

تبیین تعارضات اجتماعی - حقوقی خصوصی سازی بن‌بست‌های مسکونی در شیراز

نگین روح بخش^۱، مهسا شعله^۲

۱. پژوهشگر دوره دکتری شهرسازی، دانشکده هنر و معماری دانشگاه شیراز، شیراز، ایران

۲. دانشیار، گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری دانشگاه شیراز، شیراز، ایران (نویسنده مسئول: msholeh@shirazu.ac.ir)

مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت: 1405-03-08

تاریخ بازنگری: 1405-05-02

تاریخ پذیرش: 1405-05-16

چکیده

در سال‌های اخیر خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی و ایجاد راه‌بندها به‌عنوان یکی از ابزارهای کنترل ترافیک و مدیریت دسترسی، به یکی از موضوعات مناقشه‌برانگیز در مدیریت شهری تبدیل شده‌اند. هدف از پژوهش حاضر، تبیین تعارضات اجتماعی و حقوقی مرتبط با ایجاد راه‌بندها برای خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی در معابر شهری و بررسی ابعاد مختلف این مسئله از منظر ذی‌نفعان و متخصصان است. با توجه به ماهیت چندبعدی این تعارضات و محدود بودن ادبیات نظری موجود، پژوهش حاضر با رویکردی ترکیبی (کمی- کیفی) انجام شده است. در بخش کیفی، داده‌ها از طریق مصاحبه نیمه‌ساختاریافته با متخصصان مدیریت شهری جمع‌آوری و با روش تحلیل مضمون تحلیل شدند. در این پژوهش یافته‌های کیفی به‌عنوان مبنای طراحی ابزار کمی (پرسشنامه) قرار گرفته است و در مرحله کمی، میزان اهمیت و شدت این عوامل در بین گروه‌های ساکن و غیر ساکن در شهر شیراز با استفاده از آزمون غیرپارامتریک Mann-Whitney U سنجیده شده است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که ساکنان به دلیل احساس مالکیت فضایی، راه‌بندها را عاملی برای افزایش امنیت، انسجام محلی و ارتقای کیفیت زندگی می‌دانند، در حالی که غیرساکنان آن را ناشی از ضعف برنامه‌ریزی شهری و موجب محدودیت در استفاده از فضای عمومی تلقی می‌کنند. در نتیجه، این پدیده برای دو گروه اجتماعی معنا و کارکردی متفاوت داشته و برداشت‌های متضادی درباره نقش آن در عدالت فضایی ایجاد می‌کند. همچنین نتایج نشان می‌دهند خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی و ایجاد راه‌بندها نه صرفاً به‌عنوان یک مداخله فیزیکی، بلکه به‌عنوان یک پدیده‌ای اجتماعی- فضایی با پیامدهای متفاوتی همراه است و مدیریت درست آنها، نیازمند درک این تفاوت‌ها و طراحی سیاست‌های حساس به زمینه است.

کلید واژه‌ها: بن‌بست‌های مسکونی، تعارضات اجتماعی-حقوقی، راه‌بندها، شهر شیراز

۱. مقدمه

فضاهای شهری، از منظر جامعه‌شناسی شهری، همواره به عنوان بسترهای پیچیده‌ای برای شکل‌گیری و بازتولید تعاملات انسانی و بروز نمودهای گوناگون زندگی در اجتماع شهری تلقی شده‌اند. شریان‌های حیاتی کالبد شهری، نظیر خیابان‌ها و کوچه‌ها، فراتر از کارکرد صرفاً دسترسی، به مثابه فضاهای اجتماعی عمل می‌کنند که در آن‌ها روابط، مبادلات فرهنگی، و منازعات (نهان و آشکار) شکل می‌گیرد و تداوم می‌یابد. در عصر حاضر، شتاب فزاینده شهری شدن، همراه با افزایش تراکم جمعیت و دگرگونی‌های شتابان در کالبد و کارکرد شهرها، چشم‌انداز حکمرانی فضا (Spatial Governance) و روابط فضایی را دگرگون ساخته است. از آنجا که فضاها محصول روابط اجتماعی هستند و توسط روابط اجتماعی نیز دگرگون می‌شوند (Sandler, 2020). این تغییرات بر استفاده از فضاهای عمومی به عنوان فضاهای اجتماعی تأثیر می‌گذارد (Orhan, 2022). از منظر تاریخی، مفهوم مالکیت و دسترسی به فضا در شهرها همواره در حال تحول بوده است. در گذشته‌های نه چندان دور در ایران، بسیاری از کوچه‌ها و حتی حیاط‌های خانه‌ها، فضاهای نیمه‌عمومی تلقی می‌شدند. اما با گسترش شهرنشینی، افزایش تراکم جمعیت، پیچیده‌تر شدن روابط اقتصادی و اجتماعی و رشد مالکیت خصوصی، مفهوم حریم خصوصی و مالکیت انحصاری اهمیت بیشتری یافت. این تحول، به ویژه در مورد کوچه‌های بن‌بست که دسترسی به آن‌ها محدودتر است، باعث شده است ساکنین این کوچه‌ها احساس مالکیت بیشتری نسبت به فضای کوچه پیدا کنند و آن را بخشی از ملک یا حریم خصوصی خود بدانند. چنین تغییراتی در نگرش شهروندان و شیوه تصرف، مدیریت یا کنترل فضاهای شهری، پیامدهایی فراتر از سطح کالبدی داشته و مستقیماً به حوزه‌های اجتماعی، حقوقی وارد می‌شود. شهروندان از یک سو به درستی حق خود را برای استفاده آزاد از فضای عمومی و کالبد شهر مطالبه می‌کنند و از سوی دیگر، افراد ساکن، حق مدیریت مکان عمومی (تحت مالکیت خود) را مطابق میل خود می‌بینند (Karakoc & Soylemez-karakoc, 2023). علی‌رغم آنکه طراحان و برنامه‌ریزان شهری بصورت مکرر بر ارتباط بین طراحی کالبدی و حس اجتماع در فضاهای باز عمومی تأکید می‌کنند، اما تحقیقات محدودی درباره اهمیت خیابان‌های مسکونی و فضاهای عمومی نیمه باز مرتبط با آن وجود دارد (Swapan, et al., 2019). در سیاست‌های شهری نئولیبرال اقدامات مردمی و خودجوش، عموماً با محدودیت‌های اجتماعی - سیاسی مواجه است (Weesley et al., 2021). این کنش‌ها که در نگاه اول، می‌توانند مصداقی از مشارکت شهروندی و تحقق مفهوم «حق به شهر» تلقی شوند. اما سیاست‌های از پایین به بالایی هستند که در اکثر مواقع تناقض‌های قابل توجهی را به وجود می‌آورند، به گونه‌ای که راه‌حل‌های حیاتی ارائه می‌دهند، اما نابرابری‌ها، بی‌ثباتی و حاکمیت‌های تکه‌تکه را بازتولید می‌کند (Providence, 2025). ابتکارات از پایین به بالا با جنبش حق به شهر همسو هستند و ادعاهایی قوی برای تخصیص مجدد فضای عمومی دارند (Baumgartner, et al., 2025). در ایران، ضعف سازوکارهای نهادی برای مشارکت دموکراتیک شهروندان و کمبود قوانین مربوطه، این وضعیت را پیچیده‌تر کرده است و موجب شده است تا تصمیم‌گیری دموکراتیک برای مشارکت شهروندان به عنوان جدی‌ترین ذینفع در حیات شهری امری دشوار و تا حدودی ناممکن شود (Amerian et al., 2026). به گونه‌ای که حق به شهر که حقی جمعی است، در فضای شهری ایران عموماً به نفع حقوق و منافع خصوصی افراد مصادره شده است (Habibi & Amiri, 2015). این تعارض، بسترهای اصلی شکل‌گیری پژوهش حاضر، یعنی خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی و ایجاد راه‌بندهاست که گونه‌ای از سرمایه‌گذاری خصوصی در فضای عمومی شهر، به منظور ایجاد امنیت و جلوگیری از پارک بی‌رویه خودرو مخصوصاً در بخش CBD شهر و یا در نواحی مرفه نشین شهر محسوب می‌شوند. این ادعا وجود دارد که ساخت کوچه‌های بن‌بست در فراهم کردن محیطی امن برای ساکنان بسیار مؤثر است (Kim, et al., 2017) و از عوامل محرک اصلی توسعه‌های مسکونی انحصاری، محیط زندگی ایمن تر بوده است (Ntakana et al., 2025). این در حالی است که استفاده مکرر از سایر سیستم‌های امنیتی (به عنوان مثال، حصارهای بلند و دوربین‌های مداربسته) برای محافظت از واحدهای مسکونی منفرد در این مکان‌ها، تأیید می‌کند که صرفاً ساختن بن‌بست‌های اختصاصی، امنیت مورد نظر ساکنان را تضمین نمی‌کند (Johnson & Bowers 2010). تعارضات ناشی از نصب راه‌بند در کوچه‌های بن‌بست، ابعاد چندگانه‌ای دارد. از بعد حقوقی، مسئله پیچیده‌تر است. قوانین شهرسازی، طرح‌های جامع و تفصیلی شهری، آیین‌نامه‌های ترافیکی و حتی قوانین

مدنی، هر کدام به نحوی به موضوع دسترسی به معابر و کاربری فضاهای شهری پرداخته‌اند اما به لحاظ حقوقی، در ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری و ساختمان در ایران، هیچگونه اشاره‌ای به راه‌بندها نشده است و قوانین بالادستی شهرسازی و ترافیکی نیز، اولویت را به منافع عمومی و جریان ترافیک و خدمات شهری می‌دهند. نتیجتاً خلاءهای قانونی یا تفسیرهای متفاوت از قوانین موجود، باعث شده تا این مناقشات به سادگی قابل حل نباشند و گاه به مراجع قضایی کشیده شوند. از بعد اجتماعی، این اقدامات می‌تواند منجر به انزوای ساکنین این کوچه‌ها از بدنه اصلی جامعه شهری، ایجاد حس بیگانگی، برتری و حتی تقابل با سایر شهروندان شود. همچنین، این موانع می‌تواند دسترسی نیروهای امدادی (آتش‌نشانی، اورژانس) و خدمات شهری (جمع‌آوری زباله، خدمات پستی) را با اختلال مواجه کند و امنیت عمومی را به مخاطره اندازد. مرور مطالعات پیشین نشان می‌دهد که اغلب پژوهش‌ها بر گسترش جوامع محصور و اثرات آن بر طرد اجتماعی و نابرابری فضایی (Bandauko et al., 2022. & Borsdorf and Hidalgo, 2008. & Hodkinson, 2012. & Morales, 2024)، نقش حکمرانی شهری در شکل‌گیری این اجتماعات (Tedong, et al., 2015)، نابرابری فضایی ناشی از خصوصی‌سازی سکونتگاه‌ها (Low, 2008. & McGuirk and Dowling 2009) و خصوصی‌سازی خیابان‌ها (Tedong et al. 2018) و طراحی مجدد بن‌بست‌ها برای ارتقاء کیفیت فضای عمومی (Khorshidifard, 2021) و همچنین نقش بن‌بست‌ها در شکل‌گیری قلمروسازی (Charmes 2010) متمرکز بوده‌اند. بنابراین این مطالعات غالباً هر یک تنها یکی از ابعاد، حقوقی، اجتماعی یا کالبدی این پدیده را مورد توجه قرار داده‌اند و کمتر به ماهیت چندبعدی تعارضات ناشی از خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی پرداخته‌اند. از سوی دیگر، خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی از طریق ایجاد راه‌بند در معابر عمومی به‌عنوان شکلی غیررسمی و خرد از محصورسازی شهری کمتر مورد مطالعه قرار گرفته است. همچنین، در ادبیات موجود، تفاوت برداشت و ارزیابی گروه‌های مختلف ذی‌نفع، به‌ویژه ساکنان و غیرساکنان، نسبت به ایجاد راه‌بندها کمتر به صورت تجربی بررسی شده است. بنابراین نوآوری این پژوهش استفاده از روش ترکیبی، مقایسه دو گروه ذی‌نفع، و ارائه شواهد برای سیاست‌گذاری حساس به تفاوت ادراک ذی‌نفعان در مدیریت معابر شهری است. با توجه به پیچیدگی‌ها و موارد ذکر شده، این پژوهش با هدف تبیین تعارضات اجتماعی و حقوقی در زمینه ایجاد راه‌بندها و خصوصی‌سازی کوچه‌های بن‌بست در شهر شیراز انجام شده است. شیراز به عنوان یکی از کلان‌شهرهای ایران، طی دهه‌های اخیر با توسعه گسترده مناطق مسکونی، افزایش استفاده از راه‌بندها و محدودسازی دسترسی به برخی بن‌بست‌ها مواجه بوده است. این پدیده در بسیاری از محله‌ها و معابر شهری، از جمله محدوده‌های بلوار قدوسی غربی، بلوار زند، بلوار نیایش، خیابان شهید آقایی، خیابان مبعث، خیابان معلم و سایر مناطق مسکونی شهر مشاهده می‌شود. همچنین نصب راه‌بند در شهر شیراز در بسیاری از کوچه‌های بن‌بست واقع در امتداد محورهای اصلی و پرتردد شهر، از جمله خیابان‌های ستارخان، قصرالدشت و مطهری، به یکی از ویژگی‌های قابل مشاهده فضای شهری تبدیل شده است. از آنجا که این محورها از مهم‌ترین شریان‌های ارتباطی شهر بوده و روزانه حجم بالایی از تردد شهروندان را به خود اختصاص می‌دهند، بخش قابل توجهی از ساکنان شیراز به طور مستمر با این پدیده مواجه هستند. در نتیجه، خصوصی‌سازی بن‌بست‌ها در شیراز صرفاً یک مسئله محدود به ساکنان این معابر نیست، بلکه به موضوعی قابل مشاهده و محل بحث در میان شهروندان و ذی‌نفعان مختلف تبدیل شده است. این وضعیت از یک سو موجب شکل‌گیری تعارض میان مطالبات ساکنان برای ارتقای امنیت و آرامش کوچه محل سکونت خود، و از سوی دیگر حق دسترسی عمومی به معابر شهری شده است. بنابراین، تنوع اجتماعی و کالبدی محله‌های شیراز، وجود الگوهای متفاوت توسعه شهری، و فراوانی نمونه‌های اجرای راه‌بندها در بخش‌های مختلف شهر، امکان بررسی هم‌زمان دیدگاه‌های ذی‌نفعان مختلف را فراهم می‌کند. از این رو، شیراز نمونه‌ای مناسب برای مطالعه تعارضات اجتماعی و حقوقی ناشی از خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی به شمار می‌رود و یافته‌های این پژوهش علاوه بر تبیین وضعیت شهر شیراز، می‌تواند در فهم بهتر این پدیده و تدوین سیاست‌های مدیریت شهری در سایر شهرهای ایران که با مسائل مشابه مواجه‌اند نیز مورد استفاده قرار گیرد. رویکرد اصلی این تحقیق، بررسی و تحلیل دیدگاه‌های افراد ذی‌نفع، شامل ساکنین این کوچه‌ها که خواستار خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی از طریق نصب راه‌بند هستند و افراد غیرساکن است. تلاش خواهد شد تا با درک عمیق‌تر از چرایی شکل‌گیری این دیدگاه‌ها، بسترهای حقوقی و اجتماعی مؤثر بر این منازعات شناسایی

گردد و در نهایت، پیشنهاداتی برای مدیریت این تعارضات و دستیابی به راه‌حل‌های پایدار و عادلانه ارائه شود. این پژوهش، با اتکا به روش‌های تحقیق کیفی و کمی، سعی در پر کردن شکاف موجود در دانش پیرامون این پدیده‌ی شهری رو به گسترش دارد و امید است بتواند مبنایی برای سیاست‌گذاری‌های آتی در حوزه مدیریت شهری و حقوق شهروندی فراهم آورد.

۲. پیشینه نظری و تجربی

بن‌بست‌ها در سنت شهرسازی اسلامی نه تنها یک عنصر کالبدی، بلکه نهادی حقوقی و اجتماعی برای تنظیم روابط همسایگی و حفظ حریم خصوصی است. کوچه‌های بن‌بست از عناصر شاخص و معنادار در ساختار شهرهای اسلامی، به‌شمار می‌آیند که ریشه در ارزش‌های فرهنگی، اجتماعی و دینی جوامع اسلامی داشته‌اند. در شهرسازی اسلامی- ایرانی این کوچه‌ها را می‌توان به عنوان اتاق نشیمن محله، با سه دیوار بلند در اطراف آن اما بدون سقف تعریف کرد. این نوع کوچه‌ها، منطقه حائل بین راه‌های اصلی و واحدهای مسکونی را فراهم کرده و به پدیده حریم خصوصی که یکی از مسائل مهم اسلام است و نیاز ساکنان به فضای امن پاسخ می‌دهند (Kalak, et al., 2023). در شهرسازی سنتی ایران، محدود کردن فضای محله برای افراد غیر ساکن، نه با دیوارکشی و جداسازی کامل، بلکه از طریق طراحی هوشمندانه شبکه معابر، ورودی‌های محدود، سلسله‌مراتب فضایی، کنترل دید، و تقویت نظارت اجتماعی انجام شده است (Tavassoli, 2015). این ویژگی یکی از مهم‌ترین عوامل شکل‌گیری امنیت، هویت و پایداری محلات سنتی در ایران است. بن‌بست مسکونی در شهر ایرانی چهار کارکرد اصلی دارد: حفظ حریم خصوصی و جلوگیری از نفوذ افراد غیرمحلی، افزایش امنیت از طریق نظارت طبیعی ساکنان، پاسخ‌گویی به اقلیم گرم و خشک با ایجاد سایه و کاهش جریان بادهای گرم، تقویت روابط همسایگی و هویت محله از طریق ایجاد فضایی نیمه‌خصوصی برای تعاملات روزمره (Tavassoli, 2015). در مقابل، بسیاری از بن‌بست‌های شهرسازی جدید فقط حاصل تقسیم اراضی یا طراحی ترافیکی هستند و فاقد نقش اجتماعی و هویتی‌اند. آن‌ها ساختار بافت شهری را تشکیل می‌دهند و به عنوان عناصر واسطه بین فضاهای مختلف عمل می‌کنند (Caneparo, et al., 2023). با این حال مالکیت یا کنترل این فضاها در برخی موارد منشأ ایجاد تعارض بین ذینفعان مختلف شده است.

پدیده خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی از طریق ایجاد راه‌بندها، از منظر نظری در امتداد منطق شکل‌گیری جوامع محصور قرار می‌گیرد. بر همین اساس، بررسی ویژگی‌ها و پیامدهای این الگو می‌تواند ابعاد اجتماعی و حقوقی مسئله اصلی پژوهش را تبیین کند. ادبیات مربوط به جوامع محصور در اوایل دهه ۱۹۹۰ در شمال جهان پدیدار شد (Morales 2024). جوامع محصور (Gated Community) که به دلایل زمینه‌ای در کانادا، ایالات متحده و اروپا توسعه یافتند (Alkan Bala, 2018)، جوامع دروازه‌داری هستند که از یک طرف ورودی دارند و توسط همان ورودی به یک خیابان عمومی بزرگتر دیگر متصل می‌شوند. این جوامع بر اساس نظریات بلکلی و اسنایدر (۱۹۹۷) در سه گروه اصلی فراغتی، پرستیژی و امنیتی قابل طبقه‌بندی است (Blakely, & Snyder, 1997). جامعه دروازه‌دار که از آن به عنوان معماری ترس نیز یاد می‌شود (ترس از همسایگان، ترس از دزدی، ترس از کسی که بیرون دروازه‌ها زندگی می‌کند) با تبدیل فضای عمومی (متعلق به همه شهروندان) به فضای خصوصی/نیمه خصوصی که فقط متعلق به یک جامعه خاص است ایجاد می‌شوند (Alkan Bala, 2018). با وجود آنکه چنین مداخلاتی می‌توانند احساس امنیت و کنترل را برای ساکنان افزایش دهند، مطالعات نشان می‌دهند که پیامدهای گسترده‌تری نیز به همراه دارند؛ اینگونه فضاهای خصوصی سازی شده، ساکنان را مجبور به سوار شدن به خودروهایشان می‌کنند، تعامل اجتماعی را کاهش می‌دهد و عبور از آنها برای وسایل نقلیه اضطراری دشوار است (Hochschild, 2015). افزون بر این، محدودیت دسترسی و انزوای فیزیکی ساکنان، کاهش فرصت تعاملات تصادفی در فضاهای عمومی و به نوعی کاهش سرمایه اجتماعی شهری از دیگر پیامدهای اینگونه خصوصی‌سازی‌ها است (Putnam, 2001). از این منظر، جوامع محصور صرفاً یک الگوی کالبدی نیستند، بلکه نمودی از بازتعریف روابط قدرت، مالکیت، حقوق استفاده، کنترل و دسترسی به فضاهای شهری هستند که زمینه شکل‌گیری تعارض میان منافع ساکنان و حق عمومی استفاده از شهر را فراهم می‌کنند.

یکی از ابعاد اصلی تعارضات ناشی از خصوصی سازی بن‌بست‌های مسکونی، تقابل میان حق ساکنان برای کنترل و حفاظت از محیط زندگی خود و حق عمومی شهروندان برای استفاده آزادانه از فضاهای شهری است؛ تعارضی که در ادبیات خصوصی سازی فضاهای عمومی (Privatization of Public Space) نیز به طور گسترده مورد توجه قرار گرفته است. خصوصی سازی فضاهای عمومی شهری همچنین منجر به شکل گیری دو موضع متضاد در مورد تقدم حقوق خصوصی یا حقوق عمومی بر یک مکان می شود (Karakoc & Soylemez-karakoc, 2023). بسیاری از محققان معتقدند که فضاهای عمومی با مالکیت یا مدیریت خصوصی، در مقایسه با فضاهای عمومی متعارف، از درجه عمومی بودن کمتری برخوردار بوده و تحت سطوح بالاتری از کنترل و نظارت قرار دارد (Gałkowski & Antosz, 2022) و این کنترل شدن حس قوی امنیت و ایمنی را برای کاربران به ارمغان می آورد (Peiris & Fayas, 2022). با این حال، اگر چه کاربران فضاهای خصوصی سازی شده از اینگونه فضاها به دلیل کیفیت محیطی بهتر و محیط‌های دلپذیر، تمیزتر و امن تر استقبال می کنند، اینگونه فضاها به دلیل محدود کردن دسترسی عمومی، بازتعریف مرزهای فضای عمومی و تشدید نابرابری در بهره‌مندی از شهر، اغلب در ادبیات دانشگاهی مورد انتقاد قرار می گیرند (Leclercq & Pojani, 2023).

شکل ۱. تصاویری از راهبندها و بن‌بست‌های خصوصی سازی شده در شهر شیراز



منازعات زمین شهری اساساً به نحوه تعریف و اعمال حقوق مالکیت مربوط می شوند (Marx 2016). بنابراین تعارضات ناشی از خصوصی سازی بن‌بست‌های مسکونی را نیز می توان در چارچوب حقوق مالکیت تبیین کرد؛ زیرا اختلاف اصلی میان ذی‌نفعان بر سر حدود حقوق استفاده، کنترل و محروم سازی دیگران از دسترسی به فضای شهری است. در شهرهای معاصر، زندگی جمعی در فضاهای شهری مشترک، درک متفاوتی از زمین و املاک را تجویز کرده (Mualam and Sotto 2020) و مفهوم مالکیت را از یک حق صرفاً فردی به حقوقی با کارکرد اجتماعی تبدیل کرده است. از این رو تعریف مالکیت، نقطه آغاز هر بحث درباره عدالت فضایی و مبنای تفسیر صحیح قواعد حقوقی محسوب می شود (Merrill, 1998). در همین راستا است که پژوهشگران، مالکیت را نه یک حق واحد بلکه مجموعه‌ای از بسته‌های حقوق و به عنوان یک سیستم مدولار (Smith, 2012) دانسته‌اند که میان متقاضیان مجاز، کاربران و مدعیان، مالکان و مالکان کامل تمایز قائل می شوند (Ostrom 2003). حقوق مالکیت مجموعه‌ای از حقوق سلسله‌مراتبی است که در سه سطح قابل تبیین است: حقوق استفاده (بهره‌مندی از منافع مستقیم و غیرمستقیم منبع)، حقوق کنترل (شامل مدیریت، استثنا، معامله و نظارت) و حقوق مرجع (شامل حق تعریف و حق تخصیص) (Sikor et al., 2017). از این منظر، حقوق مالکیت فراتر از حق بهره‌برداری و استفاده بوده و اختیارات مرتبط با کنترل، نحوه دسترسی، تعریف و حق واگذاری را نیز در بر می گیرد. همچنین یکی از بنیادی‌ترین مؤلفه‌های حقوق مالکیت، حق محروم کردن دیگران از استفاده یا ورود است که حق دروازه‌بانی (Gatekeeping Right) نامیده می شود و از دیدگاه برخی صاحب‌نظران، مهم‌ترین ویژگی مالکیت به شمار می آید (Merrill, 1998). می توان گفت این حق، مبنای شکل گیری فضاهای محصور (Gated community) نیز محسوب می شود؛ فضاهایی که در آن‌ها کنترل دسترسی به عنوان ابزار

اعمال حقوق مالکیت و مدیریت فضا به کار گرفته می‌شود. در همین راستا (Katz 2008) بیان می‌کند، هدف اصلی نظام مالکیت صرفاً حذف افراد غیرمالک از یک فضا نیست، بلکه حفظ اختیار مالک در تصمیم‌گیری درباره نحوه استفاده، دسترسی و مدیریت آن فضا است.

از منظر حقوق مالکیت معابر شهری در زمره منابع مشترک (Commons) قرار می‌گیرند که در سال‌های اخیر از سوی طیف گسترده‌ای از اندیشمندان، از جمله مارکسیست‌ها، اتونومیست‌ها، بوم‌شناسان سیاسی و فمینیست‌ها، به‌عنوان چارچوبی برای دفاع از دسترسی جمعی و مدیریت مشارکتی فضاهای شهری مورد توجه قرار گرفته است (Blomley, 2020). از این رو، اصل حاکم بر آنها استفاده هم‌زمان همه ذی‌حقان است و هیچ بهره‌برداری، به‌تنهایی، حق محروم کردن دیگران از دسترسی را ندارد (Heller, 1998). بنابراین خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی از آنجا به یک مسئله اجتماعی و حقوقی تبدیل می‌شود که نظام دسترسی و کنترل این فضای عمومی به عنوان یک منبع مشترک، دستخوش تغییر شده و مرز میان حقوق عمومی و خصوصی مبهم می‌شود. خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی، با تقویت نظارت در مناطق برخوردار، تشدید جداسازی اجتماعی، اعیان‌سازی، تقسیم‌بندی فضایی و شکل‌گیری مرز میان «خودی‌ها» و «غیرخودی‌ها» همراه هستند (Lippert et al., 2024) که این فرایندها با توجه به عدم برخورداری از پشتوانه حقوقی و قانونی عدالت محور، با اصول عدالت فضایی و برابری در دسترسی به فضاهای عمومی، در تعارض قرار می‌گیرند.

همانطور که پیشتر نیز اشاره شد، ابهام در چارچوب‌های حقوقی، یکی از عوامل تشدیدکننده تعارضات پیرامون خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی و ایجاد راه‌بندهاست؛ زیرا نبود ضوابط روشن، زمینه برداشت‌های متفاوت ذی‌نفعان از حدود حقوق عمومی و خصوصی را فراهم می‌کند. در قوانین شهری ایران هیچ‌گونه اشاره مستقیمی به راه‌بندها نشده و ضوابط و مقررات مرتبط با این موضوع از شفافیت و انسجام کافی برخوردار نیستند. اگرچه برخی مواد قانونی، از جمله ماده ۲۴ قانون مدنی، ماده ۵۵ و تبصره ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداری‌ها و همچنین اسناد مرتبط با پدافند غیرعامل، به‌طور غیرمستقیم با موضوع مدیریت معابر، حفاظت از اموال عمومی یا الزامات امنیتی ارتباط دارند، اما هیچ‌یک چارچوب مشخصی برای نصب، مدیریت و نظارت بر راه‌بندهای بن‌بست‌های مسکونی ارائه نمی‌کنند. این خلأ حقوقی، زمینه‌ساز تفسیرهای متفاوت از اختیارات ساکنان و نهادهای مدیریت شهری شده و بر پیچیدگی تعارضات اجتماعی و حقوقی ناشی از خصوصی‌سازی این فضاها می‌افزاید.

به منظور تبیین منشأ تعارضات حقوقی ناشی از خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی، مطابق جدول ۱ می‌توان از چارچوب سلسله‌مراتبی حقوق مالکیت سیکور و همکاران (۲۰۱۷) استفاده کرد؛ زیرا این چارچوب نشان می‌دهد که تعارض صرفاً بر سر مالکیت یک فضا نیست، بلکه بر سر نحوه توزیع حقوق استفاده، کنترل و تصمیم‌گیری درباره آن است. در چارچوب نظری حقوق مالکیت، خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی همواره با یک مبادله (Trade-off) میان حقوق ساکنان و حقوق شهروندان غیرساکن همراه است. هرچه دامنه حقوق استفاده و کنترل ساکنان گسترش یابد، احتمال محدود شدن حقوق عمومی شهروندان در استفاده از معابر افزایش می‌یابد. مهم‌ترین نقطه تعارض، حق استثنا (Exclusion Right) است؛ زیرا این حق به ساکنان اجازه می‌دهد دسترسی دیگران را به فضایی که ماهیتاً بخشی از شبکه معابر شهری است محدود کنند.

جدول ۱. تحلیل تعارضات ناشی از خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی بر اساس سلسله‌مراتب حقوق مالکیت سیکور و همکاران (۲۰۱۷)

سطح حقوق	حق	منفعت ساکنان	تعارض با حقوق شهروندان غیرساکن
حقوق استفاده	استفاده از مزایای مستقیم	افزایش امنیت، آرامش و کاهش تردد مزاحم	کاهش حق دسترسی آزاد شهروندان به معابر عمومی و افزایش هزینه زمانی یا مکانی برای عبور
	استفاده از مزایای غیرمستقیم	افزایش ارزش املاک، ارتقای کیفیت محیط و انسجام اجتماعی	انتقال بخشی از هزینه‌های خصوصی‌سازی به سایر شهروندان از طریق افزایش ترافیک، کاهش دسترسی و ایجاد نابرابری فضایی
حقوق کنترل	مدیریت	اختیار اداره بن‌بست، تعیین مقررات ورود و نگهداری راه‌بند	تصمیم‌گیری درباره فضای عمومی بدون مشارکت شهروندانی که از آن استفاده می‌کنند اما ساکن نیستند

استثنا (حق حذف/ محروم سازی)	کنترل ورود افراد غیرمجاز و محدود کردن تردد	محدود شدن حق عبور، دسترسی و استفاده مشروع شهروندان، خدمات رسانی یا مراجعان به بن بست
معامله	واگذاری مدیریت یا بهره برداری از راهبند و تقسیم هزینه ها	تبدیل بخشی از فضای عمومی به منبعی با منافع اختصاصی، بدون اینکه سایر شهروندان در منافع یا تصمیمات سهمی داشته باشند
نظارت	کنترل رفت و آمد و نظارت بر استفاده از فضا	نظارت غیررسمی بر افراد و ایجاد احساس طردشدگی برای غیرساکنان
حق تعریف	تعریف فضای اختیاری بن بست برای اعمال حقوق کنترل	کاهش نقش اصل «منفعت عمومی» در تعریف کارکرد معابر و اولویت یافتن منافع گروهی بر حقوق همگانی
حق تخصیص	واگذاری حقوق کنترل به ساکنان از سوی نهادهای با نفوذ در شهر	ایجاد نابرابری در توزیع حقوق شهری؛ گروهی از شهروندان حقوق کنترل بر فضای عمومی را کسب می کنند، در حالی که سایر شهروندان از این حقوق محروم می مانند.

همان گونه که جدول ۱ نشان می دهد، تعارضات ناشی از خصوصی سازی بن بست های مسکونی در تمامی سطوح حقوق مالکیت قابل مشاهده است، اما شدت آنها در سطح حقوق کنترل، به ویژه حق استثنا، بیش از سایر سطوح است. در این سطح، افزایش اختیار ساکنان برای کنترل ورود و خروج، به طور مستقیم با کاهش حق دسترسی و استفاده شهروندان غیرساکن از معابر شهری همراه می شود. در مقابل، حقوق استفاده عمدتاً به تفاوت در توزیع منافع و هزینه های خصوصی سازی مربوط است و حقوق مرجع نیز به این پرسش می پردازد که چه کسی صلاحیت تعریف کارکرد فضا و تخصیص حقوق کنترل را دارد. بنابراین، خصوصی سازی بن بست های مسکونی صرفاً یک اقدام کالبدی یا مدیریتی نیست، بلکه فرایندی است که با بازتوزیع حقوق مالکیت، تعارضات اجتماعی، حقوقی و ادراکات متفاوت از عدالت فضایی را میان گروه های مختلف شهری بازتولید می کند.

این پژوهش با الهام از ادبیات محصورسازی (Enclosure) و عمومی سازی (Publicizing) فضاهای شهری، تلاش می کند چارچوبی مفهومی برای تبیین گونه های متفاوت کنش های مردمی در مواجهه با فضای شهری ارائه دهد. از این منظر، کنش های مردمی را می توان بر اساس تأثیری که بر نحوه استفاده، کنترل و دسترسی به فضاهای عمومی می گذارند، در دو دسته «کنش های مردمی محصورکننده» و «کنش های مردمی عمومی ساز» صورت بندی کرد. این تقسیم بندی، بیش از آنکه برگرفته از یک طبقه بندی از پیش موجود در ادبیات باشد، حاصل تلفیق و بازخوانی مفاهیم مطرح شده در ادبیات نظری و چارچوب پیشنهادی این پژوهش برای تحلیل پدیده مورد مطالعه است. در این چارچوب، کنش های مردمی محصورکننده به اقداماتی اشاره دارند که هرچند از سوی شهروندان و با هدف پاسخ به نیازهایی مانند امنیت، آرامش یا ارتقای کیفیت زندگی انجام می شوند، اما در عمل با محدود کردن دسترسی سایر شهروندان، منطق محصورسازی و انحصار فضایی را تقویت می کنند. در مقابل، کنش های مردمی عمومی ساز به کنش هایی اطلاق می شود که در جهت تقویت عرصه عمومی، گسترش حق دسترسی برابر به فضاهای شهری و افزایش مشارکت شهروندان در شکل دهی و استفاده از این فضاها حرکت می کنند. بنابراین، تمایز این دو دسته کنش نه در مردمی بودن یا نبودن آنها، بلکه در پیامدهای فضایی و اجتماعی آنها نهفته است. هر دو می توانند از دل مشارکت و ابتکار شهروندان شکل بگیرند، اما کنش های عمومی ساز دامنه منافع را به همه شهروندان گسترش می دهند، در حالی که کنش های محصورکننده، اگرچه ممکن است برای ساکنان یک محدوده منافع قابل توجهی ایجاد کنند، این منافع را به قلمرو همان گروه محدود کرده و در مواردی با کاهش دسترسی عمومی و تضعیف جنبه همگانی فضاهای شهری همراه می شوند. از این رو، این پژوهش این تقسیم بندی را به عنوان یک چارچوب مفهومی پیشنهادی ارائه می کند که می تواند در تحلیل سایر اشکال کنش های مردمی و نحوه تأثیر آنها بر تولید و بازتولید فضاهای شهری نیز مورد استفاده و ارزیابی قرار گیرد.

بازتوزیع حقوق مالکیت در فضاهای شهری، فراتر از یک تغییر حقوقی، زمینه‌ساز شکل‌گیری فرآیندهای محصورسازی و خصوصی‌سازی است که پیامدهای گسترده‌ای برای عدالت فضایی، برنامه‌ریزی شهری و روابط اجتماعی به همراه دارد. در این چارچوب، فرآیندهای محصورسازی فضا در سه شکل اصلی شامل خصوصی‌سازی، سلب مالکیت و سوژه‌سازی سرمایه‌داری بروز می‌یابند (Hodkinson, 2012). در دهه‌های اخیر، گسترش شهرسازی نئولیبرالی، سیاست‌های مسکن، تثبیت بازار املاک و مستغلات، افزایش جرم و خشونت و نابرابری‌های اجتماعی-اقتصادی، به تشدید اشکال برنامه‌ریزی‌شده تکه‌تکه شدن اجتماعی-فضایی، از جمله شکل‌گیری جوامع محصور، انجامیده است (Morales, 2024). در همین راستا، نئولیبرالیسم و مقررات‌زدایی و حکمرانی غیررسمی، ظرفیت برنامه‌ریزی شهری برای مدیریت منافع عمومی را تضعیف کرده‌اند (Borsdorf & Hidalgo, 2008). از این‌رو، جوامع و شهرهای محصور نه تنها چالشی برای برنامه‌ریزی شهری، بلکه در کنار خصوصی‌سازی فضاهای عمومی، چالشی برای سیاست اجتماعی نیز به شمار می‌روند (Borsdorf & Hidalgo, 2008). این فضاها با مدیریت خصوصی و محدود شدن استفاده عمومی از عرصه‌های شهری شناخته می‌شوند؛ ویژگی‌ای که با ایده شهرهای فراگیر و مفهوم «حق بر شهر» در تعارض است (Bandaiko et al., 2022).

در تقابل با گرایش به خصوصی‌سازی فضاها و بن‌بست‌های مسکونی، برخی رویکردهای نظری و عملی بر حفظ عرصه عمومی، مشارکت شهروندان و دسترسی برابر به فضاهای شهری تأکید دارند. این رویکردها در پژوهش حاضر ذیل عنوان «کنش‌های مردمی عمومی‌ساز» بررسی می‌شوند. حق به شهر، شهرسازی مردمی، شهرسازی مشارکتی و شهرسازی تاکتیکی به عنوان «کنش‌های مردمی عمومی‌ساز» کنش‌هایی هستند متشکل از مجموعه‌ای از اقدامات که از بازپس‌گیری عرصه عمومی، افزایش دسترسی برابر، تقویت مشارکت شهروندی و ارتقای عدالت فضایی حمایت می‌کنند. این کنش‌ها از طریق ابتکارهای مردمی، مداخلات کوچک‌مقیاس، تولید فضاهای مشارکتی و مطالبه حق به شهر، ظرفیت‌های عرصه عمومی را توسعه داده و زمینه تحقق منافع جمعی را فراهم می‌کنند. حق به شهر زبان مطالبه و چارچوب انتقادی است، شهرسازی مردمی زبان عمل و تجربه‌ی زیسته‌ی این مطالبه است. اشکال ناعادلانه توزیع منابع و فرصت‌ها به ضرر بخش عمده‌ی افراد و گروه‌های اجتماعی ساکن در شهرها موجب می‌شود تا نظریه‌پردازان انتقادی شهر با تکیه بر مفهوم «حق به شهر»، مطالبه‌های شهروندان را در برابر سیاست‌گذاران و تصمیم‌سازان شهری مطرح نمایند (Eshtiaghi & sharepour, 2021). حق به شهر در تئوری و عمل، در حال تبدیل شدن به فرمولی گسترده و مؤثر از مجموعه‌ای از مطالبات است که باید فعالانه دنبال شوند و درباره آن‌ها اندیشیده شود (Marcuse, 2009). از کلیدی‌ترین نکات در نظریه لیبور، بعد تولید فضا و حق شهروندیت شهری است (Afrouz & Sajadzadeh, 2024). چنانکه مارک پورسل نشان می‌دهد حق به شهر مستلزم بازپس‌گیری قدرت تولید فضا از نهادهای مسلط و واگذاری آن به ساکنان است (Purcell, 2002). پیتر مارکوزه نیز تأکید می‌کند که حق به شهر تنها دسترسی به خدمات و فضا نیست، بلکه حق بازتعریف و دگرگونی ساختارهای فضایی است (Marcuse, 2009). در راستای مفهوم حق به شهر، رویکرد شهرسازی مردمی به‌عنوان راهکاری عملی، این امکان را فراهم می‌کند تا ساکنان بتوانند فضاهای شهری را بازپس گرفته و آن‌ها را مطابق نیازهای جمعی بازآفرینی کنند. به این ترتیب، نظریه حق به شهر و عمل شهرسازی مردمی مکمل یکدیگر بوده و به عنوان کنش‌های مردمی عمومی‌ساز، تحقق عدالت فضایی و کنترل جمعی بر فضا را امکان‌پذیر می‌سازند.

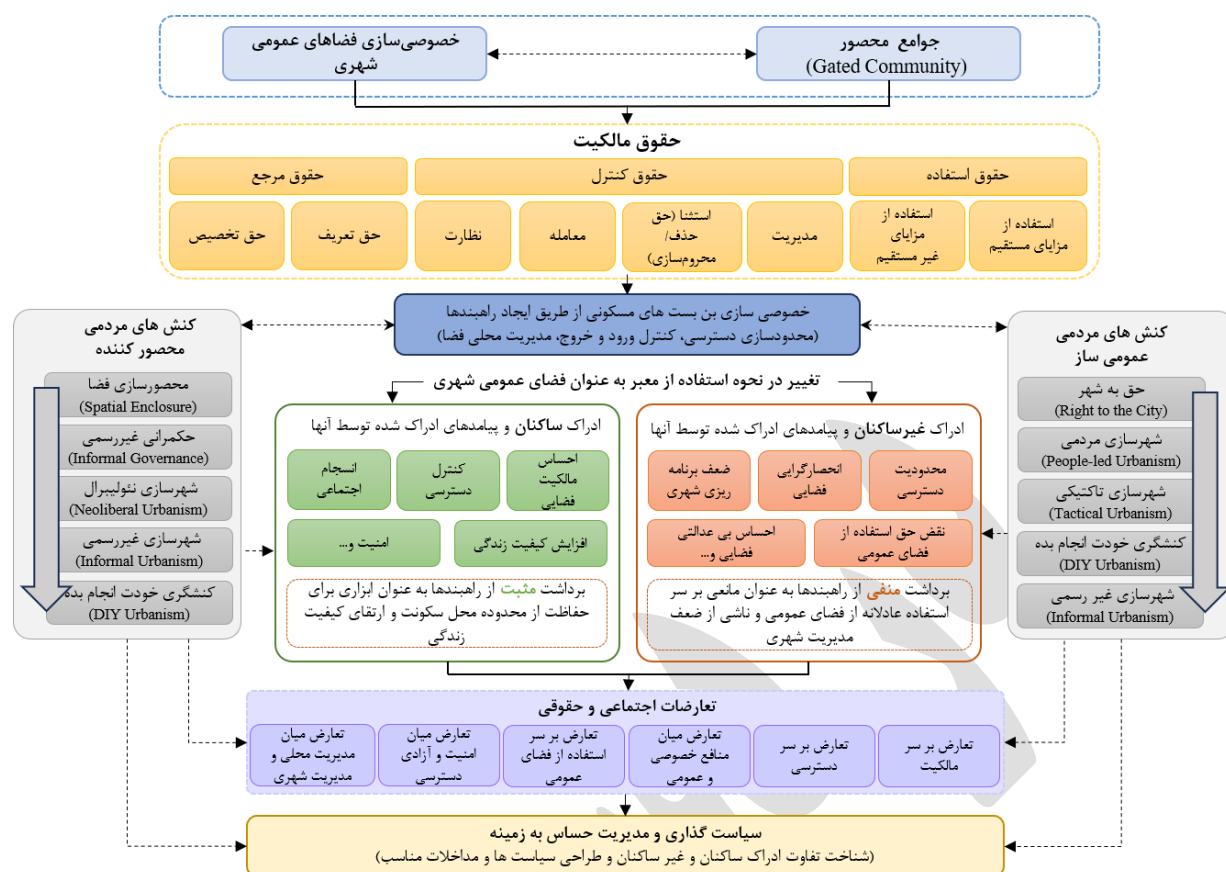
در امتداد رویکردهای ذکر شده، شهرسازی تاکتیکی با تکیه بر مداخلات کوچک‌مقیاس و مشارکت مستقیم شهروندان، یکی از مهم‌ترین مصادیق کنش‌های مردمی عمومی‌ساز در مواجهه با مسائل شهری به شمار می‌رود که هدف آن بازپس‌گیری و بازآفرینی فضاهای شهری، مشارکت اجتماعی، عدالت فضایی و تغییرات در فرایندهای رسمی برنامه‌ریزی شهری است (Lydon and Garcia, 2015). به عنوان یک رویکرد مستقل و از پایین به بالا و با هدف مشارکت شهروندان در فرآیندهای تصمیم‌گیری (Tuță et al., 2025) بر ابتکارات کوچک مقیاس و خلاقانه برای پویاتر کردن، بهبود و قابل سکونت‌تر کردن جوامع تأکید دارد (Shuttle, 2017). این رویکرد استفاده عمومی و جمعی از شهر را برای جلوگیری از بوروکراسی‌های اداری دست و پا گیر ترویج می‌دهد و گاهی اوقات مواضع انتقادی قوی نسبت به اقدامات نهادی در ابعاد شهری دارد (Cariello, et al., 2021). این رویکرد به عنوان رویکردی که واکنش سریع

به مشکلات شهری را از طریق مداخلات کوچک مقیاس و مشارکت جامعه میسر می‌سازد (Silva, 2016)، همچنان مورد استقبال قرار دارد.

کنشگری شهری خودت انجام بده یا DIY (Do-It-Yourself) نیز نشانه‌ای از گرایش‌های مردمی و خودجوش است. این رویکرد با تأکید بر مشارکت مستقیم شهروندان در تولید، نگهداری و مدیریت فضاهای شهری، بیش از هر چیز در راستای تقویت ظرفیت‌های عمومی و افزایش نقش جامعه محلی در اداره شهر معنا پیدا می‌کند. این کنشگری می‌تواند هم‌زمان در هر ۲ دسته کنش‌های مردمی محصورساز و کنش‌های مردمی عمومی‌ساز قرار گیرد. با این وجود، ماهیت آن عمدتاً به کنش‌های مردمی عمومی‌ساز نزدیک‌تر است؛ زیرا هدف اصلی آن پاسخ‌گویی به نیازهای عمومی، ارتقای کیفیت محیط شهری و جبران کاستی‌های مدیریت رسمی از طریق مشارکت شهروندان است. با این حال این کنشگری نیز با محدودیت‌های اجتماعی-سیاسی روبه‌روست (Marr & Mususa, 2023). در این چارچوب اعضای جامعه ممکن است به جای درخواست از برنامه‌ریزان یا شهرداری‌ها، ابتکاراتی را خودشان انجام دهند. با این حال، همین ظرفیت خودسازمان‌دهی می‌تواند برای تأمین منافع گروهی و اعمال کنترل بر فضا، از جمله نصب راه‌بند یا محدودسازی دسترسی، نیز به کار گرفته شود؛ اما این کارکرد در مقایسه با نقش عمومی‌ساز آن، از گستردگی و اهمیت کمتری برخوردار است.

همچنین رویکرد دیگری که با پدیده خودسازمان‌دهی شهری و ایجاد راه‌بندها مرتبط است، شهرسازی غیررسمی است. این نوع شهرسازی واقعی‌تری است که امروزه همه جوامع را در بر گرفته و در متنوع‌ترین مناطق جهان رخ می‌دهد (Marques, 2025). این مفهوم در برگیرنده طیف گسترده‌تری از پدیده‌های شهری، از سکونتگاه‌های غیررسمی گرفته تا نوآوری اجتماعی و سازمان‌دهی جمعی، و دیگر مقوله‌ها مانند حمل‌ونقل غیررسمی، بازارهای خیابانی، و فضای عمومی تولیدشده توسط کاربران است (Galdini & De Nardis, 2023). با این حال، در چارچوب پژوهش حاضر، شهرسازی غیررسمی بیش از آنکه در راستای عمومی‌سازی فضا عمل کند، در قالب کنش‌های مردمی محصورکننده قابل تبیین است؛ زیرا ایجاد راه‌بندها، کنترل دسترسی و تصرف بخشی از فضای عمومی، معمولاً خارج از سازوکارهای رسمی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری صورت می‌گیرد. با این وجود، این بدان معنا نیست که شهرسازی غیررسمی همواره ماهیتی محصورکننده دارد؛ بلکه در برخی زمینه‌ها می‌تواند به تولید فضاهای عمومی، تقویت تعاملات اجتماعی و جبران خلأهای نهادی نیز بینجامد، هرچند در موضوع خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی، وجه محصورکننده آن برجسته‌تر است.

شکل ۲. مدل مفهومی پژوهش خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی از طریق ایجاد راه‌بندها



۳. روش‌شناسی

این پژوهش از نظر هدف، کاربردی و از نظر ماهیت، توصیفی-تحلیلی است و با رویکردی ترکیبی (کمی-کیفی) از نوع اکتشافی متوالی (Exploratory Sequential Design) انجام شده است. رویکرد ترکیبی این امکان را فراهم می‌آورد تا هم عمق (از طریق روش‌های کیفی) و هم گستردگی (از طریق روش‌های کمی) موضوع پژوهش پوشش داده شود. همچنین رویکرد ترکیبی امکان بررسی هم‌زمان ابعاد عینی و ذهنی پدیده خصوصی‌سازی کوچه‌های مسکونی را فراهم می‌سازد و به درک جامع‌تری از پیامدهای اجتماعی-فضایی آن منجر می‌شود. انتخاب رویکرد ترکیبی به ماهیت مسئله پژوهش بازمی‌گردد؛ زیرا پدیده خصوصی‌سازی کوچه‌های مسکونی و نصب راه‌بندها، علاوه بر ابعاد کالبدی و مدیریتی، دارای ابعاد اجتماعی، حقوقی و ادراکی پیچیده‌ای است که تاکنون چارچوب نظری و ابزار استاندارد و بومی‌شده‌ای برای سنجش آن در ایران وجود نداشته است. از این‌رو، در گام نخست لازم بود عوامل و ابعاد مؤثر این پدیده از دیدگاه خبرگان و مدیران ذی‌ربط شناسایی و مفهوم‌پردازی شود و سپس یافته‌های حاصل در قالب یک ابزار کمی تدوین و در جامعه هدف مورد آزمون قرار گیرد. بدین ترتیب، بخش کیفی نقش اکتشافی و تولید مفاهیم را بر عهده داشته و بخش کمی وظیفه سنجش، مقایسه و تعمیم نسبی یافته‌های حاصل از مرحله کیفی را ایفا کرده است. در بخش کیفی، جامعه پژوهش شامل مدیران و کارشناسان مرتبط با پدیده ایجاد راه‌بندها در شهر شیراز و معیار انتخاب مشارکت‌کنندگان شامل برخورداری از نقش مستقیم در سیاست‌گذاری، اجرا یا نظارت بر مسائل مرتبط با راه‌بندها و آشنایی کافی با ابعاد قانونی، مدیریتی و اجتماعی این پدیده بود. نمونه‌گیری به گونه‌ای هدفمند با استفاده از روش گلوله برفی و با معیار آشنایی حرفه‌ای با موضوع راه‌بندها و چالش‌های قانونی و اجتماعی آن انجام گردید. به‌منظور پوشش دیدگاه‌های اصلی، مشارکت‌کنندگان از نهادهای مختلف شامل معاونت معماری و شهرسازی شهرداری شیراز، معاونت حمل و نقل شهرداری شیراز، شهرداری مناطق ۱ و ۶ شهر شیراز و پلیس راهور انتخاب شدند. داده‌های این بخش از طریق مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته گردآوری و سؤالات مصاحبه با تمرکز بر ابعاد نهادی، ادراکی و پیامدهای موضوع پژوهش گردآوری شده است. تعداد مصاحبه‌ها تا دستیابی به اشباع نظری ادامه یافت. به گونه‌ای که پس از انجام ۱۰ مصاحبه، مفاهیم و کدهای جدیدی حاصل نشد و پاسخ‌های مشارکت‌کنندگان عمده‌تاً تکرار یافته‌های پیشین بود. همچنین با توجه به استفاده از روش نمونه‌گیری گلوله برفی، در مراحل پایانی پژوهش، مشارکت‌کنندگان فرد واجد شرایط جدیدی را برای ادامه مصاحبه‌ها معرفی نکردند؛ از این‌رو، فرایند نمونه‌گیری در ۱۰ مصاحبه خاتمه یافت. محصول نهایی این مرحله که با استفاده از روش تحلیل مضمون بدست آمد، مجموعه‌ای از عوامل اجتماعی و حقوقی مؤثر در ایجاد تعارض و پیامدهای آن است که در مرحله کمی برای طراحی ابزار پرسش‌نامه استفاده شده است. در بخش کمی نیز از روش پیمایش و ابزار پرسشنامه استفاده شده است. پیمایش این امکان را می‌دهد تا دیدگاه‌ها و نگرش‌های بخش بزرگ‌تری از جامعه هدف به صورت کمی سنجیده شود و نتایج به صورت آماری تحلیل شوند. جامعه آماری پژوهش در بخش کمی، شامل ۲ گروه از افراد ساکن و غیر ساکن در کوچه‌های بن‌بست خصوصی‌سازی شده در شهر شیراز است که با استفاده از روش نمونه‌گیری هدفمند و در دسترس، تعداد ۳۰ نفر برای گروه ساکنان و ۶۰ نفر برای غیر ساکنان انتخاب شدند. استفاده از نمونه‌گیری در دسترس، از محدودیت‌های این پژوهش محسوب می‌شود که به‌منظور کاهش سوگیری ناشی از این نوع نمونه‌گیری، تلاش شد نمونه‌ها از مناطق مختلف شهر شیراز و از کوچه‌های خصوصی‌سازی شده متعدد انتخاب شوند تا تنوع مناسبی در نمونه‌ها ایجاد شود. همچنین تفاوت حجم نمونه دو گروه، ناشی از تفاوت در اندازه جامعه آماری در دسترس و امکان دسترسی به پاسخگویان است؛ به گونه‌ای که جامعه غیرساکنان از گستردگی بیشتری نسبت به جامعه ساکنان برخوردار می‌باشد. جهت رعایت اصول آماری و اطمینان از نرمال بودن توزیع داده‌ها بر اساس قضیه حد مرکزی (Central Limit Theorem)، حجم نمونه گروه ساکن ۳۰ نفر در نظر گرفته شد. همچنین برای افزایش توان آزمون و دقت در مقایسات بین‌گروهی، گروه غیرساکنان با نسبت دو برابر (۶۰ نفر) انتخاب گردید تا در مجموع ۹۰ پرسشنامه معتبر وارد تحلیل نهایی شود. با توجه به ماهیت پژوهش و استفاده از آزمون غیرپارامتریک (Mann-Whitney U)، تفاوت حجم نمونه دو گروه از نظر آماری قابل قبول بوده و بر اعتبار نتایج تأثیر نمی‌گذارد. ابزار گردآوری داده‌ها در این بخش، پرسشنامه مبتنی بر طیف پنج‌درجه‌ای لیکرت است که عوامل ادراکی،

نهادی و پیامدهای اجتماعی و فضایی نصب راهبندها را پوشش می‌دهد. در نهایت روایی محتوایی پرسشنامه نیز با بهره‌گیری از نظر متخصصان حوزه شهرسازی تأیید شده است. میزان آلفای کرونباخ برای سنجش پایایی پرسشنامه نیز ۰/۷۲۳ محاسبه شده است.

۴. یافته‌ها

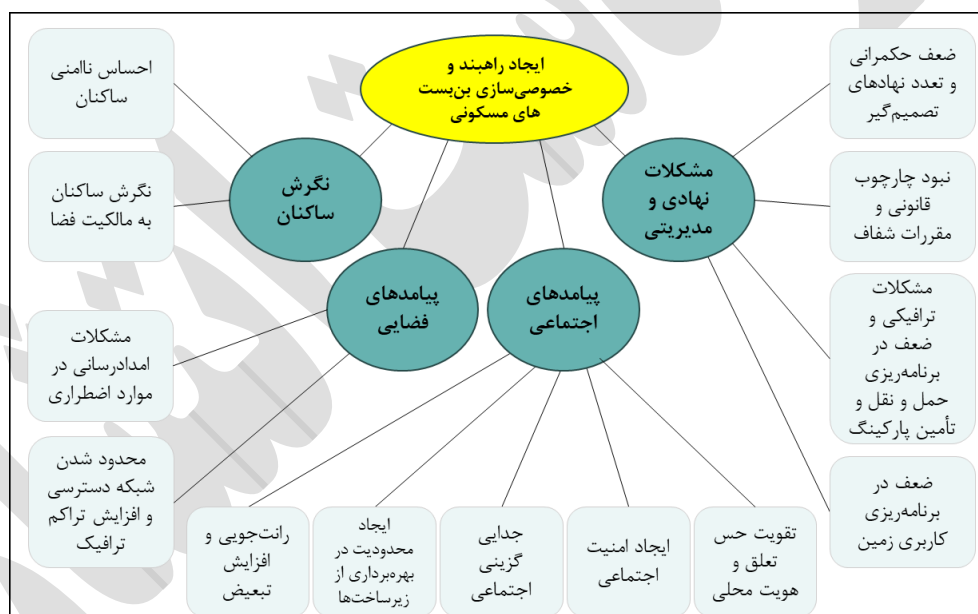
بر اساس روش تحلیل مضمون مصاحبه با مدیران و کارشناسان آشنا با پدیده ایجاد راهبندها در شهر شیراز، چهار مضمون فراگیر در برگزیده عوامل ایجاد راهبندها (شامل مشکلات مدیریتی و نهادی و نگرش ساکنان) و پیامدهای ایجاد راهبندها (شامل پیامدهای فضایی و اجتماعی) شناسایی شدند که هر یک از این مضامین منتج از مضامین سازمان‌دهنده متعددی (۱۳ مضمون سازمان‌دهنده) هستند (جدول ۲).

جدول ۲- مضامین پایه، سازمان‌دهنده و فراگیر برگرفته از کدگذاری مصاحبه‌ها

مضامین پایه	مضامین سازمان‌دهنده	مضامین فراگیر
تعدد نهادهای دخیل در زمینه تصمیم‌گیری (شامل راهنمایی رانندگی، استانداری، شورای ترافیک)، ایجاد راهبند با توافق با شهرداری منطقه یا پلیس و کلانتری محل، مقبول نبودن راهبندها از نظر مدیریت شهری و...	ضعف حکمرانی و تعدد نهادهای تصمیم‌گیر	مشکلات نهادی و مدیریتی
عدم وجود ضوابط و مقررات مربوط به راهبندها، غیر قانونی و غیر فنی بودن راهبندها، عدم وجود فرایند قانونی خاص، قوانین موجود در راستای حمایت باز بودن کوچه‌ها، عدم مواجهه جدی توسط قانون‌گذار، شل گرفتن قانون طبق صلاحدید مدیران، گرفتن مجوز با چند امضا و تاییدیه، مجوزهای صادر شده ضمانت صددرصدی ندارد، صدور مجوز با بررسی کارشناس و رأی قاضی و...	نبود چارچوب قانونی و مقررات شفاف	
عدم تأمین پارکینگ کافی در منطقه CBD شهر، ایجاد راهبند به عنوان اقدامی برای جلوگیری از پارک بی رویه خودرو، درگیری ساکنان با غیر ساکنان به دلیل پارک خودرو جلوی پارکینگ، ایجاد راهبند به دلیل بی تفاوتی پلیس در قبال پارک خودرو مجاور پارکینگ‌های مسکونی، امکان مدیریت پلیس با تابلو بدون نیاز به ایجاد راهبند، ایجاد محدودیت طرح ترافیک و ...	مشکلات ترافیکی و ضعف در برنامه‌ریزی حمل و نقل و تأمین پارکینگ	
ایجاد راهبند در جوار معابر با جذب سفر بالا، ایجاد راهبند در جوار کاربری‌های با جذب سفر بالا، راهبند و کاربری‌های ترافیک‌زا و ..	ضعف در برنامه‌ریزی کاربری زمین	
سکونت افراد مرفه، سکونت افراد با نفوذ، لزوم فراهم کردن امنیت زندگی، نگرانی از سرقت اموال، تجربه درگیری یا تنش با افراد غیر ساکن، احساس خطر ناشی از پارک خودروهای ناشناس در مقابل منازل و ...	احساس ناامنی ساکنان	نگرش ساکنان
احساس حق مالکیت و اولویت نسبت به استفاده از فضای کوچه محل زندگی، باور به ضرورت مرزبندی بین فضای متعلق به ساکنان و فضای عمومی	نگرش ساکنان به مالکیت فضا	
اهمیت توجه به پدافند غیرعامل، محدودیت دسترسی ماشین آمبولانس و آتشنشانی، مشکلات دسترسی و امدادسانی، راهبند به عنوان ابزاری برای مراجعه به حمل و نقل عمومی و ...	مشکلات امدادسانی در موارد اضطراری	پیامدهای فضایی
افزایش تراکم خودروها و ازدحام در ورودی‌های نزدیک به راهبندها، محدود شدن شبکه دسترسی و کاهش پیوستگی فضایی، ایجاد گلوگاه‌های ترافیکی در ساعات پیک، ترغیب برخی کاربران به تغییر شیوه سفر، افزایش احتمال پارک دوبل در اطراف راهبندها و ..	محدود شدن شبکه دسترسی و افزایش تراکم ترافیک	

پیامدهای اجتماعی	تقویت حس تعلق و هویت محلی	ایجاد حس تعلق برای ساکنان، مشارکت ساکنان و هزینه ایجاد و نگهداری، معبر فضای عام است، راحتی بیشتر، کنترل تبعیض‌های اجتماعی، شکل‌گیری هویت مکانی به واسطه ایجاد تمایز و..
	ایجاد امنیت اجتماعی	جلوگیری از سرقت به واسطه کنترل ورود افراد غریبه، افزایش امنیت اجتماعی و امنیت نسبی، افزایش امکان آشنایی و شناخت ساکنان از هم و..
	جدایی گزینی اجتماعی	تبعیض و جدایی گزینی اجتماعی، شکل‌گیری قلمروهای نیمه‌خصوصی در فضای عمومی، عدم مقبولیت و اعتراض شهروندان غیر ساکن و..
	ایجاد محدودیت در بهره‌برداری از زیرساخت‌ها	جلوگیری از حق استفاده برای عموم مردم، مانع دستیابی به حقوق شهروندی، احساس نابرابری در بهره‌مندی از فضاهای شهری و..
	رانت‌جویی و افزایش تبعیض	اجتهاف روانی، ضرورت حفظ حقوق شهروندی، ضرورت همه شمول بودن قوانین، دسترسی نابرابر به امتیازات و تصمیمات، استفاده از روابط به‌جای سازوکارهای رسمی، دور زدن قوانین برای کسب منافع شخصی، کاهش اعتماد اجتماعی به واسطه استفاده از روابط و..

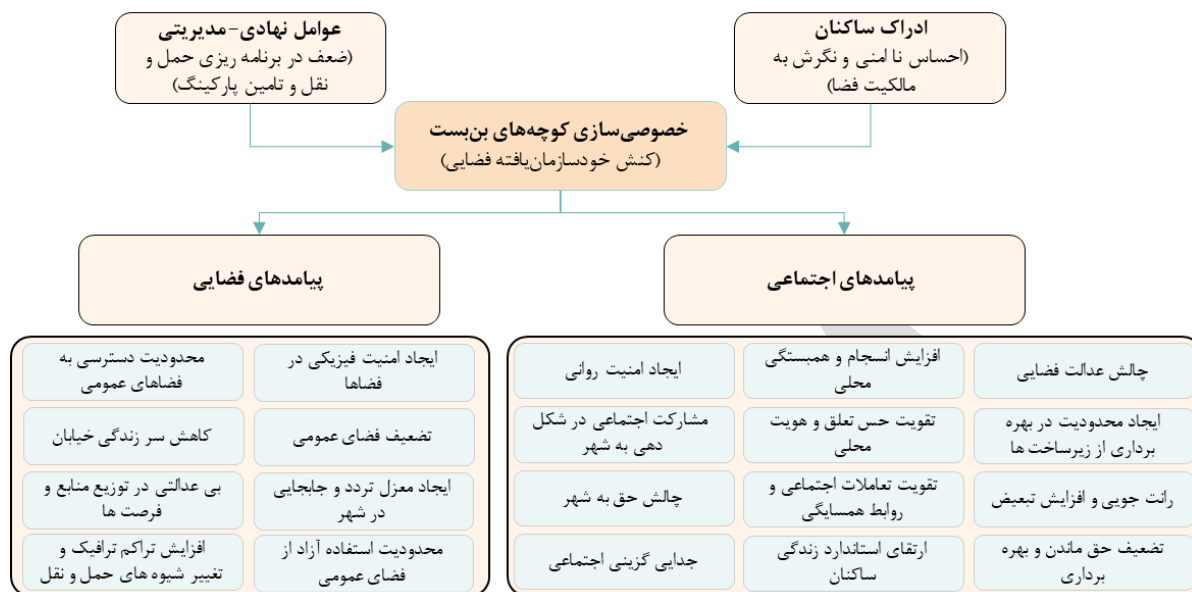
متناسب با یافته‌های حاصل شده در فرایند پژوهش در ارتباط با ایجاد راه‌بندها و خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی چهار مضمون فراگیر شناسایی شدند که منشأ آنها تعداد قابل توجهی مضامین پایه و مضمون سازمان‌دهنده بوده است. بر این اساس در نهایت، نقشه تماتیک مربوطه مطابق شکل ۳ رسم شده است.



شکل ۳- نقشه تماتیک عوامل و پیامدهای ایجاد راه‌بندها

همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد، در این پژوهش، یافته‌های مرحله کیفی مبنای طراحی ابزار کمی (پرسشنامه) قرار گرفته‌اند. بر این اساس، خروجی نهایی مرحله کیفی که با استفاده از روش تحلیل مضمون به دست آمده است، در مرحله کمی برای طراحی پرسشنامه

مورد استفاده قرار گرفت. بدین منظور، شاخص‌های استخراج‌شده از مضامین و مرور ادبیات نظری که در نمودار زیر نیز نمایش داده شده است، به گویه‌های پرسشنامه تبدیل شدند و ابزار نهایی پژوهش بر اساس آن‌ها تدوین گردید.



شکل ۴- شناسایی عوامل و شاخص‌های مؤثر بر خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی و ایجاد راه‌بندها و پیامدهای آن

در مرحله کمی، میزان اهمیت و شدت این عوامل در بین گروه‌های ساکن و غیر ساکن در شهر شیراز با استفاده از آزمون غیرپارامتریک Mann-Whitney U سنجیده شده است. همانطور که در جدول نیز مشاهده می‌شود نتایج انجام این آزمون نشان می‌دهد تفاوت معناداری بین دیدگاه ساکنان و غیرساکنان در حوزه برخی از عوامل و پیامدهای فضایی و اجتماعی ایجاد راه‌بندها وجود دارد.

جدول ۳- خلاصه نتایج آزمون Mann-Whitney U و ارزیابی نظرات ساکنان و غیرساکنان نسبت به عوامل ایجاد کننده خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی و پیامدهای نصب راه‌بندها

عوامل ایجاد راه‌بندها و پیامدهای آن	وضعیت سکونت	N	Mean rank	Mann-Whitney U	Wilcoxon W	Z	Asymp. Sig. (2-tailed)
ناکارآمدی مدیریت شهری	ساکن	۳۰	۳۶/۶۷	۶۳۵/۰۰۰	۱۱۰۰/۰۰۰	-۲/۴۰۴	۰/۰۱۶
	غیر ساکن	۶۰	۴۹/۹۲				
ادراک ساکنان	ساکن	۳۰	۴۴/۸۵	۸۸۰/۵۰۰	۱۳۴۵/۵۰۰	-۰/۱۷۸	۰/۸۵۹
	غیر ساکن	۶۰	۴۵/۸۳				
	ساکن	۳۰	۶۱/۲۳	۴۲۸/۰۰۰	۲۲۵۸/۰۰۰	-۴/۲۵۰	۰/۰۰۰
	غیر ساکن	۶۰	۳۷/۶۳				
	ساکن	۳۰	۵۵/۳۲	۶۰۵/۵۰۰	۲۴۳۵/۵۰۰	-۲/۷۰۵	۰/۰۰۷
	غیر ساکن	۶۰	۴۰/۵۹				
پیامدهای فضایی	ساکن	۳۰	۴۵/۴۲	۸۹۷/۵۰۰	۱۳۶۲/۵۰۰	-۰/۰۲۲	۰/۹۸۲
	غیر ساکن	۶۰	۴۵/۵۴				
	ساکن	۳۰	۴۱/۷۳	۷۸۷/۰۰۰	۱۲۵۲/۰۰۰	-۱/۰۲۰	۰/۳۰۸
	غیر ساکن	۶۰	۴۷/۳۸				
	ساکن	۳۰	۳۴/۱۸	۵۶۰/۵۰۰	۱۰۲۵/۵۰۰	-۳/۱۲۴	۰/۰۰۲
	غیر ساکن	۶۰	۵۱/۱۶				

۰/۰۰۳	-۳/۰۰۹	۱۰۳۶/۵۰۰	۵۷۱/۵۰۰	۳۴/۵۵	۳۰	ساکن	محدودیت استفاده آزاد از فضای عمومی
				۵۰/۹۸	۶۰	غیر ساکن	
۰/۸۸۶	-۰/۱۴۳	۲۷۱۶/۰۰۰	۸۸۶/۰۰۰	۴۵/۹۷	۳۰	ساکن	محدودیت دسترسی به فضاهای عمومی
				۴۵/۲۷	۶۰	غیر ساکن	
۰/۷۵۷	-۰/۳۱۰	۱۳۳۰/۵۰۰	۸۶۵/۵۰۰	۴۴/۳۵	۳۰	ساکن	بی عدالتی در توزیع منابع و فرصت‌ها
				۴۶/۰۸	۶۰	غیر ساکن	
۰/۷۱۷	-۰/۳۶۲	۲۶۹۱/۰۰۰	۸۶۱/۰۰۰	۴۶/۸۰	۳۰	ساکن	افزایش تراکم ترافیک و تغییر شیوه‌های حمل‌ونقل
				۴۴/۸۵	۶۰	غیر ساکن	
۰/۰۰۲	-۳/۰۳۱	۲۳۸۴/۵۰۰	۵۵۴/۵۰۰	۵۷/۰۲	۳۰	ساکن	افزایش انسجام و همبستگی محلی
				۳۹/۷۴	۶۰	غیر ساکن	
۰/۰۰۲	-۳/۱۵۶	۲۴۰۱/۰۰۰	۵۷۱/۰۰۰	۵۶/۴۷	۳۰	ساکن	تقویت حس تعلق و هویت محلی
				۴۰/۰۲	۶۰	غیر ساکن	
۰/۰۴۶	-۱/۹۹۴	۲۵۱۲/۰۰۰	۶۸۲/۰۰۰	۵۲/۷۷	۳۰	ساکن	تقویت تعاملات اجتماعی و روابط همسایگی
				۴۱/۸۷	۶۰	غیر ساکن	
۰/۰۰۶	-۲/۷۲۳	۲۴۵۱/۰۰۰	۶۲۱/۰۰۰	۵۴/۸۰	۳۰	ساکن	ارتقای استاندارد زندگی
				۴۰/۸۵	۶۰	غیر ساکن	
۰/۲۳۰	-۱/۱۹۹	۲۶۰۱/۰۰۰	۷۷۱/۰۰۰	۴۹/۸۰	۳۰	ساکن	ایجاد امنیت روانی
				۴۳/۳۵	۶۰	غیر ساکن	
۰/۴۶۲	-۰/۷۳۶	۱۲۸۳/۵۰۰	۸۱۸/۵۰۰	۴۲/۷۸	۳۰	ساکن	مشارکت اجتماعی در شکل دهی به شهر
				۴۶/۸۶	۶۰	غیر ساکن	
۰/۰۶۳	-۱/۸۶۱	۱۱۵۸/۵۰۰	۶۹۳/۵۰۰	۳۸/۶۲	۳۰	ساکن	چالش حق به شهر (حق دسترسی برابر)
				۴۸/۹۴	۶۰	غیر ساکن	
۰/۶۷۶	-۰/۴۱۷	۱۳۱۸/۵۰۰	۸۵۳/۵۰۰	۴۳/۹۵	۳۰	ساکن	جدایی‌گزینی اجتماعی
				۴۶/۲۸	۶۰	غیر ساکن	
۰/۳۵۹	-۰/۹۱۷	۱۲۶۲/۰۰۰	۷۹۷/۰۰۰	۴۲/۰۷	۳۰	ساکن	چالش عدالت فضایی
				۴۷/۲۲	۶۰	غیر ساکن	
۰/۰۰۲	-۳/۰۹۹	۱۰۴۶/۰۰۰	۵۸۱/۰۰۰	۳۴/۸۷	۳۰	ساکن	ایجاد محدودیت در بهره‌برداری از زیرساخت‌ها
				۵۰/۸۲	۶۰	غیر ساکن	
۰/۹۲۴	-۰/۰۹۵	۱۳۵۵/۰۰۰	۸۹۰/۰۰۰	۴۵/۱۷	۳۰	ساکن	رانت‌جویی و افزایش تبعیض
				۴۵/۶۷	۶۰	غیر ساکن	
۰/۶۷۶	-۰/۴۱۷	۱۳۱۹/۰۰۰	۸۵۴/۰۰۰	۴۳/۹۷	۳۰	ساکن	تضعیف حق ماندن و بهره‌برداری
				۴۶/۲۷	۶۰	غیر ساکن	

پیامدهای
اجتماعی

مطابق جدول ۳ نتایج این آزمون نشان می‌دهد بین نظرات ساکنان و غیرساکنان از نظر عامل ضعف در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل و تأمین پارکینگ تفاوت معناداری وجود دارد ($U = ۶۳۵/۰۰۰$ و $p = ۰/۰۱۶ < ۰/۰۵$). با این حال در زمینه عامل احساس ناامنی تفاوت معنادار نیست ($U = ۸۸۰/۵۰۰$ و $p = ۰/۸۵۹ > ۰/۰۵$). در آزمون Mann-Whitney U، هرچه رتبه میانگین کمتر باشد (به شرط معنادار بودن مقدار p-value)، نشان‌دهنده ارزیابی مثبت‌تر یا کمتر منفی یا کمتر چالش‌برانگیز بودن آن شاخص است. بنابراین از آنجا که میانگین رتبه گروه افراد غیرساکن (۴۹/۹۲) در خصوص عامل ضعف در برنامه‌ریزی حمل و نقل و پارکینگ بیشتر از گروه افراد ساکن (۳۶/۶۷) است مشخص می‌شود غیرساکنان این مشکل را به‌طور قابل‌توجهی شدیدتر از ساکنان ادراک می‌کنند و این

عامل را مؤثرتر می‌دانند. عامل نگرش به مالکیت فضا نیز به عنوان یک عامل معنا دار ($p < 0/05$) شناسایی شده است و با توجه به اینکه میانگین رتبه گروه ساکنان ($61/23$) به‌طور قابل توجهی بیشتر از گروه غیرساکنان ($37/63$) است، این موضوع نشان می‌دهد که ساکنان حس مالکیت مکانی و تعلق بیشتری به فضای کوچه دارند و آن را بخشی از قلمروی خود درک می‌کنند، در حالی که غیرساکنان چنین ادراکی ندارند و کوچه را بیشتر به‌عنوان یک فضای عمومی تلقی می‌کنند. همچنین مقایسه پیامدهای ایجاد راه‌بندها میان ۲ گروه ساکنان و غیر ساکنان نشان می‌دهد پیامدهای فضایی شامل: ایجاد امنیت فیزیکی در فضا، ایجاد معزل تردد و عدالت جابجایی در شهر و محدودیت استفاده آزاد از فضای عمومی از دیدگاه ۲ گروه تفاوت معناداری دارند. از آنجا که میانگین رتبه ساکنان در پیامد ایجاد امنیت فیزیکی در فضا بیشتر از غیر ساکنان است ($55/32 < 40/59$) این یافته بیانگر آن است که ساکنان، امنیت فیزیکی کوچه‌های راه‌بند دار را بیشتر و مطلوب‌تر ادراک می‌کنند. در پیامد ایجاد معزل تردد و عدالت جابجایی در شهر نیز میانگین رتبه ساکنان ($34/18$) کمتر از غیرساکنان ($51/16$) است، همچنین این مقدار در پیامد محدودیت استفاده آزاد از فضای عمومی (ساکنان: $34/55$ و غیر ساکنان: $50/98$) نیز به همین ترتیب است؛ این نتایج نشان می‌دهند ساکنان این پیامدها را مثبت‌تر و یا کم‌چالش‌تر از غیر ساکنان ارزیابی می‌کنند. در زمینه بررسی پیامدهای اجتماعی نیز نتایج تحلیل Mann-Whitney U نشان می‌دهند در زمینه پیامدهای افزایش انسجام و همبستگی محلی، تقویت حس تعلق و هویت محلی، تقویت تعاملات اجتماعی و روابط همسایگی، ارتقای استاندارد زندگی و ایجاد محدودیت در بهره‌برداری از زیرساخت‌ها، تفاوت معناداری میان ساکنان و غیرساکنان وجود دارد. ساکنان معتقدند نصب راه‌بندها باعث افزایش انسجام و همبستگی محلی، تقویت حس تعلق و هویت محلی، تقویت تعاملات اجتماعی و ارتقای استاندارد زندگی شده است، در حالی که غیرساکنان کمتر چنین حسی را تجربه کرده‌اند. همچنین ساکنان این کوچه‌ها معتقدند ایجاد راه‌بند لطمه‌ای بر حقوق سایر شهروندان بر استفاده از فضاهای شهری وارد نمی‌کند و حق بهره‌برداری سایر شهروندان از زیرساخت‌های شهری را تحت الشعاع قرار نمی‌دهد. این یافته‌ها حاکی از آن است که دو گروه تجربه‌ها و درک متفاوتی از عوامل و پیامدهای اجتماعی مرتبط با زندگی شهری و ایجاد راه‌بندها دارند.

جدول ۴- تفسیر نتایج عوامل و پیامدهای معنادار منتج از آزمون Mann-Whitney U

عوامل ایجاد راه‌بندها و پیامدهای آن	سطح معناداری	اندازه اثر $r = \frac{ z }{\sqrt{N}}$	میانگین رتبه ساکنان	میانگین رتبه غیر ساکنان	تفسیر نتایج
ناکارآمدی مدیریت شهری	ضعف در برنامه ریزی حمل و نقل و تأمین پارکینگ	معنادار $p < 0/05$	۰/۲۵	۳۶/۶۷	۴۹/۹۲
ادراک ساکنان	نگرش به مالکیت فضا	معنادار $p < 0/05$	۰/۴۵	۶۱/۲۳	۳۷/۶۳
پیامدهای فضایی	ایجاد امنیت فیزیکی در فضا	معنادار $p < 0/05$	۰/۲۹	۵۵/۳۲	۴۰/۵۹
	ایجاد معزل تردد و جابجایی در شهر	معنادار $p < 0/05$	۰/۳۳	۳۴/۱۸	۵۱/۱۶
	محدودیت استفاده آزاد از فضای عمومی	معنادار $p < 0/05$	۰/۳۲	۳۴/۵۵	۵۰/۹۸

افزایش انسجام و همبستگی محلی	معنادار $p < 0.05$	۰/۳۲	۵۷/۰۲	۳۹/۷۴	ساکنان بیش از غیرساکنان معتقدند راهبدها باعث افزایش انسجام و همبستگی اجتماعی در محله شده است.
تقویت حس تعلق و هویت محلی	معنادار $p < 0.05$	۰/۳۳	۵۶/۴۷	۴۰/۰۲	ساکنان بیش از غیرساکنان معتقدند راهبدها به تقویت حس تعلق و هویت محلی کمک می‌کند.
تقویت تعاملات اجتماعی و روابط همسایگی	معنادار $p < 0.05$	۰/۲۱	۵۲/۷۷	۴۱/۸۷	ساکنان بیش از غیرساکنان معتقدند راهبدها به تقویت تعاملات اجتماعی و روابط همسایگی کمک می‌کند.
ارتقای استاندارد زندگی	معنادار $p < 0.05$	۰/۲۹	۵۴/۸۰	۴۰/۸۵	ساکنان بیش از غیرساکنان معتقدند ایجاد راهبدها به بهبود استاندارد زندگی در محله کمک کرده است.
ایجاد محدودیت در بهره‌برداری از زیرساخت‌ها	معنادار $p < 0.05$	۰/۳۳	۳۴/۸۷	۵۰/۸۲	غیرساکنان بیش از ساکنان معتقدند راهبدها موجب ایجاد محدودیت در استفاده از زیرساخت‌های شهری شده است.

علاوه بر معناداری آماری، بررسی اندازه اثر تفاوت‌ها نیز نشان می‌دهد که شدت اختلاف دیدگاه ساکنان و غیرساکنان در اغلب متغیرها بر اساس معیارهای Cohen (۱۹۹۸)، در دامنه کوچک تا متوسط قرار دارد ($0.45 \leq r \leq 0.71$). بیشترین اندازه اثر مربوط به متغیر نگرش به مالکیت فضا ($r = 0.45$) است که بیانگر تفاوت قابل توجه ادراک دو گروه نسبت به حق تصرف و کنترل فضای محله است. همچنین، متغیرهای ایجاد معضل تردد و جابه‌جایی شهری، محدودیت استفاده آزاد از فضای عمومی، افزایش انسجام محلی، تقویت حس تعلق و هویت محلی و محدودیت بهره‌برداری از زیرساخت‌های شهری دارای اندازه اثر متوسط هستند که نشان می‌دهد اختلاف دیدگاه دو گروه، علاوه بر معناداری آماری، از منظر برنامه‌ریزی شهری نیز واجد اهمیت است. در مقابل، متغیرهایی مانند ناکارآمدی مدیریت شهری، ایجاد امنیت فیزیکی، ارتقای استاندارد زندگی و تقویت تعاملات اجتماعی دارای اندازه اثر کوچک هستند که بیانگر آن است که اگرچه تفاوت دیدگاه‌ها از نظر آماری معنادار است، شدت این اختلاف در عمل محدودتر بوده است. در نتیجه باید گفت، اختلاف دیدگاه ساکنان و غیرساکنان عمدتاً کوچک تا متوسط است؛ به این معنا که دو گروه کاملاً در تقابل با یکدیگر قرار ندارند، بلکه در موضوعاتی مانند مالکیت فضا، دسترسی، تردد و استفاده از فضای عمومی اختلاف دیدگاه نسبتاً پررنگ‌تری دارند.

با این حال گرچه اندازه اثر اکثر متغیرها در دامنه کوچک تا متوسط قرار دارد، اما این یافته‌ها از منظر برنامه‌ریزی شهری و مدیریت فضاهای عمومی دارای اهمیت کاربردی هستند. به بیان دیگر، حتی اختلاف‌های با شدت متوسط نیز می‌توانند در فرایند تصمیم‌گیری و تدوین سیاست‌های مدیریت محلات، به‌ویژه در زمینه صدور مجوز نصب راهبدها، نحوه مدیریت تردد و حفظ دسترسی عمومی، پیامدهای قابل توجهی ایجاد کنند. این تفاوت ادراکی میان ساکنان و غیر ساکنان بیانگر وجود تعارض میان منافع محلی و منافع عمومی شهر است که در تصمیم‌گیری‌های مدیریت شهری باید به‌صورت هم‌زمان مورد توجه قرار گیرد. بنابراین از منظر سیاست‌گذاری، یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که اتخاذ رویکردهای یک‌جانبه، چه در حمایت کامل از نصب راهبدها و چه در حذف کامل آن‌ها، نمی‌تواند پاسخگوی انتظارات همه ذی‌نفعان باشد.

لازم به ذکر است، هدف از انجام این پژوهش و ارائه یافته‌های آن صرفاً بیان وجود تفاوت آماری میان برداشت ساکنان و غیرساکنان از ایجاد راهبدها نبوده است؛ بلکه پژوهش نشان می‌دهد این تفاوت‌ها ریشه در نحوه ادراک، تجربه و بهره‌مندی متفاوت دو گروه از فضای شهری دارد. ساکنان، به دلیل تجربه زندگی در بن‌بست‌های راهبنددار، راهبدها را ابزاری برای افزایش امنیت، حفظ آرامش، تقویت روابط همسایگی و ارتقای کیفیت زندگی تلقی می‌کنند؛ در مقابل، شهروندان غیرساکنان راهبدها را بیش از هر چیز به عنوان عامل محدودیت دسترسی، اختلال در جابه‌جایی و کاهش امکان استفاده برابر از فضاهای عمومی می‌دانند که این تفاوت ادراکی،

بیانگر تعارض میان منافع محلی و منافع عمومی در مدیریت فضاهای شهری است. از منظر نظریه حقوق مالکیت یافته‌ها نشان می‌دهد ساکنان، اگرچه مالک قانونی معابر عمومی نیستند، اما به واسطه حضور مستمر و سرمایه‌گذاری اجتماعی در محیط زندگی، نوعی احساس مالکیت عرفی و قلمرویی نسبت به فضای کوچه پیدا کرده‌اند. همین احساس مالکیت موجب می‌شود ایجاد راه‌بندها را اقدامی مشروع برای حفاظت از قلمرو سکونت خود ارزیابی کنند و از مزایای مستقیم و غیر مستقیم آن بهره‌مند شوند. در حالی که غیرساکنان، این اقدام را نوعی محدودسازی دسترسی به فضایی می‌دانند که از نظر حقوقی بخشی از عرصه عمومی شهر محسوب می‌شود. بنابراین تعارض میان ساکنان و غیرساکنان صرفاً بر سر مالکیت کوچه‌های راه‌بند دار نیست، بلکه بر سر نحوه توزیع حقوق استفاده، کنترل و تصمیم‌گیری درباره آن است.

همچنین یافته‌های پژوهش با مفهوم «حق به شهر» به عنوان یک کنش مردمی عمومی‌ساز همخوانی دارد. بر اساس این رویکرد، فضای شهری متعلق به تمامی شهروندان است و همه افراد باید از حق دسترسی، استفاده و مشارکت در تولید و بازتولید آن برخوردار باشند. در چنین چارچوبی، نصب راه‌بندها اگرچه می‌تواند پاسخگوی نیازهای امنیتی و رفاهی ساکنان این بن‌بست‌ها باشد، اما با محدود کردن دسترسی سایر شهروندان، بخشی از حق استفاده برابر از فضای شهری را با چالش مواجه می‌کند. بنابراین، تفاوت دیدگاه میان ساکنان و غیرساکنان را می‌توان بازتاب برداشت متفاوت آن‌ها از مفهوم حق به شهر و حدود بهره‌برداری از فضاهای عمومی دانست. با این حال، یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که این محدودیت‌ها هنوز به سطحی نرسیده‌اند که زمینه‌ساز شکل‌گیری کنش‌های جمعی سازمان‌یافته یا اقدامات خودجوش شهروندان در راستای بازپس‌گیری این فضاها فضاهای عمومی شوند. به بیان دیگر، اگرچه نشانه‌های نارضایتی در میان غیرساکنان نسبت به محدود شدن دسترسی و بهره‌مندی برابر از فضاهای شهری مشاهده می‌شود، اما این نارضایتی هنوز به مرحله مطالبه‌گری گسترده یا مقاومت اجتماعی نرسیده است. با این حال، تداوم روند خصوصی‌سازی و محصورسازی معابر عمومی می‌تواند در بلندمدت زمینه تشدید احساس بی‌عدالتی فضایی، افزایش تعارض میان منافع محلی و منافع عمومی و در نهایت شکل‌گیری مطالبات اجتماعی برای بازتعریف نحوه مدیریت و دسترسی به فضاهای عمومی را فراهم کند. این مهم، به‌عنوان هشدار برای مدیریت شهری تلقی می‌شود تا پیش از تبدیل این نارضایتی‌های پراکنده به تعارضات اجتماعی آشکار، با اتخاذ سازوکارهای مشارکتی و شفاف، میان نیازهای امنیتی ساکنان و حق دسترسی برابر همه شهروندان تعادل برقرار کند.

علاوه بر آن، این یافته‌ها در تطابق با ادبیات محصورسازی (Enclosure) و خصوصی‌سازی تدریجی فضاهای عمومی نشان می‌دهد کنترل دسترسی به معابر عمومی از طریق ابزارهای کالبدی، مرز میان فضای عمومی و قلمرو خصوصی را به تدریج دگرگون می‌کند و زمینه تبدیل بخشی از فضای عمومی به قلمروی نیمه‌خصوصی را فراهم می‌آورد. از منظر عدالت فضایی نیز اختلاف دیدگاه دو گروه بیانگر آن است که توزیع منافع و هزینه‌های ناشی از نصب راه‌بندها یکسان نیست؛ ساکنان سهم بیشتری از منافع محلی، مانند امنیت و انسجام اجتماعی، دریافت می‌کنند، در حالی که بخش عمده هزینه‌های اجتماعی، شامل محدودیت دسترسی، افزایش مشکلات تردد و کاهش بهره‌مندی از فضاهای عمومی، متوجه سایر شهروندان می‌شود. در مجموع، یافته‌های پژوهش ضرورت توجه به حکمرانی شهری مشارکتی را برجسته می‌سازد؛ حکمرانی‌ای که در آن تصمیم‌گیری درباره نصب راه‌بندها صرفاً بر اساس خواسته ساکنان یک محله انجام نشود، بلکه منافع تمامی ذی‌نفعان شهری، اصول عدالت فضایی و حق دسترسی برابر نیز در فرآیند تصمیم‌گیری لحاظ شود.

۵. بحث و تفسیر یافته‌ها

راه‌بندها و موانع فیزیکی که امروزه در برخی محلات شهری به منظور کنترل دسترسی به کار گرفته می‌شوند، اگرچه در ظاهر اهدافی مشابه مانند افزایش امنیت، حفظ حریم خصوصی و کاهش نفوذ افراد غیرساکن را دنبال می‌کنند، اما فاقد ظرافت‌های کالبدی و اجتماعی نهفته در الگوی شهرسازی سنتی ایران هستند. در الگوی سنتی، محدودیت دسترسی عمدتاً از طریق سازمان‌دهی هوشمندانه

فضا، سلسله‌مراتب معابر، خوانایی تدریجی قلمرو و تقویت حس تعلق ساکنان شکل می‌گرفت؛ به گونه‌ای که افراد غیرمحلی، پیش از ورود به فضاهای خصوصی‌تر، به‌طور طبیعی از ویژگی نیمه‌خصوصی آن آگاه می‌شدند و رفتار خود را با آن تنظیم می‌کردند. در مقابل، راهبندهای امروزی این فرایند ادراکی را با یک مانع صریح و اجباری جایگزین کرده‌اند؛ بنابراین، عدم ورود افراد نه حاصل درک اجتماعی و فضایی از قلمرو، بلکه نتیجه طرد فیزیکی و اعمال محدودیت مستقیم است.

ایجاد راهبندها در بن‌بست‌های شهر شیراز، با وجود ابهام یا محدودیت‌های قانونی در خصوصی‌سازی معابر عمومی، نشان می‌دهد مدیریت این فضاها صرفاً تابع قواعد رسمی نیست، بلکه تحت تأثیر سازوکارهای حکمرانی غیررسمی نیز قرار دارد. در چنین شرایطی، تصمیمات مربوط به نصب، حفظ یا حذف راهبندها در عمل حاصل تعامل میان ساکنان، شهرداری، نهادهای انتظامی و سایر بازیگران محلی است. این تعاملات موجب می‌شود در برخی موارد، رویه‌های اجرایی از الزامات قانونی فاصله گرفته و نوعی سازگاری عملی میان نهادهای مدیریت شهری و مطالبات محلی شکل گیرد؛ همانطور که یافته‌های پژوهش نیز این برداشت را تقویت می‌کنند؛ زیرا ساکنان، به دلیل برخورداری از انسجام اجتماعی و توانایی بیشتر در بیان مطالبات جمعی، از ظرفیت بالاتری برای اثرگذاری بر تصمیمات محلی برخوردار هستند. این وضعیت را می‌توان در چارچوب مفهوم سرمایه سیاسی محلی (Local Political Capital) تبیین کرد؛ به این معنا که شبکه روابط اجتماعی، مشارکت محلی، حضور و نفوذ رهبران اجتماعی (Bénit-Gbaffou and Katsaura) (2014)، و توان چانه‌زنی ساکنان، حتی اگر مبتنی بر رویه‌های رسمی نباشند، در عمل می‌توانند بر نحوه اجرای سیاست‌های مدیریت شهری اثرگذار باشند. در مقابل، غیرساکنان اگرچه بیشترین تأثیر را از محدودیت‌های دسترسی و جابه‌جایی ناشی از راهبندها متحمل می‌شوند، اما معمولاً از سازوکارهای مؤثر برای نمایندگی منافع خود در سطح محلی برخوردار نیستند. در نتیجه، عدم توازن در قدرت اثرگذاری این دو گروه، زمینه استمرار وضع موجود را فراهم می‌کند. از این منظر، تداوم نصب راهبندها را می‌توان نه صرفاً نتیجه یک خلأ قانونی، بلکه حاصل برهم‌کنش میان قواعد رسمی، رویه‌های غیررسمی، روابط قدرت محلی و نحوه حکمرانی شهری دانست؛ وضعیتی که در آن، مدیریت شهری ناگزیر است میان پاسخگویی به مطالبات ساکنان و صیانت از حق دسترسی برابر و منافع عمومی تمامی شهروندان تعادل برقرار کند.

در نتیجه خصوصی‌سازی بن‌بست‌های مسکونی را نمی‌توان صرفاً در قالب یک مداخله کالبدی یا ابزاری برای کنترل ترافیک تبیین کرد، بلکه این پدیده بیانگر بازتوزیع عملی حقوق استفاده، کنترل و مرجع در فضای شهری است. از این منظر، یافته‌های پژوهش ضمن تأیید ادبیات جوامع محصور و خصوصی‌سازی فضاهای عمومی، آن را توسعه می‌دهد و نشان می‌دهد در بستر شهرهای ایران، محصورسازی الزاماً در قالب پروژه‌های رسمی و سرمایه‌محور رخ نمی‌دهد، بلکه می‌تواند از طریق کنش‌های خودسازمان‌یافته ساکنان و در چارچوبی از حکمرانی غیررسمی نیز شکل گیرد.

همچنین یافته‌های این پژوهش بیانگر وجود نوعی تعارض میان منافع ساکنان محلی و منافع عمومی سایر شهروندان است. در حالی که راهبندها از دید ساکنان به ارتقای امنیت و کیفیت محیط زندگی کمک می‌کنند، از دید غیرساکنان موجب کاهش نفوذپذیری شبکه معابر، محدود شدن حق دسترسی به فضاهای عمومی، افزایش نابرابری فضایی و کاهش کارایی شبکه حمل‌ونقل شهری می‌شوند. بنابراین، معناداری آماری همراه با اندازه اثرهای کوچک تا متوسط نشان می‌دهد که اختلاف دیدگاه دو گروه صرفاً یک تفاوت آماری نیست، بلکه بازتاب‌دهنده چالش‌های واقعی در حوزه عدالت فضایی، حق دسترسی به شهر و حکمرانی شهری است. مطابق یافته‌های بدست آمده از آزمون من-ویتنی اندازه اثر متغیر «نگرش به مالکیت فضا» نسبت به سایر متغیرها بیشتر بوده و در عین حال سطح متوسط ($r=0.45$) قرار دارد. این گزاره نشان می‌دهد منشأ اصلی تعارضات، نه صرفاً ارزیابی پیامدهای عملکردی راهبندها، بلکه تفاوت در ادراک ذی‌نفعان از حدود حقوق مالکیت و مشروعیت اعمال کنترل بر فضای عمومی است. از این منظر، یافته‌های پژوهش چارچوب «بسته حقوق مالکیت» (Bundle of Rights) را تأیید می‌کند و نشان می‌دهد که تعارضات پیرامون

خصوصی سازی بن‌بست‌های مسکونی بیش از آنکه ناشی از مالکیت قانونی فضا باشد، حاصل رقابت بر سر حقوق استفاده، کنترل و به‌ویژه حق استثنا (Exclusion Right) است.

با این حال، خصوصی سازی معابر شهری و ایجاد راه‌بندهای اختصاصی در ایران نمونه‌ای از شهرسازی غیررسمی محسوب می‌شود و گرچه با کسب مجوزهای موردی از نهادهای مدیریتی، رنگ و بوی قانونی به خود می‌گیرد، اما همچنان در چارچوب قوانین صریح و کلان کشور جایگاه مشخصی ندارد و به لحاظ شهرسازی غیر قانونی و غیر فنی محسوب می‌شود. ایجاد این نوع راه‌بندها مستقیماً در تعارض با حقوق شهروندان است زیرا دسترسی برابر به فضاهای عمومی را محدود کرده و عرصه شهر را روز به روز بر ساکنان تنگ‌تر می‌کنند و منافع عمومی و عدالت فضایی را در مقابل منافع خصوصی قرار می‌دهند. از منظر اخلاقی و اسلامی نیز، محدودسازی فضاهای عمومی در تعارض با تأکیدات گسترده بر حق همگانی بر بهره‌برداری عادلانه از امکانات شهری و مشروعیت حق جمعی به شهر (Moeinifar, 2024) است. این تعارض به‌ویژه زمانی پررنگ‌تر می‌شود که راه‌بندها نه در پاسخ به یک ضرورت ایمنی یا ساماندهی شهری (چنانکه در پدافند غیرعامل برای جلوگیری از ورود خودروهای تهدیدزا به مناطق حساس و حفاظت از ساختمان‌های مهم مانند زیرساخت‌های برق، آب، گاز، مخابرات، شهرداری، بیمارستان‌های خاص، مراکز فرماندهی و ... توجیه شده‌اند)، بلکه برای کنترل قلمرو، حذف حضور دیگران و تثبیت نوعی مالکیت غیررسمی بر فضای عمومی ایجاد می‌شوند. در چنین شرایطی، مرز میان حق استفاده و حق تصرف مبهم می‌شود و فضاهای عمومی که باید در اختیار همگان باشد، به‌تدریج به فضاهای نیمه‌خصوصی یا خصوصی‌شده تبدیل می‌گردد. این روند، بازتابی از فرآیندی است که در ادبیات معاصر تحت عنوان محصورسازی فضاهای شهری (urban enclosure) شناخته می‌شود؛ پدیده‌ای که دسترسی آزاد، تحرک اجتماعی و عدالت فضایی را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد. از منظر حقوقی، چنین اقداماتی نوعی دوگانگی میان قواعد رسمی و عمل اجتماعی ایجاد می‌کنند؛ زیرا شهروندان در غیاب سازوکارهای رسمی و قانونی، در کنشی خودسازمان‌یافته به تنظیم روابط فضایی و اجتماعی و گرفتن مجوزهای شخصی اقدام می‌کنند و همین امر به شکل‌گیری اشکالی از حکمرانی محلی غیررسمی منجر می‌شود.

نتیجه آن است که ساختار رسمی مدیریت شهری با واقعیت‌های شکل گرفته در سطح محلات دچار شکاف می‌شود و نظم فضایی شهر به سمت جزیره‌ای شدن، نابرابری عملکردی و تضعیف پیوستگی فضایی حرکت می‌کند. بنابراین از این نظر یافته‌های این پژوهش همانند پژوهش (Mandeli 2019) بر اهمیت طراحی شهری فعال و مدیریت کارآمد در ارتقای کیفیت محیطی فضاهای عمومی و انطباق آن‌ها با ارزش‌ها و نیازهای محلی تأکید دارد. همچنین نتایج پژوهش حاضر با پژوهش (Ntakana et al., 2025) در زمینه پیامد اجتماعی هم راستاست؛ چنانکه نتایج این پژوهش نیز حاکی از آن است که درک ایمنی بالاتر و احتمال افزایش ارزش ملک از مهم‌ترین محرک‌های این نوع توسعه‌هاست. بر این اساس هرگونه تصمیم‌گیری درباره تخصیص، کنترل یا محدودسازی دسترسی به فضاهای عمومی نیازمند سازوکاری است که هم با اصول عدالت و منافع عمومی هم‌خوانی داشته باشد و هم بتواند به‌طور شفاف مشروعیت اجتماعی پیدا کند. به بیان دیگر، مشروعیت پایدار در مدیریت فضاهای شهری تنها زمانی حاصل می‌شود که منطبق با حقوق جمعی، عدالت فضایی و اصول شفافیت و مشارکت باشد و نه صرفاً بر مبنای منافع گروه‌های محدود یا فشارهای محلی. با این حال شناسایی موارد خاص ضروری است و این موارد خاص نیز باید بر اساس نیاز و بدون لطمه به ساختار کالبدی، اجتماعی و فضایی شهر برنامه‌ریزی شوند.

۶. نتیجه‌گیری

نتایج این پژوهش، ضمن پاسخ به پرسش‌های تحقیق، زمینه‌ای برای بازاندیشی در نحوه تبیین خصوصی سازی فضاهای عمومی و نقش کنش‌های شهروندی در شکل‌گیری آن فراهم می‌آورد. از منظر نظری، این پژوهش تلاش کرده است با برقراری پیوند میان ادبیات حق به شهر، محصورسازی فضاهای شهری، حقوق مالکیت و حکمرانی شهری، خوانشی متفاوت از پدیده خصوصی سازی معابر

شهری ارائه دهد. برخلاف بسیاری از مطالعات که خصوصی سازی فضاهای عمومی را عمدتاً پیامد سیاست های دولت یا سرمایه گذاری بخش خصوصی می دانند، یافته های این پژوهش نشان می دهد که شهروندان نیز قادر هستند در قالب کنش های جمعی، نقشی فعال در بازتولید یا دگرگونی مناسبات فضایی ایفا کنند. از این نظر، خصوصی سازی فضاهای شهری صرفاً نتیجه مداخلات نهادی نیست، بلکه می تواند حاصل برهم کنش میان مطالبات محلی، ادراک شهروندان از مالکیت فضا، سازوکارهای حکمرانی و شیوه مدیریت فضاهای عمومی نیز باشد. همچنین، این پژوهش با پیشنهاد چارچوب مفهومی «کنش های مردمی محصورکننده» و «کنش های مردمی عمومی ساز» می کوشد زمینه ای برای تحلیل نقش دوگانه کنش های شهروندی در تولید و بازتولید فضاهای شهری فراهم آورد. این چارچوب نشان می دهد که کنش های مردمی لزوماً به تقویت عرصه عمومی و تحقق حق به شهر منجر نمی شوند، بلکه بسته به ادراک شهروندان، ممکن است به گسترش منافع عمومی یا بر عکس، تقویت محصورسازی، محدود شدن دسترسی و تمرکز منافع منجر شوند. از این رو، این مفهوم پردازی می تواند مبنایی برای توسعه مطالعات آینده درباره نقش شهروندان در تحولات فضایی شهر و آزمون تجربی آن در سایر زمینه های شهری باشد. در حوزه مدیریت شهری نیز نتایج پژوهش بر این نکته تأکید دارد که مدیریت فضاهای عمومی صرفاً یک مسئله کالبدی یا حقوقی نیست، بلکه فرایندی اجتماعی و حکمرانی محور است که در آن منافع گروه های مختلف شهری با یکدیگر تلاقی پیدا می کنند. از این رو، برنامه ریزی و سیاست گذاری در زمینه استفاده از فضاهای عمومی، مستلزم رویکردی است که هم زمان به نیازهای امنیتی و رفاهی ساکنان، اصول عدالت فضایی، حق دسترسی برابر و حفظ کارکرد عمومی فضاهای شهری توجه داشته باشد.

خصوصی سازی و نصب راهبندها در کوچه های بن بست شهری برای شهروندان ساکنان و غیرساکنان پیامدهایی دوگانه ای دارد. وجود تضاد در ارزیابی های صورت گرفته نشان می دهد راهبندها به عنوان مداخله ای فضایی - اجتماعی پیامدهای ناهمگونی برای شهروندان یک شهر ایجاد می کنند. همچنین نتایج پیوند میان مداخلات کالبدی و انسجام اجتماعی را تأیید می کنند. بنابراین سیاست گذاری شهری در این زمینه باید به جای استفاده از رویکرد یک سو، بر مدیریت تعارضات فضایی، تنظیم قواعد دسترسی، و طراحی راهکارهای مشارکتی استوار باشد تا بتواند نیازهای هر دو گروه ساکن و غیرساکن را در قالب یک الگوی متعادل تأمین کند. از این جهت ضروریست در قوانین شهری ضوابطی در این خصوص تعریف شود تا بحث تبعیض های اجتماعی کاهش پیدا کند (قانون بدون استثنا برای همه شهروندان یکی باشد). طبق قانون شهرداری ها بخصوص ماده ۱۰۱، در عمل هیچ کوچه بن بست خصوصی وجود ندارد مگر آنکه مالکین حق معبر را شامل سهم خود کنند و نه سهم شهرداری. مدیریت پدیده خصوصی سازی کوچه های مسکونی و ایجاد راهبندها نیازمند ارائه ایده های نو از سمت شهرسازان است که در قدم اول، ضروریست دستورالعملی شفاف برای جواز صدور یا منع احداث راهبند با در نظر گرفتن حقوق افراد ساکن و غیرساکن و با تأکید بر تعیین مسئولیت حقوقی در شرایط امدادی و تعریف معیارهای استثنایی برای مداخلات امنیتی یا ترافیکی، تدوین شود. علاوه بر آن لازم است مراتبی در نظر گرفته شود تا سازوکار ارزیابی اثرات دسترسی و پیامدهای ترافیکی پیش از نصب در قالب گزارش های مکتوب و مستدل به تصویب مراجع ذیربط برسد. همچنین طراحی مدل های مشارکتی مبتنی بر مدیریت کوچه اقدامی کارآمد به حساب می آید. همچنین از آنجا که کمبود پارکینگ عمومی و فضای پارک خودرو از مهمترین علل استقبال ساکنان از کوچه های بن بست راهبنددار است؛ ضروری است دلایل کمبود پارکینگ در این محدوده ها بررسی شود. بعلاوه، تراکم بیش از حد کاربری اداری، تجاری و درمانی در این نواحی نیز از جمله دلایل مستدل ایجاد این پدیده است؛ بنابراین ضروریست صدور مجوز ایجاد اینگونه کاربری ها در جوار معابر کم ظرفیت حساب شده باشد و یا عوارض سنگینی برای این کاربری ها وضع شود تا بتوان با درآمد ناشی از آن پارکینگ های عمومی طبقاتی در محدوده اینگونه کوچه های بن بست احداث کرد. با این حال، در مواردی که به دلایل امنیتی یا مدیریتی، محدودسازی دسترسی به بن بست های مسکونی اجتناب ناپذیر باشد، بهره گیری از سازوکارهای جبران فضایی و محرومیت جبرانی اقدامی لازم و ضروریست؛ به گونه ای که هزینه های ناشی از کاهش دسترسی عمومی از طریق ایجاد مسیرهای جایگزین، ارتقای کیفیت سایر فضاهای عمومی و تضمین دسترسی به خدمات شهری و ایستگاه های حمل و نقل عمومی برای شهروندان غیرساکن جبران شود. چنین رویکردی می تواند ضمن

حفظ منافع امنیتی ساکنان، از تشدید نابرابری فضایی جلوگیری کرده و تعادل مناسبی میان حقوق کنترل محلی و حق عمومی بهره‌مندی از فضای شهری برقرار سازد. در نهایت مدیریت شهری در افق‌های بلندمدت‌تر باید سازوکار توسعه و تقویت حمل و نقل عمومی با فرهنگ‌سازی و ایجاد محدودیت ترافیکی را فراهم کند؛ تا از این طریق بر کمتر شدن تعداد خودروهای شخصی که به این مناطق مراجعه می‌کنند کم کند و به عبارتی تعداد خودروهای شخصی را از سر رشته کاهش دهد.

مشارکت نویسندگان

سهام مشارکت نویسندگان در این مقاله یکسان بوده است.

تشکر و قدردانی

از کلیه کسانی که در این پژوهش، پژوهشگران را یاری کرده‌اند، صمیمانه تقدیر و تشکر می‌کنیم. پژوهش حاضر حامی مادی و معنوی ندارد.

تعارض منافع

در انجام این پژوهش هیچگونه تعارض منافی وجود ندارد.

منابع

- Afrouz, M. and Sajadzadeh, H. (2024). Analyzing the concept of the right to the city in spatial representations of urban development plans Qazvin city. *Geographical planning of space quarterly journal*, 14(3), 79-99. doi: [10.30488/gps.2024.425428.3695](https://doi.org/10.30488/gps.2024.425428.3695). [In Persian]
- Alkan Bala, H. (2018). Neighborhood from Cul-De-Sac to Gated Community in Turkish Urban Culture: The “Fina.” *Iconarp International J. of Architecture and Planning*, 6(2), 333-357. <https://doi.org/10.15320/ICONARP.2018.57>
- Amerian, B., Hafez Rezazadeh, M., & Miri, Gh. (2026). Assessing the state of the right to the city approach in urban areas (Case study: Yazd city). *Journal of Geographical Engineering of Territory*, 10(1), e212317. <https://doi.org/10.22034/jget.2024.481175.1579>. [In Persian]
- Bandaiko, Elmond, Godwin Arku, and Hanson Nyantakyi-Frimpong. 2022. “A Systematic Review of Gated Communities and the Challenge of Urban Transformation in African Cities.” *Journal of Housing and the Built Environment* 37(1): 339-68. doi: [10.1007/s10901-021-09840-1](https://doi.org/10.1007/s10901-021-09840-1).
- Baumgartner, A., Klinner, N., & Lanzendorf, M. (2025). Right to the city or right to park a car? Acceptability of parking management for a social-ecological transformation of urban neighbourhoods. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 199, 104528. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104528>
- Bénit-Gbaffou, Claire, and Obvious Katsaura. 2014. “Community Leadership and the Construction of Political Legitimacy: Unpacking B Ourdieu’s ‘Political Capital’ in Post-Apartheid Johannesburg.” *International Journal of Urban and Regional Research* 38(5): 1807-32. doi: [10.1111/1468-2427.12166](https://doi.org/10.1111/1468-2427.12166).
- Blakely, E. J., & Snyder, M. G. (1997). *Fortress America: Gated communities in the United States*. Brookings Institution Press.
- Blomley, N. (2020). Urban commoning and the right not to be excluded. In G. Baykal Büyüksaraç & D. Özkan (Eds.), *Commoning the city: Empirical perspectives on urban ecology, economics and ethics* (pp. 89-103). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429021886-8>

- Borsdorf, Axel, and Rodrigo Hidalgo. 2008. "New Dimensions of Social Exclusion in Latin America: From Gated Communities to Gated Cities, the Case of Santiago de Chile." *Land Use Policy* 25(2): 153–60. doi:[10.1016/j.landusepol.2007.04.001](https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2007.04.001).
- Caneparo, L., Berta, M., & Di Renzo, A. (2023). Transitional Spaces as a Domain for Public–Private Engagement in Urban Regeneration. In A. Sayigh (Ed.), *Mediterranean Architecture and the Green-Digital Transition* (pp. 355–364). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-031-33148-0_28
- Cariello, A., Ferorelli, R., & Rotondo, F. (2021). Tactical Urbanism in Italy: From Grassroots to Institutional Tool—Assessing Value of Public Space Experiments. *Sustainability*, 13(20), 11482. <https://doi.org/10.3390/su132011482>
- Charmes, E. (2010). Cul-de-sacs, Superblocks and Environmental Areas as Supports of Residential Territorialization. *Journal of Urban Design*, 15(3), 357–374. <https://doi.org/10.1080/13574809.2010.487811>.
- Eshtiaghi, M. and Sharepour, M. (2021). In Research of a Conceptual Model of the Idea of the Right to the City in Urban Policy. *Journal of Sustainable Urban & Regional Development Studies (JSURDS)*, 1(2), 67–84.
- Firinci Orman, T., & Kaynar, Z. (2025). Pedagogies of sustainability and radical care: Grassroots urban practices in Tampere, Finland. *Local Environment*, 1–22. <https://doi.org/10.1080/13549839.2025.2596728>
- Fitri, H., & Sari, A. A. (2025). Exploring the Urban Greening Community in Jakarta's Urban Kampung: A Tactical Urbanism Perspective. *Sustainability*, 17(9), 3904. <https://doi.org/10.3390/su17093904>
- Galdini, R., & De Nardis, S. (2023). Urban informality and users-led social innovation: Challenges and opportunities for the future human centred city. *Futures*, 150, 103170. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2023.103170>
- Galkowski, M., & Antosz, P. (2022). The hidden boundaries of public space: Awareness of civil rights restrictions in privatized urban squares in Poland. *Cities*, 127, 103722. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103722>
- Habibi, M. and Amiri, M. (2015). Right to the City From Current to Ideal City. *Iranian Journal of Anthropological Research*, 5(2), 9–30. doi: [10.22059/ijar.2015.59014](https://doi.org/10.22059/ijar.2015.59014) [In Persian]
- Heller, Michael A. 1998. "The Tragedy of the Anticommons: Property in the Transition from Marx to Markets." *Harvard Law Review* 111(3): 621. doi:[10.2307/1342203](https://doi.org/10.2307/1342203).
- Hochschild, T. R. (2015). The Cul-de-sac Effect: Relationship between Street Design and Residential Social Cohesion. *Journal of Urban Planning and Development*, 141(1), 05014006. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)UP.1943-5444.0000192](https://doi.org/10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000192)
- Hodkinson, Stuart. 2012. "The New Urban Enclosures." *City* 16(5): 500–518. doi:[10.1080/13604813.2012.709403](https://doi.org/10.1080/13604813.2012.709403).
- Johnson, S. D., & Bowers, K. J. (2010). Permeability and Burglary Risk: Are Cul-de-Sacs Safer? *Journal of Quantitative Criminology*, 26(1), 89–111. <https://doi.org/10.1007/s10940-009-9084-8>
- Kalak, D., Aydin, S., & Özer, D. (2023). *Use of generative systems to create semi-public spaces in contemporary neighborhood texture*.
- Karakoç, M., & Soylemez Karakoc, B. (2023). *Privatization of Public Spaces and the Right to the City in the United States*. 25, 416–432.
- Katz, L. M. (2008). *Exclusion and exclusivity in property law* (Legal Studies Research Paper No. 08-02). University of Toronto Faculty of Law. SSRN. <https://doi.org/10.2139/ssrn.1126674>
- Khorshidifard, S. 2021. "New Problematics and Prospects for Public Space: An Experiment with Cul-De-Sac." In *Expanding The View*, ACSA Press, 628–39. doi:[10.35483/ACSA.AM.109.88](https://doi.org/10.35483/ACSA.AM.109.88).
- Kim, S., Kim, D., & Jung, S. (2017). Analysis of the Effect of Cul-de-sacs' Permeability Factors in Low-Rise Residential Areas on Burglary. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 16(3), 487–493. <https://doi.org/10.3130/jaabe.16.487>

- Leclercq, E., & Pojani, D. (2023). Public space privatisation: Are users concerned? *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 16(1), 1–18. <https://doi.org/10.1080/17549175.2021.1933572>
- Lippert, Randy K, Debra Mackinnon, and Stefan Treffers. 2024. “The New Private Urban Governance: Vestiges, Ventures and Visibility.” *Urban Studies* 61(14): 2673–85. doi:[10.1177/00420980241286305](https://doi.org/10.1177/00420980241286305).
- Liu, Y., Manfredini, M., Fang, Y., Guo, Z., & Weng, J. (2025). The Right to the City in Urban Parks: The Role of Co-Governance in Fostering a Sense of Belonging. *Land*, 14(11), 2250. <https://doi.org/10.3390/land14112250>
- Low, Setha M. 2008. “Incorporation and Gated Communities in the Greater Metro-Los Angeles Region as a Model of Privatization of Residential Communities.” *Home Cultures* 5(1): 85–108. doi:[10.2752/174063108X287364](https://doi.org/10.2752/174063108X287364).
- Lydon, M., & Garcia, A. (2015). *Tactical Urbanism*. Island Press/Center for Resource Economics. <https://doi.org/10.5822/978-1-61091-567-0>
- Mandeli, K. (2019). Public space and the challenge of urban transformation in cities of emerging economies: Jeddah case study. *Cities*, 95, 102409. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.102409>
- Marcuse, P. (2009). From critical urban theory to the right to the city. *City*, 13(2–3), 185–197. <https://doi.org/10.1080/13604810902982177>
- Marques, C. A. (2025). The Informal City as Urban Idealisation. *Buildings*, 15(7), 1083. <https://doi.org/10.3390/buildings15071083>
- Marr, S., & Mususa, P. (2023). *DIY Urbanism in Africa: Politics and Practice* (1st ed.). Bloomsbury Publishing Plc. <https://doi.org/10.5040/9781350237537>
- Marx, Colin. 2016. “Extending the Analysis of Urban Land Conflict: An Example from Johannesburg.” *Urban Studies* 53(13): 2779–95. doi:[10.1177/0042098015607801](https://doi.org/10.1177/0042098015607801).
- McGuirk, Pauline, and Robyn Dowling. 2009. “Neoliberal Privatisation? Remapping the Public and the Private in Sydney’s Masterplanned Residential Estates.” *Political Geography* 28(3): 174–85. doi:[10.1016/j.polgeo.2009.05.004](https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2009.05.004).
- Merrill, T. W. (1998). *Property and the right to exclude*. *Nebraska Law Review*, 77(4), 730–755. <https://digitalcommons.unl.edu/nlr/vol77/iss4/7>
- Moeinifar, M. (2024). Exercising the right to the city in Iran's law in the light of the governance on the basis of sustainability. *Urban Space and Social Life*, 3(9), 10-1. doi: [10.22034/jprd.2024.62147.1102](https://doi.org/10.22034/jprd.2024.62147.1102). [In Persian]
- Moeinifar, M. (2024). The place of the right to the city in Islamic jurisprudence. *JRIA*, 12(4), 1 EP – 21. <https://doi.org/10.61186/jria.12.4.1>. [In Persian]
- Morales, Emma R. 2024. “Planned Socio-Spatial Fragmentation: The Normalisation of Gated Communities in Two Mexican Metropolises.” *Urban Planning* 9: 6879. doi:[10.17645/up.6879](https://doi.org/10.17645/up.6879).
- Mualam, N., & Sotto, D. 2020. “From Progressive Property to Progressive Cities: Can Socially Sustainable Interpretations of Property Contribute toward Just and Inclusive City-Planning? Global Lessons.” *Sustainability* 12(11): 4472. doi:[10.3390/su12114472](https://doi.org/10.3390/su12114472).
- Nazari Adli, S., & Donovan, S. (2018). Right to the city: Applying justice tests to public transport investments. *Transport Policy*, 66, 56–65. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.03.005>
- Ntakana, K., Ariyan, L., & Mbanga, S. (2025). *Taxonomy of Driving Forces Behind Exclusive Residential Developments in South African Cities*. <https://doi.org/10.20944/preprints202503.2402.v1>
- Orhan, M. (2022). The Use of Semi-public Spaces as Urban Space and Evaluation in Terms of Urban Space Quality. In F. Alberti, M. Amer, Y. Mahgoub, P. Gallo, A. Galderisi, & E. Strauss (Eds.), *Urban and Transit Planning* (pp. 203–212). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-97046-8_16

- Ostrom, Elinor. 2003. "How Types of Goods and Property Rights Jointly Affect Collective Action." *Journal of Theoretical Politics* 15(3): 239–70. doi:10.1177/0951692803015003002.
- Peiris, M. T. O. V., & Fayas, M. (2022). Assessment of User Perception on Public and Private Spaces within Urban Context. *International Journal of Built Environment and Sustainability*, 9(2), 47–59. <https://doi.org/10.11113/ijbes.v9.n2.938>
- Providence, C. (2025). Grassroots Urbanism and Community Resilience: Between Normative Frameworks and Institutional Disconnection. In C. Providence, *Urban Solidarity, Local Governance and Territorial Resilience in Haiti* (pp. 119–142). Springer Nature Switzerland. https://doi.org/10.1007/978-3-032-10557-8_6
- Purcell, M. (2002). Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant. *GeoJournal*, 58(2–3), 99–108.
- Putnam, R. D. (2001). *Bowling alone: The collapse and revival of American community* (1. Touchstone ed). Simon & Schuster [u.a.].
- Rossitti, M., Oppio, A., Torrieri, F., & Dell'Ovo, M. (2023). Tactical Urbanism Interventions for the Urban Environment: Which Economic Impacts? *Land*, 12(7), 1457. <https://doi.org/10.3390/land12071457>
- Saberifar, R. (2022).) Effective Neighborhoods Characteristics in Land Acquisition and Promotion of Social and Neighborly Relations to Achieve People-Oriented Urban Planning (Case study: Mashhad). *Geography and Development*, 20(68), 21–42. <https://doi.org/10.22111/gdij.2022.7000>. [In Persian]
- Sandler, D. (2020). Grassroots urbanism in contemporary São Paulo. *URBAN DESIGN International*, 25(1), 77–91. <https://doi.org/10.1057/s41289-020-00108-8>
- Shuttle, S. (2017). DIY Urbanism: Influences & Impacts on Community Planning. *Topophilia*, 67–71. <https://doi.org/10.29173/topo41>
- Sikor, Thomas, Jun He, and Guillaume Lestrelin. 2017. "Property Rights Regimes and Natural Resources: A Conceptual Analysis Revisited." *World Development* 93: 337–49. doi:10.1016/j.worlddev.2016.12.032.
- Silva, P. (2016). Tactical urbanism: Towards an evolutionary cities' approach? *Environment and Planning B: Planning and Design*, 43(6), 1040–1051. <https://doi.org/10.1177/0265813516657340>
- Smith, H. E. (2012). Property as the law of things. *Harvard Law Review*, 125(7), 1691–1726
- Strüver, A., Saltiel, R., Schlitz, N., Hohmann, B., Höflehner, T., & Grabher, B. (2021). A Smart Right to the City—Grounding Corporate Storytelling and Questioning Smart Urbanism. *Sustainability*, 13(17), 9590. <https://doi.org/10.3390/su13179590>
- Swapan, A. Y., Bay, J. H., & Marinova, D. (2019). Importance of the Residential Front Yard For Social Sustainability: Comparing Sense of Community Levels in Semi-private-public Open Spaces. *Journal of Green Building*, 14(2), 177–202. <https://doi.org/10.3992/1943-4618.14.2.177>
- Tedong, Peter Aning, Jill L. Grant, and Wan Nor Azriyati Wan Abd Aziz. 2015. "Governing Enclosure: The Role of Governance in Producing Gated Communities and Guarded Neighborhoods in Malaysia." *International Journal of Urban and Regional Research* 39(1): 112–28. doi:10.1111/1468-2427.12204.
- Tedong, Peter Aning, Wan Nor Azriyati, Wan Abd Aziz, and Noor Rosly Hanif. 2018. "The Privatization of Public Streets and Urban Spaces in Malaysia." *Open House International* 43(3): 110–16. doi:10.1108/OHI-03-2018-B0013.
- Tuță, A. C., Dragan, A., Crețan, R., & Dincă, M. (2025). Stakeholders' perspectives, placemaking and tactical urbanism on the spatial reconfiguration of urban schools in Timișoara, Romania. *Humanities and Social Sciences Communications*, 12(1), 922. <https://doi.org/10.1057/s41599-025-05306-9>
- Weesley, J., Allen, A., Zárate, L., & Silvia Emanuelli, M. (2021). Generative pedagogies from and for the social production of habitat: Learning from HIC-AL School of grassroots urbanism. *plaNxt—Next Generation Planning*, 11, 26–43. <https://doi.org/10.24306/plnxt/72>

Wortham-Galvin, B. D. (2013). An Anthropology of Urbanism: How People Make Places (and What Designers and Planners Might Learn from It). *FOOTPRINT*. <https://doi.org/10.59490/FOOTPRINT.7.2.768>

