

الهدف من التقرير

يهدف هذا التقرير إلى فحص قضية قابلية التنقل في الوسط العربي وخصوصاً بين النساء العربيات. سيجري في إطار التقرير فحص قضية المواصلات عن كثب وخصوصاً في بلدات الأطراف؛ حيث تقيم غالبية السكان العرب في الدولة.

لم يجر حتى اليوم فحص أنماط التنقل لدى النساء العربيات من وجهة نظر جندرية. يتضح من التقرير أن للقضية جوانب مختلفة: شخصية، سياسية، اقتصادية واجتماعية، وهو يطرح اتجاهات للحلول الممكنة.

بالإضافة إلى ذلك، تقدّم هذه الوثيقة نتائج استطلاع أولي أجراه "كيان" حول مسألة "أنماط التنقل المتوافرة لدى النساء العربيات في دولة إسرائيل" في الفترة الواقعة ما بين أيلول 2005 وكانون الثاني 2006. تم إجراء الاستطلاع في 11 بلدة عربية في منطقتي المثلث والشمال.

ملخص

أصبح اليوم العديد من النشاطات التي كان يمكن القيام بها في السابق شيئاً على الأقدام يتطلب السفر، لكن وسائل المواصلات المتوافرة، استخدام السيارة الخاصة أو المواصلات العامة، يمكن أن تخدم النساء العربيات في إسرائيل بشكل محدود فحسب. فالنساء العربيات تعاني عملياً تمييزاً مضاعفاً؛ كونهن عربيات في إسرائيل وكونهن نساءً في مجتمع تقليدي عموماً. فالخدمات التي يمكنهن تلقيها من خلال جهاز المواصلات العامة في القرى منقوصة، لأن معظم خطوط الباصات لا تدخل تلك القرى أبداً، كما أن ما يدخل منها إنما يدخل على فترات متباعدة جداً.

الإقصاء الاجتماعي هو وضع يجري فيه إبعاد أو نبذ فرد أو مجموعة نحو هامش المجتمع. الإقصاء الاجتماعي ناجم عن انعدام المساواة الاجتماعية، وهو تجسيد لفشل الأجهزة الاجتماعية، الثقافية والاقتصادية (بما فيها جهاز المواصلات) في إحاطة المجموعات المختلفة في المجتمع. يؤدي هذا الوضع إلى فصل المقصى عن أجهزة المساعدة التي تتيح القدرة على المواجهة.

إن إقصاء النساء العربيات داخل المجتمع يُضاف إلى إقصاء المجتمع العربي

برمته. ورغم أن قسماً من النساء يحمل رخص سياقة إلا أننا نجد أن استخدام سيارة العائلة خاضع لإرادة الرجل، كما لا يأخذ تخطيط البنى التحتية في البلدة احتياجاتهنّ بالحسبان.

في النماذج المتقدّمة لتخطيط المواصلات، يمكننا لمس التأثير المتبادل للطلب على الانخراط في النشاطات، جودة جهاز المواصلات العامة، مدة السفر، حيازة سيارة وغيرها. يمكن الاستنتاج من هنا أن إحداث تغيير في جهاز المواصلات كإضافة خطوط سفر في المواصلات العامة، بإمكانه زيادة طلب الجماعات المقصاة على القيام بنشاطات مختلفة.

إنّ نسبة المشاركة في قوة العمل بين النساء العربيات منخفضة؛ نسبتها لدى النساء في سن 25-44 سنة هي 30%، مقابل نسبة تصل إلى 80% بين النساء اليهوديات من الفئة العمرية نفسها. من الممكن أن يؤدي تحسين أجهزة المواصلات العامة إلى انضمام نساء أخريات إلى العمل، وهو ما يؤدي إلى تمكينهنّ، تحسين مكانتهنّ في المجتمع وإلى تقوية الحالة الاقتصادية للوسط العربي في المجتمع الإسرائيلي.

لقد صرّحت 85% من النساء في إطار الاستطلاع حول مسألة "أنماط التنقل المتوافرة لدى النساء العربيات في دولة إسرائيل" في 11 بلدة، بأنه لو توافرت مواصلات عامة داخلية في البلدة كنّ سيستعملنها. وفي إزاء حقيقة أن 70% من النساء لا يخرجن من القرية وهدهنّ؛ حيث يتمّ القيام بغالبية النشاطات داخل القرية من دون مرافق، من الواضح أن التغيير الأكثر إلحاحاً وجوهرياً يجب أن يطرأ على المواصلات العامة الداخلية في القرى. ولأجل توفير مواصلات ناجعة داخل القرى يجب أن يجري تخطيطها بمشاركة الجمهور، كما يجب الاهتمام بأن تكون رخيصة، بوتيرة عالية وفي متناول من يعانون المحدوديات. ويجب أيضاً توفير المعلومات المتعلقة بالزمان والمكان فيما يتصل بوسيلة المواصلات حيث تكون في متناول كل بيت.

تتمحور توصياتنا في عدد من المستويات، لكلّ منها أهمية حاسمة في تغيير الوضع. فتغيير وضعيّة الإقصاء الاجتماعي يستدعي أيضاً تغييراً في تعاطي وموقف الجهة التي تمارس الإقصاء تجاه من يتمّ إقصاؤه، وعليه، فهناك أهمية للتغيير في الوعي لدى النساء أنفسهنّ ولدى متّخذي القرارات على المستويين: القطري والبلدي المحلي.

مقدمة

تشكّل أنماط التنقل لدى النساء مقياس لفحص مكانتهنّ كنساء في المجتمع وكمواطنات في الدولة.

"صديقاتي: أريد الخروج من البيت للمشاركة في ورشة تمكين. بوّدي المساهمة في تمكين نساء أخريات ومن أجل المجتمع، ولكن من الصعب عليّ الوصول. إذا لم يكن هناك رجل؛ والد، أخ أو زوج يتقلني فسأضطرّ إلى الذهاب مشياً!". هذا ما قالته إحدى النساء التي اعتادت الوصول متأخرة إلى لقاءات مجموعة نساء شاركن في ورشة نظمتها قبل نحو ثلاث سنوات في قرية المغار في الشمال.

لقد قادتنا هذه الجملة في "كيان" إلى القيام بمشروع جماهيري حول "قابلية التنقل والنساء"؛ حيث بدأت مجموعة نساء بتشغيل خطّ مواصلات داخلي في المغار وفقاً لاحتياجاتهنّ، ومن ثم قام الاستطلاع الأولي الذي أجري في 11 بلدة في المثلث والشمال، بفحص أنماط التنقل لدى النساء في تلك البلدات.

لقد أفادت نساء في بعض المجموعات التي عملنا معها أنّهنّ لم يستعملن المواصلات العامة قط، بعضهنّ لم يخرج، قط، خارج القرية وحده. هذا الوضع يشير إلى خسارة اجتماعية واقتصادية للجهات ذات الصلة كافة: النساء، المجتمع، وزارة المواصلات وشركات المواصلات العامة.

إن قلب هذا الوضع يعني إشراك مواطنين، نساء في حالتنا، في تخطيط وتفعيل المواصلات العامة في البلدات العربية. خلاصة القول: إنه وضع سيصبح منه الجميع.

برز خلال إعداد التقرير عدد من المعطيات التي تشهد على إشكالية وضع التنقل في الوسط العربي وخصوصاً لدى النساء. فقد تبدّت عوامل كغياب المعلومات والوضوح حول الوضع، سواء أكان ذلك على مستوى الأبحاث أم المؤسسات. بالإضافة إلى ذلك، كان ينقص النساء اللاتي شاركن في الاستطلاع الكثير من المعلومات حول أنظمة المواصلات العامة في بلداتهنّ - المسارات، وتيرة سير الخط، ساعات السفر، هذا إن توافرت أصلاً.

القسم الأوّل: خلفيّة

1. الإقصاء الاجتماعيّ

لقد عملت النساء اللاتي خرجن للعمل في الماضي، ضمن حدود القرية، في الحقل القريب من البيت. أمّا اليوم، بعد أن لم يعد العمل مقتصرًا على الزراعة، وقد أصبح خارج القرية؛ في المدن المجاورة، فقد بات من الضروري استخدام وسائل المواصلات.

نتج عن زيادة قابلية التنقل لدى الرجال تغيير في مبنى القرية، وهو ما أدّى إلى إقصاء النساء اللاتي لم يعد في وسعهنّ الوصول مشيًا على الأقدام إلى مراكز العمل، شراء الاحتياجات والنشاط الاجتماعيّ. أما التنقل عن طريق السيارات الخاصة أو المواصلات العامة فهو متاح بشكل محدود جدًّا.

إن جهاز المواصلات العامة في البلدات العربية منقوص من أساسه، فغالبية خطوط الباصات لا تدخل إلى القرى أبدًا. وبالإضافة إلى ذلك، إن ما يدخل من الباصات تبقى وتيرته شديدة الانخفاض.

إن الإقصاء الاجتماعيّ وضع يجري فيه إبعاد أو نبذ فرد أو مجموعة نحو هامش المجتمع. الإقصاء الاجتماعيّ ناجم عن انعدام المساواة الاجتماعية، وهو تجسيد لفشل الأجهزة الاجتماعية، الثقافية والاقتصادية (بما فيها جهاز المواصلات) في إحاطة المجموعات المختلفة في المجتمع. ويؤدّي هذا الوضع إلى فصل المقصّي عن أجهزة المساعدة التي تتيح القدرة على المواجهة (ساتريار، بار يوسيف، 2001).

يتطلب الإقصاء الاجتماعيّ وجود طروحات لدى المعرّضين للإقصاء؛ حيث يدركون أن وضعهم تهميشي أو أنه يمنع انخراطهم في المجتمع (ساتريار، بار يوسيف، 2001).

لقد جاء النظام الثقافي-الاجتماعي التقليدي لتكريس تفوّق واستعلاء الرجل على المرأة؛ حيث إنه جعل الحيّز العام تابعًا للرجل والحيّز الخاص من نصيب المرأة. وتكرّس الصور النمطية تقسيمة الوظائف وعدم منح الفرص للمرأة. وبما أنّ الإنسان يبني تصوّره الذاتي وفقًا للبلاغات الظاهرة والمستترة التي يتلقاها، فهكذا تنشأ سيرورة النبوءة التي تحقق نفسها (إسبنولي، 2006).

لغرض تعريف حالة الغبن كإقصاء اجتماعي، يجب أن تتوافر فيه ثلاثة شروط متزامنة: أن يكون متعدّد المستويات، ذا ديمومة زمنيّة وذا انفصال مقرون بمسافة اجتماعيّة. سيتمّ خلال تحليل نتائج الاستطلاع فحص قضية الإقصاء الاجتماعيّ للنساء العربيات.

إنّ إقصاء النساء العربيات في المجتمع يُضاف إلى إقصاء المجتمع العربي برّمته؛ فكما سبق وذكر، رغم أنّ قسمًا من النساء يحمل رخص سياقة، نجد أنّ نمط استخدام السيارة العائلية خاضع للرجال في العائلة، كما لا يأخذهنّ تخطيط البنى التحتية في البلدة بالحسبان.

2. النساء، المشاركة في قوة العمل وإمكانية التنقل

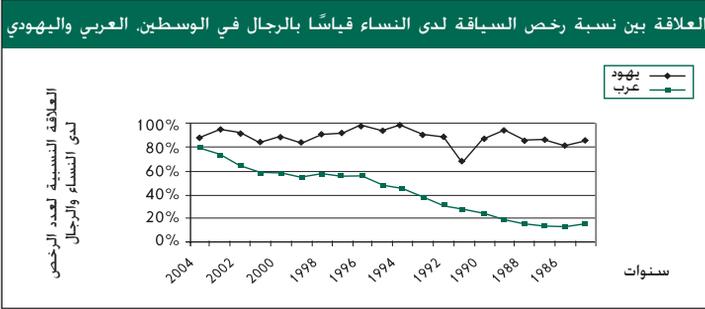
رغم أن المزيد من النساء يحصل، اليوم، على رخص سياقة، نجد أنّ استخدام السيارة ليس شائعًا بين النساء. أما النساء اللاتي ليس في متناولهنّ سيارات فإنهنّ مرتبطات بالمواصلات العامة. وحين لا تحظى المواصلات العامة بأفضليّة متقدّمة في سياسة المواصلات العامة القطرية، تصبح النساء من أولى المتضررات (بالتشر، غينزييرغ، غارب، 2000).

كما سبق وذكرنا، فإنّ نسبة المشاركة في قوّة العمل بين النساء العربيات منخفضة: تصل نسبتها لدى نساء في سن 25-44 سنة إلى نحو 30%، مقابل نسبة تصل إلى 80% بين النساء اليهوديات من الفئة العمرية نفسها. ومع ذلك، نلاحظ أنّ هناك نزعة للتغيير تنعكس بارتفاع نسبة مشاركتهنّ في العمل من سنة 1985 وحتى سنة 2000: ارتفاع من نحو 10% إلى نحو 30% (سحاك، 2004).

هناك علاقة مباشرة بين نسبة مشاركة نساء في سن 18-50 سنة في قوة العمل المدنية وبين حجم البلدة التي يسكنّ فيها؛ فنسبة المشاركة بين اللاتي يسكنّ في مدن مختلطة أو كبيرة هي نحو 50% (باستثناء القدس). وفي المدن المتوسّطة والصغيرة (حيث تسكن غالبية النساء العربيات) تصل النسبة إلى نحو 24%؛ بينما نسبتتهنّ في البلدات الصغيرة هي نحو 13% فقط (لوتان، 2005).

في حين أنّ العلاقة النسبية بين النساء والرجال من حيث حيازة رخص السياقة ثابتة في الوسط اليهودي وتصل إلى 90%، ففي الوسط العربي ترتفع هذه النسبة سنويًا: من نحو 16% عام 1985 إلى نحو 79% عام 2003.

قابلية التنقل لدى النساء العربيات في إسرائيل



مصدر المعطيات: دائرة الإحصاء المركزية - جدول رقم 4، أصحاب رخص السياقة وفقاً للمجموعات السكانية، الجنس، سنة إصدار الرخصة والجيل.

نسبة النساء اللاتي في متناول أيديهن سيارات خاصة أقل منها لدى الرجال، ويعود ذلك إلى عدد من الأسباب: نسبة كبيرة من النساء تعمل داخل البيت، وخصوصاً في الوسط العربي، والأجيرات منهن تقل مدخولاتهن عن مدخولات الرجال. فقد تبين أنه في البلدات التي شملها الاستطلاع بشكل متوسط دخل النساء 57% فقط من متوسط الدخل لدى الرجال. وهناك سبب جوهري آخر، هو قضية اجتماعية تتعلق باتخاذ القرارات في العائلة، الوظائف التقليدية للنساء و"التصريح" الاجتماعي بإمكانية تحركهن باستقلالية خارج البيت. تتفاوت حدة هذه المسألة من بلدة إلى أخرى.

متوسط الأجر لدى النساء في قسم من بلدات الاستطلاع قياساً بمدخول الرجال

البلدة	متوسط الأجر/ رجال	متوسط الأجر/ نساء	النسبة من أجر الرجال
	ش.ج.	ش.ج.	
جديدة - المكر	5.610	3.445	61%
دبورية	6.424	3.798	59%
المغار	6.703	3.231	48%
نحف	5.850	3.528	60%
أم الفحم	5.302	2.919	55%
عرعرة	6.017	3.842	64%
الفريديس	5.112	2.791	55%

مصدر المعطيات: "مكان السكن ومستوى الأجر، 2002"، شفارتس، 2005.

3. المواصلات - ما هي وما هو دورها

جهاز المواصلات هو جهاز خدمات، وظيفته خلق إمكانيات لتنقل الأشخاص والسلع التجارية بين نقاط انطلاق وأهداف مختلفة، على مستوى الحي، البلدة، المدينة والمنطقة وتوفير إمكانية التوجه المطلوبة (هشمشوني، 1999). أهمية المواصلات من الناحية الاقتصادية كبيرة؛ كونها الوسيلة التي تسمح بنقل أشخاص و سلع تجارية من مكان إلى آخر (هنسون، 2004). وبالإضافة إلى الجانِب الاقتصادي، هناك أهمية للمواصلات في دمج الأشخاص في حياة المجموعة على المستوى الاجتماعي-الثقافي.

يتعلق مستوى جهاز المواصلات إلى حدّ بعيد بالعرض، الطلب وتقنيات السفر. فالطلب هو النتيجة المترتبة على بقية الأجهزة التي يخدمها جهاز المواصلات: المراكز السكانية، العاملين، أماكن العمل وما إلى ذلك. أما العرض فيتأثر مع البنى التحتية وتقنيات السفر (هشمشوني، 1999).

المواصلات في البلدات العربية: إن جهاز المواصلات العامة من المدن والقرى العربية وإليها ليس في المستوى نفسه المتوافر في بلدات إسرائيلية أخرى. الشوارع المؤدية إلى تلك البلدات وشوارعها الداخلية في وضع سيئ. وهي حقائق تجسّد مكانتها المتدنية في المجتمع الإسرائيلي (خمايسي، 1995). إن اتساع القرى وغياب المواصلات العامة فيها أديا إلى وضعية من الفوارق والتبعية: فمن جهة، هناك مجموعات قوية في حيازتها سيارات ورخص سياقة، وهناك، من جهة أخرى، مجموعات ضعيفة تفتقر إلى تلك الوسائل. وتتحوّل هذه المجموعات الأخيرة إلى تابعة أكثر فأكثر، وهي نزعة تشتدّ على خلفية اتساع القرية والارتباط الاقتصادي بمراكز العمل الواقعة خارج البلدة. هنالك فوارق وعلاقات تبعية قائمة في عدد من المحاور: عرب - يهود؛ نساء - رجال؛ وبين النساء أنفسهنّ.

هناك شارع رئيسي واحد، بشكل عامّ، يربط بين البلدة وبين العالم الخارجي. وأحياناً، يحاذي الشارع البلدة ويقطعها في أحيان أخرى. الشوارع الواصلة إلى مركز القرية أو البلدة ضيقة ومن دون منظومة تراتبية من حيث الحجم. وغالباً ما تفتقر الشوارع إلى مقاييس متجانسة، إلى شكل هندسي أو لافتات سليمة، لأنها كانت، في الأساس، دروياً للمشاة وللمواشي. ويؤدي البناء الشحيح على هامش المدن والقرى إلى انعدام النجاعة في خلق بنية تحتية وتوفير الخدمات، بما في ذلك الشوارع والمواصلات العامة (غونين

وخماسي، 1995).

مشاركة الجمهور في المواصلات: باشرت وزارة المواصلات، مؤخرًا، إجراءات هامة لإشراك الجمهور والإصغاء إلى احتياجاته في كل ما يتعلق بمسألة تخطيط المواصلات. وهي عملية لا تزال في بداياتها، لكنها تنطوي على الكثير. إلى جانب هذا، فقرار التنظيمات الجماهيرية الناشطة في مجال المواصلات، إقامة مجلس شعبي لدفع المواصلات العامة، سيّتيح فقرة نوعية في الإصغاء إلى احتياجات الجمهور. إن الأسس التي توفر عملية سليمة لإشراك الجمهور هي: الالتزام بالشفافية، منح إمكانية للتأثير، النقل الفعال للمعلومات والعمل من أجل وجود مواطنة فاعلة بين مجموعات سكانية مختلفة. إن تمكين المواطنين يحسّن من هذه العملية ويجعلها، على النتائج المترتبة عليها، ذات أهميّة أكبر (كينان، 2005).

4. بلدات الاستطلاع

لقد أجري الاستطلاع في 11 بلدة عربية متفاوتة الحجم، في الجليل والمثلث.

جديدة - المكر

تقع البلدة في الجليل الغربي، على بعد 5 كيلومترات شرق عكا. هناك مدخل من شارع 85 عكا-كرمئيل، ومدخل آخر من شارع 70 بين مفترق البروة (أحيهود) ومفترق الكابري. عدد سكانها 17,200 نسمة، ومساحة مسطحها نحو 8,300 دونم.

دبورية

تقع تحت جبل الطور، على بعد نحو 10 كيلومترات هوائيًّا عن الناصرة، ونحو 5 كيلومترات عن العفولة. يتمّ الدخول إلى القرية عن طريق شارع 65 في المقطع الواقع بين العفولة ومفترق مسكنة (غولاني). عدد سكانها نحو 8,100 نسمة، ومساحة مسطحها نحو 7,200 دونم.

يافة الناصرة

قرية على مشارف مدينة الناصرة، وهي تقع على طول الشارع المؤدّي إلى الناصرة من مرج ابن عامر؛ شارع 75.

عدد سكانها نحو 16,200 نسمة، ومساحة مسطحها نحو 4,000 دونم.

مجد الكروم

قرية عند أسفل جبل التوفانية (تيفن)، على شارع 85 الواصل بين عكا وصفد، وتبعد كيلومترين غرب كرمئيل.
عدد سكانها نحو 10,000 نسمة، ومساحة مسطحها نحو 9,000 دونم.

يركا

تقع في مركز سلسلة جبال التوفانية. الدخول إليها من شارع 70 بين مفترق العياضية ومفترق الكابري.
عدد سكانها نحو 12,300 نسمة، ومساحة مسطحها نحو 15,000 دونم.

المغار

تقع في الجليل الشرقي، بين المدن طبريا، صفد وكرمئيل.
عدد سكانها نحو 18,600 نسمة، ومساحة مسطحها نحو دونم.

نحف

تقع شمال كرمئيل على السفوح الأولى لجبال التوفانية. الدخول إلى القرية من شارع 85 الواصل من عكا إلى صفد.
عدد سكانها نحو 9,800 نسمة، ومساحة مسطحها نحو 5,000 دونم، بعد مصادرة نحو 9,000 دونم من أراضيها.

أم الفحم

تقع المدينة على سلسلة جبال أم الفحم، وأعلىها جبل إسكندر الذي يصل ارتفاعه إلى 522 متراً.
الدخول إلى المدينة من شارع 65 الواصل بين الخضيرية والعفولة.
عدد سكان المدينة نحو 40,000 نسمة، ومساحة مسطحها نحو 25,000 دونم.

عرعرة

تقع في مركز وادي عارة، الدخول إليها من شارع 65 الواصل بين الخضيرية

قابليّة التنقل لدى النساء العربيات في إسرائيل

والعفولة.

عدد سكانها نحو 15,200 نسمة، ومساحة مسطحها نحو 9,000 دونم.

الفريديس

تقع أسفل جبال الكرمل، قرب مفترق الفريديس الواقع بين شارع 70 الواصل بين زمارين (زخرون يعكوف) وبوكنعام، وشارع 4 من الخضيرة إلى حيفا. عدد سكانها نحو 9,800 نسمة.

تفاصيل عامة حول بلدات الاستطلاع:

مجموع النساء قياساً بالرجال	مهنياً على الأقدام	سفر منظم	مواصلات عامة	سيارة خاصة	سيارات خاصة لـ 1000 مواطن	النسبة - نساء 1995	النسبة - رجال 1995	عدد السكان 12/04	البلدة
61%	105	298	175	387	1369	220	694	172	وحفات
59%	168	277	100	421	1538	169	695	81	جديدة-الكر
	103	257	134	475	1441	196	762	162	دوربة
	182	270	91	423	1404	178	751		ياقة الناصرة
	178	357	129	307	1275	192	725	100	دير الأسد
	150	291	101	401	1829	199	552	123	مجد الكروم
48%	157	286	117	391	1370	105	534	186	بركا
60%	162	385	108	324	1165	181	760	98	العزل
55%	165	323	108	366	1260	129	752	400	نحف
	85	470	34	342		126	868		أم الفحم
64%	112	286	162	410	1591	161	698	152	زلفة
55%	149	311	124	366	1157	116	768	98	عردة
									الفريديس

مصادر معطيات اللائحة:

- عدد السكان 12/04 - التقرير الإحصائي السنوي - 2005، لائحة 2.14 (ص 68)
معطيات وفقاً ل 12/04.
العاملون من الرجال/النساء 1995 - الإحصاء السكاني والإسكان 1995 - لائحة 2
- أبناء 15 فما فوق وفقاً لمواصفات عمل مختارة وللدين.
سيارات خاصة - السلطات المحلية في إسرائيل - بروفييل، 2003.
وسائل الوصول إلى العمل - الإحصاء السكاني والإسكان 1995 - لائحة 3 - أبناء 15
فما فوق وفقاً لمواصفات عمل مختارة ووسائل الوصول إلى العمل.
مدخول النساء قياساً إلى الرجال - مكان السكن ومستوى الأجر - 2002، تأليف: إيتي
شفارتس، تموز 2005، إصدار أدفا.

نسبة المنخرطين في قوّة العمل من أهالي المثلث هي نسبة عالية، ونسبة غير
العاملين منخفضة بشكل خاص؛ أي أنّ وضع هذه المنطقة من ناحية تشغيلية جيد،
قياساً ببلدات أخرى في الوسط العربي (سحاك، 2004).

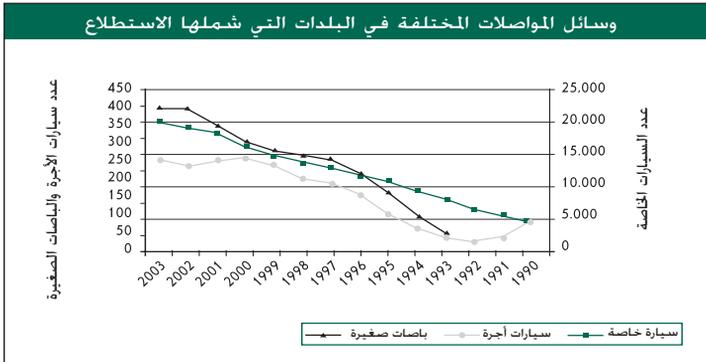
5. المواصلات في بلدات الاستطلاع

يتمّ تفعيل المواصلات العامة من البلدات التي شملها الاستطلاع إلى المدن الكبيرة في محيطها من قبل شركة "إيغد"، شركة "العيفي" وشركات أخرى. لا تدخل الباصات إلى البلدات، حيث إن محطات النزول والصعود تقع على المفترقات المحاذية للبلدات.

تقتصر المواصلات العامة، غالبًا، على الباصات التي تغادر القرية في الصباح الباكر وتعود إليها مع انتهاء يوم العمل. وغالبًا ما تمرّ هذه الباصات في شوارع رئيسية ومدن يهودية. الروابط الرئيسيّة بين القرى العربيّة نفسها ضئيلة جدًا. هناك باص واحد يخدم عددًا من القرى على امتداد طريق رئيسي واحد وهو يجولها جميعًا، ما يجعل السفر بطيئة وطويلة جدًا. وتخصص شركات المواصلات لهذه الخطوط أسوأ الباصات، وعادة ما يكون الازدحام كبيراً.

ويُفعل خدمات الباصات الشحيحة وغير المريحة، تحوّلت سيارات الأجرة إلى وسيلة نقل شائعة. وهناك نواقص عديدة لسيارات الأجرة من حيث الأمان ومدى توافرها خارج ساعات الذروة (بلتشر، غينزبرغ، غارب، 2000).

لقد طرأ ارتفاع كبير في العقد الأخير على مدى استعمال الباصات الصغيرة وسيارات الأجرة، وهو مشابه للارتفاع الذي طرأ في استعمال السيارات الخاصة في بلدات الاستطلاع.



السنة	سيارات الأجرة	سيارة خاصة	باص صغير
1990	113	6.145	
1991	72	7.105	
1992	66	7.864	
1993	72	9.443	85
1994	95	10.315	124
1995	131	11.762	183
1996	178	12.824	235
1997	207	13.724	271
1998	219	14.417	279
1999	254	15.460	291
2000	269	16.614	310
2001	265	18.411	352
2002	253	19.208	392
2003	266	19.900	391

المصدر: دائرة الإحصاء المركزية

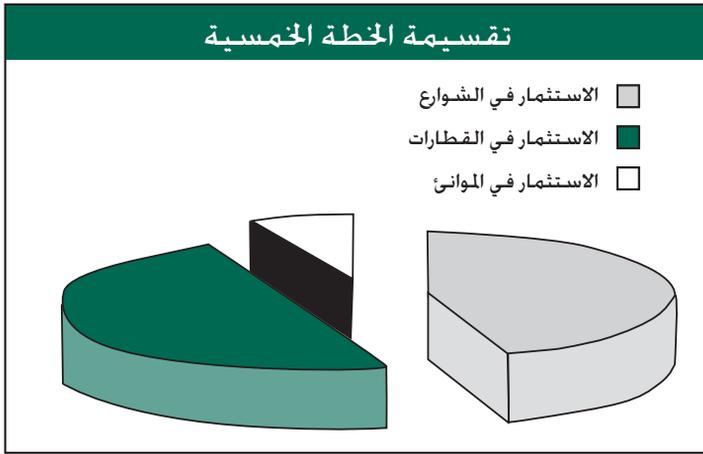
6. المواصلات في إسرائيل: السياسة المعلنة والوضع القائم

يتّضح من مقارنة المقاييس الاقتصادية خلال السنوات الخمس عشرة الأخيرة الماضية، أنه إزاء زيادة بنسبة 45% في عدد سكان الدولة، من نحو 4.7 إلى نحو 6.8 مليون نسمة، فقد ارتفع عدد وسائل النقل على شوارع البلاد منذ عام 1990 وحتى اليوم بنسبة مضاعفة تصل إلى 91%؛ فهناك، اليوم، نحو 2.04 مليون وسيلة نقل مقابل 1.07 مليون عام 1990.

وعلى النقيض من معطيات النموّ اللافتة المذكورة أعلاه، فإن الاستثمار في البنية التحتية للمواصلات لم يرتفع كما هو مطلوب (كدمي، 2005). في مطلع العشرينيات كانت شبكة سكك الحديد في البلاد متطورة أكثر من شبكة الشوارع. ومع إقامة دولة إسرائيل والبدء بمحاولة تقوية مناطق الأطراف، تم البدء بعملية شقّ مضطربة للشوارع، كجزء من الرؤية التي كانت معتمدة في تلك السنوات في أوروبا أيضاً، حيث يجب، حسبها، أن يسدّ العُرضُ الطلب (طال، 2005). هناك خطة تمتد على سنوات عدة للبنى التحتية للمواصلات، وقد صُمّنت، أول مرة، في تاريخ إسرائيل، بين صفحات "السياسة الاقتصادية للعام 2006" - أساس ميزانية الدولة لهذا العام. يصل حجم الخطة إلى 68 مليار ش.ج.، في حين أن الاستثمار في البنى التحتية للمواصلات بين السنوات 2005-2000 وصل إلى 38 مليار ش.ج.؛ أي أن الاستثمار المخطط يشكل زيادة حادة بمقدار 80%.

تقسم الخطة الخمسية كما يلي:

البند	الاستثمار (بالمليارات)
بنية ختية برية بين المدن	43
بنية ختية برية داخل البلدة الواحدة	21
موانئ ومطارات	4.5
المجموع	68.5



يقسّم الاستثمار في البنى التحتية البرية بين المدن كما يلي:

البند	الاستثمار (بالمليارات)
الخطة الخمسية التابعة إلى شركة الشوارع القومية - "ماعتس" (شوارع)	19
الخطة الخمسية لشركة القطارات (تضم 33 مشروعاً)	20
شارع عابر اسرئيل - المقطعان 20.18	1.5
الأمان بين المدن (لجنة شينباين)	2
المجموع	43.5

يقسّم الاستثمار في البنى التحتية البرية داخل البلدة الواحدة كما يلي:

البند	الاستثمار (بالمليارات)
جهاز السفر الشعبي (القطارات الخفيفة في تل أبيب القدس وحيفا)	12.5
تحسين ورفع مستوى الطرقات داخل البلدات في السلطات المحلية	7.5
المجموع	20

سيتمّ تقسيم الميزانيات في مجال المواصلات الجوية والموانئ كما يلي: 1.8 مليار ش.ج. للمطار في "متناع"، و 2.7 مليار ش.ج. للموانئ (كدمي، 2005).

إنّ السياسة واضحة: استثمار مكثف في البنية التحتية للمواصلات، مدعوم بخطة تمتدّ على سنوات عدّة. ولكن في الإمكان فحص الاستثمارات بطريقة أخرى. مثلاً: الأموال المستثمرة في الشوارع مقابل الأموال المستثمرة في المواصلات العامة (السفر الشعبي) كالقطارات الخفيفة وقطار إسرائيل. ويتّضح من وجهة النظر هذه، أنه سيتمّ ضمن الخطة الخمسية القادمة استثمار 30 مليار ش.ج. في الشوارع، و 32.5 مليار ش.ج. في القطارات. هذه الاستثمارات ستحسّن شبكة المواصلات العامة، لكنها لن تنجح في جسر الهوة بين شبكة الشوارع وبين شبكة سكك الحديد التي اتّسعت على مدار السّنوات الخمسين الأخيرة.

إنّ الهدف الذي وضعتّه وزارة المواصلات، كما عزّفه وزير المواصلات في حينه، مثير شطرب، هو "إلغاء الأطراف عن طريق المواصلات. إنّ الوظيفة المركزية لوزارة المواصلات هي تمكين كل مواطن، خلال نصف ساعه، من الوصول إلى مركز متروبوليني كبير" (نيسيم، 2005).

المواصلات العامة هي حاجة أساسية يجب على الدولة توفيرها بشروط وتكلفة معقولتين. ووفقاً لمبادئ العدل الطبيعي، فإن الحق في التمتع بإمكانية التنقل هو حقّ أساس، وإنّ مسّه قد يُعتبر مسّاً لحرية الفرد. قبل سنوات عدّة جرى تجميد اقتراح قانون أساس: الحقوق الاجتماعية. وقد عمل "الفوروم

من أجل المواصلات العامة“ على أن يدمج فيه مبدأ الحق في التمتع بإمكانية التنقل وجعلها في متناول اليد. وهكذا فإن هذا الحق ليس وارداً، اليوم، في أيّ قانون (أسيدون، 2004).

المواصلات العامة في العالم

يزداد الوعي في الدول المتطورة في العقود الأخيرة للتطور السلبي المتعلق بالسيارات، الازدحام في الشوارع، ارتفاع نسبة الإصابات بأمراض سببها تلوث الجو، خسارة الساعات المخصصة للراحة أو العمل وغيرها. على هذه الخلفية بدأت تبرز أكثر فأكثر بدائل للاستعمال المتزايد والمضطرد للسيارات الخاصة.

فعلى سبيل المثال، خصّصت المجموعة الأوروبية، على مدار الثمانينيات، نحو 71% من استثماراتها في البنى التحتية للمواصلات على الشوارع. وقد طرأ في التسعينيات تحوّل حادّ على سياستها؛ حيث جرى تخصيص معظم الاستثمارات للقطارات (بلتشر، 2000).

7. مناهج الطلب على المواصلات

تقترح المناهج الكلاسيكية أربع مراحل لقياس مستوى الطلب على المواصلات، وهي تقود إلى قياس السفرات على شبكة الشوارع.

المراحل الأربع هي:

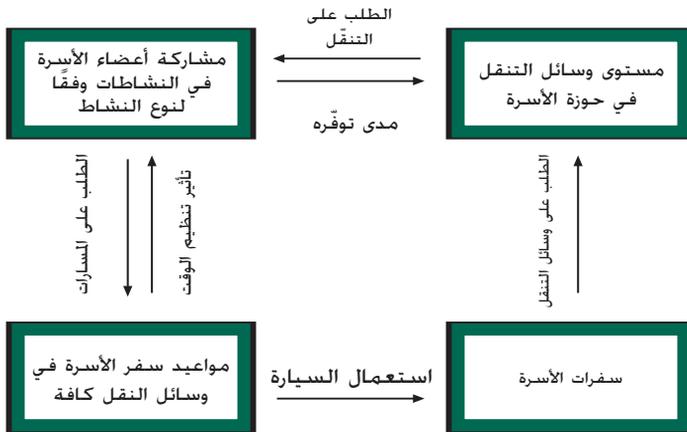
- الإنتاج: عدد السفرات التي يقوم بها الفرد.
- التوزيع: احتمال السفر إلى هدف محدد.
- التقسيم: اختيار وسائل السفر لكلّ سفرة.
- الموضّعة: اختيار مسار سفر الفرد لكلّ سفرة.

تنصّ الفرضية التي تقف خلف هذه المناهج أنّ كلّ مرحلة تقوم على قرارات منفصلة لدى الفرد، في كل واحدة من المراحل. لكن الأمر ليس كذلك، فالمناهج الأكثر تقدّمًا تلاحظ التأثير المتبادل للمركبات المختلفة؛ الطلب على

المشاركة في النشاط، زمن السفر، حيازة السيارة وطول السفر.

كذلك، تتطرق المناهج الكلاسيكية إلى كل فرد على حدة، بينما تتطرق المناهج الأكثر تقدماً إلى قرارات العائلة بخصوص المشاركة في النشاط والتنقل، كوحدة واحدة. ومن هنا، يمكن الاستنتاج أن التغييرات التي تطرأ على جهاز المواصلات؛ أي تحسين جهاز المواصلات العامة، من الممكن أن يؤدي إلى ارتفاع الطلب على النشاطات (چولوب، 1997).

مخطط لطلب الأسرة على المشاركة في الفعاليات والتنقل



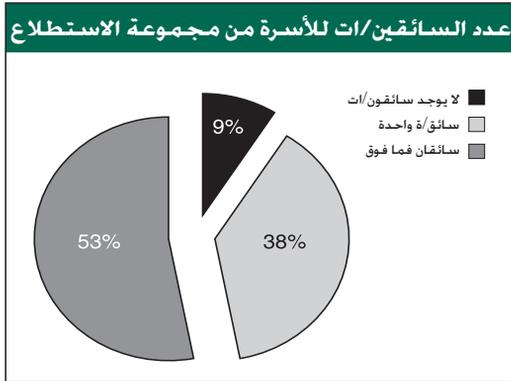
القسم الثاني - تحليل المعطيات، استنتاجات وتوصيات

1. عينة الاستطلاع

تمّ جمع 154 استمارة، ضمن الاستطلاع، من 11 بلدة عربية في البلاد:

البلدة	عدد الاستمارات	النسبة
1 أم الفحم	11	7.1
2 البعنة، دير الأسد، مجد الكروم	31	20.1
3 جديدة - المكر	20	13.0
4 دبورية	20	13.0
5 زلفة	7	4.5
6 الفريديس	5	3.2
7 المغار	15	9.7
8 نحف	14	9.1
9 يافة الناصرة	6	3.9
10 يركا	13	8.4
11 عرعة	12	7.8
	154	100

النساء اللاتي شملهنّ الاستطلاع هنّ من الفئة العمرية الواقعة بين 17 و 9 سنة. 37% منهنّ يحملنّ رخص سيطرة و 63% منهنّ لا يحملنّها. نحو 25% من النساء ذوات تحصيل دراسي ثانوي، 16% منهنّ أنهين الدراسة الإعدادية، 13% ذوات تحصيل ابتدائي و 17% يحملن شهادة جامعية أو ما يعادلها. 78% من المستطلعات في حيازة عائلتهنّ سيارة خاصّة و 7% منهنّ في حيازة عائلتهنّ سيارتان.

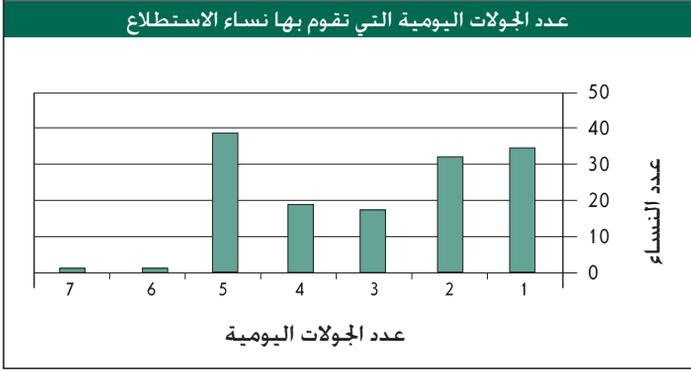


2. أهم النتائج

تشير عادات التنقل، كما تنعكس في الاستطلاع، إلى وجود مجموعتين بارزتين تعادل كل منهما نحو ربع المجموعة الكلية؛ إحدى المجموعتين تخرج من البيت مرة واحدة في اليوم بالمعدل، بينما تخرج الثانية مرتين في اليوم.

عدد الجولات	العدد	النسبة
جولة واحدة	35	24.1
جولتان	33	22.8
3 جولات	17	11.7
4 جولات	19	13.1
5 جولات	39	26.9
6 جولات	1	0.7
8 جولات	1	0.7
	145	100

قابلية التنقل لدى النساء العربيات في إسرائيل



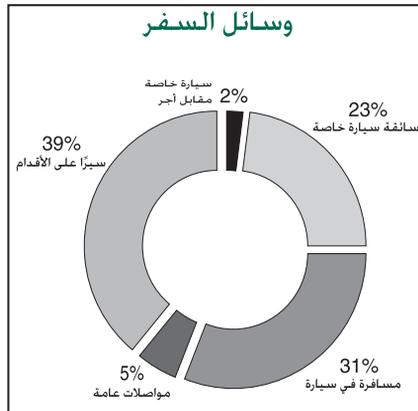
وسيلة التنقل الأساسية لدى المستطلعات هي المشي. تمّ قطع نحو 40% من المسارات مشياً على الأقدام. 50% من السفرات التي شملها الاستطلاع كانت بواسطة السيارات الخاصة، سواء أكانت المستطلعة سائقة أم راكبة. أما التنقل بالموصلات العامة فيشكل نحو 5% فقط من مجمل السفرات.

النسبة	العدد	وسيلة المواصلات
23.3	97	سائقة سيارة
31.0	129	مسافرة في سيارة
1.4	6	باص عمومي
2.4	10	سيارة أجرة عمومية
1.0	4	سيارة خاصة
38.9	162	مشياً على الأقدام
1.7	7	سيارة خاصة مقابل أجر
0.2	1	آخر
99.9	416	

أفاد نحو 24% من النساء اللاتي سافرن في سيارة خاصة، كسائقات أو كراكبات، أن عدد المسافرين في السيارة هو 4.

درجة القرابة بين المسافرين في السيارة عالية. نحو 72% من المسافرين ربطتهم قرابة من الدرجة الأولى.

أفاد نحو 85% من النساء أنه لو كانت في البلدة موصلات عامة لقمن باستخدامها. وصرّح نحو 15% من النساء بأنهنّ ما كنّ ليستخدمنّ الموصلات العامة حتى لو كانت متوافرة في البلدة.



3. تحليل واستنتاجات: نقاط القوّة والضعف

أفاد 85% من النساء اللاتي شاركن في الاستطلاع أنه لو توافرت موصلات عامة داخل البلدة لكنّ سيستعملنها. على خلفية حقيقة أن 70% منهنّ لا يغادرن البلدة وحدهنّ، وأن غالبية النشاطات داخل القرية تتمّ من دون مرافق، فمن الواضح أن التغيير الأكثر إلحاحًا هو توفير موصلات عامة داخل البلدة. ولأجل ذلك يجب أن تكون رخيصة، عالية الوتيرة وفي متناول ذوي المحدوديات؛ ومن نافل القول إن المعلومات عن أوقات السفر يجب أن تكون في متناول كل بيت.

أفاد 44% من النساء اللاتي ليس في حياتهنّ رخصة سيطرة أن سبب ذلك اقتصادي. 30% عزّون ذلك إلى أنهنّ لسنّ بحاجة إلى سيارة، و 23% صرّحن بوجود عوائق اجتماعية. ونحن نرى أنّ ما يقف وراء أقوال النساء اللاتي أفدن أنه ليس في حياتهنّ رخصة سيطرة لأسباب اقتصادية أو لعدم حاجتهنّ إلى سيارة، هو مغزى مستتر قد ذوّته، وهو أن المرأة ليست بحاجة

إلى التنقّل و/أو أن رخصة السيارة لن تكون وسيلة تساعد في تحسين الحالة الاقتصادية للأسرة.

يُستدل من هذا، أن السبب الاجتماعي الذي يقف وراء عدم حيازتهنّ رخصة سياقة يغيّب هنا أيضاً. فالوضع الذي تقرّ فيه النساء بوجود عائق اجتماعي هو بداية طيبة نحو التغيير، والنساء اللاتي صرّحن بذلك بالذات، من الممكن أن يشكلن مجموعة الهدف لإحداث التغيير.

يتّضح من نتائج الاستطلاع أن المرافقة تتغير حسب هدف التنقّل، وفي ما يلي النتائج:

أفاد 76% من النساء أنهنّ يصلن بمفردهنّ حين يقمن بزيارة مؤسسات عامة. ففي كل ما يتعلق برعاية الأطفال كالعيادات، عيادات الأم والطفل والحضانات، ليس هناك مرافق من العائلة لنحو 73% من النساء. 43% من الزيارات العائلية تتمّ بوجود مرافق، ووفقاً لتفسيرهنّ فإن الأمر يعود إلى مضمون الزيارة. 54% من الزيارات الاجتماعية الأخرى يُجرّنها بمفردهنّ.

عند الخروج لغرض القيام بالمشتريات، تخرج 40% منهنّ بمفردهنّ، بينما يكون ذلك برفقة أحدهم، عادةً، لدى 34%. في غالبية الأحيان، السبب المعلن للمرافقة هو العوائق الاجتماعية. وبالنسبة لـ22%، فهذه هي الإمكانية الوحيدة للخروج والقيام بالمشتريات.

الخروج من البلدة: نحو 40% لا يخرجن من البلدة من دون مرافق، و 32% منهنّ عادةً ما يكون معهنّ مرافق. ويُستدل من هذا أن وجود مرافق يتعلّق بهدف الخروج.

هناك مجموعة من المعطيات المادية والاجتماعية التي تمس إمكانية استعمال المواصلات العامة. وكما سبق وأوردنا فغالبية الباصات لا تدخل القرى، ووتيرة المواصلات العامة منخفضة. هناك نقص في المعلومات حول خدمات المواصلات العامة المتوافرة، وليس هناك مركز معلومات للاستفسار عن هوية الشركة التي تخدم البلدة. وهكذا، فإن المرأة التي لا تعرف التفاصيل عن خط المواصلات العامة الذي يُفترض أن تستعمله، ليست لديها وسيلة منظمة للاستفسار.

أفاد 55% من النساء في إطار الاستطلاع أنهنّ لا يستعملن الباصات أبداً، لكن في المقابل، إن حجم استعمال سيارات الأجرة أكبر، فقد أفاد

30%، فقط، من النساء أنهنّ لا يستعملن سيارات الأجرة. ويبدو أن السبب الذي يقف وراء الاستعمال الواسع لسيارات الأجرة هو وتيرتها العالية نسبياً ومرونة المسار؛ ففي إمكان المرأة الوصول إلى هدفها من دون أن تكون مرتبطة بوسيلة نقل إضافية.

4. توصيات

تتمحور توصياتنا في عدد من المستويات، لكل واحد منها أهمية حاسمة في تغيير الوضع. فتغيير حالة الإقصاء الاجتماعي يستدعي تغييراً في توجهات "المقصي" و"المقصي" معاً. أي أن التغيير في الوعي يجب أن يحدث لدى النساء أنفسهنّ ولدى متّخذي القرارات على المستويين، البلدي والقطري.

الحكم القطري والمحلي

■ دفع قانون الحقوق الاجتماعية الذي يشمل الحق في التنقل كحق أساس. في وسع هذا القانون أن يشكل أساساً لمطلب التنظيمات الناشطة ضد إقصاء مجموعات مختلفة في المجتمع الإسرائيلي.

■ إعداد خطة رئيسية للمواصلات في القرى، حيث يتمّ التأكيد فيها على مبادئ التنقل وجعله في متناول النساء.

■ رفع "سببده" المواصلات العامة في القرى (مقارنة ببقية أرجاء البلاد) وفقاً لمنهج التمييز المصحح. فيفضل "سببده" كهذه ستصبح المواصلات العامة في البلدات ذات وتيرة أعلى.

■ إقامة لجان مواصلات في السلطات المحلية حيث تكون فيها عضوية للنساء. تهتم هذه اللجان بإشراك الجمهور في اتخاذ القرارات المتعلقة بالمواصلات في القرى، وتنشط من أجل تشجيع استعمال المواصلات العامة؛ ويتمّ هذا وفقاً لمبادئ مشاركة الجمهور: تقديم فعال للمعلومات، شفافية والحث والتحفيز على إشراك الجمهور في القضية.

تغيير الوعي على المستويات كافة

■ متخذو القرارات: دورات/ أيام دراسية/ وورشات لمتخذي القرارات على المستويات كافة حول مسألة العلاقة بين قدرة النساء على المساهمة في الاقتصاد والمجتمع وبين قدرتهن على التنقل. تذكيت حق النساء في التنقل، وإدراك أن مساهمتهن في المجتمع ستزداد في أعقاب تحسين المواصلات العامة وستسرع عملية التغيير المطلوب.

■ النساء: عمل جماهيري لإعلام النساء بوسائل المواصلات، والعمل على المستوى الاجتماعي على تشجيع سفر النساء بمفردهن.

■ الجيل القادم: دمج موضوع إمكانية تنقل النساء في جهاز التعليم الرسمي وغير الرسمي للشابات والفتيات. فجهاز التعليم هو المكان الملائم لإحداث تغييرات ببنوية قادرة على خلق تجربة مغايرة لدى نساء المستقبل، تتيح لهن التعرف على نماذج أخرى لمحاكاتها.

نشاطات تطبيقية

■ إجراء استطلاع شامل حول إمكانيات التنقل في القرى من ناحية المواصلات العامة.

■ إدخال مركز استعلامات حول المواصلات باللغة العربية، يقدم مواعيد الخروج والسفر وتكلفة مجمل المواصلات العامة في القرى. على هذا المركز أن يشمل جميع الشركات العامة التي تعمل في القرى.

■ مواصلة المشاريع التمهيدية للمواصلات العامة في القرى، في إطار عمل جماهيري منسق مع وزارة المواصلات، السلطة المحلية وتنظيمات إضافية وبإشراك الجمهور.

ملحق

المشروع التمهيدي في المغار

وصف الفكرة:

في اللقاءات ضمن ورشة "التمكين الجماهيري" التي قامت "كيان" بتوجيهها بناءً على طلب مجموعة من نساء المغار، وأقيمت عن طريق قسم الخدمات الاجتماعية، كانت النساء يتأخرن على اللقاءات، وقلن إنهن يواجهن مشكلة في التنقل حتى بين الأحياء المتجاورة في البلدة، لانعدام توافر المواصلات العامة الداخلية؛ حيث تُضطرّ النساء إلى الانتظار أو إلى طلب مساعدة من أحد الرجال في العائلة لتوصيلهن. أما الإمكانيّة الأخرى المتوافرة لهنّ فهي المشي مدّة ساعة من الزمن بغية الوصول إلى المكان المطلوب. وغنيّ عن القول إنّ النساء، عموماً، لا يغادرن بيوتهنّ، في الأجواء الماطرة أو الحارة، إلا للحاجات ضروريّة.

المجموعة:

تشكّل المجموعة التي نتحدّث عنها من اثنتي عشرة امرأة، تراوح أعمارهنّ بين الثلاثين والخمسين سنة، وهنّ ربّات بيوت، تراوح مراحل دراستهنّ بين المرحلتين الابتدائيّة والإعداديّة، وهنّ نشيطات اجتماعياً على مستوى البلدة، ويتميّزن برغبة شديدة في العمل لإحداث التغيير وتنمية قدراتهنّ في العمل مع الجمهور.

وصف المشروع وأبعاده:

لما كان أحد أهداف هذه الورشة هو "العمل من أجل تخطيط وتنفيذ مشروع جماهيريّ يخدم جمهور النساء في الأساس"، فقد اختارت المجموعة مشروع "إدخال مواصلات عامة إلى البلدة" لتسهيل عمليّة التنقل لدى النساء والأطفال خصوصاً، ولدى أهالي البلدة عموماً.

لقد كانت هناك تجربة سابقة قام بها المجلس المحليّ في البلدة، ونجح في إدخال خطّ مواصلات، لكن لم يستمرّ طويلاً. أجرت النساء فحصاً لأسباب توقّف الخطّ، فاتّضح أنّ عمليّة "التسويق" لم تكن كافية ولم تتمّ بشكل صحيح؛ حيث إنّ غالبية أهالي البلدة لم يعلموا بوجود هذا الخطّ، ولم تكن هناك لافتة تبين أوقات ومحطات وقوف الباصات بشكل واضح ومنظم.

لذلك، قرّرت المجموعة بذل جهد خاصّ في العمل على تشغيل "خطّ باص داخليّ"، والتركيز على "عملية التسويق"، وهذا ما قمن به. بدأ خطّ المواصلات بالعمل من قبل شركة باصات الناصرة - العفيفي في كانون الثاني 2005. عمل الخطّ مدّة سبعة أشهر متتالية ثمّ توقّف.

لماذا؟

لأنّ نساء المجموعة عانين صعوبات تتعلّق بالخروج من إطار البيت ووظائفه المعهودة، وعملن ضمن مشروع يتسمّ بطابع ثوريّ بعض الشيء (كونه يساعد النساء على فك الارتباط والتعلّق الدائم بالرجال، ويعتبر خطوة أولى نحو الاستقلالية، خصوصاً في الحركة والتنقل في مجتمع ما زال فيه بعض النساء اللواتي يقدن سيّارة يُعاقبن بحرمان ديني واجتماعي. وليس هذا فحسب، حيث إنّ العقاب يطول، أيضاً، من تجلس إلى جانب السائقة). لقد قامت المجموعة بدورها على أكمل وجه، إلا أنّ السلطة المحليّة، ورغم عودها المتكرّرة بالمحافظة على هذا النّجاح، لم تتعاون بشكل كافٍ الأمر الذي حال دون استمرار مواصلة سير الخطّ.

إنّ ما تمّ وصفه أعلاه هو مادة في غاية الأهميّة، لكنّ الأهمّ من ذلك هو السيورورة التي مرّت بها نساء المجموعة من خلال العمل على إنجاز المشروع وتشغيل الخطّ، سواء أكان في الجانب الشخصي أم الجماعي. وفي ما يلي بعض الأمثلة على ذلك:

بعد أن واجهت النساء، أو على الأقلّ بعضهنّ، استياءً وعدم ارتياح من قبل مقرّبين في بداية المسيرة، يفتخر، اليوم، أبناء، أزواج وعائلات النساء بإنجاز قريباتهم وشاركونهنّ المسيرة.

لقد رأّت النساء ولمسن قدراتهنّ مترجمة على أرض الواقع، فمن لا شيء أنجزن مشروعاً تناولته وسائل الإعلام المحليّة والعالميّة، وأقرّ أهالي البلدة بهذا الإنجاز، سواء أكان ذلك في المهرجان الافتتاحي أم على الشارع عند وجود الخطّ ومساعدته لأناس كثيرين. وكما قالت إحدى نساء المجموعة: "إذا كنت قد استطعت أن أساهم في إنجاز كبير كهذا، فلا بدّ أنّي أستطيع أن أنجز أشياء أخرى عالقة لديّ وأحقّق المزيد من الطموحات في المستقبل". وهذا ما أردناه فعلاً: التمكين.

لقد عرضت هذه التجربة أمام جهات مسؤولة عدّة، وهي تُعتبر، اليوم، التجربة الأولى على أرض الواقع التي يتمّ فيها إشراك جمهور النساء العربيات، في تخطيط البنى التحتية، بما فيها المواصلات العامة الداخليّة.



נסاء من مجموعة المغار في الباص يوم 29.1.05, في حفل افتتاح الخط
نשים מקבוצת מגאר באוטובוס ביום 29.1.05, אירוע חגיגי לפתיחת הקו

