

تنگر

سهمه افشین فر

باز هم مترو

باز هم سقوط



چند روز دیگر بیش از ۶ سال از روزی می‌گذرد که «هما بدر» معلم نابینای تهرانی وقتی رفتن به محل کارش مثل هر روز وارد ایستگاه خزانه می‌شود با قطاری که وارد ایستگاه می‌شود برخورد می‌کند و برای همیشه دانش آموزان و فرزندانش را چشم انتظار می‌گذارد.

خبر فوت هما در همان زمان مورد توجه رسانه‌ها قرار گرفت اما همانند هزاران خبر دیگر در میان انبوه خبرهای رنگارنگ کم شد اما روز یکشنبه ۱۱ مهر ماه ۱۳۹۵ ساعت ۱۸:۳۰ دقیقه بازم نام دختر جوانی در ایستگاه شادمان با قطار برخورد می‌کند و جان می‌سپارد به گفته روابط عمومی مترو تهران این اتفاق دلخراش به علت رعایت نکردن حریم زرد مترو توسط زن جوان بود و مردم حاضر در ایستگاه شادمان می‌گویند به خاطر شلوغی و ازدحام جمعیت این زن ناگهان از خط زرد زد و چراغ عرش در نخستین روز ماه محرم خاموش می‌شود.

شش سال پیش نیز مسئولان مترو رعایت نکردن حریم زرد رنگ را علت حادثه اعلام کرده بودند. گویی از شش سال پیش تاکنون هیچ چیز عوض نشده، دیروز خزانه بود و امروز شادمان، فردا ممکن است در ایستگاهی دیگر چنین اتفاقی بازم تکرار شود این بار یک دختر سالم با قطار برخورد کرد و فردا ممکن است بازم هم فرد دارای معلولیتی به دلیل ازدحام جمعیت با قطار برخورد کند و جانش را از دست بدهد.

براستی علت واقعی این حوادث چیست و چه کسی مقصر است؟ چرا خبر فوت یک انسان براحتی در میان خبرهای مختلف گم می‌شود و هیچ‌کسی هم خود را مسئول پاسخگویی نمی‌داند؟ شش سال پیش نیز دست اندرکاران مترو تنها با عذرخواهی و دلجویی از کنار ذهن تیزبین رسانه‌ها گذشتند و خط زرد رنگ را مقصر جلوه دادند و همای نابینا را که چرا خط زرد رنگ را ندیده است!

امروز باز هم صحبت از همان خط زرد رنگ است هر چند در این میان بحث فرهنگی نیز مطرح است و باید با آموزش‌های لازم دلیل وجود خط زرد رنگ را از طریق رسانه‌های گروهی به مردم آموزش داد اما بجاست که دست اندر کاران مترو فکری به حال آن خط زرد رنگ نکنند چرا که به توجیه به حجم گسترده جمعیت استفاده‌کنندگان از مترو که تبعاً افراد دارای معلولیت نیز در زمره آن هستند بجاست تا مثلاً با تعبیه حداقل یک واگن مناسب‌سازی شده فرد دارای معلولیت از بدو ورود در ایستگاه توسط مأموران ایستگاه‌ها به همان واگن برده شود و مأمور موظف باشد تا سوار کردن فرد دارای معلولیت در کنارش قرار داشته باشد.

راهکار دیگری که به نظر می‌رسد و البته در بسیاری از ایستگاه‌های بزرگ دنیا نیز تعبیه شده است نصب شیشه‌هایی در حریم ایستگاه هاست تا به محض رسیدن قطار درها به صورت اتوماتیک باز شوند البته این کار مستلزم هزینه و اعتبارات زیادی است که البته اگر هدف اصلی حفظ جان انسان‌ها باشد صرف این هزینه‌ها چیز خاصی نیست.

## بررسی «مناسب سازی» مترو، ویژه معلولان

# مسیر سبز مترو برای معلولان خاکستری است

ذره بین توانش

محدثه جعفری

از شانزدهم اسفند ۱۳۷۷ که کلید ساخت نخستین خط مترو تهران زده شد تا امروز که روزانه میلیون‌ها مسافر از مسیر سبز مترو تهران استفاده می‌کنند تا از ترافیک شهری در امان بمانند و «سرریز» و «راحت‌تر» به محل کارشان برسند بیش از ۱۷ سال می‌گذرد. جامعه میلیونی افراد دارای معلولیت نیز سال‌هاست از این مسیر سبز همواره توأم با مشقات و سختی‌هایی بوده که عمدتاً از عدم مناسب سازی برخی از ایستگاه‌های مترو ناشی می‌شود به همین بهانه برای بررسی مناسب‌سازی‌های سبز به مترو تهران و ایستگاه‌های مختلفش زدید و از افراد دارای معلولیتی که از مترو استفاده می‌کنند در خصوص استفاده از این وسیله نقلیه پرسیدیم البته آنها نظرات و دیدگاه‌های قابل تأملی داشتند که در ادامه می‌خوانید.

### ■ ماهرودان در چه دنیستیم

برای یافتن مسیر، عصایش را بر زمین می‌زند مردم با دیدن او به سمتش می‌روند تا همراهی‌اش کنند. من نیز هم‌راش وارد واگن قطار می‌شوم. چروک روی دستانش نشان از سن و سال بالای او می‌داد. از وضعیت مترو و مناسب‌سازی ایستگاه‌های قطار از او می‌پرسیم، می‌گوید: «یکی از مسیرهایی که برای تردد انتخاب می‌کنم مترو است، چرا که هم تردد ارزان‌تر و هم سریع‌تر برای رسیدن به مقصد دارم، اما در ایستگاه خیام که مسیر هر روزهاست با مشکل مواجه می‌شوم. هنگامی که برای رفتن به نزدیک سکوی قطار از کارمندان مترو درخواست کمک می‌کنم آنها

است اما وقتی برای استفاده از مترو وارد ایستگاه می‌شویم یا رمپ ندارد یا اگر هست استاندارد نیست. یا آسانسور ندارد یا اگر دارد خراب است. به گمانم آسانسورها فقط تزئینی است. مسئولان همواره می‌گویند هدفمان توانمندسازی افراد دارای معلولیت است اما این امر نیازمند فراهم‌سازی امکانات است؛ من دوست ندارم کسی دستم را بگیرد و به این سو آن سو بکشد؛ مترو ایستگاه خوب و عالی ندارد اما تردد برای من در ایستگاه امام خمینی، مفتوح و دردست، به نسبت دیگر ایستگاه‌ها راحت‌تر است چون این ایستگاه‌ها جزو معدود ایستگاه‌های مناسب‌سازی شده ویژه معلولان است.»

به ایستگاه گلبرگ که در خط دومترو واقع شده است سری زدم شخصی با عصای سفیدش مشغول عصا زدن و یافتن مسیر برای رسیدن به سکوی قطار بود، نزدیکش رفتم و سر صحبت را باز کردم تا نظرش را در خصوص مناسب‌سازی داخلی مترو جویا شوم. آقای مقدم می‌گوید: «چند سال قبل با توجه به مناسب‌سازی این ایستگاه برای معلولان و نصب کفپوش‌های مناسب می‌توانستم مسیرم را تا سوار شدن در قطار پیدا کنم اما چند وقتی است که این خطوط بریده بریده یا پاک شده است و دیگر برای ما نابینایان قابل تشخیص نیست، چرا مسئولان از کفپوش‌های



عکس:مشهوری ویژه

مناسب‌سازی کردند اما به علت نبود استانداردهای این مکان‌ها برای افراد دارای معلولیت قابل استفاده نیست یا استفاده از آن دشوار است؛ به‌عنوان مثال رمپی که برای عبور ویلچرو واکر در نبود آسانسور مورد استفاده قرار می‌گیرد باید حداکثر شیب رمپ ۸ درصد با عرض ۱۲۰ سانتیمتر باشد همچنین پیش‌بینی پارگرد در سطوح شیبدار بالاتر از ۱۰ متر، تعبیه حداقل عرض ۱۵۰ سانتیمتری در سطح شیب‌دار برای بیچ، نصب میله دستگرد در دو طرف سطوح شیبدار با ارتفاع ۸۰ سانتیمتر، قطر ۳/۵ سانتیمتر و حداقل فاصله میله و دیوار ۴ سانتیمتر، مسقف و غیرلغزنده بودن سطح شیبدار است. اگر در مترو آسانسور تعبیه شود باید حداقل ابعاد فضای آسانسور ۱۱۰ تا ۱۴۰ سانتیمتر، پیش‌بینی دگمه‌های کنترل‌کننده با حداقل برجستگی ۱/۵ سانتیمتر و قطر ۳ سانتیمتری حداکثر

مسیر ویژه برای تردد نابینایان و کم بینایان در ۴۰ ایستگاه از ۱۰۴ ایستگاه فعال مترو ایجاد شده است. این مسیرهای برجسته و غیرهم سطح به نابینایان کمک می‌کنند مسیرشان را تا نزدیکی سکوی قطار پیدا کنند

را ضروری معرفی کرده است اما شهروندان به آنها نیز توجه نمی‌کنند. علاوه بر امکانات فیزیکی که برای شهروندان دارای معلولیت در ایستگاه‌ها تعبیه کردیم از پاکبانان مترو تا رئیس ایستگاه موظف هستند با مشاهده افرادی که مشکل تردد دارند از قبیل نابینایان، معلولان جسمی- حرکتی و مادرانی که همراه کالسکه نوزادانشان وارد ایستگاه می‌شوند تا سوار شدن بر قطار همراهی کنند. عبدالله‌پور با تأکید بر اینکه اگر افراد با نیازهای ویژه به ایستگاه‌های مترو مراجعه کردند و همکاری لازم از طرف کارمندان مترو صورت نگرفت سریعاً ساعت حضور و نام ایستگاه مذکور را با شماره تلفن ۰۲۱۶۶۷۱۲۱۶ به ما اعلام کنند تا برخورد اداری با این افراد صورت گیرد. یکی از مشکلات ما برای ایجاد طرح مناسب سازی این است که ابتدا

بداوم تری استفاده نمی‌کنند تا این مشکلات بعد از گذشت دو الی سه سال رخ ندهد. «مترو برای افرادی مثل من که دچار نقص از ناحیه پا هستم بسیار دشوار است چه رسد به شهروندانی که باید برای حرکت از واکر، ویلچر یا عصا استفاده کنند، برای استفاده از مترو اول باید از طریق پله‌های ورودی به ساختمان مترو وارد شویم که متأسفانه سخت یا ناممکن است به همین علت بیشتر معلولان جسمی - حرکتی عمای استفاده از مترو را به لقایش می‌بخشند و با اتومبیل تردد می‌کنند.» اینها گوشه‌ای از درد دل‌های آقای نقادلو است. او با توجه به بالا رفتن سنش می‌گوید: «سن و سالم‌ان بالا رفته و کوهلت سن ناخودآگاه بر تردد تأثیر می‌گذارد حال معلولیت ما را به آن اضافه کنید. افرادی با معلولیت من می‌توانند به کمک پروتز و کفش‌های طبی راه بروند اما حفظ تعادل در بسیاری از مکان‌ها همچون پله برقی برایمان دشوار است و باید از آسانسور یا بالابر استفاده کنیم که در اکثر ایستگاه‌ها ایجاد شده اما در بیشتر اوقات خراب هستند. مسئولان باید به این فکر کنند که روزی خودشان هم سالمند می‌شوند و باید شرایط جامعه را برای افراد با نیازهای ویژه آماده سازند.»

■ مناسب‌سازی بارعایت استانداردها بسیاری از فضاهای شهرمان را

با ارتفاع ۱۳۰ سانتیمتر از کف آسانسور، نبود اختلاف سطح بین کف راهرو یا کف آسانسور باشد. برای افراد با مشکل بینایی هم باید عرض پیاده رو حداقل ۱۲۰ سانتیمتر، نصب موزیک‌های سکه‌ای و برجسته در پیاده‌روها جهت عبور نابینایان به عرض حداقل ۸۰ سانتیمتر، نبود مانع در پیاده‌روها، پیش‌بینی پل ارتباطی بین پیاده‌رو و سواره‌روم نظر قرار گیرد.

سرویس‌های بهداشتی هم باید برای این شهروندان تسهیل شود به طوری که حداقل اندازه فضای سرویس‌های بهداشتی ۱۵۰ تا ۱۷۰ سانتیمتر، باز شدن در سرویس‌های بهداشتی به سمت بیرون، پیش‌بینی ارتفاع ۲۵ سانتیمتری در کاسه توالت طرفین کاسه توالت و نصب شیرهای آب اهرمی باشد. چقدر در مناسب سازی‌های انجام شده در مترو یا سایر شهرهای ما این اصول مطابقت دارد؟

■ مناسب‌سازی ۴ ایستگاه از ۱۰۴ ایستگاه مترو

علی عبدالله‌پور، قائم مقام مدیر عامل شرکت بهره‌برداری مترو تهران در رابطه با مناسب سازی‌های فضای داخلی مترو می‌گوید: «مناسب‌سازی ایستگاه‌ها برای افراد با نیازهای ویژه دستور کار شرکت بهره‌برداری مترو است اما ایستگاه‌ها به صورت مناسب‌سازی دوومیدانی و فوتبال پنج نفره می‌پردازیم. هر سه مدال نقره ورزشکاران نابینا در ریو، توسط همین دو رشته به دست آمد. دوومیدانی نابینایان را می‌توان با کسب دو مدال نقره در ریو، موفق‌ترین رشته ورزشی نابینایان قلمداد کرد. هر چند با توجه به مواد مختلف در این رشته همچون دوهای سرعت، استقامت، پرتاب‌ها و در دیدار نهایی مغلوب برزیل در مرحله مقدماتی، از سوی اواران دیسکالیفه شد و نتوانست راهی دیدار نهایی شود. در همین رشته در پارالمپیک لندن، هاجر نکتاز، سجاد نیکپرست و عرفان فراهانی سه نماینده ورزش نابینایان بودند که تنها یک نقره توسط سجاد نیکپرست به دست آوردیم. لذا عملکرد دوومیدانی نابینایان را در ریو، می‌توان

شده به ما تحویل داده نمی‌شود بلکه شرکت ساخت مترو ایستگاه‌هایی که آماده بهره‌برداری باشند را در اختیار ما قرار می‌دهند، شرکت بهره‌برداری مترو پس از تحویل ایستگاه نسبت به مناسب‌سازی آن اقدام می‌کند که همین امر مشکلات فراوانی برای ما رقم زده است. وی با اشاره به اینکه روزانه یک درصد از معلولان از فضای مترو استفاده می‌کنند، می‌افزاید: مسیر افتتاح آن صورت نمی‌گیرد عنوان می‌کنند: «برای حل این معضل مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو تهران دستورات لازم را صادر کرده است تا در زمان ساخت ایستگاه مناسب سازی‌ها انجام شود همچنین ابلاغ کردند ایستگاه‌هایی که نیاز به ترمیم مناسب سازی‌ها دارند در اولویت برنامه‌های مترو قرار گیرند. محدودیت‌های فنی که در خطوط یک و دو وجود دارد باعث شده نتوانیم امکانات لازم را برای تردد مناسب فراهم کنیم؛ این امر نیز در دستور کار مترو قرار دارد اما اکنون جزو اولویت‌های کاری ما نیست.



بهبتر از لندن ارزیابی کرد. اما ملی پوشان فوتبال پنج نفره نابینایان که در ۲۰۱۲ لندن با شکست مقابل ترکیه در جایگاه ششم قرار گرفته بودند، در ریو با ارائه نمایشی خیره‌کننده، به فینال صعود کردند و در دیدار نهایی مغلوب برزیل میزبان، قهرمان تمامی ادوار پارالمپیک در فوتبال نابینایان از آن‌ها تا لندن شدند. فوتبال پنج نفره ایران در حالی با پنج امتیاز از سه مرحله مقدماتی خود صعود کرد که تیم‌های برزیل، مراکش و ترکیه، هر سه همگروه ما، قهرمان قاره‌های خود بودند. کسب عنوان نایب قهرمانی در فوتبال پنج نفره نشان

ایستگاه مترو را می‌سازند و سپس به فکر مناسب سازی آن می‌افتند! در این حالت، هم سرعت کار ما کاهش می‌یابد هم مناسب سازی‌ها بدرستی انجام نمی‌شود و بعد از مدت کوتاهی کفپوش‌های ویژه این افراد مخدوش می‌شود.» قائم مقام مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو تهران در پاسخ به اینکه چرا این مناسب سازی‌ها در هنگام ساخت ایستگاه و قبل از افتتاح آن صورت نمی‌گیرد عنوان می‌کنند: «برای حل این معضل مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو تهران دستورات لازم را صادر کرده است تا در زمان ساخت ایستگاه مناسب سازی‌ها انجام شود همچنین ابلاغ کردند ایستگاه‌هایی که نیاز به ترمیم مناسب سازی‌ها دارند در اولویت برنامه‌های مترو قرار گیرند. محدودیت‌های فنی که در خطوط یک و دو وجود دارد باعث شده نتوانیم امکانات لازم را برای تردد مناسب فراهم کنیم؛ این امر نیز در دستور کار مترو قرار دارد اما اکنون جزو اولویت‌های کاری ما نیست.

داد، پتانسیل نیروی انسانی در این رشته در کشور وجود دارد. اما کمبود زیرساخت‌های سخت افزاری از جمله زمین با دیواره‌های استاندارد، کاملاً حس می‌شود. تا جایی که دو استان فارس و آذربایجان شرقی که در نیمی از بازیکنان ملی پوش را در اختیار دارند، فاقد زمین استاندارد برای فوتبال پنج نفره است. در سراسر کشور، تنها دو استان تهران و کرمان زمین‌های استاندارد جهانی در اختیار دارند. لذا می‌تواند با توسعه زیرساخت‌های لازم و استعدادیابی در رده پایه، زمینه رشد و نمو این رشته را بیش از پیش فراهم کرد. کسب نقره در ریو نشان داد چنانچه شرایط ذکر شده در بالا فراهم شود و مسابقات باشگاهی این رشته از سوی مسئولان امر جدی‌تر گرفته شود، کسب طلای پارالمپیک و مسابقات جهانی دور از دسترس نخواهد بود. اگر بخواهیم در پارالمپیک ۲۰۲۰ ژاپن بهتر از اینها ظاهر شویم، باید از همین حالا با یک برنامه ریزی مدون، برگزاری منسجم مسابقات باشگاهی و قهرمانی کشور و استعدادیابی از مدارس، رو به جلو حرکت کرد.

امیر سرمدی

کاروان ۱۱۱ نفره ماکه در قالب ۱۲ رشته ورزشی در ریو شرکت کرده بود، وجود کسب مدال‌های برابر نسبت به پارالمپیک ۲۰۱۲ لندن، به علت کاسته شدن دو طلا و افزوده شدن آن به جمع مدال‌های نقره، از نظر رتبه تیمی در جدول رده‌بندی مدال‌ها، چهار پله سقوط کرد و با ۸ طلا، ۹ نقره و ۷ برنز و مجموع ۲۴ مدال در جایگاه پانزدهم قرار گرفت. این در حالی است که در لندن، با ۱۰ طلا، ۷ نقره و ۷ برنز در جایگاه نازدهم قرار گرفته بودیم. به طور کل، عملکرد ورزش نابینایان در پارالمپیک ریو را می‌توان از نظر کیفی، بهتر از لندن ارزیابی کرد. هر چند این بار هم دست ورزش نابینایان از کسب مدال خوش‌رنگ طلا در پارالمپیک کوتاه ماند، اما ورزشکاران نابینا و کم بینا در سه مدال نقره به دست آوردند، در حالی که در لندن، تنها موفق به کسب یک نقره شده بودند.

### ■ بررسی عملکرد رشته‌ها به تفکیک رشته‌های تیمی و انفرادی

در رشته گلبال که بی‌تردید جزو مهم‌ترین و محبوب‌ترین رشته‌های ورزشی در میان نابینایان محسوب می‌شود، نتوانستیم برای ریو، کسب سهمیه کنیم. در بخش آقایان، در فینال مسابقات آسیایی مغلوب چین شدیم تا جای خالی گلبال ایران در ریو کاملاً حس شود. در بخش بانوان نیز به علت احتمال همگروهی با اسرائیل در ریو، حتی در مسابقات کسب سهمیه هم شرکت نکردیم و تیم ملی گلبال بانوان هم از رفتن به پارالمپیک باز ماند. در حالی که تیم ملی گلبال مردان در حالی که تیم مغررضای مسوئف‌زاده جای

ایشان را گرفت. محمدرضا مظلومی رئیس فدراسیون نابینایان این تغییر را باعث پیشرفت و کسب نتایج بهتر جودوی نابینایان در ریو ارزیابی کرد، اما پس از پایان رقابت‌های پارالمپیک و کسب دو عنوان پنجمی توسط امید نوری جعفری و حمزه ندروی و حذف حامد علیزاده از گردونه مسابقات، نشان داد این تحولات هم نتوانست باعث بهبود کیفی نتایج جودوی نابینایان در ریو شود. این در حالی است که در پارالمپیک لندن بر خلاف ریو که تنها سه سهمیه به‌دست آوردیم، موفق به کسب شش سهمیه شده بودیم. امیر نتاج، محمدعلی شنائی، هانی عساکره، حامد علیزاده، سعید رحمتی و حمزه ندروی شش جودوکار حاضر ایران در ۲۰۱۲ لندن بودند که پنج عنوان پنجمی را به دست آوردند. البته کسب تنها تیمی از سهمیه‌های جودو در ریو نسبت به لندن، به علت شرکت نکردن جودوکاران نابینای کشورمان در مسابقات برون مرزی و تورنمنت‌های کسب سهمیه برای پارالمپیک ریو است. رشته شنا که جزو پر مدال‌ترین رشته‌های ورزشی در ادوار مختلف



پارالمپیک محسوب می‌شود، در ریو رهاوردی برای کاروان ما نداشت. در بخش شنای نابینایان نتوانستیم حتی سهمیه حضور در این مسابقات را به دست آوریم و شاهین ایزدیار شناگر معلول کشورمان نیز به توفیقی دست نیافت. در حالی که در لندن، وحید کشتکار در چندین ماده شنای کم‌بینایان، موفق به کسب سهمیه شده بود البته به علت سیاست‌های وقت کمیته ملی المپیک که شناس مدال آوری را برای اعزام در نظر داشتند، به پارالمپیک لندن اعزام نشد. در ادامه، به بررسی دو رشته