



نشرة التنمية الاجتماعية الإعاقة وهدف التنمية المستدامة رقم 11 في المنطقة العربية



يعيش اليوم 55 في المائة تقريباً من سكان العالم في المدن. ومن المتوقع أن يزيد هذا العدد بنحو 2.5 مليار ليبلغ 7 مليار بحلول عام 2050¹. وتحدّد المدن كيفية تحرك الناس وطريقة تفاعلهم، فتيسّر تحقيق النمو الاقتصادي، والتماسك الاجتماعي، والتقدم البيئي.

وتساهم التركيبة الدينامية للمدينة إما في تعزيز رفاه السكان أو في تأخيرها، علماً أنّ سكان الحضر هم العامل المحدّد والحاسم لصحة المدينة. والمدن التي تتمتع بأعلى مستوى من الصحة هي تلك التي يمثل فيها السكان من جهة، والبيئة الحضرية من جهة أخرى، دوراً تكافلياً لتحقيق بيئة مستدامة تشمل الجميع. كما أنّ الفضاء الاجتماعي المتكامل هو حصييلة المشاركة النشطة، والتعاون في ما بين القطاعات، والمساواة المجتمعية، وهو الحاضن الأوّل والأخير لعملية التنمية المستدامة².

وتشتهر المنطقة العربية التي تضم عدداً من أقدم مدن العالم المأهولة بشكل متواصل، بتاريخها الحضري العريق الذي يعود إلى آلاف السنين. وتتسم هذه المدن بشكل خاص بتوسّعها الحضري بالمقارنة مع مدن العالم الأخرى: فبحلول عام 2020، سيعيش 74 في المائة تقريباً من سكان البلدان العربية في المدن؛ ومن المتوقع أن تبلغ هذه النسبة 99 في المائة في قطر، و100 في المائة في الكويت³.

11 مدن ومجتمعات محلية مستدامة



أهداف التنمية المستدامة

UNITED NATIONS
الاسكوا
ESCWA



«الحق في المدينة» وأهداف التنمية المستدامة

في العقود الأخيرة، أجبرت النزاعات والأزمات التي ألمت بالمنطقة العربية الملايين من الناس على الفرار من ديارهم، ما أسفر عن نزوح أعداد كبيرة من السكان. ولخلق محيطٍ عام سليم وصحي، لا بدّ أن تتوفّر لدى المراكز الحضرية القدرة على إدارة مستويات غير مسبوقة من النمو السكاني، علماً أن التفاوت كبير في هذه القدرة بين منطقة وأخرى من العالم. وقد سعت العديد من المدن العربية جاهدةً إلى التعامل مع الآثار السلبية للتوسع الحضري السريع، وما ينجم عنه من استنزافٍ للبنية التحتية، وعدم كفاية المساكن، وزيادة تلوث الهواء. وغالباً ما يتعدّر على الفئات المعرضة للمخاطر، مثل النساء والأطفال وكبار السن والأشخاص ذوي الإعاقة، الاندماج في الاقتصاد النظامي والحياة العامة، مما يحدّ من قدرتها على ممارسة «الحق في المدينة».

ويركّز مفهوم «الحق في المدينة» الذي أطلقه عالم الاجتماع الفرنسي هنري لوفيفر، على المدينة باعتبارها فضاءً ديمقراطياً تعددياً يتمتع فيه جميع السكان بالمساواة في الحقوق والفرص والمنافع⁴. وحسب الخطة الحضرية الجديدة، ينطوي المفهوم على فكرة «المدن للجميع»، والمقصود بها استخدام الجميع للمدن والمستوطنات البشرية وتمتعهم بها على قدم المساواة وبدون أي تمييز، والسعي إلى تعزيز الشمولية، والحرص على تمكّن جميع السكان، من الأجيال الحاضرة والمستقبلية، من السكن وإنتاج مدن ومستوطنات بشرية عادلة، وآمنة، وصحية، ومتاحة للجميع.

ومبسورة التكلفة، وقادرة على الصمود ومستدامة، وذلك من أجل النهوض بالازدهار وضمان نوعية الحياة للجميع». كما تحدّد هذه الرؤية مسؤولية الحكومات في تأمين المنافع الأساسية، أي السكن الملائم غير التمييزي؛ وضمان حصول الجميع على خدمات الصرف الصحي ذات الجودة؛ والمساواة في الاستفادة من المنافع العامة والخدمات ذات النوعية الجيدة، مثل الصحة والتعليم والبنى التحتية⁵. وللحق في المدينة أهمية خاصة لأنه يتعلّق بالفئات المهمشة من السكان التي تعاني من ضعف تمثيلها في الهيئات المحلية صاحبة القرار، ومن نقص في الخدمات والمرافق العامة. ومن هذه الفئات الأشخاص ذوو الإعاقة الذين يواجهون عقبات مادية واجتماعية ونفسية تحول دون ممارستهم حقهم في المشاركة في الحياة العامة.

وقد اعتمدت في عام 2015 خطة التنمية المستدامة لعام 2030 وهي «خطة عمل من أجل الناس، وكوكب الأرض، والرخاء» ترمي إلى مواصلة التقدم البشري والتنمية في المجالات الاجتماعية والاقتصادية والبيئية، لتيسير الانتقال إلى مستقبل نابض يشمل الجميع. وتتألف خطة التنمية المستدامة لعام 2030 من 17 هدفاً و169 غاية، وتتناول قضايا جوهرية بالنسبة إلى المراكز الحضرية، بما في ذلك التعليم، والبيئة، والإسكان، والفقر، والطاقة، وحقوق الإنسان، والصحة. ويسعى الهدف 11 إلى «جعل المدن والمستوطنات البشرية شاملة للجميع وآمنة وقادرة على الصمود ومستدامة».





وتهدف الغايتان 11.2 و11.7 إلى معالجة قضايا وصول الفئات المعرّضة للمخاطر إلى جميع الأماكن والخدمات في المناطق الحضرية. وتركّز الغاية 11.2 على إمكانية الوصول «إلى نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة ويسهل الوصول إليها ومستدامة، وتحسين السلامة على الطرق، ولاسيما من خلال توسيع نطاق النقل العام، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الأشخاص الذين يعيشون في ظل ظروف هشّة والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن»، في حين يركّز الهدف 11.7 على «توفير سبل الاستفادة الجميع من مساحات خضراء وأماكن عامة، آمنة وشاملة للجميع ويمكن الوصول إليها، ولاسيما بالنسبة للنساء والأطفال وكبار السن والأشخاص ذوي الإعاقة». وتهدف هاتان الغايتان إلى تعزيز التماسك الاجتماعي وضمان تكافؤ الفرص لجميع السكان، لتمكينهم من تحقيق كامل إمكاناتهم البشرية من خلال تيسير الوصول إلى عنصرين أساسيين في الحياة العامة وضمان أمنهما، وهما النقل والأماكن المجتمعية.

النقل والتنقل

أطلقها الشيخ حمدان بن محمد بن راشد آل مكتوم، ولي عهد دبي، على تحسين إمكانية الوصول المادي والتوعية بالإعاقه للتخفيف من حدة الوصم الاجتماعي من خلال تعزيز تكافؤ الفرص، والحفاظ على التماسك الاجتماعي، وبناء رأس المال الاجتماعي، والقضاء على الإقصاء الاجتماعي. ويترافق تنفيذ هذه الحملة مع استراتيجية دبي للأشخاص ذوي الإعاقة 2020 التي أطلقت في عام 2015 لتحقيق المساواة في الحقوق والخدمات للأشخاص ذوي الإعاقة، من خلال معالجة قضية الإعاقة بالاستناد إلى الركائز الرئيسية الخمس أي التعليم، والرعاية الصحية، والعمل، والحماية الاجتماعية، وإمكانية الوصول للجميع⁸.

وأحد أبرز عناصر هذه المبادرة هو التحويل في أساليب النقل لتلبية احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة⁹. وتعتبر هيئة الطرق والمواصلات في دبي من الجهات الرائدة إقليمياً في هذا المجال، إذ عملت على تجهيز قطارات الأنفاق، والحافلات العامة، وسيارات الأجرة، وطرق النقل البحري والبري بما يلبي احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة. وتشمل التسهيلات المتاحة في قطار الأنفاق حجيرات التذاكر التي يمكن الوصول إليها بالكراسي المتحركة، والمصاعد، والدرازين، والمسارات الإرشادية بلغة بريـل وعن طريق اللمس، والعلامات التحذيرية السمعية-البصرية، ومواقف السيارات المخصصة للأشخاص ذوي الإعاقة قرب المداخل الرئيسية، فيما تشمل وسائل النقل البحري أماكن مخصصة للكراسي المتحركة وأطقماً مدربة على المساعدة¹⁰. وتدرّب هيئة الطرق والمواصلات في دبي موظفيها على توفير أفضل الخدمات للأشخاص ذوي الإعاقة. ففي عام 2016 على سبيل المثال، كان لديها أكثر من عشرة موظفين ضليعين بلغة الإشارات¹¹.

تتحقق الملكية الديمقراطية للمدينة عندما يتمكّن جميع سكانها من ممارسة حقهم في حرية الوصول إلى الأماكن العامة، بما في ذلك الحدائق، والشوارع، والأرصفة، والمباني الحكومية. وغالباً ما يواجه الأشخاص ذوو الإعاقة في المنطقة العربية الوصم الاجتماعي، أو العزل، أو يتم وضعهم في مؤسسات خاصة، مما يحدّ من قدرتهم على التفاعل مع البيئة الحضرية بشكل كامل. أما العوائق التي تحول دون وصول الأشخاص ذوي الإعاقة إلى الأماكن العامة وأنظمة النقل فهي إما مادية (أدراج وحافات عالية ومدخل ضيقة) أو غير مادية (نبذ ومضايقة ووصم). وتزداد محدودية تنقل الأشخاص الذين لديهم ظروف صحية بسبب النقص في الترتيبات وضعف إمكانية الوصول: وفقاً للنموذج البيولوجي-النفسي-الاجتماعي، الإعاقة هي نتيجة العناصر المجتمعية والبيئية التي تحول دون تمكّن الفرد (الذي لديه حالة صحية معينة) من التفاعل بشكل كامل مع البيئة المحيطة به⁶. ومن هذا المنطلق، قد يحصل أن يكون لشخصين الوضع الصحي نفسه ومع ذلك تختلف قدرتهما بشكل كبير باختلاف البيئة التي يعيشان فيها، مما يجعل المدينة عاملاً محدداً لقدرة الفرد على المشاركة الكاملة في المجتمع.

وقد قطعت العديد من المدن العربية أشواطاً نحو شمولية المدن. فقد أطلقت دبي في عام 2013 مبادرة «مجتمعي...مكان للجميع» لجعل الإمارة أكثر شمولاً لإتاحة وصول الأشخاص ذوي الإعاقة إلى جميع مرافقها بحلول عام 2020⁷. وتركّز هذه المبادرة التي



© iStock.com / mbbirdy

الاجتماعي والبيئي بشكل خاص¹⁵. أما المؤشرات الفرعية الرئيسية المستخدمة لقياس الاستدامة الاجتماعية لنظام النقل العام، فهي إمكانية الوصول، والمسافة التي يقطعها المستخدم المتوسط، والقدرة على تحمل التكاليف، وكلها قد تؤثر بشكل متفاوت على الأشخاص ذوي الإعاقة، حيث يزرع العديد منهم تحت الأعباء المالية المتصلة بالتنقل والإعاقة¹⁶. وأشارت دراسة صادرة عن الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني ووزارة الشؤون الاجتماعية إلى أن 76.4 في المائة من الفلسطينيين ذوي الإعاقة لا يستخدمون النقل العمومي لأنه غير مجهز لاستيعابهم. ويبين مسح لوزارة الأسرة والتضامن والمساواة والتنمية الاجتماعية في المغرب أن 74.3 في المائة من المغاربة ذوي الإعاقة إما غير قادرين على الوصول إلى وسائل النقل العام أو يجدون صعوبة في ذلك¹⁷. وفي قطاع غزة، تعمل مؤسسة إنتربال الخيرية على معالجة هذه القضايا عن طريق تأمين أسطول من 10 مركبات تستوعب الكراسي المتحركة لنقل الأشخاص ذوي الإعاقة الحركية إلى المدارس، وأماكن العمل، والمستشفيات، على أساس الدفع قدر المستطاع¹⁸.

صحيح أن مدينة القاهرة الضخمة، وهي أكبر المراكز الحضرية في المنطقة، قد أحرزت تقدماً كبيراً نحو تحسين البنى التحتية الحضرية في السنوات الأخيرة، لكن لا بد من بذل الجهود لتحسين النقل وإمكانية الوصول إلى الأماكن العامة بشكل أكبر¹⁹. فبين العربات والمنصة في قطار الأنفاق الذي افتتح في القاهرة في عام 1987، فجوة تعيق الأشخاص الذين يستخدمون الكراسي

ولا بد من الإشارة إلى أن تحقيق الشمول المكاني والاجتماعي والاقتصادي أساسي لبناء بيئات حضرية مستدامة، مما يتطلب توفير الوصول بأسعار ميسورة إلى البنى التحتية الحيوية مثل المياه، والمسكن، والكهرباء والنقل، بالإضافة إلى إعطاء جميع السكان حقوقاً وفرصاً متساوية للمشاركة في النمو الاقتصادي. وترتبط قدرة الأشخاص ذوي الإعاقة على التنقل والاستقلالية داخل المدن ارتباطاً مباشراً بمدى شمولية البيئة المحيطة بهم. وتساهم بعض الإضافات مثل الممرات المائلة، ووسائل النقل التي يسهل الوصول إليها، والإشارات الصوتية للمشاة في تخفيف مستوى الإعاقة لدى الأفراد بشكل ملحوظ، من خلال إزالة العوائق البيئية الشائعة. وبالنسبة إلى الأشخاص ذوي الإعاقة، قد تحقّق إتاحة القدرة على التنقل من وطأة الإعاقة، إذ تسمح بالوصول بشكل مستقل إلى الرعاية الصحية، وفرص العمل، والمدارس، ومراكز الترفيه، والأسواق¹².

وقد عجزت العديد من الحكومات في المنطقة العربية، بسبب استنزاف البنى الأساسية فيها، عن إعطاء الأولوية لإنشاء قطاع نقل يشمل الجميع بما يتفق مع الغاية 11.2، وذلك بسبب محدودية القدرات أو القيود على الميزانية. وفي دراسة صدرت في عام 2016، احتل الشرق الأوسط المرتبة الخامسة بين ثماني مناطق في العالم في استدامة النقل العام في المدن¹³. وقد تابع الباحثون مؤشرات الفعالية البيئية والاجتماعية والاقتصادية، وفعالية النظام في سبع مدن في الشرق الأوسط¹⁴ ليجدوا أنها، وبالمقارنة مع مناطق أخرى، ضعيفة في المجالين



المتحركة. أما الحافلات، فالعديد منها غير مجهز بممرات منحدره لاستقبال الكراسي المتحركة²⁰. ولا يمكن وصول الأشخاص على الكراسي المتحركة إلى بعض المواقع الأكثر شعبية في مصر، مثل الأقصر، وأسوان، والأهرام من الداخل، وشارع المعز، ويصعب بشكل عام التجول على الأرصفة وفي المباني العامة بدون مساعدة²¹. إلا أن عدد مبادرات الشمولية في القطاعين الخاص وغير الحكومي أخذ في الازدياد. فعلى سبيل المثال، أطلقت مؤسسة حلم، وهي منظمة غير حكومية مصرية، حملة توعية لتسليط الضوء على القضايا ذات الصلة بتيسير الوصول وجمع الأموال لجعل المنطقة المحيطة بجامعة القاهرة صديقة للأشخاص ذوي الإعاقه. وتتناول الحملة أيضاً الجانب غير الملموس من إمكانية الوصول، مثل الوصم وانعدام الحوار العام، وهو جانب قد لا يقل شأنًا عن العوائق المادية التي تمنع نشوء بيئة شاملة للجميع²².

واتخذت الحكومة المغربية تدابير لتحسين الشمولية المادية في جميع أنحاء البلد. ففي عام 2017، جرى تعديل 17.5 كيلومتر من الجادات في مراكش لإتاحتها للأشخاص ذوي القدرة المحدودة على التنقل، بالإضافة إلى مبنين للدولة وخمسة أماكن عامة²³. ولحظت العديد من المدن المغربية قضية إتاحة الوصول في برامجها المستقبلية المتعلقة بالبنى التحتية والنقل، بينما حدت مدن أخرى احتياجاتها في هذا المجال لتحذو حذو مراكش.

المساحات الخضراء والعامة

للمساحات الخضراء في المناطق الحضرية فوائد صحية، فهي تحد من درجة حرارة الهواء المحيط وتحسن نوعية الهواء. وللحدائق فوائد إضافية يستفيد منها الأشخاص ذوو الإعاقه. فالأشجار، على سبيل المثال، يمكن أن تشكل مؤشرات للاتجاه بالنسبة إلى الأشخاص ضعاف البصر، كما تشكل المساحة الخضراء بين الرصيف والشارع منطقة فاصلة تهيب المشاة منهم لاستقبال الشارع. وبيّنت عدّة دراسات أن المساحات الخضراء تعود بفوائد نفسية على الأشخاص المصابين بالخرف والأطفال ذوي اضطراب نقص الانتباه مع فرط النشاط²⁴. وتساهم المساحات الخضراء أيضاً في التخفيف من حدة الإجهاد الفردي والتلوث البيئي اللذين يؤثران على الأشخاص ذوي الإعاقه بشكل خاص²⁵.

ومع ذلك، لا تساهم الأماكن العامة في تيسير التفاعل إلا إذا كانت متاحة. إلا أن عدد الأماكن العامة في العالم العربي قليل، ولاسيما المناطق الخضراء والحدائق العامة، مما يساهم في

ارتفاع مستويات عدم المساواة المكانية. ووفقاً لموئل الأمم المتحدة، بلغت نسبة الأماكن العامة في عام 2016 بالكاد إثنتين في المائة من مساحة مدن الشرق الأوسط، بالمقارنة مع متوسط 12 في المائة في أوروبا²⁶. ويعود ذلك جزئياً إلى ضعف التخطيط الحضري في مواجهة التوسع الحضري السريع، ولاسيما نمو المستوطنات البشرية غير النظامية في ضواحي المدن التي تفتقر إلى البنية التحتية العامة. وشهدت أماكن أخرى عمليات إنمائية فردية جرت بالتعدي على الأماكن العامة، إذ ركز فيها المسؤولون على القيمة النقدية للأراضي على حساب الفوائد الاجتماعية والبيئية التي يمكن تحقيقها.

وفي المنطقة العربية، ولاسيما في شبه الجزيرة العربية، المساحات الخضراء باهظة التكلفة وتحتاج إلى موارد. إذ تتطلب المساحات الخضراء العشبية موارد مائية في منطقة هي أكثر من يعاني من شح المياه في العالم²⁷. وبيّنت دراسة تناولت 12 منطقة في مدينة الدوحة في قطر أن اثنتين منها فقط تستوفيان المعايير التي حددها الباحثون للحديقة العامة، أي 8 أمتار مربعة من المساحات الخضراء لكل ألف نسمة، وهي دون المعايير المتدنية نسبياً لمنظمة الصحة العالمية، أي 9 أمتار مربعة لكل ألف نسمة²⁸.

وخلصت الدراسة التي أجريت في عام 2016 إلى أن المساحات الخضراء في الدوحة تتركز بشكل أساسي في المنطقة الراقية المطلّة على الشاطئ وفي وسط المدينة التجاري، في إشارة إلى عدم المساواة المكانية في المناطق الخضراء داخل المدن. ويصعب على الأشخاص ذوي الإعاقه اجتياز المسافات الطويلة



بقدر ما يحصل عليها الأشخاص الذين يعيشون في المدن³⁴. وأدت النزاعات المسلحة والحروب في المنطقة العربية إلى إعاقة الجهود التي بذلتها المدن لتصبح أكثر شمولاً، وإلى ارتفاع معدلات الإعاقة بسبب تدني جودة الرعاية الصحية وازدياد الإصابات الناتجة عن النزاعات. وقد ذُكر أحد قدامى المحاربين ببعض الأحياء في بغداد التي جُهزت في فترة الثمانينيات والتسعينيات بمنحدرات للكراسي المتحركة لتسهيل حركة الأشخاص الذين أصيبوا بإعاقة في الحرب العراقية الإيرانية³⁵. لكن دُمّر هذا الإنجاز بمعظمه بعد عام 2003، ولا تولى الحكومة العراقية حالياً الأولوية لتوفير إمكانية الوصول للجميع. ففي بغداد التي كانت تشتهر بخضرتها، تراجع عدد الأماكن العامة عما كان عليه قبل الحرب، وما تبقى منها لا يُعتبر شاملاً للجميع، إذ إنّ الخلافات الطائفية أو السياسية تحدّ أحياناً من القدرة على الوصول إليها³⁶. ولا بدّ من الإشارة إلى أنّ وضع الأشخاص ذوي الإعاقة في هذه الحالات أسوأ من وضع غيرهم، لأنّ الحكومات التي تواجه ضغوطاً قوية لمعالجة قضايا التأهيل الاجتماعي وإعادة إعمار المناطق الحضرية قد لا تلبّي بسرعة احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة أو الفئات الأخرى المعرضة للمخاطر في المجتمع.

لا بد من الالتزام بغايات الهدف 11 من أهداف التنمية المستدامة في العقود المقبلة، لاسيما أن البلدان العربية مستمرة بتسجيل معدلات مرتفعة من التوسع الحضري. لذلك، على الحكومات وضع استراتيجيات للتوسع الحضري تتسم بالاستدامة وتشمل الجميع، مع التركيز على إدماج الفئات الاجتماعية التي كانت مهمشة سابقاً. ولن تكون الفئات المعرضة للمخاطر، بمن فيها الأشخاص ذوو الإعاقة، المستفيد الوحيد من تنفيذ الغايتين 11.2 و11.7، بل ستقع الفوائد على المجتمع ككل. وفي بيئة شمولية ومتاحة للجميع، يمكن للأشخاص ذوي الإعاقة المساهمة في المجتمع بكل إمكانياتهم، فيعززوا التقدم الوطني والتنمية.

الممارسات الجيدة والتوصيات

أحرز عدد من البلدان العربية تقدماً ملحوظاً لتحسين شمول الأشخاص ذوي الإعاقة في المناطق الحضرية، وذلك تماشياً مع الهدف 11 من أهداف التنمية المستدامة. ويمكن أن تطلّع المدن العربية على المبادرات الناجحة في المنطقة وأخذ بعض الأفكار حول زيادة الشمول، ولاسيما:

1. اللجوء إلى المجتمع المدني عندما تكون قدرة الحكومة محدودة: الاستثمار في المنظمات الاجتماعية التي يمكن



بين المساحات الخضراء والمناطق السكنية، بسبب قدرتهم المحدودة عادة على التنقل. وتتصدى بعض المدن لعدم المساواة المكانية من خلال معايير التيسير للأشخاص ذوي الإعاقة التي تعيّن الحد الأقصى من المسافات المقطوعة بين المساكن والمساحات الخضراء. إلا أن زراعة المساحات الخضراء تشكل تحدياً كبيراً في المدن المزدحمة والتي تفتقر إلى التخطيط الحضري²⁹. وفي رام الله مثال على عمليات التخضير الناجحة، حيث تسعى البلدية إلى إنشاء حديقة آمنة في كل حي، بالتعاون مع شركاء غير حكوميين ومن القطاع الخاص³⁰. ومن بواكير الجهود الناجحة في هذا المشروع إنشاء حديقة البيّارة على أرض كانت قاحلة ومملوءة بالقمامة في منطقة عين منجد ذات الكثافة السكانية العالية³¹. كذلك أنشئت حديقة الأمم في حي الماصيون في رام الله، وهي عبارة عن مساحة خضراء عامة فيها قطع فنية من البلدان الشريكة معروضة في الهواء الطلق³². وفي وسط الحديقة البالغة مساحتها 2,200 متر مربع، أنشئت تلة من خلال زرع العشب على كومة من الحطام غير المستخدم، تجسيدا للإبداع في إعادة تدوير الموارد مع إزالة المخاطر المحتملة من الأماكن العامة³³.

عوامل أخرى تؤثر على إمكانية الوصول

في المنطقة العربية، يؤدّي مكان الإقامة من جهة، ونوع الجنس من جهة أخرى، إلى مضاعفة الإعاقة، إذ غالباً ما لا يتسنى للنساء والأشخاص في المناطق الريفية الحصول على الموارد والخدمات

ولا بد من أن يعطي الأشخاص ذوو الإعاقة رأيهم للتأكد من أن الجهود المبذولة مفيدة وفعالة قدر الإمكان.

4. ضمان تحقيق التوازن: إدراك القيود البيئية والبحث في توفير مساحات خضراء بشروط واقعية، والإقرار في الوقت نفسه بأهمية المساحات الخضراء في تعزيز الإدماج والصحة العقلية والبدنية. ومن شأن تأمين حد أدنى للفرد الواحد من المساحات الخضراء أو الأماكن الطبيعية وإتاحة الوصول إليها أن يشجّع إدماج الحداثق في تصميم أحياء جديدة وإعادة بناء الأحياء التي دمرها النزاع. ويؤدي تحديد معايير المسافة المقطوعة إلى هذه المناطق إلى تعزيز المساواة المكانية، وتشجيع شمول الأشخاص ذوي الإعاقة الحركية⁴¹. وتُعتبر حديقة القطيفية في الدوحة، التي بنيت عام 2017، خير مثال لمكان عام يشمل الجميع. فهي مجهزة بمعدات لعب يمكن الوصول إليها بالكراسي المتحركة، وتسمح للأطفال، مهما كان مستوى إعاقتهم الحركية، أن يلعبوا مع بعضهم البعض⁴².

الخلاصة

يتم تعريف الحق في المدينة على أنه «أكثر من مجرد حرية فردية في الوصول إلى موارد المدينة، إذ هو حق في تغيير أنفسنا من خلال تغيير المدينة... والحرية في تشكيل مدننا وإعادة تشكيلها»⁴³. ويرمي الهدف 11 من أهداف التنمية المستدامة إلى جعل المدن مراكز للابتكار، والتعاون، والتقدم الاقتصادي والاجتماعي لجميع السكان، مهما كان عمرهم، أو جنسيتهم، أو عرقهم، أو جنسهم، أو دينهم أو قدراتهم. ففي عصر يشهد توسعاً حضرياً غير مسبوق، على الدول أن تعمل بصورة استباقية لبناء مراكز حضرية مستدامة تشمل جميع أفراد المجتمع. وتواجه البلدان العربية حالة عدم استقرار إقليمي، وضغوطات مناخية، ومعدلات توسّع حضري تتجاوز المتوسط، وكلها تستنزف البنى التحتية والموارد العامة. لذلك، على الدول الأعضاء في الإسكوا أن تعطي الأولوية لإتاحة وصول الجميع إلى المناطق الحضرية، ولاسيما الأشخاص الذين يعيشون في أوضاع هشّة، ليساهم كل فرد في المجتمع بكامل قدراته. وتُعتبر الغايتان 11.2 و11.7 عنصرين حاسمي الأهمية لإزالة القيود المادية والبيئية والمجتمعية التي تعيق مشاركة الأشخاص ذوي الإعاقة مشاركة كاملة في الحياة العامة، نظراً لأهمية النقل الآمن والمتاح والميسور الكلفة، والأماكن العامة في إنشاء المدن المستدامة والحفاظ عليها.

أن تستخدم الموارد بمزيد من الكفاءة لتحقيق أهداف محددة. وينبغي استهداف الأشخاص الذين ليست لديهم إعاقة بتدابير الشمول في حملات التوعية حول الأشخاص ذوي الإعاقة، مما يساعد على التخفيف من حدة الوصم وتعزيز توعية الناس بضرورة قبول الجميع وضمان شمولهم. ففي مصر، عملت مؤسسة حلم غير الربحية، في إطار شراكة مع مؤسسة فودافون المصرية، على توفير إمكانية الوصول للأشخاص ذوي القدرة المحدودة على التنقل في البلاد. وأطلقت مشروع المنحدر الذي جهزت من خلاله أكثر من مائة مرفق بمنحدرات للكراسي المتحركة، تستوفي المعايير الدولية، وقامت أيضاً بإذكاء الوعي حول التحديات التي يواجهها يومياً الأشخاص ذوو القدرة المحدودة على التنقل³⁷.

2. استباق الأمور: وضع نص قانوني يفرض الالتزام بمعايير التيسير للأشخاص ذوي الإعاقة في جميع المباني ووسائل النقل الجديدة، لتجنّب تجهيزها بعد إنشائها. ففي عام 2017، أضافت أربع مدن مغربية (الرباط وطنجة ووجدة والدار البيضاء) معايير التيسير للأشخاص ذوي القدرة المحدودة على التنقل في مشاريعها المستقبلية المتعلقة بالبنية التحتية للنقل الحضري³⁸. وأشار القانون الأردني رقم 20 لعام 2017 إلى خطط لتحسين إمكانية الوصول إلى الشوارع، والأرصفة، والمباني العامة، ووسائل النقل العام³⁹. وتتضمن الخطط التي يُتوقع تنفيذها خلال خمس سنوات استخدام معايير التيسير للأشخاص ذوي الإعاقة في جميع الشوارع والمباني العامة، ووضع أدوات تتبّه الأشخاص ضعاف البصر إلى علامات الطريق والأماكن التي قد تكون خطيرة، وتدريب شرطة المرور وموظفي قطاع النقل العام على كيفية التواصل الفعال مع الأشخاص ذوي الإعاقة.

3. الأخذ بملاحظات الناس: يساهم إنشاء مكاتب لخدمة الأشخاص ذوي الإعاقة، مثل تلك التي تديرها هيئة الطرق والمواصلات في دبي، في إعطاء الأولوية للجهود التي تُعتبر الأهم بالنسبة إلى الناس، من خلال توفير أساليب سهلة ومتاحة للأشخاص ذوي الإعاقة للتواصل مع مزوّدي الخدمات العامة. وبالمثل، يمكن أن يستخدم الأشخاص ذوو الإعاقة في قطر موقع «قطر متيسرة للجميع»، وهو تطبيق متاح عبر الهواتف الذكية، للتأكد من مدى إمكانية وصولهم إلى مختلف الخدمات العامة والمواقع السياحية، وذلك من خلال التقييمات والمراجعات التي يرسلها المستخدمون⁴⁰.



الحواشي

- health inequalities: improving access to green spaces”, *Health Equity Evidence Review 8*, September 2014. Available from https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/357411/Review8_Green_spaces_health_inequalities.pdf
- Anera, “A new park and playground for Ramallah, West Bank”. Available from <https://www.anera.org/stories/new-park-playground-ramallah-west-bank/>
- Ramallah Municipality, Vision and mission. Available from <http://www.ramallah.ps/page.aspx?id=bE02G1a1939672614abE02G1>
- Ramallah Municipality, The Garden of Nations: where cultures converge. Available from <http://www.ramallah.ps/page.aspx?id=uV0zuOa1948238391a.uV0zuO>
- Anera, “A new park and playground for Ramallah, West Bank”
- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، الإعاقية في المنطقة العربية (يصدر قريباً).
- “Invisible Citizens: Living with Disability in Iraq”, *Arab Weekly*, 2 April 2017. Available from <https://thearabweekly.com/invisible-citizens-living-disability-iraq>
- Sarah Saluh, Abdulkareem, Sumarni Ismail and Noor Fazamimah Abd Hamid, “Lacking of social interaction at open spaces in the city of Baghdad, Iraq”, 7th International Conference on Kansei Engineering and Emotion Research 2018, March 2018. Available from <http://www.ep.liu.se/ecp/146/043/ecp18146043.pdf>
- انطلق، مشروع المنحدر. <http://entaleq.helmegypt.org/en/news/V5JvqXpnic>
- World Bank Group, Implementation completion memorandum Hashemite Kingdom of Jordan, Higher Council for the Rights of Persons with Disabilities, Law on the Rights of Persons with Disabilities Act, 2017, p.p. 1-49
40. حتماً قادر، قطر متيسرة للجميع. حتماً قادر. <http://www.definitelyable.com/project-accessible-qatar-2/>
- Nadeem Hashem, “Assessing spatial equality of urban green spaces provision: A case study of Greater Doha in Qatar”. *Local Environment*, vol. 20, No. 3, 2013
- Sanallah Atallah, “First of its kind inclusive playground for disabled kids in Qatar”, *The Peninsula Qatar*, 5 December 2017. Available from <https://thepeninsulaqatar.com/article/05/12/2017/First-of-its-kind-inclusive-playground-for-disabled-kids-in-Qatar>
- Chendan Yan, “Who owns the ‘right to the city’? Moving towards urban inclusivity”, *Yale School of Forestry Environmental Studies Blog*, 6 June 2016. Available from <https://environment.yale.edu/blog/2016/06/who-owns-the-right-to-the-city-moving-towards-urban-inclusivity/>
- review and focus on the Asia/Middle East region, *Sustainability*, vol. 9, No. 1, 2016
14. أبو طبي، ودبي، والرياض، والقدس، وطهران، ومشهد، وتل أبيب.
- Chris De Gruyter, Graham Currie and Geoff Rose, Sustainability measures of urban public transport in cities: A world review and focus on the Asia/Middle East region, *Sustainability*, vol. 9, No. 1, 2016
16. المرجع نفسه.
17. تعزيز الحماية الاجتماعية للأشخاص ذوي الإعاقية في البلدان العربية، 2017.
- “The ‘Disabled Outreach Bus’ project – Improving the lives of disabled people in Gaza”, *Interpal*, 14 August 2015. <https://www.interpal.org/20150814-the-disabled-outreach-bus-project-improving-the-lives-of-disabled-people-in-gaza/>
- Samir Shalabi, “New campaign seeks to make Egypt’s streets more accessible for the disabled”, *Egyptian Streets*, 4 November 2017. Available from <https://egyptianstreets.com/2017/11/03/new-campaign-seeks-to-make-egypts-streets-more-accessible-for-the-disabled/>
- Sarah ElMeshad, “Cairo by wheelchair: Navigating the city is almost impossible for people with disabilities”, *Egypt Independent*, 5 November 2012. Available from <http://www.egyptindependent.com/cairo-wheelchair-navigating-city-almost-impossible-people-disabilities/>
- Samir Shalabi, “New campaign seeks to make Egypt’s streets more accessible for the disabled”, *Egyptian Streets*, 4 November 2017
- Sarah ElMeshad, “Cairo by wheelchair: Navigating the city is almost impossible for people with disabilities”, *Egypt Independent*, 5 November 2012
- World Bank Group, Implementation completion memorandum, 31 January 2017
- Andrea Faber Taylor and Frances E. Ming Kuo, Could exposure to everyday green spaces help treat ADHD? Evidence from children’s play settings”, *Applied Psychology: Health and Well-Being*, vol. 3, No. 3, 2011
- Klaus Seeland and Simone Nicolé, “Public green space and disabled users”, *Urban Forestry and Urban Greening*, vol. 5 No. 1, 2006
- “No bed of roses”, *The Economist*, 9 June 2016
- Audrey Everist, “Revisiting approaches to water management in water-scarce Gulf”, *IPI Global Observatory*, 11 May 2018. Available from <https://theglobalobservatory.org/2018/05/revisiting-approaches-water-management-gulf/>
- Nadeem Hashem, “Assessing spatial equality of urban green spaces provision: A case study of Greater Doha in Qatar”. *Local Environment*, vol. 20, No. 3, 2013
- Public health England, “Local action on Department of Economic and Social Affairs (DESA), 2018 *Revision of World Urbanization Prospects, 2018*. Available from <https://www.un.org/development/desa/publications/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html>
- World Health Organization, Types of healthy settings, 2010. Available from http://www.who.int/healthy_settings/types/cities/en/
- Available from <https://esa.un.org/unpd/wup/Download/>
- Yves Cabannes and Agnès Deboulet. Le droit à la ville, une perspective internationale, *Mouvements* vol. 2, No. 74, 2013
- UN Habitat, *Migration and Inclusive Cities: A Guide for Arab City Leaders*, 2018. Available from <http://books/migration-and-inclusive-cities-a-guide-for-arab-city-leaders/>
- World Health Organization, *World Report on Disability*, 2011. Available from http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/70670/WHO_NMH_VIP_11.01_eng.pdf?jsessionid=CD3D40C277EB1135D09256A84AC9C7F5?sequence=1
- حكومة دبي، إطلاق حملة على نطاق المجتمع المحلي لتعزيز وضع كل فرد من الأفراد في إطار مبادرة «مجتمعي... مكان للجميع»، 2016. Available from <http://tec.gov.ae/en/media-centre/press-releases/2016/within-a-community-place-for-all-initiative-a-community-wide-campaign-to-promote-the-status-of-everyones-efforts>
- “No bed of roses”, *The Economist*, 9 June 2016. Available from <https://www.economist.com/news/middle-east-and-africa/21700399-parks-are-disappearing-throughout-arab-world-no-bed-roses>
- Dubai’s transport authority trains its staff to help the disabled, *The National*, 30 June 2017. Available from <https://www.thenational.ae/uae/dubai-s-transport-authority-trains-its-staff-to-help-the-disabled-1.93385>
- حكومة دبي، الصفحة الرئيسية/أصحاب الهمم. <https://www.rta.ae/eservices/PeopleOfDetermination/pod/en/landing.html>
- “Dubai RTA displays just how disabled-friendly it is”, *Khaleej Times*, 16 March 2016. Available from <https://www.khaleejtimes.com/nation/transport/rta-displays-just-how-disabled-friendly-it-is>
- “For persons with disabilities, accessible transport provides pathways to opportunity”, *World Bank*, 13 December 2013. Available from <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2015/12/03/for-persons-with-disabilities-accessible-transport-provides-pathways-to-opportunity>
- Chris De Gruyter, Graham Currie and Geoff Rose, Sustainability measures of urban public transport in cities: A world

