

بررسی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه

امام‌رضا (ع)

امیر رزاقی

کارشناس ارشد جامعه‌شناسی

چکیده

شهر تهران با برخورداری از موقعیت استراتژیک و ارتباط گسترده با شهرهای اطراف و حتی با تمامی شهرهای کشور از شرایط حساس و ویژه‌ای برخوردار است، حمل و نقل به عنوان یکی از شاخص‌های مهم توسعه در تهران به صورت معضلی اجتناب ناپذیر، هزینه‌های فراوانی را بر شهر و شهروندان تهرانی تحمیل می‌نماید، اتلاف وقت، مصرف سوخت، آلودگی صوتی، آلودگی هوا، انواع امراض، تصادفات جرحی و فوتی از مهمترین خسارات و آسیب‌های شبکه‌های حمل و نقل شهر تهران است. تکمیل شبکه بزرگراهی، سالهاست که از مباحث اصلی طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران به شمار می‌آید و مدیران و کارگزاران شهری در این راستا برنامه و طرح‌هایی را به انجام رسانیده و اقدام به ساخت بزرگراه‌های گوناگون نموده‌اند تا بتوانند معضل ترافیک را در این ابر شهر کاهش دهند. در طی این سال‌ها بزرگراه‌های زیادی در تهران احداث و توسعه یافته است از جمله این بزرگراه‌ها می‌توان به بزرگراه امام رضا (ع) اشاره نمود. احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه امام رضا (ع) هدف و برنامه-ای بود که مدیران شهری طی سال‌های گذشته آن را در دستور کار خود قرار داده بودند تا بتواند از مشکل ترافیکی این قسمت از شهر تهران بکاهد، اجرای این اقدام توسعه‌ای بر اساس طرح جامع شهر تهران و طرح تفصیلی منطقه ۱۵، سند چشم‌انداز منطقه و دیگر اسناد بالادست شهر تهران انجام می‌گیرد. مقاله حاضر برگرفته از پژوهش «ارزیابی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه امام رضا (ع)» در منطقه ۱۵ شهرداری تهران می‌باشد. پژوهش از نوع حین اجرا و در راستای شناسایی و ارزیابی اثرات و پیامدهای حاصل از این اقدام توسعه‌ای می‌باشد، روش پژوهش تلفیقی است از رویکرد کمی و رویکرد کیفی و در تدوین چهارچوب نظری از مقولات نظری و مفهومی، دسترسی، توسعه (مقوله رفاه اجتماعی و خدمات اجتماعی) و پراکنده رویی بهره گرفته شده است. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد اجرای این اقدام توسعه دارای اثرات و پیامدهای مثبت و منفی می‌باشد که در جهت اجتناب، تعدیل و به حداقل رساندن اثرات منفی راهکارهایی در قالب کاربست پیشنهاد گردیده است.

واژه‌های کلیدی: ارزیابی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی، بزرگراه امام رضا (ع)، منطقه ۱۵، اقدام توسعه‌ای، پیامدها، تاثیرات، کاربست.

۱. مقدمه:

شهر تهران با برخورداری از موقعیت استراتژیک و ارتباط گسترده با شهرهای اطراف و حتی با تمامی شهرهای کشور از شرایط حساس و ویژه‌ای برخوردار است، حمل و نقل به عنوان یکی از شاخص‌های مهم توسعه در تهران به صورت معضلی اجتناب ناپذیر، هزینه‌های فراوانی را بر شهر و شهروندان تهرانی تحمیل می‌نماید، اتلاف وقت، مصرف سوخت، آلودگی صوتی، آلودگی هوا، انواع امراض، تصادفات جرحی و فوتی از مهمترین خسارات و آسیب‌های شبکه‌های حمل و نقل شهر تهران است.

تکمیل شبکه بزرگراهی سالهاست که از مباحث اصلی طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران به شمار می‌آید و مدیران و کاربدستان شهری در این راستا برنامه‌ها و طرح‌هایی را به انجام رسانیده و اقدام به ساخت بزرگراه‌های گوناگون نموده‌اند تا بتوانند معضل ترافیک را در این ابر شهر کاهش دهند. بزرگراه‌های زیادی در تهران در طی این سال‌ها احداث و توسعه یافته است از جمله این بزرگراه‌ها می‌توان به بزرگراه امام رضا (ع) در جنوب شرقی تهران اشاره نمود.

بزرگراه امام رضا (ع) یکی از اصلی‌ترین جاده‌های ترانزیتی کشور و از بزرگراه‌های اصلی و شاهراه ارتباطی چند استان به یکدیگر و مسیر ویژه زائرین امام رضا (ع) می‌باشد و بزرگراهی است که تهران را به استان سمنان و شرق کشور متصل می‌کند و از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. بزرگراه امام رضا (ع) به اسم بزرگراه شرق نامیده شده و به عنوان بزرگراهی است که عمده وظیفه آن تامین حرکت‌های عبوری درون منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای می‌باشد. با توجه به حجم تردد خودروها در این بزرگراه‌ها که شامل اتومبیل‌های سنگین نیز می‌باشد. این بزرگراه از حادثه خیزترین نقاط شهر تهران از جهت تصادفات محسوب می‌گردد و از منظر زیست محیطی نیز بزرگراه امام رضا (ع)، جزء آلوده ترین نقاط شهر تهران است.

احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه امام رضا (ع) هدف و برنامه‌ای بود که مدیران شهری طی سال‌های گذشته آن را در دستور کار خود قرار داده بودند تا بتواند از مشکل ترافیکی این قسمت از شهر تهران بکاهد، اجرای این اقدام توسعه‌ای بر اساس طرح جامع شهر تهران و طرح تفصیلی (تهیه شده توسط شرکت مهندسين مشاور طرح و آمایش) و سند چشم انداز منطقه که در سند آمده است " منطقه ۱۵ منطقه ای با ترافیک روان و رها شده از ترافیک عبوری و منطقه ای، در شرایط برابر با سایر مناطق و با دسترسی سهل و مناسب شهروندان ساکن و شاغل آن به تسهیلات خدماتی و زیربنایی شهری" و بر اساس طرح های فرا دست دیگر چون: طرح راهبردی - ساختاری توسعه عمران شهر تهران (۱۳۸۵) - طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران (۱۳۸۷) - طرح راهنمای طراحی شهری معابر احداثی شهر تهران (۱۳۸۶) انجام می‌گیرد.

پروژه احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه امام رضا (ع) به عنوان یک اقدام توسعه‌ای گامی در راستای تکمیل رینگ بزرگراهی و به منظور کاهش ترافیک و روان سازی حمل و نقل در ورودی شرق تهران، کاهش زمان سفر، افزایش ایمنی سفر، ساماندهی و بهبود منظر شهری و... در نهایت بهبود شرایط زیست انسانی طراحی و به انجام می‌رسد.

هر اقدام توسعه‌ای دارای تأثیرات و پیامدهایی است در خصوص تأثیرات و پیامدهای بزرگراه یونگ‌کین و همکارانش نگاه دقیقی به عوارض ناشی از احداث و توسعه بزرگراه‌ها در محیط‌های شهری داشته‌اند، از نگاه آنان بزرگراه‌ها و کمربندی‌های شهرها سبب می‌شوند: ۱. الگوهای توسعه در مرکز شهر تحت تأثیر قرار بگیرد ۲. جهت رشد شهر و حتی صنایع خارج شهر به سمت بزرگراه تحت تأثیر قرار گیرد ۳. کمربندی‌های نزدیک به شهر مشوقی برای استفاده از اراضی بین شهر تا کمربندی می‌شوند و تسهیل رفت و آمد به حاشیه صورت گرفته و حاشیه توسعه می‌یابد. (فاضلی، ۱۳۸۹: ۵۲) با توجه به بررسی یونگ کین و همکارانش به بزرگراه و کمربندی‌های شهری و با توجه به اینکه احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه امام رضا (ع) می‌تواند دارای پیامدها و اثرات مستقیم و غیرمستقیمی باشد سوالی که در اینجا قابل طرح می‌باشد این است که اقدام توسعه‌ای بزرگراه دارای چه اثرات و پیامدهایی است؟ ذینفعان این اثرات و پیامدها چه افراد، گروه‌ها و سازمان‌هایی هستند؟ و نگرش و نظرات جامعه هدف به این اقدام چیست؟

پاسخ به این سوالات نیاز به انجام پژوهش «ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه امام رضا (ع)» (اتاف) با هدف (الف) شناخت اثرات و پیامدهای مثبت پروژه و ارائه راهکار جهت تقویت و تحکیم آنها (ب) شناخت اثرات و

پیامدهای منفی پروژه و ارائه راهکار در جهت حذف یا تعدیل آنها (ح) شناخت ذینفعان که بواسطه اجرای این پروژه تحت تاثیر قرار گرفته‌اند (د) بررسی نظرات و نگرش شهروندان نسبت به توسعه و ساخت بزرگراه را ضروری می‌نماید.

۲. توصیف سیمای محیط و معرفی اقدام مداخله‌ای:

۱-۲. توصیف سیمای محیط اقدام مداخله‌ای:

گسترش بافت کالبدی منطقه ۱۵ از حوالی سالهای ۱۳۴۰ از میدان خراسان و محور شوش شروع و تدریجا بر سرعت آن افزوده شد. در دوره بعد از انقلاب اسلامی نیز، شاهد، دو مرحله گسترش شتابان و بی‌برنامه بودیم، در سالهای اولیه بعد از انقلاب و رشد تحت کنترل بعد از سالهای ۱۳۷۰. از آغاز گسترش منطقه تا کنون تقریباً تمامی زمین‌های خالی منطقه به زیر ساخت و سازه‌های شهری رفته و تبدیل به بافت شهری شده است و در این مدت شاهد رشد چشمگیر شهرک‌های رضویه، مشیره، مسعودیه و ... و افزایش جمعیت منطقه بوده‌ایم. (وب سایت شهرداری منطقه ۱۵)

منطقه ۱۵ که دارای ۸ ناحیه و ۲۳ محله است تقریباً به میزان ۷/۸ درصد جمعیت تهران را در خود جای داده (سایت آمار و اطلاعات شهر و شهرداری تهران) و میزان رشد جمعیت در آن ۱/۸۱ درصد است. ساکنان منطقه اکثراً مهاجر می‌باشند از اینرو منطقه از خرده فرهنگ‌ها تشکیل شده است. دسترسی ساکنان منطقه به خدمات شهری ناکافی است (سند راهبردی توسعه محلات شهرداری منطقه ۱۵، ۱۳۹۰) و اعتیاد و فروش مواد مخدر و بی‌خانمان‌ها به عنوان یک مسئله اجتماعی در منطقه نمود دارد. همچنین در برخی از محلات سرقت از آمار بالایی برخوردار است. شاخص باسوادی در منطقه به میزان ۸۸/۱ درصد است که در مقایسه با میزان با سوادی در تهران که به میزان ۹۰/۱ درصد می‌باشد ۲ درصد کمتر می‌باشد. ۹۹ درصد جمعیت منطقه مسلمان و ۱ درصد جمعیت باقی مانده را اقلیتهای دینی تشکیل می‌دهند.

(اطلس کلان شهر تهران، ۱۳۸۵). بر اساس آخرین سرشماری جمعیتی، منطقه ۱۵ در سال ۱۳۹۰ به میزان ۲۸/۸۱ درصد دارای جمعیت شاغل و ۷/۹۱ درصد افراد بیکار بوده است. (وب سایت آمار و اطلاعات شهر و شهرداری تهران) و در رده بندی ۵ گانه مناطق تهران منطقه ۱۵ از نظر شاخص‌های اشتغال (تعداد متخصصان به کل شاغلان، درصد اشتغال در بخش خدمات، درصد اشتغال در بخش آموزش، تعداد قانون گذاران و مقامات عالی رتبه و مدیران به کل شاغلان) در رتبه پنجم می‌باشد (رفیعیان و دیگران، ۱۳۹۰).

در سازمان فضایی و کالبدی منطقه پیوستگی وجود ندارد، بخش قابل توجهی از اراضی منطقه توسط فعالیت‌های ناکارآمد و مزاحم شهری اشغال گردیده است، همچنین سازه‌های ساختمان‌ها غیر مقاوم و رابطه‌ی توده فضا نامناسب و بافت شهری متراکم و ریز دانه می‌باشد (سند راهبردی توسعه محلات شهرداری منطقه ۱۵، ۱۳۹۰).
سرانه فضای سبز در منطقه ۲۷ متر مربع برای هر شهروند است و از نظر آلودگی هوا از مناطق آلوده تهران محسوب می‌شود. (وب سایت خبرگزاری آنا، خرداد ۱۳۹۴)

یکی از اصلی و عمده ترین مسائل منطقه ۱۵، در حوزه حمل و نقل است، بزرگراه‌های آزادگان، امام علی (ع)، بزرگراه بسیج، بزرگراه بعثت، بزرگراه آهنگ و بزرگراه امام رضا (ع) را می‌توان از معایر با اهمیت شهر تهران دانست که از منطقه ۱۵ نیز عبور می‌نمایند. تردد وسایل نقلیه در این بزرگراه‌ها و معایر دیگر منطقه سبب شده حجم تردد در منطقه زیاد باشد (سند راهبردی توسعه محلات شهرداری منطقه ۱۵، توسط معاونت برنامه ریزی و توسعه‌ی شهری شهرداری تهران، ۱۳۹۰).

۲-۲. توصیف سیمای بزرگراه

بزرگراه امام رضا (ع) از جمله بزرگراه‌های شهر تهران می‌باشد که علاوه بر نقش منطقه‌ای، نقش فرامنطقه‌ای و کشوری نیز دارد. بزرگراه امام رضا (ع) بخشی از جاده ابریشم و از قدیم محل تردد کاروانهای عبوری بوده و بر گذر قدیم تهران به سمت مشهد قرار گرفته است، نام قدیم بزرگراه امام رضا (ع) به بزرگراه خراسان معروف بود. بزرگراه امام رضا (ع) در محدوده منطقه ۱۵ از سه راه افسریه (پل بسیج) واقع در جنوب شرق تهران محور ارتباطی به شرق و شمال شرق کشور شروع و تا سه راه

سیمان بطول ۷/۳ کیلومتر ادامه دارد، بخش دیگری از بزرگراه که از شهرک‌های قیامدشت و خاور شهر عبور می‌نماید به عنوان حریم منطقه محسوب می‌شود.

عرض بزرگراه با گسترش شهر تهران و افزایش بزرگراه‌های شهری و بین شهری و همچنین افزایش تردد وسایل نقلیه موتوری و گسترش سکونتگاه‌های اطراف این مسیر افزایش پیدا کرد. در طرح جامع سال ۱۳۷۵ عرض بزرگراه ۷۶ متر بوده است که بعد، به ۱۳۶ متر و در سال ۱۳۸۱ به ۱۷۶ متر رسید. (امامی، ۱۳۹۳)، میزان تردد وسیله نقلیه در این بزرگراه پیش از ۵۰۰۰ وسیله نقلیه در ساعت می‌باشد. نرخ جذب و تولید سفر در بزرگراه امام رضا (ع) در نسبت با معابر ورودی و خروجی‌های تهران برابر با ۱۱/۱ درصد است. بزرگراه امام رضا (ع) جزء ۳۰ مسیر پر حادثه خیز تهران محسوب می‌گردد. وضعیت کالبدی بزرگراه امام رضا (ع) در جدول زیر به نمایش گذارده شده است.

جدول ۱: وضعیت بزرگراه در زمان T0

موضوع	شرایط فعلی	تأثیرات و پیامدها
آسفالت	وجود ترک های سوسماری - وجود ترک های طولی و عرضی - وجود نشست و تورم - وجود چاله	سبب نا امنی بزرگراه می شود
رفیوژ میانی	وجود گارد ریل	سبب نا امنی بزرگراه و تلفات جانی می گردد
شکستگی جداول	وجود ترک، شکست و فرسایش بدنه	سبب نا زیبایی و نا امنی
پل‌های عابر پیاده	غیر مکانیزه و روشنایی نا مناسب	سبب نا امنی و استفاده بهینه
باندهای کند رو	عدم تکمیل و وجود مانع	سبب نا امنی و ترافیک می شود
مشاغل کنار بزرگراه	عدم ساماندهی و ایجاد آلودگی های زیست محیطی	سبب نا زیبایی منظر شهری و به خطر انداختن سلامت
لاین‌های تندرو	حجم بالای وسایط نقلیه و ترافیک و نا بسامانی در تردد	سبب ایجاد ترافیک سنگین - خطرات جانی و تصادفات رانندگی - آلودگی زیست محیطی
فضای سبز	کمبود فضای سبز	افزایش آلودگی زیست محیطی و نازیبایی منظر شهری
نخاله شهری و تجاری	وجود نخاله های شهری و ساختمانی در حاشیه بزرگراه	سبب نازیبایی منظر شهری و تأثیرات منفی زیست محیطی
منظر شهری	عدم ساماندهی تابلوها و زوائد بصری	سبب نازیبایی منظر

۲-۳. معرفی اقدام مداخله‌ای

اقدامات و طرح های که با عنوان احداث، توسعه و بهسازی در بزرگراه امام رضا (ع) به انجام رسیده به شرح ذیل است:

- احداث مجموعه پل‌های ثامن الحجج و دوربرگردان بین مجموعه پل‌ها و سه راه سیمان: از مهمترین طرح های در دست اقدام در مسیر بزرگراه امام رضا (ع) در حد فاصل گردنه تنباکویی تا سه راه سیمان، مجموعه پل‌های ثامن الحجج و دوربرگردان (اتصال جنوب بزرگراه به شمال بزرگراه) است. مجموعه پل‌های ثامن الحجج شامل ۶ پل می‌باشد، مجموعه این پل‌ها بزرگراه امام رضا (ع) را به بزرگراه شهید نجفی رستگاری (دولت آباد) و بزرگراه شهید شوشتری متصل و کمر بند بیرونی شهر تهران را تکمیل می‌نماید، این پل‌ها اتصال دهنده جنوب شرقی به شمال شرقی شهر تهران است. این پروژه متشکل از ۵ پل و یک زیرگذر می‌باشد، با تکمیل و بهره برداری از بزرگراه‌های در دست احداث در غرب و شرق تهران (در شرق بزرگراه شهید نجفی رستگار و شهید شوشتری) طول شبکه معابر بزرگراهی پایتخت به ۵۵۵ کیلومتر خواهد رسید (وب سایت جوان آنلاین به نقل از معاون فنی و عمران شهرداری تهران، دی ۱۳۹۳). بزرگراه شهید نجفی رستگار و شهید شوشتری، معبری ۱۶۴۶۵ متری (۱۶/۵ کیلومتری) است که از بزرگراه آزادگان در جنوب آغاز شده و پس از عبور از بزرگراه امام رضا (ع) به

- بزرگراه یاسینی در شمال منتهی می‌شود تا نقش محور کمکی بزرگراه بسیج را ایفا نماید. (به نقل از معاون فنی و عمران شهرداری تهران، وب سایت خبرگزاری مهر، اردیبهشت ۱۳۹۴)
- هچنین دوربرگردان (یوترن) غیر همسطح که پس از پل‌های ثامن به سمت سه را سیمان در حال احداث می‌باشد ارتباط جنوب بزرگراه را به شمال بزرگراه متصل می‌گرداند. پیش بینی می‌شود احداث و بهره برداری این مجموعه پل‌ها و دوربرگردان مذکور سبب کاهش چشمگیر بار ترافیکی در ورودی شرقی تهران شود.
- احداث و توسعه لاین‌های میانی و کندرو (دسترسی محلی): بزرگراه امام رضا (ع) دارای ۳ لاین عبوری در هر طرف است که شامل یک لاین تندرو، یک لاین میانی و یک لاین کندرو (دسترسی های محلی) می‌باشد. لاین‌های میانی و کندرو (دسترسی محلی) در برخی نقاط مانند میدان ثامن الحجج (میدان آقا نور) و محدوده گردنه تنباکویی به دلیل وجود معارض امتداد نیافته و گسست بین لاین‌ها بوجود آمده است؛ که سبب افزایش ترافیک، ناامن شدن جاده و ایجاد تصادفات گردیده و ایمنی سفر را کاهش و زمان سفر را افزایش داده است.
- ساماندهی و حذف زوائد بصری، پیرایش شهری و آرام سازی فضایی: در جهت بهبود و زیبایی و آرام سازی فضای شهری، طرحی تحت عنوان ساماندهی مشاغل در حال اجرا می‌باشد که از آن جمله می‌توان به جمع‌آوری تابلوهای نامنظم در ابعاد و اشکال مختلف، یکسان سازی آنها از نظر اندازه و شکل و همچنین بررسی مشاغل حاشیه بزرگراه و تعطیلی تعدادی از مشاغل و انتقال آنها به مکان‌های دیگر اشاره نمود.
- جمع آوری رفیوژ میانی و نصب نیوجرسی به طول ۳ کیلومتر از گردنه تنباکویی تا سه راه سیمان در دو طرف مسیر (شرق به غرب و غرب به شرق که مجموعاً ۶ کیلومتر است): این طرح شامل جایگزینی نیوجرسی بجای گاردریل رفیوژ میانی بزرگراه به ارتفاع ۱/۱۰ متر در مسیر رفت و برگشت به طول مجموعاً ۶۰۰۰ متر، از حدفاصل تقاطع غیر همسطح شهید شوشتری (گردنه تنباکویی) تا سه راه سیمان است. اتصالات نیوجرسی‌ها بصورت مفصلی و بدون اتصال به زمین می‌باشند. تا امکان جابجایی و تجدید روکش آسفالت و... وجود داشته باشد. (معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، ۱۳۹۳)
- احیای و توسعه فضای سبز حاشیه بزرگراه: کاشت ۴۵۰۰ مترمربع نشاء فصلی و دائمی، ۱۶۰۰ مترمربع درختچه، ۱۶۰۰ مترمربع رزکاری و ۴۰۰۰ اصله درخت از جمله اقدامات این حوزه در حاشیه بزرگراه امام رضا (ع) است. فاز دوم، از گردنه تنباکویی تا سه راه سیمان به مساحت ۳.۵ هکتار در جنوب و یک هکتار دیگر در ضلع شمال آن که در مجموع ۴.۵ هکتار کاشت انجام می‌شود.
- تعریض بزرگراه در سه راه سیمان: این طرح با هدف تسهیل در تردد، کاهش ترافیک، تصادفات و کاهش زمان سفر اجرا می‌گردد.
- بهسازی و نصب پل های هوایی عابر پیاده: در راستای ایمنی عابرین و اجرای عملیات زیبا سازی محور بزرگراهی انجام می‌گیرد.
- ترمیم و روکش آسفالت بزرگراه: در جهت بهسازی و ایمنی جاده و کاهش استهلاک وسایل نقلیه طرح ترمیم و روکش آسفالت بزرگراه امام رضا (ع) در طول بزرگراه به طول ۷.۳ کیلومتر در دستور کار است.
- پاک‌سازی بخشی از باندهای کناری این بزرگراه از خاک و نخاله انباشته شده: این طرح در راستای زیباسازی و بهبود شرایط زیست محیطی انجام می‌شود.

۳. مبحث نظری و مدل بر ساخت مفهومی

در تدوین چهارچوب نظری پژوهش «ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه امام رضا (ع)» از مقولات نظری و مفهومی: دسترسی، توسعه (مقوله رفاه اجتماعی و خدمات اجتماعی) و پراکنده رویی بهره‌گرفته شده است.

• دسترسی

دسترسی را می‌توان برحسب عناصری که دسترسی به آنها برقرار می‌شود و این که چه کسی هزینه آن را تحمل می‌کند دسته بندی نمود به:

- دسترسی به خویشاوندان، دوستان و آشنایان
- دسترسی به فعالیت‌های انسانی معین، نظیر، خدمات مالی، پزشکی و تفریحی و آموزشی
- دسترسی به کالاها و منابع خاص، نظیر، مواد غذایی، آب و انرژی و...
- دسترسی به اماکن، نظیر، دسترسی به سرپناه، فضای باز، اماکن نمادی و...
- دسترسی به اطلاعات

دسترسی به عنوان یکی از محورهای عملکردی برای شکل فضای شهرها مطرح است. نظریه پردازان معاصر، دسترسی و ارتباطات را جزء امتیازات اصلی مناطق شهری دانسته‌اند و اغلب تئوریهای مربوط به پیدایش و عملکرد شهر نیز، آن را مسلم می‌دانند. دسترسی‌های مناسب یکی از امتیازات اصلی شهر و سکونتگاه‌های شهری و دستیابی و توزیع آن از شاخص‌های کیفیت شهرها و سکونتگاه‌ها است. (لینچ، ۱۳۷۶: ۲۴۲).^۱

• توسعه (خدمات اجتماعی و رفاه اجتماعی)

نوعی از دگرگونی است که انسان با تلاش و کوشش آگاهانه برای رفع نیازها و تأمین امنیت، در خود و محیط ایجاد می‌کند تا شرایط موجود را به سمت شرایط مطلوب سوق دهد.

در سیاست‌های توسعه، مقوله‌هایی همچون "خدمات اجتماعی" و "رفاه اجتماعی" از مسائل مهم بشمار می‌روند. رفاه اجتماعی و خدمات اجتماعی بر ارتقاء معیارهای بهزیستی و خوب‌زیستی از طریق تأمین فرصت‌ها برای همه‌ی مردم و بر ابعاد عینی و ملموس توسعه اجتماعی تأکید دارند. این هدف مهم است که سیاست‌های توسعه‌ای سطح رفاه مردم و خدماتی که به آنها ارائه داده می‌شود را بالا ببرد و شهروندان را برای تأمین نیازهایشان توانمندتر سازد (اکلی و همکاران^۲، ۱۹۹۸). اقدام توسعه‌ای بر آن است تا آسیب‌زایی‌ها را کاهش و تواناییها را افزایش دهد. توسعه برآنست تا وضعیت زندگی مردم را ساماندهی کند، بویژه محیط فیزیکی زندگی آنها را نظام‌مند و سامان یافته و از شهروندان، محرومیت‌زدایی نماید. در یک کلام هدف هر اقدام توسعه‌ای بهبود کیفیت زندگی انسانها است (ابراهیم پور و مصطفوی، ۱۳۸۷: ۴۹).

در چند دهه‌ی اخیر توجه به ابعاد کیفی زندگی انسان، اندیشمندان را بر آن داشته تا با طرح مفهوم کیفیت زندگی به این بعد بیش از پیش توجه نمایند. آنها شاخص‌های متعدد اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی را که می‌تواند شهری سالم و با کیفیت را برای زندگی شهروندان فراهم نماید ارائه نموده‌اند.

می‌توان در این راستا پروژه‌ی «احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه امام رضا (ع)» را اقدامی جهت ایجاد تغییر در شرایط موجود و بهبود کیفیت زندگی در منطقه به شمار آورد. این پروژه از یک سوسبب بهبود ترافیک، ایجاد فرصت‌های مناسب، نوسازی املاک مسکونی محلات همجوار و از سوی دیگر سبب ارائه‌ی بهتر خدمات از سوی سازمانهای مختلف از جمله شهرداری، راهنمایی و رانندگی و... شده و کاهش سوانح، تسهیل و کاهش زمان تردد، کاهش استهلاک و مصرف سوخت را در پی داشته و بر کیفیت زندگی ساکنین تأثیر مثبت داشته باشد. این تأثیرات احساس رضایت، تعلق، اعتماد و افزایش سرمایه اجتماعی را با خود به همراه می‌آورد.

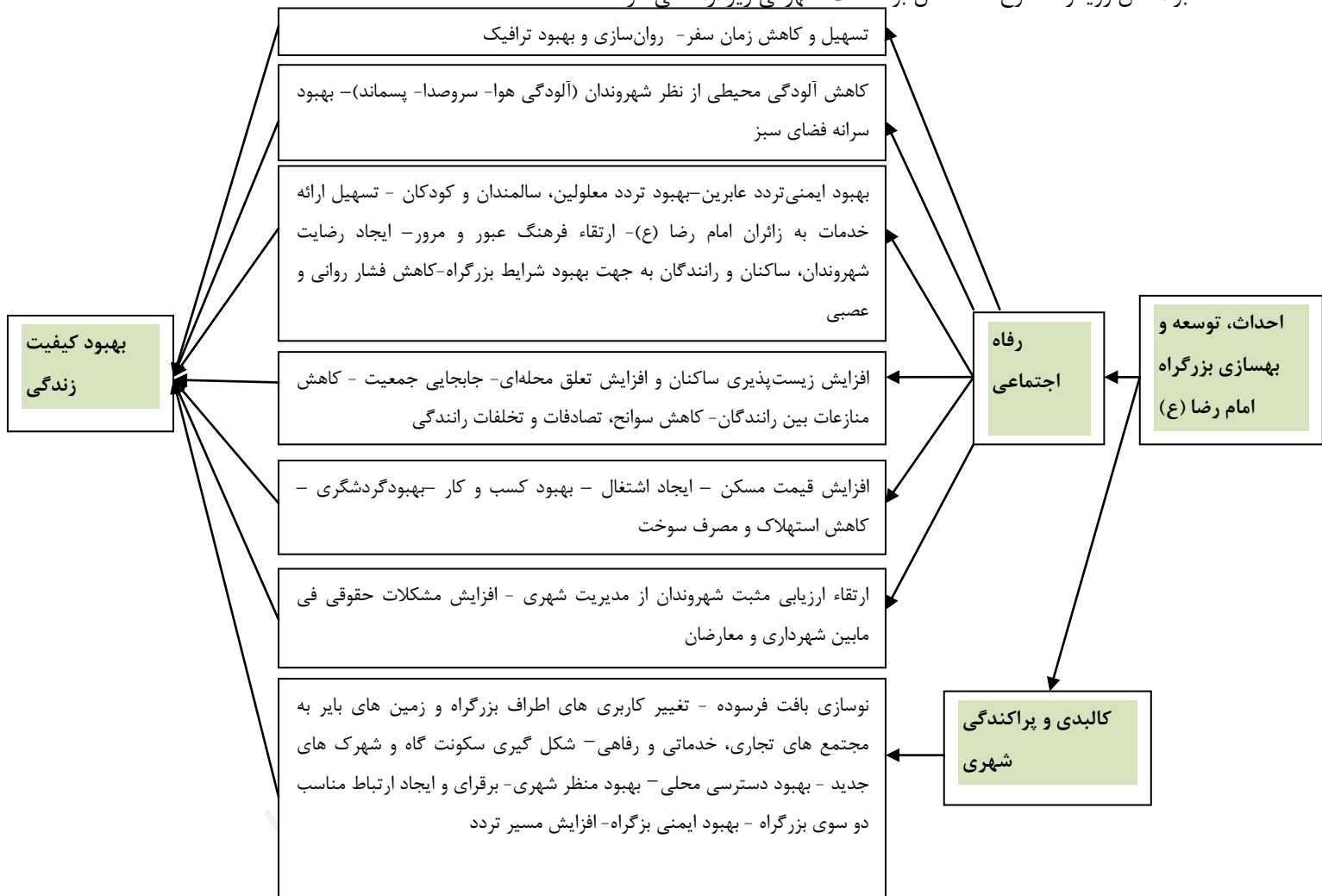
^۱ Kevin Andrew Lynch

^۲ Oakley and others

• نظریه پراکنده رویی شهرها

از مهمترین پیامدهای احداث و توسعه بزرگراه‌ها، پدیده پراکنده رویی شهری و گسترش سکونتگاه‌های اطراف بزرگراه‌ها و ایجاد سکونتگاه‌های جدید می‌باشد، این پدیده در بزرگراه امام رضا (ع) و گسترش شهرک‌هایی مانند رضویه، مشیریه و ... قابل مشاهده است. پراکنده رویی شهری به عنوان یکی از مهم ترین چالش‌ها و موضوعات سیاست‌گذاری فضایی، به ویژه از نیمه دوم قرن بیستم در دستورکار حکومت‌های بسیاری از کشورها قرار گرفته است. چنین الگویی موجب شکل‌گیری نوعی از گسترش می‌شود که به دلیل عدم اختلاط کاربری‌ها، فقدان مرکزیت و ضعف و ناکارآمدی در دسترسی، از یک سو به اتلاف منابع و انرژی دامن می‌زند (مانند زمین برای ساخت و ساز و انرژی برای حمل و نقل بین نقاط) و از سوی دیگر آلاینده‌های مختلف محیطی تولید می‌کند (احمدی و دیگران، ۱۳۸۹: ۲۵).

بر اساس رویکرد مطرح شده مدل بر ساخت مفهومی زیر ارائه می‌گردد:



شکل ۱: مدل مفهومی تحقیق

۴. روش شناسی

۴-۱. روش پژوهش

جهت انجام پژوهش «ارزیابی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه امام‌رضا (ع)»، از رویکرد تلفیقی ویا به عبارتی از رویکرد کمی و کیفی بهره جسته و در رویکرد کمی از روش پیمایش و ابزار پرسشنامه و در رویکرد کیفی از روش مطالعه میدانی، جلسات گروهی و فردی برای گردآوری داده‌ها بهره برده است. جدول ۲ مشخصات روشی را نشان می‌دهد.

جدول ۲: مشخصات روشی

ردیف	مراحل	رویکردها	روش‌ها	تکنیک/ابزارها
۱	توصیف اقدام مداخله‌ای	توصیفی	میدانی/اسنادی	نقشه‌های موجود/مشاهده/مصاحبه
۲	توصیف سیمای اجتماع و دامنه‌یابی	توصیفی	پیمایش/میدانی/اسنادی	پرسشنامه/جلسات گروهی و فردی/نظرسنجی
۳	برآورد پیامدها	تبیینی	روش تطبیقی	مشاهده/مصاحبه با متخصصان/سناریو نویسی
۴	تجزیه و تحلیل	تبیینی	تحلیل روندها	مصاحبه، مشاهده، آمار (جدول و نمودارها)
۵	نظام کاربست	تبیینی	روش‌های مدیریتی و مشارکتی	استفاده از دانش محلی

در این پژوهش در:

- مرحله توصیف اقدام مداخله‌ای از ابزار مشاهده میدانی، مصاحبه و اسناد موجود؛
- در مرحله توصیف سیمای اجتماع و دامنه‌یابی از ابزار جلسات گروهی و پرسشنامه؛
- در مرحله برآورد پیامدها از ابزار مشاهده، میدانی و مصاحبه با آگاهان و متخصصان و سناریونویسی؛
- در مرحله تجزیه و تحلیل از ابزار آماری در قالب جداول و نمودارها و در مرحله آخر که نظام کاربست می باشد از دانش محلی و بارش افکار جهت توصیف و تبیین پژوهش بهره گرفته شده است.

۴-۲. روش تجزیه و تحلیل داده‌ها

جهت تجزیه و تحلیل داده‌ها در این پژوهش از روش توصیفی و تبیینی بهره گرفته شده است.

• روش توصیفی

از این روش برای گزارش دادن توزیع جمعیتی (مانند تحولات جمعیتی، ویژگی‌های جمعیتی، ساختار و حرکات جمعیتی منطقه)، میزان سن، تحصیلات، جنسیت، وضعیت اشتغال، میزان درآمد پاسخگویان و جداول توزیع فراوانی، نمودارها برای خلاصه کردن ویژگی‌های توزیع استفاده شده است.

• روش تبیینی

از این روش برای بیان چرایی پیامدها، تاثیرات و بیان آنها از نظر (مستقیم و غیر مستقیم و...) بهره برده شده است

۳-۴. جامعه آماری، شیوه نمونه گیری و حجم نمونه

• جامعه آماری

در این پژوهش جامعه آماری شامل:

- شهروندان منطقه‌ی ۱۵ شهرداری تهران (جمعیت این منطقه براساس سرشماری سال ۱۳۹۰ ایران، ۶۳۸/۷۴۰ هزار نفر است).
- رانندگان، مسافران، معتمدین محلی و منطقه‌ای، نخبگان و متخصصین و مسئولین شهرداری مرتبط با پروژه.

• شیوه نمونه‌گیری

در این پژوهش شیوه نمونه‌گیری احتمالی تصادفی با بلوک بندی محلات است.

- جهت مصاحبه‌ها با متخصصان و مسئولین شهرداری مرتبط با پروژه از روش گلوله برفی استفاده شده است.
- برای مصاحبه با رانندگان و وسایط نقلیه از نمونه‌گیری هدفمند و غیر احتمالی بهره گرفته شد و تا جایی ادامه یافت که تیم پژوهش به اشبا نظری رسیدند

• حجم نمونه

برای تعیین حجم نمونه از فرمول کوکران استفاده شده است، در این پژوهش حجم نمونه ۳۸۳ نفر برآورد گردید.

$$N = \frac{Z^2 p(1-p)}{d^2} \text{ فرمول ۱: حجم نمونه کوکران}$$

۵. یافته‌ها

۱-۵. دامنه یابی

برخی از متخصصان، دامنه‌یابی را اولین گام اتاف دانسته‌اند و این اهمیت دامنه‌یابی را می‌رساند، دامنه‌یابی به معنای شناسایی تاثیرات و مرزهای تأثیرات (انسانی و جغرافیایی) اقدام توسعه‌ای است. در دامنه‌یابی تیم اتاف نظر فینستربوش را در تقسیم بندی تاثیرات مورد توجه قرار داده است.

۲-۵. دامنه جغرافیایی

بزرگراه امام رضا (ع) از سه راه افسریه در جنوب شرق تهران شروع و تا شریف آباد (محدوده منطقه ۱۵) امتداد دارد، با توجه به سطح فراگیری پروژه، این بزرگراه را می‌توان پروژه‌ای کلان در سطح شهر تهران و پروژه‌ای فرمانطقه‌ای تصور نمود.

• حوزه مداخله‌ای

اجرای پروژه بزرگراه، ساکنان شهرک‌های مسعودیه، مشیریه و رضویه واقع در منطقه ۱۵ و خاورشهر و قیامدشت (حریم منطقه) را تحت تاثیر قرار می‌دهد.



شکل ۲: حوزه مداخله

• درحوزه بلافصل

زندگی ساکنان منطقه و مناطق همجوار تحت تاثیر قرار می‌گیرد.



شکل ۳: حوزه بلافصل

• حوزه فراگیر

با اجرای این طرح مسیر دسترسی شهروندان تهران از طریق این بزرگراه به جاده‌ها و آزاد راه‌های اطراف تهران و داخل شهر تهران میسر می‌گردد و تسهیلات لازم را برای زائران حرم رضوی مهیا می‌نماید و محور ارتباطی شرق به غرب و برعکس را تحت پوشش قرار می‌دهد.

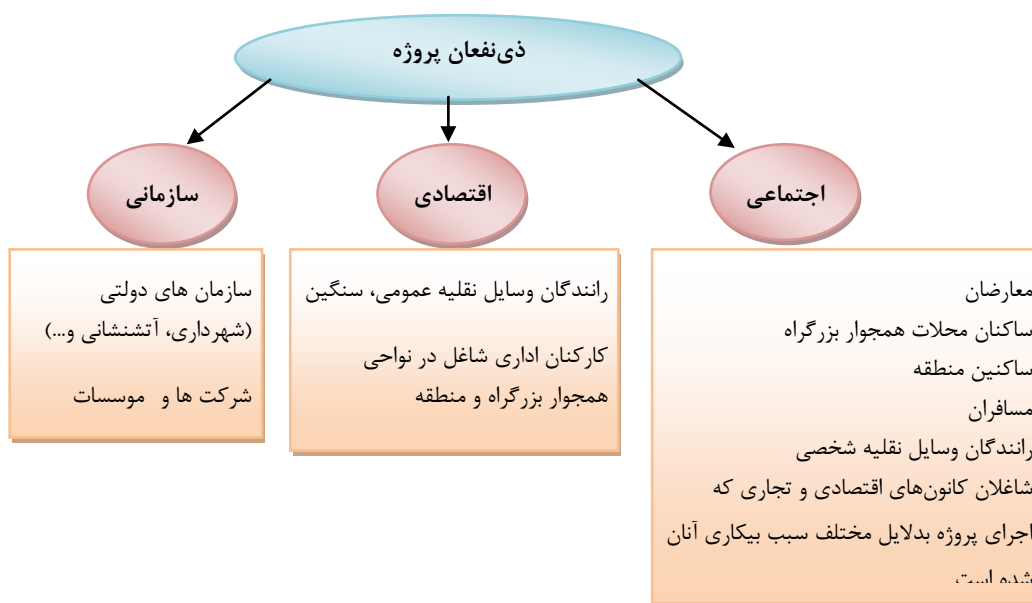


شکل ۴: حوزه فراگیر

۳-۵. دامنه اجتماعی

اجرای هر پروژه، طرح و سیاستی در حوزه‌های مختلف اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و زیست محیطی تأثیراتی بر اجتماع پیرامون و فراپیرامونی خود تأثیر می‌گذارد و افراد، گروه‌ها و سازمان‌هایی بطور مستقیم، غیر مستقیم و یا انباشتی از آن متاثر و ذینفع می‌گردند. در پژوهش انجام شده جهت تعیین ذینفعان، از نظرات متخصصان، مطالعه تطبیقی، مشاهده میدانی تیم اتاف و مشارکت و نظرخواهی از شهروندان بهره‌گرفته شده است.

• ذینفعان پروژه



شکل ۵: ذینفعان

• برندگان و بازندگان پروژه

تعیین برنده و بازنده نهایی در این تحقیق بر اساس منطق فازی انجام خواهد شد، ممکن است یک فرد یا سازمان بر اساس موقعیت اجتماعی و نقش خود، از جهتی برنده و از منظری دیگر بازنده باشد. و یا با انجام یا عدم انجام اقدامی بازنده یا برنده گردند. از آنجا که واقعیت اجتماعی امری پیچیده‌ای است از اینرو برآورد اثرات با منطق فازی به واقعیت اجتماعی نزدیک‌تر است و بر همین قیاس در پیش‌بینی نیز موفقیت بیشتری خواهد داشت.

جدول ۳: ذینفعان و برندگان و بازندگان

ذینفعان پروژه	برنده	بازنده
معارضان (املاک مسکونی و تجاری)	چنانچه جهت تملک املاک معارض قیمت مناسبی از سوی شهرداری به معارضان پیشنهاد شود و مبلغ مورد نظر به موقع به آنها پرداخت گردد و یا اینکه مابه ازاء ملک تملک شده از سوی شهرداری ملکی واگذار و یا امتیازی اعطاء گردد و هر یک از این وضعیت برای معارضان ارزش افزوده‌ای ایجاد نماید می‌توان آنان را برنده محسوب نمود	چنانچه جهت تملک املاک معارض قیمت مناسبی از سوی شهرداری به معارضان پیشنهاد نشود و یا مبلغ توافقی به موقع پرداخت نگردد و یا اینکه مابه ازاء ملک تصاحب شده از سوی شهرداری ملکی واگذار و یا امتیازی اعطاء نگردد و معارضان با این پیش آمد متضرر شوند آنان از بازندگان محسوب می‌شوند.
ساکنان محلات همجوار بزرگراه	اجرای پروژه بزرگراه سبب کاهش آلودگی‌های زیست محیطی محلات رضویه، مشیریه و مسعودیه می‌گردد و در دسترسی ساکنان تسهیل صورت می‌گیرد و توسعه اقتصادی محلات را سبب می‌گردد از این جهت آنان از برندگان می‌باشد.	در راستای پروژه تکمیل کمربند شرق اگرچه احداث و توسعه بزرگراه امام رضا (ع) سبب کاهش آلاینده‌های زیست محیطی می‌گردد اما با احداث بزرگراه نجفی رستگاری و بزرگراه شهید شوشتری محلات رضویه، مشیریه و مسعودیه تحت تاثیر قرار می‌گیرند و تردد وسایل نقلیه سبک و سنگین از

آن محورهای بزرگراهی آلودگی زیست محیطی برای آنان به همراه می‌آورد و از این نظر ساکنان این محلات از بازندگان می‌باشند		
اجرای این پروژه سبب توسعه در منطقه و ارتقاء کیفیت زیستی ساکنان منطقه می‌شود. انتقال اوراقی فروشی‌های میدان شوش منظر شهری را بهبود می‌بخشد	ساکنین منطقه	
اجرای این پروژه سبب کاهش زمان سفر، افزایش ایمنی مسافران و تسهیل در دسترسی به مقاصد سفر می‌شود	مسافران	
اجرای این پروژه سبب کاهش زمان سفر، افزایش ایمنی، کاهش استهلاک و سرانه سوخت وسایل نقلیه در واحد مسافت و آرامش روحی و روانی رانندگان شود و دسترسی به مقاصد آنان را آسان می‌نماید	رانندگان وسایل نقلیه شخصی	
اجرای این پروژه و پروژه‌های احداث بزرگراه رستگاری و شوشتری سبب کاهش زمان سفر، استهلاک و سرانه سوخت وسایل نقلیه در واحد مسافت افزایش ایمنی و آرامش روحی و روانی و همچنین تسهیل در دسترسی به مقاصد سفر می‌شود	رانندگان وسایل نقلیه عمومی، سنگین	
اجرای این پروژه سبب کاهش زمان سفر، افزایش ایمنی و آرامش روحی و روانی و تسهیل در دسترسی به محل کار کارکنان اداری شاغل در نواحی همجوار و بزرگراه و منطقه شود	کارکنان اداری شاغل در نواحی همجوار بزرگراه و منطقه	
اجرای این پروژه دسترسی ها را آسان نماید و در افزایش سلامت (جسمی و روحی) و توسعه اقتصادی و تجاری و رونق کسب و کار نقش موثری را ایفا می‌نماید	کسبه و صاحبان املاک تجاری	
اجرای پروژه از یک سو سبب تسهیل در خدمت رسانی به شهروندان و افزایش سرمایه اجتماعی محلی و منطقه‌ای و از سوی دیگر هزینه‌های آشکار و پنهان سازمان‌ها را کاهش می‌دهد.	سازمان‌های دولتی (شهرداری، آتشنشانی و...)	
بازنده	برنده	ذینفعان پروژه
اجرای پروژه سبب کاهش هزینه‌های و افزایش درآمد و سودآوری بیشتر شرکت‌ها و موسسات می‌شود	شرکت‌ها و موسسات خصوصی	
چنانچه اجرای پروژه به دلایل گوناگونی چون (انتقال برخی اصناف به مکان دیگر، تعطیلی محل کار و...) سبب از دست رفتن شغل برخی از افراد شود؛ اما به ازاء آن آن افراد در کاری با درآمد بالاتر، خدمات بیشتر مشغول بکار شوند و این اشتغال سبب ارتقاء سلامت و جایگاه اجتماعی و فردی آنها شود می‌توان آنان را از برندگان پروژه دانست.	شاغلان کانون‌های اقتصادی و تجاری که اجرای پروژه بدلائل مختلف سبب بیکاری آنان شده است	

در مرحله دامنه یابی، تاثیرات پروژه «احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه امام رضا (ع)» تعیین گردید. این تاثیرات در جدول زیر بر مبنای شدت، ماهیت - نوع، قلمرو اجتماعی، قلمرو جغرافیایی و سطوح تاثیر به نمایش گذارده شده است.

جدول ۴: جدول ماتریس شدت، ماهیت - نوع، قلمرو جغرافیایی و سطوح تاثیرات

اثرات	شدت تاثیرات	ماهیت - نوع تاثیرات	قلمرو اجتماعی تاثیرات	قلمرو جغرافیایی تاثیرات	سطوح تاثیرات
ایمنی تردد عابرین پیاده بویژه سالمندان، معلولین و کودکان	زیاد	اجتماعی	مستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها
صاحبان املاک معارض (معاضان)	متوسط	اجتماعی	مستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها / ساختار اجتماع / سازمان
فرهنگ عبور و مرور	کم	اجتماعی / فرهنگی	غیرمستقیم	فراگیر	افراد و گروه‌ها / ساختار اجتماع
جمعیت و مهاجرت	متوسط	اجتماعی	انباشتی	بلافاصل	افراد و گروه‌ها / ساختار اجتماع
ارزیابی شهروندان از مدیریت شهری	متوسط	اجتماعی	غیرمستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها / سازمان / ساختار اجتماع
فشار روانی بر رانندگان و نزاع	متوسط	اجتماعی / روانشناختی	غیرمستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها / ساختار اجتماع
تعلق محله‌ای	متوسط	اجتماعی	غیرمستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها / ساختار اجتماع / سازمان‌ها
تنوع صنایع و فعالیت‌های اقتصادی	متوسط	اقتصادی / تجاری	غیرمستقیم	بلافاصل	اماکن / ساختار اجتماع / سازمان‌ها
کسب و کار در پیرامون بزرگراه	متوسط	اقتصادی / تجاری	مستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها، اماکن / ساختار اجتماع / سازمان‌ها
تاثیرات	شدت تاثیرات	ماهیت - نوع تاثیرات	قلمرو اجتماعی تاثیرات	قلمرو جغرافیایی تاثیرات	سطوح تاثیرات
اشتغال	متوسط	اقتصادی / تجاری	غیرمستقیم	بلافاصل	افراد و گروه‌ها / ساختار اجتماع
کسب و کار برخی واحدهای صنفی در طرح ساماندهی مشاغل	متوسط	اقتصادی / تجاری	مستقیم	مداخله	افراد، گروه‌ها، اماکن / ساختار اجتماع

بازار مسکن	متوسط	اقتصادی	انباشتی	مداخله	افراد و گروه‌ها، اماکن / ساختار اجتماع
آلودگی هوا	زیاد	زیست محیطی	مستقیم	بلافاصل	افراد و گروه‌ها
آلودگی صوتی	زیاد	زیست محیطی	مستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها
گرد و غبار	متوسط	زیست محیطی	مستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها
سرانه فضای سبز	متوسط	زیست محیطی	مستقیم	بلافاصل	ساختار اجتماع / افراد و گروه‌ها
میزان نخاله‌های ساختمانی، کارگاهی و پسماند	کم	زیست محیطی	مستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها / سازمان
استهلاک و سرانه مصرف سوخت وسایل نقلیه در واحد مسافت	زیاد	زیست محیطی	مستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها
زمان سفر	زیاد	حمل و نقل	مستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها / ساختار اجتماع
ترافیک	زیاد	حمل و نقل	مستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها / ساختار اجتماع
مسیر تردد	متوسط	حمل و نقل	مستقیم	بلافاصل	افراد و گروه‌ها / ساختار اجتماع
ایمنی سفر	متوسط	حمل و نقل / اجتماعی	مستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها / ساختار اجتماع
دسترسی های محلی	زیاد	کالبدی / حمل و نقل	مستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها / ساختار اجتماع
ارتباط بین دو سوی بزرگراه	متوسط	کالبدی / حمل و نقل	مستقیم	مداخله	افراد / ساختار اجتماع / سازمان‌ها
کاربری زمین‌ها و املاک اطراف بزرگراه	متوسط	کالبدی	غیرمستقیم	مداخله	اماکن / ساختار اجتماع / سازمان‌ها
□ بافت فرسوده	متوسط	کالبدی	انباشتی	مداخله	اماکن / ساختار اجتماع / سازمان‌ها
شهرک‌های حاشیه بزرگراه از منظر کالبدی	متوسط	کالبدی	انباشتی	مداخله	اماکن / ساختار اجتماع / سازمان‌ها
منظر شهری	متوسط	کالبدی	مستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها / ساختار اجتماع
گردشگری	کم	اقتصادی / تجاری	غیرمستقیم	بلافاصل	افراد و گروه‌ها
ارائه خدمات به زائرین	کم	اجتماعی	مستقیم	مداخله	افراد و گروه‌ها

حضور کارکنان اداره راهنمایی رانندگی	متوسط	اجتماعی	مستقیم	مداخله	سازمانها
--	-------	---------	--------	--------	----------

۵-۵. پیامدها

برآورد پیامدها پروژه یکی از مهم ترین اهداف پژوهش اتاف است. پس از شناسایی تاثیرات، پیامدهای پروژه شناسایی و بررسی می گردند.

جدول ۵: برآورد پیامدها بر حسب احتمال وقوع، شدت، زمان وقوع، اهمیت، قلمرو جغرافیایی، نوع وماهیت و قلمرو اجتماعی

حوزه پیامدها	پیامدها	احتمال وقوع	شدت پیامد	زمان وقوع پیامد	جهت منفی مثبت	قلمرو جغرافیایی	نوع وماهیت	قلمرو اجتماعی
اجتماعی و فرهنگی	کاهش ایمنی تردد عابرین پیاده بویژه سالمندان، معلولین و کودکان	متوسط	زیاد	حین اجرا	منفی	مداخله	اجتماعی	مستقیم
	ارتقاء ارزیابی مثبت شهروندان از مدیریت شهری	متوسط	متوسط	پس از اجرا	مثبت	مداخله	اجتماعی	غیرمستقیم
	افزایش ایمنی تردد عابرین پیاده بویژه سالمندان، معلولین و کودکان	زیاد	زیاد	پس از اجرا	مثبت	مداخله	اجتماعی	مستقیم
	افزایش وابستگی و تعلق بیشتر به محله و تصمیم به ماندن ساکنان در محله و منطقه	متوسط	متوسط	پس از اجرا	مثبت	مداخله	اجتماعی و فرهنگی	غیرمستقیم
	تسهیل در ارائه بهتر خدمات به زائرین	متوسط	کم	پس از اجرا	مثبت	مداخله	اجتماعی	مستقیم
	ایجاد نارضایتی در معارضان	متوسط	متوسط	حین اجرا	منفی	مداخله	اجتماعی	مستقیم
	ارتقاء فرهنگ عبور و مرور	کم	کم	پس از اجرا	مثبت	فراگیر	فرهنگی و اجتماعی	غیرمستقیم
	ایجاد رضایت در شهروندان و رانندگان به جهت بهبود شرایط بزرگراه	متوسط	متوسط	پس از اجرا	مثبت	مداخله	اجتماعی	مستقیم
	افزایش ایمنی سفر	متوسط	متوسط	پس از اجرا	مثبت	مداخله	اجتماعی/سلامت	مستقیم
	جابجایی جمعیت و مهاجرت به داخل منطقه	متوسط	متوسط	پس از اجرا	منفی	بلافاصله	اجتماعی	انباشتی
	ایجاد نارضایتی در شهروندان و رانندگان به جهت شرایط نامناسب بزرگراه	متوسط	کم	حین اجرا	منفی	مداخله	اجتماعی	مستقیم
	کاهش ایمنی سفر	کم	متوسط	حین اجرا	منفی	مداخله	سلامت	مستقیم
	کاهش فشار روانی بر رانندگان و نزاع	متوسط	متوسط	پس از اجرا	مثبت	مداخله	سلامت	غیرمستقیم
افزایش فشار روانی بر رانندگان و نزاع	متوسط	متوسط	حین اجرا	منفی	مداخله	سلامت	غیرمستقیم	
سازمانی	افزایش تعارضات حقوقی فی مابین شهرداری و معارضان	زیاد	زیاد	حین اجرا	منفی	مداخله	سازمانی	مستقیم

مستقیم	سازمانی	مداخله	مثبت	پس از اجرا	متوسط	متوسط	نیاز به کاهش حضور کارکنان اداره راهنمایی رانندگی
مستقیم	زیست محیطی	بلافاصله	منفی	حین اجرا	متوسط	متوسط	افزایش آلودگی هوا
مستقیم	زیست محیطی	مداخله	منفی	حین اجرا	متوسط	متوسط	افزایش آلودگی صوتی
مستقیم	زیست محیطی	مداخله	منفی	حین اجرا	متوسط	متوسط	افزایش گرد و غبار
مستقیم	زیست محیطی	مداخله	مثبت	پس از اجرا	زیاد	زیاد	کاهش آلودگی هوا
مستقیم	زیست محیطی	بلافاصله	مثبت	پس از اجرا	زیاد	زیاد	کاهش آلودگی صوتی
مستقیم	زیست محیطی	مداخله	منفی	حین اجرا	کم	کم	افزایش نخاله‌های ساختمانی، کارگاهی و پسماندها
مستقیم	زیست محیطی	بلافاصله	مثبت	پس از اجرا	متوسط	متوسط	افزایش سرانه فضای سبز
قلمرو اجتماعی	نوع و ماهیت	قلمرو جغرافیایی	جهت منفی مثبت	زمان وقوع پیامد	شدت پیامد	احتمال وقوع	پیامدها
انباشتی	اقتصادی	مداخله	مثبت	پس از اجرا	متوسط	متوسط	بهبود بازار مسکن
غیرمستقیم	اقتصادی	بلافاصله	مثبت	پس از اجرا	متوسط	متوسط	ایجاد اشتغال
مستقیم	اقتصادی	مداخله	مثبت	پس از اجرا	متوسط	متوسط	بهبود کسب و کار در پیرامون بزرگراه
مستقیم	اقتصادی	مداخله	منفی	حین اجرا	متوسط	متوسط	افزایش استهلاک و مصرف سوخت وسایل نقلیه
غیرمستقیم	اقتصادی	بلافاصله	مثبت	پس از اجرا	کم	کم	بهبود گردشگری
مستقیم	اقتصادی	مداخله	مثبت	پس از اجرا	زیاد	زیاد	کاهش استهلاک و سرانه مصرف سوخت وسایل نقلیه در واحد مسافت
مستقیم	اقتصادی	مداخله	منفی	حین و پس از اجرا	متوسط	متوسط	تعطیلی و به مخاطره افتادن کسب و کار برخی واحدهای صنفی در طرح ساماندهی مشاغل
غیرمستقیم	اقتصادی	بلافاصله	مثبت	پس از اجرا	متوسط	متوسط	افزایش تنوع صنایع و ایجاد فعالیتهای اقتصادی جدید
مستقیم	حمل و نقل و ترافیک	مداخله	مثبت	پس از اجرا	زیاد	زیاد	کاهش زمان سفر
مستقیم	حمل و نقل و ترافیک	مداخله	منفی	حین اجرا	متوسط	متوسط	افزایش زمان سفر
مستقیم	حمل و نقل و ترافیک	مداخله	مثبت	پس از اجرا	زیاد	زیاد	روان سازی و بهبود ترافیک
مستقیم	حمل و نقل و ترافیک	مداخله	منفی	حین اجرا	متوسط	متوسط	افزایش ترافیک
مستقیم	کالبدی	مداخله	مثبت	پس از اجرا	متوسط	متوسط	بهبود دسترسی و برقراری ارتباط مناسب بین دو سوی بزرگراه
انباشتی	کالبدی	مداخله	مثبت	پس از اجرا	متوسط	متوسط	نوسازی بافت فرسوده
مستقیم	کالبدی	مداخله	مثبت	پس از اجرا	زیاد	زیاد	افزایش و بهبود دسترسی‌های محلی
انباشتی	کالبدی	مداخله	منفی	پس از اجرا	متوسط	متوسط	گسترش شهرک‌های حاشیه بزرگراه و ایجاد شهرک‌های مسکونی و سکونت گاه‌های جدید □

تغییر کاربری زمین‌ها و املاک اطراف بزرگراه به املاک مسکونی و تجاری، خدماتی و رفاهی	متوسط	متوسط	پس از اجرا	منفی	مداخله	کالبدی	غیرمستقیم
افزایش و بهبود مسیر تردد	متوسط	متوسط	پس از اجرا	مثبت	بلافاصله	کالبدی	مستقیم
ایجاد اختلال در دسترسی‌های محلی	کم	کم	حین اجرا	منفی	مداخله	کالبدی	مستقیم
بهبود منظر شهری	متوسط	متوسط	پس از اجرا	مثبت	مداخله	کالبدی	مستقیم

۵-۶. بحث و نتیجه‌گیری

با توجه به اجرای پروژه احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه امام رضا (ع) برآورد پیامدها را در زمان با در نظر گرفتن پیامدهای مثبت و منفی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

- محدوده‌ی بزرگراه امام رضا (ع) در منطقه ۱۵ ترکیبی از کاربری‌های مسکونی، تجاری و وجود معابر شریانی پخش‌کننده، درجه ۱، درجه ۲ و بزرگراهی است. انجام پروژه احداث، توسعه و بهسازی امام رضا (ع) با توجه به ویژه‌گی‌های آن، نیاز به همکاری تیم کارشناسی قوی در حوزه‌های شهرسازی، عمران، ترافیک و حمل و نقل، محیط زیست، اقتصاد و اجتماعی - فرهنگی و پیمانکاران پروژه و مشارکت شهروندان و ارتباط مؤثر و تنگاتنگ بین سازمانی و درون سازمانی است. بررسی‌های صورت گرفته، بیانگر آن است که چنین رویکردی در این پروژه وجود ندارد و نمونه‌ی بارز آن را می‌توان در عدم شناخت و آگاهی پیمانکاران پروژه‌ها از یکدیگر و همچنین عدم ارتباط درون سازمانی (معاونت‌های شهرداری منطقه) از عملکرد یکدیگر دانست که این موضوع سبب (الف) محدودیت اطلاعات برای پیمانکاران و معاونت‌ها و بی‌خبری از اقدامات یکدیگر و مشکلات فرا رو (ب) دوباره کاری (ح) تداخل اقدامات (د) خنثی نمودن اقدامات و... می‌شود.

- در بزرگراه شاهد ترافیک سنگین در برخی نقاط (محدوده میدان آقا نور، محدوده پل بسیج و...) هستیم. با توجه به وجود املاک معارض در نقاطی چون میدان آقا نور و... توسعه لاین کندرو متوقف شده است و عدم تملک املاک معارض، امکان توسعه و تکمیل راه ارتباطی لاین کندرو که کارکرد دسترسی محلی دارد را امکان پذیر ننموده و تاثیر منفی در حمل و نقل و تردد گذاشته است و شاهد حجم بالای ترافیک در برخی نقاط می‌باشیم. عدم توسعه و تکمیل لاین‌های کندرو و میانی سبب کاهش ایمنی تردد و افزایش زمان سفر می‌گردد. اگرچه خرید املاک معارض و جلب رضایت صاحبان املاک برای شهرداری هزینه مالی سنگینی را به همراه دارد اما تاثیرات مثبت خرید املاک معارض و تکمیل لاین‌های کندرو و میانی در دراز مدت با کاهش حجم سرانه مصرف سوخت در واحد مسافت، کاهش آلاینده‌های زیست محیطی، زمان سفر، افزایش ایمنی سفر، رونق اقتصادی کسب و کارهای حاشیه بزرگراه و فرسودی کمتر آسفالت و... به سود شهرداری و شهروندان تمام می‌شود.

- احداث و توسعه و بهسازی بزرگراه و بر طرف نمودن نواقص کالبدی که در حال انجام می‌باشد تاثیر بسزایی در کاهش حوادث و سوانح داشته و ایمنی شهروندان افزایش می‌یابد.

- با احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه، در راستای خدمت رسانی به شهروندان و رفاه اجتماعی آنان نیاز به احداث ایستگاه‌های توقف وسایل نقلیه و اقامت موقت در حاشیه بزرگراه وجود دارد، همچنین در جهت تسریع در امر کمک رسانی به شهروندان در مواقع خطر و حوادث احداث ایستگاه‌های آتش نشانی و اورژانس زمینی و هوایی در کنار بزرگراه ضروری است.

- با احداث و بهره‌برداری از مجموعه پل‌های ثامن و بزرگراه‌های شهید شوشتری و دولت آباد رینگ بزرگراهی شرق تکمیل می‌گردد و شاهد کاهش چشمگیر حجم تردد وسایل نقلیه بویژه وسایل نقلیه سنگین به طرف میدان بسیج خواهیم بود، این موضوع تاثیرات مثبت چند جانبه‌ای بر ورودی دروازه شرقی تهران می‌گذارد، از آن جمله می‌توان به کاهش زمان سفر، مصرف سوخت، آلاینده‌های محیطی، افزایش ایمنی سفر و... اشاره نمود.

- با روان سازی و بهبود ترافیک و تسهیل در تردد و دیگر عواملی چون افزایش ایمنی سفر و بهبود دسترسی‌ها و... نیاز به حضور راهنمایی و رانندگی و پلیس راهور کاهش می‌یابد.

- مکانیزه نبودن پل‌های عابرپیاده از مواردی است که باید در نظر داشت. حدود ۱۱ پل عابر پیاده که از سه راه افسریه تا پل سیمان احداث شده است مکانیزه نمی‌باشند و همچنین در برخی از این پل‌ها شاهد نبود روشنایی و معضلات اجتماعی هستیم، این موضوع سبب کاهش ایمنی و سختی تردد عابرین پیاده بویژه سالمندان، معلولین و کودکان شده است، همچنین محل تردد عابرین در برخی از معابر همسطح نبوده و ناهمواری‌های وجود دارد که تردد عابرین بویژه سالمندان، کودکان و معلولین را با خطر مواجه نموده است، همسطح نبودن پل‌های نصب شده بر روی جوی‌ها و عدم خط کشی محل تردد عابر پیاده عامل دیگر کاهش ایمنی تردد عابرین می‌باشد.
- بزرگراه باعث گسست محله مسعودیه با محلات مشیریه و رضویه شده که با ایجاد تقاطع‌های همسطح و پل‌های عابر پیاده این گسست تا حدودی تعدیل گشته است. برای ارتباط بیشتر بین محلات نیاز به مکانیزه و بهینه‌سازی پل‌ها و ایجاد روشنایی و امنیت، وجود دارد، یوترن در حال احداث (در محدوده گردنه تنباکویی) و تبدیل تقاطع غیر همسطح شهرک رضویه به یوترن یا پل روگذر می‌تواند به این موضوع کمک نماید.
- در راستای بهبود شرایط زیست محیطی سعی شده است با کاشت درخت و درختچه سرانه فضای سبز منطقه افزایش و تغییر در منظر شهری صورت گیرد که این موضوع می‌تواند در کاهش آلاینده‌ها موثر واقع شود اما از آنجایی که درخت و درختچه‌ها کاشته شده هنوز شاخ و برگ و تنومندی لازم را ندارند لذا کاشت درختان در دراز مدت می‌تواند نتیجه بخش باشد.
- احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه سبب تشویق ساکنان در نوسازی املاک می‌شود و همچنین سبب کاهش بافت فرسوده و افزایش ایمنی و زیبایی بصری محیط زندگی ساکنان و توسعه محلات می‌گردد که این موضوع می‌تواند در ماندن ساکنان در محل زندگی تاثیر گذار باشد.
- در راستای احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه نیاز به وجود نقشه‌های زیرساخت (آب، برق و...) است اما در وضعیت فعلی یا نقشه‌ای موجود نمی‌باشد و یا نقشه‌های در دست با زیر ساخت‌های موجود همخوانی ندارند. این موضوع خود می‌تواند روند پروژه را کند نماید.
- احداث و توسعه ناهماهنگ بزرگراه و همچنین وقفه‌های ایجاد شده در اقدامات توسعه‌ای که در فواصل زمانی صورت می‌گیرد سبب می‌شود تا بخشی از پروژه به جهت عدم کارکرد و بهره‌برداری فرسوده و یا بی‌کارکرد گردند و بخشی از هزینه های مالی و معنوی استفاده شده به هدر برود.
- چندین پروژه در قالب طرح ساماندهی بزرگراه و برنامه‌های کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت در حال انجام و یا در برنامه اقدام می‌باشند. پروژه‌های ساماندهی به ساماندهی تابلوهای مشاغل، ساماندهی اصناف در ۳ بخش قرمز، زرد و سفید می‌پردازد. ساماندهی تابلوهای مشاغل می‌تواند تاثیری در آرام و زیبا سازی و بهبود منظر شهری داشته باشد. ساماندهی اصناف انتقال بخشی از مشاغل به خارج از محدوده شهری و یا انتقال به مکان دیگر از حاشیه بزرگراه (که برای آن اصناف در نظر گرفته شده است) را سبب می‌گردد. عدم مطالعه همه جانبه طرح، نبود مدیریت کارا و در نظر نگرفتن پیامدهای منفی می‌تواند این طرح را با شکست روبرو و یا نارضایتی ایجاد نماید. از پیامدهای منفی احتمالی این طرح می‌توان به تعطیلی و یا کاهش کسب و کار و درآمد برخی از اصناف و بیکاری کارگران و کارکنان آنان اشاره نمود.
- از طرح‌های در دست اقدام شهرداری می‌توان به انتقال برخی از مشاغل در مجتمع‌ها و بازارها احداثی در حاشیه بزرگراه اشاره نمود. با انجام این اقدام در صورت مطالعه همه جانبه و مدیریت صحیح و کارا می‌توان شاهد بهبود کسب و کار و اشتغالزایی در این بخش از منطقه بود.
- با احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه امام رضا (ع) و بزرگراه‌های دولت آباد و شهید شوشتری و طرح ساماندهی مشاغل و رونق کسب و کار پیش‌بینی می‌گردد این بخش از منطقه شاهد جذب جمعیت و گسترش شهرک‌های مشیریه، رضویه و مسعودیه و مسگرآباد و ایجاد سکونتگاه‌های جدید باشد. این موضوع می‌تواند علاوه بر رشد بی رویه و ناموزون منطقه سبب ایجاد مشکلات اجتماعی، فرهنگی و... و تحمیل بار مالی و افزایش اقدامات اجباری و جبرانی سازمان‌های درون و برون منطقه گردد.

۶. کاربست

در قسمت کاربست به نظام کارآمد ارتباطی، طراحی و تدوین نظام بسامد اجرا برای مدیریت اجرایی پیامدها با رویکرد اقدامات زنجیره‌ای (اجتناب، حداقل و تعدیل و...) و نظام هوشمند پایش پرداخته می‌شود.

۱-۶. نظام کارآمد ارتباطی

طراحی و تدوین نظام کارآمد ارتباطی برای مداخله و مشارکت در مراحل مختلف اقدام مداخله‌ای (برنامه‌ریزی، اجرا، پایش...) ضرورت دارد و در این میان اطلاع رسانی و آموزش و همچنین شناخت افراد، گروه‌ها، سازمان‌ها و شبکه‌های ارتباطی بسیار مهم می‌باشد.

• اطلاع رسانی و آموزش

این بسیار مهم است که مردم با اقدام توسعه‌ای همراهی کنند و در اجرای آن مشارکت و همکاری نمایند. از نظر رویکرد اتاف، محور و اساس اقدامات توسعه‌ای، مشارکت شهروندان است از اینرو ضروری است تعامل لازم با ذی‌نفعان انجام و آنها با اجرای پروژه همراه شوند و موجبات احساس تعلق خاطر شهروندان به اقدام توسعه‌ای را فراهم آورند، موفقیت اقدامات توسعه‌ای در گرو مشارکت عمومی ساکنان محلات و شهروندان است بدین جهت اطلاع رسانی و آموزش را می‌توان از راه‌های جلب مشارکت مردمی دانست.

• افراد، گروه‌ها، سازمان‌ها و شبکه‌های ارتباطی

تعامل و تشکیل گروه مشترک کاری درون سازمانی (شهرداری) و همچنین گروه مشترک کاری برون سازمانی (شهرداری با نهادها و سازمان‌ها مرتبط با پروژه) در پیشرفت و بهبود اقدام توسعه‌ای کمک شایانی می‌نماید. جدول زیر افراد، گروه‌ها و سازمان‌های مرتبط با پروژه و پیامدها و تاثیرات آن را به همراه کارکرد ارتباطی و نوع ارتباط آنان به نمایش گذارده است.

جدول ۶: افراد/گروه ها / سازمان ها و کارکرد ارتباطی و نوع ارتباط

نوع ارتباط	کارکرد ارتباطی	افراد-گروه ها - سازمانها
مستقیم	رفع موانع ومشکلات ترافیکی و راهوری، نظارت بر ترافیک و روان سازی و تسهیل تردد	راهنمایی و رانندگی منطقه ۱۵ و پلیس راهور
مستقیم	هماهنگی جهت تامین امنیت بزرگراه و جلوگیری از بوجود آمدن آسیب های اجتماعی در حاشیه بزرگراه	نیروی انتظامی منطقه
مستقیم	هماهنگی با زیر مجموعه ها در جهت اعزام تیمهای امداد و نجات در حوادث	مرکز بهداشت و اورژانس منطقه
مستقیم	هماهنگی با زیر مجموعه ها در جهت اعزام تیمهای امداد و نجات در حوادث	سازمان آتش نشانی منطقه
مستقیم	جهت ارائه خدمات حمل و نقل و جابجایی شهروندان و همکاری در روان سازی ترافیک و تسهیل در تردد	اتوبوسرانی و مینی بوسرانی منطقه
مستقیم	مدیریت شبکه ارتباطی	شهردار منطقه
مستقیم	انجام اقدامات مداخله‌ای در روان سازی و تسهیل تردد، نصب علائم راهنمایی و رانندگی در جهت پیشگیری از حوادث، هماهنگی با معاونت‌ها و سازمان‌های زیربند و انجام اطلاع رسانی و اقدامات لازم در حوزه حمل و نقل و ترافیک	معاون حمل و نقل و ترافیک منطقه
مستقیم	انجام اقدامات مداخله‌ای در گسترش فضای سبز و نگهداشت آن و اقدامات لازم دیگر در حوزه امور شهری و فضای سبز منطقه	معاون امور شهری و فضای سبز منطقه
مستقیم	انجام اقدامات مداخله‌ای در روان سازی و تسهیل در تردد و تسریع در اجرای احداث پروژه، هماهنگی با معاونت‌ها و سازمان‌های زیربند و اطلاع رسانی‌های و اقدامات لازم در حوزه فنی و عمرانی	معاون فنی و عمرانی منطقه
مستقیم	تامین اعتبار و تسریع در پرداخت مبالغ توافق شده بین شهرداری و معارضان و پیمانکاران و انجام اقدامات مداخله‌ای در صورت لزوم در حوزه مالی	معاونت مالی و اقتصاد شهر منطقه
غیر مستقیم	دریافت درخواست‌های مردمی و اعلام به معاونت‌ها و سازمان‌های مربوطه	مسئول سامانه ارتباطات مردمی ۱۳۷
غیر مستقیم	دریافت درخواست‌های مردمی و طبقه بندی آنها و اعلام به معاونت‌ها و سازمان‌های مربوطه	مسئول سامانه ارتباطات مردمی ۱۸۸۸
مستقیم	هماهنگی با معاونت‌های ذی نفع و پیمانکاران مربوطه و تعامل با شهروندان در راستای انجام هر چه بهتر پروژه و انجام اقدامات لازم در راستای وظایف محوله	شهرداری ناحیه ۴
مستقیم	هماهنگی با معاونت‌های ذی نفع و پیمانکاران مربوطه و تعامل با شهروندان در راستای انجام هر چه بهتر پروژه و انجام اقدامات لازم در راستای وظایف محوله	شهرداری ناحیه ۶
مستقیم	همکاری و هماهنگی با معاونت‌های ذی نفع سازمان شهرداری و تعامل و جلب همکاری شهروندان و اطلاع رسانی به آنها	دبیران شوراییاری محلات همجوار
مستقیم	تامین روشنایی در محدوده پروژه و نظارت و بررسی در زیرساخت‌های موجود و در صورت	وزارت نیرو

	لزوم اقدام به برپایی زیر ساخت‌های نوین با هماهنگی سازمان شهرداری و معاونت‌ها و سازمان‌های ذی‌نفع، تعامل با ساکنان و شهروندان	
مستقیم	جلوگیری از اختلال در تامین آب ساکنان محلات و رسیدگی به موقع به شکستگی لوله‌ها و زیر ساخت‌های آسیب دیده و جلوگیری از آبرفتگی‌های ایجاد شده و همچنین در صورت لزوم اقدام به برپایی زیر ساخت‌های نوین و هماهنگی با سازمان شهرداری و سازمان‌های ذی‌نفع	سازمان آب
مستقیم	انجام فعالیت عمرانی، افزایش ایمنی ساکنان و شهروندان، کاهش آلاینده‌های زیست محیطی ناشی از پروژه و انجام هرگونه اقدامات مداخله‌ای دیگر با توجه به وظایف محوله	پیمانکاران طرح‌های عمرانی، فضای سبز، خدماتی و... در بزرگراه
مستقیم	نظارت بر تامین ایمنی پروژه و تلاش در کاهش آلاینده‌های زیست محیطی	اداره HSE
مستقیم	تعامل با معارضان در جهت جلب رضایت آنان در تملک املاک معارض، قیمت گذاری مناسب بر املاک معارض	اداره املاک
مستقیم	ارائه مشاوره حقوقی به معارضان، پیگیری پرونده‌ها حقوقی ناشی از اجرای پروژه	اداره حقوقی

۲-۶. نظام بسامد اجرا

دومین بخش از نظام کاربست، تدوین نظام بسامد اجرا برای مدیریت اجرایی پیامدها می‌باشد که اقدامات و راهکارهایی اجتناب، تعدیل و به حداقل رساندن پیامدهای منفی را بررسی می‌نماید.

جدول ۷: اقدامات (راهکارها) اجتناب، تعدیل و حداقل رسانی پیامدهای منفی

اقدامات (راهکارها) اجتناب / تعدیل / حداقل رسانی پیامدها	پیامدها	حوزه پیامدها
۱- انجام آموزش‌های لازم به کارکنان و کارگران پروژه قبل از اجرا و آگاه نمودن آنان از خطرات احتمالی که متوجه خود و شهروندان در فعالیت‌های عمرانی می‌باشد ۲- رعایت کلیه نکات ایمنی و تهیه چک لیست‌های ایمنی و نظارت کامل بر آنها ۳- استفاده از علائم هشداردهنده جهت آگاهی شهروندان از خطرات ۴- بازدیدهای پیوسته از پروژه‌ها از سوی پیمانکاران و ناظرین و تهیه گزارش‌های لازم و ارائه به مقامات مسئول ۵- رسیدگی سریع به هرگونه گزارش در خصوص وجود خطرات جانی و مالی که متوجه شهروندان می‌باشد. ۶- استقرار و نظارت نماینده اداره HSE شهرداری منطقه بر اجرای پروژه و تهیه و ارائه گزارش‌های لازم به مقامات مسئول ۷- نظارت کامل راهنمایی و رانندگی منطقه و پلیس راهور بر بزرگراه ۸- نظارت کامل نیروی انتظامی بر امنیت اجتماعی بزرگراه ۹- آمادگی مراکز امدادی و درمانی منطقه در اعزام تیم‌های امداد و نجات و پذیرش افراد آسیب دیده ۱۰- ایجاد دیوارهای حائل برای ممانعت از ورود عابرین پیاده در برخی از نواحی حادثه خیز بزرگراه ۱۱- احداث و توسعه پل‌های هوایی عابر پیاده و مکانیزه نمودن آنها ۱۲- آغاز و اتمام به موقع پروژه‌های عمرانی در بزرگراه بر اساس برنامه زمان‌بندی شده. ۱۳- احداث و بهسازی ابنیه‌ها (جداول، گاردریل یا نیوجرسی و...) و ترمیم آسفالت بزرگراه	کاهش ایمنی سفر	اجتماعی و فرهنگی

۱۴- احداث و استقرار مرکز آتش‌نشانی و اورژانس در حاشیه بزرگراه با توجه به قوانین و دستورالعمل‌ها ۱۵- تهیه لیستی از خطرات موجود و یا پیش‌بینی خطرات و اتخاذ و انجام تدابیر و اقداماتی در راستای حذف یا کاهش آنها		
اقدامات (راهکارها) اجتناب / تعدیل / حداقل رسانی پیامدها	پیامدها	حوزه پیامدها
۱- قیمت‌گذاری مناسب و عادلانه بر روی املاک معارض ۲- پرداخت به موقع مبالغ املاک تملک شده به معارضان ۳- تشکیل کارگروهی مشترک بین شهرداری منطقه ۱۵ با معارضان و یا نمایندگان معارضان و تعامل لازم با آنان ۴- دعوت از معتمدین محلی برای حل اختلافات فی مابین معارضان و شهرداری منطقه ۵- همراهی نمودن اداره املاک و اداره حقوقی شهرداری منطقه با معارضان در جهت سکنی یافتن، تهیه مکان کسب مناسب و یا پیشنهاد املاک جایگزین به معارضان ۶- ارائه مشاوره رایگان حقوقی بی طرفانه به معارضان	ایجاد نارضایتی در معارضان	
۱- مکانیزه نمودن پل‌های عابر پیاده که تردد در آنها زیاد است. ۲- تامین روشنایی پل‌های عابر پیاده ۳- نصب دوربین‌های کنترل در راستای تامین امنیت اجتماعی عابرین ۴- همسطح سازی محل‌های تردد عابر پیاده و پل‌های نصب شده بر روی جوی‌ها ۵- خط کشی محل‌های عبور عابر پیاده و نصب تابلوهای هشدار دهنده به ورنندگان وسایل نقلیه	کاهش ایمنی تردد عابرین پیاده بویژه سالمندان، معلولین و کودکان	اجتماعی و فرهنگی
۱- تشکیل کمیته‌ای متشکل از سازمان‌ها، نهادهای و متخصصان مربوط به مهاجرت‌های درون شهری و رصد و اتخاذ تدابیر لازم در خصوص کنترل جابجایی و مهاجرت به داخل منطقه ۲- بکارگیری و استخدام نیروی‌های کار بومی در منطقه ۳- ترغیب و تشویق صاحبان کار در منطقه در راستای بکارگیری و استخدام نیروهای بومی ۴- جلوگیری از ایجاد شغل‌های کاذب و فعالیت‌های زیرزمینی (فعايت‌های نامشروع، خلاف اخلاق، غیر قانونی، قاچاق و فعايت‌های مربوط به مواد مخدر، اسلحه و...) در منطقه و در شهرک‌های حاشیه بزرگراه ۵- ایجاد و کمک در توسعه مشاغل رسمی ۶- تغییر در رویکردهای شهرسازی در منطقه ۱۵ (تغییر پارادایم رویکردهای مدرنیستی، نظیر احداث پارک و فضای سبز، به سمت رویکردهایی که برنامه ریزی فرهنگی را محور خود قرار میدهند) ۷- افزایش سرمایه اجتماعی در منطقه و جلب و تقویت مشارکت‌های مردمی در اداره امور محلات ۸- تخصیص و تقویت منابع مالی لازم در خصوص انجام پژوهش‌های اجتماعی و اقتصادی در منطقه	جابجایی جمعیت و مهاجرت به داخل منطقه	

		<p>۱- آغاز و اتمام پروژه بر اساس برنامه زمان بندی شده.</p> <p>۲- تلاش در جهت تسهیل تردد شهروندان</p> <p>۳- کاهش حداکثری آلاینده های زیست محیطی حاصل از انجام فعالیت های عمرانی</p> <p>۴- جلب مشارکت ساکنان و شهروندان در همراهی با انجام پروژه های عمرانی</p> <p>۵- ایجاد امنیت اجتماعیو جلوگیری از صدمات جانی و مالی بر ساکنان و شهروندان</p> <p>۶- بررسی مشکلات و موانع موجود حاصل از اقدام توسعه ای و فعایت های عمرانی در گذران زندگی روزمره ساکنان و شهروندان و تهیه لیستی از آنها و اتخاذ و انجام تدابیر لازم بر رفع موانع و اختلالات موجود و یا پیش بینی موانع و مشکلات و اتخاذ تدابیر پیش گیری کننده.</p>
<p>حوزه پیامدها</p>	<p>پیامدها</p>	<p>اقدامات (راهکارها) اجتناب / تعدیل / حداقل رسانی پیامدها</p>
<p>ایجاد نارضایتی در شهروندان و رانندگان به جهت شرایط نامناسب بزرگراه حین اجرای پروژه</p>		<p>۱- آغاز و اتمام پروژه بر اساس برنامه زمان بندی شده.</p> <p>۲- تلاش در جهت تسهیل تردد شهروندان</p> <p>۳- کاهش حداکثری آلاینده های زیست محیطی حاصل از انجام فعالیت های عمرانی</p> <p>۴- جلب مشارکت ساکنان و شهروندان در همراهی با انجام پروژه های عمرانی</p> <p>۵- ایجاد امنیت اجتماعیو جلوگیری از صدمات جانی و مالی بر ساکنان و شهروندان</p> <p>۶- بررسی مشکلات و موانع موجود حاصل از اقدام توسعه ای و فعایت های عمرانی در گذران زندگی روزمره ساکنان و شهروندان و تهیه لیستی از آنها و اتخاذ و انجام تدابیر لازم بر رفع موانع و اختلالات موجود و یا پیش بینی موانع و مشکلات و اتخاذ تدابیر پیش گیری کننده.</p>
<p>اجتماعی و فرهنگی</p> <p>کاهش ایمنی سفر</p>		<p>۱- انجام آموزش های لازم به کارکنان و کارگران پروژه قبل از اجرا و آگاه نمودن آنان از خطرات احتمالی که متوجه خود و شهروندان در فعالیت های عمرانی می باشد</p> <p>۲- رعایت کلیه نکات ایمنی و تهیه چک لیست های ایمنی و نظارت کامل بر آنها</p> <p>۳- استفاده از علائم هشدار دهنده جهت آگاهی شهروندان از خطرات</p> <p>۴- بازدیدهای پیوسته از پروژه ها از سوی پیمانکاران و ناظرین و تهیه گزارش های لازم و ارائه به مقامات مسئول</p> <p>۵- رسیدگی سریع به هرگونه گزارش در خصوص وجود خطرات جانی و مالی که متوجه شهروندان می باشد.</p> <p>۶- استقرار و نظارت نماینده اداره HSE شهرداری منطقه بر اجرای پروژه و تهیه و ارائه گزارش های لازم به مقامات مسئول</p> <p>۷- نظارت کامل راهنمایی و رانندگی منطقه و پلیس راهور بر بزرگراه</p> <p>۸- نظارت کامل نیروی انتظامی بر امنیت اجتماعی بزرگراه</p> <p>۹- آمادگی مراکز امدادی و درمانی منطقه در اعزام تیم های امداد و نجات و پذیرش افراد آسیب دیده</p> <p>۱۰- ایجاد دیوارهای حائل برای ممانعت از ورود عابرین پیاده در برخی از نواحی حادثه خیز بزرگراه</p> <p>۱۱- احداث و توسعه پل های هوایی عابر پیاده و مکانیزه نمودن آنها</p> <p>۱۲- آغاز و اتمام به موقع پروژه های عمرانی در بزرگراه بر اساس برنامه زمان بندی شده.</p> <p>۱۳- احداث و بهسازی ابنیه ها (جداول، گاردریل یا نیوجرسی و...) و ترمیم آسفالت بزرگراه</p> <p>۱۴- احداث و استقرار مرکز آتش نشانی و اورژانس در حاشیه بزرگراه با توجه به قوانین و دستورالعمل ها</p> <p>۱۵- تهیه لیستی از خطرات موجود و یا پیش بینی خطرات و اتخاذ و انجام تدابیر و اقداماتی در راستای حذف یا کاهش</p>

		آنها
سازمانی	افزایش تعارضات حقوقی فی مابین شهرداری و معارضان	<p>۱- تشکیل کارگروهی مشترک بین شهرداری منطقه ۱۵ با معارضان و یا نمایندگان معارضان و تعامل لازم با آنان</p> <p>۲- دعوت از معتمدین محلی برای حل اختلافات فی مابین معارضین و شهرداری منطقه</p> <p>۳- تخصیص منابع مالی لازم جهت تملک املاک معارض</p> <p>۴- تعامل و همراهی نمودن اداره املاک و اداره حقوقی شهرداری منطقه با معارضان در جهت سکنی یافتن و یا تهیه مکان کسب مناسب و پیشنهاد املاک جایگزین به معارضان</p> <p>۵- پرداخت به موقع مبالغ املاک تملک شده به معارضان</p> <p>۶- جلب رضایت معارضان و بکارگیری اقدامات حقوقی بعنوان آخرین راهکار</p> <p>۷- ارائه مشاوره رایگان حقوقی بی طرفانه به معارضان از سوی شهرداری</p>
حوزه پیامدها	پیامدها	اقدامات (راهکارها) اجتناب / تعدیل / حداقل رسانی پیامدها
حمل و نقل و ترافیک	افزایش ترافیک	<p>۱- رعایت انضباط کاری و کارگاهی توسط پیمانکاران و کارکنان پروژه و نظارت مستمر از سوی شهرداری منطق</p> <p>۲- انجام عملیات عمرانی که سبب ترافیک سنگین می‌گردد در ساعات غیر پیک ترافیک</p> <p>۳- اتخاذ، حضور و اجرای تدابیر لازم ترافیکی توسط راهنمایی رانندگی و پلیس راهور در جهت تسهیل تردد</p> <p>۴- استفاده از علائم و هشدارهای ترافیکی و آگاه نمودن رانندگان وسایل نقلیه از وضعیت ترافیکی بزرگراه</p> <p>۵- هدایت و ترغیب رانندگان وسایل نقلیه از مسیرهای جایگزین بزرگراه برای رفتن بسوی مقاصدشان در ساعات پیک ترافیک بزرگراه</p> <p>۶- احداث، توسعه و بهره‌برداری سریعتر از لاین‌های کندرو و میانی بزرگراه</p> <p>۷- تخصیص منابع مالی لازم در جهت اجرای سریع پروژه‌های عمرانی که در تسهیل و کاهش تردد تاثیر گذار می‌باشند.</p> <p>۸- تقویت راه‌های ارتباطی شهرک‌های حاشیه‌ی بزرگراه با بزرگراه آزادگان و بزرگراه بسیج</p> <p>۹- توسعه حمل و نقل عمومی و فرهنگ سازی در راستای استفاده هرچه بیشتر ساکنان و شهروندان از آن وسایل</p> <p>۱۰- توسعه و گسترش خطوط مترو به سمت شهرک‌های حاشیه بزرگراه</p>
افزایش زمان سفر	افزایش زمان سفر	<p>۱- اتخاذ تدابیر ترافیکی توسط راهنمایی و رانندگی منطقه و پلیس راهور در جهت کاهش زمان سفر</p> <p>۲- انجام فعالیتهای عمرانی که سبب افزایش ترافیک می‌گردد حتی الامکان در ساعات غیر پیک ترافیکی.</p> <p>۳- استفاده از علائم و هشدارهای ترافیکی و آگاه نمودن رانندگان وسایل نقلیه از وضعیت ترافیکی بزرگراه</p> <p>۴- هدایت و ترغیب رانندگان وسایل نقلیه از مسیرهای جایگزین بزرگراه برای رفتن بسوی مقاصدشان در ساعات پیک ترافیک بزرگراه</p> <p>۵- تخصیص منابع مالی لازم در جهت اجرای سریع پروژه‌های عمرانی که در تسهیل و کاهش تردد تاثیر گذار می‌باشند</p> <p>۶- احداث، توسعه و بهره‌برداری سریعتر از لاین‌های کندرو و میانی بزرگراه</p> <p>۷- تقویت راه‌های ارتباطی شهرک‌های حاشیه‌ی بزرگراه با بزرگراه آزادگان و بزرگراه بسیج</p>

<p>۱- اتخاذ تدابیر ترافیکی توسط راهنمایی و رانندگی منطقه و پلیس راهور در جهت تسهیل در تردد</p> <p>۲- هدایت و ترغیب رانندگان وسایل نقلیه از مسیرهای جایگزین بزرگراه برای رفتن بسوی مقاصدشان در ساعات پیک ترافیک بزرگراه</p> <p>۳- آموزش‌های ترافیکی شهروندان در جهت کاهش سوخت و استهلاک وسایل نقلیه با نصب تابلوها تبلیغی</p> <p>۴- انجام عملیات عمرانی که سبب ترافیک سنگین می‌گردد در ساعات غیر پیک ترافیک</p> <p>۵- احداث، توسعه و بهره‌برداری سریعتر از لاین‌های کندرو و میانی بزرگراه</p> <p>۶- تقویت راه‌های ارتباطی شهرک‌های حاشیه‌ی بزرگراه با بزرگراه آزادگان و بزرگراه بسیج</p>	<p>افزایش استهلاک و سرانه مصرف سوخت وسایل نقلیه در واحد مسافت</p>	اقتصادی
<p>۱- تخصیص منابع مالی کافی در پرداخت املاک تملک شده.</p> <p>۲- واگذاری ملک تجاری جایگزین به صاحب ملک تملک شده توسط شهرداری منطقه</p> <p>۳- تعامل و همکاری شهرداری با اتحادیه‌های صنفی</p> <p>۴- تهیه لیستی از کارگران و کارمندان بیکار شده و کمک و یاری شهرداری در اشتغال بکار مجدد آنان</p> <p>۵- تعامل و همکاری شهرداری با سازمان تامین اجتماعی و یا ادارت بیمه در تسهیل نمودن پرداخت بیمه بیکاری به کارگران و کارمندان واحدهای صنفی تعطیل شده.</p> <p>۶- محاسبه عادلانه ضرر و زیان مالی وارده بر اصناف تعطیل شده و یا انتقال یافته و پرداخت به موقع به آنها</p>	<p>تعطیلی و به مخاطره افتادن کسب و کار برخی واحدهای صنفی در طرح ساماندهی مشاغل</p>	اقتصادی
<p>اقدامات (راهکارها) اجتناب / تعدیل / حداقل رسانی پیامدها</p>	<p>پیامدها</p>	حوزه پیامدها
<p>۱- اتخاذ تدابیر و مکانیسم‌های اجرایی جهت کاهش ترافیک</p> <p>۲- آموزش فرهنگ ترافیک با نصب تابلوهای آگاهی بخشی</p> <p>۳- آموزش شهروندان در برابر محافظت از آلودگی‌های زیست محیطی</p> <p>۴- توزیع ماسک‌های محافظت در برابر آلودگی هوا در بین شهروندان (محل‌های توزیع می‌تواند ترمینال‌های اتوبوسرانی، مینی‌بوسرانی، تاکسی، کسبه مجاور بزرگراه و...) باشد</p> <p>۵- اجرا و اتمام به موقع پروژه‌ها بر اساس زمان تعیین شده</p> <p>۶- خاموش بودن ماشین‌آلات در هنگام عدم فعالیت عمرانی</p> <p>۷- رفع نقص موتورهای ماشین‌آلات فعال در پروژه و جلوگیری استفاده از ماشین‌آلات فرسوده و معیوب</p> <p>۸- ایجاد تمهیدات لازم در جلوگیری از انتشار مواد و مصالح و فرآیندهای مضر حاصل از اقدام توسعه‌ای در هوا</p> <p>۹- استقرار و نظارت نماینده اداره HSE شهرداری منطقه بر اجرای پروژه و تهیه و ارائه گزارشات پیوسته</p> <p>۱۰- استقرار سنجش میزان کیفیت هوا در بزرگراه و تهیه گزارشات پیوسته و ارائه به معاونت‌های شهرداری و سازمان‌ها مسئول</p> <p>۱۱- تشکیل کمیته منطقه‌ای از سازمان‌های مسئول و زیربند در مسایل زیست محیطی در جهت اتخاذ و اجرای تدابیر لازم</p>	<p>افزایش آلودگی هوا</p>	زیست محیطی
<p>۱- مرطوب نمودن خاک و نخاله‌های محل پروژه در حین انجام عملیات عمرانی</p> <p>۲- ایجاد تمهیدات لازم در جلوگیری از ورود گرد و غبار حاصل از مواد و مصالح مضر در فضا</p> <p>۳- استقرار و نظارت نماینده اداره HSE شهرداری منطقه بر اجرای پروژه و تهیه و ارائه گزارشات پیوسته</p> <p>۴- برچیدن مکان‌های تخلیه پسماند و نخاله ساختمانی و عمرانی در مجاورت بزرگراه و محدوده شهری منطقه</p> <p>۵- نظارت مستمر نماینده منطقه بر دفع پسماند و نخاله‌های ساختمانی و عمرانی و تهیه گزارشات لازم و ارائه به معاونت‌ها شهرداری و سازمان‌های زیربند و مسئول</p>	<p>افزایش گرد و غبار</p>	اقتصادی

<p>۱- فراهم نمودن امکانات بهداشتی و تست‌های روان، درمانی جهت ساکنان و کسبه مجاور بزرگراه</p> <p>۲- ملزم نمودن ساختمان‌های مجاور پروژه برای دو جداره نمودن شیشه پنجره‌ها</p> <p>۳- با یاری و مشاوره شهرداری و ارائه امکانات به صاحبان املاک مجاور بزرگراه دیوار بیرونی ساختمان‌ها عایق صوتی گردد</p> <p>۴- ایجاد دیوارهای عایق صدا در برخی از نواحی بزرگراه که در مجاورت منازل مسکونی و املاک تجاری می‌باشند.</p> <p>۵- در اختیار گذاردن وسایل حفاظت فردی در برابر آلودگی صدا به ساکنان و کسبه مجاور پروژه توسط شهرداری منطقه</p> <p>۶- آموزش شهروندان در برابر محافظت از آلودگی‌های زیست محیطی بویژه کسبه و ساکنان مجاور بزرگراه</p> <p>۷- تعمیر و نگهداری صحیح و مناسب ماشین آلات و تجهیزات در حین اجرا</p> <p>۸- محدود کردن عبور کامیون‌ها و وسایل نقلیه پر سر و صدا از مجاورت مناطق مسکونی</p> <p>۹- خاموش بودن ماشین‌آلات موجود در پروژه در هنگام عدم فعالیت عمرانی</p> <p>۱۰- رفع نقص موتورهای ماشین‌آلات فعال در پروژه و جلوگیری استفاده از ماشین آلات فرسوده و معیوب</p> <p>۱۱- استقرار و نظارت نماینده اداره HSE شهرداری منطقه بر اجرای پروژه‌ها و تهیه و ارائه گزارشات پیوسته</p> <p>۱۲- سنجش روزانه و پیوسته میزان آلودگی صوتی در بزرگراه و تهیه گزارش و ارائه به معاونت‌ها شهرداری و سازمان‌های زیربط و مسئول در جهت اتخاذ تدابیر لازم</p> <p>۱۳- تشکیل کمیته منطقه‌ای از سازمان‌های مسئول و زیربط در مسایل زیست محیطی در جهت اتخاذ و اجرای تدابیر لازم</p>	<p>افزایش آلودگی صوتی</p>	
<p>۱- جمع آوری سریع و انتقال پسماندهای و پاکسازی و نظافت محل اقدام فعالیت عمرانی</p> <p>۲- اعمال مدیریت و تعیین فردی بعنوان ناظر بر حمل و نقل سریع و صحیح نخاله‌ها و پسماندهای حاصل از فعالیت عمرانی</p> <p>۳- پاکسازی و شستشوی محل پس از بارگیری و انتقال نخاله‌ها و پس ماند‌های حاصل از فعالیت عمرانی</p> <p>۴- استقرار و نظارت نماینده اداره HSE شهرداری منطقه و تهیه و ارائه گزارشات پیوسته</p> <p>۵- نظارت مستمر نماینده منطقه (اداره HSE) بر دفع پسماند و نخاله‌های ساختمانی و عمرانی و تهیه گزارشات لازم و ارائه به معاونت‌های شهرداری و سازمان‌های زیربط و مسئول</p>	<p>افزایش نخاله‌های ساختمانی، کارگاهی و پسماند</p>	
<p>اقدامات (راهکارها) اجتناب / تعدیل / حداقل رسانی پیامدها</p>	<p>پیامدها</p>	<p>حوزه پیامدها</p>
<p>۱- تشکیل کمیته از سازمان‌ها و نهادهای مربوط و متخصصین و رصد و نظارت و اتخاذ تدابیر لازم در خصوص برنامه ریزی و اتخاذ تدابیر لازم در خصوص جلوگیری از گسترش شهرک‌های حاشیه بزرگراه و ایجاد شهرک‌های مسکونی و سکونت‌گاه‌های جدید</p> <p>۲- جلوگیری از تمرکز و افزایش کانون‌ها و فعالیت‌های اقتصادی و عمرانی در محور بزرگراه امام‌رضا (ع) و پیش گرفتن استراتژی بسط پراکنده (سرمایه گذاری در مکان‌های دیگر از منطقه و ایجاد چندین محور توسعه)</p> <p>۳- تعریف پروژه‌های مطالعات کاربردی در زمینه جلوگیری از گسترش شهرک‌های حاشیه بزرگراه و ایجاد شهرک‌های مسکونی و سکونت‌گاه‌های جدید و...</p> <p>۴- تخصیص و تقویت منابع مالی لازم در خصوص انجام پژوهش‌های کاربردی در زمینه‌های اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و... در منطقه</p>	<p>گسترش شهرک‌های حاشیه بزرگراه و ایجاد شهرک‌های مسکونی و سکونت‌گاه‌های جدید <input type="checkbox"/></p>	<p>کالبدی</p>

<p>۱- انجام مطالعه جامع و برنامه ریزی در خصوص چگونگی تغییر کاربری‌ها در راستای عدم جذب مهاجر و عدم گسترش شهرک‌ها و سکونت گاه‌های جدید</p> <p>۲- نظارت لازم بر تغییرات</p>	<p>تغییر کاربری زمین‌ها و املاک اطراف بزرگراه به مسکونی و تجاری، خدماتی و رفاهی</p>	
<p>۱- تخصیص منابع مالی کافی در خصوص رفع موانع بر سر راه احداث و توسعه دسترسی‌های محلی (لاین‌های کندرو و میانی)</p> <p>۲- احداث، توسعه و بهره‌برداری سریعتر از لاین‌های کندرو و میانی بزرگراه</p> <p>۳- احداث پارکینگ‌های طبقاتی جهت وسایل نقلیه سواری و یا تملک زمین‌های در راستای احداث پارکینگ وسایل نقلیه سنگین</p> <p>۴- هماهنگی با راهنمایی و رانندگی منطقه و پلیس راهور در جهت جلوگیری از پارک وسایل نقلیه سنگین در لاین‌های کندرو و میانی</p> <p>۵- ساماندهی املاک تجاری، کارگاه‌ها و گاراژها و جلوگیری از ایجاد موانع در سر راه‌های ارتباطی محلی بویژه لاین‌های کندرو</p>	<p>ایجاد اختلال در دسترسی‌های محلی</p>	

۳-۶. نظام هوشمند پایش:

طرح نظام هوشمند پایش، نظارت و بررسی وضعیت پروژه و دگرگونی‌هایی است که امکان دارد با گذر زمان در آن پروژه پدیدآید. در نظام هوشمند پایش، پروژه مستمرا بررسی و داده‌ها جمع آوری و تحلیل شده و میزان پیشرفت و یا عقب ماندن از برنامه و یا اهداف تعیین می‌گردد. در نظام هوشمند پایش تهیه و تدوین چک لیست پایش ضروری است. جدول ۸ چک لیست پایش ارزیابی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی این پروژه را نشان می‌دهد.

جدول ۸: چک لیست پایش

توضیحات	روش سنجش	موضوع سنجش
پس از انجام اقدامات توسعه‌ای در بزرگراه	- نظرسنجی از متاثران از اقدام - سنجش کیفیت هوا	کاهش آلودگی هوا
پس از انجام اقدامات و راهکارهای پیشنهادی	- نظرسنجی از متاثران از اقدام (پرسشنامه) - سنجش میزان آلودگی صدا	کاهش آلودگی صوتی
پس از انجام اقدامات و راهکارهای پیشنهادی	- نظرسنجی از متاثران از اقدام (پرسشنامه) - سنجش میزان گرد و غبار	کاهش گرد و غبار
پس از انجام اقدامات و راهکارهای پیشنهادی	- نظرسنجی از متاثران از اقدام (پرسشنامه) - سنجش آماری میزان ترافیک - سنجش مدت زمان تردد	کاهش ترافیک

کاهش زمان سفر	<ul style="list-style-type: none"> - نظرسنجی از متاثران از اقدام (پرسشنامه) - سنجش مدت زمان تردد 	<ul style="list-style-type: none"> پس از انجام اقدامات و راهکارهای پیشنهادی
کاهش استهلاک و سرانه مصرف سوخت وسایل نقلیه در واحد مسافت	<ul style="list-style-type: none"> - سنجش میزان زمان تردد 	<ul style="list-style-type: none"> پس از انجام اقدامات و راهکارهای پیشنهادی
ایجاد رضایت در معارضان	<ul style="list-style-type: none"> - نظرسنجی از متاثران از اقدام (پرسشنامه -مصاحبه) 	<ul style="list-style-type: none"> پس از انجام اقدامات و راهکارهای پیشنهادی
کاهش تعارضات حقوقی فی مابین شهرداری و معارضان	<ul style="list-style-type: none"> - نظرسنجی از متاثران از اقدام (پرسشنامه -مصاحبه) - میزان پرونده‌های تشکیل شده و مدت زمان حل اختلاف 	<ul style="list-style-type: none"> پس از انجام اقدامات و راهکارهای پیشنهادی
جلوگیری از جابجایی جمعیت و مهاجرت به داخل منطقه	<ul style="list-style-type: none"> - آمارگیری در حین اجرا - آمارگیری بعد از اجرای اقدام در پریودهای زمانی 	<ul style="list-style-type: none"> - حین اجرا - پس از اقدامات و راهکارهای پیشنهادی
عدم گسترش شهرک‌های حاشیه بزرگراه و ایجاد شهرک‌های مسکونی و سکونتگاه‌های جدید	<ul style="list-style-type: none"> - مشاهده میدانی 	<ul style="list-style-type: none"> - پس از اجرای اقدام توسعه‌ای - پس از اقدامات و راهکارهای پیشنهادی
تغییر کاربری زمین‌ها و املاک اطراف بزرگراه به مسکونی، تجاری، خدماتی و رفاهی	<ul style="list-style-type: none"> - مشاهده میدانی - آمارگیری 	<ul style="list-style-type: none"> - پس از اجرای اقدام توسعه‌ای - پس از اقدامات و راهکارهای پیشنهادی
ایجاد رضایت در شهروندان به جهت شرایط بزرگراه	<ul style="list-style-type: none"> - نظرسنجی از متاثران از اقدام (پرسشنامه و مصاحبه) 	<ul style="list-style-type: none"> - پس از اجرای اقدام توسعه‌ای - پس از اقدامات و راهکارهای پیشنهادی
افزایش ایمنی سفر	<ul style="list-style-type: none"> - آمارگیری از حوادث و سوانح و بررسی آنها 	<ul style="list-style-type: none"> - پس از اجرای اقدام توسعه‌ای - پس از اقدامات و راهکارهای پیشنهادی
موضوع سنجش	روش سنجش	توضیحات
کاهش نخاله‌های ساختمانی، کارگاهی و پسماند	<ul style="list-style-type: none"> - مشاهده میدانی - سنجش میزان انتقال 	<ul style="list-style-type: none"> - پس از اقدامات و راهکارهای پیشنهادی
تسهیل در دسترسی‌های محلی و عدم اختلال	<ul style="list-style-type: none"> - مشاهده میدانی - نظرسنجی از متاثران از اقدام 	<ul style="list-style-type: none"> پس از انجام اقدامات و راهکارهای پیشنهادی

	(پرسشنامه و مصاحبه)	
پس از انجام اقدامات و راهکارهای پیشنهادی	- نظرسنجی از متاثران از اقدام پرسشنامه و مصاحبه - آمار حوادث و نزاع به وقوع پیوسته	کاهش فشار روانی بر رانندگان و نزاع
پس از انجام اقدامات و راهکارهای پیشنهادی	- نظرسنجی از متاثران از اقدام پرسشنامه و مصاحبه - مشاهده میدانی - آمارگیری از متاثران از اقدام	کاهش به مخاطره افتادن کسب و کار برخی واحدهای صنفی در طرح ساماندهی مشاغل
پس از انجام اقدامات و راهکارهای پیشنهادی	- نظرسنجی از متاثران از اقدام پرسشنامه و مصاحبه - مشاهده میدانی - آمار حوادث و نزاع به وقوع پیوسته	افزایش ایمنی تردد عابرین پیاده بویژه سالمندان، معلولین و کودکان

منابع:

۱. شرکت مهندسان مشاور طرح و آمایش (۱۳۸۴). طرح تفصیلی منطقه ۱۵ شهرداری تهران
۲. فاضلی، محمد (۱۳۸۹). ارزیابی تأثیرات اجتماعی، شهرداری تهران، ادار کل مطالعات اجتماعی و فرهنگی
۳. رفیعیان، مجتبی، شالی، محمد (۱۳۹۰). تحلیل فضایی سطح توسعه یافتگی تهران به تفکیک مناطق شهری، پرتابل جامع علوم انسانی، قابل دسترسی در سایت
<http://www.ensani.ir/storage/Files/20130623093934-9564-45.pdf>
۴. برگزاری آنا (اردیبهشت ۱۳۹۴)، مصاحبه انجمنی شهرداری منطقه ۱۵، قابل دسترسی در وب سایت
<http://www.ana.ir/news/24983>
۶. لینچ، کوین (۱۳۷۶). تئوری شکل خوب شهر، ترجمه دکتر سید حسین بحرینی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران
۷. ابراهیم‌پور، محسن و مصطفوی، سیدرضا (۱۳۸۷). ارزیابی آثار و پیامدهای اجتماعی و فرهنگی طرح‌ها و پروژه‌ها، تهران: دفتر مطالعات اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران.
۸. احمدی، قادر، عزیزی، محمد مهدی و اسفندیار زبردست (۱۳۸۹)، بررسی تطبیقی پراکنده رویی شهری در سه شهر میانی ایران (نمونه موردی اردبیل، سنندج و کاشان)، دو فصل نامه معماری و شهرسازی، شماره ۵، ص ۲۵-۴۳.
۹. امامی (۱۳۹۳). مصاحبه در خصوص بزرگراه امام رضا (ع)، نماینده شهرداری منطقه ۱۵ در پروژه احداث، توسعه و بهسازی بزرگراه امام رضا (ع)
۱۰. معاونت برنامه ریزی و توسعه شهری شهرداری منطقه ۱۵ (۱۳۹۰). سند راهبردی توسعه محلات شهرداری منطقه ۱۵
۱۱. وب سایت شهرداری منطقه ۱۵. <http://region15.tehran.ir>
۱۲. آمار و اطلاعات شهر و شهرداری تهران (خرداد ۱۳۹۴). قابل دسترسی در سایت
<http://services1.tehran.ir/Default.aspx?tabid=233>
۱۳. اطلس کلان شهر تهران (۱۳۸۵). قابل دسترسی در سایت <http://atlas.tehran.ir>

۱۴. خبرگزاری جوان آنلاین (دی ۱۳۹۳). مصاحبه حسینی، معاون فنی و عمران شهرداری تهران، قابل دسترسی در وب سایت <http://tnews.ir/news/0B5635151149.html>

۱۵. خبرگزاری مهر (اردیبهشت ۱۳۹۴) قابل دسترسی در وب سایت <http://www.mehrnews.com/news/2540012>

۱۶. معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، نامه شماره ۴۰/۵۳۷۰۳ مورخ ۱۳۹۳/۱/۲۶

17. Oakley, P. Pratt, B. Clayton, p. (1998). Outcomes and Impact Evaluating Change in Social Development. Oxford: INTRAC

Investigating the social and cultural effects of the construction, development and improvement of Imam Reza (AS) Highway

Amir Razzaghi

Master of Sociology

Abstract

Tehran has a special situation due to its strategic position and extensive communication with its surrounding cities and even with all of the cities of the country. As one of the important indicators of development in Tehran, transportation as an inevitable problem has imposed abundant cost on Tehran and Tehrani citizens. A waste of time, fuel consumption, sound pollution, air pollution, various diseases, accidents and deaths are among the most important damages of transport networks in the city of Tehran. The completion of the highway network has been one of the main issues of the Comprehensive Traffic and Transportation Project in Tehran for many years, and urban managers and planners have accomplished plans and projects and taken actions to build different highways so that they can handle the traffic problem in this metropolis. Reduce in this cloud city. Many highways have been built and developed in Tehran during these years, one of which is Imam Reza highway. The construction, development and improvement of Imam Reza Highway was the goal and plan which urban managers had put it on their agenda during the past years, so that they could reduce the traffic problem of this part of Tehran. The implementation of this developmental project is based on the Comprehensive Plan of Tehran City, the Detailed Plan of District 15, the District's Landscape Document and other upstream documents of Tehran. This article has been adapted from the research entitled "Assessment of social and cultural effects of the construction, development and improvement of Imam Reza highway" in the 15th district of Tehran Municipality. The research is a during-implementation study conducted to identify and evaluate the effects and consequences of this developmental action. The research method is a combination of quantitative and qualitative approaches, and theoretical and conceptual categories, access, development (social welfare and social services) have been used in formulating the theoretical framework of the research. Research findings show that the implementation of this developmental project has positive and negative effects and suggestions have been offered in order to avoid, moderate and minimize the negative effects of the project.

Keywords: Assessment of social and cultural impacts, Imam Reza Highway, District 15, developmental action, outcomes, effects, implementation.
