می‌شود، آیا افراد بیشتری می‌نشینند؟» (Gehl, 2013). نشان داد که دو برابر شدن صندلی در یک منطقه باز در اسلو پایتخت نروژ، تعداد افراد نشسته در فضا را دو برابر کرد. با تکیه بر نتیجه‌گیری وایت در مورد افرادی که تمایل بیشتری به نشستن دارند وقتی صندلی در دسترس است، گهل نظریه وایت را آزمایش کرد. در تابستان ۲۰۱۳، گهل نیمکت‌های دیگری را در محله آکر بریگ<sup>۱</sup> در بندر اسلو نصب کرد. او متوجه شد که قبل از نصب، گزینه‌های صندلی در منطقه وجود نداشت و پس از اجرا، صندلی‌ها برای بازدیدکنندگان بیش از دو برابر شد. در ادامه مطالعه خود دو سال بعد در همان مکان، گهل متوجه شد که دو برابر کردن صندلی منجر به دو برابر شدن تعداد افراد نشسته در منطقه می‌شود. گهل با تکیه بر برخی از مفاهیمی که به کار می‌برد، درک خود را از شرایط بیرونی که منجر به مکان‌های سالم فیزیکی، روان‌شناختی و اجتماعی در شهرها برای مردم می‌شود، به‌طور کامل توسعه داد. معیارهای او برای چنین شهری به سه موضوع اصلی تقسیم می‌شوند: (۱) حفاظت: کاهش شرایط ایجاد خطر، آسیب جسمی یا ناامنی، (۲) راحتی: دعوت از محیط برای تسهیل فعالیت‌های اختیاری و اجتماعی و (۳) لذت: فضای عمومی با کیفیت بالا که تجربیات حسی و زیبایی‌شناختی دلپذیری را فراهم می‌کند. اگرچه گهل معتقد است که همه ۱۲ معیار باید هنگام ارزیابی فضاهای عمومی در نظر گرفته شوند، اما آن‌ها به صورت سلسله‌مراتبی پیش می‌روند؛ به عبارت دیگر، قبل از اینکه معیارهای آسایش به‌طور کامل در نظر گرفته شوند، ابتدا باید به معیارهای حفاظتی پرداخته

<sup>۱</sup> - Aker Brygge

شود و قبل از تحقق واقعی معیارهای لذت، معیارهای آسایش باید مورد توجه قرار گیرند.

شکل ۲. معیار کیفیت جان گهل برای فضاهای عمومی (Gehl, 2011)



این مطالعات نشان می‌دهد که برنامه‌ریزی و طراحی نقش مهمی در ایجاد فضاهای عمومی شاد و رضایت‌بخش دارد. راهنمای طراحی خیابان شهری انجمن ملی آمریکا، پیاده‌روهای عریض را به‌عنوان یک عنصر کلیدی برای طراحی عمومی موفق شناسایی کرده است. پیاده‌روهای عریض‌تر می‌توانند هنر عمومی، موسیقی و ویژگی‌های طراحی در مقیاس بزرگ را ترویج کنند و درعین حال گزینه‌های فضای بازتری مانند پارک‌ها را به عموم ارائه دهند.

پارک‌ها یکی از ابزارها و فضاهای شهری است که تعاملات اجتماعی را تشدید کرده و از سلطه ماشین بر خیابان می‌کاهد. از این رو باید آن را به‌مثابه یک فضای عمومی تعریف کرد. عمومی، همان‌طور که توسط فرهنگ لغت انگلیسی آکسفورد تعریف شده است، «برای همه مردم یک منطقه یا شهر باز است یا برای همه مردم به اشتراک گذاشته می‌شود.» از سوی دیگر، فضا عبارت است از «منطقه یا گستره‌ای پیوسته که آزاد، در دسترس یا غیر اشغالی است.» این دو کلمه در کنار هم فضای عمومی را تشکیل می‌دهند که یکی از مهم‌ترین اهداف بسیاری از کلان‌شهرهای بزرگ است که برای ارائه و ترویج

یک تجربه اجتماعی شاد، رضایت‌بخش و مفرح تلاش می‌کنند. از این منظر فضای عمومی مکانی را شکل می‌دهد که مردم می‌توانند در آن جمع شوند یا به‌طور موقت از سختی‌های مشغله روزانه خود پناه ببرند. پارک‌ها، زمین‌های بازی، بازارها و میدان‌ها نمونه‌های سنتی فضاهای عمومی هستند. پارکلت‌ها - فضاهای عمومی ساخته‌شده در جاده‌ها برای جایگزینی چند نقطه پارکینگ - در کنار علاقه‌فزاینده به شهرسازی تاکتیکی توسعه یافته‌اند.

مرور ادبیات و تجربیات سایر کشورهایی که پارکلت‌ها در آن اجرا شده است، روش‌های رایج برای ارزیابی فضای عمومی برای کیفیت و مطالعه زندگی عمومی را مشخص می‌کند. از طریق این فرایند بازبینی، برخی از ویژگی‌های معمولی شناسایی شده است که می‌توان آن‌ها را از طریق مشاهده مستقیم فضاهای عمومی برای گنجاندن در این مطالعه برای تجزیه و تحلیل استفاده از پارکلت مشخص کرد. این شاخص‌ها با استفاده از تجربیات کشورهای دیگر و برخی مصاحبه‌ها با مدیران و مجریان پروژه و همچنین ویژگی‌های اجتماعی، فرهنگی و کالبدی مکان موردنظر نهایی شد. به‌طور کلی معیارها به چهار دسته اصلی تقسیم می‌شوند:

۱- استفاده: مربوط به ابتدایی‌ترین معیارهای استفاده است، مانند تعداد کل کسانی که عنوان کرده‌اند از آن استفاده می‌کنند، مدت‌زمان صرف شده در پارکلت، فعالیت‌های انجام‌شده در پارکلت و ...

۲- تنوع کاربر: در مورد این که این فضاها به چه کسانی خدمت می‌کنند صحبت می‌کند.

۳- فعالیت: تلاش دارد تا تنوع فعالیت‌هایی را که پارکلت‌ها اجازه می‌دهند و همچنین ویژگی این فعالیت‌ها را درک کند.

۴- اجتماعی بودن محل اجرای پروژه: بر اندازه‌گیری میزانی که پارکلت‌ها، محیطی برای فعالیت‌های اجتماعی از انواع مختلف، از جمله جلسات برنامه‌ریزی‌شده و تعاملات ارگانیک هستند، تمرکز می‌کند.

به‌طور کلی می‌تواند گفت پارکلت یک فضای عمومی است که دارای کارکردهای

متنوعی است که بر حیات شهری و کیفیت زندگی شهروندان تأثیر بسزای خواهد داشت. لذا در این پژوهش با توجه به پیشینه تجربی و نظری موضوع به بررسی پیامدهای اجتماعی فرهنگی پارکلت کتاب در خیابان فخر رازی پیش از اجرا پرداخته می‌شود.

## روش

استفاده از روش‌های کمی و کیفی برای بررسی پیامدهای منفی و مثبت پروژه مورد مطالعه به صورت زیر بوده است:

روش کمی: روش کمی این پروژه، پیمایش و ابزار گردآوری اطلاعات، پرسش‌نامه است. جامعه آماری، شامل تمام افراد عابر پیاده‌ای است که از خیابان فخر رازی عبور کرده‌اند. همچنین تعداد نمونه در این بخش ۲۰۰ نفر بوده است. شیوه نمونه‌گیری نیز به این صورت بوده است که از هر سه نفر عابر پیاده یک نفر متوقف شده و از وی درخواست شده است تا به سؤالات پژوهش پاسخ دهد؛ لذا نمونه‌گیری به صورت احتمالی و تصادفی انجام شده است. معیار انتخاب این حجم نمونه، تعداد افراد مراجعه‌کننده به خیابان فخر رازی بوده است که به صورت گذری برای اهداف روزمره به آن تردد داشته‌اند. از سوی دیگر امکان انتخاب چارچوب نمونه دقیق فراهم نبوده است.

روش کیفی: در این روش، با استفاده از روش تحلیل مضمون از تکنیک مصاحبه نیمه ساخت یافته جهت گردآوری داده‌ها استفاده شده است. در این بخش از صاحبان کسب و کارهای مجاور، عابران پیاده و گروه‌های ذی‌نفع خاص، مانند برخی از افراد دارای معلولیت و نابینایی و کارشناسان سازمان‌های مرتبط با پروژه مصاحبه به عمل آمده است. نمونه‌گیری هدفمند بوده و با ۲۰ نفر مصاحبه صورت گرفته است. معیار انتخاب مصاحبه‌شوندگان، اشباع داده‌ها بوده است.

## یافته‌ها

در ابتدا به صورت مختصر، نتایج بخش کمی (پیمایش) و در ادامه یافته‌های کیفی (تحلیل مضمون) ارائه خواهد شد.

### الف: یافته‌های کمی:

وضعیت جنسیت پاسخگویان به این صورت بوده که ۵۱٫۸ درصد از پاسخگویان زن و ۴۸٫۲ درصد از آن‌ها مرد بوده‌اند.

وضعیت سنی پاسخگویان نشان می‌دهد که ۲۱٫۵ درصد ۱۵ تا ۲۵ سال و ۴۰٫۵ درصد ۲۵ تا ۳۵ ساله بوده‌اند. همچنین ۲۶ درصد در طبقه سنی ۳۵ تا ۴۵ سال قرار داشته‌اند. ۸٫۵ درصد ۴۵ تا ۵۵ سال و ۳٫۵ درصد نیز بیش از ۵۵ سال سن داشته‌اند.

تنها ۲٫۶ درصد پاسخگویان بی‌سواد بوده و ۱۴٫۸ درصد زیر دیپلم بوده‌اند. همچنین ۲۳٫۳ درصد دارای مدرک دیپلم بوده‌اند. در نهایت ۱۰ درصد فوق‌دیپلم، ۳۴٫۴ درصد دارای مدرک لیسانس و حدود ۱۵ درصد نیز فوق‌لیسانس و بالاتر بوده‌اند.

۴۲٫۹ درصد از پاسخگویان مجرد و ۴۰٫۸ درصد متأهل بوده و سایر افراد متارکه کرده و یا همسرشان فوت شده است.

میانگین درآمدی پاسخگویان حدوداً ۱۳ میلیون تومان بوده است.

شیوه‌های مراجعه به خیابان فخر رازی و عابران محله به این صورت بوده که ۱۲٫۸ درصد به صورت پیاده به این خیابان مراجعه کرده‌اند، ۱۵٫۴ با اتومبیل شخصی و ۳۷٫۹ از طریق حمل‌ونقل عمومی در یابان مذکور تردد کرده‌اند.

میانگین پیاده‌روی در پیاده‌روهای اطراف خیابان فخر رازی ۳ کیلومتر بوده است که میزان نسبتاً بالایی را نشان می‌دهد و از این رو پارکلت می‌تواند به استراحتگاه مهمی برای بسیاری از عابران پیاده تبدیل شود.

برای ارزیابی وضعیت مواجهه شهروندان در ابتدا از آن‌ها پرسیده شده است که آیا می‌دانید پارکلت چیست؟ وضعیت پاسخ‌ها به این صورت بوده که تنها ۶ درصد از پاسخگویان اظهار کرده‌اند می‌دانند پارکلت چیست و ۹۴ درصد از آن‌ها برای اولین بار بوده است که اسم آن را شنیده‌اند. به‌واقع این امر نشان می‌دهد که عدم آگاهی از ماهیت پارکلت ممکن است با واکنش‌های متعددی مواجه شود.

داده‌ها نشان می‌دهد که ۱۸٫۵ درصد از پاسخگویان در حوالی خیابان فخر رازی



زندگی می‌کنند و ۲۵,۵ درصد نیز در همان حوالی کار می‌کنند. ۱۱,۵ درصد عنوان کرده‌اند که برای ملاقات با دوستان و یا جلسات کاری به این محدوده آمده‌اند. ۱۱ درصد نیز علت حضور خود را ناهار خوردن عنوان کرده‌اند. همچنین ۲۷ درصد اظهار کرده‌اند که برای خرید به این خیابان آمده‌اند. از سوی دیگر ۱۳,۵ درصد تفریح و پرسه‌زنی را دلیل حضور خود دانسته‌اند. در سوی دیگر ۲۶,۵ درصد اظهار کرده‌اند که این خیابان مسیری است برای رفتن به جایی دیگر و در نهایت ۲۳ درصد سایر موارد را دلیل حضور خود در این خیابان دانسته‌اند.

در پاسخ به این سؤال در صورت وجود پارکلت و استفاده از آن ترجیح می‌دهید کدام یک از فعالیت‌های زیر را در آن انجام دهید؟ ۹۲,۶ درصد از افراد از پارکلت به‌عنوان محلی برای استراحت استفاده می‌کنند. با توجه به کمبود فضاهای استراحتگاهی در مسیر، این موضوع قابل پیش‌بینی بوده است. همچنین ۵۷,۸ درصد عنوان کرده‌اند که از این فضا برای صرف چایی و یا ناهار استفاده خواهند کرد. ۳۴,۵ درصد نیز مطالعه را انتخاب کرده‌اند. همچنین ۴۶,۸ درصد نیز ملاقات با دوستان را به‌عنوان یکی از کردارهای محتمل خود در پارکلت نام برده‌اند. ۴۱,۶ درصد نیز عنوان کرده‌اند که از پارکلت برای صحبت با تلفن استفاده خواهند کرد. ۲۱ درصد کشیدن سیگار و ۱۸ درصد نیز سایر موارد را انتخاب کرده‌اند.

در پاسخ به این سؤال در صورت وجود پارکلت و استفاده از آن معمولاً ترجیح می‌دهید که چگونه از آن استفاده کنید (امکان انتخاب بیشتر از یک گزینه)؟ داده‌ها نشان می‌دهد که بیشترین ترجیح استفاده به‌صورت تنهایی بوده است به‌صورتی که حدود ۸۷ درصد این گزینه را انتخاب کرده‌اند. البته ۵۴ درصد نیز اعلام کرده‌اند که علاوه بر استفاده تنها ترجیح می‌دهند با دوستان نیز از این فضا استفاده کنند. حدود ۱۵ درصد نیز به همراه خانواده از این پارکلت استفاده می‌کنند. ۲۳,۵ درصد نیز همکاران را گزینه خود دانسته‌اند. نهایتاً، در ارتباط با نگرش شهروندان نسبت به احداث پارکلت نتایج داده‌ها به این صورت بوده است که ۹,۳ درصد کاملاً مخالف آن هستند و ۷,۸ درصد نیز با احداث پارکلت مخالف بوده و نگرش منفی نسبت به آن داشته‌اند. همچنین ۱۶,۶ درصد نیز در

مورد آن دیدگاه بینابینی داشته‌اند؛ اما ۵۶ درصد با احداث پارکلت موافق و ۱۰,۴ درصد کاملاً موافق بوده‌اند.

### ب- یافته‌های کیفی:

#### ذی‌نفعان احتمالی پروژه پیش از اجرا

علاوه بر پرسش کدام تأثیرات؟ به پرسش چه کسی می‌برد؟ و چه کسی می‌بازد؟ نیز می‌پردازد. پرسش اخیر به این معناست که کدام [افراد] و گروه‌ها در جامعه نفع می‌برند و کدام متحمل زیان می‌شوند (کارلی و باستلو، ۱۳۹۹: ۲۲). مهم‌ترین ذی‌نفعان احتمالی-اعم از برندگان و بازندگان- پروژه حاضر به تفکیک در عرصه‌های تأثیرگذاری فردی، گروهی و سازمانی به شرح زیر هستند. این تقسیم‌بندی حاصل مصاحبه‌های پژوهش می‌باشد:

جدول ۱. ذی‌نفعان پروژه به تفکیک بازندگان و برندگان

سطح	نمونه‌ها	توضیحات
فردی	ساکنان محله شیخ‌هادی	❖ تجمع افراد متجاهر
		❖ تجمع افراد مزاحم
گروهی	گروه‌های کم‌قدرت (در صورت تجمع گروه‌های مزاحم)	❖ بروز تنش‌های اجتماعی
		❖ کاهش آرامش و آسایش
		❖ ازدست‌دادن محل پاتوق در صورت تجمع افراد متجاهر
گروهی	دانشجویان، کسبه محل و ... (در صورت تجمع گروه‌های مزاحم)	❖ کاهش امنیت پیاده‌رو
		❖ کاهش درآمد
سازمانی	شهرداری منطقه ۱۱ و معاونت‌های مرتبط	❖ ناامن شدن محل کسب‌وکار
		❖ از دست‌دادن فضای پارکینگ
	شهرداری تهران	❖ تخریب فضای پارکلت
		❖ تجمع افراد بزه‌کار
		❖ نارضایتی از جهت تخریب منظر شهری پارک
نیروی انتظامی	❖ ایجاد پاتوق افراد مزاحم و متجاهر	
راهنمایی و رانندگی	❖ ایجاد ترافیک در محدوده	

سطح	نمونه‌ها	توضیحات
فردی	گروه‌های کم قدرت و به‌ویژه سالمندان و معلولان	✓ افزایش سرانه‌های فضای عمومی برای استراحت و پاتوق
	کسب‌وکارهای مجاور ساکنان محدوده	✓ افزایش فروش و بهبود کسب‌وکار
	عابران پیاده و مسافران درون‌شهری	✓ بهبود مبلمان شهری
سازمانی	شهرداری منطقه ۱۱ و کلیت شهرداری تهران	✓ بهبود وجه اجتماعی شهرداری ✓ افزایش اعتماد مردم به شهرداری
	دانشجویان	✓ مکانی برای پاتوق و ملاقات ✓ افزایش حس تعلق و قویت مکانی
	مجموعه‌های نشر و مؤسسات فرهنگی مجاور	✓ برگزاری رویدادهای فرهنگی

### پیامدهای شناسایی‌شده: روش‌شناسی و طبقه‌بندی

روش‌شناسی پیامدهای شناسایی‌شده برحسب فنون میدانی مصاحبه‌های انفرادی و نهادی، مشاهدات مستمر و مشارکتی، جلسات عمومی با مجریان پروژه و کسب‌وکارهای مجاور، مشورت‌های تیم کارشناسی اتاف، مصاحبه‌های نهادی، صورت گرفته است. این پیامدها برحسب علت، نوع و ماهیت تأثیر، شدت، گستره، زمان‌بندی، طول دوره تأثیر و برگشت‌پذیری در جدول زیر نشان داده شده‌اند (سعی شده است تا از توضیح بیشتر پیامدها ممانعت به‌عمل آمده و جدول گویا و مفصل زیر جایگزین توضیحات گردد).

جدول ۲. پیامدهای شناسایی‌شده پروژه (با تمرکز بر دوره زمانی پیش از اجرا)

تأثیر	علت	نوع تأثیر	ماهیت تأثیر	شدت تأثیر	گستره و اجتماع تحت تأثیر	زمان‌بندی	طول دوره تأثیر	برگشت‌پذیری
۱ رضایت نسبی از شهرداری	توسعه فضاهای عمومی	اجتماعی	مستقیم و مثبت	بالا	عابران و ساکنان محلی	پس از بهره‌برداری	نامحدود	کم: در صورت تخریب و آسیب‌پذیری
۲ افزایش تعداد عابرین در محدوده	بهبود معابر خیابان و افزایش فضای عمومی	کالبدی	مستقیم و مثبت	خیلی زیاد	عابران و ساکنان محلی	پس از اجرا	نامحدود	خیلی کم: در صورت وندالیسم

تأثیر	علت	نوع تأثیر	ماهیت تأثیر	شدت تأثیر	گستره و اجتماع تحت تأثیر	زمان بندی	طول دوره تأثیر	برگشت پذیری
۳	حمایت از مشاغل محلی	افزایش تعداد عابرین و پاتوق کردن	اجتماعی اقتصادی	مستقیم و مثبت	زیاد	کسبه و به‌ویژه کسب و کار مجاور	پس از اجرا نامحدود	کم: در صورت وندالیسم
۴	یجاد ترکیبی از فضاها برای فعالیت‌های متنوع	ماهیت چند کاربری پارکلت	اجتماعی و کالبدی	مستقیم و مثبت	خیلی زیاد	عابران	پس از اجرا نامحدود	خیلی کم: در صورت وندالیسم
۵	افزایش قابلیت سرزندگی پیاده‌رو	افزایش فضاهای تعاملی	روانی و کالبدی	مستقیم و مثبت	خیلی زیاد	عابران و ساکنان محلی	پس از اجرا نامحدود	کم: در صورت تجمع افراد مزاحم
۶	فعال کردن خیابان‌ها از طریق پروژه‌های اجتماع‌محور و عمومی	افزایش فضاهای اجتماع‌محور	فرهنگی و اجتماعی	مستقیم و مثبت	خیلی زیاد	عابران و ساکنان محلی	پس از اجرا نامحدود	خیلی کم
۷	فراهم کردن فضاهای جدید برای تعامل اجتماعی	ایجاد پاتوق‌های تعاملی و رویدادمحور	اجتماعی	مستقیم و مثبت	خیلی زیاد	عموماً جوانان و نوجوانان و دانشجویان	پس از اجرا نامحدود	متوسط: در صورت ایجاد ناامنی
۸	تشویق پیاده‌روی	بهبود کیفیت محیطی	کالبدی و اجتماعی	مستقیم و مثبت	خیلی زیاد	اهالی محدوده بلافصل	پس از اجرا نامحدود	خیلی کم: در صورت ایجاد ناامنی
۹	فراهم کردن فضاهای عمومی امن، راحت و مفید برای استراحت	افزایش سرانه استراحت در طول مسیر	کالبدی	مستقیم و مثبت	خیلی زیاد	محدوده بلافصل پروژه	پس از اجرا نامحدود	خیلی کم: در صورت ایجاد ناامنی
۱۰	برگزاری رویدادهای مشارکت‌محور گروه‌های مختلف اجتماعی به‌ویژه ناشران و نویسندگان	افزایش سرانه فضاهای عمومی	اجتماعی	مستقیم و مثبت	خیلی زیاد	گروه‌های اجتماعی	پس از اجرا نامحدود	خیلی کم: بی‌اعتمادی و ناامنی فضا
۱۱	پشتیبانی از یک تجربه منظره خیابانی باکیفیت	بهبود فضای کالبدی	کالبدی	مستقیم و مثبت	خیلی زیاد	عابران و کاربران	پس از اجرا نامحدود	کم: در صورت ایجاد ناامنی

	تأثیر	علت	نوع تأثیر	ماهیت تأثیر	شدت تأثیر	گستره و اجتماع تحت تأثیر	زمان بندی	طول دوره تأثیر	برگشت پذیری
۱۲	بهبود کالبد و منظر شهری	بهبود فضای کالبدی	کالبدی	مستقیم و مثبت	خیلی زیاد	عابریان و کاربران	پس از اجرا	نامحدود	کم: در صورت ایجاد ناامنی
۱۳	وندالیسم	وجود افراد مزاحم و معتادان متجاهر	اقتصادی کالبدی و اجتماعی	مستقیم و منفی	زیاد	معتادان متجاهر، افراد مزاحم و ...	پس از بهره برداری	نامحدود	زیاد
۱۴	ایجاد ناامنی و باتوق کردن افراد مزاحم	وجود افراد مزاحم و معتادان متجاهر	اقتصادی کالبدی و اجتماعی	مستقیم و منفی	زیاد	معتادان متجاهر، افراد مزاحم و ...	پس از بهره برداری	نامحدود	زیاد
۱۵	افزایش ترافیک در محدوده	کاهش فضاهای پارکینگ	کالبدی	مستقیم و منفی	کم	خودروهای شخصی	حین و پس از اجرا	محدود	خیلی زیاد
۱۶	ایجاد معارضه با کسبه محل	وجود افراد مزاحم و معتادان متجاهر و وندالیسم	اقتصادی و اجتماعی	غیرمستقیم و منفی	متوسط	کسبه مجاور	پس از بهره برداری	محدود	متوسط
۱۷	ایجاد ناراضیاتی عمومی	وجود افراد مزاحم و معتادان متجاهر و وندالیسم	اقتصادی و اجتماعی	غیرمستقیم و منفی	متوسط	همه ذی نفعان	پس از بهره برداری	محدود	متوسط

در جدول بالا فهرستی از پیامدهای مثبت و منفی محتمل احداث پارکلت ارائه شده است. این پیامدها به شیوه‌های مختلف مورد اشاره گروه‌ها و ذی نفعان قرار گرفته است که در ادامه به صورت مبسوط‌تری هر یک از این ابعاد ارزیابی شده است:

#### الف - تأثیرات مثبت

افزایش رضایت نسبی از شهرداری: واقعیت پارکلت به مثابه یک فضای عمومی انعطاف پذیر، مناسب و متناسب با فضاهای شهری شلوغ همچون خیابان فخر رازی و همچنین خیابان انقلاب حکایت از آن دارد که تجربه مواجهه با چنین پروژه‌هایی عموماً مثبت بوده است و ذی نفعان مختلف، در صورت اجرای صحیح آن و از بین بردن پیامدهای منفی می‌تواند همه گروه‌ها را منتفع کند. به طور کلی به واسطه انعطاف پذیری بالا و میزان

تناسب پارکلت‌ها با محیط‌های اجتماعی و کالبدی مختلف با معارضه اندک و رضایت بالا همراه هستند. از این رو پیش‌بینی می‌شود پارکلت‌ها، در صورت اجرای صحیح به نواهدای شهری مناسبی تبدیل شوند و از این رو موجب رضایت نسبی شهروندان از شهرداری شود. افزایش تعداد عابرین در محدوده: با وجود حجم بالای تردد عابر پیاده در خیابان انقلاب، اما خیابان فخر رازی به نسبت خلوت‌تر بوده و سرزندگی کمتری دارد. هر چند دلایل زیادی برای این امر وجود دارد و با وجود پهنای کم پیاده‌روی فخر رازی، اما با احداث این پارکلت میزان قابل توجهی از عابرین پیاده خیابان انقلاب را به خود جذب خواهد کرد. در نگاه اول ممکن است به نظر برسد این وضعیت منفی است، اما به واقع سرزندگی در خیابان را افزایش داده و موجب بالارفتن کیفیت زندگی شهری و رونق در این محدوده می‌شود. به واقع این سرریز آن‌چنان نخواهد بود که موجب ترافیک عابر شده و یا تردد را در آن دچار مشکل کند، اما می‌تواند به بهبود کیفیت محیطی در محدوده منجر شود. به طور خاص این امر به این دلیل رخ خواهد داد که تقاضا برای فضاهای استراحت در راستا انقلاب بسیار بالا بوده، اما میزان دسترسی به چنین فضاهایی بسیار اندک خواهد بود. احداث پارکلت با کیفیت به طور قطع سرانه دسترسی در این زمینه را افزایش خواهد داد.

**حمایت از مشاغل محلی:** بدون شک احداث پارکلت‌ها به بهبود کسب و کارهای مجاور آن کمک می‌کنند؛ اما شدت آن متغیر و وابسته به متغیرهای دیگری است. بخشی از این امر به افزایش حجم عبور عابر پیاده مربوط می‌شود و بخش مهم دیگر آن به برجسته شدن برند و مکان‌یابی کسب و کارهای مجاور آن مربوط می‌شود. احداث پارکلت در خیابان فخر رازی، به ویژه به این دلیل که اولین تجربه پارکلت در ایران است منجر به برجسته شدن فضایی محدوده شده و همین امر فضای مجاور آن را نیز برجسته‌تر کرده و همین امر به بهبود و رونق کسب و کارهای مجاور آن منجر خواهد شد.

ایجاد ترکیبی از فضاهای برای فعالیت‌های متنوع: ماهیت پارکلت چند کاربری بودن آن است. این فضاها از یک سو همچون فضای پیاده‌رو و در واقع ادامه آن است و هم برخی از ویژگی‌های فضاهای عمومی فراغتی مانند پارک را دارد. از این رو فرد می‌تواند هم‌زمان که

قرارهای کاری خود را در آنجا نهایی می‌کند، چایی و یا ناهار خود را هم در آن صرف کرده و یا حتی در همین زمان به مطالعه نیز پردازد. همچنین افراد ضرورتی برای برنامه‌ریزی جهت استفاده از این فضا را ندارند و می‌تواند به راحتی با بسیاری از کردارهای روزمره‌ای که در این خیابان انجام می‌شود ترکیب شده و حتی کیفیت آن‌ها را ارتقا دهد. به هر صورت شکل‌گیری فعالیت‌های اجتماعی متنوع و متکثر از پیش‌بینی‌های اصلی تأثیرات پارکلت خواهد بود.

افزایش قابلیت سرزندگی پیاده‌رو: سرزندگی در فضای شهری فاکتوری است که می‌تواند به ارتقای کیفیت محیط و زندگی کاربران فضای شهری کمک کند. سرزندگی شهری کیفیت فضاهایی در شهرها است که توانایی جذب افراد ناهمگون برای انواع فعالیت‌ها در برنامه‌های زمانی مختلف را دارد. مناطق شهری با سرزندگی بالا به عنوان مناطقی از شهر سرزنده، زنده یا پویا تلقی می‌شوند و تمایل دارند که مردم را برای انجام فعالیت‌ها، قدم‌زدن یا اقامت خود جذب کنند. داده‌های ما در بخش‌های مختلف و به‌ویژه در پیمایش و حتی مصاحبه‌ها نشان داد که احداث پارکلت می‌تواند تمایل مردم برای انجام فعالیت‌های اجتماعی، قدم‌زدن و اقامت در پیاده‌روها را افزایش دهد. از این رو احداث این پارکلت می‌تواند مستقیماً سرزندگی شهری را ارتقا دهد.

فعال کردن خیابان‌ها از طریق پروژه‌های اجتماع‌محور و عمومی: تصور بر این است که پیاده‌روهای تهران فاقد امکانات لازم برای ایجاد اجتماع بوده است. فردمحوری و تأکید بر کردارهای فردی ما حاصل تحمیل کنش‌هایی است که از طریق فضا بر جامعه اعمال می‌شود. به‌واقع پیاده‌روها و به‌ویژه در محدوده طرح به‌علت پهنای کم، سلطه خیابان بر پیاده و وجود موانع مختلف مانع از ایجاد و شکل‌گیری کردارهای اجتماع‌محوری می‌شود که مبنای هرگونه کنش مشارکتی است. به نظر می‌رسد ساخت پارکلت‌ها، دسته کم در محدوده خیابان امکان ایجاد اجتماعات را فراهم می‌سازد. تمایل بسیاری از افراد برای استفاده جمعی از پارکلت که در بخش پیمایش مورد تأکید قرار گرفته بود می‌تواند از نشانه‌های پروژه‌های اجتماع‌محور در محدوده خیابان فخر رازی باشد.

فراهم کردن فضاهای جدید برای تعامل اجتماعی: زمانی که پروژه‌های اجتماع‌محور شکل بگیرد و استمرار یابد می‌تواند به‌مثابه پاتوقی عمل کند که تکرار یک کردار اجتماعی در حضور دیگران را تقویت کرده و دلالتی هویتی به همراه داشته باشد. اشاره افراد برای حضور مداوم در پارکلت و استفاده از آن در حضور دیگران نشان‌دهنده امکان ایجاد پاتوق از طریق پارکلت است. از این رو انتظار می‌رود که افراد حضور مداومی در آن داشته و در نهایت احساس تعلق و هویت محلی در این محدوده افزایش یابد. این مسئله در نهایت به ایجاد خاطره شهری کمک خواهد کرد.

تشویق پیاده‌روی: بارها در طول پیمایش و همچنین مصاحبه‌ها فقدان مکان‌هایی برای استراحت و انجام برخی کارهای فردی و اجتماعی در محدوده اجرای طرح و به‌ویژه خیابان انقلاب مورد اشاره قرار گرفت. فضای پیاده‌روها عموماً در اختیار بخش‌های تجاری، دست‌فروش‌ها و سلطه خودروها بوده و مکان امنی برای استراحت وجود ندارد و از این رو امکان پیاده‌روی را دشوارتر کرده است. به نظر می‌رسد پارکلت تا حدودی می‌تواند دشواری در دسترسی به فضاهایی که پیاده‌روی را تشویق می‌کند، کاهش داده و در نهایت به افزایش این کردارها بینجامد.

فراهم کردن فضاهای عمومی امن، راحت و مفید برای استراحت: در خیابان فخر رازی و در بخش اعظمی از خیابان انقلاب، تقریباً هیچ فضایی برای استراحت وجود ندارد. در بخش‌های کوچک و اندکی از خیابان انقلاب نیمکت‌هایی سیمانی تعبیه شده است که در فصول سرد سال قابل استفاده نبوده و غالباً نیز در اشغال دست‌فروشان است. از این رو پارکلت‌ها می‌توانند فضایی مناسب برای استراحت عابران پیاده و به‌ویژه گروه‌های کم‌قدرتی که توانایی طی مسافت‌های طولانی ندارند ایجاد کند.

برگزاری رویدادهای مشارکت‌محور گروه‌های مختلف اجتماعی به‌ویژه ناشران و نویسندگان: فضای پارکلت، محیط بسیار مناسبی برای برگزاری برخی رویدادها کوچک، اما همبسته است. خیابان انقلاب و حتی فخر رازی سرشار از مؤسسات و انتشاراتی‌هایی است که محل شهروندان و نویسندگانی از کل کشور است. در صورت برنامه‌ریزی و حتی



اطلاع‌رسانی می‌توان رویدادهای مشارکتی بسیاری از جمله رونمایی و نقد کتاب در این پارکلت‌ها برگزار کرد. این موضوع به‌طور ویژه با عنوان تخصصی پارکلت، یعنی پارکلت کتاب همخوانی دارد. بخشی از این برنامه‌ها به مناسبت‌های مختلف می‌تواند توسط شهرداری تهران پیشنهاد و اجرا گردد.

پشتیبانی از یک تجربه منظره خیابانی باکیفیت: غالب پارکلت‌ها به‌گونه‌ای طراحی می‌شوند که فرد را به خوانش بخش‌هایی از شهر تشویق می‌کنند. احداث پارکلت‌ها همواره به‌گونه‌ای است که رو به‌سوی بخش باکیفیت‌تر شهر باشد و افراد از تماشای جنب‌وجوش و حیات شهری لذت ببرند. در بخش‌هایی از پارکلت می‌توان آن را به‌صورت ترکیبی و در دو جهت پیاده‌رو و خیابان طراحی کرد.

بهبود کالبد و منظر شهری: پارکلت، بدون شک زیبایی خاصی به خیابان فخر رازی خواهد بخشید و از سلطه ناهمگون و زشت وسایل نقلیه بر فضای شهری محدودده خواهد کاست.

#### ب- تأثیرات منفی

وندالیسم: در کنار تأثیرات مثبت، می‌توان انتظار برخی پیامدهای منفی را هم داشت. یکی از محتمل‌ترین آن‌ها پدیده وندالیسم است. باوجوداینکه در محدوده خیابان فخر رازی کلونی افراد متجاهر و یا کسانی که امکان وندالیسم در آن‌ها مشهود باشد وجود ندارد، اما تخریب گران‌اموال عمومی عمدتاً در کل شهر به‌صورت سیالی حرکت می‌کنند و امکان اینکه بخش‌هایی از آن را تخریب کرده و یا حتی به‌قصد فروش نابود کنند وجود دارد. این مسئله بارها توسط مصاحبه‌شوندگان و حتی در پیمایش نیز مورد اشاره قرار گرفته است و یکی از مهم‌ترین نگرانی‌های جامعه درباره احداث پارکلت را شامل می‌شود.

ایجاد ناامنی و پاتوق کردن افراد مزاحم: اشغال پارکلت توسط افراد مزاحم و تبدیل شدن به پاتوق آن‌ها نیز از دیگر نگرانی‌های جامعه در مورد ساخت پارکلت است. به‌رحال حتی حضور یک فرد مزاحم در پارکلت می‌تواند آن را برای همه افراد دیگر ناامن کند. ضمن اینکه جلوگیری از حضور این افراد در پارکلت نیز دشوار خواهد بود. این

مسئله به‌ویژه در اوایل شب بسیار برجسته‌تر خواهد شد.

افزایش ترافیک در محدوده: یکی از پیامدهای هرچند کم‌دامنه، اما حتمی افزایش ترافیک در محدوده است. با وجود آنکه خیابان فخر رازی در محدوده طرح ترافیک قرار دارد، اما کمبود پارکینگ در محدوده بالا است و از این رو به نظر می‌رسد به میزان اندکی بر شدت آن بیافزاید.

ایجاد معارضه با کسبه محل: برخی از کسبه محل، به واسطه نگرانی‌های مربوط به افراد مزاحم و همچنین وندالیسم تا حدی مخالف احداث پارکلت هستند. به‌طور خاص از آنجایی که اطلاع‌رسانی در این صورت انجام نگرفته است این نگرانی‌ها ممکن است به صورت معارضه خود را نشان دهد. به هر حال از آنجا که یکی از مهم‌ترین گروه‌ها برای مشارکت در پارکلت کسبه هستند و مشارکت آن‌ها بسیار ضروری است، باید مکانیسم‌هایی برای حل معارضه با آنان در نظر گرفته شود.

ایجاد نارضایتی عمومی: در نهایت و در صورت عدم دستیابی به اهداف مشخص شده، این امر می‌تواند به نارضایتی به‌ویژه در میان ساکنان محلی، عابران و کسبه تبدیل شود.

### ارائه سناریوهای سه‌گانه

بر مبنای وضعیت‌های محتمل برای احداث پارکلت سه سناریوی خوش‌بینانه، بدبینانه و بینابین تدوین شده است؛ در سناریوی اول که سناریوی بدبینانه است، بیشتر بر ابعاد منفی طرح پارکلت بر گروه‌های مختلف مردم و نیز پیامدهای ناخواسته آن و یا عدم کارایی پارکلت در دستیابی به اهداف و همچنین وجود آسیب‌های اجتماعی و کالبدی محتمل در محله و خیابان فخر رازی جهت حصول به اهداف آن تأکید خواهد شد. سناریوی دوم سناریوی خوش‌بینانه است و تأکید آن بیشتر بر ابعاد مثبت طرح و ترسیم شکلی ایدئال از پارکلت است که مطابق با الگوهای موفق جهانی و وضعیت زمینه‌ای ترسیم شده است؛ اما در سناریوی سوم همه تأثیرات مثبت و منفی پارکلت در نظر گرفته خواهد شد و بر این مبنای شمایی کلی از نحوه کارکردهای احتمالی آن در آینده ترسیم می‌شود.

سناریوهایی که در این پروژه ترسیم می‌شوند، بیشتر حالتی اکتشافی دارد، به این معنا

که سعی می‌شود تحت شرایط و مفروضات فعلی حاکم بر محله و خیابان فخر رازی و همچنین ارزیابی وضعیت موجود و نوع مواجهه گروه‌های مختلف ذی‌نفع تفاسیر مربوطه ارائه شود. سرانجام مفروضات حاکم بر مواجهه این گروه‌ها با پارکلت ارائه خواهد شد؛ بنابراین در گام اول سعی می‌شود تا شرایطی ترسیم شود که در آن نیاز به عواملی مداخله‌جویانه احساس می‌شود. در گام دوم، بر اساس شرایط موجود، شاخص‌هایی را در نظر گرفته‌ایم که به صورت علی تأثیرات این اقدام بر ساکنان و ذی‌نفعان مختلف را نشان می‌دهد که برونداد آن بالارفتن مشارکت شهروندی و رضامندی مردم از شهرداری است. در گام سوم این امر مورد پیگیری قرار خواهد گرفت که با توجه به روندها و فرایندها، رخدادها، سطح تغییر متغیرها و عوامل تأثیرگذار دیگر، وضعیت آینده پارکلت را ترسیم نماییم. گام‌های ترسیم‌شده به ترتیب شامل سه گام زیر است:

۱- سناریوی خوش‌بینانه: اقدام توسعه‌ای احداث پارکلت و افزایش تعامل و مشارکت اجتماعی در جهت حصول اهداف تعیین شده است. برای ارزیابی تأثیرات پارکلت، نمی‌توان آن را بر اساس مرزهای مدیریت شهرداری تعیین کرد و از این رو پیامدهای آن نیز صرفاً به محدوده احداث پارک و خیابان فخر رازی که در محدوده منطقه ۱۱ شهرداری قرار دارد محدود نمی‌شود. واقعیت این است که تأثیرات این پروژه، در صورت اجرای صحیح آن می‌تواند هم به یک الگوی موفق در طراحی فضاهای عمومی و کوچک شهری تهران تبدیل شود. کمبود فضاها و سرانه‌های عمومی شهری و حتی توزیع نامتوازن آن در بخش‌های مختلف شهر، همواره یکی از دغدغه‌های مسئولین و شهروندان بوده است. کمبود دسترسی به برخی فضاهای عمومی شهری برای استراحت، نوشیدن و خوردن، تعامل اجتماعی، قرارها و ... همواره در محیط شهری تهران احساس شده است و از این رو هرگونه توسعه فضایی که امکان ایجاد این کردارها را فراهم و یا تشدید کند، مطلوب خواهد بود.

فضای پارکلت به علت انعطاف‌پذیری، کوچک‌مقیاس بودن و تناسب آن با کردارهای شهری متنوع، در جهان و در تجربیات مختلف همواره موفق ارزیابی شده است.

در مطالعات انجام‌شده و به‌خصوص در پیمایش‌ها و مصاحبه‌های انجام‌شده، نگرش شهروندان، به‌جز در موارد محدود، نسبت به این پروژه مثبت ارزیابی شده است. حتی کسبه که به‌صورت مستقیم تحت‌تأثیر اثرات آن هستند نیز با آن موافق بوده و به‌طور کلی مواجهه شهروندان با آن با رضایت همراه خواهد شد. این فضا می‌تواند به‌طور خاص بر گروه‌های کم‌قدرت، به‌ویژه سالمندان، معلولان حرکتی و بینایی، زنان و کودکان تأثیر مثبت زیادی داشته باشد و منجر به شکل‌گیری فضایی امن و ایمن و مناسب برای استراحت و سایر کردارهای فضایی آن شود. همچنین به‌واسطه نزدیکی آن با دانشگاه و جریان عبور دانشجویان از خیابان انقلاب و سایر خیابان‌های اطراف به پاتوقی برای آن‌ها تبدیل شد و امکان شکل‌گیری هویت و تعلق شهری را افزایش دهد.

همچنین این پارکلت می‌تواند و به‌عنوان اولین پارکلت رسمی شهر، توجهات زیادی را به خود جلب کند. زیبایی بصری پارکلت‌ها، به‌همراه تأثیرات انباشتی آن حتی برای کسب و کارها منظر شهری را ارتقا داده و امکان بسیاری از رویدادهای فرهنگی و حتی آموزش شهروندی را هم فراهم خواهد آورد. در بلندمدت و با پدیدار شدن تأثیرات مثبت آن می‌توان شاهد افزایش مشارکت کسب و کارها، حتی در اجرا و ساخت آن خواهیم بود و همین امر مدیریت پیامدهای منفی را آسان‌تر خواهد ساخت. از سوی دیگر به‌علت هزینه نسبتاً پایین و کوچک بودن آن امکان مدیریت پیامدها آسان‌تر است. به همین دلیل به نظر می‌رسد در همان ابتدای احداث و راه‌اندازی آن میزان رضایت از پروژه بالا بوده و رضایت از مدیریت شهری را افزایش خواهد داد. همچنین همان‌طور که گفته شد تأثیرات آن علاوه بر محیط بلافاصله، به‌صورت فراگیر بوده و دسته کم بخش زیادی از شهروندان تهرانی و مؤسسات نشر در کشور را درگیر خود خواهد کرد. جلب مشارکت‌های این گروه‌ها در برگزاری رویدادها و برجسته کردن این فضای شهری از برنامه‌هایی است که می‌تواند منجر به همگانی شدن استفاده و بهره‌برداری از آن شود.

۲- سناریوی بدبینانه: اقدام توسعه‌ای احداث پارکلت در رسیدن به اهداف خود

بازمی‌ماند:

وجود افراد مزاحم و متجاهر در سطح شهر و همچنین وجود پدیده وندالیسم نگرانی‌های عمده‌ای بر سر راه رسیدن به اهداف پارکلت ایجاد خواهد کرد. این نگرانی به‌ویژه در ساعات خاصی از شب تشدید می‌شود. احتمال سرقت، تخریب و مسائل بهداشتی مرتبط با این گروه‌ها نگرانی‌های زیادی حتی در بین کسبه مجاور ایجاد کرده است که می‌تواند تمام اثرات مثبت آن را تحت شعاع خود قرار دهد. حضور افراد مزاحم در پارکلت امکان هرگونه استفاده در میان گروه‌های دیگر را منتفی کرده و درنهایت می‌تواند به پاتوقی برای این گروه‌های مزاحم تبدیل شود. در بسیاری از فضاهای عمومی شهری در برخی از مناطق تهران مانند شوش، مولوی و ... شاهد آن بوده‌ایم که فضاهای عمومی در عوض ایجاد نشاط اجتماعی بیشتر، به کلونی‌هایی از افراد معتاد متجاهر تبدیل شده و به‌صورت کلی فضای کالبدی و حتی بصری شهر را ویران کرده‌اند. این اتفاق ممکن است در ابعاد کوچک‌تر آن رخ دهد و حتی تخریب آن نیز محتمل به نظر می‌رسد.

یکی دیگر از مهم‌ترین نگرانی‌ها مربوط به دست‌فروشان خیابان انقلاب و محدوده‌های اطراف آن است. حجم بسیار بالای دست‌فروشی در خیابان انقلاب و اشغال بسیاری از فضاهای عمومی محدوده، محتملاً می‌تواند به فضای پارکلت نیز سرایت کند. از طرف دیگر فضای پارکلت ماهیتاً مکان مناسبی برای پهن کردن بساط بوده است. به همین خاطر ممکن است پارکلت به‌صورت کلی تغییر ماهیت داده و از اهداف خود دور شود. این امر در درازمدت منجر به نارضایتی کسبه مجاور و شهروندان شده و تأثیرات مثبت آن به‌طور کلی به محاق رفته و با انباشتی از پیامدهای منفی مواجه شویم. مصرف سیگار در پارکلت و حتی شلوغی بیش از ظرفیت برای پارکلت شامل موارد دیگری می‌شود که می‌تواند موجب دور شدن از اهداف آن شود. درنهایت پروژه با شکست مواجه شده و علاوه بر نارضایتی از شهرداری منجر به این امر خواهد شد تا به‌عنوان یک الگوی ناموفق و آسیب‌زا به آن توجه شده و توسعه آن به سایر فضاهای شهر تهران و حتی کشور متوقف شود.

۳- سناریوی واقع‌بینانه: اقدام توسعه‌ای احداث پارکلت کتاب به برخی از اهداف خود

می‌رسد؛

به نظر نمی‌رسد که پارکلت کتاب با انباشتی از پیامدهای منفی همراه شود، هرچند در برخی موارد می‌توان انتظار شکل‌گیری برخی از پیامدهای منفی را داشت، اما به‌طور کلی فضای فرهنگی محدوده خیابان فخر رازی که محل احداث پارکلت است، به همراه استفاده و مشارکت شهروندان از این فضا، میزان آسیب‌ها را به شکل معناداری کاهش خواهد داد. نکته مثبت پارکلت مواجهه و نگرش شهروندان و کسبه از آن بوده است و بسیاری از کسبه مجاور به شکل کاملاً واضحی تمایل خود برای مشارکت در حفظ و نگهداری از آن را عنوان کرده‌اند.

از طرف دیگر میزان استفاده بالای شهروندان از پارکلت می‌تواند موجب گریز افراد مزاحم از محدوده شود، ضمن آنکه به واسطه اندازه کوچک و محدود بودن دامنه پیامدها، مدیریت آن راحت‌تر خواهد بود. به همین دلیل به نظر می‌رسد پارکلت به میزان زیادی به اهداف خود دست خواهد یافت، میزان استفاده از آن بالا بوده و میزان رضایت کسبه نیز مناسب خواهد بود. همچنین این پارکلت می‌تواند به الگویی برای طراحی فضاهای شهری کوچک تبدیل شده و به میزان زیادی به سایر مناطق شهر تهران و حتی کشور نیز گسترش یابد. استفاده از تجربیات سایر کشورها در مدیریت این پروژه در تمام مراحل آن، مشارکت‌دادن گروه‌های مختلف در مراحل مختلف اجرای پروژه و توجه به برخی عوامل محیطی در هر منطقه می‌تواند در نهایت موفقیت این پروژه را تضمین کند. جدول زیر به تفکیک هر سناریو، فرصت‌ها، تهدیدهای اقتصادی و اجتماعی، متغیرهای مهم و رخدادهای حساس آن را نشان می‌دهد؛

جدول ۳. فرصت‌ها، تهدیدها اقتصادی و اجتماعی، متغیرهای مهم و رخدادهای حساس در

سناریوهای سه‌گانه

سناریوی ۳	سناریوی ۲	سناریوی ۱	
واقع‌بینانه	بدبینانه	خوش‌بینانه	ماهیت سناریو
متوسط	بسیار پائین	متوسط	فرصت‌های

سناریوی ۳	سناریوی ۲	سناریوی ۱	
			اقتصادی
بالا	بسیار پائین	بسیار بالا	فرصت‌های اجتماعی
کم	متوسط	بسیار کم	تهدیدهای اقتصادی
متوسط	بسیار زیاد	بسیار کم	تهدیدهای اجتماعی
-	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ نارضایتی گروه‌ها</li> <li>❖ نارضایتی عمومی</li> <li>❖ تنش‌های اجتماعی</li> <li>❖ برخوردهای ترافیکی</li> <li>❖ ناسازگاری فضایی</li> <li>❖ ناسازگاری کاربری</li> <li>❖ گروه‌های بزهکار</li> <li>❖ تصور منفی</li> <li>❖ تداعی منفی</li> <li>❖ تجارب ناخوشایند</li> <li>❖ سرقت و وندالیسم</li> <li>❖ ناهنجاری‌های اجتماعی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ رضایت اجتماعی</li> <li>✓ تعلق و هویت شهری</li> <li>✓ تصور مثبت از منظر شهری</li> <li>✓ نشاط اجتماعی</li> <li>✓ تعامل و مشارکت اجتماعی</li> <li>✓ فرصت‌های شغلی</li> <li>✓ سودآوری شرکتی</li> <li>✓ آگاهی اجتماعی و آموزش شهروندی</li> <li>✓ کارکردهای آموزشی</li> <li>✓ توانمندی گروه‌های کم‌قدرت</li> <li>✓ افزایش تمایل به پیاده‌روی</li> <li>✓ پاتوق‌های محلی</li> </ul>	متغیرهای مهم
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- اعتراض ساکنین محدوده</li> <li>- درگیری‌های گروهی</li> <li>- تخریب فضای عمومی</li> <li>- تخریب علائم</li> <li>- تصادف‌های شدید در محدوده</li> <li>- مزاحمت گروه‌های بزهکار</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- جشن‌ها و رویدادهای فرهنگی</li> <li>- مسابقات فرهنگی</li> <li>- مناسبت‌های فرهنگی</li> <li>- افزایش نشاط اجتماعی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>رخداد‌های حساس</li> </ul>

### بحث و نتیجه‌گیری

در پژوهش حاضر پیامدهای مثبت و منفی احداث پارکلت کتاب در منطقه ۱۱ شهرداری

تهران واقع در محله شیخ هادی و در خیابان فخر رازی مورد بررسی قرار گرفت. تحلیل داده‌ها و مصاحبه‌های انجام گرفته نشان داد که تأثیرات پارکلت تنها به خود آن خیابان محدود نمی‌شود و حتی حوزه بلافصل آن می‌تواند شامل تمام شهروندان تهرانی باشد. سیالیت جمعیت مراجعه‌کننده به محدوده و خرید از خیابان انقلاب، نزدیکی به دانشگاه تهران و پرسه‌زنی دائم عابران در این خیابان و خیابان‌های اطراف، سکنه محدوده و بیشتر از همه کسبه و به‌ویژه کسبه مجاور موجب خواهد شد تا تأثیرات آن گروه‌های مختلفی را درگیر کند. به همین دلیل پیش‌بینی شد که پارکلت می‌تواند علاوه بر ایجاد تعلقات مکانی و هویتی به الگویی برای توسعه فضاهای عمومی در شهر تهران تبدیل شود. مهم‌ترین دلیل این امر؛ انعطاف‌پذیری، کاربردی بودن و تأثیرات مثبت متعددی است که پارکلت می‌تواند هم برای خیابان و هم برای کل شهر داشته باشد

جمع‌آوری داده‌های پایه‌ای و مصاحبه‌های انجام گرفته با کارشناسان و ساکنان اجتماع محلی و گروه‌های اجتماعی نشان می‌دهد که احداث این پروژه در مرحله ساخت، مشکلات محدودی را تنها برای ساختمان‌ها، کسبه و منازل محدوده ساخت پارکلت، آن‌هم برای مدت‌زمان کوتاهی به وجود آورده است و تعارض و آسیب دیگری در این مرحله مشاهده نشد.

بر اساس نتایج، به دست آمده می‌توان گفت که مهم‌ترین تأثیرات پارکلت عبارت‌اند

از:

(۱) شکل‌گیری حوزه عمومی به‌ویژه برای گروه‌های کم‌قدرت؛ (۲) دسترسی به سرانه‌های فراغت و استراحتگاهی برای افراد؛ (۳) شکل‌گیری پیوندهای اجتماعی و کردارهای مشارکتی؛ (۴) ساماندهی الگوهای فراغت رویدادمحور و کوتاه‌مدت برای گروه‌های مختلف؛ (۵) شکل‌گیری هویت محله‌ای و حتی منطقه‌ای؛ (۶) افزایش مشارکت گروه‌های مختلف و شکل‌گیری حس مسئولیت‌پذیری در محله و احساس تعلق شهروندان به محله؛ (۷) کاهش برخی آسیب‌های اجتماعی؛ (۸) افزایش امنیت محله‌ای؛ (۹) افزایش کارآفرینی و اشتغال؛ (۱۰) بهبود کسب‌وکارهای مجاور. این یافته‌ها با نتایج پژوهش‌های سهرابی و سجادزاده (۱۴۰۲)، واحدی و غضنفرپور (۱۳۹۳)، مرادپور و همکاران (۱۳۹۷)،



گراول (۲۰۱۶)، پرات (۲۰۱۱)، کامپسی و همکاران (۲۰۲۲)، دای، (۲۰۱۲) و قندی (۲۰۱۹) همسو است.

بر اساس این تأثیرات برندگان این پروژه در سطوح فردی، گروه و سازمانی شامل گروه‌های کم قدرت و به‌ویژه سالمندان و معلولان، کسب و کارهای مجاور، ساکنان محدوده، عابران پیاده و مسافران درون‌شهری، شهرداری منطقه ۱۱ و کلیت شهرداری تهران، دانشجویان و مجموعه‌های نشر و مؤسسات فرهنگی مجاور می‌شود. همچنین بازندگان و متضرران احتمالی عبارت‌اند از ساکنان محله شیخ هادی، گروه‌های کم قدرت (در صورت تجمع گروه‌های مزاحم)، دانشجویان، کسبه محل و ... (در صورت تجمع گروه‌های مزاحم)، شهرداری منطقه ۱۱ و معاونت‌های مرتبط، شهرداری تهران، نیروی انتظامی و راهنمایی و رانندگی.

در صورت عدم حصول اهداف، شکل‌گیری برخی آسیب‌ها مانند ایجاد مزاحمت، وندالیسم و نارضایتی به‌ویژه برای کسبه خواهد بود، آنچه بیش از هر چیز دیگر مانع دستیابی به اهداف پارکلت می‌شود احتمال حضور افراد مزاحم و همین‌طور وندالیسم بوده است که با وجود احتمال اندک آن، نگرانی‌های زیادی در این رابطه وجود دارد.

به‌طور کلی، رویکردهای جدید شهرسازی، جنبش برای طراحی خیابان‌های کاملی است که پیاده‌روی را تشویق می‌کنند، در تغییر کاربری بخشی از خیابان به یک فضای عمومی، پارکلت‌ها از طریق نیمکت‌ها، میزها، چترها، گلدان‌ها و آثار هنری، جلوه‌های زیبایی را به منظره خیابان اضافه می‌کنند. در حالی که در ابتدا به‌عنوان مکانی برای نشستن و استراحت عابران پیاده توسعه یافته بود، برخی از شهرها حتی از ماشین‌های ورزشی در سکوهای پارکلت استفاده می‌کنند تا فرصت‌های تفریحی فعال ایجاد کنند. در حالی که پارکلت‌ها ممکن است توسط مشاغل مجاور آن‌ها نگهداری شوند، اما برای عموم مردم ساخته شده‌اند و در دسترس و برای همه باز هستند.

مطالعه مربوط به تأثیرات اجتماعی و فرهنگی پارکلت کتاب نشان می‌دهد که پارکلت در درازمدت تأثیرات مطلوبی بر محل بگذارد، هرچند تأثیرات مثبت آن به‌سرعت و فردای پس از اجرای آن نیز آشکار خواهد شد. همچنین مهم‌ترین تأثیرات آن علاوه بر

کسبه مجاور، بر صداهاى کم قدرت و به‌خصوص زنان، سالمندان و معلولان و حتى کودکان خواهد بود. پیش‌بینی می‌شود سالمندان به‌طور عمده‌ای جذب این مراکز می‌شوند و استقبال خوبی از آن داشته باشند. پارکلت‌ها و استراحتگاه‌های کوچک شهری و پارکلت به‌عنوان یکی از محدود مکان‌هایی عمومی برای حضور افراد، به‌خصوص در مکان‌هایی با حجم بالای عابر پیاده، نشاط خاصی به پیاده‌رو خواهد بخشید. مشاهدات و نحوه اطلاع‌رسانی در مورد خدمات و برنامه‌های رویدادمحور بر اساس گروه‌های مختلف اجتماعی در این پارکلت‌ها به برندسازی و ترویج هر چه بهتر استفاده مناسب و متناسب از این پارکلت‌ها کمک خواهد کرد. شناسایی و استفاده از شبکه‌های اجتماعی مؤسسات و نهادهای فعال در خیابان‌ها مجاور، بهتر و قوی‌تر از هر گونه رسانه جمعی می‌تواند عمل کند و این شبکه‌ها دارای قدرت بسیار زیادی برای اقناع‌سازی و آگاهی‌رسانی عمومی است. شناسایی رهبران فکری چنین شبکه‌هایی و استفاده از پتانسیل‌های این شبکه‌ها، از مهم‌ترین الزامات برای حل مسائل و معضلات محتمل برای پارکلت خواهد بود.

حال پس از شناسایی اثرات مثبت و منفی پروژه پیشنهادهایی جهت کاستن اثرات منفی پروژه ارائه می‌شود که در جدول زیر نمایش داده شده است:

جدول ۴. پیشنهادها جهت کاستن از تأثیرات منفی پارکلت کتاب

تأثیر منفی	کارگزاران	پیشنهادها
وندالیسم	شهرداری با مشارکت کسبه و نیروی انتظامی	<ul style="list-style-type: none"> <li>افزایش نورپردازی پارکلت با رویکرد پیشگیری‌های وضعی</li> <li>نصب تابلوهای هشدار برای افراد وندال</li> <li>آموزش شهروندی</li> <li>اعلام شماره تلفن جهت شکایات</li> <li>استفاده از عناصر محکم و مقاوم در مقابل تخریب</li> </ul>
ایجاد ناامنی و پاتوق کردن افراد مزاحم	شهرداری، کسبه و نیروی انتظامی	<ul style="list-style-type: none"> <li>نصب علائم هشدار</li> <li>آموزش شهروندی</li> <li>اعلام تلفن شکایات</li> <li>ترویج رسانه‌ای استفاده از پارکلت</li> <li>ترویج استفاده شهروندی</li> </ul>
افزایش ترافیک	شهرداری،	<ul style="list-style-type: none"> <li>نصب علائم راهنمایی‌وراندگی در سرتاسر مسیر</li> </ul>

پیشنهادها	کارگزاران	تأثیر منفی
	راهنمایی و رانندگی	در محدوده
<ul style="list-style-type: none"> <li>• مذاکره با کسبه مجاور</li> <li>• معرفی دستاوردهای اقتصادی پارکلت برای کسبه</li> </ul>	شهرداری	ایجاد معارضه با کسبه محل
<ul style="list-style-type: none"> <li>• معرفی اهداف پارکلت</li> <li>• بازنمایی رسانه‌ای</li> <li>• نشان دادن ابعاد هویتی</li> <li>• برگزاری رویدادهای فرهنگی در پارکلت</li> </ul>	شهرداری	ایجاد ناراضی عمومی

### تعارض منافع

بنا به اظهار نویسنده، این مقاله تعارض منافع ندارد.

### تشکر و سپاسگزاری

این پژوهش با حمایت مالی اداره کل مطالعات اجتماعی- فرهنگی معاونت اجتماعی- فرهنگی شهرداری تهران و همراهی معاونت پژوهشی دانشگاه علامه طباطبایی به انجام رسیده است. به خاطر حمایت‌های بی دریغ؛ تشکر و سپاسگزاری خود را از مدیریت این دو مجموعه و همکاران ایشان ابراز می‌دارم.

### ORCID

Sattar Parvin  <https://orcid.org/0000-0001-6471-4668>

## References

- Becker, Henk, and Vanclay, Frank (2009) *The international handbook of social impact assessment: Conceptual and methodological advances*. translated by Hadi Jalili, Tehran, Sociologists Publications, first edition.
- Burdge, Rabel (2012) *The Concepts, Process and Methods of Social Impact Assessment*. translated by Semane Mortazavi Gazar and Afsana Qaradaghi, Tehran, Jamia and Farhan Publishing, first edition.
- Campisi Tiziana, Barbara Caselli, Silvia Rossetti and Vincenza Torrisi (2022) *The Evolution of Sustainable Mobility and Urban Space Planning: Exploring the factors contributing to the Regeneration of Car Parking in Living Spaces*. *Transportation Research Procedia*, 60, 76–83
- Dai, Danielle. (2012). *From Parking to Park*. *Transportation Impacts & Values of Parklets*. *Congress for the New Urbanism*. Chicago. Available at [https://nacto.org/docs/usdg/from\\_parking\\_to\\_park\\_dai.pdf](https://nacto.org/docs/usdg/from_parking_to_park_dai.pdf)
- Gehl, Jan (2013) *How to Study Public Life*. Washington, DC: Island Press.
- Gehl, Jan, (2011) *Cities for people* (Planning Institute of Australia, Victoria Division) Island Press.
- Ghandi, Mona. (2019). *Parklet: A New Urban Platform for Emergent Forms of Communication and Social Interaction in the Cities*. *Modular and Offsite Construction (MOC) Summit Proceedings*, 571-578.
- Gravel, Ryan (2016) *Where We Want to Live: Reclaiming Infrastructure for a New Generation of Cities*. New York: St. Martin's Press.
- Michael, Carley and Bustelo, Eduardo (2020) *Social Impact Assessment And Monitoring: A Guide To The Literature*. Translated by Amir Khorrami, Tehran, Hamshahri Publishing House, first edition.
- Mustafa, Zaki, Valerie Watson, and Steven Colman (2014) *Partnering for Parklets*. *Institute of Transportation Engineers*. *ITE Journal* 84/ 9: 36-40.
- Nabi Moradpour 1 Hossein Hataminejad 2 Nazanin Mohamadi (2019) *Effects of Parquetry Construction on Pedestrian Experiences (Case Study: Valiasr Street, Tehran)*. *human geography research quarterly*. 50(4):993-1010
- Pratt, Liza (2011) *Parklet Impact Study The influence of parklets on pedestrian traffic, behavior, and perception in San Francisco*, Sfgreatstreets.org
- Sohrabi, Neda and Sajadzadeh, Hassan (2023) *Assessing and Evaluating the Role of Parklets in Increasing the Vitality of Urban Boulevards (Case Example: Hamadan Eram Boulevard)*, *journal of Geography and Planning*. 27(83):58-101.

- Vahedi, Tahereh (2014) Parklet design in urban spaces to promote a sustainable urban landscape, *National Conference on Architecture and Sustainable Urban Landscape*.
- Vahedi, Tahereh and Hossein, Ghazanfarpour (2013) Parklet design, an emerging idea to improve the quality of the image and urban landscape, *the first national conference in search of the city of tomorrow*, Tehran.
- Whyte, William H. (1980) *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington, D.C.: Conservation Foundation.
- Young, Lauren (2018) *Creating a Sense of Place on the Street: Parklets in San Francisco Neighborhoods*, a thesis Presented to the School of Planning, Public Policy and Management and the Robert D. Clark Honors College in partial fulfillment of the requirements for the degree of Bachelor of Arts. university of Oregon.

**استناد به این مقاله:** پروین، ستار. (۱۴۰۳). ارزیابی پیامدهای اجتماعی - فرهنگی پروژه‌های شهری: مورد مطالعه پارکلت کتاب خیابان فخر رازی، فصلنامه برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای، ۹(۳۰)، ۴۹- ۸۵. DOI: 10.22054/urdp.2024.79364.1632



Urban and Regional Development Planning is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License...

