

# ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی ساخت پایانه و پارک سوار ایستگاه مترو جوانمرد قصاب

## شرکت بین‌المللی پردازش اطلاعات نقش کلیک

اردشیر گراوند<sup>۱</sup>

جمشید گراوند<sup>۲</sup>

منصور دیهول<sup>۳</sup>

### چکیده

هر اقدام توسعه‌ای شهری، ناگزیر پیامدهای اجتماعی و فرهنگی مختلفی را برای شهروندان به دنبال خواهد داشت. این مقاله با هدف شناخت پیامدهای اجتماعی و فرهنگی «ساخت پایانه و پارک سوار ایستگاه مترو جوانمرد قصاب» تهیه شده است. ایستگاه متروی جوانمرد قصاب یکی از ایستگاههای پرتردد خط یک مترو تهران است که به علت دسترسی مناسبی که به بزرگراه‌های آزادگان، کمربندی شهر ری و شهید رجایی دارد، به عنوان یک نقطه ترانسفر با پتانسیل بالا جهت مسافرانی که قصد عزیمت به محدوده جنوب و جنوب شرق شهر تهران دارند مطرح است. پروژه ساخت پایانه و پارک سوار ایستگاه متروی جوانمرد قصاب علاوه بر ایجاد ظرفیت مناسب برای حمل‌ونقل عمومی و پارکینگ مناسب برای شهروندان، آثار و پیامدهای اجتماعی و فرهنگی متعددی هم در مقیاس محلی و هم منطقه‌ای به همراه خواهد داشت. شناخت ذینفعان این پروژه و نیازسنجی از آنها همچنین شناخت متضررین احتمالی در اجتماع محلی پروژه و واکنشهای آنها نسبت به پروژه به منظور مدیریت مناسب فرایند اجرا و بهره‌برداری از پروژه ضرورتی است که مطالعات اتاف می‌تواند پاسخگوی آن باشد. بر اساس نتایج حاصل از مطالعه حاضر مهمترین تأثیرات اجرای این طرح را به شرح جدول زیر می‌توان برشمرد: از بین رفتن فضای سبز منطقه، افزایش رضایتمندی رانندگان تاکسی‌ها و اتوبوس‌ها، تعریف نیازهای جدید در محدوده، افزایش مسایل اجتماعی، بهبود حمل و نقل همگانی و کاهش هزینه‌های حمل و نقل.

۱ کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی (مدیرعامل شرکت پردازش اطلاعات نقش کلیک)

۲ دانشجوی دکتری پژوهشگاه علوم انسانی و اجتماعی (رئیس هت مدیره پردازش اطلاعات نقش کلیک)

۳ دانشجوی دکتری جامعه‌شناسی اقتصاد و توسعه (کارشناس اجتماعی شرکت پردازش اطلاعات نقش کلیک)

کلمات کلیدی: ارزیابی تاثیرات اجتماعی فرهنگی، ایستگاه مترو جوانمرد قصاب، پایانه و پارکسوار برآورد پیامدها

## Assessing of social and cultural impact of building the Javan Mard Gasab Terminal Subway Station.

### Abstract

Every action of urban development will follow inevitably different social and cultural consequences for the citizens. This paper to identifying the social and cultural consequence building of the Javan Mard Gasab Terminal Subway Station is provided. Javan Mard Gasab Terminal Subway Station is one of the crowded lines in Tehran. Because of the convenient access to Azadegan, Ray, and Rajaei expressways as a transfer point with the high-potential area is regarded for the travelers who want to go south and south east of Tehran. The building of the Javan Mard Gasab Terminal Subway Station addition to appropriate capacity building for public transit and convenient parking for the citizens implications for social and cultural numerous both the local and regional scale will bring. Identifying beneficiaries of the project and assessing of there. Also recognizing potential losers in local community project and their reactions to the project.

To properly manage the project is necessary Ataf studies may be held accountable.

Based on the results of this study have important implications for implementing the project as described in the following table maybe identified.

Damaging of green space area, increasing of satisfaction by the drivers of cab and buses, defining new requirements within increasing social problems, improving public transport and reducing of transportation costs.

**Keywords:** evaluating of social and cultural impacts Javan Mard Gasab Subway Station Terminal.

### مقدمه

شهر ری جنوبی‌ترین و قدیمی‌ترین منطقه شهری تهران است که دروازه ورودی مسیرهای زمینی شهر تهران از سمت جنوب و جنوب شرقی به تهران می‌باشد. این منطقه آزادراه‌ها و بزرگراه‌های متعددی مانند کمربندی آزادگان و جاده ورامین و جاده قدیم قم را در خود جای داده است. ... مطالعات انجام شده نشان می‌دهد منطقه ۲۰ با مشکلات ترافیکی متعددی از جمله حجم تردد بسیار زیاد ترافیک عبوری و سنگین از منطقه (ورامین و قم)، کمبود شدید پارکینگ در مراکز ثقل منطقه، کمبود پایانه اتوبوس‌رانی درون شهری و عدم پیش‌بینی مراکز خدماتی موردنیاز در حاشیه ایستگاه‌های مترو نظیر مراکز تجاری، پارکینگ و ترمینال پارکسوار مواجه است. طرح تفصیلی منطقه ۲۰، مهندسی مشاور مهرآزان، (۱۳۸۶).

ایستگاه متروی جوانمرد قصاب یکی از ایستگاه‌های پرتردد خط یک مترو تهران است که به علت دسترسی مناسبی که به بزرگراه‌های آزادگان، کمربندی شهر ری و شهید رجایی دارد، به عنوان یک نقطه ترانسفر با پتانسیل بالا جهت مسافرانی که قصد عزیمت به محدوده جنوب و جنوب شرق شهر تهران

دارند مطرح است. پروژه ساخت پایانه و پارک سوار ایستگاه متروی جوانمرد قصاب علاوه بر ایجاد ظرفیت مناسب برای حمل و نقل عمومی و پارکینگ مناسب برای شهروندان، آثار و پیامدهای زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی فرهنگی متعددی به همراه خواهد داشت که پژوهش حاضر به دنبال شناسایی این آثار و پیامدها است.

### بیان مساله

ساخت پایانه و پارک سوار ایستگاه متروی جوانمرد قصاب در منطقه ۲۰ به عنوان یکی از پروژه‌های مصوب شهرداری این منطقه است که به منظور دستیابی به اهداف مختلفی از جمله ایجاد ایستگاه مناسب برای اتوبوسهای خط ۹ بی آر تی تهران، توسعه فضای پارکینگ ماشینها، ایجاد فضای مناسب برای رانندگان تاکسی‌ها و اتوبوس‌ها و ایجاد امکانات مناسب برای مسافران ایستگاه مترو تعریف شده است.

ساخت پایانه و پارک سوار در زمینی به مساحت ۵ هکتار دارای دو جنبه مثبت و منفی آشکار است. از یک طرف باعث ایجاد ظرفیت مناسب حمل و نقل عمومی و توسعه فضای پارکینگ و ایجاد امکاناتی برای مسافران ایستگاه مترو خواهد شد و از طرف دیگر آثار و پیامدهای زیست شناختی نظیر از بین رفتن زمینهای حاصلخیز، کاهش ضریب نفوذ آبهای سطحی به آبهای عمقی، آلوده شدن زمین به ترکیبات نفتی، از بین رفتن بخشی از فضای محیط زیست پرندگان و حشرات و ... خواهد شد. از سوی دیگر نگاهی به وضع موجود این پروژه در زمان آغاز آن نشان می‌دهد که پس از تملک اراضی کشاورزان، بلافاصله عملیات خاکبرداری از این محدوده برای اجرای عملیات زیرسازی انجام شد که به علت تغییر نقشه ادامه عملیات متوقف ماند. علاوه بر این به علت وجود درختان در این زمینها و ایجاد خاکریزهای متعدد در حین عملیات خاکبرداری، فضاهای دنج و بی‌دفاع شهری بوجود آمده است که به علت عدم نظارت غیررسمی توسط کشاورزان، به مکانی برای شیوع آسیب‌های اجتماعی تبدیل شده است. علاوه بر این با احداث این پایانه حجم قابل توجهی از تردد خودروها و اتوبوسهای بی آر تی و به دنبال آن افزایش ورود جمعیت شناور به این محدوده از منطقه ۲۰ انجام خواهد شد که همین امر مسایل اجتماعی ناشی از افزایش جمعیت را با خود به همراه خواهد داشت.

از این رو در یک جمع بندی کلی می‌توان گفت مساله اساسی این مطالعه ناشناخته بودن آثار احتمالی و قطعی این پروژه در حین اجرا و پس از اجرا و پیش‌بینی آنها به منظور ارایه راهکارهای عملیاتی برای کاهش اثرات و تبعات احتمالی و تقویت اثرات مثبت پروژه بر روی ذینفعان است.

### پرسش‌های پژوهش

با اجرای این مطالعه به پرسشهای اساسی زیر پاسخ داده خواهد شد.

در مطالعات پیشین انجام گرفته در خصوص ارزیابی تاثیرات اجتماعی فرهنگی ساخت پایانه و پارک سوار به چه ابعاد و مسائلی توجه شده است؟

محدوده جغرافیایی حوزه مداخله، بلافصل و فراگیر پروژه کدامند؟

ذینفعان و متاثران پروژه ساخت پایانه و پارک سوار ایستگاه متروی جوانمرد قصاب چه گروهها یا افرادی هستند؟

نگرش شهروندان و اجتماع محلی نسبت به ساخت پایانه و پارک سوار چگونه است و تا چه حد با پذیرش اجتماعی مواجه شده است؟

اثرات اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی، زیست‌شناختی و اقتصادی ساخت پایانه و پارک سوار کدامند؟

راهکارهای کاهش پیامدهای احتمالی منفی و افزایش اثرات مثبت ساخت پایانه و پارک سوار چیست؟

الگوی مناسب برای تدوین کاربست و اطمینان از عمل به راهکارهای ارایه شده چیست؟

### ضرورت و اهمیت انجام اتاف

دگرگونی در وضعیت شهر به نیازهای جدیدی منجر خواهد شد. بر اساس این دگرگونی‌ها، ممکن است سامانه‌ها و امکانات پیشین کفایت خود را برای ارائه خدمات به شهروندان از دست داده و با تغییر شرایط کاستی‌ها و نارسایی‌هایی ظاهر می‌شود.

هرنوع مداخله ای که در سیستم شهر صورت می‌گیرد ولو کوچک، دارای پیامدهایی است. ساخت پایانه و پارک سوار ایستگاه متروی جوانمرد قصاب علاوه بر ایجاد تغییرات در زیست محیط این محدوده و از بین رفتن فضای سبز قابل توجه و جایگزینی این فضا با آسفالت و روغن و آلودگی ناشی از افزایش سوخت خودروها، منجر به تغییراتی در وضعیت ترافیکی محدوده شده و آثار و پیامدهای زیست‌محیطی، اقتصادی و اجتماعی فرهنگی متعددی به همراه خواهد داشت که این امر نیازمند مطالعه دقیق و همه جانبه نگر می‌باشد.

این سوال که ساخت پایانه و پارک سوار ایستگاه متروی جوانمرد قصاب چه اثرات اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، ترافیکی و... می‌تواند داشته باشد نیاز به ارزیابی دارد. ارزیابی پیامدهای اجتماعی، به مثابه بخشی از فرایند ارزیابی پیامدهای محیطی، به منظور تحلیل پیامدهای یک طرح توسعه ای بر روی افراد و اجتماعات و همچنین به منظور تعدیل و تخفیف پیامدهای منفی و افزایش پیامدهای مثبت صورت می‌پذیرد.

شناخت ذینفعان این پروژه و نیازسنجی از آنها همچنین شناخت متضررین احتمالی و واکنشهای آنها نسبت به پروژه به منظور طراحی مناسب‌تر و مدیریت پس از اجرا و بهره‌برداری ضرورتی است که مطالعات اتاف می‌تواند پاسخگوی آن باشد. مطالعه اتاف با سنجش میزان تحقق اهداف به بررسی دقیق

پیامدها و آثار مثبت و منفی آن می‌پردازد. موضوعی که در پرتو آن می‌توان با ارائه راهکارها و تدابیر لازم نسبت به کاهش اثرات منفی و تقویت اثرات مثبت اقدام کرد.

### اهداف اتاف

ارزیابی تاثیرات اجتماعی در این طرح قصد دارد تا با تعیین حوزه نفوذ پروژه، ذی‌نفعان و ذی‌مدخلان آن، ضمن در نظر گرفتن انتظارات و نیازهای فعلی و آتی ساکنان محدوده‌های اطراف، رانندگان اتوبوسها و تاکسیها، مسافران و مسوولان ایستگاه متروی جوانمرد قصاب، مشکلات ناشی از اجرای آن را شناسایی و راهکارهای عملی برای جلوگیری از بروز پیامدهای منفی احتمالی اجرای طرح یا اصلاح آنها ارایه نماید. از اهداف اختصاصی طرح به موارد زیر می‌توان اشاره نمود.

- ✓ بررسی ادبیات نظری مرتبط با موضوع تحقیق و مطالعات پیشین؛
- ✓ استخراج مولفه‌ها و متغیرهای تاثیرگذار در ارزیابی تاثیرات اجتماعی فرهنگی؛
- ✓ تعیین محدوده جغرافیایی حوزه مداخله، بلافصل و فراگیر پروژه؛
- ✓ شناسایی ذینفعان و متاثران پروژه و مکانیزم‌های تاثیرگذاری پروژه بر آنها؛
- ✓ بررسی میزان اطلاع و نگرش‌های شهروندان نسبت به پروژه و میزان رضایت آنها از پروژه؛
- ✓ شناسایی شیوه‌های اطلاع‌رسانی مطلوب به ذی‌نفعان و ذی‌مدخلان در مراحل مختلف پروژه؛
- ✓ بررسی میزان انطباق پروژه با اولویت‌ها و نیازهای شهروندان و بررسی میزان پذیرش اجتماعی پروژه؛
- ✓ تعیین آثار کوتاه مدت و بلند مدت پروژه؛
- ✓ شناسایی اثرات اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی، زیست‌شناختی و اقتصادی مثبت و منفی پروژه و طبقه‌بندی آنها بر حسب میزان اهمیت، اندازه و شدت؛
- ✓ شناسایی عوامل و موانع محدودکننده و مختل‌کننده اثرات مثبت و مورد انتظار طرح؛
- ✓ ارایه راهکارهای مدیریت، پیشگیری و کاهش عوارض و آسیب‌ها؛
- ✓ ارائه الگوی پیشنهادی برای پایش و نظارت بر طرح؛
- ✓ تدوین کاربست و ارائه الگوی برای پایش و نظارت بر اجرای بهینه کاربست؛

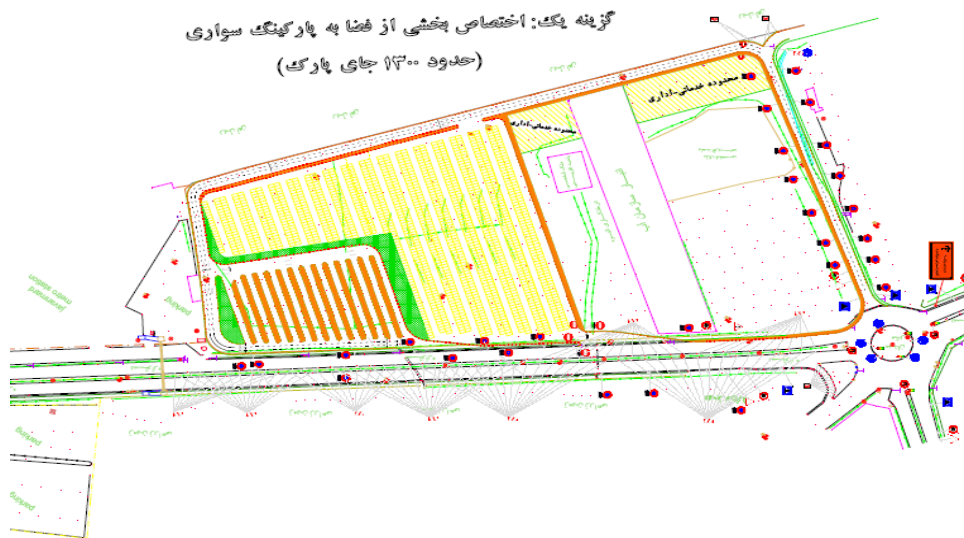
### معرفی اقدام مداخله‌ای

ایستگاه مترو جوانمرد قصاب یکی از ایستگاههای پرتردد خط یک مترو تهران است که به علت دسترسی مناسبی که به بزرگراه‌های آزادگان، کمربندی شهر ری و شهید رجایی دارد، به عنوان یک نقطه ترانسفر با پتانسیل بالا جهت مسافرانی که قصد عزیمت به محدوده جنوب و جنوب شرق شهر تهران دارند مطرح است. به گفته یکی از مدیران این ایستگاه، روزانه حدود ۲۵۰۰۰ مسافر از طریق این ایستگاه

به سایر نقاط شهر تهران سفر می‌کنند که حدود ۱۵۰۰۰ نفر از مسافریان این ایستگاه از قرچک و ورامین هستند و از طریق اتوبوسهای خط واحد، تاکسی یا وسیله نقلیه شخصی خود به این ایستگاه مراجعه می‌کنند. بنا به طرح ریزی‌های انجام شده قرار است که ایستگاه پایانی اتوبوس‌های تندرو خط ۹ بزرگراه امام علی (ع) به پایانه ایستگاه مترو جوانمرد قصاب ختم شود به عبارت دیگر این پایانه برای ایستگاه پایانی اتوبوس‌های تندرو خط ۹ احداث می‌شود. این خط به عنوان بلندترین خط اتوبوس‌های تندرو در شهر تهران به طول ۳۶ کیلومتر از انتهای شرقی بلوار ارتش (پایانه لاله) واقع در منطقه یک آغاز می‌شود و در ادامه با عبور از ۶ منطقه شامل منطقه‌های ۴، ۷، ۸، ۱۳، ۱۴ و ۱۵ به منطقه ۲۰ رسیده و با عبور از بزرگراه امام علی (ع)، بلوار شهید کریمی و بلواره دستواره به ایستگاه مترو جوانمرد قصاب ختم می‌شود. شش کیلومتر مسیر رفت و برگشت از مسیر ویژه این خط با ۷ ایستگاه دو طرفه در منطقه ۲۰ ایجاد شده است و جاده معدن، بزرگراه شهید کریمی، دیلمان، اداره گذرنامه، بلوار شهید دستواره، پایانه مترو جوانمرد قصاب و میدان نماز از ایستگاه‌های خط ۹ بی آر تی در منطقه ۲۰ به شمار می‌رود و قرار است تا پایان سال به بهره‌برداری برسد. همچنین قرار است با احداث و تکمیل متروی ورامین، ایستگاه جوانمرد قصاب به عنوان نقطه اتصال متروی ورامین به شبکه متروی تهران تبدیل شود و از این جهت به عنوان پارک سوار مورد استفاده قرار گیرد همانگونه که در حال حاضر نیز چنین نقشی را دارد. به گفته مدیر ایستگاه با تکمیل این پروژه‌ها، پیش‌بینی می‌شود که مسافران این ایستگاه مترو به تعداد ۷۰۰۰۰ نفر افزایش یابد. نگاهی به وضع موجود کاربری‌های فضای این ایستگاه نشان می‌دهد با وجود حجم قابل توجه رفت و آمد مسافران از ایستگاه جوانمرد قصاب، این ایستگاه دارای فضای ویژه و اختصاصی توقف اتوبوس نیست و تنها جلوی این ایستگاه، فضایی به صورت مشترک برای اتوبوس و تاکسی مورد استفاده قرار می‌گیرد که در واقع خط کندرو خیابان دستواره جهت دسترسی به ایستگاه مترو می‌باشد. در ضلع شرقی خیابان دستواره فضایی به وسعت حدود ۱،۱ هکتار جهت پارکینگ خودروهای سواری در نظر گرفته شده است که گنجایش حدود ۴۵۰ دستگاه خودرو را دارد. کل فضای پارکینگ سواری در نظر گرفته شده در جنب مترو جوانمرد قصاب نیز حدود ۴۰۰۰ مترمربع می‌باشد که گنجایش حدود ۱۵۰ دستگاه خودرو را دارد و در زمینی نامتقارن در ضلع شمالی ایستگاه واقع گردیده است. علاوه بر این فضایی حدود ۲۵۰۰ مترمربع در ضلع جنوبی این ایستگاه صرفاً جهت پایانه تاکسی وجود دارد.

شکل شماره ۱-۱: تصویر مربوط به نقشه فنی اجرای طرح





(منبع: گزارش ارایه طرح هندسی ورود و خروج و فضای داخلی پایانه مترو جوانمرد قصاب)

## مروری بر مطالعات پیشین

در این بخش به تحقیقاتی که پیرامون ارزیابی اثرات اجتماعی پروژه‌های حمل و نقل به ویژه پایانه‌های مسافربری صورت گرفته است اشاره می‌کنیم.

پروژه ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی پایانه مسافربری شهری میدان رسالت در منطقه ۸ شهر تهران، نتایج این پژوهش به شرح زیر است: در سطوح فردی و خانوادگی (سبک زندگی، کیفیت زندگی، سلامت و...)، گروه‌ها و محلات (فرسایش سرمایه اجتماعی محلی، جابجایی خانوارهای محلی، گسست روابط اجتماعی محلی و...)، عناصر ذهنی (نگرش‌ها نسبت به پروژه، ادراکات از محیط و...)، عناصر پیشینه‌ای و تاریخی تأثیرگذار بر طرح‌ریزی، زندگی، سلامت و امنیت (خدمات امنیتی، پلیس و...)، الگوهای استفاده از زمین، جابجایی و... اثر گذار است. سناریوی واقع‌گرایانه طرح در درجه اول پذیرش این مسئله است که هر طرح و پروژه شهری مسلماً دارای نقاط ضعف و قوتی خواهد بود و همواره از این پروژه‌ها برخی برنده و برخی بازنده می‌شوند. بنابراین بهترین حالت در این زمینه شناسایی نقاط ضعف و قوت و تلاش در جهت رفع نقاط ضعف و تقویت نقاط قوت می‌باشد.

پروژه ارزیابی اجتماعی- فرهنگی سامانه اتوبوس‌های تندرو خط یک، پیامدهای منفی و مثبت پروژه را در ابعاد مختلف نشان می‌دهد. در ارزیابی سامانه BRT تأکید عمده و اصلی بر جنبه‌هایی است که با زندگی روزانه مردم ارتباط مستقیم و تعیین کننده دارد. پیامدهای مثبت طرح در ابعاد اجتماعی (افزایش رفاه، بهبود امنیت سفر، کاهش خشونت و...)، فرهنگی (گسترش فرهنگ استفاده از حمل و نقل عمومی و...)، ترافیکی (کاهش زمان سفر و کاهش ترافیک)، اقتصادی (صرفه جویی در هزینه سفر)، زیست-

محیطی (کاهش آلودگی‌های زیست محیطی)، رضایت و اعتماد شهروندان (توجه به رفاه شهروندان و گسترش خدمات شهری)، تاثیرات روانی (کاهش تنش و اسرس، کاهش درگیری و خشونت) است. پیامدهای منفی در ابعاد اجتماعی (احتمال افزایش سرقت)، فرهنگی (عدم استفاده از ظرفیت موجود جهت ارائه آموزش و جلب مشارکت شهروندان)، ترافیکی (اتلاف وقت شهروندان در ایستگاه‌های طول مسیر) و روانی (بروز برخی مشکلات بر اثر فشار و ازدحام در ایستگاه‌های طول مسیر).

پروژه ارزیابی آثار اجتماعی- فرهنگی تغییر ورودی و توسعه پایانه خاوران به عنوان یک پروژه ترافیکی انجام شده است. اثرات اجتماعی و فرهنگی طرح شامل تسهیل در دسترسی مردم محله و منطقه به وسایل نقلیه عمومی سریع، افزایش انگیزه استفاده از حمل و نقل عمومی، کاهش آلودگی ناشی از خودروهای شخصی، کاهش ترافیک شهری، کاهش اتلاف زمان، افزایش رضایت شهروندان، رونق کسب و کار کسبه، کاهش تصادفات، کاهش تلفات شهری، افزایش سلامت شهروندان، کاهش ترافیک ناشی از خودروهای امدادی و... است. این پایانه در عین حال که دارای کارکردهای اساسی بسیار مهم و انکارناپذیری در امر آسان‌سازی و تسریع در مسافرت‌های درون شهری است دارای مسائل خاصی نیز در ارتباط با شهروندان استفاده کننده از آن است.

ارزیابی آثار اجتماعی و فرهنگی پایانه اتوبوسرانی برزو (شهرداری منطقه ۱۷) که از پیامدهای اجتماعی طرح، بهبود کیفیت خدمات رسانی (کاهش تصادفات، نظم‌دهی به حمل و نقل شهری، دسترسی بهتر، تسهیل در سوار شدن اقشار آسیب‌پذیر، ارائه امکانات رفاهی) کاهش آسیب‌های اجتماعی (ایجاد محیطی برای تعامل شهروندان، ارتقاء مبلمان شهری)، انتخاب مکان مناسب برای پایانه (کاهش ترافیک، کاهش آلودگی هوا، کاهش آلودگی و آلودگی صوتی)، افزایش نشاط اجتماعی، افزایش رضامندی از شهرداری و افزایش استفاده از حمل و نقل عمومی است.

### مروری بر ادبیات نظری

در این بخش به منظور آشنایی بیشتر با موضوع تحقیق به بررسی مفاهیم و مبانی نظری تحقیق در موضوع نظریه شهر و عدالت اجتماعی پرداخته می‌شود.

از دهه ۱۹۶۰ مفهوم و کارکرد عدالت اجتماعی، وارد ادبیات جغرافیایی شد و مسایلی نظیر رفاه اجتماعی، نابرابری‌های شدید، فقر، بیکاری به سرعت مورد توجه جغرافیدانان قرار گرفت و جغرافیای رادیکال و لیبرال را بیش از سایر مکاتب دیگر تحت قرار داد. اساس نظریه‌های عدالت اجتماعی بر این است، که نابرابری‌های اقتصادی و اجتماعی جامعه، بر سازمان فضایی آن تأثیر دارد و نیز هر گونه تغییر در سازمان فضایی و روابط اقتصادی- اجتماعی و توزیع درآمد در جامعه اثر مستقیم دارد (هاروی، ۱۳۷۶:



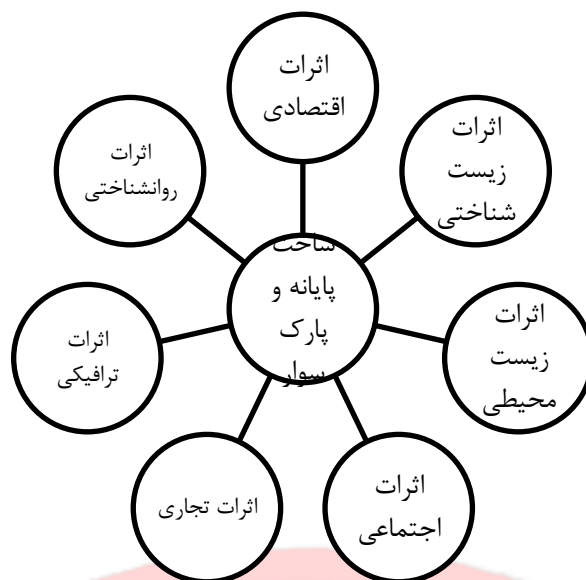
۱۰۸). از منظر شهرسازی، عدالت در برگیرنده مفاهیمی چون توزیع متناسب عملکردها و خدمات، دسترسی مناسب به مراکز خدماتدهی و فعالیتی بدون تبعیض و تفاوت بین ساکنان یک شهر یا منطقه شهری می باشد (شکویی، ۱۳۸۱). امروزه شکل پایدار شهری آن میزان از اقدامات شهری را می پذیرد که منجر به شکل گیری عدالت اجتماعی در شهرها گردد. عدالت اجتماعی در شهر، به معنی حفظ منافع گروه های مختلف اجتماعی به طور عام و گروه های هدف به طور خاص به وسیله ی توزیع بهینه منابع شهری است. بنابراین از جمله عواملی که باید در جهت اجرای عدالت اجتماعی و همراه با عدالت فضایی در برنامه ریزی شهری رعایت کرد توزیع مناسب خدمات شهری و استفاده صحیح از فضاها است. به عبارت دیگر، توزیع بهینه خدمات و امکانات باید به گونه ای هدایت شود که به نفع تمامی اقشار و گروه های اجتماعی جامعه گردد و عدالت اجتماعی و فضایی تحقق یابد.

بر این اساس عدم تحقق عدالت اجتماعی باعث افزایش کیفیت نامطلوب و خلق فضاهای محروم می شود که این فضاهای محروم، مفهوم پایداری شهری را به چالش کشیده و قرائت نامطلوبی از فضا را سبب می شود، فضایی که نه تنها باعث نمی شود مردم خویش را در آن بازیابند و در آن احساس آرامش کنند، بلکه با ایجاد فضاهای متعارض، محرک احساس اضطراب و عدم امنیت شده و شخصیت شهری ساکنان را به چالش کشانده و متعاقباً کاهش مشارکت مردم مند را به دنبال دارد. به هر حال آنچه تضمین کننده موفقیت در بهبود وضعیت و یا حل مشکلات خدمات رسانی شهری می شود ارائه خدمات یکسان در همه نقاط بر اساس عدالت اجتماعی است به گونه ای که رضایت همه شهروندان را به دنبال داشته باشد. لذا سیاست گذاری و اجرای پروژه هایی که توجه لازم را به شاخص عدالت فضایی ندارد باعث برهم زدن فضا و دو قطبی شدن محله شده و این با عدالت اجتماعی در برنامه ریزی شهری در تضاد است.

#### مدل مفهومی تحقیق

در اجرای این مطالعه از مدل فیستربوش مطابق با شکل زیر برای شناسایی تاثیرات پروژه استفاده شد.

شکل شماره ۱- ۱: مدل مفهومی تحقیق



### روش تحقیق

در پژوهش حاضر از روش مطالعات آمیخته (ترکیبی از روش مطالعات کمی و کیفی) به صورت همزمان استفاده شده است. در بررسی ویژگیهای این مطالعه باید گفت که این مطالعه در زمره تحقیقات کاربردی قرار دارد که هدف از آن شناسایی نوع و شدت پیامدهای حاصل از ساخت پایانه و پارکسوار ایستگاه متروی جوانمرد قصاب می باشد. به لحاظ شیوه گردآوری داده ها و اطلاعات مورد نیاز تاکید اصلی بر مطالعات پیمایشی و به لحاظ تکنیک تحلیل داده ها تحقیق حاضر جزو مطالعات توصیفی محسوب می شود. از لحاظ مدت زمان، این مطالعه جزو مطالعات مقطعی محسوب می شود که در آن داده های مورد نیاز در یک بازه زمانی محدود گردآوری شده است. در اجرای این مطالعه ابتدا با گردآوری اسناد و مشخصات فنی طرح و مصاحبه با مسوولان و عکس برداری به توصیف اقدامات انجام گرفته در خصوص ساخت پایانه و پارک سوار پرداخته می شود و سپس برای دامنه یابی و شناسایی ابعاد پروژه با مراجعه به محل اجرای پروژه، از روش مشاهده مستقیم و مصاحبه با مسافران ایستگاه مترو، مسوولان ایستگاه مترو، رانندگان تاکسی و اتوبوس و همچنین کشاورزان و ساکنان در محدوده استفاده می شود. برای برآورد تاثیرات نیز از روش مطالعه کمی و ابزار پرسشنامه به همراه مصاحبه با مسوولان استفاده می شود.

در بخش مطالعه کمی، محدوده مکانی شامل محله های سیزده آبان، جوانمرد قصاب و دیلمان می باشد. محدوده زمانی تحقیق از شهریورماه تا پایان آذرماه ۱۳۹۲ می باشد که داده های مورد نیاز تحقیق در این بازه زمانی گردآوری شده است.

جامعه آماری تحقیق حاضر از ۵ گروه به شرح ذیل تشکیل یافته است.

گروه اول: جامعه آماری شامل کلیه مسافران ایستگاه متروی جوانمرد قصاب اعم از زن و مرد با

سن بالای ۱۸ سال می باشد.

گروه دوم: جامعه آماری شامل کلیه رانندگان خودروهای شخصی (که خودروی خود را در پارکینگ مترو پارک نموده‌اند) رانندگان تاکسیهای خطی و رانندگان اتوبوس ایستگاه متروی جوانمرد قصاب هستند.

گروه سوم: جامعه آماری شامل کشاورزان زمینهای مجاور پایانه و پارک سوار هستند.

گروه چهارم: شامل ساکنان محله های مجاور ایستگاه متروی جوانمرد قصاب هستند.

گروه پنجم: شامل مسوولان معاونت حمل و نقل و ترافیک منطقه ۲۰، ایستگاه متروی جوانمرد قصاب، معاونت فنی عمرانی، اداره جهاد کشاورزی، اداره محیط زیست شهر ری و ادارات مرتبط می‌باشد. شیوه نمونه گیری از هر گروه جامعه آماری و حجم نمونه در نظر گرفته شده برای مطالعه آنها متفاوت می‌باشد.

■ شیوه نمونه گیری از گروه اول جامعه آماری به صورت نمونه‌گیری تصادفی زمانی در دسترس می‌باشد. در این شیوه در طی ۷ روز هفته، در طی ساعات مختلف صبح، ظهر، عصر و شب از مسافران ایستگاه مترو نمونه‌گیری به عمل آمد. حجم نمونه در نظر گرفته شده برابر ۱۴۰ مسافر بود.

■ شیوه نمونه گیری از گروه دوم جامعه آماری به صورت نمونه‌گیری هدفمند می‌باشد. در این شیوه از رانندگان تاکسی و اتوبوس که در خطوط تاکسیرانی و اتوبوس رانی ایستگاه متروی جوانمرد قصاب مشغول به کار هستند نمونه‌گیری به عمل آمد. در این شیوه حجم نمونه از قبل مشخص نبوده و عملیات نمونه گیری تا رسیدن به اشباع اطلاعاتی ادامه می‌یابد.

■ در گروه سوم جامعه آماری از شیوه نمونه گیری هدفمند استفاده شد و کشاورزان زمینهای مجاور ایستگاه متروی جوانمرد قصاب به صورت موردی انتخاب شدند.

■ برای مطالعه گروه چهارم جامعه آماری از شیوه نمونه گیری خوشه‌ای دو مرحله‌ای استفاده شد. بدین منظور محله‌های اطراف ایستگاه شامل محله های جوانمرد قصاب، سیزده آبان و دیلمان به محدوده های مختلف تقسیم شده و از بین آنها چند محدوده انتخاب شدند و سپس از داخل محدوده‌های منتخب چند بلوک و از داخل هر بلوک چند خانوار به صورت سیستماتیک انتخاب شدند. حجم نمونه در نظر گرفته شده برای مطالعه این بخش از جامعه آماری برابر ۲۴۰ نمونه می‌باشد.

■ سرانجام برای مطالعه گروه پنجم جامعه آماری از شیوه نمونه گیری هدفمند استفاده شد و در این شیوه، افراد نمونه بر حسب شناخت محقق و نیاز مطالعه انتخاب شدند.

#### دامنه یابی

برای دامنه یابی اقدامات زیر صورت گرفته است.

۱. تحلیل اطلاعات گرد آوری شده از منابع اولیه (کمی، کیفی (مصاحبه، مشاهده)) و منابع ثانویه؛

۲. برآورد تاثیرات احتمالی با استفاده از مدل فینستر بوش؛

۳. تشکیل ماتریس دامنه یابی؛

### تحلیل اطلاعات اولیه و ثانویه

در این بخش از مطالعه نتایج حاصل از تحلیل داده‌های گردآوری شده از ساکنان محدوده‌های اطراف در قالب تحلیل اطلاعات کمی و تفسیر مصاحبه‌های انجام شده با مدیران و کارشناسان حوزه‌های مختلف در قالب تحلیل اطلاعات کیفی ارائه خواهد شد و سرانجام در قسمت آخر با نگاهی به طرح تفصیلی شهر ری، حوزه تاثیرات این طرح ارائه خواهد شد<sup>۱</sup>

### اطلاعات ساکنان

در پاسخ به این سوال که از محل کار یا سکونت خود بیشتر با چه وسیله ای به ایستگاه متروی جوانمرد قصاب تردد می‌کنید؟ به ترتیب ۳۰/۴ درصد ساکنان پیاده، ۲۲/۴ درصد با اتوبوس، ۱۳/۴ درصد با تاکسی خطی، ۱۰/۲ درصد با تاکسی گذری، ۸/۹ درصد با وسیله نقلیه شخصی و ۵/۱ درصد با موتورسیکلت به ایستگاه مترو جوانمرد قصاب تردد می‌کنند.

در بررسی مشکلات هر یک از گروهها برای تردد از ایستگاه متروی جوانمرد قصاب، نتایج نشان داد که: مشکلات ساکنان برای تردد پیاده به ایستگاه متروی جوانمرد قصاب به ترتیب شامل ۱- دوری مسیر، ۲- مشکلات جسمی، ۳- نبود پله برقی، ۴- نبود امنیت و ۵- نبود روشنایی در شب می‌باشد.

مشکلات کسانی که با وسیله نقلیه شخصی به ایستگاه متروی جوانمرد قصاب تردد می‌کنند به ترتیب شامل ۱- کمبود بنزین، ۲- نبود پارکینگ، ۳- هزینه زیاد، ۴- عدم امنیت می‌باشد.

مشکلات کسانی که با تاکسی گذری به ایستگاه متروی جوانمرد قصاب تردد می‌کنند به ترتیب شامل ۱- هزینه زیاد، ۲- عدم امنیت، ۳- کمبود تاکسی و ازدحام می‌باشد

مشکلات کسانی که با تاکسی خطی به ایستگاه متروی جوانمرد قصاب تردد می‌کنند به ترتیب شامل ۱- هزینه زیاد، ۲- عدم امنیت و ۳- کمبود تاکسی می‌باشد.

مشکلات کسانی که با اتوبوس به ایستگاه متروی جوانمرد قصاب تردد می‌کنند به ترتیب شامل ۱- نبود اتوبوس، ۲- تاخیر زیاد، ۳- دوری ایستگاه، ۴- سرعت کم، ۵- شلوغی، ۶- ناامنی، ۷- عدم نظافت و ۸- اتلاف وقت می‌باشد.

سرانجام مشکلات کسانی که با استفاده از موتورسیکلت به ایستگاه متروی جوانمرد قصاب تردد می‌

---

۱. به دلیل محدودیت حجم مقاله و حجم زیاد یافته‌ها از آوردن جدول و نمودار خودررداری می‌شود.

کنند به ترتیب شامل ۱- عدم امنیت جانی و مالی و ۲- نبود پارکینگ است.

در پاسخ به این سوال که فکر می‌کنید پس از ساخت پایانه و پارک سوار ایستگاه متروی جوانمرد، وضعیت رفت و آمد شما به ایستگاه چه تغییری پیدا کند، نتایج بدست آمده نشان می‌دهد که ۴۶٫۶ درصد ساکنان اظهار کرده‌اند که پس از ساخت پایانه و پارک سوار ایستگاه متروی جوانمرد وضعیت رفت و آمدشان به ایستگاه بهتر خواهد شد، ۴۷٫۶ درصد اظهار کرده‌اند که تغییر نمی‌کند و ۵٫۸ درصد اظهار کرده‌اند که بدتر خواهد شد.

در پاسخ ساکنان به این پرسش که با ساخت پایانه و پارک سوار ایستگاه متروی جوانمرد، هر یک از ویژگیهای زیر نسبت به گذشته چه تغییری خواهد نمود؟ یافته‌های پژوهش نشان داد:

پس از ساخت پایانه و پارک سوار ایستگاه متروی جوانمرد، وضعیت تردد ۶ درصد ساکنان به ایستگاه مترو جوانمرد نسبت به گذشته بدتر می‌شود، وضعیت تردد ۴۶/۷ درصد فرقی نمی‌کند و وضعیت تردد ۴۷/۳ درصد بهتر می‌شود.

از نظر ۶/۶ درصد ترافیک محلی نسبت به گذشته بدتر می‌شود، از نظر ۳۳/۱ درصد فرقی نمی‌کند و از نظر ۴۸/۳ درصد بهتر می‌شود.

از نظر ۷/۶ درصد قیمت املاک نسبت به گذشته بدتر می‌شود، از نظر ۴۶/۵ درصد فرقی نمی‌کند و از نظر ۴۵/۹ درصد بهتر می‌شود.

از نظر ۹/۸ درصد قیمت زمین‌های کشاورزی نسبت به گذشته بدتر می‌شود، از نظر ۵۰/۹ درصد فرقی نمی‌کند و از نظر ۳۹/۲ درصد بهتر می‌شود.

از نظر ۱۶/۱ درصد اجاره مسکن بدتر می‌شود، از نظر ۵۵/۵ درصد فرقی نمی‌کند، و از نظر ۲۸/۴ درصد بهتر می‌شود.

از نظر ۲۳ درصد وضعیت سر و صدا در محل بدتر می‌شود، از نظر ۳۶/۵ درصد فرقی نمی‌کند و از نظر ۴۰/۶ درصد بهتر می‌شود.

از نظر ۲۹/۲ درصد وضعیت آلودگی هوا نسبت به گذشته بدتر می‌شود، از نظر ۴۵ درصد فرقی نمی‌کند و از نظر ۲۵/۸ درصد بهتر می‌شود.

از نظر ۲۳ درصد خطرات ناشی از تصادفات نسبت به گذشته بدتر می‌شود، از نظر ۵۶/۶ درصد فرقی نمی‌کند و از نظر ۱۹/۲ درصد بهتر می‌شود.

از نظر ۲۴/۲ درصد وضعیت ناهنجاری‌های اجتماعی در محل نسبت به گذشته بدتر می‌شود، از نظر ۵۶/۶ درصد فرقی نمی‌کند و از نظر ۱۹/۲ درصد بهتر می‌شود.

در پاسخ به این پرسش که ساخت پایانه و پارک سوار ایستگاه متروی جوانمرد تا چه حد باعث

خواهد شد که شما از زندگی کردن در این محل راضی‌تر باشید؟ نتایج بدست آمده نشان می‌دهد که در صورت ساخت پایانه و پارک سوار ایستگاه متروی جوانمرد، ۱۰/۵ درصد اصلاً از زندگی در این محل راضی‌تر نخواهند شد و ۳۳/۶ درصد به میزان کم رضایت پیدا خواهند نمود. در مقابل ۳۶/۷ درصد تا حدودی و ۱۹/۲ درصد تا حد زیادی از زندگی در این محله راضی‌تر خواهند شد.

### مسافران ایستگاه مترو

در این پژوهش علاوه بر نظرات شهروندان ساکن در منطقه ۲۰، نظرات مسافران فعلی ایستگاه متروی جوانمرد قصاب نیز مورد ارزیابی قرار گرفت که نتایج بدست آمده در جدول زیر ارائه می‌شود. پاسخگویان به این پرسشها را ۷۸ درصد از شهروندان ساکن تهران و ۲۲ درصد ساکن شهرستان‌های اطراف تشکیل می‌دهند.

از بین مسافرانی که ساکن تهران هستند حدود ۷۹ درصد ساکن منطقه ۲۰ و ۲۱ درصد از مناطق دیگری نظیر منطقه ۲، ۶، ۵، ۳، ۹، ۱۲، ۱۳، ۱۵، ۱۷ و ۱۸ تشکیل می‌دهند و از بین مسافرانی که ساکن شهرستان هستند، ۳۲ درصد در شهرستان ورامین، ۲۶ درصد در قرچک، ۱۶ درصد در شهریار و ۱۳ درصد در کرج و ۱۶ درصد در سایر شهرها ساکن هستند.

در بررسی وضعیت تردد مسافران مترو، نتایج تحقیق نشان داد که ۴۹ درصد پاسخگویان به عنوان مسیر روزانه و همیشگی، حدود ۲۲ درصد هفته‌ای یک یا دو بار، حدود ۱۳ درصد ماهی یک یا دو بار و ۱۶ درصد هر چند ماه یک یا دو بار از مسیر ایستگاه مترو جوانمرد قصاب تردد می‌کنند و به عبارت دیگر میزان تردد حدود ۷۰ درصد مسافران از این ایستگاه زیاد می‌باشد.

در بررسی مهمترین دلایل تردد مسافران از ایستگاه متروی جوانمرد قصاب به ترتیب نزدیکی به محل سکونت (۴۳،۶ درصد)، نزدیکی به محل کار (۳۰،۷ درصد)، وجود اتوبوس‌های خطی برای رفت و آمد به قرچک، ورامین و پیشوا (۱۲،۹ درصد)، نزدیکی به محل تحصیل (۹،۳ درصد)، رفتن به منزل اقوام و وجود پارکینگ برای پارک وسیله در کنار ایستگاه، وجود تاکسیهای خطی و راحتی بیشتر (۳،۵ درصد) ذکر شده است.

در بررسی الگوی تردد مسافران از ایستگاه متروی جوانمرد قصاب، نتایج نشان داد که ۳۲،۱ درصد مسافران پیاده، حدود ۲۸ درصد با اتوبوس، حدود ۱۹ درصد با تاکسی خطی، حدود ۱۱ درصد با وسیله نقلیه شخصی، ۹ درصد با تاکسی گذری و حدود یک درصد با موتورسیکلت به ایستگاه مترو تردد می‌کنند.

درباره مهمترین مشکلات مسافران برای تردد از ایستگاه متروی جوانمرد قصاب، نتایج به دست آمده نشان داد که:



مهمترین مشکلات مسافران در تردد پیاده به ایستگاه متروی جوانمرد قصاب به ترتیب ۱- دوری مسیر، ۲- شلوغی مسیر، ۳- نبود پله برقی، ۴- نبود پیاده رو می‌باشد.

مهمترین مشکلات مسافران در تردد با وسیله نقلیه شخصی به ایستگاه متروی جوانمرد قصاب به ترتیب ۱- آلودگی هوا، ۲- نبود امنیت، ۳- نبود پارکینگ مناسب، ۴- دوری مسیر، ۵- قیمت بالای بنزین می‌باشد.

مهمترین مشکلات مسافران در تردد با تاکسی گذری به ایستگاه متروی جوانمرد قصاب به ترتیب ۱- در دسترس نبودن تاکسی و ۲- هزینه زیاد می‌باشد

مهمترین مشکلات مسافران در تردد با تاکسی خطی به ایستگاه متروی جوانمرد قصاب به ترتیب ۱- عدم اعتماد، ۲- عدم امنیت، ۳- در دسترس نبودن و ۴- هزینه زیاد می‌باشد.

مهمترین مشکلات مسافران در تردد با اتوبوس به ایستگاه متروی جوانمرد قصاب به ترتیب ۱- عدم امنیت، ۲- تمیز نبودن، ۳- تاخیر زیاد، ۴- مسیر طولانی، ۵- سرعت کم، ۶- ازدحام زیاد در اتوبوس، ۷- معطلی زیاد و ۸- هزینه بالا می‌باشد

سرانجام مهمترین مشکلات مسافران در تردد با موتورسیکلت به ایستگاه متروی جوانمرد قصاب به ترتیب ۱- امنیت کم، ۲- سردی هوا ذکر شده است.

### تحلیل اطلاعات کیفی

با توجه به تاثیرات شناسایی شده از مطالعات کمی و کیفی، تیم اتاف بر آن شد تا با استفاده از یافته‌های مطالعه و تجارب خود برای اولویت بندی تاثیرات و پیامدهای ساخت پایانه و پارک سوار چهار عامل تاثیرگذار را به شرح زیر مشخص نمود.

۱) نیازهای ساختاری کلان شهر تهران

۲) نیازهای مسافران ایستگاه متروی جوانمرد قصاب و مجموعه رانندگان شاغل در آن مجموعه

۳) نیازهای اجتماع محلی

۴) نیازهای نسلهای آینده

بر اساس مصاحبه‌های صورت گرفته ساخت پایانه برای اتوبوس‌های تندروی خط ۹ بزرگراه امام علی (ع) در منطقه ۲۰ امری لازم و حتمی بوده و باید فضای خاص اتوبوس‌ها در این منطقه تامین شود به عبارت دیگر ساخت پایانه در منطقه ۲۰ شهرداری تهران زیرمجموعه پروژه کلان راه‌اندازی خط ۹ اتوبوس‌های بی‌آرتی بوده و ساخت این پایانه جزو الزامات ساختاری کلان شهر تهران محسوب می‌شود و در اولویت نخست قرار دارد. پوشش دادن نیازهای کل مجموعه شهر تهران به لحاظ سیستم حمل و نقل عمومی در راستای توسعه عدالت اجتماعی در اولویت نخست قرار دارد. در اولویت دوم، نیازهای کاربران

ایستگاه متروی جوانمرد قصاب قرار دارد که جمعیت قابل توجهی روزانه از این مکان تردد نموده و در آینده نیز با اتصال ایستگاه ورامین بر حجم این جمعت افزوده خواهد شد. نیازهای رانندگان تاکسی و اتوبوسی که در خطوط تاکسیرانی و اتوبوسرانی مشغول کار هستند نیز اهمیت ویژه‌ای دارد.

با توجه به آنکه محدوده محل اجرای پروژه دارای پتانسیل بالایی به لحاظ وجود زمینهای خالی می‌باشد و بر اساس نتایج بدست آمده ساکنان محله های اطراف در حال حاضر نگرانی خاصی درمورد تغییر کاربریها احساس ننموده‌اند و دارای اولویتهای دیگری مانند کاهش آسیبهای اجتماعی، امنیت و آرامش در محل می‌باشند لذا به لحاظ ساختاری موافق اجرای طرح بوده و تنها خواستار ایجاد امکاناتی در کنار این پایانه و پارک سوار شدند.

مصرف درست و تخصیص بهینه منابع از اهمیت بسیار ویژه‌ای در طرحهای شهری از جمله این پروژه برخوردار است. در کنار مسایل مطرح شده، نیازهای نسل آینده باید در هر اقدامی درنظرگرفته شود زیرا در صورت نسنجیده عمل کردن، جبران برخی اقدامات دشوار یا حتی غیرممکن به نظر می‌رسد. تغییر کاربری زمینهای کشاورزی و فضای سبز به مجموعه‌های تجاری، مسکونی و خدمات شهری باید با دقت و ظرافت خاصی صورت پذیرد زیرا وظیفه همه ما انسانها، حفظ محیط‌زیست برای نسلهای آینده است.

بر اساس نظرات کارشناس محیط زیست، با تبدیل شدن حدود ۵ هکتار از زمینهای حاصلخیز زیر کشت محصولات کشاورزی نه تنها چرخه اکوسیستم دچار اختلال می‌شود بلکه به علت پوشانده شدن زمین با آسفالت امکان جذب آبهای سطحی از میان رفته و همین امر باعث ایجاد مشکلات فراوان زیست محیطی و شهری می‌شود.

**جمع بندی نهایی**

پس از شناسایی تاثیرات احتمالی با بررسی موارد مشابه، تحلیل سناریو و ترسیم آینده پروژه و نیز با توجه به خصوصیات زمینه اجتماعی محلات و بررسی نگرش‌های مسافران و ساکنان، برآوردی از تاثیرات مهم پروژه صورت گرفت. در پرتو یافته‌های بدست آمده تاثیرات مهم، انباشتی و پایدار پروژه شناسایی و در قالبی مدل زیر ترسیم شدند.

شکل شماره ۱-۱: مدل مفهومی تحلیل پیامدها



#### راهکارهای تیم تحقیق برای مدیریت پیامدهای پروژه

بر مبنای اهداف تعریف شده برای ارزیابی اجتماعی، باید راهکارهایی در مورد ارتقاء پایداری اجتماعی پروژه و پذیرش اجتماعی آن بر اساس یافته‌های کاربردی اتاف ارائه گردد. بدین منظور در ساخت این پایانه راهکارهای ذیل پیشنهاد می‌گردد.

- اطلاع رسانی مناسب و کافی به شهروندان منطقه و مسافران و به ویژه ساکنان محله‌های اطراف
- در خصوص ویژگیها و مشخصات پایانه و زمان افتتاح آن؛
- طراحی پایانه و پارک سوار به گونه‌ای که کمترین آسیب ممکن به درختان وارد شود؛
- جابجایی و نه قطع درختان واقع در پروژه؛
- طراحی پایانه با اشغال حداقل فضا برای ساخت پایانه و پارک سوار و اختصاص بخشی از آن برای تامین نیازهای مردم محلی؛
- در نظر گرفتن نیازهای رانندگان تاکسی و اتوبوس و ایجاد فضاهای مناسب لازم برای آنها؛
- از بین بردن فضاهای دنج و پنهان از دید محوطه ساخت پایانه با از بین بردن خاکریزها و یا افزایش نظارت رسمی بر این فضاها؛
- طراحی المان‌های خاص شهری برای معرفی پایانه و پارک سوار ایستگاه متروی جوانمرد قصاب با توجه به مولفه های هویتی محله؛
- توجه ویژه به ایجاد فضاها و امکاناتی در طراحی پایانه و پارک سوار برای انجام فعالیتهای فرهنگی و تعاملات اجتماعی با توجه به رویکرد ایستگاههای پایانه‌ای؛
- ایجاد رمپهای لازم برای امکان استفاده راحت و آسان افراد معلول و سالمند؛
- استفاده از سنگفرش‌های مناسب برای استفاده افراد نابینا از پایانه و پارک سوار؛
- ایجاد امکانات و تسهیلات برای مسافران ایستگاه مترو مانند فروشگاهها، سرویسهای بهداشتی برای مسافران؛
- نصب تابلوهای راهنمای مسیر برای مسافران در داخل پایانه و پارک سوار؛
- افزایش تعامل مسوولان شهرداری منطقه ۲۰ با مسوولان شرکت مترو برای برنامه‌ریزی، اجرا و گسترش فعالیتهای فرهنگی اجتماعی؛

## منابع

- راهبردانديشان برنا، (۱۳۸۹) ارزیابی اجتماعی- فرهنگی احداث پایانه مسافربری شرق جدید در تهران (معاونت اجتماعی و فرهنگی شهرداری منطقه ۱۳).
- رهپویان پژوهش، (۱۳۸۹) ارزیابی اثرات اجتماعی- فرهنگی احداث پروژه پایانه حمل و نقل درون شهری میدان رسالت (منطقه ۸).
- برغمدی، هادی. (۱۳۸۹). پروژه ارزیابی آثار اجتماعی- فرهنگی تغییر ورودی و توسعه پایانه‌ی درون شهری خاوران (معاونت اجتماعی و فرهنگی شهرداری منطقه ۱۵ تهران).
- راهبردانديشان برنا، (۱۳۸۹). پروژه ارزیابی اجتماعی- فرهنگی احداث پایانه مسافربری شرق جدید در تهران.
- دفتر مطالعات اجتماعی و فرهنگی معاونت امور اجتماعی و فرهنگی، (۱۳۹۰) ارزیابی تاثیرات اجتماعی احداث ترمینال تاکسیرانی میدان شوش در منطقه ۱۲ شهر تهران.
- قلی پور، سیاوش، (۱۳۹۰). ارزیابی آثار اجتماعی و فرهنگی پایانه اتوبوسرانی برزو (شهرداری منطقه ۱۷)، ناظر حسین اکبری.
- موسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی دانشگاه تهران، (۱۳۸۹). پروژه ارزیابی اجتماعی- فرهنگی سامانه اتوبوس‌های تندرو (BRT) خط یک (پایانه آزادی- چهار راه تهرانپارس).
- Hans Skifter Andersen (۲۰۰۳) Urban Sores On the International between Segregation, Urban Decay and Deprived Neighborhoods, Danish Building and Urban Research Institute, Denmark.
- Haines, Lindsey, "White Flight and Urban Decay in Suburban Chicago" (۲۰۱۰). Honors Project. Paper ۱۱۲. [http://digitalcommons.iwu.edu/econ\\_honproj/112](http://digitalcommons.iwu.edu/econ_honproj/112)
- Strong, Michael and John Mackey (۱۹۸۸) Urban Regeneration: "Institution of Civil Engineers, Infrastructure Policy". p. ۱۷۶  
[www.region۲۰.tehran.ir](http://www.region۲۰.tehran.ir)