

کالج پروژه

www.collegeprozheh.ir



دانلود پروژه های دانشگاهی

بانک موضوعات پایان نامه

دانلود مقالات انگلیسی با ترجمه فارسی

آموزش نگارش پایان نامه ، مقاله ، پروپوزال

دانلود جزوه و نمونه سوالات استخدامی

دانشکده علوم اجتماعی
پایان نامه کارشناسی انسان‌شناسی

شهر تهران، زمان و فرهنگ

استاد راهنما: دکتر ناصر فکوهی

دانشجو: مهرداد امامی

تاریخ: خرداد ۱۳۹۲



فهرست مطالب	
	بخش اول: کلیات
	مقدمه و طرح مسئله چیستی زمان و مقوله‌ی «زمان روزمرگی»
	بخش دوم: تلاقی اشکال گوناگون زمان با «زمان روزمرگی» (۱)



	تعطیلات رسمی و غیررسمی و ساعات کاری
	بخش سوم: زمان روزمرگی و مسئله‌ی سفرهای شهری
	طرح‌های مدیریت زمان تلف‌شده
	بخش چهارم: زمان روزمرگی و مسئله‌ی اوقات فراغت
	زمان فراغت و زندگی شبانه
	بخش پنجم: تلاقی اشکال گوناگون زمان با زمان روزمرگی (۲)
	زمان انفجاری

	بخش ششم: زمان روزمره و کلیشه‌های زمان اقتصادی شده
	مقابله با زمان اقتصادی شده
	نتیجه‌گیری
	راه‌کار برای بهبود معضل تعطیلات و ساعات کاری راه‌کار برای مسئله‌ی سفرهای شهری و زمان تلف‌شده راه‌کار برای مسئله‌ی اوقات فراغت راه‌کار برای مسئله‌ی زمان اقتصادی شده
	منابع

فهرست جداول و کادرها

جدول ۱: تعطیلات رسمی مناسبتی ایران بر حسب مناسبت
جدول ۲: تعداد روزهای تعطیل رسمی در ایران به تفکیک مناسبت آن‌ها
جدول ۳: تعداد کل سفرهای تولیدشده در تهران به تفکیک مناطق ۲۲گانه
جدول ۴: وسایل اصلی حمل‌ونقل در تهران
جدول ۵: نقشه‌ی خطوط راه‌آهن شهری تهران و حومه - مترو
جدول ۶: نقشه‌ی خطوط سامانه‌ی اتوبوس‌های تندرو - BRT
جدول ۷: نقشه‌ی محدوده‌ی طرح کنترل ترافیک و طرح زوج و فرد خودرو
کادر ۱: وقتی تهران می‌خوابد - گزارشی از زندگی شبانه در تهران
جدول ۸: گونه‌شناسی گروپیج از زمان‌های اجتماعی
کادر ۲: زمان، انضباط کاری و مدرن‌سازی در ترکیه و ایران: برخی ملاحظات تطبیقی
کادر ۳: جامعه‌ای که چون ساعت پیش می‌رود

مقدمه و طرح مسئله

زمان در زندگی مدرن، به‌ویژه زندگی در شهرها و کلان‌شهرها، کیفیتی متمایز از زمان در زندگی سنتی دارد. مولفه‌های زندگی شهری مدرن از قبیل سرعت، انباشت، مصرف، تقسیم کار تخصصی و غیره موجب ایجاد نوع دیگری از زمان/مکان برای زیست افراد شده است. ظهور شهرهای مدرن یا به عبارتی شهری‌شدن‌ها و توسعه‌ی خدمات شهری به‌منظور تسهیل زندگی‌های روزمره‌ی ساکنان شهرها خود گواهی است بر اهمیت فزاینده‌ی زمان/مکان شهری مدرن. البته چگونگی شهری‌شدن^۱ شهرهای گوناگون سرتاسر جهان، از کشورهای توسعه‌یافته گرفته تا کشورهای در حال توسعه و توسعه‌نیافته، امری است که مختصات خاص خود را دارد. مسلماً روند شهری‌شدن در کشورهای در حال توسعه با کشورهای توسعه‌یافته زمین تا آسمان فرق می‌کند، زیرا هر کدام بسترهای مادی-تاریخی منحصر به فرد خود را داشته‌اند. از همین رو، هر چند ممکن است به دلیل جهانی‌سازی شباهت‌هایی میان زندگی شهری مدرن در شهرهای گوناگون وجود داشته باشد، اما کیفیت این زندگی‌ها (نحوه‌ی مصرف زمان، مکان، فضا) به‌کلی از یکدیگر متفاوت است.

شهر تهران به عنوان پایتخت ایران از لحاظ خصوصیت‌های فضایی-زمانی-مکانی ویژگی‌های منحصر به فرد و نیز مشترکی همانند سایر شهرها دارد. تراکم بالای فضایی شهر و ایجاد مشکلاتی از قبیل ترافیک‌های سنگین، آلودگی هوا، آلودگی صوتی و غیره، وضعیت تهران را در میان شهرهای ایران و حتی جهان، در زمره‌ی «ترین‌ها» قرار داده است. به عنوان مثال، بنابر گزارش ماه آگوست ۲۰۱۳ (مرداد ماه ۱۳۹۲) سایت [نامبئو](#)، بزرگ‌ترین پایگاه داده‌های جمع‌آوری‌شده به کمک کاربران در مورد شهرها و کشورهای جهان، شاخص‌های کیفیت زندگی در تهران از وضعیت نامساعدی برخوردارند. با استناد به این گزارش، بر مبنای یک طیف صفر تا صدی (اعداد متمایل به صفر به معنای وضعیت خوب و اعداد متمایل به صد به معنای وضعیت بد است)، شاخص ترافیکی زمان آمد و شد روزانه^۲ (از خانه به محل کار) برابر با عدد ۶۱ است که به معنای حجم بالای ترافیک و زمان تلف‌شده در زمان روزمره‌ی زندگی شهری تهران است. در نتیجه‌ی حجم بالای ترافیک روزانه، شاخص آلودگی

^۱ urbanization

^۲ Traffic Commute Time Index

هوای شهر تهران نیز وضعیت اسفناکی دارد. مقدار این شاخص برابر است با ۹۰,۹۶ که یعنی شهر تهران تنها ۱۰٪ با آلودگی کامل هوا فاصله دارد. بر اساس همین آمار، ایران رتبه‌ی چهارم بالاترین نرخ شاخص‌های ترافیکی را پس از سه کشور کنیا، بنگلادش و مصر دارد. سایت نامبئو کلیت شاخص کیفیت زندگی در تهران را که متشکل از شاخص‌های قدرت خرید، امنیت، وضعیت بهداشت، قیمت برای مصرف‌کننده، نسبت قیمت مسکن به نرخ درآمد، و دو شاخص مذکور است، برابر با ۶۲,۲۱- محاسبه کرده است. اینکه نرخ کلی کیفیت زندگی در شهری مانند تهران عدد منفی ۲۱ باشد، خود گواه وضعیت بغرنج آن شهر در زمینه‌ی تمامی عناصر زندگی شهری است.

از این رو، ما در این مقاله سعی داریم به بررسی یکی از عناصر بغرنج زندگی شهری در تهران، یعنی عنصر زمان و رابطه‌ی آن با فرهنگ بپردازیم و در این مسیر به تبیین اشکال گوناگون زمان، تلاقی آن‌ها با یکدیگر، مسئله‌ی زمان حمل‌ونقل و زمان تلف‌شده در ترافیک، مسئله‌ی زمان فراغت، کلیشه‌های زمان حاد-اقتصادی شده و سرانجام رویکرد فرهنگی به زمان در عوض رویکرد حاد-اقتصادی به آن بپردازیم.

۱. چیستی زمان و مقوله‌ی «زمان روزمرگی»

زمان در زندگی انسان مدرن بیش از هر دوره‌ی دیگری نقش دارد. دوره‌ی مدرن با وقوع انقلاب‌های صنعتی و افزایش فزاینده‌ی شهرنشینی مختصات زندگی آدمی را به کلی تغییر داد. با سرازیر شدن جمعیت‌های انبوه به شهرها و پیدایش شهرنشینی مدرن به تبع مدیریت اتباع و شهروندان در قالب ساکنان شهرها، کلان‌شهرها، روستا و مناطق حومه‌ی شهری جایگاه مهمی نزد سیاست‌مداران و برنامه‌ریزان شهری یافت. از این رو، نقش مدیران شهری در شکل‌دهی به تصمیمات تأثیرگذار در حیطه‌ی سیاست‌های میان-مدت و بلند-مدت از جمله نقش‌های بانفوذ و سرنوشت‌ساز بر حیات شهری شهروندان ساکن شهرهای گوناگون است. پرداختن به مقوله‌ی زمان، آن هم زمان شهری، امر مهمی است که می‌تواند علاوه بر شناسایی کیفیت ویژه‌ی زمان شهری، راه-کارهایی برای مدیریت کارآمد و بهینه‌ی آن برای دست‌اندرکاران و مدیران شهری به همراه داشته باشد. به همین خاطر سعی داریم در پژوهش پیش رو با توصیف و تبیین کیفیت زمان شهری و رابطه‌ی آن با فرهنگ در کلان-

شهر تهران پی به راه‌کارهایی برای مدیریت بهینه و کاربردی زمان بریم. زمانی که مدیریت آن بی‌شک یکی از اصلی‌ترین معضلات کلان‌شهرها، به‌ویژه کلان‌شهری چون تهران است.

برای اینکه بتوانیم در مورد زمان شهری در شهر تهران اطلاعی بیابیم و سپس به راه‌کارهای مدیریت بهینه‌ی آن پردازیم، نخست باید تعریفی از زمان در کل و سپس زمان شهری به‌طور مشخص، به دست دهیم. تصور از زمان با توجه به فرهنگ‌ها و نظام‌های جهان‌بینی/فلسفی گوناگون تفاوت می‌یابد. به‌طور مثال، از زمان به‌عنوان مقوله‌ای پیشینی^۳ در نظام فکری امانوئل کانت، فیلسوف شهیر آلمانی، گرفته تا زمان به‌مثابه‌ی برساختی نزد جامعه‌شناسی چون امیل دورکیم، بنیان‌گذار رشته‌ی جامعه‌شناسی در آکادمی، می‌توان اشکال گوناگون پردازش نظری به مقوله‌ی زمان را مشاهده کرد. اگر بخواهیم مثال دیگری از درک متفاوت زمان بزنیم، می‌توانیم به «زمان خطی»^۴ و «زمان تکرارپذیر یا چرخه‌ای»^۵ اشاره کنیم. منظور از «زمان خطی» زمانی است که پیش از آفرینش وجود داشته و در نهایت به یک مقصد مشخص ختم می‌شود. این درک از زمان ویژگی ادیان الهی است که در نهایت با زندگی پس از مرگ، یعنی با رستاخیز در فرجام روبه‌رو می‌شود. البته در اندیشه‌های غیردینی نیز سراغ این درک از زمان را می‌توان نزد انواع «آرمان‌شهرها» گرفت. در مقابل زمان خطی، درک چرخه‌ای یا تکرارشونده از زمان وجود دارد. «این درک باور به چرخه‌های بی‌پایان و تکرارشونده‌ی زمان است که در ادیان آرتک، یونان باستان و چین غالب بوده است. دیدگاه‌های چرخه‌ای را می‌توان در نزد یونانیان باستان و در قرون وسطی نزد ابن‌خلدون و در دوره‌های متأخرتر نزد فیلسوفانی چون ویکو و اسپنکسر مشاهده کرد» (فکوهی، ۱۳۸۳: ۲۵۷).

حال که به‌طور اجمالی درک‌های گوناگون از زمان را مرور کردیم، باید به مبحث زمان شهری به‌عنوان مقوله‌ای خاص و منحصر به فرد اشاره کنیم. البته با ذکر این مقدمه که زمان شهری در تقسیم‌بندی زمان‌های خطی و تکرارشونده در دسته‌ی دوم طبقه‌بندی می‌شود. به بیان دیگر، زمان شهری پیش از آنکه هر ویژگی منحصر به فرد دیگری داشته باشد، لزوماً زمانی چرخه‌ای یا تکرارپذیر است، بدین معنی که به سبب پیروی منطق زمانی شهر از منطق طبیعی زمان (طول ساعت‌ها، روزها، هفته‌ها، ماه‌ها و سال‌ها)، در پایان هر روز زمان شهر مجدداً

^۳ a priori

^۴ linear time

^۵ circular time

شروع می‌شود. در این درک از زمان، هر آنچه زمان طبیعی شهر را دچار اختلال کند، به عنوان عامل آسیب‌زا شناخته می‌شود. چیزی که در ادامه به تفصیل به آن خواهیم پرداخت.

در سطح تحلیل کلی، کیفیت زمان شهری در شهر به عنوان مقوله‌ای متفاوت از روستا، برای تمامی شهرهای جهان صدق‌پذیر است. از این رو تفاوتی میان زمان شهری در تهران و پاریس و قاهره از منظر کلی و جهان-شمول وجود ندارد. تفاوت‌ها در کیفیت زمان شهری مربوط به سطح خرد تحلیل، در اینجا بررسی کیفیت زمان شهری در کلان‌شهر تهران، است. در سطح خرد، چگونگی مصرف زمان شهری و جلوگیری از اتلاف آن مدّ نظر است، در این زمینه خدمات شهری از جمله ایجاد زیرساخت‌های ارتباطی، امکانات حمل و نقلی زمینی و زیرزمینی، گسترش طرح‌های دولت الکترونیک و غیره، در زمره فعالیت‌هایی است که می‌تواند در سطح ملی شهرهای مختلف یک کشور را نسبت به یکدیگر بهره‌مندتر جلوه دهد و در سطح فرا-ملی همین کار را با شهرها یا کلان‌شهرهای کشورهای گوناگون انجام دهد.

آنچه می‌توان به عنوان زمان شهری از آن یاد کرد، در واقع زمان روزمره یا زمان روزمرگی^۶ است. برای توضیح این زمان بهتر است به گفته‌ی فکوهی ارجاع دهیم. همان‌طور که فکوهی در کتاب *انسان‌شناسی شهری* (۱۳۸۳) می‌گوید:

«زمان شهری بیش از هر چیز از آهنگ و تقسیم عمومی زمان در جامعه‌ی صنعتی تبعیت می‌کند که تفاوت‌های بی‌شماری با درک و تقسیم کار در جهان پیش-صنعتی دارد. زمان شهری در مفهوم «روزمرگی» متبلور می‌شود که آن را به زمان‌های کار، اوقات فراغت و حمل‌ونقل‌های شهری و هر یک از آن زمان‌ها را نیز به آهنگ‌ها و اجزای مشخص دیگری تقسیم می‌کند. در زمان‌های شهری ما با مفهوم *تراکم زمانی* یا *زمان‌های اوج روبرو* می‌شویم که گویای به‌وجود آمدن تقاطع‌های کارکردی بسیار زیاد در نقطه‌ای خاص است. به عنوان مثال در شهرهای بزرگ در ساعاتی خاص با راه‌بندان‌های ترافیکی و یا با زمان‌های اوج مصرف انرژی بر روی شبکه-های توزیع برق یا آب روبرو می‌شویم که نشان‌دهنده‌ی تراکم‌های زمانی است. چنین تراکم‌هایی که به استاندارد شدن رفتارهای شهری ساکنان مربوط می‌شود سبب بالا رفتن هزینه‌های اقتصادی و هزینه‌های اجتماعی است و از این‌رو مدیریت زمان شهری در پی آن است که بتواند چنین تراکم‌هایی را کاهش داده، یا به

^۶ quotidian time

نحوی مدیریت کند که هزینه‌های اجتماعی آن‌ها به حداقل ممکن برسد. ورود از حوزه‌ی فرهنگ و مطالعه بر رفتارها و ذهنیت‌های انسانی از زمان و آهنگ‌های آن می‌تواند در تغییر استانداردهای زمانی و درک انسان‌ها از آن‌ها کمک زیادی کنند و به بهبود مدیریت زمانی یاری رساند.» (همان، ۲۶۰-۲۶۱)

دیوید هاروی نیز در بحث از ویژگی‌های دوران پسا-مدرن در کتاب وضعیت پسا-مدرنیته (۱۹۸۹)، زمان روزمرگی را در واقع زمان هرروزه‌ی جابه‌جایی‌ها (از خانه به محیط کار، دانشگاه، مراکز خرید و نهایتاً بازگشت به خانه) می‌داند (هاروی، ۱۳۹۰: ۲۷۷). وی معتقد است ایده‌ی اصلی ما می‌باید مطالعه‌ی اصول رفتار زمانی-فضایی افراد در سطح شهر از مجرای بررسی زمان روزمره‌ی جابه‌جایی‌ها باشد. به زعم هاروی، منابع محدود زمانی و «اصطکاک فاصله» یعنی حسب زمان یا هزینه‌ی لازم برای غلبه بر آن، موانعی را بر تحرکات هرروزه تحمیل می‌کند. وی همچنین بر این عقیده است که زمان تغذیه، خواب و غیره الزاماً مشخص و پروژه‌های اجتماعی همواره با «موانع مضاعف» رویارو می‌شوند که از ضرورت داشتن مسیرهای زمانی-فضایی دو یا چند تلاقی انفرادی در تکمیل هرگونه تعامل اجتماعی تعین می‌پذیرد. چنین تعاملاتی نوعاً در چهارچوب الگوی جغرافیایی «ایستگاه‌های» در دسترس (مکانی که فعالیت‌های معینی نظیر کار، خرید، و غیره انجام می‌شود) و «قلمروهایی» که تعاملات اجتماعی معینی در آن‌ها غلبه دارند، نمود می‌یابد (همان، ۲۷۷-۲۷۸۹).

بدین ترتیب، اگر قرار باشد مسئله‌ی زمان روزمرگی در شهر را مدّ نظر قرار دهیم و به‌واسطه‌ی بازشناسی ویژگی‌ها و خصوصیات آن دست به تعبیه‌ی اقداماتی جهت اصلاح الگوی مصرفی آن و مدیریت بهینه‌اش بزنیم، باید تمرکز خود را صرف بررسی اصول رفتار زمانی-فضایی افراد در سطح شهر از خلال واکاوی زمان روزمره‌ی جابه‌جایی‌ها کنیم.

۲. تلاقی آشکال گوناگون زمان با «زمان روزمرگی» (۱) - تعطیلات رسمی و غیررسمی و ساعات کاری

تا اینجا سعی کردیم شمایی کلی از زمان شهری در اساسی‌ترین شکل آن یعنی «زمان روزمرگی» ارائه دهیم. حال قصد داریم با در نظر گرفتن وضعیت شهر تهران، چگونگی تلاقی واریاسیون‌های گوناگون زمان را با «زمان روزمرگی» تبیین کنیم. از این رو، نخست به بیان واریاسیون‌های گوناگون زمان می‌پردازیم و سپس نحوه‌ی برخورد آن‌ها با «زمان روزمرگی» را از قبیل ادغام، غلبه و تأثیر متقابل، ارزیابی می‌کنیم.

طبقه‌بندی‌های مکانی ناگزیر به طبقه‌بندی‌های زمانی نیز منجر می‌شوند. به طور مثال، طبقه‌بندی مناطق ایران در قالب تقسیم‌بندی استان‌ها به دلیل قرار گرفتن مناطق مختلف در عرض‌های جغرافیایی گوناگون دارای زمان-بندی‌های مختص خود هستند. به بیان دیگر، ما از یک سو با یک طبقه‌بندی کلی زمان در قالب «زمان تقویمی کشور ایران» مواجهیم و از سوی دیگر با زمان‌های رسمی و غیر-رسمی مناطق گوناگون در جغرافیای ایران. به همین خاطر هنگامی که از زمان شهری صحبت می‌کنیم، یک دفعه آن را جزئی از زمان رسمی کشور قلمداد کرده و تحلیل می‌کنیم و یک بار هم آن را به عنوان زمان مختص به یک منطقه ارزیابی می‌داریم.

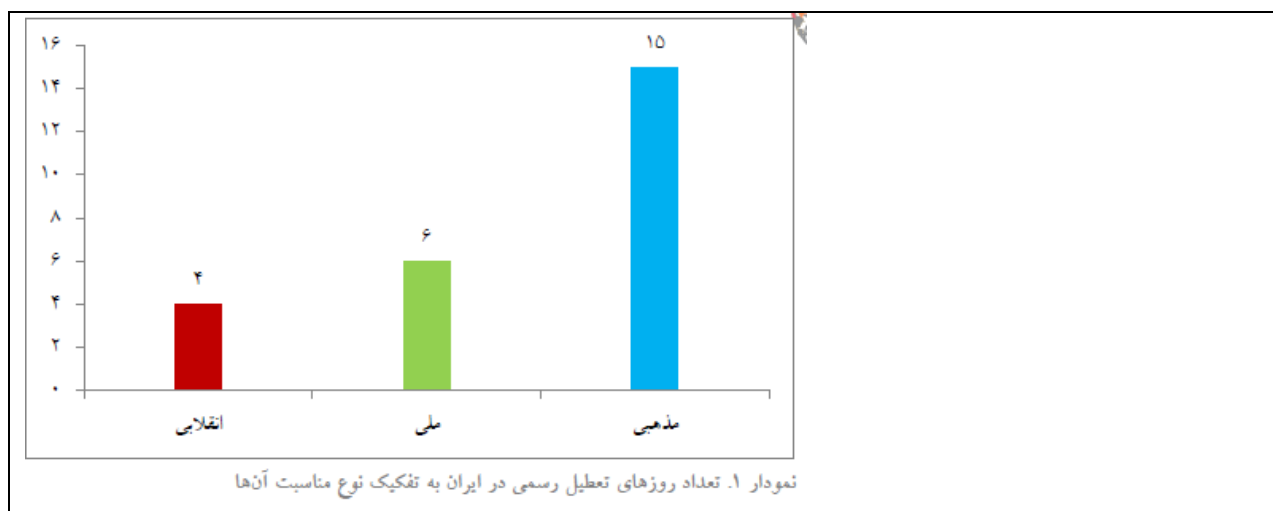
در رویکرد نخست، یعنی تهران به عنوان یکی از شهرهای ایران، زمان شهری از روند زمان تقویمی ایران، با تمام تعطیلی‌های رسمی و غیررسمی‌اش، تبعیت می‌کند. بنا بر گزارش شورای عالی انقلاب فرهنگی، در ایران با احتساب «۲۵ روز تعطیلی رسمی» و «۵۲ روز تعطیلی روز جمعه»، تعداد روزهای تعطیل به «۷۷ روز» می‌رسد. اگر «نیم پنج‌شنبه‌ی تعطیلی» نیز به آن افزوده شود تعداد کل روزهای تعطیل در ایران «۱۰۳ روز» خواهد بود که بر این اساس، ایران در مقایسه با کشورهای جهان، به جز یک کشور، دارای کم‌ترین تعطیلات در جهان است (دبیرخانه عالی شورای انقلاب فرهنگی، ۱۳۸۹: ۴). با توجه به همین گزارش، تعطیلات در کشور شامل دو نوع تعطیلات رسمی و غیر-رسمی می‌شود که هر کدام از آن‌ها نیز انواعی دارد. تعطیلات رسمی خود به دو شاخه-ی مناسبتی و غیر-مناسبتی تقسیم می‌شوند. تعطیلات رسمی مناسبتی عبارتند از تعطیلات رسمی مذهبی، انقلابی، ملی و بین‌المللی. تعطیلات رسمی غیر-مناسبتی شامل تعطیلات آخر هفته، آموزشی و بانکی می‌شوند. از طرف دیگر، تعطیلات غیررسمی به تعطیلاتی گفته می‌شود که به صورت مشخص در تقویم کشور به عنوان روز تعطیل مشخص نشده و بدون برنامه‌ریزی قبلی بوده‌اند. این تعطیلات ناشی از مواردی چون: درگذشت و فوت شخصیت‌های برجسته یا تعدادی از افراد جامعه بر اثر یک حادثه، شیوع بیماری، بلایای طبیعی و شرایط جوی، بین‌التعطیلین، اجلاس و مراسم‌های خاص است.

جدول ۱. تعطیلات رسمی مناسبتی ایران بر حسب مناسبت

ردیف	تعطیلات ثابت (شمسی)		تعطیلات متغیر (قمری)
	ملی	انقلابی	مذهبی
۱	۱ فروردین - عید نوروز	۱۲ فروردین - روز جمهوری اسلامی	۹ محرم - تاسوعای حسینی
۲	۲ فروردین - عید نوروز	۱۴ خرداد - رحلت امام (ره)	۱۰ محرم - عاشورای حسینی
۳	۳ فروردین - عید نوروز	۱۵ خرداد - قیام مردم قم	۲۰ صفر - اربعین حسینی
۴	۴ فروردین - عید نوروز	۲۲ بهمن - پیروزی انقلاب اسلامی	۲۸ صفر - رحلت پیامبر (ص)
۵	۱۳ فروردین - روز طبیعت		۳۰ صفر - شهادت امام رضا (ع)
۶	۲۹ اسفند - ملی شدن نفت		۱۷ ربیع الاول - میلاد پیامبر (ص)
۷			۳ جمادی الثانی - شهادت حضرت فاطمه (س)
۸			۱۳ رجب - میلاد امام علی (ع)
۹			۲۷ رجب - عید بیعت
۱۰			۱۵ شعبان - میلاد امام زمان (عج)
۱۱			۲۱ رمضان - شهادت امام علی

ردیف	تعطیلات ثابت (شمسی)		تعطیلات متغیر (قمری)
	ملی	انقلابی	مذهبی
			(ع)
۱۲			۱ شوال - عید فطر
۱۳			۲۵ شوال - شهادت امام صادق (ع)
۱۴			۱۰ ذی الحجه - عید قربان
۱۵			۱۸ ذی الحجه - عید غدیر خم

جدول ۱: تعطیلات رسمی مناسبتی ایران بر حسب مناسبت. منبع: دبیرخانه‌ی شورای عالی انقلاب فرهنگی، بررسی وضعیت تعطیلات در ایران، ۱۳۸۹.



جدول ۲: تعداد روزهای تعطیل رسمی در ایران به تفکیک نوع مناسبت آن‌ها. منبع: دبیرخانه‌ی شورای عالی انقلاب فرهنگی، بررسی وضعیت تعطیلات در ایران، ۱۳۸۹.

به این ترتیب، تهران نیز مانند سایر شهرهای ایران از تعطیلات رسمی تقویمی تبعیت می‌کند. اما در مورد تعطیلات غیر-رسمی اوضاع تهران به سبب موقعیت ویژه‌اش به عنوان پایتخت ایران کمی متفاوت است. معمولاً غیر از تعطیلات غیررسمی ناشی از فوت اشخاص و بلایای طبیعی، تهران به عنوان پایتخت ایران تعطیلاتی خاص خود دارد که در سایر شهرها به ندرت دیده می‌شود. به عنوان مثال، هر چند وقت یک‌بار به دلیل برگزاری نشست‌هایی چون نشست سران کشورهای اسلامی، نشست سران غیر-متعهدها و غیره نظر به اهمیت آن‌ها و با صلاحدید مسئولین چندین روز پیایی کلیه‌ی فعالیت‌های دولتی در تهران از قبیل فعالیت مراکز عمومی، بانک‌ها، دانشگاه‌ها و مدارس متوقف می‌شود. برای مثال، در سال ۱۳۹۱ به علت میزبانی ایران در اجلاس سران غیر-متعهدها، تهران به سبب مسائل امنیتی و عدم شکل‌گیری ترافیک‌های سنگین به مدت ۵ روز تعطیل اعلام شد که البته موجب بروز نارضایتی‌های بسیاری هم از جانب طیف‌های گوناگون گشت.^۷ این مسئله را باید در کنار تعطیلی‌های غیر-رسمی ناشی از آلودگی هوا نیز گذاشت که هر سال تهران را به مدت چند روز بالاجبار به تعطیلی می‌کشاند. از این رو، اگر زمانی قرار باشد آمار حقیقی کل تعطیلی‌ها، اعم از تعطیلات رسمی و غیر-رسمی، در پایتخت ایران اعلام شود، مشخصاً میزان آن بسیار بیشتر از آمار اعلام‌شده توسط شورای عالی

^۷ باشگاه خبرنگاران جوان، ۲۱ مرداد ۱۳۹۱: <http://www.yjc.ir/fa/news/۴۰۵۳۲۷۵>

انقلاب فرهنگی خواهد بود، چرا که آنچه زندگی مردم را دچار اخلال و نابه‌سامانی می‌کند، بیش از تعطیلات مشخص رسمی، تعطیلات نامشخص غیر-رسمی است که هر ساله از جانب دولت به دلایل گوناگون اعلام می‌شود.

در کنار مسئله‌ی زمان‌های رسمی و غیررسمی و تعطیلات ناشی از آن‌ها، باید به مسئله‌ی اعمال محدودیت اجباری برای ساعت‌های کاری در ماه‌های مشخصی از سال و نیز ساعت‌های مشخصی از روز بپردازیم. در ماه‌های مشخصی از سال قمری مانند رمضان و محرم، به علت مناسبت‌های مذهبی و درگیر شدن بخشی از مردم در انجام فعالیت‌های مرتبط با آن، ساعت‌های کاری در بخش دولتی کوتاه می‌شوند تا روزه‌داران یا عزاداران بتوانند با خیالی آسوده اعمال مذهبی خود را به جای آورند. شروع دیرتر روز کاری و پایان یافتن زودتر آن موجب می‌شود بخش زیادی از کارهای روزانه‌ی دولتی با مانع کمبود زمان و بهره‌وری کافی مواجه شوند که به نوبه‌ی خود می‌تواند تأثیرات چشم‌گیری در فعالیت‌های تولیدی-خدماتی شهری یا کشوری بگذارد. نیز در مورد مناسبت‌های ملی مانند عید نوروز، همه‌ساله شاهد آنیم که از دو یک یا دو هفته‌ی پایانی اسفند ماه تا نیمه‌ی فروردین ماه تقریباً تمام فعالیت‌های تولیدی-خدماتی در کشور به ویژه در بخش‌های دولتی متوقف می‌شوند. حال آنکه در بخش‌های خصوصی یا همین اتفاق می‌افتد یا برای افزایش نرخ سودآوری در فعالیت‌ها، اعتنای چندانی به این قبیل محدودیت‌های رسمی و غیررسمی نمی‌شود.

همچنین محدود کردن زمان‌های کاری در مورد مشاغل آزاد، مانند مغازه‌داران در سطح شهر، به ساعات مشخصی از روز، مثلاً تا ۱۲ شب، می‌تواند بخش عمده‌ای از رفت‌وآمدهای به قصد خرید یا گذران وقت را متفی کند و مانع شکل‌گیری و استحکام «زندگی شبانه» شود. البته توجیهاتی از قبیل اینکه باز بودن مغازه‌ها در ساعات نیمه‌شب، نیروهای انتظامی را ملزم به تأمین امنیت آن‌ها می‌کند و بدین ترتیب هزینه‌های مالی و انسانی بر گردن نهادهای عمومی می‌گذارد، نمی‌تواند به لحاظ منطقی قابل دفاع باشد. زیرا برعکس، باز بودن مغازه‌ها یا به عبارتی، وجود فعالیت‌های شبانه به خاطر ایجاد نور و روشنایی در خیابان‌ها و مناطقی که شب‌ها از ساعات مشخصی به بعد با تاریکی مواجه هستند، فی‌نفسه می‌تواند تا حدی امنیت آن مناطق را به نسبت مناطقی که در ساعات شب فاقد روشنایی هستند، تأمین کند.

۳. زمان روزمرگی و مسئله‌ی سفرهای شهری

عمده‌ترین مسائل کلان‌شهری چون تهرانی بی‌شک سفرهای درون‌شهری هرروزه، مسئله‌ی ترافیک و زمان‌های تلف‌شده است. به‌طور مثال، با توجه به آمار ارائه‌شده توسط رئیس موسسه‌ی اقتصاد اسلامی آیت‌الله صدر در همایش ملی خدمات الکترونیک در دانشگاه الزهراء، سالانه بیش از پنج میلیارد ساعت از وقت مردم تهران به علل گوناگون هدر می‌رود که عمده‌ترین دلیل آن ترافیک‌های سنگین در معابر شهری است.^۸ اگر آمار ۵ میلیارد زمان تلف‌شده در سال را مبنا قرار دهیم، با یک تناسب ساده به این نتیجه می‌رسیم که ماهانه حدود ۴۱۶ میلیون ساعت و روزانه حدود ۱۴ میلیون ساعت از وقت مردم تهران تلف می‌شود که در این میان، ترافیک اصلی‌ترین عامل اتلاف وقت است. از این جهت برای پرداختن به موضوع زمان تلف‌شده ابتدا باید از تعریف سفرهای شهری و سپس پراکندگی آن‌ها در مناطق ۲۲گانه شهرداری تهران صحبت کنیم.

بنا بر تعریف *اطلس کلان‌شهر تهران*: «هرگونه جابجایی افراد از یک نقطه‌ی شهری (مبدأ) به نقطه دیگر (مقصد) که برای انجام کاری (هدف سفر) صورت می‌گیرد، سفر شهری نام دارد. در برنامه‌ریزی حمل و نقل، سفرهای شهروندان را به دو گروه عمده‌ی «سفرهای خانه مبنا» (سفرهایی که مبدأ و یا مقصد آن‌ها خانه‌ی فرد است) و «سفرهای غیرخانه مبنا» یا هیچ سرخانه (مبدأ و یا مقصد سفر خانه فرد نیست) تقسیم و برنامه‌ریزی می‌کنند. شهر تهران روزانه با حدود ۱۴ میلیون سفر درون شهری مواجه است که این سفرها با اهداف خاصی انجام می‌شود.»^۹ سفرهای درون‌شهری عبارتند از سفرهای کاری، تحصیلی، خرید و تفریحی. بدین ترتیب، ما در تهران روزانه با انبوهی از سفرها مواجهیم که در ساعات ابتدایی روز (۷-۱۰ صبح) بخش عمده‌ی آن‌ها مربوط به سفرهای کاری و تحصیلی و در ساعات انتهایی روز (۱۸-۲۰) به سفرهای تفریحی و خرید اختصاص می‌یابد.

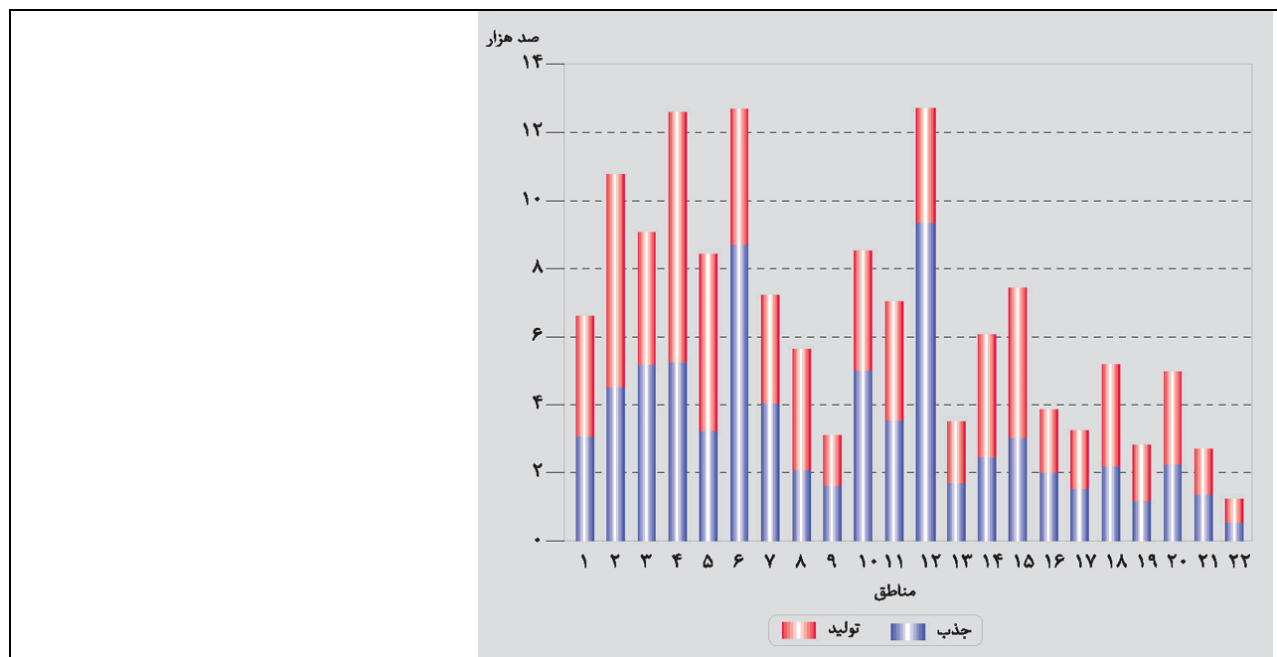
بحث سفرهای شهری در سرتاسر جهان همواره با مسئله‌ی ترافیک و به تبع زمان تلف‌شده سروکار دارد. به بیان دیگر، آنچه سفرهای شهری را بیش از پیش مسئله‌گون می‌سازد تراکم‌های زمانی تقریباً مشخصی است که موجب شکل‌گیری ترافیک‌های سنگین در نقاط پرتردد و مرکزی شهر می‌شود. شناسایی ساعت‌های اوج و

^۸ به نقل از واحد مرکزی خبر در: <http://www.shimanaa.com/main/article.php?pid=۳۶۹۸>

^۹ برگرفته از سایت اطلس کلان‌شهر تهران: <http://atlas.tehran.ir/Default.aspx?tabid=۱۲۱>

مناطق دارای ترافیک سنگین به منظور ارائه راه کارهایی برای مدیریت بهینه آن از اهمیت سرشاری برخوردار است. بدین منظور لازم است شمایی کلی از وضعیت ترافیک در تهران به دست دهیم. بنا بر گزارش سایت *اطلس کلان شهر تهران*، به طور کلی در ۲۲ منطقه شهرداری تهران میزان ۶۷۹۹۹۱۱ سفر تولید و ۶۷۹۹۹۰۶ سفر جذب می گردد. به عبارت دیگر، سفرهای سواره‌ی روزانه‌ی شهر تهران برابر ۱۳۵۹۹۸۱۷ سفر است و در این میان منطقه‌ی ۴ شهرداری تهران (محدوده‌ی شمال شرقی تهران) علاوه بر آنکه بیشترین جمعیت را در دل خود جای داده، از طرف دیگر بالاترین تعداد سفرهای شهری را در مناطق شهرداری تولید کرده است. مناطق ۱۵، ۲ و ۵ شهرداری تهران نیز از نظر جمعیت در رتبه‌ی بعد از منطقه‌ی ۴ قرار گرفته و به تبع آن سفرهای بیشتری را تولید می کنند. به طور کلی مناطق ۱۲ و ۶ بیشترین سفرهای تولید شده در شهر تهران را جذب می کنند. این در حالی است که مناطق ۱۲ و ۶ بالغ بر ۱۶ درصد از سفرهای کاری تولید شده در مناطق شهر تهران را جذب می کنند. بالاترین میزان سفرهای کاری تولید شده در تهران نیز به منطقه‌ی ۴ تعلق دارد. وضعیت سفرهای تحصیلی از جمله سفرهای دانش آموزان مدارس تا تحصیلات عالی و آموزشگاه ها در تهران مؤید این نکته است که منطقه‌ی ۴ بیشترین سفر تحصیلی را تولید و پس از آن منطقه‌ی ۶ این سفرها را با بیشترین درصد جذب می کند. این امر به دلیل تعداد جمعیت زیاد در این منطقه و به تبع آن تعداد دانش آموزان بیشتر است. این در حالی است که منطقه‌ی ۶ تهران با وجود تولید کم از سفرهای تحصیلی، بالاترین جذب را در بین سایر مناطق دارد. از طرفی مناطق ۴، ۲ و ۱۵ بالاترین میزان سفر با قصد خرید را تولید و مناطق ۶ و ۱۲ تهران این سفرها را جذب می کنند. به عبارتی مناطق ۶ و ۱۲ تهران بیشترین سفرهای کاری و تجاری در سطح شهر تهران را جذب می کنند. علاوه بر این منطقه‌ی ۶ جذب کننده‌ی درصد بالایی از سفرها به قصد تحصیل است. منطقه‌ی ۲۲ تهران به دلیل جمعیت کم و تراکم پایین جمعیت، کمترین سفر را در سطح تهران تولید و جذب می کند. سفرهای هیچ سرخانه به سفرهای تولید و جذب شده که مبدأ و یا مقصد آن ها از محل سکونت افراد نیست، مربوط می شود. این نوع سفرها معمولاً از محل کار افراد برای انجام کارهای دیگر روزانه و بازگشت به محل کار انجام می گیرد. همان گونه که انتظار می رود بیشترین درصد این سفرها در شهر تهران در مناطق ۶، ۷ و ۱۲ که عمدتاً مناطق اداری و تجاری شهر است، اتفاق می افتد.^{۱۰} نمودار زیر تعداد کل سفرهای تولید شده در تهران را به تفکیک مناطق ۲۲ گانه نشان می دهد:

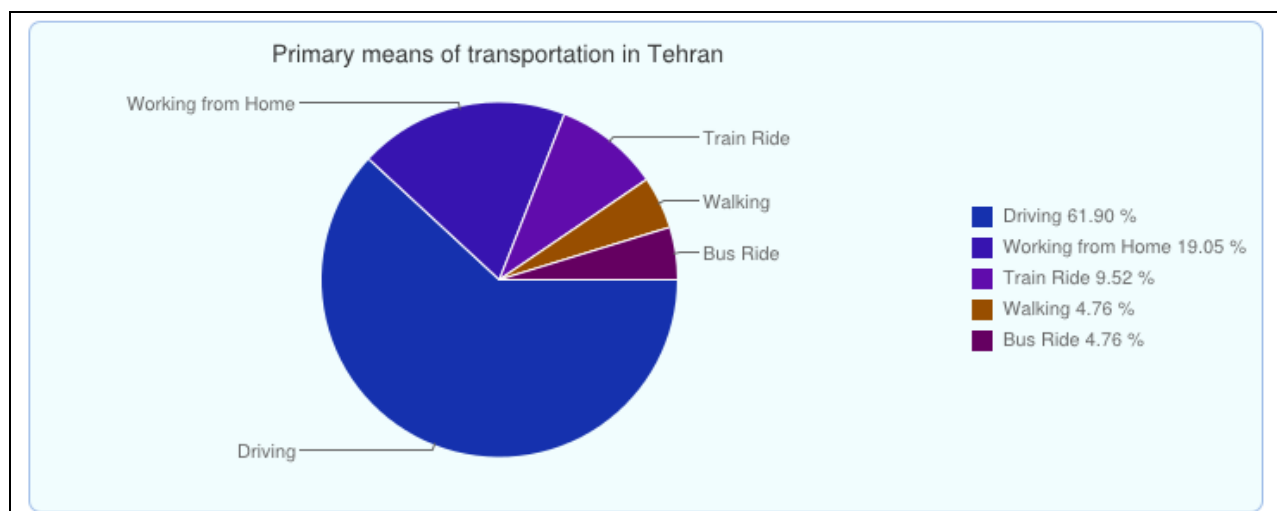
^{۱۰} برگرفته از سایت اطلس کلان شهر تهران: <http://atlas.tehran.ir/Default.aspx?tabid=۱۲۱>



جدول ۳: تعداد کل سفرهای تولیدشده در تهران. منبع: اطلس کلان‌شهر تهران.

با توجه به گزارش اطلس کلان‌شهر تهران در میان مناطق ۲۲ گانه‌ی شهرداری، منطقه‌ی ۴ بیشترین میزان سفرهای شهری را تولید می‌کند و منطقه‌ی ۶ (محدوده‌ی میدان انقلاب، فردوسی، ولیعصر، هفت‌تیر و فاطمی) به دلیل آنکه بیشتر ادارات، وزارت‌خانه‌ها، مراکز دانشگاهی، بیمارستان‌های ممتاز، ساختمان بانک مرکزی، و غالب دستگاه‌های اجرایی در آن قرار دارند، اصلی‌ترین مقصد تمام انواع سفرهای شهری است. از همین رو، در میان مناطق تهران، منطقه‌ی ۶ بنا به دلایل مذکور پرتراфик‌ترین منطقه‌ی شهرداری تهران و به تبع منطقه‌ای که بیشترین زمان تلف‌شده‌ی ناشی از ترافیک را دارد، محسوب می‌شود.

اگر بخواهیم تصویری نسبی از میزان استفاده‌ی تهرانی‌ها از وسایل و امکانات حمل‌ونقلی برای آمد و شده‌ای روزانه‌شان ارائه دهیم، می‌توانیم به نمودار سایت نامبئو رجوع نماییم:

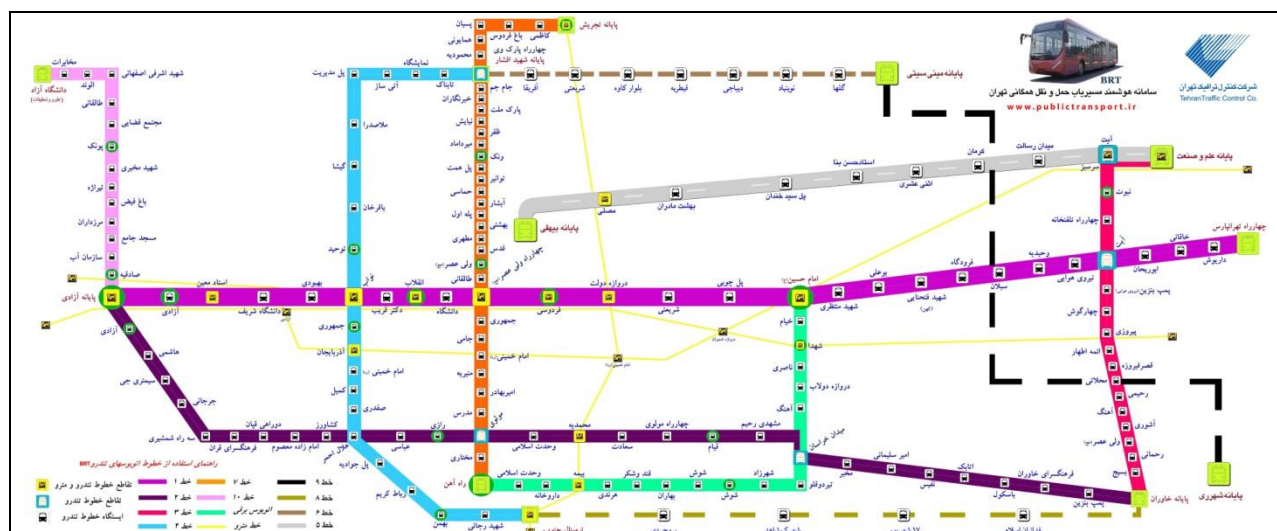


جدول ۴: وسایل اصلی حمل و نقل در تهران. منبع: سایت اینترنتی نامبئو.

نمودار بالا بیان می‌دارد که در تهران ۶۱٫۹۰٪ افراد با خودروهای شخصی‌شان رفت و آمد می‌کنند. ۱۹٫۰۵٪ افراد به دلیل دورکاری زمان مشخصی برای حمل و نقل کاری ندارند. ۹٫۵۲٪ افراد با مترو سفر می‌کنند و درصد افرادی که به واسطه‌ی خطوط اتوبوس‌رانی (اعم از تندرو و معمولی) یا پیاده‌وری به محل کارشان عزیمت می‌کنند یکسان است: ۴٫۷۶٪ افراد. سایت نامبئو همچنین محاسبه کرده که در تهران، حمل و نقل هر فرد مسافر (چه برای کار و چه برای تحصیل) سالیانه ۲۲۸۱٫۱ کیلوگرم گاز CO₂ تولید می‌کند. از این نظر، معادل هر فرد مسافر باید ۲۶٫۶ رأس درخت وجود داشته باشد تا اکسیژن کافی برای آن میزان گاز CO₂ را پوشش دهد. هرچند در اینجا مسئله‌ی ما مشکلات محیط‌زیستی نیست، اما می‌توان ارتباطی میان انواع گوناگون مشکلات شهری تهران مشاهده کرد. به‌طور مثال با کاهش سفرهای شهری و به‌تبع زمان‌های تلف‌شده در پشت ترافیک‌ها که منجر به تولید هر چه بیشتر دی‌اکسید کربن می‌شود، مطمئناً وضعیت آلودگی هوا نیز بهبود پیدا می‌کند. در غیر این صورت، یقیناً منابع طبیعی از قبیل درخت‌ها به تنهایی نمی‌توانند آلودگی‌های ناشی از پخش گازهای سمی را جبران کنند. ضرب و تقسیمی ساده در مورد جمعیت تهران و میزان دی‌اکسید کربنی که بنا به آمار سایت نامبئو در سال به‌واسطه‌ی هر سفر شهری یک مسافر تولید می‌شود، ما را به این اعداد می‌رساند: با فرض اینکه جمعیت استان تهران ۱۲ میلیون نفر و جمعیت شهر تهران ۸٫۵ میلیون نفر باشد، چیزی حدود ۳۲۴۰۰۰۰۰۰ اصله درخت (در سطح استان تهران) و ۲۲۹۵۰۰۰۰۰ درخت (در سطح شهر تهران) نیاز خواهد بود تا اکسیژن کافی برای پوشش دی‌اکسید کربن‌های ایجادشده، تولید شود. نیازی به توضیح نیست که اگر مدیریت‌های

۳،۱ طرح‌های مدیریت زمان تلف‌شده

جدول ۵: نقشه‌ی خطوط راه‌آهن شهری تهران و حومه - مترو. منبع: سایت مترو

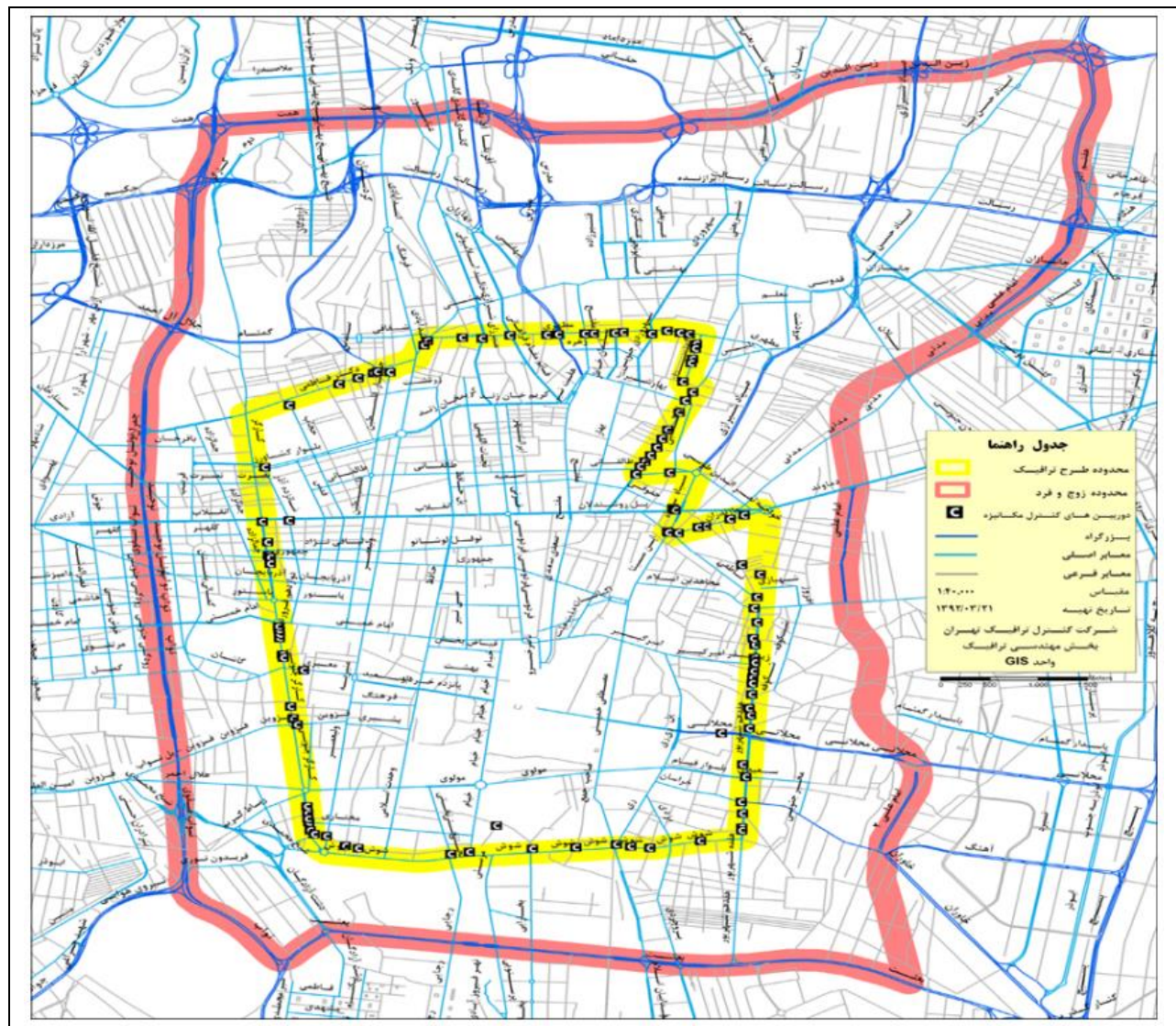


جدول ۶: نقشه‌ی خطوط سامانه‌ی اتوبوس‌های تندرو - BRT

تصاویر بالا به ترتیب نقشه‌های خطوط راه‌آهن شهری (مترو) تهران و سامانه‌ی اتوبوس‌های تندرو (BRT) است. همان‌طور که پیش از این ذکر شد، منطقه‌ی ۶ تهران به دلیل اینکه مقصد غالب سفرهای شهری است، بیشترین ایستگاه‌های مترو و BRT را نیز به خود اختصاص داده است. بنا بر گزارش عملکرد شهرداری تهران از سال ۱۳۸۴ لغایت ۱۳۸۹، هر سفر با مترو حدود ۶۷٪ در هر لیتر صرفه‌جویی در مصرف سوخت و حدود ۱۷ دقیقه در وقت مسافران صرفه‌جویی به همراه داشته است. این در حالی است که هنوز مناطق پرترددی در تهران فاقد خطوط اتوبوس‌رانی تندرو یا ایستگاه‌های مترو هستند.

طرح کنترلی ترافیک و تردد زوج و فرد در مناطق پرتراфик بدین منظور تعبیه شد تا از حجم خودروهای در حال تردد کاسته شود و به تبع وضعیت ترافیک و آلودگی هوای مناطق مرکزی شهر تهران بهبود یابد و ناوگان حمل‌ونقل عمومی، از خطوط اتوبوس‌رانی و تاکسی‌رانی گرفته تا مترو، در جهت خدمت‌رسانی به مردم گسترش یابند. البته این طرح مشکلات بسیاری را به وجود آورد. به عنوان مثال، طبقات فرادست اجتماعی به پشتیبانی‌های خود توانستند دو یا چند خودرو با پلاک‌های زوج و فرد خریداری کنند و باز هم مانند گذشته در تمام طول هفته با خودروهای شخصی‌شان تردد نمایند. در این میان، تنها اقشار فرودست و بعضاً متوسط بودند که تنها خودروی خود را در پارکینگ منازل‌شان گذاشتند و بیش از پیش به رفت‌وآمد با وسایل

حمل و نقل عمومی تن سپردند، وسایلی که در زمان اوج تردد، ساعات اولیه‌ی روز و ساعت پایانی روز کاری، همچنان مملو از جمعیت‌اند و به دلیل عدم وجود سامانه‌های جامع‌تر، مسافران مجبور به تحمل فشار به سبب کمبود فضا هستند. فشارهایی که گاهی اوقات منجر به صدمات فیزیکی برای مسافران یا افزایش امکان جرایم کوچک مانند جیب‌بری می‌شود.



جدول ۷: نقشه‌ی محدوده‌ی طرح کنترل ترافیک و طرح زوج و فرد خودرو

طرح کنترل ترافیک و تردد زوج و فرد خودروها همان‌طور که محدوده‌ی آن در تصویر بالا مشخص است، بازه‌ی زمانی معینی در طول روز دارد. همان‌گونه که از تصویر پیداست، مناطق مرکزی تهران همانند منطقه‌ی ۶، ۱۰، ۱۱ و ۱۲ مناطقی هستند که هم جزء طرح کنترل ترافیک محسوب می‌شوند و هم جزء محدوده‌ی زوج و

فرد. از این رو، مسئله‌ی زمان روزمرگی در قالب زمان سفرهای شهری بیش از سایر مناطق در مناطق مرکزی شهرداری تهران محسوس است. بدین ترتیب، در حیطه‌ی مسئله‌ی مدیریت زمان تلف‌شده، اولویت با مناطق مرکزی شهرداری تهران است و بهبود وضعیت ترافیکی شهر تهران در گرو مدیریت بهینه‌ی همین مناطق است. طرح‌های دیگری مانند طرح «پارک‌مترها» که در معابر کم‌ظرفیت‌تر به‌منظور پارک خودروها تعبیه شده‌اند و به میزان زمانی که توقف داشته باشید، بنا بر فرمول‌های از پیش تعیین‌شده، از شما پول می‌گیرند، از جمله طرح‌هایی بوده که مدت‌ها نادیده گرفته می‌شد اما در چند سال اخیر مجدداً گسترش زیادی پیدا کرده و دستگاه‌ها و تجهیزات آن از لحاظ تکنولوژیک به روز شده‌اند.

فرهنگ زندگی شهری مدرن ترفندهای خاصی برای هماهنگ ساختن مردمان با روند سریع گذشت زمان ایجاد می‌کند. اصطلاح «فست‌فودی» شدن زندگی در شهرها و کلان‌شهرهای مدرن اشاره به این دارد که تمامی پدیده‌ها، از خوراک گرفته تا حمل‌ونقل، باید از منطق «شتاب» پیروی کنند. زیرا انسان مدرن به جز در زمینه‌ی کار تخصصی‌اش هیچ زمانی برای از دست دادن ندارد. پس اگر تا یک دهه‌ی پیش برای تهیه‌ی غذا و خوردن آن چندین ساعت در روز وقت می‌گذاشتید، اکنون با صرف هزینه‌ای کم یا زیاد می‌توانید زمان خود را بخرید و فست‌فود میل کنید و بیش از یک‌ربع وقت صرف چنین چیزی نکنید. در عوض زمان خود را نگه دارید تا به کارهای تخصصی‌تان برسید. اینکه چنین نوعی از خریدن زمان منتهی به از دست دادن چه کیفیت‌هایی از زندگی می‌شود و آیا اصلاً چنین مبادله‌ای ارزشش را دارد یا نه، می‌تواند از منظر انسان‌شناسان، جامعه‌شناسان، اقتصاددانان و تحلیل‌گران مسائل ارزشی پاسخ‌های متفاوتی داشته باشد. اما عجالتاً پاسخ میانه این است که مزایای چنین پدیده‌ای با معایب‌اش برابری می‌کند.

یکی از ویژگی‌های «فست‌فودی» تقریباً منحصر به فرد فرهنگ زندگی شهری در تهران به عنوان پایتخت ایران و مرکز عمده‌ی فعالیت‌های اداری-دولتی-خدماتی در زمینه‌ی تسریع امور و شکستن زمان، وجود آژانس‌ها و دفاتر خدماتی «پیک‌های بادپا» است. این پیک‌ها که کارهای خود را با موتورسیکلت انجام می‌دهند، در چند سال اخیر گسترش زیادی پیدا کرده‌اند. وجود ترافیک‌های سنگین مانع از آن می‌شود که افراد بتوانند کارهای خود را با اتومبیل‌های شخصی یا عمومی انجام دهند، از این رو اتکا بر موتورسیکلت‌ها که می‌توانند از میان ماشین‌ها در زمان ترافیک عبور کنند و بعضاً به‌منظور عبور از ترافیک چندین تخلف را یک‌جا انجام دهند، می‌-

تواند چاره‌ای در جهت شکستن زمان باشد. هر چند گسترش استفاده از موتورسیکلت‌ها می‌تواند در جلوگیری از تلف شدن زمان کمک شایانی کند، اما نباید از خطرات و آسیب‌هایی که موتورسواری برای سرنشینان موتور و سایر وسایل نقلیه دارد، غافل شد. متأسفانه هر ساله شاهد میزان بالای مرگ و میر ناشی از تصادف موتورسیکلت‌ها هستیم.

یکی دیگر از طرح‌هایی که در شهر تهران می‌رفت مشکلی از اقیانوس عظیم مشکلات را برطرف کند، طرح احداث «مونوریل» در بعضی نقاط شهر (مانند میدان صادقیه) بود که در همان ابتدا با مشکل اجرایی مواجه شد. هدف از این طرح نیز بهبود امکان حمل‌ونقل شهری، جلوگیری از اتلاف زمان و انرژی در معابر و غیره بود. این طرح از ابتدا با مشکل تأمین مالی مواجه شد و به جز پایه‌های ریل «مونوریل» و هدر رفتن مقداری از فضای شهری، چیزی عاید شهروندان نشد.

در کل شهر تهران همانند سایر کلان‌شهرهای جهان از طرح‌ها و برنامه‌های ویژه‌ای جهت تسریع امور، کاهش زمان و انرژی تلف‌شده و خدمات‌رسانی در کم‌ترین زمان ممکن به شهروندان برخوردار است که هرچند گاهی اوقات نتایجی در پی دارد، اما در اکثر مواقع در برابر مسئله‌ی عظیمی چون ترافیک ناکارآمد جلوه می‌کند. به بیان دیگر، بسیاری از پروژه‌ها و طرح‌هایی که ذکرشان در سطور بالا رفت، در بهترین حالت می‌توانند به صورت موقت و در کوتاه‌مدت گرهی از مشکلات ترافیکی، زمان و انرژی تلف‌شده در شهر تهران باز کنند اما در میان‌مدت و بلندمدت راه به جایی نمی‌برند و در آن‌ها تجدیدنظر می‌شود. کمااینکه تاکنون بارها شاهد این قبیل تجدیدنظرها بوده‌ایم. ضمن قدردانی از تمام زحمات و اقدامات مدیران و دست‌اندرکاران اجرایی شهر تهران، تا کنون باید برای بسیاری از شهروندان و مسئولین این امر ثابت شده باشد که تهران، شهر راه‌کارهای موقت و اورژانسی بوده و از این نظر، بسیاری از طرح‌های اجرایی نیز همین کیفیت را داشته‌اند.

۴. زمان روزمرگی و مسئله‌ی اوقات فراغت

۴.۱ زمان فراغت و زندگی شبانه

زمان اوقات فراغت در شهری چون تهران به صورت روزانه بخشی از زمان روزمره را تشکیل می‌دهد. زمانی بعد از ساعت کاری که غالباً شامل زمان خرید، عزیمت به پارک و مراکز تفریحی و در نهایت بازگشت به خانه

می‌شود. البته در طول روزهای هفته زمان فراغت نقش چندانی به خود اختصاص نمی‌دهد زیرا افراد باید در پایان هر روز خود را آماده‌ی روز کاری بعدی نمایند. از این رو، غالب زمان‌های فراغتی به تعطیلات آخر هفته (روزهای پنج‌شنبه و جمعه) خلاصه می‌شود، یعنی زمانی که خانواده‌ها وقت کافی برای عزیمت به تفرج‌گاه‌های داخل و خارج شهر و یا خرید از مراکز خرید گوناگون دارند. عمده‌ی مسائل ترافیکی ناشی از روزهای تعطیل مربوط به گذرگاه‌های ورودی/خروجی شهر، مانند اتوبان تهران-کرج و یا نقاط پرتدد منتهی به مناطق تفریحی شهر، مانند مناطق دربند و درکه و فرحزاد، میدان تجریش، خیابان ولیعصر، پارک‌های بزرگ و غیره می‌شود. هرچند نیروهای راهنمایی و رانندگی برای روزهای آخر هفته در حالت آماده‌باش هستند تا خدمات مناسبی به شهروندان ارائه دهند و بتوانند به کنترل ترافیکی جاده‌ها بپردازند، اما چیزی که در عمل شاهد آن هستیم، وجود ترافیک‌های سنگین در معابر ورودی/خروجی شهر و خیابان‌های درونی شهر در هنگام گذران اوقات فراغت توسط شهروندان است. تو گویی مشکل ترافیک هیچ‌گاه قابلیت حل شدن ندارد، بلکه گاهی اوقات تعدیل می‌شود.

یکی دیگر از ویژگی‌های تهران در زمینه‌ی زمان روزمره که البته جنبه‌ای بعضاً طبقاتی نیز دارد، موضوع حیات یا زندگی شبانه تهران است. از این رو، ما نام چنین شیوه‌ای از مصرف زمان را با احتیاط «مصرف طبقاتی زمان» می‌گذاریم. زندگی شبانه در تهران اشاره به برخی فعالیت‌های اوقات فراغتی و خدماتی در ساعت‌های نیمه‌شب دارد که مختص به قشرها یا افراد مشخصی است. به طور مثال، برخی امور خدماتی مانند شیفت‌های نیمه‌شبانه و سحرگاهی بیمارستان‌ها، داروخانه‌ها، مراکز درمانی، فرودگاه‌ها، پایانه‌های حمل‌ونقل برون‌شهری و غیره از جمله مواردی است که حیات شبانه‌ی تهران را شکل می‌دهند. در کنار آن، وجود تفرج‌گاه‌ها و برخی اماکن ویژه‌ی گذران اوقات فراغت، مانند بوستان‌ها، کافه‌ها، بام‌ها (مناطق پرارتفاع تفریحی مانند بام تهران در ولنجک، پارک پرواز در حوالی سعادت‌آباد و بام لت‌مال در نواحی غربی شهر تهران) بخش دیگر حیات شبانه‌ی تهران را شکل می‌دهند که البته این بخش بیشتر به اقشار متوسط و بالای نظام اجتماعی تعلق دارد. به بیان دیگر، این نوع زندگی شبانه مختص طبقاتی است که در تمام طول هفته حداقلی از فراغت را دارند و لزوماً نیازی به بازیابی خویش جهت گذراندن روز کاری بعدی ندارند. مشتری دائم سبک زندگی شبانه در تهران غالباً جوانان مرفه و طبقه متوسطی و بالایی هستند که با خودروهای گران‌قیمت خود خیابان‌های مشخصی از شهر (مانند خیابان

ایران زمین در منطقه‌ی شهرک غرب، خیابان گاندی، میدان سعادت‌آباد و غیره) را بارها بالا و پایین می‌کنند تا در حین خوش‌گذرانی و ایجاد ارتباط‌های جدید میان‌فردی، سبک زندگی‌های خود را نیز به رخ سایرین بکشند. آسیب‌شناسی چنین پدیده‌ای البته نیاز به بحث جداگانه‌ای دارد. بد نیست برای آگاهی بیشتر از وضعیت زندگی شبانه در تهران و اینکه اساساً می‌توان چنین صفتی را به تهران نسب داد یا نه، مستقیماً به یکی از گزارشات نسبتاً جامع در این زمینه اشاره کنیم:

کادر ۱

وقتی تهران می‌خوابد

روز که می‌میرد، شب که عمق می‌گیرد، تهران هم از تپش می‌افتد.

نه از هیاهوی آدم‌ها و ماشین‌ها خبری هست و نه از هیجان رنگ‌ها و صداها که چشم‌ها را می‌نوازند و می‌آزارند. گویی زندگی و هرچه که در شهر هست به‌خواب می‌رود. خوابی که می‌گویند خوب نیست و کارشناسان شهری آن را معلول چندین و چند علت می‌دانند و از اینکه این خواب، شهر را به رخوت می‌برد، نگران هستند.

با اینکه خیابان‌های بی‌نور و صدا، شهر را به رخوت می‌برد، آنها می‌گویند: مسئولان باید از همان سال‌های شکل‌گیری و توسعه تهران برای زندگی شبانه آن برنامه‌ریزی می‌کردند و نمی‌گذاشتند تهران به خواب برود ولی درباره اینکه چرا خواب پایتخت عمیق و آرام شده، آنها عللی را مطرح می‌کنند که ریشه‌یابی و حل همین علل خود به بیداری شهر می‌انجامد.

اقتصاد

کارشناسان شهری بر این باورند که وضعیت اقتصاد تهران، نخستین و مهم‌ترین عامل پایان زندگی در شب‌های تهران است چراکه صاحبان مغازه‌ها و اماکن خرید به‌خاطر پایین بودن میزان فروش در روز، دیگر انگیزه‌ای برای فعالیت در شب ندارند.

علی نوذربور، کارشناس شهری در این رابطه شهر سئول را مثال می‌زند و می‌گوید: در مسافرتی که به این شهر داشتم شاهد جریان زندگی در تمام ساعات شب و روز بودم؛ گویی که شهر همیشه بیدار است و خواب ندارد.

آنجا تمامی مراکز خرید و فروشگاه‌ها به‌ویژه در نقاط مرکزی شهر تا صبح باز بودند و شهروندان نیز همانند روز از آنها بازدید و خرید می‌کردند که این مسئله در شکوفایی اقتصاد سئول، تاثیر بسیاری داشته و درصد قابل‌توجهی از پیشرفت این شهر از نظر اقتصادی مدیون برنامه‌ریزی‌های مسئولان شهر برای شب‌های آن است.

او می‌افزاید: در تهران ما فعالیت‌های اقتصادی را به مدت ۸ ساعت متوقف می‌کنیم و این مسئله اقتصاد شهر را به شدت تحت تاثیر قرار داده و جالب است که بدانید تمام مسئولان شهرهای بزرگ در این رابطه برنامه‌ریزی می‌کنند و اخیراً در کشورهای شرق آسیا نیز به موفقیت‌های قابل‌توجهی دست یافته‌اند که در تهران باید تلاش شود اولاً اقتصاد را از حالت رکود خارج کرده و در مرحله بعد امکانات را در شهر ایجاد کنند که خرید در شب را ترغیب کند. بنابراین با توجه به این مسائل علت اصلی که ما در تهران حیات شبانه نداریم وضعیت بد اقتصادی است.

نورپردازی شهری

این کارشناس شهری علت دیگر نبود حیات شبانه در پایتخت را مسئله امنیت می‌داند که به اعتقاد او، بیشتر از موضوع نورپردازی در شهر نشأت می‌گیرد.

نوذربور می‌گوید: هرچند در سال‌های اخیر اقدامات خوبی جهت نورپردازی در تهران صورت گرفته اما این واقعیت است که تهران از نظر روشنایی وضعیت خوبی نداشته و مناطق بسیاری در سطح شهر هستند که تاریک بوده و نوعی احساس ترس در میان شهروندان به وجود می‌آورد، به‌گونه‌ای که افرادی که در این مناطق زندگی می‌کنند سعی می‌کنند رفت‌وآمدهای خود را در شب کاهش داده و کمتر در کوچه و خیابان تردد کنند.

او می‌افزاید: البته باید این موضوع را هم در نظر داشت که تاریکی معابر و خیابان‌ها در شب نه تنها حیات را در آن دچار رکود می‌کند بلکه به بروز جرم و بزه نیز می‌انجامد و سیاست‌های مهم مسئولان شهری در بسیاری از شهرهای بزرگ جهان در راستای روشن‌تر کردن شهرهاست، چرا که بین این روشن بودن شهر در شب و کاهش جرم و بزه ارتباط مستقیم وجود دارد.

از دیدگاه او تاریک بودن معابر و خیابان‌ها برای زنان و سالمندان بیشتر از هر گروه دیگر احساس ناامنی به وجود می‌آورد و برای حل این مشکل باید نورپردازی متناسبی در شهر انجام داد. در حال حاضر نیز روشنایی یکی از بحث‌ها و چالش‌های اصلی تهران است که باید مورد توجه قرار گیرد.

حمل و نقل عمومی

حمل و نقل عمومی نیز به موازات اقتصاد و نورپردازی شهری فعالیت و حیات در شب را تحت تأثیر قرارداده و موجب می شود شهروندان نتوانند از آن برای انجام امور و حتی تفریح استفاده کنند.

مهدی رضایی کارشناس شهری با تأکید بر این نکته که حمل و نقل عمومی تمامی فعالیت ها در شهر را تحت تأثیر قرار می دهد می گوید: همان گونه که اقتصاد و امنیت بر فعالیت و حیات شب تأثیر می گذارد، حمل و نقل نیز به همان صورت عمل می کند چرا که اگر ما سیستم حمل و نقل پیشرفته ای داشته باشیم که در تمام ساعات شبانه روز به شهروندان خدمات ارائه دهد بسیاری ترغیب می شوند که برخی فعالیت های خود را در شب انجام دهند، در حالی که در تهران ما چنین چیزی نداریم و وسایل حمل و نقل عمومی مثل مترو، اتوبوس و... تنها تا ساعات خاصی از شب خدمات ارائه می دهند و همین مسئله خود حیات شبانه شهر را کاهش می دهد.

او می افزاید: بسیاری از شهروندان وسیله نقلیه شخصی ندارند و لازم است برای تردد در شب از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده کنند. بنابراین وقتی می بینند اتوبوس تا ساعت ۱۰-۹/۵ بیشتر کار نمی کند و مترو هم تا ساعات مشخصی خدمات رسانی می کند بنابراین دیگر انگیزه ای برای فعالیت و استفاده از تفریح گاه های شهر ندارند و زندگی در شهر محدود می شود. به روز و ساعات اولیه شب که البته آن هم کم رنگ می شوند.

رضایی معتقد است: در اغلب شهرهای بزرگ جهان وسایل حمل و نقل عمومی در تمام ساعات شبانه روز خدمات ارائه می دهند و شهروندان در هر ساعت از شب که اراده کنند بدون استفاده از وسیله نقلیه شخصی به نقطه ای از شهر تردد کنند، می توانند و امکانات آن فراهم است. بنابراین یکی از مهم ترین راه حل ها برای تداوم حیات در تهران توسعه و افزایش ساعات کار وسایل حمل و نقل عمومی است.

اماکن تفریحی و فضای سبز

براساس اظهارات کارشناسان شهری کمبود فضاهای سبز و اماکن تفریحی از دیگر علل کم رنگ شدن حیات شهر در شب بوده و این موضوع نیازمند بازنگری مسئولان در برنامه ریزی های آینده شهری است، به گونه ای که اگر روند گذشته درخصوص ساخت و ساز شهری ادامه پیدا کند، نه تنها حیات شهر در شب بلکه در روز نیز دچار مشکلات جدی خواهد شد.

محمد ساداتی پور استاد دانشگاه و کارشناس شهری با ضروری خواندن این موضوع می گوید: در محلات

مختلف شهر پارک و فضای سبز به اندازه کافی نداریم و این در حالی است که برخی نیز صرفاً به صورت چمن بوده و نورپردازی در آنها صورت نگرفته بنابراین طبیعی است که با پایان گرفتن روز در شهر گشت و گذار نیز رو به اتمام بگذارد و شهروندان تمایلی برای تردد و حتی بهره بردن از هوا نشان دهند.

او می‌افزاید: کمبود فضای سبز و اماکن تفریحی از مهم‌ترین علل بوده و برای اینکه حیات شهر در شب تداوم داشته باشد باید زیرساخت‌ها را در این رابطه فراهم ساخت چرا که در اغلب شهرهای بزرگ به این منظور فضاهایی برای ورزش طراحی کرده و مربیانی در آنجا به آموزش می‌پردازند.

این استاد دانشگاه در حالی این مسئله را مطرح می‌کند که مطابق صحبت‌های برخی دیگر، مشکل کمبود سالن‌های سینما را نیز باید به آن اضافه کرد و برنامه‌ریزی‌هایی در این رابطه انجام داد.

آنها معتقدند: پراکندگی سالن‌های سینما به گونه‌ای است که شهروندان باید از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر بروند و این برای اغلب آنها مقدور نیست.

البته در کنار این موضوع ساعات سانس فیلم‌ها هم باید افزایش یابد؛ موضوعی که رعایت آن موجب می‌شود زندگی در امتداد شب جریان یابد.

منبع: گزارش از نرگس رضایی منتشر شده در <http://hamshahrionline.ir/details/۸۳۳۶۱>

مبحث اوقات فراغت در زمان روزمرگی از جمله مواردی است که ذهن برنامه‌ریزان شهری را نیز مشغول کرده است. به‌طور مثال، در زمان‌های مشخصی از سال مانند ماه‌های تابستان، ماه رمضان، ایام نوروز و غیره شهرداری‌ها تمام سعی خود را می‌کنند تا برنامه‌های فراغتی خوبی برای جوانان و خانواده‌ها فراهم آورند. در این زمینه فرهنگ‌سراها، خانه‌های فرهنگ، مساجد، پارک‌ها و بوستان‌ها، پردیس‌های سینمایی و غیره تبدیل به اصلی‌ترین مکان‌های برنامه‌های فراغتی می‌گردند. به عنوان مثال، یکی از طرح‌های شهرداری برای ماه رمضان هرساله برنامه‌های موسوم به «از اذان تا اذان» است که در مراکز مشخص از هنگام افطار تا سحر برنامه‌های گوناگونی برای روزه‌داران ارائه می‌دهد. همچنین برخی سینماها نیز در چند سال اخیر قسمتی به نام «سینما تک» راه‌اندازی کرده‌اند که به‌طور معمول ساعت کاری آن از بعدازظهرها و شب‌ها می‌آغازد و غالباً تا نیمه‌شب ادامه

می‌یابد. این «سینماتک‌ها» به جوانان و افرادی اختصاص دارد که مشتری دایم محصولات سینمایی‌اند. کار این مراکز، پخش فیلم‌های خارجی با زیرنویس و یا به صورت دوبله است. گاهی اوقات فیلم‌های قدیمی سینمایی و گاهی اوقات جدیدترین فیلم‌ها در این مراکز پخش می‌شوند و در ساعات نیمه‌شب مخاطبان خاص خود را به سینماهای تهران می‌کشانند. پرکارترین «سینماتک» تهران، سینماتک پردیس قلهک است که البته در ماه‌های تابستان به کمیت و کیفیت کار خویش بیش از سایر زمان‌ها می‌افزاید.

۵. تلاقی اشکال گوناگون زمان با زمان روزمرگی (۲) - زمان انفجاری

در قسمت نخست تلاقی واریاسیون‌های زمان با زمان روزمرگی به تلاقی زمان‌های تعطیلات رسمی و غیررسمی با زمان روزمرگی و تأثیرات آن‌ها پرداختیم. در این قسمت سعی داریم ابتدا به شرحی از انواع واریاسیون‌های گوناگون زمان و تلاقی آن‌ها با زمان روزمرگی بپردازیم و سپس با تأکید بر مفهوم زمان انفجاری، مصادیقی را در رابطه با زمان انفجاری در تهران و تلاقی آن با زمان روزمرگی ارائه دهیم.

دیوید هاروی در کتاب وضعیت پسا مدرنیته، از گونه‌شناسی گروپیچ در مورد زمان‌های اجتماعی در جهت اندیشیدن به معنای زمان در زندگی اجتماعی بهره می‌برد. به زعم هاروی، گروپیچ مستقیماً به مسئله‌ی مضمون اجتماعی کنش‌های زمانی در عین اجتناب از مسائل عینیت، بازنمایی و تخیل، از نوعی که هانری لوفور بر آن پافشاری دارد، اشاره می‌کند. برنهاد مقدماتی گروپیچ بر این نکته دلالت دارد که فرم‌اسیون‌های خاص اجتماعی با مفهوم خاصی از زمان عجین می‌شود. نتیجه‌ی آن بررسی، طبقه‌بندی هشت‌گانه‌ی انواع زمان اجتماعی است که به لحاظ تاریخی شکل گرفته‌اند (هاروی، ۱۳۹۰: ۲۹۲). جدول زیر نمایانگر طبقه‌بندی هشت‌گانه‌ی گروپیچ از زمان‌های اجتماعی است:

جدول ۳-۲. گونه‌شناسی گورویچ از زمانهای اجتماعی

گونه	سطح	شکل	فرماسیون اجتماعی
زمان جاودان	بوم‌شناختی	زمان پیوستاری که در آن گذشته به حال و آینده فراقلمی می‌شود؛ به آسانی قابل ستیج است	دسته‌بندی محلی و خویشی (بالاخص جوامع روستایی و ساختارهای پدرسالار)
زمان فریبده	جامع سازمان‌یافته	تداوم طولانی و کند که بحران‌های اتفاقی و غیرمنتظره را پوشش داده و گذشته و حال را قطع می‌کند	شهرهای بزرگ و «جامعه‌ی سیاسی؛ جوامع دین‌سالار و فرم‌مند
زمان بی‌نظم	نقش‌های اجتماعی، نگرش‌های (مد) و آموزه‌های فنی	زمان نامعین و پیشامد مؤکد که در آن حال بر گذشته و آینده سيطرة می‌یابد	«جامعه‌ی» غیرسیاسی (جنبش‌های اجتماعی و پیروان مد؛ طبقات در فرایند شکل‌گیری
زمان دوری	واحدهای رازورانه	گذشته، حال و آینده که در یکدیگر فرومی‌روند، تداوم را در چهارچوب تغییر تشدید می‌کنند، کاهش پیشامد	پیروان ستاره‌شناسی؛ جوامع باستانی که در آنها باورهای اسطوره‌شناختی، رازورانه و جادویی غلبه دارد
زمان کند	نمادهای اجتماعی	آینده چنان با تأخیر به حال تبدیل می‌شود که به محض تبلور از حیز انتفاع ساقط می‌شود	اجتماع محلی و نمادهای اجتماعی آن؛ صنف‌ها، حرفه‌ها و غیره، فتوالیسم
زمان تناوبی	قواعد، همدارها، نشانه‌ها و هدایت جمعی	گذشته و آینده در حال رقابت می‌کنند؛ گسستگی بدون پیشامد	گروه‌های پویای اقتصادی؛ دوره‌های گذار (آغاز سرمایه‌داری)
زمان پیش‌انتظار (هجوم به آینده)	نوآوری و عمل دگرگون‌کننده‌ی جمعی	گسست، پیشامد؛ غلبه‌ی زمان کیفی؛ آینده به حال تبدیل می‌شود	سرمایه‌داری رقابتی؛ سوداگری (منبع: گورویچ، ۱۹۶۴)
زمان انفجاری	غلیان انقلابی و خلافت جمعی	حال و گذشته در آینده استعلائی تحلیل می‌رود	دگرگونی‌های بنیادی و انقلاب‌ها در ساختارهای جهانی

جدول ۸: گونه‌شناسی گورویچ از زمان‌های اجتماعی. منبع: دیوید هاروی، وضعیت پسامدرنیته.

در جدول بالا، هشت گونه‌ی زمانی عبارتند از: زمان جاودان، زمان فریبده، زمان بی‌نظم، زمان دوری، زمان کند، زمان تناوبی، زمان پیش‌انتظار یا هجوم به آینده، و در نهایت زمان انفجاری. آنچه در اینجا مد نظر ماست گونه‌ی زمان انفجاری است که به زعم گورویچ در سطح غلیانات انقلابی و خلافت جمعی روی می‌دهد و شکل آن به صورتی است که زمان‌های حال و گذشته در آینده‌ای استعلائی تحلیل می‌روند. از نظر گورویچ، این زمان متعلق به فرماسیون‌های اجتماعی‌یی است که آستن دگرگونی‌های بنیادی و انقلاب‌ها در ساختارهای جهانی هستند. با اندکی جرح و تعدیل در مفهوم زمان انفجاری می‌توان آن را نه تنها در سطح کلان و بین‌المللی، همان‌طور که گورویچ ادعا می‌کند، بلکه در سطح خرد و ملی نیز به کار گرفت. به‌طور مشخص منظور ما در اینجا از زمان

انفجاری در تهران زمان‌هایی است که به جنبش‌های اجتماعی-سیاسی و یا مواردی خاص همانند شادی‌های جمعی ناشی از موفقیت‌های گوناگون ملی و بین‌المللی از جمله موفقیت‌های ورزشی، اختصاص دارد. در زمان انفجاری، آنچه بیش از سایر موارد اهمیت دارد «پیش‌بینی‌ناپذیری» سیر وقایع است. توده‌ی مردمی که به واسطه‌ی جنبش‌های اجتماعی یا شادی‌های ملی به خیابان‌ها سرازیر می‌شوند تا خشم و عصبانیت خود یا خوشحالی زائدالوصف‌شان را نشان دهند، این توانایی را دارند که هر آنچه مانع اعتراض یا خوشحالی‌شان می‌شود، از پیش روی بردارند. قدرت تأثیرگذاری جمعی و توده‌ای از خلال خیابان و نیز خلاقیت‌های فردی ممکن در چنین شرایطی زمان انفجاری را تبدیل به زمانی حساس از حیث راهبردی می‌سازد. از این نظر، در هنگام بروز زمان انفجاری عملکرد نیروهای انتظامی و کمکی از قبیل آتش‌نشانی‌ها، اورژانس و غیره از اهمیت بسیاری برخوردار است. زیرا هر نوع اهمال یا غرض‌ورزی مخالف خواست و نیت توده‌های سرازیر در خیابان ممکن است نتایج وخیمی چه برای توده‌ها و چه برای نیروهای دولتی در پی داشته باشد. بر این اساس، مدیریت صحیح و مبتنی بر اصل تسامح و مدارا چه با جنبش‌های اجتماعی و چه با مردمان خوشحال در زمان پیروزی‌های ملی می‌تواند پیامدهای مثبتی برای مردم و دولت به همراه داشته باشد.

اگر بخواهیم کمی بیشتر در مورد زمان انفجاری صحبت کنیم و دلالت‌های واقعی آن را مورد ارزیابی قرار دهیم، ناگزیریم که به مقوله‌ی «حق به شهر»، که از درخشان‌ترین دستاوردهای نظری اندیشمندانی چون هانری لوفور و دیوید هاروی است، نظری بیافکنیم. دیوید هاروی شهر را مکانی می‌داند که در آن مردمان گوناگون از طبقات مختلف درهم می‌آمیزند و از روی بی‌میلی یا مجذانه دست به تولید یک زندگی اشتراکی ولو دائماً متغیر و ناپایدار می‌زنند. تلاش افراد برای تولید زندگی اشتراکی در شهرها، به عبارتی تلاش آن‌ها برای بازتولید خودشان است، ولو آنکه کاملاً آگاهانه نباشد. هاروی از این لحاظ استدلال می‌کند که «حق به شهر» در دوران معاصر، یعنی زمانی که حق مالکیت خصوصی و نرخ سود دیگر مفاهیم حق را تحت الشعاع قرار می‌دهند، یکی از فراموش‌شده‌ترین حقوق بشر است. هاروی «حق به شهر» را چنین توضیح می‌دهد:

«... حق به شهر بسیار فراتر از آزادی فردی در دسترسی به امکانات شهری است. حق به شهر حق تغییر دادن خودمان از طریق تغییر دادن شهر است. به علاوه، این حقی عمومی و نه فردی است، چه این دگرگونی به‌طور اجتناب‌ناپذیری وابسته به اعمال نیروی جمعی در تغییر شکل دادن به روند توسعه»

شهری است. من می‌خواهم چنین استدلال کنم که آزادی ساختن و بازساختن شهرها و خودمان یکی از بارزترین و در عین حال فراموش‌شده‌ترین حقوق بشر است.» (هاروی ۱۳۹۱: ۱۴)

مفهوم «حق به شهر» به بیان صریح‌تر، حق راستین افراد در تغییر دادن فرآیندها و چگونگی سیر وقایع در شهر از خلال حضور در خیابان‌های شهر، میادین، پارک‌ها و غیره است. هرچند منظور هاروی از «حق به شهر» بیشتر دلالتی سیاسی دارد که مبتنی بر ایده‌ی «دموکراسی مستقیم» و توان تأثیرگذاری بی‌واسطه بر سیاست‌گذاری‌های گوناگون از جانب دولت‌ها و شهرداری‌هاست، اما به نوعی اشاره بر هرگونه مداخله‌ی فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی لازم از جانب مردم دارد. وقایع اخیر کشورهای عربی، ترکیه، یونان، برزیل، و نیز جنبش تسخیر وال‌استریت در آمریکا و جنبش برآشفنگان ۲۰۱۱ در اسپانیا، همگی حکایت از احیای «حق به شهر» برای مردم دارند. مردمی که زندگی در شهر برای آن‌ها به دلیل سیاست‌گذاری‌های افراطی حاکمان و دولت‌هایشان سخت‌تر از هر زمان دیگری شده و راهی غیر از مداخله‌ی مستقیم در سیستم‌های شهری و تسخیر مکان‌های عمومی شهر به‌منظور شنیده شدن اعتراضات‌شان ندارند. باز هم تأکید می‌کنیم که ارجاع ما به مفهوم «حق به شهر» لزوماً به سبب دلالت سیاسی آن نیست، بلکه می‌توان آن را در زمینه‌های فرهنگی و اجتماعی نیز به کار گرفت. بدین ترتیب، زمان انفجاری یکی از مصادیق خود را هنگامی به دست می‌آورد که مردم به سبب احیای «حق به شهر» خود به خیابان‌ها سرازیر می‌شوند و به صورت موقت سیر روزمره‌ی زمان را مختل می‌سازند. به عنوان مثال، عصر پیروزی انتخاباتی حجت‌الاسلام حسن روحانی در ۲۵ خرداد ۱۳۹۲ و بروز شادی‌های خیابانی در سرتاسر کشور که البته در تهران به دلیل موقعیت خاص آن کمیت و کیفیتی دیگر داشت را می‌توان به‌مثابه‌ی «زمان انفجاری» تلقی کرد. زمانی که خیل عظیم مردم اعم از شرکت‌کنندگان در و کناره‌گیران از انتخابات به خیابان‌ها ریختند تا برخی به خوشحالی پردازند، برخی شعارهای سیاسی گوناگون سر دهند و برخی هم صرفاً تماشاگر جمعیت انبوه مردم باشند. نزدیک‌ترین واقعه به چنین غلیانی به چهار سال پیش از آن در زمان پس از انتخابات سال ۸۸ بازمی‌گردد. زمان انفجاری این خاصیت را دارد که بسیاری از افراد بی‌طرف را نیز در خود جای دهد. به‌طور مثال، در شب پیروزی انتخاباتی دکتر روحانی علاوه بر طرفداران وی که هیاهوی زیادی به راه انداخته بودند و بسیاری از معابر تهران را به‌واسطه‌ی جمعیت عظیم خود بسته بودند، افراد دیگری هم حضور داشتند که شامل طیفی از طرفداران سایر کاندیدها، کناره‌گیران از انتخابات و حتی مردم عادی‌یی

می‌شد که شاید هیچ‌گاه به مسائل سیاسی-اجتماعی نگرش خاصی نداشته باشند. مثال دیگر، به سه روز پس از پیروزی انتخاباتی روحانی باز می‌گردد، یعنی زمانی که تیم ملی ایران با بُرد در برابر کره جنوبی در سئول مستقیماً جواز حضور در جام جهانی ۲۰۱۴ برزیل را از آن خود کرد. اتفاقی که آخرین بار در سال ۱۹۹۷ با پیروزی در برابر استرالیا و راه‌یابی به جام جهانی ۱۹۹۸ فرانسه روی داد. شور و نشاط و خوشحالی بیش از حد تمام اقشار مردم با حضور در خیابان‌ها و پایکوبی در مکان‌های عمومی گوناگون کام همه‌ی ایرانیان را شیرین کرد. البته چنین پدیده‌ای به لحاظ مقبولیت و همه‌گیر شدن نسبت به وقایع مشابه اما سیاسی وضعیت بهتری دارد. به بیان دیگر، در نگاهی کلی عرصه‌ای مانند ورزش در مقایسه با سیاست خیل بیشتری از مردم را به خود جذب می‌کند. دلایل این امر را باید در ساختار اجتماعی جامعه‌ی ایران و نگرش و علاقه‌مندی مردم نسبت به عرصه‌های گوناگون حیات اجتماعی جُست.

حال دوباره به مقوله‌ی زمان انفجاری باز می‌گردیم. اختلالی که زمان انفجاری در سیر روزمره‌ی زمان ایجاد می‌کند، منجر به اغتشاش موقت در سیستم زمان شهری و به تبع کژکارکرد در سایر عناصر تشکیل‌دهنده‌ی حیات شهر می‌شود. به‌طور مثال، اگر طبق یک تقسیم‌بندی ابتدایی زمان روزمره را به سه بخش هشت‌ساعته تقسیم نماییم که هشت ساعت نخست مختص خواب، هشت ساعت دوم متعلق به کار و هشت ساعت آخر اختصاص به استراحت، بازیابی قوا، فراغت، خرید و غیره داشته باشد، زمان انفجاری می‌تواند منطق وضع موجود را برهم‌ریزد و به‌صورت موقت منطق خودانگیخته‌ی خود را حکم‌فرما کند. به بیان دیگر، حضور توده‌های مردم در خیابان در طول ساعات کاری متداول (صبح تا بعدازظهر) یا در نیمه‌های شب و برهم زدن نظم وضعیت موجود می‌تواند منجر به از کار افتادن بخش عظیمی از امور حمل‌ونقلی و ارتباطی، تعطیل شدن موقت بانک‌ها و بخش‌های خدمات عمومی از ترس خسارت و ایجاد وقفه در کسب و کار مغازه‌داران شود. البته از آن رو که بروز زمان انفجاری در شهری مانند تهران و کشوری مانند ایران تا حد زیادی دفعتی و غیرقابل پیش‌بینی است، از این نظر که در سایر کشورها امکان واقعی تظاهرات خیابانی در چهارچوب قانون تا حد زیادی گنجانده شده، بروز چنین اختلالاتی نمی‌تواند تأثیرات مخرب درازمدتی به همراه داشته باشد. به هر ترتیب، زمان انفجاری مقوله‌ای است که هر چند در نگاه نخست به‌واسطه‌ی ماهیت‌اش «مدیریت‌ناپذیر» می‌نماید، اما در واقع می‌توان با اتخاذ رویکردی مسامحه‌جویانه در راستای حقوق حقه‌ی مردم در مداخله در سیاست‌گذاری‌ها، امکان

اعتراض آن‌ها به وضع موجود و یا ابراز شادمانی‌های جمعی‌شان هزینه‌های احتمالی ناگوار را چه برای دولت/حکومت و چه برای مردم کاهش داد. بی‌شک توانایی دموکراتیک هر دولت در مواجهه با مقاطع بحرانی یا حساسیت‌برانگیز از لحاظ تأثیرگذاری بر زندگی‌های مردم است که آشکار می‌شود. از این رو، پذیرش و اتخاذ رویکرد مناسب نسبت به مقوله‌ی زمان انفجاری برای کشور در حال توسعه‌ای چون ایران و مشخصاً پایتخت آن تهران، آن‌چنان حائز اهمیت است که در صورت عدم وجود دیدگاهی عقلانی و دموکراتیک ممکن است پیامدهای سنگینی به بار آورد.

۶. زمان روزمره و کلیشه‌های زمان اقتصادی شده

برای ورود به مبحث زمان روزمره و کلیشه‌های زمان اقتصادی شده ابتدا باید منظورمان را از «زمان اقتصادی شده» را مشخص کنیم. مراد از آنچه «زمان اقتصادی شده» نامیده‌ایم، نوع مشخصی از زمان است که تحت یک نظام اقتصادی-اجتماعی-سیاسی معین بر سایر انواع زمان غلبه می‌یابد. به بیان دیگر، منظور از «زمان اقتصادی شده» آن درکی از زمان در شیوه‌ی تولید مبتنی بر سرمایه‌داری و کسب حداکثر سود به واسطه‌ی بهره‌کشی از کار است که راه را برای هر چه بیشتر «کالایی شدن» زمان باز می‌گذارد. در چنین نظامی، «فرهنگ مصرف» می‌باید از الگوی مصرف فزاینده آن هم نه فقط در حیطه‌ی کالاها، بلکه در مورد تمامی چیزهای قابل مصرف تبعیت کند. زیرا در غیر این صورت، سیکل یا قاعده‌ی تولید و توزیع نیز دچار اختلال می‌شوند. چنین نظامی برای بازتولید خویش نیاز به ایجاد کلیشه‌های چشم‌فریبی دارد. به‌طور مثال، همه‌ی ما عبارت‌هایی مانند «وقت طلاست»، «از زمان نهایت استفاده را ببرید»، «همیشه زود دیر می‌شود» و غیره را در سطح شهر به روی بیلборدهای تبلیغاتی، تبلیغات شهرداری و شبکه‌های تلویزیونی دیده‌ایم. آنچه در نگاه نخست به نظر می‌رسد، پیام آموزنده‌ای است که مخاطب قاعداً باید از چنین تبلیغات و آموزه‌هایی فراگیرد، آموزه‌هایی که فی‌نفسه کارکردی تعلیمی/فرهنگی دارند، اما در بسیاری از موارد تبدیل به عناصر یک ایدئولوژی کلی‌تر مبنی بر «مصرف هدف‌دار زمان» می‌شوند. ناگفته نماند که منظور ما از «زمان اقتصادی شده» لزوماً زمان یا ساعت‌های کاری گوناگون در صنایع و فعالیت‌های تولیدی و خدماتی متفاوت نیست، بلکه مقصود درکی اقتصادی شده از زمان است که تمام عرصه‌ها و فعالیت‌های زندگی را تبدیل به کمیتهایی می‌سازد که به واسطه‌ی مصرف زمان، این طلای کم‌یاب و برگشت-ناپذیر، همه‌چیز را به استفاده و سوءاستفاده از ثانیه‌ها و لحظه‌ها تقلیل می‌دهد.

بدین ترتیب، بحث از زمان اقتصادی شده ناگزیر مبحث چالشی تأثیرپذیری و تأثیرگذاری عرصه‌های گوناگون زندگی اجتماعی (اعم از اقتصاد، سیاست، فرهنگ، زبان و غیره) بر یکدیگر را به میان می‌کشد. بدون اینکه وارد بحث اساسی زیربنا/روبنا و اینکه کدام عرصه‌ی اجتماعی شالوده‌ی جامعه را شکل می‌دهد، شویم مستقیماً موضع خود را که همانا عینی‌گرایی روش‌شناختی^{۱۱} و اولویت شیوه‌ی تولید در ساختاردهی به سایر عرصه‌های اجتماعی‌ست، در توضیح زمان اقتصادی شده پیش می‌بریم. به زعم ما، صنعتی‌شدن ایران و شکل‌گیری فرهنگ جدید کار به واسطه‌ی ورود شکل رانتی سرمایه‌داری دولتی به ایران، درک عامیانه از مصرف زمان را به کلی دگرگون کرد. تا پیش از صنعتی‌شدن، وضعیت شبه‌فئودالی اقتصاد و نیروی کار ایران مانع از آن می‌شد که کارگران یا کشاورزان به قصد انباشت مازاد دست به تولید ببرند. در آن هنگام، تولید نزد عمده‌ی مردمان یا برای مصرف بی‌واسطه‌ی خود آنان انجام می‌شد، یا برای توزیع در بازارهای محلی جهت فروش و تداوم امکان تولید و بازتولید. از این نظر، زمان تولید زمان طبیعی و مبتنی بر فعل و انفعالات طبیعت بود. به بیان دیگر، تطبیق یافتن زمان طبیعی (ساعت طلوع و غروب خورشید، فصل‌ها و تغییرات آب‌وهوایی متناسب با آن‌ها) بر زمان کار دهقانی یا کشاورزی در کل برای آنان کفایت می‌کرد. اما رفته‌رفته با صنعتی‌شدن ایران (اواخر قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰) و ورود به مرحله‌ی سرمایه‌داری مبتنی بر تولید کارخانه‌ای و اهمیت اقتصادی «ثانیه‌ها»، درک عامه از زمان و مصرف زمان نیز دگرگون شد. بدین نحو، زمان طبیعی که در سازگاری با سایر عرصه‌های حیات شبه‌فئودالی بود، تبدیل به زمان اقتصادی (شده)‌ای گشت که سایر عرصه‌های زندگی پیرامون خود را نیز تحت تأثیر شدید قرار می‌داد، به‌طوری که «فرهنگ شتاب» و مصرف فزاینده‌ی هر آنچه مصرف‌کردنی است، از کمی-ترین چیزها مانند زمان تا کیفی‌ترین آن‌ها مانند مکان^{۱۲}، به تدریج جای فرهنگ توازن و سازگاری با طبیعت، زمان و مکان را گرفت.

هدف از شرح این فرآیند قاعدتاً ربطی به نوستالژیک شدن نسبت به گذشته‌ای از دست‌رفته و نظریات شوونیستی «گذشته‌ی نیک» و «اکنون بد» ندارد. منظور تبیین شرایطی است که تحت آن، ویژگی‌های متمایز یک نظام اقتصادی (در اینجا مشخصاً درک اقتصادی‌شده از زمان) تبدیل به یگانه ویژگی‌های مشروع و قابل قبول در سطح جامعه می‌شوند، به‌طوری که گویی هیچ بدیل دیگری در کار نیست. هدف ما از بحث درباب زمان

^{۱۱} methodological objectivism

^{۱۲} place

اقتصادی شده دقیقاً صحبت از بدیل‌های دیگر در برابر چنین درکی از زمان است. به یک معنا همان‌گونه که پس از چندی زمان طبیعی تبدیل به زمان اقتصادی (شده) گشت و درک عامیانه از زمان نیز دچار دگرگونی اساسی شد، می‌توان تحت گفتمان‌های متفاوت از زمان اقتصادی (شده)، اقتصادزدایی کرد. البته نه به صورتی که اهمیت اقتصادی زمان نادیده گرفته شود، بلکه به نحوی که دیگر درک اقتصادی از زمان یگانه درک غالب نباشد و افراد بتوانند فارغ از قیدوبندهای یک نظام اقتصادی مشخص، زمان خود را همان‌گونه که می‌خواهند مصرف کنند.

کادر ۲

زمان، انضباط کاری و مدرن‌سازی در ترکیه و ایران: برخی ملاحظات تطبیقی*

«ویژگی‌های تجدد یا مدرنیته و ضروریات مدرن‌سازی معمولاً با درک جدیدی از زمان، اندازه‌گیری زمان و قابلیت هماهنگ‌سازی و تنظیم دقیق زمان همراه است. سکولارسازی زمان، در مقام نظام انتزاعی و دلبخواهی اندازه‌گیری، زمان را به واحدی غیرشخصی، عام و قابل تبدیل بدل کرد. اندازه‌گیری دقیق زمان به پیش‌شرط علم و فناوری مدرن و در نتیجه پیش‌نیاز زندگی خصوصی و عمومی در جامعه‌ای مدرن بدل شد. از این رو هم ساعت و هم جدول زمانی آلاتی هستند که مدرنیته را با آن‌ها تجربه می‌کنیم.

ساعت مکانیکی عمومی در اروپا در اوایل قرن چهاردهم اختراع شد و تا اوایل قرن هجدهم ساعت‌های کلیساها و ساعت‌های عمومی در تمام شهرهای بزرگ و مهم و شهرهای کوچک و دارای بازار بزرگ پدید آمده بودند. در ایران و امپراتوری عثمانی اولین ساعت‌های مکانیکی عمومی در تبریز (قرن شانزدهم)، اصفهان (قرن هفدهم) و استانبول (اواسط قرن نوزدهم) برپا شدند اما تنها در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم بود که این جلوه‌ی وقت عمومی به تدریج مورد توجه جمعیت شهری قرار گرفت.

اولین موج صنعتی شدن که در قرن نوزدهم آغاز شد، از زمان، از کارگروعی، از سازماندهی و همکاری - اگر نه از نظر وحدت از نظر هماهنگی - درک جدیدی را به همراه داشت. انضباط کاری اساساً بر پایه مقررات جدید روز کاری بود که شامل ساعات کاری مشخص و فواصل از پیش تعیین‌شده می‌شد و جایگزین فواصل پیشامدرن شد که به اوقات طلوع و غروب مرتبط بودند. آغاز به کار ارتباطات تلگرافی و حمل و نقل عمومی مدرن، به خصوص راه‌آهن، که در زمانی مشخص مسافتی عظیم را طی می‌کرد و ساعت‌های حرکت و رسیدنش از قبل تعیین‌شده بود، عامل شاخصی در ایجاد دقت بسیار در اندازه‌گیری زمان بود. اما تنها در قرن بیستم و به واسطه‌ی اتخاذ زمان‌های یکسان بین‌المللی در سراسر جهان و همچنین اولین قوانین کار، که انضباط کاری

سراسری را به شدت اعمال کردند، بود که درک مدرن از زمان بالاخره در ترکیه و ایران تجربه شد.»
*آتابکی تورج، ۱۳۹۰، دولت و فرودستان: فراز و فرود تجدد آمرانه در ترکیه و ایران، ترجمه آرش عزیزی، تهران، نشر ققنوس، ص ۱۳-۱۴.

کادر ۳

جامعه‌ای که چون ساعت پیش می‌رود*

«زمان اجتماعی از این پس فرصت نمی‌دهد که در زمان افلاکی و یا زمان بیولوژیکی قاب گرفته شود، بلکه باید به عنوان اعلام جنگی بر علیه طبیعت از هر دو سمت درک بشود، هم بر علیه کهولت و هم بر علیه نیاز جسم برای آرامیدن و انبساط روح. در روستاها هنگام شب ساعت مردم گاو بود. حدود دویست سال پیش شب‌ها هم در خانه‌ها و هم دروازه‌ی شهر بسته می‌شد. امروزه نور مصنوعی چراغ‌ها تفاوت شب و روز را از بین برده است. دیگر شب مثل قدیم یک بهانه برای استراحت کامل نیست. شب بخشی از مستعمره‌ی روز شده است. به همین خاطر هیچ بخشی از زمان خطی مستثنی از سازمان‌یافتگی نیست. رابطه‌ی میان زمان خطی و زما مدور به مثابه انتخابی بین دو تئوری زمانی نیست بلکه به مثابه انتخابی بین دو صورت زمانی مختلف است.»

زمان نو

«در اکولوژی زمان- درست مثل دیگر اشکال بی‌توازی اکولوژیکی- رابطه‌ی بین قاتل و مقتول ناروشن و گنگ است. از طریق حلقه‌های بی‌شمار و تا حدود معینی همگی در این وضعیت مسئول هستند. در حقیقت ما استفاده‌ی غلط و غیرعقلانی از زمان را پذیرفته‌ایم، درست به همان شیوه‌ای که حریصانه در مصرف انرژی و کالاهای رنگارنگ خود را غرق می‌کنیم، در حالی که می‌دانیم این‌گونه زندگی در دراز مدت ویرانگر و به لحاظ جهانی برای تمام موجودات کره‌ی زمین خطرناک است.

پشت شتابزدگی و کمبود زمان، رویای نوعی زندگی خوب نهفته است. این رویا زمانی که به نزدیک‌ترین سلاح دست می‌یابد، به طور موثری خود را نابود می‌کند.

تقریباً تمام تجربیات اجتماعی اساسی به زمان نیاز دارند. اما نه زمان زیاد بلکه به همان اندازه که عشق، آرامش و اعتماد از ما می‌طلبد. سال‌ها از زمانی می‌گذرد که چارلی چاپلین در فیلم «عصر جدید» (۱۹۳۶) جهان صنعتی را به سُخره گرفته بود، تنها با نشان دادن این حقیقت که چگونه حرکت مکرر ماشین مُهر خود را بر جسم و

روح بشر می‌کوبد. در آن زمان هر بیننده‌ای به تکان‌های مسخره‌ای که در اثر دوربین‌های اولیه‌ی فیلم‌برداری دو چندان می‌شد، خنده‌اش می‌گرفت. امروز من نگران آنم که بسیاری طنز او را به مثابه‌ی گزارشی از یک زندگی روزانه‌ی کاملاً عادی و بهنجار بفهمند.

تپش کار روزانه بذر خود را در همه‌جا کاشته است، در واکنش جسمی ما، در استفاده از تعطیلات و وقت استراحت‌مان. آنچه قرار بود به عنوان وقت استراحت و ذخیره‌ی نیرو از آن سود ببریم در زمره‌ی کار در آمد. غذاهای بسته‌بندی شده و یخ‌زده و روان‌درمانی که کوتاه‌ترین راه برای آرمیدن است، بر زندگی عموم مسلط شده است. هر بار که با سرعت غیرمجاز در اتوبان‌ها از دیگران سبقت می‌گیریم، احساس پیروزی و سعادت می‌کنیم، زیرا لااقل پنج دقیقه از روز را ذخیره کرده‌ایم. اما چنین کاری ناگهان به قیمت زندگی ما تمام می‌شود.» «علاوه بر مرگ و منتهی‌پذیری بشر که پیوسته زمان را به کالای نادر مبدل کرده است، نیروهایی در جامعه‌ی مدرن نیز به آن دامن زده‌اند که با شور وصف‌ناپذیری برای بهره‌کشی از هر ثانیه فرصت نمی‌دهند که چیزی از آن به هدر برود. گونه‌ای خست و چشم‌تنگی در جوهر زندگی هست که بشر نمی‌خواهد تسلیم بشود، مگر آنکه مجبور باشد. ما فکر می‌کنیم که کیفیت کار به نحوی با سرعت و بازدهی در رابطه است، اما کیفیت زندگی را باید در جای دیگری جست. تمام ارزش‌های جمعی از ما می‌طلبند که برای خود و دیگران وقت کافی داشته باشیم. یقین، آرامش درونی، عشق و اعتماد نمی‌تواند با شمارش معکوس لحظه‌ها و یا از کار انداختن ساعت جوانه بزند. در اینجا شتاب و بازدهی نقطه‌ی مقابل کیفیت است.

بشر مدرن و معاصر به فرهنگ زمانی تازه‌ای نیازمند است و در جامعه‌ی مدرن نشانه‌هایی دلالت بر آن دارد که بعضی به جای بالا رفتن از پله‌های ترقی زمان خود را صرف بودن با خانواده می‌کنند. گروهی در بهترین حالت می‌توانند چند پایه‌ی حقوق به دست بیاورند، اگر زودتر از موعد با زخم معده و سکت‌های قلبی ساقط نشوند. بهتر آن است که بدون استفاده از الکل و داروهای مخدر از زندگی تا زمانی که هست بهره‌گرفت. بسیاری به جای حقوق زیاد ترجیح می‌دهند که تعطیلات بیشتری داشته باشند.»

*اریکسن، تروند برگ، ۱۳۸۵، تاریخ زمان، ترجمه اردشیر اسفندیاری، تهران، نشر پرسش، ص ۲۶۷، ۲۷۷-۲۷۹

همان‌طور که پیشتر گفتیم، زمان اقتصادی‌شده، که اصلی‌ترین نمود آن در قالب زمان‌های روزانه‌ی کاری نیروهای کار است، توانایی آن را دارد که کل حیات انسانی را تحت سلطه و مطابق با خود درآورد. از این نظر، نظام‌های توزیع ساعت کاری در بخش‌های متخلف اعم از دولتی، نیمه‌دولتی و خصوصی بنابر قوانین و مقررات خاص خود که در بستر تاریخ اندکی جرح و تعدیل شده‌اند، نقش به‌سزایی در شکل‌دهی به کلیت «زمان» در

نظام‌های اجتماعی دارند. در طول تاریخ، جریان مبارزات نیروهای کار به‌ویژه کارگران صنعتی برای کاهش ساعات کار و افزایش دستمزدها از جمله مواردی بوده که توانسته در برابر درک اقتصادی‌شده از زمان قد علم کند و خواهان نوعی دیگری از سپری کردن زمان باشد. البته بر همگان آشکار است که الغای درک اقتصادی‌شده از زمان منوط به الغای نظام اقتصادی بهره‌کشانه‌ای است که مبنای خود را بر بیشینه‌سازی سود از طریق مصرف حاد و سریع زمان قرار داده است. از این رو، عملاً نمی‌توان از تجدیدنظر در فهم اقتصادی‌شده از زمان سخن گفت هنگامی که زیرساخت‌های اقتصادی یک جامعه همچنان بر مبنای بهره‌کشی از زمان کار استوار باشد.

به بیان دیگر، هر گونه صحبت از تغییر نگرش نسبت به «زمان» در قلمرو فرهنگ مستلزم تغییر رویکرد ملازم آن در حیطه‌ی اقتصادی و سیاسی است. به همین سبب، هر چند ممکن است بتوان از طریق فرهنگ‌سازی با کلیشه‌های زمان اقتصادی‌شده مقابله کرد و درکی بدیل در برابر آن ارائه داد، اما عملاً مادامی که نظام اقتصادی و سازمان‌دهندی کار مبتنی بر استثمار فزاینده‌ی نیروهای کار و بهره‌کشی از لحظه‌به‌لحظه‌ی ساعات کاری باشد، تغییر چشم‌گیری رخ نمی‌دهد و همچنان زمان اقتصادی‌شده یگانه شکل درک عام از زمان خواهد بود.

۶.۱ مقابله با زمان اقتصادی‌شده

ساعات کار در طول هفته در نهایت منجر به یک روز تعطیل کاری و استراحت می‌شوند. تعطیلات آخر هفته در همه‌ی نقاط جهان بنابر نظام‌های اقتصادی-اجتماع-عقیدتی گوناگون از یک تا دو روز متفاوت هستند. از همین رو، معنا و مفهوم «تعطیلات آخر هفته»^{۱۳} و برنامه‌ریزی برای آن در هر کشور مختصات خاص خود را دارد. اما چیزی که در میان تمام موارد مشترک است، میل افراد در مواجهه با زمان اقتصادی‌شده‌ی کاری در تعطیلات آخر هفته برای فاصله گرفتن از شهرها و فضاهایی است که زمان عمده‌ی آن‌ها را در طول هفته به خود اختصاص می‌دهد. پناه بردن به دامن طبیعت، مناطق حومه‌ی شهر، سفرهای کوتاه، باغ‌ها و بوستان‌ها و غیره از جمله فعالیت‌هایی است که افراد می‌توانند برای بازیابی قوای خود و گذراندن اوقات فراغت خوش به انجام آن مبادرت ورزند.

^{۱۳} weekend

در مورد تهران، وضعیت نارضایتی عمومی مردم از تمایل به گذراندن اوقات در شهر (چه در زمان کاری و چه در زمان فراغت) به شکل قابل درکی زیاد است. بنا به گزارش سایت نامبئو^{۱۴}، شاخص نارضایتی از گذراندن زمان در شهر تهران^{۱۵} برابر با ۸۵,۵۸ است، یعنی بخش عمده‌ی اهالی تهران سپری کردن زمان در شهر تهران را ترجیح نمی‌دهند. در برابر، شاخص رضایت از گذران زمان در شهر تهران^{۱۶} معادل با ۱۴,۴۲ است. اگر بخواهیم این شاخص‌ها را به نحوی عینی دنبال کنیم می‌توانیم الگوی فراغتی اصلی در شهر تهران را مد نظر قرار دهیم. به عنوان یک ناظر بیرونی و نه لزوماً به‌منزله‌ی یک پژوهشگر بلکه به‌مثابه‌ی یکی از اهالی کلان‌شهر تهران، می‌توان به‌راحتی این الگو را شناسایی کرد: شهر تهران در اوقات تعطیل (تعطیلات رسمی اعم از اعیاد دینی و ملی) و پایان هفته‌ها به صورت چشم‌گیری خالی از جمعیت می‌شود و در عوض، دروازه‌های ورودی/خروجی شهر به سمت نواحی پیرامونی، کرج، چالوس، قزوین، فیروزکوه و غیره مملو از جمعیت می‌گردد. به بیان دیگر، ترافیک معمول در سطح تهران آخر هفته‌ها به مسیرهای خروج از تهران منتقل می‌شود. نمونه‌ی دیگر، هجوم جمعیت ساکن تهران در قالب خانواده‌ها و گروه‌های جوانان در آخر هفته‌ها به مناطق تفریحی دور از سطح شهر اما همچنان داخل آن، مانند درکه، دربند، گن، جمشیدیه، توچال و سایر مناطق خوش آب‌وهوای مرتفع است. به طوری که مسیرهای منتهی به این مناطق هم در آخر هفته‌ها یا ایام تعطیل همانند روزهای عادی هفته شاهد بار ترافیکی سنگین هستند. این مشاهدات به عنوان شهروندی عادی برای تمام اهالی تهران مأنوس و آشناست. اما معنای این «گریز از شهر» چیست؟

در تهران نیز همانند سایر کلان‌شهرها، حیات روزمره‌ی شهری آکنده از مشقتها، تلاش‌ها و سختی‌های خاص خود است. روند روزمره و یک‌نواخت گذر زمان در طول هفته، که همان‌طور که گفتیم تحت سلطه‌ی منطق «زمان اقتصادی‌شده» است، در کنار معضلات اساسی‌ی چون آلودگی هوا، تراکم جمعیت و ترافیک، منجر به ایجاد نوعی احساس دلزدگی و ملال از زندگی شهری در تهران می‌شود. احساسی که البته هر هفته از بین می‌رود و مجدداً به وجود می‌آید، زیرا منطق زندگی مدرن انسان را ناگزیر از حیات شهری با تمام مسائل و مشکلات‌اش کرده است. به هر ترتیب، پناه بردن تهرانی‌ها به مناطق خوش آب و هوا در خود تهران یا حوالی

^{۱۴} http://www.numbeo.com/pollution/city_result.jsp?country=Iran&city=Tehran

^{۱۵} Dissatisfaction to spend time in the city

^{۱۶} Comfortable to spend time in the city

آن به معنای آن است که اهالی تهران ترجیح می‌دهند تا جای ممکن از گذراندن اوقات خود در شهر محل سکونت‌شان خودداری کنند.

۷. نتیجه‌گیری

مقوله‌ی زمان شهری و مصرف روزانه‌ی آن در قالب زمان روزمرگی از جمله عناصر اصلی تشکیل‌دهنده‌ی ساختار زندگی مدرن است. ما در این پژوهش سعی داشتیم با ارائه و توصیف آشکال زمان روزمرگی و تلاقی آن‌ها با یکدیگر، مسئله‌ی رابطه‌ی زمان روزمرگی با فرهنگ در شهر تهران را مورد بررسی قرار دهیم و با شناسایی آشکال مذکور به ارائه‌ی راه‌کارهایی جهت عادلانه‌سازی مصرف زمان، کاهش زمان‌های تلف‌شده و مدیریت بهینه‌ی منابع در دسترس در راستای نیل به مدیریت شهری کارآمد بپردازیم. از این رو، در همین بخش راه‌کارهایمان را برای هر یک از مشکلاتی که در پژوهش به آن اشاره داشتیم عرضه می‌نماییم و امیدواریم که بتوانیم نقشی ولو بسیار اندک در جهت پیشرفت عادلانه‌ی کلان‌شهری چون تهران داشته باشیم.

۷.۱ راه‌کار برای بهبود معضل تعطیلات و ساعات کاری

همان‌طور که در این پژوهش عنوان شد، معضل تعطیلات (اعم از رسمی و غیررسمی) در ایران و به‌ویژه شهر تهران اهمیت فزاینده‌ای برای مدیریت شهری دارد. هر چند بنا بر پژوهش شورای عالی انقلاب فرهنگی، ایران یکی از کم‌ترین میزان تعطیلات رسمی در جهان را دارد (یعنی ۱۰۳ روز با احتساب تعطیلات رسمی، جمعه‌ها و نیم‌پنجشنبه‌ها)، اما تعطیلات غیررسمی ناشی از علل گوناگون، از برگزاری نشست‌های بین‌المللی گرفته تا تعطیلی به سبب آلودگی هوا و بین‌التعطیلین، هر ساله باعث می‌شود رقم مذکور بیش از پیش افزایش یابد، به طوری که بعضاً این عدد به ۱۲۰ روز هم می‌رسد، یعنی تقریباً یک‌سوم کل روزهای سال.

راه‌کار مد نظر ما جهت کاهش میل شهروندان به تعطیلی‌های ناگهانی و بین‌التعطیلین، پیشنهاد تعطیل کردن کامل روز پنج‌شنبه در استان تهران و در صورت نیاز، سایر استان‌های کشور است. این پیشنهاد علاوه بر دلایل بهره‌وری نیروی کار و کاهش آلودگی هوا به‌واسطه‌ی کاستن از حجم خودروهای در گردش، دلایل فرهنگی-اجتماعی مشخصی دارد. مسئله‌ی تعطیلات آخر هفته برای خانواده‌ی ایرانی به پشتوانه‌ی تاریخ غنی مناسبات

عمیق خانوادگی از اهمیت سرشاری برخوردار است. جمع شدن اعضای خانواده نزد یکدیگر، به‌ویژه نزد بزرگان خانواده، عزیمت به مناطق پیرامونی یا خارج از شهر جهت گذراندن اوقات فراغت، انجام سفرهای یک-روزی زیارتی یا سیاحتی و غیره از جمله فعالیت‌هایی است که اغلب خانواده‌های ایرانی معمولاً در روز جمعه انجام می‌دهند. از این نظر، تعطیل کردن کامل پنج‌شنبه‌ها می‌تواند در این مورد راه‌گشا باشد، زیرا اگر مردم (مخصوصاً افراد شاغل در نهادهای دولتی) هر هفته از دو روز تعطیلی رسمی یا تعطیلات آخر هفته برخوردار باشند خیالشان از این امر راحت است که بعد از گذراندن پنج روز کاری می‌توانند دو روز کامل با خانواده باشند و به اموری بپردازند که دوست می‌دارند. البته تا کنون طرح‌هایی چون کاهش ساعات کاری ادارات دولتی در پنج‌شنبه‌ها یا تعطیلی مدارس ابتدایی صورت گرفته ولی تفاوت چشم‌گیری در ساعات اوج ترافیک و کاهش آلودگی هوا نداشته است. به عبارت دیگر، می‌توان نیم‌پنج‌شنبه‌های کاری را که عملاً بهره‌وری مفیدی از آن‌ها خارج نمی‌شود، به کلی تعطیل کرد و آن را جزء تعطیلات آخر هفته‌ی مردم تلقی نمود به طوری که همانند بسیاری از کشورهای دیگر تعطیلات آخر هفته دو روز کامل باشد. در چنین شرایطی شاید دیگر جو غالب در میان مردم استفاده و سوءاستفاده از شرایطی مانند بین‌التعطیلی‌ها نباشد، زیرا در هر صورت آن‌ها دو روز پایانی هفته را برای استراحت و فراغت دارند. این طرح پیشنهادی به نظر ما می‌تواند با کار کارشناسی بیشتر نتایج مفیدی برای مدیریت زمان روزمره‌ی شهری، به‌ویژه در شهر و استان تهران، داشته باشد.

راه‌کار بعدی، تابوردایی از «ساعات رسمی کار» در موقعیت‌های مناسبی و ساعات نیمه‌شب است. در مورد موقعیت‌های مناسبی و تعطیلی رسمی و غیررسمی ناشی از آن‌ها، بهترین راه‌کار حرکت به سمت اختیاری کردن امکان فعالیت در زمان‌های مناسبی است. البته این امکان بیشتر در مورد صاحبان مشاغل آزاد و فعالیت‌های بخش خصوصی مورد توجه است. اختیاری کردن امکان فعالیت بدین معناست که اگر به طور مثال ارگان، شرکت یا مغازه‌ای قصد کند در تعطیلات رسمی و غیررسمی به انجام فعالیت بپردازد، امکان این کار را داشته باشد. چنین اختیاری برای دو طرف ماجرایی یعنی دولت و بخش خصوصی یا دارنده‌ی شغل آزاد، می‌تواند مفید باشد. دولت می‌تواند با فروش امتیاز کار در زمان‌های رسمی یا غیررسمی تعطیل به صاحبان مشاغل آزاد یا ارگان‌های بخش خصوصی برای خود درآمدزایی کند و بخش خصوصی هم می‌تواند با مقداری هزینه کردن،

سودهای ناشی از فعالیت خود در چنین شرایطی را تا حد زیادی افزایش دهد به طوری که نه تنها ضرر نکند، بلکه از چنین مبادله‌ای سود فراوان ببرد.

در مورد امکان فعالیت در ساعات نیمه‌شب باید چنین گفت که تهران به عنوان پایتخت ایران، هم به لحاظ نیازهای شهروندی و هم به لحاظ نیازهای توریستی دیر یا زود باید به الگوی «شهر یک‌سره» یا «شهر ۲۴ ساعته» نزدیک شود. زندگی شبانه در تهران از نظر وجود کافی امکانات خدماتی، البته نه صرفاً خدمات اورژانسی یا آتش‌نشانی، از کمبودهای اساسی رنج می‌برد، به طور مثال در حیطه‌ی حمل‌ونقل عمومی اعم از مترو زیرزمینی، اتوبوس‌رانی و تاکسی‌رانی. ۲۴ ساعته شدن فعالیت‌های خدماتی در شهر، یکی از اصلی‌ترین ویژگی‌های عادلانه‌سازی زندگی شهری است. ایجاد امکان خدمات در ساعات نیمه‌شب یا منتهی به صبح، می‌تواند از خلال افزایش حداقلی قیمت خدمات در شب محقق شود به طوری که با در نظر گرفتن شرایط اقتصادی-اجتماعی اقشار فرودست، فشار تأثیرگذاری در صورت استفاده‌ی آنان از خدمات در ساعات مذکور تحمیل نشود. در مورد امکان فعالیت برخی مشاغل آزاد در ساعات نیمه‌شب نیز می‌توان همان پیشنهاد «فروش امتیاز کار» از جانب دولت را مطرح کرد. به طوری که صاحبان مشاغل آزاد مانند مغازه‌داران، پاساژداران و غیره با اعطای مبلغی بتوانند امکان فعالیت در ساعات نیمه‌شب را به دست آورند. چیزی که برای صاحبان مشاغل آزاد، صد البته فایده‌ی آن بیش از هزینه‌اش خواهد بود.

۷,۲ راه‌کار برای مسئله‌ی سفرهای شهری و زمان تلف‌شده

مسئله‌ی سفرهای شهری و ارائه‌ی راه‌کار برای برطرف ساختن یا کاهش معضلات را باید از بنیان مشکل مد نظر قرار داد. رویکرد انسان‌شناختی یا فرهنگی نسبت به این موضوع نخست تکلیف خود را با هر نوع رویکرد سطحی و معطوف به پاک کردن صورت مسئله مشخص می‌کند. در اینجا باید بگوییم که راه‌کار ما در جهت کاهش زمان تلف‌شده یا مدیریت زمان جابه‌جایی‌ها هیچ ربطی به آنچه به عنوان «کار فرهنگی» یا «فرهنگ‌سازی» در کلی‌ترین وجه شناخته شده، ندارد. به عنوان مثال، ما قصد نداریم بگوییم برای مفید ساختن زمان تلف‌شده در اتوبوس‌ها و مترو شهرداری باید موسیقی‌های آرامش‌بخش یا دلنواز پخش کند. به زعم ما، چنین کاری «زیباسازی» امر نامطلوبی است که در نهایت صورت مسئله‌ی اصلی را که همان ارائه‌ی راه‌کار برای

کاهش زمان تلف شده است، پاک می‌کند. ما عقیده داریم اصلی‌ترین مشکل شهر تهران در حیطه‌ی آمد و شد درون‌شهری مشکل تراکم فضایی است که باید مد نظر تمام بخش‌های تولیدی و خدماتی قرار گیرد، اما در عمل هیچ یک از این نهادها توجهی به این موضوع ندارند. به طور مثال، صنعت خودروسازی داخلی و نهادهایی که جواز عبور و مرور به خودروها را می‌دهند باید بیش از پیش در مورد وارد ساختن خیل عظیم خودروها، صدور پلاک و غیره به شهر تهران تجدید نظر کنند. طرح‌های کنترل ترافیک، مادامی که میزان ورود ماهانه و سالانه‌ی خودروها به حریم شهر تهران دست‌نخورده باقی بماند و هیچ‌گونه مانعی با توجه به تراکم مشخص مناطق مختلف شهر تهران در صدور پلاک و اجازه‌ی ورود به خودروها به صورت نظام‌مند وجود نداشته باشد، تا حد بسیار زیادی بی‌نتیجه خواهد بود و صرفاً به نفع اقشار فرادستی می‌شود که توان تهیه‌ی دو خودرو با پلاک‌های زوج و فرد را دارند تا بتوانند به‌سان گذشته هر روز از خودروی شخصی استفاده نمایند. در این میان، وضع تعرفه‌ها و موانع گمرکی شدیدتر می‌تواند مانع آن شود که صاحبان سرمایه بنا بر منفعت شخصی خود سالانه شمار عظیمی از خودروهای لوکس خارجی را وارد کشور کنند که مقصد بخش بسیار زیادی از آن‌ها شهرهای بزرگ، به‌ویژه تهران است.

راه‌کار دیگر برای تسهیل آمد و شد در تهران و کاهش زمان‌های تلف شده «تمرکززدایی منطقه‌ای» از مناطق ۲۲ گانه‌ی تهران است. همان‌طور که در این گزارش به آن پرداختیم، در میان مناطق ۲۲ گانه تهران مناطق ۶، ۹، ۱۰ و ۱۱ مقصد بالاترین میزان سفرهای شهری هستند. در این مناطق، ازدیاد نهادهای دولتی و وزارت‌خانه‌ای، بانک‌ها، بیمارستان‌ها، مراکز دانشگاهی و آموزشی و مراکز فرهنگی-هنری باعث شده که به صورت روزانه حجم عظیمی از ترافیک در این مناطق شکل بگیرد و زمان‌های بسیاری تلف شود. علاوه بر این آلودگی هوایی و محیطی هم میزان بالایی دارد. در کنار این موضوع، تمرکز اکثر نهادهای خدماتی دولتی در مناطق مذکور باعث شده سیستم‌های حمل‌ونقلی این مناطق نسبت به سایر مناطق، به‌رغم تمام کاستی‌ها، کارآمدتر و گسترش‌یافته‌تر باشند. تمرکززدایی از این مناطق می‌تواند نقاط مثبت زیادی برای شهر تهران داشته باشد. به طور مثال، انتقال برخی از وزارت‌خانه‌ها و مراکز خدماتی به مناطق غربی و شمال غربی تهران (مناطق ۲ و ۵) می‌تواند ترافیک متمرکز در مناطق مرکزی شهر را بشکند و آن را در میان چند منطقه پخش کند. این تمرکززدایی برای مناطق جدید هم امتیازهایی به همراه دارد. با انتقال برخی از مراکز به مناطق غربی و شمال غربی تهران زیرساخت‌های

ارتباطی برای این مناطق گسترش بیشتری می‌یابد. مترو، خطوط اتوبوس‌رانی تندرو، خطوط تاکسی و غیره در این صورت در میان سایر مناطق نیز به میزان مناطق مرکزی شهر گسترش می‌یابند و بسیاری از مناطقی که فاقد این امکانات هستند از آن‌ها بهره‌مند می‌شوند. تمرکززدایی منطقه‌ای می‌تواند به واسطه‌ی شکستن بار ترافیکی که موجب آلودگی‌های محیطی می‌شود و پخش کردن آن در سایر مناطق کم‌ترافیک‌تر، از نظر بوم‌شناسی شهری نیز نتایج مثبتی داشته باشد و مانع فرسایش سریع منابع شهری بشود.

۷,۳ راه‌کار برای مسئله‌ی اوقات فراغت

راه‌کار این بخش شبیه راه‌کاری است که ما در بخش «تعطیلات و ساعات کاری» ارائه دادیم البته این بار با عطف توجه به مسئله‌ی اوقات فراغت.

در مورد اوقات فراغت همان‌طور که در این پژوهش به آن پرداختیم، ما با چند مسئله از جمله مصرف طبقاتی زمان و زندگی شبانه روبه‌رو هستیم. مصرف طبقاتی زمان مختص اقشار فرادست اقتصادی-اجتماعی است. اقشاری که به‌واسطه‌ی زمان آزاد خود در انتهای هر روز در عوض استراحت و آماده شدن برای روز کاری بعدی به خیابان‌ها و مناطق مشخصی از شهر می‌روند تا به اشکال مشخصی از قبیل عبور و مرور در خیابان‌های خاص، تجمع در نقاط مرتفع دارای چشم‌انداز و غیره اوقات فراغت خود را سپری کنند. در این میان، عدم ارائه‌ی خدمات حمل‌ونقل عمومی از قبیل مترو، اتوبوس و تاکسی‌های خطی در ساعات نیمه‌شب موجب می‌شود که اساساً اقشار میانی و فرودست فاقد خودروهای شخصی نتوانند خارج از محدوده‌ی زمانی ارائه‌ی این خدمات در شهر آمد و شد کنند و همین امر بیش از پیش سبب «مصرف طبقاتی» زمان می‌شود. به زعم ما، شهرداری و نهادهای خدماتی حمل و نقل مانند سازمان اتوبوس‌رانی و مترو شهری تهران می‌توانند با تمام‌وقت کردن ارائه‌ی خدمات خود بستری مناسب جهت عادلانه‌سازی مصرف زمان، به‌ویژه در مورد زمان فراغت، برای اقشار فرودست اجتماعی فراهم آورند. بررسی و مقایسه‌ی الگوهای شهرهای خارجی که ۲۴ ساعته خدمات حمل‌ونقل شهری ارائه می‌دهند، به‌ویژه مترو و اتوبوس‌رانی، در این زمینه می‌تواند راه‌گشا باشد.

۷,۴ راه‌کار برای مسئله‌ی زمان اقتصادی‌شده

در این مورد، نخست باید به بیان یک مقدمه پردازیم. از آنجایی که منشأ «زمان اقتصادی شده» عرصه‌ی اقتصاد به عنوان عامل اصلی تأثیرگذاری بر سایر عرصه‌هاست، مادامی که شالوده‌های اقتصادی جامعه تحت سلطه‌ی یک نظام اقتصادی مبتنی بر بهره‌کشی از نیروی کار و زمان تولید باشد، هیچ گونه طرح اجتماعی یا فرهنگی نمی‌تواند در «اقتصادزدایی» از زمان اقتصادی شده کمک کند. از این رو، با توجه به اینکه تنها تغییر در شیوه‌ی تولید می‌تواند در درک از زمان موجب دگرگونی شود، مقابله با کلیشه‌های زمان اقتصادی شده نه در سطح ساختارها بلکه فقط می‌تواند در سطح کنشگران و خلاقیت‌های فردی/جمعی در استفاده از زمان تحقق یابد. در چنین شرایطی نهادهای برنامه‌ریز چون شهرداری می‌توانند از طریق کمک به گسترش فعالیت‌های گروه‌های صنفی یا غیردولتی عرصه را برای بیان و همه‌گیر کردن درکی متفاوت از زمان فراهم کنند. اما باز هم تأکید داریم مادامی که شالوده‌های اقتصادی جامعه مبتنی بر نظام اقتصادی استثمارگر کار، نیروی کار و زمان کار باشد، هیچ طرح اجتماعی‌یی نمی‌تواند موجب تغییر در درک از زمان شود.

منابع:

*اتابکی، تورج، ۱۳۹۰، دولت و فرودستان: فراز و فرود تجدد آمرانه در ترکیه و ایران، ترجمه آرش عزیزی، تهران، نشر ققنوس

*اریکسن، تروند برگ، ۱۳۸۵، تاریخ زمان، ترجمه اردشیر اسفندیاری، تهران، نشر پرسش.

*دبیرخانه‌ی شورای عالی انقلاب فرهنگی، بررسی وضعیت تعطیلات در ایران، ۱۳۸۹.

*فکوهی، ناصر، ۱۳۸۳، انسان‌شناسی شهری، تهران، نشر نی.

*هاروی، دیوید، مری‌فیلد، اندی، ۱۳۹۱، حق به شهر: ریشه‌های شهری بحران‌های مالی، ترجمه خسرو کلانتری، تهران، انتشارات مهریستا.

*هاروی، دیوید، ۱۳۹۰، وضعیت پسامدرنیته: تحقیق در خاستگاه‌های تحول فرهنگی، ترجمه عارف اقوامی مقدم، تهران، نشر پژوهاک.

منابع اینترنتی:

*سایت اطلس کلان شهر تهران: <http://atlas.tehran.ir/Default.aspx?tabid=۴۰>

*سایت نامبئو: [/http://www.numbeo.com/cost-of-living](http://www.numbeo.com/cost-of-living)

.

.

.