Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

DOI: 10.22067/social.2021.68124.1004
مقالهٔ پژوهشی

مطالعهٔ پدیدارشناختی تجربهٔ زیستهٔ شهروندان تهرانی از مضامین حقوق شهروندی (مطالعهٔ موردی: حمل‌ونقل عمومی شهر تهران)

معصومه اشتیاقی (دکتری جامعه‌شناسی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران، نویسندهٔ مسئول)
eshtiyaghi87@yahoo.com
محمود شارع‌پور (استاد گروه علوم اجتماعی، دانشکدهٔ علوم انسانی و اجتماعی،دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران)
sharepour@yahoo.com
محمد فاضلی (استادیار گروه علوم اجتماعی، دانشکدهٔ علوم انسانی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران)
mfazeli114@gmail.com

چکیده

زیست روزمرهٔ شهروندان در کلان‌شهرها ارتباط تنگاتنگی با حمل‌ونقل دارد؛ تاجایی‌که در ادبیات جهانی یکی از نیازهای مهم حقوق شهروندی شناخته می‌شود. در این مقاله تجربهٔ زیستهٔ شهروندان تهرانی با رویکرد اکتشافی به روش پدیدارشناسی با تمرکز بر ادراک روزمرهٔشان در استفاده از حمل‌ونقل عمومی در قالب معنایی حقوق شهروندی بررسی شده است. جامعهٔ آماری مطالعه، شهروندان تهرانی استفاده‌کننده از حمل‌ونقل عمومی بودند. داده‌های کیفی با استفاده از مصاحبهٔ نیمه‌ساختاریافته با ۱۵ شهروند استفاده‌کننده از وسایل حمل‌ونقل عمومی در مناطق مختلف تهران جمع‌آوری شدند. در بررسی روایی تحقیق نیز به‌دلیل کیفی‌بودن، به‌جای روایی و پایایی از واژه‌های دقت و صحت داده‌ها استفاده شد. داده‌ها با تکنیک تحلیل مضمون تجزیه و تحلیل شدند که برآیند آن، چهار مضمون اصلی و شش مضمون فرعی بود. یافته‌ها نشان داد که تجربهٔ شهروندان تهرانی شامل وجوهی از نابرابری، بی‌عدالتی، احساس تبعیض در دریافت خدمات حمل‌ونقل، کیفیت پایین خدمات حمل‌ونقل، فقدان پیوستگی دسترسی‌ها، آسیب سلامت

مجلّهٔ علوم اجتماعی دانشکدهٔ ادبیات و علوم انسانی دانشگاه فردوسی مشهد، پاییز و زمستان ۱۳۹۹، صص ۹۱-۱۲۳
تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۰/۱۳ تاریخ تصویب:۱۴۰۰/۰۵/۰۳

روان و ترویج خشونت در تعامل‌های اجتماعی حین رفت‌وآمد و نبود احساس سرزندگی در همهٔ محلات در دسترسی به حمل‌ونقل عمومی آسان و به‌هم‌پیوسته است. نتایج نشان داد که مضمون‌های سازمان‌دهنده و پایهٔ مختلفی از دید شهروندان برای مضمون فراگیر حقوق شهروندان در حمل‌ونقل عمومی روایت شده است که شامل عدالت، سرزندگی، طردشدگی و احساس امنیت و سلامت است.

کلیدواژه‌ها: تجربهٔ زیسته، حق به شهر، پدیدارشناسی، حمل‌ونقل عمومی.

۱. مقدمه

در دنیای امروز حمل‌ونقل با همهٔ جنبه‌های زندگی انسان شهرنشین مرتبط است. اوقات‌فراغت، آموزش، تجارت، صنعت و دیگر جنبه‌ها از جمله حوزه‌هایی هستند که برای پیوند و ارتباط سازنده با یکدیگر و تداوم‌بخشیدن به چرخهٔ زندگی در شهرها، نیازمند شبکه‌ای پایدار برای حمل‌ونقل در شهرها هستند (اچ هورست، ۲۰۰۹، ص. ۲۳، به نقل از امانپور، نعمتی و علیزاده، ۱۳۹۲، ص. ۲۱۳). در جامعهٔ معاصر حمل‌ونقل مهم است؛ چراکه وجود یا نبود آن بر استخدام، سلامتی، تهیهٔ مسکن و مراقبت اجتماعی شهروندان مؤثر است. فقدان دسترسی به حمل‌ونقل می‌تواند مانعی در دسترسی به خدمات بیمارستانی، محدودیت انتخاب شغل و محل زندگی ایجاد کند (کاهیل[1]، ۲۰۱۰، ص. ٤)؛ تاجایی‌که امروزه یکی از چالش‌های مهم مدیریت شهری کنترل رشد کمی، کاهش ترافیک، ایجاد توسعهٔ پایدار و سرمایه‌گذاری هوشمندانه در امر حمل‌ونقل است. چنین روندی، کیفیت زندگی در محیط شهری را با توجه به اتلاف وقت بسیار زیاد با خودرو و محیط‌زیست را با توجه به کاهش و صدمه به فضاهای سبز و دیگر معضلات زیست‌محیطی با چالش همراه کرده است (کمپ و استفانی، ۱۳۹۵، ص. ۲۳)؛ این در حالی است که مطالعات نشان داده‌اند شهرهایی که وابستگی به اتومبیل در آن‌ها کمتر است، متمرکزتر هستند و الگوی استفاده از زمین نیز در آن‌ها متراکم‌تر است. در این شهرها مردم گرایش بیشتری به پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و

1. Cahill

استفاده از حمل‌ونقل عمومی دارند (ملکی، ۱۳۹۰، ص. ۱٦۷). به دلایل مطرح‌شده، امروزه شهرهای جهان به‌سمت توسعهٔ فضاهای شهر براساس شبکهٔ حمل‌ونقل عمومی در حال تغییر هستند.

از سوی دیگر، همهٔ افراد ساکن در شهر فارغ از طبقه، جنسیت، درآمد، سن، محل زندگی و کارشان دارای حق استفاده از حمل‌ونقل هستند. حق زندگی در شهر، کار در شهر، حرکت در شهر جزو حقوق اساسی انسان شهرنشین است. براساس مطالعه‌ای در کشورهای انگلیس، فرانسه و ایالات متحده، خانوارهایی با درآمد کم وابستگی زیادی به حمل‌ونقل عمومی و پیاده‌روی دارند. بسیاری از این خانوارهای کم‌درآمد محدودیت دسترسی را تجربه کرده‌اند؛ زیرا نمی‌توانند به بخش‌هایی از کلان‌شهرها بروند که فقط با ماشین در دسترس است (خیستی و لال، ۱۳۹۰، ص. ۱۲). تا زمانی که شهر مقرون به صرفه (تمرکز بر مسکن)، عملی و قابل دسترس (تمرکز بر حمل‌ونقل)، ایمن (تمرکز بر چراغ خیابان، پلیس و غیره) و قابل زندگی‌کردن (تمرکز بر خدمات شهر) نباشد، حق شهروندی زیر سؤال است (فول و گالز[1]، ۲۰۱٤، صص. ۸-۷).

با گسترش روزافزون وسعت شهر تهران، حمل‌ونقل عمومی به یکی از نیازهای اساسی روزمرهٔ شهروندان به‌ویژه اقشار متوسط و پایین جامعه تبدیل شده است؛ چراکه دسترسی به خدمات شهری، فرصت‌های اشتغال، تعاملات و فعالیت‌های اجتماعی روزمره با هزینهٔ کمتر، تنها از طریق حمل‌ونقل عمومی امکان‌پذیر است؛ البته حمل‌ونقل عمومی غیر از منافع فردی و اجتماعی برای شهروندان، موجب پایداری روند زیست در شهر تهران خواهد شد. در تهران میزان آلودگی هوا معمولاً به بیش از چهار برابر حداکثر میزان مجاز می‌رسد (مالکی، ۱۳۹۱، ص. ۱۱۲). می‌توان گفت حمل‌ونقل عمومی در کلان‌شهر تهران امکان دسترسی سریع‌تر، پاک‌تر، ارزان‌تر و راحت‌تر را برای عموم فراهم می‌کند و فرصت زیست عادلانه و باکیفیت‌تر متناسب با حقوق شهروندی را به دنبال دارد. روایت و تجربهٔ زیستهٔ شهروندان

1. Fol & Gallez

تهرانی در استفاده از حمل‌ونقل عمومی موضوعی است که می‌تواند به فهم کلی و درک معنایی از واقعیت فهم‌شدهٔ حقوق شهروندی در استفاده از حمل‌ونقل عمومی در زیست روزمرهٔ شهروندان بینجامد.

این پژوهش به‌دنبال آن است که مشخص کند چه مضامینی حقوق شهروندی در حمل‌ونقل عمومی را به همراه دارد. در این پژوهش، توجه به تجربهٔ روزمرهٔ شهروندان استفاده‌کننده از خدمات حمل‌ونقل همگانی است تا بتوانیم لایه‌ها، ابعاد و سطوح حق به شهر در حمل‌ونقل شهری را براساس تجربهٔ روزمرهٔ شهروندان تهرانی درک کنیم و بفهمیم چنین تجربه‌هایی بیشتر حول چه زمینه‌ها و محورهایی و با چه سازوکارهایی رقم می‌خورند. یافته‌های این پژوهش می‌تواند در حوزهٔ سیاست‌گذاری حمل‌ونقل پایدار، دلالت‌های سیاستی را به تصویر بکشد؛ البته هدف اصلی پژوهش حاضر، ارائهٔ راهکارهای سیاستی نیست؛ بلکه ارائهٔ فهمی پدیدارشناسانه از حمل‌ونقل در عرصهٔ زندگی روزمرهٔ شهروندان تهرانی است.

۲. مبانی نظری تحقیق

۲. ۱. پیشینهٔ تحقیق

ما و کنت (۲۰۱۸) معایب حمل‌ونقل، محرومیت اجتماعی و رفاه ذهنی در سطح محله را با استفاده از داده‌های نظرسنجی در شهر سیدنی مطالعه کردند. براساس یافته‌ها، دسترسی محله‌ای می‌تواند به کاهش معایب حمل‌ونقل کمک کند و برخورداری اجتماعی ساکنان شهر را افزایش دهد. همچنین با سلامت روان و رفاه ذهنی ارتباط مستقیم دارد. یاگنهه، رالف، پرس و هانکی[1] (۲۰۱۸) به بررسی عدالت اجتماعی در سیستم حمل‌ونقل عمومی ایالات متحده براساس دسترسی به شغل برمبنای تحلیل داده‌های ملی سال ۲۰۱٤ این کشور پرداختند. یافته‌های مطالعهٔ اسنادی نشان داد که دسترسی به حمل‌ونقل با کیفیت با فرصت‌های شغلی افراد و به‌ویژه اقشار کم‌درآمد و اقلیت‌ها ارتباط مستقیم دارد. گزارش شد که

1. Yeganeh, Rallph, Pearce & Hankey

اقشار کم‌درآمد بیشترین استفاده‌کنندگان از حمل‌ونقل عمومی هستند و بیشترین استفاده به رسیدن به محل مربوط است. براساس یافته‌های این پژوهش، برنامه‌ریزی حمل‌ونقل برای فقرا در سیاست‌گذاری امری مهم نشان داده شد. همچنین لیتمن[1] (۲۰۰۳) طرد اجتماعی در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل کانادا را به روش کیفی اسنادی مطالعه کرد. در این پژوهش نشان داده شد کیفیت دسترسی به خدمات حمل‌ونقل عمومی با احساس طرد اجتماعی ارتباط تنگاتنگی دارد. براساس یافته‌ها، کیفیت نامناسب نظام حمل‌ونقل مانعی مهم در مشارکت اجتماعی و روابط اجتماعی شهروندان در شهر گزارش شد. همچنین حمل‌ونقل نامناسب عاملی است که گرایش افراد را به‌سمت خودروی شخصی افزایش داده است.

در پژوهش‌های داخلی نیز شیانی و زارع (۱۳۹۷) به بررسی حقوق و تکالیف شهروندان در شهر تهران پرداختند. مطالعهٔ آن‌ها به روش پیمایش بین ۲٤۰۰ شهروند تهرانی بیشتر از ۱۵ سال به روش نمونه‌گیری چندمرحله‌ای انجام شد. یافته‌ها نشان داد که ۳۵ درصد از شهروندان میزان برخورداری از حقوق شهروندی را در حد کم و در مقابل ۱۹ درصد آن را در حد زیاد و بقیه در حد متوسط گزارش دادند. زنان تهرانی بیشتر از مردان به رعایت تکالیف شهروندی و مجردان کمتر از متأهلان به رعایت تکالیف شهروندی اشاره کردند. همچنین هرچه افراد سال‌های بیشتری را در تهران زندگی کردند، احساس تکلیف بیشتری می‌کردند و بیشتر وظایف شهروندی را رعایت می‌کردند. پروین، کلانتری و مرادی (۱۳۹٤) نیز به بررسی مترو و زندگی روزمره در شهر تهران با روش اسنادی و مردم‌نگارانه پرداختند. نتایج تحقیق نشان داد که مترو علاوه‌بر ابعاد روانی، زیست‌محیطی و اقتصادی، دارای ابعاد اجتماعی و فرهنگی است که در تجربهٔ زیستهٔ افراد در شهر تهران دیده شد. همچنین مترو موجب تغییر در شکل فضایی روابط، انتقال تهران به زیر زمین، کسب درآمد برای عده‌ای و ایجاد آسیب‌های اجتماعی شده است. هادی زنور (۱۳۹۵) به بررسی عوامل مؤثر بر میزان استفاده از حمل‌ونقل عمومی خانوارهای شهری استان تهران براساس داده‌های سال ۱۳۸۵

1. Litman

پرداخت. یافته‌ها نشان داد که میزان استفاده از اتوبوس و مینی‌بوس با درآمد، تعداد اعضای خانواده، تعداد اعضای در حال تحصیل و تعداد افراد ذکور خانواده رابطهٔ معنادار و منفی دارد، اما رابطه برای متغیر تعداد افراد شاغل خانواده معنادار و مثبت است. با بررسی عوامل مؤثر بر میزان استفاده از مترو مشخص شد بین درآمد، تعداد اعضای خانواده، تعداد اعضای در حال تحصیل، سطح تحصیلات سرپرست خانواده با میزان استفاده از مترو رابطهٔ معنادار و مثبت وجود دارد.

نکتهٔ مهم در مطالعات پیشین آن است که بیشتر این پژوهش‌ها به ابعاد مختلف حمل‌ونقل شهری از زاویهٔ برنامه‌ریزی و مدیریت شهری پرداخته‌اند و عوامل مختلف حقوق شهروندی و حمل‌ونقل عمومی بسته به اهداف محقق سنجش و بررسی شده است، اما تاکنون مطالعه‌ای انجام نشده است که بتوان مضامین و معنای حقوق شهروندی را برمبنای تجربهٔ زیسته و روزمرهٔ شهروندان استفاده از حمل‌ونقل عمومی کشف کرد. تفاوت پژوهش حاضر با سایر تحقیقات، در نشان‌دادن مجموعه مضامینی است که برآمده از ادراک شهروندان از حقوق شهروندی براساس درکشان از تجربهٔ روزمرهٔشان دربارهٔ این موضوع است.

۲. ۲. چارچوب نظری تحقیق

در پژوهش‌های کیفی سعی می‌شود موضوع مدنظر با ذهن باز و بدون فرضیه استخراج شود و از نظریه‌های موجود مفاهیم مهم وام گرفته شود (دنسکامب[1]، ۲۰۱۰، ص. ۹۸). در این بخش به مفاهیمی مهم می‌پردازیم که به‌عنوان ادبیات نظری موضوع تحقیق به کمک محقق خواهد آمد.

دسترسی به فرصت‌های برابر و تأمین عدالت در شهر از موضوع‌های بحث‌برانگیز بین برنامه‌ریزان، مدیران شهری و شهروندان است. این تعارض‌ها در بعضی مواقع به اعتراض-های خیابانی دربارهٔ وضعیت گروه‌های مختلف شهری منجر شده است و مطالبه‌گری دربارهٔ بهبود و تغییر وضعیت شهر و حقوق شهروندی را شکل داده است (هاروی، ۱۳۹۵، ص.

1. Densecombe

۱٦). پارسونز شهروندی را بازتاب توسعه و دموکراتیک‌شدن جوامع می‌داند. از دید وی، شهروندی به مفهوم برخورداری همهٔ اقشار اجتماعی از حقوق و تعهدات است (حسام، ۲۰۰۲، ص. ۱۱، به نقل از دسترنج و ملاحی، ۱۳۹۷، ص. ۱۲۷). پارسونز این حقوق را با توسعه و دموکراتیک‌شدن جوامع پیوند می‌دهد.

در سال ۱۹٦۸ هانری لوفور[1]، اندیشمند فرانسوی، کتاب *حق به شهر* را مطرح کرد که در آن به این موضوع پرداخت که همهٔ ساکنان در شهر باید در تولید فضای شهری مشارکت داشته باشند و فرصت بهره‌مندی و استفاده از آن را داشته باشند. آنچه هاروی (۲۰۱۲)، مریفیلد (۲۰۱٤) و استدرایر (۲۰۱٦) نیز استدال کردند بر این موضوع مهم تأکید دارد که حق به شهر اساس احیای حیات و تقویت اجتماع‌های شهری است (زیلنیگ[2]، ۲۰۱٦، ص. ۸). مارشال در همین راستا دسته‌بندی سه‌گانه‌ای از حقوق شهروندی ارائه می‌دهد: ۱- حق آزادی مدنی در شهر، ۲- حق مشارکت در شهر و ۳- حق رفاه و برخورداری از امکانات استاندارد زندگی در شهر (اولیور و هیتر[3]، ۱۹۹٤، ص. ۲۰). در این دسته‌بندی به مشارکت و رفاه در کنار آزادی مدنی به‌مثابهٔ حقوق شهروندی توجه شده است.

در نظر فرناندز (۲۰۰۷، ص. ۲۰۸)، حق به شهر شامل حق همهٔ ساکنان شهر برای لذت‌بردن از همهٔ خدمات و مزایا –حق سکونت– و همچنین حق مشارکت مستقیم در مدیریت شهرهاست؛ به عبارت ساده، حق به شهر از دو عنصر شهروندی دفاع می‌کند: توانایی همهٔ گروه‌ها و افراد برای زندگی در شهر، حضور در آن و لذت‌بردن از همهٔ قسمت-های آن و شرکت در تصمیماتی که شهر را شکل می‌هد و همچنین استفاده از فضاها برای زندگی و فعالیت‌های شهروندی‌شان. حق به شهر به حق دسترسی به فضاها، مکان‌ها و خدمات شهری اشاره دارد. همان‌طور که لوفور اشاره کرده است، ساکنان شهر حق زندگی‌کردن، تفریح‌کردن، کارکردن، بازنمایی‌کردن، توصیف‌کردن و اشغال‌کردن فضای

1. Lefebvre
2. Zieleniec
3. Oliver & Heater

شهری را دارند (به نقل از برنر و مارکوزه، ۱۳۹۶، ص. ۱۵). از دید ترنر نیز شهروندی حق دسترسی افراد به منابع کمیاب جامعه است (به نقل از شیانی، ۱۳۸۱، ص. ۱۷)؛ به‌عبارتی، دسترسی به منابع و فرصت‌ها در شهر از مهم‌ترین وجوه حق به شهر به شمار می‌رود.

ایدهٔ لوفور دربارهٔ فضا شامل فضای درک‌شده، فضای تصورشده و فضای زیسته‌شده است (لوفور، ۱۹۹۱). فضای درک‌شده به فضای نسبتاً عینی و مشخصی که افراد در محیط روزانه خود با آن روبه‌رو می‌شوند، اشاره دارد. فضای تصورشده به ساختارهای ذهنی فضا، ایده‌های خلاقانه و بازنمایی فضا اشاره دارد. فضای زیسته، ترکیب پیچیده از فضای ادراک‌شده و فضای احساس‌شده است. این امر نشان‌دهندهٔ تجربهٔ واقعی یک شخص در فضای زندگی روزمره است. فضای زندگی فقط مرحله‌ای منفعلانه نیست که زندگی اجتماعی در آن شکل بگیرد، بلکه عنصر تشکیل‌دهندهٔ زندگی اجتماعی را نیز نشان می‌دهد (لوفور[1]، ۱۹۹۱، ص. ۳۹؛ سوجا[2]، ۱۹۹۶، به نقل از پارسل[3]، ۲۰۰۲، ص. ۱۰۲)؛ بنابراین روابط اجتماعی و فضای زیست‌شده به‌طور اجتناب‌ناپذیر در زندگی روزمره به هم وابسته هستند.

براساس مفهوم حق به شهر، «حق حرکت» و «حق دسترسی» با تمرکز بر حمل‌ونقل شهری جزو حقوق اساسی انسان شهری است. از دید لوفور، سرزندگی شهری در سه متغیر امنیت، ارتباطات و تفریح مطرح می‌شود (لوفور، ۱۹۹۱). «عدالت» بعد مهم دیگر حق به شهر در حمل‌ونقل شهری است. دیوید هاروی در کتاب *عدالت اجتماعی و شهر*، مفهوم عدالت اجتماعی را در کمک به خیر و صلاح همگانی، توزیع درآمد در مکان‌ها، تخصیص عادلانهٔ منابع و رفع نیازهای اساسی مردم به کار می‌گیرد (هاروی[4]، ۲۰۰۸؛ شکوهی[5]، ۱۹۹۹، به نقل از حبیبی، علیزاده، مرادی مسیحی، ولدبیگی و وفایی، ۱۳۹۰، ص. ۱۰۵). مبنای عدالت حمل‌ونقلی مبتنی‌بر دسترسی همگان و به‌ویژه اقشار ضعیف و کم‌توان جامعه به خدمات

1. Lefebvre
2. Soja
3. Purcell
4. Harvey
5. Shakoei

حمل‌ونقل عمومی باکیفیت، راحت، ارزان و همه‌گیر است. امروزه خدمات دولت رفاه با توجه به وابستگی جامعه به مقولهٔ تحرک، سازماندهی و ارائه می‌شود. موضوع دسترسی یکی از موضوعات اولویت‌دار دولت در بخش سیاست حمل‌ونقل است (اتحادیهٔ محرومیت اجتماعی[1]، ۲۰۰۳، به نقل از کاهیل[2]، ۲۰۱۰، ص. ۱). درواقع، «دسترسی»، به توانایی افراد به‌راحتی در رسیدن به کالاهای مطلوب، خدمات، فعالیت‌ها و مقاصد مدنظرشان در زمان مورد نیاز با استفاده از سیستم حمل‌ونقل یکپارچه بدون محدودکردن ناشی از نگرانی جسمی، مالی و ایمنی اشاره دارد (ویکسی، جونز، لوکاس و الدریج، ۲۰۰۵، به نقل از فال و گالز، ۲۰۱٤، ص. ٤).

۳. روش تحقیق

با توجه به اینکه هدف پژوهش حاضر، شناسایی مضامین مؤثر بر تجربهٔ حقوق شهروندی در استفاده از حمل‌ونقل شهری است، از رویکرد توصیفی (پدیدارشناسی هوسرل) استفاده شد. روش پدیدارشناسی می‌کوشد تجربه‌های انسان را در متن و زمینه‌ای که در آن روی می‌دهد، توصیف کند. این رویکرد از توجه به اصول هستی‌شناسی خود تاحدامکان بر تجربه‌های دستهٔ اول یا تجربهٔ زیسته متمرکز می‌شود و از پرداختن به موضوعات ثانویه خودداری می‌کند؛ چراکه امکان ورود به لایه‌های معنایی تجربه‌های دستهٔ دوم را ندارد و در صورت استفاده به تولید معرفتی مخدوش و تحریف‌شده می‌انجامد (محمدپور، ۱۳۸۹، ص. ۲٦۲)؛ بر این اساس، این شیوه با هدف دریافت درک شهروندان از حقوق شهروندی در حمل‌ونقل عمومی به کار گرفته شده است.

برای گردآوری داده‌ها از مصاحبهٔ نیمه‌ساختارمند استفاده شده است. تحلیل داده‌ها با تکنیک «تحلیل مضمون» انجام شده است. تحلیل مضمون تکنیکی برای گردآوری داده‌های کیفی و گزارش الگوهای موجود درون این داده‌هاست (عابدی جعفری، تسلیمی، فقیهی و

1. Social Exclusion Unit
2. Cahill

شیخ‌زاده، ۱۳۹۰، ص. ۱۵۳). تحلیل مضمون را می‌توانیم در پنج مرحله انجام دهیم: ۱- آشناشدن با داده‌ها از طریق مطالعهٔ چندبارهٔ آن‌ها، ۲- ایجاد کدهای اولیه و کدگذاری، ۳- جست‌وجو و شناخت مضامین، ۵- تحلیل شبکهٔ مضامین و ٦- تدوین گزارش (براون و کلارک، ۲۰۰٦، صص. ۹۳-۸۷، به نقل از عابدی جعفری و همکاران، ۱۳۹۰، صص ۱۸۳-۱۷۹). به‌دلیل کیفی‌بودن تحقیق، برای روایی از واژه‌های دقت و صحت داده‌ها استفاده شده است. گویا و لینکن[1] (۱۹۸۳) برای تأیید دقت و صحت داده‌های کیفی، چهار روش را پیشنهاد داده‌اند که شامل اعتبار، انتقال‌پذیری، قابلیت اطمینان و قابلیت تأیید می‌شود (به نقل از عابدینی، ۱۳۹۹، ص. ۱۸٤). برای اعتبار از مشاهده، مشاهدهٔ مشارکتی در موضوع و سه سوسازی شامل تأیید متخصصان دربارهٔ عناصر کشف شده استفاده شده است. در پژوهش حاضر محقق وارد میدان پژوهش شد و مشاهده و درگیری طولانی‌مدت در فضاهای مربوط به حمل‌ونقل عمومی داشت. برای انتقال‌پذیری که به بحث تعمیم‌پذیری مربوط است، در این پژوهش سعی شد تمام جزئیات پژوهش از نمونه‌گیری تا فرایند جمع‌آوری و تحلیل داده‌ها به‌طور کامل شرح داده شود تا در انتقال‌پذیری ابهامی باقی نماند. همچنین قابلیت اطمینان در پژوهش کیفی به اعتبار آن وابسته است. یکی از روش‌های تأمین اعتبار، استفاده از مسیر ممیزی است که از افراد خارج از پژوهش اما آشنا با پژوهش‌های کیفی به‌عنوان ناظر بیرونی برای این امر استفاده می‌شود. در این مطالعه نیز این روش صحت داده‌ها و قابلیت اطمینان حاصل شد. دربارهٔ قابلیت تأیید نیز داده‌های به‌دست‌آمده به‌صورت تصادفی به چند مصاحبه‌شونده از طریق واتساپ و تلگرام ارسال شد و نظرشان دربارهٔ تعبیرها و تفسیرهای محقق از گفته‌هایشان دریافت شد.

جامعهٔ آماری پژوهش، شهروندان تهرانی استفاده‌کننده از حمل‌ونقل عمومی بودند. ماهیت مطالعهٔ کیفی به‌صورتی است که تعداد نمونه با دستیابی به معیار اشباع داده‌ها و تکرار اطلاعات، کفایت حجم نمونه را نشان می‌دهد. در پژوهش حاضر با ۱۵ نفر اشباع به دست

1. Gouya& Linkon

آمد. روش نمونه‌گیری نیز به‌صورت هدفمند بود. سکونت در مناطق مختلف تهران و استفادهٔ روزمره از بی‌آرتی، مترو، اتوبوس همگانی و تاکسی درون‌شهری در انتخاب نمونه لحاظ شد.

مشخصات مشارکت‌کنندگان در پژوهش حاضر در جدول ۱ آمده است. نحوهٔ جمع‌آوری داده‌ها به این صورت بود که محقق با تعدادی از مشارکت‌کنندگان به صورت چهره به چهره در محل ایستگاه‌های مترو و بی‌آرتی و با تعدادی دیگر به‌صورت تلفنی صحبت کرد. پس از کسب رضایت اولیهٔ آن‌ها در محل (ایستگاه‌های بی‌آرتی و مترو) مصاحبه انجام شد. پس از پیاده‌سازی متن مصاحبه‌ها، به‌منظور تأیید گفته‌های مصاحبه‌شونده‌ها، مهم‌ترین یافته‌های مصاحبه برای مصاحبه‌شونده از طریق شبکه‌های اجتماعی (واتساپ و تلگرام) ارسال شد. پس از پیاده‌سازی مصاحبه، مضامین اصلی و فرعی استخراج شدند.

تحلیل داده‌ها در چند مرحله انجام شد که شامل فراهم‌کردن داده‌های اولیه، سازمان‌دهی داده‌های جمع‌آوری‌شده، تقلیل و تلخیص داده‌ها در قالب مقوله‌ها از طریق کدگذاری اولیه و کدگذاری گزینشی بود. با استفاده از تحلیل مضمون، تجزیه و تحلیل داده‌ها انجام شد. پس از پیاده‌سازی مصاحبه و مطالعهٔ متون به‌دست‌آمده، ایده‌های مستقل به شکل مضامین پایه و مبنا استخراج شدند. مضامینی مانند دسترسی، عدالت، برابری، طرد اجتماعی، فرصت‌های حمل‌ونقلی، کیفیت در خدمات حمل‌ونقلی، سرزندگی، احساس از فضا و غیره. به هریک از موارد استخراج‌شده مضمون جداگانه‌ای اختصاص داده شد و دسته‌بندی از مضامین صورت گرفت که درنهایت مضامین سازماندهی‌شدهٔ تجربهٔ زیستهٔ شهروندان از حق به حمل‌ونقل شهری بر پایهٔ عدالت دسترسی، برابری فرصت‌ها، تبعیض و طردشدگی اجتماعی، احساس سرزندگی و امنیت و سلامت به دست آمد که دربرگیرندهٔ مضمون فراگیر تجربهٔ حقوق شهروندی در حمل‌ونقل شهری است.

جدول ۱- مشخصات مصاحبه‌شوندگان

جنس	سن	تحصیلات	شغل	محل سکونت
فاطمه	٤٠	دکتری	کارمند	امیرآباد
لیلی	۳۲	دانشجوی کارشناسی‌ارشد	حسابدار	شیخ هادی
مهران	۵۰	دیپلم	عکاس	گیشا
محمد	٤٥	کارشناسی	تعمیرات برقی	پیروزی
مریم	٢٤	دانشجو	مترجم	جمال‌زاده
عماد	۵۵	دیپلم	فروشنده	تجریش
الهه	۳۳	دانشجو	پژوهشگر	محلهٔ نیروهوایی
مینا	۳۸	کارشناسی‌ارشد	صداوسیما	سرسبیل شمالی
سجاد	۳۰	کارشناسی	آزاد	شکوفه
علی (نابینا)	۵۱	دیپلم	آزاد	تهرانسر
زینب	۳٦	دکتری	کارمند	نازی‌آباد
انور	٤۳	کارشناسی‌ارشد	کارمند	نارمک
رضا	۳۹	دکتری حقوق	خبرنگار	بریانک
محسن	٢٦	کارشناسی	کارمند	امیرآباد
مصطفی	۳۵	دکتری	هیئت‌علمی	کوهک

٤. یافته‌های تحقیق

براساس متن مصاحبه‌ها، چهار مقولهٔ اصلی از توصیف و درک شهروندان از حقوق شهروندی در حمل‌ونقل عمومی پدیدار شد. در ادامه به توصیف و تبیین هر مقوله با استفاده از روایت‌های شهروندان تهرانی هنگام استفاده از حمل‌ونقل عمومی می‌پردازیم.

٤. ۱. عدالت

عدالت اعم از عدالت مکانی و اجتماعی یکی از محورهای مهم حق به شهر در تأمین نیاز روزمره به حمل‌ونقل شهری است. تخصیص عادلانهٔ امکانات حمل‌ونقل عمومی در شهر

با توجه به گروه‌های اجتماعی ساکن در شهر و مکان‌یابی مناسب دسترسی‌های حمل‌ونقل از موارد مطرح در تجربهٔ زیستهٔ شهروندان است.

٤. ١. ١. عدالت مکانی

ادارک نحوهٔ دسترسی به مکان‌ها و فضاها در شهر، یکی از شاخص‌های مهم احساس عدالت حمل‌ونقلی است.

الهه دربارهٔ تجربه‌اش می‌گوید:

«جاهایی از شهر پیداکردن وسیلهٔ حمل‌ونقل عمومی خیلی بد است و مجبوری از اسنپ یا تاکسی شخصی استفاده کنی یا اینکه مسیر طولانی را باید پیاده‌روی کنی تا به ایستگاه مترو یا بی‌آرتی برسی. محل کارم در شهرک غرب است. کلی ماشین شخصی شیک از اون خیابون رد می‌شه، اما دریغ از یک تاکسی توشهری. شده تو سرما و گرما نیم‌ساعت تا ٤٥ دقیقه ایستادم تا تاکسی گیرم بیاد برم تا سر مترو صنعت. برای اهالی اونجا شاید دسترسی عمومی زیاد مهم نباشه، ولی من که رفت و آمد کاریمه، خیلی اذیت می‌شم».

سجاد دربارهٔ دسترسی‌ها می‌گوید:

«محل زندگی‌ام سمت پیروزی است و ماشین شخصی ندارم. کارم جوری است که باید سمت شهران برم. خیلی سخته دسترسی به اون سمت. تو تهران نه اینکه بزرگ است، خیلی جاها هنوز کمبودهای جدی تو حمل‌ونقل عمومی احساس می‌شه».

عماد دربارهٔ درکش از دسترسی حمل‌ونقل به‌عنوان معیاری برای عدالت می‌گوید:

«واقعیت این است که وقتی ماشین نداشته باشی باید محل‌های خاصی را برای زندگی انتخاب کنی که به حمل‌ونقل عمومی نزدیک باشه. من همیشه این فاکتور رو برای اجارهٔ مسکن لحاظ می‌کنم. دسترسی راحت و کوتاه یک فاکتور مهم کیفیت زندگی در شهر بزرگ و شلوغی مثل تهران است».

مصطفی که خودش استاد دانشکدهٔ برنامه‌ریزی شهری است، می‌گوید:

«پراکندگی خطوط در مترو یا بی‌آرتی خیلی کم است. خیلی از محلات تهران به شبکهٔ حمل‌ونقل به‌ویژه مترو هنوز وصل نیستند، ولی خیلی از شهرهای دنیا به لحاظ پراکندگی وضعیت مناسب‌تری از ما دارند. انسجام جمع و پخش‌کننده‌های سیستم حمل‌ونقل عمومی در تهران مطابق با محلات نیست؛ به‌ویژه غرب و شمال تهران که این مورد را بارها تجربه کردم و هرکسی هم ماشین شخصی نداشته باشد، حتماً مواجه شده».

فاطمه دربارهٔ نابرابری در حمل‌ونقل می‌گوید:

«ساخت بزرگراه امکان سفرهای طولانی با خودروی شخصی را فراهم کرده. عده‌ای کارشان جنوب تهران است و زندگی‌شان شمال تهران. این افراد دارند از سرمایهٔ شهر برای رفاهشون استفاده می‌کنند؛ در صورتی که فرد ضعیف و کارمندی مثل من از بدترین و شلوغ-ترین امکانات داره استفاده می‌کنه».

مریم می‌گوید:

«وقتی می‌ری شمال تهران و بعد میای جنوب تهران تفاوت از زمین تا آسمان است. شمال شهر بزرگراه و جادهٔ عریض و مراکز خرید آنچنانی و تفریحی و جنوب شلوغی و ازدحام و سروصدا و خیابان‌های تنگ و پرترافیک».

٤. ۱. ۲. عدالت اجتماعی

عدالت اجتماعی با محوریت دسترسی راحت، مقرون‌به‌صرفه و آسان در زمان کوتاه برای همهٔ گروه‌های اجتماعی ساکن در شهر و به‌ویژه گروه‌های کم‌درآمد، معلولان و افراد کم‌توان شامل سالمندان، زنان باردار و کودکان از موضوعات مطرح در مبحث حمل‌ونقل عمومی است.

علی، شهروند روشندل، دربارهٔ تجربهٔ روزمره‌اش در استفاده از حمل‌ونقل عمومی می-گوید:

«امکانات حمل‌ونقل عمومی جوری نیست که معلولان به‌ویژه نابینایان بتوانند راحت از مترو یا بی‌آرتی استفاده کنند؛ البته باز مترو کمی بهتره؛ اگرچه باز هم دردسرهای خاص

خودش را داره. مثل اون زمان‌هایی که پله‌برقی خرابه یا آسانسور نیست یا خرابه. درسته مردم کمک می‌کنند تا سوارشی، اما هر بار که می‌خواهی از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنی، باید کلی رنج بکشی. مجبوریم یا هزینهٔ بیشتری بدهیم با وسایل شخصی بریم یا بمونیم خونه و منتظر باشیم کسی ما را همراهی کنه یا نه اصلاً منصرف بشیم از بیرون‌رفتن. افرادی مثل من تو این شهر اصلاً جایی ندارند».

اما محمد می‌گوید:

«حمل‌ونقل عمومی و به‌خصوص قیمت مترو خب خیلی پایین است و برای رفت‌وآمد روزانه محل کار به‌صرفه است، اما دسترسی‌ها خیلی استاندارد نیست».

زینب نیز از تجربه‌اش در مسیر رفت‌وآمدها به محل کارش می‌گوید:

«من از خط ۱ کهریزک تجریش به‌خاطر خونه استفاده می‌کنم. این خط خیلی شلوغه و به همین دلیل بارها شاهد بودم زنان باردار اذیت شدند. بعد کلی دادزدن که این خانم بارداره یا این خانم مسن است تا یکی از جاش بلند شد. همه خسته هستند و نمی‌خواهند مسیر طولانی سرپا بایستند».

مهران از تجربه‌اش چنین می‌گوید:

«ببینید من که از بی‌آرتی بیشتر استفاده می‌کنم و با وجودی که مسیرم کوتاه است، واقعاً یه وقتایی اذیت شدم؛ به خاطر ازدحام جمعیت و هل‌دادن‌ها. حالا چه برسه به سالمند و افراد معلول و کم‌توان. شده تو این هل‌دادن‌ها له بشم زیر فشار جمعیت؟!»

سجاد نیز معتقد است در طول سال‌هایی که ساکن تهران شده است و از حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کند، به نظرش بی‌عدالتی و نابرابری در حمل‌ونقل وجود دارد:

«آدم وقتی پاشو از خونه بیرون می‌ذاره احساس می‌کنه شهر برای خودرودارهاست. تو تهران یک خانواده ممکنه همهٔ اعضاش خودروی شخصی داشته باشند و از خیابان‌ها و بزرگراه‌های این شهر با کمترین هزینه استفاده کنن، اما یک خانواده هم هیچ وسیلهٔ نقلیهٔ شخصی نداشته باشند. نابرابری یعنی اینکه مالیات و عوارض روی خودروی شخصی نیست.

این یعنی بی‌عدالتی که به ضرر افراد ضعیف و پایین شهر است که باید آلودگی و ترافیک را تحمل کنند. مواقعی هم دیدم ماشین شخصی‌ها میان از لاین خط ویژه هم استفاده می‌کنن و کلاً ما هیچ!»

کیفیت خدمات حمل‌ونقل نیز در تجربه و درک بی‌عدالتی شهروندان از حمل‌ونقل بیان شده است.

الهه دربارهٔ تجربه‌اش می‌گوید:

«دربارهٔ بی‌آرتی و اتوبوس باید بگم خیلی مواقع خراب می‌شه و کلاً برنامه‌هاتو به هم می‌زنه؛ البته مترو از لحاظ مدیریت زمان، تهویهٔ هوا و گرما و سرما در مقایسه با اتوبوس و بی‌آرتی بهتره».

رضا دربارهٔ تجربه‌اش می‌گوید:

«قیمت حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه مترو خیلی خوبه، اما شلوغه و همیشه اعصاب‌خوردی هست. حمل‌ونقل عمومی کشش جمعیت را ندارد. اتوبوس‌ها خیلی خراب هستند. یا در خرابه یا صندلی‌ها».

مدیریت سفر به لحاظ زمانمندبودن بخشی است که به‌عنوان نقطهٔ مثبت استفاده از حمل‌ونقل عمومی به آن اشاره شده است. زینب دربارهٔ تجربه‌اش می‌گوید:

«من مترو رو به بی‌آرتی و اتوبوس ترجیح می‌دم؛ چون زمان مترو تقریباً قابل پیش‌بینی‌تر است تا بی‌آرتی و اتوبوس. اتوبوس و بی‌آرتی با توجه به شلوغی نمی‌دونی دقیقاً کی می‌رسی».

محمد می‌گوید:

«قطعاً ماشین شخصی راحتی و احساس بهتری داری، اما از میان وسایل نقلیهٔ عمومی راحتی در مترو خیلی بهتر از بی‌آرتی و اتوبوس است؛ چون سرما و گرما قابل کنترل است و زمان هم کوتاه‌تره».

٤. ۲. طردشدگی

طردشدگی در حمل‌ونقل شامل ابعاد گوناگون جسمی، مکانی، اقتصادی و غیره است. احساس طردشدگی باعث می‌شود میزان مشارکت شهروندان کاهش یابد و شکلی از انزوای اجتماعی در درازمدت اتفاق بیفتد. روایت مصاحبه‌شوندگان از احساس طردشدگی شامل مواردی چون طردشدگی مکانی، جنسیتی، موقعیتی است.

علی (روشندل) دربارهٔ احساسش می‌گوید:

«ازآنجایی‌که شهر برای افراد نابینا و معلول ساخته نشده، احساس تبعیض قبل از استفاده از حمل‌ونقل عمومی در ما هست. همیشه فکر می‌کنم شهر سهم من نیست. خیلی وقت‌ها این حس میاد سراغم».

مینا، مادر دو کودک، دربارهٔ احساس تبعیض چنین می‌گوید:

«ما وضع اقتصادی متوسط به پایین داریم؛ مثل خیلی‌ها. من مادر دو کودک هستم. خیلی وقت‌ها شده خواستم مسیری را با بچه‌ها با مترو یا بی‌آرتی بریم، اما اصلاً برای بچه‌ها مترو و بی‌آرتی خوب نیست؛ چون قدشون کوتاه است و زیر دست و پای جمعیت له می‌شن. کلی باید مراقب بود تا دو ایستگاه را به خیر بگذرونی. بچه‌ها احساس می‌کنن زندانی شدند».

لیلی دربارهٔ درکش از طردشدگی‌اش می‌گوید:

«بوده خیلی مواقع نیم‌ساعت ایستادم منتظر بی‌آرتی و وقتی بی‌آرتی خالی می‌آمد، فقط آقایون سوار می‌کردن می‌رفتن. این اتفاق صبح‌ها خیلی برام پیش آمده. انکار خانم‌ها کار ندارن و بیکارند سر صبح تو سرما و گرما منتظر می‌مونن».

زینب تجربه‌اش را این طور بیان می‌کند:

«واگن قسمت خانم‌ها آنقدر شلوغ است؛ چون تعداد واگن برای خانم‌ها کمه. بوده از شلوغی هل بدن که باعث شده کمرم یک بار آسیب دید. مترو ترمز تندی کرده بود و چون جمعیت زیاد بود همه رو هم افتادیم. یک خانم سنگین‌وزن روم افتاد. من تا چند روز کمرم درد می‌کرد».

مریم دربارهٔ تجربه‌اش می‌گوید:

«*من از قطار بیشتر استفاده می‌کنم و خیلی وقت‌ها واگن خانم‌ها ازدحامش زیاده و جا نیست؛ چون تعداد واگن خانم‌ها خیلی کمه در مقایسه با واگن آقایون. تازه اول و آخر قطار است. ورودی‌ها ایستگاه اکثراً وسط واگن است و خیلی مواقع از قطار جا می‌مونی تا خودت رو به ته یا اول واگن برسونی. من یک چند بار روسری و شالم پاره شد از هل‌دادن و کشیدن و یک بار هم ساعتم افتاد از دستم و گم شد و نمی‌تونستم بردارمش از زیر پای جمعیت*».

محسن از تجربه‌اش این طور می‌گوید:

«*خیلی از ایستگاه‌های مترو آسانسور نداره و افرادی مثل من که از پله برقی می‌ترسیم با بدبختی از پله‌ها استفاده می‌کنیم. بارها شاهد این صحنه بودم که طرف از شهرستان آمده که بره دکتر. یا سالمنده یا بیماره و ویلچری است. خاطرم ست یک بار کلی جمعیت بسیج شده بودن تا یکی از مسافرها که همراهش یک ویلچری بود رو کمک کنند تا بتونه از پله‌برقی استفاده کنه. یادمه دست همراهش ول شد و اون بنده خدا ویلچری از پله‌های برقی قل خورد و پرت شد زمین. هیچ وقت این صحنه یادم نمی‌ره. وقتی این صحنه‌ها رو می‌بینی اون وقت احساس می‌کنی تبعیض همین است که یک عده ویراژ می‌دن تو خیابون‌های این شهر و یک عده مثل اون بنده خدا که مثل توپ قل خورد از پله‌ها*».

تقریباً بیشتر مصاحبه‌شوندگان احساس تبعیض و طردشدگی در استفادهٔ راحت، مناسب و آسان از حمل‌ونقل عمومی را تجربه کردند. این احساس در میان گروه‌های اجتماعی خاص مانند زنان، افراد ناتوان و کم‌توان با شدت زیاد درک شد؛ تاجایی‌که احساس شرمساری در استفاده از حمل‌ونقل عمومی را در خود نشان می‌دادند؛ البته ابعاد مکانی تبعیض و طرد شدگی نیز در این مصاحبه‌ها بیان شد؛ برای مثال، انور از طردشدگی در دسترسی به مکان-های تفریحی می‌گوید:

«*درسته قیمت حمل‌ونقل عمومی به‌صرفه است، اما جوری نیست که راحت بشه برای رفتن به همهٔ مکان‌ها اونم با خانواده ازش استفاده کرد؛ مثلاً من خیلی وقت‌ها شده دلم می‌خواد دست زن و بچه رو بگیرم برم درکه، پارک چیتگر یا پارک ارم، اما اصلاً شما نمی‌تونی با زن و بچه بدون ماشین شخصی به این جور جاها بری. همین خودش باعث می‌شه خیلی وقت‌ها منصرف بشیم و قید بیرون‌رفتن رو بزنیم که خودش دردسرهای دیگه‌ای داره*».

لیلی هم می‌گوید:

«*دانشجویی زندگی می‌کنم و عاشق تفریح و سفرم. خیلی جاها تو تهران مثل ایران مال، بام‌لند و بام تهران شما نمی‌تونی با وسایل حمل‌ونقل عمومی بری. مجبوری یا نری یا از یک جای هزینه‌ات بزنی با اسنپ بری. بعد این باعث می‌شه تفریحاتت محدود بشه؛ چون نمی‌تونی هر بار هزینهٔ اسنپ بدی*».

احساس محرومیت، طردشدگی و تبعیض از جمله مواردی است که در روایت تجربهٔ زیستهٔ مصاحبه‌شوندگان ذکر شده است. در زنان این احساس طردشدگی به شکل بی‌توجهی به جمعیت زنان در نیاز به حمل‌ونقل به لحاظ کمی با مردان برابر است. افراد کم‌توان و معلول نیز طردشدگی را به شکل محرومیت از دسترسی راحت و روان به وسایل حمل‌ونقل عمومی تجربه می‌کنند. همچنین در افراد فاقد خودروی شخصی و به‌عبارتی قشر کم‌درآمد جامعه احساس به شکل محرومیت از دسترسی به فضاها و خدمات به‌ویژه خدمات تفریحی در نقاطی از شهر است. بخشی از شهروندان صورتی از جدایی‌گزینی مکانی و فضایی را احساس می‌کنند که در درازمدت شکلی از انزوای اجتماعی و پرت‌شدگی به بیرون از تعاملات شهر را به همراه خواهد داشت.

٤. ۳. سرزندگی

همان‌طور که لوفور (۱۹۹۱) بیان کرده است، حمل‌ونقل یکی از ابعاد مهم پویایی و سرزندگی شهری است. دسترسی به حمل‌ونقل عمومی از جمله مواردی است که امکان تعاملات پویا برای اشتغال، تفریح و تحرک در شهر را فراهم می‌کند. داشتن خیابان امن، فرصت‌های مختلف برای دسترسی به حمل‌ونقل همگانی و مهم‌تر از همه انطباق این دسترسی‌ها با نیاز جامعهٔ محلی از ملاک‌های مهم برای تعیین سرزندگی در شهر است.

محمد، برق‌کار محلهٔ پیروزی، در این باره می‌گوید:

«*همهٔ ما می‌دانیم و می‌بینیم که خیابان‌های تهران نه برای دوچرخه‌سواری امن است و نه برای پیاده‌روی مناسب است. درسته که ایستگاه دوچرخه راه‌اندازی شده، اما واقعیت اینه که من جونم رو از سر راه پیدا نکردم تا تو خیابان‌ها و بزرگراه‌های این شهر بخواهم با دوچرخه رفت‌وآمد کنم. پیاده‌رو هم که یا خراب‌اند یا خیلی باریک که راحت نمی‌تونی رفت‌وآمد کنی*».

مصطفی، استاد دانشگاه، می‌گوید:

«*در کوهک ساکن هستم و ماشین هم ندارم. منطقهٔ گرانی است؛ چون آب و هواش کمی بهتر از جاهای دیگه تهران است، اما حمل‌ونقل عمومی اینجا خیلی سخت است؛ به‌ویژه هرچی می‌ری سمت دریاچه بدتر می‌شه. شاید تصور مدیران اینه که خب اینجا مرفه‌تر هستند و ماشین دارند؛ حتی ماشین هم داشته باشی همهٔ اعضای خانواده که ماشین ندارند*».

الهه از تجربه‌اش به‌عنوان یک خانم می‌گوید:

«*خانم‌ها که دوچرخه نمی‌توانند استفاده کنند؛ چون یا متلک می‌شونند یا آنقدر اذیت می‌کنند که آدم رو پشیمان می‌کنند. من خودم برای تفریح دوچرخه‌سواری می‌کنم؛ اونم تو پارک پردیسان. غیر از کمبود زیرساخت، هنوز فرهنگ دوچرخه‌سواری هم جا نیفتاده و بعد زیرساخت نیست*».

فاطمه هم‌معنایی‌اش از احساس سرزندگی در شهر را این طور بیان می‌کند:

«من خیلی وقت‌ها پیاده نمی‌روم؛ چون مسیرها مناسب پیاده‌روی نیست و بیشتر اذیت می‌شی؛ مخصوصاً عصر به بعد که خیلی وقت‌ها چون فضا به حد کافی روشن نیست، اصلاً احساس خوبی نداری بخواهی پیاده بری. یک جاهایی هم که به‌عنوان پیاده‌روی ساختند مثل سپهسالار یا سمت بازار، اونجا هم آنقدر شلوغه که امکان پیاده‌روی راحت نیست و بیشتر استفادهٔ گذری ازشون داری. حالا خوبه که اون‌ها رو هم ساختن وگرنه همین قدر هم لذت پیاده‌روی رو حس نمی‌نکردیم».

علی دربارهٔ تجربه‌اش می‌گوید:

«خیلی جاها نمی‌توانی پیاده بروی؛ چون بساط پهن هست یا ماشین‌ها تو خیابان دوبل پارک می‌کنند و تردد برای پیاده خیلی سخته. پیش آمده جایی مجبوری از ماشین استفاده کنی و تو جا پارک موندی که چه کار کنی».

درمجموع روایت مصاحبه شوندگان دلالت بر این دارد که امکان استفاده از دوچرخه و پیاده‌روی در شهر تهران بسیار کم است. همچنین سیستم حمل‌ونقل به‌نحوی طراحی نشده است که پیوستگی و انسجام را در شهر ایجاد کند؛ چراکه استفاده از بسیاری از مناطق و محله‌ها تنها با وسایل شخصی امکان‌پذیر است.

عماد دربارهٔ تجربهٔ حمل‌ونقل عمومی و پیوستگی آن در سطح محله می‌گوید:

«اسنپ یک جاهای برایم راحت‌تر است؛ چون مسیرهایی سرراست نیست و باید کلی خط عوض کنی و خیلی وقت‌ها راه را اشتباه رفتم و ترجیحم این طور مواقع این است که از اسنپ استفاده کنم».

زینب دربارهٔ دسترسی محلی به حمل‌ونقل عمومی می‌گوید:

«محل کارم تو اتوبان است و مترو در کلاهدوز. آدم پیاده‌ای تو مسیر اتوبان نیست و همه سواره هستند. دسترسی انسان‌محور اصلاً نیست. من همیشه می‌ترسم بخواهم از یک تیکه پیاده بیام سمت ایستگاه مترو؛ چون اصلاً فضا مناسب برای آدم پیاده نیست».

علی (روشندل) دربارهٔ تجربه‌اش از چهارراه ولیصر می‌گوید:

«هر بار چهارراه ولیعصر مسیرم می‌خوره احساس درماندگی می‌کنم. بارها شده با بدبختی رفتم به سمت خیابانی که می‌خواستم. اصلاً خوانا نیست مسیر و کسی هم نیست راهنمایی درست کنه؛ به‌ویژه برای یک نابینا».

رضا تجربه‌اش را از چهار راه ولیعصر این طور بیان می‌کند:

«خیابان ولیعصر و زیرگذرش نماد حاکمیت ماشین در تهران است. آدم‌ها کلافه‌اند وقتی میان زیرگذر کلی مسیر در هم هست که کسی حتی برای بار چندم از این زیرگذر استفاده می‌کنه، بازم احساس می‌کنه بار اولشه. آدم‌ها می‌رن زیر زمین و ماشین‌ها روی زمین».

سجاد می‌گوید:

«هر وقت می‌خواهم بروم شهران یا سمت مجیدیه و نارمک، اگر بخواهم از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنم، باید کلی خط عوض کنم و بعد تاکسی یک کورس بگیرم و یه جاهایی پیاده‌روی کنم. برای همین حوصله‌ام نمی‌گیره و اسنپ می‌گیرم. یا طرشت که می‌رفتم یک دوره‌ای برای کارم می‌رفتم، کلی باید پیاده‌روی می‌کردم تا به ایستگاه مترو یا بی‌آرتی می‌رسیدم».

رضا از اهالی بریانک دربارهٔ تجربه‌اش می‌گوید:

«از منزل تا بی‌آرتی و مترو تقریباً پنج دقیقه فاصله است؛ البته من همان اول سعی کردم جایی خونه بگیرم که به حمل‌ونقل عمومی و محل کارم نزدیک باشه».

درک نبود پیوستگی حمل‌ونقل عمومی در سطح محلی و نقطه به نقطه یکی از تجربه‌های مشترک بیشتر مشارکت‌کنندگان در مصاحبه است. این امر بر احساس مطلوبیت استفاده از حمل‌ونقل عمومی و تجربهٔ خوشایند یا ناخوشایند استفاده‌کنندگان مؤثر بوده است. از تجربه‌های دیگر مرتبط با سرزندگی در حمل‌ونقل شهری که شهروندان حاضر در مصاحبه بیان کردند، به مسئلهٔ پارکینک‌ها در شهر تهران مربوط است؛ مثلاً عماد می‌گوید:

«ترافیک در تهران خیلی زیاد است و برخی مواقع هم که دسترسی محلی سخت است و مجبوری به دلایل مختلف مثل موردی که سالمند همراه داری و نمی‌تونی خط مترو عوض

کنی و می‌آیی از ماشین شخصی استفاده می‌کنی تا به کارت برسی، اون وقت هم مشکل پارکینگ داری. تعداد ماشین‌ها و فضای پارکینگ در شهر با هم همخوانی ندارند».

درمجموع روایت‌های مشترکی از اینکه شبکهٔ حمل‌ونقل عمومی در تهران چندگانه، راحت و در دسترس محلی به حد کافی نیست، مطرح شده است. اینکه همهٔ شهروندان بتوانند در هر مسیر و زمانی به سیستم یکپارچهٔ حمل‌ونقل عمومی دسترسی داشته باشند، موضوعی است که بنا به پراکندگی و وسعت شهر تهران هنوز امکان‌پذیر نشده است.

٤. ٤. احساس امنیت و سلامت روان

«سلامت روان» و «احساس امنیت از فضا» از عوامل مهم حق به شهر است. در مبحث حمل‌ونقل شهری نیز سعی شد تجربهٔ شهروندان را دربارهٔ احساس امنیت و سلامت روان بدانیم. مصاحبه‌شوندگان روایت‌های تقریباً مشابهی را در این باره مطرح کردند؛ البته تجربهٔ زنان با تجربهٔ مردان در برخی موارد متفاوت بود.

الهه در این باره می‌گوید:

«تو مترو اصلاً واکن مختلط سوار نمی‌شم؛ چون قبلاً تجربه‌های بدی داشتم. نگاه آزاردهنده یا اینکه یک جوری مردها خودشون رو به تن آدم می‌زنن و خیلی چیزها که آدم حالش بد می‌شه، ولی واگن خانم‌ها خیلی احساس امنیت می‌کنم».

زینب دربارهٔ تجربه‌اش می‌گوید:

«من همیشه قسمت خانم‌ها سوار می‌شوم؛ چون اصلاً قسمت آقایون راحت نیستم. مزاحمت کلامی و غیرکلامی زیاده، ولی باز هم به نظرم امنیت تو مترو و بی‌آرتی برای خانم بیشتر از تاکسی است. شده من سوار تاکسی بشم و پول دو نفر را حساب کنم تا احساس بدی نداشته باشم کسی بخواهد مزاحمم بشه».

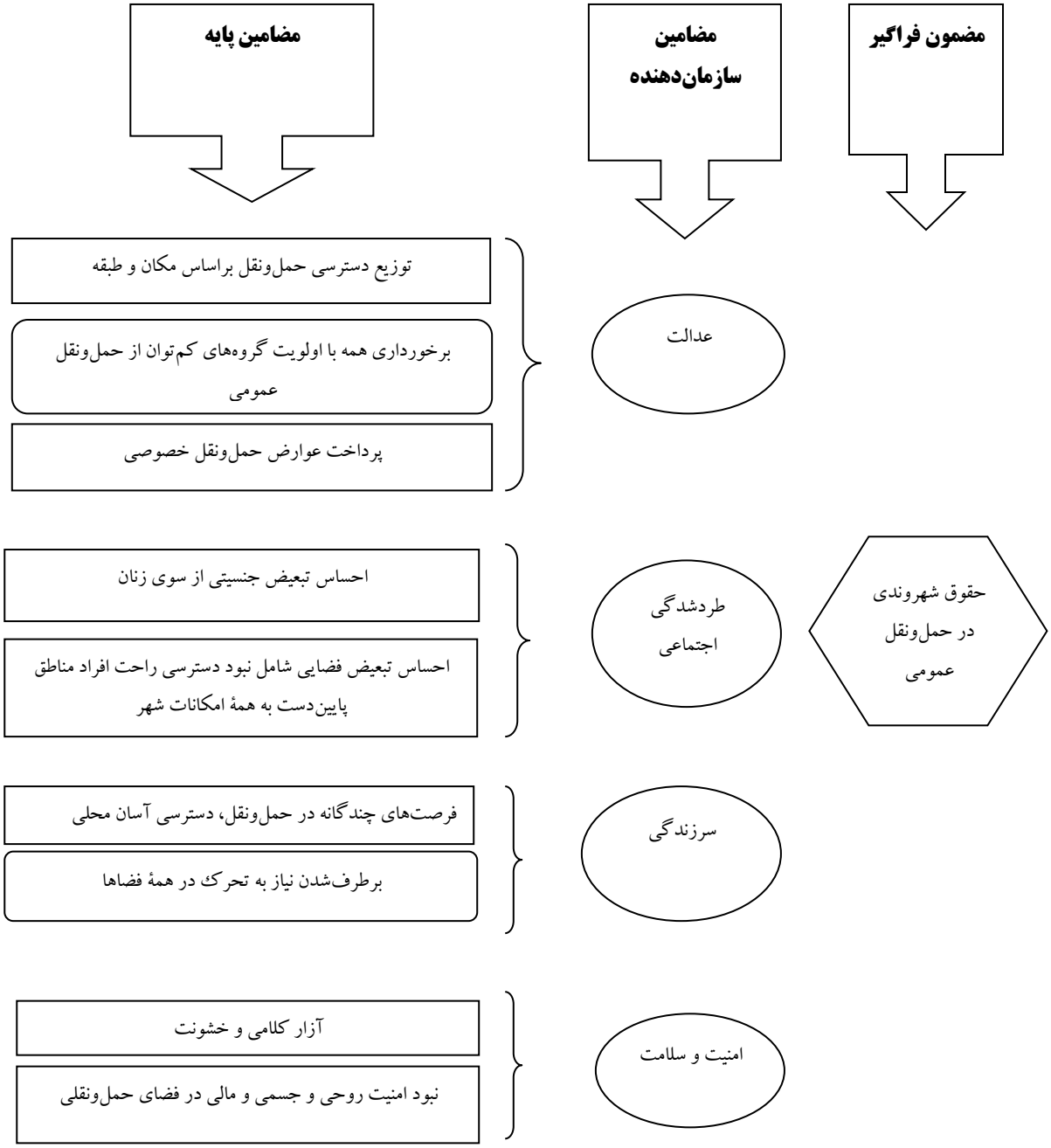
مریم دربارهٔ تجربه‌اش از دیدن خشونت می‌گوید:

«*خیلی وقت‌ها پیش آمده دعوا بین افرادی که داخل بی‌آرتی یا مترو هستند و کسانی که بیرون منتظر بودند، اتفاق افتاد. همین چند روز قبل دعوای حسابی سر همین موضوع بین چند تا خانم اتفاق افتاد. روان آدم خسته می‌شه از دیدن این دعواها*».

رضا نیز دربارهٔ تجربه‌اش می‌گوید:

«*سر و صدای دست‌فروش‌ها تو مترو و کیف‌قاپی و دزدی تو بی‌آرتی همیشه برام مسئله است. یک بار کیف من رو تو بی‌آرتی دزدیدند. الآن هم که وضعیت اقتصادی بدتر شده، تعداد دست‌فروشان و دزدها بیشتر شده است و کلاً باید یک ساعتی با جنگ اعصاب مسیر رو طی کنی*».

مضامین استخراج‌شده از مصاحبه‌ها که به نمونه‌هایی از نقل قول‌ها پرداخته شد، در شکل ۱ ترسیم شده است.



شکل ۱- مضامین استخراج‌شده از مصاحبه ها

۵. نتیجه‌گیری و پیشنهادها

مطالعهٔ حاضر با بررسی مضامین حق به شهر در بین استفاده‌کنندگان از حمل‌ونقل عمومی شهر تهران نشان داد که از نظر شرکت‌کنندگان در پژوهش، مضمون‌های مختلفی بر حقوق شهروندی تأثیر دارند. صرف‌نظر از عوامل ساختاری کلان در حمل‌ونقل شهری اعم از بخش عمومی و خصوصی مدیریت و برنامه‌ریزی شهری، این پژوهش به تجربهٔ زیستهٔ شهروندان تهرانی استفاده‌کننده از حمل‌ونقل عمومی معطوف است. مضامینی که حقوق شهروندی در حمل‌ونقل عمومی را برای شرکت‌کنندگان پژوهش به دنبال داشتند، در قالب چهار مضمون اصلی یا سازمان‌دهنده و شش مضمون پایه استخراج شد.

در پژوهش حاضر مضامین اصلی سازمان‌دهنده شامل تجربهٔ عدالت، طردشدگی، سرزندگی و احساس امنیت و سلامت بودند. شهروندان تهرانی استفاده‌کننده از حمل‌ونقل عمومی به این موضوع اشاره کردند که یکی از مهم‌ترین مسائل مربوط به حقوق شهروندی در حمل‌ونقل، عدالت در دسترسی همهٔ شهروندان و به‌ویژه اقشار کم درآمد و آسیب‌پذیر به خدمات حمل‌ونقل است. در توصیف ادراک از حقوق شهروندی در حمل‌ونقل عمومی، عدالت، مضمونی پرتکرار بود. ادارک عدالت در حمل‌ونقل شامل تم‌های پایه است که افراد براساس نحوهٔ مواجههٔ روزمره با آن به توصیف آن پرداختند. درک معنایی شهروندان استفاده‌کننده از حمل‌ونقل عمومی دربردارندهٔ نوعی احساس نابرابری در مقابل سایر شهروندان استفاده‌کننده از حمل‌ونقل خصوصی است که در تمی با عنوان پرداخت عوارض حمل‌ونقل خصوصی توسط استفاده‌کنندگان از حمل‌ونقل خودرومحور بیان شده است.

براساس توصیف شرکت‌کنندگان در مصاحبه مشخص شد که در پژوهش حاضر به‌جز دو نفر، بقیهٔ شرکت‌کنندگان در مصاحبه خودروی شخصی نداشتند و به‌طور مداوم از حمل‌ونقل شهری استفاده می‌کردند. همچنین ۱۰ نفر از این افراد در مسکن اجاره‌ای سکونت

داشتند[۱]؛ به‌عبارتی بیشتر مشارکت‌کنندگان استفاده‌کننده از حمل‌ونقل عمومی در شهر تهران از اقشار متوسط و متوسط به پایین جامعه بودند که از امکانات پایین‌تری عمومی برخوردار بودند. قدرت تحرک، انجام‌دادن فعالیت اجتماعی و رفع نیازهای روزمره، وابستگی مستقیم با حمل‌ونقل در شهرها و به‌ویژه کلان‌شهرهایی مانند تهران دارد؛ بر همین اساس، درک محرومیت/برخورداری، نابرابری/عدالت بر مبنای آن امری مهم است؛ چراکه این احساس و ادراک با خود معنای کلی‌تری از درک حقوق شهروندی به همراه دارد. یافته‌های پژوهش حاضر نشان می‌دهد افراد استفاده‌کننده از حمل‌ونقل عمومی دارای درک مشترکی از تجربهٔ نابرابری و بی‌عدالتی در دسترسی به حمل‌ونقل عمومی بودند. دستاورد پژوهش حاضر می‌تواند خروجی مهمی برای مدیران و برنامه‌ریزان شهری در سطح کلان برنامه‌ریزی حمل‌ونقل عمومی شهرها باشد؛ ازآن‌رو که چگونه حمل‌ونقل عمومی بر سطح آگاهی و درک افراد از حقوق شهروندی و معنادهی به آن از سوی شهروندان نقش دارد. و مهم‌تر آنکه ازآنجاکه استفاده‌کنندگان از حمل‌ونقل عمومی در شهر تهران در طیف درآمدی متوسط و پایین شهری قرار دارند، این امر اهمیت توجه به عدالت و توزیع برابر فرصت‌های شهری را در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری تهران مهم‌تر می‌کند.

از دید مشارکت کنندگان تحقیق، استفاده‌کنندگان از خودروی شخصی هزینهٔ چندانی برای استفاده از فضاهای خصوصی حمل‌ونقل پرداخت نمی‌کنند؛ درحالی‌که پیامدهای آلودگی و ترافیک متوجه همهٔ شهروندان در شهر تهران است. از دید آن‌ها، کمبود امکانات حمل‌ونقل عمومی و کیفیت پایین آن‌ها در شهر با توجه به جمعیت استفاده‌کننده، یکی از مهم‌ترین نشانه‌های نابرابری در شهر تهران است. از دید مصاحبه‌شوندگان، عدالت در حمل‌ونقل شامل عدالت مکانی و اجتماعی است که در هر دو جنبهٔ ادارک بی‌عدالتی از سوی مصاحبه‌شوندگان نشان داده شد. از این منظر، با بحث عدالت اجتماعی هاروی (۱۳۷٦) و

۱. محقق تنها با توجه به گزینهٔ استفادهٔ مداوم از حمل‌ونقل عمومی نمونهٔ تحقیق را انتخاب کرد، اما در فراوانی مشخصات شرکت‌کنندگان مشخص شد که بیشتر آن‌ها فاقد خودرو و مسکن در شهر تهران بودند.

برابری فضایی لوفور (۱۹۹۱) همسو است که به عدالت و برابری در دسترسی به خدمات و امکانات شهر اعم از حمل‌ونقل شهری برای همهٔ گروه‌ها و به‌ویژه گروه‌های کم درآمدی شهری پرداخته‌اند.

همچنین زنان شرکت‌کننده در پژوهش حاضر به احساس بی‌عدالت جنسیتی اشاره کردند. موضوع حقوق زنان در فضاهای عمومی مورد توجه بسیاری از محققان جامعه‌شناسی است. در پژوهش حاضر، زنان علاوه‌بر عناصر مطرح‌شده درباره جنبه‌های ادارکی و احساسی بی-عدالت و نابرابری در حمل‌ونقل عمومی، به نوعی از احساس بی‌عدالتی و تبعیض برآمده از جنسیت در هنگام استفاده از حمل‌ونقل عمومی اشاره کردند. بر مبنای روایت‌ها مشخص شد که بخش عمدهٔ این احساسات ناشی از نوع سیاست‌گذاری و مدیریت حمل‌ونقلی است که موجب شده است سطح دسترسی زنان و مردان به استفاده از حمل‌ونقل عمومی، متفاوت ترسیم شود. این امر دربارهٔ مترو با تخصیص واگن‌های کمتر به خانم‌ها با این تصور احتمالی شکل گرفته است که بخش عمدهٔ نیاز حمل‌ونقل شهر به مردها مربوط است؛ درصورتی‌که با توجه به تغییرات زندگی روزمرهٔ گروه‌های اجتماعی در شهر نیاز است شناسایی دقیقی از این تقسیم‌بندی و پیش‌فرض‌های ذهنی به‌جامانده در طول زمان در امر برنامه‌ریزی حمل‌ونقل صورت گیرد.

از دیگر مضامین استخراج‌شده، احساس طردشدگی و محدودیت در هنگام استفاده از حمل‌ونقل عمومی توسط مصاحبه‌شده‌ها بود. در گفته‌های آن‌ها، امکان تحرک راحت و دسترسی آسان به فضاها و خدمات به همهٔ فضاهای شهر، به‌دلیل وجود موانع و ضعف‌های حمل‌ونقل عمومی در تهران به شکل احساس و تجربهٔ ناخوشایند بیان شده است. این دست تجربه‌های روایت‌شده از سوی شهروندان تهرانی به‌صورت طردشدگی مکانی و طبقاتی افراد کم‌برخوردار از امکانات مناطق بالادست تهران به‌دلیل مشکلات دسترسی آسان به حمل‌ونقل بیان شده است که مانع و تهدیدی برای تعاملات اجتماعی سازنده در شهر است؛ به‌عبارتی، این احساس در کنار سایر مسائل پیرامون زندگی در کلان‌شهرهایی مانند تهران می‌تواند

بازتولیدکنندهٔ شکاف طبقاتی در شهر باشد که پیامدهای آن به سایر حوزه‌ها تسری‌یافتنی است. بی‌شک بر مبنای رویکردهای نظری دربارهٔ حق به شهر و مطالبهٔ آن، این دست شکاف‌های طبقاتی مطالبهٔ حقوق شهروندی در شهر را به امری جدی‌تر در بستر زمان تبدیل خواهند کرد. یافتهٔ مقالهٔ حاضر، ضرورت تغییر سیاست‌های حمل‌ونقل شهری -به‌عنوان یکی از مهم‌ترین نیازهای روزمرهٔ شهروندان- به‌سمت رفع اولویت‌بندی نیاز حمل‌ونقلی گروه‌های کم درآمد و ضعیف جامعه را جدی‌تر می‌کند.

سرزندگی دیگر مضمونی بود که در روایت شهروندان تهرانی در مواجهه با حمل‌ونقل به آن پرداخته شد. محدودیت در انتخاب‌ها اعم از انتخاب محل زندگی یا مکان‌های تفریحی و خدماتی از جمله موارد درک‌شده از سوی مصاحبه‌شده‌ها بود که از دید آن‌ها نتیجهٔ نبود پیوستگی و یکپارچگی سیستم حمل‌ونقل عمومی و فقدان محلیت کافی نظام حمل‌ونقل عمومی در کلان شهر تهران است. مسلم است که احساس نبود سرزندگی در شهر، بر کیفیت زندگی و در نتیجه ادراک حق حیات در شهر تأثیر می‌گذارد. افراد برای آنکه معنای خوشایندی از حق در شهر داشته باشند، لازم است احساس و ادراک مثبتی‌تری به سرزندگی و پویایی در شهر داشته باشند. بر مبنای یافته‌های پژوهش حاضر و مطالعات پیشین می‌توان گفت در وضعیت موجود، حمل‌ونقل عمومی در تهران به‌گونه‌ای نیست که احساس سرزندگی حیات شهر در تجربهٔ زیستهٔ افراد درک شود. از دید شرکت‌کنندگان در مصاحبه، فقدان محله‌محوری در حمل‌ونقل تهران موجب شده است محدودیت در انتخاب‌های روزمرهٔ کوتاه‌مدت و حتی بلندمدت دربارهٔ محل زندگی افراد ایجاد شود. این امر محدودیت قدرت انتخاب و عمل افراد را در تصمیم‌گیری برای زندگی روزمرهٔشان به همراه دارد.

از دیگر مضامین استخراج‌شده، احساس امنیت و سلامت روان بود که احساس رفاه ذهنی را به همراه دارد. در این راستا احساس راحتی و مواجهه‌نشدن با تجربهٔ خشونت اعم از کلامی یا جسمی در زمان استفاده از فضاهای عمومی و از جمله حمل‌ونقل عمومی توسط شهروندان مطرح است که به تجربهٔ زیست سالم و ایمن در شهر می‌انجامد. زمانی که

احساسات ناخوشایندی در تجربهٔ استفاده از حمل‌ونقل عمومی ایجاد شود، این امر موجب گسترش احساس ناامنی به فضا می‌شود و افراد تمایل کمتری به حضور و استفاده از این فضاها نشان خواهند داد. این وضعیت در شرایطی است که سیاست‌های کلان به‌سمت ترغیب و تشویق به استفادهٔ هرچه‌بیشتر از حمل‌ونقل عمومی در شهرها به‌ویژه کلان شهرها می‌روند. یکی از عناصر مخدوش‌شدهٔ حق به شهر در حمل‌ونقل از دید مصاحبه‌شده‌ها، شکل‌هایی از خشونت و احساس نبود سلامت روان است که از دید آن‌ها در تعارض با حقوق افراد در برخورداری از امکانات شهر است. هر دو مضمون، برآمده از ادراک پایین‌بودن کیفیت و سطح خدمات در بخش حمل‌ونقل عمومی شهر تهران است. این امر موجب تشدید انواع خشونت و تعارض‌های جمعی در فضای عمومی شده است. شایان ذکر است روایت زنان شرکت‌کننده در تحقیق حاضر تاحدودی متفاوت از مردان بود؛ مثلاً اینکه زنان، در مترو واگن بخش زنان را برخلاف تاکسی شهری امن‌تر درک کردند، اگرچه در مقایسه با آسیب-های دیگر سلامت روان مصون نبودند؛ به این صورت که یکی از تم‌های مطرح‌شده، خشونت ناشی از ازدحام جمعیت در واگن‌های زنان بیان بود. بر مبنای این یافته‌ها مشخص شد برای زنان احساس امنیت در هنگام استفاده از حمل‌ونقل عمومی بسیار مهم‌تر از سایر موارد است؛ اگرچه از دید آن‌ها، نارضایتی و احساس بی‌عدالتی در برخورداری از امکانات حمل‌ونقل بر تجربهٔ زیستهٔ آن‌ها نسبت به معنای حقوق شهروندی سایه انداخته است.

پیشنهاد می‌شود با توجه به تجربهٔ جهانی در بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت حمل‌ونقل عمومی و پاک، سیاست‌های اجرایی به‌سمتی برنامه‌ریزی شود که کمیت و کیفیت خدمات حمل‌ونقل متناسب با حقوق شهروندی در راستای احساس عدالت دسترسی، برابری استفاده از فضاها، احساس سرزندگی و پویایی اجتماعی و امنیت فضاها تقویت شود. بی‌شک آگاهی و فهم تجربه‌های روزمرهٔ شهروندان استفاده‌کننده از حمل‌ونقل عمومی می‌تواند افق برنامه-ریزی واقع‌بینانه و دقیق‌تری را ترسیم کند.

بخشی از تحقق حقوق شهروندی و حق شهروندان به شهر در ادبیات جهانی برآمده از حمل‌ونقل پایدار است که به شکل کیفیت دسترسی، راحتی، عدالت، برابری و تأمین نیازهای تحرک همهٔ گروه‌ها با اولویت اقشار ضعیف پاسخ داده می‌شود. در شهر تهران آلودگی و ترافیک از مهم‌ترین مسائل شهر است (نگاه کنید به پیمایش مدیریت شهری، ۱۳۹۶) که با سیاست حمل‌ونقل پایدار در تعارض است. معتقدیم شناسایی مضامین حق به شهر در حمل‌ونقل عمومی بر مبنای تجربه‌های زیستهٔ استفاده کنندگان از حمل‌ونقل عمومی می‌تواند به سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان دربارهٔ چگونگی و چرایی اصلاح روند برنامه‌ریزی کمک کند.

کتاب‌نامه

۱. امانپور، س.، نعمتی، م.، و علیزاده، ه. (۱۳۹۲). ارزیابی و اولویت‌سنجی شاخص‌های پایداری حمل‌ونقل شهری با استفاده از منطق فازی (نمونه موردی: شهر اهواز). *فصلنامه علمی و پژوهشی فضای جغرافیایی*، *۱۴*(۴۷)، ۲۳۱-۲۱۳.

۲. برنر، ن.، و ماکوزه، پ. (۱۳۹۶). *شهرها برای مردم، نه برای سوداگری* (نظریهٔ شهری انتقادی و حق به شهر) (م. عبدالله‌زاده، مترجم). تهران: نشر دفتر پژوهش‌های فرهنگی.

۳. پروین، س.، کلانتری، ع.، و مرادی، ع. ر. (۱۳۹۴). مترو و زندگی روزمره (مطالعهٔ موردی شهر تهران). *پژوهش‌های انسان‌شناسی ایران*، *۵*(۲)، ۱۱۶-۹۹.

۴. پیمایش مدیریت شهری. (۱۳۹۶). *نظرسنجی از شهروندان تهرانی درباره مدیریت شهری*. تهران: مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران.

۵. حبیبی، ک.، علیزاده، ه، مرادی مسیحی، و.، ولدبیگی، س.، و وفایی، س. (۱۳۹۰) بررسی و تحلیل وضعیت عدالت اجتماعی در ساختار فضایی شهر سنندج. *آرمان‌شهر*، (۷)، ۱۱۲-۱۰۳.

۶. دسترنج، م.، و ملاحی، م. (۱۳۹۷). بررسی رابطهٔ آگاهی از حقوق شهروندی با رفتار اجتماعی در میان دانشجویان دانشگاه پیام‌نور بندرعباس. *فصلنامهٔ توسعهٔ اجتماعی (توسعهٔ انسانی سابق)*، *۱۳*(۳)، ۱۴۴-۱۱۷.

۷. شیانی، م. (۱۳۸۱). شهروندی و رفاه اجتماعی. *نشریهٔ رفاه اجتماعی*، *۱*(۴)، ۲۴-۹.

۸. شیانی، م.، و زارع، ح. (۱۳۹۷). شهروندی شهری: حقوق و تکالیف شهروندان در شهر تهران. *فصلنامهٔ برنامه‌ریزی رفاه و توسعهٔ اجتماعی*، ۹(۳٤)، ۱۳٦-۹۵.

۹. عابدی ج.، حسین، م.، تسلیمی، س.، فقیهی، ا.، و شیخ‌زاده، م. (۱۳۹۰). تحلیل مضمون و شبکهٔ مضامین: روشی ساده و کارآمد برای تبیین الگوهای موجود در داده‌های کیفی. *اندیشهٔ مدیریت راهبردی*، ۵(۲)، ۱۹۸-۱۵۱.

۱۰. عابدینی بلترک، م. (۱۳۹۹) مطالعهٔ پدیدارشناختی مضامین شادکامی بانوان اعضای هیئت‌علمی دانشگاه مازندران. *فصلنامهٔ علمی-پژوهشی زن و جامعه*، ۱۱(۲)، ۲۰٦-۱۱۷.

۱۱. کمپ، ر.، و استفانی، ک. (۱۳۹۵). *نوآوری‌های جهانی در حمل‌ونقل شهری* (ک. آقابیک، مترجم). تهران: انتشارات مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران.

۱۲. مالکی، محمد (۱۳۹۱). *بررسی ضرورت و راهبردهای تمرکززدایی از جمعیت و فعالیت‌های مستقر در پایتخت* (پایان‌نامهٔ متشرنشدهٔ کارشناسی‌ارشد برنامه‌ریزی توسعه منطقه‌ای). دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.

۱۳. محمدپور، ا. (۱۳۹۰). *ضدروش*. تهران: انتشارات جامعه‌شناسان.

۱٤. ملکی، س. (۱۳۹۰). *درآمدی بر توسعهٔ پایدار شهری*. اهواز: انتشارات دانشگاه شهید چمران.

۱۵. هادی زنور، ب. (۱۳۹۵). ارزیابی تحقق‌پذیری طرح‌های شهری در تهران. *هفت شهر*، (۵۲-۵۳)، ۳۵-۸.

۱٦. هاروی، د. (۱۳۷٦). *عدالت اجتماعی و شهر* (ف. حسامیان، و م. ر. حائری، مترجمان). تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.

۱۷. هاروی، د. (۱۳۹۵). *از حق به شهر تا شهرهای شورشی* (خ. کلانتری، و پ. صداقت، مترجمان). تهران: نشر آگاه.

18. Cahill, M. (2010) *Transport, environment and society*. London: England University Press.
19. Densecombe, M. (2010). *The good research guide for small: Scale social research projects*. Buckingham: Open University Press.

20. Fol, S., & Gallez, C. (2014) *Social inequalities in urban access: Better ways of assessing transport improvements*. Retrieved from https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00961013.
21. Harvey, D. (2008). The right to the city. *New Left Review*, *53*, 23-40.
22. Lefebvre, H. (1991). *The production of space* (D. Nicholson, Trans). Oxford and Cambridge: Blackwell Publishing.
23. Litman, T. (2003). *Social inclusion as transport planning issue in Canada*. Victoria Transport Policy Institute. Paper presented at *the European Transport Conference*, Strassbourg.
24. Ma, L., & Kent, J. L. (2018). Transport disadvantage, social exclusion, and subjective well-being: The role of the neighborhood environment—evidence from Sydney, Australia. *The Journal of Transport and Land Use*, *II*(1), 31-47.
25. Mitchell, D. (2003). *The right to the city: Social justice and the fight for public space*. Guilford: New York.
26. Oliver, D., & Heater, D. (1994). *The foundations of citizenship great Britain*. London: Har Vester Wheatheef.
27. Purcell, M. (2002). Excavating lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant. *GeoJournal*, *58*, 99-108.
28. Yeganeh, A., Rallph, J. H., Pearce, A., & Hankey, S. (2018). A social equity analysis of the U.S. public transportation system based on job accessibility. *The Journal of transport and Land Use*, *1*, 1039- 1056.
29. Zieleniec, A. (2016). The right to write the city: Lefebvre and graffiti. *Urban Environment*, *4*, 1-20.