

در شهر ما حقوق شهروندی معلولان نادیده گرفته می‌شود؛

کج کارکردهای شهری نامهربان

سازمان بهداشت جهانی در سال ۱۹۸۱ توانبخشی را اولین پاسخ به ناتوانی و معلولیت تعریف کرده است، که به سه مرحله «توانبخشی پزشکی»، «توانبخشی حرفه‌ای» و «توانبخشی اجتماعی» تقسیم شده است. یکی از مسائلی که در توانبخشی اجتماعی باید مورد توجه قرار بگیرد همان مسئله مناسب سازی معابر و اماکن شخصی و اجتماعی و ابزار فرد معلول برای کم کردن مشکلات روزمره اوست، که می‌تواند در خود کفایی و بهبود روانی او و در بازگرداندنش به زندگی نقشی مهم داشته باشد.



دکتر فخری، روزنامه‌نگار

شهر یعنی محل حضور همه افرادی که در محدوده آن زندگی می‌کنند. البته گویا قرار بر این بوده است. یعنی شهر، به تمام افرادی که در این محدوده خاص جغرافیایی سکونت دارند، باید این امکان را بدهد که بتوانند از امکانات موجود در شهر استفاده کنند.

اما این ظاهر و صورت ماجراست. شهر، با تمام امکانات و به قول مهندسان و معماران، با تمام مبلمانش، بیشتر برای «شهروندان سالم» طراحی شده است.

اساساً برای معلولانی که در این شهر زندگی می‌کنند و حضور آن‌ها در ساخت‌وساز شهری، هیچ‌جا و فضا و امکانی دیده نمی‌شود. یک سازه، یک مجتمع مسکونی یا تجاری، یک پارک، یک دانشگاه و... همه این‌ها ساخته می‌شوند، برای افراد سالم هم ساخته می‌شوند و در نهایت اگر روزی گذر یک معلول به این مکان‌ها افتاد، عده‌ای به صرافت می‌افتند که برای عبور و مرور و این افراد باید رمپ و رومپی اندیشیده شود. همین چند روز پیش یکی از دوستان معلول که با ویلچر تردد می‌کند، عکسی از آسانسور مجتمع مسکونی‌شان برایم فرستاد که نشان می‌داد وسط ورودی آسانسور، میله‌ای جوش داده‌اند تا پچه‌های ساکن در مجتمع، دو چرخه‌های‌شان را با آسانسور جابه‌جا نکنند، اما همین مانع، باعث

شده دوست معلول ما دیگر نتواند با ویلچرش از آسانسور استفاده کند و وقتی به مدیر ساختمان مراجعه کرده، مدیر از تصمیمی خودش کوتاه نیامده چون هزینه نگهداری و تعمیر آسانسور گران است. حال تنها چاره‌ای که برای این معلول حرکتی باقی مانده، عوض کردن خانه و اسباب‌کشی است. یعنی به همین سادگی حقوق یک شهروند، نادیده گرفته می‌شود که هیچ، به او توهین هم می‌شود که چه اصراری دارد در طبقات زندگی کند و بهتر است خانه‌ای پیدا کند که در طبقه هم کف یا اول باشد!

به پیاده‌روهای مان‌نگاه کنید: اخیراً در موزاییک‌کاری پیاده‌روها برای نابینایان، از موزاییک‌هایی خاصی استفاده شده تا راحت بتوانند مسیر خود را پیدا کنند و با در و دیوار بی‌توجه، اما بسیاری از افراد جامعه ماهیچ اطلاعاتی از کارکرد این تفاوت‌ندارند و روی این موزاییک‌ها بساط و قفسه‌های اضافه فروشگاه‌ودکان خود را می‌گذارند، دست‌فروش‌ها، روی این بخش، بساط‌شان را پهن می‌کنند و حتی راهنمایی‌وراندگی برخی از علائم خود را بر این خطوط نصب می‌کند یا تبلیغات چی‌هاستون بنرهای خود را در این مسیروها بر می‌افزاند؛ به این ترتیب حتی یک تمهید ساده شهری که برای تردد افراد کم‌توان در نظر گرفته شده، به راحتی از دسترس آنان خارج می‌شود.

مناسب‌سازی و قانون اساسی
مناسب‌سازی یعنی محیط و وسایل حمل‌ونقل طوری تهیه و تدارک دیده شوند که افراد معلول بتوانند آزادانه و

بدون خطر در محیط شهری شامل اماکن عمومی، معابر شهری و بین شهری و ساختمان‌های عمومی حرکت کنند و از امکانات محیطی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی با حفظ استقلال فردی و رعایت شأن و منزلت انسانی بهره‌مند شوند.

مسئله مناسب‌سازی و تسهیل امور معلولان حتی در دواصل قانون اساسی هم دیده شده است؛ در دواصل ۲۸ و ۲۹ قانون اساسی به وظایف دولت در خصوص تمامی افراد جامعه اشاره شده و دولت موظف است برای تمامی افراد جامعه اشتغال و شرایط مساوی ایجاد کند که این موضوع، مشمول جامعه معلولین نیز می‌شود، هم‌چنین در قانون جامع معلولان که در سال ۸۳ به تصویب رسید دولت موظف شده زمینه‌های لازم

برای تأمین حقوق معلولین را فراهم کند و حمایت‌های لازم از آن‌ها را به عمل آورد. حتی تبصره‌های این قوانین با صراحت، تمامی دستگاه‌های اجرایی و نهادهای عمومی را موظف کرده ساختمان‌ها و اماکن عمومی و معابر را به گونه‌ای طراحی کنند که امکان استفاده و بهره‌مندی از آن‌ها برای معلولین «همانند افراد عادی» فراهم شود. این تکلیف صریح و شفاف مجلس برای دولت و تمامی دستگاه‌های اجرایی و نهادهای عمومی است.

توان بخشی اجتماعی و نبود خدمات شهری
مشکل مهم جامعه معلولان ما مناسب نبودن امکانات شهری برای بهره‌گیری آنان از خدمات شهری است.

مناسب‌سازی یعنی محیط و وسایل حمل‌ونقل طوری تهیه و تدارک دیده شوند که افراد معلول بتوانند آزادانه و بدون خطر در محیط شهری شامل اماکن عمومی، معابر شهری و بین شهری و ساختمان‌های عمومی حرکت کنند و از امکانات محیطی بهره‌مند شوند

نامناسب بودن فضای شهری برای معلولان باعث وابستگی آنان به افراد دیگر برای حضور در اجتماع شده و بدیهی‌ترین نتیجه این وابستگی در درازمدت، انزو و خانه‌نشینی این افراد است. سازمان بهداشت جهانی در سال ۱۹۸۱ توانبخشی را اولین پاسخ به ناتوانی و معلولیت تعریف کرده است، که به سه مرحله «توانبخشی پزشکی»، «توانبخشی حرفه‌ای» و «توانبخشی اجتماعی» تقسیم شده است. یکی از مسائلی که در توانبخشی اجتماعی باید مورد توجه قرار بگیرد همان مسئله مناسب‌سازی معابر و اماکن شخصی و اجتماعی و ابزار فرد معلول برای کم کردن مشکلات روزمره اوست، که می‌تواند در خود کفایی و بهبود روانی او و در بازگرداندنش به زندگی نقشی مهم داشته باشد؛ برای مناسب‌سازی هم البته باید ابتدا با نیازهای فرد معلول

بایعاد و استانداردهای صندلی چرخدار به‌عنوان عنصر اصلی مورد استفاده معلول آشنا شویم. سپس به شناخت مشکلات محیط شهری در ارتباط با فرد معلول از جمله مسائل معابر شهری، تجهیزات شهری و... بپردازیم. شبکه معابر در هر شهر، عامل ارتباطی فضاهای شهری است که با مناسب‌سازی آن برای فرد معلول، بسیاری از مشکلات این قشر از اعضای جامعه حل می‌شود. مشکلات در مورد معابر در دو بخش مسائل مربوط به خصوصیات فیزیکی و موانع بررسی می‌شوند و راهکارهای به‌سازی و نوسازی به‌عنوان ضوابط و توصیه‌ها شناسایی می‌شوند. در مبحث خصوصیات فیزیکی سطح، عرض، جنس، و شیب طولی و عرضی و در بخش موانع فیزیکی، موانع موقت و موانع دائم مورد بررسی قرار می‌گیرند. در زمینه تجهیزات شهری هم مهم‌ترین تجهیزات مورد استفاده شامل ایستگاه اتوبوس و مترو، استفاده از کارت‌خوان‌های بانکی، سطل زباله، آب‌خوری و در نهایت علائم شهری و نورپردازی شناسایی و در نهایت ضوابط و توصیه‌های طراحی مناسب این تجهیزات مورد توجه‌اند. ضوابط و توصیه‌های مناسب‌سازی معابر و تجهیزات شهری برای سه‌گروه عمده افراد معلول، شامل معلولین جسمی حرکتی، معلولین نابینای حسی حرکتی، و معلولین ناشنوای حسی حرکتی بیان می‌شود. به همین ترتیب در خصوص فضاهای دسترسی به ساختمان (شامل مسیر دسترسی، پله و رمپ و بازشوها) و پارک‌هایز مشکلات باید شناسایی و راه‌حل‌های مناسب برای آن‌ها در نظر گرفته و عملی شود.

مشکلات معلولان در فضای شهری تهران
عرض‌کم پیاده‌رو و استفاده از مصالح نامناسب در پیاده‌رو و شیب و لغزندگی: پیاده‌روها با توجه به شرایط اقلیمی تهران و سرآیزی و سربالایی‌های این شهر دچار مشکل هستند. ن شهر تهران از لحاظ موقعیت جغرافیایی شهری غیر مسطح است و از شمال به جنوب سراسیمبی تندی دارد. این شهر با توجه به نحوه معماری و فضاسازی آن برای معلولان مناسب نیست. در صورت مسطح‌سازی پیاده‌روها مشکلات کمتری برای تردد آن‌ها ایجاد می‌شود.

فقدان رمپ مناسب، وجود مانع بین پیاده‌رو و سواره‌رو و عدم وجود پل، نامناسب بودن پل، عدم وجود خط‌کشی عابر پیاده، پیوستگی جدول به پیاده‌رو و جوی آب، نداشتن مشخصه حسی برای نابینایان از جمله مشکلات معلولان در استفاده از پل‌های ارتباطی است. - پله‌ها معضل دیگری در مسیرهای عبوری هستند. افراد معلول امکان تردد از طریق پله‌ها را ندارند. پله‌ها از نظر سازه‌ای باید برای عبور این افراد مناسب‌سازی شوند.

بهره‌گیری از امکانات شهری اعم از تردد در پیاده‌روها، ورود و خروج آسان به ادارات و برخورداری از امکانات رفاهی شهری مثل سینماها، سالن‌های تئاتر، مراکز تفریحی و... حق معلولان است و این وظیفه مدیریتی شهری است که با طراحی اصولی امکانات شهری این حق را حفظ و تأمین کنند

شاخص‌های شهر دوستدار معلولان

هر سال در گزارشی که تحت عنوان «بهترین و بدترین شهرها برای افراد دارای معلولیت» منتشر می‌شود شاخص‌هایی برای ارزیابی کیفیت زندگی معلولان ارائه می‌شود که به حوزه شرایط اقتصادی و کیفیت زندگی تقسیم می‌شود. در حوزه اقتصاد شاخص‌هایی مانند میزان اشتغال معلولان در یک جامعه، میانگین درآمد معلولان، و میزان توانایی معلولان برای خرید مسکن مورد بررسی قرار می‌گیرد. در حوزه کیفیت زندگی شاخص‌هایی مانند تعداد رستوران‌هایی که در سطح شهر مناسب برای معلولان است، تعداد پارک‌هایی که مناسب معلولان است، و تعداد وسایل نقلیه که دارای بالا بر است مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. برای مثال برلین از شهرهای دوستدار معلولان است چرا که در این شهر میزان دسترسی معلولان به وسایل نقلیه مناسب، میزان دسترسی معلولان به سینما، موزه و رستوران در سطح مناسبی قرار دارد. بهره‌گیری از امکانات شهری اعم از تردد در پیاده‌روها، ورود و خروج آسان به ادارات و دستگاه‌های فعال خدمات رسان دولتی و غیردولتی و برخورداری از امکانات رفاهی شهری مثل سینماها، سالن‌های تئاتر، مراکز تفریحی و... حق معلولان است و این وظیفه مدیریتی شهری است که با طراحی اصولی امکانات شهری این حق را حفظ و تأمین کنند تا از بار مشکلات معلولان کاسته شود. امروزه در کشورهای توسعه‌یافته، شرایط تردد عبور و مرور معلولان در روز شگه‌ها، مراکز خرید، مراکز دانشگاهی، کتابخانه‌ها و... به نحوی مطلوب و استاندارد لحاظ شده است. مناسب‌سازی خودروها و ناوگان حمل‌ونقل عمومی بخش دیگری از طرح‌های مناسب‌سازی است البته در طول سالیان اخیر گام‌هایی برای بهبود این وضعیت برداشته شده، اما هنوز تا رسیدن به حد مطلوب راهی طولانی در پیش داریم و شهری هم‌چون تهران که مرکزیت و پایتخت کشور محسوب می‌شود با نقطه مطلوب فاصله زیادی دارد.

از گوشه و کنار

رشد ۲۵ درصدی خط فقر!



به تازگی مرکز پژوهش‌های مجلس گزارشی از وضعیت فقر مطلق در شش ماهه اول سال ۱۳۹۷ ارائه کرده است که در آن از رشد ۲۵ درصدی خط فقر تابستان ۹۷ نسبت به تابستان ۹۶ خبر داده است. در این گزارش آمده که در بهترین حالت درآمدهای خانوار در تابستان ۱۳۹۷ نسبت به بهار ۱۳۹۷ ثابت مانده است، خط فقر مطلق برای یک خانوار چهار نفره در شهرستان تهران، ۳۰۰ هزار تومان افزایش یافته است. این رقم برای فقرا رقم قابل ملاحظه‌ای است و لزوم توجه به سیاست‌های حمایتی را می‌رساند.

فرشاد مومنی اقتصاددان با بیان این که از سال ۱۳۹۲ تا امروز سالانه ۶۰۰ هزار نفر به جمعیت فقرای شهری ما افزوده شده است، مومنی با اشاره به افزایش عدم تعادل منطقه‌ای گفت در گزارش‌های رسمی به صراحت آمده است که از سال ۱۳۹۲ تا امروز سالانه ۶۰۰ هزار نفر به جمعیت فقرای شهری ما افزوده شده است. این موضوع پیش از این نیز مورد تأکید حسین راغفر پژوهشگر و استاد دانشگاه قرار گرفته بود. او در این زمینه خط فقر مطلق برای یک خانواده چهار نفره شهری در سال ۹۶ را حدود چهار میلیون تومان اعلام کرد و به ایسنا گفت: بر اساس محاسبات صورت گرفته در سال‌های اخیر، ۲۳ درصد جمعیت کشور دچار «فقر مطلق» هستند. او با بیان این که منظور دولت از فقر مطلق برای یک خانواده پنج نفره ۷۰۰ هزار تومان است، افزود: این مبلغ برای یک خانواده پنج نفره حتی تأمین‌کننده غذای‌شان نیست. در حال حاضر حتی اندازه خانواده در ایران تغییر کرده و کوچک‌تر شده است و به میانگین چهار نفر رسیده است. خط فقر هم‌چنین بین نقاط مختلف کشور و حتی روستاهای مختلف، متفاوت است.

وی هم‌چنین گفت: آن چیزی که باعث شده خط فقر بالاتر از سال‌های گذشته باشد، افزایش هزینه‌های زندگی در یک سال گذشته و به‌ویژه ۹ ماه گذشته است. در لایحه بودجه سال آینده، در حالی افزایش ۲۰ درصدی دستمزدها پیش‌بینی شده است که کارشناسان می‌گویند تورم بزرگی در انتظار مردم خواهد بود.



۱۳ میلیون مجرد و ۲۲۰ هزار مجرد قطعی در کشور



مدیر کل دفتر جمعیت نیروی کار مرکز آمار ایران و مدیر کل سابق اطلاعات و آمار جمعیتی سازمان ثبت احوال کشور اظهار داشت: طبق آخرین سرشماری، ۹ میلیون و ۷۶۹ هزار نفر در سن متعارف ازدواج و هرگز ازدواج نکرده داریم و هم‌چنین تعداد افرادی که از سن متعارف ازدواج عبور کرده‌اند اما هنوز به سن تجرد قطعی نرسیدند یک میلیون و ۸۱۰ هزار نفر است.

علی اکبر محزون گفت: به افرادی که از سن تجرد قطعی عبور کرده باشند، مجردان قطعی می‌گویند و تعداد آن‌ها در کل کشور ۲۲۰ هزار نفر است. ۱۱ میلیون و ۸۰۰ هزار نفر مجرد هرگز ازدواج نکرده در کشور داریم که با احتساب افراد بدون همسر در اثر فوت یا طلاق، جمعیت مجردان ایران به رقم ۱۳ میلیون و ۳۲ هزار می‌رسد.

محزون در ادامه با بیان این که پدیده‌های نوظهور در خانواده‌های ایرانی هم‌چون تجربه‌گرایی در حال شکل گرفتن است، اضافه کرد: در سال‌های اخیر سیاست‌های کلی خانواده ابلاغ شده که بند چهارم آن به ایجاد نهضت فراگیر ملی برای تسهیل ازدواج موفق و آسان تأکید دارد و به‌واژه نفی تجرد اشاره می‌کند.

محزون مهم‌ترین راهکار برای کاهش تجرد در ایران را اجرای صحیح سیاست‌های کلی جمعیتی خانواده دانست و گفت: همه موارد در هفت بندی که ابلاغ شده وجود دارد و مسئولان باید به آن توجه کنند. قطعاً اجرای صحیح این بندها بهتر ین مسیر خواهد بود.

به عبارت دیگر، نهادهای تصمیم‌گیر از یک طرف تاحد زیادی از حضور زنان محروماند، از طرف دیگر، مردان جامعه ما به دلیل سنت‌های کهنه نابه‌جا و فاصله‌هایی که در مسیر زندگی وجود دارد، حتی بعد از ازدواج هم خبری از تجربه‌های زندگی در شهر ندارند. مضاف بر این‌ها، فقدان هر گونه فرایند افکار سنجی منسجم باعث می‌شود، روند سازه‌مانی هم به گوش آن‌ها نرسد؛ آن‌ها از آگاهی‌های شهر، در چه فضای روانی می‌زیزند. این وضعیت، در یک چرخه، خود تبدیل به یکی دیگر از موانع رشد و پیشرفت زنان می‌شود و البته تصویری که از بی‌دغدگی‌ها در این زمینه دیده می‌شود، امید به حل مشکل توسط ساختار مستقر مدیران را نیز محدود می‌کند. شاید این یک دلیل دیگر برای اهمیت مفهوم «همایندگی» است. تازمانی که قشری، خواه گروه جمعیتی و قومیتی باشد و خواه اقلیت مذهبی، به اندازه کافی در صحنه مدیریتی و تصمیم‌گیری و حتی در گفت‌وگوهای ملی، نماینده‌های کافی و کارآ نداشته باشد، عملاً خارج از حوزه استحقاقی ساختار حاکم زندگی می‌کند و دغدغه‌هایش صرفاً سوزن‌نوشته‌هایی است. چنین برای مردانی مثل من می‌شود تا به ژست دغدغه‌حقوق‌زنان یا حقوق اقلیت‌های مان برسیم!

داشتند. ایسپا گزارش داده بود که نسبت یک به دو بین احساس امنیت زنان و مردان، در تمام زیرگروه‌های جمعیتی یکسان است، یعنی گروه‌های مختلف سنی، تحصیلی، تاهلی و شغلی. به سادگی می‌توان حدس زد؛ یاداعا کرد که زنان همه‌جای دنیا احساس امنیت کمتری نسبت به مردان دارند، اما همان ایسپا با استناد به آمار موسسه گالوپ گفته بود که در مقایسه با میانگین جهانی نیز شکاف جنسیتی احساس امنیت ایران، جای در بالای جدول برای ما به همراه دارد.

زمینه‌های اقتصادی و اجتماعی این تفاوت، جای خود را دارد اما زمانی که می‌شویم، چند نفر از زنان شورای شهر تهران، پیگیر شدند تا با تصویب قوانینی، نصب تبلیغات در دو طرف پل‌های عابر پیاده را به شکلی که دید آن‌ها را ببندد، محدود و ممنوع کنند، می‌توانیم نتیجه بگیریم که مشکل، بی‌خبری تصمیم‌گیران شهری و امنیتی ما؛ تجربه زیسته زنان است. برای بسیاری از زنان، ناامنی، تونل‌های تاریک هوایی بین دو بیلورد بزرگ تبلیغاتی، پدیده‌ای بدیهی و قدیمی بوده که از آزارهای در محدوده‌اش هم خطراتی دارند؛ اما تاز، بعد از ورود چند زن به نهاد تصمیم‌گیر است که به این موضوع بدیهی، رسیدگی محدودی می‌شود.

ناگهان شهری که زنان در آن می‌زیند

روح اله نغمی

چند هفته پیش، در خیابان مشغول خواندن پیام یکی از دوستان بودم که یک موتوروی گوشی‌ام را از دستم کشید و رفت و به همین سادگی، بسیاری از کارها و اطلاعات من را با خود برد و مرا با خرج و در دسرش تنها گذاشت. گرچه در دسرهای مالی و کاری این سرعت هنوز از سر من گذشته، اما احساس شدید و تکانشی خسارت و عصبانیت اولیه که زمان تماشای درد در حال دور شدن داشتم، جای خود را با احساس ماندگار تر و عمیق‌تری داده است که از همین حالا نگران دائمی بودن آن هستم. ناامنی.

این احساس که عملاً شهر و محله زندگی‌ام را ناگهان به جایی ناشناخته و آزاردهنده تبدیل کرده است، من را یاد همه داستان‌ها و روایت‌هایی انداخت که از قلم زنان خوانده بودم یا از زنان ارقام شنیده بودم و البته این تأکید همیشگی که این فقط یکی از نمونه‌های مکرر اتفاقات این چنینی در زندگی روزمره آن‌ها