

**عنوان:** ارزیابی تأثیرات اجتماعی - فرهنگی احداث ساختمان اداری منطقه ۶ شهرداری تهران

**کارفرما:** شهرداری منطقه ۶ تهران

**سال اجرا:** ۱۳۹۷

**مجری / مدیر علمی:** فروزنده جعفرزاده پور

در راستای نیل به عدالت فضایی و انجام تکالیف برنامه ای، به دلیل پراکندگی معاونت‌های خود در سطح منطقه و مشکلات مترتب از آن، شهرداری منطقه ۶ تهران اقدام به احداث ساختمان اداری در جنب ساختمان اصلی این شهرداری واقع در خیابان اسدآبادی، میدان کلانتری یوسف آباد نموده است. هدف اصلی این اقدام توسعه‌ای تسهیل خدمات رسانی به شهروندان، مراجعه کنندگان و نیز تسریع و تسهیل ارتباطات بین واحدی و نیز کارکنان به قسمتهای مختلف و سرعت در ارائه خدمات بوده است. این اقدام مداخله ای از سال ۱۳۹۰ با تصرف چند پلاک مسکونی توسط شهرداری در تقاطع خیابان یوسف آباد (اسدآبادی) و خیابان سی و نهم در نزدیک ترین محل به ساختمان اصلی شهرداری منطقه ۶ آغاز شده و عملیات ساخت، همچنان ادامه دارد. بر مبنای نقشه مصوب، این ساختمان بلند مرتبه با ۱۷ طبقه دارای طبقاتی در زیر زمین و طبقات فوقانی بدین شرح است: ۵ طبقه پارکینگ در متراژ کل ۳۵۲۴ متر مربع برای امکانات پارک ۱۰۰ خودرو، یک طبقه همکف و ۱۱ طبقه اداری که کل مساحت زیربنا ۱۶۷۴۱ متر مربع می باشد. کل مساحت ساخته شده بنا ۶۸۳۶ متر مربع اداری، ۱۲۶۹ متر مربع فضای خدماتی، ۷۹۶ متر مربع نیز به تاسیسات اختصاص خواهد داشت. این سازه فلزی توسط پیمانکار شرکت ساختمانی اقلیم (EPC) تا مرحله اسکلت فلزی در سال ۱۳۹۴ به اتمام رسیده و پیمانکار شرکت ساتراپ است که قرارداد آنان در اواخر سال ۱۳۹۵ بسته شده و برای مرحله بعدی کار تعیین گردد. پیامدهای پروژه در حوزه های مختلف پس از اجرا در جدول زیر آمده است:

جدول ۱- پیامدهای اجرای پروژه احداث ساختمان اداری (پس از اجرا)

| شدت                             | جهت  | تأثیر  |
|---------------------------------|------|--|
| <b>ابعاد اجتماعی و فرهنگی</b>   |      |  |
| متوسط                           | منفی | مهاجرت ساکنین از محله به دلیل افزایش شلوغی و ترافیک  |
| متوسط                           | منفی | خالی شدن مناطق مرکزی شهر از بافت مسکونی و تغییر کاربری آنها  |
| متوسط                           | منفی | از بین رفتن هویت محله ای در حوزه مداخله  |
| ضعیف                            | منفی | درگیری کارکنان شهرداری با اهالی و کسبه در ارتباط با پارک اتومبیل در کوچه های و خیابانهای مداخله            |
| <b>ابعاد اقتصادی</b>            |      |  |
| متوسط                           | منفی | کاهش شدید قیمت زمین ها و املاک پیرامون   |
| متوسط                           | مثبت | کاهش هزینه های نگهداری ساختمانهای شهرداری منطقه  |
| متوسط                           | مثبت | کاهش هزینه های مراجعه کنندگان به شهرداری به دلیل تمرکز واحدهای مختلف در یک واحد                            |
| متوسط                           | مثبت | کاهش هزینه های ارتباطی بین واحدی شهرداری منطقه ۶   |
| <b>ابعاد نگرشی و روانشناختی</b> |      |  |
| ضعیف                            | منفی | ایجاد نگرش منفی نسبت به شهرداری به دلیل عدم رعایت قوانین و الزام شهروندان به رعایت آنها                    |
| متوسط                           | منفی | عدم تمایل به ادامه سکونت در محله به دلیل افزایش کاربری های اداری   |
| متوسط                           | مثبت | کاهش دغدغه پارک اتومبیل با احداث پارکینگ برای کارکنان شهرداری  |
| زیاد                            | منفی | افزایش دغدغه شهروندان و مراجعین برای پارک اتومبیل (به دلیل عدم امکان استفاده از پارکینگ)                   |
| <b>ابعاد مدیریتی</b>            |      |  |
| زیاد                            | مثبت | بهبود مدیریت واحدها به دلیل انسجام مکانی و دسترسی بهتر در یک ساختمان                                       |
| زیاد                            | مثبت | تسریع در برقراری ارتباط بین واحدی  |
| زیاد                            | مثبت | تسریع در ارائه خدمات به شهروندان   |
| متوسط                           | مثبت | بهبود مدیریت منابع و هزینه ها  |
| <b>ابعاد زیست محیطی</b>         |      |  |
| متوسط                           | منفی | تخریب محیط زیست در خیابان سی و نهم به دلیل سایه ساختمان بر آنها  |
| متوسط                           | منفی | عدم لحاظ نمودن فضای سبز و ساخت ۱۰۰٪ زمین   |
| <b>ابعاد ترافیکی</b>            |      |  |
| زیاد                            | منفی | افزایش ترافیک به دلیل افزایش مراجعات توزیع شده در سطح منطقه به این ساختمان                                 |
| ضعیف                            | منفی | احتمال افزایش تصادف با عابر  |
| زیاد                            | منفی | راهبندان های طولانی به دلیل ورود و خروج اتومبیلها به پارکینگ در صورت عدم انتخاب صحیح ورودی و خروجی پارکینگ |
| متوسط                           | منفی | تداوم کمبود فضای پارکینگ در خیابان اسدآبادی و خیابانهای حریم به دلیل افزایش مراجعات                        |
| زیاد                            | منفی | کمبود فضای پارکینگ برای پرسنل شهرداری و استفاده از حاشیه خیابان اصلی و خیابانهای فرعی و ایجاد مشکل         |

در حالی که همه پیامدهای اجرای پروژه در جدول بالا احصا شده است ولی مهمترین پیامدها از نظر شهروندان و مدیران شهری در ۴ حوزه اصلی است که برخی مربوط به زمان اجرا و برخی مرتبط با پس از اجرای پروژه است. که در جدول زیر آمده است:

## جدول ۲- پیامدهای اجرای پروژه

| ردیف | پیامد   | ماهیت   | شدت   | بازگشت پذیری      |
|------|---|---------|-------|-------------------|
| ۱    | تهدید ایمنی عابرین                                    | ایمنی   | متوسط | امکان اصلاح دارد  |
| ۲    | افزایش ترافیک پس از اجرا                              | ترافیکی | متوسط | امکان اصلاح دارد  |
| ۳    | پارک اتومبیل ها                                       | ترافیکی | زیاد  | تشدید وضعیت موجود |
| ۴    | تسریع و تسهیل خدمات به شهروندان و ارتباطات برون واحدی | مدیریتی | زیاد  | بهبود وضعیت موجود |
| ۵    | کاهش قیمت واحدهای مسکونی                              | اقتصادی | متوسط | امکان اصلاح دارد  |
| ۶    | کاهش هزینه های شهرداری                                | اقتصادی | متوسط | بهبود وضعیت موجود |

### سناریوهای مفروض:

سیاستهای شهرداری تهران به سمت تمرکز در ارائه خدمات و نیز کاهش حضور شهروندان در مراکز خدماتی از طریق تسریع دسترسی از طریق شبکه جهانی اینترنت پیش می رود. از سوی دیگر بسیاری از پروژه هایی که در سالهای اخیر به اجرا در آمده مانند احداث بزرگراهها گرچه در حوزه مداخله مشکلاتی را برای مردم ایجاد نموده ولی منافع فرامحله ای گسترده ای داشته است. پروژه احداث ساختمان اداری شهرداری منطقه ۶ از اقدامات توسعه ای است که منافع فرامحله ای قابل توجهی را به همراه خواهد داشت در حالی که این اقدام دارای پیامدهای منفی برای حوزه مداخله خواهد بود که لازم است تمهیداتی برای جبران و کاهش آن در نظر گرفته شود. اجرای این پروژه به بهبود مدیریت شهری، تسریع و تسهیل ارائه خدمات به شهروندان در سطح منطقه، تسریع ارتباطات درون سازمانی، کاهش تردد مراجعین به معاونتهای مختلف، کاهش هزینه های شهرداری در نگهداری ساختمانهای مختلف و حمل و نقل بین واحدی، افزایش ترافیک در محله، احتمال درگیری شهروندان به دلیل مشکلات پارک اتومبیل، افزایش آلودگی هوا در حوزه مداخله خواهد انجامید.

### احتمالات مورد بررسی

#### تغییر تعداد کارکنان

بر اساس بررسی ها علی رغم وجود امکانات استفاده از وسایل نقلیه عمومی و سرویسهای سازمانی، از ۱۰ نفر تنها ۴ نفر از وسیله شخصی استفاده می کند. در حال حاضر در دو ساختمان اصلی و شماره ۲ شهرداری منطقه ۶ تعداد ۳۰۰ پرسنل مشغول کار می باشند. که بر اساس منطق فوق ۱۲۰ نفر ماشین می آورند؛ ۶۰ نفر از پارکینگ ساختمان اداری در حال احداث را استفاده می کنند و ۶۰ خودرو در خیابانهای اطراف پارک

می شوند. اگر ساختمان اداری تکمیل (۱۷ طبقه) و همه معاونتها و کادر ستادی در این ساختمان مستقر شود، در صورت تخریب دو ساختمان اصلی و شماره ۲، تعداد پرسنل به ۶۰۰ نفر افزایش خواهد یافت (دو برابر وضعیت موجود). بر مبنای پیش فرض بالا، ۲۵۰ نفر ماشین خواهند آورد. اگر در ساختمان امکان پارک ۱۵۰ خودرو وجود داشته باشد، ۱۰۰ اتومبیل از کارکنان در حریم ساختمان و خیابان های اطراف پارک می کنند. بدترین شرایط زمانی اتفاق می افتد که دو ساختمان نه تنها تخریب نشوند، بلکه به حیات خود به عنوان یک ساختمان اداری (چه در اختیار شهرداری منطقه ۶ چه در اختیار هر سازمان یا نهاد دیگر) ادامه دهند. در این صورت ۸۰۰ نفر در این ۳ ساختمان به فعالیت مشغول می شوند. بر اساس پیش فرض فوق تعداد کسانی که از وسیله نقلیه خود استفاده خواهند کرد به ۳۵۰ نفر افزایش می یابد در حالی که حداکثر ظرفیت پارکینگ همان ۱۵۰ خودرو در بهترین و خوشبینانه ترین شرایط خواهد بود. در نتیجه ۲۰۰ خودرو در خیابان باید پارک کنند. مقایسه تعداد اتومبیل های پارک شده در وضعیت کنونی و بدترین شرایط (تداوم حیات دو ساختمان دیگر) ۱۴۰ خودرو خواهد بود.

### جدول ۵-۶ پیش بینی تغییرات کارکنان و تغییر نیاز به پارکینگ

| وضعیت موجود<br>(۱۰ طبقه اداری) | ساختمان اداری جدید<br>(۱۷ طبقه) | ساختمانهای اصلی و ۲ و<br>ساختمان اداری<br>(۲۷ طبقه <sup>۱</sup> ) |                                   |
|--------------------------------|---------------------------------|---|-----------------------------------|
| ۳۰۰                            | ۶۰۰                             | ۸۰۰   | تعداد پرسنل                       |
| ۱۲۰                            | ۲۵۰                             | ۳۵۰   | تعداد خودرو شخصی                  |
| ۶۰                             | ۱۵۰                             | ۱۵۰   | تعداد پارکینگ موجود               |
| ۶۰                             | ۱۰۰                             | ۲۰۰   | تعداد خودرو پارک<br>شده در خیابان |

### تغییر در تعداد مراجعین به شهرداری

بررسی حاضر نشان می دهد که پر مراجعه ترین معاونتهای شهرداری، معاونت شهر سازی و معاونت مالی است، مابقی معاونتها نسبت به این دو معاونت مراجعین کمتری دارند. این دو معاونت در حال حاضر در ساختمان اصلی شهرداری مستقر هستند. از دیگر معاونتهایی که مقرر است در این ساختمان مستقر شود معاونت فنی عمران است. بر اساس بررسی های انجام شده این معاونت دارای سیستم رهگیری بوده که میزان مراجعه را به حداقل رسانده است و ارباب رجوع با استفاده از این سیستم می تواند وضعیت پیشرفت کار خود را رهگیری نماید و نیازی به پیگیری های مکرر حضوری نیست. با توجه به استقرار همه معاونتها در این

<sup>۱</sup> در بدترین شرایط ممکن است این عدد به ۹۰۰ نفر نیز افزایش یابد

ساختمان تردهای بین واحدی مراجعین در سطح منطقه نیز کاهش خواهد یافت. بدین ترتیب می توان پیش بینی نمود تغییر قابل ملاحظه ای در تردد حاضر شهروندان و مراجعین رخ نخواهد داد.

### تغییر در ارتباطات بین واحدی

در حال حاضر تردد های بسیاری برای شرکت در جلسات، پیگیری کارها، و ارتباطات بین سازمانی توسط کارکنان و مدیران در بین ساختمان اصلی شهرداری و معاونتها در طول روز انجام می شود. این تردها نه تنها هزینه های آشکار حمل و نقل را به سازمان تحمیل می کند، بلکه هزینه های پنهان عدم حضور کارکنان و مدیران را در محل کار خود را به همراه دارد. با استقرار معاونتها و کادرهای ستادی در یک ساختمان این تردها حذف می شود و این مهم نه تنها بر هزینه های آشکار و پنهان شهرداری موثر است بلکه به ارائه خدمات بهتر به شهروندان از یک سو، و کاهش ترافیک در محل نیز از سوی دیگر خواهد انجامید.

با توجه به موارد مذکور تغییر در تعداد ساختمانهای اداری فعال موجود در حوزه مداخله شرایط مختلفی را پدید خواهد آورد. در این مرحله ۳ سناریو پس از اجرای پروژه احداث ساختمان اداری منطقه ارائه می گردد:

#### ۵-۱۰-۱- سناریو ۱ (آفتاب تابان):

بنظر می رسد که پیامدهای اجرای پروژه را می توان دو حوزه مهم و اصلی دسته بندی نمود. نخست بهبود خدمت رسانی به شهروندان و تسریع و تسهیل فرایندها در شهرداری منطقه ۶؛ و دیگر، افزایش ترافیک و بالاخص معضل فقدان و محدودیت پارکینگ در حوزه مداخله که بر افزایش ترافیک در این حوزه موثر خواهد بود. بر اساس توضیحاتی که در فصل چهارم در ارتباط با تغییرات ترافیک و متغیرهای مربوطه ارائه شد می توان سناریو اول یا سناریو «آفتاب تابان» را چنین ترسیم نمود: در این سناریو فرض بر این است که هیچ مشکلی در تداوم برنامه پیش بینی شده برای پروژه ایجاد نمی شود. در این مدت بدون پیامد در حوزه های مختلف، ساختمان تکمیل شده و بتدریج معاونتهای ۴ گانه خارج از ساختمان اصلی و سپس سایر قسمتها به مکان جدید انتقال یافته و به خدمات رسانی به شهروندان می پردازند. پارکینگ مجموعه به خدمات رسانی به کارکنان می پردازد. شهروندان، کارکنان و مراجعین به ساختمان اداری با محاسبه صرف زمان زیاد و هزینه های جریمه خودرو شخصی به دلیل طرح زوج و فرد به استفاده از وسایل نقلیه عمومی موجود ترغیب می شوند و در نتیجه ترافیک بیشتری در محل اقدام مداخله ای ایجاد نمی شود. با تخریب ساختمان اصلی شهرداری و تبدیل آن به فضای سبز و احداث پارکینگ در طبقات زیرین مشکلات ناشی از تخریب محیط زیست، و پارک خودرو در محل تا حدی جبران می گردد. با اتمام پروژه پیاده روی کناری اشغال شده، برای تردد عابرین آزاد شده و مشکلات ایمنی به این ترتیب حذف می شود. این ساختمان به عنوان یکی از نمادهای منطقه ۶ محسوب می گردد. به دلیل ویژگی خاص ساختمان اداری، بر قیمت زمینها و املاک پیرامون تاثیر منفی ایجاد نمی شود. همچنین مشکلات نور و تاریکی کوچه سی و نهم با باز شدن فضا از طریق تخریب ساختمان اصلی تا حدود قابل توجهی مرتفع می گردد.

به عبارت دیگر با توجه به سیاستها و برنامه های شهرداری منطقه ۶ در این سناریو دو ساختمان قدیمی شهرداری (شامل ساختمان اصلی و ساختمان شماره ۲) تخریب شده و تمامی معاونتها و کارکنان ستادی به ساختمان جدید منتقل می شوند. زمین ساختمان اصلی به فضای سبز تبدیل شده و پارکینگ طبقاتی زیر زمینی احداث شده مشکلات پارک شهروندان را مرتفع خواهد نمود. این ساختمان اداری با ۱۷ طبقه کارکنان را در خود جای خواهد داد. در این وضعیت تعداد ۶۰۰ پرسنل (حدود ۵۸۰ نفر با توجه به سیاست تعدیل نیرو تا سال ۱۳۹۹) در خود جای خواهد داد. با توجه به استقرار همه کارکنان ستادی در یک ساختمان، شرایط طرح زوج و فرد، وجود دوربین ثبت تخلفات، مشکلات پارک اتومبیل در خیابان، محدودیت پارکینگ در سازمان، مشکل ترافیک شامگاهی در محدوده، تمایل به استفاده از سرویسهای شهرداری افزایش یافته و تعداد کمتری از کارکنان از وسیله نقلیه خویش استفاده خواهند کرد. همچنین برای ترغیب کارکنان در عدم استفاده از وسیله نقلیه شخصی در مسیرهای جدید نیز خدمات سرویس ارائه خواهد شد. تجمیع ارائه خدمات به شهروندان موجب کاهش تردد آنها به شهرداری و افزایش رضایتمندی آنان از سازمان می گردد. به دلیل استقرار همه معاونتها و ستاد در یک ساختمان، ارتباطات بین سازمانی تسریع و تسهیل می گردد. ترافیک در حوزه مداخله به دلیل تمهیدات اندیشیده شده برای کاهش تردد شهروندان و کارکنان تغییر چندانی نخواهد کرد. افزایش فضای سبز و ایجاد پارکینگ جدید زندگی را برای اهالی و کسبه بهتر خواهد نمود. ساختمان اداری به دلیل نمای ایرانی چشم نواز به یکی از نمادهای منطقه ۶ تبدیل خواهد شد.

#### ۵-۱۰-۲- سناریو ۲ (ابراهیم سیاه)

در این سناریو در حالی که ساختمان ۱۷ طبقه جدید با حدود ۶۰۰ کارمند به خدمات رسانی می پردازد و ساختمان اصلی تخریب شده و به پارکینگ و فضای سبز تبدیل می شود، ساختمان شماره ۲ همچنان به فعالیت پرداخته و حداقل ۱۵۰ نفر در آن اشتغال خواهند داشت حضور این تعداد در کنار ۶۰۰ نفر افرادی که در ساختمان جدید به فعالیت می پردازند، باعث مشکلاتی در ترافیک و فضای پارک اتومبیل آنها می شود. محتمل است حداقل حدود ۶۰ وسیله نقلیه دیگر از سوی کارمندان برای تردد مورد استفاده قرار گیرد که معلوم نیست به آنها پارکینگ داده شود یا مجبور به استفاده از خیابان شوند. بر اساس نوع فعالیت در این ساختمان، مخاطبان مربوطه نیز به این محدوده تردد نموده و این امر موجب افزایش ترافیک و مشکلات ناشی از آن می گردد. گرچه در این سناریو نیز افزایش فضای سبز و ایجاد پارکینگ به عنوان مزیتهایی برای شهروندان مطرح است و نمای ایرانی ساختمان هم می تواند نمادی برای منطقه ۶ باشد.

#### ۵-۱۰-۲- سناریو ۳ طوفان شدید

در این سناریو در حالی که ساختمان اداری جدید الاحداث با ۱۷ طبقه به ارائه خدمات می پردازد و تمامی معاونتها و نیروهای مورد نظر به آن منتقل می شوند، ساختمان اصلی و شماره ۲ به سایر سازمانهای شهرداری تهران فروخته شده و آنها نیز نیروهای مورد نظر را در این دو ساختمان مستقر نموده و به فعالیت می پردازند.

در نتیجه در واقع به جای ۱۰ طبقه ساختمانی که در شرایط حاضر برای خدمات اداری در حوزه مداخله وجود دارد، ما با ۲۷ طبقه ساختمان (۱۷ طبقه ساختمان اداری جدید و ۱۰ طبقه ساختمان اصلی و شماره ۲) مواجه خواهیم بود. بنظر می رسد محتمل است حداقل ۸۰۰ کارمند در این سه ساختمان به فعالیت مشغول شوند که با احتساب فرمولی که سناریو اول ذکر شد (از هر ۱۰ نفر حداقل ۴ نفر از وسیله نقلیه شخصی استفاده می کنند) حدود ۳۵۰ خودرو شخصی مورد استفاده کارکنان در پارکینگ موجود و خیابان مستقر می شوند. تردد این حجم اضافی اتومبیل در ساعات شروع و پایان کار تغییر اساسی در وضعیت ترافیک منطقه ایجاد خواهد نمود. در کنار کارکنان، مراجعه کنندگان به دو ساختمان با کاربری های جدید را هم باید در نظر گرفت که بر حجم ترافیک و تردد در سایر ساعات روز افزوده خواهند شد. یادآور می شود که خیابان یوسف آباد، خیابان شریانی درجه ۲ است که در محدوده طرح زوج و فرد واقع شده و خیابان های مجاور هم به دلیل عرض کم قادر به انتقال این حجم از ترافیک نخواهند بود. در حال حاضر در ساعات بعد از ظهر قسمتهایی از این خیابان یکطرفه می شود. در کنار مشکلات ترافیکی، به دلیل عدم تخریب ساختمان اصلی، هیچ فضای سبزی ایجاد نشده و هیچ پارکینگ زیر زمینی نیز احداث نخواهد شد. در نتیجه نه تنها نور و منظر کوچه سی و نهم بهبود نمی یابد، بلکه شرایط از وضعیت موجود بشدت بدتر خواهد شد در واقع عدم تخریب ساختمانهای اصلی و شماره دو و استفاده اداری از آنها مشکلات جدی برای محله به همراه خواهد داشت. این سناریو بدترین و پر مشکل ترین وضعیت را ترسیم می نماید.

### کار بست:

با توجه به توضیحات در خصوص تغییر تعداد کارکنان با سناریوهای سه گانه پیش رو لازم است تمهیداتی برای تخریب ساختمان اصلی در درجه نخست و ساختمان شماره ۲ در مرحله بعدی در نظر گرفت. ساختمان اصلی به دلایل زیر باید تخریب شود:

- ساختمان اصلی ضد زلزله نبوده و قدیمی است در نتیجه در اثر حوادث طبیعی نه تنها مکان امنی محسوب نشده که خود مسائلی را ایجاد خواهد نمود
- سرانه فضای سبز در محله یوسف آباد بسیار محدود بوده و می توان از زمین ساختمان اصلی برای این مهم بهره برد.
- احداث پارکینگ زیر زمینی مشکلات زیادی از اهالی را حل می کند و پیشنهاد می شود برای استفاده بهینه از آن، در اختیار شرکت خصوصی قرار گیرد.
- تخریب ساختمان اصلی به بهبود منظر شهری و نور در کوچه سی و نهم خواهد انجامید.
- در برنامه ریزی احداث ساختمان جدید و تخریب ساختمان اصلی همزمان دیده شده و لازم است برنامه به طور کامل عملیاتی شود.

از آنجا که مهمترین پیامد منفی اقدام توسعه ای مورد بررسی، افزایش ترافیک و افزایش مراجعات به ساختمان اداری است، کاربردهای زیر پیشنهاد می شوند:

### جدول ۱-۶ کاربردهای پروژه

| پیامد  | کاربست   | ردیف |
|--|--|------|
| افزایش فضای پارکینگ و بهبود منظر شهری                            | تخریب ساختمان اصلی و تبدیل آن به فضای سبز و پارکینگ طبقاتی زیر زمینی | ۱    |
| استفاده بیشتر کارکنان از سرویسها و کاهش بار ترافیک               | افزایش تعداد و مسیرهای سرویسهای کارکنان                              | ۲    |
| جلوگیری از ایجاد ترافیک و افزایش سرعت تردد بوسیله ون یا مینی بوس | تغییر خطوط اتوبوس به مینی بوس یا ون                                  | ۳    |
| کاهش پیامدهای منفی و افزایش پیامدهای مثبت                        | بررسی دقیق برای چگونگی استفاده از ساختمان شماره ۲ و یا زمین آن       | ۴    |