

بهبود و ارتقای مدیریت شهری با تکیه بر مناسب‌سازی فضا جهت احقاق حقوق معلولان

مه‌دی عبدالملکی^۱، امیر وفایی حمید^۲

^۲ کارشناسی ارشد مهندسی مکانیک

^۱ کارشناسی مهندسی عمران

چکیده

این پژوهش با عنوان «بهبود و ارتقای مدیریت شهری با تکیه بر مناسب‌سازی فضا جهت احقاق حقوق معلولان» به تبیین و تحلیل قوانین مربوط به حق معلولین از منظر مناسب‌سازی شهری، چالش‌های قوانین مربوط به حق مناسب‌سازی شهری معلولین و راهکارهای مربوط به حق معلولین از منظر مناسب‌سازی شهری می‌پردازد. هدف اصلی تحقیق تبیین و تحلیل حق معلولین از منظر مناسب‌سازی شهری بوده است. پرسش اصلی تحقیق ناظر به ماهیت بهبود و ارتقای مدیریت شهری با تکیه بر تسهیل حقوق معلولان بوده است. فرضیه اصلی تحقیق گویای آن است که در نظام حقوقی ایران به‌طور عام شاهد مصوبات دو قوه مجریه و مقننه در خصوص حقوق معلولان و به‌طور خاص شاهد سیر قانون‌گذاری شهری در زمینه مناسب‌سازی محیط برای معلولین حول دو محور مناسب‌سازی معابر عمومی و مناسب‌سازی اماکن عمومی بوده‌ایم. روش تحقیق حاضر توصیفی تحلیلی بوده است.

واژه‌های کلیدی: بهبود، ارتقاء، مدیریت شهری، مناسب‌سازی، فضا، حقوق معلولان

مقدمه

تدوین مقررات بین‌المللی در راستای حمایت از حقوق معلولان بیانگر تغییر عمده در تلقی سنتی نسبت به معلولان می‌باشد. بعد از سال ۱۹۷۰ شاهد گسترش حقوق افراد معلول در جوامع بودیم. در این زمینه اعلامیه‌هایی جهانی صادر شد که از آن جمله می‌توان به اعلامیه حقوق افراد عقب مانده ذهنی ۱۹۷۱، اعلامیه حقوق اشخاص معلول ۱۹۷۵ و اعلامیه سال ۱۹۸۱ به عنوان سال جهانی معلولین و اختصاص دهه ویژه برای معلولین ۱۹۹۲-۱۹۸۳ توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد اشاره کرد. بیشتر اسناد فوق مربوط به بعد از جنگ جهانی دوم اند و از حیث ماهوی، می‌توان گفت که این اسناد بیش از هر چیز تحت تأثیر مستقیم توسعه موضوع حقوق بشر در جهان بوده اند؛ اما آخرین سند بین‌المللی در مورد معلولان، کنوانسیون حقوق اشخاص معلول مصوب ۲۰۰۶ می‌باشد که به منظور حمایت بیش تر از معلولین به تصویب رسیده است.

معلولان یکی از طبقات اجتماعی در معرض آسیب بشمار می‌روند که به واسطه وضعیت جسمی و روحی که دارند محتاج توجه خاصی می‌باشند. نزدیک ۶۵۰ میلیون نفر یعنی حدود ۱۰ درصد از جمعیت جهان از ناتوانایی‌های جسمی رنج می‌برند که بیش از دو سوم این افراد در کشورهای در حال توسعه زندگی می‌کنند (ژولیت^۱، ۲۰۰۹).

ایران نیز دارای تعداد قابل ملاحظه ای معلول می‌باشد. بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۸۵، آمار معلولان زیر ۲۵ سال حدود ۴۵۰ هزار نفر اعلام شده است؛ این در حالی است که کارشناسان تعداد معلولان کشور را در تمام گروه‌های سنی حدود ۱۲ میلیون و ۸۰۰ هزار نفر ثبت کرده اند. مقایسه آمار مذکور نسبت به کل جمعیت ایران بیانگر این حقیقت است که معلولان قشر نسبتاً بزرگی از جامعه ایران را تشکیل می‌دهند و باید برنامه ریزی دقیقی برای آنها صورت گیرد. دولت جمهوری اسلامی ایران همانند بسیاری از کشورها اقداماتی به منظور حمایت از معلولین انجام داده است. تصویب قانون جامع حمایت از معلولین در سال ۱۳۸۳ و الحاق به کنوانسیون مربوط به حقوق اشخاص معلول در سال ۲۰۰۹ در همین راستا مورد ارزیابی قرار می‌گیرند.

در سال ۱۹۸۲ در سی و هفتمین اجلاس مجمع عمومی سازمان ملل متحد سند ارزشمندی تحت عنوان برنامه جهانی برای معلولان به تصویب رسید و دهه ۱۹۹۲-۱۹۸۳ دهه معلولان نامیده شد. این سند همه حوزه‌های زندگی معلولان مانند مشارکت در تصمیم‌گیری‌ها، پیشگیری از اختلال، معلولیت و عقب ماندگی، توان بخشی، محیط فیزیکی، اشتغال، و... را در بر می‌گیرد. در بند ۲۱ این بیانیه آمده است که محیط عمده تأثیرات اختلال یا معلولیت را بر زندگی فرد تأمین می‌کند. (رک. به: نورانی، آسان‌سازی به کارگیری، آموزشی نمودن و ارزیابی اجرایی (ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای معلولان جسمی حرکتی)

بنابراین باید محیط شهری برای استفاده شهروند معلول مناسب‌سازی شود. در کشور ما به موضوع مناسب‌سازی پس از پایان جنگ تحمیلی و معلولیت بسیاری از رزمندگان توجه شد و تاکنون اقداماتی در این زمینه صورت گرفته است. آیین نامه شورای عالی معماری و شهرسازی که در سال ۱۳۶۸ تنظیم شد، نقطه عطفی در پرداختن به این امر در کشور است. البته در تحقیقات و مطالعات صورت گرفته، عمدتاً کلیت مسئله مد نظر بوده و کمتر مطالعات موردی در این زمینه صورت گرفته است. مطالعات موردی به شناسایی دقیق محل و دادن راه حل‌هایی متناسب با موقعیت مربوطه و بر اساس ضوابط مندرج در آیین نامه می‌پردازد.

^۱ - juillet

بیان مسئله

یکی از مهم ترین چالش‌های پیش روی دولت در بسط عدالت اجتماعی و بالا بردن حقوق شهروندی، مسئله بهره‌مندی مردم از حقوق شهری است. باید متذکر شویم که توجه به حقوق شهروندی افرادی که دچار نقص و مشکلات خاص‌اند و به دلایل گوناگون به حمایت‌های مضاعف نیاز دارند، بر کیفیت ارائه خدمات عمومی در جامعه از سوی دولت و سنجش سطح حکمرانی خوب تأثیر مستقیم دارد. به تعبیر یان الیاسون، «کیفیت جامعه را با چگونگی رفتار آن با آسیب‌پذیرترین شهروندان اندازه می‌گیرند» (الیاسون، ۲۰۰۷).

یکی از رایج ترین مصادیق تبعیض نسبت به معلولین، تضييع حق آنها در برخورداری از مفهوم «حق بر شهر» است. فقدان برخورداری این طبقه اجتماعی از امکانات و فضاهای شهری، نه به واسطه معلولیت آنها بلکه به واسطه ناتوانی اجتماع در سازگاری امکانات فضاهای شهری با نیازهای این طبقه است. در بسیاری از ساختمان‌های نو، سطح شیب‌دار در نظر گرفته نشده است و یا پله‌های متعددی در مقابل در ورودی، دسترسی معلولان را محدود کرده است.

نظام حمایتی مندرج در قوانین و مقررات کشور در خصوص معلولین همچون بسیاری از قوانین دیگر با خلأ ضمانت اجرایی و نظارت روبرو است و احقاق حقوق معلولین از فساد اقتصادی رسوخ کرده در نظام شهری و شهرسازی تأثیر گرفته است. درحالی‌که معلولین و توان‌یابان قشر مهم، فعال و توانمند جامعه را تشکیل می‌دهند. مثلاً طبق اظهارات رئیس سازمان بهزیستی زنجان در سومین جلسه شورای مناسب‌سازی فضاهای شهری این استان، ۶ هزار و ۶۰۰ معلول در زنجان زندگی می‌کنند اما مناسب‌سازی فضاهای شهری زنجان به‌درستی رعایت نمی‌شود و شهرداری در اجرای پروژه‌ها معلولان را فراموش می‌کند. همچنین، حضور ۲۳ ورزشکار معلول زنجانی در بازی‌های آسیایی اینچئون حاکی است که معلولان افرادی ناتوان نیستند، اما فضاهای شهری برای فعالیت و حضور آن‌ها در اجتماع مناسب نیست (منافی، ۱۳۹۳).

بر اساس مشکلاتی که معلولان در نقاط مختلف جهان داشته‌اند از سال ۱۹۷۷ اصولی را جهت فضای شهری و معلولان تعیین نمودند. این موارد هر چند اصولی ثابت می‌باشند و بر اساس انواع معلولیت‌ها به خصوص معلولیت‌های جسمی حرکتی، نابینائی و ناشنوائی وضع شده‌اند؛ لیکن در طول زمان و با توجه به نوع پیشرفت‌های به دست آمده در طراحی‌های محیطی توسعه یافته‌اند. در ایران در سال ۱۳۶۸ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مصوبه ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای معلولان جسمی- حرکتی را تدوین نمود. این مصوبه در سال ۱۳۷۸ مورد تجدید نظر قرار گرفت که درحال حاضر نیز ویرایش سوم آن در مرکز تحقیقات مسکن در حال تدوین است. هرچند نخستین بار ضوابط مناسب‌سازی در شورای عالی شهرسازی و معماری به تصویب رسید لیکن تداوم این کار از سوی سازمانهایی چون بهزیستی کشور، شهرداری تهران، بنیاد امور جانبازان و... پیگیری شد و یکی از نتایج آن در قانون برنامه سوم توسعه محقق شد. در این قانون در بند (ج) ماده ۱۹۳ قانون برنامه سوم و آئین نامه‌های اجرایی آنها که به تصویب هیأت وزیران رسیده است، برای عملکرد دستگاهها برنامه زمانی تنظیم نموده است. هرچند انتظار می‌رفت که تاکنون همه ساختمان‌های دولتی و اماکن عمومی برای معلولین قابل دسترس و بدون مانع باشد، که عملی نشده‌اند. در همین مسیر پیگیری‌های لازم برای تصویب قانون جامع حقوق معلولان در سال ۱۳۸۳ بار دیگر موضوع را در متن قانون به طور مشخص ذکر نمود و در ماده ۲ آن چنین آورده است که: «کلیه وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و مؤسسات و شرکت‌های دولتی و نهادهای عمومی و انقلابی موظفند در طراحی، تولید و احداث ساختمان‌ها و اماکن

² - Eliyason

عمومی و معابر و وسایل خدماتی به نحوی عمل نمایند که امکان دسترسی و بهره مندی از آنها برای معلولان همچون افراد عادی فراهم گردد. «

همچنین تبصره های این ماده مقرر می دارند که:

تبصره ۱: وزارتخانه ها، سازمانها و مؤسسات و شرکت های دولتی و نهادهای عمومی و انقلابی موظفند جهت دسترسی و بهره مندی معلولان، ساختمان ها و اماکن عمومی، ورزشی، تفریحی معابر و وسایل خدماتی موجود را در چهارچوب بودجه های مصوب سالانه خود مناسب سازی نمایند.

تبصره ۲: شهرداری ها موظفند از صدور پروانه احداث و پایان کار برای آن تعداد از ساختمان ها و اماکن عمومی و معابری که استانداردهای تخصصی مربوط به معلولان را رعایت نکرده باشند خودداری نمایند.

تبصره ۳: سازمان بهزیستی کشور مجاز است برامر مناسب سازی ساختمان ها و اماکن دولتی و عمومی دستگاههای مذکور در ماده فوق نظارت و گزارشات اقدامات آنها را درخواست نماید.

تبصره ۴: آیین نامه اجرایی ماده فوق ظرف سه ماه مشترکاً توسط وزارت مسکن و شهرسازی سازمان بهزیستی کشور و سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

اهداف تحقیق

- ۱- تبیین و تحلیل حق معلولین از منظر مناسب سازی شهری در نظام حقوقی ایران
- ۲- تبیین و تحلیل چالش های حق معلولین از منظر مناسب سازی شهری در نظام حقوقی ایران
- ۳- تبیین و تحلیل راهکارهای بهره مندی معلولین از امکانات شهری در نظام حقوقی ایران

پرسش ها و فرضیات تحقیق

پرسش اصلی

۱- در نظام حقوقی ایران چه ظرفیت های قانونی در زمینه مناسب سازی فضای شهری جهت آسایش معلولان دیده می شود؟

فرضیه اصلی

در نظام حقوقی ایران به طور عام شاهد مصوبات دو قوه مجریه و مقننه در خصوص حقوق معلولان و به طور خاص شاهد سیر قانون گذاری شهری در زمینه مناسب سازی محیط برای معلولین حول دو محور مناسب سازی معابر عمومی و مناسب سازی اماکن عمومی می باشیم.

پرسش های فرعی:

- ۱- چالش های حق معلولین از منظر مناسب سازی شهری در نظام حقوقی ایران کدام اند؟
- ۲- راهکارهای بهره مندی معلولین از امکانات شهری در نظام حقوقی ایران چیست؟

فرضیات فرعی

- ۱- از مهم ترین حق معلولین از منظر مناسب سازی شهری در نظام حقوقی ایران می توان به عدم توجه به الزام پیوستگی مسیر بدون مانع، عدم توجه به رفع موانع شهری، عدم توجه به لزوم پیوستگی مسیر ویژه نابینایان و اتصال نامناسب موزاییک ها به یکدیگر، عدم توجه به الزام اجرای کف سازی برجسته در محل تلاقی مسیر پیاده و سواره اشاره کرد.
- ۲- استفاده بهینه معلولان از شبکه معابر پیاده، پیاده رو و سواره رو، تجهیزات شهری، و همچنین نورپردازی محیط شهری می تواند در بهره مندی معلولان از امکانات شهری بسیار موثر و مفید باشد.

ضرورت انجام تحقیق

یک هشتم جمعیت ایران را معلولان تشکیل می دهند با این حال قوانینی که متناسب با احقاق حق این جمعیت عظیم باشد، تصویب و اجرا نشده است؛ لذا پرداختن به چالش ها و خلأهای قانونی در زمینه حق معلولین و همچنین راهکارهایی در زمینه حق معلولان از منظر مناسب سازی شهری می تواند راه را برای ایفای حق آنها از طریق مجاری قانونی هموار سازد.

روش تحقیق

روش تحقیق روش نظری و مبتنی بر قوانین نظام حقوقی ایران در حوزه حقوق معلولین بوده است. روش گردآوری اطلاعات کتابخانه ای بوده است و پژوهشگر با تکیه بر منابع اصلی و فرعی به استخراج، دسته بندی موضوعی و تحلیل مطالب و نتیجه گیری پرداخته است. گردآوری اطلاعات مبتنی بر اسناد کتابخانه ای بوده است. روش تجزیه و تحلیل اطلاعات روش تحلیلی- توصیفی بوده است.

پیشینه تحقیق

بهمن پور و سلاجقه (۱۳۷۸) بررسی کمی فضاهای شهری تهران از دیدگاه کاربری برای معلولین (مطالعه موردی پارک لاله) انجام دادند که نتایج حاصل شده بیانگر آن بود که پارک لاله از لحاظ دارا بودن شرایط لازم برای استفاده معلولین در وضعیت متوسطی به سر می برد به طوری که تنها ۸۹ درصد از معیارهای انتخابی در پارک رعایت شده بود. زنگی آبادی و تبریزی (۱۳۸۶) تحلیل فضای مبلمان شهری بخش مرکزی شهر اصفهان انجام دادند که در این پژوهش با استفاده از روش های تحلیلی راهکارهایی در جهت نقاط ضعف این عناصر، ایجاد شرایط مناسب محیطی برای شهروندان، کمک به حفظ آسایش و رفاه آنها، ارتقای کیفیت فضاهای شهر و دستیابی به شرایط مناسب و بهینه در زمینه مبلمان شهری ارائه شد.

کمانرودی کجوری (۱۳۸۹) آسیب شناسی ساختاری مدیریت توسعه شهری تهران با تاکید بر مناسب سازی فضاهای شهری برای معلولان را انجام دادند و به این نتایج دست یافتند که توسعه ساختار سیاسی متکثر مشارکتی مبتنی بر (حکمرانی حزب شهری) است اصلاح ساختارها، فرایندها، اطلاع رسانی و آموزش عمومی تخصصی از جمله راهکارهای مدیریتی تحقیق مقررات مناسب سازی فضاهای شهری برای معلولان شهر تهران است. رفیع زاده (۱۳۹۲) در پژوهشی با عنوان « واکاوی علل عدم مطلوبیت مناسب سازی های انجام شده در مسیرهای پیاده شهر تهران به منظور تسهیل تردد افراد دارای محدودیت حرکت » بیان می دارد :

علی رغم توجه اخیر مسئولین و طراحان، هنوز تردد بدون مانع، مستقل و ایمن برای همه فراهم نمی‌باشد. این امر باز خورد کم توجهی مجریان به رعایت دقیق ضوابط است. عدم اجرای صحیح مسیرهای پیاده، منجر به عدم تمایل افراد معلول به ویژه نابینایان به تردد در مسیرهای پیاده و محیط های شهری و در نهایت منجر به عدم تعامل اجتماعی آنان خواهد شد.

مفهوم حق

۱- معنای لغوی حق

«حق» در کتب بلاغت عرب در معانی گوناگونی استعمال شده است که از آن جمله می‌توان به راستی، عدالت، شایسته، راستی در گفتار، مال، سلطنت، بهره، دوراندیشی، مرگ، (جبران مسعود، ۱۳۷۶، ج ۱، ص ۶۸۹) امتیاز (فرهیخته، ۱۳۷۷ : ۳۵۲) باری تعالی، قرآن، امر انجام شده، اسلام، موجود ثابت (الزبیدی، بی تا، ج ۶، ص ۳۱۵) واجب الموجود، یقین (احمد رضا، ۱۳۷۷ ق، ج ۲، ص ۱۳۳). نقیض باطل، (ابراهیم مصطفی و دیگران، بی تا، ص ۱۸۷) امر نبی (ص)، صفت خدا، رؤیا (ابن منظور، ۱۴۱۶، ۲۵۵-۲۵۷) اشاره کرد.

۲- معنای اصطلاحی «حق»

۱-۲- اصطلاح فلسفی

در آثار فلاسفه، معانی متعددی برای «حق» بیان شده است. برخی از این معانی به شرح ذیل است: مطلق وجود که در خارج فعلیت دارند، این معنا علاوه بر حکیم مآهادی سبزواری، (رضانژاد (نوشین)، حکیم سبزواری؛ زندگی، آثار، فلسفه، ص ۳۰۷)

۱. ملاصدرا مطلق وجودهایی را که فعلیت دارند «حق» می‌نامد. (ملاصدرا شیرازی، ۱۹۸۱، ج ۱، ص ۸۹)

۲. وجود دائم مانند وجود عقل. سهروردی هستی جاودان را یکی از معانی «حق» برشمرده است. (سهروردی، ۱۳۹۷ ق، ج ۳، ص ۱۸۲؛ ابراهیمی دینانی، ۱۳۷۶، ص ۸۳-۸۴)

۳. وجود واجب بالذات مانند وجود خداوند متعال (ملاصدرا، همان، ج ۱، ص ۸۹) وجودی که در حد ذات خود، واجب و فناپذیر است، «حق» نامیده می‌شود؛ (سهروردی، ۱۳۹۷ ق، ج ۳، ص ۱۸۲؛ ابراهیمی دینانی، ۱۳۷۶، ص ۸۳-۸۴)

۴. اعتقاد و قولی که مطابق با واقع و نفس الامر است. (ملاصدرا، همان، ج ۱، ص ۸۹) ایشان در جایی دیگر نیز بر معنی چهارم، (یعنی حق به معنی اعتقاد و قول درست و مطابق با واقع، که در مقابل باطل به کار می‌رود)، تأکید دارد. (همان، ج ۶، ص ۳ و ۵)

۲-۲- اصطلاح حقوقی

۱. حق قدرتی است که قانون به اشخاص می‌دهد تا عملی را انجام دهند. آزادی، عمل، رکن اساسی حق؛ یعنی آدمیان در انجام یا عدم انجام آن عمل آزادند. (امامی، ۱۳۷۴، ج ۱، ص ۱۲۵)

۲. نفع حمایت شده از سوی حقوق (نظام حقوقی)؛/یرینگ، حقوقدان آلمانی، در تعریف حق می‌آورد: «نفعی که از نظر حقوقی حمایت شده است»؛ (کاتوزیان، ۱۳۷۷، ۳۷۳) یعنی صاحب واقعی حق کسی است که از آن سود می‌برد، نه آنکه اراده می‌کند.

بنابراین حق، «امتیاز و نفعی است متعلق به شخص که حقوق هر کشور، در مقام اجرای عدالت، از آن حمایت می‌کند و به او توان تصرف در موضوع حق و منع دیگران از تجاوز به آن را می‌دهد.» (همان، ۳۷۴)

۳. حق در اصطلاح حقوقی، مفهومی اعتباری است؛ بدین معنا که این مفهوم، به هیچ وجه ما بزاء عینی خارجی ندارد.

۳. حقوق معلولین در قوانین عادی

مدیریت شهری که با رفاه همه شهروندان ارتباط مستقیم دارد، باید بستر لازم برای تأمین مسکن مناسب، آب سالم، بهداشت شهری، آموزش و اشتغال، تغذیه، امنیت و اوقات فراغت را برای شهروندان مهیا سازد (اقبال، ۱۳۸۷: ۱۳۵). لذا قوانین شهرسازی مناسب از ارکان اصلی در مدیریت توسعه شهرها است. با جمع دو گزاره فوق - اهمیت توجه به حقوق معلولین و نیز نقش ضوابط شهرسازی در فرایند مدیریت شهری - می‌توان این‌گونه نتیجه گرفت که تصویب قوانین مناسب در تأمین حقوق اولیه افراد ناتوان و معلول گامی به سوی دستیابی به توسعه پایدار و خلق «شهر مطلوب» خواهد بود.

۳-۱- مصوبات قوه مقننه

محوری ترین قوانین مصوب قوه مقننه در ارتباط با حقوق معلولین به شرح ذیل است. جهت رعایت تناسب و ارتباط مفاهیم در مطالب مربوط و پرهیز از اطالاه کلام، تنها متن آن دسته از قوانین که با حوزه حقوق شهری معلولین ارتباط مستقیم دارند در این بخش ذکر می‌گردد و درباره سایر مصوبات تنها به تصریح نام و مشخصات اکتفا می‌گردد:

۱. توصیه‌نامه بین‌المللی شماره ۹۹ در خصوص تجدید تربیت و آموزش حرفه‌ای معلولین مصوب مجلس شورای ملی مصوب ۱۳۳۸/۷/۸؛

۲. تبصره دوم ماده ۱۱۹ قانون کار مصوب ۱۳۶۹/۸/۲۹؛

۳. قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران/ مواد ۳۸ (در خصوص حمایت بیمه‌ای)، ۴۳ و بند ج ماده ۱۹۳ (ماده ۱۹۳ - بند ج): « به منظور ارتقای سطح کیفی و کمی خدمات توان‌بخشی و دسترسی آحاد مردم به این خدمات با هدف تساوای فرصت‌ها و مشارکت معلولین در جامعه، مناسب‌سازی اماکن عمومی (خصوصی و دولتی) در طول برنامه سوم صورت می‌گیرد...»

۴. قانون برنامه چهارم توسعه جمهوری اسلامی ایران (ماده ۳۰، بند دوم) مصوب ۱۳۸۳/۱۱/۱۶ (ماده ۳۰ - الف) هویت‌بخشی به سیما و کالبد شهرها، حفظ و گسترش فرهنگ معماری و شهرسازی و ساماندهی ارائه خدمات شهری از طریق...: ۲. مناسب‌سازی فضاهای شهری و روستایی برای جانبازان و معلولین جسمی- حرکتی و اعمال این ضوابط در اماکن و ساختمان‌های عمومی و دولتی تا پایان برنامه چهارم.»

۵. قانون جامع حمایت از حقوق معلولان، مصوب ۱۳۸۳/۲/۱۶ (ماده ۲ و تبصره‌های چهارگانه و نیز تبصره ماده ۴)

۶. قانون پنج‌ساله برنامه پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، مصوب ۱۳۸۹/۱۰/۱۵ (ماده ۱۶۹)

۷. سیاست‌های کلی نظام: بخش سیاست‌های کلی نظام در امور ترویج و تحکیم فرهنگ ایثار و جهاد و ساماندهی امور ایثارگران بند ۹ و بند ۱۱ در بخش شهرسازی

۸. لایحه حمایت از سامانه حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه مصوب مجلس شورای اسلامی (تبصره ماده ۲) در ۱۳۸۵/۵/۲۲.

۳-۲- مصوبات قوه مجریه

هر چند برخی از قوانین مرتبط از سوی قوه مقننه به عنوان مرجع اصلی قانون گذاری در کشور به تصویب رسیده، ولی مصوبات قوه مجریه و نهادهای زیرمجموعه آن در عرصه مدیریت شهری نقشی تأثیرگذارتر به عهده دارند. برای مثال نهاد شورای عالی معماری و شهرسازی به عنوان اصلی ترین مرجع تصمیم سازی در حوزه حقوق شهری که دو نهاد عمومی غیر دولتی دیگر (شهرداری و شورای اسلامی شهر) موظف به اقدام در حوزه مصوبات شورای عالی هستند، جزئی از وزارت راه و شهرسازی محسوب شده و اعضای تشکیل دهنده آن از بدنه قوه مجریه گزینش شده اند.

اما مصوبات قوه مجریه در حوزه حقوق معلولین، با عنایت به مصوبات حوزه شهری از این قرار اند :

۱. آئین نامه اجرایی ماده (۲) قانون جامع حمایت از حقوق معلولان جامع حمایت از حقوق معلولان به استناد تصویب نامه شماره ۳۱۹۶۰/۱۴۲۷۷ مورخ ۱۳۸۴/۳/۹ و اصلاحیه آن به استناد مصوبه شماره ۴۷۴۵۷/۱۴۵۵۱۵ ک مورخ ۱۳۹۱/۳/۸ هیئت محترم وزیران

۲. آیین نامه اجرایی بند «ج» ماده (۱۹۳) قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران؛

۳. برنامه جامع حمایت از حقوق افراد دارای معلولیت، مصوب هیئت وزیران، (مواد ۲ و ۳)، در تاریخ ۱۳۹۴/۳/۱۰

۴. دستورالعمل نحوه واگذاری اتوبوس از وزارت کشور به اتوبوسرانی شهرها و بهره برداری آن مصوب هیئت وزیران، (بند سوم ماده ۹)، به تاریخ ۱۳۸۵/۹/۵.

۵. دستورالعمل اجرایی اصلاح ساختار سامانه های حمل و نقل عمومی و ساماندهی حمل و نقل درون شهری مصوب هیئت وزیران: ماده ۴، تدابیر بخش الف، بند ۲۶ تاریخ: ۱۳۸۵/۲/۱۰

۶. بخشنامه وزارت کشور مصوب معاونت هماهنگی امور عمرانی وزارت کشور، شماره بخشنامه: ۴۴۲۶/۳/۳۳ به تاریخ ۳/۲/۱۳۷۰؛

۷. آیین نامه اجرایی تأسیس استخرهای شنا، مصوب هیئت وزیران به تاریخ ۱۳۶۴/۲/۱۵؛

۸. تصویب نامه در خصوص تشکیل ستاد هماهنگی مناسب سازی کشور، مصوب هیئت وزیران به تاریخ ۱۳۹۴/۳/۱۰، (مواد ۲ و ۳).

۳-۳- سیر قانون گذاری شهری در زمینه مناسب سازی محیط برای معلولین

نخستین گام در جهت قاعده مندی حوزه شهری در ایران به قانون مصوب شهرسازی در سال ۱۳۳۴ ش طرف کمیسیون مشترک مجلس شورا و سنا باز می گردد. پس از آن، قانون تأسیس وزارت آبادانی و مسکن در سال ۱۳۴۲ به تصویب رسید که در آن از اجرای طرح های شهرسازی سخن به میان آمد. سرانجام «قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران» در سال ۱۳۵۱ به تصویب رسید که تصمیم گیری در زمینه مقررات شهرسازی را از محدوده وظایف و اختیارات یک وزارت خانه خارج کرد و در صلاحیت شورایی از وزیران هشت وزارتخانه قرار داد. (به موجب ماده ۳ قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری) اهداف اصلی این قانون در ماده یک آن آمده است (ماده ۱: برای هماهنگ کردن برنامه های شهرسازی به منظور ایجاد محیط زیست بهتر برای مردم همچنین به منظور اعتلای هنر معماری ایران و رعایت سبک های مختلف معماری سنتی و ملی و ارائه ضوابط و جنبه های اصیل آن با در نظر گرفتن روش های نوین علمی و فنی و در نتیجه یافتن شیوه های اصولی و

مناسب ساختمانی در مناطق مختلف کشور با توجه به شرایط اقلیمی و طرز زندگی و مقتضیات محلی، شورای عالی شهرسازی و معماری ایران تأسیس می‌شود)

این قانون ترتیباتی در زمینه ساخت‌وساز، حفاظت از فضای سبز شهرها و گسترش آن، فضاهای فرهنگی، ورزشی و تفریحی و مانند آن‌ها و میزان تراکم و ارتفاع ساختمان‌ها و خطوط عقب‌نشینی در کوچه‌ها و خیابان‌ها و کاربری زمین‌ها برقرار کرده است. تدوین طرح جامع برای شهرها و سپس طرح‌های تفصیلی از مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری است. مصوبات این شورا به‌موجب ماده ۷ این قانون، برای شهرداری‌ها در زمینه مقررات شهرسازی و طرح‌های جامع و تفصیلی شهرها لازم‌الاجراست. به دیگر سخن و همچنان‌که پیش‌تر بدان اشاره رفت، شورای عالی شهرسازی و معماری در وضع و تصویب این مقررات در قامت قانون‌گذار جلوه‌گر شده است.

البته روند قانون‌گذاری در حوزه شهری و مرتبط با حقوق معلولین و افراد ناتوان محدود به قوانین معدود مذکور نشد. با گذشت زمان و به‌ویژه پس از جنگ تحمیلی هشت‌ساله، ضرورت پرداختن به مسائل معلولین و جانبازان نمود عینی‌تری یافت. از نمونه این توجهات می‌توان «دستورالعمل و ضوابط مناسب‌سازی برای معلولین جسمی و حرکتی» مصوب شورای عالی معماری و شهرسازی را در سال ۱۳۷۸ نام برد که تا به حال نیز ملاک عمل مناسب‌سازی در سراسر کشور بوده است. این ضوابط همگام با قانون جامع حمایت از معلولان و آیین‌نامه‌های اجرایی آن به‌عنوان سند زیرینی برای مناسب کردن فضای شهری و معماری مدنظر قرار گرفته است.

پیش از بررسی مقررات و ضوابط مناسب‌سازی محیط شهری مخصوص معلولین، لازم است ابتدا تعریف مناسب و دقیقی از اصطلاح «مناسب‌سازی» به دست دهیم. منظور از مناسب‌سازی عبارت است از «اصلاح محیط و تدارک وسایل حمل‌ونقل است به‌طوری‌که افراد معلول قادر باشند تا آزادانه و بدون خطر در محیط پیرامون خود اعم از اماکن عمومی، معابر، محیط شهری و ساختمان‌های عمومی حرکت کنند و از تسهیلات محیطی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی با حفظ استقلال فردی لازم بهره‌مند شوند». (ماده یک آیین‌نامه اجرایی ماده ۲ قانون جامع حمایت از معلولان، مصوب ۱۳۸۴/۳/۴) هدف از مناسب‌سازی محیط شهری دستیابی معلولین در جهت رسیدن به استقلال نسبی و به عبارتی تساوی فرصت‌ها، عدالت اجتماعی و پیوستن تمامی افراد معلول به جامعه و ایجاد اجتماعی بدون مانع است.

متأسفانه به‌رغم توجه مستمر و تصویب ضوابط و مقررات پیشرو در زمینه رعایت وضعیت و حقوق معلولین در شهر و تأکید مداوم بر اجرای مقررات از سوی نهادهای ذی‌مدخل و ذی‌صلاح در امر صدور مجوزهای ساخت‌وساز یا مجری طرح‌های عمومی و دولتی در سطح شهر همچنان شاهد بی‌توجهی‌های مستمر و عامدانه نسبت به این مقررات در فرایند اداره شهر و گسترش ساختمان‌های فاقد استانداردهای لازم در جهت رعایت غبطه معلولین هستیم. به نظر می‌رسد فقدان مرجع مستقل ملی جهت نظارت بر اجرای مقررات مذکور، بی‌توجهی دستگاه‌های فرهنگی به موضوع مناسب‌سازی و فرهنگ‌سازی در جامعه، فقدان برنامه‌ریزی منسجم و صحیح و قابل‌اجرا برای کلیه دست‌اندرکاران و آشفتگی‌های موجود در نظام‌های مدیریتی شهری ناشی از عدم تسلط بر اصول مدیریت شهر و عدم احاطه بر مسائل و دانش روز در بین دستگاه‌های دولتی، ناآشنایی مهندسان و مشاوران و عوامل ساخت‌وساز فیزیکی جامعه و کم‌توجهی سازمان نظام مهندسی به موضوع و عدم آگاهی و آشنایی کامل جامعه هدف نسبت به این بخش از حقوق شهروندی خود از مهم‌ترین دلایل این بحث باشد.

۳-۴- مناسب‌سازی معابر عمومی

مهم‌ترین و پرکاربردترین قانونی که از سال‌های دور در حوزه مناسب‌سازی معابر عمومی مورد استناد و استفاده قرار می‌گیرد تحت عنوان «ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد معلول جسمی - حرکتی مصوبه مورخ ۱۳۶۸/۸/۳» و اصلاحیه آن موضوع مصوبه ۳۱۰/۳۲۰۰ مورخ ۱۳۷۸/۱۰/۶ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران شناخته می‌شود.

۳-۴-۱- پیاده‌روها

ناهمواری‌ها و سازه‌های غیرکارشناسانه موجود در شبکه دسترسی پیاده شهری و عدم امکان حرکت ایمن و آسوده در مسیرهای پیاده، برای افراد مشکل ایجاد می‌کند. افراد سالخورده، مادرانی که کودکان خود را در کالسکه حمل می‌کنند، زنان باردار و معلولان از وجود این موانع و نامناسب یا نامسطح بودن مسیرها، گذرگاه‌ها و کف‌پوش‌ها رنج می‌برند. کوچه‌ها بخشی از شبکه ارتباط شهری هستند که اصولاً معبر پیاده‌ها و معمولاً باریک و پرپیچ‌وخم‌اند. چنین کوچه‌هایی پیاده‌رو مجزا ندارند. ورود اتومبیل به این کوچه‌ها مشکل عبور و مرور پیاده و سواره را پدید آورده است. مشکلات و خطرهایی که در چنین وضعی عابر پیاده را تهدید می‌کند، مشخص است. اگر این عابر معلول و با صندلی چرخ‌دار باشد، آشکارا در معرض خطر بیشتری قرار می‌گیرد. افزون بر عبور وسایل نقلیه موتوری در کوچه‌ها، جنس کف، شیب، عرض کوچه و نحوه ارتباط کوچه با خیابان نیز از جمله مسائلی است که برای حرکت معلولان مشکلات بسیاری پدید می‌آورند. جوی‌ها، آب رودها، چاله‌های کف کوچه و دست‌اندازها نیز از موانع حرکت صندلی چرخ‌دار یا فردی دارای عصا و... است (شقایق و مداحی، ۱۳۹۱: ۱۹). احداث کارشناسانه و اصولی پیاده‌روها و رفع این موانع در شهر، از اقدامات مهمی است که مشارکت هرچه بیشتر معلولان در فعالیت‌های اجتماعی و حضور در فضاهای شهری را برای آنان میسر ساخته است و ایشان را شهروند درجه یک و در ردیف سایر شهروندان عادی جامعه معرفی می‌کند.

شهرداری تهران در ۱۳۸۴/۱۰/۱۰ با صدور بخشنامه‌ای خطاب به کلیه معاونان، مشاوران، شهرداران مناطق ۲۲ گانه و سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه شهرداری، دستور مناسب‌سازی فضاهای شهری تهران را حداکثر تا پایان سال ۱۳۸۵ صادر کرد. همچنین براساس یکی از مفاد این بخشنامه، شهرداری‌ها موظف‌اند از صدور پروانه احداث و پایان کار برای ساختمان‌ها، اماکن و معابری که ضوابط و مقررات شهرسازی را برای معلولان رعایت نکرده باشند، خودداری کنند. در راستای اجرای همین بخشنامه و به‌رغم سپری شدن مهلت زمانی مندرج در بخشنامه، معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران در ۱۳۸۶/۲/۲ و در راستای اجرای مصوبه ۱۵۸ شورای اسلامی شهر تهران، بخشنامه شماره ۷۰/۱۶۴۷ را در خصوص «مناسب‌سازی معابر، پارک‌ها و ساختمان‌های عمومی» صادر کرد و در بند سوم آن، پیش‌بینی مسیر ویژه نابینایان را در احداث معابر پیاده و تغییر جنس کف‌سازی در تقاطع‌ها را الزامی دانست. همچنین، شورای اسلامی شهر تهران در اردیبهشت ۱۳۸۸ با تصویب برنامه پنج‌ساله اول شهر تهران و در بند ۵۹ آن، شهرداری تهران را موظف ساخت برای تأمین امنیت و سلامت شهروندان با اولویت حرکت جانبازان، معلولین و سالمندان و با توجه به مفاد مصوبات شورای اسلامی شهر تهران و سایر قوانین و مقررات موضوعه نسبت به ارائه برنامه اجرایی مشخص حداکثر ظرف مدت شش ماه در خصوص ساماندهی شبکه‌های دسترسی مناسب و حرکت پیاده برای تردد آرام و ایمن در محلات و بین محلات، اقدام کند.

برخی از مهم‌ترین ضوابطی که برای احداث پیاده‌رو منطبق با وضعیت معلولین در مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری مطرح نظر قرار گرفته است به شرح ذیل است:

- حداقل عرض مفید پیاده‌رو ۱۲۵ سانتی‌متر؛
- وجود حداقل ۲۱۰ سانتی‌متر ارتفاع آزاد در پیاده‌روهای مسقف و نصب یک آگاهی‌دهنده قابل لمس برای نابینایان؛
- حداکثر شیب عرضی پیاده‌رو دو درصد؛
- ایجاد جدول به ارتفاع حداقل ۵ سانتی‌متر به رنگ متضاد با محیط اطراف، بین پیاده‌رو و سواره‌رو و همچنین بین پیاده‌رو و باغچه یا جوی کنار پیاده‌رو؛
- انتخاب پوشش کف پیاده‌روها باید از مصالح سخت، ثابت، غیرلغزنده و صاف؛
- انتخاب موزاییک‌های شیاردار برای تعیین مسیر و جهت حرکت؛
- انتخاب موزاییک‌های سکه‌ای برای تعیین تغییر مسیر و هشدار؛
- پیش‌بینی پل ارتباطی بین پیاده‌رو و خیابان در تقاطع‌ها و امتداد کلیه خط‌کشی‌های عابر؛
- تعبیه علائم حسی قابل تشخیص در محل ارتباط پیاده‌رو با سواره‌رو برای نابینایان و کم‌بینایان؛
- عدم پیشروی رامپ جدول در مسیر حرکت و توقف اتومبیل؛
- الزام در هم‌سطح بودن هرگونه درپوش با سطح پیاده‌رو؛
- ساختن پل‌های ارتباطی بین پیاده‌رو و سواره‌رو در امتداد خط‌کشی عابر پیاده.

۳-۴-۲- سیستم حمل و نقل

پس از سیستم پیاده‌رو که ابتدایی‌ترین و ضروری‌ترین راه دسترسی معلولین و جانبازان به مراکز مقصد سفر آن‌ها در سطح شهر است، استفاده از حمل‌ونقل عمومی یکی از مهم‌ترین سیستم‌های ارتباطی این قشر جامعه با محیط‌های مختلف شهری است؛ بنابراین، می‌بایست نحوه طراحی وسایل حمل‌ونقل عمومی و همچنین تسهیلات دسترسی به آن‌ها نظیر ایستگاه‌ها و پایانه‌ها به‌صورتی باشد که معلولین و سالخورده‌گان به‌آسانی بتوانند از این وسایل نقلیه استفاده کنند. علی‌رغم حمایت‌های نهضت‌های حامی حقوق افراد دارای ناتوانی، بسیاری از شهرها به «زندان‌های نامرئی» برای افراد دارای ناتوانی سالمندان بدل شده‌اند؛ چراکه این گروه را در انتخاب محل سکونت محدود کرده و با در دسترس قرار دادن سیستم حمل‌ونقل نامناسب و ناسازگار با شرایط ایشان، آن‌ها را به‌طور غیرمستقیم به حاشیه رانده و از حضور در کنار سایر اعضای جامعه محروم کرده است. (روسن تراپ و گیلدر بلوم^۳، ۱۹۹۰ : ۲۴۱-۲۸۲)

یکی از اقدامات مهم در زمینه مناسب‌سازی، اختصاص فضای ویژه‌ای از ناوگان حمل‌ونقل عمومی اعم از اتوبوس و مترو برای کم‌توانان جسمی است و مصوبه مورخ ۸۴/۴/۱۴ شورای اسلامی شهر تهران با عنوان «مناسب‌سازی فضاهای شهری برای جانبازان و معلولین جسمی و حرکتی» در این خصوص قابل‌ذکر است. در ابتدای این مصوبه، مجدداً بر رعایت حقوق معلولان تأکید شده است: برخوردار بودن از حقوق مدنی متناسب با شأن انسانی کم‌توانان جسمی و حرکتی و جانبازان محترم انقلاب اسلامی برای تحرک و دسترسی ایمن به خدمات، فضاها و تأسیسات عمومی شهرها با هدف برقراری و اعطای استقلال نسبی، فردی و اجتماعی به این گروه‌های ویژه، بایستی در ردیف وظایف مسلم حاکمیت و شهروندان و به‌ویژه متولیان مدیریت شهری قرار گیرد. همچنین، شهرداری تهران موظف شده است از تاریخ ابلاغ این مصوبه، حداکثر ظرف مدت دو سال نسبت به مناسب‌سازی معابر و فضاهای شهری اقدام کرده و تسهیلات لازم را در امر رفت‌وآمد معلولان از طریق شرکت واحد اتوبوسرانی

³ - Gilderbloom & Rosentraub,

و شرکت مترو و سازمان تاکسیرانی فراهم آورد. همچنین کنترل‌های لازم را در صدور هرگونه مجوز ساخت‌وساز و پایان‌کار جهت رعایت ضوابط شهرسازی و معماری برای معلولان به عمل آورد.

مهم‌ترین مقررات حاکم در زمینه کیفیت دسترسی معلولین به سیستم حمل‌ونقل عمومی به شرح ذیل است:

- حداقل عرض پیاده‌روهایی که دسترسی به سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی را فراهم می‌کنند ۱۸۰ سانتی‌متر و در مناطق شهری ۳۰۰ سانتی‌متر؛

- وجود نور کافی در مسیرهای دسترسی به ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی؛

- تعیین زمان‌بندی چراغ‌های راهنمایی و رانندگی در محل‌های منتهی به ایستگاه‌ها متناسب با عبور و مرور معلولین؛

- استفاده از پوشش‌های مناسب برای سطح مسیرهای دسترسی به ایستگاه‌ها با هدف کاهش احتمال لغزندگی؛

- عرض درب‌های اتوبوس حداقل ۸۰ سانتی‌متر؛

- عرض راهروها و پلکان حداقل ۷۵ سانتی‌متر؛

- وجود علامت مبنی بر حق تقدم معلولین در استفاده از صندلی بر روی تعدادی از صندلی‌ها؛

- ساخت ایستگاه‌های اتوبوس به صورت هم‌سطح با کف وسیله نقلیه.

در مجموع، آنچه در ایران به عنوان مناسب‌سازی سیستم حمل‌ونقل شهری غالباً مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد، مناسب‌سازی وسایل حمل‌ونقل شهری و ایستگاه‌های آن‌ها است، ولی آنچه توجه بیشتری را در این زمینه می‌طلبد، مناسب‌سازی پیاده‌روها و مسیرهای حرکت پیاده است؛ زیرا برای دستیابی به ایستگاه‌های وسایل حمل‌ونقل عمومی به هر حال باید مسیری را به صورت پیاده طی کرد؛ بنابراین آنچه که در الویت ساماندهی برای مناسب‌سازی سیستم حمل‌ونقل شهری باید قرار گیرد، ابتدا مسیرهای پیاده است و در اولویت دوم وسایل و ایستگاه‌های وسایل حمل‌ونقل عمومی مطرح می‌شود.

امروزه در بسیاری از کشورهای پیشرفته، تدابیر لازم جهت تسهیل استفاده معلولین از سیستم حمل‌ونقل عمومی پیش‌بینی شده و مناسب‌سازی طراحی شهری برای حرکت معلولان، امری ثبت‌شده در قانون است، ولی به اجرا گذاشتن آن زمان بسیاری می‌طلبد. برای نمونه، پایتخت آلمان از اوایل دهه ۱۹۹۰ م، سیاستی فعال را در این مورد به اجرا گذاشته است. هم‌اکنون ناوگان اتوبوسرانی مجهز به رامپ یا سکوی شیب‌دار محرک برای سوار و پیاده شدن از اتوبوس به وسیله صندلی چرخ‌دار است و هدف بعدی مجهز کردن صد درصد ناوگان تراموا و مترو تا ۲۰۲۰ م است. رایش‌تاک، از مکان‌های گردشگری برلین، که در اواخر سال‌های نود میلادی بازسازی شد، یکی از نمونه‌های موفق است. برای رسیدن به گنبد شیش‌های مشهور آن می‌توان از دو سطح شیب‌دار استفاده کرد. ایستگاه قطار برلین که بزرگ‌ترین ایستگاه قطار در اروپا است، بسیاری از معیارهای مربوط به امکانات برای جابه‌جایی معلولان را تأمین کرده است. این ایستگاه چند سال پیش به‌طور کامل بازسازی شد. برای مثال، حدود سی آسانسور با اعلان صوتی و سنگفرش ویژه برای افراد نابینا بر روی زمین نصب شده است. در مجموع، اتحادیه اروپا با امضای کنوانسیون سازمان ملل متحد برای حفظ حقوق افراد معلول، یک قدم مهم برداشته است: یک معاهده مرجع که معیارهای حداقل را در زمینه‌های مختلف به‌ویژه در مورد دسترسی به حمل‌ونقل شهری و ساختمان‌های عمومی تثبیت کرده است.

۳-۴-۳- مناسب‌سازی اماکن عمومی

دبیر کل سازمان ملل متحد در پیامی به مناسبت روز جهانی اسکان بشر، ۵ اکتبر ۲۰۱۵ برابر با ۱۳ مهر، آن را روز «فضاهای عمومی برای همگان» نامید و اذعان کرد بهبود دسترسی به فضاهای عمومی و ایمن ساختن آن‌ها برای زنان و معلولان، یکسان‌نگری را فزونی می‌بخشد، هم‌نگری را ترویج می‌دهد و با هرگونه برتری‌نگری و تبعیض می‌ستیزد. فضاهای عمومی باکیفیت، مردم را به تعامل، همکاری و شرکت در زندگی اجتماعی تشویق می‌کنند (آن‌ها بیانات^۴ ۲۰۱۵). منظور از اماکن عمومی در آیین‌نامه «ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای عبور و مرور معلولین»، آن دسته از ساختمان‌هایی است که یکی از انواع خدمات عمومی را در اختیار افراد جامعه قرار می‌دهند. با توجه به ماده ۳ این آیین‌نامه، «رعایت ضوابط فصل سوم این سند برای تهیه‌کنندگان طرح‌های فوق‌الذکر الزامی است و مراجع مسئول صدور پروانه و نظارت ساختمانی موظف به اجرای صحیح و دقیق آن هستند. همچنین کلیه ساختمان‌های عمومی موضوع این آیین‌نامه به‌خصوص ادارات دولتی موجود باید تدریجاً با شرایط این آیین‌نامه تطبیق داده شوند. تشخیص میزان تطبیق این ضوابط و زمان لازم برای اعمال آن به عهده کمیسیونی مرکب از نمایندگان سازمان بهزیستی، بنیاد جانبازان و وزارت مسکن و شهرسازی خواهد بود. وزارت مسکن و شهرسازی موظف است تضمین قانونی اعمال این ضوابط را از مراجع ذیربط کسب نماید». علی‌رغم وجود مقررۀ دقیق و شفاف این‌چنینی در این آیین‌نامه، متأسفانه عزم راسخی در پیگیری اجرای این دست‌مصوبات در جهت رعایت حال معلولین و ناتوانان جامعه وجود ندارد که پیامد آن استمرار مشکلات متعدد شهرنشینی و نقض کرامت انسانی آنان است.

۳-۴-۳-۱- ساختمان‌ها

برخی از مهم‌ترین ضوابط کلی طراحی ساختمان‌های عمومی در مصوبات شورای عالی معماری و شهرسازی به قرار زیر است:

- ورودی اصلی باید برای استفاده معلولان نیز در نظر گرفته شود، و به سواره‌رو یا پارکینگ ساختمان دسترسی مناسب داشته باشد. درواقع، موانع موجود بر سر راه ورود معلولین جسمی به ساختمان‌های عمومی نباید صرفاً با تخصیص ورودی فرعی به آنان حل شود، بلکه باید با مناسب‌سازی یکی از ورودی‌های اصلی برای معلولین، رفع گردد. ورودی‌هایی که به‌صورت درب یک لنگه و دارای فضای ورودی هستند باید حداقل ۱۲۰ سانتی‌متر و حداکثر ۱۵۰ سانتی‌متر عرض داشته باشند.
- حداقل عرض بازشوها در ورودی ساختمان ۱۶۰ سانتی‌متر باشد.
- کف راهروها باید غیرلغزنده باشد و از نصف کف‌پوش‌ها با پرز بلند نیز خودداری شود.
- در صورت استفاده از درهای چرخان، گردشی، کشویی، پیش‌بینی یک در معمولی به عرض مفید حداقل ۸۰ سانتی‌متر در جوار آن‌ها برای استفاده معلولان الزامی است.
- نصب دست‌انداز در طرفین پله الزامی است.
- در کناره‌های عرضی پله تعبیه لبه مخصوص برای جلوگیری از لغزش عصا الزامی است.
- حداقل عمق پاگرد پله ۱۲۰ سانتی‌متر و در پله‌های دوجبهته هم‌عرض پله باشد.
- در ساختمان‌های عمومی که برای دسترسی به طبقات از آسانسور استفاده می‌شود وجود حداقل یک آسانسور قابل‌استفاده برای معلولان روی صندلی چرخ‌دار الزامی است.
- لازم است توقف آسانسور با صوت مشخص شود.

unhabitat-⁴

- ابعاد مفید اتاقک آسانسور ۱۱۰*۱۴۰ سانتی متر باشد.

- در قسمت‌هایی از ساختمان‌های عمومی که معلولان تردد می‌نمایند تعبیه سرویس بهداشتی مخصوص آنان الزامی است.

- در سرویس بهداشتی باید به بیرون باز شود و گشودن آن در مواقع اضطراری از بیرون امکان‌پذیر باشد.

- شیرهای دستشویی باید به صورت اهرمی و به راحتی باز و بسته شوند.

۳-۴-۴- فضای شهری

نظر به ویژگی‌های گروه‌های مختلف معلولان، فضاها باید به نحوی طراحی شود که امکان دسترسی سهل و آسان را برای آنان به راحتی فراهم آورد و بر سر راه آنان موانعی ایجاد نکند. این تسهیلات صرف نظر از رعایت برخی نکات فنی و ضوابط مربوط به معلولان، شامل سادگی ارتباطات، احتراز از اختلاف سطح‌های غیرضروری، تعبیه امکانات و مسیرهای ویژه است (حجتی، ۱۳۸۶: ۲۰). برای نمونه، پارک‌های عمومی باید به نحوی ساخته شوند که قابل استفاده برای تمام اقشار جامعه به خصوص معلولان باشند. معیار مطلوبیت یک محل برای فرد معلول، متناسب بودن محیط اطراف در ارتباط با نیازهای حرکتی و نحوه دستیابی هرچه آسان‌تر و سریع‌تر به محل مورد نظر است. برای مثال، اگر پارک در نزدیکی چهارراه‌های اصلی واقع شده باشد؛ ایمنی در دستیابی به آن نیز باید تأمین شود؛ بنابراین خط‌کشی عابر پیاده در سواره‌رو، در کلیه تقاطع‌ها، حداکثر در هر ۵۰۰ متر امری الزامی است. به خصوص محل تردد معلولان باید مشخص شود (کارگری، ۱۳۷۰: ۱۵). ضوابط مورد نیاز برای استفاده معلولین به فضاهای عمومی دیگری همچون کتابخانه‌ها، مساجد، پایانه‌ها، پارکینگ‌ها، مدارس و دانشگاه‌ها و... نیز قابل تسری است.

در سال ۱۳۴۶ از سوی معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران، مصوبه‌ای با عنوان «رفاه معلولین و ایجاد تسهیلات لازم درزمینه‌های شهرسازی و معماری و رفع موانع در اماکن عمومی» در قالب بخشنامه شماره ۳۹۷۰۴/۴۱۰ صادر شد و طی آن دستورالعمل‌ها و نقشه‌های اجرایی ضوابط ساختمانی و شهرسازی جهت معلولین که در این زمینه تهیه شده، به منظور رعایت نکات آن در امر صدور پروانه ساختمان اماکن عمومی در خصوص رفاه معلولین و ایجاد تسهیلات لازم در زمینه‌های شهرسازی و معماری و رفع موانع در اماکن عمومی پیوست و منتشر شد. شورای اسلامی شهر تهران در ۱۳۸۶/۷/۱۰ با الحاق این دو بند ذیل «ماده واحده مصوبه مناسب‌سازی فضاهای شهری برای جانبازان و معلولین جسمی و حرکتی» مصوب ۱۳۸۴ آن را تکمیل کرد: «ز- ساخت فرهنگسراها و مجموعه‌های ورزشی و تفریحی تخصصی و کاربردی ویژه جانبازان، معلولین و افراد کم‌توان جسمی و حرکتی با رعایت معیارها و ضوابط خاص استفاده و بهره‌برداری این قشر جامعه در مکان‌های مناسب؛ ح- تجهیز و آماده‌سازی فرهنگسراها و مجموعه‌های ورزشی و تفریحی موجود و یا در حال ساخت به نحوی که برای جانبازان و معلولین نیز قابل استفاده باشد». همچنین، در ۱۳۸۸/۳/۲۴ ضمن صدور مصوبه‌ای با عنوان «الزام اداره کل تربیت‌بدنی استان تهران به تهیه و ارائه لایحه برنامه جامع مدیریت پایدار ورزش تهران با همکاری شهرداری تهران»، بر اعمال توجه ویژه به ورزش افراد معلول در فضاهای سالم و طبیعی تأکید مجدد کرد. در کنار این‌ها، اتحادیه هتل‌ها و هتل‌آپارتمان‌های تهران طی نامه شماره ۱/۲۰/۱۳۴۲ الف مورخ ۱۳۸۷/۶/۶، ضوابط و مقررات احداث هتل و هتل‌آپارتمان‌ها را به منظور شفاف‌سازی استانداردهای فنی، معماری و شهرسازی هتل و هتل‌آپارتمان در طراحی فضاهای یادشده صادر کرد و در بند ششم این ضوابط بر الزامی بودن رعایت ضوابط و استانداردهای مورد نظر برای تسهیل و امکان بهره‌برداری معلولین از تأسیسات هتل و هتل‌آپارتمان‌ها تأکید کرد. در همین زمینه، در آیین‌نامه مصوب شورای عالی شهرسازی مصوب ۱۳۶۸ آمده است: «کلیه هتل‌ها تا ظرفیت ۲۵ اتاق

باید یک اتاق قابل دسترسی و استفاده با سرویس‌های بهداشتی مناسب برای معلولان داشته باشد. در ازای هر ۲۵ اتاق اضافه پیش‌بینی یک اتاق مناسب دیگر برای معلولان ضروری است. این اتاق‌ها باید به‌طور یکنواخت در بین اتاق‌های معمولی هتل توزیع گردند».

براساس مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری، در خصوص محل احداث پارک‌ها و سایر فضاهای عمومی مناسب حال معلولین، باید به نکات زیر توجه کرد:

- نظر به ویژگی‌های گروه‌های مختلف معلولین فضاها باید به‌نحوی طراحی شود که امکان دسترسی آسان را برای آنان فراهم آورد و بر سر راهشان مانع ایجاد نکند. این تسهیلات صرف‌نظر از رعایت برخی نکات فنی و ضوابط به معلولین شامل سادگی ارتباطات، احتراز از اختلاف سطح‌های غیرضروری، تعبیه امکانات و مسیرهای ویژه مخصوص است.

- یکی از مهم‌ترین نکات طراحی برای معلولین، پیش‌بینی ایمنی حداکثر در مواقع اضطراری و آتش‌سوزی‌ها است. معلولین به لحاظ استفاده از وسیله‌های مختلف حرکتی قابلیت جابه‌جایی سریع و به‌موقع را ندارند و طبعاً فضاها باید طوری طراحی گردند که حداکثر امکانات فرار را در موقع خطر برای آنان به وجود آورند.

- عناصر اصلی پارک با مسیری به همدیگر مربوط شوند. ورودی پارک نیز با عناصر اصلی ارتباط داشته باشد.

- از آب می‌توان به‌عنوان اصلی‌ترین عنصر برای هدایت نابینایان در طراحی پارک استفاده کرد. با صدای آب می‌توان برای شناخت مسیر اصلی حرکت به نابینایان کمک کرد.

- مکان نزدیک شدن دسترسی سواره به فضاهای ورزشی فراهم شود تا در هوای سرد و بارندگی دچار مشکل نشوند.

- در فواصل معین، برای ورود به پارک، پل‌های ارتباطی کافی وجود داشته باشد. پلکان و سطوح شیب‌دار نرده‌گذاری شود. از تغییر مسیرهای ناگهانی و بدون آگاهی‌دهنده در طراحی اجتناب شود.

۴. آسیب شناسی اقدامات انجام شده در مناسب سازی مسیرهای پیاده موجود

یکی از بزرگترین موانع حضور افراد معلول در فعالیت‌های اجتماعی مربوط به طراحی شهری و معماری است. بیشتر پیاده‌روها به دلایل متعدد نظیر عرض اندک، شیب زیاد، وجود موانع ناخواسته و نیز پوشش‌های کف نامناسب برای عبور اشخاصی که دارای معلولیت و یا ضعف جسمانی ناشی از پیری هستند و از عصا یا صندلی استفاده می‌کنند مناسب نبوده و سختی‌هایی را برای عبور آنها ایجاد کرده است. لذا شهرداری تهران در چندین سال اخیر در راستای برطرف کردن بهتر این طبقه اجتماعی از امکانات و فضاهای عمومی شهر اقدام به مناسب سازی مسیرهای پیاده رو نمود که از کیفیت لازم کافی برخوردار نبودند. در این بخش چند الگو از مناسب سازی‌های انجام شده در سطح پیاده‌روهای تهران مورد بررسی قرار گرفته و علل عدم بهینه بودن آن‌ها واکاوی می‌شود. ارزیابی حاضر با تکیه بر دو عامل انجام می‌پذیرد:

۱- میزان معلولیت افراد و محدودیت‌های حرکتی آنان؛

۲- میزان قابل دسترس بودن محیط به استناد ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد معلول جسمی - حرکتی مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری کشور (۱۳۷۸)

بر اساس اطلاعات مندرج در جدول فوق و نوع محدودیت حرکتی افراد، عمده‌ترین مشکلاتی که همه افراد دارای محدودیت حرکت، هنگام تردد در مسیرهای پیاده شهری با آن روبرو هستند، به صورت زیر تعریف می‌شوند:

- مشکل جوی‌های بدون پل؛

-مشکل پل های آهنی شبکه ای و سطوح لغزنده؛

-مشکل پیاده روهای کم عرض؛

- مشکل شیب های تند؛

- مشکل مسیره های دارای اختلاف سطح؛

-مشکل پله؛

- مشکل استفاده از اتوبوس و مترو و BRT؛

- مشکل استفاده از تلفن های عمومی

- مشکل جهت یابی در فضاهای شهری برای افرادی که مشکل بینایی و شنوایی دارند؛

رویکرد اقدامات انجام گرفته در مناسب سازی مسیره های پیاده رو باید در راستای برطرف کردن مشکلات مذکور باشد. معیار ارزیابی طرح های مناسب سازی، بر اساس میزان قابل دسترس بودن آن ها برای همه افراد به ویژه افراد دارای معلولیت، در تطابق با ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد معلول جسمی - حرکتی، مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری تعیین شد.

بر اساس آسیب شناسی انجام شده در مورد اقدامات صورت گرفته برای مناسب سازی مسیره های پیاده، پاره ای از مهم ترین اشکالات بیان می شود:

۴-۱- احداث پله در مناسب سازی به دلیل وجود شیب طولی زیاد پیاده رو

این امر، علاوه بر قطع پیوستگی مسیره های ویژه برای نابینایان، مانعی برای گذر افراد دارای محدودیت حرکت به ویژه افرادی که از صندلی چرخدار استفاده می کنند می شود (شکل ۱)

شکل ۱- احداث پله در مناسب سازی



۴-۲- عدم توجه به الزام پیوستگی مسیر بدون مانع

عدم توجه به الزام پیوستگی مسیر بدون مانع در مناسب سازی و قطع مسیر ویژه نابینایان توسط اختلاف سطح ایستگاه اتوبوس و دیگر تجهیزات که منجر به خطرات ثانویه برای افراد می شود (شکل ۲)

شکل ۲- قطع مسیر ویژه نابینایان در مناسب سازی



۳-۴- عدم توجه به رفع موانع شهری

فقدان توجه به برداشتن موانع شهری نظیر تابلوهای راهنمای معابر، تیرهای چراغ برق و صندوق صدقات در تقاطع ها و در مسیر عبوری پیاده رو که تردد افراد را با مشکل مواجه می سازد (شکل ۳)

شکل ۳- عدم توجه به رفع موانع در مناسب سازی تقاطع ها



۴-۴- عدم توجه به لزوم پیوستگی مسیر ویژه نابینایان و اتصال نامناسب موزاییک ها به یکدیگر و اجرای زیگزاگ و مورب موزاییک که عملاً کارآیی موزاییک ها را غیرممکن ساخته است.

پیوستگی شیار موزاییک ها در هنگام اجرا به افراد نابینا کمک می کند تا با قرار دادن عصای خود در شیارها مسیر خود را بصورت پیوسته دنبال نمایند (شکل های ۴ و ۵)

شکل ۴- استفاده از موزاییک نامناسب در مسیر ویژه نابینایان

شکل ۵- عدم پیوستگی موزاییک های شیاردار در مسیر ویژه نابینایان



۴-۵- عدم توجه به الزام اجرای کف سازی برجسته و هشداردهنده در محل تلاقی مسیر پیاده و سواره و یا بهره گیری از تغییر جنس نامناسب کفسازی معابر در محل تقاطع ها و استفاده از سنگ های لاشه ای تیشه خورده که خود منجر به عدم ایمنی لازم برای تردد عابرین به ویژه افراد نابینا و کم بینا می شود و می تواند خطرات جبران ناپذیری ایجاد نماید (شکل های ۶ و ۷)

شکل ۶ - عدم اجرای کف سازی هشداردهنده

شکل ۷ - تغییر جنس نامناسب در محل تقاطع

مناسب سازی تقاطع ها



۵. تدوین راهبردهای مناسب سازی و نوسازی محیط شهری

محیط شهری باید به شکلی ساخته شود که معلول با صندلی چرخ دار بتواند به نقاط مختلف شهر دسترسی داشته باشد. این دسترسی از سویی، با بالا بردن امکانات تجهیزات مورد استفاده فرد معلول و از سوی دیگر، با مناسب کردن دسترسی فعلی و ایجاد دسترسی بی مانع امکان پذیر است.

اقداماتی که امکان حرکت معلول در فضاهای شهری را ممکن می سازد از دو منظر قابل بررسی است : اول مناسب سازی فضاها که با تغییراتی در ساختار شهر همراه است (بهسازی) و دوم طراحی فضاهای جدید و بدون مانع برای حرکت افراد معلول (نوسازی) در هر یک از این دو بخش به بیان ضوابط و توصیه ها می پردازیم. ضوابط با استفاده از ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن، بر اساس شناسایی مشکلات و در چندین فاز تنظیم شده اند.

۵-۱- شبکه معابر

شبکه معابر، باید امکان حرکت معلول را در سطح شهر مهیا کند. پس از شناسایی مشکلات و مسائل موجود که چگونگی حل آن ها بازگو شد، راه حل هایی درخور بیان می گردد. مهم ترین مسئله تناسب این راه حل های درمانی با عوارض و مشکلات است. روی همین اصل لازم است که برای هر یک از مشکلات چندین راه حل توصیه شده بررسی و بهترین انتخاب گردد.

۵-۱-۱- شبکه معابر پیاده

۵-۱-۱-۱- مناسب سازی (بهسازی)

برای اجرایی کردن مناسب سازی و با توجه به گستردگی شبکه معابر موجود و هزینه و زمان لازم توصیه می شود که راهکارهای مناسب سازی در چندین فاز اجرا شوند و از این راه موانع و مسائل محیط شهری برای معلولین در چند مرحله مرتفع گردد.

۵-۱-۱-۱- فاز اول

فاز اول عمدتاً مربوط به مسائل مربوط به سطح معبر و موانع گذرا است.

۵-۱-۱-۱-۱- سطح معبر

مسطح کردن و غلتک زدن کف کوچه ها و پر کردن چاله های کف کوچه ها با آسفالت یا خاک.

۵-۱-۱-۱-۲- موانع موقت

انتقال همه موانع موقت که به هر دلیل از حداقل عرض مفید ۹۰ سانتی متر می کاهند؛ از جمله عناصر مبلمان شهری مانند صندوق پست، تلفن عمومی و علائم راهنمایی و رانندگی و جریمه کردن مغازه هایی که عرض پیاده رو را احاطه کرده اند.

۵-۱-۱-۱-۲- فاز دوم

مشکلات عرض، شیب و جنس معابر، و همچنین موانع فیزیکی دائم در فاز دوم مرتفع می شوند.

۵-۱-۱-۱-۲-۱- عرض معبر

حداقل ۹۰ سانتی متر از عرض پله های موجود در پیاده روها باید به سطوح شیب دار برای افراد معلول اختصاص داده شود.

۵-۱-۱-۱-۲-۱- شیب معبر

اختلاف های سطوح در طول مسیرهای حرکتی با رامپ کم شیب (۸-۹٪) حل شود.

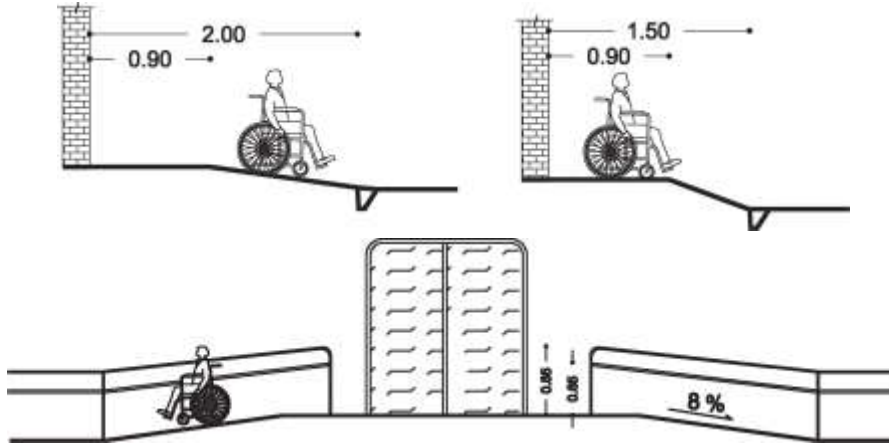
برای مناسب سازی پیاده روی شیب دار این راهکارها توصیه می شوند:

۱- راهکار اول، در معابر کم شیب (شیب طولی)، رامپ حرکتی با شیب کم (حداکثر ۸٪) ایجاد شود؛

۲- راهکار دوم، در پیاده روهای پر شیب (شیب طولی مانند مقابل پارکینگ منازل) به صورت پله ای شیب مرتفع گردد تا پیوستگی پیاده رو حفظ شود. فاصله بین هر دو پله باید ۹۰ سانتی متر عرض داشته باشد که می توان با رعایت شیب مجاز شیب دار نیز باشد. ارتفاع هر پله می تواند ۲ سانتی متر باشد؛

۳- راهکار سوم، در صورت امکان شیب عرضی پیاده رو تا عرض ۹۰ سانتی متر تسطیح شود و سطح شیب دار ۸٪ با کم کردن عرض خیابان ایجاد شود تا ارتباط پیاده رو و سواره رو به سادگی ممکن گردد. در غیر این صورت شیب عرضی پیاده رو تا

عرض ۹۰ سانتی متر مسطح شود و رامپ ۱۲٪ با حفاظ مناسب در دو ارتفاع ۸۵ و ۶۰ سانتی متر، ضمن سرپوشیده کردن جوی آب، ایجاد گردد (تصویر ۱۱)



شکل ۸- تعدیل شیب عرضی (تصویر اول)؛ تعدیل شیب طولی (تصویر دوم)
مأخذ: اعتماد شیخ الاسلامی، ۸۵.

۵-۱-۱-۱-۲-۳- جنس معبر

پرهیز از اختلاف پوشش های کف در یک مسیر کوتاه و هماهنگ کردن کف پوش ها، برای ممانعت از خطر افتادن افراد معلول سفارش می شود (به طور مثال با موزاییک 30×30)

۵-۱-۱-۱-۳- نوسازی

از آنجایی که اصل، تأمین حرکت مداوم و قطع نکردن حرکت پیاده است، قرار دادن همه عناصر قطع کننده حرکت مداوم ممنوع است. از جمله، رامپ پارکینگ منازل، بازشوهای در و پنجره ها به بیرون، شبکه های آهنی و نرده دریاچه دسترسی به شبکه تأسیسات شهری، پارک اتومبیل در حداقل ۹۰ سانتی متری معبر، تجهیزات شهری.

۵-۱-۱-۱-۳-۱- سطح معبر

شبکه ها و درپوش های واقع در مسیر پیاده رو همسطح معبر بوده و در غیر این صورت کناره آن با شیب مناسب با کف معبر باشد.

۵-۱-۱-۱-۳-۲- عرض معبر

همه گذرگاه ها به گونه ای طراحی گردند که تا عرض ۹۰ سانتیمتر هیچ گونه شیب عرضی دیده نشود.

۵-۱-۱-۱-۳-اختلاف سطح

اختلاف سطح انتهایی یک رامپ در اتصال با خیابان یا پیاده رو بیش از ۲ سانتی متر نباشد. همه اختلاف سطوح در کناره های مسیرهای حرکتی نیز با نرده و سایر علائم هشدار دهنده پوشش داده شود (حداقل از یک سمت)؛ مانند نرده گذاری و نصب جان پناه.

۵-۱-۱-۱-۴-شیب معبر

حدّ تصرف منازل تا ورودی ساختمان است و مالکین مجاز به تصرف در مسیر پیاده رو نیستند. پس برای حفظ پیوستگی پیاده، رامپ پارکینگ باید از ورودی ساختمان آغاز گردد. در مناطقی که طبق صلاحدید شهرداری مجوز داده می شود، پارکینگ دو بلوک مجاور کنار هم قرار گیرد و سطح شیب دار با شیب ۸/۰ برای رسیدن به آن سطح تعریف گردد.

۵-۱-۱-۱-۵-جنس معبر

کف همه پیاده روها با مصالح سخت، ثابت، و یکدست پوشیده شود. به این منظور بتن (به طوری که فاصله بلوک ها بیش از ۲ سانتی متر نباشد)، ماسه سنگ سیلیسی، ماکادام قیری، موزاییک، و بتن آسفالتی پیشنهاد می گردد.

۵-۱-۱-۱-۶-موانع دائم

هر نوع برآمدگی بیش از ۱۰ سانتی متر (مانند تابلو، علائم، سایه بان مغازه ها، و...) بالاتر از ارتفاع ۲۱۰ سانتی متر نصب گردد.

۵-۱-۱-۱-۷-شبکه ارتباطی پیاده رو و سواره رو

شبکه ارتباطی شامل ارتباط گذرگاه پیاده و سواره غیر همسطح و پل ارتباطی عابر پیاده است.

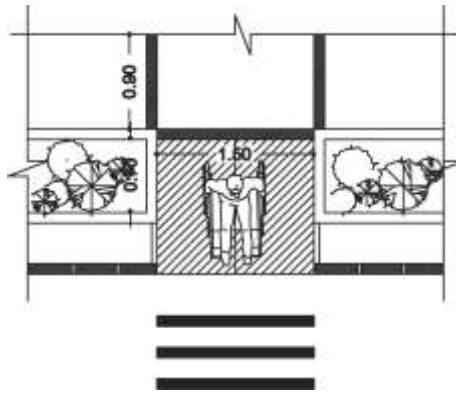
۵-۱-۱-۲-مناسب سازی (بهسازی)

۵-۱-۲-۱-۱-فاز اول

۵-۱-۲-۱-۱-ارتباط معبر پیاده و سواره غیر همسطح

به منظور حل مشکل غیر هم سطح بودن پیاده رو و سواره رو، توصیه هایی می شود که عمل به آنها سبب تسهیل در رفت و آمد معلولین است:

اول، بعد از عرض ۹۰ سانتی متری، شیب مناسب معبر آغاز و به لبه خیابان ختم شود. در نظر گرفتن خط کشی عابر پیاده به رنگ زرد و به عرض ۱۵۰ سانتی متر و همچنین خط کشی زرد قبل از رسیدن به پل ارتباطی برای راهنمایی کم بینایان توصیه می شود (تصویر ۱۴)



شکل ۹- پل ارتباطی پیاده رو و سواره رو؛

مأخذ، اعتماد شیخ الاسلامی، ۸۴.

الف. مناسب سازی (بهسازی)

دوم، ایجاد پل های ارتباطی قابل دسترس و یا همسطح بین این دو راه در امتداد همۀ خط کشی های عابر پیاده الزامی است. این اختلاف سطح پیاده رو و سواره رو با پل های با شیب کم (۸ تا ۱۲٪) قابل حل است.

سوم، پیشنهاد می گردد محل ارتباط پیاده رو و سواره رو دارای علائم حسی قابل تشخیص برای نابینایان و کم بینایان باشد. از جمله کف سازی محل خط کشی عابر پیاده با بافت و رنگ متفاوت اجرا گردد یا دارای نوار هشدار دهنده باشند تا رسیدن فرد نابینا به سطح خیابان را هشدار دهد.

چهارم، در صورت بودن پل های فلزی شیار دار در ارتباط پیاده و سواره، چنانچه فاصله شیارها بیش از ۲ سانتی متر باشد، با مصالح سخت مانند بتن که ماده ای سخت و ثابت و غیرلغزنده است پر شود.

پنجم، در کناره های عرضی پل ارتباطی، تعبیه لبه محسوس به ارتفاع حداقل ۵ سانتی متر با رنگ متضاد با محیط الزامی است.

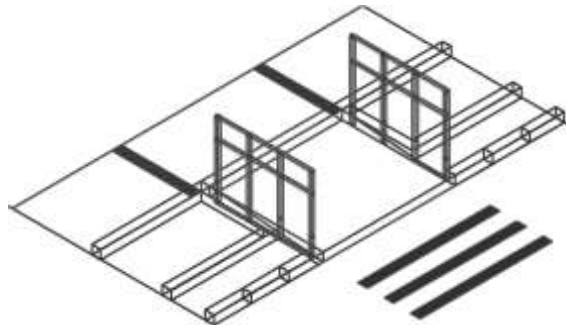
ششم، در طرفین عرضی پل ارتباطی بین پیاده رو و خیابان، تعبیه حفاظ مناسب با میله های دست گرد الزامی است. میله ها به قطر ۳/۵ تا ۴ سانتی متر و به صورت میلگرد و با ارتفاع ۸۵ سانتی متر برای بزرگ سالان و ۶۰ سانتی متر برای کودکان توصیه می شود.

۵-۱-۱-۲-۲-۲-۱-۱-۵ پل تردد عابر پیاده

قرار دادن پل ارتباطی قابل استفاده بین پیاده رو و سواره رو در هر ۵۰۰ متر و با حداقل عرض ۱۵۰ الزامی است. مسیر گذر باید با خط کشی مشخص شود و جدول وسط در محل عبور معلول به عرض ۱۵۰ سانتی متر مسطح گردد (حداکثر ۲ سانتی متر ارتفاع) تا امکان عبور صندلی چرخ دار فراهم شود. جوی آب و محل ارتباط پیاده و سواره نیز سرپوشیده گردد.

۵-۱-۱-۲-۱-۱-۵ خط کشی تردد عابر پیاده

پیشنهاد می شود که در محل تردد افراد معلول و در مکان های خاص آن ها، خط کشی عابر پیاده با علامت بین المللی افراد معلول صورت گیرد. از جمله این علائم می تواند خط کشی زرد باشد



شکل ۱۰

۵-۱-۲-۲- فاز دوم

۵-۱-۲-۲-۱- ارتباط غیر همسطح

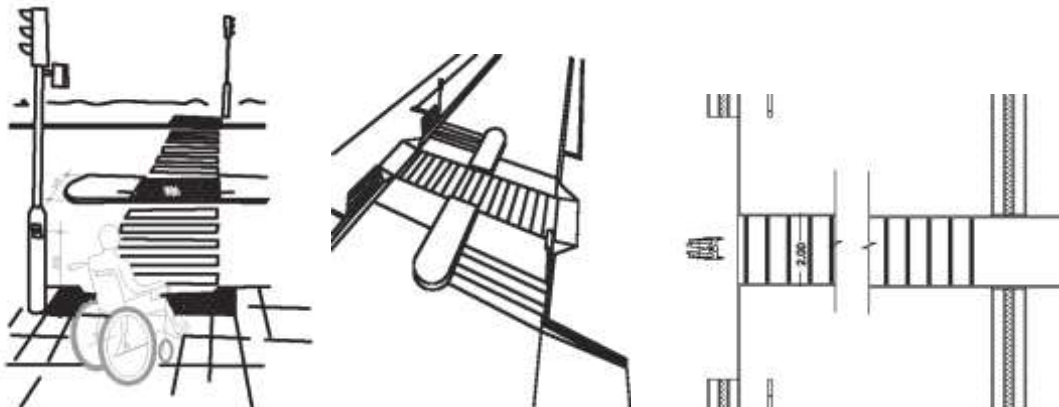
ارتباط پیاده رو و سواره رو با رامپ حداقل در ابتدا و انتهای کوچه ممکن گردد. در مکان های بسیار پرشیب که امکان ایجاد رامپ کم شیب نیست، از رامپ پله ای با پله های ۲ سانتی متری و با عرض ۹۰ سانتی متر استفاده شود.

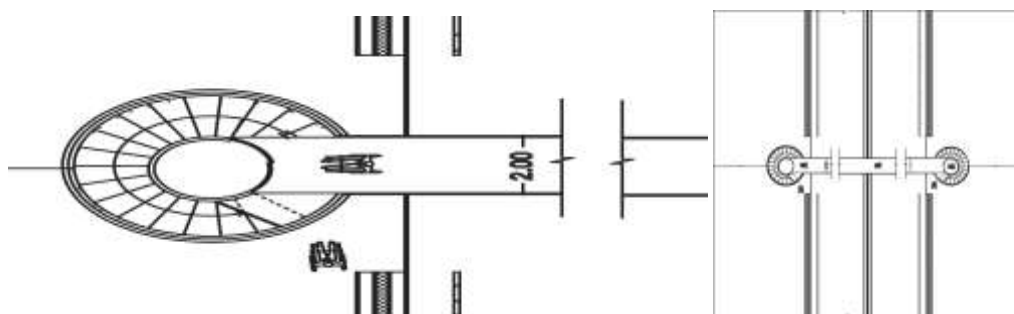
۵-۱-۲-۲-۱- پل ارتباطی عابر پیاده

جزیره وسط خیابان در محل خط کشی عابر پیاده باید حذف شود. نصب چراغ راهنمایی مجهز به علائم هشدار دهنده صوتی که در کنترل شخص معلول باشد در تقاطع ها توصیه می گردد.

۵-۱-۲-۳- نوسازی

در چهارراه های اصلی که امکان عبور معلول از سطح صاف نیست، پل های هوایی یا زیرزمینی مخصوص عبور عابرین پیاده باید با رامپ و یا وسایل مکانیکی بالابرنده و پایین آورنده مجهز باشند. برای دسترسی به پل های هوایی، که فاصله آن ها از سطح خیابان زیاد است، باید رامپ های طولیل ساخته شود یا پل با استفاده از صفحه بالابر مناسب سازی شود. پل ارتباطی عابر پیاده بین دو معبر پیاده در دو طرف خیابان عمدتاً در معابر درجه اول یا دوم مطرح می گردد (تصویر ۱۶)





شکل ۱۱

۵-۱-۱-۲-۴- تجهیزات شهری

پس از شناسایی مشکلات تجهیزات شهری برای افراد معلول، راهکارهایی به منظور مناسب کردن هر یک از این تجهیزات بیان می شود. این توصیه ها دسترسی به تجهیزات و استفاده از آن ها را شامل می شود که در مرحله قبل شناسایی و اولویت بندی (فاز اول و دوم) شده اند.

۵-۱-۱-۲-۱-۴- اتوبوس و ایستگاه اتوبوس

توصیه ها مربوط به اتوبوس مناسب معلولین و ایستگاه است.

۵-۱-۱-۲-۲-۴- اتوبوس

اعلام ایستگاه های بعدی از طریق نوار صوتی صورت گیرد. عرض یکی از درهای اتوبوس یک متر باشد، تا دستیابی فرد معلول امکان پذیر باشد. در وسط ورودی آن نباید میله دستگیره تعبیه شود. اتوبوس های قابل استفاده معلولین روی صندلی چرخ دار طراحی شود (مکانی برای قرار گرفتن صندلی چرخ دار)

۵-۱-۱-۲-۳-۴- ایستگاه

شرایط دسترسی به محل انتظار مسافر در ایستگاه های اتوبوس شهری مطابق شرایط اتصال پیاده رو به سواره رو باشد. رامپ با شیب مناسب (حداکثر ۱/۸) برای دسترسی به ایستگاه اتوبوس ایجاد شود. در ایستگاه های قابل استفاده برای معلولان، پیش بینی سرپناه، حفاظ، و نیمکت با ارتفاع ۴۵ سانتی متر از کف الزامی است. عرض مناسب سرپناه در ایستگاه اتوبوس (حداقل ۱۰۰ سانتی متر) در نظر گرفته شود.

برای استفاده معلول با صندلی چرخ دار انتخاب یکی از راه حل های زیر توصیه می شود: در اتوبوس ها یا ایستگاه ها، بالابر برای انتقال معلولین در نظر گرفته شود. این بالابر می تواند صفحه فلزی کشویی در زیر کف اتوبوس در قسمت بالای پله ها باشد. محل انتظار ایستگاه اتوبوس به عرض حداقل ۱۴۰ سانتی متر و همسطح با کف اتوبوس باشد.

۵-۱-۱-۲-۵- تابلوها و علائم شهری

این علائم ممکن است کمک کننده به معلولان جسمی - حرکتی، نابینایان، و یا ناشنویان باشد.

۵-۱-۱-۲-۵-۱- علائم معلولان جسمی حرکتی

همه اماکن، فضاهای شهری، و قسمت هایی از ساختمان های عمومی که برای استفاده ویژه افراد معلول طراحی و تجهیز گردیده اند باید با علائم بین المللی افراد معلول مشخص گردند.

۵-۱-۱-۲-۵-۲- علائم نابینایان

نشانه ها و نوشته های شهری واضح، بدون بازتاب نور و در مخالفت با زمینه خود باشد، مانند نوشته های روشن روی زمینه تاریک و بالعکس. برای اشخاصی که بینایی آن ها آسیب دیده است، علامت ها به صورت عمود بر خط دید آن ها نصب شود. اطلاعات نشانه های شهری باید مشخص و خوانا باشد تا افرادی که دید محدود دارند بتوانند به خوبی این علائم راهنما را درک کنند.

۵-۱-۱-۲-۵-۳- علائم ناشنویان

تابلوی اطلاعات در ارتفاع ۱۴۰ تا ۱۶۰ سانتی متر نصب گردد. تابلوهای ثابتی که بیانگر نام خیابان ها هستند باید در ارتفاع حداکثر ۲/۵ متر قرار گیرند. متن تابلوهای شهری باید با حروف برجسته و دست کم با ۳ سانتی متر ضخامت نوشته شود تا در مواقع عبور و مرور قابل خواندن باشند.

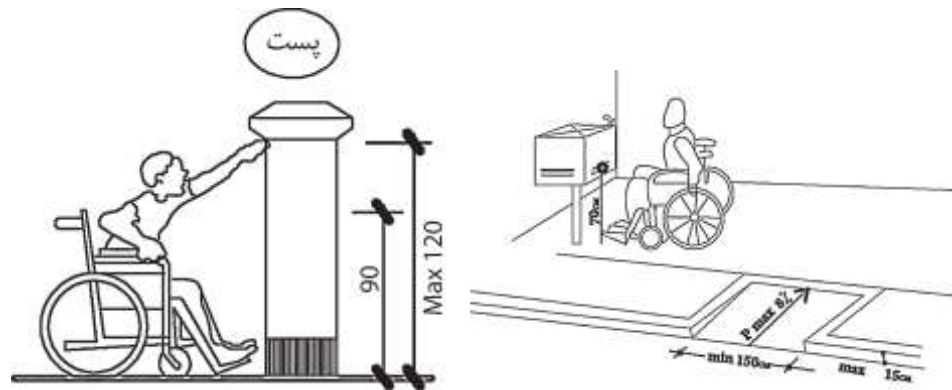
۵-۱-۱-۲-۵-۴- کابین تلفن و صندوق پست

توصیه ها برخی مربوط به مکان قرارگیری وسیله ارتباطی و برخی مربوط به کابین و دستگاه تلفن و صندوق پست هستند: -تلفن های مخصوص معلولین باید طوری تعبیه شوند که صدای محیط اطراف موجب ایجاد مزاحمت اضافی نشود. در محلی که تعدادی اتاقک تلفن عمومی تعبیه گردیده است، باید حداقل یک تلفن عمومی در دسترس برای اشخاص استفاده کننده از صندلی چرخ دار و یک تلفن عمومی برای اشخاص با شنوایی کم، مجهز به سیستم تقویت کننده صدا اختصاص داده شود. طول سیم دستگاه تلفن نباید کمتر از ۷۲ سانتی متر باشد.

-در پایانه های اتوبوس رانی درون شهری، مراکز شهری و نزدیک ساختمان های عمومی پرتردد و مخصوص معلولان، پیش بینی تلفن عمومی و صندوق پست قابل استفاده برای معلولان الزامی است. حداکثر ارتفاع محل شکاف برای وارد کردن سکه و یا کارت، صفحه شماره گیر تلفن، گوشی تلفن، و شکاف صندوق پست ۱۰۰ سانتی متر از کف باشد.

- مکان قرارگیری کابین تلفن و صندوق پست: پیش بینی پیشخوان در ارتفاع ۸۰ سانتی متر و به عمق حداقل ۲۰ سانتی متر برای استفاده افراد معلول در فضای تلفن عمومی ضروری است. قابل دسترس بودن صندوق پست و فضای آزاد جلو تلفن عمومی، باید به صورت همسطح یا با شیب مناسب برای افراد معلول صورت گیرد (تصویر ۱۸)

پیش بینی فضای آزاد و مسطح به ابعاد حداقل 140×110 سانتی متر جلو تلفن یا صندوق پست الزامی است.



شکل ۱۲- محل قرارگیری و ارتفاع مناسب صندوق پست

مأخذ: اعتماد شیخ الاسلامی، ۸۴.

نتیجه گیری

در ماده دوم «قانون جامع حمایت از معلولان» به صراحت عنوان شده است؛ «کلیه وزارتخانه ها، سازمان ها، مؤسسات و شرکت های دولتی، نهادهای عمومی و انقلابی موظفند در طراحی، تولید و احداث ساختمان ها، اماکن عمومی، معابر و وسایل خدماتی به نحوی عمل نمایند که امکان دسترسی و بهره مندی از آنها برای معلولان، همچون افراد عادی فراهم گردد.» اما با نگاهی به وضعیت نامناسب پیاده روها و مکان های عمومی، عدم نصب آسانسور در بسیاری از ساختمان های دولتی و حتی نبود یک رمپ و سطح شیب دار ساده برای عبور ویلچر در بسیاری از ادارات می توانیم عدم اجرای این ماده قانونی را خیلی صریح و روشن لمس کنیم. استفاده از چراغ راهنمایی گویا و خط کشی برجسته پیاده روها جهت استفاده نابینایان و همچنین هموار سازی کلیه محل های گذر جهت عبور بی مشقت شهر وندان کم توان جسمی از جمله اقدامات اولیه ای است که در بسیاری از کشورهای توسعه یافته به عنوان امری بدیهی و عادی جا افتاده است؛ اما متأسفانه در کشور ما به دلیل عدم فرهنگ سازی، تاخر فرهنگی و نگرش منفی اکثریت مدیران و کارشناسان در این حوزه، هنوز مناسب سازی معابر به عنوان امری فانتزی و غیرضروری تلقی می شود. معلولان حتی برای بهره مندی از امکانات تفریحی موجود در سطح شهر از نا برابری رنج می برند. هنوز هم ۹۹ درصد از سینماهای کشور اصلاً برای تردد معلولان مناسب سازی نشده است و پارک ها نیز مأمّن خوشایند و آسانی جهت حرکت معلولان به حساب نمی آید.

عابر بانک ها در سطح شهر نیز چنین وضعیتی دارند و ارتفاع خودپردازها بسیار بالاتر از ارتفاع افراد معلولی است که از ویلچر استفاده می کنند. زمانی معلولان می توانند به طور عادلانه از امکانات شهری برخوردار شوند که فراتر از قوانین مصوب در حوزه فرهنگ سازی و تغییر نگرش نسبت به افراد دارای محدودیت و ناتوانی به سطحی نایل شویم که همگان باور داشته باشند که معلولان هم حق دارند از مواهب موجود در شهر بهره ببرند. در واقع باید قبل از نوشتن و تصویب قانون، فرهنگ اجرای آن قانون را تعمیم ببخشیم. به خصوص رسانه ها در بهره مندی معلولان ایران از امکانات شهری نقش بسیار پررنگی دارند که باید مردم را نسبت به دنیای واقعی معلولان آگاه سازند. تردیدی نیست که میان استفاده عادلانه افراد معلول و غیرمعلول از امکانات شهری، فرهنگ سازی نقش والایی دارد که البته در این حوزه نیز بنا به دلایلی که ذکر شد، کارنامه درخشانی به چشم نمی آید. در چنین شرایطی اگر جمعیت چند میلیونی معلولان ایران به دلیل مناسب نبودن فضاها و مبلمان شهری، نتوانند در

محیط های عمومی به طور گسترده حضور یابند، در واقع اولین ضرر آن متوجه جامعه و مسئولان خواهد شد؛ زیرا آگاهانه و به طور اتوماتیک، جامعه خود را از یک قدرت فعال و پتانسیل ویژه محروم کرده است.

جهت رفع موانع مذکور در شهرها، بسیار ضروری است که معلولان نیز در فرآیند ساخت و تجهیز ساختمان های عمومی حضور داشته باشند. مشاوره از معلولانی که در صنعت عمران و مناسب سازی شهرها فعالیت دارند و طبیعتاً مشکلات عبور و مرور هموعان خود را بهتر از افراد غیر معلول تشخیص می دهند، می تواند گام بسیار مهمی برای استانداردسازی معابر عمومی باشد. مدیریت شهری باید در راستای آرامش و امنیت و رفاه معلولین جسمی و حرکتی محلهایی را تعبیه کند که رفت و آمد معلولین با مانعی روبرو نگردد. این امر نیازمند نوعی برنامه ریزی نوآورانه و خلاق در زمینه مسائل شهری است. اساساً توسعه هر کشور، در گرو استفاده حداکثری از نیروی انسانی، قابلیت ها و استعداد های تک تک افراد جامعه است. کشورهای در حال توسعه بیش از دوسوم معلولان را در بر می گیرد، ایران نیز جزء همین دسته از کشورها به شمار می رود. فعالیت هر فرد در راستای توسعه کشور، نیازمند حضور او در عرصه های مختلف جامعه است. فرد معلول باید امکاناتی داشته باشد تا انگیزه او را برای فعالیت در جامعه تقویت نماید. این امکانات می تواند امکانات شهری را در بر گیرد، یا حمایت های روحی و ذهنی را شامل شود. باید شکاف میان معلولین و پیشرفت، روز به روز کم رنگ تر شود تا بتوان از قابلیت آن ها در ارتقای کشور استفاده کرد و از سوی دیگر، حقوق آن ها را به عنوان یک شهروند تأمین نمود.

اگر با تغییر دیدگاه های حاکم بر مدیریت شهری و اصلاح نگرش نسبت به معلولین، به جای طراحی پارک ویژه یا منطقه مسکونی یا سرویس بهداشتی مخصوص معلولین، از ابتدا شهری را طراحی کنیم که همه اقشار - اعم از معلول، ناتوان، سالخورده و سالم - در کنار هم بتوانند، عادلانه و منصفانه، از امکانات موجود در مبلمان شهری استفاده کنند و امکان دسترسی به تمامی تسهیلات و تجهیزات شهری را داشته باشند؛ تا از این رهگذر فرصت های برابر با سایرین را جهت بروز و ظهور استعدادها، توانایی ها و نیل به آرزوهای خود بیابند. مسلماً در پیش گرفتن چنین رویکردی در فرایندی نتیجه گرا به نفع جامعه و اداره بهتر و شایسته تر آن خواهد بود. این امر محقق نخواهد شد، مگر با تصویب قوانین و مقررات عادلانه و حمایت گرانه مسبوق به برنامه ریزی ها و مطالعات دقیق و علمی و توجه آگاهانه به نیازها، خواسته ها و از همه مهم تر، توجه به کرامت انسانی طیف معلول یا ناتوان جامعه.

منابع و مأخذ

الف. کتب :

۱. ابراهیمی دینانی، غلامحسین، شعاع اندیشه و شهود در فلسفه سهروردی، تهران، حکمت، ۱۳۷۶.
۲. ابن منظور، لسان العرب، بیروت، دار إحياء التراث العربی، ۱۴۱۶ ق.
۳. امامی، سید حسن، حقوق مدنی، تهران، کتابفروشی اسلامیة، ۱۳۷۴.
۴. الجوهری، اسماعیل بن حماد، الصحاح تاج اللغة و صحاح العربیة، بیروت، دار العلم للملایین، ۱۳۹۹ ق.
۵. حجتی، اسما. ۱۳۸۸. «معیارهای طراحی پارک برای معلولان». نشریه الکترونیکی معماری منظر.
۶. سهروردی، شهاب الدین یحیی، مجموعه مصنفات شیخ اشراق، تصحیح سید حسین نصر، تهران، انجمن فلسفه ایران، ۱۳۹۷ ق.
۷. شیخ احمد رضا، معجم متن اللغة موسوعه لغویة حدیثه، بیروت، دار مکتبه الحیاه، ۱۳۷۷ ق.

۸. فرهیخته، شمس‌الدین، فرهنگ فرهیخته (واژه‌ها و اصطلاحات سیاسی - حقوقی)، تهران، زرین، ۱۳۷۷
۹. کاتوزیان، ناصر، مبانی حقوق عمومی، بی‌جا، دادگستر، ۱۳۷۷.
۱۰. ملاصدرا (صدرالدین محمدین ابراهیم شیرازی)، الحکمة المتعالیة فی الأسفار العقلیة الأربعة، بیروت، دار إحياء التراث العربی، ۱۹۸۱ م.
۱۱. مرتضی‌الزبیدی، محمد، تاج العروس من جواهر القاموس، بیروت، دار مکتبه الحیاه، بی‌تا.
۱۲. مصطفی، ابراهیم و دیگران، المعجم الوسیط، تهران، المکتبه العلمیه، بی‌تا.

مقالات :

۱. اقبالی، علی. ۱۳۸۷ «گفتمان پیشرفت و عدالت در حوزه مدیریت شهری». مجله شهرداری‌ها. سال ۹. شماره ۹۲. صص ۱۳۵-۱۳۶.
۲. رهنمایی، محمدتقی و دیگران. ۱۳۸۶. «آسیب‌شناسی حقوقی طرح‌های توسعه شهری از تدوین تا اجرا». مجله علوم جغرافیایی. شماره ۵ و ۶ (بهار و تابستان). صص ۸-۳۲.
۳. شقاقی، شهریار و معصومه مداحی. ۱۳۹۱. «بررسی علل بروز مشکلات برای معلولین در فضاهای شهری» مجله نماد گلستان. شماره ۲۱. (تابستان). صص ۲۴-۴۴.