

ارزیابی قابلیت دسترس پذیری خدمات حمل و نقل عمومی شهری از منظر افراد دارای معلولیت (مطالعه موردی: ایستگاه‌های متروی تهران)

مانی رضوی زاده

دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری، مؤسسه آموزش عالی نور طویی

مقدمه

یک میلیارد نفر یا به عبارتی ۱۵ درصد مردم جهان نوعی از معلولیت را در زندگی خود تجربه می‌کنند و معلولیت در کشورهای در حال توسعه شیوع بیشتری دارد. یک پنجم از این جمعیت، معلولیت‌های آشکاری دارند که مابین ۱۱۰ میلیون تا ۱۹۰ میلیون نفر تخمین زده می‌شوند. به‌طور متوسط افراد دارای معلولیت نسبت به افراد بدون معلولیت بهره کمتری از امکانات اقتصادی جامعه می‌برند و آموزش کمتر، سلامت کمتر، سطح اشتغال پایین‌تر، و نرخ فقر بیشتری دارند. (The World Bank Group, 2016)

اقتصاد، قوانین، ساختار کالبدی و محیط اجتماعی کشورهایی می‌تواند موانعی را بر سر راه مشارکت افراد دارای معلولیت در اقتصاد، ارتباطات و زندگی شهری ایجاد کنند. این موانع ممکن است شامل ساختمان‌ها غیر قابل دسترس، کمبود حمل و نقل همگانی، دسترسی پایین به اطلاعات و فناوری‌های ارتباطات (ICT)، استانداردهای ناکافی، سطح پایین خدمات و منابع مربوط به آن خدمات، و داده‌های اندک برای تحلیل مؤثر و سیاست‌گذاری کارا باشد.

جوانان و بزرگسالانی که از سلامت جسمی برخوردارند، برای رفتن به مکان‌های عمومی و فعالیت در فضای شهری مشکلی ندارند. ولی اگر قرار باشد همه اعضای جامعه، به‌طور مساوی حق شرکت در زندگی اجتماعی - به‌صورت ایمن و راحت - داشته باشند، نخست باید کودکان، سالمندان و معلولان را مدنظر داشت. (پاکزاد، ۱۳۸۹)

با این حال آگاهی‌رسانی عمومی در مورد توسعه همه‌شمول که معلولیت را هم به‌عنوان یکی از مؤلفه‌های اجتماع لحاظ کند، افزایش یافته است. برای مثال کنوانسیون حقوق افراد دارای معلولیت مصوب ۱۳ دسامبر ۲۰۰۶ سازمان ملل متحد به دنبال ادغام کامل این قشر در اجتماع است. این کنوانسیون بستر قانونی لازم برای پیگیری حقوق افراد دارای معلولیت را در ۱۶۵ کشور امضاکننده - از جمله ایران - فراهم می‌کند و سند مرجع مهمی در توسعه جهانی است. همچنین در اهداف ۲۰۳۰ برای توسعه پایدار به‌عنوان

یک سند بین‌المللی مهم اخیر، به صراحت روشن گردیده است که معلولیت نباید دلیل یا معیاری برای نقصان دسترسی به برنامه‌های توسعه و تحقق حقوق بشر باشد.

روسای دولت‌ها، نمایندگان بلندپایه نهادهای تخصصی سازمان ملل متحد و جامعه مدنی در سپتامبر ۲۰۱۵ گرد هم آمدند و در مجمع عمومی ملل متحد، دستور کار توسعه پایدار ۲۰۳۰ را تصویب کردند. این دستور کار که جایگزین اهداف توسعه هزاره شد، شامل ۱۷ هدف اصلی و ۱۶۹ هدف ویژه است که نقشه راه جامعه بین‌المللی را در زمینه توسعه پایدار برای پانزده سال آینده ترسیم می‌کند. (سازمان ملل متحد، ۱۳۹۵)

یکی از مهم‌ترین جهت‌گیری‌های مطرح در تدوین اهداف توسعه پایدار، توانمندسازی اقشار آسیب‌پذیر - شامل همه کودکان، جوانان، معلولان (که بیش از ۹۰ درصد آن‌ها در فقر به سر می‌برند)، مبتلایان به ویروس اچ‌آی‌وی/ایدز، سالمندان، افراد بومی، پناهندگان، بی‌خانمان‌ها و مهاجران بوده است. در آرمان یازدهم توسعه پایدار این سند، به موضوع مورد بحث این مقاله بیش از پیش پرداخته شده است؛ هدف اصلی یازدهم چنین می‌گوید: «تبدیل شهرها و سکونتگاه‌های انسانی به مکان‌های همه‌شمول، امن، مقاوم و پایدار» و یکی از شاخص‌های رسیدن به آن، «شاخص ۱۱ - ۲ - ۱ نسبت دسترسی آسان مردم به حمل و نقل همگانی بر اساس جنسیت، سن و افراد دارای معلولیت» است. (United Nations, 2016)

در ایران در سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۰ از جمعیت ۷۵ میلیونی کشور، جمعیت دارای حداقل یک نوع معلولیت (نابینا، ناشنوا، اختلال در گفتار و صدا، قطع دست، نقص پا، نقص تنه، اختلال ذهنی) یک میلیون نفر ذکر شده است که ۹۴۰۰۰ نفر آنان ساکن تهران و ری هستند. (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۱) با وجود جنگ تحمیلی ۸ ساله و تصادفات بسیار بالای جاده‌ای در ایران، پیش‌بینی می‌شد که آمار جانبازان و معلولان به‌جا مانده از این حوادث رقم بالاتری از معلولیت را در کشور باعث شود اما بررسی دلایل پایین بودن آمار رسمی معلولیت در ایران نیاز به پژوهش مستقلی در تعاریف آماری معلولیت در ایران و جهان دارد.

در سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران بر مناسب‌سازی بناها و مراکز خدمات عمومی، معابر شهری، مراکز اداری، تفریحی و ورزشی و وسائط نقلیه عمومی با وضعیت جسمی جانبازان و ناتوانان جسمی حرکتی، منطبق بر معیارهای مطلوب تأکید شده است. (سیاست‌های کلی نظام در امور «ترویج و تحکیم فرهنگ ایثار و جهاد و ساماندهی امور ایثارگران»، ۱۳۸۹) در ماده دوم قانون جامع حمایت از حقوق معلولان و تبصره‌های آن به ضرورت مناسب‌سازی محیط و وظایف ارگان‌های مختلف در این زمینه پرداخته شده است به طوری که وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و مؤسسات و شرکت‌های دولتی و نهادهای عمومی و انقلابی موظف‌اند جهت طراحی، تولید و احداث ساختمان‌ها و اماکن عمومی و معابر و وسایل خدماتی به نحوی عمل نمایند که امکان دسترسی و بهره‌مندی معلولان همچون افراد عادی فراهم گردد. (قانون جامع حمایت از حقوق معلولان، ۱۳۸۳) در بخش راهبردهای طرح راهبردی - ساختاری (جامع) شهر تهران ضمن تأکید بر توجه برنامه‌ها و طرح‌های شهری تهران به مشکلات کم‌توانان و ناتوانان جسمی حرکتی، شهرداری تهران موظف شده است در یک برنامه زمانی میان‌مدت نسبت به تهیه طرح موضوعی ساماندهی و مناسب‌سازی شهر تهران برای حرکت جانبازان و معلولان اقدام نماید. (کمانرودی کجوری، ۱۳۸۹)



بیان مسئله

مدیریت شهری تهران با افزایش آلودگی‌ها و ترافیک، برای حل مشکلات به ایجاد شبکه حمل و نقل ریلی زیرزمینی شهری (مترو) روی آورد و تاکنون در کلان‌شهر تهران و حومه نزدیک به ۱۰۰ ایستگاه مترو افتتاح شده است که روزانه حدود دو میلیون مسافر را جابجا می‌کند (شرکت بهره‌برداری راه آهن شهری تهران و حومه، ۱۳۹۵) و چند خط دیگر با ده‌ها ایستگاه در حال ساخت است. از آنجایی که حمل و نقل عمومی مترو ارزان‌ترین، سریع‌ترین، پاک‌ترین و ایمن‌ترین شکل حمل و نقل در شهرهای جهان است، لزوم دسترسی برابر همگان - با هر سن و جنس و شرایط جسمی - به آن اهمیتی دوچندان می‌یابد. در ایستگاه‌های مترو مواردی می‌بایست رعایت شود از جمله توجه به اختلاف سطح ورودی‌های قطار شهری، استانداردهای آسانسورها، راهروهای گذر، علائم کف و هشدار، گیت‌ها و بلیط فروشی، فضای سکوی ایستگاه‌ها، اتصال بین عرشه سکوی ایستگاه و داخل واگن، و تمهیدات داخل واگن. مطالعه پیش رو به دنبال پاسخ به این پرسش ضروری است که با توجه به ضوابط موجود در ایران، ایستگاه‌های متروی تهران تا چه حد پذیرای حضور افراد دارای معلولیت و دسترسی آنان به خدمات حمل و نقلی عمومی است.

روش انجام تحقیق

روش انجام این تحقیق، توصیفی - تحلیلی از طریق بازدید میدانی و بررسی موردی بوده است؛ مشاهده تفصیلی ابعاد «ایستگاه‌های متروی» تحت مطالعه و تفسیر مشاهده‌ها مبتنی بر پرسشنامه (چک‌لیست) محقق ساخته براساس ضوابط مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مبنای کار بوده است. در این تحقیق، ۷۷ ایستگاه متروی واقع در محدوده مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران انتخاب شدند و داده‌ها از طریق بازدیدهای میدانی، مشاهدات و بررسی‌های جداگانه محیط، محصول، خدمات و امکانات سامانه متروی تهران جمع‌آوری شده‌اند. سپس این اطلاعات در ارتباط با هر ایستگاه به صورت مجزا با استفاده از چک‌لیست استانداردهای مناسب‌سازی (استخراج در کارگروه انجمن باور بر اساس ضوابط مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران) در پلتفرم آنلاینی که به همین منظور توسط محقق ساخته شده است وارد دسته‌بندی شد و مورد تحلیل و ارزیابی دقیق قرار گرفت.

وجود یا عدم وجود سرویس بهداشتی مناسب، در ارزیابی دسترسی به کاربری اصلی مترو لحاظ نشد ولی مصداق‌های استثنایی مثبت آن ذکر شد. همچنین اختلاف سطح حداکثر دو سانتیمتر مجاز در ضوابط، در بسیاری موارد - از جمله در ورودی‌ها - دقیق رعایت نشده بود که به منظور ارزیابی واقع‌بینانه، امتیاز دسترسی دشوار با لحاظ کردن ۳ تا ۱۰ سانتیمتر اختلاف سطح و احتمال نیاز به کمک در تردد فرد معلول لحاظ گردید.

پیش از این اطلاعات جامع و مکتوب و به‌روزشده در این موضوع در دسترس نبود. اطلاعات دسترس‌پذیری اماکن بیشتر به صورت تجربیات شخصی و بدون کار تخصصی و به صورت شفاهی منتقل می‌شد. سازمان بهزیستی استان تهران در سال ۱۳۸۸ فهرستی از مکان‌ها و فضاهای دارای اولویت

مناسب‌سازی تهیه کرد که توصیه‌هایی برای دسترسی (وجود رمپ و پله، آسانسور و...) را بررسی کرده است. (بهزیستی، ۱۳۸۸) کارهای پراکنده‌ای هم در شهرداری مناطق صورت گرفته است اما اطلاعات جامع و تدوین شده‌ای که در اختیار عموم مردم باشد، وجود نداشت. نیاز به شناسایی و معرفی سازمان یافته اماکن دسترس پذیر چند بار در سطوح مختلف تصمیم‌گیری مطرح شده ولی به نتیجه نرسیده بود.

با چنین پیش‌زمینه‌ای پروژه شناسایی اماکن مناسب‌سازی شده برای افراد دارای معلولیت در سال ۱۳۹۳، برای اولین بار به صورت جامع، توسط انجمن باور آغاز شد و در سال ۱۳۹۴ به شکل وبسایت بانک اطلاعات مناسب‌سازی (بام) و سامانه اطلاعات مکانی مبتنی بر وب در دسترس قرار گرفت و مطالعات آن هنوز ادامه دارد. گستره این مطالعات، شامل مجموعه‌ای از بررسی‌ها در حوزه اماکن عمومی و فضاهای شهری و خدمات اداری و خدماتی، بهداشتی و درمانی، تجاری، تفریحی و ورزشی، گردشگری، حمل و نقل، فرهنگی و مذهبی است. علت انتخاب کاربری حمل و نقل و ایستگاه‌های مترو برای مطالعه حاضر، اهمیت حیاتی آن در چرخه سفر و جابجایی ارزان، سریع و ایمن فرد کم‌توان جسمی از محل زندگی یا کار به هر کاربری محتمل دیگری است.

پس از جمع‌آوری داده‌ها و بررسی و پردازش آن‌ها، ایستگاه‌های دسترس پذیر متروی تهران در وبسایت پروژه به آدرس www.monasebsazi.com/metro معرفی شد و نتایج مطالعه در قالب نقشه مناسب و قابل استفاده منتشر گردید.

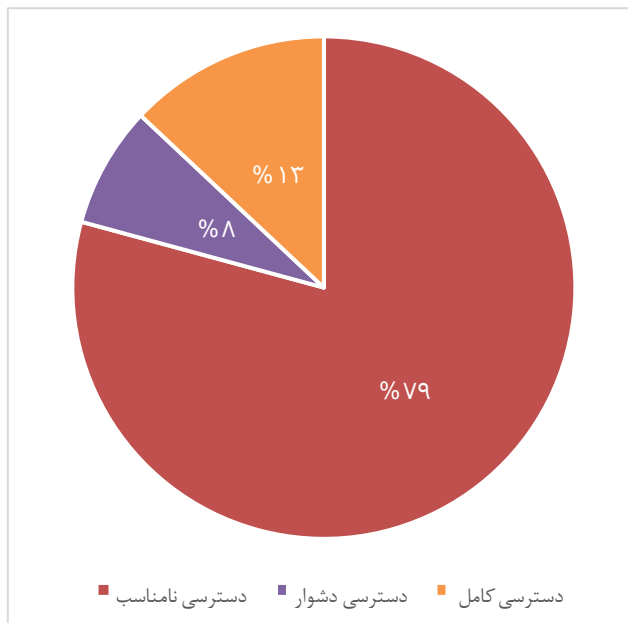
نتایج

در چک‌لیست‌های ارزیابی مناسب‌سازی ایستگاه‌های مترو، به خصوص این موارد مورد تأکید قرار گرفت:

- در محدوده ۱۰ متری ورودی، از خیابان به پیاده‌رو دسترسی دارد؟
- حداقل یک ورودی دسترس پذیر دارد؟
- رمپ دارد؟
- آسانسور دارد؟
- امکان استفاده از کاربری اصلی را دارد؟
- امکان دسترسی از ورودی به سرویس بهداشتی دارد؟
- سرویس فرنگی دارد؟

از ۷۷ ایستگاه متروی بازدید شده، ۶۱ مورد نامناسب و برای افراد دارای معلولیت غیرقابل دسترس تشخیص داده شد. ۶ ایستگاه دسترسی دشوار و ۱۰ ایستگاه دسترسی کامل داشتند. (نمودار ۱) سرویس بهداشتی مناسب تنها در دو ایستگاه قابل دسترس بود.

اختلاف سطح، پله‌های ورودی ایستگاه‌ها، آسانسورهای معیوب و آسانسورهای سالم اما غیرفعال، عدم وجود یا خرابی خط زرد راهنما و هشدار نابینایان و کم‌بینایان (تصویر ۶)، عدم وجود گیت معلولان و مسدود بودن بعضی ورودی‌ها در هنگام بازدید، بیشترین موانع دسترس پذیری مشاهده شده هستند.



نمودار ۱- میزان دسترس‌پذیری ایستگاه‌های متروی بازدید شده (مأخذ: محاسبات نگارنده از نتایج پروژه شناسایی اماکن مناسب‌سازی شده)

بحث و نتیجه‌گیری

در شهر تهران فضاهای تقریباً قابل استفاده برای افراد دارای معلولیت کم نیستند اما به دلیل عدم اطلاع‌رسانی، این فضاها مورد استفاده افراد با کم‌توانی‌های جسمی قرار نمی‌گیرند. اگر معرفی دقیقی از این خدمات و میزان دسترسی و استفاده از آن‌ها برای افراد دارای معلولیت باشد، هم امکان مراجعه به آن فضاها افزایش می‌یابد و هم جامعه از نیروی بالقوه این افراد، که به دلیل شرایط نامناسب گوشه‌گیر شده‌اند، استفاده می‌کند.

با وجود تأکیدات قانونی و اسناد فرادست، و برنامه‌های شهرداری و شرکت بهره‌برداری راه آهن شهری تهران و حومه، شاخص دسترسی افراد دارای معلولیت به حمل و نقل عمومی در تهران به خصوص قطار شهری (مترو)، قابل قبول و راضی‌کننده نیست. چنانچه در این تحقیق مشاهده گردید، قابلیت دسترس‌پذیری ۷۹ درصد ایستگاه‌های متروی مورد مطالعه در وضع موجود در هنگام بازدید، مناسب ارزیابی نشدند.

با توجه به زیرساخت‌های مناسب در این حوزه، پیشنهادات زیر برای افزایش دسترسی خدمات حمل و نقل عمومی شهری و مترو مطرح می‌شوند:

۱. اولویت دادن به بهره‌برداری از آسانسورهای موجود ولی غیرفعال و نیز تعمیر آسانسورهای معیوب ایستگاه‌ها
۲. اجرای پروژه‌های موضعی، برای رفع موانع محیطی و نقصان‌های موجود بر اساس ضوابط

مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری

۳. بهبود شاخص توسعه پایدار شهری «نسبت دسترسی آسان مردم به حمل و نقل همگانی بر اساس جنسیت، سن و افراد دارای معلولیت» در برنامه‌های میان‌مدت و بلندمدت تهران

منابع:

۱. پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۳۸۹). مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری. تهران: انتشارات شهیدی.
۲. سازمان بهزیستی استان تهران. (۱۳۸۸). لیست مکان‌ها و فضاهای دارای اولویت جهت مناسب‌سازی.
۳. سازمان ملل متحد. (۱۳۹۵). دگرگون ساختن جهان ما: دستور کار ۲۰۳۰ برای توسعه پایدار. تهران: کمیسیون ملی یونسکو.
۴. سیاست‌های کلی نظام در امور «ترویج و تحکیم فرهنگ ایثار و جهاد و ساماندهی امور ایثارگران». (۱۳۸۹). بازیابی از پایگاه اطلاع‌رسانی دفتر حفظ و نشر آثار حضرت آیت‌الله‌العظمی سید علی خامنه‌ای: <http://farsi.khamenei.ir/news-content?id=11265>
۵. شرکت بهره برداری راه آهن شهری تهران و حومه. (۱۳۹۵). رتبه مترو تهران در متروهای جهان، آسیا، خاورمیانه در سال ۲۰۱۶. بازیابی از <http://metro.tehran.ir/default.aspx?tabid=272&cid=38>
۶. ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد معلول جسمی حرکتی. (۱۳۹۲). تهران: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی.
۷. قانون جامع حمایت از حقوق معلولان. (۱۳۸۳). بازیابی از مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی ایران: <http://rc.majlis.ir/fa/law/show/94044>
۸. کمانرودی کجوری، موسی. (۱۳۸۹). آسیب‌شناسی ساختاری مدیریت توسعه شهری تهران با تأکید بر مناسب‌سازی فضاهای شهری برای معلولان. مدیریت شهری، ص. ۹۹ - ۱۱۴.
۹. مرکز آمار ایران. (۱۳۹۱). سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۰. تهران: ریاست جمهوری، معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی مرکز آمار ایران.
10. The World Bank Group. (2016). *Disability Overview*. Retrieved from <http://www.worldbank.org/en/topic/disability/overview>
11. United Nations. (2016, March). *Disability in the SDGs Indicators*. Retrieved from <http://www.un.org/disabilities/documents/2016/SDG-disability-indicators-march-2016.pdf>