

تهران؛ شهر ناهموار برای معلولان

اقدامات پراکنده در تقاطع‌ها و خیابان‌ها مسیرهای پیوسته ایجاد نکرده و هر مانع کوچک می‌تواند تردد معلولان را عملاً غیرممکن کند

یادداشت
O P I N I O N



ناصر امانی

عضو شورای شهر تهران

رد شدن از معابر، حق همه شهروندان است

تهران هنوز شهری برای همه نیست؛ این گزاره ساده، آمار عمل تحقیق نیافته است. وقتی درباره مناسب‌سازی شهری برای افراد دارای معلولیت صحبت می‌کنیم، در واقع درباره حق دسترسی برابر به شهر سخن می‌گوییم؛ حقی که روی کاغذ به رسمیت شناخته شده، بودجه برای آن تصویب شده، مصوبه دارد و حتی گزارش عملکرد نیز منتشر می‌شود، اما در میدان واقعی، بسیاری از معابر، ساختمان‌ها و فضاهای عمومی برای بخشی از شهروندان عملاً غیرقابل استفاده است. اقدامات انجام‌شده در این دوره مدیریت شهری همانند دوره‌های گذشته محدود و نا کافی‌اند؛ پروژه‌هایی تعریف شده و آمارهایی ارائه شده، اما فاصله تهران با شهری که افراد دارای معلولیت بتوانند بدون مانع در آن تردد کنند، هنوز جدی است و همین مسئله نشان می‌دهد تلاش‌ها هنوز کافی نیست. نگاهی به سطح شهر کافی است تا این شکاف آشکار شود. پیاده‌روها همچنان ناهموارند، رمپ‌ها یا استپاندارد نیستند یا اصلاً وجود ندارند، پل‌های عابر پیاده برای افراد دارای محدودیت حرکتی قابل استفاده نیستند و بسیاری از مراکز تجاری، فرهنگی و آموزشی بدون توجه به نیازهای دسترسی ساخته یا اداره می‌شوند. نتیجه روشن است: بخشی از شهروندان عملاً از استفاده برابر از شهر محروم‌اند. با وجود مصوبات شورای شهر تهران در سال‌های گذشته درباره خدمات و مناسب‌سازی، هنوز شهر فاصله زیادی با اهداف تعیین‌شده دارد و حتی می‌توان گفت به میانه مسیر اجرای همان سیاست‌ها هم نرسیده است. دلایل این فاصله چندسویه است. نخست، فرهنگ عمومی است؛ در جامعه ما موضوع معلولیت هنوز دغدغه‌ای دائمی و ساختاری نیست. اغلب توجه‌ها مناسبتی‌اند؛ در هفته معلولان، پس از انتشار گزارش رسانه‌ای یا در زمان یک تجمع، مسئله مطرح می‌شود، وعده‌هایی داده می‌شود و گاه اقدامات نمادینی هم انجام می‌گیرد، اما پس از آن موضوع به حاشیه می‌رود. این نگاه مناسبتی باعث شده دسترسی‌پذیری شهری به اولویت دائمی مدیریت شهری تبدیل نشود. در فرایند تصمیم‌گیری، نیازهای افراد دارای معلولیت معمولاً در زمره مسائل فوری قرار نمی‌گیرند و به تدریج از دستور کار اجرایی حذف می‌شوند. عامل دیگر، ضعف نظارت است. گزارش‌های متعدد مدیران شهری درباره مناسب‌سازی، کمتر راستی‌آزمایی شده‌اند و شورا و کمیسیون‌های تخصصی باید بررسی کنند چه میزان از این پروژه‌ها واقعاً دسترسی را بهبود داده‌اند. نشانه روشن این شکاف، نارضایتی گسترده افراد دارای معلولیت است؛ تجربه زیسته آن‌ها نشان می‌دهد بسیاری از مشکلات اساسی هنوز پابرجاست. مناسب‌سازی شهری نه رفاه، بلکه ضرورت حقوقی و اجتماعی است؛ شهری که بخشی از شهروندانش نتوانند آزادانه حرکت کنند، از عدالت شهری فاصله گرفته است. تهران امروز بیش از هر زمان به عزم جدی نیاز دارد؛ عزمی که مناسب‌سازی را از حاشیه مناسبت‌ها خارج کرده و به پروژه‌ای دائمی با زمان‌بندی مشخص، شاخص‌های قابل اندازه‌گیری و نظارت مستمر تبدیل کند. تا زمانی که شهر برای همه نباشد، عدالت شهری محقق نخواهد شد.

“

تکلیف قانونی برای دسترس‌پذیری شهر روشن است، اما در عمل غالباً اصلاحات جزئی و الحاقی انجام می‌شود

در سال‌های اخیر، مناسب‌سازی شهری برای افراد دارای معلولیت به یکی از کلیدواژه‌های پرتکرار در جلسات شورای شهر و گزارش‌های رسمی مدیریت شهری بدل شده است؛ آمارهایی از متراژ اصلاح‌شده معابر منتشر می‌شود، مسیرهایی به‌عنوان نمونه افتتاح می‌شوند و وعده «شهر دسترس‌پذیر» در ادبیات مدیریتی تکرار می‌شود. با این همه، آنچه در تجربه روزمره شهروندان دارای معلولیت در خیابان‌های تهران رخ می‌دهد، روایت دیگری است؛ روایتی از گسست، مانع و ناپیوستگی. مسئله، فقدان مطلق اقدام نیست، بلکه نبود یک سیاست منسجم، شبکه‌ای و الزام‌آور است که دسترس‌پذیری را از سطح پروژه‌های پراکنده به سطح قاعده‌ای فراگیر ارتقا دهد. مناسب‌سازی هنوز بیش از آنکه در بنیان طراحی شهری نهادینه شده باشد، در حاشیه پروژه‌ها تعریف می‌شود؛ بخشی از یک پیاده‌رو اصلاح می‌شود، رمپی به تقاطعی افزوده می‌شود، اما مسیر «از خانه تا مقصد» همچنان پر از مانع باقی می‌ماند. در چنین شرایطی، شهر نه به‌مثابه یک شبکه پیوسته، بلکه به‌صورت جزایری پراکنده تجربه می‌شود؛ جزایری که اتصال میان آنها، همچنان مسئله اصلی مدیریت شهری است.

قانون روشن اجرای حداقلی

از منظر حقوقی، تکلیف مناسب‌سازی محیط شهری برای افراد دارای معلولیت روشن و صریح است. قوانین

کشور، شهرداری‌ها و دستگاه‌های اجرایی را موظف کرده‌اند دسترس‌پذیری را در طراحی و اجرای پروژه‌های شهری تضمین کنند و این الزام، جنبه توصیه‌ای ندارد. شورای شهر نیز در مصوبات بودجه‌ای و تذکرات رسمی بارها بر اجرای این حکم تأکید کرده است. با این حال، فاصله میان تصریح قانونی و کیفیت اجرا همچنان محسوس است. آنچه در سطح شهر دیده می‌شود، بیشتر اجرای حداقلی و رفع تکلیف اداری است تا تحقق یک سیاست پایدار و ساختاری. ریشه مسئله در مرحله طراحی نهفته است؛ جایی که مناسب‌سازی هنوز به‌عنوان «الزام اولیه» تلقی نمی‌شود و غالباً به اصلاحی الحاقی پس از پایان عملیات عمرانی تبدیل می‌شود. پروژه‌ها ابتدا با رویکرد خودرومحور یا صرفاً فنی طراحی می‌شوند و سپس، در صورت امکان، رمپی افزوده یا بخشی از مسیر اصلاح می‌شود. این نگاه سبب شده حتی برخی پروژه‌های تازه نیز برای افراد کم‌توان به‌طور کامل قابل استفاده نباشند و قانون، به‌جای آنکه مبنای طراحی باشد، در حاشیه اجرا قرار گیرد.

شورا در برابر آمارها

در مباحث اخیر شورای شهر تهران، این نقیصه با صراحت بیشتری مطرح شده است. اعضا تأکید کرده‌اند مناسب‌سازی نباید به پیوستی تشریفاتی در انتهای اسناد فنی تقلیل یابد، بلکه باید از نخستین گام



طراحی در متن پروژه‌ها حضور داشته باشد. سید جعفر تشکری‌هاشمی در یکی از جلسات علنی با اشاره به اعلام مناسب‌سازی گسترده معابر تصریح کرد که معیار نهایی، مشاهده عینی شهروندان است، نه صرف ارقام رسمی. به باور او، اگر شهروندان اثر اقدامات را در زندگی روزمره خود لمس نکنند، تکرار آمارها اقناع‌کننده نخواهد بود. وی همچنین بر ضرورت توجه به مسائل خاص معلولان در حوزه‌هایی چون ترافیک، درمان، دسترسی به دارو و اشتغال تأکید کرد و خواستار شنیده‌شدن مطالبات آنان شد. این مواضع نشان می‌دهد مسئله مناسب‌سازی صرفاً فنی نیست، بلکه به اراده مدیریتی، نظارت مستمر و اولویت‌بندی واقعی در سیاست‌گذاری شهری وابسته است؛ جایی که قانون باید از سطح بیان به مرحله تحقق برسد.

شهر بدون مسیر پیوسته

یکی از اساسی‌ترین نقدها به مدیریت شهری تهران، فقدان نگاه شبکه‌ای در مناسب‌سازی معابر است. اقدامات موجود عمدتاً نقطه‌ای‌اند؛ یک تقاطع اصلاح می‌شود، یک پارک رمپ می‌گیرد، یا یک خیابان کف‌سازی می‌شود، اما این نقاط هیچگاه به مسیرهای پیوسته متصل نمی‌شوند. برای شهروندان دارای معلولیت، شهر مجموعه‌ای از نقاط منفصل نیست، بلکه یک مسیر مستمر است. وجود حتی یک مانع

کوچک — جدول بلند، خودروی پارک‌شده روی پیاده‌رو، رمپ غیراستاندارد یا چاله آسفالت — کل مسیر را عملاً غیرقابل عبور می‌کند. به همین دلیل، بسیاری از افراد کم‌توان همچنان از تردد مستقل محروم‌اند، حتی اگر آمار رسمی از «صدها نقطه مناسب‌سازی شده» منتشر شود. این وضعیت نشان می‌دهد که عملکرد شهرداری نیازمند بازنگری جدی است؛ مناسب‌سازی اگر شبکه‌ای نباشد، به اقدام نمادین بدل می‌شود؛ گزارشی برای رسانه‌ها، نه تجربه‌ای واقعی برای شهروندان. در ظاهر، مناسب‌سازی موضوعی فنی به نظر می‌رسد: رمپ، کف‌سازی، عرض پیاده‌رو، شیب مسیر. اما در واقع، مسئله مدیریتی و سیاسی است: شهر برای چه کسی طراحی می‌شود؟ اولویت با خودروست یا انسان؟ و اگر انسان، کدام انسان؟ تا زمانی که سیاست‌های شهری بر مبنای سرعت عبور خودرو و توسعه بزرگراه‌ها تعریف شود، مناسب‌سازی در حاشیه باقی می‌ماند. این رویکرد پیاده‌محور نیست و افراد دارای معلولیت نخستین گروه حذف‌شده از فرآیند تصمیم‌گیری خواهند بود. انسان محوری وقتی معنا می‌یابد که ضعیف‌ترین کاربران شهر مبنای قرار گیرند، نه متوسط یا توانمند. شهری که برای افراد دارای معلولیت قابل استفاده باشد، برای همه شهروندان کاربردی خواهد بود؛ اما عکس آن صادق نیست.

بودجه هست، اما اولویت ندارد

در سال‌های اخیر، مدیریت شهری بارها از افزایش بودجه عمرانی سخن گفته و پروژه‌های بزرگ، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و توسعه زیرساخت‌ها را در صدر برنامه‌ها قرار داده است. با این حال، مناسب‌سازی برای افراد دارای معلولیت همچنان سهم کوچکی از این بودجه دارد و مشکل صرفاً به میزان اعتبار محدود نمی‌شود، بلکه جایگاه آن در اولویت‌بندی پروژه‌هاست. وقتی بزرگراه‌ها، طرح‌های عمرانی کلان و توسعه سواره‌روها در صدر قرار می‌گیرند، مناسب‌سازی به‌طور طبیعی به پروژه‌ای ثانویه تبدیل می‌شود؛ امری که از منظر عدالت شهری نه تنها قابل قبول نیست، بلکه بهره‌مندی شهروندان آسیب‌پذیر را محدود می‌کند. از سوی دیگر، مشارکت واقعی افراد دارای معلولیت در فرآیند تصمیم‌گیری شهری نیز محدود است و اغلب پروژه‌ها بدون مشورت مستقیم با کاربران اصلی طراحی می‌شوند. تجربه جهانی نشان داده هیچ برنامه مناسب‌سازی موفق نخواهد بود مگر آنکه افراد دارای معلولیت فعالانه در آن حضور داشته باشند، زیرا آنان بهترین ارزیابان شهر هستند و محدودیت‌های واقعی مسیرها و معابر را تجربه می‌کنند، نه آنچه روی نقشه یا در گزارش‌ها درج شده است. در نهایت، مناسب‌سازی تنها یک اقدام عمرانی نیست؛ شاخصی است برای سنجش عدالت و کارآمدی شهری. شهری که برای ضعیف‌ترین گروه‌های خود فضا فراهم نکند، برای بخش گسترده‌ای از شهروندان نیز ناکارآمد خواهد بود.

مناسب‌سازی شهری روی کاغذ مانده است

یک فعال حقوق معلولان در گفت‌وگو با آتی‌نو اعلام کرد تا زمانی که مدیران شهری بابت اجرا نکردن مناسب‌سازی مورد سؤال قرار نگیرند، وعده‌ها تکرار و مشکلات پابرجا خواهد ماند

وضعیت حمل‌ونقل عمومی برای افراد دارای معلولیت چگونه است و آیا به آن‌ها امکان دسترسی واقعی می‌دهد؟

حمل‌ونقل عمومی یکی از بزرگ‌ترین مشکلات این گروه است. هنوز بسیاری از ایستگاه‌های مترو دسترس‌پذیر نیستند و آسانسورهای موجود یا خاموش‌اند یا خراب. در حمل‌ونقل ویژه نیز کمبود خودرو شدید است؛ طبق قانون، از سال ۱۳۹۵ باید حداقل ۶۰ خودرو به ناوگان افزوده می‌شد، اما نزدیک به یک دهه هنوز این اتفاق نیفتاده است. نتیجه، خانه‌نشینی و انزوای اجتماعی است. این تبعیض اتفاقی نیست، بلکه ساختاری است؛ قانون، آیین‌نامه و بودجه وجود دارد، اما اجرا و نظارت به شکل مؤثر انجام نمی‌شود. حتی شکایت‌های رسمی هم تأثیر جدی ندارد؛ جریمه‌ها آن قدر ناچیزند که تخلف ادامه می‌یابد و افراد معلول همچنان محروم می‌مانند.

این محدودیت‌ها چه پیامد اجتماعی برای زندگی افراد دارای معلولیت و کم‌توان به دنبال دارد؟

پیامد اصلی، حذف تدریجی افراد دارای معلولیت از فضای عمومی است. وقتی خیابان‌ها، مترو، اتوبوس و ساختمان‌ها برای آن‌ها قابل استفاده نباشد، عملاً از جامعه کنار گذاشته می‌شوند. این مسئله صرفاً رفاهی نیست؛ حقوق شهروندی آنان نقض می‌شود. فردی که نمی‌تواند از خانه بیرون برود، دسترسی به آموزش، اشتغال، فرهنگ و فعالیت‌های اجتماعی را از دست می‌دهد و با محرومیت چندلایه روبه‌رو می‌شود.

شهرداری‌ها تا چه حد در مناسب‌سازی معابر و خدمات شهری برای افراد دارای معلولیت فراتر از شعار عمل کرده‌اند؟

وضعیت در مدیریت شهری تفاوت چندانی ندارد. مشکل اصلی ساختاری است؛ فقدان نظارت مؤثر و نبود ضمانت اجرا. در شورای شهر تهران تعدادی نماینده دغدغه‌مند بارها درباره دسترس‌پذیری تذکر داده‌اند، اما شهرداری واکنش جدی نشان نداده است. شورا ابزار کافی برای مجبور کردن شهرداری به انجام وظایفش ندارد و شهرداری نیز به هیچ‌نهاد مستقل پاسخگو نیست؛ این وضعیت نه فقط در دوره کنونی، بلکه در دوره‌های گذشته نیز ادامه داشته است.

آیا واقعاً منابع مالی کافی برای مناسب‌سازی شهری وجود دارد و این بودجه‌ها چگونه صرف شده‌اند؟

این بخش یکی از حساس‌ترین نکات ماجراست. برخلاف تصور عمومی، مشکل تنها کمبود بودجه نیست. در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ منابع قابل توجهی برای مناسب‌سازی شهری اختصاص یافت، اما تلاش‌ها برای دریافت گزارش شفاف از نحوه مصرف آن بی‌نتیجه ماند. بارها از شهرداری خواستیم مشخص شود این بودجه صرف رفع موانع فیزیکی شده یا پروژه‌های دیگر، اما هیچ گزارش قابل راستی‌آزمایی ارائه نشد. حتی فهرست اماکن مناسب‌سازی شده که باید در سامانه «تهران من» منتشر می‌شد، آماده نشد؛ بنابراین وقتی شهرداری ادعا می‌کند صدها کیلومتر مناسب‌سازی انجام شده، هیچ ابزار مستقلی برای تأیید این ادعا وجود ندارد.

در شهرهایی که قوانین حمایت از افراد دارای معلولیت تصویب شده و بودجه‌های قابل توجهی برای مناسب‌سازی اختصاص یافته است، زندگی روزمره این گروه همچنان در حصار موانع فیزیکی و ساختاری گرفتار است.

ایستگاه‌های مترو بدون آسانسور، پروژه‌های شهری فاقد شفافیت مالی و فقدان نظارت مؤثر، تصویری از ناکارآمدی سیاست‌ها را نمایان می‌کند. بهروز مروتی، فعال حقوق معلولان، این ناکامی را نه یک قصور موردی، بلکه نتیجه ساختاری می‌داند و معتقد است این وضعیت نوعی «آپارتاید شهری» ایجاد کرده که دسترسی برابر به فضاها و خدمات عمومی را برای هزاران شهروند محدود می‌کند.

چرا حمایت از افراد دارای معلولیت اغلب تنها در حد شعار باقی می‌ماند و عملاً اجرایی نمی‌شود؟

متأسفانه این برداشت صرف نیست؛ واقعیتی است که سال‌ها تکرار شده است. در سیاست‌گذاری ما فرهنگی حاکم است که پیش از انتخابات وعده‌های فراوان می‌دهد، اما پس از رسیدن به قدرت، اولویت‌ها تغییر می‌کند. در حوزه افراد دارای معلولیت نیز همین اتفاق رخ داده است. هرچند دولت‌ها بارها بر اجرای قوانین مربوط به معلولان تأکید کرده‌اند، سیاست‌ها و تخصیص بودجه نشان می‌دهد این موضوع در اولویت واقعی قرار ندارد و دغدغه افراد دارای معلولیت حتی در فهرست مسائل اصلی دیده نمی‌شود.