

طراحی شهری همه‌شمول

خیابان‌هایی برای زندگی
(مناسب‌سازی خیابان‌های شهری برای سالمندان کم‌توان)

نویسندگان: الیزابت برتون - لین میچل

با مقدمه دکتر جهان‌شاه پاکزاد
مترجمین: الهه ساکی - ساناز فنایی

سرشناسه: برتون الیزابت Burton, Elizabeth عنوان و نام پدیدآورنده: طراحی شهری همه شمول:
خیابانهایی برای زندگی: مناسب سازی خیابانهای شهری برای سالمندان کم توان / نویسندگان الیزابت
برتون، لین میچل؛ مترجمین الهه ساکی، ساناز فنایی؛ با مقدمه جهانشاه پاکزاد.
مشخصات نشر: تهران: آرمانشهر، ۱۳۹۲. مشخصات ظاهری: ۱۶۰ص: مصور، جدول، نمودار.
شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۶۲۴۸-۱۵-۸-۸ وضعیت فهرست نویسی: فیپا یادداشت: عنوان اصلی: inclusive
urban design : streets for life C, 2006. موضوع: شهرسازی-- جنبه های اجتماعی
موضوع: سالمندان عقب مانده ذهنی موضوع: سالمندان-- خدمات موضوع: معلولان-- خدمات
موضوع: معماری و جامعه شناسه افزوده: میچل، لین شناسه افزوده: Mitchell, Lynne
شناسه افزوده: فنایی، ساناز، ۱۳۶۶- مترجم شناسه افزوده: ساکی، الهه، ۱۳۶۷- مترجم
شناسه افزوده: پاکزاد، جهانشاه، ۱۳۲۸- مقدمه نویسی رده بندی کنگره: ۱۳۹۲ ط۴ب/۱۶۶ HT
رده بندی دهویی: ۳۰۷/۱۲۱۶ شماره کتابشناسی ملی: ۳۱۱۶۹۱۱



طراحی شهری همه شمول

مترجمین: الهه ساکی - ساناز فنایی

عکس روی جلد: جورج هودان

مدیر فنی چاپ: سید محمد حسن هوشمند

ناشر: انتشارات آرمانشهر

چاپ اول: پاییز ۱۳۹۲

تیراژ: ۱۰۰۰ نسخه

چاپ: سارنگ

بهاء: ۹۵۰۰ تومان

مرکز توزیع: نشر و پخش ثمین

نشانی: تهران- خیابان انقلاب- خیابان دوازده فروردین - خیابان شهدای زاندارمری غربی بن بست مرکزی

پلاک ۱ تلفکس: ۶۶۹۶۱۹۲۰ - ۶۶۹۷۲۸۷۱

SBN: 978-600-6248-15-8

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۶۲۴۸-۱۵-۸-۸

n_p_samin@yahoo.com

Dear students,

In response to your previous email, I must say yes, of course, you can translate the book and that would be great. We really want the guidance to be used far and wide.

Elizabeth Burton
Professor of Sustainable Building Design and Wellbeing
WISE (Wellbeing in Sustainable Environments) Research Unit
School of Engineering and Warwick Medical School, University of
Warwick

دانشجویان عزیز،

در پاسخ به ایمیل قبلی شما باید بگویم که حتماً، شما می‌توانید این کتاب را ترجمه کرده و این بسیار ارزشمند خواهد بود، چرا که ما علاقمندیم از این راه‌ها به‌طور گسترده استفاده شود.

الیزابت برتون

استاد طراحی ابنیه پایدار و مناسب تندرستی

واحد پژوهشی رفاه در محیط‌های پایدار

دانشکده مهندسی و دانشکده پزشکی وارویک، دانشگاه وارویک

مقدمه

زمانی که ما طراحان از انسان و طراحی انسانی صحبت می‌کردیم، توجه کافی به این مهم نداشتیم که موجودی انتزاعی را فرض گرفته‌ایم. هر چند طراحی انسان محور در زمان خود پیشرفت بزرگ و حتی انقلابی مهم به حساب می‌آمد، ولی در عمل نشان داد که شرطی لازم ولی ناکافی است. علیرغم آنکه یکسان انگاشتن همه انسان‌ها در روزگار نژاد پرستی و سلطه استعمار، گامی بس مهم به جلو بود که به نوبه خود قابل تقدیر است، ولی بعدها بر ما روشن شد که در این یکسان انگاری، ناخودآگاه انسان تصور شده، مردی سفیدپوست، سالم، میانسال، و پُرتوان بوده که در شرایط مناسب اقلیمی و در روز روشن به فعالیت و زندگی بیولوژیکی خود می‌پردازد؛ در نتیجه هر قشر یا گروهی که دارای شرایط مزبور نبود را "گروه ویژه" نامیدیم، در حالی که متوجه نبودیم که جمع کل افرادی که جزو این گروه‌های ویژه دسته‌بندی کرده‌ایم، به مراتب بیش از آن "انسان ژنریکی" است که برای وی طراحی می‌کردیم. نیمی از افراد جوامع ما، زن‌ها بودند، سالمندان، کودکان، نوجوانان، ناتوان‌ها و کم‌توان‌های جسمی - حرکتی و ذهنی نیز هر کدام قسمتی از این جوامع را شکل می‌دادند که یا بعضاً دیده نشده، و یا کلاً فراموش شده بودند. افزون بر آن، در سطحی بالاتر از نیازهای روحی روانی شهروندان نیز غافل مانده و ترجیحات کارشناسانه خود را که به طور معمول زیباشناختی بود به بهانه "واهی" ضرورت علمی "جایگزین" نیازهای واقعی "این طیف وسیع از زن و مرد، فقیر و ثروتمند، سالم و کم‌توان، کودک تا سالمند می‌کردیم، ولی تجربه به ما نشان داد که بیش از اندازه مردسالار، مستبد، ساده‌اندیش و بی‌ملاحظه عمل کرده‌ایم.

به طور دقیق‌تر، رجوعی کوتاه به جدول هرم سنی نشان می‌دهد که برخلاف نیت خیری که داشتیم، تنها برای اقلیتی کوچک طراحی و برنامه‌ریزی کرده‌ایم. زیرا در حال حاضر تنها قریب به ۱۰ درصد جامعه^۱ ما از ویژگی‌های نامبرده برخوردارند. این واقعیت تلخ باعث شده است، بحث طراحی همه‌شمول به موضوعی پراهمیت تبدیل شود. البته دستاوردهای کنونی، حاصل تلاش تدریجی و مستمر افراد زیادی از ملل مختلف است. لذا مناسب می‌دانم تا در این مقدمه اشاره‌ای کوتاه به فرآیند شکل‌گیری این مهم بپردازم.

اولین واکنش‌های جدی به تفکر مدرنیستی انسان ژنریک توسط بانوان و متحدین ایشان در جنبش تساوی حقوق زن و مرد را می‌توان در دهه شصت میلادی جستجو کرد. در سال‌های اول دهه هفتاد بود که موضوع فضای مناسب برای بانوان در معماری و سپس شهرسازی مطرح و کارگاهی برای شناخت کمبودها و نقصان‌های موجود در فضا و مناسب‌سازی آن‌ها در اکثر دانشگاه‌های اروپایی برنامه‌ریزی و دایر شد. محصول کارها هر چند

۱- نسبت جمعیت مردهای ۵۰-۳۵ سال به کل جمعیت ایران در سال ۱۳۹۲

طرح‌هایی آکادمیک بودند، ولی از آنجایی که توسط بانوان برای بانوان بود، تفاوت‌های معناداری با طرح‌های مردانه داشتند.

موضوع دیگری که تقریباً هم‌زمان و با کمی تقدم مطرح گردید، مناسب‌سازی معماری و شهر برای معلولین و ناتوانان جسمی و حرکتی بود که خوشبختانه تا به امروز ادامه داشته و به دستاوردهای نظری و عملی خوبی نیز رسیده است.

با بالا گرفتن جنبش‌های ارتقای کیفی محیط در دهه هفتاد و هشتاد میلادی مناسب‌سازی فضاهای شهری برای کودکان نیز مطرح شده و به راهکارهای خوبی نیز رسیده است.

آنچه در دو جنبش اخیر، یعنی مناسب‌سازی فضا برای کم‌توانان و ناتوانان از یک سو و کودکان از دیگر سو، مشترک بود، تحت لوای مفاهیمی مانند "طراحی بدون مانع" و "دسترس‌پذیر کردن فضاها"^۲ [طراحی قابل دسترسی] مطرح گردید.

با این حال، نقطه ضعف اصلی جنبش‌های فوق، هنوز خاص و ویژه بر شمردن هر یک از گروه‌های به اصطلاح ویژه بود؛ به عبارت دیگر، در این جنبش‌ها نیز نیازها، مصائب و مشکلات هر یک از گروه‌های مزبور به صورت مجزا مطالعه و راه‌حل‌های مناسب بدون توجه به سایر گروه‌ها ارائه می‌شده است. به بیانی دیگر، به جای داشتن دیدی جامع به همه گروه‌ها و به صورت هم‌رسان، طراحان با رویکردی بخشی و تخصصی جلو می‌رفته‌اند. البته بدیهی است نیازها و تمایلات اقشار مختلف، متفاوت بوده و گاه با هم در تضاد می‌باشند؛ لذا با توجه به کثرت موجود در جامعه شعار "طراحی همه‌شمول"^۳ مطرح شد، به این امید که بتوان راه‌حلی همه‌جانبه و قابل تعمیم پیدا نمود که در خور شأن و منزلت کلیه گروه‌های نامبرده بوده و تناقض‌های موجود میان راه‌حل‌های بخشی را نیز برطرف نماید.

به نظر می‌رسد، تعریفی که مرکز طراحی همه‌شمول در دانشگاه کارولینای شمالی (Ron Mace, North Carolina State University, 1998) ارائه داده است، تصویر روشن‌تری از این کوشش را نشان می‌دهد:

«طراحی همه‌شمول، طراحی فرآورده‌ها و محیط‌ها به نحوی است که برای تمام مردم، متنوع‌ترین گروه ممکن، بدون نیاز به انطباق یا طراحی تخصصی قابل استفاده باشد».

-
- 1- Barrier-Free Design
 - 2- Accessible Design
 - 3- Inclusive Design

مفهوم «خیابان‌هایی برای زندگی» نیز به وضوح بخشی از طراحی محیط‌های همه‌شمول محسوب می‌شود. این روش طراحی به نام‌های طراحی فراگیر^۱ و یا طراحی برای همه^۲ نیز شناخته می‌شود و بیش از آنکه سبک جدیدی در طراحی باشد، رویکرد و نگرشی تازه به آن است.

این کتاب براساس پژوهشی که در حال حاضر به سرپرستی الیزابت برتون و لین میچل در واحد تحقیقاتی سلامت در محیط‌های پایدار^۳ در مؤسسه توسعه پایدار آکسفورد^۴ واقع در دانشگاه آکسفورد بروکس در حال انجام است، بسط یافته؛ و با وجود آنکه این واحد به تازگی پایه‌ریزی شده، اما اساس آن بر بیش از ۱۰ سال تحقیق در زمینه چگونگی تأثیرات محیط‌های انسان‌ساخت بر احساس رضایتمندی و کیفیات زندگی، استوار است. تحقیقات WISE در پی ارائه راهنمای طراحی، بر اساس ایده‌ها و ترجیحات مردم به منظور آفرینش محیط‌هایی برای ارتقاء کیفیات زندگی آنان، می‌باشد.

الیزابت برتون (Camab)، کارشناس ارشد معماری، کارشناس ارشد طراحی شهری، PhD؛ مدرس و محقق دانشکده محیط مصنوع دانشگاه آکسفورد بروکس می‌باشد. او همچنین مدیر واحد پژوهشی رفاه در محیط‌های پایدار (WISE) در مؤسسه آکسفورد برای توسعه پایدار است. وی پس از تحصیل به‌عنوان معمار و طراح شهر، بیش از ۱۰ سال است که در حال انجام پژوهش در مورد پایداری اجتماعی و محیط مصنوع می‌باشد. او برنده بیش از ۷۵۰۰۰۰ پوند کمک هزینه تحقیقاتی از حامیان مختلفی مانند شوراهای پژوهشی، شرکت مسکن، مشاورین املاک NHS و غیره بوده است.

لین میچل، (MRTPI)، کارشناس ارشد فلسفه محقق فوق دکترا؛ مدرس و همکار تحقیق دانشکده محیط مصنوع دانشگاه آکسفورد بروکس می‌باشد. وی که از برنامه‌ریزان خبره شهری است، زمینه تحقیقاتش بیشتر در مورد رابطه بین پایداری اجتماعی و محیط مصنوع است. او همچنین یکی از بنیانگذاران و اعضای واحد پژوهشی رفاه در محیط‌های پایدار (WISE) در مؤسسه آکسفورد برای توسعه پایدار می‌باشد.

در این کتاب با دو تعبیر عمده از خیابان‌هایی برای زندگی مواجه هستیم:

۱- خیابان‌هایی که ساکنانشان، به موازات آن که در محلات خود پا به سن می‌گذارند، آن‌ها را همچنان برای زندگی راحت و لذت‌بخش می‌دانند، به گونه‌ای که به این قشر امکان می‌دهد، اگر بخواهند، بتوانند به زندگی در خانه‌هایشان ادامه دهند.

1- Universal design

2- Design for all

3- Wellbeing in Sustainable Environment (WISE)

4- Oxford Institute for Sustainable Development (OISD)

۵- عضوی از دانشگاه کمبریج - م.

۶- عضو مؤسسه سلطنتی برنامه‌ریزی شهر (سازمان حرفه‌ای انگلستان) - م.

۲- خیابان‌هایی که همه‌شمولند، برای تمامی اقشار جامعه، از جمله افراد مسن مبتلا به کم‌توانی، به‌راحتی و به‌گونه‌ای لذت بخش قابل استفاده‌اند.

در این کتاب و براساس تحقیقات صورت گرفته، مجموعه‌ای از اصول طراحی به همراه توصیه‌های طراحی تنظیم شده، در صورت آنکه مورد استفاده قرار گیرند، طراحان و توسعه دهندگان را قادر خواهند ساخت تا خیابان‌هایی برای زندگی بیافرینند.

در انتها می‌بایست از سرکار خانم‌ها، مهندس الهه ساکی و مهندس ساناز فنایی که این متن را به فارسی برگردانده‌اند، تشکر نمایم و امیدوارم دیگر همکاران جوان نیز در غنا بخشیدن به ادبیات طراحی شهری به ترجمه و تألیف مباحث مورد نیاز این دانش کمک نمایند.

جهانشاه پاکزاد

پائیز ۱۳۹۲

www.ketab.ir

فهرست

	مقدمه دکتر جهانشاه پاکزاد
i	دیباچه
ii	پیش‌گفتار نویسندگان
iii	قدردانی
iv	فهرست تصاویر و جداول
viii	ساختار کتاب

بخش ۱ خیابان‌هایی برای زندگی: چرا؟

۱	فصل ۱ خاستگاه مفهوم خیابان‌هایی برای زندگی
۱۵	فصل ۲ نیاز به خیابان‌های دوستدار افراد مبتلا به کم‌توانی
۳۱	فصل ۳ تجارب سالمندان از خیابان‌های محلاتشان

بخش ۲ خیابان‌هایی برای زندگی: چگونه؟

۴۷	فصل ۴ آشنایی
۵۷	فصل ۵ خوانایی
۶۹	فصل ۶ قابلیت تشخیص
۸۱	فصل ۷ قابلیت دسترسی
۹۳	فصل ۸ راحتی
۱۰۳	فصل ۹ ایمنی

بخش ۳ خیابان‌هایی برای زندگی: آینده؟

۱۱۷	فصل ۱۰ خیابان‌هایی برای زندگی در عمل
۱۳۵	فصل ۱۱ آینده خیابان‌هایی برای زندگی

۱۴۹	کتابشناسی
۱۵۵	فهرست واژگان

دیباچه

به رغم آن که در مورد شاخصه‌های طراحی مطلوب اینیه برای افراد مبتلا به کم‌توانی، یک وفاق عمومی وجود دارد، اما عرصه‌های شهری در این زمینه تا به امروز نادیده گرفته شده‌اند. پژوهشی که این کتاب بر مبنای آن نگاشته شده است، تلاشی مقدماتی و جسورانه برای پرکردن این شکاف است، که موجب منحصر به فرد و به ویژه مهم شدن آن نیز گشته است. افراد مبتلا به کم‌توانی و سایر افراد با اختلالات شناختی، به واسطه حضور در محیط‌های غیرقابل درک، هر لحظه ناتوان‌تر می‌شوند. ما باید هر آنچه در توان داریم را به کار بسته و با توجه کردن و اندیشیدن به حقوق ایشان، به این افراد در حفظ استقلالشان کمک کنیم. ما این کار را برای افراد مبتلا به اختلالات بینایی و شنوایی و نیز مشکلات حرکتی انجام داده و می‌دهیم. زمان آن فرا رسیده که با رسیدگی به مسائل افراد مبتلا به اختلالات شناختی، به حضور حداکثری ایشان در جامعه، کمک نماییم.

مری مارشال

مسئول بازنشسته

مرکز ارتقای خدمات افراد مبتلا به کم‌توانی¹

استرلینگ، اسکاتلند

1. Retired Director of the Dementia Services Development Centre

پیش‌گفتار نویسندگان

این کتاب نمایانگر ماهیت و اهداف واحد پژوهشی رفاه در محیط‌های پایدار¹ (WISE) است. ما WISE را در ۲۰۰۴ و در مؤسسه توسعه پایدار آکسفورد (OISD) در دانشگاه آکسفورد بروکس پایه‌گذاری کردیم. ما می‌خواستیم برای پژوهشی که طی ۱۰ سال گذشته در حال انجام آن بودیم نهادی تشکیل داده و پایه‌های آن را برای ادامه در آینده محکم نماییم. هدف ما در WISE، پژوهش در مورد نحوه اثرگذاری محیط مصنوع (در تمامی مقیاس‌ها، از ابنیه تا کل شهر) بر رفاه، سلامت و کیفیت زندگی ساکنان و سایر کاربران شهر است. هدف بلندپروازانه و طولانی‌مدت ما، کمک به تغییر شیوه‌هایی است که براساس آن خانه‌ها، خیابان‌ها، شهرک‌ها و شهرهایمان را طراحی می‌کنیم. ما معتقدیم، توسعه پایدار تنها زمانی محقق می‌شود که متخصصین طراحی، به طور تام مسئولیت‌های اجتماعی خود را پذیرفته و بیشتر به برآورد احتیاجات کاربران (بر مبنای پژوهش و تجربه گذشته) توجه داشته و ایشان را مخاطب قرار دهند. هیچ دلیلی برای آن که نتوانیم از رویکردی علمی (مشابه آنچه سایر حرفه‌ها انجام می‌دهند) به عنوان پایه‌ای برای خلاقیت استفاده کنیم، وجود ندارد. تأثیرات عمیق محیط‌های مصنوع بر زندگی مردم به طرز فزاینده‌ای برای ما در حال آشکار شدن است. بنابراین لازم است بدانیم چگونه می‌توان از طریق طراحی آن‌ها به طور مناسب، منافع بیشتری را کسب نمود.

کسب این دانش کار ساده‌ای نیست، و ما اکنون در ابتدای راه هستیم. روش تحقیق ما بسیار بدیع است، زیرا به دنبال شناسایی تک شاخصه‌هایی در طراحی است که بر کیفیت زندگی یا رفاه مردم اثر مثبت یا منفی دارند، و در نهایت برای به انجام رساندن این امر ابزارها و شیوه‌هایی ابتکاری ابداع نمودیم. در همین راستا به بسط روش‌هایی برای سنجش محیط‌های مصنوع و دریافت نگرش‌های مختلف مردم نسبت به آن‌ها پرداختیم. ما همواره به دنبال تولید راهنماها و توصیه‌نامه‌هایی قابل اجرا هستیم. یکی از دلایل نگارش این کتاب، آن است که بسیاری از افراد، به خصوص طراحان و سازندگان عرصه‌های شهری - از سراسر دنیا - با ما تماس گرفته، خواهان یاتنه‌های مکتوب و توصیه‌های طراحی و کسب اطلاعات بیشتر در مورد طراحی خیابان‌های دوستدار مبتلایان به کم‌توانی هستند. امیدواریم تمامی اطلاعات کاربردی و مربوطه در این کتاب، به طور یک جا و راحت برای استفاده، وجود داشته باشد.

در عین حال، لازم است پژوهش‌های زیادی صورت گرفته و اطلاعات بیشتری در این زمینه کسب گردد. ما به طور مداوم در حال پایه‌گذاری پروژه‌های جدید هستیم، و تلاش خواهیم کرد، تا حد ممکن یافته‌های جدید را با سرعت و به طور مؤثر انتشار دهیم، و از هرگونه باز خورد، نظر یا پیشنهاد، و کمک به تحقق مأموریت WISE سپاسگزار خواهیم بود. امیدواریم از این کتاب لذت برده و مهم‌تر آن که امیدواریم بتوانید توصیه‌های ما را محقق نمایید.

الیزابت برتون و لین میچل

واحد پژوهشی WISE، OISD

1. Wellbeing in Sustainable Environments research unit
2. Oxford Brookes University

قدردانی

لازم می‌دانیم تا از شیو رَمَن^۱ به خاطر نقش بسزای وی در پیش بردن این پژوهش بر پایه‌ای که کتاب بر آن استوار است، تشکر کنیم؛ ما بدون وی قادر به سرانجام رساندن تحلیل‌های قضایی نبودیم. به علاوه از دانشجوی دکترا، دنیل کُزک^۲ که با مهربانی تهیه اکثر عکس‌ها و آماده‌سازی نقشه‌های نمونه خیابان‌هایی برای زندگی را برعهده گرفت، نیز سپاسگزاریم. از افراد ذیل نیز به خاطر تهیه عکس‌های مذکور متشکریم:

کرل دیر^۳ - تصویر ۱-۳

کریستینا استاکدیل جونل پرگ^۴ - تصویر ۱-۴

شیو رَمَن - تصاویر ۲-۵ و ۴-۷

مرکز پژوهش طراحی همه‌شمول SURFACE، دانشگاه سالفورد - تصاویر ۵-۳، ۸-۴ و ۹-۷

فضای باز، دانشکده هنر ادینبورگ، دانشگاه هیریوت وات^۵ - تصویر ۱۱-۱

ما از مری مارشال، مسئول مرکز ارتقای خدمات افراد مبتلا به کم توانی در استرلینگ که به تازگی بازنشست شده است، به خاطر الهام‌بخشی به ما با شور و شوق و نظرات تخصصی‌اش سپاسگزاریم و هم‌چنین از همکاران خود در اینجا، گروه محیط‌های شهری پایدار از مؤسسه توسعه پایدار آکسفورد (OISD)، (به خصوص کیتی ویلیامز و کرل دیر) برای حمایت و تشویق مداومشان سپاسگزاریم. پژوهش ما از مشاوره و راهنمایی گروه هدایت و گروه یافته‌ها که شامل: پروفیسور تیم پلکمن^۶، سوزان فیپرین^۷، الیزابت کینگ^۸ است و کارکنان OPTIMA، ردکلیف اینفرمری تراست^۹، جون کینگ^{۱۰}، تام اون^{۱۱}، ماریا پارسنز^{۱۲} و کارکنان مرکز هم‌توانی آکسفورد، دیانا رابرتز^{۱۳}، دکتر بارت شیهان^{۱۴}، دکتر کیتی ویلیامز، پروفیسور مایک جنکس^{۱۵}، کارل کراپف^{۱۶}، و استیو آنگری^{۱۷} بهره برده است.

در انتها از دوستان و خانواده خود (به خصوص بن^{۱۸} و بارت^{۱۹}) که در طول نگارش این کتاب صبور بوده و ما را تشویق نموده‌اند، تشکر می‌کنیم.

1. Shibu Raman
2. Daniel Kozak
3. Carol Dair
4. Kristina Stockdale Juhlberg
5. Edinburgh College of Art, Heriot-Watt University
6. Katie Williams
7. Tim Blackman
8. Susan Fairburn
9. Elizabeth King
10. Radcliffe Infirmary Trust
11. Joan King
12. Tom Owen
13. Maria Parsons
14. Diana Roberts
15. Bart Sheehan
16. Mike Jenks
17. Karl Kropf
18. Steve Ongeri
19. Ben
20. Bart

فهرست تصاویر و جداول

تصاویر

- تصویر ۱-۱ پروژه تحقیقی کم‌توانی توسط WISE (برتون، میچل و رَمَن، ۲۰۰۴)
- تصویر ۱-۲ «توان شدن» مردم به واسطه محیط پیرامونی
- تصویر ۱-۳ BedZED، واقع در Sutton: یکی از توسعه‌های جدید پایدار در انگلستان. (تصویر توسط: کَرُل دیر)
- تصویر ۱-۴ کمبود خانه‌های سالمندان این امر را ضروری می‌نماید که سالخوردگان تا حد امکان در خانه‌های خود زندگی کنند. (تصویر توسط کریستینا استاکدیل جوئل پرگ)
- تصویر ۱-۵ امکان حضور سالخوردگان در محیط‌های محلی، توان ادامه زندگی در خانه‌هایشان را فراهم می‌کند.
- تصویر ۲-۱ خیابان‌هایی با طراحی یا وضعیت نگهداری ضعیف می‌توانند معضلی برای هر کس به ویژه سالخوردگان باشند.
- تصویر ۲-۲ طراحی همه‌معمول بر برگیرنده احتیاجات عموم افراد است.
- تصویر ۲-۳ خیابان‌ها باید توانایی دربرگیرنده احتیاجات افراد عادی و افراد مبتلا به اختلالات جسمی، حسی یا شناختی باشد.
- تصویر ۲-۴ پیری، چه سنی است؟
- تصویر ۲-۵ گونه‌های عمده‌ای از بیماری‌هایی که منجر به کم‌توانی می‌شوند (نمودار تهیه شده توسط شیو رَمَن).
- تصویر ۲-۶ در صورتی که طراحی خیابان‌ها به گونه‌ای نباشد که دربرگیرنده احتیاجات سالخوردگان باشد، بسیاری از افراد به ویژه کسانی که دچار سستی شده و یا مبتلا به کم‌توانی‌اند، به طرز محسوسی خانه‌نشین خواهند شد.
- تصویر ۳-۱ تقریباً همه سالخوردگان چه مبتلایان به کم‌توانی چه سایرین، معمولاً به خرید می‌روند.
- تصویر ۳-۲ مبتلایان کم‌توانی برای تشخیص ساختمان‌هایی که کاربری آن‌ها واضح نیست دچار مشکل می‌شوند.
- تصویر ۳-۳ قدرت انجام کامل یک کار ساده، تأثیر بسزائی در عزت نفس سالمندان مبتلا به کم‌توانی دارد.
- تصویر ۳-۴ سالخوردگان به شیوه‌های مختلفی از هوای تازه و فعالیت‌هایی چون ورزش کردن سود می‌جویند.
- تصویر ۳-۵ سالخوردگان از دیدن سبزه و درخت در محله‌شان لذت می‌برند.
- تصویر ۳-۶ توانایی بیرون رفتن، به سالمندان فرصت آشنایی با یکدیگر را می‌دهد.
- تصویر ۳-۷ یک ترس معمول بین سالمندان، امکان زمین خوردن بر اثر وجود سطوح ناهموار و آسیب دیده است.
- تصویر ۳-۸ یکی از متداول‌ترین پیشنهادهائی که جهت بهبود خیابان‌های محلی داده شد، استفاده از علائم خوانا بود - خواندن این علامت به دلیل استفاده از نمادهای بسیار ریز و ارتفاع زیاد آن برای سالمندان دشوار است.
- تصویر ۴-۱ مردم از آنچه در خیابان‌های اصلی می‌یابند، ذهنیت مشخصی دارند.
- تصویر ۴-۲ مردم از آنچه که در خیابان‌های فرعی خواهند یافت، نیز ذهنیت خاصی دارند.
- تصویر ۴-۳ بسیاری از ساختمان‌های مدرن جداره‌ای صلب رو به کاربران دارند که تشخیص کاربری و نحوه ورود به آن‌ها را مشکل می‌نماید.
- تصویر ۴-۴ مبتلایان به کم‌توانی اغلب قادر به درک طراحی‌های مدرن نبوده و برای تشخیص کاربری آن‌ها دچار مشکل می‌شوند.

تصویر ۴-۵ اکثر مردم با باجه‌های تلفن عمومی مدل K6 آشنایی دارند، اما برای اطمینان خاطر چهار طرف آن به صورت واضح و خوانا، واژه تلفن نوشته شده است.

تصویر ۴-۶ این باجه تلفن با طراحی مدرن مملو از علائم و نشانه‌های ناآشنا و گیج کننده است.

تصویر ۴-۷ نشانه اطلاعات توریستی - «ایده‌ای دارید؟» (تصویر توسط شیپو رَمَن)

تصویر ۴-۸ سلسله مراتب خیابان‌ها ذهنیتی مشخص از هر منطقه به دست می‌دهد (طرح از دنیل کُزک).

تصویر ۵-۱ نمادها باید تا حد امکان واضح و واقع‌گرایانه باشند.

تصویر ۵-۲ تعداد زیاد اشاره‌گرها می‌تواند سردرگم کننده بوده و امکان خوانش گرافیک‌ها را دشوار نماید.

تصویر ۵-۳ مشخصاً علامت اداره پست انگلستان، نمادی دوستدار کم‌توانی است (عکس از SURFACE مرکز پژوهش طراحی همه شمول).

تصویر ۵-۴ تقاطع‌ها به دلیل منشعب شدن تعدادی مسیر از آن‌ها می‌توانند خیلی سردرگم کننده باشند، به خصوص اگر تشخیص خیابان‌ها از یکدیگر دشوار باشد.

تصویر ۵-۵ به نظر می‌رسد، علامت‌گذاری‌های صورت گرفته در این تقاطع به راننده‌ها و نه پیاده‌ها کمک می‌کند.

تصویر ۵-۶ اگر چه شبکه منظم، الگویی بهم پیوسته از خیابان‌ها را فراهم می‌آورد اما طرح مشابه خیابان‌ها و تقاطع‌های صلیبی به اندازه الگوی آبنباتی گیج کننده است. در حالی که الگوی شبکه بی‌قاعده علاوه بر آنکه بلوک‌های پیرامونی کوچک و خیابان‌هایی بهم پیوسته دارد، الگویی متنوع از انواع بلوک‌ها و خیابان‌ها را نیز خلق می‌کند (طرح از دنیل کُزک).

تصویر ۵-۷ سه‌راه‌ها، تقاطع‌های با فاصله و اشکال، تعداد راه‌های منشعب را کاهش داده و یک نقطه تمرکز در انتهای خیابان ایجاد می‌کند.

تصویر ۵-۸ عموماً خیابان‌های نسبتاً باریک با پیچ‌های ملایم نسبت به خیابان‌های مستقیم و پهن برای پیاده‌روی جالب‌ترند.

تصویر ۵-۹ یک خیابان خوانا، ساختمان‌ها رو به خیابان بوده و بدون مسدود کردن دید، از موانعی کوتاه برای مشخص کردن حریم خصوصی استفاده شده است. تقاطع‌اشکال این امکان را فراهم می‌کند که بناها به جای کشیده شدن در امتداد خیابان بر انتهای آن مسلط شوند. درخت‌ها و صندوق پست موجود در گوشه خیابان، به عنوان نشانه‌هایی برای مسیریابی عمل می‌کنند.

تصویر ۶-۱ سالمندان مبتلا به کم‌توانی فضاهای باز شهری غیررسمی را به میدان‌های رسمی و خالی از جمعیت ترجیح می‌دهند.

تصویر ۶-۲ ساختمان‌های تاریخی از آن جا که عموماً متمایز بوده، از معماری قابل توجهی برخوردارند و به دلیل قدمشان در ذهن می‌مانند، نشانه‌هایی به یادمانی هستند.

تصویر ۶-۳ ساختارهای شاخص در خاطر می‌مانند و به مردم کمک می‌کنند تا مسیر خود را تشخیص دهند.

تصویر ۶-۴ یک مشخصه کاربردی که شاخص و جالب نیز هست.

تصویر ۶-۵ میلمان شهری آشنا و ویژگی‌های زیبایی‌شناسی در گوشه و کنار خیابان، نشانه‌های شاخصی برای تشخیص مسیر فراهم می‌آورد.

تصویر ۶-۶ خیابان‌هایی با پیچ‌های ملایم، ویژگی‌ها و فرم‌های متنوع از خیابان‌هایی صاف و یکنواخت، بسیار جذاب‌ترند.

تصویر ۶-۷ تمرکز کردن برای مبتلایان به کم‌توانی به هنگام پیاده‌روی در خیابان‌های مستقیم و یکنواخت، مشکل است.

تصویر ۶-۸ زمین بازی سبز در پارک بارسلونا- مکانی محبوب برای فعالیت و نشانه مناسبی برای مکانیابی.

تصویر ۷-۱ عموماً سالخوردگان نمی‌توانند به اندازه و با سرعت جوان‌ترها راه بروند.

تصویر ۷-۲ تردد در خیابان‌های شلوغ می‌تواند دشوار باشد.

تصویر ۷-۳ دسترسی به سرویس‌های بهداشتی زیر سطح زمین برای بسیاری افراد امکان‌پذیر نیست.

تصویر ۷-۴ تسهیلات و خدمات اولیه باید در فاصله ۵۰۰ متری و تسهیلات و خدمات ثانویه در فاصله ۸۰۰ متری از مکان زندگی سالخوردگان واقع شده باشند (ترسیم توسط دنیل کُرک).

تصویر ۷-۵ پیاده‌روهای عریض نسبت به انواع کم‌عرض‌تر خود، فضای بیشتری برای جلوگیری از برخورد عابرین با موانع فراهم می‌آورد.

تصویر ۷-۶ پیاده‌روهای کم‌عرض، دسترسی را دشوار می‌کنند.

تصویر ۷-۷ در حالت ایده‌آل، برای تغییرات سطحی ملایم باید هم از رمپ و هم از پله استفاده کرد.

تصویر ۸-۱ نیمکت‌های چوبی یا پستی و دسته نسبت به نیمکت‌های فلزی، به مراتب مکان نشستن راحت‌تری را فراهم می‌آورد. سطوح فلزی زباله باید دارای درب‌های لولایی بوده تا بو و حشرات را کنترل کنند و همچنین باید به طور مرتب خالی شوند.

تصویر ۸-۲ این نیمکت بیش از این نمی‌تواند خصمانه باشد! نه تنها آشنا، راحت و حتی ایمن به نظر نمی‌رسد، بلکه نحوه قرارگیری آن روی کفسازی موجب سرگیجه نیز می‌شود.

تصویر ۸-۳ اتاقک‌های SuperLoo برای بسیاری از سالخوردگانی که در پی نمونه‌های متداول سرویس بهداشتی عمومی هستند، ناآشنا و گاهاً رعب‌انگیز است.

تصویر ۸-۴ نمونه متداولی از سرویس‌های بهداشتی عمومی (تصویر از SURFACE مرکز تحقیقات طراحی همه شمول).

تصویر ۸-۵ عرصه‌های عمومی باید دارای محل‌هایی آرام و ساده‌دار باشند.

تصویر ۸-۶ سالمندان ایستگاه‌های اتوبوس محصور را ترجیح می‌دهند که دارای محل نشستن بوده و از دیواره‌های شفاف و یا پنجره‌های بزرگ برخوردار باشند. (تصویر از SURFACE مرکز تحقیقات طراحی همه شمول).

تصویر ۹-۱ حضور دوچرخه‌سواران در پیاده‌رو دغدغه مشترک سالخوردگان در زمینه ایمنی است.

تصویر ۹-۲ سالخوردگان، خصوصاً سطوح ناهموار و آسیب دیده را خطرناک می‌دانند.

تصویر ۹-۳ ماشین‌هایی که تا نیمه در پیاده‌روها پارک شده‌اند، خطرناک و مسدودکننده مسیرند.

تصویر ۹-۴ عبور از زیرگذرها می‌تواند طاقت‌فرسا و ترسناک باشد.

تصویر ۹-۵ بر روی این سنگفرش‌های نواری خطر سکندری خوردن وجود دارد- زیرا نه تنها سطح ناهمواری را ایجاد می‌کنند بلکه برای افراد مبتلا به اختلال در ادراک عمق، به صورت پله به نظر می‌رسند.

تصویر ۹-۶ راه رفتن بر روی سطح ناهموار این سنگفرش می‌تواند برای سالخوردگان و افراد دارای مشکلات حرکتی دشوار باشد. به احتمال زیاد این الگو باعث سرگیجه و سردرگمی افراد مبتلا به اختلالات بصری و ادراکی می‌شود.

تصویر ۹-۷ سالمندان در صورت وجود گذرهای عابر پیاده کنترل شده با سیگنال‌های صوتی و بصری در هر دو طرف خیابان احساس ایمنی بیشتری می‌کنند (تصویر از SURFACE مرکز تحقیقات طراحی همه شمول).

تصویر ۹-۸ پیاده‌روها باید عریض بوده و کفسازی‌ها ساده، مسطح، صاف و مات باشند.

تصویر ۱۰-۱ ویژگی‌های کلیدی خیابان‌هایی برای زندگی (ترسیم توسط دنیل کُرک).

تصویر ۲-۱۰ سند توصیه‌هایی برای اتحادیه‌های مسکن، حمایت شده توسط شرکت مسکن (برتون، میچل و رمن، ۲۰۰۴)
تصویر ۳-۱۰ احتمالاً اختلاط کاربری مهم‌ترین جزء تشکیل دهنده خیابان‌هایی برای زندگی است.
تصویر ۴-۱۰ پیاده‌روهای عریض و مسطح از خصوصیات کلیدی خیابان‌هایی برای زندگی است.
تصویر ۱-۱۱ ما از طریق پروژه IDGO (طراحی همه‌شمول برای فائق آمدن بر محیط بیرون)، به تحقیق در مورد خیابان‌هایی برای زندگی با سرمایه‌گذاری EPSRC (۲۰۰۶-۲۰۰۲) ادامه می‌دهیم (عکس تهیه شده توسط Takemi Sugiyama، © مرکز پژوهش فضای باز).
تصویر ۲-۱۱ ما هنوز به بررسی جزئیات بیشتری در مورد جوانب معین طراحی، نظیر فضاهای باز خصوصی احتیاج داریم.
تصویر ۳-۱۱ لازم است که خیابان‌هایی برای زندگی نه فقط سالمندان، بلکه برای تمامی سنین مناسب باشد.
تصویر ۴-۱۱ ممکن است تمایزاتی میان نیازهای پیاده‌ها و دوچرخه‌سواران وجود داشته باشد.
تصویر ۵-۱۱ خیابان‌هایی برای زندگی، خیابان‌هایی قابل پیاده‌روی می‌باشند؛ تأمین اهداف پایداری، ایجاد حمل و نقل عمومی را نیز ایجاب می‌کند.
تصویر ۶-۱۱ لذت بردن از محیط باز، به تنگنا بخشی کلیدی از کیفیت زندگی سالمندان است.

جدول

جدول ۱-۱۰ توصیه‌های خیابان‌هایی برای زندگی متناسب با ساختارهای متفاوت تحقق‌پذیری.

ساختار کتاب

این کتاب در ۳ بخش تنظیم شده است؛ بخش ۱ (خیابان‌هایی برای زندگی - چرا؟) که شامل فصول ۱ تا ۳ می‌باشد، هدف و عملکرد کتاب را نشان داده، مفهوم ایده خیابان‌هایی برای زندگی، علت بسط یافتن آن و چگونگی سازگاری آن با مسائل مطرح جامعه روز را تبیین می‌کند (فصل ۱). همچنین خلاصه‌ای از پژوهشی که اصول و توصیه‌های لازم برای تحقق مفهوم مذکور از آن منتج شده‌اند، ارائه می‌دهد (فصل ۱). در فصل ۲، با طرح مسئله افزایش پیش‌بینی شده در آمار مبتلایان به کم‌توانی در غرب، به بیان علت اهمیت طراحی برای سالخورده‌گان مبتلا به این بیماری می‌پردازد. فصل ۳ هم‌چنان تمرکز بر بحث سالخورده‌گان را ادامه می‌دهد؛ به تشریح چگونگی تجربه سالمندان از حضور در خیابان‌های محلاتشان، تعداد دفعات، زمان و علت مراجعه آن‌ها و احساسشان به هنگام حضور در فضاهای شهری می‌پردازد. این پایه بخش‌های بعدی کتاب را شکل می‌دهد.

بخش ۲ (خیابان‌هایی برای زندگی - چگونه؟) که شامل فصول ۴ تا ۹ است، بخش اصلی کتاب محسوب می‌شود. این بخشی است که اصول و توصیه‌های طراحی خیابان‌هایی برای زندگی در آن ارائه شده و توضیح داده می‌شوند. توصیه‌ها در چارچوب ۶ اصل طراحی کلیدی قرار داده شده‌اند؛ و به هرکدام در فصلی جداگانه پرداخته می‌شود:

- آشنایی (فصل ۴)
- خوانایی (فصل ۵)
- قابلیت تشخیص (فصل ۶)
- قابلیت دسترسی (فصل ۷)
- راحتی (فصل ۸)
- ایمنی (فصل ۹)

هر فصل در مورد مفهوم هر اصل و چگونگی اثرگذاری آن بر سالخورده‌گان و سایر کاربران محلات توضیح می‌دهد. سپس ما به جنبه‌هایی از طراحی خیابان پرداختیم، که دستیابی به اصول مذکور را امکان‌پذیر می‌سازد و در نهایت توصیه‌های طراحی مشخصی را ارائه داده‌ایم.

بخش ۳ (خیابان‌هایی برای زندگی - آینده) که شامل فصول ۱۰ و ۱۱ می‌باشد، با نگرستن به اجرایی شدن توصیه‌های مذکور، موانع بالقوه و پژوهش‌های امکان‌پذیر بعدی، نتیجه‌ای از کتاب ارائه می‌دهد (فصل ۱۰). فصل ۱۱، سهم بالقوه کتاب در قبال شهرستان‌ها و شهرهای انگلستان و فراتر از آن، اروپا و سایر نقاط جهان را به طور موجز شرح داده، اهمیت و مزایای استفاده از این راهنما را تبیین می‌کند.

ما این کتاب را به گونه‌ای طراحی کرده‌ایم که خوانندگان از بخش میانی (بخش ۲) آن، بدون نیاز به مطالعه بقیه کتاب، به عنوان مرجع استفاده کنند.

www.ketab.ir