

Examining the Requirements of the Right to the City in the Policy-Making Process and Development Planning of the Cities: A Case Study of Tehran Transportation Development

Masoumeh Eshtiaghi

Corresponding Author, PhD Student in Sociology, University of Mazandaran, Babolsar,
Iran. eshtiyaghi87@yahoo.com

Mahmoud Sharepour

Full Professor, Department of Social Sciences, Mazandaran University, Babolsar, Iran.
Sharepour@yahoo.com

Mohammad Fazeli

Assistant Professor, Department of Social Sciences, Shahid Beheshti University, Tehran,
Iran. m.fazeli@gmail.com

Abstract

Urban transport policy-making and planning is of great importance in determining the forms of the development of a city. Not only the future of the urban life but also the city dwellers' daily lives depend on how the cities make transportation decisions. Considering the position of transportation policy in the citizens' lives, this study aims at exploring and examining the requirements of the right to the city in the process of transport policy in Tehran. The study data were qualitative integrated and were collected through semi-structured interviews, higher-order documents, and libraries and were analyzed through grounded theory method. Then, through theoretical and purposeful sampling, 20 experts including some managers of different urban managerial systems and some citizens were interviewed until the data saturation. Later on, the collected data were coded and analyzed in the form of 9 axial categories and one core category. Findings indicate that the legal capacity for participation, institutional capacity, and transparency and oversight mechanisms are among the causal conditions of the requirements of the right to the city in Tehran's transportation policy. The macrostructure of Tehran's urban planning, the underlying

conditions, and the macro-decision-making system of the intervening conditions were identified. Reconstructing the requirements of the right to the city in the process of policy-making and planning for the development of Tehran's transportation system indicates that a comprehensive network of transparency and oversight, along with participatory planning, are the strategies that can be employed. According to the findings of this study, the requirements of the right to the city in the transport policy process can lead to good urban governance in this area as well as at the general level of urban management.

Keywords: *Urban transport policy, qualitative research, right to the city, Tehran, grounded theory*

بررسی بایسته‌های حق به شهر در فرایند سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی توسعه شهرها (موردی توسعه حمل و نقل شهر تهران)^۱

معصومه اشتیاقی

نویسنده مسئول، دانشجوی دکترای جامعه‌شناسی دانشگاه مازندران، مازندران، ایران
eshtiyaghi87@yahoo.com

محمود شارع پور

استاد تمام گروه علوم اجتماعی دانشگاه مازندران، مازندران، ایران Sharepour@yahoo.com

محمد فاضلی

استادیار گروه علوم اجتماعی دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران m.fazeli@gmail.com

چکیده

سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری از عرصه‌های مهم و تعیین‌کننده‌ی اشکال توسعه در شهر است. نه تنها آینده‌ی حیات شهرها بلکه، زیست روزمره‌ی ساکنان شهر وابسته به چگونگی تصمیمات حمل و نقلی شهرها است. با توجه به جایگاه سیاست‌گذاری حمل و نقل در زیست شهروندان، هدف پژوهش حاضر آن است که بایسته‌های حق به شهر در فرایند سیاست‌گذاری حمل و نقل شهر تهران را کشف و مورد بررسی قرار دهد. داده‌های مطالعه، کیفی تلفیقی از طریق مصاحبه‌ی نیمه‌ساخت‌یافته، اسناد بالادستی و کتابخانه‌ای، گردآوری و از روش نظریه‌ی زمینه‌ای برای تحلیل داده‌ها استفاده شده است. از طریق نمونه‌گیری نظری و هدفمند با ۲۰ نفر از صاحب‌نظران، مدیران حوزه‌ی مدیریت شهری و شهروندان تا رسیدن به اشباع داده‌ها مصاحبه انجام شد. گردآوری داده‌ها در قالب ۹ مقوله‌ی محوری و یک مقوله‌ی هسته، کدگذاری و تحلیل شد. یافته‌ها حاکی از آن است ظرفیت قانونی مشارکت، ظرفیت نهادی، مکانیسم‌های شفاف‌سازی و نظارتی؛ شرایط علی بایدهای حق به شهر در سیاست‌گذاری حمل و نقل شهر تهران به شمار می‌آیند. ساختار کلان برنامه‌ریزی نیز شرایط زمینه‌ای و نظام تصمیم‌گیری کلان شرایط مداخله‌گر شناسایی شدند. بازسازی بایسته‌های حق به شهر در فرایند سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی توسعه‌ی حمل و نقل شهر تهران بیانگر آن

۱. این یک مقاله دسترسی آزاد تحت مجوز CC BY-NC-ND (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>) است.

است که شبکه‌ی جامع شفافیت و نظارت در کنار برنامه‌ریزی مشارکتی استراتژی‌هایی هستند که می‌تواند به کار گرفته شود. بر اساس یافته‌های این پژوهش، بایسته‌های حق به شهر در فرایند سیاستگذاری حمل و نقل، می‌تواند حکمروایی خوب شهری را در این حوزه و در سطح عام مدیریت شهری در پی داشته باشد.

واژه‌های کلیدی: سیاستگذاری حمل و نقل شهری، پژوهش کیفی، نظریه مبنایی، حق به شهر، تهران

تاریخ دریافت: ۹۹/۱۰/۰۷ تاریخ بازبینی: ۰۰/۰۴/۱۵ تاریخ پذیرش: ۰۰/۰۵/۱۶

فصلنامه راهبرد اجتماعی - فرهنگی، سال ۱۰، شماره ۳۹، تابستان ۱۴۰۰، صص ۲۲۳-۲۵۷

مقدمه و بیان مسئله

روند توسعه‌ی شهرها بر زندگی شهروندان تاثیر گسترده و درازمدتی بر جا می‌گذارد. حمل و نقل شهری یکی از اشکال توسعه‌ای است که با آینده‌ی شهرها ارتباط مستقیم دارد. حمل و نقل در کنار مسکن، کار و گذران اوقات فراغت، به عنوان یکی از چهار عملکرد اساسی شهر قلمداد شده است، به گونه‌ای که زندگی شهری امروز را بدون آن نمی‌توان تصور نمود (امینی و جهانشاه لو، ۱۳۸۵: ۱ به نقل از (فتوحی، ۱۳۹۱، ص. ۲۵). پیامدهای چندگانه و درازمدت مسیرهای انتخابی اشکال توسعه‌ی حمل و نقل شهری موجب شده تا سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری در شمار موضوعات بسیار مهم قرار گیرد. اهمیت سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری به حدی است که می‌تواند در عین پویایی بخشی به حیات شهری، موجب زوال آن نیز شود.

شبکه‌ی حمل و نقل شهری پاسخگوی نیازهای مختلف شهروندان در عرصه‌هایی چون فراغت، اشتغال، آموزش، خدمات و غیره است. از سوی دیگر، به واسطه‌ی تأثیری که بر نحوه‌ی کاربری زمین، میزان مصرف انرژی، ترافیک و آلودگی شهرها بر جای می‌گذارد، با کیفیت زندگی ارتباط وثیق دارد. به عبارتی، سیاست‌گذاری حمل و نقل از اجزای مهم اهداف پایداری شهرها به شمار می‌آید. ابعاد گسترده و درازمدت حمل و نقل شهری بر زندگی روزمره، موجب شده تا حق شهروندان در فرایند تصمیم‌سازی و سیاست‌گذاری حمل و نقل شهری، مورد توجه سازمان‌های جهانی در حوزه‌ی حقوق شهروندی قرار گیرد، چرا که شهروندان به عنوان ساکنان شهر بیش از هر ذینفعی با حمل و نقل شهری سر و

کار دارند و کیفیت زیست‌شان وابسته و منوط به آن است. توجه به حق به شهر به حدی است که فردریش^۱ ویژگی متمایز و برجسته‌ی سیاست‌های شهری را به دیدن شرکای سیاست‌گذار مرتبط می‌داند (فردریش، ۱۳۸۹، ص. ۲۷). به عبارتی، شهروندان شهر این فرصت را می‌یابند که درباره چگونگی تصمیمات درباره‌ی منابع در شهر و نحوه‌ی توزیع آن برای اهداف توسعه‌ای شهر، بتوانند مشارکت فعال مطابق با میل و نیازهای واقعی‌شان داشته باشند. طراحی، احداث و گسترش فضاها، تسهیلات و خدمات شهری متناسب با نیازها و شرایط متفاوت اقشار و گروه‌های اجتماعی مختلف انجام می‌شود که در مجموع به عنوان اصول ضروری سیاست‌گذاری، مدیریت و توسعه‌ی شهری محسوب می‌شود. در دهه‌های اخیر، شاهد رشد فزاینده شهر تهران از ابعاد مختلف و به ویژه حوزه‌ی نظام حمل و نقل شهری بوده‌ایم که محصول سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی توسعه‌ی تهران بوده است. در اسناد بالادستی توسعه‌ی شهر تهران، بر توسعه‌ی پایدار شهر بر مبنای رفع نیازهای همه‌ی گروه‌های اجتماعی شهر و به ویژه، گروه‌های کم برخوردار شهری به همراه تعدیل نابرابری و توزیع عادلانه‌ی حقوق شهروندی تأکید شده است (برنامه اول، دوم و سوم پنج ساله توسعه شهرداری تهران). اما این‌که ساز و کارهای سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی تهران به چه نحو است که امکان به کارگیری بایدهای حق به شهر را در گام نخست و محوری فرایند توسعه‌ی شهر برای شهروندان محتمل می‌سازد، مسئله مورد پژوهش حاضر است.

۱. اهداف و سؤالات پژوهش

هدف محوری مقاله‌ی حاضر، شناسایی بایدهای حق به شهر در فرایند سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی توسعه‌ی حمل و نقل شهر تهران است. مطابق با هدف کلی، مجموعه‌ای از اهداف جزئی شامل (۱) شناسایی شرایط علی تأثیرگذار در عملی شدن بایسته‌های حق به شهر در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهر تهران، (۲) شناسایی شرایط زمینه‌ای و بستر اجتماعی دخیل در رسیدن به مدف محوری مطرح شده پژوهش، (۳) شرایط مداخله‌گر و تأثیرگذار در موضوع و

۴) شناسایی استراتژی‌ها و پیامدهای منتج به بایدهای حق به شهر در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهر تهران دنبال می‌شود.

بر اساس اهداف پژوهش، سؤال اصلی مقاله آن است که بایسته‌های حق به شهر در فرایند سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی توسعه‌ی حمل و نقل شهر تهران چیست؟ همراه با سؤال محوری پژوهش حاضر، پرسش‌های جزئی به شرح زیر مطرح است:

- شرایط علی تأثیرگذار در عملی شدن بایسته‌های حق به شهر در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهر تهران چیست؟
- زمینه و بسترهای به کارگیری بایسته‌های حق به شهر در سیاست‌گذاری حمل و نقل شهر تهران چگونه است؟
- عوامل و شرایط مداخله‌گر در به کارگیری بایدهای حق به شهر در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهر تهران چیست؟
- استراتژی‌ها و پیامدهای بایسته‌های حق به شهر در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهر تهران چگونه است؟

۲. پیشینه پژوهش

از منظر حق به شهر (معروفی & وحیدی برجی، ۱۳۹۴) به بررسی فضا و تحقق‌پذیری حق شهری با ارزیابی مقایسه‌ای دو پروژه نواب در تهران و لادفانس در پاریس به روش کیفی اسنادی پرداختند. بر اساس مقایسه دو پروژه مشخص شد که هر دو پروژه غیرمشارکتی و متأثر از سیاست‌های سرمایه‌داری و تصرف فضا بوده‌اند. (سالاری & صفوی سهی، ۱۳۹۶) به نقش نهاد شورای اسلامی شهر در اعتلای حقوق شهروندی در شهر تهران به روش پیمایشی بین شهروندان و مدیران شهری پرداختند. یافته‌ها نشان داد از میان ابعاد عملکرد شورای اسلامی شهر تهران، به ترتیب متغیرهای انتخاب شهردار، نظارت بر مدیریت شهری و تصویب امور شهرداری، پیش‌بینی کننده میزان تحقق حقوق شهروندی بوده‌اند. (کاظمیان & میرعابدینی، ۱۳۹۰) نیز به آسیب‌شناسی مدیریت یکپارچه شهری در تهران از منظر سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری شهری به روش کیفی مصاحبه در

بین مدیران شهری تهران و برخی نهادهای دولتی مرتبط پرداختند. یافته‌ها روی ۳ عامل محوری استخراج شد: ۱- تعدد عناصر و کنش‌گران ذیربط و در نتیجه روابط متفرق میان سازمانی در سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری، ۲- ساختار توزیع قدرت در بین عناصر ذیربط تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری و ۳- عوامل مرتبط با منابع و ابزار قدرت و حاکمیت در موضوع تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری شامل قوانین و مقررات موجود شهری، زیرساخت‌های اطلاعاتی و ارتباطی و توانمندی‌های مالی مدیریت شهری از جمله عوامل مؤثر بر عدم یکپارچگی سیاست‌گذاری در مدیریت شهری است.

(Ma & Kent, 2018) نیز معایب حمل و نقل شهری با توجه به محرومیت اجتماعی و رفاه در مقیاس محله را به روش پیمایش در سیدنی مورد بررسی قرار دادند. بر اساس یافته‌های این مطالعه سیاست‌گذاری حمل و نقل مبتنی بر محله می‌تواند باعث کاهش احساس محرومیت در شهروندان شده و احساس پذیرش اجتماعی را برای همکاری اجرای برنامه‌های حمل و نقل بالا ببرد. (Litman, 2003) نیز طرد اجتماعی را در برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری در کشور کانادا به روش کیفی اسنادی مورد مطالعه قرار داد. بر اساس یافته‌ها، کیفیت نامناسب نظام حمل و نقل، مانعی مهم بر مشارکت اجتماعی و روابط اجتماعی شهروندان در شهر بوده است و حمل و نقل ناپایدار عاملی بوده که گرایش افراد به سمت خودروی شخصی را افزایش داد.

مرور ادبیات تجربی حاکی از آن است که، اگر چه در تحقیقات پیشین به آسیب‌های مدیریت شهری از یک سو و جایگاه حق به شهر در پروژه‌های شهری توجه شد اما، هیچ‌گاه الزامات و ملاحظات سیاستی با توجه به سوییچ اجتماع محور آن در فرایند سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ی شهری دیده نشده است. پرداختن به این خلاء پژوهشی از آن رو مهم است که، مغفول ماندن این دو موضوع بدون توجه به پیوندهای ناگسستنی این دو در واقعیت جامعه، منجر به بازتولید شکلی از عدم ادراک مشترک میان جامعه با سطح کلان سیاست‌گذاری و مدیریت می‌شود. در ارتباط بین این دو سطح فرایندها، ساز و کارها و شرایط،

بسترها و استراتژی‌های مداخله‌ای وجود دارد که شناسایی آن از ملاحظات پیوند عملیاتی دو سطح سیاست‌گذارانه و جامعه‌ی محلی است. این پژوهش به دنبال شناسایی و کشف این چستی‌ها و چگونگی‌ها میان سیاست‌گذاری حمل و نقل و بایدهای حق به شهر در عمل در مورد مطالعه‌ی خاص یعنی حمل و نقل شهر تهران است. دغدغه پژوهشی که تا به حال پاسخ دقیق و مشخصی بدان از منظر پژوهش جامعه‌محور داده نشده است.

۳. تعریف مفاهیم حساس

۳-۱. چستی سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری

سیاست‌گذاری شهری، عرصه‌ی تصمیم‌گیری درباره‌ی روند توسعه‌ی شهر در ابعاد مختلف چون حمل و نقل شهری است. برنامه‌ریزی حمل و نقل بخش مهمی از برنامه‌ریزی کلان شهری است که تا حد امکان باید در ارتباط نزدیک‌تری با برنامه‌ریزی کاربری زمین مورد توجه قرار گیرد. به قول کالین کلارک^۱، حمل و نقل در واقع سازنده و نابودکننده‌ی شهرهاست (کلارک، ۱۹۵۷ به نقل از (سرور & امینی، ۱۳۹۲، ص. ۳۴). از دید لوفور نیز سرزندگی شهری در قالب سه متغیر ارتباطات، امنیت و تفریح قابل تعریف است. سیاست‌گذاری حمل و نقلی به شیوه‌ی انتخاب و فرصت‌های که به واسطه‌ی حمل و نقل شهری برای شهروندان ایجاد می‌شود می‌پردازد. در سیاست‌گذاری حمل و نقل شهری درباره‌ی نحوه‌ی توزیع و تخصیص منابع کمیاب مانند زمین در شهر تصمیم‌گیری می‌شود. لوکاس (۲۰۰۶) به این موضوع اشاره دارد که یک رویکرد یکپارچه در تصمیمات مربوط به کاربری زمین و موقعیت مکانی خدمات شهری در ارتباط با تصمیمات حمل و نقل شهری، می‌تواند منجر به استفاده‌ی بهینه از منابع کمیاب شود (فارینگتون، ۲۰۰۷ به نقل از (Fol & Gallez, 2014)). تصمیم‌گیری درباره‌ی چگونگی تعریف شبکه‌ی حمل و نقل در شهر با عدالت اجتماعی، برابری فرصت‌ها و دسترسی به امکانات و خدمات شهر برای گروه‌های اجتماعی مختلف و به ویژه اقشار کم

1. Colin Clark

برخوردار شهر مرتبط است. هم‌چنین، سیاست‌گذاری درباره‌ی شیوه‌های حمل و نقل پایدار به پایداری محیط زیست کمک خواهد کرد که به بهبود کیفیت زندگی منجر خواهد شد. به عبارتی، دیده شدن اهداف ذینفعان در حوزه‌ی سیاست‌های حمل و نقل یکی از مهم‌ترین مباحث در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری محسوب می‌شود. دفتر برنامه‌ی اسکان بشر ملل متحد^۱، بازیگران اصلی سیاست‌گذاری شهری را شامل حکومت مرکزی، حکومت محلی یا مدیریت شهری، بخش خصوصی، جامعه‌ی مدنی اعم از تشکلهای مردم نهاد، تشکلهای غیر دولتی، رسانه‌ها، احزاب، دفاتر و نهادهای بین‌المللی، نخبگان، فعالان اجتماعی و اقتصادی و سیاسی می‌داند (کاظمیان & میرعابدینی، ۱۳۹۰، ص. ۱۳). از چالش‌های اساسی سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی به ویژه در بحث حمل و نقل شهری فرصت چانه‌زنی همه ذینفعان در فرایند سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل است که سرنوشت آینده‌ی توزیع عدالت/ بی‌عدالتی و پایداری/ ناپایداری یا برابری/ نابرابری فرصت‌های توسعه پایدار شهری را می‌تواند، تحت الشعاع قرار دهد.

۳-۲. مفهوم حق به شهر

«حق به شهر»^۲ عنوان کتابی از هانری لوفور^۳ نظریه‌پرداز شهری است که در پی بحران‌های شهری سال ۱۹۶۸ فرانسه به دنبال طرح مطالبه‌ی اجتماعی در برابر نابرابری‌های شهری نوشته شده است. حق به شهر شامل دو حق اساسی برای ساکنان شهری است: حق مشارکت^۴ و حق تخصیص و تملک^۵. در حق مشارکت شهروندان باید در هر تصمیمی که به تولید فضای شهری می‌انجامد، نقش محوری ایفا کنند (Purcell, 2002). تعلق یافتن به شهر با حرکت در شهر، حضور در آن، احساس آرامش و داشتن فضاهای مناسب برای خود، ممکن می‌شود در حالی که

-
1. United Nations Housing Program Office
 2. Right to city
 3. Henry Lefebvre
 4. The right to participation
 5. The right to appropriation

مشارکت در شهر با دخالت داشتن در سیاست‌گذاری شهری، تصمیم‌گیری در مورد مسائل فضایی، کالبدی، اقتصاد شهری و مالکیت و کنترل بخشی از این فضا ممکن می‌شود (رهبری & شارع پور، ۱۳۹۳). رشد سرمایه‌محور شهرها و کالایی شدن روابط فضایی، موجب کاهش نقش آفرینی شهروندان و افزایش تسلط نخبگان شهری و سرمایه‌گذاران بر تصمیم‌گیری‌های شهری شده است. این در حالی است که کنترل بر کاربری زمین، حق مالکان زمین و نخبگان اقتصادی و سیاسی نیست، بلکه این حق از آن افرادی است که تصمیمات درباره‌ی کاربری زمین مستقیماً بر آن‌ها تاثیر می‌گذارد (معروفی & وحیدی برجی، ۱۳۹۴، ص. ۷). حق به شهر «در برگیرنده مطالبات حقوق بشر به زمین، بهداشت عمومی، حمل و نقل عمومی؛ زیرساخت اولیه، ظرفیت‌سازی و دسترسی به کالاها و خدمات عمومی-از جمله به منابع طبیعی و امکانات مالی است (برنر، مارکوزه، & مایر، ۱۳۹۶، ص. ۱۲۱). مهم‌ترین جنبه‌ی برنامه‌ریزی به عنوان فرایندی ارتباطی، اتکای آن بر اشکال دموکراسی مشارکتی است (ترکمه، ۱۳۹۰) که در آن می‌توان وجوه حق به شهر را عملی کرد. در برنامه‌ریزی شهر تاب‌آور در طی تمام مراحل - از مفهوم‌سازی تا اجرا- فرایند کار به نحوی تعریف شده که باید مشارکت تصمیم‌گیران محلی و شهروندان در نظر گرفته شود تا ارزیابی دقیق و متعبری صورت گیرد و اطمینان از رابطه‌ی بین جامعه و پروژه‌های توسعه شهری در کنار اجرای سریع‌تر حاصل شود (Amado, Moura, & Silva, 2009). مثلاً، این‌که در کجا سرمایه‌گذاری شود، شغل‌های جدید ایجاد شود، خط‌های حمل و نقل عمومی جدید راه‌اندازی شود، یا مسکن جدید ساخته شود و یا هر تصمیم دیگری که به طور برجسته‌ای به تولید فضا در شهری که در آن ساکنند مربوط باشد (Purcell, 2002)؛ (معروفی & وحیدی برجی، ۱۳۹۴، ص. ۷).

با توجه به ادبیات نظری حاضر، مقوله‌ی مشارکت شهروندان در فرایندهای سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی، شفافیت دسترسی به اطلاعات درباره‌ی برنامه‌ها و پروژه‌های توسعه‌ی حمل و نقل شهر و نظارت بر روند انتخاب و تصمیم‌گیری درباره‌ی پروژه‌های کلان حمل و نقل شهری از جمله مواردی است که در گام‌های

منتج به بایسته‌های حقوق شهروندی در سیاست‌گذاری حمل و نقل شهری مورد نظر است. بر همین اساس، مؤلفه‌ها و متغیرهای پژوهش حاضر شامل موارد زیر است؛ در یک صورت‌بندی مفهومی سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی توسعه‌ی حمل و نقل شهری، به مثابه امری کلان در ارتباط تنگاتنگ با حق شهروندی است، چرا که از زوایای مختلف بر زندگی و حیات شهری تأثیر می‌گذارد. با توجه به ادبیات نظری حاضر، مقوله‌ی مشارکت شهروندان در فرایندهای سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی، شفافیت دسترسی به اطلاعات درباره‌ی برنامه‌ها و پروژه‌های توسعه‌ی حمل و نقل شهر و نظارت بر روند انتخاب و تصمیم‌گیری درباره‌ی پروژه‌های کلان حمل و نقل شهری از جمله مواردی است که در گام‌های منتج به بایسته‌های حقوق شهروندی در سیاست‌گذاری حمل و نقل شهری مورد نظر است.

۴. روش پژوهش

هدف پژوهش حاضر شناسایی و بررسی دلالت‌های حق به شهر در سیاست‌گذاری حمل و نقل شهر تهران است. بنابراین، از نظریه زمینه‌ای^۱ به عنوان یک استراتژی استقرایی برای کشف داده‌ها استفاده می‌شود تا گزارشی نظری از ویژگی‌های موضوع، فراهم شود و همزمان پایه‌ی این گزارش‌های نظری را در مشاهدات تجربی داده‌ها مشاهده نمود (Corbin & Strauss, 1990, p. 2). ایده‌های اولیه برای جستجو و حساسیت نسبت به سؤال‌های مطالعه برآمده از مفاهیم حساس است (Blumer, 1954, p. 6)، در بخش مرور ادبیات نظری پژوهش حاضر مورد بررسی قرار گرفت. جمع‌آوری داده‌ها بر مبنای مصاحبه است و در کنار آن برای روشن شدن سؤال‌ها از سایر منابع شامل گردآوری اسنادی و مدارک استفاده شد (Glaster & Strauss, 1967, pp. 161-184). برای جمع‌آوری داده‌ها از نمونه‌گیری هدفمند، برای انتخاب مطلعین و متخصصان جهت مصاحبه و اسناد مرتبط با داده‌های پرسش پژوهش استفاده شده است. فرایند تحلیل داده‌ها در نظریه‌ی زمینه‌ای توأم با استفاده از نظریه‌ی نمونه‌گیری نظری است که تحلیل گر هم‌زمان داده‌های تحقیق را جمع‌آوری، کدگذاری و تحلیل می‌کند (Glaster & Strauss,

1. Grounded Theory

(1967, pp. 44-45). فرایند نمونه‌گیری نظری تا زمانی ادامه می‌یابد که هیچ ویژگی جدیدی ظهور نکند، یا به عبارت دیگر، مفهوم جدیدی در خلال گردآوری داده‌ها خلق نشود. این سطح را اشباع نظری می‌خوانند (محمد پور، ۱۳۹۲، ص. ۳۲۶).

مفاهیم مستخرج از تحقیق در سه مرحله کدگذاری می‌شوند. به طور خلاصه، مراحل تحقیق به این نحو بوده که در گام اول ادبیات موضوع، جهت شفاف کردن سؤال‌ها و شناسایی مفاهیم حساس مورد بررسی قرار گرفت. در گام دوم، نمونه‌گیری هدفمند و نظری ادبیات انجام شد. در مرحله سوم، جمع‌آوری داده‌های مرتبط با سیاست‌گذاری حمل و نقل شهر تهران و حق به شهر جهت ایجاد بانک اطلاعات اولیه و افزایش اعتبار و روایی سازه‌ها انجام شد. در گام چهارم، تحلیل اولیه‌ی داده‌ها با بهره‌گیری از روش منعطف درباره‌ی سیاست‌گذاری حمل و نقل شهر تهران با توجه به گزاره‌های حق به شهر صورت گرفت. در گام پنجم، مرتب کردن داده‌ها برای تحلیل و در ادامه گام ششم تحلیل در سه مرحله کدگذاری باز، محوری و گزینشی انجام شد. در مرحله هفتم، برای دقیق‌تر کردن چارچوب کار و بسط نظری تکرار مراحل ۲ تا ۶ تا سطح اشباع نظری مد نظر قرار گرفت. در گام هشتم نیز با توجه به اشباع کار تحلیل خاتمه یافت. در مرحله نهایی نیز نظریه‌ی خلق شده با ادبیات حق به شهر در سیاست‌گذاری حمل و نقل مورد مقایسه قرار گرفت و مدل یافته‌های به دست آمده‌ی پژوهش ترسیم شد. نمونه‌ی هدفمند این پژوهش، شامل کلیه اسناد بالادستی مرتبط با سند توسعه‌ی طرح شهر تهران و توسعه‌ی حمل و نقل از دوران بعد از انقلاب تا پایان دوره مدیریتی قبلی شهرداری تهران است. هم‌چنین در بخش مصاحبه‌ی نیمه ساختارمند نیز ذی‌مدخلان مختلف مرتبط با موضوع، مد نظر قرار گرفت که در جدول ۱ آمده است.

جدول ۱. مشخصات جامعه آماری مورد تحقیق

مصاحبه		اسناد
تعداد نفر	نهادها و اشخاص مورد مصاحبه	
۶	نمایندگان شورای اسلامی شهر تهران	اولین طرح جامع شهر تهران مصوب ۱۳۴۷
۴	مدیران معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری	طرح جامع تهران مصوب ۱۳۸۶

	تهران	طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، ۱۳۸۶
۲	شورای عالی ترافیک وزارت کشور	برنامه پنج ساله اول شهرداری تهران سالهای ۱۳۸۸-۱۳۹۲
۳	متخصصان حوزه برنامه‌ریزی شهری و جامعه‌شناسی شهری	برنامه پنج ساله دوم شهرداری تهران ۱۳۹۳-۱۳۹۷
۵	شهروندان تهرانی	مصوبات کمیته حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران مصوبات شورای عالی ترافیک کشور

۵. یافته‌های پژوهش

در این بخش، نتایج تحلیل داده‌ها بر اساس مراحل سه گانه کدگذاری ارائه می‌شود. تحلیل داده‌ها به روش تحلیل خرد و سطر به سطر صورت گرفت. پس از انتزاع مفاهیم از گزاره‌ها، با یکدیگر مقایسه و مفاهیم مرتبط با عنوان یک مفهوم کلی‌تر، به نام مقوله یکپارچه شدند. با یکپارچه کردن، مقایسه و تحلیل پیرامون این مقوله‌ها، یک مقوله هسته به نام «بایسته‌های حق به شهر در فرایند سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهر تهران» حاصل شد.

جدول ۲. نتایج مراحل سه گانه کدگذاری باز، محوری و گزینشی

نوع مقوله	مفاهیم	مقوله‌ها	مقوله هسته
شرایط علی	صراحت در قوانین مشارکت ذی‌نفعان، نواقص قانونی مشارکت ذی‌نفعان	طرفیت قانونی مشارکت	بایسته‌های حق به شهر در فرایند سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی توسعه حمل و نقل
	تعادل نهادی مشارکت ذی‌نفعان، عدم ارتباط مؤثر ذی‌نفعان نهادی	طرفیت نهادی مشارکت	
	شفافیت فرایندهای تصمیم‌سازی، عدم گزارش دهی عمومی فرایندها، شفافیت منابع مالی، شفافیت گزارش مبنای اولویت‌بندی طرح‌های کلان، برنامه‌ریزی هماهنگ و یکپارچه	مکانیسم‌های شفاف‌سازی	
	موانع قانونی نظارت ذی‌نفعان؛ چالش‌های پاسخگویی بالا به پایین	مکانیسم‌های نظارتی	
شرایط زمینه‌ای	ویژگی پایتختی بودن، ویژگی‌های جمعیتی، مدیریت چندجانبه شهر	ساختار کلان برنامه‌ریزی توسعه شهر	
شرایط مداخله‌گر	برنامه‌ریزی متمرکز دولتی متمرکز	نظام تصمیم‌گیری مدیریت کلان	
استراتژی‌ها	بازنگری قانونی مشارکت ذی‌نفعان در سطوح مختلف تصمیم‌سازی، تقویت تعامل بین بخشی، ایجاد ظرفیت نهادی تعامل سطوح تصمیم‌گیری	طرفیت سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی مشارکت محور	
	شفافیت منابع مالی، شفافیت اولویت‌بندی پروژه‌ها، گزارش دهی ماهیانه و سالانه، ارزیابی اجتماعی پیش از تصمیم، الزام به پاسخگویی، شفافیت بودجه‌ریزی، انتشار گزارش توجیهی	شبکه‌ی جامع شفافیت و نظارت طرح‌های توسعه‌ی شهر	

		پروژه‌های کلان به عموم، اطلاع‌رسانی عمومی پیش از نهایی کردن تصمیمات، ایجاد مکانیسم بازخوردی در تمام مراحل سیاست‌گذاری تا اجرای برنامه‌ها	
پایامدها	تقویت حکمروایی شهری	همکاری حداکثری همه ذی‌نفعان شهر، تقویت اعتماد، شفافیت مسئولیت نهادهای ذی‌مدخل در سیاست‌گذاری حمل و نقل شهر تهران، توزیع عادلانه و تعدیل نابرابری توسعه‌ی حمل و نقل در شهر، حاکمیت قانون، گزارش دهی عمومی پروژه‌های کلان حمل و نقلی، حضور ناظر و نمایندگان محلی در روند برنامه‌ریزی پروژه‌ها	

۵-۱. بستر و زمینه‌ها

۵-۱-۱. ساختار کلان سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی توسعه شهر

توسعه در ایران با مفهوم دولت گره خورده است. در طول تاریخ قبل و بعد از انقلاب همواره دولت، محور و رکن تصمیم‌گیری در کشور بوده است. تمرکزگرایی دولتی بیش از همه در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی توسعه قابل رویت است که در ساختار آن، نهادهای غیردولتی مانند تشکلهای، اصناف و گروه‌های اجتماعی و شهروندان به طور عام سهمی در آن نداشته‌اند (ماهانامه اقتصاد توسعه، ۱۳۸۵). همین تمرکزگرایی تام موجب شد تا سال ۱۳۷۷ نهاد عمومی شوراهای شهر و روستا تشکیل شود. اما مطابق با ماده یک قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری سال ۱۳۵۱؛ بررسی سیاست‌های کلی شهرسازی و اظهار نظر نسبت به منطقه‌بندی، نحوه‌ی استفاده‌ی زمین، بررسی و تصویب نهایی طرح‌های جامع شهری و تغییرات آن‌ها، خارج از نقشه‌های تفصیلی و نظارت بر آن‌ها از اختیارات این شورا است که زیر مجموعه‌ی دولت است و شهرداری‌ها مکلف به اجرای مصوبات هستند. شوراها و از جمله شورای شهر تهران، تنها نقش مشورتی را در این فرایندها دارد که این مسئله‌ای مهم در نظام سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی کلان توسعه‌ی شهرها محسوب می‌شود. از دید همه مصاحبه‌شونده‌های سیاست‌گذاری توسعه‌ی شهر تهران به دلیل ویژگی پایتختی بودن در طول زمان تحت‌الشعاع تحولات کلان کشور بوده و است. در همین زمینه یکی از اعضای شورای شهر می‌گوید:

«از اول انقلاب ما به خیل مهاجرتی به تهران روبرویم که به امید فرصت‌ها روانه تهران شدند و این با خودش بار جمعیتی عظیمی را به تهران تحمیل کرد و بی‌شمار مسئله برای مدیریت شهر»
یا یکی از اساتید برنامه‌ریزی شهری می‌گوید:

«توسعه نامتوازن باعث شد تا تهران بیمارگونه رشد کند و در همه

حوزه‌ها از جمله حمل و نقل تأثیرات خودش را بر جا بگذارد»

در اسناد و مصاحبه آن چه روشن است، سایه‌ی دولت بر همه‌ی عرصه‌ها است که در شهر تهران به دلیل ویژگی پایتخت بودن، این امر با شدت بیشتر قابل مشاهده است.

۵-۲. شرایط علی

۵-۲-۱. ظرفیت نهادی مشارکت

با توجه به مصاحبه‌ها و بررسی اسنادی، ۴ نهاد محوری در سطح سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهر تهران شناسایی شدند. شورای عالی ترافیک و دفتر حمل و نقل در وزارت کشور، محوری‌ترین نهاد تصمیم‌ساز و سیاست‌گذار حوزه‌ی حمل و نقل شهر تهران است که از سال ۱۳۷۲ وظیفه تهیه خط‌مشی‌های لازم، طراحی، برنامه‌ریزی، سازماندهی، هماهنگی، هدایت، نظارت و انتظامات ترافیکی شهرها را در کل کشور بر عهده دارد. پس از آن، معاونت حمل و نقل و ترافیک و معاونت فنی و عمران شهرداری تهران، بالاترین مرجع در این حوزه شناخته می‌شود. تدوین، ارزیابی و انتخاب استراتژی‌های مناسب، جهت نیل به اهداف از جمله مأموریت‌های این بخش است.

در عرصه سیاست‌گذاری، کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران، تنها نهاد مردمی است که مهم‌ترین وظیفه‌ی قانونی آن بررسی و تصویب طرح‌ها و نظارت بر امور و فعالیت‌های مربوط به این حوزه جهت کارآمدتر شدن سیستم حمل و نقل شهری است. هم‌چنین، استانداری تهران و کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی نیز به عنوان دیگر نهادها در امور مربوط به سیاست‌گذاری،

برنامه‌ریزی و نظارت بر طرح‌های توسعه‌ی حمل و نقل شهر تهران در کنار ستاد تبصره ۱۳ فعالیت دارند. محوری‌ترین موضوع از سوی مصاحبه شده‌ها در سطح ذی‌نفعان نهادی، مربوط به عدم توازن قدرت چانه‌زنی ذی‌نفعان در سطح دولتی و عمومی است. معاون سابق حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در این خصوص می‌گوید:

«واقعیت آن است که در شورای عالی ترافیک وزارت کشور، شهرداری

تهران چندان نقشی ندارد چه برسد به شورای شهر»

از اعضای کمیته‌ی حمل و نقل شورای شهر تهران می‌گوید:

«اگر چه سال‌هاست مشکل ترافیک و آلودگی هوا در تهران داریم. اما

کمیته شورا نمی‌تواند بگوید اولویت اول این شهر تمرکز روی حل این

مسئله باشد چرا که هر بخشی ساز خودش را می‌زند»

یکی از اعضای سابق شورای شهر تهران در این خصوص اشاره می‌کند به این که:

«کمیته‌ی حمل و نقل شورای شهر تهران به لحاظ قانونی اختیارات

چندانی ندارد و اگر پروژه حمل و نقلی در شهر تعریف شود، شورای

عالی ترافیک در وزارت کشور تعیین‌کننده اصلی است. اگر چه شهردار

تهران، رئیس شورای عالی ترافیک تهران است اما مسئله‌ای که وجود دارد

این که مبنای طرح‌های حمل و نقلی، طرح جامع تهران است که مرجع

تصویب‌اش به دولت بر می‌گردد»

مدیر بخش مطالعات حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران به این مهم تاکید دارد:

«اگر شهرداری طرحی تهیه کند که خودرو محور باشد و نگاه وزارت

کشور هم خودرو محور باشد، برنامه خودرو محور تصویب می‌شود و

شورای شهر نمی‌تواند کاری کند، چون نه تهیه‌کننده و نه تصویب‌کننده

است و این به قوانین مجلس برگردد که چه کسی مرجع تصمیم‌گیری

باشد»

در ارتباط با سطح دایره‌ی نفوذ و اثرگذاری شورای شهر تهران بر سطوح

تصمیم‌گیری حمل و نقل شهر از صاحب‌نظران مدیریت شهری تهران می‌گوید:

«مشارکت تصمیم‌گیری حمل و نقل تهران در سطح برنامه‌ریزی خرد و

کوتاه مدت هست که در این سطح مداخله چندان تأثیرگذار نیست»

هم‌چنین دبیر کمیته حمل و نقل و ترافیک شورای شهر تهران می‌گوید:

«تصمیمات کلان حمل و نقل با شورای عالی شهرسازی و معماری یا

کمیسیون ماده ۵ و شورای هماهنگی وزارت کشور است»

دولت و نهادهای زیرمجموعه، در فرایند سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهر تهران از سطح مداخله بالاتری برخوردار است و شهرداری در سطح دوم و در نهایت شورای شهر امکان نفوذ دارد. شورای شهر در عمده‌ی موارد، نظر مشورتی و ورود به موضوعات میانی و خرد حمل و نقلی مانند تصویب کرایه‌ی حمل و نقل عمومی، اعمال طرح زوج و فرد و موارد از این دست را عهده‌دار است.

۵-۲-۲. ظرفیت قانونی مشارکت

مشارکت در تصمیم‌گیری و سازماندهی فضاها و کاربری زمین از جمله، توسعه‌ی شبکه‌ی حمل و نقل شهری یکی از مهم‌ترین وجوه حق ساکنان بر شهر است. بررسی اسناد بالادستی مؤید آن است که طبق ماده ۲۰ آیین‌نامه نحوه‌ی بررسی و تصویب طرح‌های توسعه و عمران شهری مصوب سال ۱۳۷۸، تنها نظرخواهی از شورای شهرها بدون حق رأی صورت می‌گیرد. از سوی دیگر تنها در ماده ۴ برنامه‌ی دوم توسعه‌ی شهرداری تهران، به فراهم کردن زمینه‌ها و انجام اقدامات لازم برای جلب مشارکت فعالانه شهروندان، اشخاص حقیقی و حقوقی خصوصی، سازمان‌های مردم‌نهاد و سایر نهادها و دستگاه‌های مرتبط در حوزه حمل و نقل شهر تهران اشاره شده است.

هم‌چنین در ماده ۴۷ چشم‌انداز اهداف و راهبردهای توسعه در حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، به ایجاد هماهنگی بین کاربری زمین و سیستم حمل و نقل و افزایش مشارکت بخش خصوصی در حمل و نقل درون شهری اشاره شده است. البته سطح مشارکت به شکل آموزشی و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، دیده شده است. در برنامه‌های کلان توسعه‌ی کشور نیز، اگر چه مجموعه وظایف و

اختیاراتی برای دولت و نهادهای زیرمجموعه در توسعه‌ی حمل و نقل شهری آمده اما مبحث مشارکت عمومی در هیچ یک از سطوح کلان یا خرد لحاظ نشده است. یافته‌های قوانین بالادستی حاکی از آن است که مشارکت شهروندان در امور مربوط به حمل و نقل در سطوح آموزش، مدیریت ترافیک، فرهنگ مصرف حمل و نقل شهری و انضباط اجتماعی به نحوی مسئولانه یک سویه است. سطوح تعریف شده‌ی مشارکت شهروندی در متون قانونی به شکلی نبوده که عرصه‌ی تصمیم‌سازی و برنامه‌ریزی را شامل شود. هم‌چنین نقش نهادها و تشکلهای مدنی در کنار نخبگان اجتماعی و اقتصادی مورد توجه قرار نگرفت.

۵-۲-۳. ساز و کارهای شفاف‌سازی

نشان دادن ساز و کار تصمیم‌گیری و انتخاب فرایندها و اطلاعات درباره چرایی انتخاب‌ها و روند تخصیص منابع، سرمایه و فضاهای شهر به پروژه‌های کلان حمل و نقلی در سطح عمومی یکی از موارد مطرح شده حق به شهر در عرصه‌ی سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی شهری است. شفافیت منابع مالی، شفافیت اولویت‌بندی طرح‌ها و خروجی آن برای گروه‌های اجتماعی ساکن در شهر موضوعی است که در مصاحبه‌ها بدان پرداخته شده است. یکی از اعضای کمیسیون شورای شهر تهران در همین باره می‌گوید:

«حداقل در دو دهه اخیر، مجموعه‌ی قابل توجهی از ظرفیت منابع درآمدی شهر تهران از فروش املاک و اراضی متعلق به شهرداری و درآمد از محل بارگذاری طرح تفضیلی شهر، صرف پروژه‌های حمل و نقلی در شهر تهران شده است»

استاد شهرسازی دانشگاه تهران می‌گوید:

«گزارش‌دهی و دادن اطلاعات درباره‌ی پیمانکاران و فرایندها جزو موارد امنیتی بعضاً محسوب می‌شود و این شامل پروژه‌های حمل و نقل تهران نیز است»

آقای ساکن محله‌ی فرمانیه درباره‌ی پروژه صدر اشاره دارد:

«هیچ وقت یادم نمی‌آید که از ما درباره انجام این طرح نظرخواهی کرده باشند. خودشان آمدند کلنگ زدند»
خانم میانسال ساکن محله تجریش می‌گوید:
«اگر نظر شهروندان و ساکنین اطراف پروژه صدر- نیایش مهم بود، باید اطلاع‌رسانی می‌کردند و ما هم در جریان کار قرار می‌گرفتیم. تا مدت‌ها ما نمی‌دانستیم و یادم نمی‌آید اطلاع‌رسانی هم شده باشد»
ساکن محله نواب می‌گوید:

«کارمند بازنشسته شهرداری و از قدیمی‌های نواب هستم. یک شب تصمیم گرفتند و فردا کلنگ زدند. من و خانواده‌ام نتوانستیم از محله دل بکنیم اما خیلی‌ها رفتند چون دیگر محله‌ای نیست و الان اکثراً مهاجرین اینجا ساکنند که کلی دردسر هم دارند»

بر اساس گزارش‌های منتشر شده و داده‌های مصاحبه با مدیران و صاحب‌نظران شهری نشان داده شد که فرایند سیاست‌گذاری درباره‌ی اولویت انتخاب پروژه‌های کلان حمل و نقل شهری در مجموع در معرض اطلاع عمومی قرار نگرفته است. اگر چه یکی از وظایف، طبق قوانین شهرداری، اطلاع‌رسانی به موقع و مؤثر از روند اجرایی پروژه‌ها به مردم بویژه، ساکنین محل انجام مطالعات از جمله وظایف معاونت فنی و عمران شهرداری تهران به شمار می‌رود (عملکرد معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، ۱۳۸۹: ۱۶).

۵-۴. ساز و کارهای نظارتی

نظارت و پاسخگویی از جمله بایدهای حق به شهر است که در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی شهری مطرح است. وسعت تأثیرگذاری طرح‌های حمل و نقلی بر آینده‌ی توسعه‌ی شهرها موجب اهمیت یافتن چندجانبه نظارت و کنترل در فرایندهای سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در این حوزه شده است. در همین زمینه یکی از مدیران ارشد شهری می‌گوید:

«در فصل بودجه‌ریزی آمدند هزینه صدر - نیایش را پیش‌بینی کردند و به شهرداری ابلاغ شد. ولی بودجه کافی نبود و در طول زمان منابع مالی

زیادی از شهر بلعیده شد تا هزینه‌ی این پروژه تأمین شود که هنوز
مباحث مالی و ... ادامه دارد»

عضو شورای شهر تهران در همین زمینه می‌گوید:

«با هر جا به جایی نقشه خط مترو هزینه مازادی برای شهر به وجود
می‌آید که این امر در یک مقطعی در تهران اتفاق افتاد و شورا نتوانست
کاری کند»

استاد دانشگاه می‌گوید:

«طرح جامع ۱۳۸۶ مصوب شد اما تا ۱۳۹۴ مسکوت ماند و مبنای
مشخصی برای سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی تهران نداشتیم و تصمیمات
بر اساس ملاحظات، غیر از برنامه‌ی جامع به عنوان مهم‌ترین سند
بالادستی انجام می‌شد»

نماینده سابق شورای شهر تهران می‌گوید:

«ابزار نظارت، تعریف نشده و روابط بین شهرداری و شورا و شیوه‌های
نظارت هیچ وقت تعریف دقیقی نشده است».

در همین زمینه یکی از متخصصان شهری می‌گوید:

«در یک دوره‌ای برای کسب درآمد، تراکم فروشی کردیم. مجوز ساخت
مجمع‌های تجاری در مناطق خاصی از تهران که نیازمند شبکه‌ی ارتباطی
بوده‌اند را دادیم»

مشخص نبودن ساز و کارهای نظارتی از سوی شهروندان و ضعف فرایند نظارتی
شورای شهر، از مسائلی است که از دید مصاحبه‌شده‌ها، امکان شفافیت
تصمیم‌گیری را به حداقل می‌رساند. در این میان، انجام مطالعات اتاف پروژه‌های
توسعه‌ی شهری از دید صاحب‌نظران شهری یکی از ساز و کارهای حداقلی نظارت
به شمار می‌رود که در بند (ج) برنامه پنج‌ساله دوم شهرداری تهران سال ۱۳۹۳
آمده است. عضو شورای شهر تهران در همین باره می‌گوید:

«نگرش مهندسی بر مدیریت شهری حاکم بوده و پذیرش مطالعات
ارزیابی اجتماعی برایشان چندان قابل قبول نبوده و از سوی دیگر،

تحقیقات ارزیابی اجتماعی پروژه‌ها بیشتر در سطح نظری مانده‌اند و قابل کاربست اجرایی برای مدیران نیستند»

نواقص قانونی و ضعف ساز و کارهای نظارتی از خلأهایی است که در عمل مانع از اعمال نظارت و دیده‌بانی اجتماعی طرح‌های توسعه از جمله حمل و نقل شهری شده است. تخطی از برنامه‌ی جامع و تعریف پروژه‌های حمل و نقلی سرمایه‌بر، با کمترین منافع عمومی شهر از مواردی بوده که به رغم مصاحبه شونده‌ها به دلیل ضعف نهادهای نظارتی مردمی، منابع شهر را بلعیده است.

۳-۵. شرایط مداخله‌گر

۵-۳-۱. نظام تصمیم‌گیری کلان

یکی از شرایط مداخله‌گر شناسایی شده از دل مصاحبه‌ها، درباره‌ی بایسته‌های حق به شهر در سیاست‌گذاری حمل و نقل شهر تهران مربوط به الگوهای ریشه‌دار تصمیم‌گیری در بدنه کلان مدیریتی است که بر فرایندهای اعمال شفافیت، کنترل و مشارکت حداکثر عمومی سایه انداخته است. در همین زمینه مدیر مطالعات حمل و نقل می‌گوید:

«الگوی غالب سیاست‌گذاری در ایران از بالا به پایین است و برنامه‌ریزی پاسخگو یا برنامه‌ریزی مشارکتی و دموکراتیک از جایگاه چندانی برخوردار نیست. نه در حمل و نقل، بلکه در همه‌ی حوزه‌ها این مسئله هست»

یا استاد معماری و شهرسازی می‌گوید:

«در طول سال‌های متمادی، تلاش‌های زیادی شده تا شکل تصمیم‌گیری از بالا به پایین به سمت محلی پیش برود. نمونه‌اش ایجاد سراهای محلات و شورایاری در مدیریت شهری تهران است که بنا به گزارش‌های شهرداری، درصد مشارکت شهروندان زیر ۲۰ درصد گزارش شده است»

سلطه‌ی برنامه‌ریزی غیرمشارکتی و سیاست‌گذاری از بالا به پایین مسئله‌ای کلان است که ریشه در تغییر ساختارهای نظام تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری دارد.

۵-۴. استراتژی‌ها

۵-۴-۱. ظرفیت سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی مشارکت محور

استراتژی برنامه‌ریزی مشارکتی با تقویت ظرفیت نهادی و اصلاح قوانین، از جمله مواردی است که از دید مصاحبه‌شده‌ها می‌توان برای تغییر و تحقق بایدهای حق به شهر در سطح سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل دنبال شود. عضو پیشین شورای شهر تهران در همین زمینه می‌گوید:

«شورا به لحاظ قانونی ظرفیت بالایی دارد و اساساً، دلیل شکل‌گیری شورا، تلاش در جهت دموکراسی مردم‌سالاری بوده است. مهم این است که ما در شورا بتوانیم این ظرفیت‌ها را بالفعل و مطالبه کنیم، چون شورا مثل نهاده نوپا است و نیاز به تلاش هست»

برنامه‌ریز شهری نیز می‌گوید:

«تقویت رویکرد مشارکت‌محور هم در سطح کلان برنامه‌ریزی و هم در سطح محلی از مواردی است که می‌تواند با کمک رسانه‌ها و تمرین مدیریتی اتفاق بیفتد. تجربه‌ی جهانی هم نشان داده برای رسیدن به مشارکت و پاسخگویی باید اعتماد و روحیه‌ی تعامل تقویت شود. اینجاست که سرمایه‌ی اجتماعی مهم است. متأسفانه اعتماد به نهاد شهرداری طی دوره‌های مختلف چندان بالا نبوده است»

بازنگری قوانین و لایه‌های مشارکت ذی‌نفعان در سطوح مختلف تصمیم‌سازی و تقویت تعامل و بسترسازی فعالیت مشروع نهادهای مدنی در حوزه‌ی شهر و از جمله، حمل و نقل از مواردی است که به اعتقاد مصاحبه‌شونده‌ها، در طول زمان می‌تواند ظرفیت‌های برنامه‌ریزی مشارکت‌محور و تصمیم‌گیری دموکراسی‌محور را تقویت نماید.

۵-۴-۲. شبکه‌ی جامع شفافیت و نظارت

برای رسیدن به حق به شهر لازم است، شهروندان درباره‌ی نحوه‌ی تخصیص منابع و فضاهای شهری برای تصمیمات توسعه حمل و نقل بدانند. چرایی انتخاب و

چگونگی تعیین اولویت و هزینه و فایده آن برای گروه‌های اجتماعی ساکن در مناطق مختلف شهر معین شود. چرا که اساساً، شفافیت امکان توزیع عادلانه میان ذی‌نفعان مختلف را فراهم می‌کند و نابرابری بین گروه‌های درآمدی به ویژه در موضوع حمل و نقل عمومی را ایجاد می‌کند. در همین زمینه عضو شورای شهر تهران می‌گوید:

«ما باید به سمتی برویم که انتشار گزارش‌ها و اطلاع‌رسانی درباره‌ی پروژه‌های حمل و نقلی یک امر عادی و متداول در مدیریت شهر شود. مردم حق دارند بدانند که فلان زیرگذر یا روگذر از منطقه و محله‌ی آن‌ها قرار است بگذرد»

کارشناس اجتماعی شهرداری معتقد است:

«مطالعات اتاف نه فرمالیته، بلکه علمی و تخصصی مطالبه شود، چرا که نتیجه‌ی آن به شناسایی واقعیت‌ها و تصمیم‌گیری درست کمک می‌کند»
دکتری برنامه‌ریزی شهری و کارشناس حمل و نقل شهرداری تهران اشاره دارد:
«بخشی از کلنگ‌زنی و تصمیمات زیرساختی به ویژه حمل و نقل در تهران، نتیجه تصمیمات دیده شدن و کارهای سیاسی و نه سیاستی قائم به شخص بوده است. اگر این طور نبود چطور بخش حمل و نقل عمومی بر خلاف بخش خصوصی خودرودم‌محور از برنامه عقب مانده؟»

تعیین مکانیسم‌های شفافیت و پاسخگویی در طول فرایندهای تصمیم‌سازی و سیاست‌گذاری تا اجرایی نمودن برنامه‌ها از مواردی است که به عنوان استراتژی بایسته‌های حق به شهر در سیاست‌گذاری مطرح است. شفافیت در عرصه تخصیص منابع مالی، اولویت‌بندی پروژه‌ها، گزارش‌دهی ماهیانه و سالانه طرح‌ها و نحوه‌ی انتخاب سرمایه‌گذاران و پیمانکاران کلان، ارزیابی اجتماعی پیش از تصمیم‌گیری، الزام به پاسخگویی، شفافیت بودجه‌ریزی، انتشار گزارش توجیهی پروژه‌های کلان به عموم، اطلاع‌رسانی عمومی پیش از نهایی کردن تصمیمات، ایجاد مکانیسم بازخوردی در تمام مراحل سیاست‌گذاری تا اجرای برنامه‌ها از موارد مطرح شده است.

۵-۵. پیامدها

۵-۵-۱. تقویت حکمروایی شهری

حکمرانی خوب شهری یا حاکمیت شهری، وظیفه‌ی به اجرا در آوردن تصمیمات و سیاست‌های عمومی در جهت منافع عامه را دارد، به عنوان فرایند مشارکتی توسعه تعریف می‌شود و به موجب آن همه‌ی ذی‌نفعان شامل حکومت، بخش خصوصی و جامعه مدنی تمهیداتی را برای حل مشکلات شهری فراهم می‌آورند که نتیجه‌ی آن رفع ناپایداری توسعه‌ی شهری، رفع ناپایداری‌ها از بدنه‌ی نهادهای مدیریتی، برنامه‌ریزی شهری، کارآمدسازی و مسئولیت‌پذیری بیشتر در اداره‌ی امور شهری و تفویض قدرت، وظایف و صلاحیت‌ها به حکومت و دیگر ذی‌نفعان محلی خواهد بود (قنبری & همکاران، ص. ۸۷). متخصص شهری در پاسخ به این سؤال که آثار و پیامدهای حق به شهر در سیاست‌گذاری توسعه‌ی حمل و نقل شهر تهران چنین اظهار نظر می‌کند:

«اگر مشارکت مردم و نهادهای مردمی در تصمیمات دیده می‌شدند، شاید این همه مشکلات حمل و نقلی مثل آلودگی و ترافیک کمتر در تهران تجربه می‌کردیم»

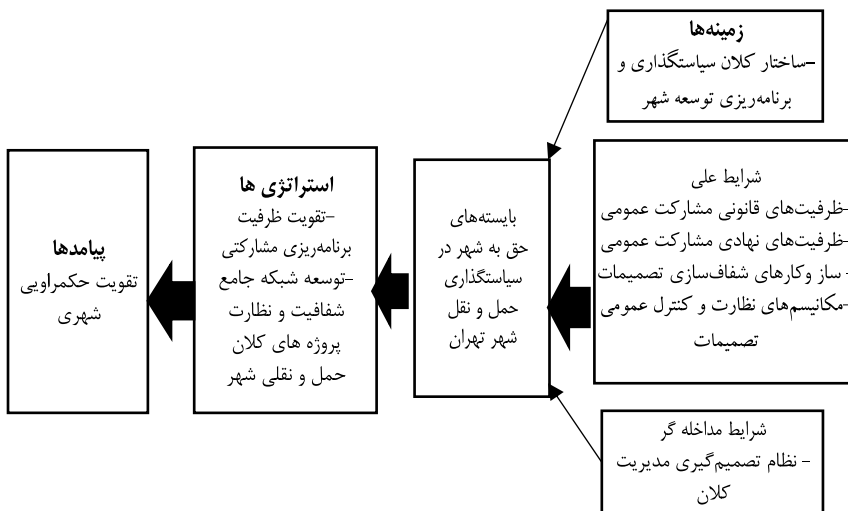
کارشناس اجتماعی شهرداری نیز در همین زمینه می‌گوید:

«آن چه باعث بی‌اعتمادی و کاهش همکاری شهروندان شده، ریشه تصمیمات یک سویه مدیریتی است. حمل و نقل یکی از همان عرصه‌های آزمون توزیع تصمیمات عادلانه در شهر است»

همکاری حداکثری همه ذی‌نفعان شهر، تقویت اعتماد، شفافیت مسئولیت نهادهای ذی‌مدخل در سیاست‌گذاری حمل و نقل شهر تهران، توزیع عادلانه و تعدیل نابرابری توسعه‌ی حمل و نقل در شهر؛ حاکمیت قانون، گزارش‌دهی عمومی پروژه‌های کلان حمل و نقلی، حضور ناظر و نمایندگان محلی در روند برنامه‌ریزی پروژه‌های توسعه حمل و نقلی در مجموع ناظر به حکمروایی است که بدان اشاره شده است.

۵-۶. نظریه زمینه‌ای پژوهش

در این بخش در پی آنیم با شرح کامل مدل پارادایمی، خط روایتی برآمده از داده‌های پژوهش را مشخص کنیم. روایت، حول مقوله‌ی هسته یعنی «بایسته‌های حق به شهر» در سیاست‌گذاری حمل و نقل شهری» پدید آمده، بر اساس پارادایم چهار بخشی، شرایط علی، زمینه، استراتژی و پیامدها در قالب مدل پارادایمی (تصویر ۱) ترسیم شده است. بر اساس مدل پارادایمی حاضر می‌توان گفت؛ بایسته‌های حق به شهر در سیاست‌گذاری حمل و نقل شهری تحت تأثیر شرایط خاصی است. این شرایط در سه دسته علی، زمینه‌ای و مداخله‌گر طبقه‌بندی شده است. شرایط علی عبارتند از: ظرفیت‌های قانونی مشارکت عمومی، ظرفیت‌های نهادی مشارکت عمومی، مکانیسم‌های شفاف‌سازی تصمیمات و مکانیسم‌های نظارت و کنترل عمومی تصمیمات. در این بین شرایط مداخله‌ای نظام کلان تصمیم‌گیری نیز بر آن مؤثر است. استراتژی‌های ناشی از این وضعیت به شکل تقویت ظرفیت برنامه‌ریزی مشارکتی و توسعه‌ی شبکه جامع شفافیت و نظارت پروژه‌های کلان حمل و نقلی شهر است که می‌تواند بایسته‌های حق به شهر را محتمل سازد. پیامد این امر تقویت حکمروایی شهری است که در تعامل و کنش رفت و برگشت با همه این مقوله‌ها قرار دارد.



شکل ۱. مدل زمینه‌ای بایسته‌های حق به شهر در فرایند سیاست‌گذاری حمل و نقل شهر تهران

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر به دنبال کشف و بررسی بایسته‌های حق به شهر در فرایند سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهر تهران بوده است. این که تحت چه زمینه، شرایط علی، استراتژی‌ها و پیامدهایی در یک زنجیره‌ی به هم وابسته، می‌تواند تصویری واقعی از ملاحظات حق به شهر در فرایند سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهر تهران را رقم زند. مسائل مختلفی در شهر تهران است که با روند توسعه‌ی حمل و نقل ارتباط دارد از جمله آن‌ها می‌توان به ترافیک، آلودگی هوا، کاربری زمین اشاره کرد که با کیفیت زیست شهروندان، ارتباط تنگاتنگ قرار دارد. پژوهش حاضر با روش کیفی تلفیقی و ابزار نظریه‌ی زمینه‌ای، نظریه‌ی موقعیتی، موردی و استقرایی از طریق درک مشارکت‌کنندگان از بایدهای حق به شهر در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی شهری به دست آمده است. این نظریه در واقع بازتابی از ارزیابی مشارکت‌کنندگان تحقیق از بایسته‌های حق به شهر در سیاست‌گذاری حمل و نقل شهر تهران است.

یافته‌های پژوهش حاضر، بیانگر آن است که به لحاظ ملاحظات کلان زمینه‌ای؛ شرایط ساختاری- نهادی و حقوقی- قانونی حاکم بر نظام سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل تهران عوامل، زمینه‌ها، راهبردها و پیامدهای بایسته‌های حق به شهر در این حوزه سایه افکنده است. همان‌گونه که در یافته‌های مطالعه‌ی حاضر مشخص شد، زنجیره‌ی علی از موانع قانونی- حقوقی و نهادی وجود دارد که به واسطه‌ی آن‌ها ظرفیت کافی برای مشارکت‌جویی شهروندان در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهر تهران ایجاد نشده است. اگر چه شورای اسلامی شهر تهران، نماینده محلی شهروندان در امور شهر به شمار می‌رود اما، برخی نواقص قانونی از منظر نظارتی و محدودیت‌های ساختاری مانع از اثربخشی این نهاد تقریباً نوپا- در مقایسه با دولت و شهرداری- در فرایندهای رسمی و غیررسمی تصمیم‌سازی توسعه حمل و نقل شهر تهران شده است. بخشی از تصمیمات کلان حمل و نقلی تهران در شورای عالی ترافیک و حمل و نقل و کمیسیون ماده ۵ گرفته می‌شود و شورای شهر به لحاظ قانونی، دارای

و جاهت حقوقی کافی برای نظارت حداکثری را ندارد. همان‌طور که در پژوهش (سالاری & صفوی سہی , ۱۳۹۶) نیز نشان داده شد که شهروندان به دلیل عدم کفایت ساز و کارهای نظارتی در نهاد شورای شهر تهران، عملکرد این نهاد مردمی را مثبت ارزیابی نکرده‌اند.

مطابق با یافته‌های حاصل از پژوهش حاضر از بعد شرایط علی، عدم اطلاع‌رسانی عمومی از روند تصمیم‌گیری‌ها و اولویت‌بندهای برنامه‌های توسعه‌ای حمل و نقل شهر از چالش‌های اساسی مغایر با حق به شهر است. در پژوهش (بهرامی & بهرامی , بی تا) یافته‌ها نشان داد که ساکنان پیرامون پروژه‌ی نواب، کمترین اطلاع و رضایت را مبنی بر اجرای پروژه در محل سکونت‌شان داشتند. هم‌چنین، در مطالعه‌ی (موسسه آینده پژوهان, ۱۳۹۱) درباره ارزیابی اتاف پل صدر حین اجرا، در بخش یافته‌های پیمایش و مصاحبه مشخص شد شهروندان پیرامون طرح، اطلاعی از اجرای پروژه نداشته‌اند. این در حالی است که برنامه‌ریزی پایدار و مبتنی بر حق به شهر مستلزم عنصر شفافیت است. به عبارتی، همان‌گونه که بررسی اسنادی نشان داده در اسناد بالادستی و مدیریتی، اشاره‌ی صریحی به ساز و کارهای اطلاع‌رسانی و مداخله نظرات شهروندان در امر تصمیم‌گیری نشده است. این در حالی است که الزام کلان مدیریتی به بازخوردگیری از شهروندان پیش از تصمیم‌گیری، اقدام به انجام پروژه‌ها تا مراحل انجام کار، نیازمند اصلاح در ساختار قانونی از زاویه شفافیت، پاسخگویی و ظرفیت‌های نهادی مشارکت عمومی است. اگر چه در دو سال اخیر، سامانه‌ی شفافیت شهرداری تهران زیر نظر کمیته شفافیت شورا در همین راستا بنا نهاده شده است اما این امر وابسته به برخی شرایط زمینه‌ای و مداخله‌ای کلان‌تر سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی شهر تهران و کشور است و با تغییر شورای شهر، این امر محتمل است که کمیته‌ی حاضر دستخوش تغییر و حتی انحلال شود. نهادمندسازی مقوله‌ی شفاف‌سازی و پاسخگویی در سطح کلی شهرداری، موضوع اساسی است که در سطح کلان‌تر مدیریت شهری مطرح است.

شنیده شدن همه‌ی صداها، مشارکت و شفافیت اطلاعات درباره تصمیمات

آینده شهر از ملزومات سیاست‌گذاری پایدار شهری است. در توسعه‌ی شهری پایدار، شهر به مرکزی برای سرزندگی، فرصت و ثروت بدل می‌شود. در این میان، به راهکارهایی نیاز است که بتواند کارآمدترین شیوه‌ی ممکن استفاده از فضا را فراهم سازد. در بحث حمل و نقل شهر تهران، یافته‌های اسنادی و مصاحبه‌ها نشان داد که برای تحقق سیاست‌گذاری حق‌محور لازم است بازنگری در قوانین و ساختارهای نهادی صورت گیرد تا ظرفیت سیاست‌گذاری با مشارکت حداکثر ذی‌نفعان حمل و نقل فراهم شود. مشارکت در برنامه‌ریزی همانطور که (Shields, 2013) بدان اشاره کرده، باعث تصمیم‌سازی شفاف‌تری در اداره امور شهر می‌شود و زمینه‌ی همکاری شهروندان و مسئولین را فراهم می‌کند. اگرچه شورایی‌ها و سرای محله‌ها در ساختار شهرداری تهران، برای مشارکت شهروندان ایجاد شدند، اما به دلایل مختلفی موفقیت‌چندانی در جلب مشارکت مردمی نداشته‌اند.

از سوی دیگر، شرایط زمینه‌ای حاکم بر نظام کلان توسعه‌ی شهرها و به ویژه تهران به عنوان پایتخت حاکم است که رویکرد مشارکت از پایین به بالا را تا حد زیادی مسدود نموده است. از استراتژی به دست آمده برای امکان‌پذیری بایدهای حق به شهر در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل به طور خاص و عام؛ لزوم بازنگری در ساز و کارهای سیاست‌گذاری کلان توسعه‌ای به سمت سیاست‌گذاری مشارکتی است که می‌تواند، پاسخگوی حلقه مفقوده‌ای وضعیت فعلی حاکم بر نظام برنامه‌ریزی باشد. این مهم می‌تواند، زمینه‌ی اثربخشی سیاست‌های شهر از جمله، حمل و نقل شهری را برای ساکنان شهر تسهیل نماید و در یک توالی علی‌بستر حکمراوی خوب شهری را در لایه‌های مدیریت و سیاست‌گذاری توسعه‌ی شهر امکان‌پذیر و عملی سازد.

از سوی دیگر، بر اساس یافته‌ها مشخص شد مطالعات ارزیابی اجتماعی و فرهنگی به عنوان سند علمی پشتیبان اقدامات توسعه‌ای در حوزه‌های مهمی چون حمل و نقل در شهر تهران چندان جدی گرفته نشده‌اند. یکی از استراتژی‌های کشف شده آن است که مطالعات اتاف پیش از انجام پروژه‌ها برای بازخوردگیری از شهروندان در طول برنامه به اشکال مختلف در سطح محله، منطقه و کلان در

نظر گرفته شود. در کشورهایی مانند سوئد برنامه‌ریزی حمل و نقل شهری در سطح محلی، توسط شهرداری‌ها انجام می‌شود و شهرداری‌ها دارای ساز و کارهای مختلف تعامل با شهروندان درباره طرح‌های شهری هستند. انتشار گزارش پروژه‌های شهری در فضاهای عمومی و شفاف بودن انتخاب پیمانکاران طرح‌ها از جمله موارد در این ساختار است. راهبردهای حاضر در سطح کلان مدیریت شهری مشارکت‌جو و شفاف می‌تواند، مورد مذاقه قرار گیرد چرا که همه‌ی لایه‌های سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی به هم مرتبط و در هم تنیده‌اند. بر اساس یافته‌هایی که در ذیل بخش زمینه‌ای بدان اشاره شد، برای ممکن شدن بایدهای حق به شهر در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی اقدامات توسعه‌ای شهر و از جمله در حمل و نقل شهری نیاز است، بازنگری در راستای کوتاه کردن دست دولت و وسعت بخشیدن به نهادهای مدنی و آموزش حقوق شهروندی در عرصه عمومی مورد توجه قرار گیرد که به واسطه آن زمینه‌ی تغییرات بلندمدت در مسیر دموکراسی مشارکتی فراهم شده و عرصه‌ی سیاست‌گذاری حق محور در ساختار مدیریت شهر تهران رقم زده شود. در حال حاضر، ظرفیت چانه‌زنی همه‌ی ذی‌نفعان در اداره امور شهر وجود ندارد که نتیجه آن شکلی از مدیریت یک سو به را رقم زده است. آسیب‌شناسی مدیریت یکپارچه شهری در پژوهش (کاظمیان & میرعابدینی، ۱۳۹۰) نیز مؤید عدم هماهنگی و فقدان یکپارچگی در نظام تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری شهری است.

در مجموع یافته‌ها، حاکی از آن است که مجموعه‌ای از شرایط علی در حال حاضر، مانع بر تحقق بایدهای حق به شهر در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی شهرها و به طور خاص حمل و نقل شهری شده است که نیاز است با اصلاحات درون شرایط زمینه‌ای، شناسایی شده و به کارگیری استراتژی‌هایی که در این پژوهش بدان رسیدیم، روند موجود به سمت به نفع سطح عمومی شهروندی انجام شود.

راهبردهای سیاستی

با توجه به یافته‌های پژوهش حاضر درباره‌ی بایسته‌های حق به شهر در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی حمل و نقل شهر تهران چند پیشنهاد برای اصلاح

فرایندها و رویه‌های موجود پیشنهاد می‌شود.

- بازنگری در قوانین نظارتی شورای شهر تهران به عنوان تنها نماینده‌ی شناخته شده شهروندان در شهر،
- تقویت سامانه‌ی شفافیت شهرداری تهران در راستای سیاست‌های پاسخگویی و شفافیت عملکردهای تصمیم‌گیری شهر،
- نصب تابلوهای اطلاع‌رسانی عمومی درباره‌ی اولویت تصمیمات برنامه‌های شهر در حوزه‌ی حمل و نقل و سایر موارد شهری،
- انجام مطالعات اتاف، تصمیمات پیش از مرحله‌ی تصویب و اجرا و به کارگیری نتایج آن در تصمیمات،
- نیازسنجی اولویت برنامه‌های توسعه‌ی حمل و نقلی در مناطق شهر تهران با اولویت گروه‌های کم برخوردار شهر،
- تعریف و تعیین ساز و کارهای مشارکت فعالین مسائل شهری، نخبگان و دانشگاهیان در نظام تصمیم‌گیری از مجرای شورای شهر تهران در جهت مشارکت حداکثری ذی‌نفعان در اداره امور شهر و تحقق حکمروایی شهری و
- شفافیت انتخاب پیمانکاران و هزینه‌کرد طرح‌های حمل و نقلی در شهر و محل تأمین هزینه‌ی این اقدامات از محل درآمدهای شهر تهران.

منابع و مآخذ

- رنر، ن.، مارکوزه، پ. & مایر، م. (۱۳۹۶). شهرها برای مردم، نه برای سوداگری (نظریه شهری انتقادی و حق به شهر). (م.ع. زاده، Ed). تهران: نشر دفتر پژوهش های فرهنگی.
- بهرامی، ا.، & بهرامی، و. (بی تا). نقش پروژه های شهری در عدالت اجتماعی بین شهروندان مورد مطالعه: پروژه تونل توحید. تهران: بی جا.
- ترکمه، آ. (۱۳۹۰). تبیین ارتباط بین برنامه ریزی و دموکراسی در ایران. تهران: دانشکده هنر و معماری دانشگاه آزاد اسلامی.
- رهبری، ل.، & شارع پور، م. (۱۳۹۳). جنسیت و حق به شهر؛ آزمون نظریه لوفور در شهر تهران. مجله جامعه شناسی ایران، ۱۱۶-۱۴۱.
- سالاری، م.، & صفوی سهی، م. (۱۳۹۶). نقش نهاد شورای اسلامی شهر در اعتلای حقوق شهروندی (مورد مطالعه: شورای شهر تهران). فصلنامه اقتصاد و مدیریت شهری، ۱۱۳-۱۳۱.
- سرور، ر.، & امینی، م. (۱۳۹۲). تحلیل و ارزیابی تاثیر اجتماعی فرهنگی ترافیک و حمل و نقل شهری. تهران: تیسا.
- فتوحی، ن. (۱۳۹۱). چالش های مدیریتی توسعه سیستم حمل و نقل پایدار شهر تهران. دانشگاه علامه طباطبائی، دانشکده مدیریت. تهران: دانشکده مدیریت علامه طباطبائی.
- فردریش، ک. (۱۳۸۹). تکوین دموکراسی های شهری حکومت های شهری حکومت های شهری اروپا (اوایل دوره مدرن). (ع.ا. مقدم، Ed). تهران: انتشارات آذرخش.
- قنبری، ع.، & همکاران. (n.d). ابعاد الگوی حکمروایی خوب شهری در تهران با تاکید بر نظریه دولت محلی توسعه گرا. In م. م. تیسا. تهران: تیسا.
- کاظمیان، غ.، & میرعابدینی، ز. (۱۳۹۰). آسیب شناسی مدیریت یکپارچه شهری در تهران از منظر سیاستگذاری و تصمیم گیری شهری. نشریه هنرهای زیبا-معماری و شهرسازی، شماره ۴۶، ۲۷-۳۸.
- ماهانامه اقتصاد توسعه. (۱۳۸۵). بدون توسعه مناطق، توسعه ملی امکان پذیر نیست؛ گفتگو

با دکتر حجت‌الله میرزایی. تهران: ماهنامه اقتصاد توسعه.
محمد پور، ا. (۱۳۹۲). روش تحقیق کیفی ضد روش ۱ منطق و طرح در روش‌شناسی کیفی. تهران: انتشارات جامعه‌شناسان.
معروفی، ح. & وحیدی برجی، گ. (۱۳۹۴). فضا و تحقق پذیری حق شهری: شناسایی مولفه‌های فضایی برآمده از حق شهری به منظور تحلیل و ارزیابی پروژه نواب در تهران و لادفاس در پاریس. فصلنامه مطالعات شهری، شماره ۱۶، ۵-۱۴.
موسسه آینده پژوهان. (۱۳۹۱). ارزیابی تأثیرات اجتماعی پروژه ی پل طبقاتی صدر. تهران: به سفارش معاونت فنی و عمران شهرداری تهران.

- Amado, M., Moura, E., & Silva, V. (2009). Public Participation in Sustainable Urban Planning. *International Journal of Civil and Environmental Engineering*, 3, 8-17.
- Blumer, H. (1954). What is wrong with Social Theory in. *American Sociological Review*,, 3-10.
- Corbin, J., & Strauss, A. (1990). Grounded Theory Research: Procedures, Canons, and Evaluative Criteria. *Qualitative Sociology*, 13, 1-19.
- Fol, S., & Gallez, C. (2014). Social inequalities in urban access. Better ways of assessing transport improvements. Retrieved from HAL Id: <https://halsha.archives.fr/halshs>
- Glaster, B., & Strauss, A. (1967). *The Discovery of Grounded Theory*. e. Chicago: Chicago: Aldin.
- Harvey, D. (2008). The Right to the city. *New Left Review*, 23-40.
- Litman , T. (2003). *Social Inclusion as Transport Planning Issue in Canada*. Canada: Victoria Transport Policy Institue.
- Ma, L., & Kent, J. (2018). Transport Disadvantage , Social exclusion and subjective well bing : The role of neighborhood evidence from Sydnny. *The Journal of transport and land use*, II, 31-47.
- Purcell, M. (2002). Excavating Lefebver: The right to the city and its urban politics of the inhabitant . *GeoJOURNAL* , 99-108.
- Shields, R. (2013). Lefebvre and the Right to the Open City? ,*Space and Culture*, 345-348.

References

- Amado, M., Moura, E., & Silva, V. (2009). Public Participation in Sustainable Urban Planning. *International Journal of Civil and Environmental Engineering*, 3, 8-17.
- Brenner, Neil, Makouse, Peter, Meyer, Margit (1396). *Cities for the people, not for business (critical urban theory and the right to the city)*, translated by Mahmoud Abdollahzadeh, Tehran, published by the Cultural Research Office.
- Bahrami, Ardeshir, Bahrami, Vali (Bita). The role of urban projects in social justice among the studied citizens: Tohid Tunnel Project, misplaced
- Blumer, H. (1954). What is wrong with Social Theory in. *American Sociological Review*,, 3-10.
- Corbin, J., & Strauss, A. (1990). Grounded Theory Research: Procedures, Canons, and Evaluative Criteria. *Qualitative Sociology*, 13, 1-19.
- Development Economics Monthly. (1385). Without regional development, national development is not possible; Interview with Dr. Hojjatullah Mirzaei. Tehran: Development Economics Monthly.
- Fol, S., & Gallez, C. (2014). Social inequalities in urban access. Better ways of assessing transport improvements. Retrieved from HAL Id: <https://halsha.archives.fr/halshs>.
- Fotoohi, n. (2012) Managerial Challenges of Sustainable Transportation System Development in Tehran. Allameh Tabatabaei University, Faculty of Management. Tehran: Allameh Tabatabaei Faculty of Management.
- Friedrich, K . (2000). Development of Urban Democracies Urban Governments European Urban Governments (Early Early Period). (A. Moghadam, editor) Tehran: Azarakhsh Publications.
- Futurists Institute. (2001). Assessing the social impact of the Sadr Class Bridge project. Tehran: By order of the technical and civil deputy of Tehran municipality.
- Glaser, B., & Strauss, A. (1967). The Discovery of Grounded Theory. e.

- Chicago: Chicago: Aldin.
- Ghanbari, Ali et al. (2012) Dimensions of the model of good urban governance in Tehran with emphasis on the theory of development-oriented local government, p. 103-108, In Good Urban Governance (Vol. III), Tehran, Tisa.
- Harvey, D. (2008). The Right to the city. New Left Review, 23-40.
- Kazemian, Gholam Reza, Mir Abedini, Zohreh (2011) Pathology of Integrated Urban Management in Tehran from the Perspective of Urban Policy and Decision Making, Journal of Fine Arts - Architecture and Urban Planning, No. 46, p. 27-38.
- Litman , T. (2003). Social Inclusion as Transport Planning Issue in Canada. Canada: Victoria Transport Policy Institute.
- Ma, L., & Kent, J. (2018). Transport Disadvantage , Social exclusion and subjective well being : The role of neighborhood evidence from Sydney. The Journal of transport and land use, II, 31-47.
- Mohammadpour, Ahmad (1392). Qualitative research method versus method 1 Logic and design in qualitative methodology. Tehran: Sociologists Publications.
- Maroufi, Hossein, Vahidi Borji, Goldis (2015) Space and the realization of urban rights: Identifying the spatial components of urban rights in order to analyze and evaluate the Nawab project in Tehran and Ladfans in Paris, Quarterly Journal of Urban Studies, No. 16, p. 5-14.
- Purcell, M. (2002). Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant . GeoJOURNAL , 99-108.
- Rahbari, Laden, Sharipour, Mahmoud (1393). Gender and Space, Iranian Journal of Sociology, Volume 14, Number 1, pp. 116-141.
- Salari, Mohammad., Safavi Sehi, M. (1396). The Role of the Islamic Council of the City in Promoting Citizenship Rights (Case Study: Tehran City Council). Journal of Urban Economics and Management, 113-131.
- Sarvar, Rahim, Amini, Mehdi (2013). Analysis and evaluation of socio-cultural impact of traffic and urban transportation, Tehran. Tisa.
- Shields, R. (2013). Lefebvre and the Right to the Open City? ,Space and Culture, 345-348.
- Turkmeh, Aydin. (1390). Explain the relationship between planning and democracy in Iran. Tehran: Faculty of Art and Architecture, Islamic Azad University.