

"نگرشی بر توسعه میان افزای شهری و مساله ی اقتصاد"

میترا سید پوراسماعیل زاده*^۱، وحید وزیری^۲، حسن ثانی^۳، فرهاد علیزاده افشار^۴

۱. دانشجوی کارشناسی ارشد معماری- معماری، nikky.shine@yahoo.com

۲. استادیار دانشگاه محقق اردبیلی، vaziri.vahid@gmail.com

۳. عضو نظام مهندسی استان آذربایجانشرقی، کارشناس ارشد عمران، سرپرست واحد نظارت دفتر فنی دانشگاه هنر اسلامی تبریز

h.sani@tabriziau.ac.ir

۴- کارشناس ارشد مهندسی عمران، خاک و پی info@farhadafshar.ir

چکیده:

بدون شک موضوع توسعه آتی شهر و چگونگی استفاده از زمین برای فعالیت های گوناگون شهری، به یکی از موضوعات اساسی اقتصادی، اجتماعی و حتی سیاسی جامعه امروز مبدل گردیده است. عدم توجه به برنامه ریزی کاربری زمین باعث گسترش و رشد بی رویه شهر و آشفتنگی محیط اجتماعی شهرها می گردد. در بسیاری از برنامه ریزی ها، بدون توجه به اراضی درون شهر، برای توسعه آتی از اراضی پیرامونی شهر بصورت منفصل یا متصل استفاده شده است. این موضوع موجب صرف هزینه های بسیار برای توسعه و نگهداری تاسیسات و تجهیزات زیربنایی شهری گردیده است. با توجه به مطالب فوق، پرداختن به ظرفیت داخلی شهرها، به منظور استفاده از ظرفیت کالبدی فضاهای بایر، رها شده و کم استفاده و استفاده مجدد آنها، که موضوع رویکرد توسعه میان افزای شهری است ضروری به نظر می رسد. اما مساله حائز اهمیت این است که به چه صورت می توان از این اراضی استفاده اقتصادی نموده و آن ها را به چرخه کاربرد شهری بازگرداند. بر این اساس، هدف تحقیق حاضر نیز بررسی مفاهیم نظری مرتبط با رویکرد توسعه از درون - به عنوان یکی از کارآمدترین استراتژی های توسعه در عصر حاضر - بوده و با توجه به اینکه توسعه میان افزا در اراضی رها شده یا دارای رکود صورت می گیرند و نیازمند ایجاد محرک های توسعه - به منظور جلب نظر سرمایه گذاران و تحریک مردم برای استفاده از این اراضی برای توسعه های آتی - می باشند به شناخت این نوع مسائل و مشکلات اقتصادی پیش روی پرداخته و نهایتاً برای این الگو، برنامه هایی تدوین شده است تا با بهترین تداوم و برنامه ها بتوان از محرک های توسعه که به شیوه های گوناگون عمل کرده و تغییرات اساسی در زمینه های اقتصادی، اجتماعی، کالبدی و ... ایجاد می کنند بهره برده و موجب ترقی هرچه بهتر طرح توسعه گردید.

واژگان کلیدی: توسعه میان افزا، توسعه درون زا، رشد هوشمند، اقتصاد

۱- مقدمه:

امروزه توسعه شهری یکی از مهمترین مسائلی است که برنامه ریزان شهری را درگیر خود نموده است. عدم توجه به برنامه ریزی کاربری زمین باعث گسترش و رشد بی رویه شهر و آشفتنگی محیط اجتماعی شهرها می گردد. بسیاری از برنامه ریزان بدون توجه به ظرفیت های درون شهر از توسعه پیرامونی بهره می گیرند که متأسفانه معضلات بسیاری از قبیل افزایش هزینه ها را در پی خواهد داشت. (Yikang, 2013)

اما با به وجود آمدن بحران انرژی، ناشی از افزایش قیمت جهانی نفت، ضمن کاهش بودجه دولت ها در زمینه مسائل توسعه شهری، لزوم استفاده اقتصادی از فضاهای بلا استفاده و کم استفاده در نواحی داخلی شهرها مورد توجه قرار گرفته و در

طی دهه ی بعد با مطرح شدن بحث های مربوط به پایداری و توسعه پایدار در ادبیات شهرسازی غرب - در دهه های آخرین قرن بیستم- رویکرد توسعه شهرها بطور اساسی تغییر کرده و لزوم استفاده هر چه بیشتر از منابع موجود در داخل شهرها مورد توجه بسیار قرار می گیرد. (غفاریان زوارزاده، ۲: ۱۳۹۴)

مقاله ی حاضر در پی بررسی مسائل و چالش های اقتصادی موجود، پیرامون توسعه ی میان افزا است به گونه ای که مسیر برای سرمایه گذاران و توسعه دهندگان آشکار باشد تا با انتخاب بهترین راه حل ها، موجب رشد و ترقی و موفقیت هر چه بیشتر پروژه های طرح توسعه باشند.

۲ - پیشینه تحقیق:

سابقه تحقیق در دو حوزه قابل بررسی است اول مبحث "توسعه میان افزا" و دوم مبحث "بررسی مسایل و مشکلات اقتصادی در توسعه ی میان افزا" است.

در رابطه با مبحث اول باید یادآور شویم که مفهوم رشد هوشمند و توسعه ی میان افزا در دهه 1990، در ادامه ی مباحث مدیریت رشد که در دهه های 1970 و 1980 در نظام برنامه ریزی به کار گرفته شده بود، پدیدار شد. رشد هوشمند به عنوان پاسخی برای تداوم مشکلات توسعه ی پراکنده و نتایج منفی آن به وجود آمد و مراجع تاریخی متفاوت و زیادی دارد که به دهه های پیش بر می گردد. از جمله می توان به تلاش های برنامه ریزی کاربری زمین ملی، قانون های مدیریت رشد ایالتی و تغییر در برنامه ریزی مسکن و مواردی از این قبیل اشاره نمود. (Edwards,2007: 49)

در اوایل دهه ی 1970، برنامه ریزان حمل و نقل و برنامه ریزان اجتماعی، شروع به گسترش ایده ی شهرها و اجتماعات فشرده کردند. بعد از آن پیتر کالتورپ که یک معمار بود، این موضوع را در میان عامه ی مردم بسط داد و ایده ی روستا شهری را مطرح کرد که تأکیدش بر روی حمل و نقل عمومی، پیاده روی و دوچرخه سواری به جای استفاده از اتومبیل بود (Anderson,2006:1).

معمار دیگری به نام آندریاس دانسی، به گسترش ایده ای پرداخت با مضمون تغییر کدهای طراحی برای ارتقای شعور اجتماعی و از بین بردن میل به رانندگی و تردد با اتومبیل شخصی. کالین بوکانان و استفان پلودن به گسترش این مفاهیم در بریتانیا کمک کردند(همان 1:1). آن چه منجر به این شد که بعضی از سیاست گذاران به راهکار دیگری روی بیاورند، کمبود زمین بود که با مسائلی نظیر هزینه ی خالص بالا و سختی تأمین آن مواجه بود. این مسئله در سایت های تاریخی و یا در مناطق حفاظت شده ی زیست محیطی به شکل حادثی رخ داد و این در حالی بود که مرتباً طرح های ساخت و ساز و توسعه و تعریض بزرگراه ها مطرح می شد. بدین ترتیب بعضی از سیاست گذاران در مقابل ناکارآمدی همه ی طرح های حمل و نقل محور که مقارن با ترافیک موتوری بود، به رویکرد دیگری دست زدند. در این میان سازمان حفاظت محیط زیست ایالات متحده به عنوان راه حلی برای کلهش آلودگی، رشد هوشمند را پیشنهاد داد. سیاست گذارانی که به بازتولید نواحی روستایی می پرداختند، به مفهومی کاربردی دست یافتند که به عنوان مانعی برای مهاجرت به کار می رفت و به تغییر آن ها به نواحی آرام منجر می شد و لو این که حوزه های انتخابی آن ها به شکلی طاققت فرسا وابسته به کار واقع در شهرها در مسافت بسیار طولانی از آن ها باشد. (همان: ۲)

از منظر تحقیقاتی نیز بررسی های متعددی در حیطه ی توسعه ی میان افزا صورت گرفته است ، از جمله می توان به موارد زیر اشاره نمود:

- نوفل، سیدعلیرضا؛ ۱۳۹۲؛ "بازتوسعه زمین های قهوه ای، رهیافتی به سوی توسعه محلی پایدار"؛ که در نشریه علمی - پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران به چاپ رسیده و در آن به اهمیت موضوع این نوع توسعه و نحوه ی مداخله در این زمین ها پرداخته شده است و در انتها به صورت نموداری فرآیند باز توسعه پیشنهادی برای برخی از زمین های

شهری با شرایط مشابه پژوهش در ایران را ارائه می دهد تا بتوان از آن در راستای ارتقای هرچه بیشتر کمی و کیفی فضاهای شهری در جهت پایداری محیطی و شهری استفاده نمود.

- اسلامی، سیدغلامرضا؛ ۱۳۸۷؛ " تراکم ساختمانی و توسعه ی درون زا" که در آن به مسایل و مشکلات رشد غیر درون زا در شهر اصفهان پرداخته شده و پیامدهای آن گوشزد می شود و در پایان جهت توسعه ی درون زا، راهکارهایی ارائه می گردد.

- آیینی، محمد؛ ۱۳۸۸؛ " هرم بازآفرینی و مشارکت مردم، معیار ارزیابی برنامه های توسعه درون زای شهری". در این مقاله به نقش موثر مشارکت مردم در بازآفرینی شهری پرداخته شده و موارد مربوط به بهسازی و نوسازی بافت های فرسوده شهری در قانون ساماندهی بررسی شده و در این حیطه تحلیل و بررسی هایی صورت گرفته است.

- اکبر رحیمی، جهت اخذ مدرک دکتری در رساله ی خود به موضوع ارزیابی و مدل سازی توسعه فضایی-کالبدی با تاکتیک بر توسعه محلن افزا در نمونه ی موردی کلانشهر تبریز می پردازد.

- دکتر مهران علی الحسابی، مهندس مریم عباسی، مهندس آیدا زارع مهذبیه در مقاله ای تحت عنوان "توسعه پایدار شهری در ایران با محوریت استفاده از مفهوم ساختارهای میان افزای شهری" به مفهوم این نوع توسعه و نقشی که در فرم شهری و روابط اجتماعی می تواند داشته باشد پرداخته و اشاره ای می کند بر اینکه در صورت استفاده از تجارب خارجی در کشور، ضروری است تا به زمینه های بومی و معضلات فراخور آن که خاص شهرهای کشورمان می باشد توجه نمود.

و اما در رابطه با مبحث دوم، به رغم حضور پررنگ در گفت وگوهای تخصصی معماران و برنامه ریزان فضا و شهرسازان کمتر در پژوهش ها مورد عنایت قرار گرفته است. لیکن در مقاله ای تحت عنوان " SMART GROWTH AND

ECONOMIC SUCCESS" که در ماه فوریه ۲۰۱۴ در مجله ای به چاپ رسیده است به اصل این موضوع پرداخته است. همچنین هاشم داداش پور، علی اکبر تقوایی و نرگس قانع در فصلنامه ی شهر ایرانی اسلامی تحت عنوان مقاله ی "بررسی ظرفیت توسعه ی میان افزا در فضاهای موقوفه ی شهری" در رابطه با مزایا و موانع توسعه ی میان افزا و مسئله ی اقتصاد به عنوان محدودیت توسعه، سخن به میان آورده اند.

بعلاوه در این حیطه نیز می توان از بخشی از مطالعات و تحقیقات صورت گرفته در رابطه با مدیریت اقتصاد بهره گرفت. پاره ای از این پژوهش ها به صورت زیر می باشد:

طاهری، شهنام(۱۳۸۰)، بهره وری و تجزیه و تحلیل آن در سازمانها، مدیریت بهره وری فواگیر
عاطفی، محمدرضا،(۱۳۸۴)، مقدمه ای بر مدیریت ناب، انتشارات نگاه دانش

۳- روش تحقیق:

پژوهش حاضر از نظر ماهیت از نوع تحقیقات کاربردی است که نتایج آن می تواند در طرح های توسعه شهری استفاده شود، و از لحاظ روش تحقیق از نوع " توصیفی-تحلیلی" می باشد.

۴- توسعه ی میان افزا، فرصت ها و چالش های پیش رو:

اصطلاح توسعه درونی میان افزا، نوسازی، بهسازی و به نوعی دوباره قابل استفاده نمودن مناطق شهری موجود (بهادری، ۱۳۷۶:۵)، و توزیع عادلانه و برابر بناها و امکانات شهری در تمامی نقاط و سطوح آن، تامین و امکان بازسازی و سازماندهی مجدد کالبد شهر است (وارثی، ۱۳۸۳:۶۹). توسعه میان افزای موفق، ساختارهای جدید را به زمینه ی شهر پیوند می دهند، مطلوبیت شهر را بالا برده و تلاش می کند تا امکانات موجود و ساخت و ساز در آینده را با هم در نظر بگیرد (EPA

2004:67). این نوع توسعه در واقع واکنشی برای پراکندگی محسوب میشود. پراکندگی به علت هزینه های فزاینده ی مسکن، از بین رفتن زمین های کشاورزی و بایر، تراکم بالای ترافیک و آلودگی هوا و به وجود آمدن هزینه های زیرساختی غیرضروری مورد انتقاد واقع شده است؛ در حالیکه هدف توسعه ی میان افزا در تعادل قرار دادن نیازهای افراد با مشاغل و توسعه ی اقتصادی است (Peiser.2001: 277-278).

لیکن با وجود مزایا و فرصت های بسیاری برای توسعه میان افزا در شهر ستانها و شهرهای سراسر کشور، توسعه درون زا می تواند چالش هایی را به دنبال داشته باشد که آگاهی از آنها جهت رسیدن به نتیجه ای مطلوب اجتناب ناپذیر می باشد، از جمله:

- مشکل تجمیع زمین با توجه به وجود قطعه زمین های کوچک با مالکیت های پراکنده و مختلف
- مسائل مربوط به آلودگی موجود در محیط زیست
- هزینه های کلان عمده
- محدودیتهای نسبتاً بیشتر تامین بودجه ی توسعه
- فرآیند تصویب قانونی

این موانع، چه به طور ذهنی و ادراکی باشند و چه به صورت واقعی، می توانند برخی از توسعه دهندگان به خصوص کسانی را که تجربه ای در این حیطه ندارند دلسرد کنند. در این بخش پژوهش به موانع واقعی و موانع ذهنی توسعه میان افزا و اینکه تا چه میزان این موانع قابل حل می باشند می پردازیم. بدیهی است که با کاهش موانع و مشکلات توسعه میان افزا رونق خواهد یافت. (EPA 2004:3)

الف. تجمیع کردن زمین:

یکی از اولین قدم ها و اغلب یکی از چالش بر انگیزترین جنبه های توسعه ی میان افزا، تجمیع زمین می باشد. در این زمینه، تقابل منافع شهرداری و توسعه دهندگان، تقابل منافع ساکنان محلّه در اراضی تعیین شده برای توسعه ی میان افزا و نیز نبود انگیزه در دولت محلی است (Wallis, 2008: 24) و معمولاً هزینه های تملک و تجمیع زمین برای توسعه ی میان افزا بسیار بالاست. (Anderson, Richards, Baxley, 2005: 8)

این در حالی است که توسعه دهندگان اغلب نیاز و تمایل دارند تا قطعات کوچک را ادغام کنند تا محیط بزرگی جهت توسعه در اختیار داشته باشند اما صاحبان ملک معمولاً مخالفت می کنند. این در حالی است که تجمیع زمین معمولاً در فضای میان افزا ضروری و هزینه ی نهایی آن نسبت به ساخت و ساز در فضای خالی بیرون شهر بیشتر است. قیمت املاک و مستغلات معمولاً در فضای میان افزا نسبت به فضاهای دور از مرکز شهر، گران تر است چرا که قطعه زمین به دلیل برخورداری از خدمات و زیرساخت های شهری، مراکز خرید و فروشگاه ها و دیگر منافع سودآور، ناب می باشد. از طرفی فرآیند تجمیع شامل هزینه های مازاد زیادی است چرا که:

- صاحبان ملک متعدد و فراوان می باشند و این نیازمند زمان مناقشه ی فراوان و هزینه ی معاملاتی فراوان است.
- صاحبان خرده زمین که نسبت به موفقیت پروژه ی ادغام انتقاد دارند، می توانند ادعای اجرت و پول اضافی از خریداران نمایند.
- فرآیند انتقال مالکیت از خرده مالکین به توسعه دهندگان می تواند پروسه ای بسیار طولانی داشته باشد.

ب. آلودگی محیط:

شرایط و مسائل محیطی همچون خطرپذیری زلزله، سیل، رطوبت بالای زمین، خاک ضعیف، زهکشی ضعیف، یا آلودگی ناشی از استفاده در گذشته، امکان ساخت و ساز جدید در زمین را کاهش می دهند، چرا که با وجود چنین مشکلاتی نیاز به طرحهایی با هزینه های بالا وجود دارد. پس لازم است تا محیط از نظر زیست محیطی و کالبدی کاملاً ارزیابی و آلودگی های آن برطرف شود. برخی از این زمینها، در مجاورت کاربری های مزاحم مانند تعمیرگاه های اتومبیل، خطوط راه آهن شلوغ، جاده های حمل و نقل خودروهای سنگین و ساختمان های متروکه واقع شده اند که وجود این شرایط، موجب دشواری پروژه خواهد شد. (Kienitz, 2001: 6-7)

لذا زمین های با آلودگی محیطی می توانند مانعی بر سر راه توسعه ی میان افزا باشند . بسیاری از کاربری ها همچون پمپ بنزین ها، ایستگاه های گاز و تجهیزات صنعتی بعد از اتمام فعالیت نیز می توانند منتشر کننده ی آلودگی باشند . این آلودگی ها قبل از اقدام به کاربری جدید باید از فضا زدوده شوند.

حتی احتمال وجود این آلودگی می تواند توسعه دهندگان و سرمایه گذاران را دلسرد کند چرا که برای زدودن آلودگی نیاز به زمان فراوان و هزینه های نامشخص احساس می شود.

ج. هزینه های عمده:

توسعه میان افزا می تواند نیاز به سرمایه گذاری و هزینه ی کلانی باشد و این یک مانع برای توسعه دهندگان است.

تخریب: بسیاری از پروژه های میان افزا نیازمند تخریب ساختار موجود قبل از شروع فرآیند هستند.

طراحی: توسعه میان افزا برای دیده شدن از پیاده راه، از محدوده نزدیک و با سرعت کم، ساخته شده است . لذا خریداران و مستاجران، انتظار نمایی شیک و گران قیمت با جزئیات بهتری را نسبت به اراضی دورتر از خیابان و پیاده راه انتظار دارند.

ساختار: توسعه میان افزا که متناسب با همجواری و سایت، می تواند شامل ساختمانی با طبقات متعدد در ابعاد زمین نسبتاً کوچک باشد، نسبت به ساختمان های یک یا دو طبقه ی ساخته شده در اطراف شهر که اغلب ساختار ساده ای دارند، هزینه برتر می باشد چرا که نیاز به مقاوم سازی و تقویت سازه ای دارد.

د. سرمایه گذاری:

چالش های مالی به ریسک و خطرات پروژه های میان افزا، گره خورده است بالاخص در مواردی که طرح توسعه شامل کاربری های مختلط باشد. در چنین حالتی سرمایه گذاران باید به راحتی درک کنند که پروژه های با کاربری مختلط آشکارا به دلیل پیچیدگی شان دارای ریسک بالاتری می باشند. این پیچیدگی به معنای این می باشد که هر پروژه مجزا و منحصر به فرد می باشد و سرمایه گذاران باید دارای مهارت زیادی برای توسعه باشند . همچنین برآورد مالی هر قسمت با توجه به اینکه میزان قیمت و تقاضا برای کاربری های متعدد متفاوت می باشد و لزوماً به طور یکسان تغییر نمی یابد، دشوار و به مراتب نیاز به تخصص بالایی دارد. (EPA 2004:3)

ه. فرآیند تصویب:

طرح تفصیلی شهرها شامل اصول و قوانین جداسازی کاربری اراضی و محدوده ی عرض خیابان ها و پارکینگ ها و ... در طول زمان می تواند تغییر کرده باشد لذا توسعه دهنده در صورت لزوم باید تاییدیه مربوطه را برای تخطی و تجاوز از محدوده های از پیش تعیین شده را کسب نماید که این نیاز به زمان و هزینه ی زیادی می باشد. (DRCOG, 2006: 6)

۱- ارائه ی راه کار و نتیجه گیری :

چالش های واقعی و ادراکی ذهنی توسعه میان افزا در حال کاهش یافتن است . باید این حقیقت را در نظر گرفت که اگرچه توسعه درون زا و تجمیع و مونتاژ زمین می تواند شامل هزینه های اضافی نسبت به ساخت و ساز در زمین های خالی باشد ولی توسعه دهندگان می توانند در قطعات کوچکتر و یا زمین های بز رگی که نیازمند توسعه بوده و فرصت های لازمه را دارا می باشند، ساخت و ساز انجام داده و به دنبال آن شاهد مزایای دو چندان تمیزی شهر، توسعه و آبادانی فضاها، تحریک بافت های مجاور و در نهایت رسیدن به کیفیت شهری مطلوب باشند . واضح است که تمامی این اقدامات به دنبال خود منافع شخصی و عام شهر را دارا می باشد. بالا رفتن قیمت اراضی، توسعه گردشگری و ... از جمله ی این منافع می باشد. ریسک مربوط به توسعه مجدد زمین های قهوه ای شامل فاکتورهای مرتبط با قیمت خرید و فروش می باشد که قابل کاهش یافتن توسط خدمات بیمه ای است که این اطمینان را به توسعه دهندگان می دهد تا با خیال راحت هزینه های توسعه را برآورد و پیش بینی نمایند.

هزینه های سرمایه گذاری پیش روی، می توانند توسط پیش فروش و یا اجاره بها تعدیل یابند و توسعه دهندگانی که تمایل به نگهداری ملک برای مدت طولانی دارند می توانند از مزایای افزایش ارزش املاک که توسط پروژه توسعه درون زای موفق حاصل شده است بهره مند گردند.

از آنجا که توسعه میان افزا در حال رونق می باشد، وام دهندگان بیشتری در صدد بهتر ساختن خدمات خود بر می آیند تا بتوانند به چالش های مالی در رابطه با این چنین پروژه هایی غلبه کنند. در نهایت، اشتیاق شهرها برای به دست آوردن منافع زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی توسعه میان افزا بیشتر شده و مقررات و سیاست های خود را برای تسهیل و تشویق این امر تغییر می دهند.

به طور کلی با این روش، توسعه دهندگان نحوه ی ایجاد پروژه های سودآور را که با رشد شدید تقاضا برای مسکن و دفاتر همراه می باشد را یاد میگیرند، پروژه هایی که در محله های نزدیک قابل دسترسی پیاده با بهره مندی از وسایل حمل و نقل، جاذبه های فرهنگی، رستوران ها، و امکانات دیگر شهری می باشد.

تغییرات رو به رشد جمعیتی، سالمندانی که به دنبال خان ه هایی با توانایی برطرف ساختن بیشترین نیازهای خود می باشند، هزاران میلیونی که به فکر ساخت خانه ای جدید می باشند، و صدها جوان و نوجوانی از هر سنی که باشد، به احتمال زیاد تمایل به درخواست توسعه ی میان افزا خواهند داشت .

آشکارا در سال ها و دهه های نه چندان دور شاهد فرصتهای مناسبی خواهیم بود که به توسعه دهندگان این امکان را می دهد تا به تقاضاها و خواسته ها و ایده آلهایشان برسند.

هزینه های پایین زیرساخت و قیمت بالا برای فروش و اجاره در رابطه با پروژه های میان افزا، این فضاها را به عاملی سودآور برای سرمایه گذاران و توسعه دهندگان، حمایتی برای همسایگی های همساز با محیط و عاملی جهت ارتقا کیفیت زندگی تبدیل می سازد.

منابع:

- [1] آیینی، محمد، اردستانی، زهرا السادات، (۱۳۸۸)، **هرم بازآفرینی و مشارکت مردم، معیار ارزیابی برنامه های توسعه درونزای شهری** (نمونه موردی: رویکرد قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن به بهسازی و نوسازی بافت های فرسوده شهری) نشریه هویت شهر، سال سوم، شماره ۵
- [2] قربانی، رسول، نوشاد، سمیه، (۱۳۸۷)، **راهبرد رشد هوشمند در توسعه ی شهری**، نشریه جغرافیا و توسعه، شماره ۱۲
- [3] داداش پور، هاشم، تقوایی، علی اکبر، قانع، نرگس، (۱۳۹۳)، **بررسی ظرفیت توسعه ی میان افزا در فضاهای موقوفه ی شهری**، فصلنامه ی شهر ایرانی اسلامی
- [۴] غفاریان زوارزاده، سیمین؛ (۱۳۹۴)، استفاده از راهبرد محرک توسعه به منظور تقویت توسعه میان افزا، همایش بین المللی معماری، عمران و شهرسازی در هزاره سوم
- [۵] وحدانی، حسن، امکان سنجی ظرفیت های توسعه محله ای جهت رسیدن به توسعه پایدار شهری، مورد مطالعه محله ی کلکته چی تبریز، زیر نظر مجتبی رفیعیان و علی اکبر تقوایی، پایان نامه کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۸۴.
- [۶] زیاری، حاتمی نژاد، کرامت الله، حسین، ترکمن نیا، نعیمه؛ (۱۳۹۱)، درآمدی بر نظریه ی رشد هوشمند شهری، انتشارات شهرداریها، سال دوازدهم، شماره ی ۱۰۴
- [7] Peiser, Richard. (2001). "**Decomposing urban Sprawl**", Town planning Review. Vol 72, No3.
- [8] Wallis, Elizabeth Roberts (2008), **Evaluating Infill Development as an Antidote to Sprawl In the Detroit Metropolitan Region**, A thesis submitted in partial fulfillment of the requirements for the degree of Bachelor of Science in the University of Michigan.
- [9] Anderson, Connie; Richards, Lora & Baxley, Randy (2005), **Infill Development: Barriers and Incentives**, Truckee Meadows Regional Planning Agency.
- [10] Kienitz, Roy (2001), **Models and Guidelines for Infill Development**, Maryland Department of Planning, Managing Maryland' s Growth.
- [11] McConnell. Virginia. Wiley. Keith. May 2010. **Infill Development: Perspectives and Evidence from Economics and Planning. Discussion paper**, RFF DP 10-13 (in persian)
- [12] Office of Sustainable Communities. Smart Growth Program. **SMART GROWTH AND ECONOMIC SUCCESS: INVESTING IN INFILL DEVELOPMENT**. EPA. February 2014
- [13] Arrington, G. B., and Robert Cervero. "**TCRP Report 128: Effects of TOD on Housing, Parking, and Travel**." *Transportation Research Board of the National Academies*. 2008.
<http://trid.trb.org/view.aspx?id=870956>

**4th. International Congress on Civil Engineering , Architecture
and Urban Development**
27-29 December 2016, Shahid Beheshti University , Tehran , Iran

[14] Neighborhood Enhancement Team, City of Pensacola, 180 Governmental Center, P.O. Box 12910, Pensacola, Florida 32521, (850) 595-1140, **URBAN INFILL AND REDEVELOPMENT AREA PLAN**

[15] Kongsombat, Prin, Study on urban catalyst for sustainable urban development; Case study of IMS/ Solaria Plaza and Hotel Il Palazzo, Retrieved from: www.hues.kyushu-u.ac.jp/education/student/pdf/۲۰۱۲/۲HE۱۱۰۲۴R.pdf

[16] www.epa.gov/smartgrowth/economic_success.htm.

[17] Denver Regional Council of Governments (DRCOG) (2006), **Regulatory Strategies for Encouraging Infill and Redevelopment**, <http://www.drcog.org>.