

نحو نظام نقل عادل ومنصف في الكويت

فهم السياق الاجتماعي والثقافي
لاستخدام وسائل النقل

محمد عدیل
ریم الفهد

عن مركز الشرق الأوسط

يعتمد مركز الشرق الأوسط على علاقة كلية لندن للاقتصاد و العلوم الاجتماعية الطويلة مع المنطقة، ويوفر محوراً مركزياً لمجموعة واسعة من البحوث حول الشرق الأوسط.

يهدف المركز إلى تعزيز التفاهم وتطوير البحوث الدقيقة حول المجتمعات والاقتصادات و الأنظمة السياسية والعلاقات الدولية في المنطقة. ويشجع المركز كلاً من المعرفة المتخصصة والفهم العام لهذا المجال الحيوي. للمركز قوة بارزة في البحوث المتعددة التخصصات والخبرات الإقليمية. باعتبارها من رواد العلوم الاجتماعية في العالم، تضم كلية لندن للاقتصاد أقسام تغطي جميع فروع العلوم الاجتماعية. يستخدم المركز هذه الخبرة لتعزيز البحوث المبتكرة والتدريب على المنطقة.

عن برنامج الكويت

يعد برنامج الكويت منصة رائدة عالمياً للأبحاث والخبرات ذات الصلة بالكويت، كما يعد القناة الرئيسية التي يتم من خلالها تنسيق و تعزيز و ترويج الأبحاث التي تتناول الكويت في جامعة لندن للاقتصاد والعلوم السياسية. يتولى إدارة هذا البرنامج البروفيسور المتخصص في شؤون الكويت توبي دودج. ويتخذ البرنامج مركز الشرق الأوسط في كلية لندن للاقتصاد والعلوم السياسية مقراً له.

مسؤولية التحرير
نسرين الرفاعي

تصميم
ربال سليمان حيدر

صورة الغلاف
المرور على الطريق الدائري الأول في مدينة الكويت،
11 كانون الأول / ديسمبر 2014.

نحو نظام نقلٍ عادلٍ ومنصفٍ في الكويت: فهم السياق الاجتماعي والثقافي لاستخدام وسائل النقل

محمد عدیل وريم الفهد

مركز الشرق الأوسط
تشرين الأول / أكتوبر 2022

تم نشر هذا التقرير باللغة الإنجليزية في كانون الاول / ديسمبر 2021

عن المؤلفين

الدكتور محمد عدیل باحث وممارس في التخطيط الحضري، ويتمتع بخبرة عملية متنوعة من الناحية الجغرافية في شتى أنحاء المملكة المتحدة والشرق الأوسط وباكستان. يعمل حالياً أخصائياً في التخطيط العمراني في "الوحدة الحضرية"، وهي إحدى شركات القطاع العام في لاهور بباكستان. يُعد الدكتور عدیل أيضاً زميلاً وباحثاً زائراً في معهد دراسات النقل بجامعة ليدز، حيث يُجري بحثاً بالتعاون مع فريق من الخبراء الرائدة من مركز الأبحاث، لإيجاد حلول لتلبية الطلب على الطاقة مع مراعاة الوصول لنسبة صفر في انبعاثات غاز الكربون في قطاع النقل بالمملكة المتحدة. عمل الدكتور عدیل سابقاً مسؤول أبحاث في مركز الأبحاث بكلية لندن للاقتصاد والعلوم السياسية (LSE Cities) حول المشاريع المتعلقة برسم الخرائط وتحليل الخصائص المكانية والزمانية للتوسع الحضري، فضلاً عن دراسة حركة النقل عبر العديد من المدن الكبرى في آسيا وأفريقيا.

ريم الفهد حاصلة على شهادة الماجستير في تصميم المدن والعلوم الاجتماعية من كلية لندن للاقتصاد والعلوم السياسية، إضافةً إلى درجة البكالوريوس في دراسات السياسة العامة من جامعة ديوك. وهي متخصصة في الأبحاث النوعية التي تُعنى بموضوعات الهجرة والهوية والطبقة الاجتماعية والأعمال غير الرسمية في الشرق الأوسط وأمريكا اللاتينية، إضافةً إلى الطرق التي يتموضع بها الجنوب العالمي في شمالي العالم.

شكر وتقدير

نحن ممتنون لمركز دراسات الشرق الأوسط التابع لكلية لندن للاقتصاد والعلوم السياسية، ولزملائنا في مركز الأبحاث بكلية لندن للاقتصاد والعلوم السياسية، ولا سيما البروفيسور ريكي بورديت والدكتور فيليب رود والدكتورة ألكسندرا غوميز، لسماحهم لنا بالاطلاع على مجموعات البيانات الخاصة بمشروع الموارد العمرانية، وما قدموه لنا من دعم أثناء المشروع.

كما نقدم الشكر إلى إيان سينكلير ومiriam غوربانجاد اللذان قادا مهارة التعاون عبر مختلف المناطق الجغرافية والزمنية المتعددة.

ونوجه الشكر أيضاً للمدققين المجهولين الذين ساهمت ملاحظاتهم في تحسين جودة هذه البحث، إضافةً إلى شكرنا وتقديرنا لـ "مؤسسة الكويت للتقدم العلمي" لما قدمته من مساعدة في إجراء جلسات نقاش جماعية مركزة، فضلاً عن توجيه الشكر للمشاركين على ما خصصوه من وقت وما قدموه من تعليقات وملاحظات قيّمة.

ورغم الاهتمام والانتباه الشديدين خلال إنجاز هذا العمل؛ فإن احتمال وجود أي خطأ أو سهو، هو أمر تقع مسؤوليته على عاتقنا وحدنا.

موجز

النقل في حركتهم)، ومعظمهم من العمال الأجانب؛ باستخدام الحافلات للتنقل اليومي. وتخلص الدراسة إلى وضع مقترحات متنوعة تتعلق بسياسة النقل، والتي من شأنها الوصول إلى نظام نقل منصف وعادل ويلبي احتياجات المستخدمين.

تُشكّل وسائل النقل منفعة عامة وأساسية على نحو متزايد، نظراً لأهميتها في إتاحة الوصول للخدمات والفرص المنتشرة بشكل غير متساوٍ عبر البيئة المبنية. من الضروري توفير نظام نقل عام يتسم بالكفاءة و متاح أمام الجميع، لما له من أهمية في تحقيق هدف التنمية العادلة والمستدامة. استخدمت هذه الدراسة نهجاً متنوعاً لوضع تحليل شامل لمشهد النقل وإمكانية الوصول الحالي في الكويت. ويدرس المكوّن الأول، المساواة المكانية في الوصول إلى نظام النقل العام بين المواطنين الكويتيين وغير الكويتيين في منطقة العاصمة الكويتية. كما تهتم هذه الدراسة باستكشاف العوامل الاجتماعية والثقافية المختلفة التي تساهم في سلوك التنقل الفردي ضمن السياق المحلي الكويتي المحدد. ويشير التحليل المكاني المستند إلى نظم المعلومات الجغرافية (GIS) إلى أن المستويات الإجمالية للوصول إلى مواقع محطات الحافلات لا تزال ضعيفة في جميع أنحاء المدينة.

ورغم أن الوصول للمكان المحدد يُعتبر مشكلةً شائعة؛ فإنّ القضايا الاجتماعية المتعلقة بالطبقة والهوية والاختيار تحدّ أيضاً من حرية الوصول والتنقل أمام عامة السكان. وجدت الدراسة من خلال إجراء أربع جلسات نقاش جماعية مركّزة وست مقابلات متعمّقة مع عدد مختلف من السكان في المدينة؛ أن الأشخاص الذين لا يمتلكون سيارات هم الأكثر حرماناً من وسائل النقل، نتيجةً للعديد من المشكلات المتعلقة بالسلامة والوضع الاجتماعي والوصمة المرتبطة باستخدام الحافلات في منطقة العاصمة، وهذه المساوئ والأضرار تعاني منها النساء كثيراً، من مختلف الأعمار والقدرات، فضلاً عما تتركه من أثر سلبي على الرجال من غير الكويتيين. كما تتسم شبكات النقل العام ذات الخدمات السيئة بعدم قدرتها على تلبية متطلبات السكان الكويتيين وغير الكويتيين. يقوم فقط من يُطلَق عليهم "أسرى وسائل النقل" (من لا يمتلكون السيارات ويعتمدون على وسائل

المقدمة

مساوئ إمكانية الوصول والتنقل والنقل

يتعلّق المفهوم الواسع لإمكانية الوصول بسهولة الحصول على الفرص والموارد وممارسة الحريات في عدة أماكن داخل المجتمع. وتتميّز البيئة المبنية بسهولة الوصول إليها، وهي أكثر كفاءة لما تتمتع به من فرص الدخل والخدمات والمتطلبات الأخرى الرامية للوصول لحياة جيدة ومُرضية، حيث يسهل على السكان الحصول على تلك الخدمات ضمن معيار مقبول وبشكل معقول، وفقاً للوقت والتكلفة والجهد.¹ يلعب الوصول لوسائل النقل دوراً مهماً في ضمان المساواة بين الجميع، لما لها من أهمية في إتاحة الحصول على الفرص والخدمات. ويمكن لنظام النقل وعلى نطاق واسع أن يساعد في تنمية المجتمعات والنهوض بمستوى أداؤها أو قد يؤدي إلى تفاقم عدم المساواة المكانية والاقتصادية داخل المجتمعات. وأظهرت الأبحاث في جميع أنحاء العالم أن وسائل النقل تلعب دوراً مهماً في ضمان الإدماج الاجتماعي ضمن المجتمع، من خلال تمكين الوصول إلى أنشطة أو مواقع معينة أو فئات اجتماعية محددة أو تقييد ذلك.²

ساهم نموذج التنمية الحضرية المستدامة بتحويل تركيز أنظمة النقل من الأساليب التقليدية الرامية لتحسين مستوى التنقل وزيادته من خلال السفر بالسيارة، إلى تحقيق الهدف العصري المتمثل في زيادة إمكانية الوصول إلى الأماكن المرغوبة. وثمة أسباب معينة وراء هذا التحوّل في النموذج. على سبيل المثال، غالباً ما يؤدي التركيز على التنقل إلى ارتفاع تكاليف النقل الإجمالية، وقد يتجاهل استخدام وسائل السفر العامة والنشطة التي لها الأهمية نفسها، وغالباً ما تكون الوسيلة الوحيدة للوصول، المتاحة أمام الكثيرين. في المناهج والأساليب التي تهتم كثيراً بإمكانية تحقيق التنمية والعدالة الاجتماعية؛ يشكّل مفهوم الوصول للمناطق المرغوبة أهمية كبيرة. وتهدف تلك المناهج لضمان أن السلع والخدمات الأساسية مثل فرص العمل والتعليم والرعاية الصحية هي في متناول الجميع. ويعتبر توفير إمكانية الوصول "ميزة رائعة"، بل إنها إحدى بنود "حقوق الإنسان"، وهي مشابهة لحرية التنقل عند الأفراد. ويُعد مفهوم إمكانية الوصول للمكان المرغوب به أمراً جوهرياً في ضمان التوزيع العادل، الذي يهدف للوصول لدرجة أقوى من العدالة الاجتماعية لجميع شرائح المجتمع. وهذا هو السبب في أن النقل العام غالباً ما يتم دعمه وحتى إعطاؤه الأولوية على المجالات الأخرى، لضمان تمتّع أولئك الذين ليس لديهم القدرة على إجراء تنقل مستقل في المركبات بفرصة متساوية وعادلة للوصول إلى الخدمات المرغوبة والمطلوبة.³

تشكّل وسائل النقل جزءاً من الهدف المتمثل بالوصول للخدمات وأماكن العمل، لكنها على أرض الواقع تُعتبر مهمة صعبة ومعقدة لأسباب مختلفة، حيث يسهم توزيع المناطق إلى جانب الميزات الشخصية للمستفيدين من تلك الخدمات، فضلاً عن التوزيع الزمني والمكاني للوجهات المرغوبة؛ في لعب أدوار حيوية في تشكيل مستويات الوصول في المجتمع.⁴

وفي الوقت الذي تركّز فيه المنظمات الحكومية جهودها بشكل كبير لتحسين خدمات النقل واستثمار المناطق في سبيل تحقيق أهداف الوصول؛ فإن الميزات الفردية التي تحددها الإمكانيات الاجتماعية والاقتصادية والمادية والثقافية قد تلعب في النهاية دوراً مهماً أيضاً في وصول الأشخاص لوجهتهم. وقد تفرض أنظمة النقل والبيئة المبنية شروطاً مسبقة

¹ Mark W. Horner, 'Exploring Metropolitan Accessibility and Urban Structure', *Urban Geography* 25/3 (2004), pp. 264–84.

² Floridea Di Cionno and Yoram Shiftan, 'Transport Equity Analysis', *Transport Reviews* 37/2 (2017), pp. 139–51.

³ Todd Litman, 'Evaluating Transportation Equity', *World Transport Policy & Practice* 8/2 (2002), pp. 50–65.

⁴ Karst T. Geurs and Bert van Wee. 'Accessibility Evaluation of Land-Use and Transport Strategies: Review and Research Directions', *Journal of Transport Geography* 12/2 (2004), pp. 127–40.

ومعينة على مستخدميها، مثل إمكانية الحصول على السيارة والقدرة على القيادة، ما قد يُعرض قطاعات معينة من المجتمع لمواجهة صعوبات في الحصول على وسيلة النقل. وقد أظهرت الدراسات⁵ أن هؤلاء الأفراد المحرومين ربما كانوا مهمين من حيث العدد، وغالباً ما يشملون النساء والشباب أو الأشخاص الذين لا يقودون سيارات أو الفئات ذات الدخل المنخفض. وقد اكتسب هذا البحث الذي يُعنى بمساوئ النقل ومدى تأثير ذلك على نوعية حياة الأفراد واستدامة البيئة المبنية اهتماماً متزايداً في السنوات الأخيرة، عبر العالمين المتقدم والنامي. بالإضافة لذلك؛ ثمة مجموعة متزايدة من المؤلفات التي تتناول القضايا المكانية المتعلقة بإمكانية الوصول ومدى تأثير ذلك على الأفراد⁶، ورغم ذلك؛ لا تزال ثمة فجوة كبيرة في الأبحاث التي تركز على كيفية تشكيل السياقات الاجتماعية والثقافية على المستوى المحلي وفقاً للتجارب التي يعيشها الأفراد في المجتمع.

يوضح الدكتور عبد اللطيف قمحية والبروفيسور سوراجيت تشاكرافارتي (2017)⁷ الانقسام الحاصل بين المجتمع الخليجي المحلي في أبوظبي والسكان العاملين المغتربين، وكيف تُظهر وسائل النقل هذه الانقسامات على أرض الواقع. ويؤكد أن العمال الأجانب من ذوي الدخل المنخفض يُعتبرون "أسرى وسائل النقل"⁸، لأنهم يستخدمون حافلات غير فعالة وتُدار بشكل سيئ، في حين أن السكان الإماراتيين المحليين يتعدون عن هذه المجتمعات بدافع التحيز ووصمة العار. كما يتم استبعاد المقيمين الأجانب من الناحية الاجتماعية على حدٍ سواء وبشكلٍ نشيط، ويُسمح لهم باستخدام الحافلات والأماكن السكنية المنفصلة، إضافةً إلى استبعادهم من المشاركة المدنية والاجتماعية⁹. وهذا يجعلهم يفتقرون للشعور بالمواطنة مبتعدين عن تحصيل حقوقهم السياسية، ما يؤدي لتفاقم استبعادهم¹⁰. تشترك أبوظبي مع الكويت بخبرات التوسع الحضري السريع، والاقتصادات القائمة على النفط، والاعتماد على الذات، فضلاً عن وجود أعداد كبيرة من المغتربين من ذوي الياقات الزرقاء الذين يشكلون غالبية السكان. وتوضح أوجه التشابه بين هذه السياقات أهمية تحليل احتياجات التنقل بين المواطنين الكويتيين وغير الكويتيين بشكل منفصل وكيفية ارتباطهم ببعضهم البعض.

يقدم البروفيسور آدم هنية¹¹ رؤى حول كيفية انتشار البنية الاجتماعية وأسلوب الحياة الطبقي وسيطرتهما على اقتصادات الخليج، حيث جلب الاقتصاد النفطي ثروات هائلة، ما جعل دول الخليج تعتمد بشكل كبير على تدفقات العمال المهاجرين المؤقتة لاستخراج الموارد البترولية وتوزيعها. وقد تبنت هذه الدول تعريفاً ضيقاً للمواطنة يهتم "بكيفية التعامل" مع هذه القوى العاملة المستوردة، وتقديم أجور منخفضة للعمالة الأجنبية، الأمر الذي يحّد من إمكانية أن يعيش هؤلاء حياة مريحة مثل السكان الأصليين. بالإضافة إلى استبعادهم أساساً من حق التواجد في الأماكن العامة باعتبارهم "عمال مغتربون"¹²، ما ساهم بإضعاف الروابط الاجتماعية بين تلك المجموعات الفرعية من السكان، بسبب إقامتهم المؤقتة وأسلوب حياتهم غير المستقل بشكلٍ كاملٍ. ونتيجةً لذلك، أصبح السكان الأصليون يشكلون بنية طبقية متميزة لأنهم يمتلكون الثروة المالية ولديهم القدرة على تحمّل التكاليف إلى حدٍ كبيرٍ، الأمر الذي ظهر جلياً في أسلوب

⁵ Karen Lucas, "Transport and Social Exclusion: Where Are We Now?" *Transport Policy* 20/1 (2012), pp. 105–13.

⁶ Dai Dajun, 'Racial/Ethnic and Socioeconomic Disparities in Urban Green Space Accessibility: Where to Intervene?', *Landscape and Urban Planning* 102/4 (2011), pp. 234–44.

⁷ Abdellatif Qamhaieh and Surajit Chakravarty, 'Global Cities, Public Transportation, and Social Exclusion: A Study of the Bus System in Abu Dhabi', *Mobilities* 12/3 (2017), pp. 462–78.

⁸ Kevin J. Krizek and Ahmed M. El-Geneidy, 'Segmenting Preferences and Habits of Transit Users and Non-Users', *Journal of Public Transportation* 10/3 (2007), pp. 71–94.

⁹ Amertya Sen, 'Social Exclusion: Concept, Application, and Scrutiny', *Asian Development Bank* (Manila, 2000).

¹⁰ Ibid.

¹¹ Adam Hanieh, 'Khaleeji-Capital: Class-Formation and Regional Integration in the Middle-East Gulf',

Historical Materialism 18/2 (2010), pp. 35–76.

¹² Ibid, p. 65.

حياتهم المتباين وسلوكهم الحركي في الخليج.

لذلك ثمة حاجة ضرورية للوصول إلى مناهج نوعية في مجال البحث هذا، من أجل سدّ فجوة المعلومات التي تتجاهلها التحليلات الكمية لفهم السلوك وتقييم الأداء. ويسمح تضمين البحث النوعي بإجراء استجواب أعمق، وبالتالي الوصول لقرار صائب،¹³ ما يوفّر نظرة شاملة على مشهد النقل على المستوى المحلي كما يراه مستخدموه.¹⁴

التكوينات الاجتماعية والمكانية لإمكانيات الاستخدام في الكويت

ولّد اكتشاف النفط وتجارته في الأربعينيات ما يكفي من الإيرادات والطلب على التنمية الحضرية لتحويل مدينة الكويت من مستوطنة تقليدية صغيرة إلى مدينة حديثة وعصرية في غضون فترة زمنية قصيرة. ويعتمد التحضر في الكويت بعد اكتشاف النفط على فكرتين أساسيتين لهما تأثيرات عميقة على النسيج الحضري الحالي للمدينة؛ حيث تمثلت الفكرة الرئيسة الأولى في رؤية تنمية لجعل الكويت "أفضل مدينة من ناحية التخطيط في الشرق الأوسط".¹⁵ ويُذكر أنه بعد فترة وجيزة من شحنة النفط الأولى، تمت إزالة المدينة القديمة لإنشاء مباني حديثة تهتم بالتجارة وتقديم الخدمات العامة. كما تم إيواء السكان النازحين في منازل كبيرة شُيّدت في الأحياء السكنية المطوّرة حديثاً و"المكتفية ذاتياً" في الضواحي، ما جعل السكان بحاجة للسفر إلى مركز المدينة للعمل فقط.¹⁶ كما بدأت الدولة بتبني سياسة سخية تُعنى بالرعاية الاجتماعية، والتي وفّرت للمواطنين منازل مبنية بالكامل أو قطعاً من الأراضي المخصصة للاستخدامات السكنية وما إلى ذلك.¹⁷

تطلّبت صناعة النفط والازدهار الحضري الذي عقب ذلك توظيف الكثير من العمال الأجانب، الذين سرعان ما فاق عددهم عدد المواطنين الكويتيين. وقد أظهر هؤلاء العمال اختلافات اجتماعية واقتصادية كبيرة عن السكان المحليين فيما يتعلق بأنماط حياتهم الخاصة وعاداتهم وقيمهم. وقد ساهمت هذه الاختلافات إلى جانب قيود السياسة العامة في توزيع الثروة في خلق مدينة ذات تمايز واضح فيما يتعلق بإمكان العمل والسكن.¹⁸ حيث سيطر العمال الأجانب على بعض الأحياء، في حين اقتصر تواجد المواطنين على أجزاء محددة من المدينة رغم أن نسبة عالية من غير المواطنين يعملون في المنازل في تلك المناطق من المدينة. وتنعكس هذه الاختلافات الاجتماعية والاقتصادية ومشاركة القوة العاملة على سلوك السفر وطريقته وتوقيته، حيث يظهر الاختلاف جلياً بين هاتين الشريحتين من السكان، ما يعكس طبيعتهما المتميزة للعمل والقدرة على تحمّل التكاليف ونمط الحياة.¹⁹

¹³ Kelly J. Clifton and Susan L. Handy, *Qualitative Methods in Travel Behaviour Research* (Davis, California: Institute of Transportation Studies, University of California, 2001).

¹⁴ Gabriela Beirão and J. A. Sarsfield Cabral, 'Understanding Attitudes Towards Public Transport and Private Car: A Qualitative Study', *Transport Policy* 14/6 (2007), pp. 478–89.

¹⁵ Farah Al-Nakib, *Kuwait Transformed: A History of Oil and Urban Life* (Stanford: Stanford University Press, 2016).

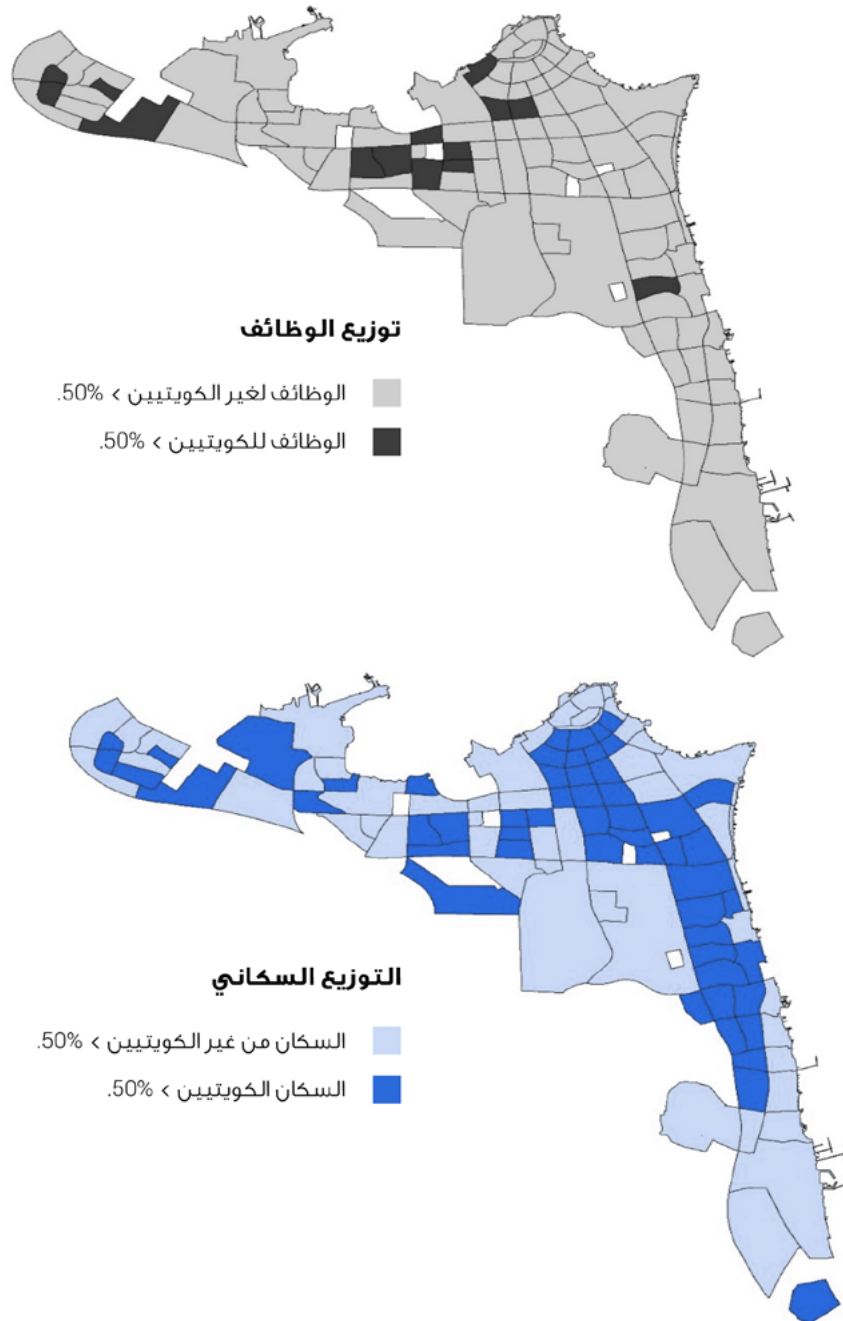
¹⁶ Abdul-Ilah Abu-Ayyash, 'Urban Public Transport Planning in Kuwait', *GeoJournal* 12/3 (1986), pp. 243–53.

¹⁷ Sharifa AlShalfan, 'The Right to Housing in Kuwait: An Urban Injustice in a Socially Just System', *LSE Kuwait Programme on Development, Governance and Globalisation in the Gulf States* 28 (London, 2013).

¹⁸ Bruce G. Hutchinson and Galal M. Said, 'Spatial Differentiation, Transport Demands and Transport Model Design in Kuwait', *Transport Reviews* 10/2 (1990), pp. 91–110.

¹⁹ Philipp Rode, Alexandra Gomes, Muhammad Adeel, Fizzah Sajjad, Andreas Koch and Syed Monjur Murshed, 'Between Abundance and Constraints: The Natural Resource Equation of Asia's Diverging, Higher-Income City Models', *Land* 9/11 (2020), p. 426.

الشكل رقم 1: التفرقة المكانية بين الوظيفة والإقامة حسب الجنسية عبر الأحياء في منطقة العاصمة الكويتية



المصدر: بيانات الهيئة العامة للمعلومات المدنية ونظام معلومات المراقبة البيئية في الكويت لعام 2011

كما عكست البنية التحتية للنقل في الكويت هذا الهيكل ذا الوسائط المتعددة لاقتصادها الحضري، حيث ساهمت الطرقات السريعة والسيارات بدعم التنقل اليومي للسكان المحليين الذين يمكنهم بسهولة تحمّل أسلوب حياة أكثر استقلالية. وبدأ نظام النقل العام القائم على الحافلات بتغطية احتياجات التنقل للعمال الأجانب وتليبيتها. واتبعت البنية التحتية للنقل بشكل عام نهجاً يهتم بالمرافق، إلى جانب وضع نموذج يتعلق بالسفر وتوفير وسائل النقل. لكن نهج توسيع المنفعة لم يكن حلاً مناسباً على أرض الواقع لتلبية متطلبات التنقل في الكويت، نتيجةً للتمايز الاجتماعي والمكاني الملحوظ، فضلاً عن التباين الكبير في احتياجات المعتمدين على التنقل.

يشير الفصل والتمييز النمطي لاستخدامات المناطق ومركز الوظائف الكويتية في مواقع قليلة نسبياً (الشكل 1)؛ إلى أن مستويات الوصول للمكان المحدد منخفضة على وجه التحديد أمام المواطنين الكويتيين وأمام السكان غير الكويتيين بشكل عام. وهذا يعني أن الكويتيين بحاجة إلى السفر لمسافات أطول نسبياً من نظرائهم من غير الكويتيين رغم أن مواقف الحافلات غير متاحة على نطاق واسع أمام الجميع. ويوجد في الكويت نظام نقل عام بالحافلات صُمم أساساً لتلبية احتياجات التنقل لفئات الطبقة العاملة من الأجانب. ويعتمد بقية سكان منطقة العاصمة، بما في ذلك جميع السكان المولودين في الكويت تقريباً، على السيارات الخاصة في حركتهم وتنقلهم اليومي (الشكل 2). وتشكّل إمكانية الوصول للمكان المحدد تحدياً للبيئة، كما تسهم قضايا النقل، مثل ارتفاع نصيب الفرد من متطلبات وسائل النقل، والازدحام المروري المتزايد، فضلاً عن القضايا ذات الصلة مثل التلوث البيئي والحوادث المرورية؛²⁰ في جعل التنقل بين المدن مشكلةً ملحةً بالنسبة لأجندة التنمية المستدامة في الكويت.²¹

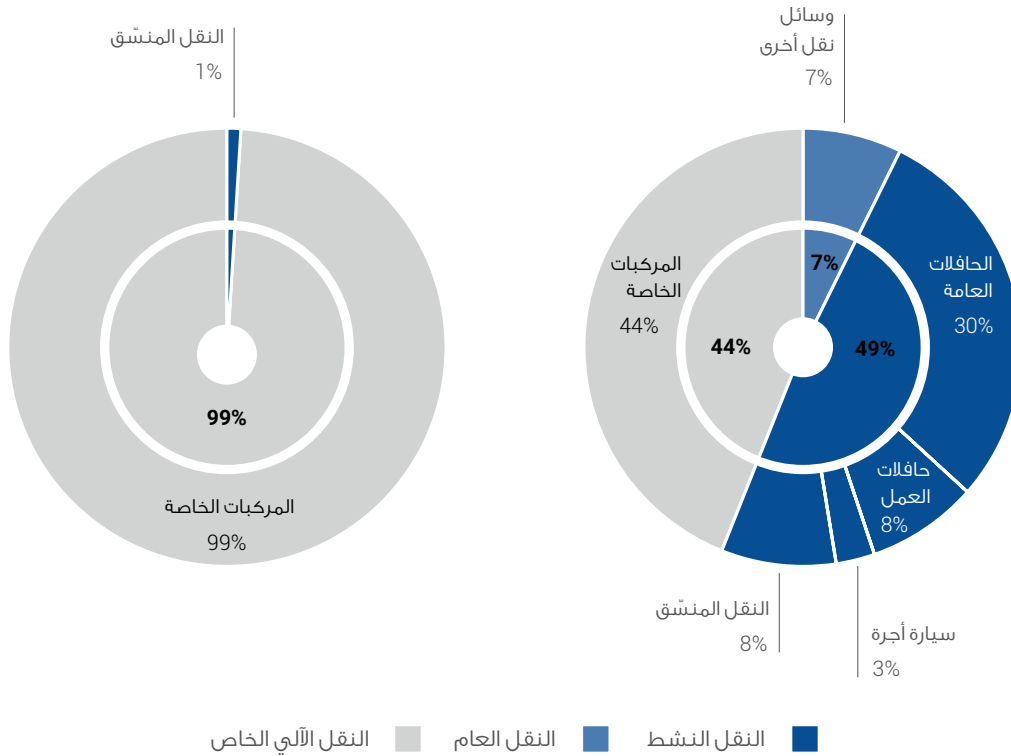
يشير تقرير مشروع "الموارد الحضرية"، الذي أجراه الدكتور فيليب رود في عام 2017،²² إلى أن المواطنين الكويتيين عانوا من مستويات منخفضة نسبياً من إمكانية الوصول إلى وسائل النقل العام مقارنةً بالعمال من غير الكويتيين. ومن غير الواضح كيفية اختلاف احتياجات النقل للمواطنين الكويتيين عن احتياجات السكان من غير الكويتيين. كما أنه ليس من الواضح ما الذي يحدد سلوك النقل خارج نطاق الوصول لمحطات الحافلات. ويُشكّل التحقيق في الاعتبارات الاجتماعية والثقافية لحركة النقل أمراً بالغ الأهمية لفهم المشهد الكامل للنقل ولإنشاء سياسة نقل مستدامة وعادلة تضمن على الأقل مستويات الوصول الدنيا للجميع نحو المكان المحدد، بغض النظر عن الطبقة أو الجنس أو الخلفية الوطنية أو الإعاقة الجسدية.

²⁰ Habib Toumi, 'Car Accident Every 10 Minutes in Kuwait', *Gulf News*, 27 July 2017. Available at <https://gulfnews.com/world/gulf/kuwait/a-car-accident-every-10-minutes-in-kuwait-1.2065034> (accessed 12 February 2019).

²¹ Ahmed El-Geneidy, Ehab Diab, Cynthia Jacques and Anais Mathez, 'Sustainable Urban Mobility in the Middle East and North Africa', *UN Habitat* (Nairobi, 2013).

²² Philipp Rode, Alexandra Gomes, Muhammad Adeel, Fizzah Sajjad, Jenny McArthur, Sharifa Alshalfan, Peter Schwinger, Clemence Montagne, Devisari Tunas, Christiane Lange, Steffen Hertog, Andreas Koch, Syed Monjur Murshed, Alice Duval and Jochen Wendel. 'Resource Urbanisms: Asia's Divergent City Models of Kuwait, Abu Dhabi, Singapore and Hong Kong', *LSE Cities* (London, 2017).

الشكل رقم 2: النسبة المئوية لرحلات التنقل حسب الوضع بين المسافرين غير الكويتيين (إلى اليمين) والكويتيين (إلى اليسار)



المصدر: فيليب رود 2017

مناهج البحث العلمي

أهداف البحث

يتناول البحث الأهداف الآتية:

1. قياس مستوى العدالة والمساواة المكانية بالوصول إلى نظام النقل العام بين السكان الكويتيين وغير الكويتيين.
2. فحص تأثير قضايا الوصول للمكان المحدد في تشكيل قرارات السفر وكيفية اختيار النمط في المنطقة التي تناولتها الدراسة.
3. التحقيق في دور العوامل غير المكانية (مثل الاجتماعية والثقافية) ومدى تأثيرها على سلوك السفر واختيار الطريقة.

تتبع الدراسة منهجاً متنوعاً في الاستقصاء من خلال إجراء تحليل كمّي مفصل للمساواة المكانية بالوصول إلى نظام النقل العام في منطقة العاصمة، عبر إجراء تحليل مكاني يركز على نظم المعلومات الجغرافية. ويعقب ذلك استكشاف الآثار والأسباب الكامنة وراء عدم المساواة في إمكانية الوصول، وذلك من خلال جمع البيانات الأولية عبر جلسات النقاش الجماعية المركزة والمقابلات التي من شأنها جمع البيانات عبر طرح أسئلة موضوعية على سكان منطقة العاصمة. يسهم هذا النهج التدريجي بالجمع بين البيانات والأساليب الكمية والنوعية؛ في فهم المشكلات التي تواجه سُبل التنقل وإمكانية الوصول في المنطقة التي تتناولها الدراسة بشكل أكثر شمولاً.

البيانات والطرق

جمع وتحليل البيانات الثانوية

اهتم المشروع بوضع تحليل لمجموعات البيانات الثانوية بهدف تحديد مدى التباين في إمكانية الوصول للمكان المرغوب به في منطقة العاصمة الكويتية وتقديره. كما اهتم أحد المشاريع البحثية في مركز الأبحاث بكلية لندن للاقتصاد والعلوم السياسية، بإعداد مجموعة بيانات نظم المعلومات الجغرافية تحت عنوان "الموارد العمرانية"²³، ومن ضمنها:

- رسم خرائط تتعلق بالبصمة الحضرية، لمساعدة السكان ومسؤولي الحكومة على تحديد أفضل السيناريوهات والوصول لنتائج جيدة من خلال تحليل صور الاستشعار عن بُعد للقمر الصناعي لاندسات لعام 2015.
- تحديد مواقع توقف الحافلات من خلال التقارير المنشورة، والعمل على تحسينها على أرض الواقع.²⁴
- إحصاء عدد الوظائف وعدد السكان المقيمين حسب الجنسية في كل حي.
- تحديد التصنيف السائد للمناطق السكنية، ومعرفة حجم كل منها ومساحتها من خلال خريطة غوغل بالقمر الصناعي، والتأكد منها عبر إجراء مناقشات مع الخبراء.

تم الحصول على البيانات المتعلقة بالسكان والتوظيف من خلال الإدارات الحكومية المختلفة، مثل الهيئة العامة للبيئة (EPA)، والهيئة العامة للمعلومات المدنية (PACI)، إضافةً للهيئة العامة للرعاية السكنية (PAHW). وخضعت مجموعة البيانات المكانية هذه لتحليل يهدف لقياس نسبة التباين في إمكانية الوصول لمحطات الحافلات العامة عبر المجموعات الاجتماعية والاقتصادية في المنطقة التي تناولتها الدراسة.

كما تم حساب حصة المساحة المبنية ضمن نطاق المسافات المختلفة لمواقع توقف الحافلات من خلال تحليل المخزن المؤقت (تحديد المناطق المحيطة بالمعالم الجغرافية) لنظم المعلومات الجغرافية.

وتم قياس متوسط المسافة بين جميع الوظائف في المنطقة التي تناولتها الدراسة، من خلال تحليل نظم المعلومات الجغرافية المتعلقة بأنواع وظائف المواطنين الكويتيين وغير الكويتيين، من أجل قياس نسبة التباين الاجتماعي في الوصول لأماكن العمل. فإذا افترضنا أن السكان والوظائف يتواجدون في منطقة مبنية، وأن توزع الوظائف والسكان موحد داخل كل حي (افتراض يدعمه نمط الشوارع التي تخدم الأحياء في الكويت ونمط تقسيم المناطق)؛ فإن نسبة السكان والوظائف قد تم حسابها لكل الفئات في كل حي.

جمع البيانات الأولية

في الدراسات التي تتناول سلوك السفر، غالباً ما تُستخدم البيانات النوعية لملء الفجوة في المعلومات الخاصة بالتحليلات الكمية، ما يسمح بإجراء تفحص واستجواب أعمق حول كيفية اتخاذ الأفراد لقراراتهم، فضلاً عن توفير رؤية واضحة لمشهد النقل وفقاً للمستخدمين.²⁵ وأتاح الأسلوب المختلط والإطار التدريجي الوصول لبحث حيوي ومفتوح، ما شكّل فائدةً كبيرةً للأماكن التي تعاني من ندرة المعلومات كالكويت، حيث يصعب الوصول إلى المشاركين، إضافةً إلى مساهمة

²³ The data was collected through desktop research as well as sourced through various government departments.

²⁴ Bus stop locations mapped at <https://www.google.com/maps/d/u/3/edit?mid=16LDrfDBkb9wn-0HZ-Hxu7pTjbNkA&usp=sharing>

²⁵ Clifton and Handy, 'Qualitative Methods in Travel Behaviour Research'.

عملية الفصل والحوار الثقافية في منع إجراء مثل هذا النوع من الأبحاث بشكلٍ منتظمٍ. ونظراً لقلة الأبحاث من هذا النوع في الكويت؛²⁶ فمن الأهمية جمع البيانات الأولية والسماح للأطام والمفاهيم بالظهور مباشرةً والحيلولة دون فرضها من سياقات جغرافية أخرى، قد لا تشترك في الاعتبارات الثقافية نفسها. ونعتمد خلال إجراء تحليل نوعي على جمع البيانات الأولية وتحليلها، ثم التركيز على رؤية موضوعية لروابط النقل المحتملة ومدى تأثير الوصول للمكان المحدد من الناحية "العاطفية" و"الثقافية"، مع الأخذ في الاعتبار التقسيم الطبقي من الناحية السكنية والاقتصادية بين المواطنين الكويتيين وغير الكويتيين، الأمر الذي يشكل الحياة العامة وسلوك التنقل في البلاد، إلى حد كبير. وقد تضمن ذلك إجراء أربع جلسات نقاش جماعية مركزة ومحددة، إضافةً لعدد من المقابلات المعمّقة والمفصّلة على النحو الآتي:

المناقشات الجماعية المركزة

تم إجراء أربع جلسات نقاش مركزة، حيث شارك في كل جلسة 10-12 شخصاً، واستمرت لـ 90-120 دقيقة. كما قام المشاركون بملء استبيان مجهول الهوية، يوضح جنسية كل مشترك وعمره ومهنته ونوعية السكن والحي وملكية السيارة، وفيما إذا كان لدى المشترك رخصة قيادة ومستوى دخل نسبي أم لا (الملحق). كما ضمتّ جلستان عدداً من الكويتيين وغير الكويتيين، وعُقدت الجلستان باللغة الإنجليزية، في حين تم عقد جلسة ثالثة للكويتيين فقط وأُجريت باللغة العربية. أما الجلسة الرابعة فكانت لغير الكويتيين وأُجريت باللغة الإنجليزية.

كان التقسيم حسب الجنسية ضرورياً لتوفير مساحة مفتوحة للأشخاص للمشاركة بحرية فيما سيفرضونه على نظرائهم من غير الكويتيين أو الكويتيين، ولا سيما ما يتعلق بالاختلافات الاجتماعية والاقتصادية واللغوية والسكنية المعتادة. كما تم اختيار المشاركين من خلال اتصال مفتوح عبر وسائل التواصل الاجتماعي والمحادثات، إلى جانب وضع منشورات في محطات تذاكر الحافلات، حيث تم توفير وسائل النقل ووجبات الغداء مجاناً من أجل تشجيع الأشخاص على الحضور والمشاركة.

مقابلات شبه منظّمة

أوضحت جلسات النقاش الجماعية المركزة أن قيود النقل وتجاربه بين الجنسين تتطلب إجراء المزيد من الدراسات المعمّقة لتتجاوز ما تم التعبير عنه خلال المناقشات مع المجموعات. وقد وجدت النساء الكويتيات أن المناقشات الفردية تمنحهن الراحة أكثر للتعبير عن آرائهن. بالإضافة إلى ذلك، افترقت جلسات النقاش الجماعية المركزة إلى مشاركة عاملات التدبير المنزلي، اللواتي يعانين من قيود تنقل على المستويين المالي والزمني، إضافةً إلى ما تعانيه المغتربات الأخريات.

تم إجراء ست مقابلات معمّقة شبه منظّمة من أجل تضمين هذه الخبرات في التحليل. وقد شملت المقابلات ثلاث عاملات تدبير منزلي، أجنيبيات من أعمار وأماكن مختلفة في الكويت من الهند وإثيوبيا والفلبين. كما كان من بينهن عاملة بيع بالتجزئة متوسطة الدخل من الفلبين، وامرأتان كويتيتان من أعمار مختلفة. وقد كانت المشاركات أكثر انفتاحاً، حيث عبّرن عن رأيهن بكل صراحة خلال المناقشة الفردية، وسلطن الضوء على مخاوف التنقل بين الجنسين التي تتراوح من المخاوف الأمنية وانتهاك خصوصيتهن وصولاً لدراسة سلوك الأفراد وتفاعلاتهم وعلاقاتهم، والتي بدورها تؤثر على سبل تنقلهم وخياراتهم.

تم تحليل البيانات التي جُمعت من جلسات مجموعات النقاش المركزة والمقابلات المعمّقة باستخدام نهج "النظرية المتجذرة" (وهي منهجية منتظمة في العلوم الاجتماعية، تشمل بناء النظريات من خلال جمع وتحليل منهجي للبيانات)، الأمر الذي يسمح بتقديم الملاحظات المباشرة خلال وضع التحليلات، حيث تُستخدم النتائج الأولية التي تأتي من الميدان لتحديد الموضوعات الناشئة التي يمكنها بعد ذلك توجيه مجموعات النقاش المركزة والمقابلات وتشكيلها، مع ترك مجال

²⁶ Shafeeq Ghabra, 'Kuwait and the Dynamics of Socio-Economic Change', *Middle East Journal* 51/3 (1997), pp. 358-72.

لتطوير مفاهيم ووجهات نظر جديدة من المعلومات الناشئة.²⁷

معالجة البيانات الأولية وتحليلها

تم تسجيل جميع جلسات مجموعات النقاش المركزة والمقابلات والمناقشات العامة رقمياً ونسخها بالكامل، إضافةً إلى تحديدها وتكييفها باستخدام أحد أشكال طرق المقارنة الثابتة،²⁸ التي تتضمن بدايةً وضع تعريفٍ، ثم إجراء مراجعة للبيانات بالكامل، وتحديد الموضوعات المشتركة الأولية. وقد تضمّنت تلك المواضيع:

1. الشعور بالأمان
2. التفاوض الثقافي
3. الخصوصية
4. سلوك الجنسين وتوقعاتهما
5. وصمة العار الاجتماعية
6. الأداء في الثقافة العامة

وتم خلال إجراء التحليل النوعي المفضل استكمال هذه الموضوعات بتلك التي تظهر باستمرار في أبحاث مماثلة، مثل موضوعات الحرية والسلطة والسيطرة والمكانة.²⁹ ويوضح القسم الآتي، تفاصيل النتائج التي توصلت إليها المجموعات خلال جلسات النقاش المركزة، مع الحفاظ على الاختلافات، إضافةً لضرورة الفصل بين النتائج على مستوى الكويتيين وغير الكويتيين ومستوى الدخل. كما تتضمن بعض هذه التصنيفات النتائج الخاصة المتعلقة بالنوع الاجتماعي.

النتائج والمناقشات

أنماط التنمية الحضرية والاعتماد على السيارات

تبلغ مساحة منطقة العاصمة الكويتية حوالي 853 كيلومتراً مربعاً، وهي تشكّل 5% من إجمالي مساحة البلاد. ويمكن القول إنها القلب النابض للكويت، حيث تتركز فيها حوالي 90% من التنمية الحضرية في البلاد، إضافةً لوجود كافة الوظائف والسكان فيها تقريباً. وتنقسم منطقة العاصمة إلى ست مناطق إدارية تسمى محافظات، حيث تم تقسيم كل محافظة إلى وحدات أصغر تضم عدة أحياء سكنية.

وكما يظهر في الجدول رقم 1؛ يسلط تحليل نظم المعلومات الجغرافية الضوء على أن محافظة العاصمة تغطي حوالي 16% من منطقة العاصمة الكويتية، ولكنها تحتوي على 52% من الوظائف، ويسكن فيها ما يقرب من 23% من السكان. بينما يتركز حوالي 27% من السكان و16% من الوظائف في محافظة الفروانية.

²⁷ Barney G. Glaser, Anselm L. Strauss and Elizabeth Strutzel, 'The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research', *Nursing Research* 17/4 (1968), p. 364.

²⁸ Carla Willig, *Introducing Qualitative Research in Psychology: Adventures in Theory and Method* (Maidenhead: Open University Press, 2013).

²⁹ Susan Handy, Lisa Weston and Patricia L. Mokhtarian, 'Driving by Choice or Necessity?', *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 39/2-3 (2005), pp. 183-203.

الجدول رقم 1: توزيع الوظائف والسكان والمناطق الحضرية في منطقة العاصمة الكويتي

المحافظة	المساحة الكلية		عدد السكان		الوظائف		المساحة المبنية	
	كم ²	%	العدد	%	العدد	%	كم ²	%
الأحمدي	240	28.2	774,818	18.7	207,825	12.2	77.8	18.4
العاصمة	135	15.9	584,879	14.1	878,376	51.6	98.4	23.3
الفروانية	101	11.9	1,115,584	26.9	270,785	15.9	70.1	16.6
خولّي	162	19.0	963,984	23.3	224,595	13.2	75.7	17.9
الجهراء	83	9.8	492,015	11.9	75,459	4.4	52.3	12.4
مبارك الكبير	130	15.2	213,501	5.2	46,094	2.7	47.7	11.3
المجموع	853	100	4,144,781	100	1,703,134	100	422	100

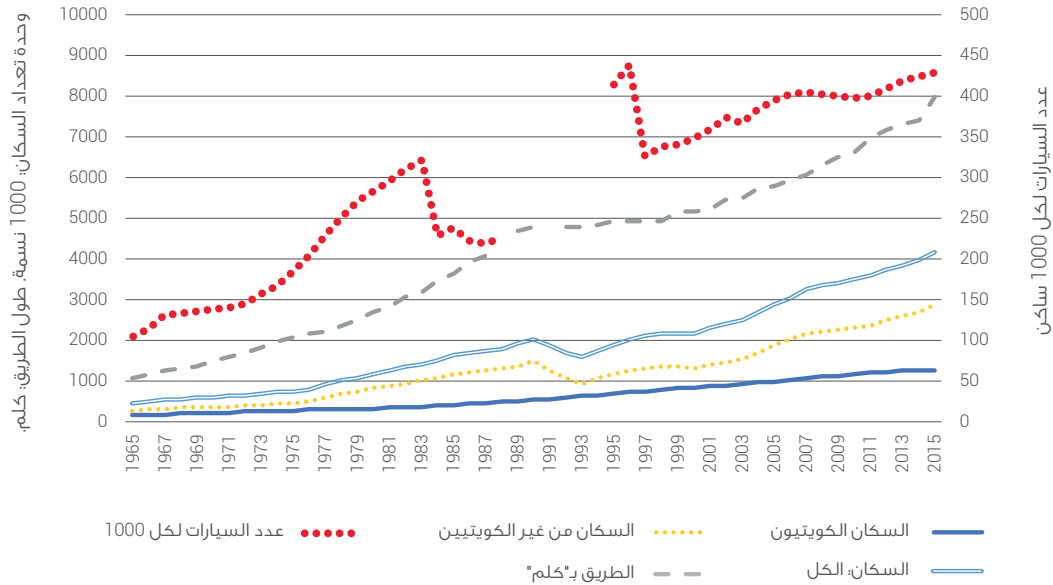
المصدر: بيانات الهيئة العامة للمعلومات المدنية (PACI) ونظام معلومات المراقبة البيئية في الكويت (EMISK) ومركز الأبحاث بكلية لندن للاقتصاد والعلوم السياسية (LSE Cities) لعام 2015.

وجدت دراسة "الموارد العمرانية"³⁰ أن متوسط المسافة للوصول لكافة الوظائف تبلغ حوالي 18 كيلومتراً لمنطقة العاصمة بأكملها، وأن 30% فقط من السكان يمكنهم الوصول لمحطات الحافلات التي تبعد 500 متر سيراً على الأقدام. ويُذكر أن خدمة الحافلات في الكويت يتم إدارتها بشكل سيئ، كما يتم تشغيلها في الغالب وفقاً لطرق مربحة، ما يؤدي لحدوث ازدحام على المستوى المحلي، فضلاً عن مشكلات في ضعف الإمداد. ويبلغ متوسط سرعة الحافلة في منطقة العاصمة حوالي 10-15 كيلومتراً في الساعة.³¹ وأدت أنماط التنمية المكانية غير المتكافئة وسوء خدمات النقل العام إلى التوجّه نحو الاعتماد الكامل على السيارات في منطقة العاصمة من أجل الوصول للمناطق والأنشطة والمواقع.

³⁰ Rode et. al, 'Resource Urbanisms'.

³¹ Jassim Al Awadhi and Geoffrey Martin, 'Where the Bus At? Public Transportation Challenges in Kuwait', LSE Middle East Centre Blog, 21 January 2020. Available at <https://blogs.lse.ac.uk/mec/> (accessed 21 April 2020).

الشكل رقم 3: النمو التاريخي للسكان والسيارات الخاصة والطرق الرئيسية في الكويت



المصدر: النشرات الإحصائية السنوية الصادرة عن الإدارة المركزية للإحصاء في الكويت (والتي جرت في سنوات مختلفة وعانت من ضعف كبير في البيانات)

يظهر في الشكل رقم 3 أنه بلغ نصيب الفرد من ملكية السيارات في الكويت حوالي 430 سيارة خاصة لكل 1000 ساكن في عام 2015. وبلغ معدل ملكية السيارات ذروته في القرن العشرين، وظل ثابتاً فوق 410 سيارات لكل 1000 شخص خلال السنوات العشر الماضية. بل إنه تجاوز ذلك عند الأخذ في الاعتبار أن معظم السكان من غير الكويتيين (الذين كانوا يشكلون حوالي ثلثي إجمالي السكان في الكويت عام 2015) لا يمتلكون سيارات خاصة. في هذه الحال، قد يكون معدل ملكية السيارات بين سكان الكويت أعلى بكثير من مثيله في المملكة المتحدة (507) والاتحاد الأوروبي (498).³² كما حدثت زيادة في نسبة ملكية السيارات بعد تحسين الطرقات في الكويت، الأمر الذي ظهر جلياً وفقاً للشكل أعلاه. ورغم ذلك، يُنظر دائماً لشبكة النقل العام أو لنظام النقل الجماعي على أنه وسيلة تنقل للعمال. حيث اعتمد المواطنون الكويتيون بشكل كبير ومتسق على استخدام سياراتهم الخاصة لتلبية متطلبات التنقل اليومية. ورغم أن تحسين الطرقات يسير حالياً ببطء شديد جداً؛ فإن احتياجات التنقل والطلب الإجمالي على السفر مستمر في النمو بمنطقة العاصمة.

المساواة المكانية في الوصول لوسائل النقل العام

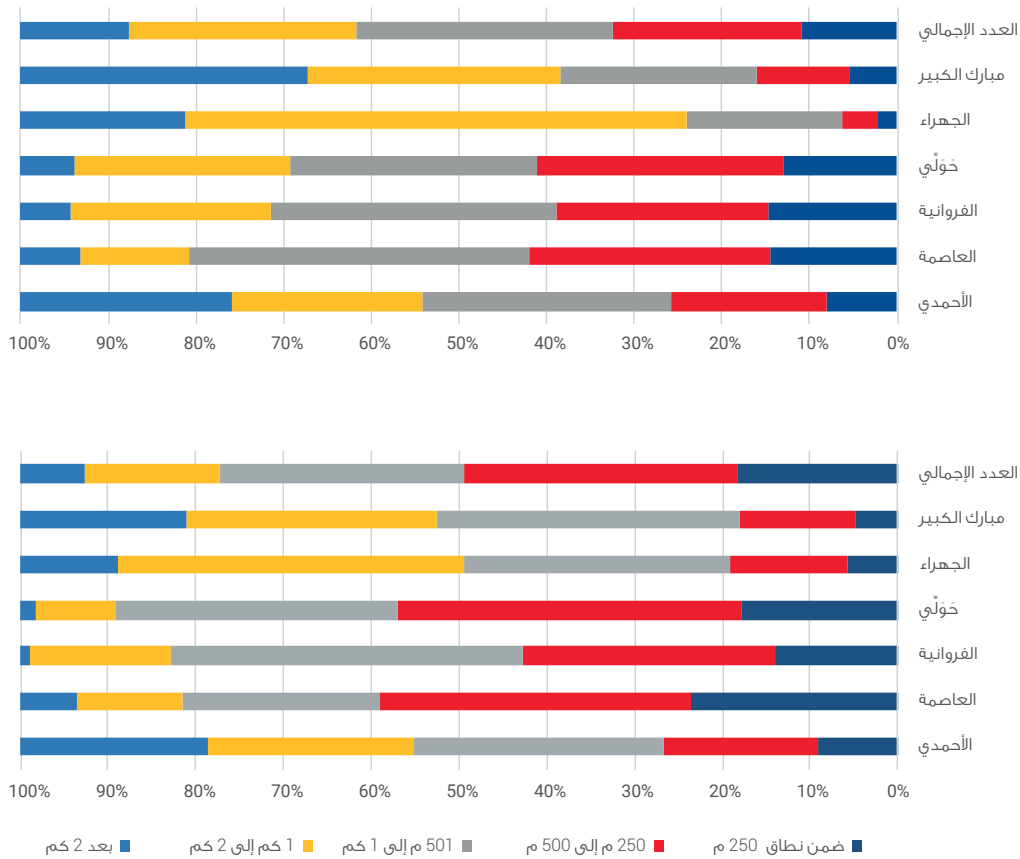
بلغ عدد سكان منطقة العاصمة الكويتية في عام 2015 حوالي 4.2 مليون نسمة، حيث شكّلت نسبة المواطنين الكويتيين حوالي 1.5 مليون نسمة أو 77% من العدد الإجمالي، في حين بلغ عدد السكان من غير الكويتيين 2.5 مليوناً. يُولد التخطيط المكاني لمنطقة العاصمة الكويتية كثافات في الأماكن الحضرية (عدد الأشخاص الذين يسكنون منطقة حضرية معينة)، وهي تتفاوت في الارتفاع والانخفاض وفقاً لأماكن العمل والتوزيع السكاني. حيث تضم بعض الأحياء السكنية، مثل الفروانية وجليب الشيوخ وخيطان، المزيد من الشقق السكنية ذات الكثافة العالية، بينما تضم العديد من المناطق السكنية الأخرى، مثل قرطبة وضاحية عبد الله السالم، فيلات سكنية مترامية الأطراف وذات كثافة سكانية منخفضة.

³² 'Number of Passenger Cars in the European Union (EU) in 2014, per 1,000 Inhabitants', Statista (2016). Available at <https://www.statista.com/statistics/607540/car-per-capita-eu/> (accessed 21 March 2020).

عادةً ما يقيم السكان من غير الكويتيين في مبانٍ سكنية متعددة الطوابق وفي مناطق عالية الكثافة بينما يقيم المواطنون الكويتيون في منازل سكنية منخفضة الكثافة، وفي فيلات تتوزع بشكل أكبر في منطقة العاصمة. ورغم ذلك، تُظهر أنماط توزيع الوظائف للكويتيين درجة تركيز مكاني أعلى نسبياً من الوظائف لغير الكويتيين.

وكما هو واضح في الشكل رقم 4، أدناه، فإن محافظة العاصمة وحَوَليّ هما من أكثر المحافظات التي يمكن الوصول إليها من خلال وسائل النقل العام، حيث يقيم حوالي 40% من السكان على مسافة 500 متر سيراً على الأقدام من محطات الحافلات. وتعاني محافظتا الجهراء ومبارك الكبير من ضعف في مستويات الوصول لوسائل النقل العام، إضافةً إلى أن خمس السكان والوظائف المحلية يتواجدون على بُعد كيلومتر واحد من مواقع محطات الحافلات.

الشكل رقم 4: نسبة السكان (أعلى) والوظائف (أسفل) حسب المسافة إلى محطات الحافلات في كل محافظة

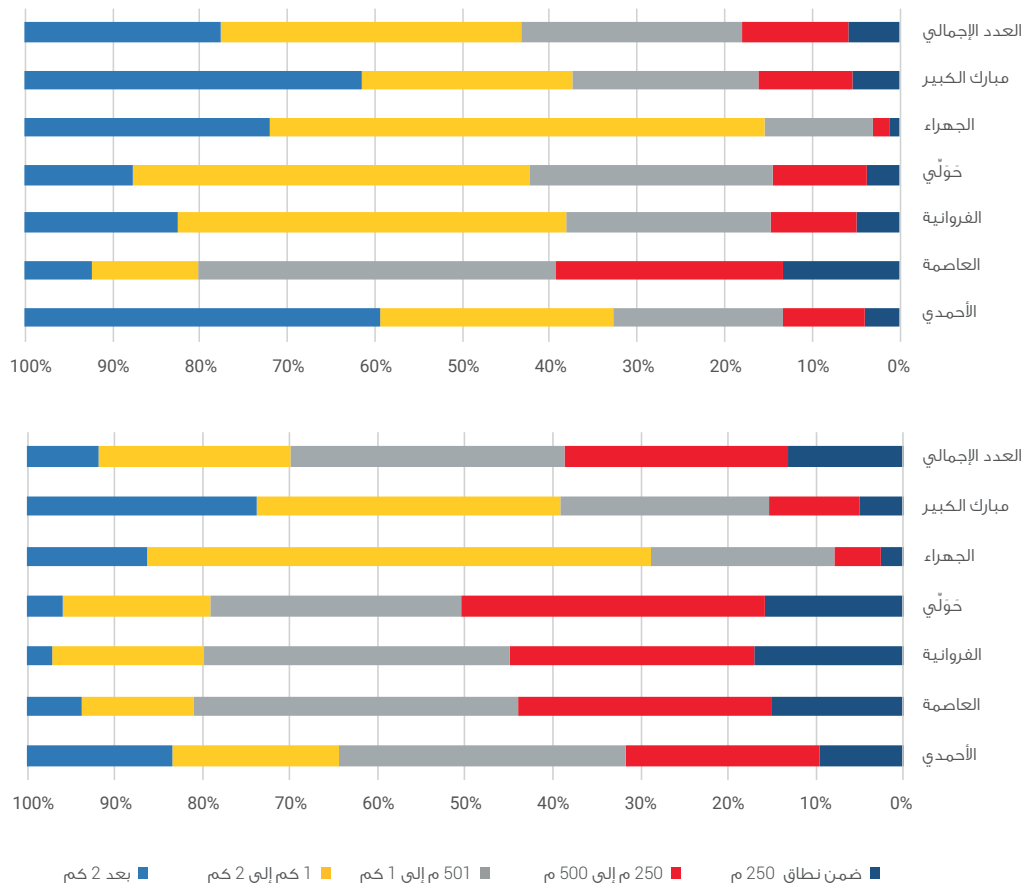


وجدت الدراسة أن محطات النقل العام تقع بالقرب من أماكن العمل وتبعد قليلاً عن التجمعات السكنية. حيث يقع عموماً ما يقرب من 31% من إجمالي سكان العاصمة ضمن مسافة 500 متر، في حين يبعد 30% منهم لنحو 500 متر إلى كيلومتر واحد عن محطات الحافلات. بالإضافة لذلك، تقع حوالي 50% من الوظائف على بُعد نصف كيلومتر، بينما تتركز 28% من الوظائف الإضافية على مسافة 500 متر إلى كيلومتر واحد من محطة الحافلات العامة. تسلط هذه الأنماط الضوء على رغبة مخططي النقل، على المستوى المحلي، بالتركيز كثيراً على إمكانية الوصول لمكان العمل أكثر من التركيز على أصول الرحلة أو الربط بين الأحياء السكنية وأماكن العمل. وهذا يعني أيضاً أن الرحلات خارج نطاق العمل

قد تعاني من نقص في خيارات النقل. بالإضافة لذلك، يظهر تأثير آخر لهذا النهج خلال تقديم خدمات النقل، حيث إن بعض المناطق، التي يتم التفاوض عن تقديم خدمات الحافلات إليها، تميل للاهتمام بتطوير مجالات إضافية، مثل تشغيل خدمات النقل بالحافلات الصغيرة غير الرسمية التي يديرها الأفراد للتخفيف من حدة الازدحام خلال أوقات الذروة.

يوضح الشكل رقم 5، أدناه، أنه على الرغم من أن السكان الوافدين يتمتعون بمستويات أفضل نسبياً بالوصول لوسائل النقل مقارنةً بالمواطنين الكويتيين؛ فإن نسبة إمكانية الوصول لوسائل النقل العام لا تزال منخفضةً للفتتين مقارنةً بالعديد من المدن في العالم التي تتمتع بنظام نقل عام وراسخ.³³ وبالمقارنة مع 40% من السكان غير الكويتيين؛ يعيش 20% فقط من السكان الكويتيين على بعد 500 متر عن محطات الحافلات. ونظراً لأن السكان غير الكويتيين يتمركزون في أماكن سكنية تتمتع بالمرونة، فهم يحظون بنسبة أعلى في الوصول لشبكات الحافلات لأنهم عملوا بأنفسهم على اختيار منازل واستئجارها في المناطق التي يسهل وصول وسائل النقل إليها.

الشكل رقم 5: نسبة السكان الكويتيين (أعلى) وغير الكويتيين (أسفل) حسب البعد عن محطات الحافلات في كل محافظة



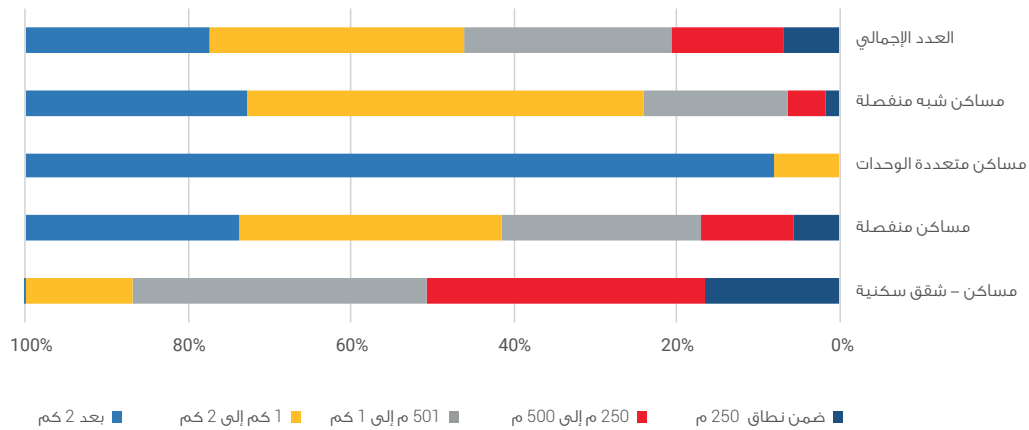
يسهم هذا التركيز المكاني والفصل بين مكان الإقامة ومكان العمل بخلق بيئة مكانية يصعب فيها الوصول للوظائف في

³³ 'Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review', The World Bank (Washington, DC, 2002).

المنطقة التي تتناولها الدراسة. حيث يتعين على سكان مدينتي الجهراء والأحمدي السفر لمسافة 7 كيلومترات على الأقل أكثر من متوسط المسافة لكافة الوظائف. وتشير المناطق، التي تعاني من نقص في خيارات النقل العام المناسبة، إلى أن جزءاً كبيراً من سكانها يتمتعون بدخل جيد ما يمكنهم من الاعتماد على السيارات الخاصة أو خدمات سيارات الأجرة للقيام بتنقلاتهم اليومية. ويظهر التحليل النوعي في القسم الآتي أن الاعتماد على السيارات يزداد خلال فترة الصيف عندما تصبح الظروف الجوية المحلية أكثر صعوبة للمشبي أو لاستخدام وسائل النقل العام.

يملك الشكل الحضري وأنواع المساكن تأثيراً كبيراً على الاستهلاك السكني وعلى نوعية البيئة المبنية. ولا يؤثر التجمع المكاني لأنماط السكن المختلفة على الكثافة الحضرية فحسب، بل ويعني أيضاً أن هذه الأنماط لها مجموعات محددة من المستخدمين وبيئات مبنية.³⁴ وكما يوضح الشكل رقم 6، تتمتع الوحدات السكنية من بين أنماط السكن الأخرى بإمكانية أفضل للوصول إلى محطات الحافلات العامة، حيث يبعد حوالي نصف عدد الشقق السكنية مسافة 500 متر سيراً على الأقدام من مواقع محطات الحافلات مقارنةً بـ 17% فقط من المساكن المنفصلة و 7% فقط من المناطق السكنية شبه المنفصلة. يُقارن هذا بالمباني السكنية متعددة الوحدات التي تتمتع بأقل قدر من إمكانية الوصول، ويفتقر معظمها لأي محطات حافلات عامة في أحيائهم المحلية.

الشكل رقم 6: نسبة السكان حسب المسافة إلى محطات الحافلات عبر أنماط السكن



تعني مستويات الوصول المنخفضة لوسائل النقل أنه يتوجب على سكان هذه المناطق الاعتماد كلياً على السيارات، وهي بذلك تُعتبر أماكن أقل ملاءمة للعيش والعمل بالنسبة للأسر التي لا تمتلك سيارات. يوضح الشكل أن المناطق السكنية ذات الدخل المرتفع تُظهر مستوى أقل نسبياً في إمكانية الوصول لمحطات الحافلات العامة مقارنةً بالوحدات السكنية الأكبر. ورغم ذلك، يشكل تنوع أنماط السكن بين الكويتيين أهمية في إظهار وجود تفاوت محدد في الدخل بين الكويتيين، مع تمكّن السكان المحليين نظرياً من الحصول على الإعانات الأساسية التي تقدمها الدولة.³⁵

يركّز القسم أعلاه على الجوانب الكمية لإمكانية الوصول إلى وسائل النقل وسبل التنقل في منطقة العاصمة الكويتية. كما أنه يقدّر نسبة السكان فيما يتعلق بمستويات الوصول المختلفة عبر مختلف الفئات الاجتماعية والاقتصادية. ورغم ذلك،

³⁴ Yosef Rafeq Jabareen, 'Sustainable Urban Forms: Their Typologies, Models, and Concepts', *Journal of Planning Education and Research* 26/1 (2006), pp. 38–52.

³⁵ AlShalfan, 'The Right to Housing in Kuwait: An Urban Injustice in a Socially Just System'.

يعدّ التفسير الكمي قاصراً في شرح سبب حدوث هذه الأنماط وكيفية تفاعل الناس مع هذه الحقائق الاجتماعية المكانية من خلال اختيار وسائل النقل الخاصة بهم.

يهدف القسم الآتي إلى شرح هذه السلوكيات باستخدام التركيبات الاجتماعية وفقاً لـ "الطبقة" و "المكانة"، لما لهما من تأثير كبير في تشكيل أنماط التنقل في المجتمع الكويتي، حيث يتفاوت عدم المساواة في الدخل والحقوق الاجتماعية إلى حد كبير عبر القطاعات "الوطنية" و "غير الوطنية"، ناهيك عما يشكّله البعد بين الجنسين من طبقة تعقيد أخرى تُضاف لهذا السياق.

عدم المساواة الاجتماعية والثقافية في الوصول

تحاول هذه الدراسة تقديم فهم نوعي ورؤي واضح لمشهد النقل، ومدى تأثير الوصول للمكان المحدد من الناحية "العاطفية" و "الثقافية". كما تأخذ الدراسة في الاعتبار التقسيم الطبقي السكني والاقتصادي بين الكويتيين وغير الكويتيين، الأمر الذي يوضح إلى حد كبير طبيعة الحياة العامة وسلوك التنقل في البلاد. وقد سلّط النهج القائم على النظرية الضوء على أربعة هياكل اجتماعية وثقافية، والتي من شأنها توضيح ما يهيمن على مشهد النقل في الوقت الراهن:

1. أولاً، الثقافة العامة التي يهيمن عليها الذكور، ما يعيق وإلى حد كبير إحساس المرأة الكويتية وغير الكويتية بالشعور بالأمان خلال الحركة والتنقل.
2. ثانياً، تضع التقسيمات المحلية السائدة بعض القيود على حركة المغتربين في دول الخليج عموماً، وخاصة في الكويت مقارنة مع المواطنين الكويتيين.
3. ثالثاً، إخلاص مشترك تجاه الالتزام بالتقاليد (رغم أنها تخضع للاستجابات أحياناً)، التي تنظم عمل المجتمع وتحث على القيام بالواجبات الفردية، الأمر الذي يترك أثراً على الكويتيين من الرجال والنساء.
4. رابعاً، ثقافة المكانة ووسائل الترفيه والطبقة المرتبطة بامتلاك السيارات الخاصة وما تمتلكه من رمزية عند مالكيها، إلى جانب شعور فئات أخرى بأنها مستبعدة منها.

من الأهمية أن نلاحظ أن البند الرابع الأخير شائع في معظم المدن التي تعتمد على السيارات³⁶ في الكويت، إلا أنه يعزز بشكل واضح "الهياكل الثقافية التوضيحية الأخرى"، أي أنه يؤدي لتفاقم الثقافة التي يسيطر عليها الذكور، حيث تصبح السيارات رمزاً للثروة والذكورة. وهذا ينطبق بشكل خاص على الشباب الكويتيين الذين يُحتمل أن يكونوا أثرياء، ولكنهم يشعرون بالملل أو يتأثرون بضرورة إظهار التزامهم بالتوقعات التقليدية للذكور في الكويت، من خلال إثبات ما يمتلكونه من ثروة، الأمر الذي يعمّق من الانقسام بين المغتربين المحليين "الأثرياء" ومن "لا يملكون". وهو ما يُجبر المغتربين المستبعدة من أبناء الكويت من ذوي الدخل المنخفض على سلوك مسار آخر ليتم اعتبارهم متساوين أو جديرين بالمكانة، من خلال شراء سيارة باهظة الثمن أو استئجارها ليشعروا أنهم ينتمون لنظرائهم الكويتيين أو من الفئة الأكثر ثراءً. ويتشابك هذا الإحساس مع ضرورة التقيد بالتقاليد، حيث يشير امتلاك السيارة إلى الوفاء بالواجب المجتمعي المتمثل في إعالة الأسرة. وبالمثل، تؤثر قضايا الاختيار والمكانة والطبقة الاجتماعية بشكل كبير على طرق تنقل المرأة بشكل خاص وعلى السكان من ذوي الدخل المنخفض والمغتربين بشكل عام.

بالإضافة إلى ذلك، تؤدي المكانة الاجتماعية والاقتصادية إلى تفاقم الهياكل التوضيحية الأربعة. ويمكن عموماً تقسيم منطقة العاصمة الكويتية إلى مجموعتين كبيرتين وفقاً لإمكانية الوصول المنخفضة والعالية للمكان المرغوب به. يعاني ذوو الدخل المنخفض والمتوسط من الأجانب من قيود تحدّ من قدرتهم على اختيار كيفية التحرك أو التوجّه. وهم يعانون من

³⁶ Handy, Weston and Mokhtarian, 'Driving by Choice or Necessity?'

الشعور بالنقص بسبب خلفيتهم وطبقتهم، لذلك يُصنّفون "كأسرى وسائل النقل".³⁷ ويتمثل الفرق مع المجموعة التي تتمتع بإمكانية وصول عالية من الوافدين من ذوي الدخل المرتفع والكويتيين من ذوي الدخل المختلط في امتلاكهم الخيار باستخدام وسائل النقل العام، لكنهم اختاروا عدم القيام بذلك.

يدور النقاش حالياً حول المجموعة التي تعاني من إمكانية وصول منخفضة ومن محدودية الخيارات، بينما بالنسبة للمجموعة التي تتميز بإمكانية وصول عالية، فإن الأمر يتعلق أكثر بالانطباعات والمعتقدات التي تؤثر على اختياراتهم. عندما يتعلق الأمر بالوصول، تلعب المعتقدات بالتأكيد دوراً مهماً في سلوك النقل وقدرة الفرد على "الوصول" لنظام نقل معين (حتى لو ثقافياً للاطلاع على البرامج والمواقف وتبادل المعلومات). لكن من الأهمية أن نلاحظ مستوى الاختلافات في الحواجز، حيث يشير أحدها إلى فئة "أسرى وسائل النقل"، بينما تعاني الثانية من نقص في "الخيارات"، ما يُظهر انقساماً اجتماعياً واقتصادياً معيناً في مشهد النقل.

بالنسبة للمغتربين من ذوي الدخل المرتفع؛ فإن وصمة العار حول استخدام الحافلات تُعتبر مثلاً على نوع الحواجز التي تؤثر على خياراتهم بدلاً من جعلهم أسرى لتلك الخيارات، حيث تنظر هذه المجموعة للحافلات العامة بوصفها مصدر إزعاج وتدل على مكانة متدنية. ويشير العديد من هؤلاء الأفراد إلى أنهم لم يجربوا سابقاً ركوب الحافلة ويجهلون كيفية القيام بذلك، إضافةً إلى عدم معرفتهم أشخاصاً يستقلونها بانتظام، فضلاً عن صعوبة العثور على المعلومات المتعلقة بذلك عبر الإنترنت. بينما بالنسبة للمغتربين من ذوي الدخل المنخفض، لم تشكل المعلومات مشكلةً على الإطلاق لأنهم لا يمتلكون خياراً سوى استخدام أنظمة النقل العام. وعند مرافقة إحدى المشاركات ممن يستخدمن نظام النقل العام للتنقل في جميع أنحاء المدينة خلال يوم نموذجي، لاحظ الباحث أنها تستعلم من السائق عن الأماكن التي تمر بها الحافلات الأخرى، أو تقوم بسؤال زملائها من الركاب الفلبينيين الذين ينتظرون قدوم الحافلة للحصول على مزيد من المعلومات عن سبل الوصول للمكان المحدد، مشيرةً إلى أن أولئك الذين ليس لديهم خيار سوى استخدام حافلات النقل العام يومياً مُجبرون على معرفة الطرقات.

بالإضافة إلى الاعتبارات الخاصة بالدخل؛ فإن الإناث هن الأكثر تأثراً بالهياكل التوضيحية المذكورة أعلاه، ولا سيما المهاجرات، حيث عبّرت العديدات منهن عما يعانين من تحرشات لفظية وجسدية، الأمر الذي يمنعهن من استخدام وسائل النقل بحرية وأمان أو حتى المشي بأريحية من مكان لآخر. ورغم أن بعض النساء المهاجرات "يختزن" عدم استخدام وسائل النقل العام تجنباً للتحرش؛ فإنهن لا يملكن الخيارات الكافية لاتخاذ القرارات المناسبة، لذلك تجبرهن الظروف على اختيار إحساسهن بالأمان، ما يرتب عليهن المزيد من التكاليف للوصول للمكان المحدد. أما بالنسبة للنساء اللواتي لا يملكن خيارات لتجنب استخدام وسائل النقل العام، فهن مجبرات على تحمل المضايقات.

يلخص الجدول أدناه، كيف تشكل هذه الهياكل التوضيحية خيارات إمكانية الوصول والتنقل في المنطقة، قبل مناقشتها بشكل أكثر شمولاً في القسم الآتي.

³⁷ Krizek and El-Geneidy, 'Segmenting Preferences and Habits of Transit Users and Non-Users'.

الجدول رقم 2: الهياكل الاجتماعية ومعوقات الوصول إليها في الكويت

المجموعة ٢: إمكانية وصول أفضل وخيارات تنقل أوسع		المجموعة ٣: إمكانية وصول منخفضة وخيارات محدودة للتنقل		المجموعة ٤: إمكانية وصول منخفضة وخيارات محدودة للتنقل	
د. الكويتيون من ذوي الدخل المختلط	أ. الوافدون من ذوي الدخل المرتفع	ب. الوافدون من ذوي الدخل المتوسط	ج. الوافدون من ذوي الدخل المنخفض	د. الوافدون من ذوي الدخل المنخفض	هـ. الوافدون من ذوي الدخل المنخفض
• الاصطدام الثقافي مع الركاب الآخرين. • نقص المعلومات بسبب عدم وجود ضرورة لمعرفة	• الاصطدام الثقافي مع الركاب الآخرين • نقص المعلومات بسبب عدم وجود ضرورة لمعرفة • الإحباط من النظام البيروقراطي الكويتي في الحصول على رخصة القيادة، ما يحتم استخدام حافلات النقل العام في نهاية المطاف	• المخاوف من الترحيل • اللغة والحاجز الثقافي • الاصطدام الثقافي مع الركاب الآخرين • المخاوف المالية • تعقيدات النظام	• اللغة والحاجز الثقافي • المخاوف من الترحيل • الضغوط المالية	• التفسيرات بين السكان المحليين والمغتربين	• التفسيرات بين السكان المحليين والمغتربين
• المخاوف التي تنتاب النساء من التحرش • الشعور بالعار عند النساء • شعور النساء بالحاجة لتقيد تواجدهن في بعض الأماكن العامة	• المخاوف التي تنتاب النساء من التحرش • الشعور بالعار عند النساء • شعور النساء بالحاجة لتقيد تواجدهن في بعض الأماكن العامة	• المخاوف التي تنتاب النساء والرجال من التحرش. • الشعور بالأمان في المركبات الخاصة	• المخاوف التي تنتاب النساء والرجال من التحرش • الشعور بالأمان في المركبات الخاصة	• "الثقافة العامة" التي يهيمن عليها الذكور	• "الثقافة العامة" التي يهيمن عليها الذكور
• المخاوف من تشويه سمعة الأسرة • التوقعات "الزوجة" بتوفير إمكانية النقل الخاص • انعدام الخصوصية في المنزل، لذلك تصبح السيارة الخاصة المصدر الأساسي للخصوصية والاستقلالية	• الشعور بوصمة العار من استخدام وسائل النقل العام، لذلك يسعون لتمييز أنفسهم عن المغتربين من "ذوي الدخل المنخفض"	• السعي للابتعاد عن التقاليد الكويتية القوية والحيلولة دون الاصطدام مع السلطات، لذا يفضلون استخدام وسائل النقل غير الرسمية أو الخاصة	• الممارسات الثقافية المتمثلة في إبقاء العائلات المنزليات في المنزل. • يسعى كافة العمال إلى التقليل من التواصل مع المواطنين والسلطات الكويتية، لذا يفضلون استخدام وسائل النقل غير الرسمية أو الخاصة	• التقاليد	• التقاليد
• مع الافتقار لوسائل الترفيه الكافية، تصبح السيارات مصدراً للترفيه • استخدام الحافلات يحطّ من قيمة الشخص نحو مكانة متدنية في المجتمع	• مع الافتقار لوسائل الترفيه الكافية، تصبح السيارات مصدراً للترفيه • استخدام الحافلات يحطّ من قيمة الشخص نحو مكانة متدنية في المجتمع	• عدم القدرة على الوصول إلى المركبات الخاصة يحطّ من قيمة الشخص نحو مكانة متدنية في المجتمع	• عدم القدرة على الوصول إلى المركبات الخاصة يحطّ من قيمة الشخص نحو مكانة متدنية في المجتمع	• الحالة ووسائل الترفيه	• الحالة ووسائل الترفيه

عدم المساواة الاقتصادية في الوصول

سيتناول هذا القسم بالشرح المفصل المجموعات الواردة في الجدول رقم 2، أعلاه.

العمالة الوافدة ذات الدخل المنخفض

غالباً ما يأتي عمال التدبير المنزلي من خلفيات فقيرة ويدخلون الكويت بتأشيرات للعمل والاهتمام بشؤون المنزل، لذلك تصبح الأسرة الكويتية التي توظفهم هي الراعية لتأشيراتهم. وهم يعيشون ويأكلون ويعملون مع تلك الأسر، لهذا تصبح الخطوط الفاصلة بين عملهم وسير حياتهم غير واضحة. بالإضافة إلى ذلك، يحق للعاملين في مجال التدبير المنزلي الوافدين بشكل قانوني، الحصول على يوم عطلة واحد في الأسبوع، إلا أن عدداً من المشاركين ذكروا أنهم لا يحصلون على يوم عطلة مطلقاً، وفي حال حصل ذلك، يكون كل أسبوعين أو كل شهر. لهذا فهم نادراً ما يغادرون منزل صاحب العمل، وهذا يشكل عائقاً رئيساً أمام إمكانية التنقل. يُذكر أن عمال التدبير المنزلي يؤخرون الحصول على احتياجاتهم الاجتماعية الفردية طوال مدة عقدهم، الذي يمتد عادةً لعامين. وتجدر الإشارة إلى أن حافلات النقل العام لا تمر عبر الأحياء الكويتية، لذلك فهم مجبرون على ركوب سيارة الأجرة أو الاعتماد على العائلة لتلبية احتياجات التنقل، ما يخلق مزيداً من الاعتماد على صاحب العمل.

تشكل الضغوط المالية أحد الجوانب المهمة التي تحدّ من قدرة وصول أفراد الطبقة العاملة إلى المكان المقصود. على سبيل المثال، ذكرت العديد من المشاركات أنهن يكسبن وسطياً 120 ديناراً كويتياً في الشهر، في حين أن متوسط تكلفة ركوب سيارة الأجرة من حي كويتي إلى وسط المدينة قد يكلف ما بين 4-2 ديناراً كويتياً، ما يعني أن رحلة الذهاب والإياب ستكلف أسبوعياً حوالي 16 إلى 32 ديناراً كويتياً أو حوالي 15% من دخلهم الشهري، الأمر الذي لا يمكنهم تحمّله. ويُشار إلى أن العدد نفسه من الرحلات باستخدام الحافلة سيكلف دينارين فقط أو 1.67% من الدخل الشهري، لهذا يُعتبر النقل العام الخيار الأرخص للتنقل، إلا أنه غالباً لا يكون خياراً قابلاً للتطبيق بالنسبة لهنّ بسبب صعوبة الوصول للمكان المحدد.

من جانبها، قالت عاملة منزلية غير كويتية تبلغ من العمر 35 عاماً:

أرسل لي خطيبي في إحدى المرات طرداً، فاضطرت للذهاب إلى مكتب البريد، الذي أجهل مكانه، لذلك أخذت سيارة أجرة، حيث تراوحت الأجرة بين 10-7 ديناراً كويتياً لأنني لا أعرف المكان، وقد شعرت بالضيق، لهذا طلبتُ من السائق أن ينتظرنِي، وإلا فإنني سأضطر للانتظار 3-2 ساعات لأتمكن من الحصول على سيارة أجرة أخرى. كما أنني لم أتمكن من حمل الطرد، لذلك بلغت الأجرة 10 دنانير. ونظراً لعدم وجود عدّاد في سيارات الأجرة؛ يُعتبر التفاوض مع السائق سيد الموقف في ظل عدم وجود وسائل نقل يمكن الوصول إليها.

ثمة تمييز واضح بين السكان من ذوي الدخل المنخفض على أساس الجنس، الأمر الذي يعيق من إمكانية الوصول للمكان المحدد. على سبيل المثال، تشغل عاملات التدبير المنزلي كثيراً بالعمل داخل المنزل، ما يحدّ من حركتهن، لذلك غالباً ما يعتمدن على أصحاب العمل للتنقل. ومع ذلك، يعتمد الرجال إلى حد كبير على الحافلات العامة أو الشاحنات غير الرسمية. وغالباً ما تسهم حواجز اللغة والثقافة بنشر الخوف عند غالبية العاملات عند توجههن نحو المناطق العامة "التي يسيطر عليها الذكور"، وعند استخدام وسائل النقل العام.

تميل العديد من هؤلاء النساء إلى السفر بعد تلقي مساعدة من عاملات أخريات أو طلب المساعدة من على شبكات التواصل الاجتماعي لتجربة سفر آمنة ومريحة. ورغم ذلك، يُعتبر الوافدون الذكور الصعوبات المالية أهم سبب يقيد من

حرية تنقلهم، لذلك يصبح هؤلاء العمال من الطبقة العاملة "أسرى وسائل النقل".³⁸ وهم عادةً ما يعيشون في منطقة جليب الشيوخ أو في الفروانية، التي تتوفر فيها وسائل النقل، ولكنها تحمل وصمة عار بأنها مناطق "غير مناسبة" للأسرة وللحياة الاجتماعية. وقد ذكر العديد من المستجيبين (المشاركين) أنهم اضطروا لتحمل مشقة الركوب بالحافلة لمدة ساعتين في رحلة تستغرق 20 دقيقة بالسيارة. ولتجنب هذه المشكلة، يضطر أفراد هذه المجموعة لركوب شاحنات "غير رسمية" مملوكة للقطاع الخاص، ولكنها تعمل بمرونة وسهولة أكثر من الحافلات العامة من حيث اختيار الطريق والسعر. وأعرب العديد من المشاركين من الذكور والإناث عن إحباطهم من المضايقات التي يتعرضون لها في الحافلات من قبل "البدو"، الذين يعترضون الحافلات لإخافة الركاب ومضايقتهم، ويقومون أحياناً بكسر النوافذ، ما يجعل التنقل أمراً صعباً. في جلسات النقاش المركزة التي ضمت أفراداً من غير الكويتيين، شارك العديد من الأشخاص من فئات دخل مختلفة ما خاضوه من تجارب سلبية في التعرض للمضايقات في الحافلات بسبب هويتهم.

بدوره، قال عامل غير كويتي يعمل في مجال الإنشاءات ويبلغ من العمر 30 عاماً:

لا يبدو السير على الأقدام في وقت متأخر من الليل آمناً، كما أن حافلات الشركة التي استقلتها تستغرق وقتاً طويلاً. أفضل أحياناً في الحاقق بالباص، ما يدفعني لركوب الحافلة العامة، والتي تعرضت فيها للتنمر ذات مرة، حيث قام أحد الركاب بنزع السماعات من أذني. بالطبع لم أقم بأي ردة فعل لأنني أشعر أنه ليس لدي الحق في فعل أي شيء. ثمة قاعدة عامة في المجتمع الهندي تقول: لا تقترب من الأطفال العرب، لذلك يجب تفادي الاحتكاك مع العرب، ولا سيّما الكويتيين في الحافلات، لأنك قد تتعرض للضرب، وسوف يسخرون منك.

كانت هذه التجارب مفهومة ومتوقعة بشكل عام بين المشاركين من غير الكويتيين، ولكنها لم تظهر على الإطلاق في جلسات المناقشة التي شارك فيها الكويتيون. وناقش العديد من المشاركين الحالات التي أوقفت فيها الشرطة حافلاتهم فجأة، حيث اضطركافة الركاب للتوجه نحو مركز الشرطة لفحص أوراقهم. كما أعرب العديد من المشاركين عن خوفهم عند ركوب الحافلة من أن يتم استجوابهم دون داعٍ أو التشكيك في وضعهم القانوني. وكان من الصعب التأكد من أن هذه الأمور تجري بشكل متكرر، حيث إن طرق الاستجواب وفحص الأوراق تخلق بين المهاجرين جوّاً تعمّه مخاوف الترحيل عند ركوب الحافلة.

وقال عامل غير كويتي يبلغ من العمر 40 عاماً:

يمكن للشرطة أن توقف الحافلة في أي موقفٍ وتطلب من الركاب النزول، وسيختارون بشكل عشوائي شخصاً ما لركوب سيارتهم للتوجه معهم نحو مركز الشرطة وإخباره "بضرورة الاتصال بكفيله". لهذا يخشى بعض الأشخاص استخدام وسائل النقل العام، ما يجعلهم يفضلون استخدام سياراتهم الخاصة أو حتى وسائل النقل الخاصة بالشركة. بالإضافة لذلك، إذا تأخرت بالوصول للمكتب الذي أعمل فيه قد أفقد وظيفتي.

متوسط الدخل من السكان غير الكويتيين

تعتمد المجموعات من غير الكويتيين من ذوي الدخل المتوسط في تنقلاتها غالباً على سيارات الأجرة ووسائل النقل المنظمة، سواء كانت عامة أو خاصة، باعتبارها وسيلة النقل الوحيدة المتوفرة. وتفضل تلك المجموعات النقل المنظم الخاص على وسائل النقل العام، وتعتبرها ملاذها الأخير. وتمثل التحدي الرئيس الذي يواجه هذه المجموعات في النظام القانوني، ولا سيّما القوانين التي تقيّد حصول المقيمين الأجانب في الكويت على رخصة القيادة، حيث لا يستوف الكثيرون منهم جميع متطلبات الحصول على الرخصة، ومنها كسب راتب مرتفع يُقدّر بـ650 ديناراً كويتياً أو أكثر. وبالمثل، قد

³⁸ Ibid.

يطلب مسؤولو وكالة منح التراخيص متطلبات إضافية من المقيمين الأجانب، مثل ضرورة الحصول على شهادة جامعية وشغل منصب إداري في مكان عملهم، والتي بدونها يُحرمون من الترخيص.

وقال مدير بيع بالتجزئة غير كويتي، يبلغ من العمر 40 عاماً:

أكثر ما يحبطني هو العثور على سيارة أُجرة، لأنه لا يمكنني قيادة السيارة هنا. حصلت على شهادتين من كليتين هما من أفضل 10 كليات في الهند، ولكن لم يتم الاعتراف بهما في الكويت، لذلك لا يمكنني الحصول على رخصة قيادة حتى يتم اعتماد كليتي، وهذا أمر محبط لأنه يحتم عليّ ركوب سيارات الأجرة.

بدورها قالت عاملة بيع بالتجزئة غير كويتية تبلغ من العمر 35 عاماً:

سأحتاج حقاً لرخصة قيادة، فأنا أعمل وأدرس ولدي ابنة أيضاً. إن دفع مبلغ كبير من المال يرهقني كثيراً. إذا مرضت ابنتي، فإن منزلي يبعد 5 مبانٍ عن الطريق السريعة الرئيسية، ما يُحتم عليّ أحياناً حملها إلى هناك في منتصف الليل وانتظار قدوم سيارة أُجرة.

تشير هذه الأمور إلى الفجوة بين المغتربين والمجتمعات المحلية، حيث يواجه السكان الأجانب انفصلاً تاماً عن نظرائهم الكويتيين. وتشكّل الإجراءات ونظام القوانين لغزاً لمعظم السكان من غير الكويتيين، وهم يفتقدون القدرة على فهم هذا النظام أو مساءلته. بالإضافة لذلك، تشكّل اللغة عائقاً آخر أمام الأجانب في فهم متطلبات نظام النقل، ما يخلق عقبة كبيرة أمامهم في إمكانية الوصول للمكان المحدد. وهذا يشير إلى أن "حرية وصولهم" لا تتعلق فقط بالقدرة على تلبية المتطلبات واجتياز اختبار الحصول على رخصة القيادة، بل في الاضطرار إلى التنقل في نظام يشعرون أنه لا يشملهم.

يشير هذا التحدي أيضاً إلى مشكلة تواجه دائماً جميع المشاركين من غير الكويتيين، وتتمثل في افتقارهم لحقوقهم المدنية، ولا سيما عندما يتعلق الأمر بالتنقل أو الشعور بالأمان في النقل، حيث يتعرّضون دائماً للتهديد بالترحيل. لهذا يشعر الكثير منهم بأنه لا يحقّ لهم البقاء والتحدث، لأن ذلك قد يعرّض تأشيراتهم للخطر. ونظراً لوضعهم كمهاجرين، وعملهم غير المستقر نتيجةً لمفاهيم السكان المحليين المسبقة تجاه العمال المهاجرين، والذين يعتبرون أنه من السهل "ترحيلهم واستبدالهم بعمال آخرين"؛ فإن العديد من مستخدمي الحافلات، ولا سيما النساء، لا يتواصلون مع السلطات إذا تعرضوا للإساءة أو التحرش لأنهم يعتقدون أن شكاوهم سوف تُستخدم كمبرر لإنهاء عملهم، وأنهم يخاطرون بمواجهة المزيد من المضايقات العاطفية أو اللفظية أو الجسدية من قبل السلطات.

وفي معرض تعليقها حول هذا الأمر، قالت عاملة غير كويتية من الفلبين تبلغ من العمر 30 عاماً:

لن أرفع قضية، فأنا أعرف سيدهً تعرضت للمضايقة في الحافلة وقام الرجل بضربها ولم تعرف ماذا تفعل. إنهم يأملون أنه من خلال مشاركة قصصهم على وسائل التواصل الاجتماعي يمكنهم الحصول على المساعدة من قبل شخص ما.

كما تشكّل اللغة عائقاً أمامهم، فهم لا يعرفون إلى من يجب أن يذهبوا وماذا عليهم أن يفعلوا. إنهم يخشون كثيراً من التوجّه إلى مركز الشرطة لأنهم لا يعرفون كيف ستم معاملتهم كمغتربين، وهم يخشون من أن يتم ترحيلهم أو ما إلى ذلك، ف"الخوف من الشرطة بات مغروساً فينا".

وقال مواطن كويتي يبلغ من العمر 20 عاماً:

بينما كنت أقود سيارتي، أصبّت بالخطأ عاملاً هندياً. لكن عندما وصلنا لمركز الشرطة، قام المسؤول هناك بالصراخ عليه وتأنيبه، لأن السلطات تعتبر الأجنبي دائماً على خطأ.

وفي معرض تعليقه على ذلك، قال سائق حافلة غير كويتي يبلغ من العمر 20 عاماً:

لهذا السبب لا يدافع العمال الأجانب عن أنفسهم في هذا البلد، سواء كانوا من سائقي الحافلات أو الطلاب أو أي شخص آخر. وبصفتي سائق حافلة لا يمكنني الوقوف في بعض الأماكن، لأن الشرطة تجعلني أشعر بخطر القبض عليّ بشكل تعسفي حتى وإن كانت جميع أوراقنا نظامية.

ورغم أن الرجال من غير الكويتيين من ذوي الدخل المنخفض معروضون أيضاً للمضايقات المذكورة في القسم السابق؛ فإنه ثمة نوع آخر من المضايقات التي تتعرض لها النساء ممن يستخدمن وسائل النقل العام، حيث ذكرت معظمهن أنهن يتعرضن لمضايقات يومية من الرجال الذين يصرخون عليهن أو يحدقون أو يلمسون أو يصطدمون بهن في الحافلة.

من جانبها، قالت عاملة غير كويتية من الفلبين تبلغ من العمر 35 عاماً:

عملت في الشويخ لمدة عام واحد، وبما أن معظم العاملين هناك من الرجال، فقد كنت اضطر لركوب الحافلة خلال ساعة الذروة، ما يعرضني للمضايقة والتحرش من الرجال داخل الحافلة. لم يكن من الآمن انتظار الحافلة بمفردي في الليل، لهذا قدّمت استقالتني. أعمل حالياً في "مجمع الأفيوز"، وأستقل الحافلات غير الرسمية بأمان أكثر مع وجود المزيد من النساء.

بينما قالت عاملة غير كويتية من أوروبا الشرقية، تبلغ من العمر 20 عاماً:

أعيش في الفروانية، التي معظم سكانها من غير المتزوجين. وبما أنني امرأة غريبة عن هذا المكان، فهم يحدقون فيّ كثيراً، ما يجعلني أشعر بعدم الارتياح.

بدورها، قالت فتاة غير كويتية من الهند تبلغ من العمر 30 عاماً:

ذات مرة لم أكن مع إحدى صديقتي عندما استقلّتي الحافلة شبه الفارغة من الركاب، حيث تعرّضت للمضايقة والتحرش من الراكب الجالس خلفها. لم يساعدنا أحد، لذلك صرخت عليه وقامت بضربه في النهاية، لكن لم يُحرك أحد ساكناً. ورغم ذلك، فهي ما تزال تستقل الحافلة لأنها لا تملك خياراً آخر، فكل ما عليها فعله هو أن تكون قوية.

بالإضافة إلى تجنب تحدّيات التحرش الجنسي؛ أعربت الكثيرات عن أنهن يفضلن المركبات الخاصة، لأنهن يشعرن في وسائل النقل العام بأنهن معروضات للخطر، ناهيك عما يعاني منه العمال في الأماكن الخاضعة للعقوبات والمراقبة كما ذكرنا سابقاً (أي التدقيق المحتمل في أوراقهم)، فضلاً عن الأماكن التي تضمّ مزيجاً كبيراً من المهاجرين، ومعظمهم من الرجال. وتشير الشابات المهاجرات إلى أنه ثمة احتكاك كبير بين الجنسيات المختلفة، ما يحتمّ القيام بمناقشات ومفاوضات مع أشخاص من خلفيات ثقافية مختلفة للتوصل لاتفاق منفعة مشترك. ويلجأ الكثير من العمال لاستخدام شركات الحافلات الخاصة، ولا سيّما أولئك الذين يعملون في الشركات الكبرى مثل "مجمع الأفيوز" أو مراكز التسوق المماثلة، حيث يدفعون رسوماً لمرة واحدة شهرياً (حوالي 18 ديناراً كويتياً) للحافلات لتقوم بجلبهم من منازلهم ثم نقلهم إلى حافلة أكبر نحو مكان العمل. وتتمتع هذه الحافلات بالكفاءة، وهي تمنحهم الشعور بالراحة والأمان، ولا سيّما في الليل، حيث تمكّنهم من الخروج من الفضاء العام الواسع الذي يشعرون فيه بالضعف. ولهذا تختار العديد من العاملات ركوب سيارات الأجرة، عندما تكون متوفرة، ولكن هذا أيضاً لا يمنعهن من الاحتكاك المحتمل مع نظرائهن من المهاجرات أو الذكور.

وقالت فتاة غير كويتية من أوروبا الشرقية تبلغ من العمر 20 عاماً:

أفضل قيادة السيارة على أن أحتكّ يومياً مع حوالي 100 شخص أو التحدث إلى سائق الحافلة أو مع سائقي سيارات الأجرة وآخرين. إنني في غنى عن ذلك.

من جانبها، قالت فتاة غير كويتية من الهند، تبلغ من العمر 20 عاماً:

ركبت ذات مرة سيارة أجرة نحو منطقة حَوَّي، حيث قدّم لي السائق سيجارة، ما جعلني أشعر بعدم الارتياح، لذلك فتحت باب السيارة وغادرت سيراً على الأقدام نحو عملي. وقد تكرر هذا الأمر عدة مرات، ناهيك عن سؤال بطريقة قدرة من أين أنا.

العمال من غير الكويتيين من ذوي الدخل المرتفع

أعربت الفئات من العمال الأجانب من ذوي الدخل المتوسط عن إحباطها من عدم تَمَكُّنها من تلبية المتطلبات للحصول على رخصة القيادة بسبب البيروقراطية التعسفية التي تصبّ فقط في مصلحة المواطنين الكويتيين. ورغم أن المشاركين من هذه المجموعة يستوفون إلى حد كبير متطلبات الراتب والتعليم والوظيفة الإدارية؛ فإنهم لا يزالون غالباً محرومين من الحصول على رخصة القيادة.

وحول هذا، قال أحد المدراء من غير الكويتيين ويبلغ من العمر 40 عاماً:

عليك أن تخضع للاختبار مراراً وتكراراً. ورغم أنني نجحت في الاختبار؛ فإنه توجّب عليّ اجتيازه مرتين إضافيتين. ما لم يكن لديك واسطة أو شيء من هذا القبيل، فإنك ستفشل في اختبار القيادة دون معرفة السبب.

بدورها قالت موظفة غير كويتية، تعمل في أمانة السر وتبلغ من العمر 29 عاماً:

إذا كنتِ امرأة ولديكِ أطفال، فمن المرجح أن تحسلي على رخصة القيادة لحاجتك إليها، ما يضع النساء اللواتي ليس لديهن أطفال في وضع غير مناسب. أنت تركبين الحافلة فقط عندما تكونين في حاجة إليها حقاً، لأنها ملاذك الأخير. وإذا كنتِ عاملاً مغترباً، فمن المرجح أيضاً أن تحصل على رخصة القيادة، لكن إذا كنتِ ربة منزل وليس لديك أطفال، فلا يمكنك التقدم للحصول على رخصة القيادة، لهذا يتوجب عليكِ إنجاب طفل أولاً.

كما يفتقر المغتربون من ذوي الدخل المرتفع أيضاً للمعلومات المتعلقة بخطوط الحافلات، لذلك تدفعهم الحاجة إلى الحصول عليها، وهذا ما يميّز الوافدين من ذوي الدخل المرتفع عن "أسرى وسائل النقل". ويفتقر الأفراد من ذوي الدخل المنخفض أيضاً للوصول إلى الشبكات التي يمتلكها الأفراد من متوسطي الدخل، وذلك بسبب عدم قدرتهم على مغادرة المنازل التي يعملون فيها بانتظام، فضلاً عن منعهم من الوصول لتلك المعلومات رغم حاجتهم المحتملة لها.

ويقول عامل غير كويتي يبلغ من العمر 40 عاماً:

لم أركب أي حافلة في الكويت، ولم يكن لدي أدنى فكرة عن المكان الذي ستأخذني إليه تلك الحافلة. لهذا حتى وإن خصصت وقتاً طويلاً، فلن أتمكن من الوصول للمكان المحدد بسبب عدم معرفتي بتلك الأماكن.

بدورها قالت فتاة غير كويتية تبلغ من العمر 27 عاماً:

أسافر بشكل حصري تقريباً من خلال تطبيق "كريم" (تطبيق مشاركة الرحلات). أنا مغتربة غربية، ويمكنني تحمّل تلك المصاريف، لكن إذا اضطررت للتنقل في نظام النقل العام بسبب عدم تَمَكُّني من الاشتراك بتطبيق "كريم"، فأنا بصراحة لا أعرف ما الذي سأفعله.

بينما قال عامل غير كويتي يبلغ من العمر 40 عاماً:

إذا أردتُ التوجّه من منزلي في حَوَّي نحو مكان العمل، يتوجب عليّ أن أستقل حافلتين. لهذا اعتدت في محطة الحافلات أن أسأل الأشخاص عن وجهة الحافلات ما أكسبني خبرةً، وعند الوصول للمحطة التالية، أسأل من جديد.

لذلك، يعتمد الكثير من الوافدين من ذوي الدخل المرتفع على سيارات الأجرة، ولا سيما تطبيقات مشاركة الركوب. ويشير المشاركون الذي يستقلون سيارات الأجرة إلى أنهم يقومون بمناقشات ومفاوضات مع أشخاص من خلفيات ثقافية مختلفة للتوصل لاتفاق منفعة مشترك.

الكويتيون من ذوي الدخل المختلط

عبر الكويتيون الذين شملتهم الدراسة عن اهتمامهم بموضوع السلامة على الطرقات مع قليل من الاهتمام بوسائل النقل العام. وغالباً ما يُشار للحافلات على أنها مصدر إزعاج على الطرقات أو مصدر قلق محتمل في مجال السلامة بسبب نوعية القيادة. واتفقت مجموعة التركيز الكويتية بشكل جماعي على أن العديد من السائقين على الطرقات يقودون بطريقة غير مسؤولة، و"يفلتون من العقاب" نتيجةً لمعرفتهم أشخاصاً متنفذين. كما أعرب المشاركون عن اهتمامهم بوسائل النقل العام إذا كانت "تقدم خدماتها بسهولة" للأحياء الكويتية. بينما ذكر بعض المشاركين من الشباب أنهم يفضلون سياراتهم الخاصة كوسيلة وحيدة للتنقل بوصفها مصدراً للخصوصية والاستقلالية.

من جانبها، قالت فتاة كويتية تبلغ من العمر 20 عاماً:

تشكل القيادة بالنسبة لي أهمية كبيرة في الوقت الراهن، فالوقت ملكي. كما أنني أشعر بالحرية عندما يكون خزان الوقود ممتلئاً. عندما يسألني بعض الأشخاص عن مكاني المفضل في الكويت، أقول: سيارتي، فأنا لا أشعر بالحرية عندما أكون في المنزل نظراً لوجود والدي وأشقائي. لذا فإنني أفضل التواجد في سيارتي، حيث أجلس وأضع المكياج، إضافةً إلى أنها مكان للدراسة وتناول الطعام. إنها فضائي.

يعتقد المشاركون أن قيادة السيارات باهظة الثمن يمنح مالكيها الاحترام على الطريق وبين الأقران والأقارب والشركاء وأرباب العمل المحتملين. كما عبر المشاركون عن الارتباطهم بالمركبات الخاصة بوصفها "هوية" لهم.

بدوره، قال مواطن كويتي يبلغ من العمر 40 عاماً:

تدل نوعية السيارة على المكانة الاجتماعية، حيث إنني لست مضطراً لإخبارك من أنا أو مقدار المال الذي أكسبه لأنك قد تدرك ذلك من خلال سيارتي. يهتم الأشخاص كثيراً بالسيارات، فهم يقترضون لشرائها، لذلك إذا فتحت محفظتهم لن تجد الكثير من المال. تخرج ابن عمي مؤخراً من الأكاديمية العسكرية في فرنسا، وهو يبلغ من العمر 22 عاماً، وبعد قبض راتبه الأول قام بشراء سيارة رينج روفر بـ36 ألف دينار كويتي، وهذا جنون.

وأشار بعض المشاركين إلى "شارع الحب" الواقع على الطريق الدائري الأول، حيث يقضي الشبان والشابات ساعات في الازدحام المروري بهدف التواصل والتعارف، بينما سخر آخرون من "شارع الحب"، مفضلين التحدث عن القيادة أو التواصل مع الأصدقاء للذهاب في رحلة طويلة في جميع أنحاء المدينة دون تحديد وجهة معينة.

وقالت فتاة كويتية تبلغ من العمر 20 عاماً:

المغازلة في السيارة تحميك من القانون. وهي تعرضك على المستوى الشخصي للضرب من قبل الأب أو الأخ، لكن في السيارة، يمكنك القيادة بعيداً.

من جانبها، قال شاب كويتي يبلغ من العمر 30 عاماً:

لا تقتصر مهمة السيارة على نقلي من مكان لآخر، بل تتصل أيضاً بالرغبة في اصطحاب بعض من أصدقائي. صحيح أننا قد لا نخطط الذهاب لمكان محدد وليس لدينا ما نفعله، ولكن ما يهمنا هو التواجد في السيارة، الأمر الذي أصبح يعكس واقعاً اجتماعياً.

كما ذكرت المشاركات الكويتيات أنهن قد يتعرضن لمضايقات من رجال أجنبي في الحافلات، وهو يختلف قليلاً عن التحرّش الذي تخشى منه المغتربات نتيجةً لوجود نفور من الكويتيين تجاه المغتربين.

وقالت فتاة كويتية تبلغ من العمر 20 عاماً:

حتى وإن كانت الفتاة ترتدي لباساً محتشماً، فلن تشعر بالراحة عند ركوب الحافلة لأنها ستعرض لمضايقات من الرجال. قد ترغب بعض الفتيات بلفت انتباه النساء أو الرجال الكويتيين، ولكن ليس العمال الأجانب ممن ثيابهم متسخة نتيجةً للعمل في مجال البناء. يعتقد أقاربي أنه احتراماً لنفسه وعائلته، ثمّة أشياء لا ينبغي القيام بها، مثل ركوب الحافلة.

ورغم ذلك؛ فإن مدى صحة هذه المضايقات والتهديدات هو أمر مشكوك به، لأن المرأة الكويتية مع ما تتمتع به من نفوذ سياسي وثقافي بسبب جنسيتها، فهي أقل عرضةً للمضايقات في الفضاء العام مقارنةً مع المرأة الوافدة ذات الدخل المنخفض، وإذا تعرّضت لأي مضايقة فالعقوبة أمر سهل جداً، ما قد يمنع الرجال الأجانب من مضايقة أية امرأة كويتية.

بدورها، قالت فتاة غير كويتية تبلغ من العمر 20 عاماً:

أعتقد أن الفتيات غير الكويتيات لن يشعرن براحةٍ كبيرةٍ أثناء المشي ليلاً، وسيكنّ أكثر عرضةً للمضايقات لأن الرجال يعرفون أنهن هنا بمفردهن، مع عدم وجود نظام داعم لهنّ أو دولة تهتم بهنّ حقاً.

وقال مشاركون كويتيون إنهم لم يفكروا أبداً أن ركوب الحافلة في الكويت يُعتبر خياراً صائباً. وبالنسبة للمشاركين الأكبر سناً، الذين تجاوزوا الخمسين من العمر، فإنهم يتذكرون ركوبهم للحافلات بانتظام عندما كانوا أطفالاً، ولكنهم سيترددون حالياً في السماح لأطفالهم، ولا سيّما بناتهم بركوب الحافلات. وعندما سُئل مشاركون كويتيون ممن تجاوزوا الـ 50 عاماً عن شعورهم إذا استقلت بناتهم الحافلة، أجاب أحدهم قائلاً:

لم يعد ركوب الحافلة آمناً في الوقت الراهن كما كان في الماضي، حيث كنتَ تعرفُ آنذاك وجهة الحافلات. عندما كنا نركب الحافلة رقم 25 كنا نعرف وجهتها، الأمر الذي يعرفه أبائنا أيضاً لما يمتلكونه من معرفة عامة، لكن الأمر مختلف الآن.

وذكرت بعض المشاركات أن هيمنة الذكور على الأماكن العامة تشكل حاجزاً مجتمعياً أمام حرية التنقل. كما أعربن عن شعورهن بأن أفعالهن تخضع للمراقبة وأنهن يتحاشين جلب العار لأسرهن. كما ذكر المشاركون من الذكور والإناث أنه إذا شوهدت فتاة كويتية تستقل الحافلة، فإن ذلك يسيء لوالدها لعدم قدرته على الاهتمام بابنته. بالإضافة إلى ذلك، شعر المشاركون الكويتيون من ذوي الاحتياجات المتنوعة أن احتياجاتهم لا يتم تلبيتها رغم امتلاكهم سيارات خاصة.

وقالت فتاة كويتية تبلغ من العمر 20 عاماً:

يتمثل جزء من "الواجب الأبوي" في توفير وسيلة النقل للأبناء. حيث لا يرغب بعض الآباء برؤية بناتهم يقدن السيارات، بل يفضلون توظيف سائق، ما يشكل حمايةً للفتاة.

بدوره، قال شاب كويتي يبلغ من العمر 30 عاماً:

يمنعني وضعي الصحي من ركوب الحافلات. لهذا يتوجب عليّ القيام ببعض الخطوات لأنه لا يمكنني صعود الدرجات على كرسي متحرك. وعندما كنت أطلب من سائقي سيارات الأجرة أن يُنزلوا المقعد ليدخلوا الكرسي المتحرك، كنت أشعر كما لو أنني أتحدث اللغة الصينية، لأنهم لم يفهموا ما قلته. ينظرون إليّ وكأنني مجنون. لذلك يتجنب الأشخاص ذوو الإعاقة ركوب أية وسيلة نقل باستثناء الخاص منها. ومع وسائل النقل الخاصة، إذا كان سائقي الخاص في إجازة أو غائباً أو مريضاً، يجب عليّ أن أوقف جميع نشاطاتي مؤقتاً.

وفقاً للاقتباسات المباشرة والمناقشات أعلاه؛ فإن نظام النقل والتنقل في الكويت مفصول ومعزول بشدة على أساس الجنس والدخل والجنسية. كما أوضحت المقابلات أن النساء أكثر عرضةً للمضايقات والتحرش أثناء التنقل مقارنةً مع الرجال. وإذا كانت الفتيات في سن مبكرة ولديهن أطفال، فإن ذلك يزيد من مخاوفهن المتعلقة بالسلامة والأمن الشخصي. وقد أثر هذا بشكل خاص على تنقل العمال من غير المواطنين، حيث أجبرت النساء على استخدام وسائل تنقل شخصية أكثر كلفةً بكثير من نظام النقل بالحافلات. وبالمثل، تحدث المستجيبون من الذكور عن افتقارهم لـ"حقهم بالوصول للمكان المحدد"، وعدم قدرتهم على تحمل تكاليف النقل الشخصي، ما يعني أنهم أصبحوا أسرى ركوب حافلات نظام النقل الحالي ذات الجودة المنخفضة. ويستطيع أولئك القادرون على شراء سيارة خاصة استخدامها في جميع الحالات تقريباً لتلبية جميع احتياجات التنقل الخاصة بهم. كما يتسبب نظام النقل العام بإلحاق وصمة العرق والجنسية للمسافرين بشكل خاص. وتكشف المناقشات النوعية عموماً أن الجوانب الاجتماعية والثقافية للتنقل قد أثرت بشدة على إمكانية الوصول للأفراد إلى المكان المحدد ضمن السياق الكويتي.³⁹

الاستنتاجات والتوصيات

استخدمت هذه الدراسة تحليلاً مختلطاً لتحديد خصائص وعوامل عدم المساواة الاجتماعية والمكانية في الوصول لوسائل النقل المختلفة، ولا سيما الحافلات العامة والمركبات الخاصة. ومن خلال استكشاف قضايا الوصول لوسائل النقل وحرية الاختيار ضمن إطار عمل بحثي يراعي الفوارق بين الجنسين؛ سمح هذا البحث بإجراء تحليل حيوي وضمن سياق محدد. يعتبر هذا الإطار مناسباً جداً للوضع في الكويت، حيث غالباً ما تكون البيانات غير كاملة، ما يصعب الوصول لشرائح المستخدمين الضعيفة، إضافةً إلى أن تصورات المستخدمين معقدة نتيجةً للحواجز الاجتماعية والثقافية السائدة. ويظهر هذا البحث قلة الأبحاث التي تتناول هذا المشكل في الكويت وضعفها. كما سمح استخدام نهج الأسلوب المختلط للأهماط والمفاهيم بالظهور مباشرة، من خلال آراء السكان الكويتيين ووجهات نظرهم، البعيدة عن السياقات الجغرافية الأخرى والتي قد لا تشترك في الاعتبارات الثقافية نفسها.

تؤكد هذه الدراسة أن سياسة النقل بين المناطق والمدن في دولة تمتاز بالرفاهية كالكويت يجب أن تهدف إلى ضمان وصول الأشخاص إلى وجهاتهم الرئيسة كأحد حقوق الإنسان الأساسية، سواء للمواطنين أو غير المواطنين. حيث تلعب وسائل النقل العام دوراً مهماً في ضمان وصول الجميع لمكانهم المقصود، ولا سيما للركاب وذوي الدخل المنخفض من العمال الأجانب أو السكان.

يتم توفير وسائل النقل العام في الكويت بشكل أساسي لتلبية متطلبات العمال المغتربين وخدمة المناطق السكنية، ومع ذلك، حددت هذه الدراسة أن مستويات الوصول لوسائل النقل منخفضة عموماً بالنسبة للسكان الأجانب والمحليين، ويفاقم ذلك من الاختلافات الاجتماعية والاقتصادية. وعلى الرغم من أن نسبة كبيرة من السكان الكويتيين المحليين يتمتعون بإمكانية وصول جيدة لمحطات الحافلات العامة؛ فإنهم غير قادرين على الاستفادة من الخدمات لأن نظام النقل العام الحالي لا يلبي احتياجات التنقل الخاصة بهم.

بالإضافة إلى التقسيم الطبقي المكاني (قياس التقسيمات الطبقيّة الاجتماعية من خلال الأساليب القائمة على البيانات، والتي تعكس السلوكيات والتفاعلات البشرية، مثل كيفية تواصل الناس، وكيف يشكلون العلاقات، وكيف تنشأ النزاعات في المجتمع) في الوصول؛ كشفت جلسات مجموعات النقاش المركزة والمقابلات المتعمقة عن الطرق والأساليب التي تسهم

³⁹ Beirão and Sarsfield Cabral, 'Understanding Attitudes towards Public Transport and Private Car: A Qualitative Study'.

من خلالها المواطنة والطبقة، وعلى نحوٍ كبيرٍ، في تحديد سلوك النقل في الكويت. وتستند الحواجز التي يواجهها الذكور والإناث من السكان من ذوي الدخل المنخفض إلى قيود، تتمثل في كونهم "أسرى وسائل النقل"، إضافةً إلى عدم مقدرتهم على استخدام أشكال النقل البديلة. وفي المقابل، يعتمد سلوك النقل بالنسبة للمغتربين من ذوي الدخل المرتفع والسكان المحليين على وصمة العار والمكانة والتقاليد وسُبل الراحة.

يُنظر لوسائل النقل العام على أنها تستهدف إلى حد كبير السكان المغتربين، الذين يمتلكون نفوذاً سياسياً ضئيلاً أو معدوماً، ولهذا تبقى البنية التحتية محدودة وغير فعالة. ويُعتبر هذا الأمر غير عادل بالنسبة للمغتربين من ذوي الدخل المنخفض، لأنهم يتحملون عواقب نظام غير فعال، ويعتمدون على وسائل النقل غير الرسمية لتلبية احتياجاتهم بشكل أفضل.

يمكن وفقاً للنتائج التي تم التوصل إليها، استخلاص سلسلة من التوصيات المتعلقة بالسياسة العامة لتلبية احتياجات الأشخاص بشكل أفضل، إضافةً إلى معالجة القيود الاجتماعية التي تواجه الوافدين والسكان المحليين. ويشمل هذا توفير خدمات النقل أمام مختلف السكان. حيث أعرب العديد من المشاركين عن رغبتهم في أن "يلبي نظام النقل كافة رغباتهم حيثما كانوا"، ما يعني أن النظام يجب أن يصبح ملائماً قدر الإمكان لتشجيع المستخدمين على استخدامه بدلاً لممارسات النقل الحالية. وقد ضرب المشاركون مثلاً إيجابياً عن الأقسام التي تعتمد دوبي في وسائل النقل العام، حيث يهتم قسم منها بتقديم الخدمات لكبار الشخصيات. وحول هذا، قالت فتاة كويتية تبلغ من العمر 20 عاماً: "ثمة قسم مخصص للعائلات وآخر للشباب، وهذا يعكس صورةً إيجابيةً وجيدةً".

لهذا، من الضروري إجراء مراجعة منهجية لتحديد احتياجات السكان وتلبيتها، للتنقل بحرية في منطقة العاصمة الكويتية، مع مراعاة القيود الثقافية المفروضة القائمة على النوع الاجتماعي والجنسية، التي يفرضها النظام الاجتماعي الأوسع في الكويت.

ثمة مجال واسع لإجراء تحسينات "تقنية" في نظام النقل لتحسين إمكانية الوصول للمكان المحدد، وذلك من خلال زيادة كفاءة سفر الحافلات عبر الممرات المخصصة لها على الطرقات، والممرات المخصصة لسيارات المرافقة، فضلاً عن تحسين الطرقات الموجودة، والاستثمار في وسائل النقل العام الصغيرة (مثل الترام في المناطق الصناعية والتجارية المزدحمة مثل الشويخ أو سيتي سنتر).

كما ثمة حاجة لتوحيد خطوط الحافلات، فوفقاً للنموذج الحالي، تعمل شركات الحافلات الثلاث؛ شركة النقل العام الكويتية "KPTC" وشركة "سيتي باص"/"City bus" (وهي شركة النقل العام الرائدة في الكويت)، فضلاً عن "شركة رابطة الكويت والخليج للنقل" (KGL) على تغطية المسارات نفسها، وتتنافس مع بعضها البعض لتحقيق الإيرادات. ويمكن من خلال إنشاء بنية تحتية عامة وموحدة تعمل فيها هذه الشركات الخاصة ضمن كيان أكبر للنقل (على غرار نظام النقل في لندن في المملكة المتحدة) ضمان تغطية الطرقات عبر توفير خدمات النقل غير المربحة، ولكن الضرورية، فضلاً عن أهمية استثمار الحافلات في الطرق الحالية على نحو أفضل وبشكل كامل. كما يمكن تسهيل الحصول على خدمات النقل بالحافلات من خلال إجراء تحسينات، كوضع درجات وملصقات في محطات الحافلات تتضمن معلومات عن أوقات الوصول والمغادرة.

الملحق: الخصائص الاجتماعية والاقتصادية للمشاركين في جلسات مجموعة النقاش المركّزة (إحصاء البيانات)

المجموع	المجموعة 5	المجموعة 4	المجموعة 3	المجموعة 2	المجموعة 1	
الجنس						
30	4	6	4	2	14	أنثى
44	6	7	8	12	11	ذكر
الجنسية						
41	0	13	8	6	14	كويتي
33	10	0	4	8	11	غير كويتي
عمر المستجيبين						
43	5	8	4	8	18	18-29
20	4	2	6	2	6	30-39
7	0	1	2	3	1	40-49
3	0	2	0	1	0	50-59
1	1	0	0	0	0	فوق 60
مستوى الدخل						
19	0	3	5	4	7	أفضل حالاً من معظم الفئات
26	3	8	5	4	6	أفضل حالاً من بعض الفئات
23	5	2	2	5	9	المعدل/المتوسط
6	2	0	0	1	3	أسوأ قليلاً
الوضع المعتاد للسفر						
57	4	13	8	12	20	سيارة خاصة
4	3	0	0	0	1	حافلة
12	3	0	4	2	3	سيارة أجرة
1	0	0	0	0	1	وسيلة أخرى
الحالة الوظيفية						
41	7	5	7	10	12	الموظفون
20	1	5	4	2	8	العاملون لحسابهم الخاص
1	0	1	0	0	0	العاطلون عن العمل
10	2	1	0	2	5	الطلاب
2	0	1	1	0	0	المتقاعدون
نوع المنزل						
34	9	3	4	8	10	شقة
8	1	3	1	1	2	شبه مستقل
74	10	13	12	14	25	مستقل
ملكية السيارة						
52	3	12	9	9	19	نعم
22	7	1	3	5	6	لا
74	10	13	12	14	25	المجموع

The views and opinions expressed in this publication are those of the author(s) and do not necessarily represent those of the London School of Economics and Political Science (LSE), the Middle East Centre or the UK Foreign, Commonwealth and Development Office (FCDO). This document is issued on the understanding that if any extract is used, the author(s) and the LSE Middle East Centre should be credited, with the date of the publication. While every effort has been made to ensure the accuracy of the material in this paper, the author(s) and/or the LSE Middle East Centre will not be liable for any loss or damages incurred through the use of this paper.

The London School of Economics and Political Science holds the dual status of an exempt charity under Section 2 of the Charities Act 1993 (as a constituent part of the University of London), and a company limited by guarantee under the Companies Act 1985 (Registration no. 70527).

مركز الشرق الأوسط
كلية لندن للاقتصاد و العلوم السياسية
المملكة المتحدة

@LSEMiddleEast 

@lsemiddleeastcentre 

lse.middleeast 

lse.ac.uk/mec 



يتم تمويل برنامج الكويت من قبل مؤسسة
الكويت للتقدم العلمي