

## ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی بهسازی معابر شهری جهت تردد معلولین و سالمندان

### (با مطالعه معابر سطح منطقه ۱۳ تهران)

فردین منصوری<sup>۱</sup>، مهدیه فراهانی<sup>۲</sup>، احسان خاکساری<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup> دانشجوی دکتری سیاست گذاری فرهنگی، دانشگاه خوارزمی تهران

<sup>۲</sup> کارشناس ارشد جامعه شناسی، دانشگاه آزاد واحد تهران شمال

<sup>۲</sup> کارشناس ارشد برنامه ریزی گردشگری، دانشگاه تهران

[fardinmansori@gmail.com](mailto:fardinmansori@gmail.com)

#### چکیده

هدف اصلی مقاله حاضر ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی بهسازی معابر جهت تردد معلولین و سالمندان سطح منطقه ۱۳ است که شامل احداث پل های فلزی با دو دستک محافظ بر روی جوی های آب می باشد. روش انجام این پژوهش روش ترکیبی کمی و کیفی است، که در بخش کمی از ۲۰۰ نفر از ساکنین اطراف پروژه و از ۲۰۰ نفر از معلولان و سالمندان منطقه از طریق ابزار پرسشنامه اطلاعاتی جمع آوری شده است و در بخش کیفی هم مصاحبه هایی با مدیران شهرداری منطقه، عوامل اجرایی، و افراد شاخص انجام شده است. برای تعیین اعتبار پرسشنامه از اعتبار صوری، و به منظور تعیین پایایی از روش آلفای کرونباخ استفاده شده است. و در پایان از آنجا که پروژه، در حال اجرا بوده است، تأثیرات مثبتی مانند حضور و فعالیت بیشتر معلولان و سالمندان در محله، زیبایی در رنگ دستک های اطراف پل، زیبایی در طرح و شکل دستک ها، افزایش امنیت در برابر ماشین های عبوری، افزایش امنیت توسط دستک ها و نرده ها، کاهش اضطراب و استرس در هنگام بیرون آمدن از منزل، دسترسی راحت به ایستگاه تاکسی و اتوبوس، دسترسی راحت به مغازه ها برای خرید، امکان استفاده برای زنان و کودکان و تأثیرات منفی مانند قطع درختان در هنگام اجرا، کاهش امنیت توسط موتور سواران، کاهش امنیت توسط سد معبر و عدم امکان استفاده برای نابینایان برای آن پیش بینی شد.

**کلمات کلیدی:** ارزیابی تأثیرات، اجتماعی و فرهنگی، بهسازی معابر، معلولین و سالمندان.

## ۱- مقدمه

تأمین دسترسی مناسب همه شهروندان به فضاهای شهری زیربنای بهره‌وری آنها از مواهب شهری است و ضرورتی انکارناپذیر در توسعه عرصه‌های عمومی و زندگی جامعه شهری تلقی می‌شود. این مسئله برای گروه‌های محروم‌تر اجتماعی که با محدودیتهای بسیاری در حرکت مواجه‌اند به شکلی حاد تبدیل شده، بطوریکه دسترسی این گروه را به بسیاری از فضاهای عمومی شهری و در نتیجه بهره‌مندی از امکانات زندگی و فعالیت شهری، غیرممکن ساخته است (به خصوص برای معلولان). از جانب دیگر فراگیری اجتماعی موضوع با توجه هرم سنی جامعه و با احتساب خردسالان، زنان باردار، بیماران موقت، سالمندان، جانبازان و معلولین مادرزادی و حادثه‌ای، مبین این نکته است که پوشش جمعیتی این گروه برشمرده از شهروندان حداقل درصد قابل ملاحظه‌ای را شامل می‌شوند (مدیر روستا، ۱۳۹۰: ۱۴).

با این تفاسیر در کشورهای پیشرفته، امر مناسب‌سازی و توجه ویژه به دسترسی افراد دارای معلولیت و سالمندان به این امکانات، جزء لاینفک ضوابط قانونی و لازم‌الاجرا می‌باشد، به طوری که عدول از آن غیرممکن و در صورت تخطی شامل جرایم سنگین و پرداخت خسارت به اشخاص شاکی خواهد شد. به همین لحاظ توجه به امر مناسب‌سازی و دسترسی همگان به اماکن و ساختمان‌های عمومی و تجاری الزامی بوده و خودبه‌خود صورت می‌گیرد (همان، ص ۱۴).

مناسب‌سازی (بهسازی)، در تعریف عام ساخت، مرمت و یا رفع موانع فیزیکی اماکن و فضاهای عمومی به منظور ایجاد سهولت دسترسی عمومی با هدف بهره‌وری از امکانات و تعدیل فرصت‌های اجتماعی و اقتصادی موجود برای تمام افراد جامعه می‌باشد و در مفهوم خاص به اصلاح ساختاری محیط فیزیکی و ایجاد محیط بدون مانع به نحوی که معلولان و سالمندان به آسانی بتوانند به تنهایی و بدون کمک به امکانات عمومی محیط اطرافشان دست یابند اطلاق می‌شود (سازمان بهزیستی، ۱۳۸۹: ۸۲).

بنابراین در پی صدور بخشنامه‌ای از سوی معاونت ترافیک شهرداری تهران به مناطق ۲۲ گانه تهران در سال ۱۳۸۴ مبنی بر بهسازی معابر برای معلولین و سالمندان، منطقه ۱۳ از همان سال به صورت تدریجی این دستورالعمل را به مرحله اجرا در آورد. به طوری که حدود ۲۰ درصد از معابر منطقه و پیاده‌روها برای عبور و مرور نابینایان در سال ۱۳۸۵ مناسب‌سازی شده است، که بخش بزرگی از آن نیز احداث پل‌های هم سطح‌سازی بر روی جوی‌های آب بوده است، به طوری که سال ۱۳۹۲ طرح ایجاد پل‌های هم سطح‌سازی با دستک محافظ به صورت گسترده‌تر در سطح منطقه به اجرا در آمده است. در این طرح در نقاط پر رفت و آمد و در تقاطع‌های دارای خط‌عابر پیاده، و در کنار مکان‌های مهم و پر رفت و آمد، بر روی جوی‌های آب پل‌های فلزی با دستک‌های محافظ در کنار آنها نصب شده است. تا عبور و مرور جانبازان و معلولان به راحتی و با امنیت بیشتری صورت گیرد.

همچنین همه سازمان‌هایی که به نحوی با شهروندان ارتباط پیدا می‌کنند، پیش از هر اقدامی، ارزیابی منطقی از نیازمندی‌های جامعه هدف را لازم دارند تا بر اساس آن، ضمن برنامه‌ریزی، در راستای تحقق اهداف خود گام بردارند. بنابراین ضرورت انجام مطالعه ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی (اتاف) بهسازی معابر منطقه ۱۳ توسط معاونت



اجتماعی و فرهنگی منطقه احساس شده است زیرا اصلاح و بهسازی معابر و پیاده راه های سطح شهر که برای رفع مشکلات شهروندان به خصوص معلولین وسالمندان در ابعاد مختلف و انواع متنوع اجرا می‌شود، علاوه بر بهبود زندگی آنان، باعث اصلاح و ساماندهی جریان زندگی و تردد در منطقه می شود و همچنین آثار و پیامدهای اقتصادی و اجتماعی-فرهنگی متعددی هم در مقیاس محلی و هم در مقیاس منطقه ای به همراه خواهد داشت. شناخت ذینفعان این پروژه و متضررین احتمالی در اجتماع محلی پروژه و واکنش‌های آنها نسبت به پروژه به عملکرد شهرداری در احداث این پروژه به منظور مدیریت مناسب فرایند اجرا و بهره‌برداری از پروژه ضرورتی است که مطالعات اتاف می‌تواند پاسخگوی آن باشد.

همچنین مطالعه حاضر دارای اهدافی نیز می باشد که شامل: شناخت اثرات و پیامدهای مثبت پروژه و ارائه راهکار جهت تقویت و تحکیم آنها، شناخت اثرات و پیامدهای منفی پروژه و ارائه راهکار در جهت حذف یا تعدیل آنها، شناخت ذینفعان که بواسطه اجرای این پروژه تحت تاثیر قرار خواهند گرفت، جلب مشارکت مردمی و استفاده از نظرات آنان در اجرای پروژه.

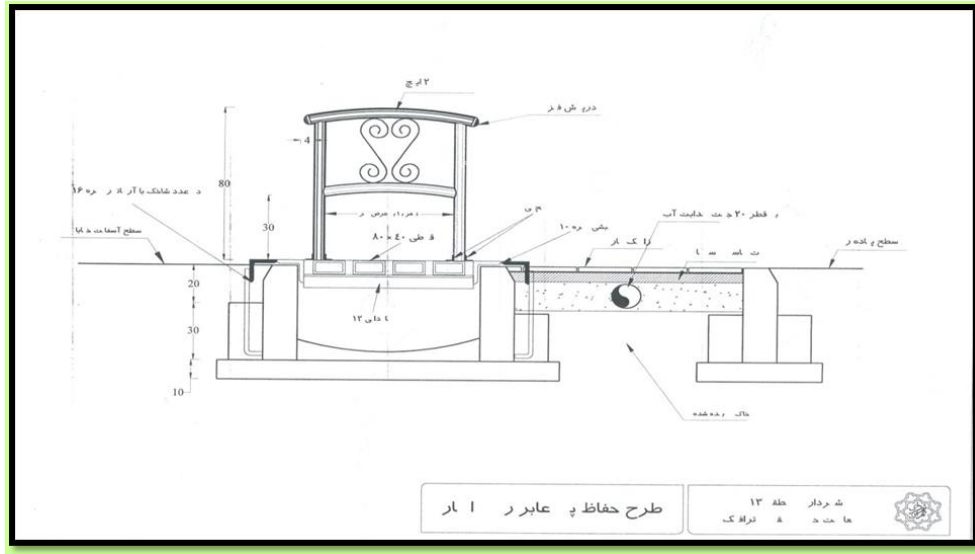
و در نهایت مطالعه حاضر در پی پاسخگویی به سوالات زیر می باشد:

- ۱- تاثیرات مثبت پروژه چه تاثیراتی می‌باشند؟ و راهکارهای تقویت آنها کدامند؟
- ۲- تاثیرات منفی پروژه چه تاثیراتی می‌باشند؟ و راهکارهای حذف یا تعدیل آنها کدامند؟
- ۳- ذینفعان پروژه که به واسطه اجرای پروژه تحت تاثیر قرار خواهند گرفت چه کسانی خواهند بود؟
- ۴- راه‌های جلب مشارکت مردمی و استفاده از نظرات آنان در اجرای پروژه کدامند؟

## ۲- توصیف اقدام مداخله‌ای

### ۲-۱- معرفی اقدام

اقدام مداخله ای مورد مطالعه شامل پل های هم سطح سازی بر روی جوی های آب می باشد که شامل یک پل فلزی (نرده فلزی) و دو عدد دستک محافظ در دوطرف آن می باشد. در ساخت پل ها ، پیمانکار ، نرده های فلزی از پیش ساخته را به محل آورده و با دو کارگر در طی یک ساعت به نصب آن اقدام می نماید. برای احداث هر کدام از پل ها به متخصصانی مانند مهندس ترافیک ، کارشناس برنامه ریزی شهری نیاز است.



شکل ۱: الگوی احداث پل های همسطح با دستک محافظ

همچنین بر اساس مصاحبه های متعدد با کارشناسان شهرداری منطقه ۱۳ بهسازی معابر در این منطقه، بهسازی معابر منطقه ۱۳ در پی صدور بخشنامه ای از سوی معاونت ترافیک به مناطق ۲۲ گانه تهران در سال ۱۳۸۴ آغاز شده است. بر اساس این بخشنامه، مناطق با تکیه بر امکان سنجی موظف به اجرای تدریجی پروژه شده اند. منطقه ۱۳ با دریافت دستورالعمل فوق، در همان سال به هم سطح سازی معابر اصلی مانند پیروزی، امامت، وسی متری اقدام می نماید.

پیمانکار پروژه شرکت دقیق کاران سهند به مدیریت مهندس قورچی و ناظر پروژه خانم محبی مسئول نظارت و فنی ترافیک منطقه می باشد. بودجه اختصاص داده به پروژه بنا به گفته پیمانکار پروژه ۲۰۰ میلیون تومان می باشد. (مصاحبه تیم اتاف با پیمانکار، دی ماه ۹۲).

احداث پل های هم سطح سازی در نواحی ۲، ۳، و ۴ منطقه ۱۳ اجرا شده است. وهم اکنون تعداد ۱۱۰ پل با دستک ونرده محافظ، در سطح منطقه، کار گذاشته شده است. همچنین پل های هم سطح سازی در مکان های پر رفت و آمد و مکان های عمومی و در تقاطع هایی که دارای خط کشی عابر پیاده می باشد احداث می شود. (مصاحبه با رئیس اداره مهندسی و ترافیک منطقه، دی ماه ۹۲).

تمرکز پروژه در ناحیه ۲، به علت بافت شطرنجی بودن مکان می باشد. (مصاحبه تیم اتاف با رئیس اداره پشتیبانی ترافیک منطقه، دی ماه ۱۳۹۲).



شکل ۲: نمایی از پل‌های احداث شده با دستک محافظ

### ۳- مطالعات تجربی

#### ۳-۱- ارزیابی پیامدهای اجتماعی پروژه احداث معابر برای معلولان و جانبازان در منطقه ۱۳ تهران.

این پژوهش در سال ۱۳۹۰ توسط شرکت بین‌المللی توسعه اندیشان چالاک (تاچ) با مدیریت علمی خانم رویا نجم عراقی و نظارت دکتر موسی عنبری انجام شده است. پژوهش مورد نظر با اهداف زیر انجام شده است:

- توسعه مشارکت فعال افراد معلول در بخش‌های مختلف جامعه.
- تقویت عزت نفس، انگیزه، درمیان معلولان و جانبازان.
- افزایش سطح پایگاه‌های اجتماعی افراد معلول به واسطه احراز نقش‌های موثر در جامعه.
- استفاده از خلاقیت‌ها و قابلیت‌های پنهان افراد معلول در تسهیل فرایند توسعه اجتماعی.
- روش‌های انجام پژوهش مورد نظر روش ترکیبی کمی و کیفی می‌باشد که شامل: مصاحبه عمیق با کم‌توانان، معلولین ویلچری، نابینایان، و سکنه، پیمایش از ساکنان و عابران، مطالعات اسنادی.
- مهم‌ترین پیامدهای شناسایی شده در طرح حاضر شامل موارد زیر می‌باشد:
- تسهیل رفت و آمد عموم مردم به واسطه وجود پل‌ها.
- افزایش احساس امنیت در کلیه افراد اعم از ساکنان، کم‌توانان، معلولان ویلچری، و نابینایان.
- افزایش حضور سالمندان در اماکن محله.
- افزایش رضایت سالمندان.
- افزایش رضایت شهروندان به دلیل نصب میله‌های U شکل.

نکته قابل توجه در این مطالعه نقاط اشتراک موضوعی و مکانی با پژوهش حاضر است، که با مطالعه آن می توان از دوباره کاری ها امتناع کرد. همچنین نکته دیگر مشابهت، شیوه بررسی و مطالعات یاد شده با مطالعه حاضر است که با مقایسه و مشاهده آنها می توان از نقاط قوت و ضعف آنها آگاه شد در صورت لزوم آن را به کار برد.

### ۳-۲- ارزیابی تأثیرات اجتماعی ایجاد معابر مناسب برای معلولین در خیابان حمزه منطقه ۱۶ تهران.

پژوهش حاضر توسط آقای مصطفی عراقی انجام شده است. در این پژوهش از روشهای کمی و کیفی برای جمع آوری اطلاعات استفاده شده است بر این اساس از روش پیمایشی برای جمع آوری نظرات سکنه، عابرین و کسبه و از روش مصاحبه گروهی برای کسب نظرات معلولی، شوراباران و افراد مطلع محله بهره گرفته شده است. نتایج به دست آمده حاکی از پیامدهای مثبت و منفی ایجاد شده در این پروژه می باشد که در زیر به خلاصه ای از آن پرداخته می شود.

حوزه پیامدهای اجتماعی:

مواردی که در حوزه پیامدهای اجتماعی مدنظر بوده است عبارتند از:

الف) عدم تسهیل در تردد معلولین ب) تسهیل در تردد عابرین ج) تسهیل در تردد کودکان  
گرچه این پروژه به منظور تسهیل در رفت و آمد معلولین انجام شده است لکن برخی از امکانات آن از جمله پل ها می تواند در تسهیل تردد عابرین به خصوص کودکان و سالمندان نیز مورد استفاده قرار گیرد. بر این اساس نظراتی که ارائه شده بود بر تسهیل این معابر برای کودکان و سالمندان تاکید داشته است و حتی پاسخگویان پیش بینی کرده بودند که این امکانات می تواند در جهت تسهیل تردد معلولین انجام پذیرد لکن معلولین با مشکلاتی مواجه شده بودند که نه تنها مشکلات قبلی آنها را رفع نکرده بود بلکه مشکلات جدیدتری در تردد آنها ایجاد کرده بود که لازم است مجریان پروژه با اطلاع بیشتری از نیازهای آنها به ترمیم اشکالات پروژه اقدام نمایند. (عراقی، ۱۳۹۰).

حوزه پیامدهای ایمنی و ترافیکی

مواردی که در حوزه پیامدهای ایمنی و ترافیکی مدنظر بوده است عبارتند از: تردد سالمندان و معلولین و کودکان در شب، تردد سالمندان و کودکان در طول روز، تردد عابران در و معلولین در طول روز با توجه به نظرات بیان شده به نظر می رسد که تردد عابران به خصوص سالمندان و کودکان در طول روز بهتر شده است، در صورتیکه مشکل تردد معلولین همچنان پابرجاست و ایجاد معابر برای آنان نتوانسته این مشکل را حل نماید. به نظر می رسد که حذف موانعی همچون نخاله اتومبیل، موتورسیکلت و... می تواند بخشی از این مشکل را حل نماید. همچنین تردد معلولین در شب همچنان پابرجاست که به نظر می رسد ایجاد شبکه های روشنایی در بخشهای تاریک برای امنیت تردد معلولین بسیار ضروری است.

#### ۴- چارچوب نظری

مدل نظری و مدل مفهومی گزارش حاضر برگرفته از مدل سلسله مراتب نیازهای پیاده روی آلفونزو می باشد ، آلفونزو در پی آن است که نشان دهد عوامل محیطی چگونه بر تصمیم گیری افراد برای پیاده روی تاثیر می گذارند. وی یک چارچوب برای ساماندهی دامنه وسیعی از متغیرهای محیطی تاثیر گذار بر فرایند تصمیم گیری برای قدم زدن ارائه نموده است (Alfonzo. ۲۰۰۵. ۸۰۸-۸۳۶).

آلفونزو در گام نخست بر این نکته تاکید می کند که برای تحقق فعالیت پیاده روی ، سلسله مراتبی از نیازها وجود دارد که عبارتند از: ۱- امکان پذیری ۲- دسترسی ۳- ایمنی ۴- آرامش و آسایش ۵- لذت بخشی.

براساس این مدل، فرد می‌بایست درجه ای از رضایت را نسبت به نیازهای پایین تر (پایه‌ای تر) در سلسله مراتب نیازهای پیاده روی پیدا کند تا نسبت به رفع نیازهای بالاتر گام بردارد. این مدل تصریح می کند در فرآیند تصمیم گیری عابر پیاده، پنج رده تاثیر گذار وجود دارد که از رده مهم ترین نیاز شروع و به ترتیب اهمیت ادامه می یابد.

آخرین مرحله (لذت بخشی) بایستی درجه ای از رضایت از رده‌های ابتدایی شکل بگیرد. البته لازم نیست همه نیازهای یک رده معین از مدل به طور کامل رفع شود تا رده‌های بالاتر محقق شوند.

- امکان پذیری: انجام پذیر بودن فعالیت پیاده روی برای گروهی خاص از قبیل کودکان، سالمندان و معلولان.

- دسترسی: در نظر گرفتن میزان فاصله تا مقصد مورد نظر برای عابر پیاده.

- ایمنی: امن بودن در مقابل تصادف ، جرم و جنایت و تهدید و سایر عوامل خارجی.

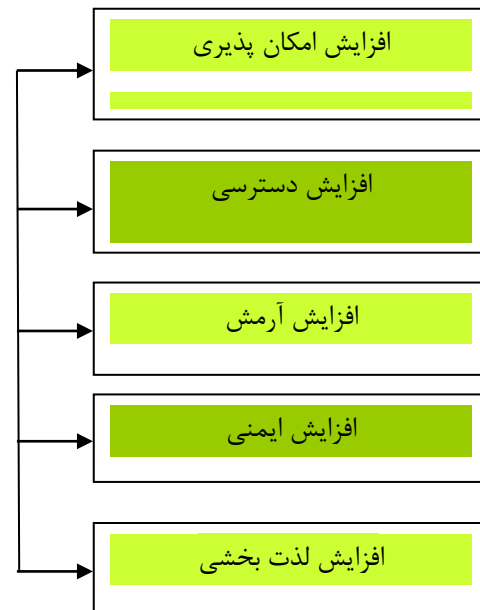
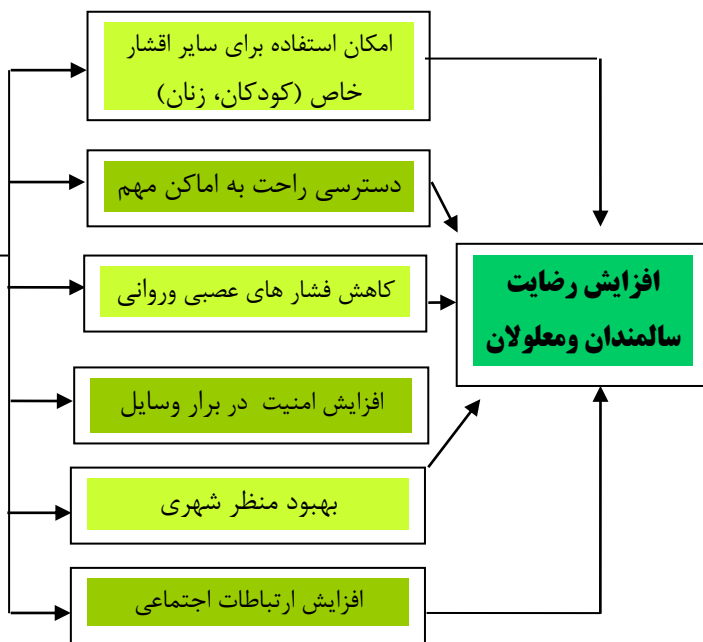
- آرامش: بهره مندی فرد از سطحی از راحتی، رفاه و رضایت مندی.

- لذت بخشی: میزان جذبه و اشتیاق مضاعفی که فرد با حضور در محیط از خود پیدا می کند (احمد زاده، ۱۳۸۶).

## ۵- مدل مفهومی

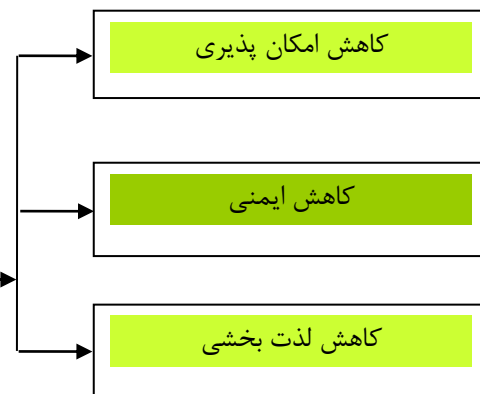
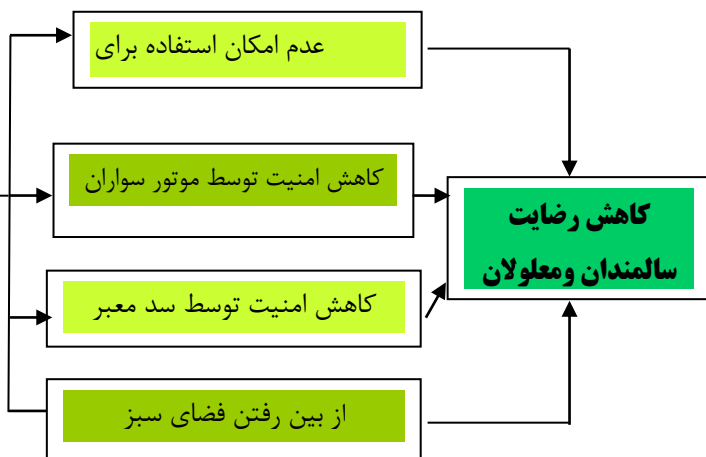
### ورودی پیامدهای مستقیم مثبت

### خروجی پیامدهای غیر مستقیم مثبت



### پیامدهای مستقیم منفی

### پیامدهای غیر مستقیم منفی



اقدام توسعه‌ای  
(بهبودی معابر)

شکل ۳: مدل مفهومی



## ۶- روش‌شناسی

نوع مطالعه در این پژوهش در درجه اول از نوع مطالعات ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی است. ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی به بررسی تغییرات پایدار در زندگی مردم می‌پردازد، که الزاماً این تأثیرات به معنای برون داده‌ها یا معلول‌های فوری پروژه یا برنامه نیست، بلکه تغییرات پایدار و ماندگاری را مورد مطالعه قرار می‌دهد. که چه بسا پس از راه اندازی اقدام توسعه‌ای رخ داده است.

همچنین جنبه دیگر مطالعه در این پژوهش، از نظر مسیر، توصیفی بوده و از نظر هدف کاربردی است. روش مورد استفاده برای گردآوری اطلاعات نیز، میدانی و اسنادی خواهد بود.

در بخش اسنادی، مدارک و اطلاعات موجود در خصوص مکان مورد مطالعه و پروژه مورد نظر گردآوری شده است. و در بخش میدانی نیز وضع موجود در قالب مصاحبه‌های اکتشافی، مشاهده و بررسی کاربری‌های عمده، شناسایی گروه‌های مردمی و در نهایت به گردآوری پرسش‌نامه‌های مورد نظر ختم می‌شود. در جدول زیر رویکردها، تکنیک‌ها و روش‌های به کار گرفته شده در مقاله حاضر بیان شده است.

جدول ۱: مشخصات روشی اقدام توسعه‌ای

ردیف	مراحل	رویکردها	روش‌ها	تکنیک/ابزار	سطح تحلیل		
					کنش	فرد	نظام
۱	تدوین طرح نامه	اکتشافی	اسنادی- اکتشافی	فیش برداری			✓
۲	توصیف اقدام مداخله‌ای	توصیفی	اسنادی مشاهده	فیش برداری، مشاهده، مصاحبه			✓
۳	توصیف اجتماع و دامنه‌یابی	توصیفی	اسنادی- میدانی	بحث گروهی مصاحبه، پرسشنامه، مشاهده			✓
۴	برآورد پیامدها	تبیینی	تطبیقی- سناریونویسی	بحث گروهی- مصاحبه با کارشناسان و متخصصان- مشاهده		✓	✓
۵	کاربست	انتقادی	مشارکتی	بحث گروهی		✓	✓

جمعیت آماری این طرح را ۲ گروه تشکیل می دهند:

- یک گروه را شهروندان ۱۵ سال به بالای، ساکن در نواحی ۲ و ۳ و ۴ و منطقه ۱۳ شهرداری تهران تشکیل می دهند که جمعیت آنها جمعا ۲۰۲۴۹۷ هزار نفر می باشد (برگرفته از سایت شهرداری منطقه ۱۳).
- گروه دیگر را سالمندان بالای ۶۰ سال منطقه ۱۳ تهران، که جمعیت آنها در سال ۱۳۸۵، ۱۶۵۰۹ نفر می باشد و گروه دیگر معلولان منطقه می باشد، معلولانی که به عضویت کانون معلولان منطقه درآمدند (۱۴۸ نفر) می باشند (توحیدی، ۱۳۹۰: ۲۵).

### جدول ۲: مصاحبه ها

تعداد مصاحبه	زیر گروه	گروه های مصاحبه
۵	- معاون اجتماعی و فرهنگی - رئیس اداره پشتیبانی معاونت حمل و نقل و ترافیک منطقه ، رئیس اداره مهندسی معاونت حمل و نقل و ترافیک منطقه ، ناظر پروژه ، رئیس کانون معلولان منطقه	مدیران شهرداری منطقه
۱	پیمانکار پروژه	عوامل اجرایی
۷	معلولان و سالمندان منطقه	افراد شاخص منطقه
۱۳ نفر	جمع کل:	-----

شیوه نمونه گیری در این مطالعه برای پیمایش شهروندان منطقه ((نمونه گیری چند مرحله ای)) می باشد، به طوری که سعی گردیده است طی مراحل متفاوت، به تدریج به نمونه واقعی دست یافت. هر یک از این مراحل ، بدین شرح است:

در مرحله اول، شیوه نمونه گیری به صورت (طبقه ای) می باشد. بدین صورت که با مینا قرار دادن منطقه ۱۳ نمونه مورد نظر به سه دسته ناحیه ۲، ۳، ۴ تقسیم می گردد.

دوم، از طریق شیوه نمونه گیری pps (متناسب با حجم نمونه) بر حسب حجم خانوار و تعداد بلوک ها، حدود ۱۰ بلوک انتخاب گردید. در مرحله سوم از روش نمونه گیری سیستماتیک استفاده شده است. در واقع پس از مشخص شدن بلوک ها، خانواره ها مشخص شده و مصاحبه به عمل می آید. با استفاده از تجربه محقق، در هر بلوک ۲۰ خانوار مورد بررسی قرار می گیرد. در مرحله چهارم روش نمونه گیری تصادفی ساده است. با انتخاب خانوار های نمونه در هر یک از بلوک ها ، بایستی پاسخگو را از بین تمامی افراد واجد شرایط (بالای ۱۵ سال) انتخاب کرد همچنین این کار با رعایت نسبت جنسی و سنی صورت گرفته است. آنچه در ابتدای کار و قبل از آغاز نمونه گیری باید به آن توجه نمود مشخص کردن حجم نمونه می باشد. برای این منظور روش های متعددی وجود دارد که یکی از مهم ترین آنها استفاده از فرمول کوکران است. روند کار بدین صورت است که در بحث نمونه گیری افراد ، از فرمول کوکران و سپس روش



تصادفی استفاده کرده ایم که فرآیند آن در زیر آورده شده است. رابطه میان عوامل موثر بر نمونه گیری یا مرتبط با آن به شرح زیر است:

$$\frac{N t^2 pq}{N d^2 + t^2 pq} = 196 \rightarrow 200$$

$$N = 202497 \quad P = 0.5 \quad q = 0.5 \quad d = 0.07 \quad t = 1.96$$

در مورد گروه دوم نیز که شامل سالمندان و معلولان منطقه می شود. از آنجا که جزء اقشار خاص می باشند به صورت دو گونه انتخاب می شوند. برای انتخاب نمونه سالمندان نیز به مانند بالا عمل می شود به این صورت که در هر سه ناحیه با توجه به نمونه گیری متناسب با حجم ۱۰ بلوک انتخاب شده و بعد از آن همچنین با در نظر گرفتن حجم هر بلوک ۱۵ خانوار انتخاب می شود. در مرحله بعد روش نمونه گیری تصادفی ساده است. با انتخاب خانوار های نمونه در هریک از بلوک ها، بایستی پاسخگو را از بین تمامی افراد واجد شرایط (سالمند بالای ۶۰ سال) انتخاب کرد.

در این قسمت، پرسشنامه فقط روی سالمندان بالای ۶۰ سال اجرا خواهد شد در صورتی که محقق به خانواری مراجعه کرده و سالمند بالای ۶۰ سال نداشتند باید با رعایت فاصله، خانوار بعدی را انتخاب کند.

انتخاب حجم نمونه سالمندان نیز با توجه به فرمول کوکران به صورت زیر خواهد بود:

$$\frac{N t^2 pq}{N d^2 + t^2 pq} = 150$$

$$N = 16509 \quad P = 0.5 \quad q = 0.5 \quad d = 0.08 \quad t = 1.96$$

در انتخاب نمونه معلولین نیز از آنجا که می توان لیستی از معلولین توسط کانون معلولان منطقه تهیه کرد از نمونه گیری سیستماتیک استفاده خواهد شد. که به صورت زیر انتخاب خواهد شد:

$$\frac{N}{n} = \frac{148}{50}$$

با توجه به فرمول نمونه گیری سیستماتیک با تقسیم حجم جمعیت (۱۴۸ نفر) بر حجم نمونه انتخاب شده (۵۰ نفر) نسبت نمونه گیری به دست می آید. که در این فرمول حدوداً ۳ می باشد. به این معنی که در لیست ابتدا به صورت تصادفی از بین ۳ نفر اول یکی انتخاب می شود بعد با سه نفر فاصله نفر بعدی انتخاب می شود که این روال تا اتمام کار ادامه خواهد داشت.

## ۷- یافته‌ها

در این قسمت به بررسی دامنه یابی و پیامدهای اقدام توسعه‌ای پرداخته شده است.

## ۷-۱- دامنه یابی

با توجه به مطالب مطرح شده در پروژه مورد مطالعه دامنه جغرافیایی و اجتماعی تاثیرات پروژه شامل موارد جدول

زیر می‌باشد.

جدول ۳: دامنه جغرافیایی و اجتماعی اقدام توسعه‌ای

فراگیر			بلافاصل			مداخله			تاثیرات	برآورد پیامدها بر مبنای قلمرو جغرافیایی
انباشتی	غیر مستقیم	مستقیم	انباشتی	غیر مستقیم	مستقیم	انباشتی	غیر مستقیم	مستقیم		
✓				✓				✓	حضور و فعالیت بیشتر در محله	افزایش ارتباطات اجتماعی
✓				✓				✓	زیبایی در رنگ دستک‌های اطراف پل	بهبود منظر شهری
✓				✓				✓	زیبایی در طرح و شکل دستک‌ها	
	✓				✓			✓	افزایش امنیت در برابر ماشین‌های عبوری	افزایش امنیت
---			✓					✓	افزایش امنیت توسط دستک‌ها و نرده‌ها	
		✓			✓			✓	کاهش اضطراب و استرس در هنگام بیرون آمدن از منزل	کاهش فشارهای عصبی و روانی
	✓				✓			✓	دسترسی راحت به ایستگاه تاکسی و اتوبوس	دسترسی راحت به اماکن مهم

		✓			✓		✓	دسترسی راحت به مغازه‌ها برای خرید	
		✓			✓		✓	امکان استفاده برای زنان و کودکان	امکان استفاده برای سایر اقشار خاص
	✓				✓		✓	عدم امکان استفاده برای نابینایان	
		✓			✓		✓	کاهش امنیت توسط موتور سواران	کاهش امنیت
		✓			✓		✓	کاهش امنیت توسط سد معبر	
✓				✓			✓	قطع درختان در هنگام اجرا	از بین رفتن فضای سبز

## ۷-۲- پیامدها

در این قسمت به برآورد پیامدهای بهسازی معابر پرداخته شده است.

## - برآورد پیامدها بر مبنای شدت، نوع و ماهیت تاثیر

جدول ۴: برآورد پیامدها بر مبنای شدت، نوع و ماهیت تاثیر

نوع و ماهیت تاثیر		شدت تاثیر وقوع		تاثیرات	برآورد پیامدها بر مبنای نوع شدت، نوع و ماهیت تاثیر
منفی	مثبت	شهروندان	معلولان وسالمندان		
	✓	%۵۰	%۵۸,۵	حضور و فعالیت بیشتر در محله	افزایش ارتباطات اجتماعی
	✓	%۵۰,۵	%۵۵,۵	زیبایی در رنگ دستک‌های اطراف پل	بهبود منظر شهری
	✓	%۴۱,۵	%۵۴,۵	زیبایی در طرح و شکل دستک‌ها	
	✓	----	%۵۰	افزایش امنیت در برابر ماشین های عبوری	افزایش امنیت
	✓	%۶۱,۵	%۵۴	افزایش امنیت توسط دستک‌ها ونرده‌ها	
	✓	----	%۵۱	کاهش اضطراب و استرس در	کاهش فشارهای

				هنگام بیرون آمدن از منزل	عصبی و روانی
	✓	%۴۱	%۵۱,۵	دسترسی راحت به ایستگاه تاکسی و اتوبوس	دسترسی راحت به اماکن مهم
	✓	%۴۳,۵	%۵۱	دسترسی راحت به مغازه ها برای خرید	
	✓	%۵۳	%۵۲	امکان استفاده برای زنان و کودکان	امکان استفاده برای سایر اقشار خاص
✓		%۳۶,۵	---	عدم امکان استفاده برای نابینایان	
✓		%۴۶,۵	%۵۰,۵	کاهش امنیت توسط موتور سواران	کاهش امنیت
✓		%۴۵,۵	%۵۴,۵	کاهش امنیت توسط سد معبر	
✓		%۶	%۹,۵	قطع درختان در هنگام اجرا	از بین رفتن فضای سبز

### بر آورد پیامد ها بر مبنای احتمال وقوع و زمان تاثیر

جدول ۵: بر آورد پیامد ها بر مبنای احتمال وقوع و زمان تاثیر

زمان تاثیر (قبل، بعد، حین اجرا)	احتمال وقوع		تاثیرات	بر آورد پیامدها بر مبنای احتمال وقوع و زمان تاثیر
	از نگاه شهروندان	از نگاه معلولان وسالمندان		
بعد اجرا	زیاد	زیاد	حضور و فعالیت بیشتر در محله	افزایش ارتباطات اجتماعی
بعد اجرا	متوسط	زیاد	زیبایی در رنگ دستک های اطراف پل	بهبود منظر شهری
بعد اجرا	متوسط	زیاد	زیبایی در طرح و شکل دستک ها	
بعد اجرا	---	زیاد	افزایش امنیت در برابر ماشین های عبوری	افزایش امنیت
بعد اجرا	زیاد	زیاد	افزایش امنیت توسط دستک ها ونرده ها	
بعد اجرا	---	زیاد	کاهش اضطراب و استرس در هنگام بیرون آمدن از منزل	کاهش فشار های عصبی و روانی
بعد اجرا	متوسط	زیاد	دسترسی راحت به ایستگاه تاکسی و اتوبوس	دسترسی راحت به اماکن مهم

بعد اجرا	متوسط	زیاد	دسترسی راحت به مغازه‌ها برای خرید	
بعد اجرا	زیاد	زیاد	امکان استفاده برای زنان و کودکان	امکان استفاده برای سایر اقشار خاص
بعد اجرا	کم	---	عدم امکان استفاده برای نابینایان	
بعد اجرا	متوسط	زیاد	کاهش امنیت توسط موتور سواران	کاهش امنیت
بعد اجرا	متوسط	زیاد	کاهش امنیت توسط سد معبر	
حین اجرا	خیلی کم	خیلی کم	قطع درختان در هنگام اجرا	از بین رفتن فضای سبز

### ۷-۳- اولویت بندی تاثیرات

تاثیرات طرح حاضر بر مبنای جدول زیر اولویت بندی شده است.

#### جدول ۶: اولویت بندی تاثیرات

ردیف	نام تاثیر	نمره اولویت
۱	افزایش امنیت در برابر وسایل نقلیه	۵
۲	کاهش فشار عصبی و روانی	۴
۳	افزایش ارتباطات اجتماعی	۳
۴	امکان استفاده برای سایر اقشار خاص	۲
۵	دسترسی راحت به اماکن مهم	۱

به منظور نمره‌دهی به تاثیرات احتمالی از طیف و مقیاس لیکرت استفاده شده است، که هرگزینه به ترتیب از نمره ۱ تا ۵ بر حسب شدت، اهمیت و احتمال وقوع و ماندگاری تأثیر را به خود اختصاص می‌دهد.

#### جدول ۷: رتبه بندی و امتیازبندی انجام گرفته

اهمیت	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد
نمره	۱	۲	۳	۴	۵

## ۸- نتیجه گیری

در این قسمت به بحث نظام کاربست اقدام توسعه ای پرداخته می شود. نظام کاربست شامل نظام کارآمد ارتباطی، نظام پیامد اجرا، و نظام هوشمند پایش می شود که در زیر به آن اشاره شده است.

### ۸-۱- نظام کارآمد ارتباطی

طراحی و تدوین نظام کارآمد ارتباطی برای مداخله و مشارکت همه کسانی که ضرورت دارد در مراحل مختلف اقدام مداخله ای، برنامه ریزی، اجرا، پایش، واکنش، مداخله و مشارکت نمایند، می باشد.

### - نحوه آموزش، اطلاع رسانی و مشارکت مردمی

شاه بیت جلب مشارکت مردمی همانا اطلاع رسانی فعال به مردم و آموزش های پی در پی به آنها است. هرگاه مردم ساکن در منطقه و محله ای که دریافت کننده ی تغییر هستند، در جریان فعال اقدام توسعه ای قرار نگیرند، احساس می کنند که از سوی متولیان امر به حساب نیامده و دیده نشده اند، آنها نتیجه می گیرند که مسئولین مربوطه بدون اطلاع رسانی به آنها درصدد تغییر محیط زندگی آنها برآمده اند.

بنابراین مسئولان ذیربط لازم است به گونه ای با شهروندان ذی نفع رفتار نمایند که آنها را با اجرای طرح همراه نمایند و موجبات احساس تعلق خاطر شهروندان به اقدام توسعه ای را فراهم آورند.

از سوی دیگر، افزایش مشارکت شهروندان در طرح های شهری احساس مسئولیت آنها نسبت به محله و جامعه را تقویت می کند، بدین صورت می توان انتظار کاهش، آسیب ها، ناهنجاری ها و کجروی های اجتماعی در سطح محله و منطقه را داشت. همچنین توجه مسئولان به منافع شهروندان در جریان اقدامات توسعه ای سبب افزایش همکاری مردمی با آن اقدامات می گردد. این خود به افزایش مبادله ی فکری و فرهنگی منجر می گردد. با وجود این روش های به کار برده شده برای جلب مشارکت عمومی در انجام مطالعه اتاف بهسازی معابر، عبارتند از:

- ۱- برقراری ارتباط با مطلعین محلی (شورایاری و آدم های بومی محله).
- ۲- ایجاد اعتماد از طریق توجه به مسائل و مشکلات مردم و سعی در کاهش آنها.
- ۳- مصاحبه عمیق با مسئولان شهرداری، مطلعین محلی، شورایاران و مردم.
- ۴- انجام مصاحبه با کسبه های اطراف
- ۵- انجام پیمایش بر روی جامعه آماری مردم محلی اطراف پروژه مورد مطالعه.
- ۶- انجام پیمایش بر روی جامعه آماری استفاده کنندگان از پروژه (معلولان و سالمندان) مورد مطالعه.



## ۸-۲- نظام بسامد اجرا

تعدیل و جبران بر سه اصل استوار است، کوشش برای اجتناب از کلیه تاثیرات منفی، تدوین راهبردهایی که تاثیرات منفی را به حداقل برساند، در پیش گرفتن راه‌هایی برای جبران خسارت وارد شده به ذینفعان.

## جدول ۸: نظام بسامد اجرا

ردیف	تاثیرات	برنامه‌های اجتناب از تاثیرات منفی	برنامه‌های حداقل رسانی تاثیرات منفی	برنامه‌های جبران تاثیرات منفی
۱	کاهش امنیت توسط سد معبر	-فرهنگ سازی صحیح در زمینه عدم سد معبر در جلوی پل‌ها. -وجود نظارت صحیح و هشدار در زمینه سد معبر کردن در جلوی پل‌ها. - استفاده از نظرات معلولان و سالمندان در مکان نصب پل‌ها.	-نصب تابلوهای هشدار دهنده برای آگاهی مردم از سد معبر نکردن جلوی پل‌ها. - جریمه‌های نقدی برای ماشین‌هایی که جلو پل‌ها پارک می‌کنند.	-رفع انواع موانعی که بر سر راه بعضی از پل‌ها قرار دارد مانند باجه‌های تلفن، تیر چراغ برق صندوق پستی و...
۲	از بین رفتن فضای سبز	-احداث پل‌ها در مکان‌های بدون فضای سبز در صورت لزوم. - استفاده از نظرات کارشناسی در مکان‌های تعبیه پل‌ها به صورتی که به فضای سبز صدمه وارد نشود.	- تغییر مکان احداث پل‌هایی که هنوز به مرحله اجرا در نیامده به مکان‌هایی غیر از فضای سبز.	- جبران مکان‌هایی که به دلیل احداث پل‌ها منجر به تخریب فضای سبز شده است با ایجاد فضای سبز در حاشیه و کنار پل‌ها.
۳	کاهش امنیت توسط موتور سواران	- فرهنگ سازی صحیح در زمینه عدم عبور و مرور موتور سواران بر روی پل‌ها. - وجود نظارت صحیح و	-نصب تابلوهای هشدار دهنده برای آگاهی موتور سواران مبنی بر عدم عبور و مرور بر روی پل‌ها.	- در نظر گرفتن مسیرهای ویژه برای عبور و مرور موتور سواران.

	هشدار در زمینه عدم عبور و مرور موتور سواران بر روی پل ها.	- جریمه های نقدی برای موتور هایی که که از روی پل ها عبور و مرور می کنند.		
۴	عدم امکان استفاده برای نابینایان	- استفاده از نظر کارشناسان معلول قبل از اقدام. - برنامه ریزی صحیح و نگاه عادلانه به همه اقشار جامعه هدف در مرحله برنامه ریزی.	- رفع انواع موانعی که بر سر راه بعضی از پل ها قرار دارد مانند باجه های تلفن، تیر چراغ برق صندوق پستی که تا حدودی برای نابینایان قابل استفاده شود. - پیش بینی پل ارتباطی حد اکثر در هر ۵۰۰ متر الزامی است.	- کف سازی پیاده رو ها با موزاییک های زرد و قرمز مخصوص نابینایان که آنها را به طرف پل ها هدایت کند. - محل ارتباط پیاده رو با سواره رو باید دارای علایم حسی قابل تشخیص برای نابینایان و کم بینایان باشد. - ایجاد خط کشی عابر پیاده با علامت بین المللی افراد معلول، در محل تردد معلولان و در مکان های خاص آنها الزامی است.

### ۸-۳- نظام هوشمند پایش

طرح اتاف با نظام نظارت و پایش خاتمه می یابد. تیم اتاف می تواند مجری راه اندازی نظام نظارت و پایش نیز باشد، لیکن این دیگر مرحله ای عملیاتی است که به معنای محقق ساختن دست آوردهای اتاف است. مفروض آن است که نظام نظارت و پایش طراحی شده به حدی منعطف است که می تواند ضرورت تکرار برخی بخش های اتاف را تشخیص دهد و در صورتی که در جریان مدیریت تاثیرات، ضرورت انجام مطالعات جدید احساس شود، این کار صورت خواهد گرفت. همچنین کیفیت طراحی نظام نظارت و پایش تاثیر زیادی بر عملیاتی شدن و ثمر بخشی کل اتاف خواهد داشت (فاضلی ۱۳۸۹: ۱۹۰).

بنابراین طراحی و تدوین نظام هوشمند پایش با هدف مراقب های پس از بهسازی معابر شامل موارد زیر می باشد:

- جلب مشارکت اهالی: پیشنهاد می شود مسئولین و برنامه ریزان پروژه، تعامل خود را با شهروندان محلات اطراف پروژه و شورایارهای آنها را بیشتر نموده و مشارکت آنان را در کاستن اثرات منفی پروژه جلب نمایند. برای این منظور پیشنهاد می شود تا به طور دوره ای جلساتی با نمایندگان گروه های ذی نفع پروژه به ویژه اهالی محل، صاحبان املاک و سایر گروه های اجتماعی تشکیل دهند و با شنیدن نکات و نظرات آنان، با ارائه برنامه های مشارکتی با همکاری آنها در جهت کاهش اثرات پروژه اقدام نمایند.

پیشنهاد می‌شود تا شهرداری به کمک یک گروه مشاور اجتماعی، زمینه مشارکت ذی نفعان مختلف را فراهم نماید تا اثرات این همکاری ماندگارتر و روش اجرای آن اصولی‌تر باشد.

- جلب مشارکت نهادها و سازما نه‌ای مرتبط دیگر : پیشنهاد می‌شود تا شهرداری اقدامات خود در زمینه اجرا و بهره برداری 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.

- تسریع در اجرای پروژه : از آنجایی که برخی از اثرات منفی پروژه ناشی از دوره ساخت پروژه است، به جاست با برنامه ریزی اصولی تر و تأمین منابع مالی لازم، پروژه از حالت رکود خارج و در اجرای آن تسریع گردد. این امر نه تنها بازدهی مالی پروژه را افزایش می‌دهد. بلکه با پایان یافتن کار آن اثرات منفی ناشی از ساخت پروژه از بین خواهد رفت.

- تا حد ممکن سعی شود، از نظرات و پیشنهادات سالمندان و معلولان استفاده شود زیرا معلولان و سالمندان قشرهای حساس و آسیب پذیر می‌باشند و باید در این زمینه دقت کافی شود.

۵- استفاده از نظرات معلولان و سالمندان در شناسایی نقاط جدیدی که نیاز به بهسازی دارند.

و در آخر می‌توان گفت، جبران و تعدیل پیامدها از سوی حامیان مبتنی بر کل نگرى در تخصیص منابع و تعدیل و جبران مداوم باشد، با توجه به اینکه شهرداری منطقه ۸ در خصوص احداث سوله ورزشی، 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. مثلاً افزایش یا کاهش قیمت زمین و مسکن در محدوده پروژه. برای این نوع مشکلات باید مکانیسم‌های لازم در نظر گرفته شود و در حد امکان از ایجاد ضرر و زیان به ساکنان محلات همجوار جلوگیری گردد.

## ۹- پیشنهادات

پیشنهادات پایانی در جدول زیر ارائه شده است.

جدول ۹: پیشنهادات پایانی

شرح اقدام و ملاحظه	فاز مربوطه (طراحی/اجرا/بهره برداری)	سازمان/معاونت/اداره متولی
تشکیل کارگروه‌های اطلاع رسانی و فرهنگ سازی به افراد عادی جامعه در سراهای محلات در زمینه رعایت حقوق معلولان و سالمندان و آگاه سازی آنان از احداث پل‌های هم سطح سازی.	حین اجرا- هنگام بهره برداری	معاونت اجتماعی و فرهنگی
نصب تابلوهای هشدار دهنده برای آگاهی مردم از سد معبر نکردن جلوی پل‌ها و رعایت حقوق معلولان و سالمندان.	هنگام بهره برداری	معاونت حمل و نقل و ترافیک منطقه، اداره راهنمایی و رانندگی

رفع یا جابجایی برخی موانع از قبیل ترانس های برق یا درختان از محل عبور پل ها با همکاری سازمان های مرتبط.	حین اجرا- هنگام بهره برداری	معاونت حمل و نقل و ترافیک منطقه و معاونت امور شهری
ایجاد چراغ هایی جهت روشن نمودن پل ها در تاریکی شب برای جلوگیری از خطرات احتمالی.	هنگام بهره برداری	معاونت حمل و نقل و ترافیک و معاونت امور شهری
استفاده از نظرات معلولین نابینا جهت بهره وری بهتر و احداث معابر مناسب تر برای این قشر از معلولان مانند مسیرهایی که نابینایان را به طرف پل ها هدایت کند همچنین محل ارتباط پیاده رو با سواره رو باید دارای علائم حسی قابل تشخیص برای نابینایان و کم بینایان باشد.	هنگام طراحی و حین اجرا	معاونت حمل و نقل و ترافیک،
برجسته کردن و زبرسازی سطوح پل ها جهت جلوگیری از سرخوردن معلولین و سالمندان هنگام عبوراز سطح پل.	حین اجرا- هنگام بهره برداری	معاونت حمل و نقل و ترافیک منطقه
اجرای طرح های نظارتی دوره ای توسط کارفرما جهت اطلاع از وضعیت اقدامات انجام شده و نظارت مستمر بر آنها و تعمیر مداوم پل هایی که نیاز به تعمیر دارند.	هنگام بهره برداری	معاونت حمل و نقل و ترافیک منطقه
وجود نظارت صحیح و هشدار در زمینه عدم عبور و مرور موتور سواران بر روی پل ها و نصب تابلو های هشدار دهنده برای آگاهی موتور سواران مبنی بر عدم عبور و مرور بر روی پل ها.	هنگام بهره برداری	معاونت حمل و نقل و ترافیک منطقه
انتخاب نمایندگان از معلولان و سالمندان به منظور شناسایی پل های غیر استاندارد و همچنین آزمایش پل هایی که بعد از این نصب خواهد شد.	هنگام بهره برداری	معاونت حمل و نقل و ترافیک
برقراری تعامل با سازمان ها و نهاد های ذینفع مانند کانون سالمندان و معلولان برای استفاده از نظرات و پیشنهادات آنان در زمینه احداث و بهره برداری مناسب تر. این همکاری های بین بخشی می تواند در جبران اثرات منفی پروژه کمک نماید	هنگام بهره برداری	معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری نواحی و کانون معلولان و سالمندان
نظارت و مراقبت در جلوگیری از به سرقت رفتن دستک های پل ها با همکاری نیروی انتظامی و توجیه کسبه های اطراف پل ها.	هنگام بهره برداری	معاونت حمل و نقل و ترافیک نیروی انتظامی

## - فهرست منابع

- [۱] ابراهیم پور، محسن و مصطفوی، سید رضا (۱۳۸۷). ارزیابی آثار و پیامدهای اجتماعی و فرهنگی طرح‌ها و پروژه‌ها، تهران، دفتر مطالعات اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران.
- [۲] ابوالحسنی، مهناز (۱۳۹۱)، ارزیابی پیامدهای اجتماعی طرح اصلاح هندسی و ساماندهی معابر محدوده برج و بیمارستان میلاد تهران، معاونت اجتماعی و فرهنگی منطقه ۲
- [۳] پوررضا، محمد و همکاران (۱۳۹۱)، مهندسی ارزش در حمل و نقل شهری، تهران دانش شهر، شماره ۱۴۹
- [۴] بکر، هنک و فرانک ونکلی (۱۳۸۸): راهنمای بین‌المللی برآورد پی‌آمدهای اجتماعی، ترجمه هادی جلیلی، تهران: ناشر دفتر مطالعات اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران. دفتر مطالعات اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران (۱۳۸۷).
- دستورالعمل ارزیابی و پیوست اجتماعی - فرهنگی. کارگاه ارزیابی اجتماعی و فرهنگی..
- [۵] روچ، کریس، (۱۳۸۷). ارزیابی تاثیر پروژه، ترجمه حسن چاوشیان. تهران، نشر اختران.
- [۶] زریونی، محمدرضا (۱۳۷۴): سنجش تأثیرات ترافیکی، ابزاری برای کنترل تغییرات طرح‌های تفصیلی، مجله آبادی، شماره هفدهم
- [۷] ساکسنا، سوبه‌اش (۱۳۷۳): طراحی و برنامه ریزی ترافیک، ترجمه عیسی فرهنگ باقری، مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور.
- [۸] شهرداری تهران، سند راهبردی توسعه محلات شهرداری منطقه ۱۳، تهران، (۱۳۹۰)
- [۹] فاضلی، محمد (۱۳۸۹): ارزیابی تأثیرات اجتماعی، شهرداری تهران، ادار کل مطالعات اجتماعی و فرهنگی
- [۱۰] لینچ، کوین (۱۳۷۶): تئوری شکل خوب شهر، ترجمه دکتر سید حسین بحرینی، انتشارات دانشگاه تهران
- [۱۱] - لهسایی زاده، عبدالعلی، (۱۳۶۸)، تحولات اجتماعی در روستا های ایران، شیرا، نشر نوید.
- [۱۲] مدیر روستا، فاطمه (۱۳۹۰)، پروژه مناسب سازی معابر خیابان دکتر شریعتی جهت جانبازان و معلولان منطقه ۷ شهرداری تهران.
- [۱۳] - معینی، سید مهدی (۱۳۹۰): شهرهای پیاده مدار، تهران، نشر آذرخش
- [۱۴] وضعیت مناسب سازی ساختمان ها و مکان های عمومی، محیط فیزیکی و مبلمان شهری در کشور؛ سازمان بهزیستی کشور (۱۳۸۹).
- [۱۵] هاروی، دیوید (۱۳۷۶): عدالت اجتماعی و شهر، ترجمه فرخ حسامیان، محمد رضا حائری، بهروز منادی زاده، انتشارات شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری

[۱۶] Brain, Edward and Turrent, David (ed) (۲۰۰۰), "Housing an Transport", "

Sustainable Housing Principle & Practice", E&FN sd

pon, Taylor

[۱۷] Chiesura, A. (۲۰۰۴). The role of urban parks for the sustainable city. Landscape Urban Plan, ۶۸: ۱۲۹- ۱۳۸.



- [ ۱۸ ] Germann-Chiari, C. and K. Seeland. ( ۲۰۰۴ ), Are urban green spaces optimally distributed to act as places for social integration? Results of a geographical information system (GIS) approach for urban forestry research. *Forest Policy and Economics*, ۶: ۳- ۱۳.
- [ ۱۹ ] Hason, Susan ( ۱۹۹۵ ), "Getting there: urban transportation in context in t geography of urban transportation ", *The Gilford press, New york*
- [ ۲۰ ] ITDP. ( ۲۰۱۰ ). *our cities our selves. ۱۰ prenciples for transport in urban life. ITDP.*