

عنوان: ارزیابی تأثیرات اجتماعی - فرهنگی بهسازی معابر منطقه‌ی ۷ شهرداری تهران
کارفرما: شهرداری منطقه هفت تهران

سال اجرا: ۱۳۹۶

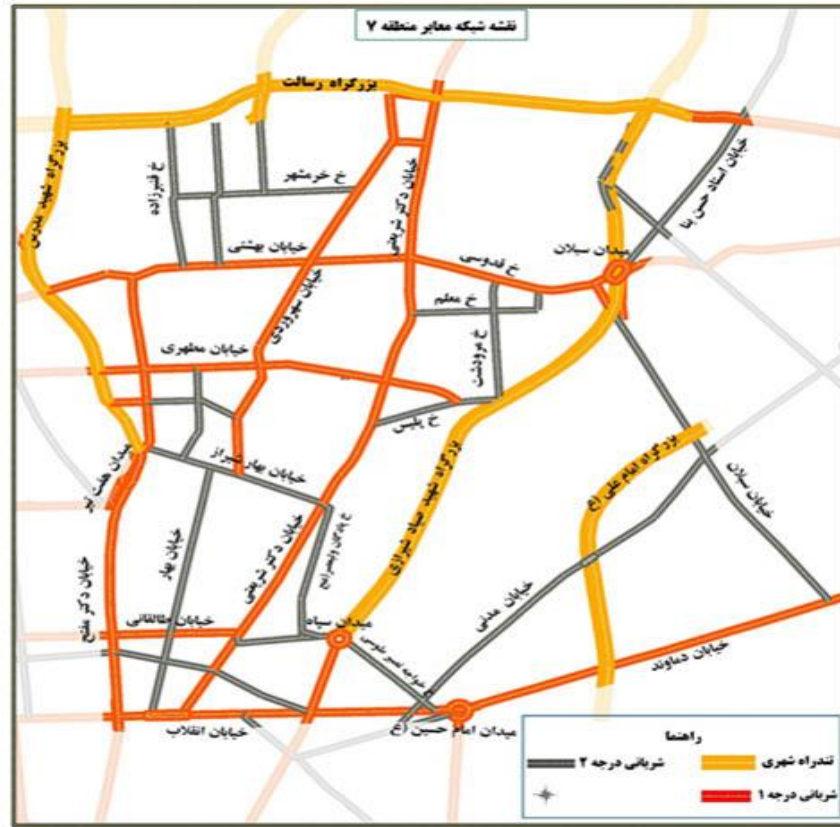
مجری: خلیل میرزایی

mirzaeikhaliir@yahoo.com

مقدمه

اولین گزارش‌هایی که در سازمان ملل درباره‌ی توسعه در کشورهای جهان سوم نوشته می‌شد حاوی هیچ بحث جدی درباره‌ی مقولات غیراقتصادی نبود. برای مثال در گزارشی که در سال ۱۹۶۴ درباره‌ی توسعه در آمریکای لاتین منتشر شد سخنی از بهداشت، آموزش، سواد، برابری، جنسیت، محیط زیست و... به میان نیامده و به مسائل مناقشه‌انگیزی نظیر مشارکت، دموکراسی یا سیاست به مثابه‌ی بخشی از فرایند یا هدف توسعه پرداخته نشده بود (فاضلی، ۱۳۸۹: ۲۶). امروزه مفاهیمی چون مشارکت اجتماعی، سلامت در تمامی ابعاد آن، دسترسی به منابع اطلاعاتی و... نیز در توسعه اهمیت یافته است. توجه به مردم به عنوان بهره‌مندان توسعه و دخالت دادن آنها (مشارکت) در روند توسعه و هم‌چنین توجه به تمامی آثار اجتماعی و فرهنگی یک طرح در کنار پیامدهای اقتصادی آن نیز امروزه از اهمیت زیادی برخوردار می‌باشد. در این راستا طرح ارزیابی آثار اجتماعی و فرهنگی بهسازی معابر در منطقه‌ی ۷ شهرداری تهران پردازد.

۱- معرفی پروژه‌ی مورد مطالعه و محل احداث و استقرار آن



تصویر شماره ۱: محدوده‌ی جغرافیایی طرح بهسازی معابر

۲- قلمرو و دامنه‌ی جغرافیایی در حوزه‌ی مداخله، بلافصل و فراگیر

در این بخش حوزه نفوذ پروژه در سه بخش مداخله، بلافصل، و فراگیر بیان می‌شود.

۲-۱- حوزه‌ی مداخله، بلافصل و فراگیر

۲-۱-۱- حوزه‌ی مداخله

دامنه‌ی جغرافیایی پروژه در حوزه‌ی مداخله، تقاطع شریعتی - بهار شیراز، تقاطع شریعتی - بهشتی، تقاطع شیخ صفی - ادیبی، تقاطع دماوند - ایرانمهر، خیابان سبلان جنوبی حد فاصل مدنی و کیایی، خیابان انقلاب ایستگاه BRT، تقاطع مطهری و سروش و تقاطع طالقانی - بهار است. که به طور جداگانه مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرند.

سبلان جنوبی - کیایی

واقع در ناحیه یک شهرداری منطقه ۷



تصویر شماره ۲: محل تقاطع سبلان جنوبی - کیایی



تصویر شماره ۳: تقاطع سبلان جنوبی - کیایی

تقاطع دماوند - ایرانمهر

واقع در ناحیه‌ی یک منطقه‌ی ۷ شهرداری تهران



تصویر شماره‌ی ۴: محل تقاطع دماوند - ایرانمهر



تصویر شماره‌ی ۵: تقاطع دماوند - ایرانمهر

خیابان انقلاب ایستگاه BRT پل چوبی واقع در ناحیه ۲ منطقه ۷ شهرداری تهران

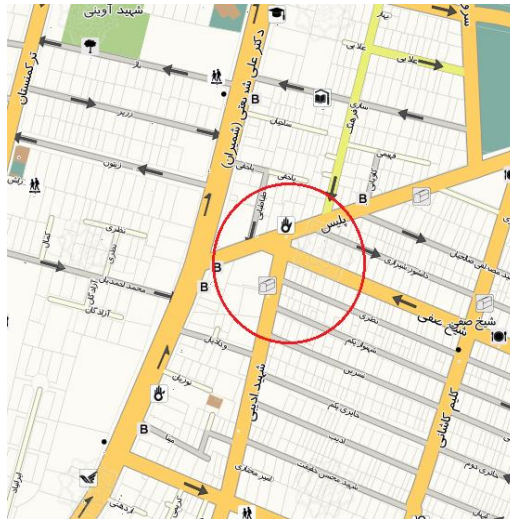


تصویر شماره ۶: محل تقاطع خیابان انقلاب - پل چوبی



تصویر شماره ۷: تقاطع انقلاب - پل چوبی

تقاطع شیخ صفی - ادیبی واقع در ناحیه ی دو شهرداری تهران



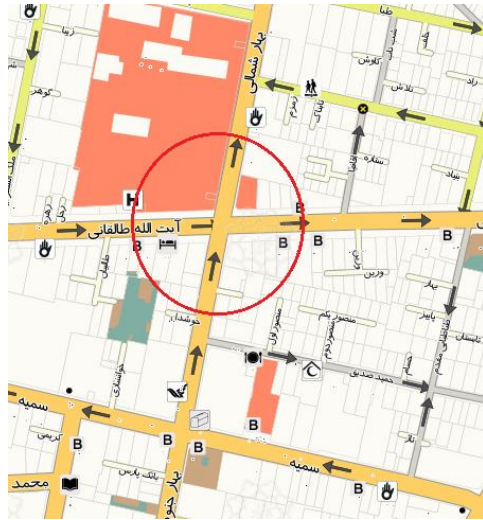
تصویر شماره ی ۸: محل تقاطع شیخ صفی - ادیبی



تصویر شماره ی ۹: تقاطع شیخ صفی - ادیبی

تقاطع طالقانی - بهار

واقع در ناحیه ۷ شهرداری منطقه ۷ تهران



تصویر شماره ۱۰: محل تقاطع طالقانی - بهار



تصویر شماره ۱۱: تقاطع طالقانی - بهار

تقاطع شریعتی - بهار شیراز واقع در ناحیه ۳ شهرداری تهران



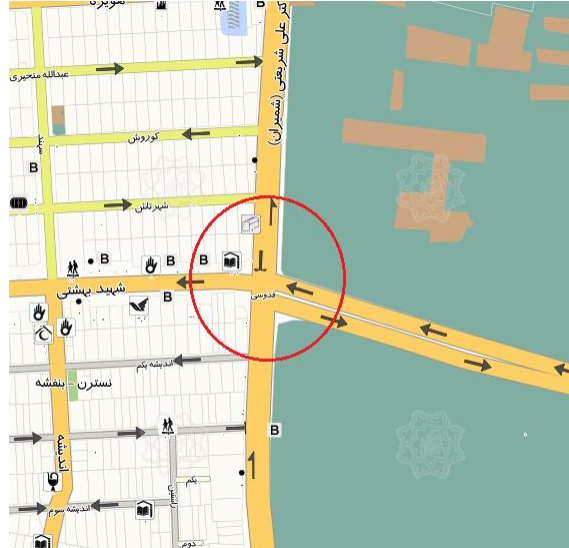
تصویر شماره ۱۲: محل تقاطع شریعتی - بهار شیراز



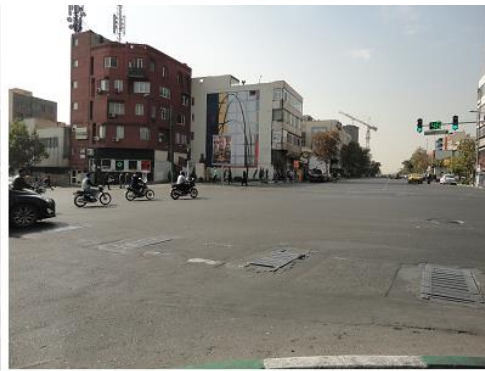
تصویر شماره ۱۳: تقاطع شریعتی - بهار شیراز

تقاطع شریعتی - بهشتی

واقع در ناحیه ۴ منطقه ۷ شهرداری تهران



تصویر شماره ۱۴: محل تقاطع شریعتی - بهشتی



تصویر شماره ۱۵: تقاطع شریعتی - بهشتی

تقاطع مطهری - سروش

واقع در ناحیه پنجم منطقه ۷ شهرداری تهران



تصویر شماره ۱۶: محل تقاطع مطهری - سروش



تصویر شماره ۱۷: تقاطع مطهری - سروش

۲-۱-۲- حوزه‌ی بلا فصل

دامنه‌ی جغرافیایی پروژه در حوزه‌ی بلا فصل، ناحیه‌ای که معبر در آن واقع شده است را در بر می‌گیرد. خیابان سبلان جنوبی حدفاصل مدنی و کیایی و تقاطع دماوند - ایرانمهر واقع در ناحیه‌ی یک؛ خیابان انقلاب ایستگاه BRT پل چوبی و تقاطع شیخ صفی وادیبی واقع در ناحیه‌ی دو؛ تقاطع طالقانی - بهار و تقاطع شریعتی - بهار شیراز واقع در ناحیه‌ی سه؛ تقاطع شریعتی - بهشتی واقع در ناحیه‌ی چهار؛ تقاطع مطهری و سروش واقع در ناحیه‌ی پنج؛

۲-۱-۳- حوزه‌ی فراگیر

دامنه‌ی جغرافیایی پروژه در حوزه‌ی فراگیر، کل منطقه‌ی ۷ شهرداری تهران و حتی شهر تهران است.

۲-۲- توجیه مالی و اقتصادی

اصولاً در ایجاد مشکلات ترافیکی در شبکه معابر و یا رخداد یک تصادف، عوامل انسان، راه، خودرو و محیط نقش‌های مستقیم و یا با واسطه‌ای دارند و در صورت انجام عملکرد نادرست هر یک از عوامل مذکور و یا ترکیبی از عوامل یاد شده حادثه ترافیکی به شکل تصادف و یا یک مشکل ترافیکی ایجاد می‌گردد (شرکت مطالعات جامعه حمل و نقل و ترافیک تهران، ۱۳۹۳: ۱۶). از این رو، شناسایی و رفع مشکلات ترافیکی در معابر، مخصوصاً معابر پر خطر که منجر به تصادفات می‌شود از جمله مسایل مهم در سطح مسایل شهری است. شاید هزینه کردن جهت بهسازی معابر در آمدزایی‌ای برای شهرداری نداشته باشد اما، پرداختن به موقع به رفع این مشکلات هزینه‌های جبرانی کمتری را برای شهرداری به وجود می‌آورد. همچنین، بهسازی معابر بنا به تغییراتی که در سطح معبرها به وجود می‌آورد و نوسازی نیز می‌شود، هزینه‌های تعمیر و نگهداری را کاهش می‌دهد.

۲-۳- توجیه فنی و تکنیکی

معابر شهری پس از انواع راه‌ها (آزادراه‌ها، بزرگ‌راه‌ها، راه اصلی و راه فرعی) بیشترین فضای شهری را اشغال کرده است و بی‌گمان بعد از بناها و راه‌ها قرار می‌گیرد و دارای مهمترین کارکرد در تکاپوی شهری است. معابر، حلقه‌های واسط و رشته‌های ارتباطی بناها و سایر فضاهای شهری است، که اگر اندکی مورد توجه قرار گیرد، بیشترین کارکرد را در زندگی شهری داشته و همچنین حیاتی‌ترین نقش‌ها را برای پویایی یک شهر رقم می‌زند. یک

طراحی و اصلاح هندسی صحیح در معابر شهری، بسیاری از مشکلات توسعه‌ای و زیست محیطی و معضلات روانی و اجتماعی را در شهر کاهش می‌دهد (باقری و ودادی مقدم، ۱۳۸۹ به نقل از ایمانی و همکاران، ۱۳۹۵: ۸۶).

۲-۴- توجیه اجتماعی، فرهنگی و زیست محیطی

از مهم‌ترین اهداف اجرای این پروژه برقراری امنیت، کاهش ترافیک و بهبود خدمات شهری و سیستم حمل‌ونقل در شهر تهران است. از جمله اهداف فرهنگی و زیست محیطی طرح عبارت است از:

- ایجاد امنیت جانی و مالی شهروندان

- احساس همبستگی شهروندان با شهر

- کاهش تصادفات رانندگی

- کاهش تخلفات رانندگی

- کاهش ترافیک شهر تهران و روان‌سازی ترافیک

- کاهش آلودگی بصری، محیطی شهر تهران

- کاهش آلودگی‌های محیط زیستی (آلودگی هوا و آلودگی صدا)

- تشویق مردم به استفاده از حمل و نقل عمومی

بنابراین، می‌توان گفت که که اجرای این طرح از نظر اجتماعی، فرهنگی و زیست محیطی لازم و ضروری

است و می‌تواند به ارتقای فرهنگ شهروندی نیز بیانجامد.

۳- چهارچوب و مدل مفهومی پژوهش

در بررسی‌های مقدماتی طرح مشخص شد که یکی از هدف‌های اصلی پروژه بهسازی معابر در سطح خرد مقوله نظم ترافیکی و در سطح کلان نظم و امنیت اجتماعی است و همچنین بر توسعه پایدار شهری تاکید دارد. در دهه‌ی گذشته، حرفه‌ی برنامه‌ریزی و توسعه بر اهمیت توازن محیط زیست، و مسائلی اجتماعی و اقتصادی در تصمیماتی که راجع به زمین شهری و توسعه می‌گیرد پی برده است (ویلیامز، ۱۳۸۷: ۱۷۴) از این رو در این طرح نیز بر اهمیت حفظ محیط زیست، کاهش آلودگی هوا، ساماندهی رفت و آمد خودروها، افزایش امنیت پیاده‌روها و سرعت بخشیدن به خدمات اجتماعی تأکید می‌شود که می‌توان اجرای این طرح را در راستای توسعه پایدار (Sustainable Development) به خصوص توسعه‌ی پایدار شهری به معنی "اقداماتی که توسعه‌ی شهری را به سوی اهداف متحرک پایداری زیست محیطی هدایت می‌نماید" (ویلیامز، ۱۳۸۷: ۴۴)، دانست.

سیستم‌های شهری از طریق شبکه‌هایی در زمان و مکان به هم پیوند می‌خورند. وابستگی فیزیکی سیستم از طریق شبکه‌ی راه‌ها، مراکز شهری را در فضا به هم ارتباط می‌دهد و با افزایش سرعت و پیشرفت‌هایی که در امر حمل‌ونقل حاصل شده است در یک مجموعه‌ی سیستمی، شهرها در زمان و مکان، تعامل فضایی دائمی برقرار می‌کنند (شکوئی، ۱۳۸۳: ۳۴۱).

همان‌طور که گفته شد، شبکه‌های ارتباط شهری، سیستم‌های شهری را به یکدیگر متصل می‌سازند و منجر به تأثیرگذاری عناصر سیستم بر یکدیگر می‌شوند. در واقع شبکه‌های حمل و نقل شهری دارای کارکردهایی فضایی و نیز اجتماعی هستند که بر نهادهای اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی تأثیر می‌گذارند و می‌توانند منجر به تغییر سبک زندگی در استفاده بیشتر از وسائل عمومی، کاهش آلودگی صوتی و هوا و نیز کاهش سوخت و هزینه‌های سوختی گردند (برغم‌دی، ۱۳۹۲). در این راستا پروژه‌ی بهسازی معابر در منطقه‌ی ۷ شهرداری تهران را می‌توان پروژه‌ای خدماتی و اجتماعی - فرهنگی در نظر گرفت که قابلیت ایجاد تغییرات کارکردی در سطح منطقه را داشته باشد. همچنین، در این پروژه قرار است به کارکردهای مثبت و منفی این پروژه در سیستم شهری پرداخته شود. از این رو، نظریه مطرح شده‌ی دیگر در این پروژه، نظریه کارکردگرایی است. "در این نظریه هر جزیی از نظام اجتماعی در ارتباط با اجزای دیگر نظام در کل جامعه در نظر گرفته می‌شود، به گونه‌ای که هر تغییری در یکی از اجزاء موجب تغییرهایی در اجزای دیگر نظام می‌شود" (ریترز، ۱۳۷۴: ۱۸۲).

تأکید ما در این رویکرد بر نظرات مرتن است که در سطح میانه تحلیل می‌کند و از انواع کارکردها سخن می‌گوید. "بیشتر کارکردگرایان پیش از مرتن کل جامعه را مورد تحلیل قرار می‌دادند و به کارکرد متفاوت یک ساختار در مورد اجزای گوناگون سازنده‌ی جامعه کاری نداشتند. اما مرتن این قضیه را مطرح کرد که در تحلیل کارکردی باید میان سطوح گوناگون جامعه تفاوت قائل شد، چرا که یک ساختار می‌تواند برای بخشی از جامعه کارکرد مثبت و برای برخی دیگر کارکرد منفی یا کژکارکرد داشته باشد" (ریترز، ۱۳۷۴: ۱۸۵).

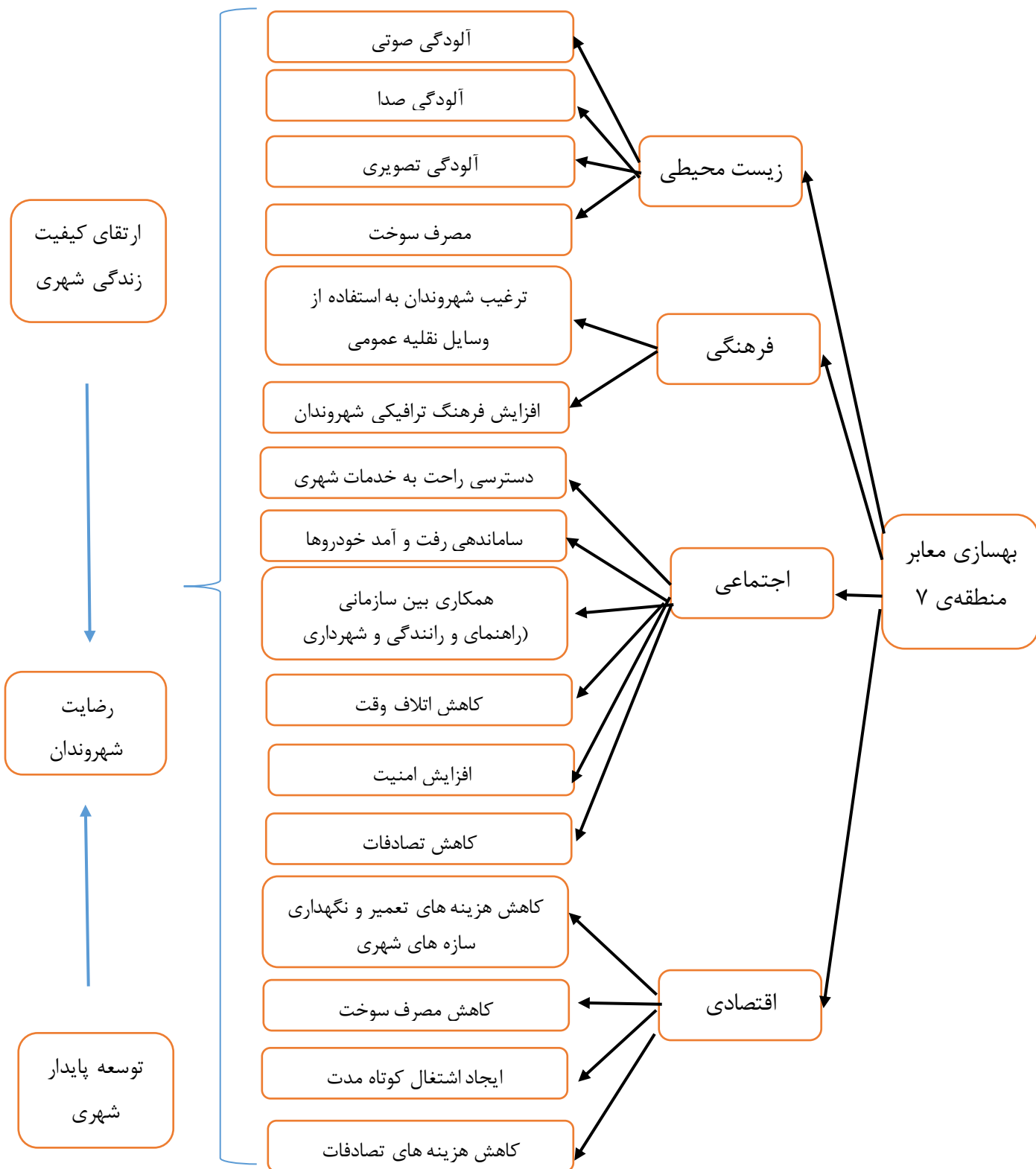
از نظر رابرت مرتن "ساختارها یا نهادها می‌توانند به حفظ بخش‌های دیگر نظام اجتماعی کمک کنند، می‌توانند برای آنها پیامدهای منفی نیز داشته باشند" (ریترز، ۱۳۷۴: ۱۴۵).

در واقع، در این مطالعه بیشتر به رویکرد توسعه پایدار که تأکید خاصی بر رشد و توسعه موزون کمی و کیفی بخش‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی دارد در غالب نظریات ساختی - کارکردی و سرمایه اجتماعی پرداخته می‌شود. منطق کلی این رویکرد آن است که اجزای جامعه در کنشی متقابل با یکدیگر بر یکدیگر تأثیر گذارده و همدیگر را حمایت می‌کنند. بنابراین ضعف یکی سبب عدم کارایی بخش‌های دیگر می‌شود؛ از این رو در رویکرد توسعه قدیم که توسعه‌ای ناموزون و تنها متوجه بخش‌های سخت‌افزاری و اقتصادی بوده، بخش‌های نرم‌افزاری توسعه دچار عقب ماندگی شده و نتیجتاً توسعه پایدار اتفاق نمی‌افتاد (لهسای زاده، ۱۳۶۸: ۱۳). رویکرد

توسعه پایدار تأکید خاص بر بکارگیری نیروهای اقتصادی، اجتماعی، انسانی و سیاسی در جهت رفع نیازهای نسل امروز و آینده دارد و در کنار توجه به توسعه اقتصادی جوامع توجه خاصی به توسعه قابلیت‌های انسانی همچون، سلامتی، مهارت و استفاده از این قابلیت‌ها در افزایش درآمد، اوقات فراغت، فعالیت‌های اجتماعی، فرهنگی و سیاسی دارد که این بخش اخیر (توسعه انسانی) در گرو مردم‌گرایی و فنون مشارکتی است تا مردم احساس بیگانگی به جریانات توسعه نداشته باشند. در واقع در این الگو، اعتقاد بر این است که این خود مردم‌اند که مسیر تحولات و سمت و سوی برنامه‌های توسعه را تعیین می‌کنند (لهسایی‌زاده، ۱۳۶۸: ۹۰). بنابراین، می‌توان گفت با نگرش به رویکرد توسعه پایدار، می‌توان به توسعه پایدار شهری دست یافت که از اهمیت بالایی برخوردار است و از این رو، تأکید ویژه بر ساختار محلی، کارآمدی و اثربخشی اقدامات توسعه‌ای، ایجاد و تقویت اعتمادسازی و انگیزش‌های مشارکتی در شهروندان، ایجاد و حفظ الگوهای ارزشی، رضایت‌مندی و احساس چسبندگی اجتماعی تمام‌اشار جامعه و نهایتاً مشروعیت نظام حاکم دارد چرا که تنها در چنین شرایطی جامعه می‌تواند در مواقع بحرانی بقاء یافته و خود را بازتولید و ترمیم نماید و نظام حاکم مدیریتی کارآمدتر داشته و در صحت و سلامت آرزوها و اهداف خود و مردم خود را برآورده نماید (تنهایی، ۱۳۸۷: ۷۰).

نظریه مد نظر دیگر نظریه اصالت بخشی است، این نظریه یکی از عمده‌ترین نظریاتی است که تاکنون در خصوص ساماندهی و احیای محلات نواحی مرکزی شهرها - که در مطالعات شهری جایگاه ویژه‌ای دارد - ارائه شده است. این نظریه، داشتن نگرش جامع سیستمی و ناحیه‌ای (فضایی) را برای فرآیند احیای محلات مرکزی شهر ضروری می‌داند و با نگرش‌های موضعی، موردی، و مقطعی و همچنین اجرای طرح‌های نوسازی به دلیل مشکلات اقتصادی و اجتماعی و عدم کارایی، موافق بزرگی مقیاس نیست (موسسه فرهنگی هنری میراث فردا، ۱۳۹۲). نگرش این نظریه به بهسازی، مجموعه اقداماتی چند منظوره و هماهنگ اعم از کالبدی یا فیزیکی، اجتماعی اقتصادی و زیست محیطی است، که باعث تزریق سرمایه به محیط محله و اهمیت یابی آن و همچنین منجر به افزایش ارزش املاک و مستغلات می‌شود (معصومی، ۱۳۹۰: ۳۰).

همچنین، با توجه به اینکه اجرای پروژه بهسازی معابر، نوعی اصلاح ساختار نامناسب معابر شهری است، می‌توان با استفاده از نظریه‌ی سازگاری بنابر نظر ابراهیم پور (۱۳۸۹: ۱۹) که عنوان کرده است "سازگاری عبارتست از فراهم آوردن فضای فیزیکی مناسب توسط مدیریت شهری به منظور ارتقای سطح زندگی شهروندان در شهر از طریق شناسایی نیازهای واقعی شهروندان و رفع تنگناها و محدودیت‌ها است" گفت که به نظر می‌رسد با بهره‌برداری از این پروژه، ضمن دستیابی به یک زیرساخت مناسب در سطح منطقه، افزایش آسایش و رفاه شهروندان را به دنبال خواهد داشت. "مؤلفه‌های تشکیل دهنده این خرده نظام عبارتند از: بهبود زیرساخت‌ها، کاهش فقر و افزایش آسایش و رفاه" (ابراهیم پور، ۱۳۸۹: ۱۹).



نمودار شماره ۱: مدل مفهومی طرح

۴- روش شناسی تحقیق

از آنجا که شناخت ویژگی های ساختاری و وجوه فرایندی و نیز شناخت روابط در سطوح خرد و کلان با استفاده از رویکرد ترکیبی به صورت جامع تری امکان پذیر بود، بنابراین رویکرد مورد استفاده در این تحقیق، رویکرد ترکیبی است.

نوع مطالعه در این پژوهش از نظر مسیر، توصیفی بوده و از نظر هدف کاربردی می باشد. روش مورد استفاده برای گردآوری اطلاعات نیز، میدانی و اسنادی خواهد بود. البته باید اشاره کرد که پژوهش حاضر را می توان در شمار پژوهش هایی قرار داد که تحت عنوان ارزیابی مطرح شده اند.

پژوهش برآوردی یا ارزیابی پژوهشی است جهت جمع آوری اطلاعات تفصیلی از وضع موجود یا آنچه که هست به عنوان پایه ای برای قضاوت یادآوری درباره ی ثمربخشی تصمیم های گذشته و اتخاذ تصمیم برای آینده. مطالعه های برآوردی با آماره های کلی ای سروکار دارد که از موارد متعدد در زمان های مفروض به دست می آید. بنابراین، این پژوهش لزوماً یک پژوهش مقطعی^۱ است (میرزایی، ۱۳۸۸: ۸۷).

در بخش اسنادی، مدارک و اطلاعات موجود در خصوص مکان مورد مطالعه و پروژه مورد نظر گردآوری خواهد شد و در بخش میدانی نیز وضع موجود در قالب مصاحبه های اکتشافی، مشاهده و بررسی کاربری های عمده، شناسایی گروه های مردمی و در نهایت با گردآوری پرسش نامه های مورد نظر ختم خواهد گردید. در واقع در جمع آوری داده ها و تحلیل آنها هم از رویکرد کمی و هم از رویکرد کیفی استفاده خواهد شد.

یعنی در این طرح هم از روش کمی و هم از روش کیفی به صورت هماهنگ برای تحلیل دقیق پیامدها استفاده شده است. در بخش کمی پیمایشی با حجم نمونه ی ۳۸۳، و در بخش کیفی نیز مصاحبه های عمیقی با مدیران شهرداری، پیمانکار و عوامل اجرایی انجام می شود.

۱. Cross - Sectional

۴-۱- مشخصات روشی

جدول شماره ۱: مشخصات روشی

سطح تحلیل				تکنیک / ابزارها	روش ها	رویکردها	مراحل
سایر	فقه	تاریخ	زبان				
توصیف اقدام مداخله‌ای	*			مصاحبه، فیش‌های اطلاعاتی و مشاهده	اسنادی و میدانی	اکتشافی	توصیف اقدام مداخله‌ای
توصیف سیمای اجتماعی و محیط انسانی	*			فیش‌های اطلاعاتی و مصاحبه	اسنادی و میدانی	توصیفی	توصیف سیمای اجتماعی و محیط انسانی
دامنه‌یابی و شناسایی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی	*	*	*	مصاحبه، بحث گروهی متمرکز، فیش‌های اطلاعاتی، نقشه و تصاویر ماهواره‌ای و پرسشنامه	مقایسه‌ای، میدانی و اسنادی	توصیفی و مشارکتی	دامنه‌یابی و شناسایی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی
برآورد پیامدها	*			بحث گروهی متمرکز، بارش افکار و مصاحبه	برآورد (مقایسه، سناریو نویسی)	تبینی	برآورد پیامدها
نظام کاربست (نظام کارآمد اجرایی، نظام پایش و بسامد اجرا)	*	*		فیش‌های اطلاعاتی (متناسب بودن کاربست با اسناد فرادستی)، بحث گروهی، بارش افکار، مصاحبه	اسنادی و میدانی	مشارکتی	نظام کاربست (نظام کارآمد اجرایی، نظام پایش و بسامد اجرا)

۴-۲- جامعه آماری / شیوه نمونه گیری / حجم نمونه

۴-۲-۱- جامعه آماری

الف) کلیه‌ی اسناد موجود در رابطه با منطقه‌ی ۷ شهرداری تهران (شامل اطلاعات حاصل از سرشماری، طرح‌های پژوهشی، مطالعات شهرداری، طرح تفصیلی، طرح توجیهی پروژه و...).

ب) کلیه‌ی ساکنان منطقه‌ی ۷ شهرداری تهران

پ) کلیه‌ی مدیران، معاونین و کارشناسان حوزه‌ی ترافیک

ت) راهنمایی و رانندگی منطقه‌ی ۷ شهرداری تهران

ث) سازمان محیط زیست و گروه‌های مردمی و....

۴-۲-۲- شیوه نمونه گیری

الف) کلیه اسناد موجود در رابطه با منطقه ۷ شهرداری تهران، با استفاده از روش نمونه گیری هدف مند و در دسترس مدارک، اسناد، و آماره های موجود بررسی خواهند شد.

ب) 400 نفر از ساکنان منطقه ۷ شهرداری تهران از طریق نمونه گیری تصادفی.

پ) مدیران و معاونین و کارشناسان حوزه ترافیک با استفاده از روش نمونه گیری هدف مند و در دسترس.

ت) راهنمایی و رانندگی منطقه و نیروهای مستقر در معابر مطرح شده.

ج) سازمان محیط زیست و گروه های مردمی: با استفاده از روش نمونه گیری هدف مند و در دسترس.

۴-۲-۳- ابزارهای پژوهش

در مرحله اول با استفاده از مدارک و اسناد موجود در کتابخانه ها و اینترنت به جمع آوری اطلاعات پرداخته می شود. با استفاده از پرسشنامه های بسته پاسخ به نظر سنجی در زمینه مشکلات و معضلات معابر مطرح شده پرداخته می شود و سپس با استفاده از روش مصاحبه به مصاحبه با معاونین و مدیران ارشد پرداخته خواهد شد.

داده ها و اطلاعات به دست آمده از پرسشنامه ها از طریق نرم افزار SPSS به تجزیه داده ها پرداخته و سپس به تحلیل نتایج پرداخته می شود. مصاحبه های مذکور نیز از طریق تحلیل گفتمان مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و در نهایت به نتیجه کلی خواهیم رسید.

۵- ضرورت اجرا

یکی از اهداف و چشم انداز منطقه ۷ تا سال ۱۴۰۰ رفع مشکلات ترافیکی منطقه به قرار زیر است:

- تکمیل و راه اندازی خطوط مترو و افزایش خطوط اتوبوسرانی در راستای بازسازی معابر و استفاده و سائل جمعی
- ایجاد و احداث و بهینه سازی معابر مناسب برای رفت و آمد عمومی
- گسترش فرهنگ استفاده از وسایل جمعی و افزایش قابلیت معابر جهت استفاده بیشتر از وسایل جمعی
- برداشت موانع که باعث کاهش سرعت و در نهایت افزایش ترافیک می شود.
- ایجاد تغییرات اصولی در محورهای حرکتی و کارشناسی مناسب جهت نصب تابلوها، اصلاح هندسی مناسب و ...
- تامین روشنایی کافی و متناسب در شب
- افزایش معابر ترافیکی با استفاده از تغییر در پروژه های شهری (سایت شهرداری منطقه ۷ تهران)

اقدام مداخله‌ای مورد بررسی در این پژوهش اتاف، از نو ترافیکی است و در راستای برنامه‌ی توسعه‌ی منطقه‌ی ۷ تعریف شده است. در مصاحبه‌ای با کارشناس حمل و نقل و ترافیک منطقه (لواسانی، ۱۳۹۶) و مشاهده‌ی گزارش ارتقای سطح ایمنی ترافیک در پهنه‌ی مرکزی شهر تهران که توسط شرکت مهندسی مشاور بهران ترافیک طراحی شده است برخی معضلات ترافیکی منطقه به قرار زیر است:

تقاطع سبلان جنوبی - کیایی

- ۱- نایمن بودن گذرگاه عابر پیاده واقع در خیابان سبلان جنوبی محدوده خیابان زینلی به دلیل حجم بالای توقف خودرو و فقدان میدان دید نسبت به عابر
- ۲- نایمن بودن گذرگاه عابر پیاده واقع در خیابان سبلان جنوبی ابتدای خیابان کیایی به دلیل حجم بالای توقف خودرو و فقدان میدان دید نسبت به عابر
- ۳- ناکافی بودن روشنایی در محل تقاطعات
- ۴- فقدان آرام سازی مناسب در محل تقاطع سبلان جنوبی و ولیعصر
- ۵- فقدان آرام سازی مناسب در محل تقاطع سبلان جنوبی و کیایی
- ۶- نبود طرح هندسی مناسب در تقاطع سبلان جنوبی و کیایی
- ۷- عدم جداسازی خطوط رفت و برگشت در خیابان سبلان جنوبی و کیایی
- ۸- عدم جداسازی خطوط رفت و برگشت در خیابان سبلان جنوبی حد فاصل مدنی و کیایی
- ۹- کمبود و نقص بعضی از علائم و تجهیزات ترافیکی در طول محور
- ۱۰- تجمع تاکسی ها و خودروهای مسافربر شخصی در طول محور به ویژه در تقاطع سبلان جنوبی و مدنی

تقاطع دماوند - ایرانمهر

۱. نایمن بودن گذرگاه عابر پیاده در محل دسترسی عابرین به خط اتوبوس تندرو
۲. ارتکاب مکرر حرکات خلاف به ویژه توسط راکبان موتورسیکلت به دلیل طرح هندسی نامناسب در محل تقاطع
۳. ناکافی بودن روشنایی در محل تقاطع
۴. نامناسب بودن خط کشی
۵. فقدان تجهیزات ترافیکی مناسب

تقاطع خیابان انقلاب ایستگاه BRT پل چوبی

۱. نبود پل عابر پیاده برای دسترسی به ایستگاه بی آر تی و طرفین معبر و استفاده عابران از عرض خیابان
۲. عرض کم پیاده رو در ورودی خیابان حقوقی
۳. ناکافی بودن روشنایی در محل تقاطع و زیر پل چوبی

تقاطع شیخ صفی - ادیبی

۱. وجود جوی آب خطرناک در محل تردد عابرین پیاده
۲. فقدان آرام سازی مناسب در محدوده تقاطع
۳. ناکافی بودن روشنایی در محل تقاطع
۴. وجود انهار خطرناک در محدوده تقاطع
۵. کمبود و نقص علائم و تابلوها به ویژه تابلو توقف ممنوع

تقاطع طالقانی - بهار

۱. نایمن بودن گذرگاه عابر پیاده به دلیل فقدان آرام سازی مناسب در محل تقاطع
۲. فقدان آرام سازی مناسب در محل تقاطع
۳. فقدان میدان مناسب دید مناسب به دلیل حجم بالای توقف خودروها در گوشه جنوب غربی تقاطع
۴. وجود خط کشی طولی و عرضی کم رنگ و نامناسب در بعضی از نقاط در محدوده تقاطع
۵. عدم جداسازی خط ویژه اتوبوس در محدوده تقاطع به دلیل نبود میانگانه

تقاطع شریعتی - بهار شیراز

۱. نایمن بودن گذرگاه عابر پیاده به دلیل فقدان آرام سازی مناسب در محل تقاطع
۲. فقدان میدان دید مناسب در رمپ چپ گرد ورودی به شریعتی جنوب به دلیل حجم بالای توقف خودروها در محدوده تقاطع
۳. وجود ترافیک نامنظم در ابتدای خیابان بهار شیراز به دلیل عدم جداسازی خطوط رفت و برگشت به وسیله جزیره میانی
۴. عدم کنترل تقاطع به وسیله چراغ به صورت دائم
۵. وجود انهار عریض و خطرناک در محل تقاطع به ویژه در گوشه جنوب غربی
۶. وجود خط کشی نامناسب در محدوده تقاطع

تقاطع شریعتی - بهشتی

۱. وجود انهار خطرناک و بدون پوشش در محدوده تقاطع
۲. فقدان آرام سازی مناسب در محل تقاطع
۳. نبود طرح هندسی مناسب در خروجی از خیابان قدوسی
۴. نبود خط کشی طولی مناسب در جهت شمال به جنوب خیابان شریعتی
۵. نبود خط کشی طولی مناسب در جهت شمال به جنوب خیابان شریعتی
۶. عدم جداسازی مسیر ویژه اتوبوس در محدوده تقاطع

تقاطع مطهری - سروش

۱. ناکافی بودن روشنایی در گذرگاه عابر پیاده
۲. فقدان چراغ چشمک زن خطر در جان پناه عابر
۳. نقص در آرام سازی در محل گذرگاه عابر پیاده
۴. فقدان میدان دید مناسب در خروج از خیابان سروش در هر دو ضلع شمالی و جنوبی خیابان مطهری به دلیل توقف خودروها در محدوده تقاطع
۵. عدم جداسازی مسیر خودروهای خروجی از خیابان سروش و خودروهای عبوری از خیابان مطهری
۶. کمبود و نقص بعضی از علائم و تجهیزات ترافیکی در محدوده تقاطع
۷. کمبود استوانه ایمنی، علائم بازتابنده و خط کشی هاشور در محدوده تقاطع

۶- اهداف اقدام مداخله‌ای

در این قسمت کلیه اقدامات مداخله‌ای جهت بهسازی معابر و ارتقای سطح ایمنی ترافیک مطرح می‌شود:

تغییرات اصلاحی در خیابان سبلان جنوبی حد فاصل مدنی و کیایی

- ۲- ارتقای روشنایی در محل تقاطعات
- ۳- اجرای پیش آمدگی در محل گذرگاه عابر پیاده واقع در محدوده خیابان زینلی به دلیل جلوگیری از توقف خودروها و افزایش میدان دید نسبت به عابرین پیاده

- ۴- اجرای پیش آمدگی در محل گذرگاه عابر پیاده واقع در محدوده خیابان کیایی به دلیل جلوگیری از توقف خودروها و افزایش میدان دید نسبت به عابرین پیاده
- ۵- تغییر در بافت روسازی بدون ایجاد اختلاف به منظور آرام سازی در محل تقاطع سبلان جنوبی و ولیعصر
- ۶- تغییر در بافت روسازی بدون ایجاد اختلاف به منظور آرام سازی در محل تقاطع سبلان جنوبی و کیایی
- ۷- اجرای طرح هندسی مناسب در ابتدای خیابان کیایی
- ۸- اجرای جدول میانگاهی در خیابان سبلان جنوبی حد فاصل مدنی و کیای به منظور جداسازی خطوط رفت و برگشت

تغییرات اصلاحی در تقاطع دماوند - ایرانمهر

۱. تغییر طرح هندسی تقاطع مطابق طرح پیشنهاد شده به منظور جلوگیری از ارتکاب حرکات خلاف
۲. ارتقا روشنایی در محل تقاطع
۳. اصلاح خط کشی
۴. نصب تجهیزات ترافیکی مورد نیاز در محل تقاطع
۵. احداث پل عابر پیاده برای دسترسی به ایستگاه تندرو

تغییرات اصلاحی در تقاطع خیابان انقلاب ایستگاه BRT پل چوبی

۱. غیر همسطح کردن تردد عابرین پیاده برای دسترسی به ایستگاه بی آر تی و طرفین معبر
۲. مسدود کردن گذرگاه عابر پیاده موجود برای جلوگیری از عبور عابران از عرض خیابان انقلاب و ترغیب آنها به استفاده از پل عابر
۳. ارتقای روشنایی در محل تقاطع و زیر پل چوبی
۴. تعریض پیاده رو در ورودی خیابان حقوقی

تغییرات اصلاحی در تقاطع شیخ صفی - ادیبی

۱. تغییر بافت روسازی و افزایش ارتفاع کف تقاطع به منظور آرام سازی در محدوده تقاطع
۲. نصب تابلو توقف اکیدا ممنوع در حریم تقاطع
۳. ارتقای روشنایی در حریم تقاطع به ۱۳ لوکس
۴. سرپوشیده کردن انهار خطرناک در محدوده تقاطع

تغییرات اصلاحی در تقاطع طالقانی - بهار

۱. کاهش عرض معبر در گوشه جنوب غربی تقاطع و نصب تابلوهای جدید به منظور جلوگیری از توقف خودروها و افزایش میدان دید.
۲. احیای خط کشی طولی و عرضی در محدوده تقاطع
۳. تغییر در بافت روسازی بدون ایجاد اختلاف سطح به منظور آرام سازی در محل تقاطع
۴. هرس درختان به منظور افزایش میدان دید نسبت به تابلوهای هدایت مسیر و چراغ های راهنمایی کناری
۵. اجرای جدول دوبل به منظور جداسازی خط ویژه اتوبوس و مسیر اصلی

تغییرات اصلاحی در تقاطع شریعتی - بهار شیراز

۱. تغییر در بافت روسازی بدون ایجاد اختلاف سطح به منظور آرام سازی
۲. کاهش عرض رمپ چپ گرد ورودی به شریعتی جنوب روبه روی سینما به منظور جلوگیری از توقف خودروها و افزایش میدان دید.
۳. تجدید خط کشی مطابق نقشه و دستورالعمل خط سفید.
۴. اجرای کف نویسی و نصب تابلوها مطابق نقشه و دستورالعمل
۵. اجرای جزیره میانی در ابتدای خیابان بهار شیراز به منظور جداسازی خطوط رفت و برگشت و بهبود آرایش ترافیکی
۶. کنترل دائم تقاطع به صورت چراغدار
۷. آشکارسازی حاشیه جداول برای ممانعت از سقوط عابر یا خودرو در کوتاه مدت و نصب حفاظ یا سرپوشیده کردن آنها در بلند مدت

تغییرات اصلاحی در تقاطع شریعتی - بهشتی

۱. اجرای جدول برای جداسازی مسیر ویژه اتوبوس در محدوده تقاطع
۲. اجرای رفریوژ برای جداسازی مسیر رفت و برگشت به منظور تردد خودروها در مسیر غرب به شرق خیابان قدوسی
۳. آرام سازی تقاطع به روش سنگ فرش بدون ایجاد اختلاف سطح
۴. خط کشی طولی مسیر شمال به جنوب خیابان شریعتی
۵. نصب و اجرای علائم افقی و عمودی ترافیکی پیشنهادی

۶. سرپوشیده کردن انهار به منظور ایمن سازی تردد عابرین پیاده
۷. پیشنهاد برای اصلاح هندسی در خروجی خیابان قدوسی
۸. تعبیه چراغ عابر پیاده در گوشه‌های شمال غربی و جنوب غربی تقاطع
۹. ایجاد شیبراهه در محل اتصال خط کشی عابر پیاده به جزیره موجود در گوشه جنوب شرقی تقاطع به منظور عبور ایمن و آسان عابر
۱۰. انجام مطالعه برای انسداد یا تعیین جهت مناسب برای لاین جنوبی به دلیل عدم هم راستایی و مشکلات ایمنی عبور از تقاطع
۱۱. ساماندهی مبلمان و تاسیسات شهری به منظور ایمنی و سهولت عابرین پیاده

تغییرات اصلاحی در تقاطع مطهری - سروش

۱. کاهش عرض خیابان مطهری در ضلع شمال به منظور جلوگیری از توقف خودروها در نزدیکی تقاطع و افزایش میدان دید و جداسازی مسیر خودروهای خروجی از خیابان سروش و خودروهای عبوری از خیابان مطهری
۲. کاهش عرض خیابان مطهری در ضلع جنوب به منظور جلوگیری از توقف خودروها در نزدیکی تقاطع و افزایش میدان دید و جداسازی مسیر خودروهای خروجی از خیابان سروش و خودروهای عبوری از خیابان مطهری
۳. نصب و اجرای علائم افقی و عمودی ترافیکی پیشنهادی مطابق نقشه
۴. ارتقای روشنایی به ۱۴ لوکس در گذرگاه عابر پیاده
۵. بررسی برای نصب چراغ چشمک زن خطر برای جان پناه عابر
۶. نصب استوانه ایمنی و اجرای خط کشی هاشور قبل و بعد از قسمت کاهش عرض داده شده در هر دو ضلع شما و جنوب خیابان
۷. نصب علائم بازتابنده و اجرای خط کشی هاشور در ضلع شمال خیابان مطهری بعد از خروجی خیابان سروش.

۷- مهم ترین پیامدهای اجتماعی پروژه

با توجه به اینکه طرح اتاف حاضر، اتاف در قبل از اجرا می باشد، به پیامدهای قبل و پس از اجرا پرداخته می شود. از طرفی پیامدهای پس از اجرا نیز به عملکرد مجریان و ناظران طرح مبنی بر اینکه طرح به طور دقیق اجرا شود اشاره نمود. جدول شماره ۲ بر اساس زمان وقوع پیامدها، پس از اجرا آورده شده است.

جدول شماره ۲: پیامدهای اقدام

ردیف	مقوله‌ی تاثیر	پیامد	ماهیت	شدت	اهمیت	حوزه‌ی نفوذ	قلمرو اجتماعی	احتمال وقوع	زمان وقوع
۱	زیست محیطی	کاهش آلودگی صدا	مثبت	متوسط	زیاد	مداخله و بلافصل و فراگیر	مستقیم و غیرمستقیم	زیاد	کوتاه مدت
		کاهش آلودگی هوا	مثبت	متوسط	زیاد	مداخله و بلافصل و فراگیر	مستقیم و غیرمستقیم	متوسط	بلند مدت
		کاهش آلودگی تصویری	مثبت	کم	زیاد	مداخله	مستقیم	زیاد	کوتاه مدت
		کاهش مصرف سوخت	مثبت	متوسط	زیاد	مداخله و بلافصل و فراگیر	مستقیم	کم	بلند مدت
۲	فرهنگی	افزایش فرهنگ استفاده از وسایل نقلیه عمومی	مثبت	زیاد	زیاد	مداخله و بلافصل و فراگیر	مستقیم و غیرمستقیم	زیاد	کوتاه مدت
		افزایش فرهنگ ترافیکی	مثبت	زیاد	زیاد	مداخله و بلافصل و فراگیر	مستقیم و غیرمستقیم	زیاد	کوتاه مدت
		افزایش قانون مداری	مثبت	زیاد	زیاد	مداخله و بلافصل و فراگیر	مستقیم و غیرمستقیم	زیاد	کوتاه مدت
۳	اجتماعی - ترافیکی	افزایش استفاده از خدمات شهری	مثبت	زیاد	زیاد	مداخله و بلافصل و فراگیر	مستقیم و غیرمستقیم	متوسط	میان مدت
		بهبود ساماندهی تردد عابرین پیاده	مثبت	زیاد	زیاد	مداخله	مستقیم	متوسط	میان مدت
		بهبود ساماندهی تردد معلولان و سالمندان	مثبت	زیاد	زیاد	مداخله	مستقیم	متوسط	میان مدت
		بهبود ساماندهی تردد خودروها	مثبت	متوسط	متوسط	مداخله	مستقیم	متوسط	میان مدت
		بهبود ساماندهی امکانات عبور و مرور خودروها	مثبت	متوسط	متوسط	مداخله	مستقیم	زیاد	میان مدت

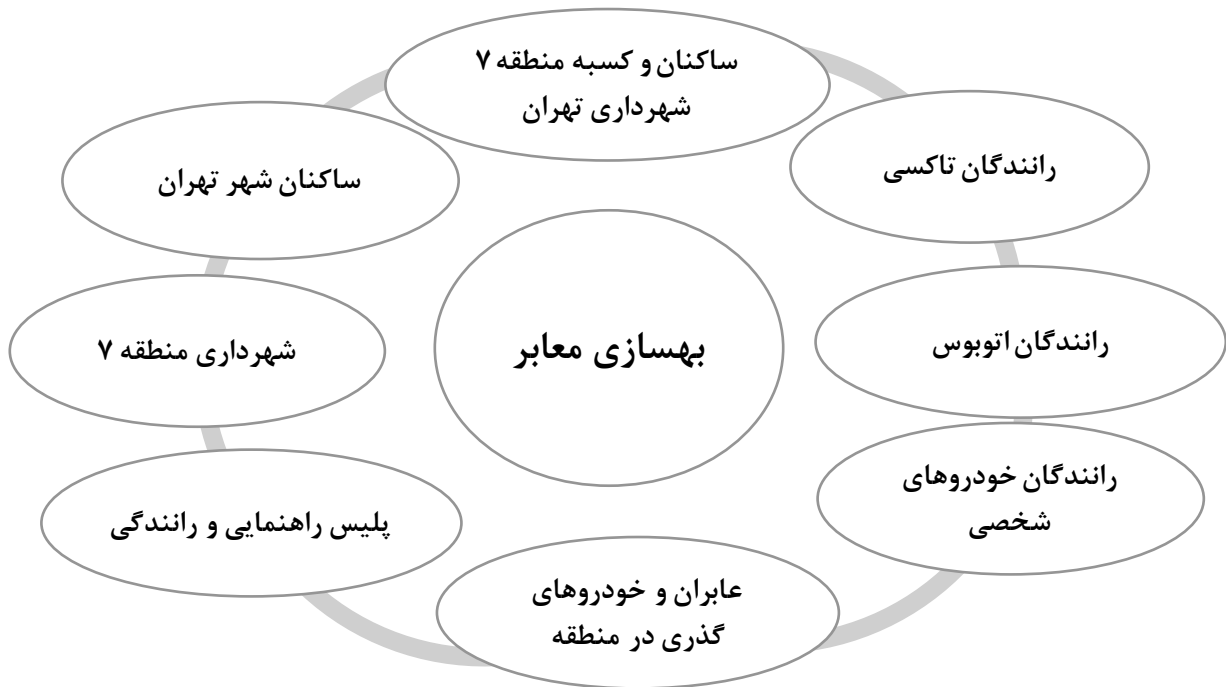
میان مدت	زیاد	مستقیم	مداخله و بلافصل و فراگیر	زیاد	زیاد	مثبت	بهبود ساماندهی حمل و نقل عمومی		
میان مدت	متوسط	مستقیم	مداخله	زیاد	زیاد	مثبت	بهبود ساماندهی وضعیت تصادفات درون شهری		
کوتاه مدت	متوسط	مستقیم و غیر مستقیم	مداخله و بلافصل و فراگیر	متوسط	متوسط	مثبت	افزایش همکاری های بین سازمانی		
بلند مدت	متوسط	مستقیم و غیر مستقیم	مداخله و بلافصل	زیاد	زیاد	مثبت	افزایش امنیت اجتماعی شهروندان		
بلند مدت	متوسط	مستقیم و غیر مستقیم	مداخله	متوسط	متوسط	مثبت	کاهش هزینه های تعمیر و نگهداری سازه های شهری	اقتصادی	۴
بلند مدت	متوسط	مستقیم و غیر مستقیم	مداخله و بلافصل و فراگیر	متوسط	متوسط	مثبت	کاهش هزینه های مصرف سوخت		
کوتاه مدت	زیاد	مستقیم	مداخله	متوسط	متوسط	مثبت	ایجاد اشتغال کوتاه مدت		
بلند مدت	زیاد	مستقیم	مداخله	متوسط	متوسط	مثبت	کاهش هزینه های تصادفات		

۸- کار بست (پیشنهادها)

در این بخش به طراحی و تدوین نظام کارآمد ارتباطی، نظام بسامد اجرا و نظام هوشمند پایش پرداخته می شود.

۸-۱- نظام کارآمد ارتباطی

نظام کارآمد ارتباطی نظامی است که برای مداخله و مشارکت افرادی که ضرورت دارد در مراحل مختلف اقدام مداخله ای (برنامه ریزی، اجرا و پایش) مداخله و مشارکت کنند، طراحی و تدوین می شود. با توجه به تاثیر گذاری بهسازی معابر، افراد، گروه ها، سازمان های متعددی درگیر خواهند شد تا شبکه ارتباطی کارآمدی را تشکیل دهند. در ادامه در قالب یک زنجیره به تعریف این افراد، گروه ها و سازمان ها پرداخته می شود



نمودار شماره ۲: زنجیره کارآمدی ارتباط

جدول شماره ۳: افراد و گروه‌های درگیر در بهسازی معابر

ردیف	فرد / گروه	نوع درگیری
۱	کارشناسان ترافیک	طراحی و اجرا
۲	پلیس راهنمایی و رانندگی	کنترل وضعیت ترافیکی در زمان اجرا
۳	شرکت یا شرکت‌های مشاور طرح	همکاری با شهرداری و کارشناسان منطقه
۴	شرکت یا شرکت‌های اجرای طرح	انجام سریع و به موقع طرح
۵	شهرداری منطقه	تامین بودجه لازم برای اجرای طرح

۸-۲- نظام بسامد اجرا

برای طراحی و تدوین نظام بسامد اجرا، با هدف مدیریت اجرایی پیامدها با رویکرد اقدامات زنجیره‌ای، راهکارهای پیشنهادی تیم اتاف در قالب جدول گردآوری شده‌اند.

جدول شماره ۴: لیست اقدام‌های مدیریت پیامدهای مثبت و منفی پس از اجرا

پیامد	راهکار پیشنهادی	ماهیت	نهاد مربوطه
کاهش آلودگی صدا	روان سازی ترافیک رفع مشکل تردد در تقاطع‌ها حل معضل توقف خودروها در تقاطع‌ها نظم دهی تردد عابرین پیاده در محل تقاطع‌ها	کاهشی	شهرداری پلیس راهنمایی و رانندگی
کاهش آلودگی هوا	رفع مشکل ترافیک در ساعات اوج گسترش حمل و نقل عمومی و بهینه سازی سیستم حمل و نقل عمومی گل کاری و درخت کاری در منطقه	کاهشی	شهرداری سازمان اتوبوسرانی سازمان تاکسیرانی سازمان فضای سبز
کاهش آلودگی تصویری	تغییر در وضعیت ظاهری تقاطع‌ها گلکاری و درختکاری در منطقه تغییر در مبلمان شهری مناسب سازی جداول کنار خیابان‌ها	کاهشی	شهرداری سازمان زیبا سازی فضاهای شهری سازمان فضای سبز
کاهش مصرف سوخت	روان سازی ترافیک	کاهشی	شهرداری پلیس راهنمایی و رانندگی
افزایش فرهنگ استفاده از وسایل نقلیه عمومی	فرهنگ سازی بهبود وسایل نقلیه عمومی افزایش وسایل نقلیه عمومی بهبود محورهای عبوری وسایل نقلیه عمومی	افزایشی	شهرداری سازمان اتوبوسرانی
افزایش فرهنگ ترافیکی	آموزش شهروندی در خصوص ترافیک نصب بنرهای آموزشی در خصوص ترافیک	افزایشی	شهرداری راهنمایی و رانندگی
افزایش قانون مداری	اعمال قانون ماشین‌های متخلف	افزایشی	راهنمایی و رانندگی
افزایش استفاده از خدمات شهری	تغییر در مبلمان شهری تغییر در وضعیت حمل و نقل عمومی زیباسازی منظر شهری	افزایشی	شهرداری سازمان تاکسیرانی سازمان اتوبوسرانی

<p>شهرداری راهنمایی و رانندگی</p>	<p>تعدیلی</p>	<p>پر رنگ کردن خطوط عابر پیاده نصب علائم در تقاطع ها احداث پل عابر در تقاطع هایی که امکان پذیر است. ترسیم خطوط عابر پیاده به گونه ای که سرعت خودروها در نزدیکی خطوط کاهش یابد. آرام سازی در محل تقاطع ها به صورتی که خودروها قبل از رسیدن به تقاطع سرعتشان کم شود. یکسان سازی پیاده روها سر پوشیده کردن انهار اطراف معابر در محل عبور و مرور</p>	<p>بهبود ساماندهی تردد عابرین پیاده</p>
<p>شهرداری</p>	<p>تعدیلی</p>	<p>تغییر شرایط معابر بر اساس شرایط معلولان و سالمنندان احداث پل های عابر پیاده دارای پله برقی یا آسانسور و در مواردی که نصب این امکانات امکان پذیر نیست اجرای سطح شیب دار به جای پله برقی یکسان سازی پیاده روها سر پوشیده کردن انهار اطراف معابر در محل عبور و مرور</p>	<p>بهبود ساماندهی تردد معلولان و سالمنندان</p>
<p>شهرداری راهنمایی و رانندگی</p>	<p>تعدیلی</p>	<p>بازسازی آسفالت خیابانها ترمیم خطوط سفید ترسیم علائم بر روی آسفالت نصب علائم راهنمایی و رانندگی در مکان های مناسب و در دید رانندگان حرص درختان در نزدیکی تقاطع های که دید مناسبی ندارند. آرام سازی های مناسب در تقاطع ها برای کاهش سرعت</p>	<p>بهبود ساماندهی تردد خودروها</p>
<p>شهرداری راهنمایی و رانندگی</p>	<p>تعدیلی</p>	<p>ترمیم خط کشی های کف خیابان نصب چراغ های راهنمایی و چشمک زن بازسازی آسفالت ها</p>	<p>بهبود ساماندهی امکانات عبور و مرور خودروها</p>

		نصب علائم مناسب در تقاطع‌ها	
شهرداری سازمان تاکسیرانی سازمان اتوبوسرانی	تعدیلی	افزایش ناوگان حمل و نقل عمومی نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی بهبود محل تردد اتوبوس‌ها	بهبود ساماندهی حمل و نقل عمومی
شهرداری راهنمایی و رانندگی	تعدیلی	نصب علائم ترافیکی آرام سازی مناسب در محل تقاطع‌ها ترمیم خطوط سفید کف خیابان نصب دوربین در محل‌های مناسب	بهبود ساماندهی وضعیت تصادفات درون شهری
شهرداری راهنمایی و رانندگی اداره برق منطقه سازمان تاکسیرانی سازمان اتوبوسرانی سازمان فضاهای سبز سازمان زیباسازی شهر	افزایشی	همکاری با راهنمایی و رانندگی همکاری با اداره برق منطقه همکاری با سازمان تاکسیرانی همکاری با سازمان اتوبوسرانی همکاری با سازمان فضاهای سبز همکاری با سازمان زیباسازی شهر	افزایش همکاری‌های بین سازمانی
شهرداری	افزایشی	مناسب سازی روشنایی در منطقه احداث پل عابر پیاده ترمیم خطوط عابر پیاده ترمیم خط کشی‌های طولی و عرضی خیابان مناسب سازی آسفالت مناسب سازی پیاده روها	افزایش امنیت اجتماعی شهروندان
شهرداری	کاهشی	آرام سازی مناسب در محل تقاطع جهت کاهش سرعت خودروها	کاهش هزینه‌های تعمیر و نگهداری سازه‌های شهری
شهرداری	کاهشی	تغییر در روند ترافیک در ساعات اوج ترافیک	کاهش هزینه‌های مصرف سوخت
شهرداری	افزایشی	به کار گیری نیروی کار در زمان بهسازی معابر	ایجاد اشتغال کوتاه مدت
شهرداری	کاهشی	آرام سازی مناسب در محل تقاطع جهت کاهش سرعت خودروها	کاهش هزینه‌های تصادفات

در این طرح، لازم است که تمهیداتی برای اطلاع رسانی، ارائه امکانات و تسهیلات خاص و مشارکت مردمی اندیشیده شود تا موجب کارایی هر چه بیشتر نظام ارتباطی شود. برای این منظور جدول زیر طراحی شده است.

جدول شماره ۵: لیست اقدام‌های ارتباطی مربوط به آموزش، اطلاع رسانی و مشارکت مردمی

لیست اقدام‌های لازم	ماهیت اصلی اقدام	زمان		نهاد مربوطه
		چنین اجرا	پس از اجرا	
اعلام اجرای طرح بهسازی	اطلاع رسانی	*	*	روابط عمومی شهرداری
کنترل وضعیت ترافیک	اطلاع رسانی	*		شهرداری و پلیس راهنمایی و رانندگی
رعایت ترافیکی از جانب مردم	مشارکت مردمی	*	*	ساکنان محلی، کسبه، عابران و خودروهای گذری، رانندگان اتوبوس و تاکسی
ترویج فرهنگ ترافیک	آموزش	*	*	شهرداری

۸-۳- نظام هوشمند پایش

در این بخش نظام هوشمند پایش با هدف مراقبت‌های پس از اجرای اقدام مداخله‌ای طراحی و تدوین شده است که شامل اقدامات متعددی است.

لازم است در ابتدا پیامدها و تاثیراتی که پیش بینی کامل و دقیق نشده‌اند، ذکر شوند. در اتاف حاضر به دلیل محدودیت‌های موجود مانند محدودیت زمانی، عدم اطلاع رسانی لازم در محله در زمینه‌ی اجرای چنین پروژه‌ای و همچنین، در دسترس نبودن منابع برای اجرای پروژه برخی جنبه‌های تاثیر گذاری اقدام از جمله تاثیرات دقیق ترافیکی و اقتصادی برای تیم اتاف ممکن نبود. اجرای این پروژه نیاز به پیش‌بینی‌های دقیق فنی دارد که با در نظر نگرفتن هر عنصر کوچکی در این پیش‌بینی می‌تواند منجر به عدم دستیابی به نتیجه‌ی مطلوب شود. اما، بهسازی معابر در جهت کاهش ترافیک، رفع مشکلات ترافیکی، رفع مشکلات تردد عابران و خودروها، کاهش تصادفات و غیره از اهمیت بالایی برخوردار است و همچنین پیامدهای مورد انتظار همگی مثبت ارزیابی شده‌اند مگر بحث بسته شدن خیابان و ایجاد ترافیک در زمان اجرا که این امر نیز می‌تواند در ساعات خلوتی شهر و یا شب صورت پذیرد تا مانع از ایجاد ترافیک در منطقه شود.

واضح است که نظارت‌هایی مانند نظارت فنی پس از اجرا که شامل بازدیدهای دوره‌ای ناظران و یا نظارت بر روند پیشرفت پروژه بر اساس برنامه‌ی زمانی از پیش تعیین شده نیز هست، برای نظام هوشمند پایش ضروری است.

بنابراین طراحی و تدوین نظام هوشمند پایش با هدف مراقبت‌های حین اجرا شامل موارد زیر است:
جلب مشارکت اهالی: پیشنهاد می‌شود مسئولین و برنامه‌ریزان پروژه، تعامل خود را با شهروندان ساکن در منطقه و شورایاری‌های آنها را بیشتر نموده و مشارکت آنان را در بالا بردن اثرات مثبت پروژه جلب نمایند. در این زمینه پیشنهاد می‌شود تا شهرداری با جلب مشارکت شهروندان به کاهش مشکلات ترافیکی در زمان اجرای پروژه اقدام نماید.

جلب مشارکت نهادها و سازمان‌های مرتبط دیگر: پیشنهاد می‌شود تا شهرداری اقدامات خود در زمینه‌ی اجرا و بهره‌برداری از پروژه را با همکاری سایر نهادهایی که به نوعی با پروژه در ارتباط هستند، هماهنگ کند. این همکاری‌های بین بخشی نه تنها می‌تواند در اجرای سریع‌تر پروژه مؤثر باشد بلکه می‌تواند، در جبران اثرات منفی پروژه نیز کمک نماید.

و در آخر می‌توان گفت، جبران و تعدیل پیامدها از سوی حامیان مبتنی بر کل‌نگری در تخصیص منابع و تعدیل و جبران مداوم باشد، با توجه به اینکه شهرداری منطقه ۷ در خصوص بهسازی معابر، برای دستیابی به اهداف طرح تفصیلی و رفع مشکلات ساکنان محلی از اجرای آن دفاع می‌کند و از قبل اجرای این طرح، هزینه‌هایی برای ذینفعان شکل می‌گیرد، لذا لازم است که در دل کلیت زندگی ساکنان تفسیر و جبران گردد.

براساس آنچه که در بخش‌های مختلف گزارش گفته شد، پروژه بهسازی معابر عمدتاً با آثار و پیامدهای مثبت اجتماعی و فرهنگی مواجه است و پیامدهای منفی آن در مرحله اجرای عملیات و بهره‌برداری به سهولت قابل مدیریت اند. در مقابل تداوم وضع موجود آثار و پیامدهای منفی را تشدید و مانع بروز آثار مثبت می‌شود. برای اینکه آثار و پیامدهای مثبت شرایط تحقق بیابند رعایت موارد زیر ضروری به نظر می‌رسد:

- با توجه به مشکلات متأثر از وضع موجود ترافیکی محدوده که با کاهش رضایتمندی از نهاد مدیریت شهری، ایجاد حس ناامنی، و ... همراه است پیشنهاد می‌شود شهرداری در اجرای بهسازی معابر اقدامات لازم را هر چه سریعتر فراهم کند.

- با توجه به رویکردهای متفاوت نسبت به پروژه از سوی نهادهای مختلف (راهنمایی و رانندگی و شهرداری) لازم است مجموعه اقدامات به صورت یکپارچه تعریف گردد تا اقدامات به حل ریشه‌ای مشکلات کمک نماید.

- جامعه‌ی محلی، عابران و رانندگان عبوری، رانندگان تاکسی‌ها و اتوبوس‌ها هر چند نسبت به اجرای طرح‌های ترافیکی آمادگی دارند اما اطلاع‌رسانی در این زمینه به صورت نپذیرفته است. بهتر است در زمان پیش از اجرا اطلاع‌رسانی در این خصوص صورت گیرد.

- با توجه به اینکه در پروژه حاضر، امکانات زیرساختی ترافیکی در حال بازبینی می باشد، می توان اولویت ها و ظرفیت های جدیدی را در این بازبینی مطرح نمود و گروه هایی را که تاکنون از این ساختارها کم بهره بوده اند، در طراحی جدید در نظر گرفت. معلولان و گروه های کم توان از جمله افرادی هستند که در کلان شهرهای توسعه یافته امکانات زیرساختی خاصی برای آنان در نظر گرفته می شود که آنان را از نیازمندی به کمک سایر شهروندان بی نیاز می سازد. لذا در نظر گرفتن این گروه ها، می تواند جمعیت بیشتری از شهروندان را از مزایای این پروژه بهره مند سازد.

تیم اتاف با توجه به ابعاد فرهنگی مرتبط با موضوع موارد زیر را که برگرفته از تجربیات پیشین می باشند، پیشنهاد می نماید:

- تبدیل ضرورت رعایت قوانین و مقررات آمد و شد به مطالبه عمومی از طریق ایجاد حساسیت برای مردم با بهره گیری از رسانه های دیداری و شنیداری، مکتوب، سخنرانی، کنفرانس، همایش و سمینار.
- القای حس دیده شدن و اشراف نظارتی متولیان ترافیکی (معرفی گستره تحت کنترل دوربین های نظارت تصویری، معرفی انواع دوربین های ثبت تخلفات رانندگی، معرفی امکانات و قابلیت های نظارتی مرکز کنترل ترافیک)
- برخورد منطقی با قوانین و مقررات و در نظر داشتن منافع اجتماعی (اولویت دهی منافع جمعی به منافع فردی، تبیین منافع میان مدت و بلندمدت توجه به منافع جمعی)
- تبیین رعایت فرهنگ ترافیک به عنوان نماد شهروند متمدن.
- ارائه آموزش های فراگیر با استفاده از تمامی قالب های فرهنگی، هنری در تمام عرصه ها و بسترهای اجتماعی.
- معرفی تأثیرات پایبندی به رفتار منظم ترافیکی (سلامت روحی و روانی افراد جامعه، حفظ و ارتقای کرامت انسانی، کاهش نارضایتی اجتماعی، کاهش تنش و نزاع، کاهش تصادفات، آسیب ها و خسارت های جانی و مالی، افزایش زیبایی، آرامش و آسایش عمومی شهر)
- اطلاع رسانی معایب و معضلات ترافیکی ناشی از عدم رعایت رفتار صحیح و ارائه آمار و ارقام و تصاویر تصادفات و خسارات ناشی از رفتار نادرست.
- گسترش فرهنگ استفاده حداکثری از حمل و نقل عمومی.
- ایجاد زمینه ورود و جهت دهی سازمان های مردم نهاد و چهره های موثر، در عرصه گسترش فرهنگ ترافیک.

- تعریف حقوق شهروندی در استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی و معرفی پل ارتباطی جهت نظارت شهروندان و اعلام تخلفات رانندگان حمل و نقل عمومی و کارکنان مرتبط.
- استفاده از ظرفیت شهروندان داوطلب جهت نظارت به منظور برخورد با متخلفین و اعمال قانون مطابق با ظرفیت قانونی موجود.
- سامان‌دهی تاکسی‌ها و سایر خودروهای جابجاکننده مسافر و تعریف ایستگاه برای سوار و پیاده شدن از آنها به منظور تسهیل حرکت.
- بهره‌گیری از دوره‌های آموزشی بنیادهای رانندگی ایمن مانند بنیاد رانندگی موتورسیکلت ایمن.
- آموزش مستمر رانندگان و سایر کارکنان حوزه حمل و نقل به منظور چگونگی رفتار با شهروندان (رانندگان اتوبوس، تاکسی، آژانس‌های مسافرتی و عوامل فروش و کنترل بلیط و ...)
- آموزش تخصصی مستمر به مربیان آموزشی مستقر در پارک‌های آموزش ترافیک به منظور شناخت و انتقال مناسب الزامات و فواید رعایت قوانین ترافیکی.
- برنامه‌ریزی مستمر جهت حضور دانش‌آموزان در پارک‌های آموزش ترافیک و ارائه آموزش‌های لازم به آنها در زمینه رعایت قوانین ترافیکی.
- آشنایی دانش‌آموزان در گروه‌های مختلف سنی با پیام‌تابلوها، چراغ‌ها و علائم ترافیکی.
- تمرکز بر آموزش کودکان و نوجوانان به منظور تربیت نسلی که از کودکی با قوانین تردد شهری آشنایی یافته و تمکین از این قوانین به صورت یک خصیصه ذاتی در رفتار اجتماعی او جلوه‌گر باشد.
- تلاش برای راهیابی دروس مرتبط به موضوعات درسی مدارس به ویژه اهمیت رعایت قوانین ترافیکی در بهبود ترافیک در تعامل با وزارت آموزش و پرورش.

جدول شماره ۶: برنامه‌های اجرایی جهت بهسازی معابر

اولویت اجرایی	پروژه	اولویت زمانی
اولویت اول	احداث پل عابر پیاده در دو تقاطع دماوند - ایرانمهر و تقاطع انقلاب - پل چوبی	کوتاه مدت نهایتاً ظرف مدت یکسال
	ترمیم خطوط سفید در تقاطع‌ها	
	اجرای علایم بازتابنده (چشم گریه‌ای) در تقاطع‌ها	
	نصب علائم ترافیکی در تقاطع‌ها	
اولویت دوم	آرام سازی تقاطعات	میان مدت ۱ تا ۵ سال
	اصلاح هندسی تقاطعات مشکل دار	
	حرص درختان جهت افزایش دید	
اولویت سوم	افزایش تعداد ناوگان حمل و نقل عمومی	بلند مدت ۱ تا ۱۰ سال
	نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی	
	ترویج فرهنگ ترافیکی	