

گزارش

تهران دوگانه شمال مرفه، جنوب گرفتار آسیب‌ها

شرق: پژوهش تازه مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران نشان می‌دهد شکاف شمال-جنوب در کیفیت زندگی، اعتماد اجتماعی و تمرکز آسیب‌های اجتماعی همچنان عمیق است. تهران، شهری با تضادهای ملموس- در شمال، امنیت، امکانات مدرن و حس تعلق، زندگی مردم را شکل می‌دهد. در مرکز و جنوب، تراکم جمعیت، بافت فرسوده و تمرکز آسیب‌های اجتماعی، کیفیت زندگی را پایین آورده است. پژوهش «تحلیل فضایی کیفیت زندگی شهری و آسیب‌های اجتماعی در محله‌های تهران» که مهر ۱۴۰۴ منتشر شد، با بررسی بیش از ۲۵۵۰۰ پرسش‌نامه در ۳۳۵ محله، تصویر کامل و دقیقی از تجربه زندگی شهروندان ارائه می‌دهد.

دو تجربه متفاوت از تهران

تهران، شهری با تضادهای عمیق است. محله‌های شمال و غرب مانند زعفرانیه، نیاوران، الهیه، شهرک غرب و سعادت‌آباد، تصویری از رفاه و امنیت ارائه می‌کنند. در این مناطق، سرانه بالای فضای سبز، امنیت بالا، امکانات ورزشی و اجتماعی مدرن، زندگی شهروندان را با حس تعلق و رضایت همراه کرده است. در مقابل، محله‌های مرکز و جنوب تهران، شامل شوش، مولوی، جوادیه، خزانه، هرندی و نازی‌آباد، شرایطی متفاوت دارند. تراکم بالای جمعیت، بافت فرسوده و تمرکز آسیب‌های اجتماعی، زندگی مردم را سخت کرده است. معنادان، تکی‌گران، فروشندگان مواد مخدر و پاتوق‌های زنان خیابانی، حضور پررنگی در این محله‌ها دارند و کیفیت زندگی را کاهش داده‌اند. شرق تهران هم وضعیت میانه‌ای دارد. شمیران نو نمونه‌ای از محله‌هایی است که تعلق مکانی متوسط گزارش شده است.

تعلق مکانی و علاقه‌مندی به محله

نقشه‌های پژوهش نشان می‌دهد مردم شمال و غرب تهران، علاقه بیشتری به محله خود دارند. حس تعلق محلی در این محله‌ها بالاست و شهروندان با محل زندگی خود ارتباط عاطفی قوی دارند. اما در جنوب و مرکز، این تعلق کمتر است. ساکنان این مناطق به کمبود امکانات، تراکم جمعیت و امنیت پایین اشاره می‌کنند و فاصله عاطفی با محله خود را بیشتر حس می‌کنند.

لذت‌بردن از زندگی: شمال خوش، جنوب در سایه

میزان لذت‌بردن از زندگی در محله، تصویر روشنی از تضادهای شهری ارائه می‌دهد. محله‌های شمالی مانند زعفرانیه، نیاوران، تجریش و فرمانیه، ساکنان شاد و راضی دارند. در جنوب و مرکز، محله‌هایی مثل شوش، مولوی و جوادیه، سطح رضایت پایین‌تر است. با این حال، نازی‌آباد و بخش‌هایی از مناطق ۱۶ و ۱۷، نمونه‌هایی از رضایت نسبی را نشان می‌دهند. در غرب تهران، شهرک اکباتان و دانشگاه شریف، ساکنان حس بهتری نسبت به زندگی در محله خود دارند.

امکانات محلی: سراها و کتابخانه‌ها

سراهای محله ساکنان شمال تهران، با وجود امکانات متعدد، از عملکرد سراهای محله رضایت چندانی ندارند. انتظارات بالای آنها و رقابت با خدمات خصوصی، باعث کاهش رضایت شده است. در جنوب و جنوب غرب، سراهای محله نقش حمایتی پررنگی دارند و شهروندان از آنها رضایت نسبی نشان داده‌اند. مناطق مرکزی و شرقی، در سطح متوسط قرار دارند و هنوز نتوانسته‌اند رضایت کامل شهروندان را جلب کنند. در نیمه شمالی تهران، رضایت از خدمات کتابخانه‌ها پایین‌تر است. مردم انتظار بیشتری از این مراکز دارند. در جنوب و جنوب غرب، رضایت نسبی وجود دارد و کتابخانه‌ها نقش اجتماعی مهمی در حمایت از شهروندان ایفا می‌کنند.

ورزش و فعالیت‌های محلی

رضایت از سالن‌های چندمنظوره در شمال و غرب، از جمله شهرک غرب و سعادت‌آباد بالاست. مرکز تهران با رنگ‌های نارنجی و قرمز، نشان‌دهنده رضایت پایین است. در جنوب، مناطقی مانند عبدالآباد و یافت‌آباد، نقشه سبز و زرد بیشتری دارند و رضایت نسبتاً بهتر است.

سالن‌های ویژه بانوان

مرکز و غرب تهران کمترین رضایت را گزارش کرده‌اند. دلایل آن شامل تراکم جمعیت، کمبود فضا، تجهیزات قدیمی و سرانه پایین است. زنان این مناطق فرصت کمتری برای ورزش دارند و کیفیت خدمات محدود است.

زمین‌های بازی کودکان

مرکز و جنوب، به‌ویژه محله‌های نزدیک بازار، از کمبود زمین بازی و وضعیت نامناسب تجهیزات رنج می‌برند. شمال و شمال غرب، وضعیت بهتری دارند و رضایت ساکنان در برخی محله‌ها بالاست.

اعتماد اجتماعی: جزیره‌ای و پراکنده

اعتماد به همسایگان، هم‌محله‌ای‌ها و کسبه، در تهران به شکل جزیره‌ای توزیع شده است. همسایگان، شمال با همکنی اجتماعی، امنیت و فضای سبز بیشتر، سطح اعتماد بالایی دارد. مرکز و جنوب، تراکم جمعیت، فقر و تنوع جمعیتی باعث کاهش اعتماد شده است. هم‌محله‌ای‌ها و کسبه، حتی در شمال، محله‌هایی مانند مراغ فرحزاد و نیاوران رنگ قرمز دارند. در جنوب، نقاط سبز و زرد پراکنده‌اند و نشان می‌دهد اعتماد اجتماعی مختل است.

آسیب‌های اجتماعی: تمرکز در جنوب و مرکز

افراد معتاد و متکدیان؛ بیشترین تمرکز در جنوب و مرکز، از جمله شوش، مولوی، جوادیه و خزانه است. شمال تهران شرایط بهتری دارد. فروشندگان مواد مخدر؛ حضور آنها در جنوب و مرکز؛ به‌ویژه اطراف بازار، پررنگ است. شمال تقریباً خلوت است. این الگوها با تفاوت‌های اقتصادی و اجتماعی شمال-جنوب همخوانی دارد. جنوب لکه‌های داغ آسیب را تجربه می‌کند، در حالی که شمال با درآمد بالاتر و نظارت اجتماعی قوی‌تر، شرایط بهتری دارد.

مقایسه مسائل اجتماعی در مناطق ۲۲گانه

بیشترین سرفت خودرو، رزورگیری و حضور معتادان در مناطق یک تا شش و بخش‌هایی از جنوب شهر گزارش شده است. نواحی شمالی و غربی با تعداد پایین‌تر این مسائل، کیفیت زندگی بهتری دارند. تهران شهری دوگانه است. شمال و غرب، کیفیت زندگی بالا، رضایت از امکانات ورزشی و سرمایه اجتماعی قابل توجه دارند. اما حتی در این مناطق، رضایت از نهادهای عمومی پایین است. مرکز و جنوب، کیفیت زندگی پایین، تمرکز آسیب‌های اجتماعی، تراکم جمعیت بالا دارند. با این حال، سراها و کتابخانه‌ها در این مناطق نقش حمایتی پررنگ دارند. کیفیت زندگی در تهران نتیجه تعامل عوامل اقتصادی، اجتماعی و مدیریتی است و موقعیت جغرافیایی نقش پررنگی دارد.

راهکارهای کم‌هزینه برای کاهش تلفات جاده‌ای

ناوگان مرگ یا فرصت ایمنی؟

کشته‌های سوانح از اوج ۲۷ هزار نفر به ۱۵ هزار رسید، اما دوباره روبه افزایش است



از طریق کمیسیون‌های ایمنی راه که زیر نظر استاندارد و معاون عمرانی فعالیت می‌کنند، این اقدامات را عملیاتی کنند. او افزود: بسیاری از این اقدامات نیاز به تصمیم‌مدیریتی دارند، نه بودجه‌های کلان و تجربه اجرایی نشان می‌هد اگر اراده وجود داشته باشد، قابل اجرا هستند. به گفته تقی‌زاده، ساختار ایمنی راه‌ها در جهان «پنج ستون ایمنی» شناخته می‌شوند: راه ایمن، خودرو یا ناوگان ایمن، کاربر ایمن، مدیریت ایمنی راه و مدیریت واکنش پس از سانحه. او توضیح داد در این ارائه، قرار است برای هریک از این ارکان، راهکارهای کم‌هزینه یا بدون هزینه مطرح شود.

تقی‌زاده با اشاره به الگوی وقوع تصادفات گفت: بر اساس مطالعات، بیشترین تعداد تصادفات در فاصله حدود ۳۰ کیلومتری ورودی شهرها رخ می‌دهد. این رقم در کشور حدود ۶۰ درصد

تقی‌زاده در ادامه تشریح راهکارهای کم‌هزینه ایمنی راه‌ها، به مسئله تعدد مقاطع کاهش سرعت در برخی محورهای برون‌شهری اشاره کرد و گفت: در برخی محورهای ۵۰کیلومتری، بیش از ۲۰ مقطع وجود دارد که سرعت مجاز در آنها تغییر می‌کند و طبیعتاً باید با نصب تابلو، راننده را از کاهش سرعت مطلع کرد. او توضیح داد: در چنین شرایطی معمولاً دوربین‌های کنترل سرعت در ابتدای و انتهای محور نصب می‌شوند و سرعت محوری را کنترل می‌کنند، اما می‌توان آنها را با یکی از مقاطع کاهش سرعت همخوان کرد تا به‌صورت نقطه‌ای نیز سرعت کنترل شود.

به گفته تقی‌زاده، در این حالت ممکن است راننده به دلیل وجود دوربین سرعت را کاهش دهد و این موضوع نوعی «شرطی‌شدن» ایجاد کند، اما همین رفتار هم در نهایت به کاهش تصادفات منجر می‌شود. در ادامه این نشست، پیشنهاد استفاده از سامانه‌های «سرعت متغیر» نیز مطرح شد؛ سامانه‌هایی که در بسیاری از کشورهای دنیا استفاده می‌شوند و سرعت مجاز را براساس شرایط ترافیکی، آب‌وهوایی یا وقوع تصادف تغییر می‌دهند.

در این مدل، تابلوهای ایستا جای خود را به تابلوهای پویا می‌دهند و حتی می‌توان در مرحله نخست، به‌صورت دستی و از طریق پلیس یا مراکز کنترل، سرعت‌ها را تغییر داد و دوربین‌ها را با آن تنظیم کرد. در مراحل پیشرفته‌تر نیز این فرایند می‌تواند با سامانه‌های هوشمند و الگوریتم‌های تحلیلی انجام شود.
باین‌حال، تقی‌زاده تأکید کرد که تمرکز این طرح بر راهکارهای بدون هزینه است و افزود: در کشور حدود هزارو ۴۰۰ ترازرو ۵۰۰ دوربین در محورهای برون‌شهری وجود دارد. اگر همین دوربین‌ها با سرعت نقطه‌ای تنظیم شوند، عملاً هزینه‌ای ندارد. او گفت: حتی اگر راننده به خاطر دوربین سرعت را کاهش دهد و در اصطلاح شرطی شود، باز هم نتیجه مثبت است؛ زیرا در همان نقطه سرعت پایین می‌آید و احتمال وقوع حادثه کم می‌شود.

تقی‌زاده افزود: در مرحله بعد می‌توان به سمت سامانه‌های محاسبه میانگین سرعت حرکت کرد تا راننده نتواند در یک نقطه سرعت را کاهش دهد و بعد دوباره با سرعت بالا حرکت کند. به گفته او، در برخی محورها چنین سامانه‌هایی فعال شده، اما هنوز به‌طور گسترده اجرا نشده است. تقی‌زاده در بخش دیگری از سخنان خود به موضوع درآمدهای حاصل از جرایم رانندگی اشاره کرد و گفت: طبق قانون، بخشی از این درآمد باید به وزارت راه و شهرسازی و بخشی به شهرداری‌ها اختصاص یابد، اما در عمل این اتفاق به‌طور کامل رخ نمی‌دهد. او افزود: برای مثال، سال گذشته حدود شش هزار میلیارد تومان درآمد از محل جرایم رانندگی به دست آمد، اما این منابع به خزانه دولت واریز و معمولاً صرف هزینه‌های دیگر شد. به گفته تقی‌زاده، دلیل این مسئله آن است که دستگاه‌های مسئول به‌طور جدی پیگیر دریافت سهم قانونی خود نیستند و در نتیجه، این منابع به حوزه ایمنی راه‌ها بازمی‌گردد.

تقی‌زاده با اشاره به بحث تأمین منابع برای کاهش تلفات جاده‌ای گفت: وقتی در هیئت دولت مطرح می‌شود که سالانه حدود ۲۰ هزار نفر در سوانح رانندگی جان می‌بازند، باید همان‌جا یکی از مسئولان پیشنهاد دهد که سهم قانونی جرایم رانندگی در دستگاه‌های مربوط به ایمنی پرداخت شود تا این منابع صرف کاهش تلفات شود. تقی‌زاده در ادامه به برخی اشتباهات رایج در استفاده از دوربین‌های کنترل سرعت اشاره کرد و گفت: یکی از اشتباهات جدی این است که قبل از دوربین‌ها، تابلو هشدار نصب می‌شود. در بسیاری از بزرگراه‌ها قبل از دوربین، تابلو «کنترل با دوربین» نصب شده که این کار اثر بازدارندگی را از بین می‌برد. در برخی جلسات عنوان می‌شد که اطلاع‌رسانی درباره دوربین‌ها حق مردم است، اما بررسی‌ها در کشورهای مختلف نشان داده است چنین رویه‌ای رایج نیست. در بسیاری از کشورها تنها در ابتدای یک مسیر اعلام می‌شود که کل مسیر تحت کنترل دوربین است و محل دقیق آن اعلام نمی‌شود.

تقی‌زاده گفت: حتی در برخی شهرهای اروپایی، دوربین‌ها به‌صورت مخفی در تجهیزات شهری یا حتی سطوح‌های رزاله نصب می‌شوند تا رانندگان متوجه محل دقیق آن نشوند.

تقی‌زاده تأکید کرد: در محورهایی که اصلاً دوربین ندارند، نصب دوربین هزینه‌بر است، اما در محورهایی که دوربین نصب شده، تنها کافی است سرعت آنها براساس سرعت نقطه‌ای تنظیم شود؛ اقدامی که عملاً بدون هزینه قابل انجام است. او گفت: اگر دوربین‌ها در محدوده ۳۰ کیلومتری شهرها براساس سرعت واقعی هر نقطه تنظیم شوند، رانندگان به‌طور طبیعی سرعت خود را کاهش می‌دهند و میزان تصادفات به‌شدت کاهش پیدا می‌کند.

معاون پیشین وزارت راه معتقد است یکی از ساده‌ترین و کم‌هزینه‌ترین راهکارهای کاهش تلفات جاده‌ای، حذف اتکای بیش از حد به سرعت‌گیرها و تنظیم دقیق دوربین‌ها براساس سرعت واقعی هر نقطه است؛ اقدامی که به گفته او، در بسیاری از مسیرهای کشور بدون هزینه اضافی امکان اجرا دارد و می‌تواند تأثیر فوری بر کاهش تصادفات داشته باشد.

تقی‌زاده در ادامه تشریح راهکارهای کم‌هزینه ایمنی راه‌ها، به مسئله تعدد مقاطع کاهش سرعت در برخی محورهای برون‌شهری اشاره کرد و گفت: در برخی محورهای ۵۰کیلومتری، بیش از ۲۰ مقطع وجود دارد که سرعت مجاز در آنها تغییر می‌کند و طبیعتاً باید با نصب تابلو، راننده را از کاهش سرعت مطلع کرد. او توضیح داد: در چنین شرایطی معمولاً دوربین‌های کنترل سرعت در ابتدای و انتهای محور نصب می‌شوند و سرعت محوری را کنترل می‌کنند، اما می‌توان آنها را با یکی از مقاطع کاهش سرعت همخوان کرد تا به‌صورت نقطه‌ای نیز سرعت کنترل شود.

به گفته تقی‌زاده، در این حالت ممکن است راننده به دلیل وجود دوربین سرعت را کاهش دهد و این موضوع نوعی «شرطی‌شدن» ایجاد کند، اما همین رفتار هم در نهایت به کاهش تصادفات منجر می‌شود. در ادامه این نشست، پیشنهاد استفاده از سامانه‌های «سرعت متغیر» نیز مطرح شد؛ سامانه‌هایی که در بسیاری از کشورهای دنیا استفاده می‌شوند و سرعت مجاز را براساس شرایط ترافیکی، آب‌وهوایی یا وقوع تصادف تغییر می‌دهند.

در این مدل، تابلوهای ایستا جای خود را به تابلوهای پویا می‌دهند و حتی می‌توان در مرحله نخست، به‌صورت دستی و از طریق پلیس یا مراکز کنترل، سرعت‌ها را تغییر داد و دوربین‌ها را با آن تنظیم کرد. در مراحل پیشرفته‌تر نیز این فرایند می‌تواند با سامانه‌های هوشمند و الگوریتم‌های تحلیلی انجام شود.
باین‌حال، تقی‌زاده تأکید کرد که تمرکز این طرح بر راهکارهای بدون هزینه است و افزود: در کشور حدود هزارو ۴۰۰ ترازرو ۵۰۰ دوربین در محورهای برون‌شهری وجود دارد. اگر همین دوربین‌ها با سرعت نقطه‌ای تنظیم شوند، عملاً هزینه‌ای ندارد. او گفت: حتی اگر راننده به خاطر دوربین سرعت را کاهش دهد و در اصطلاح شرطی شود، باز هم نتیجه مثبت است؛ زیرا در همان نقطه سرعت پایین می‌آید و احتمال وقوع حادثه کم می‌شود.

تقی‌زاده افزود: در مرحله بعد می‌توان به سمت سامانه‌های محاسبه میانگین سرعت حرکت کرد تا راننده نتواند در یک نقطه سرعت را کاهش دهد و بعد دوباره با سرعت بالا حرکت کند. به گفته او، در برخی محورها چنین سامانه‌هایی فعال شده، اما هنوز به‌طور گسترده اجرا نشده است. تقی‌زاده در بخش دیگری از سخنان خود به موضوع درآمدهای حاصل از جرایم رانندگی اشاره کرد و گفت: طبق قانون، بخشی از این درآمد باید به وزارت راه و شهرسازی و بخشی به شهرداری‌ها اختصاص یابد، اما در عمل این اتفاق به‌طور کامل رخ نمی‌دهد. او افزود: برای مثال، سال گذشته حدود شش هزار میلیارد تومان درآمد از محل جرایم رانندگی به دست آمد، اما این منابع به خزانه دولت واریز و معمولاً صرف هزینه‌های دیگر شد. به گفته تقی‌زاده، دلیل این مسئله آن است که دستگاه‌های مسئول به‌طور جدی پیگیر دریافت سهم قانونی خود نیستند و در نتیجه، این منابع به حوزه ایمنی راه‌ها بازمی‌گردد.

تقی‌زاده افزود: در مرحله بعد می‌توان به سمت سامانه‌های محاسبه میانگین سرعت حرکت کرد تا راننده نتواند در یک نقطه سرعت را کاهش دهد و بعد دوباره با سرعت بالا حرکت کند. به گفته او، در برخی محورها چنین سامانه‌هایی فعال شده، اما هنوز به‌طور گسترده اجرا نشده است. تقی‌زاده در بخش دیگری از سخنان خود به موضوع درآمدهای حاصل از جرایم رانندگی اشاره کرد و گفت: طبق قانون، بخشی از این درآمد باید به وزارت راه و شهرسازی و بخشی به شهرداری‌ها اختصاص یابد، اما در عمل این اتفاق به‌طور کامل رخ نمی‌دهد. او افزود: برای مثال، سال گذشته حدود شش هزار میلیارد تومان درآمد از محل جرایم رانندگی به دست آمد، اما این منابع به خزانه دولت واریز و معمولاً صرف هزینه‌های دیگر شد. به گفته تقی‌زاده، دلیل این مسئله آن است که دستگاه‌های مسئول به‌طور جدی پیگیر دریافت سهم قانونی خود نیستند و در نتیجه، این منابع به حوزه ایمنی راه‌ها بازمی‌گردد.

تقی‌زاده با اشاره به بحث تأمین منابع برای کاهش تلفات جاده‌ای گفت: وقتی در هیئت دولت مطرح می‌شود که سالانه حدود ۲۰ هزار نفر در سوانح رانندگی جان می‌بازند، باید همان‌جا یکی از مسئولان پیشنهاد دهد که سهم قانونی جرایم رانندگی در دستگاه‌های مربوط به ایمنی پرداخت شود تا این منابع صرف کاهش تلفات شود. تقی‌زاده در ادامه به برخی اشتباهات رایج در استفاده از دوربین‌های کنترل سرعت اشاره کرد و گفت: یکی از اشتباهات جدی این است که قبل از دوربین‌ها، تابلو هشدار نصب می‌شود. در بسیاری از بزرگراه‌ها قبل از دوربین، تابلو «کنترل با دوربین» نصب شده که این کار اثر بازدارندگی را از بین می‌برد. در برخی جلسات عنوان می‌شد که اطلاع‌رسانی درباره دوربین‌ها حق مردم است، اما بررسی‌ها در کشورهای مختلف نشان داده است چنین رویه‌ای رایج نیست. در بسیاری از کشورها تنها در ابتدای یک مسیر اعلام می‌شود که کل مسیر تحت کنترل دوربین است و محل دقیق آن اعلام نمی‌شود.

تقی‌زاده گفت: حتی در برخی شهرهای اروپایی، دوربین‌ها به‌صورت مخفی در تجهیزات شهری یا حتی سطوح‌های رزاله نصب می‌شوند تا رانندگان متوجه محل دقیق آن نشوند.

یادداشت

تهران را پس بگیریم؛ حق شهرو نبرد برای لحظه‌های زندگی روزانه



ملیحه مقصودی

دکترای شهرسازی

حفاظت از میراث تاریخی و فرهنگی در چارچوب برنامه‌ریزی شهری، پیش از هر چیز مسئولیتی حاکمیتی و متکی بر سازوکارهای نهادی ضوابط طرح‌های توسعه و ابزارهای مدیریت فضایی است. با این حال، ادبیات نظری شهرسازی نشان می‌دهد مشارکت آگاهانه شهروندان می‌تواند به عنوان بخشی از سرمایه اجتماعی شهر، نقشی مکمل در صیانت از لایه‌های تاریخی و هویتی ساختار کالبدی ایفا کند؛ نقشی که نه در جایگزینی مدیریت رسمی، بلکه در تقویت ظرفیت نظارتی و گفت‌وامی جامعه شهری معنا پیدا می‌کند.

مفهوم «حق به شهر» نزد آثری لوفسور و بارخوانی آن توسط دیوید هاروی، فراتر از حق حضور در فضاست؛ این مفهوم بیانگر سهم شهروندان در تعامل دوسویه با شهر، پذیرش تفاوت‌ها و ایفای نقش مسئولانه در زندگی مدنی است. بر اساس دیدگاه دکتر سیدمحسن حبیبی، حق شهر دارای دو بُعد کلیدی است: «زندگی روزانه» (daily life) و «زندگی روزمره» (everyday life) که هریک با تجربه زیسته و ریتیم‌های واقعی شهری مرتبط‌اند. اگر مرکز شهر از مکان‌های صرفاً اقتصادی و مبادله‌ای به فضایی برای بازیابی و صرباهنگ‌های زندگی روزانه بازگردد، شهروندان می‌توانند با حضور فعال در لحظه‌ها و مکان‌ها، زمان زیسته‌شده خود را بازیس گیرند.

دکتر حبیبی همچنین بر این نکته تأکید می‌کند که حق شهر شامل حق جانش‌گری و ایفای نقش در دگرگونی شهری است؛ یعنی انسان شهری از طریق تغییر و بازآفرینی فضا، خود را به چالش می‌کشد و شهر را از حالت اژه علوم اجتماعی، برنامه‌ریزی و اقتصاد شهری خارج و به سوزه عمل اجتماعی تبدیل می‌کند. این فرایند شامل حضور فعال در فستیوال‌ها، بهره‌مندی از لحظه‌های شهری و کسست از روزمرگی است و شهروندان را مسئولیت‌پذیر کرده و از بیگانگی شهری، به‌ویژه بیگانگی عاطفی که زیمل آن را مطرح کرده، رها می‌سازد.



در تهران، حساسیت اجتماعی نسبت به مداخلات کالبدی در بافت‌های تاریخی، نمونه‌ای از اعمال چنین حقی است. مطالبه پاسخ‌گویی، نقد کارشناسی و پیگیری رسانه‌ای، ظرفیت اثرگذاری بر اولویت‌های برنامه‌ریزی فضایی و بهبود حکمرانی شهری را افزایش می‌دهد. همچنین حضور فعال شهروندان در محلات تاریخی، مستندسازی تحولات کالبدی و بازخوانی ارزش‌های فضایی، با بهره‌گیری از مفهوم «تولید فضا» لوفسور، نه‌تنها فعالیتی فرهنگی، بلکه مشارکتی واقعی در فرایند شکل‌دهی به آینده شهری محسوب می‌شود و می‌تواند پشتوانه‌ای برای سیاست‌های حفاظت‌محور و بازآفرینی شهری فراهم آورد.

در نهایت، حفاظت پایدار از میراث در کلان‌شهری چون تهران، نیازمند هم‌افزایی میان مسئولیت حاکمیتی و کشتگری آگاهانه اجتماعی است. ترکیب حکمرانی نهادی با مشارکت فعال شهروندان، چه در عرصه حفاظت و چه در فرایند‌های تصمیم‌گیری کالبدی، می‌تواند کیفیت زندگی شهری را ارتقا داده و هویت تاریخی شهر را در برابر فشارهای توسعه‌ای پایدار نگه دارد.