

جغرافیا و آمایش شهری - منطقه‌ای، شماره ۲۹، زمستان ۱۳۹۷

وصول مقاله: ۱۳۹۶/۱۰/۱۵

تأیید نهایی: ۱۳۹۷/۶/۱۴

صفحات: ۲۱۴ - ۲۰۱

تحلیلی بر نقش رشد هوشمند شهری در تقویت هویت محله‌ای (مورد شناسی: محلات ناحیه ۵ و ۶ منطقه ۲ شهرداری تهران)

دکتر یعقوب زنگنه^۱، دکتر سعید زنگنه شهرکی^۲، حسن خدابنده‌لو^۳، وحید عباسی فلاح^۴

چکیده

در گذشته‌های نه‌چندان دور، واحدهای محله‌ای در شهرها، هویت‌بخش و القاء‌کننده حس تعلق مکانی به ساکنان خود بودند؛ اما به موازات توسعه کالبدی لجام‌گسیخته و مبتنی بر اهداف صرف کالبدی و اقتصادی، به تدریج مرزهای کالبدی محله از بین رفته و آن را از عنصر هویت‌بخشی تهی کرده است. یکی از اهداف اجتماعی رشد هوشمند شهری، تقویت تعاملات اجتماعی و افزایش حس تعلق و وابستگی به مکان در واحدهای محله‌ای است. تحقیق حاضر با هدف بررسی تأثیر رشد هوشمند شهری در تقویت هویت محله‌ای انجام شده است. محدوده مورد مطالعه، چهار محله تیموری، دریان نو، توحید و طرشت در منطقه ۲ شهر تهران است. روش تحقیق توصیفی-تحلیلی و داده‌های مورد نیاز به دو طریق پیمایشی (پرسشنامه) و اسنادی گردآوری شده‌اند. بدین ترتیب ابتدا نمونه‌ای با حجم ۳۸۳ نفر از بین ساکنان چهار محله به صورت تصادفی انتخاب شده، سپس داده‌های پرسشنامه‌ای با استفاده از آزمون‌های آماری و با به‌کارگیری نرم‌افزار SPSS مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. همچنین ۳۲ شاخص مرتبط با رشد هوشمند که از طریق آمارهای رسمی جمع‌آوری شده، با استفاده از مدل VICORE محاسبه و تحلیل شده‌اند. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که در مجموع میانگین نمره هویت محله‌ای در حد متوسط و نمره کیفیت محیطی (رشد هوشمند) در سطحی کمتر از حد متوسط قرار دارد. از بین محلات مورد پژوهش، فقط محله تیموری با میانگین ۳٫۲۶ بیش از حد متوسط و سه محله دیگر کمتر از حد متوسط قرار می‌گیرند. نتایج به‌دست‌آمده از مدل وایکور نیز حاکی از برتری محله تیموری در شاخص‌های رشد هوشمند است. از دیگر نتایج این تحقیق، وجود رابطه معنی‌دار مثبت بین میانگین نمره رشد هوشمند و هویت محله‌ای است.

کلید واژگان: هویت محله‌ای، رشد هوشمند، مدل وایکور، منطقه ۲ شهر تهران.

y.zangane@hsu.ac.ir

saeed.zanganeh@ut.ac.ir

hkhodabandehlo@ut.ac.ir

vahidabbasi@ut.ac.ir

۱- دانشیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه حکیم سبزواری (نویسنده مسؤول)

۲- استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تهران

۳- دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه حکیم سبزواری

۴- دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تهران

مقدمه

در دو سده گذشته، جهان با یک انقلاب شهری مواجه شده است. در سال ۱۸۰۰ میلادی بیشتر جمعیت جهان در روستاها به سر می‌برده و از هر صد نفر فقط ۳ نفر در شهرها زندگی می‌کرده‌اند؛ حال آنکه در سال ۲۰۰۹ میلادی درصد جمعیت شهرنشین به کمی بیش از پنجاه درصد رسیده است (خلیل‌آبادی، ۱۳۹۰: ۲۸). تداوم این روند، آینده کرة زمین را بیشتر با چشم‌اندازهای شهری مواجه می‌کند؛ به طوری که پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۵ میلادی، افزون‌بر ۵ میلیارد نفر (حدود ۷۵ درصد) از جمعیت جهان در فضاهای شهری زندگی کنند (ضرابی و همکاران، ۱۳۹۰: ۲). در واقع ما امروزه در موج سوم انقلاب شهری قرار گرفته‌ایم؛ پدیده پیچیده‌ای که از اواسط سده نوزدهم شروع شد و ویژگی بارز آن افزایش مطلق و نسبی رشد بی‌نظیر جمعیت شهری، توسعه کلان‌شهرها و رشد مناطق مادرشهری است. با این وجود انقلاب شهری فقط توزیع مجدد جمعیت نبوده، بلکه دربرگیرنده تغییرات اساسی در سازمان فضایی جامعه و سازمان اجتماعی فضاست (زیاری و دیگران، ۱۳۸۸: ۳۰).

بیشتر شهرها در گذشته به صورت طبیعی رشد کرده‌اند؛ یعنی بدون برنامه‌ریزی آتی و به صورت اتفاقی توسعه یافته‌اند. در حالی که امروزه گسترش شهرها تا حد قابل توجهی در اختیار بورس‌بازان و زمین‌خواران قرار دارد. اینان بدون اطلاع از تکنیک‌های شهرسازی، با حفظ منافع شخصی و با خریداری اراضی وسیع و تفکیک نادرست آن‌ها، گسترش ناهماهنگ و ناموزون شهرها را باعث شده‌اند (شیعه، ۱۳۹۰: ۲۱).

در حال حاضر یک دگرگونی وسیع در کل ساختار جمعیت کشور همراه با تحرک وسیع اجتماعی و فضایی مشاهده می‌شود که سراسر کشور و تمام کانون‌های فعالیتی و سکونت‌آنها را دچار تحول، بازسازی و نوسازی کرده است. این روند هرگونه آینده‌نگری، برنامه‌ریزی، هدایت و نظارت در امر توسعه و عمران شهری را با انبوهی از مجهولات، تعارضات،

احتمالات و اتفاقات ناسازگار مواجه می‌سازد (قالیباف، ۱۳۹۰: ۹۰).

توسعه فضایی - کالبدی شتابان و ناموزون شهرهای ایران نیز در چند دهه اخیر آثار و پیامدهای نامطلوب اجتماعی، اقتصادی و کالبدی را به دنبال آورده است. هزینه‌های گزاف حمل‌ونقل و خدمات‌رسانی شهری، اتلاف انرژی، تخریب محیط‌زیست، عدم‌زیبایی و انسجام محیط شهری، ناپایداری اجتماعی، هدر دادن سرمایه‌های مادی و اجتماعی در شهر، تشدید جدایی‌گزینی اجتماعی و بی‌هویتی اجتماعی، از مهم‌ترین مشکلات شهرها در بحث توسعه نامطلوب فضایی - کالبدی به حساب می‌آید (حیدری، ۱۳۹۱: ۶۸). در این راستا شهرها دائماً در حال تغییر شکل‌دادن به مکان‌های فاقد معنی و هویت و بیگانه با ادراک ساکنان می‌باشند (بهزادفر، ۱۳۹۰: ۶۷).

از گذشته‌های دور محلات مسکونی در شهرها، به‌عنوان سلول‌های حیات شهری دارای نقش اساسی در زندگی ساکنان آن‌ها بوده‌اند و به دنبال تجمع بیشتر افراد با ویژگی‌های مشترک در یک محدوده، آن بخش از شهر دارای هویت خاص و شناخته‌شده‌ای بود که سبب تمایز آن از دیگر بافت‌های اطراف می‌شد؛ اما امروزه شاهد به وجود آمدن محله‌هایی هستیم که غیر از تفاوت در اسمشان، هیچ ویژگی متمایز دیگری نسبت به هم ندارند. در واقع اهمیت مکان در هویت فرد آن‌چنان است که وقتی افراد محل سکونت خود را تغییر داده یا به طریقی از دست می‌دهند تا مدت‌ها دچار سردرگمی و از خودبیگانگی می‌شوند؛ بنابراین در این بین باید به دنبال راه‌حل‌ها و طرح‌های شهری بود که این شکاف‌های بین افراد و مکان‌ها و سردرگمی‌های آن‌ها را از بین ببرد و روابط همسایگی، تعاملات بیشتر انسانی و آسایش را در شهرها به وجود آورد (قاسمی و نگینی، ۱۳۸۹: ۱۱۵).

نظریه توسعه پایدار به‌عنوان نظریه هزاره سوم و جایگزینی برای مکاتب و اندیشه‌های قبلی، گسترش هماهنگ درون و بیرون شهرها در ابعاد مختلف اجتماعی، اقتصادی، مدیریتی و کالبدی-فضایی را

زمین، واحدهای مسکونی به‌دنبال الگوی متراکم‌تری سوق پیدا می‌کنند (Banzhaf and lavery, 2010: 179).

هانکی و مارشال^۲ معتقدند، شکل شهر و طرح محله‌ها در انتخاب نوع وسیله و فاصله طی شده، نقش زیادی دارند و تراکم جمعیت، کاربری زمین و حمل‌ونقل انبوه با سرانه سفر مرتبط هستند (Hankey & Marshall, 2009). الکساندر و تومالتی^۳ (۲۰۰۲) در ارتباط بین «رشد هوشمند و توسعه پایدار» به ارتباط تراکم با کارایی زیرساخت‌ها و کاهش استفاده از خودرو، همراه با کارایی اکولوژیک و اقتصادی اشاره کردند (Alexander & Tomalty, 2002).

رهنما و حیاتی (۱۳۹۳) در مطالعه‌ای با عنوان «تحلیل شاخص‌های رشد هوشمند شهری در شهر مشهد» نشان داد که منطقه ۱ با امتیاز ۰/۱۵۰، در شاخص دسترسی به وسایل حمل‌ونقل همگانی و مسیرهای ویژه دوچرخه، منطقه ۸ ثامن با امتیاز ۰/۱۶۶ و در شاخص زیست‌محیطی، منطقه ۱۱ با امتیاز ۰/۱۶۳ بهترین وضعیت را داشته‌اند. در نهایت نیز با تلفیق و تحلیل شاخص‌های مورد سنجش این پژوهش در مدل ANP مشخص شد که منطقه ۸ شهرداری مشهد با امتیاز ۰/۱۰۸ بهترین ساختار رشد هوشمند شهری را در میان مناطق شهر مشهد داراست (رهنما و حیاتی، ۱۳۹۳).

رحمانی دولت آباد و همکاران (۱۳۹۲) هویت محله‌ای با تاکید بر نقش نهادهای مردمی در منطقه ۷ تهران را مورد سنجش قرار دادند. نتایج پژوهش نشان داد که علیرغم وجود حساسیت نسبت به محله و پتانسیل شکل‌گیری هویت محله‌ای در بین شهروندان منطقه هفت احساس تعلق و حساسیت به محله در بین شهروندان منطقه مورد مطالعه قابل قبول نیست. یکی از مهمترین علل این موضوع فقدان تعامل سازنده بین نهادهای مردمی و شهروندان در این منطقه است.

شرط لازم برای توسعه متوازن می‌داند. در چارچوب توسعه پایدار، دیدگاه‌ها و مفاهیم گوناگونی در دو دهه اخیر پدید آمده است. رشد هوشمند شهری به‌عنوان شکل تکامل‌یافته‌تر این دیدگاه‌ها، سطح گسترده‌ای از انواع مسائل، مشکلات و راهبردهای توسعه شهری را دربرمی‌گیرد (الله‌ویسی، ۱۳۹۰: ۴).

در این تحقیق سعی بر آن است تا با آشنایی کامل با تئوری رشد هوشمند و بررسی وضعیت محلات منطقه ۲ از نظر برخورداری از شاخص‌های این تئوری، تأثیری که وجود شاخص‌های رشد هوشمند بر تقویت هویت محله‌ای در هر یک از محلات گذاشته است، مورد بررسی و تحلیل قرار گیرد. سؤال‌های اساسی که پاسخ منطقی و مستدل به آن، هدف اصلی تحقیق را تشکیل می‌دهد، عبارت است از:

۱- میزان احساس هویت محله‌ای در بین ساکنان محله‌های مورد مطالعه چگونه است؟
۲- آیا بین شاخص‌های رشد هوشمند شهری و سطح هویت محله‌ای رابطه معناداری وجود دارد؟
در پاسخ به سوالات یاد شده دو فرضیه زیر مطرح شده است:

۱- به‌نظر می‌رسد در مجموع، میزان احساس هویت محله‌ای بین ساکنان محله‌های مورد مطالعه در سطح پایینی قرار دارد.

۲- به‌نظر می‌رسد بین شاخص رشد هوشمند شهری و احساس هویت محله‌ای همبستگی معنی‌دار وجود دارد.

پیشینه تحقیق

پژوهش‌های مختلفی در جهان و ایران درباره موضوع رشد هوشمند شهری و هویت محله‌ای صورت گرفته است که می‌توان به مواردی چند اشاره کرد:

بنزهاف و لاوری^۱ در سال ۲۰۱۰ با ارائه مستنداتی از الگوی رشد پنسیلوانیا با استفاده از داده‌های جمعیتی و اطلاعات کاربری زمین نشان داد که تخصیص مالیات به تقسیم زمین، ابزار قدرتمند ضدپراکندگی است. با افزایش مالیات بر تفکیک

2. Hankey & Marshall

3. Alexander & Tomalty

1. Banzhaf and lavery

در مطالعه دیگری ضرابی و همکاران (۱۳۹۰) شاخص‌های رشد هوشمند شهری در اصفهان را مورد بررسی قرار دادند. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد، از بین ۱۴ منطقه شهرداری اصفهان، منطقه ۸ در شاخص اجتماعی-اقتصادی، منطقه ۵ در شاخص کالبدی و کاربری اراضی، منطقه ۲ در شاخص زیست‌محیطی و منطقه ۳ در شاخص دسترسی و ارتباطات، رتبه اول را به خود اختصاص داده‌اند. در شاخص تلفیقی رشد هوشمند شهری، منطقه ۵ شهرداری بهترین حالت و منطقه ۱۴ بدترین وضعیت را داشته است (ضرابی و همکاران، ۱۳۹۰). قاسمی و نگینی (۱۳۸۹) در مطالعه دیگری تأثیر بافت محلات بر هویت اجتماعی در شهر اصفهان را مورد بررسی قرار دادند. نتایج حاصل از این پژوهش نیز نشان می‌دهد، سطح بافت محلات (متغیر نفوذپذیری و درهم‌تنیدگی) بر هویت اجتماعی محله‌ای در هر یک از دو محله مرداوید و عباس‌آباد تأثیرگذار است (قاسمی و نگینی، ۱۳۸۹).

مبانی نظری

رشد هوشمند شهری

مفهوم رشد هوشمند در دهه ۱۹۹۰، در ادامه مباحث مدیریت رشد که در دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ در نظام برنامه‌ریزی به کار گرفته شده بود، پدیدار شد. اگرچه ریشه حرکت رشد هوشمند عمیق است؛ اما می‌توان در این زمینه به دو حرکت که تأثیر زیادی بر فراگیر شدن آن داشتند، اشاره کرد که عبارت‌اند از: پیام رشد هوشمند و قانون حفاظت محلی در مریلند؛ این قانون در سال ۱۹۹۷ در مریلند وارد عرصه سیاسی شد و هدف از آن ایجاد توسعه‌های هدفمند در نواحی دارای اولویت برای سرمایه‌گذاری، حفاظت از زمین‌های روستایی، تشویق به توسعه مجدد نواحی ساخته‌شده و نزدیکی محیط‌های کار و زندگی است و دوم انتشار کتاب راهنمای قانونی رشد هوشمندانه که توسط انجمن برنامه‌ریزی آمریکا (APA) در سال ۲۰۰۲ به چاپ رسید. براساس گزارش این انجمن، فشردگی،

حمل‌ونقل در دسترس، پیاده‌محوری، توسعه الگوی کاربری مختلط و استفاده مجدد از زمین، از اهداف کاربردهای اصلی تئوری رشد هوشمند است (Handy, 147: 2005). می‌توان گفت رشد هوشمند به اصولی از توسعه و عملیات برنامه‌ریزی اشاره دارد که باعث ایجاد الگوی کاربری زمین و حمل‌ونقل مؤثر می‌شود. این روش، استراتژی بی‌شماری را دربرمی‌گیرد که نتایج آن دسترسی بیشتر، الگوی کاربری اراضی کارآمدتر و سیستم حمل‌ونقل چندانگانه را شامل می‌شود و به دلیل آثار نامطلوب الگوهای توسعه پراکنده، به صورت وسیعی مورد استفاده قرار می‌گیرد (رهنما و حیاتی، ۱۳۹۳: ۷۶). رشد هوشمند برای رسیدن به اهداف خود شامل اصول رایجی از جمله موارد زیر است:

۱) محدود کردن توسعه‌های جدید به سمت بیرون به منظور ایجاد سکونتگاه‌های فشرده و حفظ فضاهای باز؛
۲) بالا بردن تراکم مسکونی در محلات جدید و محلات موجود؛

۳) اختلاط کاربری اراضی و طرح‌های پیاده‌محور به منظور به حداقل رساندن استفاده از اتومبیل در سفرهای درون‌شهری؛

۴) تأمین هزینه‌های عمومی توسعه‌های جدید بر روی مصرف‌کنندگان از طریق فشرده‌سازی به جای داشتن این هزینه‌ها که به‌طور کلی توسط جامعه پرداخت می‌شود؛

۵) تأکید بر حمل‌ونقل عمومی به منظور کاهش استفاده از حمل‌ونقل خصوصی؛

۶) احیا و سرزندگی بخشیدن به محلات قدیمی موجود. از جمله سایر اصول رشد هوشمند که کمتر مورد توجه و حمایت قرار گرفته‌اند می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۷) ایجاد مسکن ارزان‌قیمت‌تر؛

۸) کاهش موانع حقوقی توسعه‌دهندگان؛

۹) اتخاذ مقررات متنوع‌تر درباره زیبایی‌شناسی، طرح‌بندی خیابان‌ها و طراحی (Downs, 2016: 368).

یکی از اهداف رشد هوشمند شهری، طراحی فضاهای باز کوچک و ایجاد روستا-شهرها برای خلق دوباره حال و هوای شهرهای گذشته است (weeks, 2011:26).

شاخص دیگر، تئوری رشد میان‌افزا یا توسعه از درون است که درحقیقت نوعی از توسعه است که برخلاف

و طراحی شهری، از آن روی جایگاهی ویژه می‌یابد که با هویت‌بخشی به آن می‌توان حس تعلق به مکان و به‌نوعی حس جا و هویت شهروندان را تقویت کرد (جهانی دولت‌آباد، ۱۳۹۲: ۸۲). به‌طور کلی، یک مکان جغرافیایی علاوه‌بر بُعد مادی، از بُعد غیرمادی نیز برخوردار بوده و احساساتی در ساکنان خود ایجاد می‌کند. به‌واسطه این احساسات، نوعی تعلق به مکان در افراد ایجاد شده که منجر به شکل‌گیری هویت مکانی می‌شود که همگام با برنامه‌ریزی پست‌مدرن عمدتاً در سطح محله‌های شهری مطرح است (رهنما و رضوی، ۱۳۹۱: ۳۰). در این زمینه جغرافیا با یک نگرش کل‌نگر و نظام‌مند، بازیابی و حفظ هویت را از طریق توجه به مجموعه‌ای از واقعیات مکانی-فضایی جستجو می‌کند. درواقع از این دیدگاه، هویت زمانی وجه واقعی به خود می‌گیرد که همه عناصر کالبدی در ارتباط با هم، یک فضای کارکردی خاص بیافرینند که از برهم‌کنش این مجموعه هویت در فضا شکل می‌گیرد (سلطان‌زاده، ۱۳۷۲: ۵۶). درواقع هویت شهر بایستی بر پایه مؤلفه‌های تشکیل‌دهنده شخصیت آن فضا شناسایی شود؛ از جمله مؤلفه‌های تشکیل‌دهنده شخصیت یک شهر عبارت‌اند از: مؤلفه‌های طبیعی، مصنوع و انسانی. «مؤلفه‌های طبیعی» شامل کوه، رود، مادی، تپه، دشت و... «مؤلفه‌های انسانی» شامل فرهنگ، زبان، مذهب، آداب و رسوم، سواد و «مؤلفه‌های مصنوع» تک‌بناها، راه، محله، میدان، بلوک‌های شهری را شامل می‌شود (نوفل و دیگران، ۱۳۸۸: ۵۹).

اختلاط کاربری‌ها می‌تواند حس مکانی محلات را با ایجاد فرصت‌هایی برای فعل و انفعالات اجتماعی در اینکه مردم در یک وقت می‌توانند به‌اندازه کافی همدیگر را ملاقات کنند، افزایش و گسترش دهد و این‌چنین، روحیه اجتماعی تقویت شود (حسین‌زاده دلیر و صفری، ۱۳۹۱: ۱۲۱). رشد هوشمند از محلاتی حمایت می‌کند که حسی از تعلق محلی ایجاد کرده و بنابراین به‌دنبال یک بافت اجتماعی یکپارچه است که منافع اقتصادی را نیز دربر دارد. طرح‌های رشد

سایر سیاست‌های توسعه شهری در بستر موجود و با حضور ساکنان و شهروندان و واحدهای همسایگی صورت می‌گیرد و این نوع توسعه می‌تواند از فضاهای باز محافظت کند، مراکز شهرها و محله‌های قدیمی را بازسازی کند و جوامع حمل‌ونقل محور و قابل پیاده‌روی به‌وجود آورد (دهقانی لوار، ۱۳۹۳: ۸۴).

یکی از طرح‌های رشد هوشمند، توسعه فشرده است؛ به این معنی که مرکز محله مشخص و مرزهای معینی دارد، مقاصد مختلف سفر در فاصله کوتاه پیاده‌روی قرار گرفته، تنوع انواع مسکن و دسترسی مناسب به حمل‌ونقل عمومی وجود دارد (زنگنه شهرکی، ۱۳۹۴: ۴۲)؛ بنابراین خانه‌های مسکونی به‌منظور کاهش زمان رفت‌وآمد و مشکلات ترافیکی مرتبط با آلودگی بیشتر هوا، می‌بایست نزدیک مشاغل قرار بگیرند (Edwards & Haines, 2007: 55). در محلات پیاده‌محور، افراد و گروه‌های کوچک زیادی در نزدیکی مغازه‌ها و به‌صورت پیاده‌محور زندگی می‌کنند که با پراکندگی کاربری‌ها مخالف هستند. درمقابل، افرادی که برای همه کارهای روزانه‌شان از اتومبیل استفاده می‌کنند، در تضاد با گروه اول هستند (Turner, 2007: 21). امروزه نظریه رشد هوشمند، با تخصیص کاربری به‌طور فشرده با گرایش به حمل‌ونقل عمومی، شهر قابل پیاده‌روی و مناسب برای دوچرخه‌سواری، شامل توسعه با کاربری مختلط و انواع مختلفی از گزینه‌های مسکن حمایت می‌کند. از مهم‌ترین اهداف این نظریه، دستیابی به حسی منحصربه‌فرد از جامعه و محل زندگی، افزایش گزینه‌های مختلف برای حمل‌ونقل، اشتغال و مسکن، پخش کردن عادلانه هزینه‌ها و عایدی‌های توسعه، حفظ کردن و بهبودبخشیدن به منابع طبیعی و فرهنگی و ارتقای سلامت عمومی جامعه است (سیف‌الدینی و دیگران، ۱۳۹۲: ۲۴۳).

هویت محله‌ای

هویت‌بخشی محله‌ای به‌عنوان مقدمه موضوع تقسیمات کالبدی شهر و چگونگی ابعاد و سلسله‌مراتب آن، امروزه به ضرورتی عمده در مباحث برنامه‌ریزی شهری تبدیل شده است. ازطرفی مفهوم محله در برنامه‌ریزی

هوشمند که شامل گذرگاه‌های عابر پیاده، مراکز شهر، خیابان‌های مسکونی باریک‌تر و پارک‌هاست، به روابط متقابل اجتماعی کمک می‌کند. فضاهای خیابانی که در آن‌ها می‌توان پیاده‌روی و یکدیگر را ملاقات کرد، کلیدی‌ترین عامل سازنده ارتباطات درون‌محله‌ها هستند (دولتی، ۱۳۸۶: ۱۶). پیاده‌روهای مناسب می‌توانند باعث افزایش حس تعلق مکانی شهروندان نسبت به محله‌های خود باشند (دهقانی الوار، ۱۳۹۳: ۸۳). پیاده‌روی، مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها و فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط شهر به حساب می‌آید. این پدیده از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردار است (مهدی‌زاده، ۱۳۷۹). در واقع هر اندازه که سهولت دسترسی به مؤسسات عمومی و تجهیزات محله‌ای با پیاده‌روی امکان‌پذیر باشد، در این فرایند احساس تعلق به محله افزایش می‌یابد و هر اندازه که دسترسی به نیازهای روزانه و تغییرات شهری با اتومبیل صورت گیرد و فاصله خانه تا آن بیشتر باشد، به همان اندازه احساس هویت و تعلق اجتماعی به شهر کاهش می‌یابد (غراب، ۱۳۹۰: ۶۷). همچنین ساخت‌وساز با تراکم بالاتر، عنصری کلیدی برای شهرهای قابل پیاده‌روی و ارائه گزینه‌های بیشتر برای سیستم حمل‌ونقل است.

به‌طور کلی با ایجاد تراکم مناسب کاربری‌ها در یک محله و تقویت حرکت پیاده در یک بافت، موجب سرزندگی و پویایی آن شده و می‌تواند حیات دوباره‌ای به ساکنان ببخشد (علی قلعه باباخانی، ۱۳۸۷: ۲۳).

(جدول ۱).

روش تحقیق

تحقیق حاضر با رویکرد توصیفی-تحلیلی نگارش شده است. در بررسی‌های میدانی از طریق پرسشنامه اطلاعات مربوط به وضعیت هویت و تعلق محله‌ای و نیز سطح کیفیت محیطی (رشد هوشمند) از محلات ناحیه ۵ (محله توحید و دریان نو) و ناحیه ۶ (محله تیموری و طرشت) منطقه ۲ شهر تهران گردآوری شده است.

جدول ۱. شاخص‌های مورد استفاده در سنجش رشد هوشمند

ردیف	زیرگروه شاخص‌های کالبدی	AHP وزن	ردیف	زیرگروه شاخص‌های زیست‌محیطی	AHP وزن
۱	مسکونی	۰/۰۵۶	۱۹	فضای سبز	۰/۲۶۷
۲	تجاری	۰/۰۴۸	۲۰	سرانه یک‌ساله تولید زباله	۰/۱۳۳
۳	اداری	۰/۰۴۸	ردیف	زیرگروه شاخص‌های دسترسی	
۴	تأسیسات و تجهیزات	۰/۰۴۹			
۵	حمل‌ونقل	۰/۰۴۵	۲۱	نسبت معابر سواره به محله	۰/۱۱
۶	جهانگردی	۰/۰۵۳	۲۲	نسبت دسترسی به ایستگاه دوچرخه	۰/۲۸
۷	آموزشی	۰/۰۵۳	۲۳	نسبت دسترسی به ایستگاه اتوبوس (/.)	۰/۲۶۸
۸	بهداشت	۰/۰۵۵	۲۴	نسب خانوارهای دارای خودرو سبک (/.)	۰/۹۵
۹	نظامی	۰/۰۴۸	۲۵	نسبت دسترسی به ایستگاه مترو	۰/۲۸۴
۱۰	مذهبی	۰/۰۴۹	۲۶	نسبت دسترسی به ایستگاه بی‌آرتی	۰/۲۸۶
۱۱	صنعت	۰/۰۴۸	۲۷	نسبت سرانه معابر پیاده	۰/۲۱۲
۱۲	فرهنگ	۰/۰۴۹	ردیف	زیرگروه شاخص‌های اجتماعی-اقتصادی	
۱۳	ورزش	۰/۰۴۶			
۱۴	تفریحی	۰/۰۵۳	۲۸	معکوس بُعد خانوار	۰/۱۲۸
۱۵	خدمات اجتماعی	۰/۰۶۵	۲۹	معکوس بار تکفل	۰/۱۱۹
۱۶	پارکینگ	۰/۲۹۳	۳۰	درصد شاغلان	۰/۱۲۱
۱۷	درمانی	۰/۰۵۵	۳۱	تعداد خانوار در واحد مسکونی	۰/۱۱۹
۱۸	نسبت وسعت محله از شهر	۰/۰۶۴	۳۲	تراکم جمعیتی محله	۰/۰۶۶

(منبع: فردوسی و شکری فیروزجاه و نگارندگان، ۱۳۹۴)

محدوده مورد مطالعه

بر اساس تقسیمات اداری شهرداری، منطقه ۲ به ۹ ناحیه و ۲۷ محله تقسیم شده است. مساحت شهر تهران در سال ۱۳۹۰ بالغ بر ۷۳۰ کیلومتر مربع است. اساس کار تحقیق بر چهار مورد از محلات نواحی ۵ و

۶ (محله دریان نو، توحید، طرشت و تیموری) بوده است. تراکم جمعیتی محلات تیموری، طرشت، دریان نو و توحید به ترتیب ۳۳، ۲۷، ۳۳ و ۳۹ نفر در هکتار است (جدول ۲).

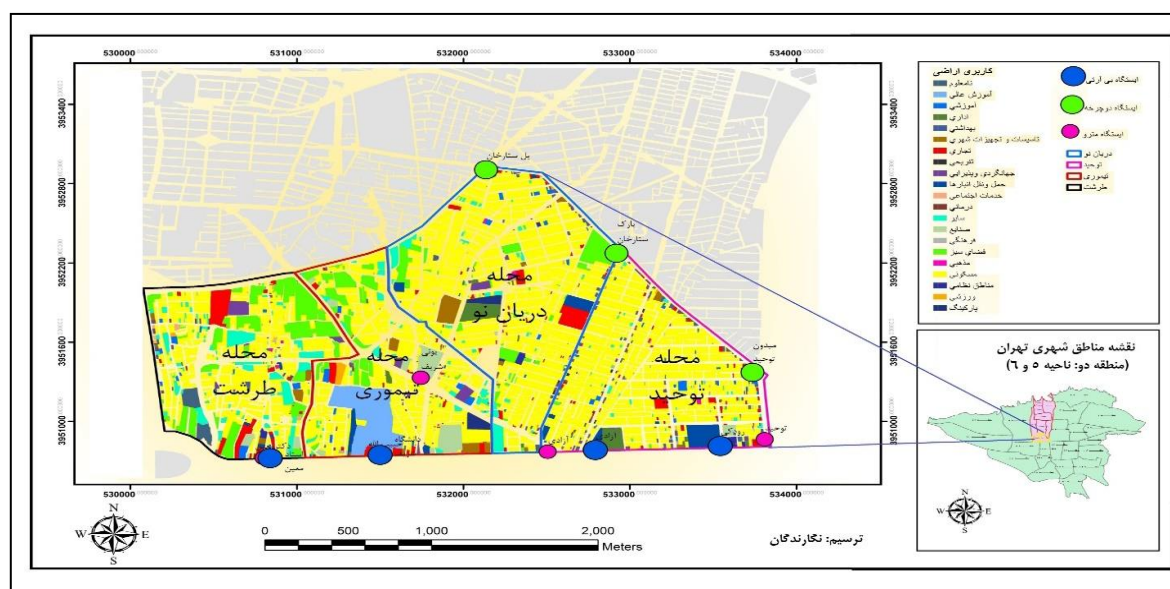
جدول ۲. جمعیت و مساحت محله‌های مورد مطالعه

نام محله	جمعیت ۹۰	مساحت محله	نسبت وسعت محله از شهر	تراکم جمعیتی محلات
تیموری	۳۸۶۴۲	۱۱۹	۰,۱۹	۳۳
طرشت	۳۳۸۵۱	۱۲۷	۰,۲۱	۲۷
دریان نو	۵۸۰۵۰	۱۷۰	۰,۲۸	۳۳
توحید	۵۱۰۸۶	۱۳۰	۰,۲۱	۳۹

(منبع: سایت شهرداری منطقه ۲، محاسبات: نگارندگان، ۱۳۹۴)

محل‌های فوق برای پژوهش مورد نظر می‌توان با توجه به برخورداری محلات از شاخص‌های سنجش الگوی رشد هوشمند، معیارهایی همچون دسترسی مطلوب به حمل‌ونقل عمومی، وجود پارک‌هایی در سطح محلات، اهمیت اختلاط کاربری اراضی، نسبت بالای سرانه معابر پیاده و فشردگی بافت موجود، محلات فوق‌الذکر انتخاب شد؛ بنابراین تأثیری که وجود شاخص‌های رشد هوشمند بر تقویت هویت محل‌های در هر یک از محلات گذاشته است، مورد بررسی قرار گرفته است.

حدود چهارگانه ناحیه ۵ از شمال به بزرگراه جلال آل‌احمد، از شرق به اتوبان یادگار امام (ره)، از جنوب به خیابان آزادی، از غرب به اتوبان جناح و ناحیه ۶ از شمال به خیابان ستارخان، از جنوب به خیابان آزادی، از غرب به بزرگراه یادگار امام و از جنوب به خیابان شما و از شرق به خیابان توحید محدود می‌شود. مساحت منطقه مورد مطالعه طبق برآورد به عمل آمده ۵۴۹ هکتار است. جمعیت این دو ناحیه طبق برآورد سال ۱۳۹۰ تعداد ۱۸۱۶۲۹ نفر محاسبه شد (سایت شهرداری منطقه ۲، ۱۳۹۴). در خصوص دلایل انتخاب



شکل ۱. موقعیت محلات شهری مورد مطالعه در منطقه ۲

(ترسیم: نگارندگان، ۱۳۹۶)

یافته‌های توصیفی تحقیق نشان می‌دهد که ۵۹٫۹ درصد از پاسخگویان، مالک واحد مسکونی و ۲۹٫۲ درصد مستاجر بوده‌اند. علاوه بر این، نزدیک به پنجاه درصد از افراد پاسخگو بیش از ده سال سابقه سکونت در محله را داشته‌اند. حدود ۳۶٫۳ درصد پاسخگویان نیز محل اشتغال خود را منطقه ۲ اعلام کرده‌اند. نحوه جابه‌جایی افراد با وسیله نقلیه شخصی در ۴ محله مورد مطالعه یکسان و حدود ۴۰ درصد بوده است.

یافته‌های توصیفی تحقیق

مسلماً آشنایی با خصوصیات فردی و اجتماعی-اقتصادی پرسش‌شوندگان از قبیل اشتغال در محل، مدت سکونت، وضعیت مالکیت و دیگر پارامترهای مورد سنجش به‌عنوان متغیر میانجی، از جهت تأثیر مستقیم و غیرمستقیم آن‌ها ضروری به‌نظر می‌رسد؛ از این‌رو در اینجا به ویژگی‌های کلی پاسخگویان اشاره می‌شود.

جدول ۳. درصد شاخص‌های تقویت‌کننده هویت محله‌ای براساس پرسشنامه

محله	محل اشتغال (همین محله) درصد	تأمین مایحتاج (همین محله) درصد	استفاده از حمل‌ونقل عمومی و پیاده‌رو (درصد)	امتیاز و ویژگی منحصر به فرد محله	
				دسترسی به امکانات (درصد)	نزدیکی به محل کار (درصد)
طرشت	۳۳,۳	۳۳,۳	۶۰	۱۳,۳	۶,۷
توحید	۳۰	۳۵	۳۵	۲۰	۴۵
دریان نو	۲۶,۸	۳۱,۶	۵۷,۹	۲۶,۳	۲۱,۱
تیموری	۲۶,۷	۲۰	۸۰	۲۶,۷	۱۳,۳

منبع: یافته‌های تحقیق، (۱۳۹۶)

منفی بر میزان هویت مکانی و محله‌ای ساکنان داشته باشد.

یافته‌های استنباطی

در اینجا با استفاده از روش‌های آمار استنباطی، داده‌های حاصل از پرسشنامه‌ها تحلیل شده‌اند. به این منظور ابتدا میانگین گویه‌های تشکیل‌دهنده مؤلفه‌هایی که هویت محله‌ای توسط آن‌ها مورد سنجش قرار گرفته است، محاسبه شده و سپس این میانگین با استفاده از آزمون مقایسه میانگین‌ها با حد متوسط (one sample T Test) سطح آن مورد سنجش قرار گرفته است. با توجه به اینکه پاسخ‌ها در طیف پنج گزینه‌ای لیکرت رتبه‌بندی شده‌اند، عدد ۳ به عنوان حد وسط در نظر گرفته شده است و میانگین نمونه‌ها با آن مقایسه شده است. نتایج در جدول ۴ نشان داده شده است.

داده‌های جدول ۴ فراوانی سؤالات باز پرسشنامه این پژوهش را نشان می‌دهد. طبق این یافته‌ها، کاربری تفریحی همانند پارک در بیشتر محلات به عنوان عنصر جذاب و تقویت‌کننده هویت بین ساکنان شناخته شده است. این کاربری به دلیل جذابیت‌های تفریحی و اجتماعی نقش کاربری اراضی مختلط را بر میزان دل‌بستگی ساکنان به محله سکونت‌شان نشان می‌دهد. همچنین در سه محله از چهار محله، بیشتر ساکنان رفت‌وآمد روزانه خود را با حمل‌ونقل عمومی و پیاده‌محوری انجام داده‌اند که همانا نشان از هوشمند بودن این محلات از منظر حمل‌ونقل متنوع و اثرات جانبی این شاخص را در تقویت دل‌بستگی به محلات با دسترسی مناسب بیان می‌کند؛ اما در بُعد محل اشتغال و تأمین مایحتاج، تنها حدود یک‌سوم از پاسخگویان حوزه تأمین این کارکرد اجتماعی را محله سکونت خود ذکر کرده‌اند. این موضوع می‌تواند اثر

جدول ۴. نتیجه آزمون مقایسه میانگین گویه‌های هویت و تعلق محله‌ای

میانگین مؤلفه‌های تشکیل‌دهنده هویت محله‌ای	تعداد	میانگین	آماره t	سطح معنی‌داری	تفاوت میانگین	فاصله اطمینان ۹۵٪ تفاوت میانگین‌ها	
						کرانه پایین	کرانه بالا
تعلق مکانی	۳۸۲	۳/۵۰	۶/۷۸	۰/۰۰۰	۰/۵۰۱۲۵	۰/۳۵۴۸	۰/۶۴۷۷
همبستگی اجتماعی	۳۷۵	۲/۶۷	-۴/۴۳	۰/۰۰۰	-۰/۳۲۳۱۳	-۰/۴۶۷۲	-۰/۱۷۹۰
اعتماد نهادی	۳۷۸	۲/۷۰	-۳/۶۸	۰/۰۰۰	-۰/۳۰۰۰	-۰/۴۶۱۲	-۰/۱۳۸۸
میزان رضایتمندی	۳۷۵	۳/۲۰	۳/۶۵	۰/۰۰۰	۰/۲۰۲۴۶	۰/۰۹۳۴	۰/۳۱۳۵
کل هویت محله‌ای	۳۸۱	۲/۹۸	-۲/۶۹	۰/۷۸	-۰/۱۷۷۱	-۰/۱۴۳۵	-۰/۱۰۸۱
کیفیت محیطی (رشد هوشمند)	۳۷۰	۲/۸۴	-۰/۲۸	۰/۰۰۸	-۰/۱۵۳۸۵	-۰/۲۶۶۸	-۰/۰۴۰۹

منبع: یافته‌های تحقیق، (۱۳۹۶)

میانگین گویه‌های تشکیل‌دهنده سنجش رشد هوشمند شهری در حد کمتر از حد متوسط و حدود ۲,۸۴ است.

برای بررسی رابطه رشد هوشمند و هویت محله‌ای از آزمون همبستگی پیرسون استفاده شده است. جدول شماره ۳ رابطه همبستگی دو شاخص یادشده را نشان می‌دهد.

داده‌های جدول ۵ نشان می‌دهد که در مجموع، میانگین کل شاخص هویت محله‌ای در حد متوسط و حدود ۲,۹۸ است و از بین چهار مؤلفه تشکیل‌دهنده این شاخص، مؤلفه تعلق محله‌ای و میزان رضایتمندی با ۳,۵۰ و ۳,۲۰ بیش از حد متوسط و همبستگی اجتماعی و اعتماد نهادی با ۲,۶۷ و ۲,۷۰ کمتر از حد متوسط است. این نتیجه فرضیه اول تحقیق را رد می‌کند.

جدول ۵. آزمون همبستگی پیرسون بین رشد هوشمند و مؤلفه‌های هویت محله‌ای

نتیجه	سطح معنی‌داری	ضریب همبستگی	تعداد	متغیرهای وابسته	متغیر مستقل (رشد هوشمند)
معنی‌دار است	۰/۰۰۰	۰/۴۴۹	۳۷۰	میانگین کل احساس هویت محله‌ای	کیفیت محیطی (رشد هوشمند)
معنی‌دار نیست	۰/۲۴۶	۰/۱۱۲	۳۶۴	میانگین تعلق محله‌ای	
معنی‌دار است	۰/۰۰۴	۰/۳۹۸	۳۶۴	میانگین همبستگی اجتماعی	
معنی‌دار است	۰/۰۰۰	۰/۴۴۴	۳۷۵	میانگین اعتماد نهادی	
معنی‌دار است	۰/۰۰۰	۰/۶۶۷۱	۳۸۱	میانگین میزان رضایتمندی	

(منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۶)

شاخص‌های رشد هوشمند و احساس هویت محله‌ای تأیید می‌شود.

برای بررسی تفاوت میانگین نمرات رشد هوشمند در ۴ محله مورد مطالعه، از آزمون توکی (Tukey) استفاده شده است. نتایج در جدول ۶ نشان داده شده است.^۱

جدول ۶. گروه‌های متجانس براساس میانگین نمره رشد هوشمند بر مبنای آزمون توکی

نام محله	تعداد	
	میانگین نمره رشد هوشمند گروه ۱	گروه ۲
طرشت	۲/۵۸	۳۷۲
توحید	۲/۷۶	۳۳۳
دربان نو	۲/۸۴	۲۷۴
تیموری	۲/۲۶	۳۹۴
سطح معنی‌داری	۰/۳۲۰	۱/۰۰

(منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۶)

جدول ۵ نتایج آزمون همبستگی بین رشد هوشمند و مؤلفه‌های هویت محله‌ای نشان می‌دهد که بین متغیر مستقل کیفیت محیطی (رشد هوشمند) و متغیر وابسته میانگین کل هویت محله‌ای، همبستگی معنی‌دار مثبت وجود دارد؛ به این معنی که با افزایش نمره رشد هوشمند، نمره شاخص هویت محله‌ای افزایش می‌یابد. همچنین محاسبه ضریب همبستگی بین شاخص رشد هوشمند و مؤلفه‌های تشکیل‌دهنده هویت محله‌ای، به‌طور جداگانه بیانگر آن است که به‌جز مؤلفه تعلق محله‌ای، درباره سه مؤلفه همبستگی اجتماعی، اعتماد نهادی و رضایتمندی، همبستگی معنی‌دار بین این مؤلفه‌ها و رشد هوشمند وجود دارد. از نظر میزان تأثیرپذیری متغیر وابسته از هر یک از مؤلفه‌های متغیر مستقل، میزان رضایتمندی با همبستگی ۰/۶۶۷ بیشترین تأثیر را نشان می‌دهد و بعد از آن مؤلفه‌های اعتماد نهادی با ضریب همبستگی ۰/۴۴۴ و همبستگی اجتماعی با ۰/۳۹۸ در رتبه‌های بعدی قرار می‌گیرند. براساس نتایج به‌دست‌آمده از آزمون همبستگی، وجود رابطه معنی‌دار بین

۱. توضیح: به‌منظور پرهیز از افزایش بیش‌از حد حجم مقاله، از آوردن همه جداول مربوط به خروجی‌های آزمون توکی خودداری شده است و فقط به گروه‌بندی محله‌ها در جداول متجانس بسنده شده است.

همبستگی با مؤلفه‌های هویت محله‌ای توجیه و تبیین‌کننده وجود رابطه همبستگی بین این دو شاخص است.

نتیجه‌گیری

این تحقیق با هدف بررسی رابطه بین رشد هوشمند شهری با احساس هویت محله‌ای ساکنان چهار محله واقع در منطقه ۲ تهران انجام شد. نتایج تحقیق نشان می‌دهد در مجموع میانگین نمره هویت محله‌ای در حد متوسط و سطح کیفیت محیطی (رشد هوشمند) در سطح کمتر از متوسط قرار دارد. از بین مؤلفه‌های تشکیل‌دهنده شاخص هویت محله‌ای، میانگین نمره تعلق محله‌ای و میزان رضایتمندی، در حد بالاتر از متوسط و میانگین همبستگی اجتماعی و اعتماد نهادی در حد پایین‌تر از متوسط می‌باشند. همان‌طور که اکثر تحقیقات مربوط به ابعاد اجتماعی شکل فشرده بر وجود رابطه مثبت بین فشردگی و تعاملات و همبستگی اجتماعی تأکید داشته‌اند، در این تحقیق نیز دو مؤلفه همبستگی اجتماعی و اعتماد نهادی از نظر میانگین نمره بامیانگین‌مره رشد هوشمند مطابقت دارد. از دیگر نتایج این تحقیق وجود رابطه معنی‌دار مثبت بین میانگین نمره رشد هوشمند و هویت محله‌ای است. این رابطه بین متغیر مستقل یعنی رشد هوشمند شهری و مؤلفه‌های تشکیل‌دهنده هویت محله‌ای به صورت جداگانه بدین صورت بوده است که به جز درباره مؤلفه تعلق محله‌ای، در سه مورد دیگر یعنی همبستگی اجتماعی، اعتماد نهادی و میزان رضایتمندی، رابطه مثبت معنی‌دار وجود داشته است. این نتیجه نیز تأییدکننده نتایج تحقیقات مشابه مبنی بر وجود رابطه معنی‌دار بین فشردگی شکل شهر و ابعاد اجتماعی ساکنان است. همچنین نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که از بین محله‌های چهارگانه مورد مطالعه، میانگین نمره رشد هوشمند محله تیموری (۳,۲۶) به‌طور معنی‌داری از نمره‌های طرشت (۲,۵۸)، توحید (۲,۷۶) و دریان نو (۲,۸۴) بیشتر بوده است؛ به‌طوری‌که نتیجه آزمون توکی محله تیموری را

داده‌های جدول ۶ نشان می‌دهد که سه محله طرشت، توحید و دریان نو از نظر میانگین رشد هوشمند در یک گروه متجانس قرار می‌گیرند؛ به این معنی که تفاوت معنی‌داری بین آن‌ها وجود ندارد، اما میانگین رشد هوشمند در محله تیموری به‌طور معنی‌داری بیشتر از ۳ محله یاد شده است.

برای سنجش میزان رشد هوشمند در محله‌های مورد مطالعه، علاوه بر داده‌های پرسشنامه‌ای، داده‌های ۳۲ شاخص مرتبط با رشد هوشمند از جمله درصد کاربری‌های مختلف، تراکم جمعیت، معکوس بُعد خانوار، فضای سبز، شاخص‌های اشتغال، سرانه پیاده‌راه، دسترسی به ایستگاه اتوبوس و دوچرخه و... استفاده شده و با به‌کارگیری مدل وایکور، محله‌ها از نظر میزان رشد هوشمند رتبه‌بندی شده‌اند. به دلیل تعداد زیاد شاخص‌های مورد استفاده و طولانی بودن مراحل انجام مدل وایکور، نتیجه نهایی به‌کارگیری مدل در جدول زیر نشان داده شده است.

جدول ۷. نتایج نهایی رتبه‌بندی محله‌ها براساس مدل وایکور

رتبه	Q	نام محله
۱	۰/۰۰	تیموری
۲	۰/۰۲۷	دریان نو
۳	۰/۰۶۰	توحید
۴	۱/۰۰	طرشت

(منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۶)

براساس مدل وایکور، در هر گزینه‌ای که مقدار Q کمتر و به صفر نزدیک‌تر باشد، نشان‌دهنده برتری آن گزینه از نظر شاخص‌های مورد استفاده است. بر این مبنا داده‌های جدول بالا حاکی از آن است که میزان رشد هوشمند در محله تیموری بیشتر از سایر محله‌هاست. بعد از آن به ترتیب محله‌های دریان نو، توحید و طرشت در رتبه‌های ۲ تا ۴ قرار می‌گیرند. این نتیجه با ترتیب محله‌ها براساس میانگین نمره رشد هوشمند مستخرج از داده‌های پرسشنامه‌ای به‌طور کامل مطابقت دارد؛ بنابراین استفاده از میانگین رشد هوشمند حاصل از پرسشنامه‌ها در محاسبات

در یک گروه و سه محله دیگر را در گروه جداگانه قرار داده است.

نتایج به دست آمده از تحلیل داده‌های مربوط به ۳۲ شاخص مرتبط با رشد هوشمند با مدل وایکور نیز حاکی از برتری محله تیموری است؛ به طوری که این محله در رتبه اول و سه محله در بیان نو، توحید و طرشت به ترتیب در رتبه‌های دوم تا چهارم قرار می‌گیرند. مطابقت نتایج حاصل از پرسشنامه و مدل وایکور بیانگر روایی سؤالات پرسشنامه و نیز صحت اظهار نظر پاسخگویان در رابطه با گویه‌های مربوط به رشد هوشمند است.

منابع

الله‌ویسی، مسلم. (۱۳۹۰). رشد هوشمند و توسعه درونی شهرها (مطالعه موردی: شهر سنندج)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده علوم جغرافیایی، تهران، دانشگاه خوارزمی.

انجمن بین‌المللی مدیریت رشد شهری و روستایی، شبکه رشد هوشمند شهری. (۱۳۹۴). دستیابی به رشد هوشمند شهری: ۱۰۰ سیاست کاربردی. ترجمه سعید زنگنه شهرکی، مشهد: انتشارات پاپلی.

بهزادفر، مصطفی. (۱۳۹۰). هویت شهر؛ نگاهی به هویت شهر تهران. تهران: نشر شهر، چاپ سوم.

جهانی دولت آباد، رحمان، شمعی، علی، جهانی دولت آباد اسماعیل (۱۳۹۲) سنجش میزان هویت محله ای با تأکید بر نقش نهادهای مردمی در منطقه ۷ تهران، فصلنامه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، سال سیزدهم، شماره ۳۱، صص ۲۱۰-۱۹۱.

جهانی دولت آباد، رحمان. (۱۳۹۲). بررسی اثرات هویت محله‌ای بر میزان جرائم شهری (نمونه پژوهش: شهر ورامین). فصل‌نامه دانش انتظامی شرق استان تهران، فرماندهی انتظامی ویژه شرق استان تهران - دفتر تحقیقات کاربردی، سال اول، شماره یک، صص ۱۰۰-۸۱.

حسین زاده دلیر، کریم؛ صفری، فاطمه. (۱۳۹۱). تأثیر برنامه‌ریزی هوشمند بر انتظام فضایی شهر. مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، صاحب امتیاز: دانشگاه فردوسی مشهد، شماره ۱، صص ۱۳۳-۹۹.

حیدری، اکبر. (۱۳۹۱). تحلیل فضایی - کالبدی توسعه آتی شهر سقز با تأکید بر شاخص‌های رشد هوشمند شهری با استفاده از مدل آنتروپی شانون، تهران. مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، صاحب امتیاز: دانشگاه فردوسی مشهد، سال اول، شماره ۲، صص ۹۴-۶۷.

خلیل‌آبادی، حسن. (۱۳۹۰). استراتژی توسعه شهری. تهران: نشر مه‌کامه، چاپ اول.

دهقانی‌الوار، علی نادر. (۱۳۹۳). موانع و پتانسیل‌های اعمال سیاست رشد هوشمند شهری در ایران (مورد مطالعه: شهر خرم‌آباد)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران.

دولتی، هاله. (۱۳۸۶). بررسی معیارهای رشد هوشمند و انطباق آن بر رشد شهر بابلسر. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران.

رهنما، محمدرحیم؛ حیاتی، سلمان. (۱۳۹۳). تحلیل شاخص‌های رشد هوشمند شهری در مشهد. فصل‌نامه مطالعات برنامه‌ریزی شهری، صاحب امتیاز: دانشگاه مازندران، سال اول، شماره ۴، صص ۹۸-۷۱.

رهنما، محمدرحیم؛ رضوی، محمدمحسن. (۱۳۹۱). بررسی تأثیر حس تعلق مکانی بر سرمایه اجتماعی و مشارکت در محلات شهر مشهد. نشریه هنرهای زیبا، صاحب امتیاز: دانشگاه تهران، دانشکده معماری و شهرسازی، شماره ۵۰، صص ۳۶-۲۹.

زیاری، کرامت‌اله؛ مهدنژاد، حافظ؛ پرهیز، فریاد. (۱۳۸۸). مبانی و تکنیک‌های برنامه‌ریزی شهری. تهران: دانشگاه بین‌المللی چابهار، چاپ اول.

سلطان‌زاده، حسین. (۱۳۷۲). فضاهای شهری در بافت تاریخی ایران. تهران: انتشارات دفتر پژوهش‌های فرهنگی با همکاری شهرداری تهران، چاپ دوم.

سیف‌الدینی، فرانک؛ پوراحمد، احمد؛ زیاری، کرامت‌اله؛ دهقانی‌الوار، سید علی‌نادر. (۱۳۹۲). بررسی بسترها و موانع رشد شهر هوشمند در شهرهای میانی (مطالعه موردی: خرم‌آباد، تهران)، آمایش سرزمین، صاحب امتیاز: دانشگاه تهران، دوره ۵، شماره ۲، صص ۲۶۰-۲۴۱.

شهرداری منطقه دو تهران (۱۳۹۴)، تاریخچه منطقه دو شهر تهران، <http://region2.tehran.ir/Default.aspx?tabid=635>

شیعه، اسماعیل. (۱۳۹۰). مقدمه‌ای بر مبانی برنامه‌ریزی شهری. تهران: نشر دانشگاه علم و صنعت، چاپ بیستم.

ضرابی، اصغر؛ صابری، حمید؛ محمدی، جمال؛ وارثی، حمیدرضا. (۱۳۹۰). تحلیل فضایی شاخص‌های رشد هوشمند شهری (مطالعه موردی: مناطق شهر اصفهان). پژوهش‌های جغرافیای انسانی، صاحب امتیاز: دانشگاه تهران، شماره ۷۷، صص ۱۷-۱.

R.Weeks, J. (2011). Population: An Introduction to Concepts and Issues Engage Learning.

Turner, M. A. (2007), A Simple Theory of Smart Growth and Sprawl, Journal of urban economic. vol 61, pp: 21-44. <https://doi.org/10.1016/j.jue.2006.05.004>.

تحلیلی بر نقش رشد هوشمند شهری در تقویت هویت محله‌ای ...

غراب، ناصرالدین. (۱۳۹۰). هویت شهری. تهران: راه‌دان، انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور.

فردوسی، سجاد؛ شکری فیروز‌جاه، پری. (۱۳۹۴). تحلیل فضایی-کالبدی نواحی شهری براساس شاخص‌های رشد هوشمند، نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، صاحب امتیاز: دانشگاه آزاد، واحد مرودشت، سال ۶، شماره ۲۲، صص ۳۲-۱۵.

قاسمی، وحید؛ نگینی، سمیه. (۱۳۸۹). بررسی تأثیر بافت محلات بر هویت اجتماعی با تأکید بر هویت محله‌ای در شهر اصفهان. مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، صاحب امتیاز: دانشگاه اصفهان، سال ۲، شماره ۷، صص ۱۱۶-۱۱۳.

قالیباف، محمدباقر. (۱۳۹۰). نگاه راهبردی به مسکن و شهرسازی در کشور از برنامه پیشرفت و عدالت. تهران: نگارستان حامد، چاپ اول.

مهدی‌زاده، جواد. (۱۳۷۹)، مفاهیم و مبانی پیاده‌راه‌سازی، ماهنامه شهرداری‌ها، صاحب امتیاز: وزارت کشور، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور. سال دوم، شماره ۱۹.

نوفیل، سید علیرضا؛ کلبادی، پارین؛ پورجعفر، محمدرضا. (۱۳۸۸). بررسی و ارزیابی شاخص‌های مؤثر در هویت شهری (نمونه موردی: محله جلفا در شهر اصفهان)، نشریه آرمان‌شهر، صاحب امتیاز: مصطفی بهزادفر، شماره ۳، صص ۶۹-۵۷.

Alexander, D. & Tomalty, R. (2002), Smart Growth And Sustainable Development: Challenges, Solution, And Policy Directions, Local Environment, Vol. 7, No. 4, Pp.397-409.

Banzhaf, H.S., & Lavery, N. (2010). Can The Land Tax Help Curb Urban Sprawl? Evidence From Growth Patterns In Pennsylvania, Journal Of Urban Economics 67 (2010), 69-179, www.elsevier.com/locate/jue.

downs, A. (2016), Why We Discuss It More than We Do It, <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01944360508976707>.

Edwards, M. & Haines, A. (2007). Evaluating Smart Growth Implications for Small Communities, 49-64, <https://doi.org/10.1177/0739456X07305792>.

Handy, S. (2005), Smart Growth and the Transportation-Land Use Connection: What Does the Research Tell Us?, International Regional Science Review, <https://doi.org/10.1177/0160017604273626>.

Hankey, S. and Marshall, G.D. (2009), Impacts of Urban Form on Future, US Passenger-vehicle Greenhouse Gas Emissions, Energy Policy, www.elsevier.com/locate/enpol.

