

ارزیابی الگوی علی تاب آوری شهرها با رویکرد دیمتل فازی مورد مطالعه: شهرهای گرگان و شیروان

دریافت مقاله: ۹۶/۳/۲۰ پذیرش نهایی: ۹۶/۹/۲۵

صفحات: ۳۲۹-۳۴۸

محمد معتمدی: عضو هیئت علمی و استادیار گروه جغرافیای دانشگاه آزاد اسلامی واحد شیروان، شیروان، ایران^۱

Email: motamedi45@gmail.com

محمد یاپنگ غراوی: دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران.

Email: gharavi65@gmail.com

چکیده

شهرها به طور چشمگیری در حال تبدیل شدن به سیستم‌های پیچیده اجتماعی، اقتصادی و محیطی هستند. هریک از سیستم‌های شهری زمانی که نتوانند با تغییرات و شرایط بحرانی خود را وفق دهند، بسیار آسیب پذیر می‌شوند از این رو در دهه‌های اخیر، رویکردهای مقابله با بلایای طبیعی مفهوم جدیدی را تحت عنوان تاب‌آوری شهری برای آمادگی هرچه بیشتر در برابر بلایا مطرح کرده است. باوجود توجهات اخیر و استفاده فراوان از مفهوم تاب‌آوری در حوزه‌های مختلف درک نظری و عملی محدودی از این مفهوم وجود دارد از این رو این پژوهش باهدف تبیین الگوی علی تاب‌آوری شهری انجام شده است. تحقیق حاضر با توجه به هدف آن کاربردی، و بر اساس روش انجام توصیفی - علی است. نمونه آماری پژوهش را ۳۵ نفر از کارشناسان و متخصصان برنامه‌ریزی شهری تشکیل داده‌اند. به منظور دستیابی به هدف پژوهش از فن دیمتل فازی استفاده شد. یافته‌های حاصل از پژوهش نشان‌دهنده آن بود که بر اساس مقادیر $D-R$ ، از بین معیارهای چهارگانه تاب‌آوری شهری معیار کالبدی با مقدار (۰/۹۴۳) تأثیرگذارترین معیار تاب‌آوری شهر بود. همچنین بر اساس مقادیر $D+R$ ، معیار کالبدی با مقدار (۲/۸۹۶) به عنوان بااهمیت‌ترین معیار تاب‌آوری شهر شناسایی شد.

کلید واژگان: تاب‌آوری، تاب‌آوری کالبدی، تاب‌آوری اجتماعی، تاب‌آوری نهادی، تاب‌آوری اقتصادی.

۱. نویسنده مسئول: خراسان شمالی، شیروان، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شیروان، گروه جغرافیا

مقدمه

مخاطرات همیشه در طول تاریخ همراه انسان بوده و نسل بشری همواره متحمل آسیب‌های ناشی از آن‌ها بوده است. در تحقیقات علمی، مخاطرات به‌عنوان رویدادهای فیزیکی و اجتماعی تعیین‌شده‌اند که بخش جدایی‌ناپذیری از طیف روابط بین مردم و محیط‌زیست هستند (عناستانی و همکاران، ۱۳۹۶: ۱۹). شهرها سیستم‌های پیچیده اجتماعی، اقتصادی و محیطی هستند که اگر هریک از سیستم‌های تشکیل دهنده شهر خود را در برابر مخاطرات محیطی و انسانی مقاوم نسازند زمینه برای آسیب‌پذیری شهرها فراهم می‌شود (گرابوسکی^۲ و همکاران، ۲۰۱۹: ۷۴). چنین وضعیتی شهرها را با بحران و حتی تخریب و نابودی روبرو می‌کند عواملی از قبیل بلایای طبیعی، تغییرات آب‌وهوایی، بحران انرژی، بی‌ثباتی سیاسی، بحران مالی و حملات تروریستی از تهدید کننده‌های امنیت شهر به‌حساب می‌آیند (کیکا^۳، ۲۰۱۷: ۹۳). در سالیان اخیر بلایای اتفاق افتاده بیانگر این است که جوامع و افراد به‌صورت فزاینده‌ای آسیب‌پذیر شده‌اند و ریسک‌ها افزایش یافته است. با این حال، کاهش ریسک و آسیب‌پذیری اغلب تا بعد از وقوع سوانح نادیده انگاشته می‌شوند (آینادین و رواترای، ۲۰۱۲: ۵۶) سوانح طبیعی در دنیا همواره چالشی بزرگ در راه توسعه پایدار فراهم نموده‌اند که در نتیجه راه‌های رسیدن به این توسعه توسط کاهش الگوهای آسیب‌پذیری ضرورت دارد. یکی از راه‌های کاهش آسیب‌پذیری و مدیریت بحران در شهرها توجه به رویکرد تاب‌آوری است (محمدی و پاشازاده، ۱۳۹۶: ۱۲۳). اگرچه کاربرد مفهوم تاب‌آوری تاریخیچه طولانی در مبانی نظری مهندسی، روانشناسی و بلایای طبیعی دارد (متیاس و پلینگ^۴، ۲۰۱۴: ۵۶)، با این‌وجود مقاله علمی هالینگ^۵ (۱۹۷۳) محقق حوزه اکولوژی درباره تاب‌آوری سیستم‌های اکولوژیک اغلب به‌عنوان ریشه نظریه تاب‌آوری مدرن شناخته می‌شود (مرو و نویل^۶، ۲۰۱۵: ۲۴۳). هالینگ از تاب‌آوری جهت توضیح قابلیت یک سیستم اکولوژیک برای ادامه کار یا برای "مقاومت" زمانی که تغییر می‌یابد و نه ضرورتاً زمانی که یکسان باقی می‌ماند، استفاده نمود. این موضوع در تقابل با "تاب‌آوری مهندسی" که بر حالتی از پایداری و تعادل که در آن یک سیستم تاب‌آور بعد از اختلال به حالت قبلی بازمی‌گردد، است. در چهارچوب سیستم‌های اجتماعی-اکولوژیک^۷ (SES)، تاب‌آوری اغلب به‌عنوان "ظرفیت یک سیستم در جذب اختلالات و باز سازمان‌دهی، درحالی‌که سیستم تغییر یافته اما اساساً کارکرد، ساختار، هویت و بازخورد یکسانی را حفظ نموده است" تعریف شده است (مرو و همکاران، ۲۰۱۶). شهر تاب‌آور متشکل از سیستم‌هایی است که می‌تواند آسیب‌ها، وقایع و اختلالات را از طریق در نظر گرفتن تمهیداتی آن را کاهش یا خنثی سازد و سیستم شهری به‌گونه‌ای طراحی شده است که توان باز یابی و سرعت پاسخ به چنین آسیب‌هایی را دارد (واردکر و همکاران^۸، ۲۰۱۰: ۱۵۶). شهر تاب‌آور شهری است که ظرفیت تحمل شوک‌ها و ضربه‌های وارده از یک خطر به‌گونه‌ای که آن خطر را تبدیل به سوانح نگردند و درعین حال توانایی و ظرفیت برگشت به حالت عادی، در

2 Grabowski

3 Kaika

4 Matyas & Pelling

5 Holling

6 Meerow & Newell,

7 Socio-ecological system

8 Wardekker et al

حین و پس از سانحه و همچنین امکان و فرصت برای تغییر و سازگاری پس از سوانح را نیز دارا باشد (داویس و ایزدخواه، ۲۰۰۶: ۴۵). به طور کلی می‌توان مفهوم شهر تاب‌آور را امری نسبی تلقی نمود. همه شهرها در حال تغییرند لیکن برخی از تغییرات به صورت تدریجی و برخی به صورت ناگهانی بروز می‌نمایند تشخیص زودهنگام تغییرات و تأثیرات آن‌ها بر روی شهر و برنامه‌ریزی و طراحی بر اساس این تشخیص می‌تواند به میزان قابل توجهی سبب ارتقای تاب‌آوری شهر در برابر تغییرات به وجود آمده گردد. شهرها توسط عناصر، برنامه‌ها و ساکنانشان می‌توانند بر اثرات ناشی از تغییرات تأثیر بگذارند. مردم به عنوان جز اصلی شهر نقش اساسی در مواجهه با تغییرات دارند اگر یک شهر ساکنانی آشنا با برگشت‌پذیری، آماده و آگاه و پاسخگو به آینده داشته باشد در برخورد با حوادث دچار تخریب کمتری خواهد گردید (شیرانی، ۱۳۹۴: ۴۳). پژوهش حاضر در جهت پاسخگویی به این سوالات است الگوی علی معیارهای تاب آوری شهری چگونه است؟ الگوی علی زیرمعیارهای تاب آوری شهری به چه صورت است؟

مبانی نظری

تاب آوری طی گذشت زمان از یک ویژگی سیستم که می‌توانست مثبت یا منفی باشد به یک دیدگاه هنجاری تکامل یافت (کوته و نایتینگل^۹، ۲۰۱۱: ۷۸). نظریه‌های تاب‌آوری به هیچ وجه محدود به تحقیقات اکولوژیک یا سیستم‌های اجتماعی-اکولوژیک نبوده است. این نظریات به صورت فزاینده‌ای در همه رشته‌ها و حوزه‌های مورد توجه و در حال رشدی شامل بلایای طبیعی و مدیریت ریسک (گیلار، ۲۰۱۰؛ رز^{۱۰}، ۲۰۰۷)؛ مخاطرات (ساره و باروکا^{۱۱}، ۲۰۱۳: ۶۷)؛ سازگاری با تغییرات آب و هوایی (تابلر و مانچ^{۱۲}، ۲۰۱۲)؛ مهندسی (فیکسل^{۱۳}، ۲۰۰۶: ۸۸)؛ سیستم‌های انرژی اجرا شده است. ادبیات تاب‌آوری شهری در تحقیقات متنوعی مورد توجه بوده است. این موضوع شامل کارهای تحقیقی به وسیله اکولوژیست‌های شهری (برای مثال گریم و همکاران^{۱۴}، ۲۰۰۸) و به صورت کلی‌تر نظریه‌پردازان شهری (هاروی، ۱۹۹۶، جیکوبز، ۱۹۶۹) می‌شود. همچنین به صورت آشکاری در کار تحقیقی آدگر (۲۰۰۰) بر روی تاب‌آوری اجتماعی و کار تحقیقی کاتر و همکاران (۲۰۰۳) بر آسیب‌پذیری اجتماعی ارائه شده است. تمرکز مسلط در موضوعات ادبیات تحقیق این حوزه در زمینه مواجهه با اختلالات ناشی از تغییرات اقلیمی یا مخاطرات و بلایا بوده است. با مطالعه پیشینه و ادبیات مرتبط با تاب آوری شهری معیارها و زیرمعیارهای مورد نظر استخراج شد. جدول (۱).

9 Cote & Nightingale,
10 Gaillard; Rose,
11 Serre & Barroca
12 Tyler & Moench,
13 Fiksel
14 Grimm et al

جدول (۱). معیارها و زیرمعیارهای تاب آوری شهرها

معیارها	زیرمعیارها	منابع
کالبدی	زیرساخت‌های حیاتی	Meerow, 2016, ; Perrings, 2006, Ahern, 2011, محمدی و پاشازاده، ۱۳۹۶
	الگوی بافت معابر	
	ویژگی‌های ساختمان‌ها	
	وضعیت فضای باز	
نهادی	بستر نهادی	Ahern, 2011؛ ۱۳۹۴؛ داداش پور عادل
	عملکرد نهادی	
	روابط نهادی	
اجتماعی	دلبستگی به مکان	Cutter. et al. 2008, رضایی، ۱۳۹۲؛ رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۰
	همبستگی اجتماعی	
	کارایی جامعه محلی	
	آگاهی	
	سرمایه اجتماعی	
اقتصادی	توانایی جبران خسارات	محمدی و پاشازاده، ۱۳۹۶؛ عنابستانی و همکاران، ۱۳۹۶
	شدت خسارات	
	توانایی برگشت به شرایط شغلی	

منبع: گردآوری نگارندگان

تاب‌آوری کالبدی: عبارت است از توانایی سیستم‌های فیزیکی (شامل مؤلفه‌ها، تعامل آن‌ها و رابطه متقابل و سیستم‌های داخلی در عملکرد سطوح مورد قبول هنگام مواجه با پیامدهای مخاطرات محیطی) (زنگنه شهرکی و همکاران، ۱۳۹۶: ۷۸). سرمایه کالبدی یک شهر را می‌توان از طریق ارقام، کیفیت و موقعیت قرارگیری واحدهای مسکونی، تجاری/ صنعتی، سرپناه‌ها و زیرساخت‌های حیاتی یک شهر به دست آورد (میانگا^{۱۵}، ۲۰۷: ۲۱۳).

تاب‌آوری نهادی: تاب‌آوری نهادی به‌عنوان ظرفیت جوامع برای کاهش خطر و ایجاد پیوندهای سازمانی در درون جامعه تعریف می‌شود؛ به‌نوعی که ویژگی‌های مرتبط با تقلیل خطر، برنامه‌ریزی و تجربه‌ی سوانح قبلی را در بر می‌گیرد (رضایی، ۱۳۹۲: ۳۲). در این بعد ویژگی‌های فیزیکی سازمان‌ها از جمله تعداد نهادهای محلی، دسترسی به اطلاعات، نیروها و افراد آموزش‌دیده و داوطلب، پایبندی به دستورالعمل‌های مدیریت بحران، به‌هنگام بودن قوانین و مقررات، قوانین و مقررات بازدارنده و تشویقی به‌ویژه در امر ساخت‌وساز مسکن، تعامل نهادهای محلی با مردم و نهادهای دولتی، رضایت از عملکرد نهادهای، مسئولیت‌پذیری نهادهای و نحوه‌ی مدیریت یا پاسخگویی به سوانح نظیر ساختار سازمانی، ارزیابی می‌شود (فنی و معصومی، ۱۳۹۵: ۶۵).

تاب‌آوری اجتماعی: جنبه‌های اجتماعی در تاب‌آوری به‌اندازه توجه به زیرساخت‌های کالبدی و فیزیکی در مدیریت بحران حائز اهمیت است (لولیسی^{۱۶}، ۲۰۱۳: ۶۰). اصطلاح تاب‌آوری اجتماعی اولین بار توسط ادگر مطرح شد، وی تاب‌آوری اجتماعی را به‌عنوان توانایی گروه‌ها و یا جوامع برای مقابله با تنش‌های خارجی و

15 Mayunga

16 Lulcini

اختلالات در مواجهه با تغییرات اجتماعی، سیاسی و زیست‌محیطی تعریف می‌کند (ادگر^{۱۷}، ۲۰۰۰: ۳۵۱). تاب‌آوری اجتماعی شامل شرایطی است که تحت آن افراد و گروه‌های اجتماعی با تغییرات محیطی انطباق می‌یابند، به‌طور کلی قابلیت تاب‌آوری اجتماعی، توان یک اجتماع برای برگشت به تعادل یا پاسخ مثبت به مصیبت‌ها است (اسلامی و دهکردی، ۱۳۹۷: ۵). باآنکه هنوز در تعریف و شاخص‌سازی این مفهوم ابهامات زیادی وجود دارد، لیکن همه تعاریف موجود در مورد تاب‌آوری اجتماعی به ظرفیت‌های افراد، سازمان‌ها و یا جوامع برای تحمل کردن، جذب کردن، تطبیق و تبدیل در برابر تهدیدات اجتماعی از هر نوع، توجه دارند (کک و ساکداپولارک^{۱۸}، ۲۰۱۳: ۵۴). تاب‌آوری اجتماعی دارای مراحل مختلفی است و به‌طور قابل‌ملاحظه‌ای باعث دوام و استحکام اجتماع می‌گردد (مگویر و هاگان^{۱۹}، ۲۰۰۷: ۷۸).

تاب‌آوری اقتصادی: تاب‌آوری در اقتصاد، به‌عنوان واکنش و سازگاری ذاتی افراد و جوامع در برابر مخاطرات است؛ به‌طوری‌که آن‌ها را قادر به کاهش خسارات و زیان‌های بالقوه ناشی از مخاطرات سازد همچنین تاب‌آوری اقتصادی به‌عنوان توانایی جامعه برای سازگاری اجتماعی و اقتصادی که در معرض مخاطرات طبیعی قرار دارد تعریف می‌شود. این تاب‌آوری دارای دو مؤلفه است: ظرفیت جامعه برای بازگشت به شرایط اقتصادی پیش از حادثه و دوم ظرفیت جوامع برای کاهش در معرض خطر قرار گرفتن حوادث و مخاطرات آینده است چه در واکنش به وقوع سانحه که جامعه تجربه کرده است و چه در پیش‌بینی وقوع حادثه‌ای که تجربه نکرده است (احمدی‌نیا، ۱۳۹۶: ۶۷). این بعد از تاب‌آوری، پایداری اقتصادی به‌ویژه پایداری معیشت را در سطح جامعه افزایش یا کاهش می‌دهد (رضایی، ۱۳۹۲: ۲۸).

در زمینه تاب‌آوری مطالعات متعددی در سطح جهانی و داخلی انجام‌شده که اغلب آن‌ها در مقیاس شهری انجام‌گرفته است ازجمله مطالعات صورت گرفته در این زمینه می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

محمدی سرین و احد نژاد (۱۳۹۶) در پژوهشی به ارزیابی میزان تاب‌آوری کالبدی شهر زنجان پرداخته‌اند. نتایج حاصل از مطالعه نشان می‌دهد که با توجه به معیارهای ارزیابی تاب‌آوری کالبدی در ۲۵ ناحیه شهری زنجان، غالباً با قسمت‌های شمالی، شرقی و شمال شرقی از تاب‌آوری بالایی برخوردار هستند. یعنی نواحی منطبق بر بافت جدید و نسبتاً جدید شهری با ۲۵۱۰۳ نفر جمعیت به عنوان ارزیابی کاملاً تاب‌آور و نواحی منطبق بر بافت قدیم، فرسوده و غیررسمی در جهات جنوب، جنوب غرب و شمال غرب مانند اسلام‌آباد، ترانس و بی‌سیم، فاطمیه، مسجد پری و دباغ‌لار جمعاً با ۱۰۷۲۶۷ نفر جمعیت با تاب‌آوری بسیار ضعیف شناخته شدند. رضایی (۱۳۹۲) در پژوهشی به ارزیابی تاب‌آوری نهادی و کالبدی محلات شهری پرداخته است. نتایج این پژوهش نشان دهنده آن بود که محلات قیطریه، ستارخان، نارمک و قلعه مرغی از نظر شاخص‌های کالبدی و اقتصادی به ترتیب در رتبه‌های اول الی چهارم قرار گرفته است. روستا و همکاران (۱۳۹۶) با ارزیابی میزان تاب‌آوری اجتماعی شهر زاهدان به این نتیجه رسیده‌اند که فضای ذهنی نامناسب در مناطق شهری زاهدان مخصوصاً در مناطق ۳ و ۴ باعث آسیب‌پذیری و عدم تاب‌آوری اجتماعی شهر گردیده و به تبع آن، امنیت اجتماعی و توسعه این مناطق را به خطر انداخته است. غفاری و همکاران (۱۳۹۶) در تحقیقی به اولویت‌بندی

17 Adger

18 Keck & Sakdapolrak

19 Maguire & Hagan

شاخص‌های تاب آوری شهر اردبیل در مقابل زلزله پرداختند، نتایج این تحقیق نشان داد که دوری از محیط‌های خطرآفرین مهم‌ترین عامل تاب‌آوری شهر اردبیل می‌باشد. بذر افشان و همکاران (۱۳۹۷) در پژوهشی با عنوان تحلیل فضایی تفاوت‌های تاب آوری در نواحی شهری و روستایی در برابر مخاطرات محیطی به این نتیجه رسیده‌اند که تاب آوری در مناطق شهری در درجه اول تحت تأثیر سرمایه اقتصادی می‌باشد. درحالی‌که سرمایه اجتماعی، مهم‌ترین عامل تاب‌آوری در مناطق روستایی است. همچنین در مناطق روستایی تغییرات مکانی قابل توجهی در زمینه شاخص‌های تاب آوری وجود دارد. لذا برای افزایش تاب آوری جوامع در برابر مخاطرات، باید برای هر یک از آن‌ها با توجه ظرفیت‌های محلی، استراتژی متناسب اتخاذ گردد. بازه (۲۰۱۵)، در تحقیقی به بررسی تعیین میزان تاب آوری سیستم‌های شهری در برابر بلایای طبیعی پرداخته و به این نتیجه رسیدند که عوامل فیزیکی، اجتماعی و دسترسی به اطلاعات مهم‌ترین عوامل تاب آوری هستند. سوارز ۲۱ و همکاران (۲۰۱۶)، در تحقیقی به بررسی شاخص‌های تاب آوری پنجاه شهر اسپانیا پرداخته و به این نتیجه رسیدند که منابع درآمدی و کسب و کار مهم‌ترین عامل در این زمینه هستند. مجتهد ۲۲ و همکاران (۲۰۱۷) با استفاده از مدل رگرسیون به بررسی تاب‌آوری سیستم‌های حمل و نقل شهری و لز در برابر مخاطرات پرداخته و به این نتیجه رسیدند که هزینه بازسازی مهم‌ترین عامل در این زمینه است. مرور مطالعات صورت گرفته در حوزه تاب‌آوری شهری نشان دهنده آن است که تاکنون مطالعه‌ای که به ارزیابی الگوی علی معیارهای تاب آوری شهری پرداخته باشد، صورت نگرفته است. مطالعه پیشینه پژوهش حاضر بیانگر آن است که مطالعه‌ای که به استفاده از روش دیماتل فازی به ارزیابی الگوی علی معیارهای تاب آوری شهری پرداخته باشد، صورت نگرفته که این امر تبیین کننده تمایز این پژوهش نسبت به پژوهش‌های انجام گرفته در حوزه تاب آوری می‌باشد.

روش تحقیق

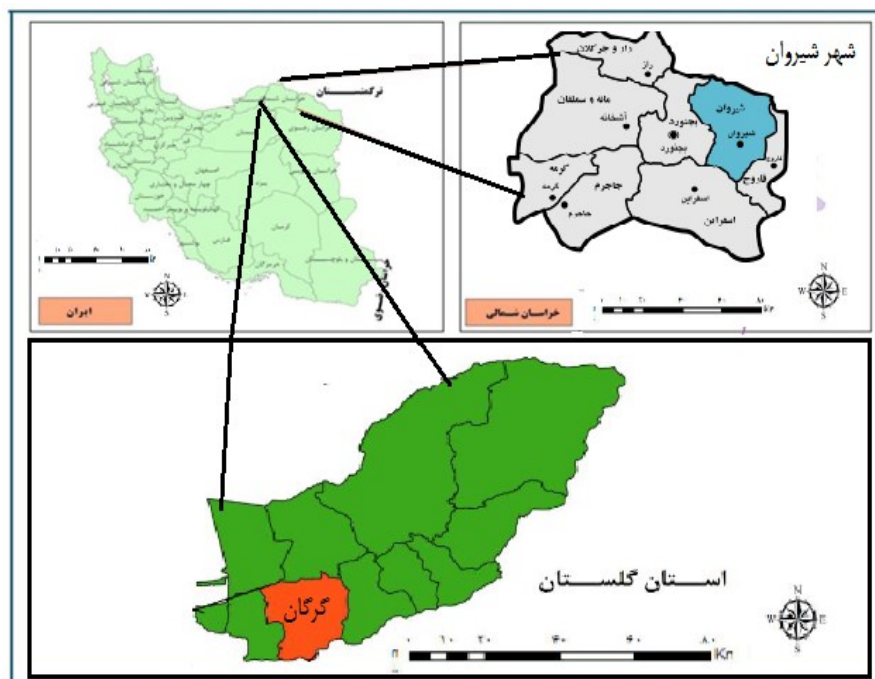
منطقه مورد مطالعه

محدوده مورد مطالعه پژوهش حاضر را شهرهای شیروان و گرگان تشکیل می‌داد. شهر شیروان در شمال شرقی استان خراسان شمالی قرار گرفته است که از طرف شمال با کشور ترکمنستان هم مرز بوده، از طرف جنوب به شهر اسفراین، از شرق به شهر فاروج و از غرب به شهرستان بجنورد محدود می‌باشد (شکل ۱). شهر گرگان به عنوان مرکز استان گلستان، بین طول جغرافیایی ۵۴ درجه، ۲۲ دقیقه و ۳۳ ثانیه شرقی و عرض جغرافیایی ۳۶ درجه، ۴۷ دقیقه و ۱۷ ثانیه شمالی واقع شده است. این شهر در دشتی وسیع و حاصلخیز واقع شده است، که از شرق به شهرستان علی آباد، از شمال به مناطق مرزی ایران و ترکمنستان از طریق شهرستان آق قلا) و از غرب به شهرستان کردکوی و از جنوب با ارتفاعات شاخه شرقی رشته کوه البرز و استان سمنان (شهرستان شاهرود) هم مرز است (شکل ۱).

20 Bozza

21 Suarez

22 Mojtabed



شکل (۱). موقعیت جغرافیایی محدوده مورد مطالعه

پژوهش حاضر از نظر روش توصیفی-تحلیلی و از نظر هدف کاربردی می‌باشد. جامعه‌ی آماری این پژوهش را خبرگان و اساتید جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای شهرگران و شیروان تشکیل می‌دادند. خبرگان به روش گلوله برفی و از میان اساتید دانشگاهی و پژوهشگران فعال در زمینه تاب آوری شهری انتخاب شدند. از نظر ترسین و ریگز (۱۹۷۶) و بریدی (۲۰۰۹)، در صورت همگن بودن گروه مشارکت‌کنندگان، برای ایجاد نتایج اثربخش، حجم نمونه‌ای مرکب از ۱۰ الی ۱۵ نفر کفایت می‌کند. در برخی منابع نیز تعداد مطلوب خبرگان، ۱۰ الی ۲۰ نفر توصیه شده است (ضیایی و همکاران، ۱۳۹۶: ۵۵). لذا در پژوهش حاضر برای دستیابی به نتایج معتبر، حجم نمونه در نظر گرفته شده برای تکمیل پرسشنامه ۲۵ نفر از اساتید دانشگاهی و متخصصان حوزه پژوهش تعیین شد. در این تحقیق ابتدا با مرور جامع ادبیات پژوهش معیارهای تاب آوری شهری تعیین شد. سپس براساس معیارها و زیرمعیارهای شناسایی شده، پرسشنامه‌ی مربوط به دیمتل فازی جهت تبیین و ارزیابی روابط علت و معلولی میان معیارها تدوین و در اختیار خبرگان قرار گرفت. پرسشنامه مورد استفاده حاوی ۲۴ سوال، در مورد میزان تاثیرگذاری و تاثیرپذیری معیارها و زیرمعیارها بر یکدیگر بود. از آنجا که پرسشنامه مورد استفاده، برپایه‌ی معیارهای شناسایی شده در پیشینه پژوهش و دیدگاه کارشناسان و صاحب نظران تهیه شده بود، روایی پرسشنامه، خود به خود تایید می‌شود. به منظور سنجش پایایی پرسشنامه، از آزمون آلفای کرونباخ استفاده شد، و

میزان آن ۰/۸۷ به دست آمد این میزان، نشان دهنده پایایی مناسب پرسشنامه است. پس از جمع‌آوری پرسشنامه‌ها با استفاده از دیمتل فازی در محیط نرم افزار اکسل، روابط علی بین عوامل تعیین شد. دیمتل فازی یکی از ابزارهای تصمیم‌گیری چندمعیاره بر مبنای تئوری گراف است که موجب می‌شود برای درک بهتر روابط علی، نقشه روابط شبکه‌ای چندین معیار در گروه علت/ معلول ترسیم شود (آقایی و همکاران، ۱۳۹۴: ۴۹). از برتری‌های این روش نسبت به سایر روش‌های تصمیم‌گیری بر پایه‌ی مقایسات زوجی، پذیرش بازخور روابط است. یعنی در ساختار سلسله مراتبی حاصل، هر عنصر می‌تواند بر تمام عناصر همسطح، سطح بالاتر یا سطح پایین‌تر از خود تأثیر گذاشته و به صورت متقابل از تک‌تک آن‌ها تأثیر پذیرد (شریف‌آبادی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۶). در مسائل مدیریتی و اجتماعی می‌توان با استفاده از دیمتل اثرات متقابل تعداد زیادی عوامل موثر بر یک مسئله خاص را دسته‌بندی و سازماندهی نمود (پاموکار و همکاران، ۲۰۱۷: ۲). مراحل اجرای دیمتل فازی به همراه یافته‌های پژوهش در بخش بحث و تفسیر یافته‌ها ارائه شده است.

نتایج

از تعداد ۲۵ نفر نمونه آماری پژوهش ۱۹ نفر دارای تحصیلات دکتری و ۶ نفر دارای تحصیلات فوق لیسانس بودند. از نظر سن بیشترین تعداد نمونه آماری پژوهش در گروه سنی ۳۶ الی ۴۵ سال قرار داشتند. از نظر جنسیت ۲۱ نفر مرد و ۴ نفر زن بودند. در ادامه مراحل دیمتل فازی ارائه شده است.

مرحله اول: طراحی ماتریس تصمیم‌گیری

برای سنجش ارتباط و تأثیرات میان معیارهای مورد بررسی، ابتدا ماتریس که شامل هدف و معیارهایی که ارتباط میان آن‌ها مدنظر است طراحی و پرسشنامه مقایسات زوجی تنظیم گردید. برای سنجش میزان تأثیر معیارها از یک مقیاس پنج سطحی استفاده شد که سطوح و اعداد مثلثی فازی متناظر با آن در جدول (۲) ارائه شده که مبتنی بر پیشنهاد لی در سال ۱۹۹۹ است.

جدول (۲). اعداد فازی مربوط به هر متغیر زبانی

متغیر زبانی	اعداد قطعی	مقدار فازی (L,M,U)
بدون تاثیر	۰	(۱,۱, ۱)
تاثیر خیلی کم	۱	(۲,۳, ۴)
تاثیر کم	۲	(۴, ۵, ۶)
تاثیر زیاد	۳	(۶, ۷, ۸)
تاثیر خیلی زیاد	۴	(۸, ۹, ۹)

منبع: (Baykasoglu et al, 2013)

در جدول (۳) ماتریس نظرات ۲ نفر از کارشناسان پژوهش برای نمونه ارائه شده است. در این ماتریس‌ها، در جدول $\tilde{x}_{ij} = (l_{ij}, m_{ij}, u_{ij})$ اعداد فازی مثلثی می‌باشند و $\tilde{x}_{ii} = (i = 1, 2, 3, \dots, n)$ به صورت عدد فازی (0,0,0) در نظر گرفته می‌شوند.

جدول (۳). نمونه مقایسه زوجی معیارهای پژوهش

خبره ۱	کالبدی	نهادی	اجتماعی	اقتصادی
کالبدی	۰,۰,۰	۶,۷,۸	۲,۳,۴	۸,۹,۹
نهادی	۶,۷,۸	۰,۰,۰	۱,۱,۱	۲,۳,۴
اجتماعی	۴,۵,۶	۸,۹,۹	۰,۰,۰	۲,۳,۴
اقتصادی	۲,۳,۴	۱,۱,۱	۱,۱,۱	۰,۰,۰
خبره ۲	کالبدی	نهادی	اجتماعی	اقتصادی
کالبدی	۰,۰,۰	۸,۹,۹	۶,۷,۸	۲,۳,۴
نهادی	۲,۳,۴	۰,۰,۰	۶,۷,۸	۶,۷,۸
اجتماعی	۱,۱,۱	۱,۱,۱	۰,۰,۰	۱,۱,۱
اقتصادی	۲,۳,۴	۱,۱,۱	۲,۳,۴	۰,۰,۰

مرحله دوم: محاسبه ماتریس فازی ارتباطات مستقیم

پس از جمع آوری نظرات خبرگان در خصوص میزان تاثیرگذاری معیارها بر یکدیگر ماتریس ارتباطات مستقیم (Z) (ماتریس $n \times n$) شکل می‌گیرد. سپس ماتریس میانگین برای تجمیع نظرات خبرگان با استفاده از رابطه (۱) محاسبه گردید.

رابطه (۱)

$$\tilde{z} = \frac{\tilde{x}^1 + \tilde{x}^2 + \tilde{x}^3 + \dots + \tilde{x}^p}{p}$$

در رابطه (۱) p تعداد خبرگان و $\tilde{x}^1, \tilde{x}^2, \tilde{x}^p$ به ترتیب ماتریس مقایسه زوجی خبره ۱، خبره ۲ و خبره p می باشد و $\tilde{z}$ عدد فازی مثلثی به صورت $\tilde{z}_{ij} = (l'_{ij}, m'_{ij}, u'_{ij})$ است. جدول (۴) میانگین مقایسات زوجی خبرگان و کارشناسان را نشان می دهد.

جدول (۴). میانگین نظرات خبرگان

میانگین نظرات خبرگان	کالبدی	نهادی	اجتماعی	اقتصادی
کالبدی	۰،۰،۰	۶/۵۶۳، ۷/۵۰۳، ۸/۱۳۳	۷/۴۵۳، ۸/۰۳۳، ۸/۷۸۶	۷/۳۰۳، ۷/۳۹۳، ۸/۷۸۹
نهادی	۴/۳۴۶، ۵/۳۳۳، ۶/۲۳۳	۰،۰،۰	۶/۲۳۳، ۶/۳۳۳، ۷/۶۷۸	۳/۱۳۳، ۴/۱۹۳، ۵/۳۲۱
اجتماعی	۰/۹۰۳، ۱/۶۹۱، ۲/۸۶۶	۱/۶، ۱/۷۶۵، ۲/۳۴۲	۰،۰،۰	۰/۷۸۱، ۱/۲۳۴، ۱/۹۸۷
اقتصادی	۰/۹۸۷، ۱/۲۳۱، ۳/۶۵۳	۱/۴۵۶، ۱/۳۹۰، ۱/۴۹۳	۱/۳۹۳، ۲/۴۵۶، ۳/۴۳۳	۰،۰،۰

مرحله سوم: نرمالیزه کردن ماتریس ارتباطات مستقیم

در این مرحله ماتریس نرمالیزه شده ارتباطات مستقیم فازی را براساس روابط (۳ و ۲) از ماتریس ارتباطات مستقیم فازی به دست آورده شد.

رابطه (۲)

$$\left(\frac{l'_{ij}}{r}, \frac{m'_{ij}}{r}, \frac{u'_{ij}}{r}\right) = (l''_{ij}, m''_{ij}, u''_{ij}) = \tilde{H}_{ij} = \frac{\tilde{z}_{ij}}{r}$$

که r از رابطه (۳) به دست می آید:

رابطه (۳)

$$r = \max_{1 \leq i \leq n} \left(\sum_{j=1}^n u_{ij} \right)$$

جدول (۵) ماتریس نرمالیزه شده را نشان می دهد.

جدول (۵). ماتریس نرمالیزه شده

ماتریس نرمالیزه	کالبدی	نهادی	اجتماعی	اقتصادی
کالبدی	۰،۰،۰	۰/۳۴۵، ۰/۴۱۶، ۰/۵۰۲	۰/۲۷۸، ۰/۳۸۹، ۰/۴۲۷	۰/۱۸۵، ۰/۱۹۴، ۰/۲۱۳
نهادی	۰/۱۰۵، ۰/۳۱۵، ۰/۴۴۲	۰،۰،۰	۰/۱۰۷، ۰/۲۰۴، ۰/۲۶۷	۰/۱۹۲، ۰/۲۰۹، ۰/۲۱۱
اجتماعی	۰/۱۷۵، ۰/۲۰۱، ۰/۳۲۷	۰/۱۶۲، ۰/۱۷۲، ۰/۲۸۳	۰،۰،۰	۰/۰۸۱، ۰/۰۹۴، ۰/۱۴۶
اقتصادی	۰/۱۰۳، ۰/۲۰۴، ۰/۳۴۶	۰/۱۴۷، ۰/۱۸۱، ۰/۲۰۵	۰/۰۹۱، ۰/۱۵۴، ۰/۱۶۵	۰،۰،۰

مرحله چهارم: محاسبه ماتریس ارتباطات کلی فازی

ماتریس ارتباطات کلی با T نمایش داده می شود و درایه های آن به صورت فازی هستند. ماتریس روابط کل فازی با توجه به روابط (۴ تا ۷) به دست می آید.

رابطه (۴)

$$T = \lim_{k \rightarrow +\infty} (\tilde{H}^1 + \tilde{H}^2 + \dots + \tilde{H}^k)$$

که هر درایه آن عدد فازی به صورت $\tilde{t}_{ij} = (l_{ij}^t, m_{ij}^t, u_{ij}^t)$ است و به صورت روابط (۷ تا ۵) محاسبه می‌شود:

رابطه (۵)

$$[l_{ij}^t] = H_l \times (I - H_l)^{-1}$$

$$[m_{ij}^t] = H_m \times (I - H_m)^{-1}$$

رابطه (۶)

$$[u_{ij}^t] = H_u \times (I - H_u)^{-1}$$

رابطه (۷)

در این روابط I ماتریس یکه و H_l ، H_m و H_u هر کدام ماتریس $n \times n$ هستند که درایه‌های آن را به ترتیب عدد پایین، عدد میانی و عدد بالایی اعداد فازی مثلثی ماتریس H تشکیل می‌دهد. در جدول (۶) نتایج محاسبه ماتریس ارتباطات کلی فازی معیارهای پژوهش نمایش داده شده است.

جدول (۶). ماتریس کل فازی

اقتصادی	اجتماعی	نهادی	کالبدی	ماتریس کل (T)
۰/۲۱۳ ، ۰/۳۴۵ ، ۰/۴۶۹	۰/۱۳۱ ، ۰/۳۴۴ ، ۰/۴۱۰	۰/۲۷۸ ، ۰/۴۶۷ ، ۰/۶۰۷	۰/۲۷۶ ، ۰/۲۹۹ ، ۰/۳۰۹	کالبدی
۰/۲۴۵ ، ۰/۳۷۶ ، ۰/۴۵۶	۰/۱۷۸ ، ۰/۲۷۸ ، ۰/۳۸۹	۰/۲۶۳ ، ۰/۲۷۴ ، ۰/۳۲۴	۰/۱۸۱ ، ۰/۳۸۷ ، ۰/۵۴۸	نهادی
۰/۱۰۱ ، ۰/۱۰۴ ، ۰/۲۶۷	۰/۰۵۹ ، ۰/۱۹۱ ، ۰/۲۰۸	۰/۲۰۴ ، ۰/۳۹۹ ، ۰/۴۳۴	۰/۱۸۵ ، ۰/۱۹۳ ، ۰/۳۲۸	اجتماعی
۰/۰۲۰ ، ۰/۰۴۳ ، ۰/۱۷۴	۰/۱۰۵ ، ۰/۱۷۳ ، ۰/۱۸۱	۰/۱۰۱ ، ۰/۱۸۷ ، ۰/۲۱۸	۰/۰۹۰ ، ۰/۱۰۳ ، ۰/۲۰۲	اقتصادی

مرحله پنجم: دی فازی نمودن ماتریس ارتباطات کلی
با استفاده از رابطه (۸) ماتریس ارتباطات کلی دی فازی شد.

$$B = \frac{(a_1 + a_3 + 2 \times a_2)}{4}$$

رابطه (۸)

B دی فازی شده عدد $\tilde{A} = (a_1, a_2, a_3)$ است. در جدول (۷) مقادیر دی فازی شده معیارها ارائه شده است.

جدول (۷). ماتریس دیفازی شده معیارها

ماتریس دیفازی معیارها	کالبدی	نهادی	اجتماعی	اقتصادی
کالبدی	۰/۴۳۲	۰/۳۴۵	۰/۳۱۸	۰/۴۳۰
نهادی	۰/۳۳۳	۰/۲۱۳	۰/۱۸۹	۰/۱۹۱
اجتماعی	۰/۲۶۷	۰/۱۵۶	۰/۱۱۳	۰/۱۰۲
اقتصادی	۰/۱۸۵	۰/۱۲۸	۰/۱۴۲	۰/۱۰۳

مرحله ششم: ترسیم نمودار علی

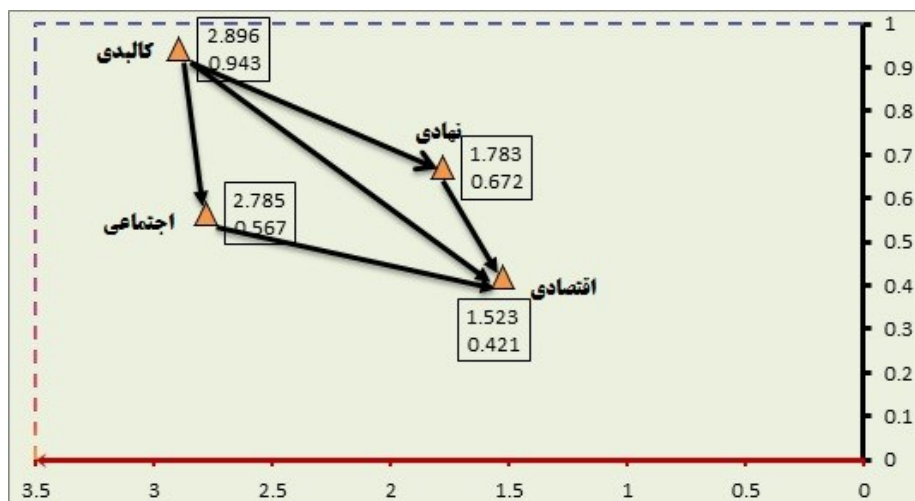
در این مرحله مجموع سطرها و ستون‌های ماتریس دیفازی معیارها محاسبه شد مجموع سطرها و ستون‌ها را به ترتیب ماتریس‌های D و R نامیده می‌شود. از جمع این دو، ماتریس $(D+R)$ که ماتریس برتری و از تفاضل $(D-R)$ که ماتریس ارتباط نامیده می‌شود به دست می‌آید. به عبارتی در دیاگرام روابط علی، محور افقی بردار $(D+R)$ که بردار اهمیت نامیده می‌شود و محور افقی در دیاگرام روابط علی بردار $(D-R)$ که بردار رابطه نامیده می‌شود و عوامل موجود در شبکه را به دو گروه علت و معلول تقسیم می‌کند. اگر حاصل $(D-R)$ مثبت باشد آن عامل متعلق به گروه علت است و اگر منفی باشد، آن عامل متعلق به گروه معلول است (song,cao,2017).

در جدول (۸) مقادیر مربوط به D و R معیارهای تاب آوری شهرها به همراه مقادیر میزان اهمیت معیارها $(D+R)$ و تأثیرگذاری و تأثیرپذیری معیارها $(D-R)$ ارائه شده است.

جدول (۸). ماتریس اهمیت و تأثیرگذاری و تأثیرپذیری معیارهای پژوهش

معیارهای تاب آوری شهر	R (L,M,U)	D (L,M,U)	D+R	D-R
کالبدی	۰/۹۸۷، ۰/۷۸۲، ۰/۴۵۶	۱/۹۰۱، ۱/۸۹۳، ۱/۶۷۸	۲/۸۹۶	۰/۹۴۳
نهادی	۱/۰۴۵، ۰/۶۵۴، ۰/۳۲۱	۱/۳۵۳، ۱/۰۶۶، ۰/۶۵۰	۱/۷۸۳	۰/۶۷۲
اجتماعی	۱/۵۶۷، ۱/۱۰۲، ۰/۷۶۵	۰/۸۷۶، ۰/۶۷۸، ۰/۴۵۶	۲/۷۸۵	۰/۵۶۷
اقتصادی	۱/۳۴۹، ۱/۲۱۰، ۰/۶۷۸	۰/۸۶۹، ۰/۴۰۸، ۰/۲۹۴	۱/۵۲۳	۰/۴۲۱

براساس $D+R$ و $D-R$ به دست آمده در جدول (۸)، نمودار علی معیارهای تاب آوری شهری به صورت شکل (۲) ترسیم شد. محور افقی نمودار اهمیت معیارها و محور عمودی تأثیرگذاری و تأثیرپذیری معیارها را نشان می‌دهد.



شکل (۲). نمودار علی معیارهای مؤثر بر تاب آوری شهر

شکل (۲)، جایگاه هر یک از معیارها را بر اساس دو شاخص اهمیت و رابطه مشخص می‌کند. همان‌طور که از شکل (۱) استنباط می‌شود معیار کالبدی با بیشترین مقدار $D-R$ (۲/۸۹۶) در قسمت بالای نمودار قرار گرفته و نشان می‌دهد این معیار تأثیرگذارترین معیار است. به این معنی که اگر این معیار تاب آوری شهر ارتقاء یابد سایر معیارهای تاب آوری شهر ارتقاء می‌یابد و در نتیجه زمینه اینکه شهر تاب آورتر شود، افزایش می‌یابد. همچنین بر اساس مقدار $D+R$ محاسبه‌شده، این معیار با اهمیت‌ترین معیار است. همچنین از شکل (۱) می‌توان استنباط نمود که معیار اقتصادی با توجه به اینکه کمترین مقدار $D-R$ را به خود اختصاص داده به‌عنوان تأثیرپذیرترین معیار شناخته می‌شود.

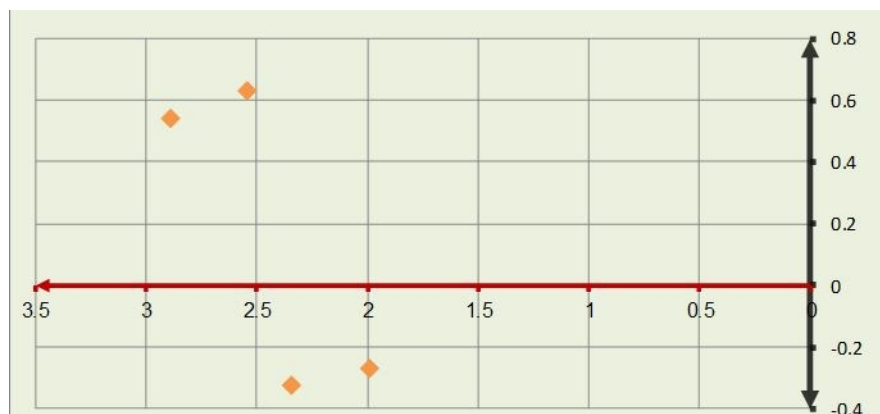
بررسی زیرمعیارهای کالبدی تاب آوری شهر

به‌منظور بررسی روابط علی زیر معیارهای هرکدام از معیارهای اصلی پژوهش، به علت حجم زیاد محاسبات و جداول، فقط جداول نهایی قطعی میزان تأثیرگذاری و تأثیرپذیری زیر معیارها ارائه و نمودارهای علی منتج، ترسیم و نمایش داده‌شده است. در جدول (۹) نتایج حاصل از بررسی زیر معیارهای کالبدی تاب آوری شهری ارائه شده است.

جدول (۹). ماتریس اهمیت و تأثیرگذاری و تأثیرپذیری زیرمعیارهای کالبدی

D-R	D+R	D	R	زیرمعیارهای کالبدی
		(L,M,U)	(L,M,U)	
۰/۶۳۱	۲/۵۴۳	۰/۵۶۷، ۰/۸۷۶، ۱/۹۸۳	۰/۵۶۷، ۰/۶۷۲، ۰/۹۸۷	زیرساخت‌های حیاتی
۰/۵۴۲	۲/۸۹۲	۰/۸۹۱، ۱/۴۵۳، ۲/۵۴۱	۱/۱۳۴، ۱/۶۰۶، ۲/۲۳۹	الگوی بافت معابر
-۰/۳۲۶	۲/۳۴۲	۰/۷۸۲، ۱/۳۴۵، ۲/۳۲۱	۰/۶۷۸، ۱/۱۹۰، ۱/۵۴۳	ویژگی ساختمان‌ها
-۰/۲۶۷	۱/۹۸۷	۰/۸۹۹، ۱/۲۲۲، ۲/۵۰۳	۰/۵۶۹، ۱/۰۰۴، ۲/۸۹۷	وضعیت فضای باز

بر اساس $D+R$ و $D-R$ به دست آمده در جدول (۹)، نمودار علی زیرمعیارهای کالبدی تاب آوری شهری به صورت شکل (۳) ترسیم شد. محور افقی نمودار اهمیت معیارها و محور عمودی تأثیرگذاری و تأثیرپذیری معیارها را نشان می‌دهد.



شکل (۳). نمودار علی زیرمعیارهای کالبدی تاب آوری شهر

با عنایت به شکل (۳)، با توجه به اینکه مقدار $D-R$ ، زیر معیار زیرساخت‌های حیاتی و الگوی بافت معابر مثبت است از این رو، این زیر معیار در گروه علت قرار می‌گیرد و زیر معیارهای ویژگی ساختمان‌ها و وضعیت فضای باز با توجه به منفی بودن میزان مقادیر $D-R$ در گروه معلول قرار می‌گیرند. همچنین با توجه به مقدار $D-R$ زیرساخت‌های حیاتی شهر تأثیرگذارترین زیرمعیار کالبدی تاب آوری شهر و وضعیت فضای باز به عنوان تأثیرپذیرترین زیر معیار کالبدی تاب آوری شهری شناخته شد. براساس مقادیر $D+R$ ، زیر معیار الگوی بافت معابر با توجه به دارا بودن بیشترین مقدار با اهمیت‌ترین زیرمعیار کالبدی تاب آوری شهری محسوب می‌شود.

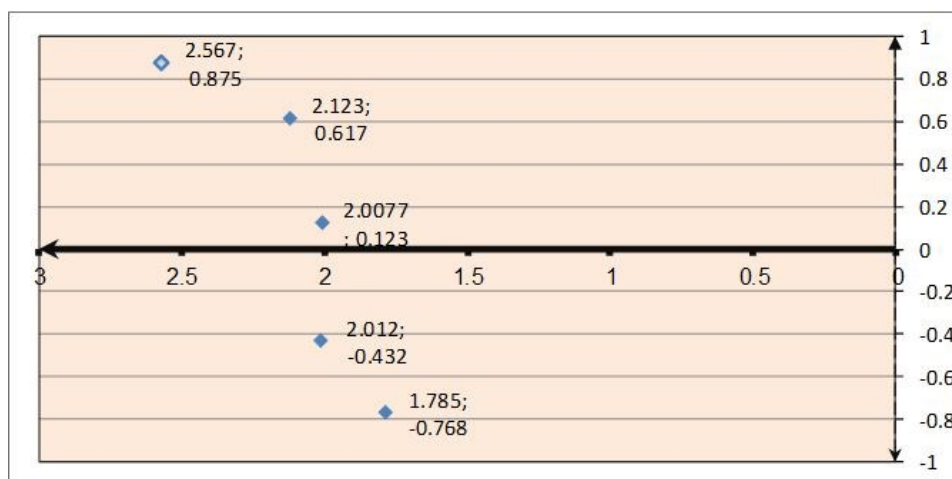
بررسی زیر معیارهای اجتماعی

در ارتباط با معیار اجتماعی تاب آوری شهری زیر معیارهای دلبستگی به مکان، همبستگی اجتماعی، کارایی جامعه محلی، آگاهی و سرمایه اجتماعی شناسایی شد. نتایج حاصل از اجرای دیمتل فازی برای زیر معیارهای اجتماعی تاب آوری شهری به شرح جدول (۱۰) ارائه شده است.

جدول (۱۰). ماتریس اهمیت و تأثیرگذاری و تأثیرپذیری زیرمعیارهای اجتماعی

D-R	D+R	D	R	زیرمعیارهای اجتماعی
		(L,M,U)	(L,M,U)	
۰/۸۷۵	۲/۵۶۷	۰/۸۷۶، ۰/۹۴۳، ۲/۹۹۳	۰/۶۵۷، ۰/۶۹۲، ۰/۸۳۴	دلبستگی به مکان
۰/۶۱۷	۲/۱۲۳	۰/۷۶۵، ۱/۳۲۱، ۲/۸۷۶	۰/۴۳۲، ۰/۷۶۴، ۲/۶۵۴	همبستگی اجتماعی
۰/۱۲۳	۲/۰۰۷	۱/۰۹۸، ۱/۶۷۵، ۲/۶۵۴	۰/۸۰۸، ۱/۵۶۴، ۱/۹۸۷	کارایی جامعه محلی
-۰/۴۳۲	۲/۰۱۲	۰/۴۷۶، ۱/۴۶۷، ۲/۳۲۱	۰/۳۸۹، ۰/۷۸۹، ۱/۹۸۷	آگاهی
-۰/۷۶۸	۱/۷۸۵	۰/۵۶۷، ۱/۳۴۲، ۲/۸۹۶	۱/۰۰۹، ۱/۴۵۴، ۱/۵۳۴	سرمایه اجتماعی

براساس $D+R$ و $D-R$ به دست آمده در جدول (۱۰)، نمودار علی زیرمعیارهای اجتماعی تاب آوری شهری به صورت شکل (۴) ترسیم شد. محور افقی نمودار اهمیت معیارها و محور عمودی تأثیرگذاری و تأثیرپذیری معیارها را نشان می‌دهد.



شکل (۴). نمودار علی زیرمعیارهای اجتماعی تاب آوری شهری

براساس شکل (۴) به دست آمده از دیمتل فازی، زیر معیارهای دلبستگی به مکان، همبستگی اجتماعی و کارایی جامعه محلی با توجه به مثبت بودن مقدار $D-R$ ، در گروه علت قرار می‌گیرد. و مقدار $D-R$ ، برای زیرمعیارهای آگاهی و سرمایه اجتماعی، منفی است از این رو این دو زیر معیار در گروه معلول قرار می‌گیرند. همچنین با توجه به مقدار $D-R$ دلبستگی به مکان تأثیرگذارترین زیرمعیار اجتماعی تاب آوری شهری و سرمایه اجتماعی به عنوان تأثیرپذیرترین زیر معیار اجتماعی تاب آوری شهر شناخته می‌شوند. همچنین دلبستگی به مکان با توجه به دارا بودن بیشترین مقدار $D+R$ ، با اهمیت‌ترین زیر معیار اجتماعی تاب آوری شهر محسوب می‌شود.

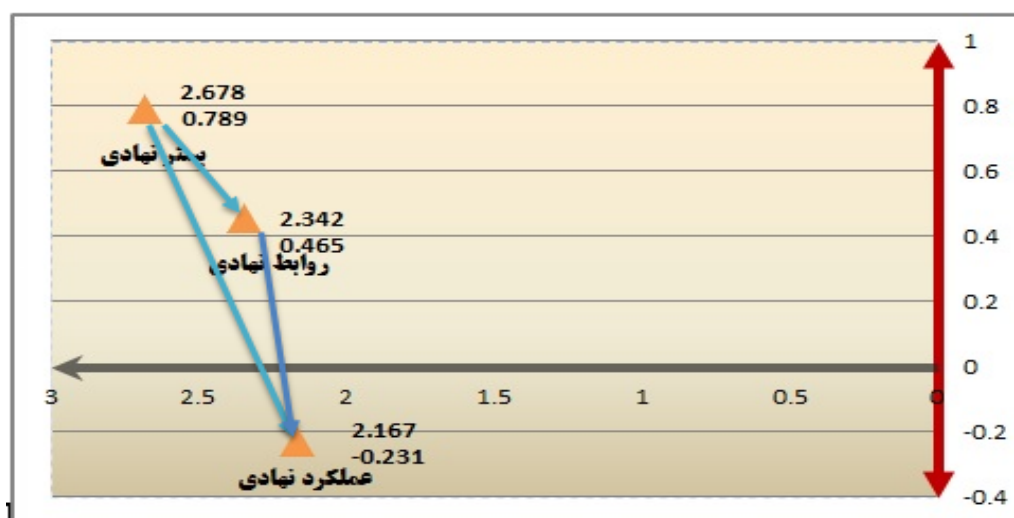
بررسی زیر معیارهای نهادی

برای معیار نهادی تاب آوری شهر، زیرمعیارهای بستر نهادی، روابط نهادی و عملکرد نهادی شناسایی شد. نتایج حاصل از پیاده‌سازی دیمتل فازی برای زیر معیارهای نهادی تاب آوری به شرح جدول (۱۱) نمایش داده شده است.

جدول (۱۱). ماتریس اهمیت و تأثیرگذاری و تأثیرپذیری زیرمعیارهای نهادی

D-R	D+R	D	R	زیرمعیارهای نهادی
		(L,M,U)	(L,M,U)	
۰/۶۱۹	۲/۸۸۳	۱/۶۷۹, ۲/۳۹۱, ۲/۹۱۵	۱/۰۸۹, ۱/۵۹۹, ۲/۰۱۶	بستر نهادی
۰/۵۴۱	۳/۴۹۳	۱/۳۷۲, ۲/۰۱۸, ۲/۵۳۶	۱/۱۴۰, ۱/۶۸۲, ۲/۱۴۵	روابط نهادی
-۱/۱۶۱	۲/۵۷۳	۰/۶۱۳, ۰/۹۶۸, ۱/۳۳۲	۱/۴۳۵, ۲/۰۹۵, ۲/۶۲۱	عملکرد نهادی

براساس $D+R$ و $D-R$ به دست آمده در جدول (۱۱)، نمودار علی زیرمعیارهای نهادی تاب آوری شهر به صورت شکل (۵) ترسیم شد. محور افقی نمودار اهمیت معیارها و محور عمودی تأثیرگذاری و تأثیرپذیری معیارها را نشان می‌دهد.



شکل (۵). نمودار علی زیرمعیارهای نهادی تاب آوری شهری

با توجه به شکل (۵)، زیر معیارهای بستر نهادی و روابط نهادی به علت مثبت بودن مقادیر $D-R$ ، در گروه علت قرار می‌گیرند. به گونه‌ای که زیر معیار بستر نهادی با بیشترین مقدار $D-R$ تأثیرگذارترین زیر معیار نهادی تاب آوری شهری و عملکرد نهادی به عنوان تأثیرپذیرترین زیرمعیار و در گروه معلول قرار می‌گیرد. همچنین بستر نهادی با توجه به دارا بودن بیشترین مقدار $D+R$ ، با اهمیت‌ترین زیر معیار نهادی تاب آوری شهری محسوب می‌شود.

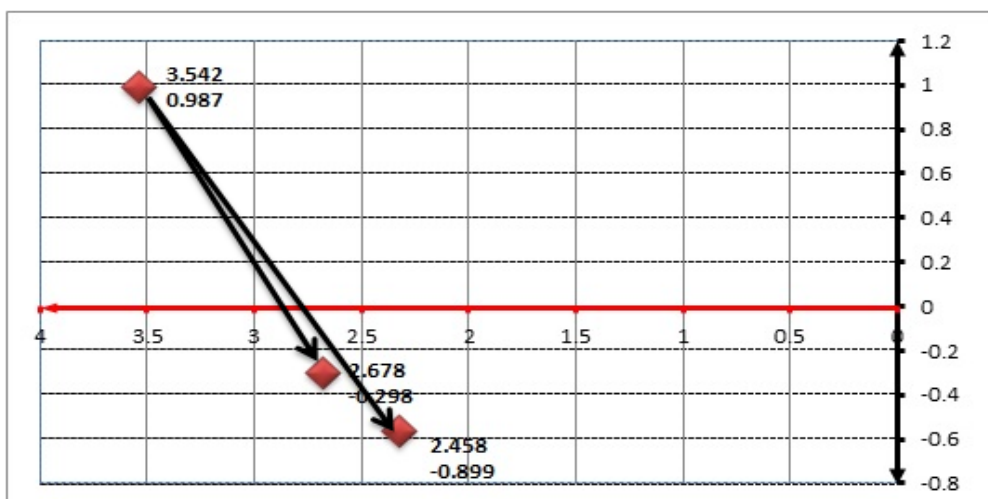
بررسی زیرمعیارهای اقتصادی

برای معیار اقتصادی تاب آوری شهری زیر معیارهای توانایی جبران خسارات، شدت خسارات و توانایی برگشت به شرایط شغلی شناسایی شد. نتایج حاصل از اجرای دیمتل فازی برای زیر معیارهای اقتصادی تاب آوری شهر به شرح جدول (۱۲) ارائه شده است.

جدول (۱۲). ماتریس اهمیت و تأثیرگذاری و تأثیرپذیری زیرمعیارهای اقتصادی

D-R	D+R	D	R	زیرمعیارهای اقتصادی
		(L,M,U)	(L,M,U)	
۰/۹۸۷	۳/۵۴۲	۱/۰۱۶، ۱/۵۴۳، ۲/۳۲۱	۰/۸۷۶، ۰/۹۳۶، ۱/۴۳۰	توانایی جبران خسارات
-۰/۲۹۸	۲/۲۳۷	۰/۶۵۴، ۰/۸۶۷، ۱/۳۷۶	۰/۵۷۶، ۱/۳۸۷، ۱/۹۸۷	شدت خسارات
-۰/۸۹۹	۲/۴۵۸	۰/۷۳۲، ۰/۸۵۶، ۱/۳۲۱	۱/۰۳۲، ۱/۷۶۳، ۲/۱۸۷	توانایی برگشت به شرایط شغلی

براساس $D+R$ و $D-R$ به دست آمده در جدول (۱۲)، نمودار علی زیرمعیارهای اقتصادی تاب آوری شهر به صورت شکل (۶) ترسیم شد. محور افقی نمودار اهمیت معیارها و محور عمودی تأثیرگذاری و تأثیرپذیری معیارها را نشان می‌دهد.



شکل (۶). نمودار علی زیرمعیارهای اقتصادی تاب آوری شهر

با توجه به شکل (۶)، زیر معیار توانایی جبران خسارت به علت مثبت بودن مقدار $D-R$ ، در گروه علت قرار می‌گیرد. به گونه‌ای که این زیر معیار با بیشترین مقدار $D-R$ تأثیرگذارترین زیر معیار اقتصادی و توانایی برگشت به شرایط شغلی به عنوان تأثیرپذیرترین زیرمعیار و در گروه معلول قرار می‌گیرد. همچنین زیر معیار توانایی جبران خسارات با توجه به دارا بودن بیشترین مقدار $D+R$ ، با اهمیت‌ترین زیر معیار اقتصادی تاب آوری شهری محسوب می‌شود.

نتیجه‌گیری

این پژوهش باهدف ارزیابی الگوی علی معیارهای مؤثر بر تاب آوری شهرها نوشته شد. به منظور دستیابی به هدف پژوهش از تکنیک دیمتل فازی استفاده شد. یافته‌های حاصل از اجرای تکنیک دیمتل فازی بیان‌گر آن است که از بین معیارهای چهارگانه کالبدی، اجتماعی، نهادی و اقتصادی معیار کالبدی تأثیرگذارترین معیار و معیار اقتصادی تأثیرپذیرترین معیار است.

از دیگر نتایج حاصل‌شده در این پژوهش ارزیابی الگوی علی زیرمعیارهای هر کدام از معیارهای اصلی تاب آوری شهر با استفاده از دیمتل فازی بود. نتایج حاصل از بررسی زیرمعیارهای مربوط به معیار کالبدی نشان دهنده آن بود که از بین زیر معیارهای مربوط به این معیار، زیرساخت‌های حیاتی شهر تأثیرگذارترین زیرمعیار کالبدی تاب آوری شهر و وضعیت فضای باز به عنوان تأثیرپذیرترین زیر معیار کالبدی تاب آوری شهری شناخته شد. نتایج حاصل از پیاده‌سازی مدل دیمتل فازی برای زیر معیارهای اجتماعی نشان دهنده آن بود که دلبستگی به مکان تأثیرگذارترین زیرمعیار اجتماعی تاب آوری شهری و سرمایه اجتماعی به عنوان تأثیرپذیرترین زیر معیار

اجتماعی تاب آوری شهر شناخته شد. نتایج حاصل از بررسی زیرمعیارهای مربوط به معیار نهادی حاکی از آن بود که زیرمعیار بستر نهادی تأثیرگذارترین زیر معیار نهادی تاب آوری شهری و عملکرد نهادی به عنوان تأثیرپذیرترین زیرمعیار شناسایی شد. یافته‌های حاصل از بررسی زیر معیارهای مربوط به اقتصادی نشان دهنده آن بود که زیر معیار توانایی جبران خسارت تأثیرگذارترین زیر معیار اقتصادی و توانایی برگشت به شرایط شغلی به عنوان تأثیرپذیرترین زیرمعیار شناسایی شدند. با توجه به این که معیار کالبدی به عنوان تأثیرگذارترین معیار شناسایی شد پیشنهادات به شرح زیر ارائه می‌گردد:

- پهنه بندی شهرهای ایران براساس میزان تاب آوری کالبدی
- مشارکت فعالانه شهری و به اشتراک گذاشتن تجربیات برای افزایش تاب آوری شهرها
- زمینه سازی برای جلب مشارکت و آماده سازی مردم برای مواجهه با مواقع بحرانی.

منابع

- اسلامی، عارفه؛ امین ابراهیمی. (۱۳۹۷)، *سنجش میزان تاب آوری اجتماعی در محلات غیر رسمی مورد مطالعه: امت آباد آمل*. فصلنامه معمارشناسی، ۱: ۱-۲۰.
- بذرافشان، جواد؛ مهرشاد طولابی نژاد؛ میثم طولابی نژاد. (۱۳۹۷). *تحلیل فضایی تفاوت‌های تاب آوری در نواحی شهری و روستایی در برابر مخاطرات محیطی (مورد مطالعه: شهرستان پلدختر)*. فصلنامه پژوهشهای روستایی. ۱۹(۱): ۱۱۹-۱۳۴.
- رضایی، محمدرضا. (۱۳۹۲). *ارزیابی تاب آوری اقتصادی و نهادی جوامع شهری در برابر سوانح طبیعی*. فصلنامه مدیریت بحران، ۳: ۲۵-۳۶.
- روستا، مجتبی؛ عیسی ابراهیم زاده؛ مصطفی ایستگلدی. (۱۳۹۷). *میزان تاب آوری اجتماعی شهر زاهدان*. فصلنامه پژوهش و برنامه ریزی شهری، ۳۲: ۱-۱۴.
- شیرانی، زهرا. (۱۳۹۴). *تدوین راهنمای طراحی محلات شهری به منظور ارتقای تاب آوری اجتماعی فرهنگی*. پایان نامه کارشناسی ارشد، شهرسازی گرایش طراحی شهری، دانشگاه هنر و معماری اصفهان.
- ضیایی، محمود؛ سیدمجتبی، محمودزاده؛ شاهی، طاهره. (۱۳۹۶). *اولویت بندی عوامل مؤثر بر پیاده سازی مدیریت زنجیره تأمین سبز در صنعت گردشگری فصلنامه جغرافیا و توسعه*، ۱۵ (۴۶)، ۳۴-۱۹.
- عنابستانی، علی اکبر؛ مهدی جوانشیری، حمیده محمودی و محمدرضا دربان آستانه. (۱۳۹۶). *تحلیل فضایی سطح تاب آوری سکونتگاههای روستایی در برابر مخاطرات محیطی (مورد مطالعه: بخش مرکزی فاروج)*. نشریه تحلیل فضایی مخاطرات محیطی، ۴: ۱۷-۳۸.
- فنی، زهره؛ لیلا معصومی (۱۳۹۵). *سنجش و ارزیابی تأثیر سبک زندگی بر میزان تاب آوری شهری (مطالعه تطبیقی محلات قیطریه و شکوفه شمالی)*. فصلنامه مطالعات جامعه شناختی. ۱۹، ۶۱-۸۴.
- محمدی سرین، مهدی؛ محسن احدنژاد. (۱۳۹۶) *ارزیابی میزان تاب آوری کالبدی شهری در برابر مخاطره زلزله مورد مطالعه: شهر زنجان*. نشریه تحلیل فضایی مخاطرات محیطی، ۱: ۱۰۳-۱۱۴.
- Adger, W. N. (2000). *Social and ecological resilience: are they related?*. Progress in human geography, 24(3), 347-364.

- Ainuddin, S., & Routray, J. K. (2012). **Community resilience framework for an earthquake prone area in Baluchistan**. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 2, 25-36.
- Bozza, A. (2015). **Developing an integrated framework to quantify resilience of urban systems against disasters**, *Natural Hazards*, 78 (3), 1729-1748.
- Cote, M., & Nightingale, A. J. (2011). **Resilience thinking meets social theory: Situating social change in socio-ecological systems (SES) research**. *Progress in Human Geography*, 36(4), 475-489.
- Cutter, S. L. et al. (2008). **A Place-Based Model for Understanding Community Resilience to Natural Disasters**. *Global Environmental Change*, 18 (4), 598-606
- Davis, Izadkhah and Y., (2006), I. **Building resilient urban communities**, *Article from OHI*, v. 31(1), p. 11-21.
- Fiksel, J. (2006). **Sustainability and resilience: Toward a systems approach**. *Sustainability: Science, Practice, & Policy*, 2(2), 14-21.
- Gaillard, J. C. (2010). **Vulnerability, capacity and resilience: Perspectives for climate and development policy**. *Journal of International Development*, 22, 218-232.
- Grabowski, Z. J., Klos, P. Z., & Monfreda, C. (2019). **Enhancing urban resilience knowledge systems through experiential pluralism**. *Environmental Science & Policy*, 96, 70-76.
- Grimm, N. B., Faeth, S. H., Golubiewski, N. E., Redman, C. L., Wu, J., Bai, X., et al. (2008). **Global change and the ecology of cities**. *Science*, 319(5864), 756-760.
- Kaika, M., (2017). **'Don't call me resilient again!': the New Urban Agenda as immunology indicators**. *Environ. Urban*. 29 (1), 89-102.
- Keck, M., & Sakdapolrak, P. 2013. **What is social resilience? Lessons learned and ways forward**. *Erdkunde*, 2, 5-19.
- Lucini, B. (2013). **Social capital and sociological resilience in megacities context**. *International Journal of Disaster Resilience in the Built Environment*, 4(1), 58-71.
- Maguire, B., & Hagan, P. (2007). **Disasters and communities: understanding social resilience**. *Australian Journal of Emergency Management*, 22(2), 16
- Matyas, D., & Pelling, M. (2014). **Positioning resilience for 2015: The role of resistance, incremental adjustment and transformation in disaster risk management policy**. *Disasters*, 39(SI), S1-S18.
- Mayunga, J., (2007), **Understanding and Applying the Concept of Community Disaster Resilience: A capital-based approach**, *Academy for Social vulnerability and Resilience building*, 13, 22-28.
- Meerow, S., & Newell, J. P. (2015). **Resilience and complexity: A bibliometric review and prospects for industrial ecology**. *Journal of Industrial Ecology*, 19(2), 236-251.
- Meerow, S., Newell, J. P., & Stults, M. (2016). **Defining urban resilience: A review**. *Landscape and urban planning*, 147, 38-49.
- Mojtahedi, M., Newton, S., & Von Meding, J. (2017). **Predicting the resilience of transport infrastructure to a natural disaster using Cox's proportional hazards regression model**. *Natural Hazards*, 85(2), 1119-1133.
- Pamučar, D., Mihajlović, M., Obradović, R., & Atanasković, P. (2017). **Novel approach to group multi-criteria decision making based on interval rough numbers: Hybrid DEMATEL-ANPMAIRCA model**. *Expert Systems with Applications*, 88, 58-80.
- Serre, D., & Barroca, B. (2013). **Preface "Natural hazard resilient cities"**. *Natural Hazards and Earth System Science*, 13(10), 2675-2678.

- Suárez, M., Gómez-Baggethun, E., Benayas, J., & Tilbury, D. (2016). **Towards an urban resilience Index: a case study in 50 Spanish cities**. Sustainability, **8**(8), 774.
- Tyler, S., & Moench, M. (2012). A framework for urban climate resilience. Climate and Development, **4**(4), 311–326.
- Wardekker, J. A., de Jong, A., Knoop, J. M., & van der Sluijs, J. P. (2010). **Operationalising a resilience approach to adapting an urban delta to uncertain climate changes**. Technological Forecasting and Social Change, **77**(6), 987–998.