

صعوبات تنقل المعاقين حركيا في الفضاء المدني قراءة في واقع التجربة العربية

د. قاسمي شوقي - جامعة بسكرة

د. عثمان فويل المدرسة الوطنية للمعمران.

الجزائر

Chaouki.gasmi@univ-biskra.dz

fouilath@gmail.com

الملخص: تستهدف أوراق هذه المداخلة، تناول إحدى الإشكالات الهامة التي تواجه فئة المعاقين حركيا في واقعهم المعيشي اليومي، ألا وهي صعوبة تنقلهم داخل الفضاء المدني بغية قضاء حاجياتهم المختلفة، وذلك سواء بالنسبة لأصحاب الكراسي المتحركة، أو الدرجات المكيفة أو غيرهما من أشكال الإعاقة الأخرى، وذلك بفعل إهمال القائمين على الشأن العمراني للمدينة العربية موضوع دراستنا لكل الاحتياجات المتعلقة بهذه الفئة، سواء على مستوى شبكة الطرق، أو الأرصفة المخصصة لحركة المشاة، أو كيفية تصميم المباني الحكومية والمؤسسات الإدارية بشتى صنوفها... إلخ، الأمر الذي جعلهم يتكبدون عناء مضاعف في عمليات التنقل لتصريف شؤونهم، وذلك من خلال الوقوف على العديد من النماذج والحالات الواقعية التي سوف نتبينها ضمن تفاصيل هذا العمل.

Summary: The aim of this intervention is to adrese one of the most important problems faced by the disabled people in their dialy lives ,mobility in the cities which made theme suffering to satisfy or to fullfil thier needs in reason of negligence Of the urban constructions officials on arabic cities for all thier needs : roads,sidewalk and the design of all types of government building and administrative institutions.

Through of this study we will standing on many real situations that we will demonstrat them on details in this work.

مقدمة: زاد الاهتمام خلال العصر الحديث بمشكلة المعاقين في كافة دول العالم، ليتحول إلى مسألة تتجاوز الحدود السياسية للدول، بعد أن باتت ترعاها العديد من الهيئات الدولية ك: المنظمة العالمية للصحة، ومنظمة العمل الدولية، اليونسيف إلى جانب عدد كبير من المؤسسات غير الحكومية النشطة في مجال حقوق الإنسان، والتي أخذت على عاتقها مسؤولية إخطار وتحسيس الرأي العام العالمي بمشكلات هذه الفئة، وتعبئتهم لترقية الشروط الصحية والنفسية والاجتماعية للبيئات الحاضنة لهم، الأمر الذي سمح ببلورة وعي سياسي وإنساني وقانوني دولي إزاء هذه الفئة، بشكل انجر عنه إصدار العديد من المواثيق والعهود الدولية في هذا الشأن، الناصة على وجوب احترام كرامة الأشخاص المتأصلة واستقلالهم الذاتي بما في ذلك حرية تقرير خياراتهم بأنفسهم واستقلاليتهم، عدم التمييز، كفالة مشاركة الأشخاص ذوي الإعاقة بصورة كاملة وفعالة في المجتمع واحترام الفوارق¹.

هذا التحول الطارئ في نظرة المجتمع الدولي لفئة ذوي الاحتياجات الخاصة، دفع الكثير من الدول العربية إلى عدم البقاء بمعزل عنه ومحاولة مواكبته، حيث سارعت إلى تبني حزمة من الإجراءات لصالح هذه الفئة، وذلك كنوع من الترجمة العملية لمصادقتها على العديد من المواثيق والمعاهدات الدولية التي جرى طرحها من طرف مختلف المنظمات الدولية النشطة في هذا المضمار، والتي كان هدفها رفع الغبن الاجتماعي والتجاهل الذي ظل ممارسا عليها طويلا، وذلك من خلال محاولة الارتقاء بأوضاعها والسعي لإدماجها في الحياة الاجتماعية، كما هو عليه الحال بالنسبة لفئة المعاقين حركيا موضوع اهتمامنا في هذه المقالة، والتي استفاد المنتسبين إليها من التطور التكنولوجي الحاصل في مجال الرعاية الصحية، والذي أثمر بتوفير جملة من الأجهزة والوسائل المساعدة في مجال الحركة والتنقل، من شاكلة: الكراسي المتحركة، العكازات والمساند، الدراجات النارية المكيفة... إلخ، حيث لم تتأخر هذه الدول في تسهيل حصول مواطنيها المتعرضين لهذا النوع من الإعاقات عليها، من منطلق أنه من حق المعاقين حركيا الذهاب لأماكن التعليم والعمل والعبادة والترفيه... إلخ والعودة منها.

هذه الجهود على أهميتها العملية ظلت دون جدوى، بفعل تعذر استخدام هذه الفئة من أفراد المجتمع لتلك الوسائل بشكل إيجابي وسلس، جراء اصطدامهم بنوعية تهيئة الفضاءات والمرافق والخدمات في المباني العامة والخاصة التي يفدون عليها، والتي ظلت تغفل محدودية قدرتهم على الوصول إليها واستخدامها، الأمر الذي يتسبب في حرمانهم من المشاركة في الكثير من الفعاليات الاجتماعية (ندوات، التظاهرات الرياضية والثقافية...)، وهو ما ينعكس سلبا بعد ذلك على درجة تفاعلهم مع مختلف مؤسسات المجتمع الذي يعيشون فيه.²

هذا الواقع لفت انتباهنا، ودفعنا إلى محاولة استجلاء واقع تهيئة الفضاءات المعمارية والعمرانية في المدينة العربية، ومدى أهليتها للاستجابة لمتطلبات تنقل فئة المعاقين حركيا، بما يمكننا من إدراك مكان النقص التي تطبعها وتحد من هامش تحركهم في الفضاءين الداخلي والخارجي.

1. المفاهيم الأساسية للموضوع: تحظى عملية تحديد المفاهيم المركزية لأي موضوع محل بحث ونقاش في حقل الدراسات الاجتماعية بأهمية خاصة، وذلك نظرا لما لها من أهمية في ضبط تصورات الباحث والقارئ على معنى موحد، وذلك في ظل التباين الكبير الذي يطبعها والذي يعزى إلى تعدد المجالات العلمية التي تتناول هذا المفهوم أو ذاك. وتتلخص المفاهيم الأساسية في بحثنا هذا فيما يلي:

أ. **المعاقين حركيا:** تعد الإعاقة الحركية أحد صنوف الإعاقات الجسمية أو البدنية، وتتضمن العديد من أنواع الإعاقات التي تصيب أجهزة الجسم، وأهمها الجهاز الحركي وما يرتبط به من أجهزة، مثل: الجهاز العظمي والجهاز العضلي والجهاز المفصلي والجهاز العصبي المركزي³. ويعرف مامسر هذا النوع من الإعاقة، بأنه: **الإصابة الجسدية التي لها صفة الديمومة والتي تؤثر تأثيرا حيويا على ممارسة الفرد لحياته الطبيعية، سواء أكان التأثير كاملا مثل: عدم القدرة على الحركة أم الاعتلال على الأقل أم نسبيا أم جزئيا، مثل عدم تحريك طرف أو أكثر من الأطراف السفلية أو العلوية**⁴.

هذه الإعاقة، تتسبب في ظهور فئة من الأشخاص يعانون من قصور أو عجز جسدي أو حركي، يطلق عليهم اصطلاحا تسمية المعاقين حركيا. والمعاق حركيا حسب تعريف كل من المومني والصمادي، هو: " الشخص الذي لديه عائق جسدي يمنعه من القيام بوظائفه الحركية بشكل طبيعي، نتيجة مرض أو إصابة

أدت إلى ضمور في العضلات أو فقدان في القدرة الحركية أو الحسية أو كليهما معا في الأطراف العليا أو السفلى، أو إلى اختلال في التوازن الحركي أو بتر في الأطراف"⁵، في حين تعرفه المادة الثالثة (03) من مشروع النظام الأساسي لجمعية رعاية تأهيل المعوقين حركيا في اليمن، بأنه: "كل شخص مصاب بشلل كلي أو نصفي أو جزئي أو فقدان عضو كالأيدي والأرجل مما يجعله معاقا عن الحركة"⁶.

ويترتب عن هذا الوضع الطارئ بعد ذلك، تأثر فرص استمراره في التعليم، والحصول على عمل، وحتى إمكانية انتقاله من مكان لآخر، الأمر الذي يضطره في أغلب الأحيان إلى اللجوء لاستخدام بعض وسائل المساعدة، والتي تختلف من شخصا لآخر تبعا لطبيعة نوع الإصابة التي ألمت به، وكذا قدرته على استخدام تلك الوسيلة.

ب. الفضاء المدني: ونقصد به في هذا العمل كافة الفراغات الموجودة ضمن الحيز الجغرافي لوحدة محلية ما مصنفة على أنها مدينة، بما تنطوي عليه من مباني ووحدات سكنية، ومنشآت إدارية وشوارع وأرصفة ومرافق رياضية وغيرهم من التجهيزات المؤسساتية والمرافق الخدماتية، والتي يعيش فيها المعاقين حركيا ويتحركون بين أرجائها بحثا عن قضاء مصالحهم المختلفة، اعتمادا على ما هو متاح لهم من وسائل مساندة.

2. حجم المعاقين حركيا في العالم العربي: تشير البيانات الدولية إلى تسجيل تزايد سنوي في عدد المعاقين في العالم، حيث قدر عددهم حسب إحصائيات سنة 2016 بحوالي 600 مليون نسمة، يعيش نحو 80% منهم في ربوع العالم النامي تحديدا.

هذا التزايد، نتلمس جانبا منه في واقعنا العربي اليوم، حيث تكشف البيانات المتاحة لنا حول حجم هذه الفئة في بعض هذه الدول ما سبقت الإشارة إليه، فنجد أن عدد المعاقين في السعودية مثلا حسب الإحصاءات المنشورة سنة 2016 يقدر بـ 720 ألف معاق، وهو ما يعادل 04% من مجموع سكان المملكة، بنسبة زيادة سنوية تتراوح ما بين 400-500 معاق سنويا⁷، بعدما كان حجمهم سنة 2006 في حدود 493.605 معوقا، شكلت الإعاقة الحركية حينها 33.6% من مجمل الإعاقات المسجلة آنذاك، بنسبة تركز في المدن تقدر بـ 39.6% والباقي في المناطق الريفية⁸. أما في مصر، فقد قفز عدد المعاقين حسب بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، من مليونين و60 ألف و539 معاق سنة 1996، إلى مليونين و899 ألف و180 معاق سنة 2016، وهو رقم على ضخامته يتعارض مع ذلك الذي قدمته هيئة اليونسيف، والتي قدرت عددهم بنحو ستة (06) ملايين شخص. وغير بعيدا عن مصر نجد أن نسبة ذوي الاحتياجات الخاصة في لبنان بلغت 3.5% من مجموع السكان، ما يجعل عددهم يقدر بحوالي 120 ألف شخص، 54.73% منهم معاقين حركيا. في الوقت الذي يوجد فيه أكثر من مليوني فرد من ذوي الاحتياجات الخاصة تقريبا في اليمن، يمثل أصحاب الإعاقة الجسدية منهم ما نسبته 20% من المجموع الكلي للإعاقات بهذا البلد⁹.

وبالانتقال من المشرق إلى المغرب العربي، نجد أن عدد المعاقين في الجزائر قدر حسب نتائج الإحصاء العام للسكان والسكن لسنة 1998 بـ 1.590.466 معوق، قبل أن يرتفع هذا العدد نسبيا مع نهاية سنة 2007 إلى حدود 1.7 مليون معاق، في حين كشفت بيانات وزارة التضامن الاجتماعي مطلع سنة 2009 عن وجود 1.9 مليون معاق في الجزائر. ويعتبر بعض القائمين على شؤون هذا الملف والمنتبعين

لتطوراته أن هذا العدد أقل بكثير من الواقع الفعلي والذي يقارب حسبهم 03 ملايين معاق¹⁰. وذلك لاعتبارات كثيرة أهمها مخلفات حقبة العشرية السوداء والتي تسببت في وقوع الكثير من الإصابات المفضية لعجز كلي أو جزئي عن الحركة في صفوف المواطنين وأفراد قوات الأمن الوطني، إلى جانب الارتفاع المهول في معدلات حوادث المرور التي تسجل سنويا، والتي جعلت الجزائر تصنف ضمن المراتب الأولى عالميا في حجم الخسائر البشرية، فضلا عن بعض العوامل الأخرى كحوادث العمل، العوامل الصحية.. إلخ.

أما في المغرب، فإن نتائج البحث الوطني حول الإعاقة الذي تم القيام به سنة 2004، تكشف أن القصور الحركي يمثل لوحده 50.20% من المجموع الكلي للإعاقات بهذا البلد، والمقدرة بحوالي 1.530.000 شخص. وهو ما يمثل 5.12% من ساكنته، منهم 1.3 مليون أسرة يعاني أحد أفرادها على الأقل شكل من أشكال الإعاقة¹¹.

هذه المعطيات رغم أنها لا تبدو مضبوطة بشكل دقيق وشامل لأوضاع كل البلاد العربية، بفعل التأخر الذي طبع أداء هذه الدول في مجال توفير بيانات جامعة وكافية إزاء هذه المشكلة، إلا أنها تلفت الانتباه إلى أن الإعاقة الحركية تشغل حيز معتبر من المجموع الكلي لذوي الاحتياجات الخاصة، الأمر الذي بات يستدعي تعزيز إجراءات التكفل بهم بأشكاله المختلفة، لا سيما ما تعلق منها بتأهيل الفضاء المدني بشقيه المبني وغير المبني، ابتغاء الوصول إلى تحقيق دمج حقيقي لهم في مجتمعاتهم.

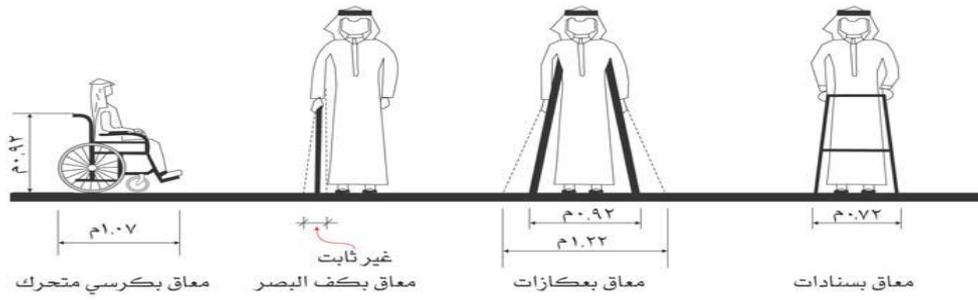
3. حق المعاقين حركيا في التنقل والوسائل المستخدمة في ذلك: لا تختلف احتياجات المعاقين

حركيا في شيء عن قرنائهم من الأشخاص الأسوياء، فهم يودون أيضا تأدية الصلاة في المساجد، والالتحاق بالعمل، ومزاولة التعليم في المدارس، والذهاب إلى الأسواق وارتياح الملاعب والتجول في الحدائق والمتنزهات... إلخ، إلا أن مقتضيات الإعاقة الحركية هي التي تلعب دور المثبط لعملية إشباع تلك الحاجيات، الأمر الذي يضطرهم إلى تأجيلها أو التخلي عنها مكرهين، وهو ما يعني حرمانهم من الكثير من الحقوق التي تقرها الأعراف الدولية.

وقد تنبعت الكثير من المنظمات الدولية وفي مقدمتها هيئة الأمم المتحدة لهذا الواقع المر، الأمر الذي دعاها لسن جملة من التشريعات المتعلقة بحقوق الأشخاص المعاقين في المشاركة الكاملة في المجتمعات التي يعيشون فيها، سواء في مجال: التعليم، الرعاية الصحية، العمل، التصويت في الانتخابات، الحق في حياة أسرية... إلخ، وذلك من أجل تحقيق مبدأ تكافؤ الفرص في الحصول على الخدمات، والمساواة في إشباع احتياجاتهم النفسية والاجتماعية والجسدية... إلخ، وتعزيز قيم الكرامة والتضامن بما يسمح بالتقليل من الآثار الناتجة عن الإعاقة التي أصابهم¹².

ولتسهيل أعمال هذه الحقوق على أرض الواقع، تم تسخير العديد من أجهزة الإسناد لفائدة هذه الفئة، من شاكلة: الأعضاء الاصطناعية، الكراسي المتحركة، الدراجات النارية المكيفة، العكازات... إلخ، والتي تختلف ظروف استعمالها من شخص إلى آخر حسب طبيعة الإعاقة التي يعانيها، وحسب الفضاء الذي يتحرك فيه كذلك.

صورة 01: توضح بعض أنواع وسائل الإسناد المستخدمة من طرف المعاقين حركيا



المصدر: وزارة الشؤون البلدية والقروية: دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع، السعودية، 1426هـ، ص. 34.

4. تاريخ تطور اهتمام التصميم المعماري والعمراني بفئة المعاقين حركيا: يعتبر المهندس الفرنسي لوكرينزييه أحد أشهر المعماريين المؤثرين في العمارة الحديثة خلال القرن العشرين، وهو الذي كانت له آراء عظيمة فيما يخص التصميم المنسجم المتزن والذي يتبع قوانين رياضية وهندسية، وبعد دراسة امتدت حوالي عشرين (20) سنة تمكن من استنباط نظام الموديول والنسبة الذهبية للفراغ، وهو ما ساعد على القيام بالعمليات التصميمية للمباني الخاصة بالمعاقين، لكونه عبارة عن نظام يسهل عملية المصمم التصميمية شريطة وجود الموهبة في التشكيل والابتكار، حيث يقوم على تقسيم الإنسان إلى نسبتين، الأولى نسبة الطول الكلي والثانية نسبة تبدأ من خط الوسط، وهاتين النسبتين تحكمان جميع مقاسات الحجم طبقا لنظرية لوكرينزييه، وذلك عن طريق ارتباط الخارجي بالداخلي وحجم الإنسان، بمعنى أن الدراسات كلها كانت مستمدة من أبعاد جسم الإنسان من وجهة نظرهم المثالي، وقد تتعد هذه المقاييس عن الاحتياجات الأساسية لكثير من مستخدمي الفراغ¹³.

ولم تتغير هذه المفاهيم إلا بدءا من سنة 1960 في شمال أوروبا وتحديدا إنجلترا والسويد، أين تفهقر نموذج الجسم البشري ذو المقاييس المثالية، وظهر التدرج الهرمي لدورة حياة الإنسان المرتبط بالسن والاحتياجات الخاصة لكل فئة عمرية، بعدها بدأ المعماريون في التفكير جديا في تقسيم مستخدمي الفراغ حسب: الفئة العمرية، الجنس، وقدرتهم على الحركة. ويعد جولد سميث أول من ناقش هذا التقسيم في كتابه المنشور سنة 1963، تحت عنوان: "تصميم للمعاقين" **Designing For disabled**، والذي تطرق فيه للحديث عن مستخدمي الكراسي، ليتم بعدها وبالضبط سنة 1981 إدراج المقاييس الإنسانية الخاصة بالأطفال وكبار السن فضلا عن محدودية الحركة، وهو ما كان إعلان عن اختفاء نموذج الشخص المعماري ذو المقاييس المثالية والتي افترضها لوكرينزييه من قبل، تلاها بعد ذلك بثلاث (03) سنوات وبمناسبة البدء في مشروع مدينة العلوم والصناعة في باريس، وضع اعتبارات تصميمية لذوي الاحتياجات الخاصة علاوة على كبار السن، والأطفال وحتى العربات المخصصة للرضع¹⁴.

وبهذا أصبح لمصمم العمارة الداخلية في العصر الحديث، دور يتكامل مع دور الفن التشكيلي الذي يصنع صورة لمستقبل الإنسان تتحقق فيها الرفاهية والسعادة للجميع، ويتحقق بذلك حل موفق للقضية الدائمة بين الشكل والمضمون، وذلك من خلال استلهام البيئة المحيطة أشكالا وطرزا تتلاءم معها، وتتوافق أيضا مع احتياجات المعاق الذي يعيش في تلك البيئة واستخدامه في الداخل الوسائل والإمكانات الحديثة، أو أمثلتها عليه الظروف المعاصرة¹⁵.

هذا الاهتمام، وجد له أرضية عمل فيما دعى إليه ميثاق الثمانينات للجمعية العامة للأمم المتحدة، والذي شكل تحولا مهما في مجال المساعدة الأشخاص المعاقين وذوي الاحتياجات الخاصة وتأهيلهم، والذي نص من ضمن عدة أشياء على ضرورة التركيز على تشجيع الدراسات والأبحاث والمشاريع التخصصية، بغرض تأمين الامكانيات الوظيفية لسهولة حركة المعاقين وذوي الاحتياجات الخاصة ضمن الأبنية العامة، وتحديث الأنظمة المعمارية وتنظيم المباني السكنية والمنشآت، وتخفيف الحواجز القائمة أو إزالتها نهائيا في المشاريع المعمارية المستقبلية، بالإضافة الى تطوير مجموعة من الشارات الدالة للمساعدة في تحسين إمكانيات الحركة والتنقل للأشخاص المعوقين. وهو ما سمح ببروز العديد من الاجتهادات في هذا الشأن، حيث لا يزال لليوم موضع الموقع الوظيفي لمعايير التصميم للمعوقين في البيئة المبنية محل نقاش داخل مهنة العمارة من قبل المؤسسات المهمة في هذا المجال، لتحديد طرق تطبيق هذه المعايير واستعمالها بوصفات أدوات قياسية (أبعاد وقوانين)¹⁶.

5. أهمية عملية تكيف تصاميم المباني مع احتياجات المعاقين: المعاناة الكبيرة التي يتكبدها

الأشخاص المعاقين حركيا في حياتهم اليومية، جراء فقدهم الكثير من الامتيازات التي يتمتع بها غيرهم، جعلت حياتهم مجموعة من اللآءات الحركية التي تحدهم عن الحركة والنشاط في بيئتهم المحيطة بهم، نتيجة عدم القدرة على الحركة أو ضعفها، الأمر الذي يضطرهم للاعتماد على الآخرين بشكل شبه دائم، ما يعني الاحساس بالعجز والنقص والاحتياج دوماً للأخر لتقديم المساعدة، حيث تعد هذه أكبر مشكلة تواجههم وتدفعهم لبناء صورة سلبية عن أنفسهم، ومع تراكم هذا الشعور فإنه من ضمن العمليات اللاشعورية التي ستجرب عن ذلك، هو الضغوط النفسية الحادة والانفعالات السلبية الزائدة، ك: العدوانية، الانطواء، زعزعة شعورهم بالأمن... والتي تعكس رفضهم لواقعهم الحالي.

هذه المعاناة، تجعل عملية تكيف وتأهيل المباني والمرافق المختلفة التي يطرقها المعاقين حركيا تكتسي أهمية بالغة، يمكن استيضاحها أكثر في العناصر الآتية:

➤ ضعف التهيئة ينجم عنه بذل المعوق جهد كبير لتعويض قصوره البدني، وهو ما يجعله يشعر سريعا بالتعب والعجز، أضف إلى ذلك عدم إمكانية سيطرته على الجهاز التعويضي أيا كان نوعه، وبالتالي عدم تحقق التأزر الآلي العضلي في الحركة، مما يتسبب في زيادة سوء حالته النفسية أكثر مما هي عليه¹⁷.

➤ التعديلات في التصميمات الداخلية والخارجية للمباني، لا ينبغي النظر إليها فقط في ضوء استخدام الأفراد المعاقين حاليا لها، ولكن يجب الأخذ بعين الاعتبار أن أي شخص مهدد بالتعرض للإعاقة الحركية مستقبلا، سواء نتيجة حادث أو مرض أو عملية جراحية، وذلك حتى يتسنى له استخدامها بكل يسر، فالمبنى المؤهل للاستخدام من قبل ذوي الاحتياجات الخاصة له أهمية بالنسبة لأكثر من 60% من إجمالي أفراد المجتمع من وقت لآخر.

➤ تضطر أغلب العائلات إلى مرافقة أطفالهم المعاقين في تحركاتهم المختلفة، حيث يعاني الأباء والأمهات من المجهودات الكبيرة التي يبذلونها أثناء ذلك خاصة بالنسبة لأصحاب الكراسي المتحركة، فضلا عن مراقبة الطفل نفسه أثناء الحركة وتلبية احتياجاته، بالإضافة إلى الضغط العصبي الناتج عن عدم سهولة الحركة سواء الأفقية أو الرأسية، والإحساس بالضيق.

➤ التعديلات والتكيفات اللازم إدخالها على تصاميم المباني والتي تطل عادة مداخل الأبنية والمكونات الداخلية والخارجية لها، لا تستدعي تخصيص تكاليف مالية كبيرة تتفق عليها لتسهيل استخدامها من قبل ذوي الاحتياجات الخاصة¹⁸. ومن الشواهد التي يمكن أن نسوقها في هذا الإطار ما يتعلق بالمباني المدرسية، حيث كشفت بعض الدراسات أن تكيف هذه المنشآت يسمح بتوظيف ميزانية التعليم بشكل أكثر فاعلية، حيث يتحول الإتفاق من الاستخدامات غير المناسبة، مثل: توفير وسائل النقل لمسافات طويلة للوصول إلى مدارس خاصة، وإنشاء إدارات منفصلة لبرامج التربية الخاصة وغيرها، إلى دعم الإجراءات التي تعود بالنفع على التعليم في الفصل، مثل: توفير موارد وإطارات متخصصة، وتدريب المعلمين والعاملين... إلخ، وهو ما يعتبر وضع للأموال في المكان الصحيح وتوظيفها بشكل أكثر إنتاجية ونفعا للمجتمع من ناحية، وامتنالا لدعوة مؤتمر اليونسكو المطالبة بإتاحة فرص تعليم الطلاب المعوقين إلى جانب زملائهم غير المعوقين في المدارس العامة من ناحية أخرى¹⁹.

6. التدابير الواجب مراعاتها في تصميم المباني والفضاءات الحضرية لخدمة المعاقين حركيا:

تقتضي عملية التصميم للمعاقين حركيا، وفق المبادئ والاعتبارات التي أقرها ميثاق الجمعية العامة للأمم المتحدة لسنة 1981، وجود شبكة متكاملة من المعايير الواجب أخذها بعين الاعتبار، بغرض تأمين مرونة الحركة، الوصول السهل، التوجه السريع، يسر الاستعمال، والعمل بشكل آمن وسليم، وذلك على مستوى كل المباني والفضاءات الحضرية كما سيأتي تفصيله معنا الآن.

6.1. بالنسبة للمباني السكنية والمنشآت الإدارية: تعد من أكثر المرافق استخداما من طرف المعاقين

حركيا على اختلاف فئاتهم السنوية، لذا فإن الاستغلال الحسن والميسر لها يستدعي الانتباه جيدا إلى التفاصيل الآتية:

أ. تصميم المسكن: تشدد الكثير من الدراسات المتخصصة على وجوب إيلاء الحركة داخل المباني أهمية بالغة، حيث يفضل في حالة توفر المساحة أن يكون المبنى من دور واحد فقط، ولا يزيد عن الدورين كحد أقصى للارتفاع. مع وجوب مراعاة أن لا تقل عروض الممرات الأفقية عن 250 سم، وإذا زادت عن ذلك ينصح بتزويد الممرات بمساند جانبية الملمس بارتفاع 75 سم لاستعمالها من طرف أصحاب الكراسي المتحركة. كما يجب تفادي استعمال الأدراج خاصة في المدخل والطرق، ويستعاض عنها بتصميم المنحدرات بسيطة الميلان²⁰.

ب. الأبواب: تتعدد أصناف الأبواب التي يصادفها المعاقين حركيا في طريقهم لقضاء حاجياتهم كأبواب المداخل، أبواب المراحيض، أبواب المساكن والغرف... إلخ، وهو ما يستدعي مراعاة العديد من التفاصيل في كيفية تجهيزها وذلك حتى تتناسب وطبيعة كل مرفق. فمن الصعوبات التي يواجهها مستخدمي الكراسي المتحركة مواقع الأبواب في المباني العامة والخاصة، حيث نجد أن موقع هذه الأخيرة في الغالب لا يتيح الفرصة لأصحاب الكراسي المتحركة لاستعمالها بسهولة ويسر، لذا ينبغي الحرص على أن تكون مواقع الأبواب عند زوايا الغرف على أن يكون الفتح باتجاه الجدار، أما في دورات المياه في المباني العامة أو الخاصة، فينبغي أن تصمم ليكون فتحها باتجاه الخارج، وذلك حتى لا تؤدي إلى سقوط المعاق خلف الأبواب وصعوبة الوصول إليه لإتقاده عند الحاجة. كما ينصح بتفادي استخدام الأبواب الدوارة والمتأرجحة والقليلة للطي في جميع أشكال المباني، لأن ذلك ينجم عنه صعوبة استخدامها من قبل ذوي الإعاقات الحركية²¹.

كما يجب أن تكون المقابض منخفضة الارتفاع، ليسهل استعمالها من طرف جميع المعاقين لا سيما الأطفال منهم، حيث ينصح أن يتراوح ارتفاعها ما بين 75-110 سم. يضاف إلى ذلك عدم وجود معبرة (عتبة) على الباب حتى يمكن دخول وخروج المعاق بكرسيه المتحرك، إلى جانب توفر نظارة زجاج على الباب وإمكانية فتحه دائما من الخارج، ويوضح نماذج للتجاويف في الحوائط التي تفتح للخارج²².

ت. تهيئة المنحدرات: تعتبر المنحدرات الوسيلة الأكثر انتشارا لانتقال مستعملي الكراسي المتحركة من مستوى لأخر، كما أنها مفيدة جدا للنقل المتواصل للأعداد الكبيرة من الناس، كما هو الحال في الملاعب والمعارض ومحطات السكة الحديدية. غير أن ما يعاب عليها أنها تحتل مساحات كبيرة من الفراغات الداخلية او الخارجية خاصة في حال ارتفاع منسوب الدور الأول، مما يستلزم ان يكون مسار المنحدر طويل نسبيا، وهذه المسافة الكبيرة مرهقة جدا لمن يستخدم كرسيه يعتمد على الدفع الذاتي، ولمن يدفع الكرسي المتحرك كذلك خاصة في حالة الصعود.

ث. السلام والمنحدرات المتحركة: صممت هذه الوسيلة لنقل الناس بطريقة سريعة وأمنة، وخاصة في الأماكن التي تتميز بكثرة الزوار كالمعارض والمطارات. وتتميز هذه الوسيلة بكونها أكثر راحة من المنحدر العادي خاصة في حال طول منسوب الدور، حيث أنها تتحرك بشكل أوتوماتيكي وبسرعة ثابتة قد تصل إلى 0.75 م/ثا، وهذا ما نحتاجه لضمان استمرارية الحركة بسرعة ثابتة لجميع مستخدمي الكراسي المتحركة، ويتالي تقادي حدوث أي إعاقات في عملية الصعود أو النزول بسبب تأخر أحد الكراسي المتحركة، مما يؤثر سلبا على جميع من يقف خلفه، ويتالي تتغلب على مشكلة المنحدر العادي. كما أنها تعتبر أكثر كفاءة من المصاعد، حيث تتغلب على مشكلة انتظار الناس أمام المصعد، إضافة إلى أنها تتحول إلى منحدرات عادية في حال تعطل المنحدر أو انقطاع التيار الكهربائي، غير أنه يعاب عليها أنها تحتل مساحة كبيرة كما هو الحال بالنسبة للمنحدرات العادية²³.

ج. المصاعد: هي إحدى الوسائل المخصصة لانتقال مستخدمي الكراسي المتحركة بين الأدوار، وعادة ما تستخدم في الأبراج العالية وناطحات السحاب، حيث يتم حساب حجمها وعددها بناء على نوعية المبنى وعدد الأدوار وحجم المستخدمين له، وأوقات الانتقال داخل المبنى صعودا وهبوطا خصوصا في ساعة الذروة. ورغم أن عملية التحكم بالمصاعد تتم بشكل ألي لتقليل وقت الانتظار أمامه، إلا أن ما يعاب على هذه الطريقة هو طول الوقت الذي يقضيه الشخص في الانتظار منذ طلبه للمصعد وحتى وصوله إليه، خاصة في حالة تعدد الأدوار وكثرة الطلب على المصعد. وأن تقليل الوقت مشكلة معقدة للغاية لعدم اليقين بوجهة الراكب حتى لحظة دخوله للمصعد وطلبه للدور الذي يريد، وبذلك لا يمكن الاعتماد عليه كوسيلة نقل رئيسية خاصة في أوقات الذروة²⁴.

6.2. المنشآت المدرسية: استجابة للدعوات المتزايدة والمنادية بحق جميع الأطفال أن يتعلموا معا، بغض النظر عن حالتهم البدنية أو الفكرية أو الاجتماعية أو اللغوية، والتي نصت عليها العديد من الاتفاقيات الدولية التي جرى المصادقة عليها منذ نهاية العقد الثامن من القرن الماضي، مثل: اتفاقية الأمم المتحدة لحقوق الطفل (1989)، والمؤتمر العالمي حول "التربية للجميع" بجمييتين (1990)، وبيان سلامنكا (1994) والذين شكلوا تحديا لجميع السياسات والممارسات الاستيعابية في مجال التعليم، حيث قدموا دعوات صريحة لدمج ذوي الاحتياجات الخاصة في العملية التعليمية، تسارعت الخطى نحو دمج التلاميذ الذين يعانون من

مشكلات تعليمية وسلوكية في بيئة التربية العادية، باعتبار أن استراتيجية العزل المنتهجة من قبل الكثير من الدول تناسب بدرجة كبيرة أصحاب الإعاقات الشديدة، والتي تتطلب بيئة أكثر سلامة وحرصا، إلى جانب توفير معلمين متخصصين لديهم القدرة على التعامل مع هذا النوع من المشكلات، بخلاف الحال بالنسبة للمعاقين حركيا والذين يعدون من ذوي الاحتياجات البسيطة، حيث يمكن إدماجهم في شكل متسلسل طبقا لاختلاف قدراتهم وتدرجها في البيئات الأقل تقييدا²⁵.

هذا التحول في مفهوم دمج ذوي الإعاقة في الحياة الاجتماعية والتربوية، بات اليوم مترجما عمليا في مجموعة من المعايير الفنية التي جرى سنها في مجال تصميم المنشآت والمؤسسات التعليمية، بغرض القضاء على كل أشكال المعوقات المعمارية التي تعترض سبيل المعاقين حركيا، والتي تشكل حسب عديد الدراسات أحد أهم أسباب عزوفهم عن التعلم، نظير ما تمثله لهم من إكراه بدني حتى مع وجود وسائل المساعدة²⁶، يتقدمها ما أعده مجلس الأطفال غير العاديين بالولايات المتحدة الأمريكية، والذي أصدر دليل خاص بتقديم الخدمات المختلفة لذوي الاحتياجات الخاصة، مضمنا إياه عدة معايير خاصة بالبيئة التعليمية، بهدف الارتقاء بجودة المباني المدرسية وضمان قدرتها على تحقيق الأهداف المرجوة، وتمكين استفادة الطلبة من مختلف مرافقها التعليمية، كالمكتبة، المختبرات.. الخ، وهو النهج الذي اقتنت به لاحقا كل من كندا وأستراليا. أما في العالم العربي، فتبقى التجريبتين السعودية والمصرية رائدتين في هذا المجال، فالأولى أصدرت وزارة المعارف بها الإطار العام للبيئة التعليمية لذوي الإعاقة الحركية، والذي تضمن مواصفات المباني المدرسية المخصصة لهذه الفئة، أما الثانية فحددت الهيئة القومية لضمان جودة التعليم والاعتماد بها، معايير جودة مباني ذوي الإعاقة بشكل عام، واهتم جزء منها بذوي الإعاقة الحركية بشكل خاص²⁷.

6.3. بالنسبة للفضاءات الحضرية: التدابير المراعاة لتيسير تنقل المعاقين حركيا لا يقتصر نطاقها فقط على المنشآت الخدمائية والمباني السكنية، بل يطال أيضا حتى الفضاءات الخارجية، باعتبار أن التنقل اتجاه المدارس وأماكن العمل... يقتضي استخدام مكونات هذا الفضاء من أرصفة وشوارع وميادين عامة، لذلك وجب تكيفها هي الأخرى بما يخدم هذه الغاية.

أ. الأرصفة: توجد بعض الاشتراطات الواجب مراعاتها عند اختيار نوع الأرصفة الخاصة بالرصيف أو مسارات الحركة بشكل عام، وذلك حتى تتناسب وخصوصية وضع المعاقين حركيا، والتي يأتي في مقدمتها وجوب عدم استخدام الأرصفة من الرمل أو الزلط أو الحصى، لأنها تعوق الحركة الخاصة بعربات الأطفال والكراسي المتحركة، كما يجب أن لا تكون من النوع الزلق خاصة عند استخدام الرخام والبلاط، لأنها تصبح خطرا على مستعملي الأعصية والعكاكيز كوسيلة للمساعدة.

أضف إلى ذلك، أنه لا يجب أن تشكل نوع الأرصفة وطريقة تثبيتها عائقا لمستخدميها، كأن تكون الفواصل بين الوحدات غائرة لدرجة أنها تعيق العصا أو الكرسي المتحرك أو تجعل القدم تتعثر فيها²⁸.

ب. الأرصفة: يعد الرصيف عنصر عمراني بالغ الأهمية في عملية تصميم شبكة الطرق داخل المدن، الأمر الذي جعله يأخذ حيزا معتبرا من اهتمام كل من المهندسين المعماريين والعمرانيين، الذين سارعوا لتطوير تصاميمها ومواصفاتها الهندسية، لتحسين مظهرها وتلبية احتياجات مختلف فئات المجتمع وخصوصا المعاقين، الذين يحتاجون إلى معايير خاصة في تصميم الأرصفة لتأمين حركتهم وضمان سهولة مرورهم، باعتبار الفرق في الطاقة الجسمية التي يمتلكها كلاهما ويستخدمها، إذ أن الطاقة التي يحتاجها مستخدم

الكراسي المتحركة لدفع الكرسي لمسافة معينة، تفوق بنسبة (30%) الطاقة التي يبذلها الشخص العادي لقطع ذات المسافة، أما مستخدمي الأرجل الصناعية والعكازات فيحتاجون إلى (70%) طاقة إضافية لقطع المسافة نفسها، لذلك وجب إزالة العوائق من المسارات المخصصة للمعاقين على الطرق، بغرض التقليل من تلك المفارقات في الطاقة والمسافة المقطوعة. ولتحقيق ذلك يستوجب مراعاة الآتي:

➤ عرض الأرصفة يجب أن يكون كافيا لمرور كراسي متحركة بجوار بعضها، أو بمرور كرسي متحرك إلى جانب شخص يقود عربة طفل والدوران للخلف.

➤ منحدرات للأرصفة عند التقاطعات ومعابر المشاة، حتى يتمكن المعاقين من الانتقال من رصيف إلى آخر دون وجود أية حواجز أو موانع.

➤ مواقف خاصة ذات أبعاد قياسية وقريبة من المداخل والمخارج وتزويدها بالرمز الخاص بهم.

➤ ممرات خالية من العوائق والبروزات والدرجات التي تعيق حركتهم، وذات أرضية خشنة بدرجة مناسبة

لمنع الانزلاق، وذات سطح لا يسبب اهتزاز العربات حسب المواصفات الخاصة²⁹.

ت. مسالك السير: التضخم الكبير الحاصل في مختلف أنواع وسائل النقل (سيارات، شاحنات، دراجات نارية وهوائية، حافلات، ترامواي... إلخ)، جعل المدن تعاني من مشكلات كبرى في حركة السير، حيث أصبحت إمكانية التنقل من مكان إلى آخر تمثل مشكلة مرهقة لأفراد المجتمع، ومن هنا كان لزاما أن يتم تصميم الشوارع بما يستجيب لاحتياجات المعاقين، كأن يتم تخصيص مسارات خاصة بهم على حواف الشوارع وشبكات الطرق، حتى يستطيع السير عليها الأفراد المضطرين إلى التنقل لمسافات طويلة نسبيا، مستخدمين في ذلك أدوات المساعدة المكيفة لهذا الغرض كالدراجات النارية، حيث أنها توفر لهم عاملي السهولة والأمان أثناء انتقالهم، على أن تكون هذه المسارات بعرض يتناسب مع حجم الاجهزة المساعدة ليسهل مرورها على جانبي الشارع ذهابا وإيابا³⁰.

7. واقع التجربة العربية في عملية تصميم المباني والفضاءات الخاصة بالمعاقين: تتفاوت التجربة

العربية في مجال تكييف فضاءاتها المعمارية والعمرائية بما يتناسب ووضع المعاقين حركيا فيها، ففي الوقت الذي عجزت فيه بعض الدول عن القيام بأي مبادرة في هذا الاتجاه، نجحت أخرى في سن تشريعات وتدابير خاصة بذلك، إلا أن العائد النهائي منها لا يوحي بوجود أي تقدم يذكر في هذا المجال، كما سنأتي على تبيانها في التفصيل اللاحق.

أ. السعودية: تعد السعودية واحدة من الدول العربية التي حرصت على تقديم دعم مادي ومعنوي معتبر، لفائدة فئة المعاقين بشكل عام وذوي الإعاقة الجسدية بشكل خاص. حيث نجد أنه بالإضافة للإجراءات التقليدية من شاكلة: تخصيص إعانات مالية سنوية تقدم لأسرهم، أو عبر إنشاء مؤسسات ومراكز رعاية الأطفال المشلولين المختلفة مثل: مراكز التأهيل المهني الشامل، أو مراكز التأهيل الاجتماعي أو مراكز الرعاية النهارية³¹. تم كذلك إصدار المقام السامي للتعميم رقم 14203/8/7 في 14203/01/21 هجري على جميع الجهات الحكومية، والقاضي بضرورة مراعاة تيسير الخدمات للمعوقين، وملاحظة ذلك عند تصميم وتجهيز المباني التي يتعامل معها الجمهور سواء كانت حكومية أو خاصة، مع توطين الأنشطة التي لها علاقة مباشرة بالجمهور في الأدوار السفلى حتى يتسنى لهم الوصول إليها بسهولة، وتكليف موظف يكون مقره عند مدخل المبنى تخلص خدماتهم وتيسير أمورهم، وهو ما ترجمته وزارة الشؤون البلدية والقروية عمليا

إلى كتيب للاشتراطات العامة والخاصة بالمعاقين في رجب 1412 هجري، لأخذها بعين الاعتبار عند الشروع في أعمال التصميم أو الترميم، بهدف تيسير وتسهيل حركة المعاق وتهيئة الأوضاع والأبعاد والفراغات المناسبة له في الأماكن التي يرتادها³². كما سارت وزارة المعارف على نفس النهج تقريبا، حيث أصدرت في سنة 1424 إظارا عاما للبيئة التعليمية، تضمن الاشتراطات ومواصفات الواجب مراعاتها في تصميم وإنجاز المباني المدرسية المخصصة لذوي الإعاقة الحركية³³.

اليوم وبعد مرور أكثر من عشرين (20) سنة على صدور التعميم الملكي، تكشف العديد من الدراسات المختصة التي تم القيام بها، أن معظم المساكن والمرافق العامة في المدن السعودية غير مؤهلة للاستخدام من طرف المعاقين حركيا، وهي التي يطبعها النقص الفادح في مواقف السيارات، المنحدرات، دورات المياه... إلخ. حيث ما زال يتم منح شهادات إتمام البناء للعشرات من المباني العامة والخاصة غير المؤهلة للاستخدام من طرفهم، وقد لا يكون ذلك غريبا عندما يتعلق الأمر حسب الدكتور: إبراهيم بن راشد بن سعد الجوير بمبنى صغير عاما كان أو خاصا، لكن ماذا تكون ردة الفعل عندما يكون المبنى معلما معماريا من معالم المدينة، كلف تشييده مئات الملايين من الريالات وغير مؤهل لاستخدام المعاقين حركيا له³⁴.

ب. الأردن: يعد الأردن أيضا من الدول العربية التي تمكنت من إعداد دليل الإرشاد الوطني لتصميم المباني والفضاء العام، وأعتبرته أمرا ملزما للهيئات والمجالس المعنية بإقرار مخططات المباني والطرق والفضاء العام، والذي مضى على صياغته وتداوله حوالي عشرون (20) عاما، إلا أن ذلك لا يبدو أنه أحدث فرقا حقيقيا على أرض الواقع، ففضاء المدن الأردنية اليوم لا يزال مفتقرا للحدود الدنيا من التسهيلات التي تجعل منه مسرحا ممكنا للأشخاص ذوي الإعاقة، وذلك ما يتضح في أوضاع الشوارع والأرصفت والمباني والمساحات والمواقف والحدائق والمتنزهات والمسارح والملاعب وغيره من مفردات الفضاء الخارجي.

هذا الواقع الذي أماطت اللثام عنه الدراسة التي أعدها مركز الجنوب والشمال للحوار والتنمية، تحت عنوان: "العقبات والحوجز التي تعترض مشاركة الأشخاص ذوي الإعاقة واندماجهم في المجتمع"، ترجع أسبابه حسب رأي المختصين إلى توزيع مسؤوليات تنفيذ بين المجالس البلدية من جانب ونقابة المهندسين من جانب آخر، وغياب الأجهزة المعنية بالرقابة والتفتيش للتحقق من التزام المباني والمنشآت والطرق بقواعد الدليل³⁵.

ت. اليمن: تعد اليمن من الدول العربية التي أنهكها الفقر المستشري بين جناباتها، إلى جانب ظروف الحرب الأهلية والنزاع الداخلي الذي دام أكثر من عشر (10) سنوات، وهو ما تسبب في ارتفاع عدد الضحايا والمصابين من عموم أبناء الشعب لا سيما الأطفال منهم، حيث تكشف البيانات الإحصائية المتاحة في هذا الإطار، أن النسبة الوسطية للإعاقة بين الأطفال دون سن الثامنة عشر (18) تتراوح ما بين 08-13 %، وهي نسبة معتبرة في تقديرنا.

هذا الوضع لم يمنع الحكومة اليمنية من المصادقة على العديد من التشريعات والمواثيق الدولية، تتقدمها اتفاقية حقوق الطفل التي وقعت سنة 1991، والتي في ضوئها قامت بإصدار العديد من القوانين والقرارات الوزارية التي تكفل بعضا من حقوق هذه الفئة، حيث تم إنشاء اللجنة الوطنية لرعاية المعوقين، واعتماد صندوق لرعاية وتأهيل المعوقين، السماح بتشغيل ذوي الاحتياجات الخاصة وتمكين عمليات إنشاء جمعيات لرعايتهم وتأهيلهم، فضلا عن إمكانية تدريبهم وتأهيلهم للدمج في المجتمع على اعتبار أن الأطفال ذوي

الاحتياجات الخاصة جزء من أفرادهم. دون أن يتعدى مجال الاهتمام حدود ذلك، حيث لا يوجد اهتمام يذكر بمسألة تعديل أو تصميم الفضاءات الفراغية والعمرانية، عدا الإشارة البسيطة التي وردت في المادة (10) من القانون رقم (16) لسنة 1999، والمادة (27) من قرار مجلس الوزراء، واللذان نصتا على ضرورة العمل لإزالة الحواجز التي تعيق حركة سير المعاقين، عند وضع التصاميم والخرائط لإقامة الأبنية الرسمية العامة، ولكنهما ظلتا غير ملزمتين لأي طرف أو هيئة، كما أنهما لم توضحا أهمية تعديل المباني القائمة فعلياً، وكيفية الاهتمام بالفضاءات الخاصة بالمعرضين لتحركهم في الشوارع والساحات العامة وغيرها³⁶.

ث. فلسطين: تعد فلسطين أحد المجتمعات العربية التي تسجل نسبة مرتفعة في عدد المعاقين حركياً بها، جراء ظروف التوتر الدائم الذي تعرفه المنطقة، باعتبارها مواطن صراع مع الكيان الصهيوني منذ أكثر من 80 سنة، حيث تتسم بالكثير من حالات الاعتداء والقصف العشوائي الذي يستهدف مواقع المدنيين، كرد فعل على العمليات الاستشهادية التي ينفذها الطرف الفلسطيني، وهو ما يتسبب في وقوع مئات الإصابات البليغة سنوياً.

هذه المعطيات جعلت المشرع الفلسطيني يقر مجموعة من التدابير لفائدة هذه الفئة، والتي يأتي في مقدمتها قانون حقوق المعاقين لسنة 1999 والذي نصت مادته 13 على ضرورة موازنة كافة الأبنية العامة والقطاعات التي يستخدمها الأشخاص ذوو الإعاقة بما فيها تلك التي بنيت قبل إقرار القانون. مع ضرورة امتناع مجلس التنظيم الفلسطيني عن منح أي تراخيص لأبنية عامة ما لم تكن متضمنة لكود بنائي خاص بالأشخاص ذوي الإعاقة، ورفض نقابة المهندسين المصادقة على أي تراخيص ما لم تستجيب لهذه المتطلبات. وصاحب ذلك إصدار العديد من القرارات والتعميمات للجان الإقليمية واللجان المحلية للتخطيط والبناء حول موضوع الإعاقة، ومنها مطالبة اللجان بالالتزام بقرار مجلس التنظيم الأعلى رقم 86 لسنة 2001، والذي ينص على ضرورة التقيد بالموصفات المعتمدة لدى نقابة المهندسين، وهي: الأرصفة، مرمرات المشاة وتواصلها، الحدائق والساحات العامة، مواقف السيارات، وسائل النقل العام، المباني والمرافق العامة، وخصوصاً ما يتعلق منها بالمداخل والمصاعد والأبواب والشبابيك والأدراج والوحدات الصحية ومواقف السيارات وأجهزة الإنذار... إلخ، وذلك في كل من الوزارات ودوائرها المحلية والمؤسسات الحكومية الأخرى على اختلاف مهامها، وأماكن العرض من سينما ومسارح وملاعب ومتاحف وأسواق تجارية، ومحطات الوقود والبنوك والمعاهد ورياض الأطفال والنوادي الرياضية وقاعات التدريس والمساجد والكنائس... إلخ، إلى جانب موازنة أجهزة الإنذار والطوارئ بما يتلاءم واحتياجات الإعاقات السمعية والبصرية والحركية، كما أكد القرار أيضاً على ضرورة رصد بند في الميزانية السنوية لتطوير وتحديث هذه المرافق باستمرار.

هذه التدابير على أهميتها نظرياً على الأقل في تأهيل المنشآت والفضاء العام الفلسطيني، وتكيفه ليستجيب لحاجيات المعاقين حركياً، تبقى بدون تكريس أو تجسيد حقيقي على أرض الواقع، حيث تكشف نتائج عدة دراسات أكاديمية وكذا التحقيقات الصحفية عن عدم تجسد ذلك على أرض الواقع، حيث تعد 90% من المباني العامة غير مؤهلة للاستجابة لاحتياجات تلك الشريحة، وذلك بسبب مخالفة الملاك وحتى الهيئات الحكومية للأنظمة والقوانين المعمول بها، وذلك عند الشروع في عمليات إنجاز المباني بعد الحصول على التراخيص، وهو ما يتسبب في وجود معيقات بيئية في معظم الأبنية، وهو الوضع الذي لا يترتب عنه أي إجراءات عقابية صارمة، عدا تحرير مخالفات مالية للأشخاص أو الهيئات المعنية، وبذلك تصبح العملية

نوع من الشرعنة البعدية لهذه المخالفة، والتي يدفع ثمنها الأشخاص المعاقين فقط، في صورة عجزهم عن الوصول إلى الخدمات والمباني الحكومية أو الذهاب إلى المساجد والأسواق والحدائق... إلخ³⁷.

8. مكانة المعاق في التشريع الجزائري المعماري: صادقت الجزائر على العديد من المواثيق والعهد الدولية الخاصة بحماية المعاقين وترقية حقوقهم، هذه المصادقة انجر عنها أليا التزام محلي صريح بالتكفل بمشاكل هذه الفئة بكل أصنافها، والذي جسد فعليا في إصدار العديد من المراسيم والقرارات المكرسة لمجموعة كبيرة من الحقوق لفائدة هذه الفئة منذ مطلع عشرية الثمانينات، والتي من جملتها نذكر الآتي:

➤ المرسوم رقم 59-80 المؤرخ في 21 ربيع الثاني 1400 هجري والموافق ل 08 مارس 1980، والمتضمن إحداث مراكز متخصصة في تعليم الأطفال المعاقين وتنظيمها وسيرها.

➤ المرسوم رقم 180-82 المؤرخ في 21 رجب 1402 هجري، الموافق ل 15 ماي 1982، والمتعلق بتشغيل المعاقين وإعادة تأهيلهم المهني.

➤ المرسوم رقم 257-87 المؤرخ في 10 ربيع الثاني 1408 هجري، الموافق ل 01 ديسمبر 1987، والمتضمن إنشاء مركز وطني لتكوين الموظفين الاختصاصيين في مؤسسات المعوقين.

➤ المرسوم رقم 257-89 المؤرخ في 26 رمضان 1409 هجري الموافق ل 02 ماي 1989، والمتضمن إنشاء مراكز تعليم متخصصة ومراكز تربوية للطفولة المعوقة ويتم القائمة الملحقة بالمرسوم.

➤ القانون رقم 09-02 المؤرخ في 25 صفر 1423 الموافق ل 08 ماي 2002، والمتعلق بحماية الأشخاص المعاقين وترقيتهم.

الاهتمام بالمعاقين حركيا لم يتوقف عند هذا الحد، بل أمتد أيضا ليمس تأهيل الفضاء المدني وتكيفه ليتلاءم مع احتياجات هذه الفئة من المجتمع، فنجد أن التشريع الجزائري استجاب لذلك في عدد من مواد القانون 09-02 المتعلق بحماية الأشخاص المعاقين وترقيتهم، حيث نصت في هذا الإطار مثلا المادة (30) على أنه من أجل تشجيع إدماج واندماج الأشخاص المعوقين في الحياة الاجتماعية، وتسهيل تنقلهم وتحسين ظروف معيشتهم ورفاهيتهم، فإنه تطبق تدابير من شأنها القضاء على الحواجز التي تعيق الحياة اليومية لهؤلاء الأشخاص، لا سيما في مجال التقييس المعماري، وتهيئة المحلات السكنية والمدرسية والجامعية والتكوينية والدينية والعلاجية، وكذا الأماكن المخصصة للنشاطات الثقافية والرياضية والترفيهية، إلى جانب تسهيل الوصول إلى الأماكن العمومية واستعمال وسائل النقل، وتيسير حصول الراغبين في السكن على ذلك في المستوى الأول من البناءات بالنسبة إلى الأشخاص المعوقين، أو المكلفين بهم عند الاستفادة من مقرر منح السكن طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما. في حين مكنت المادة التي تليها الأشخاص المعوقين الذين تقدر نسبة عجزهم ب 100% من تخفيض في مبلغ إيجار وشراء السكنات الاجتماعية التابعة للدولة أو الجماعات الإقليمية. أما المادة (32) من ذات القانون فقد خصصت ما نسبته 04% من أماكن التوقف في المواقف العمومية للشخص المعوق أو مرافقه³⁸.

هذا التمكين الذي نص عليه القانون السالف الذكر يبقى غير كافي، باعتبار أنه لم يترجم بعد ذلك إلى اشتراطات معمارية ومقاييس فنية يستوجب مراعاتها في عمليات إعداد التصاميم المعمارية للمباني والمنشآت العامة والخاصة، حيث مازال التشريع المعماري والعمراني في الجزائر بعيد عن التكفل بهذا الجانب، وهذا ما

يفسر لنا حجم القصور الذي تعاني منه المدن الجزائرية اليوم في هذا الشأن، والذي سنتبين تفاصيله في العنصر اللاحق.

9. إغفال حق المعاقين حركيا في التنقل داخل الفضاءين الداخلي والخارجي في المدينة الجزائرية:

يواجه المعاقين حركيا في الجزائر صعوبات جمة في عملية تنقلهم من فضاء إلى آخر، وهي الصعوبات التي تسنى لنا رصدها عن طريق الملاحظة البسيطة لفضاءات العديد من المدن التي أتاحت لنا فرصة النزول بها خلال تنقلاتنا المختلفة*، والتي دعمتها إفادات بعض المعاقين الذين تمكننا من التقاءهم بشكل عرضي وإجراء مقابلات غير مقننة معهم، وهو ما مكننا من تعميق استنتاجاتنا حول معاناتهم بشكل أفضل، كما سيتضح معنا في المحطات الآتية:

أ. في تصميم المباني الإدارية: تشكل المباني الإدارية على اختلاف أنواعها (بنوك، مصالح تأمين، بلديات، صناديق تقاعد... إلخ)، أحد أكثر الأماكن إقبالا من طرف المواطنين نظير الخدمات الهامة التي تقدمها لهم ذات الصلة المباشرة بمعاشهم اليومي. لكن اللافت للنظر في عمليات تصميمها وإنجاز هذه الهيئات والمؤسسات هو عدم مراعاتها لحاجيات فئة المعاقين حركيا، حيث نسجل في هذا المقام نقطتين هامتين، وهما:

➤ غياب المنحدرات عند مداخل هذه المباني، وهو ما يجعل عملية ولوج أي معاق حركيا إليها خاصة أصحاب الكراسي المتحركة عملية صعبة إن لم تكن مستحيلة، مما يضطرهم لانتظار تبرع أحد المحسنين لتقديم المساعدة، أو طلبها هم منهم مع ما يرافق ذلك من حرج يتكبده المعني ويزيد من حجم إحساسه بالعجز، الأمر الذي أجبر العديد من الذين كانت لنا معهم لقاءات إلى محاولة تدبير معين قبل التفكير في التنقل إلى تلك المؤسسات، وذلك في ظل عدم اهتمام ولا مبالاة من قبل القائمين على شؤون هذه المؤسسات والهيئات غالبا. أما من بادر منهم للقيام بذلك، فإن الأمر لم يتعدى بالنسبة له حد القيام ببعض الحلول الترفيعة، والتي تتمثل خاصة في إقامة منحدرات عند مدخل بواباتها في محاولة لتسهيل دخول وخروج المعاقين حركيا منها. لكننا نسجل هنا أن جل هذه التحسينات تنجز بشكل عشوائي في أغلب الأحيان وبأبعاد غير نظامية، وهو ما يمكن تلمسه في درجة ميلها إلى جانب افتقارها إلى مرافق جانبية للإسناد، وهو ما يجعلها تتحول إلى معوق آخر يواجه مستخدميها في حالة الصعود، وخطر يتهدد سلامتهم عند النزول إذا لم يكن إلى جوارهم من يساندهم في الحالتين (أنظر الصورتين 02 و 03).

➤ كما أن جل هذه المؤسسات تفتقر إلى شبابيك خاصة بفئة المعاقين حركيا، والتي تتسم بانخفاض مستوى الشباك ليسمح بسهولة تواصل الموظف مع المقعد حركيا، وهو ما يسمح له بإنهاء معاملته الإدارية أو المالية بسرعة وسهولة كما هو الحال بالنسبة للبنوك وبعض الهيئات الأخرى، والتي لا زالت تتعامل معهم عن طريق الشبابيك العادية. فرغم تكريم الموظفين بإعطائهم التسبيق والأفضلية على مستوى هذه الشبابيك، وتقهم المواطنين لذلك ومساهماتهم في إنجاحه على نحو إيجابي، إلا أنه لا يبدو حلا مجديا ومرضيا لهم على الأقل، كونه يشعرهم بأنهم عالية على غيرهم وأنهم بحاجة دائما إلى الآخر، سواء من أجل الولوج إلى هذه الهيئات، أو لإنهاء الخدمة بها ثم عندما يهيمون بالمغادرة.

ورغم اتجاه الجزائر في السنوات الفارطة لبناء الكثير من المرافق الإدارية الحديثة، لفائدة العديد من الهيئات والقطاعات الحكومية عبر ربوع الوطن، مستفيدة في ذلك من الانتعاش المالي الكبير الذي عرفته

جراء ارتفاع مداخيلها النفطية، وذلك في إطار ما أُصطلح على تسميته بتحسين الخدمة العمومية، إلا أن الوضع السابق لا يبدو أنه قد تغير كثيرا، حيث لا زالت هذه الهيئات تصمم بنفس الطريقة، ويبدو أن إغفال ذلك مرده المراهنة على عدم وجود أعداد كبيرة من المعاقين حركيا تتردد على هذه الهيئات يوميا، وهو أمر في تقديرنا خاطئ كثيرا كونه لا يمس فقط زبائن هذه المؤسسات بل حتى موظفيها كذلك، الذين قد يتعرض أي أحد منهم لمخاطر الإعاقة الحركية.

الصورة رقم 03: نموذج عن الحلول الترفيحية المنتهجة



الصورة 02: نموذج لعراقيل تتخلل المنشآت الإدارية



ب. في حركة السير في الفضاء العام: الوجه الآخر للمعاناة التي يتكبدها المعاقون حركيا في المدن، يمكن تبينها في عملية تنقلهم داخل فضاءات وأرجاء المدينة المختلفة، سواء في مجال تنقلهم للعمل أو لقضاء حوائجهم المختلفة بما فيها التجوال، حيث كثيرا ما تتعرض تنقلاتهم لجملة من المعوقات التي يمكن أن نرصدها فيما يلي:

➤ عدم تهيئة الأرصفة: تمثل الأرصفة ممرات خاصة يتم تهيئتها وفق شروط ومعايير فنية محددة، بغرض تقادي التداخل في استعمال شبكة الطرق مع السيارات، ويتالي تأمين حركة المشاة على اختلاف سنهم ووضعهم الصحي. لكن اللافت للنظر فيما تشهده المدينة الجزائرية اليوم في هذا الجانب، رغم النفقات المالية الضخمة التي صرفت في هذا المجال من التهيئة إلا أنها ما زالت لا تستجيب لحاجيات مختلف مكونات هذه الفئة (كراسي متحركة، عكاكيز...)، جراء افتقادها لمنحدرات بداية الحركة ونهايتها متناسبة مع علو الرصيف، وكذا ازدحامها بأشجار الزينة وأعمدة الكهرباء واللافتات الإشهارية... إلخ، وهو ما يجعل استخدامها أمر غير ممكن في الكثير من الأحيان.

أضف إلى ذلك أن النوعية السيئة في جل الأحيان للتهيئة المنجزة، تتسبب في تصدع أرضيتها وتهشم بلاطها، ما يجعلها منفرة لحركة المشاة وليس المعاقين حركيا فقط. أما بالنسبة للجانب البشري، فإننا نسجل في هذا الإطار أن الاستغلال غير الشرعي لهذه الأرصفة في تسويق المنتجات التجارية، وركن السيارات...، يجعل من الفضاءات التي يفترض أنها مخصصة للحركة مستغلة في جوانب بعيدة عن وظيفتها الأساسية (أنظر الصورتين 04 و 05).

➤ غياب مسالك سير خاصة بهم: تتسم شبكة الطرق الرئيسية والمحورية في كل المدن الجزائرية بأنها مخصصة فقط للاستخدام من طرف أصحاب المركبات على اختلاف أنواعها، وهو ما يجعل من مسألة تنقل المعاقين حركيا أصحاب الدراجات النارية المكيفة أو الكراسي المتحركة بالبطارية فيها محاطة بصعوبات جمة، الأمر الذي يعكس أن الجزائر لم تستعد بعد في مسعاها هذا من التجربة الدولية المعمول بها في هذا الشأن، والتي اتجهت اليوم لتخصيص مسالك خاصة لسير أصحاب الدراجات الهوائية والمعاقين حركيا على جانب الطريق الأيمن.

هذا الافتقار يجعل مسألة تحرك المعاقين داخل الفضاء المدني عملية محفوفة بالمخاطر، تنفر الكثير من المعاقين من الاقبال عليها وتثبيهم على التحرك والانتقال لقضاء حاجتهم المختلفة.

الصورة 05: حرمان المعاقين والمشاة من استعمال الرصيف



الصورة 04: معاناة المعاقين في الفضاء العمومي



➤ غياب مواقف خاصة بالحافلات: تشكل الحافلات إحدى وسائل النقل الممكنة الاستخدام من طرف فئة المعاقين حركيا خاصة أصحاب الكراسي المتحركة، وذلك نتيجة اتساع فضاءها الداخلي. لكن تحقق ذلك يبقى رهين في الكثير من الأحيان بوجود مواقف مكيفة لهذا الغرض، حيث تقتصر اليوم الكثير من مواقف الحافلات في مختلف المدن الجزائرية لأية تهيئة أو تدبير من هذا النوع، وهو ما يجعل استعمالها من طرفهم مسألة محاطة بمشقة كبيرة في عمليتي الصعود والنزول، يكون فيها أصحابها رهينة رحمة ومساعدة الآخرين، وهو ما يتنافى مع مبادئ الاستراتيجية الدولية لرعاية المعوقين، والتي تسعى لتعزيز اعتمادهم على أنفسهم أكثر وتلافي كل أشكال الاحساس بالنقص والحاجة للأخر.

ت. في تصميم المساكن الفردية والجماعية: ينظر إلى حق المعوق في السكن على أنه مفهوم واسع يتعدى حدود توفير غرفة للعيش والإقامة، ليشتمل توفير تجهيزات خاصة في تلك المساكن تتناسب ووضع المعاق، وتساعد على الاعتماد على نفسه في تسيير أمور حياته اليومية. ويمكننا القول في هذا الإطار أن فئات المعوقين تواجه مشكلات جد خطيرة على صعيد ممارسة هذا الحق، تتمثل في عدم تمكنهم من التحرك باستقلالية وسهولة معتمدين على ذواتهم دون تعب أو معاناة، وكذلك أثناء دخول المباني واستعمالها والخروج منها، حيث أن كل ذلك يحول دون إتاحة الفرصة لهم للمشاركة في الحياة الطبيعية على قدم المساواة مع نظرائهم العاديين³⁹.

فالمنازل الخاصة بأسر المعوقين لا تراعي غالبا خصوصية احتياجاتهم، وهو ما يعني أنهم يواجهون مشكلة حقيقية على صعيد ممارسة الحق في السكن، وذلك سواء بالنسبة للمساكن الفردية أو الجماعية على حد سواء، مع فارق مؤداه أن الوضع في الأولى قابل للتدارك بشكل أفضل من الثانية، حيث تملك كل أسرة حرية التصرف في ملكها العقاري وإدراج بعض التعديلات عليه، حتى يستجيب للوضع المستجد عليها إذا لم يكن لهم به سابق علاقة، كتخصيص مثلا غرفة في الطابق الأرضي للشخص المعاق حركيا، أو تعديل مدخل السكن ليناسب نوع وسيلة المساندة المستخدمة، أو إعادة تهيئة الحمام... إلخ، فالمساكن الفردية في تقديرنا تعد الأكثر تناسبا مع متطلبات المراحل العمرية والأوضاع الصحية المختلفة التي يمر بها الإنسان.

لكن المشكلة تبدو أكبر وأعمق في المباني الجماعية بشقيها المشيدة قديما أو حتى تلك المنجزة حديثا، بسبب تنافى طريقة تصميمها مع أدنى احتياجات ومتطلبات هذه الفئة، حيث نسجل غياب كلي لأي عملية تهيئة للمداخل وتحضيرها لوجود مثل هذه الحالات، وذلك من خلال تزويدها بمنحدرات مدروسة، ومواقف

خاصة لركن سيارات المعاقين... إلخ. ومرد ذلك أن الهيئات المشرفة على تأطير عملية إنجاز السكن (الوكالات العقارية، البلديات، مكاتب الدراسات... إلخ)، لا تأخذ حاجيات هذه الفئة بعين الاعتبار أثناء عمليات تصميم وإنجاز المشاريع الموكلة إليها، وهو ما يتسبب بعد ذلك في معاناة شديدة تتجرع ويلاتها هذه الشريحة، رغم أن المشرع الجزائري قد سعى إلى محاولة تدارك بعض هذه الأخطاء، وذلك من خلال التنصيص الوارد في المرسوم التنفيذي رقم: 08-142 المؤرخ في 11 مايو 2008 والمحدد لقواعد منح السكن العمومي الإيجاري، والذي يعطى الأولوية للأشخاص المعوقين في الاستفادة من السكنات التي تقع في الطابق الأرضي عندما يطلبون ذلك⁴⁰.

ث. في تصميم المباني المدرسية: تعد معاناة الطلبة المعاقين حركيا أهون نسبيًا من نظرائهم أصحاب الإعاقات الأخرى (الصم، المكفوفين)، كونهم لا يواجهون مشاكل في الاتصال مع المعلمين أو الاستفادة من أساليب وطرائق التعليم التقليدية المستخدمة في المدارس⁴¹، إلا أن نسبة الأمية بين صفوفهم تضل حسب العديد من الدراسات عالية جدا، حيث يضطر الكثير منهم للانسحاب من مواصلة التعليم، بفعل المعاناة الشديدة التي يتكبدونها بمعية أسرهم من أجل الوصول إلى المدارس، وذلك في ظل رداءة التهيئة الخارجية وصعوبة استخدام نظام المواصلات، إلى جانب وجود عوائق هندسية تمنعهم من الدخول إلى المنشآت التعليمية واستعمالها بسهولة.

ويشمل هذا الوضع كذلك طلبة الجامعات أيضا، والذين رغم سهر الدولة الجزائرية على توفير النقل الجامعي لهم، إلا أن ذلك لا يحل المشكل بل نجد أنه هو بدوره يتحول إلى إشكال يعترض وصولهم إلى مقاصدهم، جراء ما أشرنا إليه سلفا من افتقار المواقف المخصصة لتوقف الحافلات إلى أماكن مكيّفة لأداء ذلك.

أما على المستوى الداخلي، فيلاحظ أيضا تقصير القائمين على المؤسسات التعليمية على اختلاف مستوياتها في القيام بدورهم تجاه المعاقين حركيا بالشكل اللازم، كتهيئة البيئة المادية والاجتماعية المناسبة لدمجهم في كل المؤسسات التعليمية، حيث من شأن القيام بذلك أن يسهم في استشعار الطلبة الارتياح والإطمئنان، وبالتالي تتاح لهم من خلالها فرص متكافئة في التعليم والمعاملة دون تمييز⁴².

ومن أهم الملاحظات المسجلة في هذا الشأن، صعوبة استغلال المرافق التي تحوزها كالتوجه من قاعات الدراسة إلى المكتبة أو نادي الجامعة... إلخ. وهو ما يجعلهم حبيسين أماكنهم لا يتحركون منها حتى أثناء فترات الراحة التي تتخلل الحصص الدراسية، بل أنه حتى دورات المياه يجدون صعوبة ليس فقط في الوصول إليها بل حتى في استعمالها كذلك، باعتبار أنها لا تراعي خصوصيتهم في هذا الشأن خاصة أصحاب الكراسي المتحركة، حيث لا زالت تفتقر الكثير من المدارس ومؤسسات التربية والتعليم ومؤسسات التعليم العالي لهكذا تدابير، رغم أن وجودها لا ينقص من أثر التهيئة المجالية في شيء، طالما أنه يمكن استغلالها حتى من طرف التلاميذ العاديين.

ج. في تصميم المساجد ومنتزهات اللعب والهياكل الرياضية: تعتبر المنتزهات العامة من حدائق ألعاب وحضائر تسلية أماكن للترفيه والاستمتاع بالنسبة لقطاع عريض من السكان، الذين يقبلون عليها في أوقات مختلفة نظير ما توفره لهم من فرص للترويح عن النفس وقضاء وقت الفراغ، وهو ما يعني أنه يمكن أن تشكل

أيضا فضاء للتعويض والتعويض بالنسبة للمعاقين حركيا كذلك، حيث تسهم في إخراجهم من الوضعية النفسية التي يقعون فيها خاصة بالنسبة لأولئك الذين يعانون من سوء تكيف مع واقعهم الصحي.

إلا أن طبيعة التهيئة المتبعة في تصميم جل هذه المرافق تجعلها إقصائية لهم، وتصبح معها عملية استخدامها مسألة حصرية فقط على فئة الأصحاء، في حين يحرم منها في المقابل المعاقين حركيا جراء صعوبة الولوج إليها والتجول في أرجائها والاستفادة من مرافقها، وذلك بفعل عدم مراعاة أن يكون من بين زائريها معاقين حركيا.

هذا الأمر نتلمسه أيضا حتى في الملاعب الرياضية على اختلاف أنواعها، والتي نجدنا تفتقر إلى مداخل خاصة بالمعاقين حركيا أو حتى جناح خاص بهم في المدرجات، ما يعني استحالة ولوجهم إلى الملاعب والجلوس في مقاعها لمشاهدة المباريات، وأن البحث عن تحقيق ذلك يستوجب في أغلب الأحيان تجنيد مساعدة خارجية للمساهمة في إنجاح الأمر، على ما يستجلبه ذلك من حرج اجتماعي كبير للمعاق وإحساس بالعبء على الآخر من جهة، ومن جهة أخرى نجد أن الأمر غير قابل للتكرار بشكل دائم.

ما قيل عن المنتزهات والملاعب يسري أيضا على المساجد، حيث تشكل مداخلها ومخارجها والتي تكون غالبا في شكل سلالم عائق تصميمي يمنع الكثير من المعاقين من ارتيادها في كل الصلوات.

هذه الوقائع على جملتها، تؤدي إلى حرمان قطاع عريض من المعاقين حركيا الراغبين في تحدي إعاقتهم والمضي قدما في مسار حياتهم من ذلك، وبالتالي التسبب في تدليل إرادتهم وإبقائهم في دائرة المعاناة والاحساس بالعجز، على ما يجره ذلك عليهم من شعور بالنقص العضوي وتدني المكانة الاجتماعية.

الخاتمة: ما ينبغي التأكيد عليه في ختام هذا المقال، هو أن فضائنا المدني اليوم بات يحتاج أكثر من أي وقت مضى لوقفة جادة ومتبصرة لوضعه ومستوى أدائه، وذلك حتى يصبح أكثر استجابة لحاجيات المعاقين حركيا في التنقل، باعتبار أن عمليتي الدمج الاجتماعي والتأهيل النفسي للمعاقين لتقبل الوضع الذي ألوا إليه، قد تقل نجاعتها في إدراك تلك الغاية، ما لم تكن مقرونة بتهيئة مجالية داخلية وخارجية تيسر لهم التعايش مع وضعهما الجديد. وأن الوصول إلى تحقيق ذلك لا يستدعي فقط جانب تشريعي، بل أيضا تأهيل علمي وثقافي لصانعي الانماط العمرانية وأصحاب المشاريع (المقررين)، الذين كان بإمكانهم تدارك الكثير من هذه النقائص المشار إليها سلفا بلمسات هندسية بسيطة، وذلك حتى لا يصبح المجال المدني متاح فقط لفئة معينة، الأمر الذي يدخله في صراع مستدام بعد ذلك مع باقي الفئات التي تشترك في إستغلاله.

الهوامش:

¹ د. د. مها عبد المجيد جواد العاني: التحديات التي تواجه الشباب ذوي الإعاقة في مؤسسات القطاع الخاص بسلطنة عمان: دراسة ميدانية، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال: الملتقى الرابع عشر (14) للجمعية الخليجية للإعاقة، 14-17 أبريل 2014، دبي، ص 04.

² د. داود محمد المعاينة: تجهيزات المباني والأماكن المفتوحة، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال: ندوة نقل المعاقين وذوي الاحتياجات الخاصة، وزارة المواصلات، الرياض، 2003، ص. 03.

³ وليد محمود محمد السيد، مدى ملائمة مباني المدارس المستقلة بدولة قطر لذوي الإعاقة الحركية: دراسة تقييمية في ضوء معايير الجودة، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال: الملتقى الخامس عشر للجمعية الخليجية للإعاقة، الدوحة، 31/04-02/03/2015، ص. 02.

4. أسامة بطاينة & مد الله الرويلي: اتجاهات المعلمين نحو دمج الأطفال ذوي الإعاقة الحركية في المدارس الحكومية في شمال المملكة العربية السعودية، في: المجلة الأردنية في علوم التربية، مجلد 11- العدد 02، عمان، 2015، ص. 148.
5. عبد الله بن صالح العنزي: آراء المديرين والمتدربين نحو برامج التأهيل المهني للمعوقين حركيا، مذكرة ماجستير في الإدارة العامة، جامعة الملك سعود، الرياض، 2006، ص. 30.
6. د. نجات حسن حسن الفقيه: المتطلبات الفراغية العمرانية ومدى توافرها للأطفال المعرضين لتحدي حركي في المدن اليمينية: دراسة حالة مدينة صنعاء، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال: مؤتمر الأطفال والمدنية، الأردن، ص. 129.
7. <http://www.lnohd.org/post.php?id=283>، بتاريخ: 29 يناير 2016، الساعة: 18:37.
8. عبد الله بن صالح العنزي، مرجع سابق، ص. 15.
9. د. نجات حسن حسن الفقيه، مرجع سابق، ص. 135.
10. لعلام عبد النور: دور سياسات الرعاية الاجتماعية في تأهيل ودمج المعاق حركيا: دراسة ميدانية بمدينة سطيف، مذكرة ماجستير في علم الاجتماع الحضري، جامعة منتوري فسنطينة، السنة الجامعية 2008-2009، ص. 89.
11. د. رشيد الكونوني: الإعاقة بالمغرب: عنف التمثلات وممكّنات التغيير، شركة النشر والتوزيع المدارس، الدار البيضاء، 2107، صص. 102-108.
12. أسماء أمين بكر العمري: دور برامج تأهيل المعاقين حركيا في تحقيق التنمية الاجتماعية في شمال الضفة الغربية، مذكرة ماجستير في التنمية الريفية المستدامة، جامعة القدس، 2007، ص. 14.
13. لعلام عبد النور، مرجع سابق، ص. 80.
14. Anonyme: التصميم المعماري لطرق ذوي الاحتياجات الخاصة، ص. 21، site.iugaza.edu.ps/mfarra/files/.
- بتاريخ: 14 ديسمبر 2017، الساعة: 19:43.
15. لعلام عبد النور، مرجع سابق، ص. 80.
16. د. ابراهيم بن راشد سعد الجوير: واقع تطبيق الاشتراطات العامة والخاصة بخدمات المعوقين في مباني الكليات المفتوحة حديثا بالحرم الجامعي لجامعة الملك سعود، في: مجلة تعليم العلوم، جامعة أسيوط، المجلد 38. العدد 06، نوفمبر 2010، ص. 1570.
17. د. مها عبد المجيد جواد العاني، مرجع سابق، صص. 06-08.
18. د. داود محمد المعايطه، مرجع سابق، صص. 01-05.
19. أسامة بطاينة & مد الله الرويلي، مرجع سابق، ص. 147.
20. لعلام عبد النور، مرجع سابق، ص. 79.
21. د. داود محمد المعايطه، مرجع سابق، ص. 06.
22. لعلام عبد النور، مرجع سابق، ص. 83.
23. عائشة بنت حمد العبد العظيم & عبد السلام بن علي السديري: محاكاة حركة الدخول والخروج للكراسي المتحركة إلى المسجد الحرام وتطويرها، في: مجلة جامعة أم القرى للهندسة والعمارة، المجلد 04 العدد 01، السعودية، ديسمبر 2011، ص. 17.
24. عائشة بنت حمد العبد العظيم & عبد السلام بن علي السديري، المرجع السابق، ص. 17.
25. وليد محمود محمد السيد، مرجع سابق، ص. 02.
26. عزة نادي عبد الظاهر عبد الباقي: تصور مقترح لتفعيل دور الجمعيات الأهلية المصرية في مجال تأهيل المعوقين حركيا في ضوء خبرات بعض الدول، مذكرة ماجستير في التربية، جامعة الفيوم، 2012، ص. 92.
27. وليد محمود محمد السيد، مرجع سابق، ص. 03.
28. Anonyme: التصميم المعماري لطرق ذوي الاحتياجات الخاصة، ص. 01، site.iugaza.edu.ps/mfarra/files/.
- بتاريخ: 14 ديسمبر 2017، الساعة: 19:43

- ²⁹ وزارة الشؤون البلدية والقروية: دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع، الطبعة الأولى، وكالة الشؤون الفنية، السعودية، 1426 هـ، صص. 34-35.
- ³⁰ د. نجاة حسن حسن الفقيه، مرجع سابق، ص. 146.
- ³¹ د. ابراهيم بن راشد سعد الجوير، مرجع سابق، ص. 1566.
- ³² وزارة الشؤون البلدية والقروية: الإشتراطات الخاصة بالخدمات البلدية المتعلقة بالمعاقين، وكالة الشؤون الفنية، الرياض، 1412 هـ، ص. 01.
- ³³ وليد محمود محمد السيد، مرجع سابق، ص. 03.
- ³⁴ د. ابراهيم بن راشد سعد الجوير، مرجع سابق، ص. 1567.
- ³⁵ وليد محمود محمد السيد، مرجع سابق، ص. 06.
- ³⁶ د. نجاة حسن حسن الفقيه، مرجع سابق، صص. 134-135.
- ³⁷ الحياة الجديدة: المباني والمرافق العامة تلفظ المعاقين ولا تلائم احتياجاتهم الخاصة، العدد 5465، 2011/01/30، ص. 14. www.alhaya.ps/pdf/2011/1/20/page14.pdf، بتاريخ: 2018/01/17، الساعة 21:14.
- ³⁸ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، القانون رقم 02-09 المؤرخ في 25 صفر 1423 الموافق ل 08 مايو 2002، المتعلق بحماية الأشخاص المعوقين وترقيتهم، الجريدة الرسمية، العدد 34، الجزائر، 14 مايو 2002، صص. 11-12.
- * بسكرة، باتنة، مسيلة، ورقلة، عنابة، قسنطينة، قالمة، العاصمة، تيبازة، البليدة، تبسة... إلخ .
- ³⁹ د. عماد فاروق محمد صالح: مؤشرات تمكين المعوقين من الاندماج الاجتماعي، 2011، سلطنة عمان، ص. 18.
- ⁴⁰ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: المرسوم التنفيذي رقم: 08-142 المؤرخ في 05 جمادى الأولى 1429 الموافق ل 11 مايو 2008 والمحدد لقواعد منح السكن العمومي الإيجاري، الجريدة الرسمية، العدد 14، 11 مايو 2008، ص. 21.
- ⁴¹ رنا محمد صبحي عواد: دمج المعاقين حركيا في المجتمع المحلي بينا واجتماعيا: دراسة حالة في محافظة نابلس، مذكرة ماجستير في التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين، 2007، ص. 27.
- ⁴² رنا محمد صبحي عواد، المرجع السابق، ص. 27.