

الگوی شهرسازی با رویکرد مناسب‌سازی معابر عمومی و سیستم حمل و نقل عمومی در تردد معلولان و جانبازان با رویکرد امکان‌سنجی و آینده پژوهی

بشری تیموری
کارشناس ارشد اقتصاد

فیروزه رضایی
کارشناس ارشد معماری

۱-مقدمه:

طرح‌هایی که با رویکرد آینده پژوهی تنظیم می‌شوند با هدف داشتن جامعه آرمانی مورد تحلیل و ارزیابی قرار می‌گیرند. پیشرفت دانش و تکنولوژی منجر به ایجاد امکانات رفاهی در آینده می‌شود. اما اصلاح ساختارهای نامناسب کنونی در فضای شهری نیز ضروری است. برنامه‌ریزی صحیح در خصوص میزان نسبی هزینه‌های جاری، هزینه‌های عمرانی و هزینه‌های انتقالی در بودجه سالیانه و همچنین تسلط به روش‌های جذب سرمایه‌گذاری و تأمین منابع مالی طرح‌های عمرانی، سبب تسریع در روند مناسب‌سازی خواهد شد که منجر به فراهم شدن امکان بهره‌برداری به موقع زیرساخت‌های عمرانی است. لذا حل مشکل فضای غیراستاندارد محیط شهری در فرآیند بودجه‌بندی باید مد نظر سیاست‌گذاران باشد. بدون شک اتلاف منابع در آمدی در بودجه و اسراف و تبذیر در نحوه مصارف اعتبارات، روند مناسب‌سازی را به تأخیر می‌اندازد که بیانگر توسعه نیافتگی و عدم کارایی است. برنامه‌ریزی شامل دو بخش کوتاه‌مدت و بلندمدت می‌باشد. اصلاح ساختارهای نامناسب کنونی در فضای شهری با برنامه‌ریزی کوتاه‌مدت امکان‌پذیر است. اما ایجاد امکانات رفاهی و دسترسی به محیط شهری ایمن و استاندارد برای تردد معلولان و فراهم شدن سیستم حمل و نقل پیشرفته با استفاده از تکنولوژی در حیطه برنامه‌ریزی بلندمدت قابل اجرا است. دسترسی معلولان به تجهیزات شهری اعم از مناسب‌سازی معابر عمومی، فراهم شدن امکانات و تسهیلات در رفت و آمد، برنامه‌ریزی راهبردی جهت توسعه سیستم حمل و نقل عمومی، ایجاد بسترهای مناسب در راستای بهینه‌سازی فرآیند مدیریت شهری، اجرایی شدن ضوابط و مقررات بهسازی و نوسازی ساختمان‌ها، اماکن عمومی، محدوده پارک‌ها و فضای سبز، خیابان‌ها، پیاده‌روها، ایستگاه‌ها، اماکن تفریحی- ورزشی، مراکز خدماتی از قبیل دانشگاه‌ها، پژوهشگاه‌ها، بیمارستان‌ها و مراکز درمانی، مطب پزشکان، داروخانه‌ها، مراکز

آموزشی، مراکز خرید و به طور کلی مبادرت به فرهنگ‌سازی به منظور برخورداری از خدمات شهری برای تمام اقشار جامعه در فضای اصولی شهرسازی و اجرایی شدن طرح‌های زیربنایی و عمرانی، با محوریت دارا بودن جامعه آرمانی مد نظر صاحب‌نظران می‌باشد. لذا شهرسازی یکی از ارکان توسعه ملی و منطقه‌ای محسوب می‌شود. دستیابی معلولان در جهت رسیدن به استقلال نسبی و تساوی فرصت‌ها در راستای تحقق عدالت اجتماعی لزوم برخورداری از الگوی مناسب در شهرسازی را به‌عنوان یکی از شاخص‌های توسعه اقتصادی آشکار می‌سازد. استقلال فردی به مفهوم قابل دسترس بودن محیط‌های فیزیکی برای به‌طور مستقل و بدون کمک دیگران است. بدون تردید طراحی الگوی مناسب‌سازی که یکی از اهداف بلندمدت سیاست‌گذاری و خط و مشی دولت‌هاست، در حیطه اقتصاد هنجاری^۱ قابل ارزیابی می‌باشد. رعایت ملاحظات اقتصادی در چارچوب بایدها و نبایدها یکی از الزامات اساسی نیل به توسعه پایدار محسوب می‌شود. بسترسازی فرهنگی یک اقدام زیربنایی برای موفقیت صاحب‌نظران حوزه‌های اقتصاد، برنامه‌ریزی شهری و معماری در طراحی الگوی مناسب شهری است. تلفیق کاربردی علوم مهندسی با علوم اجتماعی، لزوم امکان‌سنجی طرح‌های توسعه‌ای را صریحاً مورد ارزیابی قرار می‌دهد. براین اساس میزان برخورداری از سطح فرهنگ عمومی در جامعه یکی از شاخص‌های توسعه اقتصادی محسوب می‌شود. زیرا برخورداری از سطح نسبی فرهنگ جزء لاینفک مناسب‌سازی می‌باشد. در این راستا نگرش و نگاه اقلیتی به جامعه معلولان باید اصلاح شود و این اصلاح نگرش در جامعه به‌عنوان یک ارزش اجتماعی نهادینه و درونی شود. لذا در بررسی‌های پژوهشی لزوم توجه به ایجاد زیرساخت‌های فرهنگی به‌عنوان یک رکن اساسی عنوان شده است چرا که مناسب‌سازی معابر عمومی فقط مختص معلولان نیست. به وضوح، روشن است که پشتوانه موفقیت در اقدام به مناسب‌سازی، ایجاد تغییر نگرش به کل جامعه هدف شامل معلولان، از کارافتادگان، جانبازان، سالمندان، زنان و کودکان را در راستای فرهنگ‌سازی، الزامی می‌سازد. لذا در سنجش میزان برخورداری نسبی از شاخص‌های توسعه اقتصادی با نهادینه شدن و تلاش برای برنامه‌ریزی و اجرا کردن تعابیری از قبیل فرهنگ ترافیکی، فرهنگ حمل و نقل عمومی، فرهنگ زیباسازی شهری و قادر به ارزیابی خواهیم بود. قطعاً مناسب‌سازی معابر عمومی برای اقلیتی مد نظر است که با نوعی محدودیت در تردد و رفت و آمد مواجه‌اند. تحقق اهداف توسعه پایدار در برخورداری از یک جامعه آرمانی برای معلولان به همکاری و تعامل تمام نهادهای دولتی و دستگاه‌های اجرایی با بخش خصوصی و بخش تعاونی بستگی دارد. در واقع همکاری و مساعدت بین دولت، بخش خصوصی و بخش تعاونی، با اقدامات اساسی در راستای تحقق کارایی و بهینه‌سازی فرآیند توانبخشی، تکمیل می‌گردد.

توانبخشی در سه بخش تعریف می‌شود. "توانبخشی پزشکی"، "توانبخشی حرفه‌ای" و "توانبخشی اجتماعی". (کمانرودی کجوری، ۱۳۸۹)

تمامی کارشناسان و متخصصین معماری و شهرسازی، عمران، اقتصاد، مدیریت، جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، مهندسی پزشکی، مهندسی طراحی صنعتی، کاردرمانی و فیزیوتراپی و.... باید در این تعامل نقش

1. Normative Economic.

اثر بخشی داشته باشند و فرآیند توانبخشی را به بهترین نحو عملی سازند. حوزه توانبخشی پزشکی با نقش بارز متخصصین و کارشناسان فیزیوتراپی و کاردرمانی در این فرآیند سهیم است. حوزه توانبخشی حرفه‌ای با ایفای نقش متخصصین و کارشناسان مهندسی پزشکی در گرایش‌های بیو الکترونیک، بیومتریال و بیومکانیک و همچنین کارشناسان مهندسی طراحی صنعتی نقش اثربخش خود را به اثبات می‌رساند. حوزه توانبخشی اجتماعی نیز با حضور متخصصین و کارشناسان معماری و شهرسازی، عمران، جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، اقتصاد و مدیریت در فرآیند مناسب‌سازی تکمیل می‌گردد. اما از میان سه حوزه توانبخشی مذکور، حوزه توانبخشی اجتماعی مهم‌ترین نقش را ایفا می‌کند. زیرا گسترده‌ترین بخش را در توانمندسازی معلولانعهده‌دار است و شامل ملاحظات اقتصادی طرح‌های توسعه شهری است که از لحاظ امکان‌سنجی و آینده پژوهی مورد تأیید کارشناسان مدیریت و اقتصاد باشد. همچنین فراهم کردن تجهیزات مورد نیاز در راستای مناسب‌سازی معابر و محیط شهری توسط کارشناسان معماری و شهرسازی، به گونه‌ای که معلولان و جانبازان قادر باشند آزادانه و بدون احساس خطر به انجام مسئولیت‌های اجتماعی خود بپردازند، به عهده حوزه توانبخشی اجتماعی است.

۲- بیان مسئله:

هدف از مناسب‌سازی فراهم شدن امکان امنیت و برخورداری از فضای ایمن و بدون خطر برای معلولان است، که به طور مستقل قادر باشند در محیط پیرامون به انجام فعالیت‌های اجتماعی بپردازند. بدون تردید استفاده از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های بالقوه معلولان در جامعه طی فرآیند مناسب‌سازی عملی می‌شود. برخی از معلولان دارای توانمندی‌های علمی فوق‌العاده‌ای هستند، اما برای نقش‌آفرینی و حضور مؤثر در جامعه و مشارکت در فعالیت‌های اجتماعی، با فضای غیر ایمن و نامناسب شهری و مشکلات رفت و آمد مواجه‌اند. از این لحاظ فرآیند مناسب‌سازی فرآیندی مقطعی نیست، بلکه فرآیندی ضروری و همیشگی است. یکی از الزامات قطعی در برنامه‌ریزی کوتاه‌مدت، اختصاص بخشی از اعتبارات عمرانی در بودجه به امر مناسب‌سازی است که باید در دستورالعمل‌ها گنجانده شود و زمینه اجرای آن بدون اتلاف وقت فراهم گردد. هر چند ضوابط فنی مربوط به مناسب‌سازی در چارچوب معین طبق آیین‌نامه‌ها بیان شده است، اما اجرای آن به دست فراموشی سپرده شده است. حتی بعضاً در مراسم تجلیل از پیشکسوتان عرصه‌های علمی، فرهنگی، هنری، به‌عنوان چهره‌های ماندگار، جانبازان یا معلولان موفق، فضای سالن برای حضور این افراد مناسب نیست. هنگامی که در یک همایش از فرد معلول به‌عنوان یک فرد موفق دعوت بعمل می‌آید و از ایشان دعوت می‌شود که با صندلی چرخدار یا عصای زیر بغل برای تحویل گرفتن لوح تقدیر در جایگاه حضور یابد. سؤال این جاست که مناسب‌سازی جایگاه صورت گرفته است؟ فرد معلول چگونه باید با صندلی چرخدار از پله‌ها بالا رود و در جایگاه برای اهدای لوح تقدیرش در مقابل چشمان مخاطبان حضور یابد؟ آیا برای تقویت اعتماد به نفس و حفظ ارزش‌های انسانی وی تدبیری اندیشیده شده است که بدون کمک دیگران و به‌طور مستقل در جایگاه حضور یابد؟ فرد پیشکسوت که به‌عنوان چهره ماندگار شناخته شده است یا فرد جانباز که اسوه فداکاری و نمادی از صبر و استقامت می‌باشد، آیا در مراسم تجلیل هم

باید منتظر کمک دیگران برای بالا رفتن از پله‌های جایگاه باشد؟ آیا پله‌های درب ورودی دانشکده، که دانشجوی پر تلاش در عرصه علمی را آزار می‌دهد باید به همان شکل باقی بماند و این فرد با اراده، باید هر روز منتظر بماند تا دیگران به او در بالا رفتن یا پایین آمدن از پله‌ها کمک کنند؟ اگر مناسب‌سازی به تأخیر افتد، هزاران سؤال دیگر همچنان بی‌جواب خواهد ماند. بنابراین اقدامات اساسی جهت احیای امر مناسب‌سازی در راستای تحقق عدالت اجتماعی، یکی از اهداف دولت‌هاست.

به‌طور کلی مناسب‌سازی فضای شهری برای معلولان از دو جهت بررسی می‌شود:

۱- مناسب‌سازی معابر و خیابان‌ها، اماکن عمومی و ساختمان‌ها.

۲- مناسب‌سازی سیستم حمل و نقل شهری. (ف غفوریان، ۱۳۹۰)

در تقسیم‌بندی معلولان جسمی به دو گروه حسی - حرکتی و جسمی حرکتی در می‌یابیم که لزوم توجه به رفع نیاز اولیه و اساسی معلولان در برخورداری از فضای مناسب شهری جهت تسهیل در رفت و آمد مهم‌ترین بخش سیاست‌گذاری دولتمردان را در برنامه‌های توسعه اقتصادی به خود اختصاص می‌دهد. این دسته از افراد جامعه اعم از نابینایان^۱، کم بینایان^۲، ناشنویان^۳ (حسی - حرکتی)، افراد دچار ضایعه نخاعی، افراد دچار ضایعه مادرزادی فلج مغزی^۴ یا CP (جسمی - حرکتی)، به فراخور نیاز باید از فضای مناسب شهری و محیط پیرامون مانند سایر افراد جامعه بهره‌مند شوند. معلولان و جانبازان حسی حرکتی و جسمی حرکتی، سالمندان مواجه با آسیب‌های سکت و کم توانی جسمی، از کارافتادگان، کودکان، زنان باردار، بیمارانی که از دردهای مزمن کمر و زانو رنج می‌برند، بیماران مبتلا به ام-اس، بیماران خاص، بیماران مبتلا به پوکی استخوان (که اغلب میانگین سنی این افراد پایین است)، گروه‌هایی هستند که در تردد مسیرهای غیراستاندارد و پرترافیک شهری با خطر جدی مواجه‌اند. علاوه بر این نوزادان و کودکانی که برای حمل و نقل آن‌ها از کالسکه استفاده می‌شود یا نوزادانی که در آغوش مادران برای عبور از معابر و خیابان‌ها با خطر جدی مواجه‌اند. لذا به اهمیت نیاز سنجی در زمینه مناسب‌سازی محیط شهری جهت پاسخگویی اصولی و منسجم به نیاز این گروه پی خواهیم برد. در بسیاری از موارد مشاهده می‌شود که مطب پزشکان متخصص ارتوپدی و جراحان استخوان و مفاصل در طبقه فوقانی ساختمان‌ها قرار گرفته است و فاقد امکانات رفاهی برای مراجعین و بیماران است. معلولانی که از صندلی چرخدار استفاده می‌کنند با مشکلاتی از قبیل حمل و نقل صندلی از لحاظ حجم، وزن و اشغال فضا در عبور از خیابان‌ها، معابر، دانشگاه‌ها، بیمارستان‌ها، سازمان‌ها و نهادهای اداری، استفاده از خدمات الکترونیکی بانک مانند دستگاه‌های خودپرداز، استفاده از حمل و نقل عمومی مانند تاکسی، اتوبوس، قطار، هواپیما و.... مواجه‌اند. نابینایان و ناشنویان هم برای حضور در جامعه با محدودیت‌های فراوانی رو برو هستند. همچنین افراد دچار ضایعه CP که با مشکل ساختاری از ناحیه یک یا هر دو پا و عدم تعادل در راه رفتن مواجه هستند، با توجه به نوع و شدت ضایعه به کمک عصای زیر بغل و یا بدون عصا راه می‌روند. این گروه هم در تردد و رفت و آمد محیط شهری با محدودیت‌هایی روبرو می‌باشند. بدون تردید معلولان نیز مانند سایر اقشار جامعه

1. The Sight less.
2. The Partially Sighted.
3. The Hearing Impaired.
4. Cerebral Palsy.

برای حفظ روحیه و کسب نشاط، نیاز به تفریحات سالم‌دارند و ترجیحاً برای گذراندن بخشی از اوقات فراغت خود به اماکن تفریحی و فضای سبز و پارک‌ها روی می‌آورند. اما این اماکن نیز مانند سایر حوزه‌های شهری، فاقد مناسب‌سازی است. بنابراین معلولان و جانبازان عوض این که در این فضای تفریحی فارغ از فکر کردن به مشکلات جسمی، در کنار خانواده نشاط روحی لازم را کسب کنند، در برخورد با محیط غیراستاندارد، مشکلات روحی آنان افزون می‌گردد و این رنج و درد خاموش را همیشه به همراه دارند. لذا به اجبار در فضای آپارتمان‌ها و محیط مسکونی محصور می‌شوند و ماندن در منزل را به حضور در اماکن تفریحی و محیط شهری ترجیح می‌دهند. کارشناسان مهندسی پزشکی و مهندسی طراحی صنعتی قادرند با ساخت تجهیزات پیشرفته کمک توانبخشی از قبیل ساخت انواع صندلی‌های چرخدار الکتریکی و مکانیکی سبک با قابلیت حمل و نقل آسان و تنظیم در تمام ابعاد طولی و عرضی و امکان تنظیم درجه چرخش و سرعت مناسب در سطوح صاف یا شیب‌دار که مجهز به سیستم بالابر جهت استفاده در محیط‌های آپارتمانی، محیط‌های رسمی اداری و دانشگاهی و بیمارستانی و حمل و نقل عمومی درون شهری و برون شهری برای افراد ضایعه نخاعی و همچنین ساخت عصای مجهز به سیستم حس‌گر برای نابینایان، ساخت دوربین حس‌گر با قابلیت تنظیم جهت برای ناشنویان ساخت روبات‌های کمکی و بریس‌های الکتریکی و سیستم‌های بالابر جهت تقویت تعادل در راه رفتن یا بالارفتن از پله برای سالمندان و افرادی که دچار ضایعه مادرزادی فلج مغزی هستند، در رفع بخشی از مشکلات مؤثر خواهد بود. حتی کارشناسان مهندسی طراحی صنعتی قادر خواهند بود با طراحی لوازم خانگی که با شرایط معلولان سازگار باشد، نقش بسزایی ایفا کنند. طراحی و ساخت جاروبرقی، اجاق گاز، سبک‌سازی مبلمان منزل، نمونه‌هایی از این تولیدات در آینده جهت مناسب‌سازی منازل است. زیرا برخی از وسایل خانگی مذکور طبق طراحی کنونی برای استفاده معلولان مناسب نیست. صراحتاً دستیابی به توسعه پایدار در گرو برخورداری از سطح نسبی رفاه در جامعه و برخورداری از امکانات رفاهی است. با این تفاسیر توانمندسازی معلولان از طریق فراهم کردن وسایل کمک توانبخشی نمی‌تواند به اندازه مناسب‌سازی معابر عمومی و فراهم کردن تجهیزات حمل و نقل عمومی جهت تسهیل در رفت و آمد معلولان و از کارافتادگان و جانبازان و سالمندان مؤثر باشد. یعنی نقش بارز توانبخشی اجتماعی در رسیدن به استقلال معلولان برای انجام فعالیت‌های روزمره، نسبت به توانبخشی حرفه‌ای غیرقابل انکار است و برای توانمندسازی معلولان توجه به کارکردهای توانبخشی اجتماعی از اولویت و اهمیت بسزایی برخوردار است. به‌عنوان نمونه برای یک معلول، نصب نرده در محل پله‌های ساختمان دارای کارایی و اثربخشی بیشتری نسبت به استفاده از بریس الکتریکی جهت تسهیل در رفت و آمد و بالا رفتن از پله‌های ساختمان است. زیرا یقیناً امکان دسترسی و استفاده همیشگی از بریس الکتریکی برای معلول مورد نظر فراهم نیست. ولی کمک گرفتن از نرده برای بالا رفتن از پله‌ها، راحت و امکان‌پذیر است و معلول را قادر می‌سازد که به‌طور مستقل و بدون کمک خانواده از پله‌ها با امنیت کامل بالا و پایین برود.

اقدامات لازم جهت مناسب‌سازی معابر شامل نصب چراغ‌های اتوماتیک مجهز به سیستم حس‌ی، تصویری یا صوتی در معابر پرخطر و پرتراфик و نصب و تعبیه هر نوع علائم تصویری در کنار علائم

هشداردهنده صوتی جهت استفاده نابینایان و ناشنوایان، نصب دستگاه گویا در اتوبوس‌های درون شهری و برون شهری برای نابینایان و کم‌بینایان، که مسیرها را به آن‌ها اعلام نماید. همچنین فراهم شدن امکاناتی مانند صندلی اختصاصی برای نابینایان و ناشنوایان در اتوبوس‌ها، فراهم کردن امکان راه رفتن بر روی انواع سنگ فرش‌ها با استفاده از دستگاه‌های مخصوص تراش برای صاف کردن سطح سنگ فرش‌های غیراستاندارد جهت سهولت در راه رفتن، به کار بردن مصالح غیر لغزنده در کف معابر و پیاده‌روها که بر اثر تماس با کفش، عصاره، چرخ‌های صندلی چرخدار و نظایر آن، اصطکاک و ایمنی لازم را برای افراد تأمین نماید. امکان برخورداری از نور کافی برای تمام خیابان‌ها، معابر و پیاده‌روها و همچنین تفکیک محل‌هایی برای عبور کودکان جهت جلوگیری از تصادفات در شب و فراهم شدن تسهیلاتی برای رانندگان درون شهری در جابجایی مسافر ضروری است. زیرا بخشی از وقوع تصادفات در شب، مربوط به عدم نور کافی در معابر عمومی می‌باشد. امکان بهره‌مندی از فضای ایمن و مناسب جهت تسهیل در رفت و آمد زنان باردار در خیابان‌ها و معابر و همچنین افرادی که از کالسکه برای حمل و نقل نوزادان و کودکان استفاده می‌کنند. ایجاد امکان برخورداری از محیطی ایمن برای مادرانی که نوزادان خود را در عبور از معابر و جدول بندی‌ها یا مراکز درمانی و سایر مکان‌ها به آغوش می‌گیرند و بعضاً برای عبور از این معابر با مشکل مواجه‌اند. تصور کنید این مشکل در مورد نوزادان و کودکانی که پدر یا مادرشان با نوعی نقص جسمی مواجه است، چندین برابر یک فرد سالم است. افراد معلول در شرایطی مجبور می‌شوند همراه کودک خود از این معابر پرخطر که مناسب‌سازی نشده‌اند، عبور کنند. بنابراین درمی‌یابیم که فواید مناسب‌سازی برای بهره‌مندی تمام اقشار جامعه است. اما صریح و واضح است که ایجاد یک محیط شهری با دارا بودن معابر مناسب و استاندارد یکی از حقوق اولیه معلولان به شمار می‌آید. بدون تردید معلولان هم مانند سایر اقشار جامعه حق دارند با حفظ ارزش‌های انسانی و به دور از فضای ترحم جهت انجام فعالیت‌های روزمره و رفع نیازهای اولیه به آسانی در یک محیط شهری ایمن با دیگران تعامل برقرار کنند. رفتن یک فرد معلول به مراکز خرید جهت رفع نیاز اولیه نباید به دغدغه اصلی وی تبدیل شود. بلکه باید به راحتی و بدون این که خطر تصادف یا هر خطر دیگری او را تهدید کند، به مراکز خرید مراجعه کند. مادری را در نظر بگیرید که با نوعی نقص جسمی مواجه است و در شرایطی فرزند خردسالش در اثر سرماخوردگی و ویروسی دچار عارضه تب شده است و به دلیل فضای نامناسب معابر شهری و سیستم حمل و نقل غیر اصولی قادر نیست مانند سایر مادران، فرزند خردسالش را به موقع به مراکز درمانی ارجاع دهد. اگر فرزند خردسالش در اثر شدت تب دچار تشنج شود، مسئولیت پاسخگویی به این مادر و کودک خردسال با تمام کسانی است که مناسب‌سازی را در حاشیه قرار داده‌اند و به طور جدی پیگیری نمی‌کنند. جامعه‌ای که این امکان را برای فرد معلول فراهم نسازد، که آزادانه در محیط شهری به رفع نیازهای اولیه بپردازد، بدون تردید از سطح کمی و کیفی شاخص‌های توسعه اقتصادی برخوردار نیست. در مبانی علم اقتصاد به صراحت عنوان شده است که یکی از شاخص‌های کیفی توسعه اقتصادی توجه به مفهوم عزت نفس و ایجاد اعتماد به نفس برای دستیابی به استقلال و خودکفایی کشورها و قطع وابستگی از سایر ملل و گسترش فرهنگ خوداتکایی است. با این تفسیر فراهم شدن امکان لازم برای تقویت روحیه اعتماد به نفس علاوه بر این که یکی از مفاهیم عمیق در علوم شناختی و روانشناسی است، یکی از شاخص‌های دستیابی به

توسعه اقتصادی هم محسوب می‌شود. به وضوح روشن است تا زمانی که فرد معلول برای عبور از معابر و خیابان‌ها دچار مشکل می‌باشد و نیاز به کمک دیگران با نگرش ترحم آمیز دارد، تحقق این شاخص زیربنایی توسعه اقتصادی در جامعه یعنی برخورداری از اعتماد به نفس امکان‌پذیر نیست. زیرا عبور از معابر غیرایمن و پرترافیک، سلامتی فرد معلول را با خطر وقوع تصادف‌ها و حوادث تهدید می‌کند، لذا تحقق اعتماد به نفس برای او دست نیافتنی خواهد بود. واقعیت این است که معلولان از اقبال کم درآمد جامعه هستند. بنابراین امکان خرید اتومبیل یا بعضاً رانندگی را ندارند و اغلب برای انجام کارهای روزمره پیاده‌روی در معابر شهر را ترجیح می‌دهند. اما هنگامی که که با معابر غیرایمن مواجه می‌شوند. ناگزیر همیشه باید برای عبور از معابر و خیابان‌ها از کسی کمک بگیرند. ایجاد مسیرهای مناسب برای عابران پیاده با جداسازی کامل پیاده‌روها و گذرگاه‌های عریض عابران پیاده از سطح سواره‌رو و همچنین ایجاد مسیرهای پیوسته برای عابران پیاده با حذف موانع موجود در پیاده‌روها از اقداماتی است که باید در اولویت قرار گیرد.

بنابراین همان گونه که بیان شد یکی از مشکلات عمده معلولان عبور از خیابان‌های پرترافیک است. مشخص کردن محدوده‌ای برای عبور معلولان با استفاده از خط‌کشی خیابان‌ها و معابر الزامی می‌باشد. نرده‌کشی معابر و خیابان‌ها برای جداسازی مسیرهای پرترافیک، ایجاد سطوح شیب‌دار در ورودی پل‌های هوایی، ایجاد سطوح مناسب در ورودی پایانه‌های مسافری، نصب دستگاه‌های خودپرداز یا ATM در ارتفاع مناسب جهت استفاده معلولانی که از صندلی چرخدار استفاده می‌کنند. نصب نرده در محل پله‌های ساختمان و همچنین نصب میله‌های بلند در محل دو لبه جدول بندی خیابان‌ها با توجه به بلندی دو لبه جدول به طوری که میله U شکل واژگون در دو لبه جدول بندی قرار گیرد و فرد معلول با دست گرفتن به میله قادر باشد از جدول بندی عبور کند. نصب این میله‌ها در معابر عمومی و ورودی پارک‌ها و فضای سبز، با رعایت ارتفاع به فواصل مناسبین دو لبه جدول‌ها برای معلولانی که با ضایعه مادرزادی فلج مغزی مواجه‌اند و با عصا یا بدون عصا راه می‌روند، ضروری است. زیرا بالا رفتن از پله و عبور از جدول بندی خیابان‌ها حتی برای معلولان جسمی حرکتی که در راه رفتن نیاز به عصا ندارند نیز مشکل است. این افراد هر چند از عصا یا وسیله کمکی در راه رفتن استفاده نمی‌کنند اما به دلیل کمبود یا نارسایی اکسیژن در بدن تولید دچار ضایعه مغزی شده‌اند. در واقع با این که قادر به راه رفتن بدون عصا می‌باشند، اما در راه رفتن تعادل لازم را ندارند. یعنی در صدور فرمان به موقع مغز دچار اختلال در سیستم حرکتی هستند. در این دسته از افراد اختلال ایجاد شده با درگیری یک عضو مانند دست یا پا نمایان شده است. استفاده از دال‌های بتنی در مسیر جوی‌ها و آبراه‌ها، نصب دستگیره‌های کمکی در سرویس‌های بهداشتی عمومی، نصب شیر آب اهرمی در محل وضوخانه‌ها و روشویی‌ها، نصب درهایی برای سرویس بهداشتی که به سمت بیرون باز می‌شوند، نصب آب سردکن‌ها در ارتفاع مناسب، نصب پریزهای برق برای شارژ تلفن همراه و وسایل برقی مسافرتی در محیط و

کارشناسان عمران و معماری در مراکز شهرداری طبق تبصره‌های قانون جامع حمایت از معلولان باید از صدور پروانه ساخت یا پایان کار به ساخت و سازها در مورد اشخاص حقیقی و حقوقی که فاقد

مناسب‌سازی و تسهیلات و امکانات ویژه برای معلولان است، خودداری کنند و با جریمه‌های سنگین از این ساخت و سازها که حقوق معلولان را نادیده می‌گیرند، جلوگیری نمایند. برخی از این تسهیلات عبارتند از: نصب آسانسور، برخورداری از سطح ورودی شیب دار با شیب ملایم و مناسب، وجود ستون در ساختمان‌های دارای دو پله و نصب نرده در ورودی ساختمان‌ها با بیش از دو پله و.....

واقعیت این است که تقریباً ده درصد جامعه با انواع معلولیت مواجه هستند. افراد سالم نمی‌توانند محدودیت افراد معلول و مشکل آن‌ها را در تردد و رفت و آمد محیط پیرامون تصور کنند. لذا معلولان باید با حضور در گروه مناسب‌سازی در کنار کارشناسان و متخصصین اعم از کارشناسان معماری و عمران و..... به گروه در بهبود روند مناسب‌سازی کمک کنند. بنابراین تشکیل کانون معلولان برای نظارت مستقیم این قشر بر فعالیت‌های کارشناسان عمران و معماری و استفاده از نظر جامعه معلولان در راستای بهبود روند مناسب‌سازی، ضرورت دارد. زیرا هنگامی که کارشناسان معماری و شهرسازی از نظر معلولان در مناسب‌سازی معابر عمومی بهره‌مند شوند، با حضور آن‌ها به‌عنوان نمونه‌های عینی و دقت و توجه به نوع محدودیت‌های هر قشر از افراد ناتوان یا کم توان روند مناسب‌سازی پیشرفت چشمگیری پیدا می‌کند. برای مشخص شدن نقش بارز نظارتی معلولان در طرح مناسب‌سازی می‌توان این‌گونه بیان کرد که اگر یکی از کارشناسان در گروه معماری دچار نوعی نقص جسمی یا معلولیت جسمی حرکتی باشد و در راه رفتن یا بالا رفتن از پله یا عبور از جدول بندی خیابان دچار مشکل باشد، در طرح مناسب‌سازی موفق‌تر از یک معمار سالم است. زیرا مهندس معمار سالم به‌دلیل برخورداری از سلامت جسمی، نمی‌تواند محدودیت افراد معلول را تصور کند اما یک مهندس معمار که خود با نوعی نقص جسمی مواجه است، به‌راحتی مشکل افراد معلول را در عبور از معابر عمومی درک می‌کند و در فرآیند مناسب‌سازی نقش اثربخش و مهمی دارد. زیرا کارشناس معماری که دارای معلولیت یا نوعی نقص جسمی است، یک نمونه عینی محسوب می‌شود. البته مناسب‌سازی فقط به معابر عمومی و خیابان‌ها و ادارات و سازمان‌ها و دانشگاه‌ها مربوط نمی‌شود بلکه شامل وسایل حمل و نقل نیز می‌شود. قطعاً استفاده از نظر کارشناسان مهندسی طراحی صنعتی برای ساخت درب ورودی اتوبوس‌ها و قطارها، درب ورودی آمبولانس‌ها در آینده مؤثر خواهد بود. معلول استفاده‌کننده از صندلی چرخدار با توجه به محدودیت‌هایی که دارد (شامل محدودیت در ارتفاع و محدودیت در عرض و محدودیت در عبور از اختلاف سطح) پایین‌تر از دیگران قرار می‌گیرد که همان محدودیت در ارتفاع می‌باشد. به‌عنوان نمونه در مراجعه به خودپردازها با مشکل مواجه است. یا به‌دلیل استفاده از صندلی چرخدار نسبت به دیگران پهن‌تر است، یعنی صندلی جای بیشتری اشغال می‌کند که همان محدودیت در عرض می‌باشد. بنابراین نیاز به امکان‌سنجی با رعایت ملاحظات اقتصادی توسط کارشناسان اقتصاد یا کارشناسان مهندسی پزشکی و طراحی صنعتی برای رفع مشکل این فرد معلول که صندلی چرخدار همراه همیشگی اوست، ضروری و اجتناب‌ناپذیر است. لذا طراحی وسایل عمومی نقلیه در آینده و ساخت ویلچرهای پیشرفته جزء لاینفک مبانی سیاست‌گذاری در همکاری بین دولت و بخش خصوصی برای رفع مشکلاتی از این قبیل است. اما در حال حاضر هم می‌توان با استفاده از قرار دادن سطح شیب دار متحرک در درب ورودی اتوبوس‌ها و قطارها و آمبولانس‌ها این مشکل را برای افراد مواجه با ضایعه نخاعی برطرف کرد. همچنین با قرار دادن پایه‌های متحرک در درب ورودی قطارها یا اتوبوس‌ها در

ارتفاع مناسب می‌توان به معلولان جسمی حرکتی و زنان و کودکان و سالمندان در سهولت بالا رفتن از وسایل حمل و نقل کمک کرد که فضای مناسبی ایجاد شود.

برخورداری از شهرداری الکترونیک یکی از اقداماتی است که دولت در امر مناسب‌سازی باید انجام دهد. منظور از شهرداری الکترونیک، بهره‌مندی تمام سازمان‌ها و بانک‌ها و نهادهای اداری و دستگاه‌های اجرایی از سیستم آنلاین است. یقیناً کاهش هزینه‌های اداری در سیستم آنلاین منجر به کاهش هزینه‌های جاری دولت خواهد شد. از سوی دیگر مراجعات معلولان به نهادهای اداری کاهش می‌یابد و با صرف کم‌ترین زمان قادر به انجام امور اداری از طریق سیستم آنلاین هستند. در مقایسه بین ضریب امنیتی موجود در سیستم آنلاین اداری نسبت به فضای پیچیده بروکراسی پرهزینه و ناکارآمد کنونی، امکان‌سنجی آن توسط کارشناسان مالی و اقتصادی در برآورد هزینه‌ها قابل ارزیابی است. بدون تردید مزایای برخورداری از سیستم الکترونیک به سود دولت و بخش خصوصی خواهد بود. زیرا نه تنها معلولان بلکه تمام اقشار جامعه از رشد بهره‌وری و ایجاد کارایی احساس رضایت دارند. لذا رشد بهره‌وری و سایر شاخص‌های توسعه اقتصادی در گرو ایجاد امکانات رفاهی برای معلولان با هدف حفظ ارزش‌های انسانی تحقق خواهد یافت.

حفر کانل‌های آب و گاز و تلفن در معابر عمومی مشکلی است که معلولان را با رنج فراوان روبرو می‌سازد. معلولانی که یقیناً عزت نفس دارند و پذیرش ترحم را مناسب ارزش‌های والای انسانی نمی‌دانند. تصور کنید دانشجویی که با نوعی نقص جسمی مواجه است. با مطالعه و آمادگی کامل قصد دارد که روزبرگزاری آزمون میان‌ترم به دانشگاه برود، ناگهان نزدیک درب ورودی دانشگاه با حفر کانال مواجه می‌شود، که هیچ امکانی برای عبور ندارد. این دانشجو با فضایی مبهم مواجه است. و بدون شرکت در آزمون میان‌ترم مجبور است به خانه باز گردد. حتی نمی‌تواند مشکل پیش آمده را بازگو کند. اما ذهنش درگیر هزاران سؤال بی‌جواب است. این در حالی است که حفار یا کارگرانی که به این امر اهتمام ورزیده‌اند، باید احتمال دهند در همان لحظه که مشغول حفاری هستند یا چند لحظه بعد شخص معلولی از آن‌جا عبور خواهد کرد و باید امکان عبور را به راحتی برای وی فراهم کرد، بدون این‌که خدشه‌ای به ارزش‌های انسانی فرد معلول وارد شود. مسولان باید به یاد داشته باشند که فرآیند مناسب‌سازی مقطعی نیست، بلکه همیشگی و برخی اوقات لحظه‌ای است. بنابراین اقدام به مناسب‌سازی نیازمند همکاری تمام اقشار جامعه به‌طور عام و مسولان امر به‌طور خاص می‌باشد. سازمان بهزیستی موظف است در امر مناسب‌سازی معابر عمومی و سیستم حمل و نقل و تجهیزات شهری نظارت لازم را به عمل آورد و جهت بهبود روند مناسب‌سازی نظر معلولان را معیار و ملاک قرار دهد. احیای بخش قابل توجهی از حقوق معلولان در گرو مناسب‌سازی فضای شهری است. زیرا در وقوع بسیاری از تصادفات و سوانح رانندگی، سوانح ناشی از محیط کار، اعم از بی‌احتیاطی نیروی کار یا غیر ایمن بودن محیط کار و موارد مشابه فاصله سلامت جسمی تا معلولیت فقط به اندازه چند ثانیه می‌باشد. کاستن از رنج معلولیت با احترام گذاشتن به حقوق اولیه معلولان با تسریع در روند مناسب‌سازی و بهبود و اصلاح ساختارهای نامناسب شهری عملی می‌شود. این امر با مشارکت مسولان و گروهی از کارشناسان شهرسازی، عمران، مدیریت و اقتصاد طی

یک برنامه‌ریزی اصولی و مدون که قابلیت اجرایی داشته باشد، امکان‌پذیر خواهد بود.

۳- برخی ضوابط فنی مربوط به شهرسازی:

- ۳-۱ حداقل عرض مفید پیاده‌رو باید ۱۲۵ سانتیمتر باشد. به طوری که اگر به هر علتی در برخی پیاده‌روها مانعی نصب گردد، رعایت حداقل عرض مفید عبوری ۱۲۵ سانتیمتر اجباری است.
- ۳-۲ پیاده‌روهای مسقف (دارای سقف) باید حداقل ۲۱۰ سانتیمتر ارتفاع آزاد داشته باشند. در صورتی که در قسمت‌هایی از مسیر پیاده‌رو، ارتفاع از ۲۱۰ سانتیمتر کمتر باشد، باید رنگ آن متضاد با محیط بوده و برای اشخاص نابینا یک آگاهی‌دهنده قابل لمس تعبیه گردد.
- ۳-۳ قسمت اتصال دو پیاده‌رو که نسبت به هم اختلاف سطح دارند، باید به شکل مسطح و با ابعاد ۱۲۵ در ۱۲۵ سانتیمتر طراحی گردد. (اختلاف سطح باید با تعبیه سطوح شیب‌دار در محلی غیر از محل اتصال انجام گیرد).
- ۳-۴ عرض پل‌های ارتباطی که در مسیر پیاده‌رو نصب می‌شوند، باید برابر عرض پیاده‌رو باشد. حداقل عرض پل‌های ارتباطی عمود بر مسیر پیاده‌رو باید ۱۵۰ سانتیمتر باشد.
- ۳-۵ پوشش کف پیاده‌روها باید از مصالح سخت، غیر لغزنده و صاف باشد.
- ۳-۶ محل ارتباط پیاده‌رو با سواره‌رو باید دارای علائم حسی قابل تشخیص برای نابینایان و کم بینایان باشد.
- ۳-۷ حداکثر شیب رمپ جدول‌هایی با طول کمتر از یک متر، ۱۵ درصد است. و رمپ جدول‌هایی با بیش از یک متر طول، تابع مقررات سطوح شیب‌دار خواهند بود. در رمپ جدول‌هایی که دارای بریدگی در دو طرف هستند حداکثر شیب بریدگی‌ها باید ۱۰ درصد باشد.
- ۳-۸ حداقل عرض رمپ جدول به استثنای بریدگی‌های کناری آن باید ۹۰ سانتیمتر باشد.
- ۳-۹ رمپ جدول نباید در مسیر حرکت و توقف اتومبیل پیشروی داشته باشد.
- ۳-۱۰ کف‌سازی محل خط کشی عابر پیاده باید با بافت و رنگ متفاوتی اجرا گردد تا برای اشخاص نابینا و کم بینا قابل تشخیص باشد.
- ۳-۱۱ هر نوع پیشامدگی بیش از ۱۰ سانتیمتر (مانند تابلو، علائم سایه‌بان مغازه‌ها و....) تا ارتفاع ۲۱۰ سانتیمتر بالا برده شود.
- ۳-۱۲ در مواقع ضروری که سطح پیاده‌رو به هر علت حفاری می‌شود، نصب پل موقت با حداقل عرض ۹۰ سانتیمتر با سطح غیر لغزنده الزامی است.
- ۳-۱۳ شبکه‌ها و درپوش‌های واقع در مسیر پیاده‌رو باید هم سطح معابر گردند و در صورت عدم امکان، کناره آن با شیب مناسب با کف معابر هماهنگ شود.
- ۳-۱۴ در تقاطع‌ها باید چراغ راهنمایی مجهز به علائم هشداردهنده صوتی که در کنترل شخص معلول باشد، نصب گردد.
- ۳-۱۵ به منظور پیاده شدن افراد معلول از وسیله نقلیه سواری و نیز سوار شدن آنان در خیابان‌های اصلی شهر، ایجاد خلیج (پیشرفتگی) سواره‌رو در پیاده‌رو) به عمق حداقل ۳/۵ متر و به طول حداقل ۱۲ متر با ارتباط مناسب با پیاده‌رو الزامی است.

۳-۱۶ شرایط قابل دسترس بودن محل انتظار مسافر در ایستگاه‌های اتوبوس شهری، باید مطابق شرایط اتصال پیاده‌رو به سواره‌رو باشد.

۳-۱۷ حداقل عرض محل توقف خودرو افراد معلول باید ۳/۵ متر باشد.

۳-۱۸ محل توقف خودرو افراد معلول باید در نزدیک‌ترین فاصله به درهای ورودی یا خروجی و آسانسور پارکینگ باشد و به وسیله علامت مخصوص مشخص شود.

۳-۱۹ حداقل ارتفاع مفید پارکینگ‌های مسقف و ورودی آن‌ها باید ۲۴۰ سانتیمتر باشد. (بدون این که لوله‌ها و کانال‌های تأسیساتی و..... از ارتفاع آن بکاهد).

۳-۲۰ محل عبور عابر پیاده در سواره‌رو باید به‌سازی شده و توسط خط کشی با حداقل عرض ۱۵۰ سانتیمتر به پیاده‌رو متصل شود.

۳-۲۱ وجود پل‌های ارتباطی قابل دسترس یا هم‌سطح بین پیاده‌رو و سواره‌رو در امتداد تمامی خط کشی‌های عابر پیاده الزامی است.

۴- برخی ضوابط فنی مربوط به معماری:

۴-۱ ورودی ساختمان‌ها باید تا حد امکان هم‌سطح پیاده‌رو باشد.

۴-۲ حداقل عمق فضای جلوی ورودی ساختمان باید ۱۴۰ سانتیمتر باشد.

۴-۳ حداقل عرض بازشوی ساختمان باید ۱۰۰ سانتیمتر باشد.

۴-۴ حداقل عرض راهرو باید ۱۴۰ سانتیمتر باشد.

۴-۵ کف راهرو باید غیرلغزنده باشد و از نصب کفپوش‌ها با پرز بلند خودداری شود.

۴-۶ خروجی اضطراری باید قابل دسترس و هم‌سطح بوده و به یک راه قابل دسترس ختم شود.

۴-۷ وجود علائم حسی در کف، قبل از ورود به قفسه پله و در پاگردها برای هشدار به نابینایان و کم‌بینایان الزامی است.

۴-۸ شعاع گردی لبه کف پله نباید بیش از ۱۳ میلیمتر باشد.

۴-۹ حداقل ابعاد پاگرد پله، باید ۱۲۰ در ۱۲۰ سانتیمتر باشد.

۴-۱۰ سطح شیب‌دار نباید دارای شیب عرضی باشد.

۴-۱۱ در کنار دکمه‌های طبقات خارج و داخل اتاقک آسانسور نصب خط بریل برای نابینایان الزامی است.

۴-۱۲ حداقل فضای انتظار در جلو آسانسور در هر طبقه باید ۱۵۰ در ۱۵۰ سانتیمتر باشد.

۴-۱۳ در صورت نصب تلفن در اتاقک آسانسور ارتفاع آن از کف باید حداکثر ۱۲۰ سانتیمتر بوده و مجهز به تقویت‌کننده صدا باشد.

۴-۱۴ درب سرویس بهداشتی باید به بیرون باز شود تا گشودن آن در مواقع اضطراری از بیرون امکان‌پذیر باشد.

۴-۱۵ تعبیه صندلی تاشو جهت سهولت جابجایی در حمام (زیردوشی و وان) الزامی است.

- ۱۶-۴ نصب سیستم‌های هشداردهنده شنیداری و دیداری در کلیه ساختمان‌های عمومی الزامی است.
- ۱۷-۴ هشداردهنده لامسه‌ای باید شناخته شده باشد و در محدوده یک ساختمان یکنواخت باشد.
- ۱۸-۴ درهایی که به فضاهای خطرناک برای اشخاص نابینا و کم‌بینا باز می‌شوند، (مانند اتاق‌های تأسیسات حرارتی، انبارها و مشابه آن‌ها) باید با اختلاف رنگ و نیز علامت حسی لامسه‌ای مشخص شوند. (ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد معلول جسمی حرکتی، ۱۳۸۱).

۵-نمای ترسیمی:

در این بخش با استفاده از روش سه بعدی به ترسیم برخی تصاویر پرداخته شده است. این تصاویر شامل مناسب‌سازی ورودی اتوبوس برای افرادی که دارای صندلی چرخدار هستند. مناسب‌سازی ورودی سرویس بهداشتی، مناسب‌سازی و نصب دستگاه خودپرداز بانکی در ارتفاع مناسب، مناسب‌سازی ورودی پارک‌ها و فضای سبز، مناسب‌سازی معابر به لحاظ برخورداری از نور کافی در شب جهت تسهیل تردد و رفت و آمد افراد، مناسب‌سازی جدول بندی‌ها با نصب میله و ایجاد سطح شیبدار، شیب رمپ جدول با بریدگی دو طرف، کف‌سازی محل تقاطع دو پیاده‌رو برای نابینایان، پیشامدگی اشیاء نصب شده بر دیوار، ایجاد خلیج در ارتباط مناسب با پیاده‌رو می‌باشد.

۶- نتیجه‌گیری و پیشنهادات:

مناسب‌سازی معابر عمومی، خیابان‌ها، ساختمان‌ها، اماکن عمومی و پارک‌ها و فضای سبز، سیستم حمل و نقل عمومی فقط مختص معلولان و جانبازان نیست. بلکه تمام اقشار جامعه از فواید مناسب‌سازی بهره‌مند می‌شوند. بنابراین دولت در همکاری با بخش خصوصی جهت تحقق عدالت اجتماعی باید به بهسازی محیط شهری طبق برنامه‌ریزی کوتاه‌مدت اقدامات لازم را بعمل آورد. همچنین با رعایت ملاحظات اقتصادی در سیاست‌گذاری‌های کلان، بخشی از بودجه عمومی به امر مناسب‌سازی در راستای انسجام بخشیدن به طرح‌های عمرانی طبق برنامه‌ریزی بلندمدت اختصاص یابد. زیرا همچنان‌که فواید تسریع در روند بهسازی و مناسب‌سازی شامل تمام اقشار جامعه است. به همان میزان نیز تأخیر در امر مناسب‌سازی دارای پیامدهای منفی می‌باشد که به لحاظ اقتصادی منجر به افزایش هزینه‌های اجتماعی می‌گردد. افزایش آمار تلفات انسانی در وقوع تصادفات که ناشی از عدم مناسب‌سازی معابر عمومی می‌باشد، بخشی از این پیامدها محسوب می‌شود. پرداخت دیه‌های سنگین در این سوانح مرگبار و همچنین افزایش شمار معلولیت‌های ناشی از وقوع تصادفات نمونه بارز این هزینه‌هاست، که بار مالی سنگینی را ناخواسته به جامعه تحمیل می‌کند. از سوی دیگر وقوع برخی سوانح آتش‌سوزی در ساختمان‌ها و پارکینگ‌ها که بخشی از آن مربوط به عدم رعایت ضوابط فنی معماری است، همواره خسارت‌های جبران‌ناپذیری را برای جامعه به همراه دارد و روند توسعه اقتصادی را با کندی مواجه می‌سازد. بخشی از عقب‌ماندگی و توسعه نیافتگی کشورهای جهان سوم در شاخص‌های توسعه اقتصادی مربوط به عدم توجه به امر مناسب‌سازی است. بنابراین در راستای احیای مناسب‌سازی پیشنهادات زیر بیان می‌گردد:

۱- اتخاذ سیاست‌های تشویقی جهت ارتقای کیفیت ضوابط فنی شهرسازی و معماری به ناظران در حوزه عمران و معماری و مدیریت توسعه شهری که معابر عمومی و ساختمان‌ها و اماکن عمومی را مطابق

قانون حمایت جامع از معلولان در راستای عمل به ضوابط فنی و اجرایی شدن آن در امر مناسب‌سازی به نحو احسن نظارت کنند.

۲- تشکیل قانون معلولان برای نظارت مستقیم معلولان در امر مناسب‌سازی فضای شهری با نظارت سازمان بهزیستی در تمامی استان‌ها و شهرستان‌ها و بخش‌ها.

۳- اتخاذ سیاست‌های تشویقی برای مالکان ساختمان‌های عمومی و خصوصی که در ساخت مجتمع‌های اداری، آپارتمانی، مسکونی و تجاری ضوابط فنی شهرسازی و معماری ویژه معلولان را رعایت می‌کنند. همچنین اتخاذ جریمه‌های سنگین و ممانعت از صدور مجوز و پروانه ساخت برای مالکانی که ضوابط مذکور را رعایت ننموده‌اند.

۴- افزایش کیفیت شاخص‌های رفاهی توسعه اقتصادی و استانداردهای سطح زندگی یکی از حقوق اولیه افراد در هر جامعه است. لذا به منظور تحقق عدالت اجتماعی و برخورداری از تساوی فرصت‌ها بین معلولان و سایر افراد، باید دولت از حجم هزینه‌های جاری در بودجه بکاهد و به حجم هزینه‌های عمرانی بيفزاید. لذا باید برای موفقیت در اجرای سیاست‌گذاری‌های دولت در امر مناسب‌سازی طبق برنامه‌ریزی‌های راهبردی در کوتاه‌مدت و بلندمدت رعایت ملاحظات اقتصادی توسط کارشناسان حوزه اقتصاد در بحث هزینه-فایده لحاظ گردد.

منابع:

۱. ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد معلول جسمی حرکتی، (۱۳۸۱)، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، معاونت امور فنی، نشریه شماره ۲۴۶.
۲. غفوریان، مهسا (۱۳۹۰)، برنامه‌ریزی راهبردی توسعه حمل و نقل عمومی ویژه معلولان در شهر (نمونه موردی شهر مقدس مشهد)، دوازدهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک.
۳. کمانرودی کجوری، موسی (۱۳۸۹)، آسیب‌شناسی مدیریت توسعه شهری تهران با تأکید بر مناسب‌سازی فضاهای شهری برای معلولان، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۲۵.