

تحلیلی بر تحقق‌پذیری اصول و معیارهای نوسهرسازی در بافت‌های قدیمی شهری

(مطالعه موردی: منطقه 10 شهر تهران)

فرخنده رنجبر¹، پروانه زیویار²، رحیم سرور³
تاریخ وصول: 1397/02/22، تاریخ تایید: 1397/06/15

چکیده

هدف پژوهش حاضر، تحلیلی بر تحقق‌پذیری اصول و معیارهای نوسهرسازی در بافت‌های قدیمی شهری منطقه 10 شهر تهران می‌باشد. روش پژوهش، توصیفی تحلیلی بوده و از مطالعات میدانی، تکنیک پرسشنامه و همچنین مطالعات اسنادی استفاده شده است و پس از آن به تحلیل یافته‌های استنباطی حاصل از پرسشنامه پرداخته شده است. میزان پایایی پرسشنامه نیز از طریق آلفای کرونباخ اندازه‌گیری شده است. جهت تحلیل فرضیات تحقیق از آزمونهای پارامتریک رتبه‌بندی فریدمن استفاده شده است. مطالعات انجام شده در راستای تحقق‌پذیری هریک از اصول نوسهرگرایی در بافت‌های قدیمی شهری منطقه 10 تهران نشان می‌دهد که محلات این منطقه، شاخص‌های نوسهرگرایی را تا حدودی دارا هستند ولی این خصوصیات به صورت کامل وجود ندارند بلکه با کمبودهایی همراه هستند و با راهکارهایی نظیر افزایش کیفیت پیاده‌روها به لحاظ عرض و کیفیت پوشش و موانع حرکت در پیاده‌روها، افزایش کیفیت حمل و نقل عمومی برای پاسخ‌گویی به مسائل دسترسی، اقدام برای ارتقاء فرهنگ شهروندان به مانند عدم پارک ماشین در پیاده‌روها و یا عدم عبور موتورسیکلت از پیاده‌روها و ... جستجوی راه حل مناسب برای ارتقاء مدیریت شهری و استقرار نظم و تعهد به اجرای قوانین و ضوابط و مقررات و عدم تخطی از آن به خاطر مسائل مالی و ... می‌توان این کمبودها را تا حدودی جبران نمود. یافته‌های حاصل از آزمون فریدمن حاکی از آن است که از میان اصول ده‌گانه نوسهرگرایی در منطقه 10 شهر تهران، از لحاظ تحقق‌پذیری اصل افزایش تراکم با میانگین 7.67 دارای بالاترین رتبه می‌باشد و پس از آن اصل پیاده‌سازی سیستم حمل و نقل مناسب با میانگین 7.19 در رتبه دوم اصول ده‌گانه قرار دارد.

کلیدواژگان: نوسهرگرایی، بافت قدیمی، منطقه 10 شهر تهران، رشد افقی.

1- دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.
2- دانشیار رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد یادگار امام، شهری، نویسنده مسئول: zivyar@yahoo.com
3- استاد گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

مقدمه

گسترش بی‌رویه شهرها در سالهای اخیر معضلات زیادی را به بار آورده است. در این میان یکی از راهکارهای پیشگیری از معضلات نوین، توجه به مفهوم نوشهرسازی و پیاده‌سازی اصول و معیارهای آن می‌باشد (پرتوی و معصومی، 1385: 10). بسیاری از بافت‌های سنتی که زمانی مایه افتخار و مباهات شهرها بوده‌اند، در حال حاضر در معرض تخریب و فرسایش قرار گرفته‌اند. بخش مهمی از جمعیت این مناطق جابجا شده و میراث قدیمی، تاریخی و فرهنگی این بافت‌ها یا از بین رفته یا در حال تخریب می‌باشد (افراخته و عبدلی، 1388). پیش از صنعتی شدن، محلات شهری در طول دوره‌های زمانی توان سازگاری با روند کند تغییرات اجتماعی و اقتصادی را داشته و ضمن حفظ ارزش‌های طبیعی محیط و رفع نیازهای فردی و اجتماعی ساکنین خود، از پویایی و سرزندگی لازم برخوردار بودند (رفعیان و دیگران، 2: 1389). به تدریج با تغییر روش‌های معیشتی و پیامدهای ناشی از آن و همچنین عدم حفظ تعادل متغیرهای اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی، نوعی گسست کالبدی و فرهنگی و اجتماعی در سطح محلات شهری ایجاد گردید که منجر به ناکارآمدی عملکردی محلات شد. بی‌توجهی چندین ساله به این محله‌ها (به طور مثال، اتخاذ سیاست‌هایی که به سرمایه‌گذاری برای نوسازی و رونق این بافت‌ها بیانجامد، با عنایت به امکانات بالقوه بسیار وسیع این محله‌ها که از جمله کاستی‌های مدیریت شهری بوده) به بروز مشکلات بسیاری انجامیده است. دامنه فرسودگی برخی از این محله‌ها به گونه‌ای است که وقوع یک زلزله متوسط، منجر به فاجعه می‌شود (ناظری و روحی کلاش، 1387). به طور کلی بافت‌های قدیمی، به همراه عناصر و فضاهای شهری درون خود مانند شبکه معابر، بازارها، آب‌انبارها، مساجد و کاروا سراها و غیره، علاوه بر شکل فیزیکی و خصوصیات کالبدی، ارزش‌های فرهنگی، اجتماعی و تاریخی ویژه‌ای را نیز در خود نهفته دارند (عامری سیاهویی و همکاران، 1389). نوشهرگرایی محلات سنتی (طبق اصول نوین شهرسازی) اصول برنامه‌ریزی است که محلات قابل زیست و قابل پیاده‌روی در یک محیط مساعد پیاده‌روی را به وجود می‌آورد (اصغرزاده یزدی، 1389). نوشهرسازی معتقد است بازگشت به الگوی محلات سنتی یکی از اصلی‌ترین راهکارها در جهت ایجاد شهر پایدار و انسان‌گرا می‌باشد (معینی پور و معینی پور، 1392: 1). دلیل به کارگیری اندیشه‌های مکاتب جدید شهرسازی به عنوان مثال نوشهرگرایی به عنوان نمادی از نظریه‌های معاصر می‌تواند در راستای اهداف توسعه پایدار، همبستگی محله‌ای گذشته را به محلات امروزی بازگردانده و در عین حال پاسخگوی نیازهای کنونی ساکنین باشد (لطیفی، صفری چابک، 1392: 3). چنین محله‌هایی قابل زندگی بوده و به ارتقاء حس اجتماع محلی و درجه اجتماعی بودن می‌پردازند (Elshater, 2012, 829).

پژوهش حاضر به دنبال ارزیابی و تحلیل تحقق‌پذیری اصول و معیارهای نوشهرسازی، معاصر سازی و بازآفرینی ارزش‌های گذشته محلات شهری در پاسخ به عدم کارایی کاربری‌ها و زیرساخت‌های توسعه‌های جدید شهری است تا بتواند به اهداف مورد نظر یعنی احیای ساختار کالبدی، تقویت هویت فضایی کالبدی و جذب ساکنین دست یابد.

مبانی نظری

نوشهرگرایی

در دهه 1980 میلادی تعداد زیادی از معماران و شهرسازان آمریکایی از فرسودگی و زوال مراکز شهری و افزایش فرایندها جوامع محلی که پراکنده و متفرق، وابسته به اتومبیل و دارای فاصله با مراکز شهری بودند، اظهار نارضایتی کردند (بصیرت، 1386: 114). در سالهای پایانی دهه 1980 و ابتدای دهه 1990 این نارضایتی منجر به ظهور نهضت شهرسازی نوین شد (Lehrer, 2004). واژه «نوین» تلاش دارد تا نشان دهد که اصول سنتی شهرسازی مثل تنوع، زندگی خیابانی و مقیاس انسانی در حومه‌ها پیر و فرتوت شده‌اند (Calthrope, & Fulton, 2001: 279). شهرسازی نوین درسهایی از شهرگرایی تاریخی با ملاحظات شهری و منطقه ای معاصر به کار می‌گیرد (Hatchison, 2010: 549).

نوشهرگرایی (که به طراحی محلات سنتی و طراحی محلات نئوسنتی مشهور است) اصول برنامه ریزی است که محلات قابل زیست و قابل پیاده روی در یک محیط مساعد پیاده روی را به وجود می‌آورد که می‌توان از این اصول برای طراحی محلات جدید و احیای محلات قدیمی ایران بهره برد (سعادت‌مندی و دیگران، 1396). 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). پراکندگی شهری، مخالف مدل شهرنشینی سنتی بوده (که به شکل ارگانیک به عنوان واکنشی به نیازهای انسانی است) می‌باشد (مقدم، 1392: 15). 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 (Noozi, 2005).

نوشهرگرایی سعی می‌کند با ایجاد کاربری‌های مسکونی مختلط از آپارتمان گرفته تا خانه‌های تک خانوار با هر سطح قیمتی ساکنینی با سطوح درآمدی مختلف داشته باشد و با توسعه فشرده از سکونتگاه‌های حیاتی و محیط‌های طبیعی حفاظت کند. نوشهرسازی آمیزه‌ای از سبک‌های معماری، رشد هوشمند، مخالفت با توسعه‌های پراکنده و شهرسازی پایدار مبتنی بر حمل و نقل عمومی است (Marshall, 2003: 191). نوشهرسازی عبارت است از: ایجاد بافت شهری با مشخصه اساسی قابلیت راه‌پیمایی ساکنین و تامین مایحتاج و انجام کارهای روزانه زندگی از طریق پیامودن راه به صورت پیاده (طراحی سنتی واحدهای همسایگی با قابلیت پیاده روی). بر این اساس، نوشهرگرایی و یا طراحی سنتی واحدهای همسایگی و یا طراحی نئوسنتی واحدهای همسایگی، مجموعه اصولی را برای برنامه ریزی فراهم می‌کند که قابلیت پیاده‌روی و زیست‌پذیری واحدهای همسایگی و خلق محیط دوستانه برای عابران از نکات مهم آن است البته هدف حذف اتومبیل از زندگی روزانه نیست بلکه سعی می‌شود که پیاده‌ها، با وجود اتومبیل‌ها در سطح شهر، احساس ایمنی و آسایش، راحتی و رضایت نمایند. نوشهرسازی سعی در تجدید حیات بافت‌های شهری از طریق بهره‌گیری از ویژگی‌های تاریخی و بومی آنها دارد (عندلیب، 1389: 23). این جنبش در پی بر طرف کردن تضادهای موجود بین محلات قدیمی و جدید در دنیای معاصر است (Watson et al., 2001).

مهم ترین سندی که به تشریح محتوای نظری نهضت نوشهرسازی می‌پردازد، منشور نوشهرسازی است. این سند که در سال 1996 در امریکا ارائه شد، تمامی سطوح قابل بررسی در ارتباطات با اجتماعات انسانی از بلوک، خیابان و ساختمان، محله، بخش و محور شهری تا منطقه، کلانشهر، شهر و شهر کوچک را مورد بررسی قرار می‌دهد. شش پایه‌گذار اصلی این منشور، پیتر کلتورپ، آندره دوانی، الیزابت مول، الیزابت پلاتر زیبرک، استفانوس پولی زویدس و دانیلسولومون می‌باشند. بازآفرینی مراکز شهری، شکل‌دهی نظام‌مند حومه‌ها، حفظ دارایی‌های محیطی، محافظت از میراث انسان-ساخت، توجه به الگوهای تاریخی و پیاده‌مداری از مهمترین اصول مورد توجه این منشور می‌باشند. همچنین باید منشور نوشهرگرایی را بسطی از نظریه توسعه پایدار دانست (Rendal, 1999: 2).

و مروری بر متن این منشور نشان می‌دهد که شعار جهانی بیندیشیم و محلی عمل کنیم به وضوح در آن نمایان است (خلیلی، 1385: 12). 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 (گودرزی، مجید و مریم ملایی، 1394).

اصول نوشهرگرایی (The principles of the new urbanism)

قابلیت پیاده‌روی (walkability)

- بیشتر خدمات با مسیر پیاده‌ای با زمان ده دقیقه بین خانه و محل کار
- طراحی خیابان‌ها برای مسیر پیاده‌ای دوستانه (ساختمان‌ها در مجاورت خیابان، ایوان‌ها، پنجره‌ها و درها. خیابان‌ها ی تشخیص یافته با ردیف درختان. - پارکینگ حاشیه‌ای و قطعات پارکینگ پنهان. گاراژها در خیابان‌ها ی پستی، پهنای کم خیابان و خیابان‌ها یی با محدودیت سرعت اتومبیل).
- خیابان‌های برای پیاده با آزادی عبور سواره در موارد ویژه.

ارتباط (connectivity)

- شبکه خیابان‌های متصل به هم بطوریکه ترافیک را پخش کرده و پیاده روی را آسان سازد.
- سلسله مراتبی از خیابان‌های کم پهنای بلوارها و کوچه
- شبکه‌ای از پیاده‌راه‌ها با کیفیت بالا و قلمروهای عمومی که باعث لذت‌بخشی به پیاده‌روی می‌شود.

اختلاط کاربری و گوناگونی (diversity & mixed - use)

- ترکیبی از فروشگاه‌ها، ادارات، آپارتمان‌های مسکونی و خانه‌ها در محدوده همراه با ترکیب‌های متفاوتی از واحدهای همسایگی، بلوک‌ها و ساختمان
- گونه‌های مختلف مردم از سنین متفاوت، گروه‌ها، فرهنگ‌ها و نژادها به همراه بناها

گوناگونی مسکن (mixed used)

- طیفی از گونه‌ها، مساحت‌ها و قیمت‌های مختلف در یک محدوده هم‌جواری

کیفیت معماری و طراحی شهری (urban design & architecture quality)

- تاکید بر زیبایی، ظرافت، آسایش انسانی و خلق حس تعلق به مکان و مکان‌های ویژه از امکانات شهری و محل‌هایی برای اجتماع. معماری با مقیاس انسانی و محصوریت زیبا که روح انسانی را پرورش می‌دهد.

ساختار واحدهای همسایگی سنتی (traditional neighborhood structure)

- مراکز و محدوده‌های قابل تشخیص
- فضاهای عمومی در مرکز
- اهمیت کیفیت فضاهای عمومی، فضاهای باز عمومی طراحی شده به عنوان هنر شهری
- شامل طیفی از استفاده‌ها و تراکم‌ها با 10 دقیقه مسیر پیاده
- برنامه ریزی برش عرضی (planning transect): بالاترین تراکم در مرکز شهر، بطوریکه به طرف مرزها کمتر شود.

تراکم افزایشی (increased density)

- ساختمان‌ها، اقامتگاهها، فروشگاهها و خدمات بیشتر جمع شده در کنار هم برای تسهیل پیاده روی، برای امکان استفاده کار آمد از خدمات و منابع، برای خلق یک مکان با آسایش و لذت بیشتر برای زندگی.

حمل و نقل هوشمند (transportation smart)

- شبکه‌ای از شهرهای بزرگ، کوچک و واحدهای همسایگی که با قطارهایی با کیفیت بالا به یکدیگر متصل هستند.
- طراحی دوستانه پیاده که به استفاده بیشتر از دوچرخه‌ها، rollerblade، Scooterها و پیاده به عنوان حمل و نقل روزانه را تقویت می‌کند.

پایداری (Sustainability)

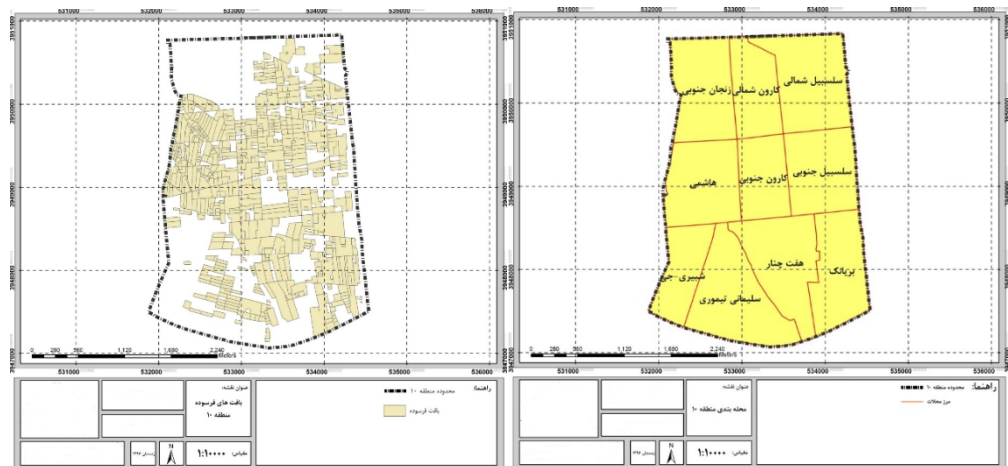
تاثیر کمتر توسعه و عملیات آن بر محیط - استفاده کمتر از سوخت‌ها ی تجدید ناپذیر - تولید محلی بیشتر - پیاده روی بیشتر و رانندگی کمتر

کیفیت زندگی (life quality of)

گرد هم آوردن تمام موارد ذکر شده برای بالا بردن کیفیت زندگی با ارزش‌های مناسب زندگی و خلق مکان‌هایی که روح انسان را غنی می‌سازند، بالا می‌برند و الهام می‌بخشند.

محدوده مورد مطالعه: منطقه 10 شهرداری تهران و سلسله مراتب فضایی آن در منطقه

منطقه 10 شهر تهران یکی از مناطق مرکزی و بخشی از مرکز کلان شهر تهران است. منطقه 10 دارای 3 ناحیه و 10 محله است.



نقشه 2: بافت‌های قدیمی منطقه 10 شهر تهران
 ماخذ: شهرداری منطقه 10 و تحلیل نگارندگان

نقشه 1: محله بندی منطقه 10 شهر تهران
 ماخذ: شهرداری منطقه 10 و تحلیل نگارندگان

بافت‌های قدیمی منطقه 10 شهر تهران

4277036 متر مربع (حدود 427 هکتار) از مساحت منطقه 10 شامل بافت قدیمی می‌شود که شامل 52 درصد از کل مساحت منطقه 10 می‌باشد. نقشه زیر بافت‌های قدیمی منطقه 10 شهر تهران را نشان می‌دهد.

روش تحقیق

در انجام پژوهش حاضر از توزیع پرسشنامه استفاده شده است که جهت تجزیه و تحلیل داده‌ها ابتدا به مشخصات توصیفی پاسخگویان پرداخته شده است و پس از آن به تحلیل یافته‌های استنباطی حاصل از پرسشنامه پرداخته شده است جهت تحلیل فرضیات تحقیق از آزمونهای پارامتریک رتبه بندی فریدمن استفاده شده است. یافته‌های استنباطی پژوهش با استفاده از نرم افزار SPSS و آزمون‌های مناسب در حوزه تحقیق، مورد سنجش و تحلیل قرار گرفته است تا ضمن انجام تحلیلی بر تحقق‌پذیری اصول و معیارهای نوشهرسازی در بافت‌های قدیمی شهری در جهت مدیریت و برنامه‌ریزی منطقه موردنظر با تلفیق دیدگاه‌های نوشهرسازی و شهرهای سنتی ایران به راهکارها و مزیت‌های اجرایی اصول دهگانه نوشهرسازی در منطقه 10 شهر تهران دست یافت.

تحلیل آماری تحلیلی بر تحقق‌پذیری اصول و معیارهای نوشهرسازی در بافت‌های قدیمی شهری منطقه 10 شهر تهران

پژوهش حاضر از نظر هدف، پژوهش کاربردی و از نظر ماهیت و روش کار پژوهش توصیفی-پیمایشی و استنباطی انجام شده است. جامعه آماری پژوهش تمامی شهروندان بالای 18 سال منطقه 10 تهران هستند که روش نمونه‌گیری در این پژوهش به صورت اتفاقی از مردم منطقه می‌باشد. تعداد افراد پرسش شونده 384 نفر می‌باشد. نظرات پاسخگویان با استفاده از طیف لیکرت 5 مقیاسی اندازه‌گیری شده که از عدد 1 (کاملاً نامناسب) تا عدد 5 (کاملاً مناسب) را شامل می‌شود. با توجه به جمعیت این منطقه، 384 نمونه انتخاب شده است. تعداد نمونه‌ها با استفاده از فرمول کوکران و با توجه به محدودیت‌های زمانی و مالی پژوهش تعیین شد.

روایی و پایایی پرسشنامه

روش استفاده از ضریب آلفای کرونباخ را برای تعیین پایایی یک پرسشنامه یا آزمون با تاکید بر همبستگی درونی می‌توان استفاده کرد. در این روش اجزا یا قسمت‌های پرسشنامه برای سنجش ضریب پایایی آزمون به کار می‌روند. آلفای کرونباخ از رابطه زیر میزان پایایی آزمون را محاسبه می‌کند.

$$r_{\alpha} = \left(\frac{k}{k-1}\right)\left(1 - \frac{\sum s_j^2}{s_x^2}\right)$$

که در آن r_{α} ضریب آلفای کرونباخ، k تعداد سوالات، s_j^2 واریانس هر سوال و s_x^2 واریانس کل سوالات است. قبل از تجزیه و تحلیل پرسشنامه این نکته ضروری می‌باشد که میزان روایی و پایایی پرسشنامه مورد بررسی قرار گیرد. روایی پرسشنامه حاضر از سوی کارشناسان و متخصصان در زمینه شهری تأیید شده است. میزان پایایی پرسشنامه نیز از طریق آلفای کرونباخ اندازه‌گیری شده است. در پرسشنامه پژوهش حاضر سؤالاتی متناسب با متغیرهای تعریف‌کننده نوشهرگرایی و نیز تحقق‌پذیری اصول و معیارهای نوشهرسازی در بافت‌های قدیمی شهری مطرح شد و به طور تصادفی میان شهروندان منطقه 10 شهر تهران توزیع گردید تا جهت تحقق‌پذیری اصول و معیارهای نوشهرسازی در بافت‌های قدیمی شهری در محدوده مورد مطالعه تحت استفاده قرار گیرد. به همین جهت بعد از تأیید روایی پرسشنامه از سوی کارشناسان، میزان پایایی پرسشنامه از طریق آلفای کرونباخ تعیین شده که در جدول شماره (1) آورده شده است.

جدول 1: قابلیت اعتماد پرسشنامه جهت تحقق‌پذیری اصول و معیارهای نوشهرسازی در بافت‌های قدیمی شهری منطقه 10 شهر تهران

تعداد گویه‌ها	آلفای کرونباخ	آلفای کرونباخ بر اساس آیتم‌های استاندارد
46	0.788	0.788

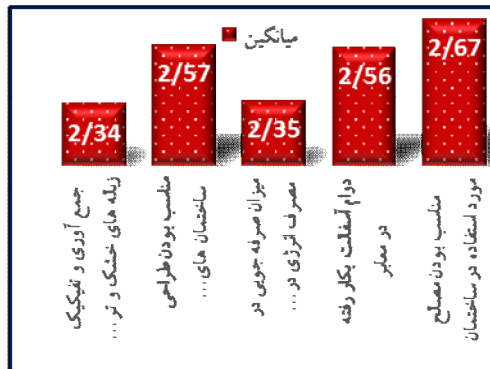
مأخذ: نگارندگان

از آنجا که این پرسشنامه با تعدادی سوال (طیف 5 گزینه ای لیکرت) است، می‌توان از رابطه مقدار پایایی را به کمک آلفای کرونباخ به دست آورد. اگر ضریب آلفای کرونباخ 0.7 یا بیشتر است، پرسشنامه از پایایی مطلوبی برخوردار است و می‌توانید از بابت همبستگی درونی سوالات مطمئن بود. همان‌گونه که جهت ارزیابی میزان پایایی پرسشنامه، میزان آلفای کرونباخ در رده‌های مختلف دارای تفاسیر متفاوتی در رابطه با پایایی بوده، میزان آلفای کرونباخ پرسشنامه این پژوهش، معادل 0.788 می‌باشد که نشان‌دهنده این است که پرسشنامه دارای پایایی عالی می‌باشد.

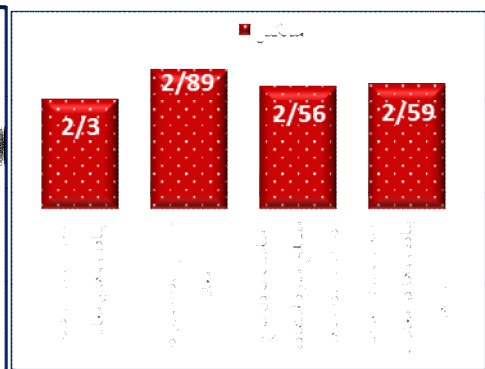
بررسی امکان تحقق‌پذیری اصول و معیارهای نوشهرسازی در بافت‌های قدیمی شهری در منطقه 10 شهر تهران

اصول نوشهرگرایی شامل 10 اصل می‌شود که خود شامل زیرمجموعه‌ها بی هستند. برخی از آن‌ها را می‌توان به صورت موضعی نشان داد. این زیرمجموعه‌ها در منطقه 10 شهر تهران شامل کیفیت تراکم ساختمانی، کیفیت عرض معابر و میزان کاربری‌های مختلط می‌باشد. در بخش کیفیت عرض معابر، به دو بخش مناسب و نامناسب تقسیم شده است که بر اساس سلسله مراتب ارتباطی شبکه معابر این ارزیابی صورت می‌گیرد. در بخش کیفیت تراکم ساختمانی، تراکم بالا به عنوان یک شرایط مناسب و تراکم پایین به عنوان یک شرایط نامناسب در اصول نوشهرگرایی تعریف شده

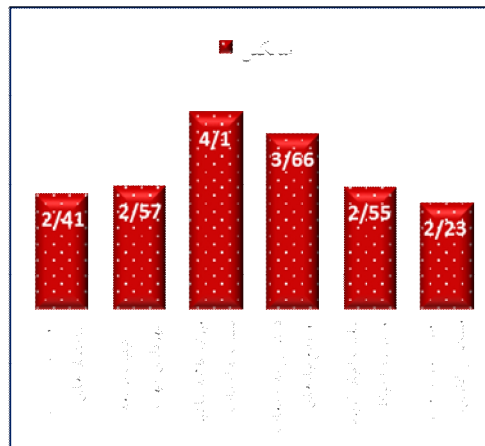
است و در نهایت کاربری‌های مختلط و پراکندگی آن به عنوان یک اصول مناسب در نوشهرگرایی توجه می‌شود. در هر بخش ضمن تحلیل کیفیت این اصول از نظر شهروندان، به ارائه نقشه‌های آنها (در صورت وجود و قابلیت ارائه نقشه) مبادرت خواهد شد. در این بخش سوالات پرسشنامه بر مبنای شاخص‌های تعیین شده مورد بررسی قرار می‌گیرد که سوالات پرسشنامه بر اساس 10 بعد نوشهرگرایی طبقه بندی می‌شود. میانگین پاسخ، پاسخ دهندگان (به منظور سنجش میزان گرایش به مرکز گویه‌ها) و انحراف معیار آن (به منظور سنجش میزان پراکندگی داده‌های گویه‌ها) در پرسشنامه توزیعی برای هر گویه محاسبه شده است. میانگین داده‌ها از عدد 1 (خیلی کم) تا 5 (خیلی زیاد) بر اساس مقیاس لیکرت متغیر است. اگر میانگین به دست آمده بیش از 3 باشد نشان دهنده بالاتر از حد متوسط بودن و اگر کمتر از 3 باشد نشان دهنده پایین از حد متوسط بودن گویه مورد بررسی است. بدین منظور ارزیابی هر شاخص بر مبنای میانگین وزنی ساده سوالات و یا گویه‌های پرسشنامه تبیین شده می‌باشد.



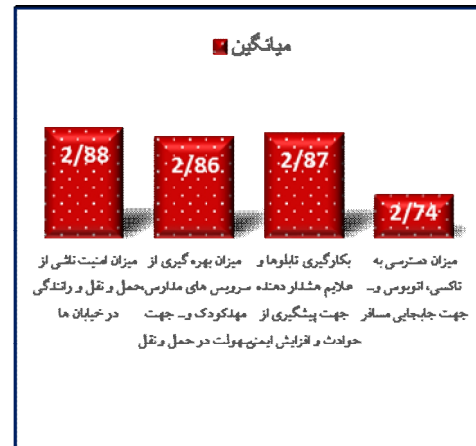
نمودار 2: مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل پایداری در ساختار در منطقه 10 شهر تهران، ماخذ: تحلیل نگارندگان



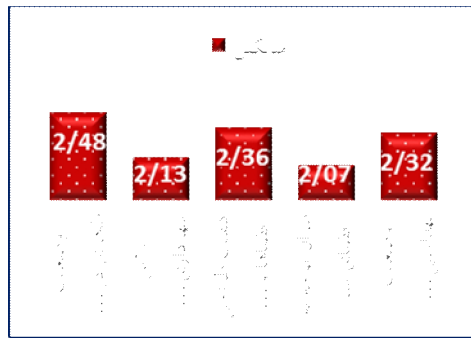
نمودار 1: مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل پیاده روی در منطقه 10 شهر تهران، ماخذ: تحلیل نگارندگان



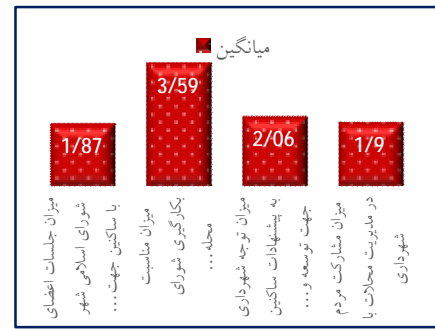
نمودار 4: مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل افزایش سیستم حمل و نقل مناسب در منطقه 10 شهر تهران، ماخذ: تحلیل نگارندگان



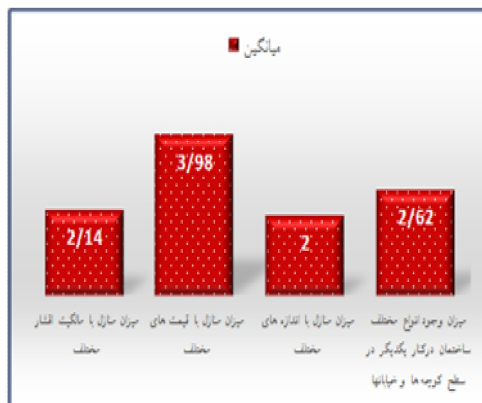
نمودار 3: مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل پیاده سازی تراکم در منطقه 10 شهر تهران، ماخذ: تحلیل نگارندگان



نمودار 6: مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل طراحی شهری با کیفیت، در منطقه 10 شهر تهران ماخذ: تحلیل نگارندگان



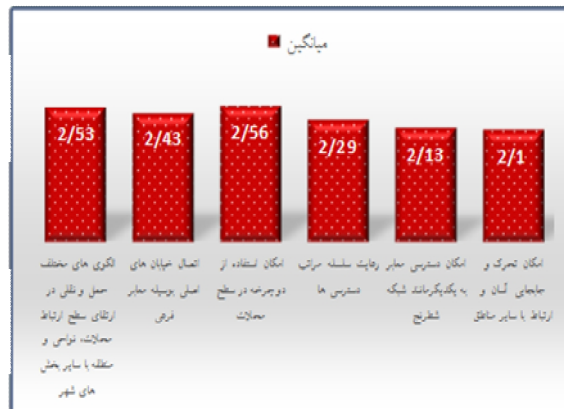
نمودار 5: مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل برنامه ریزی دو سویه در منطقه 10 شهر تهران ماخذ: تحلیل نگارندگان



نمودار 8: مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل مسکن مختلط در منطقه 10 شهر تهران، ماخذ: تحلیل نگارندگان



نمودار 7: مشخصات آماری گویه‌های اصل ساختار سنتی محلات در منطقه 10 شهر تهران، ماخذ: تحلیل نگارندگان



نمودار 10: مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل ارتباط پذیری در ساختار، ماخذ: تحلیل نگارندگان



نمودار 9: مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل کاربری‌های مختلط، ماخذ: تحلیل نگارندگان

بررسی امکان تحقق‌پذیری اصل قابلیت پیاده روی در ساختار محلات در منطقه 10 شهر تهران

این اصل در تحقیق حاضر و در منطقه 10 در قالب 4 گویه مناسب بودن عرض پیاده‌روها در معابر و خیابان‌ها، مناسب بودن نوع مصالح مورد استفاده در کف پیاده‌روها، راحتی پیاده روی در معابر و امکانات موجود در پیاده‌روهای معابر

مطرح گشته است که در نمودار شماره (1) میزان میانگین گویه‌ها در اصل پیاده‌روی نشان داده شده است. براساس تحلیل نظر شهروندان در میان گویه‌های مربوط به اصل پیاده‌روی گویه راحتی پیاده روی در معابر با میانگین 2.89 دارای بالاترین کیفیت و امکانات موجود در پیاده‌روهای معابر با میانگین 2.30 در پایین ترین کیفیت در میان سایر گویه‌ها می‌باشد. در واقع تحلیل نظر شهروندان در این اصل گویای سطح متوسط و گاهی کمتر از سطح متوسط در سطح منطقه می‌باشد که نیازمند بازنگری در این حوزه می‌باشد.

بررسی امکان تحقق پذیری اصل پایداری در ساختار در منطقه 10 شهر تهران

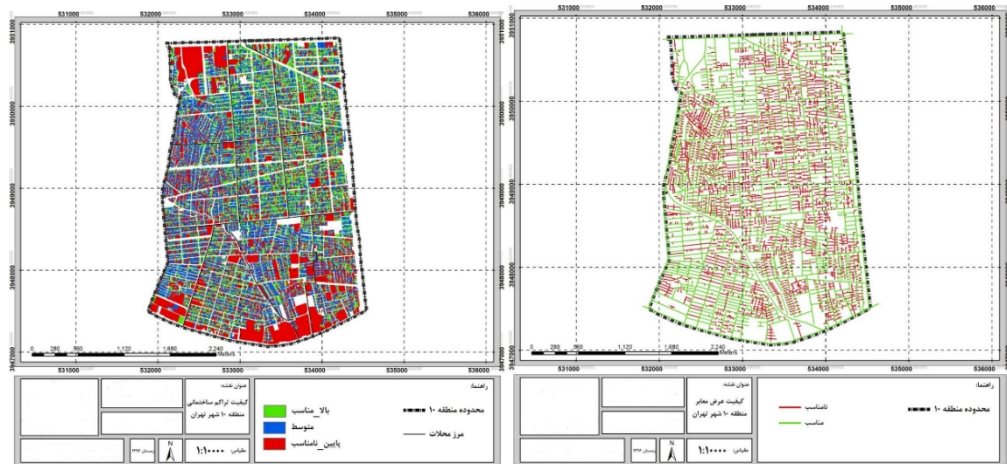
در این راستا از 5 گویه استفاده شد که مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل پایداری در ساختار نمودار (2) نشان داده شده است. نتایج حاصل از تحلیل مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل پایداری در ساختار نشان می‌دهد از نظر جامعه آماری همه گویه‌های این اصل در سطح متوسط و حتی کمتر از آن (در برخی گویه‌ها) می‌باشند.

بررسی امکان تحقق پذیری اصل پیاده سازی سیستم حمل و نقل مناسب در منطقه 10 شهر تهران

یافته‌های حاصل از تحلیل اصل پیاده سازی سیستم حمل و نقل مناسب در منطقه 10 شهر تهران نشان می‌دهد که از میان گویه‌های چهارگانه این بخش، گویه میزان امنیت ناشی از حمل و نقل و رانندگی در خیابان‌ها با میانگین 2.88 دارای بالاترین کیفیت و میزان دسترسی به تاکسی، اتوبوس و ... جهت جابجایی مسافر با میانگین 2.74 پایین ترین کیفیت را دارا می‌باشند. نمودار شماره (3) نیز این مقادیر را به صورت گراف نمایش داده است. ضمن اینکه نقشه شماره (3) نیز کیفیت عرض معابر منطقه 10 شهر تهران به عنوان یک معیار نوشهرگرایی را نشان داده است.

بررسی امکان تحقق پذیری اصل افزایش تراکم در منطقه 10 شهر تهران

یافته‌های حاصل از مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل افزایش تراکم در منطقه 10 شهر تهران گویای این امر است که به جز دو گویه میزان تمرکز اماکن مسکونی، اداری، خدماتی، تفریحی و تجاری با میانگین (2.23) و روند تجدید بنا در ساختمان‌های کهنه و بلااستفاده محله توسط اهالی با میانگین (2.41) که از سطح میانگین پایین تر است، سایر گویه‌ها نسبت به میانگین (سطح متوسط) شرایط مناسب‌تری داشته و حتی برخی از گویه‌ها همچون میزان علاقه ساکنین نسبت به احداث و استفاده از بناهای چندطبقه با میانگین 4.10 و دسترسی به خدمات و رفع نیازهای روزمره زندگی در حداقل زمان ممکن با میانگین 3.66 شرایط ایده آلی دارند. داده‌های حاصل از تحلیل لایه‌های منطقه 10 شهر تهران نیز نقشه تراکم، نقشه شماره (4) را در سطح منطقه، نواحی و محلات نشان می‌دهد.



نقشه 4: کیفیت تراکم ساختمانی منطقه 10 شهر تهران
به عنوان یک معیار نوشهرگرایی. ماخذ: تحلیل نگارندگان

نقشه 3: کیفیت عرض معابر منطقه 10 شهر تهران به
به عنوان یک معیار نوشهرگرایی. ماخذ: تحلیل نگارندگان

بررسی توصیفی امکان تحقق‌پذیری اصل برنامه‌ریزی دو سویه در منطقه 10 شهر تهران

به نظر می‌رسد از نظر شهروندان به جزء گویه میزان مناسبت بکارگیری شورای محله (شورایاری) جهت واگذاری اداره امورات محله با میانگین (3.59)، سایر گویه‌ها از وضعیت مناسبتی برخوردار نبوده و از سطح متوسط نیز پایین تر قرار دارند. گویه‌های این اصل در نمودار شماره (5) به صورت مشروح نمایش داده شده است.

بررسی امکان تحقق‌پذیری اصل طراحی شهری با کیفیت در منطقه 10 شهر تهران

تحلیل حاصل از گویه‌های اصل طراحی شهری حاکی از آن است که این گویه‌ها در منطقه 10 از وضعیت مناسبتی برخوردار نیستند و همه گویه‌ها دارای میانگین پایین‌تر از سطح متوسط هستند. بدین ترتیب که بالاترین میانگین متعلق به گویه وضعیت ظاهری در ساختمان‌های مسکونی، خدماتی، تفریحی، اداری و تجاری با میانگین 2.48 بوده است.

بررسی امکان تحقق‌پذیری اصل ساختار سنتی محلات در منطقه 10 شهر تهران

چنانکه در نمودار مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل ساختار سنتی محلات در منطقه 10 شهر تهران نشان داده شده است گویه‌های اصل ساختار سنتی محلات از نظر جامعه آماری با سطح نسبتاً پایین از کیفیت در وضع موجود همراه می‌باشد. چنانکه بالاترین کیفیت میانگین متعلق به گویه میزان استقلال محلات جهت تامین نیازهای روزمره براساس الگوی محلات قدیمی با میانگین 3.36 و پایین‌ترین کیفیت نیز به گویه میزان تعاملات مردم و ارتباط بین همسایگان در سطح محلات با میانگین 1.93 اختصاص دارد. گویه‌های اصل ساختار سنتی محلات از نظر جامعه آماری با سطح نسبتاً پایین از کیفیت در وضع موجود همراه می‌باشد.

بررسی امکان تحقق‌پذیری اصل مسکن مختلط در منطقه 10 شهر تهران

تحلیل حاصل از وضعیت کیفیت گویه‌های مربوط به اصل مسکن مختلط در منطقه 10 شهر تهران حاکی از آن است که از میان 4 گویه مطرح شده در این اصل دو گویه شرایط نامناسبی داشته و دو گویه دیگر بالاتر از سطح متوسط قرار دارند. بدین صورت که میزان منازل با اندازه‌های مختلف و میزان منازل با مالکیت اقشار مختلف به ترتیب با میانگین

2.00 و 2.14 در شرایط نسبتاً نامناسبی قرار داشته و گویه‌های میزان وجود انواع مختلف ساختمان درکنار یکدیگر در سطح کوچه‌ها و خیابانها و میزان منازل با قیمت‌های مختلف با میانگین 2.62 و 3.98 دارای شرایط مناسبی از نظر جامعه آماری می‌باشند. نمودار شماره (8) مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل مسکن مختلط در منطقه 10 شهر تهران را نشان می‌دهد.

بررسی امکان تحقق‌پذیری اصل کاربری‌های مختلط در منطقه 10 شهر تهران

تحلیل حاصل از اصل کاربری‌های مختلط در منطقه 10 شهر تهران نشان دهنده این امر است که در میان گویه‌های این اصل میزان مناسب طرح‌های شهرداری در ایجاد کاربری‌های مختلط در منطقه با میانگین 2.53 دارای بالاترین کیفیت و میانگین می‌باشد و سایر گویه‌ها نیز به ترتیب میزان وجود کاربری‌های مختلط با میانگین 2.41 و میزان استفاده از زمین جهت کاربری‌های مختلط اجتماعی با میانگین 2.03 می‌باشند که دو گویه اخیر دارای شرایط مناسبی نبوده و از سطح متوسط رضایتمندی پایین‌تر هستند. نمودار شماره (9) مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل کاربری‌های مختلط در منطقه 10 شهر تهران را نمایش داده است که اختلاف گویه‌ها از نظر جامعه آماری را به روشنی بیان نموده است.

بررسی امکان تحقق‌پذیری اصل ارتباط‌پذیری در ساختار در منطقه 10 شهر تهران

براساس یافته‌های حاصل از تحلیل اصل ارتباط‌پذیری در ساختار در منطقه 10 شهر تهران، به جز گویه‌های امکان استفاده از دوچرخه در سطح محلات با میانگین 2.56 و الگوی‌های مختلف حمل و نقلی در ارتقای سطح ارتباط محلات، نواحی و منطقه با سایر بخش‌های شهر با میانگین 2.53 که سطحی بالاتر از متوسط میانگین را دارند، سایر گویه‌ها کیفیتی پایین‌تر از سطح متوسط دارند که این گویه‌ها به ترتیب عبارتند از: اتصال خیابان‌های اصلی بوسیله معابر فرعی با میانگین 2.43، رعایت سلسله مراتب دسترسی‌ها با میانگین 2.29، امکان دسترسی معابر به یکدیگر مانند شبکه شطرنج با میانگین 2.13 و امکان تحرک و جابجایی آسان و ارتباط با سایر مناطق با میانگین 2.10 که این امر نشان دهنده میزان رضایتمندی کم شهروندان از این اصل در محدوده مورد مطالعه می‌باشد. نمودار شماره (10) میزان میانگین گویه‌های اصل ارتباط‌پذیری در ساختار را نشان داده است.

رتبه بندی ابعاد نوشهرگرایی از لحاظ تحقق‌پذیری در منطقه 10 شهر تهران

در این بخش وضعیت ابعاد نوشهرگرایی در منطقه 10 شهر تهران از لحاظ تحقق‌پذیری معیارها مورد بررسی قرار می‌گیرد برای رتبه‌بندی ابعاد نوشهرگرایی در منطقه 10 شهر تهران از آزمون فریدمن استفاده می‌شود.

آزمون فریدمن

آزمون فریدمن یکی از آزمون‌های آماری است که از نظر میانگین، رتبه‌های گروه‌ها را معلوم می‌کند. آزمون فریدمن از رابطه زیر به دست می‌آید. که در آن SS_{br} مجموع مجزورات رتبه‌ای بین توزیع‌ها و k تعداد مقوله‌ها می‌باشد که رتبه بندی در مورد آنها صورت می‌گیرد در این آزمون هر چه که میانگین رتبه یک شاخص بزرگتر باشد آن شاخص در

وضعیت مناسب‌تر به سر می‌برد و هر چه که میانگین رتبه یک شاخص کوچکتر باشد آن شاخص در وضعیت نامناسب‌تری به سر می‌برد.

$$\chi_r^2 = \frac{SS_{br}}{k(k+1)}$$

آزمون فرضیه:

فرض H0: ابعاد نوشهرگرایی در منطقه 10 شهر تهران دارای رتبه یکسان می‌باشند.

فرض H1: ابعاد نوشهرگرایی در منطقه 10 شهر تهران دارای رتبه یکسان نمی‌باشند.

جدول 1 رتبه میانگین ابعاد نوشهرگرایی در منطقه 10 شهر تهران را نشان می‌دهد.

جدول 2 نشان می‌دهد که با توجه به اینکه sig (سطح معناداری آزمون) کوچکتر از 0.05 (برابر صفر) است فرضیه صفر باطل و ابعاد نوشهرگرایی در منطقه 10 شهر تهران دارای الویت‌های یکسان نمی‌باشند که بر این اساس اصل افزایش تراکم با رتبه میانگین 7.67 دارای مناسب‌ترین وضعیت و اصل طراحی شهری با کیفیت با رتبه میانگین 4.16 دارای بدترین وضعیت در میان ده متغیر مورد بررسی می‌باشند.

جدول 2: آماره‌های آزمون فریدمن

384	تعداد نمونه
623.826	کای اسکوتر
9	درجه آزادی
.000	سطح معناداری آزمون

ماخذ: تحلیل نگارندگان

جدول 4: رتبه‌بندی ابعاد نوشهرگرایی در منطقه 10 از نظر تناسب وضع موجود

جدول 3: رتبه میانگین ابعاد نوشهرگرایی در منطقه 10

شهر تهران

رتبه	اصول نوشهرگرایی	رتبه بندی ابعاد نوشهرگرایی در منطقه 10 شهر تهران	ابعاد
5.80	اصل پیاده روی	رتبه اول	اصل افزایش تراکم
5.58	اصل پایداری در ساختار	رتبه دوم	اصل پیاده سازی سیستم حمل و نقل مناسب
7.19	اصل پیاده سازی سیستم حمل و نقل مناسب	رتبه سوم	اصل مسکن مختلط
7.67	اصل افزایش تراکم	رتبه چهارم	اصل پیاده روی
4.39	اصل برنامه ریزی دو سویه	رتبه پنجم	اصل پایداری در ساختار
4.16	اصل طراحی شهری با کیفیت	رتبه ششم	اصل ساختار سنتی محلات
4.73	اصل ساختار سنتی محلات	رتبه هفتم	اصل کاربری‌های مختلط
6.59	اصل مسکن مختلط	رتبه هشتم	اصل ارتباط پذیری در ساختار
4.49	اصل کاربری‌های مختلط	رتبه نهم	اصل برنامه ریزی دو سویه

اصل طراحی شهری با کیفیت	رتبه دهم	4.40	اصل ارتباط پذیری در ساختار
ماخذ: تحلیل نگارندگان		ماخذ: تحلیل نگارندگان	

جدول (4) رتبه بندی ابعاد نوشهرگرایی در منطقه 10 شهر تهران از نظر مناسبت وضع موجود را نشان می‌دهد. یافته‌های حاصل از آزمون فریدمن حاکی از آن است که از میان اصول ده گانه نوشهرگرایی در منطقه 10 شهر تهران، از لحاظ تحقق‌پذیری اصل افزایش تراکم با میانگین 7.67 دارای بالاترین رتبه می‌باشد و پس از آن اصل پیاده سازی سیستم حمل و نقل مناسب با میانگین 7.19 در رتبه دوم اصول ده گانه قرار دارد. سایر اصول نیز به ترتیب عبارتند از اصل مسکن مختلط (6.59)، اصل پیاده روی (5.80)، اصل پایداری در ساختار (5.58)، اصل کاربری‌های مختلط (4.49)، اصل ارتباط پذیری در ساختار (4.40)، اصل برنامه ریزی دو سویه (4.39) و اصل طراحی شهری با کیفیت (4.16) قرار دارند.

یافته‌های پژوهش

پژوهش حاضر با هدف تحلیلی بر تحقق‌پذیری اصول و معیارهای نوشهرسازی در بافت‌های قدیمی شهری در منطقه 10 شهر تهران صورت پذیرفته است. شاخص‌های دهگانه نوشهرسازی که در این پژوهش میزان تحقق‌پذیری آنها مورد بررسی قرار گرفته است عبارتند از: (اصل قابلیت پیاده روی، پایداری در ساختار، حمل و نقل هوشمند، افزایش تراکم در ساختار، برنامه ریزی دوسویه، طراحی شهری با کیفیت، ساختار سنتی، مسکن مختلط). براساس تحلیل نظر شهروندان در میان گویه‌های مربوط به اصل پیاده روی، گویه راحتی پیاده روی دارای بالاترین کیفیت و امکانات موجود در پیاده‌روهای معابر در پایین‌ترین کیفیت در میان سایر گویه‌ها می‌باشد. مناسب بودن عرض پیاده‌روها در معابر و خیابان‌ها و گویه مناسب بودن نوع مصالح مورد استفاده در کف پیاده‌روها نیز در رده‌های بعدی قرار دارند. واقع تحلیل نظر شهروندان در تحقق‌پذیری این اصل گویای سطح متوسط و گاهی کمتر از سطح متوسط در سطح منطقه می‌باشد که نیازمند بازنگری در این حوزه می‌باشد. نتایج حاصل از تحلیل مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل پایداری در ساختار نشان می‌دهد از نظر تحقق‌پذیری همه گویه‌های این اصل در سطح متوسط و حتی کمتر از آن (در برخی گویه‌ها) می‌باشند. یافته‌های حاصل از تحلیل اصل پیاده سازی سیستم حمل و نقل مناسب در منطقه 10 شهر تهران نشان می‌دهد که از میان گویه‌های چهارگانه این بخش، گویه میزان امنیت ناشی از حمل و نقل و رانندگی در خیابان‌ها دارای بالاترین کیفیت و میزان دسترسی به تاکسی، اتوبوس و ... جهت جابجایی مسافر پایین‌ترین کیفیت را دارا می‌باشند. سایر گویه‌ها نیز به ترتیب شامل بکارگیری تابلوها و علائم هشدار دهنده جهت پیشگیری از حوادث و افزایش ایمنی و گویه میزان بهره‌گیری از سرویس‌های مدارس، مهدکودک و ... جهت سهولت در حمل و نقل در رتبه‌های بعدی قرار دارند. یافته‌های حاصل از تحلیل تحقق‌پذیری اصل افزایش تراکم در منطقه 10 شهر تهران گویای این امر است که به جز دو گویه میزان تمرکز اماکن مسکونی، اداری، خدماتی، تفریحی و تجاری و روند تجدید بنا در ساختمان‌های کهنه و بلااستفاده محله توسط اهالی که از سطح میانگین پایین‌تر است، سایر گویه‌ها نسبت به میانگین (سطح متوسط) شرایط مناسب‌تری داشته و حتی برخی از گویه‌ها همچون میزان علاقه ساکنین نسبت به احداث و استفاده از بناهای چند طبقه و دسترسی به خدمات و رفع نیازهای روزمره زندگی در حداقل زمان ممکن

شرایط ایده آلی دارند. بر اساس تحلیل تحقق‌پذیری اصل برنامه ریزی دو سویه در منطقه 10 شهر تهران، به نظر می‌رسد از نظر شهروندان به جزء گویه میزان مناسبت بکارگیری شورای محله (شورایاری) جهت واگذاری اداره امورات محله، سایر گویه‌ها از وضعیت مناسبتی برخوردار نبوده و از سطح متوسط نیز پایین تر قرار دارند. تحلیل حاصل از تحقق‌پذیری گویه‌های اصل طراحی شهری حاکی از آن است که این گویه‌ها در منطقه 10 از وضعیت مناسبتی برخوردار نیستند و همه گویه‌های این اصل دارای میانگین پایین‌تر از سطح متوسط هستند. چنانکه در مشخصات آماری گویه‌های مربوط به اصل ساختار سستی محلات در منطقه 10 شهر تهران بیان شده است گویه‌های اصل ساختار سستی محلات از نظر جامعه آماری با سطح نسبتاً پایین از کیفیت در وضع موجود همراه می‌باشد. چنانکه بالاترین کیفیت میانگین متعلق به گویه میزان استقلال محلات جهت تامین نیازهای روزمره بر اساس الگوی محلات قدیمی و پایین‌ترین کیفیت نیز به گویه میزان تعاملات مردم و ارتباط بین همسایگان در سطح محلات اختصاص دارد. تحلیل حاصل از تحقق‌پذیری گویه‌های مربوط به اصل مسکن مختلط در منطقه 10 شهر تهران حاکی از آن است که میزان منازل با اندازه‌های مختلف و میزان منازل با مالکیت اقشار مختلف در شرایط نسبتاً نامناسبی قرار داشته و گویه‌های میزان وجود انواع مختلف ساختمان در کنار یکدیگر در سطح کوچه‌ها و خیابانها و میزان منازل با قیمت‌های مختلف دارای شرایط مناسبتی از نظر جامعه آماری می‌باشند. تحلیل حاصل از تحقق‌پذیری اصل کاربری‌های مختلط در منطقه 10 شهر تهران نشان دهنده این امر است که در میان گویه‌های این اصل میزان مناسبت طرح‌های شهرداری در ایجاد کاربری‌های مختلط در منطقه دارای بالاترین کیفیت و میانگین می‌باشد و سایر گویه‌ها نیز به ترتیب میزان وجود کاربری‌های مختلط و میزان استفاده از زمین جهت کاربری‌های مختلط اجتماعی دارای شرایط مناسبتی نبوده و از سطح متوسط رضایت‌مندی پایین‌تر هستند. براساس یافته‌های حاصل از تحلیل تحقق‌پذیری اصل ارتباط پذیری در ساختار در منطقه 10 شهر تهران، به جز گویه‌های امکان استفاده از دوچرخه در سطح محلات و الگوهای مختلف حمل و نقلی در ارتقای سطح ارتباط محلات، نواحی و منطقه با سایر بخش‌های شهر که سطحی بالاتر از متوسط میانگین را دارند، سایر گویه‌ها کیفیتی پایین‌تر از سطح متوسط دارند که این امر نشان دهنده میزان رضایت‌مندی کم شهروندان از این اصل در محدوده مورد مطالعه می‌باشد. پس از بررسی وضع موجود، نگارندگان به بهره‌گیری از آزمون فریدمن در راستای رتبه بندی ابعاد نوشهرگرایی در منطقه 10 شهر تهران مبادرت نموده‌اند که یافته‌های حاصل از آن نشان می‌دهد از میان اصول ده‌گانه نوشهرگرایی در منطقه 10 شهر تهران، اصل افزایش تراکم دارای بالاترین رتبه می‌باشد و پس از آن اصل پیاده سازی سیستم حمل و نقل مناسب در رتبه دوم اصول ده‌گانه قرار دارد. سایر اصول نیز به ترتیب عبارتند از اصل مسکن مختلط، اصل پیاده‌روی، اصل پایداری در ساختار، اصل کاربری‌های مختلط، اصل ارتباط پذیری در ساختار، اصل برنامه ریزی دو سویه و اصل طراحی شهری با کیفیت قرار دارند.

نتیجه گیری

محلله‌های شهری از عناصر مهم و موثر تشکیل دهنده حیات اجتماعی شهر به شمار می‌آیند. با توسعه روز افزون محلله‌های شهری در چند دهه اخیر، محلله‌های قدیمی در کشور ما، دست خوش کم توجهی قرار گرفته‌اند که این امر زوال تدریجی و کم‌رنگ شدن حیات شهری و ... را موجب شده است. این محلله‌های سستی نیازمند برنامه ریزی مجدد هستند تا ساختار خود را احیا نمایند. در میان نظریه‌ها و رویکردهای مرتبط با توسعه‌ی محلله‌ای، اندیشه‌های

نوشهرگرایی بر ارزش‌های سنتی شهرها تأکید دارد. نوشهرگرایی بر بازگشت به ساختار سنتی محله‌ها تأکید می‌ورزد و خود دارای اصولی است. در ارتباط با ضرورت شناسایی و تحقق‌پذیری این اصول باید گفت که امروزه اصول نوشهرگرایی در مقیاس وسیعی در برنامه ریزی 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 برنامه‌ریزی 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 (ایزدی، 1389، 63). مطالعات انجام شده در راستای تحقق‌پذیری هریک از اصول نوشهرگرایی در بافت قدیمی شهری منطقه 10 تهران نشان می‌دهد که محلات این منطقه، شاخص‌های نوشهرگرایی را تا حدودی دارا هستند ولی این خصوصیات به صورت کامل وجود ندارند بلکه با کمبودهایی همراه هستند و با راهکارهایی نظیر افزایش کیفیت پیاده‌روها به لحاظ عرض و کیفیت پوشش و موانع حرکت در پیاده‌روها، افزایش کیفیت حمل و نقل عمومی برای پاسخ‌گویی به مسائل دسترسی، اقدام برای ارتقاء فرهنگ شهروندان به مانند عدم پارک ماشین در پیاده‌روها و یا عدم عبور موتورسیکلت از پیاده‌روها و ... جستجوی راه حل مناسب برای ارتقاء مدیریت شهری و استقرار نظم و تعهد به اجرای قوانین و ضوابط و مقررات و عدم تخطی از آن به خاطر مسائل مالی و ... می‌توان این کمبودها را تا حدودی جبران نمود و همین‌طور در رتبه بندی اصول دهگانه نوشهرگرایی اصل افزایش تراکم در منطقه دارای بالاترین رتبه می‌باشد.

کتابشناسی

۱. اصغری زاده یزدی، سارا. (1389). اصول پیشنهادی نوشهرسازی در طراحی محله‌های شهری. فصلنامه علمی - پژوهشی مسکن و محیط روستا، شماره 50، صص 50-63.
۲. افراخته، حسن؛ عبدلی، اصغر، (1388)، جدایی‌گزینی فضایی و نابهنجاریهای اجتماعی بافت قدیمی، مطالعه موردی: محله باباطاهر شهر خرم‌آباد. نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، جلد 9، شماره 8، صص 53-81.
۳. باقری نیا، علی؛ زالی، نادر و زارعی، مجید. (1392). ساماندهی بافت قدیمی محله ساغریسازان کلانشهر رشت و ارائه راهکارهای آن با رویکرد نوشهرگرایی، فصلنامه اقتصاد و مدیریت شهری، شماره 5، صص 69-87.
۴. بصیرت، میثم. (1386)، نوشهرسازی چه میگوید؟ درآمدی بر اصول و مبانی نوشهرسازی، فصلنامه آبادی (57): 110-115.
۵. پرتوی، پروین و معصومی، هوشمند (1385). مبانی و اصول جنبش نوشهرسازی، ماهنامه عمران و معماری، شماره 81، صص 1-12.
۶. حاجی پور، خلیل؛ کتابچی، عماد و حسین پور، محمد. (1391). شهرسازی نوین راهی به سوی ایجاد محلات پایدار، فصلنامه منظر، شماره 18، صص 82-88.
۷. داودپور، زهره و رقیه بابایی، 1392، ارزیابی محلات شهری با تأکید بر احساس تعلق و هویت محله ای (نمونه موردی: محلات شهر قزوین)، اولین همایش ملی جغرافیا، شهرسازی و توسعه پایدار، تهران، انجمن محیط زیست کومش، دانشگاه صنعت هوایی
۸. رفیعیان، مجتبی و دیگران، بازآفرینی شهری و رویکرد ایجاد و توسعه محلات سنتی شهری، نشریه نوسازی، سال دوم، شماره هشتم، خرداد 1389
۹. سعادت‌مندی، مژگان، صفوی، سید علی، رضائی، محمود. 1396. کاربست اصول نوشهرگرایی مطابق با شناسه‌های شهر ایرانی - اسلامی مورد پژوهی: محله مسکونی و قدیمی رباط کریم (رباط کهنه). پژوهشهای جغرافیای انسانی.
۱۰. عامری سیاهویی، حمیدرضا؛ تقوی گودرزی، سعید و بیرانوندزاده، مریم، (1389)، رویکرد تحلیلی به بافت؛ ناظری، شیفته؛ روحی کلاش، حمید، (1387)، بهسازی و نوسازی بافتهای قدیمی شهری، تبدیل تهدیدها به فرصتها. مجله فضای جغرافیایی، 8(21)، 117-151.
۱۱. عنذلیب، علیرضا (1389). اصول نوسازی شهری رویکردی نو به بافتهای قدیمی، تهران: انتشارات آذرخش، چاپ اول. 21-28.
۱۲. فروزنده، محسن. (1392). نوشهرگرایی و راهکارهای احیای بافت قدیمی شهری؛ مطالعه موردی: محله سنگلیج تهران، نشریه اینترنتی نوسازی، سال چهارم، شماره 23.
۱۳. گودرزی، مجید و مریم ملایی، 1394، تحلیل کاربرد اصول نوشهرگرایی در احیای بافتهای قدیمی محلات شهری نمونه موردی منطقه 3 شهر اصفهان، همایش ملی بافتهای قدیمی و تاریخی شهری: چالش‌ها و راهکارها، کاشان، دانشگاه کاشان
۱۴. لطفی، غلامرضا. صفری چابک، ندا (1393). بازآفرینی مفهوم محله در شهرهای ایرانی اسلامی بر پایه اصول نوشهرگرایی، فصلنامه علمی - پژوهشی مطالعات شهری، شماره هشتم، صص 1-12.

۱۵. معینی پور، فائزه و معینی پور، محمد(1392). بررسی وجوه تشابه اصول نوشهرسازی با ویژگی‌های محلات سنتی در شهر ایرانی، مقاله‌های همایش‌های ایران، مجموعه مقالات اولین همایش ملی معماری، مرمت، شهرسازی و محیط زیست پایدار، همدان: انجمن ارزیابان محیط زیست هگمتانه. صص 1-19.
۱۶. مقدم، پوریا(1392). اصول و ضوابط معماری و شهرسازی، چاپ اول، انتشارات هنر معماری قرن. صص 1-24.
17. Calthrope, Nguyen Xsan; Fulton Gunter; Heber, Bernd; Hennersdorf, Jorg; Lehmann, Iris(2001). Evaluation of Urban Land-Use Structures with a View to Sustainable Development. *Environmental Impact Assessment Review*,(22), 475–492.
 18. Elshater, A.(2012). New Urbanism Principles versus Urban Design Dimensions towards Behavior Performance Efficiency in Egyptian Neighbourhood Unit. *Social and Behavioral Sciences*, 68, 826 – 843.
 19. - Rendal, E.(1999). Charter of the New Urbanism. *Congress of New Urbanism, Real Estate Literature*, 10(1), 147.
 20. Hatchisan , Els;(2010). Does Space Matter? Travel Mode Scripts in Daily Activity Travel. *Environment and behavior*, 41(1), 75-100.
 21. Hikichi, Lynda, "New urbanism and transportation", 2003.
 22. Lehrer,Jim(2004), "What is New urbanism?" www.newurbanism.org
 23. Marshall, Stephen(2003). *New Urbanism: An Introduction, Built Environment*, Vol 29. No 3, pp. 189-192.
 24. Watson, D., Plattus, A. & Shibley, R(۲۰۰۱),. *Time-Saver Standards for Urban Design*. McGraw-Hill.