



eISSN: 2981-1791

Urban Strategic Thought

<https://ut.journals.ikiu.ac.ir/>

ORIGINAL RESEARCH PAPER

Publisher: Imam Khomeini International University

Investigating the impacts of urban sprawl on citizens' perceptions of spatial justice (Case Study: Shiraz City)

Narges Taleb Valialah⁽¹⁾ , Aliakbar Salaripour^{(2)*}

1. Ph.D Candidate of Urban Planning, Faculty of Art & Architecture, University of Yazd, Yazd, Iran.

2. Associate Professor of Urban Planning Department, Faculty of Art & Architecture, University of Guilan, Rasht, Iran.

ARTICLE INFO

Abstract

Received: 11/10/2024
Accepted: 18/05/2025
PP. 39-53

Keywords:

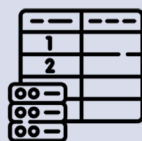
*Perceived justice,
Urban sprawl,
Shiraz city,
Spatial justice.*



Number of references: 44



Number of figures: 3



Number of tables: 4

Introduction: Urban sprawl is a recent issue in the field of urbanization that has occurred in the US because of the development and expansion of highways as well as the prevalence of private vehicles. Afterward, this issue spread to other countries, both developed and developing, such that urban sprawl has become a fascinating topic of interest to planners and policymakers over the past few decades. In the developed world, urban sprawl, as the primary form of urban development, has come under increased criticism due to its high costs and negative social, economic, and environmental impacts. Moreover, its negative impacts have been extensively studied and documented. Urban sprawl can affect ecosystems, traffic congestion, air pollution, increased costs, the weakening of the economic foundations of the city, reduced access, spatial segregation, inequalities, and spatial imbalance, among others. Shiraz, one of the metropolises of Iran, has undergone the sprawl phenomenon in such a way that the population and the area of the city have increased approximately tenfold and twenty-fourfold, respectively, and many of the gardens and farmlands have undergone land use change, i.e., construction, which are all indicative of the rapid expansion of the city. Since people with different economic, social, cultural, and political positions have different perceptions of justice in space, the present study was conducted using a descriptive-analytical method to investigate how the residents of the scattered areas of Shiraz city perceive spatial justice.

The Purpose of the Research: The most important goal of this research is to consider the relationship between indicators and different dimensions of urban sprawl with the degree of spatial justice perceived by the citizens of these contexts.

Methodology: This research is descriptive-analytical, correlation in nature and falls into the category of applied research according to the type of purpose. The data collection method was as follows: for the identification of scattered areas of the city, content analysis, a literature review, and previous studies on Shiraz were used. Moreover, a researcher-made questionnaire with Cronbach's alpha coefficient of 0/899 has been used in order to assess the citizens' perception of spatial justice. Data normality was assessed using the Kolmogorov-Smirnov test in SPSS software, and the results indicated a normal distribution of data. The t-test and Pearson correlation coefficient were used to analyze the data.

Findings and Discussion: The most important goal of this research is to consider the relationship between indicators and different dimensions of urban sprawl with the degree of spatial justice perceived by the citizens of these contexts.

The results of the study reveal that the residents of scattered areas have very low perceptions of spatial justice, such that most variables have a mean below average. The mean values were 2/56 for transportation, 2/73 for access to land use and its quality, 2/48 for environmental quality, 2/59 for quality of services, 2/39 for feelings about the neighborhood and social environment, 2/86 for safety in the neighborhood, 3/38 for participation, for the performance and actions of the authorities as well as attitudes toward urban management, and 2/37 for limitations and opportunities. Additionally, the results of the Pearson correlation test in the regions indicate the highest correlation between the variables of quality of services (0/727) and environmental quality (0/571), which is the highest correlation among the components, that is, by increasing and improving the index of quality of services, the environmental quality index also increases.

ARTICLE INFO

Abstract



Use your device to scan
and read the article online

Conclusion: Urban sprawl is a phenomenon that can be visually perceived in landscapes and is characterized by low population density, automobile dependence, and single-use land zoning. Our study shows that Shiraz City has experienced considerable changes in the last few decades. Sprawl has been and remains a problematic aspect of Iranian metropolitan growth and development. Among the important effects of this phenomenon are spatial inequalities. This problem can lead to the perception of injustice among citizens. Findings showed that the residents of scattered areas have very low perceptions of spatial justice, such that most variables have had a mean below average; Therefore, solutions such as strengthening the cheap and accessible public transportation network, strengthening sustainable transportation methods, creating a platform for expressing popular expectations, trying to build mutual trust between citizens and urban management, and promoting a sense of security among the surrounding contexts are offered.

Funding: There is no funding support.

Authors' Contribution: Authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work.

Conflict of Interest: Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments: We are grateful to all the persons for scientific consulting in this paper.

Highlight

- Urban form has a significant effect on spatial justice and distributional justice.
- Dispersion and spatial justice indicators are very interdependent and are like two sides of the same coin.



This paper is an open
access and licenced under
the [Creative Commons
CC BY-NC 4.0](#) licence.

©2024, UST. All rights reserved.

Cite this article: Taleb Valialah, N., & Salaripour, A. (2024). Investigating the impacts of urban sprawl on citizens' perceptions of spatial justice (Case Study: Shiraz City). *Urban Strategic Thought*, 3(1(5)), 39-53.



<https://doi.org/10.30479/ust.2025.20954.1168>

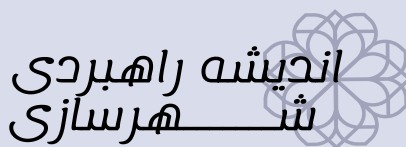


https://ut.journals.ikiu.ac.ir/article_3750.html



*. Corresponding Author (Email: salaripour@guilan.ac.ir) / (Phone: +989128435877)

This article is taken from the author's master's thesis titled "Investigating the impacts of urban sprawl on citizens' perception of spatial justice (Case study: Shiraz City)" which was defended by the first author with the guidance of the second author at Guilan, University.



شاپای الکترونیک: ۱۷۹۱-۲۹۸۱



ناشر: دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)

مقاله علمی-پژوهشی

بررسی تأثیر پراکندگی شهری بر ادراک شهروندان از میزان عدالت فضایی (مطالعه موردی: شهر شیراز)

نرگس طالب ولی‌اله^(۱)، علی‌اکبر سالاری‌پور^{(۲)*}

۱- پژوهشگر دکتری شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، گروه شهرسازی، دانشگاه یزد، یزد، ایران.
۲- دانشیار گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.

اطلاعات مقاله	چکیده
دریافت: ۱۴۰۳/۰۷/۲۰ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۲/۲۸ صص: ۵۳-۳۹	مقدمه: یکی از مهم‌ترین اهداف برنامه‌ریزی شهری دستیابی به عدالت و برابری در فضای شهرها است. درحالی‌که به نظر می‌رسد ساختار فضایی اغلب شهرهای ایران علی‌رغم تلاش‌های فراوان از عدالت فضایی به دور است؛ در این میان می‌توان به کلانشهر شیراز اشاره نمود که الگوی فضایی آن به صورت مرکز-پیرامون و در طی زمان با پدیده پراکندگی و گسترش بی‌رویه مواجه بوده است.
واژگان کلیدی: ادراک عدالت، پراکندگی شهری، شهر شیراز، عدالت فضایی.	هدف پژوهش: این پژوهش با هدف بررسی ادراک ساکنان مناطق پراکنده شهر شیراز از عدالت فضایی انجام شده است. روش‌شناسی: شیوه گردآوری داده‌ها بدین صورت بوده است که در خصوص شناسایی مناطق پراکنده شهر از روش تحلیل محتوا ادبیات تحقیق و مطالعات پیشین شهر شیراز و جهت سنجش ادراک شهروندان از عدالت فضایی از پرسشنامه محقق ساخته با ضریب آلفای کرونباخ ۰/۸۹۹ استفاده گردید. جهت تحلیل داده‌ها نیز از آزمون تی و ضریب همبستگی پیرسون استفاده شد. یافته‌ها و بحث: یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که ادراک ساکنان بافت‌های پراکنده از عدالت فضایی در سطح بسیار پایینی است به صورتی که اکثر متغیرها دارای میانگینی کمتر از حد متوسط بوده‌اند. متغیر حمل‌ونقل با میانگین ۲/۵۶، متغیر دسترسی و کیفیت کاربری‌ها با میانگین ۲/۷۳، کیفیت محیطی با میانگین ۲/۴۸، کیفیت خدمات ۲/۵۹، احساس نسبت به محله و محیط اجتماعی ۲/۳۹، امنیت در محله ۲/۸۶، مشارکت ۳/۳۸، عملکرد، اقدامات مسئولان و نگرش به مدیریت شهری با میانگین دو و محدودیت‌ها و فرصت‌ها دارای میانگین ۲/۳۷ بوده است. همچنین نتایج آزمون همبستگی پیرسون دو منطقه نیز حاکی از بیشترین همبستگی مؤلفه کیفیت خدمات با مؤلفه کیفیت محیطی با (۰/۷۲۷) و (۰/۵۷۱) دارد که بالاترین میزان همبستگی در بین مؤلفه‌هاست؛ یعنی با افزایش و بهبود شاخص کیفیت خدمات؛ شاخص کیفیت محیطی نیز افزایش می‌یابد. نتیجه‌گیری: طبق نتایج می‌توان گفت که شاخص‌های پراکندگی و عدالت فضایی بسیار به هم وابسته هستند و همچون دو روی یک سکه‌اند و به یکدیگر وابسته هستند.
تعداد منابع: ۴۴ تعداد اشکال: ۳ تعداد جداول: ۴	نکات برجسته: - فرم شهری تأثیر قابل‌توجهی بر عدالت فضایی و عدالت توزیعی دارد. - شاخص‌های پراکندگی و عدالت فضایی بسیار به هم وابسته هستند و به مثابه دو روی یک سکه‌اند.

ارجاع به این مقاله: طالب ولی‌اله، نرگس و سالاری‌پور، علی‌اکبر. (۱۴۰۳). بررسی تأثیر پراکندگی شهری بر ادراک شهروندان از میزان عدالت فضایی (مطالعه موردی: شهر شیراز). اندیشه راهبردی شهرسازی، ۳(۵۱)، ۵۳-۳۹.



این مقاله به صورت دسترسی باز و مجوز Creative Commons CC BY-NC 4.0 قابل استفاده است.

©2024, UST. All rights reserved.

doi: <https://doi.org/10.30479/ust.2025.20954.1168>



* نویسنده مسئول (رایانامه: salaripour@guilan.ac.ir) / (تلفن: ۰۹۱۲۸۴۳۵۸۷۷)
این مقاله برگرفته از پایان‌نامه کارشناسی ارشد نگارنده با عنوان «بررسی تأثیر پراکندگی شهری بر ادراک شهروندان از میزان عدالت فضایی (مطالعه موردی: شهر شیراز)» است که در دانشگاه گیلان به وسیله نویسنده نخست با راهنمایی نویسنده دوم دفاع شده‌است.

۱- مقدمه و بیان مسئله

شهرها همانند اندام‌واره‌هایی زنده پیوسته در حال رشد هستند؛ طبق آمارهای جهانی در سال ۲۰۱۴، ۵۴ درصد از جمعیت جهان در مناطق شهری زندگی می‌کردند و انتظار می‌رود که تا سال ۲۰۵۰، این مقدار به ۶۶ درصد افزایش یابد. تمرکز و ازدیاد جمعیت مناطق شهری به خصوص در نواحی کلان‌شهری و همچنین تسلط الگوی حمل‌ونقلی خودرومحور موجب تأثیر در ساختار و فرم شهرها به صورت پراکنده شده است. نمود فضایی این پدیده شامل تخصیص فزاینده فضا به پارکینگ و جاده در شهرها و همچنین افزایش استفاده از انرژی، فقر و نابرابری‌های اجتماعی است، که به عنوان یکی از چالش‌های سده ۲۱م مطرح است (حسینی و حسینی، ۱۳۹۴: ۳۷). این محیط‌ها به علت ماهیت و ویژگی‌های خود بسترهای مناسبی برای برقراری روابط اجتماعی فراهم نمی‌کنند، همچنین سبب جدایی‌گزینی‌های اجتماعی-اقتصادی، محرومیت‌های اجتماعی و نابرابری‌های فضایی می‌شوند. اهمیت این موضوع وقتی دو چندان می‌شود که در عصر حاضر اساس اکثر بحران‌های جوامع بشری به نابرابری‌های اجتماعی و فقدان عدالت برمی‌گردد، زیرا نحوه دسترسی افراد به خدمات شهری بر درکشان از عدالت اجتماعی و فضایی تأثیر می‌گذارد. دسترسی‌های نابرابر افراد احساساتشان را خدشه‌دار می‌کند و این امر پیامدهای روان‌شناختی بسیاری دارد؛ به صورتی که سلامت روان را تحت تأثیر قرار می‌دهد، سبب افزایش نارضایتی‌ها می‌شود، اعتماد عمومی و تعهد افراد را کاهش می‌دهد و منابع اجتماعی بسیار زیادی را نابود می‌سازد و در نهایت بحران‌های پیچیده اجتماعی را شکل می‌دهد (گروسی و شمس‌الدینی مطلق، ۱۳۹۲).

در این میان کلان‌شهرها به جهت برخورداری از تزايد جمعیت و کارکردهای فراوان، همواره دگرگونی‌های اقتصادی-اجتماعی و مشکلات خاص خود را دارا هستند، که این گسترش پراکنده و افقی سبب دسترسی سخت‌تر شهروندان به مرکز شهر، محل کار و ... می‌شود. شهر شیراز قلب تپنده و مرکز استان فارس، یکی از کلان‌شهرهای ایران است، با پدیده‌ی پراکنده‌رویی شهری مواجه است. به طوری که روند شتابانی در افزایش جمعیت و مساحت داشته است و همچنین مرور تصاویر هوایی این شهر

نشان‌دهنده‌ی به زیر ساخت‌وساز رفتن باغ‌های زیبا و زمین‌های حاصلخیز کشاورزی و مراتع بوده است. شدت خزش شهری شیراز رابطه مستقیمی با فاصله از مرکز کلان‌شهر داشته و این امر سبب بی‌عدالتی در دسترسی به خدمات عمومی و در کل نابرابری‌های اجتماعی، محیطی و... در برخی از مناطق آن شده است که مغایر با عدالت اجتماعی است، گرچه مطالعاتی در رابطه با عدالت اجتماعی و دسترسی شهروندان به خدمات و از این دست پژوهش‌ها صورت گرفته، اما تاکنون تحقیقی از تأثیر پدیده پراکنش بر عدالت فضایی و خصوصاً ادراک شهروندان و ساکنان این بافت‌ها با توجه به اهمیت این موضوع صورت نگرفته است؛ لذا این پژوهش بر آن است تا به بررسی تأثیر پدیده‌ی پراکنده‌رویی بر ادراک شهروندان از میزان عدالت فضایی در شهر شیراز بپردازد. در این راستا سؤالاتی به شرح زیر مطرح می‌شود:

- ۱- ادراک شهروندان از عدالت فضایی در بافت‌های پراکنده شهری چگونه است؟
- ۲- چه راهکارهایی برای افزایش عدالت فضایی در بافت‌های پیرامون وجود دارد؟

۲- پیشینه پژوهش

هرچند با این عنوان مطالعه‌ای در ایران و خارج از آن تا به اکنون صورت نگرفته است، اما مطالعاتی مشابه با عناوینی همانند بررسی اثرات اجتماعی پراکنده‌رویی، ارزیابی مناطق شهری به لحاظ برخورداری از عدالت فضایی و... صورت گرفته است، که به طور خلاصه مهم‌ترین آن‌ها مرور می‌شود.

خلج امیری در سال ۱۳۹۳ در پایان‌نامه کارشناسی ارشد خود با عنوان «تحلیل تأثیر پراکنده‌رویی بر عدالت فضایی از جنبه دسترسی به خدمات شهری، مطالعه موردی: نواحی شهر قزوین» با هدف آشکارکردن رابطه بین پراکنده‌رویی و عدالت فضایی از نظر دسترسی به خدمات ضروری شهری دست به تحقیق زده است (خلج امیری، ۱۳۹۳).

در مطالعه‌ای دیگر، کیانی و کاظمی در مقاله‌ای با عنوان «تحلیل توزیع خدمات عمومی شهر شیراز با مدل‌های خودهمبستگی فضایی در نرم‌افزار ArcGIS و Geoda» به تحلیل توزیع خدمات عمومی در مناطق شهر شیراز

پرداختند. نویسندگان مقاله، شاخص دسترسی مناسب به خدمات شهری را یکی از اساسی‌ترین عوامل ارتقادهنده کیفیت محیط شهری و عنصری ضروری جهت توفیق پایداری و عدالت در شهر دانسته‌اند. هفت نوع خدمات شامل آموزشی، پارک و فضای سبز، کتابخانه‌ها، دفاتر خدمات پست، کلانتری، اماکن ورزشی و آتش‌نشانی در نُه منطقه شهرداری شیراز در این پژوهش، مورد بررسی قرار گرفتند. نتایج تحقیق حاکی از آن بود که خدمات متناسب با جمعیت در مناطق شهری شیراز توزیع شده، درحالی‌که دسترسی شهروندان به خدمات عمومی شهری نابرابر بوده و از مدل مرکز پیرامون تبعیت می‌کند. نواحی حاشیه‌ای هم دارای تراکم جمعیتی کم و هم برخوردار از توزیع تراکم کم تسهیلات هستند؛ طبق نتایج، منطقه نُه و شش کمترین میزان برخورداری از خدمات را تجربه می‌کنند (کیانی و کاظمی، ۱۳۹۴).

شکوهی بیدهندی و عباسپور کالمرزی (۱۳۹۹)، در پژوهشی با عنوان «مطالعه تطبیقی تفاوت ادراک عدالت در فضاهای جغرافیایی متفاوت در محلات برخوردار و غیربرخوردار شهر تهران نمونه مطالعاتی: محله الهیه و شهرک ولی‌عصر»، به مطالعه ادراک عدالت در فضاهای جغرافیایی محلات برخوردار و غیربرخوردار شهر تهران پرداختند. بنابر یافته‌های این مطالعه، شهروندان تهرانی عدالت را از طریق چهار معیار کاهش فاصله فقیر و غنی، کمک دولت به فقرا، اجرای قانون، و نبود فساد می‌سنجند. بررسی‌ها نشان می‌دهد که دو محله (الهیه و شهرک ولیعصر)، از نظر برخورداری از خدمات شهری، قیمت زمین، و شاخص‌های عینی تفاوت محسوس و معناداری دارند. محله الهیه وضعیت به مراتب مطلوب‌تری از شهرک ولیعصر دارد. با اینحال، از نظر ادراک عدالت، تفاوت معناداری میان دو منطقه نیست؛ به بیان دیگر حتی در محله‌ای، با امکانات فیزیکی زیاد، احساس عدالت بیشتر از مناطق کمتر برخوردار نیست، همچنین شهروندان ساکن شهر تهران (در هر دو محله مورد بررسی) از وضعیت همه معیارهای این پیمایش ناراضی هستند.

در مطالعات خارجی، پژوهشی با عنوان «تأثیر پراکندگی شهری بر جدایی‌گزینی اجتماعی در شهر پکن

و نقش محدود برنامه‌ریزی فضایی»، رشد پراکنده شهری و جدایی‌گزینی اجتماعی بررسی شده است. این محقق با نام ژاهو در پژوهش خود از شاخص‌هایی مانند تراکم خالص مسکونی، کاربری‌های مختلط، مدارس ابتدایی و بزرگراه‌ها استفاده کرده است. نتایج پژوهش نشان داد از دهه ۱۹۹۰، شهر پکن با افزایش جدایی‌گزینی‌ها اجتماعی از حیث سکونتگاه‌های افراد کم‌درآمد و پردرآمد روبه‌رو بوده است. همچنین توزیع نابرابر خدمات عمومی و سرمایه‌گذاری نامتعادل در حومه‌های شهری موجب رشد پراکنده و افزایش جدایی‌گزینی شده است (Zhao, 2013). کوچی و پتریسور در پژوهش خود در سال ۲۰۲۳ با عنوان «ارزیابی اثرات منفی حومه‌نشینی: شاخص محدودیت گسترش شهری در مناطق شهری رومانی» به بررسی اثرات منفی حومه‌نشینی در راستای گسترش پراکنده شهری پرداخته‌اند. آن‌ها به نسبت بیشتر خانوارهای مجرد در توسعه‌های پراکنده شهری که خود موجب سبک زندگی با منابع بیشتر می‌شود اشاره می‌کنند. سبک زندگی در مناطق پراکنده‌رو شامل تعاملات اجتماعی با تمرکززدایی، پراکندگی و رفت‌وآمدهای طولانی مرتبط با پراکندگی شهری دشوار شده است (Coheci & Petrisor, 2023).

فولادلو و همکارانش در سال ۲۰۲۱، نیز در مطالعه‌ای با عنوان «نظارت بر گسترش شهری با استفاده از داده‌های سری زمانی: منطقه فاماگوستا در قبرس شمالی» ضمن استفاده از داده‌های سری زمانی میزان و چگونگی پدیده پراکنده‌روی شهری در منطقه فاماگوستا در قبرس شمالی را نظارت، بررسی و تحلیل کردند (Fuladlu et al., 2021). در جدیدترین مقاله مورد انتشار قرار گرفته با عنوان «چگونه محیط جغرافیایی بر درک ساکنان از عدالت اجتماعی تأثیر می‌گذارد: یک مطالعه تجربی از جوامع کم درآمد در پکن»، کنگ و همکارانش در سال ۲۰۲۵ به چگونگی تأثیر محیط جغرافیایی بر درک ساکنان از عدالت اجتماعی با تمرکز بر جوامع کم درآمد در پکن پرداختند. یافته‌های این مطالعه نشان می‌دهد که تفاوت‌های معناداری در سطح ادراک عدالت اجتماعی در میان ساکنان جوامع مختلف وجود دارد. جامعه سطح بالا و محیط بهتر با ارزیابی درک عدالت بالاتر سازگار نیست.

علاوه بر این، امکانات خدماتی، دسترسی به اشتغال و محیط ساخته شده، همگی بر رضایت فردی از عدالت اجتماعی به درجات مختلفی تأثیر می‌گذارند. همچنین یک اثر تعدیل‌کننده رضایت از محیط زندگی بر ادراک عدالت اجتماعی در جوامع کم‌درآمد، با ویژگی‌های اجتماعی-اقتصادی ساکنان بر میزان رضایت از عدالت اجتماعی تأثیر می‌گذارد (Kang et al., 2025).

در مجموع می‌توان گفت هر یک از پژوهش‌های انجام شده به گونه‌ای سعی در کاوش ارتباط پدیده پراکنده‌رویی و چگونگی تأثیر آن بر بعدی از عدالت، خواه اجتماعی و خواه فضایی بوده‌اند که در این ره بعضاً ادراک عدالت ساکنان نیز مد نظر قرار گرفته است. لیکن این مطالعه ضمن توجه به موارد مذکور مؤلفه‌های مؤثر را شناسایی و با روش‌شناسی مناسبی در نمونه‌موردی متفاوت و دارای مسئله، بررسی کرده است.

۳- مبانی نظری

۳-۱- پراکنده‌رویی شهری^۱

از زمان شروع شهرنشینی پدیده پراکنده‌رویی هر چند به صورت بطئی در شهرهای جهان مشاهده شده است و شاید اولین جرعه ظهور پراکنده‌رویی شهری و حومه‌نشینی را بتوان به طرح ایده باغشهر ابنزر هوارد^۲ رجوع داد. به صورت آکادمیک پدیده پراکنده‌رویی شهری از اواسط قرن بیستم توجه محققان اجتماعی را به خود جلب کرده است. به نظر می‌رسید که تمام جنبه‌های مرتبط به طور گسترده مورد مطالعه قرار گرفته است و تولید مطالعات جدید با مشارکت قابل توجه دشوار خواهد بود. با این حال، در دهه اخیر، به سه دلیل عمده شاهد احیای ادبیات در مورد پراکنده‌رویی شهری بوده‌ایم: وجود روش‌های جدید برای اندازه‌گیری پدیده پراکنده‌رویی بر اساس نقشه‌برداری دیجیتال و اطلاعات جغرافیایی مرجع، فرضیه‌های جدید در مورد ارتباط شکل‌گیری مناطق کلان‌شهری که به طور نهادی در پراکنده‌رویی شهری در بسیاری از مکان‌ها ادغام نشده‌اند، و آخرین دلیل آن عمدتاً نقش تراکم شهری در پایداری محیطی شهرها است (Rubiera-Morollón & Garrido-Yserte, 2020).

به طور کلی مرور ادبیات مربوط به پراکنده‌رویی شهری تعاریف متنوعی را از این پدیده ارائه می‌دهد و به عبارتی بیشتر متفکران به جای تعریف، به توصیف این پدیده پرداخته‌اند. در واقع می‌توان اظهار کرد به علت تفاوت در نحوه پدیدار شدن و همچنین ماهیت متفاوت این پدیده در شهر اجماع نظری در خصوص تعریف آن وجود ندارد و مجموعاً عمده تعاریف متفکران بر پایه فرم و شکل کالبدی و تأثیر آن بر چشم‌انداز شهری و یا معرفی پدیده مذکور با توجه به نتایج و پیامدهای آن است. این اصطلاح در بسیاری از رشته‌های علمی که در زمینه توسعه شهری کار می‌کنند، به شیوه‌های گوناگونی تعریف و استفاده شده است از جمله: اقتصاددانان، جغرافی‌دانان، دانشمندان محیط‌زیست، برنامه‌ریزان شهری و برنامه‌ریزان حمل‌ونقل هر کدام تعاریف متفاوتی از این پدیده دارند. (OECD, 2018) پراکنده‌رویی شهری به‌طور کلی با یک نوع ایده‌آل از شهر فشرده مقایسه می‌شود که به عنوان یک فرم شهری پایدار در نظر گرفته می‌شود (Gradinaru et al., 2015).

با گذر زمان هر یک از صاحب‌نظران به جنبه‌های خاصی از این پدیده تأکید و توجه نموده‌اند. بدین ترتیب که ابتدا ویژگی‌های کالبدی این پدیده مورد توجه متفکران بوده و تعاریف مرتبط با آن صرفاً تعاریف کالبدی را شامل می‌شده است. سپس با گسترش مطالعات در خصوص پراکنده‌رویی، موضوع پژوهش‌ها و تحقیقات بعدی تمرکز بر ابعاد و پیامدهای اجتماعی و اقتصادی پراکنده‌رویی بوده است. در همین رابطه جین جیکوبز در سال ۱۹۶۱ با تألیف کتاب خود تحت عنوان «مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی» به محکوم کردن پراکنده‌رویی پرداخته است. به عقیده وی استفاده از اتومبیل شخصی باعث کاهش دیدارهای اجتماعی، کیفیت دیده شدن و در نتیجه کاهش سطح تعاملات اجتماعی و سرمایه اجتماعی شده است (شکوهی دولت‌آبادی و مسعود، ۱۳۸۹ به نقل از جیکوبز، ۱۹۶۱).

اخیراً نیز مباحث پراکنده‌رویی و سلامت مورد توجه محققین قرار گرفته است. به عنوان نمونه رابطه مستقیم مرگ‌ومیر قلبی و عروقی با اسپرال شهری در سیسیل مشخص شده است (Restivo et al., 2019). تعداد فزاینده‌ای از نویسندگان ایالات متحده آمریکا و شرق آسیا

۳-۲- عدالت فضایی^۳

مفهوم عدالت پیشینه‌ای تاریخی دارد و از جمله جذاب‌ترین شعارهای مکاتب بشری، برترین فضیلت، مهم‌ترین رکن بقای جامعه و از جمله مفاهیمی است که همواره عقل جمعی آن را نیکو می‌شمارد (هزارجریبی، ۱۳۹۰). در طول تاریخ اندیشمندان و متفکران سعی کرده‌اند تا به تشریح ابعاد و الزامات آن بپردازند و براساس جهان‌بینی و مکاتب خود و با توجه به زمان و مکان موجود تعاریفی از آن ارائه دهند (Fainstein, 2014). مفهوم عدالت فضایی به عنوان دغدغه عمومی از اوایل دهه ۱۸۲۰ میلادی مورد توجه قرار گرفته است و در سال ۱۹۷۰ براساس مطالعات راولز^۴ به علم جغرافیا راه پیدا کرد (Godillon, 2011). هر چند راولز به موضوع عدالت در شهر به طور صریح اشاره نکرد؛ اما کوشش‌های او در جهت تعریف جامعه‌ای عادلانه و برابری بیشتر، موجبات نیل مطالعات بعدی در فلسفه علم اقتصاد به سمت علوم اجتماعی شهری را فراهم کرد. به ویژه مکتوبات نظریه‌پردازان شهری همچون له‌فور، هابرماس^۵ و یانگ را متأثر ساخت (Fainstein, 2014).

هاروی نیز به عنوان پیشگام تفکر عدالت سرزمینی، تحقیق بر روی عدالت اجتماعی در فضا را پیگیری کرد، اما بعدها از این موضوع عقب‌نشینی کرد و مطالعات عدالت اجتماعی خود را بدون در نظر گرفتن فضا ادامه داد (Prange, 2009). عدالت فضایی را می‌توان بسط نظریات پیشین در باب عدالت اجتماعی و شکل گسترده‌تر آن در نظر گرفت. همچنین این مفهوم در میانه دهه ۱۹۸۰، به عنوان مبنایی برای چالش برابری نژادی در ایالات متحده مطرح شده است (Laurent, 2011) و به معنای رفتار برابر

نیز پیامدهای زیست محیطی، اکولوژیکی و کشاورزی جمعیت، حومه‌نشینی، تصرف زمین، مصرف زمین فرآیند پراکنده‌رویی را مورد تجزیه و تحلیل قرار دادند (Hardi et al, 2020).

مطابق با ایده گونه‌ای از محققان، اشکال این پدیده به سه گونه توسعه کم‌تراکم پیوسته، توسعه خطی نواری و توسعه پرش قورباغه‌ای است (Harvey & Clark, 1971). گالستر و همکارانش روی ۱۳ کلانشهر آمریکا مطالعه نموده و به اندازه‌گیری شدت و ضعف این پدیده اقدام کرده‌اند. آن‌ها پراکنده‌رویی را به عنوان الگوی کاربری زمین مدنظر گرفته‌اند و هشت بعد مشخص کاربری زمین را برای شناسایی پراکنده‌رویی بیان کرده‌اند. این هشت بعد عبارت‌اند از: تراکم، پیوستگی، تمرکز، خوشه‌بندی، مرکزیت، هسته‌ای یا قطبی بودن، کاربری مختلط و مجاورت. چنانچه این ابعاد به صورت زنجیره در نظر گرفته شود مقادیر پایین یک یا چند بعد بیانگر توسعه پراکنده است (Galster et al., 2001).

همچنین شواهد موجود نشان‌دهنده وجود عوامل مؤثر بر ایجاد پراکنده‌رویی یا تشویق و تشدید آن است، شناسایی علل موجد آن جهت برنامه‌ریزی و ارائه راهکارهای مناسب بسیار ضروری است. مجموعه عوامل موجد پراکنش و تسریع آن می‌تواند از شهری به شهر دیگر متفاوت بوده، اما به طور کلی این عوامل عبارت‌اند از: عوامل اجتماعی-فرهنگی، عوامل اقتصادی، عوامل سیاسی و برنامه‌ریزی شهری، عوامل محیطی و جغرافیایی که در شکل ۱ به طور خلاصه دسته‌بندی گردیده است.

عوامل سیاسی و برنامه‌ریزی شهری	عوامل اقتصادی	عوامل اجتماعی - فرهنگی	پیشرفت تکنولوژی	عوامل جغرافیایی و محیطی
- نقش دولت - پارانه‌ها - مقررات عمومی دولتی - فقدان مدیریت یکپارچه و تفرق سیاسی - طرح‌های شهری و منطقه‌بندی	- رشد اقتصادی - بورس بازی و سوداگری زمین - وفور و قیمت زمین - عدم تمرکز اشتغال - دست نامرئی بازار آزاد	- رشد طبیعی جمعیت - مهاجرت روستا-شهری - حرکات مرکز-پیرامون - ترجیحات و اولویت‌های مسکن - جدایی‌گزینی اجتماعی و قومی	- تحولات در سیستم حمل و نقل - صنعتی شدن	- زوال مراکز شهری - بزرگی قطعات زمین - تقاضا برای افزایش فضای زندگی بیشتر

شکل ۱. عوامل مؤثر بر ایجاد پراکنده‌رویی
منبع: (طالب ولی‌اله، ۱۳۹۹)

با ساکنین بدون در نظر گرفتن محل زندگی‌شان است (مشکینی و همکاران، ۱۳۹۲). به عبارتی دیگر امکانات، تسهیلات و خدمات در سطح سرزمین بایستی چنان عادلانه توزیع شوند، که هیچ مکانی نسبت به مکانی دیگر از نظر برخورداری از مزیت‌های فضایی برتری نداشته و اصل دسترسی برابر، بدون تبعیض و بی‌طرفانه رعایت شود (Uwayezu & Vries, 2018).

اصطلاح عدالت فضایی تا چند دهه پیش به ندرت مورد استفاده بوده است و حتی گرایش‌هایی در میان جغرافی‌دانان و برنامه‌ریزان جهت جلوگیری از کاربرد صفت فضایی برای عدالت وجود داشته است و اصولاً فضایی بودن عدالت در مفاهیم دیگر همانند عدالت سرزمینی، عدالت زیست‌محیطی، بی‌عدالتی شهرنشینی، نابرابری‌های منطقه‌ای و حتی در مفهوم شهر عادل یا جامعه عادلانه یافت می‌شده است (حافظ‌نیا و همکاران، ۱۳۹۴). با این حال طی دو دهه گذشته مورد توجه بیشتری قرار گرفته است، اما تاکنون مطالعات اندکی و ارزیابی‌های ناقصی از عدالت فضایی توسط برنامه‌ریزان صورت گرفته است و این مطالعات بیشتر بر روی توزیع تسهیلات عمومی^۶ و عمدتاً بر یک نوع واحد متمرکز هستند (Tsou et al., 2005). به صورتی که برخی از محققین عدالت فضایی را فقط دسترسی برابر به تسهیلات عمومی اساسی با در نظر گرفتن معیار سنجش فاصله از خدمات تعریف کرده‌اند. درحالی‌که دیگر محققین عدالت فضایی را توزیع یکسان خدمات بر اساس نیازها، سلايق، اولویت‌های ساکنان و استانداردهای خدمات‌رسانی تعریف نموده‌اند و تعریف بلندپروازانه آن برابری در نحوه انتخاب فرصت‌ها نظیر نحوه انتخاب کار (فرصت‌های کاری همسان) یا انتخاب نهادهای آموزشی قابل دسترس است (Liao et al., 2009). از جمله معیارهای عدالت فضایی با توجه به نظرات متفکران در این حوزه اصول برابری، آزادی، نیاز، تفاوت، استحقاق است (داداش‌پور و همکاران، ۱۳۹۴).

۳-۳- ادراک عدالت^۷

ادراک عدالت در هر فرد می‌تواند وابسته به موقعیت‌های خاص، همچون ماهیت منافع یا بهره‌مندی، خصوصیات شخصی، ارزش‌ها و اعتقادات آن بوده که ابتدا این درک

ذهنی مورد توجه جامعه‌شناسان و روانشناسان قرار گرفت (Souche et al., 2012). به تبع فرد در جامعه نیز چنین است. چنانچه درک هر جامعه از مفهوم عدالت متناسب با مبانی ایدئولوژی و اندیشه‌های سیاسی و اقتصادی جامعه متفاوت است. اگر پدیده نابرابری عینی بیش از ظرفیت تحمل روانی افراد بوده است، افراد احساس بی‌عدالتی اجتماعی خواهند داشت. جغرافی‌دانان عمدتاً بر تأثیر تفاوت در منابع اجتماعی مانند سکونتگاه‌های انسانی، تسهیلات مسکن، فرصت‌های آموزشی، فرصت‌های شغلی و فعالیت‌های اجتماعی بر برابری فضایی و عدالت فضایی تمرکز می‌کنند (Kang et al, 2025).

همچنین مرور مطالعات نشان می‌دهد نوع ادراک از برابری بر رفتار ساکنان تأثیرگذار خواهد بود؛ در این راستا اگر برداشت افراد این بوده که در فضا و محیط زندگی خود با آن‌ها عادلانه رفتار شده؛ رفتارهای فرا نقشی مثبتی را بروز می‌دهند. ادراک عدالت فضایی می‌تواند برون‌دادهای شهروندی کلیدی همچون انگیزش و رضایت شهروندی را در اجتماع تحت تأثیر قرار دهد (ابراهیم‌پور و همکاران، ۱۳۹۴). پس جهت برقراری تعامل سازنده با محیط؛ شهروند نباید احساس بی‌عدالتی و محرومیت نماید، زیرا شهر متعلق به مردم و برای زندگی شهروندان شکل گرفته است؛ اما در مناطق شهری با رشد پراکنده به سبب دسترسی سخت‌تر به امکانات شهری، مجاورت ضعیف و عدم وجود کاربری‌های مختلط، ادراک عدالت فضایی به‌گونه‌ی متفاوت‌تر است. بنابراین محتمل است رفتار شهروندان این مناطق متفاوت از سایر مناطق بوده، رفتار آن‌ها مهاجرت از این مناطق، بزه‌کار شدن، گرایش بیشتر به استفاده از خودروی شخصی و... را به دنبال داشته است. در شکل ۲ که مدل مفهومی پژوهش است، طبق مرور ادبیات نظری از مفهوم پراکنده‌رویی شهری و بررسی پیامدهای آن که یکی از این پیامدها، جدایی‌گزینی اجتماعی و فضایی بود به دنبال واکاوی مفهوم نابرابری فضایی رفته و در نتیجه مشخص شد نابرابری فضایی سبب ادراک بی‌عدالتی در فضا می‌گردد. ادراک بی‌عدالتی فضایی در هشت مؤلفه (حاصل از مرور ادبیات و پیشینه پژوهش) که در شکل ۲ آمده است، می‌تواند رخ دهد. در ادامه این مؤلفه‌ها با گویه‌هایی مناسب خویش مورد آزمون قرار گرفتند.

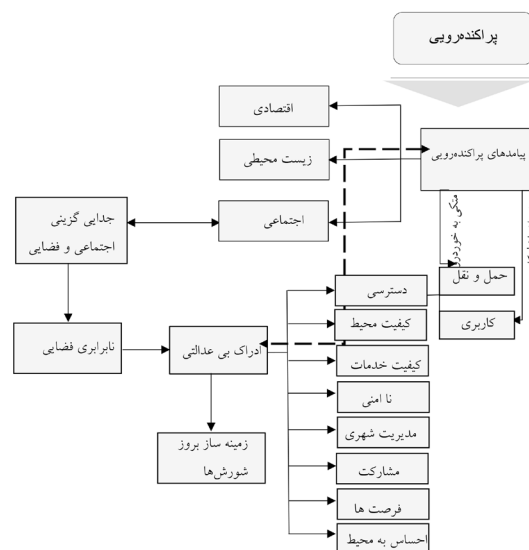
۵- معرفی محدوده مورد پژوهش

شهرستان شیراز در مرکز استان فارس واقع است و مساحت آن ۱۰/۴۳۴ کیلومترمربع معادل ۸/۵۴ درصد از کل مساحت استان است. شهر شیراز نیز در بخش مرکزی شهرستان شیراز قرار دارد و تقریباً ۱/۷۱ درصد از مساحت شهرستان شیراز و ۰/۱۵ درصد از کل مساحت استان فارس را شامل می‌شود که در شکل ۳ نشان داده شده است. بر اساس آخرین سرشماری نفوس و مسکن که در سال ۱۳۹۵ انجام گرفت، شهر شیراز دارای جمعیت ۱۵۶۵۵۷۲ نفر بوده است و به عنوان ششمین کلانشهر و شهر بزرگ ایران پس از تهران، مشهد، اصفهان، کرج و تبریز شناخته شده است. محدوده خدماتی شهر شیراز در سال ۱۳۹۵، در قالب ده منطقه شهرداری بوده است؛ ولیکن بر اساس آخرین و جدیدترین تقسیمات محلی در قالب یازده منطقه شهرداری با مساحت ۲۲۷۳۱ هکتار است.



شکل ۳. موقعیت محدوده مورد مطالعه
منبع: (سازمان آمار ایران، ۱۳۹۷)

شهرداری منطقه هفت با مساحتی حدود ۱/۸۸۰ هکتار در حدود ۸/۳ درصد از کل مساحت شهر شیراز را شامل می‌شود و دارای ۱۵ محله و ۲۳۹ هکتار بافت فرسوده است. همچنین این منطقه با ۱۳۰/۹۳۷ نفر جمعیت حدود ۸/۴ درصد از کل جمعیت شیراز را در خود جای داده است و تراکم جمعیتی آن ۶۹۰۶ نفر در هکتار بوده است. نه درصد از مساحت این منطقه را فضای سبز تشکیل می‌دهد از لحاظ محدوده جغرافیایی منطقه هفت واقع در شمال خاوری شهر شیراز از شمال به اراضی منابع طبیعی و از جنوب به بلوار مدرس، خاور به میدان گل سرخ و بلوار خلیج فارس و از باختر در امتداد پل غدیر به بلوار سرداران است. اراضی الحاقی به منطقه هفت، شامل هفت روستای وزیرآباد- قلعه نو- مهرگان- کوشک-



شکل ۲. مدل مفهومی تحقیق

۴- روش پژوهش

تحقیق حاضر ماهیتی توصیفی-تحلیلی و همبستگی دارد و با توجه به نوع هدف در زمره تحقیقات کاربردی قرار می‌گیرد. در ابتدا با استفاده از تحلیل محتوا مطالعات پیشین شهر شیراز مناطق پراکنده شناسایی شدند و سپس جهت سنجش ادراک شهروندان از عدالت فضایی از پرسشنامه محقق ساخته استفاده گردید. جامعه آماری این تحقیق ساکنان بالای ۱۸ سال مناطق هفت و نه شهرداری شیراز بوده است. حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران ۳۸۱ نفر مشخص شد، بنابراین با استفاده از نمونه‌گیری تصادفی ساده پرسشنامه‌ها بین ساکنان این مناطق توزیع شد. پرسشنامه از دو قسمت تشکیل شده است. قسمت اول مربوط به خصوصیات شخصی شرکت-کنندگان است. قسمت دوم شامل ۶۴ سؤال لیکرت در مورد مؤلفه‌های حمل‌ونقل، دسترسی و کیفیت کاربری، کیفیت محیط، کیفیت خدمات، احساس نسبت به محله و محیط اجتماعی، امنیت، مشارکت، نگرش به مدیریت شهری و محدودیت‌ها و فرصت‌ها است. پس از اطمینان از توزیع نرمال داده‌ها توسط آزمون کلموگروف اسمیرنوف، تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از آزمون T و همچنین همبستگی پیرسون در نرم‌افزار SPSS انجام شد. پایایی پرسشنامه نیز با محاسبه میزان آلفای کرونباخ (۰/۸۹۹) تأیید گردید.

نصرآباد- ترکان و دستخضرکه جمعاً به وسعت ۸۰۰ هکتار است. شهرداری منطقه نه یکی از مناطق حاشیه‌نشین شهر حساب می‌شود و موقعیت جغرافیایی آن از شمال به کمربندی ۷۶ متری تا پل امام حسن مجتبی (ع) و بلوار امیرکبیر تا چنار راهدار، از طرف جنوب به ارتفاعات جنوبی شیراز، بهارستان و والفجر، از طرف شرق به انتهای شهرک مهدی‌آباد و محدوده سلطان‌آباد و از طرف غرب به پل چنار راهدار محدود است. جمعیت این منطقه در سال ۱۳۹۶، ۱۴/۷۱۸ نفر بوده است که نه درصد از جمعیت کل شیراز را شامل می‌شده است و تراکم جمعیتی منطقه، ۴۸ نفر در هکتار بوده است. همچنین این منطقه ۱۲ محله‌ای دارای وسعتی برابر با ۲/۹۲۹ هکتار و ۱۲/۹ درصد از مساحت کل شهر شیراز در بر گرفته است (سازمان آمار ایران، ۱۳۹۷).

۶- یافته‌های پژوهش و بحث

با توجه به توضیحات مطرح شده در قسمت روش تحقیق؛ از ۳۸۱ پرسشنامه توزیع شده در بین ساکنان، ۴۱ نفر به سؤالات اصلی پرسشنامه پاسخ نداده، بنابراین حذف گردیدند و جهت تدقیق تحقیق داده‌سازی انجام نشد. در بین ۳۴۰ نفر پاسخگو، ۲۲۰ نفر مرد (۶۴/۷ درصد) و ۱۲۰ نفر زن (۳۵/۳ درصد) بوده‌اند. شرکت‌کنندگان در مطالعه از نظر سنی در پنج دسته گروه‌بندی شدند که از این میان ۷۸ نفر در رده سنی ۲۰ تا ۳۰ سال، ۸۸ نفر در رده سنی ۳۰ تا ۳۹ سال، ۷۶ نفر در رده ۴۰ تا ۴۹ سال، ۶۳ نفر در رده ۵۰ تا ۵۹ سال و ۳۵ نفر در رده سنی ۶۰ سال و بالاتر واقع بودند. از حیث وضعیت اشتغال سه پاسخگو در این خصوص پاسخ نداده و در کل ۵۴ درصد دارای شغل آزاد، ۱۶/۵ درصد کارمند، ۹/۷ درصد بازنشسته، ۷/۹ درصد فرهنگی و ۱۰/۳ درصد خانه‌دار بوده‌اند. میزان تحصیلات افراد مورد مطالعه در پرسشنامه توسط پنج گزینه بررسی شده است. زیر دیپلم، دیپلم، فوق‌دیپلم، کارشناسی، کارشناسی ارشد و بالاتر. با توجه به یافته‌ها ۲۱ درصد دارای تحصیلاتی زیر دیپلم، ۳۳ درصد دیپلم، فوق‌دیپلم، ۲۵/۶ درصد کارشناسی و ۶/۴ درصد دارای تحصیلات کارشناسی ارشد و بالاتر بودند.

در خصوص انتخاب وسیله نقلیه برای تردد بین محل زندگی و محل کار، ۳۲ درصد از پاسخ‌دهندگان اعلام

داشته‌اند که برای جابجایی پیاده‌روی می‌کنند، ۱/۵ درصد از دوچرخه، ۱۶/۵ درصد از حمل‌ونقل عمومی و ۴۲ درصد از خودروی شخصی استفاده می‌کنند. در خصوص انتخاب وسیله نقلیه برای تهیه مایحتاج روزانه، ۳۷ درصد به‌صورت پیاده، ۶/۰ درصد از دوچرخه، ۱۴ درصد از حمل‌ونقل عمومی و ۴۶/۴ درصد از خودرو شخصی استفاده می‌کنند. در خصوص قومیت افراد مورد مطالعه نتایج حکایت از این مطلب دارد که ۸۳ درصد از پاسخ‌دهندگان فارس، ۹/۷ درصد ترک، هفت درصد لر و ۳/۰ درصد متعلق به سایر قومیت‌ها بودند. در خصوص مذهب افراد مورد مطالعه نتایج حکایت از این مطلب دارد که تمامی افراد مورد مطالعه (به جز یک نفر که گزینه سایر را انتخاب نموده است)، دارای مذهب شیعه هستند. فراوانی مدت سکونت افراد مورد مطالعه دارای سابقه بین ۱ تا ۵ سال ۲۳/۳ درصد، ۵ تا ۱۰ سال ۲۸/۵ درصد، افراد دارای سابقه بین ۱۰ تا ۱۵ سال سکونت در محدوده ۲۰ درصد، سابقه سکونت بین ۱۵ تا ۲۰ سال ۱۳/۲ درصد و ۱۵ درصد دارای سابقه سکونت بیشتر از ۲۰ سال هستند.

پس از تحلیل یافته‌های توصیفی و تحلیل سؤالات پرسشنامه از آزمون تی تک‌نمونه‌ای جهت سنجش معناداری مؤلفه‌ها استفاده گشت. مؤلفه حمل‌ونقل شامل هشت گویه لیکرتی بود که در هر دو منطقه دارای میانگین کمتر از حد متوسط بوده است. مؤلفه دسترسی و کیفیت کاربری‌های شامل ۸ گویه است که در منطقه هفت نزدیک به حد متوسط بوده است؛ لازم به ذکر است ساکنان از امکانات ورزشی و تفریحی این منطقه بسیار ناراضی بودند. این مؤلفه در منطقه ۸ نیز کمتر از حد متوسط است که کمبود رستوران‌ها و کافی‌شاپ‌های مطلوب بسیار مورد توجه ساکنان بود. مؤلفه کیفیت محیطی دارای ۱۳ گویه است که در هر دو منطقه در سطح پایینی ارزیابی شده است. مؤلفه کیفیت خدمات با هفت گویه بررسی شد که نتایج حاکی از پایین بودن این مؤلفه در هر دو منطقه از حد متوسط است. مؤلفه احساس نسبت به محله و محیط اجتماعی به دنبال دریافت احساس و ادراک ساکنان این مناطق از محیط سکونتشان است که با هفت گویه بررسی شده است. اغلب ساکنان از سکونت در این مناطق ناراضی بوده و متمایل به نقل مکان به مناطق دیگر بودند و اظهار

شهری و در نتیجه مشارکت ساکنان است که یکی از ارکان اصلی عدالت فضایی نیز است؛ و در نهایت از نظر ساکنان نقاط مرکزی و حاشیه‌ای شهر به شکل متوازی از امکانات و خدمات شهرداری بهره‌مند نیستند و در این خصوص ادراک نابرابری داشتند که نتایج حاصل از این آزمون در جدول ۲ نشان داده شده است.

جدول ۲. نتایج آزمون تی مؤلفه‌های منطقه نه

مؤلفه	میانگین	انحراف معیار	واریانس
حمل‌ونقل شیوه‌های جابه‌جایی و مدهای سفر	۲/۴۰۴	۰/۷۵۸	۰/۵۷۶
دسترسی‌ها و کیفیت کاربری‌ها	۲/۵۴۹	۰/۶۳۵	۰/۵۳۲
کیفیت محیطی	۲/۶۹۰	۰/۶۳۵	۰/۴۰۴
کیفیت خدمات	۲/۷۴۰	۰/۸۱۹	۰/۶۷۲
احساس نسبت به محله و محیط اجتماعی	۲/۵۴۹	۰/۵۹۳	۰/۳۵۳
امنیت در محله	۳/۱۴۸	۰/۸۷۸	۰/۷۷۳
مشارکت	۳/۵۵۱	۰/۵۶۷	۰/۳۲۲
عملکرد، اقدامات مسئولان و نگرش به مدیریت شهری	۲/۱۸۰	۰/۶۷۱	۰/۴۵۰
محدودیت‌ها و فرصت‌ها	۲/۴۴۵	۰/۶۱۰	۰/۳۷۲

در ادامه نتایج آزمون همبستگی پیرسون بین مؤلفه‌ها در جدول ۳ گردآوری شده است. در منطقه هفت، ضریب همبستگی بین دو مؤلفه حمل‌ونقل شیوه‌های جابه‌جایی و مدهای سفر و دسترسی‌ها و کیفیت کاربری‌ها برابر با ۰/۴۵۸ است. این ضریب همبستگی نشان می‌دهد که بین این دو متغیر رابطه مثبت متوسط اما معنی‌دار وجود دارد، یعنی با افزایش مؤلفه حمل‌ونقل، شیوه‌های جابه‌جایی و مدهای سفر؛ مؤلفه دسترسی‌ها و کیفیت کاربری‌ها افزایش می‌یابد. همچنین با توجه به میزان معناداری (که کمتر از ۰/۰۵ بوده است، نشان‌دهنده معنی‌دار بودن رابطه بین دو متغیر است)، مشاهده می‌شود که رابطه این دو متغیر معنادار است. سایر مؤلفه‌ها نیز به همین شکل قابل تفسیر است؛ که در نتایج به دست آمده بیشترین

عدم سرزندگی و شادی در منطقه سکونت خود داشتند. همچنین به میزان قابل‌توجهی احساس جدافتادگی و دوری از شهر را عنوان نمودند. نتایج حاصل از این آزمون در جدول ۱ نشان داده شده است.

جدول ۱. نتایج آزمون تی مؤلفه‌های منطقه هفت

مؤلفه	میانگین	انحراف معیار	واریانس
حمل‌ونقل شیوه‌های جابه‌جایی و مدهای سفر	۲/۷۳۱	۰/۶۷۴	۰/۴۵۵
دسترسی‌ها و کیفیت کاربری‌ها	۲/۹۲۲	۰/۶۱۸	۰/۳۸۳
کیفیت محیطی	۲/۲۸۹	۰/۵۴۵	۰/۲۹۷
کیفیت خدمات	۲/۴۷۹	۰/۶۲۴	۰/۳۹۰
احساس نسبت به محله و محیط اجتماعی	۲/۲۵۸	۰/۶۱۲	۰/۳۷۵
امنیت در محله	۲/۵۸۲	۰/۸۰۴	۰/۶۴۷
مشارکت	۳/۲۲۵	۰/۷۴۷	۰/۵۵۹
عملکرد، اقدامات مسئولان و نگرش به مدیریت شهری	۱/۸۲۷	۰/۵۴۶	۰/۲۹۸
محدودیت‌ها و فرصت‌ها	۲/۳۰۱	۰/۶۵۹	۰/۴۳۶

در خصوص مؤلفه امنیت در محله که با چهار گویه مورد سنجش قرار گرفت؛ نتایج هر دو منطقه در حد متوسط قرار داشت. بدین‌صورت که ساکنان از عدم وجود ارگان‌های امنیتی و پلیس در منطقه ناراضی بوده و گاهی از اوقات شاهد درگیری و نزاع در محله بوده‌اند، اما به‌طورکلی از رفت‌وآمد هنگام شب ترس و ناامنی احساس نکرده‌اند. مؤلفه مشارکت نیز در هر دو منطقه در حد متوسطی قرار داشت. در واقع ساکنان متمایل به مشارکت در جهت بهبود آینده محله خود بودند. این در حالی است که آنان اظهار عدم دخالت در تصمیم‌گیری‌های محلی داشتند. نگرش به مدیریت شهری در سطح بسیار پایین‌تری از حد متوسط قرار دارد. ساکنان عملکرد و اقدامات مسئولان شهری را نامطلوب دانسته‌اند و به زعم آن‌ها مدیران شهری مسائل و مشکلات منطقه را درک نمی‌کنند. این عامل خود تأثیرگذار بر اعتماد به مدیریت

همبستگی را مؤلفه کیفیت خدمات با مؤلفه کیفیت محیطی با ۵۷۱/۰ دارد که بالاترین میزان همبستگی در بین مؤلفه‌هاست.

در منطقه نُه، همانطور که جدول ۴ نشان داده شده است، ضریب همبستگی بین دو مؤلفه حمل‌ونقل شیوه‌های جابه‌جایی و مدهای سفر و دسترسی‌ها و کیفیت کاربری‌ها برابر با ۴۳۴/۰ است. این ضریب همبستگی نشان می‌دهد که بین این دو متغیر رابطه همبستگی مثبت وجود دارد،

یعنی با افزایش مؤلفه حمل‌ونقل، شیوه‌های جابه‌جایی و مدهای سفر؛ مؤلفه دسترسی‌ها و کیفیت کاربری‌ها افزایش می‌یابد. همچنین با توجه به میزان (Sig) یا همان معناداری، مشاهده می‌شود که رابطه این دو متغیر معنادار است، و سایر مؤلفه‌ها نیز به همین شکل قابل تفسیر هستند؛ که در نتایج به دست آمده بیشترین همبستگی را مؤلفه کیفیت خدمات با مؤلفه کیفیت محیطی با ۷۲۷/۰ دارد که بالاترین میزان همبستگی در بین مؤلفه‌هاست.

جدول ۳. نتایج همبستگی پیرسون مؤلفه‌های مؤثر در ادراک عدالت فضایی شهروندان در منطقه هفت

نتیجه همبستگی پیرسون مؤلفه‌های مؤثر در ادراک عدالت فضایی (منطقه هفت)	حمل‌ونقل شیوه‌های جابه‌جایی و مدهای سفر	دسترسی‌ها و کیفیت کاربری‌ها	کیفیت محیطی	کیفیت خدمات	احساس نسبت به محله و محیط اجتماعی	امنیت در محله	مشارکت	عملکرد، اقدامات مسئولان و نگرش به مدیریت شهری	محدودیت‌ها و فرصت‌ها
همبستگی پیرسون	۱	۰/۴۵۸**	۰/۲۹۲**	۰/۲۷۵**	۰/۳۱۴**	۰/۳۰۵**	-۰/۰۷۹	۰/۳۸۹**	۰/۱۵۱*
سطح معناداری		۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۳۰۸	۰/۰۰۰	۰/۰۵۰
همبستگی پیرسون	۰/۴۵۸**	۱	۰/۴۲۶**	۰/۳۰۹**	۰/۳۷۰**	۰/۱۰۸	۰/۰۶۳	۰/۲۵۲**	۰/۱۷۹*
سطح معناداری	۰/۰۰۰		۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۱۶۰	۰/۴۱۲	۰/۰۰۱	۰/۰۲۰
همبستگی پیرسون	۰/۲۹۲**	۰/۴۲۶**	۱	۰/۵۷۱**	۰/۴۶۷**	۰/۲۰۵**	-۰/۱۶۱*	۰/۴۳۹**	۰/۳۶۱**
سطح معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰		۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۷	۰/۰۳۶	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
همبستگی پیرسون	۰/۲۷۵**	۰/۳۰۹**	۰/۵۷۱**	۱	۰/۳۸۱**	۰/۲۴۳**	۰/۲۶۶**	۰/۳۸۶**	۰/۱۵۲*
سطح معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰		۰/۰۰۰	۰/۰۰۱	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۴۷
همبستگی پیرسون	۰/۳۱۴**	۰/۳۷۰**	۰/۴۶۷**	۰/۳۸۱**	۱	۰/۳۹۹**	۰/۲۰۰**	۰/۴۲۴**	۰/۳۵۸**
سطح معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰		۰/۰۰۰	۰/۰۰۹	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
همبستگی پیرسون	۰/۳۰۵**	۰/۱۰۸	۰/۲۰۵**	۰/۲۴۳**	۰/۳۹۹**	۱	-۰/۰۸۰	۰/۲۵۴**	۰/۰۹۵
سطح معناداری	۰/۰۰۰	۰/۱۶۰	۰/۰۰۷	۰/۰۰۱	۰/۰۰۰		۰/۳۰۲	۰/۰۰۱	۰/۲۱۷
همبستگی پیرسون	-۰/۰۷۹	۰/۰۶۳	۰/۱۶۱*	۰/۲۶۶**	۰/۲۰۰**	-۰/۰۸۰	۱	۰/۰۶۱	۰/۰۶۰
سطح معناداری	۰/۳۰۸	۰/۴۱۲	۰/۰۳۶	۰/۰۰۰	۰/۰۰۹	۰/۳۰۲		۰/۴۲۷	۰/۴۴۰
همبستگی پیرسون	۰/۳۸۹**	۰/۲۵۲**	۰/۴۳۹**	۰/۳۸۶**	۰/۴۲۴**	۰/۲۵۴**	۰/۰۶۱	۱	۰/۳۵۶**
سطح معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۱	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۱	۰/۴۲۷		۰/۰۰۰
همبستگی پیرسون	۰/۱۵۱*	۰/۱۷۹*	۰/۳۶۱**	۰/۱۵۲*	۰/۳۵۸**	۰/۰۹۵	۰/۰۶۰	۰/۳۵۶**	۱
سطح معناداری	۰/۰۵۰	۰/۲۰	۰/۰۰۰	۰/۰۴۷	۰/۰۰۰	۰/۲۱۷	۰/۴۴۰	۰/۰۰۰	

جدول ۴. نتایج همبستگی پیرسون مؤلفه‌های مؤثر در ادراک عدالت فضایی شهروندان در منطقه نه

نتیجه همبستگی پیرسون مؤلفه‌های مؤثر در ادراک عدالت فضایی (منطقه هفت)	حمل و نقل شیوه‌های جابه‌جایی و مدهای سفر	دسترسی‌ها و کیفیت کاربری‌ها	کیفیت محیطی	کیفیت خدمات	احساس نسبت به محیط اجتماعی	امنیت در محله	مشارکت	عملکرد، اقدامات مسئولان و نگرش به مدیریت شهری	محدودیت‌ها و فرصت‌ها
همبستگی پیرسون	۱	۰/۴۳۴**	۰/۴۷۷**	۰/۳۰۸**	۰/۲۲۸**	۰/۱۵۴*	۰/۲۷۸**	۰/۳۰۶**	۰/۰۹۴
سطح معتاداری			۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۳	۰/۰۴۵	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۲۲۴
همبستگی پیرسون	۰/۴۳۴**	۱	۰/۶۲۷**	۰/۵۳۰**	۰/۴۸۸**	۰/۱۲۴	۰/۲۶۱**	۰/۴۴۳**	۰/۲۸۲**
سطح معتاداری	۰/۰۰۰		۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۱۰۶	۰/۰۰۱	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
همبستگی پیرسون	۰/۴۷۷**	۰/۶۲۷**	۱	۰/۷۲۷**	۰/۵۳۲**	۰/۱۹۱*	۰/۳۵۹**	۰/۵۰۱**	۰/۰۶۳
سطح معتاداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰		۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۱۳	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۴۱۲
همبستگی پیرسون	۰/۳۰۸**	۰/۵۳۰**	۰/۷۲۷**	۱	۰/۳۹۹**	۰/۰۵۸	۰/۲۷۰**	۰/۴۴۷**	-۰/۰۵۴
سطح معتاداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰		۰/۰۰۰	۰/۴۵۲	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۴۸۲
همبستگی پیرسون	۰/۲۲۸**	۰/۴۸۸**	۰/۵۳۲**	۰/۳۹۹**	۱	۰/۳۰۳**	۰/۲۵۷**	۰/۳۴۶**	۰/۲۶۸**
سطح معتاداری	۰/۰۰۳	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰		۰/۰۰۰	۰/۰۰۱	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
همبستگی پیرسون	۰/۱۵۴*	۰/۱۲۴	۰/۱۹۱*	۰/۰۵۸	۰/۳۰۳**	۱	۰/۱۶۵*	۰/۰۵۲	۰/۰۵۷
سطح معتاداری	۰/۰۴۵	۰/۱۰۶	۰/۰۱۳	۰/۴۵۲	۰/۰۰۰		۰/۰۳۱	۰/۰۵۰	۰/۴۶۴
همبستگی پیرسون	۰/۲۷۸**	۰/۲۶۱**	۰/۳۵۹**	۰/۲۷۰**	۰/۲۵۷**	۰/۱۶۵*	۱	۰/۱۶۷*	-۰/۱۱۹
سطح معتاداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۱	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۱	۰/۰۳۱		۰/۰۳۰	۰/۱۲۳
همبستگی پیرسون	۰/۳۰۶**	۰/۴۴۳**	۰/۵۰۱**	۰/۴۴۷**	۰/۳۴۶**	۰/۰۵۲	۰/۱۶۷*	۱	۰/۲۵۴**
سطح معتاداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۵۰	۰/۰۳۰		۰/۰۰۱
همبستگی پیرسون	۰/۰۹۴	۰/۲۸۲**	۰/۰۶۳	۰/۰۵۴	۰/۲۶۸**	-۰/۰۵۷	-۰/۱۱۹	۰/۲۵۴**	۱
سطح معتاداری	۰/۲۲۴	۰/۰۰۰	۰/۴۱۲	۰/۴۸۲	۰/۰۰۰	۰/۴۶۴	۰/۱۲۳	۰/۰۰۱	

۶- نتیجه‌گیری

پدیده پراکنده‌رویی دارای تبعات و آثار مختلفی بر محیط‌زیست، اقتصاد و اجتماع است که یکی از این پیامدهای کمتر بررسی شده، نابرابری فضایی است. این مسئله می‌تواند موجب ادراک بی‌عدالتی ساکنان این مناطق شود که خود پیامدهای دیگری همچون نارضایتی، آشوب‌ها و... را در پی دارد. یافته‌های پژوهش نشانگر این بود که ادراک ساکنان بافت‌های پراکنده شهر شیراز از عدالت فضایی در سطح بسیار پایینی است و اکثر متغیرها دارای میانگینی کمتر از حد متوسط بوده‌اند. بنابراین

راهکارهایی همچون تقویت شبکه حمل‌ونقل عمومی، ارزان و در دسترس، تقویت شیوه‌های حمل‌ونقل پایدار، ایجاد زمینه برای بیان توقعات مردمی، زمینه‌سازی جهت ایجاد اطمینان خاطر و اعتماد متقابل میان شهروندان و مدیریت شهری، ارتقای احساس امنیت در بین ساکنان بافت‌های پیرامونی با استفاده از راهکارهای اجرایی و ارتقا فرهنگ مشارکت در بین ساکنین صورت گیرد. این تحقیق با توجه به مقطع زمانی منطبق با پاندمی کرونا با محدودیت‌های گوناگونی همچون مشقت‌های جمع‌آوری پرسشنامه روبه‌رو بوده است. با رفع این محدودیت‌ها،

۱۲- منابع

۱- ابراهیم‌پور، داوود؛ جوان‌پور، عزیز و حسینی اصل، وحیده. (۱۳۹۴). رابطه عدالت اجتماعی ادراک شده با میزان مشارکت شهروندان در توسعه‌یافتگی شهر تبریز. *مطالعات جامعه‌شناختی شهری*، ۱۹(۵)، ۱۴۲-۱۱۹. <https://sanad.iau.ir/Journal/urb/Article/1015970/FullText>

۲- حافظ‌نیا، محمدرضا؛ قادری حاجت، مصطفی؛ احمدی-پور، زهرا؛ رکن‌الدین افتخاری، عبدالرضا و گوهری، محمد. (۱۳۹۴). طراحی الگوی سنجش عدالت فضایی، مطالعه موردی: ایران. *برنامه‌ریزی و آمایش فضا*، ۱۹(۱)، ۵۲-۳۳. <http://hsmasp.modares.ac.ir/article-21-11685-fa.html>

۳- حسینی، سیدهدادی و حسینی، معصومه. (۱۳۹۴). تحلیل عوامل موثر بر ایجاد پراکنده‌رویی در مناطق شهری ایران. *برنامه‌ریزی و آمایش فضا*، ۱۹(۴)، ۶۶-۳۳. <https://hsmasp.modares.ac.ir/article-21-9461-fa.html>

۴- خلیج‌امیری، سهیلا. (۱۳۹۳). تحلیل تأثیر پراکنده‌رویی بر عدالت فضایی از جنبه دسترسی به خدمات شهری؛ مطالعه موردی: نواحی شهر قزوین. پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد، دانشگاه تهران، پردیس هنرهای زیبا، گروه شهرسازی.

۵- داداش‌پور، هاشم؛ علیزاده، بهرام و رستمی، فرامرز. (۱۳۹۴). تبیین چارچوب مفهومی عدالت فضایی در برنامه‌ریزی شهری با محوریت مفهوم عدالت در مکتب اسلام. *نقش جهان*، ۱۵(۱)، ۸۴-۷۵. <https://bsnt.modares.ac.ir/article-2-816-fa.html>

۶- سازمان آمار ایران. (۱۳۹۷). *سالنامه آماری شهرداری شیراز*. بازیابی شده در ۱۲ اسفند ۱۴۰۳، از <https://amar.org.ir/sal-nameh-amari>

۷- شکوهی بیدهندی، محمدصالح و عباسپورکالمرزی، محمد. (۱۳۹۹). مطالعه تطبیقی تفاوت ادراک عدالت در فضاهای جغرافیایی متفاوت در محلات برخوردار و غیربرخوردار شهر تهران؛ نمونه مطالعاتی: محله الهیه و شهرک ولی‌عصر. *صفه*، ۳۰(۱)، ۹۳-۱۰۵. https://soffeh.sbu.ac.ir/article_100497.html

۸- شکوهی‌دولت‌آبادی، محمود و مسعود، محمد. (۱۳۸۹). پیاده‌راه عاملی برای افزایش سرمایه اجتماعی. *معماری و شهرسازی ایران*، ۱۱(۱)، ۶۶-۵۵. <https://doi.org/10.30475/isau.2010.61925>

۹- طالب ولی‌اله، نرگس. (۱۳۹۹). بررسی تأثیر پراکنده‌رویی شهری بر ادراک شهروندان از میزان عدالت فضایی (مطالعه موردی: ...)

پیشنهاد می‌شود در تحقیقات آتی به منظور تکمیل این پژوهش، نتایج بدست آمده از مولفه‌ها در سطوح کلان و خرد منطقه‌ای و یا حتی محله‌ای با دیگر مناطق شهر به خصوص با مناطق مرکزی مورد مقایسه و تجزیه و تحلیل قرار گیرد. همچنین پژوهشگران در تحقیقات آتی می‌توانند نقشه‌ای از میزان خدمات شهری دریافتی در این مناطق تهیه کرده و به بررسی تاثیر آن در ادراک برابری بپردازند. علاوه بر این می‌توان از رویکرد کیفی با هدف استخراج اطلاعات دست اول ذینفعان ذیربط در مورد تجربه واقعی زندگی خود در رابطه با اثرات پراکنده‌رویی شهری بر کیفیت زندگی به‌طور کلی و ادراک عدالت به طور خاص استفاده کرد.

۷- حامیان مالی

مقاله حامی مالی و معنوی نداشته است.

۸- مشارکت نویسندگان

«نویسندگان به اندازه یکسان در مفهوم‌سازی و نگارش مقاله سهمیم هستند. همه نویسندگان محتوای مقاله ارسالی برای داوری را تایید کردند و در مورد تمام جنبه‌های کار توافق دارند.»

۹- اعلام عدم تعارض منافع

«نویسندگان اعلام می‌دارند که در انجام این پژوهش هیچ‌گونه تعارض منافع برای ایشان وجود نداشته است.»

۱۰- قدردانی

ما از همه افراد برای مشاوره علمی در این مقاله سپاس‌گزاریم.

۱۱- پی‌نوشت‌ها

- 1- Urban sprawl
- 2- Ebenezer Howard
- 3- Spatial justice
- 4- John Rawls
- 5- Jürgen Habermas
- 6- Distribution of public facilities
- 7- Perceived justice

- 4- Fainstein, S. (2014). The just city. *International Journal of Urban Sciences*, 18(1), 1-18. <https://doi.org/10.1080/12265934.2013.834643>
- 5- Fuladlu, K., Riza, M., & Ilkan, M. (2021). Monitoring urban Sprawl using time-series data: Famagusta region of Northern Cyprus. *Sage Open*, 11(2). <https://doi.org/10.1177/21582440211007465>
- 6- Galster, G., Hanson, R., Ratcliffe, M. R., Wolman, H., Coleman, S., & Freihage, J. (2001). Wrestling Sprawl to the Ground: Defining and Measuring an Elusive Concept. *Housing Policy Debate*, 12(4), 681-717. <https://doi.org/10.1080/10511482.2001.9521426>
- 7- Godillon, S. (2011). Urban renewal—a vehicle for spatial justice in the face of traffic safety problems?. *Justice spatiale= Spatial justice*, 4. <http://www.jssj.org/article/la-renovation-urbaine-vecteur-de-justice-spatiale-face-a-l-insecurite-des-deplacements/>.
- 8- Grădinaru, S. R., Iojă, C. I., & Pătru-Stupariu, I. (2015). Do post-socialist urban areas maintain their sustainable compact form? Romanian urban areas as case study. *Journal of Urban and Regional Analysis*, 7(2), 129-144. <https://doi.org/10.37043/JURA.2015.7.2.2>
- 9- Grossi, S., & Shamsal-Dini Motlaq, M. H. (2014). The perception of social justice in terms of citizens' access to urban services (case study: Kerman city). *Urban Sociological Studies*, 9(3), 41-66. [In Persian]. https://journals.iau.ir/article_667821.html
- 10- Hafeznia, M. R., Ghaderi Hajat, M., & Ahmadipoor, Z. (2015). Designing a spatial justice measurement model; Case Study: Iran. *MJSP*, 19(1), 33-52. [In Persian]. <http://hsmmp.modares.ac.ir/article-21-11685-fa.html>
- 11- Hardi, T., Repaská, G., Veselovský, J., & Vilinová, K. (2020). Environmental Consequences of the Urban Sprawl in the Suburban Zone of Nitra. *Geographica Pannonica*, 24(3). <https://doi.org/10.5937/gp24-25543>
- 12- Harvey, R. O. & Clark, W. A. V. (1971). *The nature and economics of urban sprawl*. In Internal Structure of

شهر شیراز). پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد، دانشگاه گیلان، دانشکده هنر و معماری، گروه شهرسازی.

۱۰- کیانی، اکبر و کاظمی، علی‌اکبر. (۱۳۹۴). تحلیل توزیع خدمات عمومی شهر شیراز با مدل‌های خودهمبستگی فضایی در نرم‌افزار Arc GIS و Geoda. پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، ۲۲(۶)، ۱-۱۴. https://jupm.marvdasht.iau.ir/article_1115.html?lang=fa

۱۱- گروسی، سعیده و شمس‌الدینی‌مطلق، محمدحسن. (۱۳۹۲). ادراک عدالت اجتماعی بر حسب میزان دسترسی شهروندان به خدمات شهری، موردشناسی: کرمان. مطالعات جامعه‌شناختی شهری، ۹(۳)، ۴۱-۶۶. https://journals.iau.ir/article_667821.html

۱۲- مشکینی، ابوالفضل؛ لطفی، صدیقه و احمدی‌کردآسیایی، فرزانه. (۱۳۹۲). ارزیابی عملکرد مدیریت شهری در عدالت فضایی میان نواحی شهری (مطالعه‌موردی: شهر قائم‌شهر). برنامه‌ریزی و آمایش فضا، ۱۸(۲)، ۱۷۲-۱۵۳. <https://hsmmp.modares.ac.ir/article-21-9283-fa.html>

۱۳- هزارجریبی، جعفر. (۱۳۹۰). بررسی احساس عدالت اجتماعی و عوامل موثر بر آن (مطالعه‌موردی: شهر تهران). جامعه‌شناسی کاربردی، ۲۲(۳)، ۴۱-۶۲. https://jas.ui.ac.ir/article_18233.html

References

- 1- Coheci, R. M., & Petrisor, A. I. (2023). Assessing the Negative Effects of Suburbanization: The Urban Sprawl Restrictiveness Index in Romania's Metropolitan Areas. *Land*, 12(5), 966. <https://doi.org/10.3390/land12050966>
- 2- Dadashpoor, H., Alizadeh, B., & Rostami, F. (2015). Determination of Conceptual Framework from Spatial Justice in Urban Planning with Focus on the Justice Concept in Islamic School. *Naqshejahan*, 5(1), 75-84. [In Persian]. <https://bsnt.modares.ac.ir/article-2-816-fa.html>
- 3- Ebrahimpour, D., Javanpour, Aziz., & Hosseini Assal, V. (2015). The relationship between perceived social justice and participation of residents in the development of the city of Tabriz. *Urban Sociological Studies*, 16(5), 119-142. [In Persian]. <https://sanad.iau.ir/Journal/urb/Article/1015970/FullText>

- the City, ed. L. S. Bourne. New York: Oxford University Press. <https://www.jstor.org/stable/3144884>
- 13- Hezarjaribi, J. (2011). The Study of Feeling Social Justice and effective factors on it. *Journal of Applied Sociology*, 22(3), 41-62. [In Persian]. https://jas.ui.ac.ir/article_18233.html
- 14- Hosseini, S. H., & Hosseini, M. (2016). Analysis of factors affecting Sprawl in urban areas of Iran. *MJSP*, 19(4), 33-66. [In Persian]. <https://hsmssp.modares.ac.ir/article-21-9461-fa.html>
- 15- Kang, L., Liu, C., & Ma, X. (2025). How does geographical environment affect residents' perception of social justice: An empirical study from low-income communities in Beijing. *Cities*, 156, 105531. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.105531>
- 16- Khalaj Amiri, S. (2014). *Analyzing the effect of dispersion on spatial justice from the aspect of access to urban services; Case study: Districts of Qazvin city*. Master's thesis, University of Tehran, Fine Arts Campus, Urban Planning Department. [In Persian].
- 17- Kiani, A., & Kazemi, A. A. (2015). Analysis of distribution of public services in Shiraz city with spatial autocorrelation models in Arc GIS and Geoda software. *Urban Research and Planning*, 6(22), 1-14. [In Persian]. https://jupm.marvdasht.iau.ir/article_1115.html?lang=fa
- 18- Laurent, E. (2011). Issues in environmental justice within the European Union. *Ecological Economics*, 70(11), 1846-1853. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2011.06.025>
- 19- Meshkini, A., Lotfi, S., & Ahmadi Kourd Asiabi, F. (2014). Investigating The Function of Urban Management in Spatial Justice among Urban Districts (A Case Study of Qaemshahr). *Spatial Planning (Modares Human Sciences)*, 18(2), 153-174. [In Persian]. <https://hsm-sp.modares.ac.ir/article-21-9283-fa.html>
- 20- OECD. (2018). *Rethinking Urban Sprawl: Moving Towards Sustainable Cities*. Paris: OECD Publishing, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264189881-en>
- 21- Prange, J. (2009). *Spatial justice: A new frontier in planning for just, sustainable communities* (Master's thesis, Tufts University).
- 22- Restivo, V., Cernigliaro, A., & Casuccio, A. (2019). Urban sprawl and health outcome associations in Sicily. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(8), 1350. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC6518009/>
- 23- Rubiera-Morollón, F., & Garrido-Yserte, R. (2020). Recent literature about urban sprawl: A renewed relevance of the phenomenon from the perspective of environmental sustainability. *Sustainability*, 12(16), 6551. <https://doi.org/10.3390/su12166551>
- 24- Shokouhi Dolatabadi, M., & Masoud, M. (2010). The sidewalk is a factor for increasing community capital. *Journal of Iranian Architecture & Urbanism (JIAU)*, 1(1), 55-65. [In Persian]. <https://doi.org/10.30475/iaus.2010.61925>
- 25- Shokouhibidhendi, M., & Abbaspour Kalmarzi, M. (2020). A Comparative Study on the Difference between the Perception of Justice in High-income and Low-income Neighbourhoods of Tehran (Cases of Study: Neighbourhoods of Elahieh and Vali-e Asr Township). *Soffeh*, 30(1), 93-105. [In Persian]. https://soffeh.sbu.ac.ir/article_100497.html
- 26- Souche, S., Raux, C., & Croissant, Y. (2012). On the perceived justice of urban road pricing: An empirical study in Lyon. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46(7), 1124-1136. <https://shs.hal.science/halshs-01026420/document>
- 27- Statistics Organization of Iran. (2018). *Statistical Yearbook of Shiraz Municipality*. Retrieved on 2 March 2025, from <https://amar.org.ir/salnameh-amar> [In Persian].
- 28- Taleb Valialah, N. (2019). *Investigating the impacts of urban sprawl on citizens' perception of spatial justice (Case study: Shiraz city)*. Master's thesis, University of

Guilan, Faculty of Art and Architecture, Department of Urban Planning. [*In Persian*].

29- Tsou, K. W., Hung, Y. T., & Chang, Y. L. (2005). An accessibility-based integrated measure of relative spatial equity in urban public facilities. *Cities*, 22(6), 424-435.

<https://doi.org/10.1016/j.cities.2005.07.004>

30- Uwayezu, E., & De Vries, W. T. (2018). Indicators for measuring spatial justice and land tenure security for poor and low income urban dwellers. *Land*, 7(3), 84.

<https://doi.org/10.3390/land7030084>

31- Zhao, P. (2013). The impact of urban sprawl on social segregation in Beijing and a limited role for spatial planning. *Journal of Economic and Social Geography*,

104(5), 571-587. <https://doi.org/10.1111/tesg.12030>