

Research Article

Dor: 20.1001.1.25385968.1401.17.3.18.2

A Comparative Study Based on the Principles of Neo-Urbanism in Urban Neighborhoods (Case Study: Rasht Metropolis)

Behnam Rahimi¹, Mohammad Taqi Masoumi^{2*} & Hossein Nazmfar³

1. PhD Student in Geography & Urban Planning, Ardabil branch, Islamic Azad University, Ardabil, Iran

2. Assistant Professor of Geography Department, Ardabil Branch, Islamic Azad University, Ardabil, Iran

3. Professor of Geography Department, Mohaghegh Ardabili University, Ardabil, Iran

* Corresponding author: Email: taqi.masoumi@iauardabil.ac.ir

Receive Date: 30 November 2020

Accept Date: 22 January 2020

ABSTRACT

Introduction: The issue of environmental quality in the neighborhoods of Rasht is one of the priorities of managers, because some variables have challenged the quality of urban environment in Rasht in terms of quantity and quality.

Research aim: This research was conducted with the aim of identifying the indicators of the new urbanism movement at the level of urban neighborhoods and adapting the situation of the neighborhoods based on the indicators of new urbanism.

Methodology: Three criteria of transportation, physical, housing and urban fabric were examined based on 15 indicators. Information was collected from GIS maps and experts' questionnaire. Data analysis was also done with the AHP model and index overlap method.

Studied Areas: The geographical scope of this research is all neighborhoods of Rasht city.

Results: The findings of the first step of the research on the condition of the neighborhoods of Rasht city based on compliance with the indicators of neo-urbanism showed that the inner tissues and historical neighborhoods of the city of Rasht are not in a favorable condition. But the newly developed areas of the city, such as Golsar, have a more favorable situation. The findings of the second step of the research, by determining the relative weight of each of the criteria and indicators of neo-urbanism, showed that the diverse housing sub-index with a relative score of 0.193 was more important than other sub-indexes. In the findings of the third step of the research, the information obtained for each index was prepared in the form of a map in the GIS software environment.

Conclusion: The results showed that the southern neighborhoods of the city had the highest compliance with the principles of neo-urbanism, the central and western neighborhoods had the least compliance with the principles of neo-urbanism, and the eastern and northern neighborhoods had moderate compliance with the principles of neo-urbanism.

KEYWORDS: New urbanism, AHP, Neighborhood, Rasht



فصلنامه علمی مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی
دوره ۱۷، شماره ۳ (پیاپی ۶۰)، پاییز ۱۴۰۱
شاپای چاپی ۵۹۶۸-۲۵۳۵-۲۵۳۸ شاپای الکترونیکی ۵۹۵۵X-۲۵۳۸
<http://jshsp.iaurasht.ac.ir>
صص. ۸۰۹-۷۹۳

Dor: 20.1001.1.25385968.1401.17.3.18.2

مقاله پژوهشی

مطالعه تطبیقی مبتنی بر اصول نوشهرگرایی در محله‌های شهری (مطالعه موردی: کلانشهر رشت)

بهنام رحیمی^۱، محمد تقی معصومی^{۲*} حسین نظم فر^۳

۱. دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد اردبیل، دانشگاه آزاد اسلامی، اردبیل، ایران

۲. استادیار گروه جغرافیا، واحد اردبیل، دانشگاه آزاد اسلامی، اردبیل، ایران

۳. استاد گروه جغرافیا، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران

* نویسنده مسئول: Email: taqi.masoumi@iauardabil.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۰ آذر ۱۳۹۹

تاریخ پذیرش: ۰۳ بهمن ۱۳۹۹

چکیده

مقدمه: مسئله کیفیت محیط در محله‌های شهر رشت از اولویت‌های مدیران و برنامه‌ریزان شهری است، چرا که برخی از متغیرها، کیفیت محیط شهری را در شهر رشت به لحاظ کمی و کیفی دچار چالش نموده است که می‌توان به مسائلی همچون آلودگی‌های زیست محیطی، دسترسی‌ها، ایمنی و آسایش و فقدان هویت محله‌ای اشاره کرد.

هدف: این تحقیق با هدف شناسایی شاخص‌های جنبش نوشهرگرایی در سطح محله‌های شهری و تطبیق وضعیت محلات براساس شاخص‌های نوشهرگرایی انجام شد.

روش‌شناسی تحقیق: سه معیار حمل‌ونقل، کالبدی، مسکن و بافت شهری براساس ۱۵ شاخص مورد بررسی شد. اطلاعات از نقشه‌های GIS و پرسشنامه کارشناسان گردآوری شد. تحلیل اطلاعات نیز با مدل AHP و روش همپوشانی شاخص‌ها انجام شد.

قلمرو جغرافیایی پژوهش: قلمرو جغرافیایی این پژوهش، کلیه محله‌های شهر رشت می‌باشد.

یافته‌ها: یافته‌های گام اول پژوهش وضعیت محله‌های شهر رشت براساس انطباق با شاخص‌های نوشهرگرایی نشان داد که بافت‌های درونی و محله‌های تاریخی شهر رض وضعیت مطلوبی ندارند. اما محلات تازه توسعه یافته شهر همچون گلزار از وضعیت مطلوب تری برخوردار هستند. یافته‌های گام دوم پژوهش با تعیین وزن نسبی هر یک از معیارها و شاخص‌های نوشهرگرایی نشان داد زیرشاخص مسکن متنوع با نمره نسبی، ۰/۱۹۳ نسبت به سایر زیرشاخص اهمیت بیشتری داشت. در یافته‌های گام سوم پژوهش، در محیط نرم افزار GIS اطلاعات بدست آمده برای هر شاخص در قالب یک نقشه تهیه شد.

نتایج: نتایج نشان داد محلات جنوبی شهر بیشترین انطباق را با اصول نوشهرگرایی، محلات بافت مرکزی و غربی کمترین انطباق را با اصول نوشهرگرایی و محلات شرقی و شمالی نیز مطابقت متوسط با اصول نوشهرگرایی داشتند.

کلیدواژه‌ها: نوشهرگرایی، AHP، محله، رشت

مقدمه

شهرها همواره تولیدکنندگان سرمایه و محل تجمع جمعیت بوده‌اند (نظریان و همکاران، ۱۳۸۸: ۱۴). در حال حاضر نیز هر هفته حدود یک میلیون نفر به جمعیت شهری جهان افزوده می‌شود (معصومی، ۱۳۹۱: ۹۰). جمعیت شهری دنیا در حال افزایش بوده و پیش بینی می‌شود در سال ۲۰۳۰ به رقم ۴/۹۱ میلیارد نفر برسد (عظیمی و همکاران، ۱۳۹۵: ۴۶۲). گسترش شهرنشینی همواره برای شهرنشینان مسائل زیادی را به وجود آورده که موجب کاهش کیفیت محیط‌های شهری و همچنین کاهش کیفیت زندگی شهروندان در محلات شهری شده است (آزاده و همکاران، ۱۳۹۸: ۳۴) به واقع با تغییر روش‌های معیشتی و پیامدهای ناشی از آن، عدم حفظ تعادل متغیرهای اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی و طراحی‌های عموماً خودرو محور، نوعی گسست کالبدی، فرهنگی و اجتماعی در سطح محلات شهری ایجاد گردید که منجر به ناکارآمدی محلات و افول حیات و سرزندگی شهرها شد و ساکنان را نسبت به یکدیگر بیگانه ساخت (صدیقی و فارسی، ۱۳۹۵: ۲۳۰). کاهش کیفیت محیط‌های شهری که به واسطه رشد مهارنشده شهرنشینی رخ داد، موجب توجه به نظریه‌های نوین در راستای ارتقاء کیفیت محیط و محله‌های شهری شد (آزاده و همکاران، ۱۳۹۸: ۳۴). در سال‌های پایانی دهه ۱۹۸۰ و ابتدای دهه ۱۹۹۰ میلادی، تکامل این نظریه‌ها منجر به ظهور نهضت نوشهرگرایی مبتنی بر شهرسازی انسان‌گرا شد (Stanislav & Chin, 2019; Garde, 2020: 453). بنابراین آنچه امروزه، شهرگرایی نوین، شهرگرایی جدید و ... نامیده می‌شود، حاصل چاره‌اندیشی شهرسازان معاصر آمریکایی در اواخر دهه ۱۹۸۰ برای غلبه بر رشد پراکنده و پاشیدگی شهرهای آمریکا می‌باشد (لطیفی و صفری چابک، ۱۳۹۲: ۶).

نوشهرگرایی یک جنبش در معماری و برنامه‌ریزی است که طرفدار استراتژی‌های مبتنی بر طراحی بر اساس اشکال شهری "سنتی" می‌باشد و در جهت رسیدن به اهدافی همچون ارتقا کیفیت محیط زیست محله‌های شهری، کاهش پراکندگی حومه‌های شهر، ایجاد کاربری‌های مسکونی و مختلط و تجدید حیات محله‌های شهری، افزایش حس اجتماعی، بهبود کیفیت زندگی مطرح شده است (Boer et al., 2007: 299; Bohl, 2000: 762; Marshall, 2003: 190). بنابراین (باقری نیا و همکاران، ۱۳۹۲: ۷۰). بنابراین جنبش مذکور از طریق توسعه شهرنشینی بر پایه احترام به انسان به دنبال ایجاد یک محیط مناسب با مقیاس انسانی است که به پیشرفت‌های مدرن شهری پاسخگو باشد (Blasingame Custer, 2007: 73; Saleh, 2002: 517; Stefan, 2005: 22) و محله‌های زیست‌پذیر و قابل پیاده‌روی در یک محیط دوستانه را فراهم می‌کند. (Hikichi, 2003: 9). دلیل تأکید بر اصول شهرسازی نوین در برنامه‌ریزی محله‌های 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 از سوی دیگر محله‌های شهری پاسخگوی نیاز ساکنین خود و مقتضیات زمان حاضر نبوده و مسیر تنزل و رکود را طی می‌کنند (Talen, 2002: 51) (اصغرزاده یزدی، ۱۳۸۹: ۵۱). نوشهرسازان، سه الگو شامل توسعه محلات نوسنتی، توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی و توسعه روستا-شهرها را برای ساماندهی و توسعه شهری پیشنهاد می‌کنند (Grant, 2006) و به طور کلی اصول اصلی برای این نظریه در نظر گرفته‌اند که در جدول (۱) بدان‌ها اشاره شده است.

جدول ۱. اصول اصلی نوشهرگرایی

شرح	اصول
طراحی خیابان باید برای عبور و مرور و ساخت خیابان‌های عابر پیاده بدون حضور اتومبیل.	قابلیت پیاده‌روی
سلسله مراتبی از خیابان‌ها، بولوار و خطوط شبکه و قلمرو عمومی با کیفیت بالا، که راه رفتن را رضایت بخش تر می‌کند.	اتصال
ترکیبی از مغازه‌ها، ادارات، آپارتمان‌ها و خانه‌ها.	اختلاط کاربری
مدل‌های مختلف، اندازه و هزینه‌های واحد مسکونی به یکدیگر نزدیک شوند.	گونه‌های متفاوت مسکن
تأکید بر زیبایی، رفاه و آسایش انسان و ایجاد محلی با مقیاس انسانی و معماری زیبا، برای تعاملات افراد جامعه.	معماری و طراحی شهری با کیفیت
لبه‌های مشخص و قابل تشخیص ایجاد فضای عمومی در مرکز طراحی قلمرو عمومی و فضای باز تنوع کاربری و تراکم در مسیر پیاده‌روی	بازگشت به ساختار محلات سنتی
بیشترین و کمترین تراکم در مرکز قرار داشته و به تدریج به سمت حومه کاسته شود.	برنامه‌ریزی در عرض
ایجاد ساختمان مسکونی، مغازه‌ها و خدمات نزدیک به هم برای دسترسی آسان، به منظور افزایش منابع و خدمات و ایجاد مکان مناسب برای زندگی.	افزایش تراکم

اصول	شرح
حمل و نقل هوشمند	ایجاد شبکه ای با کیفیت بالا از سیستم های حمل و نقل عمومی در سطح شهر و تشویق به استفاده از دوچرخه و پیاده روی.
پایداری	انرژی کارآمد، استفاده کمتر از سوخت های فسیلی است. راه رفتن بیشتر و رانندگی کمتر.
کیفیت زندگی	ساختارهای بسیار مهم است که برای طراحی عوامل اساسی مناسب با اصول شهرسازی جدید ذکر شده عبارتند از: خیابان، بلوک، ساختمان ها، فضاهای باز

Source: Rahnama et al., 2012: 198

در خصوص موضوع مورد مطالعه، تحقیقات متعددی در داخل و خارج انجام شده که به تعدادی از آنها اشاره می شود. هاشم زاده و ملکیان (۱۳۹۰) میزان تطابق اصول نوشهرسازی با عوامل شکل دهنده و تأثیرگذار بر فرم و محتوای شهرهای ایران را بررسی کردند. نتایج، حاکی از آن است که استفاده از اصول نوشهرسازی در احیای محلات ایرانی، به معنای گرته برداری مو به مو از این اصول نمی باشد بلکه به مفهوم بازیابی الگوها و هویت محلات سنتی ایران با ابزارهای جدید طراحی شهری که نوشهرسازی در اختیار ما قرار می دهد، می باشد. بر این اساس می توان در طراحی توسعه های جدید شهرها از معیارهای نوشهرسازی، به منظور جلوگیری از توسعه پراکنده و تقویت محیط شهری و ارتقای کیفی آن در راستای پاسخگویی به نیازهای اساسی و امروزی شهروندان محله بهره مند شد. رهنما و همکاران (۱۳۹۲) به بررسی ارتقاء کیفی محلات مدرن شهری با رهیافت نوشهرگرایی در نمونه موردی منطقه آزاد مشهد پرداختند. نتایج پژوهش مذکور نشان داد که اصول مدرنیسم به کاررفته در برنامه ریزی این منطقه نه تنها تحقق پیدا نکرده، بلکه نواقص موجود در بنیان فکری آن از جمله دیدگاه صرفاً کالبدی، منجر به شکل گیری بافت شهری با کیفیت زندگی پایین شده است. حسین پور و همکاران (۱۳۹۲) استفاده از رویکرد نوشهرسازی در راستای ایجاد محیط پایدار شهری در ورودی شیراز- بندرعباس را بررسی کردند. در این پژوهش ابتدا به اصول و مفاهیم نوشهرگرایی و توسعه پایدار اشاره داشته اند. در ادامه نیز راه کارهایی برای خاتمه انگیز کردن و معنادار کردن این محور ارائه داده اند. پورمحمدی و همکاران (۱۳۹۳) وضعیت بافت های مختلف شهری را با رویکرد نوشهرگرایی بر روی نمونه موردی شیراز مطالعه کردند. نتایج حاکی از انطباق حداکثری بافت های طراحی شده (محله زعفرانیه) با اصول منشور نوشهرگرایی بود. باقری نیا و همکاران (۱۳۹۵) ساماندهی بافت قدیمی محله ساغریسازان کلان شهر رشت و ارائه راهکارهای آن با رویکرد نوشهرگرایی را مورد بررسی قرار دادند. در پژوهش مذکور با استفاده از سوات نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدیدها را شناسایی کرده و راهبرد هایی برای بهبود و ساماندهی محله ارائه داده اند. اسماعیل پور و قربی (۱۳۹۷) میزان سازگاری محلات شهری شکل گرفته در دوره های مختلف رشد شهر را با اصول نوشهرگرایی در شهر کرمان مورد بررسی قرار دادند. نتایج نشان داد بیشترین و کمترین سازگاری در محلات، به ترتیب مربوط به اصل اتصال و پیوستگی و اصل تنوع مسکن است. محلات جدید از نظر اصول کالبدی؛ و محلات قدیمی از نظر اصول تاریخی-هویت و ترافیکی و حمل و نقل سازگاری بیشتری با نوشهرگرایی دارند. رنجبر و همکاران (۱۳۹۷) تحقق پذیری اصول و معیارهای نوشهرسازی در بافتهای قدیمی شهری را در منطقه ۱۰ کلانشهر تهران بررسی کردند. نتایج نشان داد به طور کلی می توان ظرفیت های موجود در منطقه ۱۰ را بر اساس ابعاد قابل سنجش در نوشهرگرایی، ارزیابی نمود و با استفاده از هریک از اصول و معیارها ضمن پیشگیری از رشد افقی شهر تهران و پیامدهای اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی آن، زمینه را برای احیای مجدد شهر در نواحی که در گذار از شهرنشینی آرام به شتابان مورد بی مهری قرار گرفته اند فراهم نمود. فرامرزی عوری و همکاران (۱۳۹۸) به بررسی بومی سازی معیارهای نوشهرگرایی و رتبه بندی آنها در شهرهای سنتی با نمونه موردی اردبیل پرداختند. یافته های تحقیق نشان داد که به ترتیب بعد ترافیکی و حمل و نقل در رتبه اول اولویت بندی، بعد مسکن و بافت شهری در رتبه دوم، بعد کالبدی، محیطی و اقتصادی ۰ در رتبه سوم، بعد مدیریتی و نظام مشارکتی در رتبه چهارم و در نهایت بعد اجتماعی، تاریخی و سنتی در رتبه پنجم اولویت بندی قرار گرفته اند.

لارسن^۱ (۲۰۰۵) نقش جنبش نوشهرگرایی را در توسعه درونی محلات، رشد هوشمند، بهبود وضعیت اقتصادی و ایجاد عدالت اجتماعی در شهر اورلاندو^۲ فلوریدا بررسی کرد. نتایج پژوهش مذکور نشان داد که علیرغم تأثیرات مثبت نوشهرگرایی بر شاخص های مذکور، اجرای اصول نوشهرگرایی در محله های شهری همواره با مسائل زیادی همراه است که نیازمند توجه همه

1. Larsen

2. Orlando

جانبه مدیران شهری و مشارکت و همکاری مردم با مدیران شهری است (Larsen, 2005). رودریگز^۱ و همکاران (۲۰۰۶) نقش نوشهرگرایی را در افزایش فعالیت‌های جسمی شهروندان در کارولینای شمالی بررسی کردند. نتایج پژوهش ایشان نشان داد که افراد ساکن در محله‌های طراحی شده با اصول نوشهرگرایی نسبت به سایر محلات فعالیت‌های فیزیکی و جسمانی بیشتری داشتند. پژوهشگران این موضوع را اذعان نمودند که بازطراحی محلات شهری براساس اصول نوشهرگرایی باعث بهبود و افزایش سلامتی افراد می‌شود (Rodriguez et al., 2006). الشاتر^۲ (۲۰۱۲) در پژوهش خود با بهره‌گیری از یک روش ترکیبی، سعی کرد تا ارتباط بین مسائل موجود در محله‌های شهری و اصول شهرسازی نوین را بررسی کند. نتایج پژوهش مذکور نشان داد که نوشهرسازی در کاهش مسائل مربوط به حومه نشینی و پراکنده رویی شهری، افزایش کیفیت مسکن، بهبود حمل و نقل و جابجایی در شهرها تأثیرگذاری بالایی دارد (Elshater, 2012). زالی و همکاران (۲۰۱۶) وضعیت محله استادسرا در شهر رشت را براساس اصول نوشهرگرایی مورد بررسی قرار دادند. نتایج پژوهش مذکور نشان داد که فعالیت‌های مدرن شهری موجب از بین رفتن ساختار سنتی محله استادسرا شده است و اقداماتی همچون بهبود فضای سبز، اتصال و پیوستگی معابر، طراحی نماهای تاریخی و بومی، ایجاد مراکز خرید پیاده موجب بهبود وضعیت محله استادسرا خواهد شد (Zali et al., 2016). مارک لی^۳ (۲۰۱۸) با یک رویکرد انتقادی اصول شهرسازی نوین را در حومه‌های شهری آتلانتا مورد بررسی قرار داد. نتایج پژوهش مذکور نشان داد که شهرسازی نوین عمدتاً بر ابعاد کالبدی محله‌های شهری متمرکز شده و در حل مسائل قومی، نژادی، اختلاف طبقاتی و مسائل اقتصادی موفق نبوده است (Markley, 2018). پاولاک^۴ و پایبیچ^۵ (۲۰۲۰) در بررسی رویکرد نوشهرگرایی بر حمل و نقل پایدار و عمدتاً پیاده‌مداری به عنوان یکی از شاخص‌های اصلی در جنبش نوشهرگرایی تأکید کردند. به اعتقاد ایشان، مدیران شهری باید با اتخاذ رویکرد نوشهرگرایی، فضاهای شهری پیاده را به منظور سازگاری با محیط زیست، بهبود سلامتی افراد و تحقق شهرهای اجتماعی ارتقاء بخشند (Cysek-Pawlak & Pabich, 2020).

در رابطه با چالش‌های موجود در ساختار شهرهای ایرانی می‌توان به این مسئله اشاره کرد که با رواج مدرنیسم در دهه‌های اخیر، از اصول آن در برنامه‌ریزی و توسعه شهرهای سنتی بهره‌گیری شد، اما نواقص موجود در بنیان فکری و نظری این دیدگاه از جمله نگاه صرف کالبدی، منجر به شکل‌گیری بافت‌ها و محلات شهری با کیفیت پایین گردید که اولویت دسترسی سواره، نیازمندی شدید به فضاهای باز و سبز، فقر سرزندگی، عدم توجه به نیازهای روانی، عاطفی و اجتماعی شهروندان از مشخصه‌های آن است (Faramarzi ouri et al., 2019: 244) از دیگر چالش‌ها و مسائل موجود در ساختار شهرهای ایرانی می‌توان به نتایج نامطلوب منطقه‌بندی، سیستم‌های ناکارآمد خیابان‌ها، کیفیت پایین معماری، فاصله بین محل کار تا زندگی اشاره کرد. وجود این مشکلات و غنای شهرسازی سنتی ایران سبب شد تا ضرورت بازبینی در تهیه طرح‌ها احساس شود و از مکاتبی که توسعه پایدار و بازگشت به سنت‌ها و احیای ساختار محله‌ای را ترویج می‌دهند، متناسب با شرایط اجتماعی و فرهنگی شهرها جهت ارتقای کیفیت زندگی حمایت شود (اسماعیل پور و قربی، ۱۳۹۲: ۲۲). با توجه به افزایش جمعیت شهر رشت، کاهش کیفیت محیط در محله‌های شهری از جمله مسائل اساسی پیش‌روی برنامه‌ریزان شهری است و می‌توان به مسائلی همچون آلودگی‌های زیست محیطی (آلودگی آب و هوا)، دسترسی‌ها (دسترسی به فضاهای سبز، تجاری، آموزشی، بهداشتی و درمانی و ایستگاه‌های حمل و نقل) ایمنی و آسایش (آلودگی‌های صوتی ناشی از ترافیک، وجود جرم و سابقه جرم در محله‌ها) و فقدان هویت محله‌ای اشاره کرد. در پی این امر توجه به مفهوم کیفیت و ارتقای آن در محله‌های شهر رشت ضرورت دارد. هدف اصلی از انجام این پژوهش شناسایی شاخص‌های جنبش نوشهرگرایی در سطح محله‌های شهری و بررسی و تطبیق وضعیت محلات شهر رشت براساس شاخص‌های نوشهرگرایی است.

1. Rodriguez
2. Elshater
3. Markley
4. Cysek-Pawlak
5. Pabich

روش پژوهش

روش انجام این پژوهش توصیفی - تحلیلی است. ابتدا براساس مطالعات مبانی نظری و پیشینه تحقیق شاخص‌ها و زیر شاخص‌های مرتبط با اصول نوشهرگرایی در سطح محله‌های شهری استخراج شد. در جدول (۳)، معیارها، شاخص‌ها و زیر شاخص‌های مورد مطالعه در پژوهش ارائه شده‌است. برای سنجش وضعیت محله‌های شهر رشت از لحاظ حمل و نقل و براساس رویکرد نوشهرگرایی، سه معیار حمل و نقل عمومی، قابلیت پیاده روی و همچنین شبکه ترافیکی پیوسته انتخاب شد. در این مطالعه معیار قابلیت پیاده روی با استفاده از سه زیر معیار شعاع عملکردی مفید مراکز محله‌ای، کیفیت پیاده روها و نورپردازی و امنیت مسیرهای عابران مورد بررسی قرار گرفت. برای بررسی شبکه ترافیکی پیوسته نیز تراکم تقاطع‌ها، نسبت بن بست‌ها و فرم کالبدی معابر انتخاب شد. برای بررسی تراکم تقاطع‌ها در واحد سطح از رابطه (۱) استفاده شد. در واقع برای تمام محله‌های مورد مطالعه، ابتدا تعداد بن بست‌ها، تقاطع‌ها و همچنین مساحت محله در نرم افزار GIS محاسبه شد. سپس تراکم تقاطع برای هر کدام از محله‌های شهر رشت در نرم افزار اکسل محاسبه گردید. با توجه به رابطه شماره ۱، می‌توان این‌گونه گفت که هر چه تراکم تقاطع‌ها بیشتر باشد، میزان پیوستگی در شبکه معابر بالاتر است (پورمحمدی و همکاران، ۱۳۹۳: ۲۴). برای بررسی تراکم بن بست‌ها، از رابطه (۲) استفاده شد که تراکم بن بست‌ها را نسبتی از تعداد بن بست‌ها در هر محله به تعداد کل معابر هر محله می‌داند. تراکم بن بست‌ها سهولت عبور و مرور را در محله بیان می‌کند. مقدار عددی این شاخص همواره بین صفر و یک است. هر چه این عدد به صفر نزدیکتر باشد، تراکم بن بست‌ها کمتر و در نتیجه، میزان دسترسی بیشتر خواهد بود. (پورمحمدی و همکاران، ۱۳۹۳: ۲۴). سومین زیر معیار در زمینه شبکه ترافیکی پیوسته، سنجش فرم کالبدی معابر است. با توجه به اطلاعات موجود در نرم افزار GIS و نقشه شهر رشت، برای سنجش فرم کالبدی معابر، از معیار تراکم بلوک (رابطه ۳) استفاده شد. منظور تعداد بلوک‌های شمارش شده در هر هکتار از محله می‌باشد. هر چه تعداد بلوک‌های شمارش شده در هر هکتار از محله، بیشتر باشد، اتصال پذیری بالاتر را نشان می‌دهد. اولین معیار در بحث قابلیت پیاده روی محله‌های شهری، شعاع عملکردی مفید مراکز خرید محله‌ای است. برای بررسی این معیار، با استفاده از نقشه کاربری زمین شهر رشت و در نرم افزار GIS، میزان مساحتی از هر محله که تحت پوشش شعاع عملکردی مراکز خرید محله‌ای واقع شده است، و درصد آن از مساحت کلی محله تعیین شد. طبیعی است که هر چه این درصد بیشتر باشد، محله با اصول نوشهرگرایی بیشتر انطباق خواهد داشت. دومین زیر شاخص در موضوع قابلیت پیاده‌روی، کیفیت پیاده روها است. برای بررسی این زیر شاخص از تکنیک پرسشنامه و نظرات کارشناسان استفاده شد. در این چارچوب برای بررسی زیر شاخص نورپردازی و امنیت عابران پیاده نیز از روش پرسشنامه استفاده شد. نهایتاً در بعد حمل و نقل برای بررسی وضعیت محله‌های شهر رشت از لحاظ زیر شاخص حمل و نقل عمومی و متنوع، نقشه دسترسی فضایی شهر رشت به خطوط اتوبوسرانی مورد مطالعه قرار گرفت. به عبارتی به هر یک از محلات براساس نزدیکی به خطوط حمل و نقل عمومی امتیاز داده شد. برای سنجش وضعیت محله‌های شهر رشت از لحاظ کالبدی و براساس رویکرد نوشهرگرایی، معیار فضای باز عمومی و سبز و همچنین معیار اختلاط کاربری‌ها انتخاب شد. برای بررسی وضعیت اختلاط کاربری‌ها سه زیرمعیار شامل سازگاری کاربری اراضی، حضور کاربری‌های خدماتی و رفاهی و همچنین شاخص آنتروپی کاربری‌های محله تعیین شد. برای بررسی وضعیت فضای سبز محله‌های شهری از طریق آمار جمعیتی شهر رشت و نقشه‌های GIS، سرانه فضای سبز برای هر محله محاسبه شد. برای بررسی شاخص سازگاری کاربری اراضی محله، کاربری مسکونی به عنوان مبنا قرار داده شد. در واقع در بررسی سازگاری کاربری‌ها این هدف دنبال شد که کاربری‌های موجود در محله با کاربری‌های مسکونی که محل زندگی ساکنان محله است چقدر سازگاری دارند. لذا با مراجعه به ماتریس سازگاری کاربری‌ها در مقالات نمونه یا کتابهای مرجع، میزان سازگاری هر کاربری با کاربری مسکونی در یک طیف پنج سطحی (۱ = کاملاً سازگار، ۲ = نسبتاً سازگار، ۳ = بی تفاوت، ۴ = نسبتاً ناسازگار و ۵ = ناسازگار) مشخص شد. در مرحله بعد تعداد هر نوع کاربری در هر محله نیز مشخص شد. سپس تعداد هر کاربری در ضریب سازگاری ضرب و امتیاز نهایی برای هر محله محاسبه شد. دومین زیرمعیار در بررسی اختلاط کاربری‌ها، حضور کاربری‌های خدماتی و رفاهی در سطح محله‌های شهر رشت است. برای بررسی این زیر معیار با توجه به اصول نوشهرگرایی، ۷ کاربری آموزشی، فضای سبز، فرهنگی، مذهبی، ورزشی، تجاری و درمانی به عنوان ۷ کاربری خدماتی و رفاهی که باید در محله وجود داشته باشند، در نظر گرفته شد. بنابراین برای این زیرمعیار حداکثر امتیاز ۷ خواهد بود. امتیاز هر محله نیز از نقشه کاربری اراضی شهر رشت استخراج شد. یکی دیگر از زیرمعیارها در بخش اختلاط کاربری اراضی، میزان آنتروپی کاربری اراضی در هر یک از محله‌های مورد مطالعه است.

مقدار شاخص آنتروپی با استفاده از رابطه (۴)، محاسبه شد. در این رابطه A_{ij} نسبت مساحت هر کاربری از مساحت کل کاربری های محله بوده و N_j تعداد کاربری ها در محله ها است. مقدار آنتروپی همواره بین صفر و یک است. عدد صفر نشان دهنده یکدست بودن کاربری ها و عدد ۱ نشان دهنده حداکثر اختلاط و تنوع است.

برای سنجش وضعیت محله های شهر رشت از لحاظ مسکن و بافت شهری و براساس رویکرد نوشهرگرایی، چهار شاخص شامل مسکن متنوع، افزایش تراکم در بافت، حفظ و تقویت ساختار سنتی و بناهای تاریخی و با هویت انتخاب شد. یکی از شاخص های شهرسازی نوین در سطح محله های شهری، تنوع مسکن است. این شاخص با انواع مسکن که در خدمت گروه های مختلف اقتصادی و اجتماعی است، ارتباط دارد. بنابراین وجود مسکن متنوع در یک محله، نشان دهنده انطباق ساختار کالبدی محله با نوشهرگرایی است. برای این منظور و محاسبه کمی میزان تنوع مسکن در محله های شهر رشت، از ضریب همگونی سیمپسون استفاده شد. در این فرمول، n مجموع تعداد مسکن‌ها در یک دسته‌بندی مشخص و N ، مجموع تعداد مسکن‌ها در همه دسته‌بندی‌ها است. هر چقدر این عدد بالاتر باشد، نشان دهنده تنوع بیشتر است. برای استفاده از این فرمول نیز، انواع مسکن موجود در محله های شهری در پنج گروه شامل واحد مسکونی معمولی، واحد مسکونی آپارتمانی، واحد مسکونی غیر آپارتمانی، چادر، کپر، آلونک و زاغه و سایر مسکن بررسی شد. برای بررسی سه زیر شاخص دیگر در حوزه مسکن از پرسشنامه و نظرات کارشناسان استفاده شد.

جدول ۲: روابط و فرمول های استفاده شده در پژوهش

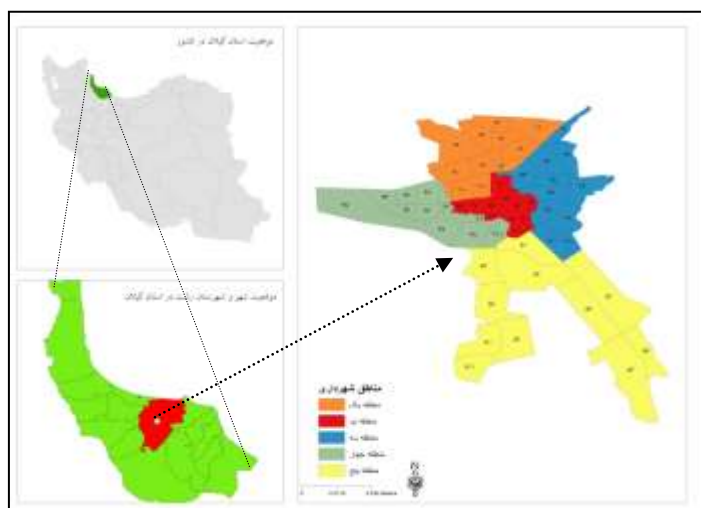
شماره رابطه	رابطه	توضیحات	شماره رابطه	رابطه	توضیحات
۱	$\frac{\text{بن بست} - \text{تقاطع}}{\text{مساحت محدوده}} = \text{تراکم تقاطع}$	فرمول محاسبه تراکم تقاطع	۴	$\frac{-\sum(A_{ij} \ln A_{ij})}{\ln N_j}$	فرمول محاسبه آنتروپی
۲	$\frac{\text{بن بست}}{\text{تعداد معابر}} = \text{تراکم بن بست}$	فرمول محاسبه تراکم بن بست ها	۵	$1 - \sum (n/N)^2$	فرمول ضریب همگونی سیمپسون
۳	$c = \frac{\text{تعداد بلوک منطقه } i}{\text{مساحت منطقه } i}$	فرمول محاسبه تراکم بلوک ها			

جدول ۳. معیارها، شاخص‌ها و زیرشاخص‌های مورد مطالعه در پژوهش

معیار	شاخص	زیرشاخص	نماد	روش بررسی
شبکه ترافیکی پیوسته		تراکم تقاطع‌ها در واحد سطح	X1	نقشه‌های GIS و رابطه ۱
		نسبت بن بست ها به معابر	X2	نقشه‌های GIS و رابطه ۲
		سنجش فرم کالبدی معابر	X3	نقشه‌های GIS و رابطه ۳
حمل و نقل	قابلیت پیاده روی	شعاع عملکردی مفید مرکز محله	X4	نقشه‌های GIS
		کیفیت پیاده روها	X5	پرسشنامه کارشناسان
		نورپردازی و امنیت عابران پیاده	X6	پرسشنامه کارشناسان
		تأکید بر حمل و نقل عمومی و متنوع	X7	نقشه‌های GIS
کالبدی	اختلاط کاربری‌ها	حفظ و تقویت فضاهاى سبز	X8	نقشه‌های GIS و محاسبه سرانه
		سازگاری کاربریها با کاربری مسکونی	X9	نقشه‌های GIS و جداول سازگاری
		حضور کاربری های خدماتی و رفاهی	X10	نقشه‌های GIS
		آنتروپی کاربری اراضی	X11	نقشه‌های GIS و رابطه ۴
		مسکن متنوع	X12	نقشه‌های GIS و رابطه ۵
مسکن و بافت شهری		تراکم بافت شهری	X13	پرسشنامه کارشناسان
		حفظ و تقویت ساختار سنتی	X14	پرسشنامه کارشناسان
		بناهای تاریخی و با هویت	X15	پرسشنامه کارشناسان

قلمرو جغرافیایی پژوهش

شهر رشت مرکز شهرستان و استان گیلان است که خود در بخش مرکزی شهرستان واقع شده است (شکل ۲) و در ۴۹ درجه و ۳۶ دقیقه طول شرقی و ۳۷ درجه و ۱۶ دقیقه عرض شمالی از نصف النهار گرینویچ و با مساحت حدود ۱۳۶ کیلومتر مربع واقع شده است. این شهر از شمال به دهستان‌های حومه و بخش خام، از شرق به بخش‌های سنگر و کوچصفهان و از غرب به شهرستان‌های شفت و صومعه سرا، و از جنوب به شهرستان رودبار و دهستان‌های لاکان محدود می‌شود. براساس آخرین تقسیمات سیاسی، این شهر دارای پنج منطقه، ۲۷ ناحیه و ۵۵ محله است.



شکل ۱. نقشه محدوده مورد مطالعه

یافته‌ها و بحث

در یافته‌های گام اول پژوهش وضعیت محله‌های شهر رشت براساس انطباق با شاخص‌های نوشهرگرایی با استفاده از مطالعات میدانی، تکمیل پرسشنامه و اطلاعات مستخرج از نرم افزار GIS بررسی شد. ابتدا در خصوص معیار حمل و نقل، هفت زیرشاخص بررسی شد. در رابطه با زیرشاخص تراکم تقاطع در واحد سطح (X1) که به معنای شبکه ترافیکی پیوسته است، نتایج نشان داد که محلات درونی شهر همچون محله چله خانه در منطقه دو و محلات جنوبی منطقه چهار از وضعیت مطلوبی در این زمینه برخوردار هستند. نسبت بن بست‌ها به معابر (X2) نیز نشان دهنده شبکه ترافیکی پیوسته است. در این باره نتایج نشان داد که بافت‌های درونی و محله‌های تاریخی شهر رض وضعیت مطلوبی ندارند. اما محلات تازه توسعه یافته شهر همچون گلسار از وضعیت مطلوب تری برخوردار هستند. در زمینه شاخص شبکه ترافیکی پیوسته، زیرشاخص سنجش فرم کالبدی معابر (X3) نیز بررسی شد. نتایج نشان داد بسیاری از محله‌های شهر رشت از حیث شاخص مذکور در وضعیت نسبتاً مطلوب قرار دارند. محلات منطقه پنج شهرداری رشت، نسبت به سایر محلات در وضعیت نامطلوبی قرار دارند. اولین زیرمعیار در خصوص قابلیت پیاده روی، شعاع عملکردی مفید مراکز خرید محله ای (X4) بود. در این باره نتایج نشان داد که محلات درونی شهر و مناطق تاریخی شهر در وضعیت بسیار مطلوب قرار دارند. همچنین محلات شرقی، غربی و شمالی عمدتاً در وضعیت مطلوب قرار داشتند. محلات جنوبی شهر در وضعیت مطلوبی قرار نداشتند.

جدول ۴. بررسی وضعیت محلات شهر رشت براساس شاخص‌های حمل و نقل نوشهرگرایی

محله	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7
N11	۰/۲۱۲	۴/۰۶۵	۰/۲۷	۴۷/۴۱	۳/۷۶	۳/۶۱	۰/۹۸
N12	۰/۰۷۵	۲/۷۷۸	۰/۲۳۴	۴۳/۹۲	۴/۵۵	۲/۳۶	۰/۸۴
N13	۱/۲۱۵	۴/۶۹۵	۱/۵۱۳	۹۶/۱	۴/۴۱	۳/۲۹	۱/۶۶
N14	۰/۹۹۲	۳/۵۷۱	۱/۲۹۶	۷۱/۶۸	۴/۶۶	۴/۴۶	۱/۷۱
N15	۰/۵۶۵	۲/۸۵۷	۰/۶۳۴	۸۹/۱۱	۴/۷۱	۴/۸۸	۱/۵۶
N16	۰/۰۴۳	۲/۱۱	۰/۱۲۸	۱۷/۴۵	۴/۳۲	۲/۲۷	۱/۴۴

محل	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7
N17	۱/۰۰۴	۳/۴۳۶	۱/۱۶۲	۱۰۰	۴/۴۹	۴/۴	۲/۲۶
N18	۱/۴۵۸	۳/۰۲	۱/۶۶۵	۹۲/۶۳	۴/۶۱	۴/۳۷	۲/۲۳
N19	۱/۶۸۸	۲/۰۱۶	-۰/۹۸۵	۹۲/۰۴	۴/۸۶	۴/۶۵	۲/۴۱
N110	۱/۳۸۵	۳/۴۴۸	۱/۲۲۷	۹۹/۹۸	-۰/۸۹	۴/۹۶	۴/۵۱
N111	۱/۹۶۹	۳/۴۴۸	۱/۳۸۱	۹۶/۷۲	-۰/۷۶	۱/۴۶	۴/۷۱
N21	۱/۱۹۸	۱/۸۴۸	۱/۵۲۷	۱۰۰	-۰/۱۹	۲/۲۶	۴/۴۴
N22	-۰/۶۱۹	۱/۶۹۲	-۰/۷۲۲	۱۰۰	-۰/۸۶	۲/۵۴	۴/۲۷
N23	-۰/۸۸۷	۲/۶۳۲	-۰/۶۳۴	۱۰۰	۱/۷۷	۲/۷۱	۴/۱۸
N24	۵/۶۸۸	۱/۷۴۵	۳/۵۷۳	۱۰۰	۱/۹۱	۲/۶۸	۴/۲۵
N25	۱/۶۳۵	۱/۶۳۱	۱/۰۹	۱۰۰	۱/۸۴	۲/۵۳	۴/۵۷
N26	۱/۷۸۱	۱/۵۸۲	۱/۲۹۴	۱۰۰	-۰/۷۷	۲/۳۳	۴/۸۱
N27	۸/۴۴۲	۱/۵۱۳	۵/۲۸۹	۱۰۰	-۰/۹۶	۱/۵۶	۴/۶۵
N28	-۰/۸۴۶	۱/۴۶۲	-۰/۳۸۸	۱۰۰	-۰/۸۶	۱/۷۶	۴/۸۶
N29	-۰/۶۷۴	۱/۵۸۷	-۰/۵۹۹	۱۰۰	-۰/۵۵	۲/۵۵	۴/۷۱
N210	۱/۸۴۴	۱/۹۵۳	۱/۱۷۱	۹۹/۸۳	-۰/۴۹	۲/۵۱	۲/۶۶
N211	۱/۶۳۴	۱/۹۱۶	۱/۰۴۷	۱۰۰	۲/۲۶	۴/۴۷	۲/۵۷
N31	-۰/۸۷۲	۱/۸۱۲	-۰/۴۲۱	۸۰/۸۹	۳/۴۱	۲/۱۹	۱/۶۶
N32	۱/۴۱۸	۲/۷۰۳	۲/۱۵۱	۶۳/۹۹	۳/۶۶	۳/۲۶	۱/۱۶
N33	۱/۱۵	۲/۹۴۱	۱/۴۸۱	۷۲/۷۷	۴/۷۶	۳/۷۶	۳/۳۶
N34	۱/۰۱۸	۲/۴۳۹	-۰/۸۶۳	۹۸/۱۶	۱/۲۲	۳/۵۶	۴/۶۶
N35	۲/۸۷۷	۲/۰۸۳	۲/۴۸۳	۱۰۰	۴/۶۹	۴/۴۶	۳/۲۶
N36	-۰/۷۶۰	۲/۳۷۳	-۰/۶۸۱	۹۹/۷۹	۴/۴۶	۴/۵۶	۳/۱۶
N37	-۰/۶۳۰	۱/۸۴۵	-۰/۶۵۳	۸۷/۶۶	۳/۷۱	۳/۴۶	۲/۱۷
N38	-۰/۳۵۱	۲/۱۶۵	-۰/۳۳۶	۹۳/۷۷	-۰/۷۷	۴/۷۶	۳/۲۶
N39	-۰/۵۰۳	۲/۲۷۳	/۶	۸۶/۲۶	۳/۴۴	۳/۵۶	۲/۴۱
N310	-۰/۸۰۷	۲/۵	-۰/۹۴	۸۳/۵۲	۳/۸۶	۳/۸۴	۲/۵۶
N311	-۰/۱۰۸	۲/۱۲۸	-۰/۱۸۹	۵/۷۴	۲/۸۶	۳/۶۶	۲/۷۹
N41	۱/۱	۱/۹۶۱	-۰/۹۴۶	۱۰۰	۱/۱۸	۱/۱۸	۳/۳۹
N42	-۰/۶۹۰	۱/۹۲۳	۱/۰۱۹	۶۲/۵۱	۴/۱۹	۴/۶۶	۱/۵۶
N43	۱/۲	۲/۰۸۳	-۰/۹۲۹	۷۷/۲۱	۳/۲۶	۳/۷۱	۱/۷۱
N44	-۰/۴۶۶	۲/۶۳۲	-۰/۳۲	۴۶/۰۲	۳/۷۱	۴/۶۴	۱/۱۸
N45	-۰/۱۸۹	۲/۷۰۳	/۱۶۹	۲۵/۷	۳/۴۴	۱/۹۳	۱/۲۶
N46	-۰/۴۴۲	۳/۴۴۸	-۰/۲۶۵	۴۸/۸۱	۳/۲۴	۳/۲۶	۱/۵۴
N47	۱/۱۲۴	۳/۰۲	-۰/۹۷	۵۹/۲	۴/۴۶	۴/۷۶	۲/۳۳
N48	-۰/۷۷۵	۱/۶۳۱	-۰/۸۴۵	۷۸/۸۶	۳/۵۶	۳/۵۵	۲/۴۹
N49	۱/۶۶۶	۱/۷۴۲	۱/۲۱۴	۸۶/۲	۳/۷۱	۴/۴۱	۲/۷۶
N410	۱/۶۴۸	۲/۴۳۳	۱/۳۲۸	۱۰۰	-۰/۶۶	۱/۱۹	۳/۵۶
N411	-۰/۵۴۸	۵/۵۵۶	-۰/۶۹	۱۰۰	۴/۴۶	۴/۶۵	۳/۷۶
N51	-۰/۶۸۸	۱/۷۳۴	-۰/۵۵۲	۶۸/۵۳	۳/۹۱	۲/۲۶	۳/۵۵
N52	-۰/۱۰۴	۳/۴۴۸	-۰/۶۶۸	۶/۹۳	۲/۲۶	۲/۷۱	۲/۱۸
N53	-۰/۱۲۳	۲/۷۷۸	-۰/۰۶۱	۷/۳	۲/۷۶	۱/۷۶	۲/۲۹
N54	-۰/۰۱۸	۵	-۰/۰۰۳	۷/۶۲	۲/۴۱	۱/۱۷	۲/۷۶
N55	-۰/۰۷۵	۷/۶۹۲	-۰/۱۵۹	.	۲/۲۶	۱/۱۹	۱/۸۱
N56	-۰/۰۵۷	۵/۵۲۵	-۰/۰۲۱	.	۲/۶۶	۱/۳۶	۱/۱۹
N57	-۰/۶۸۹	۳/۴۴۸	-۰/۶۳۸	۳۳/۶۹	۲/۲۶	۳/۷۶	۲/۶۶
N58	-۰/۰۸۷	۳/۲۱۵	-۰/۰۴۶	۳۰/۶۱	۲/۸۱	۲/۲۶	۲/۸۶
N59	-۰/۱۱۶	۳/۳۲۲	-۰/۲۶۴	۹/۰۴	۲/۴۶	۱/۱۷	۱/۴۴
N510	-۰/۱۶۴	۲/۸۴۹	-۰/۱۱	۹/۹۳	۲/۶۶	۱/۸۴	۱/۷۷
N511	-۰/۱۱۳	۳/۵۵۹	-۰/۰۳۸	۷/۳۷	۲/۱۹	۱/۳۳	۱/۵۹

برای سنجش وضعیت محله های شهر رشت از لحاظ کالبدی و براساس رویکرد نوشهرگرایی، شاخص فضای باز عمومی و سبز و همچنین شاخص اختلاط کاربری ها انتخاب شد. برای بررسی وضعیت اختلاط کاربری ها سه زیرشاخص شامل سازگاری کاربری اراضی، حضور کاربری های خدماتی و رفاهی و همچنین شاخص آنتروپی کاربری های محله تعیین شد. برای بررسی وضعیت فضای سبز محله های شهری (X8) از طریق آمار جمعیتی شهر رشت و نقشه های GIS، سرانه فضای سبز برای هر محله محاسبه شد. نتایج این بررسی نشان داد که محله های ساغریسازان، باقرآباد، چله خانه در بافت درونی شهر و محلات حاشیه ای شهر مانند حمیدیان، معلولین و استقامت از کمترین سرانه فضای سبز برخوردار هستند. از سوی دیگر محله هایی مانند منظریه، گلسار، شهرک های مسکونی تازه ساخت مانند پردیسان، از وضعیت بهتری برخوردار هستند. برای بررسی شاخص سازگاری کاربری اراضی محله (X9)، کاربری مسکونی به عنوان مینا قرار داده شد. در واقع در بررسی سازگاری کاربری ها این هدف دنبال شد که کاربری های موجود در محله با کاربری های مسکونی که محل زندگی ساکنان محله است چقدر سازگاری دارند. نتایج به طور کلی نشان داد که کاربری های موجود در محلات واقع در منطقه پنج و منطقه یک از سازگاری بیشتری با کاربری های مسکونی برخوردار هستند.

جدول ۵. بررسی وضعیت محلات شهر رشت براساس شاخص های کالبدی نوشهرگرایی

محله	X8	X9	X10	X11	محله	X8	X9	X10	X11
N11	۲۹۴/۸۶	۰/۰۰۵	۲	۰/۴۹۵	N41	۵/۱۲	۰/۰۰۳	۵	۰/۵۳۲
N12	۲۹۹/۳۷	۰/۰۰۵	۳	۰/۳۱۲	N42	۶۶/۶۲	۰/۰۰۲	۴	۰/۴۱۵
N13	۱۰/۴۶	۰/۰۰۵	۳	۰/۴۱۲	N43	۱۸/۴	۰/۰۰۲	۳	۰/۴۵۱
N14	۲۱/۵	۰/۰۰۴	۴	۰/۴۵۷	N44	۲۳۲/۶	۰/۰۰۲	۵	۰/۴۶۹
N15	۷/۴۲	۰/۰۰۴	۵	۰/۴۲۶	N45	۵۰۰/۸۹	۰/۰۰۳	۵	۰/۳۲۴
N16	۶۱۴/۶۲	۰/۰۰۴	۲	۰/۲۴۸	N46	۷۴/۴۴	۰/۰۰۲	۳	۰/۶۴۹
N17	۱/۸۸	۰/۰۰۵	۶	۰/۵۸۳	N47	۷/۵۷	۰/۰۰۳	۴	۰/۴۶۹
N18	۱۰/۲۶	۰/۰۰۵	۴	۰/۴۳۲	N48	۱۷/۷۱	۰/۰۰۲	۵	۰/۵۳۳
N19	۱۴/۴۹	۰/۰۰۴	۶	۰/۴۵۸	N49	۵/۳۳	۰/۰۰۳	۵	۰/۳۴۴
N110	۰/۱۴	۰/۰۰۵	۶	۰/۱۴۳	N410	۸/۴۳	۰/۰۰۳	۴	۰/۴۴۷
N111	۰/۱	۰/۰۰۴	۷	۰/۳۱۲	N411	۸/۳۲	۰/۰۰۳	۴	۰/۵۷۸
N21	۰/۵	۰/۰۰۴	۶	۰/۴۰۸	N51	۷۱/۸۹	۰/۰۰۵	۴	۰/۳۹۸
N22	۰/۳۳	۰/۰۰۳	۵	۰/۲۸۰	N52	۵۰۵/۷۲	۰/۰۰۵	۲	۰/۱۷۶
N23	۰/۰۱	۰/۰۰۳	۶	۰/۲۳۲	N53	۱۶۷۶/۵۶	۰/۰۰۴	۴	۰/۵۷۷
N24	۶/۶۳	۰/۰۰۳	۵	۰/۴۷۷	N54	۰	۰/۰۰۳	۳	۰/۵۸۷
N25	۱/۹۹	۰/۰۰۳	۳	۰/۳۳۳	N55	۳۹۴/۱۱	۰/۰۰۳	۳	۰/۶۸۱
N26	۱/۷	۰/۰۰۳	۷	۰/۲۸۶	N56	۰	۰/۰۰۳	۲	۰/۵۴۰
N27	۰/۳۲	۰/۰۰۳	۷	۰/۲۵۵	N57	۲۲۹/۷	۰/۰۰۵	۳	۰/۴۶۲
N28	۱۵۷/۰۹	۰/۰۰۳	۵	۰/۷۳۲	N58	۲۴۸/۰۲	۰/۰۰۵	۲	۰/۴۶۸
N29	۰/۵۱	۰/۰۰۳	۴	۰/۶۰۲	N59	۲۰۰۹/۰۷	۰/۰۰۳	۰	۰/۲۰۸
N210	۱/۹۲	۰/۰۰۴	۵	۰/۵۰۲	N510	۰	۰/۰۰۳	۴	۰/۳۹۲
N211	۲/۲۷	۰/۰۰۳	۴	۰/۴۲۶	N511	۲۲۹۱/۰۸	۰/۰۰۲	۲	۰/۴۱۷
N31	۵۹/۲	۰/۰۰۳	۴	۰/۷۴۵	N37	۲۳/۴۷	۰/۰۰۳	۴	۰/۴۷۵
N32	۲۹/۶۶	۰/۰۰۳	۱	۰/۷۸۰	N38	۵/۶۵	۰/۰۰۳	۵	۰/۶۵۳
N33	۳/۴۷	۰/۰۰۳	۴	۰/۳۶۹	N39	۹۶/۴۵	۰/۰۰۳	۵	۰/۵۲۲
N34	۸/۴۶	۰/۰۰۳	۷	۰/۴۲۶	N310	۳/۵۸	۰/۰۰۳	۴	۰/۵۷۱
N35	۹/۹۹	۰/۰۰۳	۴	۰/۳۴۰	N311	۱۳۹۱/۶۵	۰/۰۰۳	۰	۰/۵۱۹
N36	۵/۵۳	۰/۰۰۲	۶	۰/۵۵۸					

اولین شاخص در خصوص مسکن و بافت شهری، در سطح محله های شهری، تنوع مسکن (X12) است. این شاخص با انواع مسکن که در خدمت گروه های مختلف اقتصادی و اجتماعی است، ارتباط دارد. کوی آزادگان از منطقه یک با ضریب ۰/۶۲۵ بیشترین تنوع مسکن را دارد. در منطقه شماره دو، محله ضیابری با ضریب ۰/۶۶۴ بیشترین تنوع مسکن را داشت. در منطقه شماره سه، محله های کسبخ و پیرکلاچای با ضریب یکسان ۰/۶۲۶ بیشترین تنوع مسکن را داشتند. محله حمیدیان از منطقه چهار با ضریب ۰/۶۲۷ بیشترین تنوع مسکن را داشت. نهایتاً در منطقه پنج، کوی بیانی نیز با ضریب ۰/۶۲۷ بیشترین تنوع مسکن را

داشت. دومین شاخص در موضوع مسکن و بافت شهری، افزایش تراکم در بافت شهر (X13) بود. در پژوهش حاضر و در قالب پرسشنامه از کارشناسان خواسته شد تا امتیاز کیفی محله‌های شهر رشت تعیین نمایند. نتایج مطالعات نشان داد که نواحی تازه توسعه یافته شهر از افزایش تراکم و فضاهای باز و عمومی بیشتری برخوردار هستند. این در حالی است که نواحی درونی از فشردگی بیشتر و فضاهای باز و عمومی کمتری برخوردار هستند. سومین شاخص، حفظ و تقویت ساختار سنتی (X14) بود. این شاخص با توجه به وجود مراکز محله‌ای بررسی شد. به تعبیر نوشهرگرایان محله دارای یک مرکز قابل تشخیص است که اغلب یک مربع یا گوشه خیابان سبز و گاهی اوقات شلوغ و به یادماندنی است. مراکز محله‌ای باعث پویایی محلات و سرزندگی ساکنان آن شده و باعث ایجاد هویت محله‌ای می‌شود. این مراکز در جنبش نوشهرگرایی دارای ویژگی‌ها و حدود و لبه مشخص هستند که انواع کاربری‌های اطراف آن باعث افزایش جذابیت آن و جذب ساکنان محله در آن می‌شود. با در نظر گرفتن این شرایط، از کارشناسان و در قالب تکنیک پرسشنامه از کارشناسان خواسته شد تا امتیاز کیفی هر محله را مشخص نمایند. نتایج مطالعات نشان داد که از لحاظ شاخص حفظ و تقویت ساختار سنتی و در واقع وجود مراکز محله‌ای مشخص، نواحی مرکز شهر رشت به دلیل تاریخی بودن، از بالاترین انطباق با استاندارد مذکور برخوردارند.

جدول ۶. بررسی وضعیت محلات شهر رشت براساس شاخص‌های مسکن و بافت شهری نوشهرگرایی

محله	X12	X13	X14	X15	محله	X12	X13	X14	X15
N11	۰/۶۱	۲/۳۶	۰/۸۱	۰/۷۴	N41	۰/۶۰۷	۳/۳۳	۳/۳۲	۱/۱۸
N12	۰/۶۰۱	۳/۷۱	۰/۷۷	۰/۷۶	N42	۰/۶۲۶	۳/۲۶	۲/۱۸	۱/۵۱
N13	۰/۵۶۸	۴/۵۵	۰/۶۹	۰/۸۴	N43	۰/۶۲۸	۲/۷۱	۲/۷۶	۰/۷۷
N14	۰/۵۴۸	۴/۷۳	۰/۷۵	۰/۵۹	N44	۰/۵۸۱	۲/۵۵	۰/۸۷	۰/۴۹
N15	۰/۵۵۸	۳/۴۱	۰/۷	۰/۹۶	N45	۰/۶۰۲	۱/۹۱	۰/۶۹	۰/۴۱
N16	۰/۵۱۱	۳/۵۶	۰/۵۹	۰/۶۱	N46	۰/۵۵۲	۲/۷۱	۲/۳۳	۰/۶۲
N17	۰/۵۷۷	۴/۶۲	۰/۴۹	۲/۲۷	N47	۰/۶۲۴	۳/۵۹	۲/۳۵	۱/۵۹
N18	۰/۶۲۵	۴/۴۹	۰/۸۳	۲/۶۹	N48	۰/۶۲۷	۳/۴۸	۱/۷۱	۱/۵۵
N19	۰/۶	۴/۲۷	۰/۷۴	۱/۷۴	N49	۰/۶۲	۳/۶۶	۳/۵۶	۱/۴۶
N110	۰/۵۶	۱/۶۱	۴/۴۱	۲/۵۵	N410	۰/۵۸۱	۴/۷۵	۴/۷۴	۱/۱۱
N111	۰/۵۷۷	۱/۷۲	۴/۱۳	۳/۹۱	N411	۰/۵۷۴	۴/۴۶	۳/۶۸	۰/۶۴
N21	۰/۶۰۶	۲/۴۸	۴/۴۷	۳/۸۶	N51	۰/۶۲۷	۳/۵۷	۱/۵۲	۰/۹۵
N22	۰/۶۲۴	۱/۳۶	۴/۶۵	۴/۹۱	N52	۰/۵۵۶	۰/۷۶	۰/۶۸	۰/۹۲
N23	۰/۵۹۲	۱/۹۷	۴/۳۶	۴/۵۹	N53	۰/۵۴۳	۰/۸۱	۰/۶۲	۰/۴۹
N24	۰/۵۹۲	۱/۵۶	۴/۱۶	۴/۳۶	N54	۰/۵۳۸	۰/۹۶	۰/۵۱	۰/۴۴
N25	۰/۶۶۴	۱/۸۹	۳/۵۶	۲/۳۳	N55	۰/۵۴۴	۰/۷۴	۰/۳۹	۰/۳۹
N26	۰/۵۸۱	۱/۷۹	۴/۶۹	۳/۴۱	N56	۰/۵۱	۰/۵۷	۰/۶۴	۰/۷۶
N27	۰/۵۶۴	۱/۸۳	۴/۷۴	۴/۹۶	N57	۰/۶۲۶	۰/۷۷	۰/۵۶	۰/۵۹
N28	۰/۵۸۸	۱/۲۶	۴/۶۱	۳/۷۶	N58	۰/۶۰۴	۰/۹۱	۰/۷۴	۰/۴۱
N29	۰/۵۶۹	۱/۹۷	۴/۳۸	۳/۵۹	N59	۰/۶۱۵	۰/۸۴	۰/۳۷	۰/۶۲
N210	۰/۶۲۹	۱/۵۱	۴/۲۲	۴/۴۸	N510	۰/۵۳۲	۰/۶۹	۰/۵۵	۰/۶۳
N211	۰/۵۹۳	۴/۴۷	۳/۴۱	۳/۳۷	N511	۰/۵۳۴	۰/۷۶	۰/۴۹	۰/۴۸
N31	۰/۶۰۹	۳/۵۶	۰/۶۶	۰/۷۶	N37	۰/۵۸۶	۲/۶۲	۱/۲۶	۰/۷۷
N32	۰/۶۲۱	۳/۷۷	۱/۱۷	۰/۸۱	N38	۰/۶	۱/۱۸	۴/۱۸	۳/۶۶
N33	۰/۶۲۳	۴/۴۱	۱/۲۹	۲/۳۶	N39	۰/۶۲۶	۳/۹۱	۱/۲۶	۰/۵۵
N34	۰/۶۲۵	۲/۶۶	۴/۵۵	۳/۶۵	N310	۰/۶۲۶	۳/۸۴	۱/۳۴	۰/۵۹
N35	۰/۶۱۹	۳/۷۷	۱/۱۶	۲/۴۱	N311	۰/۵۸۷	۳/۶۹	۱/۶۸	۰/۴۸
N36	۰/۶۰۸	۳/۵۸	۳/۳۷	۲/۴۹					

یافته های گام دوم پژوهش، به تعیین وزن نسبی هر یک از معیارها و شاخص های نوشهرگرایی اختصاص دارد. برای رسیدن به این هدف از مدل AHP استفاده شد. لازم به ذکر است، فرایند تحلیل سلسله مراتبی در این پژوهش، در سه سطح انجام شد. براساس نتایج بدست آمده، زیرشاخص مسکن متنوع با نمره نسبی، $0/193$ نسبت به سایر زیرشاخص اهمیت بیشتری داشت. در رتبه دوم و سوم به ترتیب زیرشاخص های حفظ و تقویت ساختار سنتی و نورپردازی و امنیت با وزن نسبی $0/136$ و $0/0997$ قرار داشتند. کمترین وزن نسبی نیز به زیرشاخص تراکم بن بست ها با وزن نسبی $0/0096$ اختصاص داشت. جدول شماره ۷، نتایج را به تفصیل نشان می دهد.

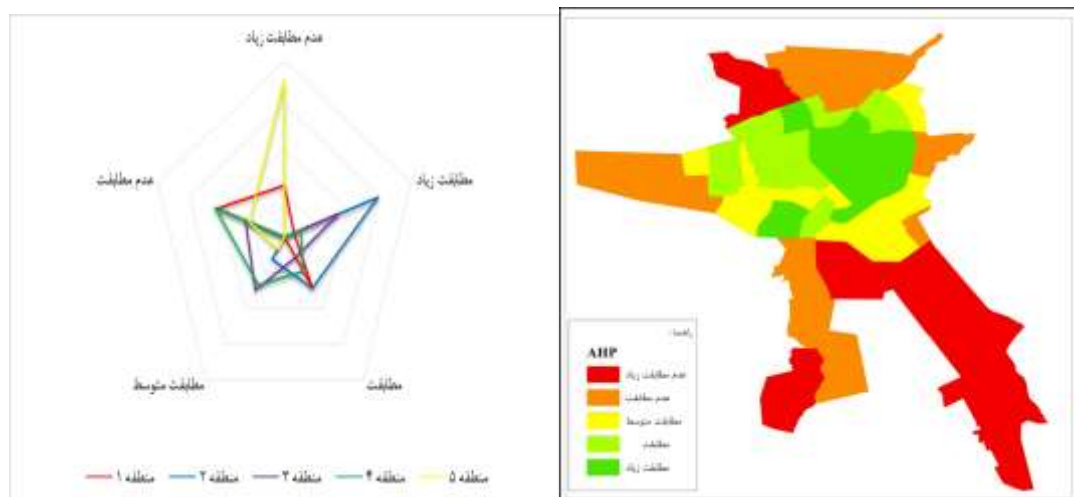
جدول ۷. وزن نسبی معیارها و شاخص های پژوهش

معیار	وزن	زیر معیار	وزن	زیر زیرمعیار (وزن)	وزن	وزن نهایی	
مسکن و بافت شهری (H_1)	0/493	مسکن متنوع (H_1)	0/391	-----	-----	0/193	
		مسکن متنوع (H_2)	0/138	-----	-----	0/068	
		مسکن متنوع (H_3)	0/276	-----	-----	0/136	
		مسکن متنوع (H_4)	0/195	-----	-----	0/0961	
ترافیک و حمل و نقل (T)	0/311	تاکید بر حمل و نقل عمومی و متنوع (T_1)	0/249	-----	-----	0/077	
		قابلیت پیاده روی (T_2)	0/594	شعاع عملکردی مفید مرکز محله (T_{21})	0/163	0/301	
		شبکه ترافیکی پیوسته (T_3)	0/157	کیفیت پیاده رو ها (T_{31})	0/297	0/055	
				نورپردازی و امنیت عابران پیاده (T_{32})	0/54	0/0997	
				تراکم تقاطع ها در واحد سطح (T_{33})	0/311	0/152	
		حفظ و تقویت فضاهای سبز (P)	0/196	اختلاط کاربری ها (P_1)	نسبت بن بست ها به معابر (T_{33})	0/196	0/0096
					سنجش فرم کالبدی معابر (T_{33})	0/493	0/240
سازگاری کاربری اراضی (P_{11})	0/311				0/406		
کالبدی (P)	0/196	اختلاط کاربری ها (P_2)	حضور کاربری های خدماتی (P_{22})	0/493	0/0644		
			آنتروپی کاربری اراضی (P_{23})	0/196	0/256		

در یافته های گام سوم پژوهش، در محیط نرم افزار GIS اطلاعات بدست آمده برای هر شاخص در قالب یک نقشه تهیه شد. سپس براساس وزن های بدست آمده، شاخص ها با یکدیگر همپوشانی و نقشه نهایی در زمینه انطباق ۵۵ محله شهر رشت با اصول نوشهرگرایی استخراج شد.

تراکم تقاطع	تراکم بن بست	-سنجش فرم کالبدی معابر		
شعاع عملکردی مراکز خرید محله ای	کیفیت پیاده رو	نورپردازی و امنیت		
دسترسی به حمل و نقل عمومی	سرانه فضای سبز	سازگاری کاربری راضی با کاربری مسکونی		
حضور کاربری های خدماتی - رفاهی	آنتروپی کاربری اراضی	تنوع مسکن		
تراکم بافت شهری	حفظ و تقویت ساختار سنتی	بناهای تاریخی و با هویت		
بسیار نامطلوب	نامطلوب	متوسط	مطلوب	بسیار مطلوب

شکل ۲. نقشه‌های میزان انطباق محلات شهر رشت با اصول نوشهرگرایی



شکل ۳. نقشه میزان انطباق محلات شهر رشت با اصول نوشهرگرایی (سمت راست)، شکل ۴. سهم مناطق شهرداری از کلاسهای انطباق با اصول نوشهرگرایی (سمت چپ)

نتایج در منطقه یک، نشان داد که ۷۷۲ هکتار (۲۳/۵۴ درصد) از این منطقه عدم مطابقت زیاد و ۱۳۸۱ هکتار (۴۲/۰۹ درصد) با اصول نوشهرگرایی عدم مطابقت داشتند. ۹۳۱ هکتار (۲۸/۳۷ درصد) از منطقه یک مطابقت و ۱۹۷ هکتار (۶ درصد) نیز مطابقت زیاد با اصول نوشهرگرایی داشتند. نتایج در منطقه دو، نشان داد که ۱۴۵ هکتار (۱۲/۳۳ درصد) از این منطقه مطابقت متوسط، ۳۳۸ هکتار (۲۸/۸۳ درصد) با اصول نوشهرگرایی مطابقت و ۶۹۰ هکتار (۵۸/۸۴ درصد) مطابقت زیاد داشتند. نتایج در منطقه سه، نشان داد که ۷۲۴ هکتار (۲۴/۴۱ درصد) با اصول نوشهرگرایی عدم مطابقت داشتند. ۲۹/۶۵ درصد از مساحت این منطقه (۸۷۹ هکتار) مطابق متوسط با اصول نوشهرگرایی داشتند. ۳۳۴ هکتار (۱۱/۵۹ درصد) از منطقه یک مطابقت و ۱۰۱۸ هکتار (۲۳/۳۵ درصد) نیز مطابقت زیاد با اصول نوشهرگرایی داشتند. نتایج در منطقه چهار، نشان داد که ۱۴۰۵ هکتار (۴۳/۸۳ درصد) از این منطقه با اصول نوشهرگرایی عدم مطابقت داشتند. ۲۶/۶۴ درصد از مساحت این منطقه (۸۵۴ هکتار) مطابق متوسط با اصول نوشهرگرایی داشتند. ۶۱۴ هکتار (۱۹/۱۴ درصد) از منطقه چهار مطابقت و ۳۳۳ هکتار (۱۰/۳۹ درصد) نیز مطابقت زیاد با اصول نوشهرگرایی داشتند. نتایج در منطقه پنج، نشان داد که ۵۲۵۶ هکتار (۷۱/۲۶ درصد) از این منطقه عدم مطابقت زیاد و ۱۶۳۵ هکتار (۲۲/۱۷ درصد) عدم مطابقت با اصول نوشهرگرایی داشتند. ۶/۵۷ درصد از مساحت این منطقه (۴۸۵ هکتار) مطابق متوسط با اصول نوشهرگرایی داشتند.

جدول ۵. بررسی تعداد و مساحت محلات براساس انطباق با اصول نوشهرگرایی به تفکیک مناطق شهرداری

منطقه	میزان انطباق	تعداد محلات	تعداد نسبی (درصد)	مساحت (هکتار)	مساحت نسبی (درصد)
۱	عدم مطابقت زیاد	۱	۹/۰۹	۷۷۲	۲۳/۵۴
	عدم مطابقت	۵	۴۵/۴۵	۱۳۸۱	۴۲/۰۹
	مطابقت متوسط	۰	۰	۰	۰
	مطابقت	۴	۳۶/۳۶	۹۳۱	۲۸/۳۷
	مطابقت زیاد	۱	۹/۰۹	۱۹۷	۶
۲	جمع	۱۱	۱۰۰	۳۲۸۱	۱۰۰
	عدم مطابقت زیاد	۰	۰	۰	۰
	عدم مطابقت	۰	۰	۰	۰
	مطابقت متوسط	۲	۱۸/۱۸	۱۴۵	۱۲/۳۳
	مطابقت	۳	۲۷/۲۷	۳۳۸	۲۸/۸۳
۳	مطابقت زیاد	۶	۵۴/۵۵	۶۹۰	۵۸/۸۴
	جمع	۱۱	۱۰۰	۱۱۷۳	۱۰۰
	عدم مطابقت زیاد	۰	۰	۰	۰
	عدم مطابقت	۳	۲۷/۲۷	۷۲۴	۲۴/۴۱
	مطابقت متوسط	۳	۲۷/۲۷	۸۷۹	۲۹/۶۵
۴	مطابقت	۱	۹/۰۹	۳۴۴	۱۱/۵۹
	مطابقت زیاد	۴	۳۶/۳۶	۱۰۱۸	۳۴/۳۵

۱۰۰	۲۹۶۴	۱۰۰	۱۱	جمع	
۰	۰	۰	۰	عدم مطابقت زیاد	
۴۳/۸۳	۱۴۰۵	۲۷/۲۷	۳	عدم مطابقت	
۲۶/۶۴	۸۵۴	۳۶/۳۶	۴	مطابقت متوسط	۴
۱۹/۱۴	۶۱۴	۲۷/۲۷	۳	مطابقت	
۱۰/۳۹	۳۳۳	۹/۰۹	۱	مطابقت زیاد	
۱۰۰	۳۲۰۶	۱۰۰	۱۱	جمع	
۷۱/۲۶	۵۲۵۶	۶۳/۶۴	۷	عدم مطابقت زیاد	
۲۲/۱۷	۱۶۳۵	۲۷/۲۷	۳	عدم مطابقت	
۶/۵۷	۴۸۵	۹/۰۹	۱	مطابقت متوسط	۵
۰	۰	۰	۰	مطابقت	
۰	۰	۰	۰	مطابقت زیاد	
۱۰۰	۷۳۷۶	۱۰۰	۱۱	جمع	

نتیجه‌گیری

در این پژوهش وضعیت محلات شهر رشت براساس ۱۵ زیرشاخص از اصول نوشهرگرایی بررسی شد. نتایج به طور کلی نشان داد که محلات شهر رشت مطابقت متوسط و نسبی با اصول نوشهرگرایی دارند. مقایسه مناطق و محلات شهر مورد مطالعه نشان داد که محلات درونی و بافت تاریخی شهر نسبت به محلات تازه توسعه یافته در جنوب و شمال سازگاری بیشتری با شاخص‌های نوشهرگرایی داشتند. از دلایل این موضوع می‌توان به تقلید از تفکر مدرنیسم در ساخت و سازهای جدید اشاره کرد. در واقع توسعه شهرک‌های مسکونی جدید در بخش‌های شمالی شهر یعنی شهرک گل‌سار و بخش‌های جنوبی شهر در محدوده لاکان شهر عمدتاً بر پایه الگوهای غربی بوده و کمتر به هویت تاریخی و بومی شهر رشت در برنامه‌ریزی و طراحی این محلات جدید توجه شده است. در مقام مقایسه با سایر پژوهش‌ها، نتایج پژوهش اسماعیل زاده و قربی (۱۳۹۷) با نتایج پژوهش حاضر انطباق دارد. در واقع در پژوهش مذکور نتایج همسو با نتایج پژوهش حاضر نشان داد که محلات تاریخی در مقایسه با محلات جدید از سازگاری و انطباق بیشتری با اصول نوشهرگرایی برخوردار هستند. یکی دیگر از پژوهش‌ها که نتایج پژوهش حاضر را تأیید می‌کند، پژوهش محمدی‌دوست و همکاران (۱۳۹۵) است که در بخش مرکزی شهر اهواز انجام شد. در این پژوهش همسو با نتایج پژوهش حاضر، محلات قدیمی و دارای بافت تاریخی از انطباق بیشتری با اصول نوشهرگرایی برخوردار بودند. در جهت مقایسه با سایر پژوهش‌ها، نوآوری پژوهش حاضر مربوط به بررسی اصول نوشهرگرایی در تمام محلات قدیمی و معاصر شهر رشت است. زیرا در بسیاری از پژوهش‌ها تنها به مقایسه موردی محلات پرداخته شده است. همچنین بهره‌گیری از روش‌های ترکیبی و متنوع شامل پرسشنامه، مطالعات میدانی و نقشه‌های GIS از دیگر ابعاد نوآورانه پژوهش است که به غنای کیفی پژوهش‌های این حوزه افزوده است.

براساس نتایج بدست آمده و در انطباق با نوشهرگرایی محله‌ها باید متراکم، پیاده‌گرا و دارای کاربری مختلط باشند. زیر محله‌ها عموماً باید روی یک کاربری خاص تأکید داشته باشند و باید در صورت امکان اصول طراحی محله را در آنها در نظر داشت. بیشتر فعالیت‌های روزانه با توجه بیشتر به افرادی که رانندگی نمی‌کنند مخصوصاً افراد مسن و جوان باید در مسافت پیاده انجام شوند. شبکه بهم پیوسته خیابانها باید طوری طراحی شوند که ساکنین به پیاده روی تشویق شوند و از تعداد و مسافت سفرها کم شود و در مصرف انرژی صرفه جویی شود. در قالب یک محله، گستره وسیع انواع خانه‌ها و قیمت متفاوت آنها می‌تواند باعث فعال شدن مردم دارای سن، نژاد و سطح درآمدی مختلف شود. باید با ایجاد تراکم ساختمانی و کاربری زمین مناسب در مسافت پیاده اطراف ایستگاه‌های وسایط حمل و نقل عمومی سعی در جایگزین کردن حمل نقل عمومی به جای استفاده از اتومبیل شود. فعالیت‌های شهری، اجتماعی و تجاری باید به جای قرار گرفتن در مجتمع‌های تک کاربری در دوردست باید به صورتی طراحی شوند که کودکان بتوانند پیاده و یا با دوچرخه خود را به آنها برسانند. در لبه محله فروشگاه‌ها و اداره‌ها با تنوع لازم برای تأمین مایحتاج زندگی گنجانده شود. همچنین اقدامات اختصاصی برای هر یک از مناطق با توجه به مسائل و کمبودهایی که دارند، به شرح زیر ارائه می‌شود:

منطقه یک: افزایش تراکم ساختمانی بهینه در ساخت و سازهای نوین، برنامه ریزی و طراحی برای ساخت مراکز محله و مراکز واحد همسایگی در محلات منطقه، ایجاد بازارهای محلی به دلیل دوری محلات منطقه از بازارهای مرکزی شهر، بهبود کیفیت پیاده روها و افزایش ایمنی و امنیت عابران پیاده

منطقه دو: حفظ و تقویت ساختار سنتی، جلوگیری از افزایش تراکم ساختمانی در محدوده ساختمان های با ارزش و تاریخی درختکاری در حاشیه پیاده راه ها، برنامه ریزی و طراحی کاربری های جاذب جمعیت در طول پیاده راه ها، افزایش اختلاط کاربری های در سطح محله های بافت تاریخی، آرام سازی ترافیک در محدوده مرکزی شهر به خصوص در خیابان های اطراف پیاده راه شهرداری رشت

منطقه سه: افزایش تراکم ساختمانی بهینه در ساخت و سازهای نوین، تقویت حمل و نقل عمومی، بهبود کیفیت پیاده روها و افزایش ایمنی و امنیت عابران پیاده، حفظ و تقویت فضاهای باز عمومی و سبز، توجه به بافت های واجد ارزش تاریخی در بخش هایی از منطقه

منطقه چهار: افزایش تراکم ساختمانی بهینه در ساخت و سازهای نوین، تقویت حمل و نقل عمومی، بهبود کیفیت پیاده روها و افزایش ایمنی و امنیت عابران پیاده

منطقه پنج: افزایش تراکم ساختمانی بهینه در ساخت و سازهای نوین، ایجاد تنوع در اندازه مساحت قطعات، ایجاد تنوع در نوع مسکن، ایجاد تنوع در قیمت مسکن، تقویت حمل و نقل عمومی، بهبود کیفیت پیاده روها و افزایش ایمنی و امنیت عابران پیاده

تقدیر و تشکر

مقاله حاضر مستخرج از رساله دکتری رشته جغرافیا و برنامه ریزی شهری می باشد که در گروه جغرافیای دانشگاه آزاد اسلامی واحد اردبیل از آن دفاع خواهد شد.

منابع

- آزاده، سیدرضا؛ محمدی، جمال و نشاط دوست، حمیدطاهر. (۱۳۹۸). رابطه بین کیفیت محیط شهری و سلامت روانی (مقیاس استرس) شواهدی از ایران. *مجله مهندسی شهر و محیط*، ۱۱۳(۲)، ۲۹۳-۲۸۵.
- آزاده، سیدرضا؛ محمدی، جمال و نشاط دوست، حمیدطاهر. (۱۳۹۸). همبستگی شاخص های کیفی مسکن و استرس درک شده در خانوارهای کلانشهر اصفهان. *فصل نامه تحقیقات جغرافیایی*، ۳۴(۳)، ۳۶۸-۳۵۷.
- اسماعیل پور، نجما و قربی میترا. (۱۳۹۲). میزان سازگاری محلات شهری شکل گرفته در دوره های مختلف رشد شهر با اصول نوشهرگرایی (مورد نمونه محلات مظفری، جوی مویدی، امام جمعه و هوشنگ مرادی در شهر کرمان). *جغرافیا و برنامه ریزی*، ۲۳(۶۵)، ۴۴-۱۹.
- اصغرزاده یزدی، سارا. (۱۳۸۹). اصول پیشنهادی نوشهرگرایی در برنامه ریزی محله های شهری. *مسکن و محیط روستا*، ۲۹(۱۳۰)، ۶۳-۵۰.
- باقری نیا، علی؛ زالی، نادر و زارعی، مجید. (۱۳۹۲). ساماندهی بافت قدیمی محله ساغری سازان کلان شهر رشت و ارائه راهکارهای آن با رویکرد نو شهرگرایی. *اقتصاد و مدیریت شهری*، ۲(۵)، ۸۷-۶۹.
- پورمحمدی، محمدرضا؛ قاسمی، معصومه و سالکی ملکی، محمدعلی. (۱۳۹۳). مطالعه و ارزیابی بافت های مختلف شهری با رویکرد منشور نوشهر گرایی (نمونه موردی: شهر تبریز)، *مطالعات و پژوهش های شهری منطقه ای*، ۶(۲۱)، ۴۲-۲۱.
- حسین پور، محمد؛ سلطانی، علی و زارعیان چهرمی، شهیدیه. (۱۳۹۲). استفاده از رویکرد نوشهرسازی در راستای ایجاد محیط پایدار شهری مطالعه موردی: ورودی شیراز - بندرعباس، پنجمین کنفرانس برنامه ریزی و مدیریت شهری، مشهد.
- رنجبر، فرخنده؛ زیویار، پروانه و سرور، رحیم. (۱۳۹۵). تحلیلی بر تحقق پذیری اصول و معیارهای نو شهرسازی در بافت های قدیمی شهری (مطالعه موردی: منطقه ۱۰ شهر تهران). *نشریه جغرافیا*، ۱۶(۵۷)، ۶۵-۴۸.
- رهنما، محمد رحیم، روشنی، پریسا؛ حسنی، اصغر و حسین پور، سید علی. (۱۳۹۱). استفاده از اصول رویکرد نوین شهرسازی در طراحی فضاهای شهری پایدار. *مجله بین المللی علوم و فناوری کاربردی*، ۲(۷)، ۲۰۳-۱۹۵.

- روشنی، پریسا؛ رهنما، محمد رحیم و افشاری، مهرنوش. (۱۳۹۲). ارتقاء کیفی محلات مدرن شهری با به کارگیری رهیافت نوشهرگرایی (نمونه موردی: آزاد شهر مشهد)، *جغرافیا و توسعه فضای شهری*، ۲(۳)، ۲۷-۴۵.
- صداقتی، عاطفه و فارسی، جواد. (۱۳۹۵). طیف‌سنجی سرزندگی در بافت‌ها و محلات شهری با تلفیق رویکردهای توسعه‌ی پایدار، رشد هوشمند و نوشهرگرایی و کاربرد مدل الکترون (نمونه‌ی موردی: محلات شهر مرودشت). *نشریه جغرافیا و توسعه*، ۱۴(۴۴)، ۲۵۴-۲۲۹.
- عظیمی، نورالدین؛ زالی، نادر و آزاده، سیدرضا. (۱۳۹۵). تحلیل الگوهای توسعه فیزیکی شهرهای ایران با توجه به متغیرهای جمعیتی، طبیعی و کالبدی. *پژوهشهای جغرافیای انسانی*، ۴۸(۵)، ۴۷۳-۴۶۱.
- لطیفی، غلامرضا و صفری چاپک، ندا. (۱۳۹۲). بازآفرینی مفهوم محله در شهرهای ایرانی - اسلامی برپایه اصول نوشهرگرایی. *فصلنامه مطالعات شهری*، ۲(۸)، ۱۲-۳.
- محمدی دوست، سلیمان؛ خانی‌زاده، محمدعلی و زیلابی، شهناز. (۱۳۹۵). امکان سنجی بکارگیری اصول نوشهرگرایی در بازآفرینی پایدار محلات ناکارآمد و مسأله دار شهری با تأکید بر رشد هوشمند (مورد پژوهی: بخش مرکزی شهر اهواز)، *برنامه ریزی منطقه ای*، ۶(۲۴)، ۲۳۰-۲۱۵.
- معصومی، محمدتقی. (۱۳۹۱). تحلیل زمانی- مکانی گسترش فیزیکی و رشد ماریجی شهری با استفاده از داده های مولتی متر از سنجش از دور و مدل های آماری، *مطالعه موردی: اردبیل، مجله دانشنامه جغرافیا*، ۴(۴)، ۸۹-۱۰۶.
- نظریان؛ اصغر؛ معصومی، محمد تقی و ملکی نظام آباد، رسول. (۱۳۸۸). شهر پایدار با تأکید بر استراتژی های مدیریت حمل و نقل شهری و کاهش ترافیک با نگاهی به کلانشهر تهران، *مجله جغرافیای سرزمین*، ۶(۲۳)، ۳۰-۱۳.
- Boer, R., Zheng, Y., Overton, A., Ridgeway, G. K., & Cohen, D. A. (2007). Neighborhood design and walking trips in ten US metropolitan areas. *American journal of preventive medicine*, 32(4), 298-304.
- Blasingame Custer, J. (2007). *New Urbanism and Euclidian Zoning: Can They Co-Exist?* University of Georgia, p. 6.
- Bohl, C. C. (2000). New urbanism and the city: Potential applications and implications for distressed inner-city neighborhoods. *Housing Policy Debate*, 11(4), 761-801.
- Cysek-Pawlak, M. M., & Pabich, M. (2020). Walkability—the New Urbanism principle for urban regeneration. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 1-25.
- Elshater, A. (2012). New Urbanism Principles versus Urban Design Dimensions towards Behavior Performance Efficiency in Egyptian Neighbourhood Unit. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 68, 826-843.
- Fulton, W. (1996). *The New Urbanism: hope or hype for American communities?* Lincoln Institute of Land Policy, 113 Brattle Street, Cambridge, Massachusetts 02138-3400.
- Faramarzi ouri, M., Faramarzi asli, M., Jamali, S., and SAttarzade, D. (2019). Localizing the criteria of new-urbanism and ranking them in traditional cities (Case Study of Ardabil), *Gographic Space*, 19(67), 243-263.
- Grant, J. (2006). *Planning the good community: new urbanism in theory and practice*. (Vol. 9), Taylor & Francis.
- Garde, A. (2020). New Urbanism: Past, present, and future. *Urban Planning*, 5(4), 453-463.
- Hikichi, L. (2003). New urbanism and transportation. *University of Wisconsin-Milwaukee*, 1-28.
- Larsen, K. (2005). New urbanism's role in inner-city neighborhood revitalization. *Housing Studies*, 20(5), 795-813.
- Marshall, S. (2003). New Urbanism: An Introduction. *Built Environment (1978)*, 29(3), 188-192.
- Markley, S. N. (2018). New urbanism and race: An analysis of neighborhood racial change in suburban Atlanta. *Journal of Urban Affairs*, 40(8), 1115-1131.
- Rodriguez, D. A., Khattak, A. J., & Evenson, K. R. (2006). Can new urbanism encourage physical activity? Comparing a new Urbanist neighborhood with conventional suburbs. *Journal of the American Planning Association*, 72(1), 43-54.
- Stefan, A. (2005). The New Urbanism movement: the case of Sweden. *International Master's Programme in European Spatial Planning*, p. 75.

- Saleh, M. A. E. (2002). The transformation of residential neighborhood: the emergence of new urbanism in Saudi Arabian culture. *Building and Environment*, 37(5), 515-529.
- Stanislav, A., & Chin, J. T. (2019). Evaluating livability and perceived values of sustainable neighborhood design: New Urbanism and original urban suburbs. *Sustainable cities and society*, 47, 101517.
- Talen, E. (2002). The social goals of new urbanism. *Housing policy debate*, 13(1), 165-188.
- Zali, N., Gholami, N., Karimiazeri, A. R., & Reza, S. (2016). Planning according to new urbanism: the Ostadsara neighborhood case study. *TeMA Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 9(3), 323-341.

How to cite this article:

Rahimi, B., Masoumi, M., & Nazmfar, H. (2022). A Comparative Study Based on the Principles of Neo-Urbanism in Urban Neighborhoods (Case Study: Rasht Metropolis). *Journal of Studies of Human Settlements Planning*, 17(3), 793-809.

ارجا به این مقاله:

رحیمی، بهنام؛ معصومی، محمدتقی و نظم‌فر، حسین. (۱۴۰۱). مطالعه تطبیقی مبتنی بر اصول نوشهرگرایی در محله‌های شهری (مطالعه موردی: کلانشهر رشت). فصلنامه مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی، ۱۷(۳)، ۷۹۳-۸۰۹.

فصلنامه علمی

مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی