مطالعات محیطی هفت حصار شماره سی‌وچهارم/ سال نهم/ زمستان ۱۳۹۹
صفحات ۱۶-۵

بازخوانی انگاره‌های عدالت فضایی در کاهش فقر شهری (مطالعه موردی بافت تاریخی شهر شیراز)*

سمیرا عباسی**، زهراسادات سعیده زرآبادی***، حمید ماجدی****

تاریخ دریافت مقاله: ۹۹/۵/۱۵
تاریخ پذیرش مقاله: ۹۹/۸/۱۸

چکیده

امروزه با توجه به رشد نامتوازن شهرها و بحران‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جوامع، مفهوم عدالت فضایی در شهرها به‌طور قابل‌توجهی مدنظر قرارگرفته و همچنین با چالش‌های عمده‌ای مواجه گردیده است. از دیگر سو بحران‌ها و شرایط ذکرشده، موجب گردیده است که بر طبق آمارها در شهرهای کشور، درصد افرادی که احساس فقر می‌کنند، افزایش پیدا کند. در همین راستا، پژوهش حاضر باهدف چگونگی اثرگذاری عدالت فضایی از طریق توزیع خدمات شهری بر وجود احساس فقر شهروندان در بافت تاریخی کلان‌شهر شیراز (منطبق بر منطقهٔ هشت شهرداری این شهر) به‌عنوان نمونه موردپژوهش شکل گرفت. بر همین مبنا، پس از مرور ادبیات مرتبط با موضوع، مدل مفهومی تحقیق شکل گرفت و پیمایش پرسشنامه‌ای از ساکنین در بافت مدنظر که به‌عنوان منطقه فرودست شهری شناخته می‌شود، به عمل آمد (جامعه آماری در این پژوهش بالغبر ۳۵۰ تن جهت تکمیل پرسشنامه بوده است). تحلیل داده‌ها با استفاده از روش مدل‌سازی معادلات ساختاری و با استفاده از نرم‌افزار Smartpls صورت گرفته است. نتایج این پژوهش دال بر آن بود که خدمات شهری مرتبط با اشتغال و اقتصاد مهم‌ترین مسیری است که در درک از عدالت فضایی و احساس فقر در بین نمونه‌های موردمطالعه اثرگذار عنوان گردیده است. به‌طورکلی می‌توان این‌گونه ازنظر شهروندان ساکن در بافت تاریخی شهر شیراز نتیجه گرفت که وضعیت ضعیف اقتصادی و اشتغال آنان که بر پایه توصیف ویژگی‌های شخصی آن‌ها، وابسته به خود آن‌هاست تا لایه‌های مدیریت شهری که این امر اثرگذاری چشم‌گیری بر درک آنان از عدالت فضایی و نتیجتاً احساس فقیر بودن آن‌ها را در پی دارد.

واژگان کلیدی

عدالت فضایی، فقر شهری، خدمات شهری، مدل‌سازی معادلات ساختاری، بافت تاریخی شیراز

* این مقاله برگرفته از رسالهٔ دکتری شهرسازی در دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات (دانشکده هنر و معماری) با عنوان «تبیین الگوی عدالت فضایی در توزیع خدمات با رویکرد کاهش فقر شهری» با نگارش سمیرا عباسی، راهنمایی سرکار خانم دکتر زهرا سادات سعیده زرآبادی و مشاورهٔ جناب آقای دکتر حمید ماجدی است.

** دانشجوی دکتری شهرسازی، استاد، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
*** دکتری شهرسازی، دانشیار، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران (نویسنده مسئول) z.zarabadi@srbiau.ac.ir
**** دکتری شهرسازی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

مقاله پژوهشی- مورد پژوهی
©: IAUH
ISSN: 2322-5602
[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-08]
[DOI: 10.29252/hafthesar.9.34.1]

مقدمه

امروزه با افزایش رشد جمعیت و در پی آن فقدان مراکز خدمات کافی و آشفتگی در توزیع و مکان‌یابی خدمات، ازجمله مسائل عمده‌ای هستند که شهرها با آن روبرو می‌شوند؛ در این راستا با عدم توزیع عادلانه امکانات، تسهیلات و خدمات عمومی در مناطق و محلات مختلف شهرها بر اساس نیازهای اساسی که منجر به افت کیفیت و پایداری زندگی در آن‌ها می‌گردد، مواجه خواهیم شد؛ بنابراین توزیع امکانات، تسهیلات و خدمات عمومی در میان مناطق و محلات مختلف شهرها که بر اساس نیازهای اساسی، کیفیت و پایداری زندگی در آن‌ها به خطر افتاده است، نیازمند برنامه‌ریزیِ توزیع امکانات و خدماتی است که مبتنی بر اصل عدالت اجتماعی باشد و هم‌زمان بتواند عدالت فضایی و توزیع بین مناطق مختلف را نیز مهیا سازد (Xu, 2017: 599)؛ ازاین‌رو مفهوم عدالت اجتماعی را می‌توان کمک به خیر و صلاح همگانی، ملاک توزیع درآمد در مکان‌ها، تخصیص عادلانه منابع و رفع نیازهای اساسی مردم تعریف نمود (حسینی‌شه‌پریان، ۱۳۹۴: ۶۸). از منظری دیگر عدالت اجتماعی باید دربرگیرنده عدالت توزیعی و تخصیصی باشد، زیرا نمی‌توان منافع عمومی، نیازها و استحقاق شهروندان را بدون معیارهای توزیعی و تخصیصی در نظر گرفت (Mon, 2008: 201).

عدالت فضایی با اذعان به این نکته که فضا به شکل اجتماعی تولید می‌شود و فضای تولیدشده به روابط اجتماعی شکل می‌دهد، به تقویت مفهوم عدالت اجتماعی می‌پردازد. رویکرد عدالت فضایی بر پایه پرسش‌هایی درباره توزیع فضایی و یا توزیع فضایی- اجتماعی و تلاش برای دستیابی به یک توزیع برابر و یا همگن جغرافیایی است که بر اساس نیازها و خواسته‌های شهروندان شکل‌گرفته است؛ مانند دسترسی به خدمات شهری، فرصت‌های شغلی، دسترسی به مراقبت‌های بهداشتی، کیفیت هوای خوب و غیره. بر همین مبنا، الگوی «تخصیص فضایی» به دنبال کشف نابرابری‌هایی است که در اثر توزیع نامناسب منابع و امکانات به وجود می‌آید، هدف این الگو است دفاع در راستای رفع این نابرابری‌ها و موضوع اصلی این الگو برقراری عدالت در شهر است (Arbakaf, 2008: 28)؛ بنابراین در این الگو بحث عدالت اجتماعی در فضای شهری و توزیع عادلانه امکانات و دسترسی مناسب همه شهروندان به خدمات شهری مطرح می‌شود.

ازآنجاکه توزیع نامناسب کاربری‌ها و خدمات شهری نه‌تنها می‌تواند به برهم زدن تعادل جمعیت و عدم توازن آن در شهر بیانجامد، بلکه فضاهای شهری متناقض با عدالت از ابعاد اجتماعی و اقتصادی شکل دهد، ازجمله عواملی که باید در جهت اجرای عدالت اجتماعی و همراه با عدالت فضایی در برنامه‌ریزی شهری رعایت کرد، توزیع مناسب کاربری‌ها و خدمات شهری و به‌کارگیری صحیح فضاها است. در این زمینه کاربری‌ها و خدمات شهری عوامل مؤثری هستند که عدالت اجتماعی، اقتصادی و فضایی را در مناطق شهر برقرار کنند.

در همین راستا، این پژوهش بر مبنای این پرسش اساسی مطرح شد که ادراکات فضایی از دسترسی به خدمات شهری چگونه و طی چه ساز و کاری بر درک افراد از عدالت فضایی و احساس فقر در شهرها اثرگذار هستند. بر همین مبنا، بافت تاریخی شهر شیراز به‌عنوان نمونه موردپژوهش در این رساله انتخاب‌شده است که در حال حاضر منطبق بر منطقه (۸) شهرداری شهر شیراز در بافت مرکزی و تاریخی قرارگرفته است.

وجود مشکلاتی که در ادامه عنوان می‌گردد، دلیل انتخاب این منطقه به‌عنوان نمونه موردمطالعه است. بافت تاریخی شیراز در دسترسی به پارک و فضای سبز، فضاهای آموزشی و امکانات فرهنگی- ورزشی با مشکل مواجه است. در زمینه اقتصاد بافت نیز بیش از ۳۵ درصد ساکنین بافت در گروه شغلی کارگران ساده و ۳۰ درصد نیز کارکنان خدماتی و فروشندگان هستند که نشان از وجود سطح پایین درآمد ساکنان بافت و حضور اقشار فرودست جامعه است؛ همچنین ازنظر عدالت آموزشی نیز بیش از ۳۰ درصد بافت را افراد بی‌سواد تشکیل می‌دهند که نشان از نابرابری‌های آموزشی است و به دلیل همین نابرابری‌ها جمعیت بافت از سال ۱۳۳۵ تا به اکنون با کاهش مواجه است.

مروری بر مفاهیم عدالت فضایی و ابعاد تشکیل‌دهنده آن

از زمان شکل‌گیری تمدن‌های شهری، شهرها دارای چالش‌های فراوانی بوده‌اند که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به واقعیاتی چون نابرابری اجتماعی، قطبی‌شدن، فقر و نمود کالبدی این معضلات چون دسترسی نابرابر به سرمایه‌های شهری اشاره کرد. در تقابل با این معضلات و چالش‌ها بود که بحث عدالت در برنامه‌ریزی شهری وارد شد و جستجو برای عدالت یا چالش برای مبارزه با بی‌عدالتی به یکی از اصلی‌ترین اهداف برنامه‌ریزی شهری بدل گردیده است. در همین راستا می‌توان تاریخچه توجه به عدالت در مباحث شهری را به سه دوره کلی تقسیم نمود (Fainstein, 2017: 86). در این میان می‌توان به نظریه‌های برنامه‌ریزی ارتباطی[۱] (اینز[۲]، هیلی[۳]، ساندرکاک[۴]، اوایل ۱۹۹۰ تاکنون)، به سوی کیهان شهر[۵] (ساندرکاک)، برنامه‌ریزی گفتمانی[۶] (فیشر[۷])، شهر عدالت محور[۸] (فاینستاین[۹]- کمپل[۱۰])، برنامه‌ریزی همگانی[۱۱] (مارکوس[۱۲])، برنامه‌ریزی برابرانه[۱۳] (کرومهلز[۱۴]) و عدالت فضایی (دیکسی[۱۵]) اشاره نمود. در این دوره بود که رویکرد عدالت فضایی به شکلی صریح از سوی برنامه‌ریزان شهری مطرح شد. عدالت فضایی، مفهومی چندبعدی و پیچیده و درعین‌حال نوظهور و میان‌رشته‌ای است که در اشکال گوناگون در حوزه‌های علمی چون برنامه‌ریزی شهری، معماری،

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-08]

[DOI: 10.29252/hafthesar.9.34.1]

جامعه‌شناسی، جغرافیا و... مطرح‌شده است و موردبررسی قرارگرفته برمبنای این رویکرد، عدالت بعد فضایی دارد و بنابراین می‌توان از یک نگرش فضایی به‌منظور تشخیص بی‌عدالتی در شهر استفاده نمود (Friedmann, 2000: 465). به بیانی عدالت فضایی، توزیع عادلانه و دموکراتیک منافع و مسئولیت‌های اجتماعی در فضا با مقیاس‌های مختلف است. عدالت فضایی با اذعان به این نکته که فضا به شکل اجتماعی تولید می‌شود و فضای تولیدشده به روابط اجتماعی شکل می‌دهد، به تقویت مفهوم عدالت اجتماعی می‌پردازد (Bromberg et al., 2017: 3). در شهر نیز عدالت همراه با سه اصل کارایی، کیفیت محیطی و سرزندگی چهار مقوله عمده شهرسازی است (سعیدنیا، ۱۳۷۸: ۵۴). موضوع عدالت فضایی در طی دو دهه گذشته توسعه زیادی یافته است ولی تاکنون برنامه‌ریزان و پژوهشگران از ارائه یک ارزیابی کامل و همه‌جانبه از آن ناتوان بوده‌اند (Rodríguez, 2018). مطالعات انجام‌شده نیز به بررسی یک نوع از خدمات یا امکانات شهری از منظر عدالت فضایی پرداخته‌اند (González, 2017).

فقر شهری و دسترسی به خدمات شهری: فقر مفهومی چندبعدی است و تعریف آن فراتر از محرومیت غذایی است. در تعریف فقر می‌توان منابع مختلف تعریف را این‌گونه طبقه‌بندی نمود؛ تعاریفی که از سوی سازمان‌های بین‌المللی و ملّی صورت می‌گیرد، مانند بانک جهانی (World Bank)، برنامه توسعه سازمان ملل[۱۶] (UNDP)، مراکز آماری هر کشوری، بنیادهای تخصصی فقر مانند بنیاد روانتری و تعاریف آکادمیک. فقر، محرومیت از قابلیت‌های اساسی، حقوق بشر، آزادی انتخاب و فرصت‌های برابر است و در چندین جنبه از زندگی روزمره از قبیل درآمد کم، گرسنگی، زندگی در شرایط ناسالم، دسترسی ناکافی به خدمات اولیه، آسیب‌پذیری، محرومیت اجتماعی، سیاسی، حق رأی، ناامنی و... تجلی‌یافته است (World Bank, 2016: 151). برنامه توسعه سازمان ملل، فقر را در کیفیت زندگی تعریف کرده است و برای آن سه شاخص؛ اندازه کافی درآمد، بهداشت و آموزش را برمی‌شمارد (UNDP, 2016: 89). فقر شهری پدیده‌ای چندبعدی است که افراد را با بسیاری از محدودیت‌های زندگی مواجه می‌سازد و چالش‌های فقر شهری را می‌توان شامل دسترسی محدود به فرصت‌های شغلی و درآمدی، عدم بهره‌مندی از مسکن و خدمات، مواجه و زندگی و کار در محیط‌های ناسالم و خشن و عدم بهره‌مندی از خدمات تأمین اجتماعی و سازوکارهای حمایتی بهداشتی و آموزشی دانست.

زندگی در شهرهای فقرزده به معنی زندگی در اقتصادی است که تولید آن فقط برای زنده ماندن است، فقر شهری انتقال شوک اقتصادی کلانی است که معمولاً از طریق بازار کار و از دست دادن کار رخ می‌دهد؛ ازجمله ویژگی‌های شهر فقیر می‌توان به مهارت کم، دستمزد پایین، بیکاری بالا و محل کار در بخش غیررسمی و بدون بیمه‌های اجتماعی و بیکاری جوانان تحت عنوان مشکلی بزرگ و مرتبط با مسائل اجتماعی و درنهایت نبود امنیت اجتماعی اشاره نمود (نوری، ۱۳۹۵: ۶۸). به‌طورمعمول زندگی در زاغه‌های پرازدحام، فقدان زیرساخت، کیفیت ابنیه پایین، دسترسی محدود به خدمات، تصرف زمین‌های غیرقانونی از ویژگی‌های بارز شهرهای فقیر است (Parkhurst, 2014: 81).

قبل از پرداختن به نحوه دسترسی مردم و اقشار مختلف شهر از امکانات که در قالب فضایی به‌صورت شکل برخورداری محله‌های مختلف (به‌صورت محله‌های فقیرنشین و محله‌های غنی نشین از همدیگر تفکیک می‌شوند) از امکانات نمود می‌یابند، باید به اثرات کار بری اراضی شهری بدین امر توجه نمود. اگر در جریان برنامه‌ریزی شهری، تعیین کاربری‌های مختلف طوری انجام گیرد که توزیع متوازن سرانه‌ها را با توجه به اصول صحیح مکان‌یابی مدنظر قرار دهد تا حد زیادی به حصول عدالت اجتماعی مدد خواهد رساند (Nikšič & Sezer, 2017). از طرفی، در طول چند دهه اخیر، کشورها، سازمان‌های حکومتی و حرفه‌ای، نهادها و بنیادهای بین‌المللی و حکومت‌های محلی هرکدام بر اساس رویکردهایی (عینی/ ذهنی/ ترکیبی) به سنجش کیفیت زندگی در مقیاس جهانی، فراقاره‌ای، ملّی و محلی اقدام کرده‌اند. برخی از محققان چون میشل و دیگران (Mitchell et al., 2001) نتیجه می‌گیرند، «تاکنون توافقی پیرامون کیفیت زندگی، چه در واژگان تخصصی (ترمینولوژی)، چه در ساخت روش‌ها یا شاخص‌هایی که دربرگیرنده کیفیت زندگی هستند وجود نداشته است». باوجوداین، میشل و همکارانش تلاش کرده‌اند تا اجزای متفاوت کیفیت زندگی را به کار بندند. در رویکرد وی، کیفیت زندگی از سلامت، محیط کالبدی، منابع طبیعی، توسعه فردی[۱۷] و امنیت تشکیل می‌شود. جالب‌توجه است که بعد اقتصاد در مدل او دیده نمی‌شود، حال‌آنکه سایر محققین این موضوع را به‌عنوان یکی از ارکان اصلی کیفیت زندگی لحاظ می‌نمایند (Kamp et al., 2003).

ارائه الگوی عدالت فضایی به‌منظور کاهش فقر شهری و بر مبنای توزیع خدمات شهری: تاکنون به ترتیب مطالب مرتبط با عدالت فضایی، خدمات زیربنایی و فقر شهری موردبحث و بررسی قرار گرفت که در بخش‌های مجزا تعاریف و ابعاد اثرگذار بر هریک از این مفاهیم ارائه داده شد. در این بخش، با توجه به هدف تحقیق و برای دستیابی به الگوی عدالت فضایی که هدف آن کاهش فقر شهری بر مبنای توزیع مناسب خدمات شهری است، ابتدا شاخص‌ها و ابعاد هریک از مفاهیم ذکرشده تحقیق با در نظر گرفتن مرور ادبیات علمی مرور خواهد شد و در مرحله مدل مفهومی الگوی موردنظر تحقیق ارائه خواهد شد. با توجه به مطالعات انجام‌شده و مرور ادبیات موضوع، می‌توان شاخص‌های اقتصادی، کالبدی، اجتماعی، آموزشی، سیاسی، فرهنگی و بهداشتی را به‌عنوان معیارها و سنجه‌های مرتبط با عدالت فضایی در شهر ارائه نمود.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-08]
[DOI: 10.29252/hafthesar.9.34.1]

همچنین همان‌طورکه مشخص شد، تحقیقات و مطالعات گسترده‌ای با در نظر گرفتن مسئله فقر شهری صورت پذیرفته است که هریک با توجه به بستر مطالعه و ساختار تحقیق ابعاد خاصی را برای این مهم درنظر گرفته‌اند. با توجه به این امر، شاخص‌های مرتبط با فقر شهری با در نظر گرفتن اهداف تحقیق حاضر ارائه خواهد شد که مطابق جدول ۱ است. همان‌طورکه مشخص است، شاخص‌های موردنظر جهت تسهیل در امر سنجش و اندازه‌گیری آن‌ها به ابعاد مختلفی دسته‌بندی شده‌اند.

جدول ۱- دسته‌بندی شاخص‌های مرتبط با فقر شهری

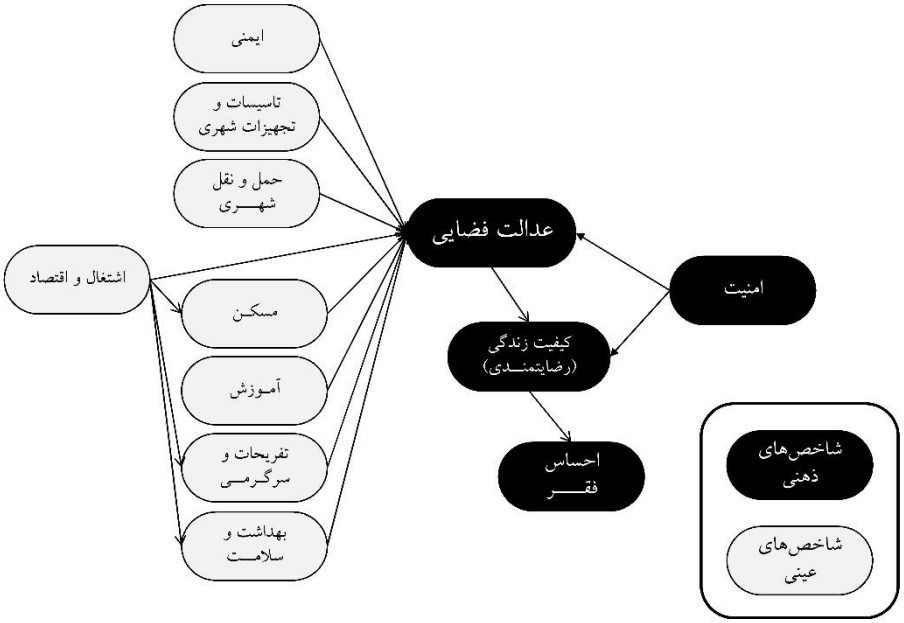
ردیف	بعد	شاخص	مطالعه
۱	متغیرهای جمعیتی در شهر	ازدحام	ADB, 2015
۲		تعداد خانوار در واحد مسکونی	UN, 2003
۳		بعد خانوار	UN, 2003; Mercer et al., 1996
۴		تعداد نفر در واحد مسکونی	Baud et al., 2008
۵		تراکم جمعیتی	UN, 2003; Baud et al, 2008; Worldmarmain
۶		درصد جمعیت کمتر از ۶ سال	زبردست، ۱۳۹۳
۷		درصد جمعیت بالای ۶۵ سال	زبردست، ۱۳۹۳
۸		جمعیت، مهاجرت و شهرنشینی	ADB, 2015
۹	دسترسی به زیرساخت، امکانات و حمل‌ونقل شهری	مدیریت پسماند	ADB, 2015
۱۰		دسترسی به آب آشامیدنی سالم	Mercer, 2017
۱۱		توسعه شهر	ADB, 2015
۱۲		حمل‌ونقل	UNDP, 2008
۱۳		زیرساخت‌ها (آب، فاضلاب، برق، تلفن و ...)	UNDP, 2008
۱۴	مسکن و عوامل کالبدی- محیطی در شهر	محیط طبیعی و انسان‌ساخت	Frederation of Canadian Municipalities, 2014
۱۵		درصد واحدهای مسکونی با مساحت کمتر از ۵۰ مترمربع	Mercer et al, 1996
۱۶		کیفیت مسکن	ADB, 2015
۱۷		درصد واحدهای مسکونی با مساحت ۵۰ تا ۷۵ مترمربع	Mercer et al., 1996
۱۸	اشتغال و عوامل اقتصادی در شهر	درصد جمعیت شاغل مرد	Baud et al., 2008
۱۹		درصد جمعیت شاغل زن	Mercer et al., 1996
۲۰		موضوعات اقتصادی و مرتبط با نیروی کار	UNDP, 2008
۲۱		سرانه GDP	UNDP, 2008
۲۲		امنیّت شغلی	Economist, 2016
۲۳		بهزیستی مادی	Economist, 2016
۲۴		اختلاف درآمدی و بیکاری	ADB, 2015
۲۵		درصد کل جمعیت شاغل	Baud et al., 2008
۲۶		درصد کل جمعیت دارای درآمد بدون کار	ADB, 2015
۲۷	سلامت و بهداشت شهری	سلامت	Economist, 2016; AUWI, 2015
۲۸		امید به زندگی هنگام تولد	UNDP, 2008
۲۹		بیماری‌های عفونی	Mercer, 2017
۳۰		تعداد معلولین	زبردست، ۱۳۹۳
۳۱		فعالیّت‌های ورزشی و فراغتی	Mercer, 2017

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-08]

[DOI: 10.29252/hafthesar.9.34.1]

۳۲		درصد جمعیت افرادی که همسر خود را بر اثر فوت یا متارکه از دست داده‌اند	Baharoglu, Kessides, 2002
۳۳		زندگی خانوادگی (میزان طلاق‌ها)	Economist, 2016
۳۴		روابط فردی	AUWI, 2015
۳۵	متغیرهای اجتماعی و روانی	زندگی اجتماعی	Economist, 2016
۳۶		درصد کل جمعیت بی‌سواد	De La Espriella, 2009; Baharoglu and Kessides, 2002; Mercer et al., 1996; Baud et al, 2008
۳۷		همبستگی اجتماعی	AUWI, 2015
۳۸		امنیت	UNDP, 2008
۳۹		خشونت شهری	UNDP, 2008

با توجه به هدف تحقیق و در نظر گرفتن ادبیات پژوهش مرتبط با شاخص‌های عدالت فضایی، دسترسی به خدمات شهری و فقـر شـهری، در این بخش، مدل مفهومی پژوهش تبیین و تدقیق شد. جزییات و شرح این مدل مطابق تصویر ۱ بسط داده‌شده است.



تصویر ۱- مدل مفهومی پژوهش

همان‌طورکه در مدل مفهومی پژوهش، قابل‌مشاهده است، هشت متغیر مستقل عینی خدمات شهری «ایمنی»، «تأسیسات و تجهیـزات شـهری»، «حمل‌ونقل شهری»، «اقتصاد و اشتغال»، «مسکن»، «آموزش»، «تفریحات و سرگرمی» و «بهداشت و سلامت» بـر متغیـر عینـی «عـدالت فضایی» اثرگذار هستند. البته بایستی مدنظر داشت که متغیر «اشتغال و اقتصاد» نیز خود بر چهار متغیر «مسـکن»، «آمـوزش»، «تفریحـات و سرگرمی» و «بهداشت و سلامت» اثرگذار است.

در بخش بعدی مدل مفهومی، همان‌طور که قابل‌مشاهده است، جنس اثرگذاری متغیر «عدالت فضایی» بر «کیفیت زندگی ذهنـی (رضـایتمندی)» تغییر کرده است، زیرا نوع اثرگذاری عینی بر ذهنی است. از طرفی با توجه به ماهیت ذهنی متغیر «امنیت»، این متغیر هم بر «عدالت فضایی» و هم بر «کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)» اثر خواهد گذاشت. درنهایت همان‌طور که مشخص است، اثرگذاری «رضایتمندی» بر «احساس فقر» در قالب رابطه‌ای ذهنی بر ذهنی تعریف‌شده است.

با توجه به ماهیت مدل مفهومی ارائه‌شده، در فصل‌های بعدی برمبنای سازه‌های هریک از متغیرها پرسشنامه ساختاریافته طیف لیکرت طراحی و تدوین خواهد شد و در نمونه موردمطالعه، مورد آزمایش قرار خواهد گرفت.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-08]
[DOI: 10.29252/hafthesar.9.34.1]

روش و متدلوژِی پژوهش

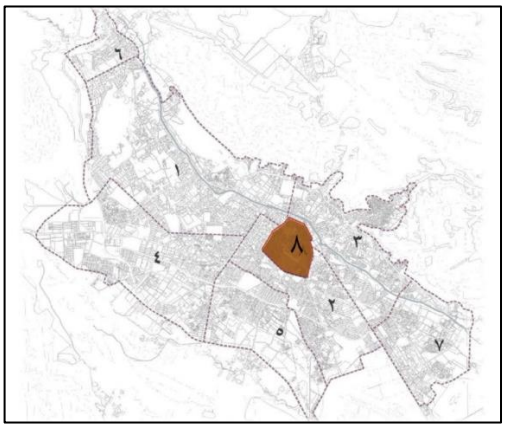
پژوهش حاضر ازنظر هدف تحقیق در زمره تحقیقات توسعه‌ای- کاربردی محسوب می‌شود. در این پژوهش به بررسی دو مبحث اصلی «الگوهای عدالت فضایی» و «فقر شهری» و همچنین ارتباط میان این دو مبحث، پرداخته خواهد شد.

جامعه آماری در این پژوهش شامل همه شهروندانی است که در منطقه هشت شهرداری کلان‌شهر شیراز به‌طور دائم زندگی کرده‌اند. دلیل این امر، در ارتباط بودن این افراد با وضعیت خدمات شهری موجود در محله و وضعیت فقر و عدالت شهری موجود در آن است. برای تخمین حجم نمونه از فرمول «تعیین حجم نمونه کوکران»[۱۸] استفاده‌شده است (هومن، ۱۳۷۳: ۱۹۰). با توجه به عدم اطلاعات در مورد ویژگی‌های موجود در گروه نمونه درصد بیشینه یعنی مقادیر ۰/۵ برای بود و نبود ویژگی و صفت موردراندازه‌گیری لحاظ شده است. همچنین برای خطای اندازه‌گیری مقدار ۰/۰۵ (خطای حدی) انتخاب‌شده و بر اساس فرمول تعیین حجم نمونه کوکران تعداد ۳۷۵ نفر برای مطالعه برآورد گردید. پرسشنامه‌های تهیه‌شده با تکنیک حضور در محل و به‌صورت پیمایشی و با انتخاب پاسخ‌دهندگان با نمونه‌برداری تصادفی ساده در محیط موردنظر در روزهای مختلف هفته پر می‌شود. تلاش خواهد شد که پاسخ‌دهندگان از همهٔ طیف‌های اجتماعی با ویژگی‌های شخصی متفاوت باشند.

در بین روش‌های رگرسیونی و تحلیل مسیر، روش مدل‌سازی معادلات ساختاری با در نظر گرفتن این امر که توان استخراج متغیر پنهان را در تحقیق دارا است با ماهیت این پژوهش سازگارتر است، چرا که درک از فقر و عدالت فضایی توسط شهروندان به‌عنوان متغیرهای پنهان در ادبیات روش تحقیق دسته‌بندی می‌شوند؛ بنابراین، مدل‌سازی معادلات ساختاری به‌عنوان روش و ابزار اصلی تجزیه‌وتحلیل داده‌ها در این تحقیق انتخاب می‌شود که بر مبنای آن نیاز به توزیع پرسشنامه‌های ساختاریافته بین شهروندان در منطقه موردمطالعه وجود دارد. همچنین تحلیل‌ها در این روش با استفاده از نرم‌افزار Smartpls که بر اساس ارزیابی حداقل مربعات جزئی است، مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. در این پژوهش جمع‌آوری اطلاعات از طریق سنجی با پرسشنامه‌ای که بر اساس شاخص‌های مدل مفهومی تنظیم‌شده است، مورداستفاده قرار گرفت. با توجه به شاخص‌های به‌دست‌آمده سؤالاتی مطرح گردید و پرسشنامه‌ای با ۷۹ سؤال متنوع که مجموع اهداف را تعیین می‌نماید، طراحی گردید. بدین منظور سؤالات در حیطه عدالت فضایی، خدمات شهری و فقر شهری موردسنجش قرار گرفت و برای بررسی هرکدام از عوامل سؤالاتی در حیطه‌های گوناگون مطرح شد.

معرفی محدوده و ویژگی‌های آن (شناخت بافت تاریخی شهر شیراز)

منطقه تاریخی و بافت قدیم شیراز تا پیش از توسعه شهر در عصر حاضر به‌عنوان شهر قدیم شیراز شناخته می‌شده که ساختار اصلی آن نیز مطابق با شهر قدیم است. در حال حاضر آن محدوده منطبق با منطقه(۸) شهرداری کلان‌شهر شیراز است. بافت تاریخی شیراز در ارتباط با مناطق همجوار(۱)، (۲) و (۳) قرار دارد که عمده هم‌جواری آن از جنوب، غرب و شرق با منطقهٔ (۲) است. محدوده شهر قدیم درگذشته با دیوار و خندق محصور بوده که اکنون خیابان‌های «فردوسی» در شمال، «کشاورز» و «زینبیه» در شرق، بلوار «سیبویه» در جنوب و خیابان‌های «سعدی»، «توحید» و «قاآنی» در غرب به‌صورت حلقه‌ای بافت را از سایر مناطق هم‌جوار مجزا کرده‌اند. بر روی این حلقه مجموعاً نه دروازه قرار دارد که این دروازه‌ها به همراه میدان‌ها و فلکه‌ها به‌عنوان مفاصل و نقاط اتصال بافت قدیم و جدید محسوب می‌گردند و این ارتباط با شهر و پیوسته بودن شبکه حمل‌ونقل مزایایی ازجمله حرکت تسهیل شده بار در بافت و سهولت در جابه‌جایی و حرکت را به همراه دارد. این منطقه هسته اصلی پیدایش کلان‌شهر شیراز و در حال حاضر کوچک‌ترین منطقه این شهر است. تصویر ۲ موقعیت استقرار جغرافیایی بافت تاریخی (منطقهٔ ۸ شهرداری) را در پهنه کلان‌شهر شیراز نمایش می‌دهد.



تصویر ۲- موقعیت بافت تاریخی در پهنه کلان‌شهر شیراز (مهندسین مشاور پرداراز، ۱۳۹۲)

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-08]

[DOI: 10.29252/hafthesar.9.34.1]

تحلیل یافته‌ها

در این بخش داده‌های جمع‌آوری‌شده از پرسشنامه‌ها که بین ۳۷۵ نفر از ساکنان محدوده موردمطالعه در منطقه (۸) کلان‌شهر شیراز که به عنوان نمونه مورد مطالعاتی تحقیق در نظر گرفته‌شده بود، توزیع شد مورد تجزیه‌وتحلیل آماری قرار می‌گیرد. اطلاعاتی که از اجرای پرسشنامه‌ها به‌دست‌آمده، جمع‌آوری، کدگذاری و وارد رایانه شد و با استفاده از نرم‌افزار اس.پی.اس.اس[19] نسخه ۲۱ و نرم‌افزار اسمارت پی‌ال‌اس[20] مورد تجزیه‌وتحلیل قرار گرفت.

در ابتدا پایایی پرسشنامه تحقیق با استفاده از روش آلفای کرونباخ به دست آمد.

جدول ۲- بررسی پایایی پژوهش

Item No.	Cronbach Alpha
۵۲	۰/۹۲۷

همان‌طورکه مشاهده می‌شود در پژوهش صورت گرفته، مقدار آلفای کرونباخ استاندارد ۰/۹۲۷ است که نشان‌دهنده این است که پژوهش صورت گرفته از پایایی مناسبی برخوردار است و نتایج حاصله قابل اتکاء است؛ بنابراین پس از بررسی پایایی پژوهش و مثبت بودن نتایج به تحلیل و ارزیابی پرداخته خواهد شد.

در مرحله بعد، بررسی و تحلیل داده‌های استخراج‌شده از پرسشنامه‌ها با استفاده از روش مدل‌سازی معادلات ساختاری مورد ارزیابی قرار گرفت. مدل‌یابی معادلات ساختاری[21] یک تکنیک تحلیل چند متغیری بسیار کلی و نیرومند از خانواده رگرسیون چند متغیری و به بیان دقیق‌تر بسط «مدل خطی کلی»[22] است که به پژوهشگر امکان می‌دهد مجموعه‌ای از معادلات رگرسیون را به گونه هم‌زمان مورد آزمون قرار دهد (هومن، ۱۳۹۷: ۱۱). در همین راستا، مدل تحقیق حاضر را با استفاده از روش مدل‌سازی معادلات ساختاری و نرم‌افزار SmartPls موردبررسی قرار می‌دهیم. تکنیک حداقل مربعات جزئی[23] یکی از موضوعاتی است که غالباً در پژوهش‌های اجتماعی و روانشناسی مورداستفاده قرار می‌گیرد. از زمان معرفی مدلسازی معادلات ساختاری مبتنی بر کوواریانس که توسط «کارل یورسکوگ» در سال ۱۹۷۳، این تکنیک توجه بسیار زیادی را در بین محققین تجربی به خود جلب کرده است.

با توجه به اصول حاکم بر روش مدل‌سازی معادلات ساختاری، قبل از بررسی معناداری روابط مسیرها و ضرایب اثرگذاری متغیرها بر یکدیگر در هر مسیر، بایستی پایایی و روایی مدل ارائه‌شده موردبررسی قرار گیرد. یکی از راه‌های بررسی پایایی مدل پژوهش استفاده از ضریب پایایی مرکب است و روایی مدل نیز با استفاده از روایی همگرای AVE مورد ارزیابی قرار خواهد گرفت. شرط برقراری پایایی سازه این است که اندازه پایایی مرکب[24] از ۰/۷ بزرگ‌تر باشد (فورنل و لارکر، ۱۹۸۱).

جدول ۳- شاخص پایایی مرکب

ردیف	متغیر	پایایی مرکب (CR)
۱	ایمنی	۰.۸۵۷
۲	تأسیسات و تجهیزات شهری	۰.۸۴۲
۳	حمل‌ونقل شهری	۰.۸۱۶
۴	اقتصاد و اشتغال	۰.۸۶۰
۵	مسکن	۰.۹۳۱
۶	آموزش	۰.۸۲۱
۷	تفریحات و سرگرمی	۰.۸۶۴
۸	بهداشت و سلامت	۰.۸۳۴
۹	عدالت فضایی	۰.۸۱۷
۱۰	کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)	۰.۸۵۲
۱۱	فقر	۰.۷۶۶

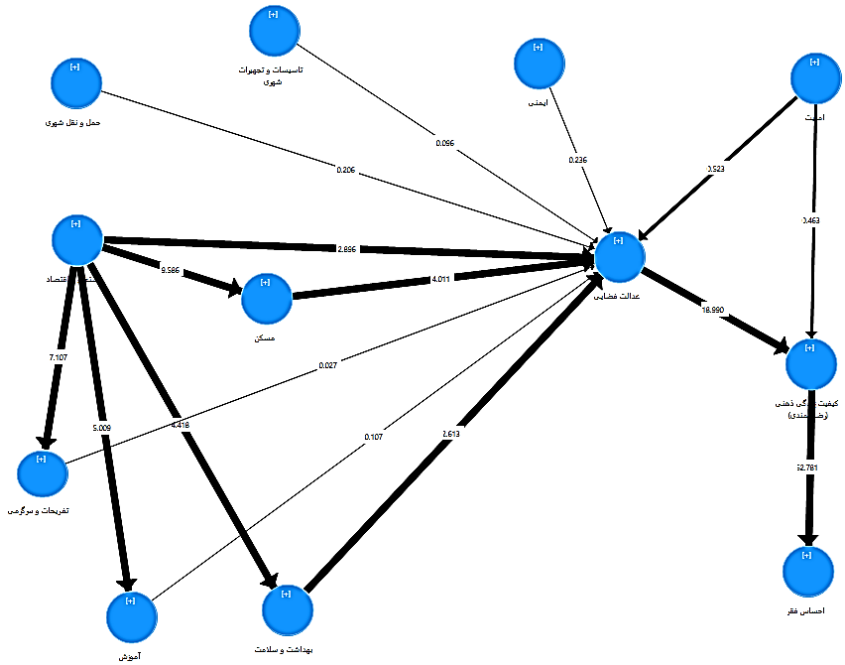
[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-08]

[DOI: 10.29252/hafthesar.9.34.1]

همانطورکه در جدول ۳ مشخص است، اندازه پایایی مرکب در مدل موردبررسی پژوهش قابل‌قبول است. همچنین، روایی همگرا دومین معیاری است که برای برازش مدل‌های اندازه‌گیری در نرم‌افزار پی.ال.اس به‌کار می‌رود. این شاخص توسط فورنل و لارکر (۱۹۸۱) پیشنهاد شد و برای این شاخص حداقل مقدار ۰/۵، مقدار بحرانی در نظر گرفته‌شده است. بدین معنا است که متغیر پنهان موردنظر حداقل ۵۰ درصد واریانس مشاهده‌پذیرهای خود را تبیین می‌کند.

جدول ۴- شاخص روایی همگرای مدل

ردیف	متغیر	پایایی مرکب (CR)
۱	ایمنی	۰/۲۶۵
۲	امنیت	۰/۵۴۸
۳	تأسیسات و تجهیزات شهری	۰/۸۲۱
۴	حمل‌ونقل شهری	۰/۸۴۳
۵	اقتصاد و اشتغال	۰/۶۹۳
۶	مسکن	۰/۸۳۰
۷	آموزش	۰/۷۲۴
۸	تفریحات و سرگرمی	۰/۸۹۰
۹	بهداشت و سلامت	۰/۶۸۸
۱۰	عدالت فضایی	۰/۶۹۸
۱۱	کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)	۰/۶۴۱
۱۲	فقر	۰/۷۳۶



تصویر ۳- مقادیر آماره t در مدل پایه

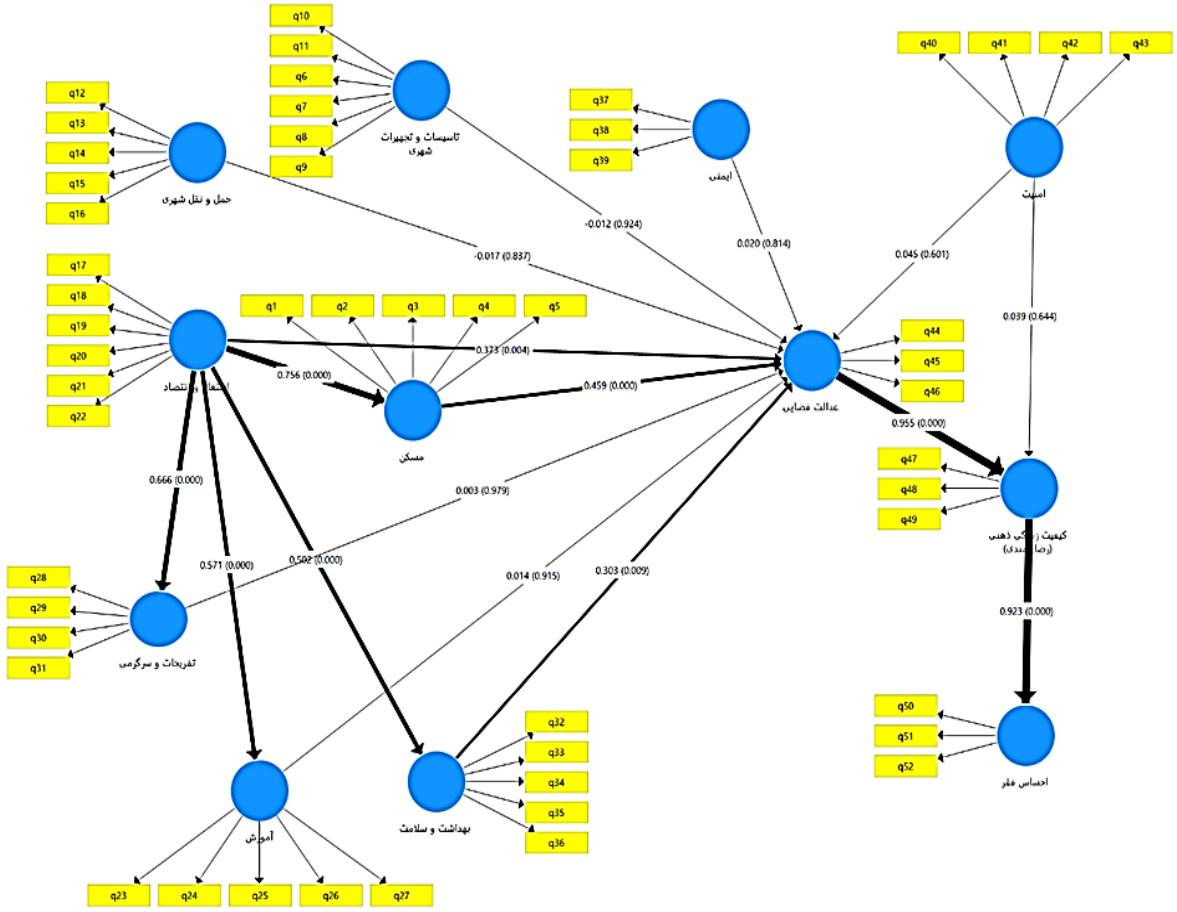
همچنان که در جدول ۴ آمده است، مقادیر AVE تمامی شاخص‌ها بالاتر از ۰/۵ محاسبه‌شده و روایی همگرای مدل نیز تأیید می‌شود.

در مرحله بعدی تحلیل داده‌ها، ارزیابی مدل ساختاری مدنظر قرار داده شد. نمودارهای شماره (۴) و (۵) نشان‌دهنده مدل‌های کلی خروجی نرم‌افزار PLS است که هم‌زمان هم دربرگیرنده مدل ساختاری و هم مدل اندازه‌گیری است که در ادامه آن‌ها را به‌تفصیل تفکیک نموده و موردبررسی قرار خواهیم داد. برای آزمون فرضیه از آماره t استفاده شد. برای بررسی معنادار بودن روابط نیز از اندازه تی[۲۵] استفاده شد که در

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-08]
[DOI: 10.29252/hafthesar.9.34.1]

نرم‌افزار پی.ال.اس با استفاده از الگوریتم راه‌اندازی خودکار[۲۶] به‌دست می‌آید (آذر و همکاران، ۱۳۹۵). در این مدل اگر ضریب معناداری (t) بالاتر از ۱.۹۶ باشد رابطه بین دو عامل (مسیر) در نمونه موردمطالعه با ۹۵ درصد اطمینان تأیید می‌شود.

همان‌طور که مشخص است به‌غیر از اثرگذاری متغیرهای ایمنی، تأسیسات و تجهیزات، حمل‌ونقل، تفریحات و سرگرمی و آموزش بر عدالت فضایی، روابط به وجود آمده بین متغیرهای دیگر معنادار به‌دست‌آمده است. تصویر ۳ ضریب مسیر هر یک از این روابط معنادار را نشان می‌دهد.



تصویر ۴- مقادیر ضرایب مسیر مدل پایه

ضرایب مسیرهای معنادار عددی بین ۰ و ۱ است که هرچه این عدد به یک نزدیک شود، شدت این رابطه بیشتر است. ترکیب این ضرایب در مسیرها از رسیدن به متغیر مستقل تا متغیر وابسته احساس فقر مطابق جدول ۵ است. این جدول، ضریب کلی هر مسیر را نشان می‌دهد.

همان‌طورکه در جدول ۵ مشخص است، مسیرها به سه دسته اصلی تقسیم‌شده‌اند. دسته اوّل مسیرهای قرمزرنگ هستند که بیان‌گر عدم شناسایی رابطه معنادار برای این مسیرها توسط داده‌های تحقیق هستند. به‌عبارت‌دیگر، عدم معناداری روابط کلی مسیر مشخص است. دسته دوّم مسیرهای زرد هستند که معناداری بخشی از مسیر را نشان می‌دهند، ولیکن، به دلیل کامل نبودن مسیر از مستقل‌ترین متغیر تا وابسته‌ترین متغیر (فقر)، در تحلیل‌های پژوهش و با توجه به هدف اصلی آن، قابل‌قبول نیستند. دسته سوّم، مسیرهای سبز هستند که معناداری روابط را از متغیرهای مستقل به متغیر وابسته نشان می‌دهند.

همان‌طور که مشخص است سه مسیر «اشتغال و اقتصاد، عدالت فضایی، کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)، احساس فقر»، «اشتغال و اقتصاد، بهداشت و سلامت، عدالت فضایی، کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)، احساس فقر» و «اشتغال و اقتصاد، مسکن، عدالت فضایی، کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)، احساس فقر» به ترتیب با ضرایب مسیر (0.328)، (0.134) و (0.306) از متغیر مستقل اشتغال و اقتصاد بر متغیر وابسته احساس فقر اثرگذار بوده‌اند که در فصل آینده تفسیر آن به‌تفصیل آورده خواهد شد.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-08]
[DOI: 10.29252/hafthesar.9.34.1]

جدول ۵- آزمون مسیرهای معنادار (فرضیات)

ردیف	Specific Indirect Effects	مسیر مورد بررسی
۱	0.036	امنیت ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) ← احساس فقر
۲	0.012	آموزش ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) ← احساس فقر
۳	0.007	اشتغال و اقتصاد ← آموزش ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) ← احساس فقر
۴	0.328	اشتغال و اقتصاد ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) ← احساس فقر
۵	0.040	امنیت ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) ← احساس فقر
۶	0.018	ایمنی ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) ← احساس فقر
۷	0.267	بهداشت و سلامت ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) ← احساس فقر
۸	0.134	اشتغال و اقتصاد ← بهداشت و سلامت ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) ← احساس فقر
۹	-0.010	تأسیسات و تجهیزات شهری ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) ← احساس فقر
۱۰	0.003	تفریحات و سرگرمی ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) ← احساس فقر
۱۱	0.002	اشتغال و اقتصاد ← تفریحات و سرگرمی ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) ← احساس فقر
۱۲	-0.015	حمل‌ونقل شهری ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) ← احساس فقر
۱۳	0.881	عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) ← احساس فقر
۱۴	0.405	مسکن ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) ← احساس فقر
۱۵	0.306	اشتغال و اقتصاد ← مسکن ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) ← احساس فقر
۱۶	0.008	اشتغال و اقتصاد ← آموزش ← عدالت فضایی
۱۷	0.152	اشتغال و اقتصاد ← بهداشت و سلامت ← عدالت فضایی
۱۸	0.002	اشتغال و اقتصاد ← تفریحات و سرگرمی ← عدالت فضایی
۱۹	0.347	اشتغال و اقتصاد ← مسکن ← عدالت فضایی
۲۰	0.013	آموزش ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)
۲۱	0.007	اشتغال و اقتصاد ← آموزش ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)
۲۲	0.356	اشتغال و اقتصاد ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)
۲۳	0.043	امنیت ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)
۲۴	0.020	ایمنی ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)
۲۵	0.290	بهداشت و سلامت ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)
۲۶	0.145	اشتغال و اقتصاد ← بهداشت و سلامت ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)
۲۷	-0.011	تأسیسات و تجهیزات شهری ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)
۲۸	0.003	تفریحات و سرگرمی ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)
۲۹	0.002	اشتغال و اقتصاد ← تفریحات و سرگرمی ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)
۳۰	-0.016	حمل‌ونقل شهری ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)
۳۱	0.439	مسکن ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)
۳۲	0.331	اشتغال و اقتصاد ← مسکن ← عدالت فضایی ← کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)

بحث و نتیجه‌گیری

تحقیق حاضر باهدف اصلی بررسی اثرگذاری توزیع خدمات شهری بر عدالت فضایی و لاجرم کاهش فقر شهری شکل گرفت. با توجه به این هدف، تبیین مسئله اولیه، ضرورت و اهمیت موضوع، فرضیات و سؤالات اصلی پژوهش تبیین شد. با توجه به این امر که روش کلی این پژوهش به‌صورت توصیفی- تحلیلی است. در بخش تحلیل پژوهش، ابتدا به توصیف و شناخت محدوده موردمطالعه در منطقه تاریخی شهر شیراز که خود به دوازده محله «سرباغ»، «سنگ سیاه»، «درب شازده»، «لب آب»، «اسحاق‌بیگ»، «موردستان»، «بالاکفت»، «سردزک»،

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-08]

[DOI: 10.29252/hafthesar.9.34.1]

«درب مسجد»، «میدان شاه»، «کلیمی‌ها» و «بازار مرغ» دسته‌بندی شدند. بااین‌وجود، مطالعات میدانی و بررسی‌ها نشان داد که اختلاف معناداری بین این محلات ازنظر اجتماعی، کالبدی، فضایی و اجتماعی وجود ندارد. داده‌های پرسشنامه‌ای جمع‌آوری‌شده از ۳۷۵ نفر در محلات موردمطالعه، مورد تحلیل قرار گرفت. گزارش داده‌ها در قالب بررسی مدل مفهومی پژوهش برای رسیدن به بحرانی‌ترین مسیرها ارائه شد.

در این بخش، مشخص گردید که تنها ۳ مسیر اصلی «اشتغال و اقتصاد، عدالت فضایی، کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)، احساس فقر»، «اشتغال و اقتصاد، بهداشت و سلامت، عدالت فضایی، کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)، احساس فقر» و «اشتغال و اقتصاد، مسکن، عدالت فضایی، کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)، احساس فقر» به ترتیب با ضرایب مسیر (0.328)، (0.134) و (0.306) از طریق توزیع خدمات شهری بر عدالت فضایی و از آن راه بر درک افراد از وضعیت فقر اثرگذارند.

همان‌طور که مشخص است اولین و اثرگذارترین مسیر عبارت است از مسیر: اشتغال و اقتصاد، عدالت فضایی، کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)، احساس فقر. همان‌طور که مشخص است در این مسیر وضعیت اقتصادی و اشتغال ساکنان و شهروندان در بافت تاریخی شهر شیراز به‌طور مستقیم و قابل‌توجهی بر میزان درک آنان از عدالت فضایی شهری و در مرحله بعد بر درک آنان از فقر اثرگذار خواهد بود. با توجه به این نکته که این منطقه بخشی از شهر شیراز است و همه امکانات و خدمات شهری در آن وجود دارد، به نظر می‌رسد که وضعیت اشتغال و اقتصاد ازنظر افراد برای اختصاص دادن حجم قابل قبولی از این امکانات به‌عنوان رکن اساسی در نظر گرفته‌شده است. درواقع می‌توان بیان کرد که درک عدالت فضایی و فقر برای ساکنان این منطقه از لایه‌های مدیریتی و شهری عبور کرده است و ازنظر آنان تا حد زیادی وابسته به وضعیت اقتصادی خود آن‌ها تلقی شده است. پس‌ازآن، دومین مسیر اثرگذار به‌صورت روبرو است: اشتغال و اقتصاد، مسکن، عدالت فضایی، کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)، احساس فقر. همان‌طور که مشخص است در این مسیر نیز اثرگذاری وضعیت اشتغال و اقتصاد بر مسکن، عدالت فضایی و فقر پراهمیت انگاشته شده است. این مسیر نیز طبق الگوی قبل تفسیر می‌شود، درواقع با توجه به وجود طیف گسترده‌ای از مسکن از کیفیت‌های خوب تا ضعیف در منطقه، می‌توان بیان کرد که ساکنان این منطقه، وضعیت فقر و کیفیت ضعیف مسکن خود را ناشی از شرایط اشتغال و اقتصاد خود نسبت می‌دهند تا لایه‌های مدیریتی و شهری. درنهایت، سومین مسیری که نسبت به دو مسیر قبلی به‌طور قابل‌توجهی ضعیف‌تر است شامل مسیر: اشتغال و اقتصاد، بهداشت و سلامت، عدالت فضایی، کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی) و احساس فقر می‌شود. در این مسیر نیز اگرچه عامل سلامت و بهداشت برای افراد ساکن در این منطقه بااهمیت تلقی شده است، ولیکن، این عامل نیز تحت تأثیر اشتغال و اقتصاد تفسیر و تبیین شده است.

با توجه به مسیرهای به‌دست‌آمده می‌توان بیان کرد که ازنظر شهروندان ساکن در بافت تاریخی شهر شیراز وضعیت ضعیف اقتصادی و اشتغال آنان که بر پایه توصیف ویژگی‌های شخصی آن‌ها، وابسته به خود آن‌هاست تا مدیریت شهری، اثرگذاری چشم‌گیری بر درک آنان از عدالت فضایی و نتیجتاً احساس فقیر بودن آن‌ها دارد. جالب‌توجه است که Kamp و همکارانش (۲۰۰۳) به نقش کلیدی اقتصاد در درک فقر شهری اشاره مستقیم داشته‌اند. در توجیه این تفکر و بر پایه بسیاری از پژوهش‌ها می‌توان بیان کرد که ساکنان این منطقه دچار فرهنگ فقر شده‌اند. این امر سبب شده است که آنان از محیط پیرامونی خود انتظار ارائه کیفیت‌های قابل‌توجه ازنظر خدمات شهری را نداشته باشند و عدالت فضایی ضعیف و فقر خود را نتیجه وضعیت اقتصادی و اشتغال ناکارآمد خود بدانند.

پی‌نوشت‌ها

1- Communicative Planning Theorys
2- Judith. E. Innes
3- Patsy Healey
4- Leonie Sandercock
5- Cosmopoli: Mongrel Cities of the 21st Century
6- Discourse Planning
7- Frank Fischer
8- Theory of the "Just City"
9- Fainstein
10- Heather Campbell
11- Commons Planning
12- Peter Marcuse
13- Equity Planning
14- Norman Krumholz
15- Mustafa Dikec
16- United Nations Development Programme
17- Personal Development
18- Cochran Formula
19- SPSS
20- Smart PLS
21- Structural Equation Modeling: SEM
22- General Linear Model
23- Partial Least Squares
24- CR
25- T-Value
26- Bootstraping

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-08]

[DOI: 10.29252/hafthesar.9.34.1]

فهرست منابع

- حبیبی، س.م. (۱۳۸۲). از شار تا شهر، انتشارات دانشگاه تهران.
- حسینی‌شه‌پریان، ن. (۱۳۹۴). تحلیلی بر عدالت فضایی با تأکید بر خدمات عمومی شهری کلان‌شهر اهواز، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه شهید چمران اهواز.
- زیاری، ک. (۱۳۸۱). برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری، انتشارات دانشگاه یزد.
- شیخی، م. ت. (۱۳۹۲). جامعه‌شناسی شهری، انتشارات نورگیتی.
- گزارش مطالعات بازنگری طرح تفصیلی منطقه (۸) شهرداری (بافت تاریخی) شیراز – شناخت و تحلیل وضع موجود. (۱۳۹۲). جلد اوّل: تجربیات جهانی، مهندسین مشاور پرداراز، وزارت مسکن و شهرسازی شهرداری شیراز.
- گزارش مطالعات بازنگری طرح تفصیلی منطقه (۸) شهرداری (بافت تاریخی) شیراز – شناخت و تحلیل وضع موجود. (۱۳۹۲). جلد پنجم: مطالعات حمل‌ونقل و ترافیک، مهندسین مشاور پرداراز، وزارت مسکن و شهرسازی شهرداری شیراز.
- گزارش مطالعات بازنگری طرح تفصیلی منطقه (۸) شهرداری (بافت تاریخی) شیراز – شناخت و تحلیل وضع موجود. (۱۳۹۲)، جلد ششم: مطالعات اهداف، راهبردها و الگوهای پیشنهادی، مهندسین مشاور پرداراز، وزارت مسکن و شهرسازی شهرداری شیراز.
- هومن، ح.ع. (۱۳۹۷). مدل‌یابی معادلات ساختاری با کاربرد نرم‌افزار لیزرل (با اصلاحات)، ناشر: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت).

- Bromberg, A, Morrow, G., & Pfeiffer, D. (2017). Editorial Note, Why Spatial Justice?, Critical Planning, 14, 1-4.
- Deas, I., Robson, B., Wong, C., & Bradford, M. (2003). Measuring Neighborhood Deprivation: A Critique of the Index of Multiple Deprivations, Environment and Planning, 21, 883-903.
- Dufaux, F., Gervais-Lambony, P., & Lehman-Frisch, S. & M. (2016). Birth Announcement, Spatial Justice.
- Fainstein, S. (2017). The Just City, International Journal of Urban Science, 18, 1-18.
- Friedmann, A. (2000). The Good City, in Defense of Utopian Thinking, International.
- Kamp, I., K., Van, Leidelmeijer, K., Marsman, G., & De Hollander, A. (2003). Urban Environmental Quality and Human Wellbeing: Towards a Conceptual Framework and Demarcation of Concepts; a Literature Study", Landscape and Urban Planning, 65, 2, 1.
- Lynch, J., Smith, GD., Harper, S., Hillemeier, M., Ross, N,. Kaplan, GA., & et al. (2004), Is Income Inequality a Determinant of Population Health? A Systematic Review. The Milbank Quarterly, 82, 1, 5-99.
- Mon, Ashby H.B. (2008). The Interplay between Social Welfare and Competitiveness: The Case of Canadian Medicare. Geoforum, 39, 2009–2018.
- UNDP. (2016). Technical Note Explaining the Definition of the HDI, http://hdr.undp.org/en/media/hdr_20072008_tech_note_1.pdf.
- Welsh Index of Multiple Deprivations (WIMD). (2014). Welsh Government.
- World Bank Group. (2016). World Development Report: Digital Dividends.
- XU, C., Liu, m., an, S., Chen, J., & Yan, P. (2013). Assessing the Impact Urbanization on Regional Net Primary Productivity in Jiangyin County, Chin, Journal of Environmental Management, 85, 3.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-08]

[DOI: 10.29252/hafthesar.9.34.1]