

بسم الله الرحمن الرحيم

## مناسبات این شهر برای معلولین

گردآورنده: مریم عباسپور حقیقت

ناظر فنی: مهندس سولماز قره‌باغی

www.ketab.ir

سرشناسه	عباس پور حقیقت، مریم، ۱۳۵۸، گردآورنده
عنوان و نام پدیدآور	مناسب سازی شهر برای معلولین / گردآوری
مشخصات نشر	مریم عباس پور حقیقت؛ ناظر فنی سولماز قره باغی
مشخصات ظاهری	تبریز: دانش گستر حقیقت، ۱۳۹۳
شابک	ص: ۱۲۳ - مصور، نمودار.
وضعیت فهرست نویسی	۲ - ۴ - ۹۳۶۷۵ - ۶۰۰ - ۹۷۸
موضوع	فیفا
موضوع	معماری و مبتلایان به نارسایی های بنیانی
موضوع	معماری و معلولان
موضوع	شهرسازی
شماره	قره باغی سولماز
بند	۱۲۹۳ ع ۲ / م ۲ / NA ۲۵۴۵
ردیف	۷۲ / ۴
شماره کتاب ملی	۳۴۵۵۸۲۲

### مناسب سازی شهر برای معلولین



گردآورنده	..... مریم عباس پور حقیقت
ناظر فنی	..... سولماز قره باغی
ناشر	..... دانش گستر حقیقت
تیراژ	..... ۱۰۰۰ جلد
نوبت چاپ	..... اول / ۱۳۹۳
تعداد و قطع صفحه	..... ۱۲۳ صفحه
شابک	..... ۲ - ۴ - ۹۳۶۷۵ - ۶۰۰ - ۹۷۸

حق چاپ محفوظ است

مرکز پخش دانش گستر حقیقت ۰۹۱۴۴۱۳۲۹۴۰  
تبریز - شهرک پرواز - یاسمن ۴ - پلاک ۳۹ - طبقه اول

Email: nashrehaghighat@gmail.com

قیمت: ۶۰۰۰ تومان

## فهرست

۷	مقدمه مترجم
۹	مقدمه
۱۳	تأثیر جابجایی و جهت‌یابی در افراد دارای نارسایی بینایی (معلولان بینایی)
۱۳	ملاحظات نارسایی بینایی
۱۳	پیوسته‌های تردد، جابجایی و جهت‌یابی
۱۵	اصول کلیدی در طراحی
۱۷	بکارگیری اطلاعات حسی (حسی)
۱۸	استفاده از دست‌ها و سایر وسایل
۲۱	نقش مشاوره
۲۳	۱-۱- هدف طرح پیشنهادی
۲۶	۱-۲- تعریف سطوح برجسته
۲۷	۱-۲- تعریف سطوح برجسته
۳۰	۱-۳- کاربرد سطوح برجسته
۳۳	۱-۴- حفظ و نگهداری سطوح برجسته
۳۳	۱-۴-۱- شرایط سطوح برجسته
۳۴	۱-۴-۲- قانون ساخت و سازهای خیابانی و جاده‌ای
۳۵	۱-۵- طرح‌های پروژه
۳۵	۱-۵-۱- گذرگاه‌های کنترل شده (هوشمند)
۴۰	۱-۵-۲- گذرگاه‌های کنترل نشده
۵۲	۱-۵-۳- جزایر ایمنی عابر پیاده و دیگر جزایر ایمنی بزرگ
۵۸	۱-۵-۴- معابر و راه‌های دسترسی خودروها
۶۰	۱-۵-۵- آرامسازی ترافیک
۶۵	۱-۵-۷- پوشش‌های بازرسی
۶۷	۱-۵-۸- پیاده‌روهای ناقص
۶۹	بخش ۲- سطوح هشداردهنده برجسته راه راه
۶۹	۱-۲- هدف از ایجاد سطوح هشداردهنده برجسته راه راه
۶۹	۲-۲- تعریف سطوح برجسته راه راه

- کاربرد سطوح برجسته راه راه..... ۷۱
- ۲- ۴- حفظ و نگهداری سطوح برجسته راه راه..... ۷۱
- ۲- ۴- ۲- قانون ساخت وسازه‌های خیابانی و جاده ای سال ۱۹۹۱..... ۷۳
- ۲- ۵- طرح سطوح برجسته راه راه..... ۷۴
- ۲- ۵- ۲- طرح کلی..... ۷۳
- ۲- ۲- مراحل نصب..... ۷۳
- ۲- ۵- ۲- سطوح شیبدار در سکو های کناره ای حمل و نقل سریع السیر..... ۷۵
- ۲- ۴- ۲- ۴- ۲- راه های همسطح..... ۷۷
- ۵- ۵- ۵- ورنه سکو در یک ایستگاه راه آهن بدون حفاظ..... ۷۸
- بخش ۳- سطوح هشداردهنده لبه صاف..... ۷۹
- ۳- ۱- هدف از ایجاد سطوح هشداردهنده لبه صاف..... ۷۹
- ۳- ۲- تعریف سطوح هشداردهنده لبه صاف..... ۷۹
- ۳- ۳- کاربرد سطوح برجسته لبه صاف..... ۸۱
- ۳- ۴- حفظ و نگهداری از سطوح هشداردهنده لبه صاف..... ۸۱
- ۳- ۴- ۱- شرایط سطوح..... ۸۱
- ۳- ۵- طرح اولیه..... ۸۲
- بخش ۴- سطوح هشداردهنده لبه صاف برای خیابانها..... ۸۵
- ۴- ۱- هدف..... ۸۵
- ۴- ۲- تعریف..... ۸۵
- ۴- ۳- کاربرد سطوح برجسته لبه صاف خیابانی..... ۸۷
- ۴- ۴- حفظ و نگهداری..... ۸۷
- ۴- ۴- ۲- قانون ساخت و سازه‌های خیابانی و جاده‌ای سال ۱۹۹۱..... ۸۷
- ۴- ۵- طرح اولیه..... ۸۸
- بخش ۵- سطوح بکاررفته در مسیرهای مشترک تفکیکی سوارمرو- پیاده‌رو، و نوارهای جداکننده مرکزی..... ۹۱
- ۵- ۱- هدف طرح..... ۹۱
- ۵- ۲- تعریف..... ۹۳
- ۵- ۳- کاربرد..... ۹۳
- ۵- ۴- حفظ و نگهداری..... ۹۳

۹۳	..... ۱- ۴- ۵- شرایط سطوح
۹۴	..... ۲- ۴- ۵- قانون ساخت وسازهای خیابانی و جاده‌ای سال ۱۹۹۱
۹۴	..... ۵- ۵- طرح اولیه
۹۴	..... ۱- ۵- ۵- طرح کلی
۹۶	..... ۲- ۵- تقاطع‌ها
۱۰۵	..... ۲- ۵- مسیر سواره رو و روبروی مسیر اشتراکی - گذرگاه کنترل شده
۱۰۹	..... بخش ۶- کفیوش، نشانگر مسیر
۱۰۹	..... ۱- ۶- ۱- از ایجاد پوش‌های راهنما
۱۰۹	..... ۲- ۶- ۲- تعریف
۱۱۱	..... ۳- ۶- ۳- کاربرد
۱۱۱	..... ۴- ۶- ۴- حفظ و نگهداری
۱۱۱	..... ۱- ۴- ۴- شرایط سطوح نشانی مسیر
۱۱۲	..... ۲- ۴- ۵- قانون ساخت و سازهای خیابانی و جاده‌ای سال ۱۹۹۱
۱۱۲	..... ۵- ۵- طرح اولیه
۱۱۲	..... ۱- ۵- ۵- طرح کلی
۱۱۳	..... ۲- ۵- ۶- ایجاد انحنای تقاطع در مسیر راهنما
۱۱۷	..... بخش ۷- سطوح اطلاعاتی
۱۱۷	..... ۱- ۷- هدف از ایجاد سطوح اطلاعاتی
۱۱۷	..... ۲- ۷- ۲- تعریف
۱۱۸	..... ۳- ۷- ۳- کاربرد
۱۱۸	..... ۱- ۴- ۷- شرایط سطوح
۱۱۸	..... ۲- ۴- ۵- قانون ساخت و سازهای خیابانی و جاده‌ای سال ۱۹۹۱
۱۱۹	..... ۵- ۵- طرح اولیه

به نام آن که جان را فکرت آموخت

این را نوشتم تا بماند یادگار      من نمانم خط بماند برقرار

خواننده‌ی عزیز باور کنید در پی مجالی بودم تا خدمتی به جامعه‌ی معلولین کرده باشم زیرا تا آن زمان از راه‌های اصلی معلولین در اسرع وقت و دستیابی به کیفیت‌های برتر می‌ماندند. آثار و راه‌های اصلی ترجمه‌ی این متن است. امید آن است که ترجمه‌ی این کتاب قدمی هرچند اندک برای رسیدن به سوی این آرمان برداشته باشد. با اینکه به این که بنده دارای ضعف شدید بینایی می‌باشم ترجمه‌ی این کتاب اندکی بی‌ساز و گشادگی مشکل بود که با یاری دوستان این مشکل را هموار نمود.

در نهایت وظیفه‌ی خود می‌دانم که مراتب سپاس خود را از دوست فرزانه‌ام خانم مهندس سولماز قره‌باغی که از مهندسان اصلی استانمان می‌باشند، که در ویرایش این کتاب مرا یاری نمودند کمال تقدیر و تشکر را می‌نمایم. و بالاخره امیدوارم خوانندگان محترم کاستی‌های این کتاب را که مستح از بزاعت فکری ناچیز مترجم است بر من ببخشایند.

چرا که به قول «حافظ»:

اندیشه‌ی هرکس به قدرت اوست.

مریم عباسپور حقیقت

بهار ۱۳۹۳

امروزه همگی شاهد رشد شتابان شهرها در تمامی سطوح و جنبه‌های معماری هستیم. از تبدیل ساختمان‌های فرسوده به جدید و نوساز با مصالح و فناوری مدرن‌تر، خیابان‌های جدیدالاحداث، معابر عریض‌تر، ساختمان‌های غول‌آسا تا ماشین‌های آخرین مدل و انسان‌های تحصیل کرده ولیکن با تامل بیشتر متوجه می‌شویم در این خیل فراوانی مصالح، ساخت و ساز و نیروی انسانی پرکار پران در راه آیدانی شهر نکات ظریف و مهمی فراموش شده‌اند. حال سوال مهم اینست: ما شهر را برای چه می‌سازیم؟ آیا شهرهای ما صرفاً مختص استفاده کرده جسمی از مردم با شرایط فیزیکی مطلوب است؟ آیا افراد سالصند، بیمار، کودک، معلول، بی‌دائمی و یا حتی افرادی که وسایل چرخدار یا بار حمل می‌کنند نباید به راحتی در این شهر تردد و جابجایی داشته باشند؟ چقدر شاهد بوده‌اید نزدیک‌ترین کسان‌مان که روزی نه تنها در این شهر بلکه در صخره‌های صعب‌العبور با راه‌آهن می‌پیوندند در مقطعی از زمان به دلیل مواجهه با ضعفی شاید نه پیدان راه‌آهن خانه‌نشین شده‌اند؟

چرا سازندگان عزیز ما از مهندس طراح، ناظر، کارفرما و مسئولان دارای گرفته تا تکنسین‌ها و کارگران ماهر ساختمان با شیوه‌های ساخت جابجایی منطبق با استانداردهای طراحی همه شمول می‌باشد آشنا نیستند؟

صوابت پیش‌رو با لحاظ محدودیت‌های جسمی افراد نارسای بینایی تکمیل‌کننده ضوابط ساخت و ساز عمومی دیگر شامل پیاده‌روها، مسیرهای دوچرخه، چراغ‌های راهنمایی مسیرها و تقاطع‌های تعریف شده و جداکننده

سواره و پیاده، مسیرهای تندرو و کندرو و... به عنوان بستر مناسب‌سازی معابر و محیط شهری برای نارسایان بینایی است. لذا توجه به آنها در شهرسازی ما قبل از پرداختن به این ضوابط اساسی و از ضروریات می‌باشد. بنابراین زمانی که نزمه برای مناسب‌سازی برای نارسایان بینایی ایجاد شود چاره‌ای جز رعایت ضوابط مناسب‌سازی نخواهد بود.

امید است آشنایی با قواعد کشورهای که در این زمینه پیشرفته‌تر عمل نموده‌اند بتواند راهگشای تدوین ضوابط و دستورالعمل‌های اجرایی هماهنگ با فرهنگ و شرایط شهرهای کشور عزیزمان ایران باشد تا تمامی افراد دارای مشکل و نارسایی‌ها بتوانند از آزادی و غربت درآمده به محیط اجتماع وارد و محیط شهری‌مان نه گذرگاهی پر خطر بلکه مکانی امن برای تعالی روح، تعامل با انسان‌ها، تبادل افکار و ارتقاء فرهنگ باشند.

انسان در هر شرایط و مقطعی مستعدی است اجتماعی و نیازمند ارتباط با انسان‌ها البته با حفظ کرامت و استقلال خود. انجام امور شخصی با حس توانمندی، که این زمانی محقق خواهد شد که ما را با اقلیت امکان تردد و دسترسی به فضاهای مختلف شهری برای همه فائل‌ها بشود. لذا سازندگان متوجه باشند با رعایت ظرافت‌ها و تکنیک‌های مورد نظر نسبت به هزینه‌های ساخت کاهش می‌یابد بلکه سهم مهمی در فراهم نمودن این دستاورد خواهند داشت.

در اینجا سهم خود می‌دانم ابتدا از آقای بهلولی که با وجود مشغله بسیار تهیه‌کننده و راهگشای اصلی این راه و باعث آشنایی من با خانم حقیقت بوده‌اند و سپس خانم حقیقت مترجم محترم این کتاب که با وجود مشکلات فراوان با عشق و اعتقاد قابل ستایش بدون هیچ چشمداشتی زحمت ترجمه این کتاب را



کشیده‌اند نهایت تقدیر را داشته باشم. امیدوارم در آینده نزدیک شاهد اقدامات سازنده در راستای افزایش و غنای منابع مربوط به مناسب‌سازی محیط شهریمان باشیم.

سولماز قره‌باغی

www.ketab.ir