

میلان شهری



برخورد با مسأله

عنوان مسئله: نادیده گرفتن حقوق معلولین، ناتوانان و ساخوردگان در طراحی و اجرای مبلمان شهری





مبلمان شهری چیست؟

مجموعه وسیعی از وسایل، اشیا، دستگاه ها، نمادها، خرد بناها، فضاها و عناصری که چون در خیابان و در کل در فضاهای باز شهری نصب شده اند و استفاده عمومی دارند به این اصطلاح معروف شده اند.

معلول به چه کسی گفته می شود؟

فردی که به هر علت دچار ضعف، اختلال و یا عدم توانایی در اندام های حرکتی شده و برای تحرک نیاز به استفاده از پاره ای وسایل کمکی داشته باشد.

سالخورده کیست؟

گروه سنی ۶۵ سال به بالا که به علت کهولت سن قادر به انجام فعالیت های روزانه به طور معمول نمی باشند.

ناتوانان چه قشری را شامل می شوند؟

این دسته افراد مادران دارای فرزند خردسال (نیاز به کلسکه و ...)، بیماران و گروه سنی زیر ۶ سال را شامل می شوند.



انسان به عنوان یک موجود اجتماعی همواره در صدد ایجاد ارتباط با فضای پیرامون خود است. ایجاد این ارتباط از طریق حضور در محیط، دسترسی به فضاهای پیرامون و انجام فعالیت های حیاتی میسر است. در واقع دسترسی شرط لازم برای تامین و برآورد فعالیت های انسانی بوده و در صورت تحقق این امر انسان قادر به فعالیت در عرصه های مختلف زندگی و دارای بازده اجتماعی مناسب خواهد بود.

عدم حضور انسان در محیط از دو علت زیر ناشی می گردد.

۱- نامناسب بودن محیط شهری

۲- ناتوانی فیزیکی انسان

با این حال مهمترین عامل در به انزوا کشیده شدن اقشار ناتوان نامناسب بودن بستر محیط شهری است. در دنیای پیشرفته امروزی کشوری می تواند خود را در سطح کشور های متمدن بداند که چند معیار را رعایت کرده باشد. یکی از این معیار ها بر طرف کردن مشکلات معماری و شهر سازی برای معلولین (توانخواه) است. به عبارتی طراحی برای همه شهر وندان یک جامعه و نه فقط قشر خاص.

آرزوی یک معلول زندگی بدون همراه و روان سازی شهر برای سهولت حرکت های اوست. مشکلات و موانع معماری که باعث میشود معلولین کمتر در جامعه حضور داشته باشند عبارتند از مشکلات شهر و شهر سازی، مشکلات رسیدن به بنا، عدم رعایت اصول مهندسی ساختمان، مشکلات حمل و نقل شهری، مشکلات حرکت در درون بنا.



طبق آمار سازمان بهداشت جهانی، ۱۰ درصد جمعیت جهان به نوعی دچار معلولیت جسمی هستند. در کشور ما بعد از انقلاب اسلامی و جنگ تحمیلی، پدیده معلولیت سپری فزاینده داشته است. معلولان برای زندگی اجتماعی در شهر یا موانع معماری و شهری متعددی روبرو هستند، بنابراین، سازگار سازی محیط شهری با نیازهای معلولان جسمی، ضرورتی حیاتی است و طراحی شهرها باید بر اساس معیارها و ضوابط خاصی برای آنها انجام پذیرد.



یک معلول قطع نخاعی: بهره مندی معلولان از برخی خدمات شهری نیاز به صرف هزینه های گزاف ندارد و تنها باید کمی تدبیر داشت.

هر چند اقداماتی برای رفع مشکلات و تامین نیازهای معلولان انجام شده اما کافی نیست و تا رسیدن به حد مطلوب فاصله زیادی دارد.
وی افزود: معلولان نیاز به ترحم ندارند و اگر امکانات مناسب برای آنان فراهم شود می توانند توانمندیهای خود را در عرصه های مختلف به منصفه ظهور بگذارند.



ارایه راه حل مقدماتی



پرسش های پژوهشی:

الف: آیا آشنایی متخصصین و مرتبیین امر
میتواند گره گشای مسائل باشد؟

ب) آیا اصلاحات فیزیکی در بعد طراحی و
اجرای اثاثه شهری کافی میباشد؟

ج) آشنای کردن اقشار مختلف از حقوق شهروندی تا چه میزان کارآمد می
باشد؟



تعجبین ساختار پژوهش



روش
پژوهش:

- تحلیلی، توصیفی

شیوه:
پژوهش

- کتابخانه ای، پرسشنامه، مصاحبه

ابزار
پژوهش:

- کتاب، قلم، دوربین، ذهن پژوهشگر

شناخت مبانی نظری

شناخت موضوع



• ۱- تجهیزات خیابانی هماهنگ

- طراحی و نصب بیشتر عناصر مبلمان و اثاثیه خیابان در حوزه مسوولیت اداره ها و سازمان های مختلفی، مانند: مخابرات، برق، آب، راهنمایی و رانندگی و شرکت واحد اتوبوسرانی قرار دارد که در نتیجه آرایش ناهماهنگی در خیابان به وجود می آورند. مساله تنها تنوع عناصر نیست، بلکه شیوه توزیع آنها در سطح خیابان نیز اهمیت دارد. بنابراین در ابتدا همکاری میان ادارات و سازمان های گوناگون لازم است تا بتوان تعداد و انواع عناصر را به میزان معقولی می رسانید.
- روش منطقی عبارت است از؛ طراحی مجموعه ای از عناصر تجهیزات خیابانی که در آن هر جزء نظیر یک علامت، سطح آشغال یا چراغ، از جزئیات تزیینی و پایه طراحی مشابهی برخوردار باشد.
- یکی از بزرگترین منافع حاصل از سیستم طراحی هماهنگ اثاثیه خیابانی، سهولت بیشتر گردآوری عناصر مختلف در کنار هم است. در این حالت، سایبان ایستگاه اتوبوس یا یک کیوسک تلفن می تواند تکیه گاهی برای اجزای دیگر، نظیر روشنایی، علایم، نیمکت ها و یا تلفن باشد.
- طراحی تجهیزات خیابانی نباید به عنوان بخشی جدا از طراحی فضاها و شهری تلقی شود، بلکه باید به مثابه شکل دهنده منظر خیابانی و شهری در مقیاس وسیع مورد نظر قرار گیرد. چنانچه مضمون طراحی تجهیزات خیابانی بخشی از مضمون کلی طراحی شهری باشد، به شهر انسجام و وضوح می بخشد و مطلوب تر است. بنابراین، عناصر تجهیزات خیابانی را نباید به صورت منفرد و مجزا مورد بررسی و مشاهده قرار داد، بلکه باید آنها را به عنوان آنها بخشی از یک سیستم هماهنگ تجهیزات خیابانی نگریست که در آن همه اجزا بطور هماهنگ مورد توجه قرار می گیرند و ارتباط مناسبی با ساختمانهای پیرامون خود برقرار می سازند. از این رو، حتی در طراحی کوچک ترین عناصر خیابانی، نباید منظره کلی و فراگیر را فراموش کرد.

۱- سنگ فرش (کف پوش)

مفهوم سنگ فرش

سنگ فرش را می توان هم به عنوان زمینه ای خنثی در نظر گرفت و هم برای جلب توجه مردم، جنبه تزئینی بیشتری بدان بخشید. به وسیله سنگ فرش می توان کانون یا فضای شاه آفرید و برای آستانه ای در فضای شهری نقشی چون قالی پدید آورد. برای این منظور باید مجموعه ای از مصالح و رنگ برگزیده شود تا ویژگی های مکانی را باز نماید. با استفاده از این مجموعه، می توان مضامین متفاوتی برای هر ناحیه یا خیابان انتخاب کرد.

بافت سنگ فرش

بافت سنگ فرش ها باید با توجه به نوع رفت و آمد عابران پیاده تهیه شود:

سطوح نقش دار برای عابران پیاده بی حرکت

سطوح برجسته برای رمپ ها و اطراف آن نماها، نودمی خطر آفرین (سکوهای ساحلی، سکوی متر و ...) که امکان لغزش را کاهش می دهند

سطوح موج دار

سطوح ناهمواری برای جلب توجه عابران پیاده، یا کاستن سرعت اتومبیل ها



۲- جدول

نوع جدول با توجه به درجه خیابان و مصالح به کار رفته در سنگ فرش مجاور آن انتخاب می شود.

نوع خیابان

معمولاً از جدول های استاندارد، برای ایمنی در خیابان های درجه یک تا سه، بویژه خیابان های پر رفت و آمد که جمع کننده های اصلی هستند، استفاده می شود. برای خیابان های درجه چهار و پنج که جمع کننده های محلی هستند، راهپای دسترسی مسکونی و نیز زمین های پارکینگ، از گزینه های دیگری استفاده می شود.

بتن بیش از هر چیز دیگری در ساخت جدول ها به کار می رود، زیرا علاوه بر استحکام و دوام، ویژگی اقتصادی نیز دارد. جدول هایی که از سنگ گرانیت ساخته شده اند باید به عنوان بخشی از میراث شهر و به عنوان بادوام ترین جدول ها حفظ شوند.

آجر و قلوه سنگ، بهترین جایگزین بتن بویژه در نواحی مسکونی می باشند.

دفع آب های سطحی

ترکیبی از جدول ها و جویها، آب های باران را هدایت و توزیع می کنند. پروفیل هایی که این دو را ترکیب کنند، اقتصادی تر هستند.



۳- جوي ها

حداقل شیب عرضي یک جاده آسفالت معمولاً ۲ درصد است. شیب طولی جوي می تواند ۴/۰ درصد باشد. در زمین های مسطح برای جلوگیری از جمع شدن آب باران در یک نقطه، باید از اصل توزیع آب به جای جمع آوری آن استفاده کرد. در زمین های شیب دار برای کاهش سرعت آب باران و ایجاد امکان جذب آب های سطحی، می توان از جویهای شبکه بندی شده یا ناهمور استفاده کرد.

در نواحی که در سطح سنگ فرش درخت کاشته شده است، جوي ها می توانند سیستم های آبیاری کارآمدی باشند. از جوي های کاسه ای (کانیو) می توان برای جمع آوری آب های باران و آب جاری در معابر پیاده، سطوح پارکینگ و معابر درجه پنج که احداث در آنها ضروری نیست، استفاده کرد. این جوي ها معمولاً شیب ملایمی دارند و عمق آنها از ۵ تا ۷/۵ سانتی متر و پهناي آنها از ۳۰ تا ۹۰ سانتی متر است.

۴- پله‌ها

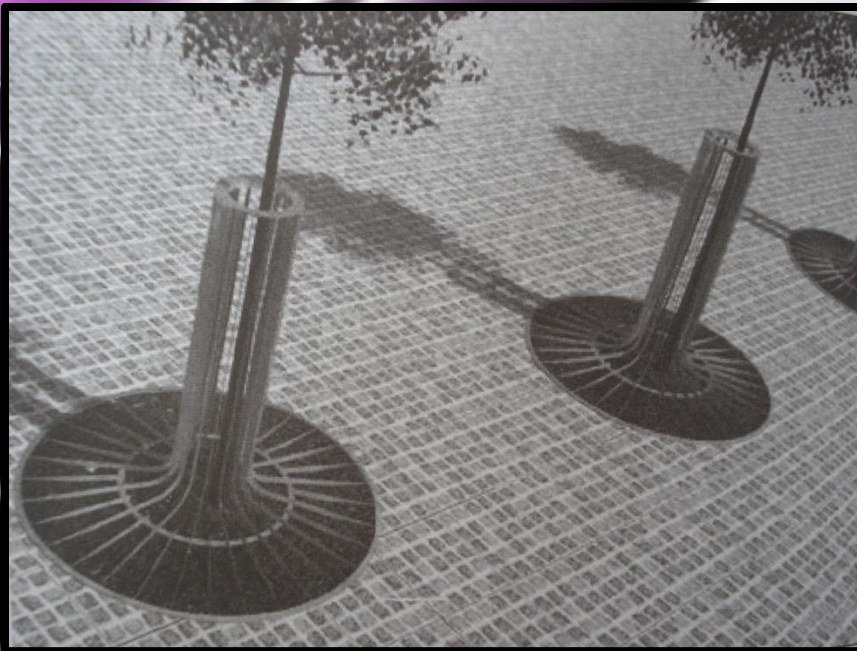
پله‌ها را باید بعد دیگری از سنگ فرش دانست که اختلاف سطح را حل کرده، به تعریف فضای یاری نموده و حتی محل‌هایی برای نشستن در هوای آزاد فراهم می‌آورند.



۵- حفاظت پیرامون درختان

شبکه‌های محافظ درختان

شبکه‌های محافظ درختان، برای حفظ پیوستگی سنگ فرش، حفاظت از ریشه‌ها و تامین تهویه آنها طراحی شده، همچنین آبیاری به وسیله آب روان سطحی را نیز امکان‌پذیر می‌سازند.



۶- محل‌های نشستن

طراحی محل‌های نشستن یا برای نشستن طولانی است یا برای زمان کوتاه. طراحی محل‌های نشستن طولانی، به امکانات راحتی بیشتری، نظیر صندلی‌های با پشتی و دسته برای پارک‌ها و خیابان‌های پیاده‌رو، نیاز دارد.

صندلی‌های زمان کوتاه، ساده‌تر و چندکاره می‌باشند، نظیر نیمکت‌هایی که در کنار گلدان‌ها و دیوارها می‌سازند یا نیمکت‌هایی موجود در ایستگاه اتوبوس.

صندلی‌ها را می‌توان به شیوه‌های مختلف مستقر کرد:

به طرف داخل برای گفت و گو

به طرف خارج برای دید منظر

صندلی‌های جدا از هم در ابعاد کوچک و در میان یا اطراف درختان

طراحی صندلی‌های مجزایی که با گیاهان ادغام می‌شوند و مکان دنج و آرامی را پدید می‌آورند.

از استقرار آزاد نیمکت‌ها باید احتراز کرد؛ زیرا این کار در نواحی پیاده‌رو موجب آشفتگی و سدمعیر می‌شود.

ابعاد و تناسب‌ها

صندلی‌ها در ابعاد بسیار متفاوتی ساخته می‌شود؛ اما مشخصات اصلی آنها خیلی کم تغییر می‌کند. در طراحی تجهیزات خیابانی هماهنگ، باید ابعاد انسانی را در نظر گرفت.

نیمکت‌های معمولی ۲/۱، ۱۸/۱، ۴/۲ متر طول دارند.



۷- گلدان ها

در مکان هایی که امکان کاشت درختان و بوته ها بطور مستقیم در داخلی زمین نباشد، می توان از جعبه های مخصوص کاشت گیاهان استفاده کرد. در داخل زمین نباشد، می توان از جعبه های مخصوص کاشت گیاهان استفاده کرد. همچنین از این جعبه ها برای ایجاد مانع، یا تعدیل تاثیرات ناشی از شیب و دیوارهای بلند نیز استفاده می شود.

گلدان ها جزئی ناگسستی از منظر خیابان را تشکیل می دهند و در پیوند با ظرف های آشغال صندلی ها، پله ها و دیوارهای حایل طراحی شده، استقرار می یابند.



۸- ظرف‌های زباله

ظرف‌های زباله باید در دید بوده، استفاده از آنها راحت باشد؛ اما نباید آلودگی ایجاد کنند.

در خط مستقیم کنار یک خیابان اصلی، می‌توان ظرف‌های زبالیه را در فاصله‌های ۳۰ متری مستقر کرد. تعداد ظروف زباله در کنار اغذیه‌فروشی‌ها، سینماها و شیرینی‌فروشی‌ها باید افزایش یابد.

حداقل گنجایش یک ظرف زباله در مرکز شهر باید ۵۰ لیتر باشد. در سطوح وسیع و در طول پیاده‌روهای شلوغ استفاده از ظرف‌های زباله پایه‌دار با ظرفیت ۵۰ تا ۱۰۰ لیتر مناسب‌تر است.



۹- تیرک‌ها

بمنظور ایجاد موانع، بر سر راه وسائط نقلیه تیرک نصب می‌کنند. تیرک‌ها را می‌توان به جای جداول یا در ترکیب با آنها استفاده کرد. برای عدم آسفتگی خیابان و جلوگیری از ایجاد موانع غیر لازم در آن، باید در مکان‌یابی تیرک‌ها دقت شود.

همچنین می‌توان از تیرک‌های کم ارتفاع به عنوان صندلی استفاده کرد و در مناطق پیاده‌رو یا پارکینگ، لوازم روشنایی کم ارتفاع، روی آنها نصب کرد.

فاصله گذاری

فاصله میان تیرک‌ها در جایی که لازم باشد مانعی بر سر راه دسترسی سواره ایجاد شود، تقریباً ۵/۱ متر است؛ اما اگر به همراه زنجیره یا نرده مورد استفاده قرار گیرند، فاصله آنها می‌تواند بیشتر شود.

مصالح

مواد مناسب برای ساخت تیرک‌ها که دوام خوبی دارند، عبارتند از:

بتن پیش ساخته: چنانچه در ساخت تیرک‌های بتنی از قالب استاندارد و واحد استفاده گردد، ارزان تمام می‌شود.

چدن: در ساخت این نوع تیرک، تنها باید از گرافیت کروی (چدن نشکن) استفاده کرد.

فولاد: تیرک‌های فولادی جانشین مناسبی برای نوع چدن است؛ اما دوام آن را ندارد.

در پیاده‌روها، ارتفاع تیرک‌ها می‌تواند بسیار کم باشد. این ارتفاع به ابعاد، تناسب‌ها و طراحی تیرک‌ها بستگی دارد. باید در نظر داشت که همیشه مقداری از ارتفاع تیرک را برای محکم کردن آن در زیر زمین قرار می‌دهند. هرچا احتمال برخورد اتومبیل‌ها با تیرک وجود داشته باشد، ارتفاع تیرک واقع در زیرزمین باید بیشتر باشد تا استحکام بیشتری بیابد.



۱۰- نرده‌ها

ایجاد مانع کالبدی یا حصار برای ایمنی، در هر جا نیاز است. چنانچه نخواهیم مناظر از دید پنهان شوند، از نرده کشی استفاده می‌کنیم.

از نرده و حصار برای نشان دادن یک مرز، ایجاد فضایی خصوصی، تعیین یک فضا یا حفاظت از یک محوطه استفاده می‌شود.

برای حفاظت از گیاهان و چمن‌ها و کنترل رفت و آمد عابران پیاده، احداث یک حصار کوتاه به ارتفاع حدود ۳۰ سانتی متر کافی است.



۱۱- دیوارها

دیوارها، موانع بصري و کالبدی در فضاهاي شهري محسوب مي‌شوند که حدود فضاهاي خصوصي و نیمه‌خصوصي را تعیین مي‌کنند. دیوارها را مي‌توان با دیگر اجزاي منظر، نظیر عناصر زیر ادغام کرد: گلدان‌هاي بلند، تغییرات سطح و نیمکت‌هاي به شکل صندلي- دیوار.



www.urmia.ir

www.urmia.ir

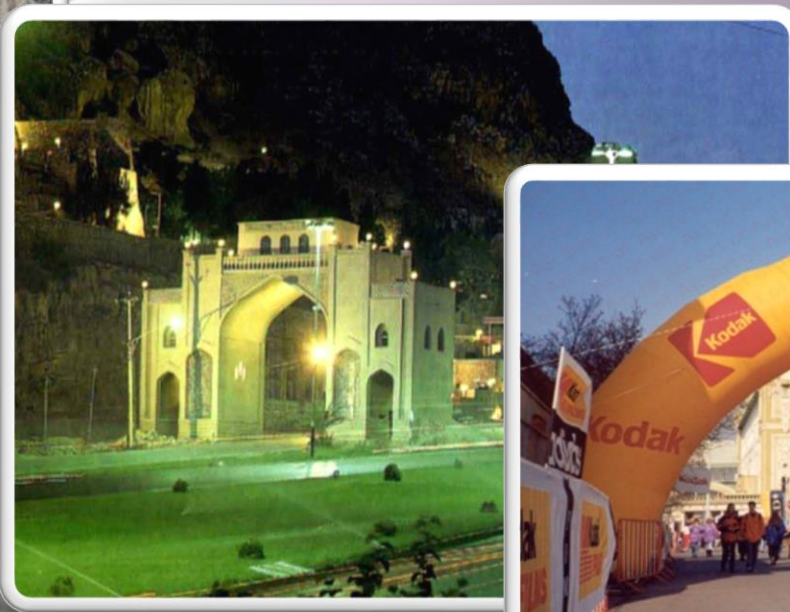
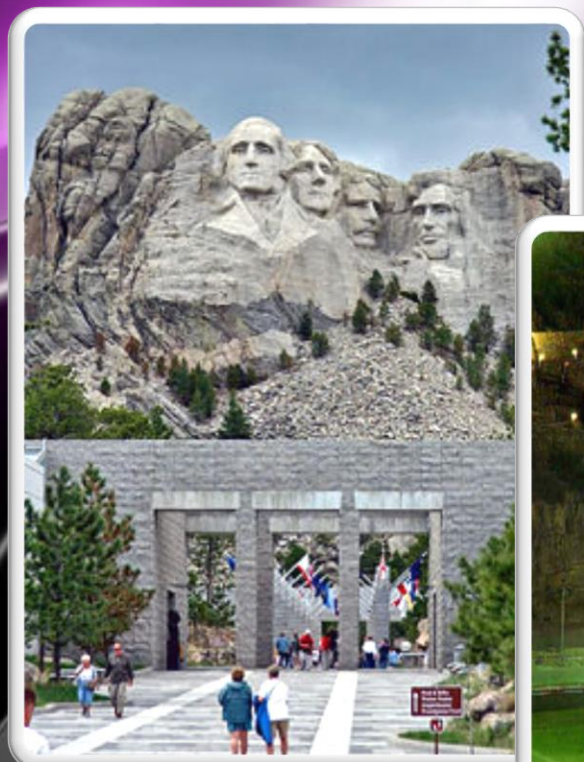
۱۲- دروازه‌ها

دروازه‌ها در فضاهای شهری، جاذبه‌های کانونی نیرومندی را تشکیل می‌دهند. آنها ممکن است با داشتن معماری و ساختاری متفاوت از پیرامون، جذب کننده ورود به مکان خاصی، مانند پارک باشند و یا حس ورود و جهت یابی را بیافرینند. همچنین از دروازه‌ها در کارکردهای دیگر نیز استفاده می‌شود؛ مانند:

به عنوان کیوسک‌های کنترل ورود و خروج و کیوسک‌های دریافت ورودیه (فروش بلیت).

به عنوان نشانه‌ای از آنچه در وراي دروازه وجود دارد، بطوري که منظره یا بخشی از آن را قاب می‌گیرد.

به عنوان امکان ورود و خروج از قسمت‌های مختلف یک فضای باز و ارتقاي این ویژگی.



۱۳- روشنایی

پایه‌های هماهنگ

برای تمامی پایه‌های چراغ در یک ناحیه مخصوص، باید از سیستم استاندارد استفاده کرد. این سیستم باید با پایه‌های ظروف زباله و پایه‌های علائم مختلف هماهنگ باشد تا تعداد پایه‌ها به حداقل برسد.

انتخاب و مکان‌یابی

سطح و نوع روشنایی، بیانگر عملکرد و خصوصیات ناحیه مورد نظر است. بطور کلی، روشنایی نواحی پیاده به دو دسته آسایشی و تزئینی تقسیم می‌شود.



Lranian Pictures



Photographer: Mostafa Meraji

[Http://Qom-barax.blogfa.com](http://Qom-barax.blogfa.com)



۱۴- سرپناه

سرپناه سازه‌ای دائمی، دراز مدت یا موقتی می‌باشد.

سرپناه دائمی، مانند: ردیف ستون‌های سرپوشیده (کلوناد)، پیاده‌روهای سرپوشیده (مسقف) یا دالان‌های عبور و سائط نقلیه از در ورودی تا مدخل ساختمان.

سرپناه دراز مدت، مانند: ایستگاه‌های اتوبوس، کیوسک‌ها و اتاق‌های تلفن.

سرپناه موقتی، مانند: دکه‌های واقع در بازارهای روز و چترهای کافه‌ها.

این سازه‌ها برای پناه عابران پیاده و محفوظ نگه‌داشتن آنان از آفتاب و باران ساخته می‌شوند. در هر حالت سرپناه‌ها را باید با جزئیات و مصالح ساختمانی خوب طراحی کرد تا در مقابل پوسیدگی و آسیب مقاوم باشند.



۱۵ - آب‌نماها

جنبه‌های مختلف در طراحی آب‌نماها:

جریان آب

آب جاری نور را جذب کرده، می‌درخشد و فضاها را فعال و پرتحرکی به وجود می‌آورد. در حالیکه آب راکد، فضای ساکت و آرامی پدید می‌آورد.

باد

در هنگام طراحی فواره‌های بلند یا آبشار، باید به مساله منحرف سازی آن توسط باد نیز فکر کرد. بویژه در نواحی شهری که لازم است بادنمایی در محل نصب کرد و ارتفاع فواره را متناسب با وزش باد تنظیم نمود.

در نواحی بادگیر، انتخاب آب‌پخش‌کن و فواره‌های مناسب به کاهش ترشح آب کمک می‌کند.

سر فواره‌های بلند معمولاً از تعدادی آب‌پخش‌کن تشکیل می‌شود. برای فواره‌های کوچک، نوعی اتصال دوش مانند، کافی است.



۱۶- آبخوري ها

ابخوري ها بايد بيرون از پياده روها مكان يابي شوند و استفاده از آنها آسان و قابل دسترسي معلولان و کودکان باشد. دليل مسائل بهداشتي، آبخوري ها بايد به يك دهانه آب پخش كن محافظ، مجهز باشند.

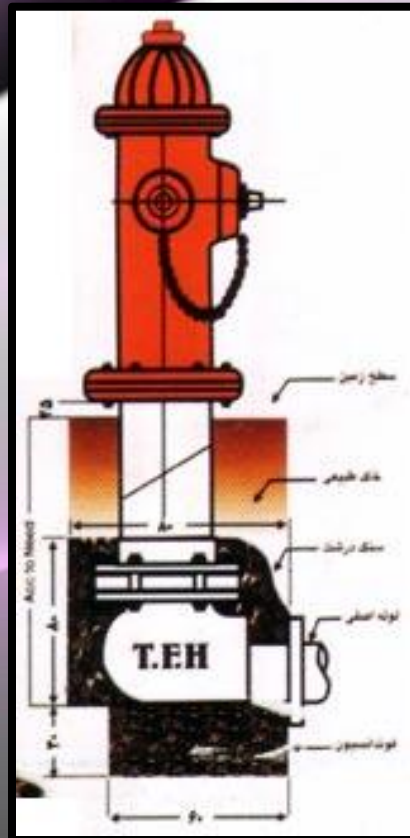
سرريز آب

تخليه آبهاي اضافي بايد از طريق آبخوري ها يا از طريق سرريز آب به يك جوي يا چاه مجاور صورت گيرد.



۱۷- شیرهای آتش نشانی

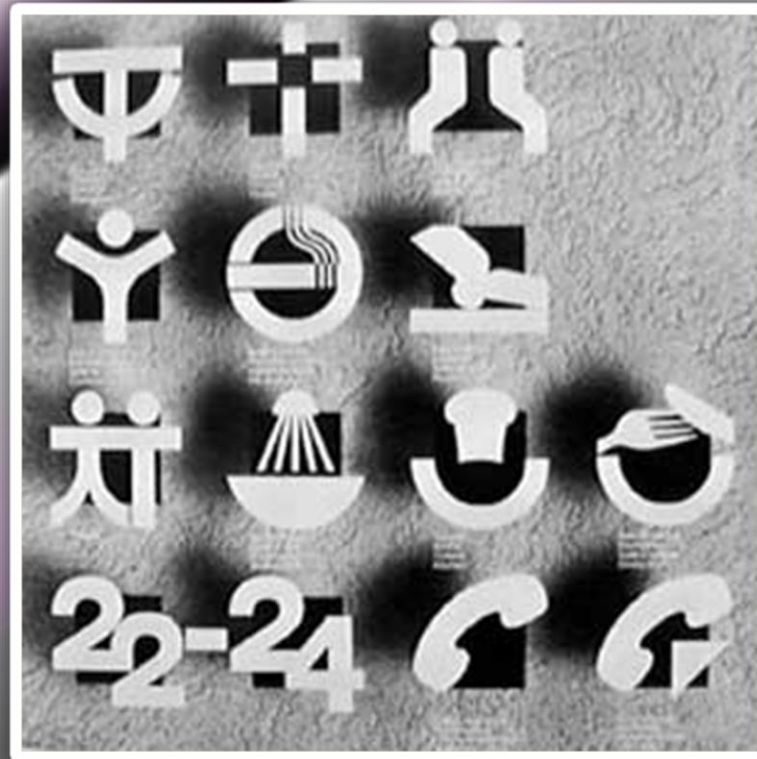
شیرهای آتش نشانی باید همسطح دیوار یا زیرزمین نصب شوند تا از ایجاد مانع و آشفته‌گی دور باشند، اما در مواقع اضطراری باید در دسترس و دید باشند. شبکه آبرسانی تا حد امکان باید پوشیده باشد تا احتمال آسیب پذیری آن به صفر برسد. مقررات سازمان آب، طراحی و مکان آنها را تعیین می‌کند.



۱۸- علایم

بهینه سازی

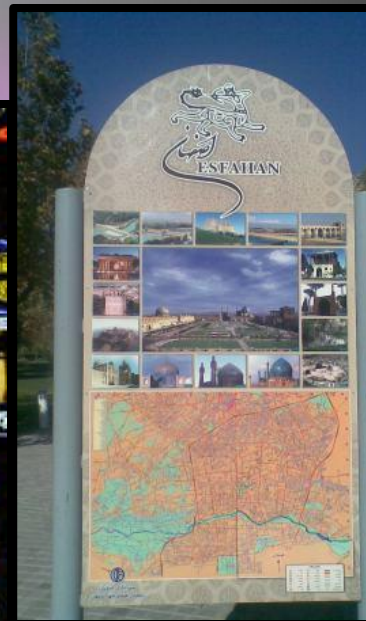
برای به حداقل رساندن آشفتگی و بی‌نظمی پایه‌ها، باید در طراحی علایم بهینه سازی کرد. به همین منظور می‌توان علایم را به دیوارها و ساختمان‌ها نصب کرد و یا آنها را همراه با دیگر تجهیزات خیابانی بر روی یک پایه مستقر ساخت.



۱۹- تابلوها

بمنظور شناخت و درک دقیق مساله تابلو، از یکسو باید به جزئیات تابلو مثل ابعاد، موضوع، رنگ، نورپردازی، حروف، اشکال و نوع ساخت پرداخت و از سوی دیگر ارتباط تابلو و ساختمان، ترکیب مجموعه تابلوها با هم و نقش تابلو در سیمای شهر را بررسی کرد. شکل‌های موجود در تابلوها پیش از آنکه یک مساله فنی باشد، یک مساله فرهنگی است و راه‌حل‌های آن به آموزش عمومی نیاز دارد. بطور کلی، امروزه اطلاع‌رسانی شهری به صورت یک شبکه پیوسته تعریف و طراحی می‌شود. اجزای این شبکه عبارتند از:

- ۱- تابلوهای راهنمای شهری
- ۲- تابلوهای علائم راهنمایی و رانندگی
- ۳- تابلوهای تبلیغاتی
- ۴- تابلوهای معرف فعالیت‌ها (عملکردها)ی تجاری- خدماتی



سایر مبلمان ها

- سایر مبلمان ها شامل باجه های پست، عابر بانک ها، کیوسک های پلیس و ... میباشند.



بررسی نظریه های مرتبط با موضوع

باید تدابیری مد نظر قرار بگیرد که معلول را قادر سازد بدون کمک گرفتن از شخص همراه در جامعه زندگی کند. معلولین حق دارند از امکاناتی برخوردار باشند که بتوانند به طور مستقل در جامعه زندگی کنند (قطعنامه مجمع عمومی سازمان ملل متحد-دسامبر ۱۹۷۵)



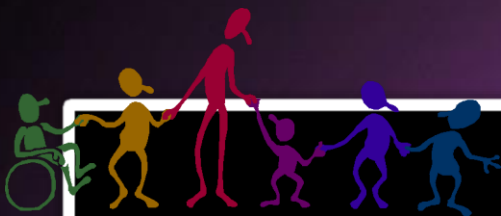
نمونه های موردی

Case studies



Iran

ایران



پلهای ارتباطی بین پناه‌رو و سواره‌رو

در پیش‌بینی پلهای ارتباطی بین پناه‌رو و سواره‌رو و حداکثر در هر ۵۰۰ متر فاصله، الزامی است

در برآیند پلهای ارتباطی و پناه‌رو باید بدون اختلاف سطح باشد، در صورت وجود اختلاف سطح رعایت ضوابط ذکر شده در فصل سطح شیب‌دار الزامی است

در هر حداقل عرض پلهای ارتباطی که در امتداد مسیر پناه‌رو نصب می‌شوند، برابر عرض پناه‌رو 1

باشد. حداقل عرض پلهای ارتباطی عمود بر مسیر پناه‌رو ۱۵۰ سانتیمتر باشد

در محل ارتباط پناه‌رو و سواره‌رو باید دارای علامت حسی قابل تشخیص برای نابینایان باشد

در ساختن پل یا سطح لغزنده ممنوع است

پل های ارتباطی سواره و پیاده

مناسب



نا مناسب



عبور آسان ناتوانان از خیابان



استفاده از رنگ



استفاده از چراغ عابر پیاده دستی

رفتن به آنطرف خیابان

مناسب



نا مناسب





ایستگاهها

۱- پایانه‌های اتوبوسرانی درون شهری عمومی پرتردد، احداث محل انتظار ایستگاه اتوبوس به عرض حداقل ۱۴۰ سانتیمتر و همسطح با کف اتوبوس الزامی است.

۲- شرایط دسترسی به محل انتظار مسافر در ایستگاههای اتوبوس شهری مطابق شرایط اتصال پیاده‌رو به سواره‌رو باشد

۳- در ایستگاههای قابل استفاده برای معلولان سرپناه حفاظ و نیمکت با ارتفاع ۴۵ سانتیمتر از کف الزامی است

۴- در محوطه پایانه‌های مسافربری برون شهری رعایت کلیه شرایط ۱-۵-۱ لازم برای امکان تردد معلولان الزامی است



توجه به حقوق معلولین در استفاده از
وسایل حمل و نقل عمومی
ایران-تهران



استفاده از سطوح شیبدار در ورودی ایستگاه های اتوبوس
ایستادن اتوبوس در کنار ایستگاه به صورت هم سطح



تلفن عمومی و صندوق پست

در در پایانه های اتوبوسرانی درون شهری مراکز شهری و نزدیک ساختمانهای عمومی پر تردد و مخصوص معلولان، پیش بینی تلفن عمومی و صندوق پست قابل استفاده برای معلولان با مشخصات زیر الزامی است.

۱. هر دسترسی به تلفن عمومی یا صندوق پست به صورت مسطح و یا با شیب مناسب برای معلولان صورت گیرد.

۲. پیش بینی فضای آزاد به ابعاد حداقل ۱۱۰ * ۱۴۰ سانتیمتر در جلو تلفن و یا صندوق پست الزامی است.

۳. حداقل عرض در باجه تلفن عمومی ۸۰ سانتیمتر باشد

۴. حداقل ارتفاع محل شکاف سکه یکصد سانتیمتر از کف باشد





پله

۱- وجود علائم حسّی در کف قبل از ورود به قفسه پله برای هشدار به نابینایان الزامی است عرض کف پله ۳۰ سانتیمتر و حداکثر ارتفاع آن ۱۷ سانتیمتر و حداکثر ارتفاع آن ۱۷ سانتیمتر باشد.

۲- حداقل عرض پله ۱۲۰ سانتیمتر باشد.

۳- ارتفاع دست انداز از کف پله برای کودکان ۶۰ سانتیمتر و برای بزرگسالان ۸۵ سانتیمتر باشد.

۴- حداکثر مقدار پله بین دو پاگرد باید ۱۲ پله باشد.

۵- حداقل عمق پاگرد پله ۱۲۰ سانتیمتر و در پله‌های دو جهته همعرض پله باشد.





سطح شیبدار

در حداقل عرض سطح شیبدار ۱۲۰ سانتیمتر باشد
در برای سطوح شیبدار تا ۳ متر طول حداکثر شیب ۸ درصد با عرض ۱۲۰ سانتیمتر باشد
در در سطوح شیبدار بیش از سه متر طول (تا حد مجاز ۹ متر) در ازای هر متر افزایش طول
سانتیمتر به عرض مفید آن اضافه و ۵ درصد از شیب آن کاسته شود
در پیش بینی یک پاگرد به عمل حداقل ۱۲۰ سانتیمتر و در هر ۹ متر طول از ای است و در سطوح شیبدار دو جهت عرض پاگرد برابر عرض سطح شیبدار
خواهد بود

در کف سطح شیبدار باید غیر لغزنده باشد

در سطوح شیبدار و درودی ساختمان باید مسقف باشد

شیبدار از ای است ۱۰ ارتفاع میل و سنگرو از کف سطح شیبدار برای شخص نشسته ۷۵ سانتیمتر برای شخص ایستاده ۸۵ سانتیمتر و برای کودکان ۶۰ سانتیمتر باشد

رہپ

مناسب



نامناسب



پل های عابر پیاده

مجهاز به پله برقی

معمولی



تیرک ها و موانع

نامناسب



ورودی های فضاهای عمومی

نامناسب



آبخوری ها

مناسب



نامناسب



مناسب‌سازی خیابان ایرانشهر-تهران

طرح مناسب‌سازی خیابان ایرانشهر به صورت پایلوت برای معلولان و جانبازان آماده می‌شود. مدیر کل معماری و ساختمان معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران با اعلام این که فاز اول این طرح تا پایان امسال اجرا می‌شود گفت: معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران با تشکیل ستاد مناسب‌سازی، سعی دارد تا شرایط مناسبی را از طریق ایجاد تناسب میان رمپ‌ها و سطوح برای افرادی که برای حرکت دچار مشکل هستند، ایجاد کند.





استفاده از بالا بر در ایستگاه های اتوبوس مخصوص معلولین و ناتوانان برزیل-کوریئیا



استفاده از ایستگاه های همسطح با کف اتوبوس و بالا بر و جایگاه مخصوص معلولین در اتوبوس

خیابان میشن - سانفرانسیسکو



نمایی زیبا از راه گرانیتی باز
آمیخته ای که از دو سویش
بیشه خیزران روئیده و در
سنگهای سخت و گلدانهای
برنزی فرو رفته است. این مسیر
گرانیتی با سطح شیبدارش قابل
استفاده برای معلولین نیز می
باشد.

یک راهکار قاطع

ایتالیا

در ایتالیا اگر پارکی برای معلولان متناسب سازی نشده باشد، شهردار آن منطقه را ۵ هزار یورو جریمه می کنند.



كانادا

۱- تمام پناه‌روها بدون استثنای رمپ دارند. که علاوه بر این ناتوانان برای دوچرخه‌سوارها و اسکیت‌بازها نیز مناسب است.

۲- تمام ساختمان‌ها مجهز به ورودی مخصوص معلولان هستند.

۳- در مکان‌های عمومی مانند مترو (ترن هوایی)، بین طبقات آسانسور وجود دارد.

۴- اتوبوس‌ها مجهز به یکی رمپ می‌باشند که از اتوبوس به سمت خیابان باز میشود.

۴- در اتوبوس ها و مترو یکی سری صندلی ها مخصوص افراد معلول و سالمندان در نظر گرفته شده است که با
علاجی از سایر اتوبوس ها مشخص شده است.



۵- اتوبوس ها مجهز به یکی رمپ می باشند که از اتوبوس به سمت خیابان باز میشود.

۶- در همه نقاط (مرکز خرید، رستوران و ...) یکی سری پارکینگ نزدیک به در ورودی مخصوص افراد معلول در نظر گرفته شده است که پارک هر وسیله نقلیه ای در این نقاط مجرمه دارد.



شهرسازی مشارکتی

با تکیه بر این شهرسازی همه اقشار در جریان برنامه ریزی ها و طراحی های شهر قرار می گیرند و اظهار نظر میکنند و به مسئولین حقوق شهروندان مختلف را یادآور می شوند و به همین منوال حضور معلولین در این جلسات میتواند مدیران مربوطه را با حقوق ناتوانان آشنا سازد.

دو راهکار نهایی

- ۱- حکومت مسئول و انسان گرایی که هر ج و مرج در آن راهی نداشته باشد.
- ۲- افراد مرتبط با معماری و شهرسازی شامل متخصصین و مسئولین مربوطه دست از منفعت طلبی های خود بردارند.

منابع

کتاب:

سعید نیا، احمد/طراحی فضاها و مبلمان شهری/انتشارات سازمان شهرداریهای کشور/۱۳۷۹
مرتضایی.رضا/رهیافتهایی در طراحی مبلمان شهری/انتشارات سازمان شهرداریهای کشور/۱۳۸۱
زنگی آبادی، علی-تبریزی، نازنین/طراحی و برنامه ریزی مبلمان شهری/انتشارات شریعه توس/۱۳۸۳

مقالات

افصح حسینی، فاطمه/مناسب سازی مبلمان و تجهیزات شهری/دانشگاه شهید بهشتی/

اینترنت

www.sctm.ir

www.pendar.net

www.undp.org.af

[www. Sainthelena.gov.sh](http://www.Sainthelena.gov.sh)