

کوتاه‌تری برای رسیدن به این مقاصد طی می‌شود.»

وقتی مطالعات اجتماعی جنبه تزیینی داشت

همه چیز می‌توانست خوب پیش برود، پروژه زیرگذر استاد معین می‌توانست یکی از بهترین پروژه‌های مدیریت شهری باشد، مردم هفته گذشته می‌توانستند به جای عتاب و درگیری با مسئولان شهری از آنها تشکر کنند و خسته نباشید بگویند، اگر و تنها اگر پیوست اجتماعی آن در فاز صفر پروژه نوشته می‌شد یا حداقل براساس پیوست اجتماعی که صدای مردم در آن منعکس شده بود، افتتاح می‌شد. همه چیز خوب پیش می‌رفت اگر و تنها اگر مطالعات پژوهشگران اجتماعی صرفاً جنبه تزیینی نداشت. گفته‌هایی که وهابی به‌عنوان مجری طرح در پایان مکتوبش آن را تأیید می‌کند: «اگرچه بهترین حالت در مطالعات اجتماعی، بررسی و مطالعه پیش از اجراست، در این مورد با پروژه‌ای مواجه بودیم که بخش اصلی آن (احداث تونل) اجرا شده بود و تلاش ما صرفاً کمک به تیم طراحی بود و معتقد بودیم همچنان فرصت برای طراحی و استفاده بهینه و متناسب با خواست مردم فراهم است و می‌توانیم در آینده از پروژه‌ای اجتماع محور و منطبق با خواست و نظر مردم سخن بگویم. آن روزها مطمئن بودیم نتیجه مطالعه ما در طراحی زیرگذر نقش مهمی خواهد داشت و حتماً منجر به رضایت شهروندان خواهد شد، اما آنچه در روز افتتاحیه پروژه مشاهده کردیم چیزی متفاوت از خواست و نیاز مردم بود. برای محقق یا پژوهشگر اجتماعی چیزی دردناک‌تر از آن نیست که احساس کند مطالعاتش صرفاً «جهت اطلاع» و تزیینی است و در عالم واقع بروز و ظهوری نخواهد داشت.» تجربه انجام مطالعه ارزیابی آثار اجتماعی و فرهنگی طرح زیرگذر استاد معین نشان می‌دهد که مدیریت شهری تهران هنوز تا شنیدن صدای مردم راه زیادی در پیش دارد. □



میزان □

اتاف ابزاری برای تحقق مشارکت شهروندی در پروژه‌های شهری

از آغاز شکل‌گیری نهادها و سازمان‌های خدماتی در شهرها، چگونگی سهیم کردن شهروندان در طرح‌ها و پروژه‌های شهری از مهم‌ترین دغدغه‌های مطرح شده بوده و در هر دوره‌ای شیوه‌ای برای این حضور از سوی مسئولان بیان و تلاش شده است با ارایه برنامه‌ها و شعارهایی (چون شهرداری به‌عنوان نهادی اجتماعی، شهر زیست‌پذیر، شهری برای همه و...) حضور شهروندان در فرآیند ایده‌پردازی، طراحی، اجرا و بهره‌برداری تحقق یابد.

ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی (اتاف) فرآیندی است به منظور شناسایی، تحلیل، برآورد و مدیریت پیامدهای اجتماعی خواسته و ناخواسته، آشکار و پنهان، مثبت و منفی یک سیاست، برنامه، طرح یا پروژه. از این منظر حضور این مطالعات پیش از طراحی یک برنامه یا پروژه، در طول اجرای پروژه و در پایان آن ضرورتی انکارناپذیر داشته و می‌تواند پیش از آنکه پروژه‌ای مشکلات اجتماعی، اقتصادی، زیست‌محیطی، ترافیکی و... را به بار آورد به پیش‌بینی این پیامدها و چرایی و چگونگی بروز آن و حتی ارایه برنامه‌ای برای مدیریت آنچه قرار است رخ دهد، پرداخته و از این طریق از مشکلات و مسائل آتی یک طرح یا پروژه بکاهد.

این توانمندی تنها ویژگی این حوزه مطالعاتی نیست. «شنیدن صداهای خاموش» رسالتی است که اتاف در پی آن است. شنیدن مشکلات، نیازها، خواسته‌ها، نظرها و... ساکنان، کسبه، غایبان، معتمدان، مدیران و مسئولان محلی و بهره‌گیری از آنچه می‌توان آن را «دانش محلی» نام نهاد. دانشی که می‌تواند از هزینه‌های اجتماعی، اقتصادی و سیاسی طرح یا پروژه شهری بکاهد و بر سرعت اجرای آن نیز بیفزاید.

آنچه در افتتاحیه زیرگذر استاد معین رخ داد (اعتراض به ساخت و چگونگی بهره‌برداری از این پروژه در مراسم افتتاح طرح)، برخلاف سخنان رئیس شورای شهر، اتفاقی جدید و بی‌سابقه نبوده و نخواهد بود. نادیده گرفتن شهروندان و غلبه نگاه فنی و مهندسی به طرح‌های شهری به سنتی دیرین و پذیرفته در مدیریت شهری بدل شده است و برنامه‌ریزی از بالا به پایین که سابقه‌ای به قدمت خود برنامه‌ریزی در این کشور دارد نیز در این نوع نگاه موثر بوده است.

چاره‌اندیشی پس از بروز واقعه در طرح‌هایی چون زیرگذر اشاره شده، پیاده‌راه ۱۷ شهریور، بزرگراه گذر کرده از میان جنگل سرخه حصار، ساخت پایانه شرق، افتتاح بوستان زندگی در محله دروازه غار و... از سوی برخی از مدیران شهری نیز نمی‌تواند به حل بسیاری از مشکلات ایجاد شده کمک کند و تنها به کاهش برخی از مسائل و آن هم با صرف زمان و هزینه فراوان منجر خواهد شد.

این دست از اعتراض‌ها که دست بر قضا فرصت رسانه‌ای شدن می‌یابند، توجه برخی از مدیران را بر اهمیت نظرات و خواسته‌های شهروندان (غالباً در گفتار) جلب کرده و برای مدتی اندک، فضای گفتگویی آنها را رنگ و بویی مردم‌سالارانه می‌بخشد.

ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی (اتاف) با گذر از سطح نظرسنجی و افکارسنجی و با بهره‌گیری از روش‌های مشارکتی تلاش می‌کند با برقراری گفت‌وگویی چندجانبه بین مدیران، مشاوران، پیمانکاران، سمن‌ها، سازمان‌ها و مهم‌تر از همه شهروندان، نتیجه‌ای بهینه را موجب شده و در تمامی مراحل اجرای طرح به مثابه تسهیل‌گری فعال، تعاملی کارآمد را ایجاد و در راستای حفظ آن تلاش کند. امید که روزی این دست از مطالعات همچون سایر مطالعات ترافیکی، فنی، مالی و پدافندی به جزئی جدایی‌ناپذیر از مطالعات مربوط به پروژه‌ها و طرح‌های شهری تبدیل شده و از این طریق در واقعیت نیز شهروندان در فرآیند اجرای پروژه‌های شهری، مشارکتی حداکثری و موثر را تجربه‌کنند. □

تشکیل نهاد شوراهای شهروروستا یکی از راه‌های پیوند میان مدیریت شهری بایدنه عمومی باشد، اما هنوز هم گویی این نهاد نتوانسته چنین کارکردی پیدا کند. از سوی دیگر، انجام مطالعات اجتماعی که معمولاً به پروژه‌های شهری پیوست می‌شود از مهم‌ترین راه‌هایی است که می‌توان صدای مردم را در آنها شنید. این مطالعات عموماً نیازها و خواسته‌های شهروندان را پیش از افتتاح پروژه‌ها عنوان می‌کند. اما مطالعه‌ای که برای پروژه زیرگذر استاد معین انجام شد، گویی صرفاً به منظور رفع تکلیف بوده است. یاسین وهابی، پژوهشگر شهر و مجری طرح در توضیحات مکتوبی که در اختیار «شهرود» قرار داد، درباره پیوست اجتماعی پروژه استاد معین می‌گوید: «من به همراه تعدادی از دانش‌آموختگان حوزه‌های علوم اجتماعی و شهرسازی، تابستان ۹۸ مطالعه‌ای درباره تونل استاد معین (آن روزها هنوز جزئیات طرح مشخص و مسجل نشده بود) آغاز کردیم و در این راستا برای فهم خواست و نظر مردم مصاحبه‌های متعددی با اهالی محله‌های استاد معین، طرشت و هوشیار انجام دادیم. محور اصلی پژوهش بررسی نظریات و خواسته‌های شهروندان ساکن محدوده استاد معین و طرشت در محل تقاطع با خیابان آزادی و پروژه عمرانی زیرگذر استاد معین بود. در واقع نوعی ارزیابی و «اتاف» در حین اجرا که هدفش پرداختن به نظریات و خواست مردم درباره کیفیت اجرا و آثار زیرگذر بر وضع ترافیک و تردد شهروندان محله و تمایل آنها به هرکدام از حالات مختلف از جمله یک‌طرفه یا دوطرفه بودن طرح مذکور بود؛ اتصال منطقه ۲ و ۳ از طریق این زیرگذر برقرار می‌شد و باید می‌دیدیم مردم دو طرف خیابان آزادی از چه زاویه‌ای به این موضوع می‌نگرند و هرکدام متقاضی چه نوع خدماتی هستند.»

مشکلاتی که گریبان اهالی منطقه ۹ را گرفته بود

ترافیک و طولانی شدن زمان اجرای پروژه استاد معین از مهم‌ترین مولفه‌هایی بود که در روزهای پیش از افتتاح به دغدغه مردم تبدیل شده بود. «من روز بابت دیدن مادرم مجبورم از شرق میدان آزادی به سمت غرب بروم. ترافیک در ساعات ابتدایی روز آخر شب‌ها، بین یک تا دو ساعت معطل می‌کند.» سیمیه که خود ساکن منطقه ۹ است، گلایه‌های زیادی درباره ترافیک سرسام‌آور پیش از افتتاح پروژه دارد؛ گلایه‌هایی که وهابی نیز آن را مهم‌ترین مولفه‌های پیوست اجتماعی طرح می‌داند: «در وهله اول پرداختن به مسأله ترافیک و تأثیر احتمالی احداث زیرگذر بر اساس سناریوهای مختلف و در وهله دوم پرداختن به طراحی فضایی بود که در نتیجه احداث این پروژه ایجاد کند. معتقد بودیم در صورتی که خواست مردم در کنار دانش متخصصان قرار گیرد می‌تواند با فضا سازی عالی بخش زیادی از نیازهای مردم را برطرف کند.»

سیمیه این بار گلایه‌هایی را که بعد از اجرای پروژه دارد، عنوان می‌کند: «توقع‌مان دوطرفه شدن طرح بود. تا دقیقه نود هم نگفتند قرار نیست دوطرفه باشد. دغدغه اهالی هم همین بود.» همان چیزهایی که برای وهابی و تیمش نیز اثبات شده است؛ او توضیح می‌دهد: «آنچه در نهایت برای تیم تحقیق مشخص شد، این بود که بیشتر ساکنان محدوده مورد مطالعه انتظار داشتند پروژه منجر به عدالت شهری شود و به‌طور دوطرفه دسترسی مناطق ۲ و ۹ را به یکدیگر میسر کند. شاید هیچ‌کدام از ساکنان محله استاد معین باور نمی‌کردند قرار است زیرگذری که ساخت آن سال‌ها طول کشیده و آزارشان داده بود یک‌طرفه به سمت جنوب باشد و ترافیک و ازدحام بیشتری به محله سرازیر کند.»

نتیجه پژوهش‌های وهابی و تیمش بیانگر کاهش ترافیک چشمگیر در منطقه ۹ بود: «منطقه ۹ یکی از مناطق پرتراکم و شلوغ شهر تهران است و شریان‌های مواصلاتی در این منطقه وضع مطلوبی ندارد. احداث زیرگذر استاد معین می‌تواند بخشی از ساکنان منطقه ۹ را از نظر دسترسی به سایر نقاط شهری در موقعیت بهتری قرار دهد و بسیاری از مسافت‌های غیر ضروری و ترافیک ناشی از آن با احداث این پروژه بلاوجه خواهد شد. بسیاری از ساکنان محله استاد معین، دستغیب و هوشیار برای رسیدن به منطقه ۲ و مناطق شمالی مجبور به طی مسافت‌های طولانی برای رسیدن به اتوبان‌های یادگار، جناح و شیخ فضل‌الله هستند، اما با احداث این زیرگذر مسیر

پیوست اجتماعی پروژه استاد معین نارضایتی اهالی را تأیید کرده بود

صدای شهروندان در زیرگذر گم شد

□ (سوکال دانایی) وقتی مسئولان و متولیان حوزه شهری برای افتتاح پروژه

زیرگذر استاد معین روانه منطقه ۹ شهرداری تهران می‌شدند، گمان نمی‌کردند پروژه‌ای که قرار بود از حجم ترافیک محدوده آزادی بکاهد، به یکی از پرحاشیه‌ترین پروژه‌های شهری تبدیل شود. حضور مسئولان در زیرگذر با واکنش تند ساکنان محله استاد معین همراه بود. پیرمردان، جوان‌ترها و نوجوانان که ابتدا بالای زیرگذر ایستاده بودند، فته‌رفته خود را به مسئولان رساندند و با صدای بلند به اینکه چرا پروژه ناقص افتتاح شده و یک‌طرفه است، اعتراض کردند. یکی از آنان خطاب به مسئولان گفته بود: «پنج‌سال است خاک این پروژه را خورده‌ایم و حالا باید دود آن را بخوریم و نمی‌توانیم از آن استفاده کنیم. قرار نبود پروژه یک‌طرفه افتتاح شود.»

پیروز حناچی، شهردار تهران، در پاسخ به اعتراضات شهروندانی که فاصله خود را به او به نزدیک‌ترین حد رسانده بودند، کوشش کرد علت افتتاح ناقص را تشریح کند: «اگر زیرگذر دو طرفه باشد، به شریان اصلی تبدیل می‌شود و زندگی را برای اهالی سخت می‌کند.» اما این پاسخ معترضان را قانع نکرد. این بار عتاب‌ها به محسن هاشمی، رئیس شورای اسلامی شهر تهران سرایت کرد و اهالی از او می‌پرسیدند چرا صدایشان را نمی‌شنود؟ هاشمی در ابتدا اعتراف کرد که از نحوه و سبک اعتراض‌ها متعجب شده است: «برای نخستین بار است که چنین سبکی از اعتراض را برای پروژه‌ها می‌بینم؛ اشکالی هم ندارد اما به‌نظم اعتراض‌ها می‌تواند مسالمت‌آمیزتر باشد. من پروژه را کاملاً دقیق دنبال می‌کردم و در خاطر دارم که حدود دو سال قبل، مردم منطقه مخالف احداث این زیرگذر بودند، اما از طرف شورایی منطقه هیچ درخواستی بابت

زیرگذر استاد معین به شورای شهر تهران نرسیده است.» رئیس شورای اسلامی شهر تهران به چند نفر از شوراییاران منطقه و اهالی که او را مخاطب قرار داده بودند و از بابت پیگیری نکردن او شکایت می‌کردند نیز گفت: «به یاد ندارم که تاکنون درباره این پروژه درخواست کتبی به شورای شهر رسیده باشد. اگر می‌رسید من آن را به کمیسیون مربوط ارجاع می‌دادم.» بگویم‌گوی اهالی و متولیان امر شهری در نهایت خاتمه پیدا کرد و پروژه با چند ساعتی وقفه افتتاح شد، اما در پی این اتفاق بار دیگر این پرسشی حالا دیگر تکراری نمایان شد که چرا هنگام اجرای طرح‌های عمرانی صدا و خواسته شهروندان شنیده نمی‌شود؟ صدایی که در بسیاری از پروژه‌ها شنیده نشده است. زیرگذر گیشا که آذرماه به‌طور موقت افتتاح شد، یکی از این پروژه‌ها بود؛ زیرگذری که به گفته معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران قرار است از حجم ترافیک این منطقه بکاهد، اما نارضایتی رانندگانی که هر روز مجبورند این مسیر را طی کنند از نکات دیگری هم حکایت دارد.

افتتاح پروژه دیگری در تقاطع غیر هم‌سطح آبشناسان حد فاصل ستاری و سردار جنگل، در دوران شهرداری پیشین، مشکلات بیشتری داشت و باعث کوچ عده‌ای از اهالی به مناطق دیگر شهر شد. یکی از این کوچ‌کنندگان علی‌بود: «این پروژه عملاً دسترسی خانه ما را که در اتوبان بود به خیابان اصلی از بین برد. ما مثل اهالی یک جزیره که در اقیانوسی از ماشین‌گیر افتاده‌ایم، چند ماه بعد از این افتتاح، آدرس خانه‌مان را تغییر دادیم.»

پل صدر از دیگر پروژه‌هایی بود که افتتاح آن فارغ از مباحث مالی، که تاکنون به کرات درباره آنها صحبت شده است، عملاً گرهی از مشکلات شهروندان باز نکرده است. نتیجه‌ای که نه‌تنها از زبان مردم بلکه از زبان مسئولان شهری هم بیان شده است. رحمت‌الله حافظی، عضو سابق شورای شهر تهران در این باره گفته بود: «پل صدر مشکل مردم عادی را حل نکرد و تنها دسترسی متولیان لواسان به بازار و مرکز شهر را تسهیل کرد. این پل حتی برای مردم منطقه نیز مشکل ایجاد کرده است.» اینها فقط نمونه‌هایی از طرح‌های عمرانی اجرا شده در شهر تهران است. در سایر شهرهای کشور هم پروژه‌های متعددی از این دست اجرا شده و می‌شود، بی‌آنکه خواست و نظر ذی‌نفعان محلی در روند اجرای آنها اثرگذار باشد.

صداهایی که شنیده شد، اما...

صدای مردم باید چگونه شنیده شود؟ این پرسشی است که هر چند پاسخ آن سهل می‌نماید، اما در عمل چندان هم پاسخ سراسرت و ساده‌ای ندارد. قرار بود