

احداث و توسعه بزرگراه امام علی (ع)^۱ و تاثیرات اجتماعی و فرهنگی ناشی از آن

امیر رزاقی

کارشناس ارشد جامعه شناسی
a_razzaghi@hotmail.com

چکیده

حمل و نقل را می توان به عنوان یکی از عناصر محوری و نقش آفرین در توسعه دانست. در دهه های اخیر در ایران کلان شهرها رشد بی رویه برنامه ریزی نشده ای داشته اند و به تبع آن با مسائل و مشکلات متعددی از جمله مسائل و مشکلات مربوط به حمل و نقل درون شهری و برون روبرو بوده اند. یکی از کلان شهرهایی که مسئله و مشکل حمل و نقل شهری همواره گریبان آن را رها نمی نماید شهرتهران است که با برخورداری از موقعیت و ارتباط گسترده با شهرهای دیگر دارای موقعیت ویژه ای می باشد. از محسوس ترین مشکلاتی که با وضعیت حمل و نقل تهران مرتبط می باشد، آلودگی های صوتی و هوا، ترافیک، اتلاف وقت و سرمایه است، که با تداوم این مشکلات و مشکلات از این دست اطمینان به سیستم حمل و نقل را از بین برده و نارضایتی عمومی را فراهم می سازد. مقاله حاضر برگرفته از پژوهش و ارزیابی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی انجام شده در خصوص توسعه و ساخت بزرگراه امام علی (ع) در منطقه ۸ شهرداری تهران می باشد. پژوهش از نوع پس از اجرا و در راستای شناسایی و ارزیابی اثرات و پیامدهای حاصل از این اقدام توسعه ای می باشد، روش پژوهش تلفیقی است که در آن هم از رویکرد کمی و هم رویکرد کیفی برای جمع آوری اطلاعات بهره گرفته شده است. یافته های تحقیق نشان می دهد اجرای این اقدام توسعه هم دارای پیامد و اثرات مثبتی چون: تسهیل و کاهش زمان تردد در بزرگراه، نوسازی بافت فرسوده و بالا رفتن ارزش محله، تسهیل در دسترسی به بزرگراه های دیگر، بهبود منظر شهری، حق انتخاب مسیر، ارائه بهتر خدمات به ساکنان، بهبود سرانه فضای سبز و... وهم پیامد و اثرات منفی مانند: آسیب به املاک حاشیه بزرگراه به جهت تردد وسایط نقلیه به جهت آلودگی صوتی و هوا، بوجود آمدن فضا های بی دفاع شهری در حاشیه بزرگراه، ناامنی عابرین در دورگردان های بزرگراه، مشکل تردد سالمندان، معلولین و کودکان، گسست اجتماعی بین ساکنان دو سوی بزرگراه، آسان و... می باشد. در پایان این مقاله راهکارهایی در قالب کاربست برای تعدیل و جبران پیامدهای منفی پیشنهاد گردیده است.

واژه های کلیدی: ارزیابی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی، بزرگراه امام علی (ع)، اقدام توسعه ای، پیامدها، کاربست

^۱ مقاله حاضر از پژوهشی به همین عنوان و با حمایت شهرداری منطقه ۸ تهران، معاونت اجتماعی و فرهنگی در سال ۱۳۹۳ استخراج شده است

۱ مقدمه:

حمل و نقل را می توان به عنوان یکی از عناصر محوری و نقش آفرین در توسعه دانست. در دهه های اخیر در ایران کلان شهرها رشد بی رویه برنامه ریزی نشده ای داشته اند و به تبع آن با مسائل و مشکلات متعددی از جمله مسائل و مشکلات مربوط به حمل و نقل درون شهری و برون روبرو بوده اند. یکی از کلان شهرهایی که مسئله و مشکل حمل و نقل شهری همواره گریبان آن را رها نمی نماید شهر تهران است که با برخورداری از موقعیت و ارتباط گسترده با شهرهای دیگر دارای موقعیت ویژه ای می باشد. از محسوس ترین مشکلاتی که با وضعیت حمل و نقل تهران مرتبط می باشد، آلودگی های صوتی و هوا، ترافیک، اتلاف وقت و سرمایه است، که با تداوم این مشکلات و مشکلات از این دست اطمینان به سیستم حمل و نقل را از بین برده و نارضایتی عمومی را فراهم می سازد.

در چند ساله اخیر مدیریت شهر تهران ساخت بزرگراه را یکی از راه های بهبود حمل و نقل و تعدیل مسائل و مشکلات مربوطه دانسته است. در دو دهه اخیر چندین بزرگراه در تهران ساخته و توسعه یافته است که از آن میان می توان به بهره برداری از بزرگراه امام علی (ع) در سال ۱۳۹۲ اشاره نمود. بزرگراه امام علی (ع) اولین بزرگراهی است که شمالی ترین نقطه شهر تهران را به جنوبی ترین نقطه آن متصل کرده است. بزرگراه امام علی (ع) می تواند بخشی از بار ترافیکی شمالی - جنوبی شهر تهران را تحت پوشش قرار دهد و تسهیل در تردد خوروهای که در مسیر شمالی - جنوبی شهر در حرکت می باشند را ایجاد نماید. توسعه و ساخت بزرگراه امام علی (ع) گامی در راستای تکمیل رینگ بزرگراهی شهر تهران است. این بزرگراه تقاطع های زیادی با بزرگراه های شرقی و غربی تهران دارد و سبب بهبود جریان ترافیکی هسته مرکزی شهر شده است. احداث و توسعه این بزرگراه هدف و برنامه ای بود که مدیران شهری طی سال های گذشته آن را در دستور کار خود قرار داده بودند تا بتوانند از مشکل ترافیکی شهر تهران بکاهند. بزرگراه امام علی (ع) از چندین منطقه عبور می نماید. یکی از مناطقی که بزرگراه از آن عبور می نماید منطقه ۸ شهرداری تهران می باشد.

منطقه ۸ دارای سلسله شبکه معابری بزرگراه، درجه ۱، درجه ۲ و پخش کننده می باشد این منطقه با قرار گرفتن در بین ۴ بزرگراه تهران (شهید صیاد، شهید باقری، رسالت و امام علی "ع") از پتانسیل مناسبی جهت توسعه برخوردار است. این اقدام توسعه ای همپوشانی کاملی با چشم انداز توسعه اسناد فرادست دیگر منطقه داشته است و می تواند سبب روان سازی ترافیک در بخش شرقی منطقه گردد و عامل مضاعفی برای رشد و گسترش زیر ساخت های لازم برای توسعه پایدار و ارائه خدمات متنوع، از جمله خدمات اجتماعی توسط سازمان های خدماتی و... در این منطقه باشد. این اقدام توسعه ای می تواند در منطقه ۸ زمینه را برای باز توزیع مجدد منابع و تقویت قدرت در لایه های پایین اجتماع فراهم سازد و بر این اساس پیوندهای جدیدی با اجتماعات بیرون برقرار نماید. این روند به توانمند سازی سازمان های اجتماعی منجر می گردد. بزرگراه امام علی (ع) که با هدف بهبود ترافیک، شرایط زیست انسانی و در نهایت بهبود کیفیت زندگی شهروندان ساخته و بهره برداری گردیده است دارای پیامدها و اثرات مستقیم / غیرمستقیم - منفی / مثبت می باشد.

در این مقاله به ارزیابی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی بزرگراه امام علی (ع) و حوزه جغرافیایی تاثیرگذار و شناسایی ذینفعان پرداخته می شود و درصدد پاسخ به این پرسش می باشد که تاثیرات اجتماعی و فرهنگی حاصل از توسعه و ساخت بزرگراه بر منطقه ۸ شهرداری تهران کدام است؟ و راه های کاهش و یا تعدیل اثرات منفی و افزایش اثرات مثبت آن چیست؟

۲ توصیف اقدام مداخله ای:

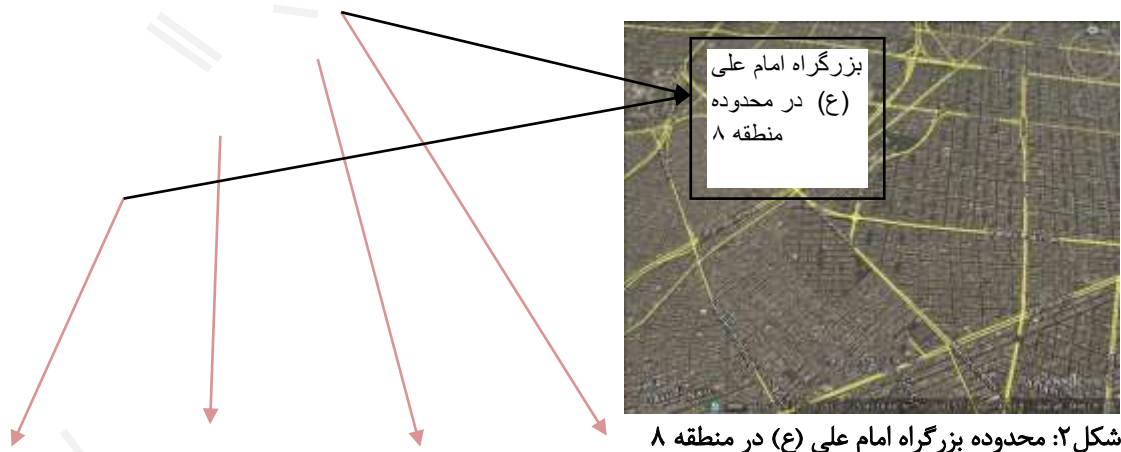
"بزرگراه امام علی (ع) با طول ۳۵ کیلومتر یکی از بزرگترین بزرگراه های شهر تهران به شمار می رود که با ماهیت ترافیکی و توسعه سیستم حمل و نقل شهری که شمال شهر تهران را به جنوب آن متصل می کند، و با هدف تسهیل و بهبود روند ترافیکی و تقویت شبکه های بزرگراهی شرق تهران توسعه و ساخته شده و از محدوده مناطق ۱-۴-۷-۸-۱۳-۱۴-۱۵-۲۰ شهرداری عبور می نماید. آغاز طراحی این پروژه بر اساس طرح جامع تفصیلی سال ۱۳۴۸ توسط شرکت فرمانفرمایان انجام گردید و به نام بزرگراه شرق نامگذاری شد.

مسیر بزرگراه امام علی (ع) در منطقه ۸ شهرداری تهران از بزرگراه رسالت آغاز و تا پل سبلان ادامه می‌یابد که مجموعاً به طول ۲۷۰۰ متر مربع است. توسعه و ساخت بزرگراه امام علی (ع) در منطقه ۸ در ۲ مرحله صورت گرفت. مرحله اول از رسالت تا پل آغاز بطول ۱۸۰۰ متر در سال ۱۳۸۷ و مرحله دوم از پل آغاز (مسیر باختر) تا سبلان به طول ۹۰۰ متر در سال ۱۳۹۲ مورد بهره برداری قرار گرفت. این مسیر در منطقه ۸ تهران دارای ۴ پل سواره اصلی (پل رسالت، پل گلبرگ، پل گلشن دوست، پل سبلان) و ۵ پل عابر پیاده است. در طراحی اولیه، احداث بزرگراه از خیابان مدنی در نظر گرفته شده بود اما در مطالعه و طراحی بازنگری شده، خیابان مدنی از طرح خارج و بزرگراه از ضلع غربی این خیابان (مکان فعلی) و از بافت فرسوده عبور داده شد.

عرصه تخریب و آزاد سازی در منطقه ۸ - ۳۸۱۰۰ متر مربع و معارضین تملک شده به تعداد ۷۴۵، پلاک های تخریب شده به تعداد ۴۹۹ بوده است. بزرگراه امام علی (ع) در منطقه ۸ از بزرگراه رسالت تا بعد از پل گلبرگ غربی غیر همسطح می‌باشد و از پل گلبرگ تا پل آغاز بزرگراه همسطح و بعد از پل آغاز تا سبلان مجدداً بزرگراه غیر همسطح می‌گردد. (معاونت تحقیقات و برنامه ریزی شهرداری تهران، سال انتشار ۱۳۹۲، ناشر: موسسه نشر شهر، بزرگراه امام علی (ع)).



شکل ۱: نقشه منطقه ۸ تهران و مناطق همجوار



شکل ۲: محدوده بزرگراه امام علی (ع) در منطقه ۸

میدان رسالت جانبازان غربی پل باختر (گلشن دوست) سبلان

۳ مطالعات تجربیات پیشین:

- گزارش «ارزیابی تاثیرات اجتماعی تملک و احداث بزرگراه آیت‌الله سعیدی»: این بزرگراه تا کیلومتر ۶۵۰۰ بر عهده شهرداری منطقه ۱۸ است. این بزرگراه از میدان آزادی در منطقه ۹ در شمال شروع و در امتداد شرق فرودگاه مهرآباد به سمت جنوب ادامه داشته و پس از تلاقی با بزرگراه فتح در امتداد خیابان قزوین ادامه یافته و در سه راه شمشیری از اراضی انبار گاز بوتان و مستحدثات جنبی آن عبور نموده و به امتداد خیابان آذری متصل می‌گردد و در ادامه آن مسیر به

سمت جنوب امتداد می‌یابد. در این تحقیق الگوی تاثیرات احتمالی بزرگراه در شش حوزه به شرح زیر به تصویر کشیده شده است.

جدول ۱: تاثیرات احتمالی

بهبود شبکه حمل و نقل	مجموعه مدیریت شهری منطقه ۱۸	احداث بزرگراه
افزایش سرعت تردد		
افزایش تعداد پلیس	اداره راهنمایی و رانندگی منطقه ۱۸	
تامین امنیت تردد		
افزایش ارزش زمین	مالکین اراضی واقع در حریم بزرگراه	
لزوم واگذاری بخش و یا کل ملک		
افزایش رضایت ساکنان	ساکنان محلات مجاور بزرگراه	
کاهش ایمنی تردد		
افزایش آلودگی صوتی و هوا		
افزایش دسترسی مشتریان مبل	شاغلان واحدهای فعالیتی	
رکود برخی فعالیتهای دروازه ای		
کاهش ایمنی تردد-دوربرگردانها	رانندگان	
افزایش تصادفات		

در این گزارش از الگوی متغیرهای ۲۸ گانه رابل بارج استفاده شده است.

- گزارش «ارزیابی تاثیرات اجتماعی بزرگراه شهید صیادشیرازی»: بزرگراه شهید صیاد شیرازی در فاز چهارم در محله خواجه نظام الملک مورد ارزیابی قرار گرفته است. کمک به کاهش ترافیک و تسهیل دسترسی‌ها از اهداف احداث این بزرگراه به شمار می‌رود. در تحلیل تاثیرات حین اجرای این بزرگراه به مواردی چون: ساختار بهداشتی حین اجرا - ساختار کالبد شهری حین اجرا - ساختار اقتصادی حین اجرا- ساختار فرهنگی حین اجرا - ساختار فرهنگی بعد اجرا- تاثیرات جمعیتی اشاره شده است.

- «ارزیابی تاثیرات اجتماعی تکمیل بزرگراه لشگرک»: یکی از اهداف اصلی اجرای این طرح جلوگیری از وقوع حوادث ناگوار در اثر تصادفات احتمالی با نفت کش انبار نفت شمال شرق تهران است. در بررسی پیامدهای حاصل از اجرای این پروژه عنوان شده است مهمترین پیامد را می‌توان کاهش امنیت روانی و جانی ساکنان با افزایش خطرپذیری شرکت انبار نفت، کاهش آسایش ساکنان در بلند مدت به علت افزایش تردد در محدوده اجرای پروژه عنوان نمود. نارضایتی و بلا تکلیفی معارضان پروژه، نارضایتی ساکنان بخاطر توقف و تعطیلی پروژه، نارضایتی ساکنان بخاطر محل احداث (راست گرد) با درب ورودی و خروجی وهمچنین تاسیسات شهرک، نارضایتی ساکنان بخاطر عدم توجه شهرداری به مشکلات شهرک نشینان از جمله مجوز حفر چاه آب، اتصال به شبکه آب شهری، ایجاد خطوط اتوبوسرانی و ...، افزایش هزینه خدمات در محل، افزایش قیمت خانه و ملک ساکنان محل، قیمت اجاره مسکن، زیان مالی، افزایش هزینه زندگی، افزایش آلودگی صوتی به علت افزایش تردد مسیر، افزایش آلودگی هوا به علت افزایش تردد مسیر، افزایش نگرانی ساکنان بدلیل مخاطرات شرکت انبار نفت، نگرانی ساکنان بدلیل احتمال وقوع تصادف در حالت فعلی و جابجایی کارکنان شرکت پارس بتن و سنگبری دهبید از پیامدهای منفی این پروژه برشمرده شده است

- «گزارش ارزیابی تاثیرات اجتماعی بزرگراه یادگار»: در گزارش بزرگراه یادگار آمده است: بزرگراه با طول تقریبی معادل ۱۷ کیلومتر از خیابان سنول در شمال شهرتهران آغاز و به پادگان جی در مرکز ختم می‌شود این بزرگراه نقش بسزایی در تسهیل و کاهش بارترافیکی معابر وجود داشته است. مهمترین پیامدهای منفی به ترتیب اهمیت و اولویت: افزایش ترافیک

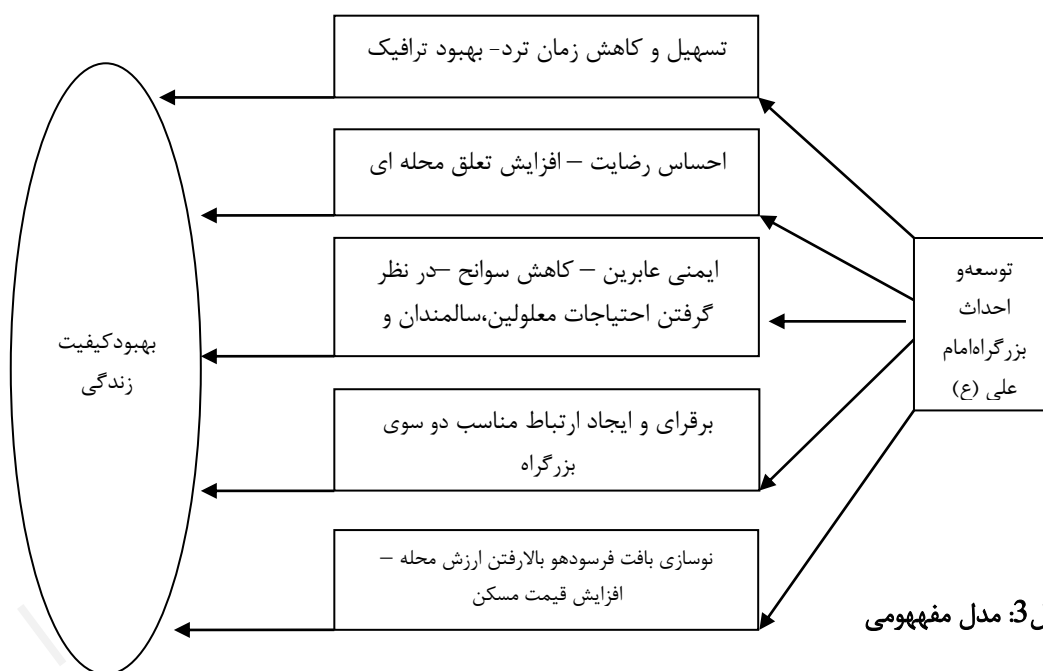
و شلوغی، آلودگی صوتی، کاهش سهولت دسترسی ساکنین محل محدوده‌ی طرح به دیگر مناطق، اشغال شدن خیابان‌های محله، عدم رسیدگی به وضعیت معارضان طرح، افزایش آسیب‌های زیست محیطی، از بین بردن انسجام و همبستگی محلی، آسفالت و نامسطح بودن پل یادگار امام، مسئله‌ی زیباشناختی و جنب‌های بصری پل یادگار، تبدیل شدن محله به راه ترانزیت مناطق دیگر و افزایش ترافیک و فرامنطقه‌ای شدن محله دانسته است.

۴ مبحث نظری و مدل بر ساخت مفهومی:

توسعه 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 بر ارتقاء معیارهای بهزیستی و خوب زیستی از طریق تأمین فرصت‌ها برای همه‌ی مردم تأکید می‌ورزد و خدمات اجتماعی؛ ابعاد عینی و ملموس توسعه‌ی اجتماعی نظیر بهداشت، آموزش و مسکن را مورد اهتمام قرار می‌دهد. 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. اقدام توسعه‌ای بر آن است تا آسیب‌زایی‌ها را کاهش و توانایی‌ها را افزایش دهد. توسعه برآنتست تا وضعیت زندگی مردم را ساماندهی کند، بویژه محیط فیزیکی زندگی آنها را نظام مند و سامان یافته نماید و از شهروندان، محرومیت‌زدایی کند. در یک کلام هدف هر اقدام توسعه‌ای بهبود کیفیت زندگی انسانها است. در چند دهه‌ی اخیر توجه به ابعاد کیفی زندگی انسان اندیشمندان را بر آن داشته تا به مفهوم کیفیت زندگی بیشتر توجه نمایند. آنها شاخص‌های متعدد اجتماعی، فرهنگی، زیست محیطی را که می‌تواند شهری سالم و با کیفیت را برای زندگی شهروندان فراهم نماید ارائه نموده‌اند.

این مقاله "توسعه و ساخت بزرگراه امام علی (ع)" را در جهت ایجاد تغییر در شرایط موجود و بهبود کیفیت زندگی در منطقه و در راستای اقدام توسعه‌ای می‌داند. این پروژه‌ی از یک سو با بهبود وضعیت ترافیک، تسهیل دردسترس‌های درون شهری، ایجاد فرصت‌های مناسب برای شهروندان، نوسازی مناطق مسکونی همجوار، به بهبود شرایط زیست شهروندان کمک می‌نماید و از سوی دیگر منجر به ارائه‌ی بهتر خدمات توسط سازمانهای مختلف از جمله شهرداری، راهنمای و رانندگی و... می‌گردد و همچنین سبب کاهش سوانح، تسهیل و کاهش زمان تردد، کاهش استهلاک و مصرف سوخت، احساس رضایت و درنهایت بهبود کیفیت زندگی می‌گردد. بر اساس رویکرد مطرح شده مدل بر ساخت مفهومی زیر ارائه می‌گردد:



شکل ۳: مدل مفهومی

۵ روش شناسی :

برای ارزیابی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی بسته به میزان دامنه پژوهش می توان از رویکرد تلفیقی و از چندین ابزار و تکنیک بهره جست، از مزایای این گونه بهره گیری بدست آوردن اطلاعات و داده های بهتر و کامل تر و مقایسه و آشکار شدن تفاوت ما بین آنها می باشد. رویکرد تلفیقی قابل اعتماد تر می باشد و پیش بینی بهتری از پیامدها به همراه خواهد داشت.

در ارزیابی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی توسعه و ساخت بزرگراه امام علی (ع) از رویکرد کمی و کیفی جهت انجام پژوهش بهره گرفته شده است. در رویکرد کمی از روش پیمایش و ابزار پرسشنامه و در رویکرد کیفی از روش مطالعه میدانی، دلفی و ابزارهایی مانند: مشاهده، مصاحبه فردی و گروهی جهت جمع آوری اطلاعات پایه ای استفاده گردیده است. جدول زیر فرآیندهای انجام شده در بحث روش را بیان می نماید.

جدول ۲: مشخصات روشی

ردیف	مراحل	رویکردها	روش ها	تکنیک/ابزارها
۱	توصیف اقدام مداخله ای	توصیفی	میدانی / اسنادی	نقشه های موجود / مشاهده / مصاحبه
۲	توصیف سیمای اجتماع و دامنه یابی	توصیفی	پیمایش / میدانی / اسنادی	پرسشنامه / جلسات گروهی
۳	برآورد پیامدها	تبیینی	روش تطبیقی، تحلیل روند ها	مشاهده / مصاحبه با متخصصان / سناریونویسی
۴	نظام کاربست	تبیینی	روش های مدیریتی و مشارکتی	استفاده از دانش محلی / بارش افکار

جامعه آماری در این پژوهش الف) شهروندان منطقه ی ۸ شهرداری تهران در محدوده ی پروژه در حدود ۲۵۸۶۰۳ نفر است. ب) رانندگان، مسافران، معتمدین محلی و منطقه ای، نخبگان و متخصصین و مسئولین شهرداری مرتبط با پروژه می باشد. برای انتخاب نمونه ها از نمونه گیری خوشه ای چند مرحله ای استفاده شده است و برای مصاحبه ها با متخصصان و مسئولین شهرداری مرتبط با پروژه از روش گوله برفی بهره گرفته شده است. در این پژوهش برای دستیابی به حجم نمونه جامعه آماری گروه اول از فرمول حجم نمونه کوکران^۲ استفاده شده است.

$$n = \frac{Nt^2s^2}{Nd^2 + t^2s^2}$$

حجم نمونه جامعه آماری گروه اول بر اساس فرمول کوکران برابر ۳۸۳ نفر محاسبه شده اس. حجم نمونه جامعه آماری گروه دوم با توجه به این که در این مرحله از ابزارهای مصاحبه ای فردی و بحث گروهی استفاده شده رسیدن به اشباع نظری ملاک حجم نمونه بوده است.

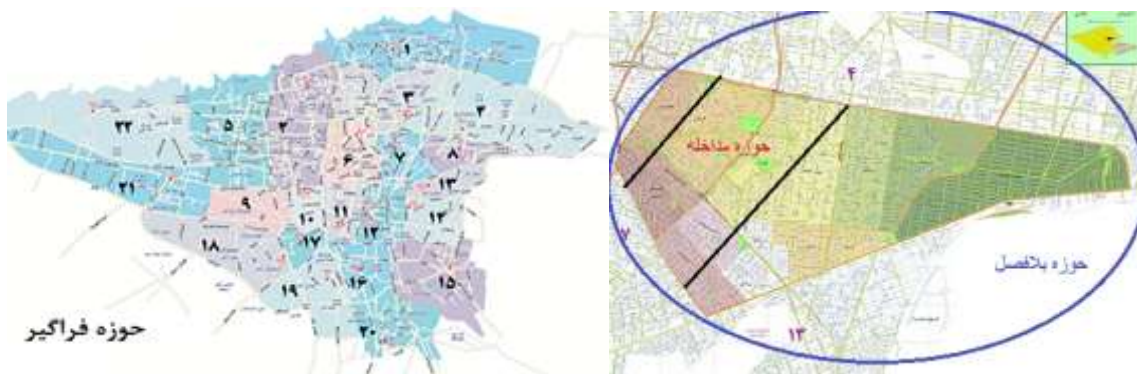
یافته ها :

دامنه جغرافیایی

دامنه جغرافیایی تاثیر هر اقدام توسعه ای را می توان در سه سطح مداخله ای، بلا فصل و فراگیر مورد بررسی قرار داد. دامنه جغرافیایی تاثیر بزرگراه امام علی (ع) در حوزه مداخله ای را می توان محدود به محلات کرمان، لشکر غربی، لشکر شرقی، هفت حوض، تسلیحات و وحیدیه دانست. حوزه بلا فصل علاوه بر کل منطقه، بخش مناطق همجوار بر منطقه ۸ - منطقه، ۴، منطقه ۷ و منطقه ۱۳ را شامل می گردد. در حوزه جغرافیایی فراگیر از آنجا که بزرگراه به بسیاری از شریان های درجه ۱ و ۲ و بزرگراه های استان متصل و به این بزرگراه نقش و کارکردی فرامنطقه ای داده است براین اساس دامنه جغرافیایی تاثیر توسعه و ساخت این بزرگراه در حوزه فراگیر، استان تهران و شهر های اطراف می باشد. شکل زیر سه حوزه جغرافیایی متاثر از توسعه و ساخت بزرگراه امام علی (ع) را به نمایش می گذارد.

3. cochran

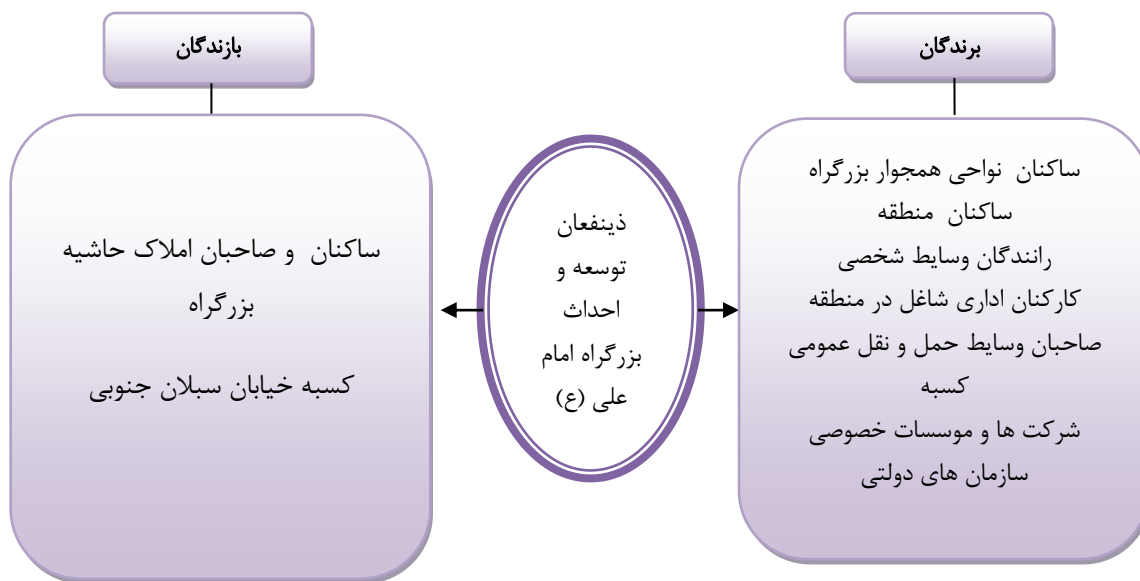
شکل ۴: حوزه مداخله و بلا فصل و فراگیر بزرگراه امام علی (ع) در منطقه ۸



دامنه اجتماعی:

اجرای هر پروژه، طرح و سیاست در حوزه های مختلف اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و زیست محیطی و... بر اجتماع پیرامون و فراپیرامونی خود تاثیر، و برندگان و بازندگانی را به همراه خواهند داشت. از اینرو توسعه و ساخت بزرگراه امام علی (ع) نیز از موضوع پیشگفت مستثنی نبوده و دارای ذینفعان و برندگان و بازندگانی می باشد که در شکل زیر به اختصار به نمایش گذارده شده است.

شکل ۵: ذینفعان و برندگان و بازندگان



پیامدها:

در پژوهش پیامدها در ۴ سطح اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و زیست محیطی مورد بررسی قرار گرفته است. همانطور که در عنوان پژوهش آمده پیامدها و تاثیرات اجتماعی و فرهنگی مدنظر می باشد اما از آنجا که پیامد و اثرات اقتصادی و زیست محیطی جدا از مسائل اجتماعی و فرهنگی نمی باشد لذا به آنها نیز توجه گردیده است. پیامدهای بدست آمده حاصل مشاهده، مصاحبه، پرسش از ساکنان و بررسی اسناد موجود می باشد.

پیامدهای منفی

- مشکل تردد سالمندان، معلولین و کودکان : با احداث بزرگراه و نبود مسیرهای عبوری سهل الوصول و مکانیزه نبودن پل های هوایی عبوری که ما بین محلات دوسوی بزرگراه ساخته شده است تردد سالمندان، معلولین و کودکان با سختی مواجهه نموده است.
- آسان و ایمن نبودن تردد عابرین پیاده از بزرگراه : پل های هوایی مابین محلات دو سوی بزرگراه مکانیزه نبوده است که این موضوع تردد ساکنان را سخت می نماید همچنین بدلیل نبود روشنایی کامل و عدم وجود دوربین های کنترل، ایمنی عابرین به خطر می افتد و این پل ها می تواند تبدیل به یک محیط آسیب زا گردد.
- کاهش امنیت جانی مسافران : عرض بزرگراه در قسمت خروجی به جانبازان غربی کم می باشد که این امر سبب خطر حادثه رانندگی را افزایش می دهد. همچنین به جهت نبود علائم و تابلوهای دیجیتالی هشدار دهنده و دوربین های کنترل و سرعت زیاد وسایط نقلیه و مشکل فنی بزرگراه جانی مسافران کاهش می یابد.
- مهاجرت به منطقه و تغییر جمعیتی : با توسعه واحداث بزرگراه، املاک موجود در محلات حاشیه بزرگراه به سمت نوساز شدن پیش می رود و بر ارزش محله ها افزوده می شود و با دسترسی آسان تر شهروندان به خیابان های عبوری در سطح منطقه و بزرگراه های دیگر و بهبود کیفیت زندگی، مهاجرت به منطقه و محله های حاشیه بزرگراه صورت می گیرد و بر جمعیت منطقه افزوده می گردد که این امر در دراز مدت سبب ایجاد مشکلاتی در منطقه می نماید.
- گسست اجتماعی بین ساکنان دو سوی بزرگراه : با عبور بزرگراه از بین محلات، شکاف ارتباطی بین ساکنان آن محلات بوجود آمده است و پل های عابر پیاده و ۲ پل سواره موجود اگرچه در شدت این گسست تعدیل ایجاد نموده اند اما به دلیل مشکلات فنی نتوانسته اند گسست را بطور کامل از بین ببرند، این گسست در روابط اجتماعی و فرهنگی ساکنان و شیوه زندگی آنان تغییراتی ایجاد می نماید
- آسیب به املاک حاشیه بزرگراه : تردد وسایط نقلیه از بزرگراه ارتعاشاتی را ایجاد می نماید و این ارتعاشات سبب لرزش ساختمانهای حاشیه بزرگراه می شود، ارتعاشات در دراز مدت سبب به خطر افتادن سلامت جسمی و روانی ساکنان حاشیه بزرگراه می گردد.
- دسترسی نامناسب و افزایش زمان تردد در خروجی و خیابان های همجوار بزرگراه : الف (ورودی از بزرگراه امام علی (ع) به بزرگراه رسالت مسدود می باشد و وسایط نقلیه از معبری که به موازات خیابان رسالت می باشد به سمت سبلان هدایت و از طریق دور برگردان به سمت میدان رسالت باز می گردند، این موضوع سبب ترافیک و تصادف می شود.
- ب) : از آنجایی که برای ورود به جانبازان شرقی خروجی از بزرگراه وجود ندارد به ناچار رانندگان وسایط نقلیه از خروجی بزرگراه وارد جانبازان غربی شده و در کمی جلوتر از پل از طریق دور برگردانی به سمت جانبازان شرقی و میدان هلال احمر تغییر مسیر می دهند و در این قسمت این وسایط نقلیه با وسایط نقلیه ای که می خواهند در مسیر جانبازان غربی ادامه مسیر دهند تداخل نموده و ترافیکی ایجاد نماید. البته در چند متر جلوتر از چهار راه (چراغ راهنمایی رانندگی) وجود دارد که گاهی خود بر مشکل می افزاید و تراکم وسایط نقلیه را در آن نقطه چند برابر می نماید.
- ناامنی عابرین در دورگردان های بزرگراه : با کم شدن عرض بزرگراه در زمان ساخت از عرض کنار گذرهای و عابر پیاده های حاشیه بزرگراه نیز کاسته شده و در برخی نقاط حذف گردیده است و این موضوع سبب گردیده تا عابرین که با وسایط نقلیه عمومی به منطقه می آیند و در کنار عابر گذرهای حاشیه بزرگراه از وسایط نقلیه عمومی پیاده می شوند با خطر جانی مواجه گردند .
- بوجود آمدن فضاهای بی دفاع شهری در حاشیه بزرگراه : با تخریب بافت مسکونی که در مسیر بزرگراه بوده اند در حاشیه های بزرگراه فضاهای خالی (لچکی) و بدون استفاده ای ایجاد گردیده که در بخشی از آنها کاشت درخت صورت گرفته است، اما عدم برنامه و نظارت انتظامی بر این فضاها این فضاها را به محل تجمع معتادین و محیط های آسیب زا تبدیل نموده است.

- کاهش درآمد کسبه سبلان جنوبی: با ایجاد بزرگراه، از تردد عبورین و خودروهای سواری از سبلان جنوبی که تا قبل از احداث بزرگراه از مسیرهای اصلی و پرتدد منطقه محسوب می شد کاسته شده و به تبع آن کسب و کار و درآمد نیز کاهش یافته، که این موضوع نارضایتی کسبه را ایجاد نموده است.

- افزایش آلودگی هوا: با تردد همه‌گونه وسایط نقلیه از درون بزرگراه، بیشترین آلودگی هوا در محلات حاشیه بزرگراه ایجاد می‌گردد که در دراز مدت این آلودگی سلامت جسمی ساکنان را به خطر می‌اندازد.

- افزایش آلودگی صوتی: بزرگراه از میان بافت مسکونی منطقه عبور کرده است و سبب آلودگی صوتی بیش از ۸۰ دسی بل که بیش از حد استاندارد می‌باشد برای ساکنان حاشیه بزرگراه ایجاد نموده است. و این آلودگی صوتی در دراز مدت سلامت جسمی و روانی ساکنان را با خطر مواجه می‌نماید.

پیامدهای مثبت

جدول ۳: جدول پیامدها مثبت و چرایی

پیامدها	چرایی
افزایش احساس تعلق بیشتر به محله	نوشدن محله - کم شدن آسیب‌های اجتماعی - دسترسی آسان و بهتر به شریان های عبوری - دریافت بهتر خدمات
نوسازی بافت فرسوده و بالا رفتن ارزش محله	از بین رفتن منازل ریز دانه و قدیمی - ارزش یافتن محله
افزایش قیمت مسکن	نوساز شدن املاک محله - دسترسی سهل تر به امکانات و معابر - کاهش محیط های آسیب زا و ناهنجار
احساس رضایت شهروندان به سازمان شهرداری	تردد آسانتر و سریعتر - بهبود ترافیک - دسترسی آسان تر و دریافت بهتر خدمات -
ارائه بهتر خدمات به ساکنان	افزایش و تسهیل سطح دسترسی به محلات
بهبود در منظر شهری	نوسازی و توسعه بزرگراه
بهبود کسب و کار	افزایش تردد و ایجاد فرصت های شغلی جدید
احساس رضایت ساکنان از احداث بزرگراه	تردد آسانتر و سریعتر - بهبود ترافیک - دسترسی آسان تر به خدمات - خدمات رسانی بهتر سازمانهای خدماتی
کاهش آسیب های اجتماعی	از بین رفتن برخی مراکز آسیب زا
ورود افراد غیر بومی	افزایش تردد - مهاجرت
تسهیل در دسترسی به بزرگراه های دیگر	وصل شدن معابر به مسیر ها ارتباطی بزرگراهی
افزایش سرانه فضای سبز	بهره برداری از حاشیه بزرگراه در راستای افزایش فضای سبز و کاشت درخت
حق انتخاب مسیر	اتصال به بسیاری از شبکه های معابر شهری و بزرگراهی
کاهش درآمد کسبه سبلان جنوبی	کم شدن تردد و کاهش جمعیت

برآورد t1 بدون اقدام مداخله ای:

با توجه به ماهیت پروژه که به طور کلی باعث افزایش کیفیت زندگی در منطقه شده است در صورت عدم رفع، تعدیل، یا جبران پیامدهای منفی، مشکلات عدیده ای ایجاد می‌گردد که نه تنها از کمیت و کیفیت پیامدهای منفی کاسته نمی‌گردد بلکه به هزینه تراشی و ناکامی در رسیدن به اهداف منجر و در چنین شرایطی با مشکلات ترافیکی، زیست محیطی، اقتصادی، کالبدی و نهایتاً اجتماعی- فرهنگی روبرو و نارضایتی شهروندان را سبب می‌گردد. برای بررسی تأثیرات در زمان آینده نیاز به نوشتن سناریو مانند بقیه تکنیک‌ها برای مطالعه تأثیرات لازم می‌باشد. سناریوایی که در زمان t1 بدون اقدام مداخله ای می‌توان نوشت به شرح زیر می‌باشد:

با مکانیزه نشدن پل‌های عابر پیاده و همسطح سازی معابر مشکلات سالمندان، معلولین و کودکان افزایش می‌یابد و مانع پیاده شدن عدالت اجتماعی در این حوزه می‌گردد. نصب نکردن دوربین‌های کنترل و روشنایی لازم برای پل‌های عابر پیاده امنیت اجتماعی عابرین دچار مشکل شده ناهنجاری و آسیب‌های اجتماعی بروز و نارضایتی عمومی ایجاد می‌نماید. بر اساس تحقیق میدانی و مصاحبه با ساکنین ۳۹ درصد از پاسخگویان در حد خیلی زیاد و ۳۴/۹ درصد در حد زیاد، تردد سالمندان، معلولین و کودکان را در سوی بزرگراه را مشکل دانستند، همچنین ۱۷/۹۷ درصد از در حد خیلی زیاد و ۲۲/۴ در حد زیاد معتقد بودند ایمنی عابرین در نظر گرفته نشده است.

مشکلات ترافیکی که در ورودی و روی پل جانبازان غربی و خروجی به رسالت غربی و شرقی و همچنین سبلان شمالی داریم باقی خواهد ماند و در طول زمان به حجم ترافیک اضافه می‌گردد که این موضوع می‌تواند کارکرد بزرگراه را دچار اختلال نموده و حجم تردد را به منطقه و بزرگراه‌های اطراف سرریز نماید.

مشکلات زیست محیطی (آلودگی هوا و صوتی) که تردد سواری‌ها ایجاد می‌کند افزون شده و لرزه‌هایی منازل حاشیه بزرگراه سبب صدمه به ساختمانها و تخلیه ساکنان از آن منازل و سبب نارضایتی عمومی می‌گردد. بر اساس مطالعات میدانی و مصاحبه با ساکنان حاشیه بزرگراه ۳۵/۴۲ درصد از در حد خیلی زیاد و ۲۷/۶۰ درصد نیز در حد زیاد ایجاد لرزش منازل اطراف حاشیه بزرگراه بر اثر تردد وسایط نقلیه را تایید نمودند.

با رفع، تعدیل و جبران نمودن معایب کالبدی بزرگراه آن معایب باقی مانده و سوانح و حوادث رانندگی افزایش می‌یابد و خطرات جانی و مالی بر شهروندان وارد می‌گردد. طبق مصاحبه با مسئولین راهنمایی و رانندگی در سال ۹۲ علاوه بر تصادفات رانندگی که منجر به خسارت مالی شده است ۴ نفر جان خود را در محدوده منطقه ۸ از دست داده‌اند.

با مصاحبه انجام شده با کسبه سبلان جنوبی کسبه بیان داشتند درآمد آنان به میزان تقریباً ۳۰٪ کاهش یافته است. با تداوم این شرایط و عدم اجرای راهکارهای تعدیلی و جبرانی بر نارضایتی آنان افزوده می‌گردد.

با عبور بزرگراه از میان محلات، بنسبه گسست اجتماعی ایجاد شده است و در صورت عدم راه‌های ارتباطی لازم و تشخیص نیاز ساکنان آن محلات نارضایتی بوجود می‌آید و بر کیفیت زندگی آنها تاثیر منفی گذاشته خواهد داشت. تحقیقات میدانی و پرسش از ساکنان نیز این موضوع را تایید می‌نماید. بر اساس تحقیق صورت گرفته ۹/۹ درصد از شرکت‌کنندگان در پژوهش بیان داشتند که احداث بزرگراه امام علی (ع) در حد خیلی کم و ۱۵/۳۶ درصد در حد کم باعث برقراری ارتباط بین دو سوی بزرگراه امام علی (ع) شده است و همچنین در خصوص نیازهای ساکنان ۱۵ درصد از شهروندان فروشگاه‌های بزرگ و زنجیره‌ای، ۱۴/۷۵ درصد نیز پارک و فضای سبز و ۳ درصد از شهروندان نیز میادین میوه و تره‌بار را به عنوان مهمترین نیاز محله و منطقه خود بیان داشتند. همچنین ۶/۷۸ درصد باشگاه و مجموعه‌های ورزشی، ۳ درصد احداث ایستگاه اتوبوس و مینی‌بوس، ۴/۸۲ درصد پل هوایی، ۴/۶۹ درصد پمپ بنزین، ۳/۹۱ درصد درمانگاه و بیمارستان، درصد تعریض خیابان‌ها، ۱۱/۶۱ درصد پارکینگ عمومی، ۸/۷۳۵ درصد کافه و رستوران و ۷/۱۷ درصد نیز فرهنگسرا را به عنوان مهمترین نیاز محله و منطقه خود دانستند.

اقدام توسعه ای بزرگراه فضاهای بی دفاع شهر را که حاصل از تخریب بافت مسکونی می‌باشند را به وجود آورده است که در صورت کنترل و راهکارهای جبران و تعدیل این فضاها تبدیل به محیط‌های آسیب زا می‌گردد که خود امنیت اجتماعی ساکنان را به خطر می‌اندازد.

اقدام توسعه ای و احداث بزرگراه می‌تواند سبب مهاجرت افراد و خانوارهای به این منطقه باشد و چنانچه راهکاری برای تعدیل این مهاجرت سرعت نگیرد در آینده این مهاجرت‌ها تاثیرات منفی خود را بر منطقه خواهند گذارد.

۶ پیشنهادها (کاربست)

نگاه عمرانی به پروژه‌ها و توجه نکردن به جنبه‌های اجتماعی آنها منجر به کاهش آثار و پیامدهای مثبت پروژه‌ها و تحت شعاع قرارگرفتن این آثار به وسیله آثار منفی اجتماعی می‌باشد. آخرین مرحله از تحقیقات و ارزیابی پیامدهای اجتماعی و فرهنگی، مرحله پیشنهاد و ارائه راهکارهای اجرایی می‌باشد.

- جلب مشارکت ذینفعان و عموم ساکنین و استفاده کننده‌گان از امکانات موجود در بزرگراه و آموزش و همگام سازی آنها، به استفاده بهینه و نگهداشت پروژه در طولانی مدت کمک شایانی می‌نماید. استفاده از دانش بومی، مشارکت دادن شهروندان و دادن قدرت اجرایی به آنها و توجه به دیدگاه‌ها و نظرات شورای محلات می‌تواند در شناخت وضع موجود و پایش آن کمک فراوانی نماید. براین اساس تشکیل شبکه‌ی ارتباطی متشکل از متخصصین درون سازمانی و برون سازمانی مرتبط با پروژه، نخبگان و مطلعین محلی، ساکنان و صاحبان مراکز تجاری و رانندگان می‌تواند به اجرای بی نقص و کم نقص و پایش مناسب پروژه کمک بسیاری نماید. در این قسمت لازم است لیستی از افراد تصمیم ساز و تصمیم گیر و تاثیر گذار در پروژه تهیه گردد تا در موقع لزوم به آنها مراجعه و هماهنگی بعمل آمده و اقدامات شایسته صورت گیرد.
- در مطالعه و پژوهش بعمل آمده ۱۲ مورد پیامد منفی مطرح گردیده است که در جدول زیر اقدامات و راهکارهای تعدیلی و جبرانی در خصوص هر یک از آن پیامدهای منفی ارائه گردیده است. البته موارد یاد شده در حد پیشنهاد می‌باشد که بر اساس مشاهده، مصاحبه و پرسش محلی و مردمی بدست آمده است.

جدول ۴: پیامد و اقدامات (راهکارها) اجتناب، حداقل، تعدیل و... دش

پیامد	اقدامات (راهکارها)
دسترسی نامناسب و افزایش زمان تردد در خروجی و خیابان‌های همجوار بزرگراه	اصلاح هندسی میدان رسالت می باشند در مسیر بزرگراه بعد از پل جانبازان غربی لوپ (دورگردان خروجی) به سمت شرق طراحی گردد.
پیامد	اقدامات (راهکارها)
کاهش امنیت جانی مسافران در بزرگراه	۱- ماریپیج بودن بزرگراه و دید گریز از مرکز رانندگان اجتناب ناپذیر می باشد چرا که به طراحی و ساخت بزرگراه مرتبط می گردد و برای تعدیل می توان از تابلوهای هشدار دهنده و آینه های محدب جهت دید بهتر به رانندگان استفاده نمود ۲- رفع شیب بزرگراه که از ابتدای مسیر باختر آغاز می شود و تا پایان محدوده منطقه ادامه دارد اجتناب ناپذیر می باشد چرا که به طراحی و ساخت بزرگراه مرتبط می گردد و برای تعدیل شیب و خطرات ناشی از آن از سرعت کاه (خط ویبرشین) بهره گرفت ۳- استفاده از ویبریشن یا سرعت کاه ها در نزدیکی خروجی ها، ورودی به بزرگراه و شیب های بزرگراه ۴- نصب علائم و چراغ های هشدار دهنده ۵- نصب تابلوهای دیجیتالی تعیین مسیر و ترافیکی در جهت افزایش ایمنی و کاهش تراکم ۶- نصب و فعال نمودن دوربین های کنترل ۷- ترمیم آسفالت بزرگراه ۸- بیمه نمودن بزرگراه ۹- اصلاح گاردریل ها و دابل کردن گاردریل ها در ایستگاه BPT ۱۰- ارتقاء فرهنگ رانندگی و ترافیک ۱۱- ارائه و تصویب قوانین سخت گیرانه تر در بزرگراه ها ۱۲- کاهش سرعت در بزرگراه ها
پیامد	اقدامات (راهکارها)
گسست اجتماعی بین ساکنان دو سوی بزرگراه	۱- مکانیزه کردن پل های هوایی عابر پیاده ۲- نصب پل های هوایی به تعداد بیشتر و در محل هایی که به عنوان خیابان یا کوچه های اصلی شناخته شده اند. ۳- ایجاد محیط های انگیزشی متفاوت در هر سوا از محیط اجتماعی شکل گرفته برای ترغیب ساکنان برای حضور در محیط اجتماعی طرف مقابل.
پیامد	اقدامات (راهکارها)

تردد سالمندان، معلولین و کودکان به دو سوی بزرگراه به سختی صورت می گیرد. پل های عابر پیاده که دو سوی بزرگراه را به هم مرتبط می کنند غیر مکانیزه و نا ایمن می باشد. این پل ها یا دارای پله بوده یا بصورت مسطح شیب دار ساخته شده اند. پل عابر پیاده شیب دار دارای شیبی نامناسب و طولانی می باشد. همچنین معابر در راستای تردد سالمندان، معلولین و کودکان بهسازی نگردیده است. لذا پیشنهاد می گردد تا ۱- معابر بهسازی گردیده و همسطح سازی صورت گیرد ۲- پل های عابر پیاده مکانیزه شده و به شکلی باشد که تردد معلولین یا سالمندانی که از ویلچر استفاده می کنند نیز به آسانی صورت گیرد.	مشکل تردد سالمندان، معلولین و کودکان
اقدامات (راهکارها)	پیامد
۱- مکانیزه کردن پلهای عابر پیاده و ایستگاه های BRT ^۳ ۲- تامین روشنایی لازم ۳- تابلوهای تبلیغاتی از روی پل های عابر پیاده برداشته شود ۵- دوربین های کنترلی نصب شود	آسان و ایمن نبودن تردد عابرین پیاده از بزرگراه
اقدامات (راهکارها)	پیامد
۱- افزایش سرانه فضاهای سبز منطقه ۲- کاشت درخت در حاشیه بزرگراه ۳- استفاده از بوته و گیاهان پیچ در دیواره بزرگراه ۴- ارایه دستگاہ های تهویه هوا به منازل حاشیه بزرگراه	آلودگی هوا
اقدامات (راهکارها)	پیامد
۱- می توان سرتاسر حاشیه بزرگراه را درختان همیشه سبز کاشت ۲- از دیواره های استفاده شود که سبب حذف یا کاهش صدا و ارتعاش گردد. ۳- دو جداره کردن پنجره های منازل ۴- صاحبان املاک حاشیه بزرگراه برای ساخت منازل ملزم به استفاده از مصالح و مواد مقاوم و عایق صدا شوند و از سوی شهرداری بر ساخت، نظارت های لازم بعمل آید.	آلودگی صوتی
اقدامات (راهکارها)	پیامد
۱- می توان سرتاسر حاشیه بزرگراه را درختان همیشه سبز کاشت ۲- از دیواره هایی استفاده شود که سبب حذف یا کاهش ارتعاشات گردد. ۳- صاحبان املاک حاشیه بزرگراه برای ساخت ملزم به استفاده از مصالح و مواد مقاوم و عایق در ساخت شوند و از سوی شهرداری بر ساخت، نظارت های لازم بعمل آید.	آسیب به املاک حاشیه بزرگراه
اقدامات (راهکارها)	پیامد
لازم است با نصب پل های هوایی و یا راهکارهای دیگر از خطر جانی و تصادف جلوگیری بعمل آید.	ناامنی عابرین در دورگردان های بزرگراه
اقدامات (راهکارها)	پیامد
۱- از سوی نیروی انتظامی پیوسته مورد کنترل قرار گیرد ۲- نصب دوربین های کنترلی ۳- نصب روشنایی	بوجود آمدن فضاهای بی دفاع شهری
اقدامات (راهکارها)	پیامد
۱- کاهش عوارض کسبه از سوی شهرداری برای مدتی ۲- ایجاد مراکز فرهنگی و تجاری در جهت رونق بخشیدن به کسب و کار و توسعه در محله	کاهش کسب و کار کسبه سبلان جنوبی
اقدامات (راهکارها)	پیامد
۱- فروش تراکم برای بافت های فرسوده برداشته و گزینه های تشویقی دیگر جایگزین نمود.	تغییر جمعیتی

- در پروژه ها با گذر زمان دگرگونی های بوجود می آید که برای بررسی وضعیت آنها و جلوگیری و تعدیل و به حداقل رساندن تغییرات نیاز به نظارت و پایش پیوسته می باشد. در نظام پایش داده ها مستمرا جمع آوری و تحلیل و میزان پیشرفت و یا عقب ماندگی از اهداف تعیین می گردد. در نظام پایش اهداف زیر دنبال می شود ۱- پاسخگویی درباره

^۳BRT : Bus Rapid Transit

میزان فعالیتها و تهیه گزارش عملکرد ۲- بهبود روند اجرا و بهبود کیفیت خدمات ۳- ارزیابی و پاسخ مناسب و به هنگام بودن تصمیم گیریها ۴- تهیه بانک اطلاعاتی معتبر و افزایش اعتبار گزارشها ۵- کمک به مدیران در برطرف کردن کمبودها.

بزرگراه امام علی(ع) به عنوان یک پروژه ای عمرانی نیاز به پایش پیوسته دارد تا نسبت به شناسایی و رفع مشکلاتی که در آینده امکان پیش آمدنش است اقدام گردد. در زیر جدول اولیه چک لیست پایش بزرگراه به نمایش گذاشته شده است.

جدول ۵: چک لیست پایش بزرگراه

توضیحات	روش سنجش	تأثیرات
- پس از اصلاح هندسی میدان رسالت - پس از احداث دور برگردان در جانبازان غربی	- نظرسنجی از متاثران از اقدام (پرسشنامه) - نظرسنجی از افراد تاثیرگذار (مصاحبه) - سنجش سرعت متوسط عبور از معابر	تسهیل در دسترسی و کاهش زمان تردد در خروجی و خیابانهای همجوار بزرگراه
- پس از انجام اصلاحات لازم در بزرگراه	- آمار راهنمایی و رانندگی	تغییر در میزان تصادفات
- پس از ایجاد محیطهای انگیزشی در دو سوی بزرگراه - پس از نصب پل های ارتباطی	- نظرسنجی از متاثران از اقدام (پرسشنامه)	تغییر در میزان گسست اجتماعی بین ساکنان دو سوی بزرگراه
- پس از اصلاح و نصب پل های ارتباطی مناسب و مکانیزه - پس از اصلاح و مناسب سازی معابر جهت گذر	- نظرسنجی از متاثران از اقدام (پرسشنامه)	تسهیل در تردد سالمندان، معلولین و کودکان
-مکانیزه کردن پل های هوایی -ایجاد راه های ارتباطی بیشتر -نصب دوربین های کنترل -نصب روشنایی مناسب	-نظرسنجی از متاثران از اقدام -آمار حوادث	بهبودی در تردد عابرین پیاده از بزرگراه
-پس از اصلاح کالبدی بزرگراه	- نظرسنجی از متاثران از اقدام -سنجش میزان آلودگی	کاهش آلودگی هوا
- پس از درختکاری - پس از نصب دیواره های صدا گیر - پس از دو جداره کردن پنجره ها	- نظرسنجی از متاثران از اقدام (پرسشنامه) -سنجش صدا	کاهش صوتی
-پس از ایجاد دیواره صدا گیر و لرزه گیر -اعمال قوانین ساختمانی	- نظرسنجی از متاثران از اقدام (پرسشنامه)	کاهش آسیب به املاک حاشیه بزرگراه
-پس از اصلاح کالبدی دور گردان ها -ایجاد پل های هوایی	- نظرسنجی از متاثران از اقدام (پرسشنامه) -آمار حوادث	ایمن نمودن دورگردان های بزرگراه
-پس از بهره برداری بهینه از آن فضاها (فضای سبز و...)	- نظرسنجی از متاثران از اقدام (پرسشنامه) -آمار حوادث و ناهنجاری ها	از بین بردن فضاهای بی دفاع شهری
-ایجاد مراکز فرهنگی و تجاری -اعمال اقدامات کمکی در بهبودی درآمد	- نظرسنجی از متاثران از اقدام	بهبودی در درآمد کسبه سیلان جنوبی
-پس از اعمال قوانین فروش تراکم و عوامل بازدارنده جذب جمعیت	-آمار جمعیتی	تغییر جمعیتی

منابع:

- ۱- مهندسین مشاور زیستا (۱۳۸۵). طرح تفصیلی منطقه ۸، سایت شهرداری منطقه ۸
- ۲- معاونت تحقیقات و برنامه ریزی شهرداری تهران (۱۳۹۲). مستند نگاری پروژه های شاخص شهر تهران، بزرگراه امام (ع) ، تهران : شهرداری تهران،
- ۳- حسن زاده (بهمن ۱۳۹۲). مصاحبه در خصوص توسعه و احداث بزرگراه امام علی (ع)، معاون برنامه ریزی و توسعه شهری شهرداری منطقه ۸
- ۴- محمدی مجد، داریوش (۱۳۹۱). ارزیابی تاثیرات اجتماعی و فرهنگی بزرگراه امام علی (ع) منطقه ۲۰، کارفرما: معاونت اجتماعی و فرهنگی منطقه ۲۰ شهرداری تهران
- ۵- تاریخ ۱۵ اردیبهشت ۱۳۹۳: <http://www.google.com/earth.com>