

میزان انطباق معابر شهری با نیاز جامعه معلولین و جانبازان

(مطالعه موردی شهر شیروان)

زکيه صفدرزاده

کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۱/۱۱/۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۱/۸/۱۲

چکیده

شهر مجموعه ای ترکیب شده از عوامل مختلف طبیعی، اجتماعی و محیطی است که ساخته دست انسان است که خود انسان عنصر اصلی آن میباشد که در این بین طراحی شهری نقش موثری ایفا می نماید. طراحی شهری بخشی از طراحی فضای کالبدی است که با رشته های مختلف علمی و هنری سرو کار دارد و بخش بسیار مهم و حساسی از هویت شهروندان یک شهر محسوب میشود. در طراحی شهری باید حداقل خدمات و امکانات شهری بصورت یکسان در اختیار تمام اقشار (بویژه جانبازان و معلولین) قرارگیرد و در عین حال تنوع و امکان انتخاب متفاوت را برای گروههای مختلف جامعه فراهم سازد. شهری ایده آل و مناسب باید که تمامی تعاریف فوق را در طراحی شهری خود داشته و نیز به گونه ای طراحی شود که فعالیت تمامی افراد جامعه از هر قشر و با هر محدودیتی رافراهم نماید. طراحی، یکی از شاخصه های عمده یک شهر میباشد که برای جانبازان و معلولین جسمی-حرکتی، دعوت کننده و قابل دسترس باشد و مانعی در حرکات و رفت و آمدهای روزمره آنان ایجاد نکند. یک شهروند جانباز و معلول، از حقوق اجتماعی برابری با سایر شهروندان برخوردار است و این حق و حقوق برابر، شامل امکان دسترسی آسان به اماکن مختلف شهری و معابر مناسب برای رفت و آمد این قشر جامعه میباشد. به جای دلسوزی برای این قشر بهتر نیست بستر مناسب برایشان مهیا نماییم؟ هدف از این مقاله بررسی ضوابط معابر پیاده برای معلولین و جانبازان شهر شیروان بصورت توصیفی و تحقیقی میباشد. پس از جمع آوری داده ها به روش کتابخانه ای و میدانی، به تجزیه و تحلیل آن مبادرت نموده و مورد بررسی قرار گرفته و این نتیجه اتخاذ گردید که مناسب سازی محیط برای معلولان و جانبازان باید در کلیه نقاط شهر شیروان لحاظ گردد و به یک یا دو خیابان اصلی شهر منتهی نگردد.

واژگان کلیدی: جانباز، معلول، معابر، مناسب سازی، رمپ، سطح شیبدار، شهر شیروان

مقدمه

بیان مساله

مناسب سازی به اصلاح معابر اطلاق میشود بطوریکه افراد معلول و جانباز قادر باشند تا آزادانه و بدون خطر در محیط پیرامون خود اعم از اماکن عمومی - معابر - محیط شهری و ساختمانهای عمومی حرکت کنند و از تسهیلات محیطی - اجتماعی - فرهنگی و اقتصادی با حفظ استقلال فردی لازم بهر مند شوند. با توجه به شمار معلولین و جانبازان و افراد کم سن و ناتوان براساس مطالعات سال ۱۳۸۶ از ۹۰ هزار مکان ارزیابی شده ، فقط ۲۹۰۰ مکان برای تردد معلولان و جانبازان کشور مناسب می باشد.

متأسفانه شهرداریها در خصوص مناسب سازی محیط های شهری برای معلولان و جانبازان اقدام موثری انجام نداده اند . این درحالیست که براساس ماده ۲ قانون جامع حمایت از حقوق معلولین . تمامی وزارتخانه ها و سازمانها و موسسات و شرکتهای دولتی و نهادهای عمومی و انقلابی موظفند در طراحی و تولید و احداث ساختمانها و اماکن عمومی و معابر و وسایل خدماتی بنحوی عمل کنند که امکان دسترسی و بهره مندی برای تمامی افراد دارای معلولیت ایجاد گردد.

اگر معیارها و ضوابط فنی به هنگام طراحی ساختمانها و ابنیه در نظر گرفته شود به مراتب هزینه کمتری نسبت به بازسازی یا نوسازی یک بنای تکمیل شده یا ایجاد تغییرات بعدی خواهد شد. لذا توجه به نکته اساسی در امر مناسب سازی محیط ضروری است:

۱- بسیاری از ویژگی هایی که معابر، بناها و فضاهای شهری را برای معلولین و جانبازان دست یافتنی میکند، استفاده از آنها را نه تنها برای معلولین و جانبازان ، بلکه برای دیگران نیز موافق تر و سازگارتر می نماید. از جمله افراد مسن ، زنان باردار ، افرادی که کودکان خود را با کالسکه حمل میکنند و.....

۲- متأسفانه در کشور ما عدم رعایت ضوابط فنی از لحاظ احداث معابر و ساختمانها و عدم توجه به استفاده همگانی از محیط های آموزشی ، تفریحی، اشتغال و..... موجب شده که نه تنها معلولین و جانبازان بلکه بعضا برخی افراد سالم نیز به محیط خانه محدود شده و به اشخاص منزوی و دور از دیگران مبدل گردند (زندیه ، ۱۳۸۵: ۱۸). شهر شیروان نیز برای رفت و آمد افراد جانباز و معلول که محدودیت هایی در حرکت و تردد دارند به هیچ وجه مناسب نیست . حال این سوال مطرح است که به چه میزان معابر شهر شیروان برای استفاده معلولان و جانبازان انقلاب اسلامی مناسب سازی شده است؟

معلول کیست و معلولیت چیست؟

معلول کسی است که به علت ضایعه ای ارثی یا اکتسابی نتواند از عهده کاری برآید که سایر افراد هم سن او با معلومات و تجربیات مساوی انجام می دهند. واژه معلولیت به معنی مانع و سد نیست.. فقط جانبازان و معلولان به علت وجود موانع و اختلالات مختلف ذهنی، حرکتی، حسی و عاطفی در موانع شهری قادر به رقابت با سایر افراد نیستند و در نتیجه در مسابقه زندگی عقب می مانند. معلولان انواع گوناگون هستند از جمله: فقدان عضو، ناراحتی های ستون فقرات، انواع فلج و ضایعات عصبی-حسی، بیماران ریوی، اختلالات حاد ریوی، ناراحتی های عروقی و خونی، جذامیان، قربانیان اختلالات کروموزومی، معتادان، متکدیان، بزهکاران، زنان خیابان و... (میلانی فر ۱۳۷۴، پاکزاد ۱۳۶۸)

آمار معلولان

تعداد معلولان هر جامعه با توجه به تعریفی که از معلولیت ارائه می شود متفاوت است. در کشورهای در حال رشد معمولاً معلولیت های بارز جسمانی مورد بررسی و شمارش قرار می گیرند. در حالی که در کشورهای پیشرفته علاوه بر معلولیت های بارز جسمانی به سایر نارسایی های جزئی نیز توجه می شود. ولی تعداد معلولان به طور چشمگیری افزایش می یابد. آمار سال های دهه ی ۱۹۸۰ میلادی گزارش می دهد که در کشور پاکستان و پاناما و پرو نسبت جمعیت معلول در کل جامعه کمتر از ۱٪ است در حالی که در آمریکا ۸٫۵٪، کانادا و استرالیا ۱۳٫۲٪، فرانسه ۶٫۵٪، یونان ۱۰٪، نروژ ۸٫۹٪ و در اتریش ۲۰٪ است. این تفاوت ها نشان دهنده تنوع و پراکندگی در مفاهیم و تعاریف معلولیت در کشورهای مختلف است (حاج میرفتاح، ۱۳۶۸).

در سرشماری سال ۱۳۶۵ شمسی ایران که در آن افراد نابینا، ناشنوا، قطع دست یا پا نقص پای راست و یا چپ یا فلج کامل معلول شناخته شده اند از هر ۱۰۰۰۰۰ نفر جمعیت حدود ۸۹۳ نفر معلول بودند. در سرشماری سال ۱۳۷۵ شمسی که افراد نابینا ناشنوا معلول جسمی-حرکتی و عقب ماندگی ذهنی معلول محسوب شده اند از هر ۱۰۰۰۰۰ نفر جمعیت حدود ۹۳۵ نفر معلول بودند. علل معلولیت ها عبارت اند از:

۲۱٫۶٪ مادرزادی

۴۰,۹٪ بیماری

۲۸,۲٪ سوانح

۹,۱٪ نا مشخص.

در شهرها به ازای هر ۱۳۰ نفر یک نفر و در روستاها به ازای هر ۹۸ نفر یک نفر معلول وجود دارد. استان ایلام با ۳۰۳۷ نفر معلول در هر ۱۰۰۰۰۰ نفر بیشترین معلول را در ایران داراست و سپس اصفهان، بوشهر، هرمزگان و خوزستان قرار دارند. استان گیلان و بلوچستان کمترین فراوانی معلولان را دارند. از نظر سن در گروه سنی ۲۴-۲۰ مردان بیشترین تعداد معلولان را حائز هستند. مردان نسبت به زنان درصد معلولیت بالاتری دارند. در مقابل هر ۱۰۰ زن معلول ۱۷۰ مرد معلول وجود دارد (مرکز آمار ایران ۱۳۶۵ و ۱۳۶۷).

بر اساس آمار سازمان بهداشت جهانی در حال حاضر بیش از ۶۵۰ میلیون فرد معلول (تقریباً ۱۰ درصد جمعیت جهان) وجود دارد و برآورد می شود که تا سال ۲۰۵۰ بر تعداد افرادی که به معلولیت های شدید دچار هستند به شدت افزوده شود. در طراحی محیط معمولاً با چهار گروه از معلولین و جانبازان سر و کار داریم.

۱- معلولین جسمی و حرکتی (ارتوپدیک)

معلولین جسمی - حرکتی را به دو گروه بزرگ معلولین نیمه متحرک و معلولین استفاده کننده از صندلی چرخدار تقسیم می شوند. از آنجا که بیشترین مشکل حرکتی را افراد معلول استفاده کننده از صندلی چرخدار دارند و پردردسرتترین وسیله کمکی از نظر حجم، وزن و اشغال جا صندلی چرخدار است؛ (سورنسن، ۷۰)

- معلولیت جسمی در یکی از اعضای حرکتی مخصوصاً در پاها

- استفاده کنندگان از ویلچر (Wheelchair users)

- کودکان و افراد کهنسال، که کودکان اکثراً به علت کم توجهی و شیطنت و کهنسالان به خاطر ناتوانی و کهولت در حرکت در پیاده روهای شهر دچار مشکل هستند.

- زنانی که نوزادان خود را در کالسکه حمل می کنند و همچنین زنان در دوره ای از بارداری. با این حساب درصد بالای از شهروندان، بسیار بیشتر از آنچه که در آمارها (۱۰ درصد) ذکر می شود با

محدودیت در عبور و مرور از معابر خصوصاً پیاده روها که نقش مهمی در حرکت پیاده دارند روبرو هستند.

۲- معلولین حسی (دیداری و شنیداری)

- نابینایان (The sightless)

- کم بینایان (The partially sighted)

- ناشنویان (The hearing impaired)

۳- معلولین ذهنی (mental cripple)

۴- معلولینی که ترکیبی از مشکلات ذکر شده را دارا می باشند.

ضوابط استاندارد طراحی شهری برای جانبازان و معلولان:

پیاده روها:

- حداقل عرض مفید پیاده روها باید ۱۲۵ سانتیمتر باشد
- نصب موزائیک های سکه ای و برجسته در پیاده روها جهت عبور نابینایان به عرض حداقل ۸۰ سانتیمتر
- عدم وجود اختلاف سطح بین پل ارتباطی پیاده رو و سواره رو
- عدم وجود مانع در پیاده روها
- وجود دوپارکینگ ویژه معلولین در هر ۵۰۰ متر در کنار خیابان اصلی با نصب علامت مخصوص
- ارتفاع حداقل ۲۱۰ سانتیمتری جهت پیش آمدگیها مانند (تابلو - علائم و سایه بان مغازه ها
- عدم وجود جزیره های وسط خیابان در محل خط کشی عابر پیاده
- عدم وجود مانع و پوشش مناسب کف پیاده روها از مصالح سخت و غیرلغزنده
- پیش بینی پل ارتباطی بین پیاده رو و سواره رو حداقل در هر ۵۰ متر
- خط کشی قابل تشخیص جهت تردد معلولین و جانبازان خصوصاً نابینایان در محل عبور عابر پیاده

سطح شیبدار

- حداکث شیب رمپ ۸٪/با عرض ۱۲۰ سانتیمتر

- پیش بینی پاگرد در سطح شیبدار بالاتر از ۱۰ متر
- تعبیه حداقل عرض ۱۵۰ سانتیمتری در سطح شیب دار دارای پیچ
- نصب میله دستگرد در دو طرف سطح شیب دار با ارتفاع ۸۰ سانتیمتری و قطر ۳/۵ سانتیمتری و حداقل فاصله میله و دیوار ۴ سانتیمتر
- مسقف و غیر لغزنده بودن سطح شیب دار

ساختمانهای عمومی (مطب پزشکان - ادارات - مساجد - سرویسهای بهداشتی و)

- حداقل عرض ۱۶۰ سانتیمتری درب ورودیها
- حداکثر آستانه درها ۲ سانتیمتر
- حداقل عرض راهروها ۱۲۰ سانتیمتر
- غیرلغزنده بودن کف راهروها و سالن ها و
- باز شدن درب سرویسهای بهداشتی روبه بیرون
- هم کف بودن درب ورودی
- پیش بینی حداکثر ارتفاع ۱۰۵ سانتیمتر در پیشخوان بانک ها، باجه های پست ، فروشگاهها و باجهای فروش بلیط

اهمیت طرح های مناسب برای عابرین پیاده

طرح های مناسب برای عابرین پیاده نه تنها شامل احداث تسهیلات جدید بلکه شامل اصلاح تسهیلات موجود عابرین می گردد. زیرا در صورتی که دسترسی های عابرین پیاده افزایش یافته و شرایط مناسب تری برای آنان فراهم شود طبعا تعداد بیشتری از عابرین از تسهیلات موجود و مکانهای در نظر گرفته شده برای پیاده روی استفاده خواهند کرد.

لازم است تسهیلات عابرین پیاده ایمن جذاب و مناسب باشد تا به سهولت مورد استفاده قرار گیرد. در صورتیکه طراحی تسهیلات عابر پیاده اصولی و صحیح باشد دوام آن بیشتر و حفظ و نگهداری آن نیز آسانتر خواهد بود. بدیهی است در صورتیکه طراحی و ارائه تسهیلات عابر پیاده ضعیف باشد عابرین پیاده هنگام استفاده از آن احساس نا امنی و عدم آسایش می نمایند و لذا میزان استفاده آنان از اینگونه

تسهیلات کاهش خواهد یافت. تسهیلات نا کارآمد با طراحی ضعیف باعث میشود عابران پیاده از آن استفاده نمایند و این امر باعث هدر رفتن سرمایه میشود.

عواملی که در طراحی تسهیلات عابر پیاده باید مورد توجه قرار گیرد عبارتند از: ویژگی ها و مشخصات محل تراکم منطقه مبدا و مقصد سفر های عابران پیاده، میزان استفاده عابرین از تسهیلات موجود و همچنین تعیین میزان افزایش استفاده از تسهیلات عابر پیاده در صورت اصلاح و بهبود اینگونه از تسهیلات.

خط مشی های اصلی در طراحی مسیرهای عابران پیاده در معابر شهری شامل موارد زیر است:

- ایجاد مسیرهای مناسب برای حرکت عابران پیاده
- توجه به نیازهای عابرین پیاده در کلیه تسهیلات حمل و نقل
- اولویت دادن به طرح های حمل و نقل که مورد استفاده عابرین قرار میگیرد.
- ایجاد مسیرهای پیوسته عابر پیاده
- افزایش ایمنی و تردد عابرین پیاده
- حمایت از طرحهای کاربری زمین و حمل و نقل که تسهیلات عابر پیاده در آنها منظور شده باشد.
- فراهم آوردن دسترسی آسان و مسیری مناسب برای معلولین و افراد کم توان
- ایجاد دسترسی مناسب بین کریدورهای عابر پیاده و سیستم های حمل و نقلی مختلف (ایستگاههای اتوبوس و تاکسی و..)
- طراحی مسیر عابر پیاده بر اساس پارامترهای اصلی ترافیکی (مانند حجم عابر پیاده، کاربری زمینهای اطراف و....)

تامین تسهیلات کارآمد برای عابر پیاده

برای این که تسهیلات عابران پیاده دارای کارایی لازم باشند باید طراحی و نگهداری از آنها مناسب بوده و در نتیجه باعث فراهم آوردن ایمنی عابرین گردد. به طور کلی موارد زیر باید در تسهیلات عابر پیاده رعایت شود:

- عرض مناسب کریدورهای عابر پیاده با توجه به تقاضای استفاده از آنها

- رو سازی مناسب کریدورهای عابر پیاده به منظور افزایش ایمنی عابران
- جداسازی کامل پیاده رو ها و گذرگاههای عریض عابرین پیاده از سطح سواره رو
- برداشتن و حذف موانع موجود در پیاده رو ها
- مکان یابی صحیح پل ها و زیر گذرهای عابر پیاده. در صورتی که مکان یابی پل ها و زیر گذرها دقیق و مناسب نباشد چنین تسهیلاتی بدون استفاده میماند به همین دلیل باید این تجهیزات در مکان هائی که عابران پیاده با مشکل ایمنی مواجه هستند یا مراکز با جذب سفر بالا و یا مکان هایی که امکان عبور ایمن عابران پیاده از عرض معبر وجود ندارد نصب گردند.
- طراحی گذرگاههای عابرین پیاده در مناطق تجاری با توجه به توسعه بافت منطقه و کاربری های موجود و زیبایی های بصری محیط لازم است اجرا شود.
- استفاده صحیح و بجا از چراغ های راهنمایی برای عابرین پیاده (چراغ های راهنمایی عابرین که توسط فشار دادن دکمه ای فعال میشوند) نصب این چراغها زمانی که ایمنی عابران پیاده با مشکل مواجه است و تردد عابران پیاده در عبور وسایل نقلیه اختلال ایجاد مینماید در معابر شهری لازم است.
- جدا سازی فیزیکی مسیر حرکتی طولی عابرین پیاده از ترافیک وسایل نقلیه
- ارائه تسهیلات خاص ویژه عبور افراد معلول و سالمند در کریدورهای (دالان) عابر پیاده
- خط کشی و نصب تابلوهای مناسب برای مشخص کردن مسیرها و گذرگاههای عابر پیاده
- تامین کیوسک های اطلاع رسانی، تابلوها، نقشه های راهنما و غیره که میتواند عابرین را راهنمایی کند.

نیازهای عابرین پیاده

هنگام طراحی تسهیلات عابرین پیاده این مطلب را باید در نظر گرفت که نیازهای عابرین پیاده که طیف گسترده ای دارد کدامند و زمانی تسهیلات مخصوص عابرین پیاده موفق میشود که قابلیت انعطاف برای برآورده کردن نیازهای کلیه گروههای عابرین (جانبازان و معلولین) را داشته باشد.

برخی از شهروندان اکثر سفرهای خود را به صورت پیاده انجام میدهند. برخی از سالمندان، کودکان و نوجوانان، معلولان جسمی و افرادی که توانایی خرید اتومبیل را ندارند جزو این گروه از شهروندان محسوب میشوند.

نیازهای اصلی و اولیه عابرین پیاده بسیار متفاوت است و میتوان به مواردی از جمله نیاز به: مسیرهای پیاده روی ایمن، راحتی محل‌های مناسب برای پیاده روی، وجود سرپناه و محل نشستن، محیط تمیز و جذاب، دسترسی به وسایل حمل و نقل عمومی، مناظر و جذابیت‌های بصری برای تماشا (هنگام پیاده روی) و امکان برقرار کردن ارتباط‌های اجتماعی با سایر شهروندان و .. با توجه به شرایط و خصوصیات جسمانی بسیار متنوع میباشد.

در طراحی تسهیلات عابرین پیاده باید به این نکته توجه شود مسیرهای پیاده روی باید قابل استفاده برای کلیه افراد باشد. در صورتی که در پیاده روی پله وجود دارد باید در کنار آن رمپی با شیب مناسب برای عبور افراد معلول وجود داشته باشد همچنین کف سازی پیاده روی به صورتی انجام گیرد که افراد نابینا نیز قابلیت استفاده از پیاده روی را داشته باشند (به ویژه در مناطق مرکزی شهرها). در کنار ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی پله‌های ارتباطی موجود باشد تا عابران پیاده بتوانند از پیاده روی به ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی دسترسی داشته باشند.

در اغلب کشورهای جهان پیاده روی به عنوان یک روش حمل و نقلی مورد توجه قرار گرفته است و به منظور کاهش مصرف انرژی تراکم و آلودگی هوا افراد به پیاده روی و استفاده از کریدورهای عابر پیاده تشویق میشوند.

در شهرهای ایران متأسفانه به دلایلی استقبال از تسهیلات پیاده روی عابر پیاده کم میباشد لذا لازم است مدیران شهری با احداث مسیرهای مناسب پیاده روی و یا اصلاح در کریدورهای عابر پیاده موجود به طوری که قابل استفاده برای کلیه گروه‌ها باشد اقدام به تشویق مردم به استفاده از کریدورهای عابر پیاده در انجام سفرهای روزانه نماید. اهم دلایل کمی استفاده از تسهیلات عابر پیاده در ایران را میتوان موارد ذیل برشمرد:

الف- کمبود تسهیلات عابر پیاده: که عبارتست از فقدان پیاده روی و مسیرهای عابر پیاده عدم وجود سیستم پیوسته ای از تسهیلات عابرین پیاده و یا عدم وجود تسهیلات مجزا شده عابرین برای انجام سفرها. همچنین دلیل دیگر این است که مسیرهای عابر پیاده برای کلیه گروه‌های استفاده کننده تجهیز نشده اند.

ب- کمبود انگیزه: به این دلیل که مسیرهای عابرین پیاده از ایمنی کافی برخوردار نمیشوند و نیز به علت عرض نامناسب کریدورهای عابر پیاده و وجود تراکم زیاد در آنها و یا عدم وجود روشنایی کافی در

مسیرهای عابر پیاده کاربران انگیزه کافی برای استفاده از کریدور های عابر پیاده را ندارند. و مسیرهای عابر پیاده مورد استقبال آنها قرار نمیگیرد.

توجه مدیران شهری به این دو نکته در طراحی مسیرهای عابر پیاده موجب میگردد تا مسیرهای عابر پیاده از تسهیلات لازم برای استفاده گروههای مختلف برخوردار باشند و همچنین انگیزه لازم برای استفاده کنندگان چه از لحاظ ایمنی و چه از لحاظ زیبایی فراهم شود.

جدول شماره ۱: ویژگیهای فضای مناسب برای تردد عابران پیاده

ویژگی های فضاهای مناسب عابر پیاده	
آینده نگری	احداث تسهیلات عابرین پیاده جهت برطرف کردن نیازها و احتیاجات آنان در زمان حال و آینده
برقراری ارتباط بین کاربری های مختلف	فراهم کردن امکانات دسترسی و تردد عابرین پیاده به مرکز خرید، سیستم های حمل و نقلی، مراکز جذب سفر از طریق کریدور های عابر پیاده
پیوستگی سیستم	ایجاد یک سیستم کامل و بهم پیوسته از مسیرهای عابر پیاده به منظور افزایش سفرها به صورت پیاده
کوتاه کردن سفرها با ایجاد دسترسی مناسب	فراهم کردن ارتباط بین مبدا و مقصد سفرها با کوتاه ترین مسیر پیاده روی
جدا سازی مسیر عابر پیاده از جریان ترافیک	حذف و کاهش مسیرهای سواره رو که پیاده روها و تسهیلات عابر پیاده را قطع میکنند و جدا سازی کامل مسیر عابر پیاده از مسیر سواره رو
الگوهای کاربری زمین با در نظر گرفتن راحتی عابرین	استفاده از الگوهای کاربری زمین مثل کاربری شطرنجی یا بلوکهای کوچک در مراکز تجاری و مرکز شهر به منظور افزایش تردد عابرین به صورت پیاده
کار آئی مطلوب تسهیلات عابرین	ایجاد مشخصات زیر در تسهیلات عابر پیاده: عرض کافی، مسافت دید مناسب، شیب صحیح، عدم وجود نقاط کور، سیستم زهکشی و رو سازی مناسب و غیره
مشخص کردن مسیرهای عابر پیاده	استفاده از تابلوها، علائم خط کشی، بازتاب ایمنی و مسیر نمای کافی در تسهیلات عابرین پیاده

در طراحی مسیرهای تردد عابران پیاده باید به نکات زیر توجه گردد:

۱- مسیرهای عابرین پیاده باید دارای عرض کافی باشند لازم است عرض این مسیرها با توجه به کاربری های زمینهای اطراف و نیز با توجه به حجم موجود عابرین پیاده، طراحی شود تا از سطح سرویس مناسبی برخوردار باشد و برنامه ریزی در خصوص برآورده نمودن نیازهای عابران پیاده حد اقل برای یک دوره ۵ ساله صورت پذیرد

۲- مسیرهای عابر پیاده باید طوری طراحی شود تا پیوستگی میان پیاده روها، خط کشی های عابر پیاده، پلهای زیر گذر و رو گذر و سایر تسهیلات فراهم شده برای عابران پیاده به وجود آید این مسئله میتواند با نصب نرده، پلهای ارتباطی مناسب در میسر عابران پیاده بر روی کانالهای زهکشی و .. تامین گردد.

۳- مسیر عابران پیاده حتی الامکان باید طوری طراحی شود تا کوتاه ترین مسیر را برای عبور عابران پیاده فراهم نمایند

۴- مسیرهای عابر پیاده باید به طور کامل از مسیر وسایل نقلیه به وسیله جدول، باغچه، جوی آب و... جدا شود و مسیر ایمن برای عبور عابران فراهم نماید.

۵- مسیرهای عابران پیاده لازم است طوری طراحی شوند که قابلیت استفاده برای گروههای مختلف مردم سالمندان و معلولین و... را داشته باشند و در طراحی آنها وجود عرض کافی برای عبور عابران پیاده، شیب مناسب، روسازی و زهکشی مناسب و... لحاظ شود.

۶- مسیرهای عابران پیاده لازم است توسط خط کشی ها، تابلوها، علائم بازتابنده و تجهیزات ایمنی هم برای رانندگان و هم برای عابران پیاده مشخص گردد.

۷- مسیرهای عابران پیاده باید از ایمنی کافی برخوردار بوده و روشنایی کافی برای آنها تامین گردد همچنین در نقاطی در معبر که عرض سواره رو زیاد میباشد و حجم تردد عابران پیاده از عرض معبر قابل توجه بوده و یا مراکز جذب سفر عمده در طرفین معبر موجود میباشد لازم است از پلهای رو گذر و یا مسیرهای زیر گذر به شکل مناسب و به ایمنی کافی استفاده گردد.

۸- در صورت انجام مطالعات کافی در محدوده مرکزی شهرها میتوان بعضی از معابر را تنها به عابرین پیاده اختصاص داد و از ورود وسایل نقلیه به آن معابر جلوگیری نمود بدین منظور لازم است از راهکارهای مدیریتی برای توسعه پیاده روی استفاده نمود.

۹- برای عبور ایمن عابران پیاده از عرض معابر شهری در صورتی که سرعت وسایل نقلیه و یا عرض معابر زیاد باشد لازم است از روشهای آرام سازی ترافیک برای وسایل نقلیه استفاده شود. روشهای آرام سازی ترافیک طی دستور العمل های جداگانه ای توسط دفتر حمل و نقل وزارت کشور تهیه و به استانهای کشور ارسال شده است بدین منظور در صورتی که حجم عابران پیاده در نقطه ای از معبر زیاد بوده و با مشکل ایمنی یا تداخل با وسایل نقلیه مواجه باشند میتوان از چراغهای راهنمایی مخصوص عبور عابران پیاده استفاده نمود

۱۰- ارتباط مناسبی بین کریدور های عابر پیاده و ایستگاههای حمل و نقل عمومی در سطح معابر لازم است ایجاد شود.

بهتر است کریدورهای عابر پیاده تبدیل به فضاهای جذابی برای عبور استفاده کنندگان گردد. بدین منظور لازم است کریدورهای عابر پیاده به مبلمان شهری و فضای سبز مناسب مجهز گردند و همچنین در پاکسازی و حفظ و نگهداری آنها اقدامات مقتضی صورت پذیرد.

معابر اصلی شهر شیروان و نیاز جامعه جانبازان و معلولین

شهر شیروان با داشتن جمعیتی حدود ۸۳ هزار نفر که ۴۵۵۰ نفر جانباز و معلول شناخته شده و تعیین درصد شده دارد و یک تعداد از افرادی که از جامعه گریزان بوده اند نامشان جایی ثبت نشده است و یا افراد مسن که به سختی راه میروند و یا مادران بارداری که از ترس مانع قدم به خیابانها نمی گذارند و آن گروه از مادرانی که با کالسکه فرزندانشان را حمل میکنند یک جامعه نسبتاً بزرگی را تشکیل میدهند. در این فصل سعی شده است معابر اصلی شهر شیروان را که پر رفت و آمد ترین نقاط شهر محسوب میشوند را به تصویر کشیده شود. بعلت گسترده بودن محدوده شهر از پارامتر معابر خیابانهای اصلی شهر (شمالی - جنوبی) استفاده شده، شهر شیروان را به چندین منطقه تقسیم نموده و خیابانهای اصلی را بصورت شمالی و جنوبی مورد بررسی قرار داده و سعی شده نقاط قوت و ضعف به تصویر کشیده شود مشکلاتی که این افراد با آن دست به گریبانند شناسایی و علل آن مورد بررسی قرار گیرد. این تحقیق بصورت مشاهده و میدانی کار شده و براساس یافته ها و مشاهدات عینی مشکلات هر منطقه بصورت ذیل تعیین درصد شده است.

جدول شماره ۲- مشکلات هر منطقه مشاهدات عینی

نام	درصد
خیلی ضعیف	صفر
ضعیف	۲۵
متوسط	۵۰
خوب	۷۵
عالی	۱۰۰

ویژگیهای معلولین و جانبازان شیروانی

معلولان و جانبازان شیروانی به دلیل شرایط خاص جسمی و حرکتی در ارتباطات اجتماعی خود با مشکلاتی مواجه هستند. بنابراین باید با طراحی فضای شهری و تعبیه و تجهیز امکاناتی که موجب ایجاد فضای راحت و آسان برای معلولان شود و در اختیار گذاشتن وسایل و امکانات، زمینه را برای حضور آنان در عرصه‌های مختلف فراهم کرد شیروان دارای ۳۹۰۴/۱ کیلومتر مربع وسعت است وجود جویهای هدایت کننده آب در میان کوچه ها، وجود اختلاف سطح در معابر، اختلاف سطح و ناهمواری آسفالت یا سنگفرش کف پیاده روها، و نیز در سطح معابر و یا در ورودی ساختمانهای عمومی، وجود جوی آب مابین پیاده رو و خیابان و کمبود تعداد پل های ارتباطی، نامناسب بودن ساختمان پل و عرض آن، پل عابر پیاده و حتی اگر از سطح شیبدار برای سهولت عبور معلولین و جانبازان استفاده شده باشد زیرگذرها که هیچ تعریفی در طراحی آن برای افراد معلول نشده، ارتفاع نامناسب تلفنهای عمومی و شیرهای آبرسد کن با توجه به سطح دسترسی معلولین و غیره همگی موجب تشدید معلولیت افراد معلول و جانباز در محیط و مبلمان شهری گشته اند و آنان را از نعمت رفت و آمد بدون نیاز به کمک دیگران محروم کرده اند. شهر شیروان ۱۶۰۰ جانباز و ۲۹۵۰ تا معلول دارد که جمعا ۴۵۵۰ نفر که جامعه بزرگی را شامل میشود که برای رفت و آمد دچار مشکل هستند معلولان بیشتر کنج خانه ها را ترجیح دادند و گوشه نشین شدن و آن تعدادی که جسارت بخرج می دهند با مشکلات زیادی روبرو میشوند خیابانها و معابر شهر شیروان آزادی را از آنها گرفته و موانعی که در مسیر راه وجود دارد مشکلات این عزیزان را دوچندان نموده، عرض کم پیاده رو و سد معبر کردن کسبه و یکدست نبودن معابر همه و همه دست به دست هم دادند تا معلول و جانباز شیروانی خانه نشین شود.

جدول شماره ۳- جانبازان شهر شیروان ۱۳۹۱

درصد	تعیین نشده	درصد	۲۴۶۰٪	۳۹۶٪۲۵	۴۰٪۴۹۶	۵۰٪۵۹۶	۷۰٪	۲۵٪ بالاتر	جمع درصد شده	کل تعیین
تعداد	۲۰	۹۴۲	۲۸۶	۴۸	۴۳	۱۸	۳۹۵	۱۳۳۷		

ماخذ: بنیاد جانبازان شهرستان شیروان ۱۳۹۱

جدول شماره ۴: جانبازان به تفکیک جانبازی ۱۳۹۱

قطع دست	قطع پا	تخلیه چشم	نابینا	نخایی	قطع دوبا	ویلچر
۵ نفر	۳۲ نفر	۱۱ نفر	۲ نفر	۳ نفر	انفر	۵ نفر

ماخذ: بنیاد جانبازان شهرستان شیروان ۱۳۹۱

جدول شماره ۴: معلولین شهرستان شیروان به تفکیک معلولیت ۱۳۹۱

نوع معلولیت	حسمی و حرکتی	ذهنی	ناشنوا	اعصاب	نابینا	اشتغال زا	نخاعی
تعداد	۱۲۰۰ نفر	۹۰۰ نفر	۳۲۰ نفر	۲۷۰	۳۰۰ نفر	۸۰ نفر	۳۲ نفر

ماخذ: اداره بهزیستی شهرستان شیروان ۱۳۹۱

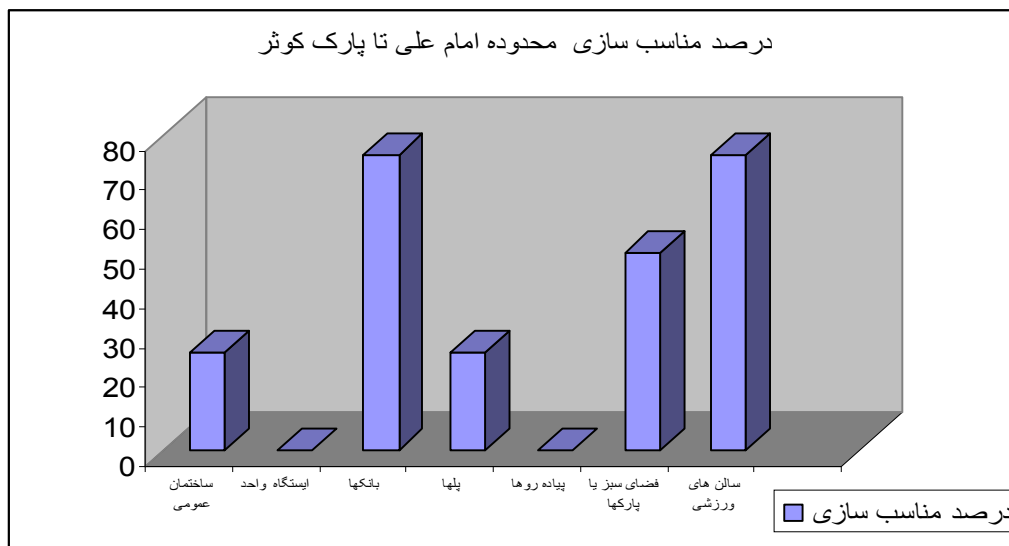
کمبودها، نواقص و موانع معماری موجود در محیط زیست و اجتماع، بطور معجزه آسایی محدودیتهای بیشتری را در اجرای امور زندگی فردی و اجتماعی این قشر از جامعه ایجاد نموده و اکثرشان را خانه نشین نموده اند. تنها راه حل موجود برای تسهیل زندگی این افراد و باورکردن توانایی هایشان به عرصه جامعه و فعالیت به عنوان نیروی انسانی مفید در کشور رفع موانع شهری و اجرای ضوابط در این مورد می باشد. آیا بهتر نیست بجای ترحم و دلسوزی بستر مناسب را برایشان مهیا سازیم. پیاده روها معابری هستند که برای تامین دسترسی پیاده طراحی میشود و در امتداد خیابان قرار میگیرد. طراحی صحیح پیاده رو تاثیر بسزایی بر افزایش ایمنی عابر پیاده بخصوص جانبازان و معلولین خواهد داشت. چرا که جریان طبیعی زندگی جانبازان و معلولین به شبکه دسترسی پیاده وابسته است و الگوی غالب حرکتی جانبازان و معلولان، حرکت پیاده است و تمامی عناصر و شبکه های ارتباطی در ابتدا با حرکت پیاده برای جانبازان و معلولان طراحی می شود. در این مقاله شهرستان شیروان به چند محدوده مطالعاتی تقسیم گردیده که در ذیل به این محدوده ها پرداخته شده است:

محدوده میدان امام علی تا پارک کوثر

این محدوده ورودی شهر شیروان از سمت بجنورد میباشد پیاده رو ها باید محکم، صاف، غیر لغزنده (موزائیک شیاردار) و نباید دارای پیچ و خم های زیاد باشند. حداقل عرض پیاده رو برای عبور جانبازان و معلولین ۱/۲ متر در نظر گرفته شود. ایجاد جدول حداقل ۵ سانتیمتر بین پیاده ها الزامیست. پلهای ارتباطی بین پیاده روها و خیابان حداکثر در هر ۵۰۰ متری در امتداد خط کشی عابر پیاده، این پلهای باید بدون اختلاف سطح و یا با حداکثر شیب ۱/۱۰ درصد و عرض ۱۵۰ سانتیمتر استفاده شود.

هیچکدام از موارد فوق در این محل اجرا نشده است. این معابر کاملا خاکی و در روزهای بارانی غیر قابل استفاده میباشد. جایی هم که شن ریزی شده لاستیک های ویلچر نمیتواند عبور کند فردی که از عصا استفاده میکند و یا مادری که با کالسکه فرزندش را جابجا میکند به هیچ عنوان نمیتوانند از این پیاده

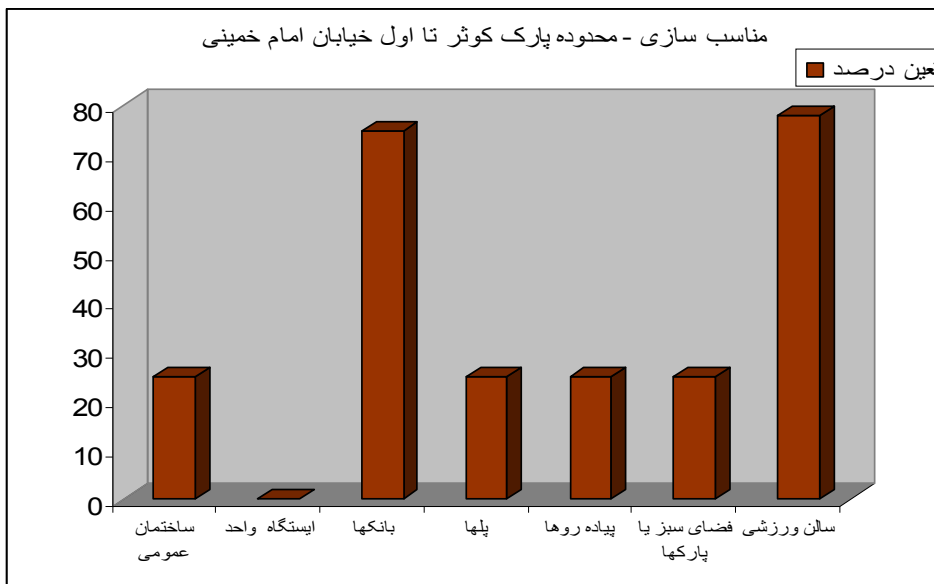
روها استفاده نمایند مجبورند از کنار خیابان حرکت کنند. بلوار وسط خیابان اصلا برای عبور این گروه مناسب سازی نشده و این افراد باید مانند وسایل نقلیه از اولین دور برگردان استفاده نمایند که کمی سهل انگاری عواقب جبران ناپذیری به همراه خواهد داشت.



شکل شماره ۱- نمودار مناسب سازی - محدوده امام علی تا پارک کوثر

از پارک کوثر تا اول خیابان امام خمینی

یک بلوار با یک میدان به هم متصل میشوند که سرتاسر بلوار هیچ جایی برای عبور ویلچر و افرادی که از عصا استفاده میکنند و مادرانی که با کالسکه بچه‌ها را جابجا میکنند وجود ندارد. همه باید مثل وسایل نقلیه از اولین دور برگردان دور بزنند و کلی مسیر را برگردند تا به مکان مورد نظر برسند. که این خود باعث اتلاف زمان و نیز خستگی عزیزان معلول می شود.



شکل شماره ۲: نمودار مناسب سازی محدوده پارک کوثر تا اول خیابان امام خمینی

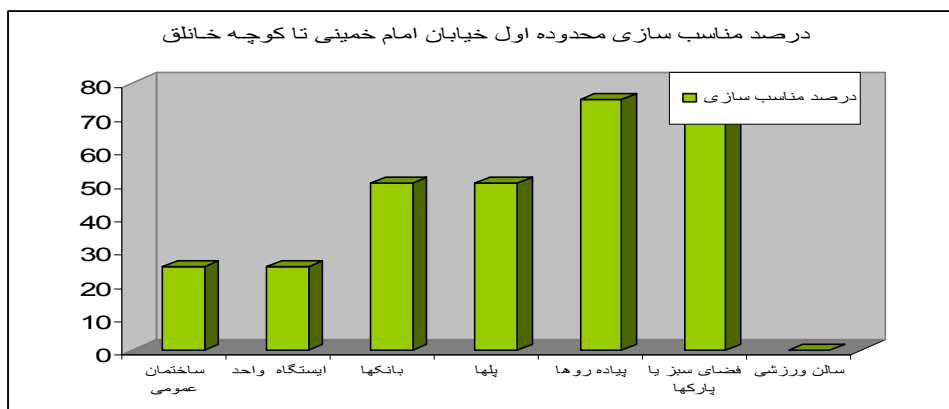
اول خیابان امام خمینی تا کوچه خانلق

خیابان امام خمینی از خیابانهای اصلی شهر محسوب می گردد . از اول پل اترک شروع شده و تا میدان اصلی شهر (میدان انقلاب) امتداد دارد.

در قسمت شمالی و جنوبی این خیابان تمام پیاده روها مناسب و موزائیک شده و مرتب بوده بدون مانع . مغازه ها بیشتر در یک سطح میباشند همگی دارای پله می باشند ولی تعدادی از مغازه ها اقدام به نوسازی و باز سازی بنا نموده اند در ضلع جنوبی کمی پیاده روها را محصور نموده اند که به حالت مقطعی می باشد.

ایستگاههای اتوبوس نیز اکثرا نه تنها برای معلولان جسمی - حرکتی بلکه برای افراد مسن و نابینایان نیز به سبب عدم وجود ارتباطدهنده مناسب و صحیح مابین پیاده رو و خیابان در ایستگاه، به تنهایی قابل استفاده نمی باشند . ایستگاههای خط واحد باید بر روی جزیره هایی به ارتفاع ۲۵ سانتیمتر قرار گیرند . متأسفانه هیچ قسمتی از این ایستگاهها با سطح شیبدار به خیابان اتصال پیدا نکرده است . نحوه سوار شدن به اتوبوس نیز خود مبحث دیگری است . اختلاف سطح ایستگاه اتوبوس با کف اتوبوس، سوار شدن ویلچر سوار به اتوبوس را غیر ممکن می سازد.

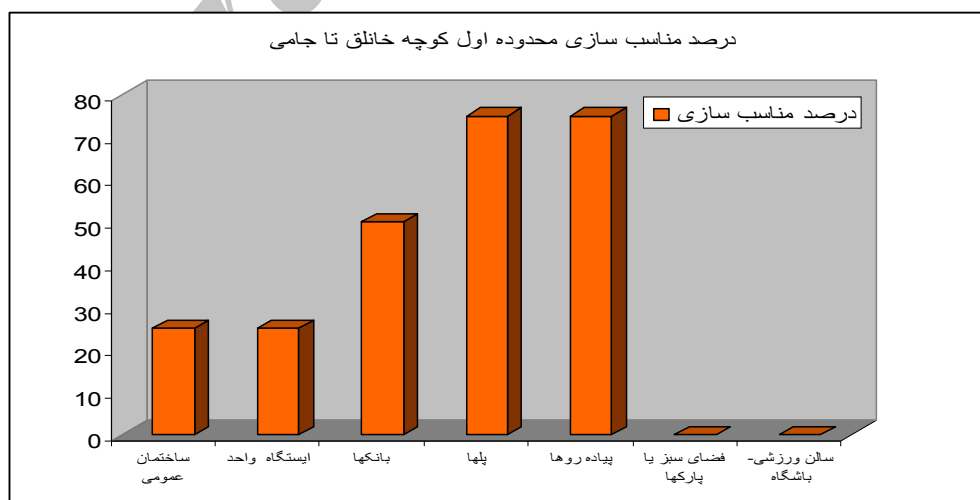
سایر وسایل نقلیه از جمله تاکسی نیز دارای مشکلات مشابهی می باشند که با کمال تأسف در طراحی آنها نیز به تنها چیزی که توجه نشده فرد معلول با محدودیت حرکتی می باشد. در این مسیر ایستگاه خط واحد با اختلاف یک پله وجود دارد که اصلاً مناسب سازی نشده است معلولین و جانبازان نمیتوانند از آن استفاده نمایند نزدیک ترین پل ارتباط دهنده مناسب پیاده رو به خیابان و ایستگاه خط واحد حداقل ۱۰۰ متر فاصله دارد. شهرداری در این باره تدابیری نیاندیشیده است.



شکل شماره ۳: نمودار مناسب سازی محدوده اول خیابان امام خمینی تا کوچه خانلق

محدوده اول کوچه خانلق تا جامی

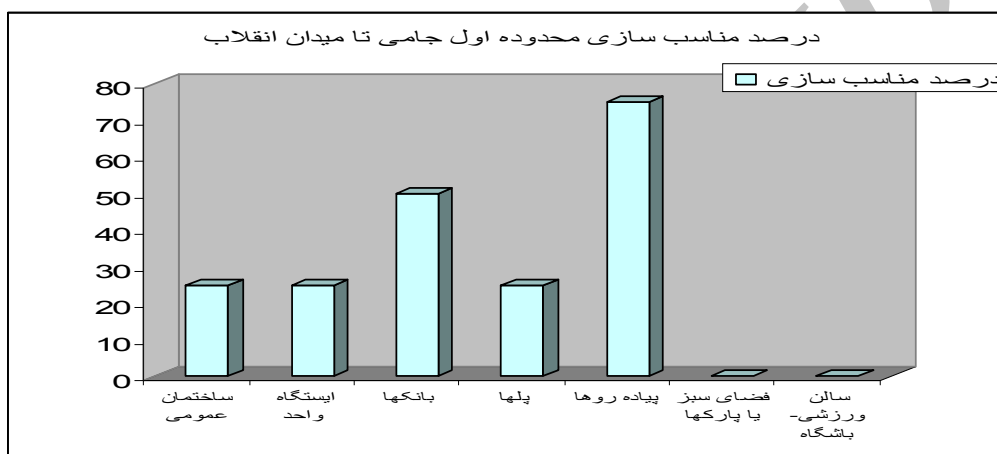
در دو طرف ضلع شمالی و جنوبی پیاده روها تقریباً مناسب صاف و موزائیک شده و در بعضی موارد دارای شیب و وچندین موارد هم بعلت شکننده بودن جنس مصالح بکار رفته پیاده رو شکل صاف بودنش را از دست داده است.



شکل شماره ۴: نمودار مناسب سازی محدوده کوچه خانلق تا جامی

محدوده جامی تا میدان انقلاب:

این محدوده، محدوده اصلی شهر محسوب میشود در قسمت شمالی و جنوبی این خیابان تمام پیاده روها مناسب و موزائیک شده و تقریباً مرتب بوده. مغازه ها بیشتر در یک سطح میباشند همگی دارای پله می باشند. ولی تعدادی از مغازه ها اقدام به نوسازی و باز سازی بنا نموده اند مغازه ها در ضلع جنوبی کمی پیاده روها را محصور نموده اند که بحالت مقطعی می باشد. و اکثر مغازه ها ضلع جنوبی حالت سد معبر را دارد بساط میوه فروشی نصف پیاده رو را گرفته و در بعضی موارد پیاده روها نا مرتب و ناهماهنگ بودند.

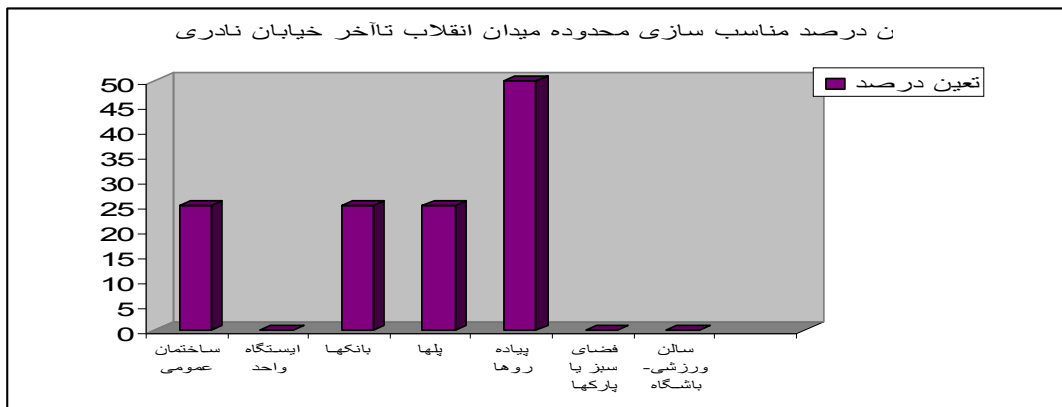


شکل شماره ۵: نمودار مناسب سازی محدوده اول جامی تا میدان انقلاب

میدان انقلاب تا آخر نادری

یک خیابان سراسری بوده که به هیچ عنوان جای مناسب برای عبور ویلچر وجود ندارد و جانباز یا فرد معلول باید مانند وسایل نقلیه از دوربرگردانها استفاده نمایند. که این هم با خطرات فراوانی همراه می باشد.

تمامی مغازه های این مسیر اغلب کتابفروشی و تزئیناتی و خدماتی می باشد. پیاده روها تا حدودی مناسب و موزائیک شده هستند. ولی از چهار راه اول به بعد نامناسب بوده و اغلب موزائیک شکسته شده و از جنس شکننده و خراب بوده و در بعضی موارد خاکی و غیر قابل استفاده می باشد. پلهای ارتباط دهنده پیاده رو به خیابان خیلی نامناسب و دارای شیب بوده که بدون کمک دیگران نمیتوان از آن استفاده نمود



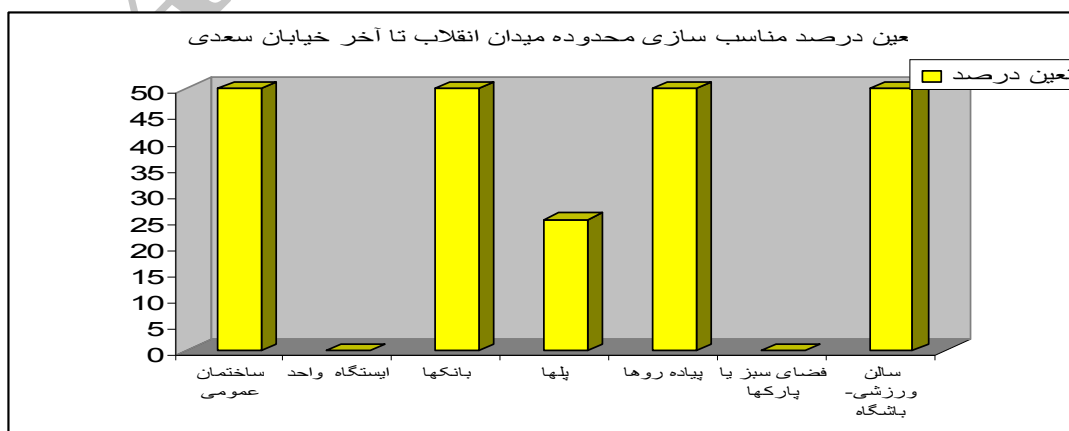
شکل شماره ۶: نمودار مناسب سازی محدوده میدان انقلاب تا آخر خیابان نادری

محدوده میدان انقلاب تا آخر خیابان سعدی

یک بلوار سراسری بوده که به هیچ عنوان جای مناسب برای عبور ویلچر وجود ندارد و جانباز یا فرد معلول باید مانند وسایل نقلیه از دوربرگردانها استفاده نمایند. که این هم با خطرات فراوانی همراه می باشد.

تمامی مغازه های این مسیر اغلب کتابفروشی و خدماتی می باشد که دارای پله می باشد. و سد معبر مغازه ها در این مسیر به وفور دیده میشود. مغازه های خدماتی و میوه فروشی ها حتی قسمتی از خیابان را هم به تصرف خود درآورده اند.

پیاده روها مناسب و موزائیک شده هستند ولی ارتباط دهنده مناسبی وجود ندارد. پلها اغلب دارای شیب و با فاصله از خیابان واقع شده اند و امکان تردد را از افراد معلول گرفته اند.



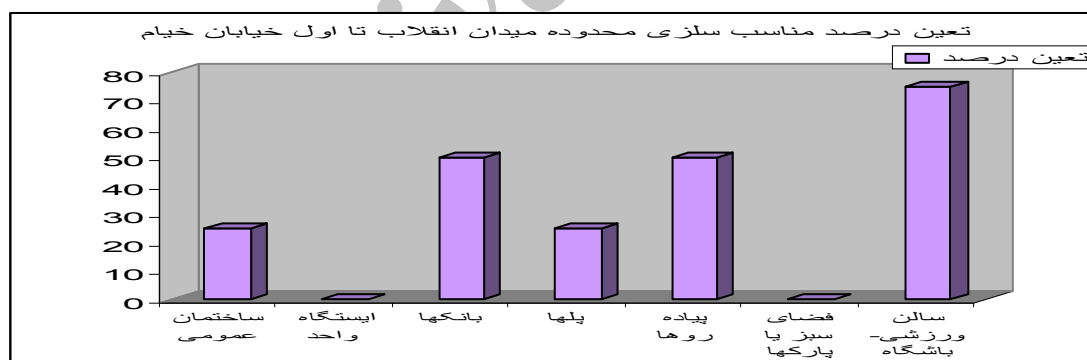
شکل شماره ۷: نمودار مناسب سازی محدوده میدان انقلاب تا آخر خیابان سعدی

محدوده میدان انقلاب تا اول خیابان خیام

یک بلوار سراسری و در امتداد هم بدون بریدگی، پیاده روهای دو طرف ضلع شمالی و جنوبی مناسب و موزائیک شده و مرتب ولی در طول بلوار جای مناسبی برای عبور ویلچر وجود ندارد. پلهای ارتباط دهنده به خیابان تا حدودی مناسب بوده و قابل استفاده میباشد. در این مسیر اداره آموزش و پرورش را داریم که درب ورودی و برای ورود به طبقه هم کف ساختمان مناسب سازی شده است. ولی برای طبقه دوم هیچگونه تدابیری اندیشیده نشده است.

این مسیر محل تجمع موسسات مالی و تعدادی بانک و ساختمان پزشکان و داروخانه ها و آزمایشگاهها و ... میباشد. ساختمان پزشکان که در این مسیر قرار دارند یا در طبقه زیرین و یا در طبقه دوم قرار دارند که به هیچ عنوان قابل استفاده برای این گروه خاص نمیتواند باشد. در کل شهرستان دو آزمایشگاه و دو سونوگرافی وجود دارد که هر دو مورد دارای پله می باشند و غیر قابل استفاده برای این افراد است.

در طول بلوار جای مناسبی برای عبور ویلچر وجود ندارد. تقاطع اول خیابان شفا که قبلا محل عبور ویلچر بوده و در مواقع بارندگی بیشتر بحالت جزیره ای از آب مشاده میشود. ولی در حال حاضر سد شده تا موتور سیکلت نتواند از آن استفاده نماید. پس تکلیف جانبازان و معلولین چیست؟



شکل شماره ۸: نمودار مناسب سازی محدوده میدان انقلاب تا اول خیابان خیام

محدوده اول خیام تا اول پاسداران

یک بلوار سراسری و در امتداد هم بدون بریدگی. پیاده روهای دو طرف ضلع شمالی و جنوبی تا حدودی مناسب و موزائیک شده و مرتب ولی در طول بلوار جای مناسبی برای عبور ویلچر وجود ندارد. پلهای ارتباط دهنده به خیابان تا حدودی مناسب بوده و قابل استفاده میباشد.

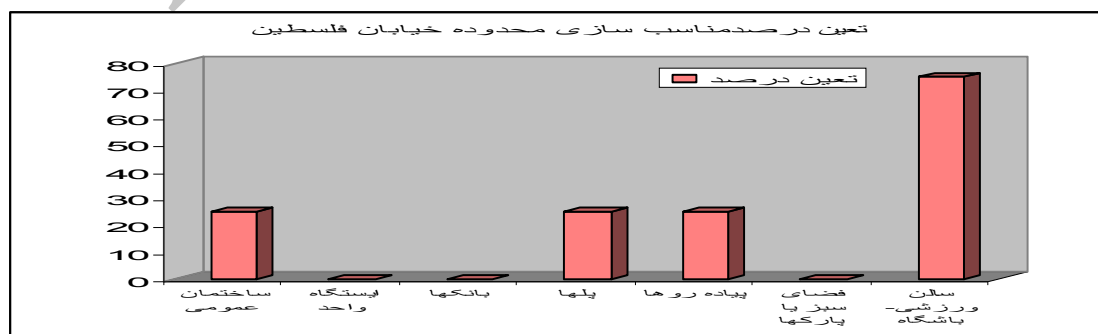
در این مسیر اداره شهرداری را داریم که درب ورودی غیر قابل استفاده بوده جوی کوچکی که در کنار خیابان و پیاده رو قرار دارد برای هدایت آب باران استقلال را از یک فرد معلول و جانباز سلب نموده و حتی یک فرد مسن یا عصابی هم نمیتواند بدون کمک دیگران از آن استفاده نماید. موانع فیزیکی در پیاده رو مزید بر علت شده غیر هم سطح بودن پیاده رو هم که بوضوح مشاهده میشود امکان تردد این گروه خاص (معلول و جانباز) را گرفته است.



شکل شماره ۹: نمودار مناسب سازی محدوده اول خیابان خیام تا اول پاسداران

محدوده خیابان فلسطین

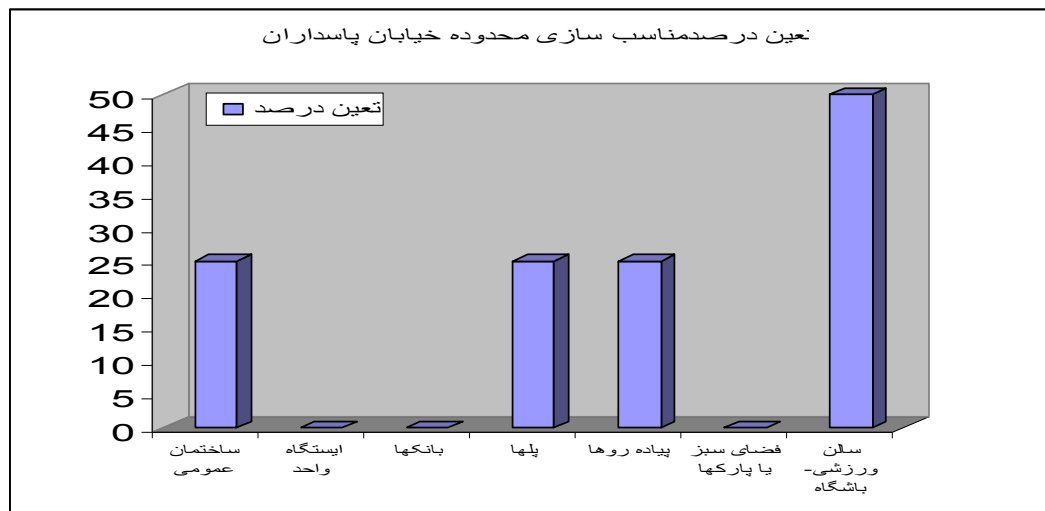
یک بلوار سراسری و در امتداد هم بدون بریدگی. پیاده روها در دو طرف ضلع شمالی و جنوبی دارای عرض کم تا حدودی مناسب و موزائیک شده و در بعضی موارد خاکی و شن ریزی شده می باشد. در طول بلوار جای مناسبی برای عبور ویلچر وجود ندارد و معلولین و جانبازان باید از اولین دوربرگردان مانند وسایل نقلیه دور بزنند. پلهای ارتباط دهنده به خیابان نامناسب بوده و تقریباً غیر قابل استفاده میباشد. این محدوده شهر بیشتر محل فروش وسایل کشاورزی بوده و تمام پیاده روها را محصور نموده اند در بعضی موارد اصلاً پیاده رو مشاهده نمیشود.



شکل شماره ۱۰: نمودار مناسب سازی محدوده خیابان فلسطین

محدوده خیابان پاسداران

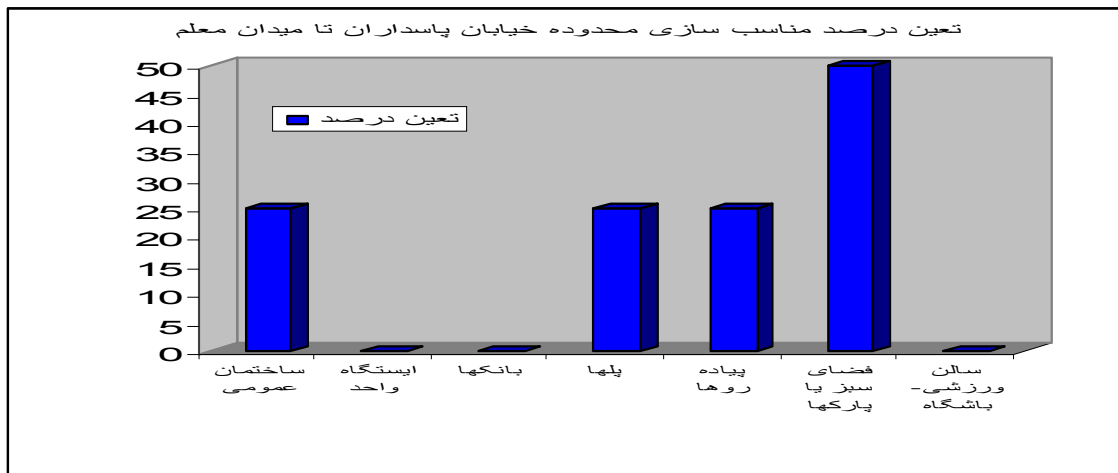
یک بلوار سراسری و در امتداد هم بدون بریدگی . پیاده روها دارای عرض کم تا حدودی مناسب و موزائیک شده و در بعضی موارد خاکی و شن ریزی شده می باشد. در طول بلوار جای مناسبی برای عبور ویلچر وجود ندارد و افراد و یلچری باید از اولین دوربرگردان مانند وسایل نقلیه دور بزنند... پلهای ارتباط دهنده به خیابان نامناسب بوده و تقریبا غیر قابل استفاده میباشد.



شکل شماره ۱۱: نمودار مناسب سازی محدوده خیابان پاسداران

محدوده اول پاسداران تا میدان معلم

یک بلوار سراسری و در امتداد هم بدون بریدگی . پیاده روها دارای عرض مناسب تا حدودی مناسب سازی شده و موزائیک شده و در بعضی موارد خاکی و شن ریزی شده می باشد. در طول بلوار جای مناسبی برای عبور ویلچر وجود ندارد و افراد و یلچری باید از اولین دوربرگردان مانند وسایل نقلیه دور بزنند... پلهای ارتباط دهنده به خیابان نامناسب بوده و تقریبا غیر قابل استفاده میباشد.



شکل شماره ۱۲: نمودار مناسب سازی محدوده اول خیابان پاسداران تا میدان معلم

روشن است که مبنای هر پژوهش علمی شکل گرفتن یک یا چند سوال تحقیق در ذهن پژوهشگر برای جواب به مسئله‌ی اصلی تحقیق می‌باشد. که در طول تحقیق خود تلاش میکند تا به جواب برسد.

در این پژوهش سه سؤال مطرح شده که با استفاده از مطالعات میدانی، کتابخانه‌ای اطلاعات بسیار مفیدی جمع‌آوری گردید به نتایج خوبی دست پیدا کردیم

۱- نیازهای جامعه معلولین و جانبازان در شهرسازی چیست؟

پر واضح است که فضای شهری کمبودها و نواقص معماری باید طوری باشد که فرد بطور آزادانه و بدون خطر در محیط اطراف خود اعم از (اماکن عمومی - معابر - محیط شهری ...) حاضر شود و از تسهیلات محیطی و اجتماعی و فرهنگی با حفظ استقلال فردی لازم به‌رمند شود. و این میسر نمیشود مگر اینکه طراحان شهری با آگاهی کامل به استانداردهای لازم اقدام به طراحی شهرهای بدون مانع نمایند.

۲- وضعیت موجود در شهر شیروان با نیازهای جامعه معلولین و جانبازان چگونه است؟

در شهر شیروان با توجه به نقشه‌ها و مطالعات انجام گرفته در فصل چهارم مشاهده میشود

- در محدوده میدان امام علی تا پارک کوثر طبق نمودار شماره ۱ در این منطقه به هیچ عنوان پیاده روها و ایستگاههای واحد مناسب سازی نشده‌اند. فقط سالن‌های ورزشی تاحدودی رعایت نموده‌اند و ساختمانهای عمومی اصلاً مناسب سازی لازم را انجام نداده‌اند آن تعداد که انجام داده‌اند فقط نمادین عمل نموده و به حد استاندارد هم نزدیک نبوده است (شیب استاندارد ۸ درصد) در پارک کوثر هم سد

معبر و شیب زیاد رمپ و نداشتن دستگیره در طرفین رمپ استقلال را از فرد جانباز و معلول گرفته داخل خود پارک هم اتصال دهنده ها دارای شیب نامناسب بوده است.

- در نمودار شماره ۲ محدوده پارک کوثر تا اول خیابان امام خمینی مشاهده میشود. ساختمانهای عمومی نمادین عمل نموده اند، شیب بانکها استاندارد نبوده ولی به حد استاندارد نزدیکتر بوده است. در مورد رمپ پل اترک به نظر میرسد شهرداری فقط خواسته است رفع تکلیف نماید بدون محافظ و دارای شیب تند میباشد و امکان سقوط فرد به محدوده خیابان خیلی زیاد است.

دراول کوچه خانلق و روبروی پاساژ قدس که محل عبور ویلچر میباشد فرد به تنهایی نمیتواند از آن استفاده نماید بهتر است این پلهای آهنی در زمین فرو روند بدون شیب باشند. در اول خیابان حافظ موانع فیزیکی برای عبور، استقلال را از فرد گرفته واز سوی دیگر این منطقه محل خرید و فروش محصولات روستائیان بوده و سد معبرهای خیابانی به وفور مشاهده میشود.

در خیابان نادری موانع سر راه و سد معبرهای ساختمانی همه باعث شده تا استقلال را از فرد جانباز و معلول بگیرند. ارتباط دهنده مناسبی با خیابان و معابر وجود ندارد.

- در محدوده میدان انقلاب که تمرکز بانکها و صندوقها مشاهده میشود همه ساختمان ها دارای پله می باشند. معابر اکثرا حالت شکننده دارند که بنظر میرسد جنس مصالح بکاررفته مرغوب نبوده است.

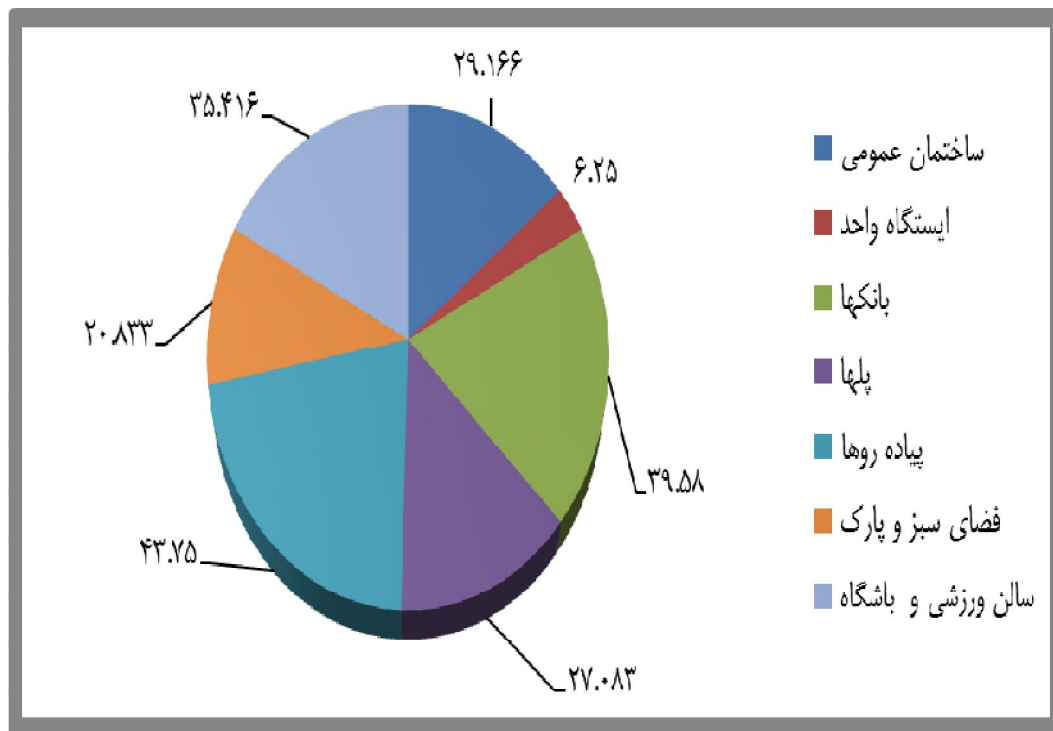
- در خیابان فلسطین سد معبرهای مغازه داران به وفور به چشم میخورد تا جایی که معبر سد میشود.

- اداره شهرداری خود ضوابط را رعایت نکرده به طوریکه درب ورودی دچار مشکل میباشد

- مساجد و مغازه ها و ساختمان پزشکان و داروخانه ها هیچکدام مناسب نبودند.

۳- آیا در طراحی معابر شهر شیروان (ویژه معلولین و جانبازان) استانداردهای طراحی رعایت شده است؟

با توجه مطالب ذکر شده و نمودار شماره ۱۳ نشان میدهد که در شهر شیروان مناسب سازی صورت نگرفته و در جاهایی هم که مناسب سازی انجام گرفته بیشتر برای رفع تکلیف بوده است به طوریکه حتی به حد استاندارد هم نزدیک نبوده است. به نظر میرسد شهرداری شهر شیروان یا با کمبود بودجه مواجه بوده است و یا سهل انگاری نموده است، ادارات هم فقط به صورت نمادین عمل نموده اند.



شکل شماره ۱۳: نمودار مناسب سازی کل معابر اصلی شهر شیروان

نتیجه گیری

همانگونه که ملاحظه شد در نمونه هایی که مورد مطالعه قرار گرفته اند بی توجهی یا ناتوانی نسبت به ایجاد پیاده رو های مناسب که شهروندان بتوانند با آسودگی و به نحوی رضایتبخش از آن بهره مند شوند کاملاً مشهود است. همچنین ملاحظه شد که این کاستی ها چه خطرات و محدودیت های مضاعفی را برای عموم شهروندان شیروانی و از جمله گروه های خاص با محدودیت های جسمی و حرکتی ایجاد می کند.، با اشاره به اینکه تبصره ۳ ذیل ماده ۲ قانون جامع حمایت از حقوق معلولان قانونگذار، سازمان بهزیستی را بعنوان ناظر قرار داده که از طرفی اهرم های نظارتی کاربردی و قابل قبولی در اختیار ندارد و از طرف دیگر تا کنون موفق به ایجاد یک دبیرخانه ثابت و موثر یا یک اداره کل مناسب سازی برای پیگیری و ایفای وظیفه محوله در قانون نشده است متأسفانه در نقاط مختلف شهرهای کشور ما شاهد افتتاح ساختمانها، اماکن عمومی، از قبیل مدارس، دانشگاهها، مساجد، مراکز درمانی، اماکن ورزشی و معابر جدیدی هستیم که ضوابط و مقررات ویژه معلولین و جانبازان را رعایت نکرده اند. که در نتیجه معلولین در همین بناها حداقل تا ۳۰ سال دیگر مشکل دارند. به نظر میرسد که با رضایتمندی گروه های هدف

مانند معلولین، جانبازان و سالمندان از وضعیت محیط های شهری و اماکن عمومی میتواند میزان درصد کار انجام شده را تعیین کند. اگر یک خیابان یا معبری مناسب سازی شده بلافاصله در اولین تقاطع با ایجاد موانعی سد معبر توسط خود شهرداری ها صورت گرفته و با میله های آهنی راه را به معلولین و جانبازان بسته اند بطوری که امروزه هر انسان وظیفه شناس و مسئولی در سطح معابر شهر تردد کند متوجه این موانع خواهد شد.

حال می توان [چنین نتیجه گرفت که مناسب سازی محیط های شهری و اماکن باید در کلیه نقاط شهر شیروان صورت گیرد و به یک یا دو خیابان اصلی شهر منتهی نگردد، و با ارائه استانداردهای مناسب سازی مسئولین را مجاب کنیم مناسب سازی کنند نه شیب سازی. بنابراین در شهر شیروان هیچگونه مناسب سازی مطابق با استاندارد صورت نگرفته است.

پیشنهادات

الف : ضوابط مناسب سازی شبکه معابر پیاده

- ۱- معبر بدون مانع به عرض ۹۰ سانتیمتر (خیابان خیام) برای عبور جانبازو معلول حداقل در معبر یک سمت خیابان بوجود آید.
- ۲- اضافه کردن از عرض معبر سواره به معبر پیاده ۹۰ سانتیمتر (خیام) پس از فضای باغچه مانند تا خیابان.
- ۳- هر نوع برآمدگی بیش از ۱۰ سانتیمتر (تابلو - علائم - سایه بان مغازه ها و ...) تا ارتفاع حداقل ۲۱ سانتیمتر بالا برده شود (خیابان کمربندی).
- ۴- تمامی اختلاف سطوح در طول مسیرهای حرکتی (خیابان نادری و فلسطین) بوسیله رمپهای کم شیب حل شود (۸٪ شیب).
- ۵- در هنگام کندن کوچه به منظور رساندن تاسیسات شهری (آب - برق - تلفن) از پلهای فلزی موقت استفاده شود.
- ۶- حداقل دفاصل دخل و تصرف منازل تا ورودی ساختمان میباشد. و مالک حق ندارد مسیر پیاده رو را تصرف نماید. (خیابان مدرس و شهرک ولیعصر) لذا برای حفظ پیوستگی پیاده روها رمپ پارکینکها باید از ورودی ساختمان آغاز گردد.

ب: ضوابط بهسازی (مناسب سازی) پلهای ارتباطی پیاده رو و سواره رو:

۱- تعبیه پلهای ارتباط دهنده مناسب و قابل دسترس بین پیاده رو در هر ۵۰۰ متر و عرض ۹۰ سانتیمتر در تمامی خیابانهای اصلی شهر شیروان الزامیست.

۲- عرض پلهای موجود در امتداد مسیر پیاده رو خیابان فلسطین و سعدی و نادری با عرض خود پیاده رو برابر شود.

۳- جزیره وسط خیابان در محل خط کشی عابر پیاده خیابان شفا باید حذف شود.

۵- در دو طرف عرض همه پلهای ارتباطی (بخصوص پل اترک) حفاظ مناسب تعبیه شود.

۷- سطح پلهای ارتباطی باید با بتن یا ماده سخت و غیر لغزنده پر شود و یا از پلهای فلزی که استفاده میشود شیار دار باشند.

سایر پیشنهادات:

۱- تمامی معابر شهر شیروان باید آسفالت شوند تا فرد جانباز و معلول بتوانند براحتی رفت و آمد نمایند و این در صورتی است که معابر شهرک امام هنوز آسفالت نشده است.

۲- ادارات شهرستان شیروان در بحث سطح شیب دار (ورودی ساختمان) بیشتر نمادین عمل نمودند بهتر است با حضور چند نفر معلول و جانباز دوباره باز سازی شود و آن حد استاندارد (شیب ۸ درصد) رعایت شود.

۳- ایستگاه های خط واحد در تمامی نقاط شهر شیروان باید بدون پله وصل به خیابان باشند.

۴- تعمیر و مرمت کلیه سطوح کف پوشها و پلهای موجود و حذف کلیه موانع غیر ضروری (خیابان نادری شهر شیروان) که به صورت برآمدگی یا تورفتگی، اختلاف سطح شدید و غیر منتظره به وجود آورده اند.

۵- حذف کلیه موانع از قبیل نرده و پله در محل ارتباط پارکها (کوثر- شهید فهمیده - شهید بهشتی) و فضاهای عمومی که در تمام نقاط محلی شهر شیروان مشاهده میشود که دارای موانع فیزیکی می باشند.

۶- با توجه به اینکه تعدادی از جانبازان و معلولین شهر شیروان نابینا میباشند بهتر است نصب تابلوهای راهنما برای جهت یابی به صورت نوشته و یا علائم گرافیک برای افرادی که دید محدودی دارند این تابلوها در ارتفاع ۱۴۰ تا ۱۶۰ سانتیمتری نصب گردند.

- ۷- محللهای مخصوص عابر پیاده در خیابان (خط کشیها) باید در امتداد پیاده رو قرار گرفته و در کنار این پیاده روها برای افراد ویلچری هم تدابیری اندیشیده شود .
- ۸- از اول بلوار امام علی تا بلوار معلم در هر ۵۰۰ متر برای عبور افراد جانباز و معلول از عرض خیابان معبر مناسب تعبیه شود.
- ۹ در بلوار مدرس هیچگونه معبر عبوری در عرض خیابان وجود ندارد در هر ۵۰۰ متر یک معبر عبوری قرا گیرد.
- ۱۰- ورودی پارک کوثر از خیابان اصلی موانع فیزیکی برداشته شود و میله ای کنار رمپ ورودی تعبیه شود و طول رمپ را افزایش داده تا از شیب آن کاسته شود.
- ۱۱- تمامی ساختمانهای عمومی شهرستان شیروان آن حد استاندارد را رعایت نکرده اند تمامی مساجد این شهر غیر قابل استفاده برای معلولین و جانبازان میباشند ویا اگر هم تعدادی از این ساختمانها رعایت نمودند بیشتر به صورت نمادین عمل کرده اند به طوریکه یک جانباز یا فرد معلول شیروانی در حسرت خرید نمودن از پاساژهای موجود در شهر شیروان میباشد.
- ۱۲- رمپی که در اول پل اترک وجود دارد باید جابجا شود از لبه خیابان به حاشیه کناری برده شود و طول رمپ افزایش یابد تا از درصد شیب آن کاسته شود .
- ۱۳- سد معبرهایی که توسط فروشندگان در اول خیابان شفا و خیابان فلسطین و سعدی و اول خیابان حافظ ایجاد گردیده است باید تذکر داده شود تا جمع شوند.
- ۱۴- فرمانداری و شهرداری شیروان باید تمامی ادارات را موظف به بازسازی رمپ ورودی با شیب استاندارد (۸ درصد) ساختمانهایشان نمایند.
- ۱۵- روبروی بیمارستان امام خمینی و درمانگاه صحت و اداره شهرداری معبری مناسب و بدون پله در عرض خیابان ایجاد گردد.
- ۱۶- موانعی که در محل قرارگرفتن رمپ ورودی بیمارستان امام خمینی وجود دارد (آمبولانس و انبار آهن آلات) برداشته شود.
- ۱۷- شهرداری مجوز به ساختمانهای جدیدالاحداثی که ضوابط و مقررات لازم را برای معلولین و جانبازان را رعایت نکرده اند صادر نکند.

۱۸- پلهای عبور ویلچر که روبروی پاساژ قدس و کوچه خانلق وجود دارند بهتر است در زمین فرو رفته تا شیب آن کاسته شود.

۱۹- در تمامی نقاط شهر شیروان برای هدایت آب، آبراه های کوچکی تعبیه شده اند که امکان عبور ویلچر وجود ندارد بهتر نیست سطح این آبراه ها پوشانده شود.

۲۰- مطب پزشکان حدالمقدور همکف باشند به خصوص مطب دکتر دربان و دکتر صفری که متخصص ارتوپد میباشند باید در ساختمانی همکف قرارگیرند.

Archive of SID

منابع

- ۱- اعتماد شیخ الاسلامی ، فائزه، ۱۳۸۵ ، مناسب سازی شبکه معابر محیط شهری برای معلولین و جانبازان، تهران
- ۲- بهزیستی شهرستان شیروان ، ۱۳۹۱
- ۳- داداش پور مقدم ، اکبر و آقامحمدی ، مجید، ۱۳۸۹، اندیشه ای نو در مبلمان شهری برای جانبازان و معلولین و افراد ناتوان ، ناشر مجید داداش پور مقدم
- ۴- سرشماری نفوس و مسکن، ۱۳۶۵ و ۱۳۷۵
- ۵- شهرداری شهرستان شیروان ، ۱۳۹۱
- ۶- صفدر زاده ، زکیه ، میزان انطباق معابر شهری با نیاز جامعه معلولین و جانبازان (نمونه موردی شهر شیروان) ، پایان نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری ، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شیروان
- ۷- کارگری ، ملیحه ۱۳۷۱، معلولین و پارکها، نشر پارکها
- ۸- فرمانداری شهرستان شیروان ، ۱۳۹۰
- ۹- مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن ، ۱۳۶۸ "ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد معلول جسمی، حرکتی" ، مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن، تهران،
- ۱۰- مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن ، ۱۳۸۷، ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد معلول جسمی و حرکتی، ویرایش ۲، لبتوگرافی

Archive of SID