

# اصول پیشنهادی نوشهرگرایی در برنامه‌ریزی محله‌های شهری

سارا اصغرزاده پزدی \*

تاریخ دریافت مقاله:

۱۳۸۸/۰۸/۱۷

تاریخ پذیرش مقاله:

۱۳۸۹/۰۳/۱۶

## چکیده

در جهت رفع مشکلات ناشی از فرسودگی و زوال مراکز شهری و گسترش افقی شهرها جنبش نوشهرگرایی به وجود آمد. این جنبش برای ایجاد جوامع پایدار و کارا بازگشت به الگوی محلات سنتی را امری لازم می‌داند. در تحقیق حاضر سعی می‌شود به طور اجمالی به معرفی نوشهرگرایی و اصول پیشنهادی آن برای برنامه‌ریزی محله‌های شهری از جمله پیاده مداری، اتصال وارد پیوستگی، ایجاد کاربری‌های مختلف و ایجاد گونه‌های مختلف مسکن در بافت و ... پرداخته شده و سپس فواید و انتقادات وارد برآن و ابزارهای طراحی محله نوشهرگرا و مراحل طراحی آن مطرح شود. در تحقیق حاضر به دنبال این موضوع هستیم چه اصولی از نوشهرگرایی، می‌تواند برای برنامه‌ریزی و طراحی محله‌های شهری به کار رود و چگونه می‌توانیم از آنها در برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی محله‌های شهری استفاده کنیم و چه مراحلی را باید برای طراحی محله‌ای نوشهرگرا در نظر داشته باشیم.

**واژه‌های کلیدی:** نوشهرگرایی، برنامه‌ریزی محله، پیاده مداری، کاربری مختلف، حمل و نقل عمومی، مشارکت

## مقدمه

تحلیل و بررسی این الگو به دلیل تاثیرگذاری آن بر برنامه‌ریزی در تمامی سطوح قابل بررسی جوامع انسانی، از بلوک و خیابان گرفته تا منطقه و کلانشهر در سراسر دنیاست که در رابطه با هرکدام و با توجه

بررسی اصول نوشهرگرایی در برنامه‌ریزی محله‌های شهری به عنوان یکی از مهمترین الگوهای اخیر برنامه‌ریزی محله‌های شهری موضوع این مقاله است. اهمیت

\* کارشناس ارشد شهرسازی - طراحی و برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای

- این مقاله برگفته از پایان نامه کارشناسی ارشد با عنوان: "برنامه‌ریزی محله مینا با تاکید بر اصول نوشهرگرایی" می‌باشد که به راهنمایی جانب آقای دکتر اسماعیل شیعه در تاریخ ۸۸/۰۶/۰۱ در دانشکده هنر و معماری دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی دفاع شده است.

نو شهرگرایی (که به طراحی محلات سنتی و طراحی محلات نئو سنتی مشهور است) اصول برنامه ریزی است که محلات قابل زیست و قابل پیاده روی در یک محیط مساعد پیاده روی را به وجود می آورد

ابتداي دهه ۱۹۹۰ اين نارضائي منجر به ظهر جنبش نوشهرگرایي شد. (Lehrer, 2004)

نو شهرگرایی (که به طراحی محلات سنتی و طراحی محلات نئو سنتی مشهور است) اصول برنامه ریزی است که محلات قابل زیست و قابل پیاده روی در یک محیط مساعد پیاده روی را به وجود می آورد. نوشهرگرایی واکنشی نسبت به پراکندگی شهری است و یک راه موثر برای مقابله با جوامع وابسته به اتومبیل است که در آن هر سفری با ماشین انجام می شود. (Hikichi, 2003)

نو شهرگرایی سعی می کند با ایجاد کاربری های مسکونی مختلط از آپارتمان گرفته تا خانه های تک خانواره با هر سطح قیمتی ساکنی با سطوح در آمدی مختلف داشته باشد و با توسعه فشرده از سکونتگاه های حیاتی و محیط های طبیعی حفاظت کند. (Ibid)

### منشور نوشهرگرایی

مهتمرين سندي که به تشریح محتواي نظری جنبش نوشهرگرایي می پردازد، منشور نوشهرگرایي است. اين منشور را که در سال ۱۹۹۶ ميلادي و پس از برگزاری چهارمين گردهمايي سالانه انجمن نوشهرگرایي بعنوان منشور نظری نوشهرگرایي ارایه شد می توان بيانه ای در مقابل منشور آتن دانست که

به نوع توسعه آن - توسعه های جدید مسکونی یا توسعه های درون بافت - اصولی را پیشنهاد داده است. پرسش اصلی این است که چه اصولی از نوشهرگرایی می تواند در برنامه ریزی محله های درونی شهرها و یا به عبارتی دیگر در توسعه های درون بافت به کار رود و اینکه چگونه می توان از این اصول برای برنامه ریزی و طراحی محله های شهری استفاده کرد. منظور از طراحی در این مقاله ترکیبی از اصول طرح ریزی است که مبنای شکل گیری محله و برنامه ریزی برای آن است. دلیل تاکید بر اصول نوشهرگرایی در برنامه ریزی محله های درونی شهری این است که از طرفی محله های مرکزی شهرها دچار فرسودگی و زوال شده و کمتر تمہیدی برای برنامه ریزی محله های شهری جهت ارتقاء بهبود کیفیت زندگی در آنها و معاصرسازی و بهینه کردن آن انجام شده است و محله های شهری پاسخگوی نیاز ساکنین خود و مقتضیات زمان حاضر نبوده و مسیر تنزل و رکود را طی می کنند. در این راستا به نظر می رسد بررسی اصول نوشهرگرایی که در آن تقویت واحد های اجتماعی محله و مراکز با هویت شهری در نظر گرفته شده و به مقیاس انسانی و نیازهای جامعه محلی توجه می کند و از طرفی دیگر در مقیاس گسترده ای در جهان استفاده شده و موفقیت های چشمگیری را همراه داشته است ضرورتی اجتناب ناپذیر است.

### معرفی نوشهرگرایی

در دهه ۱۹۸۰ ميلادي تعداد زیادی از معماران و شهرسازان آمریکایی از فرسودگی و زوال مراکز شهری و افزایش فزاينده جوامع محلی که پراکنده و متفرق، وابسته به اتومبیل و دارای فاصله با مراکز شهری بودند، اظهار نارضایتی کردند. در سال های پایانی دهه ۱۹۸۰ و

جنبیش نوشهرگرایی اگرچه در زمینه توسعه‌های مسکونی جدید بوجود آمده است ولی همواره بر توسعه‌های درون بافت و اصلاح بافت‌های موجود تاکید کرده است و مخالف گسترش بیش از اندازه و هرز شهر و در نتیجه هدر رفتن زمین می‌باشد

پیاده و پیاده‌سازی معابر، می‌باشد. نوشهرگرایی معتقد است خیابانها و میادین باید برای پیاده روی ایمن و جذاب باشند و به شکلی طراحی شوند که موجبات آسایش ساکنین را فراهم کرده و آنها را برای پیاده روی تهییج کند. لذا تاکید می‌کند که کاربری‌های خدماتی روزانه و هفتگی در فاصله پیاده روی ۱۰ دقیقه‌ای ساکنین قرار گیرد.



تصویر شماره ۱: نمونه‌ای از پیاده سازی معابر در محله

ماخذ: [www.NewUrbanism.org](http://www.NewUrbanism.org)

در آن دیدگاه مدرنیستی به شهرسازی و معماری توسط کنگره بین المللی معماران مدرن (سیام) مطرح شده بود. این منشور تمامی سطوح قابل بررسی در ارتباط با اجتماعات انسانی از بلوک، خیابان و ساختمان، محله، بخش و محور شهری تا منطقه، کلانشهر، شهر و شهرک را مورد بررسی قرار می‌دهد و هیچ یک را رد نمی‌کند. (ارنت، ۱۹۹۹)

### اصول پیشنهادی جنبیش نوشهرگرایی در برنامه‌ریزی محله‌های شهری

به مظور شناخت بهتر اصول نوشهرگرایی و مشخص ساختن نقش آنها در برنامه‌ریزی و طراحی محله‌های درونی شهرها به تفسیر بیشتر این اصول پرداخته می‌شود.

جنبیش نوشهرگرایی اگرچه در زمینه توسعه‌های مسکونی جدید بوجود آمده است ولی همواره بر توسعه‌های درون بافت و اصلاح بافت‌های موجود تاکید کرده است و مخالف گسترش بیش از اندازه و هرز شهر و در نتیجه هدر رفتن زمین می‌باشد. (Nozzi, 2005) در همین راستا طرفداران جنبیش نوشهرگرایی اصولی را به مظور اصلاح بافت‌های موجود در نظر گرفته‌اند که به روشنی اهداف مطرح شده در منشور نوشهرگرایی را عملی می‌سازد.

مهمترین این اصول عبارتند از: (ارنت، ۱۹۹۹ و CNU & HUD, 2000

### پیاده مداری

یکی از مهمترین اصول پیشنهادی نوشهرگرایی برای برنامه ریزی در بافت‌های موجود توجه به حرکت

### اتصال و پیوستگی

قابلیت نفوذپذیری و دسترسی در یک بافت، رعایت سلسله مراتب روشنی از فضاهای دسترسی با

**ایجاد گونه‌های مختلف مسکن در بافت**

نوشهر گرایی معتقد است که در یک اجتماع انسانی، حضور طیف وسیعی از گونه‌ها، اندازه‌ها و قیمت‌های مختلفی برای واحدهای مسکونی نه تنها موجب می‌شود تا هرکس متناسب با عالیق و سطح درآمد خود بتواند مناسبترین انتخاب را داشته باشد بلکه می‌تواند به تعامل مثبت اقشار مختلف مردم از هر سن و نژادی و با هر درآمدی کمک کند. این اصل باعث ایجاد تنوع و گوناگونی در سیمای بافت شده و به سرزندگی و شاداب بودن جوامع محلی کمک می‌کند و آنها را از خطر یکنواختی که موجب افسردگی ساکنان می‌شود، نجات می‌دهد.



تصویر شماره ۳: ایجاد گونه‌های مختلف مسکن در محله  
ماخذ: [www.acnu.org](http://www.acnu.org)

### افزایش تراکم در بافت

نوشهر گرایی معتقد است افزایش تراکم موجب می‌شود مساکن، فروشگاه‌ها و خدمات به یکدیگر نزدیکتر شده و فواصل کاهش یافته و از گسترش افقی شهر جلوگیری شود. این اصل باعث می‌شود در بافت‌های موجود شهری، حداکثر استفاده بهینه از زمین‌های داخل بافت صورت گرفته و اجتماعی فشرده‌تر حاصل شود که در آن پیاده روی تسهیل شده

کارکردهای شهری و محله‌ای برای نوشهرگرایی امر بسیار مهمی تلقی می‌شود. نوشهرگرایی معتقد است شبکه معابر پیوسته و همچنین تعریف سلسله مراتب خیابانها و کوچه‌ها و شبکه پیاده روی با کیفیت بالا موجب کاهش ترافیک و تسهیل پیاده روی و افزایش و ترغیب عموم به پیاده روی می‌شود.

### ایجاد کاربری‌های مختلف

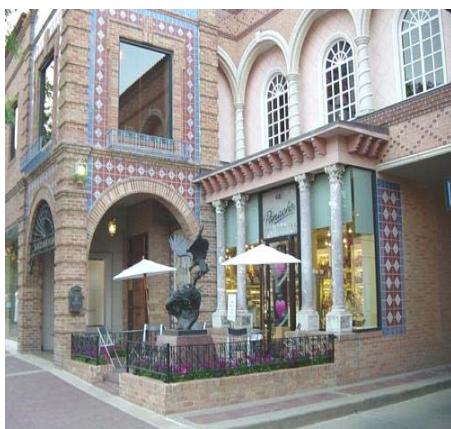
در نوشهرگرایی استفاده از کاربری‌های مختلف و متنوع در انواع فضاهای کار و زندگی در سطوح مختلف اجتماعات انسانی از جمله ترکیب فروشگاه‌ها، ادارات، آپارتمانها و مساکن در یک سایت، اختلاط کاربری‌ها در یک محله، در یک بلوک و در یک ساختمان و تنوع افراد با سنین و سطوح درآمدی مختلف و تنوع فرهنگ و نژاد از اهمیت قابل توجهی برخوردار است. استفاده از کاربری مختلف می‌تواند موجب فعال شدن بافت، افزایش امنیت، افزایش تعاملات اجتماعی کاهش سفرهای روزانه (بین محل کار و سکونت) و در نتیجه کاهش ترافیک شده و از گسترش افقی شهر جلوگیری کند.



تصویر شماره ۲: ایجاد کاربری مختلف در محله  
ماخذ: [www.smartgrowth.net](http://www.smartgrowth.net)

## توجه به بافت‌های واجد ارزش تاریخی و بهبود کیفیت طراحی و معماری

نوشهرگرایی تاکید بسیاری بر زیبایی، ارزش‌های زیبایی شناسانه و آسایش و ایجاد حس مکان، مکان یابی کاربری‌های شهری و سایتها در شهر، معماری در مقیاس انسانی و تغذیه روح بشر به وسیله زیبایی محیط دارد، به همین سبب اهمیت ویژه‌ای برای حفاظت بناهای بالرزش تاریخی موجود به خصوص بناهای عمومی و مدنی موجود در یک بافت قائل است.



تصویرشماره ۵: توجه به کیفیت طراحی و معماری  
ماخذ: [www.intbau.org](http://www.intbau.org)

نوشهرگرایی با توجه به نگاه خود به میراث مصنوع شهر از طریق حفاظت، نوسازی بناهای حفاظت مناظر و ... تداوم و تحول جامعه شهری را ممکن می‌سازد.

### استفاده از مشارکت ساکنان

یکی از مهمترین اصولی که نوشهرگرایی مخصوصاً به منظور برنامه‌ریزی در بافت‌های موجود شهری مورد استفاده قرار می‌دهد، استفاده از مشارکت

و منابع و خدمات به طور کاراتر و موثرتر به کار گرفته شده و در نهایت مکانی راحت، مطبوع و مناسب برای زندگی شهروندان ایجاد شود.



تصویرشماره ۶: افزایش تراکم در بافت  
ماخذ: [www.geocities.com](http://www.geocities.com)

### حفظ و تقویت ساختارهای سنتی

نوشهرگرایی تاکید بسیاری بر حفظ ساختارهای شکل گرفته، وجود فضاهای عمومی در مرکز وجود قلمرو عمومی با کیفیت و فضاهای عمومی طراحی شده به عنوان هنر شهری، استقرار کاربریها و تراکمها در فاصله ۱۰ دقیقه پیاده‌روی، برنامه‌ریزی عرضی به گونه‌ای که بالاترین تراکم‌ها در مرکز شهر و به تدریج تراکم‌های پایین‌تر به سمت لبه‌ها قرار گیرد؛ و حفظ لبه‌های متمایز دارد. لذا در هنگام مداخله در بافت‌های موجود، سعی می‌کند ابتدا این ساختارها را در بابت شناسایی کرده، سپس با تمهدات مختلف (از جمله تقویت فضاهای باز و عرصه‌های عمومی، حفظ لبه‌های متمایز و ...) سعی بر تقویت آنها داشته باشد.

فضا باشند. حفظ و تقویت فضاهای عمومی همانند پیاده راه‌ها، میدان‌ین، پارک‌ها، ساختمان‌های عمومی و فضاهای تجمع، به منظور ایجاد ملاقات‌های غیر رسمی و تماس‌های اجتماعی با سایر افراد موجب می‌شود محلات مانند محیط‌های زنده و معادل به نظر برستند. یک محله سنتی ایده آل به نوعی متضمن تماس با یک پارک، میدان شهری و یا یک فضای سبز روستایی می‌باشد که در فاصله ۵ تا ۱۰ دقیقه‌ای از مرکز قرار داشته و با پایی پیاده قابل دسترسی است.

### تقویت حمل و نقل عمومی

نوشهرگرایی تاکید ویژه‌ای بر تقویت و تجهیز نظام حمل و نقل عمومی داشته و معتقد است ایجاد شبکه پیوسته‌ای از خطوط حمل و نقل عمومی که شهرهای بزرگ، کوچک و محلات را به یکدیگر متصل می‌کند، به کاهش معضلات آمد و شد کمک کرده و موجب حفظ انرژی و بهبود کیفیت هوای شده و ساکنین را به پیاده روی، دوچرخه سواری و استفاده از اتوبوس برای عبور مرور تشویق می‌کند.



تصویر شماره ۸: تقویت حمل و نقل عمومی

ماخذ: <http://en.wikipedia.org>

ساکنین می‌باشد. نوشهرگرایی در تمام مراحل برنامه ریزی محله از مشارکت ساکنان، رهبران اجتماعی، سیاستمداران، ماموران دولتی، توسعه دهنده‌گان و موسسات محلی استفاده می‌کند.



تصویر شماره ۶: مشارکت ساکنان در برنامه‌ریزی محله  
ماخذ: [www.ceunet.org](http://www.ceunet.org)

### حفظ و تقویت فضاهای باز عمومی و سبز

نوشهرگرایی بر این اعتقاد است که فضاهای عمومی و پارک‌ها می‌توانند با تامین فضاهایی جذاب باعث شکوفا شدن محلات و خلق مفهومی یگانه از



تصویر شماره ۷: توجه به حفظ فضاهای باز عمومی و سبز

ماخذ: [www.geocities.com](http://www.geocities.com)

ساختمانها و خیابانها باید به گونه‌ای صورت بگیرد که ساکنین خود بتوانند امنیت لازم را تامین کنند.

### فوايد نوشهر گرائي

نوشهر گرائي می‌تواند انواع فوايد محیطي، اجتماعي، اقتصادي را برای جامعه فراهم کند که در زير به برخى از مهمترین آنها اشاره می‌شود:

- گزينه‌های مسکونی و تجاري بيشتر برای مصرف کنندگان

- حمل و نقل پيشرفته و دسترسی برای پياده‌ها و حمایت از طراحی جهانی
- افزایش مسکن ارزان قیمت (توسعه بهینه مکان)

- کاهش وابستگی به استفاده از اتومبیل
- صرفه جویی در هزینه‌های مصرف کنندگان
- کاهش سفرهای ماشینی که این امر موجب منافع اجتماعی می‌شود (مانند کاهش تراکم ترافيك، هزینه‌های پارکينگ، خطر تصادف، آلودگی و رشد بي رویه شهر)

- بهبود قابلیت زندگی در جوامع، تعامل و پيوستگی
- افزایش ايمني ترافيك به علت خيابانهاي عريض تر و ترافيك آرام تر
- بهبود سلامت عمومي به علت افزایش پياده روی و دوچرخه سواري (TDM,2003)

### انتقادهای وارد شده به نوشهر گرائي

اگرچه امروزه نوشهر گرائي موضوعي بسيار مهم و قابل توجه محسوب می‌شود ولی همواره با انتقادهایي

### ايجاد و مدیريت توقفگاهها

توقفگاهها نقش مهمی در هر برنامه شهری ايفا می‌کنند که اغلب برنامه‌ريزان شهری به آن به عنوان چاره کار می‌نگرند. اين مسئله برای نوشهر گرائي امري مهم تلقی می‌شود به طوری که يكى از اهداف اصلی آن تشویق ساکنان به پياده‌روي به جای رانندگی از نقطه‌اي به نقطه دیگر است و يكى از موثرترین راههای انجام آن را توسعه برنامه بهینه توقفگاهها می‌داند که محدودیتهای را برای تعدادی از وسائل نقلیه مجاز در يك مكان به وجود می‌آورد. (Revell, 2007)

### استفاده از ابزار طراحی جهت افزایش امنیت در بافت‌های شهری

نوشهر گرائي تاكيد بسياري بر استفاده از ابزار طراحی شهری در جهت افزایش امنیت در بافت‌های شهری دارد و معتقد است طراحی شهری مطلوب به امنیت هرچه بيشتر بافت‌های شهری كمک می‌كند. براساس نظر آنها در ساماندهی مجدد يك بافت، طراحی



تصویرشماره ۹: استفاده از ابزار طراحی جهت افزایش امنیت. مأخذ: [www.intbau.org](http://www.intbau.org)

**اگرچه امروزه نوشهرگرایی موضوعی بسیار مهم و قابل توجه محسوب می‌شود ولی همواره با انتقادهایی نیز مواجه بوده است**

پیاده روی و دوچرخه سواری با پیاده روهایی در دو طرف آن، مسیر ویژه دوچرخه سواری در هر جایی که نیاز باشد، تقاطعهای مناسب، ابزارهای آرام سازی ترافیک که برای کنترل سرعت ترافیکی به کار می‌رود و ابزارهای دیگری که برای تشویق سفرهای غیر موتوری طراحی شده‌اند.

۴- گونه‌های مختلف مسکن وجود دارد - خانه‌های ویلایی، خانه‌های ردیفی و آپارتمان - بنابر این پیرها یا جوانها، مجردات یا خانواده‌ها، مستضعفین و متمولین می‌توانند مکانی را برای زندگی انتخاب نمایند.

۵- مکانهایی برای کار در نزدیکی محله شامل فروشگاهها، ساختمانهای اداری و واحدهای مسکونی - تجاری فروشگاههای متنوعی به میزان نیاز در دسترس ساکین وجود دارد مانند سوپر مارکتهای کوچک، ادارات و دفاتر خدماتی مانند پست، عابر بانک و ... یک سالن ورزشی.

۶- یک ساختمان فرعی کوچک باید در حیاط خلوت خانه‌ها ساخته شود که ممکن است به عنوان یک آپارتمان اجاره‌ای و یا به عنوان مکانی برای کار به کار رود.

۷- یک مدرسه ابتدایی باید در نزدیکی محله وجود داشته باشد که همه بچه‌ها بتوانند از خانه شان تا مدرسه را پیاده طی کنند. این مسافت باید بیشتر از یک مایل باشد.

نیز مواجه بوده است که در زیر به برخی از مهمترین آنها اشاره می‌شود:

- ناتوانی در پاسخگویی به نیازهای جدید خانواده‌های وابسته به اتومبیل

- کاهش آزادیهای شخصی به علت وضع قوانین زیاد

- بی عدالتی نسبت به گروههای اقلیت و کم درآمد جامعه به علت قیمت‌های بالای مسکن در محلات سنتی

- تجمع ترافیک و آلودگی هوا به علت افزایش تراکم (Hikichi,2003)

### ابزارهای طراحی محله نوشهرگرا

نوشهرگرایی مجموعه‌ای از عوامل توسعه‌ای برای ایجاد جوامع بهینه و جذاب‌تر است. این عوامل موجب بهبود دسترسی و کاهش سرانه سفرهای وابسته به اتومبیل می‌شود.

نوشهرگرایی ابزارهای معینی را برای طراحی یک محله در نظر می‌گیرد که در زیر به آنها اشاره می‌شود:

۱- محله یک مرکز مشخص دارد. این مرکز اغلب یک میدان و یا فضای سبز و گاهی اوقات یک مکان مهم یا شلوغ می‌باشد. یک ایستگاه اتوبوس در این مرکز قرار داده می‌شود.

۲- در مرکز، ساختمانها نزدیک به پیاده رو و به یکدیگر قرار گرفته‌اند و حس تعریف فضایی یک شهر را به وجود می‌آورند. ساختمانهای نزدیک لبه‌ها، که دورتر از مرکز و دور از یکدیگر قرار گرفته یک محیط روستایی را به وجود می‌آورند.

۳- بیشتر مساکن در فاصله ۵ دقیقه پیاده‌روی ( $\frac{1}{4}$  مایل یا ۴۰۰ متر) از مرکز قرار گرفته‌اند. خیابان‌ها برای

جدید مربوطند ولی بعضی از این تکنیکها برای پروژه‌های میان افزا و توسعه‌های درون بافت قابل اجراست.

۱- ایجاد اصول برنامه منطقه‌ای: ایجاد یک برنامه جامع در مقیاس منطقه‌ای در ابتدای یک پروژه امری ضروری است. چنین برنامه‌هایی شامل موضوعاتی در رابطه با تهیه ساختار و حفاظت محیطی می‌باشد. مکان توسعه‌های جدید یا توسعه‌های درون بافت باید بافت منطقه‌ای مربوط باشد تا بتواند پتانسیل‌های حمل و نقل و فضای باز را به حداقل برساند.

۲- شناسایی نوع محله‌ای که طراحی می‌شود: یک توسعه شهری باید به عنوان یک محله سنتی جدید یا معادل انگلیسی اش دهکده شهری در نظر گرفته شود. یک پروژه کاملاً جدید در مکانی با زمینه سبز ممکن است به عنوان یک دهکده یا روستا یا مرکز شهری توسعه داده شود. یک دهکده (یا توسعه خوش‌های) یا مرکز شهری برای مکانی در یک راه ساده مناسب است و یک بخش تجاری کوچک برای آن کافیت می‌کند. یک روستا یا محله سنتی برای مکانهایی در تقاطع‌های شلوغتر مناسب است و معادل یک محله شهری کامل می‌باشد. یک مرکز شهری (یا توسعه حمل و نقل محور) باید در یک شبکه حمل و نقل منطقه‌ای قرار گیرد که می‌تواند یک مرکز خرید کامل با ادارات و کاربری‌های اجتماعی را حمایت کند.

۳- در همه این موارد، این برنامه‌های محله‌ای باید به صورت فشرده، پیاده مدار و متنوع طراحی شود.  
۴- تعیین مکان مرکز تجاری در سایت: این مکان باید در راه عبوری یا تقاطعی با حداقل ترافیک باشد حتی اگر مکان مورد نظر در مرکز سایت قرار

۸- پارکها، مسیرهای سبز و زمین‌های بازی در نزدیکی هر مسکن وجود دارد. این مسافت باید بیشتر از  $\frac{1}{8}$  مایل یا ۲۰۰ متر باشد.

۹- معابر درون محله شبکه پیوسته‌ای را شکل می‌دهند که شامل انواع سفرها و ترافیک پراکنده می‌باشد. محله توسط چندین راه به محله مجاور متصل می‌شود. این نقاط دسترسی ممکن است با یک دروازه یا نشانه‌هایی از بقیه جدا شود.

۱۰- معابر نسبتاً عریض هستند و ردیفی از درختان بر روی آنها سایه اندخته‌اند که ترافیک آرام و محیط مناسبی برای عابران پیاده و دوچرخه سوارها به وجود آورده‌اند.

۱۱- قطعات پارکینگ و درهای گاراژ معمولاً رو به معابر باز نمی‌شوند. پارکینگ‌ها به پشت ساختمانها منتقل می‌شود و معمولاً دسترسی به آن از طریق کوچه‌ها و راه‌های باریک میسر است.

۱۲- مکانهای خاص و مهمی به ساختمانهای عمومی اختصاص می‌یابد. یک ساختمان باید در مرکز برای ملاقات‌های محله در نظر گرفته می‌شود.

۱۳- محله باید خود گردان باشد و بتواند در مورد حفاظت، امنیت و تکامل فیزیکی خود تصمیم گیری کند. (TDM, 2003)

### مراحل طراحی محله نوشهرگرا

شهرسازی ذاتاً فعالیتی پیچیده و میان رشته‌ای است و توضیح آن به طور اجمالی امری مشکل است. مراحل زیر راهنمایی برای طراحی محله می‌باشد. اگر چه بیشتر آنها به توسعه‌های شهری بزرگتر و پروژه‌های محلی

۷- تعیین مکان محدوده پیاده رو برای عوارض موجود: مراکز محدوده های پیاده روی باید با عوارض مهم زمینی در هر جای ممکن منطبق شود. در جایی که عوارض طبیعی تعیین کننده نیست، یک فضای عمومی یا یک تقاطع خاص کلیدی، باید در مرکز هر محدوده پیاده روی گذاشته شود.

۸- متصل کردن مراکز محله به یکدیگر: در اینجا عوارض طبیعی در شبکه شهری تلفیق شده، مرکز تجاری اصلی تعیین شده و محدوده های پیاده روی ساختار محله مشخص می شود. حال، مراکز محله باید توسط راههای عبوری بزرگتر مثل بزرگراهها، راههای اصلی و خیابانهای اصلی شهر به یکدیگر وصل شوند. این راهها باید مستقیم باشند اما ضرورتاً عمودی نیستند، همانطور که بیشتر راههای عبوری باید از شاخصهای و ویژگی های طبیعی پیروی کنند.

۹- مشخص کردن فضای بین راههای عبوری اصلی: از طریق به کار بردن راههای فرعی باید شبکه ای منعطف و کار آمد در سرتاسر این فضای شهری شکل گیرد. از لحاظ جغرافیایی نیازی نیست به کل محله متصل شود ولی باید ویژگی محلی داشته باشد. این شبکه باید برای ایجاد الگویی که وقتی که در نزدیک مرکز باشد کوچکتر و قابل نفوذ تر می شود و به تدریج به طرف لبه های روستایی بزرگتر می شود تنظیم شود. سپس این الگو باید به قطعاتی تقسیم شود که ربط زیادی به ساختمانهایی که آن را اشغال می کنند دارد و نسبت فضای باز به تدریج به طرف لبه های محله بیشتر می شود.

۱۰- تفصیل و کدگذاری عناصر شهری در رابطه با ساختار عرضی آن: همه عناصر شهری باید برای

نگرفته باشد. بدون ترافیک خرده فروشی ها از رونق می افتدند مگر اینکه مکان بسیار جذاب باشد مانند ایستگاه های حمل و نقل یا مکانهای شاخص که ترافیک و پیاده را به سوی خودش می کشد.

۵- تعیین توسعه محدوده پیاده روی: محدوده پیاده روی معادل با ۵ دقیقه پیاده روی از لبه محله تا مرکز آن است که فضایی در حدود ۸۰ هکتار را در بر می گیرد. مرکز تجاری از قبل تعیین شده باید محور اصلی کار در تعیین محدوده پیاده رو باشد. محدوده های اضافی باید برای پوشش بقیه توسعه سایت بدون در نظر گرفتن همپوشانی اصلی تنظیم شود. اندازه جغرافیایی محدوده پیاده رو باید نسبت به تراکم آماری اندازه محله را تعیین کند که نسبت به عملکرد بازار مسکن می بایست تغییر کند.

یک توسعه شهری باید به عنوان یک محله ستی جدید یا معادل انگلیسی اش دهکده شهری در نظر گرفته شود. یک پروژه کاملاً جدید در مکانی با زمینه سبز ممکن است به عنوان یک دهکده یا روستا یا مرکز شهری توسعه داده شود

۶- ترکیب عوارض زمینی، طبیعی یا انسان ساخت: عوارض باید ترسیم شده و در برنامه تلفیق شود. عوارض طبیعی مانند دریاچه ها، مسیلهای و تالابها باید برای مدیریت آب در موقع بحرانی که زمین به خاطر توسعه غیر قابل نفوذ می شود، دست نخورده باقی بمانند. درختان انبوه و دریاچه ها باید با پارکها و فضاهای سبز تعیین شده برای آنها حفظ شود. پوشش گیاهی خطی می تواند ساختار داخلی برای خیابانهای مشجر به وجود آورد.

۱۲- تهیه مجموعه‌ای از ضوابط برای محله: یک محله برای حفظ ویژگی‌ها و کیفیت دیرینه‌اش به دولت محلی نیاز دارد. مجموعه‌ای از ضوابط باید برای تصویب توسط مقاطعه‌هایی که شرایط خرید یک قطعه زمین یا ساختمان را به وجود می‌آورد نوشته شود. این ضوابط باید توسط یک انجمن محلی تنظیم شده و توسط یک هیات اجرایی بانفوذ اجرا شود. انجمن محلی باید توان هزینه‌های مالیاتی حفاظت از فضاهای عمومی را داشته باشد. بخش کوچکی از هزینه‌ها باید برای پیشرفت‌های اجتماعی اختصاص داده شود و به محله در طی زمان اجازه دهد که در مورد اینکه چگونه چنین سرمایه‌هایی به بهترین نحو سرمایه‌گذاری شود -معمولًاً برای قطعات اجتماعی حفاظت شده- تصمیم گیری کند.

۱۳- کنار گذاشتن برنامه ریزان: در بعضی مواقع در طی شکل‌گیری محله بعد از اینکه مسیر مشخص شد، برنامه ریزان و توسعه دهنده‌گان باید به نفع هیات برنامه ریزی منتخب ساکنین کنار بروند. (Duany, 2003)

### تجزیه و تحلیل

در تجزیه و تحلیل مواردی که مطرح شد به منظور شناخت بهتر اصول نوشهرگرایی و مزیت‌ها و راهکارهای اجرایی آن در توسعه‌های درون بافت به تفسیر بیشتر این اصول در جدول شماره ۱ پرداخته می‌شود.

حفظ از محیط، از شهری گرفته تا روستایی به صورت تفصیلی شرح داده شوند. این برش عرضی یک سیستم طبقه‌بندی ایجاد می‌کند که موجب عدم پذیرش سکونتگاههای شهری توسط جایگذاری عناصر عادی شهرسازی می‌شود. اینها تنوعی در شیوه زندگی به وجود آورده و از نیازها و تبعیضات ساکنین حمایت می‌کنند. این عناصر شهری که توسط یک برش عرضی تخصیص داده می‌شود باید با بیان دقیق و دیاگرام‌هایی که کد را به وجود می‌آورند توصیف شود. بدون کد، برنامه به صورت طرح جامع مصوری باقی می‌ماند که تاکید به اجباری بودن آن دارد. در حالیکه یک برنامه تجویزی توسط کد هدایت می‌شود.

۱۱- اختصاص مکانهایی برای تسهیلات محلی و اجتماعی: موسسات اجتماعی مانند هر عنصر دیگری برای سلامتی جامعه ضروری هستند. اگرچه غالباً ایجاد آنها غیرممکن است مگر اینکه وجه عمومی یا سرمایه خصوصی مزاد برای تامین آنها وجود داشته باشد. بازار عموماً سرمایه‌ای را برای ساخت ساختمانهای تجاری و مسکونی خصوصی تامین می‌کند ولی نه برای ساختمانهای اجتماعی که موسسات آموزشی، دولتی، تفریحی، فرهنگی و اجتماعی را در خود جای می‌دهند. مکانهایی برای موسسات محلی مانند مدارس ابتدایی، تسهیلات مراقبت از بچه‌ها و تالارهای اجتماعی باید در مراکز محله اختصاص داده شود. مرکز شهر باید مکانهایی برای موسسات منطقه‌ای مثل مدارس راهنمایی آژانس‌های دولتی، ساختمانهای فرهنگی و مذهبی ایجاد کنند. اگر برنامه تجویزی، چنین مکانهای اجتماعی را به صورت دائمی حفظ کنند عموماً ثابت می‌شود که ساکنان خودشان ساختمانهای اجتماعی را در موقع نیاز به وجود می‌آورند.

## جدول شماره ۱: مزیتها و راهکارهای اجرایی اصول نوشهر گرایی

راهکارهای اجرایی	مزیت‌ها	اصول نوشهر گرایی
<ul style="list-style-type: none"> <li>- استقرار مرکزی عرضه کننده کالا و خدمات اساسی در فاصله ۱۰ دقیقه‌ای از بافت مسکونی</li> <li>- پیوستگی و استمرار اندازه‌های ساختمان‌ها، جزئیات معماری ساختمان‌ها و کفاسازی و مبلمان شهری</li> <li>- ایجاد ارتباط پیاده به دسترسی در فاصله کم</li> <li>- نورپردازی مناسب جهت تامین روشنایی کافی در شب</li> <li>- استقرار کاربری‌های مختلط و فعالیتهای متنوع در فضای ایجاد فضاهایی برای مکث، استراحت و نشستن</li> <li>- تقویت فعالیتهای جذاب برای تشویق ساکنین به پیاده روی</li> <li>- ایجاد تسهیلات لازم برای سهولت حرکت معلولان</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- کاهش سفرهایی که با استفاده از خودرو انجام می‌شود چه از نظر تعداد سفر و چه از نظر مسافت</li> <li>- حفظ انرژی و بهبود کیفیت هوای پیاده</li> <li>- بهبود سلامت عمومی به علت افزایش پیاده روی و دوچرخه سواری</li> <li>- استقلال بخشیدن به کسانی که رانندگی نمی‌کنند به ویژه کهنسالان و جوانان</li> </ul>	پیاده مداری
<ul style="list-style-type: none"> <li>- طراحی شبکه‌ای از خیابانهای پیوسته با الیت دادن به پیاده</li> <li>- تقویت استخوانبندی اصلی بافت و اتصال آن به ساختار اصلی شهر</li> <li>- پرهیز از وجود آمدن معابر بین بست و دور برگردان</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- تامین آمد و شد محلی در مقیاس محلی</li> <li>- امکان استفاده از کوتاه‌ترین فاصله ممکن برای هر سفر</li> <li>- تقویت توسعه مرکز شهر</li> <li>- تامین محیطی ایده آل برای پیاده روی، دوچرخه سواری و حمل و نقل عمومی</li> </ul>	ایجاد شبکه ترافیکی پیوسته
<ul style="list-style-type: none"> <li>- اختلاط کاربری مسکونی و خدماتی در محلات مسکونی برای ایجاد سرزنشگی و پویایی در بافت</li> <li>- تنوع کاربری‌های فعال در شب در فضاهای عمومی</li> <li>- استقرار کاربری‌های فعال در شب در فضاهای عمومی</li> <li>- رعایت اصل سازگاری در هم‌جواری کاربریها</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- کاهش واستگی به اتومبیل</li> <li>- حفظ فضای سبز و منابع طبیعی</li> <li>- افزایش سرزنشگی</li> <li>- توسعه اقتصادی و متعادل سازی قیمت مسکن</li> <li>- القای حس مشارکت اجتماعی به ساکنین</li> <li>- ایجاد فرصت‌هایی برای مراودات اجتماعی بیشتر</li> <li>- خلق تنوع و ارتقای کیفیت محیط</li> </ul>	ایجاد کاربری‌های مختلط
<ul style="list-style-type: none"> <li>- احداث طیف وسیعی از گونه‌های مسکن با قیمت‌های متفاوت در محلات</li> <li>- رعایت اصل تنوع در معماری ساختمانهای جدید</li> <li>- جذب جمعیت از اقسام مختلف در آمدی از طریق ترکیبی از مساکن خصوصی و عمومی و امتزاجی از خانه‌های شخصی و عمومی</li> <li>- طراحی و برنامه‌ریزی مطلوب توسعه‌های مسکن عمومی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- کمک به تعامل مثبت اقسام مختلف مردم از هر سن و نژادی و با هر مقیاس در آمد</li> <li>- تقویت تعهدات و بیوندهای شخصی و اجتماعی لازم در جوامع محلی مطلوب</li> <li>- دستیابی به جامعه‌ای موفق و پر رونق که نمود عدالت در آن به خوبی آشکار باشد.</li> </ul>	ایجاد گونه‌های مختلف مسکن در بافت
<ul style="list-style-type: none"> <li>- افزایش تراکم ساختمانی تاحدی که به سیما و منظر شهری لطمه نزند.</li> <li>- نوسازی و بهسازی بافت‌های مسکونی جهت جذب جمعیت و افزایش تراکم ناخالص مسکونی</li> <li>- تدوین قوانین مدیریت زمین شهری در بافت فرسوده و اتخاذ تصمیمات اجرایی در مورد زمین‌های بایر</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- صرفه جویی ناشی از تجمع (تراکم)</li> <li>- جلوگیری از رشد افقی و گسترش هرز و بیش از حد شهر</li> <li>- استفاده بهینه از زمین‌های داخل بافت</li> </ul>	افزایش تراکم در بافت
<ul style="list-style-type: none"> <li>- تعیین لبه‌های مشخص برای محله</li> <li>- تعیین مرکز محله در نزدیکی نقطه مرکزی محله</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ارتقاء کیفیت محله</li> <li>- حفاظت از هویت و شخصیت محله</li> </ul>	حفظ و تقویت ساختارهای سنتی

<ul style="list-style-type: none"> <li>- استقرار کاربریهای مختلط و تامین کننده نیازهای ساکنین در مرکز محله</li> <li>- تقویت مرکز محله از طریق استقرار ساختمانهای عمومی و مردم نهاد مانند کتابخانه‌ها و مساجد، یک میدان و یا یک فضای سبز</li> <li>- طراحی مرکز محله براساس اصول محصوریت، تناسب و مقیاس</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ایجاد خوانایی</li> <li>- شکل گیری تصور ذهنی قوی ساکنین از بافت</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- شناسایی و حفظ بناهای واجد ارزش تاریخی و مرمت و معاصرسازی آنها</li> <li>- پرهیز از تکرار بیهوده سبک‌های تاریخی و ارائه الگوی مناسب جهت همسازی اینه نوساز با معماری تاریخی</li> <li>- احیای سنت‌های ملی - منطقه‌ای</li> <li>- توجه به مرزها و محدوده زمینه هر طرح</li> <li>- طراحی به وسیله رجوع به سوابق تاریخی</li> <li>- انسجام و یکپارچگی عناصر کالبدی</li> <li>- طراحی هماهنگ با طبیعت و اقلیم محلی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- حفظ و تقویت هویت بافت</li> </ul>	<p>توجه به بناهای واجد ارزش تاریخی و بیهوده کیفیت طراحی و معماری</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- استفاده از نظرات ساکنین در تمامی مراحل فرآیند تهیه و اجرای طرح از طریق مصاحبه، پرسشنامه و ...</li> <li>- تشکیل جلسات متعدد بین گروه طراحان و ساکنین و نهادهای محلی بطور پیوسته و منظم</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- اطمینان از تحقق طرح</li> <li>- ایجاد سرمایه اجتماعی</li> <li>- پایه بیزی مفهوم شهروندی و هویت شهری</li> </ul>	<p>استفاده از مشارکت ساکنان در برنامه ریزی بافت</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ایجاد یک فضای باز عمومی یا یک فضای سبز در فاصله ۵ تا ۱۰ دقیقه ای از مرکز محله</li> <li>- ایجاد فضاهای عمومی و فضاهای تجمع در محله</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- تامین زیبایی و تعادل</li> <li>- شکل دادن به محله</li> <li>- ارتقای کیفیت زندگی در محله</li> </ul>	<p>حفظ و تقویت فضاهای باز عمومی و سبز</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- قرارگیری مراکز عمده فعالیتی در نزدیک ترین فاصله ممکن از ایستگاهها</li> <li>- استقرار کاربریهای سازگار که توسط حمل و نقل عمومی پشتیبانی می‌شوند.</li> <li>- استقرار مدارس در مجاورت حمل و نقل عمومی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- کاهش واپستگی به استفاده از اتومبیل</li> <li>- صرفه جویی در هزینه‌های مصرف کننده</li> <li>- کاهش تراکم ترافیک</li> <li>- کاهش مصرف انرژی و بهبود کیفیت هوا</li> </ul>	<p>تقویت حمل و نقل عمومی</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- تشویق ساکنان به پیاده روی به جای رانندگی از نقطه‌ای به نقطه دیگر</li> <li>- استقرار توفگاهها به بیرون از مسیر یا معبر اصلی</li> <li>- ایجاد کاربری‌های چند منظوره به جای محوطه‌هایی وسیع توفگاهی و استقرار توفگاهها در طبقات</li> <li>- کاهش تعداد توفگاههای سطحی با ایجاد امکان پیاده روی و حمل و نقل عمومی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- سرزنشگی و زیبایی منظر خیابان</li> <li>- استفاده بهینه از زمین‌های داخل بافت</li> </ul>	<p>ایجاد و مدیریت توفگاهها</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- استقرار کاربری‌های مختلط</li> <li>- امکان دیده شدن فضا از درون بدنه ها</li> <li>- حذف گوشه‌ها یا نقاط کور و پنهان کم ترد و کم نور</li> <li>- نورپردازی مناسب جهت تامین روشنایی کافی در شب</li> <li>- داشتن وضوح کالبدی کافی برای استفاده کنندگان</li> <li>- داشتن چشم اندازهای منسجم، مناظر خیابانی و عالیم خوانا در معابر عمومی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ایجاد احساس آرامش برای ساکنین</li> <li>- ایجاد حس امنیت و تعلق خاطر برای ساکنین</li> </ul>	<p>استفاده از ابزار طراحی شهری در جهت افزایش امنیت در بافت‌های شهری</p>

## نتیجه گیری

در این پژوهش سعی شد تا بطور اجمالی جنبش نوشهرگرایی معرفی شده و اصول نوشهرگرایی در برنامه ریزی محله‌های درونی شهرها مورد توجه قرار بگیرد. در ادامه ابزارهای طراحی محله نوشهرگرا و مراحل طراحی آن معرفی شده و در تحلیل این اصول به برخی از مهمترین مزیتها و راهکارهای اجرایی به کارگیری این اصول در برنامه‌ریزی محله‌های شهری اشاره شد. مروری بر نتایج به دست آمده از قسمتهای قبل می‌توان اذعان داشت که در واقع اصول نوشهرگرایی به شکل دادن محله‌های نسبتاً پرترکم، قابل پیاده روی و دارای کاربری مختلط با یکدیگر تاکید کرده و ترکیبی از سبک‌های معماری، رشد هوشمند، مخالفت با توسعه‌های پراکنده و شهرسازی پایدار مبتنی بر حمل و نقل عمومی را مد نظر قرار می‌دهد. در ارتباط با ضرورت شناسایی این اصول باید گفت که امروزه اصول نوشهرگرایی در مقیاس وسیعی در برنامه‌ریزی محله‌های شهری در نقاط مختلف جهان به کار گرفته شده و موفقیتهای چشمگیری به دنبال داشته است. صاحب‌نظران و برنامه‌ریزان شهری نیز استفاده از این اصول در برنامه ریزی محله‌های شهری را حمایت کرده و به کارگیری آن را لازمه شهرسازی پایدار می‌دانند. لذا شناسایی این اصول و مزیتها و راهکارهای اجرایی آن، می‌تواند راهگشای حصول به راهبردهایی جهت حصول به برنامه ریزی موثر در محله‌های شهری، باشد.

## فهرست منابع

- ارنست، رندال، "منشور نوشهرگرایی"، ترجمه علیرضا دانش و رضا بصیری مژده‌ی، انتشارات پردازش و برنامه‌ریزی شهری، تهران، ۱۹۹۹.
- CNU & HUD," Principles for inner city neighborhood design", 2000.
- Duany, Andres, "Neighborhood design in practice" in Peter Neal ed., urban villages and the making of communities, Spon press, London, 2003.
- Hikichi, Lynda, "New urbanism and transportation", 2003.
- Lehrer, Jim, "What is New Urbanism?" www.Newurbanism.org, 2004.
- Nozzi, Dom," Merits and principles of New Urbanism", <http://user.gru.net/domz/merits.htm>, 2005.
- Revell, John,"making Canada's city more livable: the success of new urbanism depends on parking planning", 2007.
- TDM Encyclopedia: Transportation Demand Management,"New Urbanism: Clustered, Mixed use, Multi-model Neighborhood Design", Victoria Transport Policy Institut, [www.vtpi.org](http://www.vtpi.org), 2003.