

حکمرانی شهری و مدیریت ترافیک و آلودگی هوای شهری:

چالش‌ها و بایسته‌ها

(مطالعه داده‌بنیاد طرح ترافیک و آلودگی هوای تهران^۱)

وحید مزیدی شرف آبادی*

دکترای تخصصی جامعه‌شناسی مسائل اجتماعی ایران، گروه جامعه‌شناسی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه تهران

چکیده

این پژوهش با هدف بررسی نقش حکمرانی شهری در بروز مناسبات نامتقارن در بین ذینفعان طرح ترافیک و آلودگی هوا در شهر تهران انجام شده است. روش تحقیق، کیفی و جامعه‌مورد مطالعه، متخصصان حوزه حکمرانی شهری بودند. روش نمونه‌گیری به صورت «هدفمند و نظری» بود. ابزار گردآوری داده‌ها نیز مصاحبه عمیق فردی بود و با ۱۶ نفر از متخصصان مصاحبه به عمل آمد. داده‌ها در قالب استراتژی داده‌بنیاد کدگذاری و تحلیل شدند. پدیده محوری در حکمرانی شهری و طرح ترافیک و آلودگی هوا، «مناسبات رانتی متعارض» است. شرایط علی حاکم بر این پدیده، موجودیت نامتقارن در اجرا، سهمیه‌بندی‌های نامتقارن، ادراک، فهم ناهمگن/واپس‌گرایانه از مسئله و نارسایی ادراکی/دانشی هستند. بسترها «افق‌های سازمانی ناهمگرا، عدم تقارن بین بافت زمانی و مقتضیات برنامه، ناساخت‌یابی هویت حکمرانی و برنامه‌زدگی فن‌سالارانه» هستند که شرایط را برای رشد پدیده محوری فراهم می‌سازند. شرایط مداخله‌گر، «ضعف مکمل‌های قانونی جایگزین، الگوی شعاعی شهر و تغییر کاربری و مناسبات شهری» هستند که با اتخاذ راهبردهای همچون «کنش‌های فراقانونی و ایدئولوژیک، سهمیه‌بندی‌های جبران‌ساز و بی‌تفاوتی و تفکر انتظاری»، منجر به ظهور پیامدهای همچون «شب‌مردگی و جداسازی سکونت/کار، نادیدگی اصل پیاده‌روی و انطباق‌ناپذیری نهادی/بافتاری» شده‌اند. نتایج نشان می‌دهد که حکمرانی شهری با بهادادن به قدرت سازمانی ذینفعان، منجر به استعمار ذینفعان غیرسازمانی شده است و در عوض ذینفعان غیرسازمانی نیز با اتخاذ سیاست‌های از جمله بی‌تفاوتی، تماشاگری و دورزدن قواعد، طرد و کنارگذاری سعی دارند با این مسئله روبرو بشوند.

کلیدواژه‌های فارسی: حکمرانی شهری، مناسبات متعارض رانتی، سهمیه‌بندی‌های نامتقارن، نادیدگی اصل پیاده‌روی.

Abstract

This research was conducted with the aim of investigating the role of urban governance in the emergence of asymmetric relationships among the beneficiaries of the traffic and air pollution plan in Tehran. The research method was qualitative and the studied

^۱ این مقاله مستخرج از بخشی از رساله دکترای نویسنده است که در زمستان ۱۴۰۰ در دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران دفاع شده است.

*پست الکترونیکی: Mazidi4870@gmail.com تلفن: ۰۹۱۳۲۵۶۴۸۷۰

population were specialists in the field of urban governance. The sampling method was "purposive and theoretical". The data collection tool was an in-depth individual interview and 16 experts were interviewed. The data were coded and analyzed in the form of database strategy. The central phenomenon in urban governance and traffic and air pollution planning is "conflicting rent relations". Causal conditions governing this phenomenon are the powerless entity in implementation, asymmetric quotas, perception, heterogeneous/regressive understanding of the problem and perceptual/cognitive insufficiency. The platforms are "heterogeneous organizational horizons, asymmetry between the time context and the requirements of the program, misidentification of governance identity and technocratic planning" which provide the conditions for the growth of the central phenomenon. The intervening conditions are "the weakness of alternative legal supplements, the radial pattern of the city and the change of use and urban relations" which by adopting strategies such as "extra-legal and ideological actions, compensatory quotas and indifference and Expectant thinking" have led to the emergence of consequences such as "dead night and separation of residence/work, ignoring the principle of walking and institutional/structural incompatibility". The results show that urban governance by valuing the organizational power of the beneficiaries has led to the colonization of the non-organizational beneficiaries, and instead, the non-organizational beneficiaries of Nabz are trying to reject and set aside by adopting policies such as indifference, spectatorship and evasion of the rules. Face this problem.

Keywords: Urban governance; Conflicting rentier relations; Asymmetric quotas; Ignoring the principle of walking.

بیان مسئله

امروزه، مدیریت مناسب حمل و نقل و ترافیک شهری به یکی از مهمترین چالش‌های برنامه‌ریزان شهری و شهروندان تبدیل شده است. حمل و نقل علاوه بر اینکه فشارهای زیادی بر زیرساخت‌های شهر وارد می‌کند، به دلیل ایجاد ترافیک و در نتیجه ایجاد آلودگی هوا، ترافیک نیازمند سطوح بالایی از همکاری، هماهنگی و مشورت بین مناطق و ذینفعان مختلف محلی و نیز مقامات منطقه‌ای و ملی می‌باشد (Bjorgen & et al, 2021: 3). لذا، توجه به مناسبات بین ذینفعان شهر و ارتباط آن با حکمرانی شهری در مسائل ترافیکی مسئله مهمی است که امروزه جامعه‌شناسی شهری با آن روبرو است. به منظور غلبه بر این مشکلات، شاهد ظهور «برنامه‌ریزی دموکراتیک، برنامه‌ریزی فرایندی، برنامه‌ریزی مشارکتی، برنامه‌ریزی حمایتی و برنامه‌ریزی خرد هستیم که بر پایه اعتقاد و مشارکت، کثرت‌گرایی و جامعه مدنی استوار است و باید توسط همه کسانی انجام گیرد که در آن مؤثر و ذینفع هستند» (ملک‌زاده و همکاران، ۱۳۹۱: ۹۸). مشروعیت و مقبولیت سازمانی و اجتماعی پروژه‌های شهری «زمانی حاصل می‌شود که دیدگاه تمامی ذینفعان در طرح شنیده شود و تصمیم‌گیری‌ها برآیندی از فهم دو جانبه باشد» (رفعیان و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۱۴). بنابراین، شناخت تقاضاها و منافع ذینفعان و درک دیدگاه و موضع آنها نسبت به طرح‌های شهری (در اینجا محدوده‌های طرح ترافیک و آلودگی هوای شهری تهران)، اهمیت زیادی دارد. اما، پروژه‌های شهری به دلیل غلبه تفکر اقتصادی و مهندسی بر انسان اجتماعی، ندیدن اصل پیاده‌روی، ضعف تفکر سیستمی در مناسبات ترافیکی و غلبه فیزیک و عینیت بر سوژه، ذهنیت و معنا فشارهای زیادی بر افراد و شهروندان ایجاد کرده است. در حال حاضر، نزدیک به چند دهه از اجرای این سیاست‌ها می‌گذرد که شواهد نشان‌دهنده فروکاست عدالت شهری و به تبع آن مخدوش شدن حکمرانی شهری (عسکری و همکاران، ۱۳۹۱: اکبری و همکاران، ۱۳۹۹؛ رهنما و ذبیحی، ۱۳۹۰؛ محمدی و همکاران، ۱۴۰۰) هستیم که با در نظر نگرفتن و منافع ذینفعان و گروه‌های مختلف (موسوی و همکاران، ۱۳۹۸؛ وارثی و همکاران، ۱۳۸۶) عدالت فضایی و عدالت اجتماعی در شهر تهران (کامران و

همکاران، ۱۳۸۹) کاهش یافته و بر آلودگی فیزیکی، تراکم و نیز کیفیت سکونت شهری افزوده است. افزون بر این، «از آنجا که ذینفعان نظرات و اهداف متفاوتی دارند و رابطه پیچیده بین آنها تأثیر عمده‌ای بر عملکرد پروژه‌های شهری دارد» (Boyle et al, 2018)؛ (Capolongo et al, 2019)، درک مناسبات بین ذینفعان و تحلیل سیاست‌های حکمرانی شهری منجر به بروز این مناسبات، می‌تواند منجر به یک حکمرانی مشارکتی مطلوب و کم‌هزینه شود (Zhang et al, 2021:32). اما، آنچه در طرح ترافیک و آلودگی هوا مشخص است این است که به دلیل حکمرانی شهری از بالا به پایین، انگاره‌های همیارانه و مشارکتی از سویی ذینفعان با نوعی عقب‌نشینی همراه شده است. در اینجا، ذینفعان ممکن است که با اعراض و نادیدگی، دست به نوعی «برساخت موقعیت» بزنند و با پیش‌کشیدن منافع خود و اولویت‌بخشی آن نسبت به سایر ذینفعان، مناسبات خود را در اولویت قرار داده و فقط به خود فکر کنند. در مواردی نیز ممکن است مناسبات اقتصادی مبتنی بر عقلانیت و خردابزاری را در کانون مناسبات خود قرار دهند. افراد زمانی که می‌بینند باید حکمرانی اعمال شده را اجرا کنند، با قدرت مالی خود از تبصره‌ها (خرید محدوده ترافیک) استفاده کرده و نیز با خرید ماشین با پلاک‌های زوج و فرد، خود را از موانع تردد به نقاط مختلف شهر رها می‌سازند. افزون بر این، در بطن حکمرانی شهری طرح ترافیک و آلودگی هوا، نوعی تقابل رسمی-غیررسمی شکل گرفته که خود از بی‌اعتمادی نهادی ذینفعان به حکمرانی شهری سرچشمه گرفته است. رفتارها و کنش‌های یک‌سویه، بی‌توجهی به رویه‌های مورداجماع و محدودساختن میدان‌های مشترک از مولفه‌های این تقابل فعالانه هستند. افزون بر این، عدم تعادل فضایی در کلان شهر تهران از نظر توزیع کاربری‌ها و حمل‌ونقل، گونه‌بندی اجتماعی و سطح درآمدی، دسترسی به تسهیلات و امکانات شهری، منجر به ایجاد سطوح متفاوتی از سرمایه اجتماعی در بین ساکنان شده است. این تفاوت در سطح سرمایه اجتماعی با ایجاد کلون‌های اجتماعی (بعضاً منفی و مخرب) مقاومت‌های را در برابر طرح ترافیک و آلودگی هوا برانگیخته است. در واقع، تفاوت‌های قابل‌توجهی که در سطح اجتماعی، اقتصادی و سطح برخورداری و کیفیت مناطق و نواحی مختلف شهر تهران وجود دارد، بعضی مناطق (شوش) را طرد و بعضی مناطق (هفت تیر) دیگر را برخوردار و در سیاست‌های شهری ادغام کرده است. آثار این امر، علاوه بر بی‌تفاوتی و کاهش مشارکت شهروندان، خود را در تقابل و تضاد با این سیاست‌ها نشان داده است. طرد از بعضی دسترسی‌ها و جدایی مکانی مناطق از همدیگر، در بی‌اعتباری و بی‌ارزشی برخی مناطق نقش بسزایی داشته است. تفکیک‌های غیرکارشناسانه مناطق در طرح آلودگی و ترافیک و جدایی یک محله و تقسیم‌کردن آن به دو قسمت، ساختار محلات را از هم گسسته و عدم تعادل ایجاد کرده است و ارزش (اقتصادی و اجتماعی) یک محله یک دست و همسان را عمیقاً با شکاف روبرو ساخته است. لذا، با توجه به مباحث فوق، پرسش اصلی این است که حکمرانی شهر در مدیریت طرح ترافیک و آلودگی هوا با چه چالش‌های روبرو است؟

پیشینه تحقیق

ابتدا باید اشاره کرد که مطالعات این حوزه عمدتاً بر محور «برنامه‌ریزی شهری و مشارکت اجتماعی شهروندان» متمرکز هستند. مشارکت شهروندان در مدیریت حکمرانی شهری (Radzik-Maruszak & Bátorová, 2015:4)، مشارکت شهروندان در حکمرانی شهری (Singh, 2012) و مشارکت شهروندان در تصمیم‌گیری اداری شهر (Irvin, 2004) از جمله این تحقیقات هستند. مشارکت شهروندان در مدیریت توسعه شهری (Andreas, 1998:21)، مشارکت شهروندان در برنامه‌ریزی مدیریت شهری (Pérez-delHoyo et al, 2018)، مشارکت شهروندی در طراحی شهری (Fernández, 2012:31)، مشارکت شهروندان در برنامه‌ریزی و توسعه شهری (Dienel et al, 2017:45) جمله این تحقیقات هستند. برخی دیگر نیز بر حمل‌ونقل شهری و مشارکت شهروندان در مدیریت شهری تمرکز کرده‌اند و راه نیل به حمل‌ونقل راحت و پایدار را در مشارکت شهروندان دانسته‌اند. برای مثال، مدیریت ترافیک و مشارکت شهروندان در بهبود آن (سیاف‌زاده و همکاران، ۱۳۹۲)، بررسی نقش مشارکت اجتماعی مردمی در مدیریت ترافیک شهری به منظور تسهیل در سیستم حمل‌ونقل شهری (ایمانی و ایمانی، ۱۳۹۴)، بررسی ابعاد اجتماعی مسأله کنترل ترافیک شهری (افشارکهن و همکاران، ۱۳۹۱) از این دست تحقیقات هستند. ظهور مناسبات متعارض در بین شهروندان به دلیل حکمرانی نامطلوب ترافیک و کنترل آلودگی، موضوع مهمی است که در این تحقیقات موردتوجه قرار نگرفته است. در ادامه، به برخی از تحقیقات مشابه این حوزه اشاره کرده‌ایم.

کالانتري و همکاران (۱۳۹۹) در مطالعه خود نشان می‌دهد که علیرغم ظرفیت بالای جابجایی و تراکم سیستم حمل و نقل شهری در سطح تهران، اما توزیع و پراکندگی آنها مناسب و مطلوب نیست. شیرازی (۱۳۹۷) نیز مطالعه نشان می‌دهد که اصلاح وضعیت حمل و نقل شهر تهران در وهله اول مستلزم تغییر نگرشی در سیاست‌گذاران است. در مرحله دوم، نیازمند یک بسته سیاستی جامع هستیم که منافع همگانی را در نظر بگیرد، چراکه انجام برخی اقدامات اصلاحی در شرایط ثابت بودن برخی متغیرهای دیگر، نه تنها وضعیت را بهبود نمی‌بخشد، بلکه فشار مضاعف بر مردم و منابع وارد می‌کند. در همین راستا، کاظمیان و جلیلی (۱۳۹۴) به شناسایی ذینفعان کلیدی نحوه تعامل آنان در فرآیند سیاست‌گذاری طرح جامع تهران پرداخته‌اند. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که فرآیند سیاست‌گذاری طرح جامع تهران با دو نوع انحصارگرایی روبرو است یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که فرآیند سیاست‌گذاری طرح جامع تهران با دو نوع انحصارگرایی انحصارگرایی نهادی و عملکردی و انحصارگرایی ساختاری روبرو است.

بیورگن و همکاران (۲۰۲۱) در مطالعه خود نشان می‌دهد که آگاهی و ایجاد اجماع به ذینفعان اجازه می‌دهد به مرحله پنجم در نردبان مشارکت برسند که در آن قدرت واقعی و کنترل بر امور شهری در معنای واقعی خود به منصه ظهور می‌رسد. دارابا و همکاران (۲۰۱۸) اصول اقتصادی، کارآمدی و اثربخشی به عنوان ارزش اساسی در ترافیک شهری ماکسار هستند که با ساختار حکمرانی موجود این شهر حاصل نشده است. دنگ (۲۰۱۷) یافته‌ها نشان می‌دهد که هم کنترل اجتماعی و هم جامعه مدنی را می‌توان به عنوان راه‌حل‌های احتمالی این مشکل نادیده گرفتن ذینفعان شهری در نظر گرفت و از طریق این دو مشارکت آنها را حکمرانی شهری بهبود بخشید. همانگونه که مشاهده می‌شود، تحقیقات این حوزه بر حمل و نقل و ترافیک توجه کرده‌اند، اما نقش حکمرانی شهری در بروز مناسبات بین ذینفعان ترافیک و آلودگی هوا مورد غفلت قرار گرفته است. علاوه بر این، بحث آلودگی هوا به صورت محسوسی مغفول مانده است. استفاده از رویکردهای کمی و فقدان نگاه عمیق کیفی از دیگر چالش‌های این تحقیقات است که در کنار نگاه مدیریتی و غیراجتماعی، عملاً ذینفعان در قالب مصرف‌کنندگان برنامه‌ها تعریف شده‌اند. در برخی مطالعات که بحث مشارکت اجتماعی مطرح شده است، اما مشارکت نیز در نهایت به صورت قالبی و هدایت‌شده تعریف شده است.

مبانی و چارچوب مفهومی تحقیق

با اینکه در این مطالعه هدف نظریه‌آزمایی نیست، ولی حساسیت‌های نظری ایجاب می‌کند که به ارائه چارچوب مفهومی بپردازیم. این چارچوب علاوه بر اینکه به برجسته‌سازی مفاهیم کمک می‌کند، همچون راهنمای محقق در تحلیل داده‌ها نیز می‌باشد. از رویکردهای پرنفوذ این حوزه حق به شهر است. «لوفور حق به شهر را حق به زندگی شهری می‌نامد؛ او این حق را یک حق جمعی می‌داند که به یک مکان معین مربوط می‌شود. مؤلفه‌های اساسی این حق عبارتند از: مشارکت شهروندان در فرآیند برنامه‌ریزی، تضمین دسترسی شهروندان به برنامه‌ریزی طراحی و مدیریت شهری، هدایت متوازن و برابری طلبانه کاربری زمین برای دسترسی همگانی به مسکن، کار، بهداشت و آموزش، حمل و نقل عمومی و فضای عمومی و ...» (یغفوری و کاشفی‌دوست، ۱۳۹۷: ۵۸-۵۹). بدین ترتیب، «حق شهری حقی فراتر از حقوق شهروند متعارف است (Lefebvre, 1996: 173) و ذینفعان حق شهری دربرگیرنده کلیه افرادی است که ساکن شهر هستند (همان: ۱۵۸). این رویکرد مشارکتی، یک مفهوم برنامه‌ریزی ارتباطی است که در دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ پدیدار شد و بر اساس گفتگوهای جامع ذینفعان استوار است (Cullen et al, 2010؛ Wondolleck & Yaffee, 2000). رویکرد دیگر، برنامه‌ریزی مشارکتی است. «این رویکرد شامل مشارکت همه کسانی است که در تمرین برنامه‌ریزی مشارکت دارند» (Innes & Booher, 2010) و دستیابی به توافق‌های اجماعی از طریق مذاکره (Björge et al, 2019). مفهوم اساسی برنامه‌ریزی مشارکتی این است که اختیار توسعه برنامه‌ها به ذینفعانی واگذار می‌شود که در مذاکرات رودررو و گفتگوی بلندمدت برای دستیابی به توافق برنامه‌ریزی و یافتن راه‌حل‌های اجماعی برای مشکلات مشترک مشارکت دارند (Innes & Booher, 1999).

از مهمترین رویکردهای این حوزه، رویکرد «حکمرانی مشارکتی» است. «حکمرانی مشارکتی به عنوان برنامه‌ریزی و اجرای سیاست‌های عمومی از طریق اجرای فرایندهای رسمی و اجماع‌گرا تعریف می‌شود که شامل یک یا چند نهاد عمومی و ذینفعان غیردولتی

برای تصمیم‌گیری جمعی است (Zhang et al, 2021:3). این رویکرد به بیان اولویت برای جامعه، انسجام جمعی، هدایت و اهداف مطلوب می‌پردازد. ضروریات حکمرانی مشارکتی بیان مجموعه‌ای از اولویت‌ها و اهداف مشترک (اهداف) برای گروه‌های ذینفعی است که مورد تأیید جامعه [نظم مستقر] هستند (Pierre & Peters, 2005). مفهوم مرکزی این رویکرد «پویایی‌های همکارانه» یا تعامل چرخه‌ای همکاری است که از سه مولفه متعامل، شامل درگیری و مشارکت اصولی، انگیزه مشترک و ظرفیت اقدام مشترک تشکیل شده است. وجوه همکارانه بر پایه تعامل و تقابل مکرر بین ذینفعان قرار دارد و شامل یک «فرایند اعتمادسازی» برای رسیدن به تعهد، درک مشترک و در نهایت حصول نتایج است. در میان این عناصر «گفت‌وگوی چهره به چهره» بین ذینفعان، اساسی‌ترین شرط همکاری است که با ایجاد ارتباط مستقیم موجب به اشتراک گذاشتن دیدگاه‌ها و منافع گوناگون همه ذینفعان می‌شود تا زمینه مناسبی برای شناسایی و مقابله با مسائل اجتماعی و تعارض‌های موجود مطرح فراهم شود (نیک‌زاده و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۲۱).

با توجه به اهمیت حکمرانی شهری در این مطالعه و نقشی که در بروز مناسبات بین شهروندان دارد، چارچوب مفهومی این مطالعه بر رویکرد «حکمرانی مشارکتی» متمرکز است. این رویکرد بر پویایی‌های همکارانه توجه دارد که بر فرایند اعتمادسازی از طریق تعاملات مستمر بین ذینفعان و مجریان تأکید دارد. علاوه بر این، بر مفهوم قدرت و گفتگو ذینفعان تأکید دارد و استدلال می‌کند که نیازمند حکمرانی مطلوب و افقی بین بازیگران وابسته به وجود ذینفعان، گروه‌های اجتماعی، جامعه مدنی و دولت است. ماهیت حکمرانی مبتنی بر چهار مفهوم «شرایط شکل‌گیری برنامه‌ها، بستر سیاست‌گذاری ترافیک شهری، مداخله گروه‌های قدرت و ذینفعان شهری (که دو افقی و عمودی به خود می‌گیرد) و خروجی برنامه است». این رویکرد، استراتژی داده‌بنیاد این مطالعه را حمایت می‌کند. آنچه حکمرانی مشارکتی به طور خاص مورد تأکید قرار می‌دهد، عبارت است از نهادینه‌شدن فرآیندهای تصمیم‌گیری جمعی از نوع رسمی، اجماع‌گرا و شورایی. به عبارت دیگر، رسیدن به هم‌رأیی میان ذینفعان به صورت برد-برد در کلیه مراحل برنامه اعم از تصمیم‌گیری، فرایند، اجرا و پیامدها که مدیریت شهری می‌تواند در هر مرحله با شناسایی چالش‌ها، موجب «رفع تعارض‌ها» شود.

روش تحقیق

روش تحقیق مطالعه حاضر به صورت «کیفی» است. تحقیق حاضر از نظر ماهیت اکتشافی و از نوع تحقیقات کاربردی است. جامعه مورد مطالعه، کلیه متخصصان این حوزه هستند که نسبت به حکمرانی شهری از یک سو و طرح ترافیک و آلودگی هوا تجربه و دانش کافی دارند که در اصطلاح به آنها «مطالعین کلیدی» گفته می‌شود. روش نمونه‌گیری به صورت هدفمند و «نظری» انجام شده است. ابزار گردآوری داده‌ها، «مصاحبه عمیق فردی» بود. تعیین حجم نمونه بر اساس معیار اشباع نظری انجام گرفت. زمانی که این موضوع ادراک شد که شاهد ظهور داده‌ها و کدهای جدیدی نیستیم و تازگی خاصی در مطالب وجود ندارد، روند تحلیل داده‌ها را متوقف کرده و به تحلیل نهایی آنها پرداخته شد. به منظور تحلیل داده‌ها، از رویکرد اشتروس و کوربین استفاده شد که رویکرد کلاسیک این استراتژی است. روند کدگذاری و تحلیل داده‌ها بر اساس مراحل مشخصی و در سه مرحله کدگذاری باز، محوری و گزینشی انجام گرفت. جهت اعتباریابی داده‌ها، از نظر اساتید راهنما و مشاور، بازبینی توسط نفر سوم، استناد به نقل و قول‌های متناسب و نیز بازبینی توسط مشارکت‌کنندگان استفاده شد.

یافته‌های تحقیق

ابتدا به یافته‌های توصیفی و زمینه‌ای مشارکت‌کنندگان و در ادامه، یافته‌های تفسیری ارائه شده است. مشخصات زمینه‌ای به سن، جنس، سطح تحصیلات، سابقه کاری در این حوزه ترافیک و آلودگی هوا، جایگاه شغلی و تخصص آنها در حوزه مطالعات شهری مربوط می‌شود.

جدول ۱- مشخصات زمینه‌ای افراد مورد مطالعه

سن	جنس	تحصیلات	سابقه کاری	جایگاه شغلی	تخصص
۵۰	مرد	دانشجوی دکترا	۳ سال	مشاور اجتماعی/فرهنگی و اطلاع‌رسانی معاون شهردار تهران در حوزه حمل و نقل	جامعه‌شناسی شهری و حمل و نقل
۵۵	مرد	دکترا	۱۵ سال	هیئت علمی دانشگاه	برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای
۵۴	مرد	دکترا	۲۴ سال	هیئت علمی دانشگاه	حمل و نقل و ترافیک شهری
۴۰	مرد	دانشجوی دکترا	۱۵ سال	کارشناس مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری تهران	سیاستگذاری شهری و برنامه ریزی اجتماعی
۵۵	مرد	دکترا	۱۲ سال	رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران	برنامه‌ریزی و حمل و نقل مدیریت شهری
۳۵	زن	کارشناسی ارشد	۸ سال	معاون مطالعات و برنامه ریزی سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران	مهندسی برنامه ریزی حمل و نقل
۴۵	مرد	دکترا	۱۳ سال	مشاور محیط زیست معاونت شهرداری تهران	محیط زیست و آلودگی شهری
۶۵	مرد	کارشناسی ارشد	۶ سال	رئیس سابق طرح ترافیک شهرداری تهران	ذکر نکرد
۴۰	مرد	ذکر نکرد	۱۲ سال	مشاور کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران	عمران و حمل و نقل شهری
۴۰	مرد	ذکر نکرد	۶ سال	مشاور کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران در امور ترافیک	عمران و حمل و نقل شهری
۴۱	مرد	کارشناسی ارشد	۸ سال	معاون محیط زیست، زیرساخت و نوآوری شهرداری	برنامه ریزی حمل و نقل و ترافیک شهری
۲۹	مرد	دانشجوی دکترا	۵ سال	کارشناس سازمان نوسازی شهری	مدیریت حمل و نقل شهری
۴۰	مرد	دکترا	۲۰ سال	کارشناس حمل و نقل و ترافیک راهور ناجا	ایمنی و ترافیک شهری
۴۴	مرد	دانشجوی دکترا	۱۴ سال	معاون مطالعات اجتماعی و فرهنگی مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران	رفاه و سیاستگذاری اجتماعی
۴۵	مرد	دکترا	۱۲ سال	کارشناس حمل و نقل و ترافیک راهور ناجا	ایمنی و ترافیک شهری
۴۰	مرد	دکترا	۱۵ سال	هیئت علمی دانشگاه	مهندسی حمل و نقل و ترافیک

همانگونه که در جدول فوق مشاهده می‌شود، دامنه سنی مشارکت‌کنندگان بین ۲۹ تا ۶۵ سال قرار دارد. بیشترین فراوانی مشارکت‌کنندگان بین دامنه سنی ۴۰ الی ۴۵ سال قرار دارند که شامل نه نفر از افراد مورد مطالعه می‌باشد. از نظر جنس، در بین مشارکت‌کنندگان یک نفر زن و بقیه مرد هستند. از نظر سطح تحصیلات، سه نفر کارشناسی ارشد، چهار نفر دانشجوی دکترا و یازده نفر دیگر دارای سطح تحصیلات دکترا هستند. لازم به ذکر است که در معیار انتخاب مشارکت‌کنندگان، صرفاً داشتن تحصیلات بالا در نظر نبود، بلکه در کنار این معیار داشتن تخصص، تجربه و سابقه کاری در حوزه ترافیک و حمل و نقل از برجستگی بیشتری برخوردار بود. از نظر سابقه کاری، کمترین سابقه سه سال و بیشترین بیست و چهار سال می‌باشد. شش نفر بین ۳ الی ۱۰ سال، هشت نفر بین ۱۱ الی ۱۵ سال و دو نفر دیگر بین ۲۰ الی

۲۴ سال در این حوزه سابقه فعالیت داشته‌اند. از نظر شغلی، سه نفر هیئت علمی دانشگاه و دو نفر دیگر کارشناس حمل و نقل و ترافیک راهور ناجا می‌باشند. علاوه بر این، یک نفر مشاور اجتماعی/فرهنگی و اطلاع‌رسانی معاون شهردار تهران در حوزه حمل و نقل، یک نفر کارشناس مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، یک نفر رییس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران، یک نفر معاون مطالعات و برنامه‌ریزی سازمان حمل‌ونقل و ترافیک تهران، یک نفر مشاور محیط زیست معاونت شهرداری تهران، یک نفر رییس سابق طرح ترافیک شهرداری تهران، یک نفر مشاور کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران، یک نفر مشاور کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران در امور ترافیک، یک نفر معاون محیط زیست، زیرساخت و نوآوری شهرداری، یک نفر کارشناس سازمان نوسازی شهری و در نهایت یک نفر دیگر معاون مطالعات اجتماعی و فرهنگی مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران می‌باشد. از نظر تخصص، یک نفر جامعه‌شناسی شهری و حمل‌ونقل، یک نفر برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، یک نفر حمل و نقل و ترافیک شهری، یک نفر سیاست‌گذاری شهری و برنامه ریزی اجتماعی، یک نفر محیط‌زیست و آلودگی شهری، دو نفر عمران و حمل‌ونقل شهری، یک نفر برنامه‌ریزی حمل و نقل و ترافیک شهری، یک نفر مدیریت حمل و نقل شهری، دو نفر ایمنی و ترافیک شهری، یک نفر رفاه و سیاست‌گذاری اجتماعی و در نهایت، تخصص یک نفر دیگر مهندس حمل‌ونقل و ترافیک شهری می‌باشد.

در یافته‌های تفسیری، ابتدا ۶۴۵ کد باز و اولیه استخراج شد. با توجه به کدهای باز و اولیه و تجمیع معنایی آنها، ۵۴ مفهوم یا مضمون پایه شناسایی شد. سپس، با استفاده از ۵۴ مضمون پایه، مقوله محوری را مشخص کرده و در نهایت این پدیده در یک رابطه مدل‌واره با شرایط علی، زمینه‌ای، مداخله‌ای، راهبردی و پیامدی مورد بررسی قرار گرفت.

۶- پدیده محوری

جدول شماره ۲- پدیده محوری مناسبات متعارض رانتی

پدیده محوری نقش حکمرانی شهری در مناسبات نامتقارن بین ذینفعان طرح ترافیک و آلودگی شهری	مناسبات متعارض رانتی
---	----------------------

«مناسبات متعارض رانتی» به معنای وجود گروه‌ها، سازمان‌ها و یا افراد ذینفعی است که هر کدام در خصوص مسئله ترافیک و آلودگی شهری دارای منافع خاص خود هستند که این منافع بدون توجه به منافع سایر ذینفعان بوده و بیشتر بر اساس قدرت، نفوذ، تاثیرگذاری و یا بر اساس جایگاه ایدئولوژیکی آنهاست است. مناسبات رانتی سعی دارند از طریق رانت و سایر مسیرهای میان‌بر بیشترین سود را از طرح مذکور بدست بیاورند. وجود تاکیدها و یا کدهای همچون «ارائه مجوزهای بی‌حساب و کتاب، سلیقه‌های شخصی، سهمیه‌های سازمانی بیشتر در برابر سهمیه‌های مردمی، نگاه گزینشی به طرح، کسی که زورش بیشتر بود، بیشتر سهمیه می‌گرفت، تصمیم‌گیری سیاسی ذینفعان، نبود نگاه تخصصی، بی‌توجهی صاحبان قدرت به طرح» نشان‌دهنده ائتلاف‌های نامتقارنی است که بر اساس قدرت و میل سازمانی و قدرت فراقانونی به این طرح برخورد کردند.

شرایط علی

شرایط علی متشکل از چهار مقوله «موجودیت نامقتدر در اجراء، سهمیه‌بندی‌های نامتقارن، ادراک و فهم ناهمگن/واپس‌گرایانه از مسئله و نارسایی ادراکی/دانشی» است.

جدول شماره ۳- شرایط علی

شرایط علی	مضامین
	موجودیت نامقتدر در اجرا
	سهیمه‌بندی‌های نامتقارن
	فهم ناهمگن/واپس‌گرایانه از مسئله
	نارسایی تخصصی/ دانشی

موجودیت نامقتدر در اجرا: مقوله مذکور بر این تمرکز دارد که در اجرای طرح‌ها نیازمند یک سیستم اجرایی هوشمند هستیم که در عین حال دارای قدرت است، در اجرا اقتدار و مشروعیت لازم را نیز دارد. این قدرت و مشروعیت به او اجازه می‌دهد که مسائل را شناسایی، فعالیت‌ها را سامان‌مند و به صورت مستمر به ارزیابی/عملکردها سیاست و طرح بپردازد. اما، این موجودیت در اجرا ضعیف است. شهرداری با مشکل اجرایی روبرو شد. یک خلاء قانونی بزرگ [در اجرا] که باعث ناهماهنگی پلیس و شهرداری شد و شهرداری را خیلی اذیت کرد و باعث شد زمینگیر بشه و بخوبی [طرح] اجرا نشه (مشارکت‌کننده شماره ۳).

سهیمه‌بندی‌های نامتقارن: مقوله سهیمه‌بندی‌های نامتقارن از مهمترین مقولاتی بود که مشارکت‌کنندگان در قالب کدهای اولیه به آن اشاره داشتند. فقدان سازوکارهای اجرایی مناسب و آنچه از آن به «موجودیت نامقتدر در اجرا» تعبیر کردیم، خود را در اختصاص سهیمه‌های ناعادلانه به ذینفعان مختلف نشان داد. چون در اجرا فاقد یک موجودیت مقتدر هستیم، اعطای کارت و سهیمه‌های تردد به افراد همکار و محروم ساختن دیگران، به مرور خود را نشان داد و به یک رویه مبدل شد. این وضعیت چپاول‌گرایانه و طرد و محروم‌سازی، به‌خصوص خود را برای شهروندان عادی نشان داد، زیرا فاقد قدرت سازمانی خاصی هستند که از منافع آنها حمایت‌کند.

باید گزینشی سهیمه‌نمیدادیم. شاید اینطوری بود که هر کس زورش بیشتر بود، بیشتر سهیمه می‌گرفت. در طرح جدید این قضیه بیشتر مهار شد، چون به هر حال یک قیمت‌گذاری بود و هر کس از هر جای و در هر مکانی نمی‌تونست وارد طرح بشه (مشارکت‌کننده شماره ۹).

فهم ناهمگن/واپس‌گرایانه از مسئله ترافیک از دیگر مقولات علی است که به معنای توجه بر رویه‌های سنتی و منسوخ جهت مدیریت ترافیک و آلودگی شهری است. فهم واپس‌گرایانه از مسئله ترافیک و آلودگی هوا خود را در قالب سیاست‌های مقطعی و ضربتی نشان داده است. عدم توجه به تجربیات روز دنیا و یا به کار نگرفتن تجربیات قبلی، باعث شده است که همواره شاهد سبقت چالش‌های روز و واقعیت، بر تئوری و نظریه باشیم. برای مثال، با وجود فزونی مهاجرت‌ها به تهران و تشدید جذابیت‌های اقتصادی این شهر، کماکان مدیریت حمل‌ونقل سنتی بوده و با فشارهای زیادی روبرو است. علاوه بر این، با ایجاد ایده انتقال پایتخت به شهر دیگر، به راه‌های منسوخ پناه می‌برند و راه‌حل حمل‌ونقل را با راه‌حل‌های غیرکارشناسی و بدون مهندسی اجتماعی پاسخ می‌دهند. بنابراین، زمانی که ابعاد مسئله به خوبی کارشناسی نشود، با نوعی شکاف معنایی روبرو می‌شویم که شهر و مسائل آن را به جولانگاه تفکرات متناقض و متضاد تبدیل کرده است.

جالبه از شهر و مسائل آن درک دقیقی ندارن و بعد نسخه می‌پیچن. مشکل ما اساساً در اینجاست. یعنی ما دقیقاً نمیدونم با چی روبرو هستیم. درک مهندس حمل و نقل با جامعه‌شناس فرق داره. درک مدیر با درک برنامه‌ریز شهری فرق داره. اینها یکپارچه نیستن. بنابراین تو هر کاری بکنی سودی نداره مشارکت‌کننده شماره ۲).

نارسایی ادراکی/دانشی: در پرتو دانش تخصصی است که امکان بروزرسانی قوانین، پی‌بردن به عمق پدیده و کشف زوایایی پنهان مسیر می‌شود. افزون بر این، استفاده از تجربیات موفق دنیا و بکارگیری آنها در بافت شهری تهران، بر اساس دانش تخصصی و نگاه کارشناسانه امکان‌پذیر است. آنچه در پدیده آلودگی هوا و ترافیک مشهود است، ضعف دانش تخصصی است. با وجود اینکه افراد مجرب و صاحب فکر در این حوزه وجود دارد و طی دهه‌های اخیر شاهد اجرای سیاست‌های مختلفی در این حوزه بوده‌ایم، اما نسبت به مسائل نوظهور

شهری و مبحث ترافیک و آلودگی هوا با ضعف و ناتوانی روبرو هستیم. یکی از اعضای شورای شهر در خصوص ضعف دانش تخصصی اعضای شورای در خصوص ترافیک و آلودگی هوای شهر تهران اشاره می‌کند:

شورا خیلی توی مسائل تخصصی ورود نمیکند، یعنی خیلی توجیح نیستند. شاید کمتر از چهار پنج نفر در مورد طرح ترافیک میدوند. شاید کمتر و در حد افرادی که از قدیم بودن و اطلاعات دارند. وگرنه اینقدر در جریان جزییات نیستند (مشارکت‌کننده شماره ۱۴).

بسترها (زمینه‌ها)

بسترها متشکل از چهار مقوله «افق‌های سازمانی ناهمگرا، گسست بین نیازها و مقتضیات برنامه، حکمرانی ناساخت‌یافته و برنامه‌زدگی فن‌سالارانه» هستند. در ادامه، به تشریح و تفسیر هر کدام از این مولفه‌های بسترمند پرداخته شده است.

جدول شماره ۴- بسترها (زمینه‌ها)

بسترها (زمینه‌ها)	مضامین
	افق‌های سازمانی ناهمگرا
	گسست بین نیازها و مقتضیات برنامه
	حکمرانی ناساخت‌یافته
	برنامه‌زدگی فن‌سالارانه

افق‌های سازمانی ناهمگرا: ناهمگرایی سازمانی که می‌توان از آن به نوعی موازی‌کاری نهادی نیز تعبیر کرد، باعث شده که در مواردی یک سیاست توسط دو یا چند سازمان اجرا شود و در مواردی نیز یک سیاست روی زمین می‌ماند و متولی و مجری خاصی ندارد. از این‌رو، ناهمگرایی سازمانی، انطباق‌پذیری طرح با شرایط موجود را کاهش داده و با ایجاد شرایط لازم برای اصطکاک‌های سازمانی، امکان تدوین یک برنامه منسجم را از بین برده است. افزون بر این، برخی سازمان‌ها عملاً خود را از طرح خارج ساخته و به نوعی بی‌تفاوتی پیدا کرده‌اند. مثلاً در [وزارت] صمت که مسئول تولید است یک نوع از سیاست‌ها اعمال میشود، در حوزه شهری، شهرداری یک نوع از سیاست‌ها رواعمال میکند، در حوزه خدمات شهری مانند زیرساخت آب، گاز، برق و امثالهم، اینها خودش یک نوع مدل حکمرانی سنتی شکل گرفته، پدافند غیرعامل در مرکز شهر خودش یک ساختار مستقل دارد. اینها هر کدام مستقل هستند و مدیریت یکپارچه نداریم (مشارکت‌کننده شماره ۱۰).

گسست بین نیازها و مقتضیات برنامه: مقوله گسست بین نیازها و مقتضیات برنامه بر انطباق‌ناپذیری بین تحولات و نیازهای روبه‌تزايد در حوزه حمل‌ونقل شهری از یک سو و سیاست‌های حوزه حمل‌ونقل از سوی دیگر تاکید دارد. آنچه در این قضیه مهم است توجه به نیازهای نوظهوری است که در فضای شهری ایجاد و مختصات کالبدی و ترافیکی شهر را تحت تاثیر قرار می‌دهد. حرکات جمعیتی و اجتماعی در کنار تحولات ناشی از مسائل اقتصادی، الگوهای اسکان و استقرار مکانی و شغلی افراد را تغییر داده است. این وضعیت در مناطق پرتدد مانند منطقه ۱۲، ۸ و ۱۳ خود را به خوبی نشان داده است و این مناطق را پرتراکم و پرهزینه کرده است. حکمرانی شهر از این تحولات عقب مانده است. در نتیجه، بین آنچه هست و آنچه باید باشد، شکاف فزاینده‌ای ایجاد شده است. یکی از مشارکت‌کنندگان در خصوص شکاف بین نیازها و الگوهای مدیریت شهری اشاره می‌کند:

ما اصلاً درکی از نیازهای مردم نداریم. ما نمیدونیم که حرکات جمعیتی داره به کدام سمت میره و شهر چه تغییراتی خواهد کرد. خب معلومه که همیشه ترافیک رو اینطوری مدیریت کرد (مشارکت‌کننده شماره ۴).

حکمرانی ناساخت‌یافته: در خلاء حکمرانی مناسب، آنچه سیاست‌های ترافیک و کنترل آلودگی هوا را به پیش برده است، انتظارات فراقانونی و سیاست‌زدگی بوده است. سیاست‌زدگی منجر به ایجاد وضعیتی شده است که در آن بعضاً مسائل خاص شهری به مسائل امنیتی و ایدئولوژیک نسبت داده می‌شود. به این معنا، ارائه سیاست‌های موفق جهانی به منظور مدیریت بحران شهری تهران، به سرسپردگی و عدم تبعیت از الگوی شهر اسلامی/ایرانی نسبت داده می‌شود. در مواردی نیز باعث شده است که ارائه سیاست‌های پایین به بالا، به معنای

گشودگی فضای اجتماعی جهت شورش دینفعان تلقی شود. لذا، نوعی امنیتی شدن رخ داده است که شهر را با نظام سیاسی گرده زده است. آثار این امر در دست نیافتن به نظام برنامه ریزی متقن و علمی خود را نشان داده است.

ضعف حکمرانی به سیاسی شدن طرح انجامید. به نظر من ضعف اصلی در این بود که تصمیم گیری سیاسی انجام شد [نه بر اساس حکمرانی شهری]. متأسفانه تصمیم سیاسی باعث شد که این روند پیش بیاد. اگر میخایم به یک جمع بندی خوب برسیم، به نظر من باید از این سیاست بازیهای عبور کنیم و برنامه کلان طرح کنیم. همین ولاغیر (مشارکت کننده شماره ۱۱).

برنامه زندگی فن سالارانه: سلطه تفکر فن سالارانه بر حمل و نقل به خوبی در بطن داده ها مشخص بود. به این معنا عمده افرادی که به صورت هدفمند در جرگه مشارکت کنندگان قرار می گرفتند، تفکر مهندسی در حمل و نقل را از عوامل عدم موفقیت طرح ترافیک می دانستند. در تفکر فن سالارانه، خردگرایی و نخبه گرایی مهم است و دانش افراد محلی مورد توجه قرار نمی گیرد. لذا، در یک چرخه از قبل طراحی شده، آنچه معیار عمل قرار گرفته است، صورت بندی طرح در قالب سیاست های بود که توسط دینفعان سازمانی طراحی و به دینفعان غیر سازمانی تحمیل می شده است. به تعبیر دیگر، ترافیک امری کارشناسانه تعریف شده است که مرم فقط باید در امر اجرا همکاری کنند، زیرا مشارکت آنها در تصمیم گیری چرخه استاندارد و کارشناسی شده را مختل می سازد. در نتیجه، یک لباس همسان برای افراد ناهمسان طراحی شد که بدون توجه به حرکات جمعیتی، تقاضاهای اجتماعی ورود به محدوده، غلظت آلودگی در مناطق مختلف، جمعیت و تراکم آن در هر منطقه، همه افراد در مناطق مختلف شهر باید از آن تبعیت و پیروی کنند. یکی از مشارکت کنندگان در خصوص سلطه برنامه ریزی فن سالارانه در طرح کنترل آلودگی هوا، تعبیر جالب «الیزه نشدن» طرح را به کار می برد و این گونه اظهار می کند:

بحث الیزه انجام نشده؛ به این معنا طرح بر اساس مکان بود نه بر اساس مناطق آلودگی. گفتیم از فلان خیابان تا فلان خیابان، از فلان بزرگراه تا فلان بزرگراه، از غرب تا شرق انجام بشه. این کار محدوده بندی [یکدستیه]. اما الیزه بر اساس تعداد وسیله نقلیه و برای چه مدتی وارد محدوده بشن [هست]، که در حقیقت دقیقتر و بهتره. بر اساس الیزه محدوده ای که آلوده نیست افراد میتونن وارد بشن و محدودیت ندارن (مشارکت کننده شماره ۷).

شرایط مداخله گر

شرایط مداخله گر در قالب سه مقوله «ضعف مکمل های قانونی جایگزین، پیکربندی شعاعی شهر و تغییر کاربری و مناسبات شهری» خود را نشان داده اند.

جدول شماره ۵- شرایط مداخله گر

شرایط مداخله گر	مضامین
	ضعف مکمل های قانونی جایگزین
	پیکربندی شعاعی شهر
	تغییر کاربری و مناسبات شهری

ضعف مکمل های قانونی جایگزین: بکارگیری سیاست های تک خطی و تفکر مهندسی که در مقولات مرتبط با زمینه ها و بسترها به آن اشاره شد، خود را در اینجا نشان می دهد. یکی از پیامدهای مصیبت بار تفکر مهندسی در مسئله ترافیک و آلودگی هوا، عدم توجه به آلترناتیوها و مکمل های واقعاً کارآمد و کارشناسی شده است، زیرا این تفکر بر اساس نگاه به این مسئله نگریسته است، لذا یک مسیر یک طرفه را در نظر گرفته که کاملاً خطی و نامنعطف است. بنابراین، حکمرانی شهری در ضعف مکمل های قانونی، حکمرانی شهری، همگام شکست یا در مواجهه با پیچیدگی های شهری، قدرت و مانور گفتگویی خود را از دست داده است.

پیکربندی شعاعی شهر: پیکربندی شهر، منجر به ایجاد فرصت‌ها و تهدیدهای بسیاری برای مدیران شهری از یک سو و شهروندان و ساکنان محلی از سوی دیگر می‌شود. در شهر تهران، پیکربندی شهر بر اساس یک الگوی متمرکز و شعاعی قرار دارد. این امر زمینه‌های تردد به مرکز شهر را به صورت فزاینده‌ای تسریع کرده است. در این شهر، مراکز اداری، تجاری و خرید حول هسته مرکزی شهر قرار گرفته است و از این جهت، مرکز شهر به گلوگاه اصلی تردد تبدیل شده است. در واقع، ساختار شهری به شکلی است که بارتراپیک شهر را در ساعات خاصی بیشتر از ظرفیت آن بالا می‌برد. این وضعیت چیزی است که از آن به «فروکاست ظرفیت محیطی شهر» از آن تعبیر می‌کنیم. پیکربندی مرکز محور شهر ظرفیت محیطی آن را به طرز محسوسی کاهش داده است. لذا، به تدریج انطباق‌پذیری آن در برابر تقاضاهای ورود به محدوده‌های ترافیک کاهش یافته است.

از قدیم چون بافت قدیم تهران به این شکل بوده که حصار طهماسبی و حصار ناصری در مرکز شهر بر محوریت بازار تهران شکل گرفته بود. بعد در کنارش کم کم مراکز سیاسی و اجتماعی شکل می‌گیره و [به مرور زمان] مرکز شهر محور تردد میشود و [الان همه] توش زندگی میکنیم. یعنی همه صبح از اطراف و اکناف شهر برای کارهای اداری و تحصیلی خودشون به این محدوده ۵۱۶ کیلومتری سرازیر میشن (مشارکت‌کننده شماره ۵).

تغییر کاربری و مناسبات شهری: کاربری نامناسب اراضی شهر تهران، منجر به استقرار ناموزون جمعیت در مناطق مختلف شده است. این موضوع منجر به فشار بر زیرساخت‌ها در یک منطقه نسبت به منطقه دیگر، فشار بر محیط زیست و تخریب منابع زیستی و فضای سبز شهری شده است. افزون بر این، به دلیل عدم توجه صحیح به کاربری اراضی شهری تهران، فضای سکونتگاهی و تجاری به سرعت گسترش پیدا که عمدتاً به ضرر فضاهای سبز و غیرمسکونی و غیرتجاری است. کاهش فضای سبز، افزایش آلودگی، تراکم جمعیت، ساخت‌وسازهای غیرقانونی و با اسکان غیررسمی، با تدوین مکمل‌های قانونی لازم همراه نبوده است که بتواند مانع ساخت‌وسازهای نابهنجار در این شهر بشود. به این اعتبار، این اختلاط و تغییر کاربری با ظرفیت و پتانسیل شهر ناسازگار است و نوعی کاربری نامتوازن و ناهماهنگ ایجاد کرده است.

طراحی کاربری زمین از جمله مسائلی است که میتوان روی آن تمرکز کرد. مثلاً کنار بیمارستان یه فروشگاه زدن که آیا واقعا فروشگاه باید کنار بیمارستان باشه؟ کاربریها باید اصلاح بشه. اما متأسفانه اینطوری نیست که این امر به تردد و ترافیک دامن زده. اینها [ترافیک و کاربری زمین] تابعی از هم هستن. در یک کیلومتری من باید امکانات آموزشی وجود داشته باشد که من بلند نشم به مدرسه ای [در منطقه دیگری از شهر] که مناسب میدونم برم (مشارکت‌کننده شماره ۱۴).

راهبردها (استراتژی‌ها)

با سه راهبرد روبرو هستیم که به سه شکل «فراکنا» (واپس‌گرایانه)، «فعالانه» (چپاول‌گرایانه) و «منفعلا» (تدافعی) خود را جلوه‌گر ساخته‌اند که نه مشارکتی هستند و نه مبتنی بر خیر عمومی: «کنش‌های فراقانونی و ایدئولوژیک، سهمیه‌بندی‌های جبران‌ساز و بی‌تفاوتی و تفکر انتظاری». در ادامه هر کدام از این راهبردها مورد بررسی قرار گرفته است.

جدول شماره ۶- راهبردها (استراتژی‌ها)

راهبردها (استراتژی‌ها)	مضامین
	کنش‌های فراقانونی و ایدئولوژیک
	سهمیه‌بندی‌های جبران‌ساز
	بی‌تفاوتی و تفکر انتظاری

کنش‌های فراقانونی و ایدئولوژیک: این راهبرد، نوعی راهبرد و استراتژی در حوزه حکمرانی شهری طرح ترافیک و کنترل آلودگی هوا است که خود را به صورت «فراکنا» بروز می‌دهد و عمدتاً بار ایدئولوژیک و قدرت‌مدارانه‌ای دارد. راهبردهای فراقانونی با فراکنی

مشکلات ترافیک به آلودگی هوا بر دوش دیگران (سایر ذینفعان) سعی دارد که برای خود راه فراری از مسئله و پدیده بجوید. فراقکنی در مسائل ترافیک و حمل و نقل شهری باعث شده است که در آن متولیان امر، آنچه را که خود انجام داده و به دلایلی موفقیت آمیز نبوده و با شکست روبرو شده، را به دیگران نسبت دهند. به عبارت دیگر، در فراقکنی رخ داده، به صورت آگاهانه نوعی برداشت تحریف شده و تخیلی از وضعیت ارائه می شود و متولیان امر بار مشکلات را بر دوش دیگران می اندازند.

همیشه به طرحی برای فرار بوده و هست. حالا چه بهتر از اینکه به عده بگن که مبانی شهر اسلامی اجرا نمیشه؟! جالبه همون های که مدیر هستن و باید اجرا کنن به بقیه میگن اجرا نمیکنن! (مشارکت کننده شماره ۱۶).

سهیمه بندی های جبران ساز: این راهبرد، نوعی راهبرد و استراتژی فعالانه و در عین چپاول گرایانه است که از سوی ذینفعان اصلی صورت می پذیرد. عمدتاً بار اقتصادی دارد و می توان گفت نوعی دادوستد است که به منظور عبور و نادیدگی شکست ها و خطاهای طرفین صورت می گیرد. سهیمه بندی های غیرکارشناسی از این حیث به یک راهبرد مبدل شد که با نظارت ها سلیقه ای و شخصی همراه شد؛ به این معنا نهادها و یا ذینفعانی که بر اجرای درست طرح نظارت دارند، خود با بهره مندی از سهیمه های نامشروع، ارزیابی/عملکردها را قابل قبول ارزیابی کرده و لذا از این طریق در یک بازی برد/برد مشارکت دارند. زمانی که شهرداری به ذینفعان خاصی مجوزهای سالیانه ورود به طرح ترافیک می دهد، در عمل هیچ گونه ممنوعیت و محدودیتی برای این دسته از ذینفعان قائل نشده است. لذا، فلسفه طرح زیر سوال است. اما، در یک همدستی آگاهانه، از طریق همان ذینفعانی که مجوزهای خاص دریافت کرده اند، طرح مورد پذیرش نسبی قرار گرفته و به نحوی بازنمایی می شود گویا که بدون خطا و با بیشترین اثربخشی و کارآمدی همراه است.

شهرداری در حال بدست آوردن منبع درآمد بود و میخواست برای خودش درآمد کسب کنه (مشارکت کننده شماره ۴).

بی تفاوتی و تفکر انتظاری: این راهبرد و استراتژی نوعی انفعال آگاهانه در برابر سیاست های موجود طرح ترافیک است. نه مثل رویکرد اول به فراقکنی دست می زند و نه مثل راهبرد دوم، فعالانه وارد میدان شده و حکمرانی را به آوردگاه چپاول اقتصادی انسان اقتصادی بدل می کند؛ بلکه سکوت و انفعال را در پیش می گیرد. تفکر انتظاری باعث شده است که سیاست های طرح ترافیک و کنترل آلودگی هوا به حالت تعلیق درآید. به این معنا که سعی می شود با به آینده موکول کردن نتایج حاصل از سیاست های اجرا شده، به نوعی زمان خریداری شود. خرید زمان در حقیقت مسکوت گذاشتن عواقب احتمالاً منفی سیاستی است که اکنون اجرا شده است. بدین ترتیب، این راهبرد و استراتژی از سوی ذینفعان اصلی اتخاذ شده تا از این طریق حول سیاست طرح ترافیک گفتمان سازی کنند. این گفتمان سازی با پوشاندن اصل ماجرا و پرداختن به فروعات طرح، مانند مداخلات موقتی، نظارت های سلیقه ای، ارائه بخشنامه های بیهوده و ناکارآمد، حساسیت شناختی و انتقادی سایر ذینفعان، به ویژه حساسیت مردم را به طرز محسوسی کاهش می دهد.

جالبه بدونید که مجریان و ذینفعانی که دارند در این حوزه عامدانه و برنامه ریزی شده کار میکنند، عواقب احتمالی رو به آینده موکول میکنند تا از این طرق با گذشت زمان خودشو رو میرا و تطهیر کنن. بیشتر مواقع هم گناه ناکارآمدی یه مدیر به گردن مدیر بعدی میفته! (مشارکت کننده شماره ۱۵).

پیامدها

پیامدها عبارتند از: «شبمردگی و جداسازی سکونت/کار، نادیدگی اصل پیاده روی و انطباق ناپذیری نهادی/بافتاری».

جدول شماره ۷- پیامدها

پیامدها	مضامین
	شبمردگی و جداسازی سکونت/کار
	نادیدگی اصل پیاده روی
	انطباق ناپذیری نهادی/بافتاری

شب‌مردگی و جداسازی سکونت/کار: در دهه اخیر، به دلیل عدم موفقیت حکمرانی مطلوب شهری، شاهد ایجاد وضعیتی هستیم که می‌توان از آن به «مرکز اداری و حاشیه سکونت‌گاهی» تعبیر کرد. در این وضعیت، مرکز شهر به مرکز تجاری و اداری تبدیل شده است و از آنجایی که این هسته اصلی گران‌قیمت، شلوغ و پرتراکم است، افراد قدرت اقتصادی زیادی جهت استقرار در آنجا ندارند. بنابراین، افراد با اتمام کار خود در زمان اداری، به سکونتگاههای اطراف برمی‌گردند. لذا، با جدایی محل کار و محل سکونت، نوعی شب‌مردگی ایجاد شده است.

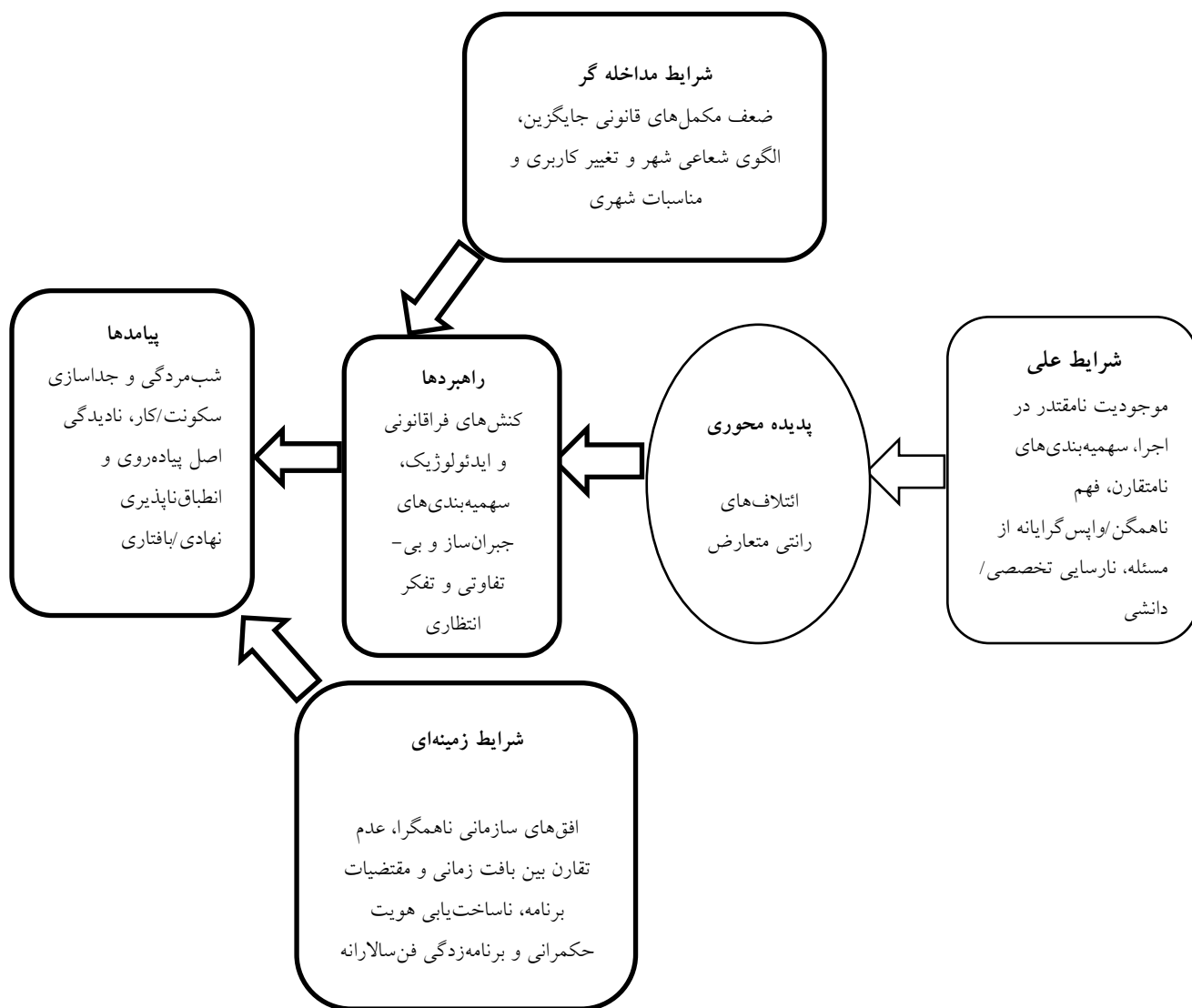
بخاطر بی‌توجهی به محدوده طرح شاهد چند اتفاق و پیامد هستیم: شبها حالت ترسناک و کم‌رمقی اتفاق افتاده؛ محدودهها شده تجاری و ساکنین برای رفت و آمد مشکل پیدا کردن و ترجیح دادن سکونتگاه خودشان رو از محدودهها برون بیرون. دوم به نوعی بازار شکل گرفت و مسکونیها تبدیل شدن به انبارها و کارگاههای تولیدی (مشارکت‌کننده شماره ۹).

نادیدگی اصل پیاده‌روی: امروزه در حکمرانی شهری توجه به اصل «پیاده‌روی» به امر مهمی تبدیل شده است. اصل پیاده‌روی به معنای تعبیه مکان‌های به منظور عدم استفاده از خودرو در فضای شهری است که شهروندان براحتمی بتوانند در مسیرهای موردنظر به خرید و تامین نیازهای خود بپردازند. به تعبیری، پیاده‌روی عبارت است از ایجاد خیابان‌ها با فضاهای رها از آلوده‌شدن سواره. با پیاده‌سازی طرح ترافیک و آلودگی هوا، با ممنوعت ورود به مراکز خاصی که امکان پیاده‌روی دارند، با سلطه خودرومحوری روبرو هستیم. از این‌رو، این طرح‌ها بدون توجه به ساخت اجتماعی واقعیت شهری، به ابزاری برای فعالیت اقتصادی/اداری تبدیل شده‌اند و به‌خصوص در ارتباط با اقتصاد شهری، کیفیت محیطی و سلامت اجتماعی را تحت تاثیر قرار داده‌اند.

باید بین نظام اقتصادی و نظام اجتماعی تعادل ایجاد میکردیم. برای برخی گروهها امکان تردد ایجاد میکردیم. مکانهای تجمع و حرکت مردم را تخریب کردیم. واقعیت اینه که با وجود این، این کار کمکی نکرد به کاهش ترافیک (مشارکت‌کننده شماره ۵).

انطباق‌ناپذیری نهادی/بافتاری: انطباق‌پذیری نهادی/بافتاری، توانایی همکاری سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با مسئله ترافیک و آلودگی هوا است که در یک چرخه همگرا و منعطف، از طریق یادگیری مستمر و پاسخ‌دهی به تغییرات درون‌زا و برون‌زا، بین خود و ذینفعان طرح ارتباط برقرار می‌کنند. انطباق‌پذیری نهادی/بافتاری در طرح مذکور ایجاد نشده است. این وضعیت خود معلول بکارگیری سیاست‌های از بالا به پایین، تفکر فن‌سالارانه، سهمیه‌بندی‌های ناعادلانه و غیره است که گریبان‌گیر حکمرانی شهری است. این عدم انطباق، توانایی سازگاری و پاسخ‌دهی به تحولات پیش‌رو و همچنین در صورت لزوم (با شکست و عدم موفقیت طرح)، بازگشت به وضعیت مطلوب و کارآمد را از بین برده است. انطباق‌پذیری به دلیل عدم تمرکز درونی و ارتباط نامطلوب و به‌هنگام با محیط بیرونی ایجاد شده است که علاوه بر اجرای نادرست طرح، باعث شده مسئولان سیاست‌هایی را اتخاذ کنند که عملکرد سازمانی را کاهش و امنیت و فلسفه وجودی آن را زیر سوال برده است.

قطعا سیاست‌های شهری [ترافیک] از بالا به پایین بود و خواسته مردم نبود. خیلی بین مردم و طرح‌ها هماهنگی نیست. خیلی وقتا مردم چیزی میخوان و سیاستها چیز دیگه ای دنبال میکنن (مشارکت‌کننده شماره ۱۳).



مدل شماره ۱- مدل تئوریک پدیده محور

خط اصلی داستان

امروزه در سیاست ترافیک و آلودگی هوا، شرایطی ایجاد شده است که در آن نگاههای مختلف باعث شده است که انسجام معنایی و مفهومی متقنی حول این مسئله ایجاد نشود. لذا، طرح مذکور دارای یکپارچگی و نگهداشت الگو نیست. این نگاهها به دلیل نگاه سیاسی (موقعیت استراتژیک شهر تهران)، نگاه تئوریک (فقدان حکمرانی شهری)، نگاه ایدئولوژیک (تنگنای شهر اسلامی/ایرانی)، نگاه اقتصادی (بازار کار و نگاه سرمایه‌ای به طرح)، نگاه سرمایه‌ای (مستغلات نامولد) و اجتماعی (مهاجرت‌های بی‌رویه و وجود ذینفعان سیار) ایجاد شده است که در مجموع هر کدام تعریف خاصی از شهر و شیوه مقابله با مسائل شهری دارند. این امر خود را در فقدان موجودیت و هستی مقتدر در اجرا نشان داده است و لذا عرضه را برای ظهور ناعقلانیت‌های ناشی از اتلاف‌های ناهم‌ارز رانتی فراهم ساخته است. در نتیجه، یک بازی مجموع صفر شکل گرفته است. این امر در کنار نارسایی تخصصی/ دانشی، منجر به عدم طراحی مکمل‌های قانونی جایگزین، نادیدگی اصلاح الگوی شعاعی شهر و تغییر و تحولات کاربری زمین و مناسبات شهری شده است که در نهایت منجر به نهادینه‌شدن فهم ناهمگن/واپس‌گرایانه از مسئله ترافیک و

آلودگی هوا شده است. این وضعیت، نوعی عدم تقارن ایجاد کرده که اولاً حق به شهر ذینفعان عادی (مردم محلی، کسبه، مغازه‌دارها و دستفروش‌ها) را تضعیف، دوم تردد همه‌ساعته را محدود به ذینفعان خاصی کرده (از طریق سهمیه‌های جبران‌ساز) و در نهایت اینکه نوعی شکاف هنجارین بین وضع موجود و وضع مطلوب ایجاد کرده است. فشار ائتلاف‌های ناهم‌ارز رانتی، عرصه را بر شهر و فضای فضای تنگ کرده و مکانیسم‌های نهادین سازمانی جای سازوکارهای مردمی و مردم نهاد را گرفته‌اند. از آنجایی که ذینفعان اصلی و مجریان طرح، به شیوه مدیریت سنتی (که به اشتباه حکمرانی شهری نامیده می‌شود) با مسئله حمل‌ونقل و ترافیک مواجهه می‌کنند، لذا به منظور پنهان‌سازی آثار سوء خود به کنش‌های فراقانونی و ایدئولوژیک، سهمیه‌بندی‌های جبران‌ساز و بی‌تفاوتی و تفکر انتظاری سوق پیدا کرده‌اند.

بحث و نتیجه گیری

ایجاد این وضعیت نقش مهمی داشته است، فقدان یکپارچگی در حکمرانی شهری است. حکمرانی شهری در این حوزه از تفریق هنجارین و سیاستی رنج می‌برد. بر این اساس، اصلاح ساختار حکمرانی مدیریت ترافیک و آلودگی هوای کلان‌شهر تهران نیازمند مجموعه‌ای از اقدامات پیچیده، چندبعدی و هماهنگ سطوح و در لایه‌های مختلف است و تنها از طریق رفع تفرق‌های نهادین و هنجارین عملکردی و فضایی، ارتقای مشارکت نهادی و توجه به تخصص و کاهش ناهمگرایی سازمانی حل‌وفصل نمی‌شود. بر این اساس، اقدامات اساسی را باید بر حسب: ۱. اولویت‌های زمانی مکانی هر سیاست، ۲. وضعیت تجاری، اقتصادی و مالی هر منطقه و محدوده، ۳. تحولات جمعیتی و میزان سفرهای درون شهری در منطقه، ۴. میزان قدرت و نفوذ گروه‌های ذینفع در تعیین نرخ ملک و اسکان (مثلاً سرمایه‌داران و املاک‌داران)، ۵. بافت و بستر فرهنگی و اجتماعی هر محله و محدوده، ۶. در نهایت بر اساس بار ترافیکی و غلظت آلودگی هر منطقه انجام داد. برخی از مناطق شهر تهران با تنش‌ها و فشارهای روبرو هستند که در مناطق دیگر (محدوده مصلی) این تنش کمتر است. برخی از مناطق و محدوده‌های نیازمند تحولات در نوع قوانین و نظارت‌ها هستیم و در برخی از مناطق و محدوده‌ها نیز لازم است که سیستمی یکپارچه تعبیه شود تا در پرتو یک بانک اطلاعاتی تحولات و تغییرات را به صورت روزمره ثبت و ضبط کند از این طریق بتوان مقدار سفر به هر منطقه و تقاضاهای ورود به محدوده‌ها را کنترل کرد. در مرحله اول و در کوتاه مدت ضروری است مسائل و موانع سازمان‌ها و نهادهای درگیر با حمل‌ونقل و آلودگی شهری کلان‌شهر تهران رفع شود که این مهم از طریق دو عامل قابل حل است: ۱- بازنگری در نگرش‌های برنامه‌ریزی شهری از مدیریت شهری به حکمرانی شهری و ۲- به‌کارگیری و تعبیه نقشه راه ترافیک و حمل‌ونقل شهری و لازم‌الاجرا شدن آن توسط مدیران و ساختار سازمانی نهادهای مرتبط با این مسئله. در بلندمدت نیز الزامی است اصلاحات بنیادینی در خصوص بافت شهری و نیز موانع قانونی و سیاستی در حوزه شهری صورت گیرد. وضعیت موجود به دلیل فقدان قوانین مناسب و خلاء سیاستگذارانه شرایط لازم را برای مداخلات فراقانونی، شخصی موقتی و در نتیجه شکل‌گیری رانت‌ها و ائتلاف‌های پیرامون این پدیده ایجاد کرده است که علت‌العلل سایر عوامل نهادی رسمی محسوب می‌شود. چنانچه بخواهیم حکمرانی خوبی در خصوص کنترل و جهت‌دهی مطلوب و متناسب با سیاست‌گذاری‌های حمل‌ونقل و ترافیک شهری تهران داشته باشیم، باید بر اساس ایجاد ارتباط ارگانیک و رفت‌وبرگشتی بین شهروندان و مسئولان امر "مسئولیت‌پذیری" و "قانون‌گرایی" را نهادینه ساخت. این روند منجر به استقرار "شفافیت" مالی، قانونی و سیاستی خواهد شد که بر اساس آن هرگونه تصمیم‌گیری در مدیریت ترافیک و آلودگی هوا با پیروی از قانون و مقررات و بدون هرگونه "جانبداری" و ائتلاف انجام خواهد گرفت. این امر در سطحی بالاتر لایه‌های "نظارتی" را قاعده‌مند و منظم می‌سازد، "ائتلاف‌ها" و رانت‌ها را کم‌قدرت‌تر و اقدامات کنترل ترافیک و آلودگی هوا را از طریق چارچوب‌های مصرح در "حاکمیت قانون" مستمر خواهد کرد و مانع تعدی افراد در تردهای غیرقانونی و اعطای سهمیه‌های ناعادلانه می‌شود. آنچه که لازم است در این حوزه به مثابه یک طرح عملیاتی انجام بشود، توجه به سطوح و لایه‌های مختلف نهادی و سیاستی در خصوص مدیریت ترافیک و آلودگی است که از طریق قدرت تنظیمی، مالی، اطلاعاتی و خدماتی خود می‌توانند شبکه‌ای از مناسبات هم‌افزا حول این پدیده ایجاد کنند که هم از ظرفیت‌های نهادی و هم از ظرفیت‌های اقتصادی و هم از ظرفیت‌های اجتماعی بالقوه استفاده بهینه بشود.

References

Akbari, P. Ahmadi, T. Moayeri, Sh. Sedgh Amiz, A. (2019). Investigation of indicators affecting social justice in the limits of the traffic plan with an urban transportation approach, *Traffic Management Studies*, No. 57, pp. 83-104 [In Persian].

Asgari, A. Moini, M. Goli, A. (2017). Investigation of the creation of the proposed limits of the Shiraz traffic plan from the perspective of the city residents, *Urban Management*, Volume 10, Number 29, pp. 165-187 [In Persian].

Bjørgen, A. Fossheim, K. Macharis, C (2021), How to build stakeholder participation in collaborative urban freight planning, Volume 119, In progress, December 2021 , Supporting the Forests, Land and Housing Division of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE): <http://www.unece.org/info/ece-homepage.html>.

Bjørgen, A. Seter, H. Kristensen, T. & Pitera, K. (2019). The potential for coordinated logistics planning at the local level: A Norwegian in-depth study of public and private stakeholders. *Journal of Transport Geography*, 76 (4), 34–41. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.02.010>.
Capolongo, S. Sdino, L. Dell'Ovo, M. Moiola, R. Della, T.S. (2019). How to assess urban regeneration proposals by considering conflicting values. *Sustainability*, 11, 3877.

Cullen, D. McGee, G. J. Gunton, T. I. & Day, J. (2010). Collaborative planning in complex stakeholder environments: An evaluation of a two-tiered collaborative planning model. *Society and Natural Resources*, 23(4), 332–350.

Daraba, D (2018), Strategy of governance in transportation policy implementation: case study of bus rapid transit (BRT) Program in Makassar city, *Academy of Strategic Management Journal*, 17, Issue 3.

Deng, F (2017). Stakes, Stakeholders, and Urban Governance: A Theoretical Framework for the Chinese City, *SSRN Electronic Journal*, :<https://www.researchgate.net/publication/321178754>.

Dienel, Hans-Liudger. M. Reza Shirazi; Sabine Schröder & Jenny Schmithals (2017), *Citizens' Participation in Urban Planning and Development in Iran*, Routledge.

Fernández, V. (2012). Citizen participation in Urban Design: promoting a more inclusive city. *Revista de Urbanismo* 14(27), 92-113. doi:10.5354/0717- 5051.2012.26406.

Imani, M. Imani, F. (2014). Investigating the role of public social participation in urban traffic management in order to facilitate the urban transportation system, a case study of the 6th district of Tehran, 15th International Conference on Transportation and Traffic Engineering, Tehran [In Persian].

Innes, J. E. & Booher, D. E. (1999). Consensus building and complex adaptive systems: A framework for evaluating collaborative planning. *Journal of the American Planning Association*, 65 (4), 412–423.

Innes, J. E. & Booher, D. E. (2010). *Planning with complexity: An introduction to collaborative rationality for public policy*. London: Routledge.

Irvin, Renée A. and John Stansbury. (2004) "Citizen Participation in Decision Making: Is It Worth the Effort?" *Public Administration Review* 64 (1), 55 – 65.

Kalantari, M. Ahadanjadroshti, M. Meshkini, A. Nowrozi, M. (2019). Structural-functional analysis of transportation-oriented development within the scope of Tehran metropolitan traffic plan, *Regional Planning Scientific Quarterly*, 10, number 38 [In Persian].

Kamran, H. Prizadi, T. Hosseini Amini, H (2010). Urban service leveling in Tehran metropolitan areas", two quarterly magazines of geography and regional planning, (1) 1, pp. 147-164 [In Persian].

Kazemian, G. Jalili, M. (2014). in a research entitled Analysis of the power of key stakeholders in the policy making process of the Tehran Comprehensive Plan (1999-2013), *Urban Planning and Architecture Journal*, 8 number 15, pp. 158-139 [In Persian].

Lefebvre, H. (1996). *Space and Politics* in Kofman E and Lebas E. *Writings on Cities* Cities :Combrige Blackwell.

Malekzadeh, N. Massoud, M. Dadashpour, H. (2017). Measuring the level of participation of stakeholders and stakeholders in urban development strategy (case example: District 22 of Tehran Municipality), *Iranian Islamic City*, No. 8 [In Persian].

Mohammadi, A. Hashemi Moasabad, R. Mohammadi, Ch (2021). spatial analysis of distribution and access to urban services at the level of urban neighborhoods with a spatial justice approach (case study: commercial uses of Ardebil city), *applied research of geographic sciences*, 21, number 63 [In Persian].

Mousavi, M. Majnoni Totakhane, A. Aftab, A. Mafarah Bonab, M. (2018). Analysis of spatial justice index in touristic villages, case study: East Azarbaijan province, *Human Geography Research Quarterly*, 51 (3), pp. 551-569 [In Persian].

Pérez-del, H. María, D. Andújar-Montoya, H. M and Virgilio, G- (2018), Citizen Participation in Urban Planning-Management Processes (Assessing Urban Accessibility in Smart Cities), In *Proceedings of the 7th International Conference on Smart Cities and Green ICT Systems (SMARTGREENS 2018)*, pages 206-213.

Pierre, J. & Peters, B. (2005). *Governing complex societies: Trajectories and scenarios*. Springer.
Radzik-Maruszak, K & Bátorová, k (2015). Citizen Participation and Engagement in Urban Governance: Perception of Finnish and Polish Local Officials, - 10.1515/nispa-2015-0005
Downloaded from PubFactory at 08/06/2016 07:41:52PM.

Rafiyan, M. Golzari, N. (2014). Conceptual Analysis of Conflict of Interests in the Implementation of Urban Projects, International Conference on Urban Planning and Development, First Session [In Persian].

Rahnama, M. Zabihi, J. (2017). Analysis of the distribution of urban public facilities in line with spatial justice with an integrated model of access in Mashhad, Journal of Geography and Development, No. 23 [In Persian].

Sayafzadeh, A. (2012). traffic management and citizens' participation in its improvement (case study: Mahabad city), the first national conference on urban planning and architecture over time, Tehran [In Persian].

Shirazi, H. (2017). a review of public transportation policies in Tehran; The necessity of a coordinated policy package, strategic studies of public policy, volume 10, number 37 [In Persian].

Singh, Sh. (2012), Citizens' Participation in Urban Governance: Quest for Transparency and Accountability, *environmet urbanization*, 4 (1), pp 191-202.

Varesi, H. Ghaed Rahmati, p. Bastanifar, A. (2016). Investigation of the effects of urban service distribution on the spatial imbalance of the population, a case study: urban areas of Isfahan, Journal of Geography and Development, 5 (9), pp. 106-91 [In Persian].

Yaghfour, H. Kashefi Doost, D. (2017). Evaluation and measurement of the components arising from the right to the city (case example: Piranshahr city), Urban Research and Planning Quarterly, Year 9, Number 35, pp. 57-68 [In Persian].

Zhang, H. et al (2011), Lovable City: Maintaining our Beliefs While Living in a Changing World and Building Towards a Better Society, Proceedings Real Corp 2011 Tagungsband 18-20 May 2011, Essen, It's Available at: <http://www.corp.at>

Zhang, Y. Kang, S. Koo, J.-H.(2021). Perception Difference and Conflicts of Stakeholders in the Urban Regeneration Project: A Case Study of Nanluoguxiang. Sustainability, 13, 2904. <https://doi.org/10.3390/su13052904>.