

اصول پیشنهادی نوشهرگرایی در برنامه‌ریزی محله‌های شهری

سارا اصغرزاده یزدی *

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 پیاده‌مداری، اتصال و پیوستگی، ایجاد کاربری‌های مختلط و ایجاد گونه‌های مختلف مسکن در بافت و ... پرداخته شده و سپس فواید و انتقادات وارد بر آن 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 مراحل را باید برای طراحی محله‌ای نوشهرگرا در نظر داشته باشیم.

واژه‌های کلیدی: نوشهرگرایی، برنامه‌ریزی محله، پیاده‌مداری، کاربری مختلط، 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 دنیا است که در رابطه با هر کدام 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 منطقه ای

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

نوشهرگرایی (که به طراحی محلات سنتی و طراحی محلات نئو سنتی مشهور است) اصول برنامه‌ریزی است که محلات قابل زیست و قابل پیاده‌روی در یک محیط مساعد پیاده روی را به وجود می‌آورد

ابتدای دهه ۱۹۹۰ این نارضایتی منجر به ظهور جنبش نوشهرگرایی شد. (Lehrer, 2004)

نوشهرگرایی (که به طراحی محلات سنتی و طراحی محلات نئو سنتی مشهور است) اصول برنامه‌ریزی است که محلات قابل زیست و قابل پیاده‌روی در یک محیط مساعد پیاده روی را به وجود می‌آورد. 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 می‌شود. (Hikichi, 2003)

نوشهرگرایی سعی می‌کند با ایجاد کاربری‌های مسکونی مختلط از آپارتمان گرفته تا خانه‌های تک خانواره با هر سطح قیمتی ساکنینی با سطوح درآمدی مختلف داشته باشد و با توسعه فشرده از سکونتگاه‌های حیاتی و محیط‌های طبیعی حفاظت کند. (Ibid)

منشور نوشهرگرایی

مهمترین سندی که به تشریح محتوای نظری جنبش نوشهرگرایی می‌پردازد، منشور نوشهرگرایی است. این منشور را که در سال ۱۹۹۶ میلادی و پس از برگزاری چهارمین گردهمایی سالانه انجمن نوشهرگرایی بعنوان منشور نظری نوشهرگرایی ارائه شد می‌توان بیانیه‌ای در مقابل منشور آتن دانست که

به نوع توسعه آن - توسعه‌های جدید مسکونی یا توسعه‌های درون بافت - اصولی را پیشنهاد داده است. پرسش اصلی این است که چه اصولی از نوشهرگرایی می‌تواند در برنامه‌ریزی محله‌های درونی شهرها و یا به عبارتی دیگر در توسعه‌های درون بافت به کار رود و اینکه چگونه می‌توان از این اصول برای برنامه‌ریزی و طراحی محله‌های شهری استفاده کرد. منظور از طراحی در این مقاله ترکیبی از اصول طرح‌ریزی است که مبنای شکل‌گیری محله و برنامه‌ریزی برای آن است. دلیل تاکید بر اصول نوشهرگرایی در برنامه‌ریزی محله‌های درونی شهری این است که از طرفی محله‌های مرکزی شهرها دچار فرسودگی و زوال شده و کمتر تمهیدی برای برنامه‌ریزی محله‌های شهری جهت ارتقاء بهبود کیفیت زندگی در آنها و معاصر سازی و بهینه کردن آن انجام شده است و محله‌های شهری پاسخگوی نیاز ساکنین خود و مقتضیات زمان حاضر نبوده و مسیر تنزل و رکود را طی می‌کنند. در این راستا به نظر می‌رسد بررسی اصول نوشهرگرایی که در آن تقویت واحدهای اجتماعی محله و مراکز با هویت شهری در نظر گرفته شده و به مقیاس انسانی و نیازهای جامعه محلی توجه می‌کند و از طرفی دیگر در مقیاس گسترده‌ای در جهان استفاده شده و موفقیت‌های چشمگیری را همراه داشته است ضرورتی اجتناب ناپذیر است.

معرفی نوشهرگرایی

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

جنبش 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 میداين بايد براي پیاده روی ایمن و جذاب باشند و به شکلی طراحی شوند که موجب آسایش ساکنین را فراهم کرده و آنها را برای پیاده روی تهیج کند. لذا تاکید می‌کند که کاربری‌های خدماتی روزانه و هفتگی در فاصله پیاده روی ۱۰ دقیقه‌ای ساکنین قرار گیرد.



تصویر شماره ۱: نمونه‌ای از پیاده‌سازی معابر در محله
ماخذ: www.NewUrbanism.org

در آن دیدگاه مدرنیستی به شهرسازی و معماری توسط کنگره بین‌المللی 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 جنبش نوشهرگرایی در برنامه‌ریزی محله‌های شهری

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

جنبش 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 جنبش نوشهرگرایی اصولی را به منظور 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)

پیاده‌مداری

یکی از مهمترین اصول پیشنهادی نوشهرگرایی برای برنامه‌ریزی 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

نوشهرگرایی 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 علایق 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 در آمدی 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

افزایش تراکم در بافت

نوشهرگرایی 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 مختلط

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 مختلط 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 مختلط در محله
ماخذ: www.smartgrowth.net

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



تصویر شماره ۴: افزایش تراکم در بافت
ماخذ: www.geocities.com

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 باارزش تاریخی موجود به خصوص بناهای عمومی و مدنی موجود در یک بافت قائل است.



تصویر شماره ۵: توجه به کیفیت طراحی و معماری
ماخذ: www.intbau.org

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

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

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 بافت شناسایی کرده، سپس با تمهیدات 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، میداين، 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 متعادل به نظر برسند. یک محله سستی 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 پای 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 هوا شده و ساکنین را به پیاده روی، دوچرخه سواری و استفاده از اتوبوس برای عبور و 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 دهندگان و موسسات محلی استفاده می‌کند.



تصویر شماره ۶: مشارکت ساکنان در برنامه ریزی محله
ماخذ: www.ceunet.org

حفظ و تقویت فضاهای باز عمومی و سبز
نوشهر گرایی 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

ایجاد و مدیریت توقفگاهها

توقفگاهها نقش مهمی در هر برنامه شهری ایفا می کنند که اغلب برنامه ریزان شهری به آن به عنوان چاره کار می نگرند. این مسئله برای نوشهر گرای امری مهم تلقی می شود به طوری که یکی از اهداف اصلی آن تشویق ساکنان به پیاده روی به جای رانندگی از نقطه ای به نقطه دیگر است و یکی از موثرترین راه های انجام آن را توسعه برنامه بهینه توقفگاهها می داند که محدودیت هایی را برای تعدادی از وسایل نقلیه مجاز در یک مکان به وجود می آورد. (Revell, 2007)

استفاده از ابزار طراحی جهت افزایش امنیت در بافت های شهری

نوشهرگرایی تاکید بسیاری بر استفاده از ابزار طراحی شهری در جهت افزایش امنیت در بافتهای شهری دارد و معتقد است طراحی شهری مطلوب به امنیت هرچه بیشتر بافتهای شهری کمک می کند. براساس نظر آنها در ساماندهی مجدد یک بافت، طراحی



تصویر شماره ۹: استفاده از ابزار طراحی جهت افزایش امنیت. ماخذ: www.intbau.org

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

فواید نوشهرگرایی

- نوشهرگرایی می تواند انواع فواید محیطی، اجتماعی، اقتصادی را برای جامعه فراهم کند که در زیر به برخی از مهمترین آنها اشاره می شود:
- گزینه های مسکونی و تجاری بیشتر برای مصرف کنندگان
- حمل و نقل پیشرفته و دسترسی برای پیاده ها و حمایت از طراحی جهانی
- افزایش مسکن ارزان قیمت (توسعه بهینه مکان)
- کاهش وابستگی به استفاده از اتومبیل
- صرفه جویی در هزینه های مصرف کنندگان
- کاهش سفرهای ماشینی که این امر موجب منافع اجتماعی می شود (مانند کاهش تراکم ترافیک، هزینه های پارکینگ، خطر تصادف، آلودگی و رشد بی رویه شهر)
- بهبود قابلیت زندگی در جوامع، تعامل و پیوستگی
- افزایش ایمنی ترافیک به علت خیابانهای عریض تر و ترافیک آرام تر
- بهبود سلامت عمومی به علت افزایش پیاده روی و دوچرخه سواری (TDM, 2003)

انتقادهای وارد شده به نوشهرگرایی

اگرچه امروزه نوشهرگرایی موضوعی بسیار مهم و قابل توجه محسوب می شود ولی همواره با انتقادهایی

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، مجردها 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 ساکنین 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 نباید 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
- بی‌عدالتی 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

۸- پارکها، مسیرهای سبز و زمین‌های بازی در نزدیکی هر مسکن وجود دارد. این مسافت نباید 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 انداخته‌اند که ترافیک آرام و محیط مناسبی برای عابران پیاده و دوچرخه سوارها به وجود آورده اند.

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 تصمیم‌گیری 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

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 با بافت منطقه‌ای مربوط باشد تا بتواند پتانسیل‌های حمل و نقل و فضای باز را به حداکثر برساند.

۲- شناسایی نوع محله‌ای که طراحی می‌شود: یک توسعه شهری باید به عنوان یک محله سنتی جدید یا معادل انگلیسی‌اش 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 کفایت 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 حداکثر ترافیک باشد حتی اگر مکان موردنظر در مرکز سایت قرار

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 راه های عبوری بزرگتر مثل بزرگراهها، راه های اصلی و خیابانهای اصلی شهر به یکدیگر وصل شوند. این راهها باید مستقیم باشند اما ضرورتاً عمودی نیستند، همانطور که بیشتر راه های عبوری باید از شاخصه ها و ویژگی های طبیعی پیروی کنند.

۹- مشخص کردن فضای بین راه های عبوری اصلی: از طریق به کار بردن راه های 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 افتند 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 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

۶- ترکیب عوارض زمینی، طبیعی یا انسان ساخت: عوارض باید ترسیم شده و در برنامه تلفیق شود. عوارض طبیعی مانند دریاچه ها، مسیله ها و تالابها باید برای مدیریت آب در مواقع 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.

حفاظت از محیط، از شهری گرفته تا روستایی به صورت تفصیلی شرح داده شوند. این برش عرضی یک سیستم طبقه بندی 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 دیگرام‌هایی 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 مازاد 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.

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 - معمولاً برای قطعات اجتماعی حفاظت شده - تصمیم‌گیری کند.

۱۳- کنار گذاشتن برنامه ریزان: در بعضی مواقع در طی شکل‌گیری محله بعد از اینکه مسیر مشخص شد، برنامه‌ریزان و توسعه دهندگان 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.

جدول شماره ۱: مزیتها و راهکارهای اجرایی اصول نوشهر گرایی

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

<p>- استقرار کاربریهای مختلط و تامین کننده نیازهای ساکنین در مرکز محله</p> <p>- تقویت مرکز محله از طریق استقرار ساختمانهای عمومی و مردم نهاد مانند کتابخانهها و مساجد، یک میدان و یا یک فضای سبز</p> <p>- طراحی مرکز محله براساس اصول محصوریت، تناسب و مقیاس</p>	<p>- ایجاد خوانایی</p> <p>- شکل گیری تصور ذهنی قوی ساکنین از بافت</p>	
<p>- شناسایی و حفظ بناهای واجد ارزش تاریخی و مرمت و معاصر سازی آنها</p> <p>- پرهیز از تکرار بیهوده سبکهای تاریخی و ارائه الگوی مناسب جهت همسازی ابنیه نوساز با معماری تاریخی</p> <p>- احیای سنتهای ملی - منطقه‌ای</p> <p>- توجه به مرزها و محدوده زمینه هر طرح</p> <p>- طراحی به وسیله رجوع به سوابق تاریخی</p> <p>- انسجام و یکپارچگی عناصر کالبدی</p> <p>- طراحی هماهنگ با طبیعت و اقلیم محلی</p>	<p>- حفظ و تقویت هویت بافت</p>	<p>توجه به بناهای واجد ارزش تاریخی و بهبود کیفیت طراحی و معماری</p>
<p>- استفاده از نظرات ساکنین در تمامی مراحل فرآیند تهیه و اجرای طرح از طریق مصاحبه، پرسشنامه و ...</p> <p>- تشکیل جلسات متعدد بین گروه طراحان و ساکنین و نهادهای محلی بطور پیوسته و منظم</p>	<p>- اطمینان از تحقق طرح</p> <p>- ایجاد سرمایه اجتماعی</p> <p>- پایه ریزی مفهوم شهروندی و هویت شهری</p>	<p>استفاده از مشارکت ساکنان در برنامه ریزی بافت</p>
<p>- ایجاد یک فضای باز عمومی یا یک فضای سبز در فاصله ۵ تا ۱۰ دقیقه ای از مرکز محله</p> <p>- ایجاد فضاهای عمومی و فضاهای تجمع در محله</p>	<p>- تامین زیبایی و تعادل</p> <p>- شکل دادن به محله</p> <p>- ارتقای کیفیت زندگی در محله</p>	<p>حفظ و تقویت فضاهای باز عمومی و سبز</p>
<p>- قرارگیری مراکز عمده فعلیتی در نزدیک ترین فاصله ممکن از ایستگاهها</p> <p>- استقرار کاربریهای سازگار که توسط حمل و نقل عمومی پشتیبانی می شوند.</p> <p>- استقرار مدارس در مجاورت حمل و نقل عمومی</p>	<p>- کاهش وابستگی به استفاده از اتومبیل</p> <p>- صرفه جویی در هزینه های مصرف کننده</p> <p>- کاهش تراکم ترافیک</p> <p>- کاهش مصرف انرژی و بهبود کیفیت هوا</p>	<p>تقویت حمل و نقل عمومی</p>
<p>- تشویق ساکنان به پیاده روی به جای رانندگی از نقطه ای به نقطه دیگر</p> <p>- استقرار توقفگاهها به بیرون از مسیر یا معبر اصلی</p> <p>- ایجاد کاربریهای چند منظوره به جای محوطه‌های وسیع توقفگاهی و استقرار توقفگاهها در طبقات</p> <p>- کاهش تعداد توقفگاههای سطحی با ایجاد امکان پیاده روی و حمل و نقل عمومی</p>	<p>- سرزندگی و زیبایی منظر خیابان</p> <p>- استفاده بهینه از زمینهای داخل بافت</p>	<p>ایجاد و مدیریت توقفگاهها</p>
<p>- استقرار کاربری های مختلط</p> <p>- امکان دیده شدن فضا از درون بدنه ها</p> <p>- حذف گوشه‌ها یا نقاط کور و پنهان کم تردد و کم نور</p> <p>- نورپردازی مناسب جهت تامین روشنایی کافی در شب</p> <p>- داشتن وضوح کالبدی کافی برای استفاده کنندگان</p> <p>- داشتن چشم اندازهای منسجم، مناظر خیابانی و علایم خوانا در معابر عمومی</p>	<p>- ایجاد احساس آرامش برای ساکنین</p> <p>- ایجاد حس امنیت و تعلق خاطر برای ساکنین</p>	<p>استفاده از ابزار طراحی شهری در جهت افزایش امنیت در بافت‌های شهری</p>

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. با مروری بر نتایج به دست آمده از قسمتهای قبل می‌توان اذعان داشت که در واقع اصول نوشهرگرایی به شکل دادن محله‌های نسبتاً پرتراکم، 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 برنامه ریزان 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.

- 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.vtppi.org, 2003.