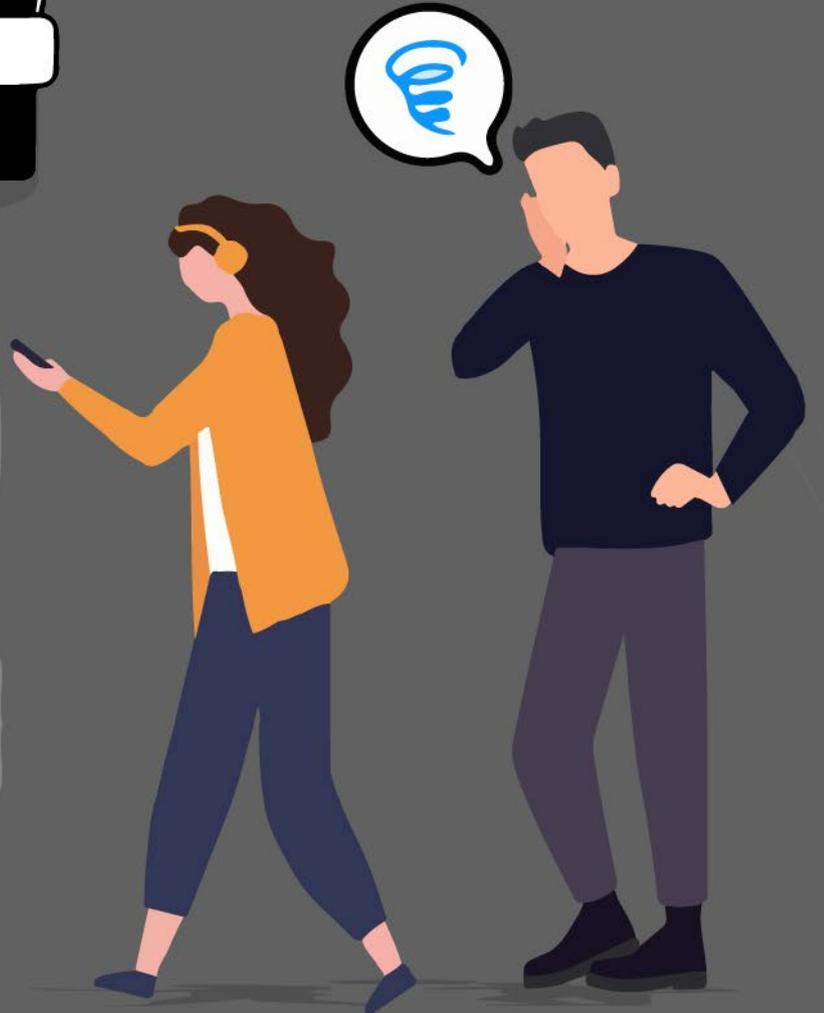
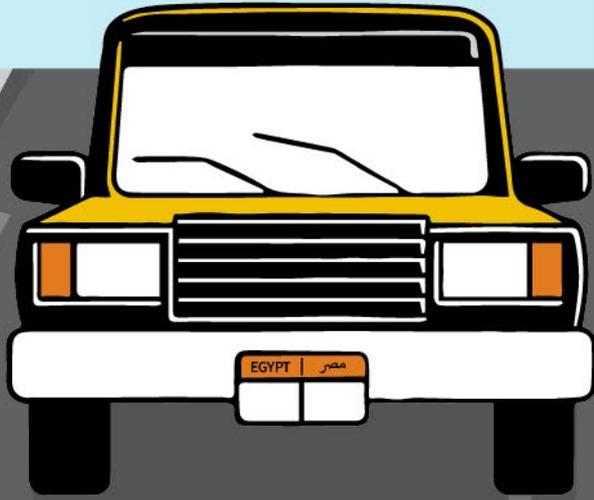


وضع المساحات العامة في مصر وتأثيرها على النساء



وضع المساحات العامة في مصر وتأثيرها على النساء

صادر عن الإنسان والمدينة للأبحاث الإنسانية والاجتماعية 2022
الحقوق محفوظة بموجب رخصة المشاع الإبداعي: نسب المصنف غير تجاري
-منع الاشتقاق / الإصدار 4,0

تستخدم النساء المساحات والمواصلات العامة بشكل يومي للتنقل أو التنزه أو لقضاء حاجاتهم الأساسية، ولا تعد المساحات العامة مجرد وسيلة للانتقال كما تبدو، إنما تعتبر عاملاً مؤثراً على حياة النساء في مختلف مجالات حياتهن. فحتى وقتنا الحاضر، نجد أن تصميم المساحات العامة لا يأخذ احتياجات النساء في عين الاعتبار. ويترتب على هذا الإقصاء تأثير المساحات العامة على أمان النساء الشخصي بسبب تعرضهن للتحرش والاعتداءات الجنسية، حيث يقلل الإقصاء من فرصهن الاقتصادية؛ من حيث حرمانهن من فرص التوظيف المتساوية. كما تؤثر المساحات العامة على صحتهن على المدينين القصير والطويل، وتحملهن أعباء اقتصادية إضافية للتنقل لعدم ملاءمة المواصلات لهن. وأثار انتشار جائحة كوفيد-19 في مصر معضلة قصور التخطيط العمراني الشامل، حيث أدت رداءة تصميم المساحات العامة إلى زيادة التكدس في المساحات والمواصلات العامة، وبالتالي زيادة انتشار الفيروس، ذلك لعدم قدرة تلك المساحات على احتواء الإجراءات الاحترازية لكوفيد-19، وتحديدًا الخاصة منها بالتباعد الاجتماعي.

وفي ضوء ذلك، سنتعرض في هذه الورقة لوضع المساحات العامة الراهن في مصر، واتجاه الدولة في التعامل معها وتمييزها، ومدى تأثير وضع المساحات العامة على حياة النساء. كذلك سنتطرق لوجود إجراءات حامية للنساء من العنف، وتقدير استجابة تلك الإجراءات لحوادث العنف الجنسي في المساحات العامة. وقبل التعرض لوضع المساحات العامة، سنسرد التعريفات والمصطلحات الخاصة بالمساحات العامة، خصوصاً الحق في المدينة، وعناصر المساحات العامة المختلفة، وارتباطها بالنساء.

1. التعريفات والمصطلحات

1.1. الحق في المدينة

تعدد المفاهيم الخاصة بالمساحات العامة، ومن المهم أن نفهم سياق نشأة مصطلح المساحة العامة والمفاهيم الأخرى المرتبطة به، وتعتبر المساحات العامة وتخطيطها الشامل للجميع هي الآلية لضمان تنفيذ الحق في المدينة. وكبداية سنعرف الحق في المدينة، وارتباط المساحات العامة به.

يجد مصطلح الحق في المدينة بدايته مع الفيلسوف وعالم الاجتماع الفرنسي هنري لوفيفر عام 1968 إبان الحراكات الاجتماعية في باريس في ستينات القرن الماضي. وعرف لوفيفر الحق في المدينة بأنه «الحق الجمعي في اكتشاف وتغيير المدن التي نعيش فيها¹». كما يعرفه الأنثروبولوجي ديفيد هارفي «إن الحق في المدينة هو الحق في تغييرها وإعادة اختراعها لتلائم أهواء قلوبنا بدرجة أكبر، وهو حق جمعي أكثر منه حق فردي، بما أن إعادة اختراع المدينة تعتمد حتمًا على ممارسة قوة جماعية من خلال عمليات التطوير العمراني²».

1- شيماء الشراقوي، "الحق في المدينة والإصلاح العمراني في مصر" (بيروت: منتدى البدائل العربي، مايو 2014).

2- ديفيد هارفي، لبنى صبري (مترجم)، "مدن متمردة: من الحق في المدينة إلى ثورة الحضر"، صفحة 30. (الشبكة العربية للأبحاث والنشر، 2017).

واتفقت النصوص القانونية الدولية بأن الحق في المدينة هو الحق الجماعي للسكان الذي يسلب الضوء على الترابط بين جميع الحقوق المدنية والسياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية والبيئية المعترف بها دولياً ويربط الحق في المدينة هذه الحقوق بالبعد المكاني لها للتركيز على معايير الحياة المناسبة³.

و عرفت الخطة الحضرية المعدة من قبل برنامج موئل الأمم المتحدة (UN HABITAT) في مؤتمر كيتو، مفهوم الحق على أنه «المدن للجميع، والمقصود بها استخدام جميع السكان للمدن والمستوطنات البشرية وتمتعهم بها على قدم المساواة وبدون أي تمييز، والسعي إلى تعزيز الشمول، والحرص على تمكّن جميع السكان، من الأجيال الحاضرة والمستقبلية، من السكن وإنتاج مدن ومستوطنات بشرية عادلة؛ وأمنة؛ وصحية؛ ومتاحة للجميع؛ وميسورة التكلفة؛ وقادرة على الصمود ومستدامة. وذلك من أجل نهوض وازدهار المجتمعات وضمان نوعية الحياة للجميع». وحددت رؤية الخطة الحضرية مسؤولية الحكومات في تأمين المنافع الأساسية للسكان مثل توفير السكن اللائق غير التمييزي، وضمان حصول الجميع على خدمات الصرف الصحي ذات الجودة، والمساواة في الاستفادة من المنافع العامة والخدمات ذات النوعية الجيدة، مثل الصحة والتعليم والبنى التحتية⁴.

ويعد التعريف الأخير من أكثر التعريفات تقارباً مع المفهوم النظري للحق في المدينة لأنه يشمل جميع السكان الحاليين والمستقبليين، في إشغال واستخدام وإنتاج مدن عادلة وشاملة ومستدامة، تحقق منفعة مشتركة ضرورية لجودة الحياة، وينطوي كذلك على مسؤوليات الحكومات تجاه مواطنيها وحق الشعوب للمطالبة بهذا الحق والدفاع عنه وتعزيزه⁵.

تبنت بعض التشريعات المحلية للدول المختلفة تعريف الحق في المدينة وأهمية الالتزام به، وذلك لوجود الحق في المدينة في قلب حقوق الإنسان وأجندة التنمية المستدامة، كدستور جمهورية الإكوادور في المادتين 30 و31 منه. فقد نصت المادة 31 من دستور جمهورية الإكوادور الصادر عام 2008 على أن: «للجماهير الحق في الاستمتاع الكامل بكل أرجاء المدينة والأماكن العامة فيها على أساس مبادئ الاستدامة، والعدالة الاجتماعية، واحترام كافة الثقافات الحضرية والموازنة بين كافة الثقافات الريفية والثقافات الحضرية. ممارسة الحق في الاستمتاع بالمدينة التي تقوم على أساس الإدارة الديمقراطية للمدينة، وذلك فيما يتعلق بالوظيفة البيئية والاجتماعية للمدينة والممتلكات والمدينة نفسها والممارسة الكاملة للمواطنة»⁶.

3- Global Platform for the Right to the City - What is the Right to the City?

Available at: <https://www.right2city.org/the-right-to-the-city/>

4- برنامج الموئل الثالث، الخطة الحضرية الجديدة 2017.

5- UN Habitat III, The Right to the City and Cities for All 2016.

6- تضامن، «الحق في المدينة»، (يناير 2014).

متاح على: <https://bit.ly/3GX8HF8>

كما تناول القانون البرازيلي أهمية ضمان الدولة للحق في المدينة لكافة المواطنين، فأضيفت المادة 2 بفقرتها في قانون المدينة البرازيلي الصادر في 10 يوليو 2001 للتأكيد على حق المواطنين البرازيليين في المدينة حيث نصت على أن «الغرض من السياسة الحضرية هو إعطاء الأولوية لتطوير الوظائف الاجتماعية للمدينة والممتلكات الحضرية، من خلال الإرشادات العامة التالية: 1- ضمان الحق في المدن المستدامة، الذي يفهم على أنه الحق في الأرض الحضرية، والإسكان، والصرف الصحي البيئي، والبنية التحتية الحضرية، والنقل والخدمات العامة، للعمل والترفيه للأجيال الحالية والمستقبلية، 2- الإدارة الديمقراطية من خلال إشراك السكان والمؤسسات التمثيلية لمختلف شرائح المجتمع في صياغة وتنفيذ ومراقبة مشاريع التنمية العمرانية وخططها وبرامجها»⁷.

من التعريفات السابقة نستطيع أن نستلهم الجوانب الأساسية المشتركة بين التعريفات الثلاثة، وهي المشاركة المجتمعية في تخطيط المدن، والتوزيع العادل للحيز الجغرافي بين ساكنيه، وتعزيز التنوع الاجتماعي والثقافي⁸. بعبارة أخرى، يشبه تعريف الحق في المدينة بأن المدن والمستوطنات البشرية بضاعة مشتركة بين أفراد المجتمع، وبالتالي يجب أن يتشاركوها وينتفعوا بها جميعاً بشكل عادل.

بالإضافة لذلك، ينطوي الحق في المدينة على عدة مكونات أساسية ينبغي أن تترجم لسياسات يمكن تنفيذها، وهي أن تكون مدينة خالية من التمييز والعنصرية، ومحقة للمساواة بين الجنسين، ومعززة للمشاركة السياسية، وتحقق كافة الوظائف الاجتماعية لأفرادها، لديها اقتصادات متنوعة وشاملة، أي أن تشمل النشاط التجاري الرسمي وغير الرسمي، وتوجد بها صلة حضرية ريفية، فتكون المدينة ضامنة لشمول الظهير الريفي، وتأخذ في الاعتبار عند تصميمها تنقل السكان الريفيين لها، وتصميم المساحات العامة بشكل عادل للأحياء الريفية في المدينة على قدم المساواة مع الأحياء الحضرية.

وتناولت أهداف الأمم المتحدة بشأن التنمية المستدامة لعام 2030 الحق في المدينة، حيث أكدت على أهمية وجود مدن ومجتمعات مستدامة، وذلك في الهدف 11، فنص على «جعل المدن والمستوطنات البشرية شاملة للجميع وآمنة وقادرة على الصمود ومستدامة».

ومن الجدير ذكره أن الهدف 11 يرتبط ارتباطاً وثيقاً في تحقيقه بالهدف 5 الخاص بالمساواة بين الجنسين⁹. ونستطيع ملاحظة ذلك في نص الغايتين الثانية والسابعة من الهدف 11، حيث تذكر الغاية 2-11 «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».

7- Instituto Polis, The Statute of the City, new tools for assuring the right to the city in Brasil.

Available at: <https://bit.ly/3c2F72R>

8- Global Platform for the Right to the City - What are the main ideas behind the right to the city?.

Available at: <https://www.right2city.org/the-right-to-the-city/>

9- الاسكوا، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، خطة 2030 والخطة الحضرية الجديدة: الترابط والاتساق، شباط/فبراير 2021.

متاح على: <https://bit.ly/3CTIy7q>

والغاية 7-11 على «توفير سبل استفادة الجميع من مساحات خضراء وأماكن عامة، آمنة وشاملة للجميع ويمكن الوصول إليها، ولا سيما بالنسبة للنساء والأطفال وكبار السن والأشخاص ذوي الإعاقة»¹⁰.

1.2. المساحات العامة

تُعرف المساحات العامة بأنها جميع الأماكن المملوكة ملكية عامة أو ذات الاستخدام العام، ويمكن الوصول إليها والتمتع بها من الكافة مجاناً وبدون دافع للربح، ولكل مساحة عامة سماتها المكانية والتاريخية والبيئية والاجتماعية والاقتصادية¹¹. ويجب أن ترى المساحات العامة، بما فيها الشوارع، على أنها مساحات متعددة الأغراض، فتخصص للتفاعل الاجتماعي، والتبادل الاقتصادي، والتعبير الثقافي ما بين مجموعات متنوعة من الناس.

ويعد دور التخطيط الحضري هو إنشاء وتنظيم هذه الأماكن العامة، بالإضافة إلى تسهيل وتشجيع استخدامها، من خلال عملية تعزيز الشعور بالهوية والانتماء. كما تعتبر السلامة والأمن والبنية التحتية الحيوية (المياه والطاقة والاتصالات) من الأبعاد المهمة التي يجب مراعاتها في أي تصميم حضاري¹². كما يفضل ميثاق المساحات العامة الصادر عام 2016 من برنامج الموئل أن تكون تلك المساحات مملوكة ملكية عامة، لضمان الوصول الأفضل للمساحات العامة، لأنها تكون غير خاضعة للتغيرات المرتبط بالملكية الخاصة¹³.¹⁴

وتعد المدينة هي العنصر الرئيسي للمساحة العامة، فيجب أن ترى المدينة كمساحة عامة شاملة لتحقيق كافة الأغراض الحضرية لها، ومساحة مشتركة مملوكة للسكان، بدون أي إقصاء اجتماعي للفئات المجتمعية الأضعف، في عبارة أخرى أن ترى المدينة كحيز مكاني يشمل الجميع ويحقق مفهوم الحق في المدينة¹⁵.

وتتشكل المساحات العامة من أربعة مكونات رئيسية هي: الشوارع، المساحات العامة المفتوحة، المرافق العامة، والأسواق التجارية¹⁶. لكن قبل التطرق لتعريف تلك المكونات، سنبدأ بالتأكيد على أهمية أن تتيح المدينة التواصل والاستمتاع لسكانها، بحيث يفضل تخطيط المدينة الإنسان عن السيارات¹⁷.

10- برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في الدول العربية - غايات الهدف 11 من أهداف التنمية المستدامة لعام 2030.

متاح على: <https://bit.ly/2ZUHO3U>

11- The Biennial of Public Space & UN Habitat - Charter of Public Space.

12- Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice Revision: February 2016. (UN Habitat) Nairobi.

13-UN-Habitat (2018). SDG Indicator 11.7.1 Training Module: Public Space. United Nations Human Settlement Programme (UN-Habitat), Nairobi.

14-The Biennial of Public Space & UN Habitat - Charter of Public Space.

15- Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice Revision: February 2016. (UN Habitat) Nairobi.

16- Gehl Architects & EMBARQ - Istanbul an accessible city - a city for people.

17- Urban Synergies Group - Perspective Statement, Right to the City.

كما أن مكونات المساحات العامة مترابطة، ومن المهم مراعاة التوازن بينها، وأولها الشوارع التي تربط بين كافة مكونات المساحة العامة، وتعتبر من أهمها لأنها متعددة الأغراض، فهي أولاً تسهل حركة التنقل والتواصل للمشاة والمركبات، وتؤدي وظيفة حضارية ثانية وهي تعزيز التفاعل الاجتماعي والاقتصادي والثقافي¹⁸. تعد الشوارع التصور المثالي للمساحة العامة حيث أنها مملوكة بشكل جماعي للكافة؛ وتتيح الوصول والتنقل بدون رسوم وفي كافة الأوقات. فيمكن للشوارع أن تحتوي على الأسواق المفتوحة، العروض، وأنشطة الاقتصاد غير الرسمي. ومن أنواع الشوارع: الميادين، الساحات العامة، الشوارع المشجرة، الممرات الدائرية، الجزر المرورية. والشوارع هي المكون الأكثر عرضة للاستخدام الأحادي مقارنة بباقي مكونات المساحات العامة، بمعنى آخر تكون عرضة لهيمنة عنصر المركبات على استخدام الشوارع على حساب المشاة، مما يهدد بشكل كامل التجوال سيراً على الأقدام وركوب الدراجات¹⁹.

يعد بجانب الشوارع، تعتبر المساحات العامة المفتوحة من المكونات الهامة للمساحة العامة، ومؤشراً هاماً على شمول المساحات العامة للفئات الأكثر ضعفاً، ودليل على التفاعل الاجتماعي بين الفئات المجتمعية المختلفة. ويشير مصطلح المساحات العامة المفتوحة إلى الأرض غير المأهولة بالمباني، والفارغة التي يستطيع السكان الوصول لها، وتؤدي تلك المساحات وظيفة الاستمتاع للجميع، وتساعد في تعزيز العامل الجمالي للأحياء. وتتنوع المساحات العامة المفتوحة من مدينة لأخرى، وتتضمن الحدائق والمتنزهات وساحات اللعب والشواطئ العامة وجوانب النهر والواجهات المائية، ويكون الدخول لتلك المساحات بدون رسوم ومملوكة ملكية عامة²⁰.

وثالث مكونات المساحة العامة هي المرافق العامة، والتي تتضمن الأماكن والخدمات المملوكة للعامة، ومتاحة لمستخدميها بدون أي مقابل، كالمكتبات العامة، والمرافق الاجتماعية، والأسواق المحلية، والمرافق الرياضية العامة كمرافق الشباب. وتكون هذه الأماكن متاحة فقط في ساعات النهار أو العمل. وفي بعض الأحيان، يكون دخول هذه الأماكن بأسعار رمزية مقابل تقديم خدمات داخلها، كما تعتبر المساحات غير المبنية جزءاً من المساحات العامة المفتوحة داخل المدينة²¹.

19- Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice Revision: February 2016. (UN Habitat) Nairobi.

20- UN-Habitat (2018). SDG Indicator 11.7.1 Training Module: Public Space. United Nations Human Settlement Programme (UN-Habitat), Nairobi.

21- المصدر السابق.

1.3. النوع الاجتماعي والمساحات العامة

يُعرف النوع الاجتماعي أو الجندر بأنه القلب الاجتماعي من أدوار وصفات الذي يصنعه ويتوقعه المجتمع من الإناث والذكور البيولوجيين، وبالتالي يعتبر الجندر البنية الاجتماعية الناتجة عن التفاعلات التاريخية والثقافية، فإذا يمكن تحديها وتغييرها. ويمكن تعريفه أيضاً بأنه الأدوار والصفات الاجتماعية التي يتوقعها المجتمع من النساء والرجال، وهي أدوار وصفات لا ترتبط بالطبيعة البيولوجية للجنسين، وإنما يتم فرضها عليهم اجتماعياً.

وتاريخياً، ألفت المجتمعات على النساء أدواراً اجتماعية أكبر من الرجال، وهذه الأدوار تحصر النساء في القيام بأعمال إعادة إنتاج الأسرة وهو ما يعرف بالدور الإنجابي، من تربية الأبناء، وتولي مسؤوليات الرعاية لكافة أفراد الأسرة خصوصاً المسنين والأطفال، والقيام بالأعمال المنزلية من تنظيف وطبخ،

وربطت أهداف التنمية المستدامة وخاصة الهدف 11.7 الجندر بالحق في المدينة وتخطيط المساحات العامة²² فلا يمكن للمدن أن تستمر بدون الساعات الطويلة التي تقضيها النساء والفتيات يومياً في أعمال إعادة الإنتاج، والعمل غير مدفوع الأجر.

وبالرغم من ذلك، يحد النظام الأبوي من حركة النساء ووصولهن للمساحة العامة، بالإضافة لتعريضهن لخطر العنف في المساحات العامة، خصوصاً الاعتداءات والتحرشات الجنسية. مما يقيد من وصولهن للوظائف القيادية والأجر المتساوي. كما أن إقصاء النساء من المساحات العامة يؤدي إلى حرمانهن من الموارد الأساسية للحياة والخدمات، ومن الحق في امتلاك الأراضي، والحرمان من الميراث وتهديد أمانهن السكني، وحرمانهن من التعليم والرعاية الصحية الجنسية والإنجابية²³.

وتلعب المساحات العامة دوراً مهماً في السماح للنساء بممارسة نشاطهن الوظيفي سواء كان بالقطاعات الرسمية أو الغير رسمية، والأعمال المنزلية، حيث يتطلب منهن ذلك النشاط الوظيفي استخدامات متعددة ومتشابهة للمساحات العامة، وبأشكال معقدة أكثر من الرجال. تواجه النساء عواقب كثيرة في الوصول للمساحات العامة، ويحدث ذلك بسبب عدة عوامل، أولاً بسبب تقسيم الأدوار الاجتماعية بين النساء والرجال السابق ذكره²⁴، وهو ما يسمى بالفصل ما بين الخاص والعام. وبناءً على هذا التقسيم، يركز الاهتمام على المجال العام باعتباره مدر للربح، وهو مجال يهيمن عليه الرجال، وبالتالي تصمم المساحات العامة ملائمة لاحتياجاتهم فقط في إغفال تام لاحتياجات النساء، لما عليهن من أدوار مضاعفة في القيام بالدورين الإنجابي والإنتاجي. كما أن التقسيم الجندري للعمل يؤدي لغياب البنية التحتية المناسبة للنساء للوصول والتنقل في المساحات العامة، مما يؤدي إلى إقصائهن منها ولحصر أدوارهن في الأعمال المنزلية²⁵،

22- برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في الدول العربية - غايات الهدف 11 من أهداف التنمية المستدامة لعام 2030. متاح على: <https://bit.ly/3mjiV92>

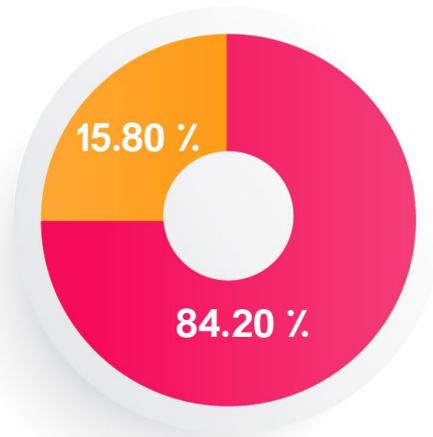
23- UN Habitat (2012) - Gender Issue Guide: Urban Planning and Design. United Nations Human Settlements Programme 2012.

24- Margaret Thornton, The Public/Private Dichotomy: Gendered and Discriminatory - Journal of Law and Society , Winter, 1991, Vol. 18, No. 4 (Winter, 1991), pp. 448-463.

فوجد أن النساء المتزوجات يقضين سبعة أضعاف الوقت في الرعاية عما يقضيه الرجال فيها، وغير المتزوجات بـ6.5 أضعاف الرجال²⁶، وتقوم 84.2% من النساء المصريات بأعمال الرعاية²⁷. تشارك أعمال الرعاية في تنشيط حركة الاقتصاد، لأن هذه الأعمال توفر دفع أجور لقاءها وبالتالي تخلق فائض مالي للأسر يمكن ضخه في الشراء وبالتالي تدوير حركة رأس المال²⁸.

ولا يتم حساب أعمال الرعاية غير مدفوعة الأجر في الاقتصاد الوطني، بينما تقدر القيمة الاقتصادية لتلك الأعمال بـ496 مليار جنيه سنوياً، وهو ما يمثل حوالي 25% من الناتج المحلي الإجمالي لمصر²⁹. كما أن النساء اللاتي يقمن بأعمال الرعاية لا يتم حسابهن في عداد البطالة أو المشتغلين³⁰، مما تعكس صورة غير عن نسبة إقصاء النساء من سوق العمل، فمشاركة النساء في قوة العمل تقدر بـ20% فقط في عام 2021 مقابل 75.2% للرجال، بينما تقدر نسبة بطالة النساء لنفس السنة بـ21.5% من النساء، مقابل 6.89% للرجال³¹.

العمل المنزلي والرعاية



■ نسبة مشاركة النساء ■ نسبة مشاركة الرجال

المصدر: مرصد السياسات والبرامج المستجيبة لاحتياجات المرأة خلال جائحة فيروس كورونا المستجد- المجلس القومي للمرأة 2021.

26- هيئة الأمم المتحدة للمرأة - اقتصاد الرعاية في مصر الطريق نحو الاعتراف بأعمال الرعاية غير مدفوعة الأجر والحد منها وإعادة توزيعها 2020.

27- المجلس القومي للمرأة، "مرصد السياسات والبرامج المستجيبة لاحتياجات المرأة خلال جائحة فيروس كورونا المستجد"، النسخة الخامسة، يناير 2021

28- ويكي الجندر - جندر.

متاح على: <https://bit.ly/3EG1vLt>

29- الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، مسح استخدام الوقت في جمهورية مصر العربية 2015.

30- الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، النشرة الربع سنوية لبحث القوى العاملة، الربع الأول يناير فبراير مارس 2021.

31- المنتدى الاقتصادي العالمي، المؤشر العالمي للفجوة بين الجنسين 2021.

وتبعاً لذلك، يفضل أصحاب الأعمال تعيين الرجال عن النساء نظراً لأدوار الرعاية التي يلقيها المجتمع على النساء، ويرون أن النساء أقل إنتاجية من الرجال، وأكثر كلفة عند تعيينهم، نظراً لالتزامات أصحاب الأعمال في قانون العمل والتأمينات بتوفير حضانات رعاية للأطفال في منشأة العمل، وتوفير إجازات الرعاية للأطفال، ودفع اشتراكاتهن التأمينية خلال تلك الفترات³². ويؤثر ذلك سلباً على تمكينهن الاقتصادي والوصول لنفس مصادر الدخل ويزيد الفجوة بين الجنسين، ونجد انعكاس ذلك على دخل النساء الذي يقدر بـ22% من إجمالي دخل الرجال في مصر³³، كما أن 5% فقط من النساء يملكن لأراضي³⁴. بينما تتركز نسبة الفقر بين الأسر التي تعولها نساء، ففي المحافظات الحضرية ينتشر الفقر بين الأسر التي ترأسها نساء 33% وتتنخفض بالنسبة للأسر التي يرأسها رجال لـ22%³⁵.

ويمكن تحقيق المساواة بين الجنسين من خلال التأكيد على الحق في المدينة، فتعد الشوارع والأماكن العامة أدوات ممتازة لتصميم مدن صديقة للنساء وتعزيز حقهن فيها. وبما أن النساء يقسمن وقتهن بين العمل والأسرة، وبالتالي يستخدمن شبكة المدينة من الأماكن العامة والأرصفت وطرق الحافلات وخطوط مترو الأنفاق والترام أكثر من الرجال. لهذا، فهم يحتاجون إلى وسائل نقل عام فعالة وآمنة بالإضافة إلى شوارع وأماكن عامة آمنة. وبالتالي، فإن المدينة الصديقة للنساء هي المدينة التي تهتم بشكل خاص باحتياجاتهن ويوجد بها خدمات أفضل ومساحات عامة أفضل وأكثر أماناً للكافة³⁶.

32- انتصار بدر، "نساء في سوق العمل؛ العاملات وسياسات الخصخصة ص. 79" (مؤسسة المرأة الجديدة 2007).

33- المنتدى الاقتصادي العالمي، المؤشر العالمي للفجوة بين الجنسين، 2021.

34- البنك الدولي "دراسة عن التمكين الاقتصادي للمرأة"، 2018.

35- د. هويدا عدلي، "الفقر والسياسات العامة في مصر دراسة توثيقية تحليلية".

36- Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice Revision: February 2016. (UN Habitat) Nairobi.

2. معايير جودة المساحات العامة

بدايةً، سنلقي الضوء على أهمية تحقيق المساحات العامة وظائف متعددة، وهي الوصول، وتقليص الازدحام المروري، وتحسين المواصلات العامة، وضمان الوصول والحفاظ على الواجهة المائية (بحر-نهر)، ووجود مساحات عامة جذابة، والحفاظ على القيمة التاريخية للمدينة، وتقديم أنشطة متنوعة لسكانها الأبديين والمؤقتين³⁷. كما يجب أن تحقق المدينة الحماية الكافية لسكانها من زحام المرور، وحوادث الطرق، والعنف الجنسي والجريمة، وأن تضمن الراحة في المساحة العامة من خلال خلق مساحات للمشبي والوقوف والجلوس والرؤية المجانية للواجهة المائية والأماكن التاريخية، ومساحة للحديث واللعب والتمرن، وأن تعزز الاستمتاع في المساحة العامة من خلال التركيز على الجانب الإنساني في المدينة، وخلق فرص للاستمتاع بالجوانب البيئية الجميلة، وذلك بضمان هواء نقي من التلوث والضوضاء، ووجود قدر كافي من المساحات الخضراء والوصول المجاني للشواطئ³⁸.

من ضمن عناصر تخطيط المدينة تحقيق المواطنة الشاملة لكافة قاطنيها الدائمين والمؤقتين، للوصول لحقوق متساوية لهم، خصوصاً الفئات الأكثر ضعفاً (الفقراء، المهجرين بخطر بيئي، العمالة غير الرسمية، الأقليات الدينية والعرقية، أفراد مجتمع الميم، ذوي الاحتياجات الخاصة، سكان الشوارع)³⁹. وبالنظر إلى الفئات الأكثر ضعفاً السابق ذكرها، سنجد أن النساء يمثلن الفئة المشتركة بين كافة الفئات المهمشة السابق ذكرها، وهي ما تسمى بالنظرة التقاطعية لقضايا النساء. وباعتبار النساء العنصر المشترك بين تلك الفئات يجعل من الأعباء الاجتماعية والاقتصادية التي تكون أكبر مقارنة بالرجال، وذلك عند إغفال احتياجاتهن في التخطيط العمراني للمدن.

لذلك سنركز على معايير المساحات العامة الواجب توافرها لضمان مساحات عامة عادلة وشاملة للنساء، وهي الوصول والذي ينقسم إلى: تخطيط الأحياء السكنية في معزل عن الأحياء التجارية، وتأثير ذلك على الفرص الاقتصادية للنساء وتعرضهن للتحرش الجنسي. وكذلك التنقل بما يتضمنه من الأخطار التي تواجه النساء في المواصلات العامة، وأنماط تنقل النساء، ووضع المواصلات العامة في مصر. بالإضافة إلى الأمان والخلو من العنف في المساحات العامة، والصحة والنظافة الشخصية من وصول المياه والصرف الصحي للمنازل المصرية، وتواجد الحمامات العامة وعددها، ومدى انتشار الحدائق والشواطئ المجانية والأمنة في مصر، وتأثير محدوديتها على صحة النساء⁴⁰. وهي المعايير التي سنحاول من خلالها تحليل الوضع الحالي للمساحات العامة في مصر. ومن خلال تلك المعايير العامة، سنقيم جودة المساحات العامة من خلال التقسيم النوعي لها، ومدى تحقيقها لوظائفها الأساسية. فن حيث التقييم النوعي، سنتطرق لمعايير جودة الطرق، والشوارع، والنقل العام، والميادين، والحدائق والأشجار، والملاعب⁴¹.

37- Gehl Architects & EMBARQ - Istanbul an accessible city - a city for people.

38- Jan Gehl 2010 - Cities for People.

39- Global Platform for the Right to the City - Right to the City components.
Available at: <https://www.right2city.org/right-to-the-city-components/>

40- World Bank Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design. The World Bank 2020.

41- Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice Revision: February 2016. (UN Habitat) Nairobi.

3. المساحات العامة الشاملة للجميع

في إطار تحليلنا للمساحات العامة في مصر وأثرها على النوع الاجتماعي، سنحاول أن نرصد رؤية الدولة للمساحات العامة، وكيف نتعامل معها الفترة الأخيرة في تخطيطها للمساحات العامة. ففي الوضع العادي، تعد المساحات العامة ملكية مشتركة لكافة مواطني الدولة، ومن حقهم الاستمتاع بها بشكل متساوي، ومجاني، ونظيف، وآمن بغض النظر عن العمر أو الجنس أو العرق أو الدخل أو الطبقة أو الدين أو الانتماء السياسي، ويضمن ذلك التفاعل الاجتماعي والاقتصادي بين أطياف المجتمع.

الحق في المساحات العامة في الدستور المصري

لا ينص الدستور المصري بشكل صريح على حق المواطنين في المدينة، أو في المساحات العامة، ولكنه في مواده ينطوي على ضمانات كثيرة على أهمية ضمان الحفاظ على عناصر المساحات العامة المختلفة، وحق المواطنين في الاستمتاع بها واستخدامها بأشكال متعددة. حيث نصت المادة 11 من الدستور الحالي على أن حق الاجتماع انخاضاً سلبياً مكفول دون الحاجة إلى إخطار سابق⁴²، والمادة 44 على كفالة حق كل مواطن في التمتع بنهر النيل⁴³. كما أكد الدستور بالمادة 45 على التزام الدولة بحماية البحار والشواطئ والبحيرات والمحميات الطبيعية وكفالة حق التمتع بهم لكل مواطن، كما تلتزم الدولة بحماية وتنمية المساحة الخضراء في الحضر⁴⁴. وألزم الدستور أجهزة الدولة بنص المادة 81 على ضمانات الحقوق الاجتماعية والثقافية والترفيهية والرياضية للأشخاص ذوي الإعاقة وأن تقوم بتجهيز المرافق العامة والبيئة المحيطة بهم لتلبية احتياجاتهم. وجاء في المادة 11 على إلزام الدولة بكفالة المساواة بين المرأة والرجل في جميع الحقوق المدنية والسياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية، واتخاذ كافة الإجراءات والسبل في سبيل تحقيقها⁴⁵.

كما كرس الدستور حق كل شخص في بيئة صحية سليمة بنص المادة 46، وأن حمايتها واجب لكل المواطنين، وألزم الدولة باتخاذ التدابير اللازمة للحفاظ عليها، وعدم الإضرار بها، والاستخدام الرشيد للموارد الطبيعية بما يكفل تحقيق التنمية المستدامة، وضمان حقوق الأجيال القادمة فيها.

ولما كان الدستور المصري قد كفل للمواطنين حق التمتع بالمساحات العامة وألزم الدولة بالحفاظ عليها وتطويرها وصيانتها بما يكفل تحقيق أهداف التنمية المستدامة، سنتعرض لعناصر المساحات العامة، ووضعها الحالي، وهي الشوارع، والمساحات العامة المفتوحة والاتجاه لخصخصتها.

42- تنص الفقرة الثانية من نص المادة 73 من الدستور المصري لعام 2012 المعدل عام 2014 على أن "وحق الاجتماع انخاضاً سلبياً مكفول، دون الحاجة إلى إخطار سابق، ولا يجوز لرجال الأمن حضوره أو مراقبته، أو التنصت عليه".

43- المصدر السابق نص المادة 44 "تلتزم الدولة بحماية نهر النيل، والحفاظ على حقوق مصر التاريخية المتعلقة به، وترشيد الاستفادة منه وتعظيمها، وعدم إهدار مياهه أو تلويثها. كما تلتزم الدولة بحماية مياهها الجوفية، واتخاذ الوسائل الكفيلة بتحقيق الأمن المائي ودعم البحث العلمي في هذا المجال. وحق كل مواطن في التمتع بنهر النيل مكفول، ويحظر التعدي على حرمه أو الإضرار بالبيئة النهرية، وتكفل الدولة إزالة ما يقع عليه من تعديات، وذلك على النحو الذي ينظمه القانون".

44- المصدر السابق نص المادة 45 "تلتزم الدولة بحماية بحارها وشواطئها وبحيراتها وممراتها المائية ومحيطاتها الطبيعية. ويحظر التعدي عليها، أو تلويثها، أو استخدامها فيما يتنافى مع طبيعتها، وحق كل مواطن في التمتع بها مكفول، كما تكفل الدولة حماية وتنمية المساحة الخضراء في الحضر، والحفاظ على الثروة النباتية والحيوانية والسلمكية، وحماية المعرض منها للإنقراض أو الخطر، والرفق بالحيوان، وذلك كله على النحو الذي ينظمه القانون".

45- المصدر السابق نص الفقرة الأولى من المادة 11 على أن "تكفل الدولة تحقيق المساواة بين المرأة والرجل في جميع الحقوق المدنية والسياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية وفقاً لأحكام الدستور".

3.1. الشوارع متعددة الأغراض

تعد الشوارع من أهم أنواع المساحات العامة، وأكثرها شيوعاً. كما أن تصميمها يتأثر به شكل ووظائف المساحات العامة في المدينة، حيث أن الشوارع تؤدي أكثر من وظيفة، التنقل للمشاة والدراجات والنقل الآلي. وتصل بين المناطق وبعضها، كما أن لها دور اقتصادي واجتماعي، حيث أنها تعلي من قيمة التفاعل الاجتماعي من خلال تعدد وظائفها، من حيث توفير مساحات تجارية، كالمقاهي، والمحال التجارية؛ والباعة الجائلين؛ ومساحات اجتماعية للعب؛ والجلوس؛ واستغلالها للعروض الثقافية⁴⁶. ويمكن للشوارع أن تكون إقصائية في حال تصميمها بأشكال لا تلائم ساكني المدينة أو عدم ملاءمتها لخصائصهم واحتياجاتهم. فمثلاً، تقصي الشوارع النساء في حالة كونها مخصصة فقط للسيارات، أو شديدة الازدحام، أو يفوق النشاط التجاري بها كافة الأنشطة المنوط بالطريق تأديتها، فتشكل أخطار جسمانية كالتعرض للحوادث، بالإضافة لزيادة خطر التحرش الجنسي عليهن⁴⁷.

ولضمان الوظائف المتعددة للشوارع، يجب توافر عدة عناصر مهمة بها، ويمكن للعناصر أن تزيد أو تقل، بحسب الإطار الجغرافي الواقع به، وبيئته الاجتماعية، فيجب التفرقة في تصميم الشوارع داخل التجمعات السكنية. وتصميم الطرق السريعة، بالإضافة لأهمية تصميم الشوارع في أي مدينة جديدة قبل إنشاء المباني بها، لضمان اتصال الشوارع ببعضها من خلال التجوال⁴⁸.

وهذه العناصر تتمثل في أربعة محاور، أولاً: وجود مسارات للمشبي، من خلال وجود أرصفة للمشاة، بختلف احتياجاتهم، وأن تكون متساوية المستوى، ومتصلة، وغير مشغولة فقط بالنشاط التجاري، وأن تلائم احتياجات النساء، خصوصاً الحوامل، والمسنات، والقائمت بالرعاية، أي مصطحبات لأطفال أو مسنين، وتوفر قابلية الحركة لذوات الاحتياجات الخاصة. بالإضافة لمسارات المشبي، يجب أن تتوافر مسارات للدراجات؛ وتأمينها من الحوادث؛ ومسارات مخصصة للنقل العام؛ وتوفير محطات وقوف لها؛ وتكون مظلة؛ وبها أماكن للجلوس؛ وأخيراً مسارات للنقل الآلي، من سيارات خاصة، ونقل ثقيل، وهذه المسارات تضمن التنقل العادل والوصول المتساوي لكافة الفئات⁴⁹.

ثانياً: لضمان الأمان في الشوارع من الحوادث والجرائم والعنف الجنسي والتحرش الجنسي، يجب ضمان سرعة منخفضة للمركبات داخل شوارع المدن الداخلية مع ضمان وجود مسارات عبور آمن للمشاة؛ وتوفير الإضاءة الكافية في كافة الشوارع. ثالثاً: توفير المساحة للباعة المتجولين بالطرق، وجزء آخر للترفيه؛ وتوفير أماكن خاصة بالمحال التجارية والمقاهي وأماكن نظيفة للجلوس؛ ومساحات خضراء بطول الشارع. توافر تلك العناصر مجتمعة بشكل متزامن يضمن للكافة وللنساء بصفة خاصة الحيوية في الشارع والتفاعل الاجتماعي⁵⁰.

46- UN Habitat 2013 - Streets as public spaces and drivers of urban prosperity. United Nations Human Settlement Programme (UN-Habitat), Nairobi

47- Lamia Abdelfattah, "Deconstructing the trajectories of gendered mobility in Cairo: lessons for urban policy", (Politecnico di Milano:2018).

48- حلول للسياسات البديلة، "طرق تشمل الجميع إعادة النظر في تصميم شوارعنا"، (نوفبر 2020).

49- Indian Ministry of Housing and Urban Affairs & The Institute for Transportation and Development, "Complete Street, Policy Framework", February 2019.

50- المصدر السابق.

رابعاً: ضمان الاستدامة البيئية للمدينة، من خلال اتباع سياسات شاملة تحد من الملوثات، خصوصاً الصادرة من المصانع كثيفة الاستهلاك للطاقة، كالأسمدة، والحديد والصلب، والبتروكيماويات، والأسمدة⁵¹. واتباع سياسات عامة تشجع على تقليل مركبات النقل الآلي، والاعتماد على النقل الجماعي. ويجب زيادة المساحات الخضراء، كزراعة الجزر الوسطى في الشوارع، وتوفير الحدائق العامة والمحافظة عليها وصيانتها، مما سيؤدي إلى تقليل من انبعاثات الغازات الدفيئة⁵².

3.2. الطرق والشوارع في مصر

تعددت المعايير التي يمكن قياس جودة المساحات العامة بها، ولكنها مشتركة في أهمية تأديتها لوظائف متعددة وبها تصبح ملائمة لاحتياجات الفئات المجتمعية المختلفة. كما أن المساحات العامة يجب أن تتكون من عناصر مختلفة كما سبق ذكره، فضلاً عن تخصيص نسبة 40-50% من مساحة المدينة للمساحات العامة للشوارع والمساحات العامة المفتوحة، والتي بدورها تتكون من 30-35% للشوارع والأرصفت، و15-20% للمساحات العامة المفتوحة⁵³.

وتعرف الشوارع أنها ممرات داخل المدن والأحياء بجانب البيوت السكنية والمباني متعددة الأغراض⁵⁴، وهي تربط بين الأحياء والشوارع داخل المدينة، وتختلف الشوارع عن الطرق بأن الأخيرة هي مسارات بهدف التنقل والحركة بين المحافظات والمدن والبلدات⁵⁵.

51- بيسان كساب، "رغم زيادة أسعار الغاز الطبيعي .. «الصناعات كثيفة الاستهلاك» تستمر في جني ثمار أزمة الطاقة العالمية"، نشرة مدى مصر (2021).

متاح على: <https://bit.ly/2YcNrtr>

52- Indian Ministry of Housing and Urban Affairs & The Institute for Transportation and Development, "Complete Street, Policy Framework", February 2019.

53- UN-Habitat, "SDG Indicator 11.7.1 Training Module: Public Space", (2018).

54- المصدر السابق.

55- حلول للسياسات البديلة، "طرق تشمل الجميع إعادة النظر في تصميم شوارعنا"، (نوفمبر 2020).

السيارات الخاصة في مصر

فأولاً، يجب أن تحتوي المساحات العامة على طرق رئيسية بعرض معين وأن تكون الطرق السريعة خارج المدن، لكن نجد أن ذلك غير متحقق، حيث يبلغ عرض الشارع في العاصمة المصرية القاهرة 9.5 أمتار وهو رقم أعلى من المتوسط العالمي الذي يبلغ 7.4 أمتار، بينما لا تصب الزيادة عن المعدل العالمي في صالح أغلبية السكان من المشاة. وإنما تكون لخدمة المركبات، ويمكن أن يبرر ذلك بأن أولوية تصميم الشوارع هي ملائمتها للنقل الآلي لتقليل الاحتقان المروري، لكن على العكس من ذلك يزداد من الازدحام المروري مرة أخرى بعد مرور الوقت⁵⁶.

والجدير بالملاحظة أن نسبة محدودة جداً من السكان يمتلكون سيارات خاصة، فيبلغ عدد السكان 102 مليون نسمة، بينما يبلغ عدد السيارات الخاصة 7.6 مليون سيارة، وبالتالي يملكها أقل من 15% من سكان مصر، مما يعني أن 15% من السكان يمتلكون 75% من حيز الفراغ المتاح في المساحات العامة المفتوحة⁵⁷. كما أن السيارات الخاصة تمثل نسبة 91.3% من نسبة السيارات المرخصة بأكملها، بينما تمثل أتوبيسات النقل العام 1.6% فقط من عدد المركبات⁵⁸.

تعكس هذه الأرقام مدى ملائمة الشوارع للفئات الاجتماعية المختلفة، حيث أنها تستخدم فئة محدودة للغاية من السكان، فيما تغفل احتياجات باقي الشرائح الاجتماعية والجنديرية، خصوصاً وأن النساء يملكن بنسب أقل بكثير لسيارات خاصة عن أقرانهم من الرجال⁶⁰. بالإضافة لذلك، تستهدف مشاريع إنشاء وتوسيع الطرق تسهيل حركة المرور وسيولتها، وتقليل حوادث الطرق، ولكن بالرغم من تلك التوسعات، إلا أن القاهرة ما زالت مصنفة من أكثر المدن المزدحمة مرورياً في العالم⁶¹. فتحتل القاهرة الكبرى النسبة الأكبر من عدد المركبات الخاصة على مستوى مصر، فتقدر نسبة السيارات في محافظة القاهرة بـ26.9% بجانب محافظة الجيزة التي يوجد بها 12.7% من السيارات الخاصة، تليها في المرتبة الثانية محافظة الإسكندرية بنسبة 6.7%⁶².

56- حلول للسياسات البديلة، "طرق تشمل الجميع إعادة النظر في تصميم شوارعنا"، (نوفمبر 2020).

57- Lamia Abdelfattah, Deconstructing the trajectories of gendered mobility in Cairo: lessons for urban policy - Politecnico di Milano 2018.

58- WHO, Global Status Report on Road Safety 2018 - World Health Organization 2018.

59- الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، "نشرة حصر المركبات المرخصة" 2015.

60- World Bank, "Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design", (2020).

61- TOMTOM, "TOMTOM Traffic Index", (2019-2020).

Available at: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/

62- الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، "نشرة حصر المركبات المرخصة"، (2015).

الازدحام المروري وحوادث الطرق

تسبب نمو عدد السيارات الخاصة لازدياد ظاهرة الازدحام المروري، فتمثل السيارات الخاصة 75% من إجمالي السيارات في مصر وتتضمن هذه النسبة السيارات المتوقفة⁶³، وذلك لعدم استيعاب الطرق هذا العدد من السيارات وعدم توفير جراجات كافية لركن السيارات. وبما إن النساء هن الأقل استخداماً للسيارات الخاصة، فإنهن يجدن كمشاة الشوارع والطرق غير ممهدة لعبورهن الطريق، فتتدبر بها إشارات المرور لعبور المشاة حيث أن 97% من الشوارع المصرية لا توجد بها إشارات مرور، كما تفتقر 78% منها لممرات عبور المشاة⁶⁴. فضلاً عن أن الدولة اتجهت بالأعوام الماضية إلى تحويل الطرق داخل المدن والأحياء السكنية إلى طرق سريعة، كمشروع تطوير شرق القاهرة بحي مصر الجديدة ومدينة نصر بالقاهرة، ومحور المحمودية بالإسكندرية والذي يقع بداخل 4 أحياء سكنية⁶⁵، مما تسبب في ازدياد حوادث الطرق. فلاحظ أن المشاة هم ثاني أكثر ضحايا لحوادث الطرق⁶⁶.

بالإضافة لذلك، تتجه الدولة دائماً لحل مشكلة التكدس المروري ببناء طرق وكراري جديدة⁶⁷. فلا نجد توازناً بين حجم المشروعات الخاصة بزيادة حافلات النقل العام وبين مشروعات الطرق والكراري، فإزال اتجاه الدولة يضع تطوير الطرق نصب أعينه عند تخطيط ميزانية النقل، بدلاً من الاستثمار في زيادة حافلات النقل، في ميزانية العام المالي 2020/2021، خصصت الميزانية 21.86 مليار جنيه للهيئة العامة للطرق والكراري والنقل البري، يذهب منها 15.3 مليار جنيه للطرق، و6.48 مليار جنيه للكراري⁶⁸. في حين خصص أقل من نصف هذا المبلغ لدعم نقل الجماعي للركاب بقيمة 5.56 مليار جنيه لهيئة النقل العام في القاهرة⁶⁹ و1.89 مليار جنيه لهيئة النقل العام في الإسكندرية⁷⁰، أي بإجمالي 7.45 مليار جنيه للنقل العام، وهذه النسب تعكس الأولوية في الموازنة التي تفوز فيها الطرق والكراري عن المواصلات العامة.

63- Lamia Abdelfattah, "Deconstructing the trajectories of gendered mobility in Cairo: lessons for urban policy", (Politecnico di Milano 2018).

64- Yahya Shawkat, "Cairo's New Roads: An Assault on Pedestrians and Mass Transit", (Alternative Policy Solutions: 2020).

Available at: <https://bit.ly/3GLtdZ6>

65- مدحت إسماعيل، "النقل" تستعرض مشروعات الطرق والكراري المنفذة في 2020، (جريدة المال 2020).
<https://bit.ly/3q3E0YA> متاح على:

66- World Health Organization, "Global Status Report on Road Safety", (2018).

67- Tadamon, "Urban Mobility in Cairo: Governance and Planning", February 2017.

Available at: <https://bit.ly/3bS5TuJ>

68- نورا نغري، "أبرز 10 مشروعات تستهدف الحكومة تنفيذها في مجال الطرق.. تعرف عليها"، (اليوم السابع 2021).
<https://bit.ly/3wacpWO> متاح على:

69- قانون رقم 100 لسنة 2020 بربط موازنة هيئة النقل العام بالقاهرة للسنة المالية 2020/2021، المادة الأولى.

70- قانون رقم 101 لسنة 2020 بربط موازنة الهيئة العامة لنقل الركاب بمحافظة الإسكندرية للنسبة 2020/2021، المادة الأولى.

وتتحصل موازنة النقل في القاهرة الكبرى على نصيب الأسد من الميزانية الإجمالية المخصصة لمشروعات النقل الجماعي، في إغفال لباقي محافظات الجمهورية⁷¹. وترتب على ذلك زيادة خطورة تنقل النساء في المساحات العامة، فيما يلجأن للهشي وذلك يعرضهن لخطر الحوادث، أم يستخدمن وسائل النقل المزدحمة، ويترتب على ذلك تعرضهن للتحرش الجنسي، وطول فترات تنقلهن من نقطة لأخرى.

ونظراً للعدد المحدود للمواصلات العامة مقارنة بعدد السكان وزيادة معدلات الفقر وتركيز الثراء لفئة محددة من المواطنين تسبب ذلك في زيادة الطلب على استخدام المواصلات العامة لاحتياجات التنقل اليومي وبالتالي ازدحامها، وانتشار جائحة كوفيد-19 لم تستطع تلك المواصلات توفير الأمان الصحي للسكان. بالإضافة إلى أنها غير مصممة لاحتواء الفئات المجتمعية المختلفة: خصوصاً النساء، فالعربات غير مصممة بأمكان مخصصة لعربات الأطفال، أو ذوي الاحتياجات الخاصة، وفي حال توافرها في بعض حافلات النقل العام الأعلى سعراً، غالباً ما تكون مشغولة نظراً لشدة ازدحام الحافلة، وخصوصاً بأوقات الذروة.

71- Yahya Shawkat, "Cairo's New Roads: An Assault on Pedestrians and Mass Transit", (Alternative Policy Solutions: 2020).

Available at: <https://bit.ly/3GLtdZ6>

تلوث الهواء

يتسبب تلوث الهواء في 10% من الوفيات المبكرة في مصر⁷²، لذلك يجب الالتفات لتأثير زيادة مركبات النقل الآلي على جودة الهواء. في مصر تعتمد وسائل النقل الآلي على مصادر الطاقة غير المتجددة وتؤدي لزيادة انبعاثات الغازات الدفيئة، وبالتالي تؤدي لتلوث الهواء وزيادة انتشار الأمراض المزمنة⁷³. فتستخدم 72.3% من المركبات البنزين كوقود، ويأتي بعدها السولار بـ13.9%، والغاز الطبيعي بنفس النسبة⁷⁴. وتمثل انبعاثات النقل في مصر قيمة الثلث من مسببات تلوث الهواء بها⁷⁵، كما صنفت القاهرة الكبرى ثاني أكثر مدينة ملوثة الهواء المحيط في العالم⁷⁶.

ويعد السولار من أكثر مصادر الطاقة غير المتجددة تلوئاً للهواء، يأتي بعده البنزين بأنواعه الثلاثة، وأخيراً الغاز الطبيعي كأقل ملوث للهواء كمحرك للسيارات⁷⁷. ويؤثر تلوث البيئة بشكل مضاعف على حيوات النساء، وذلك لأكثر من سبب، أولاً صعوبة وصولهن للخدمات الصحية، نظراً لضعف التأمين الصحي عليهن، فنسبة النساء غير المستفيدات من التأمين الصحي تبلغ 58.1%⁷⁸، ولأنهن مسؤولات عن الرعاية لباقي أفراد الأسرة⁷⁹، خصوصاً الأطفال وكبار السن، فإصابة النساء أو أفراد الأسرة بأمراض تنفسية بسبب التلوث يزيد من عبء مسؤولية النساء⁸⁰.

3.3. المساحات العامة المفتوحة

تعد المساحات العامة المفتوحة ثاني مكونات المساحات العامة، ومن أهم ضمانات الصحة العامة والترفيه في المدينة، والمميزات الأساسية للمساحات العامة المفتوحة أنها تكون مملوكة للكافة ويستطيع الجميع دخولها بالمجان. كذلك يجب أن تتوفر بتلك المساحات الاستيعاب الكافي لكل الفئات المجتمعية، من حيث توافر الأمان من التحرش والعنف داخلها، وأن تحتوي على وسائل تضمن وصول الفئات الأكثر ضعفاً كالحوامل، وكبار السن، وذوي الاحتياجات الخاصة. كما توفر المساحات العامة المفتوحة فضاءات كبيرة للعب الأطفال وبالتالي ضمان صحة أفضل لهم،

72- سمر أشرف، "ركاب السيارات في القاهرة يتعرضون لمستويات خطيرة من التلوث"، للعلم فبراير 2020.

متاح على: <https://bit.ly/3mCY1mW>

73- مدي مصر، "بعد صدور تقرير رسمي يدين «السولار المصري» هل يمكن تأسيس مناطق منخفضة الانبعاثات في مصر؟"، نشرة مدى مصر، (2021).

متاح على: <https://bit.ly/3bCVK4N>

74- الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، نشرة حصر المركبات المرخصة، 2017.

75- البنك الدولي، "مارتن هيجر وكريج مايسن، تنقية هواء القاهرة... خطوة خطوة"، مدونة البنك الدولي 2019.

متاح على: <https://bit.ly/3GORrlm>

76- المبادرة المصرية للحقوق الشخصية، "ورقة حقائق ومعلومات عن تلوث الهواء في مصر"، (2018).

77- خالد عبد الرسول، "عوادم السيارات.. الموت من أقصر طريق"، الوطن، مارس 2020.

متاح على: <https://bit.ly/3CGrzph>

78- الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، خصائص الأسرة الفقيرة؛ دراسة تحليلية من واقع بيانات بحث الدخل والإنفاق 2017-2018.

79- الأمم المتحدة، "النساء بوصفهن عوامل للتغيير".

متاح على: <https://bit.ly/3wceJwp>

80- هيئة الأمم المتحدة للمرأة، "دور اقتصاد الرعاية في تعزيز المساواة المبنية على النوع الاجتماعي تقدم المرأة في الدول العربية"، (2020).

وبذلك يتم التخفيف على أمهاتهم. ومن أهم عناصر المساحات العامة المفتوحة هي الحدائق، المتنزهات، الشواطئ، الملاعب العامة، والواجهة المائية للمدينة.

وفي هذا الإطار، أجرى مجموعة من المماريين استبيان عن مدى ملائمة المساحات العامة في مدينة اسطنبول لسكانها وللسياح، وحلوا مميزات المدينة للاتصال بالواجهة المائية، والخلفية التاريخية للمدينة، وتوفر الحدائق والمساحات العامة بها، والتنوع بين الأنشطة المختلفة بينها، وهذه الخصائص تشابه كثيراً مع مدينة القاهرة الكبرى لكونها مدينة حضرية كبيرة المساحة، وتوجد بها معالم تاريخية وتراثية كثيرة، كما تتصل بالواجهة المائية، وتوجد بها حدائق كبيرة⁸¹. وحددت هذا الاستطلاع التحديات التي تواجهها المدينة، وأولها، بالرغم من كون المدينة متصلة بالواجهة المائية، إلا أن الوصول والرؤية لها محدودة جداً. كما كانت من ضمن التحديات الكبيرة للمدينة هي تخصيص أحياء بأكملها للنشاط التجاري، في حين توجد أحياء يغلب عليها الطابع السياحي، وأحياء أخرى سكنية، وأن هذا الفصل في الأغراض بين أحياء المدينة يعيق من الاندماج الاجتماعي بها، وتوجد بها آثار وأماكن تراثية كثيرة، ولكن من الصعب الوصول لها سيراً على الأقدام⁸².

من خلال تطبيق تلك المعايير على مدينتي القاهرة والإسكندرية، أكبر مدينتين حضريتين في مصر، نجد أن المساحات العامة، المخصصة منها للاستمتاع بالمدينة، غالباً تكون من نصيب القطاع الخاص، ولا يستطيع عامة الشعب الوصول لها. حيث أن الاتجاه في التعامل مع تلك المساحات هو تخصيصها، وتعرف خصخصة المساحات العامة بتحويل الأماكن العامة المملوكة ملكية عامة إلى أماكن مملوكة للقطاع الخاص، حيث يتم خصخصتها عن طريق البيع أو التأجير لصالح المطورين العقاريين لإنشاء مراكز تجارية وفنادق خاصة، أو إزالتها تماماً لزيادة عرض الطرق أو عدد الكباري، وهذا يسبب قصوراً في عدالة وصول كافة الفئات المجتمعية للمساحات العامة المفتوحة، مما يشكل الكثير من العقبات المادية والاجتماعية أمام المصريين بشكل عام للوصول إلى المساحات العامة المفتوحة.

ووفقاً لمتوسط المعدلات العالمية التي تنطبق على مصر وهي تختلف بحسب الموقع والطبيعة الجغرافية لكل دولة، يجب أن يتوافر لكل 5000 نسمة -أي المتواجدين مثلاً على مستوى حي أو تجمع سكني- 3000 متر مربع من المساحات الخضراء، وبالقياس طبقاً للمعدل العالمي، يقدر الحد الأدنى المطلوب وجوده 10% من مساحة الدولة، وبتطبيق هذا المتوسط على عدد سكان مصر المقيمون حالياً بها، نحتاج لأن توفر الدولة نحو 58 مليون متر مربع من الحدائق والمنتزهات. وفي المقابل طبقاً لبيانات الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء تبلغ المساحة الفعلية 5.370 مليون متر مربع فقط، تنوع بين حدائق نباتات ومنتزهات عامة بخلاف حديقتي «الحيوان والأسماك» وما بهما من أشجار كثيرة ومساحات خضراء، وتمثل تلك النسبة أقل من 10% من المساحة المطلوب توافرها لعدد سكان مصر الحالي⁸³.

81- Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice Revision: February 2016. (UN Habitat) Nairobi.

82- Gehl Architects & EMBARQ - Istanbul an accessible city - a city for people.

83- خبر صحفي بجريدة اليوم السابع بعنوان "مصر تحتاج 58 مليون متر حدائق.. والإحصاء: يوجد 5.4 مليون فقط" نشر بتاريخ 9/2/2018.

ففي مدينة القاهرة على سبيل المثال، نجد أن الأغلبية العظمى من جوانب النيل محبوب رؤيتها، لأنها إما أن تكون من نصيب الفنادق، أم المطاعم الفاخرة، أو تخصص نوادي للثقافات المهنية، كالقضاة والمهندسين، أو الجيش والشرطة، ذلك بالإضافة إلى القناطر الخيرية شمال القاهرة، التي تطل على المنطقة التي يقسم بها نهر النيل إلى فرعيه دمياط ورشيد، وهي مساحة عامة مناسبة جداً لوصول الفئات المختلفة لها، ولكن معظمها أيضاً تم خصصته لصالح نوادي الثقافات المهنية. وبالتالي نجد أن سكان القاهرة لا يستطيعون رؤية نهر النيل إلى من فوق الكباري، أو الجلوس لساعات محدودة في المطاعم، بمقابل مادي، بدلاً من الاستمتاع به كثروة وطنية من حق الجميع الوصول لها⁸⁴.

ومن حيث الوصول للواجهة المائية في مدينة الإسكندرية، التي تطل بأكلها على البحر المتوسط، بكورنيش يمتد بطول 20 كم، استمر البناء على الكورنيش مباشرة منذ عام 2014 حتى الآن، مما ادي لحجب الرؤية عن البحر تماماً في مناطق عدة، كمنطقة قلعة قايتباي، التي كانت مكان تنزه لسكان الإسكندرية، ومساحة للباعة الجائلين، أصبحت رؤية البحر بها منعدمة بسبب نوادي «اليخت واليوناني»، وجمع للمطاعم مرتفع التكلفة، ومن الجانب الآخر أغلقت المساحة المفتوحة لبناء كوبري ومرسى يخوت بجانب القلعة⁸⁵.

كما حجبت الرؤية عن البحر أيضاً بشكل تام عن منطقة سيدي جابر المطلة على البحر، فكانت هذه المنطقة عام 2015 تحتوي على ناديين المعلنين والقوات المسلحة على الكورنيش مباشرة، في حين تضمنت هذه المنطقة في 2020، ناديين المعلنين والقوات المسلحة، وجمع مقاهي ومطاعم فاخرة، وفندق خرساني، وسيرك، وجاءت هذه الأعمال ضمن ما يطلق عليه بمشروع تطوير منطقة سيدي جابر، الذي يتضمن بناء فندقاً جديداً وإنشاء كوبري للسيارات لإنشاء جراج أسفله، وكان ذلك على حساب مبنى تراثي كمسرح السلام⁸⁶.

يشكل كورنيش الإسكندرية أهمية كبيرة لسكانها نظراً لأنه المتنفس الوحيد لهم للترفيه والاستمتاع بالمدينة إلا أنه قد بلغت الإنشاءات على الكورنيش نسبة 37.7% منه بطول 7.55 كم، من أصل 20 كم⁸⁷، وهذا يحدث في ظل غياب المساحات العامة المفتوحة كالحدايق، فنصيب الإسكندرية من الحدايق هو 4 فقط⁸⁸، بينما تحولت مساحات اللعب المفتوحة إلى مجمعات مطاعم، كالذي حدث مع حديقة الخالدين بوسط المدينة، التي كانت ملعباً للأطفال،

84- تضامن، "الحق في الفراغ العام في الدستور المصري"، مارس 2014.
متاح على: <https://bit.ly/3CICpLu>

85- مروة مرسي، "انتهاء 68% من مشروع حماية قلعة قايتباي بالإسكندرية"، الوطن 2020.
متاح على: <https://bit.ly/3k4uL6N>

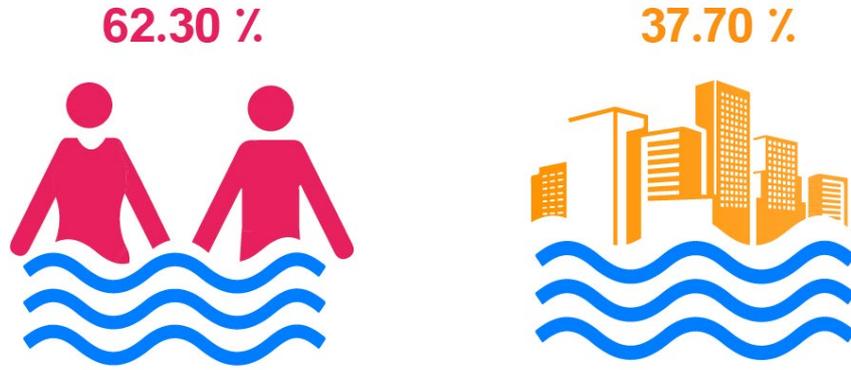
86- رايمي ياسين، "يتضمن فندقاً عالمياً ومرسى لليخوت..«مشروع تطوير سيدي جابر».. نقلة سياحية على كورنيش الإسكندرية"، الأهرام 2018.
متاح على: <https://bit.ly/31gk0Yr>

87- الإنسان والمدينة للدراسات الإنسانية والاجتماعية، "تحليل لشاطئ الإسكندرية من رأس التين إلى المنتزه"، إحصاءات غير منشورة، 2020.

88- الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، "النشرة السنوية للإحصاءات الثقافية لعام 2019"، إصدار مارس 2021.

وتتواجد بها أماكن للجلوس والترفيه بدون رسوم⁸⁹، فضلاً عن قطع الأشجار وتغيير معالم في أكبر وأقدم حدائق الإسكندرية، وهي حديقة المنتزه، وذلك لإنشاء منتجع سياحي على شاطئ الحديقة، ومرسى لليخوت⁹⁰.

كورنيش الإسكندرية



مساحات الكورنيش التي تمت خصصتها
مساحات الكورنيش المتاحة بالمجان للعامة

المصدر: الإنسان والمدينة للدراسات الإنسانية والاجتماعية 2020.

وهذه المشاريع والإنشاءات التي تقوم بها دولة من شأنها إهدار حق المواطنين في المساحات العامة المفتوحة ويغيب عنها الحفاظ على هوية المدن، ولا تحقق توازن اجتماعي بين الفئات الاجتماعية المختلفة. وتبعاً لهذه النتائج غير المحمودة لتلك المشاريع، يجب على الدولة عند تخطيطها للمشاريع المستقبلية الالتفات لأهمية إتاحة مساحات عامة آمنة للنساء وضامنة لوصولهن وألا تكون مكرسة لبقاء النساء في المنزل. كذلك النظر لوظيفة المساحات العامة المفتوحة بأن لها وظائف أخرى تزيد في أهميتها عن تحويل كل مساحة إلى مشروع سياحي، وأن لها وظائف مهمة وهي الحفاظ على التفاعل الاجتماعي بها، وذلك في إطار تعزيز هوية المدينة، وذاكرة ساكنيها عنها.

89- جورجيت شرفاوي، "التطوير الحضاري يطمس الهوية التراثية بـ«حديقة الخالدين» في وسط الإسكندرية"، الديار 2020. متاح على: <https://bit.ly/3mFj5sU>

90- رجب رمضان، "«حدائق المنتزه».. مقصد سياحي عالمي يستعيد بريقه بعد التجديد"، المصري اليوم 2021.

4. معايير المساحات العامة المراعية للبعد الجندي

من المهم التطرق لمسألة جودة المساحات العامة وشمولها لمختلف الفئات الاجتماعية، وخصيصاً النساء وذلك بسبب استخدام النساء للفراغ العام بمعدلات أكبر لأسباب متعددة، ولكن بالرغم من ذلك، نادراً ما تتجول النساء والفتيات في المساحات العامة، ولكنهن يفضلن استخدام المساحات العامة للانتقال من نقطة إلى أخرى ومن أجل أهداف محددة⁹¹، ولذلك، سنسرد في هذا الجزء المعايير المراعية للبعد الجندي في المساحات العامة، ودور الشوارع في تلبية احتياجات النساء.

4.1. الوصول

الفصل بين الأحياء السكنية والتجارية

كما ذكر سلفاً في شأن التفرقة بين الحيز العام والخاص على النساء، وتأثيرها على تخطيط مدينة مخصصة فقط لاحتياجات، نجد أن هذه التفرقة تنعكس أيضاً على الاتجاه لتخطيط المدينة بشكل يفصل بين السكني والتجاري⁹² (Modern Zoning)، وهذا الاتجاه لم يكن مسيطراً في التخطيط العمراني في مصر بشكل كبير، حتى مطلع الألفينات حيث ظهر الاتجاه إلى إنشاء مجتمعات عمرانية جديدة مخصصة بشكل حصري للسكن، مثل مدينة السادس من أكتوبر والتجمع الأول والخامس، كما زادت وتيرة هذا الاتجاه مع سياسات نقل سكان المناطق العشوائية أو غير الآمنة إلى أحياء سكنية جديدة كحي الأسمرات وبشائر الخير⁹³. ويؤدي هذا الفصل ما بين الأحياء أحادية الغرض داخل المدينة إلى زيادة الفجوة بين الجنسين، وخصوصاً في الوصول إلى المساحات العامة والفرص الاقتصادية، لأنها تجعلهن في عزلة عن الوصول للمواصلات العامة للانتقال، وتضع تحديات على وصولهن للمساحات العامة، لأن الفصل بين السكني والتجاري يؤدي لزيادة معدلات تعرض النساء للعنف الجنسي داخلها⁹⁴.

الفرص الاقتصادية للنساء

وبالنظر إلى مدى تأثير التخطيط العمراني على النساء، يمكننا أن نرى أن التقسيم المكاني غير المراعي للنوع الاجتماعي داخل المدينة للمساحات العامة والمواصلات والأحياء السكنية يتسبب في زيادة هشاشة الأعمال التي تشارك بها النساء، كما أن الحي السكني وتوافر الخدمات الأساسية بالمساحات العامة المحيطة به يؤثر على الفرص الاقتصادية للنساء.

فمثلاً في محافظة القاهرة نجد أنه كلما بعدت مسافة الحي السكني وغياب الخدمات به، يزيد ذلك من نسبة مشاركة النساء في الوظائف المؤقتة مقارنة بالرجال، ففي الأحياء الـ65 المبحوثة في المقال الصادر عن مؤسسة تضامن، كان نصيب النساء من الوظائف المؤقتة هناك 86% مقابل 46% للرجال، مما يشكل فجوة بين الجنسين بفارق 40 نقطة⁹⁵. ونتيجة لغياب الوظائف المستقرة للنساء في تلك الأماكن، تزيد معدلات خروج النساء من قوة العمل لعدم توافر الأمان الوظيفي من حيث استمرار الوظيفة أو توفيرها لدخل كافي للنساء،

91- World Bank Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design. The World Bank 2020.

92- World Bank Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design. The World Bank 2020.

93- الإنسان والمدينة للأبحاث الإنسانية والاجتماعية، "تاريخ الإسكان الاجتماعي في مصر"، 2021.

94- المصدر السابق.

95- تضامن، "النساء والوظائف غير المستقرة: تحليل مكاني لانعدام الأمن الاقتصادي في أحياء القاهرة"، (2019).

متاح على: <https://bit.ly/3mIh6Uw>

وبالتالي نجد معدلات بطالة أعلى للنساء مقارنة بالرجال في تلك الأحياء، بنسبة 15% للنساء أمام 8% للرجال. كما أن تأثير الحي السكني على الفرص الاقتصادية يمكن ظهوره بمقارنة الأحياء ذات الدخل الاقتصادي الأكبر، فتبلغ بطالة النساء في الأخيرة بـ 8% وهي قرابة نصف معدل بطالة النساء في الأحياء الـ 65 الأكثر فقراً⁹⁶. كما أن نسبة بطالة النساء توارى معدلات أكبر لخروج النساء من سوق العمل خلفها، فلا يتم حساب النساء اللاتي يتوقفن عن البحث عن عمل واللاتي يتفرغن للأعمال المنزلية في عداد البطالة⁹⁷.

4.2. التنقل

عادة ما تصمم وسائل النقل والمواصلات للملائمة احتياجات الذكور، ولا تلبي احتياجات النساء، حيث أن المواصلات العامة تناسب أدوار الرجال الاجتماعية، وهي الانتقال من وإلى العمل، وبالتالي تركز المواصلات في مواعيدها وأماكن وقوفها لهذا الغرض، وبالتالي لا تناسب مع احتياجات النساء، واللاتي يستخدمن المواصلات العامة، لأسباب متعددة تزيد عن مجرد الذهاب من وإلى العمل، وذلك نظراً لمسئولياتهن المتعددة، من العمل واصطحاب الأطفال، والذهاب لشراء أغراض المنزل، والاعتناء بكبار السن، ولهذا يحتجن المواصلات العامة في مواعيد وأماكن توقف تزيد عن الرجال.

وبجانب ذلك، لا تحافظ المواصلات العامة على سلامة وأمن النساء الجسدي، حيث أنهن يواجهن التحرش الجنسي بنسب مرتفعة جداً في المواصلات العامة، ولا يتم أخذ ذلك في عين الاعتبار من الجهة المسؤولة عن المواصلات⁹⁸. ويترتب على قصور المواصلات العامة تهديد الأمان الاقتصادي للنساء، فغالباً ما تؤدي القيود على الانتقال إلى صعوبة وصول النساء لفرص العمل، كما أنها في بعض الأحياء تؤدي لصعوبة وصول النساء وأطفالهن لخدمات الرعاية الصحية الأساسية⁹⁹.

يمكن فهم التحيز الجندي للرجال في تصميم المواصلات العامة من خلال محورين أساسيين: أولاً: تحليل الإطار المجتمعي للعلاقات بين النساء والرجال وهيكل الأسرة، من خلال تقسيم العمل داخلها، وقدرة النساء على الوصول للوارد وصناعة القرارات داخل الأسرة، وذلك من خلال نظرة القيم الليبرالية الكلاسيكية، وطرق تقسيم العمل في الطبقة الوسطى وهي ما تم ذكره مسبقاً؛ ثانياً، فهم تحيزات تصميم منظومة النقل والطرق في مصر، ففي المواصلات العامة يتم التركيز على رحلات الرجال إلى العمل، وفي تصميم الطرق، تخصص فقط للسيارات الخاصة، التي لا يمتلكها معظم النساء والرجال الفقراء في المناطق الحضرية، وبالتالي لا تعكس احتياجات غالبية سكان المدن¹⁰⁰. وسنتطرق أولاً للعنف الجنسي الذي يتعرض له النساء في المواصلات العامة، وثانياً، إلى وضع المواصلات العامة في مصر.

96- المصدر السابق.

97- المصدر السابق، الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، النشرة الربع سنوية لبحث القوى العاملة، الربع الأول يناير فبراير مارس 2021.

98- World Bank Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design. The World Bank 2020.

99- الإنسان والمدينة للأبحاث الإنسانية والاجتماعية، تاريخ الإسكان الاجتماعي في مصر - 2021.

100- Lamia Abdelfattah, Deconstructing the trajectories of gendered mobility in Cairo: lessons for urban policy - Politecnico di Milano 2018.

الأخطار التي تواجه النساء في المواصلات العامة وأنماط تنقلهن

بداية، في استطلاع أجرته رويترز عام 2018 عن خمس مدن كبرى في العالم، ومنها القاهرة التي جاءت في المركز الثاني بعد مدينة مكسيكو سيتي في خوفهن من المواصلات العامة لدواعي السلامة الجسدية، وذلك بسبب ذكر 75% منهن عن الاحتمالية الكبيرة لتعرضهن للتحرش أو الاعتداء الجنسي بها¹⁰¹. كما قدرت نسبة تعرض النساء المصريات للتحرش الجنسي بالمواصلات العامة 82.6%¹⁰²، بينما كان النصيب الأكبر في التحرش الجنسي داخل الميكروباصات بنسبة 60%، مقابل 22% في أتوبيسات النقل العام، و7.9% في مترو الأنفاق، و3.6% في التوكتوك¹⁰³.

وفي هذا الإطار، تؤدي الميكروباصات 37% من رحلات النقل اليومية، لأنها تستجيب لحاجات السكان للتنقل بين أماكن أكثر، وبتكلفة متوسطة للتنقل اليومي، كما أنها تصل لأماكن لا تصلها حافلات النقل العام، مما يجعل استخدام المواصلات الخاصة في ازدياد دائم، بينما تمثل الحافلات العامة 22% من رحلات السكان، مقابل 17% للمetro من الرحلات¹⁰⁴. على الصعيد الآخر، يغطي مترو الأنفاق 10% فقط من مساحة القاهرة، بينما يمكن أن تصل الأتوبيسات إلى كافة الأماكن في المدينة¹⁰⁵.

وفي ضوء تلك التقديرات، نجد أن نسبة التحرش ضد النساء مرتفعة وذلك بسبب هيمنة الميكروباصات على وسائل المواصلات النقل الجماعي، وكونها أكثر وسيلة نقل يتركز بها التحرش الجنسي ضد النساء. وكذلك تمثل الميكروباصات نسبة كبيرة من مسببات حوادث الطرق، التي تعتبر من الأسباب الرئيسية للوفيات في مصر¹⁰⁶. وما يترتب على ذلك أن تكلفة الانتقال تصبح غير ميسورة للجميع، فنجد متوسط إنفاق الأسرة المصرية على الانتقالات يقدر بـ6.3% من إجمالي نفقاتها وتعتبر رابع بند في إنفاق الأسرة، كما أنها تفوق معدل نسبة إنفاق الأسرة على التعليم الذي يبلغ 2.8%¹⁰⁷، كما تزيد نسبة الإنفاق على المواصلات تدريجياً مع إجراءات رفع الدعم المستمرة عن مصادر الطاقة¹⁰⁸.

101- Belinda Goldsmith, Exclusive: Safety and time are women's biggest concerns about transport - global poll - Thomson Reuters Foundation 2018.

Available at: <https://reut.rs/3GY69Xp>

102- UN Women - Study on Ways and Methods to Eliminate Sexual Harassment in Egypt 2013.

103- المجلس القومي للمرأة وصندوق الأمم المتحدة للسكان، "مسح التكلفة الاقتصادية للعنف القائم على النوع الاجتماعي"، (مصر 2013).

104- Yahya Shawkat, Cairo's New Roads: An Assault on Pedestrians and Mass Transit - Alternative Policy Solutions 2020.

105- Lamia Abdelfattah, "Deconstructing the trajectories of gendered mobility in Cairo: lessons for urban policy" (Politecnico di Milano: 2018).

106- المصدر السابق.

107- الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، "بحث الدخل والإنفاق والاستهلاك"، 2018. الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، "بحث الدخل والإنفاق والاستهلاك"، 2018.

108- العربية، "مصر ترفع أسعار الوقود للمرة الثانية خلال 3 أشهر"، (2021).

متاح على: <https://cutt.ly/FRXJOes>

بالإضافة للمواصلات العامة، تكون النساء أكثر قابلية للانتقال عن طريق المشي لقضاء حاجاتها، وبسرعة بطيئة وذلك لكونهن مسؤولات عن الرعاية، فغالباً ما تنتقل النساء وهن حاملات لحقائب السوق، أو بصحبة الأطفال أو كبار السن¹⁰⁹. وغالباً ما تتفادى النساء الخروج من المنزل بعد حلول المساء والمشى بمفردهن في الشارع، ويتبعن عن استقلال وسائل النقل العام، عن طريق استخدام مسارات أطول للانتقال بعيداً عن المواصلات أو الشوارع الخطيرة، وعادة ما يكلفهن ذلك نفقات أكبر للانتقال، ويسمى بفقير المواصلات.

وضع المواصلات العامة في مصر

نستطيع أن نستنتج أولويات الإنفاق الحكومي بقطاع المواصلات العامة عندما ننظر إلى مخصصات الموازنة العامة في هذا القطاع فنجد ببدأً من موازنة العام المالي 2015/2016 أن موازنة النقل بلغت 24.3 مليار جنيه مصري، تم تخصيص 19.9 مليار جنيه منها للطرق السريعة والكباري، مقابل 4.4 مليار جنيه فقط للمواصلات العامة. وتركز الإنفاق على المواصلات العامة في العاصمة المصرية القاهرة فقط بنسبة 90% من مخصصات الإنفاق على المواصلات العامة¹¹⁰ بكامل مصر. ويتم إنفاق أغلب المخصصات من الموازنة للمواصلات العامة على إنشاء وتطوير خطوط مترو الأنفاق بالقاهرة الكبرى فقط.

وتشكل الأتوبيسات العامة المملوكة للدولة المركزية والمحليات بالمحافظات المختلفة عصب النقل العام في مصر لأنه يخدم أغلبية المواطنين وخاصة الفئات محدودة الدخل والفقراء. لكن لا تأتي المواصلات العامة على أجندة أولويات الإنفاق الحكومي. وهذا ما تعبر عنه أعداد الأتوبيسات العامة والتي تقدر بنسبة 0.13% من إجمالي عدد المركبات في مصر، في مقابل نسبة 45.5% من نصيب السيارات الخاصة¹¹¹. ويستحوذ إقليم القاهرة الكبرى على حصة 50% من إجمالي الأتوبيسات العامة في مصر، مقابل 28% من الأتوبيسات التي تعمل داخل باقي المحافظات، و22% للأتوبيسات التي تعمل للنقل بين المحافظات¹¹². فإذا ما وضعت الدولة الإنفاق على المركبات العامة من أولوياتها مع توزيعه توزيعاً عادلاً بين المحافظات فستحقق أولاً، العدالة في التوزيع بين مختلف المواطنين؛ وثانياً، ستكون تكلفتها أقل لأنها لا تحتاج لبناء مسارات خاصة بها كمترو الأنفاق؛ ثالثاً، ستغطي مساحات أكبر من التي يصلها المترو¹¹³.

ويرتب ذلك القصور في الإنفاق على المواصلات العامة التسبب في عدم ملائمة المساحات العامة لاحتياجات النساء، وبالتالي يلجأن لتجنبها للحفاظ على سلامتهن، فتزيد من اتجاهات النساء لاستخدام المواصلات الخاصة، بخلاف شراجهن، خصوصاً تطبيقات النقل الجديدة (أوبر-كريم) وسيارات الأجرة والميكروبصبات،

109- World Bank Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design. The World Bank 2020.

110- Yahya Shawkat & Amira Khalil, The Built Environment Budget FY 2015/2016 - A Built Environment Observatory Policy Series. June 2016.

111- الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، "مصر في أرقام النقل"، 2021.

112- الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، "النشرة السنوية لإحصاءات النقل العام للركاب داخل وخارج المدن 2016/2017"، فبراير 2018.

113- Yahya Shawkat, "Cairo's New Roads: An Assault on Pedestrians and Mass Transit", (Alternative Policy Solutions: 2020).

Available at: <https://bit.ly/3GLtdZ6>

ففي استبيان استهدف 2500 سيدة مصرية، ذكرت 40% من الشريحة الاجتماعية الأدنى في الدخل للنساء استعدادهن لدفع أموال أكثر في المواصلات لضمان أمانهن (الشريحة التي تتقاضى من 1000-2000 جنيه شهرياً)، وكلما زاد الدخل للنساء، كلما زاد إقبالهن على استخدام تلك الوسائل للتنقل. بينما تفضل النساء من شرائح الدخل الأدنى استخدام التوكتوك أو سيارات الأجرة للتنقل، أو الخلط بين وسائل المواصلات، كاستقلال الميكروباصات وسيارة الأجرة داخل الرحلة الواحدة، لتفادي الأخطار الجسدية عليهن¹¹⁴.

وتقدر التكلفة الاقتصادية السنوية للحد من حركة النساء داخل المساحات العامة والمواصلات، وإقصاصهن بحوالي 548 مليون جنيه مصري، وذلك بسبب تجنبهن للمسارات غير الآمنة وتبديلها، واصطحاب مرافق معها خلال رحلاتها اليومية لحمايتها من العنف الجنسي والتحرش¹¹⁵.

4.3. الأمان والخلو من العنف

تعرض النساء في مصر بصورة يومية للتحرش والعنف الجنسي في المجال العام، ويعتبر التحرش الجنسي من أكثر الأسباب التي تعيق وصولهن وتنقلهن في المساحات العامة، وتساهم عدة عوامل في انتشار التحرش الجنسي في المساحات العامة، وهي تقسيم العمل للأعمال داخل الحيز الخاص والعام، وحصص دور النساء داخل الأسرة، بالإضافة إلى التقسيم المكاني للفصل بين السكني والتجاري¹¹⁶. وتزيد نسبة التعرض للتحرش والعنف الجنسي كلما غاب التخطيط الحضري الملائم للنساء، كغياب وسائل النظافة، أي دورات المياه والصرف الصحي الملائم، وغياب الإضاءة، وعدم اتصال الشوارع ببعضها، مما يؤدي لتحويل النساء لمساراتهم واختياراتهم الشخصية، من حيث استخدام مسارات دون مسارات أخرى، وزيادة إنفاقهن على المواصلات، كما تحد من قابليتهن للمشي والترفيه في المساحات العامة، الذي غالباً ما يؤدي إلى محدودية فرصهن الاقتصادية وبالتالي مشاركة أقل في قوة العمل، ويزيد من فرص إصابتهن بالأمراض المزمنة والسمنة لمحدودية حركتهن¹¹⁷.

وبناءً على استطلاع رأي أجرته رويترز عام 2018 على خمسة مدن كبرى، تعد مدينة القاهرة من أخطر المدن الكبيرة على النساء من حيث نسبة تعرضهن للتحرش الجنسي في المساحات العامة والمواصلات العامة¹¹⁸. بالإضافة لذلك، كشفت إحصائية أجرتها هيئة الأمم المتحدة للمرأة عن تعرض 99.3% من النساء المصريات للتحرش الجنسي في الأماكن العامة، كما يتعرض 81.8% منهن للتحرش الجنسي في المواصلات العامة¹¹⁹.

114- Lamia Abdelfattah, "Deconstructing the trajectories of gendered mobility in Cairo: lessons for urban policy" (Politecnico di Milano:2018).

115- المجلس القومي للمرأة وصندوق الأمم المتحدة للسكان، "مسح التكلفة الاقتصادية للعنف القائم على النوع الاجتماعي"، (مصر 2013).

116- World Bank, "Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design", (2020).

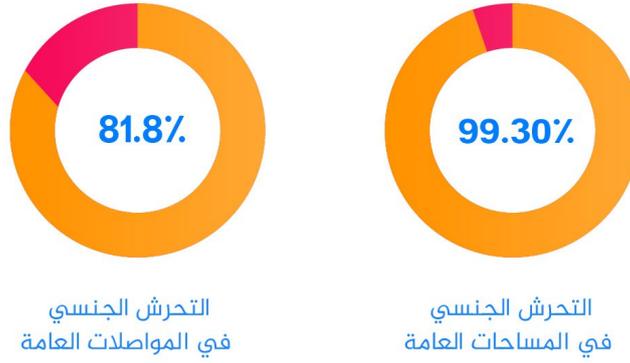
117- المصدر السابق.

118- Belinda Goldsmith EXCLUSIVE -Cairo named most dangerous megacity for women; London best - poll - Thomson Reuters Foundation 2016.

Available at: <https://reut.rs/2ZQMJIR>

119- UN Women, "Study on Ways and Methods to Eliminate Sexual Harassment in Egypt", (2013).

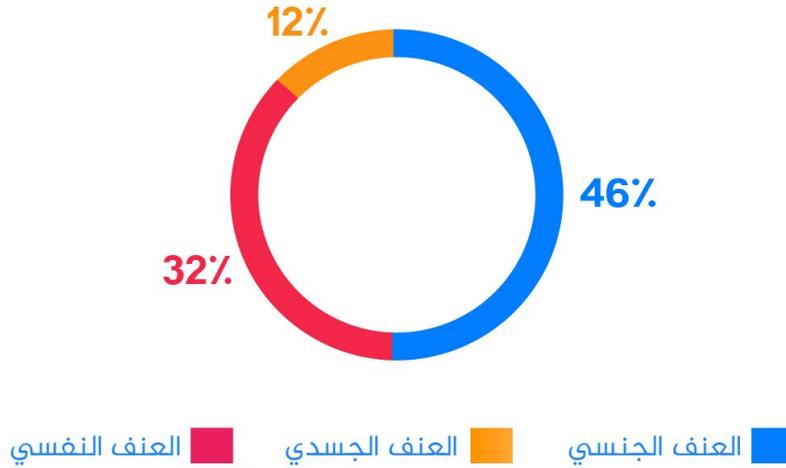
التحرش الجنسي في المساحات والمواصلات العامة



المصدر: دراسة عن طرق ووسائل القضاء على التحرش الجنسي في مصر - هيئة الأمم المتحدة للمرأة عام 2013.

كما يؤدي تفشي التحرش والعنف الجنسي، ليس فقط إلى إقصاء النساء من الحياة العامة، وإنما يجعلهن أكثر عرضة لعنف الشريك الحميم، أي العنف المرتكب من الزوج، ويرجع ذلك لأن غياب التمكين الاقتصادي والمجتمعي للنساء يحد من اختياراتهن في حياتهن الشخصية، وقدرتهن على اتخاذ القرارات داخل الأسرة، ومحدودية الاستجابة لهن حين يطلبن المساعدة. فبالإضافة نجد أن حوالي 46% من النساء السابق لهن الزواج في الفئة العمرية (18-64) تعرضن لعنف نفسي، وبلغت نسبة تعرض النساء للعنف الجنسي 12%، بينما تعرضت 32% من النساء السابق لهن الزواج لعنف بدني، ومن بين هذه النسبة، لجأت 1% منهن فقط لطلب المساعدة وتبليغ الشرطة¹²⁰.

العنف الزوجي ضد النساء



المصدر: مسح التكلفة الاقتصادية للعنف القائم على النوع الاجتماعي 2015.

120- المجلس القومي للمرأة وصندوق الأمم المتحدة للسكان، "مسح التكلفة الاقتصادية للعنف القائم على النوع الاجتماعي"، (مصر: 2013).

وبالرغم من وجود تشريع عقابي يجرم التحرش الجنسي¹²¹، إلا أن آليات تنفيذه لا تزال شديدة الضعف، وذلك لعدم وجود آلية للتبليغ ووصول الشرطة في مكان حادثة التحرش، ودعم المجتمع المحيط لمساعدة المتحرش على الهروب، وفي بعض الأحيان تعرض ضحية التحرش الجنسي للضرب من قبل المتحرش حال اعتراضها، بالإضافة إلى غياب سرية بيانات الشكايات¹²²، مما يؤدي لاحتمالية تهديدهن¹²³، والتشهير بهن في قضايا التحرش حال قيامهن بالتبليغ¹²⁴.

تعرض النساء للعنف الجنسي في المساحات العامة نظراً لعدم وجود شوارع مهيأة للنساء من حيث الإنارة، واتصال الشوارع، ووجود أماكن مظلمة وآمنة للجلوس¹²⁵، بالإضافة إلى هيمنة النشاط الاقتصادي المفرط على استخدام الشارع، وتفضيل تصميم الشوارع للملائمة للسيارات الخاصة. وبالتالي تجد النساء أن المساحات العامة أنفسهن معرضات لخطر التحرش الجنسي، ويضطرون للمشي في شوارع مظلمة للوصول لهدفهن، أو قطع مسارات أكثر طولاً من المسار الطبيعي بسبب غياب اتصال الشوارع ببعضها¹²⁶. ويؤدي عامل التحرش الجنسي أيضاً للحد من وصول النساء للمساحات العامة في كافة الأوقات، أو بنفس القدر المتمتع به الرجال، وبالتالي يهدد ذلك فرصهن التعليمية والاقتصادية والصحية، وتعيقهن من الترقى الوظيفي، لتفضيل النساء للأعمال الصباحية، القريبة من محل سكنهن، وهي فرص لا تتوفر لكافة النساء، الأمر الذي يعزز من إقصائهن العملي من وظائف البترول، وبعض الأعمال الهندسية، والأعمال الشرطة والقضائية، كالتعيين المتساوي بالنيابة العامة، أو تقلدهن للوظائف العليا في الدولة، فنجد أن نسبة تمثيل النساء في الأخيرة تبلغ 2.7% فقط من النساء¹²⁷.

4.4. الصحة والنظافة

يتسبب الوصول المحدود للمساحات العامة والخدمات إلى محدودية فرص النساء لضمان أسلوب حياة صحي، وضمان الوصول الكامل للرعاية الصحية، ويزيد من فرص النساء في الحد من الأمراض المزمنة والسمنة توافر مساحات عامة مفتوحة آمنة لهن، كالحدايق، والملاعب العامة، وتعلي من فرص سعادتهن والعيش في حالة أفضل. كما أن غياب البنية التحتية المناسبة للنظافة، من حيث توافر المياه، والمراحيض، والصرف الصحي، تسبب في أخطار صحية على الفتيات والنساء، وتحد من حركتهن ووصولهن للمساحات العامة، وبما أن النساء هن المسؤولات الرئيسيات عن الرعاية، من ناحية جلب الماء، وإعداد الطعام، والتعامل مع الفضلات، فيصبحن أكثر تأثراً بفقر تصميم البنية التحتية¹²⁸.

121- قانون العقوبات رقم 58 لسنة 1937 - المواد 306 مكرر (أ) و(ب).

122- غدير أحمد - شهادة عن تجربة التبليغ عن وقائع التحرش الجنسي 2021.
متاح على: <https://bit.ly/3ofjY16>

123- روزانا ناجح - شهادة عن التهديد بالانتقام وتسريب بيانات الشاكية في قضايا التبليغ عن التحرش الجنسي.
متاح على: <https://bit.ly/3qtPaGe>

124- "بسنت: ما قصة فتاة ميت غمر التي تعرضت لتحرش جماعي وتهديد بالحرق؟"، (بي بي سي عربي: ديسمبر 2020).
متاح على: <https://bbc.in/3EGqQUEN>

125- Metropolis - Safety and Public Space: Mapping metropolitan gender policies 2018.

126- World Bank Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design. The World Bank 2020.

127- المصدر السابق، الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، النشرة الربع سنوية لبحث القوى العاملة، الربع الأول يناير فبراير مارس 2021.

128- World Bank Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design. The World Bank 2020.

المياه والصرف الصحي في المنازل

وعلى صعيد الصحة والبنية التحتية، يجب أن تتوفر البنية التحتية المناسبة لكافة المنازل لتحسين أوضاع النساء، من حيث توصيل المياه النظيفة، وتوفير دورات المياه بالمنازل، وشبكة مناسبة للصرف الصحي. وطبقاً لبحث الدخل والإنفاق الصادر عن الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء لعام 2017/2018، لا يصل 6.8% من الأسر المصرية المياه، بينما لا تتصل 41.1% من الأسرة بالشبكة العامة للصرف الصحي¹²⁹، هذا يعني أن 8.6 مليون مصري لا تصلهم مياه نظيفة¹³⁰. وتتسبب غياب المياه النظيفة، والصرف الصحي داخل البيوت إلى زيادة العبء الاجتماعي والصحي على النساء والفتيات، فمن ناحية، يتسبب غياب هذه الخدمات بإصابة النساء وأطفالهن بالأمراض، ومن ناحية، عدم توفر تلك الخدمات في المنزل تزيد من تسرب الفتيات من التعليم، وتزيد تسربهن من العمل، كما تزيد من ساعات عملهن داخل المنزل لجلب المياه، والتخلص من الفضلات، وتنظيف المنزل¹³¹.

الحمامات العامة

بجانب توافر تلك الخدمات في المنازل، تحتاج النساء لاستخدام الحمامات في المساحات العامة، وتكون هذه الحمامات نظيفة ومجهزة لهن، نظراً للطبيعة البيولوجية للنساء، من حيث الدورة الشهرية والحمل، بالإضافة إلى أعباء الرعاية الواقعة عليهن، لاصطحابهن لأطفال بأغلب الاوقات. وبشكل عام، يغيب الاتجاه إلى إنشاء حمامات عامة أكثر، فنجد أن مصر يتوافر بها 1304 حمامات في 27 محافظة، بمقابل تعداد سكاني يبلغ 102 مليون مواطن¹³²، بالإضافة إلى السياح. وتغيب الحمامات العامة تماماً عن بعض المحافظات كمحافظتي الإسكندرية وجنوب سيناء. وتخصص 513 من الحمامات العامة للنساء في مصر مقابل 719 حماماً للرجال¹³³.

129- الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، "بحث الدخل والإنفاق والاستهلاك" 2017/2018، إصدار مايو 2019.

130- يونيسيف، المياه والصرف الصحي والنظافة 2017.

متاح على: <https://www.unicef.org/egypt/ar/water-sanitation-and-hygiene>

131- World Bank Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design. The World Bank 2020.

132- الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، الساعة السكانية الآن.

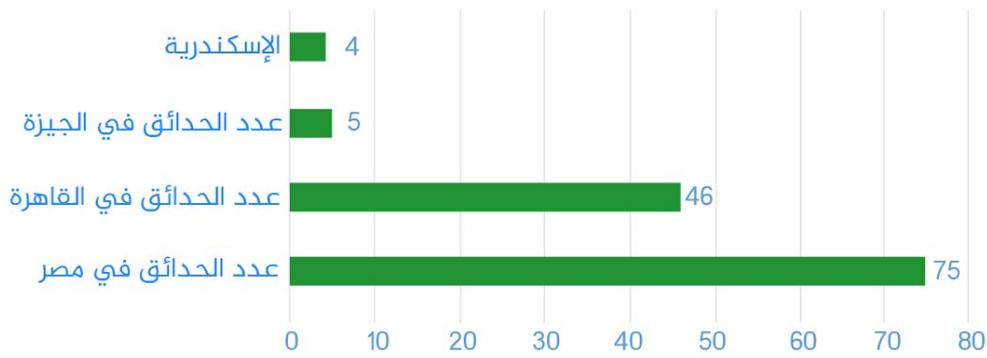
متاح على: <https://www.capmas.gov.eg/>

133- رقية كمال، "مع غياب الحمامات العامة.. أين يقضي المواطن حاجته؟"، مصر في يوم 2018.

الحدائق العامة والشواطئ

فضلاً عما سبق، من المهم إتاحة مساحات عامة مفتوحة، ومجانية، تتيح مجال للاستمتاع والتسلية، بشكل آمن من التحرش، كالحدائق والملاعب والشواطئ العامة. ويجب أن يتوافر ذلك داخل كل حي، وحديقة أكبر حجماً لكل منطقة، وحديقة كبيرة لكافة سكان المدينة، بحيث تتوافر العدالة في توزيع نصيب المواطنين من المساحات العامة المفتوحة¹³⁴. بالإضافة إلى ذلك، يجب أن يكون الوصول للواجهة المائية (المدن المطلة على البحار أو التي يخترقها نهر النيل) مجاناً، ومتاحاً للجميع، وغير محبوب رؤيته. ويبلغ نصيب الفرد في مصر من المساحة العامة الخضراء أقل من المتوسط العالمي، فنجد أن حصة سكان القاهرة من المساحات الخضراء يبلغ 0.8 متر مربع للفرد، بينما تقل هذه النسبة للنصف بالنسبة لسكان الإسكندرية فنصيب الفرد يبلغ 0.4 متر مربع للفرد، حيث يبلغ عدد الحدائق في كافة المحافظات 75 حديقة، تتركز معظمها في القاهرة بعدد 46 حديقة، والجيزة 5 حدائق، وفي حين تعتبر الإسكندرية ثاني أهم مدينة حضرية في مصر، كان نصيبها من الحدائق 4 فقط¹³⁵.

عدد الحدائق في مصر



المصدر: النشرة السنوية للإحصاءات الثقافية لعام 2019 - الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء.

بالإضافة لذلك، تغيب العدالة في توزيع المساحات العامة داخل مدينة القاهرة بين الأحياء، فنجد مثلاً أن سكان المناطق ذات الدخل المرتفع في القاهرة لديهم 4 - 7 متر مربع للفرد، وهو ما يقرب من 70 ضعف المساحات الخضراء في أكثر المناطق فقراً، التي لا تصل في كثير من الأحيان إلى 0.1 متر مربع للفرد¹³⁶.

وبلهجة سريعة على عدد الشواطئ المفتوحة للجميع في مدينة الإسكندرية، ومتاحة بالبحر، نجد أن عددها لا يتجاوز 5 شواطئ، و23 شاطئاً الخدمة لمن يطلبها يبلغ رسم دخوله سبعة جنيهات، و21 شاطئاً مميّزاً برسم 15 جنيهاً، وثلاثة شواطئ سياحة يصل رسم دخولها لـ 25 جنيهاً¹³⁷، بالإضافة إلى تعرض النساء للتحرش في الشواطئ، ويقيد لباسهن للبحر في شكل معين، وهو تغطية الجسم بالكامل، ونجد نتيجة ذلك أن ساكنات المدن الساحلية، والإسكندرية تحديداً لا يذهبون إلى البحر للسباحة، بالرغم من قربهن.

134- الجهاز القومي للتنسيق الحضاري 2010 "أسس ومعايير التنسيق الحضاري للمناطق المفتوحة والمساحات الخضراء".

135- الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، "النشرة السنوية للإحصاءات الثقافية لعام 2019"، إصدار مارس 2021.

136- تضامن، "الحق في الفراغ العام في الدستور المصري" 2014.

137- الإنسان والمدينة للأبحاث الإنسانية والاجتماعية، كورنيش الإسكندرية بين التخصصية وحق الرؤية 2020.

وكبديل لذلك، إما يحرم من الشواطئ الموجودة بمدينتهم تماماً ولا يقضون أوقاتهن بها، أو يلجأ لدفع أموال أكثر للذهاب للشواطئ الخاصة مرتفعة التكلفة أو السفر لمدينة ساحلية أخرى للسباحة والاستجمام ويكون مدد أقل وبتكلفة أكبر.

وتعد الحدائق، والمتنزهات، والشواطئ من أهم المساحات العامة المفتوحة، لأنها توفر المساحات الترفيهية لسكانها بدون رسوم، ولكن النساء لا تستطيع الاستمتاع بالحدائق والشواطئ العامة، لأنها غالباً ما تكون مساحات غير آمنة بالنسبة لهن، ويرجع ذلك لأن النساء يتعرضن للتحرش في الحدائق بنسبة 53.3%، 60.7% في الشواطئ العامة¹³⁸.

التحرش الجنسي في المساحات العامة المفتوحة



المصدر: دراسة عن طرق ووسائل القضاء على التحرش الجنسي في مصر - هيئة الأمم المتحدة للمرأة عام 2013.

ويترتب على غياب المساحات العامة المفتوحة أو صعوبة وصول النساء لها، أن تحد من حركة النساء ونشاطهن، فتتسبب العوامل السابق ذكرها في نسبة إصابة النساء بالأمراض المزمنة أكبر من الرجال، كما نجد أن نسبة انتشار السمنة عند النساء تفوق الرجال، فتعد مصر الثانية عالمياً في سمنة النساء، وهذه النسبة في تزايد. ففي عام 2015، بلغت النسبة بين النساء 37.5% مقابل 20.3% للرجال¹³⁹، وزادت في 2017 إلى 39.7% للنساء، و21.3% للرجال¹⁴⁰.

138- UN Women, "Study on Ways and Methods to Eliminate Sexual Harassment in Egypt", (2013).

139- World Health Organization, World Health Statistics 2015.

140- إسلام إبراهيم، "دراسة بريطانية تدق ناقوس الخطر: مصر تحتل المركز الثاني عالمياً في معدلات انتشار سمنة النساء بـ10 ملايين امرأة.. نصف المصريات سيصبن بالمرض و30% من الرجال سيتحولون إلى بدناء بحلول 2025"، اليوم السابع 2016. متاح على: <https://cutt.ly/tRN0jMw>

5. إجراءات الحماية من العنف الجنسي في المساحات العامة

وبناءً على تلك المعايير سابقة الذكر، والوضع الحالي للمساحات العامة والنساء في مصر، نستطيع أن نرى الوضع الغير متساوي للنساء في المساحات العامة، وغياب حقهن في المدينة، مقارنة حتى بأقرانهم من الرجال من نفس الفئات المهمشة. وبالتالي يجب أخذ المعايير السابقة في عين الاعتبار وقت تصميم المساحات العامة، وهي ما تسمى بالإجراءات التحويلية للوضع القائم للمساحة العامة، وذلك من خلال إجراء تدخلات جديدة للشمول عنصر النوع الاجتماعي في التصميم الحضري، وعند وضع مشاريع النقل، كما يتم ترسيخ ذلك من خلال تعزيز مشاركة المؤسسات والأفراد المعنية من النساء، وتطوير المناهج التعليمية بجانب التخطيط العمراني للحد من النظرة الأبوية للنساء لحمايتهن من التعرض للتحرش الجنسي في المساحات والمواصلات العامة، والنظر لمن بنظرة متساوية¹⁴¹.

وبجانب الإجراءات التحويلية، والتي تعالج جذور المشكلة، توجد الإجراءات الوقائية من العنف الجنسي، التي تتمثل في منع الجريمة قبل وقوعها، وذلك من خلال عدة آليات، منها نشر دوريات مستمرة للشرطة، والحرص على إضاءة الشوارع للنساء، وفي كندا على سبيل المثال، تستطيع النساء جعل حافلات النقل العام تقف في محطات غير محطاتها الرئيسية، وذلك لتقريب مسافة توقف الحافلات من أماكن سكنهن. وغالباً ما تتبع الدول النوع الثالث من الإجراءات وهي الإجراءات المستجيبة، التي تبدأ بعد حدوث حوادث العنف الجنسي في المساحات العامة، ولكن بالرغم من كونها الغالبة، إلا أنها لا زالت شديدة القصور في مصر، خصوصاً أن جهة الاستجابة الوحيدة هي الشرطة المصرية، ولا تأتي استجابتها بسهولة أبداً عند التبليغ عن حدوث تحرش عن طريق الهاتف، وإنما تحدث من خلال اصطحاب مرتكب التحرش إلى قسم الشرطة، وهو فعل صعب على النساء ضحايا التحرش، لأنهن يحتجن تضامن مجتمعي من الموجودين وقت الواقعة.

بالإضافة إلى صعوبة الاستجابة، تجد النساء صعوبات في فترة التحقيق، وذلك لعدم تأهيل طاقم القسم والنيابة العامة للتعامل مع ضحايا العنف الجنسي، خصوصاً المتأذنين نفسياً منهن، وغياب سرية بيانات الشاكيات. وبالنظر لتجارب بعض الدول الأخرى مع الإجراءات المستجيبة للعنف الجنسي، قامت بعض المدن الهندية بإنشاء أقسام شرطة بأكلها من النساء، وزيادة استخدام التكنولوجيا للتبليغ عن التحرش، كتخصيص تطبيقات حكومية للتعامل مع تبليغات النساء عن التحرش والاعتداء الجنسي في المساحات العامة في بوغوتا، ولقابليتهن للتعامل مع ضحايا العنف الجنسي بشكل أفضل¹⁴². وبالتالي، يجب على الدولة المزج بين الإجراءات الثلاثة للحد من التحرش والعنف الجنسي في الأماكن العامة، أو التحسين منها في حالة وجودها.

141- Metropolis - Safety and Public Space: Mapping metropolitan gender policies 2018.

142- المصدر السابق.

6. خاتمة

كما سلف البيان، تُعرض النساء لتحديات مضاعفة حين استخدامهن للمساحات والمواصلات العامة، وذلك بسبب عدم مراعاة المساحات العامة لاحتياجات النساء نظراً لكون أنماط تنقلهن تتمثل غالبيتها في المشي أو ركوب المواصلات العامة. وبالتالي، لا تناسب الشوارع والمواصلات المصرية النساء، أولاً لكونها مصممة لاستخدام السيارات الخاصة بشكل رئيسي، ولندرة الاهتمام بالإتفاق على المواصلات العامة. وبجانب ذلك، تسبب المساحات والمواصلات العامة في تعرض النساء للتحرش الجنسي بنسب مرتفعة، وذلك نظراً لازدحامها الشديد، وعدم وجود إجراءات رادعة بها تحد من التحرش بهن، وذلك يرجع لعدم تخصيص قطاع مخصص من الشرطة لمتابعة تلك الجرائم، وعدم فاعلية منظومة التبليغ عن التحرش الجنسي، من حيث غياب المختصين في الشرطة والنيابة للتعامل مع قضايا التحرش والعنف الجنسي الخاصة بالنساء.

ولضمان مساحات ومواصلات عامة آمنة للنساء، يجب تصميم المساحات العامة لتكون مستجيبة لهن، بحيث أن تؤدي الشوارع المصرية وظائفها المتعددة من ضمان التنقل الآمن للنساء، وذلك من خلال تصميم الشوارع لدعم تواجد أشكال التنقل المختلفة من مشاة، ونقل عام، وسيارات خاصة، وأن تكون تلك الشوارع متوافر بها عوامل الأمان من حيث توافر الإنارة، وإزالة وعورة الطريق، ووجود دوريات شرطية وآليات تبليغ عن التحرش بديلة بجانب المتاحة حالياً. ويجب ضمان التفاعل الاجتماعي في الشوارع والمساحات العامة المفتوحة، من إتاحة مساحات مظلمة، وأماكن للعب، والجلوس والانتظار، علاوة على توفير مساحات عامة للترفيه وتعزيز الصحة العامة في كافة الأحياء السكنية في المدن، وموزعة توزيع عادل بينهم، وذلك بتوفير مساحات خضراء كافية وآمنة من حدائق وأشجار، وإتاحة رؤية الواجهة المائية للمدن وتعزيز حق ساكني المدن الساحلية في الوصول مجاناً للشواطئ.