



PHOTO CREDIT: UN HABITAT, CAIRO, EGYPT, 2018

مشواري

دراسة عن المساواة بين الجنسين
في نظام النقل العام
بالمقاهرة الكبرى





حقوق الطبع والنشر للصور

برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية - مكتب مصر (مotel الأمم المتحدة) (UN Habitat) ما لم يذكر خلاف ذلك. تخضع أي صور تُنسب إلى معهد سياسة النقل والتنمية (ITDP) لترخيص المشاع الإبداعي ويشار إلى الكيانين كليهما في حالة إعادة الاستخدام.

عنوان الناشر (الناشرين)

87 شارع التحرير، الدور التاسع، الدقي، الجيزة، مصر

+202 2792 3086

البريد الإلكتروني: unhabitat.cairo@unhabitat.org

الموقع الإلكتروني: www.unhabitat.org

أعد بواسطة

أعد هذا المستند بواسطة أميرة بدران وسلمى مسلم وياسمين سابك من برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات؛ كارولين ميمانو، وكريستوفر كوست، ومريم سرور، ونور الدبيب، معهد سياسة النقل والتنمية

حقوق طبع ونشر التصميم

صُمم هذا المستند بواسطة أميرة بدران وياسمين سابك في المكتب الإقليمي لبرنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية في مصر. تعود كل حقوق طبع ونشر التصميم إلى مكتب برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية في مصر.

شكر وتقدير

يوضح المنشور اقتراحات ومساهمات العديد من الأطراف المعنية، لا سيما سكان القاهرة الذين شاركوا في مجموعات التركيز والمسوح التي استرشدت بها الدراسة. نود أن نعرب عن خالص امتناننا لهم على تكريس وقتهم وخبراتهم. شكر خاص لجاكوب ماسون، وليتيسيا بورتولون، وماينا غاتشوسيا، ونعمومي مورا، وسونال شاه، من معهد سياسة النقل والتنمية؛ وأحمد النقابسي، وأية جمال، وشيرين علي، وجيلان المسيري من هيئة الأمم المتحدة للمرأة؛ ورانيا هدية، من برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية. نُفذ هذا التقرير بدعم من الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية

إلاء المسؤولية

تقع مسؤولية محتوى الموقع الإلكترونية الخارجية المرتبطة بهذا المنشور دائمًا على عاتق الناشرين المعنيين. ويعد مكتب برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية في مصر مسؤولاً عن محتوى هذا المنشور. لا تعنى المسميات المستخدمة وطريقة عرض المواد في هذا المنشور التعبير عن أي رأي من جانب الأمانة العامة للأمم المتحدة فيما يتعلق بالوضع القانوني لأي بلد أوإقليم أو مدينة أو منطقة أو سلطاتها، أو بشأن ترسيم حدودها أو قيودها الجغرافية فيما يتعلق بنظامها الاقتصادي أو درجة تطورها. يجوز إعادة إنتاج المقتبسات دون الحصول على إذن، بشرط ذكر المصدر. لا توضح الآراء الواردة في هذا المنشور بالضرورة آراء برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (مotel الأمم المتحدة)، والأمم المتحدة والدول الأعضاء فيها.



المحتويات

4	الاختصارات
5	التعريفات
6	الملخص التنفيذي
8	النقل السريع بالحافلات
9	وضع المواصلات في القاهرة
10	النساء في وسائل المواصلات
11	الدراسة
13	النتائج الرئيسية
14	أ- أنماط تنقل المرأة
18	ب- تجربة المرأة في مواقف انتظار الحافلات والمركبات
22	الأمان
	البنية التحتية
26	ج- المرأة في مكان عملها في مجال النقل
28	حلول لتوفير نقل مراعي للنوع الاجتماعي
29	1- تخطيط وسائل النقل والخدمات
31	2- تصميم محطات ومواقف الحافلات
32	3- تصميم الممرات وتخطيطها
33	4- تخطيط الأراضي
35	5- إنفاذ القانون
36	6- استراتيجية الاتصالات
37	7- العمالة في التشغيل
38	الاستنتاج



الاختصارات

النقل السريع بالحافلات	BRT
هيئة النقل العام بالقاهرة	CTA
الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء	CAPMAS
منطقة القاهرة الكبرى	GCMA
معهد سياسة النقل والتنمية	ITDP
المجلس القومي للمرأة	NCW
هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة	NUCA
المكتب الإقليمي للدول العربية	ROAS
برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (موئل الأمم المتحدة)	UN Habitat
هيئة الأمم المتحدة للمساواة بين الجنسين وتمكين المرأة (هيئة الأمم المتحدة للمرأة)	UN Women



الحاجز المادي بين داخل المبني وخارجه. وعادةً ما يشير إلى السقف، والجدران، والأبواب، والنوافذ، إلخ.	غلاف المبني
جزء من الطريق مخصص للمركبات	طريق المركبات
مراقبة تلقائية ناتجة عن النشاط في الشارع	إبقاء العين على الشارع
أرصفة المارة	مرات المشاة
عرض مر مر المشاة المتاح لحركة المارة، صافي مناطق التركيبات والواجهة	عرض الصافي لممرات المشاة
مساحة الرصيف المخصصة لتركيبيات الشوارع، مثل: المقاعد وأحواض الزهور المسافة من المنزل إلى وسيلة النقل الأولى أو المسافة من آخر وسيلة نقل إلى الوجهة	مناطق التركيبات
محاذة الجزء الداخلي لوسيلة النقل مع منصة المحطة أو موقف الانتظار	الميل الأخير
حركة الأشخاص	الصعود من مستوى الرصيف
النسبة المئوية للمتنقلين الذين يستخدمون وسائل نقل مختلفة	التنقل
خدمات النقل غير الرسمية	التوزيع على وسائل مختلفة
الوقت الذي تكون فيه حركة المرور في أعلى معدلاتها	خدمات غير النظامية
منطقة الرصيف المخصصة للمشاة	ساعة الذروة
المعلومات المتاحة للمستخدمين حول الوقت الذي ستصل فيه الحافلات وتحدد مع تحرك الحافلات في جميع أنحاء المدينة	مناطق المشاة
مسافات مفصلة حسب النوع الاجتماعي، وعادةً ما تتضمن تخصيص مساحة للنساء	معلومات حول الوقت الفعلي
تقدير يبحث عن الطريقة الأمثل لنشر خدمات مثل الحافلات أو وسائل النقل الأخرى، وتشمل مساحات متعددة لفياس الطلب والعرض الحالي لخدمات النقل	لوصول الحافلات
وسيلة نقل مستخدمة بدلاً من وسيلة نقل أخرى	المساحات المنفصلة حسب النوع الاجتماعي
شركات تقدم خدمات النقل وطلب التوصيل بالسيارات وتوصيل الطعام	خطة الخدمات
توفير فرص متساوية لذوي الاحتياجات الخاصة	بدائل النقل
شكل عدائي أو مسيء من التواصل لا يرحب به المتألق	خدمات أوبر/ كريم
	إمكانية الوصول العامة
	التحرش النفسي



الملاخص التنفيذية

حتى وقت قريب، كان تخطيط النقل ي العمل على افتراض أن النساء والرجال يستقiden من الخدمات بنفس القدر من المساواة، لكن يملي الواقع تجربة مختلفة للمرأة والرجل. أجرى برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية في مصر بالشراكة مع هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة (NUCA)، وهيئة الأمم المتحدة للمرأة، ومعهد سياسة النقل والتنمية، هذه الدراسة التي تضمنت سلسلة من المسح ومناقشات مجموعات التركيز مع الركاب في المدينة لتحسين فهم التحديات التي تواجهها النساء أثناء استخدام نظام النقل. قد تساعد النتائج في إثراء عملية تخطيط النقل، مما يضمن إدراج اهتمامات النوع الاجتماعي القائمة على البيانات في تصميمات خطة الخدمة والبنية التحتية.

تشير الدراسات إلى عدد من التحديات التي تواجهها النساء، بما في ذلك عدم انتظام الخدمة، والتكدس، والخطورة المستمرة للتحرش الجنسي. يواجه أكثر من 80٪ من النساء اللاتي شملهن المسح التحرش في مرحلة ما من رحلتهن، بما في ذلك السير إلى موافق انتظار الحافلات، وانتظار وسيلة النقل، وعملية الركوب، والجولة نفسها. يزيد الفقر إلى الخدمات الملائمة وما ينتج عنه من تكدس من خطر التحرش. وتشير نتائج المسح إلى تنوع الحالات التي تقوم بها النساء، مما يعكس رعاية المرأة للأطفال والمسؤوليات المنزلية. تواجه النساء ذوات الاحتياجات الخاصة تحديات فريدة من نوعها بسبب عدم إمكانية الوصول إلى موافق انتظار الحافلات ووسائل النقل، وسوء توصيل الميل الأخير، والتكدس، مما يجعل من الصعب عليهم ركوب وسائل النقل.

أكيدت مجموعة التركيز والمشاركات في المسح على أهمية المساحات الآمنة طوال الرحلة، حيث أيدت 90٪ من النساء المشاركات في المسح أقسام مخصصة للنساء في وسائل النقل العام البري، مما يوضح عربات النساء في مترو الأنفاق بالقاهرة. ودعا المشاركون إلى توسيع أساطيل النقل العام لمعالجة التكدس وتحسين الموثوقية. وتعد أنظمة معالجة الشكاوى ضرورية لضمان مقاضاة الجناة. ويوجد حاجة إلى أرصدة آمنة متاحة عالمياً ذات إضاءة كافية وواجهات متاجر توفر تأثير "إبقاء العين على الشارع" لتحسين الأمان أثناء السير إلى موافق انتظار الحافلات ومحطات النقل العام.

تتطلب معالجة التحديات التي تواجهها النساء جهوداً مشتركة من مختلف الوكالات التي تخطط نظام النقل وتصميمه وتديره. من الضروري أن تضمن استجابة التصميمات والعمليات الفعلية لاحتياجات النساء، بما في ذلك ذوات الاحتياجات الخاصة. كما إنه من المهم إطلاق حملات لمنع التحرش، وإعلام النساء بالموارد المتاحة ووضع معايير لتوظيف النساء. يشمل الإنفاذ المستمر ومعالجة الشكاوى الشرطة بالشراكة مع موظفي الخط الأمامي. ومن خلال العمل الجماعي، قد يضمن الأطراف المعنية في نظام النقل توفير خدمات النقل لبيئة آمنة تسمح بشكل أفضل بتقليل المرأة وإنجاح الخدمات لها.



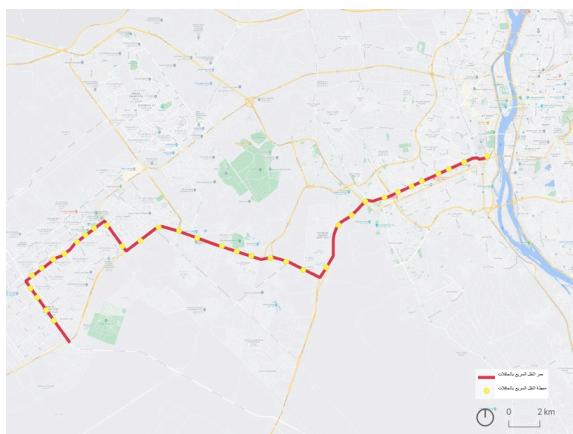


انتظار عربات النساء في محطة المترو
مصدر الصور: مونل للأمم المتحدة، القاهرة، مصر، 2018



نظام النقل السريع بالحافلات (BRT)

أجريت هذه الدراسة لفهم احتياجات النساء في وسائل النقل المساعدة في تصميم نظام جديد للنقل السريع بالحافلات في محافظة القاهرة والجيزة. قدم برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، بالشراكة مع هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة مفهوم النقل السريع بالحافلات للتشغيل في القاهرة الكبرى. ويتميز نظام النقل السريع بالحافلات بالعديد من ميزات التصميم، بما في ذلك الممرات المخصصة، والمحاذاة المتوسطة للحافلات، وصعود الحافلات بمستوى الرصيف، وتحصيل الأجرة خارج الحافلات، ومعالجة مشكلات الانتظار في التقاطعات. فيعد نظام نقل عام عالي الجودة قائم على الحافلات، ويعتبر وسيلة نقل عام سريعة ومريحة وفعالة من حيث التكلفة. ويربط الممر الغربي للنقل السريع بالحافلات بين المجتمعات الجديدة في مدينة السادس من أكتوبر، ووسط الجيزة والقاهرة. ويببدأ ممر النقل السريع بالحافلات من الطريق الصناعي (في مدينة 6 أكتوبر)، مروراً بالطريق الصناعي، والمحور المركزي، و26 يوليو، طريق الواحات، طريق الفيوم الصحراوي، والرمادية، وشارع الملك فيصل، وينتهي بمحطة مترو فيصل وينتهي عند موقف ميدان الجيزة. ومن المتوقع أن ينقل النظام 126,000 راكب يومياً، من خلال خدماته السريعة والمنتظمة، وسيقلل وقت الرحلة ليصل إلى 15 دقيقة/رحلة، على الرغم من أن هذه تقديرات متحفظة. يبلغ طول الممر حوالي 42 كيلومتراً مع 34 محطة (بما في ذلك مواقف استقلال الحافلات والمحطات).



خط سير النقل السريع بالحافلات من السادس من أكتوبر إلى الجيزة

يتمتع مشروع النقل السريع بالحافلات بالقدرة على تحسين إمكانية الوصول في القاهرة الكبرى من خلال توسيع نطاق أنظمة المترو والحافلات وأنظمة النقل غير النظامي. يعد الهدف العام من هذا المشروع تقليل التكدس وتحسين إتاحة وسائل النقل لقطاع كبير من السكان الذين يعيشون في منطقة القاهرة الكبرى، مع التركيز خاصةً على احتياجات التنقل للنساء والفئات المستضعفة مثل الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة والأطفال وكبار السن. ومن المتوقع أن يكون للمشروع تأثير فريد من نوعه وأن يحدث تغييراً جذرياً في طريقة إتاحة وسائل المواصلات وطريقة النقل في منطقة القاهرة الكبرى ليس فقط للنساء، بل و لأفراد المجتمع المستضعفين الآخرين أيضاً.



تصویر النقل السريع بالحافلات في السادس من أكتوبر
مصدر التصویر: معهد سياسة النقل والتنمية، القاهرة، مصر، 2018

وضع المواصلات في القاهرة

تمتلك القاهرة شبكة نقل عام كبيرة تتكون من نظام المترو، ونظام حافلات بلدية تشغله هيئة النقل العام بالقاهرة (CTA)، وشبكة واسعة من خطوط الحافلات الصغيرة (الميني باص) والميكروباص. وتمتد شبكة مترو القاهرة، التي تشغلاها الهيئة القومية للأنفاق، بطول 78 كيلومتراً بثلاثة خطوط. ويستوعب النظام حوالي 4,1 مليون راكب يومياً، كما يقال إنه يحتوي على أكبر عدد من راكبي المترو لكل كيلومتر في العالم.¹

ت تكون شبكة حافلات القاهرة الكبرى من حوالي 450 مساراً رسمياً للحافلات والميني باص، إلى جانب العديد من خدمات الميكروباص غير الرسمية.² ويشغل أكبر مشغل، أي هيئة النقل العام بالقاهرة، أسطولاً يضم أكثر من 3000 حافلة و950 ميني باص.³ ويكون أسطول هيئة النقل العام بالقاهرة من حافلات يبلغ طولها 12 متراً مع تصميم نموذجي للمقاهي يبلغ 32 مقعداً. ويكون الأسطول بأكمله من طوابق عالية، بخطوطين إلى ثلاث خطوات عند الدخول. وتشغل مسارات الميني باص بواسطة كيانات خاصة بموجب تراخيص المسارات الصادرة عن هيئة النقل العام بالقاهرة. وعادةً ما تحتوي حافلات الميني باص على 29 مقعداً. وتشغل الخدمات الإضافية مع مجموعة متعددة من وسائل النقل الصغيرة، بما في ذلك الميكروباصات ذات الـ 14 مقعداً، وحافلات الترامكو ذات الـ 12 مقعداً، وعربات فولكس فاجن ذات الـ 10 مقاعد، وعربات سوزوكي ذات الـ 7 مقاعد.



حافلة هيئة النقل العام بالقاهرة، مصدر الصورة: معهد سياسة النقل والتنمية، القاهرة، مصر، 2018



ميكروباص، مصدر الصورة: معهد سياسة النقل والتنمية، القاهرة، مصر، 2018



ميني باص، مصدر الصورة: معهد سياسة النقل والتنمية، القاهرة، مصر، 2018

بسبب النقص في شبكة البنية التحتية المخصصة والحافلات وخدمات وسائل النقل غير النظامية، ويعمل القطاع غير الرسمي على سد هذه الفجوة من خلال توفير 8,1 مليون رحلة يومياً. تعمل الحكومة المصرية على زيادة توفير وسائل النقل العام من خلال العديد من المشروعات، بما في ذلك توسيع خطوط المترو، وتحطيم نظام حافلات النقل السريع، والتقديم في مناقصة نظام القطار أحادي الخط. وتحولت شركة مواصلات مصر، المشغل الخاص، سوق النقل مؤخراً بأسطول من الحافلات التي يتم صيانتها جيداً والتي تربط شرق القاهرة بوسطها، وتشغل في مدينة السادس من أكتوبر. وتقدم مواصلات مصر خدمة حافلات تحدد بوضوح موافق انتظار الحافلات الفعلية وتتوفر المستخدمين خيارات البطاقة الذكية ومعلومات أنية عن خرائط جوجل. وكجزء من مشروع النقل السريع بالحافلات، قد أنشئت وحدة تنظيم النقل الجديدة (TRU) لتنظيم النقل العام في المجتمعات الجديدة بهدف دمج هذه الخطوط مع وسائل النقل الأخرى.

النساء في وسائل المواصلات

تعتمد النساء على وسائل النقل العام كوسيلة نقل أساسية لهن في أرجاء المدينة. ولضمان ملاءمة المشروعات التي تنفذها الحكومة لكل من النساء والرجال، تساعد نتائج هذه الدراسة في إثراء عملية التحول في نظام النقل العام في القاهرة. ويسلط الضوء على الاختلاف في تجارب الرجال والنساء من خلال الشكاوى العديدة التي قدمتها النساء بشأن تنقلهن اليومية. ومن خلال مناقشات مجموعات الدراسة، والمسوح، وإحصاءات الأعداد في مواقف الحافلات وفي الحافلات، شرع برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية بالشراكة مع معهد سياسة النقل والتنمية وهيئة الأمم المتحدة للمرأة في تحسين فهم أوجه التباين ومنظور متوسط تنقل المرأة المصرية.⁴

من خلال تلك الدراسات، وجدت هيئة الأمم المتحدة للمرأة أن 83% من إجمالي المحببات ذكرن أنهن لا يشعرن بالأمن أو الأمان في الشارع.⁴ وبالتالي، عند اتخاذ القرارات بشأن النقل، تأخذ النساء بعين الاعتبار مستوى السلامة والأمن الشخصي في الوسائل المتاحة. قد يتخلون عن الرحلات ويعيثون عن بدائل أقل كفاءة أو أكثر تكلفة عندما يشعرون بتهديد محتمل. بالنظر إلى الآخر الاقتصادي لاستجابات المختلفة، بما في ذلك الإنصاف القانوني، وتعديل مسار الفرد، وركوب وسائل المواصلات مع رفيق، والتغيير عن المدرسة، فقد قدر إجمالي تكلفة العنف القائم على النوع الاجتماعي في وسائل النقل العام في مصر بنحو 241 مليون جنيه مصرى في عام 2015.⁵ وتعرضت البلاد لخسارة قدرها 329 مليون جنيه بسبب التحرش في الأماكن العامة. ولضمان زيادة إتاحة الفرص الاقتصادية والصحية والتعليمية للمرأة، يعد توفر وسائل النقل الآمنة والموثوقة بها أمراً بالغ الأهمية.⁶ وبالإضافة إلى ذلك، تضمن تلبية احتياجات المرأة تلبية احتياجات الفئات المستضعفة الأخرى المعتمدة على النساء، مثل الأطفال وكبار السن.⁶

في القاهرة، اتخذت بعض الخطوات للتصدي لخطر التحرش الجنسي المنتشر في الأماكن العامة. قدمت السيارات المخصصة للنساء فقط في المترو في عام 1989، أي بعد عامين من بدء تشغيل خط المترو الأول.⁶ وفي عام 2013، أرسلت الحكومة شرطيات إلى نظام المترو لتأمين سيارات النساء وحماية الركاب من المتحرشين.⁸ وفي تشرين ثاني / نوفمبر 2017، أطلقت الشركة الإنجليزية لنقل الجماعي (English Mass Transit)، التي تعقدت معها هيئة النقل العام بالقاهرة، خدمة حافلات للسيدات فقط.⁹ ومع ذلك، لا تقدم خدمات هيئة النقل العام والميني باص والميكروباص الأخرى في المدينة أقساماً منفصلة للنساء.



من ركاب وسائل النقل
العام هم النساء

%25



الدراسة

أجريت هذه الدراسة لفهم احتياجات النساء في وسائل النقل للمساعدة في تصميم نظام جديد للنقل السريع بالحافلات في محافظة القاهرة والجيزة. من المهم تسلط الضوء على التحديات التي تواجهها النساء يومياً في تنقلاتهن وإبرازها. ويعد الغرض من هذا التقرير توضيح النتائج وتوسيعها لتحسين إرشاد مشروعات النقل الأخرى في منطقة القاهرة الكبرى.

منهجية جمع البيانات

تقييمات السائقين

قيم المسح مستوى الوعي بالمسائل الجنسانية بين سائقى وسائل النقل العام الحاليين وسعى إلى فهم وجهات النظر حول مشاركة المرأة في العمل ونوح الاستجابة للتحرش أثناء رحلات النقل العام.

مسح إشغال التردد

سجل مسح إشغال التردد عدد الرجال والنساء والأطفال في عينة من وسائل النقل العام في خمسة مواقع عبر مدينة السادس من أكتوبر، والجيزة، والقاهرة، ومدينة القاهرة الجديدة.

مسح وسائل النقل غير الآلية (NMT)

فحص مسح مرافق وسائل النقل غير الآلية جودة بيئة السير وركوب الدراجات في ستة مواقع تمثيلية على طول الممرات الشرقية والغربية المخطط لها للنقل السريع بالحافلات.

مسح موقف النقل العام

سجل هذا المسح أنماط تنقل النساء وتفضيلاتهن من خلال جمع بيانات مصنفة حسب نوع الجنس بشأن اختيار الوسيلة، وأماكن انطلاق الرحلات ووجهاتها، وأغراض الرحلات، ومخاوف السلامة والأمان. أجريت المسوحات خلال فترتي الذروة الصباحية والمسائية، من الساعة 07:00 إلى 09:00 ومن الساعة 15:00 إلى الساعة 18:00. وأجريت مقابلات شخصية مع 481 راكباً، من بينهم 221 رجلاً و260 امرأة.

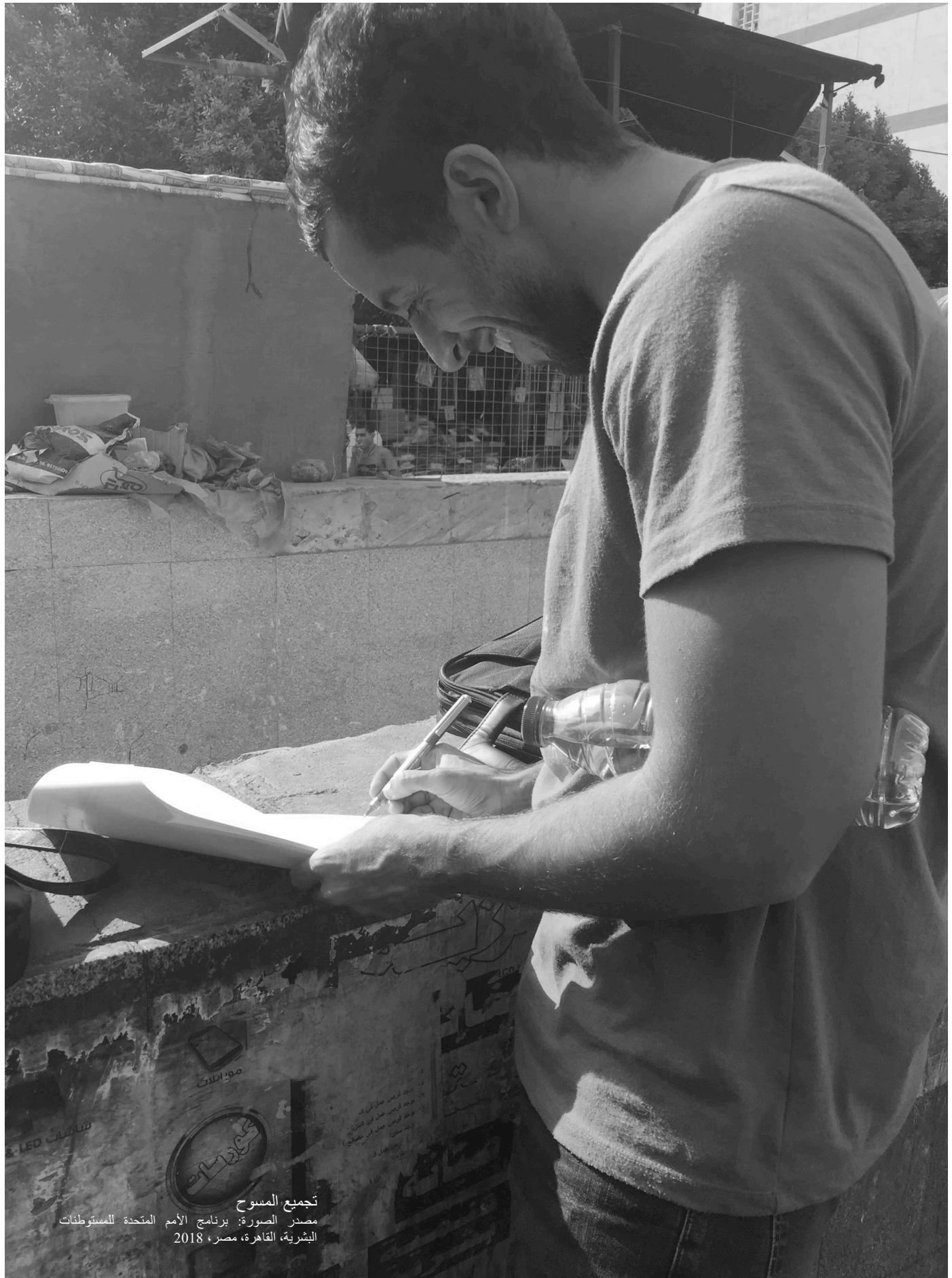
مناقشات مجموعات الدراسة

كانت تلك المناقشات تهدف إلى الحصول على معلومات عن تجارب النساء أثناء التنقل في القاهرة. عقدت مجموعات المناقشات مع 15 إمراة من مدينة السادس من أكتوبر، و8 سيدات من مدينة نصر، و8 مراهقات بالمقطم، و 18 امرأة من ذوات الاحتياجات الخاصة إلى جانب مقدمي الرعاية لفاحصات ذات الاحتياجات الخاصة.

المسح الإلكتروني لنمط التنقل

حصل المسح الإلكتروني بشأن أنماط سفر النساء وتفضيلاتهن باستخدام منصة نموذج جوجل (Google Forms) على 2,500 إجابة.





تجميع المسوح
مصدر الصورة: برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات
الشرينية، القاهرة، مصر، 2018



النتائج الأساسية

نظرة عامة

أ- أنماط تنقل المرأة

- 1- تقوم النساء برحلات أكثر تنوّعاً مقارنة بالرجال
- 2- تقضي المرأة قرابة ساعتين في تنقلاتها اليومية
- 3- تحد تكاليف التنقل المرتفعة من اختيارات المرأة لبدائل وسائل النقل
- 4- تواجه النساء ازدياد انعدام الأمان في الليل

ب- تجربة المرأة في موافق انتظار الحافلات والمركبات

الأمان

- 1- تتعرض النساء المشمولات بالمسح للتحرش في مختلف وسائل النقل
- 2- التحرش الجسدي واللفظي شائع في الشارع وكذلك في وسائل المواصلات
- 3- غالباً ما يكون السائقون متواطئين في أعمال التحرش
- 4- أحياناً ما تدفع النساء أكثر مقابل تحسين مستوى الأمان
- 5- ترتبط السيارات المخصصة فقط للنساء بتحسين مستوى الأمان

البنية التحتية

- 1- عدم إتاحة مرافق النقل
- 2- افتقار الشوارع إلى مرافق آمنة ومرحة للسير

ج- المرأة في مكان عملها في مجال النقل

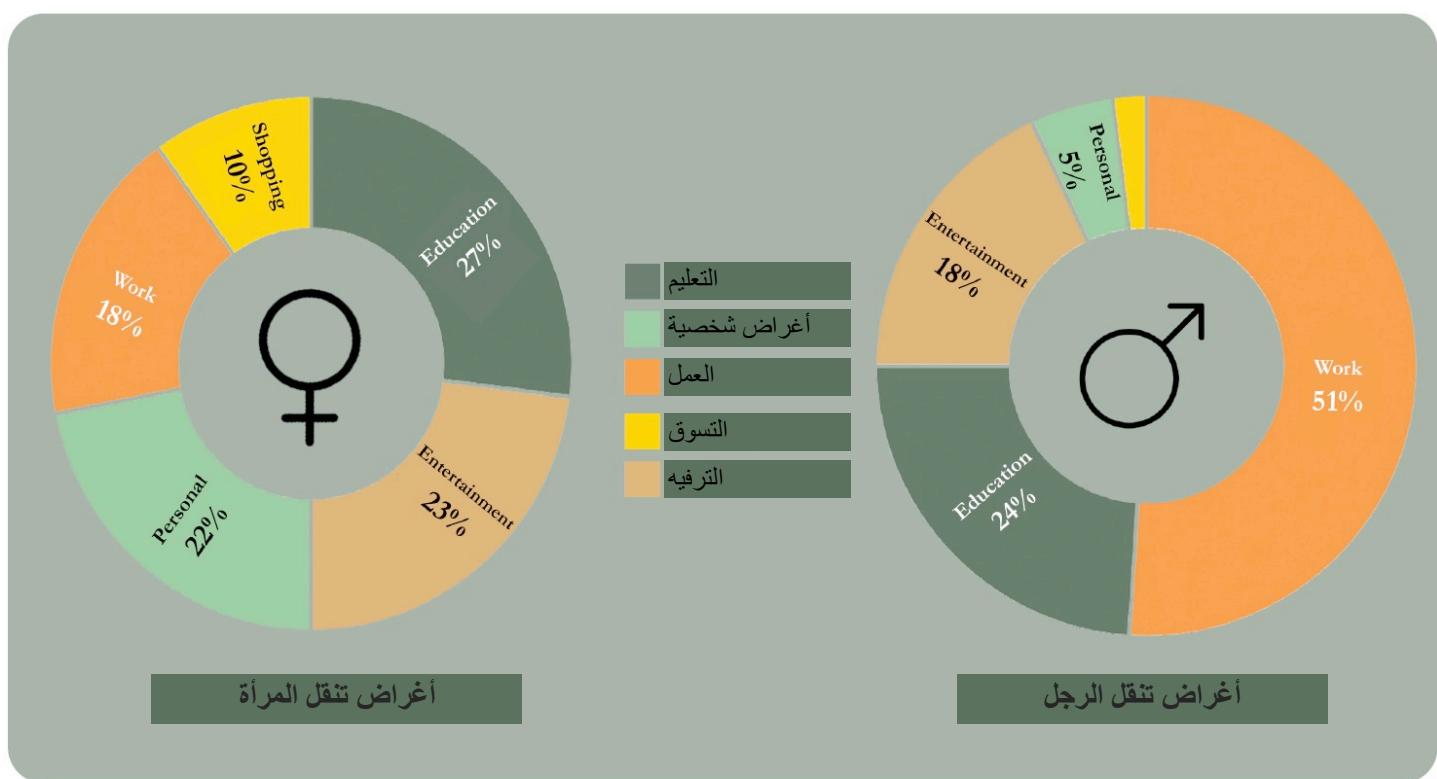
- 1- نادراً ما يتم إشراك المرأة في القوى العاملة في مجال النقل
- 2- يمنع سلوكيات السائقين النساء من المشاركة في صناعة النقل



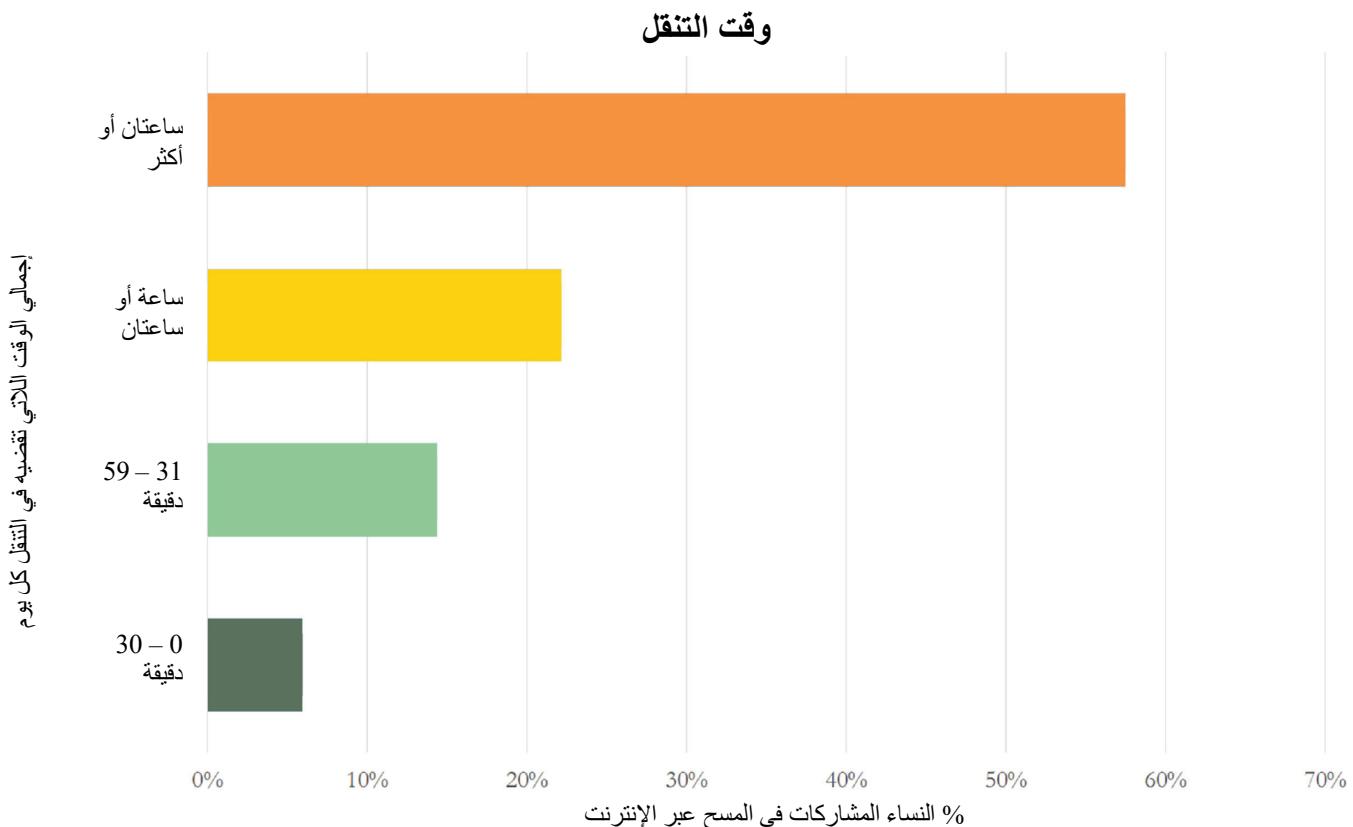
تقوم النساء برحلات أكثر تنوعاً مقارنة بالرجال

تشير نتائج المسح إلى تنوع الرحلات التي تقوم بها النساء. في حين أن غالبية رحلات الذكور كانت مرتبطة بالعمل، كانت للنساء أغراض مختلفة للرحلات، حيث قامت النساء برحلات شخصية ورحلات تسوق أكثر من نظرائهم من الرجال، مما قد يعكس التوزيع غير المتكافئ للواجبات المنزلية مثل اصطحاب الأطفال إلى المدارس وزيارة الأقارب. ويميل الرجال أكثر إلى زيارة الأماكن خارج المنزل. وكشف مسح موقف النقل العام عن أن متوسط معدل الرحلة اليومية يبلغ 2,0 رحلة للفرد من الرجال و 1,5 رحلة للنساء.

توضح هذه الرسوم البيانية الاختلافات في أغراض السفر بين النساء والرجال، حيث تعكس الطبيعة الأكثر تنوعاً للرحلات التي تقوم بها النساء، على عكس الرجال الذين يستقلون وسائل النقل في الغالب للذهاب إلى العمل، وبليه التعليم.



ذكرت معظم النساء قضائهما لقرابة ساعتين في تنقلاتها اليومية



في ظل غياب شبكة مجدهية من البنية التحتية المخصصة، تخضع خدمات الحافلات وخدمات وسائل النقل غير النظامية لشلل في حركة المرور في القاهرة، مما يؤدي إلى انخفاض سرعات التشغيل وتقليل كفاءة استخدام الأسطول. تعد سرعات الحافلات على طول الممرات مثل المحور المركزي في مدينة السادس من أكتوبر بطيئة للغاية، وغالباً ما تصل إلى أقل من 15 كم/ساعة وفي بعض المناطق حتى أقل من 5 كم/ساعة. ويشير ذلك، معأخذ وقت الانتظار في الاعتبار، إلى أنه قد يكون السير أسرع من استقلال الحافلة خلال ساعة الذروة. وينتج عن هذا فترات انتظار أطول ومدد رحلات أطول للنساء. وقد يستغل هذا الوقت في أداء المهام أو إكمال الأعمال المنزلية الأخرى أو قضاء الوقت فقط بمفردهن. وعندما سُئلوا عن مقدار الوقت الذي يقضونه في وسائل النقل يومياً، ذكر أكثر من 65% منها أنهن يقضين أكثر من ساعة، بينما أفاد 50% أنهن يقضين ساعتين أو أكثر في التنقل.

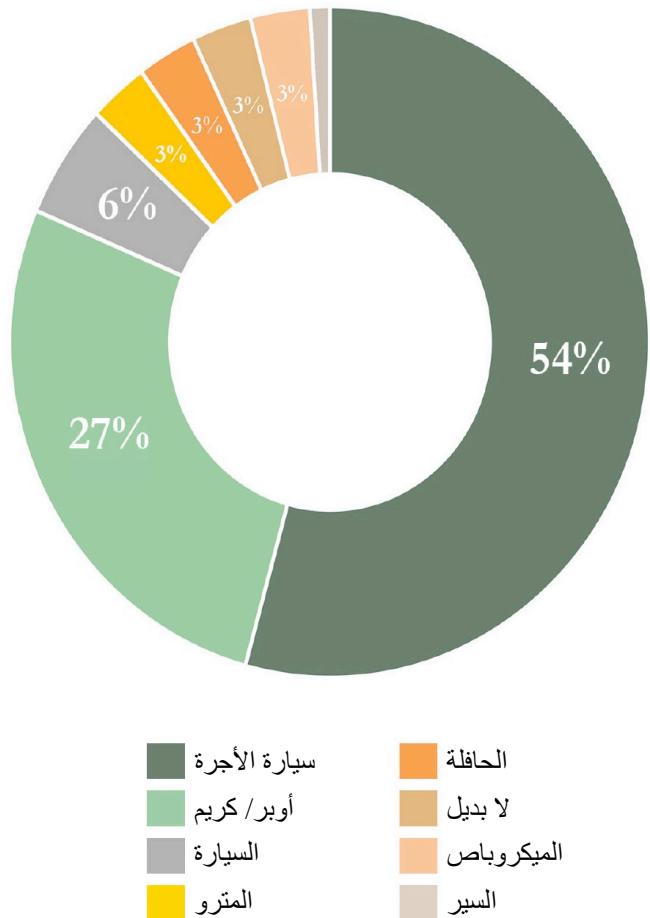
"لما بوصلي البيت بحس بالتعب لدرجة أني مبقدرش أعمل حاجة تانية. أنا مبتعيش من الشغل أنا بتعب من المشوار"

تحد تكاليف التنقل المرتفعة من اختيارات المرأة لبدائل وسائل النقل

فيما يتعلق ببعض تكلفة وسائل النقل، ذكر المشاركون في مسح موقف وسائل النقل العام أن متوسط الإنفاق هو 10 جنيهات في اليوم للنساء و12 جنيهًا للرجال (أجريت المسح في 2018). في المسح الإلكتروني، كان متوسط الإنفاق حوالي 18 جنيهًا. وقد تعكس القيمة الأعلى من المسح الإلكتروني الاختلافات الديموغرافية بين عينة الأشخاص على أرض الواقع وعينة الأشخاص من المسح عبر الإنترنت. بغض النظر عن أوجه التفاوت، لا تزال النتائج تشير إلى وجود علاقة بين الدخل والاستعداد لدفع المزيد من الأموال لتحسين السلامة. وذكرت السيارات الخاصة وأوبر وكريم باعتبارها الوسيلة المفضلة المستخدمة لضمان معدلات أمان أعلى. وتعتبر هذه الوسائل أعلى تكلفة بصورة ملحوظة، وقد لوحظ أن 12% فقط من النساء اللاتي شملهن المسح قادرات على استخدام البدائل بانتظام.

يعتبر متوسط الإنفاق المعلن على وسائل النقل يومياً للنساء هو 10 جنيهات و12 جنيهًا للرجال. ووفقاً لمركز التعداد والمعلومات الاقتصادية (CEIC)، بلغ متوسط دخل الأسرة المصرية شهرياً في عام 2018 4,904 جنيهًا. وإذا افترضنا أن هناك ثلاثة أفراد من كل أسرة يقومون برحلات مدفوعة، فإنهم سيدفعون إجمالي 693 جنيهًا شهرياً، مما يعني أن المواطن المصري المتوسط يدفع حوالي 20% من متوسط دخله على وسائل النقل. وعندما يكون بمقدورهن تحمل تكلفة بدائل وسائل النقل العام، تختار النساء البدائل، كما هو موضح في الرسم البياني الموجود على اليمين.

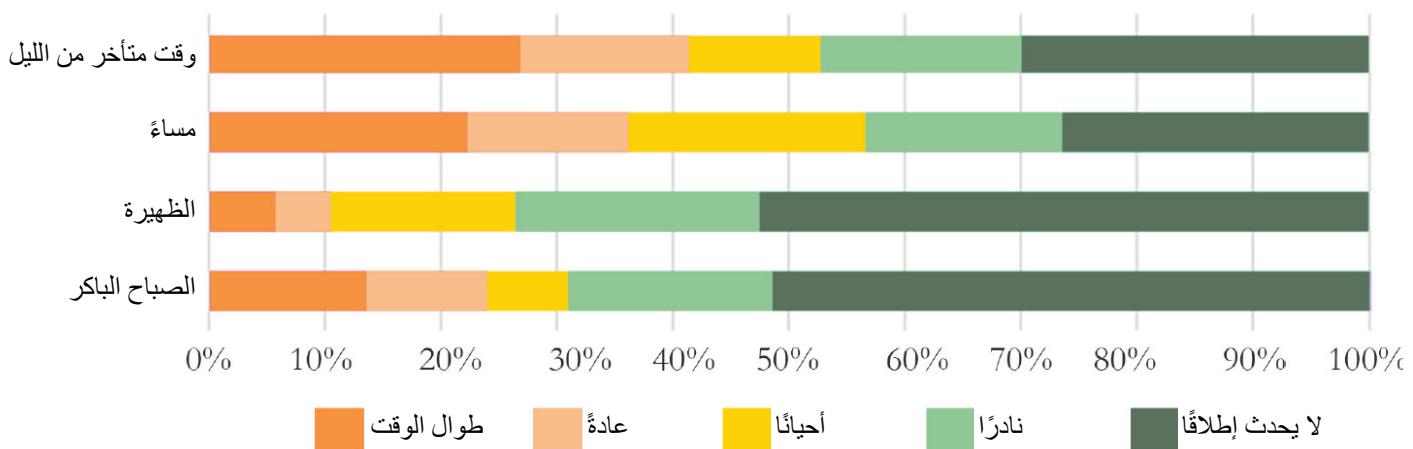
الوسيلة البديلة المستخدمة



تواجه النساء ازدياد انعدام الأمان في الليل

ذكرت المجريات في مسح موقف وسائل النقل العام إلى مستويات أعلى من انعدام الأمان في المساء والليل. ونتيجة لذلك، فإن تقييد حركة المرأة بساعات معينة من اليوم، وللنساء موعد للعودة إلى المنزل في وقت مبكر أكثر خلال فصل الشتاء عندما تغرب الشمس قبل أيام فصل الصيف. ولتحسين السلامة الشخصية، ذكرت النساء إنها تطلب من أفراد الأسرة مرافقتهن بعد حلول الظلام، وأعربوا عن شعورهن بالأمان عندما تضاء أضواء المتاجر في ساعات الليل المظلمة. "يمكننا وجود المتاجر إحساساً بالأمان". وسئلن النساء عن عدد المرات التي يشعرن فيها بعدم الأمان في أوقات مختلفة من اليوم، وتظهر النتائج في الشكل أدناه.

الشعور بعدم الأمان حسب أوقات اليوم



1

تعرض النساء المشمولات بالمسح للتحرش في مختلف وسائل النقل

في المسح عبر الإنترن特 الذي شمل 2500 امرأة، اتفقت 35% من النساء المجيبات على أن حافلات هيئة النقل العام بالقاهرة هي الوسيلة الأقل أماناً، يليها الميكروباصات بنسبة 18%. وفي مناقشات مجموعة التركيز، أشارت المشاركات إلى التكدس وانعدام المساحات المنفصلة كأسباب رئيسية وراء التحرش وانعدام الأمان.

ذكر جزء من المجيبات في المسح عبر الإنترنط أن الوسيلة الأقل أماناً هي...

%35
النساء



الحافلة

%18
النساء



الميكروباص

%13
النساء



السير

%13
النساء



الميني باص

%8
النساء



المترو

%8
النساء



سيارة الأجرة

%2



الدراجات
والدراجات التاربة

%2

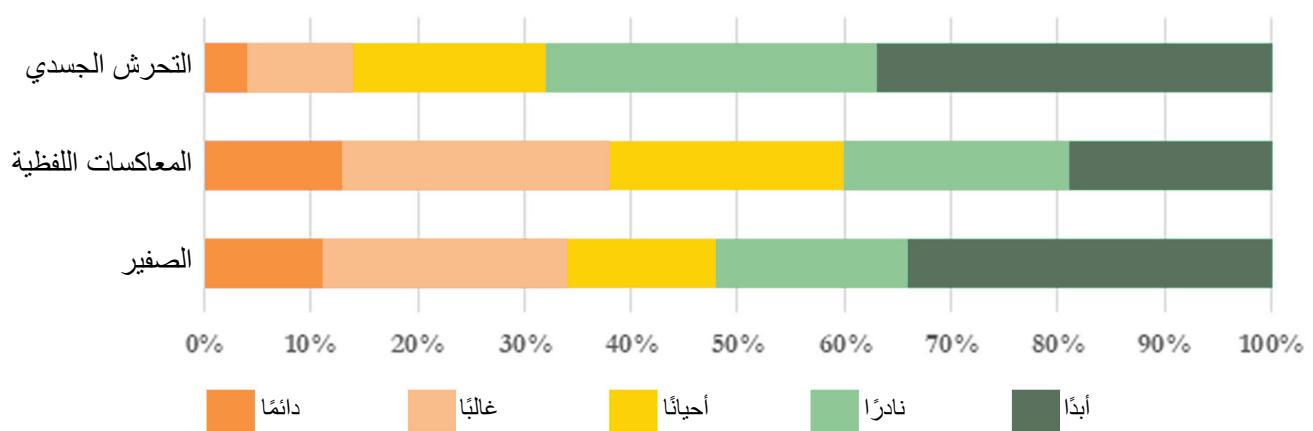
سيارة خاصة،
وأوبر، وكريم

وفقاً للمسوح عبر الإنترنط، 2017

يعد التحرش الجسدي واللفظي شائعاً في الشارع وكذلك في وسائل النقل

في مسح موقف النقل العام الذي غطى 481 راكبة، أفادت أكثر من 60% من النساء المشمولات بالمسح تعرضهن للتحرش الجسدي. كما أن نسبة التحرش اللفظي مرتفعة للغاية، حيث إن أكثر من 80% من النساء المشمولات بالمسح تعرضن لمعاكسات لفظية، وأكثر من 60% تعرضن للصفير. في مناقشات مجموعة التركيز، قالت النساء: "عادة ما يطلب السائقين من الركاب التراكم، دون أن يكون لديهم مكان خالي" و"يستغل بعض الأفراد الازدحام للتحرش". ساهم التكدس في التحرش، وانعدام المساحة الشخصية، والشعور العام بعدم الراحة. كما تعدد المرأة التي لديها أطفال أو مشغولة الأيدي فريسة أسهل وعادة ما تكون أكثر عرضة للتحرش أو السرقة البسيطة.

وتيرة التحرش



"يستغل بعض الأفراد الازدحام للتحرش"

3

غالباً ما يكون المشغلون متواطئين في التحرش

تواجه النساء التحرش من عدد من مرتکبي الجرائم، بما في ذلك السائقين والركاب. لوحظ أن السائقين، وخاصة سائقى التوك توك، يتحرشون بالركاب، و غالباً ما يستهدون النساء ويستعملون لغة غير مقبولة. غالباً ما يغض السائقون الذين لا يتحرشون بالنساء الطرف أو يقللون من وقوع تجارب النساء والمخاطر التي مررن بها في النقل. كما أشارت النساء إلى تعرضهن للتحرش من سائرين الركاب الذين يستغلون الإزدحام ليتقربن عدماً من النساء. كما أجرت هيئة الأمم المتحدة للمرأة ورش عمل في 2018 مع سائقى التوك توك في منشية ناصر وعزبة الهجانة كجزء من برنامج مدن القاهرة الكبرى الآمنة الخالية من العنف ضد النساء والفتيات. عقدت ورشة العمل هذه لمنع والتصدي للتحرش الجنسي وغيره من أشكال العنف الجنسي ضد النساء في الأماكن العامة. كانت استجابة بعض السائقين إيجابية ولكنهم عادوا إلى عاداتهم القديمة بعد فترة من انتهاء ورشة العمل.

"عادةً ما يطلب السائقين من الركاب التراكم، دون أن يكون لديهم مكان خالي"

4

أحياناً ما تدفع النساء أكثر مقابل تحسين سلامتهن

سئلّلت المشاركات في مسح موقف النقل العام مما إذا كن يستخدمن بدائل للنقل العام. نادراً أو أبداً ما تستخدم معظم النساء بديلاً، وقد يشير ذلك إلى عدم القدرة على تحمل تكلفة الوسائل البديلة. ويتبّع ذلك من خلال حقيقة أن 12٪ فقط من المجيبات يستطيعن تحمل تكلفة وسائل نقل بديلة. من بينهن، يلجاً 54٪ إلى سيارات الأجرة، وتليها خدمة أوبر أو كريم بنسبة 27٪. أفادت بعض النساء بانتظارهن لوصول حافلة فارغة أو حافلة صغيرة. كان تحسين السلامة هو السبب الطاغي وراء استخدام البديل.



ترتبط المقصورات المخصصة فقط للنساء بتحسين السلامة

كان المشاركون في مجموعتين التركيز والمجيبات على المسح يدعمن بشدة المقصورات المخصصة للنساء في المترو. وذكر كل من الرجال والنساء أن تحسن سلامة المرأة هو السبب الرئيسي لهذا الفصل. أشار حفنة من الرجال إلى أن الميزة الأساسية هي خصوصية المرأة. تعتقد 90٪ من النساء المشمولات بالمسح أن المترو يجب أن يحتوي على مقصورات منفصلة للنساء أما في حافلات هيئة النقل العام بالقاهرة فينبغي أن يكون لهن قسم مخصص.



1

مرافق النقل غير متوفرة

لا تتمثل السلامة في عدم التعرض للتحرش فقط. فمعظم وسائل النقل ليست مصممة لاستيعاب كبار السن أو الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة. شدد المشاركون في مجموعة التركيز على أن الصعود من مستوى الرصيف غير متوفّر مما يمنع العديد من الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة أو كبار السن من استخدام وسائل النقل العام فيلجؤون بدلاً من ذلك إلى بدائل أعلى من حيث تكلفة، مثل: سيارات الأجرة أو خدمة أوبر/ كريم.

"[الصعود] يمكن يكون مشكلة لكبري السن لأن السوق مبيتناش كبار السن يطلعوا بأمان. مع أول خطوة ليهم بيبدأ [السوق] يتحرك على طول مع إن الشخص المسن مبيكنش ركب لسه."



تفتق الشوارع إلى مراافق آمنة ومرحية للسير

كشفت مناقشات مجموعات التركيز عن زيادة شعور المرأة بالأمان والسلامة في الأماكن حيث تتوفر إضاءة مناسبة، ومتاجر، ونشاط مشاة مرتفع. فقد أدت ممارسات تصميم الشوارع وغلاف المبني غير المتافق إلى شبكة مفككة. بينما قد تكون بعض الأقسام الفردية من ممرات المشاة مصممة جيداً - تفصل بين مناطق المشاة ومناطق الترفيه - إلا أن هذه الأقسام لا تصل مع بعضها البعض ويضطر المشاة إلى الانتقال ذهاباً وإياباً من قسم إلى آخر. تختلف أيضاً ارتفاعات ممرات المشاة بشدة، مما يجبر المشاة على الصعود والنزول عدة درجات حتى داخل شارع واحد.

غالباً ما يكون عرض ممرات المشاة الصالحة للاستخدام في المناطق المشمولة بالمسح حوالي متر - أقل بكثير من العرض الصافي المطلوب لاستيعاب حجم حركة المشاة الموجودة في المدينة. وهذا يجبر العديد من المشاة على السير في الطريق. يكون عرض ممرات المشاة الصافي مترين على الأقل في جميع الحالات و3 إلى 5 أمتار في الشوارع المزدحمة. يعد هذا الشكل مثالاً لشبكة المشاة في الحي الثامن والتي تبين أن معظم ممرات المشاة غير كافية بالفعل.



عرض ممرات المشاة الفعلية

أقل من مترين

أكثر من مترين

الموقع: الحي الثامن





نساء تسير في الشارع
حقوق ملكية الصورة: معهد سياسة النقل والتعميم،
القاهرة - مصر، 2018

"وجود المحلات يحسّن الأمان."



1

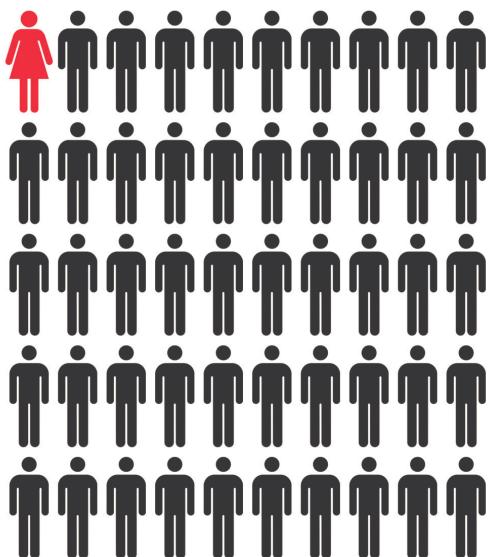
نادرًا ما يتم تضمين النساء في القوى العاملة بمحال النقل

لم يتبيّن وجود أية سائقة من خلال مقابلاتنا مع السائقين. أشار السائقون الذين تمت مقابلتهم إلى أن ما لا يزيد عن 2% من الموظفين جميعهم النساء، بما يشمل موظفي المكاتب والصيانة. ولم تذكر أي من الشركات وجود نساء في مناصب إدارية عليها. تعد الترتيبات الزمنية المرنة محدودة، على الرغم من أن بعض الشركات تراعي النساء اللاتي يحتاجن إلى إجازة من حين لآخر. وتتفق الشركات إلى سياسات التعامل مع التحرش الجنسي.

فقط

1 من كل 50

موظفًا في القوى العاملة بمحال النقل امرأة.



2

يمنع سلوك السائقين النساء من المشاركة في مجال النقل

يمثل سلوك السائق حاجزاً أمام مشاركة المرأة في القوى العاملة. فعلى سبيل المثال، وجد مسح لسانقي أوبر في القاهرة والإسكندرية أن 57% أفادوا بأنهم سينزّعون إذا بدأت إحدى أفراد أسرهم القيادة مع الشركة. أفادت 25% سائقات أوبر أنهن يعتقدن أن الركاب المحتملين ألغوا الرحلات بسبب نوع السائق الاجتماعي. وفي الوقت نفسه، أبلغ خمس سائقات أوبر عن عدم استهجان أفراد أسرهن بسبب قرارهن بالقيادة.



امرأة تقود سيارة أجرة في مصر
حقوق ملكة المصور: نيهال سمير، جريدة ديلي نيوز، القاهرة
– مصر، 2018

"هيكون أحسن كتير لو السواق ست!"



حلول لتوفير نقل ملائكي للنوع الاجتماعي

1- تخطيط وسائل النقل والخدمات

العمل صوب تحقيق أقسام منفصلة للنساء في وسائل النقل لردع التحرش حتى تنخفض مستويات التحرش انخفاضاً كبيراً



2- تصميم محطات ومواقف الحافلات

تشمل المحطات نقاً متعدد الوسائل. كما تضمن إمكانية الوصول، وإيجاد الطريق، والإضاءة الجيدة لتوفير بيئة آمنة للنساء.



3- تصميم الممر والتخطيط

تُصمم الشوارع للأشخاص وليس المركبات. مما يعني توفير مساحات للمشاة وراكبي الدراجات ومعابر آمنة لكلاهما.



4- تخطيط استخدام الأراضي

يمكن أن يساعد تخطيط الأماكن لتشمل كل من المساحات السكنية والتجارية على ضمان بقاء العين على الشارع ليظل أمّاً للنساء في جميع أوقات اليوم.



5- إنفاذ القانون

يمكن للشراكة مع سلطات إنفاذ القانون بغرض ضمان المراقبة المستمرة لوسائل ومحطات النقل أن تساعده في تقديم المتحرشين إلى العدالة.



6- استراتيجية الاتصالات

يمكن أن يكون الوعي العام أداة قوية وفعالة لتنقيف النساء بحقوقهن وكيف يمكنهن المطالبة بها.



7- العمالة في التشغيل

يمكن أن يضمن توظيف المزيد من النساء في قطاع النقل توازناً أفضل بين النوع الاجتماعي فيقوى العاملة، ويمكن أن يساعد النساء على الشعور بمزيد من الأمان في تنقلاتهن.



تشتمل مركبات النقل على قسم خاص للنساء فقط

دعت مجموعة التركيز والمحبيات على المسح بأغلبية ساحقة إلى توفير مناطق مخصصة للنساء في الحافلات للحد من حوادث التحرش. فيمكن تخصيص القسم الأمامي من كل حافلة للنساء والأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة وكبار السن، مع توفر القسم الخلفي لاستخدام جميع الركاب. يُحدد التوزيع بين قسم النساء والقسم العام للمركبة بناءً على نسبة النساء اللواتي يرokin وسيلة النقل خلال ساعات الذروة بغرض الاستخدام الأمثل للمساحة الداخلية.

من المهم التأكيد على إمكانية استخدام جميع الركاب للجزء الخلفي من الحافلة حتى لا تصبح قسمًا "للرجال فقط". فإن توفير أقسام خاصة بالنساء هو حل وسط – على المدى الطويل، عندما تزداد ندرة التحرش، يمكن أن يتحول النظام إلى أقسام مختلطة بين النوع الاجتماعي.

توفر كل حافلة مقاعد للنساء الحوامل، وكبار السن، والأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة، والبالغين الذين لديهم أطفال صغار. ويتضمن مخطط الأرضية مساحة مخصصة لكراسي المتحركة، والتي يمكن أن تصبح أيضًا مساحة لعربات الأطفال. تراعي مقابض المقاعد والقضبان مجموعة متنوعة من أوضاع الوقوف. تتطلب أنظمة النقل عالية الجودة، مثل حافلات نظام النقل السريع بالحافلات، أنظمة مراقبة بالفيديو لرصد الأنشطة المعادية للمجتمع وتوفير الأدلة التي يمكن استخدامها عند مقاضاة هذه الأفعال.

يكون حجم أسطول نظام النقل العام كبيرًا بما يكفي لخدمة أحجام الركاب المتوقعة. ويُعتمد الحد الأدنى من المعايير للعمليات خارج أوقات الذروة وفي وقت متأخر من الليل بهدف ضمان مصادفة النساء اللائي يقمن برعاية الأطفال أو الأنشطة المنزلية للخدمات المتكررة. يتبعن أن يراعي تصميم الخدمة لاحتياجات الركاب، ويعدل بناءً على أنماط التنقل. يوجد احتمال الآخر وهو اعتماد أنظمة طلب التوقف ليلاً، مما يسمح للنساء وكبار السن باتفاق المركبات عند مسافة أقرب من منازلهم.

يُطبق نظام أجرة إلكتروني يغطي نظام المترو وحافلات المدينة ووسائل أخرى لتبسيط عمليات التنقل. ويمكن تقديم أسعار مخفضة للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة والباقين والطلاب.





الмарاسات الجيدة في الحافلات (قسم مخصص للنساء فقط)
حقوق ملكية الصورة: معهد سياسة النقل والتنمية، سورات - الهند



٢ تصميم محطات وموافق الحافلات للحث على أمن المرأة

يُصمم محطات وموافق الحافلات بحيث تراعي احتياجات النساء، متضمنة عناصر أساسية مثل: الصعود من مستوى الرصيف مع وجود فجوة أفقية تقل عن 10 سم وسمات وصول عامة الأخرى. يلزم تدريب السائقين على التوقف في المحطات. وتتوفر بيئة المحطة وصولاً سلسلاً بين الأرصفة على جانب الطريق وداخل المحطة، مع منحدرات للتوصيل بين الاختلافات في المستوى. كما يثبت الرصف الملمسي في محطات وموافق الحافلات لمساعدة الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة على التنقل في المبني. يتبع تصميم محطات وموافق الحافلات بسعة كافية لاستيعاب المستخدميناليوميين الحاليين والمستقبلين وتسهيل التوسيع المستقبلي.

تتوفر تصميمات الموافق تكاملاً مادياً وثيقاً مع وسائل النقل الأخرى. ويقلل تصميم موافق النقل من السرعة الرئيسية والأفقية بين الوسائل، ويوفر إضاءة كافية والحماية من الطقس لنقل الركاب. تشتمل الموافق على مراافق إضافية، مثل: المراحيض العامة المتاحة للكراسى المتحركة، ومرافق لتغيير حفاضات الأطفال، ونافورة شرب، والحضانات أو الملاعب أو مراكز رعاية الأطفال؛ وعيادات متنقلة، وأكشاك بيع الطعام. وقد يؤدي التواجد المشترك للمرافق العامة في الموافق إلى تحسين راحة المستخدمات، مما يمكنهن من إكمال المهام اليومية المتعددة وهن في طريقهن إلى الحافلة.

توفر المحطات معلومات يمكن الوصول إليها للركاب، بما في ذلك خرائط النظام، ومعلومات الجدول، والرسوم البيانية للأجرة. وتتوفر معلومات حول الوقت الفعلي لوصول الحافلات من خلال أساليب العرض المرئية وكذلك الإعلانات الصوتية.

لتحسين أمن المرأة، تحتاج المحطات إلى إضاءة داخلية وخارجية جيدة، بالإضافة إلى تصميم معماري بواجهة شفافة لتحسين الرؤية. توفر أنظمة المراقبة بالفيديو لرصد حالة المحطة وتوفير سجل لالتقاط دليل على السلوك المعادي للمجتمع. كما ثُعرض أرقام الطوارئ في أماكن واضحة.





تصور لمحطة نظام النقل السريع بالحافلات في شارع فيصل. قد صُمِّمت المحطة بحيث تراعي التوعي الاجتماعي
حقوق مالكية الصورة: معهد سياسة النقل والتنمية



يوفِر تخطيط الممرات وتصميمها السلامة للنساء في الشارع

تتطلب وسائل النقل الآلية بنية تحتية تكميلية للسير وركوب الدراجات بهدف زيادة خيارات النساء توصيل الميل الأخير إلى النظام. إن إضاءة الشوارع المخصصة للمشاة مطلوبة لممرات المشاة - وليس فقط لحارات المركبات.

تجهز الشوارع بممرات مشاة متصلة ومعابر آمنة، ومرافق المشاة بمعايير الوصول العامة، باستخدام مواد سطحية ناعمة ومنحدرات وصول. كما تُصمم جميع التقاطعات بمعابر آمنة وجزر مرورية للمشاة يمكن الوصول إليها، وإشارات صوتية. تثبت شمعات المرور على مرافق المشاة والدراجات لمنع تجاوزات المركبات المتوقفة. ويمكن أن يساعد تنظيم البيع في الشوارع على زيادة المراقبة السلبية للأماكن العامة وإدراجها في تصميمات الشوارع. تُظلل الممرات من خلال غطاء الأشجار دائم.



يوفِر التطوير الاستخدام المختلط بيئة سير أكثر أماناً للنساء

يمكن أن تساعد التنمية الاستخدام المختلط على طول ممرات النقل العام، باعتبارها إستراتيجية طوبية المدى، في زيادة التصورات الأمنية وتنقلي فرص الجريمة والتخريب. تدعى سياسات استخدام الأراضي الحالية في المجتمعات الجديدة إلى فصل الاستخدامات، مع وجود مناطق سكنية وتجارية مستقلة. لتسهيل تحسين الأمان للركاب، تشجع سياسات استخدام الأراضي التنمية المدمجة ومختلطة الاستخدام على طول تلك الممرات لزيادة تركيز المرافق السكنية والتجارية والترفيهية على مسافة قريبة من وسائل النقل العام. كما يمكن أن يساعد الجمع بين الاستخدامات السكنية والتجارية الصغيرة بالقرب من محطات النقل و موقف انتظار الحافلات في توليد حركة مرور مشاة في جميع أوقات اليوم.

تشجع قوانين البناء الحضري تصميمات المباني بعدد كبير من النوافذ في الطابق الأرضي لتوفير بيئة مشاة أكثر أماناً وجاذبية مما يدعو إلى قيام أنشطة في الطابق الأرضي الذي يحاذي مباشرة الأشخاص الذين يسيرون بالشارع ويشرکهم. وقد تشمل الاستخدامات النشطة للطابق الأرضي المتاجر، والمساكن، والمدارس، والمساجد مما يولد اتصالاً بصرياً بين الأشخاص داخل المبنى والأشخاص الذين يسيرون بالشارع. يُنشئ هذا بيئة سير تمتلئ بالعيون المسلطة على الشارع. خلال مجموعة التركيز، شددت النساء على قيمة وجود متاجر وأنشطة على طول الشوارع التي يسلكونها للوصول إلى وسائل النقل العام.





إشراك السلطات لازم لضمان سلامة المرأة

ستعتمد مراقبة احتياجات المرأة في عملية التخطيط لأي وسيلة نقل على الإجراءات التي يتخذها عدد من الوكالات. ويمكن لإشراك أجهزة إنفاذ القانون أن يضمن السيطرة على معدلات التحرش، وتقديم الجناة إلى العدالة. كما يمكن لفريق العمل المعنى بسلامة المرأة أن يساعد في توجيهه تنفيذ تصميم نظام نقل يراعي النوع الاجتماعي من خلال تسهيل الحوار بين الوكالات وتتبع التقدم المحرز في تنفيذ خطة عمل النوع الاجتماعي. ويمكن أن يضم المجلس الاستشاري ممثلين من أي من المنظمات التالية: وزارة الإسكان، ووحدة تنظيم النقل، وهيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، ومحافظة الجيزة، والشرطة، والمجلس القومي للمرأة، ومنظمات المجتمع المدني.

يلزم إنشاء نظام للإبلاغ عن الشكاوى المتعلقة بالتحرش. ويُدرِّب جميع موظفي النقل العام على خدمة العملاء حتى يكونوا على دراية باحتياجات المرأة ومدرِّكين لكيفية التصدي لمثل هذه الشكاوى. ستحتاج وكالة النقل العام في المدينة إلى تطوير إجراءات تشغيل معيارية لسائقى الحافلات، والعاملين بالمحطة، وغيرهم من الموظفين حول كيفية معالجة حالات التحرش الجنسي ومنعها. كما ستتعصب الشرطة بعض الأدوار وستشارك في عملية تطوير آليات الاستجابة. يمكن للحكومة أن تدخل في شراكة مع المنظمات غير الحكومية المحلية لتقديم الدعم بعد الحادث للناجيات. سيساعد زيادة عدد العاملات في العمليات على أرض الواقع على إراحة النساء أثناء استخدام النظام.



يمكن لاستراتيجية اتصالات قوية أن تغير المواقف تجاه المرأة في مجال النقل

هناك حاجة إلى استراتيجية اتصالات تتفق الرجال والنساء على حد سواء بشأن احتياجات السلامة وإمكانية الوصول للمرأة بحيث تركز هذه الإستراتيجية على استهداف الجمهور المناسب لبناء الوعي حول أشكال التحرش، وتشجيع السائقين وغيرهم من الركاب على لعب دور فعال في سلامة المرأة، وتشمل نشر المعلومات حول مكان الحصول على المساعدة في حالة التحرش. كما تهدف هذه الحملة إلى تغيير الثقافة المحيطة بمساحة المرأة الشخصية وسلامتها في النقل وتشجع النساء على فهم خيارات النقل وحقوقهن. يمكن إجراء ورش عمل لمقدمي الخدمات والسائقين، كجزء من استراتيجية الاتصال، لفهم الدور المهم الذي يلعبونه في التنقل الأفضل للمرأة، وكيف يمكنهم احترام وضمان مساحة آمنة للنساء في مركباتهم.



حملة مناهضة التحرش بمترو القاهرة أعدها المجلس القومي للمرأة
حقوق ملكية الصورة: المجلس القومي للمرأة، القاهرة - مصر، 2018



يزيد تزويد المرأة بمزيد من الأدوار المؤسسية في النقل من نظرة المرأة للأمن

يمكن أن تساعد زيادة عدد العاملات في عمليات النقل وإدارتها في ضمان أن يصبح النظام أكثر استجابة لاحتياجات المرأة. يهدف النظام إلى أن تشغل النساء 50% من الوظائف في مجالات، مثل: قطع التذاكر، والقيادة، والميكانيكا، والحراسة، ومراقبة حركة المرور، والأمن، والنظافة. كما ينبغي أن تشغل المرأة مناصب إدارية متوسطة والعليا وأن تشارك في إنشاء البنية التحتية للنقل وتصميمها.

حتى نضمن ترحيب مكان العمل بالنساء على سلطات النقل وقوات إنفاذ القانون اعتماد ونشر سياسات التحرش الجنسي مع إجراءات واضحة حول كيفية الاستجابة لحالات التحرش الجنسي والإبلاغ عنها وتوثيقها. ينبغي اعتماد سياسات مناهضة للتمييز في مكان العمل، تضمن المساواة في الأجر عن العمل المتساوي. يمكن أن تساعد المكافآت الدورية في الاقرار بالموظفات المنفوقات.

يمكن لمشغلي النقل تقديم التدريب على سلامة المرأة وأمنها لمساعدة السائقين على الفهم الأفضل لتحديات حركة المرأة ومخاوف سلامتها. كما يغطي التدريب أشكال مختلفة من التحرش والإجراءات الواجب اتباعها عند ملاحظة حادثة ما أو الإبلاغ عنها. في البداية على الأقل، تقدم التدريبات سنويًا. ويُسجل جميع العاملين في نظام النقل السريع بالحافلات، يعرض موظفي الخطوط الأمامية تفاصيلهم أثناء العمل. تُسجل حوادث سوء السلوك في قاعدة بيانات، ولا تعين أي شركة تشارك في عمليات النقل أي شخص لديه سجل تحرش جنسي.

لدعم مشاركة المرأة في وظائف النقل على المدى الطويل، يمكن للحكومة تقديم المنح، والزمالت، وبرامج المنح الدراسية للمساعدة في تشجيع المزيد من النساء المهنيات على الانضمام إلى قطاع النقل.



الاستنتاجات

تختلف احتياجات وتوقعات النساء والرجال عن نظام النقل، لا سيما فيما يتعلق بالسلامة. ويوفر نظام النقل العام المتكامل والأمن الوصول إلى التعليم، والعمل، والرعاية الصحية، والثقافة، وغيرها من الأنشطة المهمة والتي تعتبر حاسمة قيماً يخص مشاركة المرأة في المجتمع. يمكن أن يؤدي تصميم النقل العام الناجح إلى تقليل أوقات الانتظار والتنقل، وتحسين تجربة التنقل من وسيلة إلى آخر، وانخفاض تكاليف الرحلة.

في القاهرة، من المتوقع أن يوفر نظام النقل السريع بالحافلات المخطط له لركابه 15 دقيقة على الأقل لكل رحلة. ولتحقيق كمال إمكاناته، إن نظام النقل السريع بالحافلات المخطط له الذي يربط مدينة السادس من أكتوبر ووسط الجيزة سيحتاج إلى مراعاة احتياجات النساء، والأطفال، وكبار السن، والأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة. كما يتيح نظام النقل السريع بالحافلات بالفترة الفرعية للنظر في اهتمامات النوع الاجتماعي القائمة على البيانات عند تصميم خطط الخدمة والبنية التحتية. وتحقيقاً لتلك الغاية، يمكن لنظام حافلات النقل السريع أن يضم مناطق مخصصة للنساء في كل حافلة، ومقاعد للنساء الحوامل، وكبار السن، والأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة، والبالغين الذين لديهم أطفال صغار، وكاميرات في حافلات نظام النقل السريع بالحافلات لرصد التحرش والعنف، ونظام للشكوى والتمويبض.

وتشمل التوصيات الأخرى توفير أسطول كافٍ من نظام النقل السريع بالحافلات لتلبية متطلبات الركاب وإدراج نظام أجرة إلكتروني متكامل لتبسيط عمليات النقل. كما يحتاج جميع السائقين والموظفين إلى إكمال التدريبات حول تحديات السلامة والتنقل. يتضمن ذلك خدمة العملاء، والتحرش الجنسي، والتوعية الحساسة. بالإضافة إلى ذلك، فإن زيادة عدد العاملات في وسائل النقل العام من شأنه أن يساعد في جعل الراكبات يشعرن بالراحة. كما يمكن أن تتطبق مجموعة التوصيات المشار إليها في هذا التقرير على وسائل النقل العام الأخرى لضمان النقل الآمن ليس فقط للنساء ولكن لجميع مستخدمي وسائل النقل الآخرين.



المراجع

- 1- ، <http://cairometro.gov.eg/UIPages/Statistics.aspx> -1
<https://pedestrianobservations.wordpress.com/2015/03/31/metro-systems-by-ridership-per-kilometer/>
- 2- كويروس، تاتيانا بيرالتا. (2015، 28 كانون الثاني/ يناير). "استخدام الأدوات المفتوحة لإنشاء الخريطة الرقمية للنقل العام في القاهرة." مدونة <http://blogs.worldbank.org/transport/jobs/using-open-tools-create-digital-map-cairo-s-public-transit>
- 3- محافظة القاهرة. "عن الهيئة". مأخوذة من <http://www.cairo.gov.eg/HaykalTanzemy/body/Disdetails.aspx>
- 4- هيئة الأمم المتحدة للمرأة (2013). دراسة عن طرق ووسائل القضاء على التحرش الجنسي في مصر. مأخوذة من: http://web.law.columbia.edu/sites/default/files/microsites/gender_sexuality/un_womensexual-harassment-study-egypt-final-en.pdf
- 5- صندوق الأمم المتحدة للسكان. (2016). مسح التكلفة الاقتصادية للعنف القائم على النوع الاجتماعي في مصر (ECGBVS). 2015
- 6- معهد الموارد العالمية. (2015). سلام المرأة في وسائل النقل العام. مبادرة تجريبية في بوتال. مأخوذة من: http://www.wrirosscities.org/sites/default/files/Final_Report_30072015.pdf
- 7- كوبيل، آلان. (1990، 15 كانون الثاني/ يناير). "كايرو جورنال: للنساء فقط: مقصورة قطار آمنة من الرجال". نيويورك تايمز. مأخوذة من: <https://www.nytimes.com/1990/01/15/world/cairo-journal-forwomen-only-a-train-car-safe-from-men.html?pagewanted=all&src=pm>
- 8- جهاد، ريم. (2 تشرين الأول/ أكتوبر 2013). شرطيات يقمن بدوريات في مقصورات النساء في مترو القاهرة المزدحم. الأهرام أون لاين. مأخوذة من: <http://english.ahram.org.eg/NewsContent/1/0/83027/Egypt/0/Policewomen-patrol-womens-carriages-on-Cairos-pack.aspx>
- 9- العرب ويكي. حافلات شركة القاهرة للسيدات فقط تخوض المعركة ضد التحرش الجنسي. مأخوذة من: <https://theabweekly.com/cairo-firms-women-only-buses-battle-againstsexual-harassment>

