

تحلیل رابطه بعد اجتماعی حمل و نقل شهری و توسعه اجتماعی در شهر تهران

صدیقه نظری^۱، سروش فتحی^۲

چکیده

امروزه حمل و نقل شهری و آثار و پیامدهای آن علاوه بر حوزه‌های کالبدی و زیست محیطی، در حوزه‌های اجتماعی و فرهنگی مسأله‌ساز بوده، به‌طوری که این موضوع در کلان شهرهای کشورهای در حال توسعه از ابعاد پیچیده‌تری نیز برخوردار است. بدین ترتیب با توجه به این که شهر تهران به عنوان بزرگترین کلان شهر با حجم و تراکم جمعیتی و حجم انبوه جابجایی و حمل و نقلی درون و برون شهری مواجهه کرده و در بعد فنی و زیرساختی نیز در سال‌های اخیر رشد چشمگیری داشته، اما کماکان تبعات و پیامدهای حمل و نقلی در حوزه‌های زیست‌محیطی و سلامت، به عنوان یکی از مهمترین مسائل شهر تهران پابرجاست. حال با توجه به اهمیت این موضوع، مسأله محوری مطالعه حاضر این است که آیا بعد اجتماعی حمل و نقل شهری و تقویت این بعد، تأثیری در توسعه اجتماعی دارد. در این راستا استدلال مقاله این بوده که تقویت بعد اجتماعی حمل و نقل شهری به مثابه سرمایه اجتماعی، که منجر به شکل‌گیری توسعه اجتماعی در شهر می‌شود. به منظور بررسی و تحلیل این امر با استفاده از روش تحقیق اسنادی و کتابخانه‌ای و با بهره‌گیری از ابزار فیش‌برداری نظری و تحلیل مضمون، سعی شد ضمن بررسی نظری مفاهیم مرتبط با ابعاد اجتماعی حمل و نقل شهری و توسعه اجتماعی، نقش بعد اجتماعی حمل و نقل شهری در سرمایه اجتماعی و در نتیجه شکل‌گیری توسعه اجتماعی مبتنی بر استنباط‌های نظری، تحلیل شود. یافته‌های مطالعه نشان داد که در بعد مفهومی وسیع، توسعه اجتماعی یعنی بهتر شدن و ارتقای وضعیت زندگی انسان، که تقویت شاخص‌های امنیت اجتماعی، مشارکت اجتماعی، آموزش و فرهنگ‌سازی و هویت اجتماعی، در راستای تعدیل و کاهش آسیب‌های اجتماعی فضاهای مرتبط با حمل و نقل شهری عمل کرده و منجر به ایجاد سرمایه اجتماعی می‌شود و محصول نهایی این فرایند شکل‌گیری توسعه اجتماعی در شهر است و در نتیجه سرمایه اجتماعی به عنوان بعد اجتماعی حمل و نقل شهری، نقش و سهم مهمی در توسعه اجتماعی شهر تهران دارد.

واژگان کلیدی: حمل و نقل، حمل و نقل شهری، توسعه اجتماعی، شهر تهران.

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۶/۰۲/۱۰

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۶/۰۶/۲۲

^۱ دانشجوی دکتری جامعه‌شناسی اقتصادی و توسعه، دانشکده علوم انسانی، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. Faridehnazari99@yahoo.com
^۲ دانشیار گروه جامعه‌شناسی، دانشکده علوم انسانی، واحد تهران غرب، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران (نویسنده مسئول) (Email: fathi.soroush@gmail.com)

مقدمه

شهر از پیچیده‌ترین سیستم‌های باز و نامتعادل است که تمرکز صنایع، سازمان‌های اداری، مراکز تولیدی، خدماتی، تجاری و فرهنگی، آن را به محلی متراکم و متمرکز برای انجام مسافرت‌های درون‌شهری و حتی برون‌شهری بدل ساخته که روزانه جمعیت عظیمی به سوی این شهرها روانه شده و یا از طریق شبکه‌ها و معابر ورودی و خروجی آن جابه‌جا می‌شوند. اینجاست که شبکه حمل و نقل شهری حائز اهمیت است. به عبارتی اهمیت شبکه ارتباطی در طراحی شهری به گونه‌ای است که کلیه فعالیت ساکنان یک شهر اعم از فعالیت‌های بازرگانی، فرهنگی، اداری و تفریحی ... بستگی کامل به این شبکه‌ها دارد. اما جدا از اهمیت شبکه حمل و نقل، همان‌طور که در ابتدا نیز طرح شد، حمل و نقل و ترافیک در شهرها و آلودگی‌های زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی ناشی از پایانه‌های مسافربری و پارک‌سوارها، عوارض سهمگینی بر سلامتی و نشاط ساکنان محیط اطراف دارد. به واقع پیامدهای زیست محیطی از قبیل آلودگی‌های صوتی، آلودگی هوا و ... علاوه بر اثرات اقتصادی، بر ارتباطات اجتماعی شهروندان نیز اثر می‌گذارد (Fateminia, 2016: 10).

برای تعدیل این تبعات و پیامدها و در کل برای برون رفت از وضعیت نابهنجار، راه‌اندازی سیستم حمل و نقل پایدار به عنوان یکی از ارکان اصلی مفهوم توسعه پایدار ضروری به نظر می‌رسد. توجه به مسائلی چون منابع و انرژی مصرفی، زیرساخت‌ها، تامین سرمایه و سیاست‌های مطروحه از یک سو و از سویی دیگر توجه به ابعاد اجتماعی و فرهنگی در حوزه پایداری حمل و نقل از اهمیت خاصی برخوردار است (Tumlin, 2012:10). با توجه به این که گرایش به حمل و نقل شخصی به جای حمل و نقل عمومی گسترش یافته، به نحوی که میزان مسافرت‌ها از طریق خودرو در اروپای غربی با افزایش ۹۰ درصدی، در آمریکا بین ۱۹۷۰ تا ۱۹۹۰ با افزایش ۸۵ درصدی، و در کشورهای در حال توسعه با افزایش ۹۵ درصدی همراه بوده است (Steg & Gifford, 2005: 58). و گرمایش زمین از طریق انتشار گازهای گلخانه‌ای، حجم بالای ترافیک شهری و از بین رفتن آرامش بصری و صوتی در شهرها (Fietelson, 2002: 99). را موجب شده است، این چشم‌انداز منفی در نظام حمل و نقل و تاثیرات آن بر ابعاد اجتماعی، محیطی و کیفیت زندگی در شهرها و بخصوص کشورهای در حال توسعه و در کشور ما بیشتر جلوه می‌کند. به طوری که شهر تهران به عنوان بزرگترین کلان‌شهر کشور، با نزدیک به ۱۰ میلیون جمعیت و با احتساب سفرهای دروازه‌ای و بین شهری که جمعیت شناور آن را به بیش از ۱۵ میلیون نفر در روز می‌رساند، با وجود توسعه سیستم‌ها و مدرن‌سازی تاسیسات شهری، با مشکلات عدیده‌ای در سیستم حمل و نقل درون شهری و برون شهری خود مواجه است. طی ۱۰ سال اخیر با افزایش مالکیت خودرو و رفاه نسبی، مشکلات بزرگی چون آلودگی هوا، آلودگی صوتی، ترافیک و ... بر مسائل شهر تهران افزوده است. بخش اعظم معضلات زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی ناشی از عملکرد نامطلوب سیستم حمل و نقل و نبود نگاه پایدار به آن است. عملکرد نامطلوب سیستم حمل و نقل شهری در ابعاد مختلف، موجب کاهش ضریب ایمنی و سلامت جسمی، روانی و اجتماعی عوامل مرتبط با پایانه‌ها و همچنین شهروندان شده است.

از جنبه‌ای دیگر سیستم حمل و نقل شهری کارکردهای مثبتی نیز دارد و در صورتی که نظام حمل و نقل برنامه‌ریزی شده و با توجه به تمامی ابعاد زیرساختی، اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی شکل گرفته باشد، به نظر می‌رسد که نتیجه این فرآیند توسعه اجتماعی و اقتصادی و در نتیجه توسعه پایدار خواهد بود. همان‌گونه که نبود یک سیستم حمل و نقل شهری موثر و کارآمد، مانع رشد اقتصادی شهرها شده و مشکلات متعددی نظیر آلودگی هوا، افزایش مصرف سوخت، اتلاف وقت شهروندان، استهلاک وسایل نقلیه و غیره را در پی دارد، در مقابل سیستم حمل و نقل کارآمد و برنامه‌ریزی شده، اثرات موثر و تأثیرگذار در حوزه‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی و زیست محیطی دارد (Fateminia, 2016: 38).

با توجه به طرح بحثی که صورت گرفت، به نظر می‌رسد یکی از مسائل مهم در شهر تهران که اثرات نامطلوب در حوزه‌های زیست محیطی، ترافیک، اتلاف وقت، ازدحام، پرخاشگری، خسارت‌های اقتصادی، انواع آلودگی‌ها و ... شده است، نبود سیستم حمل و

نقل شهری کارآمد و با برنامه است. در همین راستا دغدغه و مسأله اصلی مطالعه حاضر این است که آیا ارتباط معنی‌داری بین ابعاد اجتماعی حمل و نقل و توسعه اجتماعی در شهر تهران وجود دارد؟ و این که آیا با تقویت و ارتقای شاخص‌ها و ابعاد اجتماعی حمل و نقل امکان شکل‌گیری توسعه اجتماعی فراهم می‌شود.

داشتن حمل و نقلی پایدار به عنوان جزء اصلی زندگی امروزی در شهرها شناخته می‌شود که با پیچیده شدن روابط اجتماعی و اقتصادی و سایر ابعاد زندگی در شهرها و حتی قلمروهای گسترده‌تر از آن و همراه شدن آن با تکنولوژی‌های امروزی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار گشته است. پرداختن به مبحث ناوگان حمل و نقل شهری زمانی آشکار می‌گردد که به گفته بانک جهانی امروزه تقریباً نیمی از تغییرات حاصله در محیط زیست، آب و هوا، اکوسیستم‌ها و نزدیک به ۲۵ درصد از تغییرات حاصله در مباحث اقتصادی و روابط اجتماعی به نحوی با حمل و نقل و نوع نظام حمل و نقل بکار گرفته شده در ارتباط می‌باشد. به همین دلایل است که امروزه داشتن نظام حمل و نقل شهری کارآمد به عنوان یکی از ارکان اصلی توسعه شناخته می‌شود. آگاهی از یک نوع مولفه‌های بکار گرفته شده در مبحث جامعه‌شناختی حمل و نقل با نگاه به تجارب مثبت جهانی و اولویت‌بندی و تعیین میزان اهمیت هر کدام از این مولفه‌ها در جایگاه خود برای کاربست صحیح آن با توجه به نیازهای موجود در نظام حمل و نقل درون شهری تهران، آن هم با در نظر گرفتن مشکلات عدیده موجود در نظام حمل و نقل امری ضروری و بجا است.

پیشینه تجربی

در این بخش مطالعات مرتبط با موضوع در داخل و خارج ایران به صورت خلاصه آورده شده و در انتها جمع‌بندی صورت گرفته است؛ نوابخش و کفاشی (۱۳۹۳) در پژوهشی با عنوان «برنامه ریزی اجتماعی حمل و نقل و نقش آن در توسعه پایدار» اشاره می‌کنند که یکی از چالش‌های اساسی فراروی برنامه‌ریزی شهری در اواخر قرن بیستم رشد پیوسته میزان ترافیک بوده که دستیابی به توسعه شهری پایدار را تحت تاثیر خود قرار داده است. در نظام‌های شهری شبکه معابر و سیستم‌های حمل و نقل درون شهری تاثیرات مختلفی بر توسعه شهرها و اراضی می‌گذارند. محققان معتقدند در مجموع شبکه‌های حمل و نقل نه تنها درجا به جایی کالا و مسافر مؤثرند بلکه بر توسعه نیز تاثیر می‌گذارند. هر چند تاثیر آن‌ها متفاوت است شبکه معابر درون شهری امکان توسعه اراضی را در طول معابر افزایش می‌دهند و تاثیر خطی بر توسعه می‌نهند، حال آنکه شبکه آزاد راه‌ها به طور عمده در محل تقاطع‌ها بر توسعه اراضی اثر می‌گذارند. زیست پایدار مستلزم زندگی و همجواری نزدیک با محیط شهری جذاب و متناسب باخواست و توان ساکنان است. تحقیقات درباره گزینه‌های موجود در سطح استراتژیک، ملاحظات و اقدامات لازم را برای دستیابی به حمل و نقل پایدار در افق ۲۰۲۰ نشان می‌دهد. رسیدن به این هدف، هم مستلزم اقدام در زمینه فناوری حمل و نقل است، و هم بین حمل و نقل و رشد اقتصادی علاوه بر این، برای اجرای اقدامات مؤثر مورد نظر در این زمینه، عزم و مداخله تمام گروه‌های درگیر ضروری است. بختیاری و همکاران (۱۳۸۸) پژوهشی با عنوان «جایگاه انرژی‌های تجدیدپذیر در حمل و نقل پایدار مسافر»، ضمن ارائه تعاریفی از انرژی‌های تجدیدپذیر به عنوان یکی از مولفه‌های پایداری در بخش حمل و نقل به تحلیل انرژی پایدار از سه بعد محیطی، اقتصادی و اجتماعی پرداخته و شاخص‌هایی را در زمینه ارزیابی جایگاه انرژی تجدیدپذیر در نظریه حمل و نقل پایدار مسافر تشریح و شناسایی کرده‌اند. کاشانی‌جو و مفیدی شمیرانی (۱۳۸۸) در پژوهشی با عنوان «سیر تحولات نظریات حمل و نقل شهری از دهه ۱۹۱۰ تا سال ۲۰۱۰ در عرصه جهانی»، رشد هوشمند شهری همراه با حمل و نقل سبز و پایدار را راهکار بهبود شرایط حمل و نقل امروزی دانسته‌اند. بهزادفر و گلریزان (۱۳۸۹) در پژوهشی با عنوان «حمل و نقل با مشخص کردن آلودگی‌های ناشی از استفاده از حمل و نقل شخصی و تولید زیاد گازهای گلخانه‌ای مانند CO₂ بر ناپایداری محیطی»، پایداری در نظام حمل و نقل را از منظر هرم جمع‌پایداری (هرم جامعه، منابع و مهارت‌ها) بررسی کرده‌اند. گلبادی و نوفل (۱۳۸۹) در پژوهشی با عنوان روش‌های «دستیابی به حمل و نقل پایدار شهری» ضمن ارائه شاخص‌های متعددی برای پایداری حمل و نقل شهری به معرفی سیستم‌های کارآمد حمل و نقل مثل دوچرخه، مترو و متروپل پرداخته و گرایش به حمل و نقل سبز را راهکار پایداری در این حوزه دانسته‌اند. آماکودزی و گونسلس (۲۰۰۸) در

پژوهشی با عنوان حمل و نقل نگرشی جدید به توسعه پایدار شهری، به تحلیل چالش‌های ایجاد شده از سوی حمل و نقل در شهرها پرداخته و عمده این چالش‌ها را در سه بعد اقتصادی، اجتماعی و محیطی در شهرها خلاصه کرده‌اند. آن‌ها در این پژوهش با توجه به چالش‌های ایجاد شده شاخص‌های پایداری حمل و نقل را نیز در سه حوزه اقتصادی، اجتماعی و محیطی دسته‌بندی کرده و ۲۵ شاخص فرعی آنها را تشریح کرده و دستیابی به پایداری را در گرو تدوین از شاخص‌ها و معیارهای پایداری حمل و نقل شهری با توجه به چالش‌های موجود دانسته‌اند. کاستلو و پیت فیلد (۲۰۰۹) در پژوهشی با عنوان چالش‌های پایداری حمل و نقل شهری در بریتانیا و چشم‌انداز آینده آن، با مطالعه بر روی چالش‌های حمل و نقل شهری در ۶ ایالت بریتانیا که شامل سه استان از انگلستان دو استان از اسکاتلند و ۱ استان از ولز می‌باشد. چالش‌های حمل و نقل شهری را در مقوله‌هایی چون عدم دسترسی برابر، عدم قابلیت تامین برای تمام اقشار جامعه، چالش‌های مربوط به انتشار آلاینده‌ها و میزان تصادفات و امنیت اجتماعی دسته‌بندی کرده و راهکارهای پایداری در حوزه حمل و نقل را با نظر سنجی از مردم در پایداری محیطی و حفظ چشم‌اندازها و کاربری‌های بکر، قابلیت تامین برای اقشار کم درآمد و کاهش میزان تصادفات و ترافیک در شهرها دانسته‌اند. اسمال و نیجل (۲۰۱۲) با عنوان چرایی پایداری در حمل و نقل شهری با مطالعه موردی در فرانسه نشان می‌دهد که افزایش ۱۰ درصدی انتشار دی‌اکسید کربن ناشی از سوخت‌های فسیلی در بخش حمل و نقل در فرانسه در یک دهه گذشته به همراه میزان ترافیک سنگین در شهرها و هزینه‌های صوتی و روانی آن برای شهروندان و تخریب ۲۵ درصدی کاربری‌های بکر شهری جهت زیرساخت‌های حمل و نقل در شهرهای بزرگ فرانسه از عوامل ناپایداری حمل و نقل شهری در فرانسه هستند که نیاز به ممارست، تدوین و پیروی از آیین‌نامه‌های پایداری در حوزه حمل و نقل در راستای اصول توسعه پایدار می‌باشد.

در مجموع مطالعات در حوزه حمل و نقل شهری نشان می‌دهد که حمل و نقل شهری یکی از چالش‌برانگیزترین حوزه‌ها در راستای دستیابی به پایداری و رهیافت‌های توسعه پایدار می‌باشد که ممارست و برنامه‌ریزی برای پایداری در این حوزه امری ضروری می‌باشد. بر اساس مطالعات صورت گرفته، توسعه پایدار حمل و نقل به عنوان رویکرد اصلی اکثر این تحقیقات بوده که به دو بعد اقتصادی و محیطی به صورت تفصیلی پرداخته شده، اما بعد اجتماعی به نوعی مغفول مانده و این بعد در حوزه حمل و نقل و در فضاهای مرتبط با حمل و نقل بررسی و تشریح نشده است. به همین منظور مطالعه حاضر با محوریت بعد اجتماعی توسعه پایدار در حوزه حمل و نقل سعی در توصیف و تحلیل این مسأله است.

ملاحظات نظری

در شهری چون تهران به واسطه مشکلات جمعیتی، محیط زیست و ... سیستم حمل و نقل علاوه بر آن که نقصان در نظام حمل و نقل شهری که ناشی از مشکلات موجود شهر است بلکه به طور افزونی بر مسائل و مشکلات آن هم افزوده است. از سوی دیگر آنچه در دنیای امروز دارای اهمیت است و توقع می‌رود این است که همسوا با دیگر نقاط دنیا سیستم حمل و نقل شهری بایستی بتواند نیازهای جابه‌جایی انسان امروزی را بدون آنکه مخاطره‌ای برای نسل‌های آتی جهت تامین نیازهای جابه‌جایی آن‌ها ایجاد نماید، تامین کند. در حال حاضر از نظام حمل و نقل سبز در جهان نامبرده می‌شود و رشد هوشمند از دیگر نظریات طرح شده در دهه پایانی قرن بیستم است که ریشه‌های آن در توسعه پایدار قرار داشته و به ویژه در جهت مقابله با پراکندگی شهری و حومه‌نشینی بر توسعه مراکز شهرها بر مبنای حمل و نقل همگانی و نیز کاربری زمین فشرده، مختلط، با قابلیت پیاده‌روی و ایجاد طیفی از انتخاب‌های سکونت‌ی تاکید می‌نماید: رشد هوشمند ملاحظات منطقه‌ای با پوشش گسترده پایداری را در یک دوره زمانی کوتاه مدت با ارزش می‌داند. هرچند در طرح و برنامه‌های ارائه شده در کشورهای توسعه یافته اهدافی چون؛ دستیابی به یک حس منحصر بفرد از اجتماع و مکان است؛ گستره حمل و نقل، اشتغال و انتخاب‌های سکونت‌ی را بسط داده، هزینه‌ها و منفعت‌های توسعه را به صورت مساوی توزیع نموده، از منابع طبیعی و فرهنگی حفاظت و آن‌ها را تقویت نموده و سلامت عمومی را اشاعه می‌دهد. اما این موضوع حتی در برنامه‌های توسعه نیز گنجانده نشده است. به طور کلی گسترش و بهبود وضع اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی شهرهای بزرگ

مستلزم استقرار و راه‌اندازی سیستم حمل و نقل عمومی کارآمد و یکپارچه است. ایجاد سامانه حمل و نقل بار و مسافر در درون و بین شهرها، نیاز به امکانات زیرساختی از قبیل پایانه‌ها، جاده‌ها، خطوط ریلی و وسایل نقلیه مناسب دارد. بهره‌گیری از این امکانات و تاسیسات باید به گونه‌ای باشد که با کمترین هزینه بیشترین کارآیی را به جامعه منتقل کند. هرگونه مسافرت و رفت و آمدها، تاثیر خاص خود را در سطح ملی، منطقه ای و جهانی برجای می‌گذارد. بنابراین هر گونه جابه‌جایی بایستی بیشترین کارآیی را از لحاظ هزینه و سود و هم‌سازگاری با محیط زیست شهری داشته باشد. از دیدگاه توسعه پایدار، کاهش آلودگی زیست محیطی، گسترش حمل و نقل همگانی، کاهش حرکات اضافی در درون و بیرون شهر، ایجاد دسترسی‌های الکترونیکی بین اماکن خدماتی و مدیریت پایدار ترابری شهری اهمیت دارد. این بدان معناست که در نگرش پایدار به حمل و نقل شهری و بین شهری، باید از طریق تصمیم‌گیری های یکپارچه و جامع به موضوع نگریسته شود. باید همه اجزای سیستم حمل و نقل شهری در جهت رفع معضلات زیست محیطی، توسعه اقتصاد شهری، ارتقاء کیفیت زندگی شهری، امنیت اجتماعی، سلامتی و نشاط اجتماعی، و توسعه عدالت اجتماعی متوازن و همراه باشد. رویکرد حمل و نقل پایدار به این معنی است که مجموعه ای از سیاست‌ها و دستورالعمل‌های یکپارچه، پویا، و پیوسته در بردارنده اهداف اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی است. تحقق این اهداف، توزیع عادلانه و استفاده موثر از منابع در جهت رفع نیازهای حمل و نقل فعلی و نسل‌های آتی را به همراه دارد (Ostadjafari & Safi, 2012: 212). هدف حمل و نقل پایدار، فاصله گرفتن از رویکرد سنتی و اتخاذ رویکرد حمل و نقل پایدار با تاکید بر دسترسی اجتماعی، آرام‌سازی و مدیریت تقاضا، افزایش ایمنی و کاهش عوارض حمل و نقل در بخش‌های اجتماعی، اقتصادی و محیطی از یک سو و هماهنگی ساختن رشد پویای حمل و نقل با سایر بخش‌های جامعه از سوی دیگر است. براساس رویکردهای مذکور و سیر تحول و مقایسه آن‌ها، سه دسته سناریو برای دستیابی به حمل و نقل پایدار و در نتیجه رسیدن به توسعه اجتماعی و اقتصادی، قابل ارائه و تحلیل است: سناریو فناوری؛ تغییر در فناوری و زیرساخت‌های حمل و نقل، سوخت خودرو با موتور احتراق بهتر. سناریو انسانی؛ تغییر در الگوهای رفتاری و شبکه‌های رفتار استفاده‌کنندگان از حمل و نقل شهری. سناریو ترکیبی؛ تغییر در فناوری‌ها و تکنولوژی متناسب با تنظیم و شکل‌دهی به رفتارهای مناسب و بهینه انسانی (Jeroos & Veey, 2000: 52).

به‌طور خلاصه می‌توان گفت صاحب‌نظران مدیریت شهری و متخصصان حمل و نقل و ترافیک توصیه می‌کنند که مدیران و برنامه‌ریزان شهری به سناریو ترکیبی توجه ویژه داشته باشند. نباید فراموش کرد که تغییر الگوی رفتاری شهروندان به سوی پایداری و یکپارچگی، تنها با همگام بودن و هم‌راستایی زیرساخت‌ها و فناوری‌های حمل و نقل شهری و بین شهری در ابعاد اقتصادی، زیست محیطی و اجتماعی ممکن خواهد بود. تا زمانی که شرایط و امکانات لازم برای به روز رسانی سیستم‌های پایانه‌های شهری و بین شهری فراهم نشود نمی‌توان انتظار داشت خروجی حمل و نقل سمت و سوی پایداری به خود گیرد. بر این اساس با توجه به مباحثی که مطرح شد، رویکرد نظری این مطالعه با محوریت توسعه پایدار و ترکیبی از سناریو فناوری و سناریو انسانی است که با محوریت ابعاد اجتماعی حمل و نقل شهری، سعی در توصیف و تحلیل مولفه‌های این بعد هستیم.

از سوی دیگر، محققان چهار دیدگاه نظری را در زمینه توسعه اجتماعی برشمرده‌اند که عبارتند از: رویکرد نیازهای اولیه؛ رویکرد تکاملی؛ رویکرد کارکردگرایی؛ رویکرد ساخت‌گرایی (Madani & Roshanfekar, 2012). رویکرد نیازهای اولیه متأثر از پذیرش حق بر خورداری از نیازهای اولیه انسان‌ها (آموزش، بهداشت، خوراک، پوشاک، مسکن) به عنوان حقی انسانی است. در این رویکرد موضوع توسعه اجتماعی نیازهای اجتماعی حیاتی انسان‌ها است که در قلمرو ملی و بین‌المللی قابل پیگیری است. این نوع توسعه متعهد بر استفاده خلاقانه از قدرت دولت در تخصیص منابع به نفع محرومان جامع، بسیج سیاسی محرومین برای مطالبه منابع از جامعه و مشارکت دادن آحاد مردم در فرایند توسعه و تبعیت سازکار بازار از محاسبات اجتماعی است (Vasist, 2008). در رویکرد تکاملی هدف اصلی توسعه اجتماعی برقراری نظم اجتماعی، و نتیجه آن یکپارچگی اجتماعی است. توسعه اجتماعی همچنین در صورتی به وقوع می‌پیوندد که توسعه‌های انسانی، سیاسی، فرهنگی و اقتصادی نهادینه شوند (Bokharaie, 2001). اما رویکرد

کارکرد گرایی برای توسعه اجتماعی حوزه خاص و وظایفی متفاوت از دیگر حوزه‌های سیاسی، اقتصادی و فرهنگی قابل است. در چارچوب رویکرد کارکرد گرایی حوزه‌های چهار گانه حیات اجتماعی چهار نوع توسعه سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی را به عنوان چهار عنصر اساسی توسعه ملی طرح می‌شود. این چهار عنصر هر چند دارای تعامل، نفوذ، ارتباط و دلبستگی متقابل هستند ولی دارای هویت، استقلال نسبی و ویژه‌گی‌های خاص خود نیز می‌باشند. در اینجا مفهوم اجتماعی «به معنای اخص کلمه ناظر به اجتماع جامعه‌ای به عنوان یکی از حوزه‌های چهار گانه حیات اجتماعی انسان در هر جامعه است. توسعه اجتماعی هم به معنی بسط و تعریض و تحکیم همین اجتماع جامعه است» (Abdollahi, 2001). در نهایت در رویکرد ساختارگرا «فرایند ایجاد دگرگونی‌های بنیادی در ساختارها و روابط اجتماعی با انگیزه تحقق اهداف ادغام اجتماعی^۱، انسجام اجتماعی^۲ و پاسخگو کردن^۳ کارگزاران، امکانات و سازمان‌های صاحب قدرت» توسعه اجتماعی است (Moeini, 2003). در مجموع می‌توان گفت توسعه اجتماعی از ابتدای به شهرت رسیدن بین‌المللی این واژه در دهه ۱۹۵۰، به شیوه‌های گوناگون، برای دستیابی به اهداف مختلف و توسط کنشگران اجتماعی متعددی (استادان دانشگاه، ماموران دولتی، روزنامه‌نگاران، دست‌اندرکاران رفاه و عامه مردم) تعریف شده است. و شکی نیست که این معانی در طول زمان تغییر یافته‌اند، همان گونه که خود باعث فرآیندهای تغییر جهانی در حیطه مبادلات علمی، تغییر گفتمان عمومی و اجرای کمک‌های مربوط به توسعه بین‌المللی و دیگر سیاست‌ها و برنامه‌های اجتماعی بین‌المللی شده‌اند. جدای از این عوامل بین‌المللی، معنای توسعه اجتماعی غالباً با توجه به تغییرات واقعی در زمینه توسعه اقتصادی، سیاسی و اجتماعی تغییر و انطباق می‌یابد. در نتیجه توسعه اجتماعی مفهومی انعطاف پذیر است که به شکلی همزمان بار موفقیت‌ها و شکست‌هایش را به دوش می‌کشد. هر تغییری در مفهوم توسعه اجتماعی باید نیاز به ایجاد تغییر در ارزش‌های موجود (مانند نئولیبرالیسم، نفرت، پذیرش خشونت و فساد و غیره)، نهادها (صندوق جهانی پول، بانک جهانی، سازمان تجارت جهانی، موسسات رفاه ملی، سیستم‌های پرداخت مالیات، قوانین کار و خانواده، جنایت و تروریسم سازمان یافته و غیره) و اقدامات (بی‌توجهی، فساد، عدم صداقت، آزاد و غفلت و حرص بی پایان برای سود اقتصادی کوتاه مدت و قدرت سیاسی و غیره) موجود را مد نظر داشته باشد (Splatter & Sink, 2008).

مدل مفهومی



نمودار شماره (۱) مدل مفهومی تحقیق

تعریف مفاهیم

حمل و نقل شهری؛ آنچه که در کنفرانس استکلهم و بیانیه برانتدلند در تعریف توسعه پایدار تحت سه موضوع اصلی توسعه اقتصادی، توسعه انسانی و اجتماعی و سلامتی محیطی و اکولوژیکی بیان گردیده است. حمل و نقلی پایدار خواهد بود که این سه حوزه را مورد

¹ Social Inclusion

² Social cohesion

³ Making accountable

حمایت قرار داده و روند پایداری آنها را با خطر مواجه نسازد (Goldman & Gorham, 2006: 262). هر چند بیشتر توجهات در زمینه گرایش حمل و نقل شهری به سمت پایداری، بیشتر از خطراتی که این حوزه در زمینه‌های اکولوژیکی و محیطی بار آورده می‌باشد. ولی حمل و نقل را می‌توان این‌گونه تعریف کرده عدالت و حس نشاط اجتماعی را در امنیت، ایمنی و دسترسی پایدار، پویایی اقتصادی را در مدیریت مصرف و عدم تحمیل هزینه‌های اضافی و تحمیلی از طریق فرایند سنتی آن و مصرف منابع و سلامتی محیطی را از طریق کاهش و حذف آلاینده‌ها، استفاده از منابع تجدیدپذیر و حمایت از حمل و نقل سبز صورت دهد (Himanen et al, 2005: 23).

توسعه؛ توسعه در عرف به فرایندی گفته می‌شود که طی آن جوامع از شرایط اولیه و عقب ماندگی با عبور از مراحل تکاملی و کم و بیش یکسان و تحمل دگرگونی‌های کمی و کیفی به جوامع توسعه یافته تبدیل شوند و همان‌گونه که ولفگانگ زاگس گفت توسعه روندی تصور شده است که طی آن «مردم از توسعه نیافتگی به سوی سرنوشت جهانی و محتوم رفاه اقتصادی رهنمون می‌شوند» (Nasiri, 2000: 45). توسعه در مفهوم کلی به معنی بهبود شرایط زندگی، تامین نیازها و زمینه‌سازی برای نیل به آرمان‌ها به کهنسالی تمدن بشری است.

توسعه اجتماعی؛ تداوم تمدنی که در آن انسان‌ها توزیع عادلانه بین اغنیا و فقرا را شاهد بوده و بهبود کیفیت زندگی حاصل آن است، کاهش نقش اجتماعی؛ شیوه سازمان‌دهی سازگار با شرایط اجتماعی؛ برابری برای ناتوانان زنان و گروه‌های نژادی؛ قومی؛ مذهبی؛ حقوق انسانی؛ آموزش و آگاهی‌های زیست محیطی؛ بهداشت و درمان و سرپناه مناسب برای همه؛ ترویج نقش درون نسل‌ها شامل برابری اجتماعی در حکومت؛ حفاظت از محیط طبیعی؛ زندگی در چهارچوب ظرفیت تحمیل آن؛ استفاده حداقل از منابع غیر قابل تجدید؛ بقای اقتصادی و تنوع جامعه خود اتکا و رفاه فردی و رفع نیازهای اساسی افراد جامعه شده است. «منظور از توسعه اجتماعی اشکال متفاوت کنش متقابلی است که در یک جامعه خاص همراه با توسعه تمدن رخ می‌دهد» (Tavassoli, 2002: 438). بنابراین توسعه اجتماعی نیز در پی بهبود وضع اجتماعی افراد جامعه است و برای تحقق این هدف، تغییر الگوهای دست و پاگیر و زواید رفتاری، شناختی و روی آوردن به یک نگرش، آرمان و اعتقاد مطلوب تر که بتواند پاسخگوی مشکلات اجتماعی باشد، لازم است. مفهوم توسعه اجتماعی از مفاهیمی است که چگونگی و شیوه زندگی مردمان در یک جامعه پیوند تنگاتنگ دارد و در ابعاد عینی، بیشتر ناظر بر بالا بردن سطح زندگی عمومی، یا ایجاد شرایط مطلوب و بهینه در زمینه‌های فقرزدایی، تغذیه، بهداشت، مسکن، اشتغال، آموزش و پرورش، چگونگی گذراندن اوقات فراغت است.

سرمایه اجتماعی؛ آگاهی شهروندان نسبت به مسائل عمومی که در چهارچوب اعتماد و هنجارهای عمل متقابل و به واسطه‌ی تشکل‌های داوطلبانه و به صورت افقی سازمان یافته‌اند و خارج از حوزه‌ی دولت و اقتصاد قرار دارند و کنش‌های جمعی عام‌المنفعه‌ای را موجب می‌شوند، سرمایه اجتماعی است (Tajbakhsh, 2005: 45). همچنین می‌توان سرمایه اجتماعی را مفهوم جدیدی در علوم اجتماعی دانست که به طور خلاصه به معنای «هنجارها و شبکه‌هایی است که امکان مشارکت مردم در اقدامات جمعی به منظور کسب سود متقابل را فراهم می‌کند» و با شیوه‌هایی همچون سنجش سطح اعتماد اجتماعی و سطوح عضویت در انجمن‌های مدنی رسمی و غیررسمی قابل اندازه‌گیری است (Tajbakhsh et al, 2003).

کیفیت زندگی؛ کیفیت زندگی، واکنشی علیه توسعه تک بعدی و صرفاً کمی در عرصه برنامه‌ریزی و تلاشی در راستای ارتقای شرایط زندگی و بهبود بخشیدن به بعد کیفی زندگی بشر است. مناسب‌ترین راه برای سنجش کیفیت زندگی شهری، استفاده هم‌زمان از شاخص‌های عینی و ذهنی است و نادیده گرفتن هر یک از این شاخص‌ها مشکلاتی را در برنامه‌ریزی شهری بوجود می‌آورد. ابعاد مختلف کیفیت زندگی شهری بدون در نظر گرفتن اولویت بندی عبارتند از: اول) کیفیت حمل و نقل و ارتباطات؛ شامل این شاخص‌ها: (توانایی ارتباطات - توانایی حمل و نقل عمومی - جریان ترافیک. دوم) کیفیت محیطی اقتصادی؛ شامل این شاخص‌ها؛ (هزینه اقتصادی - رضایتمندی از هزینه‌های زندگی - رضایتمندی از فرصت‌های شغلی ایجاد شده). سوم) کیفیت محیطی؛ شامل

این شاخص‌ها: (وسعت خدمات آموزشی - نرخ خدمات آموزشی - میزان خدمات سلامتی - نرخ خدمات سلامت - فعالیت‌های فرهنگی و هنری - امنیت). چهارم) کیفیت محیطی فیزیکی؛ (هزینه مقررات ساخت و ساز - تنوع مسکن - نواحی سبز - نواحی بازآفرینی - زیرساخت‌ها و خدمات).

روش‌شناسی

روش به کار گرفته شده در تحقیق حاضر روش اسنادی - کتابخانه‌ای است. روش گردآوری داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز در راستای موضوع و تحلیل مسأله تحقیق بصورت فیش‌برداری‌های نظری از کتب، مقالات و اسناد فرادست و سایت‌های اینترنتی مرتبط است و تجزیه و تحلیل اطلاعات با توجه به شیوه توصیفی - تحلیلی و با توجه به تحلیل مضمون متون بررسی شده و استنباط‌های نظری محقق صورت گرفته است.

یافته‌ها

در این بخش سعی شده از ابعاد مختلف موضوع و مسأله تحقیق بررسی و تحلیل شود و به نوعی مصادیق نظری و تجربی مبتنی بر مرور اسنادی و کتابخانه‌ای برای تحلیل بعد اجتماعی حمل و نقل و ارتباط آن با مقوله توسعه اجتماعی تشریح شود. بر این اساس پس از تحلیل اسنادی مقوله توسعه اجتماعی، سرمایه اجتماعی به عنوان بعدی از توسعه تحلیل و در پایان مقوله پایداری اجتماعی در حمل و نقل با محوریت تقویت و ارتقای سرمایه‌های اجتماعی و نیز کاهش آسیب‌های اجتماعی^۱ در فضاهای حمل و نقل شهری توضیح داده شده است.

تحلیل اسنادی توسعه اجتماعی مبتنی بر حمل و نقل

اسناد شهری علاوه بر دغدغه‌های ملی توسعه اجتماعات شهری برخی موضوعات خاص شهرها را از منظر توسعه اجتماعی مورد توجه قرار می‌دهند. بر این اساس از خلال سه سند توسعه شهری موضوع توسعه اجتماعی بررسی و نهایتاً در سند سوم بحث توسعه اجتماعی در مقیاس شهر تهران تحلیل شده است؛ بر همین اساس توسعه اجتماعی در راهبردهای «سند چشم‌انداز شهر تهران در افق ۱۴۰۴» تهران را بدین صورت ترسیم کرده که «تهران جهان‌شهری است فرهنگی، دانش‌بنیان، با هویت اصیل ایرانی و اسلامی، زیبا، مقاوم، مرفه، و معیار در دنیای اسلام». برای دستیابی به این چشم‌انداز و این ویژگی‌ها لیستی از اهداف چشم‌اندازی تدوین شده است که شامل ۷ مورد زیر است: ۱. دستیابی به جایگاه اول صنعت فرهنگی در جهان اسلام ۲. اختصاص بیش از ۵۰ درصد تولید ناخالص داخلی تهران به فعالیت‌های دانش‌بر و تحکیم زیرساخت‌های اقتصاد دانش‌بنیان ۳. جای گرفتن تهران در فهرست ۵۰ شهر برتر دنیا از منظر شاخص کیفیت زندگی ۴. رساندن سرعت متوسط حرکت خودروها به ۴۰ کیلومتر در ساعت ۵. ارتقای ایمنی بافت‌های شهر تا ۷/۵ ریشتر ۶. کاهش آلودگی هوا تا سطح استانداردهای جهانی ۷. حضور در جمع ۳ شهر برتر منطقه‌ی آسیای جنوب غربی از منظر زیرساخت‌های ICT.

مهمترین هدف چشم‌اندازی در ارتباط با توسعه اجتماعی در این سند همان هدف سوم است که بر مفهوم کیفیت زندگی تأکید دارد و علاوه بر توسعه‌یافتگی این شهر به صورت دقیق‌تر بر «توسعه پایدار» آن نیز تأکید شده است. در این پارادیم پایداری اجتماعی، با شاخصه‌هایی نظیر تعهدات اجتماعی، سرمایه اجتماعی، اعتماد اجتماعی و ... یکی از مهمترین وجوه توسعه پایدار محسوب می‌شود (Kalantari, 2015).

یکی دیگر از طرح‌های توسعه در مقیاس شهری که قبل از انقلاب تهیه و تصویب شد، طرح جامع شهر تهران بود. در این سند به طور مشخص به «توسعه اجتماعی» اشاره شده است و به سه مولفه توسعه اجتماعی توجه شده است ۱. توسعه زیرساخت‌های اجتماعی، ۲. حل مشکلات اجتماعی سکونتی در شهرها از جمله اسکان‌های غیر رسمی و حاشیه‌نشینی و ۳. مشارکت مردمی و محلی نهادمند

^۱ به زعم فوکویاما آسیب‌های اجتماعی عامل فرسایش سرمایه اجتماعی هستند و در صورتی که برای مواجهه و کاهش و تعدیل آسیب اجتماعی اقدامی صورت پذیرد، سرمایه اجتماعی ارتقا و افزایش پیدا می‌کند (برای مطالعه ر.ک. پایان‌نظم).

در مقیاس های مختلف شهری (مناطق، نواحی، محلات). در «برنامه پنجساله راهبردی و اجرایی شهرداری تهران» به عنوان یکی از اسناد فرادست مهم به «توسعه اجتماعی و فرهنگی» پرداخته شده و ماده ۲۶ این سند اهداف کلی و راهبردهای توسعه شهر اجتماعی تهران را مشخص کرده است. همچنین در این فصل چشم انداز شهر تهران، اهداف کلی و راهبردهای توسعه شهر تهران مشخص شده است. مطابق چشم انداز ترسیم شده در این سند:

۱. تهران؛ شهری با اصالت و هویت ایرانی - اسلامی (شهری که برای رشد و تعالی انسان و حیات طیبه، سامان می یابد)
۲. تهران؛ شهری دانش پایه، هوشمند و جهانی
۳. تهران؛ شهری سرسبز و زیبا، شاداب و سرزنده با فضاهای عمومی متنوع و گسترده
۴. تهران؛ شهری امن و مقاوم در برابر انواع آسیبها و مقاوم در برابر مخاطرات و سوانح
۵. تهران؛ شهری پایدار و منسجم با ساختاری مناسب برای سکونت، فعالیت و فراغت
۶. تهران؛ شهری روان با رفاه عمومی و زیرساختهای مناسب، همراه با تعدیل نابرابریها و تأمین عادلانه کلیه حقوق شهروندی
۷. تهران؛ کلانشهری با عملکردهای ملی و جهانی و با اقتصادی مدرن و مرکزیت امور فرهنگی - پژوهشی و سیاسی در سطح کشور، و حداقل یکی از سه شهر مهم و برتر منطقه آسیای جنوب غربی.

در چشم انداز ترسیم شده در سند و ذیل اهداف کلی شهر تهران در ارتباط با حمل و نقل، حفاظت از محیط زیست (به ویژه آب، هوا، صدا و منابع طبیعی) و ایمن سازی شهر در مقابل سوانح طبیعی و سایر مخاطرات و آسیبها؛ بهبود وضعیت شبکه‌های ارتباطی و نظام حمل و نقل با توسعه زیرساخت‌ها و سیستم حمل و نقل همگانی (به ویژه قطار شهری) و اعمال مدیریت تقاضای سفر؛ بهبود و ارتقاء کیفیت محیط شهری و ساماندهی کالبدی آن، با پهنه‌بندی و تعیین محدوده‌های اعمال ضوابط و مقررات استفاده از اراضی و محدوده‌های نیازمند مداخله به ویژه بافت‌های فرسوده به منظور بهسازی، نوسازی و بازسازی، از موارد مرتبط است. و در این میان استفاده از سرمایه های اجتماعی که عمده ترین مولفه مرتبط با توسعه اجتماعی است. بهبود وضعیت شبکه‌های ارتباطی و نظام حمل و نقل و ترافیک؛ حفاظت از محیط زیست و تأمین نیازها و ساماندهی خدمات شهری تهران، از جمله موارد مهم است (همان).

تحلیل رابطه سرمایه اجتماعی و توسعه اجتماعی مبتنی بر حمل و نقل

همچنین در خصوص نسبت بین توسعه اجتماعی با مولفه سرمایه اجتماعی یافته‌های محققان که به صورت مصداقی و تجربی ارتباط معنی داری سرمایه اجتماعی و توسعه اجتماعی تحلیل می کند، ارائه شده است؛ کتابی و همکاران (۱۳۸۳)، پیران (۱۳۸۴)، قانع‌راد (۱۳۸۴)، منظور و یادی پور (۱۳۸۷)، سعیدی و تاج‌الدین (۱۳۸۸)، غفاری و امیدی (۱۳۸۸) مورد بررسی قرار گرفته که در راستای معنی داری رابطه سرمایه اجتماعی و توسعه اجتماعی است؛

جدول (۱): رابطه بین توسعه اجتماعی و سرمایه اجتماعی

شخص هایی که برای این مولفه ذکر شده است	تبیین (توضیح ارتباط با توسعه اجتماعی)	منبع
امنیت، اعتماد، مشارکت،	سرمایه اجتماعی از طریق مکانیزمی پیچیده و پویا می تواند توسعه را در جامعه رقم بزند.	بهشتی و نصرالهی (۱۳۹۵)
ایجاد شبکه ها - تقویت پیوندها - ارتقای اعتماد	رویکردهای توسعه اجتماعی از دهه ۱۹۷۰ به این سو به نوعی تحت تأثیر سرمایه اجتماعی قرار داشته اند.	سعیدی و تاج‌الدین (۱۳۸۸)
	سرمایه اجتماعی و ارتقای میزان اعتماد مردم به نظام به عنوان یکی از ملزومات توسعه اجتماعی است که در تعهدات بیانیه کپنهاک مورد توجه قرار گرفته است.	پیران (۱۳۸۴)

شماره	تبیین (توضیح ارتباط با توسعه اجتماعی)	شاخص هایی که برای این مولفه ذکر شده است
بهشتی و نصرالهی (۱۳۹۵)	سرمایه اجتماعی از طریق مکانیزمی پیچیده و پویا می تواند توسعه را در جامعه رقم بزند.	امنیت، اعتماد، مشارکت،
غفاری و امیدی (۱۳۸۸)	یکی از سازهایی که در سنجش توسعه اجتماعی به کار برده می شود؛ سازه کیفیت زندگی است. کیفیت زندگی پایین فرآیند تبدیل و بازتولید اشکال چهارگانه سرمایه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و نهادین (آنچنان که مد نظر بوردیو است) را با شکل مواجه می سازد. زیرا فقدان هریک از این اشکال چهارگانه به خصوص سرمایه اجتماعی بهره گیری از فرصت های موجود در روابط اجتماعی را محدود می سازد و برخورداری و بهره گیری از شاخص های رفاهی کیفیت زندگی در مقیاس ذهنی و عینی را با مشکلاتی مواجه می کند. آنچنان که ریکونا (۲۰۰۳) در مطالعه ای بر روی سرمایه اجتماعی، رضایت و کیفیت زندگی نشانه داده است «با افزایش سرمایه اجتماعی میزان رضایت و کیفیت زندگی در محیط کار افزایش می یابد و به نظر او سرمایه اجتماعی یک سازه پیش بین مناسبی برای کیفیت زندگی در محیط کار و رضایت شغلی است».	
کتابی و همکاران (۱۳۸۳)	سرمایه اجتماعی در دو سطح ماهوی و صوری بر توسعه اجتماعی تأثیر دارد. «هر چه میزان سرمایه اجتماعی بیشتر باشد توسعه فرهنگی و اجتماعی نیز به تبع آن بیشتر شکل خواهد گرفت».	در سطح ماهوی: اعتماد و پیوندهای گروهی در سطح صوری و پیامدی: تشکیل و تقویت انجمن های داوطلبانه و هنجارهای دستوری سرمایه اجتماعی شامل: - تقویت روحیه گروهی، همکاری، تعاون و رقابت سالم - پذیرش دیدگاه های مختلف و انتقادات مطرح شده - برقراری کنش های اجتماعی مبتنی بر اعتماد، صداقت و احترام متقابل - وجود حداقل تعارض و خصومت میان افراد. ۵. وجود احساس تعهد و التزام در برابر مهمر و محبت دیگران. ۶. رعایت ارزش ها و هنجارها و اصول اخلاقی. ۷. پرهیز از هرگونه خودکامگی و استبداد رأی. ۸. پرهیز از هرگونه تظاهر و ریا در کنش های اجتماعی
قانعی راد (۱۳۸۴)	رویکرد توسعه اجتماعی قائل به این است که بین میزان سرمایه اجتماعی در یک جامعه و وجود رفاه ارتباط است.	
منظور و یادی پور (۱۳۸۷)	سرمایه اجتماعی عامل توسعه اجتماعی و اقتصادی است.	اعتماد اجتماعی - انسجام اجتماعی - مشارکت اجتماعی

بر اساس موارد مطرح شده و در راستای رویکرد نظری مطالعه، گزینش شیوه ها و فرهنگ جابجایی و به عبارتی حمل و نقل، چهره آشکاری از تأثیر ابعاد اجتماعی حمل و نقل را ارائه می دهد (امانپور، ۱۳۹۲: ۱۱۶). در تعاریف حمل و نقل شهری و پایداری اجتماعی آن تأکید زیادی بر ارتقاء امنیت اجتماعی، حفظ نشاط و سلامت اجتماعی، دسترسی برابر اجتماعی و کاهش هزینه های اجتماعی حمل و نقل شهری مورد توجه قرار گرفته است که موارد فوق ذیل مقوله کیفیت زندگی و سرمایه اجتماعی قرار می گیرند.

در راستای بسط تئوریک و تجربی ابعاد اجتماعی حمل و نقل پایدار، سوابق موضوع در شهرهای نمونه تشریح شده که با توجه به تجارب تحقیقاتی موجود و بررسی تجربیات جهانی، ابعاد اجتماعی پایانه‌های حمل و نقل در ۳ کلان شهر یعنی پایانه ژاپن، مادرید و واشنگتن پرداخته شده است.

جدول (۲): ابعاد و شاخص‌های اجتماعی حمل و نقل در شهرهای نمونه

<p>ابعاد زیست محیطی - اجتماعی پایانه راپونچی :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ایمنی و امنیت، جدا سازی مسیرهای سواره، • ایجاد فضا در میان ساختمان‌های فعال • افزایش ایمنی و امنیت در فضا، جذابیت و سرزندگی در فضا، • اختلاط فضای پایانه با کاربری‌های هتل، • اختلاط فضا با رستوران، برج مسکونی، تجاری و تفریحی، پارک و سینما، • استفاده از درختان و فضاهای سایه گیر و مبلمان مناسب برای آسایش • امکان برگزاری ورزش‌های سنتی در فضای باز، ایجاد فضاهای مختص کودکان، • ایجاد صفحات نمایش ورودی‌های پایانه، نمایش فیلم آموزشی شهروندان 	<p>پایانه راپونچی ژاپن (2012)</p>
<p>ابعاد فرهنگی - اجتماعی پایانه مادرید:</p> <ul style="list-style-type: none"> • وجود اختلاط کاربری در فضای جمعی پایانه شامل، کافه‌ها، رستوران‌ها، • مراکز خرید، کلوپ‌های شبانه، • ایجاد محیطی مطلوب برای گذراندن فراغت و تبدیل به جاذبه توریستی، • استفاده از برکه‌های مصنوعی و عنصر آب برای اتصال مفهوم زندگی در اطراف فضای سبز، • ایجاد فضای پوشیده گیاهان و ایجاد محیط‌های دنج جهت استراحت مسافران، • استفاده از پرندگان، لاک پشت‌ها و دیگر حیوانات بی آزار در فضای سبز • القاء حس فضای سبز جنگل‌های گرمسیری به کاربران، • ایجاد نماد قربانیان حادثه بمب گذاری در ایستگاه قطار برون شهری • تعبیه سقف شیشه‌ای با نوشته‌های قربانیان و بازماندگان، • درج خاطرات کاربران روی نوشته قربانیان به منظور جذب بازدیدکننده • زنده نگه داشتن یاد و خاطره کشته شدگان حوادث گوناگون جمعی 	<p>پایانه مادرید (2013)</p>
<p>ابعاد اجتماعی پایانه وشنگن دی سی:</p> <ul style="list-style-type: none"> • امکان برگزاری مراسم عروسی و جشن‌های شبانه روزی در فضای تعیین شده؛ • برگزاری مراسم کریسمس و تجمع مردم در فضای پایانه برای بازدید از درخت کریسمس، • برگزاری مراسم سیاسی و تکریم روسای جمهور سابق آمریکا در سالن اصلی • برگزاری مراسم شبانه و جشن‌ها در فضای پایانه، تعبیه مبلمان هماهنگ داخلی، • وجود مرکز خرید متنوع در فضای داخلی، گلفروشی‌ها و خرید تجاری، • دسترسی آسان معلولین به فضا و عادلانه بودن آن، • امکان دسترسی به پارکینگ، موتور و دوچرخه برای پایانه و همراهان و بدرقه کنندگان، • کاربرد پایانه به عنوان یکی از پربازدیدترین نمادهای تاریخی شهر، • ایجاد مجسمه‌ها و نمادهای تاریخی ناقوس آزادی در فضای نماد ملی 	<p>وشنگن دی سی (2013)؛</p>

(با اقتباس از، فاطمینیا، ۱۳۹۵)

جمع بندی

هدف اصلی مطالعه حاضر ضمن تحلیل نظری بعد اجتماعی حمل و نقل از منظر توسعه پایدار، ارائه مصادیق و نمونه‌های تجربی در راستای بحث نظری موضوع و مسأله بود که سعی شده از ابعاد مختلف موضوع و مسأله تحقیق بررسی و تحلیل شود و به نوعی

مصادیق نظری و تجربی مبتنی بر مرور اسنادی و کتابخانه‌ای برای تحلیل بعد اجتماعی حمل و نقل و ارتباط آن با مقوله توسعه اجتماعی تشریح شود. بر این اساس پس از تحلیل اسنادی مقوله توسعه اجتماعی، سرمایه اجتماعی به عنوان بعدی از توسعه تحلیل در پایان مقوله پایداری اجتماعی در حمل و نقل با محوریت تقویت و ارتقای سرمایه‌های اجتماعی و نیز کاهش آسیب‌های اجتماعی در فضاهای حمل و نقل شهری توضیح داده شده است.

در تحلیل اسنادی سند چشم‌انداز تهران در افق ۱۴۰۴ بررسی که در این سند مهمترین هدف چشم‌اندازی در ارتباط با توسعه اجتماعی مفهوم کیفیت زندگی است و علاوه بر توسعه یافتگی این شهر به صورت دقیق‌تر بر «توسعه پایدار» آن نیز تاکید شده است. در این پارادایم پایداری اجتماعی، با شاخصه‌هایی نظیر تعهدات اجتماعی، سرمایه اجتماعی، اعتماد اجتماعی و ... یکی از مهمترین وجوه توسعه پایدار محسوب می‌شود. که استنباط نظری قابل برداشت از گزاره فوق اهمیت مقولاتی مانند کیفیت زندگی (هویت اجتماعی، آموزش، احساس عدالت، احساس امنیت، رضایتمندی و ...) و سرمایه اجتماعی (اعتماد اجتماعی، مشارکت اجتماعی، انسجام و ارتباطات اجتماعی) ذیل مقوله محوری توسعه اجتماعی است.

در گام بعدی در تحلیل رابطه سرمایه اجتماعی و توسعه اجتماعی نتایج مطالعات تجربی صورت گرفته موید این موضوع است که سرمایه اجتماعی در دو سطح ماهوی و صوری بر توسعه اجتماعی تأثیر دارد و در کل هر چه میزان سرمایه اجتماعی بیشتر باشد توسعه فرهنگی و اجتماعی نیز به تبع آن بیشتر شکل خواهد گرفت که این امر در حوزه حمل و نقل نیز قابل تعمیم است و می‌توان نتیجه گرفت که هر چه سرمایه اجتماعی و کیفیت زندگی در فضاهای مرتبط با حمل و نقل افزایش داشته باشد، توسعه اجتماعی نیز شکل خواهد گرفت.

همچنین در بخش مصادیق و مرور ابعاد اجتماعی حمل و نقل در پایانه‌های شهرهای جهانی، مهمترین شاخص‌ها و ابعاد اجتماعی احصا شده در عبارت بودند از «امنیت و ایمنی، نشاط اجتماعی، کاربری فضا، فراغت و جذابیت، مراسمات اجتماعی، فراغت و جذابیت، دسترس پذیری، نمادسازی» که شاخص‌های فوق ذیل مقوله محوری سرمایه اجتماعی قابل جمع است.

بر این اساس در نهایت توسعه اجتماعی باید بتواند برای شهروندان، موقعیت‌های اجتماعی کارآمدتر و انسانی‌تر فراهم کند که این موقعیت شامل فضاهای حمل و نقل شهری هم می‌شود. به همین منظور در شهر تهران، به عنوان کلان‌ترین شهر کشور و مرکز سیاسی و اقتصادی کشور، کمک به تسهیل در برقراری روابط اجتماعی، فعال کردن شهروندان در اداره شهر و سهم شدن آنان در قدرت می‌تواند جزو اهداف مهم توسعه اجتماعی باشد که ارتقای سرمایه اجتماعی از یک سو و کاهش و تعدیل آسیب‌های اجتماعی در فضاهای حمل و نقل از سویی دیگر، ضمن تأثیر در پایداری اجتماعی حمل و نقل، در توسعه اجتماعی نیز نقش موثر دارد که هم مباحث نظری و هم مباحث تجربی این موضوع را تأیید می‌کند.

در پایان برای شکل دادن و ایجاد پایداری اجتماعی مبتنی بر رویکرد توسعه اجتماعی در حوزه حمل و نقل شهری، ملاحظات ذیل برای تقویت شاخص‌ها و مقولات مرتبط ارائه می‌شود؛

تقویت شاخص مشارکت اجتماعی به عنوان مولفه توسعه

مشارکت مسافری در فضای جمعی حوزه حمل و نقل، سرویس‌ها، سالن‌ها و ..؛ مشارکت در ایجاد نظم و کیفیت واحدهای حوزه حمل و نقل شهری؛ مشارکت نهادهای غیر دولتی فعال و NGOs در فضاهای حمل و نقل؛ مشارکت عوامل فضاهای حمل و نقل، رانندگان و پرسنل در مدیریت و نگهداری فضاهای حمل و نقل.

تقویت شاخص آموزش و فرهنگ به عنوان مولفه توسعه

ایجاد امکان دسترسی به اینترنت، کتاب، روزنامه، مجله و ابزارهای آموزشی دیگر در فضاهای حمل و نقل؛ بهبود کیفیت ارائه اطلاعات بهداشتی درمانی؛ برنامه‌های مبارزه و پیشگیری از آلودگی‌ها و بیماریها، آنفلوآنزا؛ تاکید بر ارائه اطلاعات پیرامون توزیع مواد مخدر در فضاهای حمل و نقل با توجه به گستردگی ارتباطات گمنام؛ استفاده از تابلوهای تبلیغاتی، فرهنگی و بخش فیلم‌های آموزشی

جهت استفاده صحیح از فضاهای حمل و نقل؛ عضویت در گروه‌های فرهنگی، آموزشی و تشکلهای غیردولتی کودکان، جوانان، بزرگسالان و سالمندان

تقویت شاخص هویت به عنوان مولفه توسعه

استفاده از کاربری‌های مرتبط با عملکرد فضای حمل و نقل و کاربری همساز و ویژه در آن‌ها؛ هماهنگی فضای حمل و نقل و جزئیات آن با بستر محلی، بافت، تاریخچه و کاربری فضاها؛ اشاعه و تقویت عناصر فرهنگی تاریخی، هنری در فضا که یادآور رویداد و موضوع خاصی است؛ استفاده از عناصر مرتبط با هویت فضاهای حمل و نقل؛ تثبیت و تقویت روابط اجتماعی و تعاملات اجتماعی موثر بین مسافری و پرسنل حوزه حمل و نقل؛ ایجاد و تقویت احساس تعلق به فضای حوزه حمل و نقل.

References

1. Abdollahi, M. (2001). Social development from the point of view of Modern Sociology. In the Proceedings of the Conference on Social Development. Scientific and Cultural Company. Elmi and Farhangi Publications. Tehran.
2. Amanpour, S. (2014). Measuring and Identifying the Indices of Social Sustainability of Urban Transport in Ahvaz. Journal of Geography and Urban Development, Vol. 1. No. 1.
3. Aspalter and S. Singh (eds.), The State of Social Welfare in Asia, Casa Verde: Hong Kong.
4. Aspalter, C. and Singh, S. (2007), Social Development Policy in Asia: With Special Reference to India, China, Malaysia, and Japan, in C.
5. Behzadfar, Mostafa and others. (2010). Sustainable Transportation. International Building Magazine. No. 55.
6. Bokharaie, A. (2001). Micro and Macro Look into Social Development. In the Proceedings of the Conference on Social Development. Elmi and Farhangi Publications. Tehran.
7. Fateminiya, M. (2001). Cultural and Social Study of Travelers Terminals in Tehran; Challenges and Solutions, Study Project, Tehran Research and Planning Center. Tehran.
8. Hardiman, M. and Midgley, J. (1982), The Social Dimensions of Development: Social Policy and Planning in the Third World, John Wiley and Sons: Chichester, UK. Debating Social Development 38.
9. Kalantari and Ojters. (2015). Social Development in Tehran. Tehran Research and Planning Center. Tehran.
10. Kalantari, S. and Others. (2015). Indicators of Social and Economic Development in Iran. Political Economic Monthly. No. 212 and 211. Tehran.
11. Moieni, M. (2013). Social Policy, Social Development and Informal Institutions. Social welfare quarterly. Issue 10. Social Policy Specialty. Tehran.
12. Nasri, K. (2001). What is the role of globalization; theoretical reflection on the nature and direction of the global song;" in: Strategic Studies Quarterly; Tehran: Strategic Studies Institute. No. 13.
13. Ostadjafar, M. and others. (2013). Evaluation of Sustainable Development Policies in Urban Transportation Using Dynamic System Models; Case of Study: Mashhad City. Journal of Urban Management. No. 31.
14. Piran, P. (2005). Globalization and Social Development. In Proceedings of the Conference on Policy and Management of Growth and Development Plans in Iran. Volume 3: Social Development. Higher Education and Research Institute of Management and Planning. Tehran.
15. Steg, L. Gifford, R. (2005), sustainable transportation and quality of life, journal of transport Geography.
16. Tajbakhsh, K. (2005). Social Capital: Trust, Democracy and Development. Shirazeh Publications. Tehran.
17. Tajbakhsh, K. and Others. (2003). Social Capital and Social Policies (Studying the Status of Social Capital in Today's Iran). Social Welfare Magazine: Winter 2003. Volume 3. Issue 10 Social policy issue: From page 155 to page 200.
18. Tavassoli, Gh. (2001). Sociology Theories. SAMT Publications. Tehran.

19. Tumlin, J. (2012), Sustainable Transportation planning: Tools for creating vibrant and resilient communities, jhon wiley press. New Jersey.
20. Vassist, AR. (2008). The Conceptual Payment of Social Development. Translation by Mahmoud Arghavan. In: Social Development. Institute for Cultural and Social Studies.