۱

عکس: مهر

ماجرا چیست؟

آیا پایتخت برای معلولان ایمن است؟

حق معلول

به‌ناز مقدسی | همه کارهایی را که شهروندان عادی انجام می‌دهند، معلولان هم انجام می‌دهند؛ اما با سختی بیشتر. آدم‌هایی که به دلایل مختلف سلامتی جسمانی‌شان را- به دلیل ضایعه‌ای مادرزادی یا حادثه‌ای - از دست داده‌اند نیز مثل همه آدم‌هایی که جسمی سالم دارند به خیابان می‌روند، سوار خودرو یا وسایل حمل‌ونقل عمومی می‌شوند و به کار و تفریح در کنار هم نیاز دارند. با همه اینها شهر تهران یا حتی کلان‌شهرهای کشور چقدر برای قشر معلول جامعه ایمن و دارای رفاه است؟ نسبتی که از ایمنی شهری برای شهروندان تعریف شده است، با ایمنی برای افراد خاص جامعه چیست؟ آیا شهرداری و سازمان‌های متولی برای رفاه و ایمنی معلولان عزمی جدی داشته‌اند؟ برخی از کارشناسان عقیده دارند در چند سال اخیر کارهای خوبی در زمینه ایمنی شهری برای استفاده معلولان در فضای شهری انجام شده است و عده‌ای دیگر نیز از ضعف طراحی شهری و رفاه اجتماعی معلولان در جامعه بشدت انتقاد دارند. کدام‌یک از این دو دیدگاه زیر پوست پایتخت است؟ آیا در چند سال اخیر چهره شهر برای قشر معلول جامعه عوض شده است؟ آیا معلولان به همان راحتی افراد عادی می‌توانند در شهر تردد کنند؟ آیا دستگاه‌های مسئول تامین امنیت، ایمنی و رفاه شهروندان برنامه و استراتژی خاصی برای این قشر دارند؟ این پرونده به دنبال این است تا با بررسی دیدگاه کارشناسان به این پرسش‌ها پاسخ دهد.

برداشت نخست

براساس آمار سازمان بهداشت جهانی، معلولان ۱۰ تا ۱۵ درصد افراد هر جامعه را تشکیل می‌دهند. درحال حاضر نیز سهم ایران یک‌میلیون و ۳۰۰هزار معلول است که ۴۵۰هزار نفر از این تعداد، معلولان جسمی- حرکتی هستند. فرد معلول به کسی گفته می‌شود که بر اثر ضایعه جسمی، ذهنی، روانی یا توأم، سلامتی جسمانی یا روانی خود را از دست داده باشد و به علت این اختلال مستمر دچار کاهش استقلال فردی در زمینه‌های اجتماعی و اقتصادی شود. در ایران دلایل زیادی برای معلولیت افراد وجود دارد از ازدواج‌های فامیلی گرفته تا تصادفات، سوانح حین انجام کار، بلایای طبیعی، سکته و کهنسالی.

برداشت دوم

شهر تهران از همان ابتدای شکل‌گیری به هیچ‌وجه به معلولان توجه نکرده بود، اما حالا با افزایش تعداد معلولان در جامعه؛ مشکلات تردد و نبود حاشیه‌ای امن و ایمن برای این قشر یک دغدغه جدی محسوب می‌شود. معلولان هم مثل همه افراد عادی جامعه می‌خواهند به پارک و سینما بروند، ورزش کرده، از استخر و زمین‌های بازی استفاده کنند. معلولان هم حق دارند در خیابان و معابر عمومی رفت‌وآمد کرده و از فضاهای شهری به سهم خودشان استفاده کنند. اما چقدر امکانات رفاهی و تفریحی شهر برای آنها فراهم است؟ در چند سال گذشته بحث‌های زیادی در خصوص مناسب‌سازی محیط شهری برای قشر معلولان به‌وجود آمد و به همین علت ایجاد امکانات رفاهی و ایمن به یکی از دغدغه‌های مسئولان و نهادهای مختلف تبدیل شد. این نگرش و لزوم توجه به رفع نیازهای معلولان در فضای شهری باعث شد شهرداری تهران در دوران محمدباقر قالیباف کارهایی انجام دهد. مثلا در این دوران برای سهولت رفت‌وآمد معلولان سطح تمامی ایستگاه‌های بی‌آرتی شیب‌دار ساخته شدند و در برخی از ایستگاه‌های مترو آسانسور کار گذاشته شد، درون کابین اتوبوس و واگن‌های مترو محل نشستن افراد کم‌توان و معلول تعبیه شد و در برخی از قسمت‌های خیابان‌ها برای عبور ویلچر از عرض خیابان مسیرهایی مشخص شدند. ایجاد خطوط شیاردار و نصب موزاییک‌های برجسته جهت راهنمایی نابینایان در کف خیابان‌ها و ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی یکی دیگر از کارهایی بود که در این حوزه برای معلولان انجام شد. از طرف دیگر سال گذشته ۲۲ بوستان برای استفاده معلولان، جانبازان، نابینایان و کم‌توانان مناسب‌سازی شدند. در این بوستان‌ها سرویس‌های بهداشتی و نیمکت‌های ویژه برای استفاده معلولان نیز طراحی شد. در ۹ ماه سال ۹۵ بیش از ۲۵ مورد نصب بالابر در خانه‌های مسکونی جانبازان و معلولان در سطح مناطق ۲۲گانه تهران ایجاد شد و بر همین اساس طی دوسال گذشته ۱۲۰ بالابر برای خانه‌های معلولان و جانبازان نصب شده است. با همه اینها اگرچه نسبت به دهه‌های گذشته کارهای مختلفی برای معلولان انجام شده است، اما این خدمات و امکانات از یک طرف در تمامی مناطق، کوچه‌ها و خیابان‌ها اجرایی نشده و از طرف دیگر از لحاظ طراحی شهری و امکانات رفاهی و اجتماعی ویژه معلولان با استانداردهای جهانی فاصله زیادی داریم.

برداشت آخر

با همه اینها به نظر می‌رسد لباس تهران هنوز با قدوقواره معلولان جور در نیامده و فضای شهر به جز چند مورد خاص تنها برای شهروندان سالم و قبراقش ساخته شده است. مدتی قبل نیز زهرا نژادبهرام، عضو منتخب شورای شهر تهران در دیدار با انجمن حمایت از معلولان گفت: «رضاخان جذامی‌ها را ایزوله کرد، قالیباف معلولان را.» تبعیض آشکاری بین رفت‌وآمد مردم عادی جامعه با معلولان وجود دارد. با این حال بسیاری از افراد سالم نیز از نبود امکانات رفاهی و ایمنی شهر گله‌مند هستند و در این بین بدون‌شک حق معلولان بیش از آنها ضایع شده است. امروز در صفحه یک پرسش چند پاسخ دیدگاه‌های متفاوت کارشناسان را در خصوص فضای شهری امن و ایمن برای معلولان پرسیده‌ایم که در ادامه می‌خوانید.

پیشینه ۲

گذر زمان و قوانین مناسب‌سازی فضاهای شهری برای معلولان

دغدغه معلولان زنده ماندن نیست، زندگی کردن است. با همه اینها اما در طول تاریخ حق و حقوق افراد معلول در حکومت‌ها و دولت‌ها چندان رعایت نشده است. با این تعریف باید گفت در سال‌های اخیر دستگاه‌های مسئول و متولی مناسب‌سازی محیط آنچنان که باید و شاید به وظایف‌شان عمل نکرده‌اند. در همین راستا برنامه‌ای منسجم برای طراحی فضای شهری، همچنین همکاری سازمان‌ها و ارگان‌های مسئول مانند شهرداری، استانداری و فرمانداری نیز وجود ندارد. اما گسترده‌شدن زندگی شهری و تغییر در سبک زندگی در دهه‌های گذشته باعث شد نگاه‌ها به سمت افراد معلول جامعه که زندگی و شرایط‌شان با پیشرفت‌های تکنولوژیکی و شهری هم‌تراز نبود، جلب شود. در زیر برخی از قوانین مناسب‌سازی شهری برای معلولان را که از دهه‌های پیش مطرح و تصویب شده‌اند، می‌خوانیم.

سال ۱۳۶۴: در این سال برای نخستین‌بار در ایران به موضوع تسهیلات و زمینه‌های شهرسازی برای معلولان در اماکن عمومی توجه نشان داده شد و در آذر ماه سال ۱۳۶۴ معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران برای رفاه معلولان و ایجاد تسهیلات لازم در زمینه‌های شهرسازی و معماری و رفع موانع در اماکن عمومی برای استفاده معلولان، این موضوع را قبل از صدور پروانه ساخت‌وساز مورد توجه قرار داد.

سال ۱۳۶۸: در اواخر دهه ۶۰ شورایعالی شهرسازی و معماری و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری را برای افراد معلول جسمی-حرکتی تصویب کردند. بر همین اساس قرار شد از این تاریخ به بعد تمامی طرح‌های در دست تهیه شهرسازی، شهرک‌سازی و مجتمع‌های مسکونی و ساختمانی سراسر کشور برای تسهیل حرکت معلولان در سطح شهر ضوابط برنامه‌ریزی شده و دستورالعمل‌ها را در ساخت‌وسازها رعایت کنند.

سال ۱۳۷۰: در اوایل دهه ۷۰ و در دولت هاشمی‌رفسنجانی موضوع معلولان مورد توجه دولت قرار گرفت. بر همین اساس وزارت کشور با ارسال بخشنامه‌ای از معاونان عمرانی استانداری‌های سراسر کشور خواست تا پارک‌های شهر با هدف قابل دسترسی‌شدن برای معلولان و جانبازان مناسب‌سازی شود.

سال ۱۳۷۹: در دولت سیدمحمد خاتمی، وضع معلولان و مشکلات زندگی آنها در فضای شهری مورد توجه مجلسی‌ها قرار گرفت. به همین علت در سال ۱۳۷۹ و در قانون برنامه سوم توسعه جمهوری اسلامی ایران به‌منظور ارتقای سطح کیفی و کمی خدمات توانبخشی و دسترسی آحاد مردم به این خدمات با هدف تساوی فرصت‌ها و مشارکت معلولان در جامعه، مناسب‌سازی اماکن عمومی (خصوصی و دولتی) در طول برنامه سوم تصویب شد.

سال ۱۳۸۳: در این سال نیز رفع نیازهای معلولان مورد توجه دولت و مسئولان قرار گرفت. در این سال قانون جامع حمایت از حقوق معلولان تصویب شد. طبق ماده‌ها و تبصره‌های این قانون تمامی وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها، موسسات، شرکت‌های دولتی، نهادهای عمومی و انقلابی موظفند در طراحی، تولید و احداث ساختمان‌ها، اماکن عمومی، معابر و وسایل خدماتی به نحوی عمل کنند که امکان دسترسی و بهره‌مندی معلولان همچون افراد عادی فراهم شود. وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، سازمان تربیت بدنی و شهرداری‌ها موظفند کتابخانه، اماکن ورزشی، پارک و اماکن تفریحی خود را به نحوی احداث و تجهیز کنند که امکان بهره‌مندی معلولان فراهم شود. با همه اینها این قانون به دلیل عدم ضمانت اجرایی همچنان در پیچ‌وخم اجرایی‌شدن و اصلاح قرار دارد.

سال ۱۳۸۴: در خردادماه این سال هیأت وزیران آیین‌نامه اجرایی ماده دوم قانون جامع حمایت از معلولان را به دستگاه‌های مختلف ابلاغ کردند. براساس این آیین‌نامه دستگاه‌ها موظف بودند طی یک برنامه سه ساله از زمان تصویب و ابلاغ این آیین‌نامه هرسال حداقل ۳۰درصد از ساختمان‌های عمومی وابسته را برای استفاده معلولان، مناسب‌سازی کنند.

سال ۱۳۸۵: اگرچه هنوز هم تعداد اتوبوس‌های کم‌ارتفاع برای استفاده معلولان چندان چشمگیر نیست، اما باید گفت نزدیک ۱۱ سال از تصویب این قانون می‌گذرد. هیأت وزیران دولت نهم در این سال در ماده نهم دستورالعمل نحوه واگذاری اتوبوس از وزارت کشور به اتوبوسرانی شهرها، شهرداری‌ها را موظف به استفاده از اتوبوس کم‌ارتفاع یا قابل استفاده معلولان و سایر روش‌های نوین یا بهینه بهره‌برداری کردند.

سال ۱۳۸۶: در این سال شورای شهر تهران دو بند جدید را به ماده واحده مصوبه مناسب‌سازی فضاهای شهری برای جانبازان و معلولان جسمی- حرکتی الحاق کردند. بر همین اساس قرار شد فضاهای فرهنگی، ورزشی و تفریحی متعلق به شهرداری تهران به جهت ارایه خدمات تخصصی‌تر به جانبازان و معلولان جسمی-حرکتی ایجاد و توسعه، بازسازی، آماده‌سازی و تجهیز شوند.

سال ۱۳۸۷: در این سال «کنوانسیون جهانی حقوق افراد دارای معلولیت» به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. براساس این کنوانسیون دولت‌های عضو متعهد شدند برای توانا‌سازی افراد دارای معلولیت برای مستقل زندگی کردن و تمامی جنبه‌های زندگی، تدابیر مناسبی را جهت تضمین دسترسی افراد دارای معلولیت بر مبنای برابری با سایرین اتخاذ کنند. با این حال، با گذشت ۹ سال از تصویب این کنوانسیون، حقوق افراد دارای معلولیت، هنوز به مرحله اجرا نرسیده است.

نظر موافق ۳

ناکافی اما قابل قبول

مجتبی شاکری- دبیرکل جمعیت جانبازان انقلاب اسلامی و عضو سابق شورای شهر تهران | سوال اصلی این است که آیا معلولان به‌راحتی در شهر تردد می‌کنند؟ اگرچه اکثریت مسئولان و کارشناسان به این پرسش جواب مثبت نمی‌دهند، اما در عین حال برخی از آنها نیز معتقدند در سال‌های گذشته کارهای خوبی در این زمینه انجام شده است. مجتبی شاکری، دبیرکل جمعیت جانبازان انقلاب اسلامی و عضو سابق شورای شهر تهران که به دلیل حضور در جبهه‌های جنگ دفاع مقدس از ناحیه دو چشم نابینا شد، یکی از کسانی است که معتقده در دوره عضویتش در شورای شهر چهارم کارهای خوبی در این زمینه انجام شده و در این باره به «شهروند» می‌گوید: «در شورای شهر چهارم من و آقای علی صابری اعضای جانباز شورا بودیم. به همین علت نگاه و دغدغه ما نسبت به موضوع معلولان، نگاهی ویژه بود. ما به دلیل محدودیت‌ها و مشکلاتی که داشتیم به نیازهای افراد معلول در جامعه نیز کاملا واقف بودیم و این موضوع تاثیر زیادی در فضای شورا و حل مشکلات این افراد داشت. اما در دوره جدید چنین افرادی در اعضای شورای پنجم وجود ندارد و من فکر می‌کنم این شورا چندان نمی‌تواند به حل مشکلات معلولان در شهر کمک کند.»

شاکری معتقد است که طراحی و مناسب‌سازی فضای شهری برای استفاده معلولان هنوز هم چندان مطلوب نیست، اما چهره شهر نسبت به دهه‌های گذشته تغییر زیادی کرده است و در این باره می‌افزاید: «اگر بخواهیم فضای شهر را با آن چیزی که مورد نیاز جامعه معلول است، مقایسه کنیم، باید بگویم این کارها هنوز هم اندک است، اما اگر بخواهیم فضای شهر را با دهه‌های گذشته بسنجیم، باید بگویم در چند سال اخیر کارهای زیادی برای معلولان انجام شد. مثلا ساخت بوستانی ویژه معلولان که حتی گل‌های بدون خار در آنها کاشته شدند تا افراد نابینا با لمس گل‌ها بتوانند از فضای پارک و بوستان استفاده کنند. یا سیستم حمل‌ونقل عمومی که اکثر ایستگاه‌های مترو به آسانسور برای انتقال ویلچر معلولان مجهز شدند.»

دبیرکل جمعیت جانبازان انقلاب اسلامی با تاکید بر این که هنوز شهر به‌طور کامل برای معلولان در دسترس نیست، می‌گوید: «اگرچه در سال‌های اخیر شورای شهر چهارم توجه ویژه‌ای به مسأله تردد معلولان در شهر نشان داد و تلاش زیادی برای اجرایی کردن برخی از آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها انجام داد، اما هنوز هم جای کار بسیار است. نیازهای جامعه معلولان فراتر از کارهایی است که تاکنون انجام‌شده، بخشی از اینها نیز برمی‌گردد به اصلاح نظام مهندسی. درواقع ساختمان‌ها و مراکزی که ساخته می‌شوند، باید نیازهای معلولان و جانبازان در آنها لحاظ شود. ساختمانی که نتواند امکان استفاده همه اقشار را فراهم کند، به‌طور قطع یکی از اصلی‌ترین مشکلات افراد معلول خواهد بود. مناسب‌سازی نیز در برخی از مواقع بی‌فایده است، چراکه وقتی زیرساخت‌ها فراهم نباشد، نمی‌توان با مناسب‌سازی عیب و ایرادهای ساختمان‌ها و فضاهایی که از پایه و اساس اشتباه بناشده‌اند را رفع کرد. مثلا برخی از ساختمان‌ها رمپ برای حمل ویلچر ندارند و از طرف دیگر فضایی هم برای ساخت رمپ در آنها وجود ندارد، بنابراین وقتی اصول و قواعد کلی در زیربنای ساخت‌وسازها رعایت نشود، نمی‌توان به اصلاح و بازسازی آنها امیدوار بود.»

نظر مخالف ۴

عدم رعایت اصول ایمنی جرم است

محمد سالاری- رئیس کمیسیون معماری و شهرسازی شورای اسلامی شهر تهران | پیاده‌روها و معابر مناسب معلولان نیست. افرادی که به دلیل معلولیت جسمی- حرکتی روی صندلی‌های چرخدار می‌نشینند یا چشم‌های‌شان سوی دیدن شهر را ندارد و عصاهای سفیدشان چند قدم جلوتر از خودشان حرکت می‌کند، این موضوع را به خوبی درک کرده‌اند. معابر و پیاده‌روها مملو از سطح‌های ناهمسان است و حتی برخی از فضاها راه‌رفتن را برای افراد عادی هم سخت کرده است، چه برسد به کسانی که با محدویت جسمی- حرکتی در این مسیرها رفت‌وآمد می‌کنند. محمد سالاری، رئیس کمیسیون معماری و شهرسازی شورای اسلامی شهر تهران با انتقاد از وضع نامناسب شهر و معابر شهری برای معلولان به «شهروند» می‌گوید: «شهرهای ایران خودرومحور شده‌اند و هر کجاهم کاری انجام می‌شود، در راستای فضاسازی، اتوبان‌کشی و جدول‌سازی برای خودروهاست. این مشکل در شهر تهران یکی از عمده‌ترین و اصلی‌ترین مشکلات است. همین هم شده که به موضوع پیاده‌راه‌ها و معابر چندان توجه نشده و دست آخر شهر برای همه اقشار جامعه دسترس‌پذیر نیست. درحالی که فضای شهری باید برای همه سنین و همه افراد جامعه از کودکان گرفته تا سالمندان و معلولان جسمی-حرکتی و نابینایان قابل دسترس باشد.» سالاری معتقد است شهر را باید به سمت مردم‌محوری هدایت کنیم و در این باره می‌افزاید: «ما در حوزه حمل‌ونقل عمومی به‌خوبی کار نکرده‌ایم. اگر در این زمینه موفق عمل کرده بودیم، به‌طور قطع شهری خودرومحور نداشتیم و الان پیاده‌روها، معابر و فضاهای عبور و مرور افراد پیاده وضع بهتری داشتند. درحال حاضر بیشتر پیاده‌روهای شهر تهران اصول و قواعد شهرسازی و معماری را رعایت نکرده‌اند. با همه اینها من معتقدم مردم نیز نقش مهمی در تحقق شهر امن دارند. شهر امن باید جزو مطالبات افکار عمومی باشد.»

این عضو شورای شهر با تاکید بر این که اجرایی‌نکردن قوانین و مقررات جرم محسوب می‌شود، ادامه می‌دهد: «پیاده‌روها متعلق به مردم شهر است و حق طبیعی آنهاست که بخواهند در شهر با امنیت و آرامش تردد کنند. مقررات شهرسازی معماری در سال‌های گذشته الزام کرده است که همه متولیان ساخت‌وساز و دستگاه‌های نظارتی باید مشکلات و نیازهای معلولان را نیز در ساخت‌وسازها در نظر بگیرند. اگرچه این امر در برخی از فضاسازی‌های خانه‌ها و اماکن رعایت می‌شود، اما در بسیاری از فضاهای عمومی شهری قوانین و قواعد شهرسازی و معماری رعایت نشده است.»

سالاری در پایان با بیان این که عدم رعایت این قواعد و قوانین نیز جرم محسوب می‌شود، می‌گوید: «توجه به این معضلات شهری هنوز برای بسیاری از مدیران شهری و مسئولان جا نیفتاده است. بنابراین به نظر می‌رسد در این حوزه باید فرهنگ‌سازی نیز صورت بگیرد تا بتوانیم فاصله مشکلات را با استانداردها نیز کم کنیم. من معتقدم عدم‌رعایت اصول جرم است. مجرم‌بودن فقط دست‌اندازی به مال مردم نیست، مجرم‌بودن صرفا جعل اسناد یا تعدی به بیت‌المال نیست؛ همین عدم‌رعایت اصول و قواعد و قوانین که باعث ضایع‌شدن حق مردم می‌شود نیز جرم محسوب می‌شود. با این حال امیدوار هستیم که در شورای شهر پنجم با ایجاد فرهنگ‌سازی در زمینه مطالبات مردمی بتوانیم مشکلات جدی شهر را به‌ویژه برای افراد معلول حل کنیم.»

نظر کارشناس ۵

پیاده‌روها برای افراد عادی هم خطرناک است

دکتر حسین ایمانی جاجرمی- جامعه شناس | شاید تصویر حرکت موتورسیکلت‌ها در پیاده‌روها تجربه‌ای مشترک برای همه شهروندان باشد. حالا دیگر بر طبق هر قاعده و قانونی و به دلیل ازدیاد خودروها و ترافیک، موتورسیکلت‌ها راه‌شان را کج کرده‌اند به سمت پیاده‌روها. همین هم شده که برخی‌ها معتقدند پیاده‌روهای شهرها به‌خصوص تهران دچار مرگ تدریجی شده‌اند و دیگر معابر و گذرگاه‌ها تنها مختص عابران پیاده‌اش نیست. دکتر حسین ایمانی جاجرمی، جامعه‌شناس شهری با هشدار نسبت به مرگ پیاده‌روهای تهران به «شهروند» می‌گوید: «معلولان که جای خودشان را دارند، این شهر برای افراد عادی هم امن نیست. پیاده‌روها مسیر تردد یا پارک موتورسیکلت‌ها شده است و دیگر مسیری امن برای حرکت عابران پیاده وجود ندارد. به نظر من اگر قرار است وضع ایمنی و رفاه شهر را برای معلولان بسنجیم، پیاده‌روها شاخص خوبی برای این ارزیابی هستند! پیاده‌روهایی که باید گفت دچار مرگ تدریجی شده‌اند و حرکت در آنها حتی خطرناک است.» دکتر ایمانی با اشاره به این که یکی از استادان دانشگاهش به دلیل تصادف با موتورسیکلت در پیاده‌رو به کام مرگ فرورفت، می‌افزاید: «این شهر به هیچ عنوان برای معلولان مناسب‌سازی نشده است. این شهر انسانی نیست و شاخصه مهمش نیز همین وضع پیاده‌روهاست. من فکر می‌کنم اگر مسئولان می‌خواهند درد و مشکلات جامعه معلولان را در فضای شهری درک کنند، باید از پشت میزهای‌شان فاصله بگیرند و تنها چند دقیقه در پیاده‌روهای تهران قدم بزنند.» این جامعه‌شناس شهری در پایان با تاکید بر این که باید مرگ پیاده‌روها را اعلام کنیم، اظهار می‌کند: «سطح خیابان‌ها و پیاده‌روها ناهموار است و برای رفتن به برخی از مسیرها باید از پله عبور کرد. خیلی وقت‌ها در سطح پیاده‌رو و معابر چاله‌هایی حفاری شده یا فاصله پیاده‌رو با خیابان غیراستاندارد است. اینها همه مشکلاتی است که برای معلولان جسمی-حرکتی و نابینایان در فضای شهری وجود دارد و متاسفانه تاکنون علاوه بر این که اقدامی برای رفع نیازهای جامعه معلولان صورت نگرفته، بلکه تردد در معابر و فضای شهری برای افراد عادی و سالم هم خطرناک به‌نظر می‌رسد.»

تجربه دیگران ۶

بهترین کشورها برای معلولان

معلولیت یک موضوع جهانی است و قشر معلول در برخی از کشورها آمار زیادی را به خود اختصاص داده است. در عصر تکنولوژی و مدرنیته امکانات زیادی در اختیار بشر قرار گرفته تا راحت‌تر از دوران گذشته بتواند از امکانات بهره ببرد. امکانات و تکنولوژی‌هایی که می‌تواند اولویت کشورها و دولت‌ها برای ایجاد ایمنی و رفاه شهروندان باشد. یکی از این اولویت‌ها نیز در بیشتر کشورهای جهان مسأله حقوق اقشار ضعیف‌تر جامعه است. در کشورهای توسعه‌یافته توجه زیادی به قشر معلول و رعایت حقوق آنها به‌خصوص در استفاده از فضای شهری و امکانات رفاهی مخصوص آنها شده است. در زیر نمونه‌های ایمنی و رفاه ویژه معلولان در کشورهای توسعه‌یافته را بررسی می‌کنیم.

آلمان: گاهی معلولیت‌ها بر اثر حوادثی مانند جنگ رخ می‌دهد، بنابراین در کشورهایی که درگیر جنگ بوده و هستند آمار افراد معلول در آنها بیشتر است. درست مثل کشور آلمان که بعد از جنگ جهانی دوم

بازماندگان زیادی دچار معلولیت شده بودند. همین هم شد که پس از جنگ در بازسازی برخی از شهرهای آلمان توجه ویژه‌ای به مشکلات تردد معلولان شد. بنابراین با احتساب تعداد معلولان، برخی از شهرهای بزرگ آلمان به‌طور کامل برای رفت‌وآمد معلولان طراحی و مجهز شد. مثلا در ورودی همه ساختمان‌های چندطبقه یک آسانسور برای انتقال معلولان نصب شد و سطوح رفت‌وآمد مانند مترو، فروشگاه‌ها و ایستگاه‌های اتوبوس

به شکل شیب‌دار ساخته شدند. از طرف دیگر پیاده‌روها و خیابان‌ها نیز دوباره بازسازی شدند و این بار فاصله سطح خیابان و پیاده‌رو به حدی ساخته شد تا معلولان برای انتقال ویلچر از پیاده‌رو به خیابان مشکلی نداشته باشند. شهرداری‌های این کشور حتی سگ‌هایی را تربیت کرده‌اند تا بتوانند نابینایان را در خیابان راهنمایی کنند و از افراد نابینا و معلول محافظت می‌کنند. با همه اینها، حالا بیش از ۷۰ سال از پایان جنگ جهانی دوم و بازسازی شهرهای ویران‌شده آلمان و توجه ویژه به معلولان در آن دوران می‌گذرد و این روند شهرسازی همچنان همراه با تکنولوژی روز جهان در این کشور وجود دارد.

آمریکا: واشنگتن دی‌سی پایتخت ایالات متحده آمریکا یکی از شهرهای قابل دسترس برای اقشار مختلف جامعه به‌ویژه معلولان است. در این شهر به طراحی شهری و سیستم حمل‌ونقل قابل استفاده برای افراد معلول جسمی و نابینا توجه زیادی شده است. در این شهر کل سیستم مترو به صندلی چرخدار مجهز است که با آسانسور در هر ایستگاه می‌تواند مورد استفاده معلولان قرار بگیرد. واشنگتن دی‌سی یک شهر با جامعه ناتوانی قابل توجه است. بنابراین سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی و نیز بسیاری از مکان‌های دیگر، از قبیل موزه‌ها و مراکز هنری به‌راحتی برای افراد معلول قابل دسترس است و سنگفرش‌های خیابانی و طراحی فضای شهری به گونه‌ای است که به راحتی معلولان را به گردش در شهر راهنمایی و هدایت می‌کند.

منابع دیگر ۷

معلولان در هر جامعه‌ای حق زندگی کردن دارند، حقی برابر با افراد عادی و سالم جامعه. معلولان برای ادامه مسیر زندگی نیازهای ویژه‌ای دارند که باید در همه ابعاد مورد توجه دولت‌ها، مسئولان و متولیان این امر قرار گیرد. اگر به دنبال اطلاعات بیشتری در خصوص مشکلات و مصایب معلولان کشور هستید، لینک‌های زیر را مطالعه کنید.

حکایت مشکلات معلولان با معلولیت ساخت‌وسازهای شهری
http: //www.amroolah.ir/news/284285

شهر زیر پای معلولان هموار نیست!
https: //article.tebyan.net/288094

معلولیت شهر یا ناتوانی معلولان
https: //shamdani.com/find.php?item=1.90.1641.fa

حقوق معلولان در کشورهای توسعه‌یافته
http: //www.yjc.ir/fa/news/6033597