

Evaluating the Effects of Intercity-Road Construction on the Quality of Life of Residents (Case Study: The22 Bahman Neighborhood of Sari City)

Mohamad Hosein Ghadi 

Master of Regional planning, Iran University of Science and Technology, Tehran, Iran.

Mohamad Saleh Shokouhi Bidhandi  *

Assistant Professor of Urban Planning, Iran University of Science and Technology, Tehran, Iran.

Vali Abedi Bizaki 

MA Student of Urban planning, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran.

Abstract

The expansion of cities has become a necessary matter due to urbanization. Thus, the expansion of transportation networks has become a necessity. This is causing a lot of problems in the neighborhoods which have been crossed by new roads. The purpose of this study is to evaluate the effectiveness of the supplementary project of the northern belt of Sari city to the residents of the 22 Bahman neighborhood. In this research, the data collection method is field and statistical (a mixture of quantitative and qualitative methods). The Criteria of "access and services", "physical conditions" and "social situation" have been defined to measure the impact of the new communication path on the living conditions of the 22 Bahman neighborhood. Using the software of Expert Choice, an AHP technic has been applied to wight the criteria and subcriteria, and finally, the status of each of the criteria was evaluated. The results showed that the completion of the northern belt has created problems for the residents of the 22 Bahman neighborhood. The construction of the northern belt has the most effects on the criterion of access and services, then social status, and at last, physical conditions of the neighborhood. According to the studies, it seems that the completion of the northern belt project of the city was necessary, but it was vital to improve the method of project implementation so that the 22 Bahman residential neighborhood

* Corresponding Author: shokouhi@iust.ac.ir

How to Cite: Ghadi, M H., Shokouhi Bidhandi, M S., Abedi Bizaki, V. (2022). Evaluating the Effects of Intercity-Road Construction on the Quality of Life of Residents (Case Study: The22 Bahman Neighborhood of Sari City), *Journal Urban and Regional Development Planning* , 6(19), 59-85.


would not be divided into two separate parts and people living in the neighborhood would have fewer problems.

Keywords: Impact Evaluation, Intercity-Road, The 22 Bahman Neighborhood of Sari, Quality of life.




ارزیابی و سنجش اثرات احداث کنارگذر جدید بر کیفیت زندگی ساکنان (مورد پژوهی: کوی ۲۲ بهمن شهرستان ساری)


کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی منطقه‌ای، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران ایران.

محمدحسین قادی 

استادیار شهرسازی دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران.

محمد صالح شکوهی بیده‌ندی * 

دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه شهید بهشتی، تهران ایران.

ولی عابدی بیزی 

چکیده

گسترش شهرها به واسطه‌ی افزایش میزان شهرنشینی به امری ضروری تبدیل شده و وابستگی به وسیله نقلیه و به تبع آن گسترش شبکه‌های حمل‌ونقلی را به یک ضرورت، و نه یک انتخاب تبدیل کرده است. همین موضوع سبب ایجاد مشکلات عدیده‌ای در محلاتی که راه‌های جدید از آن عبور کرده‌اند، می‌شود. هدف این پژوهش ارزیابی تأثیرگذاری پروژه تکمیلی کنارگذر شمالی شهر ساری بر ساکنان کوی ۲۲ بهمن می‌باشد. در این پژوهش روش گردآوری داده‌ها، میدانی و آماری (ترکیبی از روش‌های کمی و کیفی) است. به منظور جمع‌آوری اطلاعات از مشاهدات میدانی، مصاحبه‌های عمیق فردی و گروهی و همچنین ابزار پرسشنامه با ۳ معیار اصلی (دسترسی و خدمات، کالبدی، اجتماعی) و زیرمعیارها جهت سنجش تأثیرگذاری راه ارتباطی جدید بر وضعیت زندگی کوی ۲۲ بهمن استفاده شده است. با استفاده از تکنیک (تحلیل سلسله مراتبی AHP) به وزن‌دهی به معیارها پرداخته شده است. وزن معیارها با کمک متخصصان و کارشناسان با نرم‌افزار (Expert choice) تعیین شد و نهایتاً وضعیت هر یک از معیارها ارزیابی گردید. نتایج نشان داد تکمیل کنارگذر شمالی مشکلات فراوانی را برای ساکنان کوی ۲۲ بهمن ایجاد کرده است. احداث کنارگذر شمالی بیشترین تأثیر را به ترتیب دسترسی و خدمات، اجتماعی و کالبدی بر ساکنان کوی ۲۲ بهمن داشته است. طبق بررسی‌های صورت گرفته به نظر می‌آید تکمیل پروژه کنارگذر شمالی شهرستانی لازم بود، اما نیاز بود که روش اجرای پروژه اصلاح شود تا کوی مسکونی ۲۲ بهمن را به دو قسمت مجزا تبدیل نکند و مردم ساکن در محله با مشکلات کمتری مواجه شوند.

کلیدواژه‌ها: ارزیابی اثرات، کنارگذر، کوی ۲۲ بهمن ساری، کیفیت زندگی.

* نویسنده مسئول: shokouhi@iust.ac.ir

مقدمه

سیستم حمل‌ونقل و دسترسی، به‌عنوان مبحثی کلیدی و اساسی در مطالعات شهری و منطقه‌ای مطرح بوده است؛ زیرا یکی از نقش‌های اساسی زندگی شهری را تشکیل می‌دهد، که با ارتباط بخشیدن امورات انسانی به یکدیگر و جریان جابه‌جایی افراد و کالا محقق می‌گردد (امینی نژاد و افتخاری، ۱۳۹۰: ۳). حمل‌ونقل را می‌توان یکی از عناصر محوری و نقش‌آفرین در توسعه دانست. با گسترش شهرها و روند رو به افزایش میزان جمعیت و شهرنشینی لزوم افزایش سرعت تبادلات در سطح مناطق احساس می‌شود و اهمیت برنامه‌ریزی حمل‌ونقل بین‌شهری دوچندان شده است. در دهه‌های اخیر در ایران کلان‌شهرها رشد کم‌سابقه‌ای داشته‌اند و به‌تبع آن با مسائل و مشکلات متعددی از جمله مسائل و مشکلات مربوط به حمل‌ونقل درون و برون‌شهری روبرو بوده‌اند. با گسترش شهرها و افزایش میزان استفاده از وسایل نقلیه خصوصی مدیران شهری در تلاش‌اند تا با احداث مسیرهای کنارگذر و اتوبان‌ها از افزایش تردد در مراکز شهرها جلوگیری کنند. این امر در شهرهای گردشگرپذیر و مناطق پرتراکم (که شهرها به هم نزدیک‌اند) به خاطر گرایش‌های عملکردی و تعاملات اجتماعی بیشتر، ضروری‌تر به نظر می‌آید. شهرهای شمالی کشور نیز که همه‌ساله در تعطیلات پذیرای مسافران زیادی بوده و شهرها و روستاهای آن به هم نزدیک‌اند، معمولاً در معرض طرح‌های احداث جاده کنارگذر قرار می‌گیرند. باین حال باید اذعان کرد که شناسایی و اجرای شیوه‌های حل تراکم ترافیک، دشوار است. ایجاد راه‌های جدید در سطح شهرها مسئله‌ای است که جوانب مثبت و منفی زیادی را در پی دارد. راه‌حلی‌هایی که مستلزم صرف هزینه‌های اولیه زیادی هستند، مانند: توسعه ظرفیت از طریق ساخت راه‌های جدید، اگرچه در برخی شرایط مطلوب و مناسب هستند اما متضمن هزینه‌های سنگینی هستند و اغلب، تأثیرات منفی بر محیط‌زیست و کیفیت زندگی می‌گذارند (Berechman et al, 2006). احداث هر راه جدید محاسن و مزایای را برای گروهی از شهروندان داشته و برخی دیگر از شهروندان را دچار چالش‌های

متعددی می‌کند. این امر با توجه به ارزش بالای زمین در استان‌های شمالی کشور و حاصل خیزی آن از اهمیت دو چندانی برخوردار است.

بیان مسئله

شهر ساری، مرکز استان مازندران، یکی از نقاط مهم ارتباطی در پهنه شمالی کشور و نیز در مسیر یکی از راه‌های اصلی دسترسی منطقه شرق کشور به پایتخت است. این شهر سالانه تعداد زیادی از گردشگران را در خود جای می‌دهد و شمار زیادی از گردشگران نیز از راه‌های ارتباطی این شهر استفاده می‌کنند. گروهی از افراد صرفاً با هدف جابجایی و گروهی دیگر با هدف حضور در داخل شهر و استفاده از ظرفیت‌های گردشگری، خدماتی، اداری و امثالهم به این شهر می‌آیند. با توجه به نکات ذکر شده، مسیرهای کنارگذر اطراف شهر ساری از اهمیت بالایی برخوردارند و ساماندهی آن‌ها از نکات حائز اهمیتی است که همواره مدیران شهری این شهرستان در پی رفع مشکلات ناشی از آن بوده‌اند. یکی از مهم‌ترین پروژه‌ها برای این منظور، تکمیل کنارگذر شمالی شهرستان ساری است که اجرای آن سال‌های زیادی به طول انجامیده است. این کمربندی راه دسترسی از مسیر میانرود - ساری را مستقیماً به مسیر ساری - قائمشهر منتقل می‌کند و با احداث آن دیگر نیازی به ورود وسایل نقلیه به داخل شهر ساری و میدان امام خمینی (ره) و دسترسی از آنجا به مسیر ساری قائمشهر نمی‌باشد. این پروژه در نگاه اول محاسن فراوانی را برای مردم شهر به ارمغان آورده و بخش قابل توجهی از بار ترافیکی را از دوش شهر ساری برداشته است؛ اما این راه از میانه‌ی کوی ۲۲ بهمن شهر ساری گذشته و این محله را به دو قسمت شرقی و غربی تقسیم نموده که مشکلات فراوانی را برای مردم ساکن در این منطقه مسکونی به وجود آورده است. ایجاد آلودگی‌های صوتی و دیداری، جدایی بین کوی ۲۲ بهمن و اتصال دسترسی ساکنان بخش جنوبی به وسیله یک زیرگذر که حداقل ایمنی و امکانات برخوردار نیست، ورود خودروهای غیربومی از مسیرهای فرعی به داخل کوی ۲۲ بهمن و عبوری کردن این منطقه (تا مسیر کوتاه‌تری را طی کنند) و... بخشی از چالش‌هایی است که مفهوم محله مسکونی منطقه را زیر سؤال برده است. منطقه‌ای

یکدست و مسکونی، تبدیل به گذرگاهی شده که آسایش و آرامش را که بخش مهمی از یک منطقه مسکونی است از بین برده است و کیفیت زندگی مردم را با مشکلات جدی روبه‌رو کرده است. در این پژوهش تلاش می‌شود با شناسایی شاخص‌های مناسب اثر اجرای این پروژه بر کیفیت زندگی ساکنان کوی ۲۲ بهمن ارزیابی شود.

پیشینه پژوهش

در این بخش به نمونه‌هایی از پژوهش‌هایی که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم، در رابطه با موضوع تحقیق می‌باشند، پرداخته می‌شود که کمک می‌کند تا بینش عمیقی نسبت به جنبه‌های مختلف موضوع تحقیق به دست آید. امیر رزاقی در سال ۱۳۹۶ و در پژوهشی احداث و توسعه بزرگراه امام علی (ع) و تأثیرات اجتماعی و فرهنگی ناشی از آن را مورد تحلیل قرار داده‌اند. یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد اجرای اقدام توسعه هم دارای پیامد و اثرات مثبتی چون تسهیل و کاهش زمان تردد در بزرگراه، نوسازی بافت فرسوده و بالا رفتن ارزش محله، تسهیل در دسترسی به بزرگراه‌های دیگر، بهبود منظر شهری، حق انتخاب مسیر، ارائه بهتر خدمات به ساکنان، بهبود سرانه فضای سبز و ... و هم پیامد و اثرات منفی مانند آسیب به املاک حاشیه بزرگراه به جهت تردد وسایط نقلیه به جهت آلودگی صوتی و هوا، به وجود آمدن فضاهای بی‌دفاع شهری در حاشیه بزرگراه، ناامنی عابرین در دوربرگردان‌های بزرگراه، مشکل تردد سالمندان، معلولان و کودکان، گسست اجتماعی بین ساکنان دو سوی بزرگراه و ... می‌باشد.

شمس‌الدینی و دیگران (۱۳۹۶) در پژوهشی اثرات احداث شبکه ارتباطی بر وضعیت اقتصادی، اجتماعی و محیطی شهروندان را در روستا-شهر شاهو مورد تحلیل قرار داده‌اند. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد کاهش منابع درآمدی و افزایش میزان بیکاری، کاهش ارزش اموال و دارای و انزوای جغرافیایی، مهاجرت فرستی و ناهنجاری‌های اجتماعی، رشد و توسعه شهر و تخریب محیط‌زیست، مهم‌ترین اثرات احداث کمربندی بر ساکنان روستا-شهر شاهو هستند.

فرهانی و طولابی نژاد سال ۱۳۹۴ به تحلیل اثرات احداث آزادراه خرم‌آباد- پل زال بر توسعه پایدار روستاهای دهستان میانکوه شرقی پرداخته‌اند که نتایج نشان داد بیشترین تأثیر آن بر روی بعد محیطی بوده و آلودگی آب و خاک را در نواحی روستایی به همراه داشته و مراتع، جنگل و زمین‌های حاصل خیز به کار ساختمانی اختصاص یافته و بعد کالبدی در توسعه پایدار روستایی کمترین اثر را داشته است.

خلیلی و دیگران (۱۳۸۹) اثر احداث جاده جنگلی بر توسعه روستاهای جنگلی را مورد تحلیل قرار داده‌اند. نتایج تحقیق ایشان نشان داد روستاهایی که مدت‌زمان بیشتری به جاده‌های جنگلی و راه‌های ارتباطی دسترسی داشته‌اند از امکانات، خدمات و شرایط بهتری از لحاظ توسعه یافتگی بهره‌مند شدند.

خیرالدین و دیگران در سال ۱۳۹۵ و در پژوهشی با عنوان بررسی و تحلیل چگونگی تأثیر ابر پروژه‌های شهری بر قیمت مسکن در عمق محلات شهری مجاور (مطالعه موردی: بزرگراه طبقاتی صدر)، با استفاده از شاخص قیمت مسکن و زمین به این نتیجه دست یافتند که تأثیر احداث بزرگراه طبقاتی صدر بر ارزش املاک مسکونی مجاور، به سه دوره زمانی قبل، حین و بعد از احداث و به میزان فاصله آن از محور بزرگراه بستگی دارد؛ به طوری که در فاصله ۰ تا ۶۰ متری، نرخ رشد قیمت، کمتر و در فاصله ۶۰ تا ۱۲۰ متری، نرخ رشد قیمت، بیشتر است. از فاصله ۱۲۰ متری تا ۱۰۰۰ متری، تفاوت محسوسی در تغییرات قیمت املاک مسکونی نسبت به مناطق بالادست مشاهده نمی‌شود.

در سال ۱۳۹۷ نیز سیاف زاده و پولادوند توسعه بزرگراه‌ها و نقش آن‌ها در کاهش تراکم جمعیت در شهرهای مرکزی را مورد تحلیل قرار دادند. مطالعه‌ی آن‌ها بر روی اتوبان همت محور تهران کرج نشان داد که تکمیل و توسعه بزرگراه همت در کنار سیاست‌هایی اعم از تمرکززدایی از پایتخت و توسعه حمل‌ونقل عمومی، رفع گره‌های ترافیکی و یا به‌کارگیری شیوه‌های نوین حمل‌ونقلی اعم از خطوط وسایل نقلیه با ظرفیت بالا در بزرگراه‌ها، می‌تواند در حومه‌نشینی جمعیت و در نتیجه کاهش تراکم جمعیت تهران تأثیر داشته باشد.

این مطالعه به هزینه‌ها و فواید احداث جاده‌ها و اتوبان‌ها اشاره داشته‌اند، با این حال تحقیقات کمتری تلاش کرده‌اند شکل توزیع این هزینه‌ها و فواید را نشان دهند؛ به عبارت دیگر باید مشخص شود که چه کسانی از این طرح‌ها منفعت می‌برند و چه کسانی ضرر می‌کنند. مطالعه‌ی حاضر تلاش می‌کند تا اثرات احداث جاده کمربندی بر گروه‌های مختلف را نشان دهد و به‌ویژه کیفیت زندگی کسانی که کمتر مورد توجه سیاست‌گذاری‌های شهری هستند را مورد مذاقه قرار دهد.

بالا و همکاران در سال ۲۰۲۱ در پژوهشی با عنوان "تأثیر زیست محیطی، اجتماعی و اقتصادی ساخت جاده در بزرگراه کنارگذر کنجوانی-ناگروتا، منطقه جامو، هند" به این نتایج رسیدند که توسعه بزرگراه کنارگذر Kunjwani-Nagrota تغییرات مختلفی در وضعیت اجتماعی، اقتصادی و محیطی خانوارها و مشاغل/مؤسسات واقع در کنار جاده داشته است. این تغییر به‌ویژه در رابطه با افزایش چشم‌اندازهای تجاری و بازارهای بزرگ مثبت بوده است، اما در رابطه با محیط‌زیست و پوشش گیاهی و حیات‌وحش منفی بوده است زیرا اکثر مکان‌های مورد مطالعه، توسعه برنامه‌ریزی نشده مشاغل کوچک و سرمایه‌گذاری را تجربه می‌کردند. همچنین محقق استفاده از ارزیابی اثرات زیست‌محیطی را برای استفاده پیش از شروع چنین پروژه‌هایی و نظارت بر توسعه پروژه‌های جاده‌ای به‌منظور کاهش تلفات حیات‌وحش و تعادل زیست‌محیطی تأیید می‌کند.

ویکتور اومورن و همکاران در سال ۲۰۲۰، پژوهشی با عنوان اثرات زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای بر توسعه اقتصادی-اجتماعی در ایالت آکوا ایوم با هدف سنجش تأثیر زیرساخت‌های حمل‌ونقلی بر توسعه منطقه‌ای پرداختند که داده‌های مربوط به زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای در منطقه مورد مطالعه و ویژگی‌های اقتصادی و اجتماعی از منابع اولیه و ثانویه جمع‌آوری شد. تکنیک تحلیل عاملی برای دوازده متغیر پیش‌بینی‌کننده و بیست معیار استفاده شد. نتایج پژوهش حاکی از تأثیر قابل توجه از زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای بر توسعه اقتصادی-اجتماعی منطقه مورد مطالعه می‌باشد. بازسازی عظیم، بازسازی و بهبود کلی در کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای را به‌عنوان

راهکاری برای رسیدگی به چالش‌های توسعه اجتماعی و اقتصادی در منطقه مورد مطالعه توصیه می‌کند و راه‌های جاده‌ای نقش مهمی در توسعه و یا افول مناطق مختلف دارد. شکیل ارسلان و همکاران در سال ۲۰۱۸ مقاله‌ای با عنوان تدوین راهبردهای جامعه محور برای کاهش تأثیر ایجاد راه‌های جدید بر مسکن و محیط تهیه کرده است. یافته‌های مطالعه نشان داد که راه‌سازی جدید یا فعالیت توسعه می‌تواند بر بخش‌های مختلف مانند اجتماعی، اقتصادی، مسکن، محیط‌زیست و غیره تأثیرگذار باشد. نکته حائز اهمیت برنامه‌ریزی صحیح و مدون در راستای کاهش اثرات سوء احداث راه‌های جدید بر مسکن و محیط‌زیست می‌باشد.

مبانی نظری

راه‌ها به‌طور کلی یکی از مؤلفه‌های تأثیرگذار بر سطح کیفیت زندگی و توسعه مناطق شهری می‌باشند. هر مسیر تازه احداث شده، می‌تواند تأثیرات مثبت و منفی را بر منطقه‌ای از سطح شهرها داشته باشد. برنامه‌ریزی حمل‌ونقل پایدار شهری، حوزه مطالعاتی میان رشته‌ای و تقریباً حرفه تخصصی جدیدی است که بنیان‌های نافذ تئوریک، ابزار روش‌شناسانه و حوضه‌ی وسیعی از تداخل فعالیت بخش‌های دولتی و خصوصی را کسب کرده است (امینی و افتخاری، ۱۳۸۶). ایجاد راه ارتباطی در کنار اثرات مثبتی که می‌تواند در توسعه ارتباطات، حمل‌ونقل و اقتصاد داشته باشد، ممکن است اثراتی منفی نیز بر محیط اطراف خود بگذارد و ممکن است بخشی از سرمایه‌های طبیعی و انسانی را مورد تهدید قرار دهد (خانی و دیگران، ۱۳۹۴). ایجاد دسترسی مستقیم به جاده‌های اصلی سبب افزایش قیمت زمین می‌شود و افزایش تردد خودروهای غیربومی سبب رونق کسب‌وکار کسبه می‌شود. امروز راه‌های ارتباطی نقش تعیین‌کننده‌ای در سطح کیفیت زندگی انسان‌ها و دسترسی آن‌ها به خدمات شهری و آسایش را دارند. هر مسیر ارتباطی جدید نیز باید به نحوی باشد که ایمنی و امنیت ساکنان را با خطر مواجه نکند. اساساً فلسفه ایجاد کنارگذر در هر شهر و استانی جلوگیری از ترافیک، تسهیل عبور خودروها، امنیت بیشتر شهرها و ... است. کنارگذر مسیری است که هسته یا هسته‌های مرکزی شهر را دور زده و از داخل محدوده

۲۵ ساله شهر عبور می‌کند. کنارگذر نقش مهمی در کاهش تراکم شبکه خیابان‌های شهری داشته و ضرورت ندارد به صورت یک مدار بسته باشد. برخی از شهرستان‌های فاقد کمربندی با مشکلات زیادی در این زمینه روبرو هستند. آن‌ها هر روز به‌ناچار پذیرای مهمانانی می‌باشند که راهی شهر شدند و این مسئله چندان برای مسافران خوشایند نیست؛ زیرا آن‌ها مدت‌زمان بیشتری را باید در این مسیر سپری کنند. به‌بیان‌دیگر که مسیر کمربندی به همان اندازه که می‌تواند برای شهر و مسافران فرصت تلقی شود، به همان اندازه می‌تواند شکل نامطلوب به خود بگیرد و شهر و مسافران را با چالش‌های متعددی مواجه سازد. نکته حائز اهمیت در احداث کنارگذر چگونگی احداث این مسیر با در نظر گرفتن تبعات مثبت و منفی آن برای مسافران و همچنین ساکنان آن شهر از نظر اقتصادی کالبدی و غیره می‌باشد.

با استفاده از پیشینه‌ی تحقیق و مبانی نظری موجود، می‌توان به فهرستی از معیارها و زیرمعیارها برای ارزیابی اثرات احداث کمربندی دست یافت. جدول شماره ۱ معیار و زیرمعیارهای ارزیابی مورد استفاده در این مطالعه را نشان می‌دهد.

جدول ۱. معیارها و زیرمعیارهای ارزیابی اثرات احداث کمربندی بر سکونت کوی ۲۲ بهمن

متغیر وابسته	معیار	زیرمعیار
وضعیت زیست ساکنان کوی ۲۲ بهمن	دسترسی و خدمات (رزاقی ۱۳۹۶)	دسترسی به حمل و نقل عمومی (پروین و دیگران، ۱۳۹۷)
		سهولت دسترسی به مرکز شهر (پروین و دیگران، ۱۳۹۷)
		دسترسی به مراکز درمانی (رمضانی و دیگران، ۱۳۹۷)
		دسترسی به کاربری‌های خدماتی (پروین و دیگران، ۱۳۹۷)
		سهولت تردد معلولان و کهن سالان (شایسته مقدم و دیگران، ۱۳۹۳)
کالبدی (اعتماد و دیگران، ۱۳۸۹)	وضعیت رواناب‌های سطحی (محقق، ۱۳۹۴)	وضعیت رواناب‌های سطحی (محقق، ۱۳۹۴)
		دسترسی به تجهیزات و امکانات لازم و ضروری (رزاقی ۱۳۹۶)
		کارایی و کیفیت مطلوب زیرگذر احداثی (محقق، ۱۳۹۴)
		روشنایی (محقق، ۱۳۹۴)
اجتماعی (محقق، ۱۳۹۴)	امنیت (محقق، ۱۳۹۴)	امنیت (محقق، ۱۳۹۴)
		وضعیت روابط اجتماعی (محقق، ۱۳۹۴)
(رمضانی و دیگران، ۱۳۹۸)	وضعیت روابط اجتماعی (محقق، ۱۳۹۴)	وضعیت روابط اجتماعی (محقق، ۱۳۹۴)

متغیر وابسته	معیار	زیرمعیار
		رضایتمندی از محل سکونت در محله (مؤمنی و دیگران، ۱۳۹۸)
		جدایی و فاصله از مرکز شهر (جدایی گزینی) (رزاقی ۱۳۹۶)
		عدم تأثیر سوء بر کیفیت زندگی جامعه هدف (محقق، ۱۳۹۴)
	اقتصادی (مؤمنی و دیگران، ۱۳۹۸) (Thanvisitthpon, 2016) (این بخش با مشاهده میدانی و مصاحبه مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.)	قیمت زمین
		وضعیت درآمد کسبه

روش

این پژوهش از نوع توصیفی-تحلیلی می‌باشد و روش گردآوری داده‌ها، میدانی و آماری است. پژوهش حاضر از نوع کاربردی است و روش پژوهش، ترکیبی از روش‌های کمی و کیفی است. در بخش کیفی پژوهش به منظور به دست آوردن اطلاعات کاملی از منطقه و شرایط زندگی مردم و نیز جمع‌آوری اطلاعاتی درباره طرح، اقدام به مصاحبه عمیق با ۱۲ نفر از افراد مطلع و صاحب‌نظر و متخصصان ساکن در شهرستان ساری به صورت فردی انجام شده است. مصاحبه با سؤالات باز انجام شده است. هدف از این نوع مصاحبه دریافت اطلاعات عمیق از مصاحبه‌شوندگان بوده تا بتوانند توضیحات بیشتری را در ارتباط با موضوع موردبحث بیان کنند. همچنین در بخش کیفی از مشاهدات میدانی به منظور بررسی شرایط زندگی مردم، امکانات و زیرساخت‌های موجود در محدوده احداث پروژه بهره گرفته شد.

در بخش کمی پژوهش، از ابزار پرسشنامه با سؤالات بسته بر اساس طیف ۵ گزینه‌ای لیکرت به منظور تکمیل اطلاعات و داده‌ها استفاده شده است. در تهیه پرسش‌نامه پژوهش ۳ معیار اصلی (دسترسی و خدمات، کالبدی، اجتماعی) جهت سنجش تأثیرگذاری راه ارتباطی جدید بر وضعیت زندگی کوی ۲۲ بهمن لحاظ گردید که هرکدام از این معیار خود به زیر معیارهایی تقسیم شده‌اند. پس از انتخاب معیارها و زیرمعیارها، پرسشنامه تهیه و

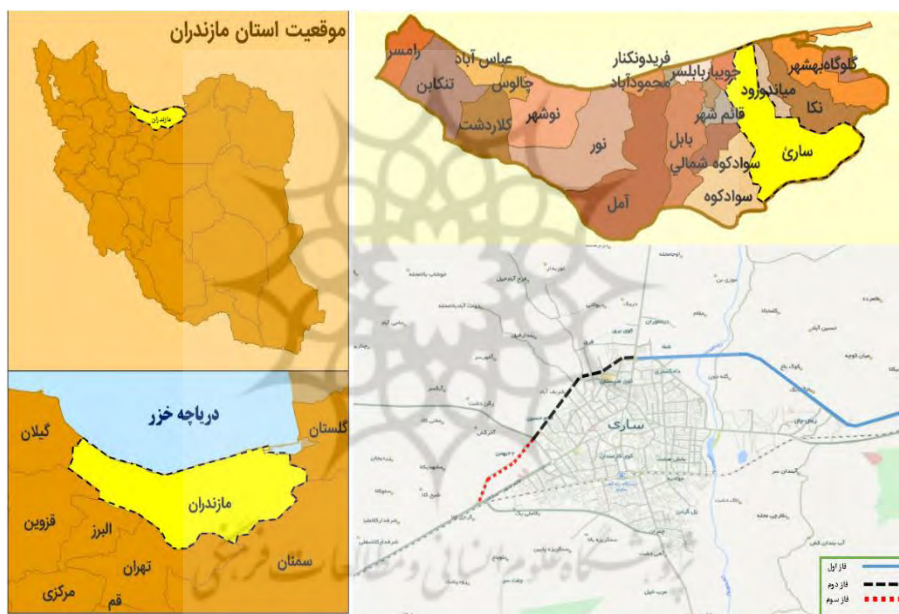
آماده توزیع در جامعه هدف شد. به‌منظور تأیید روایی پرسش‌نامه، با ده نفر از متخصصان مصاحبه شد. جامعه آماری پژوهش را خانواده‌های ساکن در کوی ۲۲ بهمن تشکیل داده‌اند که بنا بر سرشماری سال ۱۳۹۵، ۱۱۳۷۸ نفر می‌باشد. با توجه به فرمول کوکران با خطای ۱۰ درصد، تعداد ۹۵ پرسشنامه میان ساکنان به‌صورت تصادفی ساده توزیع شد. سپس با استفاده از مدل تکنیک تحلیل سلسله مراتب (AHP) به وزن دهی به معیارها پرداخته شده است که با کمک ۱۲ نفر از متخصصان و کارشناسان مهندسی شهرسازی که به‌صورت تصادفی ساده انتخاب شده بودند و پرسش از آنان با استفاده از نرم‌افزار (Expert choice) وزن معیارها تعیین شده است. این روش نخستین بار توسط ساعتی مطرح شد (Saaty, 1980). نهایتاً وضعیت هر یک از معیارها پس از احداث مسیر ارتباطی کنارگذر شمالی شهر ساری در کوی ۲۲ بهمن شهرستان ساری ارزیابی می‌شود.

نمونه مطالعاتی؛ کوی ۲۲ بهمن شهر ساری

شهر ساری یک شهر قدیمی و تاریخی است که در طول سال‌های اخیر دستخوش تحول و نوسازی شده است. امروزه عملکردهای جدید اقتصادی و اجتماعی مثل موقعیت اداری، خدماتی، ارتباطی و تفریحی در سطح شهرستان استان و کشور به فعالیت‌های عملکردهای قدیمی شهر نظیر موقعیت سیاسی و کشاورزی، افزوده شده است. شهر ساری مرکز شهرستان ساری بر سر راه تجاری و گردشگری تهران به سواحل جنوب شرقی دریای خزر و شهرستان‌های شمال شرقی کشور قرار دارد و از جهت آنکه مرکز استان مازندران است دارای اهمیت و اعتبار خاصی است. ساری از طریق راه آهن سراسری و راه آسفالت به تهران ارتباط دارد و شمال شرق ایران را به مرکز ایران متصل می‌کند. فاصله این شهر تا تهران از طریق راه آهن ۳۵۴ کیلومتر و از طریق راه آسفالت ۲۵۳ کیلومتر است. در استان‌های شمالی با توجه به تراکم بالای جمعیت و ارزش بالای زمین‌ها، شهرها نباید به این صورت و لجام‌گسیخته رشد افقی داشته و پراکنده رویی سبب از بین رفتن زمین‌های کشاورزی در استان‌های شمالی شود؛ زیرا استان‌های شمالی به خاطر خاک حاصلخیز و آب‌وهوایی معتدلی که دارند بخش زیادی از محصولات کشاورزی کشور از جمله برنج را تأمین

می‌کنند از این رو محلات با محوریت مسکونی باید با احتیاط بیشتری در آن‌ها پروژه‌های عمرانی اجرا شود.

ساری دارای دو دروازه اصلی در غرب و شرق می‌باشد که دروازه غربی این شهر قائمشهر، به بابل و آمل و از آنجا به تهران و استان گیلان متصل می‌شود و دروازه شرقی راه ارتباطی ساری به شمال شرقی کشور و شهرهای گرگان و مشهد است. تصویر شماره یک موقعیت شهرستان ساری در استان، ساختار کلی شهر ساری و مسیر تکمیلی پروژه کنارگذر شمالی را نشان می‌دهد.



شکل ۱. موقعیت شهرستان ساری در استان، ساختار کلی شهر ساری و مسیر تکمیلی پروژه کنارگذر شمالی

به دلیل مهم بودن مسیر از شهرستان ساری در مسیرهای ارتباطی در طرح جامع سال ۱۳۵۲ احداث دو جاده کنارگذر در شمال و جنوب شهر پیشنهاد گردید محور جنوبی که به موازات راه آهن در نظر گرفته شده بود به علت ساخت‌وسازهای سریع، شکل و کارکرد خود به عنوان کمربندی را تا حدودی از دست داده است. کنارگذر شمالی به دلیل نیاز مبرم

شهرستان ساری، حدفاصل رودخانه تجن تا سه‌راهی جویبار در فاصله زمانی طرح جامع ۱۳۵۲ احداث گردید اما مرحله سوم آنکه از مسیر سه‌راه جویبار تا اتصال به کنارگذر قائمشهر می‌شود به تازگی احداث شده است که مشکلاتی را برای ساکنان کوی ۲۲ بهمن ساری که از مناطق مسکونی برای طبقات متوسط شهرستان است، ایجاد کرده است؛ به عبارت دیگر ادامه کنارگذر شمالی شهرستان ساری از میان کوی ۲۲ بهمن عبور کرده و ارتباط ۲ قسمت کوی ۲۲ بهمن وسیله زیرگذری نامناسب انجام می‌شود.



شکل ۲. روند تغییرات در مسیر تکمیلی کنارگذر شمالی شهر ساری طی سالیان مختلف (۱۳۸۸-۱۳۹۲-۱۳۹۹)

همان‌طور که اشاره شد احداث این خیابان سبب از بین رفتن بخشی از بافت مسکونی و دو تکه شدن کوی ۲۲ بهمن شهرستان ساری شده است. این مسئله دارای ابعاد مثبت و منفی‌ای بوده و بر کیفیت زیست مردم ساکن در کوی ۲۲ بهمن تأثیر داشته است.

یافته‌ها

الف) مشاهدات

برداشت میدانی بر حسب مشاهدات صورت گرفته حاکی از وقوع مشکلات عدیده در سطح کوی ۲۲ بهمن می‌باشد. دوتکه شدن کوی ۲۲ بهمن موجب کاهش سطح تردد خودرو و منزوی شدن بخشی از آن شده است از سوی دیگر نحوه اتصال دو قسمت جداشده کوی ۲۲ بهمن از کیفیت بسیار پایینی برخوردار است. در روزهای بارانی زیرگذر ساخته‌شده با آب گرفتگی شدید مواجه می‌شود که با توجه به فراوانی بودن روزهای بارانی در شمال کشور این موضوع موجب ایجاد مشکلات فراوان برای ساکنان کوی ۲۲ بهمن جهت دسترسی به مرکز شهر شده است. از سوی دیگر عدم وجود تاسیسات و زیرساخت‌های لازم همچون (پل عابر پیاده، نیمکت، روشنایی و سطح زباله) موجب رنجش خاطر ساکنان کوی ۲۲ بهمن شده است. عابری پیاده صرفاً با وسیله نقلیه امکان دسترسی به مرکز شهر را دارند و به صورت پیاده نمی‌توانند به مرکز شهر دسترسی داشته باشند. علاوه بر کمبود نور و روشنایی در سطح منطقه، امنیت کافی جهت تردد عابری پیاده از وسط کنارگذر وجود ندارد که باید تدابیر لازم در این زمینه اندیشیده شود.

ب) مصاحبه

جهت اخذ و تبیین دیدگاه مردم ساکن در منطقه و متخصصین مربوطه اقدام به مصاحبه با ۱۲ نفر از مطلعین و متخصصان در سطح کوی ۲۲ بهمن و شهرستان ساری کرده‌ایم. مصاحبه با ساکنان و کسبه به صورت مراجعه میدانی و در مقابل منزل یا مغازه‌ی ساکنان و کسبه و مصاحبه با مدیران و متخصصان به صورت حضوری و تلفنی صورت گرفته است. سؤالات به صورت باز و ساخت‌نیافته صورت گرفته است که نتایج کلی حاکم بر لزوم اجرا و ضعف در نحوه اجرای این پروژه می‌باشد. در ادامه اهم نظرات و نتایج حاصله هر گروه از افراد که شامل ساکنان و کسبه کوی ۲۲ بهمن، مردم ساکن در سایر نقاط شهرستان ساری، مجری پروژه و مسئولین شهر می‌باشد ذکر می‌شود تا نظرات آنان در این زمینه تبیین گردد.

ساکنان و کسبه منطقه کوی ۲۲ بهمن از مزوی شدن و به حاشیه رانده شدن بخشی از کوی ۲۲ بهمن ابراز ناراحتی کرده‌اند و به گفته آنان کاهش تردد در بخشی از کوی ۲۲ بهمن و ضعف در دسترسی از سوی دیگر موجب رنجش خاطر و کاهش میزان درآمد آنان شده است. همچنین آنان از عدم وجود یک پل عابر پیاده اعلام نارضایتی کرده و اشاره به فوت یک خانم در رابطه با همین مسئله نموده‌اند. از سوی دیگر آبرگرفتنی شدید و ایجاد زیرگذر بدون در نظر گرفتن اصول فنی و مهندسی از دیگر نکاتی بود که در مصاحبه این گروه از افراد به آن اشاره شد.

مصاحبه صورت گرفته از ساکنان سایر مناطق شهرستان ساری حاکی از رضایت‌مندی کلی آنان از اجرای این پروژه و حاکی از لزوم اجرای آن می‌باشد. بنا بر گفته آنان حجم ترافیک داخل شهر و حوالی میدان امام خمینی (ره) شهر ساری به شدت کاهش یافته و رفت و آمدهای غیر مرتبط از بین رفته است اما برخی از کسبه فعال در مسیر قبلی از کاهش ترددش میزان افراد عبوری اعلام نارضایتی کرده‌اند و اعتراض دیگر مردم نحوه دسترسی مستقیم از مسیر قائمشهر به کنارگذر شمالی می‌باشد و ایجاد یک پل رو گذر از آن مسیر را خواستار بودند.

نتایج حاصل از مصاحبه صورت گرفته از مجری طرح نشان دهنده تغییر در نحوه اجرای این پروژه می‌باشد. بنا بر گفته ایشان قرار بر اجرای یک پل رو گذر از روی منطقه کوی ۲۲ بهمن و عدم تخریب گسترده و دو تکه شدن کوی ۲۲ بهمن بود و بودجه لازم نیز در این زمینه اختصاص داده شد اما بنا بر مسائل مدیریتی، این بودجه به یکی دیگر از شهرهای مرکزی استان منتقل شده و بعدها شکل اجرایی پروژه کنارگذر شماره شهرستان ساری تغییر پیدا کرده و مشکلات امروزی را در پی داشته است.

اما نتایج صحبت‌های صورت گرفته با مسئولین مربوطه حاکی از لزوم اجرای این پروژه بوده است. آنان با استناد به شلوغی بیش از حد حوالی میدان امام و گذر وسایل نقلیه سنگین و خطرات و مشکلات ناشی از آن، به لزوم اجرای این پروژه با حداقل هزینه اشاره کرده‌اند و با پذیرش ایرادات موجود در اجرای پروژه راهکارهایی جهت رفع این مشکلات اشاره کرده‌اند که مهم‌ترین آن‌ها شامل موارد زیر می‌باشد:

- فعال‌سازی حمل‌ونقل عمومی از مسیر کمربندی به صورت مستقیم برای هر دو بخش کوی ۲۲ بهمن
- ایجاد پل عابر پیاده
- ایجاد پل روگذر در سه‌راهی جویبار
- تربیت روشنایی در قسمت جدا شده دو منطقه
- اجرای طرح مطالعاتی جهت بهسازی و حل مشکل آب‌گرفتگی زیرگذر متصل‌کننده دو بخش ۲۲ بهمن

ج) پرسشنامه

معیارهای ارزیابی‌شده و پرسشنامه‌های پر شده توسط ساکنان، بیانگر اوضاع نامناسب در سطح کوی ۲۲ بهمن شهر ساری می‌باشد. در زیر معیارهای بررسی‌شده، بالاترین امتیاز را زیر معیار «دسترسی به مراکز درمانی» با امتیاز نهایی ۱/۱۳۶ به دست آورده است که با حداکثر امتیاز ممکن که معادل ۴ است، تفاوت فاحشی دارد. به‌طور کلی از ۳ معیار بررسی‌شده در این پژوهش، وضعیت دسترسی و خدمات از وضعیت بهتری نسبت به وضعیت کالبدی و اجتماعی برخوردار است. با توزیع ۹۵ پرسشنامه میان ساکنان کوی ۲۲ بهمن ساری برای هر کدام از معیارها و زیرمعیارها یک امتیاز نهایی تحصیل گردید. جدول ۲ امتیاز هر کدام از معیارها و زیرمعیارها را نشان می‌دهد.

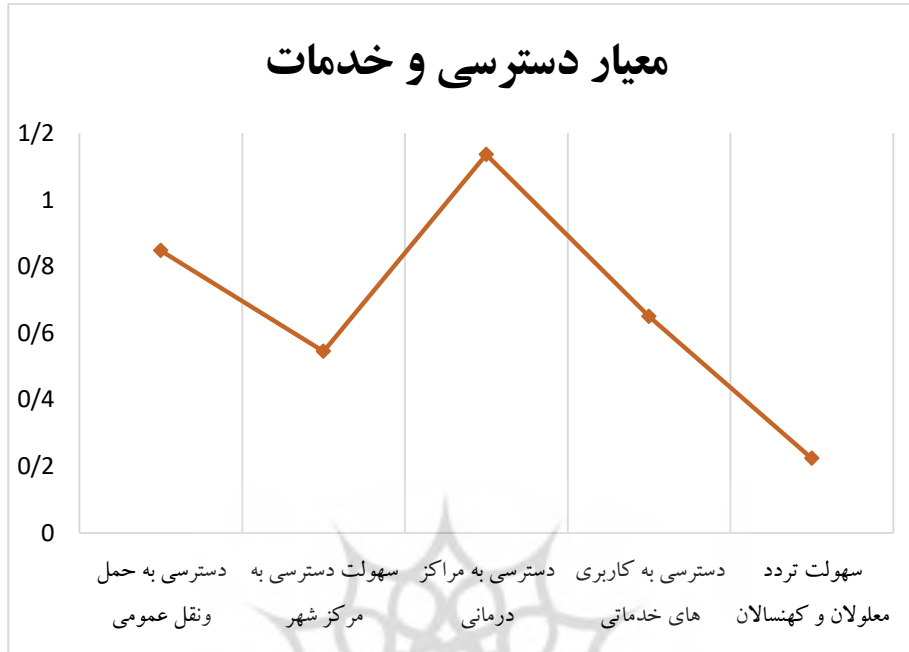
جدول ۲. نتایج حاصل از توزیع پرسشنامه میان ساکنان و مصاحبه با متخصصین

میانگین	امتیاز نهایی (۰-۴)	وزن زیر معیار (۰-۴)	زیر معیار	امتیاز معیار (۰-۱)	معیار
۰,۶۸۰۶	۰,۸۴۸	۱,۷۲	دسترسی به حمل‌ونقل عمومی	۰,۴۹۳	دسترسی و خدمات
	۰,۵۴۵	۱,۱۰۵	سهولت دسترسی به مرکز شهر		
	۱,۱۳۶	۲,۳۰۴	دسترسی به مراکز درمانی		
	۰,۶۵۰	۱,۳۱۸	دسترسی به کاربری‌های خدماتی		
	۰,۲۲۴	۰,۴۵۴	سهولت تردد معلولان و کهن سالان		
۰,۱۳۸	۰,۴۴۳	وضعیت رواناب‌های سطحی	۰,۳۱۱	کالبدی	

میانگین	امتیاز نهایی (۰-۴)	وزن زیر معیار (۰-۴)	زیرمعیار	امتیاز معیار (۰-۱)	معیار
۰,۱۶۷۷۵	۰,۳۳۶	۱,۰۸	دسترسی به تجهیزات و امکانات لازم و ضروری		
	۰,۰۸۲	۰,۲۶۳	کارایی و کیفیت مطلوب زیر گذر احدائی		
	۰,۱۱۵	۰,۳۷۱	روشنایی		
۰,۱۸۵۴	۰,۲۱۲	۱,۰۸۱	امنیت	۰,۱۹۶	اجتماعی
	۰,۱۷۶	۰,۸۹۷	وضعیت روابط اجتماعی		
	۰,۲۷۷	۱,۴۱۳	رضایتمندی از محل سکونت در محله		
	۰,۱۵۸	۰,۸۰۸	جدایی و فاصله از مرکز شهر (جدایی گزینی)		
	۰,۱۰۴	۰,۵۳۲	عدم تأثیر سوء بر کیفیت زندگی جامعه هدف		

دسترسی و خدمات

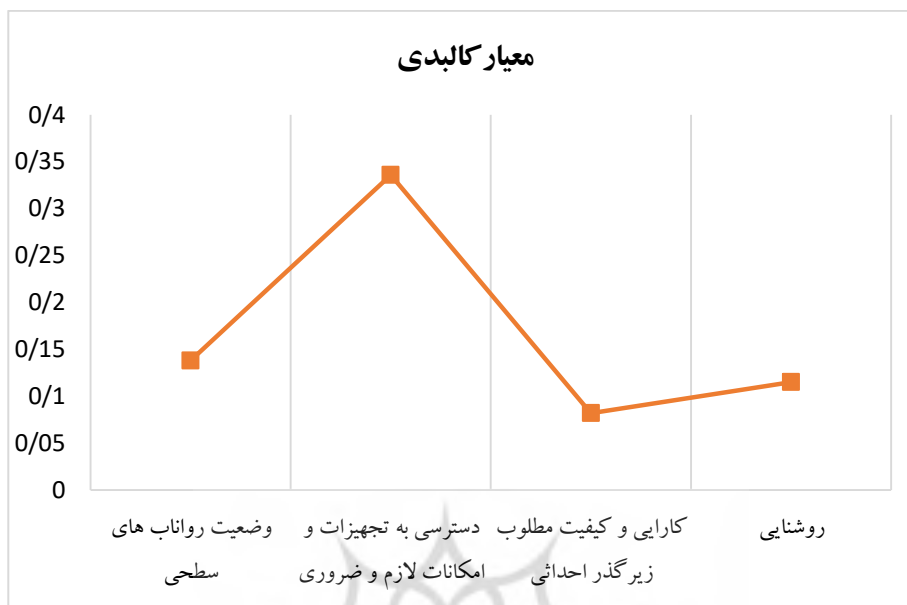
در معیار دسترسی و خدمات، نتایج پرسشنامه نشان داد که بیشتر پرسش‌شوندگان خواهان دسترسی آسان به حمل‌ونقل عمومی و سهولت دسترسی به مرکز شهر بعد از احداث بزرگراه بوده‌اند. پس از دسترسی آسان به حمل‌ونقل عمومی، دسترسی آسان به کاربری‌های خدماتی مانند بانک، اداره پست، مراکز تجاری و اداری، آتش‌نشانی، خدمات آموزشی و غیره بالاترین امتیاز را از دید پرسش‌شوندگان به دست آورده و مشخص است که ساکنان از دسترسی مستقیم و راحت به آن برخوردار نیستند. نکته دیگر دسترسی کمی بهتر منطقه به خدمات درمانی (پس از احداث بیمارستان ولایت شهرستان ساری و دسترسی مستقیم محله به آن) است. تصویر ۳ نتایج زیرمعیارهای بخش دسترسی و خدمات را نشان می‌دهد.



شکل ۳. نمودار نتایج زیرمعیارهای دسترسی و خدمات. امتیازات از سقف ۴ محاسبه شده‌اند.

کالبدی

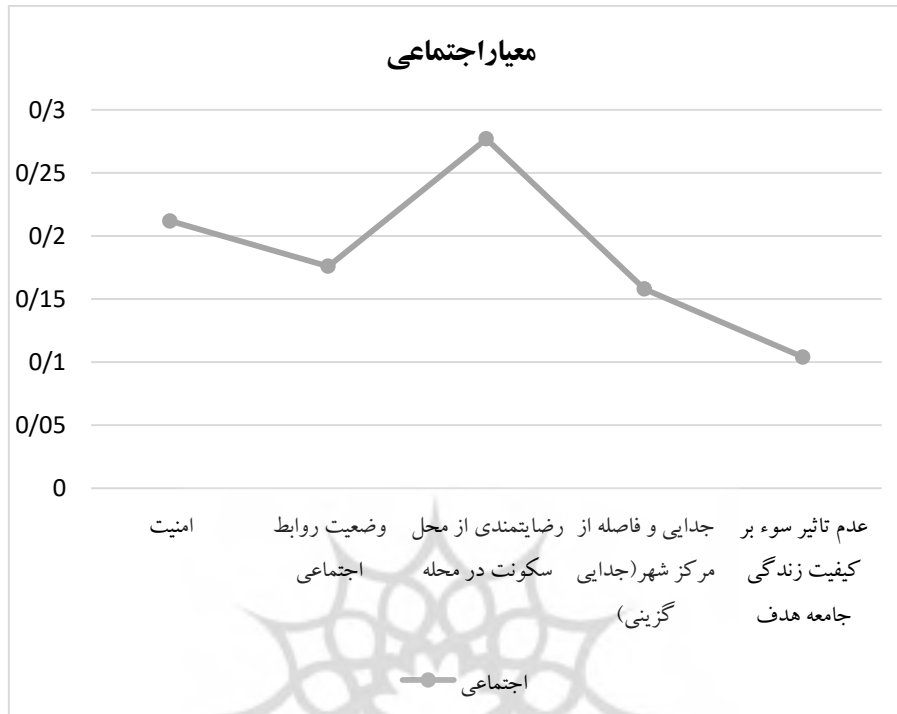
در معیار کالبدی، نتایج پرسشنامه نشان داد احداث این راه ارتباطی به‌طور کلی اثرات سوئی بر وضعیت کالبدی منطقه داشته است. با توجه به ماهیت مسکونی بودن کوی ۲۲ بهمن، دسترسی به تجهیزات و امکانات لازم و ضروری در منطقه به نسبت وجود دارد، اما راهکار اتخاذ شده جهت ارتباط بین دو بخش شرقی و غربی کوی ۲۲ بهمن اوضاع مطلوبی ندارد. کارایی و کیفیت زیرگذر احداثی وضعیت بسیار نامناسبی دارد و با بارش کم باران با توجه به سطح ارتفاع پایین‌تر از سطح محله، آب گرفتگی شدیدی در آن روی می‌دهد. سیستم روشنایی در محله و زیرگذر احداثی نیز با وضعیت بدی مواجه است. تصویر ۴ نتایج زیرمعیارهای بخش کالبدی را نشان می‌دهد.



شکل ۴. نمودار نتایج زیرمعیارهای کالبدی. امتیازات از سقف ۴ محاسبه شده‌اند.

اجتماعی

با توجه به ماهیت قدیمی و مسکونی کوی ۲۲ بهمن شهر ساری، افراد به‌طور کلی از زندگی در این محله احساس رضایت می‌کنند، اما علی‌رغم وجود امنیت، با اتفاقات رخ داده، سطح رضایت مندی ساکنان (به اذعان خودشان) نسبت به گذشته کاهش داشته است؛ به‌عبارت‌دیگر احداث پروژه تکمیلی کنارگذر شمالی شهرستان ساری تأثیر سوئی بر وضعیت زندگی ساکنان کوی ۲۲ بهمن این شهر داشته است و ساکنان حس جدایی و ایجاد فاصله نسبت به مرکز شهر دارند. تصویر ۵ نتایج زیرمعیارهای بخش اجتماعی را نشان می‌دهد.



شکل ۵. نتایج زیرمعیارهای اجتماعی. امتیازات از سقف ۴ محاسبه شده‌اند.

اقتصادی

در رابطه با معیار اقتصادی با مشاهدات صورت و مصاحبه‌های انجام شده از کوی ۲۲ بهمن می‌توان گفت منطقه جنوبی ۲۲ بهمن که در دسترسی مستقیم به شهر دچار مشکل شده است اما به دلیل جمعیت بالاتر و تردد زیاد خودروهای غیربومی و دسترسی مستقیم به جاده کنارگذر جدید احداثی، ارزش زمین و ملک‌های تجاری از رونق و رشد قابل ملاحظه‌ای برخوردار شده است و به دلیل تردد بیشتر خودروهای غیربومی، کسب و کار کسبه از بهبودی نسبی برخوردار شده است این در حالی است که در منطقه شمالی ۲۲ بهمن اراضی خالی جهت ساخت و ساز و قیمت مسکن به دلیل آسایش و آرامش بیشتر و دسترسی مناسب به خدمات شهری و مرکز شهر از رشد خوبی برخوردار شده است اما کسبه منطقه به دلیل کاهش میزان مشتری و سود از وضعیت موجود ناراضی‌اند. در مجموع می‌توان

گفت تأثیر احداث کنارگذر بر معیار اقتصادی (علی رغم محدودیت دسترسی مستقیم به مرکز شهر) مثبت بوده و شاخص قیمت زمین برای هر دو بخش و درآمد کسبه برای بخش جنوبی افزایش یافته است.

نتیجه‌گیری

احداث هر راه ارتباطی جدید می‌تواند پیامدهای مثبت و منفی زیادی را برای ساکنان مجاور و در سطوح بالاتر داشته باشد. بنابر مشاهدات و مصاحبه‌های صورت گرفته، تکمیل کنارگذر شهرستان ساری، پروژه ضروری به دلیل کاهش حجم ترافیک عبوری از مرکز شهر بود اما با اتخاذ تدابیر مناسب‌تر می‌شد میزان خسارات وارده بر ساکنان کوی ۲۲ بهمن این شهرستان را کاهش داد. کنارگذر شمالی ساری کوی ۲۲ بهمن ساری را از وسط به دو قسمت مجزا تبدیل کرده و مشکلات فراوانی را برای ساکنان کوی به همراه آورده است. بنابر پرسشنامه پر شده توسط ساکنان میزان رضایتمندی مردم در سه بعد دسترسی و خدمات (۶۸/۰ از ۴)، کالبدی (۱۷/۰ از ۴) و اجتماعی (۱۹/۰ از ۴) همگی بین صفر (کاملاً ناراضی) و یک (نسبتاً ناراضی) است که نشان از نارضایتی آنان از این اقدام دارد اما در بحث اقتصادی به دلیل دسترسی مستقیم به جاده کنارگذر احداثی از رونق نسبتاً خوبی برخوردار شده است.



شکل ۶. نمودار ارزیابی اثرات احداث کنارگذر شمالی ساری بر ساکنان کوی ۲۲ بهمن

در نهایت با ارزیابی اثراتی که انجام شد می توان گفت معیار دسترسی و خدمات نسبت به معیار اجتماعی و معیار کالبدی از وضعیتی کمی بهتر برخوردار بوده و کمتر تحت الشعاع احداث کنارگذر قرار گرفته است. تصویر ۶ اثرات هر کدام از معیارها را مقایسه می کند. با توجه به اجرای پروژه کنارگذر شمالی شهرستان ساری و منقطع شدن کوی مسکونی ۲۲ بهمن و مشکلات رخ داده در این کوی در راستای اجرای پروژه، ب نیازمند است که اقدامات پیشگیرانه ای جهت مدیریت و جلوگیری از اجرای چنین برنامه هایی صورت بگیرد. در همین راستا اقدامات زیر بنا بر مشاهدات و مصاحبه های صورت گرفته پیشنهاد می شود:

۱- انجام مطالعات علمی و واقع نگرانه در جهت اجرای پروژه های جدید شهری و

منطقه ای

۲- عدم وجود فاصله زمانی زیاد مابین فازهای مختلف پروژه های شهری و منطقه ای

- ۳- استفاده از راهکارهای متعدد در جهت به حداقل رساندن آسیب به کیفیت زندگی ساکنان منطقه از قبیل: زیرگذر، روگذر، پل و...
- ۴- انجام مطالعات ارزیابی پیش از اجرای پروژه‌های شهری و منطقه‌ای
- ۵- اقیانوس‌سازی ساکنان اطراف منطقه در راستای اجرای پروژه و جلب رضایت آنان
- ۶- ایجاد امکانات و زیرساخت‌های لازم در راستای کاهش اثرات سوء ناشی از اجرای پروژه‌های شهری و منطقه‌ای بر منطقه‌ی تحت تأثیر اجرای پروژه از قبیل: حمل و نقل عمومی، مبلمان شهری، تخفیف در عوارض به کسبه، ساخت مجموعه‌های فرهنگی و ورزشی و...

تعارض منافع

در این مقاله به طور کامل اخلاق نشر رعایت شده و از سرقت علمی / ادبی، سوء رفتار، جعل داده‌ها و یا ارسال و انتشار دوگانه، پرهیز شده است و در این راستا منافع تجاری وجود ندارد و نویسندگان در قبال ارائه اثر خود وجهی دریافت ننموده‌اند. این مقاله قبلاً در جای دیگری منتشر نشده و هم‌زمان به نشریه دیگری ارائه نگردیده است.

سپاسگزاری

نویسندگان از اهالی کوی ۲۲ بهمن شهرستان ساری، علی‌الخصوص ساکنان و کارشناسان مربوطه به دلیل همکاری در جمع‌آوری داده‌ها کمال تشکر را دارند.

ORCID

Mohamad Ghadi	Hosein		https://orcid.org/0000-0002-0449-4568
Mohammadsaleh Shokouhibidhendi			https://orcid.org/0000-0002-8472-270X
Vali Abedi Bizaki			https://orcid.org/0000-0002-9834-7023

منابع

- امینی نژاد، سیدامین و افتخاری، قدرت. (۱۳۸۶)، «مقدمه‌ای بر برنامه‌ریزی و مهندسی حمل و نقل شهری، تهران»، دانشگاه پیام نور.
- پروین، ستار و شالچی، سمیه. (۱۳۹۷)، «مطالعه تأثیرات اجتماعی-فرهنگی پروژه‌های شهری (مطالعه مورد: بزرگراه سعیدآباد)»، فصلنامه برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای، سال سوم، شماره ۵: ۸۱-۱۱۳.
- خانی، فضیله؛ موسوی، سمیه السادات؛ ارنجی، حسن و عزیزاده، محمد. (۱۳۹۴)، «ارزیابی آثار احداث آزادراه تهران شمال در محدوده دهستان کن و سولقان»، پژوهش‌های جغرافیایی انسانی، دوره ۴۷، شماره ۲: ۳۹۱-۴۱۰.
- خلیلی، محمدابراهیم؛ حسینی، سیدعطاله؛ پورمجیدیان، محمدرضا و فلاح، اصغر. (۱۳۸۹)، «اثر احداث جاده جنگلی بر توسعه روستاهای جنگلی (مطالعه موردی: سری ۲ بخش ۶ طرح جنگلداری نکا- ظالمرو)»، مجله پژوهش‌های علوم و فناوری چوب و جنگل، دوره ۱۷، شماره ۳: ۱۹-۳۹.
- خیرالدین، رضا و امیدی بهره‌مند، مسعود. (۱۳۹۵)، «بررسی و تحلیل چگونگی تأثیر ابر پروژه‌های شهری بر قیمت مسکن در عمق محلات شهری مجاور (مطالعه موردی: بزرگراه طبقاتی صدر)»، فصلنامه اقتصاد و مدیریت شهری، دوره ۵، شماره ۱۷: ۱۳-۲۹.
- رزاقی، امیر. (۱۳۹۶)، «احداث و توسعه بزرگراه امام علی (ع) و تأثیرات اجتماعی و فرهنگی ناشی از آن»، فصلنامه مطالعات علوم اجتماعی، دوره ۳، شماره ۲: ۹۱-۱۰۴.
- رمضانی کیاسح محله، رؤیا؛ امیری، محمدجواد و زبردست، لبعث. (۱۳۹۷)، «ارزیابی اثرات اجتماعی طرح‌های توسعه بر جوامع محلی مطالعه موردی: طرح احداث بندر چمخاله»، فصلنامه جغرافیا و توسعه، دوره ۱۷، شماره ۵۶: ۲۱۵-۲۳۲.
- سیاف زاده، علیرضا؛ پولادوند، عاطفه. (۱۳۹۷)، «توسعه بزرگراه‌ها و نقش آن‌ها در کاهش تراکم جمعیت در شهرهای مرکزی (مطالعه موردی اتوبان همت محور تهران کرج)»، سال چهارم، شماره سیزده، جلد دوم: ۱-۶۱.
- شمس‌الدینی، علی؛ قادرمرزی، حامد و جمینی، داود. (۱۳۹۶)، «ارزیابی و سنجش اثرات احداث شبکه ارتباطی بر وضعیت اقتصادی، اجتماعی و محیطی شهروندان موردشناسی: روستا- شهر شاهو»،

جغرافیا و آمایش شهری - منطقه‌ای، دوره ۸، شماره ۶۲: ۹۱-۱۰۶.

فردوسی، سجاده؛ شکری فیروزجاه، پری. (۱۳۹۳)، «تأثیرات احداث کمربندی بر اقتصاد شهر»، مجله فناوری حمل‌ونقل، سال نهم، شماره ۲۳: ۲۵-۳۴.

فرهانی، حسین و طولابی، نژاد مهرشاد. (۱۳۹۴)، «تحلیل اثرات احداث آزادراه خرم‌آباد- پل زال بر توسعه پایدار روستاهای دهستان میاکوه شرقی»، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، دوره ۱۵، شماره ۳۶: ۲۵۳-۲۶۹.

محقق، معصومه. (۱۳۹۴)، «ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث روگذر شهید رحمتی بزرگراه امام علی»، مرکز علمی و تخصصی ارزیابی تأثیرات اجتماعی، شهرداری منطقه ۱۴ تهران. مؤمنی، حسن و ایرانخواه، احمد. (۱۳۹۸)، «اثرات ساخت آزادراه تهران- شمال بر سکونتگاه‌های پیرامونی مورد: روستای سنگان (باغدره) در بخش کن - سلقان، مجله توسعه فضاهای پیراشهری»، سال اول، شماره اول: ۱۲۹-۱۳۸.

مهندسین مشاور طرح و معماری. (۱۳۸۹)، «ارزیابی طرح نواب و آثار آن بر ساکنان»، سازمان نوسازی شهر تهران، مرحله اول.

- Bala, A., Kumar, P., & Khanna, P. (2020). "Environmental, Bio-Social and Economic Impact of Road Construction at Kunjwani-Nagrota Bypass Highway, Jammu Dist". (J&K), India. *Journal of Environmental Science, Toxicology and Food Technology*, 14(4), 27-36.
- Berechman, J. Ozmen, D. & Ozbay, K. (2006). "Empirical analysis of transportation investment and economic development at state, county and municipality levels". *Transportation*, 33(6), 537-551.
- Salan, M. S. A., Rahman, N., Rahman, S., Hossain, N., Mohiuddin, H., & Das, A. (2018). "Formulation of Community-Based Strategies to Mitigate the Impact of a New Road Construction on Housing and Environment". *International Journal of Town Planning and Management*, 4(2), 48-58.
- Saaty, T.L. (1980). "The Analytical Hierarchy Process", Palanig, Priority, Resource Allocation, USA: PRWS Publication.
- Thanvisitthpon, N. (2016). "Urban environmental assessment and social impact assessment of tourism development policy: Thailand's Ayutthaya Historical Park". *Tourism Management Perspectives*, 18, 1-5.
- Umoren, Victor, Moses Akpan, Victor & Jacob Atser. (2020). "EFFECTS OF road transport infrastructure on the socio-economic development of Akwa Ibom state", *A Journal of Faculty of Environmental Studies, University of Uyo, JED Vol. 15(2)*, August, 2020.

Zhou, Z., Duan, J., Li, W., & Geng, S. (2021). "Can Rural Road Construction Promote the Sustainable Development of Regional Agriculture in China?". *Sustainability*, 13(19), 10882.



استناد به این مقاله: قادی، محمدحسین، شکوهی بیدهندی، محمدصالح، عابدی بیزکی، ولی. (۱۴۰۰). ارزیابی و سنجش اثرات احداث کنارگذر جدید بر کیفیت زندگی ساکنان (مورد پژوهی: کوی ۲۲ بهمن شهرستان ساری)، فصلنامه برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای، ۶(۱۹)، ۵۹-۸۵.

DOI: 10.22054/URDP.2022.64287.1387



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



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی