

كود الإٰتاحة على الورق فقط ذوو الإٰعاقه في مصر بين دعاية السلطة وشوارع تدهشهم



الأحد 15 فبراير 2026 03:20 م

رغم الخطاب الرسمي المتكرر عن «تمكين ذوي الهمم» و«عام ذوي الإعاقة» وحزم الدعم المزعومة، يعيش نحو 10.7 مليون مصرى من ذوى الإعاقة، بحسب الأرقام الحكومية نفسها، واقتراً يومياً أقرب إلى الحصار منه إلى الدمج

فالسلطة تتحدث عن كود إٰتاحة برقم (601)، وقانون حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة رقم 10 لسنة 2018، بينما لا يجد فاقدو وضعاف البصر وذوى الإعاقة الحركية رصيًّا آمناً، أو أتوبيسًا يمكنهم دخوله دون أن يحملوا كالامتعة، أو مترو مزودًا بما يلزم من مصاعد ومسارات وإرشادات صوتية

شوارع خطرة ورصيف غائب «الإٰتاحة» تبدأ من الحق في العيش

تشرح الدكتورة ياسمين مطر، خبيرة الإعاقة والتدخل المبكر وعضو المجلس القومى للإعاقة، أن تقييم أوضاع الإٰتاحة في الطرق ووسائل المواصلات يكشف «قصورًا كثيرة يحتاج إلى تعديل جذري».

تقول إن حوادث عديدة يتعرض لها ذوو الإعاقة، خصوصًـا ذوو الإعاقة البصرية، تكشف حجم الخطر القائم في الشارع: غياب قواعد مرورية واضحة، سلوكيات قيادة عشوائية، ودراجات نارية تصطدم بمن يتحركون ببطء بسبب إعاقة حركية، فيتحول الطريق إلى مساحة طاردة لهم لا إلى حق عام

تضيف مطر أن المشكلة تبدأ من الأرصفة نفسها الأرصفة في مدن كثيرة غير صالحة للاستخدام أساساً: لا منحدرات حقيقة، ولا انسلاع يسمح بمرور الكراسي المتحركة، مع انتشار أشجار مزروعة عشوائياً تعوق الحركة، وإشغالات من محال تجارية تحتل الرصيف بالكامل وتجر المشاة على النزول إلى نهر الطريق في هذا المشهد، يصبح الشخص ذو الإعاقة الدركية أمام خيارين أحلاهما مر: إما المخاطرة بالحياة وسط السيارات، أو حبس نفسه في البيت

الدكتور حسن مهدي، أستاذ هندسة الطرق والنقل بجامعة عين شمس، يلخص الأمر بوضوح: «نحن لم نوفق بعد رصيًّا صالحًا للمواطن العادي، فكيف نتحدث عن مدينة صديقة لذوي الإعاقة؟».

يرى أن الاعتداءات على الأرصفة داخل العدن جعلت استخدامها شبه مستحيل، وأن أي حديث جاد عن الإٰتاحة يجب أن يبدأ من إعادة الاعتبار للرصيف: مساحة آمنة، متصلة، مزودة بمنحدرات ومعايير تصميم تراعي الكراسي المتحركة والعكازات، قبل الحديث عن كود وأرقام وورش دعائية

نقل عام «معادي» لذوي الإعاقة البصرية والدركية

في النقل العام، تبدو الهوة بين شعارات الحكومة وواقع الركاب أكبر

الدكتورة دعاء مبروك، المديرة التنفيذية لمؤسسة « بصيرة » لتأهيل ودمج ذوي الإعاقة البصرية، تعرف بوجود تحسن محدود في بعض خطوط المترو الأحدث وبعض محطات القطارات، لكنها تعتبره «تحسناً جزئياً لا يرقى إلى المعايير الدولية، ولا إلى ما ينص عليه قانون ذوى الإعاقة نفسه».

تشير مبروك إلى أن وسائل النقل ما زالت تفتقر إلى أبسط متطلبات الإتاحة للأشخاص ذوي الإعاقة البصرية:

غيب الإرشاد الصوتي المنتظم داخل العربات
أزرار تنبيه غير واضحة أو في موضع يصعب الوصول إليها
نقص العلامات البارزة التي توجه فاقد البصر في المحطات والأرصفة

تضيف أن السائقين والمصلين غالباً غير مدربين على التعامل المهني مع هذه الفئة؛ مما يجعل الشخص الأعمى أو ضعيف البصر معتمداً بالكامل على «مزاج» من حوله، وليس على نظام نقل يحترم حقه في الاستقلالية

في الأتوبيسات، تصبح الإعاقة الحركية عبئاً مضاعفاً الأتوبيسات لا تحتوي على منحدرات أو أنظمة خفض تلقائي تسهل صعود الكراسي المتحركة، كما هو متعارف عليه عالمياً، بل يتعذر الأمر على حمل الشخص يدوياً، في مشهد يراه كثيرون مهيناً ويعرضهم لخطر السقوط لا توجد مساحات مخصصة لكراسي المتحركة، ولا حواجز تمنع ازلاقها أثناء الحركة، ولا زر إيقاف في مستوى منخفض يناسب الجالسين على كرسي متحرك

في المترو والقطارات، ترصد ياسمين مطر مشكلات أخرى: سالم كهربائية لا يمكن استخدامها بأمان، سالم عادية مرهقة وخطرة، منحدرات غير مطابقة للمواصفات، ومصاعد غائبة أو معطلة في محطات كثيرة، النتيجة أن محطة مترو واحدة قد تحول إلى «حاطئ صد» يمنع ذوي الإعاقة من الوصول إلى عملهم أو دراستهم

أما السلوكيات الاجتماعية، فتزيد الصورة قتامة، تشير مطر إلى أن التعامل بنبرة شفقة، أو لمس النساء من ذوات الإعاقة بحجة المساعدة، يمثل انتهاكاً لكرامتهن، ويكشف غياب ثقافة احترام الاستقلالية والحدود الشخصية

قانون بلا تطبيق وكود معطل... والقرار السياسي قبل أن يكون هندسياً

قانون حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة رقم 10 لسنة 2018، وكود الإتاحة 601، واللوائح التنفيذية الصادرة عن وزارة النقل والإسكان... كلها موجودة على الورق لكن الواقع، كما تصفه دعاء مبروك، هو «جوجة واسعة بين النص والتطبيق».

توضح أن القاهرة الكبرى والإسكندرية تتمتعان نسبياً ببعض عناصر الإتاحة بفضل مشروعات نقل حديثة، لكن حتى هذه الجهود تظل مجتازة وغير مكتملة، بينما تغيب الإتاحة تقريرياً في معظم المحافظات الأخرى حيث لا رقابة فحالة ولا تدريب للكوادر ولا تنسيق حقيقي بين الجهات المنفذة

شركات النقل الخاصة،خصوصاً الميكروباص والسرفيس، خارج الصورة بالكامل لا تقييم للإتاحة ضمن شروط الترخيص، ولا عقوبات واضحة على المخالف، ولا جهة واحدة تتبع مسؤولية إلزامية بتعديل الأوضاع

هذا يبرز اسم الدكتور أشرف مرعي، المشرف العام السابق على المجلس القومي للأشخاص ذوي الإعاقة، الذي ظل لسنوات يتحدث في حوارات صحافية عن أن قانون ذوي الإعاقة «دليل على دعم الدولة لحقوقهم». لكن استقالته بعد ست سنوات من موقعه، دون أن يشهد الشارع والترك اليومي لذوي الإعاقة تحولاً جوهرياً، تكشف التناقض بين لغة الإنجاز الرسمية وواقع التنفيذ

الدكتور حسن مهدي يربط بين البنية التحتية والثقافة المجتمعية، مؤكداً أن إتاحة الحركة داخل المدن تعتمد على شقين متكاملين: رصيف آمن ومحكم، وثقافة تحترم المساحات المخصصة لذوي الإعاقة داخل وسائل النقل من دون الاثنين معاً، تتحول معايير الكود والقانون إلى شعارات بروتوكولية تستدملها السلطة في المؤتمرات، بينما يواصل ذوو الإعاقة دفع الثمن يومياً في الشارع والمواصلات

خلاصة ما يقوله الخبراء أن المشكلة ليست في نقص النصوص، بل في غياب إرادة حقيقة لتطبيقها، وفي نظام يفضل تجميل الصورة بخطاب «ذوي القمع» على أن يلتزم بالحد الأدنى: رصيف يعken السير عليه، وأتوبيس يمكن صعوده دون إهانة، ومترو لا يتحول إلى فخ ذوي الإعاقة كلما تحركوا من محطة إلى أخرى