

المواصلات من وجهة نظر المرأة المستخدمة للنقل العام

دراسة بحثية أجرتها مؤسسة صداقة

تشرين الأول / أكتوبر ٢٠١٨
صداقات
نحو بيئة عمل صديقة للمرأة

**FRIEDRICH
EBERT**

STIFTUNG

المؤلفات:
سهر العالول
رندة نفاع
مي منصور

١	المحتويات	١,٠
٢	المختصرات	٢,٠
٣	المقدمة	٣,٠
٥	نبذة عن مؤسسة صداقة	٤,٠
٦	الملخص التنفيذي	٥,٠
٩	المنهجية	٦,٠
١١	المراجعة	٧,٠
١١	٧,١ التحديات أمام النقل العادل	
١١	٧,١,١ القدرة على تحمل التكاليف	
١٢	٧,١,٢ التحرش والسلامة	
١٤	٧,١,٣ أنماط التنقل	
١٥	٧,١,٤ الفقر ومصدر العيش	
١٧	٧,١,٥ غياب الحوكمة والتمويل	
١٨	٧,٢ أمثلة على حلول عالمية وممارسات فضلى لمواجهة التحديات التي تواجه المرأة في استخدام وسائل النقل العام	
١٩	٧,٣ المواصلات العامة وحقوق الإنسان	
٢١	النتائج	٨,٠
٢١	٨,١ نبذة عن العينة	
٢٤	٨,٢ سلوك وممارسات المرأة خلال استخدام وسائل النقل العام	
٢٤	٨,٢,١ أسباب استخدام وسائل النقل العام	
٢٥	٨,٢,٢ أنواع التنقل وأشكاله وأنماطه	
٢٧	٨,٢,٣ الجودة والاعتمادية والفاعلية	
٢٩	٨,٢,٤ الكلفة	
٣١	٨,٣ تجارب النساء في استخدام النقل العام	
٣١	٨,٣,١ الأمان الشخصي	
٣٣	٨,٣,٢ منظور المرأة في النقل العام	
٣٧	٨,٤ الحلول المقترحة لتحسين النقل العام من منظور المرأة	
٤٠	الاستنتاجات	٩,٠
٤٣	التوصيات	١٠,٠
٤٤	المراجع	١١,٠
٤٨	الرسوم البيانية والجداول	١٢,٠
٤٩	الملحقات	١٣,٠

المعنى	الاختصار
المنظمات المجتمعية	CBOs
دائرة تلفزيونية مغلقة	CCTV
اتفاقية القضاء على جميع أشكال التمييز ضد المرأة	CEDAW
مركز دراسات البيئة المبنية	CSBE
مؤسسة فريدريش إيبيرت	FES
نظام التموضع العالمي	GPS
منظمة العمل الدولية	ILO
المنظمات غير الحكومية	NGOs
أهداف التنمية المستدامة	SDG
الإعلان العالمي لحقوق الإنسان	UDHR
الأمم المتحدة	UN

المقدمة

يشكّل النقل الحيوي والفعال تحديًا عالميًا لا بدّ للدول المتقدمة والنامية على السواء من مواجهته. وقد وضع القطاعان العام والخاص السعي إلى حلول مبتكرة لتجاوز هذه التحديات على سبيل أولوياتهما. لكن أوجه القصور الإجمالية في بنية قطاع النقل التحتية، فضلًا عن انعدام المساواة بين الجنسين لجهة توفير خدمات النقل، كلها عوامل تعيق النمو الاقتصادي وتجعل دوامة الفقر مستمرة.

ويُعتبر استخدام وسائل النقل ضروريًا للسماح للجماعات المهمشة - وتشمل المواطنين الفقراء وكبار السن والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة - بتحقيق إمكانياتها القصوى. ولذلك، تتكاتف دول العالم للعمل على إيجاد أنظمة نقل فعالة وعادلة.

فمن شأن زيادة قدرة المرأة على الوصول إلى وسائل النقل العام واستخدامها أن تعزز النمو الاقتصادي والاجتماعي ككل. إذ أظهرت الدراسات أن إجمالي الناتج المحلي في الأردن سيرتفع بنحو ٨ مليارات دولار^١ إذا نجحت الدولة في تحقيق المساواة بين الجنسين على صعيد التوظيف. ويسلط هذا الأمر الضوء على واقع أن اعتماد وسائل نقل حيوية تراعي النوع الاجتماعي أساسيًا لتطور الدولة.

خلال العقد الماضي، لم تتجاوز نسبة المشاركة الاقتصادية للمرأة في الأردن ١٨% رغم معدل التعليم المرتفع في أوساط النساء في البلاد. والواقع أن عدد النساء اللواتي يرتدن الجامعات في الأردن (٥١,٨%) يفوق عدد الرجال (٤٨,٢%)^٢، غير أن النقص في النقل العام لا يزال أحد العقبات الرئيسية الثلاثة أمام انضمام المرأة إلى القوى العاملة الأردنية، يليه غياب دور الحضنة وعدم تكافؤ الأجور^٣.

وقد ساهمت هذه العقبات الثلاثة في تسجيل البلاد أحد أدنى معدلات المشاركة الاقتصادية للمرأة في العالم (١٣٨ من أصل ١٤٤ دولة) بحسب المؤشر العالمي للفجوة بين الجنسين الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي لعام ٢٠١٦^٤.

وبالرغم من التحديات الكثيرة التي تواجهها المرأة في الأردن، يتسبب نظام النقل العام غير المؤهل بعرقلة التمكين الاقتصادي للمرأة بما أن هذا القطاع لم يخضع للدراسة من وجهة نظر خاصة بالنوع الاجتماعي.

يتناول هذا التقرير المشاكل والممارسات الهيكلية والسلوكية التي تواجهها المرأة أثناء استخدام وسائل النقل العام. والهدف الرئيسي من هذا الجزء من التقرير هو تحديد الممارسات العالمية الفضلى في هذا المجال مع أخذ العوامل الرئيسية في الحسبان على غرار الدقة في المواعيد ومدى توفر النقل العام وخطوط النقل والسلامة والقدرة على تحمل التكاليف وسهولة الاستخدام بغية التوصل إلى حلول تراعي ظروف المرأة.

كما يدرس التقرير كيف يقيد النقل العام القدرة على الوصول إلى فرص العمل والحصول على التعليم والرعاية الصحية والخدمات الاجتماعية والتنقل بين المحافظات المختلفة. علاوة على ذلك، يصف التقرير أنماط تنقل المرأة ليس داخل عمان فحسب إنما أيضا في المدن الأخرى، وذلك من خلال توثيق ممارسات المرأة وتجاربها، وتشمل هذه الأخيرة استخدام وسائل النقل، وقابلية التنقل، والوقت الذي تقضيه المرأة في التنقل، والكلفة مقارنة بالدخل، والنظرة الأسرية والاجتماعية للمرأة المتنقلة، ومستوى الراحة عند استخدام وسائل النقل العام، واللباس الذي تختاره المرأة عند التنقل، ووسيلة النقل المفضلة، والتفاعلات في محطات ومواقف الحافلات، والتفاعل مع مستخدمي وسائل النقل العام الآخرين وسائقي الحافلات/سيارات الأجرة.

تجدر الإشارة إلى أن هذه الدراسة هي الأولى من نوعها لجهة تسليط الضوء على هذه المسألة الملحة، وهدفها توفير المعلومات لصناع السياسات ومنظمات المجتمع المدني والجماعات النسائية وأصحاب المصلحة في الأردن. وكذلك تسعى الدراسة إلى مساعدة مجموعات مناصرة المرأة والدفاع عن حقوقها والحملات التي يقودها المجتمع من خلال المساهمة في الخطاب العام السائد وإيصال صوت المرأة في التخطيط للنقل وممارساته.

وسوف تُستخدم هذه النتائج لجعل تنقل المرأة قضية رأي عام جذيرة بالاهتمام والنقاش والعمل من خلال اعتماد استراتيجيات نقل تراعي ظروف المرأة. ويمكن أيضًا استخدام الدراسة في أوساط أرباب العمل لإيجاد

بيئة عمل تراعي ظروف المرأة، ما قد يرفع نسبة مشاركة المرأة في القوى العاملة وبقائها فيها، كما أنها قد تسمح أيضاً للمزيد من النساء بتبوء مراكز صنع القرار.

وكذلك ستتم مشاركة نتائج البحث وتوصياته مع أصحاب المصلحة والمسؤولين في قطاع النقل من أجل اقتراح سياسات محددة وتوجيه عملية تحسين الخدمات في المستقبل لتقديم خدمة أفضل للمرأة المتنقلة.

في هذا الإطار، يُذكر أن مؤسسة صداقة (SADAQA) وفريدريش إيبيرت (Friedrich-Ebert Stiftung) تتعاونان منذ عام ٢٠١٦ لمناصرة تحسين نظام النقل العام في الأردن. وقبل ذلك، ومن خلال مشاركة مؤسسة صداقة في حملة «معاً نصل»، كان أعضاء فريقها الرئيسي قد عملوا على إيصال أصوات النساء اللواتي يستخدمن الحافلات، بحيث اقترحو حلولاً لتعزيز إمكانية استخدام النقل العام وقاموا بتدريب طالبات من أربع جامعات أردنية مختلفة ليصبحن من منظمي المجتمع ويطالبن بحقوقهن في الحصول على نقل عام موثوق.

كما دعمت مؤسسة فريدريش إيبيرت حملة «معاً نصل» في طباعة وتوزيع أول خريطة لخطوط النقل العام في الأردن، مع الإشارة إلى أن بياناتها جمعت بالكامل من المتطوعين وتم تطويرها لتصبح تطبيقاً على الهواتف المحمولة.

وفي الختام، يتقدم الباحثون بجزيل الشكر إلى إدارة مؤسسة فريدريش إيبيرت وموظفيها على دعمهم المتواصل، مع التوجه بشكر خاص إلى نائب المدير المقيم السابق ومنسق البرامج الإقليمية في المؤسسة ريتشارد بروبست ومدير برنامج سياسة الطاقة والمناخ حمزة بني ياسين. ويشكرون بشكل خاص أيضاً حملة «معاً نصل» ونورا الور على مساهمتهما في الاستطلاع الكمي، وسمر سعيد على دعمها في عملية المراجعة، ودانا برادعي على مساعدتها في تنقيح النص، وكفاح الحيفا على جهودها في جمع البيانات، والدكتورة كوني كريستيانسن من كلية الفنون والعلوم الاجتماعية في الجامعة اللبنانية الأمريكية على دعمها وملاحظاتها، ومتدربي جامعة بريغام يونغ في مؤسسة صداقة كيلي راسباند وهانا ميلير وأليز كليغ لدعمهن العام. أخيراً، نودّ أن نشكر جميع المستطلعين والمشاركين في العينة البالغ عددهم ٤٧ شخصاً شاركوا في البحث النوعي والكمي، فهذه الدراسة ما كانت لتبصر النور لولا الوقت الذي خصوه لها ولولا صدقهم في التعامل.

١ | تزاناتوس، زفيريس (Tzannatos, Zafiris)، «آثار انعدام المساواة بين الجنسين على التوظيف والدخل في الأردن ولبنان والأراضي الفلسطينية المحتلة: الإجابة على ثلاثة أسئلة» (Effects of Gender Inequality in Employment and Pay in Jordan, Lebanon and the Occupied Palestinian Territory: Three Questions Answered)، مكتب العمل الدولي (International Labour Office)، جنيف: منظمة العمل الدولية، ٢٠١٦.

٢ | «المرأة الأردنية في صور إحصائية»، الرأي، ٧ مارس ٢٠١٧: <http://bit.ly/2AgkBJp>

٣ | «تقرير حول أسباب انسحاب المرأة من سوق العمل»، المجلس الأعلى للسكان، المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي: ٢٠١٥.

٤ | «التقرير العالمي للفجوة بين الجنسين – الأردن»، (Global Gender Gap Report – Jordan)، المنتدى الاقتصادي العالمي (World Economic Forum)، ٢٠١٦: <http://reports.weforum.org/global-gender-gap-report-2016/economies/#economy=JOR>.

تعتبر الباحثتان رنده نفاع وسهر العالول من أعضاء الفريق المؤسس في صداقة، وهي منظمة مجتمع مدني تعمل على تذليل العقبات الهيكلية التي تمنع المرأة من الانضمام إلى القوى العاملة والبقاء فيها، ومن بينها غياب وسائل النقل العام.

انطلقت مؤسسة صداقة في عام ٢٠١١ كحملة تنظيم مجتمعي لمعالجة الصعوبات التي تواجهها المرأة في إرساء التوازن بين حياتها العملية والمنزلية، فأطلقت حملة على مستوى البلاد للدعوة إلى تطبيق المادة ٧٢ من قانون العمل التي تنص على توفير حضانات في أماكن العمل للشركات التي توظف ٢٠ امرأة فما فوق لديهن ١٠ أطفال دون سن الرابعة. وما يجعل قصة صداقة فريدة من نوعها هو أن كافة أعضائها التسعة الذين يشكلون الفريق المؤسس لديهن تجارب شخصية في كونهن أمهات عاملات واجهن تحديات في البقاء في سوق العمل بعد الإنجاب.

تم تسجيل مؤسسة صداقة كمنظمة لا تبغي الربح عام ٢٠١٢، فأضفت طابعاً مؤسسياً رسمياً على دفاعها عن حقوق المرأة في العمل ومطالبتها ببيئة عمل صديقة للمرأة والأسرة العاملة. وتوسع المؤسسة جاهدة إلى تذليل العقبات التي تحول دون دخول المرأة سوق العمل، وذلك من خلال دعم الأسر العاملة وتشجيع النساء والأمهات على دخول سوق العمل والبقاء فيه بغية الوصول إلى مراكز إدارية تعنى بصنع القرار.

قبل تأسيس صداقة، لم يكن هناك التزام بتطبيق المادة ٧٢، وكانت ٢٤ مؤسسة فقط تضم حضانات ضمن منشأتها - ومعظمها لم يكن على علم بوجود هذه المادة في قانون العمل. وبعد مرور ست سنوات على تأسيسها، ساعدت صداقة على تطبيق هذا القانون والآن هناك نحو ١٢٤ مؤسسة لديها حضانات أو توفر هذه الخدمة ضمن منشأتها. وقد قدمت مؤسسة صداقة مساعدة تقنية لأكثر من ٢٠ شركة ومؤسسة، كما تواصلت مع أمهات عاملات وأسر وأرباب عمل لزيادة التوعية حيال حقوق المرأة في العمل وأهمية وجود حضانات في أماكن العمل. كذلك، عملت مع الجهات المعنية والحكومة لوضع تعليمات للمادة ٧٢. وقادت مؤسسة صداقة أيضاً دفة تعديل المادة ٧٢ التي أصبحت تنص على أنه يتعين على أرباب العمل توفير دور حضانة عندما يكون لدى الموظفات ١٥ طفلاً دون الخامسة من العمر (مع العلم بأن المادة تم التصويت على اعتمادها من قبل مجلس النواب في كانون الثاني/يناير ٢٠١٩).

هذا وتركز جهود صداقة أيضاً على ضمان أن تصبح دور الحضانة في أماكن العمل خدمةً عامة متاحة بكلفة مناسبة للدخل ونوعية جيدة للأسر العاملة عموماً في أنحاء الأردن. وفي صلب مهمتها، تهدف صداقة إلى تحقيق العدالة الاجتماعية بين كافة العاملين بغض النظر عن حجم المنشآت التي يعملون بها وبغض النظر عن النوع الاجتماعي/

وبالتعاون مع منظمة العمل الدولية أجرت صداقة أول بحث نوعي في المنطقة حول فوائد دور الحضانة في أماكن العام عام ٢٠١٦ بعنوان «قيمة خدمات الحضانات في مكان العمل: قطاع الاتصالات أنموذجاً».

وقد توسعت هذه الشراكة لتشمل دليلاً بعنوان «تعزيز رعاية الأطفال: دليل تدريب للاجئين والمجتمعات المضيفة»، الذي قامت صداقة بإعداده مع منظمة العمل الدولية للعمال المنزليين.

نادراً ما يُنظر إلى النوع الاجتماعي باعتباره مسألة ترتبط بسياسة النقل والتخطيط له؛ وعلى نحو مماثل، قلما يتم إدراج النقل في أجندة سياسة النوع الاجتماعي. وبالتالي، فإن مجال «النوع الاجتماعي والنقل» هو مفهوم جديد نوعاً ما. حالياً، «من المنصف أن نقول إنه ما من إجراءات منهجية لدمج النوع الاجتماعي على صعيد النقل، سواء على صعيد تدريب المتخصصين أو إشراك المستخدمين أو تصميم الأنظمة والخدمات والمعدات والتخطيط لها. نتيجة لذلك، يسهل التغاضي عن النوع الاجتماعي؛ فما من بروتوكولات قائمة أو عقوبات مطبقة على الذين لا يأخذون احتياجات أكثر من نصف سكان العالم إلى النقل في الحسبان.»

هذا ويُعدّ موضوع النوع الاجتماعي والنقل مسألة متداخلة تشمل الاختلافات الاجتماعية-الاقتصادية على صعيد الاحتياجات بين الرجال والنساء. وتنبع هذه الاختلافات من تقسيم العمل على أساس النوع الاجتماعي ضمن العائلة والمجتمع. وبالتالي، تتطلب تلبية احتياجات المرأة للتنقل منظوراً خاصاً بالنوع الاجتماعي يسمح لهذه المجتمعات بتحديد الأدوات اللازمة لتلبية هذه الاحتياجات ووضع سياسات مناسبة واعتماد التغييرات الهيكلية الضرورية.

ويتناسب وضع المرأة الاقتصادي مباشرةً مع قدرتها على التنقل. فتصبح أنظمة النقل العام الفعالة أداة لتمكين المرأة والسماح لها بالحصول على الوظائف والاستفادة من الفرص الاقتصادية المتاحة لها. في هذا الإطار، تُظهر نتائج الدراسة أن ٨٠,٥% من النساء المستطلعات يعتقدن أن النقل العام جزءٌ لا يتجزأ من مشاركة المرأة الاقتصادية.

كما يذكر هذا التقرير العديد من الاستنتاجات حول أثر النقل العام على توظيف المرأة ومشاركتها الاقتصادية. وتُظهر النتائج أنه رغم القيود الاقتصادية، تمثل التحديات التي تواجهها المرأة المتنقلة عند استخدام النقل العام عائقاً أساسياً يمنعها من الانضمام إلى سوق العمل؛ وقد قالت ٤٧% من المستطلعات إنهن رفضن فرص عمل بسبب الحالة الراهنة لخدمات النقل العام. في هذا الإطار، تمثل التحدي الرئيسي في الاضطرار إلى استخدام أكثر من وسيلة نقل للوصول إلى مكان العمل، يليه عدم توفر وسائل نقل عام قريبة، فضلاً عن تكلفتها المرتفعة.

وتبقى القدرة على تحمل التكاليف أحد أبرز التحديات في استخدام المرأة للنقل العام. فقد أظهرت نتائج الدراسة أن أكثر من نصف المستطلعات اعتبرن كلفة النقل العام مرتفعة مقارنة بدخلهن. ونحو نصف المستطلعات (٤٨,١%) صرّحن بأنهن ينفقن ١ إلى ٢ دينار أردني للذهاب إلى العمل، في حين ذكر النصف الآخر (٤٢,١%) أنهن يدفعن أكثر من دينارين.

علاوةً على ذلك، يسلط التقرير الضوء على أن المخاوف الخاصة بالسلامة والأمان تمنع النساء من كافة الفئات، سواء العاملات أو العاطلات عن العمل، من استخدام النقل العام، حيث أن النساء العاملات اعتبرن التحرش أحد الأسباب الخمسة الرئيسية التي تمنعهن من استخدام النقل العام. غير أن هذا الرأي قوبل ببعض المعارضة إذ إن عددًا ضئيلاً من المستطلعات لأغراض هذا التقرير لفتن إلى أنهن يفضلن ركوب الحافلات التي تضم عددًا كبيراً من الركاب على استقلال سيارة أجرة، لأنهن يشعرن بالأمان في الحافلات. وقالت معظم النساء المستطلعات إنهن تعرضن للمضايقات في كافة أوقات اليوم ولعدة مرات في الشهر عند استخدام وسائل النقل العام. كما ذُكرن أن معظم حالات التحرش كانت من عابري السبيل على الطريق عند السير نحو محطات توقف وسائل النقل أو خلال انتظار وصول وسيلة النقل.

وجرى تحليل نتائج التقرير بالمقارنة مع ثلاثة أسئلة رئيسية شملتها الدراسة بهدف استخلاص الاستنتاجات والتوصيات. وتم عرض النتائج وفق سلوك المشاركات عند استخدام وسائل النقل العام، وهي تشمل المواضيع التالية: أسباب استخدام وسائل النقل العام؛ وأنواع وأشكال وأنماط التنقل؛ واعتمادية وسائل النقل العام وجودتها وفعاليتها وتوفرها وتكلفتها.

كما تمّ جمع آراء النساء وانطباعاتهن من خلال التفكير في تجاربهن، وكيفية تأثير النقل العام على حياتهن الاجتماعية والاقتصادية، ويشمل هذا أمان النساء الشخصي ونظرتهن إلى النقل العام. وقد تضمّن التقرير الحلول المقترحة لتحسين النقل العام بالنسبة إلى المرأة، حيث يمكن تقسيم هذه الحلول إلى مجموعتين: تلك التي قد تساهم في تحسين عملية التنقل؛ وحلول خاصة للمرأة المستخدمة للنقل العام.

أما على صعيد سلوك وأنماط التنقل، فقد أظهرت الدراسة أن النساء المستطلعات استخدمن وسائل النقل العام، لا سيما الحافلات، لأغراض العمل لأنهن ليست لديهن القدرة على امتلاك سيارة خاصة. وذكرت حوالي ٤٦% منهن أنه لم يكن لديهن خيار آخر غير النقل العام، وتلتها نسبة ٢٧% من النساء اللواتي صرحن بأنهن فضلن النقل العام بسبب قدرتهن على تحمل تكلفته. وتجدر الإشارة إلى أن معظم النساء يستخدمن النقل العام خلال أيام الأسبوع، لا سيما في ساعات الذروة الصباحية، وتراجع هذه الأرقام مع اقتراب المساء وساعات الليل المتأخرة نظراً إلى ازدياد المخاوف المرتبطة بالسلامة الشخصية والأمان.

وتبيّن نتائج الدراسات الكمية والنوعية أن المرأة المستخدمة لنظام النقل العام تعتبره غير كافٍ ومحيط ويستغرق وقتاً طويلاً. حتى أن إحدى المستطلعات قالت إنها لا تستطيع العمل إلا أربعة أيام في الأسبوع بسبب افتقار النقل العام إلى الفاعلية.

وقد كان لأثر نظام النقل غير الفاعل هذا تداعيات سلبية على تلقي المرأة التعليم واستفادتها من الفرص الاقتصادية في الأردن. فقد أعربت بعض المستطلعات عن عدم استعدادهن للذهاب إلى العمل أو المدرسة بعد الآن بسبب تردّي خدمات النقل العام التي تسبب لهن إرهاقاً جسدياً. وتضمنت نواحي الخدمات غير الفاعلة التي ذكرنها كلاً من الاكتظاظ وقلة النظافة وانعدام السلامة والمسارات الطويلة والتوقف المتكرر. وناهيك عن الخدمات غير الفاعلة، أشارت المستطلعات إلى أن التحرش يؤثر أيضاً على مزاجهن واحترام الذات لديهن.

على سبيل المثال، لفتت إحدى المستطلعات الطالبات إلى أنها تمضي أربع ساعات يومياً للتنقل من وإلى الجامعة. كذلك، عليها أن تخرج من منزلها قبل أربع ساعات من موعد الصف أو الامتحان بعد الظهر لأن الحافلة الأخيرة إلى جامعتها تنطلق عند العاشرة صباحاً. من ناحية أخرى، قالت امرأة عاملة أخرى إنه في حال فاتتها الحافلة، سيتعين عليها الانتظار لساعة إضافية قبل انطلاق الحافلة التالية وستتأخر بالتالي على العمل. وأفادت امرأة أخرى أنه خلال ذهابها إلى العمل، غالباً ما تضطر إلى الانتظار لتمتلئ الحافلة بالركاب، ما قد يجعلها تتأخر على العمل.

وعلى صعيد التجربة مع النقل العام، قالت أكثر من نصف النساء المستطلعات (٥٩%) إنهن يعتقدن أن تجربتهن مع النقل العام مختلفة عن تجربة الرجال، بينما ذكرت نسبة ٦٢% أنهن تعرضن لشكل من أشكال التحرش خلال تنقلهن. وتلجأ العديد من النساء إلى تغيير في السلوك ويعتمدن تدابير وقائية لردع المعتدين، بما في ذلك التحدث عبر الهاتف مع أحدهم أو وضع حقيبة بينهن وبين الرجل الجالس بقربهن أو طلب تغيير المقاعد أو الدفع بدل المقعد الذي بجانبهن حتى لا يجلس أحد بالقرب منهن.

ركّزت المستطلعات عموماً على واقع أن هذه التجارب والحوادث التي صادفنها عند استخدام وسائل النقل العام ساعدتهن على بناء شخصيات أقوى، في حين قالت أخريات إن استخدام النقل العام مناسب أكثر لهن بما أن قدرتهن المالية لا تسمح لهن باقتناء سيارة خاصة. فضلاً عن ذلك، أعربت المستطلعات عن رضاهن عن كلفة النقل العام مقارنةً مع مستوى دخلهن.

وبالنسبة إلى الحلول التي أوردتها التقرير، اقترحت النساء اللواتي يستخدمن النقل العام عدة خيارات من شأنها تحسين تجربتهن كنساء في التنقل عموماً عند استخدام أنظمة النقل العام، وهي: جداول زمنية واضحة ومحددة مسبقاً تظهر الأوقات والخطوط؛ وخدمات نقل على مدار الساعة وطيلة أيام الأسبوع؛ وتحسين البنية التحتية؛ وتطبيقات وخرائط على الهواتف الذكية؛ والحدّ من الاكتظاظ؛ وتوظيف المزيد من النساء؛ وتخصيص مقاعد ومداخل للنساء؛ وتحسين قدرة الأشخاص ذوي الإعاقة على استخدام النقل العام.

وعلى صعيد تحسين السلامة، اقترحت المستطلعات زيادة التدابير الأمنية من خلال تركيب كاميرات في الحافلات والمحطات وتوظيف عناصر أمن وتعزيز انتشار عناصر الشرطة في محطات الحافلات وتركيب أزرار طوارئ وتحسين مؤهلات موظفي الحافلات.

في الختام، ذكر التقرير أن النقل العام لا يندرج ضمن أولويات الحكومة بعد. فصناع القرار لا يزالون يفتقدون إلى

الإرادة السياسية الضرورية لتحسين هذا القطاع بالنسبة للمواطنين الأردنيين. ولا يمكن توقّع أن يطرأ أي تحسين على نظام النقل من دون إرادة سياسية قوية مدعومة بميزانيات ضخمة وتدابير لتنفيذ القانون واستمرارية في السياسات وصنع القرار.

علاوةً على ذلك، سيساهم تحسين قدرة المرأة على التنقل في تعزيز دورها داخل الأسرة ومكان العمل لجهة صنع القرار والاستقلالية الاقتصادية وحقوق المرأة في الأماكن العامة ومشاركتها السياسية.

وخلّص التقرير إلى أن تحسين النقل العام سيساهم بالتالي في تعزيز انضمام المرأة إلى القوى العاملة وإعادة دخولها إلى سوق العمل. وفي نهاية المطاف، سيزيد الارتباط المحسّن بين المدن سواء بين المحافظة والعاصمة أو بين المحافظات من مشاركة المرأة الاقتصادية والنمو الاقتصادي في المدن والبلديات البعيدة عنها. ويجب أن تكون هذه المسألة من أولويات صنع السياسات لا سيما الآن نظرًا للتحديات الاقتصادية التي تواجه الأردن.

ويوصي التقرير بضرورة أن تأخذ السياسات والأفعال في الحسبان معدل المشاركة الاقتصادية المتدني بشكل مقلق بين النساء في مكان العمل، والذي يفاقمه واقع أن نحو نصف المستطلعات رفضن وظائف بسبب غياب منظومة نقل فاعلة.

كما يوصي بأنه يتعين على صنع القرار إنشاء إطار عمل لدمج مقاربات النوع الاجتماعي والمقاربات الاجتماعية ضمن نظام النقل العام، وتذليل الحواجز وتعزيز الخدمات. ويجب أن يشمل إطار العمل بعداً يرتبط بالنوع الاجتماعي ويركز على تحسين تجارب النساء والفتيات في النقل العام من خلال تقليل الوقت الذي يقضيه في التنقل وتحسين كفاءة الكلفة وتعزيز سلامة وسائل النقل العام وأمانها وجودتها واعتماديتها.

هذا ويوصي التقرير بزيادة عدد النساء اللواتي يشغلن مناصب صناعة القرار في المؤسسات المعنية بإدارة وتنظيم النقل العام لضمان أخذ أجندة النساء في الحسبان باستمرار و بانتظام في التخطيط المستقبلي للسياسة وتصميمها وتطبيقها. علاوةً على ذلك، يجب توظيف المزيد من النساء كمراقبات وسائقات حافلات وموظفات لبيع التذاكر وغيرها من أجل جعل النقل العام مجالاً وقطاعاً جامعاً للرجال والنساء على السواء.

ومن أجل تلبية احتياجات النساء، لا سيما اللواتي يعتمدن على النقل العام في المساء، لا بدّ من تحسين تدابير السلامة في محطات ومواقف الحافلات، على غرار تحسين الإنارة والمراقبة المستمرة وتسهيل الوصول إلى الشرطة/الأجهزة الأمنية في حالات الطوارئ.

وأخيراً، إن أثر منظومة النقل العام غير الفاعلة على النساء أكبر منه على الرجال بسبب طبيعة المرأة الاجتماعية-الاقتصادية. فالصعوبات التي تواجهها المرأة خلال استخدام وسائل النقل العام تحدّ من قدرتها على ممارسة حقها بحرية التنقل وباستخدام الأماكن العامة والوصول إلى فرص العمل. وفي ظل غياب أي تحرك على هذا الصعيد، تضطر المرأة إلى اعتماد آليات دفاعية مختلفة، على غرار ارتداء ملابس مختلفة وتجنب التنقل ليلاً واللجوء إلى تدابير دفاعية لصد التحرش أو تجاهله. فهذه الصعوبات، إلى جانب كافة التحديات المذكورة في التقرير التي تواجهها المرأة خلال تنقلها، تضيف المزيد من الأعباء إلى حياة المرأة في المنزل والعمل والمدرسة والجامعة والمجال العام عمومًا. ويؤثر ذلك في نهاية المطاف على حسنّها باحترام الذات وتقدير الذات، ما يمنعها من الاضطلاع بدور فاعل في مجتمعها.

ولا بدّ لصنع القرارات وصنع السياسات على السواء من الانتباه إلى المزايا الاقتصادية التي تعود على المرأة نتيجة استخدامها وسائل النقل العام فضلًا عن دور ذلك في تحقيق النمو الاقتصادي والاستدامة بشكل عام.

لجأ الفريق البحثي إلى الأدوات النوعية والكمية على السواء مستخدمًا نظريات تحليل اجتماعي جندي. وأُجري هذا البحث استنادًا إلى المراحل التالية:

- **المراجعة من أجل جمع المعلومات اللازمة للبحث:** يشير البحث إلى دراسات سابقة حول النقل العام في الأردن لتوفير الصلة والسياق. كما يتضمن مراجعة شاملة للمؤلفات الخاصة بأبحاث أخرى أجريت في دول أخرى في العالم وترتبط بالنوع الاجتماعي والنقل وكيفية تداخلهما وتأثيرهما على مستخدمي النقل العام. هذا وتحدد المراجعة الممارسات العالمية الفضلى مع أخذ عوامل رئيسية في الحسبان على غرار التوافر وعناصر الأمان والسلامة العامة والقدرة على تحمل التكاليف وسهولة الاستخدام بغية التوصل إلى حلول تراعي النوع الاجتماعي.

في هذه المرحلة، حدّد الفريق منهجية البحث الميداني، وأعدّ استبيانات الاستطلاع ودليل مناقشة المقابلات واتفق على العينة المستهدفة ووضع الصيغة النهائية لجدول العمل الميداني.

- **البحث الميداني:** إعداد استبيان الاستطلاع ودليل مناقشة المقابلات المفصل ونشر الاستطلاع وإجراء المقابلات.

يشار إلى أن الاستطلاع صُمم كجزء من البحث الكمي واستهدف عيّنة مؤلفة من ٤٩٧ امرأة يستخدمن وسائل النقل العام في ١١ من أصل المحافظات الإثنتي عشرة (جميع المحافظات باستثناء العقبة). أما الدراسة النوعية، فاعتمدت على مقابلات تفصيلية مبنية على دليل للأسئلة، حيث أُجريت بناءً عليها مقابلة مع خمسة نساء يستخدمن النقل العام في المدن والمناطق الريفية.

وخلال إعداد استبيان الاستطلاع، قام الفريق بمراجعة المؤلفات والكتابات ذات الصلة لفهم كيفية توجيه الأسئلة بشكل أفضل من أجل ضمان دقة النتائج. وتمّ إرسال الاستبيان إلى عدة خبراء أبحاث في الأردن من المتخصصين في البحث النوعي والكمي بغية الحصول على ملاحظاتهم ومدخلاتهم.

وبالنسبة إلى هيكلية الاستبيان، تمّ تقسيمه إلى أربعة أجزاء مختلفة لضمان قياس صحيح لوجهات نظر المشاركات حول النقل العام في الأردن. وتماثلاً للاستبيانات الأخرى، يتمحور الجزء الأول حول المعلومات الشخصية، وسن المشاركة وتحصيلها العلمي ووظيفتها ووضعها العائلي ومكان إقامتها. أما الجزء الثاني فيهدف إلى فهم سلوكيات المشاركات عند استخدام النقل العام. في هذا القسم يطلب الاستطلاع تحديد سبب وكيفية استخدام المرأة للنقل العام، وما هي وسيلة النقل المفضلة لديهن، ومتوسط طول الرحلات، وعدد الرحلات التي قمن بها، والوقت المفضل لاستخدام وسائل النقل العام والكلفة. في الجزء الثالث، يرمي الاستبيان إلى دراسة آراء النساء وانطباعاتهن من خلال التفكير في تجاربهن وكيف يؤثر النقل العام على حياتهن الاجتماعية-الاقتصادية. أما الجزء الأخير من الاستبيان، فهو مخصص للاقتراحات والحلول من أجل تحسين النقل العام بالنسبة للمرأة.

وقبل إطلاق الاستطلاع، تمّ اختبار الاستبيان للتأكد من وضوح الأسئلة.

وجرى تشكيل الاستطلاع باستخدام برمجية «سيرفي غيزمو» (Survey Gizmo) لتوفير إمكانية مشاركة رابط مع المستطلعات. نتيجة لذلك، ملأت ١٢٨ مستطلعة الاستطلاع عبر الإنترنت باستخدام هواتفهن المحمولة. وتمّ عرض الاستطلاع وتوزيعه على المستطلعات باللغة العربية، في حين أن النظام يصدر النتائج تلقائيًا بالإنجليزية. كما تمّ تفويض باحثة لجمع ما تبقى من العينة المستهدفة يدويًا.

وكانت أبرز التحديات التي اعترضت جمع البيانات عبر الإنترنت العدد المرتفع للاستطلعات المملوءة بشكل جزئي فقط على «سيرفي غيزمو». وتعزى الأسباب إلى طول الاستطلاع (٣٧ سؤالاً)، أو عدم فهم المستطلعات لبعض الأسئلة، أو سوء الاتصال بالإنترنت. وعليه، وظفت مؤسسة صداقة باحثة أشرفت بنفسها على الاستطلاع، ما ضمن بالتالي ملء الاستطلاع بالكامل وفهم المستطلعات للأسئلة.

وقد واجهت الباحثة تحديات لجمع بيانات عند إجراء الاستطلاع يدويًا. في بادئ الأمر، خطت الباحثة لإجراء الاستبيان في محطات الحافلات ومواقف الانتظار (رغدان ومجمع الشمال) وخلال الرحلات. وتبين أن هذه المقاربة غير

مجدية، إذ كانت العملية تتوقف عندما كان يتعين على الركاب، سواء في محطات الحافلات أو خلال الرحلة، اللحاق بالحافلة أو النزول في محطة الوصول.

وعليه، جرى تعديل هذه الطريقة، فتمّ اللجوء إلى منظمات غير حكومية ومنظمات مجتمعية شريكة في عمّان ومحافظات أخرى للمساعدة في عملية الجمع، لا سيما من خلال «شبكة مساواة» التي تضمّ ٨٦ منظمة نسائية تتوزع في أنحاء الأردن، ومراكز الصندوق الأردني الهاشمي للتنمية البشرية في إربد والمفرق والزرقاء وجرش وعجلون ومادبا والبلقاء والكرك والطفيلة ومعان. وكان على المنظمين المشاركتين دعوة الباحثة عند عقد أي ورشة عمل أو اجتماع. وقد وزعت الباحثة الاستبيان على المستطلعات بعد تعريفهن على غرض الدراسة. بعد ذلك، طلبت منهن الإجابة بحسب تجاربهن ورواياتهن الشخصية خلال استخدام وسائل النقل العام. وقد قامت كل مشاركة بملء استطلاعها مع توفير الشرح المناسب فقط للأسئلة الاستيضاحية. وجرى ملء الاستطلاعات خلال ورشة عمل أو اجتماع أو استراحة قهوة أو بعد انتهاء الاجتماع.

كما كانت الباحثة تستعين أحياناً بموظفي المنظمات غير الحكومية والمنظمات المجتمعية وزوارها وأعضائها الذين يصادف وجودهم في المنظمة خلال وقت الاستطلاع.

وبهدف التحقيق في التجارب مع وسائل النقل العام وتوثيقها ومشاركتها، كانت المقابلات تُجرى مع مستخدمات النقل العام. وأكدت هذه المقابلات نتائج الاستطلاع وساعدت على التوصل إلى حلول تمّ تكييفها محلياً لمختلف المجموعات.

وتألّفت المستطلعات في التقييم النوعي من عيّنة تمثيلية لنساء يستخدمن النقل العام، بمن فيهن:

- طالبات الجامعات
- نساء عاملات
- أمهات عاملات لديهن أطفال
- نساء من مناطق ريفية
- نساء من مناطق حضرية

• **تحليل النتائج:** يهدف البحث إلى معالجة المواضيع التالية:

- كيفية استخدام المرأة النقل العام (سلوك وممارسات المرأة التي تستخدم وسائل النقل العام)
- أثر النقل العام على حياة النساء الاجتماعية-الاقتصادية
- الحلول التي تقترحها المرأة لتحسين النقل العام بالنسبة إليها
- عوامل أخرى ذات صلة

وتمّ إدخال بيانات الاستطلاع إلى «كوبو تولبوكس» (Kobo Toolbox)، وهي أداة لجمع البيانات الميدانية وتحليلها. وقد أدى ترميز بيانات التحليل الكمي إلى تصميم رسوم بيانية ومخططات وجدول.

وقد استند البحث النوعي إلى نتائج خمسة مقابلات مفصلة لتأكيد نتائج الاستطلاع الكمي. وقد أعقب جمع البيانات إعداد تقرير تمّ تقديمه إلى مؤسسة فريدريش إيبيرت للحصول على ملاحظاتها، وبناء عليه جرى إصدار التقرير النهائي.

٧,١ التحديات أمام النقل العادل

٧,١,١ القدرة على تحمل التكاليف

تعتبر القدرة على تحمل التكاليف من أهم التحديات التي تواجه قطاع النقل. فتكاليف النقل قد تستحوذ على حصة كبيرة من دخل الأسرة وتشكل عبئاً مالياً على عاتق الأسر الأفقر. لهذا السبب، تميل المرأة تحديداً إلى أن تبقى عند الطرف الأدنى لمنحنى نفقات النقل. وبشكل عام، تميل الأسر التي تعمل خارج المنزل إلى إنفاق المبالغ الأكبر على النقل، يليها الطلاب من الجنسين.

وتلعب أنماط التنقل دوراً أساسياً في القدرة على تحمل تكاليف أنظمة النقل الحالية. فنظراً إلى الأدوار المتنوعة التي تضطلع بها المرأة في الحياة، تميل إلى التوقف المتكرر أثناء ذهابها وإيابها من الوجهة المقصودة، ما يضطرها إلى دفع ثمن عدة تذاكر سفر ويزيد الأعباء المالية عليها.^٦

على سبيل المثال، كشفت دراسة أجريت في ريف اليمن أن التكاليف التي تتكبدها الإناث للذهاب إلى المدارس تتجاوز ما يدفعه الذكور بنسبة ٥٠٪ لأنه يتعين عليهن استخدام وسائل غير مكشوفة تكون أغلى ثمناً. ويظهر البحث أن ٧٠٪ من النساء يجدن أن تكاليف النقل مرتفعة للغاية، في حين يعتبرها معظم الرجال مقبولة. كما أن ٨٠٪ من الرجال مستعدون لدفع تكاليف النقل بالمقارنة مع نسبة ٣٧٪ من النساء فقط. وفي الدار البيضاء، بإمكان الرجال والنساء على السواء تحمل تكاليف النقل بفضل دخلهم الخاص، لكن ليس الطلاب والأسر الكبيرة وربات المنازل والنساء الفقيرات جداً.^٧

وفي الأردن، إن كلفة النقل العام أدنى بكثير من النقل الخاص. ومع توفر وسائل نقل أفضل وأسرع قد يفضل عدد أكبر من الأردنيين استخدام النقل العام. فالمتنقلون الذين يستخدمون النقل الخاص عادة، على غرار سيارات الأجرة أو سياراتهم الخاصة، قادرون على توفير مئات أو آلاف الدينارات التي ينفقونها على البنزين أو التأمين أو الصيانة أو غيرها من النفقات المتنوعة على السيارة، إن لجأوا ببساطة إلى النقل العام.

وجدير بالذكر أن مستخدمي النقل العام ينفقون ما متوسطه ١,٥ دينار في اليوم على النقل، بمتوسط يبلغ ٣ ديناراً في الشهر، ما يشكل ٨,٦٪ من راتب موظف عادي (٣٥ ديناراً في الشهر). وبحسب أرقام دائرة الإحصاء العامة، يتفق الأردنيون على النقل بقدر ما ينفقونه تقريباً على السكن (ما متوسطه ٣٦ ديناراً للأسرة) أي بين ٢ و ٢٥٪ من دخل الأسرة الأردنية.^٨ ونظراً إلى أن متوسط الدخل السنوي للأردنيين هو ٣,٩٣٦ ديناراً^٩، يقاوم هذا الأمر الضغوط الاقتصادية التي تزرع الأسر تحت وطأتها ويمثل أحد أبرز الأسباب التي تجعل الأفراد يميلون إلى الاستقالة من العمل.^{١٠}

٦ «دمج النوع الاجتماعي في النقل البري: إرشاد عملي لموظفي البنك الدولي»، البنك الدولي، ٢٠١٠:
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/17455/569540NWPoTran10Box353751B01PUBLIC1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

٧ المرجع نفسه

٨ برجوس، فادية (Barjous, Fadia)، «سبعة ملايين رحلة يومياً: كيف نفكر في النقل الحضري في عمان؟» (Seven Million Trips Daily: How We Think of Urban Transport in Amman)، حبر (Viber)، ٢٣ آذار/مارس
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/17455/569540NWPoTran10Box353751B01PUBLIC1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

٩ جرادات حمزة، «تقرير: تطور متوسط دخل الفرد خلال عهد المملكة الرابعة» - صحيفة الرأي، ٢٤ تموز/يوليو ٢٠١٧:
<http://alrai.com/article/10399110-عهد-المملكة-الرابعة>

١٠ «الوصول إلى العمل: تحديات النقل التي تواجه الشباب في الأردن» (Getting to Work: Transportation Challenges Facing Youth in Jordan)، فيديو، المؤسسة الدولية للشباب (International Youth Foundation)،
<https://www.iyfnet.org/files/getting-to-work-transportation-challenges-facing-youth-jordan>

في الشرق الأوسط، تساور المخاوف النساء والرجال على السواء بشأن التحرش اللفظي أو الجسدي، وقد اختبروه بأحد أشكاله.^{١١} ولتجنب التحرش في الشارع، يعتمد الناس أنماطاً مختلفة غير فعالة من التنقل على غرار استخدام أول خيار نقل متاح أمامهم بالمقارنة مع وسيلة النقل الأنسب والأكثر كفاءة. وتميل النساء اللواتي يعشن في مناطق مكتظة بشكل خاص إلى تفضيل سيارات الأجرة على وسائل النقل الأخرى، لأنهن يشعرن أنه بإمكانهن التبليغ عن أي سوء تصرف مباشرة إلى السلطات. وتتوخى النساء الحذر بشدة عندما يحملن حقائب كبيرة أو يسافرن مع أطفالهن. وقد تتجنب النساء استخدام بعض محطات الحافلات أو السكك الحديدية أو يستخدمن وسائل النقل العام في أوقات محددة من اليوم أو يستخدمنها إن كنّ برفقة شخص آخر فقط.^{١٢}

واستناداً إلى تقارير مختلفة، منعت مشاكل السلامة والأمان المرأة من استخدام النقل العام، ما أثر بالتالي على انخراطها في سوق العمل. فقابلية التنقل من وإلى العمل تؤثر بشكل كبير على قدرة المرأة على اكتساب الاستقلالية الاقتصادية من خلال الانضمام إلى القوى العاملة.^{١٣}

وقد خلصت دراسة أجرتها حركة هولاباك (Hollaback) وجامعة كورنيل (Cornell University) شملت مقابلات مع ١٦٦ شخص من ٢٢ دولة، إلى أن ٨٠-٩٠٪ من النساء تعرضن للتحرش في مكان عام. من ناحية أخرى، قدر تقرير نشره المكتب الوطني لسجلات الجرائم أن امرأة واحدة تتعرض للتحرش أو الاعتداء كل ١٥ دقيقة في الأماكن العامة في الهند.^{١٤} وفي المكسيك حيث تشكل النساء ٥٧٪ من مستخدمي وسائل النقل في مدينة مكسيكو،^{١٥} تعرضت ٦٤٪ من النساء اللواتي يعشن في مدينة مكسيكو إلى الاعتداء في وسيلة نقل عام. علاوة على ذلك، إن ٩٥٪ من ضحايا التحرش في وسائل النقل العام في المدينة هم من النساء. وقد سُجّلت نتائج مماثلة في مدينة نيويورك، حيث صرحت ٦٣٪ من النساء المستطلعات أنهن تعرضن لاعتداء جنسي في المترو.^{١٦}

وعلى صعيد الأمان والتحرش، لا تزال أنظمة النقل المتحيزة جنسياً تسيء إلى المرأة وتحدّ من مشاركتها في القوى العاملة/ وبالنتيجة تؤثر على مصدر عيشها. على سبيل المثال، كان انعدام الأمان في منظومة النقل العام في الهند أحد أكبر الأسباب التي منعت النساء من استخدام النقل العام، ما حال بالتالي دون مشاركتهن في القوى العاملة.^{١٧} كذلك، يُعتبر نظام النقل في مدينة نيويورك من الأخطر في العالم.^{١٨}

١١ «تسهيل النقل على الرجال والنساء: تحديات وفرص في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا»، البنك الدولي، حزيران/يونيو ٢٠١٢: <http://documents.worldbank.org/curated/en/220381468278678436/pdf/841710WPOGendeoBox0382094BooPUBLIco.pdf>.

١٢ دمج النوع الاجتماعي في النقل البري: إرشاد عملي لموظفي البنك الدولي، ٢٠١٠.

١٣ «أمن المرأة وسلامتها: أولوية للنقل العام» (Women's Safety and Security: A Public Transport Priority)، منتدى النقل الدولي (ITF)، ٢٠١٨: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/womens-safety-security_0.pdf.

١٤ سور، بريالي (Sur, Priyali)، «هل أصبح سفر النساء أكثر أماناً في ٢٠١٥؟» («Are Women Traveling into a Safer 2015?»)، البنك الدولي، ١٥ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥: http://blogs.worldbank.org/voices/are-women-traveling-safer-2015?cid=EXT_FBWB_D_EXT.

١٥ لوبو، أدريانا (Lobo, Adriana)، «١٥ مليون دولار لتحويل النقل المستخدم في مدينة مكسيكو» («15 Million to Transform 150 Sustainable Transport in Mexico City»)، معهد الموارد العالمية (World Resources Institute)، ١٧ آذار/مارس ٢٠١٥: <http://www.wri.org/blog/2015/03/150-million-transform-sustainable-transport-mexico-city>.

١٦ رو، كريستين (Ro, Christine)، «كيف نجعل النقل العام أكثر أماناً للنساء» («How to Make Public Transportation Safer for Women»)، نيكست (NEXT)، ٨ شباط/فبراير ٢٠١٧: <https://howwegettonext.com/how-to-make-public-transportation-safer-for-women-b68678a2edb2>.

١٧ خان، أزرا (Khan, Azra)، «لماذا يجب أن تكون وسائل النقل العام ملائمة للنساء أيضاً» (Why Public Transport Needs to Work for Women, Too)، ذا سيتي فيكس (The City Fix)، ٩ شباط/فبراير ٢٠١٥: <http://thecityfix.com/blog/public-transport-women-safety-equitable-access-indian-cities-azra-khan/>.

١٨ لوهارت، بورس (Lockhart, Bruce)، «أي مدن لديها أخطر أنظمة النقل على النساء» («Which Cities Have the Most Dangerous Transport Systems for Women»)، المنتدى الاقتصادي العالمي (World Economic Forum)، ١٦ آذار/مارس: <https://www.weforum.org/agenda/2016/03/which-cities-have-the-most-dangerous-transport-systems-for-women/>.

ويشير بحث مماثل أجراه البنك الدولي قبل اندلاع الحرب في اليمن في مدينة صنعاء القديمة إلى أن التحرش الجنسي والعنف على أساس النوع الاجتماعي والجريمة شكلت القيود الأبرز التي منعت المرأة من التنقل والتعلم وانتهاز الفرص الاقتصادية لا سيما في أطراف المدن.^{١٩}

وبحسب دراسة أجراها مركز دراسات البيئة المبنية في ٢٠١٥، إن ثلثي مستخدمي النقل العام في الأردن هم من الرجال في حين أن الثلث فقط هم من النساء. وتُظهر الدراسة أن هذه الأرقام تختلف بحسب وقت الاستخدام، حيث أن عددًا أقل من النساء يستخدم النقل العام عند المساء. ووفق الدراسة، فإن حوادث التحرش التي تحصل داخل وسائل النقل العام محدودة، غير أن هذا لا يعني أنها لا تحدث بين الحين والآخر. وترتفع نسبة حوادث التحرش في محطات الحافلات حيث يسهل على المعتدي أن يهرب ويبقى مجهول الهوية. لكن الحوادث التي تجري داخل وسائل النقل لا تزال ضئيلة لأنه من الممارسات الشائعة في أوساط سائقي الحافلات وجياة الرسوم (الكوتنرول) ومستخدمي الحافلات تأنيب المعتدي، بحسب الدراسة.^{٢٠}

وغالبًا ما تفضل النساء اللواتي يستخدمن النقل العام في الأردن الحافلات على سيارات الأجرة المشتركة («السرفيس») لأنها تتيح لهن الجلوس إلى جانب نساء أخريات.^{٢١} وهذا الخيار غير متاح في سيارات «السرفيس» حيث تستخدم النساء أحيانًا حقائقهن كحاجز ملموس بينهن وبين الشخص الجالس بقربهن. وهذا ما يحصل عندما ينتهك الرجال ترتيب المقاعد ويجلسون على مقربة غير ملائمة من النساء. هذا ولوحظت سلوكيات أخرى تعتبر إيجابية بالعادة على غرار ترك الرجال المقعد الأمامي شاغراً للنساء.

واستنادًا إلى دراسة أجرتها المنظمة الدولية للشباب، لا يسمح ٣٪ من الأهل في الرصيفة والمفرق والشونة الجنوبية لأبنائهم وبناتهم باستخدام النقل العام، فقد صرحوا بأن النقل العام سيعرضهم لخطر التحرش. وتنتشر الشكاوى من الاهتمام غير المرغوب فيه على وجه الخصوص في أوساط الفتيات في هذه المناطق. فبحسب الأهل الذين يعيشون في هذه المناطق، أشارت النتائج إلى أن ٤٪ من مستخدمي النقل العام تعرضوا للتحرش.^{٢٢}

وتثبت هذه الدراسات المختلفة أن المرأة هي ضحية نظام النقل العام الحالي الذي يمنعها من الحصول على التعليم وانتهاز الفرص الاقتصادية. ونتيجة لذلك، يخفض ذلك مستوى معيشتها. وعليه، يجب أن يحتل النقل العام والبنية التحتية سلم الأولويات، مع التفكير في المشاكل الخاصة بالنوع الاجتماعي كجزء من الحل.

وعلى صعيد الحلول لتوفير وسائل نقل أكثر أمانًا للمرأة، من المقاربات الشائعة عمومًا هي وسائل النقل المخصصة للنساء فقط. ففي ٢٠١٤، وجد استطلاع أجرته شركة يوغوف (YouGov) أن نحو ٧٪ من النساء في ١٦ مدينة رئيسية حول العالم يشعرن أن توفير نقل عام قائم على الفصل بين الجنسين سيجعلهن أكثر أمانًا.^{٢٣} فضلًا عن ذلك، يطبق أكثر من ١٥ بلدًا حول العالم نظام النقل العام القائم على الفصل بين الجنسين. ومن الدول التي تقدّم خدمة الحافلات المخصصة للنساء نذكر بنغلادش وغواتيمالا والهند وإندونيسيا والمكسيك وباكستان وتايلندا والإمارات العربية المتحدة. أما في البرازيل ومصر وإيران واليابان وماليزيا والمكسيك ونيبال وروسيا^{٢٤}، فنجد عربات مترو أو أجزاء من القطار مخصصة للنساء فقط.

١٩ «تسهيل النقل على الرجال والنساء: تحديات وفرص في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا»، البنك الدولي، حزيران/يونيو ٢٠١٢.

٢٠ «تجربة استخدام النقل العام في عمّان»، مركز دراسات البيئة المبنية، ٩ حزيران/يونيو ٢٠١٥:
<https://static1.squarespace.com/static/5671433fc647ad9f55531f40/l/56af508c76d99c5d80401610/1454330040793/Public-Transportation-Project.pdf>.

٢١ المرجع نفسه

٢٢ الذهاب إلى العمل: تحديات النقل التي يواجهها الشباب في الأردن»، فيديو، المنظمة الدولية للشباب، ٢٠١٤.

٢٣ «أنظمة النقل الأخطر على النساء» (Most Dangerous Transport Systems for Women)، تومسون رويترز فاوندیشن (Thomson Reuters Foundation News)، ٣١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٤:
<http://news.trust.org//spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/>.

٢٤ كيرل هوللي (Kearl, Holly)، «في الواقع كلا: وسائل النقل المخصصة للنساء فقط لن توقف التحرش» («Actually, No: Women-Only Transportation Won't End Harassment»)، موقع Takepart، ٣١ آب/أغسطس، ٢٠١٥:
<http://www.takepart.com/article/2015/08/31/women-only-public-transportation>.

غير أن هذا النوع من الحلول لا يمكن أن يُعتبر حلًا طويل الأمد ولا علاجًا مطلقًا لتحديات سلامة النقل والتحرش.^{٢٥} فهو لا يعالج السبب الجذري لحصول التحرش، ويزيد العبء الملقى على عاتق المرأة للحفاظ على سلامتها عوضًا عن منع المعتدين من التحرش بها. كما يُعتبر الفصل خطوة كبيرة للوراء في إطار المسعى إلى المساواة بين الجنسين والاستخدام المتساوي لوسائل النقل.^{٢٦}

وقد أظهرت التجارب التي طُبقت فيها هذه الحلول أن السياسات القائمة على الفصل بين الجنسين لا تحول دون حصول تحرش جنسي في محطات القطار والحافلات.^{٢٧} فضلًا عن ذلك، ليست كل النساء قادرات على استخدام هذه العربات أو الحافلات المخصصة لهن، ما قد يعطي الانطباع بأن المرأة التي تستخدم العربات المختلطة هي «هدف متاح» للمعتدين.^{٢٨} وللمفارقة، قد يكون توفير وسائل نقل للنساء فقط غير آمن أيضًا، لأنه قد يزيد الخطر المحقق بامرأة تنتقل وحدها في سيارات للنساء فقط. فالعربات التي تقل النساء يمكن أن تصبح بدورها أهدافًا أكثر جاذبية لمرتكبي السوء.

٧،١،٣ أنماط التنقل

تختلف أنماط التنقل بشكل أكبر بين النساء والرجال بحسب الغرض من التنقل، ما يؤدي إلى مجموعة فريدة من القيود التي تعيق تحركهم على السواء. وبحسب دورها الاجتماعي والاقتصادي داخل الأسرة، تميل المرأة إلى استخدام النقل العام بشكل أساسي لغايات ترتبط بالعمل ورعاية الأطفال والتعليم والصحة. وتكشف الدراسات أن المرأة تميل إلى القيام برحلات أكثر من الرجل والتجول لمسافات أقصر والذهاب في رحلات لأغراض غير العمل.^{٢٩} وسواء في المناطق الحضرية أو الريفية أو في الضواحي، تميل المرأة إلى القيام بعدد أكبر من الرحلات التي تكون أكثر تعقيدًا بالمقارنة مع الرجل. ومع أخذ هذا الأمر في الاعتبار، يبقى السير على الأقدام وسيلة التنقل الأكثر شيوعًا.^{٣٠}

وفي معظم المناطق الحضرية، تكون وجهات تنقل المرأة أكثر تنوعًا إذ إنها تميل إلى التوقف لعدة مرات بغية إتمام واجبات خاصة بالعمل والأسرة. علاوة على ذلك، تؤثر أدوار المرأة الاجتماعية التقليدية المتمثلة برعاية الأطفال و/أو الأهل على أنماط تنقلها، حيث أنها تقوم برحلات أقصر وتتنقل مع القطار وتحمل أمتعة أكثر من الرجال وتتوقف لعدة مرات.^{٣١}

٢٥ كيهو، كاري (Kehoe, Karrie)، «استبيان حصري: هل تساعد وسائل النقل المخصصة لنوع اجتماعي واحد النساء أو تعيقهن؟» (Exclusive Poll: Does single-sex public transport help or hinder women)، رويترز (Reuters)، ٢٩ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٤: <https://uk.reuters.com/article/women-poll-carriages/exclusive-poll-does-single-sex-public-transport-help-or-hinder-women-idUKL6NoS42MD20141029>.

٢٦ باتيس، لورا (Bates, Laura)، «مقصورات القطار المخصصة للنساء فقط، هي إهانة كبيرة للنساء والرجال» (The idea of women-only train carriages is gravely insulting to both women and men)، ذا إنديبندينت (The Independent)، ٢٣ آب/أغسطس ٢٠١٧: <https://www.independent.co.uk/voices/women-only-carriages-london-underground-tube-trains-labour-corbyn-chris-williamson-insulting-a7908131.html+cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=jo&client=safari>.

٢٧ كامات، بلافي (Kamat, Pallavi): «الهند: النقل العام والتحرش الخاص» (India: Public Transport, Private Harassment)، موقع ستوب ستريت هاراسمانت (Stop Street Harassment)، ١٥ آب/أغسطس ٢٠١٣: <http://www.stopstreetharassment.org/2013/08/mumbaitransport/>.

٢٨ ورشة عمل في طوكيو، جامعة طوكيو كيزاي (Tokyo Keizai University): رسم خريطة طوكيو، أماكن عدم الراحة (Mapping Tokyo, Places of Discomfort)، مشروع بلانك نوايز (Blank Noise)، ١٩ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٠: http://blog.blanknoise.org/2010_10_01_archive.html.

٢٩ سارمينتو، شارون (Sarmiento, Sharon)، «الأسر والنوع الاجتماعي والتنقل» (Household, Gender and Travel)، مجموعة يونيسون للاستشارات (Unison Consulting Group)، <https://www.fhwa.dot.gov/ohim/womens/chap3.pdf>.

٣٠ «دمج النوع الاجتماعي في النقل البري: إرشاد عملياتي لموظفي البنك الدولي»، البنك الدولي،

٣١ «منع ممارسة العنف ضد النساء في أنظمة النقل»، البنك الدولي، ٨ آذار/مارس ٢٠١٦: <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2016/03/08/preventing-violence-against-women-in-transport-systems>.

كذلك، يضطلع موقع العمل بدور كبير في فرص العمل المتاحة للمرأة، حيث أن المرأة غالباً ما تبحث عن عمل أقرب إلى المنزل وتميل إلى اختيار فرص عمل غير رسمية لتجنب تحديات النقل.^{٣٢}

وتترك أنماط التنقل المختلفة هذه الناتجة عن خدمات نقل عام غير مناسبة وسيئة تداعيات أكبر على النساء من الرجال. وتضاف إلى هذا الواقع المعايير الاجتماعية المحافظة التي تصم المرأة وصمة عار إن عادت إلى المنزل في ساعة متأخرة بسبب التأخير الناتج عن نظام النقل العام غير الفاعل.

وفي الأردن، يستخدم الرجال والنساء النقل العام للوصول إلى مكان العمل والدراسة. فمستخدمو خدمات النقل العام يلجأون إليها بسبب تكلفتها المنخفضة و/أو لعدم اقتنائهم سيارة خاصة. كما يستعين الرجال والنساء بسيارات الأجرة لتلبية احتياجاتهم اليومية الخاصة بالتنقل رغم تكلفتها المرتفعة، سواء بسبب عدم سلوك وسائل النقل العام المسار المفضي إلى وجهتهم المقصودة أو لتجنب انتظار الحافلات لفترات طويلة قد تصل أحياناً إلى ٣٠ دقيقة.^{٣٣}

٧،١،٤ الفقر ومصدر العيش

يرتبط وضع المرأة الاقتصادي ارتباطاً جوهرياً بالنقل. ففوق استطلاع بقيادة الأمم المتحدة هدف إلى فهم عوامل نجاح تدابير مكافحة الفقر ضمن الأهداف الإنمائية للألفية، حل عامل «تحسين النقل والطرق» بين العوامل العشرة الأولى في القائمة بحصوله على أكثر من سبعة ملايين صوت.^{٣٤} ويشير ذلك إلى أن الرجال والنساء على السواء يعتقدون أن تحسين منظومة النقل سيحسن حياتهم وينقذهم من الفقر. فمنظومة النقل الحيوية تمكن المرأة من إيجاد وظيفة مدفوعة الأجر في قطاعات رسمية وتحسن مكانتها في المجتمع.

ويصح ذلك بشكل خاص بالنسبة إلى النساء اللواتي ينتمين إلى أسر منخفضة الدخل ويقمن خارج المناطق الحضرية ويواجهن صعوبات في الحصول على فرص عمل داخل المدن والمناطق الحضرية بشكل رئيسي.^{٣٥} فالعديد من النساء اللواتي يعشن خارج المدن الكبرى يعانين للوصول إلى أماكن الرعاية الصحية والمؤسسات التعليمية وللوصول إلى فرص العمل المتاحة لهن. ومن شأن هذا الأمر أن يضعهن في موقف ضعيف بالمقارنة مع النساء اللواتي يقمن في المدن ويمتلكن سيارات وبإمكانهن التنقل بحرية من مكان إلى آخر بدون شروط أو قيود.^{٣٦}

ويمكن لمنظومة النقل العام الفعالة أن تحسن أيضاً الكفاءة الاقتصادية وترفع من المساواة الاجتماعية-الاقتصادية.^{٣٧} فالنقل العام الكفؤ يتيح الوصول إلى فرص عمل موثوقة ومستدامة. ونتيجة لذلك، يتمكن الأفراد من كسب دخل مستدام ودفع الضرائب المترتبة عليهم واشتراكات الضمان الاجتماعي.^{٣٨} علاوة على ذلك، تزيد نسبة المساواة عندما يتنقل الأفراد ويستطيعون البحث عن فرص عمل وخدمات خارج منطقة سكنهم.

أضف إلى أن النقل مرتبط بشكل مباشر بالتمكين الاقتصادي. ففي صنعاء والدار البيضاء، ثمة ترابط مباشر بين

٣٢ «تسهيل النقل على الرجال والنساء: تحديات وفرص في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا»، البنك الدولي، حزيران/يونيو ٢٠١٢.

٣٣ «تجربة استخدام النقل العام في عمان»، مركز دراسات البيئة المبنية، ٩ حزيران/يونيو ٢٠١٥.

٣٤ تطبيق MYAnalytics من مايكروسوفت: <http://data.myworld2015.org/>

٣٥ «الفقراء الذين تقطعت بهم السبل: إدراك أهمية النقل العام للأسر المنخفضة الدخل» (The Stranded Poor: Recognizing the Importance of Public Transportation for Low-Income Households)، الرابطة الوطنية لبرامج خدمات المجتمع الحكومية (National Association for State Community Services Programs)، ٢٠٠٨: <https://nascsp.org/wp-content/uploads/2018/02/issuebrief-benefitsofruralpublictransportation.pdf>.

٣٦ المرجع نفسه

٣٧ «تسهيل النقل على الرجال والنساء: تحديات وفرص في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا»، البنك الدولي، حزيران/يونيو ٢٠١٢.

٣٨ المرجع نفسه

إمكانية استخدام النقل العام وتمكين المرأة اقتصادياً. ويحدّ غياب خدمات النقل من الفرص المتاحة، لا سيما للمرأة، في المناطق الواقعة على أطراف صنعاء والدار البيضاء. وفي الضفة الغربية، تجرّد نقاط التفتيش والآثار الاقتصادية التي يخلفها الاحتلال الرجال والنساء من قدراتهم على السواء. في الواقع، تخلت العديد من النساء المتعلّقات عن تطلعاتهن بالحصول على وظيفة. وتكشف حالات في المنطقة الحضرية من عُمان وبنغلادش وإندونيسيا وتركمانستان عن قيود مماثلة، فضلاً عن بعض المقاربات لمعالجتها.^{٣٩}

وعندما تكون وسائل النقل العام متاحة للمرأة، تخف وطأة الأعباء المنزلية في حين يميل معدل الإلمام بالقراءة والكتابة والحصول على الرعاية الصحية إلى الارتفاع. وقد ساهم تحسين إمكانية استخدام الطرقات في ازدياد معدل الالتحاق بالمدرسة وخفض الوقت اللازم للتنقل في المغرب، بحسب دراسة الأثر الاجتماعي-الاقتصادي لأربعة مشاريع تجريبية خاصة بالطرقات الريفية لعام ١٩٩٦. وتُظهر حالة المغرب الآثار الإيجابية لزيادة استخدام النقل العام في المناطق الريفية، وتثبت الآثار الإضافية التي يمكن أن تتركها الاستثمارات في هذه المناطق. وقبل المشروع التجريبي، كانت أكثر من نصف المناطق الريفية معزولة ولا تضم طرقات يمكن سلوكها في كافة أحوال الطقس، وكان ثمة امرأة واحدة أمية بين كل ٩ نساء.^{٤٠}

إلى ذلك، أظهرت دراسة أجراها البنك الدولي في ٢٠١١ أن «القرى التي تضم طرقات قادرة على الحصول على السلع بكلفة أقل. فالأسر التي تعيش في قرى لديها طريق منذ فترة طويلة تجني مداخيل أعلى بالمقارنة مع تلك التي تعيش في قرى الطرقات فيه حديثة العهد أو لا تضم طرقات أساساً. وغالباً ما ينفق أعضاء الأسرة الدخل الأعلى على شراء المياه والحطب والحبوب المطحونة فضلاً عن الهواتف المحمولة، ما يقلص العبء الملحق على كاهل النساء والفتيات فيتفرغن للدراسة أو للقيام بأنشطة منتجة، ويتيح الاطلاع على معلومات من العالم خارج حدود القرية.»^{٤١}

كذلك، لفتت الدراسة إلى أن توفر بنية تحتية مناسبة لقطاع النقل في بعض القرى قد سمح للمرأة بإطلاق مبادرات اقتصادية واجتماعية خاصة. على سبيل المثال، «بدأت النساء بالحيأة وبيع الحرف اليدوية. في حين فتحت أخريات متاجر لسلع النساء والأطفال، معولة على أقرباء رجال لشراء البضاعة من الأسواق الإقليمية.»^{٤٢}

وتعتبر نسبة ٦٠٪ من النساء في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أن غياب وسائل النقل العام حدّ من قدرتهن على تحسين دخلهن. كما ترى نسبة ٥٢٪ أن النقل العام غير الكفؤ يمنعهن من الوصول إلى مناطق العمل، في وقت تعتقد فيه ٤٧٪ أن ذلك يضر بمسيرتهن المهنية. كذلك، تظن معظم النساء (٨٠٪) أن النقل العام غير الكفؤ يقوّض استقلاليتهن.^{٤٣}

وناهيك عن غياب التمكين الاقتصادي، لا تؤثّر القيود المفروضة على أنماط قدرة المرأة على التنقل على أسرتها فحسب، بل أيضاً على التنمية الاقتصادية والإنتاجية ككل. ومن خلال تقييد قدرة المرأة على التنقل، تتسبب المجتمعات باستمرار العزل ودوامة الفقر.^{٤٤}

وبحسب دراسة حملت عنوان «خدمات النقل وأثرها على توظيف الشباب في الأردن» (٢٠١٤)، يوفر قطاع النقل حوالي ٣٦٣٥٤ فرصة عمل مباشرة في الأردن، إلى جانب آلاف فرص العمل غير المباشرة. ويتم إجراء حوالي مليوني رحلة يومياً من خلال وسائل النقل المتاحة، كما أن ٨٦٪ من الموظفين الذين استطلعتهم منظمة «شباب نحو المستقبل» يستخدمون الحافلات كوسيلة النقل الأساسية. غير أن نحو نصفهم يستخدمون وسيلتي نقل على الأقل خلال تنقلاتهم اليومية. وتستغرق رحلة عادية من الباب إلى الباب حوالي ١٤٥ دقيقة حسب الدراسة. هذا، إذا ما اقترن بيوم عمل من تسع ساعات، يعني أن الشباب على سبيل المثال يخصصون ١٢ ساعة للعمل

٣٩ «تسهيل النقل على الرجال والنساء: تحديات وفرص في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا»، البنك الدولي، حزيران/يونيو ٢٠١٢.

٤٠ المرجع نفسه

٤١ المرجع نفسه

٤٢ المرجع نفسه

٤٣ المرجع نفسه

٤٤ دمج النوع الاجتماعي في النقل البري: إرشاد عملي لموظفي البنك الدولي»، البنك الدولي، ٢٠١٠.

ويشكل التوقف المتكرر وخدمات النقل غير المنظمة أبرز تحديين أمام الموظفين. وبالتالي، في المفرق والشونة الجنوبية وسحاب والرصيفة، يتأخر ٤٨٪ من الموظفين في الوصول إلى عملهم بين ١٥ و٤٥ دقيقة. ويؤدي هذا التأخير الناتج إلى حسم مبالغ من رواتب الموظفين. وبما أنهم ينفقون أساساً ٢٣٪ من راتبهم على هذه المواصلات الطويلة وغير الموثوقة، فإن الحسومات الإضافية من الرواتب هي ببساطة غير معقولة. ٤٦

وكشفت الدراسة نفسها أن ٧٨٪ من الشباب المستطلع قالوا إن غياب وسائل النقل يحدّ من قدرتهم على الوصول إلى مراكز العمل. ويعتقد نصف أرباب العمل المستطلعين أن منظومة النقل العام غير الكفؤة هي السبب الرئيسي لاستقالة موظفيهم. كما ذكر ٦٦٪ من الشباب أن الدخل المالي المنخفض والذي لا يغطي تكاليف النقل عامةً وصعوبة استخدام وسائل النقل العام باعتبارهما السببين لترك العمل أو رفض فرص عمل.

٧,١,٥ غياب الحوكمة والتمويل

على صعيد السياسات، يشير البحث إلى أنه من الواضح أن النقل العام في الأردن لم يصل بعد إلى مستوى الأولوية المطلوب. ورغم انطلاق عدة تحركات مدنية، بما فيها مبادرات على غرار حملة «معاً نصل»، لم يلمس أي تحسن ملحوظ في منظومة النقل العام القائمة. ويؤدي غياب الإرادة السياسية إلى انعدام التمويل من الحكومة. ورغم عمل هيئة تنظيم النقل البري على تحديد أسعار التذاكر (بحسب صيغة معدة لمعالجة سعر البنزين ورأس المال العام والتكاليف التشغيلية وهامش ربح المشغل، بافتراض معدل إشغال محدد)، إلا أن المشغلين يشككون بمدى عدالة هذه العملية. ٤٧

ويبدو أن حجم التمويل اللازم يشكل جانباً آخر لا يتفق عليه المسؤولون. فالدعم المادي يقدر بـ ١٢ مليون دينار أردني سنوياً غير أن العضو السابق في مجلس النواب ورئيس لجنة الخدمات العامة والنقل عامر البشير صرح في ورقة موقف نشرها في ٢٠١٥ بأن القطاع يحتاج إلى ١٦٠ مليون دينار في السنة. ٤٨

ويُعتبر الفرق في التقديرات وحده مؤشراً واضحاً على واقع أن السلطات لا تستطيع الاتفاق على ما يبدو على حجم الحاجة والمجالات التي يجب معالجتها بشكل خاص. ورغم وجود العديد من الهيئات المسؤولة عن النقل، لا سيما إدارة السير المركزية، وهيئة تنظيم النقل البري وأمانة عمان الكبرى ووزارة النقل، إلا أن التنسيق والتعاون بينها ضعيف. فالقطاع يضمّ حالياً بضعة آلاف المشغلين الأفراد الذين يملكون أكثر من ٨٥٪ من أسطول النقل العام في البلاد. كما تردد أن ٣٠ ألف سائق هم غير مرخصين، ما يسلب الضوء على شوائب إضافية في النظام الحالي. ومن التحديات الأخرى المطروحة: التغطية غير المناسبة في بعض المناطق، والمعلومات غير الواضحة عن الخطوط الحالية، وساعات التشغيل غير الثابتة، وعموماً تزداد حالة الحافلات لجهة الصيانة والنظافة. هذا ولا بدّ من زيادة وتيرة رحلات الحافلات، ما قد يقلص عدد الخطوط القائمة. ٤٩

٤٥ «خدمات النقل وأثرها على توظيف وتنمية الشباب في الأردن» (Transport Services and their Impact on Employment and Development in Jordan)، المنظمة الدولية للشباب (International Youth Foundation)، ٢٠١٤. https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00K6BF.pdf

٤٦ المرجع نفسه

٤٧ «تقرير السياسة حول النقل العام في الأردن»، مركز دراسات البيئة المبنية، ٢٠١٧. <https://static1.squarespace.com/static/5671433fc647ad9f55531f40/t/58c7cc2a6b8f5ba6ce63ec68/1489488942230/Public+Transportation+in+Jordan++A+Policy+Study+Report.pdf>

٤٨ المرجع نفسه

٤٩ «تقرير السياسة حول النقل العام في الأردن»، مركز دراسات البيئة المبنية، ٢٠١٧

٧,٢ أمثلة على حلول عالمية وممارسات فضلى لمواجهة التحديات التي تواجه المرأة في استخدام وسائل النقل العام

لقد أصبح تغيير منظومات النقل حول العالم أولوية بالنسبة إلى الحكومات. وأصبحت الحلول القائمة على النوع الاجتماعي أولوية متزايدة لتمكين مشاركة المرأة في القوى العاملة وتمكينها من استخدام وسائل نقل فاعلة وآمنة. وتشمل بعض الحلول المعتمدة عالمياً تسيير قطارات وحافلات مخصصة للنساء فقط مع تخصيص أماكن منفصلة لقطع التذاكر موجودة في دول على غرار إيران ومصر وروسيا وكولومبيا ونيبال واليابان.

وقررت حكومات أخرى تعزيز التدابير الأمنية من خلال تركيب كاميرات مراقبة تعمل بنظام الدائرة التليفزيونية المغلقة في الشوارع وخطوط النقل من أجل تعزيز أمن المستخدمين. كما زادت العديد من الدول عدد النساء العاملات في قطاع النقل كمشغلات وضابطات أمن ومخططات، ما ساهم في تعزيز المساواة بين الجنسين في نظام النقل وجعل النساء الأخريات يتنقلن بأمان أكبر.^{٥٠}

ويلبى توافر بنية تحتية بسيطة مثل المرافق الصحية، احتياجات المرأة إلى الخصوصية ويعزز الدمج الاجتماعي.^{٥١}

ورغم أن خدمات النقل المخصصة للنساء فقط المتوفرة في اليابان والبرازيل ومصر والمكسيك والهند وبيلاروسيا والفلبين تقدم خدمات مختلفة، إلا أنها جميعها ترسل الرسالة نفسها المتمثلة بتوفير مجالات تنقل آمنة للمرأة. على سبيل المثال، يتم تخصيص أول عربتين ضمن نظام سكك النقل الخفيفة في مانيل للنساء والأطفال. أما في مدينة مكسيكو، فتتم إضافة الحافلات المخصصة للنساء فقط إلى الخطوط المزدهمة في ساعات الذروة، إلى جانب تطبيق سياسة تدعم فصل المنصات المستخدمة.^{٥٢}

ولفهم احتياجات المرأة في مجال النقل على أفضل وجه، من الضروري إشراكها في عملية صنع القرار والتخطيط والتطبيق. ويظهر مشروع الطرق الريفية الثاني في البيرو كيف يمكن لانخراط المرأة في أنشطة تصميم وصيانة مشروع الطرق الريفية أن يعود بنتائج اقتصادية واجتماعية إيجابية. وبحسب مشروع الطرق الريفية الثاني في البيرو (تقرير إنجاز تنفيذ ونتائج المشروع، حزيران/يونيو ٢٠١٧)، ذكرت ٤٣٪ من النساء أن المشروع سمح لهن بتحقيق دخل إضافي. وتسفر الطرق التشاركية عن نتائج ملموسة، كما كانت الحال في مشروع النقل الحضري في لياونينغ، الصين.

وقد أخذ المشروع في الحسبان خطة توظيف تشاركية ركزت على المشاة ومستخدمي الحافلات وسائقها وسائقي الآليات بثلاث عجلات والمواطنين الفقراء وذوي الإعاقة والمهاجرين والمواطنين الكبار في السن. وقاموا بفصل الاستشارات مع الرجال والنساء في هذه المجموعات لتعزيز إشراك المرأة. وقد أدت الاحتياجات التي أعربت عنها النساء إلى تغيير كامل في غايات المشروع. وفي النهاية، جرى تغيير اتجاه تصميم المشروع لتحسين عوامل السير الطرفية على غرار الإنارة في الشوارع والأرصحة.^{٥٣}

علاوةً على ذلك، كانت إضافة عناصر شرطة والتعقب بوساطة نظام التموضع العالمي وأزرار الخطر في محطات الحافلات والقطارات كلها تدابير جديدة تم اعتمادها لضمان شعور الركاب بأمان أكبر، لا سيما النساء. وقد بدأت محطات النقل بتحديث بنيتها التحتية وتصميمها بشكل متزايد. فأصبحت المحطات الآن مضاءة جيداً ويسهل الوصول إليها، حيث أن معظم النساء يعتبرن المحطات الفارغة وغير المضاءة جيداً مخيفة ومثيرة للقلق. هذا وباتت هذه المحطات أيضاً مجهزة بأكشاك مساعدة تساهم في تعزيز شعور الركاب الأمان. ناهيك عن هذا، سمحت بعض الدول بالتوقف نزولاً عند طلبات الركاب الشخصية، ما أتاح للنساء الخروج من الحافلة متى شئن وليس في

٥٠. رو، كريستين (Ro, Christine)، «كيف نجعل النقل العام أكثر أمناً للنساء» (How to Make Public Transportation Safer for Women)، نيكست (NEXT)، ٨ شباط/فبراير ٢٠١٧.

٥١. دمج النوع الاجتماعي في النقل البري: إرشاد عمليتي لموظفي البنك الدولي، البنك الدولي، ٢٠١٠.

٥٢. المرجع نفسه

٥٣. دمج النوع الاجتماعي في النقل البري: إرشاد عمليتي لموظفي البنك الدولي، البنك الدولي، ٢٠١٠.

محطة التوقف المحددة، لا سيما في ساعات اليوم المتأخرة. واعتمدت هذه الفكرة كقانون للسلامة العامة في برازيليا في البرازيل حيث تم الاتفاق على السماح للنساء بطلب التوقف حيث يردن بعد الساعة العاشرة مساءً.^{٥٤}

وأقدمت شركة النقل الحضري في بنغالور في الهند على توظيف أكثر من ١٢٠٠ امرأة لجمع الأجرة في الحافلات وكأعضاء في طاقم التشغيل بغية ضمان حضور المرأة في نظام النقل. كما وظفت الشركة مستشارًا لمعالجة التحديات التي تواجهها المرأة. فضلًا عن ذلك، أصبح يتعين على كافة الموظفين حضور ورش عمل حول التوعية بالقضايا المتعلقة بالنوع الاجتماعي بانتظام. وقررت الهند بدورها فرض عقاب شديد على المعتدين في أنحاء البلاد. واعتمدوا حل «المراقبين في الشارع» لضمان سلامة النقل: عندما ترى النساء نساء أخريات في الشوارع، سواء كن يعملن أو يستخدمن نظام النقل، سيسعرن بأمان أكبر ويتجرأن على استخدام النقل العام. وتعتبر الإرادة السياسية والتزام الحكومة بمكافحة العنف القائم على النوع الاجتماعي ضروريين لضمان أمن نظام النقل.

وزادت دول أخرى، على غرار الولايات المتحدة والمكسيك، الحملات المجتمعية الشعبية التي تشجع المرأة على التبليغ عن حالات الإساءة أو التحرش لكي يصار إلى التحقيق فيها واتخاذ الإجراءات الضرورية. كذلك، يزداد عدد عمليات «التدقيق في سلامة النساء» ويتم تنفيذها من أجل تحديد المواقع التي من المحتمل أن تشهد حوادث تحرش.^{٥٥}

٧,٣ المواصلة العامة وحقوق الإنسان

تنص المادة ١٣ من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان على أنه «لكل فرد حق في حرية التنقل وفي اختيار محل إقامته داخل حدود الدولة.»^{٥٦} وبالتالي، تعتبر حقوق التنقل من الحقوق الأساسية إذ يجب أن يتمكن الأفراد من التنقل من مكان إلى آخر بسهولة وحرية وأمان. وفي حين لا تنص المادة ١٣ بصراحة على أن التنقل الفعال هو من حقوق الإنسان، لا يمكن تحقيق الحق بالتنقل إلا عندما يتمكن المواطنون من الوصول إلى وسائل نقل مناسبة حرصًا على سلامتهم وتنقلهم بفعالية.^{٥٧}

وقد شملت اتفاقية القضاء على جميع أشكال التمييز ضد المرأة التي اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة عام ١٩٧٩ ثلاثين مادة تحدد ما يعتبر تمييزًا ضد المرأة.^{٥٨} وهي تعرف التمييز على أنه «أي تفرقة أو استبعاد أو تقييد يتم على أساس الجنس ويكون من آثاره أو أغراضه، توهين أو إحياب الاعتراف للمرأة بحقوق الإنسان والحريات الأساسية في الميادين السياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية والمدنية أو في أي ميدان آخر، أو توهين أو إحياب تمتعها بهذه الحقوق أو ممارستها لها، بصرف النظر عن حالتها الزوجية وعلى أساس المساواة بينها وبين الرجل.»^{٥٩}

ومن المتوقع أن تعتمد الدول التي وقعت هذه الاتفاقية إلى تعديل القوانين واتخاذ الإجراءات اللازمة للحد من التمييز ضد المرأة. وتهدف هذه الاتفاقية إلى تحقيق المساواة بين الجنسين وضمان حصول المرأة على فرص

^{٥٤} شبكة إيمبارك (EMBARQ Network)، «برازيليا، تتيح البرازيل الآن للمرأة اختيار مكان النزول من الحافلة في الليل» (Brasília, Brazil Now Lets Women Choose Where to Get Off the Bus at Night)، سمارة سينتير دايف (Smarts Cities Dive): www.smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/bras-lia-brazil-night/1014206/.

^{٥٥} سور، بريالي (Sur, Priyali)، «كيف يمكن جعل النقل أكثر أمانًا بالنسبة إلى النساء» (How to make transport safer for women)، المنتدى الاقتصادي العالمي (World Economic Forum)، ١٦ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥: <https://www.weforum.org/agenda/2015/01/how-to-make-transport-safer-for-women/>.

^{٥٦} «الإعلان العالمي لحقوق الإنسان»، «الأمم المتحدة»، ١٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٤٨: <http://www.un.org/en/universal-declaration-human-rights/>.

^{٥٧} كامبيستيس، جايسون (Kambistis, Jason)، «النقل العام قضية من قضايا حقوق الإنسان» (Transportation as a Human Rights Issue)، وايرد (Wired)، ٢٧ تموز/يوليو، ٢٠١١: <https://www.wired.com/2011/07/transportation-as-a-civil-rights-issue/>.

^{٥٨} «اتفاقية القضاء على جميع أشكال التمييز ضد المرأة»، «الجمعية العامة للأمم المتحدة»، ١٨ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٩: <http://www.un.org/womenwatch/daw/cedaw/cedaw.htm>.

^{٥٩} المرجع نفسه

عادلة في القطاعين العام والخاص. وعليه، إن نظام نقل عادل ليس حقاً فقط، بل تعتبر الدول مسؤولة بموجب القانون الدولي عن توفير أنظمة مماثلة إلى مواطنيها.

وتشير أهداف التنمية المستدامة إلى أنه بحلول ٢٠٣٠ «يُطلب من الدول الأعضاء توفير إمكانية وصول الجميع إلى منظومة نقل عام آمنة وميسورة الكلفة ويسهل الوصول إليها ومستدامة، وتحسين السلامة على الطرق، ولا سيما من خلال توسيع نطاق النقل العام، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الأشخاص الذين يعيشون في ظل ظروف هشة».^{٦٠} علاوة على ذلك، يرمي الهدف المستدام رقم ٥ إلى «تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين كل النساء والفتيات» بغية «القضاء على جميع أشكال العنف ضد جميع النساء والفتيات في المجالين العام والخاص».^{٦١}

في هذا السياق، لا يمكن للمرأة تحقيق المساواة بين الجنسين لأن منظومة النقل الحالية تعتبر غير آمنة وعنيفة كما يصعب استخدامها. لكن عندما تتمكن المرأة من استخدام وسائل النقل، ستتحسن مكانتها الاجتماعية-الاقتصادية، لأن ذلك سيشجع عددًا أكبر من النساء على الانضمام إلى القوى العاملة. كما سيجعل المرأة مشاركة ناشطة في مجتمعها ويعزز المساواة بين الجنسين. وبما أن النساء يشكلن نصف سكان العالم، فعندما يتم تمكين المرأة ستصبح التنمية المستدامة أيضًا هدفًا يمكن تحقيقه.

وحيثما، من «المنصف» أن نقول إنه ما من إجراءات منهجية لدمج الجنسين في قطاع النقل، سواء لجهة تدريب متخصصين ومشاركة المستخدمين أو تصميم الأنظمة والخدمات والتجهيزات والتخطيط لها. ونتيجة لذلك، يسهل التغاضي عن النوع الاجتماعي: ما من بروتوكولات قائمة وما من عقوبات مطبقة على الذين لا يأخذون في الحسبان احتياجات النقل لأكثر من نصف سكان العالم».^{٦٢} وعليه، إن وجود وجهة نظر تتمحور حول النوع الاجتماعي ضرورية لتحديد دور الحكومة والمنظمات غير الحكومية والجماعات النسائية في قيادة التخطيط للنقل وعملية التطبيق.

٦٠. أهداف التنمية المستدامة والإعاق، «إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية» التابعة للأمم المتحدة: <https://www.un.org/development/desa/disabilities/about-us/sustainable-development-goals-sdgs-and-disability.html>

٦١. «أهداف التنمية المستدامة لعام ٢٠١٨»، الأمم المتحدة، ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٨. <https://sustainabledevelopment.un.org/sdg5>

٦٢. تقرير إلى اللجنة التنفيذية الأوروبية التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا حول تطبيق أولويات إصابات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا لتعزيز بعض أنشطة اللجنة، «لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا»، ١٧ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨.

حددت هذه الدراسة نتائج عدّة حول أثر النقل العام على توظيف المرأة. وقد تمّ تحليل هذه النتائج باستخدام أسئلة الدراسة الثلاثة الأساسية، ما نتج عنه استنتاجات وتوصيات. ويتمّ تقديم هذه النتائج وفقاً للبنية التالية:

أولاً، سلوك وممارسات المشاركات لدي استخدام النقل العام في أربعة أجزاء فرعية: ١,١. أسباب استخدام وسائل النقل العام؛ و١,٢. أنواع التنقل وأشكاله وأنماطه؛ و١,٣. الجودة والاعتمادية والفاعلية؛ و١,٤. الكلفة.

وثانياً، آراء النساء وانطباعاتهن لدى تفكيرهن بتجاربهن، وكذلك كيفية تأثير النقل العام على حياتهن الاجتماعية الاقتصادية في جزأين فرعيين: ٢,١. الأمان الشخصي و٢,٢. وجهة نظر المرأة إلى النقل العام.

وثالثاً، حلول المشاركين لتحسين النقل العام للمرأة في جزأين فرعيين: ٣,١. حلول قد تساعد على جعل التنقل سهلاً وآمناً و٣,٢. حلول خاصة بالمرأة المستخدمة للنقل العام.

٨,١ نبذة عن العيّنة

قبل إيجاز النتائج، من المهم إعطاء لمحة عن عيّنة الدراسة. فتمّ ملء مجموع ٤٩٧ استبياناً من قبل نساء يستخدمن وسائل النقل العام في الأردن. ويتمّ تقديم عيّنة الدراسة في ما يلي بحسب ١. المحافظة؛ و٢. العمر؛ و٣. مستوى التعليم؛ و٤. وضع التوظيف؛ و٥. الدخل الشخصي الشهري؛ و٦. الوضع العائلي؛ و٧. عدد الأطفال.

الرسم البياني (١)

المحافظة	النسبة	الإجابات
إربد	١٥,٣%	٧٦
عمّان	١٧,١%	٨٥
الزرقاء	١٠,٥%	٥٢
مأدبا	٧,٤%	٣٧
المفرق	٧,٠%	٣٥
جرش	٧,٠%	٣٥
البلقاء	٦,٨%	٣٤
عجلون	٦,٨%	٣٤
الكرك	٧,٠%	٣٥
معان	٦,٢%	٣١
الطفيلة	٨,٧%	٤٣

يظهر الرسم البياني (١) على اليسار لمحة عن المحافظات الـ ١١ التي تسكن فيها كافة المستطلعات. ومعظم المشاركات (١٧,١%) من عمّان، تليهن ١٥,٣% من إربد و١٠,٥% من الزرقاء. أمّا النسبة المتبقية فهي من المحافظات المتبقية التي تضمّ كل منها نسبة موازية تقريباً من المستطلعات.

يسكن مجموع ٣٩٧ مستطلعة (٧٩,٩%) داخل المدن، في حين تسكن ١٠٠ مستطلعة (٢٠,١%) في الألوية وأطراف المحافظات. يظهر **الجدول (١)** أدناه الألوية التي تسجّل النسبة الأعلى من التكرار.

المجموع	لواء	المجموع	لواء	المجموع	لواء	المجموع	لواء
١	حطين	١	أم الجمال	٢	زوبيا	٣٤	بني كنانة
١	مدينة الشرق	١	إدر	٢	صبة وصحية	٩	عين الباشا
١	وادي السير	١	بسطة	١	عمرة وعميرة	٩	الوهادنة
٣	الهاشمية	١	الحسينية	١	عين البيضا	٣	بصيرا
١	بلعما	١	السحنة	١	عيمه	٢	الرصيفة
١	بيت رأس	١	العيص	١	الجزيرة	٢	القادسية
١	حسبان	١	مرج	١	الموقر	٢	سوق
١	حوارة	١	الروضة	١	الوسطية (قميم)	٢	كثريا
١	رأس منيف	١	مؤتة	٢	ماركا	٣	ذبيان
						٢	ماحص

الجدول (١)

الرسم البياني (٢)

الاجابات	النسبة	الأعمار
٥٨	%١١,٧	أصغر من ٢١
٢٤٣	%٤٨,٩	٢٢ - ٣٤
١١٦	%٢٣,٣	٣٥ - ٤٤
٧٠	%١٤,١	٤٥ - ٥٤
٨	%١,٦	٥٥ - ٦٤
٢	%٠,٤	أكبر من ٦٥

يظهر **الرسم البياني (٢)** التالي لمحة عن أعمار المستطلعات. تتراوح أعمار حوالي نصف العيّنة (48.9%) ما بين 22 و34 عامًا، في حين تتراوح أعمار 23.3% ما بين 35 و44 سنة، و14.1% ما بين 45 و54 عامًا، و11.7% هن ما دون الـ21 عامًا. وتتراوح أعمار العدد الأقل من المستطلعات ما بين 55 و64 عامًا وأكثر من 65 عامًا، ما يشكل نسبتي 1.6% و0.4% من مجموع المستطلعات على التوالي.

الرسم البياني (٣)

الاجابات	النسبة	درجة التعليم
١٠٤	%٢٠,٩	شهادة ثانوية
٩٦	%١٩,٣	دبلوم (كلية محلية)
٢٥	%٥,٠	مهني
٢٤٥	%٤٩,٣	بكالوريوس
٢٧	%٥,٤	دراسات عليا

يظهر **الرسم البياني (٣)** على اليسار لمحة عن درجة التعليم للمستطلعات. حوالي نصف العينة (49.3%) هن حائزات على شهادة جامعية، في حين أنّ 20.9% منهن حائزات على شهادة ثانوية، و19.3% هن من حملة الدبلوم. أما النسبة الأصغر فقد تألفت من النساء اللاتي تابعن تعليمًا عاليًا (شهادة ماجستير وشهادة الدكتوراه) وقد بلغت 5.4% من مجموع المستطلعات.

الرسم البياني (٤)

وضع التوظيف	النسبة	الإجابات
موظفة	٤٤,٩%	٢٢٣
صاحبة عمل	٥,٦%	٢٨
لا تعمل	٣٥,٠%	١٧٤
عمل غير منتظم (متقطع)	٧,٨%	٣٩
عمل مدني/جمعيات ومؤسسات مجتمع مدني	٦,٦%	٣٣

يظهر الرسم البياني (٤) على اليسار لمحة عن الوضع الوظيفي لجميع المستطلعات. يعمل أكثر من نصف المستطلعات (٥٧,١%)، ومن بينهن ٤٤,٩% موظفات، و٥,٦% هن من أصحاب الأعمال، و٦,٦% يعملن في جمعيات ومؤسسات مجتمع مدني. أما باقي المشاركات فهن عاطلات عن العمل أو لديهن أعمال غير منتظمة، ويشكلن نسبتي ٣٥% و٧,٨% من مجموع المستطلعات على التوالي.

يظهر الرسم البياني (٥) على اليمين لمحة عن الدخل الفردي الشهري بالدينار الأردني لجميع المستطلعات. فتكسب حوالي نصف المستطلعات (٤٩,١%) ما بين ٢٢٠ و ٥٠٠ دينار، ولا تحصل نسبة ٢١,٩% على أي دخل، بينما تحظى نسبة ١٦,٩% بدخل لا يتعدى الـ ٢٢ دينار، ونسبة ١,١% بدخل يتراوح بين ٥٠٠ و ١٠٠٠ دينار، وتحظى ٢% بأكثر من ١٠٠٠ دينار.

الرسم البياني (٥)

الدخل الفردي الشهري	النسبة	الإجابات
أقل من ٢٢٠ دينار	١٦,٩%	٨٤
٢٢٠ - ٥٠٠ دينار	٤٩,١%	٢٤٤
٥٠٠ - ١٠٠٠ دينار	١,١%	٥٠
أكثر من ١٠٠٠ دينار	٢,٠%	١٠
لا دخل	٢١,٩%	١٠٩

الرسم البياني (٦)

الحالة الاجتماعية	النسبة	الإجابات
متزوجة	٤٩,١%	٢٤٤
عزباء	٤٢,١%	٢٠٩
مطلقة	٥,٢%	٢٦
منفصلة	١,٨%	٩
أرملة	١,٨%	٩

يظهر الرسم البياني (٦) على اليسار لمحة عن الحالة الاجتماعية للمستطلعات. وتنقسم العينة بشكل متواز تقريباً بين نساء متزوجات (٤٩,١%) وعازبات (٤٢,١%). وتشكل النساء المطلقات ٥,٢% من العينة، تليها نسبة ١,٨% لكل من النساء المنفصلات والأرامل.

الرسم البياني (٧)

عدد الأطفال	النسبة	الإجابات
واحد	٦,٨%	٣٤
اثنان	١١,١%	٥٥
ثلاثة	١٠,٥%	٥٢
أكثر من ٣	١٨,٩%	٩٤
ولا واحد	٥٢,٧%	٢٦٢

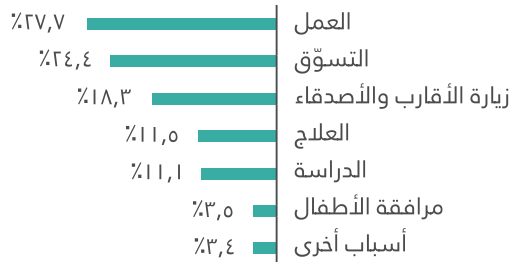
يظهر الرسم البياني (٧) لمحة عن عدد أطفال المستطلعات. أكثر من نصف المستطلعات (٥٢,٧%) ليس لديهن أطفال، ولدى ١٨,٩% منهن أكثر من ثلاثة أولاد، بينما تملك ١١,١% منهن طفلان، و ١,٥% لديهن منهن ثلاثة أطفال، ولدى ٦,٨% منهن طفل واحد.

٨.٢ سلوك وممارسات المرأة خلال استخدام وسائل النقل العام

٨,٢,١ أسباب استخدام وسائل النقل العام

طلب من المستطلعات تحديد أسباب استخدامهن وسائل النقل العام في تنقلاتهن اليومية، مع الإشارة إلى أن المشاركات استطعن اختيار أكثر من جواب. يظهر الرسم البياني (٨) أن العمل كان السبب الأكثر شيوعاً لاستخدام النقل العام، مشكلاً ٢٩٤ إجابة أو ٢٧,٧% من أصل ١.٦. إجابة. وثانياً، ذكرت ٢٥٩ إجابة (٢٤,٤%) سبب التسوق، و ١٩٤ إجابة (١٨,٣%) سبب زيارة أصدقاء وأقارب.

الرسم البياني (٨) أسباب استخدام وسائل النقل العام



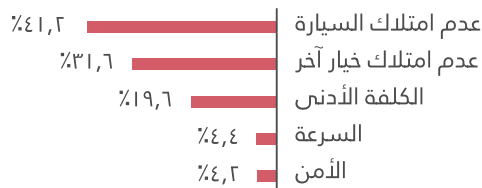
مجموع الإجابات: ١.٦.

وإن أعداد المستطلعات اللاتي يستخدمن وسائل النقل العام لأغراض العلاج أو الدراسة كانت متقاربة، أي ١٢٢ إجابة (١١,٥%) و ١١٨ إجابة (١١,١%) من العينة، على التوالي. وكان السبب الأقل شيوعاً لاستخدام وسائل النقل العام مرافقة الأطفال، الذي حصل على ٣٧ إجابة، أو ٣,٥% من العينة.

بالإضافة إلى ذلك، سجّل مجموع ٣٦ إجابة أو ٣,٤% من العينة، أسباباً أخرى لاستخدام وسائل النقل العام لم تُدرج في اللائحة، مثل الأنشطة التطوعية وأعمال المجتمع المدني وجلسات التدريب داخل وخارج محافظاتهن.

ثم طلب من المستطلعات تحديد سبب اختيارهن للنقل العام خلال تنقلاتهن اليومية، مع الإشارة إلى أن المشاركات استطعن تحديد أكثر من جواب واحد. يظهر الرسم البياني (٩) أن عدم امتلاك السيارة كان السبب الأكثر شيوعاً لاستخدام وسائل النقل العام إذ حصد ٢٩٧ إجابة أو ٤١,٢% من مجموع الإجابات الـ ٧٢١. أمّا السبب الذي جاء في المرتبة الثانية بمجموع ٢٢٨ إجابة (٣١,٦%) فكان عدم امتلاك خيار آخر، في حين ربطت ١٣٤ إجابة، أو ١٨,٦% من المجموع، السبب إلى الكلفة الأدنى. كانت السرعة والأمن السببين الأقل شيوعاً لاختار وسائل النقل العام، فحازا على ٣٢ إجابة (٤,٤% من المجموع) و ٣٠ إجابة (٤,٢% من المجموع) على التوالي.

الرسم البياني (٩) أسباب اختيار وسائل النقل العام للتنقلات اليومية



مجموع الإجابات: ٧٢١

٨,٢,٢ أنواع التنقل وأشكاله وأنماطه

«أستقلّ الحافلات أكثر من سواها من وسائل النقل لأنها أسرع وأستطيع الجلوس لوحدي من دون الجلوس إلى جانب أحد. إلا أنه في «السرفيس»، أضطرر إلي الجلوس بجانب أشخاص غرباء، لكن الحافلات كلها بحالة سيئة وهي دائماً على وشك التعطل، ما يطيل وقت رحلتي». - امرأة تمّت مقابلتها

يتناول السؤال التالي عدد الحافلات/ الخطوط التي تُسلك عادةً خلال رحلة واحدة ونوع (أنواع) وسائل النقل العام المستخدم في كل مرحلة من مراحل الرحلة.

عدد الخطوط التي تسلكها النساء العاملات	
واحد	٣١% (١٠٠)
اثنان	٤٥,٨% (١٤٨)
ثلاثة	١٦,٤% (٥٣)
أكثر من ثلاثة	٦,٨% (٢٢)
عدد النساء العاملات = ٣٢٣	

الجدول (٢)

• **جميع المستطلعات:** على نصف المستطلعات (٤٧,٧%) تقريباً أخذ حافلتين للوصول إلى وجهتهن و٢٧,٢% فقط من المستطلعات يأخذن حافلة واحدة/ خطأ واحداً. بالإضافة إلى ذلك، تسلك نسبة ١٧,١% من المستطلعات ثلاثة حافلات/ خطوط بينما تسلك ٨% أكثر من ثلاثة حافلات/ خطوط.

• **العاملات:** للتركيز على أنواع تنقل النساء العاملات وأشكالها وأنماطها من حيث عدد الخطوط التي سلكنها للوصول إلى وجهتهن، تمّ إجراء تبويب متقاطع بين «عدد الخطوط» و«فئة النساء العاملات»، كما يُظهر **الجدول (٢)**.

تظهر النتائج أنه على حوالي نصف النساء العاملات (١٤٨ امرأة أو ٤٥,٨%) في هذه العيّنة تأخذ حافلتين/ خطين للوصول إلى عملهن. وتسلك ١٠٠ امرأة عاملة (٣١%) خطأ واحداً، في حين تسلك ٥٣ امرأة (١٦,٤%) ثلاثة خطوط، وتسلك ٢٢ امرأة (٦,٨%) أكثر من ثلاثة خطوط.

أمّا بالنسبة إلى نوع وسيلة النقل العام المستخدمة، فقد طُلب من المستطلعات تحديد نوع أو أكثر من لائحة أنواع/وسائل النقل العام.

نوع النقل العام الذي تستخدمه النساء العاملات	
الحافلة	٣١,٧% (١٧٦)
الكوستر (الحافلة الصغيرة)	١٨,٩% (١٠٥)
سيارة أجرة مشتركة «السرفيس»	٢٤,٦% (١٣٧)
سيارة الأجرة الصفراء	٢٤,٨% (١٣٨)
عدد الإجابات = ٥٥٦	

الجدول (٣)

• **جميع المستطلعات:** نتيجة لذلك، كانت الحافلات نوع النقل الأكثر اختياراً فسجلت ٢٧٩ إجابة (٣٢,٦%) من أصل مجموع ٨٥٦ إجابة، تليها الكوستر (الحافلات الصغيرة) بـ ١٧٣ إجابة (٢٠,٢%). أمّا سيارات الأجرة المشتركة «السرفيس» وسيارات الأجرة الصفراء فقد حازت على ٢٠٢ إجابة (٢٣,٦%). ومن بين النساء الخمس اللاتي تمّت مقابلتهم، قالت المرأة «ب» إنها تفضل الحافلات لأنها أرخص شكل من أشكال النقل العام وتشعر بأمان أكثر عندما تنتقل بوجود ركاب كثيرين.

• **العاملات:** للتركيز على أنواع النقل وأشكاله وأنماطه الذي تستخدمه النساء للوصول إلى وجهتهن، تمّ إجراء تبويب متقاطع بين «نوع النقل العام» و«فئة النساء العاملات»، كما يُظهر **الجدول (٣)**.

تظهر النتائج أنّ استخدام الحافلة للوصول إلى العمل حصد ١٧٦ إجابة (٣١,٧%). أمّا عدد الإجابات حصده سيارة

الأجرة الصفراء (التاكسي) وسيارة الأجرة المشتركة «السرفيس» فكان شبه متعادلاً بـ ١٣٨ إجابة (٢٤,٨%) و ١٣٧ إجابة (٢٤,٦%)، على التوالي. وأخيراً، حصلت الكوستر (الحافلة الصغيرة) على ١٠٥ إجابة (١٨,٩%).

سئلت المستطلعات حول عدد الأيام في الأسبوع الذي يستخدمن فيه النقل العام.

عدد الأيام في الأسبوع الذي تستخدم فيه النساء العاملات النقل العام	
٣٤,١% (١١٠)	كل يوم في الأسبوع
٤٢,٤% (١٣٧)	من الأحد إلى الخميس
٩% (٢٩)	ثلاثة أيام في الأسبوع
٦,٢% (٢٠)	يوم إلى يومين في الأسبوع
٨,٤% (٢٧)	أقل من ذلك
عدد النساء العاملات = ٣٢٣	

الجدول (٤)

• **جميع المستطلعات:** كانت إجابة المستطلعات اللاتي يستخدمن النقل العام من يوم الأحد إلى الخميس الأعلى بنسبة ٣٢,٢%. وتستخدم نسبة ٢٦,٢% منهن النقل العام كل يوم من الأسبوع. أمّا عدد المستطلعات اللاتي يستخدمن النقل العام ثلاثة أيام في الأسبوع، ومن يوم إلى يومين في الأسبوع، وأقل من ذلك، فهو متوازٍ تقريباً بنتائج ١٣,٩% و ١٢,٩% و ١٤,٩% على التوالي.

• **العاملات:** للتركيز على أنواع تنقل النساء العاملات وأشكاله وأنماطه من حيث عدد الأيام في الأسبوع التي يستخدمن فيها النقل العام، تم إجراء تبويب متقاطع بين «عدد الأيام» و«فئة النساء العاملات»، كما يُظهر الجدول (٤).

انقسمت النتائج بشكل شبه متوازٍ بين فئتين، فتذهب ١٣٧ امرأة عاملة (٤٢,٢%) إلى عملها من الأحد إلى الخميس، في حين تذهب ١١٠ امرأة (٣٤,١%) إلى عملها كل يوم في الأسبوع. أمّا النتائج المتبقية فقد كانت أيضاً متوازية تقريباً: فتذهب ٢٩ امرأة عاملة (٩%) إلى عملها ثلاثة أيام في الأسبوع، وتذهب ٢٧ امرأة (٨,٤%) أقل من ثلاثة أيام، بينما تذهب ٢٠ امرأة (٦,٢%) يوماً أو اثنين في الأسبوع.

طُلب من المستطلعات تحديد أكثر الأوقات التي يستخدمن فيها وسائل النقل العام، مع الإشارة إلى أنه كان باستطاعتهم اختيار أكثر من إجابة.

الوقت الذي تستخدم فيه النساء العاملات النقل العام	
٥١,٧% (٢٢٦)	ساعات الذروة الصباحية
٢٣,٣% (١٠٢)	ساعات الذروة المسائية
١,٨% (٨)	ساعات الليل
٢٣,١% (١٠١)	كل الوقت
عدد النساء العاملات = ٤٣٧	

الجدول (٥)

• **جميع المستطلعات:** كان استخدام النقل العام خلال ساعات الذروة الصباحية الوقت الأكثر شيوعاً وحصد ٣٣٦ إجابة (٥١,٨%) من أصل مجموع ٦٤٩ إجابة. وتلته ١٦٣ إجابة (٢٥,١%) لاستخدام النقل العام كل الوقت، و ١٣٩ إجابة (٢١,٤%) لاستخدام النقل العام خلال ساعات الذروة المسائية. وبحسب هذه العينة، شكّلت الساعات المسائية الوقت المذكور أقل من سواه لاستخدام النساء للنقل العام إذ حصدت ١١ إجابة (١,٧%).

• **العاملات:** للتركيز على أنواع التنقل وأشكاله وأنماطه التي تستخدمها النساء العاملات من حيث الأوقات التي يستخدمن فيها النقل العام، تم إجراء تبويب متقاطع بين «الأوقات» و«فئة النساء العاملات»، كما يُظهر الجدول (٥).

تبيّن أنّ الوقت الرئيسي الذي تستخدم فيه النساء العاملات وسائل النقل العام للذهاب إلى العمل هو خلال ساعات الذروة الصباحية، بمجموع ٢٢٦ إجابة (٥١,٧%). وكانت أعداد النساء اللاتي يستخدمن النقل العام كل الوقت والنساء اللاتي يستخدمن النقل العام خلال ساعات الذروة المسائية مشابهة نوعاً ما، وذلك بمجموع ١٠١ إجابة (٢٣,١%) و ١٠٢ إجابة (٢٣,٣%)، على التوالي. وحدها ثمانين نساء (١,٨%) ذكرن أنهن يستخدمن النقل العام للذهاب إلى العمل خلال ساعات الليل.

وأخيراً، طُلب من المستطلعات تحديد الشخص الذي يستخدم معه النقل العام.

الشخص الذي تستخدم النساء العاملات النقل العام معه	
بمفردك	٨٠,٢% (٢٥٩)
مرافقة أولادك	١٠,٢% (٢٠)
برفقة ذكر من الأسرة	٣,٧% (١٢)
برفقة أنثى من الأسرة	١,٢% (٤)
صديق(ة) أو زميل(ة)	٨,٧% (٢٨)

عدد النساء العاملات = ٣٢٣

الجدول (٦)

• **جميع المستطلعات:** تظهر النتائج أنّ ٧٠,٨% من المشاركات قلن إنهن يستخدمن النقل العام وحدهن. أمّا باقي الإجابات فقد شملت ١٠,٥% من النساء اللاتي يستخدمن النقل العام برفقة صديق(ة)/ زميل(ة)، و٨,٥% منهن اللاتي يتنقلن مع أطفال، و٥% يترافقن مع فرد أنثى من الأسرة، و٤,٦% يتنقلن مع فرد ذكر من الأسرة. وأخيراً، لم تحدّد نسبة ٠,٦% من العيّنة مع من يتنقلن.

بالإضافة إلى ذلك، طُلب من المستطلعات اللاتي أجبن على هذا السؤال تفسير أسباب تنقلهن برفقة أشخاص آخرين. كانت الأسباب الأكثر شيوعاً التي ذكرتها المستطلعات مرتبطة بالسلامة والأمن والتسلية ومرافقة الأطفال إلى المدارس.

• **العاملات:** للتركيز على أنواع تنقل النساء العاملات وأشكاله وأنماطه من حيث الأشخاص الذين يستخدمن النقل العام معهم عادةً، تم إجراء تبويب متقاطع بين «الشخص الذي تترافق معه المستطلعات» و«فئة النساء العاملات»، كما يُظهر الجدول (٦).

أفاد العدد الأكبر من المستطلعات، أي ٢٥٩ امرأة (٨٠,٢%)، أنهن يذهبن إلى العمل بمفردهن. أمّا الفئات المتبقية فقد كانت متقاربة نوعاً ما: فأشارت ٢٨ مستطلعة (٨,٧%) إلى استخدام النقل العام برفقة صديق(ة) أو زميل(ة)؛ و ٢٠ مستطلعة (٦,٢%) إلى مرافقة أولادهن؛ و ٤ مستطلعات (١,٢%) إلى تنقلهن مع فرد أنثى من العائلة/الأسرة، و ١٢ مستطلعة (٣,٧%) إلى الذهاب برفقة فرد ذكر من الأسرة.

٨,٢,٣ أنواع التنقل وأشكاله وأنماطه

«يستغرقني الوصول إلى العمل ساعتين. وعلى المشي لكيلومتر لبلوغ الحافلة، ثم لكيلومتر آخر بعد نزولي من الحافلة للمشي نحو مكان العمل». - امرأة عاملة تمّت مقابلتها

يتناول السؤال التالي المسافة التي تقطعها المستطلعات مشياً على الأقدام لبلوغ محطات الحافلات/سيارات الأجرة المشتركة «السرفيس» و/أو لإيجاد سيارة أجرة صفراء.

المسافة التي تقطعها النساء العاملات عادةً مشياً على الأقدام لبلوغ محطة النقل/منطقة جمع الركاب	
أقلّ من نصف كيلومتر	٥٦% (١٥٤)
من نصف كيلومتر إلى كيلومتر واحد	٢٥,٨% (٧١)
من كيلومتر واحد إلى كيلومتريّن	١٠,٢% (٢٨)
من كيلومتريّن إلى أربع كيلومترات	٤,٧% (١٣)
المسافات الأخرى	٣,٣% (٩)

عدد النساء العاملات = ٢٧٥

الجدول (٧)

• **جميع المستطلعات:** قالت أكثر من نصف المستطلعات (٢٨٤ امرأة أو ٥٧,١%) إنهن يمشين أقلّ من كيلومتر لبلوغ محطات الحافلات/سيارات الأجرة المشتركة «السرفيس» و/أو لإيجاد سيارة أجرة صفراء. قالت ١٢٨ مستطلعة (٢٥,٨%) إنهن يمشين ما بين نصف كيلومتر وكيلومتر واحد، في حين قالت ٥٣ مستطلعة (١٠,٧%) إنهن يمشين كيلومتراً إلى اثنين، وأشارت ١٩ مستطلعة (٣,٨%) إلى أنهن يمشين كيلومتريّن إلى أربعة. وأخيراً، اختارت ١٣ مستطلعة (٢,٦%) خيار «غير ذلك». سبعة منهن قلن إنهن يمشين أكثر من أربعة كيلومترات، وقالت خمسة إنهن غير مضطرات إلى المشي لأنهن

يطلبن سيارة الأجرة إلى منازلهن وقالت واحدة إنها تستخدم سيارة خاصة للوصول إلى محطة الحافلات، لذا لا تضطر إلى المشي.

- **العاملات:** للتركيز على جودة النقل العام وموثوقيته وتوفيره للمستخدمات العاملات واللاتي يستخدمهن عادةً للذهاب إلى العمل، تم إجراء تبويب متقاطع بين «المسافة التي تعبرها المستطلعات عادةً مشياً على الأقدام لبلوغ محطات الحافلات/سيارات الأجرة المشتركة «السرفيس» و/أو لإيجاد سيارة أجرة صفراء» و«فئة النساء العاملات»، كما يُظهر **الجدول (٧)**. وتجدر الإشارة إلى أنه تم تصنيف المستطلعات العاملات بحسب اللاتي قلن إنهن يستخدمن النقل العام بهدف العمل في تنقلهن اليومي. بالتالي، تستخدم ٢٧٥ امرأة من أصل ٣٢٣ مستطلعة عاملة وسائل النقل العام بهدف العمل.

وتظهر النتائج أنّ ١٥٤ امرأة عاملة (٥٦%) يتنقلن لمسافة أقلّ من كيلومتر مشياً على الأقدام لبلوغ محطات الحافلات/سيارات الأجرة المشتركة «السرفيس» و/أو لإيجاد سيارة أجرة صفراء. كما أنّ ٧١ امرأة موظفة (٢٥,٨%) يتنقلن ما بين نصف كيلومتر وكيلومتر واحد، و٢٨ (٢,٢%) يتنقلن ما بين كيلومتر وكيلومترين، و١٣ (٤,٧%) يتنقلن ما بين كيلومترين وأربعة.

واختارت ٩ مستطلعات عاملات (٣,٣%) خيار «غير ذلك». وأجابت أربع منهن أنهن يطلبن سيارة الأجرة إلى منازلهن، وأربعة يمشين لأكثر من أربعة كيلومترات لبلوغ محطات الحافلات/سيارات الأجرة المشتركة «السرفيس» و/أو لإيجاد سيارة أجرة صفراء، وتستخدم مشاركة واحدة سيارتها الخاصة للوصول إلى محطة الحافلات.

بالإضافة إلى ذلك، طُلب من المستطلعات تحديد المدة التي تستلزمهن للوصول إلى المحطة المرجوة.

الوقت الذي يستلزم النساء العاملات لبلوغ المحطة المرجوة	
أقلّ من خمس عشرة دقيقة	٥٠,٥% (١٣٩)
من خمس عشرة دقيقة إلى نصف ساعة	٣٠,٢% (٨٣)
من نصف ساعة إلى ساعة	١١,٦% (٣٢)
أكثر من ساعة	٥,٨% (١٦)
غير ذلك	١,٨% (٥)

عدد النساء العاملات = ٢٧٥

الجدول (٨)

- **جميع المستطلعات:** قال نصف مجموع المستطلعات (٢٤٨) مستطلعة أو ٤٩,٩% من المجموع) أنه يلزمهن أقلّ من خمس عشرة دقيقة لبلوغ المحطة المرجوة، تليهن ١٥٤ مستطلعة (٣١%) قلن إنه يلزمهن خمس عشرة دقيقة إلى نصف ساعة، وقالت ٦٢ مستطلعة (١٢,٥%) إنه يلزمهن نصف ساعة إلى ساعة، وأخيراً قالت ٢٧ مستطلعة (٥,٤%) إنه يلزمهن أكثر من ساعة. وأجابت ٦ مستطلعات فقط (١,٢%) إنهن لسن بحاجة إلى التنقل سيراً على الأقدام لبلوغ محطة الحافلات/سيارة الأجرة المشتركة «السرفيس» أو لإيجاد سيارة أجرة صفراء. وقد ذكرت المشاركة «ج» التي تمّت مقابلتها ضمن الاستطلاع العيني أنها تمشي أربع ساعات كل يوم في تنقلها إلى جامعتها. كما ذكرت أنه عليها أن تذهب قبل أربع ساعات لحضور أي صف أو امتحان بعد الظهر لأنّ الحافلة الأخيرة المتجهة إلى جامعتها تغادر عند الساعة العاشرة صباحاً.

«إذا كان لديّ امتحان عند الساعة الواحدة أو الثانية بعد الظهر مثلاً، عليّ أن أغادر المنزل قبل أربع ساعات لأنّ الحافلة الأخيرة المتجهة إلى جامعتي تغادر عند الساعة العاشرة صباحاً. نحن بحاجة إلى حافلات منتظمة أكثر.»
- تلميذة مشاركة تمّت مقابلتها.

- **العاملات:** للتركيز على جودة النقل العام وموثوقيته وتوفيره للركاب من النساء العاملات اللاتي يستخدمن عادةً النقل العام للذهاب إلى العمل، تم إجراء تبويب متقاطع بين «الوقت الذي يلزمهن عادةً لبلوغ الوجهة المرغوبة» و«فئة النساء العاملات»، كما يُظهر **الجدول (٨)**. وتجدر الإشارة إلى أنه تم تصنيف المشاركات العاملات بحسب اللاتي قلن إنهن يستخدمن النقل العام في تنقلاتهن اليومية بهدف العمل. بالتالي، تستخدم ٢٧٥ امرأة من أصل ٣٢٣ مستطلعة عاملة النقل العام بهدف العمل.

وقد أظهرت النتائج أنّ ١٣٩ امرأة عاملة (٥٠,٥%) يستغرقن أقلّ من خمس عشرة دقيقة مشياً على الأقدام لبلوغ الوجهة المرجوة. بالإضافة إلى ذلك، تستغرق ٨٣ مستطلعة (٣٠,٢%) من خمس عشرة دقيقة إلى نصف ساعة، وتستغرق ٣٢ مستطلعة (١١,٦%) من نصف ساعة إلى ساعة، وتستغرق ١٦ مستطلعة (٥,٨%) أكثر من ساعة.

أجابت ٥ مستطلعة عاملة (١,٨%) بـ«غير موجود». وتطلب أربع نساء منهن سيارة أجرة إلى منزلهن، وقد أشارت امرأة عاملة إلى أنها تستخدم سيارتها الشخصية للوصول إلى محطة الحافلات.

وأخيراً، سُئلت المستطلعات عن **الوقت الذي يمضيه** في انتظار وسيلة النقل لكل رحلة.

- **جميع المستطلعات:** بحسب الاستطلاع، أشارت ٢٠٨ مستطلعة (٤١,٩%) إلى أنهن ينتظرن ما بين خمس عشرة دقيقة إلى نصف ساعة لوسيلة النقل التي يستقلنها في كل رحلة، تليهن ١٥٣ مستطلعة (٣٠,٨%) قلن إنهن ينتظرن لنصف ساعة إلى ساعة، ثمّ ١٠١ (٢٠,٣%) ينتظرن لأقل من خمس عشرة دقيقة، وأخيراً قالت ٣٥ مستطلعة (٧%) إنهن ينتظرن لأكثر من ساعة.

ذكرت إحدى المستطلعات التي تمّت مقابلتها أنّها إذا فاتتها الحافلة، عليها الانتظار لساعة أخرى لوصول الحافلة التالية وتتاخر على عملها. وقالت امرأة أخرى إنها وخلال تنقلها للذهاب إلى عملها، غالباً ما عليها انتظار امتلاء الحافلة، ما قد يجعلها تتأخر عن عملها. كما ذكرت أيضاً أنّ تنقلاتها تطول أكثر أيام الجمعة بسبب انخفاض عدد الحافلات والركاب ذلك اليوم. بالإضافة إلى ذلك، تظهر نتائج الاستطلاع النوعي أنه على الكثير من النساء الانتظار لفترات طويلة لأنه غالباً ما تتعطل الحافلات.

الوقت الذي تمضيه النساء في انتظار وسيلة النقل لكل رحلة	
أقلّ من خمس عشرة دقيقة	٢١,١% (٥٨)
من خمس عشرة دقيقة إلى نصف ساعة	٤٤% (١٢١)
من نصف ساعة إلى ساعة	٢٩,٥% (٨١)
أكثر من ساعة	٥,٥% (١٥)
عدد النساء العاملات اللاتي يستخدمن النقل العام بهدف العمل = ٢٧٥	

الجدول (٩)

- **العاملات:** للتركيز على جودة النقل العام واعتماديته وتوفّره للركاب من النساء العاملات اللاتي يستخدمن عادة النقل العام للذهاب إلى العمل، تمّ إجراء توبيخ متقاطع بين «الوقت الذي تمضيه النساء في انتظار وسيلة النقل لكل رحلة» و«فئة النساء العاملات»، كما يُظهر **الجدول (٩)**. وتجدر الإشارة إلى أنه تمّ تصنيف المشاركات الموظفات بحسب اللاتي قلن إنهن يستخدمن النقل العام خلال تنقلاتهن اليومية بهدف العمل. بالتالي، تستخدم ٢٧٥ امرأة من أصل ٣٢٣ مشاركة موظفة النقل العام بهدف العمل.

تظهر النتائج أنّ ١٢١ امرأة عاملة (٤٤%) ينتظرن ما بين خمس عشرة دقيقة ونصف ساعة لوصول وسيلة النقل إلى المحطة. وتليهن ٨١ مستطلعة (٢٩,٥%) ينتظرن من نصف ساعة إلى ساعة، و٥٨ مستطلعة (٢١,١%) ينتظرن لأقل من خمس عشرة دقيقة، و٥ مستطلعة (٥,٥%) ينتظرن لأكثر من ساعة.

تظهر نتائج كل من الدراسة الكمية والنوعية أنّ نظام النقل العام غير كفؤ ومُحبط ومضيق للوقت بالنسبة إلى النساء المستخدمات له. وقد ذكرت إحدى المستطلعات التي تمّت مقابلتها حتى أنها لا تستطيع العمل سوى أربعة أيام في الأسبوع بسبب نظام النقل العام الضعيف.

٨,٢,٤ أنواع التنقل وأشكاله وأنماطه

يتعلّق السؤال التالي **بالمبلغ المالي الذي يُصرف على النقل العام يومياً**. سُئلت المستطلعات، «كم تُنفقين على النقل العام يومياً؟»

- **جميع المستطلعات:** توزعت النتائج تقريباً على فئتين من «دينار واحد إلى دينارين» و«أكثر من دينارين»؛

فأجابت ٢٣٩ مستطلعة (٤٨,١%) أنهن يصرفن بين دينار ودينارين على النقل العام يوميًا، في حين أجابت ٢٠٩ مستطلعة (٤٢,١%) أنهن يصرفن أكثر من دينارين. وقد أشار عدد قليل تألف من ٤٩ مستطلعة (٩,٩%) إلى أنهن يصرفن أقل من دينار واحد على النقل العام.

الوقت الذي تمضيه النساء في انتظار وسيلة النقل لكل رحلة	
أقل من دينار واحد	٦,٢% (١٧)
من دينار إلى دينارين	٤٥,٤% (١٢٥)
أكثر من دينارين	٤٨,٤% (١٣٣)

عدد النساء العاملات اللاتي يستخدمن النقل العام بهدف العمل = ٢٧٥
الجدول (١٠)

• **العاملات:** لتقديم بيانات تركّز على المبالغ التي تصرفها النساء على النقل العام يوميًا للوصول إلى العمل بالمقارنة مع وضعهن الوظيفي، تمّ إجراء تبويب متقاطع بين «المبلغ الذي تصرفه المستطلعات على النقل العام يوميًا» و«فئة النساء العاملات»، كما يُظهر **الجدول (١٠)**. وتجدر الإشارة إلى أنه تمّ تصنيف المستطلعات العاملات بحسب اللاتي قلن إنهن يستخدمن النقل العام خلال تنقلاتهن اليومية بهدف العمل. بالتالي، تستخدم ٢٧٥ امرأة من أصل ٣٢٣ مستطلعة عاملة النقل العام بهدف العمل.

تظهر النتائج أنّ معظم النساء العاملات (١٣٣ مستطلعة أو ٤٨,٨% من المجموع) يُنفقن أكثر من دينارين على النقل العام للوصول إلى عملهن يوميًا، وتليهن ١٢٥ امرأة (٤٥,٤%) ينفقن من دينار إلى دينارين، و١٧ امرأة (٦,٢%) ينفقن أقل من دينار واحد.

يتعلّق السؤال التالي بتقييم تكلفة النقل العام بالنسبة إلى الدخل الشهري.

• **جميع المستطلعات:** قالت أكثر من نصف المستطلعات (295 مستطلعة أو 59.4%) إنّ التكلفة مرتفعة، تليهن 149 مستطلعة (30%) قلن إنّها ملائمة، و42 مستطلعة (8.5%) قلن إنهن لا يعرفن، وأخيرًا 11 مستطلعة فقط (2.2%) قلن إنّها منخفضة.

وجهة نظر النساء العاملات بشأن تكلفة النقل العام	
مرتفعة	٦١,٥% (١٦٩)
ملائمة	٢٩,٨% (٨٢)
منخفضة	٢,٥% (٧)
لا أدري	٦,٢% (١٧)

عدد النساء العاملات اللاتي يستخدمن النقل العام بهدف العمل = ٢٧٥
الجدول (١١)

• **العاملات:** للتركيز على تقييم النساء لتكاليف النقل العام بالنسبة إلى دخلهن الشهري ووضعهن الوظيفي، تمّ إجراء تبويب متقاطع بين "تقييم المستطلعات لتكاليف النقل العام بالنسبة إلى دخلهن الشهري" و"فئة النساء العاملات"، كما يُظهر **الجدول (11)**. وتجدر الإشارة إلى أنه قد تمّ تصنيف تصنيف المستطلعات العاملات بحسب اللاتي قلن إنهن يستخدمن النقل العام في تنقلاتهن اليومية بهدف العمل. بالتالي، تستخدم 275 امرأة من أصل 323 مستطلعة عاملة وسائل النقل العام بهدف العمل.

وتظهر النتائج أنّ أكثر من نصف عيّنة النساء العاملات (169 امرأة أو 61.5%) يعتقدن أنّ تكلفة النقل العام مرتفعة بالنسبة إلى دخلهن الشهري، تليهن 82 امرأة (29.8%) قلن إنّ الكلفة ملائمة. تعتقد 7 نساء فقط (2.5%) أنّ الكلفة منخفضة بالمقارنة مع الدخل الشهري، في حين قالت 17 امرأة (6.2%) إنهن لا يعلمن.

٨,٣ تجارب النساء في استخدام النقل العام

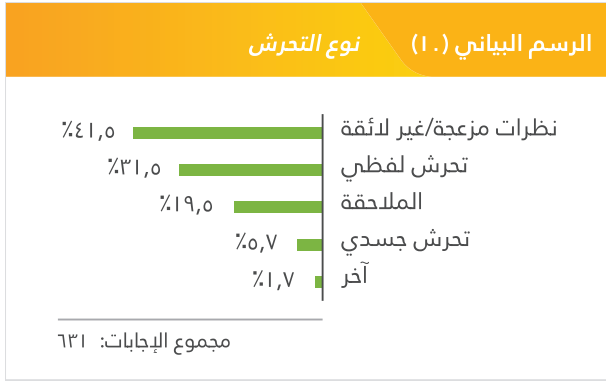
٨,٣,١ الأمان الشخصي

«يحاول الشباب أخذ رقم الهاتف ويقولون أشياء أيضًا. وأحيانًا أضطرّ إلى المشي ليلاً. أخاف من الرجال.»
- امرأة تَمَّت مقابلتها.

سئلت المشاركات ما إذا كنَّ يعتقدن أن تجربتهن تختلف عن تجربة الرجال من حيث استخدام النقل العام. من بين ٤٩٧ مستطلعة، أجاب أكثر من النصف (٥٩,٤%) بنعم، في حين أجابت نسبة ٤٠,٦% بكلا.

ثمَّ سئلت المستطلعات إذا تعرضن للتحرش لكونهن نساء أثناء استخدامهن وسائل النقل العام. وكنتيجة لذلك، أجاب أكثر من النصف (٣١١ امرأة أو ٦٢,٦%) بنعم، في حين أجابت ١٨٦ امرأة (٣٧,٤%) بكلا. يزود الجزء التالي نتائج إضافية حول ٦٢,٢% من المستطلعات اللاتي أجبن بـ«نعم» في هذا الجزء.

طُلب من المستطلعات تحديد نوع/أنواع التحرش التي يواجهنها لدى استخدام وسائل النقل العام، مع علمهن أنهن يستطعن تحديد أكثر من نوع واحد من المضايقات. كان مجموع عدد الإجابات ٦٣١.

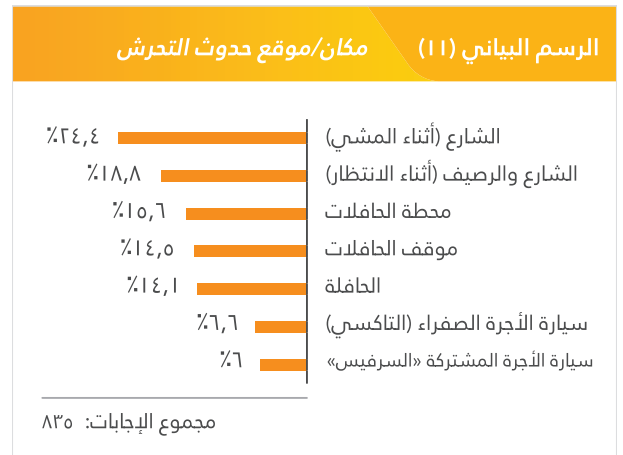


كما يظهر في **الرسم البياني (١٠)**، كانت النظرات المزعجة/غير اللائقة من أنواع التحرش الأكثر شيوعًا التي واجهتها النساء أثناء استخدام وسائل النقل العام، إذ حصلت ٢٦٢ إجابة (٤١,٥%). وقد ذكرت كافة النساء اللاتي تَمَّت مقابلتهم إنهن يُرمقن بنظرات غير لائقة من الذكور. وقد تلى ذلك التحرش اللفظي بـ١٩٩ إجابة (٣١,٥%)، ثمَّ الملاحقة بـ١٢٣ إجابة (١٩,٥%)، والتحرش الجسدي بـ٣٦ إجابة (٥,٧%). ولم تقم سوى عشر مستطلعات باختيار إجابة «غير ذلك». وقالت واحدة منهن إنَّ أحد الركاب قد تحرَّش بها محاولًا التقاط صور لها.

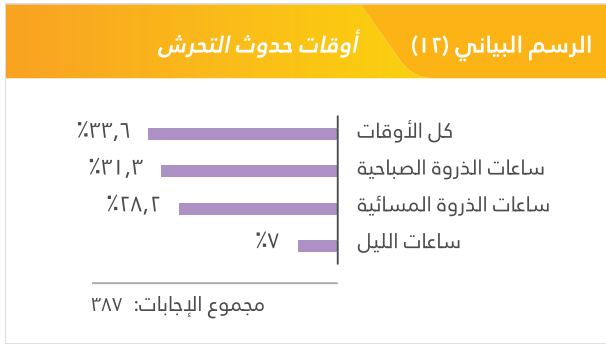
قالت سيدتان ممن تَمَّت مقابلتهم إنَّ الرجال غالبًا ما يطلبون أرقام هواتفهما أو يضايقونهما بالكلام. ولتفادي هذا النوع من المضايقات، ذكرت كليهما أنَّهما غالبًا ما تحاولن التحدث على الهاتف مع أحد.

ثمَّ طُلب من المستطلعات تحديد المكان/الأماكن التي يتعرضن فيها للتحرش لدى استخدام وسائل النقل العام، مع علمهن أنه باستطاعتهم تحديد أكثر من إجابة. كان مجموع عدد الإجابات ٨٣٥.

وكما يظهر في الرسم البياني (١١) أدناه، أشارت ٢٠٤,٤ إجابة (٢٤,٤%) إلى التعرُّض للتحرش في الشارع أثناء المشي نحو وسيلة النقل العام، يليها ١٥٧ إجابة (١٨,٨%) أشارت إلى التعرُّض للتحرش في الشارع وعلى الرصيف أثناء انتظار وسيلة النقل العام. وقد ذكرت المستطلعة «ج» التي تَمَّت مقابلتها أنَّها تواجه تحرشًا لفظيًا عند موقف الحافلة. وبالإضافة إلى ذلك، أشارت ١٣٠ مستطلعة (١٥,٦%) أنَّهن يتعرضن للتحرش عند محطة الحافلات، في حين أشارت ١٢١ إجابة (١٤,٥%) إلى أنَّ التحرش يحصل عند موقف الحافلة. كما أشارت ١١٨ إجابة (١٤,١%) إلى التحرش على متن الحافلة، و٥٥ (٦,٦%) إلى المضايقات في سيارات الأجرة الصفراء، و٥ (٠,٦%) في سيارة الأجرة المشتركة «السرفيس».



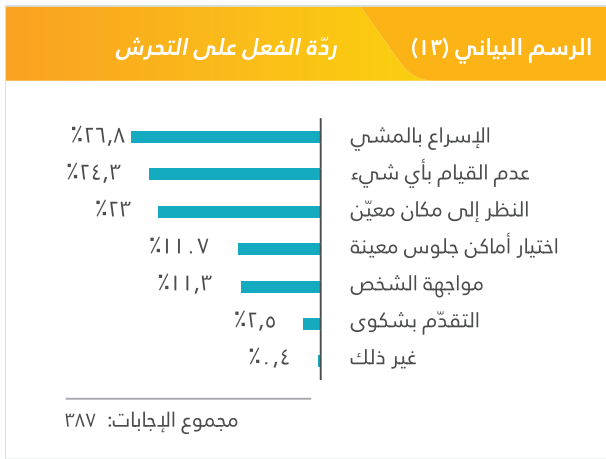
ثمّ طلب من المستطلعات تحديد الوقت/الأوقات التي يتعرضن فيها للتحرش أثناء استخدام وسائل النقل العام، مع علمهن أنه باستطاعتهم اختيار أكثر من وقت. كان مجموع عدد الأجوبة ٣٨٧.



كما يظهر **الرسم البياني (١٢)**، أشارت ١٣.٦% (٣٣,٦%) إلى التعرّض للتحرش في كافة أوقات النهار أثناء استخدام وسائل النقل العام. بالإضافة إلى ذلك أشارت ١٢.٣% (٣١,٣%) إلى التعرّض للتحرش خلال ساعات الذروة الصباحية، وذكرت ١.٩% (٢٨,٢%) ساعات الذروة المسائية بينما ذكرت ٢٧% (٧%) ساعات الليل.

غير أنّ كل اللاتي تمّت مقابلتهم تقريباً ذكرن أنهن يخشين استخدام وسائل النقل العام ليلاً. ويعود مصدر خوف معظمهن إلى عدم وجود نساء على متن الحافلة ليلاً، ما يجعلهن يخفن من إمكانية مضايقة الرجال لهن.

ثمّ طلب من المستطلعات تحديد ردّة فعلهن على التحرش لدى استخدام وسائل النقل العام، مع علمهن أنه باستطاعتهم تحديد أكثر من إجابة. كان مجموع عدد الإجابات ٥١٤.

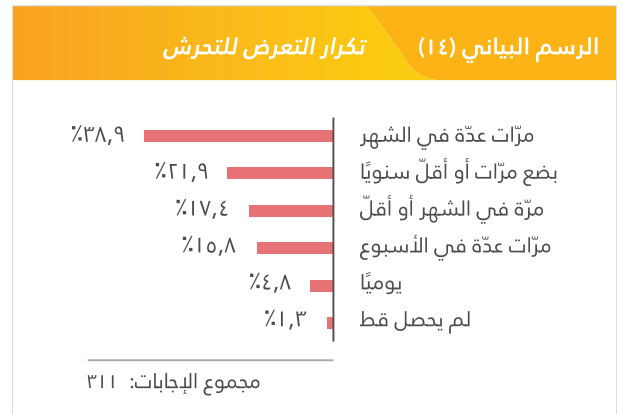


كما يظهر **الرسم البياني (١٣)**، أشارت ١٣.٨% (٢٦,٨%) إلى الإسراع بالمشي، تليها ١٢.٥% (٢٤,٣%) أشارت إلى عدم فعل أي شيء، وذكرت ١١.٨% (٢٣%) النظر باتجاه معين. بالإضافة إلى ذلك، أشارت ٦.٧% (١١,٧%) إلى اختيار أماكن جلوس معينة، و٨.٣% (١١,٣%) إلى مواجهة الشخص. وأخيراً، سجّلت إجابة التقدّم بشكوى النسبة الأدنى بـ ١.٣% (٢,٥%).

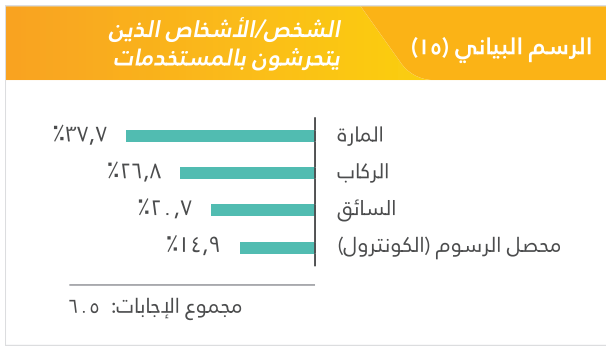
تحت فئة «غير ذلك»، قالت مشاركتان إنهما تنزلن من وسيلة النقل كردة فعل عند تعرضهن للتحرش. وقد أشار العديد من النساء اللاتي تمّت مقابلتهم إلى خطوات وقائية يتّخذنها مثل التحدّث على الهاتف مع أحد، أو وضع حقيبة يد بينهن وبين الرجل الجالس بالقرب منهن، أو طلب تغيير المقاعد، أو الدفع مقابل المقعد بالقرب منهن كي لا يجلس أحد آخر عليه.

ثمّ طلب من المستطلعات ٣١١ اللاتي أجبن بـ «نعم» على اعتقادهن بأنهن تعرضن للتحرش لكونهن نساء لدى استخدام وسائل النقل العام تحديد تكرار حوادث التحرش التي يواجهنها لدى استخدام النقل العام.

كما يظهر **الرسم البياني (١٤)**، كانت إجابة «مرّات عدّة في الشهر» هي الأكثر اختياراً بـ ١٢.٩% (٣٨,٩%). ثمّ اختارت ٦.٨% (٢١,٩%) «بضع مرّات أو أقلّ سنوياً»، واختارت ٥.٤% (١٧,٤%) «مرّة في الشهر أو أقلّ»، واختارت ٤.٩% (١٥,٨%) «مرّات عدّة في الأسبوع»، بينما اختارت ١.٥% (٤,٨%) «يوميّاً»، واختارت أربع نساء «لم يحصل قط» (١,٣%).



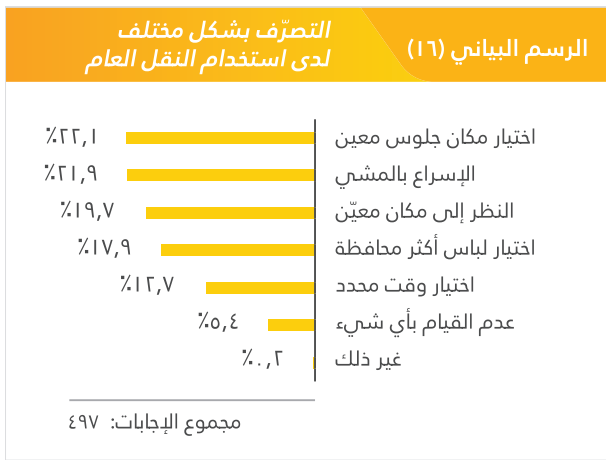
طلب من المستطلعات تحديد الشخص/الأشخاص الذين يتحرشون بهن لدى استخدام وسائل النقل العام، مع علمهن أنه باستطاعتهم تحديد أكثر من إجابة. كان مجموع عدد الإجابات ٦٠٥.



كما يظهر **الرسم البياني (١٥)**، شكّل «المارة» الإجابة الأكثر اختياراً بـ ٢٢٨ إجابة (٣٧,٧٪). وتلا ذلك خيار «الركاب» بـ ١٦٢ إجابة (٢٦,٨٪)، و«السائقون» بـ ١٢٥ إجابة (٢٠,٧٪)، و«جامعو الرسوم» (محصل الرسوم/ الكونترول) بـ ٩٠ إجابة (١٤,٩٪).

سئلت المستطلعات ما إذا كنّ يتصرّفن بشكل مختلف لدى استخدامهن وسيلة النقل العام بمفردهن. وكنّ نتيجة لذلك، أجابت ٥٢,٩٪ منهن بـ «كلا»، في حين أجابت ٤٧,١٪ بـ «نعم».

بالإضافة إلى ذلك، طلب من ٢٣٤ مستطلعة اللاتي أجبن بـ «نعم» على السؤال السابق تحديد كيف يتصرّفن بشكل مختلف، مع علمهن أنه يستطعن تحديد أكثر من جواب واحد. كان مجموع عدد الأسئلة ٤٩٧.



كما يُظهر **الرسم البياني (١٦)**، كان «اختيار مقعد خاص» و«الإسراع بالمشي» الجوابين الأكثر اختياراً بحصولهما على ١١ إجابات (٢٢,١٪) و ١٠,٩ إجابات (٢١,٩٪)، على التوالي. وقد تلت إجابتا «النظر إلى مكان معيّن» و«اختيار لباس أكثر محافظة» بـ ٩٨ (١٩,٧٪) و ٨٩ إجابة (١٧,٩٪)، على التوالي.

قالت إحدى النساء التي تمّت مقابلتها إنّها تبقى رأسها منخفضاً وتلزم الصمت لدى استخدامها وسائل النقل العام لأنها تشعر بأنّ لفتها الأنظار سيجلب لها المتاعب. بالإضافة إلى ذلك، أشارت ٨٩ إجابة (١٧,٩٪) إلى «اختيار لباس أكثر محافظة»، و ٢٧ إجابة (١٢,٧٪) إلى «اختيار وقت معيّن لاستخدام النقل العام»، وإجابة واحدة (٠,٢٪) إلى «غير ذلك». بالإضافة إلى ذلك، ذكرت إحدى النساء التي

تمّت مقابلتها أنّها تشعر بوصمة سلبية وسط مستخدمي النقل العام. وقالت إنّ الذين يستخدمون نظام النقل العام هم في غالب الأحيان من «الفقراء ومن فئة مهمشة ومحدودة الدخل». وأخيراً، تحت فئة «غير ذلك»، قالت مستطلعة واحدة فقط إنه ينبغي عليها مواجهة الشخص الذي قام بالتحرش بها.

٨,٣,٢ منظور المرأة في النقل العام

يتمحور السؤال التالي حول مستوى الرضا عن خدمات النقل العام.

• **جميع المستطلعات:** من بين مجموع ٤٩٧ مستطلعة، كانت نسبة ٣٨,٨٪ راضية نوعاً ما، و ٣٣,٦٪ غير راضية، و ١٨,١٪ غير راضية البتة. بالإضافة إلى ذلك، ٧,٦٪ فقط من المستطلعات كنّ راضيات جداً، و ١,٨٪ كنّ راضيات جداً.

• **العاملات:** للتركيز على مستوى رضا النساء العاملات عن خدمات النقل العام، تمّ إجراء تبويب متقاطع بين «مستوى الرضا» و«النساء العاملات». ومن بين ٣٢٣ امرأة عاملة، كانت نسبة ٣٥,٦٪ غير راضية، تليها ٣٤,٧٪ راضية نوعاً ما، و ٢١,١٪ غير راضية البتة. وأخيراً، كانت نسبة ٧,٤٪ راضية و ١,٢٪ راضية جداً. وقالت إحدى النساء اللاتي تمّت مقابلتهم إنّها كانت راضية بشكل عام عن النقل العام لأنه متوفر وسريع. غير أنّ كل النساء الأخريات اللاتي تمّت مقابلتهم قد ذكرن إنهن غير راضيات عن نظام النقل العام. وقد ذكرت امرأة واحدة أنّها غير راضية لأنّ الحافلات غالباً ما تتعطل وغالباً ما تكون المقاعد مكسورة أيضاً. وقالت امرأة أخرى إنّها عندما تصل إلى المنزل، لا ترغب بالقيام بأي شيء لأنّ الرحلة ترهقها.

• **العاطلات عن العمل:** للتركيز على مستوى رضا النساء العاطلات عن العمل عن خدمات النقل العام، تم إجراء تبويب متقاطع بين «مستوى الرضا» وفئة «النساء العاطلات عن العمل». ومن بين ١٧٤ امرأة عاطلة عن العمل، كانت ٤٦,٦% منهن راضيات نوعاً ما، و٢٩,٩% منهن غير راضيات، و١٢,٦% غير راضيات البتة، و٨% راضيات، و٢,٩% فقط راضيات جداً.

• **الطالبات:** للتركيز على مستوى رضا الطالبات عن خدمات النقل العام، تم إجراء تبويب متقاطع بين «مستوى الرضا» وفئة «اللاتي قلن إنهن يستخدمن النقل العام في تنقلاتهن اليومية بهدف الدراسة». ومن بين ١١٨ امرأة يستخدمن النقل العام بهدف الدراسة، ٤١,٥% منهن كن راضيات نوعاً ما، و٣١,٤% غير راضيات، و١٨,٦% غير راضيات البتة، و٥,١% راضيات، و٣,٤% فقط راضيات جداً.

يتعلق السؤال التالي برفض عمل ما بسبب النقل العام.

• **جميع المستطلعات:** من أصل ٤٩٧ مستطلعة، قالت ٢٦٣ امرأة (٥٢,٩%) إنهن لم يرفضن عملاً بسبب خدمات النقل العام، في حين قالت ٢٣٤ مستطلعة (٤٧,١%) إنهن رفضن عملاً لهذا السبب.

• **العاملات:** من بين ٣٢٣ امرأة عاملة، قالت ٥٢,٦% منهن إنهن لم يرفضن عملاً بسبب خدمات النقل العام، في حين قالت ٤٧,٤% إنهن رفضن العمل لهذا السبب.

• **العاطلات عن العمل:** من أصل ١٧٤ امرأة عاطلة عن العمل، قالت ٥٣,٤% إنهن لم يرفضن عملاً بسبب خدمات النقل العام، في حين قالت ٤٦,٦% إنهن رفضن العمل لهذا السبب.

طلب من المستطلعات الـ ٢٣٤ اللاتي قلن إنهن رفضن عملاً بسبب النقل العام تحديد الأسباب، مع علمهن أنه باستطاعتهم اختيار أكثر من سبب واحد. كان مجموع عدد الإجابات ٥٣١.

كنتيجة لذلك، كان «الاضطرار إلى استخدام أكثر من وسيلة نقل عام واحدة للوصول إلى موقع العمل»، وذلك بسبب غياب خطوط حافلات فعّالة وشبكة نقل عام مدمجة بشكل جيد في أغلب الأحيان، السبب الأكثر شيوعاً وراء رفض النساء لعمل ما بسبب النقل العام بـ ١٥٦ إجابة (٢٩,٤%). ثم أشارت ١٣١ إجابة (٢٤,٧%) إلى «عدم توفر نقل عام قريب» و ٩٠ إجابة (١٦,٩%) إلى «كلفة عالية للنقل العام بالمقارنة مع الدخل».

بالإضافة إلى ذلك، أشارت ٥٨ إجابة (١٠,٩%) إلى «نوعية الخدمة ومسارات/ خطوط الحافلات»، و ٣٨ إجابة (٧,٢%) إلى «نقص الأمن في النقل العام»، و ٣١ إجابة (٥,٨%) إلى «عدم الرغبة في استخدام النقل العام يومياً». وأخيراً، أشار العدد الأقل من الإجابات إلى «عدم تقبل العائلة أو المجتمع لاستخدام النقل العام» بـ ٢٣ إجابة (٤,٣%) للعائلة و ٤ إجابات (٠,٨%) للمجتمع.

ذكرت امرأتان من أصل خمس نساء تمّت مقابلاتهن إنهن اضطررن إلى رفض عمل بسبب النقل العام. وقالت امرأة إنها رفضت عملاً في صالون لتصفيف الشعر لأن الرحلة كانت مكلفة وطويلة جداً أو لأنه لم تتوفر وسيلة نقل عام ملائمة للوصول إلى الموقع المرجو.

«تقد رفضت عرض العمل لأن وسائل النقل لم تكن كافية للوصول إلى المنطقة وكان النقل مكلفاً جداً».
- امرأة تمّت مقابلتها.

من بين ٢٣٤ مستطلعة قلن إنهن رفضن عملاً بسبب النقل العام، كانت ٨١ منهن مستطلعات عاطلات عن العمل أعطين ١٧٦ إجابة. ومن بين هذه الإجابات الـ ١٧٦، ذكرت ٥٢ منها (٢٩,٥%) السبب الرئيسي على أنه «الاضطرار إلى استخدام أكثر من وسيلة نقل عام للوصول إلى موقع العمل». وقد تلا ذلك ٤٩ إجابة (٢٧,٨%) أشارت إلى «عدم توفر نقل عام قريب»، و ٢٥ إجابة (١٤,٢%) أشارت إلى «كلفة النقل العام المرتفعة بالمقارنة مع الراتب»، و ١٥ إجابة (٨,٥%) أشارت إلى «نوعية الخدمة وخطوط الحافلات».

وقد حصد كلٌّ من «نقص الأمن في النقل العام» إلى جانب «عدم الرغبة باستخدام النقل العام يوميًا» العدد نفسه من الإجابات: وهو ١٣ إجابة أو ٧,٤% من المجموع. وأخيرًا، حصدت إجابة «عدم تقبُّل العائلة أو المجتمع لاستخدام النقل العام» النسبة الأدنى بـ ٧ إجابات (٤%) للعائلة وإجابتيْن (١,١%) للمجتمع.

يتعلَّق السؤال التالي **بأثر النقل العام على التنقلات اليومية إلى العمل أو الدراسة.**

- **جميع المستطلعات:** من بين ٤٩٧ مستطلعة، تعتقد ٢٥ امرأة (٥,٣%) أنّ وضع النقل العام يؤثّر سلبيًا على تنقلاتهن اليومية إلى مكان الدراسة، في حين تعتقد ٣١ مستطلعة (٦,٢%) أنه يؤثّر إيجابًا على تنقلاتهن اليومية. وتعتقد المستطلعات الـ ٢١٦ المتبقيات (٤٣,٥%) أنّ النقل العام لا يؤثّر على تنقلاتهن.

تأثير النقل العام على التنقلات اليومية للذهاب إلى العمل	
بشكل إيجابي	١٨ (٦,٥%)
بشكل سلبي	١٥١ (٥٤,٩%)
لا تأثير	١٠٦ (٣٨,٥%)

الجدول (١٢)

- **العاملات:** للتركيز على نظرة النساء العاملات إلى تأثير النقل العام على تنقلاتهن اليومية إلى العمل، تمّ إجراء تبويب متقاطع بين «تأثير النقل العام» وفئة «النساء العاملات»، كما يُظهر **الجدول (١٢)**. وتجدر الإشارة إلى أنه تمّ تصنيف المستطلعات العاملات بحسب اللاتي قلن إنهن يستخدمن النقل العام في تنقلاتهن اليومية بهدف العمل. بالتالي، تستخدم ٢٧٥ امرأة من أصل ٣٢٣ مستطلعة عاملة النقل العام بهدف العمل.

تظهر النتائج أنّ ١٥١ مستطلعة، أو ٥٤,٩% من المجموع، يعتقدن أنّ النقل العام يؤثّر سلبيًا على تنقلاتهن اليومية للذهاب إلى العمل، في حين تعتقد ١٨ مستطلعة فقط (٦,٥%) أنه يؤثّر إيجابًا على تنقلاتهن، وتعتقد ١٠٦ مستطلعة (٣٨,٥%) أنّ النقل العام لا يؤثّر على تنقلاتهن.

- **الطالبات:** من أجل تقديم النتائج بشكل يركز على نظرة الطالبات إلى تأثير النقل العام على تنقلاتهن اليومية إلى مكان الدراسة، تمّ إجراء تبويب متقاطع بين «تأثير النقل العام» و«اللاتي قلن إنهن يستخدمن النقل العام في تنقلاتهن اليومية بهدف الدراسة».

لهذه الغاية، كان مجموع عدد المستطلعات اللاتي يستخدمن النقل العام بهدف الدراسة ١١٨ مستطلعة. ومن أصل هذا العدد، تعتقد ٧٣ مستطلعة، أو ٦١,٩% من المجموع، أنّ النقل العام يؤثّر سلبيًا على تنقلاتهن اليومية للوصول إلى مكان الدراسة، في حين تعتقد ٩ مستطلعات فقط (٧,٦%) أنه يؤثّر إيجابًا على تنقلاتهن، وتعتقد ٣٦ مستطلعة (٣٠,٥%) أنّ النقل العام لا يؤثّر على تنقلاتهن اليومية.

ثمّ طُلب من المستطلعات تفسير كيفية تأثير النقل العام إيجابًا أو سلبيًا على تنقلاتهن اليومية للوصول إلى العمل أو مكان الدراسة. في ما يتعلّق بالأوجه السلبية، ظهر تكرار أكبر في الإجابات المتعلقة بالوصول المتأخر إلى العمل أو مكان الدراسة بسبب جدول المواعيد والتوقيت المتباينين للنقل العام. بالإضافة إلى ذلك، أفادت المستطلعات أنّ النقل العام هو مضيعة للوقت، في حين أشارت أخريات أنهن يغادرن منازلهن في الصباح الباكر جدًّا للحاق بوسائل النقل العام والتعامل مع المسارات الطويلة ونقاط التحميل والتنزيل (المواقف) المتعددة.

وقد عبّرت المستطلعات عن كمّ كبير من الإحباط والإجهاد بسبب استخدام النقل العام، ما يؤثّر سلبيًا على مزاجهن وصحتهن الجسدية. وقد أشار معظمهن إلى مستوى المضايقات والتحرش كسبب آخر للإحباط. وقد أيدت أخريات هذا الرأي وقلن إنّ المجتمع ينظر إلى المرأة كشيء وليس كإنسان، ما يؤثّر على الطريقة التي يُعاملن بها من قبل الركاب الذكور أثناء استخدام وسائل النقل العام.

«لو كنت أمضي وقتاً أقل في تنقلاتي لكنت أزور أصدقائي وأعتني بنفسي أكثر. لشعرت بسلام داخلي أكثر».
- امرأة تمّت مقابلتها

ومن الجدير الذكر أنّ بعض المستطلعات قد عبّرن عن عدم استعدادهن للذهاب إلى العمل أو المدرسة بعد الآن بسبب خدمات النقل العام غير الفاعلة والتي ترهقهن جسدياً. وتشمل الخدمات التي ذُكرت الاكتظاظ الزائد وعدم النظافة وغياب الأمان والمسارات الطويلة والتوقفات المتعددة. وبالإضافة إلى غياب الخدمات الجيدة والفاعلة، أشارت المستطلعات إلى أنّ التدرّش يؤثّر أيضاً على مزاجهن وتقديرهن لأنفسهن.

«غالباً ما أصل متأخرة إلى العمل لأنّه عليّ انتظار امتلاء الحافلة. وإن حصل هذا، عليّ أن أذهب إلى العمل باكراً في اليوم التالي للتعويض عن الوقت الضائع».
- امرأة عاملة تمّت مقابلتها

أمّا بالنسبة إلى الأوجه الإيجابية، فقد ركّزت المستطلعات بشكل رئيسي على واقع أنّ التجارب والحوادث التي يتعاملن معها أثناء استخدام النقل العام تساعدن على بناء شخصيات أقوى. وقد قالت أخريات إنّ استخدام النقل العام هو ملائم أكثر بالنسبة إليهن لأنهن لا يستطعن شراء سيارتهن الخاصة. بالإضافة إلى ذلك، عبّرت المستطلعات عن الرضا عن تكلفة النقل العام بالمقارنة مع دخلهن.

ويتعلّق السؤال التالي برأي المستطلعات حول أهمية النقل العام في مشاركة المرأة الاقتصادية أو عدم مشاركتها.

- **جميع المستطلعات:** من بين ٤٩٧ مستطلعة، تعتقد ٤٠٠ امرأة، أو ٨٠,٥% من المجموع، أنّ النقل العام جزء لا يتجزأ من مشاركة المرأة الاقتصادية، في حين لا تظنّ ٣٦ امرأة (٧,٢%) أنّه كذلك، أمّا المستطلعات الـ ٦١١ المتبقيات (١٢,٣%) فقلن إنهن لا يعرفن.
- **العاملات:** من بين ٣٢٣ امرأة عاملة، تعتقد ٢٧٠ مستطلعة، أو ٨٣,٦% من المجموع، أنّ النقل العام جزء لا يتجزأ من مشاركة المرأة الاقتصادية، في حين لم تعتقد ١٨ مستطلعة (٥,٦%) ذلك، أمّا المستطلعات الـ ٣٥٥ المتبقيات (١٠,٨%) فقلن إنهن لا يعرفن.
- **العاطلات عن العمل:** من بين ١٧٤ امرأة عاطلة عن العمل، تعتقد ١٣٠ مستطلعة، أو ٧٤,٧% من المجموع، أنّ النقل العام جزء لا يتجزأ من مشاركة المرأة الاقتصادية، في حين لم تعتقد ١٨ مستطلعة فقط (١٠,٣%) ذلك، أمّا المستطلعات الـ ٢٦١ المتبقيات (١٤,٩%) فقلن إنهن لا يعرفن.

يتعلّق السؤال التالي برأي المشاركات في كيفية نظرة المجتمع إلى المرأة التي تستخدم النقل العام.

- **جميع المستطلعات:** من بين ٤٩٧ مستطلعة، تعتقد ١٢٣ امرأة، أو ٢٤,٧% من المجموع، أنّ المجتمع ينظر إلى المرأة التي تستخدم النقل العام بشكل إيجابي، في حين تعتقد ٧٥ امرأة (١٥,١%) أنّ المجتمع ينظر إلى المرأة التي تستخدم النقل العام بشكل سلبي. وقالت ١١٤ مستطلعة (٢٣%) أنّه ليس هناك نظرة معيّنة حيال المرأة التي تستخدم النقل العام، أمّا المستطلعات الـ ١٨٥ المتبقيات (٣٧,٢%) فقد قلن إنهن لا يعرفن.

يتعلّق السؤال التالي برأي المشاركات في ما إذا كان النقل العام مناسباً للأشخاص ذوي الإعاقة أم لا.

- **جميع المستطلعات:** من بين ٤٩٧ مستطلعة، تعتقد ٢٩ منهن فقط، أو ٥,٨% من المجموع، أنّ النقل العام مناسب للأشخاص ذوي الإعاقة، في حين لا تعتقد ٣٩١ مستطلعة (٧٨,٧%) أنّه كذلك، أمّا المستطلعات الـ ٧٧٥ المتبقيات (١٥,٥%) فقد قلن إنهن لا يعرفن.

يتعلّق السؤال التالي برأي المشاركات في ما إذا كان النقل العام مناسباً لكبار السن أم لا.

- **جميع المستطلعات:** من بين ٤٩٧ مشاركة، تعتقد ٤٧ مستطلعة فقط، أو ٩,٥% من المجموع، أنّ النقل العام مناسب لكبار السن، في حين لا تعتقد ٣٧٥ مستطلعة (٧٥,٥%) أنّه كذلك، أمّا المستطلعات الـ ٧٥ المتبقيات (١٥%) فقد قلن إنهن لا يعرفن.

٨,٤ الحلول المقترحة لتحسين النقل العام من منظور المرأة

طلب من جميع المستطلعات إعطاء الأولوية لقائمة من ستة حلول ممكنة يمكن أن تساعدن على التنقل بسهولة وأمان. يوضح **الرسم البياني (١٧)** أن الحافلات الأكثر أماناً جاءت في المرتبة الأولى، كما احتلت الحافلات الأكثر تردداً المرتبة الثانية، أمّا توافر محطات الحافلات الحديثة والحسنة التجهيز فجاء في المرتبة الثالثة.

الرسم البياني (١٧)

الحل	المرتبة	توزيع المرتبات	مجموع النقاط
حافلات أكثر أماناً	١		١٩٠٢
حافلات أكثر تردداً	٢		١٨٨٤
توافر محطات الحافلات الحديثة والحسنة التجهيز	٣		١٧١٨
إنشاء المزيد من محطات الحافلات	٤		١٦٧٣
نقل عام بتكلفة أقل	٥		١٦٣١
حافلات أنظف	٦		١٦٢٩

وبناءً على ذلك، تقدم القوائم التالية تفاصيل إضافية حول الحلول الممكنة التي يمكن أن تساعد في تسهيل التنقل والتي هي أكثر أماناً من وجهة نظر المرأة العاملة والعاطلة عن العمل والتي تستخدم النقل العام لأغراض الدراسة.

وفقاً لفئة النساء العاملات:

١. حافلات أكثر أماناً
٢. حافلات أكثر تردداً
٣. توافر محطات الحافلات الحديثة والحسنة التجهيز
٤. إنشاء المزيد من محطات توقف الحافلات
٥. نقل عام بكلفة أقل
٦. حافلات أنظف

وفقاً لفئة النساء العاطلات عن العمل:

١. حافلات أكثر أماناً
٢. حافلات أنظف
٣. حافلات أكثر تردداً
٤. إنشاء المزيد من محطات الحافلات
٥. توافر محطات الحافلات الحديثة والحسنة التجهيز
٦. نقل عام بتكلفة أقل

وفقاً لفئة النساء اللواتي يستخدمن وسائل النقل العام لأغراض الدراسة:

١. حافلات أكثر أماناً
٢. حافلات أكثر تردداً
٣. توافر محطات الحافلات الحديثة والحسنة التجهيز
٤. حافلات أنظف
٥. نقل عام بتكلفة أقل
٦. إنشاء المزيد من محطات الحافلات

وبعد ذلك، طُلب من المستطلعات اقتراح حلول أخرى غير مذكورة في القائمة. فقدمت ٥٨ مستطلعة ٧ حللاً. وتم تجميع الحلول في تسع فئات، وُحدّدت أولوية كل منها بناءً على عدد الحلول، كما هو موضح في الجدول (١٣) أدناه.

مجال التركيز	عدد الحلول	النسبة	الفئة
الالتزام بجدول زمني معيّن محدد مسبقاً يتضمن الأوقات والمسارات. كما تشمل الحلول الأخرى توفير خدمات النقل على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع، باستخدام التطبيقات الذكية، والحد من الاكتظاظ الشديد.	١٧	٢٤,٣%	الجودة والاعتمادية والفاعلية
زيادة الإجراءات الأمنية عن طريق تركيب الكاميرات في الحافلات والمحطات، وتعيين موظفي الأمن، وزيادة وجود الشرطة في محطات الحافلات، وتركيب أزرار الطوارئ، ووضع معيار لاختيار الموظفين الذين يعملون في الحافلات، مثل مراقبة أداء السائق.	١٣	١٨,٦%	الأمان الشخصي
توظيف النساء وتخصيص بعض أنواع المواصلات للنساء فقط. كما يشمل حل آخر توفير وسائل نقل مناسبة للأطفال الذين يرافقون أمهاتهم.	١٠	١٤,٣%	خاصة بالمرأة التي تستخدم النقل العام
توفير أنواع أخرى من وسائل النقل، مثل القطارات والمetro والترام، التي يمكن أن تصل إلى كافة أنحاء المدينة، وتوفر الوقت، وتخفف حركة المرور. اقترحت المستطلعات أيضاً توفير جدول واضح لطرق النقل في محطات الحافلات. وأخيراً، يتمثل حل آخر في توفير تخصيص مسارات مخصصة في الطرق العامة لوسائل النقل العام.	٧	١٠%	أنواع النقل وأشكاله وأنماطه
توفير وسائل النقل المجهزة التي تخدم احتياجات كبار السن.	٥	٧,١%	خاصة بكبار السن الذين يستخدمون النقل العام
توفير وسائل النقل للعمال وزيادة محطات الحافلات لخفض التكلفة والوقت.	٤	٥,٧%	العاملين
توفير وسائل النقل المناسبة للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة.	٩	١٢,٩%	خاصة بالمستخدمين ذوي الاحتياجات الخاصة
نشر الوعي المجتمعي حول أخلاقيات استخدام وسائل النقل العام، بما في ذلك احترام الركاب الآخرين، مثل النساء وكبار السن. كما تشمل الاقتراحات الأخرى وجود بنية تحتية أفضل، مثل الأرصفة، ومراقبة عدّادات سيارات الأجرة.	٥	٧,١%	غير ذلك

وقدّمت النساء الخمس اللواتي أُجريت معهن المقابلات اقتراحات متنوعة للحلول، تشمل مقاعد محددة للنساء، وأبواب/مداخل منفصلة للرجال والنساء، وخرائط خاصة بمسارات النقل العام، وحافلات أكثر ترددًا، وطرق وحافلات ذات جودة أفضل.

وعلاوة على ذلك، سُئلت المستطلعات عما إذا كنّ يدعمن تقديم حلول خاصة للمرأة المستخدمة للنقل العام. فأظهرت ٢٥٦ مستطلعة (٥١,٥%) دعمهن لتقديم حلول خاصة للمرأة التي تستخدم النقل العام، بينما أجابت ٢١ مستطلعات (٤٢,٣%) بعدم الموافقة، وأجابت ٣١ امرأة (٦,٢%) أنهن لا يعرفن.

ثم طُلب من المستطلعات اللواتي أجبن بـ«نعم» إعطاء الأولوية لقائمة من أربعة حلول للمرأة المستخدمة للنقل العام. يوضح الرسم البياني (١٨) الترتيب الذي قدمته ٢٥٦ مستطلعة، حيث حصل حل توافر شرطة نقل على أعلى مرتبة، يليه وجود جهة للشكوى عبر الخط الساخن أو التطبيق، ثم توافر مراقبي الحافلات الإناث، وأخيرًا توافر سائقات إناث للحافلات.

الرسم البياني (١٨)

الحل	المرتبة	توزيع المرتبات	مجموع النقاط
توافر أفراد الشرطة/الأمن داخل وسائل النقل العامة (شرطة نقل)	١		٧٧٠
وجود جهة للشكوى عبر الخط الساخن أو التطبيق	٢		٦٩٣
توافر مراقبي الحافلات الإناث	٣		٥٥٦
توافر سائقات إناث للحافلات	٤		٥٤١

أعلى مرتبة | أدنى مرتبة

والجدير بالذكر أن تسلسل الترتيب أعلاه كان هو نفسه بين العاملات والعاطلات عن العمل، واللواتي يستخدمن وسائل النقل العام لأغراض الدراسة. وعلاوة على ذلك، يبين ما يلي الأرقام التفصيلية لعدد النساء اللواتي قلن «نعم» لدعم توفير حلول خاصة للنساء اللواتي يستخدمن وسائل النقل العام حسب الفئة:

- **العاملات:** من بين ٣٢٣ امرأة عاملة، قالت ١٥٨ امرأة (٤٨,٩%) نعم.
- **العاطلات عن العمل:** من بين ١٧٤ امرأة عاطلة عن العمل، قالت ٩٨ امرأة (٥٦,٣%) نعم.
- **الطالبات:** من بين ١١٨ طالبة يستخدمن وسائل النقل العام لأغراض الدراسة، قالت ٧٩ امرأة (٦٦,٩%) نعم.

ثم طُلب من جميع المستطلعات اقتراح حلول أخرى غير مذكورة في القائمة. فأنفردت ١٦ من أصل ٢٥٦ مستطلعة يعتقدن أن النساء يجب أن يتمتعن بحلول نقل عام خاصة بهن، بتوفير حلول أخرى. وتركزت الحلول المقترحة في المقام الأول على توفير وسائل نقل مخصصة للنساء فقط، مثل الحافلات وسيارات الأجرة الوردية. وشملت الحلول الأخرى وجود مقاعد مريحة وأمنة للنساء الحوامل والأطفال، وكذلك أماكن محددة لركن عربات الأطفال. بالإضافة إلى ذلك، اقترحن أيضًا زيادة الوعي المجتمعي للرقمي بالأخلاقيات بين جميع المستخدمين.

١. تستخدم معظم النساء النقل العام لأغراض العمل لأنهن لا يملكن سيارة. جميع المتنقلين يطمحون لامتلاك سيارة كوسيلة نقل أساسية.
٢. تستخدم معظم النساء العاملات حافلتين على الأقل للوصول إلى وجهتهن، بما في ذلك الحافلات والكوستر (الحافلات الصغيرة). كما تستخدم وسائل النقل العام من الأحد إلى الخميس في أوقات أغلبها خلال ساعات الذروة الصباحية. وفي بعض الأحيان، تتجنب النساء ساعات الذروة المسائية لتفادي الوصول إلى المنزل في وقت متأخر.
٣. تمشي معظم المستخدمات مدة ١٥ دقيقة ومسافة نصف كيلومتر على الأقل لكل محطة انتظار، وذلك للوصول إلى الحافلة أو المحطة، وينتظرن في كل محطة لمدة تتراوح بين ١٥ و ٣٠ دقيقة أخرى على الأقل، أي ما يقرب من المتوسط الدولي لمسافة المشي ووقت الانتظار. ومع ذلك، نظراً لأنهن يستخدمن أكثر من حافلة في الرحلة، فإنهن يسرن وينتظرن ضعف المسافة القياسية، ما قد يزيد من فرص تعرضهن للمضايقة والتحرش، وبالتالي تأثر أمنهن الشخصي سلباً. فذلك يجعلهن أيضاً أكثر عرضة لأشكال متعددة من المضايقات.
٤. أكثر من نصف المستطلعات يدفعن دينارين أردنيين وأكثر في اليوم على وسائل النقل العام، وأكثر من النصف قلن إن هذه الرسوم مرتفعة مقارنة بدخلهن. وبالتالي، لا تتيح منظومة النقل العام الوصول إلى الفرص الاقتصادية وفرص العمل. بل تصبح عبئاً إضافياً على الأسر ذات الدخل المتدني في ظل ارتفاع كلف العيش. فهذه الكلفة المرتفعة بالمقارنة مع الدخل تضع النساء في موقف يتعين عليهن فيه الموازنة بين إيجابيات دخول سوق العمل مقابل البقاء في المنزل.
٥. تعتقد النساء في الأردن بأنهن لديهن تجربة مختلفة عن الرجال عند استخدام النقل العام، حيث يتصدّر التحرش قائمة ما يتعرضن له من ممارسات سلبية أثناء التنقل. وتشمل الممارسات التحرشية الإساءة اللفظية، والملاحقة، والنظرات غير المريحة بالإضافة إلى التحرش الجسدي. وبالتالي، يظهر بأن منظومة النقل العام تعزز من التمييز وفق النوع الاجتماعي وبالتالي من العنف الموجه ضد المرأة، فتظهره علناً على أنه ممارسة شائعة.
٦. تتعرض معظم النساء للتحرش طوال الوقت، وبوتيرة متعددة في الشهر، لا سيما من خلال النظرات غير الملائمة أثناء السير. ولكن تحدث كافة أنواع التحرش بدرجات مختلفة وفي عدد لا يحصى من الأماكن. ويترافق ذلك مع واقع أن النساء يجدن خدمة النقل العام مكلفة، ومستهلكة للوقت، وغير موثوقة وغير متوافرة، الأمر الذي يردعهن أكثر عن استخدام النقل العام كوسيلة للوصول إلى العمل والتعليم، ناهيك عن الاضطلاع بأدوارهن الاجتماعية والاقتصادية.
٧. تتعامل معظم النساء مع المضايقات من خلال اختيار وقت من اليوم يعتبرنه في أذهانهن أكثر أمناً للتنقل، وتغيير طريقة ارتدائهن الملابس، واختيار مقعد خاص و/أو المشي بشكل أسرع. ولا تواجه النساء من يتحرش بهن أو تبلغ عنهن خوفاً من الفضيحة والعار. ويدعو هذا الواقع إلى مزيد من التدقيق ووضع قوانين/ إجراءات عامة أفضل للإبلاغ عن التحرش والمضايقة في وسائل النقل العام، فضلاً عن تطبيق إجراءات قانونية تراعي اعتبارات النوع الاجتماعي.
٨. أعربت ٣٨,٨% من النساء عن رضاها نوعاً ما عن وسائل النقل العام. وفي الوقت عينه، كانت غالبية النساء العاملات غير راضيات. وهذا يؤكد على الأبحاث السابقة ويتعزز من خلال البحث النوعي لهذا التقرير، الذي يوضح أن معظم المستطلعات لا يملكن معياراً يستطعن من خلاله مقارنة نظام النقل العام الأردني من حيث القدرة على دفع تكلفته، والاعتمادية والسلامة. وأشارت أبحاث سابقة إلى أن الوضع الحالي بحسب المستخدمين هو أفضل ما يمكن توقعه من الخدمات العامة في الأردن. لذلك، يمكن اعتبار النقل العام في الأردن محفزاً لمزيد من التهميش وانعدام العدل.
٩. قالت ٤٧% من النساء أنهن رفضن وظيفة بسبب وسائل النقل العام. وهذا يؤكد على ما أشارت إليه الأبحاث السابقة التي أجريت في عام ٢٠١٤ بأن ٤% من النساء رفضن وظائف بسبب وسائل النقل العام. وبالتالي، لا تزال وسائل النقل العام واحدة من العوامل الرئيسية الثلاثة التي تمنع النساء من الوصول إلى الفرص الاقتصادية ودخول سوق العمل.

١٠. يبرز كم هائل من الإجهاد والإحباط والضغط النفسي الناجم عن التحديات الحتمية التي تشكلها منظومة النقل العام غير الفاعلة، بما في ذلك التأخر عن الوصول إلى العمل أو مكان الدراسة، والمغادرة في الصباح الباكر لسلك مسارات/ خطوط طويلة للوصول إلى الوجهة النهائية في الوقت المحدد. وبترافق ذلك مع الاكتظاظ الشديد، وعدم النظافة وقلة الأمان، ما يزيد من الضغط الجسدي والنفسي على والنساء العاملات والأمهات اللواتي يعانين في الأصل إرهاقاً جسدياً ونفسياً.

١١. يُنظر أحياناً إلى النساء اللواتي يستخدمن وسائل النقل العام على أنهن غير مقبولات ثقافياً واجتماعياً، حيث يُنظر إلى أن المرأة تضع نفسها علناً في مجال يهيمن عليه الذكور وقد تتعرض للمضايقات بسهولة. ومع ذلك، فإن النقل العام جزء لا يتجزأ من تمكين المرأة وتعزيز احترامها لذاتها، ما يسمح لها باتخاذ قرارات مدروسة خاصة فيما يتعلق برحلتها ووجهتها. لذلك، يجب اتخاذ خطوات لجعل النقل العام مكاناً أكثر أماناً واعتمادية للمرأة.

١٢. لا تكون الحلول بالضرورة محدّدة بحسب النوع الاجتماعي أو مصمّمة خصيصاً للمرأة. ولكن يجب اعتماد منظور يأخذ المرأة بعين الاعتبار في حل مسائل النقل العام (أي عندما توفر وسائل نقل عام أكثر أماناً، فسيشجّع ذلك المزيد من النساء على استخدامها والبحث عن وظيفة). وسيقوم عامل بسيط، مثل الوصول في الوقت المناسب، على تعزيز مكانة المرأة الاجتماعية، سواء في العمل أو المنزل، وإعادة تأكيد وضعها على أنها المعيل الرئيسي.

١٣. ستتغير صورة نوعية وسائل النقل العام بين النساء بصورة عامة وستتحسن عندما يُنظر إليها بصورة إيجابية. وبهذه الطريقة، لن تكون وسيلة نقل للناس الذين لا يملكون خياراً آخر، بل ستصبح واحدة من وسائل التنقل المتعددة لجميع الناس، بغض النظر عن خلفيتهم الاجتماعية والاقتصادية.

١٤. إن وجود نظام نقل شامل يراعي منظور النوع الاجتماعي، فضلاً عن قدرته على تحمل التكاليف، وإمكانية الوصول، والنظافة، والتردد، لن يضمن مستوى أفضل من الخدمة فحسب، بل يوفر أيضاً مزيداً من الأمان والسلامة للمرأة في المجال العام.

١٥. سيساهم تحسين وسائل النقل العام في زيادة دخول المرأة إلى سوق العمل والانخراط مجدداً في صفوف القوى العاملة، وبموجبه، نأمل في زيادة معدل مساهمة المرأة في النمو الاقتصادي ودخل أسرتها.

١٦. يترتب على منظومة النقل العام غير الفاعلة والضعيفة آثار أكثر عمقاً على المرأة من الرجل بسبب الوضع الاجتماعي والاقتصادي للمرأة. على سبيل المثال، من المتوقع أن تتولى المرأة، التي تقضي ساعتين على الأقل في تنقلها، أدوارها المنزلية التقليدية، مثل التنظيف والطبخ ورعاية الأطفال، وما إلى ذلك، عندما تعود إلى المنزل، بغض النظر عما إذا كان يومها في العمل/التنقل طويلاً ومرهقاً. أمّا الرجال، من ناحية أخرى، فليس من المتوقع أن يتولوا أي مهام، ويمكنهم أن يستريحوا بعد يومهم الطويل و/أو المجهد. كما تعاني المرأة المستخدمة للنقل العام من الضغوط الأسرية والاجتماعية نتيجة الرجوع إلى المنزل في وقت متأخر بسبب عدم ملائمة نظام النقل العام. وغني عن القول، إن الاضطرار إلى العودة إلى المنزل في الليل بسبب التأخيرات الحاصلة يجعل المرأة أكثر عرضة للمضايقات والتحرش أو الأذى الجسدي. وكلما طالت المسافة التي يتعين على المرأة السير فيها للوصول إلى محطات توقف الحافلات والمحطات، زادت مخاطر تعرضها للمضايقات في الشوارع، وتشمل الرجال الذين يلاحقونها سيراً على الأقدام أو بالسيارة، والتحرش اللفظي و/أو الجسدي، وحتى التهديد بالعنف.

١٧. نظراً للأدوار الأكثر تنوعاً التي تؤديها المرأة في حياتها، تقوم برحلات أكثر للتنقل من نظيرها الذكر. إذ تحتاج المرأة إلى زيارة مراكز الرعاية الصحية في حالة الحمل، واصطحاب الأطفال من وإلى الحضانات/ رياض الأطفال/ المدرسة، والذهاب إلى أسواق البقالة، الأمر الذي يؤدي إلى قطع مسافات أطول وقضاء وقت أطول في وسائل النقل العام.

١٨. تحد الصعوبات التي تواجهها المرأة أثناء استخدام النقل العام من قدرتها على ممارسة حقوقها في حرية التنقل والوصول إلى الأماكن العامة وفرص العمل.

١٩. نظراً لغياب إجراءات ملموسة بهذا الشأن، تضطر المرأة إلى اعتماد آليات دفاع مختلفة، مثل ارتداء لباس أكثر محافظة، وتجنب التنقل ليلاً أو تجنب الحافلات التي تعجّ بالرجال، واستخدام أساليب دفاعية لدرء المضايقات

والتحرش أو تجاهلها (أي التكلم على الهاتف، أو الطلب من أحد أفراد أسرتها الذكور أن يتتبعها على هاتفها الذكي وما إلى ذلك). فذلك يضيف المزيد من الأعباء غير الضرورية إلى حياتها في المنزل والعمل ويؤثر على إحساسها بالاعتزاز بالنفس.

٢٠. على الرغم من حقيقة أن التنقل ليس تجربة محايدة من منظور النوع الاجتماعي، حيث أن لدى كل من الرجال والنساء تجارب مختلفة في استخدام النقل العام بسبب دوره الاجتماعي المحدد سلفاً، فإن تحسين خدمات النقل العام للنساء سيحسن في نهاية المطاف تجربة الرجال أيضاً. فعلى سبيل المثال، ستزيد محطات ومواقف الحافلات المضاءة جيداً من سلامة وأمان نظام النقل بالنسبة للنساء، وفي الوقت نفسه ستقلل من مستوى المضايقة بالنسبة للرجال والنساء على حد سواء. وبالتالي، فإن تحسين الخدمات من حيث الاعتمادية والمعلومات والتردد والنظافة إلخ، من شأنه أن يعود بفوائد إيجابية على كل من الرجال والنساء.

٢١. لا تستطيع المرأة الوصول إلى الشبكات الاجتماعية الاقتصادية من خلال أنظمة النقل التي تتجاهل احتياجاتها وتفشل في توفير بيئة آمنة ملائمة للمرأة. وفي الوقت نفسه، فإن إجبار المرأة على استخدام أنظمة نقل ذات بيئة غير ملائمة بل وحتى عدائية يمكن أن يؤثر سلباً على حياتها في العمل والمنزل، فضلاً عن صحتها وأمانها.

٢٢. يزيد نظام النقل العام العادل والفعال من فرص الوصول إلى الفرص الاقتصادية والتعليم والشبكات الاجتماعية وخدمات الصحة ورعاية الأطفال لكل من الرجال والنساء. وعلى هذا النحو، فإن أنظمة النقل العام التي لا تنظر في قضايا النوع الاجتماعي ضمن خدماتها تستبعد المرأة وتحرمها من الوصول إلى الأماكن العامة، ما يؤدي في نهاية المطاف إلى تجريدها من حقها الإنساني في حرية التنقل.

١. لا يعد النقل العام أولوية للحكومة حتى الآن. ولا يزال القادة ودوائر صنع القرار يفتقرون إلى الإرادة السياسية لتحسين وسائل النقل العام كخدمة للمواطنين الأردنيين. ولن يحدث أي تحسن في نظام النقل من دون وضع سياسات قوية مدعومة بميزانيات كبيرة، وإجراءات تطبيق وتنفيذ، وضمانات استمرارية للسياسات الداعمة.
٢. يجب أن تأخذ السياسات والإجراءات بعين الاعتبار معدل مشاركة المرأة المنخفض بشكل خطير في سوق العمل وهو ما يقام حقيقة أن ٤٧٪ من النساء اللواتي شملهن الاستطلاع قد رفض العمل بسبب عدم توفر وسائل النقل العام.
٣. تعزيز التواصل بين المدن (المحافظة - العاصمة والمحافظة - المحافظة) سيعزز في النهاية المشاركة الاقتصادية للمرأة والنمو الاقتصادي للمدن والبلديات النائية. ويجب أن يكون ذلك أولوية قصوى بالنسبة لصانعي السياسات، ولا سيما الآن في ظل الوضع الاقتصادي الضعيف في الأردن.
٤. ينبغي أن ينظر صانعو السياسات في وضع إطار لإدماج النهجين الجندي والاجتماعي في نظام النقل العام لإزالة الحواجز، وتعزيز الخدمات، وتحسين خبرات النساء والفتيات في نظام النقل. وينبغي أن يغطي الإطار هذا بُعدًا جنديًا يركز على تحسين تجارب النساء والفتيات فيما يتعلق بالنقل العام، وتقليل الوقت المستغرق للتنقل، وتحسين فعالية التكاليف، وتعزيز السلامة والأمن والجودة والاعتمادية.
٥. ينبغي أن يراعي صانعو السياسات المنافع الاقتصادية التي تعود على المرأة نتيجة زيادة إمكانية وصولها إلى وسائل النقل العام واستخدامها، وكذلك الدور الذي يمكن أن يؤديه ذلك في تحقيق النمو الاقتصادي العام والاستدامة. ويشار إلى أن ذلك سيؤدي أيضًا إلى تحسين أدوارها المنزلية ومكان عملها من حيث صنع القرار والاستقلالية الاقتصادية والحق في استغلال الأماكن العامة والمشاركة السياسية.
٦. ينبغي أن يشجع نظام النقل العام على زيادة عدد النساء في أماكن صنع القرار في هيئات إدارة النقل العام، وبذلك يكفل معالجة جدول أعمال المرأة بشكل مستمر وثابت في تخطيط السياسات وصياغتها وتنفيذها في المستقبل. بالإضافة إلى ذلك، ينبغي توظيف المزيد من النساء كمحصلات رسوم، وسائقات حافلات، وبائعات تذاكر إلخ، لتشجيع النقل العام بوصفه مجالًا/قطاعًا شموليًا للرجال والنساء.
٧. من أجل مراعاة احتياجات النساء، لا سيما أولئك اللواتي يعتمدن على النقل العام في المساء، تتطلب محطات توقف الحافلات والمحطات، تدابير سلامة أفضل، وتشمل إضاءة أفضل ومراقبة مستمرة وسهولة الوصول إلى أجهزة الشرطة/الأمن في حالة الطوارئ.
٨. إن نظام النقل الشامل الذي يراعي منظور النوع الاجتماعي، والذي يوفر خدمة نقل يمكن الوصول إليها بسهولة وبتكلفة مناسبة للدخل ووسائل نقل نظيفة ومترددة وموثوقة تنطلق وتصل بمواعيد محددة، لن يضمن مستوى أفضل من الخدمات فحسب، بل سيوفر أيضًا أمنًا وأمانًا إضافيين للمرأة. على سبيل المثال، يمكن وضع نظام جزائي يعلق أو يلغي تذاكر التنقل الشهرية لمن تثبت عليهم شكوى التحرش بالآخرين أثناء استخدام وسائل النقل العام.

«أهداف التنمية المستدامة لعام ٢٠١٨»، الأمم المتحدة، ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٨: <https://sustainabledevelopment.un.org/sdgo>

برجوس، فادية (Barjous, Fadia)، «سبعة ملايين رحلة يوميًا: كيف نفكر في النقل الحضري في عمان؟» (Seven Million Trips Daily: How We Think of Urban Transport in Amman)، حبر (Viber)، ٢٣ آذار/مارس ٢٠١٧: <https://www.viber.com/environment-urban/analyzing-demand-on-public-transportation-in-amman>

بايتس، لورا (Bates, Laura)، «مقصورات القطار المخصصة للنساء فقط، هي إهانة كبيرة للنساء والرجال» (The idea of women-only train carriages is gravely insulting to both women and men)، ذا انديبننت (Independent)، ٢٣ آب/أغسطس ٢٠١٧: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ojzjMCfAMr4J:https://www.independent.co.uk/voices/women-only-carriages-london-hl&l=html+&cd.underground-tube-trains-labour-corbyn-chris-williamson-insulting-a79.8131en&ct=clnk&gl=j&client=safari>

شبكة إيمبارك (EMBARQ Network)، «برازيليا، تتيح البرازيل الآن للمرأة اختيار مكان النزول من الحافلة في الليل» (Brasília, Brazil Now Lets Women Choose Where to Get Off the Bus at Night)، سمارت سيتييز دايف (Smart Cities Dive): www.smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/bras-lia-1.142.6/brazil-night

«صحيفة وقائع: تنقل المرأة وأمنها الشخصي»، مؤسسة جمعية السيارات (Foundation for the Automobile Society)، ٤ حزيران/يونيو ٢٠١٦: <https://www.fiafoundation.org/media-2-fiaf-factsheet/224.74>

«النوع الاجتماعي والنقل، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE)»، https://www.unece.org/trans/theme_gender.html

«الوصول إلى العمل: تحديات النقل التي تواجه الشباب في الأردن» (Getting to Work: Transportation Challenges Facing Youth in Jordan)، فيديو، المؤسسة الدولية للشباب (International Youth Foundation)، ٢٠١٤: <https://www.iyfnet.org/files/getting-work-transportation-challenges-facing-youth-jordan>

«التقرير العالمي للفجوة بين الجنسين - الأردن»، المنتدى الاقتصادي العالمي (World Economic Forum)، ٢٠١٦: <http://reports.weforum.org/global-gender-economies/#economy=JOR/2.16-gap-report>

هيوود، أندرو (Heywood, Andrew)، السياسة العالمية (Global Politics)، بالجريف ماكميلان (Palgrave Macmillan)، ٢٠١١: <https://pressto.amu.edu.pl/index.php/ps/article/viewFile/6111/6.48>

جراتات حمزة، «تقرير: تطور متوسط دخل الفرد خلال عهد المملكة الرابعة» - صحيفة الرأي، ٢٤ تموز/يوليو ٢٠١٧: <http://alrai.com/article/1.39911/اقتصاد/تقرير-تطور-متوسط-دخل-الفرد-خلال-عهد-المملكة-الرابعة>

جونسون، أ. (Johnson, A)، «المشكلة المتصلة بالمسائل الجنسانية: الكشف عن إرثنا الذكوري»، الطبعة الثانية (The Gender Knot: Unraveling Our Patriarchal Legacy)، فيلاديلفيا: مطبعة جامعة تمبل، ٢٠١٥ (Temple University Press)

المرأة الأردنية في صور إحصائية»، الرأي، ٧ مارس ٢٠١٧: <http://bit.ly/2A9kBJp>

كلمات، بلافي (Kamat, Pallavi): «الهند: النقل العام والتحرش الخاص (India: Public Transport, Private Harassment)»، موقع ستوب ستريت هاراسمانت (Stop Street Harassment)، ١٥ آب/أغسطس ٢٠١٣: <http://www.stopstreetharassment.org/mumbaitransport/>.

كامبيستيس، جايسون (Kambistis, Jason)، «النقل العام قضية من قضايا حقوق الانسان» (Transportation as a Human Rights Issue)، وايرد (Wired)، ٢٧ تموز/يوليو، ٢٠١١: <https://www.wired.com/transportation-as-a-civil-rights-issue/>.

كيرل هولبي (Kearl, Holly)، «في الواقع كلا: وسائل النقل المخصصة للنساء فقط لن توقف التحرش» (Actually, No: Women-Only Transportation Won't End Harassment)، موقع Takepart، ٣١ آب/أغسطس، ٢٠١٥: <http://www.takepart.com/article/women-only-public-transportation/>.

كيهو، كاري (Kehoe, Karrie)، «استبيان حصري: هل تساعد وسائل النقل المخصصة لنوع اجتماعي واحد النساء أو تعيقهن؟» (Exclusive Poll: Does single-sex public transport help or hinder women)، رويترز (Reuters)، ٢٩ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٤: <https://uk.reuters.com/article/women-poll-carriages/exclusive-poll-does-single-sex-public-transport-help-or-hinder-women-idUKL1N.S42MD2.141.29>.

خان، أزرا (Khan, Azra)، «لماذا يجب أن تكون وسائل النقل العام ملائمة للنساء أيضًا» (Why Public Transport Needs to Work for Women, Too)، ذا سيتي فيكس (The City Fix)، ٩ شباط/فبراير ٢٠١٥: <http://thecityfix.com/blog/public-transport-women-safety-equitable-access-indian-cities-azra-khan>.

لوبو، أدريانا (Lobo, Adriana)، «١٥ مليون دولار لتحويل النقل المستدام في مدينة مكسيكو» (15 Million to Transform Sustainable Transport in Mexico City)، معهد الموارد العالمية (World Resources Institute)، ١٧ آذار/مارس ٢٠١٥: <http://www.wri.org/blog/2015/03/million-to-transform-sustainable-transport-mexico-city>.

لوكهارت، بورس (Lockhart, Bruce)، «أي مدن لديها أخطر أنظمة النقل على النساء» (Which Cities Have the Most Dangerous Transport Systems for Women)، المنتدى الاقتصادي العالمي (World Economic Forum)، ١٦ آذار/مارس: <https://www.weforum.org/agenda/2016/03/dangerous-transport-systems-for-women>.

«دمج النوع الاجتماعي في النقل البري: إرشاد عملياتي لموظفي البنك الدولي»، البنك الدولي، ٢٠١٠: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10985/117455/1/9816openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/isAllowed=y&l=pdf?sequence..1PUBLIC>.

«تسهيل النقل على الرجال والنساء: تحديات وفرص في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا»، البنك الدولي، حزيران/يونيو ٢٠١٢: <http://documents.worldbank.org/curated/en/2012/01/1467827817843616171/WP.Gende.Box.382.94B..PUBLIC/pdf/22.381617827817843616171/WP.Gende.Box.382.94B..PUBLIC/pdf/22.381617827817843616171.pdf>.

تطبيق MYAnalytics من مايكروسوفت: <http://data.myworld2015.org>.

«أنظمة النقل الأخطر على النساء» (Most Dangerous Transport Systems for Women)، تومسون رويترز فاوندیشن (Thomson Reuters Foundation News)، ٣١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٤: <http://news.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women>.

ناندال، سانتوش (Nandal, Santosh)، «أبعاد النوع الاجتماعي للأزمة العالمية وتأثيرها على الفقر» (Dimensions of the Global Crisis and Their Impact on Poverty)، جامعة ماهارشي داياناند: روهتاك، (Maharshi Dayanand University: Rohtak): <http://www.un.org/esa/socdev/social/meetings/2012/paper.pdf/documents/Nandal/egm1.pdf>.

«منع ممارسة العنف ضد النساء في أنظمة النقل»، البنك الدولي، ٨ آذار/مارس ٢٠١٦. <http://www.worldbank.org/en/news/feature/preventing-violence-against-women-/ال.٣/٢٠١٦>

«تقرير السياسة حول النقل العام في الأردن»، مركز دراسات البيئة المبنية، ٢٠١٧: <https://static1.squarespace.com/static/٥٨c٧cc٢a٦b٨foba٦ce٦٣/t/٥٦٧١٤٣٣fc٦٤٧ad٩f٥٥٥٣١f٤/Public+Transportation+in+Jordan+-+A+Policy+Study+Report.pdf/١٤٨٩٤٨٨٩٤٢٢٣/ec٦٨>

«تقرير حول الأسباب خلف انسحاب النساء من سوق العمل»، المجلس الأعلى للسكان، المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي: ٢٠١٥.

«تقرير إلى لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا المعنية بتنفيذ أولويات إصلاحات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا لتعزيز بعض أنشطة اللجنة» (Report to the United Nations Economic Commission for Europe Executive Committee on the Implementation of the Priorities of the UNECE Reform for Strengthening Some Activities of the Committee)، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE)، ١٧ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/٢٠٠٨e.pdf>

رو، كريستين (Ro, Christine)، «كيف نجعل النقل العام أكثر أماناً للنساء» («How to Make Public Transportation Safer for Women»)، نيكست (NEXT)، ٨ شباط/فبراير ٢٠١٧: <https://howwegettonext.com/how-to-make-public-transportation-safer-for-women-b٦٨٦٧٨a٢edb٢>

سارمينتو، شارون (Sarmiento, Sharon)، «الأسر والنوع الاجتماعي والتنقل» (Household, Gender and Travel)، مجموعة يونيسون للاستشارات (Unison Consulting Group)، <https://www.fhwa.dot.gov/ohim/pdf.womens/chap٣>

سور، بريالي (Sur, Priyali)، «هل أصبح سفر النساء أكثر أماناً في ٢٠١٥؟» («Are Women Traveling into a Safer World?») ، البنك الدولي، ١٥ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥: http://blogs.worldbank.org/voices/are-women-traveling-safer-cid=EXT_FBWB_D_EXT?٢٠١٥-women-traveling-safer

سور، بريالي (Sur, Priyali)، «كيف يمكن جعل النقل أكثر أماناً بالنسبة إلى النساء» (How to make transport safer for women)، المنتدى الاقتصادي العالمي (World Economic Forum)، ١٦ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥: <https://www.weforum.org/agenda/٢٠١٥/١/٢٠١٥/how-to-make-transport-safer-for-women/>

أهداف التنمية المستدامة والإعاقة، «إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية» التابعة للأمم المتحدة: <https://www.un.org/development/desa/disabilities/about-us/sustainable-development-goals-sdgs-and-disability.html>

«اتفاقية القضاء على جميع أشكال التمييز ضد المرأة»، «الجمعية العامة للأمم المتحدة»، ١٨ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٩: <http://www.un.org/womenwatch/daw/cedaw/cedaw.htm>

«تجربة استخدام النقل العام في عمان»، مركز دراسات البيئة المبنية، ٩ حزيران/يونيو ٢٠١٥: <https://static1.squarespace.com/static/٥٦af٥.٨c٧٦d٩٩c/t/٥٦٧١٤٣٣fc٦٤٧ad٩f٥٥٥٣١f٤/Public-Transportation-Project.pdf/١٤٥٤٣٣.٤.٧٩٣/٥d٨.٤.١٦١>

«الفقراء الذين تقطعت بهم السبل: إدراك أهمية النقل العام للأسر المنخفضة الدخل» (The Stranded Poor: Recognizing the Importance of Public Transportation for Low-Income Households)، الرابطة الوطنية لبرامج خدمات المجتمع الحكومية (National Association for State Community Services Programs)، ٢٠٠٨: <https://nascsp.org/wp-content/uploads/issuebrief-benefitsofruralpublictransportation.pdf/٢/٢٠١٨>

«خدمات النقل وأثرها على توظيف وتنمية الشباب في الأردن» (Transport Services and their Impact on Employment and Development in Jordan), المنظمة الدولية للشباب (International Youth Foundation), ٢٠١٤: https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA..K1BF.pdf

تزاناتوس، زفيريس (Tzannatos, Zafiris)، «آثار انعدام المساواة بين الجنسين على التوظيف والدخل في الأردن ولبنان والأراضي الفلسطينية المحتلة: الإجابة على ثلاثة أسئلة» (Effects of Gender Inequality in Employment and Pay in Jordan, Lebanon and the Occupied Palestinian Territory: Three Questions Answered)، مكتب العمل الدولي (International Labour Office)، جنيف: ٢٠١٦.

«الإعلان العالمي لحقوق الإنسان»، «الأمم المتحدة»، ١٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٤٨: <http://www.un.org/en/universal-declaration-human-rights/>

«المرأة والتنمية: أفقر الناس في العالم هم من النساء والفتيات»، (The World's Poorest are Women and Girls)، شبكة الإغاثة (Relief Web)، ٨ آذار/مارس ٢٠١٦: <http://reliefweb.int/report/world/women-and-development-worlds-poorest-are-women-and-girls>

ورشة عمل في طوكيو، جامعة طوكيو كيزاي (Tokyo Keizai University): رسم خريطة طوكيو، أماكن عدم الراحة» (Mapping Tokyo, Places of Discomfort)، مشروع بلانك نويز (Blank Noise)، ١٩ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١١: http://blog.blanknoise.org/archive.html_1_1_2_1

«أمن المرأة وسلامتها: أولوية للنقل العام» (Women's Safety and Security: A Public Transport Priority)، منتدى النقل الدولي (ITF)، ٢٠١٨: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/womens-safety-pdf.._security

الرسوم البيانية:

- الرسم البياني (١): المحافظات: صفحة ٢١.
- الرسم البياني (٢): لمحة عامة عن سنّ جميع المستطلعات: صفحة ٢٢.
- الرسم البياني (٣): لمحة عامة عن المستوى التعليمي لجميع المستطلعات: صفحة ٢٢.
- الرسم البياني (٤): لمحة عامة عن الوضع الوظيفي لجميع المستطلعات: صفحة ٢٣.
- الرسم البياني (٥): لمحة عامة عن الدخل الشهري الفردي بالدينار الأردني لجميع المستطلعات: صفحة ٢٣.
- الرسم البياني (٦): نظرة عامة إلى الحالة الاجتماعية لجميع المستطلعات: صفحة ٢٣.
- الرسم البياني (٧): نظرة عامة إلى عدد أطفال جميع المستطلعات: صفحة ٢٤.
- الرسم البياني (٨): أسباب استخدام وسائل النقل العام: صفحة ٢٤.
- الرسم البياني (٩): لماذا يتم اختيار استخدام وسائل النقل العام: صفحة ٢٤.
- الرسم البياني (١٠): أنواع المضايقات: صفحة ٣١.
- الرسم البياني (١١): مكان وموقع المضايقات: صفحة ٣١.
- الرسم البياني (١٢): أوقات المضايقات: صفحة ٣٢.
- الرسم البياني (١٣): ردود الفعل على المضايقات: صفحة ٣٢.
- الرسم البياني (١٤): تكرار المضايقات: صفحة ٣٢.
- الرسم البياني (١٥): الشخص/الأشخاص الذين يضايقون النساء: صفحة ٣٣.
- الرسم البياني (١٦): التصرف بطريقة مختلفة عند استخدام وسائل النقل العام: صفحة ٣٣.
- الرسم البياني (١٧): قائمة من ستة حلول ممكنة يمكن أن تساعدن على التنقل بسهولة وأمان: صفحة ٣٧.
- الرسم البياني (١٨): قائمة من أربعة حلول للنساء اللواتي يستخدمن وسائل النقل العام: صفحة ٣٩.

الجداول

- جدول رقم (١): الضواحي المعرضة بشكل متكرر: صفحة ٢٢.
- جدول رقم (٢): عدد الخطوط التي تتخذها النساء العاملات: صفحة ٢٥.
- جدول رقم (٣): نوع وسائل النقل العام التي تستخدمها النساء العاملات: صفحة ٢٥.
- جدول رقم (٤): عدد الأيام في الأسبوع الذي تستخدم فيه النساء النقل العام: صفحة ٢٦.
- جدول رقم (٥): الوقت الذي تستخدم فيه النساء العاملات وسائل النقل العام: صفحة ٢٦.
- جدول رقم (٦): الشخص الذي يرافق النساء العاملات أثناء استخدام وسائل النقل العام: صفحة ٢٧.
- جدول رقم (٧): المسافة التي تقطعها النساء العاملات عادة على الأقدام للوصول إلى محطة الحافلات/النقل: صفحة ٢٧.
- جدول رقم (٨): الوقت المطلوب عادة للوصول للنساء العاملات إلى المحطة المنشودة: صفحة ٢٨.
- جدول رقم (٩): الوقت الذي تستغرقه النساء العاملات في انتظار وسائل النقل لكل رحلة: صفحة ٢٩.
- جدول رقم (١٠): الأموال التي تنفقها النساء العاملات على وسائل النقل العام: صفحة ٣٠.
- جدول رقم (١١): منظور النساء العاملات على تكلفة النقل العام: صفحة ٣٠.
- جدول رقم (١٢): تأثير النقل العام على التنقل اليومي إلى العمل: صفحة ٣٥.
- جدول رقم (١٣): حلول أخرى غير مذكورة في القائمة: صفحة ٣٨.

الملحق (١): استطلاع

نموذج الاستبيان
دراسة النقل العام من وجهة نظر المرأة المستخدمة للنقل العامرقم الاستبيان:
التاريخ:
اسم الباحث:

نحن باحثات نتطلع من خلال هذا الاستبيان الى استطلاع رأي المرأة المستخدمة للنقل العام حول النقل العام من وجهة نظر المرأة. سنضمن التعامل بسرية مطلقة مع كل الإجابات في هذا الاستبيان. لن نطلب منكم في أي مرحلة من هذا الاستبيان أن توفروا لنا أي معلومات ممكن أن تحدد هويتكم. سنحلل نتائج هذا الاستبيان بمجمله ولن يتم النظر الى أي إجابة بمفردها.

سيستغرق تعبئة هذا الاستبيان حوالي ١٠ دقائق. نشكركم على وقتكم للإجابة على أسئلتنا. ستكون الإجابات في غاية الأهمية للوصول الى نتائج حقيقية.

أ. بيانات المستجيبات:

١. العمر
 - أقل من ٢١
 - ٢٢-٣٤
 - ٣٥-٤٤
 - ٤٥-٥٤
 - ٥٥-٦٤
 - أكبر من ٦٥
٢. درجة التعليم
 - ابتدائي
 - أقل من توجيهي
 - توجيهي
 - دبلوم
 - مهني
 - بكالوريوس
 - دراسات عليا
٣. العمل
 - موظفة
 - عمل خاص
 - لا أعمل
 - عمل حر
٤. الحالة الاجتماعية:
٥. مكان السكن:

ب. كيف نستخدم النقل العام:

١. ما هي وسائل النقل العام التي تستخدمها بالعادة (حافلة/ كوستر/ سرفيس)؟
٢. ما هو عدد الخطوط التي تستخدمها خلال الرحلة الواحدة (حددي نوع وسيلة المواصلات المستخدمة في كل جزء من الرحلة: حافلة/ كوستر/ سرفيس)؟
٣. ما هي خطوط النقل العام التي تتبعونها بالعادة؟
نقطة البداية نقطة النهاية
نقطة البداية نقطة النهاية
نقطة البداية نقطة النهاية
٤. ما هو معدل عدد الأيام التي تستخدمين فيها المواصلات العامة خلال الأسبوع؟
 - جميع أيام الأسبوع
 - الأحد- الخميس
 - ٣ أيام في الأسبوع
 - غير ذلك
٥. ما هي الأوقات التي تستخدمين فيها حافلات المواصلات العامة؟
 - فترة الذروة الصباحية
 - فترة الذروة المسائية
 - غير ذلك
٦. ما هي الدواعي لاستخدامك للمواصلات العامة في التنقل اليومي؟
 - العمل
 - الدراسة
 - زيارة الأقران/ الأصدقاء
 - التسوق
 - العلاج
 - اصطحاب الأطفال
٧. لماذا تستخدمين المواصلات العامة في التنقل اليومي؟
 - لسرعتها
 - لإنخفاض تكلفتها
 - لآمانها
 - لعدم امتلاك سيارة خاصة
 - غير ذلك
٨. هل تستخدمين النقل العام
 - بمفردك
 - برفقة أطفالك
 - برفقة ذكر من أسرتك
 - برفقة أنثى من أسرتك
 - صديقتك أو زميلتك
٩. وضحى سبب المرافقة بالتنقل ولماذا؟
 - التنقل بمفردك...ولماذا؟
 - التنقل برفقة أطفالك.....ولماذا؟
 - التنقل برفقة ذكر من أسرتك...ولماذا؟
 - التنقل برفقة أنثى من أسرتك...ولماذا؟
 - التنقل برفقة صديقتك أو زميلتك...ولماذا؟
١٠. ما هي المسافة التي تقطعينها سيراً على الأقدام للوصول لموقف الحافلات/ السرفيس/ لاستقلال تكسي؟
وكم من الوقت يستغرق ذلك؟

١١. ما هي الفترة التي تقضينها بالعادة بانتظار المواصلات؟

١٢. كم تنفقين على النقل العام يوميا

- أقل من دينار
- من دينار-دينارين
- أكثر من دينارين

ج. انطباعات وآراء المرأة المستخدمة للنقل حول النقل العام في الأردن:

١٣. كيف تجدين تكلفة المواصلات العامة

- مرتفعة مقابل دخلي
- مناسبة مقابل دخلي
- منخفضة مقابل دخلي
- لا أعرف

١٤. هل تتعرضين لتجربة مختلفة في استخدام المواصلات العامة غير تلك التي يتعرض لها الرجل؟

- لا
- نعم، فكيف؟

١٥. هل تعتبرين النقل العام في الأردن وسيلة مخصصة؟

- للرجل فقط
- للرجل والمرأة
- للجميع
- غير ذلك

١٦. هل تعتبرين النقل العام في الأردن وسيلة مناسبة لذوي الإعاقة؟

- نعم
- لا
- لا أعرف

١٧. إذا كان الجواب لا؟ ما هو السبب؟

١٨. هل تعتبرين النقل العام في الأردن وسيلة مناسبة للكبار بالعمر؟

- نعم
- لا
- لا أعرف

١٩. إذا كان الجواب لا؟ ما هو السبب؟

٢٠. هل رفضتي يوما فرصة عمل بسبب عدم توفر المواصلات؟

- نعم
- لا

٢١. إذا كان الجواب بنعم، ما هو السبب؟

- عدم توفر وسائل النقل العام القريبة
- تعدد وسائل النقل للوصول لمكان العمل
- نوعية الخدمة والخطوط المستخدمة
- غير ذلك

٢٢. كيف يؤثر النقل العام على رحلتك اليومية لعملك أو لدراستك؟

- يؤثر سلبيا
- يؤثر إيجابيا
- لا يؤثر

٢٣. إذا كان يؤثر سلبيا، كيف؟

٢٤. إذا كان يؤثر إيجابيا، كيف؟

٢٥. هل تتعرضين للمضايقات بسبب كونك امرأة؟

- لا
- نعم، ما نوع المضايقات؟
 - تحرش لفظي
 - تحرش جسدي
 - نظرات
 - ملاحقة
 - كل ما ذكر
 - غير ذلك

٢٦. أين تتعرضين للمضايقات/ التحرش؟

- في الشارع أثناء المشي للوصول لوسيلة المواصلات
- في محطة الحافلات/عند المواقف
- في الشارع وعلى الرصيف أثناء في انتظار وسيلة النقل
- داخل الحافلة
- في التوكسي
- في السرفيس
- كل ما ذكر
- مكان آخر

٢٧. متى تتعرضين للمضايقات/التحرش:

- ساعات الذروة الصباحية
- ساعات الذروة المسائية
- غير ذلك

٢٨. إذا كنت تتعرضين للمضايقات/ التحرش، هل تكون من قبل؟

- السائق
- المارة
- الركاب
- كل ما ذكر

٢٩. هل تختلف تصرفاتك عند استخدام النقل العام عن تصرفات الرجل إذا كنت وحدك؟

- لا
- نعم

إذا نعم، فكيف؟

- أسرع بالمشي
- ألبس لباسا أكثر محافظة
- اختار مكان جلوس معين
- اوجه نظري باتجاه معين
- غير ذلك.

٣٠. هل تختلف تصرفاتك عند استخدام النقل العام إن كنت برفقة سيدة أخرى عن تصرفاتك إن كنت وحدك؟
إذا نعم، فكيف؟

٣١. هل تختلف تصرفاتك عند استخدام النقل العام إن كنت برفقة رجل عن تصرفاتك إن كنت وحدك؟
إذا نعم، فكيف؟

٣٢. هل تختلف تصرفاتك عند استخدام النقل العام إن كنت برفقة طفل عن تصرفاتك إن كنت وحدك؟
إذا نعم، فكيف؟

٣٣. هل انت راضية عن خدمات النقل العام؟
لا
نعم
لا يوجد رأي

د. الحلول الممكنة لتحسين النقل العام للمرأة:

٣٤. ما هي بعض الحلول التي من الممكن أن تتوفر لك وتساعد على تنقلك بسهولة وآمان؟

٣٥. ما هي بعض الحلول التي من الممكن أن تتوفر وتساعد على تنقل المرأة بشكل عام بسهولة وآمان؟ الرجاء ترتيبها حسب الأولوية:

١. حافلات أكثر
٢. تردد أكبر للحافلة
٣. حافلات نظيفة
٤. حافلات آمنة
٥. الباص السريع
٦. مواقف حافلات متوفرة
٧. محطات حافلات متوفرة
٨. عدم وجود مضايقات
٩. تكلفة أقل
١٠. نقل عام ملائم لذوي الإعاقة
١١. نقل عام ملائم للكبار بالعمر

٣٦. هل أنت مع توفير حلول خاصة فقط للمرأة؟

- نعم ولماذا
- لا ولماذا؟
- لا أعرف

٣٧. إذا كان الجواب بنعم، رتبى هذه الحلول حسب الأولوية؟

- تواجد كونتروللات للحافلات من الإناث
- توفر سائقات للحافلات
- توفر سرفيس مخصص للنساء
- توفر حافلات مخصصة للنساء
- تشارك بالسيارة الخاصة
- توفر تاكسي الوردى

شكرا لتعاونك ومشاركتك معنا.

دراسة النقل العام من وجهة نظر المرأة المستخدمة للنقل العام

أهداف الاستبيان:

تسعى مؤسسة صداقة إلى استكشاف آراء النساء اللواتي يستخدمن وسائل النقل العام، لا سيما في ما يتعلق بخدماتها وتأثيرها على حياتهن اليومية والعملية. وتعد هذه الدراسة الأولى من نوعها في الأردن. ونحن نؤكد على ضمان السرية المطلقة لإجابات المستطلعات، ولن نطلب منك تزويدنا بهويتك في أي مرحلة من هذا الاستبيان. كما سنقوم بتحليل نتائج هذا الاستبيان بكامله من دون النظر إلى الإجابات بمفردها. وتجدر الإشارة إلى أن ملء هذا الاستبيان سيستغرق حوالي ١٠ دقائق فقط. لذا نشكر تخصيصك الوقت للإجابة على أسئلتنا، لأننا نعتبر إجاباتك مهمة جدًا بالنسبة إلينا لتحقيق نتائج حقيقية.

أسئلة لفرز المستجيبين:

١. هل أنت أنثى؟
 - نعم
 - كلا
٢. هل تستخدمين وسائل النقل العام؟
 - نعم
 - كلا

بيانات المستطلعات

٣. العمر:
 - أقل من ٢١
 - ٢٢-٣٤
 - ٣٥-٤٤
 - ٤٥-٥٤
 - ٥٥-٦٤
 - أكبر من ٦٥
٤. العمل:
 - موظفة
 - صاحبة عمل
 - لا أعمل
 - عمل غير منتظم (متقطع)
 - عمل مدني/منظمات مجتمعية
٥. درجة التعليم:
 - شهادة الدراسة الثانوية
 - دبلوم (الكلية)
 - مهني
 - بكالوريوس
 - دراسات عليا
٦. الحالة الاجتماعية:
 - متزوجة
 - عزباء
 - مطلقة
 - منفصلة
 - أرملة

٧. عدد الأطفال
- واحد
 - إثنان
 - ثلاثة
 - أكثر من ثلاثة
 - ولا واحد

٨. يرجى اختيار المحافظة/المدينة
- إربد
 - عمان
 - الزرقاء
 - مادبا
 - المفرق
 - جرش
 - البلقاء
 - عجلون
 - الكرك
 - معان
 - الطفيلة
 - العقبة

٩. مكان السكن
- داخل المدينة
 - في الضواحي

١٠. إذا كانت الإجابة في الضواحي، يرجى كتابة اسم محل الإقامة في المحافظة أو القرية

١١. الدخل الشهري الفردي بالدينار الأردني
- أقل من ٢٢٠ دينار
 - ٢٢٠-٥٠٠ دينار أردني
 - ٥٠٠-١٠٠٠ دينار أردني
 - أكثر من ١٠٠٠ دينار
 - لا دخل

أسباب استخدام وسائل النقل العام

١٢. ما هي دواعي استخدام وسائل النقل العام في تنقلاتك اليومية؟ (يمكنك اختيار أكثر من إجابة واحدة)
- العمل
 - الدراسة
 - زيارة الأصدقاء والعائلة
 - التسوق
 - العلاج
 - مرافقة الأطفال
 - أسباب أخرى

١٣. لماذا تستخدمين وسائل النقل العام في تنقلاتك اليومية؟ (يمكنك اختيار أكثر من إجابة واحدة)
- سريعة
 - أقل كلفة
 - آمنة
 - لا أملك سيارة خاصة
 - ليس لدي خيار آخر
 - أسباب أخرى

أنواع التنقل وأشكاله وأنماطه

١٤. ما هو عدد المسارات التي تأخذينها عادة في رحلة واحدة؟
- واحد
 - اثنان
 - ثلاثة
 - أكثر من ثلاثة

١٥. حددي نوع وسائل النقل العام المستخدمة في كل جزء من الرحلة: الحافلة، الكوستر، السرفيس، التاكسي، الحافلة
- الحافلة
 - الكوستر (الحافلة الصغيرة)
 - السرفيس
 - التاكسي (الأجرة الصفراء)

١٦. ما هو معدل عدد الأيام التي تستخدمين فيها وسائل النقل العام خلال الأسبوع؟
- كافة أيام الأسبوع
 - من الأحد إلى الخميس
 - ثلاثة أيام في الأسبوع
 - يوم أو يومين في الأسبوع
 - أقل من ذلك

١٧. ما هي الأوقات التي تستخدمين فيها وسائل النقل العام؟ (يمكنك اختيار أكثر من إجابة واحدة)
- فترة الذروة الصباحية
 - فترة الذروة المسائية
 - ساعات الليل
 - كل الأوقات
 - أوقات أخرى

١٨. من يرافقك عادة لدى استخدامك وسائل النقل العام؟
- أستخدمها بمفردي
 - برفقة أطفال
 - برفقة ذكر من الأسرة
 - برفقة أنثى من الأسرة
 - برفقة صديقة أو زميلة
 - غير ذلك

١٩. يرجى توضيح سبب التنقل برفقة أشخاص آخرين؟

الجودة والاعتمادية والفاعلية

٢٠. ما هي المسافة التي تقطعينها سيراً على الاقدام للوصول إلى محطة توقف الحافلات/السرفيس أو لاستقلال تاكسي (الأجرة الصفراء)؟
- أقل من نصف كيلومتر
 - نصف كيلومتر - كيلومتر واحد
 - كيلومتر واحد - كيلومتريين
 - كيلومتريين - أربع كيلومترات
 - غير ذلك
٢١. بناءً على الإجابة السابقة، ما هي المدة التي تستغرقينها عادةً للوصول إلى المحطة المنشودة؟
- أقل من ١٥ دقيقة
 - من ١٥ دقيقة إلى ٣٠ دقيقة
 - من نصف ساعة إلى ساعة
 - أكثر من ساعة
٢٢. ما هي المدة التي تقضينها بانتظار المواصلات في كل رحلة؟
- أقل من ١٥ دقيقة
 - من ١٥ دقيقة إلى ٣٠ دقيقة
 - من نصف ساعة إلى ساعة
 - أكثر من ساعة

التكلفة

٢٣. كم تنفقين على النقل العام يومياً؟
- أقل من دينار
 - من دينار إلى دينارين
 - أكثر من دينارين
٢٤. كيف تقيمين تكلفة النقل العام مقابل دخلك الشهري؟
- مرتفع
 - مناسب
 - منخفض
 - لا دري

الأمان الشخصي

٢٥. هل تتعرضين لتجربة مختلفة في استخدام وسائل النقل العام غير تلك التي يتعرض لها الرجل؟
- كلا
 - نعم
٢٦. عندما تستخدمين وسائل النقل العام، هل تتعرضين للمضايقة لأنك امرأة؟
- كلا
 - نعم
٢٧. إذا كانت الإجابة نعم، يرجى تحديد نوع المضايقة؟ (يمكنك اختيار أكثر من إجابة واحدة)
- تحرش لفظي
 - تحرش جسدي
 - نظرات غير مريحة/غير لائقة
 - الملاحقة
 - غير ذلك

٢٨. أين تتعرضين للمضايقات؟ (يمكنك اختيار أكثر من إجابة واحدة)
- في الشارع أثناء المشي للوصول إلى وسيلة النقل
 - في محطة الحافلات
 - في موقف الحافلات
 - في الشارع وعلى الرصيف أثناء انتظار وسيلة النقل
 - داخل الحافلة
 - في التاكسي
 - في السرفيس
 - مكان آخر
٢٩. متى تتعرضين للمضايقة أثناء استخدامك للمواصلات العامة؟ (يمكنك اختيار أكثر من إجابة واحدة)
- فترة الذروة الصباحية
 - فترة الذروة المسائية
 - ساعات الليل
 - كل الأوقات
 - أوقات أخرى
٣٠. كيف تتصرفين بعد تعرضك للمضايقات؟ (يمكنك اختيار أكثر من إجابة واحدة)
- أسرع بالمشي
 - أواجه الشخص
 - أقدم شكوى
 - أختار مكان جلوس معين
 - أوجه نظري باتجاه معين
 - لا أفعل شيئاً
 - غير ذلك
٣١. كم مرة تتعرضين للمضايقة أثناء استخدامك للمواصلات العامة؟
- ولا مرة
 - بضع مرات أو أقل بالسنة
 - مرة في الشهر أو أقل
 - عدة مرات في الشهر
 - عدة مرات في الأسبوع
 - بشكل يومي
٣٢. إذا كنت تتعرضين للمضايقات، فمن الذي يضايقك؟ (يمكنك اختيار أكثر من إجابة واحدة)
- السائق
 - المارة
 - الركاب
 - مراقبو الحافلات (جامعو رسوم الحافلات)
٣٣. هل تختلف تصرفاتك عندما تستخدمين وسائل النقل العام بدون مرافقة؟
- نعم
 - كلا
٣٤. إذا كانت الإجابة نعم، فكيف؟ (يمكنك اختيار أكثر من إجابة واحدة)
- أسرع بالمشي
 - أختار أوقاتاً معينة لاستخدام وسائل النقل العام
 - ألبس لباساً أكثر محافظة
 - أختار مكان جلوس معين
 - أوجه نظري باتجاه معين
 - لا أفعل شيئاً
 - غير ذلك

وجهة نظر النساء في ما يتعلق بوسائل النقل العام

٣٥. ما مدى رضاك عن خدمات النقل العام؟
- راضية جداً
 - راضية
 - راضية إلى حد ما
 - غير راضية
 - غير راضية نهائياً
٣٦. هل سبق لك وأن رفضت وظيفة بسبب وسائل النقل العام؟
- نعم
 - كلا
٣٧. إذا كانت الإجابة نعم، فلماذا؟ (يمكنك اختيار أكثر من إجابة واحدة)
- عدم وجود مواصلات عامة قريبة
 - الاضطرار إلى استخدام أكثر من وسيلة نقل للوصول إلى العمل
 - نوعية الخدمة والخطوط المستخدمة
 - ارتفاع كلفة النقل العام مقارنة بالدخل
 - انعدام الأمن في وسائل النقل العام
 - لا أرغب في استخدام وسائل النقل العام بصورة يومية
 - لا تقبل عائلتي أن أستخدم وسائل النقل العام
 - لا يتقبل المجتمع أن أستخدم وسائل النقل العام
 - غير ذلك
٣٨. كيف تؤثر وسائل النقل العام على رحلتك اليومية إلى العمل أو المدرسة؟
- تؤثر سلباً
 - تؤثر إيجاباً
 - لا تؤثر
٣٩. إذا كانت تؤثر سلباً أو إيجاباً، يرجى التوضيح كيف؟
٤٠. هل تعتقدين أن النقل العام جزء لا يتجزأ من المشاركة الاقتصادية للمرأة؟
- نعم
 - كلا
 - لا أدري
٤١. هل تعتقدين أن النقل العام جزء لا يتجزأ من التمكين الاجتماعي للمرأة؟
- نعم
 - كلا
 - لا أدري
٤٢. كيف تصفين نظرة المجتمع إلى المرأة المستخدمة للنقل العام؟
- إيجابي
 - سلبي
 - لا يوجد أي نظرة
 - لا أدري
٤٣. هل تعتقدين أن وسائل النقل العام في الأردن ملائمة للأشخاص ذوي الإعاقة؟
- نعم
 - كلا
 - لا أدري

٤٤. هل تعتقد أن وسائل النقل العام في الأردن ملائمة للكبار في السن؟
- نعم
 - كلا
 - لا أدري

الحلول

٤٥. برأيك، ما هي الحلول الممكنة التي يمكن أن تساعد المرأة على التنقل بسهولة وأمان؟ يرجى ترتيب الخيارات حسب الأولوية من ١ إلى ٦، حيث ١ هو الحل الأكثر ملاءمة و ٦ هو الحل الأقل قابلية للتطبيق.
١. زيادة تردد الحافلات
 ٢. حافلات نظيفة
 ٣. حافلات آمنة
 ٤. زيادة محطات توقف الحافلات
 ٥. توافر محطات الحافلات الحديثة والمجهزة
 ٦. نقل عام ذات كلفة أقل
٤٦. هل من حلول أخرى لم نذكرها؟
٤٧. هل أنت مع توفير حلول خاصة للنساء؟
- نعم
 - كلا
 - لا أدري
٤٨. إذا كان الجواب نعم، يرجى ترتيب الخيارات حسب الأولوية من ١ إلى ٤، حيث ١ هو الحل الأكثر ملاءمة و ٤ هو الحل الأقل قابلية للتطبيق للمرأة المستخدمة لوسائل النقل العام
١. وجود جهة للشكوى عبر الخط الساخن أو التطبيق
 ٢. توافر أفراد الشرطة/الأمن داخل وسائل النقل العامة (شرطة نقل)
 ٣. توافر مراقبين إناث للحافلات
 ٤. توافر سائقات إناث للحافلات
٤٩. هل من حلول خاصة أخرى للنساء لم نذكرها؟

الملحق (٢) النظرية الجندرية

لدى معالجة مسألة عدم المساواة بين الجنسين، تبرز مدرستان أساسيتان للفكر تدافعان عن أساليب مختلفة لمواجهة هذا التحدي. إن «الجوهرية» هو اعتقاد يؤمن بأنه يوجد اختلافات بيولوجية بين الرجل والمرأة ويؤكد أن الفرق بين الجنسين يكمن في طبيعتهما «الأساسية».^{٦٣} لذلك، لا يُنظر إلى عدم المساواة كنتيجة للعوامل الاجتماعية، بل يُعزى ذلك إلى الأحكام البيولوجية التي تدفع إلى «سيطرة الجنس الذكر على الجنس الأنثوي واستغلاله وقمعه».^{٦٤}

وفي المقابل، فإن النظريات الأخرى تميل إلى تسليط الضوء أكثر على «التنشئة»، وكيف تؤثر البنس الاجتماعية على الطبيعة البشرية. وهذا ينقل تفكيرنا من مفهوم العوامل البيولوجية الثابتة وغير المتغيرة نحو العوامل الاجتماعية الخارجية. ونتيجة لذلك، ينظر إلى التحديات العالمية مثل الفقر وعدم المساواة بين الجنسين من منظور علم الاجتماع، وليس علم الأحياء.^{٦٥}

ونتيجة لذلك، يواجه الفكر السياسي الذي ينصر حقوق المرأة بُعدين. أولاً، «يحلل المؤسسات والعمليات والممارسات التي تخضع من خلالها المرأة للرجل؛ وثانياً، يستكشف أفضل السبل الملائمة والفعالة التي يمكن من خلالها التصدي لهذا الإخضاع».^{٦٦} ويجادل بعض القائلون بالمساواة بين الرجل والمرأة بأنه من أجل تحقيق

المساواة بين الجنسين والتنمية المستدامة في المجتمعات، لا بد من تغيير «الهيكل الاجتماعي والمؤسسات والممارسات الثقافية».

كما يجادل القائلون بالمساواة بين الرجل والمرأة الراديكاليون بأنه من أجل تحقيق التحرير الفعلي للمرأة في المجالات السياسية والاجتماعية والاقتصادية والشخصية، ينبغي تفكيك السلطة الذكورية». إذ تشكل الذكورية نظامًا يجمع المرأة ويحد من وصولها إلى الفرص، ويجعلها خاضعة للرجل، ويضمن هيمنة الذكور وتفوقهم.^{٦٧} كما أن هذا نظام هو أبعد وأعمق من الطبقة والعرق ويسمح بالظلم السياسي وعدم المساواة بين الجنسين. وبالتالي، يرى القائلون بالمساواة بين الرجل والمرأة أن الجوهريّة تسبب إشكالية كبيرة للمرأة. فلا ينبغي أن تكون المرأة محور الاهتمام، بل يجب تفكيك السلطة الذكورية.

إن النظر في العوامل الاجتماعية والسياسية والاقتصادية أمرٌ ضروري لضمان التنمية المستدامة للجميع. ولسوء الحظ، فإن كل أوجه الحياة العامة تقريبًا (مثل التعليم، والنقل، والنظم الصحية) متحيزة من حيث النوع الاجتماعي (الجنس). ولذلك، تستمر المرأة في النضال بسبب الأنظمة والسياسات والهيكل التي تميز بين الجنسين. ولا ينبغي النظر إلى تفكيك السلطة الذكورية وتمكين المرأة على أنهما حصريين. ومن هنا، فإن الحلول التي تتحدى الوضع القائم وتمكن المرأة هي ضرورية لازدهار البلدان وتطورها. على سبيل المثال، اتفق عدد كبير من الباحثين على أن الفقر قد «تأثت» بسبب الأنظمة الحالية واستراتيجيات التنمية التقليدية التي لا تعترف بأن «النساء يشكلن نصف سكان العالم، ويؤدي ثلثي ساعات العمل في العالم، ويحصلن على عشر دخل العالم ويمتلكن واحد على مائة فقط من ممتلكات العالم»^{٦٨} وعلى الرغم من الاعتراف بالمساواة بين الجنسين كحق من حقوق الإنسان، ما زالت المرأة تشكل سبعين بالمائة من الناس الذين يعيشون في الفقر.^{٦٩}

-
- ٦٣ هيود، أندرو (Heywood, Andrew)، السياسة العالمية (Global Politics)، بالجريف ماكميلان (Palgrave Macmillan)، ٢٠١١: <https://www.palgrave.com/us/mcmillan/9781107011116/9781107011116/pressto.amu.edu.pl/index.php/ps/article/viewFile>.
- ٦٤ المرجع نفسه
- ٦٥ المرجع نفسه
- ٦٦ المرجع نفسه
- ٦٧ جونسون، أ. (Johnson, A)، «المشكلة المتصلة بالمسائل الجنسانية: الكشف عن إرثنا الذكوري»، الطبعة الثانية (The Gender Knot: Unraveling Our Patriarchal Legacy)، فيلاديلفيا: مطبعة جامعة تمبل، ٢٠١٥. Temple University Press.
- ٦٨ ناندال، سانتوش (Nandal, Santosh)، «أبعاد النوع الاجتماعي للآزمة العالمية وتأثيرها على الفقر» (Gender Dimensions of the Global Crisis and Their Impact on Poverty)، جامعة ماهارشي داياناند: روهتاك، ٢٠١٠. <http://www.un.org/esa/socdev/social/meetings/egm10/documents/Nandal%20paper.pdf>.
- ٦٩ المرأة والتنمية: أفقر الناس في العالم هم من النساء والفتيات»، (Women and Development: The World's Poorest are Women and Girls)، شبكة الإغاثة (Relief Web)، ٨ آذار/مارس ٢٠١٦: <http://reliefweb.int/report/world/women-and-development-worlds-poorest-are-women-and-girls>.

The Hashemite Kingdom of Jordan
The Deposit Number at the National Library
(2019/2/931)

يتحمل المؤلف كامل المسؤولية القانونية عن محتوى مصنفه ولا يعبر
هذا المصنف عن رأي المكتبة الوطنية أو أي جهة حكومية أخرى.

الناشر مؤسسة فريدريش إيبيرت ، مكتب الاردن و العراق
مؤسسة فريدريش إيبيرت – مكتب عمان
صندوق بريد: ٩٤١٨٧٦

- بريد الكتروني: fes@fes-jordan.org
- الموقع الالكتروني: www.fes-jordan.org

غير مخصص للبيع

مؤسسة فريدريش إيبيرت ، مكتب عمان ©

جميع الحقوق محفوظة. لا يمكن إعادة طبع ، نسخ أو استعمال اي جزء من هذه المطبوعة من دون اذن
مكتوب من الناشر

الآراء الواردة في هذه الدراسة لا تمثل بالضرورة وجهات نظر مؤسسة فريدريش إيبيرت أو المحرر

الرقم المعياري الدولي (ردمك):

٩٧٨ - ٩٩٥٧ - ٤٨٤ - ٩٤ - ١