

فصلنامه علمی - پژوهشی اقتصاد و مدیریت شهری www.Iueam.ir
 سال پنجم، شماره اول (پیاپی ۱۷)، صفحات ۲۹-۱۳، زمستان ۱۳۹۵
 نمایه در ISC, EconLit, Econbiz, SID, Noormags, Magiran, Ensani, RICeST, Civilica
 شاپا: ۲۳۴۵-۲۸۷۰

بررسی و تحلیل چگونگی تأثیر ابرپروژه‌های شهری بر قیمت مسکن در عمق محلات شهری مجاور (مطالعه موردی: بزرگراه طبقاتی صدر)

رضا خیرالدین

استادیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران

مسعود امیدی بهره‌مند*
 کارشناسی ارشد شهرسازی - برنامه‌ریزی شهری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران

دریافت: ۹۵/۰۲/۱۲ پذیرش: ۹۵/۰۴/۲۸

چکیده: ابرپروژه‌ها، با هدف نوسازی و بهبود شرایط شهرها انجام می‌شوند. از جمله ابرپروژه‌هایی که در زمینه حمل‌ونقل به منظور حل معضل ترافیک در شهرهای بزرگ ایجاد می‌شوند، بزرگراه‌ها هستند. بزرگراه طبقاتی صدر در کلان‌شهر تهران نیز یکی از این ابرپروژه‌های شهری است که به منظور بهبود شرایط رفت‌وآمد وسایل نقلیه شخصی در کریدور شمال‌شرقی - شمال غربی شهر تهران، در سال ۱۳۹۲ بهره‌برداری شده است. تحقیق حاضر، تأثیر این ابرپروژه بر قیمت مسکن محلات مجاور آن را بررسی کرده است. پهنه‌های اطراف بزرگراه به‌ویژه جداره‌های نزدیکتر آن، از احداث پروژه متأثر هستند. از این رو برای سنجش این تأثیر، از شاخص قیمت مسکن و زمین - که جامع‌ترین شاخص دربردارنده کیفیت و کمیت تحولات یک بافت است - و نیز با بررسی تغییرات آن در فواصل مختلف از محور بزرگراه طبقاتی صدر، استفاده شده است. به نظر می‌رسد قیمت زمین و مسکن در فاصله نزدیک بزرگراه، رشد کمتری نسبت به حوزه تأثیر پروژه داشته است. صحت این فرضیه در قالب مطالعات میدانی تغییرات قیمت زمین و مسکن در حوزه نفوذ بزرگراه طبقاتی صدر، از طریق سنجش تغییرات شاخص قیمت زمین و مسکن بررسی شد. روش گردآوری داده‌ها در این پژوهش، میدانی و استفاده از داده‌های زمین مرجع و همچنین روش تحقیق در این پژوهش، تحلیل همبستگی داده‌ها با مناطق فرادست است. مقایسه 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؛ به‌طوری 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.

واژگان کلیدی: ابرپروژه، ارزش زمین، حمل‌ونقل، ترافیک، بزرگراه طبقاتی صدر

طبقه‌بندی JEL: R52, L91, H54, H50

۱- مقدمه

در دهه‌های اخیر در سطح جهانی به‌خصوص در شهرسازی، ابرپروژه‌هایی^۱ تهیه و اجرا شده‌اند که طیف متنوعی از نمایشگاه‌ها، فستیوال‌ها، رویدادهای ورزشی، مراکز خرید بزرگ، بزرگراه‌های شهری و ... را شامل می‌شوند. این پروژه‌ها، پروژه‌های سرمایه‌گذاری بزرگ‌مقیاس هستند و از لحاظ ارزش، به‌عنوان پروژه‌های بالای یک میلیون دلار معرفی می‌شوند. پروژه‌های بزرگ به دلیل تأثیرات پایدار بر جوامع، محیط‌زیست و بودجه، موجب جلب توجه عموم شده‌اند (Flyvbjerg et al., 2005). ابرپروژه‌ها بعد از جنگ جهانی و به دنبال برنامه‌ریزی برای شهرهای آسیب‌دیده و بهبود وضعیت آنها، وارد عرصه شهرسازی شدند. در دهه ۱۹۶۰، اغلب این پروژه‌ها شامل: احداث ساختمان‌های بزرگ، بزرگراه‌ها و بلوارهای بزرگ و پاکسازی مناطق مسکونی غیراستاندارد بودند (Orueta & Fainstein, 2008).

همواره شناسایی و اجرای شیوه‌های حل تراکم ترافیک، دشوار است. راه‌حلی 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).

قیمت زمین و مسکن، تابع عوامل و شرایط مختلفی است؛ از این رو در زمان‌ها و مکان‌های مختلف، قیمت‌ها، متفاوت هستند (قلی‌زاده، ۱۳۸۷). به عبارت دیگر، در سطح یک شهر، قیمت زمین و مسکن از یک منطقه به منطقه دیگر، بر اساس مشخصات محلی و اجتماعی-اقتصادی، متفاوت است. گسترش سریع و تحول در ساختار اجتماعی-اقتصادی و محیط فیزیکی، منجر به ظهور نیروهای جدیدی می‌شود که باعث تغییر ساختار درونی شهر و تغییر در قیمت زمین و مسکن می‌گردد (Ozus et al., 2007). تغییر در قیمت، یکی از

مشهودترین بازتاب‌های اقتصادی مداخله در بافت کالبدی شهرها است (اردشیری و زحمتکشان، ۱۳۸۵). حمل‌ونقل شهری، یکی از مهم‌ترین و بنیادی‌ترین مسائل در برنامه‌ریزی و طراحی شهرها است. یک سیستم حمل‌ونقل کامل می‌تواند اثرات فضایی متفاوتی بر املاک و اراضی اطراف و نحوه استفاده از این اراضی داشته باشد. این تأثیرات می‌تواند گاه به صورت نقطه‌ای در ایستگاه‌های حمل‌ونقل، گاه به صورت طولی در اطراف کریدورهای حمل‌ونقلی و در مواردی به صورت ترکیبی از این دو مشاهده شود (Perk & Catala, 2009).

دلیل اصلی ایجاد بزرگراه‌های شهری در مقیاس بزرگ، سرعت بخشیدن به سفر با وسایل نقلیه شخصی است اما ایجاد این ابرپروژه‌های شهری دارای مسائل زیادی؛ از جمله نحوه تأمین منابع مالی و تأثیرات زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی می‌باشد. در کلان‌شهر تهران، گسترش بزرگراه‌های شهری در مقیاس بزرگ، لزوم بررسی تأثیرات بزرگراه بر محلات مجاور و شهر تهران را ضروری می‌سازد. بنابراین، بررسی میدانی تأثیر بزرگراه‌ها بر محیط مسکونی مجاور می‌تواند علاوه بر ارائه نتایج بدیع و نوآورانه، تحلیل مناسبی از تأثیر احداث بزرگراه‌های شهری بر شاخص تغییر قیمت زمین املاک مسکونی مجاور ارائه دهد. از طرفی، نتایج این پژوهش می‌توانند راهنمای مناسبی جهت مدیریت و برنامه‌ریزی ساخت و توسعه بزرگراه‌ها شهری در کشور باشند. لذا پژوهش حاضر، با هدف شناخت و آگاهی از میزان و نحوه تأثیرگذاری احداث بزرگراه طبقاتی صدر بر تغییرات قیمت املاک مسکونی در محیط مجاور، به دنبال پاسخگویی به سؤال زیر است:

ارتباط بین احداث بزرگراه طبقاتی صدر و تغییرات قیمت زمین و مسکن در محلات مجاور این بزرگراه چگونه است؟

۲- پیشینه تحقیق

الف) پژوهش‌های خارجی

تاکنون پژوهش‌های متعددی در سراسر جهان، به بررسی رابطه بین سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های حمل‌ونقل و قیمت املاک پرداخته‌اند. اغلب این مطالعات در زمینه حمل‌ونقل عمومی به ویژه حمل‌ونقل ریلی و ایستگاه‌های مترو بوده است. این مطالعات شامل: ارتباط بین فاصله از ایستگاه مترو و قیمت املاک (McMillen & McDonald, 2004)، تأثیر مثبت ایستگاه مترو بر قیمت املاک تجاری در فاصله نزدیک و تأثیر مثبت برای املاک مسکونی در فاصله دورتر (Debrezion et al., 2007) و نیز تأثیر مثبت ایستگاه مترو در محلات ثروتمند نسبت به دیگر محلات (Bowes & Ihlanfeldt, 2001) می‌باشد.

یانکایا^۱ (۲۰۰۴) در تحقیقی به بررسی تأثیر مترو از میر در ترکیه بر ارزش املاک مسکونی با استفاده از مدل قیمت هدانیک پرداخت. نتایج نشان دادند که نزدیکی به ایستگاه مترو باعث افزایش قیمت املاک مسکونی شده است.

بررسی‌ها نشان می‌دهند مطالعات در زمینه تأثیر زیرساخت‌های اتومبیل‌محور بر قیمت املاک نسبت به تأثیر زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی‌محور، کمتر انجام شده است. مایکل بنک^۲ (۲۰۰۴) دلیل آن را آنالیز آسان‌تر تأثیر زیرساخت‌های ریلی بر قیمت املاک نسبت به ساخت راه‌ها و تأثیر آن بر قیمت املاک می‌داند که این مطالعات شامل: سنجش تأثیرات منفی شاهراه‌ها و تونل‌ها بر قیمت مسکن می‌باشد که با نزدیک شدن به آن‌ها تأثیرات بیشتر می‌شود (Kilpatrick et al., 2009). همچنین برخی از مطالعات شامل: مقایسه تأثیرات زیرساخت‌های ریلی با سرمایه‌گذاری در جاده‌ها بر قیمت املاک (Mikelbank, 2004-2005)، سنجش تأثیرات مثبت احداث پل بر قیمت املاک به دلیل افزایش

دسترسی و تأثیرات منفی ناشی از افزایش شلوغی (Smersh & Smith, 2000) می‌باشند.

ب) پژوهش‌های داخلی

عزیزی (۱۳۸۴) در مطالعه‌ای نتیجه گرفت که شاخص‌های مسکن شهری در ایران تحت تأثیر عوامل بیرونی و درونی هستند. عوامل بیرونی مؤثر بر مسکن نظیر: عوامل جمعیتی، اقتصادی و اجتماعی، موجبات رونق و رکود مسکن را فراهم کرده‌اند و برنامه‌های مسکن، کمتر در وضعیت کلی مسکن و بهبود شاخص‌های آن مؤثر بوده‌اند. عوامل درونی مسکن که عمدتاً تحت تأثیر چگونگی و فرایند برنامه‌ریزی مسکن قرار دارند نیز در ابعاد خاص، وضعیت مسکن را شکل می‌دهند.

رحیمی کاکه‌جوب و همکارانش (۱۳۹۲) در مطالعه‌ای تحت عنوان «بررسی عوامل مؤثر بر قیمت مسکن شهری با استفاده از مدل هدانیک قیمت (نمونه موردی: منطقه دو شهر سنندج)» به این نتیجه دست یافتند که عوامل فیزیکی مسکن در منطقه دو شهر سنندج، تأثیر بیشتری نسبت به عوامل دسترسی در قیمت مسکن در این منطقه دارند.

خیرالدین و همکارانش (۱۳۹۲) مقاله‌ای را با بررسی میدانی و استفاده از داده‌های زمین مرجع و تحلیل تطبیقی این داده‌ها، با کمک روش‌های تحلیل همبستگی آماری و رگرسیون خطی چندجمله‌ای انجام دادند. مقایسه تأثیر ایستگاه‌های مترو بر ارزش املاک مسکونی مجاور در دو بستر متفاوت شمال و جنوب شهر تهران، رشد بیشتری را برای مناطق مرکزی و جنوبی تهران نسبت به مناطق شمالی آن نشان داد.

عبداله میلانی و حدادی (۱۳۹۱) در مقاله‌ای، با استفاده از رویکرد تابع قیمت هدانیک و روش اقتصادسنجی فضایی، به برآورد تابع قیمت املاک مسکونی شهر تهران پرداختند. متغیر فاصله مرکز محله از ایستگاه مترو که متغیری تحت تأثیر فضاست، در مدل فضایی معنادار شده است، اما

1- Yankaya

2- Mikelbank

ضریب آن، منفی و بسیار کوچک و نزدیک به صفر است؛ این امر بیانگر این است که نزدیکی به ایستگاه مترو در سال مورد بررسی (۱۳۸۵)، تأثیر منفی زیادی بر ارزش املاک مسکونی نگذاشته و به عبارتی، بی‌تأثیر بوده است.

فاضلی و همکارانش (۱۳۹۱) در مطالعه‌ای، پیامدهای پروژه تونل توحید تهران را بررسی کردند. نتایج آن، تأثیرات مثبت اقتصادی، اجتماعی، زیست‌محیطی و ترافیکی، برای مناطق دورتر و تأثیرات منفی برای محلات مجاور را نشان دادند.

در مطالعه‌ای، تأثیر حضور و فعالیت ابرپروژه شرکت گردشگری پدیده شاندیز بر تحولات بازار زمین و مسکن بررسی شد. در این تحقیق از سه متغیر مدیریتی، عوامل محیطی و حضور شرکت گردشگری پدیده برای بررسی تغییرات بازار زمین و مسکن استفاده شد که حضور شرکت گردشگری پدیده، بیشترین تأثیر در تغییرات قیمت زمین و مسکن را داشته و پس از آن، نقش مدیریت شهری و عوامل محیطی، تقریباً نزدیک به هم هستند (عنابستانی و همکاران، ۱۳۹۲).

اکثر مطالعات انجام شده در زمینه سنجش تأثیرات ابرپروژه‌ها و به طور خاص زیرساخت‌های حمل‌ونقل بر قیمت املاک مسکونی محلات مجاور آنها، بیشتر در حوزه تأثیرات حمل‌ونقل عمومی بر قیمت املاک مسکونی محلات مجاور بوده و تأثیرات ساخت بزرگراه‌ها بر محلات پیرامونی، کمتر مورد توجه بوده است. به همین منظور، این پژوهش به دنبال یافتن ارتباط بین تأثیر ساخت بزرگراه‌های شهری بر شاخص قیمت املاک مسکونی می‌باشد.

۳- مبانی نظری

سرمایه‌گذاری ابرپروژه‌ها در نوع جدید، از اواخر دهه ۱۹۸۰ به‌طور فزاینده‌ای در مطالعات علمی مطرح شد و شامل انواع تحولات بزرگ‌مقیاس با کاربری‌های

مختلط است. ظهور این اصطلاح، در ارتباط با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زمینه‌های تجاری و ترکیب کاربری‌ها برای استفاده حداکثر از زمین در مناطق تجاری یا مرکز شهرها می‌باشد (Lehrer & Laidley, 2008). مگا پروژه‌های شهری، بزرگ‌ترین طرح‌های توسعه‌ای انجام شده در شهرها هستند که دارای زیرساخت‌های بزرگ؛ از جمله تسهیلات حمل‌ونقل، نیروگاه‌ها، ورزشگاه‌ها و غیره هستند (Fainstein, 2008). مگا پروژه‌های شهری، یک سنجه جالب هستند که از طریق آنها می‌توان به بررسی دو دلیل اساسی چرخه‌های طبیعی توسعه شهرها پرداخت که عبارتند از: اول، به دلیل مقیاس بزرگ و شهرت عمومی و دوم، نمی‌توان توسعه نوع خاصی از مگا پروژه‌ها را در انواع مختلف شهرها، موفقیت کامل دانست (Dolowitz & Marsh, 2000). اصطلاح مگا پروژه به‌طور سنتی، برای توصیف سرمایه‌گذاری در مقیاس بزرگ با تمرکز بر یک هدف واحد، به ویژه در مورد پروژه‌های زیربنایی مانند: شبکه‌های حمل‌ونقل و تأسیسات انرژی، استفاده شده است (Lehrer & Laidley, 2008). در دهه‌های اخیر با وجود بهبود فن‌آوری در ساخت‌وساز و مدیریت تکنیک، هزینه‌های مگا پروژه‌ها در سراسر جهان به‌طور چشمگیری افزایش یافته است (Altshuler & Luberoff, 2004). به اعتقاد سایکز^۱ (۱۹۹۸) معیارهای زیر، هزینه پروژه‌های عادی عمومی و یک ابرپروژه را مشخص می‌کند: اندازه (مقیاس)، مخالفت‌های عمومی در قبال پروژه‌ها، زمان ساخت و اجرا، مکان پروژه‌ها، تأثیرات بر بازار، خطرات منحصربه‌فرد، مشکلات مالی، تجارب ناکافی و عدم محبوبیت عمومی. ابرپروژه‌ها نمی‌توانند به‌عنوان پروژه‌های معمولی مورد توجه باشند. این پروژه‌ها تأثیر اقتصادی کوتاه‌مدت و بلندمدتی بر شهر، تصمیم‌گیران بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران دارند. همچنین ابرپروژه‌ها، تأثیرات فرهنگی بلندمدتی نیز بر شهرها دارند. تأثیرات کوتاه‌مدت به راحتی

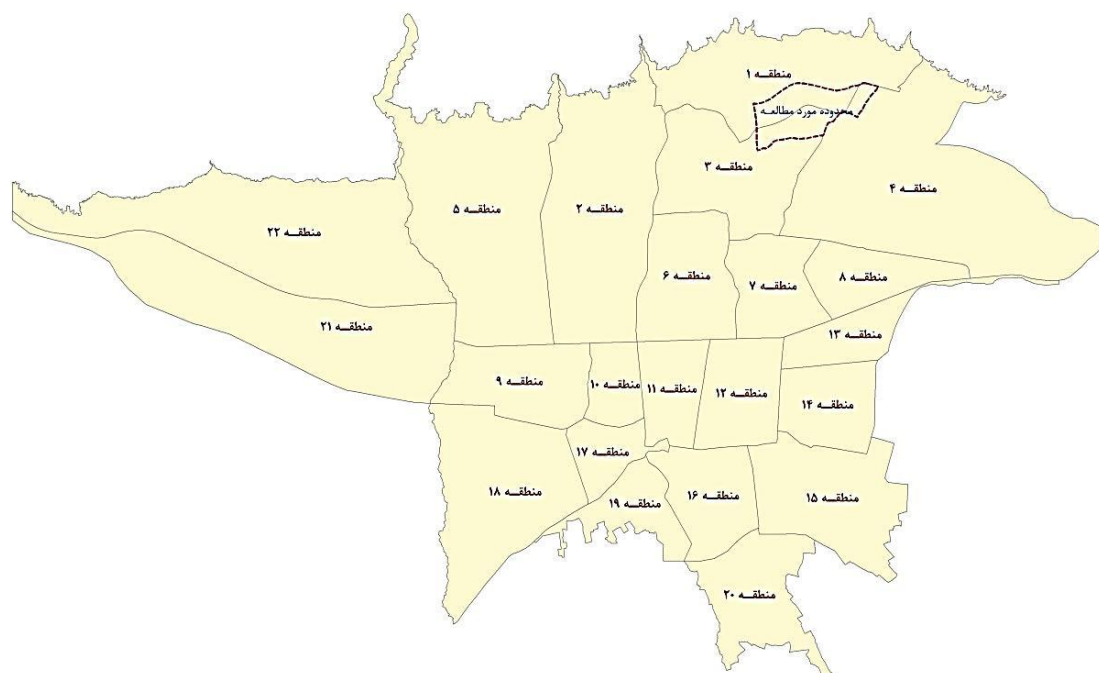
اندازه‌گیری می‌شوند؛ ولی برخی از تأثیرات بلندمدت به دلیل کمبود یا نبود مطالعه نظام‌مند آنها به طور معمول با مشکل مواجه می‌شوند (Warrack, 1993).

یکی از عوامل مهم تصمیم‌گیری برای برنامه‌ریزی مگا پروژه، تأثیر بر محدوده‌های اطراف آن است که باعث توسعه یا آسیب رساندن به آنها می‌شود (Altshuler & Luberoff, 2004). از این رو، ساخت پروژه‌های بزرگ شهری، تأثیرات متفاوتی بر محیط پیرامون دارند؛ بنابراین نیاز است که ابرپروژه‌های شهری قبل، حین و بعد از اجرا، ارزیابی شوند و اثرات آنها بر محیط انسانی مجاور بررسی شود تا بتوان برنامه‌ریزی لازم برای افزایش تأثیرات مثبت و کاهش اثرات منفی را انجام داد. لذا ارزیابی تأثیر ساخت بزرگراه طبقاتی صدر بر ارزش املاک مسکونی مجاور می‌تواند علاوه بر مشخص کردن تأثیرات ساخت این نوع ابرپروژه‌ها، با توجه به گسترش ساخت بزرگراه‌ها در شهر تهران، رهنمودی مناسب به مدیریت شهری ارائه دهد و از این حیث، تجربه جدیدی برای شهر تهران باشد.

سنجش کیفیت محیط با شاخص تغییرات قیمت املاک
پهنه‌های اطراف بزرگراه به‌ویژه جداره‌های نزدیکتر آن، از احداث پروژه متأثر هستند. از این رو برای سنجش این تأثیر، از شاخص قیمت مسکن و زمین که جامع‌ترین شاخص دربردارنده کیفیت و کمیت تحولات یک بافت است، استفاده می‌شود (Bourdin, 2008). قیمت زمین و مسکن به‌عنوان یک کالای مرکب و چندبعدی، می‌تواند متأثر از عوامل مختلفی مانند: کیفیت ساختاری مسکن، قابلیت دسترسی به مراکز تجاری و خدمات شهری، تسهیلات رفاهی و محیطی مربوط به ملک و به طور کلی کیفیت محیط دربرگیرنده آن، متغیر باشد (Tyrvaenen, 1997)؛ بنابراین با بررسی تغییرات قیمت زمین و مسکن در حوزه تأثیر یک پروژه در بازه‌های زمانی قبل و بعد از احداث آن، می‌توان به درک مشخصی از تأثیرات پروژه بر بافت‌های اطراف دست یافت (Kheyroddin et al., 2014).

در روش‌های مربوط به بررسی کیفیت محیط، فرض بر این است که قیمت مسکن، منعکس‌کننده حداکثر پولی است که مردم برای زندگی در محیطی با کیفیت بهتر و امکانات بیشتر می‌پردازند (Geoghegan et al., 1997)؛ لذا قیمت زمین و مسکن می‌تواند با توجه به تغییرات کیفیت محیط، تغییر کند. براین اساس یکی از مهم‌ترین شاخص‌ها برای آگاهی از میزان کیفیت یک محیط مسکونی، شاخص تغییرات قیمت زمین و مسکن است. در واقع شاخص تغییرات قیمت زمین و مسکن، یکی از جامع‌ترین، گویاترین و کاربردی‌ترین سنج‌ها، برای بررسی تغییرات کیفیت محیط است (Bourdin, 2008).

مطالعه موردی: تهران، بزرگراه طبقاتی صدر، از تسهیل حمل‌ونقل تا تحمیل پیامدهای فضایی - کالبدی
تهران از دهه ۱۳۴۰ شمسی به دلیل افزایش ناگهانی مهاجرت و در نتیجه چند برابر شدن جمعیت، دچار مشکلاتی در زمینه شبکه‌های ارتباطی و حمل‌ونقل شهری، ترافیک، آلودگی‌ها و غیره شده است. از سوی دیگر در چند سال گذشته، مدیریت شهری در راستای بهبود شرایط ترافیک شهر تهران، اقدام به ساخت تسهیلات حمل‌ونقل در مقیاس بزرگ کرده است. ساخت بزرگراه‌ها در مقیاس بزرگ علاوه بر تأثیرات مثبت در زمینه جابه‌جایی وسایل نقلیه و بهبود شرایط سفر، مسائلی را برای محلات مجاور آن به‌وجود می‌آورد. بزرگراه طبقاتی صدر با هزینه زیاد و مقیاس بزرگ به‌عنوان ابرپروژه شهری در محدوده شمالی شهر تهران، در مناطق ۱ و ۳ و قسمتی از منطقه ۴ شهرداری تهران، ساخته شده است (نقشه ۱). این ابرپروژه در راستای بهبود شرایط رفت‌وآمد وسایل نقلیه شخصی در کریدور شمال‌شرقی - شمال‌غربی در سال ۱۳۹۰ شروع به ساخت و در سال ۱۳۹۲، به طول ۶/۹ کیلومتر افتتاح شد. این بزرگراه از غرب به بزرگراه مدرس (ورودی تونل نیایش) و از شرق به بزرگراه امام علی (ع) ختم می‌شود.



نقشه ۱- مختصات محدوده مورد مطالعه

منبع: (یافته‌های تحقیق)

۴- روش تحقیق

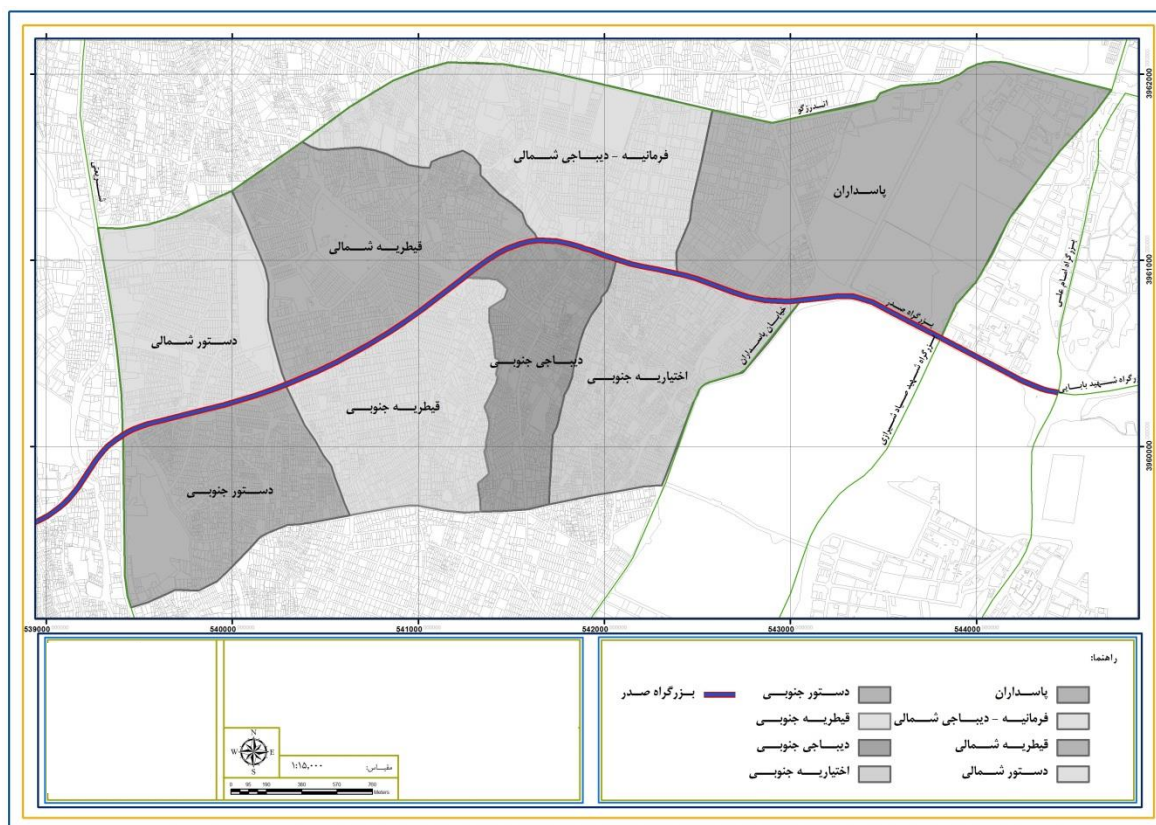
در پژوهش حاضر به منظور ارزیابی تأثیر احداث بزرگراه طبقاتی صدر بر کیفیت محیط مسکونی مجاور، شاخص تغییرات قیمت زمین و مسکن برای بیان تغییرات کیفیت محیط انتخاب شده است. در این تحقیق ابتدا به روش اسنادی و کتابخانه‌ای، به مطالعه مبانی نظری و ادبیات تجربی پرداخته شده، سپس برای مطالعه نمونه موردی با بهره‌گیری از روش کمی از نوع توصیفی-تحلیلی (تبیینی)، ضمن توصیف و سنجش چگونگی پیامدهای فضایی ابرپروژه‌های شهری، به بررسی و تحلیل تحولات فضایی پرداخته شده است.

جامعه آماری این تحقیق، مساکن محلات مورد مطالعه در منطقه یک و سه شهرداری تهران است. طبق آخرین سرشماری در محلات منطقه یک، ۱۴۶۰۶ واحد مسکونی و ۱۵۲۳۸ واحد مسکونی در محلات منطقه سه وجود دارد. بنابراین با استفاده از فرمول کوکران با ضریب

اطمینان ۹۵ درصد، ۳۰۰ پرسشنامه برای مطالعه مورد نیاز است. برای جمع‌آوری داده‌ها، از روش تصادفی ساده استفاده شد. روش مورد نظر در این پژوهش، استفاده از داده‌های زمین مرجع و تحلیل این داده‌ها به صورت تطبیقی است. بدین صورت که ابتدا با بهره‌گیری از اطلاعات مرکز آمار ایران، مصاحبه شخصی عمیق و مصاحبه با مراجع مختلف مانند: افراد ساکن در محل و آژانس‌ها و بنگاه‌های معاملات املاک، جهت همگرایی و واقعی‌تر شدن قیمت‌های به دست آمده، داده‌های مورد نیاز در یک دوره هفت‌ساله، جمع‌آوری شدند. سپس با استفاده از روش‌های کمی و کیفی تحلیلی، رابطه بین قیمت املاک و سال برازش و به کمک آن، روند تغییرات ارزش املاک مسکونی در حوزه نفوذ بزرگراه طبقاتی صدر، مقایسه شده است. مقایسه و تحلیل این داده‌ها در فاصله و دوره‌های زمانی مختلف برای محلات اطراف بزرگراه طبقاتی صدر، علاوه بر مشخص کردن وجود ارتباط بین

ساخت بزرگراه و تغییرات قیمت زمین و مسکن و همچنین عمق تأثیر ساخت بزرگراه بر حوزه نفوذ، ما را در پاسخگویی به سؤال اصلی این پژوهش کمک می‌کند. در این پژوهش برای سنجش تأثیر احداث بزرگراه طبقاتی صدر بر محلات مجاور آن، به تحقیق و مطالعه میدانی محلات دستور شمالی، قیطریه شمالی، فرمانیه و پاسداران در منطقه یک و همچنین محلات دستور

جنوبی، قیطریه جنوبی، دیباجی جنوبی و اختیاریه جنوبی در منطقه سه پرداخته شده است (نقشه ۲). تغییرات قیمت املاک در سه بازه قبل، حین و بعد از احداث بزرگراه طبقاتی صدر، گردآوری شدند. با استفاده از تحلیل همبستگی ارزش املاک در دوره‌های زمانی مختلف، می‌توان تأثیر احداث ابرپروژه طبقاتی صدر را ارزیابی کرد.



نقشه ۲- محلات مورد مطالعه

منبع: (یافته‌های تحقیق)

۵- یافته‌های تحقیق

بررسی روند تغییرات قیمت املاک مسکونی در محلات مجاور بزرگراه طبقاتی صدر

همان‌طور که بیان شد در این پژوهش به منظور آگاهی از تأثیر احداث بزرگراه بر کیفیت محیط مسکونی محلات انتخاب شده، از شاخص تغییرات قیمت املاک مسکونی به عنوان داده‌های زمین مرجع استفاده شده است؛ لذا با استفاده از اسناد فرادستی، مصاحبه با منابع

مختلف برای حصول به قیمت‌های واقعی مانند: افراد ساکن در محل و آژانس‌ها و بنگاه‌های معاملات املاک، متوسط قیمت هر مترمربع مسکونی از سال ۱۳۸۸ تا سال ۱۳۹۴، جمع‌آوری شده است. به منظور مستند کردن و تأیید صحت داده‌های میدانی جمع‌آوری شده و همچنین پیدا کردن عمق تأثیر بزرگراه طبقاتی صدر بر ارزش املاک، آمارهای رسمی ارائه شده در رابطه با قیمت هر مترمربع مسکونی برای مناطق یک و سه نیز

بیان شده است (جدول ۱). بررسی و مقایسه آمارهای میدانی جمع‌آوری شده و آمارهای رسمی ارائه شده توسط سازمان‌های ذی‌ربط که به نوعی کالیبره کردن داده‌ها است، نشان‌دهنده صحت فرایند مشاهده و جمع‌آوری داده‌ها است. برای تحلیل داده‌های فوق، نیاز به الگویی از رگرسیون خطی (با توجه به خطی بودن رابطه متغیر مستقل و وابسته) است که بتواند تحلیل مناسب و جامعی از تأثیرات فزاینده یا کاهشنده احداث بزرگراه طبقاتی صدر بر شیب تغییرات قیمت املاک در

سه بازه زمانی قبل، حین و بعد از احداث بزرگراه، انجام دهد. از این رو با مقایسه انواع گوناگون مدل‌های رگرسیون خطی ساده در رابطه با نشان دادن تغییرات شیب منحنی در یک بازه زمانی، الگوی رگرسیون خطی چندجمله‌ای با مرتبه ۲ به‌عنوان ابزار تحلیل داده‌ها در این پژوهش، مورد استفاده قرار گرفته است. با تحلیل تطبیقی نمودارهای به دست آمده از روش مذکور، می‌توان ارزیابی مناسبی از تأثیر احداث بزرگراه صدر بر روند تغییرات ارزش املاک مسکونی مجاور ارائه کرد.

جدول ۱- میانگین قیمت (میلیون ریال) هر مترمربع واحد مسکونی نوساز در عمق‌های مختلف محلات مجاور بزرگراه صدر در سه دوره زمانی قبل، حین و بعد از اجرای بزرگراه طبقاتی صدر

قبل از اجرا		حین اجرا			بعد از اجرا			
سال	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	
منطقه ۱	۲۸/۸	۳۰	۳۹/۱	۷۸/۶	۷۹/۲	۸۶/۵	۸۴/۸	
فاصله ۱۰۰۰-۱۲۰	۲۹	۳۱	۳۸/۵	۷۹	۷۹	۸۶	۸۵	
دستور شمالی	۱۲۰-۶۰	۱۸	۲۴	۳۰	۴۵	۵۲/۵	۶۶	۶۷/۵
	۶۰-۰	۱۸	۲۴	۲۱	۳۱/۵	۳۶/۷۵	۴۶/۲	۴۷/۲۵
قیطریه شمالی	۱۲۰-۶۰	۲۱	۲۸/۵	۳۳	۵۱	۶۳	۶۷/۵	۶۹
	۶۰-۰	۲۱	۲۸/۵	۲۳/۱	۳۵/۷	۴۴/۱	۴۷/۲۵	۴۸/۳
دیباجی شمالی	۱۲۰-۶۰	۲۱	۳۹	۴۲	۸۴	۱۱۴	۱۴۱	۱۴۱
	۶۰-۰	۲۱	۳۹	۳۱/۵	۶۳	۸۵/۵	۱۰۵/۷۵	۱۰۵/۷۵
پاسداران	۱۲۰-۶۰	۳۶	۴۲	۴۵	۷۵	۹۹	۱۱۴	۱۲۶
	۶۰-۰	۳۶	۴۲	۲۹/۲۵	۴۸/۷۵	۶۴/۳۵	۷۴/۱	۸۱/۹
منطقه ۳		۲۴/۱	۲۹/۵	۳۷/۲	۶۴/۲	۶۷	۷۷/۱	۷۳/۶
فاصله ۱۰۰۰-۱۲۰		۲۳/۵	۲۸	۳۸	۶۵	۶۶/۵	۷۷	۷۳
دستور جنوبی	۱۲۰-۶۰	۱۶/۸	۲۵/۵	۲۷/۹	۴۵	۵۲/۵	۶۰	۶۰
	۶۰-۰	۱۶/۸	۲۵/۵	۲۰/۹۲	۳۳/۷۵	۳۹/۳۷	۴۵	۴۵
قیطریه جنوبی	۱۲۰-۶۰	۲۱	۲۸/۵	۳۳	۵۱	۶۰	۶۷/۵	۶۹
	۶۰-۰	۲۱	۲۸/۵	۲۳/۱	۳۵/۷	۴۲	۴۷/۲۵	۴۸/۳
دیباجی جنوبی	۱۲۰-۶۰	۱۸	۲۷	۳۳	۴۸	۵۸/۸	۶۷/۵	۶۹
	۶۰-۰	۱۸	۲۷	۲۴/۷۵	۳۶	۴۴/۱	۵۰/۶۲	۵۱/۷۵
اختیاریه جنوبی	۱۲۰-۶۰	۲۴	۲۷	۳۳	۴۲	۴۹/۵	۵۴	۵۴
	۶۰-۰	۲۴	۲۷	۲۳/۱	۲۹/۴	۳۴/۶۵	۳۷/۸	۳۷/۸

منبع (یافته‌های تحقیق و اطلاعات مرکز آمار ایران)

همان‌طور که در جدول ۱ مشاهده می‌شود، با مقایسه آمارهای رسمی علاوه بر تأیید صحت داده‌های میدانی، عمق تأثیر بزرگراه صدر بر قیمت املاک مسکونی، ۱۰۰۰ متر تعیین شده است. برای بررسی تأثیرات بزرگراه بر بافت‌های اطراف، مشاهدات، اول

حاکمی از آن بودند که در فاصله ۱۲۰ تا ۱۰۰۰ متری از بزرگراه، تغییرات قیمت املاک مسکونی روند مشابهی با مناطق فرادست خود دارند؛ اما صحت این عمق از تأثیر نیازمند آزمون فرضیه‌ای است تا میزان و عمق تأثیر معنادار در اطراف پروژه را مشخص کند؛ در نتیجه،

محدوده مورد مطالعه، فاصله ۱۰۰۰ متری در طول بزرگراه صدر انتخاب شد. در مشاهدات میدانی، ۹۰ درصد افکار عمومی حاکم بر بنگاه‌های ملکی منطقه معتقد بودند که تأثیر احداث بزرگراه بر بافت‌های مسکونی اطراف، از عمق ۱۲۰ متری فاصله تا بزرگراه تجاوز نمی‌کند؛ ولی اولاً صحت این ادعا نیازمند بررسی بود و ثانیاً کیفیت تغییرات این تأثیر در این محدوده مورد سؤال بود؛ لذا از بین بنگاه‌های املاک در این محدوده، ۳۱ بنگاه معاملات ملکی به طور نمونه، مصاحبه شدند که ۲۸ مورد آنها طبق مدارک و معاملات خود در محدوده در بازه‌مانی قبل و بعد از اجرای پروژه مؤید گزاره مذکور بودند. برای بررسی صحت این ادعا با اعتماد ۹۵ درصد و آستانه معناداری ۰/۰۵، عمومیت آن بررسی شد. با توجه به تبعیت نمونه‌های تصادفی از توزیع نرمال و حجم آنها، صحت گزاره مذکور با ۵ درصد خطا، تأیید شد؛ لذا تأثیر معنادار احداث پروژه بر مساکن اطراف تا عمق ۱۲۰ متری معلوم شده و در مراحل بعد، کیفیت و کمیت نحوه تغییرات قیمت در داخل محدوده ۱۲۰ متری از طرفین بزرگراه، پیمایش گردید.

ارزیابی تأثیر احداث بزرگراه طبقاتی صدر بر

نواحی پیرامون

منطقه ۱: با بررسی توابع رگرسیون به دست آمده و هم‌چنین چگونگی شیب در نمودارهای ۱، ۲ و ۳ (به‌ترتیب فاصله‌های ۶۰-، ۱۲۰- و ۶۰-۱۲۰۰ متری از بزرگراه طبقاتی صدر)، شیب افزایش قیمت املاک مسکونی در سه لایه تعریف شده، تا قبل از احداث بزرگراه (۱۳۸۸ و ۱۳۸۹) به صورت یکسان بوده، در حین ساخت بزرگراه (۱۳۹۲-۱۳۹۰)، افزایش قیمت املاک مسکونی در لایه ۶۰-۰ متری، رشد کمتری نسبت به لایه‌های بعدی داشته، در لایه بعدی (۱۲۰-۶۰ متری) افزایش قیمت املاک مسکونی نسبت به محدوده فراگیر، رشد کمتری داشته، ولی نسبت به لایه اول (۶۰-۰ متری) رشد بیشتری داشته است. بعد از بهره‌برداری از بزرگراه

طبقاتی صدر (۱۳۹۴-۱۳۹۲)، روند افزایش قیمت در لایه اول همچنان نسبت به لایه‌های بعدی، رشد کمتری داشته، ولی لایه دوم، افزایش قیمت رشد بیشتری نسبت به محدوده فراگیر خود داشته است. در واقع احداث بزرگراه طبقاتی صدر، بر روی تغییرات قیمت و ارزش املاک در محیط مسکونی مجاور تا عمق ۶۰ متری تأثیرات منفی داشته؛ ولی در لایه بعدی (۱۲۰-۶۰ متر) تأثیرات مثبتی داشته است. نمودار ۴، مقایسه تطبیقی قیمت املاک مسکونی در سه لایه مختلف از بزرگراه طبقاتی صدر را نشان می‌دهد.

تغییرات قیمت مسکن در محدوده مورد مطالعه را می‌توان به دو قسمت، تقسیم کرد:

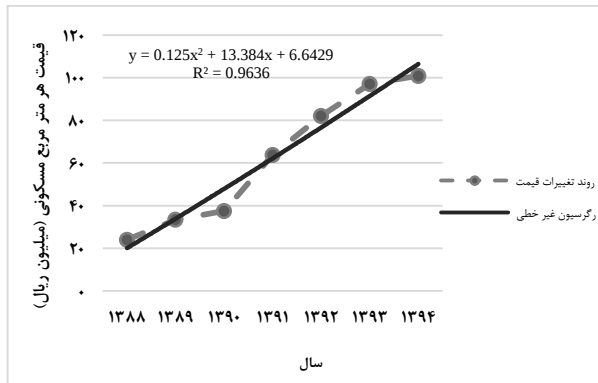
الف) تغییرات قیمت بر اثر تغییرات قیمت مسکن

در کل شهر تهران و محدوده مورد مطالعه

ب) تغییرات قیمت به دلیل ساخت بزرگراه طبقاتی

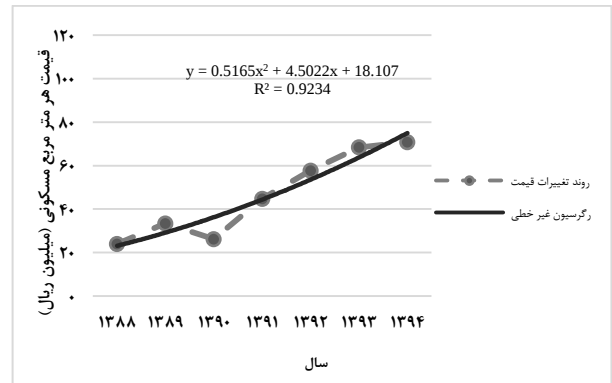
صدر.

برای محاسبه تغییرات مذکور، تغییرات قیمت مسکن مناطق یک و سه در ادوار مختلف به‌عنوان مرجع تغییرات یا همان تغییرات قیمت مسکن که روند بازار زمین و مسکن تعیین‌کننده آن است، محاسبه شد. این تغییر قیمت، ناشی از اختلاف قیمت مسکن در سال‌های مختلف می‌باشد. برای محاسبه تأثیر ساخت بزرگراه طبقاتی صدر بر تغییرات قیمت مسکن، ابتدا تغییرات قیمت مسکن از سال ۱۳۹۰ (سال مبدأ تأثیر ساخت بزرگراه صدر بر روند تغییرات قیمت زمین و مسکن) از حاصل اختلاف قیمت در سال‌های متوالی، محاسبه گردید. سپس میزان اختلاف آن با تغییرات بازار زمین و مسکن، به‌عنوان درصد تأثیر ساخت بزرگراه صدر بر تغییرات قیمت زمین و مسکن در نظر گرفته شده است. همان‌طور که در نمودار ۵ مشاهده می‌شود، میانگین تأثیر احداث ابرپروژه صدر بر قیمت املاک در فاصله ۱۲۰ متری، درصد بالایی را نسبت به شرایط بازار مسکن به خود اختصاص داده است.



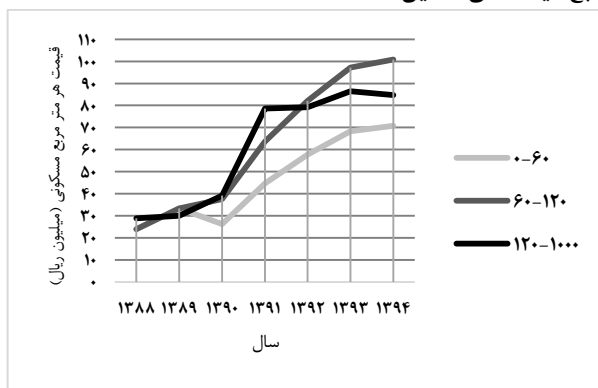
نمودار ۲- روند تغییرات قیمت املاک مسکونی در حوزه منطقه ۱ در فاصله ۶۰-۱۲۰ متر

منبع: (یافته‌های تحقیق)



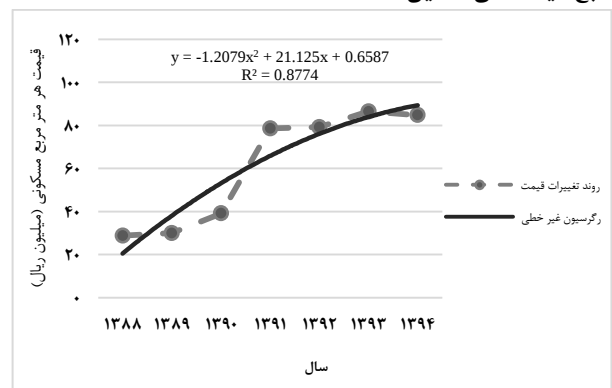
نمودار ۱- روند تغییرات قیمت املاک مسکونی در حوزه منطقه ۱ در فاصله ۰-۶۰ متر

منبع: (یافته‌های تحقیق)



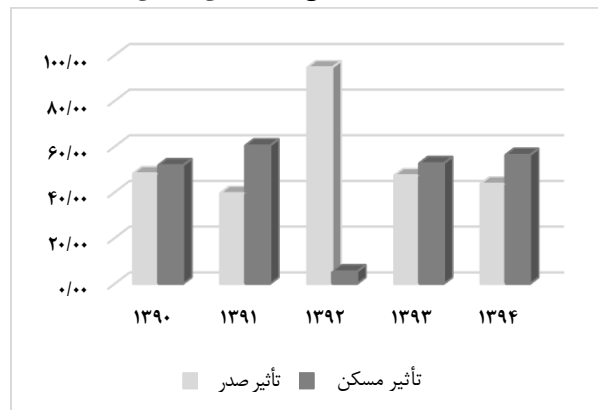
نمودار ۴- مقایسه تطبیقی روند تغییرات قیمت املاک مسکونی در حوزه منطقه ۱ در فاصله‌های مختلف از بزرگراه

منبع: (یافته‌های تحقیق)



نمودار ۳- روند تغییرات قیمت املاک مسکونی در حوزه منطقه ۱ در فاصله ۱۲۰-۱۰۰۰ متر

منبع: (یافته‌های تحقیق)

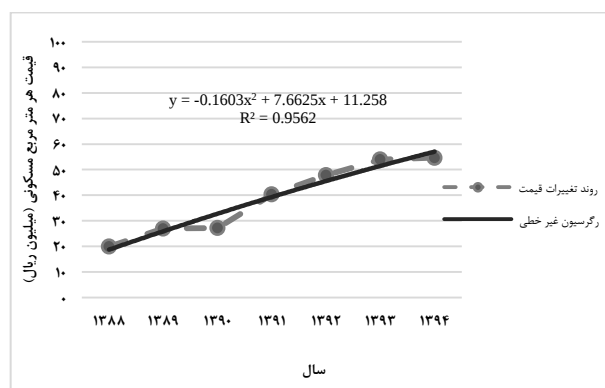


نمودار ۵- درصد تأثیر احداث بزرگراه صدر و شرایط بازار مسکن در تغییرات قیمت املاک

منبع: (یافته‌های تحقیق)

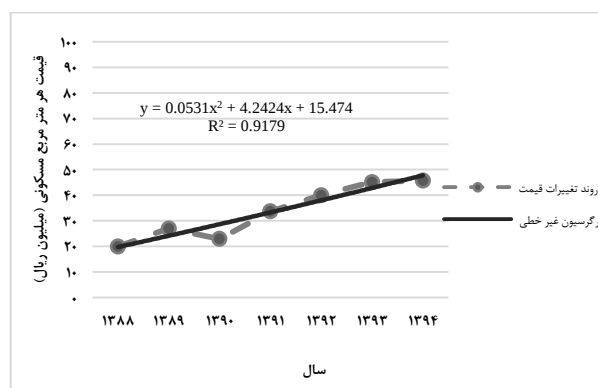
لایه اول همچنان نسبت به لایه‌های بعدی رشد کمتری داشته، هم‌چنین در لایه دوم، افزایش قیمت، رشد بیشتری نسبت به لایه اول و رشد کمتری نسبت به محدوده فراگیر داشته است. در واقع احداث بزرگراه طبقاتی صدر، بر روی تغییرات قیمت و ارزش املاک در محیط مسکونی مجاور تا عمق ۱۲۰ متری، تأثیرات منفی داشته است. نمودار ۹، مقایسه تطبیقی قیمت املاک مسکونی در سه لایه مختلف از بزرگراه طبقاتی صدر را نشان می‌دهد. همان‌طور که در نمودار ۱۰ مشاهده می‌شود، میانگین تأثیر احداث ابرپروژه صدر بر قیمت املاک در فاصله ۰-۱۲۰ متری، درصد بالایی را نسبت به شرایط بازار مسکن به خود اختصاص داده است.

منطقه ۳: با بررسی توابع رگرسیون به دست آمده و هم‌چنین چگونگی شیب در نمودارهای ۶، ۷ و ۸ (به‌ترتیب فاصله‌های ۰-۶۰، ۶۰-۱۲۰ و ۱۲۰-۱۰۰۰ متری از بزرگراه طبقاتی صدر)، شیب افزایش قیمت املاک مسکونی در سه لایه تعریف شده، تا قبل از احداث بزرگراه (۱۳۸۸ و ۱۳۸۹) به صورت یکسان بوده، در حین ساخت بزرگراه (۱۳۹۲-۱۳۹۰)، افزایش قیمت املاک مسکونی در لایه ۰-۶۰ متری، رشد کمتری نسبت به لایه‌های بعدی دارد، در لایه بعدی (۶۰-۱۲۰ متری) افزایش قیمت املاک مسکونی نسبت به محدوده فراگیر رشد کمتری داشته، ولی نسبت به لایه اول (۰-۶۰ متری)، رشد بیشتری داشته است. بعد از بهره‌برداری از بزرگراه طبقاتی صدر (۱۳۹۴-۱۳۹۲)، روند افزایش قیمت در



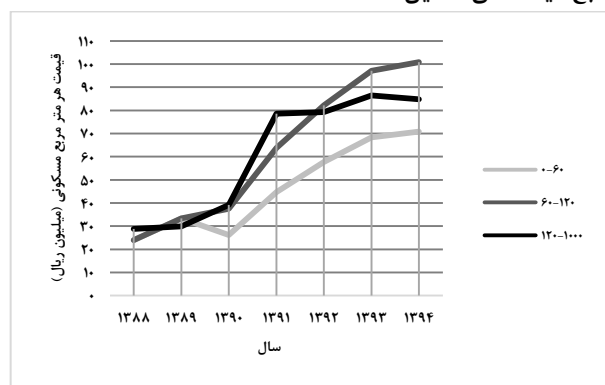
نمودار ۷- روند تغییرات قیمت املاک مسکونی در حوزه منطقه ۳ در فاصله ۶۰-۱۲۰ متر

منبع: (یافته‌های تحقیق)



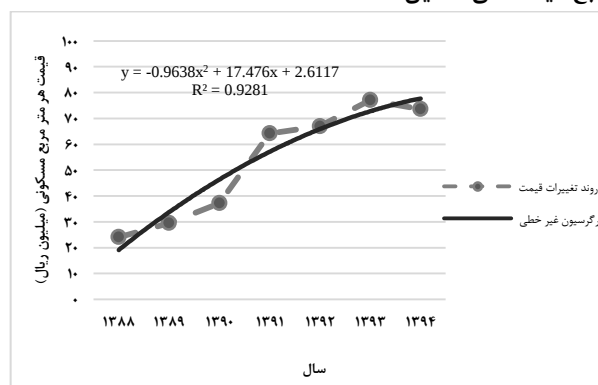
نمودار ۶- روند تغییرات قیمت املاک مسکونی در حوزه منطقه ۳ در فاصله ۰-۶۰ متر

منبع: (یافته‌های تحقیق)



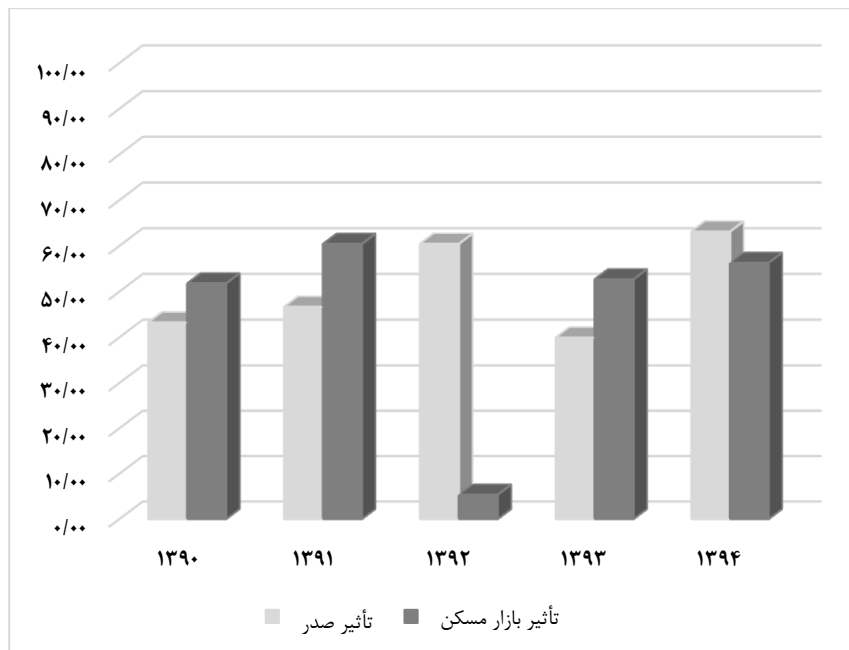
نمودار ۹- مقایسه تطبیقی روند تغییرات قیمت املاک مسکونی در حوزه منطقه ۳ در فاصله‌های مختلف از بزرگراه

منبع: (یافته‌های تحقیق)



نمودار ۸- روند تغییرات قیمت املاک مسکونی در حوزه منطقه ۳ در فاصله ۱۲۰-۱۰۰۰ متر

منبع: (یافته‌های تحقیق)



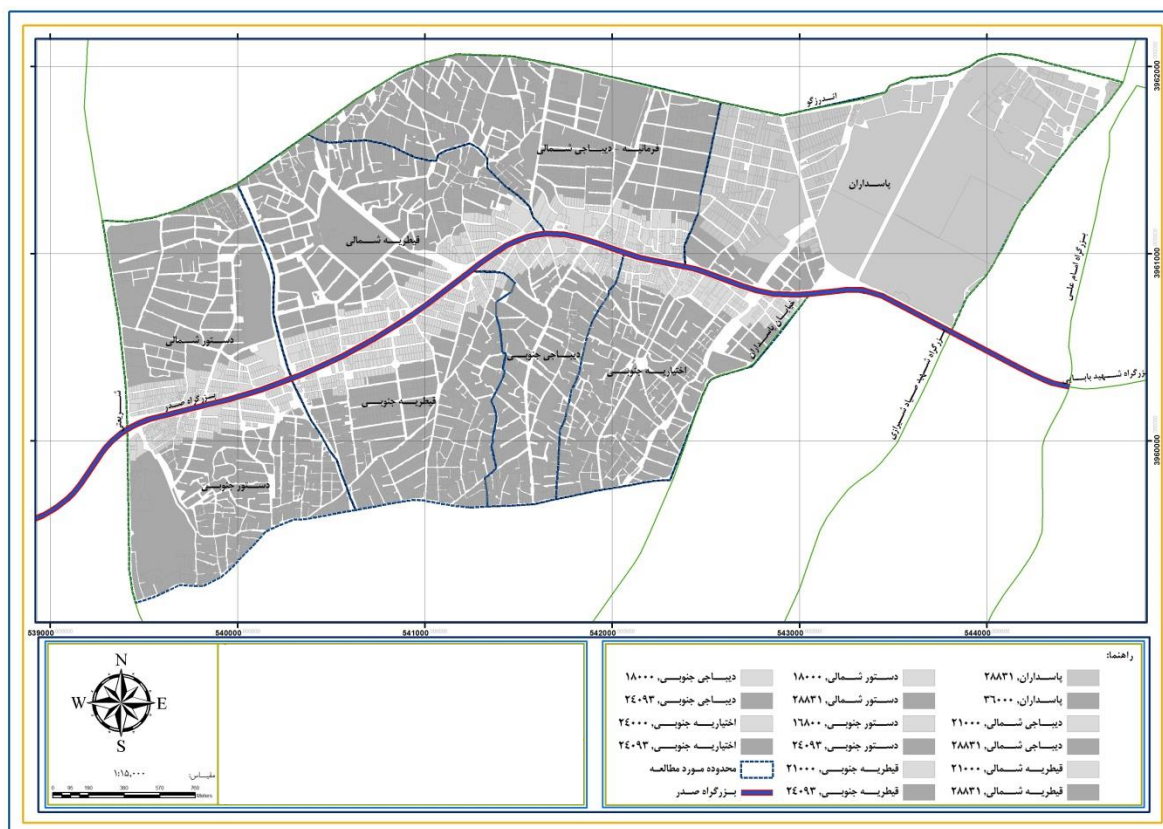
نمودار ۱۰- درصد تأثیر احداث بزرگراه صدر و شرایط بازار مسکن در تغییرات قیمت املاک
منبع: (یافته‌های تحقیق)

علل تأثیرات فضایی متفاوت در عمق‌های مختلف

از بزرگراه صدر

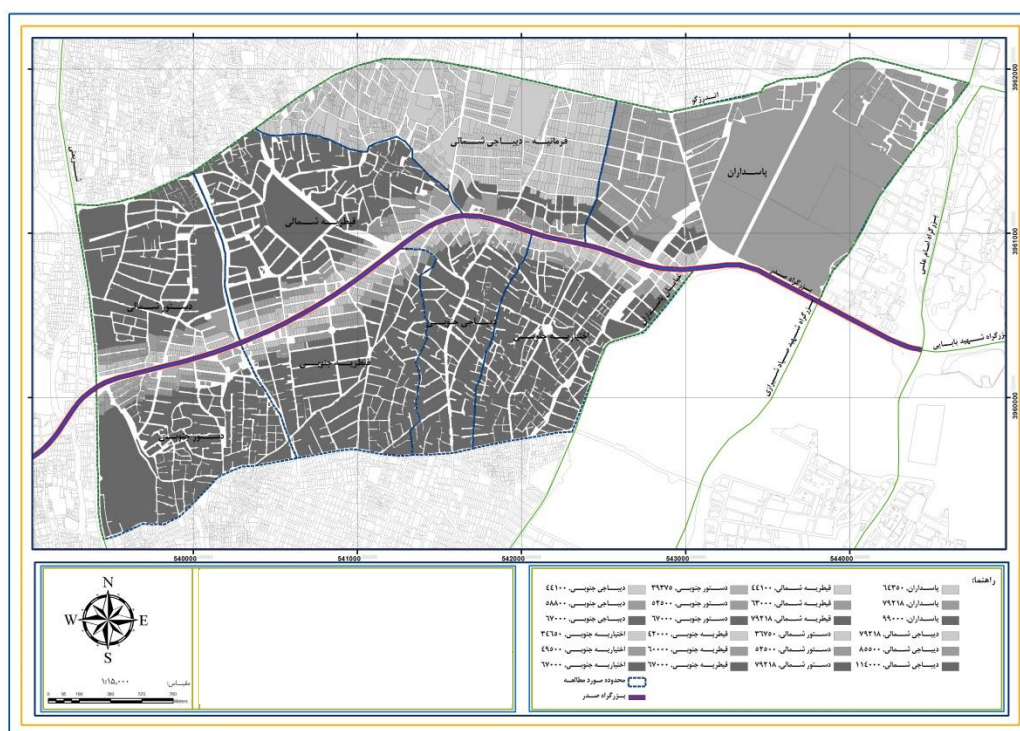
با استفاده از داده‌های زمین مرجع جمع‌آوری شده و مطالعه آمارهای رسمی اعلام شده، نقشه‌های قیمت املاک مسکونی، به دست آمدند. با بررسی روند تغییرات قیمت املاک در دوره‌های زمانی مختلف، مشاهده می‌شود تا قبل از شروع ابرپروژه صدر، قیمت املاک در محلات مجاور در مقایسه با مناطق فراگیرشان، تغییراتی یکنواخت داشته؛ ولی با شروع ساخت بزرگراه طبقاتی صدر، قیمت املاک در محلات مجاور کاهش یافته است؛ البته میزان این تغییرات در فاصله‌های مختلف از صدر یکسان نبوده است. با افزایش فاصله، میزان تأثیرات منفی بر قیمت املاک کم می‌شود. با توجه

به این‌که شاخص تغییرات قیمت زمین و مسکن برای بیان تغییرات کیفیت محیط انتخاب شده، تأثیرات منفی ساخت بزرگراه طبقاتی صدر تا عمق ۶۰ متری زیاد بوده، در لایه دوم (۶۰ تا ۱۲۰ متری) تأثیرات متفاوتی داشته؛ به‌طوری‌که در حوزه منطقه یک، این تأثیرات مثبت بوده و باعث افزایش قیمت املاک در مقایسه با حوزه فراگیر شده است؛ اما در منطقه سه، تأثیر ابرپروژه صدر بر قیمت املاک مسکونی در عمق ۶۰ تا ۱۲۰ متری کمتر بوده؛ به‌طوری‌که با شروع ساخت صدر، شاهد کاهش شدید قیمت املاک هستیم، اما بعد از ساخت ابرپروژه صدر، تأثیر منفی در این عمق کمتر شده و قیمت املاک نسبت به لایه اول از صدر، افزایش یافته است.



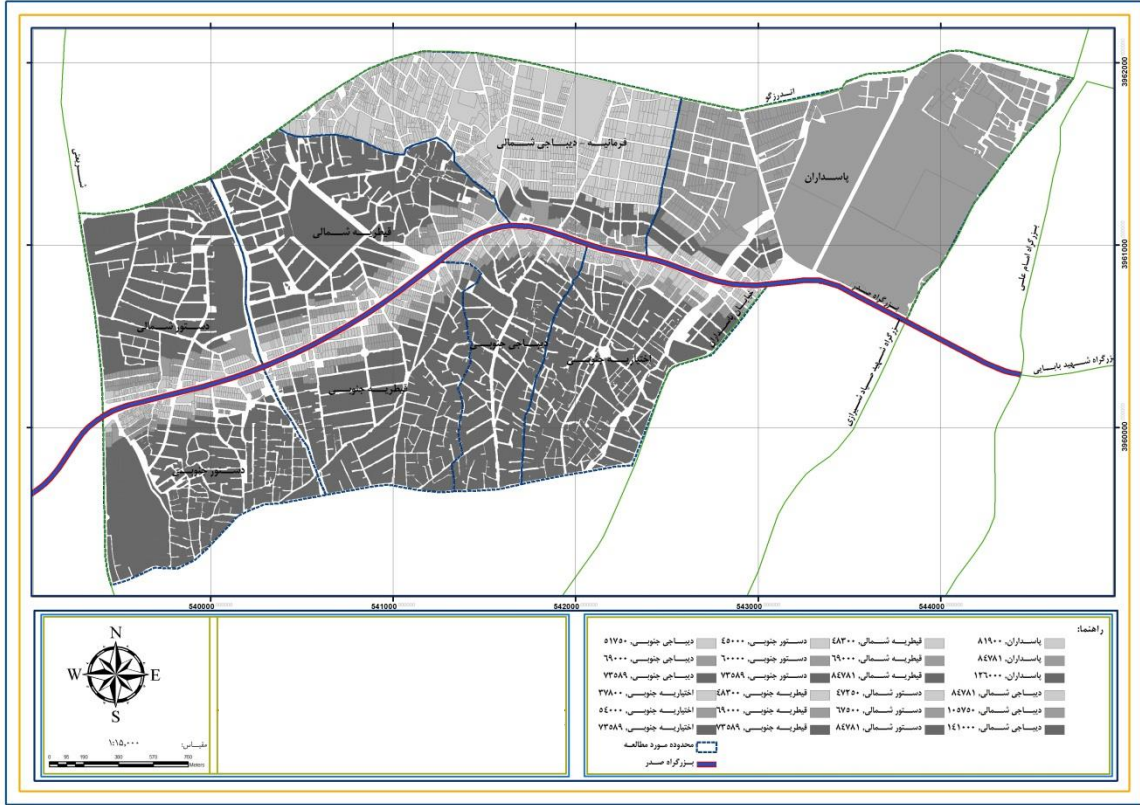
نقشه ۳- قیمت املاک مسکونی محلات مجاور بزرگراه صدر (در سال ۱۳۸۸ میلیون ریال)

منبع: (یافته‌های تحقیق)



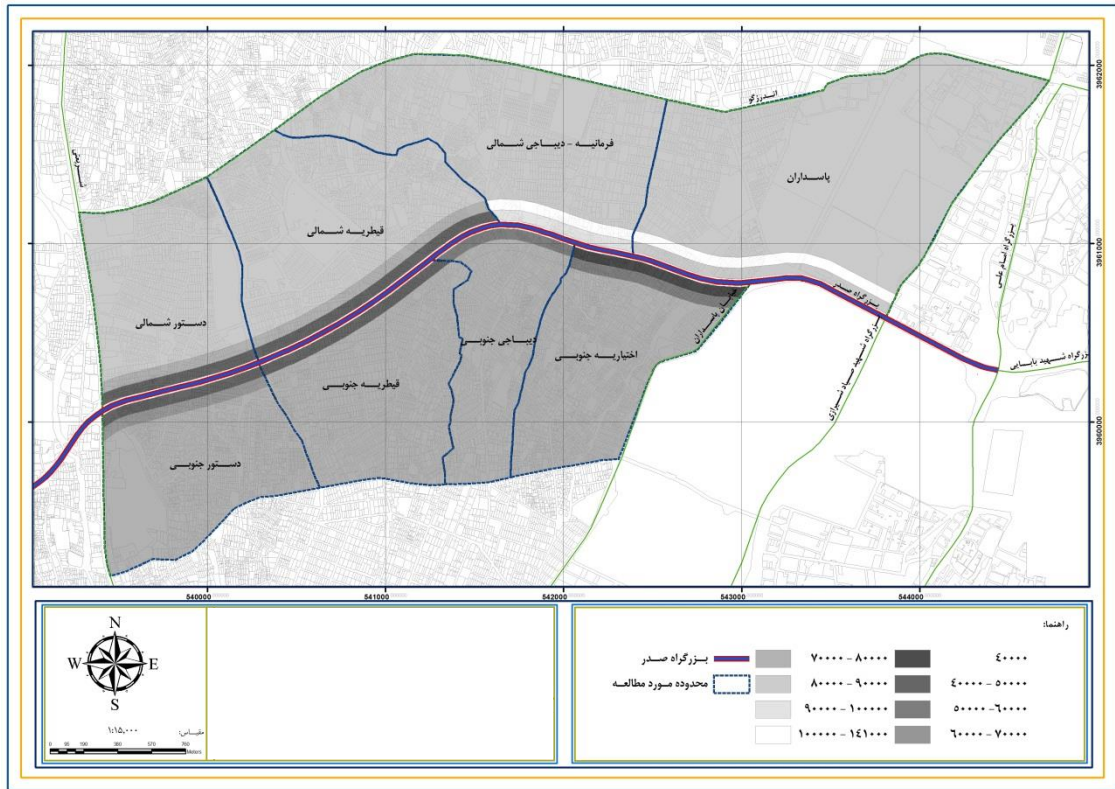
نقشه ۴- قیمت املاک مسکونی محلات مجاور بزرگراه صدر (در سال ۱۳۹۲ میلیون ریال)

منبع: (یافته‌های تحقیق)



نقشه ۵- قیمت املاک مسکونی محلات مجاور بزرگراه صدر (در سال ۱۳۹۴ میلیون ریال)

منبع: (یافته‌های تحقیق)



نقشه ۶- قیمت پهنه‌بندی املاک مسکونی محلات مجاور بزرگراه صدر (در سال ۱۳۹۴ میلادی)

منبع: (یافته‌های تحقیق)

همان‌طور که در نقشه‌های ۳، ۴ و ۵ (به ترتیب در دوره‌های قبل، حین و بعد از ساخت ابرپروژه صدر) مشاهده می‌شود قیمت املاک در محلات مجاور ابرپروژه طبقاتی قبل از شروع به ساخت، قیمتی نزدیک به قیمت مناطق فراگیرشان داشته و رشد افزایش قیمت مطابق با روند رشد افزایش قیمت در مناطق فراگیر بوده است؛ اما در حین ساخت و بعد از بهره‌برداری از بزرگراه صدر، قیمت املاک در محلات مجاور آن تغییراتی داشته؛ به طوری که می‌توان یکی از دلایل کاهش قیمت املاک مسکونی در لایه اول (۶۰-۰ متری) را برهم خوردن آرامش و سکون در محلات دانست؛ در حالی که تمایل افراد، به سکونت در مناطق آرام، خلوت و به دور از هیاهوی شهری است. نتایج مصاحبه‌های تحقیق نشان دادند که ساکنان محلات مجاور، از آلودگی‌های صوتی و بصری و معضلات اجتماعی ناشی از احداث بزرگراه طبقاتی صدر نگران بودند و اثبات این موضوع، به فروش نرفتن املاک مسکونی و تغییر کاربری تعداد زیادی از املاک مسکونی به کاربری‌های دیگر (مانند اداری، تجاری و ...) است. از طرفی با بررسی نرخ مالکیت اتومبیل شخصی در مناطق یک و سه شهرداری تهران که به ترتیب ۶۸ درصد و ۵۷ درصد است و همچنین با توجه به تعداد سفرهای تولید شده در منطقه یک (۴۸۵۷۹۳ سفر در روز) و متوسط سرعت حرکت در معابر اصلی در ساعت اوج (۲۸ کیلومتر بر ساعت) نسبت به تعداد سفرهای تولید شده در منطقه سه (۴۳۳۸۰۲ سفر در روز) و متوسط سرعت حرکت در ساعت اوج (۲۵ کیلومتر بر ساعت)، می‌توان نتیجه گرفت تمایل دسترسی به بزرگراه‌های شهری در منطقه یک، بیشتر از منطقه سه است که دلیلی بر افزایش بیشتر قیمت مسکونی لایه دوم (۱۲۰-۶۰ متری) در منطقه یک، نسبت به افزایش قیمت مسکونی لایه دوم (۱۲۰-۶۰ متری) در منطقه سه است. برداشت‌های میدانی نگارندگان نیز نشان دادند احداث بزرگراه صدر، سبب تغییرات اجتماعی، اقتصادی و کالبدی در نواحی مجاور

آن شده است. چنین مسائلی ناشی از نگاه فن‌گرایانه و نیز توجه بیش از حد به حمل‌ونقل شخصی در مقایسه با حمل‌ونقل عمومی می‌باشد.

۶- نتیجه‌گیری و پیشنهاد

ساخت بزرگراه‌های شهری می‌تواند تأثیرات مختلفی بر شهر و محلات مجاور آن داشته باشد. ساخت بزرگراه طبقاتی صدر در شهر تهران، یکی از اقدامات شهرسازانه به منظور توسعه حمل‌ونقل شخصی است که بیش‌ترین بهره را نصیب استفاده‌کنندگان از این بزرگراه می‌کند، اما تأثیرات منفی برای محلات مجاور دارد. نتایج پژوهش حاضر نشان دادند ساخت بزرگراه طبقاتی صدر، تأثیرات مثبت و منفی بر شهر به خصوص محلات مجاور آن، داشته است؛ به طوری که تأثیرات مثبت اقتصادی برای محلات دورتر و تأثیرات منفی اقتصادی برای محلات نزدیک‌تر می‌باشد. در واقع می‌توان این‌گونه نتیجه گرفت که عمق تأثیر مستقیم ساخت بزرگراه صدر برای محلات مجاور آن تا حدود ۱۲۰ متر است که تا فاصله ۶۰ متری، باعث کاهش قیمت املاک مسکونی شده؛ اما در فاصله ۶۰ تا ۱۲۰ متری از بزرگراه، باعث رونق بازار مسکن شده است، اما با توجه به مشاهدات انجام شده علاوه بر این که قیمت املاک در این فاصله افزایش یافته ولی با توجه به افزایش ورود وسایل نقلیه به داخل محلات ناشی از افزایش دسترسی، کیفیت زندگی کاهش داشته است. با توجه به یافته‌ها و نتایج بیان شده، توجه به چگونگی مدیریت این تأثیرات در راستای کاهش تأثیرات منفی آن، امری ضروری است. از طرفی با در نظر گرفتن تمهیدات مدیریتی و برنامه‌ریزی مناسب‌تر، می‌توان تأثیرات ناشی از ساخت ابرپروژه‌های شهری در سطح شهرها را تعدیل کرد.

از جمله راهکارهای پیشنهادی در راستای کاهش تأثیرات منفی و افزایش تأثیرات مثبت ابرپروژه‌های شهری عبارتند از: نظارت بر روند تغییرات قیمت زمین و مسکن و جلوگیری از بورس‌بازی زمین، جبران

خسارت‌های مالی ناشی از کاهش قیمت زمین و مسکن در محلات مجاور ابرپروژه، آرام‌سازی خیابان‌های محله و کاهش آلودگی‌های صوتی و هوا ناشی از تردد ترافیک عبوری از داخل محله‌ها، ایجاد مسیر سبز در جداره بزرگراه‌ها به منظور کاهش آلودگی صوتی و هوا و کاهش اشرافیت و افزایش دسترسی به حمل‌ونقل عمومی. بررسی گسترده‌تر عوامل تأثیرگذار مختلف ناشی از احداث بزرگراه طبقاتی صدر بر محلات مجاور و همچنین تمهیدات برنامه‌ریزی برای کاهش اثرات منفی بزرگراه‌ها و افزایش اثرات احتمالی بر محلات مجاور، از مسائل پیش‌رو در ادامه پژوهش حاضر هستند که امید است با مطالعات گسترده‌تری، مورد بررسی و کنکاش قرار گیرند. همچنین این پژوهش توصیه می‌کند، مدیریت شهری قبل از احداث چنین پروژه‌های بزرگ‌مقیاسی در سطح شهرها، علاوه بر مطالعات فنی مربوطه، مطالعات بیشتری در حوزه اجتماعی شامل: ارزیابی تأثیرات اجتماعی، زیست‌محیطی، اقتصادی و کالبدی را نیز انجام دهد، تا تأثیرات منفی ابرپروژه‌ها کاهش یابد.

* این مقاله برگرفته از پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد با عنوان «سنجش پیامدهای فضایی ابرپروژه‌های شهری در مقیاس محلی و شهری، مورد مطالعه: بزرگراه طبقاتی صدر» می‌باشد که مورد حمایت شهرداری تهران (مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران) است.

۷- منابع

اردشیری، مهیار؛ زحمتکشان، مرجان. (۱۳۸۵). بانک زمین شهری و ضرورت ایجاد آن در کلان‌شهرها (نمونه موردی شیراز)، اولین کنفرانس برنامه‌ریزی و مدیریت شهری مشهد. خیرالدین، رضا؛ فروهر، امیر؛ ایمانی، جواد. (۱۳۹۲). توسعه هدفمند ایستگاه‌های مترو؛ از قطب‌بندی فضایی تا یکپارچگی شهری در تهران (نمونه‌های مورد مطالعه: ایستگاه مترو دکتر شریعتی و ایستگاه مترو میدان شهدا). مجله باغ نظر، ۱۰ (۲۷)، ۲۶-۱۵. رحیمی کاکه‌جوب، آرمان؛ عیسی‌لو؛ علی اصغر، محمدیان مصمم؛ حسین؛ رحمتی، اکبر. (۱۳۹۲). بررسی عوامل

مؤثر بر قیمت مسکن شهری با استفاده از مدل هدائیک قیمت (نمونه موردی: منطقه دو شهر سمنان)، فصلنامه اقتصاد و مدیریت شهری، ۱ (۳)، ۴۳-۳۳. عبدالله میلانی، مهنوش؛ حدادی، مهنوش. (۱۳۹۱). مترو و تأثیر آن بر قیمت املاک مسکونی (شهر تهران)، مجله تحقیقات اقتصادی، ۴۷ (۴)، ۹۶-۷۹. عزیزی، محمدمهدی. (۱۳۸۴). تحلیلی بر جایگاه و دگرگونی شاخص‌های مسکن شهری در ایران، هنرهای زیبا، شماره ۲۳، ۳۴-۲۵.

عناستانی، علی‌اکبر؛ زیاری، یوسفعلی؛ عنابستانی، زهرا. (۱۳۹۲). بررسی آثار شرکت گردشگری پدیده بر توسعه شهر در شان‌دیز، مجله برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری، ۲ (۵)، ۱۸۳-۱۵۹.

فاضلی، محمدی؛ بهرامی اردشیر؛ محمدی، عذرا؛ شفیعی خورشیدی، فاطمه؛ کمره‌ای، مریم. (۱۳۹۱). ارزیابی پیامدهای اجتماعی پروژه تونل توحید در شهر تهران، مدیریت شهری، ۱۰ (۲۹)، ۳۰۲-۲۸۷.

قلی‌زاده، علی‌اکبر. (۱۳۸۷). نظریه قیمت مسکن در ایران به زبان ساده، چاپ اول، تهران: انتشارات نور علم.

مرکز آمار ایران. (۱۳۹۴-۱۳۸۸). چکیده یافته‌های طرح آمارگیری از قیمت و اجاره مسکن در شهر تهران، قابل دسترسی از: <http://www.amar.org.ir>

Altshuler, A. A., & Luberoff, D. E. (2004). *Mega-projects: The changing politics of urban public investment*. Brookings Institution Press.

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.

Bourdin, A. (2008). Gentrification: un «concept» à déconstruire. *Espaces et sociétés*, (1), 23-37.

Bowes, D. R., & Ihlanfeldt, K. R. (2001). Identifying the impacts of rail transit stations on residential property values. *Journal of Urban Economics*, 50(1), 1-25.

Debrezion, G., Pels, E., & Rietveld, P. (2007). The impact of railway stations on residential and commercial property value: a meta-analysis. *The Journal of*

- Real Estate Finance and Economics*, 35(2), 161-180.
- Dolowitz, D. P., & Marsh, D. (2000). Learning from abroad: The role of policy transfer in contemporary policy-making. *Governance*, 13(1), 5-23.
- Fainstein, S. S. (2008). Mega-projects in New York, London and Amsterdam. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(4), 768-785.
- Flyvbjerg, B. (2005). Policy and planning for large infrastructure projects: problems, causes, cures.
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2005). *Megaprojects and risk: Anatomy of Ambition*. Cambridge University Press.
- Gatzlaff, D. H., & Smith, M. T. (1993). The impact of the Miami Metrorail on the value of residences near station locations. *Land Economics*, 69(1), 54-66.
- Geoghegan, J., Wainger, L. A., & Bockstael, N. E. (1997). Spatial landscape indices in a hedonic framework: an ecological economics analysis using GIS. *Ecological economics*, 23(3), 251-264.
- John, B., & Sirmans, S. (2009). Mass transportation, apartment rent and property values. *Journal of Real Estate Research*.
- Kheyroddin, R., Taghvaei, A., & Forouhar, A. (2014). The Influence of Metro Station Development on Neighbourhood Quality. *International Review for Spatial Planning and Sustainable Development*, 2(2), 64-75.
- Kilpatrick, J., Throupe, R., Carruthers, J., & Krause, A. (2009). The impact of transit corridors on residential property values. *Journal of Real Estate Research*.
- Lehrer, U., & Laidley, J. (2008). Old mega-projects newly packaged? Waterfront redevelopment in Toronto. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(4), 786-803.
- McMillen, D. P., & McDonald, J. (2004). Reaction of house prices to a new rapid transit line: Chicago's midway line, 1983-1999. *Real Estate Economics*, 32(3), 463-486.
- Mikelbank, B. A. (2004). Spatial analysis of the relationship between housing values and investments in transportation infrastructure. *The Annals of Regional Science*, 38(4), 705-726.
- Mikelbank, B. A. (2005). Be Careful what You wish for The House Price Impact of Investments in Transportation Infrastructure. *Urban Affairs Review*, 41(1), 20-46.
- Orueta, F. D., & Fainstein, S. S. (2008). The New Mega-Projects: Genesis and Impacts. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(4), 759-767.
- Ozus, E., Dokmeci, V., Kiroglu, G., & Egdemir, G. (2007). Spatial analysis of residential prices in Istanbul. *European Planning Studies*, 15(5), 707-721.
- Perk, V. A., & Catala, M. (2009). *Land use impacts of bus rapid transit: effects of BRT station proximity on property values along the Pittsburgh Martin Luther King, Jr. East Busway* (No. FTA-FL-26-7109.2009. 6).
- Smerish, G. T., & Smith, M. T. (2000). Accessibility changes and urban house price appreciation: a constrained optimization approach to determining distance effects. *Journal of Housing Economics*, 9(3), 187-196.
- Sykes, A. (1998). Grand schemes need oversight, ample funding. In *Forum for Applied Research and Public Policy* (Vol. 13, No. 1, p. 6). University of Tennessee, Energy, Environment and Resources Center.
- Tyrväinen, L. (1997). The amenity value of the urban forest: an application of the hedonic pricing method. *Landscape and Urban planning*, 37(3-4), 211-222.
- Warrack, A. A. (1993). *Megaproject decision making: lessons and strategies*.
- Yankaya, U. (2004). *Modeling the impacts of İzmir subway on the values of residential property using hedonic price model* (Doctoral dissertation, İzmir Institute of Technology).

<http://www.iranamlaak.ir>