

عنوان: ارزیابی تأثیرات اجتماعی - فرهنگی سامانه‌ی اتوبوس‌های تندرو (BRT) خط پنج؛

پایانه‌ی علم و صنعت - سیدخندان

کارفرما: شهرداری منطقه ۴ تهران

سال اجرا: ۱۳۹۳

مجری / مدیر علمی: هادی برغم‌دی

۱- مقدمه

در سال‌های اخیر با افزایش جمعیت شهر تهران و به تبع آن افزایش خودروها و حجم ترافیک، شاهد ایجاد مسایلی در تضاد با اهداف توسعه‌ی پایدار چون آلودگی هوا، انتشار گازهای گلخانه‌ای، کاهش سوخت‌های فسیلی تجدیدناپذیر، اتلاف وقت شهروندان، افزایش هزینه‌های سفر و... هستیم که نتیجه‌ی آن کاهش سطح کیفیت زندگی شهری و آرامش و آسایش شهروندان به خصوص در کلان‌شهر تهران است.

استفاده از حمل و نقل عمومی یکی از الگوهای حمل و نقل است که تأثیر اجتناب‌ناپذیری در کاهش وابستگی به اتومبیل و نیز کاهش وقت و هزینه‌های سفر در درون شهرها را دارد. در واقع می‌توان گفت هدف از راه‌اندازی سیستم حمل و نقل هم‌گانی، ایجاد امکان حمل و نقل سریع و ارزان برای کلیه‌ی اقشار جامعه و در عین حال کاهش اثرات منفی حمل و نقلی مانند آلودگی هوا، ازدحام، آلودگی صوتی و نظایر آن است.

به منظور بهبود مشخصات شبکه‌ی حمل و نقل هم‌گانی، می‌توان برخی از خطوط اتوبوس را به اتوبوس تندرو تبدیل کرد. این عمل طبیعتاً باعث افزایش هزینه‌های ارائه‌کننده می‌شود در حالی که هزینه‌ی استفاده‌کنندگان را بهبود می‌بخشد (حسنی نسب و همکاران، ۱۳۹۰).

در واقع بهینه‌سازی سیستم حمل و نقل عمومی به منظور ارائه‌ی خدمات ایمن‌تر با قابلیت بالا، ارزان، سریع و مطلوب برای انجام سفرهای درون‌شهری یکی از راه‌حل‌های موثر است که در کوتاه مدت منجر به کاهش مشکلات ناشی از ترافیک می‌شود. از این‌رو راه‌اندازی خطوط اتوبوس‌های تندرو می‌تواند نقش عمده‌ای در حل مشکلات ترافیکی و حمل و نقل شهری داشته باشد.

منطقه‌ی ۴ شهرداری تهران با ۵۳۶ کیلومتر معابر شهری که ۴۶ کیلومتر آن را معابر بزرگراهی ۷ بزرگراه تشکیل می‌دهند، از وسیع‌ترین مناطق تهران به شمار می‌آید و روزانه ۷۵۵ هزار سفر شهری در این منطقه

انجام می‌شود. بزرگراه امام علی نیز به عنوان یکی از حادثه‌خیزترین محورهای پایتخت در این منطقه قرار دارد (ایسنا، خرداد ۱۳۸۹). با توجه به وسعت زیاد منطقه و طول بزرگ‌راه‌ها و معابر شهری موجود در آن، ساماندهی حمل و نقل شهری در این منطقه ضرورت داشته و ایجاد و توسعه سامانه‌ی اتوبوس‌رانی تندرو (BRT) در این منطقه می‌تواند عملکرد شبکه حمل و نقل عمومی را افزایش داده و از حجم خودروهای شخصی کاسته و مسائل مربوط به ترافیک را مرتفع سازد.

توسعه‌ی خطوط اتوبوس‌رانی تندرو (BRT) را می‌توان یکی از اموری تلقی نمود که قادر است توسعه‌ی پایدار را امری دست‌یافتنی‌تر نماید. به بیان دیگر، توسعه‌ی حمل و نقل عمومی در تهران بر کاهش ترافیک و نیز آلودگی هوا و محیط زیست تاثیر داشته و حتی منجر به تغییرات فرهنگی و سبک زندگی مردم در شهر تهران می‌گردد.

هر پروژه‌ای متناسب با ابعاد متفاوت شهرها، آثار و پیامدهای گوناگونی بر جای می‌گذارد که می‌تواند مثبت یا منفی باشد و بسته به نوع تاثیر ممکن است آشکار شود یا پنهان بماند. در نظر اول می‌توان این ادعا را مطرح کرد که ابعاد اجتماعی و فرهنگی شهر تحت تاثیر پروژه‌ها، ممکن است به اختلال در نظام زندگی شهروندان ختم شود. در این صورت است که هزینه‌های اگر نگوئیم جبران ناپذیر، هزینه‌های سنگینی را به شهر (شهروندان و مدیریت شهری) تحمیل می‌کند (ابراهیم‌پور، ۱۳۸۷: ۸۵).

اتاف (ارزیابی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی) حاضر به شناخت پیامدهای ناشی از اقدام توسعه‌ای راه‌اندازی خط ۵ BRT می‌پردازد. نکته‌ی مهم ضرورت انجام اتاف این اقدام توسعه‌ای، شناخت پیامدهای منفی و ناخواسته و پیامدهای مثبت پروژه است؛ چرا که عدم شناخت پیامدهای منفی، در طول زمان منجر به بروز پیامدهای ناگوار بر زندگی اجتماعی شهروندان گردیده که این پیامدها ممکن است نه تنها با اهداف توسعه‌ی پایدار منافات داشته باشد، بلکه توانایی مدیریت پیامدها را کاسته و مدیریت شهری را ناچار به صرف هزینه‌های بالا در طولانی مدت برای جبران اثرات منفی پروژه‌ها نماید.

در واقع ضرورت و اهمیت اتاف تنها در جهت شناخت پیامدهای منفی اقدامات توسعه‌ای نیست بلکه این شناخت در مدیریت پیامدهای منفی و کاستن اثرات منفی و نیز افزایش پیامدهای مثبت پروژه‌ها نیز کمک‌رسان است. برنامه‌ی مدیریتی را می‌توان هم برای کاهش اثرات منفی و هم افزایش اثرات مثبت در

پیش گرفت. در واقع با شناخت پیامدهای منفی و ارائه‌ی راه کارهای تعدیلی و یا جبرانی، می توان میزان تاثیرات منفی را کاهش داد.

پژوهش حاضر، ضمن بررسی پروژه‌ی خط ۵ سامانه‌ی اتوبوس رانی تندرو (BRT) در منطقه‌ی ۴ شهرداری تهران، اثرات اجتماعی و فرهنگی این پروژه را بر اجتماع شهری این منطقه و یا ذی نفعان متأثر از آن پروژه، مورد بررسی قرار داده و در نهایت سناریوهای پیش روی این پروژه را به رشته تحریر درآورده است.

۲- معرفی اقدام توسعه‌ای

خط ۵ اتوبوس‌های تندرو (BRT) از ابتدای بزرگراه رسالت و ایستگاه BRT علم و صنعت آغاز و تا پایانه‌ی بیهقی ادامه دارد. این پروژه در بین مناطق ۳، ۴، ۷ و ۸ شهرداری تهران مشترک است و از مرز هر ۴ منطقه می‌گذرد که بیشترین طول خط (حدود ۶ کیلومتر) از منطقه‌ی ۴ شهرداری تهران عبور می‌کند.

مسیر حرکت خط اتوبوس‌های تندرو (BRT) در مرز جنوبی منطقه‌ی ۴ با نام خط ۵ از ایستگاه BRT آیت شروع و تا ایستگاه BRT سیدخندان واقع در پل سید خندان ادامه دارد که در مرز نواحی ۱، ۲ و ۴ منطقه‌ی ۴ شهرداری تهران و محلات نارمک، مجیدیه، مهران، کاظم‌آباد و بخش‌ی از کالاد (کوهک) مشترک و این محلات را به یکدیگر مرتبط ساخته است. ایستگاه‌های این خط از شرق به سمت غرب، هفت ایستگاه شامل ایستگاه‌های علم و صنعت، آیت، رسالت، کرمان، اثنی عشر (۱۶ متری دوم)، استاد حسن بنا و سیدخندان است. موقعیت مکانی این خط در سطح مناطقی که آنها را تحت تاثیر قرار می‌دهد در تصویر شماره‌ی ۱ نشان داده شده است.



تصویر شماره ۱: موقعیت مکانی خط اتوبوسرانی (BRT) در مرز مناطق ۳، ۴، ۷ و ۸ شهرداری تهران

<p>مسیر حرکت خط ۵ در مرز جنوبی منطقه ۴ شهرداری</p>
<p>مسیر حرکت خط ۵ مشترک در مناطق ۳، ۴، ۷ و ۸</p>

Activi
Go to 5

۳- روش

روش پژوهش از نظر مسیر توصیفی تحلیلی، از نظر زمان مقطعی، از نظر هدف کاربردی و از نظر میزان ژرفایی پهنانگر است. برای گردآوری اطلاعات نیز از روش اسنادی و میدانی استفاده شده است.

الف) در بخش اسنادی، از روش نمونه‌گیری هدف‌مند و مدارک در دسترس و موجود، استفاده شده است.

ب) در روش میدانی جامعه نمونه به چند بخش تقسیم شده‌اند:

در بخش نخست در روش میدانی با استفاده از فرمول برآورد حجم نمونه و با استفاده از روش نمونه‌گیری متناسب با حجم با ۴۰۰ نفر از ساکنان منطقه ۴ شهرداری تهران مصاحبه (در قالب پرسشنامه) صورت گرفت. در بخش بعدی با استفاده از روش نمونه‌گیری هدف‌مند با دبیر شورایی محله مهران، معاونت امور شهری و فضای سبز منطقه ۴ شهرداری تهران و معاونت فنی و عمرانی این منطقه، سازمان حمل و نقل و ترافیک منطقه ۴ شهرداری تهران و سازمان کنترل کیفیت هوا و با ۱۵ نفر از رانندگان تاکسی و مسافر بزرگراه رسالت مصاحبه صورت پذیرفت. از میان کسبه‌ی فعال در بزرگراه رسالت نیز ۱۵ نفر با استفاده از روش نمونه‌گیری هدف‌مند و در دسترس انتخاب و با آن‌ها مصاحبه شد. همچنین با ۲۱۰ نفر از مسافران خط پنج سامانه‌ی اتوبوس‌های تندرو نیز در غالب پرسشنامه مصاحبه صورت گرفت.

به علاوه کمیت و کیفیت سامانه‌ی BRT ۵ بر اساس استانداردهای بین‌المللی BRT مورد سنجش قرار گرفتند. علاوه بر این با روش OD تعداد و سایل نقلیه‌ای که برای عبور از چهارراه سرسبز (شمال به جنوب

1. Origin Destination

برعکس) به ناچار مسافتی را طی کرده تا بتوانند به مقصد خود برسند نیز مورد بررسی قرار گرفته است. این آماربرداری در ساعات اوج صبح و بعداز ظهر صورت گرفته است.

ابزارهای مورد استفاده در این پژوهش، فیش‌های اطلاعاتی، پرسش‌نامه‌ی پژوهش‌گر ساخته، مصاحبه‌ی نیمه‌باز (نیمه‌ساخت‌دار) و باز و مشاهده است. بدین ترتیب برای توصیف اقدام مداخله‌ای از مشاهده و فیش‌های اطلاعاتی و همچنین مصاحبه، در بخش توصیف سیمای اجتماعی و دامنه‌یابی از مشاهده، مصاحبه، فیش‌های اطلاعاتی، نقشه‌ها و عکس‌های ماهواره‌ای و در بخش ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی از پرسشنامه، مصاحبه و در بخش برآورد از سناریونویسی، مقایسه‌ی تطبیقی و در نهایت در ارائه‌ی کاربست از فیش‌های اطلاعاتی، بحث گروهی و... استفاده شد.

در ساخت پرسشنامه‌های مربوط به سنجش رضایت مسافران این خط از مدل Servqual^۱ استفاده شده است. در این مدل سوالات به دو بخش تقسیم می‌شوند، بخش اول به دنبال ارزیابی انتظارات مشتریان است و در بخش دوم سعی در سنجش دیدگاه‌های مسافران دارد. هر دو بخش از پرسشنامه بر اساس مقیاس لیکرت مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. در این مقیاس عدد 0 نشان‌دهنده‌ی مخالفت شدید و عدد ۶ بیان‌گر موافقت کامل است.

نظرات مسافران بر اساس خدمات واقعی است که در خط ۵ BRT دریافت می‌کنند و انتظارات آنها بر پایه‌ی تجربیات گذشته و اطلاعات مربوط به وسایل حمل و نقل عمومی در شهر تهران است. "نمرات کیفیت خدمات، تفاوت بین نمرات دیدگاه‌ها (نظرات) و انتظارات مشتریان است و بنابراین دامنه‌ی آن بین ۶ و ۰- است. بنابراین رضایت مشتریان و کیفیت خدمات توابعی از نظرات و انتظارات مشتریان است. در بسیاری از حالت‌ها که انتظارات و نظرات در یک سطح هستند، کیفیت خدمات رضایت‌بخش است" (دانیل و یوای، ۱۳۹۲).

هم‌چنین این پرسشنامه دارای یک بخش آماری است که اطلاعاتی درباره‌ی سن، جنس، تحصیلات، شغل، و میزان استفاده از BRT در روز را ارائه می‌کند. بنابراین این کار باعث می‌شود تا ویژگی‌های پاسخ‌دهندگان بهتر درک شوند و از انتظارات آنها با توجه به ویژگی‌های جمعیت‌شناختی و اجتماعی آگاهی یافت.

1. Service Quality Technique

پرسشنامه‌ی مربوط به استانداردهای بین‌المللی نیز شامل شاخص‌های هر کدام از استانداردها است که از طریق مشاهده‌ی مستقیم کارشناس، بر اساس نمرات تعیین شده، به خط ۵ BRT امتیاز داده شد.

۴- یافته‌ها

در تطابق میان استانداردهای بین‌المللی BRT با وضعیت موجود خط ۵ BRT، نتایج بیانگر این است که طراحی ایستگاه و سطح مشترک ایستگاه با اتوبوس در سطح خوب، کیفیت سرویس‌دهی و اطلاع‌رسانی به مسافران، برنامه‌ریزی نحوه‌ی سرویس‌دهی و زیرساخت‌ها در سطح متوسط و یکپارچگی و تأمین دسترسی مناسب در سطح بدی قرار دارد.

در رابطه با سنجش میزان رضایت مسافران، یافته‌ها بیانگر این است که میان انتظارات و رضایت استفاده‌کنندگان از خط ۵ BRT تفاوت زیادی وجود دارد.

در بعد تجهیزات فیزیکی بیشترین تفاوت بین شرایط مورد انتظار و شرایط موجود در مورد پل مکانیزه عابر پیاده و تجهیزات نوین در ایستگاه‌ها (مثل داشتن کولر، رادیو، سیستم اطلاع‌رسانی در ایستگاه‌ها) بوده است. این بیانگر این است که شرایط پل‌های مکانیزه و نیز تجهیزات داخل اتوبوس‌ها و ایستگاه‌ها چون وجود کولر، سیستم اطلاع‌رسانی و رادیو پایین‌تر از میزان رضایت مسافران است و نیاز به خدمات‌رسانی بیشتر در این زمینه وجود دارد. در بعد ادب و اعتماد بیشترین تفاوت بین شرایط مورد انتظار و شرایط موجود در مورد برخورد مودبانه‌ی کارکنان و رانندگان و احساس مسئولیت کارکنان در مشکلات پیش آمده برای مسافران است. در واقع این امر بیانگر عدم رضایت مسافران از رفتار کارکنان و رانندگان و نیز احساس مسئولیت آنها در رفع مشکلات مسافران است. در بعد قابلیت اطمینان بیشترین تفاوت بین شرایط مورد انتظار و شرایط موجود در مورد سرعت مناسب خط و عدم احتمال دیر رسیدن و نیز تمایل کارکنان و رانندگان برای پاسخگویی به مسافران است. این امر بیانگر عدم رضایت مسافران از سرعت خط و نیز عدم پاسخگویی مناسب کارکنان و رانندگان است. در بعد مسئولیت و پاسخگویی، بیشترین تفاوت بین شرایط مورد انتظار و شرایط موجود در مورد علاقه‌ی کارکنان و رانندگان برای کمک به مسافران و آمادگی پاسخگویی کارکنان در هر حال به پرسش‌های مسافران است. این امر بیانگر این است که میزان مسئولیت رانندگان و کارکنان در زمینه‌ی کمک و پاسخگویی به مسافران پایین‌تر از

حد مورد انتظار مسافران است. در بعد همدلی، بیشترین تفاوت بین شرایط مورد انتظار و شرایط موجود در مورد سرعت عمل کارکنان و رانندگان در ساعات شلوغ است. این امر بیانگر این است که از نظر مسافران، کارکنان و رانندگان در این خط در ساعات شلوغ و ازدحام مسافران در این خط دارای سرعت عمل در انجام وظایف خود نیستند. در بعد آسایش و راحتی مسافران، بیشترین تفاوت بین شرایط مورد انتظار و شرایط موجود به ترتیب در مورد عدم آسایش مسافران به دلیل شلوغی داخل اتوبوس و شلوغی در ایستگاه و حضور دست‌فروشان در داخل اتوبوس است.

این خط جایگاه مناسبی در تردد شهری دارد و مسافران زیادی از سطح منطقه و فرامنطقه از این خط استفاده می‌کنند. مبدا بیشترین تعداد مسافران این خط، علم و صنعت و مقصد بیشترین تعداد مسافران این خط آرژانتین است. ۵۰٫۸ درصد از مسافران مبدا حرکتشان از داخل منطقه‌ی ۴ شهرداری تهران بوده است و مقصد ۴۳٫۵ درصد از مسافران نیز محلات منطقه‌ی ۴ شهرداری تهران بوده است. این بیانگر این است که نیمی از مسافران در داخل منطقه به خارج از منطقه عزیمت می‌کنند. در واقع میزان خروج از منطقه بیشتر است. بدین معنا که برخی از مسافران برای خروج از این خط استفاده کرده و برای برگشت از دیگر وسایل حمل و نقل استفاده می‌کنند.

انگیزه‌ی مسافران برای استفاده از این خط به ترتیب اولویت به دلیل کم شدن زمان سفر و زود رسیدن به مقصد، کم بودن کرایه‌ها و کاهش هزینه‌های سفر بوده است.

در مجموع می‌توان گفت به دلیل کاهش عرض بزرگ‌راه رسالت، این خط منجر به افزایش ترافیک در این محور شده است اما با توجه به جایگاه آن در سیستم حمل و نقل شهری، جابه‌جایی شمار زیادی از شهروندان و کاهش هزینه‌های سفر و زمان سفر می‌تواند دلیل ارزیابی مثبت از این پروژه باشد. در واقع مهم‌ترین ذی‌نفعان پروژه شهروندان منطقه‌ی ۴ شهرداری تهران و تهران هستند.

نارضایتی کسبه از این خط به دلیل کاهش مشتریان و نارضایتی رانندگان تاکسی به دلیل افزایش ترافیک و تلف شدن وقتشان در ترافیک بوده است که منجر به استهلاک خودروها و افزایش هزینه‌های اقتصادی آنان شده است.

مهم‌ترین مشکل این خط مکانیزه نبودن پل‌های عابر پیاده، کم بودن تعداد اتوبوس‌ها و شلوغی داخل اتوبوس‌ها، دیر آمدن اتوبوس‌ها، گرانی کرایه‌ها، کم بودن صندلی بانوان، نبودن خط ویژه در تمام مسیرها بوده است.

در ادامه در جدول شماره‌ی ۱ تاثیرات بر حسب ماهیت، گستره‌ی اثر، اهمیت و سازوکار تاثیرگذاری‌شان ارائه می‌شوند.

جدول شماره ۱: تأثیرات بر حسب ماهیت، گستره‌ی اثر، اهمیت و سازوکار تأثیرات

ردیف	تأثیرات	ماهیت تأثیرات	گستره‌ی اثر	اهمیت (از نظر کارشناسان)	سازوکار تأثیرات
۱	کاهش زمان سفر برای مسافران BRT	مثبت	فرامنطقه‌ای	خیلی زیاد	بر اساس مشاهدات میدانی و نتایج مصاحبه‌ها می‌توان گفت که به دلیل روان شدن حرکت اتوبوس‌ها در این مسیر بیش از ۲۵ دقیقه از وقت مسافران کمتر در ترافیک تلف می‌شود. در مقابل نیز به دلیل کاهش عرض بزرگراه بیش از ۲۵ دقیقه از وقت خودروهای شخصی به خصوص در هنگام اوج ترافیک بیشتر در ترافیک تلف می‌شود. در مقابل این را باید در نظر داشت که حجم مسافرانی که این خط به طور روزانه جابه‌جا می‌کند دارای اهمیت است که خود منجر به کاهش تراکم ترافیک در این مسیر می‌شود. در واقع گردش مسافر افزایش یافته است. این امر خود منجر به کاهش استفاده از وسایل شخصی نیز می‌گردد.
۲	افزایش زمان سفر برای رانندگان	منفی	فرامنطقه‌ای	زیاد	
۳	افزایش راحتی سفر برای مسافران BRT	مثبت	فرامنطقه‌ای	خیلی زیاد	یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های خطوط BRT، دارا بودن مسیر مستقل اتوبوس‌هاست. همین امر منجر به افزایش حریم و امنیت این خط برای مسافران می‌شود. از فاکتورهای راحتی مسافران در سامانه‌های BRT و این خط، نماندن در ترافیک و پشت چراغ قرمز، استفاده از صندلی‌های راحت و داشتن وسایل سرمایش و گرمایش در داخل اتوبوس‌ها است که باعث راحتی مسافران می‌گردد. اما کاهش تعداد اتوبوس‌ها و انتظار بیشتر مسافران در ایستگاه‌ها و حجم بالای مسافران در اتوبوس‌ها در هنگام اوج ترافیک می‌تواند از احساس راحتی آن‌ها بکاهد.
۴	کاهش راحتی سفر برای رانندگان (تاکسی و شخصی)	منفی	فرامنطقه‌ای	متوسط	در مقابل به دلیل کاهش عرض بزرگراه و افزایش ترافیک موجود در لاین وسایل شخصی، رانندگان وسایل شخصی و تاکسی دچار مشکلات فراوانی به واسطه‌ی ترافیک سنگین این بزرگراه شده‌اند.
۵	دسترسی به خدمات شهری و خطوط حمل و نقل	مثبت	فرامنطقه‌ای	خیلی زیاد	یکی از مهم‌ترین وظایف مدیریت شهری افزایش دسترسی شهروندان به خدمات شهری است. این خط به دلیل اینکه در مسیر دیگر وسایل حمل و نقل مانند مترو و نیز خط BRT۲ (واقع در ایستگاه آیت) است، و نیز به دلیل اینکه محور رسالت یکی از شریان‌های اصلی در شرق تهران است، مسیر دسترسی به مسیرهای دیگر از طریق اتوبان همت، امام علی و ... را فراهم می‌کند. در واقع این خط به عنوان یکی از زیرساخت‌های لازم جهت دسترسی به خدمات شهری دارای اهمیت است.
۶	افزایش امنیت جانی مسافران	مثبت	فرامنطقه‌ای	خیلی زیاد	همانطور که مطرح شد به دلیل وجود مسیر مستقل این سامانه حرکت اتوبوس‌ها با کاهش ترافیک همراه است اما باید در نظر داشت که مسائلی چون ورود دیگر وسایل به خط ویژه، ترمزهای آنی اتوبوس‌ها، جیب‌بری در داخل اتوبوس‌ها، تراکم جمعیت داخل اتوبوس و کمبود جا و نیز هوای تنفس، امنیت جانی و مالی بسیاری از مسافران را نیز به خطر می‌اندازد.
۷	کاهش امنیت جانی مسافران و موتورسواران	منفی	منطقه‌ای	زیاد	به دلیل عبور عابران از وسط لاین BRT و یا بزرگراه و نیز نرده‌های میانی امنیت این مسافران و رانندگان و نیز مسافران کاسته می‌شود. به فرض عبور موتور سوار و یا مسافری از وسط لاین، راننده‌ی اتوبوس که سرعت بالایی در این لاین دارد مجبور به ترمز ناگهانی است که هم امنیت مسافران داخل اتوبوس را به مخاطره می‌اندازد و هم در صورت عملکرد دیر راننده، با عابر پیاده تصادف خواهد کرد. در واقع باید به دنبال این بود که چرا عابران از پل‌های عابر پیاده استفاده نمی‌کنند. البته وجود پل‌های مکانیزه خود انگیزه‌ی استفاده عابران از پل‌ها را افزایش می‌دهد اما عدم تردد موتور سواران نیز بسته به حضور و مسئولیت‌پذیری مأموران راهنمایی و رانندگی است که حتی در صورت ترافیک زیاد با در نظر گرفتن وضعیت تردد در خط‌های ویژه اجازه عبور موتور سواران را از خط ویژه بدهند.

ادامه‌ی جدول شماره‌ی ۱: تأثیرات بر حسب ماهیت، گستره‌ی اثر، اهمیت و سازوکار تأثیرات

ردیف	تأثیرات	ماهیت تأثیرات	گستره-ی اثر	اهمیت (از نظر کارشناسان)	سازوکار تأثیرات
۸	سامان‌دهی رفت‌وآمد خودروها در اتوبان رسالت	مثبت	فرا منطقه‌ای	زیاد	راه‌اندازی این خط یکی از عوامل در ساماندهی رفت‌وآمد خودروها در بزرگ‌راه رسالت بوده است. در واقع این خط توانسته است مسیر حرکت مسافران را از مسیر حرکت رانندگان شخصی جدا کند و شرایط دسترسی بیشتری را برای مسافران ایجاد کند. وجود علائم راهنمایی رانندگی، سرعت‌کاهها و پهلوگاهها نیز می‌توانند به افزایش ساماندهی خودروها کمک کند.
۹	سرقت و تخریب خودروهای کسبه و مراجعان	منفی	منطقه‌ای	کم	یکی از تأثیرات راه‌اندازی این خط در بزرگ‌راه محدودیت توقف خودروها در دو طرف بزرگ‌راه است. به دلیل اینکه در هر دو طرف بزرگ‌راه کاربری‌های اداری و نیز تجاری وجود دارد. یکی از محدودیت‌هایی که این خط برای مغازه‌دارانی که با خودروهای شخصی خود به محل کار خود مراجعه می‌کنند، نبود محلی برای پارک خودروهایشان است. هر چند این محدوده یکی از پرجمعیت‌ترین محدوده‌ها است اما پارک خودروهای این افراد در کوچه‌های اطراف و دوری آن‌ها از مقابل چشم صاحبان، منجر به مشکلاتی چون سرقت و تخریب ماشین‌ها شده است.
۱۰	ایجاد پاتوق موادفروشان در ایستگاه سرسبز	منفی	منطقه‌ای	کم	ایستگاه سرسبز و ایستگاه‌های ۳۰ متری تا امام حسین(ع) در خط آزادی به یکی از مکان‌های آسیب‌زا مبدل شده است. به دلیل شلوغی و نیز راحتی در تردد این مسیر می‌توانند برای افراد سودجو مکان مناسبی باشند.
۱۱	کاهش امنیت پل‌های عابر پیاده در شب‌ها به دلیل وجود تابلوهای تبلیغاتی و عدم روشنایی لازم در پل‌ها	منفی	منطقه‌ای	زیاد	هر چند پل‌های عابر پیاده یکی از خدمات شهری برای راحتی و افزایش ایمنی عابران است اما گاهی به دلیل کم شدن تردد و نیز تارک بودن این پل‌ها دارای پیامدهای منفی است. به علاوه با توجه به گسترش تبلیغات در سطح شهر، این مکان‌ها تبدیل به فضایی برای ارائه‌ی این تبلیغات شده است. اما باید در نظر داشت که هدف اولیه‌ی وجود این پل‌ها افزایش امنیت شهروندان است. از این رو برای افزایش امنیت می‌توان به جای نصب بیلبوردهای تبلیغاتی وسط این پل‌ها که جلوی دید عابران را می‌گیرد مکانی دیگر برای نصب بیلبوردها انتخاب شود.
۱۲	فشارهای روانی و جسمانی رانندگان، تاکسی و شخصی (چون عصبی شدن، کمردرد، پادرد، سردرد و ...) به دلیل تراکم ترافیک این محور	منفی	فرامنطقه‌ای	متوسط	نبود انضباط ترافیکی بر بهداشت روانی و جسمی افراد جامعه تأثیرگذار است. در صورت روان بودن و نبود هرج‌ومرج عبور خودروها تأثیرات منفی و فشارهای روانی ترافیک بر رانندگان نیز کاسته می‌شود. در حالی که در این مسیر به دلیل نبود انضباط ترافیکی، رانندگان مجبور به نشستن طولانی مدت بر روی صندلی‌ها و به علاوه ترمز گرفتن، عوض کردن کلاچ، بوق زدن‌های ممتد هستند. این عوامل منجر به کاهش سلامتی جسمانی و نیز افزایش هرج و مرج شده که این امر منجر به بروز خشونت میان افراد می‌گردد.
۱۳	دسترسی به مراکز واقع در بزرگ‌راه رسالت و مترو	مثبت	منطقه‌ای	زیاد	یکی از ویژگی‌های این خط ایجاد فرصت تبادل برای مسافران است. یعنی مسافران این خط می‌توانند از این خط برای رفتن به مترو استفاده کنند. از سوی دیگر دسترسی آنها به برخی مراکز اداری و خرید رسالت نیز افزایش می‌یابد.
۱۴	رضایت از شهرداری	مثبت	فرامنطقه‌ای	متوسط	افزایش خدمات رسانی به مردم و کاهش مشکلات شهری آن‌ها به خصوص در سطح محلات و منطقه منجر به افزایش رضایت شهروندان از مدیریت شهری می‌گردد.
۱۵	استفاده بیشتر از وسائل حمل و نقل عمومی	مثبت	فرامنطقه‌ای	خیلی زیاد	یکی از اهداف این خط افزایش انگیزه و استفاده شهروندان از خطوط حمل و نقل عمومی بوده است. این خط روزانه ۶۵ هزار نفر را جابه‌جا می‌کند که این امر در واقع بیانگر استفاده بیشتر مردم از این خط و دستیابی شهرداری به این هدف خود است.

ادامه‌ی جدول شماره‌ی ۱: تأثیرات بر حسب ماهیت، گستره‌ی اثر، اهمیت و سازوکار تأثیرات

ردیف	تأثیرات	ماهیت تأثیرات	گستره‌ی اثر	اهمیت (از نظر کارشناسان)	سازوکار تأثیرات
۱۶	افزایش استفاده از ماشین‌های شخصی	منفی	فرامنطقه‌ای	خیلی زیاد	همانقدر که این خط باعث افزایش استفاده از وسایل نقلیه می‌شود منجر به افزایش استفاده از خودروهای شخصی نیز می‌گردد. به دلیل وجود کاربری‌های تجاری در دو طرف بزرگراه کسانی که قادر به خرید بدون ماشین نیستند، انگیزه‌شان برای استفاده از ماشین‌های شخصیشان افزایش می‌یابد. به علاوه نارضایتی از خدمات سامانه نیز نه تنها منجر به کاهش رضایت مسافران می‌گردد بلکه در طولانی مدت تبلیغ منفی برای استفاده از وسایل نقلیه عمومی است که منجر به کاهش استقبال شهروندان از وسایل نقلیه عمومی می‌گردد.
۱۷	آرامش روانی و کاهش استرس به دلیل معطل نشدن در ترافیک برای- مسافران خط BRT	مثبت	فرامنطقه‌ای	زیاد	این پیامد یکی از مصداق‌های افزایش راحتی سفر برای مسافران است.
۱۸	کاهش هزینه‌های سفر	مثبت	فرامنطقه‌ای	خیلی زیاد	یکی از مهم‌ترین تأثیرات این خط کاهش هزینه‌های سفر در سطح خرد و کلان است. نرخ کرایه این خط بعد از افزایش قیمت بنزین در سال ۱۳۹۳ از ۳۰۰ تومان به ۵۰۰ تومان رسیده است. در واقع مسافران می‌توانند با هزینه‌ی ۵۰۰ تومان مسافت طولانی از علوم و صنعت به پایانه‌ی بیهقی را طی کنند در حالی که هزینه‌ی استفاده از ماشین شخصی و دریست برای این مسیر ۱۳ تا ۱۵ هزار تومان است. در حالی که بسیاری از مسافران در روز ۲ بار از این خط استفاده می‌کنند این وسیله‌ی حمل و نقل عمومی جایگاه مهمی در زندگی روزمره و صرفه‌جویی هزینه‌های سفر درون شهری شهروندان دارد.
۱۹	کاهش هزینه و مصرف سوخت	مثبت	فرامنطقه‌ای	خیلی زیاد	با توجه به تعداد استفاده‌کنندگان از این خط در طول روز (۶۵ هزار نفر)، در صورت نبود این خط چیزی در حدود ۱۶,۲۵۰ سفر توسط وسایل نقلیه‌ی شخصی (با ۴ نفر مسافر) انجام می‌شده است که این تعداد سفر به ۸۰۰ سفر (با حدود ۸۰-۱۰۰ مسافر) با استفاده از اتوبوس منجر شده است. این امر منجر به کاهش هزینه‌ی سوخت و مصرف بنزین در این بزرگراه شده است. دلیل این امر نیز آن است که این خط چیزی در حدود ۶۰ دس‌تگاه اتوبوس دارد که هر یک از این اتوبوس‌ها در طول روز به‌طور متوسط ۴ بار مسیر شرق به غرب و ۴ بار مسیر غرب به شرق را طی می‌کنند که در هر مسیر حدود ۸۰-۱۰۰ مسافر را نیز جابجا می‌کنند.
۲۰	کاهش درآمد کسبه با توجه به نوع فعالیت	منفی	فرامنطقه‌ای	متوسط	که با کاهش عرض خیابان و پیامدی چون ممنوعیت توقف خودروها در دو طرف بزرگراه به دلیل وجود کاربری‌های تجاری در دو طرف بزرگراه، مشتری بسیاری از کاربری‌های تجاری که مشتریان متفاوت و متنوعی دارند کاسته شده است. همچنین بخشی از مسافران طول مسیر به دلیل دشواری توقف مسافرکش‌های شخصی در حاشیه‌ی بزرگراه امکان استفاده از این وسایل را نخواهند داشت.
۲۱	کاهش درآمد رانندگان تاکسی	منفی	فرامنطقه‌ای	متوسط	
۲۲	کاهش دسترسی مشتریان عبوری به مغازه‌های محور رسالت	منفی	منطقه‌ای	کم	توقف تمام خودروها در دو طرف بزرگراه ممنوع است. از این رو رانندگان ماشین‌های شخصی که قصد خرید از مغازه‌های این محور را دارند نمی‌توانند به راحتی مبادرت به خرید کنند مگر اینکه ماشین‌های خود را در خیابان‌های اطراف بزرگراه پارک کنند. در این صورت مسافت زیادی را برای رفتن به مغازه باید طی کنند.

ادامه‌ی جدول شماره‌ی ۱: تأثیرات بر حسب ماهیت، گستره‌ی اثر، اهمیت و سازوکار تأثیرات

ردیف	تأثیرات	ماهیت تأثیرات	گستره‌ی اثر	اهمیت (از نظر کارشناسان)	سازوکار تأثیرات
۲۳	استهلاک ماشین‌های شخصی بر اثر توقف زیاد و ممتد در ترافیک	منفی	فرامنطقه‌ای	متوسط	به دلیل کم شدن عرض بزرگراه، افزایش تراکم ترافیک، توقف‌های ممتد در بزرگراه منجر به افزایش استهلاک ماشین‌های شخصی می‌شود.
۲۴	افزایش تراکم ترافیک در لاین خودروها	منفی	فرامنطقه‌ای	خیلی زیاد	به دلیل کاهش عرض بزرگراه رسالت ترافیک در این محور یکی از مهم‌ترین مسائل است. اما یکی از عوامل تأثیر گذار بر کاهش تراکم ترافیک در این مسیر می‌تواند اصلاحات هندسی معابر منتهی به بزرگراه و تغییر کاربری در برخی از نقاط بزرگراه باشد.
۲۵	نبود محل پارک خودرو	منفی	منطقه‌ای	زیاد	با افزایش خودروها در تهران، ما همواره نیازمند مکانی مناسب برای پارک خودروها هستیم که فضای دیگر کاربری‌های را اشغال نکند. بنابراین وجود پارکینگ‌های طبقاتی در محور رسالت می‌تواند به کاسبان این محور و مشتریان آن‌ها برای پارک خودروهایشان کمک کند.
۲۶	افزایش میزان تصادفات	منفی	فرامنطقه‌ای	زیاد	افزایش میزان تصادفات در این محور علاوه بر تراکم ماشین‌ها به دلایل گوناگون دیگری نیز رخ می‌دهد: عدم اصلاحات هندسی معابر، نبود پل‌های عابر مکانیزه در تمام ایستگاه‌ها که منجر به تردد عابران از خیابان می‌شود. فشارهای روانی وارده بر رانندگان به دلیل شلوغی بزرگراه و...
۲۷	افزایش آلودگی صوتی	منفی	فرامنطقه‌ای	متوسط	علاوه بر اینکه وجود خودروها با موتور روشن خود دلیلی بر افزایش صدا است، بوق‌های ممتد، ترمزگرفتن منجر به افزایش آلودگی‌های صوتی در این محور شده است.
۲۸	افزایش آلودگی هوا	منفی	فرامنطقه‌ای	زیاد	به دلیل افزایش ترافیک میزان آلاینده‌ها نیز در این محدوده افزایش داشته است.
۲۹	نارضایتی از شهرداری	منفی	فرامنطقه‌ای	زیاد	براساس سنجش میزان انتظار و میزان رضایت مسافران خط ۵ BRT از این خط توسط مدل servqual میزان رضایت شهروندان پایین‌تر از میزان انتظار آن‌ها از این خط بوده است که این خود بر کاهش رضایت شهروندان از شهرداری خواهد افزود

۵- کاربست

با در نظر گرفتن مجموع مشکلات از نظر گروه‌های مسافران خط، ساکنان منطقه، مدیران، کسبه و رانندگان محور رسالت و نیز کارشناسان گروه اتاف در رابطه با کاهش اثرات منفی، به ارائه‌ی راه‌کارهای اجرایی پرداخته می‌شود. می‌توان گفت هر کدام از راه‌کارها در دسته‌های متفاوتی قرار می‌گیرند. راه‌کارهای بیرونی و درونی. راه‌کارهای بیرونی آن دسته راه‌کارهایی هستند که در رابطه با مشکلات نهادی و نیز پیامدهای ثانویه و راه‌کارهای درونی در رابطه با مسائل کیفی و جاری خط ۵ مطرح می‌گردند.

۱-۵- راه کارهای درونی

— افزایش اطلاع رسانی به مسافران: یکی از نیازهای مسافران اعلام نام ایستگاه‌ها در داخل اتوبوس در زمان رسیدن به آن ایستگاه است. به خصوص سالمندان و یا افراد بی سواد در این زمینه بیشتر از دیگران دچار اشتباه می شوند. به علاوه یکی از مشکلات اعلام شده از طرف مسافران، عدم اطلاع از زمان حرکت اتوبوس در روزهای غیر تعطیل و تعطیل است. وجود تابلوهایی در ایستگاه‌ها که زمان حرکت و فاصله ایستگاه‌ها از یکدیگر در آن مشخص باشد می تواند در این راستا راه گشا باشد.

به علاوه با توجه به اینکه یکی از اهداف شهرداری تبدیل شهر تهران به مکان گردشگری است، لازم است تمام ایستگاه‌ها در کنار تابلوهایی که نام هر ایستگاه را به زبان فارسی نگاشته است، به زبان لاتین نیز اطلاعات ضروری بر روی آن نگاشته شود. همچنین می توان در ایستگاه‌های اتوبوس تابلوهایی هوشمند را نصب کرد که با استفاده از GPS موقعیت نزدیک ترین اتوبوس به ایستگاه را نمایش دهد.

به علاوه می توان در مورد دیگر خطوط BRT که در مسیر بزرگ راه رسالت مشغول به فعالیت هستند از جمله، خط ۳ و خط ۹ BRT به مسافران از طریق تهیه کاتالوگ، امکان تبادل سفر از طریق این خطوط را نشان داد. خط ۳ BRT در تقاطع آیت قرار دارد و خط ۹ در بزرگ راه رسالت تقاطع امام علی است. با اجرای تدابیری می توان بین خط ۵ و این خطوط و همچنین گره‌های خدماتی ایجاد و قابلیت استفاده مسافران از این خطوط را فراهم کرد. به طور مثال خط ۹ که از اتوبان امام علی گذر کرده می تواند با خط ۵ در نقطه‌ای مشترک تبادل مسافر داشته باشند و از این طریق به پیوستگی شبکه‌ی حمل و نقل عمومی کمک نمایند.

— افزایش کیفیت روسازی: یکی از مهم ترین مشکلات مسافران در ایستگاه مسقف نبودن ایستگاه‌ها و نداشتن جداری مناسب است که بتواند در برابر سرما در روزهای سرد سال از آنها محافظت کند. در واقع می توان با استفاده از دیواره‌هایی با جنس شیشه‌ی ضخیم و یا طلق‌های پلاستیکی شفاف که دارای دید از هر دو طرف است و در برابر باد مقاوم است، جداره‌های محافظ در ایستگاه‌ها برای مسافران منتظر ایجاد کرد. این امر موجب استقبال از اتوبوس‌های این خط در روزها و شب‌های سرد زمستانی خواهد شد. نصب سیستم‌های گرمایشی و سرمایشی نیز به شرط محفوظ بودن ایستگاه‌ها می تواند به افزایش رضایت و بالارفتن تعداد مسافران منجر شود.

— افزایش تعداد اتوبوس‌ها: گروه‌های مورد بررسی، به طور مشترک یکی از مشکلات این خط را کم بودن تعداد اتوبوس‌ها (به خصوص در ساعات اوج ترافیک) و شلوغی و ازدحام مسافران در داخل اتوبوس دانسته‌اند. می‌توان با افزایش تعداد اتوبوس‌ها هم ساعات حرکت اتوبوس‌ها را کاهش داد و در زمان‌های کوتاه اتوبوس‌های بیشتری سرویس دهی داشته باشند و هم از ازدحام جمعیت در داخل اتوبوس‌ها کاست. حتی اگر امکان این اقدام در کوتاه‌مدت میسر نباشد اتوبوس‌های کمکی در ساعات اوج ترافیک می‌تواند در این راستا کمک‌رسان باشند.

— افزایش جایگاه بانوان: یکی از مشکلات این خط کم بودن جایگاه بانوان و نیز کم بودن تعداد صندلی‌ها است که منجر به نارضایتی بانوان شده است. با توجه به آنکه میزان استفاده از این خط توسط بانوان دارای فراوانی زیاد بوده است می‌توان با افزایش جایگاه بانوان از این مشکل نیز کاست.

— افزایش تجهیزات نوین داخل اتوبوس: در رابطه با تجهیزات داخلی اتوبوس‌ها بیشترین مشکل نبود سیستم تهویه‌ی هوا بوده است که به‌کارگیری این امکان و یا استفاده‌ی بهنگام از آن می‌تواند در افزایش رضایت شهروندان موثر باشد.

— ارزیابی دوره‌ای خط ۵ و تلاش در جهت افزایش استانداردها: با توجه به نتایج حاصل از ارزیابی خط ۵ BRT با استفاده از استانداردهای موجود، امتیاز حاصل پایین‌تر از آن بوده است تا بتوان به این خط نشان طلایی، نقره‌ای و یا برنزی را اهدا کرد و این امر نشان از فاصله‌ی امکانات و ویژگی‌های این خط با استانداردهای بین‌المللی داشته است. بنابراین تلاش در جهت افزایش امتیاز این خط با توجه به شاخص‌های موجود و پایش دوره‌ای آن می‌تواند در افزایش کیفیت این خط کمک رسان باشد.

۲-۵- راه کارهای بیرونی

— احداث روگذر در چهارراه سرسبز: یکی از مهم‌ترین مشکلات بزرگ‌راه رسالت، تراکم ترافیک در این محور است. در واقع این پیامد به همراه خود، منجر به ایجاد دیگر پیامدها می‌گردد. در واقع رفع این مشکل می‌تواند در کاهش پیامدهای منفی تاثیرگذار باشد. جهت کاستن تراکم ترافیک احداث روگذر در تقاطع آیت پیشنهاد می‌گردد. هر چند این امر نیازمند طراحی و امکان‌سنجی توسط متخصصان این حوزه است. در حال

حاضر برخی از رانندگان با طی کردن مسافتی حدود ۲,۵ کیلومتری هزینه‌ی سوخت، استهلاک و بار ترافیکی فراوانی را بر جامعه تحمیل می‌کنند که احداث این روگذر می‌تواند بخشی از این هزینه را کاهش دهد. در این تقاطع به‌طور متوسط در ساعت اوج ترافیک (۷-۹ صبح) در هر روز حدود یک میلیون تومان هزینه‌ی بنزین اضافی و حدود ۱۰۰۰ دقیقه زمان به هدر می‌رود (حدود ۱۰۰ خودرو).

- مکانیزه کردن تمام پل‌های عابر پیاده در این خط: می‌توان گفت، مکانیزه کردن تمام پل‌های عابر پیاده یکی از راه‌کارهای مهم در افزایش امنیت جانی عابران و کاهش تصادفات عابران و حتی کاهش نامحسوس در ترافیک است. در واقع حضور عابران در خیابان خود منجر به کاهش حرکت اتومبیل‌ها می‌شود.

لازم به ذکر است عبور مسافران از بزرگراه می‌تواند یکی از دلایل افزایش تصادفات در این مسیر باشد. با مکانیزه شدن تمام پل‌ها هم دسترسی به خدمات شهری برای تمام اقشار جامعه، سالمندان و معلولان افزایش می‌یابند و هم عابران انگیزه‌ی بیشتری می‌یابند که از این پل‌ها استفاده کنند. ایستگاه‌های آیت، کرمان و استاد حسن بنا فاقد پل مکانیزه هستند. برخی از پل‌های عابر پیاده دارای دو مسیر پله‌برقی نیستند. از این رو پیشنهاد می‌شود که تمام پله‌های پل‌های عابر پیاده مکانیزه شوند تا عابران دیگر (به جز مسافران) نیز از این پل‌ها برای عبور از بزرگراه استفاده نمایند.

یکی دیگر از مشکلات پل‌های مکانیزه از جمله در ایستگاه سیدخندان این است که این پل در روزهای بسیاری از سال خراب و یا غیرفعال است. باید به این نکته اشاره کرد که تنها ساخت این پل‌ها مهم نیست بلکه تعمیر و نگهداری از آنها در رسیدن به هدف مورد نظر یعنی تامین رفاه شهروندان نیز حائز اهمیت فراوان است.

— پیوستگی خط ویژه در تمامی مسیرها: پیوستگی این خط مانع از تداخل اتوبوس‌ها و ماشین‌ها با یکدیگر می‌شود که در کاهش ترافیک در محدوده‌هایی که مسیر یکی می‌شود مثل ایستگاه علم و صنعت و آیت موثر است. مسیر رفت و از ایستگاه آیت به رسالت و نیز در مسیر برگشت از ایستگاه علم و صنعت به به علم و صنعت خط ویژه وجود ندارد.

— استفاده از علائم راهنمایی و هشداردهنده: این امر خود منجر به کاهش انواع تصادفات در این محور می‌گردد. در ایستگاه آیت، لاین اتوبوس و سواری‌ها یکی می‌شود. برای آگاهی بیشتر

سواری‌ها و جهت جلوگیری از تصادف بین اتوبوس و سواری‌ها بهتر است از علائم و تابلوی هشدار دهنده استفاده و نیز در مسیر سواری‌ها از سرعت کاه تخت استفاده شود. این امر می‌تواند در سایر نقاطی که ورودی و یا خروجی‌هایی به بزرگراه رسالت وجود دارد نیز اجرایی گردد.

– احداث پارکینگ: یکی از راه‌حل‌های مهم در کاهش ترافیک و نیز افزایش رضایت رانندگان در دسترسی به خدمات این محور احداث پارکینگ طبقاتی است. یکی از مشکلات موجود در طول مسیر خط ۵ این است که بسیاری از کاربری‌های طول مسیر تجاری هستند و تمام مغازه‌داران و نیز شاغلان در این بخش‌های تجاری نیاز به مکانی برای پارک خودروهای خود دارند. با توجه به اینکه با احداث BRT از عرض بزرگراه رسالت کاسته شده است، بنابراین لازم است در این راستا پارکینگ برای خودروهای مغازه‌داران و کسبه در طول مسیر نیز اندیشیده شود. علاوه بر کسبه مراجعان نیز امکان پارک خودرو در حاشیه بزرگراه را نداشته و نبود پارکینگ برای آن‌ها نیز مشکلاتی را به همراه داشته است.

– حذف اتوبوس‌های قدیمی از این خط: یکی از مشکلات اتوبوس‌های معمولی این است که درهای آن‌ها از سمت راست باز می‌شود در حالی که ایستگاه‌های استقرار مسافران در سمت چپ اتوبوس واقع شده است و این امر منجر به ورود مسافران به خط ویژه و کاهش امنیت جانی آن‌ها می‌گردد. استفاده از اتوبوس‌های به‌روز و هماهنگ با ایستگاه‌های ساخته شده می‌تواند از هرج و مرج ایجاد شده کاسته و بر ایمنی مسافران بیفزاید. هم‌چنین این امر به کندی حرکت اتوبوس‌ها نیز منجر شده که با رفع این مشکل بر کارایی و سرعت حرکت آن نیز افزوده خواهد شد.

– همکاری با معاونت فضای سبز جهت گلکاری و نگهداری فضای سبز بزرگراه رسالت: یکی از مشکلات در این رابطه، نبود فضا برای توقف ماشین‌هایی است که با خود کود حمل می‌کنند. در این رابطه می‌توان فعالیت این گروه را در ساعات نیمه شب به عنوان راه‌کار پیشنهادی ارائه نمود. دلیل آن نیز نبود فضایی برای پارک ماشین‌های خدمات شهری در بزرگراه و ایجاد ترافیک به دلیل توقف آن‌ها در بزرگراه و گاهی در خط ویژه است. فعالیت این افراد در شب با رعایت نکات ایمنی و استفاده از علائم هشداردهنده به دلیل کاهش حجم ماشین‌های عبوری می‌تواند راه‌گشا باشد.

— استقرار سرویس‌های محلی برای انتقال مسافران BRT از محلات به خط ۵: جهت دسترسی بیشتر ساکنان محلات هم‌جوار بزرگراه رسالت می‌توان ون‌هایی با لوگوی BRT در محلات استقرار داد تا مسافرانی که قصد استفاده از این خط را دارند از این وسایل استفاده نمایند. این ون‌ها اختصاصاً مسافران را از محلات برای استفاده‌ی خط ۵ BRT به ایستگاه‌های این خط خواهند رساند. در محلاتی چون مهران، مجیدیه، نارمک و کالاد یکی از مشکلات حمل و نقل، کم بودن عرض خیابان و کمبود وسایل حمل و نقل عمومی است. جهت استقرار این ون‌ها نیاز به اصلاحات هندسی در معابر این محلات وجود دارد. به عنوان مثال یکی از خیابان‌های مهم محله‌ی مهران، خیابان عراقی است که به دلیل کم بودن عرض آن از یک سو و دوطرفه بودن آن ترافیک در این خیابان زیاد است و عبور ون‌ها خود دلیلی بر افزایش ترافیک خواهد بود. می‌توان با اصلاح هندسی این خیابان و یک‌طرفه کردن این خیابان ماشین‌ها به سمت پایین حرکت کنند و از خیابان خواجه عبدالله بالا بروند. در ضمن مسیر ورودی ماشین‌ها برای رفتن به خیابان خواجه عبدالله به شریعتی نیز باز می‌شود و می‌تواند از حجم ترافیک این محله کاست.

— راه‌اندازی دیگر خطوط حمل و نقل از بزرگراه رسالت: یکی از گره‌های ترافیکی در بزرگراه رسالت، تقاطع سیدخندان است که مسافران قصد عزیمت به سمت شریعتی و تجریش را دارند. در حال حاضر اتوبوسی از رسالت به سمت تجریش وجود دارد، اما این اتوبوس از بزرگراه امام علی عبور می‌کند و این موضوع منجر به از دست دادن بسیاری از مسافران می‌گردد، در حالی که اگر خیابان شریعتی دارای خط ویژه باشد و اتوبوس‌ها از بزرگراه رسالت مسافران را به خیابان شریعتی منتقل کنند، مسافران بیشتری از این مسیر می‌توانند جابه‌جا شوند.

— حق استفاده تاکسی‌ران‌ها از خط ویژه در مواقع ضروری: در واقع یکی از مهم‌ترین مشکلات بزرگراه رسالت، تراکم اتومبیل‌ها در این بزرگراه است که منجر به بروز دیگر مسائل اجتماعی و روانی و زیست محیطی شده است. یکی از مشکلات رانندگان شخصی ماندن در ترافیک و تاثیرات روانی بر آنها است. برای کاهش این تاثیرات منفی بر گروه راننده تاکسی‌ها می‌توان اجازه‌ی عبور به تاکسی‌ها از خط ویژه در مواقع ضروری داده شود. در این رابطه نیاز به استقرار مدیریت زمانی در رابطه با حرکت اتوبوس‌ها وجود دارد تا تداخلی میان حرکت تاکسی‌ها و اتوبوس‌ها وجود نداشته باشد. اگر اتوبوس‌ها هر ۴ دقیقه از ایستگاه مبدل حرکت کنند، ماموران راهنمایی رانندگی با در نظر داشتن ساعات حرکت اتوبوس‌های خط ۵ BRT می‌توانند

به تاکسی‌ها در زمان‌هایی که تداخل میان حرکت اتوبوس‌ها و تاکسی‌ها ایجاد نمی‌شود را بدهند. این موضوع ضرورت استفاده از وسایل کارآمد و به‌روز همچون GPS را افزایش می‌دهد.

— افزایش کارایی دیگر وسایل حمل و نقل در این مسیر: از اردیبهشت ۱۳۹۳، خط ۹ BRT آغاز به کار کرده است. خط بزرگراه امام علی (ع) از یک مسیر درون شهری شمالی- جنوبی در شبکه ارتباطی محدوده شرق تهران با طولی در حدود ۳۶ کیلومتر از بزرگراه ارتش (شهرک لاله — پایانه لاله) در شمالی‌ترین قسمت شهر آغاز می‌شود و در ادامه از بزرگراه امام علی (ع) عبور کرده و در جنوبی‌ترین قسمت تا بزرگراه شهید کریمی (بلوار شهید دستواره، پایانه جوانمرد قصاب) ادامه می‌یابد (سایت شهرداری تهران، اردیبهشت ۱۳۹۳). در واقع این خط شمال تهران را به جنوب آن متصل کرده است. نکته‌ی حائز اهمیت در مورد این خط و ارتباط آن با خط ۵ این است که این خط از تقاطع امام علی و بزرگراه رسالت عبور می‌کند. برای استفاده‌ی بیشتر مسافران خط ۵ از این خط و یا بالعکس می‌توان پل عابر پیاده‌ای تعبیه کرد که مسافران دو خط بتوانند تبادل مسیر داشته باشند.