

# Social Impact Assessment of the Transfer of Azadi Terminal to Ekbatan Settlement

## ARTICLE INFO

### Article Type Systematic Review

#### Author

Aziz Qorbani<sup>1\*</sup>  
Mohammad Javad Esmaili<sup>2</sup>

#### How to cite this article

Qorbani, Aziz and Esmaili, Mohammad Javad. Social Impact Assessment of the Transfer of Azadi Terminal to Ekbatan Settlement. Urban Design Discourse. 2025; 6(2): 75-91.



doi.org/10.48311/UDD.6.2.75

<sup>1</sup> Master of Science in Local Development, Urban Studies Track, University of Tehran, Tehran, Iran.  
<sup>2</sup> Assistant Professor at the Research Institute for Fundamental Sciences of Science and Technology Studies, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran.

#### \* Correspondence

Address: Master of Science in Local Development, Urban Studies Track, University of Tehran, Tehran, Iran.  
Email: Az.gh.ur1965@gmail.com

#### Article History

Received: 2025/01/1  
Accepted: 2025/04/19  
Revised date: 2025/03/12

## ABSTRACT

**Problem:** Due to the severity of air pollution in the Azadi Terminal area and the investigation of the possible plan to transfer Azadi Terminal to Ekbatan Town, considering the undesirable consequences of this transfer, it is necessary to evaluate the social impact of plan.

**Objectives:** The main objective of this research is to evaluate the social impact of "transferring Azadi Terminal" to Ekbatan in order to become aware of the hidden functions of plan.

**Method:** The present article is a qualitative method and field observation and interviews were used in data collection, document review, and content analysis was used for data analysis.

**Findings:** The evaluation of the terminal relocation plan, consisting eight stages (delineation of the area under intervention, identification of possible impacts, assessment of these impacts, determination of possible reactions of affected parties, assessment of secondary and cumulative impacts, proposal of changes in the intended action and its alternatives, corrective plans, implementation of the monitoring program) shows that implementation of this plan will have negative consequences in the economical, cultural, environmental, health and sanitation, transportation areas, and will weaken social relations and norms, social capital, security, law and order, and will reduce the ability of residents to deal with crises and raise demands.

**Conclusion:** The results of this research show that the relocation plan to Ekbatan town is not feasible and since the town's lands are communal, any intervention and occupation in it without consent of residents and approval of the Article 5 Commission will not bring about desired result.

**Keywords:** Azadi terminal, SIA, intervention, participation, project adjustment.



## ارزیابی تأثیر اجتماعی (اتا) طرح انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان

### اطلاعات مقاله:

### چکیده

نوع مقاله: مروری سیستماتیک

نویسندگان:

عزیز قربانی<sup>۱\*</sup>

محمدجواد اسماعیلی<sup>۲</sup>

نحوه استناد به این مقاله:

قربانی، عزیز و اسماعیلی، محمدجواد. ارزیابی تأثیر اجتماعی (اتا) طرح انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان. گفتمان طراحی شهری مروری بر ادبیات و نظریه‌های معاصر، ۶ (۲)، ۷۵-۹۱.

۱. کارشناس ارشد توسعه محلی، گرایش شهری، دانشگاه تهران، تهران، ایران.  
۲. استادیار پژوهشکده مطالعات بنیادین علم و فن آوری، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران.

\* نویسنده مسئول:

عزیز قربانی

نشانی: کارشناس ارشد توسعه محلی، گرایش شهری، دانشگاه تهران، تهران، ایران

ایمیل: Az.gh.ur1965@gmail.com

تاریخ مقاله

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۰/۱۲

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۱/۳۰

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۱۲/۲۲

**بیان مسئله:** به دلیل شدت آلودگی هوا در محدوده پایانه آزادی و طرح احتمالی انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان، ارزیابی تأثیرات اجتماعی پیامدهای نامطلوب این انتقال، بسیار ضروری است.

**اهداف:** هدف اصلی از انجام این پژوهش، ارزیابی تأثیر اجتماعی «انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان» به منظور آگاه شدن بر کارکردهای پنهان طرح انتقال پایانه آزادی است.

**روش:** مقاله حاضر از نوع روش کیفی است. در گردآوری داده‌ها از مشاهده میدانی، مصاحبه و اسناد مربوط و برای تجزیه و تحلیل داده‌ها، از تحلیل مضمون استفاده شده است.

**یافته‌ها:** ارزیابی طرح انتقال پایانه، مشتمل بر هشت مرحله (ترسیم سیمای منطقه تحت مداخله، شناسایی تأثیرات احتمالی، بررسی این تأثیرات، تعیین واکنش احتمالی طرف‌های تحت تأثیر، ارزیابی تأثیرات ثانویه و انباشتی، پیشنهاد تغییر در اقدام مورد نظر و بدیل آن، طرح‌های تعدیلی، ترمیمی و اصلاحی و اجرای برنامه پایشی) نشان می‌دهد که اجرای این طرح، تبعات منفی در حوزه‌های اقتصادی، فرهنگی، زیست محیطی، سلامت و بهداشت و حمل و نقل به همراه داشته و با تضعیف روابط و هنجارهای اجتماعی، سرمایه اجتماعی، امنیت، نظم و قانون، توانایی ساکنین در مقابله با بحران‌ها و طرح ادعاها و مطالبات را نیز کاهش خواهد داد.

**نتیجه‌گیری:** نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که طرح انتقال به شهرک اکباتان قابلیت اجرا ندارد و چون زمین‌های شهرک مشاع بوده، هرگونه مداخله و دخل و تصرف در آن بدون رضایت اهالی و لحاظ مصوبه کمیسیون ماده ۵، نتیجه مطلوب به همراه نخواهد داشت.

**واژه‌های کلیدی:** پایانه آزادی، اتا، مداخله، مشارکت، تعدیل پروژه..

## ۱. مقدمه

جامعه‌شناسان و سایر دانشمندان اجتماعی به مدت دهه‌ها به بررسی "تأثیرات" یا پیامدهای مختلف پرداخته‌اند؛ اما، حوزه "ارزیابی تأثیرات اجتماعی" در دهه ۱۹۷۰ به عنوان پاسخی به قوانین جدید زیست‌محیطی ظهور کرد. بنابراین، SIA (اتا) یک حوزه ترکیبی است، یک رشته از علوم اجتماعی و یک جزء از فرآیند تصمیم‌گیری سیاستی. [۱]

اتا ابزاری برای انجام دادن بهتر توسعه است. دغدغه نجات مردم از آثار فاجعه‌بار توسعه، توضیح دهنده علاقه روزافزون جاری به ارزیابی تأثیرات اجتماعی (اتا) است و اتا ابزاری است که می‌تواند به پیش‌بینی و کنترل تأثیرات بالقوه زیان‌آور پروژه، یاری رساند. ضرورت انجام اتا، واقعیتی است که در جوامع مدرن پذیرفته و عملیاتی شده است. با انجام اتا، می‌توان به خوبی پیامدهای اجتماعی منفی و مخرب اجرای پروژه‌ها را شناسایی کرد. تضعیف نقش اتا یا نادیده گرفتن آن، به معنی بی بهره بودن از دانش و اخلاقیاتی است که برای مدیریت صحیح توسعه ضروری است و پیامد آن، عقب ماندگی است [۲].

پیامدهای انجام پروژه‌های توسعه‌ای، کیفیت زندگی اجتماعات محلی را تحت تأثیر قرار داده و حتی می‌تواند باعث تغییر ساختار اجتماعی زندگی در جمعیت مستقر شود. اتا این پیامدها را شناسایی می‌کند و اجتماعات محلی، سیاست‌گذاران و حامیان انجام پروژه را آگاه و هوشیار می‌کند. یکی از مهم ترین اهداف ارزیابی تأثیرات اجتماعی، توجه به نگرانی‌های اجتماع محلی در کل فرآیند پروژه از تصمیم‌گیری تا برنامه ریزی و اجرای آن می‌باشد تا بدین ترتیب بتواند با انعکاس آن در اجتماعات محلی و با هشدار به مسئولین و حامیان پروژه، امکان بازبینی طرح و هم چنین مشارکت و سازگاری جمعیت مستقر را فراهم نماید. [۳]

در دهه‌های اخیر در کلان‌شهر تهران مانند تمامی شهرهای بزرگ دنیا، پروژه‌های متعدد در چارچوب برنامه‌های توسعه‌ای با اهداف مختلف، تعریف و اجرا شده‌اند. این برنامه‌ها و پروژه‌ها، در صورت موفقیت و رسیدن به اهداف خود، به‌طور مستقیم و غیر مستقیم پیامدها و تغییرات اجتماعی، اقتصادی، زیست‌محیطی و ... را به همراه داشته‌اند. یکی از مسائل مهمی که در اجرای برنامه‌های توسعه پیش می‌آید بی‌توجهی به علائق، خواسته‌ها و نیازهای مردم، و ابعاد اجتماعی - فرهنگی و اقتصادی پروژه‌ها است که معمولاً به سبب فاصله زیاد بین اهداف برنامه‌ریزان و اهداف ذی‌نفعان برنامه‌های توسعه،

پیش می‌آید و هزینه‌های اقتصادی - اجتماعی فراوانی را ایجاد می‌کند. در شهر تهران نیز، وجود مشکلات بعد از انجام پروژه، باعث گردید که از نیمه دهه هشتاد خورشیدی، ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی برنامه‌های توسعه‌ای و پروژه‌های شهری به‌عنوان روشی برای مقابله قبل از اجرا و بهبود وضعیت نامطلوب و ناخواسته اقدامات توسعه در مدیریت شهری تهران، به کار بسته شود.

مجمع اکباتان یکی از بزرگ‌ترین و مدرن‌ترین مجتمع‌های مسکونی ایران و خاورمیانه با حدود ۵ کیلومترمربع وسعت و ۴۵۰۰۰ نفر جمعیت است. این مجتمع در ناحیه ۶ منطقه ۵ شهرداری تهران واقع شده و یکی از فضاهای مسکونی است که گروهی با پایگاه اقتصادی متوسط را در خود جای داده است. اکباتان به عنوان یکی از نخستین تجربیات در زمینه ساخت مجتمع‌های بزرگ‌مقیاس برای اسکان طبقه متوسط شهری و مصداق بارز سیاست بلندمرتبه‌سازی و استفاده بهینه از زمین است. این مجتمع مسکونی یکی از محدود محلات شهری در تهران است که ساختمان‌های آن نمای یکسانی دارند. این ساختمان‌های یکسان، مساحت زیادی را اشغال کرده‌اند و به‌نوعی در میان فضای سبز نیز محصور هستند.

آن‌چه در اقدام برای اجرای هر پروژه‌ای در محدوده شهرک اکباتان باید مورد توجه قرار گیرد، فضای سبز شهرک می‌باشد. آن‌چه از دیدگاه محیط اجتماعی در ارتباط با فضاهای طبیعی و سبز شهری اهمیت دارد، میزان فضای سبز عمومی است، یعنی فضای سبزی که رفت‌وآمد عموم مردم در آن‌ها بدون مانع باشد، یا به تعبیر دیگر فضای سبز اجتماعی. مقایسه وضعیت سرانه فضاهای سبز در مجتمع‌های مسکونی در ایران، نشان می‌دهد فقط سرانه فضای سبز اکباتان در حد استاندارد جهانی است که برابر با ۸/۲۰ محاسبه شده است (در مقایسه با شاخص تعیین شده از سوی محیط‌زیست سازمان ملل متحد - ۲۰ تا ۲۵ مترمربع برای هر نفر). این فضا جزء مشاعات بوده و دخل و تصرف در آن باید با رضایت ساکنین و کسب مجوز از کمیسیون ماده ۵ و در قالب طرح‌های تفصیلی باشد.

در گذر زمان و به بهانه‌های مختلف، پروژه‌های مختلفی در محدوده اکباتان اجرایی شده که یا با مصوبه کمیسیون ماده پنج و در قالب طرح‌های تفصیلی همراه بوده یا بدون آن. این مداخلات بدون در نظر گرفتن نقطه نظرات اهالی و عدم مشارکت آن‌ها در تصمیم‌گیری‌ها و برنامه‌ریزی‌ها و نظارت بر اجرای طرح‌ها، بوده است و باعث لطمه به فضای سبز اجتماعی، شده است.

گرفتاری‌های آن‌هاست، تدبیری اتخاذ کنند. سی‌رایت میلز به نیروهای بسیار بزرگ در اندازه‌های سرمایه‌داری نظر داشت، اما شاید اگر امروز درباره دانش و عمل اتا می‌نوشت، منطق این رویکرد و نوع بهره‌گیری آن از سنجش و کمیّت را کاملاً در راستای بینش جامعه‌شناختی، تلقی می‌کرد.

اتا نیز در واقع رویکرد و ابزاری برای تحلیل مجموعه‌ای از سیاست‌ها، برنامه‌ها و طرح‌هاست که از دل سامان جاری زندگی و ملهم از ساختارهای کلان جامعه برمی‌خیزند و زندگی روزانه‌ی آدمیان را تحت تأثیر قرار می‌دهند. شهروندان به دقت نمی‌دانند بیماری‌هایی که منشأ رنج‌های فراوان برای ایشان می‌شوند و هزینه‌های زیادی بر آن‌ها تحمیل می‌کنند، چگونه محصول سیاست‌های دولت‌ها و شرکت‌های اقتصادی در زمینه حمل‌ونقل یا نوع خاصی از تخصیص اعتبارات هستند و مردم در زایش تدریجی برآیندهای فرایندهای اجتماعی به درستی در نمی‌یابند که چگونه نابرابری‌ها رشد می‌کنند و جامعه‌ای ناعادلانه شکل می‌گیرد. این‌ها و انبوهی از گرفتاری‌های دیگر که در درازمدت سربرمی‌آورند، محصول تأثیرات مستقیم، غیرمستقیم و به ویژه انباشتی اقداماتی است که آدمیان انجام می‌دهند و نام توسعه بر آن‌ها می‌گذارند. این‌ها که خواهان تحلیل تأثیرات واقعی تغییراتی که به نام توسعه انجام می‌گیرند باشیم، به هیچ‌وجه به معنای توسعه‌ستیزی و مخالفت با پیش‌رفت نیست. اتا رویکردی به سوی مشارکت آگاهانه همه کسانی است که متأثر از اقدامات توسعه‌ای هستند. اتا رویکردی انتقادی است و تأکید آن بر صداهای حاشیه‌ای و گروه‌های آسیب‌پذیر، گواهی بر این امر است. اتا می‌کوشد تا منافع مشروع هر گروه را تصریح کرده و بر تحقق آن تأکید کند. اتا بخشی از رویکرد و ابزارهای دموکراسی مشارکتی نیز هست. دموکراسی می‌تواند فقط در قالب انتخابات - و هم‌زمان ناتوانی در رفع احساس بی‌قدرتی برای توده - تصویر شود، ولی اتا مشارکت فعالانه مردم در شکلی عینی و به مثابه ذی‌نفعان متأثر از اقدامات توسعه‌ای جامعه را طلب کرده و روش‌شناسی مشخصی برای تحقق آن، ارائه می‌کند.

هر اقدام توسعه‌ای، نوعی تخصیص منابع عمومی است که از طریق سیاست‌گذاری خاصی صورت می‌گیرد و حتی وقتی منابع خصوصی صرف اقدامات توسعه‌ای می‌شوند، منابعی نظیر زمین، هوای پاک یا چشم‌انداز محیطی و منابع عمومی دیگر، مصرف می‌شوند و نوعی بازتوزیع منابع صورت می‌گیرد. اتا به ویژه تصویر بسیار گسترده‌تری از منابع بالارزش ارائه می‌کند و مردم را نسبت به تأثیرات این بازتوزیع‌های مکرر بر زندگی واقعی حساس می‌کند. مردم به

هدف از انجام این پژوهش، ارزیابی تأثیر اجتماعی "انتقال پایانه آزادی" به شهرک اکباتان (محدوده پشت مگامال)، می‌باشد (با توجه به این که طرح مزبور هنوز اجرایی نشده است). براساس مستندات موجود (اطلاعات رسانه‌ای - خبرگزاری‌ها) و نیز طبق اطلاعات میدانی از محدوده پایانه آزادی، دلایل ارائه شده برای این جابجایی، ترافیک سنگین محدوده میدان آزادی، تردد پرتراکم عابرین و آلودگی بالای حاصل از وسایل نقلیه مسافربری (به‌ویژه اتوبوس‌ها) می‌باشد.

به دنبال این هدف، به دنبال پاسخ‌گویی به سوالات اصلی تحقیق به شرح زیر هستیم.

پرسش‌های اصلی تحقیق این است که:

۱. وضعیت موجود اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و کالبدی شهرک اکباتان چگونه است؟
۲. ذی‌نفعان اصلی و برندگان و بازندگان اجرای طرح انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان، چه گروه‌هایی هستند؟
۳. انجام اقدامات کالبدی طرح مزبور، چه تأثیرهایی بر دیگر حوزه‌ها خواهد داشت؟
۴. چگونه می‌توان از مشارکت اجتماع محلی در ارزیابی تأثیرات اجتماعی طرح مزبور، استفاده کرد؟
۵. پیامدهای احتمالی منفی انجام طرح و راهکارهای اجرایی کاهش آن، چیستند.
۶. این پروژه تا چه اندازه در رسیدن به اهداف خود موفق خواهد بود؟
۷. طرح مزبور، چه جایگزین‌هایی (بدیل‌ها) دارد که با کم‌ترین تأثیرات منفی حاصل از اجرای طرح، مواجه گردد؟

## ۲. چارچوب مفهومی

"سی‌رایت میلز معتقد بود امروزه، افراد غالباً احساس می‌کنند که زندگی‌های خصوصی‌شان، مجموعه‌ای از گرفتاری‌هاست و قادر نیستند بر مشکلات زندگی روزانه‌شان، چیره شوند. وی معتقد بود بدون داشتن شناختی از نیروهایی که زندگی هر روزه مردان و زنان را تحت سلطه دارند، مردم هر روز بیش‌تر در برابر تغییرات، احساس بی‌قدرتی می‌کنند. میلز امیدوار بود که بینش جامعه‌شناختی در خدمت کشف نیروهایی قرار گیرد که مشکلات عمومی، ساختاری و تاریخی پدید آورده‌اند و به مردم کمک کند تا گرفتاری‌های خصوصی خود را در چهارچوب این مشکلات عمومی، درک کنند و به‌این ترتیب، مردم بتوانند علیه این نیروهای اجتماعی وسیع‌تری که ماوای

این روش، نسبت به اثرات ساختاری تصمیم‌هایی که بیش‌تر گزینه‌های مدیریتی بی‌طرفانه و مولد خیر عمومی جلوه داده می‌شوند، آگاه خواهند شد و حتی این بسیار مهم است که اتا به عوض دست بردن به ارائه تحلیل‌هایی پیچیده - از آن دست که در علوم اجتماعی فراوان است - چگونگی توزیع منابع کم‌یاب میان قدرتمندان، منافع ذی‌نفعان و گروه‌های حاشیه‌ای را به شکلی عینی و در جریان واقعیت روزمره اقدامات توسعه‌ای، بررسی می‌کند و نشان می‌دهد که چگونه این اقدامات بر توزیع نابرابر و برآمدن تدریجی گرفتاری‌های شخصی، مؤثر هستند.

همه این‌ها سبب می‌شود تا به گفته ونکلی، اتا "فلسفه‌ای درباره توسعه و دموکراسی باشد" [۴] که آسیب‌های توسعه (مثلاً اثرات مخرب زیست‌محیطی)؛ اهداف توسعه (نظیر تعدیل فقر) و فرایند توسعه (نظیر مشارکت و ظرفیت‌سازی) را لحاظ می‌کند.

اتا، فلسفه قدم‌های محتاطانه و مطمئن است و از این جهت با برخی دیدگاه‌ها که آشکارا موضعی ایدئولوژیک دارند و از برداشتن گام‌هایی سریع و ترسیم بهشت‌هایی رویایی سخن می‌گویند، تفاوت دارد. رویکردهای ملهم از نظریه مدرنیسم، همواره چنین بهشت‌هایی را وعده داده‌اند؛ اما، اتا ما را با پیچیدگی‌های توسعه آگاه می‌کند، ولی هم‌زمان، اتا فقط یک تکه از انواع ارزیابی‌هایی است که باید در نظر داشت تا حرکت توسعه‌ای کنترل شده و با حداقل عوارض، صورت گیرد. این دانش و روش‌شناسی زمانی به بیش‌ترین کارآمدی می‌رسد که بهبودهای کوچک را قدر بدانیم، فروتنانه به پیچیدگی‌های تغییرات و تأثیرات اجتماعی بنگریم و برای عقلانیت انتقادی، ژرف‌اندیش و مشارکتی و همه ملزومات اجتماعی آن، احترام قائل شویم. [۵]

### ۳. روش پژوهش

بنابر موضوع و مسئله تحقیق، مناسب‌ترین راهبرد و روش تحقیق، روش تحقیق کیفی است. مقاله حاضر برآمده از اطلاعات کیفی است و در گردآوری این داده‌ها از تکنیک‌های متعددی مانند استفاده از مشاهده میدانی و مصاحبه با ۵۰ نفر از اهالی، کسبه، رانندگان، کادر بیمارستانی، کارکنان پایانه، اعضای هیئت مدیره شهرک اکباتان و ... (جدول ۱)، هم‌چنین بررسی متون و اسناد (گزارش‌های تفصیلی کمیسیون ماده ۵ و ...) استفاده شده و تمامی مصاحبه‌ها به صورت کامل بر روی نوار ضبط و سپس به متن منتقل شده است. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها و الگومند کردن آن‌ها، از تحلیل مضمون [۶] استفاده کرده و به توصیف، دسته‌بندی و مقایسه مفاهیم

### ۳-۱. محدودیت‌ها

در ارتباط با اخذ نظر مدیران شهری باید عرض شود که قبلاً به چند تا از مدیران شهری مراجعاتی جهت مصاحبه و اخذ نظر کارشناسی داشتیم ولی، هیچ همکاری صورت نگرفت و حتی موفق به اخذ نظرات مثبت آن‌ها در ارتباط با اجرای پروژه نشدیم و این امر از محدودیت‌ها در این مقاله محسوب می‌شود.

### ۴. یافته‌ها

در طرح احتمالی انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان، فضای پشت مجتمع مگامال که تنها فضای موجود برای انجام پروژه فوق می‌باشد، مد نظر قرار گرفته است. این فضا مشتمل بر دو قسمت است: ۱- فضای اختصاصی مجتمع مگامال که طبق اطلاعات به دست آمده، قرار است به عنوان فضای سبز در نظر گرفته شود و می‌توان جهت کمک به مشکل ترافیک و کمبود پارکینگ در شهرک اکباتان، برای ساخت پارکینگ‌های طبقاتی مورد استفاده قرار داد. ۲- فضای سطح پارکینگ مترو شهرک اکباتان که قبل از شروع پروژه مربوطه، بین کارفرمای طرح و پیمانکار مربوطه، توافق شده که این فضا به فضای سبز اختصاص داده شود. در ارتباط با فضای سطح پارکینگ مترو شهرک اکباتان ضرورت دارد به اطلاعات ذکر شده در زیر توجه شود:

اولین و تنها پارکینگ زیرزمینی قطارهای شهری کشور با نام "پایانه اکباتان" در غربی‌ترین نقطه خط ۴ متروی تهران، در حال ساخت است. در این پارکینگ، ۲۱ خط ریلی تعبیه شده و از نکات بارز طراحی این سازه، امکان ایجاد دهانه‌های بزرگ به ابعاد ۳۳ متر با استفاده از اسکلت فلزی، جهت نصب سوزن و ایجاد انشعاب‌های مختلف برای هدایت قطارها به هر یک از ۲۱ خط ریلی است. با توجه به آن‌که، این پارکینگ در محدوده مسکونی شهرک اکباتان واقع شده است، ساخت آن به صورت زیرزمینی طراحی شده تا کم‌ترین مزاحمت برای اهالی منطقه و نیز حداقل آسیب برای منظر شهری را در پی داشته باشد؛ ضمن این‌که، زیرزمینی بودن سازه پارکینگ، این اجازه را می‌دهد تا از سطح فوقانی آن برای ایجاد فضای سبز و یک پلازای مدرن شهری استفاده شود. گفتنی است این پارکینگ با ۷ هکتار مساحت، در ضلع غربی بزرگراه شهید ستاری و محدوده شمال ایستگاه متروی اکباتان، واقع شده است.

جدول ۱ مشخصات مصاحبه شوندگان (مأخذ: نگارندگان)

| ردیف | کد              | جنس | شغل                                 | مکان مصاحبه                    |
|------|-----------------|-----|-------------------------------------|--------------------------------|
| ۱    | Q <sub>۱</sub>  | مرد | پیمانکار پایانه اکباتان             | دفتر کار                       |
| ۲    | Q <sub>۲</sub>  | مرد | کارمند پایانه آزادی                 | دفتر کار                       |
| ۳    | Q <sub>۳</sub>  | مرد | کارمند پایانه آزادی                 | دفتر کار                       |
| ۴    | Q <sub>۴</sub>  | مرد | راننده تاکسی پایانه آزادی           | محوطه تاکسی رانی پایانه آزادی  |
| ۵    | Q <sub>۵</sub>  | مرد | راننده تاکسی پایانه آزادی           | محوطه تاکسی رانی پایانه آزادی  |
| ۶    | Q <sub>۶</sub>  | مرد | راننده تاکسی پایانه آزادی           | محوطه تاکسی رانی پایانه آزادی  |
| ۷    | Q <sub>۷</sub>  | مرد | راننده تاکسی پایانه آزادی           | محوطه تاکسی رانی پایانه آزادی  |
| ۸    | Q <sub>۸</sub>  | مرد | راننده تاکسی پایانه آزادی           | محوطه تاکسی رانی پایانه آزادی  |
| ۹    | Q <sub>۹</sub>  | مرد | راننده تاکسی پایانه آزادی           | محوطه تاکسی رانی پایانه آزادی  |
| ۱۰   | Q <sub>۱۰</sub> | مرد | راننده تاکسی پایانه آزادی           | محوطه تاکسی رانی پایانه آزادی  |
| ۱۱   | Q <sub>۱۱</sub> | مرد | راننده اتوبوس پایانه آزادی          | محوطه اتوبوس رانی پایانه آزادی |
| ۱۲   | Q <sub>۱۲</sub> | مرد | راننده اتوبوس پایانه آزادی          | محوطه اتوبوس رانی پایانه آزادی |
| ۱۳   | Q <sub>۱۳</sub> | مرد | راننده اتوبوس پایانه آزادی          | محوطه اتوبوس رانی پایانه آزادی |
| ۱۴   | Q <sub>۱۴</sub> | مرد | راننده اتوبوس پایانه آزادی          | محوطه اتوبوس رانی پایانه آزادی |
| ۱۵   | Q <sub>۱۵</sub> | مرد | مسئول خطوط اتوبوس رانی پایانه آزادی | محوطه اتوبوس رانی پایانه آزادی |
| ۱۶   | Q <sub>۱۶</sub> | زن  | مسافر رهگذر                         | محوطه اتوبوس رانی پایانه آزادی |
| ۱۷   | Q <sub>۱۷</sub> | مرد | صاحب آژانس تاکسی شهرک اکباتان       | محوطه اتوبوس رانی پایانه آزادی |
| ۱۸   | Q <sub>۱۸</sub> | مرد | بازنشسته                            | محوطه شهرک                     |
| ۱۹   | Q <sub>۱۹</sub> | زن  | معلم                                | محوطه شهرک                     |
| ۲۰   | Q <sub>۲۰</sub> | مرد | بازنشسته                            | محوطه شهرک                     |
| ۲۱   | Q <sub>۲۱</sub> | مرد | راننده خطوط تاکسی رانی شهرک         | خط تاکسی رانی جنب مگامال       |
| ۲۲   | Q <sub>۲۲</sub> | مرد | راننده خطوط تاکسی رانی شهرک         | خط تاکسی رانی جنب مگامال       |
| ۲۳   | Q <sub>۲۳</sub> | مرد | کتاب فروش مستقر در مگامال           | کتاب فروشی                     |
| ۲۴   | Q <sub>۲۴</sub> | مرد | فروشنده لوازم لوکس مستقر در مگامال  | مغازه                          |
| ۲۵   | Q <sub>۲۵</sub> | مرد | آرایشگر                             | آرایشگاه                       |
| ۲۶   | Q <sub>۲۶</sub> | مرد | میوه فروش                           | محوطه میوه فروشی جنب مگامال    |
| ۲۷   | Q <sub>۲۷</sub> | مرد | کارمند شهرداری                      | محوطه شهرک                     |
| ۲۸   | Q <sub>۲۸</sub> | زن  | خانه دار                            | محوطه شهرک                     |
| ۲۹   | Q <sub>۲۹</sub> | زن  | فروشنده لوازم تزئیناتی              | مغازه                          |
| ۳۰   | Q <sub>۳۰</sub> | مرد | صاحب آژانس مسکن                     | دفتر آژانس                     |
| ۳۱   | Q <sub>۳۱</sub> | مرد | سوپرمارکتی                          | سوپرمارکت                      |

ادامه جدول ۱ مشخصات مصاحبه شوندگان (مأخذ: نگارندگان)

| ردیف | کد              | جنس | شغل                                                              | مکان مصاحبه                      |
|------|-----------------|-----|------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| ۳۲   | Q <sub>32</sub> | مرد | صاحب آژانس مسکن                                                  | دفتر آژانس                       |
| ۳۳   | Q <sub>33</sub> | مرد | بستنی فروش                                                       | مغازه                            |
| ۳۴   | Q <sub>34</sub> | مرد | بازنشسته                                                         | محوطه شهرک                       |
| ۳۵   | Q <sub>35</sub> | مرد | کافی شاپ                                                         | کافی شاپ                         |
| ۳۶   | Q <sub>36</sub> | مرد | فست فودی                                                         | رستوران                          |
| ۳۷   | Q <sub>37</sub> | مرد | مغازه دار                                                        | مغازه                            |
| ۳۸   | Q <sub>38</sub> | مرد | آب میوه فروشی                                                    | مغازه                            |
| ۳۹   | Q <sub>39</sub> | مرد | نگهبان بلوک ۲                                                    | نگهبانی                          |
| ۴۰   | Q <sub>40</sub> | مرد | استاد دانشگاه                                                    | محوطه شهرک                       |
| ۴۱   | Q <sub>41</sub> | مرد | پزشک                                                             | بیمارستان صارم                   |
| ۴۲   | Q <sub>42</sub> | زن  | پرستار                                                           | بیمارستان صارم                   |
| ۴۳   | Q <sub>43</sub> | مرد | پرستار                                                           | بیمارستان صارم                   |
| ۴۴   | Q <sub>44</sub> | مرد | معلم                                                             | محوطه شهرک                       |
| ۴۵   | Q <sub>45</sub> | مرد | تاجر                                                             | محوطه شهرک                       |
| ۴۶   | Q <sub>46</sub> | مرد | کفش فروش                                                         | محوطه شهرک                       |
| ۴۷   | Q <sub>47</sub> | مرد | از اعضای هیئت مدیره شهرک                                         | دفتر هیئت مدیره                  |
| ۴۸   | Q <sub>48</sub> | مرد | از اعضای هیئت مدیره شهرک                                         | دفتر هیئت مدیره                  |
| ۴۹   | Q <sub>49</sub> | زن  | کارمند بانک                                                      | محوطه شهرک                       |
| ۵۰   | Q <sub>50</sub> | مرد | کارمند مخابرات                                                   | محوطه شهرک                       |
| ۵۱   | Q <sub>51</sub> | مرد | دانشیار جامعه‌شناسی شهری دانشگاه تهران                           | دفتر کار در دانشکده علوم اجتماعی |
| ۵۲   | Q <sub>52</sub> | مرد | دانشیار گروه جغرافیای شهری و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه شهید بهشتی | دفتر کار در دانشگاه              |
| ۵۳   | Q <sub>53</sub> | مرد | دانشیار گروه معماری و شهرسازی دانشگاه آزاد واحد علوم تحقیقات     | دفتر کار در دانشگاه              |

احتمالی (ارزیابی تأثیرات برآورد شده)، تعیین واکنش احتمالی طرف‌های تحت تأثیر، ارزیابی تأثیرات ثانویه و انباشتی، پیشنهاد تغییر در اقدام مورد نظر و بدیل آن (شکل بخشیدن به بدیل‌ها)، طرح‌های تعدیلی، ترمیمی و اصلاحی (تعدیل – مدیریت پیامدها)، پیش‌برد و اجرای برنامه پایشی (پایش)، به یافته‌های پژوهش و بحث پیرامون آن‌ها می‌پردازیم.

در ابتدا، موقعیت جغرافیایی و شناسه‌های هندسی محدوده پایانه آزادی و محدوده پشت مگامال را مدّ نظر قرار می‌دهیم و در ادامه، برای داشتن شناخت کلی از شهرک اکباتان و شناسایی امکانات موجود در آن، به بررسی موقعیت و بافت شهرک اکباتان، می‌پردازیم.

طی مصاحبه‌ای که با پیمانکار پروژه ساخت پایانه اکباتان (Q<sub>1</sub>) داشتیم، فضای سطح فوقانی پایانه اکباتان نمی‌تواند به پایانه آزادی و استقرار اتوبوس‌ها و تاکسی‌های مربوط به آن، اختصاص داده شود، زیرا مصالحی که به کار رفته و استحکامی که این سطح فوقانی از آن برخوردار است، بر اساس این که، این سطح فوقانی برای فضای سبز اختصاص داده می‌شود، متناسب با بار درخت‌کاری، چمن‌کاری و دیگر موارد زیباسازی فضای سبز می‌باشد.

در ادامه پژوهش و طبق مراحل ارزیابی تأثیر اجتماعی، مشتمل بر ۸ مرحله: ترسیم سیمای منطقه تحت مداخله، شناسایی تأثیرات احتمالی (دامنه‌یابی)، بررسی تأثیرات

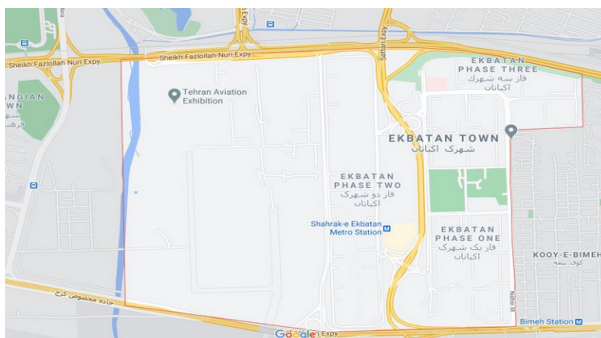


#### ۴-۱. مراحل ارزیابی تأثیر اجتماعی

##### ۴-۱-۱. ترسیم سیمای منطقه تحت مداخله.

##### شهرک اکباتان

مجتمع مسکونی اکباتان تهران در ناحیه ۶ منطقه ۵ شهرداری تهران واقع شده و یکی از فضاهای مسکونی است که گروهی با پایگاه اقتصادی متوسط را در خود جای داده است. این مجتمع، یکی از بزرگ‌ترین و مدرن‌ترین مجتمع‌های مسکونی ایران و خاورمیانه با حدود ۵ کیلومترمربع وسعت (بدون کوی بیمه، به انضمام صنایع هواپیمایی) و ۴۵۰۰۰ نفر جمعیت است. [۷] شهرک اکباتان در ۳ فاز طراحی شده است. هر فاز دارای تعدادی بلوک می‌باشد که در مجموع دارای ۳۳ بلوک ساختمانی است. شهرک اکباتان در مجموع دارای ۱۵۶۷۵ واحد مسکونی است.



شکل ۴. سیمای شهرک اکباتان مأخذ: (Google Map)

اکباتان اولین شهرک و مجموعه ساختمانی در دنیاست که ۱۰۰ درصد ساختمان است و ۱۰۰ درصد فضای سبز. ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار متر مربع ساختمان و ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار متر مربع فضای سبز در اکباتان، وجود دارد [۸].

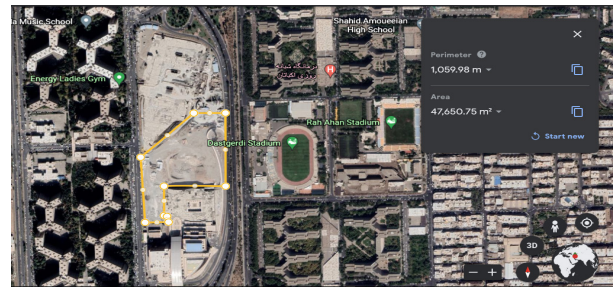
مجتمع تجاری مگامال، در زمینی به مساحت ۱۹ هکتار و ۲۰۰ هزار متر مربع زیربنای تجاری در شهرک اکباتان ساخته شده است و در پنج طبقه آن، ۲۰۰ واحد تجاری فعالیت می‌کنند. در واقع ۱۵ درصد از این مجموعه به فضای تجاری و ۸۵ درصد به فضای عمومی، ورزشی، تفریحی و فرهنگی، اختصاص دارد.

دیگر امکانات قابل ذکر در شهرک اکباتان عبارتند از:

خانه فرهنگ آیه (که شامل کتابخانه کوثر می‌باشد)، کتابخانه عمومی بلوک ۱۱، سرای محله اکباتان در میدان بسیج، کتابسرای محله اکباتان واقع در میدان بسیج، خانه سلامت اکباتان در میدان بسیج، خانه اسباب بازی سرای محله اکباتان واقع در میدان بسیج.

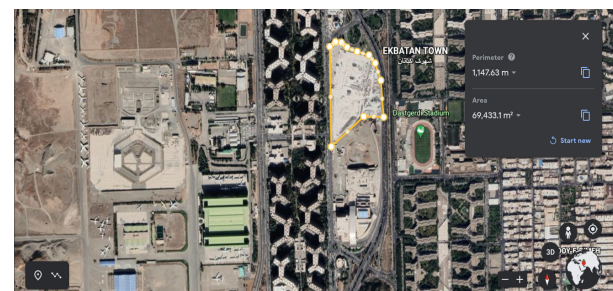


شکل ۱. موقعیت پایانه آزادی (مأخذ: Google Earth)



شکل ۲. موقعیت فضای پشت مگامال: فضای اختصاصی مجتمع مگامال است که جهت فضای سبز، اختصاص یافته است (مأخذ: Google Earth)

از فضای فوق، می‌توان جهت ساخت پارکینگ‌های طبقاتی که کمک قابل ملاحظه‌ای به موضوع ترافیک و کمبود پارکینگ در شهرک اکباتان می‌کند، استفاده کرد.



شکل ۳. موقعیت فضای سطح پارکینگ مترو شهرک اکباتان: فضایی است که با توجه به مصالح به کار رفته در ساخت سقف "پایانه اکباتان"، بایستی به فضای سبز اختصاص داده شود (مأخذ: Google Earth)

با توجه به مساحت محدوده پایانه آزادی، پوشش فضایی در هر دو محدوده پشت مگامال (که مقرر گردیده فضای سبز شود) برای این جابجایی وجود دارد (تأثیرات منفی این جابجایی احتمالی، در ادامه گزارش به‌طور مبسوطی بحث و بررسی خواهد شد).



### ۳-۴. بررسی تأثیرات احتمالی (ارزیابی تأثیرات برآورده شده)

در این جا، با توجه به مواردی که در مرحله بالا ذکر شد، به ارزیابی تأثیرات احتمالی می‌پردازیم.

- تغییر اقتصادی (درآمد، مخارج و دارایی‌ها)، حوزه سیاسی و سیاست‌گذاری، خسارت‌های جانی و مالی

بنابه گفته یکی از اساتید جامعه‌شناسی شهری دانشگاه تهران ( $Q_{51}$ )، این طرح با اعضای هیئت مدیره شهرک اکباتان (که خود نیز از اعضای آن می‌باشد) در میان گذاشته شد و در همان ابتدای بسترسازی برای اجرای طرح، با مخالفت شدید اعضا مواجه شد. او اشاره می‌کند که مجتمع مگامال که در فاز دو شهرک اکباتان واقع است با سهم ۴۸.۴ درصد، تحت سهام‌داری شرکت جهان وابسته به تعاونی ناجا می‌باشد. اعتقاد برخی بر این است که با توجه به این که مجتمع مگامال در جذب مشتری برای رونق بخشی به کسب و کارها موفق نبوده؛ لذا، تعاونی ناجا با مطرح کردن طرح انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان، قصد رونق بخشی به کسب و کار در مگامال (با توجه به حجم عظیم مسافر که در شهرک اکباتان ورود خواهند کرد) را دارد. او همچنین بیان داشت که هنوز موضوع اتا در شهرداری‌ها جا نیفتاده و لذا فعلاً بهای لازم به آن داده نمی‌شود و در این طرح نیز هیچ اقدامی در این راستا صورت نگرفته لذا، در صورت اجرای طرح، تبعات بسیار منفی آن را شاهد خواهیم بود. این تبعات می‌تواند اعتراضات اهالی و درگیری‌های فیزیکی و در نتیجه امنیتی شدن فضای شهرک اکباتان را به دنبال داشته باشد. قطعاً مهاجرت ساکنین اصلی را در پی داشته و این می‌تواند تغییرات نهادی مهمی را موجب گردد و نیز فضای آرام بخش آن را که حضور اهالی را می‌طلبیده به فضایی بی‌روح تبدیل کند و حس مشارکت و به یک معنی سرمایه اجتماعی، تضعیف شود.

$Q_{52}$  از اساتید دانشگاه شهید بهشتی و دانشیار گروه جغرافیای شهری و برنامه‌ریزی است بیان می‌دارد "این طرح از اساس مشکل خواهد داشت زیرا، اصلاً شهرک اکباتان یک شهرک پیوسته با کارکرد صرف مسکونی برای تهران محسوب می‌شود و با کاربرد پایانه همخوانی ندارد یعنی، کاربری‌ها با هم ناسازگاری دارند به عبارتی، کاربری مسکونی و کاربری پایانه‌ای با هم سازگاری ندارند. در محیط مسکونی عوامل آلودگی صوتی و ترافیک و آلودگی هوا مهم هستند که این‌ها در تضاد با این تجمیع هستند".

در مصاحبه صورت گرفته با یکی از اساتید گروه معماری و شهرسازی دانشگاه آزاد واحد علوم تحقیقات ( $Q_{53}$ )،

در زیر، شناسنامه شهرک اکباتان بدون صنایع هوایی و کوی بیمه آورده شده است:



| شناسنامه محله اکباتان |                                        |
|-----------------------|----------------------------------------|
| ۵                     | منطقه                                  |
| ۶                     | ناحیه                                  |
| ۲۳۸۸                  | مساحت محله (هکتار)                     |
| ۴۵۸۳                  | جمعیت سال ۱۳۸۸                         |
| -۱.۵                  | نرخ رشد جمعیت (۷۵-۸۵)                  |
| ۴۹.۷۹                 | برآورد جمعیت (۱۳۹۲)                    |
| ۷۹.۹۵                 | برآورد جمعیت (۱۴۰۲)                    |
| ۹۸.۳                  | نسبت جنسی                              |
| ۱۸۳.۱۲                | تراکم ناخالص جمعیت                     |
| حدود جغرافیایی        |                                        |
| شرق                   | پلوار اکباتان، ضلع شمالی نبویه کارخانه |
| غرب                   | چوب بزی، پلوار شهرک اکباتان            |
| شمال                  | رودخانه کن                             |
| جنوب                  | آزاد راه تهران - کرج                   |
|                       | بزرگراه مخصوص کرج                      |

شکل ۵. سیمای شهرک اکباتان بدون صنایع هوایی و کوی بیمه به همراه شناسنامه آن (مأخذ: shahrakeekbatan.ir)

### ۴-۲. شناسایی تأثیرات احتمالی (دامنه‌یابی)

تجربه مستقیمی که از راه کنش متقابل رودرو یا با مشاهده رویدادها به دست می‌آید، روش‌های اصلی دست‌یابی به دانش را در زندگی روزمره به تصویر می‌کشد. [۹] طی همین تجربه و مشاهدات میدانی از شهرک اکباتان در ارتباط با انتقال پایانه آزادی به این شهرک، این حوزه‌ها به شرح زیر، تحت تأثیر قرار می‌گیرند:

- تغییرات جمعیتی
- تغییرات اقتصادی (درآمد، مخارج و دارایی‌ها).
- تغییرات زیست محیطی.
- تغییرات نهادی.
- حوزه سلامت و بهداشت.
- حوزه سیاسی و سیاست‌گذاری.
- نظام حمل و نقل.
- روابط اجتماعی، سرمایه اجتماعی، وحدت و هنجارهای اجتماع.
- صلح و امنیت، نظم و قانون، خشونت جنسی و خسارت‌های جانی و مالی.
- توانایی مقابله با بحران‌ها.
- اعتماد به نفس، عزت نفس، استقلال، توان و ظرفیت طرح ادعاها و مطالبه‌ها.
- کیفیت کلی زندگی.

طی مصاحبه‌ای که با صنف تاکسی‌رانی داخل شهرک اکباتان صورت گرفت، راننده‌ها اشاره داشتند به این که در صورت این جابجایی، مسافران، بیش‌تر رغبت به جابجایی با اتوبوس خواهند داشت؛ و در نتیجه، مسافر تاکسی کم خواهد شد و نیز، برای تاکسی‌های مسیر مستقیم، با افزایش شدید ترافیک، مدت زمان انتقال مسافر، طولانی خواهد شد که منجر به کاهش درآمد آن‌ها خواهد شد و این امکان قوت می‌گیرد که تاکسی‌های خود پایانه هم اقدام به حمل مسافر در مسیرهای مستقیم نمایند که بیش‌تر از پیش به کاهش درآمد تاکسی‌رانان خود اکباتان منجر می‌گردد.

### – موضوع امنیت، توانایی مقابله با بحران‌ها، کیفیت زندگی

یکی از رانندگان اتوبوس (Q12) به موردی اشاره داشت که بسیار جای تأمل داشت. به نظر او، در صورت جابجایی پایانه آزادی، تمام بدنه پایانه، با خیابان خواب (کارتن خواب)، تكدی‌گران و دست‌فروشان آن، زنانی که خدمات جنسی ارائه می‌دهند و نیز عوامل فروش مواد مخدر و معتادین، به شهرک اکباتان انتقال پیدا خواهند کرد که بالطبع ناامنی بیش‌تر را رقم خواهد زد.

### – تغییرات زیست محیطی

یکی از اساتید دانشگاه ساکن در شهرک (Q40) در ارتباط با بحث آلودگی میدان آزادی (اگر فرض را بر این بگیریم که این آلودگی، بیش‌تر از اتوبوس‌ها و تاکسی‌های پایانه، منشا می‌گیرد)، این سؤال را مطرح کرد که آیا با انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان، این مشکل حل خواهد شد؟ او در پاسخ به همین سؤال ابراز می‌دارد که فاصله بسیار کوتاه اکباتان تا میدان آزادی، قطعاً مانع از به‌وجود آمدن شرایط مطلوب و مورد نظر خواهد شد و علاوه بر آن، بر آلودگی هوا در اکباتان، به شدت تأثیر خواهد گذاشت (ساعات کار این اتوبوس‌ها، از ساعت ۴ صبح تا ۱۱ شب می‌باشد و در فصل سرما، این اتوبوس‌ها مدام با موتور روشن حضور دارند که باعث آلودگی مضاعف هوا در اکباتان و محیط پیرامونی آن خواهد بود). از طرف دیگر، در شهرک اکباتان، پمپ بنزینی وجود ندارد که سوخت گازوئیل اتوبوس‌ها را تأمین نماید. مسئول خطوط اتوبوس‌رانی پایانه آزادی (Q15) به این نکته ظریف اشاره داشت که اگر مشکل حضور پایانه در آزادی، بحث آلودگی ناشی از اتوبوس‌ها است، دولت می‌تواند با پشتیبانی مالی و تأمین قسمتی از مبلغ مورد نیاز برای جای‌گزینی خودرو فرسوده (خودرو ۱۰ ساله) با خودرو نو، امکان آلودگی با منشاء اتوبوس را کاهش دهد.

وی بیان می‌دارد: "هم اکنون خیابان‌های اطراف شهرک اکباتان، ظرفیت قابل قبولی برای بار ترافیکی موجود ندارند چه برسد به این که پایانه را هم بخواهیم به آن‌جا انتقال دهیم. هم‌چنین، در صورت انتقال پایانه به شهرک اکباتان، با توجه به وجود آزادراه‌ها و بزرگراه‌های مختلف و برای دسترسی‌های محلی باید مسیرهای مجزایی مانند پل‌های هوایی طراحی و ساخته شود که هزینه نهایی طرح را خیلی افزایش می‌دهد که عاقلانه نیست این بار هزینه‌ای بر دوش شهرداری یا نهادهای متولی گذاشته شود. از سوی دیگر، با توجه به تحقیقاتی که در مورد خود شهرک اکباتان صورت گرفته بسیاری از ساکنین توانایی مالی برای جابجایی به مناطق بهتر شهر از دیدگاه اجتماعی را دارند ولی به این امر مبادرت نمی‌کنند چون، یک حس تعلق خاصی نسبت به فضای شهرک وجود دارد. قابل ذکر است که انتقال پایانه به شهرک می‌تواند ترافیک مسیرهای منتهی به متروهای صادقیه و ارم سبز را نیز به شدت تحت تأثیر قرار داده و بار ترافیکی آن‌را افزایش دهد".

بنابه گفته دو نفر از کارکنان پایانه آزادی (Q2, Q3)، در این پایانه یک زنجیره تأمین مسافر وجود دارد. خطوط بی آر تی و مترو از شرق و شمال تهران، عملیات تغذیه تاکسی‌ها و اتوبوس‌های پایانه آزادی را به عهده دارند و بالعکس. در صورت انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان، بایستی خطوط بی آر تی نیز به محل پایانه در شهرک اکباتان وصل شود که به‌خاطر مستقیم بودن خطوط بی آر تی و عدم امکان ورود اتوبوس‌های بی آر تی به داخل پایانه در شهرک اکباتان و نیز عدم وجود میدانی با وسعت لازم برای دور زدن (در مورد پایانه آزادی، میدان آزادی وجود دارد)، این امر امکان‌پذیر نیست و بایستی از اتوبوس‌های تکی برای حمل مسافر استفاده شود که در این صورت مسافرهای بی آر تی شمال و شرق تهران به میدان آزادی، برای استفاده از اتوبوس‌ها و تاکسی‌های پایانه، باید یک کورس هزینه انتقال از آزادی به اکباتان را بپردازند که طبیعتاً خیلی از مسافران، چنین کاری نمی‌کنند و این باعث می‌شود تعداد مسافران از پایانه اکباتان به مسیرهای مد نظر مسافران (به‌ویژه خطوط غرب تهران – کرج، اندیشه، فردیس، هشتگرد و ...) کم شود که تأثیر بسیار منفی بر درآمد رانندگان مستقر در پایانه، خواهد گذاشت و با توجه به مصاحبه‌هایی که با رانندگان تاکسی (Q4) تا (Q10) و اتوبوس (Q11) تا (Q14) انجام گرفت قطعاً با این جابجایی مخالفت خواهند کرد و این امر می‌تواند منجر به اعتراضات و درگیری خشونت‌بار شود؛ بنابراین، برای انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان، بایستی تمام زیرساخت‌ها و امکانات خدمات‌رسانی به مسافران، در شهرک اکباتان نیز موجود باشد.

## - اختلال در نظام حمل و نقل

انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان، انتقال خطوط تاکسی‌رانی حمل مسافر به شهرستان‌ها (و همچنین ماشین‌های شخصی فعال در این زمینه) را به شهرک اکباتان در پی خواهد داشت و حال سؤال این است که آیا خیابان‌های اکباتان (و به‌ویژه خیابان‌های حوالی شمال مگامال، با فرض این که، این فضا به پایانه آزادی اختصاص داده شود)، گنجایش این حضور تاکسی‌ها را خواهد داشت؟ و با توجه به حجم ترافیک و کمبود پارکینگ در شهرک اکباتان (که علت اصلی آن نیز حضور مگامال در این شهرک است)، وضعیت آتی ترافیک و امکان پارک خودرو (بعد از انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان) چگونه خواهد بود؟ قطعاً جواب به این سوالات بسیار روشن است: "با ترافیک شدید و کمبود شدید پارکینگ مواجه خواهیم شد" (از قول یکی از رانندگان اتوبوس Q13 و یکی از مسافران رهگذر Q16).

## - امنیت و خسارت جانی و مالی، نظم و قانون، توانایی مقابله با بحران‌ها

تعدادی از اهالی شهرک (Q18) تا (Q20) به افزایش سرقت نیز اشاراتی داشتند که به افزایش تعداد نگهبانان و نیروهای پلیس خواهد انجامید و امکان عملی کردن این طرح ضعیف است؛ زیرا، اکثر اهالی شهرک بومی هستند و اجازه این کار را نمی‌دهند. برای ساخت حسینیّه در فاز ۲ شهرک، اعتراضات گسترده‌ای رخ داد که حتی به زدوخورد معترضین و نیروهای امنیتی منجر شد؛ بنابراین، در مقابل عملی شدن این طرح جابجایی پایانه هم، شدیداً معترض خواهند بود و می‌تواند عواقب و تبعات بسیار منفی در پی داشته باشد.

## - تضعیف اعتماد به نفس و نیز کاهش توان و ظرفیت ساکنین در طرح ادعاها و مطالبات و تضعیف سرمایه اجتماعی

در برخی از مصاحبه‌های صورت گرفته از اهالی مطلع (مشاورین املاک مستقر در شهرک) که نقاط برجسته آن‌ها عیناً در زیر آورده شده به تأثیرات منفی اجرای احتمالی طرح مزبور در بسیاری از حوزه‌ها از جمله: حوزه سیاسی و سیاست‌گذاری، تغییرات جمعیتی، دارایی‌ها، تضعیف اعتماد به نفس و توان و ظرفیت طرح ادعاها و مطالبه‌ها، تضعیف روابط اجتماعی و سرمایه اجتماعی و کیفیت کلی زندگی، اشاره می‌شود.

"اگر این اتفاق بیفتد، به یک‌سال نمی‌کشد که بیش از نصف شهرک اکباتان، به نقاط دیگر عزیمت می‌کنند.

این امر قطعاً باعث افت شدید قیمت مسکن می‌شود و موجب می‌گردد افشار ضعیف، توانایی خرید و اسکان در شهرک اکباتان را داشته باشند لذا، افرادی با فرهنگی متفاوت در شهرک، ساکن خواهند شد". این صحبت یکی از بنگاه داران باسابقه شهرک بوده (Q30) که خود از ساکنان قدیمی این شهرک نیز می‌باشد. یکی دیگر از املاکی‌های شهرک (Q32) از زاویه ای دیگر به این مشکل اشاره داشت: "در حال حاضر، قیمت منازل اکباتان، با سعادت‌آباد و مناطق شمالی تهران، برابری می‌کند. اجرای این طرح باعث می‌شود مردم ساکن در اکباتان دچار سرخوردگی شده (اگر عدم توفیق اهالی در ممانعت از اجرای طرح احداث مگامال و حسینیّه با عدم توفیق آن‌ها در ممانعت از اجرای طرح انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان همراه شود) و حس مشارکت و هم‌دلی و همراهی (و به یک معنی سرمایه اجتماعی)، تضعیف شود".

## - حوزه سلامت و بهداشت، خسارت جانی و مالی، کاهش دارائی‌ها.

در مصاحبه صورت گرفته از کادر درمان بیمارستان صارم پزشک-Q41 و دو نفر از پرستاران-Q42، Q43 به سنین بالای ساکنین شهرک اشاره شده و اذعان داشتند که در صورت اجرای طرح، آلودگی ناشی از انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان، باعث بروز بیماری‌های ریوی و افزایش حملات قلبی خواهد شد. هم‌چنین به این موضوع اشاره داشتند که مردم زیادی شهرک را ترک گفته و قیمت مسکن به شدت افت پیدا خواهد کرد.

## - تضعیف مدیریتی در نهادهای مردمی

یکی از مدیران هیئت مدیره شهرک (Q47)، با توجه به این که شهرک اکباتان مجموعه‌ای خودگردان است؛ بنابراین، ورود انبوهی از افراد غیر محلی از ایستگاه‌های پایانه به نقاط مختلف این شهرک (برای خرید یا تفریح و ...) می‌تواند منجر به تضعیف کنترل، اداره و مدیریت شهرک اکباتان از سوی نهادهای مردمی شود که به ناتوان‌مندسازی یا ضعف جماعت‌های با ثبات، منتهی می‌شود.

در انتها نظرات اقلیتی از اهالی شهرک اکباتان را که موافق انتقال پایانه به این شهرک بودند را می‌آوریم.

## - گشایش در حوزه حمل و نقل، تقویت روابط اجتماعی، افزایش دارائی‌ها

اقلیتی از کسبه (Q37، Q25) عنوان می‌کردند که اکثریت شاغلین ساکن اکباتان، در بیرون از شهرک و به‌ویژه در سطح شهر تهران به فعالیت مشغولند (حدود ۱۰ درصد شاغلین در

[۱۰] با توجه به مصاحبه برخی از ساکنین که در زیر به آن ها اشاره می‌شود، می‌توان به وضوح این تأثیرات و تغییراتی که به همراه دارند را در اظهارات آن ها مشاهده نمود.

یکی از بنگاه داران ساکن شهرک (Q30) بر این باور بود که اجرای طرح فوق که باعث بروز مشکلات فراوانی (که در موضوع بررسی تأثیرات احتمالی، به آن ها اشاره شد) در سطح شهرک اکباتان خواهد شد در آینده نزدیک، موجبات خروج اهالی از شهرک را رقم خواهد زد و این امر به نوبه خود، قیمت مسکن را کاهش خواهد داد که موجب خواهد شد افراد جدید با فرهنگی متفاوت، جای‌گزین ساکنین قبلی شوند (تأثیرات ثانویه).

در ایستگاه تاکسی کنار ایستگاه مترو (بغل مگمال)، دو نفر از رانندگان (Q21) و (Q22) و همچنین یک نفر از میوه فروشان (Q26) شهرک (در همان جا، محوطه میوه فروشی شهرک قرار دارد) این گونه تفسیر می‌کردند که اگر طرح انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان اجرایی شود ترافیک شهرک بیش‌تر خواهد شد و چون قبلاً، احداث مگمال، افزایش ترافیک شهرک را به دنبال داشته لذا این دو عامل می‌تواند ترافیک شهرک را به حد بحرانی آن برساند که ادامه وضعیت در این حالت، در آینده نزدیک باعث تردد بسیار کند و بسیار زمان‌بر وسایل نقلیه در سطح شهرک خواهد شد که به نوبه خود تأثیر بسیار منفی بر شکل‌گیری ملاقات‌های حضوری اهالی در پلازاها خواهد داشت و در آینده‌ای نه چندان دور، تضعیف روابط اجتماعی اهالی و کاهش سرمایه اجتماعی را رقم خواهد زد (تأثیرات انباشتی).

در مراجعه ای که به بیمارستان صارم داشتیم یکی از پزشکان (Q41) و دو نفر از پرستاران (Q42, Q43) مستقر در اورژانس، آلودگی هوا و آلودگی صوتی ناشی از اجرای طرح راه، در آینده، قطعاً موجب تهدید سلامتی ساکنین شهرک و بروز بیماری‌های اعصاب، ریوی، قلبی و غیره می‌دانستند. آن ها باور داشتند که با توجه به ساکن بودن درصد قابل ملاحظه‌ای از افراد مسن در شهرک، این گروه سنی، بیش‌تر در معرض ابتلا به بیماری‌های ناشی از آلودگی خواهند بود (تأثیرات ثانویه).

موضوع مهم در ارتباط با ارزیابی انباشتی، این است که این نوع ارزیابی مستلزم نظارت ادواری است؛ بنابراین، این نظارت یک گروه ناظر با اختیارات قانونی که بتواند بر اهداف بلندمدت متمرکز شود، نیاز دارد [۱۰].

#### ۴-۶. پیشنهاد تغییر در اقدام مورد نظر (شکل بخشیدن به بدیل‌ها)

با توجه به مشکلات اساسی که اجرای طرح انتقال پایانه

اکباتان، ساکن اکباتان نیستند) و برای رفت و آمدهای خود از محل سکونت به محل کار، یا از ماشین شخصی استفاده می‌کنند یا مجبورند با مترو یا وسیله نقلیه دیگری به میدان آزادی رفته و خیلی از آن‌ها، از آن‌جا با اتوبوس یا تاکسی به محل کار خود بروند. در صورت انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان، این مشکل تا حدود زیادی حل می‌شود و با افزایش دسترسی‌ها، قیمت مسکن بالا می‌رود؛ از طرف دیگر، افزایش ترافیک و کمبود پارکینگ، با عدم نیاز به استفاده از ماشین شخصی، جبران می‌شود و اهالی اتلاف وقت کم‌تری خواهند داشت و لذا، فرصت ملاقات‌های افراد در فضاهای سبز و نیز پرداختن به مقوله تفریحات، بیش‌تر می‌شود. و همچنین، اهالی می‌توانند انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان را به ساخت پارکینگ‌های طبقاتی گره بزنند که در این صورت مشکل ترافیک و پارکینگ حل می‌شود.

#### ۴-۴. تعیین واکنش احتمالی طرف‌های تحت تأثیر

- تعدادی از ساکنان شهرک (Q28, Q29, Q34) بدین گونه اعتراض خود را نسبت به اجرای طرح مزبور اعلام می‌کردند: "ما در محل اجرای طرح تجمع می‌کنیم و مانع از اجرای آن می‌شویم". در بسیاری از مصاحبه‌ها، اهالی شهرک اکباتان بیان می‌کردند که مانع اجرای طرح خواهند شد و این امر قطعاً به درگیری مردم با نیروهای امنیتی خواهد انجامید که می‌تواند خسارات جانی و مالی به همراه داشته باشد. گروهی از اهالی، ترک شهرک اکباتان و اسکان در نقاط دیگر شهر را مطرح می‌نمودند که باعث می‌شود شهرک از حالت بومی خارج شود.

- تعدادی از راننده‌های تاکسی و اتوبوس پایانه (Q6, Q12) نیز اظهارات مشابهی در این مورد داشتند: "ما تجربه بسیار آزاردهنده ای را از جابجایی‌ها داریم. قبلاً بارها جابجا شده ایم و در اکثر این جابجایی‌ها متحمل ضرر و زیان شده ایم". رانندگانی که مالک تاکسی و اتوبوس بودند مایل به جابجایی نبودند و باور داشتند با اجرای طرح، درآمدشان کاهش می‌یابد لذا بیان می‌کردند در صورت عملی شدن طرح، به شدت، اعتراض خواهند کرد.

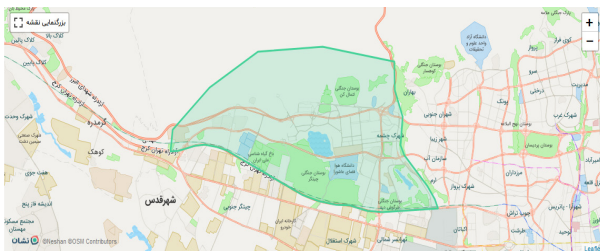
#### ۴-۵. ارزیابی تأثیرات ثانویه و انباشتی

تأثیرات وقتی با یکدیگر همراه می‌شوند ممکن است نوعی اثر اضافی داشته باشند؛ بسیاری از تأثیرات کوچک محلی، وقتی با یکدیگر همراه می‌شوند ممکن است اثری عظیم داشته باشند؛ بنابراین، مسئله، پروژه‌های منفردی نیست که تأثیرشان ممکن است معمولی باشد بلکه مسئله، تغییراتی است که فرآیند اجرای چند پروژه به همراه می‌آورد.



ایستگاه متروی وردآورد یکی از ایستگاه‌های خط پنج مترو تهران است. این ایستگاه در ۱۶ کیلومتر بزرگراه تهران کرج، خیابان داروپخش واقع شده است. خط ۱۰ متروی تهران یکی از خطوط مترو در شهر تهران می‌باشد. این خط از شهریور ۱۳۹۹ کلنگ‌زنی شد و عملیات اجرایی آن در ۲۲ اردیبهشت ۱۴۰۰ آغاز شد و در نهایت به ایستگاه مترو وردآورد از خط ۵ متروی تهران، متصل خواهد شد.

انتقال پایانه آزادی به منطقه ۲۲، با توجه به فضای سبز بسیار وسیعی که دارد و نیز با توجه به جهت وزش باد (غرب به شرق)، مشکل حادث آلودگی هوا را در پی نخواهد داشت؛ از طرف دیگر، تردد مسافران، می‌تواند باعث استقبال بیشتر برای استفاده از امکانات رفاهی مستقر در منطقه ۲۲ و در نتیجه آن رونق بیش‌تر کسب و کارها و به تبع آن، افزایش قیمت مسکن شود. و مهم‌تر از همه، دسترسی آسان منطقه به بزرگراه‌های حکیم، همت، آزادگان، تهران-کرج و آزادراه تهران-شمال می‌باشد.



شکل ۷. سیمای منطقه ۲۲ (مأخذ: Google Map)

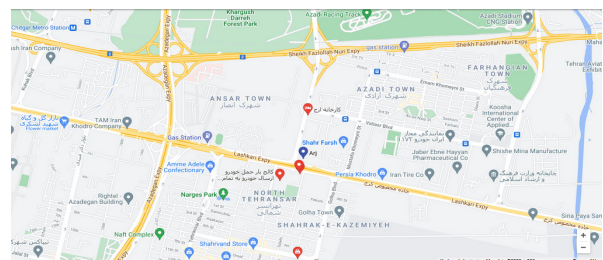
مقصد بعدی جهت استقرار پایانه آزادی، منطقه "ارم سبز" می‌باشد. ارم سبز در غرب تهران و در ۴ کیلومتر چهار اتوبان تهران - کرج، بعد از اتوبان شهید ستاری، کنارگذر راست پل اتوبان شهید باکری (لاین‌کندرو) واقع است. با توجه به این‌که یکی از ملزومات مهم برای استقرار پایانه آزادی در محل جدید، وجود ایستگاه مترو می‌باشد؛ لذا، ناحیه ارم سبز، دارای این امکان و با نام ایستگاه متروی ارم سبز (اولین ایستگاه غربی خط چهار) می‌باشد.



شکل ۸. سیمای منطقه ارم سبز (مأخذ: Google Map)

آزادی به شهرک اکباتان، به همراه خواهد داشت، قطعاً این طرح نباید اجرایی شود و این طرح می‌تواند در مناطق دیگر که نسبت به شهرک اکباتان مساعدتر هستند عملیاتی شود (محل کارخانه ارج، منطقه ۲۲، ارم سبز).

در مصاحبه انجام شده با صاحب آژانس تاکسی مستقر در شهرک اکباتان (Q17)، وی محل کارخانه ارج که در نقشه زیر مشخص شده است را (دسترسی آسان به بزرگراه‌های لشکری، شیخ فضل‌الله و بزرگراه آزادگان)، مناسب اجرای طرح انتقال پایانه آزادی عنوان می‌کند (با سرو سامان دادن به فضای کارخانه).



شکل ۶. محل کارخانه ارج (مأخذ: Google Map)

حاجی بیگی، مدیر عامل سازمان پایانه‌ها و پارک‌سوارهای شهر تهران، از انتقال پایانه غرب به منطقه ۲۲ خبر داده (۲۱ اسفند ۱۳۹۰) و گفته بود: با توجه به این‌که پایانه غرب در یکی از پرترددترین ورودی‌های شهر واقع شده، مشکلات زیادی ایجاد کرده و بر همین اساس در تلاشیم این پایانه را به منطقه ۲۲ منتقل کنیم. کارهای مطالعاتی برای انتقال پایانه غرب به منطقه ۲۲ صورت گرفته و جلساتی با اعضای شورای شهر خواهیم داشت تا بتوانیم با انتقال این پایانه به بخش دیگری از شهر شاهد تسهیل تردها در ورودی غربی شهر باشیم.

سیمای منطقه ۲۲:

جمعیت این منطقه براساس سرشماری سال ۱۳۹۰ ایران، ۱۲۸۹۵۸ نفر (۳۸۱۰۶ خانوار) شامل ۶۵۴۷۶ مرد و ۶۳۴۸۲ زن می‌باشد.

منطقه ۲ در سطح تهران و فراشهری، از قابلیت دسترسی مطلوبی برخوردار است. دسترسی‌های این منطقه بزرگراه‌های حکیم، همت، آزادگان، تهران-کرج (آزادراه ۲) و آزادراه تهران-شمال می‌باشد.

با وجود پارک‌های جنگلی چیت‌گر، وردآورد، دوشان‌دزه، لئال‌کن و جهت وزش باد در تهران که عموماً غربی-شرقی است این محدوده از تهران آب و هوای پاکیزه و مطلوب‌تری نسبت به دیگر مناطق تهران، دارا می‌باشد.



## ۵. طرح‌های تعدیلی، ترمیمی، و اصلاحی (تعدیل-مدیریت پیامدها)

برای این که اقدامات تعدیلی و نظارت به طور مؤثر دنبال شود، رویکرد حامیان باید جلب مشارکت فعال اجتماع محلی آسیب دیده و متأثر و دخالت آنان در پیش برد اقدامات فوق باشد [۱۱]. هیچ مرحله‌ای از اتا نیست که بدون جلب مشارکت عمومی و نیروی فکری و اجتماعی حاصل از آن انجام شود این قاعده که به مردم فرصت داده شود از این که کسی به آن‌ها گوش می‌دهد لذت ببرند یک گام بزرگ به سوی ایجاد رابطه مسالمت‌آمیز با مردم و همچنین جلب اعتماد ایشان است.

در صورتی که بپذیریم طرح انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان، در دست مطالعه و بررسی و امکان‌سنجی باشد باید ارزیابی تأثیرات اجتماعی آن انجام شود و اتای مشارکتی مد نظر قرار گیرد. آنچه در اقدام برای اجرای هر پروژه‌ای در محدوده شهرک اکباتان باید مورد توجه قرار گیرد فضای سبز شهرک است. آنچه از دیدگاه محیط اجتماعی در ارتباط با فضاهای طبیعی و سبز شهری اهمیت دارد، میزان فضای سبز عمومی است؛ یعنی فضای سبزی که رفت‌وآمد عموم مردم در آن‌ها بدون مانع باشد، یا به تعبیر دیگر فضای سبز اجتماعی. مقایسه وضعیت سرانه فضاهای سبز در مجتمع‌های مسکونی، نشان می‌دهد فقط سرانه فضای سبز اکباتان در حد استاندارد جهانی است که برابر با ۸/۲۰ محاسبه شده است (در مقایسه با شاخص تعیین شده از سوی محیطزیست سازمان ملل متحد - ۲۰ تا ۲۵ مترمربع برای هر نفر). این فضا جزء مشاعات بوده و دخل و تصرف در آن باید با رضایت ساکنین و کسب مجوز از کمیسیون ماده ۵ و در قالب طرح‌های تفصیلی باشد.

در گذر زمان و به بهانه‌های مختلف، پروژه‌های مختلفی در محدوده اکباتان اجرایی شده که یا با مصوبه کمیسیون ماده پنج و در قالب طرح‌های تفصیلی همراه بوده یا بدون آن. این مداخلات بدون در نظر گرفتن نقطه نظرات اهالی و عدم مشارکت آن‌ها در تصمیم‌گیری‌ها و برنامه‌ریزی‌ها و نظارت بر اجرای طرح‌ها بوده است و باعث لطمه به فضای سبز اجتماعی شده است. در این ارتباط نگاهی کوتاه به موضوع می‌اندازیم.

### ۵-۱. طرح تفصیلی قدیم

بررسی نقشه طرح تفصیلی قدیم محدوده شهرک اکباتان نشان می‌دهد که به‌منظور تأمین برخی خدمات عمومی و در بعضی موارد احداث بلوک‌های مسکونی جدید، مصوباتی از طریق کمیسیون ماده پنج اخذ شده و بر این اساس، پروژه‌هایی در سطح محله، به مرور اجرا شده است. یکی

از مهم‌ترین مصوبات کمیسیون ماده پنج در محدوده شهرک اکباتان، مصوبه بند ۹ صورتجلسه ۴۴۶ می‌باشد. شهرداری منطقه ۵ به‌منظور تأمین کمبودهای خدماتی ناحیه ۶ که علاوه بر شهرک اکباتان، شهرک‌های فکوری، آپادانا و بیمه را نیز شامل می‌شود تقاضای تغییر کاربری محدوده حد فاصل آزاد راه کرج و جاده مخصوص بین فازهای یک و دو شهرک اکباتان، از فضای سبز به مجموعه فرهنگی، تفریحی و رفاهی را نموده است که بر این اساس، طرح توجیهی برای این محدوده، تهیه و در مورخ ۰۶/۱۲/۱۳۸۶ به تصویب کمیسیون ماده پنج رسیده است.

### ۵-۲. طرح تفصیلی جدید

طبق طرح تفصیلی شهر تهران، محدوده شهرک اکباتان به پهنه‌های G112، S222، S221، R231 اختصاص یافته است. بر این اساس کل بافت‌ها و بلوک‌های مسکونی به پهنه R231 (بافت‌های با ارزش معاصر)، مجموعه ورزشی راه آهن و شهید دستگردی به پهنه S221، بیمارستان صارم و مرکز اورژانس هلیکوپتر ایران به پهنه S222 و محدوده طرح مجموعه فرهنگی، تفریحی و رفاهی اکباتان نیز به پهنه G112 (پارک‌های ویژه) اختصاص یافته است.

### ۵-۳. بررسی مغایرت‌های وضع موجود با طرح تفصیلی

در مجموعه شهرک اکباتان علاوه بر بلوک‌های مسکونی و فضاهای سبز ارتباطی بین این بلوک‌ها و مجموعه‌های ورزشی راه آهن و شهید دستگردی، مجموعه‌های خدماتی و اداری دیگری نیز در حال حاضر وجود دارد که در دوره‌های مختلف و پس از اخذ مصوبه‌های کمیسیون ماده پنج طراحی و اجرا شده اند که از آن جمله می‌توان به مجموعه اداری - دولتی ضلع جنوب مجموعه ورزشی راه آهن (بر اساس بند یک صورتجلسه ۲۸ کمیسیون ماده پنج) و بیمارستان صارم در ضلع شمال شهرک (بر اساس بند ۷ صورتجلسه ۱۹۱ کمیسیون ماده پنج) اشاره کرد؛ لذا، آنچه مشخص است در محدوده فازهای سه گانه این شهرک، کاربری‌های وضع موجود، بر اساس طرح‌های ملاک عمل وقت و مصوبات موردی شکل گرفته و مغایرتی با طرح تفصیلی ندارد.

اما، همان‌گونه که بدو اشاره گردید، یکی از مهم‌ترین مصوبات کمیسیون ماده پنج در این محدوده، بند ۹ صورتجلسه ۴۴۶ کمیسیون ماده پنج می‌باشد. مصوبه‌ای که طبق آن کاربری سبز محدوده‌ای به مساحت حدود ۱۸۶ هکتار در حد فاصل فازهای یک و دو شهرک اکباتان به مجموعه‌ای از کاربری‌های فرهنگی، تفریحی و رفاهی تغییر یافته است.

که در مجاورت بوستان قرار داشت در دستور کار قرار گرفت. وی افزود: پایانه اتوبوسرانی آزادی با وجود توقف و تردد تعداد زیادی از اتوبوس‌ها، آلودگی صوتی و محیطی برای شهروندان و افرادی که برای ورزش به بوستان ملت مراجعه می‌کردند، ایجاد می‌کرد که این موضوع گلایه‌های مردم را در برداشت. وی اضافه کرد: پروژه پایانه و پارکینگ زیرسطحی آزادی مشهد، در سه سطح زیر زمین تعریف شده که در سطح منهای یک، پایانه اتوبوسرانی قرار می‌گیرد و سطوح منهای دو و منهای سه، به پارکینگ خودروها اختصاص پیدا کرده است. با اجرای این پروژه دیگر در سطح زمین خودرویی نخواهد بود و فضای موجود به فضای سبز و پلازای شهری تبدیل شده است. مشکلاتی از قبیل آلودگی صوتی و محیطی از جمله دلایل شهرداری مشهد برای خارج کردن پایانه اتوبوسرانی از دید عموم و انتقال آن به طبقه منفی یک بیان شده است. همچنین ورودی اتوبوس‌ها و اتومبیل‌ها نیز از یکدیگر جدا شده است.

پروژه فوق در مشهد و در محل قبلی پایانه و با دوراندیشی اجرا شده است؛ لذا، به‌همین شکل طبقاتی می‌توان طرح پایانه آزادی در تهران را به دور از دید مردم و در محل خود پایانه، اجرا کرد و در صورت اجرای آن در شهرک اکباتان (دور از ذهن می‌باشد) نیز به همین شکل طبقاتی عملیاتی کرد و هرچند هزینه‌بر است ولی کاملاً به اجتناب از تبعات منفی آن می‌ارزد (خبرگزاری دانشجویان ایران [۱۳]).

## ۶. پیش‌برد و اجرای برنامه پایشی

پایش را نوعی ارزیابی مداوم دانسته اند. پایش چارچوب فکری برنامه ریزی ادواری (طرح برنامه، اجرا، فرآیند ارزیابی و برنامه ریزی مجدد) است. یکی از مهم ترین کارکردهای سازمانی پایش، استفاده از آن برای آزمون میزان پیروی از مقررات و توافقات مرتبط با قراردادها است. [۱۰]

یکی دیگر از مهم ترین وظایف نظام نظارت و پایش، سنجش میزان تأثیرگذاری تعدیل‌ها در ممانعت از عواقب منفی پروژه‌های توسعه‌ای است (این کارکردهای نظام نظارت و پایش، منعطف بودن قابل ملاحظه آن را نشان می‌دهد). طراحی نظام نظارت و پایش، آخرین مرحله اتا است و بهتر است گروه اتا، مجری راه اندازی و استقرار نظام نظارت و پایش نیز باشد. همچنان که مشاهده می‌شود اتا فرآیندی خطی محسوب نمی‌شود که فقط یک بار انجام شود. [۵]

با توجه به اهمیت نظام نظارت و پایش، در همان ابتدای فرآیند اتا، تشکیل یک شورای نظارت (دفتر محلی) مشتمل بر نماینده سیاست‌گذار، حامی پروژه و مردم محلی، باید

این بخش از شهرک اکباتان طبق طرح تفصیلی قدیم، ابتدا به صورت فضای سبز پیش بینی شد که پس از اخذ مصوبه مذکور، اصلاح و در طرح تفصیلی قدیم، اعمال گردیده است.

در طرح تفصیلی جدید نیز، این اراضی به پهنه G۱۱۲ (پارک‌های ویژه) اختصاص یافته که مغایر با مصوبه قبلی کمیسیون می‌باشد؛ اما، آن چیزی که در وضع موجود بر روی این اراضی اجرا شده است مغایر با مصوبه کمیسیون ماده پنج و پهنه طرح تفصیلی جدید است؛ چرا که، وفق طرح تفصیلی جدید، پهنه این اراضی G۱۱۲ بوده و برای هر گونه ساخت و ساز در این بخش از شهرک می‌بایست مصوبه کمیسیون، اخذ گردد؛ این در حالی است که پروژه مگامال، فاقد مصوبه کمیسیون ماده پنج بوده و همچنین با مصوبه قبلی آن کمیسیون نیز، مغایرت دارد. [۱۲]

بنابراین، هر گونه سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در مورد انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان، باید مصوبه کمیسیون ماده پنج را داشته باشد؛ مگر این که، اتفاق مگامال، این جا نیز رخ دهد. در صورتی که، طرح انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان، عملیاتی شود، حامی پروژه باید متعهد به ترسیم برنامه‌ای برای جای‌گزینی میزان فضای سبز تخریب شده (یا فضایی که قرار بود فضای سبز شود - فضای پشت مگامال در کلیت آن)، جهت اجرای پروژه گردد. پروژه مزبور باید در ارتباطی تنگاتنگ با مردم ساکن و نمایندگان آن‌ها (اعضای هیئت مدیره‌ها)، طرح موضوع شده و راهکارهای عقلانی، شناسائی شود که این امر موجب تقویت حس تعلق خاطر ساکنین به شهرک می‌شود (احساس خوب و تعلق خاطر اهالی به شهرک اکباتان، طی اجرایی شدن پروژه‌های قبلی که بدون نظرخواهی و مشارکت مردم ساکن بوده (بیمارستان صارم، مگامال و حسینیّه) لطمه دیده است). برای مثال، برای پرهیز از تخریب فضای مشاع و ممانعت از تردد انبوه مسافران در فضای شهرک اکباتان (جلوگیری از تبعات ناامنی فیزیکی و روانی) و نیز جلوگیری از افزایش آلودگی و ترافیک و رفع مشکل کمبود پارکینگ، می‌توان به الگوبرداری از اجرای پروژه بزرگ پایانه و پارکینگ آزادی شهر مشهد، پرداخت. در این ارتباط سخنان خلیل الله کاظمی، معاون عمران، حمل و نقل و ترافیک شهرداری مشهد را بازگو می‌کنیم تا روند مشارکتی و نتایج مثبت آن در فرآیند ارزیابی تأثیرات اجتماعی به وضوح دیده شود. او در حاشیه بازدید شهردار مشهد از پروژه بزرگ پایانه و پارکینگ آزادی مشهد گفت: این پروژه که در ضلع جنوبی بوستان ملت در حال اجرا است با توجه به تقاضای شهروندان برای استفاده از بوستان ملت و کمبود پارکینگ در این محل و همچنین مشکلات پایانه اتوبوسرانی

توسط محقق ارزیابی تأثیر اجتماعی، پیشنهاد شود.

## ۷. نتیجه‌گیری

فضاهای عمومی مجتمع‌های مسکونی به عنوان محیطی که امکان حضور ساکنان در کنار یکدیگر را فراهم می‌کند، می‌تواند زمینه‌ساز ایجاد تعامل بین آن‌ها شود. عدم توجه به این نیاز افراد و عدم قابلیت محیط در تأمین آن، موجب می‌شود تا محیط کالبدی بسیاری از مجتمع‌های مسکونی به مجموعه‌ای از اشکال و فضای خالی بین آن‌ها تبدیل گردد. این مسئله می‌تواند باعث نارضایتی ساکنان از محیط زندگی و متعاقب آن عدم حضور در فضاهای عمومی مجتمع، به عنوان لازمه بروز فعالیت‌های بعدی شود.

مجتمع اکباتان یکی از بزرگ‌ترین و مدرن‌ترین مجتمع‌های مسکونی ایران و خاورمیانه با حدود ۵ کیلومتر مربع وسعت و ۴۵۰۰۰ نفر جمعیت است. طی بازدیدی که در مراحل مختلف از این مجتمع صورت گرفت (ایام تعطیل و غیر تعطیل) مشاهده شد که بسیاری از اهالی برای انجام فعالیت‌هایی از قبیل ورزش و پیاده‌روی، خرید، بازی، دور هم نشینی و گپ و گفتگو در این فضاها حضور پیدا می‌کنند. حضور ساکنان در فضاهای عمومی این مجتمع، خصوصاً در زمان مربوط به اوقات فراغت روزانه (خارج از ساعات کاری) و تعطیلات آخر هفته، سرزندگی و نشاط اجتماعی به این فضاها می‌بخشد. طبیعت و فضاهای سبز، عاملی است که موجب تبدیل یک فضا به مکانی با خصوصیات حسّی و رفقاری ویژه برای ساکنان می‌شود. این حسّ، عامل مهمّ در شکل‌گیری حسّ تعلق مکانی بوده و نهایتاً منجر به ایجاد محیط‌های با کیفیت می‌شود.

همان‌گونه که ذکر شد در گذر زمان و به بهانه‌های مختلف، پروژه‌های مختلفی در محدوده اکباتان اجرایی شده که یا با مصوبه کمیسیون ماده پنج و در قالب طرح‌های تفصیلی یا بدون آن همراه بوده است. این مداخلات بدون ارزیابی تأثیرات اجتماعی (اتا) و برآورد پیامدهای منفی احتمالی ناشی از اجرای طرح‌ها و در نتیجه بدون در نظر گرفتن نقطه نظرات اهالی و عدم مشارکت آن‌ها در تصمیم‌گیری‌ها و برنامه‌ریزی‌ها و نظارت بر اجرای طرح‌ها همراه بوده و باعث لطمه به حسّ اعتماد اجتماع محلی و نیز فضای سبز اجتماعی شده است. متأسفانه در ارتباط با طرح انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان نیز، اگر قرار باشد اجرایی شود احتمال طی همین روند سابق بسیار بالا است. بدیهی است زمانی به ارزیابی تأثیر اجتماعی اقدام می‌کنیم که می‌خواهیم پیامدهای پروژه یا اقدام یا سیاستی را برای

جمعیت‌ها و اجتماعات انسانی درک کنیم و اطلاعاتی از آن به دست آوریم. در همین ارتباط و در واقع با هدف آگاهی‌رسانی به جامعه محلی، به سراغ اهالی ساکن و کسبه شهرک و نیز کارکنان، رانندگان تاکسی و اتوبوس پایانه آزادی رفته و مصاحبه‌هایی در جهت نظرخواهی از آن‌ها در ارتباط با اجرای احتمالی این طرح انجام گرفت. تجزیه و تحلیل نظرات اهالی ساکن، نشانگر عمق نارضایتی از اجرای چنین طرحی بوده که آسیب جدی به فضای سبز عمومی وارد کرده و تبعات بسیار منفی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی را به دنبال خواهد داشت. با توجه به عدم نظرخواهی و عدم جلب مشارکت ساکنین در تصمیم‌گیری‌ها و برنامه‌های طرح‌های اجرا شده قبلی، ساکنین این دید منفی را داشتند که این بار نیز به آن‌ها اهمیتی داده نخواهد شد. آن چه واضح است این است که، با عدم مشارکت جامعه محلی در تصمیم‌گیری‌ها و به دنبال آن، اتخاذ تصمیم سیاست‌گذاران مبنی بر اجرای طرح، قطعاً شاهد اعتراضات مردمی (که می‌تواند هزینه‌های امنیتی و سیاسی داشته باشد) خواهیم بود. طبق مشاهدات میدانی، اجرای این طرح، تبعات بسیار منفی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی خواهد داشت و رفاه، امنیت، سطح بهداشت عمومی، کیفیت زندگی و حسّ تعلق به مکان را کاهش داده، نظام حمل و نقل را ناکارآمد کرده و متعاقب اجرای طرح، خروج جمعیت قابل ملاحظه‌ای از اهالی را رقم خواهد زد.

برای اجتناب از بروز تمامی تبعات منفی حاصل از اجرای طرح انتقال پایانه آزادی به شهرک اکباتان، جای‌گزین‌های طرح (محدوده کارخانه ارج - طبق نقشه مربوطه، محدوده ارم سبز، منطقه ۲۲) ارائه و پیشنهاد گردید، مانند طرح سامان‌دهی پایانه آزادی در مشهد، کل طرح، به صورت طبقاتی در عمق زمین پایانه آزادی، عملیاتی شود.

## References

- Freudenburg, William R (2003), "Social Impact Assessment", pp. 451.
- Mathur, Hari Mohan (2021), "Assessing the social impact of development projects", Translated By: Meysam Ehrabian Sadr, pp. 26.
- Burdge, Rabel J (2011). "A community guide to social impact assessment", Translated BY: Mohammad Ali Ramazani & Morteza Ghelich, pp. 105 & 133.
- Vanclay, Frank & Steves, Ana Maria (2022). "New directions in social impact assessment: conceptual and methodological advances", Translated By: Hamid Gheisary, pp. 428.

- application", Translated By: Reza Fazel, pp. 227.
10. Carley, Michael & Bustelo Eduardo, S (2021), "Social impact assessment and monitoring: A guide to the literature", Translated By: Amir Khorrami, pp. 119 - 120.
  11. Momtaz, Salim & Kabir, S. M. Zobaidul (2021). "Evaluating environmental and social impact assessment in developing countries", Translated By: Morteza Ghelich, pp. 224.
  12. (shahrakeekbatan.ir)
  13. Iranian Students News Agency, Khorasan Razavi Province, 1399.
  5. Fazeli, Mohammad (2022). "Social Impact Assessment of Policies, Programs and Plans", pp. 277 - 280& 240 - 244.
  6. Clarke, V., & Braun, V. (2013). "Teaching thematic analysis: Overcoming challenges and developing strategies for effective learning". The psychologist, 26 (2), 120-123.
  7. Tehran Region 5 Municipality Website, November 2018.
  8. [ekbatanonline.com/fa/aboutekbatan](http://ekbatanonline.com/fa/aboutekbatan)
  9. Putte, Allen D & Springer, J. Fredrick (2010). "Policy Research: concepts, methods, and