

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

سمیرا عباسی**، زهرا سادات 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 قابل توجهی مدنظر قرار گرفته و همچنین با چالش‌های عمده‌ای مواجه گردیده است. از دیگر سو بحران‌ها و شرایط ذکر شده، 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 کلان شهر شیراز (منطبق بر منطقه هشت شهرداری این شهر) به عنوان نمونه موردپژوهش شکل گرفت. بر همین مبنای، پس از مرور ادبیات مرتبط با موضوع، مدل مفهومی تحقیق شکل گرفت و پیمایش پرسشنامه‌ای از ساکنین در بافت مدنظر که به عنوان منطقه فروش است شهری شناخته می‌شود، به عمل آمد (جامعه آماری در این پژوهش بالغ بر 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. به‌طور کلی می‌توان این گونه از نظر شهروندان ساکن در بافت تاریخی شهر شیراز نتیجه گرفت که وضعیت ضعیف اقتصادی و اشتغال آنان که بر پایه توصیف بیشگی‌های 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 رساله 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 مشاوره 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)

**** دکتری شهرسازی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

z.zarabadi@srbiau.ac.ir

مقدمه

امروزه با افزایش رشد جمعیت و در پی آن فقدان مراکز خدمات کافی و آشفتگی در توزیع و مکان‌بایی خدمات، از جمله 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 برنامه‌ریزی 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)؛ از این‌رو 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 یا همگن جغرافیایی است که بر اساس نیازهای و خواسته‌های شهروندان شکل‌گرفته است؛ مانند دسترسی به خدمات شهری، فرصت‌های شغلی، دسترسی به مراقبت‌های بهداشتی، کیفیت هوای خوب و غیره. بر همین مبنای، 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.

از آنجاکه توزیع نامناسب کاربری‌ها و خدمات شهری نه تنها 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، از جمله 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 به کارگیری صحیح فضاهایها 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 مبنای، بافت تاریخی شهر شیراز به عنوان نمونه مورد پژوهش در این رساله انتخاب شده است که در حال حاضر منطقه بر منطقه (۸) شهرداری شیراز در بافت مرکزی و تاریخی قرار گرفته است.

وجود مشکلاتی که در ادامه عنوان می‌گردد، دلیل انتخاب این منطقه به عنوان نمونه مورد مطالعه 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 کارگران خدماتی و فروشنده‌گان هستند که نشان از وجود سطح پایین درآمد ساکنان بافت و حضور اقشار فروندست جامعه است؛ همچنین از نظر 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 واقیه‌اتی چون نابرابری اجتماعی، قطبی شدن، 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 (اینژ، هیلی^۲، ساندر کاک^۳، اویل ۱۹۹۰ تاکتون)، به سوی کیهان شهر^۴ (ساندر کاک)، برنامه‌ریزی گفتمانی^۵ (فیشر^۶، شهر عدالت محور^۷ (فاینستاین^۸- کمپل^۹)، برنامه‌ریزی همگانی^{۱۰} (مارکوس^{۱۱}، برنامه‌ریزی برابرانه^{۱۲} (کرومہلز^{۱۳}) و عدالت فضایی (دیکسی^{۱۴}) 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 در عین حال نوظهور و میان‌رشته‌ای است که در اشکال گوناگون در حوزه‌های علمی چون برنامه‌ریزی شهری، معماری،

جامعه‌شناسی، جغرافیا و... مطرح شده است و موردنظر قرار گرفته برمبنای این رویکرد، عدالت بعد فضایی دارد و بنابراین می‌توان از یک نگرش فضایی به منظور 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 کارابی، کیفیت محیطی و سرزنشگی چهار مقوله عمدۀ 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).

قره شهری و دسترسی به خدمات شهری: قره مفهومی چندبعدی است و تعریف آن فراتر از محرومیت غذایی است. در تعریف قره 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 قره مانند بنیاد روانتری و تعاریف آکادمیک. قره، 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، نالمنی و... تجلی یافته است (World Bank, 2016: 151). برنامه توسعه سازمان ملل، قره را در کیفیت زندگی تعریف کرده است و برای آن سه شاخص؛ اندازه کافی درآمد، پهداشت و آموزش را بر می‌شمارد (UNDP, 2016: 89). قره شهری پدیده‌ای چندبعدی است که افراد را با بسیاری از محدودیت‌های زندگی مواجه می‌سازد و چالش‌های قره 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، قره شهری انتقال شوک اقتصادی کلانی است که معمولاً از طریق بازار کار و از دست دادن کار رخ می‌دهد؛ از جمله 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 درنهايت نبود امنیت اجتماعی اشاره نمود (نوری، ۱۳۹۵: ۶۸). به طور معمول زندگی در زاغه‌های پرازدحام، فقدان زیرساخت، کیفیت اینه 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 افسار مختلف شهر از امکانات که در قالب فضایی به صورت شکل برخورداری محله‌های مختلف (به صورت محله‌های فقیرنشین و محله‌های غنی نشین از همیگر 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 (Nikšić & Sezer, 2017). از طرفی، در طول چند دهه اخیر، کشورها، سازمان‌های حکومتی و حرفه‌ای، نهادها و بنیادهای بین‌المللی و حکومت‌های محلی هر کدام بر اساس رویکردهایی (عینی/ ذهنی/ ترکیبی) به سنجش کیفیت زندگی در مقیاس جهانی، فرآواره‌ای، 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 واگان تخصصی (ترمینولوژی)، چه در ساخت روش‌ها یا شاخص‌هایی که در برگیرنده کیفیت زندگی هستند وجود نداشته است». با وجود این، 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. جالب توجه است که بعد اقتصاد در مدل او دیده نمی‌شود، حال آنکه سایر محققین این موضوع را به عنوان یکی از ارکان اصلی کیفیت زندگی لاحظ می‌نمایند (Kamp et al., 2003).

ارائه الگوی عدالت فضایی به منظور کاهش فقر شهری و بر مبنای توزیع خدمات شهری: تاکنون به ترتیب مطالب مرتبط با عدالت فضایی، خدمات زیربنایی و فقر شهری موربدیحث 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 ذکر شده 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 به عنوان معیارها و سنجه‌های مرتبط با عدالت فضایی در شهر ارائه نمود.

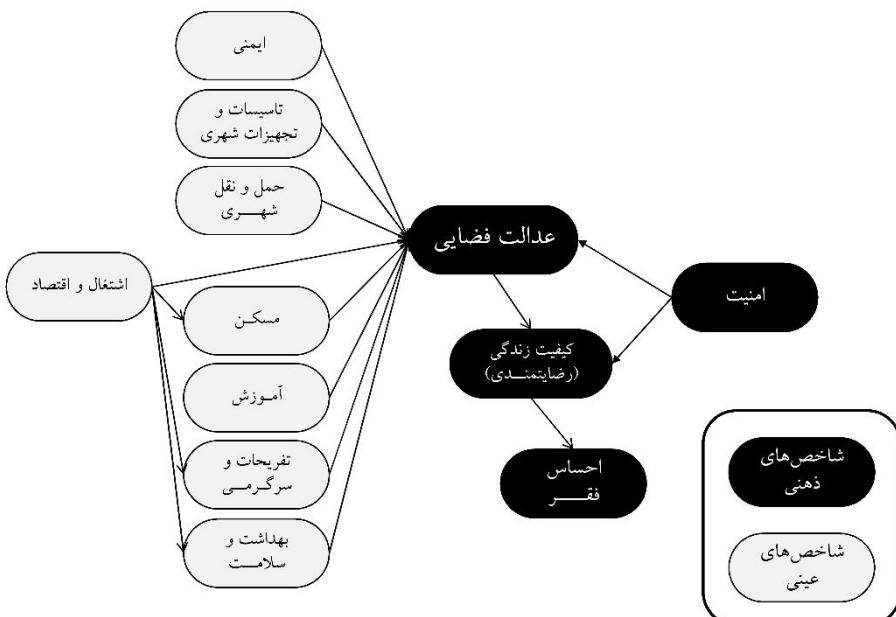
همچنین همان طور که مشخص شد، تحقیقات و مطالعات گسترهای با در نظر گرفتن مسئله فقر شهری صورت پذیرفته است که هریک با توجه به بستر مطالعه و ساختار تحقیق ابعاد خاصی را برای این مهم درنظر گرفته‌اند. با توجه به این امر، شاخص‌های مرتبط با فقر شهری با در نظر گرفتن اهداف تحقیق حاضر ارائه خواهد شد که مطابق جدول ۱ است. همان‌طور که مشخص است، شاخص‌های مورد نظر 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		ازدحام	ADB, 2015
۲		تعداد خانوار در واحد مسکونی	UN, 2003
۳		بعد خانوار	UN, 2003; Mercer et al., 1996
۴	متغیرهای جمعیتی در	تعداد نفر در واحد مسکونی	Baud et al., 2008
۵	شهر	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		مدیریت پسماند	ADB, 2015
۱۰	دسترسی به زیرساخت،	دسترسی به آب آشامیدنی سالم	Mercer, 2017
۱۱	اماکنات و حمل و نقل	توسعة شهر	ADB, 2015
۱۲	شهری	حمل و نقل	UNDP, 2008
۱۳		زیرساخت‌ها (آب، فاضلاب، برق، تلفن و ...)	UNDP, 2008
۱۴		محیط طبیعی و انسان ساخت	Frederation of Canadian Municipalities, 2014
۱۵	مسکن و عوامل کالبدی - محیطی در	درصد واحدهای مسکونی با مساحت کمتر از ۵۰ مترمربع	Mercer et al, 1996
۱۶	شهر	کیفیت مسکن	ADB, 2015
۱۷		درصد واحدهای مسکونی با مساحت ۵۰ تا ۷۵ مترمربع	Mercer et al., 1996
۱۸		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		GDP سرانه	UNDP, 2008
۲۲	اشتغال و عوامل اقتصادی در شهر	امنیت 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	Economist, 2016; AUWI, 2015
۲۸	سلامت و بهداشت	امید به زندگی هنگام تولد	UNDP, 2008
۲۹		بیماری‌های عفونی	Mercer, 2017
۳۰	شهری	تعداد معلولین	زبردست، ۱۳۹۳
۳۱		فعالیت‌های ورزشی و فراغتی	Mercer, 2017

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

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



تصویر ۱ - مدل مفهومی پژوهش

همان‌طور که در مدل مفهومی پژوهش، قابل مشاهده است، هشت متغیر مستقل عینی خدمات شهری «ایمنی»، «تأسیسات و تجهیزات شهری»، «حمل و نقل شهری»، «اقتصاد و اشتغال»، «مسکن»، «آموزش»، «تفریحات و سرگرمی» و «بهداشت و سلامت» بر متغیر عینی «عدالت فضایی» اثرگذار هستند. البته باستثنی مدنظر داشت که متغیر «اشغال و اقتصاد» نیز خود بر چهار متغیر «مسکن»، «آموزش»، «تفریحات و سرگرمی» و «بهداشت و سلامت» اثرگذار است.

در بخش بعدی مدل مفهومی، همان‌طور که قابل مشاهده است، جنس اثرگذاری متغیر «عدالت فضایی» بر «کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)» 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 تعریف شده است.

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

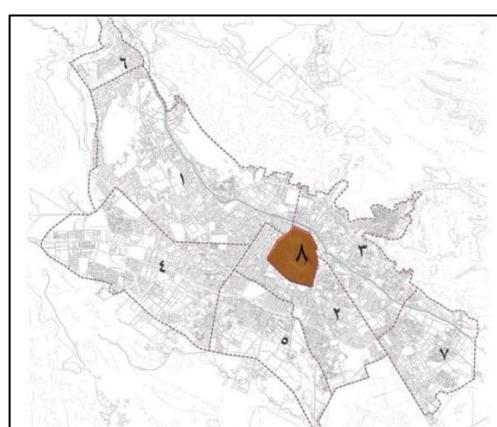
روش و متدلوزی پژوهش

پژوهش حاضر از نظر هدف تحقیقات توسعه‌ای - کاربردی محسوب می‌شود. در این پژوهش به بررسی دو مبحث اصلی «الگوهای عدالت فضایی» و «قرف 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 کلان شهر شیراز به طور 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} استفاده شده است (هومن، ۱۳۷۳: ۱۹۰). با توجه به عدم اطلاعات در مورد ویژگی‌های موجود در گروه نمونه در صد بیشینه یعنی مقادیر ۵/۰ برای بود و نبود ویژگی و صفت موردندازه‌گیری لحاظ شده است. همچنین برای خطای اندازه‌گیری مقدار ۵/۰ (خطای حدی) انتخاب شده و بر اساس فرمول تعیین حجم نمونه کوکران تعداد ۳۷۵ نفر برای مطالعه برآورد گردید. پرسشنامه‌های تهیه شده با تکیک حضور در محل و به صورت پیمایشی و با انتخاب پاسخ‌دهندگان با نمونه‌برداری تصادفی ساده در محیط موردنظر در روزهای مختلف هفته پر می‌شود. تلاش خواهد شد که پاسخ‌دهندگان از همه 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 به عنوان متغیرهای پنهان در ادبیات روش تحقیق دسته‌بندی می‌شوند؛ بنابراین، مدل‌سازی معادلات ساختاری به عنوان روش و ابزار اصلی تجزیه و تحلیل 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 مرباعات جزئی است، مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. در این پژوهش جمع‌آوری اطلاعات از طریق سنجی با پرسشنامه‌ای که بر اساس شاخص‌های مدل مفهومی تنظیم شده است، مورداستفاده قرار گرفت. با توجه به شاخص‌های به دست آمده سؤالاتی مطرح گردید و پرسشنامه‌ای با ۲۹ سؤال متنوع که مجموع اهداف را تعیین می‌نماید، طراحی گردید. بدین منظور سؤالات در حیطه عدالت فضایی، خدمات شهری و فقر شهری موردنیتیش قرار گرفت و برای بررسی هر کدام 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 به عنوان 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 کلان شهر شیراز است. بافت تاریخی شیراز در ارتباط با مناطق هم‌جوار (۱)، (۲) و (۳) قرار دارد که عمدۀ هم‌جواری آن از جنوب، غرب و شرق با منطقه (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 «قائمه» در غرب به صورت حلقه‌ای بافت را از سایر مناطق هم‌جوار مجزا کرده‌اند. بر روی این حلقة مجموعاً نه دروازه قرار دارد که این دروازه‌ها به همراه میدان‌ها و فلکه‌ها به عنوان مفاصل و نقاط اتصال بافت قدمی و جدید محسوب می‌گردند و این ارتباط با شهر و پیوسته بودن شبکه حمل و نقل مزایایی از جمله حرکت تسهیل شده بار در بافت و سهولت در جایه‌جایی و حرکت را به همراه دارد. این منطقه هسته اصلی پیدایش کلان شهر شیراز و در حال حاضر کوچک‌ترین منطقه این شهر است. تصویر ۲ موقعیت استقرار جغرافیایی بافت تاریخی (منطقه ۸ شهرداری) را در پهنه کلان شهر شیراز نمایش می‌دهد.



تصویر ۲-موقعیت بافت تاریخی در پهنه کلان شهر شیراز (مهندسین مشاور پرداز، ۱۳۹۲)

تحلیل یافته‌ها

در این بخش داده‌های جمع‌آوری شده از پرسشنامه‌ها که بین ۳۷۵ نفر از ساکنان محدوده مورد مطالعه در منطقه (۸) کلان‌شهر شیراز که به عنوان نمونه مورد مطالعاتی تحقیق در نظر گرفته شده بود، توزیع شد مورد تجزیه و تحلیل آماری قرار می‌گیرد. اطلاعاتی که از اجرای پرسشنامه‌ها به دست آمده، جمع‌آوری، کدگذاری و وارد رایانه شد و با استفاده از نرم‌افزار اس.پی.اس.^{۱۹} نسخه ۲۱ و نرم‌افزار اس‌مارت پی‌ال اس^{۲۰} مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت.

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

جدول ۲- بررسی پایابی پژوهش

Item No.	Cronbach Alpha
۵۲	.۹۲۷

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

در مرحله بعد، بررسی و تحلیل داده‌های استخراج شده از پرسشنامه‌ها با استفاده از روش مدل‌سازی معادلات ساختاری مورد ارزیابی قرار گرفت. مدل‌یابی معادلات ساختاری^{۲۱} یک تکنیک تحلیل چند متغیری بسیار کلی و نیرومند از خانواده رگرسیون چند متغیری و به بیان دقیق‌تر بسط «مدل خطی کلی»^{۲۲} 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 موردنبررسی قرار می‌دهیم. تکنیک حداقل مربوطات جزئی^{۲۳} 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^{۲۴}، 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 پایابی و روایی مدل ارائه شده موردنبررسی قرار گیرد. یکی از راه‌های بررسی پایابی مدل پژوهش استفاده از ضریب پایابی مرکب است و روایی مدل نیز با استفاده از روایی همگرای AVE مورد ارزیابی قرار خواهد گرفت. شرط برقراری پایابی سازه این است که اندازه پایابی مرکب^{۲۵} از ۰/۷۰ بزرگ‌تر باشد (فورنل و لارک، ۱۹۸۱).

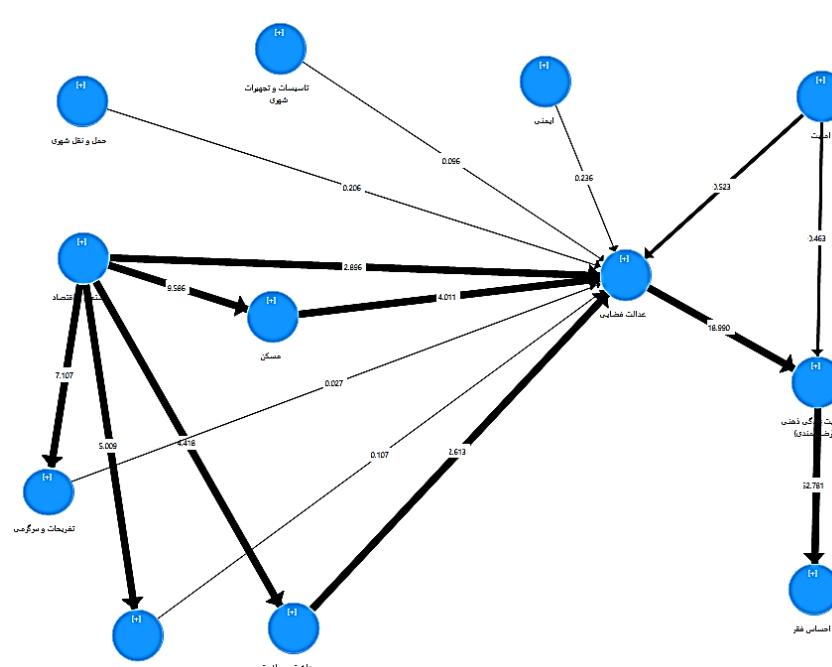
جدول ۳- شاخص پایابی مرکب

ردیف	متغیر	پایابی مرکب (CR)
۱	ایمنی	۰.۸۵۷
۲	تأسیسات و تجهیزات شهری	۰.۸۴۲
۳	حمل و نقل 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

همانطورکه در جدول ۳ مشخص است، اندازه پایایی مرکب در مدل موردنظری پژوهش قابل قبول است. همچنین، روایی همگرا دومین معیاری است که برای برازش مدل‌های اندازه‌گیری در نرم‌افزار پی.ال.اس به کار می‌رود. این شاخص توسط فورنل و لارکر (۱۹۸۱) پیشنهاد شد و برای این شاخص حداقل مقدار $0.5/0$ ، مقدار بحرانی در نظر گرفته شده است. بدین معنا است که متغیر پنهان موردنظر حداقل 50 درصد واریانس مشاهده‌پذیرهای خود را تبیین می‌کند.

جدول ۴-شاخص روایی همگرا مدل

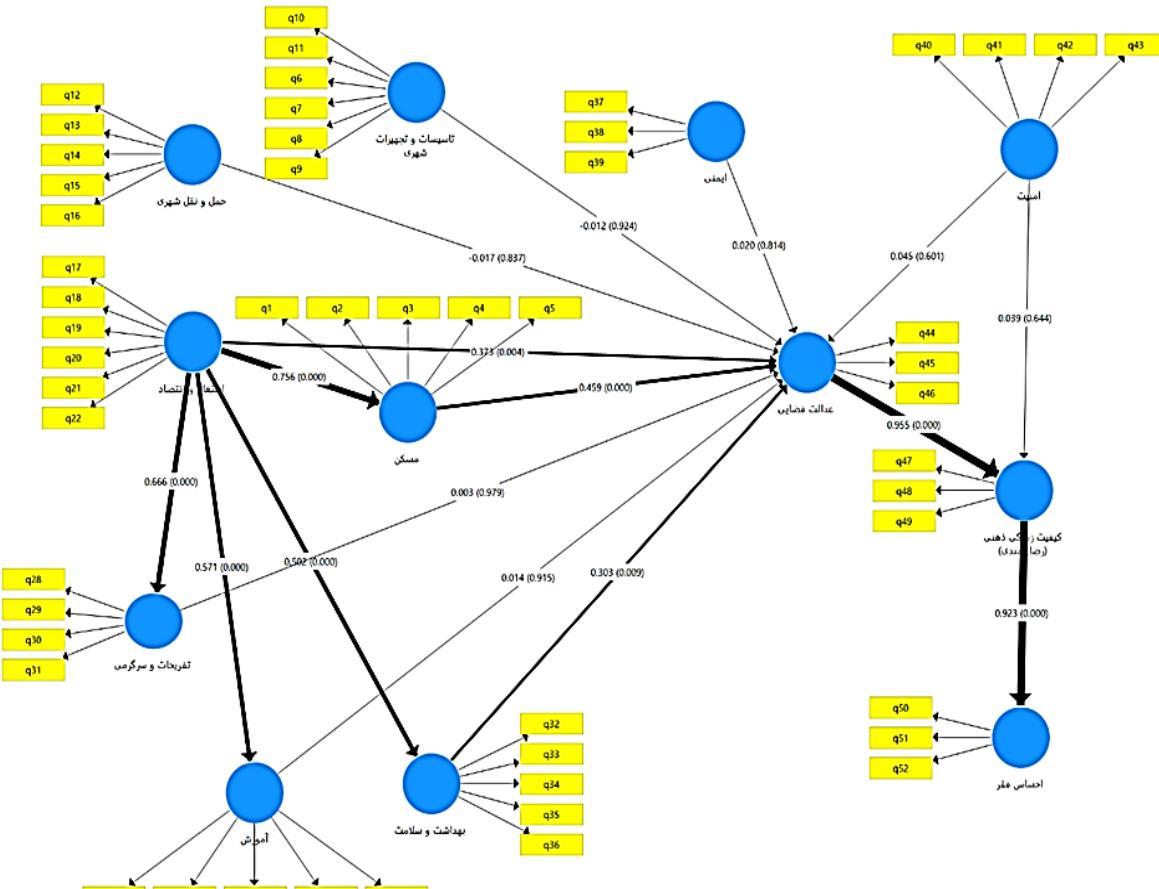
ردیف	متغیر	پایایی مرکب (CR)
۱	ایمنی	۰/۲۶۵
۲	امنیت	۰/۵۴۸
۳	تأسیسات و تجهیزات شهری	۰/۸۲۱
۴	حمل و نقل شهری	۰/۸۴۳
۵	اقتصاد و اشتغال	۰/۶۹۳
۶	مسکن	۰/۸۳۰
۷	آموزش	۰/۷۲۴
۸	تفریحات و سرگرمی	۰/۸۹۰
۹	بهداشت و سلامت	۰/۶۸۸
۱۰	عدالت فضایی	۰/۶۹۸
۱۱	کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)	۰/۶۴۱
۱۲	قرقر	۰/۷۳۶

تصویر ۳- مقادیر آماره t در مدل پایه

همچنان که در جدول ۴ آمده است، مقادیر AVE تمامی شاخص‌ها بالاتر از $0.5/0$ محاسبه شده و روایی همگرا 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 PLS است که هم‌زمان هم دربرگیرنده مدل ساختاری و هم مدل اندازه‌گیری است که در ادامه آن‌ها را به تفصیل تفکیک نموده و موردنظری قرار خواهیم داد. برای آزمون فرضیه از آماره t استفاده شد. برای بررسی معنادار بودن روابط نیز از اندازه t^2 استفاده شد که در

نرم‌افزار پی.ال.اس با استفاده از الگوریتم راهاندازی خودکار^{۲۶} به دست می‌آید (آذر و همکاران، ۱۳۹۵). در این مدل اگر ضریب معناداری (t) بالاتر از ۱.۹۶ باشد رابطه بین دو عامل (مسیر) در نمونه مورد مطالعه با ۹۵ درصد اطمینان تأیید می‌شود.

همان‌طور که مشخص است به غیر از اثرگذاری متغیرهای ایمنی، تأسیسات و تجهیزات، حمل و نقل، تفریحات و سرگرمی و آموزش بر عدالت فضایی، روابط به وجود آمده بین متغیرهای دیگر معنادار به دست آمده 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.

همان‌طور که در جدول ۵ مشخص است، مسیرها به سه دسته اصلی تقسیم شده‌اند. دسته اول مسیرهای قرمزنگ هستند که بیان‌گر عدم شناسایی رابطه معنادار برای این مسیرها توسط داده‌های تحقیق هستند. به عبارت دیگر، عدم معناداری روابط کلی مسیر مشخص است. دسته دوم مسیرهای زرد هستند که معناداری بخشی از مسیر را نشان می‌دهند، ولیکن، به دلیل کامل نبودن مسیر از مستقل ترین متغیر تا وابسته‌ترین متغیر (فقر)، در تحلیل‌های پژوهش و با توجه به هدف اصلی آن، قابل قبول نیستند. دسته سوم، مسیرهای سبز هستند که معناداری روابط را از متغیرهای مستقل به متغیر وابسته نشان می‌دهند.

همان‌طور که مشخص است سه مسیر «اشغال و اقتصاد، عدالت فضایی، کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)، احساس فقر»، «اشغال و اقتصاد، بهداشت و سلامت، عدالت فضایی، کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)، احساس فقر» و «اشغال و اقتصاد، 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 به تفصیل آورده خواهد شد.

جدول ۵- آزمون مسیرهای معنادار (فرضیات)

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

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 سوالات اصلی پژوهش تبیین شد. با توجه به این امر که روش کلی این پژوهش به صورت توصیفی- تحلیلی است. در بخش تحلیل پژوهش، ابتدا به توصیف و شناخت محدوده موردمطالعه در منطقه تاریخی شهر شیراز که خود به دوازده محله «سریابگ»، «سنگ سیاه»، «درب شازده»، «لب آب»، «اسحاق بیگ»، «مورستان»، «بالاکفت»، «سردزک»،

«در ب مسجد»، «میدان شاه»، «کلیمی‌ها» و «بازار مرغ» دسته‌بندی شدند. با این وجود، مطالعات میدانی و بررسی‌ها نشان داد که اختلاف معناداری بین این محلات از نظر اجتماعی، کالبدی، فضایی و اجتماعی وجود ندارد. داده‌های پرسشنامه‌ای جمع‌آوری شده از ۳۷۵ نفر در محلات مورد مطالعه، مورد تحلیل قرار گرفت. گزارش داده‌ها در قالب بررسی مدل مفهومی پژوهش برای رسیدن به بحرانی ترین مسیرها ارائه شد. در این بخش، مشخص گردید که تنها ۳ مسیر اصلی «اشغال و اقتصاد، عدالت فضایی، کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)، احساس فقر»، «اشغال و اقتصاد، بهداشت و سلامت، عدالت فضایی، کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)، احساس فقر» و «اشغال 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 اثربخش‌ترین مسیر عبارت است از مسیر: اشغال و اقتصاد، عدالت فضایی، کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)، احساس فقر. همان‌طور که مشخص است در این مسیر وضعیت اقتصادی و اشغال ساکنان و شهروندان در بافت تاریخی شهر شیراز به طور مستقیم و قابل توجهی 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 از شهر شیراز است و همه امکانات و خدمات شهری در آن وجود دارد، به نظر می‌رسد که وضعیت اشغال و اقتصاد از نظر افراد برای اخلاص دادن حجم قابل قبولی از این امکانات به عنوان رکن اساسی در نظر گرفته شده است. درواقع می‌توان بیان کرد که درک عدالت فضایی و فقر برای ساکنان این منطقه از لایه‌های مدیریتی و شهری عبور کرده است و از نظر آنان تا حد زیادی وابسته به وضعیت اقتصادی خود آن‌ها تلقی شده است. پس از آن، دو مسیر اثرگذار به صورت رو به رو است: اشغال و اقتصاد، مسکن، عدالت فضایی، کیفیت زندگی ذهنی (رضایتمندی)، احساس فقر. همان‌طور که مشخص است در این مسیر نیز اثرگذاری وضعیت اشغال 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 اشغال و اقتصاد خود نسبت می‌دهند تا لایه‌های مدیریتی و شهری. درنهایت، سومین مسیری که نسبت به دو مسیر قبلی به طور قابل توجهی ضعیفتر است شامل مسیر: اشغال 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 بالهمیت تلقی شده است، ولیکن، این عامل نیز تحت تأثیر اشغال و اقتصاد تفسیر و تبیین شده است.

با توجه به مسیرهای به دست آمده می‌توان بیان کرد که از نظر شهروندان ساکن در بافت تاریخی شهر شیراز وضعیت ضعیف اقتصادی و اشغال 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. جالب توجه 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 قابل توجه از نظر خدمات شهری را نداشته باشند و عدالت فضایی ضعیف و فقر خود را نتیجه وضعیت اقتصادی و اشغال ناکارآمد خود بدانند.

پی‌نوشت‌ها

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

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 اول: تجزییات 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 حمل و نقل 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.
- هونمن، 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.

Rereading the Ideas of Spatial Justice in Reducing Urban Poverty (Case Study: The Historical Fabric of Shiraz)

Samira Abbasi, Ph.D. Student in Urban Planning, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran

Zahra Sadat Saeideh Zarabadi, Associate Professor, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran

Hamid Majedi, Professor, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran

Extended Abstract

Introduction: Today, due to the unbalanced growth of cities and economic, social, and cultural urban areas of societies, the concept of spatial justice in cities has been significantly considered and has faced significant challenges. On the other hand, the mentioned crises and conditions have caused the percentage of people who feel poverty to increase, according to statistics in the country's cities. In this regard, the present study was formed to explain how spatial justice through the distribution of urban services affects the feeling of poverty of citizens in the historical fabric of Shiraz metropolis (corresponding to the eighth district of the city) as a sample.

Methodology: Accordingly, after reviewing the literature related to the subject, a conceptual model of the research was formed, and a questionnaire was surveyed from residents in the region, which is known as the lower urban area (statistical population in this study of 350 people to complete was a questionnaire). Data analysis was performed using structural equation modeling and "Smartpls" software.

Results: This study indicated that urban services related to employment and the economy are the most critical path that can be effective in understanding spatial justice and the feeling of poverty among the studied samples.

Conclusion: In general, from the point of view of citizens living in the historical fabric of Shiraz can be concluded that their poor economic situation and employment, which is based on their characteristics, depends on the layers of urban management, which has a significant impact on their understanding of justice. Space and consequently the feeling of being poor.

Keywords: Spatial Justice, Urban Poverty, Urban Services, Structural Modeling, Historical Fabric of Shiraz City