

# التحديات التي تواجه النساء في النقل العام وأثرها على مشاركتهن الاقتصادية في محافظة جرش



معهد غرب آسيا وشمال أفريقيا، تشرين الأول 2022

تأتي ورقة السياسات هذه ضمن البرنامج التدريبي: "نحو المشاركة الشاملة للنساء المهمشات والأشخاص ذوي الإعاقة في الحياة الاجتماعية والاقتصادية"، المُنفذ من قبل معهد غرب آسيا وشمال أفريقيا وبالشراكة مع الشريك السويدي للتنمية. يهدف البرنامج إلى إكساب 20 متدرباً ومنتدربةً المهارات والأدوات اللازمة لكسب التأييد حول القضايا التي تهم النساء المهمشات والأشخاص ذوي الإعاقة عن طريق إنتاج أوراق سياسات تُعنى بالفئتين السابقتين على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي.

يعكس المشروع آراء المؤلفين وليس بالضرورة وجهة نظر معهد غرب آسيا وشمال أفريقيا.

شروط إعادة النشر: لا يجوز إعادة نشر أي معلومات من هذا المشروع كلياً أو جزئياً وبأي وسيلة دون موافقة مسبقة من معهد غرب آسيا وشمال أفريقيا. للحصول على موافقة المعهد يُرجى مراسلة قسم الاتصال على البريد الإلكتروني: [info@wana.jo](mailto:info@wana.jo)

نشر بواسطة معهد غرب آسيا وشمال أفريقيا، الجمعية العلمية الملكية، عمان – الأردن

المؤلفون: دعاء أبو زريق، هبة غنيمات، علي المحاسنة، حازم عياصرة

التدقيق: حياة الشوبكي

التنسيق والتصميم: Chuang, Chun-Chiao

صورة الغلاف: alamy.com

طُبِعَ في عمان، الأردن

جميع الحقوق محفوظة لمعهد غرب آسيا وشمال أفريقيا، الأردن © 2022

## جدول المحتويات

1	المُلخَص التَّنفيذِي	4
2	منهجية الورقة	4
3	مقدمة	5
4	الإطار القانوني	7
5	واقع النقل العام في محافظة جرش	8
6	التحديات ومناقشتها	9
6.1	شجرة المشكلات	9
6.2	مناقشة التحديات	10
6.2.1	نظام نقل عام غير متكامل	10
6.2.2	نظام نقل عام غير آمن وغير مريح	10
6.2.3	استخدام النساء لوسائل نقل خاصة غير مرخصة	10
6.2.4	تعرض النساء لمضايقات بأشكال مختلفة	10
6.2.5	صعوبة تنقل النساء في مختلف أوقات اليوم	11
6.2.6	تدني جودة خدمة النقل العام	11
6.2.7	تكرار حوادث النقل العام وخطورتها	11
6.3	مناقشة الأسباب	12
6.3.1	خلل في العملية التنظيمية والرقابية لوسائل النقل العام	12
6.3.2	ندرة الدراسات التخطيطية حول النقل العام في جرش	12
6.3.3	سوء في إدارة البنية التحتية للنقل العام	12
6.3.4	ضعف الرقابة على وسائل النقل الخاص غير المرخص	12
6.3.5	معايير غير واضحة لجودة أداء النقل العام	12
6.3.6	غياب ثقافة الشكاوى لدى النساء	12
6.3.7	ضعف وجود شراكة حقيقية بين القطاع العام والخاص في قطاع النقل العام	13
7	الخيارات والبدائل	13

## 1 الملخص التنفيذي

يُعتبر النقل العام من القطاعات الحيوية التي تساهم بشكلٍ رئيسي في التطور الاقتصادي والاجتماعي، حيث يسمح النقل العام الجيد للمواطنين من التنقل بحريةٍ وأمانٍ وانتظامٍ وبتكلفةٍ معقولةٍ تتناسب مع دخلهم الاقتصادي. ومِمَّا لا شك فيه، يُعد النقل العام من أهم احتياجات النساء والرجال من ذوي الدخل المحدود، وتبرز أهمية هذا القطاع للنساء بشكلٍ خاص تبعاً لكون المواصلات العامة فضاء عام، من الممكن أن تتعرض فيه المرأة لعدد من المواقف السلبية. لكن قطاع النقل العام في الأردن بشكلٍ عام، وفي محافظة جرش بشكلٍ خاص يُواجه العديد من التحديات التنظيمية والتوزيعية التي تشكل عائقاً أمام مستخدمي النقل العام وتُجد من تنقلهم.

أظهرت نتائج الدراسة نُدرّة المواصلات العامة في محافظة جرش؛ الأمر الذي يدفع السكان بما في ذلك النساء العاملات استخدام المركبات الخاصة المنتشرة في المحافظة كبديل عن وسائل النقل العام. كما أظهرت النتائج أن التحديات التي تواجه النساء أثناء استخدامهن لوسائل النقل، ان وُجدت، انبثقت عن عدة أسباب وهي: خلل في العملية التنظيمية والرقابية لوسائل النقل العام في محافظة جرش، نُدرّة الدراسات التخطيطية حول النقل العام، سوء في إدارة البنية التحتية للنقل العام، ضعف وجود شراكة حقيقية بين القطاع العام والخاص في قطاع النقل العام، الصورة النمطية السلبية السائدة حول النساء، غياب ثقافة الشكوى لدى النساء؛ لينعكس هذا الواقع وهذه التحديات سلباً على مشاركة النساء في الحياة الاقتصادية والاجتماعية.

توصلت الورقة إلى مجموعة من التوصيات المُقترحة والمُوجهة إلى صنّاع القرار ورسمي السياسات في قطاع النقل العام؛ لتحسين شبكة المواصلات العامة في محافظة جرش بما يتناسب مع أوضاع النساء في ضوء تعدد أدوارهن داخل المنزل وخارجه، وبما يضمن تعزيز مشاركتهن اقتصادياً واجتماعياً، تمثلت بما يلي:

- أولاً: تعزيز التوجه البحثي نحو دراسة واقع المواصلات العامة في محافظة جرش بالشراكة والتعاون بين وزارة النقل وهيئة تنظيم النقل البري وبلدية جرش الكبرى ومجلس المحافظة والمؤسسات البحثية.
- ثانياً: تعزيز دور النساء في قطاع النقل العام بالشراكة بين وزارة النقل وهيئة تنظيم النقل البري واللجنة الوطنية لشؤون المرأة.
- ثالثاً: تعزيز النقل العام المُستدام بالشراكة بين وزارة النقل وهيئة تنظيم النقل البري وبلديات محافظة جرش.

## 2 منهجية الورقة

هدفت الورقة إلى تسليط الضوء على واقع النقل العام في محافظة جرش، ودراسة أبرز التحديات التي تواجه النساء في النقل العام ومدى تأثيرها على مشاركتهن الاقتصادية والاجتماعية، انتهاءً بتقديم عددٍ من المقترحات؛ بما يضمن تحسين نظام النقل العام، ومساعدة النساء بشكلٍ أكبر على الانخراط في سوق العمل وبالتالي زيادة مشاركتهن الاقتصادية والاجتماعية.

ولتحقيق الأهداف السابقة، طبقت الورقة المنهجية الآتية:

أولاً: مراجعة دراسات ومقالات ذات العلاقة، والإتفاقيات الدولية والتشريعات الدستورية والأنظمة ذات الصلة بالموضوع البحثي.

ثانياً: إجراء مقابلات معمقة شبه منظمة مع جهات رسمية وخبراء في النقل العام، تالياً أسمائهم مع حفظ الألقاب:

- أحمد هاشم العتوم - رئيس بلدية جرش الكبرى.
- محمد العلاونة - مدير هيئة تنظيم النقل البري، محافظة جرش.

ثالثاً: عقد مجموعة نقاش مركزة مع 7 سيدات عاملات ويستخدمن المواصلات العامة.

رابعاً: عقد مجموعة نقاش مركزة مع 4 أعضاء مجلس المحافظة (اللامركزية) في محافظة جرش.

يجب التأكيد على أنّ المعلومات الواردة في ورقة السياسات هذه لا تعبر بالضرورة عن آرائهم، وهم غير مسؤولين عن محتوياتها، وإنما تمثل مواقف واستنتاجات فريق الورقة في تحليل ما قدموه لنا من خبرات ومعلومات تخص النساء والنقل العام في محافظة جرش وتحليل مخرجات نتائج الجلسة النقاشية المركزة، إضافةً إلى البحث المكتبي الذي أعده الفريق.

### 3 مقدمة

يُعرّف النقل العام بأنه الخدمة التي تعمل الدولة على تقديمها للمواطنين بهدف تسهيل تنقلهم لإنجاز متطلبات حياتهم بشكل مباشر من خلال كونها مشغّل لوسائل النقل، أو بشكل غير مباشر عن طريق تنظيم المشغلين من خلال الأنظمة والقوانين المعمول بها في الدولة. على الصعيد المحلي، من الملاحظ تدني جودة خدمات النقل العام المقدمة للمواطنين، وانخفاض نسبة وسائل النقل العام لكل 1000 مواطن، والبالغة ما يُقارب 0.88 مركبة/1000 مواطن، مقارنةً بمتوسط الملكية في الدول ذات الدخل المتوسط والبالغة 2.66 مركبة/1000 مواطن، كما تعتبر أقل من المتوسط بالنسبة للبلدان منخفضة الدخل والبالغة 0.99 مركبة/1000 مواطن.<sup>1</sup>

النقل العام يُعد أساساً من أساسيات حياة الانسان، ووسيلة مهمة للتطور الاقتصادي والاجتماعي. ونظراً لأهميته الكبيرة تقوم الكثير من الدول على التركيز في دعم قطاع النقل العام وتوسيع نطاق شبكته؛ لأهميته الاقتصادية على المستوى الفردي والمجمعي وعلى مستوى الدولة. يعتبر توافر وسائل نقل عامة آمنة ومنظمة ذات تكلفة معقولة من العوامل المهمة والضرورية التي تساعد المواطنين في سهولة وسرعة الوصول إلى أماكنهم المقصودة ضمن أوقات منظمة، كما ذلك يشجع المواطنين على استخدام وسائل النقل العام كخيارهم الأول للتنقل بدلاً من السيارات الخاصة، وبالتالي المساهمة في حل مشكلات الأزمات المرورية التي تعد واحدة من المشكلات التي يُعاني منها الأردن.

ويأتي الاهتمام بقطاع النقل العام، الذي يشمل الباصات العمومية وسيارات السرفيس والقطارات الخفيفة والقطارات تحت الأرض، على اعتباره من القطاعات الحيوية التي تسهم في تقدم عجلة التنمية بمفهومها الشامل، ونظراً لأهميته الكبيرة في

<sup>1</sup> شبيب، لينا، مراجعة لقطاع النقل العام في الأردن: التحديات والفرص، مجلة البلقاء للبحوث والدراسات، 2018.

نقل القوى البشرية سواء كانت العاملة أو التي على مقاعد الدراسة إلى الجهات المتعددة، كما يعد من أبسط حقوق المواطنين في أي دولة، ومن الوسائل العملية لتحقيق العدالة الاجتماعية بين الناس.<sup>2</sup>

في الأردن، وبحسب تقرير صادر عن البنك المركزي بلغت التكلفة التقديرية التي تكبدها الأردن نتيجة أوجه القصور في النقل العام بلغت ما يقارب 3 مليارات دولار أمريكي سنوياً، أو ما لا يقل عن 6% من إجمالي الناتج المحلي، ذلك دون احتساب تأثيرها على مشاركة النساء في القوى العاملة. كما وأضاف التقرير أن النساء يُشكلن ما يقارب ثلث الركاب فقط في وسائل النقل العام في الأردن، وأقل من 50% من السكان يستخدمون وسائل النقل العام، وبالتالي يؤدي هذا القصور إلى صعوبة عمل النساء والشباب الذين لا يملكون سيارات خاصة. المشاركة المنخفضة للنساء في سوق العمل يمكن أن تؤدي إلى خسارة الاقتصاد الأردني حوالي 65 مليون دولار أمريكي سنوياً في إنتاجيته بحلول عام 2030.<sup>3</sup>

وعليه، يُعد تسليط الضوء على قطاع النقل العام بشكل عام في الأردن وفي محافظة جرش تحديداً في غاية الأهمية؛ لاعتبارها من أهم المحافظات الأردنية الجاذبة للسياحة الداخلية والخارجية نظراً لقيمتها التاريخية والأثرية من زمن الإمبراطورية الرومانية، وموقعها ضمن تحالف المدن العشرة "الديكابوليس"، بالإضافة إلى قيمتها الزراعية الكبيرة على مستوى المملكة الأردنية حيث تقع محافظة جرش ضمن إقليم شمال الأردن بمساحة 410 كيلومتر مربع ومكونة من لواء قسبة جرش وقضائين؛ قضاء برما وقضاء مصطبة، بالإضافة إلى خمس بلديات.<sup>4</sup>

وصل عدد سكان المحافظة التقديري حسب دائرة الإحصاءات العامة لعام 2021 إلى 274,500 نسمة حيث تشكل النساء 131,000 بما يقارب 48% من المجموع الكلي لسكان جرش،<sup>5</sup> وبحسب تقرير صادر عن معهد تضامن النساء الأردني بلغت نسبة النساء المتزوجات العاملات في محافظة جرش فقط 10%،<sup>6</sup> هذه النسبة تدفعنا إلى التساؤل عن الأسباب المباشرة وغير المباشرة وراء 90% من النساء المتزوجات غير نشيطات اقتصادياً. النساء وبعد الزواج تحديداً يبحثن عن فرص عمل تتناسب مع تعدد أدوارهن ومسؤولياتهن ولكن قبل عملية البحث عن العمل لا بد من لفت الانتباه إلى آليات الذهاب والعودة من وإلى مكان العمل في ضوء شح شبكة المواصلات العامة في محافظة جرش، ليشكل النقل العام أحد العوامل المباشرة الرئيسية في رفض النساء للعمل أو انسحابهن من سوق العمل.

<sup>2</sup> عبيدات، طالب، ثقافة النقل العام في الأردن، هيئة تنظيم النقل البري. <https://www.ltrc.gov.jo/?q=ar/node/221702>

<sup>3</sup> "الأردن: الطلب المتزايد على النقل العام يستدعي حُلولا شاملة"، تقرير صادر عن البنك المركزي، 2022.

<https://www.albankaldawli.org/ar/news/press-release/2022/06/07/jordan-increasing-public-transport-demands-call-for-inclusive-solutions>

<sup>4</sup> معلومات عامة عن المحافظة - جرش، وزارة الداخلية.

[معلومات عامة عن المحافظة جرش](https://moi.gov.jo/AR/Pages/جرش/معلومات عامة عن المحافظة) <https://moi.gov.jo/AR/Pages/جرش/معلومات عامة عن المحافظة>

<sup>5</sup> تقدير عدد السكان للمملكة حسب بالتجمع والجنس والأسر لنهاية عام 2021، دائرة الإحصاءات العامة.

[http://dosweb.dos.gov.jo/DataBank/Population\\_Estimares/PopulationEstimatesbyLocality.pdf](http://dosweb.dos.gov.jo/DataBank/Population_Estimares/PopulationEstimatesbyLocality.pdf)

<sup>6</sup> "غالبية النساء المتزوجات في الأردن غير نشيطات اقتصادياً ولم يعملن مطلقاً ولا يبحثن عن عمل"، تقرير صادر عن معهد تضامن النساء الأردني،

<https://www.sigi-jordan.org/?p=8583>. 2020

## 4 الإطار القانوني

يُعد النقل العام جزءاً لا يتجزأ من التنمية المستدامة، تم الإعلان عن ذلك في قمة الأرض عام 1992 من قبل الأمم المتحدة والتي تم توثيقها في جدول أعمال القرن 21، وفي خطة جوهانسبرغ التنفيذية لمؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة لعام 2002 تم التأكيد على أهمية وجود شبكة نقل عام مُستدام وآمن ويسير التكلفة وسهل الاستخدام، كما تم التأكيد على أهمية دور النقل والتنقل المُستدام في تعزيز النهضة الاقتصادية مع مراعاة حماية البيئة في نفس الوقت، وتحقيق تحسين العدالة الاجتماعية، وقدرة الربط بين المحافظات والقرى للوصول المتكافئ إلى القطاعات الصحية والتعليمية والعمل.

يقدم الهدف رقم (11) في خطة التنمية المستدامة لعام 2030 التي وضعتها الأمم المتحدة مجموعة من الغايات، منها: "توفير إمكانية وصول الجميع إلى نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة 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 هشّة والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن، بحلول عام 2030."

محلياً، واستناداً إلى قانون هيئة تنظيم النقل البري لسنة 2011<sup>7</sup> تم إنشاء هيئة تنظيم النقل البري بهدف تنظيم النقل البري وخدماته والرقابة عليها، بالإضافة إلى تشجيع الاستثمار في قطاع النقل البري بما يتفق مع أهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية بحسب المادة رقم 5 من القانون. وفي عام 2017 صدر قانون تنظيم الركاب<sup>8</sup> والذي يهدف بالمُجمل إلى تنظيم الخدمات المُقدمة للركاب بما يضمن شروط الالتزام والسلامة والأمن لهم.

ولإدراك الحكومة الأردنية بأهمية النقل العام في تحسين أوضاع التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلاد، عكفت الحكومة إلى الاستثمار بشكلٍ مُكثف في توسيع وتطوير الطرق البرية من خلال تنفيذ عددٍ من المشاريع الكبرى بين المحافظات وداخلها، وخلال عملية التطوير والتحديث لأنظمة النقل ظهرت الحاجة لوضع وثيقة على المستوى الوطني تُحدد السياسة العامة للنقل، وتُسلط الضوء على المكونات الأساسية والتحديات الرئيسية التي تُواجه قطاع النقل.<sup>9</sup>

كما توجهت وزارة النقل حالياً إلى تطوير إستراتيجية خمسية لقطاع النقل من عام 2022 إلى 2027 بالتعاون مع شركاء القطاع مثل البنك الدولي والاتحاد الأوروبي، تمتاز بالنظرة الشمولية لقطاع النقل في الأردن، واستهداف عدد من مؤشرات القياس من أبرزها رفع نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي من 2.6% إلى 7%، وخلق فرص عمل أكثر في القطاع بنسبة 18% من عدد العاملين في قطاع النقل الحالي والذي يضم بحسب وزارة النقل حالياً 98 ألف عامل.<sup>10</sup>

<sup>7</sup> للمزيد عن قانون تنظيم النقل البري عبر الرابط التالي:

[https://www.ltrc.gov.jo/sites/default/files/qnwn\\_hyy\\_tnzym\\_lnql\\_lbry\\_lsn\\_2011\\_0.pdf](https://www.ltrc.gov.jo/sites/default/files/qnwn_hyy_tnzym_lnql_lbry_lsn_2011_0.pdf)

<sup>8</sup> للمزيد عن قانون تنظيم الركاب عبر الرابط التالي:

[https://www.ltrc.gov.jo/sites/default/files/qnwn\\_tnzym\\_nql\\_lrkhb\\_lsn\\_2017\\_0.pdf](https://www.ltrc.gov.jo/sites/default/files/qnwn_tnzym_nql_lrkhb_lsn_2017_0.pdf)

<sup>9</sup> وزارة النقل، وثيقة السياسات العامة للنقل البري.

[وثيقة السياسات العامة للنقل](https://www.mot.gov.jo/Ar/Pages/وثيقة_السياسات_العامة_للنقل)

<sup>10</sup> "النقل: إستراتيجية خمسية لرفع مساهمة القطاع في الناتج المحلي"، مقال منشور في جريدة الدستور، 30 حزيران. 2022

[النقل-إستراتيجية-خمسية-لرفع-مساهمة-القطاع-في-الناتج-المحلي-»](https://www.addustour.com/articles/1289497-«النقل-إستراتيجية-خمسية-لرفع-مساهمة-القطاع-في-الناتج-المحلي-»)

## 5 واقع النقل العام في محافظة جرش

بحسب مدير هيئة تنظيم النقل البري تتشكل شبكة النقل العام في محافظة جرش من 54 خط نقل منها 37 خطاً داخلياً و17 خطاً خارجياً مع المحافظات الأخرى، واستناداً إلى نتائج دراسة أعدتها هيئة تنظيم النقل البري بلغ مجموع أطوال امتداد شبكة النقل العام إلى 254.5 كيلومتر والتي تغطي 85.5% من مساحة محافظة جرش، وذلك يعتبر خدمة عامّة من المستوى الثاني بحسب المؤشر العالمي لكثافة الشبكة، وتعد نسبة جيدة جداً مقارنة بمحافظات أخرى مثل إربد. لكن لو تم النظر إلى نسبة امتداد شبكة النقل العام ومقارنتها مع نسبة انتشار وسائل النقل العام لوجدنا هناك تدنٍ واضح في نسبة انتشار وسائل النقل العام اللازمة لتغطية معظم مناطق المحافظة والعدالة في توزيعها، فحسب دائرة الإحصاءات العامّة بلغ عدد المركبات العمومية المرخصة في جرش من فئة الصالون هي 141 مركبة و165 حافلة.<sup>11</sup>

قامت مديرية هيئة تنظيم النقل البري بالعمل على مخطط شمولي لقطاع النقل في محافظة جرش منذ عام 2010 والذي قُسم إلى ثلاث مراحل: (1) تمثلت المرحلة الأولى بإنشاء مركز انطلاق ووصول جديد؛ (2) تمثلت المرحلة الثانية بإنشاء 212 مظلة انتظار للركاب، أغلبها في الوقت الحالي يحتاج للصيانة؛ (3) أما المرحلة الثالثة فقد اشتملت على إعادة هيكلة خطوط النقل العام وتشغيلها على نظام التردد ونظام الوقت، وقامت الهيئة بالإعداد لها في شهر حزيران من عام 2022، للعمل عليها خلال السنوات القادمة.

بالرغم من المخطط الشمولي، تُعاني محافظة جرش من الافتقار لوسائل النقل الداخلية، وعدم كفاية وفعالية الوسائل المتوفرة للركاب؛ مما أدّى إلى تفاقم ظاهرة عمل السيارات الخاصة مُقابل الأجرة على العديد من الخطوط والتجمعات السكانية.<sup>12</sup> وعليه، أكّد مدير هيئة تنظيم قطاع النقل البري، في أحد التقارير الصادرة عن هيئة تنظيم النقل البري، أن الهيئة خصصت بدءاً من هذا عام 2022 نحو 2 مليون دينار سنوياً لدعم قطاع النقل العام في محافظة جرش، للوصول إلى نقل بري فعال ومتطور وآمن يساهم في النمو الاقتصادي.<sup>13</sup>

<sup>11</sup> دائرة الإحصائيات العامة، الكتاب الإحصائي السنوي الأردني 2021، فصل النقل.

<sup>12</sup> "المخطط الشمولي للنقل في جرش... مجرد وعود"، مقال منشور، الموقع الرسمي لهيئة تنظيم النقل البري، 29 تشرين الأول 2022.

<https://ltrc.gov.jo/?q=ar/node/225360>

<sup>13</sup> "2 مليون دينار سنوياً لدعم قطاع النقل العام بجرش"، مقال منشور، الموقع الرسمي لهيئة تنظيم النقل البري، 15 أيلول 2022.

<https://www.ltrc.gov.jo/?q=ar/node/225764>

## 6 التحديات ومناقشتها

### 6.1 شجرة المشكلات<sup>14</sup>



<sup>14</sup> "منهجية لتحديد المشكلة وأسبابها وآثارها، الجذع يمثل المشكلة الرئيسية، والجذور تمثل أسباب المشكلة الأساسية، والفروع تمثل الآثار الناتجة عن المشكلة".

<https://sswm.info/ar/taxonomy/term/2647/problem-tree-analysis>

## 6.2 مناقشة التحديات

النساء لسنَ بمعزل عن التحديات التي يُعاني منها قطاع النقل العام في محافظة جرش، فأظهرت نتائج الجلسة النقاشية التي عُقدت مع نساء عاملات ويستخدمن النقل العام، أنهنَّ يُعانين تحدياتٍ عديدة في وسائل النقل العام والتي تشكل عائقاً أمام تنقلهنَّ من وإلى أماكن العمل، مؤثراً بذلك على العديد من جوانب حياتهنَّ الاجتماعية والاقتصادية والأسرية وحتى حالتهمَّ النفسية، هذه التحديات تمثلت بالآتي:

### 6.2.1 نظام نقل عام غير متكامل

لا يوجد نظام نقل عام متكامل من عدة نواحي، مثل: التكلفة الميسورة والتنظيم والأمان والتوزيع وإمكانية الوصول إلى خدمة النقل العام بمواعيد انطلاق وعودة محددة. حيث لا يوجد نظام مواعيد انطلاق وعودة من نقطة إلى نقطة أخرى وحتى إن وجدت فلا يلتزم بها مشغلين الحافلات الفرديين.

### 6.2.2 نظام نقل عام غير آمن وغير مريح

المشاركات أكدَّتْ بعدم التزام السائقين بالسرعة المطلوبة اللازمة وشعورهنَّ بالخوف من السرعة الزائدة وتحديدًا في منطقة جبلية مثل جرش، كما أكدَّتْ بعدم شعورهنَّ بالراحة كنتيجة للجو العام الذي لا يتناسب مع النساء وأوضاعهنَّ، مثل: استخدام ألفاظ سلبية، روائح كريهة، مقاعد غير نظيفة، سناير تالفة، نظام تكييف هوائي غير صحي.

### 6.2.3 استخدام النساء لوسائل نقل خاصة غير مرخصة

تُجبر النساء العاملات إلى الاستعانة بوسائل نقل خصوصية غير آمنة للوصول إلى مواقع عملهنَّ أو منازلهنَّ لعدم توفر مواصلات نقل عام في مناطقيهنَّ أو وجود خدمة نقل عام تتناسب مع أوقات الذهاب والعودة، وهذا يعرضهنَّ أكثر إلى الاستغلال والطمع من بعض أصحاب المركبات الخصوصية، وأخذ أجره مرتفعة ما يسبب ذلك عبئاً مادياً إضافياً، كنتيجة لذلك تُقدم العديد من النساء على رفض فرص العمل أو الانضمام إلى سوق العمل؛ لعدم وجود منفعة اقتصادية من عملهنَّ وإنفاق معظم دخلهنَّ على التنقل من وإلى أماكن العمل.

### 6.2.4 تعرض النساء لمضايقاتٍ بأشكالٍ مختلفة

تعرض العديد من النساء إلى مضايقاتٍ بأشكالٍ مختلفة، مثل التحرش والألفاظ السيئة خلال المواصلات العامة من أهم الدوافع لانسحاب النساء من سوق العمل في محافظة جرش، حيث أكدت إحدى المشاركات اضطرارها إلى وضع أداة حادة في الحقيبة خوفاً من حدوث أي تهديد أو تحرش من سائق المركبة، كما أن تغيير المسار من قبل أصحاب المركبات الخاصة يعرضها للإجراج وللمشاكل العائلية، كما تتعرض النساء للإجراج عندما يقوم السائق بتوجيه بعض الأسئلة الخاصة لها أو يطلب منها الجلوس في المقعد الأمامي خوفاً من تعرض صاحب المركب لمخالفة من قبل شرطة السير في حال اكتشاف استخدام السيارة الخصوصية كوسيلة للنقل مُقابل أجر دون وجود ترخيص رسمي.

## 6.2.5 صعوبة تنقل النساء في مختلف أوقات اليوم

من التحديات التي تم ملاحظتها في قرى جرش هو معاناة النساء من عدم توفر وسائل النقل العام في جميع الأوقات، غالباً تتوفر في فترتين فقط هما الفترة الصباحية والمسائية؛ ذلك ما يدفع الكثير المواطنين إلى شراء مركبات خاصة تزيد من الالتزامات المادية على الأسرة، كما دفع عددٌ من النساء لترك العمل؛ بسبب عدم وجود ميزانية لشراء مركبة خاصة تلبي حاجتهنّ الأساسية في التنقل من وإلى أماكن العمل.

## 6.2.6 تدني جودة خدمة النقل العام

العمر التشغيلي للحافلات في جرش طويل نسبياً والذي يتجاوز العمر التشغيلي المعمول به عالمياً، حيث يتراوح عادة بين 12 سنة للمركبات العامة الصغيرة مثل التاكسي إلى 20 سنة للحافلات الكبيرة،<sup>15</sup> فكلما زاد العمر التشغيلي كلما قلت جودة الخدمة المقدمة في حال ضعف الصيانة الدورية.

## 6.2.7 تكرار حوادث النقل العام وخطورتها

لم يتمكن الفريق البحثي بالرغم من محاولاتٍ عدة من الوصول إلى نسبة الحوادث التي يكون سببها وسيلة النقل العام في جرش سواء دهس أو اصطدام أو تدهور، وهنا من المهم تسليط الضوء على أهمية توفر هذا النوع من الدراسات ومعرفة الأسباب الجذرية لحدوث هذا النوع من الحوادث وذلك لإيجاد الحلول المناسبة للمشكلة الرئيسية. لاحظ الفريق البحثي طول عدد ساعات عمل السائقين "المشغلين الفرديين" مع عدم وجود نظام واضح يحدد عدد ساعات القيادة اليومي، بالتالي زيادة الجهد والتعب والتي يكون لها أثر سلبي على تركيز السائق وبالتالي تكرار الحوادث في محافظة جرش.

<sup>15</sup> معالي ليلى شبيب، مراجعة لقطاع النقل العام في الأردن: التحديات والفرص، جامعة عمان الأهلية، 2020، صفحة 10.

### 6.3 مناقشة الأسباب

التحديات السابقة التي يُعاني منها النقل العام في محافظة جرش والتي تنعكس على النساء، هي نتيجة للأسباب التالية:

#### 6.3.1 خلل في العملية التنظيمية والرقابية لوسائل النقل العام

يعاني قطاع النقل العام في محافظة جرش من أزمة تنظيمية واضحة والتي انعكست بدورها على مواجهة العديد من مستخدمي النقل العام تحديات ومشكلات تؤثر على فاعلية الخدمة المقدمة، بالإضافة إلى ضعف الإشراف والرقابة على وسائط النقل العام وتقييم جودة خدمة النقل المُقدمة وطول المدة التشغيلية للمركبات.

#### 6.3.2 ندرة الدراسات التخطيطية حول النقل العام في جرش

تساعد الدراسات التخطيطية في وضع معايير يتم من خلالها النهوض في الخدمات المقدمة إلى المواطنين كالنقل العام على سبيل المثال من خلال معرفة احتياجاتهم والأماكن التي يجب أن تكون مخدمومة بالنقل العام، وينتج عن قلة هذا النوع من الدراسات شح البيانات الواقعية عن حاجات المواطنين الحقيقية والنساء تحديداً، وكيفية تقديم خدمة مبنية على بيانات واقعية قادرة على تلبية احتياجات سكان المُجتمع المحلي وخصوصاً النساء.

#### 6.3.3 سوء في إدارة البنية التحتية للنقل العام

يعود سبب ضعف وجود منظومة نقل عام ذات كفاءة جيدة ومناسبة إلى ضعف البنية التحتية والتخطيط إلى المستقبل البُعدي لتحمل مختلف الأعباء المرورية الواقعة حالياً في جرش، مثل: قلة نقاط تجمع الحافلات العمومية، وجود مجمع الحافلات في أماكن لا تخدم إلا نسبة قليلة من سكان المحافظة، بالإضافة إلى وجود قرى لا تصلها أي نوع من وسائل النقل العام أو حتى لا يوجد بها شارع مخصص لذلك.

#### 6.3.4 ضعف الرقابة على وسائل النقل الخاص غير المرخص

فيما يتعلق بانتشار المركبات الخصوصية التي تقدم خدمة النقل بطريقة غير مرخصة، هناك تحدٍ واضح أمام الجهات الرقابية للسيطرة على انتشار هذا النمط من النقل، وخصوصاً أنّ النساء اللواتي يقطنن في مناطق تعاني من قلة أو انعدام وصول وسائل النقل العام؛ لذلك يُجبرن على الاستعانة بالنقل غير المرخص لتلبية احتياجاتهن اليومية. إضافةً إلى عدم وجود آلية شكوى واضحة ومعتمدة لهم؛ لأنهم غير مرخصين، والسائق مجهول الهوية؛ مما يجعل آلية الشكوى معقدة نوعاً ما.

#### 6.3.5 معايير غير واضحة لجودة أداء النقل العام

أكدت المشاركات غياب معايير مواعيد الانطلاق وتحديد المسارب وتكلفة الأجرة وعدد الركاب والتي تعتمد غالباً على مزاجية مشغل الخدمة؛ مما يؤدي إلى فروقات كبيرة في جودة الخدمة المُقدمة من مشغل إلى مشغلٍ آخر، من تحديد مواعيد الانطلاق وعدد الركابين وحتى تكلفة النقل بحد ذاته.

#### 6.3.6 غياب ثقافة الشكاوى لدى النساء

المشاركات أُبدِيْنَ انخفاض وعيهنّ اتجاه ثقافة الشكوى في النقل العام، كما أنهنّ لا يقمن بتقديم أي شكوى بشكلٍ رسمي لدى الجهات المختصة؛ لخوفهنّ من الأهل، أو الخوف من التأثير على سمعتهنّ وسمعة العائلة، والنظرة السلبية من قبل المجتمع لهنّ.

### 6.3.7 ضعف وجود شراكة حقيقية بين القطاع العام والخاص في قطاع النقل العام

تُعد جسور الشراكات الحقيقية بين القطاع العام والقطاع الخاص مهمة جداً لتقديم خدمة نقل عام آمنة وذات تكلفة ميسورة في جرش، حيث يبرز دور الدولة في اتخاذ القرارات ورسم السياسات والقوانين، بينما القطاع الخاص يظهر دوره بشكلٍ أكبر في الإستثمار وتنفيذ المشاريع. إلى جانب افتقار محافظة جرش لهذا النوع من الشراكات والتي قد تكون سبباً رئيسياً في النهوض بأوضاع القطاع مع مراعاة احتياجات النساء.

## 7 الخيارات والبدائل

توصلت الورقة إلى مجموعة من التوصيات المُقترحة؛ لمحاولة الوصول إلى حلولٍ لتحديات النقل العام في محافظة جرش، بما يساهم في رفع مشاركة النساء في الحياة الاقتصادية والاجتماعية، مُتمثلةً بالآتي:

أولاً: تعزيز التوجه البحثي نحو دراسة واقع المواصلات العامة في محافظة جرش بالشراكة والتعاون بين وزارة النقل وهيئة تنظيم النقل البري وبلدية جرش الكبرى ومجلس المحافظة والمؤسسات البحثية.

الهدف: الوصول إلى بيانات كافية حول النقل العام في محافظة جرش.

### البرامج:

- عقد مجموعات نقاش مركزة ومقابلات معمقة مع مُستخدمي النقل العام بما في ذلك النساء؛ للتعرف على التحديات التي تواجههم في وسائل النقل العام.
- إعداد قاعدة بيانات مخصصة للنقل العام في محافظة جرش توضح أعداد وسائل النقل العام وتوزيعها؛ بما يُساعد في تحديد مدى ملاءمتها لأعداد وتوزيع السكان.
- إعداد تقارير وأبحاث حول المواصلات العامة ومدى ملاءمتها لاحتياجات النساء بالشراكة مع منظمات المجتمع المدني والمنظمات الدولية التي تُعنى بحقوق النساء.

### مزايا وفرص التوصية المقترحة:

- توفير معلومات بحثية كافية حول واقع النقل العام.
- توجيه العمل التنموي في قطاع النقل العام بما يتناسب مع الواقع.
- سهولة تنفيذ الدراسة ضمن فترات زمنية قصيرة.

- لا تحتاج إلى ميزانية مالية كبيرة.

#### تحديات تطبيق التوصية المقترحة:

- التنفيذ بحاجة إلى عقد الشراكات، وفرق بحثية خبيرة.

ثانياً: تعزيز دور النساء في قطاع النقل العام بالشراكة والتنسيق بين وزارة النقل وهيئة تنظيم النقل البري واللجنة الوطنية لشؤون المرأة.

**الهدف:** وضع احتياجات النساء ضمن الأولويات في عملية تنظيم قطاع النقل العام.

#### البرامج:

- مشاركة النساء في عملية اتخاذ القرار في قطاع النقل العام مثل: النقابات و/أو الجهات الرقابية و/أو التنظيمية و/أو التشريعية، الخ.
- برامج توعوية حول آلية الشكوى عند التعرض لأي شكل من أشكال العنف أو الإساءة.
- خط ساخن تستطيع النساء من خلاله تقديم شكاوى بشكل مستعجل، والعمل على نشرها في الأماكن العامة وداخل المواصلات العامة.
- وضع النساء ضمن الكادر المسؤول عن تلقي المكالمات الواردة من الخطوط الساخنة.

#### مزايا وفرص التوصية المقترحة:

- ضمان إشراك النساء في قطاع النقل العام.
- إقبال النساء نحو تقديم الشكاوى في النقل العام.

#### تحديات تطبيق التوصية المقترحة:

- التنفيذ بحاجة إلى فترة زمنية طويلة وميزانية مالية متوسطة.
- الفترة الزمنية الطويلة اللازمة لتغيير الصورة النمطية اتجاه النساء، وإشراكهن في عملية صنع القرار في النقل العام.

ثالثاً: تعزيز النقل العام المستدام بالشراكة بين وزارة النقل وهيئة تنظيم النقل البري وبلديات محافظة جرش.

**الهدف:** تحقيق خدمة نقل عام مستدامة وصديقة للبيئة وأمنة ومنظمة وميسورة التكلفة.

### البرامج:

- الإسراع في تنفيذ مشروع المخطط الشمولي لقطاع النقل العام في محافظة جرش.
- إعادة النظر في أسس إدارة وتشغيل النقل العام من قبل المالكيين الفرديين، وتنظيم عملهم من خلال نظام موحد يسهل إدارته وراقبته.
- رفع مخصصات البلدية وهيئة تنظيم النقل البري المالية ليتسنى لهم العمل كلاً حسب اختصاصه على تطوير قطاع النقل العام.
- وضع معايير جودة وسلامة عامة تتناسب مع القوانين الأردنية، وأن تصبح جزءاً أساسياً في تجديد الرخص.
- تغليظ العقوبات على المركبات الخصوصية غير المرخصة.
- استخدام التطبيقات الذكية في نشر مواعيد الرحلات، وتتبع أماكن وعدد وسائل النقل العام.
- تنظيم مواعيد الانطلاق والعودة لوسائل النقل العام.
- تحديد أجرة النقل ووضعها في أماكن بارزة في وسيلة النقل العام.

### مزايا وفرص التوصية المقترحة:

- رفع حجم الإستثمارات الموجه نحو قطاع النقل العام.
- نقل عام أكثر تنظيماً واستدامةً.
- عقد شراكات مختلفة مع صناعات القرار.

### تحديات تطبيق التوصية المقترحة:

- التنفيذ بحاجة إلى فترات زمنية طويلة وميزانية مالية كبيرة.
- التنفيذ بحاجة لإعداد نظام رقابة وتفتيش كامل.

بناءً على ما سبق، يُعد النقل العام وواقعه من العوامل المهمة التي تؤثر على المشاركة الاقتصادية للنساء بشكلٍ مباشر. ولتحسين منظومة النقل العام في الأردن بشكلٍ عام مع مراعاة البعد الجندي، لا بد من الإرادة السياسية القوية في التخطيط والتنفيذ والمتابعة؛ لضمان سهولة تنقل النساء وتعزيز فرص المشاركة الشاملة لهنّ في المجالات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والتنمية والبيئية.



www.wana.org

## غرب آسيا وشمال أفريقيا

هاتف: +٩٦٢٦٥٣٤٤٧٠١ | info@wana.jo | الجمعية العلمية الملكية، ٧٠ أحمد الطراونة، عمان، الأردن

[www.wanainstitute.org](http://www.wanainstitute.org)