

Research Paper

Inclusive city; A new approach in urban planning A case study the Tabriz city

Nader Tabei ^a, Fereydoun Babaei Aghdam ^{a*}, Hadi Hakimi ^a

^a. Department of Geography and Urban Planning, Faculty of Planning and Environmental Sciences, University of Tabriz, Tabriz, Iran

ARTICLE INFO

ABSTRACT

Keywords:

Inclusive city,
Sustainable Development,
Mic Mic,
Tabriz city.



Received:

26 March 2022

Received in revised form:

2 June 2022

Accepted:

28 July 2022

pp.115-132

The inclusive city is a new approach in order to access affordable necessities such as housing and services and access to suitable jobs and opportunities (in order to create assets and wealth) as well as equal rights and participation of all members of the urban society and requires compliance with the three dimensions of space, social and It is economical. The purpose of this research is to investigate the factors affecting the inclusiveness of Tabriz city. The present research method is descriptive-analytical. The necessary information has been collected from the review of sources and Faradast documents and the questionnaire made by the researcher. In order to analyze the data, the technique of cross-effect analysis has been used in the Mic Mac software. The results of the research show that among the investigated factors, 9 factors of sustainable development, affordable housing, governance, economic reconstruction, employment, transportation planning, social justice, migration and distribution of opportunities were introduced as key factors. Also, economic, social and spatial inclusiveness were introduced as key drivers among the effective driving forces in the inclusiveness of Tabriz city.

Citation: Tabei, N., Babaei Aghdam, F., Hakimi, Hadi. (2022). Inclusive city; A new approach in urban planning A case study the Tabriz city. *Journal of Geographical Urban Planning Research*, 10 (1), 115-132.



<http://doi.org/10.22059/JURBANGEO.2022.335543.1627>

* . Corresponding author (Email: F.babaie@tabrizu.ac.ir)

Extended Abstract

Introduction

An inclusive city is defined as a place where all members of society, regardless of economic status, gender, race, ethnicity or religion, can fully participate in the social, economic and political opportunities that provided by cities. In fact, the inclusive city creates a wide network to involvement the poor, unemployed and unpaid people in urban investment projects and programs to improve their lives. According to available statistics, 30% of the population of Iran is currently facing the challenges of declining quality of urban life, and the most important of these challenges are: the spread of urban poverty, expansion of spatial-functional inequalities, inefficiency of urban mobility, identity crisis, degradation and erosion. Socially, the low resilience of cities in the face of disasters and environmental degradation. In the meantime, the city of Tabriz is facing a major challenge in terms of the three basic dimensions of the inclusive city (spatial, social and economic inclusion); Because access to affordable infrastructure, land and housing (spatial dimension), the right to the city and participation in the urban management process (social dimension) and equal access to equal opportunities has become a major issue for urban development managers. The present study seeks to find a suitable answer to the following question.

- What are the effective factors in the inclusion of Tabriz metropolis?

Methodology

To identify the components and indicators of inclusive city, a pairwise comparison questionnaire was provided to 15 urban planning and management experts to identify the effective drivers in creating inclusive city and extract the key factors of inclusive development in Tabriz city. Structural analysis software (MICMAC) was used to analyze the research data. In this study, the effect of interrelated factors in the development of inclusive city has been studied and finally, the drivers of inclusive city development in city of Tabriz have been presented.

Results and discussion

Based on the studies, the key factors and drivers affecting the formation of an inclusive city in the metropolis of Tabriz are presented separately.

MicMac software also calculates the degree of matrix compatibility in both impact and effect modes. The higher the percentages, the greater the compatibility between the factors and the rationality of the relationship between the factors

After determining the factors by forming a matrix of interaction effects (researcher-made questionnaire by pairwise comparison with a range of 5, 0, 1, 2, 3, P) the extent of their impact and effectiveness on each other was determined by experts. Then, with the help of relevant software (MicMac), key factors are extracted. According to the numbers of the questionnaire, which is completed as a matrix, the software calculates their relationship and finally considers a numerical score for each factor. It ranks factors directly and indirectly based on impact and effectiveness. In this case, the factors that score the most points, their impact and effectiveness will change accordingly. Based on the definition and interpretation of variables in the MicMac diagram, the position and status of each factor in the future formation of the inclusive city in the metropolis of Tabriz was examined. The result is shown in the diagram below.

After determining the status of each of the factors, the relationships of these factors were examined in MicMac software that the relationships of key factors affecting the formation of an inclusive city in the metropolis of Tabriz are shown in five levels: ((Very weak to very strong relations, weak to very strong relations, relatively strong to very strong relations, strong to very strong relations, very strong relations)

The following diagram shows the degree of influence of each arrow to influence each other.

The variables that were selected as the key factors influencing the creation of an inclusive city are: (Sustainable Development, Affordable Housing, Governance, Economic Reconstruction, Employment, Transport Planning, Social Justice, Immigration, Opportunity Distribution)

Conclusion

Considering the concept of inclusive city and the objectives of the present article, an attempt was made to answer the research question, i.e., "Factors affecting the inclusion of the city of Tabriz." The results showed that among the studied variables, the variables of sustainable development, affordable housing, governance, economic reconstruction, employment, transportation planning, social justice, migration and distribution of opportunities were introduced as the most influential variables. They are also the most influential in the inclusion city of Tabriz. Also, among the effective driver's forces in the inclusion of Tabriz city, economic, social and spatial inclusion were introduced as key drivers. The findings also showed that a small share in housing investment, political weakness and inability in the field of equal distribution of economic opportunities, inadequate employment structure in urban areas, lack of participation of people and stakeholders in the structure of urban management and lack of recognition of existing shortcomings in transportation and quotes; It has led to the lack of formation of the necessary bases for achieving a comprehensive city in Tabriz metropolis. The findings also showed that lack of housing investment, political weakness and inability in the field of equal distribution of economic opportunities, inadequate structure of employment in urban areas, lack of participation of people and stakeholders in the structure of urban management and lack of recognition of shortcomings in transportation; It has led to the lack of formation of the necessary bases for achieving an inclusive city in Tabriz.

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

Authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work declaration of competing interest none.

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

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

شهر همه‌شمول؛ رویکردی نوین در برنامه‌ریزی شهری

مطالعه موردی: شهر تبریز*

نادر تابعی - گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده برنامه‌ریزی و علوم محیطی، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران
فریدون بابایی اقدام^۱ - گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده برنامه‌ریزی و علوم محیطی، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران
هادی حکیمی - گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده برنامه‌ریزی و علوم محیطی، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران

چکیده

شهر همه‌شمول رویکردی نوین به‌منظور دسترسی به ضرورت‌های مقرون‌به‌صرفه (ارزان) مانند مسکن و خدمات و دسترسی به مشاغل و فرصت‌های مناسب (به‌منظور ایجاد دارایی و ثروت) و همچنین حقوق برابر و مشارکت همه آحاد جامعه شهری است و مستلزم رعایت سه بعد فضایی، اجتماعی و اقتصادی است. هدف این پژوهش بررسی عوامل موثر بر ایجاد همه‌شمولی شهر تبریز می‌باشد. روش پژوهش حاضر از نوع توصیفی-تحلیلی است. اطلاعات لازم از بررسی منابع و اسناد فراداست و پرسشنامه محقق ساخته جمع‌آوری شده است. به‌منظور تحلیل اطلاعات، از تکنیک تحلیل آثار متقاطع در نرم‌افزار میک استفاده شده است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که از میان عوامل موردبررسی، ۹ عامل توسعه پایدار، مسکن مقرون‌به‌صرفه، حکمروایی، بازسازی اقتصادی، اشتغال، برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، عدالت اجتماعی، مهاجرت و توزیع فرصت‌ها به‌عنوان عوامل کلیدی معرفی شدند. همچنین از میان نیروهای پیشران مؤثر در همه‌شمولی شهر تبریز، همه‌شمولی اقتصادی، اجتماعی و فضایی به‌عنوان پیشران‌های کلیدی معرفی شدند.

اطلاعات مقاله

واژگان کلیدی:

شهر همه‌شمول، توسعه پایدار، میک‌مک، شهر تبریز.



تاریخ دریافت:

۱۴۰۱/۰۱/۰۶

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۱/۰۳/۱۲

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۱/۰۵/۰۶

صص. ۱۳۲-۱۱۵

استناد: تابعی، نادر؛ بابایی اقدام، فریدون و حکیمی، هادی. (۱۴۰۱). شهر همه‌شمول؛ رویکردی نوین در برنامه‌ریزی شهری مطالعه موردی: شهر تبریز. *مجله پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری*، ۱۰ (۱)، ۱۱۵-۱۳۲.

 <http://doi.org/10.22059/JURBANGEO.2022.335543.1627>

*. این مقاله برگرفته از رساله دکتری نادر تابعی در رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری به راهنمای نویسنده دوم و مشاوره نویسنده سوم در دانشکده علوم محیطی دانشگاه تبریز می‌باشد.

مقدمه

فقر، نابرابری و اختلاف در بهزیستی، فشارهای زیست‌محیطی و تغییرات آب و هوایی، همچنان از چالش‌های اصلی و مهم پیش روی منطقه آسیا و اقیانوسیه هستند (Singru & Lindfield, 2016: 2). پیچیدگی و برهم‌کنش میان این چالش‌ها از سویی، گستردگی ابعاد و دامنه تأثیرگذاری آن‌ها بر کیفیت زندگی شهروندان از سوی دیگر ضرورت اتخاذ نگرشی همه‌جانبه و ریشه‌ای به مسائل را پیش رو می‌نهد که بدون توجه به هم‌افزایی، هم‌زمانی و مشارکت کلیه ذی‌نفعان و ذی‌نفوذان ممکن نخواهد بود.

در اسناد کنفرانس ریو ۲۰ در سال ۲۰۱۲ تحت عنوان «آینده‌ای که می‌خواهیم» مجموعه‌ای از اهداف ۱۷ گانه توسعه پایدار تعیین گردید که فصل یازدهم آن به صورت مشخص در ارتباط با ساخت شهرها و اقامتگاه‌های ایمن، قابل تجدید و پایدار است. همچنین سه هدف عمده توسعه پایدار شهری نیز به طور مشخص تعیین شده است. ۱- شهر ایمن ۲- شهر تاب‌آور و ۳- شهر همه‌شمول (ADB, 2011: 12).

شهر همه‌شمول توسط برنامه اسکان سازمان ملل متحد به عنوان شهری که رشد با عدالت را تقویت می‌کند، تعریف شده است. این مفهوم به عنوان مکانی تعریف می‌شود که در آن همه آحاد جامعه فارغ از شرایط اقتصادی، جنس، نژاد، قومیت یا مذهب، بتوانند به طور کامل در فرصت‌های اجتماعی، اقتصادی و سیاسی که شهرها ارائه می‌دهند؛ مشارکت داشته باشند (Lemaire & Kerr, 2017: 19). برنامه‌ریزی مشارکتی و تصمیم‌گیری در کانون شهر همه‌شمول قرار دارد (UN-Habitat, 2016). ادبیات مربوط به "توسعه همه‌شمول" و "رشد همه‌شمول" به یک خوانش جدید در سیاست‌های ملی و منطقه‌ای تبدیل شده است. این امر ناشی از نقش محرکه‌ای است که شهرها در توسعه اقتصادی و سیاسی بازی می‌کنند (Harrison, 2012: 1243; Lee, 2019: 424). رشد همه‌شمول نه تنها باید با افزایش درآمد اندازه‌گیری شود، بلکه باید کیفیت کلی زندگی، از جمله بهداشت، آموزش، محیط‌زیست و غیره را بهبود بخشد (Ianchovichina & Lundstrom, 2009: 25). این رویکرد پیشنهاد می‌کند که از ظرفیت جوامع فقیرنشین شهری، شبکه‌های زاغه‌نشین و سازمان‌های غیردولتی در بخش‌های خصوصی و دولتی استفاده شود. در واقع شهر همه‌شمول شبکه گسترده‌ای را به منظور دخیل کردن افراد فقیر، بیکار و غیر حقوق‌بگیر در پروژه‌ها و برنامه‌های سرمایه‌گذاری شهری برای بهبود زندگی آن‌ها ایجاد می‌کند. بر اساس آمارهای موجود هم‌اکنون ۳۰ درصد از جمعیت کشور با چالش‌های نزول کیفی زندگی شهری روبه‌رو است و اهم این چالش‌ها عبارت‌اند از گسترش فقر شهری (در تمامی ابعاد آن از قبیل فقر درآمدی، بهداشتی، آموزشی، خدمات اجتماعی و پایه)، گسترش نابرابری‌های فضایی- کارکردی، ناکارآمدی نظام جابه‌جایی و تحرک شهری، بحران هویت و تنزل منزلت اجتماعی- مکانی و تهدید میراث معنوی، طبیعی و ملموس شهرها، تنزل و فرسایش سرمایه اجتماعی، تاب‌آوری پایین شهرها در مواجهه با بلایا و تنزل کیفی محیط‌زیست (آلودگی‌ها، بحران آب و تخریب زیست‌بوم‌ها). بی‌شک تبعات این چالش‌ها محدود به این عرصه‌ها نمی‌شود و سایر پهنه‌های شهری و شهروندان را در مقیاسی سرزمینی تحت تأثیر قرار می‌دهند (شرکت عمران و بهسازی شهری ایران، ۱۳۹۶، ۱۵۳).

در این بین جمعیت کلان‌شهر تبریز طی نیم‌قرن اخیر نزدیک به پنج برابر شده، ولی محدوده فیزیکی آن در همین مدت، حدود دوازده برابر توسعه یافته و بخش قابل توجهی از آن نیز مربوط به سال‌های ۱۳۵۹-۶۵ است که در اثر تحولات سیاسی - اجتماعی حاکم بر جامعه، ساختار کالبدی شهر، رشدی انفجاری یافته و بستر طبیعی شهر به اشغال ساخت‌وسازهای

بی‌رویه درآمده است (نقش محیط، ۱۳۹۲، ۲۱۹). دومین جهش رشد شهرنشینی به دوران بعد از انقلاب اسلامی برمی‌گردد که به دلیل انجام عملیات عمرانی گسترده کشوری، نقش مرکز اداری - سیاسی و خدماتی - صنعتی را به کلان‌شهر تبریز تحمیل کرد؛ به‌گونه‌ای که استمرار مهاجرت‌ها از مبدأ شهرهای کوچک از یک‌طرف و عدم رعایت اصل پایداری در استفاده از منابع و امکانات شهری از طرف دیگر، باعث رشد ناپایدار جمعیت و مساحت شهری، گسترش حاشیه‌نشینی، کاهش تراکم جمعیت از ۱۸۹ نفر در سال ۱۳۴۵ به ۱۱۴ نفر در سال ۱۳۹۵، عدم تعادل میان جمعیت و زیرساخت‌های شهری، افت کارایی شبکه معابر و دسترسی‌های اصلی و شریانی، افزایش تبدیل و تغییر کاربری‌های بی‌رویه باغات و اراضی زراعی درون و پیرامون شهر به کاربری‌های مسکونی و تجاری و خدماتی، نابرابری مناطق شهری در برخورداری از سطوح و سرانه‌های عمومی شهری، تبدیل حاشیه‌نشینی و روستاهای اطراف تبریز به کوی‌های مسکونی و شهرک‌های اقماری گردیده و به شکل‌گیری منظره شهری تبریز و قطب‌بندی فضایی فقیر و غنی به ترتیب در شمال و شرق شهر دامن زده است (پورمحمدی، جام کسری، ۱۳۹۰، ۷). افزایش حاشیه‌نشینی و فقر شهری در برخی از مناطق و شکاف در برخورداری از خدمات شهری و سرانه‌های کیفیت زندگی نتیجه این قطب‌بندی بوده است. این چالش را می‌توان به‌طور آشکار در بین منطقه ۲ به‌عنوان منطقه کاملاً برخوردار و منطقه ۱۰ به‌عنوان منطقه محروم مشاهده کرد (روستایی و همکاران، ۱۳۹۳، ۸۳). به‌طور کلی شهر تبریز به لحاظ سه بعد اساسی شهر همه‌شمول (شمولیت فضایی، اجتماعی و اقتصادی) با یک چالش اساسی روبه‌رو است؛ چرا که دسترسی به زیرساخت‌ها، زمین و مسکن مقرون‌به‌صرفه (بعد فضایی)، حق به شهر و مشارکت در فرایند مدیریت شهری (بعد اجتماعی) و دسترسی همگان به فرصت‌های برابر به یک مسئله اساسی برای مدیران توسعه شهری مبدل گردیده است. از آنجا که شهرنشینی همه‌شمول ابعاد متعددی از توسعه شهری را در برمی‌گیرد، محققان بر روی دو سؤال اساسی متمرکز هستند: همه‌شمولی چه کسی و چه چیزی در شهرها را شامل می‌شود؟ در این بین برخی بر اشتغال و مزایای اجتماعی مهاجران تأکید می‌کنند (Morissens & Sainsbury, 2005: 637)، برخی از پژوهشگران بر بهبود دسترسی به خدمات اساسی برای افراد آسیب‌پذیر به‌عنوان راهی برای ایجاد شهرهای همه‌شمول متمرکز شده‌اند (Mackett et al, 2008: 372). برخی نیز چالش‌های توسعه شهری همه‌شمول را از طریق ایمنی و تحرک زنان شناسایی کرده‌اند (Whitzman et al; 2013: 136). در سال ۲۰۱۷، بانک توسعه آسیایی^۱ به‌منظور ایجاد تمرکز عملیاتی بیشتر تعریف گسترده‌تری از شهر همه‌شمول ارائه داد که بر اساس آن: "در یک شهر همه‌شمول (۱) دربرگیرنده کلیه ذینفعان شهری باشد (۲) اشتراک دانش و اطلاعات به سهولت انجام بگیرد (۳) مشارکت عمومی در سطح مناسبی باشد؛ (۴) سازوکارهایی برای اطمینان از استاندارد زندگی مناسب در جامعه آسیب‌پذیر وجود داشته باشد؛ (۵) امکان تحرک جغرافیایی و اجتماعی وجود داشته باشد؛ (۵) فضای کسب‌وکار و خدمات مالی مناسب باشد؛ (۶) تاب‌آوری در برابر شوک‌ها و تهدیدهای زیست‌محیطی و اجتماعی و اقتصادی جهانی را داشته و درنهایت؛ (۷) سازوکارهایی برای استفاده پایدار از منابع وجود داشته باشد" (Xue, Y et al; 2020: 17). در بررسی منابع داخلی، مطالعات آزادی (۱۳۹۶) نشان داد که همه‌شمولی فضاهای شهری تحت تأثیر دو پارامتر کیفیت محیطی و شاخصه‌های محیطی می‌باشد. اسد زاده و همکاران (۱۴۰۱) وضعیت همه‌شمولی کلان‌شهر تهران در ابعاد بهداشت و درمان، حکمروایی، فرهنگ و گردشگری، آموزش، مسکن، حمل‌ونقل، زیرساختار، شهروندان، تجارت، سیستم مالی و... را مورد بررسی قرار داده‌اند، اما روابط ساختاری بین عوامل کمتر مورد تأکید قرار گرفته و یا بر یک یا چند عامل اقتصادی، اجتماعی و... در بررسی همه‌شمولی شهری تأکید نموده‌اند. لذا این مقاله

ضمن بررسی عوامل مؤثر در همه‌شمولی کلان‌شهر تبریز در ابعاد مختلف، به دنبال استخراج عوامل کلیدی اصلی برای سوق دادن شهر تبریز به سوی یک شهر همه‌شمول می‌باشد.

مبانی نظری

برای سنجش کیفیت رشد اقتصادی، محققان مفهوم همه‌شمولی^۱ و رشد همه‌شمول^۲ را ارائه داده‌اند و آن را از اقدامات قبلی رشد که تأکید بر کارایی داشته‌اند متمایز می‌کند. یک مفهوم مربوط به وسعت ذینفعان رشد است و بر توزیع ثمره‌های رشد به جای نرخ رشد کل تأکید دارد (Lee & Sissons, 2016: 2320; Lupton et al., 2016: 275). مفهوم دیگر مربوط به ابعاد مختلف رشد است و پیشنهاد می‌کند که رشد همه‌شمول نه تنها باید با افزایش درآمد اندازه‌گیری شود، بلکه کیفیت کلی زندگی، از جمله بهداشت، آموزش، محیط‌زیست و غیره را بهبود بخشد (Ianchovichina & Lundstrom, 2009: 25). بانک جهانی همه‌شمولی را با یک چارچوب عملیاتی شامل بیست شاخص، مانند دسترسی به خدمات اساسی، بهبود شرایط زاغه‌نشینان، دسترسی فضایی به مشاغل و غیره تعریف می‌کند و این شاخص‌ها را در سه دسته همه‌شمولی فضایی، همه‌شمولی اجتماعی و همه‌شمولی اقتصادی طبقه‌بندی می‌کند (Shah et al, 2015: 68). به‌طور کلی، همه‌شمولی یک مفهوم چندبعدی است و گروه‌های هدف آن می‌تواند متفاوت باشد؛ مانند افراد کم‌درآمد، افراد دارای معلولیت، سالخوردگان و غیره. با توجه به گسترده بودن مفاهیم رشد همه‌شمول / توسعه همه‌شمول / شهر همه‌شمول، مطالعات موجود اغلب دو سؤال اساسی را برای عملیاتی کردن این مفهوم مطرح می‌کند، اول اینکه؛ همه‌شمولی برای چه؟ و دوم همه‌شمولی برای چه کسی؟ بدین ترتیب علی‌رغم استفاده از مفهوم مشابه شهر همه‌شمول، معنای اساسی آن و زمینه‌های نظری در هر مطالعه می‌تواند کاملاً متفاوت باشد (Hu & Wang, 2019: 52). در واقع مفهوم شهرهای همه‌شمول پاسخی به نابرابری‌های فزاینده درآمد و ثروت است که از اواسط دهه ۱۹۸۰ در مناطق شهری تجربه شده است (Espino, 2015: 117; Serageldin, 2016: 9). این امر باعث از بین رفتن انسجام اجتماعی، اقتصادی و سیاسی شده است. همه‌کسانی که در مناطق شهری زندگی می‌کنند سطح دسترسی یکسانی به خدمات شهری را تجربه نمی‌کنند و بنابراین درجات مختلفی از طرد اجتماعی را تجربه می‌کنند (McGranahan et al, 2016: 22). بدین ترتیب، رشد همه‌شمول توافقی میان عدالت و کارایی است، که با افزایش عدالت و برابری، کارایی نیز بهبود می‌یابد (Ranieri & Ramos, 2013: 104).

جدول ۱. تعاریف رشد همه‌شمول

| تعریف | سازمان |
|--|-----------------------------|
| رشد تولید که طی ده‌ها سال پایدار است، رشد تولید در تمام بخش‌های اقتصادی وجود دارد، ایجاد فرصت‌های اشتغال مولد برای اکثریت جمعیت فعال کشور و کاهش فقر | مجمع جهانی اقتصاد (۲۰۱۵: ۱) |
| رشد همه‌شمول به معنای توانمندسازی مردم از طریق افزایش سطح اشتغال، سرمایه‌گذاری در مهارت‌ها، مبارزه با فقر و نوسازی بازارهای کار، آموزش و سیستم‌های حمایت اجتماعی است تا مردم را در پیش‌بینی و مدیریت تغییرات کمک کند و یک جامعه منسجم ایجاد نماید. | کمیسیون اروپایی (۲۰۲۰: ۱۷) |

1 . Inclusiveness

2 . Inclusive Growth

| | |
|-------------------------------------|--|
| دولت اسکاتلند (۲۰۱۵: ۱) | هنگامی که در مورد رشد همه‌شمول صحبت می‌کنیم، منظور ما رشدی است که ترکیبی از افزایش رفاه، ایجاد فرصتهایی برای همه آحاد جامعه و توزیع عادلانه سود حاصل از آن‌ها. |
| کمیسیون رشد فراگیر ^۱ RSA | توانمندسازی هرچه بیشتر افراد برای مشارکت رشد و سود حاصل از آن |

(۸۷: ۲۰۱۷)

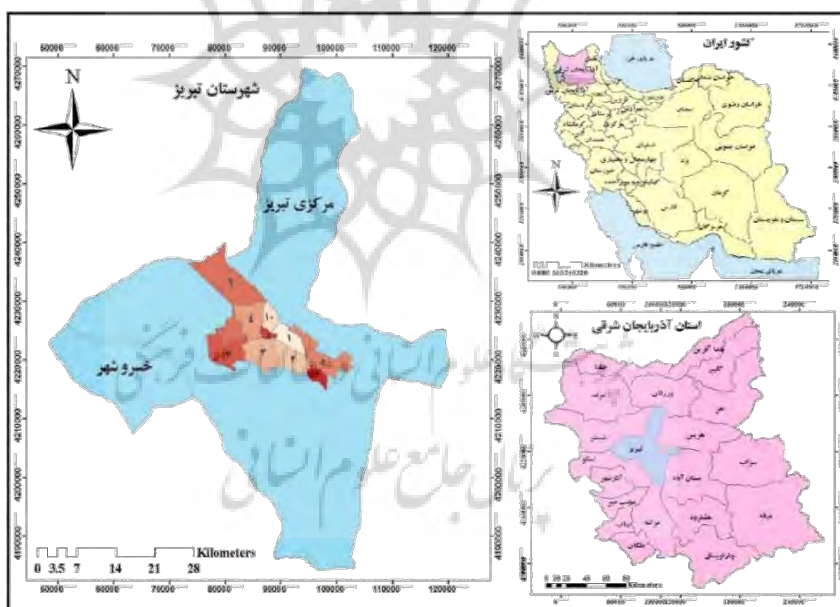
نقطه مقابل همه‌شمولی، مفهوم محرومیت (Exclusion) قرار دارد. محرومیت، نتیجه موانع فیزیکی، اجتماعی و یا اقتصادی است که مانع از مشارکت کامل گروه‌های خاص در زندگی و خدمات شهری می‌شود. قومیت، جنسیت و دین نیز از جمله عواملی هستند که موجب کنار گذاشتن نخبگان شهری و محرومیت آن‌ها می‌شوند (Varma & Gill, 2008: 201). همچنین جابجایی‌های ناشی از توسعه شهری نیز باعث محرومیت و به حاشیه راندن بخشی از جمعیت خواهد شد. برای مثال: پروژه‌های توسعه زیرساخت‌ها و توسعه مراکز شهری، باعث جابجایی و بیرون راندن ساکنان زاغه‌نشین شده و مراکز شهری به دلیل پتانسیل بالای اقتصادی موجب مهاجرت افراد به این مناطق خواهد شد. به‌طور کلی، رویکرد شهرهای همه‌شمول در ارتباط با توسعه زیرساخت‌ها و سرمایه‌گذاری در شهرها بر سه مجموعه استدلال تأکید دارد: اول اینکه، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها از عوامل اصلی شهر همه‌شمول می‌باشد؛ دوم اینکه، اگر توسعه زیرساخت‌ها زمینه‌های توسعه همه‌شمولی شهری را فراهم آورد، سیاست‌های شهری باید بر نوع خاصی از زیرساخت‌ها متمرکز گردد و سوم اینکه، تمرکز هدفمند سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های توسعه همه‌شمول، باید رشد قشر محروم را در پی داشته باشد (Rauniyar, 2010: 15). بدین ترتیب، مفهوم همه‌شمولی شهری مستلزم چهار ویژگی خواهد بود: فرصت: آیا اقتصاد، برای افزایش درآمد مردم در گذر زمان، راه‌های متفاوتی را فراهم می‌کند؟ قابلیت: آیا اقتصاد می‌تواند توانایی مردم را در استفاده از فرصت‌های موجود ارتقاء دهد؟ دسترسی: آیا اقتصاد موجب به هم پیوستن فرصت‌ها و قابلیت‌ها می‌شود؟ امنیت: آیا اقتصاد می‌تواند مردم را در برابر از دست دادن موقت و یا دائمی معیشت محافظت کند؟

روش پژوهش

با توجه به ماهیت موضوع و اهداف پژوهش، رویکرد حاکم بر فضای پژوهش توصیفی-تحلیلی است. روش گردآوری اطلاعات در ارتباط با ادبیات نظری و استخراج معیارها و شاخص‌های شهر همه‌شمول به‌صورت کتابخانه‌ای است که طی آن انواع مقالات فارسی و لاتین مرتبط با موضوع، و کتب موردبررسی قرار می‌گیرد. بعد از شناسایی مؤلفه‌ها و شاخص‌های موردبررسی، پرسشنامه مقایسات زوجی در اختیار ۱۵ نفر از کارشناسان برنامه‌ریزی و مدیریت شهری قرار گرفت تا پیشران‌های موثر در ایجاد شهر همه‌شمول شناسایی شده و عوامل کلیدی توسعه همه‌شمولی شهر تبریز که به‌صورت ساختاری بر هم تأثیر متقابل دارند استخراج شود. روش نمونه‌گیری هدفمند و بر اساس تکنیک گلوله برفی می‌باشد. برای تجزیه و تحلیل داده‌های پژوهش از نرم‌افزار (MICMAC) که به‌منظور سهولت انجام تحلیل ساختاری طراحی شده است، استفاده شد. در این پژوهش تأثیر عوامل مرتبط بر یکدیگر در راستای توسعه شهر همه‌شمول موردبررسی قرار گرفته است و نهایتاً عوامل پیشران توسعه شهر همه‌شمول استخراج شده و عوامل پیش‌ران توسعه همه‌شمول شهر تبریز ارائه شده است. نرم‌افزار میک‌مک از جمله بهترین نرم‌افزارها برای پیاده‌سازی تحلیل ساختاری و با توزیع پراکنش متغیرها از نظر تأثیرگذاری و تأثیرپذیری، ویژگی‌های آن‌ها را مشخص کرده و مبنای تحلیل مدیران و برنامه‌ریزان قرار می‌گیرد.

محدوده مورد مطالعه

منطقه کلان‌شهری تبریز با ۲۷۴۸ کیلومترمربع، بیش از ۶,۰۴ درصد از کل مساحت استان آذربایجان شرقی را شامل می‌شود و حدود ۵۰,۴۵ درصد از جمعیت و ۴۴,۱۸ درصد از مشاغل استان را در خود جای داده است (پیری و صارمی، ۱۳۹۶، ۷۹). افزایش جمعیت شهر تبریز به دنبال تمرکز فعالیت‌های صنعتی و خدماتی در منطقه شمال غرب کشور بوده و باعث شده است که دستورالعمل‌ها، استراتژی‌ها و پیشنهادهایی که در طرح‌های مختلف شهر ارائه شده است، نتواند شهر را مطابق با شاخص‌های پایداری شهری توسعه دهند و در نتیجه شهر را با چالش‌های زیست‌محیطی روبرو کرده‌اند. از طرف دیگر به وجود آمدن چالش‌های اجتماعی در ارتباط با مسائل زیست‌محیطی از قبیل قرارگیری جمعیت در معرض انواع آلاینده‌های هوا، کیفیت پایین مصالح ساختمانی، افزایش تراکم ساختمانی در سطح شهر تبریز شده است. در حقیقت می‌توان این‌گونه بیان کرد که گسترش فضایی کلان‌شهر تبریز (از ۲۱۲۷ هکتار در سال ۱۳۴۵ به ۲۶۹۳۹ هکتار در سال ۱۳۹۷)، عدم سرزندگی و به دنبال آن ناپایداری زیست‌محیطی و اجتماعی را در مناطق مختلف شهر به همراه داشته است (جعفری و همکاران، ۱۳۹۳، ۱۴۲). این روند منجر به فشار بر بخش‌های اقتصادی، اجتماعی و خدماتی شهر شده و پایداری آن را در وضعیت شکننده‌ای قرار داده است. شکل (۱) علاوه بر نشان دادن موقعیت شهر تبریز، مناطق ۱۰ گانه را نشان می‌دهد که بزرگ‌ترین آن از لحاظ وسعت، منطقه ۶ و کوچک‌ترین آن، منطقه ۸ می‌باشد. از لحاظ جمعیتی نیز، منطقه ۴ بیشترین جمعیت و منطقه ۹، کمترین جمعیت را دارد.



شکل ۱. محدوده مورد مطالعه پژوهش

بحث و یافته‌ها

تعیین نیروهای پیشران اولیه مؤثر بر شهر همه‌شمول در کلان‌شهر تبریز

در این پژوهش عوامل مؤثر بر ایجاد شهر همه‌شمول مورد بررسی قرار گرفته است و پیشران‌هایی که بر سناریوهای مرتبط با این موضوع اثر می‌گذارند شناسایی شده‌اند. عوامل به‌واسطه انعطاف‌پذیری که دارند قابل دست‌کاری و تغییر هستند و در

ایجاد تحول در سازوکارهای اقتصادی و اجتماعی منطقه اثر دارد. بنابراین با استناد به مطالعات انجام‌شده، عوامل کلیدی و پیشران‌های موثر بر شکل‌گیری شهر همه‌شمول در کلان‌شهر تبریز به تفکیک محورهای موضوعی در شکل شماره ۲ ارائه شده است. به‌منظور دستیابی به متغیرهای موثر مرتبط با همه‌شمولی کلان‌شهر تبریز و رجوع اولیه به منابع و هم‌فکری با کارشناسان، علل مرتبط با این تحولات به چهار دسته اصلی ذیل تقسیم‌شده است. بخشی از علل به وضعیت اقتصادی شهر (یا جامعه) مربوط است که رشد اقتصادی، بیکاری، قیمت زمین و مسکن و دیگر عوامل اقتصادی و مالی در آن دخیل می‌باشد. بخشی دیگر مربوط به مسائل ساختاری، قوانین و مقررات و سیاست‌گذاری‌های کلی و حتی زیرساخت‌ها و نهادهای مردمی که بر شکل‌گیری همه‌شمولی شهر تبریز تأثیرگذارند. علل اجتماعی و زیست‌محیطی نیز از دیگر عواملی هستند که آینده این تحولات را تحت تأثیر خود قرار می‌دهند.



شکل ۲. نیروهای پیشران و طرح کلی ابعاد و شاخص‌های شهر همه‌شمول

میزان سازگاری

نرم‌افزار میزان سازگاری ماتریس در دو حالت تأثیرپذیری و تأثیرگذاری را نیز حساب می‌کند که هرچه درصدها بالاتر باشد، نشان‌دهنده میزان سازگاری بیشتر بین عوامل و منطقی بودن رابطه بین عوامل می‌باشد. با هر بار تکرار ارتباط بین متغیرها، نرم‌افزار میک‌مک شکل جدیدی از سلسله‌مراتب متغیرها را ارائه می‌دهد. مقایسه بین تعداد تکرار جایگشت‌های متغیر I و تکرار I-I نشان‌دهنده پایداری در قالب درصد می‌باشد. برای نمونه ۱۰۰ درصد به معنی این است که تعداد جایگشت‌های ضروری برای دسته‌بندی تکرار متغیر I در تکرار متغیر I-I ضروری می‌باشد و این به معنی این است که کاربرد آن پایدار می‌باشد. نتایج می‌تواند در حدود صد در صد باشد.

جدول ۲. میزان سازگاری تأثیرات مستقیم عوامل کلیدی مؤثر بر شکل‌گیری شهر همه‌شمول در کلان‌شهر تبریز

| تکرار | تأثیرگذاری | تأثیرپذیری |
|-------|------------|------------|
| ۱ | ٪۹۷ | ٪۸۹ |
| ۲ | ٪۱۰۰ | ٪۱۰۰ |

ارزیابی نیروهای پیشران و تعیین عوامل کلیدی (استراتژیک)

پس از تعیین عوامل با تشکیل ماتریس اثرات متقابل (پرسشنامه محقق ساخته به صورت مقایسه زوجی و با طیف ۵ تایی (P،۰،۱،۲،۳) میزان اثرگذاری و اثرپذیری آن‌ها بر یکدیگر توسط کارشناسان، مشخص شد. آنگاه به کمک نرم‌افزار مربوطه (MICMAC)، عوامل کلیدی استخراج می‌گردند. این عوامل دارای اثرگذاری و اثرپذیری بالا می‌باشند. در پایان با توجه به خروجی نرم‌افزار، یافته‌های پژوهش مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرند. مدل مفهومی نهایی، امکان یافتن پیشران‌ها و شاخص‌ها را در زمینه‌های مختلف فراهم می‌آورد. پس از این که پرسشنامه‌ها جمع‌آوری شد مدگیری شد، پرسشنامه به نرم‌افزار فراخوانی می‌شود. ماتریس تأثیر مستقیم عوامل مؤثر بر شکل‌گیری همه‌شمولی در کلان‌شهر تبریز به صورت مستقیم و غیرمستقیم محاسبه شد، که در زیر ماتریس به صورت مستقیم و غیرمستقیم و امتیاز هر عامل در ستون و ردیف ماتریس نشان داده شده است.

جدول ۳. ماتریس تأثیرات مستقیم عوامل کلیدی شکل‌گیری شهر همه‌شمول در کلان‌شهر تبریز

| ردیف | متغیر | مجموع ردیف‌ها | مجموع ستون‌ها |
|------|-----------------------|---------------|---------------|
| ۱ | عدالت فضایی | ۵۵ | ۵۷ |
| ۲ | مدیریت پسماند | ۳۷ | ۵۱ |
| ۳ | مسکن مقرون به صرفه | ۵۸ | ۵۲ |
| ۴ | توزیع فرصت‌ها | ۵۲ | ۵۲ |
| ۵ | اشتغال | ۵۳ | ۶۱ |
| ۶ | بازسازی اقتصادی | ۵۱ | ۵۱ |
| ۷ | قدرت سیاسی | ۴۲ | ۳۸ |
| ۸ | حکمرانی | ۵۳ | ۵۶ |
| ۹ | برنامه‌ریزی حمل و نقل | ۵۰ | ۵۵ |
| ۱۰ | کاهش اتلاف آب | ۳۸ | ۴۵ |
| ۱۱ | اشتغال غیررسمی | ۵۶ | ۴۵ |
| ۱۲ | فضاهای عمومی | ۳۶ | ۳۷ |
| ۱۳ | جدای گزینی اقتصادی | ۴۸ | ۴۶ |
| ۱۴ | دسترسی به اطلاعات | ۳۹ | ۵۱ |
| ۱۵ | مهاجرت | ۵۳ | ۵۱ |
| ۱۶ | برابری اجتماعی | ۴۱ | ۵۱ |
| ۱۷ | مشارکت سیاسی | ۴۵ | ۴۹ |
| ۱۸ | امنیت | ۴۸ | ۴۹ |
| ۱۹ | حق به شهر | ۴۲ | ۴۷ |
| ۲۰ | زیرساخت‌ها | ۴۷ | ۵۰ |
| ۲۱ | کیفیت زندگی | ۴۷ | ۴۲ |
| ۲۲ | کاربری زمین | ۴۳ | ۴۰ |
| ۲۳ | کیفیت طبیعی فضای شهری | ۴۳ | ۳۴ |

| | | | |
|----|---------------|------|------|
| ۳۴ | نوآوری | ۴۴ | ۳۵ |
| ۲۵ | توسعه پایدار | ۶۳ | ۴۸ |
| ۲۶ | تحرک | ۳۶ | ۴۸ |
| ۲۷ | عدالت اجتماعی | ۶۳ | ۴۴ |
| ۲۸ | تاب‌آوری | ۴۹ | ۴۷ |
| - | مجموع | ۱۳۳۲ | ۱۳۳۲ |

جدول ۴. ماتریس تأثیرات غیرمستقیم عوامل کلیدی شکل‌گیری شهر همه‌شمول در کلان‌شهر تبریز

| ردیف | متغیر | مجموع ردیف‌ها | مجموع ستون‌ها |
|------|-----------------------|---------------|---------------|
| ۱ | عدالت فضایی | ۱۲۵۳۳۲ | ۱۲۹۸۵۸ |
| ۲ | مدیریت پسماند | ۸۶۷۱۳ | ۱۱۶۸۴۰ |
| ۳ | مسکن مقرون‌به‌صرفه | ۱۳۴۸۲۳ | ۱۱۷۸۳۵ |
| ۴ | توزیع فرصت‌ها | ۱۱۹۵۷۲ | ۱۲۰۴۶۶ |
| ۵ | اشتغال | ۱۲۰۱۷۸ | ۱۳۷۹۳۴ |
| ۶ | بازسازی اقتصادی | ۱۱۶۳۲۵ | ۱۱۵۷۵۶ |
| ۷ | قدرت سیاسی | ۹۴۸۴۰ | ۸۸۸۹۱ |
| ۸ | حکمروانی | ۱۲۰۲۵۳ | ۱۲۷۴۳۹ |
| ۹ | برنامه‌ریزی حمل‌ونقل | ۱۱۲۴۸۲ | ۱۲۵۰۷۰ |
| ۱۰ | کاهش اتلاف آب | ۸۷۳۸۲ | ۱۰۳۶۱۹ |
| ۱۱ | اشتغال غیررسمی | ۱۲۸۶۱۳ | ۱۰۳۰۲۵ |
| ۱۲ | فضاهای عمومی | ۸۵۴۱۹ | ۸۴۸۹۴ |
| ۱۳ | جدای‌گزینی اقتصادی | ۱۰۹۹۸۷ | ۱۰۷۰۳۹ |
| ۱۴ | دسترسی به اطلاعات | ۹۰۶۵۵ | ۱۱۶۳۳۹ |
| ۱۵ | مهاجرت | ۱۲۰۲۰۵ | ۱۱۶۹۴۹ |
| ۱۶ | برابری اجتماعی | ۹۴۲۹۶ | ۱۱۸۰۱۴ |
| ۱۷ | مشارکت سیاسی | ۱۰۳۳۲۹ | ۱۱۲۵۴۳ |
| ۱۸ | امنیت | ۱۰۹۸۳۵ | ۱۱۳۳۹۰ |
| ۱۹ | حق به شهر | ۹۶۵۳۷ | ۱۰۸۴۱۶ |
| ۲۰ | زیرساخت‌ها | ۱۰۹۴۸۵ | ۱۱۴۰۰۶ |
| ۲۱ | کیفیت زندگی | ۱۰۸۱۸۶ | ۹۶۶۴۶ |
| ۲۲ | کاربری زمین | ۹۸۱۸۸ | ۹۱۶۴۸ |
| ۲۳ | کیفیت طبیعی فضای شهری | ۱۰۱۴۱۹ | ۸۰۲۰۴ |
| ۲۴ | نوآوری | ۱۰۲۱۶۲ | ۸۲۱۱۰ |
| ۲۵ | توسعه پایدار | ۱۴۲۷۷۶ | ۱۰۹۲۵۸ |
| ۲۶ | تحرک | ۸۲۷۲۳ | ۱۱۱۱۵۶ |
| ۲۷ | عدالت اجتماعی | ۱۴۴۱۲۷ | ۱۰۰۴۴۰ |
| ۲۸ | تاب‌آوری | ۱۱۲۲۱۴ | ۱۰۹۲۷۱ |
| --- | مجموع | ۱۳۳۲ | ۱۳۳۲ |

با توجه به اعداد پرسشنامه که به صورت ماتریس تکمیل شده است، نرم‌افزار رابطه آن‌ها را محاسبه کرده و در نهایت برای هر عامل یک امتیاز عددی در نظر می‌گیرد. سپس بر اساس این امتیاز عوامل را بر اساس تأثیرگذاری و تأثیرپذیری به صورت مستقیم و غیرمستقیم رتبه‌بندی می‌کند، که در این حالت عواملی که بیشترین امتیاز را کسب کنند، میزان تأثیرگذاری و تأثیرپذیری آن‌ها نیز بر این اساس تغییر می‌کند. جدول زیر عوامل کلیدی آینده شکل‌گیری شهر همه‌شمول

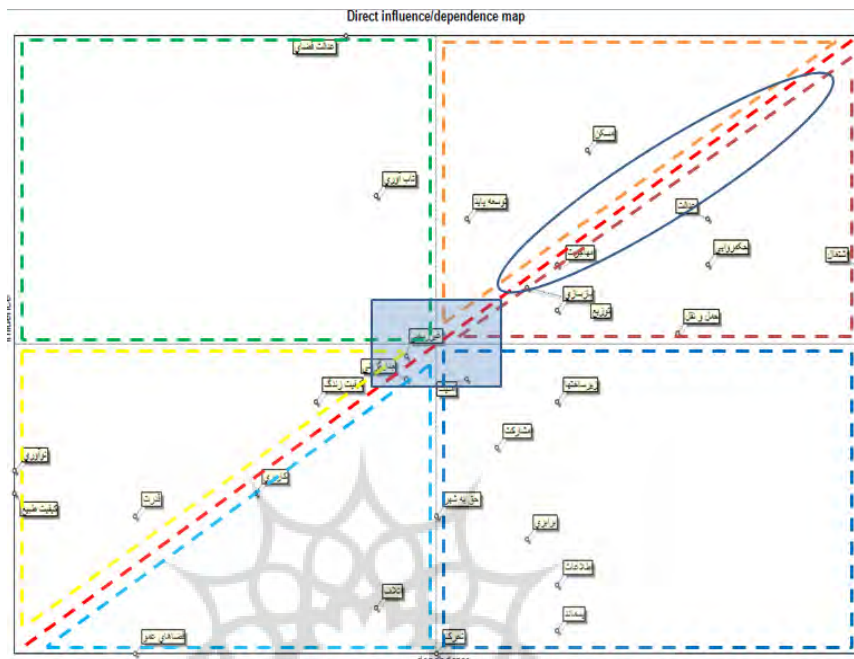
در کلان‌شهر تبریز را بر اساس تأثیرپذیری و تأثیرگذاری به صورت مستقیم و غیرمستقیم رتبه‌بندی کرده است.

جدول ۵. عوامل کلیدی همه‌شمولی تبریز بر اساس تأثیرپذیری و تأثیرگذاری به صورت مستقیم و غیرمستقیم

| رتبه | متغیر | تأثیرگذاری مستقیم | متغیر | تأثیرپذیری مستقیم | متغیر | تأثیرگذاری غیرمستقیم | متغیر | تأثیرپذیری مستقیم |
|------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|-------------------|
| ۱ | توسعه پایدار | ۴۷۲ | اشتغال | ۴۵۷ | عدالت فضایی | ۴۷۱ | اشتغال | ۴۵۱ |
| ۲ | عدالت فضایی | ۴۷۲ | عدالت اجتماعی | ۴۲۷ | توسعه پایدار | ۴۶۶ | عدالت اجتماعی | ۴۲۴ |
| ۳ | مسکن مقرون به صرفه | ۴۲۵ | حکمرمایی | ۴۲۰ | مسکن مقرون به صرفه | ۴۴۰ | حکمرمایی | ۴۱۶ |
| ۴ | اشتغال غیررسمی | ۴۲۰ | حمل و نقل | ۴۱۲ | اشتغال غیررسمی | ۴۲۰ | حمل و نقل | ۴۰۸ |
| ۵ | عدالت اجتماعی | ۴۱۲ | مسکن مقرون به صرفه | ۳۹۰ | عدالت اجتماعی | ۴۰۹ | توزیع فرصت‌ها | ۳۹۳ |
| ۶ | اشتغال | ۳۹۷ | توزیع فرصت‌ها | ۳۹۰ | حکمرمایی | ۳۹۳ | برابری اجتماع | ۳۸۵ |
| ۷ | حکمرمایی | ۳۹۷ | فضاهای عمومی | ۳۸۲ | مهاجرت | ۳۹۳ | مسکن مقرون به صرفه | ۳۸۵ |
| ۸ | مهاجرت | ۳۹۷ | بازسازی اقتصادی | ۳۸۲ | اشتغال | ۳۹۲ | مهاجرت | ۳۸۲ |
| ۹ | توزیع فرصت‌ها | ۳۹۰ | دسترسی به اطلاعات | ۳۸۲ | توزیع فرصت‌ها | ۳۹۱ | فضای عمومی | ۳۸۲ |
| ۱۰ | بازسازی اقتصادی | ۳۸۲ | مهاجرت | ۳۸۲ | بازسازی اقتصادی | ۳۸۰ | دسترسی به اطلاعات | ۳۸۰ |
| ۱۱ | برنامه‌ریزی حمل و نقل | ۳۷۵ | برابری اجتماعی | ۳۸۲ | حمل و نقل | ۳۶۷ | بازسازی اقتصادی | ۳۷۸ |
| ۱۲ | تاب‌آوری | ۳۶۷ | زیرساخت‌ها | ۳۷۵ | تاب‌آوری | ۳۶۶ | زیرساخت‌ها | ۳۷۲ |
| ۱۳ | جدای‌گزینی اقتصادی | ۳۶۰ | مشارکت سیاسی | ۳۶۷ | جدای‌گزینی اقتصادی | ۳۵۹ | مشارکت سیاسی | ۳۶۸ |
| ۱۴ | امنیت | ۳۶۰ | امنیت | ۳۶۷ | امنیت | ۳۵۹ | امنیت | ۳۶۷ |
| ۱۵ | زیرساخت‌ها | ۳۵۲ | توسعه پایدار | ۳۶۰ | زیرساخت‌ها | ۳۵۸ | تحرک | ۳۶۳ |
| ۱۶ | کیفیت زندگی | ۳۵۲ | تحرک | ۳۶۰ | کیفیت زندگی | ۳۵۳ | تاب‌آوری | ۳۵۷ |
| ۱۷ | مشارکت سیاسی | ۳۳۷ | حق به شهر | ۳۵۲ | مشارکت سیاسی | ۳۳۷ | توسعه پایدار | ۳۵۷ |
| ۱۸ | نوآوری | ۳۲۰ | تاب‌آوری | ۳۵۲ | نوآوری | ۳۳۴ | حق به شهر | ۳۵۴ |
| ۱۹ | کاربری زمین | ۳۲۲ | جدای‌گزینی اقتصادی | ۳۴۵ | کیفیت طبیعی فضای شهری | ۳۳۱ | جدای‌گزینی اقتصادی | ۳۵۰ |
| ۲۰ | کیفیت طبیعی فضای شهری | ۳۲۲ | کاهش اتلاف آب | ۳۳۷ | کاربری زمین | ۳۲۱ | کاهش اتلاف آب | ۳۳۸ |
| ۲۱ | قدرت سیاسی | ۳۱۵ | اشتغال غیررسمی | ۳۳۷ | حق به شهر | ۳۱۵ | اشتغال غیررسمی | ۳۳۶ |
| ۲۲ | حق به شهر | ۳۱۵ | عدالت فضایی | ۳۳۰ | قدرت سیاسی | ۳۱۰ | عدالت فضایی | ۳۲۸ |
| ۲۳ | برابری‌های اجتماعی | ۳۰۷ | کیفیت زندگی | ۳۱۵ | برابری اجتماعی | ۳۰۸ | کیفیت زندگی | ۳۱۶ |
| ۲۴ | دسترسی به اطلاعات | ۲۹۲ | کاربری زمین | ۳۰۰ | دسترسی به اطلاعات | ۲۹۶ | کاربری زمین | ۲۹۹ |
| ۲۵ | کاهش اتلاف آب | ۲۸۵ | قدرت سیاسی | ۲۸۵ | کاهش اتلاف آب | ۲۸۵ | قدرت سیاسی | ۲۹۰ |
| ۲۶ | مدیریت پسماند | ۲۷۷ | مدیریت پسماند | ۲۷۷ | مدیریت پسماند | ۲۸۳ | مدیریت پسماند | ۲۷۷ |
| ۲۷ | فضاهای عمومی | ۲۷۰ | نوآوری | ۲۶۲ | فضاهای عمومی | ۲۷۹ | نوآوری | ۲۶۸ |
| ۲۸ | تحرک | ۲۷۰ | کیفیت طبیعی فضای شهری | ۲۵۵ | تحرک | ۲۷۰ | کیفیت طبیعی فضای شهری | ۲۶۲ |

ارزیابی نیروهای پیشران موثر بر ایجاد شهر همه‌شمول

بر اساس تعریف و تفسیر متغیرها در نمودار میک‌مک، موقعیت و وضعیت هر یک از عوامل در آینده شکل‌گیری شهر همه‌شمول در کلان‌شهر تبریز مورد بررسی قرار گرفت که نتیجه آن در نمودار زیر نشان داده شده است.



شکل ۳. موقعیت و وضعیت نیروهای پیشران کلیدی شکل‌گیری شهر همه‌شمول در کلان‌شهر تبریز

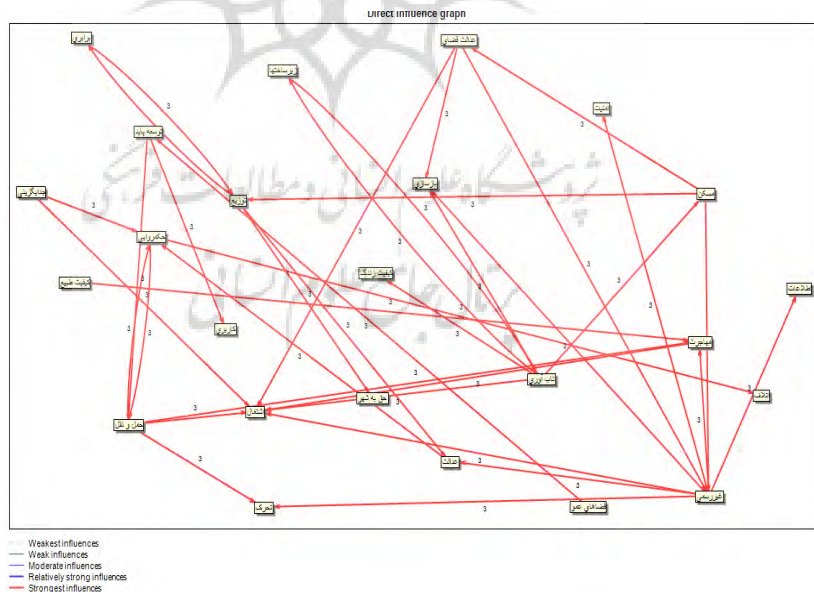
حال با توجه به نتایج و شکل شماره ۳، ۲۸ نوع متغیر در نظر گرفته شده برای پیشران‌های موثر بر شکل‌گیری شهر همه‌شمول در کلان‌شهر تبریز به صورت جزئی در طبقات مشخص به شرح جداول شماره ۶ ارائه می‌گردد که این تقسیم‌بندی با توجه به توضیحات پیشین در مورد هر کدام از متغیرها است:

جدول ۶. وضعیت هر یک از متغیرها به صورت جزئی بر اساس تحلیل در نرم‌افزار میک‌مک

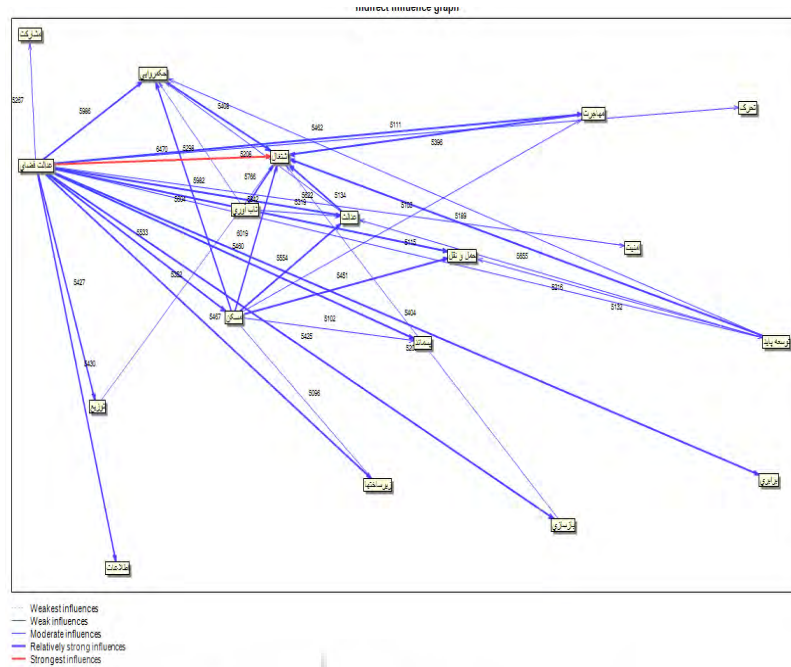
| متغیر | نوع متغیر جزئی | نوع متغیر کلی |
|----------------------|----------------|-----------------------|
| عدالت فضایی | تأثیرگذار | تأثیرگذار |
| تاب‌آوری | | |
| توسعه پایدار | ریسک | |
| مسکن مقرون‌به‌صرفه | | |
| حکمروایی | | |
| بازسازی اقتصادی | | |
| اشتغال | | |
| برنامه‌ریزی حمل‌ونقل | هدف | عوامل کلیدی یا دووجهی |
| عدالت اجتماعی | | |
| مهاجرت | | |
| توزیع فرصت‌ها | | |
| تحرک | | تأثیرپذیر |

| | | |
|-----------------------|--------|----------|
| زیرساخت‌ها | | |
| مشارکت سیاسی | | |
| برابری اجتماعی | | |
| حق به شهر | | |
| دسترسی به اطلاعات | | |
| مدیریت پسماند | | |
| کاربری زمین | | |
| کاهش اتلاف آب | سیستم | |
| فضاهای عمومی | | |
| کیفیت طبیعی فضای شهری | | |
| نوآوری | نتیجه | مستقل یا |
| قدرت سیاسی | | مستثنی |
| کیفیت زندگی | | |
| امنیت | | |
| اشتغال غیررسمی | تنظیمی | |
| جدای گزینی اقتصادی | | |

پس از مشخص کردن وضعیت هر یک از عوامل، روابط این عوامل در نرم‌افزار میک‌مک مورد بررسی قرار گرفت که چگونگی روابط عوامل کلیدی موثر بر آینده‌نگاری شکل‌گیری شهر همه‌شمول در کلان‌شهر تبریز، در پنج سطح نشان داده شده‌اند که عبارت‌اند از: (روابط بسیار ضعیف تا بسیار قوی، روابط ضعیف تا بسیار قوی، روابط نسبتاً قوی تا بسیار قوی، روابط قوی تا بسیار قوی، روابط بسیار قوی) در اشکال شماره ۴ و ۵، جهت تأثیرگذاری هر پیشران بر دیگری توسط «پیکان‌ها» میزان تأثیرگذاری نمایش داده می‌شود.



شکل ۴. دیاگرام تأثیرات مستقیم عوامل (تأثیرات بسیار قوی)



شکل ۵. دیاگرام تأثیرات غیرمستقیم عوامل (تأثیرات بسیار قوی)

متغیرهایی که عوامل کلیدی مؤثر بر ایجاد شهر همه‌شمول انتخاب شدند عبارت‌اند از: (توسعه پایدار، مسکن مقرون‌به‌صرفه، حکمرانی، بازسازی اقتصادی، اشتغال، برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، عدالت اجتماعی، مهاجرت، توزیع فرصت‌ها)

جدول ۵. عوامل کلیدی و شرحی بر آن

| عامل کلیدی | شرح |
|--------------------|---|
| مسکن مقرون‌به‌صرفه | در کشورهای درحال توسعه تقریباً سه‌چهارم کل سرمایه‌گذاری در امر مسکن، به ساختن واحدهای مسکونی جهت طبقه پردرآمد شهری اختصاص می‌یابد و یک‌پنجم سرمایه‌گذاری در واحدهای مسکونی طبقه دوم به کار می‌افتد. بدین ترتیب سهم ناچیزی از سرمایه‌گذاری در امر مسکن به ساختن واحدهای مسکونی جهت طبقه کم‌درآمد در نظر گرفته می‌شود. مسکن بزرگ‌ترین سرمایه این خانواده‌ها است که امنیت، نگاهداشت و بهبود وضعیت آن موجب حفظ کیان خانواده و افزایش بهره‌وری نیروی کار و همبستگی آن با جامعه می‌شود، بنابراین تخصیص منابع بخش دولتی- عمومی به این امر صرفاً هزینه‌های اجتماعی محسوب نمی‌شود بلکه در راستای همه‌شمولی و فواید اقتصادی برای کل جامعه دارد. |
| توزیع فرصت‌ها | کمبود دسترسی به تحصیلات، بهداشت، تغذیه و بازارهای اعتباری، کاهش همبستگی اجتماعی که انطباق جامعه را در شرایط بد دشوار می‌نماید و ناپایداری سیاسی که سرمایه‌گذاری را از بین می‌برد. حتی از این خطرناک‌تر، نابرابری بالا اغلب با کمبود حقوق سیاسی برای قسمت بزرگی از جامعه که از فرایندهای سیاسی کنار گذاشته شده‌اند، دست در دست هم داده و باعث می‌گردد که قوانین سرمایه‌داری به نفع عده‌ای از نخبگان اقتصادی و سیاسی نوشته شده و در نتیجه باعث تشدید ضعف و ناتوانی سیاسی و اقتصادی گردد. که توزیع فرصت‌ها پادزهری قدرتمند در برابر نابرابری بد می‌باشد. این سیاست‌ها به‌عنوان جزئی ضروری در جهت بهبود وضعیت در بسیاری از شرایط می‌باشد. در واقع این سیاست‌ها با تهیه گسترده‌تر کالاهای عمومی به‌عنوان دستورالعملی برای رشد اقتصادی می‌باشد. که این امر می‌تواند در ساماندهی شهر و مدیریت آن در راستای همه‌شمولی مؤثر واقع گردد. بنابراین توزیع فرصت‌ها در کلان‌شهر تبریز که بخشی از برنامه‌های بلندمدت توسعه اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی در شهرهای بزرگ و پیرامون آن‌ها است، می‌تواند نقش مؤثری در بهبود وضعیت شهر داشته باشد و بسترهای شکل‌گیری شهر همه‌شمول را فراهم کند. |

امروزه نقش اشتغال در پویایی زندگی جوامع شهری بر کسی پوشیده نیست، به طوری که می‌توان گفت بسیاری از مسائل و مشکلات جوامع شهری ریشه در ساختار بیمارگونه اشتغال آن‌ها دارد. از طرف دیگر اشتغال و نابرابری دو مقوله کاملاً مرتبط و به هم وابسته‌اند، فرصت‌های نابرابر اشتغال در مناطق مختلف، زمینه‌ساز نابرابری در سایر زمینه‌های توسعه می‌گردد و نابرابری در سطح توسعه در میان مناطق، عدم تعادل و توازن در ایجاد فرصت‌های شغلی را رقم می‌زند، بنابراین، برخی مناطق توسعه یافته‌تر می‌شوند و مناطقی از توسعه‌یافتگی بازمی‌مانند و این امر به هم خوردن تعادل در نظام شهری را در درازمدت در پی دارد. بنابراین، شناخت وضعیت اشتغال شهری مناطق مختلف و شهر برای برنامه‌ریزی و دخالت آگاهانه در این زمینه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

اشتغال

بازسازی اقتصادی به پیکربندی مجدد شیوه تولید، توزیع، یا مصرف کالاها، خدمات، سرمایه، و مشاغل اشاره دارد. در حال حاضر جامعه ما و کلان‌شهر تبریز آماده ورود ب وضعیت بازسازی اقتصادی و توسعه اقتصادی است.

بازسازی اقتصادی

مسائلی همچون رشد روزافزون جمعیت شهری، شهری شدن جوامع و ضرورت پاسخگویی و شهروندمداری، مدیران و تصمیم‌گیرندگان را به سوی بهره‌گیری از روش‌های مطلوب در زمینه مدیریت شهری سوق داده است. یکی از روش‌های مطرح در این زمینه حکمروایی خوب شهری است. بر پایه اصول و اهداف حاکم بر حکمروایی خوب شهری دولت‌ها به‌تنهایی قادر به پاسخگویی نیازهای جدید نیستند و ضروری است با افزایش انعطاف و قابلیت‌های خود از طریق جذب نیروهای فعال در نهادهای عمومی و درگیر نمودن شهروندان در مراحل تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری به‌عنوان ذینفعان اصلی، توان پاسخگویی به نیازهای جدید را افزایش دهند. شهر تبریز در گرداب مدیریت بخشی و سلولی و نگرش از بالا به پایین گرفتار شده است و از مدیریت ناکارآمد، ضعف ساختاری و نهادی در اداره امور شهر رنج می‌برد و مسئولان و سازمان‌های درگیر در اداره امور شهر جهت بهبود این وضعیت و برون‌رفت از وضعیت فعلی می‌بایست علاوه بر کاهش نقاط ضعف در امر مدیریت و مشارکت‌گرایی شهری، زمینه حکمروایی خوب شهری و از آن جهت حرکت به سمت شهر همه‌شمول را فراهم آورند. در این زمینه عواملی همچون عدم شفافیت و پاسخگویی و عدم مسئولیت‌پذیری مدیران شهری منجر به حکمروایی نامطلوب و دور شدن از شاخص‌های شهر همه‌شمول در زمینه مشارکت شهروندان و نظاره‌گر بودن آن‌ها در تصمیمات شهری و حاکمیت متمرکز در اداره امور شهر می‌باشد

حکمروایی

روند سریع توسعه شهرنشینی منجر به افزایش تقاضا برای زیرساخت‌ها نظیر تأمین آب آشامیدنی، شبکه برق و ایجاد امکانات حمل‌ونقل و ... گردیده است. عدم کفایت سیستم موجود یا مدیریت‌های موازی در بخش مدیریت ترافیک شهری موجب افزایش فاصله بین تقاضا و عرضه امکانات حمل‌ونقل گردیده است. ترافیک، افزایش قابل‌توجه زمان جابه‌جائی، افزایش تصادفات، آلودگی صدا و نزدیک شدن میزان آلودگی هوا به مرزهای تهدید سلامت انسانی از تبعات سیستم حمل‌ونقل ناپایدار در مناطق شهری می‌باشد. همه‌شمولی شهری در زمینه حمل‌ونقل تنها با ایجاد تغییرات در طراحی، الگوهای استفاده و مدیریت وسایل نقلیه حاصل نمی‌شود بلکه با ید تغییراتی در نحوه تفکر نسبت به شناخت و ارزشیابی راهکارهای ممکن برای حل مشکلات حمل‌ونقل و راهکارهای توسعه پایدار در این زمینه ایجاد گردد. حمل‌ونقل همه‌شمول اثرات توسعه حمل‌ونقل را بر روی کارایی اقتصادی، موضوعات زیست‌محیطی، مصرف منابع، کاربری اراضی و عدالت اجتماعی موردتوجه قرار می‌دهد و به کاهش اثرات زیست‌محیطی، افزایش بازدهی سیستم حمل‌ونقل و بهبود وضعیت زندگی اجتماعی کمک می‌کند و هدف آن سیستم افزایش کارایی و جابه‌جائی کالاها، خدمات و افراد با حداقل مشکلات دسترسی است. نظام برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری و الگوی توسعه شهری در کلان‌شهر تبریز مانند سایر کلان‌شهرهای کشور عمدتاً خودرو محور و مبتنی بر جابجایی فیزیکی است و در نتیجه بیشتر اقدامات مرتبط با مدیریت ترافیک، سرعت سفر، مسیر گشایی، ایجاد زیرگذر و روگذر و.. موردتوجه است. از این‌رو توجه به عوامل همچون برنامه‌ریزی یکپارچه کاربری اراضی، توجه به دسترسی پیاده، الگوی توسعه شهر فشرده و... توجه به اصول شهر همه‌شمول و توسعه پایدار را اجتناب‌ناپذیر نموده است.

برنامه‌ریزی حمل‌ونقل

امروزه مهاجرت به شهرهای بزرگ باعث توسعه نا اندیشیده شهرها از جمله تبریز شده است. شهر تبریز در دهه‌های گذشته به دلیل مرکزیت سیاسی، اداری، خدماتی و تزیین بودجه‌های دولتی از یک سو و پیروزی انقلاب اسلامی و توجه به محرومان و جنگ تحمیلی از سوی دیگر مهاجران زیادی را به سمت خود کشانده است که این روند برای دهه‌های آتی نیز ادامه دارد که پیامدهای بیکاری، حاشیه‌نشینی، کمبود خدمات و تجهیزات، مشاغل کاذب و توسعه کالبدی - فضایی لجام‌گسیخته شهر را به دنبال داشته است. در سال‌های

مهاجرت

اخیر با توجه به گرانی زمین و مسکن در شهر تبریز، شاهد روند مهاجرت معکوس می‌باشیم. بدین ترتیب که جمعیت اصلی شهر با توجه به مشکلات عدیده شهری به روستاهای اطراف کلان‌شهر تبریز نقل مکان نموده‌اند. به طوری که متوسط رشد جمعیت روستاهایی مانند اناختون، آوارعلیا، کووجوار، سهلان، اوغلی، خلجان و کند رود، حدود ۴۰ درصد افزایش داشته است. روند مذکور علاوه بر فشار بر هسته مرکزی شهر تبریز در طول روز، منجر بر خزش شهر تبریز به سوی زمین‌های روستایی و کشاورزی اطراف شده و توسعه پایدار و از آن جهت توسعه همه‌شمول شهر را با مخاطره مواجهه نموده است.

مفهوم توسعه پایدار شهری به توسعه اقتصادی، اجتماعی شهری ضمن تداوم حفاظت از منابع زمینی برای نسل کنونی و آینده به مجدد ساختن بهره‌برداری از منابع طبیعی در حد ظرفیت سیستم‌های طبیعی و هماهنگی طرح‌های توسعه دلالت دارد. امروزه شهرسازی با تبعیت از مدل‌های کلیشه‌ای توسعه شهری (عمدتاً "متجدد") که نسبت به شرایط و خصوصیات بومی بی‌اعتنا است، نه تنها شرایط ناپایداری را در شهرها پدید آورده، بلکه ناپایداری مناطق اطراف را نیز به دنبال داشته است. به گونه‌ای که در کلان‌شهرهایی مثل تبریز، سطح اشغال شده شهری بر روند رشد جمعیت پیشی گرفته و این پدیده بر دامنه مشکلات زیست‌محیطی، زیرساختی و اقتصادی و در یک کلام ناپایداری شهرها افزوده و مدیریت شهری را با مشکلات عدیده‌ای روبرو کرده است.

توسعه پایدار

شهر موجود زنده‌ای است که می‌تواند زمینه‌ساز رشد و تعالی ساکنان و یا سقوط شخصیتی آن‌ها منجر شود و خدمات و امکانات شهری در این راستا نقشی بزرگ را ایفا می‌نمایند و به‌عنوان فرصت‌هایی، باید در شهرها به صورت برابر و عادلانه توزیع شود تا عدالت اجتماعی، اقتصادی و فضایی در مناطق شهری برقرار شود. عدم توزیع مناسب خدمات نه تنها می‌تواند به برهم زدن جمعیت و عدم توازن آن در شهر بینجامد بلکه فضاهای شهری را متناقض با عدالت در ابعاد اجتماعی و اقتصادی شکل می‌دهد. در راستای سیاست عدالت فضایی، به‌عنوان هدف محوری برنامه‌های توسعه کشور، لازم است که وضعیت مناطق مختلف از نظر پخشایش خدمات و میزان برخورداری از شاخص‌های مختلف اقتصادی - اجتماعی و زیربنایی، بررسی شود و کمبودها و نارسایی‌ها برای برنامه‌های آینده توسعه، در نظر گرفته شود. نحوه پخشایش امکانات، خدمات و زیرساخت‌ها، با بررسی تطبیقی شاخص‌های مختلف اقتصادی - اجتماعی و کالبدی در مناطق مختلف نسبت به همدیگر روشن می‌شود.

عدالت اجتماعی

کلان‌شهر تبریز به‌عنوان یکی از پنج کلان‌شهر اول کشور با چالش‌های عدیده‌ای از جمله افزایش روزافزون جمعیت و متعاقب آن توسعه ناهنجار کالبد شهری، افزایش حاشیه‌نشینی و در دنباله آن فقر شهری در مناطقی چون منطقه ۱۰ و ۱ و شکاف در برخورداری از خدمات شهری و سرانه‌های مربوط به کیفیت زندگی در داخل مناطق شهری آن روبه‌رو می‌باشد که این چالش را می‌توان به‌طور آشکار در بین مناطق ۲ به‌عنوان منطقه کاملاً برخوردار و منطقه ۱۰ به‌عنوان منطقه محروم مشاهده کرد. چنین چشم‌اندازی در راستای دستیابی به عدالت فضایی به‌عنوان یکی از مفاهیم اصلی توسعه پایدار شهری نامناسب می‌باشد.

نتیجه‌گیری

مفهوم همه‌شمولی شامل یک شبکه چندبعدی از عوامل به‌هم‌پیوسته است که این عوامل می‌توانند متقابلاً یکدیگر را تقویت کنند. این عوامل می‌توانند در یک مسیر منفی، برای به دام انداختن مردم در یک فضای مملو از فقر و حاشیه با یکدیگر تعامل داشته باشند. متقابلاً، آن‌ها می‌توانند افراد را از محرومیت اجتماعی دور کنند. در سطح شهر، تعریف شمولیت آسان‌تر از اندازه‌گیری آن است. اگرچه توافق عمومی در مورد عوامل اصلی مؤثر در بعد اقتصادی به‌دست آمده است، اما تغییرات گسترده، اهمیت نسبی بسیاری از جنبه‌های ابعاد اجتماعی، فضایی و محیطی را که شامل تفاوت‌های فرهنگی در عملکرد و رفتار است را شامل می‌شود. در این راستا با توجه به مفهوم شهر همه‌شمول و اهداف مقاله حاضر، سعی بر آن شد که به پرسش پژوهش یعنی «عوامل مؤثر بر همه‌شمولی شهر تبریز» پاسخ داده شد. بدین ترتیب با توجه به ادبیات مورد مطالعه، مؤلفه‌ها و شاخص‌های شهر همه‌شمول شناسایی و در اختیار ۱۵ نفر از کارشناسان برنامه‌ریزی و مدیریت شهری قرار گرفت. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها، از نرم‌افزار میک مک استفاده شد. نتایج نشان داد که از میان متغیرهای

موردبررسی، متغیرهای توسعه پایدار، مسکن مقرون به صرفه، حکمروایی، بازسازی اقتصادی، اشتغال، برنامه‌ریزی حمل و نقل، عدالت اجتماعی، مهاجرت و توزیع فرصت‌ها به‌عنوان متغیرهایی معرفی شدند که بیشترین تأثیرگذاری و نیز بیشترین تأثیرپذیری را در همه‌شمولی شهر تبریز دارند. همچنین از میان نیروهای پیشران مؤثر در همه‌شمولی شهر تبریز، همه‌شمولی اقتصادی، اجتماعی و فضایی به‌عنوان پیشران‌های کلیدی معرفی شدند. به‌طور کلی کلان‌شهر تبریز به علت نگرش بخشی در ساختار و بدنه مدیریت شهری با مسائل و مشکلاتی روبه‌رو است که دستیابی به همه‌شمولی شهری و از آن جهت توسعه پایدار را مختل نموده است. این مسائل و مشکلات شامل استمرار مهاجرت از شهرهای کوچک اطراف و افزایش جمعیت حاشیه‌نشین در حاشیه شمالی و جنوبی شهر، عدم توجه به اصول پایداری در استفاده از منابع و امکانات موجود، تغییر کاربری اراضی باغات و مزارع پیرامون شهری به کاربری‌های شهری می‌باشد. در واقع کلان‌شهر تبریز برای همه‌شمول شدن باید واجد کیفیت همه‌شمولی شود. این همه‌شمولی باید شامل مجموعه‌ای از کیفیات در تمامی ابعاد اجتماعی، اقتصادی، فضایی، سیاسی و زیست‌محیطی شود تا تبدیل به محیطی همه‌شمول برای تمامی آحاد جامعه باشد.

تقدیر و تشکر

بنا به اظهار نویسنده مسئول، این مقاله که برگرفته از رساله دکتری می‌باشد حامی مالی نداشته است.

منابع

- ۱) اسدزاده، هانیه؛ حاتمی، افشار و ساسان‌پور، فرزانه. (۱۴۰۱). سنجش وضعیت کلان‌شهر تهران بر مبنای شاخص‌های شهر همه‌شمول. نشریه پژوهش‌های کاربردی علوم جغرافیایی، ۲۲ (۶۱)، ۳۰۱-۳۱۶
- ۲) آزادی، مهوش. (۱۳۹۶). بررسی و واکاوی عوامل مؤثر بر همه‌شمولی فضاهای شهری. سومین همایش ملی معماری و شهر پایدار. دانشگاه تربیت دبیر شهید رجایی، تهران
- ۳) پورمحمدی، محمدرضا و جام کسری، محمد. (۱۳۹۰). تحلیلی بر الگوی توسعه ناموزون شهر تبریز. نشریه تحقیقات جغرافیایی، ۲۶ (۱۰۰)، ۵۴-۳۱
- ۴) پیری، سیما و صارمی، حمیدرضا. (۱۳۹۳). تحلیل ساختار فضایی جمعیت منطقه کلان‌شهری تبریز. نشریه مدیریت شهری، ۱۷ (۵۳)، ۹۲-۷۷
- ۵) جعفری، فیروز؛ مؤذنی، مهدی و بدلی، احد. (۱۳۹۳). آینده‌پژوهی تغییرات کاربری اراضی شهری در کلان‌شهر تبریز. نشریه برنامه‌ریزی فضایی، ۱۰ (۲)، ۱-۲۲
- ۶) روستایی، شهرپور؛ نازبابایی، الی و کاملی فر، زهرا. (۱۳۹۳). ارزیابی عدالت فضایی در پراکنش خدمات شهری، مطالعه موردی کلان‌شهر تبریز. نشریه آمایش جغرافیایی فضا، ۳ (۱۰)، ۸۲-۱۰۱
- ۷) شرکت عمران و بهسازی شهری ایران. (۱۳۹۶). ارتقاء قابلیت زیست‌پذیری شهرها و کیفیت زندگی شهروندان با اجرای سیاست بازآفرینی شهری، تهران
- ۸) مهندسین مشاور نقش محیط. (۱۳۹۲). طرح جامع شهر تبریز، جلد چهارم (شناخت شهر)، اداره کل راه و شهرسازی استان آذربایجان شرقی
- 9) ADB. (2011). *Inclusive city*, edited by Steinberg, Florian and Lindfield, Michael, Asian Development Bank, Urban development series, Metro Manila, Philippines
- 10) Asadzadeh, H., Hatami, A., & Sasanpour, F. (2022) Measuring the condition of Tehran Metropolitan based on Ubiquitous city indicators. *Jgs*, 22 (67), 301-316. [In Persian].
- 11) Azadi, M. (2017). *Investigation and analysis of factors affecting the inclusion of urban spaces*, third. [In Persian].
- 12) Espino, N.A. (2015). *Building the Inclusive City: Theory and Practice for Confronting*

- Urban Segregation*. Routledge, 1st edition
- 13) European Commission. (2010). *Europe 2020: A European strategy for smart, sustainable and inclusive growth*. Brussels: European Commission.
 - 14) Harrison, J. (2012). Life after regions? The evolution of city-regionalism in England. *Reg. Stud*, 46, 1243–1259.
 - 15) Hu, W., & Wang, R. (2019). Which Chinese cities are more inclusive and why?. *Cities*, 86, 51–61.
 - 16) Ianchovichina, E., & Lundstrom, S. (2009). *Inclusive growth analytics: Framework and application*. World Bank Policy Research Working Paper, 4851
 - 17) Iran Urban Development and Improvement Company. (2017). *Improving the viability of cities and the quality of life of citizens by implementing urban regeneration policy*, Tehran. [In Persian].
 - 18) Jafari F., Moazzeni, M., Badali, A. (2020). Futures Study of Urban Land Use Change in Tabriz Metropolis. *Spatial Planning*, 10 (2), 1-22. [In Persian].
 - 19) Lee, N. (2019). Inclusive growth in cities: A sympathetic critique. *Reg. Stud*, 53, 424–434.
 - 20) Lee, N., & Sissons, P. (2016). Inclusive growth? The relationship between economic growth and poverty in British cities. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 48(11), 2317–2339.
 - 21) Lemaire X., & Kerr D. (2017). *Inclusive Urban Planning – Promoting Equality and Inclusivity in Urban Planning Practices*, UCL Energy Institute / SAMSET Policy Note
 - 22) Lupton, R., Rafferty, A., & Hughes, C. (2016). *Inclusive growth: Opportunities and challenges for Greater Manchester*. Joseph Rowntree Foundation publication, Inclusive Growth Analysis Unit, University of Manchester.
 - 23) Mackett, R.L., Achuthan, K., Titheridge, H. (2008). AMELIA: A tool to make transport policies more socially inclusive. *Transp. Policy*, 15, 372–378.
 - 24) McGranahan, G., Schensul, D., & Singh, G. (2016). Inclusive Urbanization: Can the 2030 Agenda be Delivered Without It?. *Environment and Urbanization*, 28(1), 13–34,
 - 25) Morrrens, A., & Sainsbury, D. (2005). Migrants' Social Rights, Ethnicity and Welfare Regimes. *Journal of Social Policy*, 34(4), 637-660
 - 26) Naghsh Mohit Consulting Engineers. (2013). *Tabriz City Master Plan, Volume 4 (Knowledge of the City)*, General Department of Roads and Urban Development of East Azerbaijan Province. [In Persian].
 - 27) Piri, S., & Saremi, H.R. (2019). Analysis The Population Spatial Structure of Tabriz Metropolitan Region (TMR). *Journal of urban and rural management*, 17(53), 92-77. [In Persian]. Pourmohammadi, M.R., & Jamkasra, M. (2011). An Analysis of the Tabriz Sprawl Pattern. *Geographical Research*, 26(100), 31-54. [In Persian].
 - 28) Ranieri, R., Ramos, R. (2013). inclusive Growth: building up a concept. *International Policy Centre for Inclusive Growth, working paper*, 104, 1-12.
 - 29) Rauniyar, G. (2010). *Inclusive Development: Two Papers on Conceptualization, Application, and the ADB Perspective*. Department of Applied Economics and Management Cornell University, Ithaca, New York 14853-7801 USA
 - 30) Roustae, S., Babaei, E., & Kamelifar, Z. (2014). The Assessment of Spatial Justice in the Distribution of Urban Services. Case Study: Tabriz Metropolis. *Geographical Planning of Space*, 3(10), 82-101. [In Persian].
 - 31) Royal Society of Arts (RSA). (2017). *Inclusive Growth Commission: Making our economy work for everyone*. London: RSA.
 - 32) Scottish, G. (2015). *Scotland's Economic Strategy*. Scottish Government Economic Development Directorate.
 - 33) Serageldin, M. (2016). *Inclusive Cities and Access to Land, Housing, and Services in Developing Countries*. In Urban Development Series Knowledge Papers No. 22; World Bank: Washington, DC, USA,

- 34) Shah, P., Hamilton, E., Armendaris, F., Lee, H., & Armendaris, F. (2015). *World-inclusive cities approach paper*. World Bank Working Paper.
- 35) Singru, R. & Lindfield, M. (2016). *Enabling inclusive cities: tool kit for inclusive urban development*, Asian Development Bank, Mandaluyong City, Philippines
- 36) UN-Habitat (2016) *World Cities Report 2016: Urbanization and Development: Emerging Futures*, <http://wcr.unhabitat.org> (accessed 13 January 2017)
- 37) Varma, S., & Gill, H.S, (2008), Poly inclusive strategies for the development of cities, *24th EGOS Colloquium Upsetting Organizations*. Delhi University.
- 38) Whitzman, C., Legacy, C., Andrew, C., Shaw, M., & Klodawsky, F. (2013). *Building Inclusive Cities: Women's Safety and the Right to the City*. Routledge: Abingdon, UK,
- 39) World Economic Forum (WEF). (2015). *The inclusive growth and development report*.
- 40) Xue, Y., Xiang, P., Jia, F., & Liu, Z. (2020). Risk Assessment of High-Speed Rail Projects: A Risk Coupling Model Based on System Dynamics. *Int. J. Environ. Res. Public Health*, 17, 5307.

