



شهر با همه تعاریف خود از زاویه دید اندیشمندان بزرگ، امروز مفهومی آشنا و همراه با زیست اجتماعی انسان است. مفهوم شهر به‌عنوان موجودی زنده در نظریات مختلف حوزه مطالعات شهری و جامعه‌شناسی مطرح شده است. این رویکرد شهر را نه فقط مجموعه‌ای از ساختمان‌ها و زیرساخت‌ها، بلکه موجودی پویا، در حال تغییر و در تعامل با محیط و ساکنانش می‌بیند. زندگی در شهر علاوه بر رفع نیازهای زیستی و تأمین بقا، عناصری دیگر همانند آداب اجتماعی، بهداشت، رفاه و آسایش را نیز در سطحی گسترده‌تر و مطلوب‌تر از روستا می‌طلبد. عناصری غایب در زندگی روستایی که به همراه خود مفهومی دیگر به نام لذت زیست اجتماعی در شهر را به همراه می‌آورند. بر همین اساس زندگی در شهر، با دگردیسی معنای تعلق، این باور را به ساکنان خود می‌دهد که شهر تکه‌ای از آن‌هاست، بخشی جدایی‌ناپذیر که با فرد زندگی می‌کند و در مراحل مختلف زندگی پایه‌پای اوست.

الگوی زندگی روستایی با ایجاد تحرکات اجتماعی و کوچیدن انسان به شهر، شمایل دیگری به خود گرفت. کم‌رنگ شدن آشنایی‌ها، گم و تنها بودن، فرصت رشد و ترقی، برخورداری از امکانات رفاهی بیشتر و دیدن تغییرات سریع باعث شد نیازهایی تازه، رویکردی تازه و اهدافی تازه در زندگی بشر رخ نماید. بر همین مبنا امیل دورکیم جامعه‌شناس فرانسوی، جوامع انسانی را براساس نوع انسجام، همگرایی و همبستگی افراد با یکدیگر به دو گونه تقسیم می‌کند؛ گونه اول جامعه مبتنی برهمبستگی مکانیکی است که افراد آن در حکم اجزای یک ماشین هستند، انتظام اجتماعی در این جامعه بیشتر بر تشابه و همانندی افراد استوار است و افراد از لحاظ حرفه و شغل، طرز تفکر، ادراک و رفتار با یکدیگر کم و بیش مشابهت دارند. همگی آن‌ها تحت نظام واحدی قرار می‌گیرند و از مقررات و قوانین و سنت‌های یکسانی پیروی می‌کنند.

هانری لوفور، جامعه‌شناس و فیلسوف فرانسوی که برای اولین‌بار ایده حق بر شهر را مطرح کرد، نقطه آغاز تفکر خود «کنار روستایی که من دوران کودکی‌ام را در آن سپری کرده‌ام، شهر کوچکی در حال ساخته شدن است؛ بوی نفت، بنزین، گوگرد در آن حوالی پیچیده است. بلدوزرها را می‌بینم که به جنگل زده‌اند. برآمدن شهری جدید را نظاره می‌کنم. در ست از همان موقع توجه من به مسئله شهر جلب شد و به این فکر می‌کردم که حمله شهر به روستا و فضاهای سنتی به هیچ وجه تصادفی و محدود به این یا آن محله نیست، بلکه این شهری شدن، این صنعتی شدن پدیده‌ای جهان‌گستر است.» (فلسفه، سیاست، شهر- هانری لوفور و دیگران- ایمان واقفی و دیگران کتابکده کسری، ۱۳۹۸). مفهوم حق بر شهر یکی از ایده‌های برجسته‌ای است که لوفور در کتاب «حق بر شهر» آن را به‌عنوان پاسخی به فرایندهای سریع شهرنشینی و گسترش شهری در قرن بیستم ارائه داد. هدف اصلی او از طرح این مفهوم، مقابله با نابرابری‌های فضایی، اقتصاد و اجتماعی بود که بر اثر تحولات شهری، به‌ویژه در شهرهای صنعتی و بزرگ، پدید آمده بودند.

نگاه انتقادی به فرایندهای شهرسازی و سیاست‌های توسعه شهری در دوران مدرن، زمینه‌ساز ارائه نظریه حق بر شهر به‌عنوان پاسخی به نابرابری‌های ساختاری از طرف لوفور شد. او معتقد بود که شهرها به واسطه فرایندهای سرمایه‌داری و سلطه سرمایه‌داران، به‌صورت فضاهایی غیرقابل دسترس برای اکثر شهروندان تبدیل شده‌اند. از دید لوفور، شهر نه‌تنها به‌عنوان مکانی برای زندگی بلکه در جایگاه مکانی برای تجربه اجتماعی و فرهنگی تلقی می‌شود. در واقع، شهر باید فضایی باشد که همه افراد حق برخورداری و مشارکت در ساخت و ساز آن را داشته باشند. لوفور دو بعد اصلی را برای حق بر شهر مطرح کرد؛ حق به حضور و استفاده از شهر. او معتقد بود که تمام شهروندان، بدون توجه به وضعیت اقتصادی یا اجتماعی‌شان، باید بتوانند به فضاهای شهری دسترسی داشته باشند و از امکانات و خدمات آن بهره‌مند شوند. به این معنا که نباید هیچ گروه یا طبقه‌ای از دسترسی به شهر و امکانات آن محروم باشد. دیگری حق به تغییر و بازآفرینی شهر است.

لزوم تغییر در زیرساخت‌های شهرنشینی

شهر یک موجود زنده است



گونه دوم مبتنی بر همبستگی ارگانیک یا همبستگی اندامی و عضوی است. در چنین اجتماعی، روابط افراد بر پایه عدم تشابه و ناهمانندی قرار دارد. این جامعه مانند ارگانیسم انسان دارای اعضای متعددی است که هرکدام کار خاصی انجام می‌دهند اما در عین حال میان آن‌ها ارتباط متقابل برقرار است. یعنی هم با یکدیگر و هم با کل ارگانیسم جامعه در ارتباط معنا دار هستند. در این نوع جامعه تقسیم کار و تخصص و حرفه‌های گوناگون وجود دارد و افراد از نظر شغل، عقیده و ذوق و سلیقه با هم فرق می‌کنند. آنچه باعث پیوستگی و ارتباط میان آدم‌ها می‌شود، تجانس و همانندی و پیروی از قانون سنتی واحدی نیست، بلکه افراد براساس نیازهای متقابلشان با هم ارتباط پیدا می‌کنند و به آن آگاهی دارند. آنچه دور‌کیم مطرح می‌کند تغییراتی است که با پیدایش شهرنشینی و سیر تطور اجتماعی در این پدیده به‌وجود می‌آید. به عقیده او همگرایی (Solidarite) در جامعه باده‌نشین، به علت ساختار اجتماعی ویژه آن از نوع همگرایی خودبه‌خودی و ماشینی است که ناآگاهانه صورت می‌گیرد، مانند اجزاء و پیچ و مهره‌های ماشین که در کنار هم قرار دارند و موجب حرکت ماشین می‌شوند. در جامعه شهری این امر به‌صورت منطقی، حساب‌شده و آگاهانه در می‌آید که دورکیم

حق بر شهر

مهم‌ترین حق انسان شهرنشین



لوفور بر این باور بود که شهروندان باید حق دخالت و مشارکت فعال در فرآیندهای تصمیم‌گیری و طراحی شهری را داشته باشند. این بدان معناست که شهر باید به‌وسیله شهروندان ساخته شود و نه به‌وسیله دولت‌ها یا سرمایه‌داران به‌تنهایی. حق بر شهر یک ایده انقلابی در نقد شهرنشینی مدرن و تلاشی برای بازگرداندن شهر به مردم و جلوگیری از سلطه سرمایه‌داری و نیروهای نخبه‌گرا بر آن است.

تهران و مفهوم حق بر شهر

تهران، به‌عنوان پایتخت ایران و یکی از بزرگ‌ترین شهرهای خاورمیانه، با چالش‌های فراوانی مواجه است که به نوعی با ایده لوفور در مورد حق بر شهر هم‌خوانی دارد. در طول دهه‌های گذشته، تهران شاهد رشد سریع جمعیت، توسعه شهری نامتوازن و افزایش نابرابری‌های اقتصادی و اجتماعی بوده است. این مسائل، به‌ویژه در برخی مناطق محروم و حاشیه‌ای شهر، منجر به نابرابری در دسترسی به فضاها و خدمات شهری شده است.

نابرابری فضایی و اقتصادی

یکی از محدودیت‌های اساسی شهری تهران، نابرابری فضایی و اقتصادی است. مناطق شمالی تهران از نظر اقتصادی و زیرساخت‌های شهری بسیار پیشرفته‌تر از مناطق جنوبی و حاشیه‌ای هستند. این نابرابری منجر به تفاوت‌های جدی در کیفیت زندگی شهروندان در مناطق مختلف شهر شده است. از دیدگاه لوفور، این نابرابری‌ها ناقض حق بر شهر هستند؛ زیرا با وجود آن‌ها دسترسی

جامعه

جامعه‌شناسان در حال رشد و تکامل اند. جین جیکوبز، جامعه‌شناس در کتاب «مرگ و زندگی شهرهای بزرگ» شهر را یک سیستم زنده و پویا توصیف می‌کند که باید توسط ساکنان آن اداره و کنترل شود. او مخالف برنامه‌ریزی شهری متمرکز و از بالا به پایین بود و معتقد بود که شهرها باید به‌طور طبیعی و بر اساس نیازهای ساکنانشان رشد کنند. جیکوبز به تعاملات پیچیده بین مردم، فضاها و ساختارهای شهری به‌عنوان عناصر کلیدی در پویایی شهرها اشاره می‌کند. مانوئل کستلر، یکی از بزرگ‌ترین جامعه‌شناسان معاصر، در چارچوب نظریه شبکه‌ها و پیچیدگی‌های شهری، به شهر به‌عنوان یک سیستم پیچیده و پویا نگاه می‌کند که مشابه با موجودات زنده از طریق شبکه‌های اجتماعی، اقتصادی و تکنولوژیکی به هم مرتبط است. کستلر تأکید دارد که شهرها همچون شبکه‌هایی هستند که دائماً در حال تغییر و تعامل با محیط و ساکنان خود هستند، به‌طوری که هر تغییری در یکی از این شبکه‌ها تأثیرات بزرگی بر دیگر بخش‌ها می‌گذارد.

تیموتی بیتلی، یکی از پیشگامان در مفهوم «شهر بیوفیلیک» پیشنهاد می‌دهد که شهرها باید مانند اکوسیستم‌های زنده طراحی شوند که به تعامل انسان و طبیعت کمک می‌کنند. این رویکرد بر اهمیت طبیعت در فضاهای شهری تأکید دارد و تلاش می‌کند شهرها را به‌گونه‌ای طراحی کند که با محیط زیست سازگار باشند و به کیفیت زندگی انسان‌ها کمک کنند. برخی از نظریه‌پردازان پست‌مدرن نیز به شهر به‌عنوان موجودی زنده و چندوجهی نگاه می‌کنند. آن‌ها شهر را به‌عنوان مجموعه‌ای از تعاملات پیچیده بین فضا، فرهنگ و اقتصاد تعریف می‌کنند که دائماً در حال تحول است. در این دیدگاه، شهرها نه‌تنها به‌عنوان مکان‌های فیزیکی بلکه به‌عنوان موجودات زنده اجتماعی با تاریخ، فرهنگ و هویت خود تلقی می‌شوند.

در نهایت شهر به‌عنوان موجودی زنده، یک ایده کلیدی در بسیاری از نظریات شهری است که به دنبال درک پویایی و تغییرات مداوم در شهر است. این رویکردها تأکید می‌کنند که شهرها تنها مجموعه‌ای از ساختمان‌ها و زیرساخت‌ها نیستند، بلکه موجوداتی پویا و در تعامل با محیط و مردم خود هستند که همچون ارگانیسم‌های زنده به تغییر و رشد ادامه می‌دهند.

حق بر شهر

مهم‌ترین حق انسان شهرنشین

بحران‌های زیست محیطی

یکی از دیگر محدودیت‌های جدی در زمینه حق بر شهر، بحران‌های زیست‌محیطی از جمله آلودگی هوا، کمبود فضای سبز و تخریب محیط‌زیست است. این بحران‌ها ناشی از توسعه شهری غیرمنظم و فقدان برنامه‌ریزی مناسب است. لوفور معتقد بود که شهرها باید به‌شکل فضاهایی سالم و مناسب برای زندگی شهروندان ساخته شوند. در مورد کلان شهر تهران، بحران‌های زیست‌محیطی، این فضا را به‌شدت تحت تأثیر قرار داده و دسترسی شهروندان به محیط‌زیست سالم را محدود کرده است.

با توجه به محدودیت‌ها و چالش‌های موجود، می‌توان گفت که ایده حق بر شهر به‌عنوان یک چارچوب نظری می‌تواند به تحلیل و نقد مشکلات این شهر کمک کند. نابرابری‌های فضایی، اقتصادی و اجتماعی تهران که در تناقض با حق بر شهر در مقام یک حق انسانی و اجتماعی قرار دارد، باید برطرف شود. به‌طور کلی برای بهبود وضعیت شهری مناسب و تحقق حق بر شهر، به نوعی برنامه‌ریزی شهری نیاز است که بر توزیع عادلانه منابع و امکانات میان مناطق مختلف شهر تأکید کند. این امر به کاهش نابرابری‌های فضایی و اقتصادی کمک خواهد کرد. همچنین فرایندهای مشارکتی باید در تصمیم‌گیری‌های مرتبط با توسعه شهری تقویت شوند. این مشارکت می‌تواند از طریق شوراهای محلی، نشست‌های عمومی و فضای باز برای نقد و بررسی سیاست‌ها و پروژه‌های شهری تحقق یابد. از طرفی حفاظت از محیط‌زیست شهری مسئله‌ای قابل اعتنا در این کلان‌شهر پیچیده است. بهبود وضعیت زیست‌محیطی، از جمله کاهش آلودگی هوا و افزایش فضای سبز، باید یکی از اولویت‌های اصلی مدیریت شهری در نظر گرفته شود تا شهر فضایی سالم و مناسب برای زندگی باشد.

مفهوم حق بر شهر از دیدگاه هانری لوفور، یک رویکرد انتقادی به فرایندهای شهرسازی و نابرابری‌های شهری و ابزار مناسبی برای تحلیل و نقد چالش‌های شهری به شمار می‌آید. نابرابری‌های فضایی، محدودیت دسترسی به خدمات عمومی، کمبود مشارکت شهروندان در تصمیم‌گیری‌های شهری و بحران‌های زیست‌محیطی چالش‌های عمده‌ای هستند که با ایده حق بر شهر در تضاد هستند. به‌منظور تحقق این حق، باید به بهبود شرایط شهری و تقویت مشارکت اجتماعی شهروندان در فرایندهای مرتبط با توسعه و مدیریت شهری توجه ویژه‌ای کرد.



یادداشت



ترافیک اول مهر، معضلی تکراری

با ذوق و شوق بسته مدادی را برمی‌دارد و روبه مادرش می‌گوید: ماما! اینا قشنگ‌نه؟ مادر به سوی پسرک می‌آیدو باهم به واری‌سی لوازم التحریرهای رنگی و وسوسه‌انگیز مشغول می‌شوند. فروشگاه بر است از بچه‌هایی که همراه والدین خود در حال خرید مدرسه و تهیه ملزومات آن هستند. روزهای آخر شهریور و شلوغی شهر، همواره نوید آمدن ماه مهر و بازگشایی مدارس را می‌دهد. در این روزها می‌توان تکاپوی خانواده‌ها و دانش‌آموزان برای آمادگی شروع سال تحصیلی جدید را بر پیشانی شهر دید. خرید لوازم التحریر و لباس مناسب و کتاب‌های درسی، از همین حالا رفت‌وآمدهای شهری را دگرگون کرده و چهره جدیدی به شهر داده است. تهران خود را برای روزهای شلوغ و پرتراфик آماده می‌کند. این مسئله‌ای است که هر سال رخ می‌دهد و کلافگی شهروندان و ماندن در ترافیک طولانی را به آن‌ها وعده می‌دهد. ترافیک تهران در هنگام بازگشایی مدارس یکی از چالش‌های جدی است که سالانه بسیاری از شهروندان این کلان‌شهر با آن مواجه می‌شوند. این مشکل به‌ویژه در هفته‌های ابتدایی شروع سال تحصیلی شدت می‌گیرد و تأثیرات آن بر زندگی روزمره شهروندان، محیط‌زیست و حتی اقتصاد شهری کاملاً مشهود است.

نگاهی به لایه‌های عمیق‌تر شرایط حمل‌ونقل نشان می‌دهد که تعارضی ملموس با رویکردهای انسان‌محور و حمل‌نقل پایدار و پاک در این کلان‌شهر تهران دیده می‌شود. یکی از اصلی‌ترین دلایل ترافیک در تهران با شروع سال تحصیلی، افزایش تعداد سفرهای درون‌شهری است. طبق آمارها، با بازگشایی مدارس و دانشگاه‌ها، تعداد سفرهای روزانه به‌طور قابل توجهی زیاد می‌شود. این سفرها شامل رفت‌وآمد دانش‌آموزان و والدینشان، سرویس‌های مدارس و معلمان است. بسیاری از والدین ترجیح می‌دهند فرزندانشان را شخصاً به مدرسه برسانند که این موضوع به افزایش ترافیک دامن می‌زند. اگرچه تهران از شبکه گسترده حمل‌ونقل عمومی مانند مترو و اتوبوس‌های شهری برخوردار است اما بسیاری از خانواده‌ها هنوز به استفاده از خودروهای شخصی تمایل دارند. دلیل این امر می‌تواند عدم اعتماد به سیستم حمل‌ونقل عمومی، ترافیک جمعیّت در متروها و اتوبوس‌ها و یا زمان‌بر بودن استفاده از این وسایل باشد. یکی دیگر از دلایل ترافیک سنگین، هم‌زمانی ساعات شروع مدارس با ساعات شروع کار ادارات و شرکت‌هاست. بسیاری از والدین که هنگام رفتن به محل کار خود، فرزندانشان را نیز به مدرسه می‌برند، باعث تراکم بیشتر ترافیک می‌شوند. این موضوع به‌ویژه در ساعات ابتدایی صبح، وقتی بخش بزرگی از جمعیت شهر در حال حرکت به سمت مقصد خود هستند، کاملاً محسوس است. از طرفی تهران به‌عنوان یکی از پرجمعیت‌ترین شهرهای جهان با کمبود زیرساخت‌های حمل و نقل مواجه است. خیابان‌ها و جاده‌های این شهر غالباً توان تحمل این حجم از ترافیک را ندارند. همچنین، عدم توسعه کافی راه‌ها و اتصالات بین‌راهی، به‌ویژه در مناطقی که تراکم مدارس بالاست، موجب افزایش ترافیک در این نواحی می‌شود. با وجود تلاش‌های متعدد شهرداری و پلیس راهمایی و رانندگی برای مدیریت ترافیک در ساعات پرفت‌وآمد، همچنان مشکلات زیادی در این زمینه وجود دارد. نبود برنامه‌ریزی دقیق و همچنین عدم استفاده بهینه از سیستم‌های هوشمند مدیریت ترافیک، از دیگر عواملی است که موجب تشدید و پایداری این معضل می‌شود. ترافیک سنگین به‌ویژه در ساعات اولیه روز موجب کاهش بهره‌وری افراد می‌شود. شهروندانی که زمان زیادی را در ترافیک سپری می‌کنند، خسته و با انرژی کمتر به محل کار یا مدرسه می‌رسند. این موضوع نه‌تنها کارایی فردی را کاهش می‌دهد، بلکه در مقیاس کلان می‌تواند بر اقتصاد شهری نیز تأثیر منفی بگذارد. یکی از جدی‌ترین پیامدهای ترافیک سنگین، افزایش آلودگی هواست. خودروهای شخصی و سرویس‌های مدارس در ساعات پرتدد باعث انتشار گازهای گلخانه‌ای می‌شوند که بر سلامت شهروندان اثر نامطلوب و افزایش آلودگی هوای تهران را در پی دارد. این مسئله به‌ویژه در فصول سرد سال که وارونگی هوا رخ می‌دهد، تشدید می‌شود. هنگامی که افراد عجله دارند، ترافیک موجب افزایش استرس و خستگی روانی می‌شود. این موضوع کیفیت زندگی افراد را کاهش می‌دهد و می‌تواند به مشکلات روحی و روانی منجر شود. یکی از مهم‌ترین راهکارها برای کاهش ترافیک، تشویق شهروندان به استفاده از حمل‌ونقل عمومی است. دولت و شهرداری می‌توانند با بهبود کمیت و کیفیت وسایل نقلیه عمومی، ایجاد خطوط جدید مترو و اتوبوس‌رانی و همچنین ارائه تسهیلات، مردم را به استفاده از این وسایل ترغیب کنند. دیگر اینکه برای کاهش ترافیک در ساعات پیک، می‌توان زمان‌بندی شروع به کار مدارس و ادارات را هم جدا کرد. به‌عنوان مثال، مدارس می‌توانند یک ساعت زودتر یا دیرتر از ادارات شروع به کار کنند تا حجم سفرها به‌صورت یک‌جا در سطح شهر رخ ندهد. استفاده از سیستم‌های هوشمند نظیر چراغ‌های راهنمایی هوشمند که بر اساس حجم ترافیک عمل می‌کنند و همچنین سامانه‌های هوشمند که مسیرهای خلوت را به رانندگان پیشنهاد می‌دهند، می‌تواند بار ترافیکی را از دوش خیابان‌ها بردارد. سامان‌دهی سرویس‌های مدارس و ارتقای کیفیت آن‌ها می‌تواند والدین را تشویق کند تا به‌جای استفاده از خودروهای شخصی، فرزندانشان خود را با سرویس به مدرسه بفرستند. همچنین، ایجاد قوانین سختگیرانه برای تعداد و مسیریابی سرویس‌های مدارس نیز در این زمینه مؤثر است.