

جانباز مهندس حیدر بنایی، سرتیپ بازنشسته نیروی انتظامی است. او که در آغاز دهه شصت، در اثر حادثه‌ای تروریستی دچار قطع نخاع شده‌است، یکی از پیگیرترین افراد در اجرای مناسب‌سازی‌های شهری و اماکن عمومی است. سرتیپ مهندس بنایی علاوه بر پرپایی دوره‌های مختلف آموزشی در نهادهای مختلفی از جمله خطوط هواپیمایی ملی ایران، در بسیاری از ستادهای مناسب‌سازی کشوری حضوری فعال دارد. مهندس بنایی امیدوار است که شهردار جدید تهران، به دلیل تخصصی که در حوزه شهری دارد، بتواند در زمینه مناسب‌سازی شهری اقدامات موثر و ماندگاری داشته‌باشد.



سردار مهندس بنایی، جانباز بازنشسته نیروی انتظامی

اگر بپذیریم که همه انسان‌ها حق برخورداری از حقوق برابر را دارند، بسیاری از مشکلات حل می‌شوند

هنوز در خیابان‌های شهر شاهد اقدامات قابل لمسی نیستیم. زمانی در خدمت یکی از عزیزان جانباز بودیم که از پایان‌نامه دکتریش دفاع می‌کرد و چندین استاد بزرگوار هم در دانشگاه حضور داشتند. یکی از اساتید که تازه از اروپا برگشته بود، می‌گفت خوشبختانه در ایران افراد دارای معلولیت کم داریم، ولی در اروپا تعداد این افراد بسیار زیاد است به طوری که در خیابان و فروشگاه‌ها و مترو و همه جا دیده می‌شوند. همان‌جا پاسخ دادم که متأسفانه در کشور ما، بستر مناسب برای حضور افراد دارای معلولیت آماده نیست و بیشتر آنها در خانه‌ها حبس شده‌اند. اگر شرایط و بستر آماده باشد و این افراد بیرون بیایند، می‌بینیم که تعداد افراد دارای معلولیت در کشور ما حتماً بیشتر است. هیچ فرد دارای معلولیتی قادر نیست که مستقلاً در شهر رفت و آمد کند و کارهایش را پیگیری کند. خود من اگر در اداره‌ای کاری داشته‌باشم، حداقل یک نفر باید با من همراهی کند تا بتوانم کار

با وجود تدوین انواع و اقسام ضوابط و مقررات معماری و شهرسازی در مورد معلولان جسمی حرکتی در مراکز تحقیقات مسکن، در وزارت راه و شهرسازی، در سازمان‌های مختلف مثل شهرداری و شورای شهر، هنوز در خیابان‌ها اقدامات قابل لمسی دیده نمی‌شود که باعث تردد راحت این افراد در شهر شود

معلولیت را به همراه دارد. این توجهات از همان سال‌ها شکل گرفت اما با وجود دستورالعمل‌ها و قوانین مختلف و تدوین انواع و اقسام ضوابط و مقررات معماری و شهرسازی در مورد معلولان جسمی حرکتی در مراکز تحقیقات مسکن، وزارت راه و شهرسازی، شهرداری و شوراهای شهر،

آقای مهندس، کشور ما از سال ۱۳۵۹، درگیر جنگی تحمیلی شد. جنگ هشت ساله‌ای که جانبازان بی‌شماری را برجای گذاشت. این در حالی بود که شهرها و روستاهای ما برای زیست مناسب این افراد اصلاً آمادگی نداشت. لزوم توجه به این مساله از چه زمانی مطرح و پیگیری شد؟

موضوع مناسب‌سازی شهری از سال‌های ۶۳-۶۴، در زمان شهرداری مرحوم نبی‌الله حبیبی و با پیگیری‌های ایشان شروع شد. من از همان زمان در خدمت این بزرگوار بودم. در آن زمان، شهر تهران پر از پستی و بلندی بود و لزوم مناسب‌سازی که ایشان مطرح کردند، انصافاً جای تقدیر داشت. تفکر ایشان این بود که اگر مناسب‌سازی محقق شود، اتفاق خوبی برای جامعه و به‌خصوص عزیزان جانباز و افراد دارای معلولیت و سالمندانی که از این امکانات برخوردار می‌شوند، خواهد افتاد. چون سالمندی هم به معنی داشتن ویلچر و واکر و عصا است و با خود نوعی از



را انجام دهم. چون هیچ نقطه‌ای در شهر وجود ندارد که با خیال راحت بتوانم در آنجا تردد کنم. چه در خیابان و پیاده‌روها و چه در بحث حمل و نقل عمومی دچار گرفتاری هستیم.

شما می‌گویید موضوع مناسب‌سازی از سال ۶۳-۶۴ مطرح شده‌است. چرا تا کنون، یعنی بعد از بیش از سی سال هنوز مناسب‌سازی‌ها عملی نشده‌اند و به قول خودتان هنوز نمی‌توانید بدون کمک دیگران در شهر رفت و آمد کنید؟

قوانین مربوط به دسترس‌پذیری، سال‌هاست که تصویب شده و لازم اجرا هم هستند. در وزارت کشور ستاد مناسب‌سازی داریم، ستادی که به کل کشور احاطه دارد. همه استان‌ها و شهرستان‌ها و شهرداری‌ها زیر نظر وزیر کشور هستند و جلسات متعددی در این مورد برگزار می‌کنند. این ستاد سه کمیته دارد؛ یک کمیته حقوقی که مسئولش بنیاد شهید است، یک کمیته اطلاع‌رسانی و آموزش، که مسئولش صدا و سیما است و یک کمیته فنی هم دارد که وزارت کشور مسئولش است. از طرفی دبیرخانه خوبی هم در بهزیستی دارد. با این ساختار محکم، نباید الان شاهد ساختن ساختمان‌هایی باشیم که امثال من در تردد به آن دچار مشکل می‌شوند. بحث عمده‌ای که دنبال می‌شود این است که چرا اجازه می‌دهید که ساختمان‌ها از هم‌کف چند پله بالا بیایند؟ اگر ساختمان‌ها، هم سطح خیابان باشند، بسیاری از مشکلات حل می‌شوند. همیشه به افراد دارای معلولیت و جانبازان توصیه می‌کنیم که در جامعه حضور داشته‌باشند و خود را منزوی نکنند ولی با شهری که فقط افراد سالم و جوان می‌توانند در آن تردد کنند، آنها چگونه می‌توانند از خانه بیرون بیایند؟ مدتی پیش برای دیدن فیلمی که از من ساخته شده بود، به دعوت کارگردان در سینما فلسطین حاضر شدم. متوجه شدم این فیلم در سالن شماره سه و در طبقه سوم نمایش داده می‌شود و آسانسور هم ندارد و من حدود نود پله را باید بالا بروم. به هر حال، چهار پنج نفر مرا با ویلچر از این همه پله بالا بردند و پایین آوردند. اگر من بخواهم به سینما و تئاتر بروم یا حتی به مسجد محله‌ام بروم، در همه این موارد با مشکل روبه‌رو هستم. بسیاری از اماکن همین الان در

در جلساتی که با مسئولان برگزار می‌شود می‌گوییم، فکر نکنید که چون مسئول هستی اتفاقاً برای این نمی‌افتد. هیچ تضمینی برای سلامتی تا آخر عمر برای هیچ‌کس وجود ندارد

حال مجوز گرفتن از شهرداری‌ها هستند و بدون رعایت شرایط مناسب‌سازی، ساخته می‌شوند. سال‌هاست که با هواپیمایی‌های کشوری، جلسه می‌گذاریم. کلاس می‌گذاریم و آموزش می‌دهیم ولی هنوز در مسافرت با هواپیما مشکل داریم. در یکی از سفرهایی که به اصفهان برای کلاس‌های آموزشی می‌رفتم، در حین حمل و نقل پای من شکست. چون خدمات ویژه فرودگاه، آموزش لازم را ندیده‌اند. در جلسه‌ای با حضور رئیس هواپیمایی کشور که همه ایرلاین‌ها تحت نظر ایشان هستند، شرکت داشتم. ایشان در مورد قانون یاتا که مربوط به هواپیمایی و پروازها است صحبت کردند. بعد که نوبت من شد، گفتم من فقط به دنبال اجرای همین قانون یاتا هستم و بیشتر از رعایت این قانون بین‌المللی، چیزی از شما نمی‌خواهم. گفتم، شما این قانونی را که موظف به اجرای آن هستید اجرا نمی‌کنید، ماشین‌های خدمات ویژه شما مشکل دارند، نیروهایی که حمل و نقل را انجام می‌دهند، دوره ندیده‌اند. در کلاس‌هایی که برای نیروهای خدمات ویژه برگزار می‌شد، می‌گفتم شخصی که از شما خدمات می‌گیرد، نباید وضعیتش از این که هست بدتر شود! خودتان هم نباید دچار آسیب شوید. وقتی می‌خواهید مرا از روی صندلی‌ام بلند کنید، باید همه نکاتی را که باعث می‌شود خودتان هم صدمه نیندازید رعایت کنید. در غیر این‌صورت شما هم پس از مدتی دچار آسیب نخاعی، کمردرد و یک فرد آسیب دیده دیگر مثل من می‌شوید. گاهی با

نیروهای خدمات ویژه فرودگاهی صحبت می‌کنم و می‌گویم که من به عنوان یک انسان و یک شهروند حق و حقوقی دارم، شخصیتی دارم و انتظار ندارم مورد بی‌احترامی قرار گیرم. ولی بعد می‌بینم که کار از ریشه کار خراب است. چون در نظر نیروهای خدمات ویژه، این بخش یک تبعیض است! یعنی پست خدمات ویژه برای این افراد به جای اینکه یک امتیاز کاری باشد، یک تبعیض است. این افراد به جای این که از حقوق و مزایای بیشتری برخوردار باشند و با اشتیاق در دوره‌های آموزشی شرکت کنند، بدون هیچ انگیزه‌ای در این بخش مشغول می‌شوند و با همین روحیه می‌خواهند به من خدمات ارائه کنند. در حالی که درسفر با خطوط هوایی اروپایی، بلافاصله یک مهماندار در کنار من، به عنوان کسی که معلولیت دارد، می‌نشیند و توضیح می‌دهد که چه کمک‌ها و خدماتی در این سفر می‌تواند به من ارائه دهد و اگر کاری داشتیم چگونه خیرش کنم. در حالی که در سفرهای داخلی، این خدمات به هیچ‌وجه وجود ندارد. پس چگونه باید ما این فرد دارای معلولیت را از خانه‌اش بیرون بیاوریم و وارد اجتماع کنیم؟ مسلماً این شخص ترجیح می‌دهد در خانه بنشیند و بیرون نیاید. این‌ها مشکلاتی هستند که مرتب به مسئولان گوشزد می‌کنیم ولی متأسفانه تا خودشان یا نزدیکانشان به چنین مشکلی دچار نشوند، متوجه مشکلات بی‌شمار افراد دارای معلولیت نمی‌شوند. متوجه نمی‌شوند که مناسب‌سازی، نیاز جامعه ماست. وزیر کشور، رئیس ستاد مناسب‌سازی هستند ولی ایشان این مسئولیت را به معاونت عمرانی خود تفویض اختیار کردند و خودشان هم هیچوقت در این جلسات شرکت نداشتند. ما انتظار داریم ایشان برای یک بار هم که شده خودشان در این جلسات شرکت کنند. شهرداران نوک پیکان هستند. من از آقای دکتر حناچی که خودش استاد مباحث معماری هستند و در جلسات در مورد مباحث مناسب‌سازی مفصل صحبت کرده‌اند، انتظار دارم که به عنوان یک فرد آگاه به این مساله، روی این موضوع اهتمام بورزند. در لیستی که برای گرفتن مجوز به پیمانکار داده می‌شود، بحث مناسب‌سازی، به‌طور جدی پیگیری شود. اگر مناسب‌سازی انجام نشده به جای اینکه طبق ماده صد جرمه



شود، ساختمان را تخریب کنید. اگر چند بار این اتفاق بیافتد، مناسب‌سازی به‌طور صحیح دنبال می‌شود. سال قبل در کشور چین صدمین شهر بدون مانع افتتاح شد. من به یکی از دوستان چینی گفتم، چقدر نگاه شما انسانی است، او پاسخ داد، نگاه ما انسانی نیست، اقتصادی است. وقتی ما پاساژ و بازارها را مناسب‌سازی می‌کنیم، همه احاد جامعه از جمله افراد دارای معلولیت هم برای خرید می‌آیند و اقتصاد رونق می‌گیرد. وقتی سینما پردیس پارک ملت ساخته‌شد، من از مهندس طراحش تشکر کردم و از او پرسیدم که چطور شد که چنین طراحی را انجام دادید؟ ایشان گفت، من به آدم‌ها نگاه کردم. در جامعه ما همان‌طور که آدم قد بلند، قد کوتاه، چاق و لاغر وجود دارد، عده‌ای هم دارای معلولیت هستند و با ویلچر یا واکر یا عصا حرکت می‌کنند. اگر بپذیریم که همه انسان‌ها از حقوق برابر برخوردارند، بسیاری از مشکلات حل می‌شود. من که معلولیت دارم، عوارض می‌دهم، مالیات می‌دهم، پول بیمه می‌دهم و تمام هزینه‌ها را پرداخت می‌کنم، پس چرا تمام حق و حقوق موجود، برای افراد تندرست است؟ چرا با عوارضی که از من گرفته می‌شود، اتوبوس‌هایی می‌خرید و ایستگاه‌هایی درست می‌کنید که فقط افراد تندرست می‌توانند از آنها استفاده کنند؟ چرا ایستگاه‌های مترو بگونه‌ای است که افراد دارای معلولیت، فقط از دو سه ایستگاه می‌توانند استفاده کنند؟ من از ایستگاه صادقیه که مناسب‌سازی شده‌است می‌توانم سوار مترو شوم، ولی از ایستگاه طالقانی نمی‌توانم خارج شوم! در مباحث شهری جامع‌نگری و نقشه‌های همه شمول، حرف اول را می‌زند.

به قول شما سال‌هاست که قانون برای مناسب‌سازی داریم و دامن‌ها هم پیگیری‌هایی می‌شود پس چرا به نتیجه نمی‌رسیم؟

همان‌طور که گفتم، مسئولان حرف زیاد می‌زنند، ولی داشتن این توجهات، مسئله اصلی آنها نیست. من به یکی از بستگانم که نزدیک به شصت سال در آلمان زندگی می‌کند گفتم، چه خوب است که پس از جنگ جهانی دوم تمام ساختمان‌ها در آلمان با نگاه به افرادی که معلولیت دارند ساخته شده‌است. ایشان گفت: این‌طور نیست. مدت‌های زیادی

من از آقای دکتر حناچی که خودشان استاد مباحث معماری هستند و در جلسات در مورد مباحث مناسب‌سازی مفصل صحبت کرده‌اند، انتظار دارم که به عنوان یک فرد آگاه به مسئله نسبت به شهرداران قبلی، روی این موضوع اهتمام بورزند

به این موضوع توجهی نمی‌شد. ولی با ایجاد سمن‌های بسیار که دغدغه‌شان مناسب‌سازی بود، این موضوع به شدت پیگیری شد و به نتیجه مطلوب رسیدند. این سازمان‌ها نقش بسیار موثری در این رابطه داشتند. چون آنها وابسته به پست و مقام نبودند و به خاطر دست‌یابی به زندگی بهتر، کار را به جلو بردند. می‌خواهم بگویم علاوه بر مسئولین که باید احساس وظیفه کنند، سمن‌ها هم باید به نقش موثر خود واقف شوند و اگر دست به دست هم بدهند، مسیر هموار می‌شود.

یکی از فعالیت‌های شما آموزش به کارمندان هواپیمایی است. چه مدت است که چنین کاری را انجام می‌دهید؟

من همراه با مهندس برجیان و آقای اصرافیلی از انجمن جانبازان ضایعه نخاعی، دو سه سال در این زمینه خیلی فعال بودیم و برای کارمندان خطوط مختلف هوایی جلسات آموزشی متعددی برگزار کردیم. ولی نزدیک به دو سال است که این ارتباط‌ها متوقف شده‌است.

چرا این ارتباط قطع شد و این آموزش‌ها ادامه پیدا نکرد؟

متأسفانه در مملکت ما کارها قائم به شخص هستند. وقتی مسئولی مشکلی را می‌فهمد، شروع به کار می‌کند. ولی وقتی این مسئول به هر دلیل عوض شد، همه کارهایش هم متوقف می‌شود و ادامه پیدا نمی‌کند. ما دوست خوبی از مسئولین هواپیمایی داشتیم که به موضوع آموزش

و مناسب‌سازی بسیار علاقمند بود. ایشان در جای جای فرودگاه، مشکلات را پیگیری و حل می‌کرد. ولی متأسفانه سال گذشته به رحمت خدا رفت و با فوت او تمام این خدمات متوقف شد. الان در پارکینگ فرودگاه محلی برای پارک توانیابان مشخص شده ولی معمولاً ماشین‌های افراد غیرمعلول در این مکان‌ها پارک می‌شوند و از هیچکس هم برای این تخلف بازخواست نمی‌شود. در زمینه ریلی هم مشکلاتی داریم. البته فردی به نام مهندس منادی را در شرکت راه آهن جمهوری اسلامی داریم که درد من جانباز دارای معلولیت را فهمیده‌است. ایشان سالن و همه فضاهای ایستگاه راه‌آهن را برای فردی مثل من که روی ویلچر است، مناسب‌سازی کرده‌است. تنها به تهران هم اکتفا نکرده و ایستگاه‌های راه‌آهن شهرستان‌ها را هم مورد توجه قرار داده‌است. مهندس منادی مسئولیت‌های مختلفی در راه‌آهن داشته ولی در هر مسئولیتی این مسئله را پیگیری کرده‌است. واگن‌های قطارهایمان هنوز مشکل دارند ولی سالن‌های راه‌آهن شرایط مناسبی دارند.

آیا واگن‌های قطارهای در کشور ما استاندارد هستند؟ در کشورهای پیشرفته هم قطارها به همین شکل هستند یا مناسب‌سازی شده‌اند؟

در کشورهای پیشرفته برای افراد دارای معلولیت که روی ویلچر هستند، یک واگن مناسب‌سازی شده به قطارها اضافه می‌کنند و مسافران دارای معلولیت را در این واگن سوار می‌کنند. البته بعضی از واگن‌های قطار، درهای بزرگ دارد و من با ویلچر می‌توانم وارد شوم و حتی در داخل کوپه بنشینم.

شاید دلیل این که مسئولان ما مشکلات افراد دارای معلولیت را احساس نمی‌کنند، این است که هیچ‌کدامشان معلولیت ندارند. چون شرط لازم برای احراز پست‌های مدیریتی، تندرست بودن است، به همین دلیل افراد دارای معلولیت کمتر در پست‌های این چنینی قرار می‌گیرند؟

این مورد وجود دارد ولی خیلی از جانبازان و افراد دارای معلولیت به عنوان نماینده در مجلس هستند، فراکسیون حمایت از معلولان دارند، افراد تحصیل کرده‌ای هم هستند، باید از آنها پرسید که چه کاری انجام داده‌اند؟ در سازمان هواپیمایی



هم چند فرد ویلچری داریم ولی وقتی می‌پرسیم که چراکاری نمی‌کنید، می‌گویند ما سیاستگذار نیستیم که بخواهیم تصمیم‌گیری کنیم ما فقط یک کارمند هستیم! یکی از دوستان ما که در دفتر فنی وزارت کشور کار می‌کردند، در مسیر رفتن به ماموریت تصادف می‌کند و قطع نخاع می‌شود. پس از این اتفاق، پیگیری و رسیدگی ایشان به مسائل افراد دارای معلولیت بیشتر شده‌است. چرا تا وقتی که حادثه‌ای برای یکی از ما پیش نیامده به فکر حل مشکل این افراد نباشیم؟ بسیاری از جانبازان و توانیابان افراد تحصیل کرده جامعه هستند که اگر وارد جامعه نشوند، این جامعه است که ضرر می‌کند و البته این ضرر دو جانبه است.

موضوع پرونده این شماره نشریه توانیاب، مناسب‌سازی اجتماعی و فرهنگی است که بخش نرم‌افزاری مناسب‌سازی است و به نگاه مردم و رفتاری که جامعه با افراد دارای معلولیت دارد، برمی‌گردد. نظر شما در این مورد چیست؟

در این مورد هم هنوز با شرایط مطلوب فاصله بسیاری داریم. اوایل معلولیت‌م، ویلچر را در سبدهی در پشت ماشین می‌گذاشتم. ولی نیاز بود که در موقع سوار و پیاده شدن از ماشین، کسی ویلچر را برایم بیاورد و یا ببرد. گاهی مدت‌ها در خیابان می‌ماندم تا کسی رد شود و ویلچر را برایم بیاورد. بعضی اوقات افراد نگاهی می‌انداختند و می‌رفتند. بسیاری از آنها درکی نداشتند که من چه نیازی دارم و چه می‌خواهم؟ ولی وقتی که مناسب‌سازی فیزیکی وجود داشته‌باشد و من بتوانم با راحتی وارد اجتماع شوم، دیده می‌شوم و نیازهایم برجسته می‌شود. چرا افرادی مثل من از خانه کمتر بیرون می‌آیند؟ چون حضور ما در شهر برای دیگران زحمت ایجاد می‌کند و باری بر دوششان هستیم. بنابراین تا مجبور نباشم از خانه بیرون نمی‌آیم و سعی می‌کنم مطالعات خود را در خانه انجام دهم. درجلساتی که با مسئولان دارم، به آنها می‌گویم، فکر نکنید که چون مسئول هستید اتفاقی برایتان نمی‌افتد و افرادی که در اثر حوادث دچار معلولیت شده‌اند را برایشان نام می‌برم. هیچ تضمینی برای سلامتی تا آخر عمر برای هیچکس وجود ندارد. زمانی با چند نفر از دوستان سفری به

بسیاری از جانبازان و توانیابان افراد تحصیل کرده جامعه هستند که اگر وارد جامعه نشوند، این جامعه است که ضرر می‌کند و البته این ضرر دو جانبه است

دبی داشتیم و برای خرید به مرکز تجاری رفتیم. در بیرون صفی طولانی از مردم برای تاکسی ایستاده بودند. ما هم در صف ایستادیم. بلافاصله یکی از ماموران آن خط، سوار تاکسی درستی شد و مقابل پای ما ایستاد. بین ما چند نفر فقط من ویلچری بودم. این شخص به من گفت بفرمایید سوار شوید. من گفتم این دوستان هم با من هستند. گفت آنها هم سوار شوند. ما را خارج از صف سوار کرد و هیچکس هم اعتراض نکرد. در دبی همه خیابان‌ها مناسب‌سازی شده بود و برای اتصال پیاده رو به خیابان و سواره‌رو به پیاده‌رو رمپ زده بودند. همین که نوک ویلچر من وارد خیابان می‌شد، ماشین‌ها هفت - هشت متری من می‌ایستادند و نزدیک‌تر نمی‌شدند. ولی در ایران در هر جایی که می‌خواهم با ویلچر رد شوم، راننده ماشین سرعتش را افزایش می‌دهد و از جلوی من رد می‌شود تا مجبور نباشد که چند لحظه معطل شود. مناسب‌سازی اجتماعی اهمیت خاصی در جامعه ما دارد. اگر اجتماع پذیرای شرایط افراد دارای معلولیت باشد، با این همه ناملایمت و سختی رو به رو نبودیم. وقتی وارد جامعه می‌شویم، به جای این که مردم با نگاه و لبخند مرا یاری دهند، با رفتارشان من را آزرده می‌کنند. اینها نکاتی است که هم صدا و سیما، هم نشریات و هم روزنامه‌ها وظیفه دارند که با فرهنگ سازی، تغییرش دهند.

چه انتظاری از شهردار جدید تهران دکنتر حناچی دارید؟
ما جانبازان و معلولان و مخصوصا

کسانی که در حوزه مناسب‌سازی فیزیکی و شهری کار می‌کنند، ایشان را به عنوان استاد خود و به عنوان کسی که دانش زیادی در معماری و شهرسازی دارد، می‌دانند. ایشان سال‌ها در وزارت مسکن کار کرده‌اند و از صاحب‌نظران در این حوزه هستند. بنابراین انتظار ما از ایشان خیلی بیشتر از بقیه است. نگاه به مباحث مناسب‌سازی از این وضعیتی که هست، باید تغییر کند. باید دستورالعملی صادر شود که ساختمان‌ها از همکف بالا نروند، همان‌طور که در بسیاری از کشورهای اروپایی ساختمان‌ها همکف هستند. یعنی شهر بدون پله. بحث مناسب‌سازی باید دستوری باشد و گرنه سازندگان و پیمانکاران ساختمان به دنبال استفاده حداقلی از مصالح، برای رسیدن به سود حداکثری هستند. یکی از مواردی که در مرکز تحقیقات مسکن پیگیرش هستیم، تنظیم دستورالعمل برای رعایت نکات حداقلی در سرویس‌های بهداشتی، درهای آشپزخانه و درهای اتاق‌ها است، بگونه‌ای که یک فرد ویلچری بتواند به راحتی واردش شود. آقای حناچی به عنوان فردی که به این موضوعات اشراف دارد، می‌تواند دستورالعملی را صادر کند که مثلا به جای اینکه این درها شصت سانت باشند، هفتاد سانت باشند. انتظاری که از دکنتر حناچی داریم را از شهرداران قبل نداشتیم. ایشان خودش استاد و صاحب‌نظر در امر مناسب‌سازی هستند. وقتی آقای کرباسچی شهردار تهران بود و کلنگ طرح نواب را می‌زد، در جلسه‌ای به ایشان گفتم، سعی کنید در اجرای این پروژه، نگاه انسانی داشته باشید و من ویلچری را هم در این طرح ببینید که اگر این کار انجام شود، الگویی برای سراسر کشور می‌شود. اتوبان نواب ساخته شده و متاسفانه انسان سالم هم در آن مشکل دارد، چه برسد به افراد ویلچری! ولی دکنتر حناچی به این موضوعات اشراف کامل دارد و کسی نمی‌تواند ایشان را دور بزند. در دوران آقای قالیباف، اتفاقات خوبی در شرف انجام بود. در جلسه‌ای من به ایشان پیشنهاد دادم که یک خیابان طولانی که چندین منطقه شهرداری درگیرش هستند را به عنوان یک پروژه تعریف کنید و از شهرداران هر منطقه بخواهید که دستور مناسب‌سازی را در طول این خیابان بدهند. خیابان ولیعصر که طولانی‌ترین خیابان خاورمیانه است انتخاب شد. ایشان مدیریت خوبی داشت

و توان جلو بردن این طرح را داشت. طرح اعلام شد و قرار براین شد که معاونت عمرانی شهرداری آن را انجام دهد. ولی به دلایلی، طرح به جای معاونت عمرانی، به سازمان زیباسازی منتقل شد و به جای مناسب‌سازی، زیبا سازی صورت گرفت! یعنی رمپ‌هایی ساخته شد که مشکل دارند و قابل استفاده برای کسانی که با ویلچر رفت و آمد می‌کنند، نیستند. یا مثلا مسیر ویژه نابینایان در سطح پیاده‌رو، طوری ساخته شد که وقتی به دریچه مخابرات می‌رسید قطع می‌شد. به هر حال ما جانبازان و افرادی که معلولیت دارند، به دکترحناچی بسیار امیدوار هستیم. من پای صحبت‌های ایشان نشسته‌ام و دیده‌ام که اطلاعاتشان بسیار جامع و کامل است و به مسائل دنیا کاملا آشنایی دارند. کلان شهر تهران، الگوی کشور است و هر کار مهمی که در این شهر انجام شود، سایر شهرها هم آن را انجام می‌دهند.

آیا استانداردی برای ماشین‌های مناسب‌سازی شده برای معلولان در کشور ما وجود دارد؟

در ستاد مناسب‌سازی وزارت کشور، چندین جلسه برگزار کردیم و از نماینده وزارت صنایع تقاضا کردیم که یک الگو و استاندارد برای خودروهای مناسب‌سازی شده ارائه دهند. از وزارت صنایع خواستیم که مشخص کند که ماشین مناسب برای یک فرد قطع نخاعی یا قطع دست چگونه باید باشد؟ متاسفانه این اتفاق نیفتاد و به نتیجه نرسیدیم. وقتی که

جانبازان و معلولین گرامی هرگونه شکایت از شرکت‌های هواپیمایی یا فرودگاهی داشتند را می‌توانند با سایت www.cao.ir و با مسوول پیگیری هواپیمایی آقای دکتر جعفرزاده تماس بگیرند

باشد که سایر نیازهای لازم مثل کنترل دستی، بالابریلچر و غلتک لقمه‌ای و ... را بر روی این ماشین اجرا کند. ما تولید کنندگان این قطعات را در ایران داریم و به خودروساز هم فشار نمی‌آید. این ماشین‌ها هم به فروش می‌رسد. متاسفانه هنوز خودروسازان و وزارت صنایع زیر بار این مسئله نرفته‌اند. متاسفانه به مناسب‌سازی هیچوقت به‌طور عمقی نگاه نشده و در همه جا فقط بحث پول مطرح است. زمانی من از هر شرکت هواپیمایی می‌توانستم با یک نامه، بلیط نیم بها تهیه کنم ولی حالا فقط هواپیمایی هما، بلیط نیم بها در اختیار من می‌گذارد. روز به روز شرایط برای افراد دارای معلولیت سخت‌تر می‌شود.

و سخن آخر شما؟

گاهی فکرمی‌کنم اگر من خودم هم روی این ویلچر ننشسته بودم، اید در وادی دیگری بودم و نمی‌توانستم شرایط یک فرد دارای معلولیت را درک کنم. به مسئولان می‌گویم، نمی‌خواهم شما را متهم کنم ولی حداقل وقتی افرادی با شرایط خاص به شما مراجعه کرده و مشکلاتشان را مطرح می‌کنند، بدانید که موظف به رسیدگی هستید چون مسئولیت برگردن شما افتاده‌است. در ضمن جانبازان و معلولین گرامی هرگونه شکایت از شرکت‌های هواپیمایی یا فرودگاهی داشتند را می‌توانند با سایت www.cao.ir و با مسوول پیگیری هواپیمایی آقای دکتر جعفرزاده تماس بگیرند

با خودرو سازان هم مطرح می‌کنیم، می‌گویند ما بنگاه اقتصادی هستیم و انجام اینکار برای ما صرف نمی‌کند. می‌گویند، اگر یک میلیون دستگاه با این شرایط بخواهید، برایتان می‌سازیم. ولی ساختن تعداد محدودی خودرو با این شرایط برای ما صرف نمی‌کند. من می‌گویم چطور برای خودرو ساز زاپنی و فرانسوی صرف می‌کند که برای هر شخص با هر شرایط فیزیکی، خودرو مناسب را می‌سازد؟ من به خودروسازان روش کار را ارائه کرده‌ام و به آنها گفتم، لازم نیست که یک خط تولید برای این ماشین‌ها راه اندازی کنید. فقط تعدادی ماشین خام را به افراد دارای معلولیت اختصاص دهید و شرکت‌های اقماری هم در کنار این خودروساز وجود داشته