سوژه - شخصیت

پیشنهاد و نوشته نیره توکلی

تهران: چرنوبیلی دیگر؟

نسل جدیدی از جانوران جای جانوران در حال انقراض را گرفته‌اند

«طرح نو» در سال جدید و در این صفحه طرحی تازه درافکنده است. طرح تازه ما این است که هر هفته یک‌بار به سراغ صاحبنظران حوزه جامعه می‌رویم و از آنها می‌پرسیم اگر شما روزنامه‌نگار بودید، روی کدام سوژه اجتماعی کار می‌کردید؟ سپس ایده / سوژه دریافتی از این صاحب نظران را در قالب یک کار ژورنالیستی به مخاطبان عرضه می‌کنیم. امروز به پیشنهاد نیره توکلی، جامعه شناس سراغ پیاده‌روها و نسبت آنها با زندگی شهروندی رفته‌ایم.

عکس: امیر جدیدی/ شهروند

نیره توکلی- جامعه‌شناس | عکس‌ها و تصاویر چرنوبیل را دیده‌اید؟ شهری بی‌روح، شهری که در خیابان‌های آن قلب عابری نمی‌تپد. صدای خنده شامه‌نه کودکی به گوش نمی‌رسد و هیچ کس کوری عصا به‌دست یا پیرزنی را از خیابان رد نمی‌کند و در صورت اعتراض یا عدم تمایل آنها به رفتن به آن طرف خیابان، دوباره آنها را به این طرف خیابان برنمی‌گرداند. شهری رها به حال خود که گویی ساکنان آن، رافقط ارواح سرگردان پنج‌میلیون قربانی آن تشکیل می‌دهند.

حیات چنان از این شهر رخت بربسته که گویی از ازل برای زندگی طراحی نشده بود. انفجار رادیوا کتیویته ابتدا زندگی ساکنان این شهر و سپس زندگی مردم بسیاری را در نیمکره جنوبی تغییر داد و هنوز که هنوز است نوزادان بی‌دست و پا به دنیا می‌آیند و بی‌دست و پا، دست و پا می‌زنند که سهمی از زندگی در این جهان آلوده داشته باشند.

چرا تهران را با چرنوبیل مقایسه کرده‌ام؟ زیرا که در طراحی تهران نیز - اگر بتوان لفظ طراحی را برای آن به کار برد - گویی زندگی فرع بر سودآوری مالی عده‌ای قرار گرفته است. چنان که مدت‌هاست زمزمه ترک آن و انتقال پایتخت به جاهای دیگر به گوش می‌رسد. تهران شهری است که در آن مدت‌هاست دیگر خنده کودکان در کوچه‌ها و محله‌های آن به گوش نمی‌رسد. حرکت مستقل معلولان با صندلی‌های چرخدارشان که تا همین چند دهه قبل فراوان به چشم می‌خورد، دیگر در هیچ کجای آن امکانپذیر نیست. مادران نمی‌توانند کودکان خود را با کالسکه در پیاده‌روهای آن به گردش ببرند. زیرا تهران شهری است که در آن، علاوه‌بر حقوق دیگر، مدت‌هاست یکی از بزرگترین حقوق شهروندان و زندگان از آنها گرفته شده و آن حق پیاده‌روی، نه فقط به قصد تفریح، بلکه حق عابر پیاده بودن و احساس امنیت داشتن است.

تهران شهری است که مدت‌هاست فضاهای آن بدون اراده ساکنان آن به فروش می‌رسد. با قراردادی میان خریدار خصوصی و شهرداری با اساسا بی‌هیچ قراردادی و فقط با پرداخت جریمه پس از ساخت، مبلغ جریمه یا خلافی نیز سنگی دارد به میزان مهارت خلافکار در دور زدن راه‌های قانونی یا قدرت جلتغرنی او اما کار نشد ندارد. به‌ندرت دستور تخریب بنا صادر می‌شود. شاید تخریب طبقه هفتم و سوم یاساز علاءالدین تهران از نمونه‌های نادری بود که به یمن رسانه‌ای شدن خلاف‌های شدید و غیرقابل انکار سازندگان یاساز، قدرت قانون بر قدرت پول غلبه کرد و گرنه، معمولا کشف خلاف‌های فنی و ساخت‌های بی‌مجوز فقط به ایجاد وقفه در ادامه ساخت می‌انجامد و تخریبی در کار نیست. مثلا در خیابان آصف زعفرانیه، برجی است که بیش از ۲۰ سال است در حال ساخت است و به همین مدت پیاده‌رو و بخشی از خیابان را اشغال کرده است. ظاهرا خلاف فنی بزرگی - کج بودن بنا یا عدم رعایت نکات ایمنی- در ساخت آن مدت‌هاست که ادامه ساخت آن را متوقف کرده، اما خبری از تخریب یا تعیین تکلیف آن در دست نیست. برای ساکنان محل تحمل این ساختمان نیمه‌کاره، که به محل زندگی تعدادی از کارگران یا شاید کارتن‌خواب‌ها تبدیل شده و داربست‌های دایمی‌اش عادی است. تغییر کاربری‌های نابجا و برج‌سازی حق زندگی ایمن را از مردم تهران سلب کرده است.

تهران شهری است که در آن یک فرمول ساده جای همه‌چیز را گرفته است. همه‌چیز در ازای پول واگذار می‌شود. در خیابان مقدس اردبیلی باغی با ۱۵ هزار درخت از میان می‌رود تا بازاری باشکوه ساخته شود. زمینی به مساحت ۱۰ هزار مترمربع با مساحت زیربنای ۱۰ هزار مترمربع، ۱۳ طبقه در ضلع جنوبی، ۱۱ طبقه در ضلع شمالی و ۶ طبقه زیرهمکف - درست است: ۶ طبقه در زیرزمین و ۱۳ و ۱۱ طبقه روی زمین، مدت‌هاست که این قصه بناهایی است که در تهران ساخته می‌شود. البته درخت و پیاده‌رو و عابر پیاده نخستین قربانی زمینی است که بیش از ۱۰ برابر مساحت زمین ساخته می‌شود. روز روشن از خیابان محمودیه می‌گذری و باران گچ و خاک و کلوخ از داربستی که بر فراز کوچه تنگ حداکثر ۶ متری زده‌اند، بر سرت می‌بارد. اول فکر می‌کنی برف دارد می‌آید. اما برف نیست، باران گچ و سیمان است. البته جرأت نمی‌کنی پیاده بروی، زیرا باید داشته باشی. زرهات هم خودروی است که مجبوری با وجود ترافیک انبوه سوار آن شوی تا سریع شود. اما باران سنگ و کلوخ سقف خودروات را هم داغان می‌کند و کسی جوابگو نیست، زیرا برج‌سازی امر مقدسی است که می‌تواند الی غیرالنهایه ادامه یابد و خیابان و پیاده‌رو تا مدت زمانی نامحدود در خدمت و اختیار این امیر مقدس قرار گیرد. بیش از ۱۵ سال است که برجی در خیابان آصف در حال ساختن است. خلافی دارد یا نه داربست‌اش برقرار است و پیاده‌روبی در کار نیست.

پیاده‌روبی در کار نیست. حتی پس از آن که برج ساخته می‌شود هم پیاده‌رو جزیی از تزیینات برج می‌شود. برای تکمیل تجملات برج تبدیل به باغچه‌یی می‌شود، بنابر شکل برج، پلکانی می‌شود. بازار باشکوه اول خیابان سعدآباد پیاده‌رو را که قبل از ساخت بنا هموار بود، پس از ساخت بنا پلکانی کرده است. حسینیه و شهر کتاب خیابان الف، درزعفرانیه طوری ساخته شده‌اند که تمام فضای پیاده‌رو را اشغال کنند و عابر پیاده برای عبور از خیابان ناچار شود خطر پریدن توی خیابان و زیر خودرو رفتن را به جان بخرد. حتی خود شهرداری در طراحی پارک ولنجک، در انتهای خیابان آصف زعفرانیه که بناست فضایی باشد برای رفاه و تفریح مردم محل، حاضر نشده یک‌متر جهت احداث پیاده‌روی باریک عقب‌نشینی کند تا جان مردم محل برای عبور از کوچه باریک شهید ترک زبان به خطر نیفتد. کوچه‌ای که با پیچی ۹۰ درجه‌ای دور پارک ادامه پیدا می‌کند و دیوارهای بلند پارک مانعی است برای آن که خودروها یا عابران در حال رفت و برگشت سر پیچ یکدیگر را ببینند.

ساختمان در حال ساخت کوچه میناد در خیابان شهید اعجازی زعفرانیه، در آغاز ساخت، صد درصد پیاده‌رو را با ساختن دیواری با پایه‌های شبیه سنگ مرمر اشغال کرده و پس از شکایت مردم محل، با این استدلال که موقتی است، همچنان به اشغال پیاده‌رو ادامه می‌دهد. ساخت این بنا کاملا به قول آن‌رو آبی‌ها، سوپربرانژ است. چون، برخلاف قانون، هیچ تابلویی روی بنا نصب نشده که توضیح دهد این ساختمان قرار است تبدیل به چه چیزی شود و شرکت سازنده و مهندسان ناظر آن کدامند.

نتیجه‌گیری

قصه پیاده‌روهای تهران سر دراز دارد، اما از چند حالت خارج نیست:

حالت اول: عدم پیاده‌رو. یعنی پیاده‌رو اصلا وجود خارجی ندارد. یعنی معلوم نیست چرا سازه‌ای که ساخته می‌شود، به جای عقب‌نشینی، جلونشینی کرده. مثلا: پارک ولنجک در انتهای آصف، مسجد ولنجک در شهید ترک زبان، حسینیه خیابان الف و... **حالت دوم: خداحافظی با پیاده‌رو**. پیاده‌رو باریکی در کوچه‌های وجود داشته، اما سال‌ها است که برجی در حال ساخت، همان لند که پیاده‌رو را هم اشغال کرده است.

ظاهرا محدودیت و ضرب‌العجلی برای اتمام کار ساخت بنا وجود ندارد. بنا بر این، بهتر است با این توهم که در طول حیات خود آزادی آن پیاده‌رو را سینی مبارزه کنی. در بسیاری از کشورها، از جمله در ترکیه، اتریش، آلمان و هلند، هیچ بنای در حال ساختی حق اشغال تمام پیاده‌رو و سد کردن راه عابران پیاده را ندارد.

حالت سوم: پیاده‌رو - انبار یا پیاده‌رو - پارکینگ. یعنی پیاده‌رو هست، اما تبدیل به انبار صاحب مغازه یا پارکینگ خودرو صاحب ملک شده.

حالت چهارم: پیاده‌رو - پرتگاه. پیاده‌رو هست، اما در جایی یکدفعه تبدیل به پرتگاه می‌شود. به این علت که یامعلوم نیست به چه دلیلی یکدفعه پیاده‌رو جزو لاینفک بنا شده یا با توجه به شیب شمال به جنوب گذرگاه، شهرداری آن را به حال خود رها کرده. در این صورت، یا باید بیفتی توی جوب یا باز دیواری به ارتفاع یک‌متر برپری پایین، یا بپری وسط خیابان. مثلا: بیشتر پیاده‌روهای تهران و از جمله کوچه مینا، واقع در کوچه زنبق زعفرانیه. درست است که پیاده‌روهای خیابان‌های شمالی - جنوبی تهران شیب‌های تندی دارند، اما اگر اصول صحیحی در شهرسازی اجرا شود، این شیب‌ها را می‌توان با روش‌های تعدیل‌کننده تبدیل به رمپ‌هایی کرد که برای حرکت کالسکه بچه، یا صندلی چرخدار یا چمدان و زنبیل خرید چرخدار مناسب باشند. در این صورت، استفاده از وسایل نقلیه موتوری به حداقل می‌رسد.

حالت پنجم: پیاده‌رو = رمپ. بدین معنا که در پیاده‌روهای خیابان‌های شرقی - غربی تهران نیز مدام با اختلاف سطح شدید روبه‌رو می‌شویم، زیرا از پیاده‌رو به منزله شیب ورودی پارکینگ بنا استفاده شده است. یعنی چون برای زمین کوچکی اجازه ساخت بیش از چهار طبقه بنا داده می‌شود، جایی برای تعبیه شیب ورودی و چرخیدن خودرو داخل خود بنا وجود ندارد و ناچار پیاده‌رو یا ایجاد اختلاف سطحی به پهنای ورودی پارکینگ تبدیل به شیب مناسب برای خودآن بنا و نامناسب برای عابران می‌شود.

حالت ششم: پیاده‌رو = ناموس. یعنی پیاده‌رو هست و شاید مالک ساختمان عقب‌نشینی هم کرده، اما برای انتقام‌گیری یا به این دلیل که پیاده‌رو را ناموس ساختمان خود می‌دانسته، برای آن که سالم به دست بیگانگان (یعنی به پای عابران پیاده بینوا) نیفتد، آن را با کوچه باغچه یا خاکرزار طوری مسدود کرده که احدی نتواند از آن عبور کند. مثال هفت و فراوانند. پیاده‌روهای کوچه فرزان غربی و کوچه‌های مجاور آن در خیابان جردن و بی‌نهایت کوچه‌های دیگر یا تبدیل به باغچه یا خاکرزار شده‌اند، یا خودروها طوری روی آن پارک می‌کنند که جایی برای عبور عابر پیاده‌رو نباشد و تا به حال کمتر دیده شده که شهرداری به اشغال صدر درصد پیاده‌رو برای باغچه‌سازی اعتراض کند. یا بلیس راهنمایی خودروهایی که پیاده‌رو را اشغال کرده‌اند با جرثقیل حمل یا دست کم آنها را جریمه کند.

حالت هفتم: پیاده‌رو = پیست موتورسواری. یعنی گاهی پیاده‌روهای وسیع و دلگشایی در کته‌هایی از خیابان‌ها مشاهده می‌شود. اما ملک طلق موتورسوارهاست تا برای فرار از ترافیک با سرعت دلخواه در آن رفت‌وآمد کنند. البته روبه‌رو شدن با عابران پیاده باعث نمی‌شود که فکر کنند باید متوقف شوند یا راه خود را کج کنند یا از سر عتشان بکاهند. این عابر است که باید با هوشیاری تمام خودش را بجسباند به دیوار یا ببرد توی جوی باضافی آب تا حرکتش با حرکت موتورسوار هماهنگ شود. مثال: پیاده‌رو خیابان ولی‌عصر، بالاتر از چهارراه پارکوی. به گزارش منابع آگاه و شاهدان عینی، از جمله خود من، پلیس می‌گوید برای مقابله با موتورسواران خلافکار نیروی کافی ندارد.

حالت هشتم: پیاده‌رو - سطل زباله. یعنی پیاده‌رو صندلی چرخدار را محدود می‌کند؛ راهنماهای لمسی و هشداردهنده برای افراد نابینا؛ درنظر گرفتن فضای کافی پارکینگ برای معلولان و طراحی جدول‌های بلندتر در ایستگاه‌های اتوبوس که امکان ورود و خروج آسان برای معلولان را فراهم کند.

با این حال برخی طراحان شهری احترام به این اصول را مانعی برای زیباسازی معابر شهر و غیرمنطبق با اصول زیبایی‌شناختی تلقی می‌کنند. این ایده می‌تواند دو نتیجه داشته باشد. دسترسی به معابر شهری از هر نوع برای افراد معلول غیرممکن باشد که البته این دیدگاه قابل قبول نیست. پیمانکار یا سازنده پیاده‌روها و تقاطع‌ها مجبور می‌شوند (به‌واسطه فشار سازمان‌های حمایت از حقوق معلولان) دسترسی‌ها را در آخرین لحظه در نظر بگیرد که در این صورت طرح در دست ساخت شاید کاربردی باشد اما قطعا زیبا نیست.

به‌نظر من، این اصول را باید به‌عنوان الزامات کاربردی و منطقی مشاهده کرد و به جای انکار آنها، طراح شهری باید این اصول را به‌عنوان یک فرصت نگاه کند، صرفا به‌عنوان هراصول موردنیاز کاربردی دیگر. چراکه بکارگیری این اصول درحالی که این اطمینان خاطر را به ما می‌دهد که اکثریت افراد جامعه امکان استفاده و لذت بردن از فضاهای شهری را دارند، می‌تواند ما را به‌سمت ایده‌ها و راه‌حل‌های جدیدتر و کاربردی‌تر هم هدایت کند.

در بسیاری از کشورها، براساس پژوهش و مشاوره، قوانین یا دستورالعمل‌ها درمورد چگونگی دستیابی به بهترین راه‌حل به تصویب رسیده است. پس به عقیده من، وظیفه طراح شهری است که با تفسیر این دستورالعمل‌ها به یک روش قابل‌قبول، زیبا و متناسب با نیازهای معلولان دست پیدا کند.

به‌عنوان مثال، چند نمونه از علایم هشدار دهنده قابل تشخیص برای نابینایان را در تصاویر مشاهده می‌کنید.

باتوجه به قوانین دانمارک در معابر قابل دسترس، نواحی هشدار دهنده باید دست‌کم در ابعاد ۹۰ در ۹۰ سانتی‌متر ساخته شوند. نواحی هشداردهنده‌می‌توانند از بتن، یا فولاد پیش‌ساخته که با سیستم‌های گنبدی‌شکل پوشش داده شده‌اند، ساخته شود تا توسط عصای نابینایان یا پاهای آنها قابل تشخیص باشد. اما در مقایسه با قوانین آمریکایی در این زمینه، قوانین دانمارک این اجازه را می‌دهد که نواحی هشدار دهنده با یک سطح ناهموار مانند گرانیت پوشیده شود. دلیل این کار این است که در دانمارک، پیاده‌روها ترکیبی از سنگفرش‌های بزرگ و کوچک گرانیتی است و این طراحی معابر را برای نابینایان (که می‌توانند از خطوط میان مجموعه سنگفرش‌های گرانیتی به‌عنوان راهنما استفاده کنند) و کاربران صندلی چرخدار (که از سنت‌های بزرگتر گرانیتی برای تشخیص راهنماها استفاده می‌کنند)، قابل استفاده می‌کند. همانطور که در تصاویر قابل مشاهده است، سیستم‌های هشداردهنده، یک طراحی جدید و جالب است که درواقع به‌نوعی زینت سنگفرش‌های گرانیتی هم‌محسوب می‌شود.

برنامه استراتژی دسترسی

یک روش جدید برای دسترسی

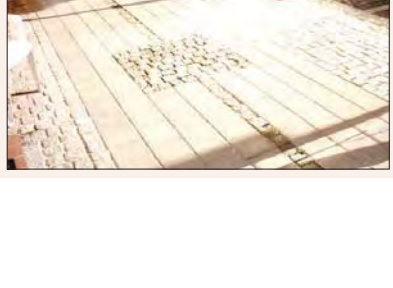
همانطور که در متن اشاره و نشان داده شد، دسترسی به‌طور کلی مسأله جزییات است؛ موضوع چند سانتی‌متر یا چند اینچ که تفاوت بین راه‌حل درست و اشتباه را تفکیک می‌کند. برنامه‌ریزی دسترسی در مقیاس بزرگتر، حتی می‌تواند برای یک کلانشهر هم ارایه و اجرا شود. در سال ۲۰۰۳، Ramboll Nyvig برنامه استراتژی دسترسی را برای شهر Næstved دانمارک به پایان رساند. شورای این شهر سنان اعلام کرد امیدوار است دسترسی عمومی در شهر بهبود پیدا کند اما کسی نمی‌داند از کجا باید شروع کرد. در حالت ایده‌آل، هر خیابان باید برای همه افراد جامعه در دسترس باشد. اما در واقعیت، باید انتخاب‌هایی صورت گیرد و پایه و اساسی برای این انتخاب‌ها وجود داشته باشد که خط ممتد معابر و پیاده‌روها برای افراد معلول مورد استفاده قرار گیرد. خطوط ممتد به‌صورت «شبکه دسترسی» در این شهرستان دانمارک طراحی و اجرا شده است و شامل حدود یک‌هشتم کل کوچه و خیابان‌های مسیر شبکه از Næstved است. شبکه دسترسی کل شهر را پوشش می‌دهد، نه تنها مرکز شهر و مناطق خرید که تمرکز جمعیتی در آن جا بیشتر است. شناسایی شبکه دسترسی و بررسی متعاقب آن، با همکاری نزدیک با نمایندگان سازمان حمایت از معلولان امکان‌پذیر است. براساس یک نظرسنجی درمجموع ۶۲۸ مورد از مشکلات دسترسی در این شبکه شناسایی شد و برای هر مشکل یک راه‌حل پیشنهاد و یک استراتژی جهت رفع و اصلاح مشکل شرح داده شد.

آموزش اصول دسترسی

یک راه دیگر برای بهبود قابلیت دسترسی در معابر شهری در دانمارک معرفی شده است؛ در تشخیص این واقعیت که احتمالا بسیاری از طراحان شهری، دانش و آگاهی کافی از بهترین شیوه‌های ارایه روش‌های معماری قابل دسترسی برای همگان ندارند. به همین دلیل از سال ۲۰۰۳، ابتکار یک دوره آموزشی به‌عنوان آموزش اصول دسترسی در اداره راهسازی دانمارک آغاز شد. ایده پشت این ابتکار این است که شهرداری تعدادی از کارشناسان مستقل را در اختیار داشته باشد که می‌توانند به‌عنوان مثل در جریان ساخت پروژه‌های خیابانی حضور داشته باشند و برای بهبود کار به سازندگان مشاوره و راهنمایی دهند.

سخن آخر

دسترسی مهم است و تأثیر مستقیم بر زندگی همه مردم دارد. هیچ استدلالی عدم تلاش برای دستیابی به دسترسی حداکثری را توجیه نمی‌کند. درواقع دسترسی دروازه‌ای برای ورود و استفاده همه افراد جامعه اعم از معلول، سالمند و کودک به اماکن عمومی جامعه‌است.



تجربه

تجربه اجرای موفق برنامه استراتژی دسترسی معلولان به معابر شهری دانمارک

دسترسی مهم است

ایده‌ای به نام سنگفرش‌های هشدار دهنده

| جاکوب دیجمن | فارغ‌التحصیل معماری از آکادمی هنرهای زیبای دانمارک |
| برگردان: راضیه زرگری |

هدف از انتشار این مقاله این است که نشان دهیم چگونه باید فضاهای شهری را برای معلولان و افراد کم‌توان جامعه قابل دسترسی و استفاده کرد. منظور از معلول تنها افراد سوار بر صندلی چرخدار یا نابینایان نیست. ملک استفاده‌کنندگان از کالسکه بچه، کودکان، سالمندان و حتی کسانی که بار سنگین حمل می‌کنند را هم شامل می‌شود که در کل ۳۵ درصد جمعیت هر جامعه‌ای در هر زمانی را این افراد به خود اختصاص می‌دهند. به‌نظر می‌رسد راه‌حل‌های فعلی مثل رمپ یا راهنماهای لمسی کاربردی و اصولی است، اما دست‌کم در میان برخی از طراحان چشم‌اندازهای شهری، نمی‌تواند در سطح زیبایی قابل‌قبولی قرار گیرد. این مقاله سعی دارد اثبات کند که این نظر اشتباه است با یکپارچه‌سازی راه‌حل‌های مناسب از ابتدای طراحی و ساخت و اجرا، دسترسی‌ها می‌تواند با حفظ کیفیت زیبایی و بدون هیچ هزینه اضافه‌ای صورت گیرد. الزامات پیاده‌سازی این اصول برای دسترسی معلولان حتی می‌تواند در برخی موارد به ایجاد راه‌حل‌های جدید هم منجر شود که درواقع به ارتقای طراحی‌های شهری می‌انجامد. نمونه‌هایی که در ادامه می‌آید، شاهد این نظر است. این طرح نهایتا یک روش پیشنهادی «استراتژی دسترسی» برای منطقه شهری «نستود» Næstved نروژ ارایه می‌دهد که می‌تواند در شهرهای دیگر با ابعاد متفاوت نیز مورد استفاده قرار گیرد.

این مقاله متمرکز بر نیازهای افراد معلول در طراحی معابر شهری شامل پارک‌ها و میادین و پیاده‌روهاست و این که چطور می‌توان زندگی در شهر برای معلولان با استفاده از راه‌حل‌هایی که نه زشت هستند و نه گران، را ساده‌تر کرد. براساس آمار رسمی شاید فقط یک تا دو درصد جوامع و افراد معلول و پیلچری و نابینایان تشکیل دهند، اما واقعیت این است که درصد بسیار بالایی از مردم به‌نحوی از لحاظ جسمی در زندگی روزمره خود دچار اختلال هستند، مانند والدینی که مجبورند کالسکه کودکشان را در خیابان‌ها هل دهند یا افراد مسنی که توانایی راه‌رفتن را از دست داده‌اند.

در میان اصول دسترسی طراحی خیابان‌های دانمارک، خیابان‌های قابل‌دسترس با مشخصات زیر طراحی می‌شوند: سطوحی با حداقل ۱۵ متر عرض؛ شیب از حداکثر یک در ۲۰ و یک در ۴۰ در تقاطع‌ها؛ حاشیه پیاده‌روها با ارتفاع حداقل ۳ سانتی‌متر در تقاطع‌ها (زیرا ارتفاع کمتر از این میزان توسط عصای نابینایان تشخیص داده نمی‌شود و ارتفاع بیش از ۳ سانتی‌متر تردد صندلی چرخدار را محدود می‌کند)؛ راهنماهای لمسی و هشداردهنده برای افراد نابینا؛ درنظر گرفتن فضای کافی پارکینگ برای معلولان و طراحی جدول‌های بلندتر در ایستگاه‌های اتوبوس که امکان ورود و خروج آسان برای معلولان را فراهم کند.

با این حال برخی طراحان شهری احترام به این اصول را مانعی برای زیباسازی معابر شهر و غیرمنطبق با اصول زیبایی‌شناختی تلقی می‌کنند. این ایده می‌تواند دو نتیجه داشته باشد. دسترسی به معابر شهری از هر نوع برای افراد معلول غیرممکن باشد که البته این دیدگاه قابل‌قبول نیست. پیمانکار یا سازنده پیاده‌روها و تقاطع‌ها مجبور می‌شوند (به‌واسطه فشار سازمان‌های حمایت از حقوق معلولان) دسترسی‌ها را در آخرین لحظه در نظر بگیرد که در این صورت طرح در دست ساخت شاید کاربردی باشد اما قطعا زیبا نیست.

به‌نظر من، این اصول را باید به‌عنوان الزامات کاربردی و منطقی مشاهده کرد و به جای انکار آنها، طراح شهری باید این اصول را به‌عنوان یک فرصت نگاه کند، صرفا به‌عنوان هر اصول موردنیاز کاربردی دیگر. چراکه بکارگیری این اصول درحالی که این اطمینان خاطر را به ما می‌دهد که اکثریت افراد جامعه امکان استفاده و لذت بردن از فضاهای شهری را دارند، می‌تواند ما را به‌سمت ایده‌ها و راه‌حل‌های جدیدتر و کاربردی‌تر هم هدایت کند.

در بسیاری از کشورها، براساس پژوهش و مشاوره، قوانین یا دستورالعمل‌ها درمورد چگونگی دستیابی به بهترین راه‌حل به تصویب رسیده است. پس به عقیده من، وظیفه طراح شهری است که با تفسیر این دستورالعمل‌ها به

پیشنهادها و راهکارهای سازنده

از آنجایی که به موازات نوربسازی و بلندمرتبه‌سازی، تراس‌ها و پنت‌هاوس‌ها روزبه‌روز وسیع‌تر می‌شوند و کوچه‌ها روزبه‌روز تنگ‌تر و پیاده‌روها بیشتر حذف می‌شوند، برای ادامه حیات نسل عابران، کودکان، سالمندان و معلولان پیاده و چرنوبیلی نشدن شهر، پیشنهاد می‌کنم که بخشی از تراس برج‌ها را تبدیل به پیاده‌رو کنند. این کار بسیار مقرون به صرفه است، زیرا به‌زودی فضای خالی میان برج‌ها باقی نمی‌ماند. کافی است عابران خودشان را به هر ایستگاهی در تله‌کابین توچال برسانند و از آن جا یکسره روی تراس ساختمان مافرود بیایند. وسط رامی‌توانند به تحصیلات خود و کودکانشان هم ادامه بدهند. زیرا بناست برج‌سازی و مدرسه‌سازی در سراسر ارتفاعات البرز ادامه یابد.

> • تهران شهری است که در آن مدت‌هاست دیگر خنده کودکان در کوچه‌ها و محله‌های آن به‌گوش نمی‌رسد. حرکت مستقل معلولان با صندلی‌های چرخدارشان که تا همین چند دهه قبل فراوان به چشم می‌خورد، دیگر در هیچ کجای آن امکانپذیر نیست. مادران نمی‌توانند کودکان خود را با کالسکه در پیاده‌روهای آن به گردش ببرند.
>
> • درست است که پیاده‌روهای خیابان‌های شمالی - جنوبی تهران شیب‌های تندی دارند، اما اگر اصول صحیحی در شهرسازی اجرا شود، این شیب‌ها را می‌توان با روش‌های تعدیل‌کننده تبدیل به رمپ‌هایی کرد که برای حرکت کالسکه بچه، یا صندلی چرخدار یا چمدان و زنبیل خرید چرخدار مناسب باشند. در این صورت، استفاده از وسایل نقلیه موتوری به حداقل می‌رسد.