نشریه تحلیل فضایی مخاطرات محیطی، سال یازدهم، شماره ۲، تابستان ۱۴۰۳
صفحات ۵۷ - ۸۱

تأثیر تأخیر فرایند تملک املاک و مستغلات برای احداث بزرگراه‌ها بر محله‌ها در کلان‌شهر تهران (مورد مطالعه: بزرگراه شوش در محله طیب در منطقه ۱۵ شهرداری)

موسی کمانرودی کجوری[1]؛ دانشیار گروه جغرافیای انسانی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.
حبیب‌اله فصیحی؛ دانشیار گروه جغرافیای انسانی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.
شهلا براتی سده؛ دانش‌آموخته گروه جغرافیای انسانی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

دریافت مقاله : ۱۴۰۳/۰۲/۰۹ پذیرش نهایی: ۱۴۰۳/۰۶/۰۳

چکیده

یکی از سیاست‌های حل مشکلات حمل‌و نقل و ترافیک شهرها، گسترش شبکه بزرگراهی است. فرایند ساخت این معابر به دلایل مختلف، ازجمله به دلیل عدم تملک به موقع املاک و مستغلات مورد نیاز، با تأخیر طولانی و پیامدهای نامطلوب ناشی از آن مواجه می‌شود. هدف این مقاله، شناخت تأثیر تأخیر در فرایند تملک املاک و مستغلات در ساخت بزرگراه شوش در محدوده محله طیب در منطقه ۱۵ شهرداری تهران است. جامعه آماری شامل ۲۵۳ قطعه زمین و ۱۱۳۹ نفر جمعیت ساکن در محدوده اجرای این پروژه و مدیران مرتبط به آن در شهرداری این منطقه است. حجم نمونه ساکنین محدوده اجرای این پروژه، ۲۸۱ نفر است که با استفاده از فرمول کوکران و با خطای ۵٪ محاسبه شد. داده و اطلاعات به دو روش کتابخانه‌ای و پیمایشی و در ۵ معیار اجتماعی، اقتصادی، کالبدی، ترافیکی و محیط‌زیستی و ۱۳ گویه مرتبط به آن‌ها به دست آمده است. در مطالعات پیمایشی، از جامعه نمونه ساکنین محدوده اجرای این پروژه پرسشگری به عمل آمد. نمونه‌گیری این جامعه به روش تصادفی ساده منظم انجام شد. با مدیران مرتبط به این پروژه مصاحبه نیمه‌ساختاریافته به عمل آمد. تعداد مصاحبه‌ها به روش اشباع نظری و با آغاز از شهردار ناحیه ۱ شهرداری منطقه ۱۵ انجام شد. برای پردازش و تحلیل داده و اطلاعات از نرم‌افزارهای SPSS و GIS و آزمون آماری T-Test استفاده شد. براساس یافته‌ها، از ابتدای اجرای این پروژه، ارائه خدمات عمومی به ساکنین، امکان گذران اوقات فراغت، ارزش زمین و مسکن و تعداد مشاغل در محدوده اجرای این پروژه کاهش پیدا کرد.

واژه‌های کلیدی: حمل‌ونقل شهری، بزرگراه شهری، تملک املاک، بزرگراه شوش، تهران

۱. نویسنده مسئول
Email: kamanroudi@khu.ac.ir

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

مقدمه

یکی از تغییرات شگرف در زندگی بشر در دهه‌های اخیر، تمرکز بی‌سابقه جمعیت در شهرها، به ویژه در کشورهای در حال توسعه است. با افزایش جمعیت و رشد شهری، تولید خودرو نیز از دهه ۱۹۵۰ تشدید شد و وسایل نقلیه بیشتری وارد شهرها گردیده است (UN-Habitat, 2022). در اثر این تغییر، تراکم عبور و مرور به یکی از مشکلات اصلی شهرها در جهان تبدیل شد، هزینه‌های زیادی به دولت‌ها، مدیریت شهری و مردم تحمیل گردید و معضلاتی چون آلودگی هوا و مصرف لجام‌گسیخته انرژی به‌وجود آمده است. نهادها و اشخاص حقوقی و حقیقی دولتی، عمومی و خصوصی مرتبط به مدیریت شهری، مطالعات زیادی را در این خصوص انجام داده‌اند و راهکارهای متنوعی را برای بهبود حمل و نقل و ترافیک شهرها پیشنهاد کرده‌اند. اجرای موفق برخی از آن راه‌حل‌ها موجب شد که جامعه و محیط‌زیست تا حدودی از آسیب‌های ناشی از حمل‌ونقل و ترافیک شهری رهایی پیدا کنند (سلطانی و فلاح منشادی، ۱۳۹۱). برخی از آن پیشنهادها و اقدامات، به‌ویژه توسعه شبکه معابر، نه تنها موجب بهبود مشکلات ترافیکی نشدند، بلکه زمینه تحریک و تشدید آن را نیز فراهم نموده‌اند. به سخن دیگر، توسعه شبکه معابر درون‌شهری، افزایش استفاده از وسایل نقلیه شخصی و ترافیک شهرها را به دنبال داشته (Duany et al., 2000) و آن را به یکی از چالش‌های اساسی مدیریت توسعه شهری و سلامت عمومی تبدیل کرده است (Wang & Debbage, 2021). درحقیقت، اگرچه این رویکرد نتیجه مثبت موقتی نیز دارد، اما وضعیت عبور و مرور پس از مدتی به دلیل اثر ترافیک زایشی[۲] (ترافیک انتقالی[۳] ، سفرهای القایی[۴] ، تقاضای پنهان[۵]) به حالت اول بر می‌گردد. همچنین، این رویکرد موجب گسست پیوستگی بافت نواحی شهری و ایجاد تغییر در الگوی فضایی شهرها، دسترسی‌ها، کاربری‌ها و اقتصاد محلی و منطقه‌ای می‌شود.

با بروز ناکارآمدی رویکرد توسعه معابر شهری، نظریه‌ها و دیدگاه‌های موافق و مخالفی درباره ایجاد این معابر به‌وجود آمد. به‌طوری‌که اندیشمندان مکتب نوگرا و مهندسان از طرفداران احداث این بزرگراه‌ها و برنامه‌ریزان و جغرافیدانان شهری از مخالفان توجه تک‌بعدی به احداث این معابر و توسعه درون‌شهری با تکیه بر بزرگراه‌سازی هستند (سلیمانی و همکاران، ۱۴۰۲). همچنین تغییر در ساختار شبکه معابر و افزایش ظرفیت ترافیکی آن به‌عنوان یک راه‌حل کوتاه‌مدت در نظر گرفته شد و استفاده از راه‌حل‌های کنترلی، مانند کاهش تقاضای سفر، وضع عوارض بر معابر، وضع مقررات کنترل خودروها، وضع قوانین منطقه‌بندی، هوشمندسازی و غیره و افزایش بهره‌وری ترافیکی شبکه معابر در دستور کار مدیریت شهری قرار گرفت تا به مرور از ازدحام ترافیک شهرها کاسته شود (سلطانی و بحرانی‌فرد، ۱۳۹۰). البته عوامل، الگو، روندها و پیامدهای رشد و توسعه شهری، از جمله حوزه حمل‌ونقل و ترافیک در جوامع توسعه‌یافته و درحال توسعه با هم متفاوت است (Jafarpour et al., 2020). به‌طوری‌که با تغییر رویکرد سنتی مدیریت حمل‌ونقل و ترافیک در جوامع توسعه‌یافته، معابر شهری از فضاهای صرفاً عبوری و با کارکردهای حمل‌ونقلی، به فضاهای چندکاره، به‌ویژه فضاهای اجتماعی تبدیل شده‌اند (UN-Habitat., 2013). امروزه در این کشورها، بیشتر بر حمل‌ونقل پایدار به واسطه کاهش تقاضای سفر، اولویت عبور و مرور پیاده، توسعه حمل‌ونقل عمومی و محدودیت استفاده از خودروهای شخصی تأکید می‌شود. این درحالی است که مدیریت و برنامه‌ریزی توسعه شهری و به تبع آن حمل‌ونقل و ترافیک در کشورهای در حال توسعه، غالباً با رویکرد سنتی یا با هدف

2. Generated traffic
3. Shifted traffic
4. Induced traffic
5. Latent demand

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

نوسازی و از طریق توسعه فیزیکی و افزایش ظرفیت ترافیکی شبکه معابر (Kamanrudi Kojouri et al., 2020a) و به تأثیر از انواع رانت غیر مولد انجام می‌پذیرد (Kamanroodi Kojouri & Jafarpour, 2020).

یکی از مهم‌ترین ابعاد، اجزاء و الزامات برنامه‌ریزی، طراحی و اجرای طرح‌ها و ساماندهی ساختار شبکه معابر شهری، تملک املاک و مستغلات واقع در مسیر اجرای پروژه‌های آن‌هاست که معمولاً سال‌ها طول می‌کشد و اغلب به مرور و در طول اجرای پروژه اتفاق می‌افتد (اشتهاردیان و همکاران، ۱۳۸۹). به‌طورکلی، مشکلات مالی، تملک اراضی و مطالعه و طراحی، از مهم‌ترین عوامل تأخیر پروژه‌های عمرانی محسوب می‌شوند. از مهم‌ترین علت عدم تملک به موقع املاک و مستغلات مورد نیاز این پروژه‌ها، عدم تأمین و تخصیص اعتبار کافی و در زمان پیش‌بینی شده است. از سایر این عوامل می‌توان به ضعف اطلاع‌رسانی دستگاه اجرایی درباره فواید طرح‌های عمرانی، ضعف فرهنگ مشارکت در واگذاری زمین، قیمت کارشناسی غیر واقعی، عدم انتخاب بهترین مسیر پروژه در هنگام مکانیابی و مشکلات مرتبط با چندتکه‌شدن زمین وتعیین تکلیف نکردن قطعات غیر قابل استفاده، ضعف پیگیری دستگاه اجرایی برای خرید زمین، بوروکراسی در سازمان کارفرما، قوانین استملاک و در نتیجه سردرگمی مالکان، نبود سند مالکیت برای اثبات حقوق واگذاری، مشکلات مرتبط با منابع محیطی و محیط‌زیست و عدم اجرای قوانین مرتبط با استملاک اراضی و نیز زمان‌بر بودن فرایند آن اشاره کرد (نوری و فرجی، ۱۳۸۸). برخی از مالکان این املاک نیز خواسته‌هایی برای واگذاری و تخصیص این اموال غیر منقول خود به این پروژه‌ها دارند که تأمین آن انتظارات اغلب برای شهرداری‌ها بسیار سخت و گاه غیر ممکن است. این اموال غالباً به اشخاص مختلف حقیقی و حقوقی، شامل افراد، مؤسسات خصوصی، نهادها و سازمان‌های دولتی و نهادهای عمومی تعلق دارد (عبدی دانش‌پور و طرنتاش، ۱۳۹۵).

به اعتقاد لی هوآی[6] و همکاران (۲۶۸: ۲۰۰۸)، زمان و هزینه، دو دغدغه رایج مدیریت پروژه‌های ساختمانی هستند. بر این اساس، بسیاری از عوامل تأخیر و افزایش هزینه این پروژه‌ها در انواع، مکان‌ها، اندازه‌ها و محدوده‌های مختلف آن‌ها متفاوت است. همچنین، پروژه‌های ساختمانی بزرگ به دلیل ویژگی‌های پیچیدگی و نیاز به سرمایه نسبتاً زیاد، مورد توجه بسیاری از محققین قرار گرفته‌اند. از نظر ارکو[7] و همکاران (۲۰۱۶) و اویدو هرناندز[8] و داویلا[9] (۲۰۱۶)، پروژه‌های مقیاس بزرگ عمران شهری، از جمله توسعه زیرساخت جاده‌ای، چندین ذی‌نفع دارند و معمولاً به انواع تغییرات مختلف در مناطق مجاور خود منجر می‌شوند. به اعتقاد مکت[10] و ادوارز[11] (۱۹۹۸)، فرض بر این است که ساخت جاده‌های شهری، چه جدید و چه به‌روزرسانی جاده‌های موجود، طیف وسیعی از اثرات را بر جمعیت، شکل، اقتصاد و محیط‌زیست شهرها به دنبال دارند. از نظر پورتر[12] (۲۰۱۱) و ویگاند[13] و همکاران (۲۰۱۷)، این پروژه‌ها ممکن است با تغییرات منفی اجتماعی-اقتصادی در جوامع خاص یا برای گروه‌های اجتماعی خاص، افزایش نابرابری درآمدی را به دنبال داشته باشند، زیرا مزایای محدودی را برای فقرا ارائه می‌دهند و یا بیشتر شکل شهری را به قطعات مختلف تقسیم می‌کنند. علاوه‌براین، بالبو[14] و ناوز-بوشین[15]

6. Le-Hoai
7. Erku
8. Oviedo Hernandez
9. Davila
10. Mackett
11. Edwards
12. Porter
13. Wiegand
14. Balbo
15. Navez-Bouchanine

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

(۱۹۹۵)، لندمن[16] (۲۰۱۱)، بوکاریجو[17] و همکاران (۲۰۱۵) والشاویش[18] (۲۰۱۵) معتقدند که پروژه‌های توسعه زیرساخت جاده‌ای به تغییرات کاربری زمین در بسیاری از شهرها در جوامع توسعه‌یافته و درحال توسعه منجر می‌شوند. به‌ویژه این‌که این پروژه‌ها موجب تجزیه شهر به مناطق کوچک‌تر و با تعامل محدود یا بدون تعامل بین آن‌ها و بدون رابطه‌ای که اجازه انسجام را به دنبال داشته باشد منجر می‌شود. گیلکریست[19] و آلوچه[20] (۲۰۰۵) به چهار دسته اثرات نامطلوب پروژه‌های ساختمانی در شهرها اشاره نمودند. این اثرات، شامل ترافیک، فعالیت‌های اقتصادی، آلودگی و سلامت بوم‌شناختی و اجتماعی و همچنین بسته‌شدن طولانی‌مدت جاده‌ها، ایجاد مسیرهای انحرافی، قطع برق، ایجاد صدا، گرد و غبار، لرزش، آلودگی هوا و آب، اختلال در سطح و زیرسطح و آسیب به تأسیسات تفریحی است. ایکسیوکینگ[21] و همکاران (۲۰۰۸) در ارتباط با این چهار دسته اثرات، یک روش ارزیابی پیشنهادات را با گنجاندن هزینه اجتماعی پروژه‌های زیربنایی در مناطق شهری توسعه داده‌اند. از نظر آن‌ها، اثرات نامطلوب پروژه‌های عمرانی را باید در چهار دسته محیط‌زیست طبیعی، مالکیت عمومی، اقتصاد محلی و جامعه انسانی در نظر گرفت. لیو[22] (۲۰۱۳) در مطالعه خود از طبقه‌بندی مشابه ایکسیوکینگ و همکارانش از اثرات نامطلوب استفاده می‌کند که درباره کمی‌سازی هزینه اجتماعی پروژه‌های ساختمانی انجام شده در مراکز جهانی است. آن‌ها در مجموع، دوازده زیرمجموعه این اثرات را شناسایی کرده‌اند. یوان[23] و همکاران (۲۰۱۲) اثرات نامطلوب پروژه‌های ساختمانی را به چهار دسته اصلی برای ساخت و سازهای مسکونی، یعنی تأثیر بر جامعه، اقتصاد، محیط‌زیست و دارایی عمومی طبقه‌بندی کردند. لی[24] و همکاران (۲۰۱۰) یک مدل ارزیابی اثرات محیط‌زیستی را برای فرایندهای ساخت و ساز ایجاد کردند و اثرات نامطلوب پروژه‌های ساختمانی را در سه دسته کاهش منابع، آسیب سلامتی و آسیب اکوسیستم طبقه‌بندی نمودند. وانگ و همکاران (۲۰۰۶) از چهار دسته اصلی در این‌خصوص، یعنی اثرات فیزیکی، شیمیایی، زیست‌شناختی و بوم‌شناختی؛ جامعه‌شناختی و فرهنگی؛ اقتصادی و عملیاتی و ۲۶ زیرمجموعه در مدل ارزیابی محیط‌زیستی خود استفاده نمودند.

به اعتقاد چلیک[25] و همکاران (۲۰۱۹) و سوروکین[26] و همکاران (۲۰۱۹)، اثرات منفی پروژه‌های عمرانی شهری، بیشتر به دلیل تأخیر زمانی و سال‌های طولانی اجرای آن‌هاست. این اثرات، بسیار متنوع و متعدد هستند. بقایای فعالیت‌های ساختمانی و آلودگی خاک، آب، هوا، صدا و منظر، کاهش ایمنی و افزایش خطر تصادفات جاده‌ای و سقوط ماشین‌آلات و افراد ازجمله این اثرات می‌باشند و جمع‌آوری و حمل نخاله‌های ساختمانی، موجب افزایش هزینه این پروژها می‌شوند. ژو[27] و همکاران (۲۰۱۵) متقدند که آلودگی هوای ناشی از گرد و غبار، با کاهش کیفیت هوا همراه است. علاوه براین، گرد و غبار در روزهای بارانی به گل و لای تبدیل می‌شود. از نظر کواست-کوتلارک[28] و هلداک[29] (۲۰۱۹) و مولینا[30] و همکاران

16. Landman
17. Bocarejo
18. Al Shawish
19. Gilchrist
20. Allouche
21. Xueqing
22. Liu
23. Yuan
24. Li
25. Çelik
26. Sorokin
27. Xue
28. Kwast-Kotlarek
29. Hełdak
30. Molina

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

(۲۰۱۹)، حفاری سطحی روباز برای احداث و نگهداری شبکه‌های زیرساختی و جابه‌جایی گرد و خاک ناشی از آن به ماشین‌آلاتی نیاز دارد که معمولاً از گازهای خروجی موتور احتراقی استفاده می‌کنند و هوا را به شدت آلوده می‌سازند. شیاهو[۳۱] و همکاران (۲۰۱۸)، جان[۳۲] و فردریکسون[۳۳] (۲۰۱۹) و موتی[۳۴] و هویت[۳۵] (۲۰۱۸) نیز معتقدند که آلودگی صوتی با افزایش صدای ناشی از تجهیزات مورد استفاده در مداخلات و افزایش ترافیک به دلیل جابه‌جایی مواد، کالا و مسافر همراه است. همچنین از نظر چلیک و همکاران (۲۰۱۹)، تغییر در مناظر محلی، معمولاً با ساخت‌وسازها، فاری‌ها، باقی‌ماندن تجهیزات کارگاهی و ایجاد تغییر در پوشش گیاهی به وجود می‌آید. از نظر چاتزییوآنو[۳۶] و همکاران (۲۰۱۷) خطرات برای ایمنی کاربران و کارگران جاده نیز به خطر سقوط عابر پیاده، تصادفات جاده‌ای، ضمن کار و ناشی از ازدحام ماشین‌آلات، به‌ویژه وقتی که صحبت از گودال‌های باز می‌شود، اشاره دارد. به اعتقاد هوانگ[۳۷] و تانگ[۳۸] (۲۰۲۲) احداث جاده‌های شهری می‌تواند موجب ازدحام ترافیکی شود که ممکن است از عملکرد نامنظم برخی از واحدهای ساختمانی مانند اشغال فضای شهری بیش از حد در طول پروژه و عدم نصب علائم هشدار در بخش‌های ساختمانی ناشی شده باشد. حتی به دلیل این‌که کار مقدماتی جاده‌سازی کامل نشد، واحد ساخت‌وساز ممکن است فاقد تحلیل وضعیت ترافیکی موجود باشد و هرج و مرج ترافیکی در اطراف پروژه ایجاد نماید.

الانگ[۳۹] و همکاران (۲۰۱۹) با ارزیابی چالش‌ها و اثرات تأخیر در تملک اجباری زمین بر عملکرد پروژه‌های جاده‌سازی در کشور اوگاندا (جاده امباله[۴۰] -بومبوبی[۴۱] -بوبولو[۴۲] -لواخاخا[۴۳]) به این نتیجه دست یافتند که تأخیر در این فرایند، یکی از عوامل اصلی ایجاد تعویق در ساخت‌وساز کلی این پروژه‌هاست. در آن پژوهش، هجده فرآیند تملک زمین، بیست و نه چالش و هجده راهبرد عملی شیوه‌های تملک زمین در کشورهای مختلف با بررسی جامع ادبیات این موضوع شناسایی شده‌اند. در آن پژوهش، شاخص اهمیت نسبی[۴۴] برای چالش‌های مختلف در فرایند تملک زمین به دست آمد. براین‌اساس، سه چالش مهم این فرایند عبارتند از: پرداخت غرامت تأخیر؛ مماشات آسیب‌زا و سایر خسارات؛ مشکلات دسترسی برای برخی از خانواده‌ها. راهبردهای کاهش آن چالش‌ها در تملک زمین به منظور ارتقای عملکرد پروژه‌های راه‌سازی در آن کشور به ترتیب اهمیت عبارتند از: (۱) نیاز به مشارکت منظم و گفتگو با ذی‌نفعان و افراد آسیب‌دیده؛ (۲) تعریف مناسب از آنچه که غرامت منصفانه و کافی است؛ و (۳) گفتگو با افراد آسیب دیده برای امکان پیشرفت امور عمرانی به ترتیب در بخش‌های زمین توسعه نیافته. خانال[۴۵] و همکاران (۲۰۱۷) با بررسی پیامدهای گسترش بزرگراه‌ها و سایر معابر اصلی شهر کاتماندو[۴۶] (پایتخت کشور نپال) به این نتیجه دست یافتند که این روند نه تنها موجب حل مشکلات ترافیکی آن شهر نشد، بلکه اثرات منفی مختلفی، از جمله افزایش آلودگی هوا را به دنبال داشته است. براین‌اساس، درصورتی‌که آن روند در قالب یک نظام

31. Xiahou
32. Janné
33. Fredriksson
34. Motte
35. Howitt
36. Chatziioannou
37. Huang
38. Tang
39. Elong
40. Mbale
41. Bumbobi
42. Bubulo
43. Lwakhakha
44. Relative Importance Index (RLL)
45. Khanal
46. Kathmandu

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

حمل‌ونقل پایدار شهری به انجام نرسد، عوارض اجتماعی، اقتصادی و محیط‌زیستی زیادی را منجر می‌شود. به پیشنهاد این پژوهش، دولت نپال باید در رویکرد حمل‌ونقل شهری خودرومحور خود تجدید نظر کند و سیاستی را اتخاذ نماید که جابه‌جایی افراد در آن از طریق سیستم‌های حمل‌ونقل غیرموتوری و انبوه در اولویت قرار گیرد. علاوه‌براین، رشد سریع جمعیت شهری دره کاتماندو را تنها می‌توان با توسعه شهری غیرمتمرکز و از طریق سرمایه‌گذاری زیرساخت‌ها و خدمات در سایر شهرها کاهش داد. لی-هوآی و همکاران (۲۰۰۸) تأخیر در اجرا و افزایش هزینه پروژه‌های ساختمانی بزرگ کشور ویتنام را در مقایسه با سایر کشورهای منتخب بررسی کرده‌اند. براساس نتایج این پژوهش، پروژه‌های ساختمانی در ویتنام به‌طور منظم با تأخیر و افزایش هزینه مواجه شده‌اند که عوامل اصلی آن را می‌توان به این هفت گروه تقسیم کرد: (۱) کندی و عدم تعیین محدودیت زمان؛ (۲) بی‌کفایتی؛ (۳) طرح؛ (۴) بازار و برآورد؛ (۵) توانایی مالی؛ (۶) دولت؛ و (۷) کارگر. بیشترین علل تأخیر و افزایش هزینه این پروژه‌ها، عامل انسانی و مشکلات مدیریتی، اعم از توانایی مدیران و مهندسان است.

با توجه به ادبیات یا سوابق این پژوهش، تملک زمین، یکی از مهم‌ترین زیرفرایندهای پروژه‌های احداث و توسعه جاده‌های شهری است. همان‌گونه که در شکل ۱ نشان داده شد، این فرایند ممکن است به دلایل مختلف با تأخیر مواجه می‌شود و پیامدهای متعددی را به دنبال دارد. این عوامل و پیامدها را می‌توان از لحاظ موضوعی به قرار زیر دسته‌بندی کرد:

الف. علل تأخیر فرایند تملک املاک

۱. دلایل محیطی: ویژگی‌های زمین‌ساختی، توپوگرافیکی، اقلیمی، پوشش گیاهی، حیات جانوری، مخاطرات طبیعی (زلزله، سیل، طوفان، حرکات دامنه‌ای) می‌توانند محدودیت‌ها و موانعی را در فرایند برنامه‌ریزی، طراحی، اجرا و بهره‌برداری پروژه‌های احداث و توسعه جاده‌های شهری ایجاد نمایند. اگرچه این عوامل اغلب در مکانیابی، طراحی و وجوه فنی اجرای پروژه‌های احداث و توسعه جاده‌های شهری تأثیر دارند، اما برخی از آن‌ها مانند وقوع حوادث طبیعی می‌توانند بسته به شرایط محلی، موجب تأخیر در روند تملک املاک مورد نیاز آن پروژه‌ها نیز شوند.

۲. ویژگی بافت‌های شهری: بافت‌های مختلف شهرها، اعم از مرکزی، میانی و بیرونی، قدیمی و جدید، متراکم و کم‌تراکم، با ارزش و کم‌ارزش، رسمی و غیررسمی، نقش زیادی در فرایند برنامه‌ریزی، طراحی، اجرا و بهره‌برداری پروژه‌های احداث و توسعه جاده‌های شهری، ازجمله تملک املاک و مستغلات دارند. برای مثال، بافت‌های مرکزی شهرها عموماً قدیمی و گاه با ارزش تاریخی، کاربری تجاری و تراکم ساختمانی و قیمت بالای زمین و ساختمان هستند و امکان توافق مالکان برای فروش و واگذاری آن املاک به مدیریت شهری برای اجرای پروژهای عمرانی را با مشکلات بیشتری مواجه می‌کند. این محدودیت‌ها می‌تواند در بافت‌های میانی و بیرونی کمتر باشد، اما معمولاً وجود اجتماعات غیررسمی در این بافت‌ها افزایش می‌یابد.

۳. دلایل اجتماعی و فرهنگی: این عامل بیشتر به نوع شغل، ترکیب سنی، میزان سواد و آگاهی، اعتماد اجتماعی، مدنیت[47] و میزان تمایل مردم به مشارکت در اداره امور و توسعه شهری مرتبط است. البته میزان اعتماد اجتماعی و مشارکت مردم در این فرایند، ارتباط مستقیم با ساختار و رویه مشارکتی و یا غیرمشارکتی مدیریت شهری در کل فرایند توسعه و عمران شهرها نیز ارتباط دارد. براین‌اساس، گروه‌های سنی بزرگسالان، افراد کم‌سواد و ناآگاه به فواید پروژه‌های

47. civility

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

عمرانی، سطح پایین مدنیت، بی‌اعتمادی و یا اعتماد کم به مدیران و رویه‌های متمرکز و غیرمشارکتی مدیریت شهری، موجب کاهش تمایل و مشارکت مردم در احداث و توسعه جاده‌ها، به‌ویژه تملک املاک مورد نیاز آن پروژه‌ها می‌شود.

۴. دلایل اقتصادی و مالیه شهری: اقتصاد، مالیه و عمران شهری از نوعی رابطه متقابل و مکمل برخوردارند. اگرچه اقتصاد و مالیه به عنوان نیروی محرکه اصلی توسعه و عمران شهرها به حساب می‌آیند، اما خود فعالیت‌های عمرانی یا ساختمانی نیز در تولید و بازتولید اقتصاد و مالیه شهری تأثیر اساسی دارند. یکی از حوزه‌ها و موضوعات مهم اقتصاد شهری، اقتصاد زمین و مسکن و حمل و نقل، ازجمله احداث و توسعه شبکه معابر می‌باشد. مدیریت پایدار شهری، از حکمرانی کارآمد و اثربخش در توسعه اقتصاد و استفاده از منابع، سیاست‌ها و روش‌های سرمایه‌گذاری مشارکتی در بخش مالیه پروژه‌های عمران شهری برخوردار است. در اقتصاد و مالیه ناپایدار شهری، امکان تأمین منابع مالی و تملک به موقع املاک مورد نیاز احداث و توسعه جاده‌های شهری فراهم نیست.

۵. دلایل سیاسی و سیاستی: تغییرات سیاسی و سیاستی، شامل تغییر دولت‌ها، مدیران و رویکردها، سیاست‌ها و اولویت‌های عمران شهری است که می‌تواند به تعویق و تعطیلی برخی پروژهای احداث و توسعه بزرگراه‌ها و سایر جاده‌های اصلی شهرها و تملک املاک مورد نیاز آن‌ها منجر شود. نبود حکمرانی مشارکتی و مدیریت یکپارچه، از مهم‌ترین آسیب‌های ساختاری و کارکردی سیاسی این فرایند است.

۶. دلایل علمی و فنی: نارسایی‌های علمی و فنی موجود در مطالعات، برنامه‌ریزی و طراحی و عدم امکان تأمین ماشین‌آلات، نیروی انسانی، مواد و مصالح موجب توقف و کند شدن اجرا و تملک املاک مورد نیاز و یا حتی تعطیلی و حذف برخی پروژه‌های عمرانی شهری می‌شود. وقوع این شرایط، اغلب به دلیل ضعف نظام کارفرمایی و عدم مطالعه و محاسبه دقیق خطرهای مختلف متوجه این پروژه‌ها اتفاق می‌افتد.

۷. دلایل حقوقی (قانونی): نبود، عدم شمولیت، تعدد و همپوشانی قوانین، سازوکارهای پیچیده و زمان‌بر قانونی و قضایی و مشکلات مالکیتی و معارضین ملکی، از محدودیت‌ها و موانع حقوقی مهم ایجاد تأخیر در فرایند تملک املاک مورد نیاز پروژه‌های عمرانی مصوب شهری می‌باشند.

ب. اثرات تأخیر فرایند تملک املاک

۱. اثرات محیط‌زیستی: پروژه‌های عمران شهری، به ویژه احداث معابر بزرگراهی، اثرات سوء محیط‌زیستی، مانند آلودگی‌های آب، خاک، هوا و سطح فضاهای عمومی را به دنبال دارند. این عوارض در زمانی‌که اجرای این پروژه‌ها، ازجمله تملک املاک مورد نیاز آن‌ها با تأخیر مواجه شود، افزایش می‌یابد. این پیامدها در محیط‌های شهری به دلیل مجاورت و ارتباط مستقیم با جامعه و سایر کاربری‌ها و کارکردهای شهری نسبت به فضاهای خارج شهرها بیشتر است.

۲. اثرات کالبدی و فضایی: بزرگراه‌ها و سایر جاده‌های اصلی شهری، علاوه بر تغییر کاربری زمین، موجب گسست فیزیکی و چندپارگی بافت شهرها می‌شوند. تأخیر در تملک به موقع املاک مورد نیاز اجرای این پروژه‌ها، شکل‌گیری فضاهای ناپایدار، مخروبه و بی‌دفاع شهری را به دنبال دارد.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

شکل ۱. مدل مفهومی (علل و تأثیر تأخیر فرایند تملک املاک و اجرای پروژه‌های احداث و توسعه بزرگراه‌های شهری)

۳. اثرات ترافیکی و حمل‌ونقلی: تأخیر مستمر و زیاد در فرایند تملک املاک مورد نیاز پروژه‌های احداث و توسعه بزرگراه‌ها و سایر جاده‌های شهری، اعمال محدودیت‌های مدیریتی و فیزیکی (بسته شدن و ایجاد مسیرهای انحرافی) و افزایش ترافیک سواره در معابر پیرامون آن پروژه‌ها را موجب می‌شود.

۴. اثرات اجتماعی: پروژه‌های احداث جاده‌های بزرگراهی شهری، گسستگی بافت اجتماعی محله‌ها را به واسطه ایجاد شکاف در بافت کالبدی آن‌ها به دنبال دارد. همچنین، بروز مشکلات فنی در زیرساخت‌ها و ایجاد وقفه در ارائه خدمات عمومی، کاهش امنیت، افزایش جرایم اجتماعی و کاهش اعتماد و تمایل به مشارکت شهروندان در اداره امور و توسعه شهری، از پیامدهای دیگر تأخیر در فرایند اجرای این پروژه‌ها می‌باشد.

۵. اثرات اقتصادی و مالیه عمومی: تأخیر در فرایند تملک املاک و اجرای به موقع پروژه‌های احداث جاده‌های بزرگراهی شهری، هم ارزش معاملاتی املاک واقع در مسیر آن پروژه‌ها و هم افزایش هزینه‌های ساخت آن‌ها را موجب می‌شود. پرداخت غرامت تأخیر به پیمانکاران و مالکین این پروژه‌ها، یکی از مهمترین عامل افزایش این هزینه‌ها می‌باشد.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

۶. اثرات فنی: تأخیر در تملک املاک مورد نیاز احداث جاده‌های بزرگراهی شهری، فرسودگی ماشین‌آلات مربوط از یک‌سو و کاهش رسیدگی، مرمت و نگهداری و کارآیی زیرساخت‌های خدماتی در محدوده اجرای آن پروژه‌ها را از سوی دیگر به دنبال دارد.

۷. اثرات حقوقی و قانونی: افزایش معارضین، طرح دعاوی ملکی و سایر حقوق عمومی و خصوصی شهروندان از اثرات رایج تأخیر در تملک املاک مورد نیاز پروژه‌های عمرانی شهری است. فرایند غالباً پیچیده و طولانی دادرسی این پرونده‌ها موجب تعویق و طولانی‌تر شدن بیشتر زمان اجرای آن پروژه‌ها می‌شود.

بزرگراه در ایران بر اساس «آیین‌نامه طراحی معابر شهری» اصلاحی تاریخ ۱۳۹۹/۰۴/۰۲ شورای‌عالی شهرسازی و معماری، زیرگروه «تندراه»های شهری است. براین‌اساس، تندراه‌ها به معبری اطلاق می‌شود که تردد و حضور کاربران شیوه‌های غیرموتوری در آن ممنوع و کاملاً کنترل شده است. بزرگراه شهری[۴۸] به آن معابری گفته می‌شود که اتصال‌های آن نسبتاً کنترل شده و با تداخل محدود است. نقش اصلی این بزرگراه، جابه‌جایی است و امکان دسترسی مستقیم به کاربری‌ها از طریق آن وجود ندارد (معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۹۹). در چند دهه اخیر در ایران، توسعه شبکه ارتباطی شهرها، به‌ویژه بزرگراه‌ها و سایر معابر اصلی، از اولویت‌ها و دستورکارهای مهم مدیریت شهری بوده است. این روند غالباً به گسیختگی کالبدی و اجتماعی، افزایش آلودگی و تشدید نابرابری مصرف و ارزش معاملاتی املاک و مستغلات در شهرهای کشور منجر می‌شود. توسعه شبکه بزرگراهی کلان‌شهر تهران در چند دهه اخیر که بسیار بیشتر از سایر شهرهای کشور بوده و به الگویی برای آن‌ها تبدیل شده است، با نارسایی‌های محتوایی و رویه‌ای مشابه طرح‌های توسعه شهری سنتی (Kamanrudi Kojouri et al., 2020b) مواجه می‌باشد. این معابر به عنوان فضایی صرفاً عبوری تعریف می‌شوند، کارکرد محدود حمل‌ونقلی و ترافیکی دارند و فرآیند برنامه‌ریزی، طراحی، اجرا و نگهداری آن‌ها به روش متمرکز و فن‌سالارانه انجام می‌شود (Kamanroudi Kojouri, 2023). در پروژه‌های احداث و توسعه این معابر، تکمیل شبکه بزرگراهی و کاهش ترافیک سواره شهری بر زمینه‌ها، نیازها و اثرات آن‌ها اولویت دارد. در مدیریت این پروژه‌ها، توجه کافی به ظرفیت، امکان و نحوه تأمین منابع مالی، زمین، نیروی انسانی، فناوری، اعتماد و مشارکت جامعه محلی نمی‌شود. یکی از مسائل مهم این پروژه‌ها، عدم توازن میزان نیاز مالی آن‌ها با توان شهرداری‌ها و کمک‌های احتمالی دولت است.

زنگانه و همکاران (۱۴۰۰) اثرات بزرگراه طبقاتی صدر تهران بر محله‌های پیرامون (محله‌های تجریش، قیطریه، زرگنده، چیذر، صدر، اختیاریه-رستم‌آباد، رستم‌آباد-فرمانیه، پاسداران-ضرابخانه) را در ابعاد اجتماعی، اقتصادی، کالبدی، بهداشت و سلامت، ایمنی، امنیت بصری و بوم‌شناختی ارزیابی نمودند. براین‌اساس، بزرگراه طبقاتی صدر اثرات محیط‌زیستی بر هریک از این محله‌ها داشته است. همچنین، ابعاد بوم‌شناختی و کالبدی، بیشترین و بعد امنیت کمترین تأثیر را از دو طبقه شدن این بزرگراه پذیرفته‌اند. این پروژه بیشترین و کمترین تأثیر را نیز به ترتیب بر محله‌های رستم‌آباد و زرگنده داشته است. پروین و شالچی (۱۳۹۷) اثرات و پیامدهای اجتماعی و فرهنگی پروژه احداث بزرگراه سعیدآباد در منطقه ۱۸ شهرداری تهران را ارزیابی کرده‌اند. براساس یافته‌های آن مطالعه، آن پروژه به موازات اثرات مثبتی مانند تسهیل در حمل‌و نقل عمومی، پیامدهای منفی مختلف زیادی مانند عدم رضایت معارضین طرح، فشار روانی بر ساکنان، ایجاد پاتوق برای فروشندگان مواد مخدر، تخریب فضاهای سبز و باغات و افزایش آلودگی محیط‌زیستی را به دنبال داشته است. همچنین براساس نتایج آن مطالعه، نباید در احداث این بزرگراه صرفاً به گفتمان مدیران و برنامه‌ریزان شهری اکتفا کرد، بلکه باید

48. Urban highway

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

گفتمان افراد و گروه‌های مختلف ذی‌نفع را نیز مد نظر قرار داد تا بتوان با نگاه توسعه‌ای همه‌جانبه و دوری از تفکر صرف فنی، رویکرد توسعه پایدار را در همه جوانب و ابعاد آن محقق ساخت. فیض‌پور و همکاران (۱۳۹۴) علل تأخیر در تملک املاک پروژه‌های احداث بزرگراه‌های شهید بروجردی و آیت‌اله سعیدی از سوی شهرداری تهران را از دیدگاه معارضان ملکی مربوط بررسی کرده‌اند. براساس نتایج آن پژوهش، مهم‌ترین علل تأخیر این فرایند در آن پروژه‌ها از نظر مالکان، به ترتیب اولویت عبارتند از: (۱) عدم پاسخگویی مسئولان مرتبط؛ (۲) عدم جایگزینی مناسب برای ملک؛ (۳) ضعف پیگیری دستگاه اجرایی برای خرید ملک؛ (۴) عدم اعتماد مالکان به مسئولان و عدم توانایی کارفرما در جلب اعتماد مالکان؛ (۵) عدم توانایی ارتباط مناسب بین کارفرما و مالکان؛ (۶) وجود نارسایی در قوانین و مقررات موجود؛ و (۷) عدم اطلاع‌رسانی درباره مزایای اجرای پروژه به مالکان. شیعه و همکاران (۱۳۹۲) تأثیر بزرگراه امام علی (ع) بر ساختار اجتماعی محله‌های فدک و کرمان در شهر تهران را بررسی کرده‌اند. براساس نتایج آن پژوهش، این بزرگراه آن دو محله را از لحاظ فیزیکی و اجتماعی از هم جدا ساخته و ساختار اجتماعی آن‌ها را تضعیف کرده است. براساس راهکارهای پیشنهادی آن پژوهش، برای کاهش اثرات منفی آن بزرگراه بر این محله‌ها می‌توان به اقداماتی مانند ایجاد دسترسی‌های پیاده و سواره و فضاهای اجتماعی بیشتر بین دو محله و همچنین برگزاری جلسه‌های آموزشی و توجیهی بین شورایاری‌ها، شهرداری‌ها و ساکنین دو محله دست زد. کشتکار قلانی و همکاران (۱۳۸۸) به بررسی و ارائه راهکارهای کاهش اثرات سوء بزرگراه امام علی (ع) بر ارزش‌های محله‌های مسکونی منطقه ۱۳ شهرداری تهران در محدوده خیابان دماوند تا پیروزی پرداخته‌اند. براساس نتایج آن پژوهش، اگرچه با احداث بزرگراه امام علی (ع) موجبات توسعه در سطح آن منطقه فراهم شد، اما این امکان به قیمت از بین رفتن انسجام اجتماعی و بافت سنتی آن محله‌ها تمام شده است.

کمانرودی کجوری (۱۳۹۲) فرایند تملک املاک واقع در طرح‌های ساماندهی بافت‌های فرسوده شهر تهران را از منظر منابع قانونی-اجرائی آسیب‌شناسی نمود. براین اساس آن مطالعه، تعدد قوانین موضوعه، نبود مدیریت یکپارچه و وجود رویه‌های قانونی و اجرایی مختلف، مهم‌ترین آسیب ساختاری و کارکردی این فرایند در شهر تهران است. این آسیب‌ها را می‌توان به طور خلاصه، نبود یکپارچگی ساختاری و عملکردی بین بخشی و درون‌بخشی دولتی و عمومی و مشارکت بخش خصوصی و شهروندان در تملک املاک واقع در این طرح‌ها برشمرد. اشتهاردیان و همکاران (۱۳۸۹) نیز با بررسی علل تأخیر زمان اجرای پروژه‌های عمرانی شهری با توجه به عوامل پروژه به این نتیجه دست یافته‌اند که عدم تأمین بودجه کافی در زمان مناسب؛ دیوان‌سالاری و عدم رفع معارضین مختلف ازجمله ملکی در زمان مناسب؛ ضعف منابع مالی و مدیریت اجرایی پیمانکاران؛ و تأخیر در تصمیم‌گیری به موقع در مقاطع حساس و موارد ضروری از دلایلی هستند که بیشترین تأثیر را بر افزایش مدت زمان اجرای این پروژه‌ها دارند. اعتماد و همکاران (۱۳۹۲) به ارزیابی طرح احداث بزرگراه نواب و پیامدهای آن در منطقه ۱۰ شهرداری تهران براساس اصول و معیارهای توسعه پایدار پرداختند. براساس بخشی از نتایج ارزیابی کارایی مدیریتی طرح نواب، آن طرح با تغییر ساختار مدیریت شهری و برکناری شهردار وقت، در سال‌های ۱۳۷۵ و ۱۳۷۶ دچار وقفه شد و در مرحله پنجم و بخشی از مرحله چهارم ناتمام ماند. همچنین، در زمان تملک واحدهای مسکونی و تجاری محله نواب قدیم، هیچ راهکاری از سوی مدیریت شهری برای معرفی پروژه‌های مسکونی مجاور بزرگراه و جلب مشارکت مالی ساکنان در طرح نوسازی آن محله ارائه نشد. ارزش واحدهای مسکونی تملک شده نیز به قیمت یکسال قبل و اغلب در دو تا سه قسط به مالکان پرداخت شد. این امر، تأمین مسکن جایگزین را بسیار دشوار کرد و در نتیجه نبود برنامه‌ریزی برای جابه‌جایی ساکنان و مشاوره و تبلیغات برای اطلاع‌رسانی درباره پروژه نوسازی، نه تنها ساکنان پیشین

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

در این طرح مشارکت نکردند، بلکه بسیاری از آن‌ها متحمل زیان ناشی از خرید مسکن گران‌تر یا کوچک‌تر و یا اجاره‌نشینی نیز شده‌اند.

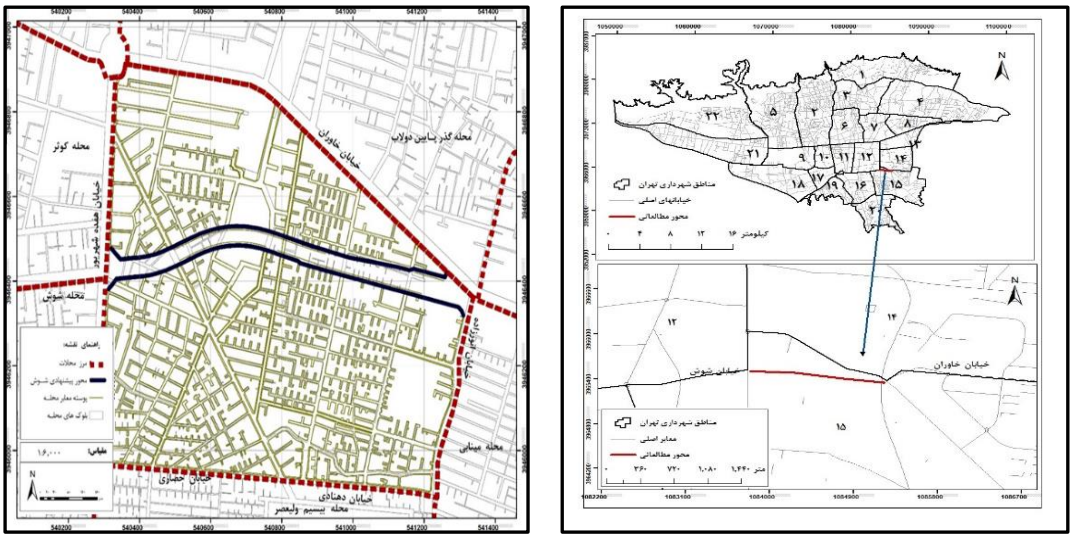
خیابان شوش، یکی از معابر مهم شهر تهران است که با عرض ۳۰ متر از میدان راه‌آهن تا خیابان هفده شهریور در مناطق ۱۱، ۱۲، ۱۶ و ۱۵ شهرداری واقع شده است. احداث بزرگراه شوش بر اساس اولین طرح جامع شهر تهران (۱۳۴۹) و با هدف تکمیل شبکه بزرگراهی بخش مرکزی و جنوبی این شهر (مناطق ۱۱، ۱۲، ۱۵ و ۱۶) برنامه‌ریزی شده است. هدف احدث این بزرگراه به طول ۱ کیلومتر در محدوده محله طیب در منطقه ۱۵ شهرداری تهران، اتصال ترافیک مسیر غرب آن به خیابان ۷۰ متری خاوران در شرق آن می‌باشد. پس از گذشت سال‌ها از عمر این پروژه، این معبر از خیابان ۱۷شهریور تا خاوران احداث نشده است. تعداد ۴۳۰ قطعه زمین به مساحت ۷۰۷۶۵/۷ مترمربع در محدوده این پروژه در محله طیب واقع شد که باید تملک می‌شد. تاکنون تعداد ۹۳ قطعه از این املاک به مساحت ۸۱۳۶ مترمربع تملک شده‌اند. تملک این املاک به صورت پراکنده انجام شد و اغلب رهاشده و بدون استفاده باقی مانده‌اند. تملک پراکنده و رهاسازی این قطعات می‌تواند موجب شکل‌گیری فضاهای بی‌دفاع، کاهش امنیت، تشدید آلودگی‌های محیط‌زیستی، نوسان قیمت و اجاره‌بهای املاک، محدودیت نوسازی، افزایش نرخ فرسودگی، گسست اجتماعی، افزایش نارضایتی و کاهش حس تعلق و امید ساکنین به این محله و مهاجرت از آن شده باشد. برای اجرای این پروژه باید ۳۷۴ قطعه زمین به مساحت حدود ۶۶۴۱۷ مترمربع و بناهای مربوطه تملک شود (سازمان نوسازی شهر تهران، ۱۳۹۱).

این مقاله از لحاظ موضوع (تملک املاک و اجرای پروژه‌های احداث بزرگراه‌ها) و مسئله (تأثیر تأخیر تملک املاک در عدم اجرای به موقع پروژه‌های احداث بزرگراه‌ها)، بیشتر با پژوهش الانگ و همکاران (۲۰۱۹)، فیض‌پور و همکاران (۱۳۹۴) و اشتهاردیان و همکاران (۱۳۸۹) سنخیت دارد. مهم‌ترین تفاوت این پژوهش با آن سوابق در این است که به اثرات و پیامدهای اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و محیط‌زیستی تأخیر فرایند تملک املاک و اجرای پروژه احداث پروژه شوش در محله طیب در سه حوضه یا محدوده مداخله مستقیم، بلافصل و فراگیر پرداخته است. سئوال اصلی پژوهش حاضر این است که پروژه احداث بزرگراه شوش و تملک بخشی از املاک و مستغلات مورد نیاز آن چه تأثیری در تغییرات اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و محیط‌زیستی محدوده بلافصل در محله طیب داشته است. هدف این مقاله، شناخت برای هدایت و بهبود مدیریت این پروژه و موارد مشابه آن در شهر تهران است.

داده‌ها و روش کار

خیابان شوش یکی از معابر قدیمی شهر تهران است که پس از تخریب دیوار این شهر، در ضلع جنوبی آن دیوار احداث شد. بر اساس برنامه راهبردی-ساختاری (جامع) توسعه و عمران شهر تهران، این خیابان باید به صورت بزرگراهی به طول ۱ کیلومتر در محدوده محله طیب در منطقه ۱۵ شهرداری برای اتصال به اتوبان خاوران تبدیل شود (شکل ۲).

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]



شکل ۲. نقشه موقعیت پروژه احداث بزرگراه شوش در محله طیب در منطقه ۱۵ شهرداری تهران

منبع: براتی، ۱۴۰۱: ۹۹

قلمروزمانی این پژوهش، سال ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۰ است. جامعه آماری، کل قطعات زمین و افراد ساکن در محدوده اجرای پروژه احداث بزرگراه شوش در محله طیب و مدیران مرتبط به آن در شهرداری منطقه ۱۵ (مدیر اداره بافت فرسوده، رئیس اداره املاک و مستغلات) و مدیران شهرداری ناحیه ۱ (شهردار، رئیس اداره امور اجتماعی، رئیس اداره امور شهری و محیط‌زیست، رئیس اداره عمران و ترافیک) است. تعداد قطعات مسکونی واقع در محدوده قانونی این پروژه در محله طیب ۲۵۳ پلاک، تعداد متوسط طبقات بناهای مسکونی ۱/۵ طبقه، متوسط بعد خانوار ۳ نفر و تعداد کل جمعیت این محدوده ۱۱۳۹ نفر است. حجم نمونه جمعیت ساکن محدوده این پروژه ۲۸۱ نفر با استفاده از فرمول کوکران و خطای ۵٪ محاسبه شد. برای جمع‌آوری داده و اطلاعات این مقاله از روش مطالعات کتابخانه‌ای و پیمایشی استفاده شده است. در مطالعات کتابخانه‌ای، از منابع اسنادی شهرداری تهران در ارتباط با این پروژه نیز استفاده شد. در مطالعات پیمایشی، از جامعه نمونه ساکنین محدوده اجرای پروژه احداث بزرگراه شوش در محله طیب پرسشگری (پرسشنامه بسته) به عمل آمد. نمونه‌گیری این جامعه به روش تصادفی ساده منظم انجام شد. با مدیران مرتبط به این پروژه نیز مصاحبه نیمه‌ساختاریافته به عمل آمد. تعداد مصاحبه‌ها به روش اشباع نظری و با آغاز از شهردار ناحیه انجام شد. محورهای مصاحبه با مدیران، شامل علل تأخیر تملک و پیامدهای اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و محیطی‌زیستی بود. ابعاد و گویه‌های تأثیر پروژه احداث بزرگراه شوش بر محدوده اجرای آن در جدول ۱ درج شد. این ابعاد و گویه‌ها براساس ادبیات و مدل مفهومی این پژوهش تعیین شد. برای پردازش و تحلیل داده و اطلاعات از نرم‌افزارهای SPSS و GIS و آزمون آماری T-Test استفاده شد. آزمون T-Test برای تحلیل تأثیر املاک و مستغلات تملک شده در محدوده احداث بزرگراه شوش بر محله طیب به‌کار رفته است.

جدول ۱. ابعاد و گویه‌های بررسی تأثیر تأخیر در تملک املاک مورد نیاز پروژه احداث بزرگراه شوش

ابعاد	گویه‌ها
اثرات اجتماعی	امنیت عمومی (اجتماعی)، اخلاق شهروندی، حس رضایت، اوقات فراغت
اثرات اقتصادی	ارزش معاملاتی املاک مسکونی، کسب و کارهای فعال، هزینه‌های مادی زندگی
اثرات کالبدی	بهداشت و نظافت، زیبایی منظر، سرزندگی محیط شهری
اثرات ترافیکی	ترافیک و ایجاد راه‌بندان‌ها، سهولت دسترسی سواره، سهولت و ایمنی عبور پیاده

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

شرح و تفسیر نتایج

یافته‌های توصیفی

یافته‌های کتابخانه‌ای و اسنادی

جمعیت محله طیب از ۳۲۳۱۹ نفر در سال ۱۳۸۵ به ۲۷۸۵۹ نفر در سال ۱۳۹۵ کاهش یافته است. جمعیت محدوده اجرای پروژه احداث بزرگراه شوش نیز از ۲۷۸۹ نفر به ۲۰۵۷ نفر در این دوره کاهش داشته است. به عبارت دیگر، نرخ رشد جمعیت در این دوره منفی بوده و میزان کاهش آن از سطح محله تا سطح پروژه افزایش می‌یابد. حدود ۸۹٪ ساکنین محله طیب و ۸۸٪ ساکنین محدوده بلافصل پروژه با سواد هستند. بعد خانوار محله طیب از ۳/۴۷ نفر به ۲/۹۷ نفر و در محدوده اجرای این پروژه از ۳/۵۰ نفر به ۲/۷۱ نفر تغییر کرده است. نسبت جنسی این محله از ۱/۰۴۲٪ به ۱/۰۱۱٪ و در محدوده اجرای این پروژه از ۱/۰۵۳٪ به ۱/۰۴۹٪ کاهش یافته است (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۵ و ۱۳۹۵). همان‌طور که در شکل ۳ نشان داده شد، محدوده مکانی اجرا و اثر این پروژه را می‌توان به سه حوزه مداخله مستقیم، بلافصل و فراگیر تقسیم کرد: (۱) حوزه مداخله مستقیم که شامل ۳۷۴ پلاک با مساحت ۸۰۷۶۳ متر مربع است و تملک کل آن قطعات برای اجرای پروژه لازم می‌باشد؛ (۲) حوزه بلافصل، شامل ۱۳۳۵ پلاک به مساحت ۱۶۸۴۴۰/۵ متر مربع است و تأثیر مستقیم پروژه بر آن و فعالیت‌های ساختمانی و توسعه شبکه دسترسی آن بر بزرگراه شوش باید مد نظر قرار گیرد؛ (۳) حوضه فراگیر، شامل محدوده‌ای است که اثر مستقیم بر حوضه‌های بلافصل و مستقیم دارد. مدیریت ترافیک شبکه معابر این محدوده باید در ارتباط با بزرگراه شوش مورد توجه قرار گیرد (شرکت مهندسین مشاور طرح و کاوش پاسارگاد، ۱۳۹۹).

بیشترین نسبت مساحت کاربری‌ها در پوسته ۴۵ متری بزرگراه پیشنهادی شوش در محله طیب به مساحت ۸۰۷۶۳ متر مربع به ترتیب مربوط به کاربری‌های مسکونی (۲۵٪)، فضای سبز (۱۹٪)، پارکینگ (۱۴٪)، بایر (۱۳٪)، آموزشی (۱۱٪)، مسکونی-تجاری (۱۰٪)، تجاری (۷٪)، مذهبی (۱٪) و ورزشی (۱٪) است. از کل ۴۳۷ قطعه ملکی واقع در این محدوده، ۲۵۴ قطعه (۵۸٪) به کاربری مسکونی، ۱۲۵ قطعه (۲۹٪) به کاربری بایر، ۳۶ قطعه (۷٪) به کاربری مسکونی-تجاری و ۱۲ قطعه (۳٪) به کاربری تجاری اختصاص دارد (شکل ۵) (براتی، ۱۴۰۲). حدود ۶۸/۶۴٪ کل مساحت و ۸۳/۶۲٪ قطعات زمین محله طیب (۵۳۷۲ پلاک) را بافت فرسوده تشکیل می‌دهد. ۷۹/۸۸٪ مساحت پهنه سکونت و ۸۴/۰۹٪ کل تعداد قطعات مسکونی این محله، فرسوده است. ۵۸٪ تعداد قطعات و ۲۵٪ مساحت اراضی این محله را کاربری مسکونی و ۷٪ مساحت آن را کاربری تجاری تشکیل می‌دهد. همچنین ۴۴/۳۵٪ مساحت و ۸۱/۴۶٪ تعداد قطعات زمین واقع در محدوده مداخله مستقیم پروژه بزرگراه شوش فرسوده است که این نسبت برای پهنه سکونت ۸۳/۲۲٪ و تعداد قطعات مسکونی ۸۳/۴۱٪ می‌باشد (شکل ۴). ۲۹٪ تعداد قطعات زمین واقع در محدوده مداخله مستقیم پروژه، خالی یا فاقد بنا هستند. ارتفاع ۴۴٪ بناهای این محدوده دو طبقه، ۸٪ سه طبقه، ۱٪ چهار طبقه، ۰/۲۳٪ یک طبقه و ۱٪ شش طبقه است. تنها ۱۰٪ این پلاک‌ها (بناها) نوساز و ۴٪ قابل مرمت و نگهداری هستند. از کل قطعات زمین واقع در این محدوده، ۷۰٪ دارای مالکیت خصوصی، ۲۸٪ عمومی (شهرداری، فضای سبز)، ۱٪ دولتی (مدرسه) و ۰/۲۳٪ وقفی است. حدود ۸۵٪ املاک این محله به شبکه فاضلاب متصل هستند و باقی املاک به دلیل کمی عرض معابر و یا عدم تمایل مالکین از این امکان برخوردار نیستند. بخش زیادی از این شبکه فرسوده است و در مواقع بارندگی موجب خروج و جریان فاضلاب در سطح معابر می‌شود. ۲/۸۷٪ (۱۷۹۵۸/۵۳ مترمربع) سطوح کاربری اراضی این محله به فضای سبز اختصاص دارد (براتی، ۱۴۰۱).

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

شکل ۳. نقشه محدوده مداخله مستقیم، بلافصل و فراگیر پروژه احداث بزرگراه شوش در محله طیب

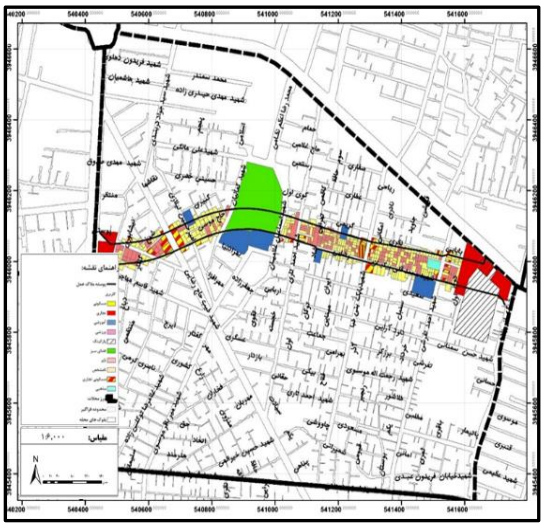
منبع: براتی، ۱۴۰۱: ۱۰۲

شکل ۴. نقشه وضعیت کیفیت قطعات در محور احداثی شوش در محله طیب

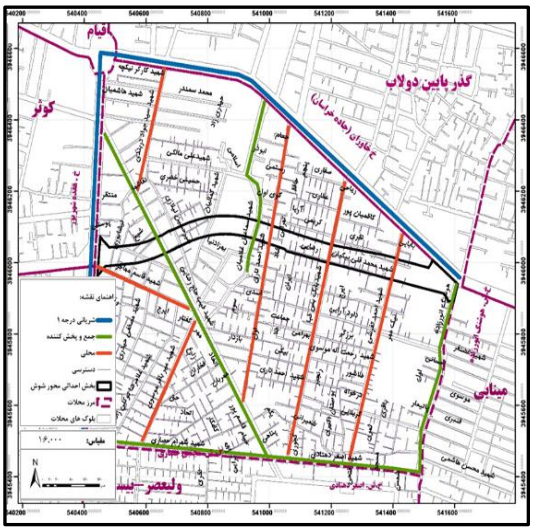
منبع: براتی، ۱۴۰۱: ۱۰۹

همان‌گونه‌که در شکل ۶ نشان داده شد، در محله طیب، ۶۴۶ معبر به طول ۳۶۷۷۳/۸۹ متر وجود دارد. معابر شریانی درجه یک (۲۲۷۱/۹۶ متر)، جمع و پخش‌کننده (۲۷۸۷/۹۴ متر)، محلی (۲۸۵۶/۱۸ متر) و دسترسی (۲۸۸۵۷/۸۱ متر) به ترتیب ۶٪، ۸٪، ۸٪ و ۷۸٪ کل این معابر را تشکیل می‌دهند (شرکت مهندسین مشاور طرح و کاوش پاسارگاد، ۱۳۹۹). از بین این معابر، خیابان‌های ۱۷ شهریور و خاوران با عرض ۳۰ متر، از نوع شریانی درجه ۱ بوده و ۶٪ طول کل این معابر را شامل می‌شوند. خیابان‌های اعظم نظامی و انورزاده، طیب و دهنادی از این نوع معابر جمع و پخش‌کننده هستند. حدود ۷۸٪ معابر این محله دارای عرض کمتر از ۱۲ متر می‌باشند (سازمان نوسازی شهر تهران، ۱۳۹۹). از معابر محلی می‌توان به خیابان‌های بنی طبا، تفرشی و تاری که با عرض ۱۰ متر و به صورت شمالی-جنوبی، دسترسی‌های درون محلی را تقویت می‌کنند اشاره کرد. همچنین معابر مالکی، لاجوردیان، قاسم مهاجر، دهنادی و حصاری به صورت شرقی-غربی و مقطعی این نقش را ایفاء می‌نمایند. یکی از مهم‌ترین معضلات کالبدی محله طیب، تعداد بالای معابر بن‌بست، بسیار کم‌عرض و نفوذناپذیر است که بیشتر سطح این محله (۷۸٪) را دربرگرفته است. خیابان شوش یکی از معابر مهم شهر تهران است که از میدان راه‌آهن شروع می‌شود و تا خیابان هفده شهریور در محدوده مناطق ۱۱، ۱۲، ۱۵ و ۱۶ شهرداری ادامه می‌یابد (براتی، ۱۴۰۱). شروع تملک املاک مورد نیاز پروژه احداث بزرگراه شوش از اواخر دهه ۱۳۷۰ شروع شد. در حال حاضر، پس از گذشت سال‌ها، این پروژه از خیابان ۱۷ شهریور تا خاوران احداث نشد که محدوده مکانی این مقاله نیز جزئی از آن است. در سال‌های اخیر، ۱۲۵ پلاک (از ۳۷۴ پلاک) با مساحت ۹۷۹۹/۱ مترمربع (از ۶۶۴۱۷/۷۵ مترمربع) توسط شهرداری در محدوده محله طیب تملک شده است. ازسوی‌دیگر، اگر دو قطعه بزرگ مقیاس واقع در محدوده این پروژه از تملک‌های انجام شده خارج شوند، ۲۴۶ قطعه با مساحت ۲۶۷۱۵,۲۷ نیازمند تملک می‌باشند (سازمان نوسازی شهر تهران،۱۳۹۹).

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]



شکل ۵. کاربری‌های محدوده پوسته ۴۵ متری بزرگراه پیشنهادی شوش در محله طیب منبع: براتی، ۱۴۰۱: ۱۱۴



شکل ۶. انوع معابر موجود در محله طیب منبع: براتی، ۱۴۰۱: ۱۲۵

یافته‌های مصاحبه با مدیران

در ارتباط با تأثیر پروژه احداث بزرگراه شوش، به‌ویژه تملک و رهاسازی املاک مورد نیاز آن بر محدوده اجرای این پروژه، با شهردار، رئیس اداره امور اجتماعی، معاون اداره امور شهری و محیط‌زیست و رئیس اداره عمران و ترافیک شهرداری ناحیه ۱ و مدیر اداره بافت فرسوده معاونت شهرسازی و رئیس اداره املاک و مستغلات منطقه ۱۵ شهرداری کلان‌شهر تهران مصاحبه نیمه‌ساختاریافته به عمل آمد. خلاصه یافته‌های آن مصاحبه‌ها در جدول ۲ درج شد. بر اساس این یافته‌ها، عدم تملک املاک واقع در حوضه مستقیم و بلافصل پروژه احداث بزرگراه شوش، از مهم‌ترین عوامل تأخیر اجرای آن است. مهم‌ترین دلیل این تأخیر، محدودیت و عدم امکان تأمین کافی و به‌موقع منابع مالی مورد نیاز آن است. ندادن مجوز به مالکین اراضی و املاک این محدوده برای انجام ساخت‌وسازهای جدید (نوسازی، تخریب و نوسازی) موجب محرومیت از حقوق مالکانه، نارضایتی و بلاتکلیفی آن‌ها شده است. این محدودیت و توقف فعالیت‌های ساختمانی در این محدوده، خود سازمان شهرداری را نیز با کاهش اخذ عوارض توسعه و عمران شهری و درآمد پایدار مواجه کرده است. این املاک پراکنده بلاتکلیف، موجب پیامدهای منفی کالبدی، اجتماعی و محیط‌زیستی زیادی در این محدوده شده است. از این پیامدها، فضاهای بی‌دفاع، اخلال در شبکه، افزایش جرائم اجتماعی، کاهش امنیت عمومی، کاهش کیفیت بهداشت محیط و نهایتاً افزایش مهاجرت مالکین قدیمی و جایگزینی جمعیت مستأجر و غیر محلی و کاهش حس تعلق مکانی است.

جدول ۲: یافته‌های مصاحبه با مدیریان شهرداری درباره تأثیر تأخیر در تملک املات مورد نیاز پروژه احداث بزرگراه شوش

یافته‌ها	نظر مصاحبه شوندگان					
	شهرداری ناحیه ۱ منطقه ۱۵			شهرداری منطقه ۱۵		
	شهردار	رئیس اداره امور اجتماعی	رئیس اداره امور شهری و محیط‌زیست	رئیس اداره عمران و ترافیک	مدیر اداره بافت فرسوده	رئیس اداره املاک و مستغلات
انجماد بافت محدوده اجرای پروژه و محدودیت ساخت‌وساز جدید در آن توسط مالکین، موجب نارضایتی					✓	✓

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

و مراجعه مکرر آنان به شهرداری برای تعیین تلکیف املاکشان شد.						
مانع اصلی تملک و تخصیص به موقع املاک مورد نیاز و تأخیر طولانی‌مدت اجرای این پروژه، عدم بودجه کافی است.					✓	
محدودیت ساخت و ساز جدید در محدوده اجرای این پروژه توسط مالکین موجب کاهش درآمد شهرداری شد و تدام این روند و افزایش قیمت املاک، محدودیت بیشتر منابع مالی و تأخیر بیشتر اجرای پروژه را در پی دارد.					✓	✓
تملک موردی و پراکنده املاک مورد نیاز اجرای پروژه و رهاسازی و بلاتکیف آن‌ها موجب افزایش تعداد و مساحت اراضی و خانه‌های خالی فضاهای بی‌دفاع شهری، تشد.	✓	✓	✓			
تخریب و رهاسازی برخی املاک تملک شده، موجب اخلال در حمل و نقل و ترافیک محدوده بلافصل آن‌ها شد.				✓		
املاک تملک شده رها شده موجب افزایش تعداد و تجمع معتادان، سرقت منازل و خودروها، کیف‌قاپی و ناامنی برای شهروندان، به ویژه زنان و کودکان شد.	✓	✓	✓			
سرقت دریچه شبکه فاضلاب شهری و تخریب سایر تجهیزات در محدوده اجرای پروژه افزایش یافت.				✓		
املاک تملک شده رها شده، به محل تجمع زباله‌های خانگی و نخاله‌های ساختمانی تبدیل شدند و کاهش کیفیت نظافت و وضعیت بهداشت محیط را در پی داشتند.	✓		✓			
اغلب املاک تملک شده برای اجرای پروژه، فاقد اتصال به شبکه جمع‌آوری آب‌های سطحی هستند و موجب افزایش آب‌گرفتگی معابر و بیرن‌زدگی فاضلاب می‌شوند.	✓		✓	✓		
برخی از املاک تملک شده برای اجرای پروژه به دلیل اختلاف سطح با معابر و از عدم جداره‌سازی و کف‌سازی مناسب، تردد شهروندان را با مشکل مواجه می‌کنند.				✓		
مهاجرت مالکین ساکن قبلی به بیرون و تعداد مستأجرین مهاجرین به داخل محدوده اجرای پروژه افزایش یافت.	✓					

یافته‌های استنباطی پرسشنامه (آزمون T-Test)

از ۲۸۷ نفر حجم نمونه جمعیت ساکن محدوده اجرای پروژه احداث بزرگراه شوش، ۲۸۱ نفر (۵۷/۳٪ مرد و ۴۲/۷٪ زن) به پرسشنامه این پژوهش پاسخ دادند. از این تعداد، ۴/۶٪ دارای تحصیلات لیسانش و بالاتر، ۱/۸٪ فوق دیپلم، ۱۸/۵٪ دیپلم، ۲۲/۱٪ راهنمایی و ۲۶٪ ابتدایی بودند و ۲۱٪ سواد خواندن و نوشتن داشتند و ۶٪ نیز بی‌سواد بودند. از نظر نوع شغل، ۲۱/۴٪ خانه‌دار، ۱۶٪ بازنشسته، ۱۳/۵٪ کارگر، ۱۲/۵٪ مغازه‌دار، ۶/۳٪ مسافرکش، ۵/۳٪ کارمند بخش خصوصی، ۵٪ دارای مشاغل خانگی و ۳/۶٪ کارمند بخش دولتی بودند. ۶۱/۹٪ در خانه‌های شخصی و ۳۸/۱٪ در منازل استیجاری ساکن بودند. ۴۲/۳٪ پاسخ‌دهندگان به مدت بیش از ۲۰ سال، ۷/۵٪ از ۱۰ تا ۲۰ سال، ۳۲/۴٪ از ۵ تا ۱۰ سال و ۱۷/۸٪ کمتر از ۵ سال در این محدوده ساکن هستند. دلیل اصلی سکونت ۲۳/۵٪ این ساکنین در این محدوده، قیمت و اجاره مناسب

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

مسکن، ۱۸/۵٪ تولد (زادگاه)، ۱۸/۵٪ قیمت و اجاره مناسب مسکن و نزدیکی به محل کار، ۱۴/۶٪ نزدیکی به خویشاوندان و اقوام، ۱۰/۳٪ نزدیکی به محل کار، ۱۰٪ قیمت و اجاره مناسب مسکن، نزدیکی به محل کار و نزدیکی به خویشاوندان و اقوام و ۴/۶٪ قیمت و اجاره مناسب مسکن و نزدیکی به خویشاوندان و اقوام بوده است.

در این آزمون، اثرات اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و ترافیکی عدم احداث به موقع بزرگراه شوش در محدوده مستقیم و بلافصل آن مورد سنجش قرار گرفت. یافته‌ها نشان می‌دهد که اغلب ساکنان محدوده مجاور این پروژه ناراضی هستند. آن‌ها اغلب بر این باورند که از زمان اجرای این پروژه، امنیت اجتماعی بسیار کاهش یافت و مردم کمتر از قبل به ارزش‌ها، هنجارها و حقوق شهروندی احترام می‌گذارند. همچنین، مکان‌ها و امکانات مورد استفاده برای تفریح و گذران اوقات فراغت نیز تا حد زیادی تخریب شده است. این پروژه باعث کاهش ارزش ساختمان‌های مسکونی، افزایش هزینه‌های زندگی و کاهش اندک تعداد و رونق مشاغل گردیده است. تأثیر این پروژه بر کاهش کیفیت بهداشت محیط و زیبایی این محدوده به دلیل رها شدن اراضی تملک شده و استفاده نادرست ساکنان از آن‌ها برای دفع زباله و همچنین تجمع بی‌خانمان‌ها، معتادان متجاهر و آلاینده‌های محیطی، زیاد است، اما اثر آن بر سرزندگی فضاهای عمومی کم می‌باشد. تأثیر این پروژه بر کاهش دسترسی، تراکم بالای ترافیک، ایمنی و آسایش عابران پیاده نیز کم است؛ این نتایج با توجه به این‌که تنها بخشی از املاک این پروژه تملک شده است، طبیعی به نظر می‌رسد (جدول ۳).

جدول ۳. نتایج آزمون T تک نمونه‌ای (مقدار آزمون =۳)

اثرات	t	میانگین	سطح معناداری	تفاوت میانگین	شدت اثرگذاری
کاهش امنیت	۵۹/۶۴۲	۴/۶۷	۰/۰۰۰	۱/۶۷۳	خیلی زیاد
عدم رعایت حقوق شهروندی	۵۷/۲۱۱	۴/۶۴	۰/۰۰۰	۱/۶۴۱	خیلی زیاد
رضایت ساکنین از پروژه	-۲۵/۳۰۳	۱/۶۶	۰/۰۰۰	-۱/۳۴۲	خیلی کم
کاهش امکانات مناسب گذران اوقات فراغت	۱۶/۵۸۹	۴/۰۱	۰/۰۰۰	۱/۰۰۷	زیاد
افزایش ارزش ساختمان‌های مسکونی	۸۳/۹۴۷	۴/۸۴	۰/۰۰۰	۱/۸۴	زیاد
کاهش تعداد و رونق کسب وکار	-۱۴/۷۱۲	۲/۳	۰/۰۰۰	-۰/۷۰۵	کم
افزایش هزینه‌های زندگی برای ساکنان	۶/۱۹۶	۳/۵۱	۰/۰۰۰	۰/۵۱۲	متوسط
کاهش نظافت و بهداشت محیط	۸/۹۵۳	۳/۵۳	۰/۰۰۰	۰/۵۳۰	زیاد
کاهش زیبایی مناظر	۱۰/۴۶۴	۳/۵۶	۰/۰۰۰	۰/۵۶۲	زیاد
کاهش شادابی فضاهای عمومی	-۴۱/۱۴۵	۱/۵۵	۰/۰۰۰	-۱/۴۴۸	کم
تشدید ترافیک و ازدحام	-۵۲/۲۴۷	۱/۴۲	۰/۰۰۰	-۱/۵۸۴	کم
کاهش دسترسی	۵۶/۰۲۴	۴/۶۲	۰/۰۰۰	۱/۶۲۳	خیلی زیاد
کاهش ایمنی و راحتی عابر پیاده	-۶۶/۸۴۰	۱/۲۶	۰/۰۰۰	-۱/۷۴۴	خیلی کم

اثرات اجتماعی

امنیت عمومی (اجتماعی)، اخلاق شهروندی، حس رضایت و اوقات فراغت از گویه‌هایی بود که نظر شهروندان درباره تأخیر اجرای پروژه احداث بزرگراه شوش بر آن‌ها پرسیده و آزمون شده است. در جدول ۴ نتایج این آزمون درج شده است. بر این اساس، تأخیر در اجرای این پروژه، بیشترین تأثیر (خیلی زیاد) را در کاهش امنیت اجتماعی و عدم رعایت اخلاق شهروندی داشته و موجب افت میزان رضایت ساکنین حوضه مستقیم و بلافصل آن شده است. همچنین این تأخیر، تأثیر

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

زیادی بر کاهش گذران اوقات فراغت سالم ساکنین، مانند حضور در فضاهای عمومی و معاشرت مداوم آن‌ها با هم داشته است. باوجوداین، اجرای این پروژه تأثیر چندانی در کاهش حس رضایت و تعلق ساکنین حوزه فراگیر آن به محله طیب نداشته است. این ویژگی از قدمت سکونت بیشتر ساکنین این محله، فرهنگ سنتی و وابستگی اجتماعی آن‌ها به هم ناشی شده است. ازاین‌رو، اگرچه اعتماد شهروندان به مدیریت شهری کاهش یافت، اما همچنان به مشارکت در امور محله خود تمایل دارند. مهاجرت برخی از ساکنین محدوده اجرای این پروژه نیز بیشتر به دلیل رهاشدن املاک تملک شده و تبدیل شدن آن به فضای بی‌دفاع و محل تجمع اراذل و اوباش، معتادان و کارتن خواب‌ها می‌باشد.

جدول ۴. نتایج سنجش تأثیر تأخیر در تملک املاک مورد نیاز پروژه احداث بزرگراه شوش بر گویه‌های اجتماعی

گویه‌ها	آماره T	میانگین واقعی	میانگین مفروض	سطح معناداری	تفاوت میانگین	شدت اثرگذاری
تاخیر در اجرای پروژه چه تأثیری بر امنیت عمومی محدوده اجرای آن در محله طیب داشته است؟	۵۹/۶۴۲	۴/۶۷	۳	۰/۰۰۰	۱/۶۷۳	خیلی زیاد
تأخیر در اجرای پروژه چه تأثیری در رعایت اخلاق شهروندی در محدوده اجرای آن گذاشته است؟	۵۷/۲۱۱	۴/۶۴	۳	۰/۰۰۰	۱/۶۴۱	خیلی زیاد
وجود این پروژه (نه نحوهٔ اجرای آن) تا چه حد مورد رضایت شخص شما به عنوان یکی از شهروندان محله طیب بوده است؟	-۲۵/۳۰۳	۱/۶۶	۳	۰/۰۰۰	-۱/۳۴۲	خیلی کم
تأخیر در اجرای پروژه چه تأثیری در امکان گذران سالم اوقات فراغت در محدوده اجرای داشته است؟	۱۶/۵۸۹	۴/۰۱	۳	۰/۰۰۰	۱/۰۰۷	زیاد

اثرات اقتصادی

ارزش معاملاتی املاک مسکونی، کسب وکارها و هزینه‌های مادی زندگی از گویه‌های اقتصادی سنجش تأثیر پروژه احداث بزرگراه شوش بر محدوده بلافصل آن هستند. بر اساس جدول ۵، این پروژه موجب کاهش ارزش مصرفی و ارزش معاملاتی املاک مسکونی در محدوده مستقیم و افزایش شدید ارزش آن در محدوده بلافصل و همچنین افزایش متوسط هزینه‌های زندگی و کاهش اندک تعداد کسب‌وکارهای فعال در محدوده بلافصل آن شده است. علت نقش این پروژه در افزایش ارزش معاملاتی مسکن در این محدوده، پیش‌بینی افزایش سهولت دسترسی بافت مسکونی آن در اثر احداث بزرگراه شوش در آینده است.

جدول ۵. نتایج سنجش تأثیر تأخیر در تملک املاک مورد نیاز بزرگراه شوش بر گویه‌های اقتصادی

گویه‌ها	آماره T	میانگین واقعی	میانگین مفروض	سطح معناداری	تفاوت میانگین	شدت اثرگذاری
پروژه احداث بزرگراه شوش چه تأثیری در تغییر ارزش معاملاتی املاک مسکونی محدوده بلافصل خود داشته است؟	۸۳/۹۴۷	۴/۸۴	۳	۰	۱/۸۴	زیاد
پروژه احداث بزرگراه شوش چه تأثیری در تغییر تعداد کسب و کارهای فعال اقتصادی محدوده بلافصل خود داشته است؟	-۱۴/۷۱۲	۲/۳	۳	۰	-۰/۷۰۵	کم
پروژه احداث بزرگراه شوش چه تأثیری در میزان هزینه‌های مادی زندگی محدوده بلافصل خود داشته است؟	۶/۱۹۶	۳/۵۱	۳	۰	۰/۵۱۲	متوسط

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

اثرات کالبدی

برای سنجش اثرات کالبدی پروژه احداث بزرگراه شوش بر محدوده مستقیم و بلافصل آن از گویه‌های بهداشت و نظافت، زیبایی منظر و سرزندگی استفاده شد. با توجه به جدول ۶، میزان تأثیر این پروژه بر کاهش وضعیت بهداشت و نظافت و زیبایی منظر محدوده مستقیم و بلافصل آن در این محله زیاد و بر سرزندگی آن کم است. دلیل این اثرگذاری، رهاسازی املاک تملک شده و تبدیل آن به فضای تخلیه زباله و محل تجمع معتادان و کارتن‌خواب‌ها و نهایتاً افزایش آلودگی‌های بهداشت و منظر شهری است. اما همان‌گونه که قبلاً نیز اشاره شد، این تأثیر بر سرزندگی عمومی این محدوده به‌دلیل فرهنگ و سبک زندگی سنتی ساکنین آن کم بوده است.

جدول ۶. نتایج سنجش تأثیر تأخیر تملک املاک مورد نیاز پروژه احداث بزرگراه شوش بر گویه‌های کالبدی

گویه‌ها	آماره T	میانگین واقعی	میانگین مفروض	سطح معناداری	تفاوت میانگین	شدت اثرگذاری
پروژه احداث بزرگراه شوش چه تأثیری بر بهداشت و نظافت محدوده بلافصل خود داشته است؟	۸/۹۵۳	۳/۵۳	۳	۰/۰۰۰	۰/۵۳۰	زیاد
پروژه احداث بزرگراه شوش چه تأثیری بر زیبایی منظر محدوده بلافصل خود داشته است؟	۱۰/۴۶۴	۳/۵۶	۳	۰/۰۰۰	۰/۵۶۲	زیاد
پروژه احداث بزرگراه شوش چه تأثیری بر سرزندگی محدوده بلافصل خود داشته است؟	-۴۱/۱۴۵	۱/۵۵	۳	۰/۰۰۰	-۱/۴۴۸	کم

اثرات ترافیکی

برای سنجش تأثیر تأخیر در تملک املاک مورد نیاز پروژه احداث بزرگراه شوش بر ترافیک محدوده مستقیم و بلافصل آن در محله طیب از گویه‌های افزایش ترافیک و ایجاد راه‌بندان‌ها، سهولت دسترسی سواره و سهولت و ایمنی عبور پیاده در شبکه معابر محلی استفاده شد. بر اساس جدول ۷، میزان تأثیر این پروژه بر سهولت دسترسی سواره در محدوده بلافصل آن، خیلی زیاد و بر میزان ترافیک و ایجاد راه‌بندان، کم و بر ایمنی عبور پیاده، خیلی کم است. این نتایج با توجه به این‌که تاکنون فقط بخشی از املاک آن پروژه تملک شده و هنوز اجرا و به بهره‌برداری نرسید، طبیعی می‌نماید.

جدول ۷. نتایج سنجش تاثیر تأخیر در تملک املاک مورد نیاز پروژه احداث بزرگراه شوش بر گویه‌های ترافیکی

گویه‌ها	آماره T	میانگین واقعی	میانگین مفروض	سطح معناداری	تفاوت میانگین	شدت اثرگذاری
پروژه احداث بزرگراه شوش چه تأثیری بر ترافیک و ایجاد راه‌بندان برای شما در محدوده بلافصل خود داشته است؟	-۵۲/۲۴۷	۱/۴۲	۳	۰/۰۰۰	-۱/۵۸۴	کم
پروژه احداث بزرگراه شوش چه تأثیری بر سهولت دسترسی سواره شما در محدوده بلافصل خود داشته است؟	۵۶/۰۲۴	۴/۶۲	۳	۰/۰۰۰	۱/۶۲۳	خیلی زیاد
پروژه احداث بزرگراه شوش چه تأثیری بر ایمنی عبور پیاده شما در محدوده بلافصل خود داشته است؟	-۶۶/۸۴۰	۱/۲۶	۳	۰/۰۰۰	-۱/۷۴۴	خیلی کم

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

نتیجه‌گیری

درصورتی‌که فرایند مطالعه، برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی، به‌ویژه مطالعات و برنامه‌ریزی مدیریت ریسک‌های مختلف در پروژه‌های احداث و توسعه بزرگراه‌های شهری به‌دقت و به‌درستی انجام نشود، مخاطرات و آسیب‌های گوناگونی آن پروژه‌ها را در اجرا تهدید می‌کند. یکی از مهم‌ترین ریسک‌ها در این‌خصوص، عدم تملک به‌موقع املاک و مستغلات مورد نیاز به‌دلایل متعدد و تعویق طولانی‌مدت اجرای این پروژه‌ها می‌باشد که خسارت‌های زیادی را به شهروندان، مدیریت و توسعه شهرها به‌دنبال دارد. بر اساس پژوهش حاضر، در پروژه احداث بزرگراه شوش در محله طیب در منطقه ۱۵ شهرداری تهران، به محدودیت‌های درآمدی شهرداری و استفاده از جایگزین‌های کارآمد و مؤثر یا روش‌های سرمایه‌گذاری مکمل برای تأمین منابع مالی مورد نیاز، توجه لازم به‌عمل نیامده است. سیاست‌های تجمیع قطعات زمین، مبادله حقوق مالکیت و سرمایه‌گذاری مشارکتی نیز برای تسهیل در تملک املاک در این پروژه به‌دلیل فرسوده‌بودن بافت و پایین بودن قیمت معاملاتی املاک و مستغلات در این محله، موفق نبوده است. مهم‌ترین منابع غیر مالی این پروژه، منابع انسانی، دانش، داده، اطلاعات، فناوری، اعتماد و مشارکت اجتماعی بوده که از ابتدای اجرای آن به‌طورکامل تأمین نشده و یا کارایی لازم را نداشته است. ازاین‌رو، فرایند تملک املاک و مستغلات مورد نیاز این پروژه چند سال به تعویق افتاد و مانع از اجرای به‌موقع آن شده است. این پروژه بیشترین تأثیر منفی را بر امنیت، حقوق شهروندی، دسترسی، گذران اوقات فراغت، نظافت و بهداشت و ارزش معاملاتی زمین و مسکن برجای گذاشته است. براین‌اساس، امنیت این محدوده به‌شدت کاهش یافت، حقوق خصوصی و عمومی شهروندان نادیده گرفته شد، سهولت دسترسی به شبکه معابر کاهش پیدا کرد، مکان‌ها و امکانات مناسب گذران اوقات فراغت تقلیل پیدا کرد، ارزش معاملاتی مسکن در محدوده مداخله مستقیم کاهش و در محدوده بلافصل آن افزایش یافت و رعایت نظافت و بهداشت محیط کمتر شد. اثر متوسط این پروژه، در افزایش هزینه‌های زندگی ساکنان مجاور آن بوده است. اثر کم این پروژه نیز کاهش تعداد کسب‌وکار، کاهش سرزندگی فضاهای عمومی و تشدید ترافیک بوده است. همچنین اثر بسیار کم این پروژه بر رضایت ساکنین و کاهش ایمنی و آسایش عابران پیاده می‌باشد.

نبود حکمرانی مشارکتی و مدیریت یکپارچه در برنامه‌ریزی، طرح‌ریزی، بودجه‌ریزی و اجرا را می‌توان از عوامل اصلی همه ضعف‌های پروژه احداث بزرگراه شوش دانست. این ضعف‌ها باعث شد تا در این پروژه، به زمینه‌ها، الزامات، محدودیت‌ها و موانع، از جمله رعایت کردن حقوق مالکانه، لحاظ املاک فاقد سند مالکیت، املاک دارای چند مالک و فرایندهای پیچیده قضایی و دادرسی مربوط توجه چندانی به عمل نیاید. از موانع دیگر، می‌توان به بی‌ثباتی، تغییر و تعارض قوانین و ناهماهنگی دستگاه‌ها و سازمان‌های مختلف دولتی و عمومی اشاره کرد. این شرایط و تملک پراکنده املاک این پروژه و رهاشدن بیشتر آن‌ها موجب شکل‌گیری فضاهای متروکه و بی‌دفاع و مکان‌های تجمع فروشندگان مواد مخدر، معتادان متجاهر، بی‌خانمان‌ها، زورگیران و کودکان کار شده است. ریزش دیوار ساختمان‌ها و کاهش ایمنی و مطلوبیت زندگی در محدوده اجرای این پروژه و کل محله طیب از دیگر پیامدهای آن است. در چنین شرایطی، برخی از مالکان، تعمیر و نگهداری خانه‌های خود را به صرفه نمی‌دانند. آن‌ها این محله را ترک می‌کنند و خانه‌های خود را به ناچار به کارگران مهاجر یا خانواده‌های دیگر اجاره می‌دهند. تعداد خریداران ملکی در این محله کم است. باوجود این، برخی از مالکان این محدوده به امید این‌که روزی این پروژه به‌اتمام می‌رسد و قیمت املاک آن‌ها رشد چشمگیری پیدا می‌کند، حاضر به فروش املاک خود نیستند. برخی از خریداران نیز تصور می‌کنند که اجرای این پروژه در نهایت منتفی می‌شود و بر قیمت آن املاک تأثیر منفی می‌گذارد. بنابراین آن‌ها اغلب قیمت‌های پایینی را به مالکان مربوط پیشنهاد می‌کنند.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

این مقاله نه تنها از لحاظ موضوع (تملک املاک و اجرای پروژه‌های احداث بزرگراه‌ها) و مسئله (تأثیر تأخیر تملک املاک در اجرا نشدن به موقع پروژه‌های احداث بزرگراه‌ها)، بلکه از جهت نتایج نیز با پژوهش الانگ و همکاران (۲۰۱۹)، فیض‌پور و همکاران (۱۳۹۴) و اشتهاردیان و همکاران (۱۳۸۹) سنخیت دارد. این سوابق در باره نقش تعیین‌کننده تأخیر تملک املاک بر تأخیر غیر معمول و اجرای به موقع پروژه‌های احداث معابر بزرگراهی اتفاق نظر دارند. با تجمیع و تلخیص نتایج مشترک این سوابق، محدودیت‌ها و موانع ساختار متمرکز نهادی، ناکارآمدی نظام کارفرمایی و پیمانکاری، بی‌اعتمادی و عدم مشارکت ذی‌نفعان و عدم استفاده از روش‌های سرمایه‌گذاری مشارکتی مطمئن را می‌توان از عوامل اصلی تأخیر در فرایند تملک املاک و مستغلات این پروژه‌ها برشمرد. مهم‌ترین تفاوت پژوهش حاضر از لحاظ نتیجه با آن سوابق، اثرات و پیامدهای اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و محیط‌زیستی گسترده‌ای است که به دلیل تأخیر در تملک املاک و اجرای به موقع پروژه احداث بزرگراه شوش، در سه محدوده مداخله مستقیم، بلافصل و فراگیر آن پروژه برجای گذاشته است. نتایج این مقاله و آن سوابق در جدول ۸ خلاصه شده است.

جدول ۸: خلاصه نتایج مقاله حاضر و سوابق پژوهشی مرتبط

پژوهشگران	خلاصه نتایج
الانگ و همکاران (۲۰۱۹)	(۱) تأخیر در تملک زمین، یکی از عوامل اصلی تأخیر در اجرای پروژه‌های جاده‌سازی در کشور اوگاندا است. (۲) سه چالش اصلی و مهم مدیریت این پروژه‌ها در این کشور عبارت است از: (۱) عدم پرداخت به موقع و منصفانه غرامت تأخیر؛ (۲) محدودیت‌ها و موانع نهادی و اجرایی آسیب‌زا و خسارت‌زننده؛ (۳) ایجاد مشکل دسترسی عبورومرور برای مردم.
فیض‌پور و همکاران (۱۳۹۴)	مهم‌ترین دلایل تأخیر در تملک املاک پروژه‌های احداث بزرگراه‌های شهید بروجردی و آیت‌اله سعیدی در شهر تهران از نظر مالکان به ترتیب اولویت عبارتند از: (۱) عدم پاسخگویی مسئولان؛ (۲) عدم جایگزینی مناسب برای ملک (معوض یا تهاتر)؛ (۳) ضعف پیگیری شهرداری برای تملک و تعیین تکلیف به موقع املاک؛ (۴) کم‌اعتمادی مالکان به مدیریت شهری و مدیران پروژه؛ (۵) ضعف نهادی یا وجود نارسایی در قوانین و مقررات موجود؛ (۶) نبود اطلاع‌رسانی درباره مزایای اجرای پروژه به مالکان.
اشتهاردیان و همکاران (۱۳۸۹)	مهم‌ترین دلایل تأخیر در تملک املاک و اجرای پروژه‌های شهری در ایران عبارتند از: (۱) تأمین نکردن بودجه کافی و به موقع؛ (۲) عدم رفع به موقع معارضین مختلف، ازجمله ملکی؛ (۳) ضعف بنیه مالی پیمانکاران؛ (۴) ضعف در مدیریت اجرایی پیمانکاران؛ (۵) وجود بوروکراسی پیچیده و طولانی در رفع قانونی معارضین؛ (۶) عدم تصمیم‌گیری به موقع مدیریت پروژه در مراحل و مواقع حساس و ضروری.
پژوهش حاضر	نتایج این پژوهش شامل عوامل تأخیر در تملک املاک و اجرای به موقع پروژه احداث بزرگراه شوش و اثرات و پیامدهای آن است: الف. عوامل تأخیر در تملک املاک و اجرای پروژه: (۱) ناتوانی شهرداری در تأمین منابع مالی کافی و به موقع؛ (۲) عدم استفاده از روش‌های سرمایه‌گذاری و تأمین مالی جایگزین کارآمد و مؤثر؛ (۳) فرسودگی بافت شهری و عدم کارایی سیاست‌های تجمیع زمین، مبادله حقوق مالکیت و سرمایه‌گذاری مشارکتی ؛ (۴) ضعف منابع انسانی کارفرما و پیمانکاران پروژه؛ (۵) ضعف زیرساخت دانشی، داده، اطلاعات و فناوری کارفرما و پیمانکاران؛ (۵) مشکلات حقوقی و مالکیتی، ازجمله ثبتی و میراثی؛ (۶) کم‌اعتمادی و ضعف مشارکت‌پذیری اجتماعی؛ و (۷) ساختار مدیریت شهری متفرق و حکمرانی غیرمشارکتی. ب. اثرات و پیامدها: (۱) شکل‌گیری فضاهای متروکه و بی‌دفاع شهری (۲) افزایش ناپایداری و مخاطرات کالبدی؛ (۳) کاهش میزان سهولت دسترسی سواره و پیاده و افزایش ترافیک؛ (۴) کاهش وضعیت نظافت و بهداشت و افزایش آلودگی‌های محیطی؛ (۵) کاهش امنیت اجتماعی؛ (۶) افزایش مهاجرت مالکین و سایر ساکنین متمکن به بیرون؛ (۷) افزایش مهاجرت افراد و خانوارهای کم‌بضاعت به داخل؛ (۸) کاهش ارزش معاملاتی مسکن در محدوده مستقیم پروژه؛ (۹) کاهش تقاضای خرید و افزایش تقاضای مسکن اجاره‌ای؛ (۱۰) کاهش حس تعلق و پایداری اجتماعی؛ (۱۱) کاهش فضاها و امکانات گذران اوقات فراغت؛ (۱۲) کاهش فرصت و رونق کسب‌وکار؛ (۱۳) کاهش رضایت شهروندان.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

منابع

اشتهاردیان، احسان‌اله؛ سید مسعود نصر آزادانی؛ سید علیرضا صفوی و ابوالفضل علیخانی. ۱۳۸۹. بررسی علل تاخیر زمان اجرای پروژه‌های عمرانی شهری با توجه به عوامل پروژه. ششمین کنفرانس بین المللی مدیریت پروژه.

اعتماد، گیتی. ۱۳۹۲. ارزیابی طرح نواب و پیامدهای آن. چاپ اول، انتشارات دفتر نشر معانی، تهران.

براتی سده، شهلا. ۱۴۰۱. نقش املاک تملک شده برای احداث بزرگراه شوش در تغییرات ساختاری-کارکردی محله طیب در منطقه ۱۵ شهرداری تهران. پایان‌نامه مقطع کارشناسی ارشد، رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری: گرایش آمایش شهری، استاد راهنما: موسی کمانرودوی کجوری، گروه جغرافیای انسانی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، تهران.

پروین، ستار و سمیه شالچی. ۱۳۹۷. مطالعه تأثیرات اجتماعی-فرهنگی پروژه‌های شهری (مورد مطالعه: بزرگراه سعیدآباد). مجله برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای، **۳(۵)**: ۱۱۳-۸۱.

رجبی، زهرا؛ حسین کاظمی لاکسار و محمود بهرام‌خواه. ۱۴۰۰. بررسی روش تأمین مالی خارجی پروژه‌های شهرداری. مجله رویکردهای پژوهشی نوین در مدیریت و حسابداری، **۵(۸۱)**: ۱۹۸-۱۸۸.

زنگانه، احمد؛ تاج‌الدین کرمی و رقیه یدالهی صابر. ۱۴۰۰. ارزیابی اثرات زیست‌محیطی بزرگراه طبقاتی صدر تهران بر محله‌های پیرامون. مجله تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، **۲۱(۶۲)**: ۳۳۸-۳۱۹.

سازمان نوسازی شهر تهران. ۱۳۹۱. گزارش پیشرفت پروژه محور ۴۵ متری شوش.

سلطانی، علی و زهرا بحرانی فرد. ۱۳۹۰. توسعه معابر درون شهری؛ راه حل یا تشدید مشکل تراکم ترافیک. مجله راهور، **۸(۱۶)**: ۴۸-۳۵.

سلطانی، علی و افروز فلاح منشادی. ۱۳۹۱. یکپارچه‌سازی سیستم حمل و نقل راهکاری در جهت دستیابی به حمل و نقل پایدار. مجله علمی پژوهشی مطالعات شهری، **۲(۵)**: ۶۰-۴۷.

سلیمانی مهرنجانی، محمد؛ احمد زنگانه؛ طاهر پریزادی و غلامحسین جهاندار لاشکی. ۱۴۰۲. تبارشناسی نظری بزرگراه‌های درون شهری و تحلیل اثرات آن بر فضاهای پیرامون. مجله تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، **۲۳(۶۹)**: ۳۴۲-۳۲۳.

شول، عباس و ایمان حکیمی. ۱۳۹۸. شناسایی و سطح‌بندی علل تأخیر پروژه‌های عمرانی (مورد مطالعه: شهر سیرجان). مجله اقتصاد و مدیریت شهری، **۷(۳)**: ۱۰۹-۸۷.

شیعه، اسماعیل؛ سمانه جلیلی صدرآباد و سمیه جلیلی صدرآباد. ۱۳۹۲. بررسی تأثیر بزرگراه بر ساختار اجتماعی محله‌های شهری: نمونه موردی محله‌های فدک و کرمان تهران، مجله معماری و شهرسازی آرمان‌شهر، **۶(۱۱)**: ۳۸۲-۳۷۳.

صرافی، مظفر؛ جمیله توکلی‌نیا و مهدی چمنی مقدم. ۱۳۹۳. جایگاه برنامه‌ریز در فرآیند برنامه‌ریزی شهری ایران. مجله مطالعات شهری، **۳(۱۲)**: ۳۲-۱۹.

عبدی دانشپور، زهره و مسعود تارانتاش. ۱۳۹۵. تحلیل اثرات گسترش برنامه‌ریزی‌نشده کلان‌شهرها بر محیط طبیعی پیرامون: رویکردی ویژه به منطقه کلان‌شهری تهران. مجله باغ نظر، **۱۳(۴۳)**: ۶۰-۳۷.

فیض‌پور، محمدعلی؛ فاطمه دهقانی بزرگ‌آبادی؛ مینا مهدی‌زاده شاهی؛ حسین کماسی؛ هانیه پوشدوزباشی؛ و سمیرا زیدی‌زاده. ۱۳۹۴. رتبه‌بندی علل تأخیر در تملک اراضی پروژه‌های عمرانی (مطالعه موردی: دیدگاه معارضان ملکی بزرگراه‌های شهید بروجردی و آیت‌الله سعیدی شهرداری تهران). مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، **۲۵**: ۱۴۰-۱۲۱.

کشتکار قلانی، احمد؛ محمدرضا پورجعفر و علی اکبر تقوایی. ۱۳۸۸. راهکارهای کاهش اثرات سوء توسعه حمل و نقل بر ارزش‌های موجود در محله‌های مسکونی. مجله راه و ساختمان، **۶۷**: ۴۵-۴۰.

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]

[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]

[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

کمانرودی کجوری، موسی. ۱۳۹۱. آسیب‌ها و راهکارهای قانونی-اجرائی تملک املاک واقع در طرح‌های ساماندهی بافت‌های فرسوده شهر تهران. مجله مدیریت شهری، **۱۱(۳۱)**: ۲۵۵-۲۴۱.

مرکز آمار ایران. ۱۳۸۵. نتایج نهایی سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۸۵ شهر تهران.

مرکز آمار ایران. ۱۳۹۵. نتایج نهایی سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵ شهر تهران.

معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی. ۱۳۹۹. آیین‌نامه طراحی معابر شهری، بخش چهارم: تندراه‌ها و تبادل‌های شهری.

مهندسان مشاور طرح و کاوش پاسارگاد. ۱۳۹۹. امکان‌سنجی تغییر عرض مصوب محور احداثی شوش، حدفاصل ۱۷ شهریور تا خاوران.

نوری، سیامک و حمیدرضا فرجی. ۱۳۸۸. بررسی عوامل تأخیر پروژه‌های عمرانی و ارائه الگویی جهت کاهش زمان تاخیر. کنفرانس بین‌المللی مدیریت پروژه.

Al Shawish, A. 2015. Evaluating the impact of gated communities on the physical and social fabric of Doha city. Manchester (United Kingdom), In-house publication.

Balbo, M. & F. Navez-Bouchanine. 1995. Urban fragmentation as a research hypothesis: Rabat-Sale case study. Habitat International, **19(4)**: 571-584. https://doi.org/10.1016/0197-3975(95)00008-4

Bocarejo, J.; I. Portilla & D. Melendez. (2015). Social fragmentation as a consequence of implementing a bus rapid transit system in the city of Bogota. Urban Studies, **53(8)**: 1617-1634. DOI: 10.1177/ 0042098015588739

Çelik, T.; Y. Arayici & C. Budayan. 2019. Assessing the social cost of housing projects on the built environment: Analysis and monetization of the adverse impacts incurred on the neighboring communities. Environmental impact assessment review, **77**: 1-10. https://doi.org/10.1016/j.eiar. 2019. 03.001

Chatziioannou, I.; L. Alvarez-Icaza & F.G. Pratico. 2017. Evaluation of the urban transportation infrastructure and its urban surroundings in the ztapalapa County: A geotechnology approach about its management. Cogent Engineering, **4(1)**: 1-26. https://doi.org/10.1080/23311916.2017.1330854

Duany, A.; E. Plater Zyberk & J. Speck. 2000. Suburban nation: The rise of sprawl and the decline of the American dream. North Point Press. ISBN: 9780865476066 (ISBN10: 0865476063).

Elong, S.; M. Lawrence & J. Acai. 2019. Assessment of the challenges and effects of delays in compulsory land acquisition on the performance of road construction projects in Uganda. International journal of scientific & engineering research, **10(9)**: 1409-1426.

Erku, M.; I. Yitmen & T. Çelik. 2016. Stakeholder engagement in mega transport infrastructure projects. Procedia Engineering, **161(1)**: 704-710. https://doi.org/10.1016/j.proeng.2016.08.745

Gilchrist, A. & E. Allouche. 2005. Quantification of social costs associated with construction projects: state-of-the-art review. Tunnelling and underground space technology. **20(1)**: 89-104. https://doi. org/ 10.1016/j.tust.2004.04.003

Huang, Y. & Y. Tang. 2022. Investigating the impact factors of night construction for urban road projects. Frontiers in Business, Economics and Management, **6(2)**: 159-166. DOI: https://doi. org/10.54097/ fbem. v6i2.3020

Jafarpour Ghalehteimouri, K.; M. Kamanrudi Kojuri & S. Gholinia Firouzjaee. 2020. An investigation into urban development patterns with sprawl and other corresponding changes: a case study of Babol city. Journal of urban culture research, **20**: 26-43. DOI: https://doi.org/10.14456/jucr.2020.2

Janné, M. & A. Fredriksson. 2019. Construction logistics governing guidelines in urban

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

development projects. Construction Innovation, **19(1)**: 89-109. DOI: 10.1108/CI-03-2018-0024

Kamanroudi Kojouri; Jafarpour Ghalehteimouri, K. @ Kiadarbandsari, M. (2023). The role of building violations on urban spatial development in Iran: an emphasize on Tehran metropolis socioeconomic factors. City and Built Environment, **1** :1-20. https://doi.org/10.1007/s44213-023-00025-w

Kamanrudi Kojuri, M.; K. Jafarpour Ghalehteimouri; A. Janbazi, & F. Azizpour. 2020a. Urban sprawl functional-structural changes in neighborhood settlements: case of study Shiraz. Indonesian journal of geography, **52(2)**: 260-286. https://doi.org/10.22146/ijg.41303

Kamanroodi, M. & K. Jafarpour Ghalehteimouri. 2020. The effect of rent in urban land and housing value and the building violations in Sanandaj city in Iran. Academicus. International Scientific Journal, **22(22)**: 67-89. DOI: 10.7336/academicus.2020.22.06

Kamanrudi, M.; K. Jafarpour Ghalehteimori & S. Salehi. 2020b. Evaluation of land consolidation and renovation process in the decayed textures: a case of study the Nezamabad neighborhood in Tehran. Resilience journal, **4(2)**: 257-274. DOI: 10.32569/resilience.682810

Khanal, P.; A. Gurung & P.B. Chand. 2017. Road expansion and urban highways: consequences Outweigh benefits in Kathmandu. HIMALAYA, the Journal of the association for Nepal and Himalayan studies, **37(1)**: 107-116. http://digitalcommons.macalester.edu/cgi/viewcontent.cgi?article =2307&context=himalaya

Kwast-Kotlarek, U. & M. Hełdak. 2019. valuation of the construction and investment process of a high-pressure gas pipeline with use of the trenchless method and open excavation method. Analytic Hierarchy Process (AHP). Sustainability, **11(8)**: 1-18. https://doi.org/10.3390/su11082438

Landman, K. 2011. Urban fragmentation: different views on its causes and consequences. Chapters, in: H. S. Geyer (ed.), International Handbook of Urban Policy, Volume 3, chapter 2, Edward Elgar Publishing.

Le-Hoai, L.; Y.D. Lee & Y.L. Jun. 2008. Delay and cost overruns in Vietnam large construction projects: a comparison with other selected countries. KSCE Journal of Civil Engineering, **12(6)**: 367-377. DOI 10.1007/s12205-008-0367-7

Li, X.; Y. Zhu & Z. Zhang. 2010. An LCA-based environmental impact assessment model for construction processes. Building and environment, **45(3)**: 766-775. DOI: 10.1016/j.buildenv.2009. 08.010

Liu, B. 2013. The decision model of the intuitionistic fuzzy group bid evaluation for urban infrastructure projects considering social costs. Canadian Journal of Civil Engineering, **40(3)**: 263-273. https:// doi. org/ 10.1139/cjce-2012-028

Mackett, R. & M. Edwards. 1998. The impact of new urban public transport systems: will the expectations be met? Transportation Research Part A: Policy and Practice, **32(4)**: 231-245. https:// doi.org/10.1016/ S0965-8564(97)00041-4

Molina, L.; E. Velasco; A. Retama & M. Zavala. 2019. Experience from integrated air quality management in the Mexico City Metropolitan area and Singapore. Atmosphere, **10(512)**: 1-60. https: //doi.org/10.3390/atmos10090512

Motte, L. & R. Howitt. 2018. Follow-up and social impact assessment (SIA) in urban transport-infrastructure projects: Insights from the Parramatta rail link. Australian Planner, **55(1)**: 46-56. https:// doi.org/10.1080/07293682.2018.1506496

Oviedo Hernandez, D. & J. Davila. 2016. Transport, urban development and the peripheral poor in Colombia-Placing splintering urbanism in the context of transport networks. Journal of Transport Geography, **51**:180-192. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.01.003

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]

Porter, G. 2011. I think a woman who travels a lot is befriending other men and that's why she travels: mobility constraints and their implications for rural women and girls in sub-Saharan Africa. Gender, Place & Culture (A journal of feminist geography), **18(1)**: 65-81. https://doi.org/10.1080/0966369X .2011.535304

Sorokin, A.; Y. Larionova & E. Tolstykh. 2018. Constructional sustainability impact on the comfort of living environment. MATEC Web of Conferences, **193**: 04026. https://doi.org/10.1051/matecconf/ 201819304026

UN-Habitat. 2022. World cities report 2022. United Nations Human Settlements Programme. Nairobi, Kenya.

UN-Habitat. 2013. Streets as public spaces and drivers of urban prosperity. Nairobi. ISBN(Volume): 978-92-1-132590-4

Wang, M. & N. Debbage. 2021. Urban morphology and traffic congestion: Longitudinal evidence from US cities. Computers, Environment & Urban Systems, **89**: 1-11. https://doi.org/10.1016/j. compenvurbsys. 2021.101676

Wang, Y.; J. Yang & D. Xu. 2006. Environmental impact assessment using the evidential reasoning approach. European Journal of Operational Research, **174(3)**: 1885-1913. https://doi.org/10.1016/j. ejor.2004.09.059

Wiegand, M.; E. Koomen; M. Pradhan & C. Edmonds. 2017. The impact of road development on household welfare in rural Papua New Guinea. Tinbergen Institute Amsterdam.

Xiahou, X.; Y. Tang; J. Yuan; T. Chang; P. Liu & Q. Li. 2018. Evaluating Social Performance of Construction Projects: An Empirical Study. Sustainability, **10(7)**: 1-16. DOI: 10.3390/su10072329

Xueqing, W.; L. Bingsheng; E.N. Allouche & L. Xiaoyan. 2008. Practical bid evaluation method considering social costs in urban infrastructure projects. Published in: 4th IEEE International Conference on Management of Innovation and Technology. DOI: 10.1109/ICMIT.2008.4654436

Xue, X.; R. Zhang; X. Zhang; R. J. Yang & H. Li. 2015. Environmental and social challenges for urban subway construction: An empirical study in China. International journal of project management, **33(3)**: 576-588. https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2014.09.003

Yuan, Q-M.; D.-J. Cui & W. Jiang. 2012. Study on evaluation methods of the social cost of green building project. Conference: International Association of Management Science and Engineering Technology. DOI: 10.2495/AIE120021

[Downloaded from isharat.khu.ac.ir on 2026-10-29]
[DOR: 20.1001.1.24237892.1403.11.2.4.6]
[DOI: 10.61186/jsaeh.11.2.57]