

## Evaluation and Prioritization of Stimulating Urban Design Components in Urban Development of New Areas of Urmia

Zahra Mollazadeh<sup>1</sup>, Rasoul Darskhan<sup>2</sup>, Masoud Haghlesan<sup>3</sup>, Mir Saeed Moosavi<sup>4</sup>

1. Ph.D. Student, Department of Architecture & Urban Design, Ta.C., Islamic Azad University, Tabriz, Iran. Email: [hollazadehz@gmail.com](mailto:hollazadehz@gmail.com)

2. Department of Urban Planning, Ta, C. Islamic Azad University, Tabriz, Iran. Email: [darskhan@iaut.ir](mailto:darskhan@iaut.ir)

3. Associate Professor Department of Architecture & Urban Planning, Ilk.C., Islamic Azad University, Ilkhchi, Iran. Email: [haghlesan@yahoo.com](mailto:haghlesan@yahoo.com)

4. Department of Architecture and Urban Planning, Ta.C., Islamic Azad University, Tabriz, Iran. Email: [mirsaeedmoosavi@iaut.ac.ir](mailto:mirsaeedmoosavi@iaut.ac.ir)

### ARTICLE INFO

### Abstract

**Article type:**  
Research Paper

**Article history:**

Received: October 26, 2025

Revised: November 25, 2025

Accepted: November 28, 2025

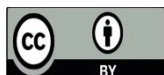
Published: December 24, 2025

**Keywords:**

Quality physical quality  
Shiraz city

Urban expansion and population growth have made new area development a key urban management strategy. Urban regenerative design plays a crucial role in enhancing quality of life and sustainability. This applied, descriptive-analytical study evaluated and prioritized regenerative design components in new areas of Urmia. A sample of 384 residents was selected via simple random sampling using Cochran's formula. Data were collected using a researcher-made Likert-scale questionnaire, validated by Cronbach's alpha (0.924) and structural equation modeling indices. SPSS and Smart PLS software were used for analysis. Descriptive statistics showed a mean score of 2.62 out of 5 for four dimensions, indicating an unfavorable status. The environmental dimension ranked first (2.81), while the physical dimension ranked last (2.44). One-sample t-tests confirmed all dimensions (economic, physical, social, environmental) were significantly below average. ANOVA revealed significant differences among age groups regarding economic, physical, and social dimensions. Structural equation modeling (PLS) indicated that all four dimensions positively and significantly impact urban regenerative design. The physical dimension had the highest impact (path coefficient 0.342), and the environmental dimension the lowest (0.268). Finally, urban regenerative design significantly and strongly influenced the development of new areas in Urmia (path coefficient 0.726).

**How to cite:** Mollazadeh, Z, Darskhan, R, Haghlesan, M and Moosavi, M S. (2025). Evaluation and Prioritization of Stimulating Urban Design Components in Urban Development of New Areas of Urmia. *Geography and Regional Planning*, 15(4), 568-596. <https://doi.org/10.22034/jgeoq.2026.580531.4431>



## Introduction

The rapid physical and demographic expansion of Urmia, a major city in northwestern Iran, has led to the development of new urban areas. However, these newly developed districts face significant challenges, including inadequate infrastructure, limited access to essential services, and a lack of a cohesive urban identity, which hinders their sustainable development and quality of life. While the concept of "stimulating urban design" (urban catalysts) has been recognized as a key strategy for urban regeneration and development, its specific application and effectiveness in the context of new urban areas, particularly in cities like Urmia, remain underexplored. There is a clear research gap in identifying, evaluating, and prioritizing the specific components of stimulating urban design that can accelerate development in these new contexts. This study addresses this gap by seeking to answer the core question: How can the components of stimulating urban design be evaluated and prioritized to accelerate the urban development of new areas in Urmia? By focusing on the economic, physical, social, and environmental dimensions, this research aims to provide a comprehensive framework for understanding which factors most effectively act as catalysts for sustainable growth, thereby preventing the new areas from replicating the problems of older, dysfunctional urban textures.

## Methodology

This applied, descriptive-analytical study used a survey-based design. The statistical population comprised residents of Urmia's new urban areas. Using Cochran's formula, 384 participants were selected through simple random sampling. Data were collected using a researcher-developed, five-point Likert-scale questionnaire with 20 items across four dimensions: economic, physical, social, and environmental. Validity was confirmed through content and construct validity, while reliability was established using Cronbach's alpha (0.924) and composite reliability. Data analysis employed SPSS for descriptive statistics, one-sample t-tests, and ANOVA,

and Smart PLS for structural equation modeling (PLS-SEM) to test the conceptual model and relationships between variables.

## Results and Discussion

The descriptive findings revealed an overall unfavorable status for development in Urmia's new areas, with a total mean score of 2.62 out of 5. Among the four dimensions, the environmental dimension ranked highest (mean=2.81), while the physical dimension ranked lowest (mean=2.44), indicating severe dissatisfaction with infrastructure, public transportation, and service accessibility. One-sample t-tests confirmed that all dimensions were significantly below the acceptable average. ANOVA results showed significant differences across age groups regarding economic, physical, and social dimensions. The structural equation modeling (PLS) results confirmed that all four dimensions positively and significantly influence stimulating urban design. The physical dimension had the strongest impact (path coefficient=0.342), followed by social (0.304), economic (0.286), and environmental (0.268) dimensions. Furthermore, stimulating urban design demonstrated a very strong and significant effect on the development of new areas (path coefficient=0.726). The model explained 68.2% of the variance in stimulating urban design and 52.7% of the variance in new area development. These findings align with previous studies emphasizing the critical role of physical infrastructure as a prerequisite for urban regeneration. The results underscore that targeted investments in physical components can serve as powerful catalysts, triggering chain reactions that accelerate comprehensive development in new urban districts.

## Conclusion

This study concluded that the overall development status of Urmia's new areas is unfavorable (mean=2.62). Among the four dimensions, the physical dimension had the strongest impact on stimulating urban design (path coefficient=0.342), while the environmental dimension ranked lowest. Stimulating urban design strongly influences new area development (path coefficient=0.726). The findings highlight

that prioritizing physical infrastructure, including transportation networks, public spaces, and service accessibility, is essential for accelerating urban development. This research provides a practical framework for

### **Ethical considerations**

#### **Following the principles of research ethics**

The authors have observed the principles of ethics in conducting and publishing this scientific research, and this is confirmed by all of them.

#### **Data Availability Statement**

Data available on request from the authors.

#### **Acknowledgements**

First author: Preparation of samples, conducting experiments and collecting data, performing calculations, statistical analysis of data, analysis and interpretation of information and results, preparing a draft of the article.

Second author: Preparation of samples, conducting experiments and collecting data, performing calculations, statistical analysis of data, analysis and interpretation of information and results, preparing a draft of the article.

Third author: Preparation of samples, conducting experiments and collecting

urban planners and policymakers to effectively allocate resources and implement catalyst projects that trigger sustainable, comprehensive development in new urban districts.

data, performing calculations, statistical analysis of data, analysis and interpretation of information and results, preparing a draft of the article.

Fourth author: Preparation of samples, conducting experiments and collecting data, performing calculations, statistical analysis of data, analysis and interpretation of information and results, preparing a draft of the article.

### **Ethical Considerations**

The authors affirm that they have adhered to ethical research practices, avoiding plagiarism, misconduct, data fabrication or falsification, and have provided their consent for this article's publication.

### **Funding**

This research was conducted without any financial support from Payam Noor University.

### **Conflict of Interest**

The authors declare no conflict of interest



انجمن ژئوپلیتیک ایران

## فصلنامه جغرافیا و برنامه ریزی منطقه‌ای

شاپا چاپی: ۶۴۶۲-۲۲۲۸ شاپا الکترونیکی: ۲۱۱۲-۲۷۸۳

Homepage: <https://www.jgeoqeshm.ir/>



# ارزیابی و اولویت‌بندی مؤلفه‌های طراحی شهری محرک در توسعه شهری مناطق جدید ارومیه

زهرا ملازاده<sup>۱</sup>، رسول درس‌خوان<sup>۲</sup>، مسعود حق‌لسان<sup>۳</sup>، میرسعید موسوی<sup>۴</sup>

۱. دانشجوی دکتری، طراحی شهری، واحد تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی، تبریز، ایران. رایانامه: [hollazadehz@gmail.com](mailto:hollazadehz@gmail.com)

۲. نویسنده مسئول. گروه شهرسازی، واحد تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی، تبریز، ایران. رایانامه: [darskhan@iaut.ir](mailto:darskhan@iaut.ir)

۳. دانشیار، گروه معماری و شهرسازی، واحد ایلخچی، دانشگاه آزاد اسلامی، ایلخچی، ایران. رایانامه: [haghlesan@yahoo.com](mailto:haghlesan@yahoo.com)

۴. استادیار، گروه معماری و شهرسازی، واحد تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی، تبریز، ایران. رایانامه: [mirsaeedmosavi@iaut.ac.ir](mailto:mirsaeedmosavi@iaut.ac.ir)

### چکیده

توسعه مناطق جدید شهری، پاسخی به گسترش شهرهاست. طراحی شهری محرک در این میان، نقشی کلیدی در ارتقای کیفیت زندگی و پایداری ایفا می‌کند. این پژوهش با هدف ارزیابی و اولویت‌بندی مؤلفه‌های طراحی شهری محرک در مناطق جدید ارومیه انجام شد. مطالعه از نظر هدف کاربردی و از نظر ماهیت توصیفی-تحلیلی است. جامعه آماری شامل شهروندان ساکن در مناطق جدید ارومیه بود که با فرمول کوکران، ۳۸۴ نفر به‌عنوان حجم نمونه انتخاب شدند. پرسشنامه محقق‌ساخته با طیف لیکرت پنج‌گانه ابزار گردآوری داده‌ها بود که روایی و پایایی آن با آلفای کرونباخ (۰/۹۲۴) و شاخص‌های مدل معادلات ساختاری تأیید شد. برای تحلیل داده‌ها از نرم‌افزارهای SPSS و Smart PLS استفاده شد. یافته‌های آمار توصیفی نشان داد میانگین کل ابعاد چهارگانه ۶۲/۲ (از ۵) است که وضعیت نامطلوب را نشان می‌دهد. در میان ابعاد، بعد زیست‌محیطی با میانگین ۸۱/۲ در رتبه اول و بعد کالبدی با میانگین ۴۴/۲ در رتبه آخر قرار دارد. نتایج آزمون t تک نمونه‌ای نشان داد وضعیت تمامی ابعاد (اقتصادی، کالبدی، اجتماعی و زیست‌محیطی) به‌طور معناداری پایین‌تر از حد متوسط است. همچنین نتایج تحلیل واریانس تفاوت معناداری بین دیدگاه گروه‌های سنی مختلف در ابعاد اقتصادی، کالبدی و اجتماعی را نشان داد. نتایج مدل‌سازی معادلات ساختاری (PLS) نشان داد تمامی ابعاد چهارگانه بر طراحی شهری محرک تأثیر مثبت و معناداری دارند. بعد کالبدی با ضریب مسیر ۳۴۲/۰ بیشترین تأثیر و بعد زیست‌محیطی با ضریب ۲۶۸/۰ کمترین تأثیر را داشته‌اند. در نهایت، طراحی شهری محرک با ضریب مسیر ۷۲۶/۰ تأثیر قوی و معناداری بر توسعه مناطق جدید ارومیه دارد.

### اطلاعات مقاله

نوع مقاله: مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۸/۴

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۹/۰۴

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۹/۰۷

تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۱۰/۰۳

### کلیدواژه‌ها:

طراحی شهری محرک توسعه مناطق جدید مدل‌سازی معادلات ساختاری ارومیه

**استناد:** ملازاده، زهرا، درس‌خوان، رسول، حق‌لسان، مسعود و موسوی، میرسعید. (۱۴۰۴). ارزیابی و اولویت‌بندی مؤلفه‌های طراحی شهری محرک در توسعه شهری مناطق جدید ارومیه. *جغرافیا و برنامه ریزی منطقه‌ای*، ۱۵(۴)، ۵۶۸-۵۹۶. DOI:10.22034/jgeoq.2026.580531.4431



© نویسندگان.

ناشر: موسسه آموزش عالی قشم

## مقدمه

در دوره معاصر مناطق شهری با چالش‌ها و مسائل متعددی در زمینه ایجاد و توسعه زیرساخت‌های شهری، روبروست. این واقعیت که زیرساخت‌های موجود که عموماً تک‌بعدی هستند، پاسخگوی نیازهای چندبعدی جوامع کنونی نیستند، نیاز به بازاندیشی در رویکردهای توسعه زیرساخت‌های شهری را مطرح نموده است که در این بین، طراحی شهری محرک یکی از رویکردهای اساسی در توسعه زیرساخت‌های شهری، است (Li et al, 2022). طراحی شهری محرک به مجموعه‌ای از اهداف مختلف از جمله ارتقاء و بهبود زیرساخت‌ها، توسعه شبکه معابر شهری و فضاهای عمومی، توسعه و تأمین خدمات شهری-محله‌ای و باززنده‌سازی مجموعه‌ها و فضاهای شهری اطلاق می‌شود از سویی دیگر طراحی شهری محرک فرآیندی است که یک عنصر زیرساختی در بافت موجود شهری، به وجود آید تا کیفیت محل را به‌عنوان محرک (کاتالیزور) توسعه و ارتقاء دهد. در واقع، پروژه‌های محرک توسعه واردکردن عنصری جدید اعم از اقدام طراحانه، سیاست‌گذاری یا بسترسازی رویداد در بافت شهری است که با اثرگذاری مثبت بر عناصر موجود به بازآفرینی مداوم و تدریجی دامنه هم پیوند خود می‌انجامد (Kidokoro et al, 2023; Ndreu, 2016). استراتژی محرک توسعه شهری یک معرفی حساب‌شده از عناصری جدید است که باعث تجدید حیات می‌شوند و عناصر موجود در یک فضای بلااستفاده را بدون اینکه اساساً تغییر دهند، احیاء می‌کند. این استراتژی یک جایگزین برای توسعه‌های دیگر نیست بلکه ترکیبی از راهبردهای توسعه‌های موجود است و برخی از این پروژه‌ها فرصتی برای پایداری بیشتر و حمایت از طبیعت ارائه می‌دهند (Walkowiak & Frazier, 2002). به‌عبارت‌دیگر، این پروژه‌ها فرآیند بهسازی گام‌به‌گام و مستمر را در بافت شهری ایجاد می‌کنند و در نتیجه تحولات بعدی را هدایت می‌کنند. در این راستا برای موفقیت محرک شهری، محرک باید نه به‌عنوان یک عنصر مستقل، بلکه به‌عنوان عنصری در چارچوب و سیستم معینی عمل کند که تحولات آتی را هدایت کند. این پروژه‌ها به لحاظ مقیاس و حیطه عمل متفاوت هستند، اما هدف عمومی همه آن‌ها تحریک دگرگونی و توسعه می‌باشد. به‌طور کلی طراحی و پروژه‌های شهری محرک با تأکید بر رویکرد بازآفرینی در راستای ارتقاء بافت‌های شهری فرسوده و مسئله‌دار مطرح گردیده‌اند، با این حال استفاده از این رویکرد در بافت‌های جدید می‌تواند مقدمات توسعه متعادل و پایدار را در ابعاد مختلف موجب گردد (Liang & Li, 2020: 7).

شهر ارومیه به‌عنوان یکی از شهرهای مهم شمال غرب ایران و مرکز استان آذربایجان شرقی، طی دهه‌های اخیر با گسترش فیزیکی و جمعیتی گسترده روبه‌رو بوده است. در این رهگذر، عدم آینده‌نگری مناسب در حوزه‌ی توسعه شهری موجب گردیده که علاوه بر گسترش بافت‌های نابسامان و مسئله‌دار، بافت‌های جدید نیز از توسعه درخور توجهی برخوردار نباشند. این محدوده‌های جدید در برخی موارد به دلیل بهره‌مندی ضعیف از زیرساخت‌ها و کاربری‌های موردنیاز در مقیاس محدوده از استقبال مناسب برخوردار نیستند؛ در این راستا، ضروری است که به‌منظور تحقق پایداری در توسعه‌های آینده شهری، با بهره‌گیری از قابلیت طراحی شهری و تأکید بر محرک توسعه به تسریع توسعه‌های جدید شهری در ارومیه اقدام نمود. به عبارتی با شناسایی مؤلفه‌های طراحی شهری محرک و تدوین الگوی مطلوب می‌توان توسعه شهری مناطق جدید را تسریع بخشیده و از مسائل و مشکلاتی که دامن‌گیر بافت‌های موجود شهر است، جلوگیری به عمل آید.

در این راستا، می‌توان عنوان کرد که محرک توسعه شهری جایگزینی برای استراتژی‌های قبلی نیست بلکه ابزاری است در درون استراتژی‌های تغییر شکل شهری مانند تجدید حیات شهری، توسعه مجدد و بازآفرینی شهری که می‌تواند با استراتژی‌های قبلی ترکیب شود و باعث توسعه فضاهای اطراف بلافاصل خود گردد. برای اعمال پروژه‌های محرک توسعه‌ی شهری نیاز به سیاست‌گذاری منطقه بندی، کاربری‌های مختلط، برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، جذاب کردن سایت برای جذب کاربران و توریست‌ها و

سرمایه‌گذاری عمومی است. بدین منظور با توجه به اهمیت و نقش طراحی شهری محرک از طریق پروژه‌های محرک‌های توسعه در راستای ارتقاء کیفیت محیطی، تحقیق حاضر به دنبال این سؤال اصلی است که چگونه می‌توان مؤلفه‌های طراحی شهری محرک در تسریع توسعه شهری مناطق جدید ارومیه را ارزیابی و اولویت‌بندی نمود؟

### مبانی نظری

طراحی شهری فرآیندی میان‌رشته‌ای است که با شکل‌دهی به تنظیمات فیزیکی شهر، بر کیفیت زندگی، تعاملات اجتماعی و کارکردی فضاها تأثیر می‌گذارد. این رشته میان معماری و برنامه‌ریزی شهری قرار دارد و بر چگونگی تجربه فضاهای عمومی توسط انسان تمرکز دارد. طراحی شهری هنر و علم ایجاد شکل، سازمان‌دهی و کاربری فضاهای شهری است که هدف آن ارتقای کیفیت محیط شهری و تجربه انسان از فضا است (Carmona & Tiesdell, 2007). یکی از اهداف کلیدی طراحی شهری ارتقای کیفیت زندگی و رضایت شهروندان از محیط شهری است. تحقیقات نشان داده‌اند که ویژگی‌های محیط ساخته‌شده مانند تراکم، ترکیب کاربری، دسترسی، کیفیت فضاهای عمومی و طراحی مسیرها تأثیر معناداری بر رضایت، سرزندگی و رفاه شهری دارند (Mouratidis, 2021). در جدول شماره ۱ تعاریف شهری ارائه شده است.

### جدول ۱: تعاریف طراحی شهری

تعریف	سال	نویسنده
فرآیندی تکاملی و مستمر است که باید در چهارچوب تغییرات مداوم تحقق پذیرد. طراحی شهری بیش از هر چیز انسان را مدنظر قرار می‌دهد و بنابراین تابع تغییر و تحول می‌باشد. طراحی شهری، عمدتاً ولی نه منحصرأ، شکل کالبدی و سه‌بعدی شهر و همچنین نیروهای شکل‌دهنده آن را موردتوجه قرار می‌دهد.	۱۹۹۶	Golany
تصویری است که از طریق یک فرآیند واقعیت پیدا می‌کند. طراحی شهری تلاش می‌کند نیروهایی که شهر را شکل می‌دهند شناخته، آثار آن‌ها را ارزیابی کرده و سپس با در نظر گرفتن نظام و شکل شهر، مزایای آن را تقویت و معایب را رفع نماید.	۱۹۹۴	Kindsvatter & Von Grossmann
سازمان‌ها دهی فضائی، زمانی، معانی و ارتباطات.	۱۹۷۷	Rapoport
بخشی از معماری است که به ایجاد محیط شهری می‌پردازد. از نظر تئوری طراحی شهری کمتر به کیفیت و چگونگی یک ساختمان واحد می‌اندیشد، بلکه بیشتر رابطه بین ساختمان‌ها را موردتوجه قرار می‌دهد. هدف عمده آن همان بافت فضائی است که هر یک از ساختمان‌ها را به مجموعه معنی‌دار و زیبایی بنام «شهر» متصل و مربوط می‌سازد.	۱۹۷۵	Music
اصولاً بخشی از برنامه‌ریزی شهری است که با سازمان فضائی جامعه سروکار دارد.	۱۹۷۷	Minerbi
هدف طراحی شهری عبارت است از به وجود آوردن یک محیط مناسب برای هر یک از افرادی که در شهر زندگی می‌کنند، از لحظه‌ای که از خواب بلند می‌شوند تا شب که می‌خوابند (ص ۴۶).	۱۹۷۴	Bacon
یک سیاست عمومی در مورد فضا و شکل.	۱۹۷۴	Barnett

طراحی شهرها را می‌توان به‌عنوان انتخاب و سازمان‌دهی یک سری نظام‌هایی فرض کرد که معرف و مبین اطلاعات فرهنگی جامعه برای حصول هدف خاصی بوده و بر این اساس که راه‌حل‌های موقتی و آزمایشی هستند، پیشنهادهایی برای تأمین هدف‌های فوق‌ارائه می‌دهد.	۱۹۸۲	Lynden
به توزیع و نظام کلی فضائی فعالیت‌ها و عناصر در یک منطقه وسیع مربوط می‌شود. در طراحی شهری گروه‌های ذینفع متعدد، از نظر زمانی میان‌مدت، کنترل نسبی و حالت اختتام یا پایانی بر آن نیست.	۱۹۶۰	Lynch

ارزیابی در طراحی شهری فرآیندی برای سنجش میزان موفقیت پروژه‌ها یا سیاست‌ها در دستیابی به اهداف از پیش تعیین‌شده است. این فرآیند می‌تواند شامل ارزیابی تأثیرات محیطی، اجتماعی و اقتصادی باشد. ارزیابی صحیح نیازمند شاخص‌های مشخصی است که وضعیت موجود را با وضعیت مطلوب مقایسه می‌کند. ارزیابی فرآیند جمع‌آوری و تحلیل اطلاعات به‌منظور قضاوت در مورد ارزش یا مطلوبیت یک پروژه طراحی شهری در دستیابی به اهداف توسعه پایدار و رضایت کاربران است (Mulliner, 2016).

همان‌طور که رشد بی‌رویه شهرها باعث دگرگونی بافت شهری و غفلت از بسیاری از نقاط آن شده است، ضرورت یافتن راهکارهایی برای به حداقل رساندن تغییرات نامطلوب بیش‌ازپیش احساس می‌شود. در این راستا، پژوهش‌های اخیر نشان می‌دهند که طراحی معماری و شهری می‌تواند به‌عنوان «محرک» عمل کرده و کیفیت زندگی را ارتقا دهد. این رویکرد تأکید دارد که طراحی موفق تنها در سطح ساختمان‌های منفرد خلاصه نمی‌شود، بلکه باید کیفیت کلی زندگی شهری را هدف قرار دهد (Fadhil & Hintchel, 2024). دستیابی به احیای معنادار محلات، یک چالش همیشگی برای برنامه‌ریزان شهری است، زیرا مشکلات پیش روی محلات درونی شهرها پیچیده و به‌هم‌پیوسته هستند. اخیراً، هم در عمل و هم در ادبیات علمی احیای محلات، بر رویکرد جامع تأکید شده است. در این زمینه، مفاهیم توانمندسازی و پروژه‌های محرک اهمیت فزاینده‌ای پیدا کرده‌اند (Sideroff, 2003). مفهوم «محرک» در طراحی شهری به مداخلات یا پروژه‌هایی اطلاق می‌شود که فراتر از تأثیر فیزیکی مستقیم خود، باعث ایجاد تغییرات زنجیره‌ای، جذب سرمایه‌گذاری و تحول در بافت اطراف می‌شوند. این مولفه‌ها می‌توانند شامل فضاهای عمومی، ساختمان‌های نمادین، یا زیرساخت‌های حمل‌ونقل باشند که پویایی شهری را فعال می‌کنند. مؤلفه‌های محرک، عناصر یا استراتژی‌های طراحی هستند که با ایجاد واکنش‌های مثبت در محیط اطراف، به‌عنوان موتور برای توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی عمل کرده و فرآیند تغییر شهری را تسریع می‌کنند (Grodach, 2008).

توسعه شهری فرآیندی پویا شامل رشد فیزیکی، اقتصادی و اجتماعی شهرها است. در ادبیات مدرن، تأکید توسعه شهری بر «پایداری» است؛ به این معنا که رشد شهری نباید به بهره‌برداری بی‌رویه از منابع و تخریب محیط‌زیست منجر شود، بلکه باید کیفیت زندگی نسل‌های فعلی و آینده را تأمین کند. توسعه شهری فرآیند بهبود اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی جوامع شهری است که منجر به ایجاد فرصت‌های شغلی، مسکن مناسب، زیرساخت‌های کافی و فضاهای عمومی باکیفیت برای ساکنان می‌شود (Jabareen, 2006, Habitat, 2016). در خصوص توسعه مناطق جدید ارومیه، این دیدگاه حائز اهمیت است که طراحی معماری و شهری باید از تاریخ و هویت شهر الهام گرفته و با در نظر گرفتن بافت شهری، توسعه جدید را از طریق سازوکارهای محرک با محیط اطراف ادغام کند. علاوه بر این، شاخص‌های کلیدی کیفیت زندگی نظیر پایداری، سلامت، آموزش،

ایمنی و ملاحظات روان‌شناختی، باید به‌عنوان مؤلفه‌های اصلی در ارزیابی و اولویت‌بندی پروژه‌های طراحی شهری در این مناطق موردتوجه قرار گیرند.

هر شهر دارای ویژگی منحصربه‌فردی است که می‌توان از آن به‌عنوان محرکی برای توسعه در برنامه‌ریزی شهری کلان‌نگر و مشارکتی بهره‌جست. این ویژگی می‌تواند به‌عنوان ابزاری کاربردی برای دولت‌ها و مدیریت شهری در اداره منطقی و اصولی شهرها به کار گرفته شود (سرور و همکاران، ۱۳۹۹). مناطق جدید یا شهرهای جدید، مناطق توسعه‌یافته‌ای هستند که معمولاً برای پاسخ به رشد جمعیت، اسکان مهاجران یا کاهش فشار از مرکز شهر ایجاد می‌شوند. این مناطق اغلب با چالش‌هایی نظیر فقدان هویت، وابستگی به مرکز شهر و نیاز به زیرساخت‌های مستقل مواجه هستند. مناطق جدید شهری محدوده‌های برنامه‌ریزی‌شده‌ای هستند که در خارج از بافت فرسوده یا هسته مرکزی شهر احداث می‌شوند و هدف آن‌ها ایجاد تعادل فضایی، اسکان جمعیت اضافی و تمرکز بر رویکردهای نوین طراحی و توسعه پایدار است (Chowaniok, 2008, UN, 2009). در شرایطی که اراضی قابل توسعه در شهرهای معاصر به‌ویژه در مناطق جدید شهری به‌طور فزاینده‌ای محدود و پرهزینه شده‌اند، رویکردهای نوین توسعه شهری بیش‌ازپیش به بهره‌گیری از فضاهای کم‌استفاده و ظرفیت‌های پنهان شهری معطوف شده‌اند. در این میان، نظریه کاتالیزور شهری طراحی شهری را به‌عنوان عاملی محرک در آغاز، هدایت و تسریع فرایندهای تحول شهری معرفی می‌کند؛ به‌گونه‌ای که مداخلات هدفمند و باکیفیت در مقیاس‌های محدود می‌توانند به تغییرات فضایی، اجتماعی و عملکردی در مقیاس گسترده‌تر منجر شوند. طراحی شهری محرک با ارتقای کیفیت محیط ساخته‌شده، تقویت هویت مکان، ایجاد پیوند میان عناصر قدیم و جدید و فعال‌سازی فضاهای کم‌استفاده، زمینه‌ساز توسعه‌ای منسجم‌تر و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان می‌شود. از این منظر، شناسایی، ارزیابی و اولویت‌بندی مؤلفه‌های طراحی شهری محرک، نقشی اساسی در موفقیت توسعه شهری مناطق جدید ایفا می‌کند (Francin, 2015, Wang & Shmelova-Nesterenko, 2025). طراحی شهری محرک به آن نوع طراحی و اجرای یک پروژه زیرساختی اطلاق می‌شود که هدف آن به وجود آوردن عکس‌العمل‌های سازنده و محرک باشد. این نوع طراحی شهری به دودسته تقسیم می‌شود. دسته اول شامل تهیه زیرساخت اغلب برای بخشی از شهر یا حومه و فروش قطعات به مردم به‌منظور ساختن ساختمان است. دسته دوم ایجاد زیرساخت در بافت شهری موجود به‌منظور ارتقای کیفیت و ارزش آن است (لنگ، ۱۳۹۳: ۴۹). رویکرد کاتالیزور شهری می‌تواند به‌عنوان چارچوبی برای احیا و توسعه مناطق مختلف، از بافت‌های تاریخی گرفته تا مناطق جدید، مورد استفاده قرار گیرد. مداخلات کاتالیزوری می‌توانند با ایجاد پیوند میان بافت موجود و توسعه‌های جدید، منجر به فعال‌سازی فضایی و توسعه پایدار شوند (Fan, 2020). این امر نشان می‌دهد که برای مناطق جدید ارومیه نیز شناسایی مؤلفه‌هایی که قابلیت ایجاد چنین پیوندها و تأثیراتی را دارند، ضروری است. در نظریه محرک شهری، فضاهای عمومی موفق به‌عنوان اجزایی فعال از یک کل یکپارچه شهری تلقی می‌شوند که از طریق مداخلات هدفمند می‌توانند فرایندهای احیاء و تحول شهری را تحریک کنند. بر اساس دیدگاه آتو و لوگان و تفسیرهای بعدی، اثربخشی طراحی شهری محرک وابسته به مجموعه‌ای از مؤلفه‌های زمینه‌محور شامل ابعاد مورفولوژیک، اجتماعی، عملکردی، ادراکی، بصری و زمانی است (Kristo & Dhiamandi, 2016). در چارچوب نظریه طراحی شهری محرک، مداخلات هدفمند در خیابان‌های مرکزی می‌توانند با ارتقای پیاده‌پذیری، سرزندگی و تنوع فعالیت‌ها، محرک تحول شهری باشند (Zolfigol et al, 2020). در جدول شماره ۲ عوامل مؤثر در طراحی پروژه‌های محرک توسعه ارائه شده است.

## جدول ۲: عوامل مؤثر در طراحی پروژه‌های محرک توسعه

مورفولوژیکی	درک درست از طرح بلوک و خیابان باید به رسمیت شناخته شود و در صورت نیاز ارتقاء داده شود تا مطمئن شویم که چارچوب گردشی به‌درستی عمل می‌کند.	عوامل زمینه‌ای
ادراکی	باید یک برداشت کلی از منطقه صورت گیرد تا تغییرات ادراکی که نیاز به ایجاد دارند، درک شود.	
اجتماعی	پروژه‌های محرک توسعه باید فضاهای عمومی برای کاربران ایجاد نمایند.	
بصری	کاتالیزور شهری باید تجربه بصری جذاب برای منطقه توسعه داده‌شده با استفاده از معماری بومی محلی فراهم نماید.	
عملکردی	کاتالیزور شهری باید قابلیت‌های یک منطقه را افزایش دهد، نه اینکه مانع آن بشود.	
زمانی	کاتالیزور باید همچنین به لحاظ زمانی پاسخگوی یک مکان باشد یعنی هنگامی که مکان، کاتالیزور را تغییر می‌دهد به لحاظ زمانی باید قادر به انطباق با این تغییر باشد.	
حس مکان و هویت	<p>- کاتالیزور شهری باید با موفقیت حسی قوی از مکان و هویت را انتقال دهد. یک کاتالیزور لازم است که در محیط‌زیست خود ریشه داشته باشد و به بافت خود پاسخ دهد.</p> <p>- کاتالیزورها نباید تنظیمات خود را خراب کنند بلکه باید آن را تقویت نمایند.</p> <p>- کاتالیزورها علاوه بر رفع نیازهای کالبدی باید ویژگی‌های اجتماعی را نیز دخیل کنند. این روابط متقابل بین کالبد و اجتماع نقش حیاتی در «حس» مکان بازی می‌کند.</p> <p>- کاتالیزور شهری باید به تأثیراتی که در پیرامونش رخ می‌دهد نیز پاسخگو باشد، طوری که معنا و عملکردش از مکانی استنتاج گردد که فراهم آورنده هویتی باشد که یکی از مکان واقعی مشتق شده است.</p>	

منبع: (Bohannon, 2004)

در بسیاری از موارد، پروژه‌های کلان‌شهری نظیر برگزاری نمایشگاه‌های جهانی، ساخت استادیوم‌ها و مراکز همایش، به‌عنوان استراتژی‌هایی برای احیای شهری مطرح شده‌اند. با این حال، تقریباً تمام این پروژه‌ها با الگوی «توسازی تخریبی» آغاز شدند؛ رویکردی که شامل تخلیه ساکنان پیش از آغاز توسعه و استقرار پروژه در خارج از بافت اصلی شهر می‌شود. این الگو به نظر می‌رسد با اصول توسعه پایدار، به‌ویژه در بافت‌های شهری موجود، در تضاد باشد (Kongsombat, 2012). این چالش در خصوص توسعه مناطق جدید شهر ارومیه نیز کاملاً محسوس است. استراتژی بازآفرینی و توسعه در این مناطق نباید صرفاً بر پایه پروژه‌های عظیم و چشم‌اندازهای نهایی و دست‌نیافتنی باشد؛ بلکه باید بر مبنای شناسایی مؤلفه‌های طراحی شهری‌ای شکل گیرد که دارای چشم‌اندازی معتدل و قابل‌دستیابی هستند. در واقع، مؤلفه‌های طراحی شهری محرک باید آن‌گونه عمل کنند که سایر بخش‌های شهر را برانگیخته یا آماده سازند تا به دستیابی به چشم‌اندازهای مشابه و توسعه پایدار اقدام کنند؛ بنابراین، اولویت‌بندی این مؤلفه‌ها به گونه‌ای که از الگوهای ناپایدار تخریبی اجتناب کرده و به توسعه تدریجی و زنده منجر شود، ضروری به نظر می‌رسد.

همیلتون (۲۰۰۹) نیز استدلال می‌کند: پروژه‌های محرک توسعه را می‌توان در ساختمان‌های فردی (مانند هتل، مجتمع مرکز خرید، موزه و ...) و در محوطه‌ها (مراکز حمل‌ونقل و ...)، محلات مرکزی و در کوچک‌ترین مقیاس می‌توان در قالب اجرای هنر عمومی

در فضاهای قابل‌تعریف بین ساختمان‌ها و در نزدیکی هم ایجاد کرد (قانع و همکاران، ۱۳۹۹). در این خصوص در جدول شماره ۳ خصوصیات پروژه‌های محرک توسعه ارائه می‌شود.

### جدول ۳: خصوصیات پروژه‌های محرک توسعه

پارک	محرک توسعه در مقیاس کلان (فضای عمومی)
محوطه‌سازی فضای باز	
پیاده راه	
مراکز حمل‌ونقل عمومی	
فروشگاه و مرکز تجاری	محرک توسعه در مقیاس متوسط (ساختمان)
کافه و رستوران	
فرهنگسرا	
مدرسه	
آموزشگاه	
کتابخانه	
درخت کاری و استفاده از گیاهان	محرک توسعه در مقیاس خرد (هنر عمومی)
مبلمان و تجهیزات روشنایی	
هنر دیجیتالی	
مجسمه و المان	
نمایشگاه، جشنواره و فستیوال	
نقاشی دیواری	

منبع: (قانع و همکاران، ۱۳۹۹)

در دهه اخیر، «رویکرد مبتنی بر مکان» به‌عنوان اصل راهنمای سیاست‌های توسعه‌ای در سطح اتحادیه اروپا و بسیاری از مناطق پیشرو مطرح شده است. این رویکرد با فرض بنیادین «اهمیت مکان»، هدف خود را ارتقای توسعه محلی و عدالت فضایی از طریق بهره‌گیری از پتانسیل‌های بومی و تصمیمات سیاستی مشورتی تعریف می‌کند (Keller & Virág, 2022). در این دیدگاه، توسعه شهری فرآیندی انتزاعی نیست، بلکه ریشه در ویژگی‌های منحصر به فرد هر سایت دارد. برای موفقیت اقدامات مبتنی بر مکان، وجود ظرفیت نهادی کافی ضروری است. این ظرفیت نیازمند حکمرانی باکیفیت و «رهبری مکانی» با توانایی‌های تحول‌آفرین است. محیط نهادی داخلی می‌تواند با توانمندسازی عوامل محلی برای بازتعریف مسائل و چالش‌های محلی و ساختن ائتلاف‌هایی در طیف افقی (بین بازیگران محلی) و مقیاس‌های عمودی (بین سطوح مختلف دولت)، چارچوبی برای حکمرانی توسعه محلی فراهم آورد (Keller & Virág, 2022). پژوهش‌های تطبیقی در این زمینه نشان می‌دهد که شرایط داخلی می‌توانند پارامترهای ترتیبات نهادی خاص مکان را تغییر دهند. این تغییر از طریق تأثیرگذاری بر ظرفیت عوامل محلی در ساختن ائتلاف‌ها و برگزاری مشورت‌ها رخ می‌دهد. بررسی تکامل ائتلاف‌های محلی، تأثیر جاه‌طلبی‌ها و تعهد بازیگران مختلف و فرآیند برنامه‌ریزی و اجرا از طریق پیوندهای افقی و عمودی، نشان می‌دهد که موفقیت پروژه‌های شهری در گرو هماهنگی نهادی و

مشارکت واقعی ذینفعان است. در خصوص توسعه مناطق جدید ارومیه، این رویکرد حاکی از آن است که مؤلفه‌های طراحی شهری محرک نباید به صورت تحمیلی و از بالا به پایین تعیین شوند. بلکه، شناسایی و اولویت‌بندی این مؤلفه‌ها باید در بستر یک فرآیند مبتنی بر مکان صورت گیرد که در آن ظرفیت‌های محلی، نیازهای واقعی ساکنان و توانایی شکل‌گیری ائتلاف‌های توسعه‌ای مورد توجه قرار گیرد. بدون وجود چنین بستر نهادی و رهبری محلی، حتی بهترین طرح‌های طراحی شهری نیز ممکن است در تحقق اهداف توسعه پایدار و عدالت فضایی ناکام بمانند.

### پیشینه پژوهش

پژوهش حاضر در نظر دارد باهدف ارزیابی و اولویت‌بندی مؤلفه‌های طراحی شهری محرک به تسریع توسعه شهری در مناطق جدید بپردازد؛ بنابراین مرور ادبیات تحقیق و پژوهش‌های مرتبط با آن، از جنبه‌های مقاله‌های علمی پژوهشی داخلی و خارجی انجام می‌گیرد. توجه به مطالعات انجام گرفته در ارتباط با موضوع پژوهش مانند طراحی شهری محرک، متغیرهای تأثیرگذار بر آن و توسعه شهری محرک، بررسی شده و خلاصه‌ای از ساختار مطالعات مرتبط به لحاظ نظری ارائه می‌شود. هرچند که به لحاظ حیطة مطالعات، اکثر تحقیقات انجام شده هم‌راستای مطالعات حاضر می‌باشد، اما در نحوه تمرکز به موضوع (مؤلفه‌های طراحی شهری محرک در تسریع توسعه شهری مناطق جدید) تفاوت‌هایی دیده می‌شود که در نهایت می‌توان از تجربیات آن‌ها در جهت پیشبرد اهداف پژوهش بهره جست.

رخش ماه و همکاران (۱۴۰۳) در پژوهشی با عنوان توسعه کالبدی شهری بر اساس عدالت فضایی (مورد مطالعه: شهر یاسوج) این نتیجه را بیان کردند که سیستم‌های مدیریتی و فکری و انسانی در اغلب کشورهای توسعه‌یافته به عنوان قلب نظام برنامه‌ریزی شهری محسوب می‌شود و ابعاد کالبدی و فیزیکی که در تناسب با دیدگاه جبر محیطی به شهر است، کمتر مورد توجه بوده است. تاجیک و همکاران (۱۴۰۲) در مقاله‌ای با عنوان تحلیلی بر چالش‌های توسعه محلی مبتنی بر بازآفرینی اقتصاد پایدار شهری، مطالعه موردی: شهر تهران این نتیجه را بیان کردند که الگوی بازآفرینی با رویکرد اقتصاد پایدار می‌تواند بدیل مناسبی برای توسعه مجدد محله‌های ناکارآمد باشد. شاهعلی و همکاران (۱۴۰۲) در پژوهشی با عنوان تحلیل پروژه‌های محرک توسعه مبنایی برای پیشرفت و توسعه منطقه‌ای در منطقه مکران این نتیجه را بیان کردند امکان‌سنجی پروژه‌های محرک توسعه و مؤلفه‌های برنامه‌ریزی (سیاستی، مدیریتی و راهبردی، قانونی، اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی)، طراحی و اجرایی این پروژه‌ها جهت تحریک توسعه در مناطق محروم و نیازمند توسعه شهری می‌باشد. طغرای و همکاران (۱۴۰۲) در مقاله‌ای با عنوان تبیین نقش طراحی شهری (با تأکید بر محرک‌های توسعه) در بازآفرینی محلات شهری با رویکرد پایداری اجتماعی، محرک توسعه بازآفرینی محلات جهت ارتقای دسترسی برابر، حس مکان، نشاط و شادی، تنوع، تعاملات اجتماعی و ایمنی و امنیت را بیان کردند. کریمی و سرور (۱۴۰۲) در مقاله‌ای با عنوان تحلیلی بر کارآمدی و اثربخشی ابزارهای مالی - اقتصادی بهسازی و نوسازی شهری (مطالعه موردی: منطقه ۲۰ شهرداری تهران) این نتیجه را بیان کردند که برای تأمین مالی پروژه‌های نوسازی و بهسازی بافت فرسوده، مهم‌ترین معیارها از نظر کارشناسان مربوطه و سرمایه‌گذاران، معیارهای نرخ بازده بیشتر، مشارکت بیشتر بخش خصوصی و سقف تأمین وجوه بیشتر است. هدایت و همکاران (۱۴۰۲) در مقاله‌ای با عنوان تدوین نقشه راهبردی رشد و توسعه نسل نخست شهرهای جدید در ایران (مورد مطالعه: شهر جدید پردیس)، این نتیجه را بیان کردند که عامل‌های محرک‌های رشد و توسعه شهرهای جدید در پنج بعد اصلی اقتصادی، اجتماعی - فرهنگی، مدیریتی - نهادی، کالبدی، ارتباطی و زیست‌محیطی شناسایی می‌شوند. ناکاجیما و مورایاما (۲۰۲۴) در پژوهشی با عنوان رویکردهای احاطه‌گر بازآفرینی شهری از طریق پروژه‌های خرد: مطالعه تطبیقی سه

مورد ماچیزوکوری در ژاپن، این نتیجه را بیان کردند که پرداختن به معضلات موقتی و نهادی با بازآفرینی شهری فراگیر از طریق پروژه‌های کوچکی که فرآیندهای ارزیابی و کاهش نابرابری منابع را خودسازمان‌دهی نمایند. دوناتی و رودریگز-گارسیا (۲۰۲۴) در مقاله‌ای با عنوان جریان سازی جنسیتی در پروژه‌های شهری: پیشنهاد سنجشی اعمال شده بر سیاست‌های بازآفرینی شهری اسپانیا، بهره‌مندی از دیدگاه‌های جنسیتی و مشارکتی نمودن پروژه‌های محرک توسعه عاملی برای تحقق سیاست‌های بازآفرینی شهری را بیان کردند. ژائو و همکاران (۲۰۲۴) در مقاله‌ای با عنوان پژوهش در مورد نوسازی پایدار محله‌های تاریخی مبتنی بر نظریه کاتالیزور شهری، بیان کردند که نظریه کاتالیزور شهری دقیقاً ابزار برای تجدید زمین‌های حفاظت‌شده تاریخی هستند. بیان و سو<sup>۳</sup> (۲۰۲۲) در مقاله‌ای با عنوان پژوهش در مورد طراحی فضای عمومی در بازآفرینی شهری مبتنی بر تصمیم‌گیری خوشه‌ای چندمعیاره، پروژه‌های محرک توسعه در طرح‌های نوسازی شهری به‌عنوان عاملی مهم در موفقیت برنامه‌های اجتماعی و اقتصادی با دیدگاه سیستمی و مشارکتی در مدیریت طراحی شهری را بیان کردند. مرور ادبیات و پیشینه پژوهش نشان می‌دهد که اگرچه مطالعات متعددی در حوزه بازآفرینی شهری، توسعه محلات و استفاده از پروژه‌های محرک در سطح داخلی و خارجی انجام شده است، اما همچنان کاستی‌ها و خلأهای قابل توجهی وجود دارد که ضرورت انجام پژوهش حاضر را توجیه می‌کند. در سطح مطالعات داخلی، اگرچه پژوهش‌هایی به بررسی ابعاد مختلف توسعه شهری (مانند عدالت فضایی، اقتصاد پایدار و ابزارهای مالی) پرداخته‌اند، اما اکثر این تحقیقات با رویکردی کلی به موضوع نگریسته‌اند. در این میان، توجه دقیق به نقش «مؤلفه‌های طراحی شهری محرک» به‌عنوان عاملی برای تسریع توسعه در مناطق جدید (نه صرفاً رشد کلی شهرها) کمتر مورد توجه و بررسی قرار گرفته است. به‌عبارت‌دیگر، چگونگی تبدیل پروژه‌های طراحی شهری به عوامل محرک برای شتاب‌دهی به توسعه در مناطق جدید شهری، همچنان نیازمند شناسایی و اولویت‌بندی دقیق‌تر مؤلفه‌ها است. در سطح مطالعات خارجی، اگرچه نظریه‌های کاربردی مانند نظریه کاتالیزور شهری (ژائو و همکاران) و رویکردهای خرد و مشارکتی (ناکاجیما و مورایاما، بیان و سو) مطرح‌شده‌اند، اما این مطالعات بیشتر در بافت‌های تاریخی یا با تمرکز بر پروژه‌های بسیار کوچک‌مقیاس انجام شده‌اند؛ بنابراین، باوجود شناسایی اهمیت پروژه‌های محرک، خلأ اصلی پژوهش حاضر در عدم وجود مدلی جامع و بومی‌سازی شده است که به طور اختصاصی به ارزیابی و اولویت‌بندی مؤلفه‌های طراحی شهری محرک باهدف تسریع توسعه شهری در مناطق جدید (با تأکید بر مورد مطالعه ارومیه) بپردازد. پژوهش حاضر با تکیه بر مدل‌سازی معادلات ساختاری، تلاش می‌کند این شکاف نظری و کاربردی را پر کرده و نشان دهد کدام مؤلفه‌های طراحی شهری (کالبدی، اقتصادی، اجتماعی یا زیست‌محیطی) بیشترین اثر محرک سازی را بر توسعه این مناطق دارند.

## روش تحقیق

(۱) پژوهش حاضر از نظر هدف، کاربردی و از نظر ماهیت و داده‌ها، از نوع توصیفی-تحلیلی است. این پژوهش به‌صورت پیمایشی و با استفاده از ابزار پرسشنامه انجام شده است. جامعه آماری این تحقیق را کلیه شهروندان ساکن در مناطق جدید شهر ارومیه تشکیل می‌دهند. برای تعیین حجم نمونه از فرمول کوکران استفاده شد که با توجه به محدودیت‌های دسترسی و فرضیات جامعه آماری، حجم نمونه برابر با ۳۸۴ نفر محاسبه گردید. روش نمونه‌گیری در این پژوهش، نمونه‌گیری تصادفی ساده بوده است.

<sup>1</sup> Donati & Rodriguez-Garcia

<sup>2</sup> Zhao et al

<sup>3</sup> Bian & Su

۲) ابزار گردآوری داده‌ها، پرسشنامه محقق ساخته شامل دو بخش ویژگی‌های جمعیت شناختی (جنسیت، سن، تحصیلات، شغل و مدت سکونت) و سؤالات تخصصی مربوط به ابعاد چهارگانه پژوهش (اقتصادی، کالبدی، اجتماعی و زیست‌محیطی) بود. برای سنجش گویه‌ها از طیف لیکرت پنج‌گانه استفاده شده است.

۳) برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از نرم‌افزارهای اس پی اس اس و اسمارت پی ال اس استفاده شد. در بخش آمار توصیفی، از فراوانی، درصد، میانگین و انحراف معیار برای توصیف ویژگی‌های نمونه و متغیرها بهره گرفته شد. در بخش آمار استنباطی، ابتدا با استفاده از آزمون کولموگروف-اسمیرنوف نرمال بودن توزیع داده‌ها بررسی شد و سپس برای آزمون فرضیات پژوهش و مقایسه میانگین‌ها از آزمون‌های پارامتریک شامل آزمون t تک نمونه‌ای (برای سنجش وضعیت ابعاد) و تحلیل واریانس یک‌طرفه (ANOVA) برای بررسی تفاوت دیدگاه‌های گروه‌های مختلف استفاده گردید. در نهایت، برای آزمون مدل مفهومی و بررسی روابط ساختاری بین متغیرهای پژوهش، از مدل‌سازی معادلات ساختاری مبتنی بر کوواریانس با استفاده از روش حداقل مربعات جزئی در نرم‌افزار اسمارت پی ال اس بهره گرفته شد. همچنین روایی پرسشنامه از طریق روایی محتوا و روایی سازه و پایایی آن با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ و پایایی ترکیبی تأیید شد. جدول شماره ۴ نشان می‌دهد که سطح معناداری آزمون کولموگروف-اسمیرنوف برای تمامی متغیرهای پژوهش بیشتر از ۰/۰۵ است؛ بنابراین، فرض نرمال بودن توزیع داده‌ها پذیرفته می‌شود و می‌توان از آزمون‌های پارامتریک برای تحلیل داده‌ها استفاده کرد. این نتیجه نشان می‌دهد که داده‌های گردآوری شده از توزیع نرمال برخوردار هستند و شرایط لازم برای استفاده از آزمون‌های پارامتری مانند t تک نمونه‌ای و تحلیل واریانس فراهم است.

#### جدول ۴: نتایج آزمون کولموگروف-اسمیرنوف برای بررسی نرمال بودن داده‌ها

متغیر	آماره K-S	درجه آزادی	سطح معناداری	نتیجه
بعد اقتصادی	۰/۰۸۶	۳۸۴	۰/۰۶۸	نرمال
بعد کالبدی	۰/۰۹۲	۳۸۴	۰/۰۵۴	نرمال
بعد اجتماعی	۰/۰۸۹	۳۸۴	۰/۰۶۱	نرمال
بعد زیست‌محیطی	۰/۰۹۴	۳۸۴	۰/۰۵۲	نرمال
طراحی شهری محرک (کل)	۰/۰۸۸	۳۸۴	۰/۰۶۵	نرمال

جدول شماره ۵ نشان می‌دهد که ضریب آلفای کرونباخ برای تمامی ابعاد پژوهش بالاتر از ۰/۷ و ضریب آلفای کرونباخ کل پرسشنامه برابر ۰/۹۲۴ است. این نتایج نشان می‌دهد که پرسشنامه از پایایی بسیار مطلوبی برخوردار است. معمولاً ضریب آلفای کرونباخ بالاتر از ۰/۷ قابل قبول، بالاتر از ۰/۸ خوب و بالاتر از ۰/۹ عالی در نظر گرفته می‌شود؛ بنابراین، می‌توان نتیجه گرفت که ابزار اندازه‌گیری (پرسشنامه) از ثبات و همسانی درونی مناسبی برخوردار است.

#### جدول ۵: نتایج آزمون پایایی (ضریب آلفای کرونباخ)

متغیر	تعداد گویه	ضریب آلفای کرونباخ	وضعیت
بعد اقتصادی	۵	۰/۸۵۶	مطلوب
بعد کالبدی	۵	۰/۸۸۲	مطلوب
بعد اجتماعی	۵	۰/۸۷۴	مطلوب
بعد زیست‌محیطی	۵	۰/۸۶۸	مطلوب

پرشننامه کل	۲۰	۰/۹۲۴	عالی
-------------	----	-------	------

### معرفی محدوده مطالعاتی

شهرستان ارومیه یکی از شهرستان‌های چهارده‌گانه استان آذربایجان غربی است که در قسمت میانی استان قرار گرفته است. شهر ارومیه مرکز شهرستان ارومیه و نیز مرکز استان آذربایجان غربی است که در فاصله ۱۸ کیلومتری دریاچه ارومیه در مختصات جغرافیایی ۴۵ درجه و ۴ دقیقه طول شرقی از نصف‌النهار گرینویچ و ۳۷ درجه و ۳۳ دقیقه عرض شمالی از مبدأ خط استوا در داخل جلگه‌ای به طول ۷۰ کیلومتر و عرض ۳۰ کیلومتر قرار گرفته است. شهر ارومیه در سال‌های اخیر با توجه به نیاز جمعیتی و جهت گسترش شهری، مناطق جدیدی را به خود اضافه کرده است. بر اساس تقسیمات شهرداری ارومیه، این شهر به ۵ منطقه تقسیم شده است که برخی از محدوده‌های آن‌ها به‌عنوان مناطق جدید یا در حال توسعه شناخته می‌شوند:

منطقه ۵ (جدیدترین منطقه): این منطقه جدیدترین بخش شهر ارومیه است که در شمال غربی شهر واقع شده است و از جمله مناطقی هستند که ساخت‌وساز در آن‌ها به‌شدت رو به افزایش است.

منطقه ۴ (غرب شهر): این منطقه نیز بخش‌های وسیعی از غرب ارومیه را در برمی‌گیرد که به دلیل نزدیکی به فرودگاه و دانشگاه‌ها، از رشد زیادی برخوردار بوده‌اند.

منطقه ۲ (جنوب غربی): در این منطقه به‌عنوان بافت‌های جدید شهری محسوب می‌شوند.

منطقه ۱ (شمال شرقی): اگرچه این منطقه قدیمی‌تر است، اما حواشی شمالی آن جزو مناطقی هستند که به‌تازگی وارد بافت شهری شده‌اند. به‌طور کلی، بیشترین تمرکز توسعه شهری ارومیه در حال حاضر در منطقه ۵ و همچنین منطقه ۴ هست. شکل شماره ۱ محدوده مطالعاتی را نشان می‌دهد.



شکل ۱: موقعیت جغرافیای شهرستان آذربایجان غربی و شهر ارومیه

### یافته‌های تحقیق

داده‌های حاصل از پرسشنامه‌های توزیع شده میان شهروندان ساکن در مناطق جدید شهر ارومیه مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرد

### (۴) آمار توصیفی نمونه آماری

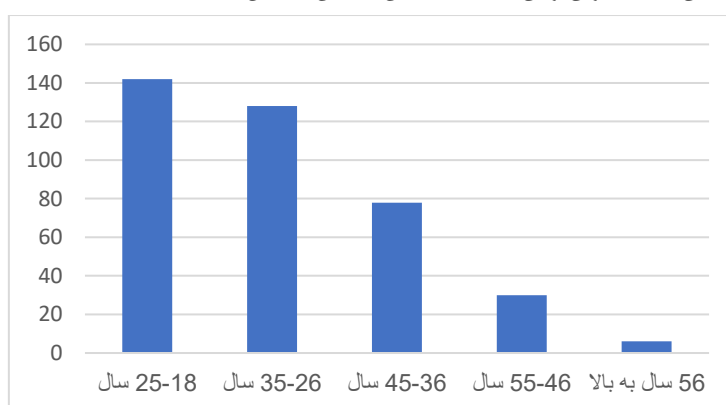
جدول شماره ۶ نشان می‌دهد که از ۳۸۴ نفر پاسخ‌دهنده، ۲۴۶ نفر (۶۴/۱ درصد) مرد و ۱۳۸ نفر (۳۵/۹ درصد) زن بوده‌اند. این توزیع نشان می‌دهد که اکثریت پاسخ‌دهندگان را مردان تشکیل داده‌اند، هرچند حضور زنان نیز در حد قابل توجهی (بیش از یک‌سوم نمونه) بوده است که نشان‌دهنده تنوع مناسب جنسیتی در نمونه آماری است.

### جدول ۶: توزیع فراوانی پاسخ‌دهندگان بر اساس جنسیت

جنسیت	فراوانی	درصد	درصد تجمعی
مرد	۲۴۶	۶۴/۱	۶۴/۱
زن	۱۳۸	۳۵/۹	۱۰۰/۰
جمع	۳۸۴	۱۰۰/۰	-

### ۵) توزیع فراوانی بر اساس سن

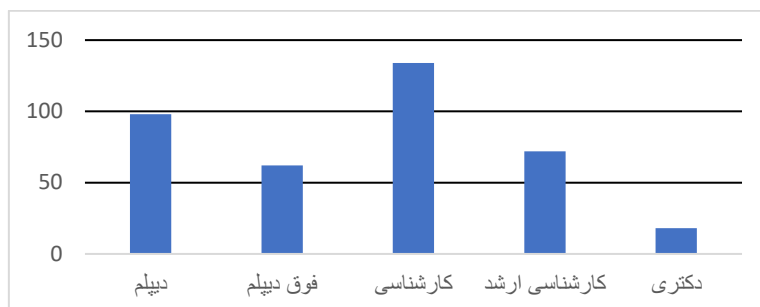
شکل شماره ۲ نشان می‌دهد که بیشترین فراوانی مربوط به گروه سنی ۱۸-۲۵ سال با ۱۴۲ نفر (۳۷ درصد) و کمترین فراوانی مربوط به گروه سنی ۵۶ سال به بالا با ۶ نفر (۱/۶ درصد) می‌باشد. گروه سنی ۲۶-۳۵ سال با ۱۲۸ نفر (۳۳/۳ درصد) در رتبه دوم قرار دارد. این توزیع نشان می‌دهد که اکثریت ساکنان مناطق جدید ارومیه در گروه‌های سنی جوان و میانسال (۱۸-۳۵ سال) با ۷۰/۳ درصد قرار دارند که نشان‌دهنده جوان بودن جمعیت ساکن در این مناطق است.



### شکل ۲: نمودار میله‌ای توزیع سنی پاسخ‌دهندگان

### ۶) توزیع فراوانی بر اساس میزان تحصیلات

شکل شماره ۳ نشان می‌دهد که بیشترین فراوانی مربوط به پاسخ‌دهندگان با تحصیلات کارشناسی با ۱۳۴ نفر (۳۴/۹ درصد) و کمترین فراوانی مربوط به پاسخ‌دهندگان با تحصیلات دکتری با ۱۸ نفر (۴/۷ درصد) می‌باشد. پاسخ‌دهندگان با مدرک دیپلم ۹۸ نفر (۲۵/۵ درصد)، فوق‌دیپلم ۶۲ نفر (۱۶/۱ درصد) و کارشناسی ارشد ۷۲ نفر (۱۸/۸ درصد) بوده‌اند. این توزیع نشان می‌دهد که سطح تحصیلات ساکنان مناطق جدید ارومیه نسبتاً بالا است، به طوری که ۵۸/۴ درصد پاسخ‌دهندگان دارای تحصیلات دانشگاهی (کارشناسی و بالاتر) هستند.



شکل ۳: نمودار میله‌ای افقی توزیع تحصیلات پاسخ‌دهندگان

#### ۷) تحلیل توصیفی متغیرهای پژوهش

در این بخش، میانگین و انحراف معیار پاسخ‌های مربوط به هر یک از ابعاد و مؤلفه‌های پژوهش (اقتصادی، کالبدی، اجتماعی و زیست‌محیطی) محاسبه و تحلیل می‌شود.

#### ۸) تحلیل توصیفی بعد اقتصادی

جدول شماره ۷ آمار توصیفی مربوط به گویه‌های بعد اقتصادی را نشان می‌دهد.

جدول ۷: آمار توصیفی گویه‌های بعد اقتصادی

ردیف	گویه	میانگین	انحراف معیار	حداقل	حداکثر
۱	تا چه اندازه درآمد شما کافی است تا نیازهای روزمره‌تان را تأمین کند؟	۲/۶۸	۱/۱۲	۱	۵
۲	به نظر شما فرصت‌های شغلی در مناطق جدید شهر ارومیه کافی است؟	۲/۲۴	۰/۹۸	۱	۵
۳	میزان اشتغال در منطقه جدید را چگونه ارزیابی می‌کنید؟	۲/۴۲	۱/۰۶	۱	۵
۴	به نظر شما سرمایه‌گذاری در مناطق جدید شهر ارومیه تا چه میزان افزایش یافته است؟	۲/۸۶	۱/۱۸	۱	۵
۵	به نظر شما توسعه زیرساخت‌ها بر توسعه اقتصادی مناطق جدید تا چه اندازه تأثیرگذار هستند؟	۳/۴۲	۱/۲۴	۱	۵
	میانگین کل بعد اقتصادی	۲/۷۲	۰/۸۹	۱	۵

جدول شماره ۷ نشان می‌دهد که میانگین کل بعد اقتصادی ۲/۷۲ (از ۵) است که نشان‌دهنده وضعیت نسبتاً نامطلوب این بعد از دیدگاه پاسخ‌دهندگان می‌باشد. در میان گویه‌های این بعد، بالاترین میانگین مربوط به گویه توسعه زیرساخت‌ها بر توسعه اقتصادی

با میانگین ۳/۴۲ است که نشان می‌دهد پاسخ‌دهندگان اهمیت بالایی برای توسعه زیرساخت‌ها قائل هستند. پایین‌ترین میانگین مربوط به گویه فرصت‌های شغلی با میانگین ۲/۲۴ است که نشان‌دهنده نارضایتی از وضعیت اشتغال در مناطق جدید می‌باشد.

### ۹) تحلیل توصیفی بعد کالبدی

جدول شماره ۸ آمار توصیفی مربوط به گویه‌های بعد کالبدی را نشان می‌دهد.

جدول ۸: آمار توصیفی گویه‌های بعد کالبدی

ردیف	گویه	میانگین	انحراف معیار	حداقل	حداکثر
۱	کیفیت زیرساخت‌های شهری (جاده‌ها، برق، آب و فاضلاب) را چگونه ارزیابی می‌کنید؟	۲/۳۶	۱/۰۸	۱	۵
۲	وضعیت حمل‌ونقل عمومی در مناطق جدید شهر ارومیه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟	۲/۱۸	۰/۹۶	۱	۵
۳	به نظر شما تا چه اندازه فضای سبز در مناطق جدید شهر ارومیه توسعه یافته است؟	۲/۵۲	۱/۱۴	۱	۵
۴	تا چه میزانی طراحی شهری مناطق جدید به نیازهای ساکنان پاسخ می‌دهد؟	۲/۶۴	۱/۱۶	۱	۵
۵	میزان دسترسی به خدمات عمومی (مدارس، بیمارستان‌ها، مراکز خرید) را چگونه ارزیابی می‌کنید؟	۲/۴۸	۱/۱۲	۱	۵
میانگین کل بعد کالبدی	۲/۴۴	۰/۹۲	۱	۵	

جدول شماره ۸ نشان می‌دهد که میانگین کل بعد کالبدی ۲/۴۴ (از ۵) است که نشان‌دهنده وضعیت نامطلوب این بعد از دیدگاه پاسخ‌دهندگان می‌باشد. در میان گویه‌های این بعد، بالاترین میانگین مربوط به گویه «طراحی شهری پاسخگو به نیازهای ساکنان» با میانگین ۲/۶۴ و پایین‌ترین میانگین مربوط به گویه «حمل‌ونقل عمومی» با میانگین ۲/۱۸ است. این نتایج نشان می‌دهد که وضعیت زیرساخت‌های کالبدی و به‌ویژه حمل‌ونقل عمومی در مناطق جدید ارومیه نیازمند توجه جدی است.

### ۱۰) تحلیل توصیفی بعد اجتماعی

جدول شماره ۹ آمار توصیفی مربوط به گویه‌های بعد اجتماعی را نشان می‌دهد.

جدول ۹: آمار توصیفی گویه‌های بعد اجتماعی

ردیف	گویه	میانگین	انحراف معیار	حداقل	حداکثر
۱	میزان مشارکت اجتماعی شهروندان در تصمیم‌گیری‌های مربوط به توسعه مناطق جدید را چگونه ارزیابی می‌کنید؟	۲/۳۲	۱/۰۴	۱	۵
۲	تعهد و مسئولیت‌پذیری در جهت بهبود شرایط زندگی در مناطق جدید را چگونه ارزیابی می‌کنید؟	۲/۵۶	۱/۱۰	۱	۵
۳	وضعیت امنیت اجتماعی در مناطق جدید ارومیه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟	۲/۷۸	۱/۱۸	۱	۵
۴	به نظر شما امکانات فرهنگی و تفریحی به چه اندازه پاسخگوی نیازهای افراد در مناطق جدید است؟	۲/۴۲	۱/۰۸	۱	۵
۵	به نظر شما برنامه‌های آموزشی و توانمندسازی برای ساکنان در مناطق جدید چگونه است؟	۲/۴۸	۱/۱۲	۱	۵
میانگین کل بعد اجتماعی	۲/۵۱	۰/۹۴	۱	۵	

جدول شماره ۹ نشان می‌دهد که میانگین کل بعد اجتماعی ۲/۵۱ (از ۵) است که نشان‌دهنده وضعیت نامطلوب این بعد از دیدگاه پاسخ‌دهندگان می‌باشد. در میان گویه‌های این بعد، بالاترین میانگین مربوط به گویه «امنیت اجتماعی» با میانگین ۲/۷۸ و پایین‌ترین میانگین مربوط به گویه «مشارکت اجتماعی» با میانگین ۲/۳۲ است. این نتایج نشان می‌دهد که اگرچه امنیت اجتماعی در حد نسبتاً قابل قبولی ارزیابی شده، اما مشارکت شهروندی و امکانات فرهنگی-تفریحی نیازمند بهبود جدی هستند.

### (۱۱) تحلیل توصیفی بعد زیست‌محیطی

جدول شماره ۱۰ آمار توصیفی مربوط به گویه‌های بعد زیست‌محیطی را نشان می‌دهد.

#### جدول ۱۰: آمار توصیفی گویه‌های بعد زیست‌محیطی

ردیف	گویه	میانگین	انحراف معیار	حداقل	حداکثر
۱	وضعیت آلودگی هوا در مناطق جدید شهر ارومیه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟	۳/۲۴	۱/۲۸	۱	۵

۵	۱	۱/۱۴	۲/۶۲	از نظر شما مدیریت پسماند در مناطق جدید ارومیه به خوبی صورت می‌گیرد؟	۲
۵	۱	۱/۱۰	۲/۵۴	محافظت از منابع طبیعی در مناطق جدید ارومیه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟	۳
۵	۱	۱/۲۲	۳/۱۸	به نظر شما تغییرات اقلیمی در مناطق جدید ارومیه بر زندگی روزمره ساکنان به چه اندازه تأثیر گذاشته است؟	۴
۵	۱	۱/۰۸	۲/۴۶	برنامه‌ریزی‌ها در حفظ محیط‌زیست در مناطق جدید شهر ارومیه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟	۵
	۵	۱	۰/۹۶	۲/۸۱	میانگین کل بعد زیست‌محیطی

جدول شماره ۱۰ نشان می‌دهد که میانگین کل بعد زیست‌محیطی ۲/۸۱ (از ۵) است که نسبت به سایر ابعاد وضعیت کمی بهتری دارد اما همچنان در سطح نامطلوب قرار دارد. در میان گوپه‌های این بعد، بالاترین میانگین مربوط به گوپه «آلودگی هوا» با میانگین ۳/۲۴ است که نشان می‌دهد پاسخ‌دهندگان وضعیت آلودگی هوا را در حد متوسط ارزیابی کرده‌اند. پایین‌ترین میانگین مربوط به گوپه «برنامه‌ریزی‌های حفظ محیط‌زیست» با میانگین ۲/۴۶ است که نشان‌دهنده نارضایتی از برنامه‌ریزی‌های زیست‌محیطی می‌باشد.

## ۱۲) مقایسه میانگین ابعاد چهارگانه

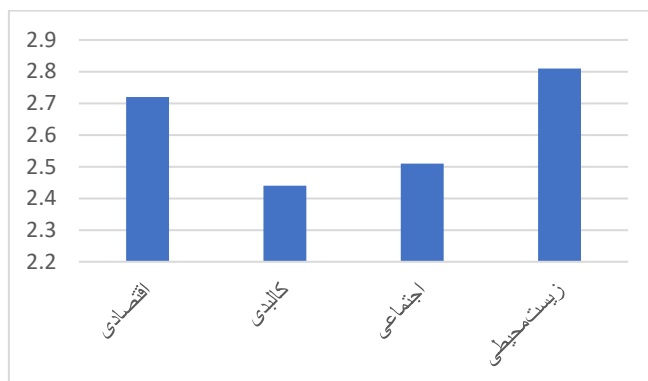
جدول شماره ۱۱ مقایسه میانگین ابعاد چهارگانه پژوهش را نشان می‌دهد.

### جدول ۱۱: مقایسه میانگین ابعاد چهارگانه پژوهش

رتبه	انحراف معیار	میانگین	بعد	ردیف
۲	۰/۸۹	۲/۷۲	اقتصادی	۱
۴	۰/۹۲	۲/۴۴	کالبدی	۲
۳	۰/۹۴	۲/۵۱	اجتماعی	۳
۱	۰/۹۶	۲/۸۱	زیست‌محیطی	۴
	-	۰/۸۶	۲/۶۲	میانگین کل

جدول شماره ۱۱ نشان می‌دهد که میانگین کل چهار بعد پژوهش ۲/۶۲ (از ۵) است که نشان‌دهنده وضعیت کلی نامطلوب توسعه مناطق جدید ارومیه از دیدگاه پاسخ‌دهندگان می‌باشد. در میان ابعاد چهارگانه، بعد زیست‌محیطی با میانگین ۲/۸۱ در رتبه اول، بعد

اقتصادی با میانگین ۲/۷۲ در رتبه دوم، بعد اجتماعی با میانگین ۲/۵۱ در رتبه سوم و بعد کالبدی با میانگین ۲/۴۴ در رتبه چهارم قرار دارند. این نتایج نشان می‌دهد که وضعیت زیرساخت‌های کالبدی بیشترین نیاز به بهبود را دارد. شکل شماره ۴ نمودار میله‌ای مقایسه میانگین ابعاد چهارگانه را نشان می‌دهد.



شکل ۴: نمودار میله‌ای مقایسه میانگین ابعاد چهارگانه

### ۱۳) تحلیل واریانس یک‌طرفه ANOVA

برای بررسی تفاوت معنادار بین نظرات پاسخ‌دهندگان بر اساس متغیرهای جمعیت شناختی (سن، تحصیلات، مدت سکونت) از تحلیل واریانس یک‌طرفه استفاده شده است.

### ۱۴) تحلیل واریانس بر اساس گروه‌های سنی

جدول شماره ۱۲ نتایج تحلیل واریانس یک‌طرفه بر اساس گروه‌های سنی را نشان می‌دهد.

جدول ۱۲: نتایج تحلیل واریانس یک‌طرفه بر اساس گروه سنی

نتیجه	سطح معناداری	F	میانگین مجذورات	درجه آزادی	مجموع مجذورات	منبع تغییرات	بعد
معنادار	۰/۰۰۳	۴/۱۸۶	۳/۲۱۲	۴	۱۲/۸۴۶	بین گروه‌ها	اقتصادی
			۰/۷۶۷	۳۷۹	۲۹۰/۵۲۴	درون گروه‌ها	
معنادار	۰/۰۰۱	۴/۶۸۲	۳/۸۳۲	۴	۱۵/۳۲۸	بین گروه‌ها	کالبدی
			۰/۸۱۸	۳۷۹	۳۱۰/۱۵۲	درون گروه‌ها	
معنادار	۰/۰۰۰	۵/۵۲۴	۴/۶۸۶	۴	۱۸/۷۴۲	بین گروه‌ها	اجتماعی
			۰/۸۴۸	۳۷۹	۳۲۱/۴۳۸	درون گروه‌ها	

زیست‌محیطی	بین گروه‌ها	۸/۵۲۴	۴	۲/۱۳۱	۲/۳۱۸	۰/۰۵۷	غیر معنادار
	درون گروه‌ها	۳۴۸/۶۱۲	۳۷۹	۰/۹۲۰			

جدول شماره ۱۲ نشان می‌دهد که تفاوت معناداری بین نظرات گروه‌های سنی مختلف در سه بعد اقتصادی، کالبدی و اجتماعی وجود دارد. با این حال، در بعد زیست‌محیطی تفاوت معناداری مشاهده نشد. این نتایج نشان می‌دهد که سن به‌عنوان یک عامل جمعیت شناختی در ارزیابی ابعاد اقتصادی، کالبدی و اجتماعی توسعه مناطق جدید تأثیرگذار است و گروه‌های سنی مختلف دیدگاه‌های متفاوتی دارند.

### ۱۵) تحلیل مدل معادلات ساختاری با استفاده از Smart-PLS

در این بخش، مدل معادلات ساختاری پژوهش با استفاده از اسمارت پی ال اس مورد تحلیل قرار می‌گیرد. این تحلیل شامل بررسی مدل اندازه‌گیری (روایی و پایایی) و مدل ساختاری (آزمون فرضیات و روابط بین متغیرها) هست.

### ۱۶) ارزیابی مدل اندازه‌گیری Measurement Model

#### الف) بارهای عاملی (Factor Loadings)

اولین معیار برای ارزیابی مدل اندازه‌گیری، بررسی بارهای عاملی هر گویه است. بارهای عاملی بالاتر از ۰/۷ قابل قبول در نظر گرفته می‌شوند. جدول شماره ۱۳ بارهای عاملی گویه‌ها را نشان می‌دهد.

#### جدول ۱۳: بارهای عاملی گویه‌های پرسشنامه

وضعیت	بار عاملی	گویه	بعد
قابل قبول	۰/۷۸۲	EQ1	اقتصادی
قابل قبول	۰/۸۱۴	EQ2	اقتصادی
قابل قبول	۰/۷۹۸	EQ3	اقتصادی
قابل قبول	۰/۷۷۶	EQ4	اقتصادی
قابل قبول	۰/۸۲۴	EQ5	اقتصادی
قابل قبول	۰/۸۳۶	PH1	کالبدی
قابل قبول	۰/۸۵۲	PH2	کالبدی
قابل قبول	۰/۸۱۸	PH3	کالبدی
قابل قبول	۰/۷۹۴	PH4	کالبدی
قابل قبول	۰/۸۰۸	PH5	کالبدی
قابل قبول	۰/۸۰۶	SO1	اجتماعی
قابل قبول	۰/۸۲۸	SO2	اجتماعی
قابل قبول	۰/۷۹۲	SO3	اجتماعی
قابل قبول	۰/۸۱۴	SO4	اجتماعی

اجتماعی	SO5	۰/۷۸۶	قابل قبول
زیست‌محیطی	EN1	۰/۷۹۶	قابل قبول
زیست‌محیطی	EN2	۰/۸۲۲	قابل قبول
زیست‌محیطی	EN3	۰/۸۰۴	قابل قبول
زیست‌محیطی	EN4	۰/۷۸۸	قابل قبول
زیست‌محیطی	EN5	۰/۸۱۲	قابل قبول

جدول شماره ۱۳ نشان می‌دهد که تمامی بارهای عاملی بالاتر از ۰/۷ هستند که نشان‌دهنده روایی همگرای مناسب است. بالاترین بار عاملی مربوط به گویه PH2 (حمل و نقل عمومی) با مقدار ۰/۸۵۲ و پایین‌ترین بار عاملی مربوط به گویه EQ4 (سرمایه‌گذاری) با مقدار ۰/۷۷۶ می‌باشد. این نتایج نشان می‌دهد که تمامی گویه‌ها به خوبی سازه مربوطه را اندازه‌گیری می‌کنند.

### (ب) پایایی سازه

برای ارزیابی پایایی سازه‌ها از دو معیار ضریب آلفای کرونباخ و پایایی ترکیبی (CR) استفاده می‌شود. جدول شماره ۱۴ نتایج پایایی سازه‌ها را نشان می‌دهد.

### جدول ۱۴: پایایی سازه‌های پژوهش

سازه	آلفای کرونباخ	پایایی ترکیبی (CR)	وضعیت
بعد اقتصادی	۰/۸۵۶	۰/۸۹۴	مطلوب
بعد کالبدی	۰/۸۸۲	۰/۹۱۴	مطلوب
بعد اجتماعی	۰/۸۷۴	۰/۹۰۶	مطلوب
بعد زیست‌محیطی	۰/۸۶۸	۰/۹۰۲	مطلوب
طراحی شهری محرک	۰/۹۲۴	۰/۹۳۸	عالی

جدول شماره ۱۴ نشان می‌دهد که تمامی مقادیر آلفای کرونباخ و پایایی ترکیبی بالاتر از حد مطلوب (۰/۷) هستند. بالاترین پایایی مربوط به سازه «طراحی شهری محرک» با ضریب آلفای کرونباخ ۰/۹۲۴ و پایایی ترکیبی ۰/۹۳۸ است. این نتایج نشان می‌دهد که ابزار اندازه‌گیری از پایایی و اعتبار بالایی برخوردار است و گویه‌ها به طور همسان سازه‌های مربوطه را می‌سنجند.

### (ج) روایی همگرا (Convergent Validity)

برای ارزیابی روایی همگرا از میانگین واریانس استخراج‌شده (AVE) استفاده می‌شود. مقدار AVE باید بالاتر از ۰/۵ باشد. جدول شماره ۱۵ نتایج روایی همگرا را نشان می‌دهد.

### جدول ۱۵: میانگین واریانس استخراج‌شده (AVE)

سازه	AVE	وضعیت
بعد اقتصادی	۰/۶۳۲	قابل قبول
بعد کالبدی	۰/۶۸۲	قابل قبول
بعد اجتماعی	۰/۶۵۸	قابل قبول
بعد زیست‌محیطی	۰/۶۴۸	قابل قبول

طراحی شهری محرک	۰/۶۶۴	قابل قبول
-----------------	-------	-----------

شماره ۱۵ نشان می‌دهد که تمامی مقادیر AVE بالاتر از ۰/۵ هستند که نشان‌دهنده روایی همگرایی مناسب است. بالاترین AVE مربوط به بعد کالبدی با مقدار ۰/۶۸۲ و پایین‌ترین AVE مربوط به بعد اقتصادی با مقدار ۰/۶۳۲ می‌باشد. این نتایج تأیید می‌کند که هر سازه بیش از ۵۰ درصد واریانس گویه‌های خود را تبیین می‌کند.

#### د) روایی واگرا

برای ارزیابی روایی واگرا از معیار Fornell-Larcker استفاده می‌شود. در این معیار، جذر AVE هر سازه باید بیشتر از همبستگی آن سازه با سایر سازه‌ها باشد. جدول شماره ۱۶ ماتریس روایی واگرا معیار را نشان می‌دهد.

جدول ۱۶: ماتریس روایی واگرا معیار

سازه	اقتصادی	کالبدی	اجتماعی	زیست‌محیطی
اقتصادی	۰/۷۹۵			
کالبدی	۰/۶۲۴	۰/۸۲۶		
اجتماعی	۰/۵۸۶	۰/۶۷۲	۰/۸۱۱	
زیست‌محیطی	۰/۵۴۸	۰/۶۱۴	۰/۶۳۸	۰/۸۰۵

جدول شماره ۱۶ نشان می‌دهد که جذر AVE هر سازه (اعداد قطر اصلی) بیشتر از همبستگی آن سازه با سایر سازه‌ها است. این نتیجه تأیید می‌کند که روایی واگرایی مناسبی بین سازه‌های پژوهش وجود دارد و هر سازه متمایز از سایر سازه‌ها است. به‌عنوان مثال، جذر AVE بعد اقتصادی (۰/۷۹۵) بیشتر از همبستگی آن با بعد کالبدی (۰/۶۲۴)، بعد اجتماعی (۰/۵۸۶) و بعد زیست‌محیطی (۰/۵۴۸) می‌باشد.

#### ارزیابی مدل ساختاری

پس از تأیید مدل اندازه‌گیری، به ارزیابی مدل ساختاری پرداخته می‌شود. در این بخش، روابط بین متغیرهای مستقل و وابسته و ضرایب مسیر مورد بررسی قرار می‌گیرند.

#### الف) ضرایب مسیر و معناداری روابط

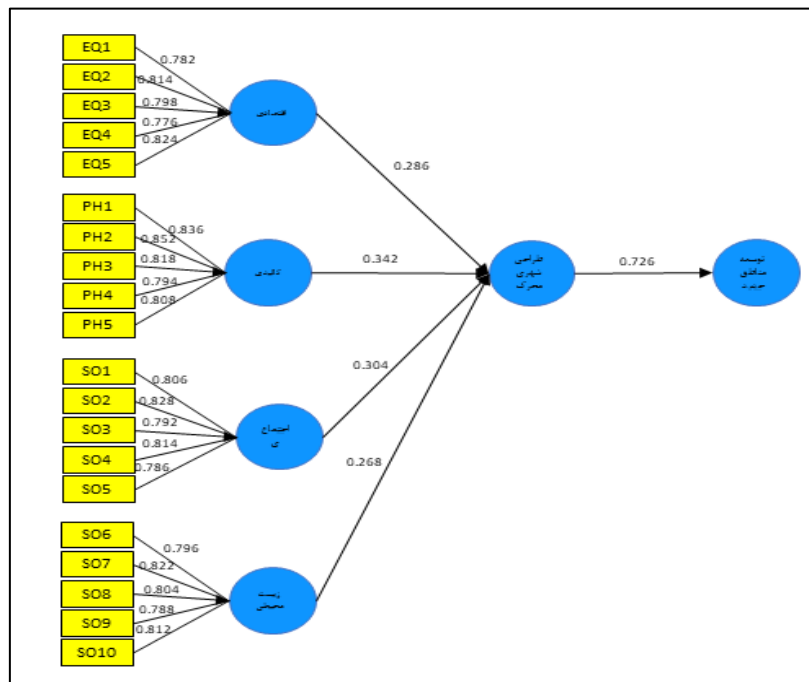
جدول شماره ۱۷ ضرایب مسیر و معناداری روابط بین متغیرها را نشان می‌دهد.

جدول ۱۷: ضرایب مسیر و معناداری روابط نتایج

نتیجه	سطح معناداری	آماره t	خطای استاندارد	ضریب مسیر (β)	مسیر
تأیید	۰/۰۰۰	۵/۹۵۸	۰/۰۴۸	۰/۲۸۶	اقتصادی ← طراحی شهری محرک
تأیید	۰/۰۰۰	۶/۵۷۷	۰/۰۵۲	۰/۳۴۲	کالبدی ← طراحی شهری محرک

تأیید	۰/۰۰۰	۶/۶۰۹	۰/۰۴۶	۰/۳۰۴	اجتماعی ← طراحی شهری محرک
تأیید	۰/۰۰۰	۶/۰۹۱	۰/۰۴۴	۰/۲۶۸	زیست‌محیطی ← طراحی شهری محرک
تأیید	۰/۰۰۰	۱۹/۱۰۵	۰/۰۳۸	۰/۷۲۶	طراحی شهری محرک ← توسعه مناطق جدید

جدول شماره ۱۷ نشان می‌دهد که تمامی روابط بین متغیرها در سطح  $0/001$  معنادار هستند  $t > 1/96$ . بیشترین ضریب مسیر مربوط به رابطه بین بعد کالبدی و طراحی شهری محرک با مقدار  $0/342$  است که نشان می‌دهد بعد کالبدی بیشترین تأثیر را بر طراحی شهری محرک دارد. پس‌از آن به ترتیب بعد اجتماعی ( $0/304$ )، بعد اقتصادی ( $0/268$ ) و بعد زیست‌محیطی ( $0/286$ ) قرار دارند. همچنین، ضریب مسیر بین طراحی شهری محرک و توسعه مناطق جدید برابر  $0/726$  است که نشان‌دهنده تأثیر قوی و معنادار طراحی شهری محرک بر توسعه مناطق جدید می‌باشد. در شکل شماره ۵ نمودار مدل ساختاری با ضرایب مسیر داده‌شده است.



شکل ۵: نمودار مدل ساختاری با ضرایب مسیر

### ب) ضریب تعیین ( $R^2$ )

ضریب تعیین نشان می‌دهد که چه مقدار از واریانس متغیر وابسته توسط متغیرهای مستقل تبیین می‌شود. جدول شماره ۱۸ ضرایب تعیین متغیرهای وابسته را نشان می‌دهد.

### جدول ۱۸: ضرایب تعیین ( $R^2$ ) متغیرهای وابسته

متغیر وابسته	$R^2$	$R^2$ Adjusted	قدرت تبیین
--------------	-------	----------------	------------

قوی	۰/۶۷۹	۰/۶۸۲	طراحی شهری محرک
متوسط	۰/۵۲۶	۰/۵۲۷	توسعه مناطق جدید

جدول شماره ۱۸ نشان می‌دهد که ابعاد چهارگانه (اقتصادی، کالبدی، اجتماعی و زیست‌محیطی) به‌طور ترکیبی ۶۸/۲ درصد از واریانس طراحی شهری محرک را تبیین می‌کنند که نشان‌دهنده قدرت تبیین قوی است. همچنین، طراحی شهری محرک ۵۲/۷ درصد از واریانس توسعه مناطق جدید را تبیین می‌کند که نشان‌دهنده قدرت تبیین متوسط تا قوی است. این نتایج تأیید می‌کند که مدل پژوهش توانایی مناسبی در تبیین پدیده‌های مورد مطالعه دارد.

### ج) اندازه اثر (f<sup>2</sup>)

اندازه اثر نشان می‌دهد که هر متغیر مستقل چه میزان تأثیر خاصی بر متغیر وابسته دارد. جدول شماره ۱۹ اندازه اثر متغیرهای مستقل را نشان می‌دهد.

### جدول ۱۹: اندازه اثر (f<sup>2</sup>) متغیرهای مستقل

شدت اثر	f <sup>2</sup>	رابطه
کوچک	۰/۱۱۸	اقتصادی ← طراحی شهری محرک
متوسط	۰/۱۸۶	کالبدی ← طراحی شهری محرک
کوچک	۰/۱۴۲	اجتماعی ← طراحی شهری محرک
کوچک	۰/۱۰۴	زیست‌محیطی ← طراحی شهری محرک
بزرگ	۰/۵۲۶	طراحی شهری محرک ← توسعه مناطق جدید

جدول شماره ۱۹ نشان می‌دهد که بیشترین اندازه اثر مربوط به رابطه بین بعد کالبدی و طراحی شهری محرک با مقدار ۰/۱۸۶ (اثر متوسط) است. سایر ابعاد (اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی) دارای اثر کوچک هستند. همچنین، اندازه اثر طراحی شهری محرک بر توسعه مناطق جدید برابر ۰/۵۲۶ است که نشان‌دهنده اثر بزرگ و قابل توجه می‌باشد.

### د) شاخص برازش مدل (GOF)

شاخص نیکویی برازش (GOF) یک معیار کلی برای ارزیابی کیفیت کلی مدل است.

$$GOF = \sqrt{AVE} \times R^2$$

شاخص GOF برابر ۰/۶۲۵ به‌دست‌آمده است که بیش از ۰/۳۶ (حد بزرگ) می‌باشد و نشان‌دهنده برازش قوی مدل کلی پژوهش است. این نتیجه تأیید می‌کند که مدل معادلات ساختاری پژوهش از کیفیت مناسبی برخوردار است و می‌تواند روابط بین متغیرها را به‌خوبی تبیین کند.

### ه) ضریب افزونگی (Q<sup>2</sup>)

ضریب افزونگی (Stone-Geisser Q<sup>2</sup>) قدرت پیش‌بینی مدل را نشان می‌دهد. مقدار Q<sup>2</sup> بالاتر از صفر نشان‌دهنده قدرت پیش‌بینی مناسب است. جدول شماره ۲۰ ضرایب افزونگی متغیرهای وابسته را نشان می‌دهد.

### جدول ۲۰: ضرایب افزونگی (Q<sup>2</sup>) متغیرهای وابسته

متغیر وابسته	Q <sup>2</sup>	قدرت پیش‌بینی
--------------	----------------	---------------

متوسط	۰/۴۳۸	طراحی شهری محرک
متوسط	۰/۳۱۶	توسعه مناطق جدید

جدول شماره ۲۰ نشان می‌دهد که مقادیر  $Q^2$  برای هر دو متغیر وابسته مثبت و در سطح متوسط هستند. این نتیجه تأیید می‌کند که مدل پژوهش دارای قدرت پیش‌بینی مناسبی است و می‌تواند مقادیر متغیرهای وابسته را با دقت قابل قبولی پیش‌بینی کند.

بحث

نتایج حاصل از تجزیه و تحلیل داده‌های پژوهش نشان می‌دهد که وضعیت توسعه مناطق جدید شهر ارومیه از دیدگاه شهروندان، در مجموع در سطحی نامطلوب قرار دارد. بررسی‌های آمار توصیفی حاکی از آن است که میانگین کل ابعاد چهارگانه پژوهش ۲/۶۲ (از ۵) است که پایین‌تر از حد متوسط نظری می‌باشد. در میان ابعاد مورد مطالعه، بعد زیست‌محیطی با میانگین ۲/۸۱ نسبت به سایر ابعاد وضعیت بهتری دارد، اما همچنان مطلوب نیست. در مقابل، بعد کالبدی با میانگین ۲/۴۴ در بدترین وضعیت قرار دارد که نشان‌دهنده نارضایتی شدید شهروندان از زیرساخت‌های فیزیکی، حمل‌ونقل عمومی و دسترسی به خدمات در این مناطق است. پس‌از آن، ابعاد اجتماعی و اقتصادی به ترتیب با میانگین‌های ۲/۵۱ و ۲/۷۲ در رتبه‌های بعدی قرار دارند. نتایج آزمون‌های استنباطی (t تک نمونه‌ای) تأیید کرد که وضعیت کلی تمامی این ابعاد به‌طور معناداری پایین‌تر از حد مطلوب است. همچنین، تحلیل واریانس نشان داد که سن پاسخ‌دهندگان در شکل‌دهی دیدگاه‌های آن‌ها نسبت به ابعاد اقتصادی، کالبدی و اجتماعی مؤثر است، به‌طوری‌که گروه‌های سنی مختلف ارزیابی‌های متفاوتی از وضعیت این مؤلفه‌ها ارائه کرده‌اند. در بخش مدل‌سازی معادلات ساختاری، روایی و پایایی مدل با شاخص‌های مناسب (بارهای عاملی، AVE، روایی واگرا و پایایی ترکیبی) تأیید شد. یافته‌های اصلی مدل نشان داد که تمامی ابعاد چهارگانه (اقتصادی، کالبدی، اجتماعی و زیست‌محیطی) تأثیر مثبت و معناداری بر طراحی شهری محرک دارند. در این میان، بعد کالبدی با ضریب مسیر ۰/۳۴۲ بیشترین تأثیر را بر طراحی شهری محرک داشته است که بیانگر اهمیت سرنوشت‌ساز زیرساخت‌های فیزیکی در ایجاد تحرک شهری است. پس‌از آن، ابعاد اجتماعی (۰/۳۰۴)، اقتصادی (۰/۲۸۶) و زیست‌محیطی (۰/۲۶۸) قرار گرفتند. در نهایت، مدل پژوهش نشان داد که طراحی شهری محرک خود تأثیر بسیار قوی و معناداری (ضریب مسیر ۰/۷۲۶) بر توسعه مناطق جدید ارومیه دارد. به عبارت دیگر، تمرکز بر ایجاد پروژه‌ها و طراحی‌های محرک شهری که تمامی ابعاد به‌ویژه بعد کالبدی را در برگیرند، می‌تواند به‌عنوان موتور محرکه‌ای قدرتمند برای تسریع و بهبود توسعه مناطق جدید عمل کند. شاخص‌های برازش مدل (GOF و  $Q^2$ ) نیز نشان‌دهنده کیفیت مطلوب و قدرت پیش‌بینی مناسب مدل پژوهش در تبیین روابط بین متغیرهاست.

### نتیجه‌گیری

یافته‌های پژوهش نشان داد که وضعیت کلی توسعه در مناطق جدید شهر ارومیه از دیدگاه شهروندان، در سطحی نامطلوب (میانگین کل ۲/۶۲) قرار دارد. نتایج آمار توصیفی حاکی از آن است که «بعد زیست‌محیطی» با میانگین ۲/۸۱ نسبت به سایر ابعاد وضعیت بهتری دارد، اما همچنان از مطلوبیت فاصله دارد. در مقابل، «بعد کالبدی» با میانگین ۲/۴۴ در بدترین وضعیت قرار دارد که نشان‌دهنده نارضایتی شدید شهروندان از زیرساخت‌های فیزیکی، حمل‌ونقل عمومی و دسترسی به خدمات است. ابعاد اجتماعی و اقتصادی نیز به ترتیب با میانگین‌های ۲/۵۱ و ۲/۷۲ وضعیت نامطلوبی را تجربه می‌کنند. نتایج مدل‌سازی معادلات ساختاری نشان داد که تمامی ابعاد چهارگانه (اقتصادی، کالبدی، اجتماعی و زیست‌محیطی) تأثیر مثبت و معناداری بر «طراحی شهری محرک» دارند. در این میان، بعد کالبدی با ضریب مسیر ۰/۳۴۲ بیشترین تأثیر را داشته و پس‌از آن به ترتیب ابعاد اجتماعی (۰/۳۰۴)، اقتصادی (۰/۲۸۶) و زیست‌محیطی (۰/۲۶۸) قرار دارند. همچنین، طراحی شهری محرک با ضریب تأثیر ۰/۷۲۶ نقش

بسیار پرننگی در توسعه مناطق جدید ایفا می‌کند. نتایج این پژوهش با یافته‌های مطالعات پیشین هم‌راستا و درعین حال تفاوت‌هایی دارد. همسویی با پژوهش‌های رخش‌ماه و همکاران (۱۴۰۳) و هدایت و همکاران (۱۴۰۲) در تأکید بر اهمیت ابعاد کالبدی و مدیریتی مشاهده می‌شود؛ به طوری که در پژوهش حاضر نیز بعد کالبدی به‌عنوان مهم‌ترین مؤلفه محرک شناسایی شد. این یافته با دیدگاه شاهعلی و همکاران (۱۴۰۲) مبنی بر ضرورت امکان‌سنجی پروژه‌های محرک در ابعاد اجرایی و کالبدی نیز مطابقت دارد. در سطح بین‌المللی، اگرچه پژوهش‌هایی مانند ژائو و همکاران (۲۰۲۴) و بیان و سو (۲۰۲۲) بر نقش پروژه‌های محرک در بازآفرینی تأکید داشته‌اند، اما تمرکز آن‌ها بیشتر بر بافت‌های تاریخی یا پروژه‌های خرد بوده است. پژوهش حاضر با تمرکز بر «مناطق جدید» و با استفاده از مدل‌سازی معادلات ساختاری، نشان داد که در مقیاس توسعه مناطق جدید، مؤلفه‌های کالبدی زیربنایی پیش‌نیاز تحقق سایر ابعاد اقتصادی و اجتماعی هستند. این موضوع خلأ موجود در پژوهش‌های پیشین که کمتر به اولویت‌بندی دقیق این مؤلفه در مناطق جدید پرداخته بودند را پر می‌کند. در اجرای این پژوهش محدودیت‌هایی وجود داشت که باید در تفسیر نتایج مدنظر قرار گیرد. نخست، محدودیت‌های زمانی و مکانی در گردآوری داده‌ها از مناطق جدید ارومیه بود که ممکن است تعمیم‌پذیری نتایج به سایر کلان‌شهرها را با محدودیت مواجه سازد. دوم، تکیه بر داده‌های خود اظهاری (پرسشنامه) که ممکن است تحت تأثیر ذهنیت و برداشت‌های شخصی پاسخ‌دهندگان قرار گرفته باشد. سوم، باوجود تلاش برای نمونه‌گیری تصادفی، توزیع نامتوازن جمعیتی (مانند اکثریت پاسخ‌دهندگان مرد) می‌تواند بر دقت نتایج تأثیرگذار باشد. پژوهش حاضر از چند جنبه دارای نوآوری است. مهم‌ترین نوآوری، شناسایی و اولویت‌بندی مؤلفه‌های طراحی شهری محرک با رویکردی بومی برای «مناطق جدید» شهر ارومیه است که در ادبیات تحقیق کمتر به آن پرداخته شده است. نوآوری دیگر، استفاده از مدل‌سازی معادلات ساختاری برای سنجش هم‌زمان ابعاد چهارگانه و تعیین دقیق ضریب تأثیر هر یک بر توسعه شهری است که از دیگر دستاوردهای این پژوهش محسوب می‌شود که می‌تواند به‌عنوان الگویی برای سایر شهرهای درحال توسعه مورد استفاده قرار گیرد.

## منابع

- تاجیک، زهره. پور موسوی، سید موسی. سرور، رحیم. (۱۴۰۲). تحلیلی بر چالش‌های توسعه محلی مبتنی بر بازآفرینی اقتصاد پایدار شهری مطالعه موردی: شهر تهران. شهر پایدار، ۶(۲)، ۱۱۱-۱۳۲.
- رخش‌ماه، رها. ذاکر حقیقی، کیانوش. پیوسته گر، یعقوب. (۱۴۰۳). توسعه کالبدی شهری بر اساس عدالت فضایی (مورد مطالعه: شهر یاسوج). توسعه پایدار محیط جغرافیایی، ۶(۱۰)، ۲۱۹-۲۰۴.
- سرور، رحیم، ناهید نعمتی کوثنائی و محمدباقر نعمتی کوثنائی. (۱۳۹۹). تدوین، غربالگری و اولویت‌بندی شاخص‌های برنامه‌ریزی پروژه‌های محرک توسعه شهری، مورد مطالعاتی: بررسی شاخص‌های احصا شده در کلانشهر تهران. معماری و شهرسازی آرمان شهر، ۳۰(۳)، ۲۹۱-۳۱۰.
- شاهعلی، ابوالفضل. سرور، رحیم. توکلان، علی. (۱۴۰۲). تحلیل پروژه‌های محرک توسعه مبنایی برای پیشرفت و توسعه منطقه‌ای مورد مطالعه منطقه مکران، برنامه‌ریزی منطقه‌ای، ۱۱۳(۵۱)، ۱۴۲-۱۲۵.
- طغرائی، ابوالفضل. ایزدی، محمدسعید. میرغلامی، مرتضی. (۱۴۰۲). تبیین نقش طراحی شهری در بازآفرینی محلات شهری با رویکرد پایداری اجتماعی. اندیشه راهبردی شهرسازی، ۱(۲)، ۲۰۷-۱۸۹.
- قانع، مهسا. آروین، محمود. ملکی، سعید. (۱۳۹۹). سنجش قابلیت بهره‌گیری از محرک‌های توسعه شهری در بازآفرینی بافت فرسوده (موردشناسی: محله شاهجوق سمنان). جغرافیا و آمایش شهری، ۱۰(۳۴)، ۲۲-۱.

کریمی، جواد، سرور، رحیم. (۱۴۰۲). تحلیلی بر کارآمدی و اثربخشی ابزارهای مالی - اقتصادی بهسازی و نوسازی شهری (مطالعه موردی: منطقه ۲۰ شهرداری تهران). جغرافیا، ۲۱(۷۶)، ۶۸-۵۷.

لنگ، جان. (۱۳۹۳). طراحی شهری گونه شناسی، رویه‌ها و طرح‌ها همراه با بیش از پنجاه مورد خاص طراحی شهری محرک. ترجمه سیدحسین بحرینی. چاپ پنجم. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

هدایت، سیدمهدی. داودپور، زهره. ذاکر حقیقی، کیانوش. (۱۴۰۲). تدوین نقشه راهبردی رشد و توسعه نسل نخست شهرهای جدید در ایران (مورد مطالعه: شهر جدید پردیس). ساماندهی اقتصاد فضا، ۱(۱)، ۶۵-۴۸.

## References

- Bacon, E. 1974. *Design of cities*. New York: Viking press.
- Barnett, J. 1974. *Urban design as public policy: Practical methods for improving cities*. New York: Architectural Record Books.
- Bian, H. Su, H. (2022). *Research on the Design of Public Space in Urban Renewal Based on Multicriteria Cluster Decision-Making*. *Advances in Meteorology*, 1, 1-9.
- Bohannon, Cermetrius Lynell. (2004). *The Urban Catalyst Concept*. Master of Landscape Architecture, the Faculty of Virginia, Polytechnic Institute & State University.
- Carmona, M., & Tiesdell, S. (Eds.). (2007). *Urban design reader*. Routledge.
- Chowaniok, M. (2008). *Beyond Metropolis. The Planning and Governance of Asia's Mega-urban Regions*.
- Donati, F. Rodriguez-Garcia, M.J. (2024). *Gender mainstreaming in urban projects: A measurement proposal applied to Spanish Urban regeneration policies*. *Cities*, 150, 105090.
- Fadhil, R. A., & Hinthel, S. K. (2024). *Good architectural design as a catalyst for improving the quality of life in cities*. *Acta Scientiarum Polonorum Administratio Locorum*, 23(1), 43-55.
- Fan, X. (2020, September). *Research on the Reconstruction and Reuse of Historic Blocks from the Perspective of Urban Catalysts: Taking a Historical District of Foshan as an Example*. In *The 2nd International Conference on Architecture: Heritage, Traditions and Innovations (AHTI 2020)* (pp. 449-455). Atlantis Press.
- Francin, K. I. (2015). *Urban catalyst*.
- Golany, G. 1996. *Geo-space urban design*. New York: John Wiley & Sons.
- Grodach, C. (2008). *Museums as urban catalysts: The role of urban design in flagship cultural development*. *Journal of urban design*, 13(2), 195-212.
- Grodach, C. (2008). *Museums as urban catalysts: The role of urban design in flagship cultural development*. *Journal of urban design*, 13(2), 195-212.
- Habitat, U. (2016). *Urbanization and development: emerging futures*. *World cities report*, 3(4), 4-51.
- Jabareen, Y. R. (2006). *Sustainable urban forms: Their typologies, models, and concepts*. *Journal of planning education and research*, 26(1), 38-52.
- Keller, J., & Virág, T. (2022). *A drop in the sea or catalyst for change: diverse effects of the place-based approach in Europe*. *European Planning Studies*, 30(5), 860-878.
- Kidokoro, T. Sho, K. Fukuda, R. (2023). *Urban suburbia: Gentrification and spatial inequality in workers' communities in Tokyo*. *Cities*, 136, 104247.
- Kindsvatter, D. and Von Grossmann, G. 1994. *Beyond the design process: What is urban design?* *Urban Design Quarterly*, Spring/Summer.
- Kongsombat, P. (2012). *Study on urban catalyst for sustainable urban development*.

- Kristo, S., & Dhiamandi, J. (2016, November). *Urban Catalyst as the tool for public space transformation. In 1st International Scientific Conference On Professional Sciences (Vol. 1, pp. 45-53). Universiteti "Aleksandër Moisiu" Durrës.*
- Li, Z. Chen, X. Shen, Z. Fan, Z. (2022). *Evaluating neighborhood green-space quality using a building blue-green index (BBGI) in Nanjing, China. Land, 11(3), 445.*
- Liang, J. Li, Y. (2020). *Resilience and sustainable development goals based social-ecological indicators and assessment of coastal urban areas, A case study of Dapeng New District, Shenzhen, China. Watershed Ecology and the Environment, 2, 6-15.*
- Lynch, K. (1960). *The image of the city. MIT Press.*
- Lynden, H. 1982. *A new language for environmental design. New York: New York Univ. press.*
- Minerbi, L. 1977. *Urban design: Context and contents. Hawaii: Pacific urban studies and planning program, Univ. of Hawaii.*
- Mouratidis, K. (2021). *A typology of Urban Design theories and its application to the shared body of knowledge. Urban Design International, 21(1), 11-24. DOI:10.1057/udi.2015.6*
- Mulliner, E., Malys, N., & Maliene, V. (2016). *Comparative analysis of MCDM methods for the assessment of sustainable housing affordability. Omega, 59, 146-156.*
- Music, V.B. 1975. *Urban design cross cultural observations. Developmet series. College of architecture and urban planning. Seattle, Univ. of Wash.*
- Nakajima, H. Murayama, A. (2024). *Inclusive urban regeneration approaches through small projects: A comparative study of three Japanese machizukuri cases. Cities, 152, 105241.*
- Ndreu, A. (2016). *The Definition and Importance of Local Governance. Social and Natural Sciences Journal, 10(1), 5-8.*
- Rapoport, A. 1977. *Human aspects of urban form: towards a man - made environment approach to urban form and design. New York: Pergamon press.*
- Sideroff, D. A. (2003). *Neighborhood revitalization through catalyst projects: capacity building and urban design in the West Philadelphia Landscape Project and the Bronx River Project (Doctoral dissertation, Massachusetts Institute of Technology).*
- United Nations Human Settlements Programme. (2009). *Planning sustainable cities: Global report on human settlements 2009. Earthscan.*
- Walkowiak, E. Frazier, D. (2002). *Brownfields redevelopment as a catalyst for creating sustainable cities. WIT Press.*
- Wang, K., & Shmelova-Nesterenko, O. Y. (2025). *Design of cultural heritage trails based on urban catalyst theory: strategies and approaches. Theory and practice of design.*
- Zhao, Feiyu. Xu, Xiaodong. Dong, Wei. Fu, Jianyu. Bai, Xiaoqi. Wu, Jinxiu. (2024). *Research on sustainable renewal of historic blocks based on urban catalyst theory. Proceedings of the 4th International Conference on Materials Chemistry and Environmental Engineering DOI: 10.54254/2755-2721/63/20240974.*
- Zolfigol, S., Alalhesab, M., & Shemirani, S. M. M. (2020). *Investigation of catalyst projects and urban design qualities in six central streets of Hamedan. Proceedings of the ISAHP.*