



اصالت سنجی

مقاله مطالعه موردی

خلاصه انگلیسی این مقاله با عنوان:

Adaptation of the Urban Public Spaces for Disabled People and Elderlies (The Case Study: Imam Khomeini Street, Parsian City)

در همین شماره به چاپ رسیده است.

شهرسازی ایران، دوره ۴، شماره ۶، بهار و تابستان ۱۴۰۰، صفحه ۱۲۵-۱۴۱

تاریخ دریافت: ۹۹/۶/۲، تاریخ بررسی اولیه: ۹۹/۶/۱۷، تاریخ پذیرش: ۹۹/۸/۱۹، تاریخ انتشار:

۱۴۰۰/۶/۱۳

مناسب‌سازی فضاهای عمومی شهری برای معلولین و سالمندان (مطالعه موردی: خیابان امام خمینی شهر پارسیان)

محمدحسین رستمی*

مدرس مجتمع آموزش عالی لارستان و پژوهشگر کارشناس ارشد شهرسازی (برنامه‌ریزی شهری)، دانشکده هنر

و معماری دانشگاه شیراز، شیراز، ایران

خدیجه آخشیک

دانشجوی کارشناسی مهندسی شهرسازی، دانشکده مهندسی، مجتمع آموزش عالی لارستان، لار، ایران

حانیه روزچک

دانشجوی کارشناسی مهندسی شهرسازی، دانشکده مهندسی، مجتمع آموزش عالی لارستان، لار، ایران

چکیده: فضاهای عمومی شهری مکانی برای تعاملات اجتماعی و روابط شهروندی برای همه اقشار می‌باشد. گرچه فضاهای شهری بر اساس تساوی حقوق شهروندی می‌باشد ولیکن در واقعیت این‌گونه نیست و معلولان و سالمندان نمی‌توانند به آسودگی وارد فضای شهری شوند و همواره از ورود در اماکن عمومی هراس دارند؛ معلولین هم همانند دیگر افراد حق استفاده از فضاهای شهری را دارند. با این حال، نابسامان بودن فضای کالبدی شهرها و عدم انطباق آن با نیازها و خواسته‌های این گروه با توجه به مشکلات و موانع موجود در سطح شهرها بویژه شهر پارسیان موجب گردید تا به بررسی هدف اصلی این پژوهش یعنی بررسی مناسب‌سازی خیابان امام خمینی شهر پارسیان جهت استفاده معلولین و سالمندان از فضای شهری و اماکن عمومی پرداخته شود. اهداف سه‌گانه این پژوهش شامل شناسایی استانداردهای لازم، بررسی مسائل و مشکلات موجود در خیابان و ارائه راهکارها می‌باشد که با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی و ابزار مشاهدات میدانی و مطالعات کتابخانه‌ای، برداشته‌های بدست آمده در جدول SWOT مورد بررسی قرار گرفته و در نهایت راهکارهایی به منظور بهسازی و مناسب‌سازی خیابان امام خمینی شهر پارسیان (پیاده‌روها، کاربری‌ها و اماکن عمومی آن) پیشنهاد شده است.

واژگان کلیدی: مناسب‌سازی، فضای شهری، خیابان، معلولین، سالمندان، شهر پارسیان.

*mh.rostami70@yahoo.com

۱- مقدمه

یکی از مسائلی که امروزه در هر جامعه انسانی وجود دارد، حضور بدون مشکل افراد دارای معلولیت و سالمندان در جامعه و در واقع تردد آنها در فضاهای شهری است. فضایی که در آن عدالت شهروندی رعایت شده باشد؛ و تمامی شهروندان، خصوصاً اقشار آسیب‌پذیر، بتوانند از این فضا استفاده کنند. یکی از

مهمترین مشکلات فضاهای شهری، نامناسب بودن آن در ارتباط با معلولین و سالمندان می‌باشد؛ که بخشی از شهروندان آسیب‌پذیر هر شهری به شمار می‌آیند. نبود امکانات عمومی و همگانی مناسب جهت برخورداری معلولین، کمبود دسترسی‌های مناسب به وسایل نقلیه، نبود علائم هشدار دهنده و راهنما و ... همه و همه موجب می‌شود که معلولین و سالمندان در

عرصه‌های مختلف اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی شهر به شمار نیایند و شهر از حضور شهروندان دارای معلولیت و سالمندان محروم بماند. هنگامی که فضاهای شهری برای سالمندان و اشخاص دارای معلولیت مناسب سازی گردد، نتیجه آن حضور پذیری همه اقشار جامعه در فضای شهری خواهد بود. لزوم تعریف مناسب سازی فضاهای شهری و خدمات رفاهی برای معلولان و سالمندان در ایران امری ضروری است، زیرا وضعیت فضای شهری به خصوص وضعیت خیابان‌ها، پیاده‌روها، اماکن عمومی، فضاهای رفاهی، ساختمان‌های دولتی و حمل و نقل عمومی به گونه‌ای هستند که امکان استفاده آن برای افراد دارای معلولیت و سالمند مجاز نمی‌باشد. هر خیابان شهری به عنوان ساختار اصلی جریان زندگی جمعی باید همواره سرزندگی خود را حفظ نماید و برای داشتن تنوع در وقایع شهری و در ساعات و روزهای مختلف، انعطاف از ویژگی‌های اساسی آن به شمار می‌رود. این مکان باید با ایجاد فضایی خاطره انگیز و ایمن برای شهروندان همواره انگیزه‌های جدی جهت حضور، نظارت و نگهداری را برای آنها به وجود آورد (توقعات موردی از خیابان شهری). در این پژوهش با توجه به نمونه موردی خیابان امام خمینی شهرستان پارسیان در استان هرمزگان سعی بر آن دارد که با تحلیل وضعیت موجود، به چگونگی مناسب‌سازی آن برای افراد دارای معلولیت و سالمندان و رفع مشکلات هر یک از آنها، زمینه تحقق را در سطح شهرستان پارسیان فراهم آورد.

۱-۱ بیان مسئله

مردم بیشتر عمر خود را در فضای شهری سپری می‌کنند؛ فضای شهری باید به گونه‌ای باشد که همه اقشار جامعه، به خصوص معلولین و سالمندان، به طور مساوی از آن استفاده کنند. کشور ایران دارای بیشترین سرانه جمعیتی افراد معلول می‌باشد که گروه بزرگی از آن شامل جانبازان هشت سال دفاع مقدس و

گروه دیگر معلولین ناشی از تصادفات رانندگی و گروهی نیز مادرزادی می‌باشند. با توجه به آمارهای ارائه شده توسط سازمان بهداشت جهانی، حدود ۱۵ درصد از جمعیت جهان به نوعی دچار معلولیت جسمی می‌باشند. طبق آمار بهزیستی شهرستان پارسیان، حدود ۷۴۱ نفر معلول در سطح شهرستان شناسایی شده‌اند که ۶۰۱ نفر از آنها در سامانه بهزیستی به ثبت رسیده است؛ و حق همگی آنها برخوردار و دسترسی به خدمات عمومی یکسان و مساوی با دیگر افراد می‌باشد. از آنجا که شهرستان پارسیان در مجاورت با شهر عسلویه قرار دارد و هم به دلیل نزدیکی به دریا، شهری مهاجرپذیر و گردشگری پذیر شناخته شده است، وضعیت کنونی مناسب سازی فضاهای شهری در شهرستان پارسیان با مشکلات کالبدی زیادی مواجه است، که عملاً استفاده مفید از فضاهای شهری عمومی برای معلولین صورت نگرفته و این امر موجب خانه نشینی افراد معلول و سالمند شده است؛ به گونه‌ای که آنها معلولیت را در محدودیت و محرومیت از ادامه زندگی اجتماعی در شهر می‌بینند. در حالی که معضل اصلی، ساختار فضاهای شهری نامناسب و نواقص آن است. نابسامان بودن فضای کالبدی شهر و عدم انطباق آن با نیازها و خواسته‌های این گروه با توجه به مشکلات و موانع موجود در سطح شهر و افزایش تصادفات رانندگی و حوادث دیگر تعداد معلولین روز به روز در حال افزایش می‌باشد. ولی متأسفانه اقداماتی شایسته و کافی که در جهت مناسب سازی فضای شهری جهت عبور و مرور معلولین باشد صورت نگرفته است.

۲-۱ ضرورت و اهمیت پژوهش

بحث بر سر تساوی حقوق افراد معلول و جانباز، بدین معناست که معلولان و جانبازان مانند دیگر افراد جامعه از امکانات و تسهیلات موجود در فضاهای عمومی شهری برخوردار باشند. هنگامی که معلول یا جانباز به علت موانع معماری و شهرسازی و بافت خاص شهر نمی‌تواند در سطح شهر حرکت کند و از فضاهای

محیطی خیابان امام خمینی و مناسب سازی آن برای معلولین و سالمندان

۱-۳ سؤالات پژوهش

۱. استانداردهای لازم جهت تقویت محیط شهری برای معلولان و افراد کم‌توان چیست؟
۲. مشکلات خیابان امام خمینی شهرستان پارسین در خصوص معلولان چیست؟
۳. چگونه می‌توان شرایط موجود در خیابان امام خمینی شهرستان پارسین را برای معلولان و سالمندان مناسب‌سازی کرد و برای دستیابی به وضعیت بهتر و ارتقای کیفیت خیابان امام در راستای بهره‌برداری مناسب معلولان چه راهکارهایی می‌توان ارائه داد؟

۲- پیشینه پژوهش

از آنجایی که همه افراد به فکر آسایش خود هستند قدمت مناسب‌سازی به تاریخ زندگی بشر برمی‌گردد. بعد از جنگ جهانی دوم بسیاری از بازسازی‌ها با شتاب انجام شد و بی‌توجهی به موضوع معلولیت مشکلی بزرگ مطرح شد. بنابراین، از دهه هفتاد میلادی به‌طور رسمی مناسب‌سازی در دستور کار کشورها قرار گرفت.

۲-۱ پیشینه داخلی

از سال ۱۳۶۵ بحث در زمینه مناسب‌سازی معماری و شهرسازی برای معلولین جسمی و حرکتی در مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن شروع شد، هر چند بسیاری از افراد به اولویت مسئله اعتقاد نداشتند اولویت به ساختمان‌های عمومی و آموزش داده شد (Sobhani et al., 1395: 5). تاریخچه پیدایش وسیله نقلیه معلولین در جهان به اواخر ۱۹۲۰ باز می‌گردد. زمانی که یک دستگاه اتومبیل مدل تی فورد را ضمن تغییراتی با امتداد پدال‌ها و اتصال آنها به میله‌ای انجام شد و آن را قابل استفاده برای فرانکلین روزولت رئیس جمهور وقت آمریکا ساختند. پس از جنگ جهانی دوم کارخانه جنرال موتورز با همکاری

شهری استفاده نماید، حقوق اولیه وی سلب می‌شود؛ و در نتیجه، با افراد عادی مساوی نخواهد بود (Bezi et al., 2011: 106). محیط شهری باید ارائه دهنده خدمات بیشتر به اقشار آسیب پذیر باشد تا این گروه از صحنه جامعه محو نگردند و به فراموشی سپرده نشوند (Etemad Sheykh-ol-Islami 1385: 5). بنابراین، از طریق مناسب سازی محیط شهری و خیابان‌ها کلیه افراد جامعه به ویژه معلولان و افراد ناتوان امکان دسترسی به محیط و فضای شهری و فعالیت در عرصه های مختلف زندگی را که حق طبیعی و شرط لازم برای زندگی اجتماعی انسان‌ها است، خواهد داشت. از این رو، در کشور ما به‌ویژه شهرستان پارسین لزوم تعریف مناسب سازی فضاهای شهری و خدمات رفاهی برای جانبازان و معلولان بسیار ضروری به نظر می‌رسد؛ زیرا وضعیت شهرهای ما به‌خصوص خیابان‌ها، پیاده‌روها، اماکن عمومی، فضاهای رفاهی و ... به گونه‌ای هستند که نیازهای معلولان و جانبازان را فراهم نمی‌کنند.

۱-۳ اهداف پژوهش

هدف از انجام این پژوهش ایجاد فرصت های مساوی برای همه اقشار جامعه، از جمله سالمندان، معلولین و اقشار آسیب پذیر جامعه در جهت تسهیل جابجایی در سطح شهر و دسترسی عادلانه به فضاهای عمومی است بدین ترتیب بناها و فضاهای شهری باید به گونه‌ای طراحی یا مناسب سازی شوند که گروه خاصی از مردم به دلیل محدودیت های حرکتی از استفاده از آن محروم نشوند. اهداف سه‌گانه این پژوهش شامل:

۱. شناسایی استانداردهای لازم جهت ارتقای شرایط محیط شهری برای معلولان و افراد کم‌توان
۲. بررسی مسائل و مشکلات خیابان امام خمینی شهر پارسین از دیدگاه مناسب سازی برای معلولان و سالمندان
۳. ارائه راهکارهای لازم در جهت ارتقای شرایط

شهری برای سالمندان بدین گونه پرداخته است که توجه نکردن به نیازهای سالمندان، سبب از بین رفتن استقلال آنان و در نتیجه، محرومیتشان از شرکت در فعالیت‌های اجتماعی شده و به نوعی تبعیض منجر می‌شود. در این پژوهش در راستای دستیابی به هدف مناسب‌سازی منظر شهری برای ارتقا زندگی سالمندان، که موجب افزایش و گسترش مشارکت فعال آنان در جامعه می‌شود، ابتدا مشکلات شناختی سالمندان در شهر بررسی و نظریات مرتبط با موضوع مطرح می‌شود. آنچه نگارنده به عنوان راهنمای مناسب‌سازی منظر شهری برای سالمندان پیش می‌نهد، با تکیه بر مطالعات نظری و تجربه پیشین و به مثابه محصول نهایی این پژوهش و با هدف رفع مشکلات سالمندان و ارتقا کیفیت زندگی آنان در محیط شهر، تدوین شده است (Zandieh, 1391).

۲-۲ پیشینه خارجی

امروزه در کشورهای پیشرفته نگرش مردم نسبت به معلولین کمتر منفی می‌باشد، به عنوان نمونه تحقیقی در کشور استرالیا نشان داده که نگرش‌های مردم نسبت به معلولین بیشتر در راستای پذیرش قرار گرفته است و در نتیجه‌ی چنین تغییراتی، مردم در خصوص شناسایی و پذیرش افراد معلول بیشتر تمایل نشان می‌دهند (Richardson, et al., 1971). در این رابطه، در موضوع پژوهش مورد نظر می‌توان به مواردی از پیشینه‌های خارجی انجام شده نیز اشاره کرد که عبارتند از:

- کمال سلمانی از تجربیات خود در شهر اوکیناوا ژاپن چنین می‌گوید؛ پیاده‌روهای شهر اوکیناوا توسط پازل کفپوش‌های مخصوص برای این افراد تجهیز شده‌اند. بدین گونه‌ای که این افراد توسط مسیر مخصوص که به رنگ زرد و توسط پازل‌های سکه‌ای و خط دار مشخص شده‌اند، مسیریابی نموده و راهنمایی می‌شوند. تعبیه بلندگو در سر چهار راه‌ها نیز یکی دیگر از این تمهیدات است که جایگزین سبز یا قرمز شدن

حکومت فدرال برنامه ای را برای کمک به معلولین از جنگ برگشته به اجرا گذاشت. از سویی قوانینی به تصویب رسید که تامین وسایل رفت و آمد همگانی برای معلولین را جز قوانین دولتی در می‌آورد تا بدین وسیله حقوق معلولین و سالخورده‌گان مانند دیگر افراد اجتماع حفظ شود. اما موضوع مناسب سازی فضای شهری در ایران پس از پایان جنگ تحمیلی و معلولیت بسیاری از رزمندگان اسلام مورد توجه واقع شد. آیین نامه شورای عالی معماری و شهرسازی که در سال ۱۳۶۸ تنظیم شد، نقطه عطفی در پرداختن به این امر در کشور ماست. همچنین در سال ۱۹۶۶ کشورهای دیگرمانند گوتنبرگ جهت مناسب‌سازی حمل و نقل شهری انجمن شهر تشکیل داد و سرویس‌های مخصوص رفت و آمد معلولان با حدود ۴۰ دستگاه وسیله نقلیه راه اندازی کرد. یکی از برنامه های مهم دیگر تهیه وسایل رفت و آمد همگانی برای معلولین در امریکا طرح ترانس با نام *trans bus* که نام یک اتوبوس ویژه برای حمل و نقل معلولین است راه اندازی شد.

- در پژوهش با عنوان «تحلیل وضعیت فضاهای عمومی شهری برای معلولین و کم‌توانهای حرکتی» به دلیل اهمیت فضاهای عمومی شهری، تعامل بین این گروه از معلولان به عنوان یکی از گروه‌های آسیب‌پذیر اجتماعی مد نظر قرار گرفته است. ارزیابی فضاهای عمومی با توجه به نیازهای معلولان و جانبازان و برنامه‌ریزی برای آن، یکی از ضروریات هر جامعه می‌باشد. مناسب‌سازی فضاهای شهری و بهبود قابلیت دسترسی و تحرک افراد دارای معلولیت در کاهش فقر بسیار مهم می‌باشد. نتیجه این تحقیق بدین‌گونه می‌باشد که مناسب‌سازی پیاده‌راه‌های مؤثر در افزایش حضور مستقل معلولان و تحرک معلولین می‌باشد؛ و همچنین وجود مدیریت بر سیستم پیاده نیز در حفظ کیفیت کالبدی و عملکردی سیستم بسیار تاثیر گذار است (Sorour et al., 1393).

- زندیه در مقاله خود به مناسب‌سازی فضای

مجموعه‌ای از اختلالات، موانع فعالیتی و محدودیت‌های مشارکتی تعریف کرده است. در این تعریف از اختلال به معنی هر نوع مشکل در عملکرد و ساختار بدن؛ موانع فعالیتی: مواجهه فرد با مشکل در هنگام اجرای یک کار یا اقدام؛ محدودیت مشارکت: مشکلاتی که فرد به هنگام حضور در موقعیت‌های مختلف زندگی آن را تجربه کرده است و در جای دیگر معلولیت عبارت است از عوامل جسمی، ذهنی، اجتماعی و یا ترکیبی از آنها که به نحوی در زندگی شخص اثر سو برجای گذارده و مانع ادامه زندگی وی به صورت طبیعی می‌شود (Jomepoor et al., 1395: 25). به بیانی دیگر، معلولیت عبارتست از محرومیت و وضعیت نامناسب یک فرد که پیامد نقص و ناتوانی است و مانع از انجام نقشی می‌شود که با توجه به شرایط سنی، جنسی، اجتماعی، فرهنگی و طبیعی برای فرد در نظر گرفته شده است (Barbotte et al., 2001). در ادبیات عمومی در ایران نیز تعاریف متعددی ارائه شده است که بر اساس تبصره ماده یک قانون جامع حمایت از معلولان، معلول به فردی اطلاق می‌گردد که به تشخیص کمیسیون پزشکی سازمان بهزیستی بر اثر ضایعه جسمی، ذهنی، روانی و یا توام اختلال مستمر در سلامت و کارایی عمومی وی ایجاد گردد، به طوری که موجب کاهش استقلال فرد در زمینه‌های اجتماعی و اقتصادی شود، بدین ترتیب معلولیت عبارتست از: عارضه‌ای که بر اثر ضعف یا اختلال در سیستم حسی-حرکتی ایجاد می‌شود و موجب اختلال در جابجایی و برقراری ارتباط با محیط میگردد. این اختلالات شامل نابینایی، ناشنوایی (در چارچوب معلولیت حسی-حرکتی)، انواع نقص عضوها، ضایعات نخاعی و ناهنجاری‌های مربوط به اسکلت و عضلات (حرکتی)، ناهنجاری‌های قلبی-عروقی، تنفسی، کلیوی و غیره (احشای داخلی)، عقب ماندگی ذهنی بیماری روانی (Jomepoor et al., 1395: 25).

سازمان بهداشت جهانی در ارتباط با شهر دوستدار

چراغ راهنمایی برای این افراد شده است. در شهر اوکیناوا بر روی بسیاری از تجهیزات مورد استفاده عموم مانند تلفن‌های عمومی، پنل آسانسور و لباس‌شویی‌های عمومی اطلاعات مورد نیاز برای راهنمایی افراد نابینا و کم‌بینا درج شده است. یک سرویس بهداشتی ویژه معلولان دارای استانداردهایی است که بازشو بودن در به بیرون، سنگ توالت فرنگی با ارتفاع مناسب، کف غیر لغزنده، فضای کافی برای ورود و چرخش ویلچر و میله‌های دستگرد طرفین از جمله آن‌ها می‌باشد. این موارد نیز در سرویس‌های بهداشتی ویژه معلولان این شهر به دقت رعایت شده است. از دیگر موارد قابل توجه در مناسب‌سازی این شهر، استفاده از تابلوهای گرافیکی با استانداردهای ویژه معلولین برای راهنمایی این افراد بود. پیاده‌روها و ورودی‌های همسطح یکپارچه از ویژگی‌های معماری و شهرسازی این شهر به شمار می‌رود (Salmani, 1396).

- گل جان (۱۳۹۱) در تحقیق خود به بحث در زمینه پیاده‌راه‌ها و نحوه طراحی مناسب فضاهای عمومی به‌ویژه در اسکاندیناوی و تاکید بر بهبود کیفیت فضاهای همگانی برای معلولان پرداخته است؛ به طوری که زندگی در فضاهای شهری برای همه عموم پابرجا بماند. در کشورهای در حال توسعه، فراهم کردن خدمات برای افراد معلول و ناتوان، هنوز هم تا حد زیادی تابع دولت و جامعه مدنی می‌باشد. توجه حقوق بشر به معلولان و ناتوانان مانند هر شهروند عادی است که حق دارد از فرصت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی موجود در جامعه برخوردار گردد. بعضی از کشورهای در حال توسعه به‌ویژه در آمریکای لاتین و آسیا، روش‌هایی را در ارتباط با این جهت‌گیری در تصمیم‌سازی پذیرفتن معلولان و ناتوانان در جامعه مدنی و مناسب‌سازی فضاهای شهری و سیستم حمل و نقل را در پیش گرفته‌اند (DFID, 2000).

۳- مبانی نظری

سازمان بهداشت جهانی (WHO) ناتوانی را

می‌باشد. علاوه بر این در زندگی شهری امروزی اشاره‌کننده به راه و روش و نحوه زندگی در شهر هستند. به طوری که در فرهنگ‌های مختلف، خیابان‌ها به صورت‌های گوناگون و متفاوت از یکدیگر شکل گرفته و عمل می‌نمایند (Bahraini, 1387). خیابان‌های خوب هر شهر یادآور خاطرات و معانی خاصی است که فضای آن برای شهروندان اشتیاق برانگیز می‌باشد؛ جشن‌ها و مراسم‌های ملی که در آن برگزار می‌شود زمینه مرادده میان قشرهای مختلف شهروندان است که خود باعث تقویت نظم اجتماعی شهر می‌باشد (Alexander et al., 1997: 259). همچنین پیاده‌روها بخش مهمی از خیابان شهری محسوب می‌شوند که بهتر است به نحوی آن‌را مناسب‌سازی کرد که حق هیچ یک از شهروندان به‌ویژه معلولان، سالمندان، کودکان و افراد کم‌توان ضایع نشود.

۲-۳ ضوابط معماری و شهرسازی برای افراد

معلول و کم‌توان

پژوهش پیش رو سعی بر آن دارد با ارائه راهکارهای اجرایی مناسب سازی و ضوابط بهسازی در جهت مرتفع‌سازی خیابان امام خمینی، با استناد به منابع معتبر برای مناسب‌سازی پیاده‌روها، کف‌سازی محدوده، رمپ‌ها، پل‌های ارتباطی و میلمان شهری ضوابط زیر را مورد استفاده قرار دهد (جدول شماره ۱).

سالمند استانداردهایی را جهت ارتقا ظرفیت کشورها و شهرها ارائه می‌کند، این استانداردها برای نیل به وضعیتی ایده آل برای همه شهرها و در نهایت افزایش کیفیت زندگی افراد ساکن در شهرها مخصوصاً قشر سالمندان ارائه شده است (Saburi Gardeh, 1399). در شهر مناسب سالمندان، پارک‌ها، میادین، فضاهای سبزی و معابر عمومی، مناسب استفاده سالمندان و دارای مراکی ویژه ای برای خذران اوقات فراغت سالمندان است و با توجه به نیاز و امکانات منطقه، امکانات ویژه ای را در اختیار سالمندان قرار می‌دهد (Hesari, 1398). (Jabbar & Eskandar Sarmi, 1398).

۱-۳ مفهوم مناسب‌سازی

مناسب‌سازی عبارت است از فراهم ساختن زمینه استفاده یکسان تک تک افراد جامعه از امکانات موجود جامعه با هر شرایط روحی و جسمی و مطابق با نیاز آن فرد اعم از رفاهی، اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و منابع طبیعی (Taghvaei et al., 1389). شهرها دارای ساختمان‌ها، اماکن عمومی و تفریحی می‌باشد و شهروندان حق استفاده از این فضاها را دارند و بهتر است هنگام برنامه‌ریزی و طراحی شهری حقوق شهروندی معلولین هم در نظر گرفته شود. خیابان‌ها فضاهای عمومی شهری به حساب می‌آیند و نقش آنها ایجاد ارتباط بین فضاها و فعالیت‌های مختلف در شهر

جدول ۱. معیارها و ضوابط مناسب سازی خیابان‌های شهری (ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد دارای

معلولیت جسمی - حرکتی)

(Source: Bazregar et al., (2016), Criteria and instructions for adapting urban spaces and transportation systems for people with physical and mobility disabilities, 2019) & (Rules and regulations of urban planning and architecture for people with disabilities, 2019))

معیارها و ضوابط مناسب سازی خیابان‌های شهری	نوع فضا
<ul style="list-style-type: none"> - رعایت حداقل ۱۲۰ سانتی متر فاصله از دیوار برای هر نوع مانعی که به هر علت نصب آن در پیاده رو برنامه ریزی می‌گردد اجباری است. - حداقل عرض مفید پیاده رو ۱۲۰ سانتی متر باشد. - حداکثر شیب عرضی پیاده رو ۲٪ باشد. - حداکثر شیب طولی پیاده رو ۸٪ باشد. 	پیاده‌رو

<ul style="list-style-type: none"> - حداکثر شیب اتصال بین دو پیاده رو که نسبت به هم اختلاف سطح دارند در سر پیچ، ۳٪ باشد. - ایجاد جدول یا اختلاف سطح بین پیاده رو و سواره رو الزامی است. - ایجاد جدول به ارتفاع حداقل ۵ سانتی متر در پیاده رو، باغچه یا جوی کنار پیاده رو الزامی است. 	
<ul style="list-style-type: none"> - رمپ جدول باید در تقاطع خیابانها و در امتداد خط کشی عابر پیاده، همچنین در نزدیکترین فاصله از محل پارک خودرو معلولان و ورودی ساختمانهای عمومی قرار بگیرد. - رمپ جدول نباید در مسیر حرکت و توقف خودرو پیشروی داشته باشد. - کف رمپ جدول باید غیر لغزنده، ثابت، سخت و هموار باشد. - فاصله میله و دیوار ۴ سانتی متر. - پیش بینی پل ارتباطی بین پیاده رو و خیابان در تقاطع ها و امتداد کلیه خط کشی های عابر پیاده ضروری است. - حداقل عرض رمپ جدول به استثنای بریدگی های کنار آن باید ۹۰ سانتی متر باشد. - شیب رمپ جدول نباید بیشتر از ۸ درصد و کمتر از ۶ درصد باشد. - حداقل عرض آزاد پیاده رو پس از رمپ-جدول باید ۹۰ سانتی متر باشد. 	رمپ
<ul style="list-style-type: none"> - سطح پل ها باید با سطح پیاده رو، هم سطح و یا توسط رمپ به یکدیگر پیوسته شوند. - پل های ارتباطی از نظر عرضی مناسب عبور معلولین با صندلی چرخدار شوند. 	پل های ارتباطی
<ul style="list-style-type: none"> - پوشش کف پیاده رو باید از مصالح سخت، ثابت، غیر لغزنده و هموار باشد. - قسمت اتصال دو پیاده رو که نسبت به هم اختلاف سطح دارند، باید به شکل مسطح و با ابعاد حداقل ۱۲۵×۱۲۵ سانتی متر طراحی گردد. - در محل تقاطع دو پیاده رو، لازم است کف سازی محل تقاطع با بافت و رنگ متفاوتی اجرا گردد تا برای اشخاص نابینا و نیمه بینا قابل تشخیص باشد. 	کف سازی
<ul style="list-style-type: none"> - عابر بانک، کیوسک تلفن، صندوق پست، باجه تلفن، سطل زباله تابلوهای آگاهی دهنده حفاظ پیرامون درختان و پوشش فضای سبز - پل عابر پیاده، آبخوری و آبنما، شیرهای آتش نشانی - سرپناه های موقت و دائم. 	میلان شهری

۴- روش تحقیق

در این پژوهش تلاش شده است با شیوه توصیفی-تحلیلی و تکیه بر مشاهدات میدانی و مطالعات کتابخانه‌ای اعم از کتب، مجلات، مقالات، متون و ... به تعریف فضای شهری و هدف از مناسب‌سازی فضای شهری برای معلولان و سالمندان پرداخته شود. از روش کتابخانه‌ای بیشتر برای جمع‌آوری اطلاعات مرتبط با مباحث نظری، پیشینه تحقیق، ضوابط و مقررات و ... و از روش مشاهدات میدانی در نمونه موردی ذکر شده به چگونگی ساختار پیاده‌رو، خیابان و اماکن عمومی در این محل مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته و از آنها استفاده شده است. در نهایت از برنامه‌ریزی راهبردی (SWOT) بهره گرفته و در این روش، نقاط قوت و ضعف از سویی و فرصت‌ها و تهدیدهای محیطی از یک طرف برای معلولان و سالمندان ارائه شد و برای کاهش مشکلات و ترفیع آن پیشنهادهای راهبردی ارائه شده است.

۵- یافته‌های پژوهش

در این بخش، ابتدا به معرفی محدوده مورد مطالعه و سپس به ارائه یافته‌های پژوهش پرداخته می‌شود.

۵-۱ معرفی محدوده مورد مطالعه

شهرستان پارسین، یکی از شهرستان‌های استان هرمزگان در جنوب ایران است. این شهرستان از سمت شمال به شهرستان لامرد (استان فارس)، از سمت جنوب به خلیج فارس، از مغرب به شهرستان عسلویه (استان بوشهر) و از سمت مشرق به بخش شیبکوه از توابع شهرستان بندر لنگه محدود می‌شود.



تصویر ۱. موقعیت مکانی شهر پارسین

در این پژوهش، خیابان امام خمینی شهر پارسین به عنوان نمونه موردی، مورد بررسی قرار گرفته است.

وضعیت کنونی این خیابان با مشکلات کالبدی و ضعف زیادی مواجه است، به گونه‌ای که استفاده مفید از فضاهای شهری و ساختمان‌های عمومی برای معلولین صورت نگرفته است. در ادامه به بررسی و تحلیل این خیابان پرداخته می‌شود.

۵-۲ بررسی وضع موجود و شناسایی مسائل

و مشکلات خیابان امام خمینی

پیاده‌رو مهمترین معبر هر شهری تلقی می‌شود و باید ایمن و مورد اطمینان عموم باشد؛ به گونه‌ای که عبور عابرین پیاده از آن بدون برخورد با موانعی همچون وجود شاخ و برگ درختان در معبر، وجود درخت و درختچه در وسط پیاده‌رو، اختلاف سطح غیر مجاز، نبود علائم هشدار دهنده، کفپوش نامناسب، وجود مبلمان شهری در عرض پیاده‌رو و ... انجام پذیرد. طراحی پیاده‌راه بهتر است به گونه‌ای باشد که همه افراد با اطمینان خاطر و بدون نگرانی از آن عبور کنند.

باید توجه داشت که نیازهای عابرین پیاده طیف گسترده‌ای دارد و زمانی تسهیلات مخصوص عابرین پیاده موفق است که قابلیت تغییر برای برآورده کردن نیازهای کلیه گروه‌های عابرین، به خصوص اقشار ضعیف جامعه، را داشته باشد. برخی از شهروندان بیشتر سفرهای خود را به صورت پیاده طی می‌کنند. برخی افراد سالمند، کودک و نوجوان، معلولان جسمی و افرادی که توانایی خرید اتومبیل را ندارند جزء این گروه از شهروندان محسوب می‌شوند. نیازهای عابرین پیاده بسیار متفاوت است؛ برخی از نیازهای اساسی و اولیه عابرین پیاده عبارت‌اند از: راحتی، خیابان‌ها و پیاده‌روهای امن، محل‌های مناسب برای پیاده‌رو، دسترسی به وسایل حمل و نقل عمومی، قابلیت رویت عابرین، محیط تمیز و جذاب، منظر و جذابیت‌های بصری برای تماشا، وجود سرپناه و محل نشستن، امکان برقرار کردن ارتباط‌های اجتماعی با سایر شهروندان.



تصویر ۷. موانع وسط پیاده‌رو و پیش‌آمدگی بنا در پیاده‌رو



تصویر ۸. وضعیت غیراستاندارد و نبود امنیت کافی در پیاده‌رو

۳-۵ بررسی و تحلیل وضعیت برخی کاربری‌های عمومی در خیابان امام خمینی

برای توانمندسازی معلولان به داشتن یک زندگی مستقل و مشارکت کامل آنها در تمام جنبه‌های زندگی، مسئولان می‌بایست اقدامات مناسب را برای حصول اطمینان از دسترسی معلولان، مانند سایر افراد، به محیط‌های پزشکی، حمل و نقل، اطلاعات و ارتباطات، شامل تکنولوژی و سیستم‌های ارتباطی و نیز دسترسی آنان به سایر تسهیلات و سرویس‌های عمومی و آزاد، هم در مناطق روستایی هم در مناطق شهری به عمل آورند.



تصویر ۲. نبود علائم هشدار و کف پوش مناسب نابینایان در پیاده‌رو



تصویر ۳. اختلاف سطح غیرمجاز پیاده‌رو و خیابان



تصویر ۴. کف‌سازی نامناسب و نامتوازن و وجود مصالح متنوع در پیاده‌رو



تصویر ۵. مزاحمت مبلمان شهری وسط پیاده‌رو



تصویر ۶. اشغال فضای پیاده‌رو توسط کاربری‌های مجاور و مسدود کردن آن



تصویر ۱۱. رمپ نامناسب و غیراستاندارد

۴-۵ تحلیل SWOT از محدوده مورد مطالعه (بررسی نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدیدهای خیابان امام خمینی) برای در این بخش به بررسی نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید خیابان امام خمینی در جدول SWOT پرداخته می‌شود (جدول شماره ۲).



تصویر ۹. وضعیت نامناسب کاربری‌ها برای معلولان

تصویری زیر، مرکز خریدی در خیابان امام می‌باشد که استانداردهای لازم جهت رفت و آمد معلولان در نظر گرفته نشده است. مشکلات موجود آن شامل وجود پله بدون رمپ و عدم دسترسی مناسب معلولان به مرکز خرید، نبود کفپوش مناسب ویژه نابینایان، نصب مانع وسط پیاده‌رو و نصب غیراستاندارد مبلمان شهری در پیاده‌راه می‌باشد.



تصویر ۱۰. عدم دسترسی معلولان به کاربری موجود با نگاه کردن به تصویر زیر شاید در نگاه اول رمپ ویژه معلولان توجه شما را جلب کند ولی وقتی به آن دقت کنید متوجه می‌شوید که هنگام گردش به سمت داخل برای صندلی چرخدار مناسب نیست و عرض کمی دارد.

جدول ۱. ارزیابی عوامل تأثیرگذار داخلی و خارجی در خیابان امام خمینی (جدول SWOT)

تهدید (T)	فرصت (O)	ضعف (W)	قوت (S)
<ul style="list-style-type: none"> - غیراستاندارد بودن ارتفاع مبلمان شهری، مناسب با نیاز معلول - نادیده گرفتن حضور معلولین در فضای شهری - نامناسب بودن فضاهای بهداشتی برای معلولان - نادیده گرفتن حقوق شهروندی معلول - عدم توانایی معلول برای استفاده از وسایل نقلیه عمومی - نبود سرویس بهداشتی متناسب با نیاز معلولان - نبود امنیت کافی برای معلولان و سالمندان در سطح شهر - نور پردازی نامناسب در محدوده - نبود کف‌سازی مناسب با معلولان در پیاده‌رو و نقاط حادثه خیز 	<ul style="list-style-type: none"> - امکان عرضه خدمات برای معلولین - اختصاص دادن مکان‌هایی مختص معلولان با علائم مناسب در تقاطع‌ها و ... - مناسب سازی کف پیاده‌رو متناسب با حرکت معلولان - توجه به ورودی‌های کاربری‌ها برای رفت و آمد معلولان بدون مانع - امکان توسعه پیاده‌روها، کاربری‌ها و اماکن عمومی جهت استفاده مناسب معلولان از این مکان‌ها - ایجاد رمپ استاندارد در بانک‌ها برای استفاده معلولان از خدمات آن - امکان برقراری تعامل سازنده بین شهرداری و بهزیستی 	<ul style="list-style-type: none"> - عدم نصب علائم هشدار دهنده در پیاده‌رو و فضاهای عمومی - اتصال نامناسب خیابان با پیاده‌رو - رفت و آمد موتور سواران در پیاده‌رو و پایین آمدن ایمنی در پیاده‌رو - کم بودن عرض برخی از پیاده‌روها - وجود فضای خالی در بین کف‌پوش‌های پیاده‌رو و ایجاد موانع در حرکت ویلچر - سد معبر برخی کاربری‌ها در وسط پیاده‌رو - جایگذاری نادرست درختان در پیاده‌رو و ایجاد مزاحمت آنها برای معلولین و سایر افراد - وجود اختلاف سطح نامناسب در پیاده‌رو بجای رمپ با شیب مناسب - تنوع استفاده از مصالح در کف‌پوش‌ها و پیاده‌روها که باعث سردرگمی معلول به خصوص نابینا می‌گردد - بی توجهی به کف‌سازی‌ها - عدم وجود رمپ‌های مناسب بین خیابان و پیاده‌رو - نداشتن پاگرد و رمپ در ورودی کاربری‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> - وجود فعالیت‌های متنوع در محدوده - دارا بودن اغلب کاربری‌ها در محدوده

خیابان و حضورپذیرتر نمودن هر چه بیشتر برای معلولین ارائه می‌گردد.

با توجه به اطلاعات به دست آمده از جدول ۲ و با توجه به اهداف، راهبردها و سیاست‌های قابل طرح (جدول شماره ۳)، راهکارهایی جهت بهبود وضعیت این

جدول ۳. اهداف، راهبردها و سیاست‌های مناسب‌سازی خیابان امام خمینی شهر پارسین

سیاست	راهبرد	هدف
حذف لبه جدول در محل ورود و خروج پیاده رو جهت عبور ویلچر	تامین تمهیدات لازم جهت حضور همه اقشار (خصوصاً معلولین) جامعه در خیابان امام خمینی	همه شمولی فضا و تلاش برای حضور معلول
تشویق سواره به کاهش سرعت در تقاطع‌ها حفظ امنیت و آرامش معلول با ایجاد مسیری جداگانه برای حرکت دوچرخه	تامین ایمنی و امنیت معلول در برابر سواره و همچنین در برابر پیاده	تامین امنیت و ایمنی معلول در طول محور خیابان
پیوستگی کف سازی در طول مسیر یه کار گیری مصالح مناسب با نیاز معلول در طول محور خیابان امام خمینی	ایجاد کف سازی مناسب برای حضور معلول جسمی حرکتی در خیابان	کف سازی مناسب معلول
احداث رمپ با مصالح متناسب با نیاز معلول افزایش عرض رمپ برای عبور ویلچر طراحی رمپ با شیب حداکثر ۸ درصد	حذف پله مرتفع نمودن اختلاف سطح کف خیابان با ورودی بنا متناسب با نیاز معلول	امکان بهره گیری معلول از ساختمان‌های عمومی موجود در طول مسیر

۶- نتیجه‌گیری و پیشنهاد

این پژوهش به منظور مناسب‌سازی خیابان امام خمینی در شهرستان پارسین انجام شد و به بررسی مشکلات موجود در این خیابان پرداخته شده است. با توجه به مشکلات گفته شده و عکس‌های ارائه شده نتایج حائز از آن است: در سطح شهر مشکلات زیادی در ارتباط با تردد معلولین و سالمندان و حضور این افراد در فضای شهری وجود دارد. عدم وجود رمپ یا پل ارتباطی مناسب ما بین پیاده‌رو و خیابان، کاهش عرض معبر و بن بست شدن پیاده‌رو به دلیل پیش‌روی بناها و یا سد معبر برخی کاربری‌ها، کف‌سازی نامناسب و

استفاده از مصالح متنوع در کف که باعث سردرگمی نابینایان می‌شود، همچنین وجود مبلمان شهری (تابلوها، چراغ، صندوق صدقه، نیمکت، موانع جهت جلوگیری موتورسیکلت و...) در مسیر پیاده، اختلاف سطح غیر مجاز در پیاده‌رو و خیابان و... همه و همه از این دست مشکلات موجود در خیابان امام می‌باشد که موجب نا امنی در پیاده‌رو شده و باعث آسیب به معلولان می‌شود. برای حل این معضل مواردی چون عرض پیاده‌رو، ارتفاع معابر، شیب طولی و عرض معبر، تغییر ارتفاع و ناهمواری سطح پیاده‌رو و... بر اساس ضوابط گفته شده در این مقاله مناسب‌سازی گردد. این وضعیت

نامطلوب نیازمند یک برنامه‌ریزی دقیق و منسجم به منظور بهبود وضع موجود و افزایش ایمنی و راحتی و در نتیجه ایجاد محیطی سرزنده و شاد با حضور معلولین و سالمندان می‌باشد.

۶-۱ راهکارها و پیشنهادات

با توجه به جدول SWOT بیان شده راهکار و پیشنهاداتی ارائه شده است که شامل اصلاح پیاده‌رو، ایجاد رمپ‌های استاندارد در ورودی کاربری‌ها، نصب پل‌های ارتباطی بین خیابان و پیاده‌رو، اصلاح کف و نصب علائم هشدار برای نابینایان، نصب مبلمان شهری استاندارد می‌باشد (جدول شماره ۳).

جدول ۴. راهکارهای ارائه شده جهت مناسب‌سازی خیابان امام خمینی شهر پارسین برای معلولین و سالمندان

نوع فضا	راهکار ارائه شده
پیاده‌رو	- حذف موانعی که از حداقل عرض مفید می‌کاهند در بسیاری از معابر سد معبر توسط مغازه داران و دستفروشان ایجاد می‌شود که بساط خود را در پیاده‌روها و مکان‌های عمومی پهن کرده و علاوه بر کاهش عرض معبر باعث سد معبر نیز می‌شوند. - حذف کلیه موانع از قبیل نرده و تیرهای برق در وسط پیاده‌رو و محل عبور عابر پیاده. - جلوگیری از ورود موتور سواران در پیاده‌رو که موجب نا ایمنی و مزاحمت افراد می‌شوند.
رمپ	- اختلاف ارتفاع در معابر شهری را می‌توان با استفاده از ایجاد رمپ‌هایی مطابق استاندارد و آیین نامه های شهری بر طرف نمود تا این مشکل عظیم جابجایی معلولین در سطح شهر ها حل شود. - احداث رمپ‌های استاندارد در ورودی کاربری‌ها به گونه‌ای که معلولان هم بتوانند از کاربری‌های خیابان ذکر شده استفاده لازم را داشته باشند.
پل‌های ارتباطی	- احداث پل‌های ارتباطی مابین پیاده‌رو و خیابان و پوشش جوی‌های کنار پیاده‌رو.
مبلمان شهری	- نصب تابلوهای هشدار ویژه معلولین در سطح خیابان امام. - نصب مبلمان شهری اعم از چراغ، نیمکت، درخت و ... به بعد از عرض استاندارد پیاده‌رو (۹۰ تا ۱۲۰ سانتی متر)
کف سازی	- تعمیر و مرمت کلیه سطوح کف پوش‌ها و پل‌های موجود و حذف کلیه موانع غیر ضروری که به صورت برآمدگی یا فرورفتگی، اختلاف سطح شدید و غیر منتظره به وجود آورده اند اصلاح گردد و برای نابینایان، مسیر مناسب با استفاده از موزائیک‌های مناسب تعبیه گردد.

7- Refrences

Persian Refrences:

- Bahraini, Seyed Hossein. (2009). Urban Design Process, University of Tehran Press.
- Bahraini, Seyed Hossein. (2009). Urban space analysis in relation to user behavior pattern and criteria for design, University of Tehran Press.
- Bazregar, Mohammad Reza and Izadi, Hasan and Sholeh, Mahsa and Pouravaz, Azarmidokht. (2016). A study of access problems for the disabled and veterans in a case study of Zand St., Shiraz, 4th International Congress of Civil Engineering, Architecture and Urban Development, Tehran
- Bezi, Khodarham et al. (2010). Evaluation of urban traffic and the needs of the disabled and the disabled using the topsis decision model (Case study: Shiraz city), Urban research and planning,

first year, third issue, winter.

- Criteria and instructions for adapting urban spaces and transportation systems for people with physical and mobility disabilities, technical and executive system of Tehran Municipality. (2019). Third edition.
- Etemad Sheykh-ol-Islami, Faezeh. (2006). Adaptation of the network of urban environment roads for the disabled and veterans (presentation of adaptation method), National Conference on Urban Environment Adaptation, Tehran
- Hesari Jabbar, Laleh; Eskandar Sarmi, Maryam. (2019). Exploration in urban public space based on tangible and intangible needs, Iran Urban Planning, 2 (3), 10-16.
- Jomehpour, Mahmoud and Issa Lou, Ali Asghar and Issa Lou, Shahabuddin. (2016). Empowerment of urban spaces in responding to the needs of physically disabled groups, Case study: Central part of Qom.
- Rules and regulations of urban planning and architecture for people with disabilities. (2019). Ministry of Roads and Urban Development - Deputy of Urban Planning and Architecture.
- Saburi Gardeh, Fatemeh. (2020). Design of urban spaces for the elderly and the disabled (Case study: Region Shurabil), Iran Urban Planning, 3 (5), 84-98.
- Salmani, K. (2017). Global Adaptation Experiences - Okinawa.
- Sobhani, Nobakht and Biranvandzadeh, Maryam and Akbari, Majid and Souri, Fatemeh. (2016). Creating components for adapting urban public spaces for the use of veterans and information in the city of Khorramabad.
- Sorour Rahim, Mohammadi Hamidi Somayeh, Vali Khani Ajdar. (2014). Analysis of the situation of urban public spaces for the disabled and the disabled; Study sample: Sadeghieh Second Square (Tehran). Geography. 12 (41): 105-83.
- Taghvaei, Massoud and Moradi, Golshan and Safarabadi, Azam. (2010). Review and evaluation of the status of parks in Isfahan based on the criteria and existing conditions for access for the disabled and veterans.
- Zandieh, Mehdi. (2012). Urban landscape adaptation for the elderly. Elderly: Iranian Journal of Aging. 7 (2): 7-18.

Latin References:

- Alexander, Christopher & Sara Ishikawa & Murray Silverstein, (1997). A Pattern Language. Oxford University Press.
- Barbotte Eric, Guillemin Farcis & World Health Organization. (2001). Bulletin of World Health Organization. Neurkasen and Lord Handicap Group. 79. pp 1047 – 1055.
- DFID. (2000). Disability, Poverty and Development, London.
- Richardson, Stephen A et al., (1971). Research Report, Handicap, Awareness and Siting Science & Medicine, Vol 5, pp. 621-628



نحوه ارجاع به این مقاله:

رستمی، محمدحسین. آخشیک، خدیجه. روزچک، حانیه. (۱۴۰۰). مناسب‌سازی فضاهای عمومی شهری برای معلولین و سالمندان (مطالعه موردی: خیابان امام خمینی شهر پارسیان)، شهرسازی ایران، ۴ (۶)، ۱۲۵-۱۴۱.

COPYRIGHTS

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted to the Iranian Urbanism Journal. This is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

URL: <https://www.shahrsaziiran.com/1400-4-6-article10/>

DOR: <https://dorl.net/dor/20.1001.1.27170918.1400.4.6.10.7>