

# The Impact of Integrated Urban Management on Enhancing the Livability of Tabriz: Identifying Solutions and Evaluating Its Effects

## Original Article

Masoud Mohammadian Beiragh<sup>1</sup>, Rafat Shahmari Ardejani<sup>2\*</sup>, Seyedeh Sedigheh Hassani Mehr<sup>2</sup>, Alireza Pourshikhian<sup>3</sup>

1- Ph.D candidate, Department of Geography and Urban Planning, Ast, C, Islamic Azad University, Astara, Iran

2- Associate Professor, Department of Geography and Urban Planning, Ast, C, Islamic Azad University, Astara, Iran

3- Assistant Professor, Department of Geography and Urban Planning, Ast, C, Islamic Azad University, Astara, Iran

## ARTICLE INFO

### Article History

Received: 2025-03-06

Revised: 2025-04-26

Accepted: 2025-05-14

### Keywords

Citizen Participation  
Integrated Urban Management  
Tabriz City  
Urban Governance  
Urban Livability

## ABSTRACT

### Introduction

In Tabriz, the lack of integrated urban management is reflected in urban issues. One of the main problems is the multiplicity of decision-making entities without effective coordination between them. Municipalities, city councils, service organizations, traffic police, private companies, and government institutions all play roles in urban management. Still, the lack of a coherent structure for coordination between these sectors has led to fragmented performance. This lack of coordination has caused delays in urban projects, waste of financial resources, and dissatisfaction among citizens. For example, urban projects such as public transportation development, revitalization of old neighborhoods, and green space development have either been stalled or executed poorly due to the absence of a unified and coordinated policy among the executive bodies. Issues related to waste management, air pollution, and unbalanced urban development are also noteworthy in Tabriz. In recent years, the city has faced increased air pollution due to the uncontrolled growth of private vehicles, a lack of adequate public transportation development, and the absence of a smart traffic management system. Additionally, the uneven distribution of urban services in different neighborhoods of Tabriz shows that spatial justice in resource allocation has not been observed. Areas in the north and south of the city still face a shortage of educational, healthcare, and green space infrastructure, while some more developed areas fully benefit from these amenities. This has led to increased social and geographical gaps across the city, reducing the livability of citizens in underprivileged areas. Furthermore, weak citizen participation in urban decision-making is another problem of urban management in Tabriz. Urban policymaking is usually top-down and lacks active citizen and local group participation. This has led to social resistance against many urban decisions, reducing their effectiveness. The lack of transparency in urban decision-making and insufficient access to information about budgets, development projects, and macro-level decisions are also factors that reduce public trust in the urban management of Tabriz. In such circumstances, the lack of integrated urban management has become one of the main concerns in Tabriz governance. The absence of a coordinated system that can unite all urban institutions under a unified management framework has created a significant barrier to improving citizens' quality of life and enhancing livability in Tabriz. This issue highlights the need for a scientific and thorough examination of how integrated urban management impacts the livability of Tabriz.

\* Corresponding author: ss.hasanimehr@iau.ac.ir

## Materials and Methods

This research utilizes a mixed-methods approach (qualitative-quantitative), including content analysis of urban policies, document review, interviews with urban managers, and statistical analysis of data collected from Tabriz citizens. In the qualitative phase, content analysis of municipal reports and interviews with 20 urban experts was conducted. In the quantitative phase, a field survey was conducted using a standard questionnaire with 383 Tabriz citizens, and the data were analyzed using structural equation modeling (SEM). The results indicated that urban governance, transportation, infrastructure, and urban economy significantly impact livability. The applied mixed-method approach increased the accuracy and comprehensiveness of the research, providing practical solutions for improving urban management and enhancing the livability of Tabriz.

## Findings

The results of path analysis indicate that all independent variables have significant direct and indirect effects on urban livability. The high predictive power of the research model, with a  $Q^2$  value greater than 0.5 for all variables, indicates a high predictive ability. Urban governance, with an overall effect of 0.65, and transportation and infrastructure, with an overall effect of 0.62, have the strongest impact on urban livability, emphasizing the importance of governance policies and sustainable infrastructure development in improving urban quality of life. Mediating variables play a key role in transferring the effects to livability. Managerial transparency, with an indirect effect of 0.23 and an overall effect of 0.54, infrastructure sustainability with an overall effect of 0.59, and public participation with an overall effect of 0.52, all significantly contribute to improving livability. Furthermore, integrated urban management, with an overall effect of 0.47, and spatial justice, with an overall effect of 0.55, demonstrate the importance of coordination in decision-making and equitable access to services. Urban environmental issues, with an overall effect of 0.43, em-

phasize the critical role of preserving natural resources and reducing pollution. In conclusion, this analysis suggests that policymakers should focus on three key areas: urban governance and transparency, the development of sustainable infrastructure, and strengthening public participation. Establishing an integrated urban management system, along with smart economic and infrastructure policies, improving environmental conditions, and increasing citizen involvement in decision-making can significantly enhance urban livability.

## Conclusion

Improving the livability of Tabriz requires the implementation of a range of management and urban planning solutions. Strengthening integrated urban management through coordination between the municipality, service organizations, and the private sector can prevent duplication of efforts and resource waste. Increasing transparency in urban decision-making and establishing systems for public oversight will boost public trust and improve the efficiency of urban management. Developing public transportation infrastructure, with a focus on expanding metro lines, pedestrian and cycling paths, will not only reduce traffic congestion but also help improve air quality. In terms of spatial justice, decentralizing urban services and creating appropriate infrastructure in the underprivileged areas of Tabriz should be prioritized to achieve balanced urban service distribution. Enhancing citizen participation through educational programs and encouraging local institutions to engage in urban decision-making can strengthen the role of citizens in urban development processes. In urban environmental management, planning for increased green space per capita, optimal waste management, and control of noise and environmental pollution is essential. Finally, to strengthen the urban economy, supporting start-ups, developing sustainable economic spaces, and attracting investment in urban projects can contribute to Tabriz's economic growth and increase urban employment.

### COPYRIGHTS

©2022 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.



### HOW TO CITE THIS ARTICLE

Mohammadian Beiragh M. Shahmari Ardejani R. Hassani Mehr S. S. Pourshikhian A. The Impact of Integrated Urban Management on Enhancing the Livability of Tabriz: Identifying Solutions and Evaluating Its Effects. Urban Economics and Planning Vol 6(2):114-134. [In Persian]

DOI: 10.22034/UEP.2025.510887.1609



# تأثیر مدیریت یکپارچه شهری بر زیست‌پذیری شهر تبریز: شناسایی راهکارها و تحلیل تأثیرات آن

## مقاله پژوهشی

مسعود محمدیان بیرق<sup>۱</sup>؛ رفعت شهرداری اردجانی<sup>۲</sup>؛ سیده صدیقه حسینی مهر<sup>۳</sup>؛ علیرضا پورشیخیان<sup>۴</sup>

۱- دانشجوی دکتری، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد آستارا، دانشگاه آزاد اسلامی، آستارا، ایران

۲- دانشیار، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد آستارا، دانشگاه آزاد اسلامی، آستارا، ایران

۳- استادیار، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد آستارا، دانشگاه آزاد اسلامی، آستارا، ایران

### چکیده

#### مقدمه

در شهر تبریز، نبود مدیریت یکپارچه شهری به‌وضوح در مسائل شهری نمود پیدا کرده است. یکی از مشکلات اساسی، تعدد نهادهای تصمیم‌گیرنده بدون هماهنگی مؤثر میان آن‌ها است. شهرداری، شورای شهر، سازمان‌های خدماتی، پلیس راهور، شرکت‌های خصوصی و نهادهای دولتی، هر یک در حوزه‌هایی از مدیریت شهری نقش دارند، اما نبود ساختاری منسجم برای ایجاد هماهنگی میان این بخش‌ها به عملکرد جزیره‌ای منجر شده است. این ناهماهنگی باعث شده است که برخی پروژه‌های شهری دچار تأخیرهای طولانی‌مدت، اتلاف منابع مالی و نارضایتی شهروندان شوند. برای مثال، پروژه‌های عمرانی مانند توسعه حمل‌ونقل عمومی، نوسازی بافت فرسوده و توسعه فضاهای سبز به دلیل نبود یک سیاست واحد و هماهنگ میان دستگاه‌های اجرایی یا متوقف شده یا با کیفیت نامناسب اجرا شده‌اند. مشکلات مرتبط با مدیریت پسماند، آلودگی هوا و توسعه نامتوازن شهری نیز در تبریز قابل توجه است. این شهر در سال‌های اخیر با افزایش آلودگی هوا به دلیل رشد بی‌رویه خودروهای شخصی، عدم توسعه متناسب حمل‌ونقل عمومی و نبود سیستم مدیریت هوشمند ترافیک مواجه شده است. در کنار این، توزیع نامتوازن خدمات شهری در محلات مختلف تبریز نشان می‌دهد عدالت فضایی در تخصیص منابع رعایت نشده است؛ مناطقی در شمال و جنوب شهر همچنان با کمبود زیرساخت‌های آموزشی، درمانی و فضای سبز مواجه‌اند، در حالی که برخی دیگر از مناطق توسعه یافته‌تر، از این امکانات به‌طور کامل بهره‌مند هستند. این امر به افزایش شکاف اجتماعی و جغرافیایی در سطح شهر منجر شده و باعث کاهش سطح زیست‌پذیری شهروندان در مناطق کم‌برخوردار شده است. علاوه بر این، ضعف در مشارکت شهروندان در تصمیم‌گیری‌های شهری از دیگر مشکلات مدیریت شهری تبریز است. فرایندهای سیاست‌گذاری شهری معمولاً از بالا به پایین و بدون جلب نظر و مشارکت فعال شهروندان و گروه‌های محلی صورت می‌گیرد. این موضوع سبب شده است که بسیاری از تصمیمات شهری با مقاومت اجتماعی روبه‌رو شود و میزان اثربخشی آن‌ها کاهش یابد. نبود شفافیت در تصمیم‌گیری‌های شهری و دسترسی ناکافی به اطلاعات درباره بودجه‌ها، پروژه‌های توسعه‌ای و تصمیمات کلان‌شهری نیز از دیگر عوامل کاهش اعتماد عمومی به مدیریت شهری تبریز است. در چنین شرایطی، نبود مدیریت یکپارچه شهری به یکی از دغدغه‌های اصلی در حکمرانی تبریز تبدیل شده است. نبود یک سیستم هماهنگ که بتواند تمامی نهادهای شهری را تحت یک چارچوب مدیریتی واحد گرد هم آورد، مانعی جدی در مسیر بهبود کیفیت زندگی شهروندان و ارتقای زیست‌پذیری تبریز ایجاد کرده است. این مسئله ضرورت بررسی علمی و دقیق چگونگی تأثیر مدیریت یکپارچه شهری بر زیست‌پذیری تبریز را برجسته می‌کند.

### اطلاعات مقاله

#### تاریخ‌های مقاله

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۲/۱۶

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۲/۰۶

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۲/۲۴

### کلمات کلیدی

حکمرانی شهری

زیست‌پذیری شهری

شهر تبریز

مدیریت یکپارچه شهری

مشارکت شهروندی

## مواد و روش‌ها

این پژوهش از روش تحقیق ترکیبی (کیفی - کمی) استفاده می‌کند که شامل تحلیل محتوای سیاست‌های شهری، بررسی اسناد، مصاحبه با مدیران شهری و تحلیل آماری داده‌های جمع‌آوری شده از شهروندان تبریزی است. در بخش کیفی، تحلیل محتوای گزارش‌های شهرداری و مصاحبه با ۲۰ نفر از متخصصان شهری انجام شد. در بخش کمی، پیمایش میدانی با پرسشنامه استاندارد از ۳۸۳ نفر از شهروندان تبریزی انجام گرفت و داده‌ها با استفاده از مدل‌سازی معادلات ساختاری (SEM) تحلیل شد. نتایج نشان داد حکمرانی شهری، حمل‌ونقل، زیرساخت‌ها و اقتصاد شهری تأثیر زیادی بر زیست‌پذیری دارند. روش ترکیبی به کاررفته سبب افزایش دقت و جامعیت تحقیق و ارائه راهکارهای عملی برای بهبود مدیریت شهری و ارتقای زیست‌پذیری تبریز شد.

## یافته‌ها

نتایج تحلیل مسیر نشان می‌دهد تمامی متغیرهای مستقل تأثیر مستقیم و غیرمستقیم معناداری بر زیست‌پذیری شهری دارند. قدرت پیش‌بینی بالای مدل تحقیق با مقدار  $Q^2$  بالای ۰/۵ برای همه متغیرها، نشان‌دهنده قابلیت پیش‌بینی بالا است. حکمرانی شهری با اثر کلی ۰/۶۵ و حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها با اثر کلی ۰/۶۲، قوی‌ترین تأثیر را بر زیست‌پذیری شهری دارند، که اهمیت سیاست‌گذاری‌های حکمرانی و توسعه زیرساخت‌های پایدار را تأکید می‌کند. میانجی‌های تحقیق نقش کلیدی در انتقال تأثیرات به زیست‌پذیری دارند؛ شفافیت مدیریتی با اثر غیرمستقیم ۰/۲۳ و اثر کلی ۰/۵۴، پایداری زیرساختی با اثر کلی ۰/۵۹ و مشارکت عمومی با اثر کلی ۰/۵۲، همگی به طور معناداری بر بهبود زیست‌پذیری تأثیر می‌گذارند. همچنین، مدیریت یکپارچه شهری با اثر کلی ۰/۴۷ و عدالت فضایی با اثر کلی ۰/۵۵، نشان‌دهنده اهمیت هماهنگی در تصمیم‌گیری‌ها و دسترسی عادلانه به خدمات هستند. محیط زیست شهری با اثر کلی ۰/۴۳ نیز بر اهمیت حفظ منابع طبیعی و کاهش آلودگی تأکید دارد. در نهایت، این تحلیل

نشان می‌دهد برای ارتقای زیست‌پذیری شهری، سیاست‌گذاران باید بر سه محور کلیدی تمرکز کنند: شفافیت و حکمرانی شهری، توسعه زیرساخت‌های پایدار و تقویت مشارکت عمومی. ایجاد یک سیستم یکپارچه در مدیریت شهری همراه با سیاست‌های اقتصادی و زیرساختی هوشمند، بهبود شرایط زیست‌محیطی و افزایش نقش مردم در تصمیم‌گیری‌ها می‌تواند زیست‌پذیری شهری را به طور چشمگیری ارتقا دهد.

## نتیجه‌گیری

بهبود وضعیت زیست‌پذیری شهر تبریز نیازمند اجرای مجموعه‌ای از راهکارهای مدیریتی و برنامه‌ریزی شهری است. تقویت مدیریت یکپارچه شهری از طریق هماهنگی میان شهرداری، سازمان‌های خدماتی و بخش خصوصی می‌تواند از موانع کاری‌ها و هدررفت منابع جلوگیری کند. افزایش شفافیت در تصمیم‌گیری‌های شهری و ایجاد سامانه‌های نظارت مردمی باعث افزایش اعتماد عمومی و بهبود کارایی مدیریت شهری خواهد شد. توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی با تمرکز بر گسترش خطوط مترو، مسیرهای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری نه تنها تراکم ترافیکی را کاهش می‌دهد، بلکه به بهبود کیفیت هوای شهر نیز کمک می‌کند. در حوزه عدالت فضایی، تمرکززدایی از خدمات شهری و ایجاد زیرساخت‌های مناسب در مناطق کم‌برخوردار تبریز باید در اولویت قرار گیرد تا توزیع متعادل خدمات شهری محقق شود. بهبود مشارکت شهروندی از طریق برنامه‌های آموزشی و تشویق نهادهای محلی به دخالت در تصمیم‌گیری‌های شهری می‌تواند نقش مردم را در فرایندهای توسعه شهری تقویت کند. در بخش محیط زیست شهری، برنامه‌ریزی برای افزایش سرانه فضای سبز، مدیریت بهینه پسماند شهری و کنترل آلودگی‌های صوتی و زیست‌محیطی ضروری است. در نهایت، برای تقویت اقتصاد شهری، حمایت از کسب‌وکارهای نوپا، توسعه فضاهای اقتصادی پایدار و جذب سرمایه‌گذاری در پروژه‌های شهری می‌تواند به رشد اقتصادی تبریز و افزایش اشتغال شهری کمک کند.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

### مقدمه

با توجه به مشکلات یادشده، پرسش اصلی تحقیق این است که چگونه مدیریت یکپارچه شهری می‌تواند بر زیست‌پذیری شهر تبریز تأثیر بگذارد و چه راهکارهایی می‌توان برای بهبود این وضعیت ارائه داد؟

### پیشینه تحقیق

حسینی و همکاران (۲۰۲۴) در پژوهش خود با عنوان «شناسایی پیشران‌های کلیدی مؤثر بر ایجاد مدیریت یکپارچه شهری با رویکرد آینده‌پژوهی و برنامه‌ریزی بر پایه سناریو» به بررسی عوامل کلیدی تأثیرگذار بر مدیریت یکپارچه شهری در شهر قم پرداختند. در این تحقیق، از روش‌های تحلیل ساختاری و سناریونگاری همراه با نرم‌افزارهای Scenario Wizard و MICMAC برای تحلیل داده‌ها استفاده شده است. نتایج حاصل از مدل تحلیل ساختاری نشان داد متغیر مدیریتی - نهادی و قانونی، مهم‌ترین عامل در ایجاد و توسعه مدیریت یکپارچه شهری در قم است. همچنین، پژوهش شش سناریوی مختلف با سازگاری بالا و محتمل را شناسایی کرد که نشان می‌دهند آینده مدیریت یکپارچه شهری در قم می‌تواند با اتخاذ سیاست‌های مناسب، در مسیر توسعه مطلوب قرار گیرد. یافته‌های این پژوهش بر اهمیت برنامه‌ریزی راهبردی، اصلاح ساختارهای نهادی و تدوین قوانین هماهنگ در راستای مدیریت شهری یکپارچه تأکید دارد. زارع و همکاران (۲۰۲۳) در پژوهش خود دریافتند که عملکرد مدیریت یکپارچه شهری در بازآفرینی بافت فرسوده محله فخرآباد شیراز ضعیف ارزیابی شده است. آزمون تی تک‌نمونه‌ای نشان داد چهار شاخص ظرفیت توسعه نهادی، یکپارچگی و شریک مساعی نهادی، ترتیبات نهادی و دانش و یادگیری نهادی معنادار بوده و همگی در وضعیت نامطلوب قرار دارند. بهترین وضعیت مربوط به شاخص یکپارچگی نهادی (۲/۵۵۰) و ضعیف‌ترین مربوط به دانش و یادگیری نهادی (۲/۳۴۳) است. همچنین، آزمون فریدمن نشان داد تفاوت معناداری میان شاخص‌های مدیریت یکپارچه شهری وجود دارد که بیشترین تفاوت مربوط به سرمایه اجتماعی درون‌نهادی و کارایی نهادی است. آشنویی نوش آبادی و همکاران (۱۴۰۰)، در پژوهش خود با عنوان «تحلیل سناریوهای زیست‌پذیری شهر کاشان» به بررسی وضعیت آینده زیست‌پذیری این شهر پرداختند. نتایج این تحقیق نشان داد پنج سناریوی مختلف با ترکیب‌هایی از سه وضعیت مطلوب، ایستا و بحرانی برای زیست‌پذیری کاشان محتمل هستند. بر اساس تحلیل سناریویی، ۵۱/۱ درصد از آینده زیست‌پذیری شهر در وضعیت بحرانی، ۱۷/۸ درصد در حالت ایستا، و تنها ۳۱/۱ درصد در وضعیت مطلوب قرار دارد. این یافته‌ها نشان می‌دهند احتمال وقوع رخداد‌های منفی و بحرانی در زیست‌پذیری کاشان بیشتر از رخداد‌های مثبت و مطلوب است. این پژوهش تأکید می‌کند که برای جلوگیری از شرایط بحرانی و بهبود وضعیت زیست‌پذیری، نیاز به مداخلات سیاستی و مدیریت شهری کارآمدتر وجود دارد. محمدی و همکاران (۲۰۲۰) در مقاله‌ای با عنوان «تحلیلی بر اثرگذاری ابعاد مدیریت شهری بر شاخص‌های زیست‌پذیری شهری (مطالعه موردی: شهر شهرکرد)» به بررسی تأثیر مدیریت شهری بر شاخص‌های زیست‌پذیری شهر شهرکرد پرداختند. یافته‌های این پژوهش نشان داد مدیریت شهری اقدام مؤثری در جهت بهبود کلی زیست‌پذیری شهر انجام نداده است. با این حال، تأثیر مدیریت شهری بر شاخص اقتصادی مثبت و نسبتاً مناسب ارزیابی شده که نشان‌دهنده اقدامات صورت گرفته در راستای بهبود وضعیت اقتصادی شهر است. در مقابل، تأثیر مدیریت شهری بر شاخص اجتماعی ضعیف بوده است که بیانگر عدم اجرای سیاست‌های کارآمد برای بهبود وضعیت اجتماعی شهر است و ضرورت اقدام‌های بیشتر در این زمینه را نشان می‌دهد. همچنین، یافته‌ها نشان داد مدیریت شهری بر شاخص زیست‌محیطی تأثیرگذار نبوده و اقدامی جدی در راستای بهبود وضعیت زیست‌محیطی شهرکرد صورت نگرفته است. این مطالعه تأکید می‌کند که برای افزایش زیست‌پذیری شهر باید سیاست‌های جامع‌تری در ابعاد اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی تدوین و اجرایی شود. شیندلر و دیونیسو (۲۰۲۴) در مقاله‌ای با عنوان «برنامه‌ریزی برای

مدیریت شهری در دنیای امروز با چالش‌های متعددی روبه‌رو است که از مهم‌ترین آن‌ها، ناهماهنگی میان سازمان‌ها و نهادهای مختلف در ارائه خدمات و برنامه‌ریزی شهری است (Arabeyyat et al, 2024). شهرهای بزرگ، به‌ویژه در کشورهای درحال توسعه، با مشکلاتی همچون عدم انسجام در سیاست‌گذاری، موازی کاری میان نهادهای اجرایی، ضعف در شفافیت و پاسخ‌گویی، و ناکارآمدی در تخصیص منابع شهری مواجه هستند (Hosseini et al., 2024) که این مسائل در نهایت تأثیر مستقیمی بر زیست‌پذیری شهری دارند. زیست‌پذیری، مفهومی که به کیفیت زندگی شهروندان در یک محیط شهری اشاره دارد، تحت تأثیر عواملی همچون دسترسی به خدمات شهری، حمل‌ونقل عمومی کارآمد، عدالت فضایی در توزیع امکانات، امنیت، محیط زیست سالم و مشارکت اجتماعی قرار دارد (Zeynali Azim & Karmi, 2023). با این حال، یکی از موانع اصلی در بهبود این شاخص‌ها، نبود مدیریت یکپارچه شهری است، مدلی که بر هماهنگی میان نهادهای شهری، استفاده از فناوری‌های نوین در حکمرانی و افزایش نقش مشارکتی شهروندان تأکید دارد (Mashhadi et al, 2023).

در شهر تبریز، نبود مدیریت یکپارچه شهری به‌وضوح در مسائل شهری نمود پیدا کرده است. یکی از مشکلات اساسی، تعدد نهادهای تصمیم‌گیرنده بدون هماهنگی مؤثر میان آن‌ها است. شهرداری، شورای شهر، سازمان‌های خدماتی، پلیس راهور، شرکت‌های خصوصی و نهادهای دولتی، هر یک در حوزه‌هایی از مدیریت شهری نقش دارند، اما نبود ساختاری منسجم برای ایجاد هماهنگی میان این بخش‌ها به عملکرد جزیره‌ای منجر شده است. این ناهماهنگی باعث شده است که برخی پروژه‌های شهری دچار تأخیرهای طولانی‌مدت، اتلاف منابع مالی و نارضایتی شهروندان شوند. برای مثال، پروژه‌های عمرانی مانند توسعه حمل‌ونقل عمومی، نوسازی بافت فرسوده و توسعه فضاهای سبز به دلیل نبود یک سیاست واحد و هماهنگ میان دستگاه‌های اجرایی یا متوقف شده یا با کیفیت نامناسب اجرا شده‌اند. مشکلات مرتبط با مدیریت پسماند، آلودگی هوا و توسعه نامتوازن شهری نیز در تبریز قابل توجه است. این شهر در سال‌های اخیر با افزایش آلودگی هوا به دلیل رشد بی‌رویه خودروهای شخصی، عدم توسعه متناسب حمل‌ونقل عمومی و نبود سیستم مدیریت هوشمند ترافیک مواجه شده است. در کنار این، توزیع نامتوازن خدمات شهری در محلات مختلف تبریز نشان می‌دهد عدالت فضایی در تخصیص منابع رعایت نشده است؛ مناطقی در شمال و جنوب شهر همچنان با کمبود زیرساخت‌های آموزشی، درمانی و فضای سبز مواجه‌اند، در حالی که برخی دیگر از مناطق توسعه یافته‌تر، از این امکانات به طور کامل بهره‌مند هستند. این امر به افزایش شکاف اجتماعی و جغرافیایی در سطح شهر منجر شده و باعث کاهش سطح زیست‌پذیری شهروندان در مناطق کم‌برخوردار شده است.

علاوه بر این، ضعف در مشارکت شهروندان در تصمیم‌گیری‌های شهری از دیگر مشکلات مدیریت شهری تبریز است. فرایندهای سیاست‌گذاری شهری معمولاً از بالا به پایین و بدون جلب نظر و مشارکت فعال شهروندان و گروه‌های محلی صورت می‌گیرد. این موضوع سبب شده است که بسیاری از تصمیمات شهری با مقاومت اجتماعی روبه‌رو شود و میزان اثربخشی آن‌ها کاهش یابد. نبود شفافیت در تصمیم‌گیری‌های شهری و دسترسی ناکافی به اطلاعات درباره بودجه‌ها، پروژه‌های توسعه‌ای و تصمیمات کلان‌شهری نیز از دیگر عوامل کاهش اعتماد عمومی به مدیریت شهری تبریز است.

در چنین شرایطی، نبود مدیریت یکپارچه شهری به یکی از دغدغه‌های اصلی در حکمرانی تبریز تبدیل شده است. نبود یک سیستم هماهنگ که بتواند تمامی نهادهای شهری را تحت یک چارچوب مدیریتی واحد گرد هم آورد، مانعی جدی در مسیر بهبود کیفیت زندگی شهروندان و ارتقای زیست‌پذیری تبریز ایجاد کرده است. این مسئله ضرورت بررسی علمی و دقیق چگونگی تأثیر مدیریت یکپارچه شهری بر زیست‌پذیری تبریز را برجسته می‌کند.

طور مؤثر پیاده‌سازی نشده و مشکلاتی از قبیل عدم هماهنگی بین‌بخشی، ناکارآمدی در تخصیص منابع و نابرابری در توزیع خدمات به وجود آمده است. یافته‌ها همچنین نشان می‌دهند فقدان شفافیت در سیاست‌گذاری، ضعف در ساختارهای نهادی و مشارکت پایین شهروندان از جمله چالش‌های اصلی در مدیریت شهری هستند. نتایج این پژوهش‌ها نشان می‌دهند برای ارتقای زیست‌پذیری در شهرهایی مانند تبریز، باید سیاست‌های جامع و هماهنگ‌تری در راستای مدیریت یکپارچه شهری طراحی و اجرا شوند. استفاده از فناوری‌های نوین، بهبود مشارکت شهروندی، و توجه به توسعه زیرساخت‌های پایدار از جمله راهکارهای اساسی برای بهبود کیفیت زندگی شهری به شمار می‌روند.

### مبانی نظری

#### مفهوم مدیریت یکپارچه شهری

مدیریت یکپارچه شهری به رویکردی هماهنگ و سیستماتیک در مدیریت شهرها اشاره دارد که هدف آن، ایجاد هماهنگی بین نهادهای مختلف اجرایی، افزایش شفافیت در تصمیم‌گیری، ارتقای کارایی و بهبود کیفیت خدمات شهری است. این مفهوم بر اساس اصولی همچون حکمرانی خوب شهری، مشارکت شهروندان، استفاده از فناوری‌های نوین و توسعه پایدار بنا شده است (Fangary & Vaggione, 2023). در مدل سنتی مدیریت شهری، مسئولیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل، مسکن، محیط زیست، برنامه‌ریزی شهری و زیرساخت‌ها بین نهادهای مختلف پراکنده است که معمولاً بدون هماهنگی لازم عمل می‌کنند. این ساختار جزیره‌ای نه تنها باعث اتلاف منابع و کندی پروژه‌ها می‌شود، بلکه به ناهماهنگی سیاست‌ها و کاهش بهره‌وری شهری منجر خواهد شد (Amiri et al, 2023). در مقابل، مدیریت یکپارچه شهری تلاش می‌کند با ایجاد همگرایی بین سازمان‌ها و نهادهای مرتبط، مشارکت ذی‌نفعان و استفاده از فناوری‌های هوشمند، روند تصمیم‌گیری و اجرای پروژه‌های شهری را تسهیل کند (Mirzaei & Soltanpanah, 2025). برای ارزیابی مدیریت یکپارچه شهری، شاخص‌های متعددی معرفی شده است که مهم‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از:

- حکمرانی شهری به مجموعه‌ای از فرایندها، نهادها، و روابطی اطلاق می‌شود که در آن تصمیمات مربوط به مدیریت شهرها گرفته می‌شود. این فرایندها شامل تعاملات میان دولت‌ها، نهادهای عمومی، بخش خصوصی و جامعه مدنی است. حکمرانی شهری به طور خاص بر چگونگی تصمیم‌گیری، توزیع منابع، و اجرای سیاست‌ها در سطح شهری متمرکز است. مهم‌ترین ویژگی‌های حکمرانی شهری شامل شفافیت، پاسخ‌گویی، مشارکت عمومی، و کارایی در مدیریت منابع است. در این مدل، تأکید بر این است که تمامی ذی‌نفعان در تصمیم‌گیری‌های شهری دخیل باشند و نیازهای مختلف اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی در نظر گرفته شوند.

- هماهنگی بین‌بخشی و بین‌سازمانی: یکپارچه‌سازی سیاست‌ها و برنامه‌های اجرایی بین شهرداری، شورای شهر، سازمان‌های خدماتی، شرکت‌های خصوصی و نهادهای دولتی (Yousefvand et al, 2024).

- شفافیت و پاسخ‌گویی: ایجاد دسترسی عمومی به اطلاعات شهری و فرایندهای تصمیم‌گیری برای افزایش اعتماد شهروندان.

- مشارکت شهروندان: افزایش نقش شهروندان در فرایندهای سیاست‌گذاری، تصمیم‌گیری و اجرای پروژه‌های شهری (AmirEntekhabi et al, 2023).

- مدیریت هوشمند شهری: استفاده از فناوری‌های دیجیتال مانند اینترنت اشیا، کلان‌داده و هوش مصنوعی برای بهینه‌سازی مدیریت شهری (Abdelkarim et al, 2023).

- عدالت فضایی در توزیع خدمات و امکانات شهری: عدالت فضایی به توزیع عادلانه منابع و خدمات در فضاهای مختلف یک شهر اطلاق می‌شود. این مفهوم در تلاش است تا نابرابری‌ها در دسترسی به خدمات عمومی، زیرساخت‌ها، فرصت‌های شغلی و امکانات مختلف را کاهش دهد. عدالت فضایی بر این اساس استوار است که تمامی اقشار جامعه، صرف‌نظر از وضعیت اقتصادی، اجتماعی یا جغرافیایی خود، باید به منابع و امکانات شهری

زیست‌پذیری شهری: ادغام شاخص‌های اجتماعی - فضایی در شهرسازی» به این نتیجه رسیدند که یکی از چالش‌های کلیدی در فرایندهای شهرسازی، نبود یکپارچگی شاخص‌های اجتماعی - فضایی در تصمیم‌گیری‌ها است. آن‌ها با مرور ادبیات بین‌المللی و انجام یک نظرسنجی از برنامه‌ریزان شهری در نیوزیلند، نشان دادند موانعی همچون نیاز به داده‌های فرهنگی مناسب، مشارکت مؤثر ذی‌نفعان، و بهبود بازخورد بین نهادهای همکار، از مهم‌ترین چالش‌های موجود در این حوزه هستند. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد برای تغییر الگوهای فعلی شهرسازی، نیاز به تحولات سیستمی در حکمرانی شهری و تغییرات بنیادی در پارادایم‌های مدیریتی وجود دارد. هاشم‌خانی ذولفانی و همکاران (۲۰۲۴) در مقاله‌ای با عنوان «زیست‌پذیری و آینده‌پژوهی در بافت‌های فرسوده شهری: تحلیل سناریویی برای ارزیابی سیستم زیست‌پذیری و دستیابی به پایداری» به بررسی وضعیت زیست‌پذیری در بافت‌های فرسوده شهر تهران پرداخته‌اند. این پژوهش با تأکید بر نقش ساختارهای تاریخی و قدیمی در کاهش قابلیت‌سازی با تحولات شهری، تلاش کرده است شاخص‌های کلیدی زیست‌پذیری در این مناطق را شناسایی کرده و سناریوهایی برای آینده آن‌ها تدوین کند. یافته‌های پژوهش نشان داد شرایط زیست‌پذیری در بافت‌های فرسوده، به‌ویژه در مناطق مرکزی تهران، نامطلوب است. تحلیل ماتریس MicMac نشان داد قیمت مسکن، سطح درآمد ساکنان، میزان سرمایه‌گذاری و فعالیت‌های اقتصادی، همراه با نقش مدیریت شهری، از عوامل کلیدی تأثیرگذار بر زیست‌پذیری این مناطق هستند. بر اساس این عوامل، سه سناریو برای وضعیت زیست‌پذیری بافت‌های فرسوده تهران تا سال ۲۰۳۲ ارائه شده است که می‌تواند مبنایی برای تصمیم‌گیری‌های آینده در حوزه مدیریت شهری و نوسازی بافت‌های فرسوده باشد. عبدالکریم و همکاران (۲۰۲۳) در مقاله‌ای با عنوان «مدیریت تسهیلات شهری: بهبود زیست‌پذیری از طریق فضاهای عمومی هوشمند در شهرهای پایدار هوشمند» به این نتیجه رسیدند که پنج عامل کلیدی در زیست‌پذیری شهری شامل دسترسی‌پذیری، زیرساخت‌های عملکردی، تعامل و انسجام اجتماعی، امکانات و مشارکت، و کیفیت زندگی از طریق ایمنی، امنیت و حریم خصوصی نقش اساسی در توسعه شهرهای هوشمند دارند. این پژوهش که با استفاده از نظریه فعالیت (AT) و از طریق مصاحبه‌ها و کارگاه‌های تخصصی در دو شهر هوشمند قطر، لوسیل و مشیرب، انجام شده است، نشان داد زیرساخت‌های شهری هوشمند تأثیر مستقیمی بر زیست‌پذیری دارند. یکی از نتایج کلیدی این تحقیق، توسعه چارچوب «فضاهای عمومی هوشمند زیست‌پذیر (SLIPS)» است که به عنوان مبنایی برای بهبود زیست‌پذیری در شهرهای هوشمند عمل کرده و امکان به‌روزرسانی و تطبیق با فناوری‌های نوین و زیرساخت‌های ICT موجود را فراهم می‌کند. یافته‌های این مطالعه نشان می‌دهد افزایش زیست‌پذیری از طریق مدیریت هوشمند شهری، به تحقق اهداف شهرهای هوشمند منجر خواهد شد. شیخ و ون امیجده (۲۰۲۲) در مقاله‌ای با عنوان «ترویج زیست‌پذیری از طریق برنامه‌ریزی شهری: یک چارچوب جامع مبتنی بر نظریه نیازهای انسانی» به این نتیجه رسیدند که شاخص‌های فعلی سنجش زیست‌پذیری نمی‌توانند تجربه جوامع حاشیه‌ای و اقشار آسیب‌پذیر شهری را به طور دقیق ارزیابی کنند. آن‌ها یک چارچوب جامع جدید را پیشنهاد کردند که با ترکیب اصول طراحی شهری و «نظریه نیازهای انسانی» آبراهام مزلو، امکان تحلیل دقیق‌تر زیست‌پذیری شهری را فراهم می‌کند. این پژوهش با مطالعه موردی شهر هنگ‌کنگ نشان داد مشکلات زیست‌پذیری شهری این شهر فراتر از صرفاً دسترسی به امکانات، حمل‌ونقل و پایداری زیست‌محیطی است و باید به مسائلی مانند عدالت فضایی، جدایی اجتماعی و برآورده‌سازی نیازهای گروه‌های مختلف شهری توجه بیشتری شود. آن‌ها استدلال کردند که چارچوب پیشنهادی می‌تواند به بازبینی سیاست‌های شهری و بهبود کیفیت زندگی در جوامع شهری کمک کند و ابزاری کارآمد برای ارزیابی آینده زیست‌پذیری در شهرهای مختلف باشد.

مطالعات مختلف نشان داده‌اند مدیریت یکپارچه شهری می‌تواند تأثیر بسزایی بر زیست‌پذیری شهری داشته باشد، اما در بسیاری از شهرها این مدیریت به

### ■ مواد و روش‌ها

این پژوهش از روش تحقیق ترکیبی (کیفی - کمی) بهره می‌برد که به طور هم‌زمان از تحلیل محتوای سیاست‌های شهری، بررسی اسناد و گزارش‌های رسمی، مصاحبه با مدیران و متخصصان شهری، و تحلیل آماری داده‌های جمع‌آوری شده از شهروندان تبریزی استفاده می‌کند. این روش به دلیل ماهیت چندبعدی موضوع تحقیق که نیازمند هم بررسی سیاست‌ها و عملکرد مدیریت شهری و هم سنجش تأثیرات آن بر زیست‌پذیری شهروندان است، انتخاب شده است.

در مرحله اول (بخش کیفی)، از روش تحلیل محتوا و مطالعه موردی برای بررسی چالش‌های مدیریت یکپارچه شهری در تبریز استفاده می‌شود. منابع اصلی شامل گزارش‌های شهرداری و شورای شهر تبریز، طرح‌های توسعه شهری، برنامه‌های پنج‌ساله و قوانین مدیریت شهری در ایران هستند. تحلیل این اسناد از طریق کدگذاری مفاهیم و الگوهای کلیدی با استفاده از نرم‌افزار MaxQDA انجام شد. همچنین، برای افزایش دقت تحلیل، مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته با ۲۰ نفر از مدیران شهری، اعضای شورای شهر و متخصصان حوزه شهرسازی، حمل‌ونقل و محیط زیست انجام شد. نمونه‌گیری در این بخش به صورت هدفمند و گلوله‌برفی بود تا افراد کلیدی با بیشترین دانش درباره موضوع انتخاب شوند.

در مرحله دوم (بخش کمی)، پیمایش میدانی از طریق پرسشنامه استاندارد با طیف لیکرت ۵ گزینه‌ای انجام خواهد شد تا دیدگاه شهروندان درباره تأثیر مدیریت یکپارچه شهری بر زیست‌پذیری سنجیده شود. جامعه آماری این بخش شامل شهروندان تبریزی (۱۶۵۷۴۲۵) ساکن در مناطق مختلف شهر است و حجم نمونه بر اساس فرمول کوکران ۳۸۳ نفر در نظر گرفته شده است. روش نمونه‌گیری در این بخش تصادفی طبقه‌ای بود تا تنوع جمعیتی شهر در نمونه لحاظ شود. تحلیل داده‌های کمی از طریق آمار توصیفی و استنباطی با نرم‌افزار SPSS و مدل‌سازی معادلات ساختاری (SEM) با استفاده از SmartPLS انجام گرفت. در این مدل، تأثیر مدیریت یکپارچه شهری بر زیست‌پذیری از طریق متغیرهای میانی مانند کیفیت خدمات شهری، مشارکت شهروندی و عدالت فضایی تحلیل شد. برای اعتبارسنجی بخش کیفی، از کدگذاری دوگانه توسط پژوهشگران مستقل و بررسی یافته‌ها توسط مشارکت‌کنندگان (Member Checking) استفاده شد. در بخش کمی، برای روایی محتوایی با استفاده از CVR و CVI، روایی سازه‌ای با تحلیل عاملی تأییدی CFA در SmartPLS و روایی همگرا و واگرا با میانگین واریانس استخراج‌شده (AVE) و شاخص‌های RMSEA، CFI و TLI بررسی و پایایی پرسشنامه از طریق محاسبه آلفای کرونباخ (بالا تر از ۰/۷) سنجیده شد.

انتخاب روش ترکیبی این امکان را فراهم می‌کند که علاوه بر شناخت عمیق چالش‌های مدیریت یکپارچه شهری، تأثیرات آن بر زیست‌پذیری نیز به صورت عددی و تحلیلی سنجیده شود. ترکیب تحلیل محتوای سیاست‌های شهری، مصاحبه‌های تخصصی و پیمایش میدانی شهروندان باعث افزایش دقت و جامعیت تحقیق شد. این پژوهش با ارائه یافته‌هایی مبتنی بر تحلیل کیفی و کمی، می‌تواند راهکارهای عملی برای بهبود مدیریت شهری و ارتقای زیست‌پذیری در تبریز پیشنهاد دهد.

### محدوده مورد مطالعه

مسائل مدیریتی شهر تبریز شامل چالش‌های متعددی است که تأثیر مستقیمی بر کیفیت زندگی شهروندان و زیست‌پذیری شهر دارند. یکی از مشکلات مهم، عدم هماهنگی میان نهادهای مختلف شهری است که شامل شهرداری، شورای شهر، سازمان‌های خدماتی و دیگر نهادهای دولتی و خصوصی می‌شود. این ناهماهنگی‌ها باعث ایجاد تعارض‌ها در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی‌های شهری می‌شود و اجرای پروژه‌ها را با مشکل مواجه می‌کند.

به طور عادلانه دسترسی داشته باشند. این امر شامل تأمین امکانات رفاهی، خدمات بهداشتی، آموزشی، حمل‌ونقل عمومی و فضاهای سبز در تمامی مناطق شهر است، به‌ویژه در مناطق کم‌برخوردار (Malekshahi et al, 2024).

- یکپارچگی در برنامه‌ریزی توسعه شهری: هماهنگی بین سیاست‌های مسکن، حمل‌ونقل، محیط زیست و اقتصاد شهری برای توسعه پایدار (Habibi & Ghanezadeh, 2022)

### زیست‌پذیری شهری و ارتباط آن با مدیریت شهری

زیست‌پذیری شهری یکی از شاخص‌های مهم ارزیابی کیفیت زندگی در شهرها است که میزان مناسب بودن یک شهر برای زندگی شهروندان از نظر امکانات، خدمات، محیط زیست، امنیت، حمل‌ونقل، مشارکت اجتماعی و عدالت فضایی را نشان می‌دهد (Zeynali Azim & Karami, 2023). این مفهوم به‌ویژه در مطالعات مربوط به مدیریت شهری و حکمرانی خوب اهمیت ویژه‌ای دارد، چراکه زیست‌پذیری مستقیم تحت تأثیر سیاست‌گذاری‌های شهری، برنامه‌ریزی‌های راهبردی و نحوه توزیع منابع و خدمات شهری قرار دارد (Schindler, & Dionisio, 2024). زیست‌پذیری یک مفهوم چندبعدی است که می‌توان آن را در قالب شاخص‌های مختلف بررسی کرد. مهم‌ترین ابعاد آن عبارتند از:

بُعد زیست‌محیطی: میزان دسترسی به فضاهای سبز، کیفیت هوای شهری، مدیریت پسماند، آلودگی صوتی و کیفیت منابع آب.

بُعد اجتماعی: امنیت شهری، انسجام اجتماعی، تعاملات شهروندان، مشارکت عمومی و هویت فرهنگی (Zhang et al, 2024)

بُعد اقتصادی: فرصت‌های شغلی، هزینه زندگی، دسترسی به بازارهای اقتصادی و پایداری اقتصادی شهر (Basu et al, 2021).

بُعد خدمات شهری: میزان دسترسی به زیرساخت‌های اساسی مانند بهداشت و درمان، آموزش، حمل‌ونقل عمومی و مسکن مناسب.

بُعد کالبدی و فضایی: طراحی شهری، دسترسی‌پذیری، مدیریت ترافیک، عدالت فضایی در توزیع خدمات و کاربری زمین.

برخی از مهم‌ترین شاخص‌هایی که برای ارزیابی زیست‌پذیری شهری در سطح بین‌المللی استفاده می‌شود، شامل موارد زیر است: شاخص واحد اطلاعات اکونومیست (Economist Intelligence Unit): این شاخص پنج معیار اصلی را برای سنجش زیست‌پذیری شهرها شامل پایداری محیطی، فرهنگ و سرگرمی، زیرساخت‌ها، آموزش و بهداشت عمومی در نظر می‌گیرد (EUI, 2020).

شاخص زیست‌پذیری مرسر (Mercer): بر اساس معیارهایی مانند مسکن، امنیت، حمل‌ونقل عمومی، خدمات درمانی، کیفیت محیط زیست و توسعه اجتماعی تدوین شده است (Mercer International, 2017a,b).

شاخص جهانی کیفیت زندگی (Quality of Life Index): که متغیرهایی مانند هزینه زندگی، امنیت، ترافیک، کیفیت هوا و دسترسی به امکانات رفاهی را در نظر می‌گیرد (Zeynali Azim et al, 2023).

شهرهای موفق دنیا در زمینه مدیریت یکپارچه شهری از راهکارهای مختلفی استفاده کرده‌اند که می‌تواند برای شهرهای دنیا الگو باشد (De Vicente Oliva & Romero-Ania, 2022):

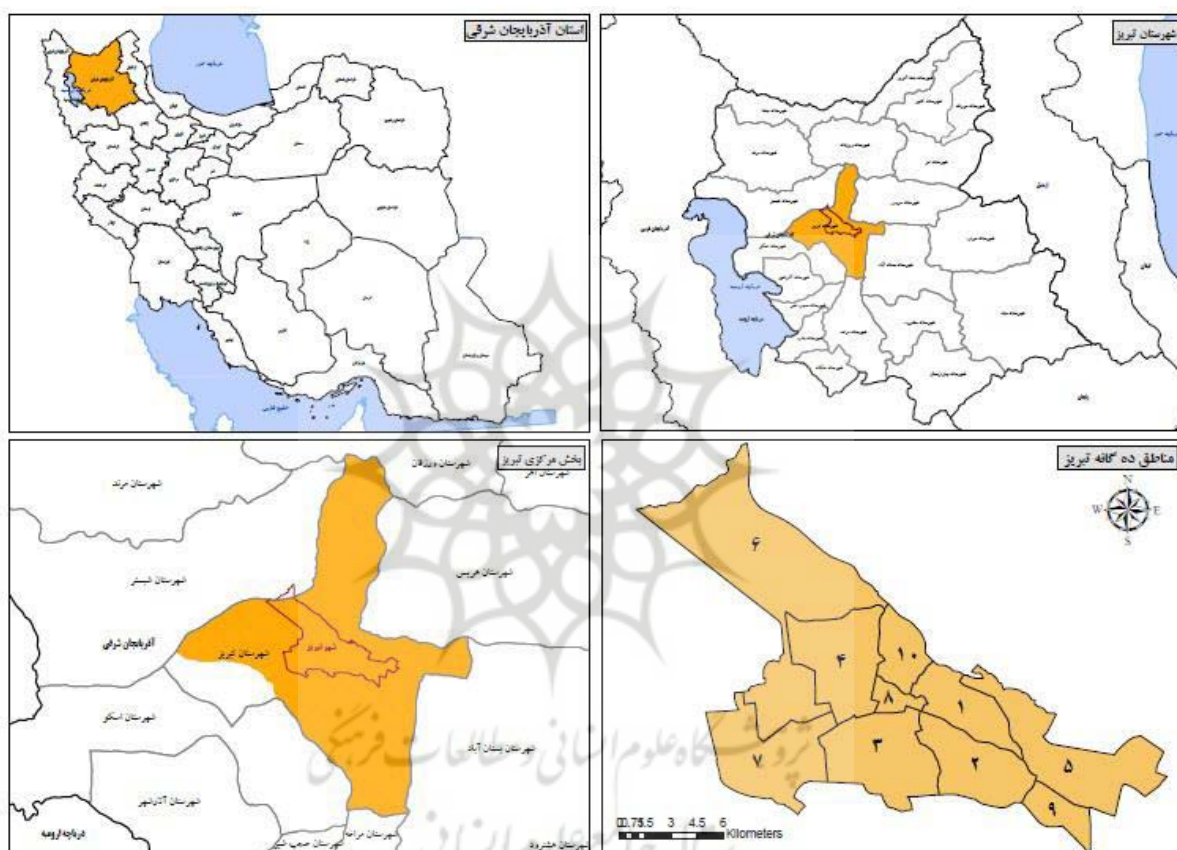
- شهر وین: بهره‌گیری از مدل حکمرانی چندسطحی که در آن تمامی نهادهای دولتی، شهرداری‌ها و بخش خصوصی در چارچوبی هماهنگ فعالیت می‌کنند.

- شهر سنگاپور: استفاده از فناوری‌های هوشمند برای مدیریت یکپارچه حمل‌ونقل، انرژی و خدمات شهری که باعث افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های شهری شده است.

- شهر توکیو: تأکید بر مشارکت عمومی و دیجیتالی‌سازی خدمات شهری برای بهبود پاسخ‌گویی و کارایی در اداره شهر.

امکانات به طور کامل ارائه می‌شوند. از دیگر چالش‌ها، می‌توان به ضعف در مشارکت شهروندان در فرایندهای تصمیم‌گیری شهری اشاره کرد. بیشتر تصمیمات شهری به صورت بالا به پایین گرفته می‌شود و به ندرت از نظرات و مشارکت فعال مردم استفاده می‌شود. این باعث کاهش اعتماد عمومی به مدیریت شهری و نارضایتی شهروندان می‌شود. در نهایت، یکی از مشکلات عمده در مدیریت شهری تبریز، ضعف در شفافیت و پاسخ‌گویی است. عدم دسترسی مناسب به اطلاعات شهری، بودجه‌ها و پروژه‌های در حال اجرا، باعث کاهش اعتماد عمومی و عدم اثربخشی در سیاست‌ها و برنامه‌های شهری می‌شود (Hazrati & Heydari, 2025).

به طور مثال، پروژه‌های عمرانی و زیرساختی در تبریز به دلیل نبود یکپارچگی در تصمیم‌گیری‌ها با تأخیر و ناکارآمدی روبه‌رو هستند (Faramarzi & Zeynali, 2019). یکی دیگر از مشکلات مدیریتی تبریز، ضعف در مدیریت حمل‌ونقل و زیرساخت‌های شهری است. عدم توسعه حمل‌ونقل عمومی مناسب، ترافیک سنگین و آلودگی هوا از جمله نتایج این ضعف‌ها هستند که تأثیرات منفی بر کیفیت زندگی شهروندان دارد. همچنین، توزیع نابرابر خدمات شهری در مناطق مختلف تبریز یکی دیگر از مسائل کلیدی مدیریتی است. برخی مناطق در شهر هنوز با کمبود زیرساخت‌های آموزشی، بهداشتی و فضای سبز روبه‌رو هستند، در حالی که در مناطق مرکزی و توسعه‌یافته‌تر، این



شکل ۱. موقعیت محدوده مورد مطالعه

شده و در قالب کدهای اولیه دسته‌بندی شده‌اند. سپس در کدگذاری محوری، این کدها در مقوله‌های اصلی سازماندهی شده و ارتباط آن‌ها با یکدیگر بررسی شده است. در نهایت، در کدگذاری انتخابی، یک الگوی مفهومی نهایی برای تبیین رابطه میان مدیریت یکپارچه شهری و زیست‌پذیری شهری ارائه شده است. این فرایند امکان درک عمیق‌تر از ابعاد مختلف مدیریت شهری، چالش‌های موجود و تأثیر آن‌ها بر زیست‌پذیری شهری شهروندان را فراهم می‌آورد.

گام اول: کدگذاری باز:

#### یافته‌ها

##### یافته‌های کیفی تحقیق

تحلیل محتوا یکی از روش‌های اساسی در تحقیقات کیفی است که به استخراج الگوها، مفاهیم و روابط پنهان در داده‌های متنی می‌پردازد. این روش در پژوهش‌های مدیریت شهری و زیست‌پذیری به عنوان ابزاری قدرتمند برای درک ضعف‌ها و قوت‌های سیاست‌های شهری، بررسی تجربیات شهروندان و تحلیل سازوکارهای مدیریتی مورد استفاده قرار می‌گیرد. در این پژوهش، تحلیل محتوا در سه گام کدگذاری باز، کدگذاری محوری و کدگذاری انتخابی انجام شده است. در کدگذاری باز، مفاهیم کلیدی از متن استخراج

جدول ۱. کدگذاری باز براساس مصاحبات خبرگان با شناسه R

| شناسه | کدهای باز                                       | نکات کلیدی                                                            |
|-------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| R1    | ضعف هماهنگی نهادی                               | میزان هماهنگی بین شهرداری و نهادهای خدماتی پایین است.                 |
| R2    | کاهش موای کاری در پروژه‌ها                      | پروژه‌های شهری به دلیل نبود هماهنگی دچار تداخل هستند.                 |
| R3    | یکپارچه‌سازی برنامه‌های توسعه شهری              | سیاست‌های شهری به صورت جزیره‌ای اجرا می‌شوند.                         |
| R4    | تعامل پایین بین شهرداری و بخش خصوصی             | بخش خصوصی در پروژه‌های شهری حضور پررنگی ندارد.                        |
| R5    | مدیریت یکپارچه زیرساخت‌ها                       | نهادهای مختلف شهری هماهنگی لازم را برای توسعه زیرساخت‌ها ندارند.      |
| R6    | همگرایی سیاست‌های شهری                          | برنامه‌های اجرایی شهرداری و نهادهای وابسته با یکدیگر همسو نیستند.     |
| R7    | میزان رضایت شهروندان از خدمات شهری              | کیفیت خدمات شهری پایین است و شهروندان آن وضعیت آن ناراضی هستند.       |
| R8    | امنیت اجتماعی پایین                             | امنیت اجتماعی در برخی مناطق شهری پایین است.                           |
| R9    | میزان سلامت عمومی                               | خدمات بهداشتی در همه مناطق شهری به طور یکنواخت ارائه نمی‌شود.         |
| R10   | دسترسی نابرابر به مراکز تفریحی و فرهنگی         | برخی محله‌ها از امکانات تفریحی و فرهنگی محروم هستند.                  |
| R11   | توزیع نامناسب خدمات شهری                        | خدمات شهری به طور عادلانه در سطح شهر توزیع نشده است.                  |
| R12   | تفاوت در کیفیت مسکن                             | کیفیت مسکن در مناطق مختلف شهر متفاوت است.                             |
| R13   | میزان دسترسی شهروندان به اطلاعات پروژه‌ها       | شهروندان به اطلاعات پروژه‌های شهری دسترسی کافی ندارند.                |
| R14   | شفافیت پایین بودجه شهری                         | نحوه تخصیص بودجه شهری مشخص نیست و اطلاعات آن در دسترس عموم نیست.      |
| R15   | پاسخگویی پایین مدیران شهری                      | مدیران شهری پاسخ‌گویی مناسبی به شهروندان ندارند.                      |
| R16   | میزان فساد اداری                                | برخی نهادهای شهری دچار فساد اداری هستند.                              |
| R17   | ضعف نظارت مردمی بر شهرداری                      | مکانیزم نظارت مردمی بر عملکرد مدیریت شهری ضعیف است.                   |
| R18   | قابلیت پایین دسترسی به اطلاعات شهری             | اطلاعات شهری به صورت شفاف و عادلانه در اختیار شهروندان قرار نمی‌گیرد. |
| R19   | توزیع ناعادلانه مراکز آموزشی و درمانی           | مراکز درمانی و آموزشی به طور عادلانه در سطح شهر توزیع نشده‌اند.       |
| R20   | پوشش پایین حمل‌ونقل عمومی                       | سیستم حمل‌ونقل عمومی در برخی مناطق کارآمد نیست.                       |
| R21   | میزان آلودگی هوا                                | آلودگی هوا در برخی مناطق شهری افزایش یافته است.                       |
| R22   | کیفیت پایین منابع آب شهری                       | دسترسی به منابع آبی سالم در برخی مناطق شهری نامناسب است.              |
| R23   | کاهش سرانه فضای سبز شهری                        | توسعه فضای سبز شهری کند است.                                          |
| R24   | کاهش اثرات گرمایش شهری                          | گرمایش شهری به دلیل افزایش ساخت‌وساز تشدید شده است.                   |
| R25   | افزایش آلودگی‌های صوتی و بصری                   | میزان آلودگی صوتی و بصری در مناطق پرترافیک شهری بالاست.               |
| R26   | ضعف در مدیریت پسماند شهری                       | مدیریت پسماند شهری کارآمد نیست.                                       |
| R27   | میزان پوشش ضعیف شبکه حمل‌ونقل عمومی             | حمل‌ونقل عمومی در بسیاری از مناطق ناکارآمد است.                       |
| R28   | میزان کاهش استفاده از مترو و اتوبوس             | میزان استفاده از مترو و اتوبوس‌های شهری کاهش یافته است.               |
| R29   | سهم پایین دوچرخه‌سواری در حمل‌ونقل              | مسیرهای دوچرخه‌سواری به اندازه کافی توسعه نیافته‌اند.                 |
| R30   | میزان بالای ترافیک                              | ترافیک در ساعت‌های اوج بسیار بالا است.                                |
| R31   | ضعف در مسیرهای پیاده‌روی                        | مسیرهای پیاده‌روی کافی در سطح شهر وجود ندارد.                         |
| R32   | سطح پایین مشارکت شهروندان در تصمیم‌گیری‌ها      | نقش شهروندان در برنامه‌ریزی شهری کم‌رنگ است.                          |
| R33   | ضعف نقش شوراهای محلی در سیاست‌گذاری             | شوراهای محلی تأثیرگذاری کافی بر سیاست‌های شهری ندارند.                |
| R34   | نرخ پایین اشتغال شهری                           | شهرها با مشکل بیکاری مواجه هستند.                                     |
| R35   | میزان پایین جذب سرمایه‌گذاری                    | میزان سرمایه‌گذاری در پروژه‌های شهری ناکافی است.                      |
| R36   | تأثیر پایین پروژه‌های شهری بر رشد اقتصادی       | پروژه‌های شهری تأثیر کمی بر رشد اقتصادی دارند.                        |
| R37   | حمایت ناکافی از استارت‌آپ‌ها و کسب‌وکارهای محلی | توسعه کسب‌وکارهای نوپا در شهرها ضعیف است.                             |
| R39   | میزان پایین اجرای طرح‌های مشارکتی               | میزان اجرای طرح‌های مشارکتی شهری پایین است.                           |

| شناسه | کدهای باز                                    | نکات کلیدی                                                            |
|-------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| R40   | نقش کم‌رنگ شوراهای محلی در سیاست‌گذاری       | شوراهای محلی تأثیرگذاری محدودی در سیاست‌گذاری‌های شهری دارند.         |
| R41   | سطح پایین آگاهی عمومی از تصمیمات شهری        | سطح آگاهی عمومی شهروندان از سیاست‌های شهری پایین است.                 |
| R42   | میزان پایین جذب سرمایه‌گذاری خارجی           | سرمایه‌گذاری خارجی در پروژه‌های شهری محدود است.                       |
| R43   | عدم تحلیل اقتصادی پروژه‌های شهری             | بسیاری از پروژه‌های عمرانی بدون ارزیابی تأثیرات اقتصادی اجرا می‌شوند. |
| R44   | نابرابری فضایی در توسعه شهری                 | عدالت فضایی در توسعه شهری رعایت نشده است.                             |
| R45   | ضعف در تأمین منابع مالی مدیریت شهری          | کارایی مدیریت شهری در جذب منابع مالی ناکافی است.                      |
| R46   | کاهش سهم شهر از اقتصاد ملی                   | سهم شهر از اقتصاد ملی کاهش یافته است.                                 |
| R47   | نبود برنامه‌ریزی راهبردی برای توسعه پایدار   | توسعه پایدار شهری به دلیل نبود برنامه‌ریزی بلندمدت محدود است.         |
| R48   | ضعف حمایت از استارت‌آپ‌ها و کسب‌وکارهای محلی | حمایت از کسب‌وکارهای محلی و استارت‌آپ‌ها ناکافی است.                  |

شهروندان تأثیر منفی گذاشته و زیست‌پذیری را در مناطق پرجمعیت کاهش داده است. ضعف شفافیت مدیریتی، عدم دسترسی شهروندان به اطلاعات پروژه‌های شهری و پایین بودن میزان پاسخ‌گویی مدیران، اعتماد عمومی را کاهش داده و مشارکت اجتماعی را محدود کرده است. از لحاظ اقتصادی، نرخ پایین اشتغال و عدم حمایت از کسب‌وکارهای محلی باعث افزایش فقر شهری و کاهش رشد اقتصادی شده است. کاهش سرمایه‌گذاری در پروژه‌های توسعه‌ای، عدم تأثیر مثبت پروژه‌های شهری بر اقتصاد و ضعف در برنامه‌ریزی مالی به کند شدن توسعه شهری و افزایش هزینه‌های مدیریت شهر منجر شده است. در مجموع، نتایج نشان می‌دهد بدون اصلاحات ساختاری در مدیریت شهری، یکپارچه‌سازی سیاست‌ها، ارتقای شفافیت و افزایش عدالت فضایی، زیست‌پذیری شهری در معرض تهدید جدی قرار خواهد گرفت.

گام دوم کدگذاری محوری

تحلیل کدهای باز نشان می‌دهد مدیریت یکپارچه شهری در ابعاد مختلف با چالش‌های اساسی مواجه است که تأثیر مستقیمی بر زیست‌پذیری شهر دارد. ضعف در هماهنگی نهادی و عدم یکپارچگی سیاست‌های توسعه‌ای باعث موازی‌کاری، کاهش بهره‌وری و کندی در اجرای پروژه‌های شهری شده است. تعامل پایین بین شهرداری و بخش خصوصی نیز منجر به کاهش سرمایه‌گذاری و کند شدن توسعه زیرساخت‌های شهری شده است. از سوی دیگر، توزیع نامتوازن خدمات شهری، نابرابری در دسترسی به زیرساخت‌های آموزشی، درمانی و تفریحی را افزایش داده و مناطق کم‌برخوردار را با چالش‌های بیشتری مواجه ساخته که این مسئله نابرابری فضایی را تشدید کرده است. کیفیت پایین حمل‌ونقل عمومی، عدم گسترش مسیرهای دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی، و افزایش وابستگی به خودروهای شخصی باعث تراکم بالای ترافیکی، آلودگی هوا و کاهش کیفیت محیط زیست شهری شده است. مدیریت پسماند ناکارآمد، گرمایش شهری و کاهش سرانه فضای سبز نیز بر کیفیت زیستی

## جدول ۲. کدگذاری محوری

| کدهای محوری                         | (کدهای باز مرتبط)                               | شناسه |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------|-------|
| هماهنگی نهادی و مدیریت یکپارچه شهری | میزان هماهنگی بین شهرداری و نهادهای خدماتی      | R1    |
|                                     | کاهش موازی‌کاری در پروژه‌ها                     | R2    |
|                                     | یکپارچه‌سازی برنامه‌های توسعه شهری              | R3    |
| نقش بخش خصوصی و توسعه اقتصادی شهری  | تعامل بین شهرداری و بخش خصوصی                   | R4    |
|                                     | مدیریت یکپارچه زیرساخت‌ها                       | R5    |
|                                     | همگرایی سیاست‌های شهری                          | R6    |
| کیفیت خدمات شهری و امنیت اجتماعی    | میزان رضایت شهروندان از خدمات شهری              | R7    |
|                                     | امنیت اجتماعی                                   | R8    |
|                                     | میزان سلامت عمومی                               | R9    |
| عدالت فضایی و کیفیت محیط زندگی      | دسترسی به مراکز تفریحی و فرهنگی                 | R10   |
|                                     | توزیع عادلانه خدمات شهری                        | R11   |
|                                     | کیفیت مسکن                                      | R12   |
| شفافیت، پاسخ‌گویی و نظارت مدیریتی   | میزان دسترسی شهروندان به اطلاعات پروژه‌های شهری | R13   |
|                                     | شفافیت بودجه شهری                               | R14   |
|                                     | پاسخ‌گویی مدیران شهری                           | R15   |

| شناسه | (کدهای باز مرتبط)                               | کدهای محوری                                            |
|-------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| R16   | میزان فساد اداری                                | فساد اداری و ضعف در نظارت مردمی                        |
| R17   | نظارت مردمی بر عملکرد شهرداری                   |                                                        |
| R18   | قابلیت دسترسی به اطلاعات شهری                   |                                                        |
| R19   | توزیع عادلانه مراکز آموزشی و درمانی             | توزیع نامتوازن خدمات زیربنایی و حمل و نقل              |
| R20   | پوشش دهی حمل و نقل عمومی در تمام مناطق          |                                                        |
| R21   | میزان سرانه فضای سبز                            |                                                        |
| R22   | شاخص کیفیت خدمات در مناطق مختلف                 | نابرابری زیرساختی و توسعه یافتگی مناطق شهری            |
| R23   | تفاوت در زیرساخت های مناطق کم برخوردار          |                                                        |
| R24   | میزان توسعه یافتگی مناطق شهری                   |                                                        |
| R25   | میزان آلودگی هوا                                | آلودگی محیط زیست و کیفیت منابع طبیعی                   |
| R26   | کیفیت منابع آب شهری                             |                                                        |
| R27   | سرانه فضای سبز شهری                             |                                                        |
| R28   | کاهش اثرات گرمایش شهری                          | چالش های محیطی و مدیریت شهری                           |
| R29   | کاهش آلودگی های صوتی و بصری                     |                                                        |
| R30   | مدیریت پسماند شهری                              |                                                        |
| R31   | میزان پوشش شبکه حمل و نقل عمومی                 | توسعه پایدار حمل و نقل و کاهش وابستگی به خودروهای شخصی |
| R32   | میزان استفاده از مترو و اتوبوس های شهری         |                                                        |
| R33   | سهم دوچرخه سواری در حمل و نقل                   |                                                        |
| R34   | میزان تراکم ترافیکی در ساعت های اوج             | مشکلات ترافیکی و راهکارهای شهری                        |
| R35   | توسعه مسیرهای پیاده روی و دوچرخه سواری          |                                                        |
| R36   | تأثیر حمل و نقل بر کاهش آلودگی هوا              |                                                        |
| R37   | میزان حضور شهروندان در جلسات و نظرسنجی های شهری | مشارکت شهروندان و آگاهی اجتماعی                        |
| R38   | سطح آگاهی عمومی از تصمیمات شهری                 |                                                        |
| R39   | نقش شهروندان در برنامه ریزی شهری                |                                                        |
| R40   | میزان اجرای طرح های مشارکتی                     | نقش شوراهای محلی در مدیریت شهری                        |
| R41   | نقش شوراهای محلی در سیاست گذاری                 |                                                        |
| R42   | میزان تأثیرپذیری مدیریت شهری از نظرات شهروندان  |                                                        |
| R43   | نرخ اشتغال شهری                                 | توسعه اقتصادی و فرصت های شغلی                          |
| R44   | میزان رشد اقتصادی                               |                                                        |
| R45   | میزان حمایت از استارت آپ ها و کسب و کارهای محلی |                                                        |
| R46   | میزان جذب سرمایه گذاری                          | سرمایه گذاری و تأثیر اقتصادی پروژه های شهری            |
| R47   | تأثیر پروژه های شهری بر رشد اقتصادی             |                                                        |
| R48   | سهم شهر از اقتصاد ملی                           |                                                        |

بخش به اتلاف منابع، تأخیر در پروژه های شهری، و کاهش کیفیت خدمات عمومی منجر شده است. عدم تعامل مؤثر میان بخش خصوصی و مدیریت شهری، موجب کاهش جذب سرمایه گذاری و رکود در توسعه اقتصادی شهر شده است. سیاست های شهری فاقد یکپارچگی، سبب شده که فرایندهای اجرایی نامنسجم و فاقد انسجام در توسعه زیرساخت ها باشند. در نتیجه، عدم

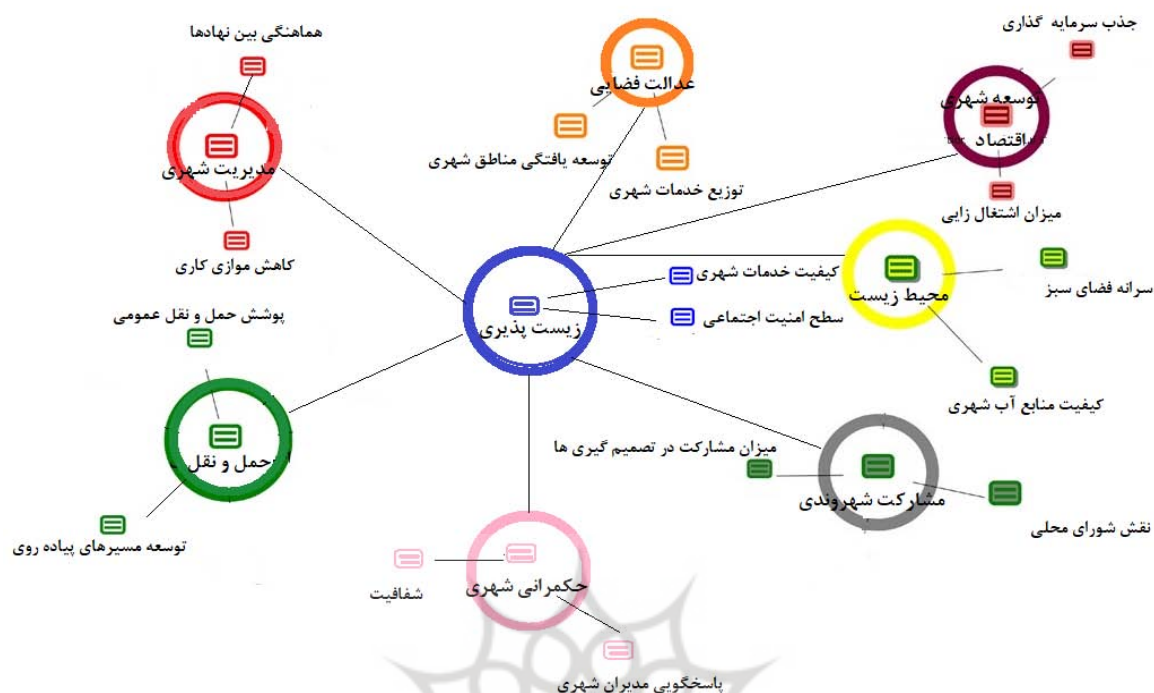
گام سوم کدگذاری انتخابی  
تحلیل کدگذاری محوری نشان می دهد مدیریت شهری ناکارآمد و ناهماهنگ، مهم ترین مانع در بهبود زیست پذیری شهری است. هماهنگی نهادی و مدیریت یکپارچه شهری، به عنوان یکی از عوامل کلیدی، نقش مهمی در بهینه سازی بهره وری از منابع و اجرای سیاست های منسجم دارد. ضعف در این

نامناسب بوده و میزان استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی در مقایسه با خودروهای شخصی بسیار کم است. ضعف در توسعه مسیرهای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، به افزایش آلودگی هوا و کاهش پایداری زیست‌محیطی منجر شده است. رشد نامتعادل شهری و افزایش تراکم ترافیکی در ساعات‌های اوج، باعث اتلاف زمان و افزایش هزینه‌های اقتصادی و زیست‌محیطی شده است. مشارکت شهروندان در تصمیم‌گیری‌های شهری بسیار پایین است، عدم آگاهی عمومی از سیاست‌های شهری و نقش کم‌رنگ شوراهای محلی، به افزایش نارضایتی و بی‌تفاوتی اجتماعی منجر شده است. نبود سیاست‌های حمایتی برای توسعه اشتغال، ضعف در حمایت از استارت‌آپ‌ها و کسب‌وکارهای محلی، و کاهش سرمایه‌گذاری‌های شهری، پویایی اقتصادی شهر را تضعیف کرده است. در نهایت، تأثیر نامطلوب سیاست‌های شهری بر رشد اقتصادی و سهم شهر از اقتصاد ملی، نشان‌دهنده ضعف عمیق در برنامه‌ریزی راهبردی و نبود یک مدل اقتصادی پایدار برای توسعه شهری است. بدون اصلاحات ساختاری در سیستم مدیریت شهری، افزایش شفافیت، بهبود عدالت فضایی و توسعه پایدار زیرساخت‌های شهری، زیست‌پذیری شهری همچنان با چالش‌های اساسی مواجه خواهد بود.

تعادل فضایی در توسعه شهری و ضعف در زیرساخت‌های حمل‌ونقل و خدمات عمومی، به نابرابری شدید در کیفیت زندگی مناطق مختلف منجر شده است. کیفیت خدمات شهری پایین است و ضعف در امنیت اجتماعی و سطح سلامت عمومی، تأثیر منفی بر پایداری سکونت و رضایت شهروندان داشته است. کمبود مراکز تفریحی و فرهنگی، کیفیت پایین مسکن و توزیع ناعادلانه خدمات شهری، گسترش نابرابری اجتماعی را تشدید کرده است. در این شرایط، شهروندان در برخی مناطق از حداقل امکانات برخوردارند، در حالی که مناطق توسعه‌یافته خدمات شهری گسترده‌تری دریافت می‌کنند. فقدان شفافیت در مدیریت شهری و پایین بودن سطح پاسخ‌گویی مدیران، باعث کاهش اعتماد عمومی و افزایش فساد اداری شده است. نبود نظارت مردمی، امکان سوءاستفاده از منابع شهری را فراهم کرده و موجب تشدید ناکارآمدی مدیریتی شده است. شهروندان به اطلاعات شهری دسترسی محدودی دارند، در حالی که مشارکت آن‌ها در سیاست‌گذاری‌های شهری بسیار پایین است. نابرابری در توسعه زیرساخت‌های شهری، کاهش سرانه فضای سبز و افزایش آلودگی محیطی، کیفیت محیط زیست را به شدت کاهش داده است. حمل‌ونقل عمومی در بسیاری از مناطق ناکارآمد است، پوشش شبکه حمل‌ونقل شهری

جدول ۳. کدگذاری انتخابی

| کدگذاری انتخابی       | کدگذاری محوری                                         | کدگذاری باز                                                                                                        |
|-----------------------|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| مدیریت یکپارچه شهری   | هماهنگی نهادی و مدیریت یکپارچه شهری                   | میزان هماهنگی بین شهرداری و نهادهای خدماتی، کاهش موازی‌کاری در پروژه‌ها، یکپارچه‌سازی برنامه‌های توسعه شهری        |
|                       | نقش بخش خصوصی و توسعه اقتصادی شهری                    | تعامل بین شهرداری و بخش خصوصی، مدیریت یکپارچه زیرساخت‌ها، همگرایی سیاست‌های شهری                                   |
| زیست‌پذیری شهری       | کیفیت خدمات شهری و امنیت اجتماعی                      | میزان رضایت شهروندان از خدمات شهری، امنیت اجتماعی، میزان سلامت عمومی                                               |
|                       | عدالت فضایی و کیفیت محیط زندگی                        | دسترسی به مراکز تفریحی و فرهنگی، توزیع عادلانه خدمات شهری، کیفیت مسکن                                              |
| حکمرانی شهری          | شفافیت، پاسخ‌گویی و نظارت مدیریتی                     | میزان دسترسی شهروندان به اطلاعات پروژه‌های شهری، شفافیت بودجه شهری، پاسخ‌گویی مدیران شهری                          |
|                       | فساد اداری و ضعف در نظارت مردمی                       | میزان فساد اداری، نظارت مردمی بر عملکرد شهرداری، قابلیت دسترسی به اطلاعات شهری                                     |
| عدالت فضایی           | توزیع نامتوازن خدمات زیربنایی و حمل‌ونقل              | توزیع عادلانه مراکز آموزشی و درمانی، پوشش‌دهی حمل‌ونقل عمومی در تمام مناطق، میزان سرانه فضای سبز                   |
|                       | نابرابری زیرساختی و توسعه‌یافتگی مناطق شهری           | شاخص کیفیت خدمات در مناطق مختلف، تفاوت در زیرساخت‌های مناطق کم‌برخوردار، میزان توسعه‌یافتگی مناطق شهری             |
| محیط زیست شهری        | آلودگی محیط زیست و کیفیت منابع طبیعی                  | میزان آلودگی هوا، کیفیت منابع آب شهری، سرانه فضای سبز شهری                                                         |
|                       | چالش‌های محیطی و مدیریت شهری                          | کاهش اثرات گرمایش شهری، کاهش آلودگی‌های صوتی و بصری، مدیریت پسماند شهری                                            |
| حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها | توسعه پایدار حمل‌ونقل و کاهش وابستگی به خودروهای شخصی | میزان پوشش شبکه حمل‌ونقل عمومی، میزان استفاده از مترو و اتوبوس‌های شهری، سهم دوچرخه‌سواری در حمل‌ونقل              |
|                       | مشکلات ترافیکی و راهکارهای شهری                       | میزان تراکم ترافیکی در ساعات‌های اوج، توسعه مسیرهای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، تأثیر حمل‌ونقل بر کاهش آلودگی هوا    |
| مشارکت شهروندی        | مشارکت شهروندان و آگاهی اجتماعی                       | میزان حضور شهروندان در جلسات و نظرسنجی‌های شهری، سطح آگاهی عمومی از تصمیمات شهری، نقش شهروندان در برنامه‌ریزی شهری |
|                       | نقش شوراهای محلی در مدیریت شهری                       | میزان اجرای طرح‌های مشارکتی، نقش شوراهای محلی در سیاست‌گذاری، میزان تأثیرپذیری مدیریت شهری از نظرات شهروندان       |
| اقتصاد و توسعه شهری   | توسعه اقتصادی و فرصت‌های شغلی                         | نرخ اشتغال شهری، میزان رشد اقتصادی، میزان حمایت از استارت‌آپ‌ها و کسب‌وکارهای محلی                                 |
|                       | سرمایه‌گذاری و تأثیر اقتصادی پروژه‌های شهری           | میزان جذب سرمایه‌گذاری، تأثیر پروژه‌های شهری بر رشد اقتصادی، سهم شهر از اقتصاد ملی                                 |



شکل ۲. مدل مفهومی الگوی تأثیر مدیریت شهری یکپارچه بر افزایش زیست‌پذیری شهری

طبیعی، افزایش اثرات گرمایش شهری و تشدید آلودگی صوتی و بصری شده است. ضعف در مدیریت پسماند و نبود برنامه‌های پایدار زیست‌محیطی، مشکلات محیط زیستی شهر را به طور فزاینده‌ای افزایش داده است. حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها به عنوان یکی از ارکان اصلی زیست‌پذیری، با چالش‌هایی مانند پوشش نامتوازن شبکه حمل‌ونقل عمومی، ضعف در مسیرهای دوچرخه‌سواری و کاهش تمایل به استفاده از حمل‌ونقل عمومی مواجه است. افزایش تراکم ترافیکی، توسعه نامناسب مسیرهای پیاده‌روی و افزایش آلودگی ناشی از خودروهای شخصی، موجب کاهش کیفیت زندگی و تشدید بحران‌های زیست‌محیطی شده است. مشارکت شهروندی در سیاست‌گذاری‌های شهری نقش مهمی دارد. پایین بودن سطح آگاهی عمومی، ضعف نظارت مردمی و نقش کم‌رنگ شوراهای محلی در تصمیم‌گیری‌ها، موجب افزایش نارضایتی و کاهش تعلق شهروندان به شهر شده است. نبود برنامه‌های مشارکتی باعث شده که بسیاری از طرح‌های توسعه شهری بدون در نظر گرفتن نیازهای واقعی مردم اجرایی شوند. اقتصاد و توسعه شهری ارتباط تنگاتنگی با سرمایه‌گذاری، اشتغال و پایداری مالی شهر دارد. کاهش فرصت‌های شغلی، ضعف در حمایت از استارت‌آپ‌ها و محدودیت در جذب سرمایه‌گذاری، موجب کاهش رشد اقتصادی و تضعیف جایگاه شهر در سطح ملی شده است. سیاست‌های شهری ناکارآمد در حوزه اقتصادی، باعث کاهش بهره‌وری و افزایش مهاجرت نیروی کار متخصص از شهر شده است. تحلیل کدگذاری انتخابی نشان می‌دهد مشکلات مدیریت شهری، توزیع نابرابر خدمات، ضعف در حمل‌ونقل، تخریب محیط زیست و کاهش مشارکت شهروندان، موجب افت کیفیت زیست‌پذیری شهری شده است. بدون اجرای اصلاحات ساختاری در حکمرانی شهری، توسعه پایدار حمل‌ونقل، بهبود عدالت فضایی، و تقویت زیرساخت‌های زیست‌محیطی، چشم‌انداز شهرها همچنان با چالش‌های اساسی روبه‌رو خواهد بود.

مدیریت یکپارچه شهری به عنوان مؤلفه‌ای اساسی، نقش تعیین‌کننده‌ای در کیفیت زیست‌پذیری شهر دارد. ضعف در هماهنگی نهادی و ناهماهنگی بین شهرداری و نهادهای خدماتی، موجب ایجاد موازی‌کاری، اتلاف منابع و ناکارآمدی اجرایی شده است. در نتیجه، برنامه‌های توسعه شهری به صورت جزیره‌ای اجرا شده و بهره‌وری منابع کاهش یافته است. عدم تعامل مناسب میان شهرداری و بخش خصوصی، مانع از جذب سرمایه‌گذاری پایدار و توسعه زیرساخت‌های شهری شده است. زیست‌پذیری شهری ارتباط مستقیمی با کیفیت خدمات شهری دارد. ضعف در ارائه خدمات عمومی و کاهش امنیت اجتماعی، رضایت شهروندان را کاهش داده و بر پایداری اجتماعی و اقتصادی شهر تأثیر منفی گذاشته است. از سوی دیگر، توزیع نامتوازن امکانات تفریحی و کیفیت پایین مسکن در برخی مناطق، به نابرابری فضایی و افزایش تمرکز فقر شهری منجر شده است. حکمرانی شهری بر پایه شفافیت، پاسخ‌گویی و کاهش فساد اداری شکل می‌گیرد. ضعف در دسترسی به اطلاعات شهری، عدم شفافیت بودجه و ناکارآمدی نظارت‌های مدیریتی، موجب افزایش بی‌اعتمادی عمومی و کاهش مشارکت شهروندان شده است. نبود نظارت قوی بر عملکرد شهرداری و ضعف در کنترل فساد اداری، به بهره‌برداری نادرست از منابع مالی شهری منجر شده و رشد ناپایدار را تشدید کرده است. عدالت فضایی یکی از چالش‌های اصلی در توسعه پایدار شهری محسوب می‌شود. تمرکز زیرساخت‌ها و خدمات در مناطق مرکزی و کمبود امکانات در مناطق کم‌برخوردار، موجب افزایش شکاف اجتماعی و اقتصادی شده است. ضعف در توزیع حمل‌ونقل عمومی، مراکز آموزشی و بهداشتی، بر عدم توازن در سطح کیفیت زندگی شهروندان تأثیر منفی گذاشته و باعث تشدید پدیده حاشیه‌نشینی شهری شده است. محیط زیست شهری با افزایش آلودگی‌های هوا، کاهش کیفیت منابع آب و از بین رفتن سرانه فضای سبز با چالش‌های جدی مواجه است. توسعه بی‌رویه شهری و گسترش تراکم ساختمانی، موجب کاهش تهویه

یافته‌های کمی تحقیق

جدول ۴. آمار توصیفی متغیرهای اصلی و شاخص‌های مرتبط

| متغیر اصلی             | شاخص‌ها                       | میانگین | انحراف معیار | کمینه | بیشینه |
|------------------------|-------------------------------|---------|--------------|-------|--------|
| مدیریت یکپارچه شهری    | هماهنگی بین نهادها            | ۲.۸     | ۰.۷۵         | ۱.۵   | ۴.۲    |
|                        | کاهش موازی کاری               | ۳.۱     | ۰.۸۲         | ۲.۰   | ۴.۵    |
| زیست‌پذیری شهری        | کیفیت خدمات شهری              | ۲.۶     | ۰.۶۸         | ۱.۸   | ۳.۹    |
|                        | سطح امنیت اجتماعی             | ۲.۹     | ۰.۷۲         | ۱.۶   | ۴.۰    |
| حکمرانی شهری           | شفافیت در مدیریت شهری         | ۲.۵     | ۰.۸۱         | ۱.۳   | ۳.۸    |
|                        | پاسخ‌گویی مدیران شهری         | ۲.۷     | ۰.۷۸         | ۱.۴   | ۳.۹    |
| عدالت فضایی            | توزیع خدمات شهری              | ۲.۴     | ۰.۶۹         | ۱.۵   | ۳.۶    |
|                        | توسعه‌یافتگی مناطق شهری       | ۲.۸     | ۰.۷۴         | ۱.۷   | ۴.۱    |
| محیط زیست شهری         | سرانه فضای سبز                | ۲.۲     | ۰.۶۲         | ۱.۴   | ۳.۳    |
|                        | کیفیت منابع آب شهری           | ۲.۵     | ۰.۷۰         | ۱.۶   | ۳.۷    |
| حمل و نقل و زیرساخت‌ها | پوشش حمل و نقل عمومی          | ۲.۹     | ۰.۷۶         | ۱.۸   | ۴.۲    |
|                        | توسعه مسیرهای پیاده‌روی       | ۲.۷     | ۰.۷۱         | ۱.۷   | ۳.۸    |
| مشارکت شهروندی         | نقش شوراهای محلی              | ۲.۳     | ۰.۶۸         | ۱.۴   | ۳.۵    |
|                        | میزان مشارکت در تصمیم‌گیری‌ها | ۲.۶     | ۰.۷۵         | ۱.۵   | ۳.۸    |
| اقتصاد و توسعه شهری    | میزان اشتغال‌زایی             | ۲.۸     | ۰.۷۳         | ۱.۶   | ۴.۰    |
|                        | جذب سرمایه‌گذاری              | ۲.۹     | ۰.۷۴         | ۱.۷   | ۴.۳    |

نتایج آمار توصیفی نشان می‌دهد میانگین اغلب شاخص‌ها زیر حد مطلوب قرار دارد و بیانگر عملکرد نامناسب مدیریت شهری در زمینه زیست‌پذیری و حکمرانی شهری است. شاخص هماهنگی بین نهادها و کاهش موازی کاری با میانگین ۲/۸ و ۲/۱ نشان از ضعف در انسجام مدیریتی دارد که موجب کاهش کارایی تصمیم‌گیری‌ها شده است. زیست‌پذیری شهری با شاخص کیفیت خدمات عمومی و امنیت اجتماعی میانگین ۲/۶ و ۲/۹ را نشان می‌دهد که پایین بودن کیفیت خدمات اساسی و سطح ایمنی را در برخی مناطق تأیید می‌کند. حکمرانی شهری نیز وضعیت مناسبی ندارد، شفافیت مدیریت با میانگین ۲/۵ و پاسخ‌گویی مدیران با ۲/۷ نشان‌دهنده ضعف در نظارت و اطلاع‌رسانی شهری است که موجب کاهش اعتماد شهروندان شده است. عدالت فضایی در توزیع خدمات شهری و توسعه‌یافتگی مناطق نیز با میانگین ۲/۴ و ۲/۸ پایین‌تر از حد انتظار بوده که بیانگر توزیع نامتوازن زیرساخت‌های شهری و تمرکز امکانات در برخی مناطق خاص است. محیط زیست شهری نیز تحت تأثیر کاهش سرانه فضای سبز (۲/۲) و کیفیت پایین منابع آب (۲/۵)

قرار دارد که نتیجه توسعه ناموزون و عدم توجه به حفظ محیط زیست است. حمل و نقل و زیرساخت‌ها با میانگین پوشش حمل و نقل عمومی (۲/۹) و توسعه مسیرهای پیاده‌روی (۲/۷) بهبود اندکی نسبت به سایر شاخص‌ها دارد، اما همچنان بیانگر ناکارآمدی در توسعه حمل و نقل پایدار است. مشارکت شهروندی نیز پایین گزارش شده است، نقش شوراهای محلی (۲/۳) و میزان مشارکت در تصمیم‌گیری‌ها (۲/۶) نشان می‌دهد ساختارهای تصمیم‌گیری مشارکتی همچنان ضعف دارد. در نهایت، اقتصاد و توسعه شهری در زمینه اشتغال‌زایی و جذب سرمایه‌گذاری میانگین ۲/۸ و ۲/۹ دارد که نشان‌دهنده رشد اقتصادی کند و ناکارآمدی در ایجاد فرصت‌های اقتصادی است. به طور کلی، نتایج آمار توصیفی بیانگر آن است که نبود هماهنگی در مدیریت یکپارچه شهری، ضعف در برنامه‌ریزی حمل و نقل، توزیع نامتعادل خدمات و عدم شفافیت در حکمرانی از عوامل اصلی کاهش زیست‌پذیری شهری هستند. بهبود وضعیت شهری نیازمند اصلاحات ساختاری در حکمرانی، توسعه پایدار حمل و نقل، افزایش مشارکت شهروندی و توجه به توسعه اقتصادی است.

جدول ۵. آزمون کولموگروف-اسمیرنوف برای نرمال بودن یا نبودن داده‌ها

| شاخص‌ها               | آماره Z | وضعیت نرمال بودن | سطح معناداری (p-value) |
|-----------------------|---------|------------------|------------------------|
| هماهنگی بین نهادها    | ۰.۰۹    | نرمال            | ۰.۲۰                   |
| کاهش موازی کاری       | ۰.۱۰    | نرمال            | ۰.۱۸                   |
| کیفیت خدمات شهری      | ۰.۱۲    | نرمال            | ۰.۲۱                   |
| سطح امنیت اجتماعی     | ۰.۱۱    | نرمال            | ۰.۲۲                   |
| شفافیت در مدیریت شهری | ۰.۰۸    | نرمال            | ۰.۱۹                   |

| شاخص‌ها                       | آماره Z | وضعیت نرمال بودن | سطح معناداری (p-value) |
|-------------------------------|---------|------------------|------------------------|
| پاسخ‌گویی مدیران شهری         | ۰۰۹     | نرمال            | ۰.۲۳                   |
| توزیع خدمات شهری              | ۰۰۱۰    | نرمال            | ۰.۲۰                   |
| توسعه‌یافتگی مناطق شهری       | ۰۰۱۲    | نرمال            | ۰.۲۴                   |
| سرانه فضای سبز                | ۰۰۱۱    | نرمال            | ۰.۲۲                   |
| کیفیت منابع آب شهری           | ۰۰۱۰    | نرمال            | ۰.۲۱                   |
| پوشش حمل‌ونقل عمومی           | ۰۰۰۹    | نرمال            | ۰.۲۳                   |
| توسعه مسیرهای پیاده‌روی       | ۰۰۰۸    | نرمال            | ۰.۲۵                   |
| نقش شوراها و محلی             | ۰۰۱۲    | نرمال            | ۰.۲۴                   |
| میزان مشارکت در تصمیم‌گیری‌ها | ۰۰۱۰    | نرمال            | ۰.۲۲                   |
| میزان اشتغال‌زایی             | ۰۰۱۱    | نرمال            | ۰.۲۳                   |
| جذب سرمایه‌گذاری              | ۰۰۰۹    | نرمال            | ۰.۲۱                   |

همچنین، نرمال بودن داده‌ها نشان‌دهنده آن است که نوسانات شدیدی در متغیرها مشاهده نمی‌شود و روند توزیع شاخص‌ها متعادل است. با توجه به نرمال بودن شاخص‌های مرتبط با حمل‌ونقل، عدالت فضایی و حکمرانی شهری، می‌توان نتیجه گرفت که روند موجود در این حوزه‌ها الگوی یکنواختی را نشان می‌دهد و تحلیل‌های آینده‌نگرانه بر اساس این داده‌ها قابل اجرا هستند. در حوزه مشارکت شهروندی و اقتصاد شهری نیز توزیع متوازن داده‌ها بیانگر وضعیت کنترل‌شده شاخص‌ها است، اما همچنان نیاز به بهبود در عملکرد شهری و تقویت سیاست‌گذاری‌ها برای بهبود این متغیرها وجود دارد.

نتایج آزمون اسمیرنوف نشان می‌دهد تمامی شاخص‌ها از نظر آماری دارای توزیع نرمال هستند و سطح معناداری بالاتر از ۰/۰۵ تأیید می‌کند که داده‌ها از توزیع طبیعی پیروی می‌کنند. این وضعیت نشان‌دهنده آن است که مدل‌سازی و تحلیل‌های آماری پیشرفته مانند رگرسیون و مدل‌سازی معادلات ساختاری روی این داده‌ها امکان‌پذیر است. توزیع نرمال داده‌ها در شاخص‌های مدیریت یکپارچه شهری، زیست‌پذیری، حکمرانی، عدالت فضایی، محیط زیست، حمل‌ونقل، مشارکت شهروندی و اقتصاد شهری امکان استفاده از آزمون‌های پارامتریک را فراهم می‌کند و قابلیت تحلیل دقیق‌تر را افزایش می‌دهد.

#### جدول ۶. بررسی پایایی و روایی متغیرهای تحقیق

| متغیرها                   | آلفای کرونباخ | ضریب ترکیبی (CR) | میانگین واریانس استخراج‌شده (AVE) | نتیجه روایی و پایایی |
|---------------------------|---------------|------------------|-----------------------------------|----------------------|
| مدیریت یکپارچه شهری       | ۰.۸۲          | ۰.۸۷             | ۰.۶۵                              | تأیید شد             |
| زیست‌پذیری شهری           | ۰.۸۵          | ۰.۸۹             | ۰.۶۸                              | تأیید شد             |
| حکمرانی شهری              | ۰.۸۰          | ۰.۸۴             | ۰.۶۳                              | تأیید شد             |
| عدالت فضایی               | ۰.۷۸          | ۰.۸۲             | ۰.۶۰                              | تأیید شد             |
| محیط زیست شهری            | ۰.۸۱          | ۰.۸۵             | ۰.۶۳                              | تأیید شد             |
| حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها     | ۰.۸۳          | ۰.۸۸             | ۰.۶۶                              | تأیید شد             |
| مشارکت شهروندی            | ۰.۷۹          | ۰.۸۳             | ۰.۶۱                              | تأیید شد             |
| اقتصاد و توسعه شهری       | ۰.۸۴          | ۰.۸۸             | ۰.۶۷                              | تأیید شد             |
| شفافیت مدیریتی (میانجی)   | ۰.۸۰          | ۰.۸۵             | ۰.۶۲                              | تأیید شد             |
| پایداری زیرساختی (میانجی) | ۰.۸۲          | ۰.۸۶             | ۰.۶۴                              | تأیید شد             |
| مشارکت عمومی (میانجی)     | ۰.۸۱          | ۰.۸۵             | ۰.۶۳                              | تأیید شد             |

تمامی متغیرها بالاتر از ۰/۵ بوده که نشان می‌دهد هر متغیر به‌درستی توسط شاخص‌های مربوطه اندازه‌گیری شده است و روایی همگرا در سطح مطلوبی قرار دارد. روایی و اگر با استفاده از معیار فورنل و لارکر بررسی شد و مشخص شد که AVE هر متغیر بالاتر از میزان همبستگی آن با سایر متغیرها است که نشان‌دهنده تفکیک صحیح متغیرها از یکدیگر است. این مسئله اهمیت بالایی در تحقیقات شهرسازی دارد، زیرا امکان تفکیک عوامل مؤثر بر مدیریت یکپارچه شهری، عدالت فضایی، حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها، مشارکت شهروندی

نتایج تحلیل پایایی و روایی متغیرهای تحقیق نشان می‌دهد ابزار سنجش از ثبات، دقت و قابلیت اطمینان بالایی برخوردار است. مقدار آلفای کرونباخ تمامی متغیرها بالاتر از ۰/۷ بوده که نشان‌دهنده انسجام درونی مناسب شاخص‌ها و قابلیت اعتماد ابزار سنجش در حوزه مدیریت شهری و زیست‌پذیری است. علاوه بر این، ضریب ترکیبی (CR) بالاتر از ۰/۸ تأیید می‌کند که شاخص‌های هر متغیر ارتباط منطقی و قابل قبولی با یکدیگر دارند و از نظر مفهومی همگرا هستند. میانگین واریانس استخراج‌شده (AVE)

از آنجا که متغیرهایی نظیر مشارکت شهروندی، شفافیت مدیریتی و عدالت فضایی تأثیر بالایی بر حکمرانی شهری دارند، نتایج این تحلیل می‌تواند مبنای معتبری برای ارزیابی وضعیت شهرها و تدوین راهبردهای ارتقای کیفیت زندگی شهری باشد. ساختار منسجم مدل اندازه‌گیری و تأیید پایایی و روایی، امکان انجام تحلیل‌های پیشرفته مانند مدل‌سازی معادلات ساختاری و بررسی روابط علی میان متغیرهای شهرسازی را فراهم می‌کند.

و زیست‌پذیری شهری را فراهم می‌کند. عدم تداخل مفهومی بین متغیرها، نشان‌دهنده این است که هر متغیر به‌درستی سازه‌ی نظری خود را اندازه‌گیری می‌کند و ابزار تحقیق از نظر تفکیک‌پذیری سازه‌ها دقت بالایی دارد. روایی بالای متغیرهای تحقیق در مدل شهرسازی نشان‌دهنده آن است که سیاست‌گذاری‌های شهری، خدمات شهری، حمل‌ونقل و زیست‌پذیری به عنوان ابعاد کلیدی توسعه پایدار شهری به‌درستی در این مدل لحاظ شده‌اند.

جدول ۷. بررسی روایی و اگر (معیار فورنل و لارکر)

| متغیرها               | مدیریت یکپارچه شهری | زیست‌پذیری شهری | حکمرانی شهری | عدالت فضایی | محیط زیست شهری | حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها | مشارکت شهروندی | اقتصاد و توسعه شهری |
|-----------------------|---------------------|-----------------|--------------|-------------|----------------|-----------------------|----------------|---------------------|
| مدیریت یکپارچه شهری   | ۰.۶۵                | ۰.۴۲            | ۰.۳۸         | ۰.۴۰        | ۰.۳۵           | ۰.۴۵                  | ۰.۳۹           | ۰.۴۴                |
| زیست‌پذیری شهری       | ۰.۴۲                | ۰.۶۸            | ۰.۴۱         | ۰.۳۸        | ۰.۴۳           | ۰.۴۶                  | ۰.۴۰           | ۰.۴۸                |
| حکمرانی شهری          | ۰.۳۸                | ۰.۴۱            | ۰.۶۲         | ۰.۳۷        | ۰.۳۹           | ۰.۴۲                  | ۰.۳۶           | ۰.۴۰                |
| عدالت فضایی           | ۰.۴۰                | ۰.۳۸            | ۰.۳۷         | ۰.۶۰        | ۰.۳۶           | ۰.۴۰                  | ۰.۳۸           | ۰.۴۱                |
| محیط زیست شهری        | ۰.۳۵                | ۰.۴۳            | ۰.۳۹         | ۰.۳۶        | ۰.۶۳           | ۰.۴۵                  | ۰.۴۲           | ۰.۴۰                |
| حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها | ۰.۴۵                | ۰.۴۶            | ۰.۴۲         | ۰.۴۰        | ۰.۴۵           | ۰.۶۶                  | ۰.۴۳           | ۰.۴۸                |
| مشارکت شهروندی        | ۰.۳۹                | ۰.۴۰            | ۰.۳۶         | ۰.۳۸        | ۰.۴۲           | ۰.۴۳                  | ۰.۶۱           | ۰.۴۲                |
| اقتصاد و توسعه شهری   | ۰.۴۴                | ۰.۴۸            | ۰.۴۰         | ۰.۴۱        | ۰.۴۰           | ۰.۴۸                  | ۰.۴۲           | ۰.۶۷                |

مربوط به یک متغیر، متغیرهای دیگر را اندازه‌گیری نمی‌کنند. همچنین، وجود همبستگی متوسط میان متغیرها نشان‌دهنده ارتباط منطقی آن‌ها در ساختار مدل تحقیق است، اما هم‌پوشانی بیش از حدی وجود ندارد که باعث اختلاط مفاهیم شود. در نتیجه، روایی و اگرای تحقیق تأیید می‌شود و مدل اندازه‌گیری از لحاظ تفکیک متغیرها دارای کیفیت مناسبی است.

نتایج نشان می‌دهد مقادیر AVE در قطر اصلی جدول قرار دارند و مقدار آن‌ها برای هر متغیر بیشتر از مقدار همبستگی آن متغیر با سایر متغیرها است. این موضوع تأیید می‌کند که متغیرهای تحقیق به‌خوبی از یکدیگر تفکیک شده‌اند و ابزار تحقیق دارای روایی و اگرای قابل قبولی است. روایی و اگرای نشان می‌دهد هر متغیر دارای شاخص‌های منحصربه‌فردی است و شاخص‌های

جدول ۸. همبستگی بین متغیرهای تحقیق (آزمون پیرسون)

| متغیرها                   | مشارکت عمومی (میانجی) | پایداری زیرساختی (میانجی) | شفافیت مدیریتی (میانجی) | اقتصاد و توسعه شهری | مشارکت شهروندی | حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها | محیط زیست شهری | عدالت فضایی | حکمرانی شهری | زیست‌پذیری شهری | مدیریت یکپارچه شهری |
|---------------------------|-----------------------|---------------------------|-------------------------|---------------------|----------------|-----------------------|----------------|-------------|--------------|-----------------|---------------------|
| مدیریت یکپارچه شهری       | ۰.۶۹                  | ۰.۶۷                      | ۰.۷۰                    | ۰.۷۳                | ۰.۶۵           | ۰.۷۱                  | ۰.۵۹           | ۰.۶۲        | ۰.۶۸         | ۰.۷۴            | ۱                   |
| زیست‌پذیری شهری           | ۰.۷۱                  | ۰.۷۰                      | ۰.۷۲                    | ۰.۷۵                | ۰.۶۸           | ۰.۷۳                  | ۰.۶۰           | ۰.۶۴        | ۰.۷۱         | ۱               | ۰.۷۴                |
| حکمرانی شهری              | ۰.۶۴                  | ۰.۶۲                      | ۰.۶۵                    | ۰.۶۹                | ۰.۶۳           | ۰.۶۶                  | ۰.۵۸           | ۰.۶۰        | ۱            | ۰.۷۱            | ۰.۶۸                |
| عدالت فضایی               | ۰.۶۰                  | ۰.۵۸                      | ۰.۶۱                    | ۰.۶۵                | ۰.۵۹           | ۰.۶۳                  | ۰.۵۵           | ۱           | ۰.۶۰         | ۰.۶۴            | ۰.۶۲                |
| محیط زیست شهری            | ۰.۵۸                  | ۰.۵۷                      | ۰.۶۰                    | ۰.۶۳                | ۰.۵۷           | ۰.۶۱                  | ۱              | ۰.۵۵        | ۰.۵۸         | ۰.۶۰            | ۰.۵۹                |
| حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها     | ۰.۶۹                  | ۰.۶۸                      | ۰.۷۰                    | ۰.۷۲                | ۰.۶۹           | ۱                     | ۰.۶۱           | ۰.۶۳        | ۰.۶۶         | ۰.۷۳            | ۰.۷۱                |
| مشارکت شهروندی            | ۰.۶۳                  | ۰.۶۱                      | ۰.۶۴                    | ۰.۶۷                | ۱              | ۰.۶۹                  | ۰.۵۷           | ۰.۵۹        | ۰.۶۳         | ۰.۶۸            | ۰.۶۵                |
| اقتصاد و توسعه شهری       | ۰.۷۰                  | ۰.۶۹                      | ۰.۷۱                    | ۱                   | ۰.۶۷           | ۰.۷۲                  | ۰.۶۳           | ۰.۶۵        | ۰.۶۹         | ۰.۷۵            | ۰.۷۳                |
| شفافیت مدیریتی (میانجی)   | ۰.۶۹                  | ۰.۶۸                      | ۱                       | ۰.۷۱                | ۰.۶۴           | ۰.۷۰                  | ۰.۶۰           | ۰.۶۱        | ۰.۶۵         | ۰.۷۲            | ۰.۷۰                |
| پایداری زیرساختی (میانجی) | ۰.۶۶                  | ۱                         | ۰.۶۸                    | ۰.۶۹                | ۰.۶۱           | ۰.۶۸                  | ۰.۵۷           | ۰.۵۸        | ۰.۶۲         | ۰.۷۰            | ۰.۶۷                |
| مشارکت عمومی (میانجی)     | ۱                     | ۰.۶۶                      | ۰.۶۹                    | ۰.۷۰                | ۰.۶۳           | ۰.۶۹                  | ۰.۵۸           | ۰.۶۰        | ۰.۶۴         | ۰.۷۱            | ۰.۶۹                |

نتایج آزمون همبستگی پیرسون نشان می‌دهد بین مدیریت یکپارچه شهری و زیست‌پذیری شهری ارتباط قوی و مثبت (۰/۷۴) وجود دارد که تأیید می‌کند هماهنگی در مدیریت شهری به بهبود شاخص‌های زیست‌پذیری از جمله کیفیت خدمات، حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها، محیط زیست و عدالت فضایی کمک می‌کند. همچنین، مدیریت یکپارچه شهری با اقتصاد و توسعه شهری (۰/۷۳) و حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها (۰/۷۱) همبستگی بالایی دارد که نشان‌دهنده اهمیت سرمایه‌گذاری بر توسعه پایدار شهری و برنامه‌ریزی منسجم در مدیریت حمل‌ونقل است. حکمرانی شهری نیز با زیست‌پذیری شهری (۰/۷۱) و شفافیت مدیریتی (۰/۷۲) ارتباط بالایی دارد، که تأیید می‌کند وجود سیاست‌های کارآمد و شفاف، تأثیر مستقیمی بر بهبود کیفیت زندگی شهروندان دارد. عدالت فضایی با مشارکت عمومی (۰/۶۰) و حمل‌ونقل شهری (۰/۶۳) ارتباط دارد که نشان می‌دهد دسترسی عادلانه به زیرساخت‌های شهری، از طریق افزایش مشارکت شهروندی و توسعه حمل‌ونقل عمومی تقویت می‌شود. همچنین، همبستگی بالای شفافیت مدیریتی با حکمرانی

#### تحلیل عاملی تأییدی (CFA)

جدول ۹. بارهای عاملی متغیرهای تحقیق

| متغیرها                   | بار عاملی | نتیجه پذیرش |
|---------------------------|-----------|-------------|
| مدیریت یکپارچه شهری       | ۰.۷۸      | قابل قبول   |
| زیست‌پذیری شهری           | ۰.۸۲      | ایده‌آل     |
| حکمرانی شهری              | ۰.۷۵      | قابل قبول   |
| عدالت فضایی               | ۰.۷۰      | قابل قبول   |
| محیط زیست شهری            | ۰.۷۳      | قابل قبول   |
| حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها     | ۰.۷۹      | ایده‌آل     |
| مشارکت شهروندی            | ۰.۷۴      | قابل قبول   |
| اقتصاد و توسعه شهری       | ۰.۸۰      | ایده‌آل     |
| شفافیت مدیریتی (میانجی)   | ۰.۷۶      | قابل قبول   |
| پایداری زیرساختی (میانجی) | ۰.۷۷      | قابل قبول   |
| مشارکت عمومی (میانجی)     | ۰.۷۵      | قابل قبول   |

نتایج تحلیل عاملی تأییدی CFA نشان می‌دهد بارهای عاملی تمامی متغیرها بالاتر از ۰/۷ هستند، که بیانگر تأثیر قوی شاخص‌های تحقیق بر متغیرهای پنهان است. متغیرهایی نظیر زیست‌پذیری شهری (۰/۸۲)، اقتصاد و توسعه شهری (۰/۸۰) و حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها (۰/۷۹) دارای بارهای عاملی بالا هستند که نشان می‌دهد شاخص‌های آن‌ها تأثیر قوی‌تری در سنجش این

#### شاخص‌های برازش مدل اندازه‌گیری

جدول ۱۰. شاخص‌های برازش مدل اندازه‌گیری تحقیق

| شاخص                                                | نتیجه پذیرش | حد مطلوب       | مقدار به‌دست‌آمده |
|-----------------------------------------------------|-------------|----------------|-------------------|
| شاخص برازش تطبیقی (CFI)                             | تأیید شد    | بالاتر از ۰.۹۰ | ۰.۹۱              |
| شاخص تاکر-لویس (TLI)                                | تأیید شد    | بالاتر از ۰.۹۰ | ۰.۹۲              |
| میانگین مجذور خطای تقریب (RMSEA)                    | تأیید شد    | کمتر از ۰.۰۸   | ۰.۰۶              |
| ریشه میانگین مربعات باقی‌مانده استاندارد شده (SRMR) | تأیید شد    | کمتر از ۰.۰۸   | ۰.۰۵              |

نتایج شاخص‌های برازش مدل نیز تأیید می‌کند که مدل اندازه‌گیری از برازش مناسبی برخوردار است. مقدار CFI برابر ۰/۹۱ و TLI برابر ۰/۹۲ نشان می‌دهد مدل تحقیق ساختار مناسبی دارد و داده‌های تجربی به‌خوبی از مدل

حمایت می‌کنند. مقدار RMSEA برابر ۰/۰۶ و SRMR برابر ۰/۰۵ نیز در محدوده مطلوب قرار دارند که نشان‌دهنده خطای تخمین پایین در مدل است. این نتایج برای تحقیقات شهرسازی اهمیت زیادی دارد زیرا نشان می‌دهد مدل

تحقیق، روابط میان متغیرهای کلیدی را به درستی منعکس کرده و متغیرهایی مانند حمل و نقل، مشارکت شهروندی، اقتصاد شهری و زیست پذیری دارای تأثیر قوی در پایداری شهری هستند. از این رو، سیاست گذاران شهری می توانند بر اساس این مدل، برنامه ریزی دقیق تری برای توسعه شهری، بهبود

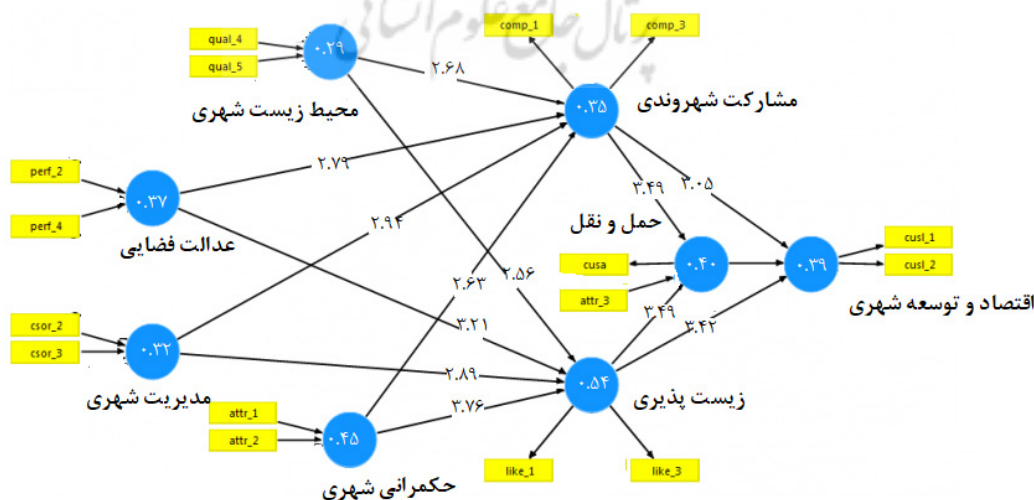
تحقیق، روابط میان متغیرهای کلیدی را به درستی منعکس کرده و متغیرهایی مانند حمل و نقل، مشارکت شهروندی، اقتصاد شهری و زیست پذیری دارای تأثیر قوی در پایداری شهری هستند. از این رو، سیاست گذاران شهری می توانند بر اساس این مدل، برنامه ریزی دقیق تری برای توسعه شهری، بهبود

جدول ۱۱. تحلیل رگرسیونی اثرات مستقیم و غیرمستقیم مدیریت شهری یکپارچه بر زیست پذیری شهری

| متغیرهای مستقل            | ضریب استاندارد شده (β) | آماره تی | p-value | نتیجه پذیرش |
|---------------------------|------------------------|----------|---------|-------------|
| مدیریت یکپارچه شهری       | ۰.۳۲                   | ۲.۸۹     | ۰.۰۰۴   | معنادار     |
| حکمرانی شهری              | ۰.۴۵                   | ۳.۷۶     | ۰.۰۰۱   | معنادار     |
| عدالت فضایی               | ۰.۳۷                   | ۳.۲۱     | ۰.۰۰۲   | معنادار     |
| محیط زیست شهری            | ۰.۲۹                   | ۲.۵۶     | ۰.۰۰۷   | معنادار     |
| حمل و نقل و زیرساخت ها    | ۰.۴۰                   | ۳.۴۹     | ۰.۰۰۱   | معنادار     |
| مشارکت شهروندی            | ۰.۳۵                   | ۳.۰۵     | ۰.۰۰۳   | معنادار     |
| اقتصاد و توسعه شهری       | ۰.۳۹                   | ۳.۴۲     | ۰.۰۰۱   | معنادار     |
| شفافیت مدیریتی (میانجی)   | ۰.۳۱                   | ۲.۷۹     | ۰.۰۰۵   | معنادار     |
| پایداری زیرساختی (میانجی) | ۰.۳۴                   | ۲.۹۴     | ۰.۰۰۴   | معنادار     |
| مشارکت عمومی (میانجی)     | ۰.۳۰                   | ۲.۶۸     | ۰.۰۰۶   | معنادار     |

مدیران شهری می توانند تأثیر مثبت بر زیست پذیری شهری داشته باشد. همچنین، میانجی ها مانند پایداری زیرساختی با ضریب استاندارد شده ۰/۳۴ و مشارکت عمومی با ضریب استاندارد شده ۰/۳۰ تأثیر غیرمستقیم، اما معناداری بر زیست پذیری شهری دارند، که نشان می دهد سیاست های شهری باید به سمت ایجاد زیرساخت های پایدار و تقویت نقش مشارکتی مردم در تصمیم گیری های شهری هدایت شود. به طور کلی، این تحلیل نشان می دهد افزایش کیفیت حکمرانی، توزیع عادلانه خدمات شهری، توسعه پایدار زیرساخت ها و ارتقای مشارکت اجتماعی می تواند بهبود قابل توجهی در زیست پذیری شهری ایجاد کند. بنابراین، مدیریت شهری باید بر توسعه حمل و نقل پایدار، افزایش شفافیت، ایجاد فرصت های اقتصادی و تقویت مشارکت عمومی تمرکز کند تا توسعه شهری به صورت متوازن و پایدار پیش برود.

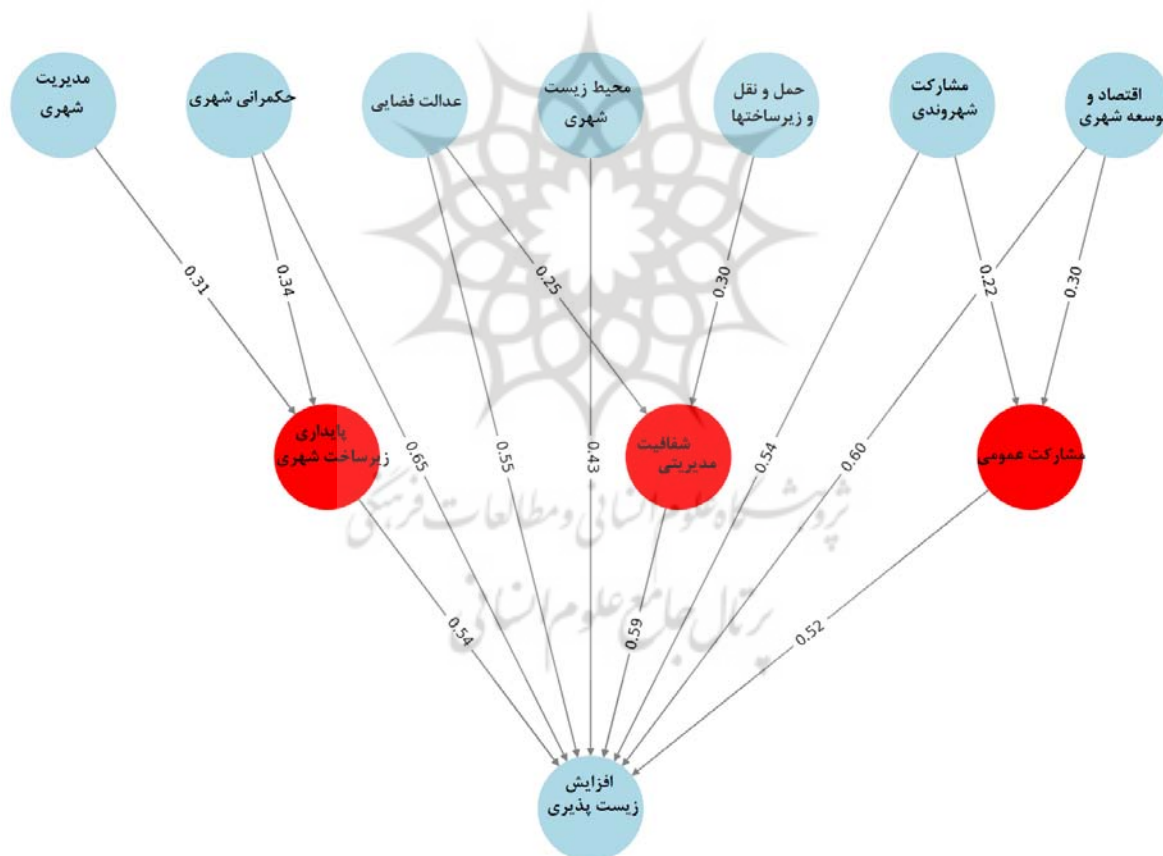
نتایج تحلیل رگرسیونی نشان می دهد تمام متغیرهای مستقل و میانجی تأثیر معناداری بر زیست پذیری شهری دارند، زیرا مقدار آماره تی برای تمامی متغیرها بالای ۱/۹۶ بوده و p-value کمتر از ۰/۰۵ است. ضریب استاندارد شده حکمرانی شهری برابر ۰/۴۵ و ضریب استاندارد شده حمل و نقل و زیرساخت ها برابر ۰/۴۰ است که بیشترین تأثیر مستقیم را بر زیست پذیری شهری دارند، که نشان دهنده نقش اساسی مدیریت کارآمد شهری و توسعه زیرساخت های پایدار در بهبود کیفیت زندگی شهروندان است. ضریب استاندارد شده عدالت فضایی برابر ۰/۳۷ و ضریب استاندارد شده اقتصاد شهری برابر ۰/۳۹ است که نقش مهمی در توزیع عادلانه خدمات شهری و تأمین فرصت های شغلی دارند، که از عوامل کلیدی در پایداری شهری محسوب می شود. ضریب استاندارد شده مشارکت شهروندی برابر ۰/۳۵ و ضریب استاندارد شده شفافیت مدیریتی برابر ۰/۳۱ است و نشان می دهند افزایش مشارکت اجتماعی و بهبود پاسخ گویی



شکل ۳. مدل نهایی تأثیر مدیریت شهری یکپارچه بر افزایش زیست پذیری شهر تبریز

جدول ۱۲. تحلیل مسیر و روابط علیتی متغیرهای تحقیق

| متغیرهای مستقل          | اثر مستقیم | اثر غیرمستقیم | اثر کلی | قدرت پیش بینی $Q^2$ |
|-------------------------|------------|---------------|---------|---------------------|
| مدیریت یکپارچه شهری     | ۰.۳۲       | ۰.۱۵          | ۰.۴۷    | ۰.۵۶                |
| حکمرانی شهری            | ۰.۴۵       | ۰.۲۰          | ۰.۶۵    | ۰.۶۱                |
| عدالت فضایی             | ۰.۳۷       | ۰.۱۸          | ۰.۵۵    | ۰.۵۸                |
| محیط زیست شهری          | ۰.۲۹       | ۰.۱۴          | ۰.۴۳    | ۰.۵۲                |
| حمل و نقل و زیرساختها   | ۰.۴۰       | ۰.۲۲          | ۰.۶۲    | ۰.۶۳                |
| مشارکت شهروندی          | ۰.۳۵       | ۰.۱۹          | ۰.۵۴    | ۰.۵۹                |
| اقتصاد و توسعه شهری     | ۰.۳۹       | ۰.۲۱          | ۰.۶۰    | ۰.۶۰                |
| شفافیت مدیریتی میانجی   | ۰.۳۱       | ۰.۲۳          | ۰.۵۴    | ۰.۶۰                |
| پایداری زیرساختی میانجی | ۰.۳۴       | ۰.۲۵          | ۰.۵۹    | ۰.۶۲                |
| مشارکت عمومی میانجی     | ۰.۳۰       | ۰.۲۲          | ۰.۵۲    | ۰.۵۸                |



شکل ۴. تحلیل مسیر تأثیر مستقیم و غیرمستقیم متغیرهای مستقل و میانجی بر افزایش زیست پذیری در شهر تبریز

شهری دارند که نشان دهنده اهمیت سیاست گذاری های حکمرانی و توسعه زیرساخت های پایدار در بهبود کیفیت زندگی شهری است. میانجی های تحقیق نقش کلیدی در انتقال تأثیرات متغیرهای اصلی به زیست پذیری دارند. شفافیت مدیریتی با اثر غیرمستقیم ۰/۲۳ و اثر کلی ۰/۵۴ نشان می دهد افزایش شفافیت در حکمرانی، تأثیر مستقیمی بر کارآمدی مدیریت شهری و

نتایج تحلیل مسیر نشان می دهد تمامی متغیرهای مستقل تأثیر مستقیم و غیرمستقیم معناداری بر زیست پذیری شهری دارند و مقدار قدرت پیش بینی  $Q^2$  بالای ۰/۵ برای همه متغیرها نشان می دهد مدل تحقیق از قابلیت پیش بینی بالایی برخوردار است. حکمرانی شهری با اثر کلی ۰/۶۵ و حمل و نقل و زیرساختها با اثر کلی ۰/۶۲ قوی ترین تأثیر را بر زیست پذیری

رشد نامنظم شهری است. نتایج کمی نیز نشان داد حکمرانی شهری، حمل و نقل و زیرساخت‌ها، و اقتصاد شهری بیشترین تأثیر را بر زیست‌پذیری شهری دارند و میانجی‌هایی مانند شفافیت مدیریتی، پایداری زیرساختی و مشارکت عمومی نقش مهمی در تقویت این اثرات ایفا می‌کنند. در شهر تبریز، نبود هماهنگی میان نهادهای مدیریتی، تمرکز خدمات در بخش‌های خاص، کمبود زیرساخت‌های حمل و نقل پایدار و چالش‌های محیط زیستی از عوامل مؤثر در کاهش کیفیت زندگی شهروندان است که با نتایج حسینی و همکاران (۲۰۲۴)، زارع و همکاران (۲۰۲۳)، عبدالکریم و همکاران (۲۰۲۳) و شیخ و ون آمیجده (۲۰۲۲)، هم‌راستا است.

بهبود وضعیت زیست‌پذیری شهر تبریز نیازمند اجرای مجموعه‌ای از راهکارهای مدیریتی و برنامه‌ریزی شهری است. تقویت مدیریت یکپارچه شهری از طریق هماهنگی میان شهرداری، سازمان‌های خدماتی و بخش خصوصی می‌تواند از موازی‌کاری‌ها و هدررفت منابع جلوگیری کند. افزایش شفافیت در تصمیم‌گیری‌های شهری و ایجاد سامانه‌های نظارت مردمی باعث افزایش اعتماد عمومی و بهبود کارایی مدیریت شهری خواهد شد. توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی با تمرکز بر گسترش خطوط مترو، مسیرهای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری نه تنها تراکم ترافیکی را کاهش می‌دهد، بلکه به بهبود کیفیت هوای شهر نیز کمک می‌کند. در حوزه عدالت فضایی، تمرکززدایی از خدمات شهری و ایجاد زیرساخت‌های مناسب در مناطق کم‌برخوردار تبریز باید در اولویت قرار گیرد تا توزیع متعادل خدمات شهری محقق شود. بهبود مشارکت شهروندی از طریق برنامه‌های آموزشی و تشویق نهادهای محلی به دخالت در تصمیم‌گیری‌های شهری می‌تواند نقش مردم را در فرایندهای توسعه شهری تقویت کند. در بخش محیط زیست شهری، برنامه‌ریزی برای افزایش سرانه فضای سبز، مدیریت بهینه پسماند شهری و کنترل آلودگی‌های صوتی و زیست‌محیطی ضروری است. در نهایت، برای تقویت اقتصاد شهری، حمایت از کسب‌وکارهای نوپا، توسعه فضاهای اقتصادی پایدار و جذب سرمایه‌گذاری در پروژه‌های شهری می‌تواند به رشد اقتصادی تبریز و افزایش اشتغال شهری کمک کند.

#### مشارکت نویسندگان

نویسنده اول ۳۰٪، نویسنده دوم ۳۰٪، نویسنده سوم ۲۰٪ و نویسنده چهارم ۲۰٪ است.

#### تشکر و قدردانی

از کلیه کسانی که در این تحقیق، محققان را یاری کرده‌اند، صمیمانه تقدیر و تشکر می‌کنیم. این تحقیق منافع تجاری نداشته‌اند و در قبال ارائه اثر خود وجهی دریافت نکرده‌اند و مقاله حامی مادی و معنوی ندارد و همه هزینه‌ها توسط نویسنده اول (دانشجو) انجام گرفته است.

#### تعارض منافع

هیچ گونه تعارض منافع توسط نویسندگان بیان نشده است.

اعتماد شهروندان دارد. پایداری زیرساختی با اثر کلی ۵۹٪ تأیید می‌کند که برنامه‌ریزی پایدار برای زیرساخت‌ها می‌تواند اثربخشی سیاست‌های حمل و نقل، اقتصاد شهری و عدالت فضایی را افزایش دهد. مشارکت عمومی با اثر کلی ۵۲٪ نقش مهمی در بهبود زیست‌پذیری دارد که بیانگر آن است که هرچه شهروندان بیشتر در فرایندهای تصمیم‌گیری مشارکت داشته باشند، کیفیت زندگی شهری بهبود می‌یابد. مدیریت یکپارچه شهری با اثر کلی ۴۷٪ تأیید می‌کند که یکپارچگی در تصمیم‌گیری و هماهنگی بین نهادهای شهری می‌تواند بهره‌وری در ارائه خدمات شهری را افزایش دهد. عدالت فضایی با اثر کلی ۵۵٪ نشان می‌دهد دسترسی عادلانه به خدمات و زیرساخت‌های شهری می‌تواند به کاهش نابرابری‌های فضایی و افزایش سطح رفاه شهروندان منجر شود. محیط زیست شهری با اثر کلی ۴۳٪ تأکید می‌کند که حفظ منابع طبیعی و کاهش آلودگی نقش کلیدی در پایداری شهری دارد. به طور کلی این تحلیل نشان می‌دهد برای ارتقای زیست‌پذیری شهری، سیاست‌گذاران باید روی سه محور کلیدی تمرکز کنند: شفافیت، حکمرانی شهری، توسعه زیرساخت‌های پایدار و تقویت مشارکت عمومی. ایجاد یک سیستم یکپارچه در مدیریت شهری همراه با سیاست‌های اقتصادی و زیرساختی هوشمند، بهبود شرایط زیست‌محیطی و افزایش نقش مردم در تصمیم‌گیری‌های شهری می‌تواند زیست‌پذیری شهری را به طور چشمگیری ارتقا دهد.

#### نتیجه‌گیری

تحلیل جامع یافته‌های کیفی و کمی این تحقیق نشان می‌دهد زیست‌پذیری شهری به شدت تحت تأثیر مدیریت یکپارچه شهری، حکمرانی مؤثر، عدالت فضایی، مشارکت شهروندی، توسعه زیرساخت‌های پایدار، وضعیت محیط زیست و پویایی اقتصادی قرار دارد. بررسی وضعیت شهر تبریز در این چارچوب نشان داد چالش‌های مدیریتی و سیاست‌گذاری نامتوازن در کنار رشد نامنظم شهری موجب عدم توزیع عادلانه خدمات، ضعف در شفافیت اداری، کاهش کیفیت حمل و نقل عمومی، آلودگی محیط زیستی و کاهش مشارکت شهروندان در تصمیم‌گیری‌های شهری شده است. از سوی دیگر، نتایج کمی این پژوهش بیانگر آن است که متغیرهای حکمرانی شهری، حمل و نقل و زیرساخت‌ها و اقتصاد شهری بیشترین تأثیر را بر بهبود کیفیت زندگی شهری دارند، در حالی که میانجی‌هایی مانند شفافیت مدیریتی، پایداری زیرساختی و مشارکت عمومی می‌توانند اثرات این عوامل را تقویت یا تضعیف کنند. در این راستا، بررسی مدل‌های توسعه شهری نشان می‌دهد یکپارچه‌سازی مدیریت شهری، بهبود شفافیت، توزیع عادلانه خدمات و تقویت تعامل میان شهروندان و نهادهای شهری می‌تواند تأثیر مثبتی بر زیست‌پذیری شهرها، به‌ویژه در کلان‌شهرهایی مانند تبریز داشته باشد. بنابراین، ارائه راهکارهای عملی و برنامه‌ریزی مؤثر در حوزه‌های مختلف حکمرانی، زیرساخت‌های شهری، محیط زیست و اقتصاد شهری، مسیر دستیابی به یک شهر پایدار و زیست‌پذیر را هموار خواهد کرد.

نتایج این تحقیق نشان می‌دهد مدیریت یکپارچه شهری، حکمرانی شفاف، عدالت فضایی، مشارکت شهروندی، توسعه زیرساخت‌های پایدار، محیط زیست شهری و اقتصاد شهری از عوامل کلیدی در بهبود زیست‌پذیری شهری هستند. تحلیل کیفی نشان داد چالش‌های اصلی شهر تبریز شامل نابرابری در توزیع خدمات، ضعف در شفافیت مدیریت شهری، پایین بودن میزان مشارکت شهروندان، توسعه نامتوازن زیرساخت‌ها و مشکلات محیط زیستی ناشی از

## منابع

- Abdelkarim, S.B.; Ahmad, A.M.; Ferwati, S.; Naji, K. (2023), Urban Facility Management Improving Livability through Smart Public Spaces in Smart Sustainable Cities. *Sustainability*, 15, 16257. <https://doi.org/10.3390/su152316257>.
- AmirEntekhabi, S., Akbari, M., BostanAhmadi, V., & Zarghamfard, M. (2023). Urban integrated urban management planning in Iranian metropolises (Case study: Tehran metropolis). *Journal of Studies of Human Settlements Planning*, 1, 51-67. <https://doi.org/10.2936/kjmn.2023.22512>. [In Persian]
- Amiri, M., Saadi Poor, A., Torabi, S., Hashemi Zadeh, H., & Ghanbari Bagestani, M. J. (2023). Integrated Urban Management and Cultural Approach. *Strategic Studies of Human and Islamic Sciences*, 57, 447-453. <https://doi.org/10.4322/ashfo12010041>. [In Persian]
- Arabeyyat, A., Alnsour, J., L-Bazaiah, S., & Al-Habees, M. (2024). Managing urban environment: Assessing the role of planning and governance in controlling urbanization in the city of Amman, Jordan. *Journal of Environmental Management and Tourism*, 15(2), 263-271. [https://doi.org/10.14505/jemt.v15.2\(74\).03](https://doi.org/10.14505/jemt.v15.2(74).03).
- Basu, T., Das, A., & Pereira, P. (2021). Urban livability index assessment based on land-use changes in an Indian medium-sized city (Raiganj). *Geocarto International*, 37(25), 8495–8519. <https://doi.org/10.1080/010106049.2021.1885564>.
- De Vicente Oliva, M. A., & Romero-Ania, A. (2023). Improved multidimensional quality of life index based on outranking relations. *Axioms*, 12(1), 41. <https://doi.org/10.3390/axioms12010041>.
- EIU (2022), The Economist Intelligence Unit's, "Quality-of-Life Index, EIU: The World in 2022".
- Fangary, M., & Vaggione, P. (2023). Mid-term review of Hayenna - Integrated Urban Development Project in Egypt (2018-2024). United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat). Retrieved from <http://www.unhabitat.org/evaluation>
- Faramarzi, M. & Zeynali Azim, A. (2019). Evaluation of Tabriz Performance Managerial City after the Establishment of Tabriz Islamic Council. *Geography (Regional Planning)*, 8(33), 445-458. <https://dor.isc.ac/dor/20.1001.1.22286462.1397.9.1.26.6>. [In Persian]
- Habibi, K. & Ghanezadeh, S. M. (2022). Pathology of integrated urban management with emphasis on the role of spatial data infrastructure The Case study Sanandaj city. *Geographical Urban Planning Research (GUPR)*, 10(1), 207-226. <https://doi.org/10.22059/jurbangeo.2022.329758.1575>. [In Persian]
- Hashemkhani Zolfani, S., Hedayatnezhad Kashi, S. M., & Antuchevičienė, J. (2024). Livability and futures studies of worn-out urban textures: Scenario analysis for evaluating the livability system and achieving sustainability. *International Journal of Strategic Property Management*, 28(2), 101–115. <https://doi.org/10.3846/ijspm.2024.21341>.
- Hazrati, M. & Heydari, M. T. (2025). Analysis of the role of the Beneficiaries on the evolution of urban morphology with an emphasis on the political economy governing urban management (case study: Tabriz city). *Geography*, 22(83), 163-178 <https://doi.org/10.22034/jiga.2025.2043394.1342>. [In Persian]
- Hosseini, S. A., Yaghfoori, H., & Hadiani, Z. (2024). Identifying key drivers affecting the creation of integrated urban management with a future-oriented approach and scenario-based planning (Case study: Qom city). *Geography and Urban Space Development*, 11(3), 107-130. <https://doi.org/10.22067/jgusd.2022.77397.1250>. [In Persian]
- Jodder, P. K., Hossain, M. Z., & Thill, J. C. (2024). Urban Livability in a Rapidly Urbanizing Mid-Size City: Lessons for Planning in the Global South. *Preprints*. <https://doi.org/10.20944/preprints202411.2090.v1>.
- Malekshahi, M. R, Ghaderi Hajat, M. & ahmadipour, Z. (2024). The Impact of the Political Division of Space on the Status of Spatial Justice in the Province of Lorestan. *Geography and Development*, 22(76), 127-154. <https://doi.org/10.22111/gdij.2024.41693.3385>. [In Persian]
- Mashhadi, A. J., Garcia Gonzalez, M. C., & Issa Zadeh, S. B. (2023). The evolution of sustainable urban development: A management perspective. *SSRN Electronic Journal* 16: 24-39. <https://doi.org/10.2139/ssrn.4671959>
- Mercer International. (2017a, b), Quality of Living Methodology. Mercer International. <https://www.mercer.com>.
- Mirzaei, R., & Soltanpanah, S. (2025). Exploring the impact of urban management on achieving sustainable urban development. 3rd International Conference on Recent Advances in Engineering, Innovation and Technology, Brussels, Belgium. [https://www.researchgate.net/publication/381468308\\_Exploring\\_the\\_Impact\\_of\\_Urban\\_Management\\_on\\_Achieving\\_Sustainable\\_Urban\\_Development/citation/download](https://www.researchgate.net/publication/381468308_Exploring_the_Impact_of_Urban_Management_on_Achieving_Sustainable_Urban_Development/citation/download).
- Mohamadi, P., Ziyari, Y., & Tavakolan, A. (2020). Analysis of the role of urban management in Shahrekord's livability. *Human Geography Research*, 52(3), 1055-1069. <https://doi.org/10.22059/jhgr.2019.277044.1007871>. [In Persian]
- Oshnooei nooshabadi, A. & Mohammad ebrahimi, M. (2021). Determining key drivers affecting urban livability with a futuristic approach (Case study: Kashan). *Journal of Geography and Planning*, 25(76), 27-41. <https://doi.org/10.22034/gp.2021.13132>. [In Persian]
- Schindler, M., & Dionisio, R. (2024). Planning for Urban Livability: Integrating Socio-Spatial Indicators in City-Making. *Journal of Urban Technology*, 31(3), 53–82. <https://doi.org/10.1080/10630732.2024.2391889>.
- Sheikh, W. T., & van Ameijde, J. (2022). Promoting livability through urban planning: A comprehensive framework based on the "theory of human needs". *Cities*, 131, 103972. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103972>
- Yousefvand, S, Salmanvandi, S. and Ganji, M. (2024). Powerlessness and Poverty Trap and Deprivation of Marginalized Community as a Challenge for Urban Governance. *Quarterly Journals of Urban and Regional Development Planning*, 9(28), 1-48. <https://doi.org/10.22054/urdp.2023.52126.1214>.
- Zarei, A. A., Shams Aldini, A., & Meshksar, P. (2023). Evaluating the performance of integrated urban management in the regeneration of urban deteriorated areas (Case study: Fakhraabad neighborhood, Shiraz metropolis). *Urban Future Studies Quarterly*, 3(1), 46-70. <https://doi.org/10.30495/uf.2023.1984140.1118>. [In Persian]
- Zeynali Azim, A, Fadaei Haghi, M, Alizadeh, A, Jodeiri Abbasi, M, Fathipour, R. and Sharifi, M. (2024). Measuring the Effective Factors in the Non-Development of the Sustainable Smart City of Tabriz. *Environmental Sciences*, 22(3), 427-446. <https://doi.org/10.48308/envs.2024.1337>. [In Persian]
- Zeynali Azim, A, Rezai, B, Farji, S. and Rafizadeh, M. (2023). Measuring the Social Indicators of the Quality of Urban Life with a Micro- Scale in Tabriz. *Urban Economics and Planning*, 4(2), 34-51. <https://doi.org/10.22034/uep.2023.390715.1341>. [In Persian]
- Zeynali Azim, A., & Karami, I. (2023). An integrated assessment of city residents' attachment and belonging to functional components of urban livability and social relations of neighbors (Case study: District 8 of Tabriz). *Researches in Earth Sciences*, 14(3), 130-148. <https://doi.org/10.48308/esrj.2023.103547>. [In Persian]
- Zhang, Q., Nie, H., & Li, X. (2024). Evaluation of urban space livability in the urban area of Hefei based on production-living-ecological space. *Journal of Resources and Ecology*, 15(2), 338-350. <https://doi.org/10.5814/j.issn.1674-764x.2024.02.009>.



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی