

The Role of Metro Station Complexes in Mitigating Spatial Inequalities (Case Study: the Ahang Metro Station Complex in Region 14 of Tehran Metropolitan

Ebrahim Shirali¹, Mohammad Eskandari Nasab^{2*}, and Mehrdad Karami³

1.Ph.D. Candidate in Sociology of Social Development, Faculty of Social Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran.

2.Ph.D. Candidate in Sociology of Social Development, Faculty of Social Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran.

3.Ph.D. in Urban Planning, Faculty of Art and Architecture, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.

ARTICLE INFO

Research Paper

Article history:

Received: 20 March 2026

Accepted: 19 June 2026

Published online:
20 June 2026



Keywords: *Spatial Justice, Spatial Inequalities, Metro Station Complex, Development Projects, Procedural Justice, Cognitive Justice, region 14 of Tehran.*

Abstract

Background and Objective: The development of public transit infrastructure and the creation of station complexes, beyond traffic and physical functions, play a key role in redistributing urban resources and services, as well as balancing spatial justice. Hence, with the aim of analyzing the role of creating the Ahang Metro Station Complex project in mitigating or exacerbating spatial inequalities in District 14 of Tehran, the present paper has been conducted by drawing upon the theoretical framework of spatial justice (encompassing the three dimensions of distributive, procedural, and cognitive justice) and employing a mixed-methods methodology.

Methodology: In the qualitative phase, using the semi-structured interview method, 17 in-depth interviews were conducted with key stakeholders (neighborhood councilors, municipal deputies, shopkeepers, and real estate agents) through thematic analysis and three-stage coding, and in the quantitative phase, through a survey and random sampling among citizens over 18 years old in the four surrounding neighborhoods of the project, 400 face-to-face questionnaires were completed by residents and the results were analyzed using descriptive and inferential statistical methods.

Results and findings: The quantitative findings showed that the study area faces accumulated spatial inequality and low satisfaction with urban services (a mean score of 37.3 out of 100). Although the construction of the station complex is perceived by citizens as a response to the urgent distributive needs of the neighborhood (particularly shopping centers with a priority mean of 8.06 and cultural-recreational centers with a mean of 7.86), on the other hand, the analysis of the integrated findings indicates serious threats in exacerbating the inequalities. These threats include the risk of physical gentrification and the forced displacement of low-income tenants, the weakening of the local micro-economy in competition with the mega-mall, traffic overflow along with a severe parking deficit (satisfaction score of 7.2 out of 100), and the degradation of the cultural-religious identity of the historic Hosseinabad-e Doulab neighborhood. Furthermore, the procedural dimensions of justice were assessed as compromised due to the participatory exclusion of residents and a 37% lack of awareness among citizens regarding the project's planning process. Ultimately, the results show that the success of the project in mitigating inequalities hinges on transitioning from a purely speculative economic logic toward a justice-oriented approach; this requires reviewing the design of land uses to align with local purchasing power, securing the genuine participation of local stakeholders in decision-making processes, implementing supportive policies for micro-businesses, and physically respecting the religious-traditional identity of the neighborhood.

Citation: Shirali,E , Shirali,E , Eskandari Nasab,M and Karami,M . (2026). The Role of Metro Station Complexes in Mitigating Spatial Inequalities (Case Study: the Ahang Metro Station Complex in Region 14 of Tehran Metropolitan. Journal of Sustainable Urban & Regional Development Studies (JSURDS), 7(3), 335-362. URL:https://www.srds.ir/article_245976.html?lang=en



© The Author(s). Publisher: Private.

* Corresponding author: Eskandari.m1991@ut.ac.ir

EXTENDED ABSTRACT

Introduction

Contemporary cities, particularly in developing nations, struggle with complex and multidimensional forms of spatial inequality. These disparities, deeply rooted in institutional structures, uneven resource distribution, and top-down planning paradigms, manifest as stark contrasts in quality of life, access to public services, and socio-spatial segregation. Tehran is no exception to this trend, exhibiting severe disparities in urban service provision across its various neighborhoods.

In response to these challenges, municipal authorities frequently adopt Transit-Oriented Development (TOD) models and establish metro station complexes. These complexes hold substantial potential as catalysts for local development, provided their design transcends purely physical dimensions and aligns with the genuine distributive needs of the local community. The core inquiry of this study examines how large-scale projects like the "Ahang Metro Station Complex" in District 14 of Tehran Municipality impact spatial inequalities—specifically, whether they alleviate these spatial divides or reinforce speculative dynamics, gentrification, and the displacement of native residents.

District 14, as the case study area, features a traditional, religious fabric characterized by a lower-to-middle-class socioeconomic profile. The introduction of a massive, modern commercial structure (mega-mall) in this vicinity raises significant concerns that purely economic and speculative logics might overshadow public interests and local identity. Consequently, a multidimensional evaluation of the project's socio-spatial impacts is highly warranted.

Theoretical Framework

The theoretical foundation of this research is built upon the concept of "spatial justice,"

drawing from the seminal works of urban theorists. Moving beyond traditional paradigms that reduce spatial justice to the mere physical allocation of resources, contemporary urban planning literature emphasizes non-distributive dimensions of justice. Accordingly, the analytical framework of this study is structured around three complementary dimensions: distributive, procedural, and cognitive (recognition-based) justice.

Distributive justice evaluates the spatial distribution of resources, land uses, and infrastructure, assessing their alignment with the actual needs of residents and examining whether negative externalities (e.g., traffic and pollution) are disproportionately borne by local communities. Procedural justice focuses on decision-making processes, information transparency, and the democratic participation of local stakeholders during the planning and design phases. Finally, cognitive or recognition-based justice emphasizes respect for cultural differences, the preservation of native identities, the social dignity of residents, and the prevention of symbolic or psychological exclusion of vulnerable groups within newly created urban spaces

Methodology

To achieve a comprehensive and interpretive analysis, this study employs a mixed-methods (quantitative-qualitative) research design. In the quantitative phase, the target population consisted of residents over 18 years old in District 14 of Tehran. Using the Cochran formula, the sample size was determined to be 384, which was rounded to 400 face-to-face questionnaires to ensure statistical robustness. Sampling was conducted randomly and proportionally across seven adjacent neighborhoods directly or indirectly affected by the project. The quantitative data were analyzed in SPSS using descriptive and inferential statistics,

including Kolmogorov-Smirnov, t-tests, analysis of variance (ANOVA), and Chi-Square tests.

In the qualitative phase, to uncover the structural mechanisms underlying the production of spatial inequality, 17 in-depth, semi-structured interviews were conducted with key stakeholders. This cohort included neighborhood councilors, municipal deputies, the project developer, real estate agents, and local shopkeepers. The qualitative data were analyzed using thematic analysis and a three-stage coding process (open, axial, and selective coding) to extract meaningful patterns and structural insights.

Results and Discussion

A. Distributive Justice (Structural and Spatial-Traffic Impacts)

The quantitative findings indicate that the study area suffers from accumulated spatial inequality. The overall citizen satisfaction score regarding urban services and local amenities was exceptionally low, averaging 37.3 out of 100. Local parking deficits (7.2 out of 100) and traffic congestion (21.2 out of 100) were identified as the most critical infrastructural bottlenecks, while local green spaces performed relatively better (69.2 out of 100).

Regarding resident preferences, 90% of respondents deemed the construction of a commercial mega-mall adjacent to the Ahang Metro Station as highly necessary, primarily due to the severe lack of modern commercial infrastructure in the area; "multipurpose shopping centers" were ranked as the top priority with a mean score of 8.06 out of 10. However, the integrated findings reveal critical threats to distributive justice. First, the project presents a severe risk of physical gentrification and forced displacement; while property owners may benefit from skyrocketing land values, low-income tenants (who constitute half of the local population) face potential displacement due

to rising rents. Second, executing such a large-scale commercial project without adequate parking facilities threatens to overwhelm the neighborhood's narrow, historic street network with severe traffic congestion. Third, the mega-mall poses an existential threat to the local micro-economy, placing traditional shopkeepers in an unsustainable, unequal competition.

B. Procedural Justice (One-Sided Planning Processes)

The analysis reveals profound procedural shortcomings, marked by a substantial information gap and the participatory exclusion of residents. Approximately 37% of the surveyed citizens were entirely unaware of the project's planning and construction phases. This informational exclusion was significantly more pronounced among vulnerable demographic groups, including women (44.4%), elderly residents over 50 (68.3%), and non-academic cohorts (53.3%).

Qualitative interviews confirmed that major planning decisions were made behind closed doors by the central municipality and the metro development company, completely bypassing local governance institutions like neighborhood councilors (shorayari). Driven by bureaucratic haste and the urgent need to secure municipal funding, authorities bypassed local participatory mechanisms, omitting any formal public consultation regarding building heights, density, or land-use types. Crucially, the project was initiated without executing a comprehensive Social and Cultural Impact Assessment (SICA).

C. Cognitive Justice (Identity Transformation and Symbolic Exclusion)

The historic neighborhood of Hosseinabad-e Doulab possesses a rich traditional, religious, and socio-cultural fabric characterized by tight-knit neighborhood bonds. Introducing a modern, consumerist commercial complex into this environment poses serious cognitive threats. If the mega-

mall primarily hosts luxury brands and high-end retail that do not align with the local population's purchasing power, it risks inducing a sense of symbolic and psychological exclusion. The space may become a venue for passive "window shopping" rather than active engagement, making native residents feel like strangers in their own neighborhood.

Furthermore, the stark architectural contrast between the sterile, modern mall design and the historic religious-traditional vernacular threatens local identity and social cohesion. There are also significant concerns regarding the design of surrounding open spaces; if poorly managed, they risk transforming into indefensible urban pockets prone to social vulnerabilities, thereby threatening the perceived safety and moral comfort of local families.

Conclusion

In conclusion, the integrated findings demonstrate that the Ahang Metro Station Complex project is neither inherently positive nor negative; rather, it acts as a structural amplifier capable of either mitigating or exacerbating existing socio-spatial divides depending on the prevailing municipal governance paradigm. For the project to achieve lasting success, it must transition from a purely speculative economic logic toward a justice-oriented, community-based development framework.

Declarations

Funding: There is no funding support.

Authors' Contribution: The 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: The authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments: We are grateful to all the scientific consultants of this paper.

References

1. Akbari, P., Ahmadi, T., Moayeri, S. S., & Sedgh Amiz Haghighi, A. (2020). Investigating effective indicators on social justice within the limits of traffic plan with urban transportation approach. *Traffic Management Studies*, (57), 83-104. (In Persian) <https://sid.ir/paper/391386/fa>
2. Asgari Gandomani, R., Rahimi, A., Shahbazzpour, L., & Jokar Arsanjani, J. (2025). Spatial Justice and Accessibility: Optimizing Sports Facility Allocation in Tehran. *Land*, 14(7), 1318. <https://doi.org/10.3390/land14071318>
3. Azizi, M. M., & Moradi, M. (2021). Spatial Equity in Urban Housing (Case Study: Eslamshahr, Iran). *Armanshahr Architecture & Urban Development*, 14(36), 240-255. (In Persian) <https://doi.org/10.22034/aaud.2021.233469.222>
4. Cucca, R., Friesenecker, M., & Thaler, T. (2023). Green Gentrification, Social Justice, and Climate Change in the Literature: Conceptual Origins and Future Directions. *Urban Planning*, 8(1), 283-295. <https://doi.org/10.17645/up.v8i1.6129>
5. Dadashpoor, H., & Alvandipour, N. (2016). Spatial justice on an urban scale in Iran: Meta-study of the theoretical framework of existing scientific articles. *Journal of Fine Arts: Architecture and Urbanism*, 21(3), 67-80. (In Persian) <https://doi.org/10.22059/jfaup.2016.61103>
6. Dadashpoor, H., & Alvandipour, N. (2017). Conceptual typology of justice in urban planning theories based on an interdisciplinary perspective. *Journal of Interdisciplinary Studies in the Humanities*, 9(2), 1-27. (In Persian) <https://doi.org/10.22631/isih.2017.248>
7. Dadashpoor, H., & Alvandipour, N. (2020). A Genealogy of the Five Schools of Justice in Planning Thought. *Habitat International*, 101, 102189. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2020.102189>
8. Dadashpoor, H., & Rostami, F. (2011). Investigation and analysis of urban public services distribution from the perspective of spatial equity: The case of Yasuj City. *Journal of Geography and Regional Development*, 9(1), 171-198. (In Persian) <https://doi.org/10.22067/geography.v9i1.11034>
9. 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 Schools. *Naqshejahan - Basic Studies and New Technologies of Architecture and Planning*, 5(1), 75-84. (In Persian) <https://dor.isc.ac.ir/dor/20.1001.1.23224991.1394.5.1.1.2>
10. Daneshpour, S. A., & Ghafari Azar, Z. (2020). Collaborative Participation Approach of Urban Design, from Idea to Design (Heravi Square, Tehran). *Bagh-e Nazar*, 17(82), 5-20. (In Persian) <https://doi.org/10.22034/bagh.2019.134125.3605>
11. Fainstein, S. S. (2014)... The just city... *International Journal of Urban Sciences*, 18(1), 1-18. <https://doi.org/10.1080/12265934.2013.834643>
12. Fried, T., Goodchild, A., Browne, M., & Sanchez-Diaz, I. (2024). Seeking equity and justice in urban freight: Where to look? *Transport Reviews*, 44(1), 191-212. <https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2247165>
13. Ganjipour, A., Kalantari, M., Razavian, M., & Tavakolinia, J. (2023). Spatial Justice Explanation in Distribution of Urban Services (Case Study: District 8 of Tehran City). *Political Spatial Planning*, 5(3), 311-335. (In Persian) <https://www.magiran.com/paper/2625110>
14. Ghaderi Hajat, M., Shoeibi, M., & Azizzadeh Tasouj, M., & Shoeibi, M.T.. (2022). Spatial Distribution of Urban Services from the Spatial Justice Perspective: Case Study of Tehran. *Economy of Regions*, 18(3), 852-866. <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2022-3-16>
15. Harvey, D. (2013). *Social Justice and the City* (F. Hesamian et al., Trans.). Tehran: Urban Processing and Planning Company. (In Persian)
16. Harvey, D.. (1992), Social Justice, Postmodernism and the City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 16: 588-601. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.1992.tb00198.x>
17. Hasheminasab, S. H. (2020). Designing the Model of Measuring Citizen Satisfaction with the Performance of Construction Projects of Tehran Municipality (Case Study: District 5 Municipality of Tehran). *Journal of Elite Science and Engineering*, 5(4), 166-186. (In Persian) <https://sid.ir/paper/361983/fa>
18. Imani Shamloo, J., & Rafieian, M. (2016). Power and Re-Defining of Urban Planning Theory (with Emphasis on Spatial Political Economy). *Scientific Journal of Strategy*, 25(3), 287-319. (In Persian) <https://dor.isc.ac.ir/dor/20.1001.1.10283102.1395.25.3.10.4>
19. Kashani, M., Estelaji, A., Shariatpanahi, M. V., & Ranjbar, M. (2020). The Role of Urban Development on Quality of Life in Economic Dimensions of the Impact Area of District 22, Tehran. *Geography and Regional Planning*, 10(41), 775-800. (In Persian) https://www.jgeoqeshm.ir/article_134013.html
20. Khaksari, A., Masoumifar, A., & Asayesh, M. (2021). Analysis of research on spatial justice in the enjoyment of urban services in Iran. *Human Geography Research*, 53(3), 793-810. (In Persian) <https://doi.org/10.22059/jhgr.2020.296238.1008074>
21. Kheyroddin, R., & Mostafavi Esfahani, N. (2025). A cartographic analysis and observation on spatial justice in Tehran metropolis districts. *GeoJournal*, 90(5), 239. Kheyroddin, R. (2025). A cartographic analysis and observation on spatial justice in Tehran metropolis districts. *GeoJournal*, 90, 239. <https://doi.org/10.1007/s10708-025-11486-3>
22. Kheyroddin, R., Kamali, J., & Omid Bahremand, M. (2025). Measuring the Spatial Consequences of Urban Mega-Projects Financing: Sadr Multi-level Highway in Tehran as a Case Study; Solution or Creation of New Problems?. *Urban Economics and Planning*, 6(4), 244-259. (In Persian) <https://doi.org/10.22034/uep.2025.545451.1706>
23. Khosravi, H., Abrishami, M., Mehrian, M. R., & Chamberlain, B. (2024). The positive impact of transit-oriented-development characteristics on Metro Station usage: A case study of Tehran's metro stations and TOD index calculation. *Cities*, 148, 104840. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104840>
24. Lavajoo, M., Arghan, A., & Zand Moghadam, M. (2023). Exploring Institutional Strategies for Attaining the Objectives of the Tehran Metropolitan Plan. *Quarterly Journals of Urban and Regional Development Planning*, 8(25), 119-154. (In Persian) <https://doi.org/10.22054/urdp.2023.67110.1426>
25. Molaei, A. (2022). The Role of Urban Design Qualities in Metro Stations Approaching Indigenous Patterns (Case: Imam Khomeini, Haft-e-Tir, and Enghelab Metro Stations, Tehran). *Spatial Planning*, 12(1), 121-148. (In Persian) <https://doi.org/10.22108/sppl.2022.125264.1539>

26. Moroni, S., & De Franco, A. (2024). Spatial justice: A fundamental or derivative notion? *City, Culture and Society*, 38, Article 100593. <https://doi.org/10.1016/j.ccs.2024.100593>
27. Pouriahmadi, A., Seyfoddini, F., & Parnoon, Z. (2011). Migration and Land Use Change in Eslamshahr City. *Journal of Arid Regions Geographic Studies*, 2(5), 131-150. (In Persian) https://jargs.hsu.ac.ir/article_161290.html
28. Rafieian, M., Ghasemi, I., & Nouzari, K. (2019). A New Formulation of the Concept of the Spatial Justice Discourse: A Framework for the Analysis of Tehran City. *Urban Planning Knowledge*, 3(3), 21-44. (In Persian) <https://doi.org/10.22124/upk.2019.14284.1281>
29. Rafieian, M., Ghasemi, I., & Nozari, K. (2019). Analysis of spatial justice discourse in document of urban management policy-making (Case study: Tehran city). *Journal of Urban Social Geography*, 6(1), 71-89. (In Persian) <https://doi.org/10.22103/JUSG.2019.1979>
30. Rashidi, H., Rahimi, M., & Saed Mochshi, R. (2025). Designing a Model for Analyzing Barriers to Realizing Spatial Justice in Macro Policies of Urban Management in Tehran Metropolis. *Urban Economics and Planning*, 6(4), 110-125. (In Persian) <https://doi.org/10.22034/uep.2025.528748.1654>
31. Rostami, F., & Dadashpoor, H. (2018). The spatiality of injustice and the injustice of spatiality. *Geography and Urban Space Development*, 5(2), 81-104. (In Persian) <https://doi.org/10.22067/gusd.v5i2.60653>
32. Shamaei, A., Parizadi, T., & Badakhshan, B. (2019). Evaluating the Effectiveness of Tehran Urban Development Plans: Case Study: Daneshjoo Park, Tehran. *Journal of Geographical Engineering of Territory*, 3(5), 13-28. (In Persian) https://www.jget.ir/article_93456.html
33. Shokouhi Bidhendi, M. S., Cheraghzadeh, F., & Mohtajallah Yazdi, A. (2024). Proposing a Framework for Measuring the Right to the City in Urban Development Programs. *Spatial Planning and Geomatics*, 28(3), 84-118. (In Persian) https://journals.uk.ac.ir/article_3171.html
34. Soja, E. (2009). The city and spatial justice. In S. Didier, & F. Dufaux (Eds.), *Spatial justice* (Vol. 1). Retrieved from <https://www.jssj.org/wp-content/uploads/2012/12/JSSJ1-1en4.pdf>
35. Soja, E. (2010). Seeking Spatial Justice. University of Minnesota Press.
36. Tajedini, M., Tabibian, M., & Elahi, M. (2021). Investigating the Impact of the Urban Justice Paradigm on Environmental Inequalities (Case Study: Farahzad, Tehran). *Journal of Urban Social Geography*, 8(2), 223-244. (In Persian) <https://doi.org/10.22103/JUSG.2021.2054>
37. Tajedini, M., Tabibian, M., & Elahi, M. (2022). Explaining the Iranian Urban Justice Paradigm and Assessing its Realizability in Urban Plans (Case Study: Farahzad Neighborhood, Tehran). *Geography and Regional Planning*, 12(49), 839-851. (In Persian) https://www.jgeoqeshm.ir/article_191303.html
38. Yazdanpanah Shahabadi, M. (2022). Experiencing the formulation of a neighborhood strategic development document and examining the challenges of its realizability- Case study of Imam-zadeh Ghasem neighborhood in District 1 of Tehran. *Strategic Thought of Urbanism*, 1(1), 58-67. (In Persian) <https://www.magiran.com/paper/2679549>
39. Zarghamfard, M., Janakipour, F., & Ahmadi, M. (2025). Towards a just city in Tehran: in searching for socio-spatial justice. *Environment, Development and Sustainability*, <https://doi.org/10.1007/s10668-025-06402-1>



نوع مقاله: پژوهشی

فصلنامه مطالعات توسعه پایدار شهری و منطقه‌ای

https://www.srds.ir/article_245976.html?lang=fa

دوره هفتم، شماره سوم، پیاپی (۲۵)، پاییز ۱۴۰۵

صص ۳۶۲-۳۳۵

نقش مجتمع‌های ایستگاهی مترو در کاهش نابرابری‌های فضایی (مطالعه موردی: مجتمع ایستگاهی مترو آهنگ در منطقه ۱۴ کلانشهر تهران)

ابراهیم شیرعلی: دانشجوی دکتری جامعه‌شناسی توسعه اجتماعی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
محمد اسکندری نسب: دانشجوی دکتری جامعه‌شناسی توسعه اجتماعی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
مهرداد کرمی: دکتری شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۳/۲۹

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۱۲/۲۹

چکیده

زمینه و هدف: توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی، خصوصاً ایجاد مجتمع‌های ایستگاهی، فراتر از کارکردهای ترافیکی و کالبدی، نقشی کلیدی در بازتوزیع منابع و خدمات شهری و تعدیل عدالت فضایی ایفا می‌کند. از این رو مقاله حاضر با هدف تحلیل نقش ایجاد پروژه مجتمع ایستگاهی مترو آهنگ در تعدیل یا تشدید نابرابری‌های فضایی در منطقه ۱۴ شهر تهران، با الهام از چارچوب نظری عدالت فضایی، (سه بعد عدالت توزیعی، رویه‌ای و شناختی) و روش‌شناسی، تلفیقی (کمی-کیفی) انجام شده است.

روش‌شناسی: در بخش کیفی با روش مصاحبه نیمه‌ساختاریافته، ۱۷ مصاحبه عمیق با ذینفعان کلیدی (شورایاران، معاونت‌های شهرداری، کسبه و مشاوران املاک) به روش تحلیل مضمون و کدگذاری سه مرحله‌ای از طریق پیمایش و نمونه‌گیری تصادفی در میان شهروندان بالای ۱۸ ساله در چهار محله پیرامونی پروژه، ۴۰۰ پرسشنامه حضوری از ساکنان تکمیل شد و نتایج با روش‌های آماری توصیفی و استنباطی تحلیل گردید.

نتایج و یافته‌ها: یافته‌ها کمی نشان داد که محدوده مورد مطالعه با نابرابری فضایی انباشته پیشین و رضایت پایین از خدمات شهری (میانگین ۳۷,۳ از ۱۰۰) مواجه است. اگرچه احداث مجتمع ایستگاهی از نظر شهروندان پاسخی به نیازهای توزیعی مبرم محله (به‌ویژه مراکز خرید با میانگین اولویت ۸,۰۶ و مراکز فرهنگی-تفریحی با میانگین ۷,۸۶) تلقی می‌شود. از سویی تحلیل یافته‌های تلفیقی نشان‌دهنده احتمال تشدید نابرابری‌هاست. این تهدیدها شامل خطر اعیانی‌سازی کالبدی و جابه‌جایی اجباری مستأجران کم‌درآمد، تضعیف اقتصاد خرد محلی در رقابت با مگامال، سرریز بار ترافیکی و کمبود شدید جای پارک (رضایت ۷,۲ از ۱۰۰)، و خدشه‌دار شدن هویت فرهنگی-مذهبی محله قدیمی حسین‌آباد دولاب است. علاوه بر این، ابعاد رویه‌ای عدالت به دلیل طرد مشارکتی ساکنان و بی‌اطلاعی ۳۷ درصدی شهروندان از فرآیند پروژه مخدوش ارزیابی شد. در نهایت، مقاله حاضر نشان می‌دهد برای موفقیت پروژه در تعدیل نابرابری‌ها، می‌بایست از منطق اقتصادی صرف به رویکردی عدالت‌محور عبور کرد؛ این امر مستلزم بازنگری در طراحی و برنامه‌ریزی متناسب با قدرت خرید محلی، جلب مشارکت واقعی ذینفعان محلی در تصمیم‌گیری‌ها، اعمال سیاست‌های حمایتی از کسب‌وکارهای خرد و نظرداشت به هویت مذهبی-سنتی محله است.

واژگان کلیدی: عدالت فضایی، نابرابری‌های فضایی، مجتمع ایستگاهی مترو، عدالت رویه‌ای، عدالت شناختی، منطقه ۱۴ تهران.

مسئول مکاتبات: Eskandari.m1991@ut.ac.ir

ارجاع به این مقاله: شیرعلی، ابراهیم، اسکندری نسب، محمد و کرمی، مهرداد. (۱۴۰۵). نقش مجتمع‌های ایستگاهی مترو در کاهش نابرابری‌های فضایی (مطالعه موردی: مجتمع ایستگاهی مترو آهنگ در منطقه ۱۴ کلانشهر تهران). فصلنامه مطالعات توسعه پایدار شهری و منطقه‌ای، ۷(۳)، ۳۶۲-۳۳۵.

مقدمه و بیان مسئله

شهرهای معاصر، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه و جوامع در حال گذار، با اشکال پیچیده و چندبعدی از نابرابری‌های فضایی مواجه هستند که ریشه در ساختارهای نهادی، نظام توزیع منابع و الگوهای کلان برنامه‌ریزی شهری دارد (خاکساری و همکاران، ۱۴۰۰). این نابرابری‌ها فراتر از پراکنش ناعادلانه کاربری‌ها، خود را در قالب نابرابری‌های زیست‌محیطی و فاصله‌گذاری شدید اجتماعی-فضایی میان بخش‌های مختلف یک کلان‌شهر بازتولید می‌کنند (تاج‌دینی و همکاران، ۱۴۰۰). کلان‌شهر تهران و مناسبات نابرابر فضایی در آن، موجب عدم توازن در دسترسی شهروندان به خدمات عمومی شده است؛ به‌طوری که تفاوت‌های فاحشی در کیفیت زندگی محلات آن امری مشهود است (گنجی‌پور و همکاران، ۱۴۰۲).

تحول ادبیات نظری برنامه‌ریزی شهری نشان می‌دهد که تحلیل مسئله عدالت فضایی دیگر به سنجش کالبدی و توزیعی منابع محدود نمی‌شود؛ بلکه ابعاد غیرتوزیعی آن نظیر عدالت رویه‌ای (مشارکت عادلانه در تصمیم‌گیری) و عدالت شناختی (احترام به تمایزات و هویت‌های بومی) از اهمیت بنیادی برخوردارند (شکوهی و همکاران، ۱۴۰۳). با این حال، بررسی گفتمان اسناد برنامه‌ریزی شهری در ایران حاکی از آن است که سیاست‌گذاری‌های کلان شهرداری‌ها اغلب مفهوم عدالت را به رویکردهای کالبدی تقلیل داده و ابعاد دموکراتیک و مشارکتی حق بر شهر را نادیده گرفته‌اند (رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۸). عدم تحقق این مولفه‌ها تا حد زیادی ناشی از موانع ساختاری، ناهماهنگی‌های نهادی و الگوهای حاکمیتی از بالا به پایین در مدیریت شهری است که مانع از توزیع عادلانه فرصت‌ها می‌شود (رشیدی و همکاران، ۱۴۰۴).

در پاسخ به این چالش‌های فضایی و ترافیکی، مدیریت شهری اغلب به اجرای ابرپروژه‌های عمرانی یا طرح‌های توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل متوسل می‌شود؛ اما در غیاب چارچوب برنامه‌ریزی عدالت‌محور، تأمین مالی این پروژه‌ها از مسیریایی چون تراکم فضایی و تجاری‌سازی شتابان، خود به بازتولید مسائل جدید و تشدید شکاف‌های طبقاتی دامن می‌زند (خیرالدین و همکاران، ۱۴۰۴). از سویی ایستگاه‌های مترو و مجتمع‌های ایستگاهی همجوار آن‌ها پتانسیل بالایی به عنوان محرک‌های توسعه محلی دارند (اکبری و همکاران، ۱۳۹۹)؛ مشروط بر اینکه طراحی کالبدی و عملکردی آن‌ها نه صرفاً به عنوان فضایی گذرا، بلکه با تکیه بر الگوهای بومی و کیفیت‌های طراحی جامعه‌محور به نحوی ساماندهی شود که حیات اجتماعی محله حفظ گردد (مولائی، ۱۴۰۱).

تحقق‌پذیری عدالت در مقیاس خرد محله، به شدت به توسعه همه‌جانبه، جلب مشارکت واقعی ساکنان بومی و تطبیق فضاهای نوین با نیازها و ویژگی‌های اقتصادی-فرهنگی جامعه محلی وابسته است (دانش‌پور و غفاری‌آذر، ۱۳۹۹؛ یزدان‌پناه شاه‌آبادی، ۱۴۰۱). مداخله‌های ناگهانی کالبدی در مقیاس محله، بدون هماهنگی با ارکان نهادی و ساختار مدیریت یکپارچه شهری (لواجو و همکاران، ۱۴۰۲)، علاوه بر پیامدهای کالبدی، کیفیت زندگی ساکنان را به چالش می‌کشد (کاشانی و همکاران، ۱۳۹۹). تجارب پیشین در زمینه ارزیابی اثربخشی پروژه‌های توسعه محلی در تهران نشان می‌دهند که اگر مداخله‌ها با بستر اجتماعی پیرامون خود سازگار نباشند، به کاهش رضایتمندی عمومی، بروز تعارضات کاربری و ساخت‌وساز غیررسمی می‌انجامد (شماعی و همکاران، ۱۳۹۸).

مسئله اصلی این پژوهش در تلاقی رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی و نظریه عدالت فضایی قرار دارد. با وجود اینکه توسعه مجتمع‌های ایستگاهی مترو در ادبیات شهری به عنوان ابزاری برای بهبود دسترسی معرفی می‌شود، اما ابعاد غیرتوزیعی عدالت (مانند ابعاد رویه‌ای و شناختی) کمتر در پروژه‌های توسعه‌ای کلان‌شهرهای در حال گذار مورد ارزیابی قرار گرفته است. انتخاب مجتمع ایستگاهی مترو آهنگ در منطقه ۱۴ تهران به عنوان مورد مطالعه، به دو دلیل عمده ضرورت دارد: نخست، موقعیت این منطقه به عنوان محدوده‌ای با پایگاه اجتماعی-اقتصادی متوسط رو به پایین و بافت‌های سنتی و مذهبی؛ و دوم، بیم آنکه غلبه منطق تجاری صرف در احداث این مجتمع بزرگ، به جای بهبود دسترسی عموم، منجر به پدیده اعیانی‌سازی^۱ و طرد ساکنان بومی بی‌انجامد. نوآوری این پژوهش در کاربست یک چارچوب تحلیلی سه‌بعدی (توزیعی،

^۱Transit-Oriented Development (TOD)

^۲Gentrification

رویه‌ای و شناختی) با روش‌شناسی آمیخته است که فراتر از تحلیل‌های صرفاً کالبدی و توزیعی، مناسبات قدرت، مشارکت دینفعان محلی و تمایزات فرهنگی ساکنان را در فرآیند اجرای این پروژه بزرگ‌مقیاس ارزیابی می‌کند. از این‌رو مقاله حاضر با اتکا به چارچوب نظری عدالت فضایی که در ادبیات جهانی توسط اندیشمندانی چون هاروی، سوچا و فانتستاین بسط یافته و با بهره‌گیری از شواهد تجربی مطالعات داخلی، در پی پاسخ به این پرسش بنیادین است که آیا پروژه‌های توسعه‌ای مبتنی بر حمل‌ونقل می‌توانند فراتر از منطق سودآوری اقتصادی، به سازوکاری برای تحقق حق به شهر و کاهش نابرابری‌های فضایی تبدیل شوند یا آن‌که خود به بخشی از فرآیند بازتولید این نابرابری‌ها بدل می‌شوند.

پیشینه پژوهش

بررسی مطالعات داخلی و بین‌المللی حول محور توسعه شهری و نابرابری‌های فضایی نشان می‌دهد که چگونگی مواجهه با عدالت فضایی و بازتوزیع منابع در اسناد و پروژه‌های کالبدی کلان‌شهرها، با رویکردهای گوناگونی تحلیل شده است. به منظور درک بهتر سیر تکاملی موضوع و رصد نابرابری‌های انباشته، پژوهش‌های مرتبط از سال‌های گذشته تا زمان حال به شرح زیر ارائه می‌شوند:

در سال ۱۳۹۸، رفیعیان و همکاران در پژوهشی با عنوان «تحلیل گفتمان عدالت فضایی در سند سیاست‌گذاری مدیریت شهری (مطالعه موردی: شهر تهران)» با هدف واکاوی اسناد سیاست‌گذاری شهری تهران از منظر عدالت فضایی نشان دادند که مفاهیمی چون حق بر شهر و عدالت فضایی عمدتاً به رویکرد کالبدی تقلیل یافته و ابعاد عملیاتی غیرتوزیعی مانند تفاوت، تنوع و مشارکت در آن‌ها نادیده گرفته شده است. به علاوه، شمعی و همکاران (۱۳۹۸) در مطالعه‌ای تحت عنوان «ارزیابی اثربخشی طرح‌های توسعه شهری تهران (مطالعه موردی: پارک دانشجو تهران)» با هدف سنجش تأثیر طرح‌های عمرانی بر رضایتمندی شهروندان دریافته‌اند که مجاورت فضاهایی مانند ورودی ایستگاه‌های مترو با تجمع فعالیت‌های غیررسمی، رضایت ساکنان را کاهش می‌دهد؛ با این حال، کیفیت فنی اجرای طرح‌ها بر رضایتمندی کلی جامعه تأثیرگذار است.

در سال ۱۳۹۹، توجه پژوهشگران به شاخص‌های توزیعی و بومی توسعه کالبدی معطوف شد. اکبری و همکاران (۱۳۹۹) در پژوهش خود با عنوان «بررسی شاخص‌های مؤثر بر عدالت اجتماعی در محدوده‌های طرح ترافیک با رویکرد حمل‌ونقل شهری» با هدف تبیین عدالت توزیعی در حمل‌ونقل عمومی نشان دادند که تخصیص عادلانه دسترسی‌ها عاملی حیاتی در ارتقای عدالت اجتماعی است. در همین سال، دانش‌پور و غفاری‌آذر (۱۳۹۹) در مقاله‌ای با عنوان «طراحی شهری با رویکرد مشارکت همکاری‌جویانه، از ایده تا طرح؛ موردپژوهی: میدان هروی تهران» با هدف کاربست الگوهای مشارکتی نشان دادند که موفقیت این پروژه‌ها در سطح محلی به مشارکت شهروندان و همسویی طراحی با نیازهای ساکنان بومی بستگی دارد. از سوی دیگر، کاشانی و همکاران (۱۳۹۹) در پژوهشی با عنوان «نقش توسعه شهری در کیفیت زندگی در ابعاد اقتصادی روستاهای حوزه نفوذ منطقه ۲۲ تهران» با هدف سنجش اثرات توسعه بر پیرامون نشان دادند که سرریز شتابان توسعه بدون انطباق با ویژگی‌های اقتصادی محلی، کیفیت زندگی اقتصادی را مخدوش می‌سازد. همچنین هاشمی‌نسب (۱۳۹۹) در مطالعه خود با عنوان «طراحی مدل سنجش رضایت شهروندان از عملکرد طرح‌های عمرانی شهرداری تهران (مورد مطالعه: شهرداری منطقه ۵ تهران)» با هدف سنجش اثربخشی طرح‌ها تأیید کرد که کیفیت فنی اجرای پروژه‌ها بر رضایتمندی کل جامعه اثرگذار است.

در سال ۱۴۰۰، ابعاد فضایی و نابرابری‌های بافت‌های سنتی مورد توجه جدی قرار گرفت. خاکساری و همکاران (۱۴۰۰) در پژوهشی با عنوان «تحلیل پژوهش‌های عدالت فضایی در برخورداری از خدمات شهری در ایران» با هدف فراتحلیل مطالعات عدالت فضایی نشان دادند که توزیع منابع و خدمات شهری در تهران با نابرابری ساختاری روبرو است. هم‌زمان، تاجدینی و همکاران (۱۴۰۰) در پژوهش خود با عنوان «واکاوی تأثیر پارادایم عدالت شهری در کاهش نابرابری‌های محیطی (مطالعه موردی: فرحزاد تهران)» با هدف واکاوی عدالت شهری در محدوده پیراشهری نشان دادند که شکاف کالبدی و اجتماعی، زمینه‌ساز بروز فاصله‌گذاری شدید اجتماعی و نابرابری‌های محیطی در بافت‌های سنتی شده است.

در سال ۱۴۰۱، تلاش‌ها برای بومی‌سازی عدالت تداوم یافت؛ تاجدینی و همکاران (۱۴۰۱) در پژوهش تکمیلی خود با عنوان «تبیین پارادایم ایرانی عدالت شهری و سنجش میزان تحقق‌پذیری آن در طرح‌های شهری (مورد مطالعه: محله فرحزاد تهران)» با هدف تدوین یک الگوی عدالت بومی مشخص کردند که طرح‌های کالبدی به دلیل ندیدن تفاوت‌های محلی، فاصله‌گذاری اجتماعی در بافت‌های سنتی را تشدید می‌کنند. همچنین مولائی (۱۴۰۱) در پژوهشی با عنوان «واکاوی جایگاه کیفیت‌های طراحی شهری در طراحی ایستگاه‌های مترو با تأکید بر الگوهای بومی» با هدف سنجش کیفیت فضایی ایستگاه‌ها نشان داد که کارایی این ایستگاه‌ها منوط به تخصیص عادلانه دسترسی‌ها و طراحی بومی و شناختی فضاها است تا ایستگاه‌ها به گره‌های فعال زیست روزمره تبدیل شوند. یزدان‌پناه شاه‌آبادی (۱۴۰۱) نیز در تجربه‌نگاری خود با عنوان «تجربه‌نگاری تدوین سند راهبردی توسعه محله و بررسی چالش‌های تحقق‌پذیری آن» با هدف ارزیابی اسناد توسعه محله‌ای نشان داد که تحقق سند توسعه محلات همواره با موانع ساختاری، رویه‌ای و عدم یکپارچگی نهادی مواجه است. در بخش مطالعات بین‌المللی نیز غدیری حاجت و همکاران (۲۰۲۲) در پژوهشی با عنوان «توزیع فضایی خدمات شهری از منظر عدالت فضایی: مطالعه موردی تهران» با هدف ارزیابی کارتوگرافیک عدالت فضایی نشان دادند که نابرابری شدیدی در دستیابی به سرانه‌ها میان مناطق مختلف وجود دارد و سیاست‌های کالبدی باید به جای تمرکز بر جذب سرمایه محض، به تعدیل این محرومیت‌های انباشته بپردازند.

در سال ۱۴۰۲، لایه‌های نهادی و ساختاری مورد نقد قرار گرفتند. لواجو و همکاران (۱۴۰۲) در پژوهش خود با عنوان «واکاوی راهبردهای نهادی دستیابی به اهداف طرح مجموعه‌ی شهری تهران» با هدف بررسی چالش‌های مدیریتی به عدم یکپارچگی نهادی در مدیریت کلان‌شهری اشاره کردند. هم‌زمان، گنجی‌پور و همکاران (۱۴۰۲) در پژوهشی با عنوان «عدالت فضایی در پراکنش خدمات عمومی شهر (مطالعه موردی: منطقه هشت شهر تهران)» با هدف ارزیابی توزیع خدمات نشان دادند که توزیع منابع و خدمات شهری در تهران با نابرابری ساختاری روبرو است.

با نزدیک شدن به سال‌های اخیر، بعد انتقادی مطالعات افزایش یافت؛ چنان‌که شکوهی و همکاران (۱۴۰۳) در پژوهشی با عنوان «پیشنهاد چارچوبی برای سنجش حق بر شهر در برنامه‌های توسعه شهری» با هدف سنجش تحقق مفاهیم حق به شهر در اسناد نشان دادند که برنامه‌های توسعه کالبدی تهران ابعاد غیرتوزیعی مانند تفاوت، تنوع و مشارکت را نادیده گرفته‌اند. در مطالعات خارجی نیز خسروی و همکاران (۲۰۲۴) در پژوهشی با عنوان «تأثیر مثبت ویژگی‌های توسعه حمل‌ونقل محور بر استفاده از ایستگاه مترو: مطالعه موردی ایستگاه‌های مترو تهران و محاسبه شاخص توسعه حمل‌ونقل محور» با هدف سنجش شاخص‌های توسعه حمل‌ونقل محور تایید کرد که اگرچه تنوع کاربری و ارتقای زیست‌پذیری پیرامون مگامال‌های ایستگاهی با افزایش رغبت شهروندان به استفاده از ناوگان همگانی رابطه مستقیم دارد، اما موفقیت پایدار این طرح‌ها مستلزم بکارگیری پیوست‌های حمایتی از کسب‌وکارهای خرد و محلی است.

در سال ۱۴۰۴، تحلیل‌ها به نقد ساختارهای سیاست‌گذاری و اقتصادی پرداختند. رشیدی و همکاران (۱۴۰۴) در پژوهشی با عنوان «طراحی الگوی موانع تحقق عدالت فضایی در سیاست‌های کلان مدیریت شهری در کلان‌شهر تهران» با هدف تبیین موانع سیاستی نشان دادند که ناهماهنگی‌های نهادی و خلاءهای ساختاری در مراحل تدوین و اجرای اسناد، موانع عمده تحقق عدالت فضایی هستند. از منظر پیامدهای اقتصادی نیز خیرالدین و همکاران (۱۴۰۴) در پژوهشی با عنوان «سنجش پیامدهای فضایی تأمین مالی ابرپروژه‌های عمرانی شهر؛ راه‌حل یا تولید مسائل جدید با موردکاوی بزرگراه طبقاتی صدر تهران» با هدف ارزیابی پیامدهای فضایی روش‌های تأمین مالی ابرپروژه‌ها نشان دادند که اتکای شهرداری‌ها به درآمدهای ناپایدار (نظیر تراکم‌فروشی) جهت اجرای این ابرپروژه‌ها، عملاً به بارگذاری شدید فضایی دامن می‌زند، در حالی که توسعه پایدار حمل‌ونقل ریلی الگویی عادلانه‌تر است.

در مطالعات بین‌المللی، عسگری گندمانی و رحیمی (۲۰۲۵) در پژوهشی با عنوان «عدالت فضایی و دسترس‌پذیری: بهینه‌سازی تخصیص تسهیلات ورزشی در تهران» با هدف بررسی توزیع عادلانه خدمات تایید کردند که شعاع عملکردی ایستگاه‌های مترو و کیفیت دسترس‌پذیری به شبکه حمل‌ونقل عمومی، متغیری کلیدی و حیاتی در پاسخگویی به نیازهای

توزیعی جامعه محلی و ارتقای تاب‌آوری فضایی اقشار کم‌درآمد به شمار می‌رود. همچنین خیرالدین و همکاران (۲۰۲۵) در پژوهش خود با عنوان «تحلیل کارتوگرافیک و رصد عدالت فضایی در مناطق کلان‌شهر تهران» با هدف بررسی نقش مگا پروژه‌ها نشان داد که مداخلات تجاری بزرگ‌مقیاس دو دهه اخیر به جای همگرایی کالبدی، به انقطاع نمادین، جدایی‌گزینی اجتماعی و قطبی‌سازی طبقاتی در جغرافیا دامن زده‌اند. در نهایت، زرغام‌فرد و همکاران (۲۰۲۵) در مطالعه‌ای تحت عنوان «به سوی شهر عادلانه در تهران: در جستجوی عدالت اجتماعی فضایی» با هدف سنجش موانع غیرتوزیعی در برنامه‌ریزی شهری تهران دریافتند که فقر خدمات توزیعی نه تنها به بیگانگی فضایی و طرد اجتماعی بومیان دامن می‌زند، بلکه برنامه‌ریزی عدالت‌محور را ملزم به به‌رسمیت‌شناسی و بازتعریف منزلت نمادین محلات بومی می‌سازد.

با وجود پژوهش‌های زیادی که در زمینه عدالت فضایی، برنامه‌ریزی کالبدی و توسعه حمل‌ونقل‌محور در کلان‌شهر تهران انجام شده است، یک خلاء اساسی در پیشینه‌های پژوهش به چشم می‌خورد. اکثر مطالعات گذشته، عدالت فضایی را صرفاً به بعد توزیعی (توزیع فیزیکی خدمات و سرانه‌ها) تقلیل داده و یا پیامدهای ابرپروژه‌ها را در مقیاس‌های بسیار کلان بررسی کرده‌اند. بدین ترتیب، تأثیر ملموس و چندبعدی احداث مجتمع‌های ایستگاهی مترو بر بافت‌های سنتی و محلات قدیمی در مقیاس خرد محلی با تلفیق ابعاد غیرتوزیعی عدالت (مانند عدالت رویه‌ای و شناختی) مغفول مانده است.

نوآوری کلیدی پژوهش حاضر در ارزیابی چندبعدی، انتقادی و محلی پروژه مجتمع ایستگاهی مترو آهنگ در منطقه ۱۴ شهرداری تهران است. این پژوهش با بهره‌گیری از یک روش‌شناسی آمیخته و با تکیه بر هر سه بعد نظریه عدالت فضایی (توزیعی، رویه‌ای و شناختی)، نه تنها پاسخگویی این پروژه به نیازهای خدماتی شهروندان را بررسی می‌کند، بلکه پیامدهای پنهان و نادیده‌گرفته‌شده آن مانند خطر اعیان‌سازی کالبدی، تهدید جابه‌جایی مستأجران کم‌درآمد، تضعیف اقتصاد خرد بومی و تحت‌الشعاع قرار گرفتن هویت سنتی محله قدیمی حسین‌آباد دولاب را آشکار می‌سازد. در واقع این پژوهش، یک مدل ارزیابی جامع با تکیه بر پیوست‌های اجتماعی و هویتی برای مگا پروژه‌های حمل‌ونقل‌محور ارائه می‌دهد.

مبانی نظری پژوهش

تحلیل اثرات پروژه مجتمع‌های ایستگاهی بر تعدیل نابرابری‌های فضایی مستلزم تکیه بر چارچوب‌های نظری چندسطحی است که بتواند رابطه پیچیده میان توسعه شهری، توزیع منابع، سازوکارهای حکمرانی و عدالت فضایی را تبیین کند. این چارچوب با تلفیق ادبیات نظری بین‌المللی و دستاوردهای پژوهش‌های داخلی شکل می‌گیرد و بر این فرض استوار است که پروژه‌های مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی نه تنها مداخلاتی کالبدی، بلکه سازوکارهایی برای بازتوزیع فرصت‌ها و بازتعریف روابط قدرت در فضا هستند. در سطح بین‌المللی، این رویکرد متأثر از آثار اندیشمندانی چون هاروی، سوجا و فانشتاین است که عدالت شهری را در پیوند با ساختارهای اقتصادی، فرآیندهای برنامه‌ریزی و حق به شهر تحلیل کرده‌اند.

عدالت فضایی و انواع آن

مبنای مفهومی پژوهش بر سه بعد مکمل عدالت فضایی استوار است: عدالت توزیعی، عدالت رویه‌ای و عدالت شناختی (Moroni & De Franco, 2024؛ داداش‌پور و الوندی‌پور، ۱۳۹۶). بعد نخست بر پراکنش فضایی منابع، خدمات و فرصت‌ها تمرکز دارد و ابزار اصلی سنجش کمی نابرابری‌های شهری محسوب می‌شود. بخش مهمی از مطالعات داخلی درباره عدالت شهری بر همین سطح متمرکز بوده و نشان داده است که الگوی دسترسی به خدمات عمومی، در بسیاری از شهرهای ایران با ساختار جمعیتی و نیازهای واقعی ساکنان همخوان نیست (داداش‌پور و رستمی، ۱۳۹۰).

با این حال، ادبیات نظری جدید تأکید می‌کند که تمرکز صرف بر توزیع نمی‌تواند پیچیدگی عدالت فضایی را توضیح دهد. ارزیابی روش‌های سنجش عدالت فضایی نشان می‌دهد که فرآیندهای تصمیم‌گیری، میزان مشارکت اجتماعی و سازوکارهای نهادی، همان عدالت رویه‌ای، نقش تعیین‌کننده‌ای در شکل‌گیری پیامدهای فضایی دارند (Dadashpoor & Alvandipour, 2020؛ رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۸). این دیدگاه با رویکرد برنامه‌ریزی عدالت‌محور همسو است که تأکید می‌کند عدالت

شهری تنها زمانی محقق می‌شود که گروه‌های اجتماعی در فرآیند برنامه‌ریزی حضور واقعی داشته باشند (Dadashpoor & Alvandipour, 2020: 6؛ داداش‌پور و همکاران، ۱۳۹۴: ۹۴).

در همین راستا، بعد سوم یعنی عدالت شناختی، بر حق گروه‌ها برای دیده‌شدن، بازنمایی و حفظ هویت فرهنگی-اجتماعی در فضای شهری تأکید دارد (Soja, 2010). این بعد برای تحلیل پروژه‌های بزرگ شهری اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا چنین پروژه‌هایی می‌توانند همزمان موجب ارتقای کیفیت محیطی و تغییر الگوهای فرهنگی و اجتماعی محله شوند (Cucca et al., 2023: 285). ادبیات نظری «حق به شهر» نشان می‌دهد که هویت محلی نوعی سرمایه اجتماعی است که در برابر فشارهای بازار و همسان‌سازی فضایی نیازمند حمایت نهادی است (ایمانی شاملو و رفیعیان، ۱۳۹۵).

شهر و ریشه‌های ساختاری نابرابری

در سطح کلان نظری، پژوهش حاضر شهر را نه صرفاً یک ساختار کالبدی، بلکه محصولی اجتماعی و سیاسی می‌داند که در آن نابرابری‌های فضایی بازتابی از نابرابری‌های اقتصادی، نهادی و قدرت هستند (ایمانی شاملو و رفیعیان، ۱۳۹۵؛ رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۸). مطالعات داخلی درباره ساختار فضایی شهرهای ایران نشان داده‌اند که الگوی توسعه شهری غالباً تحت تأثیر سرمایه‌گذاری‌های گزینشی، سیاست‌های کاربری زمین و اولویت‌های مدیریتی شکل می‌گیرد (پورااحمد و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۷؛ کاظمیان، ۱۳۸۳).

در این چارچوب، نظریه انتقادی عدالت شهری استدلال می‌کند که فضا محل انباشت سرمایه و بازتولید روابط قدرت است و پروژه‌های توسعه‌ای می‌توانند همزمان نقش اصلاحی یا تشدیدکننده در نابرابری ایفا کنند (رستمی و داداش‌پور، ۱۳۹۷: ۸۴؛ Soja, 2010). چنین رویکردی امکان تحلیل پدیده‌هایی مانند فضاهای مصرفی، جابه‌جایی اجتماعی و اعیانی‌سازی را فراهم می‌کند. بنابراین، مجتمع‌های ایستگاهی مترو نه تنها زیرساخت‌های حمل‌ونقل، بلکه کانون‌های اقتصاد شهری و مصرف فضا هستند که پیامدهای اجتماعی گسترده‌ای به همراه دارند (Fried et al., 2024: 195).

پاسخ‌گویی، مشارکت و حکمرانی خوب محلی

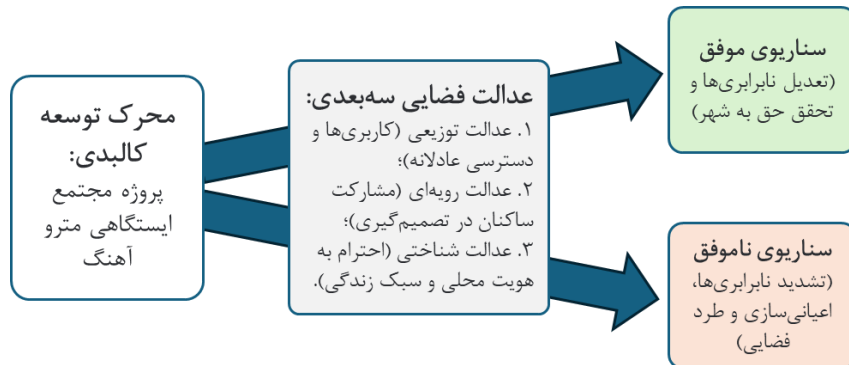
سومین پایه نظری پژوهش، مفهوم حکمرانی خوب محلی است که در ادبیات برنامه‌ریزی شهری ایران به‌عنوان پیش‌شرط تحقق عدالت فضایی مطرح شده است (داداش‌پور و الوندی‌پور، ۱۳۹۵: ۶۹). این رویکرد بر فاصله گرفتن از برنامه‌ریزی متمرکز و حرکت به سمت نظام‌های مشارکتی، شفاف و پاسخگو تأکید دارد.

در چارچوب توسعه‌های حمل‌ونقل محور، حکمرانی خوب به معنای همسویی اهداف اقتصادی پروژه با نیازهای اجتماعی و فضایی ساکنان است (Fried et al., 2024: 198). پژوهش‌ها نشان می‌دهند که زمانی که پروژه‌های شهری بدون مشارکت مؤثر ذینفعان محلی طراحی و اجرا شوند، احتمال ناهماهنگی کاربری‌ها، کاهش دسترسی واقعی گروه‌های هدف و بروز تعارضات اجتماعی افزایش می‌یابد (عزیزی و مرادی، ۱۴۰۰: ۲۴۶). در مقابل، رویکردهای مشارکتی می‌توانند پروژه‌های ایستگاهی را به ابزارهایی برای ارتقای دسترسی، تقویت خدمات محلی و بازتوزیع فرصت‌ها تبدیل کنند (Fried et al., 2024: 201).

در مجموع، چارچوب نظری پژوهش نشان می‌دهد که تحلیل پروژه‌های توسعه‌ای در شهرهای ایران نیازمند رویکردی یکپارچه و چندبعدی است. عدالت فضایی در این چارچوب بر سه پرسش بنیادین استوار می‌شود:

- چه چیزی توزیع می‌شود؟ (بعد توزیعی)؛ یعنی میزان انطباق خدمات و کاربری‌های پروژه با نیازهای واقعی ساکنان.
- چگونه تصمیم‌گیری صورت می‌گیرد؟ (بعد رویه‌ای)؛ یعنی نقش مشارکت اجتماعی و سازوکارهای حکمرانی خوب در شکل‌گیری پروژه.
- به هویت چه کسانی توجه می‌شود؟ (بعد شناختی)؛ یعنی پیامدهای فرهنگی و اجتماعی پروژه بر محلات پیرامون.

مطابق شکل ۱، این چارچوب نظری نشان می‌دهد که موفقیت پروژه‌های مبتنی بر حمل‌ونقل در کاهش نابرابری‌های فضایی وابسته به عبور از منطق اقتصادی صرف به منطق عدالت‌محور است؛ منطقی که توزیع منابع، فرآیندهای تصمیم‌گیری و بازنمایی هویت‌های محلی را همزمان در نظر می‌گیرد و می‌تواند راهنمای سیاست‌گذاری شهری برای طراحی و اجرای پروژه‌های توسعه‌ای در قالب ابزار تحقق عدالت فضایی باشد.



شکل ۱: مدل مفهومی پژوهش (منبع: نگارندگان)

Figure 1: Conceptual model of the research (Source: Authors)

روش‌شناسی پژوهش

این پژوهش با هدف تحلیل نقش پروژه مجتمع ایستگاهی مترو آهنگ در تعدیل یا تشدید نابرابری‌های فضایی در منطقه ۱۴ تهران، بر پایه یک رویکرد تلفیقی (کمی-کیفی) طراحی شده است؛ مطابق ادبیات نظری، فرض تحلیلی در اینجا این است که فضا و مداخلات کالبدی (نظیر احداث مجتمع ایستگاهی)، ساختارهایی بی‌طرف فرض نمی‌شوند؛ بلکه بازتابی از مناسبات قدرت، انباشت سرمایه و سیاست‌های کلان شهری هستند. هدف روش‌شناختی، درک سه‌بعدی عدالت فضایی (توزیعی، رویه‌ای و شناختی) در تجربه ذینفعان پروژه است. مطالعه حاضر در فاز صفر پروژه و پیش از افتتاح مجتمع ایستگاهی (سال ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۰) انجام شده است.

جامعه آماری، شهروندان بالای ۱۸ سال ساکن در منطقه ۱۴ تهران، ۴۸۹ هزار نفر در سال ۱۳۹۹ است. اندازه نمونه آماری با توجه به فرمول کوکران $e = Z_{\alpha/2} \frac{\sigma}{\sqrt{n}}$ براساس بازه اطمینان ۹۵ درصد و با در نظر گرفتن $\sigma = 0.5$ و $e = 0.05$ برابر با ۳۸۴ بدست آمد. در نهایت با در نظر گرفتن محدودیت‌ها، تعداد ۴۰۰ پرسشنامه تکمیل شد. این تعداد نمونه در ۷ محله در منطقه ۱۴ که مستقیم و غیرمستقیم متأثر از ساخت مجتمع ایستگاهی مترو آهنگ هستند، با در نظر گرفتن نسبت جمعیتی از کل منطقه توزیع شده است. اطلاعات جدول پایین تعداد نمونه‌های انتخابی در محلات را نشان می‌دهد.

داده‌های کمی از طریق پرسشنامه‌ی حضوری جمع‌آوری و با استفاده از روش‌های آماری توصیفی و استنباطی در نرم‌افزار SPSS تحلیل گردید؛ به این‌صورت که برای استفاده از آزمون کولموگروف-اسمیرینف، وضعیت نرمالیتی متغیرها بررسی شد و برای متغیرهای نرمال از آزمون‌های پارامتریک (آزمون t، تحلیل واریانس ANOVA) و برای متغیرهای دارای توزیع غیرنرمال، از آزمون‌های ناپارامتریک (خی‌دو) استفاده شد.

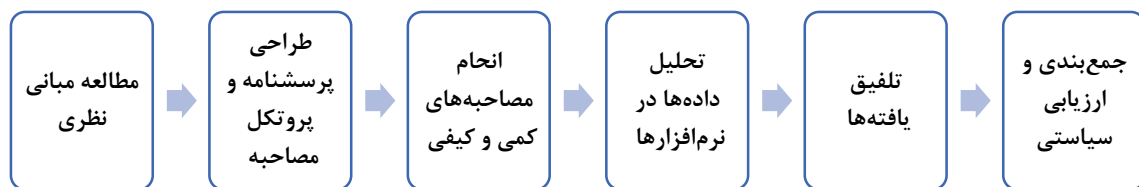
جدول ۱: تعداد نمونه‌های تخصیص‌یافته به تفکیک محلات منطقه ۱۴

Table 1: Number of allocated samples by neighborhood in District 14

اندازه نمونه	محله	ردیف
۸۰	شهدای گمنام	۱
۸۰	حسین‌آباد دولاب	۲
۶۰	صاحب‌الزمان	۳

زیست محیطی	سرانه فضای سبز					
	فضاهای بابر محیطی	*				
	بهداشت محیطی	*				
ترافیک	آلودگی صوتی و گرد و خاک	*	*	*	*	*
	نرخ تولید و جذب سفر شهری					
	کیفیت حمل و نقل عمومی	*				
	وضعیت حمل و نقل موجود					
مدیریت شهری	حجم ترافیک محلی	*	*	*	*	*
	ضرورت پارکینگ محلی		*	*	*	*
	بافت شهری (شهری، فرسوده و..)	*				
	جانمایی اقدام توسعه‌ای	*	*	*	*	*
	رضایت از خدمات شهری	*				
	مسائل و مشکلات محله	*				
	نیازهای شهری و محله‌ای	*	*	*	*	*
ارزش افزوده شهری و محلی	*	*	*	*	*	

رویکرد اصلی روش‌شناسی، تلفیق داده‌های کمی و کیفی است. این تلفیق فراتر از مثلث‌سازی ساده است و به دنبال ایجاد یک تحلیل تفسیری ترکیبی است که در آن داده‌های کمی، بستری عینی برای درک عمق نابرابری فراهم می‌کنند، در حالی که داده‌های کیفی، مکانیسم‌های سیاسی-اقتصادی تولید آن نابرابری را آشکار می‌سازند. این رویکرد، نه تنها ارزیابی‌ای از موفقیت یا شکست پروژه ارائه می‌دهد، بلکه چارچوبی تحلیلی برای نقد و بازتعریف سیاست‌های توسعه‌ای حمل‌ونقل محور در شهرهای ایران فراهم می‌آورد.



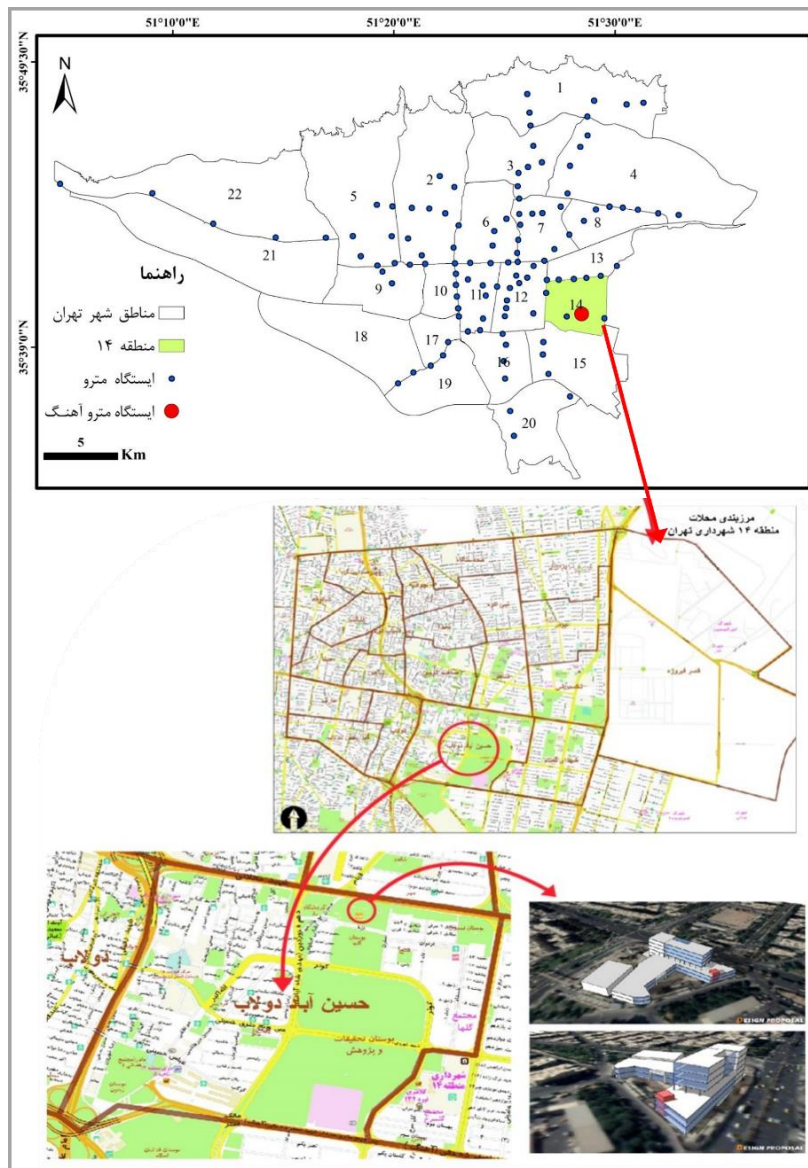
شکل ۲: مراحل و فرایند اجرایی پژوهش (منبع: نگارندگان)

Figure 2: Stages and executive process of the research (Source: Authors)

محدوده مورد مطالعه

محدوده مورد مطالعه این پژوهش، محلات پیرامونی مجتمع ایستگاهی مترو آهنگ واقع در منطقه ۱۴ شهر تهران است. (شکل ۳) منطقه ۱۴ شهرداری در قسمت جنوب شرق تهران واقع شده است و مرزهای جغرافیایی آن از شمال به خیابان پیروزی، حد فاصل میدان شهدا تا میدان شهید کلاهدوز و امتداد آن به سمت حوزه آبریز قصر فیروزه، از غرب به خیابان ۱۷ شهریور، حد فاصل میدان خراسان تا میدان شهدا، از جنوب به خیابان خاوران، حد فاصل میدان خراسان تا تقاطع میثم و ۴۵ متری آهنگ و از شرق به بزرگراه بسیج، حد فاصل میدان شهید کلاهدوز تا تقاطع آهنگ با بزرگراه بسیج، حوزه آبریزو قصر فیروزه می‌رسد. منطقه در حدود طول شرقی ۵۱ درجه و ۲۶ دقیقه و ۵۰ ثانیه تا ۵۱ درجه و ۳۰ دقیقه و ۴۶ ثانیه و عرض شمالی ۳۵ درجه و ۴۱ دقیقه و ۳۴ ثانیه تا ۳۵ درجه و ۳۹ دقیقه و ۲۳ ثانیه قرار گرفته است. این منطقه از جهت غرب با منطقه ۱۲، از شمال با منطقه ۱۳ و از جهت جنوب با منطقه ۱۵ همجوار و همسایه است. مساحت منطقه ۱۴،۵۴ کیلومتر مربع (بدون احتساب حریم قصر فیروزه)، ۲۲،۰۲ کیلومتر مربع (با احتساب حریم قصر فیروزه) است. منطقه ۱۴ دارای ۶ ناحیه و ۲۱ محله بوده و ۳/۲ درصد از کل مساحت شهر تهران را به خود اختصاص داده است. احداث مجتمع ایستگاهی آهنگ (در

خط ۷ مترو) در تقاطع خیابان‌های اصلی این منطقه، حوزه‌ای از نفوذ مستقیم را بر روی محلات پیرامونی نظیر حسین‌آباد دولاب، شهدای گمنام، صاحب‌الزمان و شاهد ایجاد کرده است؛ محلاتی که به دلیل بافت شهری نسبتاً قدیمی و کمبودهای خدماتی و تفریحی، پتانسیل بالایی برای تأثیرپذیری مثبت یا منفی از این مداخله بزرگ‌مقیاس دارند.



شکل ۳. موقعیت اقدام توسعه‌ای (احداث مجتمع ایستگاهی مترو آهنگ) در منطقه ۱۴ و محله حسین‌آباد دولاب (منبع: نگارندگان)
Figure 3: Location of the development intervention (construction of the Ahang Metro Station Complex) in District 14 and Hosseinabad-e Doulab neighborhood (Source: Authors)

این منطقه به دلیل دسترسی نسبتاً محدود به فضاهای خدماتی، تفریحی و فرهنگی برای توسعه شهری مهم است. احداث مجتمع ایستگاهی مترو آهنگ به‌عنوان یک پروژه چندمنظوره، شامل کاربری‌های تجاری، فرهنگی، و تفریحی، می‌تواند نقش مهمی در بهبود شرایط زندگی ساکنان این منطقه ایفا کند. با این حال، به دلیل ویژگی‌های خاص این منطقه از جمله تراکم جمعیت، بافت شهری نسبتاً قدیمی و پایگاه اجتماعی متوسط، مطالعه دقیق ابعاد مختلف پیامدهای این پروژه مهم است. حوزه مداخله این پروژه به‌طور مستقیم محلات اطراف ایستگاه مترو آهنگ را شامل می‌شود و بافت‌های مسکونی و تجاری این محلات به‌طور مستقیم تحت تأثیر قرار خواهند گرفت. از آنجایی که این مجتمع در مرز میان نواحی مختلف منطقه ۱۴ قرار دارد، اثرات آن می‌تواند بر محلات هم‌جوار و حتی سایر نواحی مجاور نیز تأثیرگذار باشد. بنابراین، این محدوده برای

بررسی دقیق تأثیرات پروژه انتخاب شده تا از زوایای مختلف پیامدهای اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی آن به طور کامل ارزیابی گردد.

یافته‌ها

در این بخش تلاش شده است تا با هم‌افزایی داده‌های حاصل از پیمایش کمی و داده‌های برآمده از تحلیل تماتیک مصاحبه‌های کیفی، تصویر دقیق و واقعی از مداخله کالبدی مذکور ارائه شود. نکته اینکه در تحلیل استنباطی، با توجه به نرمال بودن توزیع جهت انتظام‌بخشی به تحلیل‌ها، در گام نخست فرآیند کدگذاری مصاحبه‌های کیفی، در قالب یک جدول کدگذاری نظام‌مند (جدول ۱) ارائه می‌شود. به عبارتی جدول زیر خلاصه فرآیند کدگذاری نظام‌مند مبتنی بر تحلیل مضمون مصاحبه‌های عمیق با ذی‌نفعان است که بر اساس ابعاد سه‌گانه عدالت فضایی مقوله‌بندی شده است:

جدول ۳: مراحل کدگذاری و تحلیل مضمون کیفی

Table 3: Stages of coding and qualitative thematic analysis

مضمون اصلی (بعد)	مضمون فرعی	کدهای اولیه
عدالت توزیعی:	ارتقای دسترسی کالبدی و بازتولید ارزش کالبدی	- تملک اراضی بدون معارض به دلیل مالکیت دولتی - جبران فقر زیرساختی تجاری-تفریحی شرق تهران - کاهش هزینه سفر و اتصال به شریان‌های امام علی و بسیج
پیامدهای ساختاری و کالبدی-ترافیکی	چالش‌های عملکردی و تحمیل سرریزهای منفی	- ایجاد گره‌های ترافیکی در شریان‌های محلی - کمبود شدید پارکینگ حاشیه‌ای در معابر ریزدانه - سلب آسایش به دلیل سروصدا و آلودگی در فاز ساخت‌وساز
مداخله کالبدی	بازتوزیع نامتوازن ثروت و ارزش زمین	- رشد جهشی قیمت مسکن و مغازه‌های پیرامونی - سودآوری کلان اقتصادی برای مالکان سنتی منطقه - فشار مالی بر مستاجران و خطر جابه‌جایی اجباری آنان
عدالت رویه‌ای:	برنامه‌ریزی دستوری و حاکمیت تک‌گرا	- عدم مشورت با شورایی‌ها و معتمدین محله - تمرکز تصمیم‌گیری در شهرداری مرکز و شرکت مترو - نادیده گرفتن مکانیزم‌های بازخورد مردمی در فاز صفر
فرآیند برنامه‌ریزی یک‌جانبه و طرد	ابهام در کاربری‌ها و تسلط منطق تجاری	- نامشخص بودن تعداد طبقات و نوع کاربری‌ها در فاز طراحی - فقدان پیوست‌های مطالعاتی اتاف (اجتماعی-فرهنگی) - اولویت تأمین منابع مالی شهرداری بر مطالبات ساکنان
دموکراتیک ذینفعان	تهدید اقتصاد خرد و معیشت بومیان	- رقابت نابرابر مگامال تجاری با کسبه سنتی خیابان قیام - پتانسیل بالای تضعیف و تعطیلی مغازه‌های خرد محلی - عدم انطباق کالاها و برندها با قدرت خرید ساکنان
عدالت شناختی (هویتی): عدم انطباق اقتصادی-اجتماعی و چالش به‌رسمیت‌شناسی	دگرگونی هویتی و فرهنگی محله	- ناهمخوانی کالبد مدرن مگامال با بافت مذهبی محله - ورود خرده‌فرهنگ‌های فرامحلی ناهمساز به درون دولاپ - خطر تضعیف پیوندهای همسایگی قدیمی و انسجام اجتماعی
عدالت ساختی	ایمانی‌سازی هویتی و طرد نمادین	- تبدیل مجتمع به یک فضای تجملی و طرد روانی کم‌درآمدها - رواج رفتارهای پرسه زنی بی‌هدف (پاساژگردی جوانان) - تجمع معتادان و کارتن‌خواب‌ها در فضاهای رهاسده پیرامونی

در گام‌های بعدی، تحلیل تفصیلی یافته‌ها در سه بعد بنیادین عدالت فضایی یعنی عدالت توزیعی، رویه‌ای و شناختی، با ترکیب هم‌زمان جداول آماری کمی و مصادیق مصاحبه کیفی آمده است.

بعد اول: عدالت فضایی توزیعی

عدالت فضایی توزیعی به عنوان عینی‌ترین بعد عدالت در برنامه‌ریزی شهری، بر نحوه توزیع و تخصیص منابع، کاربری‌ها، خدمات و زیرساخت‌ها در بستر فضا تمرکز دارد. این بعد از عدالت فضایی ارزیابی می‌کند که آیا شهروندان به صورت برابر و متناسب با نیازهای خود به مواهب شهری دسترسی دارند یا خیر، و آیا پیامدهای منفی ناشی از مداخلات کالبدی (نظیر ترافیک و آلودگی) به صورت ناعادلانه بر قشر خاصی تحمیل می‌شود یا خیر. برای بررسی این موضوع، ابتدا وضعیت توزیع خدمات شهری در محدوده مورد مطالعه ارزیابی شده، سپس ضرورت ایجاد مجتمع تجاری آهنگ بررسی گردیده و در نهایت، پیامدهای بازتوزیعی این مداخله بر روی قیمت املاک و شبکه حمل‌ونقل محدوده واکاوی شده است.

۱. تحلیل سطح توزیع خدمات شهری موجود در محدوده

برای ارزیابی وضعیت توزیع خدمات پیش از بهره‌برداری کامل از پروژه، سطح رضایت پاسخگویان از ۱۲ گویه خدماتی در قالب طیف صفر تا صد سنجش شد. یافته‌های کمی نشان می‌دهد که میانگین کل رضایت پاسخگویان از خدمات شهری و امکانات محلی برابر با ۳۷٫۳ از ۱۰۰ است. این نمره که بسیار پایین‌تر از حد متوسط ارزیابی می‌شود، حاکی از وجود نابرابری و کمبود شدید در شاخص‌های کالبدی و خدماتی منطقه ۱۴ است. بنا بر جدول ۲، فضای سبز محلی (۶۹٫۲) و میادین تره‌بار (۶۴) در وضعیت قابل قبولی قرار دارند؛ اما خدمات زیرساختی بنیادین مانند جای پارک خودرو (۷٫۲)، تمیزی هوا (۱۹)، ترافیک محلی (۲۱٫۲) و نور شبانه معابر (۲۱٫۷) در وضعیت به شدت بحرانی ارزیابی شده‌اند.

جدول ۴: میزان رضایت از کاربری‌ها، امکانات و خدمات شهری محله

Table 4: Level of satisfaction with neighborhood land uses, amenities, and urban services (Out of 100)

کاربری‌ها، امکانات و خدمات شهری محله	خیلی کم	کم	تاحدودی	زیاد	خیلی زیاد	میانگین رضایت (از ۱۰۰)
پارک یا بوستان و فضای سبز	۴٫۰	۱۰٫۰	۱۰٫۵	۵۵٫۰	۱۹٫۸	۶۹٫۲
میادین میوه و تره‌بار محلی	۸٫۵	۸٫۳	۲۲٫۸	۳۹٫۰	۲۱٫۰	۶۴٫۰
مراکز آموزشی و مدارس	۶٫۳	۲۴٫۰	۳۱٫۰	۳۴٫۰	۴٫۵	۵۱٫۵
دسترسی و کیفیت حمل‌ونقل عمومی	۱۷٫۵	۲۲٫۰	۲۴٫۰	۳۲٫۰	۴٫۰	۴۵٫۷
امکانات ورزشی	۱۳٫۸	۲۸٫۰	۲۶٫۰	۲۷٫۰	۴٫۳	۴۵٫۰
امکانات فرهنگی (کتابخانه، سینما و..)	۱۴٫۲	۳۷٫۰	۳۹٫۳	۸٫۵	۰٫۵	۳۶٫۰
دسترسی به مراکز خرید و پاساژ	۱۱٫۳	۴۷٫۰	۳۷٫۵	۳٫۰	۰٫۸	۳۳٫۵
خدمات بهداشتی و درمانی	۲۴٫۸	۳۴٫۰	۲۳٫۸	۱۵٫۰	۱٫۰	۳۳٫۲
وضعیت نور و روشنایی معابر در شب	۵۶٫۳	۲۰٫۰	۷٫۰	۱۴٫۰	۲٫۵	۲۱٫۷
وضعیت ترافیک و رفت‌وآمد خودروها	۵۵٫۰	۲۱٫۰	۷٫۰	۱۶٫۰	۰٫۳	۲۱٫۲
تمیزی و سالم بودن هوای محیط	۴۰٫۸	۴۲٫۰	۱۷٫۳	-	-	۱۹٫۰

۷,۲	-	-	۳,۰	۲۲,۰	۷۴,۳	جای پارک خودرو در معابر محلی
				۸		
۳۷,۳	-	-	-	-	-	میانگین کل

جهت بررسی توزیع عادلانه این رضایتمندی در میان گروه‌های مختلف جمعیتی، تفاوت میانگین رضایت به تفکیک متغیرهای زمینه‌ای با استفاده از آزمون‌های آماری استنباطی (آزمون t و تحلیل واریانس ANOVA) بررسی شد که نتایج آن در جدول ۳ آمده است.

جدول ۵: نتایج آزمون بررسی تفاوت میانگین رضایت به تفکیک متغیرهای زمینه‌ای
Table 5: Test results of differences in mean satisfaction by background variables

متغیر زمینه‌ای	گروه‌های مقایسه‌ای	میانگین رضایت (از ۱۰۰)	آماره آزمون	سطح معناداری	نتیجه
جنسیت	مرد	۳۶,۷	(t) -۰,۸۲۵	۰,۴۱۰	غیرمعنادار
	زن	۳۷,۹			
سابقه سکونت	کمتر از ۱۰ سال	۳۶,۰	(F) ۸,۲۳۶	۰,۰۰۰	معنادار
	۱۰ تا ۲۰ سال	۳۵,۶			
	بالای ۲۰ سال	۴۲,۸			
تحصیلات	غیردانشگاهی	۳۷,۶	(t) ۰,۹۲۴	۰,۶۰۵	غیرمعنادار
	دانشگاهی	۳۶,۸			
سن	۱۸ تا ۳۰ سال	۳۴,۹	(F) ۲,۷۰۵	۰,۰۶۸	غیرمعنادار
	۳۰ تا ۴۹ سال	۳۷,۶			
	۵۰ سال و بالاتر	۳۹,۷			

نتایج استنباطی جدول ۳ گواه آن است که تفاوت معناداری بین زنان و مردان، و یا افراد با سطوح تحصیلی مختلف در ارزیابی خدمات وجود ندارد. با این حال، متغیر سابقه سکونت تفاوت آماری به شدت معناداری را نشان می‌دهد. افراد با سابقه سکونت بالای ۲۰ سال، رضایت بالاتری (۴۲,۸) نسبت به تازه‌واردان دارند که این پدیده در تحلیل‌های کیفی به خوگیری با فضا و تعدیل انتظارات بومیان تعبیر شده است.

با این حال، تبیین کیفی مصاحبه با ذینفعان محلی نشان می‌دهد که حتی بومیان قدیمی‌تر نیز از نابرابری‌های کالبدی رنج می‌برند. طبق مصاحبه‌ها، بافت فرسوده و خانه‌های ریزدانه محله، مانع اصلی توسعه متوازن است:

منطقه ۱۴ یکی از متراکم‌ترین مناطق تهران است. خانه‌ها ریزدانه و فشرده‌اند و به همین دلیل شهرداری امکان تملک زمین برای ساخت خدمات ورزشی، تفریحی و درمانی را ندارد. نابرابری خدماتی در اینجا ریشه در ساختار قدیمی و بن‌بست محله‌ها دارد. (مدیر اجتماعی شهرداری).

۲. ترجیحات، اولویت‌بندی نیازها و ضرورت ساخت مجتمع تجاری

برای بررسی اینکه آیا ساخت مجتمع ایستگاهی آهنگ گامی در جهت پاسخ به مطالبات و نیازهای شهروندان است یا خیر، ابتدا اولویت‌بندی نیازهای خدماتی محله توسط پاسخگویان سنجش شد (جدول ۴).

جدول ۶: اولویت‌بندی نیازهای خدماتی توسط پاسخگویان

Table 6: Prioritization of neighborhood service needs by respondents (Out of 10)

ردیف	کاربری و نیاز خدماتی پیشنهادی	میانگین اولویت (از ۱۰)
۱	مرکز خرید و پاساژ چندمنظوره	۸,۰۶
۲	مرکز فرهنگی تفریحی (پردیس سینمایی و تئاتر)	۷,۸۶
۳	مرکز آموزش هنر (موسیقی، بازیگری، نقاشی)	۶,۸۲
۴	باشگاه ورزشی چندمنظوره	۶,۷۹

۶,۷۶	مرکز تفریحی مختص کودکان (شهربازی)	۵
۶,۵۳	مراکز اداری یا دفاتر خدمات شهری (پلیس + ۱۰ و ..)	۶
۶,۱۵	کتابخانه یا خانه کتاب	۷
۵,۷۱	رستوران، فست‌فود و کافی‌شاپ	۸
۵,۴۳	باشگاه ورزش‌های سالنی	۹
۵,۳۵	مرکز آموزش مذهبی یا دارالقرآن	۱۰
۳,۶۹	تالارهای پذیرایی	۱۱

نتایج جدول ۴ تایید می‌کنند که «مرکز خرید و پاساژ» (۸,۰۶) و «مرکز فرهنگی تفریحی» (۷,۸۶) در بالاترین سطح تقاضای توزیعی قرار دارند. این تقاضای شدید کالبدی در جدول ۵ نیز منعکس شده است؛ جایی که ۹۰ درصد پاسخگویان ساخت مگامال تجاری در مجاورت مترو آهنگ را «زیاد» و «خیلی زیاد» ضروری دانسته‌اند.

جدول ۷: میزان ضروری بودن ساخت مگامال تجاری در مجاورت مترو آهنگ

Table 7: Perceived necessity of constructing a commercial mega-mall adjacent to Ahang Metro Station

درصد	فراوانی	میزان ضرورت
۰,۳	۱	خیلی کم
۰,۳	۱	کم
۹,۰	۳۶	تاحدودی
۴۹,۰	۱۹۶	زیاد
۴۱,۰	۱۶۴	خیلی زیاد
۰,۵	۲	بی‌پاسخ
۱۰۰,۰	۴۰۰	مجموع

مطابق یافته‌های کیفی به خوبی چرایی این ضرورت بالای ۹۰ درصدی را تبیین می‌کند. از منظر ذینفعان محلی، ساخت مجتمع یک ضرورت توزیعی برای تأمین نیاز آنها به مرکز خرید است:

محله‌های مجاور ایستگاه آهنگ تقریباً بافت خالص مسکونی دارند و هیچ مرکز تجاری مدرنی در اینجا نیست. مردم برای خرید یک لباس ساده یا تفریح خانوادگی باید به مناطق همجوار مثل هفت‌حوض یا پیروزی بروند. ساخت این مجتمع نه تنها دسترسی ما را آسان می‌کند؛ بلکه هزینه رفت‌وآمد خانواده‌ها را کاهش می‌دهد. (مدیر اجتماعی شهرداری).

به علاوه، در مورد کالاهای قابل عرضه در مجتمع تجاری، پاسخگویان اولویت‌های خود را مشخص کرده‌اند. (جدول ۸)

جدول ۸: اولویت‌های پاسخگویان در خصوص نوع کالاهای قابل عرضه در این مجتمع تجاری

Table 8: Respondents' priorities regarding the types of goods to be offered in the commercial complex (Out of 10)

ردیف	صنف و نوع کالای پیشنهادی برای عرضه	میانگین اولویت (از ۱۰)
۱	پوشاک و لباس	۸,۵
۲	سوپرمارکت و مواد غذایی (پروتئین، میوه و ..)	۷,۳
۳	لوازم خانه و آشپزخانه	۵,۸
۴	مبل و فرش	۵,۶
۵	کتاب، لوازم‌التحریر و کالاهای فرهنگی	۵,۴
۶	تجهیزات ورزشی و سفر	۵,۴
۷	طلا و جواهر	۵,۳
۸	لوازم آرایشی و بهداشتی	۵,۱
۹	کامپیوتر، لپ‌تاپ، تبلت و موبایل	۴,۹
۱۰	سیسمونی کودک و نوزاد	۳,۸

براساس جدول ۶، اقلام مصرفی و اساسی روزمره نظیر پوشاک (۸,۵) و مواد غذایی سوپرمارکتی (۷,۳) در صدر اولویت‌های توزیعی ساکنان قرار دارند؛ در حالی که اقلام تجاری لوکس و بادوام مانند طلا و لوازم ساختمانی کمترین جذابیت را دارند. این با مصاحبه‌های کیفی نیز همخوانی کامل دارند. کارشناسان و شوراییاران تاکید دارند که مگامال نباید به محلی برای عرضه برندهای گران‌قیمت خارجی تبدیل شود؛ چرا که این امر با پایگاه اقتصادی محله همخوانی ندارد:

اگر مگامال ساخته شود ولی مغازه‌هایش فقط کالاهای لوکس بفروشند، برای مردم محله بی‌فایده است. کاربری‌ها باید متناسب با توان مالی اقدار متوسط رو به پایین منطقه طراحی شوند. ما بیشتر به هایپرمارکت، فروشگاه زنجیره‌ای پوشاک ارزان‌قیمت و سینما نیاز داریم تا تلافروشی و برندهای لوکس. (شورایار محله)

۳. پیامدها، تهدیدها و چالش‌های توزیع مجدد منابع

توسعه مجتمع ایستگاهی آهنگ فراتر از پاسخ به نیازهای اولیه، می‌تواند موجب بازتوزیع فرصت‌ها و تهدیدهای کالبدی در منطقه باشد. دو چالش کلیدی توزیعی استخراج‌شده از یافته‌ها عبارتند از: تغییرات قیمت املاک (اعیانی‌سازی) و افزایش ترافیک.

الف) تغییرات قیمت املاک (اعیانی‌سازی): یکی از پیامدهای مستقیم مگامال‌ها، اثرگذاری بر قیمت زمین و ارزش املاک مجاور است. در مصاحبه‌های کیفی، اجماع کاملی در خصوص نقش مثبت مجتمع در ارتقای ارزش اقتصادی دارایی‌های بومیان وجود دارد:

شک نکنید که قیمت آپارتمان‌ها و مغازه‌های اطراف ایستگاه مترو آهنگ بعد از افتتاح مجتمع رشد جهشی خواهد داشت. این مگامال یک کلاس کاری جدید به محله می‌دهد و ارزش دارایی‌های مردم را بالا می‌برد. (مشاور املاک).

با این حال، این ارزش افزوده اقتصادی توزیعی نابرابر دارد. ذینفعان کلیدی هشدار می‌دهند که این پدیده به اعیانی‌سازی و جابه‌جایی اجباری مستاجران کم‌درآمد منجر خواهد شد:

رشد قیمت املاک برای مالکان خوب است، اما برای نیمی از ساکنان محله که مستأجر هستند یک فاجعه است. با گران شدن منطقه، مالکان کرایه‌ها را بالا می‌برند و مستاجران متوسط رو به پایین چاره‌ای جز مهاجرت به مناطق ارزان‌تر و حاشیه‌ای نخواهند داشت. این یعنی راندن فقرای بومی به حاشیه در اثر یک پروژه توسعه شهری. (شورایار محله).

ب) افزایش ترافیک و کمبود پارکینگ: چالش دوم، سرریز ترافیک و آلودگی صوتی بر منطقه و به تبع آن بر ساکنان پیرامونی است. یافته‌های کمی (جدول ۲) پیش‌تر نشان داد که رضایت از جای پارک در معابر محلی در پایین‌ترین سطح ممکن یعنی ۷,۲ از ۱۰۰ قرار دارد و رضایت از ترافیک روان نیز تنها ۲۱,۲ از ۱۰۰ است. این نارضایتی عمیق در مصاحبه‌های ذینفعان به عنوان یک نگرانی عمیق مطرح شده است. آنها معتقدند معابر فرعی محله، کشش بار ترافیکی یک مگامال تجاری بزرگ مقیاس را ندارند:

خیابان‌های پیرامونی ایستگاه آهنگ به شدت باریک و قدیمی هستند. ساخت این مجتمع بدون پیش‌بینی پارکینگ عمومی بزرگ مقیاس، تمام معابر محلی را قفل خواهد کرد. همین الان هم ساکنان جلوی خانه‌های خودشان جای پارک ندارند؛ وای به حال روزی که خریداران مگامال هم ماشین‌هایشان را به داخل کوچه‌های فرعی ما بیاورند. (معاون فنی و عمرانی شهرداری).

از سویی بررسی رفتاری شهروندان در استفاده از مترو (جدول ۷) نشان می‌دهد که ۵۰ درصد پاسخگویان از مترو استفاده می‌کنند و این نسبت در میان افراد دانشجویی (۸۱,۵٪) و جوانان ۱۸ تا ۳۰ سال (۷۱,۷٪) به شدت بالاتر است.

جدول ۹: مقایسه الگوهای رفتاری شهروندان در استفاده از مترو در میان گروه‌های تحصیلی و سنی

Table 9: Comparison of citizens' behavioral patterns in using the metro among educational and age groups

ویژگی دموگرافیک	گروه‌های مقایسه‌ای استفاده از مترو	عدم استفاده	آماره آزمون (خی دو)	سطح معناداری
غیردانشگاهی	۲۸,۲	۷۱,۸	۱۰۷,۳۸۲	۰,۰۰۰
دانشگاهی	۸۱,۵	۱۸,۵		

گروه سنی	۱۸ تا ۳۰ سال	۳۰ تا ۴۹ سال	۵۰ سال و بالاتر
۰,۰۰۰	۲۸,۳	۴۴,۵	۹۰,۲
۷۶,۷۳۹	۷۱,۷	۵۵,۵	۹,۸

براساس جدول ۷، بیشترین کاربران مترو و به تبع آن مشتریان مجتمع ایستگاهی، خاصه جوانان و افراد تحصیل کرده هستند. از نظر تحلیل ترافیک عملکردی، این امر به معنای آن است که اگر مجتمع به نیازهای حمل و نقلی این قشر مجهز نشود، بار ترافیکی سفرها با خودروی شخصی به شدت افزایش خواهد یافت. مسئولان حمل و نقل شهری در مصاحبه‌ها بر لزوم پیوند کاربری‌های ایستگاه مترو و بخش‌های تجاری-فرهنگی تاکید کرده‌اند تا از سفرهای شخصی جلوگیری شود:

هدف اصلی توسعه حمل و نقل محور این است که مردم بدون خودروی شخصی و مستقیماً از داخل ایستگاه مترو وارد مجتمع تجاری شوند. اگر ورودی‌های مجتمع به درستی طراحی نشوند و پارکینگ طبقاتی برای سفرهای فرامحلی ساخته نشود، این پروژه به جای تعدیل نابرابری، یک گلوله ترافیکی کور در گلوگاه ترافیکی منطقه ۱۴ ایجاد خواهد کرد. (کارشناس حمل و نقل).

بعد دوم: عدالت فضایی رویه‌ای

عدالت رویه‌ای بر فرآیندها، ساختارها و روش‌های تصمیم‌گیری منتهی به تولید فضاهای شهری تمرکز دارد. این بعد یادآور می‌شود که توزیع عادلانه خدمات (عدالت توزیعی) بدون وجود فرآیندهای دموکراتیک، شفاف و مشارکتی (رویه‌ای) محقق نخواهد شد. در حقیقت، عدالت رویه‌ای به ارزیابی میزان برخورداری شهروندان از «حق دسترسی به اطلاعات»، «حق مشارکت واقعی در تصمیم‌گیری» و «تعادل میان ذینفعان محلی و نهادهای حاکمیتی» می‌پردازد. در ادامه، همین موارد بررسی می‌شود.

۱. حق دسترسی به اطلاعات

نخستین گام در تحقق عدالت رویه‌ای، شفافیت و دسترسی آزاد همگان به اطلاعات پروژه‌های توسعه شهری است. برای سنجش این شاخص، ابتدا میزان اطلاع پاسخگویان از ساخت مجتمع ایستگاهی آهنگ مورد سنجش قرار گرفت. آمارهای جدول ۱ نشان می‌دهند که ۶۱,۸ درصد از ساکنان از ساخت این مجتمع بزرگ‌مقیاس مطلع هستند، در حالی که ۳۷ درصد کاملاً نسبت به آن بی‌اطلاع بوده‌اند.

جدول ۱۰: میزان اطلاع شهروندان از ساخت مجتمع ایستگاهی آهنگ

درصد	فراوانی	اطلاع از ساخت مجتمع
۶۱,۸	۲۴۷	بلی
۳۷,۰	۱۴۸	خیر
۱,۳	۵	بی‌پاسخ
۱۰۰,۰	۴۰۰	مجموع

برای تبیین عدالت‌محورانه این شاخص، تفاوت میزان اطلاع پاسخگویان به تفکیک متغیرهای زمینه‌ای با استفاده از آزمون خی‌دو بررسی شد تا مشخص گردد چه گروه‌های اجتماعی از چرخه اطلاعاتی پروژه حذف شده‌اند (جدول ۲).

تحلیل جدول ۹ گویای بروز شکاف‌های جدی رویه‌ای در دسترسی به اطلاعات است:

- در بعد جنسیتی، زنان با ۵۵,۶ درصد آگاهی، به طرز معناداری کمتر از مردان با ۶۹,۳ درصد آگاهی از پروژه باخبر بوده‌اند.
- در بعد تحصیلی، شکاف اطلاعاتی عمیقی میان دانشگاهیان (۸۴,۶٪ آگاهی) و غیردانشگاهی‌ها (۴۶,۷٪ آگاهی) وجود دارد.

- در بعد سنی، جوانان ۱۸ تا ۳۰ سال با ۷۱,۷ درصد، بالاترین آگاهی و سالمندان بالای ۵۰ سال با تنها ۳۱,۷ درصد، کمترین میزان آگاهی را ثبت کرده‌اند.
- از نظر سابقه سکونت، جالب‌ترین یافته آماری این است که تازه‌واردان با سابقه کمتر از ۱۰ سال، آگاهی بالاتری (۶۷,۵٪) نسبت به بومیان و مجاوران با سابقه بالاتر از ۲۰ سال (۴۹,۴٪) دارند.

جدول ۱۱: نتایج آزمون تفاوت آماری میزان اطلاع پاسخگویان به تفکیک متغیرهای زمینه‌ای

Table 11: Results of the statistical difference test of respondents' awareness level by background variables

متغیر زمینه‌ای	گروه‌های مقایسه‌ای	مطلع (%)	بی‌اطلاع (%)	آماره آزمون خی دو	سطح معناداری	نتیجه
جنسیت	مرد	۶۹,۳	۳۰,۷	۷,۹۵۰	۰,۰۰۳	معنادار
	زن	۵۵,۶	۴۴,۴			
سابقه سکونت	کمتر از ۱۰ سال	۶۷,۵	۳۲,۵	۸,۳۱۳	۰,۰۱۷	معنادار
	۱۰ تا ۲۰ سال	۶۵,۵	۳۴,۵			
	بالای ۲۰ سال	۴۹,۴	۵۰,۶			
تحصیلات	دانشگاهی	۸۴,۶	۱۵,۴	۵۸,۸۳۲	۰,۰۰۰	معنادار
	غیردانشگاهی	۴۶,۷	۵۳,۳			
سن	۱۸ تا ۳۰ سال	۷۱,۷	۲۸,۳	۴۲,۰۵۲	۰,۰۰۰	معنادار
	۳۰ تا ۴۹ سال	۷۰,۰	۳۰,۰			
	۵۰ سال و بالاتر	۳۱,۷	۶۸,۳			

مصاحبه‌های کیفی به خوبی چرایی شکل‌گیری این پارادوکس و شکاف‌های اطلاعاتی را تبیین می‌کند. از نظر ذینفعان کیفی، شهرداری در اطلاع‌رسانی پروژه از ابزارها و کانال‌های سنتی و ملموس محلی استفاده نکرده و اطلاعات بیشتر در بستر فضای مجازی یا گزارش‌های تخصصی اداری جریان داشته است:

سالمندان و بومیان قدیمی محله حسین‌آباد دولاب که سابقه بالای ۳۰ سال سکونت دارند، اصلاً اهل فضای مجازی یا پیگیری سایت شهرداری نیستند. شهرداری هیچ بنر، تابلو یا جلسه معارفه ملموسی در مسجد محله یا میدانی اصلی نگذاشت تا مردم بومی بدانند قرار است چه ساختمانی با چه ابعادی در همسایگی‌شان ساخته شود. این بی‌اطلاعی بومیان قدیمی، مصداق بارز بی‌توجهی به حق دسترسی به اطلاعات است. (شورایار محله).

همچنین کارشناسان شهری تایید می‌کنند که نبود جریان آزاد اطلاعات در فاز صفر پروژه، عامدانه بوده تا از بروز مقاومت‌های محلی یا بورس‌بازی در بازار زمین جلوگیری شود:

در پروژه‌های بزرگ‌مقیاس تجاری، شهرداری معمولاً ترجیح می‌دهد جزئیات بارگذاری کالبدی را تا آخرین لحظه شفاف نکند تا هم از بوروکراسی اعتراضات مردمی فرار کند و هم از نوسانات غیرقابل کنترل بازار زمین ممانعت کند. این پنهان‌کاری، سپر دفاعی تکنوکرات‌هاست. (کارشناس شهرسازی).

۲. حق مشارکت واقعی در تصمیم‌گیری

مشارکت شهروندان در برنامه‌ریزی شهری، طیفی از اطلاع‌رسانی ساده تا واگذاری کامل قدرت تصمیم‌گیری به مردم را شامل می‌شود. در پروژه مورد مطالعه، از شهروندانی مطلع از احداث طرح، درباره تناسب جانمایی مجتمع در مجاورت مترو نظرسنجی شد. (جدول ۱۰)

جدول ۱۲: ارزیابی تناسب جانمایی مجتمع در مجاورت مترو توسط افراد مطلع از احداث پروژه

Table 12: Evaluation of the appropriateness of the complex's location adjacent to the metro by individuals aware of the project's construction

درصد از کل مطلعین	فراوانی	ارزیابی جانمایی مجتمع
۷۹,۰	۲۰۰	مناسب
۱,۹	۵	نامناسب

نمی دانه	۳۷	۱۴,۶
بی پاسخ	۱۰	۴,۵
مجموع	۲۵۳	۱۰۰,۰

براساس جدول ۱۰، ۷۹ درصد از مطلعین، مکان یابی مجتمع را از نظر فنی مناسب ارزیابی کرده اند. تبیین فنی این موضوع در مصاحبه های کیفی گفته شده که تقاطع بزرگراه های امام علی و بسیج و همجواری با ایستگاه مترو، از نظر مکان یابی بهینه، اراضی دولتی و دسترسی بزرگراهی بسیار ایده آل است:

مکان پروژه از نظر تئوری های مکان یابی و اقتصاد شهری بهترین نقطه است؛ هم به خط ۷ مترو متصل است و هم در مرز نواحی مختلف منطقه ۱۴ قرار دارد. هیچ معارض حقوقی یا ملکی خصوصی هم وجود نداشته و زمین از ابتدا دولتی بوده است. (مجری طرح).

اما تناقض رویه ای در اینجاست که مراجع برنامه ریزی شهری، تناسب فنی مکان یابی را به عنوان مجوزی برای عدم مشارکت دادن مردم در نوع کاربری ها تلقی کرده اند. یافته های کیفی نشان می دهند با وجود موافقت ۷۹ درصدی با اصل جانمایی، هیچ نوع مکانیزمی برای نظرسنجی از مردم پیرامون حجم بارگذاری، ارتفاع ساختمان و نوع کاربری های داخلی مگامال تعبیه نشده است:

شهرداری فکر می کند چون زمین مال خودش است و جایش هم خوب است، حق دارد هرچه دلش خواست بسازد. اصل مترو و ایستگاه عالی است، اما چرا نباید از کسبه محلی و شورایار بپرسند که این مگامال چه تأثیری روی مغازه های سنتی خیابان قیام می گذارد؟ مناسب بودن مکان به معنای مناسب بودن فرآیند تصمیم گیری نیست. (کاسب محلی).

۳. تعادل میان ذینفعان محلی و نهادهای حاکمیتی

عدالت رویه ای زمانی مخدوش می شود که ساختار تصمیم گیری صرفاً در خدمت منافع ائتلاف صاحب منابع و قدرت (شهرداری و سرمایه گذاران بزرگ) قرار گیرد و نهادهای مدنی محلی نظیر شورایاری ها، سمن ها و اصناف خرد از فرآیند برنامه ریزی طرد شوند.

الف) نادیده گرفتن نهادهای مدنی محلی و شورایاری: یافته های کیفی حاصل از مصاحبه با نمایندگان مردم در شورایاری های محلی حاکی از بروز طرد کامل نهادی در این پروژه است. شورایاران تاکید دارند که تصمیمات مربوط به مگامال، در پشت درهای بسته و بدون هیچ گونه مشورت محلی اتخاذ شده است:

هیچ مشورتی، تاکید می کنم، هیچ مشورتی با شورایاری تا به الان از طرف شهرداری یا شرکت مترو انجام نشده است. ما به عنوان معتمدین محلی که شب و روزمان را با مشکلات مردم می گذرانیم، اخبار این پروژه ۳۰ هزار مترمربعی را فقط از شنیده ها و گزارش های غیررسمی پیگیری می کنیم. تصمیمات را در اتاق های تاریک اداری می گیرند و به صورت یک طرفه به ما تحمیل می کنند. (شورایار محله).

این طرد مشارکتی حتی توسط مدیران میانی شهرداری نیز تایید شده است؛ جایی که آن ها ساختار بوروکراتیک و عجله برای تأمین منابع مالی را مانع مشارکت می دانند:

شهرداری منطقه عملاً کاره ای نیست. توافقات اصلی این پروژه بزرگ مقیاس در سال های ۹۸ و ۹۹ مستقیماً بین شهرداری تهران و شرکت توسعه مجتمع های ایستگاهی مترو بسته شده است. در چنین پروژه های کلانی با ابعاد مالی چندصد میلیاردی، وقت و بوروکراسی شهرداری اجازه نمی دهد که فرآیند طراحی را معطل جلسات مشارکتی با شورایاری ها یا کسبه خرد محله کند. سرعت اجرای پروژه و تأمین منابع مالی اولویت اول سیستم است. (معاون فنی و عمرانی شهرداری).

ب) غلبه منطق سوداگری بر برنامه ریزی اجتماعی: در چارچوب عدالت رویه ای، برنامه ریزی اجتماعی باید مقدم بر برنامه ریزی اقتصادی باشد. با این حال، یافته های کیفی نشان می دهند که کاربری ها صرفاً بر اساس حداکثرسازی سود مالی و بدون توجه به نیازهای واقعی ساکنان تعریف شوند:

هنوز هیچ کاربری قطعی و حتی تعداد دقیق طبقات برای مجتمع تعریف نشده است؛ چون شهرداری فقط به دنبال جذب یک سرمایه گذار بزرگ است که بتواند بیشترین سهم تجاری را بردارد و بیشترین درآمد را برای منطقه ایجاد کند. وقتی پیوست

اجتماعی ندارید، طبیعتاً کاربری‌ها بر اساس قدرت خرید مردم منطقه طراحی نمی‌شوند، بلکه بر اساس فرمول‌های ریاضی سودآوری سرمایه‌گذار چیده می‌شوند. (معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری).
حذف مطالعات نیازسنجی بومی در فاز طراحی، منجر به شکل‌گیری تعارض میان منافع عمومی و خصوصی شده است؛ تعارضی که بستر بازتولید نابرابری‌های فضایی را فراهم می‌آورد:
اولین و اساسی‌ترین گام در برنامه‌ریزی عدالت‌محور، نیازسنجی از گروه‌های هدف است. وقتی شهرداری مطالعه نیازسنجی اجتماعی انجام نمی‌دهد و بدون مشورت جلو می‌رود، مگامال تجاری تبدیل به یک کالبد تحمیلی در همسایگی محله می‌شود که کارکردی جز افزایش شکاف طبقاتی و طرد بومیان ندارد. (شورایار محله).

بعد سوم: عدالت فضایی شناختی

عدالت فضایی شناختی یا به رسمیت‌شناسی، بر خلاف عدالت توزیعی که با منابع مادی سروکار دارد، بر جنبه‌های غیرمادی زندگی شهری نظیر تفاوت‌های فرهنگی، احترام به هویت محلی، منزلت اجتماعی شهروندان و جلوگیری از طرد نمادین گروه‌های اجتماعی تمرکز دارد. این بعد از عدالت یادآور می‌شود که فضاهای شهری نباید با تحمیل الگوهای یکسان‌ساز و مصرف‌گرایانه، هویت‌های بومی، پیوندهای تاریخی و سبک زندگی ساکنان قدیمی را به حاشیه برانند. در این راستا، در وهله اول وضعیت حس تعلق محله‌ای ارزیابی شده، سپس چالش آسیب‌های اجتماعی و نگرانی‌های امنیتی-اخلاقی بررسی گردیده و در نهایت، خطر اعیانی‌سازی هویتی و شکل‌گیری فضاهای طردکننده در مجاورت مگامال آهنگ مورد تبیین علمی قرار گرفته است.

۱. حس تعلق محله‌ای

حس تعلق محله‌ای به عنوان یکی از شاخص‌های کلیدی عدالت شناختی، نشان‌دهنده میزان پیوند عاطفی و هویت‌یابی ساکنان با محل سکونت خود است. براساس جدول ۱۱، میانگین کل حس تعلق محله‌ای در محدوده مورد مطالعه برابر با ۴۳٫۵ از ۱۰۰ (در سطح متوسط رو به پایین) ارزیابی شده است.

جدول ۱۳: نتایج گویه‌های مربوط به سنجش حس تعلق محله‌ای (%)

Table 13: Results of items measuring sense of neighborhood belonging (%)

میانگین	کاملاً موافقم	موافقم	بینابین	مخالف	کاملاً مخالف	گویه‌ها
۵۰٫۰	۷٫۳	۳۹٫۲	۱۱٫۹	۲۹٫۱	۱۲٫۴	من زندگی کردن در این محله را دوست دارم
۴۲٫۲	۲٫۵	۲۱٫۳	۳۲٫۴	۲۹٫۹	۱۳٫۹	هنگامی که در محله هستم، فکر می‌کنم در خانه خودم هستم
۴۱٫۵	۵٫۱	۷٫۳	۴۹٫۱	۲۵٫۶	۱۲٫۹	فکر می‌کنم برای مدت طولانی به سکونت در این محله ادامه دهم
۴۰٫۷	-	۲۰٫۵	۳۵٫۹	۲۹٫۴	۱۴٫۲	من فکر می‌کنم که محله ما جای خوبی برای زندگی کردن است
۴۳٫۵	-	-	-	-	-	میانگین کل حس تعلق محله‌ای

جدول بالا گویای آن است که گویه «علاقه به زندگی در محله» بالاترین امتیاز (۵۰) و گویه «محله ما جای خوبی برای زندگی است» کمترین امتیاز (۴۰٫۷) را کسب کرده‌اند. برای تبیین دقیق‌تر رویه‌ای این شاخص، تفاوت میانگین حس تعلق محله‌ای به تفکیک متغیرهای زمینه‌ای با استفاده از آزمون‌های استنباطی (آزمون t و تحلیل واریانس ANOVA) در جدول ۱۲ بررسی شد.

نتایج استنباطی جدول ۱۲ نشان می‌دهد که:

- در بعد سن، افراد بالای ۵۰ سال به طور معناداری تعلق محله‌ای بالاتری (۵۰،۲) نسبت به جوانان ۱۸ تا ۳۰ سال (۴۰،۰) دارند.
 - از نظر سابقه سکونت، بومیان با سابقه بالای ۲۰ سال سکونت، تعلق محله‌ای بسیار بالای ۵۵،۶ را ابراز کرده‌اند که تفاوت فاحش و به شدت معناداری با تازه‌واردان دارد.
- این آمارهای استنباطی نشان‌دهنده وجود هسته جمعیتی بومی، قدیمی و سنتی در محلات اطراف ایستگاه آهنگ (به ویژه حسین‌آباد دولاب و دولاب) است که دارای تعلق عمیق هویتی به فضا هستند. مصاحبه‌ها به خوبی نشان می‌دهد که چگونه ساخت یک مگامال بزرگ، مدرن و با کارکردهای تجاری استاندارد شده، این هویت سنتی و پیوند عمیق بومی را تهدید می‌کند:

جدول ۱۴: نتایج آزمون تفاوت میانگین حس تعلق محله‌ای به تفکیک متغیرهای زمینه‌ای

Table 14: Results of the test for difference in mean sense of neighborhood belonging by background variables

متغیر زمینه‌ای	گروه‌های مقایسه‌ای	میانگین حس تعلق (%)	آماره آزمون	سطح معناداری	نتیجه
جنسیت	مرد	۴۳،۹	(t) ۰،۲۶۲	۰،۷۹۳	غیرمعنادار
	زن	۴۳،۲			
سابقه سکونت	کمتر از ۱۰ سال	۴۰،۰	(F) ۱۴،۹۷۸	۰،۰۰۰	معنادار
	۱۰ تا ۲۰ سال	۴۰،۳			
	بالای ۲۰ سال	۵۵،۶			
تحصیلات	دانشگاهی	۴۲،۸	(t) ۰،۵۷۳	۰،۵۶۸	غیرمعنادار
	غیردانشگاهی	۴۴،۲			
سن	۱۸ تا ۳۰ سال	۴۰،۰	(F) ۴،۶۹۷	۰،۰۱۰	معنادار
	۳۰ تا ۴۹ سال	۴۲،۸			
	۵۰ سال و بالاتر	۵۰،۲			

محله‌های دولاب و حسین‌آباد بافت مذهبی، تکیه‌ها، حسینیه‌ها و پیوندهای همسایگی بسیار قدیمی دارند. ورود یک گول کالبدی مثل مگامال با جذب جمعیت‌های فرامحلی و خرده‌فرهنگ‌های متفاوت از سراسر تهران، ساختار فولکلور و بافت مذهبی-سنتی ما را دگرگون می‌کند و به تدریج تعلق بومیان قدیمی را از بین می‌برد. (معاون فرهنگی-اجتماعی شهرداری).

۲. منزلت اجتماعی شهروندان و دغدغه‌های امنیتی-اخلاقی

امنیت اجتماعی و روانی، پایه و اساس به رسمیت‌شناسی هویت شهروندان در فضای شهری است. نادیده گرفتن چالش‌های امنیتی و آسیب‌های اجتماعی موجود در یک محله پیش از اجرای مداخلات کالبدی، مصداق بارز بی‌عدالتی شناختی است. در جدول ۱۳، شیوع مسائل و آسیب‌های اجتماعی از دیدگاه شهروندان سنجش شد که نشان‌دهنده وضعیت نگران‌کننده منطقه با میانگین کل ۶۷،۲ از ۱۰۰ (سطح بالای آسیب) است.

جدول ۱۵: میزان شیوع مسائل و آسیب‌های اجتماعی از دیدگاه شهروندان (%)

Table 15: Prevalence of social issues and abnormalities from the citizens' perspective (%)

مسائل و آسیب‌های اجتماعی محله	خیلی کم	کم	ناحدودی	زیاد	خیلی زیاد	میانگین شیوع
سرقت و دزدی	-	۰،۵	۲۰،۶	۵۳،	۲۵،۹	۷۶،۰
بیکاری	۰،۳	۲،۰	۲۵،۴	۴۵،	۲۶،۶	۷۴،۰
وجود کارتن‌خواب‌ها و معتادان متجاهر	۰،۳	۸،۵	۲۹،۶	۲۷،	۳۴،۲	۷۱،۷
نزاع و درگیری در معابر محله	۰،۵	۱۳،	۲۸،۹	۴۳،	۱۳،۳	۶۴،۰

مصرف مواد مخدر و مشروبات الکلی	۰.۸	۱۳.	۳۶.۴	۳۰.	۱۹.۳	۶۳.۷
		۱		۴		
مفاسد اخلاقی و جنسی	۵.۸	۲۸.	۲۷.۱	۲۷.	۱۷.۸	۵۴.۲
		۱		۱		
میانگین کل شیوع آسیب‌های اجتماعی	-	-	-	-	-	۶۷.۲

نتایج بالا گویای آن است که سرقت (۷۶) و بیکاری (۷۴) و حضور کارتن‌خواب‌ها (۷۱،۷) به عنوان آسیب‌های ملموس و عینی معیشتی در صدر قرار دارند. تحلیل تفاوت دیدگاه پاسخگویان پیرامون این آسیب‌ها بر حسب ویژگی‌های زمینه‌ای با آزمون‌های آماری استنباطی در جدول ۱۴ ارائه شده است.

جدول ۱۶: نتایج آزمون تفاوت میانگین میزان شیوع مسائل و آسیب‌های اجتماعی از دیدگاه شهروندان، به تفکیک متغیرهای زمینه‌ای

Table 16: Results of the test for difference in mean prevalence of social issues and abnormalities from the citizens' perspective by background variables

متغیر زمینه‌ای	گروه‌ها	میانگین درک آسیب (%)	آماره آزمون	سطح معناداری	نتیجه
جنسیت	مرد	۶۶،۹	(t) ۰،۳۸۲	۰،۷۰۳	غیرمعنادار
	زن	۶۷،۶			
سابقه سکونت	کمتر از ۱۰ سال	۶۷،۱	(F) ۴،۹۳۶	۰،۰۰۸	معنادار
	۱۰ تا ۲۰ سال	۶۹،۷			
	بالای ۲۰ سال	۶۱،۹			
تحصیلات	دانشگاهی	۶۶،۹	(t) ۰،۲۱۰	۰،۸۳۳	غیرمعنادار
	غیردانشگاهی	۶۷،۴			
سن	۱۸ تا ۳۰ سال	۶۷،۷	(F) ۰،۰۴۴	۰،۹۵۷	غیرمعنادار
	۳۰ تا ۴۹ سال	۶۷،۱			
	۵۰ سال و بالاتر	۶۶،۹			

نتایج استنباطی بالا تایید می‌کند که تنها متغیر سابقه سکونت، تفاوت آماری معناداری دارد. ساکنان با سابقه بالای ۲۰ سال درک ملایم‌تر و روادارانه‌تری (۶۱،۹) نسبت به آسیب‌ها دارند، اما میانگین کلی بالای ۶۰ در تمام گروه‌ها گویای بحران امنیت اجتماعی در منطقه است. مصاحبه‌های کیفی نشان می‌دهد که ذینفعان کلیدی نگران‌اند که احداث مگامال بدون ملاحظات امنیتی، فضاهای بی‌دفاع شهری و پاتوق‌های جدیدی برای بزهکاری و مفاسد اخلاقی ایجاد کند:

منطقه ما همین الان هم پاتوق کارتن‌خواب‌ها و معتادان متجاهر در پارک‌های اطراف اتوبان است. اگر مگامال ساخته شود و فضاهای باز پیرامونی آن رها شوند، به سرعت تبدیل به کانون‌های جدیدی برای تجمع ارادل، بزهکاران و بروز مفاسد اخلاقی و جنسی می‌شود. این موضوع امنیت روانی خانواده‌ها و به ویژه دختران جوان محله را به شدت تهدید خواهد کرد. (شورایار محله).

۳. جلوگیری از طرد نمادین گروه‌های اجتماعی و تقابل خرده‌فرهنگ‌ها

عدالت شناختی زمانی مخدوش می‌شود که طراحی فضا با پایگاه معیشتی بومیان همخوانی نداشته باشد و فضا عملاً کارکردی طردکننده پیدا کند. از منظر کیفی، ذینفعان کلیدی به شدت نگرانند که پروژه آهنگ به جای کاهش شکاف فضایی، به عاملی برای طرد طبقاتی و نمادین بومیان تبدیل شود. با توجه به اینکه این منطقه دارای پایگاه اجتماعی-اقتصادی متوسط رو به پایین است، ساخت مجتمعی گران‌قیمت، پدیده‌ای به نام «پرسه‌زنی بی‌هدف و پاساژگردی» را موجب می‌شود:

با گران‌قیمت شدن مغازه‌های این مگامال، بومیان ضعیف محله عملاً قدرت خرید از آن را نخواهند داشت. مجتمع تبدیل به محلی برای ویتترین‌گردی و پرسه‌زنی بی‌هدف جوانان محله می‌شود؛ فضایی که به آن‌ها یادآوری می‌کند پول خرید ندارند و

مال این فضا نیستند. این یعنی طرد روانی و نمادین ساکنان از فضایی که در قلب محله‌شان ساخته شده است. (راننده تاکسی محله).

علاوه بر این، در بعد کالبدی و معماری، ذینفعان محلی بر لزوم رعایت نمادهای سنتی و اسلامی در نمای مگامال اصرار دارند تا پیوند نمادین بومیان با کالبد جدید قطع نشود:

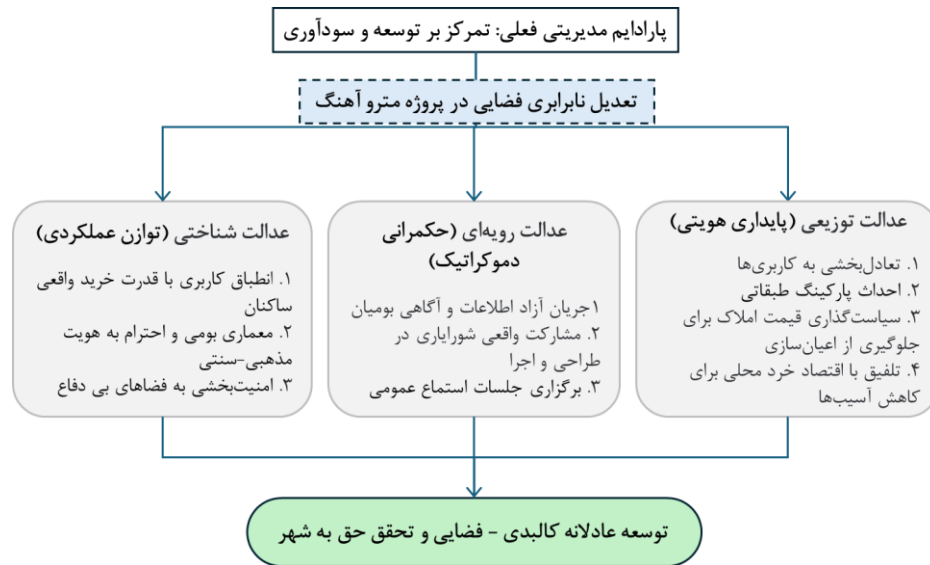
نمای ساختمان مگامال نباید شبیه طرح‌های کاملاً مدرن و بی‌روح غرب تهران باشد. این محله بافت سنتی و مذهبی دارد؛ اگر از نمادهای معماری ایرانی-اسلامی استفاده نشود، مردم محله با این کالبد بیگانه می‌شوند و آن را مانند یک جسم خارجی تحمیلی در همسایگی خود می‌بینند. (کاسب محلی).

جمع‌بندی

بر اساس تحلیل تلفیقی داده‌های کمی و کیفی، اثر نهایی پروژه مجتمع ایستگاهی مترو آهنگ بر نابرابری‌های فضایی به‌طور مستقیم به نحوه اجرا، مدیریت و تعیین کاربری آن وابسته است. این پروژه ذاتاً نه تعدیل‌کننده و نه تشدیدکننده نابرابری است؛ بلکه یک تقویت‌کننده ساختاری محسوب می‌شود که می‌تواند روندهای موجود را تشدید یا اصلاح کند. از این منظر، جهت‌گیری حکمرانی شهری تعیین می‌کند که پیامد پروژه به عدالت فضایی نزدیک شود یا به بازتولید نابرابری بینجامد. در سناریوی موفق، زمانی که تصمیم‌گیری‌ها مبتنی بر نیازسنجی واقعی شهروندان و مشارکت نهادهای محلی باشد، پروژه می‌تواند به ابزاری مؤثر برای تعدیل نابرابری تبدیل شود.

طراحی کاربری‌ها متناسب با اقتصاد متوسط رو به پایین منطقه و تأمین نیازهای روزمره خانواده‌ها. در این چارچوب، موفقیت پروژه نه در بیشینه‌سازی سود اقتصادی، بلکه در میزان دسترس‌پذیری اجتماعی آن تعریف می‌شود. (شورایار محله)

چنین رویکردی مستلزم پیش‌بینی کاربری‌هایی با قیمت مناسب و کارکرد عمومی، مانند فروشگاه‌های ضروری، فضاهای تفریحی خانوادگی، خدمات فرهنگی محلی و فودکورت‌های متنوع، است تا پروژه به بخشی از زندگی روزمره ساکنان تبدیل شود. این دیدگاه بر ضرورت همخوانی کالبدی و عملکردی مجتمع با هویت مذهبی و سنتی محله تأکید دارد. در مقابل، سناریوی ناموفق زمانی رخ می‌دهد که پروژه بدون مشارکت محلی و با رویکردی صرفاً اقتصادی اجرا شود. در این حالت، احتمال تشدید نابرابری بسیار بالاست و می‌تواند در قالب فرآیندهایی چون افزایش قیمت زمین و مسکن، جابه‌جایی تدریجی ساکنان کم‌درآمد، تضعیف اقتصاد خرد محلی و شکل‌گیری حس طرد فرهنگی بروز یابد. یکی از ذینفعان این خطر را به‌صراحت بیان می‌کند و هشدار می‌دهد که در صورت غلبه منطق سودآوری، فضاهای جدید برای بخش قابل توجهی از جمعیت محلی قابل استفاده نخواهد بود. چنین وضعیتی پروژه را از یک مداخله توسعه‌ای به ابزاری برای بازتولید شکاف اجتماعی تبدیل می‌کند. بر این اساس، یافته‌ها نشان می‌دهد که نقطه تعیین‌کننده موفقیت پروژه، نه مرحله بهره‌برداری، بلکه فرآیند برنامه‌ریزی و حکمرانی آن است. تعدیل نابرابری فضایی مستلزم مجموعه‌ای از اقدامات سیاستی است:



شکل ۴: اقدامات سیاستی لازم برای تعدیل نابرابری فضایی براساس مطالعه حاضر (منبع: نگارندگان)

Figure 4: Necessary policy measures to mitigate spatial inequality based on the present study (Source: Authors)

در نتیجه، پروژه مجتمع ایستگاهی مترو آهنگ تنها در صورتی می‌تواند از یک پروژه عمرانی صرف فراتر رود که به عرصه‌ای برای تحقق حکمرانی مشارکتی و عدالت فضایی تبدیل شود. اگر این الزامات رعایت شود، مجتمع می‌تواند به نمادی از توسعه پاسخگو و فراگیر بدل گردد؛ در غیر این صورت، خطر تبدیل آن به نمونه‌ای از توسعه نابرابر شهری همچنان پابرجا خواهد بود.

نتیجه‌گیری

در سطح نظریه‌های شهری معاصر، پروژه‌های توسعه‌ای در کلان‌شهرهای در حال گذار مانند تهران، هرگز صرفاً یک مداخله کالبدی یا اقتصادی محسوب نمی‌شوند. بلکه به‌عنوان گره‌های پیچیده‌ای عمل می‌کنند که در آن‌ها ابعاد اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، اقتصادی و محیطی به‌صورت پویا و تاریخی با هم در هم می‌آمیزند. پروژه مجتمع ایستگاهی مترو آهنگ نیز از این قاعده مستثنی نیست.

تحلیل داده‌های کمی حاصل از پیمایش و داده‌های کیفی استخراج‌شده از ۱۷ مصاحبه عمیق با ذینفعان کلیدی از جمله شورایاران محله، معاونت‌های شهرداری، صنوف محلی، مشاوران املاک و مدیران اجتماعی، نشان می‌دهد که موفقیت این پروژه از منظر عدالت فضایی، صرفاً به به‌کارافتادن سازه یا سودآوری اقتصادی آن وابسته نیست؛ بلکه در نحوه‌ی فرآیند تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی و اجرای آن تعریف می‌شود. به عبارت دیگر، این پروژه تقویت‌کننده نابرابری‌های موجود است؛ اگر مسیر اجرایی آن فراسوی منطق بازار و صرفاً برنامه‌ریزی فنی محور تنظیم نشود، خطر تشدید نابرابری‌ها را به‌همراه دارد. از سویی، چارچوب نظری عدالت فضایی سوجا، تبیین مناسبی برای این تحلیل فراهم کرده است. عدالت فضایی صرفاً توزیع عادلانه خدمات نیست؛ بلکه به «حق بر شهر» از جمله مشارکت، استفاده و شکل‌دهی به فضا اشاره دارد. پروژه‌هایی مانند مجتمع ایستگاهی مترو آهنگ تنها زمانی می‌تواند این حق را برای ساکنان منطقه ۱۴ محقق سازد که فرآیند آن بر پایه عدالت، مشارکت و پاسخگویی شکل گیرد. در غیر این صورت، علیرغم ظاهر پیشرفت‌آمیز، پروژه می‌تواند به ابزاری برای تشدید و حتی تشدید سلسله‌مراتب فضایی شهری تبدیل شود.

در نهایت نتایج مطالعه حاضر را می‌توان در سه محور اصلی خلاصه کرد:

- در بعد عدالت توزیعی، یافته‌های کمی نشان داد که محدوده مورد مطالعه از فقر شدید زیرساختی و نابرابری توزیعی رنج می‌برد (میانگین رضایت عمومی از خدمات ۳،۳۷ از ۱۰۰). اگرچه ساکنان نیاز مبرمی به مراکز خرید و فضاهای

فرهنگی دارند (ضرورت بالای ۹۰ درصدی کالبدی)؛ با این وجود تحلیل‌های ترکیبی نشان داد که پیامدهای منفی پروژه، نظیر افزایش بار ترافیکی و بحران شدید پارک حاشیه‌ای (با توجه به میانگین رضایت ترافیک ۲۱,۲ و جای پارک ۷,۲ درصدی) بار سنگینی را بر دوش محله تحمیل خواهد کرد. افزون بر این، جهش قیمت زمین و مسکن، به مثابه پدیده اعیانی‌سازی و رانده شدن مستاجران کم‌درآمد به حاشیه‌های شهری از دیگر پیامدهای مورد انتظار است که بررسی آنها در زمان حال پس از احداث پروژه مهم است.

- در بعد رویه‌ای و فرآیند تصمیم‌گیری، نتایج پژوهش بیانگر وجود یک شکاف اطلاعاتی عمیق و طرد رویه‌ای در فرآیند برنامه‌ریزی طرح است. در حالی که ۶۱,۸ درصد کل ساکنان از ساخت پروژه مطلع بودند، گروه‌های سنتی‌تر، سالمندان (با ۶۸,۳٪ بی‌اطلاعی) و بومیان باسابقه بالای ۲۰ سال (با ۵۰,۶٪ بی‌اطلاعی) به طور معناداری از چرخه اطلاعاتی طرح کنار گذاشته شده بودند. این پدیده، در کنار حذف کامل پارلمان‌های محلی (شورایاری‌ها) از ساختار تصمیم‌گیری توافقات فی‌مابین شهرداری و شرکت مترو، نشان‌دهنده غلبه منطق تک‌گرا، بوروکراتیک و سرمایه‌محور برنامه‌ریزی بالا به پایین است که مشروعیت اجتماعی پروژه را به چالش می‌کشد.
- در بعد شناختی و به‌رسمیت‌شناسی هویتی-اجتماعی نیز تحلیل‌ها نشان داد که بومیان و ساکنان قدیمی منطقه دارای پیوند عاطفی و حس تعلق عمیقی به فضا هستند (میانگین تعلق ۵۵,۶ برای سابقه بالای ۲۰ سال). ساخت یک مگامال تجاری استانداردشده، بدون انطباق با پایگاه معیشتی طبقه متوسط رو به پایین منطقه، نه تنها پیوندهای همسایگی و ساختار سنتی محله حسین‌آباد دولاب را تهدید می‌کند؛ بلکه با تبدیل فضا به محیطی مصرف‌گرایی تجملی، احتمالاً طرد نمادین و احساس بیگانگی را برای بومیان به دنبال خواهد داشت. این امر در بستری رخ می‌دهد که نرخ شیوع آسیب‌های اجتماعی در آن بسیار بالاست (میانگین ۶۷,۲ از ۱۰۰) و نادیده‌گرفتن امنیت روانی-اخلاقی فضا می‌تواند به بازتولید کانون‌های بزهکاری منجر شود.

پیشنهادها

- بر پایه یافته‌ها می‌توان پنج شرط ضروری برای تبدیل این پروژه‌های این‌چنینی به ابزاری برای تعدیل نابرابری فضایی را به شرح زیر پیشنهاد داد:
- (۱) لزوم توجه به مشارکت واقعی و مؤثر؛ به معنای حضور نهادهای محلی در همه مراحل، از نیازسنجی تا نظارت.
 - (۲) لزوم تعیین کاربری‌های عادلانه، نیازمحور و متناسب با پایگاه اقتصادی منطقه؛ یعنی تمرکز بر کاربری‌های روزمره و مقرون‌به‌صرفه.
 - (۳) لزوم حمایت از اقتصاد خرد محلی؛ یکی از تهدیدهای اصلی، تضعیف کسبه محلی بوده بنابراین سیاست‌هایی مانند اختصاص بخشی از واحدها به کسبه محلی یا مدل‌های مشارکتی امری ضروری است.
 - (۴) لزوم برنامه‌ریزی جامع ترافیکی و محیط‌زیستی؛ با وجود دسترسی بزرگراهی، خطر افزایش ترافیک و کمبود پارکینگ پابرجاست.
 - (۵) لزوم حفظ و تقویت هویت فرهنگی محله؛ محلات مجاور دارای بافت مذهبی و سنتی هستند و ورود یک مجتمع بزرگ می‌تواند به تغییر هویت منجر شود.

ملاحظات اخلاقی

پیروی از اصول اخلاق پژوهش

نویسندگان اصول اخلاقی را در انجام و انتشار این پژوهش علمی رعایت نموده‌اند و این موضوع مورد تأیید همه آنهاست.

مشارکت نویسندگان

مشارکت نویسندگان در مقاله به شکل توضیح داده شده از سوی مجله، مورد تأیید نویسندگان این مقاله است.

تعارض منافع

بنا بر اظهار نویسندگان این مقاله تعارض منافع ندارد.

حامی مالی

مقاله حاضر فاقد حمایت مالی است.

سپاسگزاری

از کلیه کسانی که در مراحل مختلف نوشتن این مقاله با نظرات خود ما را یاری دادند، سپاسگزاری می‌کنیم.

References:

- Akbari, P., Ahmadi, T., Moayeri, S. S., & Sedgh Amiz Haghghi, A. (2020). Investigating effective indicators on social justice within the limits of traffic plan with urban transportation approach. *Traffic Management Studies*, (57), 83-104. (In Persian) <https://sid.ir/paper/391386/fa>
- Asgari Gandomani, R., Rahimi, A., Shahbazpour, L., & Jokar Arsanjani, J. (2025). Spatial Justice and Accessibility: Optimizing Sports Facility Allocation in Tehran. *Land*, 14(7), 1318. <https://doi.org/10.3390/land14071318>
- Azizi, M. M., & Moradi, M. (2021). Spatial Equity in Urban Housing (Case Study: Eslamshahr, Iran). *Armanshahr Architecture & Urban Development*, 14(36), 240-255. (In Persian) <https://doi.org/10.22034/aaud.2021.233469.2222>
- Cucca, R., Friesenecker, M., & Thaler, T. (2023). Green Gentrification, Social Justice, and Climate Change in the Literature: Conceptual Origins and Future Directions. *Urban Planning*, 8(1), 283-295. <https://doi.org/10.17645/up.v8i1.6129>
- Dadashpour, H., & Alvandipour, N. (2016). Spatial justice on an urban scale in Iran: Meta-study of the theoretical framework of existing scientific articles. *Journal of Fine Arts: Architecture and Urbanism*, 21(3), 67-80. (In Persian) <https://doi.org/10.22059/jfaup.2016.61103>
- Dadashpour, H., & Alvandipour, N. (2017). Conceptual typology of justice in urban planning theories based on an interdisciplinary perspective. *Journal of Interdisciplinary Studies in the Humanities*, 9(2), 1-27. (In Persian) <https://doi.org/10.22631/isih.2017.248>
- Dadashpour, H., & Alvandipour, N. (2020). A Genealogy of the Five Schools of Justice in Planning Thought. *Habitat International*, 101, 102189. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2020.102189>
- Dadashpour, H., & Rostami, F. (2011). Investigation and analysis of urban public services distribution from the perspective of spatial equity: The case of Yasuj City. *Journal of Geography and Regional Development*, 9(1), 171-198. (In Persian) <https://doi.org/10.22067/geography.v9i16.11034>
- Dadashpour, H., Alizadeh, B., & Rostami, F. (2015). Determination of Conceptual Framework from Spatial Justice in Urban Planning with Focus on the Justice Concept in Islamic Schools. *Naqshejahan - Basic Studies and New Technologies of Architecture and Planning*, 5(1), 75-84. (In Persian) <https://dor.isc.ac.ir/dor/20.1001.1.23224991.1394.5.1.1.2>
- Daneshpour, S. A., & Ghafari Azar, Z. (2020). Collaborative Participation Approach of Urban Design, from Idea to Design (Heravi Square, Tehran). *Bagh-e Nazar*, 17(82), 5-20. (In Persian) <https://doi.org/10.22034/bagh.2019.134125.3605>

- Fainstein, S. S. (2014)... The just city... *International Journal of Urban Sciences*, 18(1), 1–18. <https://doi.org/10.1080/12265934.2013.834643>
- Fried, T., Goodchild, A., Browne, M., & Sanchez-Diaz, I. (2024). Seeking equity and justice in urban freight: Where to look? *Transport Reviews*, 44(1), 191-212. <https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2247165>
- Ganjipour, A., Kalantari, M., Razavian, M., & Tavakolinia, J. (2023). Spatial Justice Explanation in Distribution of Urban Services (Case Study: District 8 of Tehran City). *Political Spatial Planning*, 5(3), 311-335. (In Persian) <https://www.magiran.com/paper/2625110>
- Ghaderi Hajat, M., Shoeibi, M., & Azizzadeh Tasouj, M., & Shoeibi, M.T.. (2022). Spatial Distribution of Urban Services from the Spatial Justice Perspective: Case Study of Tehran. *Economy of Regions*, 18(3), 852–866. <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2022-3-16>
- Harvey, D. (2013). *Social Justice and the City* (F. Hesamian et al., Trans.). Tehran: Urban Processing and Planning Company. (In Persian)
- Harvey, D.. (1992), Social Justice, Postmodernism and the City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 16: 588-601. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.1992.tb00198.x>
- Hasheminasab, S. H. (2020). Designing the Model of Measuring Citizen Satisfaction with the Performance of Construction Projects of Tehran Municipality (Case Study: District 5 Municipality of Tehran). *Journal of Elite Science and Engineering*, 5(4), 166-186. (In Persian) <https://sid.ir/paper/361983/fa>
- Imani Shamloo, J., & Rafieian, M. (2016). Power and Re-Defining of Urban Planning Theory (with Emphasis on Spatial Political Economy). *Scientific Journal of Strategy*, 25(3), 287-319. (In Persian) <https://dor.isc.ac.ir/dor/20.1001.1.10283102.1395.25.3.10.4>
- Kashani, M., Estelaji, A., Shariatpanahi, M. V., & Ranjbar, M. (2020). The Role of Urban Development on Quality of Life in Economic Dimensions of the Impact Area of District 22, Tehran. *Geography and Regional Planning*, 10(41), 775-800. (In Persian) https://www.jgeoqeshm.ir/article_134013.html
- Khaksari, A., Masoumifar, A., & Asayesh, M. (2021). Analysis of research on spatial justice in the enjoyment of urban services in Iran. *Human Geography Research*, 53(3), 793-810. (In Persian) <https://doi.org/10.22059/jhgr.2020.296238.1008074>
- Kheyroddin, R., & Mostafavi Esfahani, N. (2025). A cartographic analysis and observation on spatial justice in Tehran metropolis districts. *GeoJournal*, 90(5), 239. Kheyroddin, R. (2025). A cartographic analysis and observation on spatial justice in Tehran metropolis districts. *GeoJournal*, 90, 239. <https://doi.org/10.1007/s10708-025-11486-3>
- Kheyroddin, R., Kamali, J., & Omidi Bahremand, M. (2025). Measuring the Spatial Consequences of Urban Mega-Projects Financing: Sadr Multi-level Highway in Tehran as a Case Study; Solution or Creation of New Problems?. *Urban Economics and Planning*, 6(4), 244-259. (In Persian) <https://doi.org/10.22034/uep.2025.545451.1706>
- Khosravi, H., Abrishami, M., Mehrian, M. R., & Chamberlain, B. (2024). The positive impact of transit-oriented-development characteristics on Metro Station usage: A case study of Tehran's metro stations and TOD index calculation. *Cities*, 148, 104840. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104840>

- Lavajoo, M., Arghan, A., & Zand Moghadam, M. (2023). Exploring Institutional Strategies for Attaining the Objectives of the Tehran Metropolitan Plan. *Quarterly Journals of Urban and Regional Development Planning*, 8(25), 119-154. (In Persian) <https://doi.org/10.22054/urdp.2023.67110.1426>
- Molaei, A. (2022). The Role of Urban Design Qualities in Metro Stations Approaching Indigenous Patterns (Case: Imam Khomeini, Haft-e-Tir, and Enghelab Metro Stations, Tehran). *Spatial Planning*, 12(1), 121-148. (In Persian) <https://doi.org/10.22108/sppl.2022.125264.1539>
- Moroni, S., & De Franco, A. (2024). Spatial justice: A fundamental or derivative notion? *City, Culture and Society*, 38, Article 100593. <https://doi.org/10.1016/j.ccs.2024.100593>
- Pouriahmad, A., Seyfoddini, F., & Parnoon, Z. (2011). Migration and Land Use Change in Eslamshahr City. *Journal of Arid Regions Geographic Studies*, 2(5), 131-150. (In Persian) https://jargs.hsu.ac.ir/article_161290.html
- Rafieian, M., Ghasemi, I., & Nouzari, K. (2019). A New Formulation of the Concept of the Spatial Justice Discourse: A Framework for the Analysis of Tehrān City. *Urban Planning Knowledge*, 3(3), 21-44. (In Persian) <https://doi.org/10.22124/upk.2019.14284.1281>
- Rafieian, M., Ghasemi, I., & Nozari, K. (2019). Analysis of spatial justice discourse in document of urban management policy-making (Case study: Tehran city). *Journal of Urban Social Geography*, 6(1), 71-89. (In Persian) <https://doi.org/10.22103/JUSG.2019.1979>
- Rashidi, H., Rahimi, M., & Saed Mochshi, R. (2025). Designing a Model for Analyzing Barriers to Realizing Spatial Justice in Macro Policies of Urban Management in Tehran Metropolis. *Urban Economics and Planning*, 6(4), 110-125. (In Persian) <https://doi.org/10.22034/uep.2025.528748.1654>
- Rostami, F., & Dadashpoor, H. (2018). The spatiality of injustice and the injustice of spatiality. *Geography and Urban Space Development*, 5(2), 81-104. (In Persian) <https://doi.org/10.22067/gusd.v5i2.60653>
- Shamaei, A., Parizadi, T., & Badakhshan, B. (2019). Evaluating the Effectiveness of Tehran Urban Development Plans: Case Study: Daneshjoo Park, Tehran. *Journal of Geographical Engineering of Territory*, 3(5), 13-28. (In Persian) https://www.jget.ir/article_93456.html
- Shokouhi Bidhendi, M. S., Cheraghzadeh, F., & Mohtajallah Yazdi, A. (2024). Proposing a Framework for Measuring the Right to the City in Urban Development Programs. *Spatial Planning and Geomatics*, 28(3), 84-118. (In Persian) https://journals.uk.ac.ir/article_3171.html
- Soja, E. (2009). The city and spatial justice. In S. Didier, & F. Dufaux (Eds.), *Spatial justice* (Vol... 1)... Retrieved from <https://www.jssj.org/wp-content/uploads/2012/12/JSSJ1-1en4.pdf>
- Soja, E. (2010). *Seeking Spatial Justice*. University of Minnesota Press.
- Tajedini, M., Tabibian, M., & Elahi, M. (2021). Investigating the Impact of the Urban Justice Paradigm on Environmental Inequalities (Case Study: Farahzad, Tehran). *Journal of Urban Social Geography*, 8(2), 223-244. (In Persian) <https://doi.org/10.22103/JUSG.2021.2054>
- Tajedini, M., Tabibian, M., & Elahi, M. (2022). Explaining the Iranian Urban Justice Paradigm and Assessing its Realizability in Urban Plans (Case Study: Farahzad

- Neighborhood, Tehran). *Geography and Regional Planning*, 12(49), 839-851. (In Persian) https://www.jgeoqeshm.ir/article_191303.html
- Yazdanpanah Shahabadi, M. (2022). Experiencing the formulation of a neighborhood strategic development document and examining the challenges of its realizability- Case study of Imam-zadeh Ghasem neighborhood in District 1 of Tehran. *Strategic Thought of Urbanism*, 1(1), 58-67. (In Persian) <https://www.magiran.com/paper/2679549>
- Zarghamfard, M., Janakipour, F., & Ahmadi, M. (2025). Towards a just city in Tehran: in searching for socio-spatial justice. *Environment, Development and Sustainability*, <https://doi.org/10.1007/s10668-025-06402-1>

	<p>COPYRIGHTS</p>  <p>© The Author(s). This is an open access article under the CC BY-NC license: https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/</p> <p>Publisher: Private.</p>
---	---