



Impacts Assessment of the Improvement and widening of Mellat and Ekbatan Streets in Tehran by Emphasizing Environmental Impacts

Document Type
Research Paper

Hassan Esmailzadeh*

Received
2024/09/25

Associate professor, Environmental Sciences Research Institute, University of Shahid Beheshti, Tehran, IRAN

Accepted
2025/06/25

DOI: <http://doi.org/10.22034/eiap.2025.229959>



Abstract

The congestion of various types of vehicles in the area of Mellat and Ekbatan streets, which has been specialized in the sale of spare parts and decorative car accessories at the extra-urban and national levels, has doubled the management of Area 12 with the possible challenges of existing purchases. The preparation and implementation of the project to improve and widen the streets in this area by the municipality of the region, in order to organize Mellat and Ekbatan streets, has been challenged and has brought resistance from local businesses and guilds. The purpose of this research is to evaluate the effects of implementing the project in the study area. The research method was based on the descriptive-analytical-developmental method. Both documentary and survey methods are used in data collection. Quantitative and qualitative methods have been used in information analysis. Based on the quantitative method, descriptive and inferential statistical tests; including reduction, beta coefficient, and path analysis have been used. In qualitative methods, the analysis of the exploitation process has also been carried out. The statistical population included businessmen, van and truck drivers, local carriers, pedestrians and individuals, a group of specialists and an expert group. The validity of the data was based on construct and face validity; and the reliability of the questionnaire was based on Cronbach's alpha. The findings indicated that in the implementation of the improvement plan and passages, organizational cooperation with 53 percent; sustainable transportation with 51.5 percent; development level with 49 percent; and population mobility with 47 percent will have the highest frequencies, respectively. Next, the status of the intervention level with 43.5 percent; and the level of satisfaction with 32 percent in total and finally, social capital with 30 percent and injuries and crimes with 29 percent will be ranked in the lowest. The results of the path analysis test illustrated that with the implementation of the plan, sustainable transportation, organizational cooperation, the status of the intervention area, conflict and damage management will be directly affected, and increasing the level of development, increasing population, and the social and satisfaction status will be indirectly affected by the implementation of the plan. Organizational cooperation will also be indirectly affected by the implementation of the plan.

Keywords: Impacts assessment, Road improvement and widening, road traffic, Mellat Street, Ekbatan Street.

* Corresponding author:

Email: h_esmailzadeh@sbu.ac.ir

Introduction

Population growth and urbanization in Tehran, over the past decades have led to rapid and chaotic physical growth of the city, especially in historical and old contexts, so that many urban spaces, including sidewalks, are currently unable to cope with the number and density of pedestrians and businesses in the area and are in need of improvement and expansion. These spaces include the sidewalks on Mellat and Ekbatan streets. These spaces, which are located in the heart of Tehran and in a commercial and historical space, are the site of thousands of people, businesses, and all kinds of vehicles (including vans, trucks, motorcycles, and porters) every day, and are not able to cope with this number of people and vehicles. Local businesses also widely use the sidewalks to gather and sell their goods and park their cars, and this has also increased the severity of the problem. The area under study, which is a commercial-historical area, has now been occupied by cars on the sidewalks and streets; during the day, it has been a place for loading and unloading cargo, and at night, it has been widely used by merchants and local residents to park cars. This situation has not only caused the streets of Mellat and Ekbatan to become untidy, but has caused widespread public dissatisfaction and caused the formation of various social harms and crimes. The impact assessment plan of this project has attempted to first identify the various environmental, social, and cultural impacts and then, by developing various solutions, to strengthen the positive impacts and adjust or control the negative impacts. The project to improve and adjust the sidewalks of Mellat and Ekran streets, which is currently being carried out by the Municipality of District 12 of Tehran, can be caused by the damage caused by damage to the environment of the area, dissatisfaction, lack of desired cooperation of stakeholders and local communities in advancing project projects, damage to municipalities and various regions of the organization. Income and jobs of some businesses and shopkeepers, and the like. The most important research questions are: (1) What are the impacts of implementing the project to improve and widen the sidewalks of Mellat and Ekbatan streets in Tehran from various dimensions? (2) What are the direct and indirect dimensions affected by the implementation of the Mellat and Ekbatan Streets improvement and widening plan?

Methodology

The study area includes the sidewalks of Mellat Street, between Amir Kabir Street and Jomhuri Street; and Ekbatan Street, between Saadi Street and Mellat Street, which are located within the limits of District 12 of Tehran, and are mainly commercial and have no residential areas. This neighborhood, with an area of 155 hectares, had a population of 16,505 people according to the 2016 General Population and Housing Census of the Statistical Center of Iran. This area is dedicated to spare parts and decorative accessories for cars, and this has made it one of the main centers for attracting travel in the central area of the city. For the implementation of the design and widening of Mellat and Ekbatan streets, the project company has proposed the following scenarios: (1) The first scenario is the current situation and no change in the street network, which is not logical and in the current situation, the volume of projects is due to issues on these two streets, which becomes one of the main challenges for the municipality of the region. (2) The second scenario is the widening of sidewalks and the allocation of two parking lanes for pedestrians and bicycles. In this scenario, where vehicle restrictions are considered, in order to improve the development of the sidewalk and the development of the bicycle path, the two lanes allocated to parking on the curbs of cars will be removed, and the freed space will be found for the sidewalk and dedicated bicycle path. The research method was based on the descriptive-analytical-developmental method. Both documentary and survey methods were used in data collection. The data collection tools were a study project, statistical forms, questionnaires, observations, interviews, and focus group meetings. Quantitative and qualitative methods were used in the analysis of information. Based on the quantitative method, descriptive statistical tests (averaging), beta coefficient, and path analysis were used. In qualitative methods, trend analysis was also used. The statistical population included merchants and shopkeepers, van and truck drivers, local carriers, pedestrians and passengers at metro and bus stations, a group of specialists and a group of experts, and organizational managers. In determining the sample size for merchants and shopkeepers as well as pedestrians and passengers, the Cochran formula was used, considering a 95% confidence interval, and the sample size was determined to be 330 and 361 people, respectively. For van and truck drivers and local porters, due to the lack of recorded statistics and insufficient access to all of them, 34 and 26 people were interviewed and questioned, respectively. For the groups of specialists and experts, since there is no specific method for determining the sample size of these people, 35 people were questioned and interviewed from each group. The variables and

indicators were measured based on the Likert spectrum on a five-point scale (very low = 0-20; low = 20-40; average = 40-60; high = 60-80; and very high = 80-100). The validity of the data was based on construct and face validity, so that variables and indicators were extracted from the conceptual model based on a deductive approach. The reliability of the questionnaire was also based on Cronbach's alpha, and the average of the studied dimensions was 0.79, indicating appropriate reliability.

Results

The results of the survey indicate in terms of age, most respondents are in the age groups of 26 to 55 years (77 percent). Most of these people are men (87 percent). Given that on the one hand, this area is mainly a commercial-service space, and on the other hand, the rate of damage and crime in this area is high, most passers-by and commuters in the area are men. 88 percent of the area's residents are employed and more than half of the statistical communities are married (60 percent). The results of the survey illustrate if the second scenario is implemented, considering the average responses of the statistical communities, among the dimensions of the plan, the dimensions of organizational cooperation with 53 percent; sustainable transportation with 51.5 percent; level of development with 49 percent; and population mobility with 47 percent, respectively, had the highest frequencies. Next, the dimensions of the state of the intervention area with 43.5 percent; and satisfaction level were ranked at 32 percent, and finally, social capital dimensions were ranked at 30 percent and damages and crimes at 29 percent in the lowest rank. The findings indicate with the implementation of the second scenario, the greatest impacts of the plan implementation will be related to the following indicators and topics: the regional mayor, the Department of Transportation and Traffic, the General Directorate of Social and Cultural Studies, the company implementing the study project, marginal park spaces, urban management, the level of noise pollution, the number and density of the population, the level of migration to the neighborhood, and the commercial system. The lowest scores are related to the indicators and topics of parking lots, the regional police station, advertising, health services, theft, cemeteries and popular organizations, the level of horizontal trust, media information, environmental information, virtual information, public information, neighborhood management, and the level of migration to other neighborhoods. The results also showed that the intensity of the effects of the implementation of the road improvement and widening plan in the study area was high in the dimensions of sustainable transportation, organizational cooperation, level of development, and population mobility in the T₁ time range, based on the Likert spectrum scale, and was moderate in the remaining dimensions of the study. According to the results, the dimensions of sustainable transportation, organizational cooperation, the status of the intervention area, management of conflicts and damages, and crimes are directly affected by the implementation of the plan with coefficients of 0.546, 0.265, 0.256, 0.479, and 0.372, respectively, and the dimensions of level of development, population mobility, satisfaction status, and social capital are indirectly affected by the implementation of the plan with coefficients of 0.130, 0.128, 0.190, and 0.146, respectively. Organizational collaborations are also indirectly affected by the implementation of the plan with a coefficient of 0.281. It should be noted that the organizational collaborations dimension has the greatest impact on the implementation of the plan with a coefficient of 0.547.

Discussion and Conclusion

The results revealed the dimensions of sustainable transportation, organizational cooperation, level of development and population mobility will have the greatest impact on the implementation of the plan. Among the reasons for the high impact of the transportation dimension, we can mention the location of the studied area in the central area of Tehran, and consequently access to the Mellat metro, access to bus stations, access to various types of taxis and rides, and the like. The lack of effective intra- and inter-organizational cooperation is another factor that has caused the current trend of the problem (congestion and daily traffic). At the macro level, this issue is due to the lack of integrated urban management in Iran. This issue has caused various organizational inconsistencies, and consequently, the emergence of numerous financial and human issues in the city and urban management. Another issue is the single-function nature of this area, which is mainly dedicated to the purchase and sale of spare parts and decorative car accessories. Shopkeepers and customers usually live-in other neighborhoods of Tehran and have no sense of place belonging to this area. Therefore, extensive spatial and functional chaos can always be observed in this area. There is no doubt that the lack of nighttime crowds and the presence of foreign merchants during the day will

cause the gradual decline of local identity in this area. The lack of parking and marginal parking spaces in the study area are other important issues that the implementation of the plan can exacerbate. This means that currently vans, trucks, motorcycles and carriers not only use the marginal space of sidewalks, but many of them stop in the middle of the street and load or unload. Even traffic fines are so low that they are of no importance to vehicle drivers. The existing disorders have even caused the formation of blind spots and various types of social harms and crimes (including addiction, prostitution, buying and selling drugs, begging, street vending, sleeping on cardboard, littering, etc.) in different parts of the studied area. In order to solve the aforementioned issues and implement the improvement and widening of the roads project as best as possible, it is necessary to first form a working group consisting of various stakeholders (including a representative of the regional municipality and district, a representative of the Road Administration, a social deputy of the regional police station, a legal representative of the Islamic Consultative Assembly, a representative of the Porters' Union, a representative of the Environmental Department, a study project executor, an executor of the ATAF plan, a representative of local trustees and associations, and a representative of local guilds and businesses) and coordinate with each other to examine the severity and direction of the impacts, and implement improvement and widening programs for the roads in the study area. Secondly, it is necessary to consider spaces for constructing multi-storey parking lots for loading and unloading in different parts of the area (especially at night) so that local guilds and businesses can engage in their business and not suffer. In addition, the effective presence of the traffic department (through increasing the number of traffic officers, installing smart cameras, installing no-stop signs, increasing the number of fines, etc.) is vital and necessary for organizing the area. Another policy recommendation is to eliminate blind spots and beautify the appearance and landscape of various parts of the study area in order to organize and prevent the formation of all kinds of social harm and crimes. The development of historical-cultural tourism in the area of Masoudieh Mansion is among other solutions that will not only enhance local identity and landscape, but also lead to tourism growth, increased social capital, and environmental improvement in the study area. Finally, the development of the smart/electronic city model in the study area, through training and development of online and offline shopping and sales tools and infrastructure, will be a decisive solution for solving issues related to congestion and local traffic, and optimally implementing the plan's goals (second scenario).

ارزیابی تأثیرات پروژه بهسازی و تعریض پیاده‌روهای خیابان‌های ملت و اکباتان در شهر تهران، با تأکید بر تأثیرات محیط‌زیستی^۱

حسن اسماعیل زاده*

دانشیار گروه برنامه‌ریزی و طراحی محیط، پژوهشکده علوم محیطی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۴/۰۳/۱۲

تاریخ وصول مقاله: ۱۴۰۳/۰۷/۰۴

چکیده

ازدحام انواع وسایط نقلیه در محدوده خیابان‌های ملت و اکباتان که در سطح فراه شهری و ملی به خرید و فروش لوازم یدکی و تزئینی خودرو اختصاص پیدا کرده است، مدیریت شهری منطقه ۱۲ را با چالش گسترده‌ای مواجه نموده است. تهیه و اجرای پروژه بهسازی و تعریض معابر این محدوده از سوی شهرداری منطقه، به منظور ساماندهی خیابان‌های ملت و اکباتان، چالش یاد شده را مضاعف کرده و مقاومت کسبه و اصناف محلی را به همراه داشته است. هدف پژوهش حاضر، ارزیابی تأثیرات اجرای پروژه یاد شده در محدوده مورد مطالعه است. روش تحقیق مبتنی بر روش توصیفی-تحلیلی-توسعه‌ای بوده است. در گردآوری داده‌ها از هر دو شیوه اسنادی و پیمایشی بهره‌گیری شده است. در تحلیل اطلاعات از روش‌های کمی و کیفی استفاده شده است. بر اساس روش کمی، از آزمون‌های آماری توصیفی و استنباطی؛ اعم از میانگین‌گیری، ضریب بتا، و تحلیل مسیر استفاده شده است. در روش‌های کیفی نیز از تحلیل روند بهره‌گیری به عمل آمده است. جامعه آماری شامل کسبه، رانندگان وانت‌ها و کامیون‌ها، باربران محلی، عابران پیاده و مسافران، گروه متخصصان و گروه خبرگان بوده است. روایی داده‌ها بر اساس روایی سازه و صوری؛ و پایایی پرسشنامه نیز بر اساس آلفای کرونباخ انجام شد. یافته‌ها نشان داد که در صورت اجرای طرح بهسازی و تعریض معابر، به ترتیب ابعاد همکاری‌های سازمانی با ۵۳ درصد؛ حمل و نقل پایدار با ۵۱/۵ درصد؛ سطح توسعه‌یافتگی با ۴۹ درصد؛ و تحرک جمعیت با ۴۷ درصد، بالاترین فراوانی‌ها را به خود اختصاص خواهند داد. در ادامه، ابعاد وضعیت محدوده مداخله با ۴۳/۵ درصد؛ و سطح رضایت‌مندی با ۳۲ درصد جای داشتند و در نهایت، ابعاد سرمایه اجتماعی با ۳۰ درصد و آسیب‌ها و جرایم با ۲۹ درصد در پایین‌ترین رتبه قرار خواهند گرفت. نتایج حاصل از آزمون تحلیل مسیر نشان داد که با اجرای طرح، ابعاد حمل و نقل پایدار، همکاری‌های سازمانی، وضعیت محدوده مداخله، مدیریت تعارض‌ها و آسیب‌ها و جرایم به صورت مستقیم، و ابعاد سطح توسعه‌یافتگی، تحرک جمعیت، وضعیت رضایت‌مندی و سرمایه اجتماعی به صورت غیرمستقیم از اجرای طرح، تأثیر خواهند پذیرفت. همکاری‌های سازمانی به شکل غیرمستقیم نیز از اجرای طرح متاثر خواهد شد.

کلید واژه‌ها: ارزیابی تأثیرات، بهسازی و تعریض معابر، ترافیک معابر، خیابان ملت، خیابان اکباتان.

سرآغاز

واقعیت این است که رویکرد غالبی که معمولاً در اجرای طرح‌های توسعه شهری و منطقه‌ای استفاده می‌شود، رویکرد فنی و مهندسی است که عمدتاً بر کالبد و ابعاد فنی ساخت‌وساز تاکید می‌شود. به بیان دیگر، جنبه‌های اجتماعی و فرهنگی، و همچنین محیط‌زیستی در اجرای طرح‌ها و پروژه‌های شهری، به ندرت مورد توجه قرار می‌گیرد. این امر باعث کم‌توجهی به نیازهای انسانی شده و مسبب مسائل گسترده‌ای اعم از مسائل اجتماعی، فرهنگی، محیط‌زیستی، کالبدی، کارکردی، بصری، و نظیر اینها در اجتماعات شهری می‌شود (Aarseth et al., 2017; Talebian & maleki, 2012). نمونه این وضعیت را در پروژه شهرهای جدید کشور (۲۸ شهر جدیدی که طی دهه گذشته در پیرامون کلان‌شهرها با هدف سرریز جمعیتی این شهرها ساخته شد) می‌توان مشاهده نمود که عمدتاً فاقد هویت، حس تعلق مکانی، تعاملات اجتماعی، مشارکت و امنیت کافی هستند (Fazeli, 2010; Malek hoseini & Mirk zadeh, 2014). بنابراین، لازم است قبل از اجرای هر پروژه‌ای، تاثیرات اجتماعی، فرهنگی، محیط‌زیستی، حمل‌ونقلی و غیره مورد ارزیابی و بررسی قرار گیرد، سپس به اجرای بهینه طرح اقدام شود (Vanclay, 2005). چرا که هر طرحی می‌تواند تاثیرات مثبت یا منفی خواسته/ ناخواسته به همراه داشته باشد و با مدیریت بهینه، می‌توان به کنترل آثار منفی و تقویت آثار مثبت اقدام نمود (Muhammad et al., 2015). در این ارتباط، ابزارهای مختلفی در جهت سنجش تاثیرات ناشی از اجرای طرح مطرح شده است که از آن جمله می‌توان به رویکرد ارزیابی تاثیر اشاره نمود که از دهه ۱۹۷۰ ابداع شد. ارزیابی تاثیر، همان تحلیل، نظارت و مدیریت تاثیرات مختلف محیط‌زیستی، اجتماعی و فرهنگی مثبت/ منفی توسعه است. به عبارت دیگر، زمینه‌ای است برای تحقیق و عمل، یا پارادایمی است که پیکره‌ای از دانش‌ها، تکنیک‌ها و ارزش‌ها را دربرمی‌گیرد (Social and Cultural Studies Office of Tehran Municipality, 2019). ارزیابی تاثیر با برخورداری از رویکرد سیستمی و دیدگاه توسعه پایدار، ابعاد مختلف محیط‌زیستی، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، و نهادی را هم‌زمان مورد توجه قرار می‌دهد. از اهداف آن می‌توان به مواردی چون تعیین حوزه‌های تحت‌نفوذ پروژه، شناخت ویژگی‌های محیطی، اجتماعی و فرهنگی اجتماعات در محدوده پروژه، شناخت نگرش‌های شهروندان نسبت به اجرای

پروژه، تشریک مساعی با ذی‌نفعان، تحلیل تاثیرات احتمالی پروژه، و ارائه راهکارهای عملی برای تعدیل یا کاهش اثرات منفی طرح اشاره نمود (Ebrahim pour et al., 2018). رشد جمعیت و شهرنشینی در شهر تهران طی دهه‌های اخیر باعث رشد سریع و نابسامان کالبدی شهر، به ویژه در بافت‌های تاریخی و قدیمی شده، به طوری که هم اکنون بسیاری از فضاهای شهر، از جمله پیاده‌روها، پاسخگوی تعداد و تراکم عابران و کسبه محدوده نبوده و نیازمند بهسازی و تعریض هستند. از جمله این فضاها می‌توان به پیاده‌روهای محدوده‌های خیابان‌های ملت و اکباتان اشاره نمود. این فضاها که در قلب شهر تهران و در یک فضای تجاری و تاریخی واقع شده‌اند، هر روز محل تردد هزاران نفر از مردم، کسبه، و انواع خودروها (اعم از وانتی‌ها، کامیون‌ها، موتورسیکلت‌ها، و باربرها) بوده و پاسخگوی این تعداد از افراد و وسایط نقلیه نیست. کسبه محل نیز به طور گسترده، از فضای پیاده‌روها برای تجمع و فروش وسایل خود و همچنین پارک خودروهای خود استفاده می‌کنند و این موضوع نیز شدت مساله را افزایش داده است. محدوده مورد مطالعه که یک محدوده تجاری-تاریخی است، فضای پیاده‌روها و خیابان‌ها، هم اکنون از سوی کسبه به اشغال خودروها درآمده؛ در طول روز محل بارگیری و باراندازی محموله‌ها بوده، و در مواقع شب نیز به طور گسترده از سوی کسبه و ساکنین محلی به پارک خودروها بدل شده است. این وضعیت، نه تنها موجب نابسامانی خیابان‌های ملت و اکباتان شده است، بلکه هم‌زمان موجب نارضایتی عمومی گسترده و مسبب شکل‌گیری انواع آسیب‌های اجتماعی و جرایم نیز شده است. در حالی که محدوده مورد مطالعه می‌تواند با همکاری مشترک شهرداری، سازمان حمل‌ونقل و ترافیک، سازمان میراث فرهنگی و گردشگری، کلاتتری منطقه، اداره راهنمایی و رانندگی و ... با رویکرد تاریخی و با در نظر گرفتن شاخص‌های محله پایدار مدیریت شود و موجبات سرزندگی و پایداری محلی شود. بررسی پژوهش‌های پیشین نشان می‌دهد که نقاط مختلفی از مراکز تجاری شهرها با مساله ترافیک و ازدحام مواجه بوده، به طوری که نه تنها مسایل محیط‌زیستی گسترده ایجاد کرده، بلکه موجب کاهش سطح هویت محلی، حس تعلق مکانی، کاهش سرمایه اجتماعی، افزایش سطح آسیب‌ها و جرایم، افزایش انواع آلودگی‌ها، افت کیفیت زندگی، افزایش سطح هزینه‌های مدیریت شهری و در

همراه داشته باشد. بنابراین طرح ارزیابی تأثیر این پروژه تلاش کرده است تا ابتدا تأثیرات مختلف محیط‌زیستی، اجتماعی و فرهنگی را شناسایی کرده و در ادامه، با تدوین راهکارهای مختلف، به تقویت تأثیرات مثبت، و تعدیل یا کنترل تأثیرات منفی آن اقدام نماید. در این راستا، مهمترین سوالات تحقیق عبارتند از: ۱. تأثیرات اجرای پروژه بهسازی و تعریض پیاده‌روهای خیابان‌های ملت و اکباتان شهر تهران از ابعاد مختلف کدامند؟ ۲. ابعاد مستقیم و غیرمستقیم متاثر از اجرای طرح بهسازی و تعریض معابر خیابان‌های ملت و اکباتان کدام ابعاد هستند؟

نهایت، ناپایداری شهری شده است (Xing & Li, 2023; Bedoya- Maya, 2022; Mohammed, 2023; Lozano et al., 2009; Anupriya et al., 2023; Wen, 2008; Mohseni tazeh kand, 2020; Ghaffary gilandeh; Alem et al., 2019; Nazm far et al., 2015). پروژه بهسازی و تعریض پیاده‌روهای خیابان‌های ملت و اکباتان که از سوی شهرداری منطقه ۱۲ شهر تهران در حال انجام است، می‌تواند تأثیرات مختلفی اعم از آسیب به محیط‌زیست محدوده، نارضایتی برخی از کسبه و باربرها، عدم همکاری مطلوب ذی‌نفعان و اجتماعات محلی در پیشبرد بهینه اهداف پروژه، ایجاد هزینه برای شهرداری منطقه و تعدادی از سازمان‌های محلی و منطقه‌ای، بیکاری تعدادی از کارگران و باربرها، آسیب‌رسانی به درآمد و مشاغل برخی از کسبه و مغازه‌داران، و نظیر اینها به



شکل (۱): نمونه‌ای از تراکم، ترافیک و توقف روزانه انواع وسایط نقلیه در خیابان‌های ملت و اکباتان

آن، شنیدن صداهای خاموش جامعه، توسعه عدالت اجتماعی و دستیابی به توسعه پایدار اجتماعات محلی است (Hildebrandt, 2012). این رویکرد تلاش دارد تا با شناسایی، تجزیه و تحلیل، نظارت و مدیریت تأثیرات احتمالی یک اقدام توسعه‌ای، به توانمندسازی و ظرفیت‌سازی محلی، توسعه سرمایه اجتماعی، و به حداقل رساندن تأثیرات منفی اقدام توسعه‌ای دست یابد. بنابراین نیازمند دانش محلی، درگیر کردن طیف گسترده‌ای از بازیگران، و فرایندهای مشارکتی است (Vanclay, 2003).

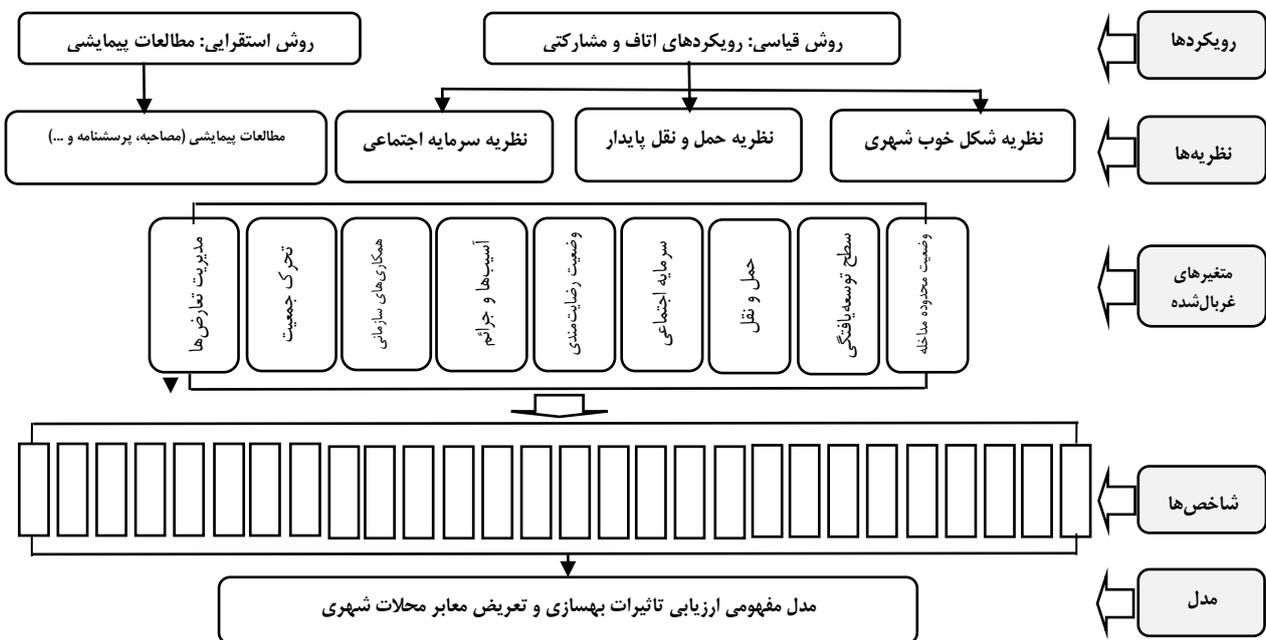
در خصوص ارزیابی تأثیر، تاکنون رویکردهای مختلفی ارائه شده است که از آن جمله می‌توان به رویکرد انجمن بین‌المللی ارزیابی تأثیر، رویکرد ونکلی، رویکرد اسلوتوگ و همکارانش، و نظیر اینها اشاره کرد که عمدتاً شامل ابعاد مختلف تأثیرات محیط‌زیستی، کیفیت محیط زندگی، سلامت و رفاه اجتماعی، پیامدهای اقتصادی و رفاه مادی، پیامدهای فرهنگی، پیامد برای خانواده و

ادبیات نظری تحقیق

پروژه‌های توسعه‌ای، به طور گسترده در سرتاسر جهان در حال رشد است (Aarseth et al., 2011). این پروژه‌ها، به یک چالش اساسی برای اجتماعات محلی و مدیران شهری و منطقه‌ای در دستیابی به توسعه پایدار تبدیل شده‌اند (Aarseth et al., 2017). بدون تردید، هر اقدام توسعه‌ای، علاوه بر تأثیرات مثبت، تأثیرات منفی متعددی نیز می‌تواند به همراه داشته باشد که بی‌توجهی به آنها می‌تواند مسایلی اعم از آلودگی‌های محیط‌زیستی، اعتراضات مردمی، عدم مشارکت آنها، آسیب به میراث فرهنگی و نظیر اینها را به همراه داشته باشد (Talebian & Mallaki, 2012). رویکرد ارزیابی تأثیر، فرایندی برای درک و پاسخ به مسائل مرتبط با اقدامات توسعه‌ای محسوب می‌شود که بر شناسایی، اجتناب، کاهش اثرات منفی و تقویت اثرات مثبت بر جوامع متمرکز است (Esteves et al., 2012). هدف اساسی

ابعاد و متغیرها در این زمینه استخراج شد. فرایند کار به این صورت بوده است که در مرحله اول، بر اساس رویکردهای قیاسی و استقرایی، به احصاء متغیرهای متعدد اقدام شد که جمعاً شامل ۹ بعد و ۱۳۷ متغیر می‌شد. در مرحله دوم، متغیرها غربالگری و طبقه‌بندی شدند که به ۹ بعد و ۸۹ متغیر کاهش یافتند. و نهایتاً در مرحله سوم به ارزیابی تاثیر و برآورد تاثیرات آنها در محدوده مطالعاتی اقدام شد. در شکل (۲)، مدل مفهومی تحقیق ارائه شده است.

اجتماع، پیامدهای نهادی و حقوقی، عدالت جنسیتی و است. همچنین علاوه بر رویکرد فوق، در این پژوهش از رویکرد مشارکتی، نظریه حمل و نقل پایدار (متشکل از ایمنی، ارزیابی، سرعت و سهولت)، نظریه شکل شهری خوب (متشکل از سرزندگی، معنی، تناسب، دسترسی، نظارت و اختیار، کارایی و عدالت)، و نظریه سرمایه اجتماعی (شامل مشارکت، اعتماد و شبکه‌های محلی) استفاده شده و بر این اساس، مدل مفهومی تحقیق طراحی شده است. همچنین بر اساس رویکرد استقرایی نیز به پیمایش گسترده محلی و مطالعات اکتشافی اقدام شد و



شکل (۲): مدل مفهومی طرح

ملت است که در محدوده منطقه ۱۲ شهر تهران واقع شده‌اند و عمدتاً تجاری بوده و فاقد محدوده‌های مسکونی هستند. موقعیت حوزه مداخله در شکل (۳) نشان داده شده است. حوزه بلافاصله طرح نیز، محدوده بلوک‌های اطراف خیابان‌های ملت و اکباتان است که حد فاصل بین خیابان امیرکبیر از جنوب، خیابان سعدی از غرب، خیابان جمهوری اسلامی از شمال، و خیابان ابن سینا از شرق را شامل می‌شود. این محدوده در محله بهارستان منطقه ۱۲ شهر تهران واقع شده است که از شمال به خیابان انقلاب، از جنوب به خیابان امام خمینی، از شرق به خیابان سعدی و از غرب به خیابان وحدت اسلامی محدود می‌شود (Tehran District Municipality Website, 1401).

در مجموع، بر اساس بررسی‌ها و غربالگری‌های انجام شده، ابعاد و متغیرهای تحقیق در جدول زیر نشان داده شده‌اند که شامل ابعاد زیر هستند: همکاری‌های سازمانی، مدیریت تعارض‌ها، وضعیت محدوده مداخله، آسیب‌ها و جرایم، سرمایه اجتماعی، وضعیت رضایت‌مندی، حمل و نقل، تحرک جمعیت، و سطح توسعه‌یافتگی. متغیرها و شاخص‌های هر یک از این ابعاد در جدول (۱) نشان داده شده‌اند.

مواد و روش‌ها

محدوده مورد مطالعه

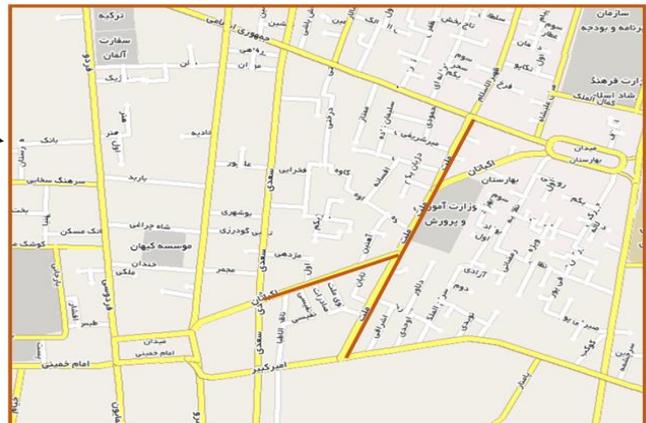
حوزه مداخله شامل پیاده‌روهای خیابان ملت، حد فاصل خیابان امیرکبیر تا جمهوری، خیابان اکباتان، حد فاصل خیابان سعدی تا

جدول (۱): ابعاد، متغیرها و شاخص‌های تحقیق (Source: Research findings, 2023)

ردیف	ابعاد	متغیرها و شاخص‌ها
۱	همکاری‌های سازمانی	شامل همکاری‌های درون‌سازمانی (شامل شهرداری، اداره حمل و نقل و ترافیک، اداره کل مطالعات اجتماعی و فرهنگی، اداره اجتماعی شهرداری ناحیه، اداره شهرسازی، اداره سلامت، اداره گردشگری شهرداری منطقه، سرای محله، و شرکت مجری پروژه مطالعاتی) و همکاری‌های بین‌سازمانی (شامل اداره راهنمایی و رانندگی منطقه، کلاتری منطقه، اداره محیط‌زیست شهر تهران، معتمدین محلی و سمن‌ها، و اصناف و اتحادیه‌های محلی).
۲	مدیریت تعارض‌ها	شامل فضاهای پارک (فضاهای پارک حاشیه‌ای، و پارکینگ‌ها) و راه‌ها و متعلقات آن (پیاده‌روها، و معابر شامل ترافیک، دوربین‌های هوشمند، تابلوهای راهنمایی و رانندگی، و منابع انسانی راهور).
۳	وضعیت محدوده مداخله	شامل محدوده انسانی (سیستم نورپردازی، سیستم مونیورینگ محدوده، ایستگاه‌های اتوبوس / مترو / تاکسی / دوچرخه، تابلوهای راهنمایی و رانندگی، کیفیت ابنیه، و تبلیغات) و محدوده محیط‌زیستی (زباله‌ها/ نخاله‌ها، سطل‌های زباله، آلودگی هوا، آلودگی صوتی، فضاهای سبز، و سرویس‌های بهداشتی).
۴	آسیب‌ها و جرایم	شامل آسیب‌ها (کارتن‌خوابی، تکدی‌گری، کودکان کار، روسپی‌گری، دستفروشی، و زباله‌گردی) و جرایم (سرقت، نزاع، و اعتیاد).
۵	سرمایه اجتماعی	شامل مشارکت (مدیریت شهری، سایر سازمان‌ها، سمن‌ها و تشکل‌های مردمی)، اعتماد (افقی و عمودی)، و شفافیت / آگاهی (اطلاع‌رسانی رسانه‌ای، اطلاع‌رسانی محیطی و محلی، اطلاع‌رسانی مجازی، و اطلاع‌رسانی از طریق مردم)
۶	وضعیت رضایت‌مندی	شامل رضایت مردم و عابران پیاده (ایمنی در راه‌ها، سهولت تردد، احساس امنیت عمومی، نورپردازی و روشنایی مسیر، زیبایی مسیر، ایستگاه‌ها، پیاده‌روها، فضاهای سبز، بهداشت محیط، خدمات محلی، مدیریت محله، و قیمت‌ها/ اجاره‌ها)، و رضایت کسبه و اصناف (ایمنی در راه‌ها، سهولت تردد، احساس امنیت عمومی، نورپردازی و روشنایی مسیر، زیبایی مسیر، فضاهای پارک، پیاده‌روها، فضاهای سبز، بهداشت محیط، خدمات محلی، مدیریت محله، و قیمت‌ها/ اجاره‌ها).
۷	حمل و نقل	شامل ایمنی (میزان احساس ایمنی در معابر، و میزان آلودگی صوتی وسایط نقلیه)، سرعت (پس‌انداز زمانی)، ارزانی (پس‌انداز ریالی)، و سهولت (آسایش، و امنیت).
۸	تحرك جمعیت	شامل جمعیت (تعداد و تراکم جمعیت)، و مهاجرت (میزان مهاجرت به این محله، و میزان مهاجرت به سایر محله‌ها).
۹	سطح توسعه‌یافتگی	شامل زیرساخت‌ها (راه‌ها، و نظام تجاری)، عوامل توسعه (بودجه توسعه، رهبران توسعه، و پیشران‌های توسعه گردشگری)، و عوامل اجتماعی و فرهنگی (باورهای فرهنگی توسعه‌ای، حس تعلق مکانی، و نظام ارتباطی توسعه اجتماعی).

صورت یک‌طرفه غرب به شرق هستند. معابر ملت و اکباتان نیز به صورت یک‌طرفه هستند به طوری که خیابان ملت از خیابان امیرکبیر تا جمهوری به صورت جنوب به شمال و خیابان اکباتان غربی و شرقی به صورت یک‌طرفه غرب به شرق می‌باشند (شکل ۳) (Arta Consulting Engineers, Ramona's, Role, 2022). برای اجرای طرح بهسازی و تعریض معابر خیابان‌های ملت و اکباتان، از سوی شرکت مجری پروژه، دو سناریو مطرح شده است: سناریوی اول، حفظ وضع موجود و عدم تغییر در شبکه معابر است که قاعده‌تاً منطقی نبوده و در شرایط کنونی، حجم گسترده‌ای از مسایل در سطح این دو خیابان وجود دارد که به یکی از چالش‌های اساسی شهرداری منطقه تبدیل شده است.

این محله با وسعت ۱۵۵ هکتار، بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵ مرکز آمار ایران، دارای ۱۶۵۰۵ نفر جمعیت بوده است (Iran Statistic Center, 2016). این محدوده به خدمات یدکی و لوازم تزئینی خودرو اختصاص دارد و این امر باعث شده است تا به عنوان یکی از مراکز اصلی جذب سفر در محدوده مرکزی شهر مطرح باشد. در این میان، وجود بافت تاریخی عمارت مسعودیه در محدوده تقاطع خیابان اکباتان شرقی و ملت، جنبه گردشگری به محدوده داده است. از نظر جهات حرکتی، در این محدوده، معابر عمدتاً به صورت یک طرفه عمل می‌نمایند. بدین صورت که خیابان ابن سینا به صورت یک‌طرفه شمال به جنوب، خیابان امیرکبیر به صورت یک‌طرفه شرق به غرب، خیابان سعدی، حدفاصل چهارراه مخابراتدوله تا خیابان امیرکبیر به صورت دوطرفه و خیابان جمهوری نیز به

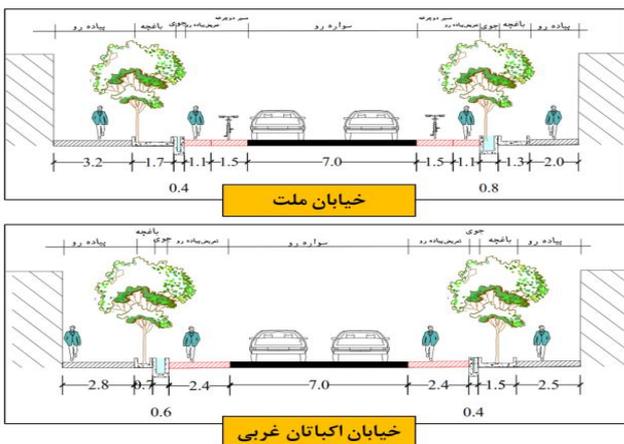


راهنما: خطوط قرمز رنگ، محدوده خیابان‌های ملت و اکباتان است.

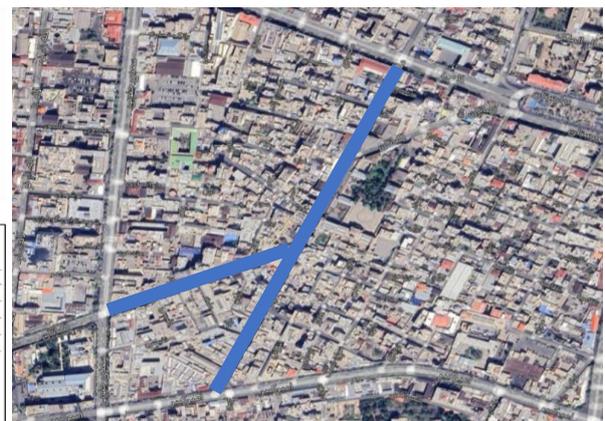
شکل (۳): موقعیت محدوده خیابان‌های ملت و اکباتان در شهر تهران

متر افزایش پیدا خواهد کرد که در این افزایش عرض، هم برای افراد پیاده و هم مسیر دوچرخه، تسهیلات مناسب طراحی می‌شود. در خیابان اکباتان غربی نیز عرض سواره رو از ۱۱/۸ متر به ۷ متر کاهش می‌یابد و عرض پیاده رو از ۵/۳ متر به ۱۰/۱ متر افزایش خواهد یافت (Ibid). در شکل‌های (۴ و ۵)، نمای سناریوهای طراحی شده، نشان داده شده است.

سناریوی دوم، تعریض پیاده‌روها و تخصیص دو خط پارک به عابر پیاده و دوچرخه است. در این سناریو، که حداکثر محدودیت تردد خودرویی در نظر گرفته شده است، به منظور بهبود تسهیلات عابران پیاده و توسعه مسیر دوچرخه، دو خط اختصاص داده شده به پارک حاشیه‌ای خودروها حذف، و فضای آزاد شده به پیاده‌رو و مسیر دوچرخه اختصاص پیدا خواهد کرد. در این سناریو، در خیابان ملت، عرض سواره‌رو از ۱۲/۳ متر به ۷ متر کاهش پیدا می‌کند و عرض پیاده‌رو طرفین از ۵/۲ متر به ۱۰/۵



شکل (۵): سناریوی دوم؛ مقاطع عرضی پیشنهادی



شکل (۴): سناریوی اول؛ حفظ وضع موجود

راهنما: خطوط آبی، محدوده خیابان‌های ملت و اکباتان هستند. (Source: Arta Consulting Engineers, Ramona, 1401)

شده است. روش تحقیق مبتنی بر روش توصیفی-تحلیلی-توسعه‌ای بوده است. در گردآوری داده‌ها از هر دو شیوه اسنادی و

روش پژوهش

در انجام طرح از هر دو رویکرد روشی قیاسی و استقرایی استفاده

J : تعداد پرسش‌ها؛ S_j^2 : واریانس زیر آزمون J ؛ S^2 : واریانس کل آزمون.

هر میزان درصد به دست آمده به ۱۰۰ درصد مایل‌تر باشد، نشان‌دهنده قابلیت اعتماد بیشتر پرسشنامه است. قابل‌ذکر است که ضریب آلفای کمتر از ۰.۶۰ درصد معمولاً ضعیف تلقی می‌شود، دامنه ۰.۷۰ درصد مناسب و بیش از ۰.۸۰ درصد خوب تلقی می‌شود، البته هرچقدر همبستگی به عدد یک نزدیک‌تر باشد، مطلوب‌تر است.

جدول (۲): نتایج ارزیابی آلفای کرونباخ ابعاد تحقیق

ردیف	ابعاد	میزان آلفای کرونباخ
۱	همکاری‌های سازمانی	۰/۸۳
۲	مدیریت تعارض‌ها	۰/۷۷
۳	وضعیت محدوده مداخله	۰/۸۶
۴	آسیب‌ها و جرایم	۰/۷۹
۵	سرمایه اجتماعی	۰/۷۵
۶	وضعیت رضایت‌مندی	۰/۸۶
۷	حمل و نقل	۰/۷۳
۸	تحرك جمعیت	۰/۷۱
۹	سطح توسعه‌یافتگی	۰/۸۲
۱۰	میانگین	۰/۷۹

نتایج و یافته‌ها

یافته‌های توصیفی

در این بخش، اطلاعات زمینه‌ای پاسخ‌دهندگان در بین جوامع آماری از قبیل سن، جنسیت، شغل، و وضعیت تاهل مورد پرسشگری قرار گرفته شده است. نتایج بررسی‌ها نشان می‌دهد که از نظر سنی، اکثر پاسخگویان در گروه‌های سنی ۲۶ تا ۵۵ سال قرار دارند (۷۷ درصد). اکثر این افراد را مردان (۸۷ درصد) تشکیل می‌دهند. با توجه به این که از یکسو این محدوده، عمدتاً یک فضای تجاری-خدماتی است، و از سوی دیگر، میزان آسیب‌ها و جرایم در این محدوده، بالا است، اکثر رهگذرها و ترددکنندگان محدوده را مردان تشکیل می‌دهند. ۸۸ درصد ساکنین محدوده شاغل بوده و بیش از نیمی از جوامع آماری، متاهل (۶۰ درصد) هستند (جدول ۳).

یکی دیگر از مجموعه سوالاتی که از جوامع آماری پرسیده شد، اطلاع از اجرای طرح (سناریوی ۲) بود. از جمله این سوالات، میزان آگاهی آنها از اجرای طرح بهسازی محیطی بود که غیر از

پیمایشی بهره‌گیری شده است. ابزارهای گردآوری داده‌ها، پروژه مطالعاتی طرح، آمارنامه‌ها، پرسشنامه، مشاهده، مصاحبه، و برگزاری جلسات فوکوس گروپ بوده است. در تحلیل اطلاعات از روش‌های کمی و کیفی استفاده شده است. بر اساس روش کمی، از آزمون‌های آماری توصیفی (میانگین‌گیری)، ضریب بتا، و تحلیل مسیر استفاده شده است. در روش‌های کیفی نیز از تحلیل روند بهره‌گیری به عمل آمده است. جامعه آماری شامل کسبه و مغازه‌داران، رانندگان وانت‌ها و کامیون‌ها، باربران محلی، عابران پیاده و مسافران ایستگاه‌های مترو و اتوبوس، گروه متخصصان و گروه خبرگان و مدیران سازمانی بوده است. در تعیین حجم نمونه برای کسبه و مغازه‌داران و همچنین عابران پیاده و مسافران، با در نظر گرفتن ۹۵ درصد ضریب اطمینان از فرمول کوکران استفاده شده که حجم نمونه به ترتیب برابر با ۳۳۰ و ۳۶۱ نفر تعیین شد. برای رانندگان وانت‌ها و کامیون‌ها و همچنین باربران محلی، به دلیل نبود آمار ثبت شده از آن‌ها و به دلیل عدم دسترسی کافی به همه آن‌ها، به ترتیب از ۳۴ و ۲۶ نفر مصاحبه و پرسشگری شد. برای گروه‌های متخصصان و خبرگان نیز به لحاظ این که روش خاصی در تعیین حجم نمونه این افراد وجود ندارد (Ahmadi, 2009)، از هر یک از گروه‌ها از ۳۵ نفر پرسشگری و مصاحبه به عمل آمد. سنجش متغیرها و شاخص‌ها بر اساس طیف لیکرت در یک مقیاس پنج پهنه‌ای (خیلی کم = ۲۰-؛ کم = ۴۰-۲۰؛ متوسط = ۶۰-۴۰؛ زیاد = ۸۰-۶۰؛ و خیلی زیاد = ۱۰۰-۸۰) انجام شده‌اند (Esmailzadeh et al., 2017). روایی داده‌ها بر اساس روایی سازه و صوری انجام شد، بدین ترتیب که بر اساس رویکرد قیاسی، متغیرها و شاخص‌ها از مدل مفهومی استخراج شد. همان‌گونه که در جدول (۲) قابل مشاهده است، پایایی پرسش‌نامه نیز بر اساس آلفای کرونباخ انجام شد که میانگین ابعاد مورد مطالعه برابر با ۰/۷۹ شد و نشان‌دهنده پایایی مناسب است. برای محاسبه ضریب آلفای کرونباخ، ابتدا باید واریانس نمره‌های هر زیرمجموعه سؤال‌های پرسش‌نامه (یا زیر آزمون) و واریانس کل را محاسبه و سپس با استفاده از فرمول زیر مقدار ضریب آلفا را محاسبه کرد.

$$r_{\alpha} = \frac{J}{J-1} \left(1 - \frac{\sum S_j^2}{S^2} \right) \quad (1)$$

گروه خبرگان، اکثر جوامع آماری از اجرای این طرح بی‌اطلاع بودند (۸۵ درصد). هیچ روش و ابزار تبلیغاتی برای اطلاع‌رسانی از اجرای طرح انجام نشده و تنها معدودی از کسبه از همدیگر یا فضاهای مجازی از اجرای طرح اطلاع داشتند (جدول ۴).

جدول (۳): اطلاعات زمینه‌ای پاسخگویان به پرسش‌نامه‌ها (به درصد)

اطلاعات	جوامع آماری						
	کسبه	وانت بارها	باربرها	مردم و عابرین پیاده	گروه متخصصان	گروه خبرگان	میانگین
سن	زیر ۲۵ سال	۹	۵	۱۲	۱۹	۰	۹
	۲۶ تا ۴۰ سال	۳۳	۳۹	۴۸	۳۶	۳۱	۲۶
	۴۱ تا ۵۵ سال	۴۷	۴۲	۳۴	۳۱	۴۰	۵۱
	۵۶ سال به بالا	۱۱	۱۴	۶	۱۴	۲۹	۱۴
جنسیت	مرد	۹۱	۱۰۰	۱۰۰	۷۷	۸۸	۶۵
	زن	۹	۰	۰	۲۳	۱۲	۳۵
شغل	شاغل	۱۰۰	۸۴	۹۱	۵۹	۹۱	۱۰۰
	بیکار	۰	۱۶	۹	۴۱	۹	۰
وضعیت تاهل	مجرد	۳۶	۳۳	۵۳	۶۳	۱۱	۴۳
	متاهل	۶۴	۶۷	۴۷	۳۷	۸۹	۵۷

جدول (۴): میزان و نحوه اطلاع از اجرای طرح بهسازی و تعریض معابر خیابان‌های ملت و اکباتان (به درصد)

اطلاعات	اجتماع محلی					
	کسبه	وانت بارها	باربرها	مردم و عابرین پیاده	گروه خبرگان	میانگین
نحوه آشنایی با طرح بهسازی محیطی محدوده	میزان اطلاع از اجرای طرح					
	مدیریت شهری و مسئولین	۴	۰	۰	۰	۱۸
	ساکنین محلی	۶	۰	۰	۰	۱
	تبلیغات محیطی	۰	۰	۰	۰	۰
	فضای مجازی	۳	۰	۰	۰	۲
	رسانه	۰	۰	۰	۰	۰

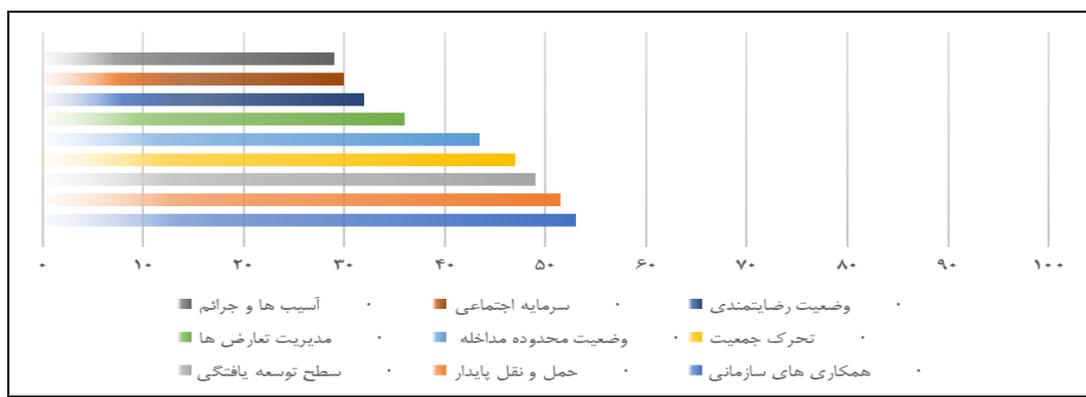
یافته‌های تحلیلی

شاخص‌ها و موضوعات زیر خواهد بود: شهردار منطقه، اداره حمل‌ونقل و ترافیک، اداره کل مطالعات اجتماعی و فرهنگی، شرکت مجری پروژه مطالعاتی، فضاهای پارک حاشیه‌ای، مدیریت شهری، میزان آلودگی صوتی، تعداد و تراکم جمعیت، میزان مهاجرت به محله، و نظام تجاری. کمترین امتیازات نیز مربوط به شاخص‌ها و موضوعات پارکینگ‌ها، کلانتری منطقه، تبلیغات، سرویس‌های بهداشتی، سرقت، سمن‌ها و تشکل‌های مردمی، میزان اعتماد افقی، اطلاع‌رسانی رسانه‌ای، اطلاع‌رسانی محیطی، اطلاع‌رسانی مجازی، اطلاع‌رسانی مردم، مدیریت محله، و میزان مهاجرت به سایر محله‌ها است.

نتایج بررسی‌ها نشان داد که در صورت اجرای سناریوی دوم، با در نظر گرفتن میانگین پاسخ‌های جوامع آماری، در بین ابعاد طرح، به ترتیب ابعاد همکاری‌های سازمانی با ۵۳ درصد؛ حمل و نقل پایدار با ۵۱/۵ درصد؛ سطح توسعه‌یافتگی با ۴۹ درصد؛ و تحرک جمعیت با ۴۷ درصد، بالاترین فراوانی‌ها را به خود اختصاص دادند. در ادامه، ابعاد وضعیت محدوده مداخله با ۴۳/۵ درصد؛ و سطح رضایت‌مندی با ۳۲ درصد جای داشتند و در نهایت، ابعاد سرمایه اجتماعی با ۳۰ درصد و آسیب‌ها و جرایم با ۲۹ درصد در پایین‌ترین رتبه قرار گرفتند (جدول ۵ و شکل ۶). این مطالعه برای تک‌تک شاخص‌های طرح نیز انجام شده است با اجرای سناریوی دوم، بیشترین تأثیرات اجرای طرح مربوط به

جدول (۵): درصد ابعاد متأثر از اجرای پروژه بهسازی و تعریض معابر خیابان‌های ملت و اکباتان

ردیف	متغیرها	درصد	رتبه
۱	• همکاری‌های سازمانی	۵۳	۱
۲	• حمل و نقل پایدار	۵۴/۵	۲
۳	• سطح توسعه‌یافتگی	۴۹	۳
۴	• تحرک جمعیت	۴۷	۴
۵	• وضعیت محدوده مداخله	۴۳/۵	۵
۶	• مدیریت تعارض‌ها	۳۶	۶
۷	• وضعیت رضایت‌مندی	۳۲	۷
۸	• سرمایه اجتماعی	۳۰	۸
۹	• آسیب‌ها و جرائم	۲۹	۹



شکل (۶): درصد ابعاد متأثر از اجرای طرح



شکل (۷): جلسه بحث گروهی متمرکز برگزار شده بین ذی‌نفعان سازمانی در خصوص تأثیرات و راهکارهای اجرای طرح

و تحرک جمعیت در دامنه زمانی T_1 ، بر اساس مقیاس طیف لیکرت، زیاد بوده و در بقیه ابعاد مورد مطالعه در حد متوسط خواهد بود.

در این مرحله، برای تبیین نظام ارتباطی بین متغیرها از آزمون تحلیل مسیر استفاده شده است. در این مدل، ضریب همبستگی ابعاد مستقل با ابعاد وابسته بر اثر مستقیم ابعاد مستقل روی بعد

در ادامه به برآورد وضعیت هر یک از ابعاد یاد شده، بر اساس نظام داده‌ای شدت تأثیر (مشاهده‌نامه، مصاحبه‌نامه، پرسشنامه، و جلسات فوکوس‌گروپ) طبق زمان‌های گذشته (T_1) و حال (T_0)، پرداخته شد. نتایج نشان داد که شدت وقوع تأثیرات اجرای طرح بهسازی و تعریض معابر محدوده مورد مطالعه، در ابعاد حمل‌ونقل پایدار، همکاری‌های سازمانی، سطح توسعه‌یافتگی،

وابسته و تاثیرات غیرمستقیم سایر ابعاد مستقل روی بعد وابسته گانه از طریق رگرسیون توأم به دست آمده است. تقسیم می‌شود. در این روش، اثر مستقیم اجرای طرح بر ابعاد ۹

جدول (۶): توزیع برآوردی ابعاد متأثر از اجرای طرح برحسب نظام داده‌ای زمان‌های T-1 و T-0

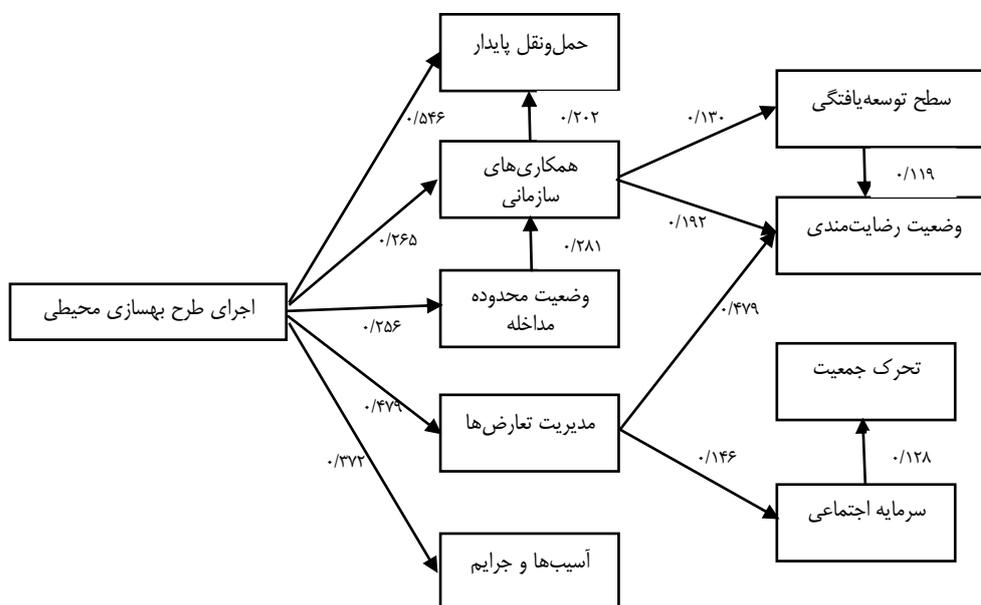
ابعاد	T-1	نظام داده‌ای شدت تاثیر T ₀					برآورد T ₁	
		مشاهده‌نامه	مصاحبه‌نامه	پرسشنامه	فوکوس‌گروپ	جمع شدت	شدت وقوع	میانگین
حمل‌ونقل پایدار	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط	زیاد	متوسط
همکاری‌های سازمانی	کم	کم	متوسط	متوسط	زیاد	متوسط	زیاد	متوسط
سطح توسعه‌یافتگی	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط	زیاد	متوسط
تحرک جمعیت	کم	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط	زیاد	متوسط
وضعیت محدوده مداخله	کم	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط
مدیریت تعارض‌ها	کم	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط	متوسط
وضعیت رضایت‌مندی	متوسط	کم	کم	کم	کم	کم	متوسط	متوسط
سرمایه اجتماعی	خیلی کم	کم	کم	کم	کم	کم	متوسط	کم
آسیب‌ها و جرائم	کم	متوسط	متوسط	متوسط	کم	متوسط	متوسط	متوسط
میانگین	کم/متوسط	کم/متوسط	متوسط	متوسط	کم/متوسط	متوسط	زیاد/متوسط	متوسط

با ضرایب ۰/۵۴۶، ۰/۲۶۵، ۰/۲۵۶، ۰/۴۷۹، و ۰/۳۷۲ به صورت مستقیم، و ابعاد سطح توسعه‌یافتگی، تحرک جمعیت، وضعیت رضایت‌مندی و سرمایه اجتماعی به ترتیب با ضرایب ۰/۱۳۰، ۰/۱۲۸، ۰/۱۹۰، و ۰/۱۴۶ به صورت غیرمستقیم از اجرای طرح، تاثیر می‌پذیرند. همکاری‌های سازمانی به شکل غیرمستقیم نیز با ضریب ۰/۲۸۱ از اجرای طرح متأثر می‌شود. لازم به ذکر است که بعد همکاری‌های سازمانی با ضریب ۰/۵۴۷ بیشترین تأثیر را از اجرای طرح به خود اختصاص داده است.

لازم به توضیح است که برای اندازه‌گیری میزان چند هم‌خطی در ابعاد مستقل از روش معمول فاکتور تورم واریانس^(۱) استفاده شده است (Williams, 1990)، که مقدار VIF کمتر از ۱۰، نشان‌دهنده عدم رابطه چندهم‌خطی بین ابعاد مستقل است (Wang, 1999). نتایج مندرج در جدول (۷) حاکی از عدم چندهم‌خطی بین ابعاد مستقل بوده و از این رو تاثیرات مستقیم به دست آمده برای هر بعد مستقل قابل اعتماد است. بر اساس نتایج، ابعاد حمل‌ونقل پایدار، همکاری‌های سازمانی، وضعیت محدوده مداخله، مدیریت تعارض‌ها و آسیب‌ها و جرائم به ترتیب

جدول (۷): میزان تاثیرپذیری هر یک از ابعاد تحقیق از اجرای طرح با استفاده از آزمون تحلیل مسیر

رتبه	VIF	تاثیر کل همبستگی	تاثیرپذیری غیرمستقیم	تاثیرپذیری مستقیم	متغیرهای مستقل
۳	۲/۱۰۷	۰/۵۴۷	-	۰/۵۴۷	حمل و نقل پایدار
۱	۲/۷۳۴	۰/۵۴۶	۰/۲۸۱	۰/۲۶۵	همکاری‌های سازمانی
۶	۲/۰۰۵	۰/۱۳۰	۰/۱۳۰	-	سطح توسعه‌یافتگی
۸	۱/۵۸۷	۰/۱۲۸	۰/۱۲۸	-	تحرک جمعیت
۲	۲/۴۹۸	۰/۲۵۶	-	۰/۲۵۶	وضعیت محدوده مداخله
۹	۱/۲۴۲	۰/۴۷۹	-	۰/۴۷۹	مدیریت تعارض‌ها
۴	۲/۰۹۳	۰/۱۹۲	۰/۱۹۲	-	وضعیت رضایت‌مندی
۷	۱/۹۷۴	۰/۱۴۶	۰/۱۴۶	-	سرمایه اجتماعی
۵	۲/۰۱۹	۰/۳۷۲	-	۰/۳۷۲	آسیب‌ها و جرائم



شکل (۸): میزان تأثیرپذیری هر یک از ابعاد تحقیق از اجرای طرح با استفاده از آزمون تحلیل مسیر

بحث و نتیجه‌گیری

در این پژوهش، تأثیرات اجرای پروژه بهسازی و تعریض پیاده‌روهای خیابان‌های ملت و اکباتان شهر تهران از جنبه‌های مختلف؛ و همچنین ابعاد مستقیم و غیرمستقیم متأثر از اجرای طرح بهسازی و تعریض معابر خیابان‌های ملت و اکباتان مورد بررسی قرار گرفت. نتایج پژوهش نشان داد که میزان اطلاع از اجرای طرح، بسیار پایین بوده و این موضوع، در مشارکت و همکاری ذی‌نفعان مختلف (کسبه، سازمان‌های مختلف و ...) در اجرای طرح، تأثیر منفی خواهد گذاشت. نتایج همچنین نشان داد که ابعاد حمل‌ونقل پایدار، همکاری‌های سازمانی، سطح توسعه‌یافتگی و تحرك جمعیت، بیشترین تأثیر را از اجرای طرح خواهند داشت. از دلایل تأثیرپذیری بالای بعد حمل‌ونقل، می‌توان به مواردی همچون واقع شدن محدوده مورد مطالعه در محدوده مرکزی شهر تهران، و به تبع آن دسترسی به متروی ملت، دسترسی به ایستگاه‌های اتوبوس، دسترسی به انواع تاکسی‌ها و سواری‌ها و نظیر اینها اشاره کرد. بدون تردید، اهمیت حمل‌ونقل عمومی در بخش‌های مرکزی شهرها، بیشتر و برجسته‌تر از نقاط حاشیه‌ای است و این موضوع در پژوهش‌های متعددی مورد تأیید قرار گرفته است (Asaduzzaman, 2021; Angel & Blei, 2016; Gholam pour & Eraghi, 2014; Ostadi Jafary & Hadigheh Javani, 2009;

Hadi Zenooz et al., 2011; Varmazyari & Zaker 2017; Nazari & Fathi, 2017; Haghghi, 2016). فقدان همکاری‌های موثر درون و بین‌سازمانی، از عوامل دیگری است که باعث تداوم روند کنونی مساله (ازدحام و ترافیک روزانه) شده است. در سطح کلان، این مساله به فقدان مدیریت یکپارچه شهری در ایران برمی‌شود. این مساله باعث ناهماهنگی‌های سازمانی مختلف، و به تبع آن، بروز مسایل متعدد مالی و انسانی در شهر و مدیریت شهری شده است. پژوهش‌های متعددی، راهکار حل مسایل مختلف شهری در ایران را در ایجاد مدیریت یکپارچه شهری اعلان کردند (Chen et al., 2022; Liu et al., 2023; Charosaei & Einanloo, 2020; Abdollahi & Valad Beigi, 2015; Mir Masoodi & Mansoori 2020; Armaki, 2018; Molla nia Jolodar et al., 2020). چرا که ناهماهنگی سازمانی و موازی‌کارها، نه تنها از شدت مساله نخواهد کاست، بلکه هزینه‌های مدیریت شهری را نیز همواره افزایش داده است. مساله دیگر، تک کار کردی بودن این محدوده است که عمدتاً به خرید و فروش لوازم یدکی و تزیینی خودرو اختصاص دارد. مغازه‌داران و مشتریان، معمولاً ساکن محله‌های دیگر شهر تهران هستند و هیچ‌گونه حس تعلق مکانی به این محدوده ندارند. بنابراین آشفتگی فضایی و کارکردی گسترده‌ای را همواره در این محدوده می‌توان مشاهده نمود.

شهری در حل مسایل، ناراضی‌های گسترده، افت کیفیت زندگی، و در مجموع ناپایداری محلی شده است. بدون تردید، به لحاظ گستردگی و ملی بودن مقیاس مشاغل موجود در این خیابان‌ها (لوازم یدکی و تزیینی خودرو)، حل مساله ازدحام و ترافیک انواع وسایل نقلیه و موتورسیکلت‌ها در این محدوده، و اجرای طرح بهسازی و تعریض معابر، کار آسانی نبوده و نه تنها موجب آسیب به اقتصاد و معیشت کسبه و مشتریان خواهد شد، بلکه می‌تواند باعث شکل‌گیری واکنش‌های منفی اجتماعی نیز در این محدوده شود. از سوی دیگر، صرفاً توجه به حقوق کسبه و مشتریان، و نادیده گرفتن حقوق مسافران و رهگذران، منطقی نبوده و لازم است اقدامات عملی در راستای ساماندهی این وضعیت اعمال شود تا شهروندان به راحتی و با احساس امنیت و ایمنی کامل از این خیابان‌ها گذر کنند.

به منظور حل مسایل یاد شده و اجرای هر چه بهتر پروژه بهسازی و تعریض معابر، لازم است ابتدا کارگروهی متشکل از ذی‌نفعان مختلف (شامل نماینده شهرداری منطقه و ناحیه، نماینده اداره راهور، معاون اجتماعی کلانتری منطقه، نماینده حقوقی مجلس شورای اسلامی، نماینده اتحادیه بازرگان، نماینده اداره محیط‌زیست، مجری پروژه مطالعاتی، مجری طرح اتاف، نماینده معتمدین محلی و سمن‌ها، و نماینده اصناف و کسبه محلی) تشکیل شده و با هماهنگی همدیگر، به بررسی شدت و جهت تأثیرات، و اجرای برنامه‌های بهسازی و تعریض معابر محدوده مورد مطالعه اقدام نمایند. در وهله دوم، لازم است فضاهایی برای احداث پارکینگ‌های طبقاتی برای بارگیری و باراندازی در نقاط مختلف محدوده (به ویژه در مواقع شب) در نظر گرفته شود تا اصناف و کسبه محلی به دادوستد خود مشغول بوده و متضرر نشوند. علاوه بر اینها، حضور موثر اداره راهنمایی و رانندگی (از طریق افزایش تعداد ماموران راهنمایی و رانندگی، تعبیه دوربین‌های هوشمند، نصب تابلوهای توقف ممنوع، افزایش میزان جریمه‌ها و نظیر اینها) برای ساماندهی محل، حیاتی و ضروری است. یکی دیگر از توصیه‌های سیاست‌گذاری، حذف نقاط کور و زیباسازی سیما و منظر نقاط مختلف محدوده مورد مطالعه جهت ساماندهی و پیشگیری از شکل‌گیری انواع آسیب‌ها و جرایم اجتماعی است. توسعه گردشگری تاریخی- فرهنگی در محدوده عمارت مسعودیه، از جمله راهکارهای دیگری است که نه تنها هویت محلی و سیمای منظر را ارتقاء داده، بلکه موجب

تردیدی نیست که نبود جمعیت شبانه و وجود کسبه غریبه در طول روز، باعث زوال تدریجی هویت محلی در این محدوده خواهد شد. این مساله را در پژوهش‌های متعددی اعم از (Vaezi & Alimardani, 2018; Esmaeil Nia, 2016; Farhadi et al., 2018; Hassani Nia, 2016) نیز می‌توان مشاهده نمود. تنها عنصر کالبدی، فرهنگی و تاریخی که می‌تواند هویت محلی، سرمایه اجتماعی و حتی گردشگری را در این محدوده افزایش دهد، عمارت مسعودیه است که متأسفانه، با کم‌کاری سازمان میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی، و همچنین شهرداری منطقه، این اتفاق نیفتاده است. متأسفانه هم‌زمان با رشد جمعیت و کالبد شهرها، این مساله را نه تنها در عمارت مسعودیه، بلکه در بسیاری از آثار تاریخی شهرها می‌توان مشاهده نمود (Mehanna, 2019; Gargiulo & Sgambati, 2022; Mohammadi & Eshaghi, 2016; Zare et al., 2019; Ataei et al., 2017; Hatami Nezhad et al., 2018). فقدان پارکینگ و فضاهای پارک حاشیه‌ای خودرو در سطح محدوده مورد مطالعه از جمله مسایل مهم دیگری است که اجرای طرح، می‌تواند بر شدت مساله بیفزاید. بدین معنی که هم‌اکنون وانتی‌ها، کامیون‌ها، موتورسیکلت‌ها و باربران، نه تنها از فضای حاشیه‌ای پیاده‌روها استفاده می‌کنند، بلکه بسیاری از آنها در وسط خیابان توقف کرده و بارگیری یا باراندازی می‌نمایند. حتی جریمه‌های راهنمایی و رانندگی، به حدی پایین است که اهمیتی برای رانندگان وسایل نقلیه ندارد. پژوهش‌های متعددی در این زمینه انجام شده و بر این مساله اذعان نمودند که علاوه بر ارایه امکاناتی نظیر فضاهای پارک، کنترل‌های انتظامی نیز باید تشدید یابد. از آن جمله می‌توان به پژوهش‌های (Pasban, Haji Hoseinloo & Belal, 2011; Razavi, 2016; Javanmard, 2019; Amiri, 2020; Saberi Far & Khaderian, 2018; Basirat et al., 2018) اشاره نمود. نابسامانی‌های موجود حتی باعث شکل‌گیری نقاط کور و انواع آسیب‌های اجتماعی و جرایم (اعم از اعتیاد، روسپی‌گری، خرید و فروش مواد مخدر، تکدی‌گری، دست‌فروشی در سطح پیاده‌روها، کارتن‌خوابی، زباله‌گردی و ...) در بخش‌های مختلف محدوده مورد مطالعه شده است. حتی در پروژه مطالعاتی، محدوده حوزه نفوذ نیز مورد بررسی قرار گرفته نشده، و چه بسا ساماندهی این محدوده، باعث انتقال انواع آسیب‌ها و جرایم اجتماعی به محدوده‌های بلافصل شود. در مجموع، مسایل یاد شده، در بالا، باعث آشفته‌گی فضایی و کارکردی در محدوده، ناتوانی مدیریت

قدردانی کنم. همچنین از مدیر کل مطالعات اجتماعی و فرهنگی، مدیر اداره فنی معاونت حمل و نقل و ترافیک، کارشناسان شرکت مجری پروژه، و کارشناسان بخش‌های مختلف شهرداری منطقه، نهادهای ذی‌ربط و معتمدین محلی به دلیل همکاری موثر در جلسات و ارائه اطلاعات محلی، برای همراهی‌شان سپاسگزارم.

رشد گردشگری، افزایش سرمایه اجتماعی و بهسازی محیطی در محدوده مطالعاتی خواهد شد. در نهایت، توسعه الگوی شهر هوشمند/ الکترونیک در محدوده مورد مطالعه، از طریق آموزش و توسعه ابزارها و زیرساخت‌های خرید و فروش آنلاین و غیرحضوری، راهکار تعیین‌کننده‌ای برای حل مسایل مرتبط با ازدحام و ترافیک محلی، و اجرای بهینه اهداف طرح (سناریوی دوم) خواهد بود.

یادداشت‌ها

1. Variance Inflation Factor

تقدیر و تشکر

بر خود واجب می‌دانم از شهردار منطقه ۱۲ و معاون امور اجتماعی و فرهنگی، برای حمایت‌های‌شان در پیشبرد بهتر طرح

فهرست منابع

- Aarseth, W., Ahola, T., Aaltonen, K., Økland, A., & Andersen, B. 2017. Project sustainability strategies: A systematic literature review. *International Journal of Project Management*, 35 (6): 1071-1083. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2016.11.006>.
- Aarseth, W., Rolstadås, A., & Andersen, B. 2011. Key factors for management of global projects: a case study. *International Journal of Transitions and Innovation Systems*, 1(4), 326-345.
- Abdollahi, M.; & Valibeigi, M. 2014. Strategic assessment of the state of development of integrated management of Tabriz metropolis. *Journal of Geography and Urban Space Development*, 2(2): 15-26. (in Persian).
- Ahmadi, F.; Nasiriani, Kh.; & Abazari, P. 2018. Delphi technique: a tool in research. *Iranian Journal of Education in Medical Sciences*, 8(1): 175-185. (in Persian).
- Alem, S.; Waziri, V.; & Rezai Sharif, A. 2018. Evaluation of the factors affecting social ties in the center of neighborhoods of Ardabil city. *Journal of Urban Management Studies*, 11(38): 25-45. (in Persian).
- Angel, Sh. & Blei, M. A. 2016. The spatial structure of American cities: The great majority of workplaces are no longer in CBDs, employment sub-centers, or live-work communities. *Cities*, Volume 51, pp. 21-35. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2015.11.031>.
- Amiri, Kh. 2019. Investigating the role of social culture in transportation and urban traffic. *Journal of Architecture*, 17(3): 1-23. (in Persian).
- Anupriy, Prateek B. A., & Graham, J. D. 2023. Congestion in cities: Can Road capacity expansions provide a solution? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 174, 103726. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103726>.
- Asaduzzaman, N. M., Ashrafi, S. M., Fattah, A., Riad M. S. & Rahman, S. 2021. Assessment of traffic congestion scenario at the CBD areas in a developing city: In the context of Khulna City, Bangladesh, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, Volume 11, 100435. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100435>. (in Persian).
- Arta Naghsh Ramona Consulting Engineers. 2022. Mellat and Akbatan roads improvement study project. District 12 of Municipality of Tehran. (in Persian).
- Atayishad, H., Rafieyan, M., & Ranjbar, A. 2016. Investigating the effect of the historical building reuse policy on the reconstruction of the historical context of Kashan city. *Iranian Journal of Restoration and Architecture (Repair of historical and cultural works and textures)*, 7(4): 103-115. (in Persian).
- Bedoya-Maya, F., Calatayud, A., & González M. V. 2022. Estimating the effect of road congestion on air quality in Latin America. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Volume 113, 103510. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103510>.

- Behshahrzarei, M. & Najafi Troyjani, S. N. 2018. Designing the central fabric of cities with the approach of giving identity to the space; Case study: the central fabric of the city. *Journal of National Studies*, 20 (3) (serial 79): 115-137. (in Persian).
- Behzadbasirt, Sh., Daghovian, D., Shiran, G., & Amiri, M. 2017. Designing a police management pattern to predict traffic crises and urban damage (case study: traffic in Tehran metropolis). *Journal of Law Enforcement Management Studies (Law Enforcement Management Studies)*, 13(1): 29-48. (in Persian).
- Charosai, A.; & Ilanlo, M. 2019. Integrated urban management solutions (case study: Ahvaz city). *Journal of Geography*, 18(65): 120-132.
- Chen, B., Sharifi, A. & Schlör, H. 2022. Integrated social-ecological-infrastructure management for urban resilience. *Resources, Conservation and Recycling*, Volume 181, 106268. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2022.106268>.
- Esmailnia, A. 2015. Destruction of the historical heritage of a city, destruction of the identity of city residents. The 6th international research conference in science and technology. Tehran. (in Persian).
- Esmailzadeh, H. 2022. Social and cultural impact assessment of the improvement and widening of Mellat and Ekbatan streets located in the 12th district of Tehran. Department of Social and Cultural Studies of District 12 Municipality of Tehran. (in Persian).
- Esmailzadeh, H., Saeedifard, F., Mohammadnia, M., & Asadzadeh, A. 2016. Research methodology in urban environmental studies (methods and models). Mahkame Publications. First Edition. Tehran. 336 pages. (in Persian).
- Esteves, A. M., Franks, D., & Vanclay, F. (2012). Social impact assessment: the state of the art. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 30(1), 34-42
- Ghafari Gilandeh, A., Firouzi Majandeh, A., & Shokrzadehfard, A. 2019. Measuring the spatial relationship between urban land use and traffic congestion. *Journal of Traffic Management Studies*, No. 58 1-36. (in Persian).
- Gargiulo, C. & Sgambati, S. 2022. Active mobility in historical centres: towards an accessible and competitive city. *Transportation Research Procedia*, Volume 60, pp. 552-559. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.071>.
- Gholampour, Y.; & Iraqi, M. 2013. Urban transportation: management evaluation of the inner-city public transportation system in order to achieve sustainable urban transportation (case study: Birjand city). The 6th National Conference on Urban Planning and Management. Tehran. (in Persian).
- Hadizenoob, B., Zaranjad, M., Taei, H., & Khudapanah, M. 2018. The external consequences of private car transportation in Tehran. *Journal of Quantitative Economics (Economic Reviews)*, 8(2) (serial 29) 51-77. (in Persian).
- Haji-Hosseinlu, M., & Bilal, A. 2018. Studying the impact of marginal parking on the traffic of the main inner-city roads in the AIMSUN environment. *Journal of Traffic Management Studies*, 6(20): 1-12. (in Persian).
- Hassaninia, M. 2015. Investigating identity criterias in contemporary cities. The second national conference on tourism culture and urban identity. Tehran. (in Persian).
- Hatami Nejad, H., Arwin, M., Razaghi, F., & Mohammadi, A. 2017. Identifying areas of intervention in historical contexts based on the principle of intermediate development (case study: historical context of Yazd city). *Journal of Geography and Urban-Regional Planning*, 8(28): 49-68. (in Persian).
- Hildebrandt, L. 2012. The significance and status of Social Impact Assessment (SIA) in a South African context (Doctoral dissertation, North-West University).
- Liu, L., Dobson, B. & Mijic, A. 2023. Optimisation of urban-rural nature-based solutions for integrated catchment water management. *Journal of Environmental Management*, Volume 329, 117045. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2022.117045>.
- Lozano, A., Manfredi, G., & Nieddu, L. 2009. An algorithm for the recognition of levels of congestion in road traffic problems. *Mathematics and Computers in Simulation*, 79 (6): 1926-1934. <https://doi.org/10.1016/j.matcom.2007.06.008>.

- Ebrahimpour, M., & Mustafavi, S. R. 2017. Social and cultural impact assessment of plans and projects. Social and Cultural Studies Office of Tehran Municipality. Tehran. (in Persian).
- Fazli, M. 2019. Social impact assessment, Sociologists Publications. First Edition. Tehran. (in Persian).
- Farhadi, J., Zanganeh, A., Kamanroudi Kejoori, M., & Soleimani Mehranjani, M. 2017. The role of production-commercial elites in upgrading urban decaying neighborhoods (case study: Isar neighborhood of Mashhad). *Journal of Geography and Urban Space Development*, 5(1). (8 series): 281-298. (in Persian).
- Jawanmard, M. 2018. The functional role of honorary police in urban traffic control. *Journal of traffic management studies*. No. 52: 87-116. (in Persian).
- Mehanna, A. W. 2019. Urban renewal for traditional commercial streets at the historical centers of cities. *Alexandria Engineering Journal*, Volume 58, Issue 4, pp. 1127-1143. <https://doi.org/10.1016/j.aej.2019.09.015>.
- Mir Masoudi, S. P.; and Mansouri-Eramaki, R. 2017. Investigating solutions for realizing integrated urban management in Tehran. *Journal of Urban Management Studies*, 10 (34): 45-60. (in Persian).
- Mohammed A. Kh. 2023. Traffic congestion patterns in the urban road network: (Dammam metropolitan area). *Ain Shams Engineering Journal*, 14 (3), 101886. <https://doi.org/10.1016/j.asej.2022.101886>. (in Persian).
- Mollania Jelodar, Sh.; Deneshvari Nasab, A.; Malmir, M. and Rasouli, S. H. 2019. Assessment of social sustainability in the central neighborhoods of Babol city with an integrated management approach. *Journal of Public Policy in Management (public administration treatise)*, 11 (38): 83-97. (in Persian).
- Muhammad, Z., Masron, T., & Majid, A. 2015. Local government service efficiency: Public participation matters. *International Journal of Social Science and Humanity*, 5 (10): 827- 831. DOI: 10.7763/IJSSH.2015.V5.565. (in Persian).
- Mohammadi, H.; and Ishaghi, N. 2015. Promotion of social capital in the historical context of the city (case study: the historical context of the city of Kerman). The second annual research conference in civil engineering, architecture, urban planning and sustainable environment. Tehran. (in Persian).
- Mohseni Tazehkand, A. 2019. The experience of sidewalk construction in the historical center of the city; Case study: the central square of Trabzon, Türkiye. *Shabak Journal*, 6(2) (serial 53): 99-112. (in Persian).
- Nazari, P.; and Fathi, S. 2016. Analysis of the relationship between the social dimension of urban transportation and social development in Tehran. *Iranian Journal of Social Development Studies*, 9 (3) (series 35): 95-108. (in Persian).
- Nazmfar, H.; Moti Doost, A.; and Moulaei Hashjin, N. 2014. An analysis of the phenomenon of peddling in the city and its effects on the volume of urban pedestrian and bicycle traffic (case study: Langrood city). *Regional Urban Studies and Research Journal*, 6 (24): 27-48. (in Persian).
- Paseban Razavi Khorasani, h. 2015. Organizing and managing urban traffic. The 5th international research conference in science and technology. Tehran. (in Persian).
- Ostadi Jaafari, M.; and Hadigejavani, M. 2018. The role of public transportation in achieving sustainable transportation. 9th Transportation and Traffic Conference. Tehran. (in Persian).
- Saberifar, R.; and Khadrian, A. 2017. Forecasting traffic generated from urban uses; Case study: Neyshabur city. *Journal of Geography and Urban-Regional Planning*, 8 (26): 33-44. (in Persian).
- Shahidi, M., R. 1381. Sustainable urban transportation. *Journal of Urban Management*, 3 (11): 6-16. (in Persian).
- Social and Cultural Studies Office of Tehran Municipality, 2019. Educational booklet of the first workshop on evaluating the social impacts of plans and projects (social annex). Tehran. (in Persian).
- Statistical Center of Iran. 2015. General population and housing census. The number of populations of the statistical areas of the 12th district of Tehran. (in Persian).
- Talebian, S. A.; and Maleki, A. 2018. Presenting a model to evaluate social impacts in Iran's oil and gas industry. *Socio-Cultural Development Studies Quarterly*, 1 (3): 161-186. (in Persian).

- The website of the Municipality of District 12 of Tehran. 1401. General characteristics of District 12 of Tehran. (in Persian).
- Vanclay, F. 2005. International Principles for Social Impact Assessment. Impact Assessment and Project Appraisal. ISSN: 1461-5517 (Print) 1471-5465 (Online). Journal homepage: <https://www.tandfonline.com/loi/tiap20>. <https://doi.org/10.3152/147154603781766491>.
- Vaezi, M.; and Alimardani, M. 2018. The concept of identity and a philosophical approach to the identity and nature of the city. *Bagh Nazar magazine* 15(62): 47-56. (in Persian).
- Varmaziari, M.; and Zakir Haqiqi, K. 2023. Transportation and sustainable development. The third international conference on modern researches in civil engineering, architecture and urban planning. Tehran.
- Wang, G. M., Kong, S. & Moreno. O. 1999. Genetic analysis of grain filling rate and duration in Maize Fieldcropsres, No, 61.
- Williams, W. A., Jones, B. & Dement, M. 1990. A Concise Table for Path Analysis Statistic, *Agron*, 82, pp 1022-1024.
- Wen, W. 2008. A dynamic and automatic traffic light control expert system for solving the road congestion problem. *Expert Systems with Applications*, 34 (4): 2370-2381. <https://doi.org/10.1016/j.eswa.2007.03.007>.
- Xing, X. & Li, X. 2023. Recommendation of urban vehicle driving routes under traffic congestion: A traffic congestion regulation method considering road network equilibrium. *Computers and Electrical Engineering*, Volume 110, 108863. <https://doi.org/10.1016/j.compeleceng.2023.108863>.
- Zareh, A.; Rezaei, M.; and Lagaei, H. 2018. Explanation of the factors affecting the improvement of environmental quality in the historical context of cities (case study: historical context of Shiraz city). *Journal of Urban Planning and Research*, 10 (38): 1-12. (in Persian).