

# دور النقل العام الحضري في ربط النسيج السكاني والعمراني وترسيخ هوية المدينة ( نموذج مدينة عمان )

## ملخص

تناوبت على مدينة عمان العديد من الجهات الرسمية في المسؤولية على قطاع النقل العام الحضري ولأول مرة في نهاية عام 2007 أعطت التشريعات كامل الصلاحية على هذا القطاع للحكم المحلي (أمانة عمان الكبرى ) تبين هذه الورقة أهمية إستقرار التشريعات في تطوير منظومة خدمات النقل العام الحضري والاستثمار في هذا القطاع كما تبين مشاريع الامانه الجديدة المرتبطة بالنقل العام الحضري منذ توليها الصلاحية وبيان اهم المشاريع التي تخدم تطوير عملية الاندماج السكاني والعمراني وتبني هويتها .

وخلصت الورقة الى أن الاستقرار في التشريعات من خلال اقرارها من السلطة التشريعية والصلاحيات المنبثقة عنها على المستوى المحلي (اللامركزية)بالإضافة الى أن الاجراءات التي يجب ان تاخذها خطط ومشاريع النقل العام الحضري في مدينة عمان كهدف استراتيجي للامانه ضمن موازنتها هي من الامور الرئيسية التي تساهم في تطوير هذه المنظومة وبالنتيجة في عملية الاندماج السكاني وابرار هويتها

توصي الورقة بضرورة اقرار قانون نقل عام بشكل عصري يلبي الصلاحيات من حيث المركزية في السياسات والتشريعات واللامركزية في الادارة والتخطيط والعمليات والتركيز على المشاريع التنفيذية المرتبطة بالنقل العام الحضري المستدام لتحقيق منظومة الاندماج السكاني وابرار هوية المدينة .

## 1. المقدمة :

تعد تجربة امانة عمان الكبرى في قطاع النقل العام خلال السنوات السابقة منذ توليها الصلاحيه نموذج ايجابي جدير بالاهتمام والدراسة المقارنة ولكن بالمقابل هناك عدم الاستقرار نتيجة التعديلات التي طرأت على هذه التشريعات وخاصة قانون النقل العام للركاب حيث تم تقليص صلاحياتها من خلاله وعدم اقرار القانون بشكل دائم أثر سلبياً على مهامها في تطوير منظومة الخدمة واستقرار الاستثمار في هذا القطاع وكذلك وبالإطلاع على مشاريع الامانة التنفيذية كانت عملية الاندماج الاجتماعي و السكاني تلبى بشكل جزئي وبطريقة غير مباشرة او مقصودة على مستوى السياسات والاهداف الاستراتيجية والمشاريع المعتمدة في الموازنة .

## 2. المشكلة والهدف :

1-2 التشريعات النازمة : جميع الجهات التي تولت صلاحيات النقل العام لمدينة عمان لم يكن لديها رؤية استراتيجية واضحة المعالم من خلال تخطيط شمولي لمنظومة الحركة في المدينة واهمها النقل العام الحضري ولم تكن امانة عمان الكبرى مسؤوله عن هذا القطاع رغم ارتباطه في منظومة التخطيط الشمولي بشكل عام و الحركة بشكل خاص تولت الامانة الصلاحية قبل أقل من عقد مما ضاعف مسؤوليتها اتجاه منظومة النقل والمرور الا ان التشريعات التي منحتها الصلاحية تغيرت اكثر من مرة وانتقصت من مسؤوليتها ورغم ذلك ما زالت هذه التشريعات مؤقتة وهذا ساهم في عدم الاستقرار في الاستثمارات المرجوه اتجاه هذا القطاع

2-2 المشاريع التنفيذية : لم يكن موضوع الاندماج السكاني والعمراني و ابراز الهوية في المشاريع التنفيذية المرتبطه بقطاع النقل العام الحضري التي نفذت خلال فترة الصلاحية حدد بشكل واضح كمشروع إستراتيجي حيث أن بعض هذه المشاريع تساهم بطريقه غير مباشرة في تحقيق ذلك حيث أنه لم يطرح في موازنتها المشاريع المرتبطة بهذا التوجه بشكل واضح لتحقيق هذه الغايه مثل عنصر الامن و هيكله الشبكة والاسطول والدعم المرتبط بالاجرة لفئات محدده من المستخدمين .

### 3. الجهات المسؤولة والتشريعات الناظمة والرؤية المستقلة :

1-3 عند دراسة الجهات المسؤولة التي تعاقبت على قطاع النقل العام في مدينة عمان والتشريعات الناظمة لها تبين أن هناك العديد من الجهات التي تولت الصلاحية في مدينة عمان بموجب العديد من التشريعات وما تم حصره :

كان النقل من صلاحية السلطة المختصة في امانة شرق الاردن بعد تاسيسها<sup>1</sup> شركة اتحاد باصات العاصمة ولكن ما علمته من ورثة القانونين عليها ان رأس المال كان يقارب المليون دينار (حقبة الستينات)<sup>2</sup>.  
ضمن نفس الفترة(الستينات) سيارات السرفيس كانت من خلال ملكية رقم عمومي و نطاق الخدمة ايما يشاء لتقديمها و تتبع مسؤوليتها لوزارة الداخلية / الامن العام<sup>3</sup>  
في السبعينات استحدثت مؤسسة النقل العام<sup>4</sup> بامتياز تقديم الخدمة في العاصمة وتتبع إدارتها لوزارة النقل واختلفت اليات العمل لديها :  
أ- الملكية والتشغيل من خلال المؤسسة .لكافة الخطوط والمناطق الواقعة ضمن امتيازها واستمر هذا النهج لغاية عام 1993  
ب- في عام 1993 اعطت المؤسسة امتياز لمؤسسات وشركات نقل تتبع للقطاع الخاص ضمن عقود لمدة (15) عام لتقديم الخدمة على الخطوط والمناطق التي كانت تخدمها و التملك للوسائط اسماً للمؤسسة.  
ج- في عام 1998 اعطت المؤسسة للقطاع الخاص أيضاً تراخيص لتقديم خدمات النقل العام لمناطق مستحدثة وبعقود جديدة في عمان وما بين عمان والزرقاء مدتها عشرة سنوات وضمن نفس الية التشغيل السابقة .

في نفس الوقت الذي كانت مؤسسة النقل العام مسؤولة عن تقديم الخدمات في عمان من خلال الحافلات فقط كانت وزارة الداخلية صاحبة الولاية بموجب قانون النقل على الطرق<sup>5</sup> بمنح التراخيص والتصاريح لمشغلي الحافلات ايضاً والمسؤولية المطلقة على قطاع التوكسي و قطاع السرفيس وضمن رؤية للوزارة (لجان السير الفرعية / المركزية) والامن العام /إدارة السير على ان يكون التملك والتشغيل للقطاع الخاص والرقابة للقطاع العام / وزارة الداخلية و الامن العام .

نهاية عام 2001 تم استحداث هيئة تنظيم النقل البري حالياً<sup>7</sup> (هيئة تنظيم قطاع النقل العام سابقاً<sup>6</sup>) والتي اعتبرت وريثة مؤسسة النقل العام اخذت كامل الصلاحية لقطاع النقل العام داخل المحافظات وما بينها والغاء صلاحيات وزارة الداخلية التي اصبحت مسؤوليتها مرورية من خلال قانون السير.

اعتمدت الهيئة سياسة منح التراخيص والتصاريح لشركات النقل العام بموجب عقود استثمار والغاء فكرة منح التراخيص للأفراد .

نهاية عام 2007 تولت أمانة عمان الكبرى صلاحيات النقل العام ضمن حدودها الادارية<sup>8</sup> وصلاحيات الهيئة باقي المحافظات الاخرى وبين المحافظات ولغاية هذا التاريخ الا ان التعديل بالقانون المؤقت الصادر عام 2010<sup>9</sup> لغى قانون النقل العام رقم (38) وقانون النقل ضمن اختصاص الامانة رقم (51) و حددت الصلاحيات للهيئة والامانة بموجبه .

قانون هيئة تنظيم النقل البري رقم (4) لسنة 2011<sup>7</sup> (منح الصلاحية لاصدار التشريعات للهيئة مع صلاحيات النقل العام للمحافظات باستثناء العاصمة تبقى اختصاص الامانة ضمن حدودها الادارية)

1. قانون النقل على الطرق رقم (6) لسنة 1936 السلطة المختصة في امانة شرق الاردن.
2. قانون تصديق امتياز (36) لسنة 1962/ امتياز شركة اتحاد باصات العاصمة المساهمة المحدده .
3. قانون النقل العام على الطرق رقم (49) لسنة 1958 .
4. قانون مؤسسة النقل العام رقم(21) لسنة 1975 وقانون رقم (19) لسنة 1985 .
5. قانون السير رقم (14) لسنة 1984 ووزارة الداخلية .
6. قانون النقل رقم (38) لسنة 2001 وقانون النقل رقم (39) لسنة 2003 – هيئة تنظيم قطاع النقل
7. قانون هيئة تنظيم النقل البري رقم (34) لسنة 2010
8. قانون النقل العام للركاب ضمن حدود امانة عمان الكبرى رقم (51) لسنة 2007 .
9. قانون النقل العام رقم (33) لسنة 2010

## 2-3 التشريعات الناظمة للنقل العام والرؤية المستقبلية :

حيث أن إن التشريعات القانونية الدائمة هي بالاساس تعتبر المرجعية في الانطلاق الاستراتيجي والتنفيذي للنقل الحضري لدى الجهات المسؤولة والاستثمارات الخاصة بهذا القطاع وكون قانون النقل العام للركاب هو مؤقت منذ عام 2010 ومجلسي النواب السابقين السادس والسابع عشر ناقش هذا القانون من خلال اللجان المختصة والتي شاركت بجميع جلساتها فإنه من الضروري ان تكون هناك مخرجات برؤية جديدة لقانون النقل العام الدائم والتي من الضروري ان تركز على :

- اعطاء الصلاحية القانونية للجهات المسؤولة عن القطاع في معالجة الاختلالات السابقة مثل (الملكية الفردية ) على مراحل انتقالية من خلال حوافز تشجيعية .
- تبني فكرة المركزية في السياسات الاستراتيجية والتشريعات الناظمة والرقابة على معايير جودة الخدمة .
- تبني فكرة اللامركزية للتخطيط والادارة والتشغيل لهذا القطاع بما يتواءم مع المخططات التنظيمية للبلديات ورويتها الاستراتيجية لمنظومة الحركة وضمن مراحل زمنية انتقالية .
- استحداث ادارة متخصصة للنقل في البلديات عند توليها صلاحيات النقل العام لغايات التخصص وسرعة القرارات بدل اتخاذها من المجلس المحلي .
- تبني فكرة تقديم الدعم والحوافز لخدمات ومرافق النقل العام .
- اعاده هيكلة لقطاع النقل العام حسب نوعية الخدمة وهرميتها ونطاق تقديمها .

## 4 نموذج نقل عام حضري مستدام للمدينة

### 1-4 مفهوم النقل الحضري

النقل العام الحضري : هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري ، تخص تنقل الافراد وفقاً لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام ، والهدف منه اعطاء ديناميكية للحياه في المدينة لكافة المستخدمين .

### 2-4 إن تحقيق نظام نقل عام حضري ومستدام يتطلب الالتزام بكثير من المعايير من قبل الجهات المسؤولة عن قطاع النقل العام بسبب :

1. النمو المتوقع على حجم الطلب في نقل الركاب وامكانية التوجه بتلبيته من خلال السيارات الخاصة (في كثير من الدول الأوروبية والافريقية والاردن )
2. الاتجاهات الجديدة للسكان باتجاه ضواحي المدينة وعدم إنتشار الشبكة والتغطية تميل إلى زيادة حركة المرور بالسيارات خاصة مما له أثر سلبي على تنقل وسلامة الأطفال والمراهقين والأشخاص المحرومين اجتماعيا والمسنين .
3. الحد من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري والنهج المتواضع الذي يحافظ على النسب المئوية لوسائل النقل العام في نفس المستوى(الالتزام ببروتوكول كيوتو) ،يضع السلطات المحلية أمام التحدي الكبير: جعل النمو المتوقع للحركة من خلال استخدام النقل العام للركاب في المناطق الحضرية (هناك التزامات اوربية بالبروتوكول / وضرورة ذلك لدينا).
4. إدماج المعايير الاجتماعية والبيئية في وسائل النقل العام يمكن أن تساعد السلطة المحلية في أداء الشروط القانونية، مثل التشريعات الخاصة بنوعية الهواء.
5. اعتماد نماذج في تقديم خدمات نقل عام حضري حسب البدائل ما بين القطاع العام والقطاع الخاص من حيث { ملكية و ادارة وتنظيم (قطاع عام) ،تشغيل(قطاع خاص) ، ادارة وتنظيم (قطاع عام) / ملكية وتشغيل(قطاع خاص) ، نماذج اخرى BOT }

في أوروبا أكثر السلطات المحلية تقليداً هي من توفر للسكان المحليين النقل العام في المناطق الحضرية، إما مباشرة أو من خلال الشركات قبل أن تبدأ الحكومات بالاستثمارات الضخمة على شبكة الطرق وقيل النمو الكبير في استخدام المركبات الخاصة حيث كان النقل العام الحضري يوفر خدمات النقل لقطاع كبير من المستخدمين . والان لم يبق كذلك واصبح من الصعب المنافسة خاصة مع القيود المقرره على ميزانيات السلطات المحلية في اوربا ولا يمكن لنموذج النقل الحضري المستدام ان يحقق على معطيات هذا التمويل والنقل العام لا يترك لقانون السوق الذي سوف يؤثر على انتشار الخدمة او الترددات لهذا عليها الالتزام<sup>10</sup>

### 3-4 التشاركية المجتمعية والنقابية والمعنين لاستدامه النقل الحضري .

خطط النقل العام الحضري يجب ان تقوم على رؤية بعيدة المدى ( نموذج للنقل الحضري المستدام ) بما يتفق مع السياسات للقطاعات الاخرى ومتوافق عليها مع المجتمع المحلي (المستخدمين ) . وضمان وصول وسائل النقل العام لجميع المشاريع الكبرى والمرتبطة بتطوير استخدام الأراضي .

كذلك أهمية العمل مع المشغلين الرئيسيين وتطوير حوار مع النقابات الممثل له لهم للوصول معهم الى اليات واضحة مرتبطة بتطوير الخدمة حسب المتطلبات الاستدامة للمدينة .  
بالإضافة إلى المعايير البيئية، و الجودة العاليه ، فإنها يجب أيضا النظر للمعايير الاجتماعية . وأفضل التجارب بهذا المجال خاصة بمواصفات وسائط النقل الجماعي والاجور .

#### 4-4 هيئة مستقلة لإدارة النقل العام :

من المهم إنشاء هيئة وإدارة مستقلة للنقل العام لدى الجهات المسؤولة عن هذا القطاع ومشاركة فئات المجتمع المحلي (المستخدمين) تحدد من خلالها متطلبات نظام النقل الحضري للمواطنين في المناطق الحضرية، وربط هذه المتطلبات مع مخططات المدينة واعتماد الية الترخيص والتشغيل لهذا القطاع والتحقق والمتابعة للشروط التعاقدية و ينبغي أن تسترشد هذه الهيئة بالمبادئ الأخلاقية التي تؤكد تقديم أفضل خدمة ممكنة من الأموال المتاحة وبنفس الوقت ضمان المعايير البيئية والاجتماعية . (مع الاخذ بعين الاعتبار قانون اللامركزية )

#### 5-4 سباق العطاءات التنافسية في تحفيز الخدمة .

أن وجود عطاءات تنافسية تجمع بين عناصر المنافسة والتشريعات النافذه تساهم في تأمين المعايير الاجتماعية والنوعية وضمان الجودة ومعالجة أي اختلالات ناتجة عن الحصرية إن وجدت (ممكن حالات مماثلة في التراخيص الممنوحة بقرارات لجان السير) .  
بالإضافة الى عدم السماح بالتشغيل للجهات الرسمية وتوجيه دورها الى التخطيط والرقابة والتنظيم والسير في العطاءات التنافسية ضمن معيار جديد يأخذ بعين الاعتبار تقديم الحوافز والاعفاءات والدعم لتحقيق متطلبات تقديم الخدمات العامة بالمستوى اللائق وقد تم

اعتمد هذا النهج الناجح في الدول الاسكندنافية، على سبيل المثال مدينة غوتنبرغ (السويد) حيث زاد عدد المسافرين بنسبة 7.5٪ وانخفضت الإعانات العامة بنسبة 30٪. وحسب هيئة الشبكة الأوروبية للطرق تبين في أعقاب عمليات تنافسية نمو عدد الركاب 1.7٪، بالمقارنة مع 0.4٪ من تلك التي لا تخضع لهذا الإجراء.

بالإضافة الى الأدوات المؤسسية مثل تخطيط استخدام الأراضي، والحوافز والاستثمار في البنية التحتية للنقل، هي من العوامل الهامة لنجاح عطاءات التنافسية و تحسين المعايير الاجتماعية و البيئية لوسائط النقل العام في المناطق الحضرية.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup>. Migliorare il Trasporto Pubblico Urbano in Europa / Prendere un Impegno(ICLEI European Secretariat)

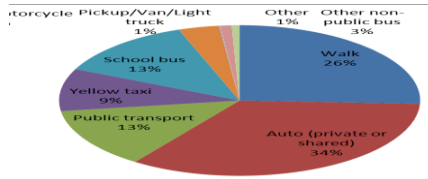
## 5. واقع النقل العام الحضري في مدينة عمان :

لوصول الى واقع الاندماج السكاني لمدينة عمان من خلال استراتيجياتها ومشاريعها الحالية والمستقبلية لا بد من دراسة واقع النقل

الحضري والمشاريع الحالية والمستقبلية لامانة عمان :

### 1-5 الواقع الحالي :

#### 1.5.1 مؤشرات إحصائية لمنظومة التنقل في عمان:



Person Type	Age	Trip Rate
worker	>14	2.06
housewife	>14	0.98
unemployed	>14	1.06
student	>14	2.05
School child	<14	1.93
child	< 5	0.22
retired	>25	1.49
Other	Other	1.72
		1.73

النوع	عدد المركبات	الخطوط	عدد المشغلين
حافلة / كبيرة	495	80	11
حافلة / متوسطة	204	67	192
سرفيس	3013	84	3013
تكسي	10891	/	138

عدد السكان (مليون)	معدل الرحلات (يوم)	معدل الرحلات (مليون)	الرحلات بالسيارة (مليون)	معدل الرحلات بالنقل العام (مليون)
3	2	6	2.04	0.66
4	2	8	2.72	0.88
5	2	10	3.4	1.1

### والتي تبين<sup>11</sup> :

- أكثر من (8) مليون رحلة داخلية يوميا وأكثر من مليون رحلة خارجية الى عمان .
- (34%) نسبة استخدام مركبات خصوصية
- (13%) نسبة استخدام النقل العام (5%) حافلات (8%) سرفيس .
- (9%) تكسي
- أكثر من مليون مركبة مسجلة
- 10.8% زيادة في عدد المركبات سنويا .
- كلفة التنقل تشكل عبئ مالي على المواطن والدولة :
- 25-30% كلفة التنقل من الدخل لبعض الأسر
- 38% من المحروقات تستهلك في قطاع النقل .
- عزوف غالبية الشباب عن العمل بسبب النقل (ارتفاع التكلفة/ مستوى الخدمة/ الشبكة ) .
- ضرورة تحديث هذه الإحصائيات بسبب المعطيات الجديدة (الزيادة السكانية / الزيادة في المركبات الخصوصية / التحول لوسائل نقل بديلة / ... ) .
- النقص في اعداد وسائط النقل العام الجماعي بالنسبة لعدد السكان .
- هيمنة الملكية الفردية على مشغلي النقل العام وبالنتيجة على مستوى خدمته وامكانية فرض معايير الجودة على مستوى المواصلات و العمليات والتشغيل .
- تضاعف اعداد الرحلات اليومية خلال مدة أقل من عشرة سنوات نتيجة الزيادة غير المتوقعة لأعداد السكان .

11. تكامل منظومة خدمات النقل العام في العاصمة عمان /الاردن / المهندس عبد الرحيم الوريكات . ( المؤتمر الهندسي السابع والعشرون / المنامة البحرين )

## 5-1. الرؤية والإستراتيجية :

إن إستراتيجية النقل العام داخل عمان استندت في المخطط الشمولي المذكور على الممارسات الدولية المقبولة و مع المبادئ الأساسية التالية<sup>12</sup> :-

1. تأسيس نظام نقل عام شامل على أساس تسلسل هرمي واضح للاحتياجات .
2. الوصول لنظام نقل عام يتناول الاندماج الاجتماعي و يعزز تحويل استخدام وسائل النقل العام بدل من استخدام السيارات الخاصة .
3. التأكد من ان تطوير خدمات النقل العام الجديدة مصممة لتلبية احتياجات مخطط عمان ومخطط استخدامات الأراضي استخدام بشكل عام .
4. تصميم نظام نقل عام بحيث يكون له فوائد على اقتصاد عمان والأردن .
5. تطوير شامل لمرافق نقل الركاب عبر كامل الشبكة من أجل تشجيع نموذج التحويل لاستخدام النقل العام .
6. تكامل نظام النقل العام مع إستراتيجيات وخطط النقل العام الأخرى .
7. فصل كامل للمستوى الأول للشبكة و إدخال الأولوية لحافلات النقل الجماعي من أجل تقليل أثر الازدحام المروري على شبكة النقل.
8. استحداث نظام تعاقدي وتنظيمي الذي يوفر استقرارا، و التنبؤ بشبكة نقل عام عالية الجودة والتي تشجع القطاع الخاص للاستثمار والابتكار.

ان إعادة تصميم وإدخال تغييرات كبيره على شبكة النقل العام في عمان هو عملية معقدة، والتي تحتاج إلى أن تأخذ بعين الاعتبار أنماط الرحلات الحالية من جميع الوسائل والتغيرات المستقبلية في أحجام السكان، وأنماط الحصول على فرص العمل، التعليم والمرافق الصحية، وارضاء الناس.

## 5-1.ج المخطط الشمولي للنقل والمرور

- انجاز المخطط الشمولي للنقل والمرور عام 2009 من خلال شركة استشارية والذي يهدف الى<sup>13</sup> :
1. توفير مسودة لتوجيه النمو والتغيرات في عمان لغاية عام 2025 وهو يدعم التطورات المستقبلية لعمان كمدينة رائدة في القرن 21 ويحدد السياسات والتطورات المقترحة التي من شأنها ان تحقق رؤية المدينة .
  2. توفير مجموعة من الاهداف والسياسات التي تضمن تطوير نظام نقل عام آمن للمواطنين من والى المدينة.
  3. توفير وسائل نقل عام مصممة على تسلسل هرمي عالية المستوى من خلال مشاريع إستراتيجية .
  4. التكامل والهرمية ما بين الشبكة ونوعية الخدمة .

12. Comparison Between Monorail System and BRT System in amman city (fourth Jordan( international conference and exhibition for roads and transport/2014)

13. المخطط الشمولي للنقل والمرور امانة عمان 2009

## 2-5 المشاريع التنفيذية الرئيسية للامانه منذ توليها الصلاحية .

أ.2-5

- إعادة هيكلة شبكة خطوط للخدمات الرئيسية والخدمات المغذيه والاسطول :  
تم هيكلة كافة مسارات خطوط النقل العام بالاعتماد على نظام التسمية والترقيم المعمول به لدى الامانة مع الأخذ بعين الاعتبار مراكز الانطلاق والوصول / فصل تداخل الخطوط / تعديل المسارات بما يضمن الانتشار المكاني لتقديم الخدمة.  
وتم اعتماد نموذج تصريح جديد للمركبه العموميه يتضمن كافة هذه المعلومات بالاضافة الى الاجرة المقرره بما يضمن امكانية رؤيتها من قبل المستخدم .وتم ذلك من خلال فريق متخصص كان لي شرف مسؤوليته ضمن دائرة النقل العام .
- اعتماد مبدأ مشغل / منطقة بمعنى ان يكون نطاق الخدمة حسب المناطق والاحياء وامكانية التعديل على المسارات دون التداخل مع مشغلين اخرين<sup>14</sup>.

## ب.2-5 نبنى هوية للنقل العام الحضري (نقل عمان) .

لم يكن هناك قبل تولي امانة عمان اي هوية خاصة بالنقل العام على المستوى المحلي (المدينة ) والوطني الا ان امانة عمان في عام 2010 اعتمدت كمرحلة اولي لكافة حافلات النقل الجماعي اللون : اللون الأبيض / الشعاع : شعار امانة عمان الكبرى الهوية : مرجعيات تلال العاصمة ) وتحت مسمى نقل عمان بحيث يتم الان تمييز اي واسطة نقل ضمن اختصاص الامانة عن وسائط النقل الاخرى وكان هذا الاجراء حافزاً لدى الجهات ذات المسؤولية التشريعية (هيئة تنظيم النقل البري) باصدار تعليمات الوان وسائط النقل العام 2015 العام الذي لم توضع موضع التنفيذ الكامل الى هذا التاريخ<sup>14</sup> .



( الهوية الخاصة لحافلات عمان )

## ج.2-5 التوسع في تقديم الخدمة ضمن رؤية جديدة لدمج الاحياء والتجمعات السكنية من خلال مشروع

خدمة الاحياء السكنية<sup>15</sup> :

نظراً لما تشهده امانة عمان من توسع عمراني وإمتداد سكاني خلال العقود الماضية واستخدام عدد كبير من سيارات السرفيس لتقديم خدمات النقل العام بدل الحافلات وعلى محاور رئيسية تم إستحداث خدمة نقل عام داخلية تسمى (خدمة الأحياء السكنية) داخل حدود الاحياء والمناطق لغاية :

- ✓ توفير خدمة نقل عام داخلية وزيادة في التغطية .
- ✓ توفير خدمات مغذية للخطوط الرئيسية .
- ✓ معالجة الازدحامات المرورية من خلال ازاحه جزء من هذه المركبات والعامله على المحاور الرئيسية للحركة للعمل داخل الاحياء السكنية فقط .
- ✓ هيكلة اسطول سيارات السرفيس (معالجة العدد الكبير لسيارات السرفيس) .



(اطلاق احد مشاريع الاحياء السكنية / حي تلاع العلي الشمالي)

14- تطوير منظومة النقل العام (واقع وتطلعات) المهندس عبد الرحيم الوريكات . المؤتمر السابع للسلامه المرورية / الاردن 2015)  
15- خدمة الاحياء السكنية (خدمات داخلية وخدمات مغذية) /المهندس عبد الرحيم الوريكات (الايام الوطنية للنقل الحضري / وزارة النقل ) / 2015 .



## 2-5- احياء منطقة وسط المدينة (مكوك البلد / مشروع توصيلة )

➤ امانة عمان الكبرى إتمدت سياسة واستراتيجية لحياء وسط مدينة عمان تجارياً واقتصادياً وسياحياً من خلال :

- ✓ اطلاق خدمة تسمى خدمة مكوك البلد .
- ✓ اعادة تاهيل الطرق والارصفة والتركيز على المساحات الخاصة لحركة المشاه
- ✓ رفع مستوى سلامة المشاة من خلال ازالة العوائق ( البسطات ) .
- ✓ اعادة هيكله منظومة الحركة واتجاهات السير ( ازاحة لاسطول النقل العابر من المنطقة )
- ✓ تحفيز عدم استخدام المركبات الخاصة والمساهمة في تخفيض استهلاك الطاقة ( توفير مواقف للمركبات ) .

## 2-5- مشروع مكوك البلد<sup>16</sup> :

بناء على الاجراءات السابقة ولغاية توفير وسائط نقل امنه ومريحه تم استحداث خدمة مكوك عام 2015 من خلال (حافلات حديثة / مكيفة / نظام رقابة الكتروني / ظام صوتي / مواقف معتمده / رحلات ترددات ثابتة ( 20 دقيقة . ) زمن خدمة طويل ( 16/ساعة / يوم ) / مواقف سيارات مجانيه (منطقة رغدان / رأس العين ) ولانجاح المشروع ما زالت الخدمة **مجانية** للمواطنين وتحمل الامانه كامل تكاليفه وتتجه الرؤية الى استحداثه (مكوك مماثل) ضمن منطقة العبدلي .



( الهوية الخاصة بحافلات المكوك )

## 2-5- مشروع توصيله :

أطلقت أمانة عمان خدمة "توصيلة" عام 2016 لتوفير وسيلة نقل بديلة لنقل المواطنين إلى المناطق المزدهمة في عمان مع التركيز على الأثر البيئي للمدينة و الأثر الصحي للمواطنين و التكلفة وامكانية الاستخدام من كافة شرائح المجتمع وعليه تم استخدام سيارات الكهربائية بعد ان اعيد صياغة التشريعات التي تسمح بذلك وهي تقوم بالخدمة ضمن مواقع محددة { وسط البلد / شارع الرينبو / منطقة العبدلي / شارع الوكالات...} وبأجرة رمزية (50 قرش) .



(الهوية الخاصة بسيارات توصيله)

## 2-5-ز إدخال تكنولوجيا جديدة لقطاع التاكسي من خلال سيارات هجينة وسيارات كهرباء :

استخدام السيارات الهجينة والكهربائية في قطاع النقل داخل العاصمة، هو من أوائل المشاريع في المنطقة، مشيراً إلى أن استخدام هذا النوع من السيارات يساهم بتخفيض تكلفة النقل، كون تكاليفها التشغيلية أقل من تلك العائده للسيارات التاكسي العادي، الذي يعمل على المحروقات، إضافة إلى أنها تعد صديقة للبيئة والأثار الصحية الإيجابية على قاطني المدينة وقد ساهمت امانة عمان في اعتماد تشريع لتمكين من ادخال هذه التكنولوجيا وتسجيلها في ادارة الترخيص<sup>17</sup> .

## 2-5-ح تطوير منظومة مرافق النقل العام ومراقبة الخدمة بتسهيل حركة المواطنين (المواقف) :

- ✓ تاهيل واستحداث مجمعات جديدة ومظلات بمواصفات حديثة .
- ✓ تجهيز مواقف التحميل والتنزيل (المظلات ) بخرائط توضيحية لمسارات الخطوط بالاضافة الى عمل خرائط بمسارات النقل العام (خرائط سياحية ) {تتضمن هذه المرحلة عمل خرائط توضيحية لمسارات النقل العام حسب الخطوط المارة بالمواقع التي سيتم تجهيزها وتثبيتها على المظلات أو الشواخص الخاصة بذلك } \

<sup>16</sup>. النقل العام واقع وطموح/ المهندس عبد الرحيم الوريكات /مركز القدس للدراسات الاستراتيجية /عمان / 2015

<sup>17</sup>. مواصفات والوان سيارات الركوب العمومية المقصود اعفاءها وتعديلاتها .

## 5-2. ط مشروع نظام الاستفسار الإلكتروني<sup>18</sup> :

أطلق المشروع للاستعلام والبحث إلكترونياً عن خدمات النقل العام للركاب في مدينة عمان بالتعاون بين دائرتي عمليات النقل العام ونظم المعلومات الجغرافية. وهو مشروع استعلام إلكتروني عن خدمات النقل العام بكافة أنواعها هو نتاج عمل مؤسسي وضمن منظومة هيكلية مسارات خطوط النقل العام المنبثقة عن الاستراتيجية الوطنية للنقل واستراتيجية الأمانة التي تهدف الى تحسين مستوى خدمات النقل العام ورفع الكفاءة التشغيلية لها. أن المشروع سيتيح خدمات الاستعلام والبحث عن خطوط النقل العام المتعددة وعن مراكز الانطلاق لوسائط النقل، والبحث عن خطوط النقل من خلال مركز الانطلاق، والاستعلام عن أي خط نقل ومعرفة التفاصيل الخاصة به.

## 5-2. ي دعم خدمات النقل العام<sup>19</sup>

منذ تولي الأمانة صلاحيات النقل العام التي كانت مزامنه لتحرير اسعار المحروقات شهر 2008/2 بدأت الامانة التفكير من منظور استراتيجي جديد عكس التوجهات والسياسات السابقة تماشياً مع سياسات الدول المتقدمة بهذا المجال والذي يهدف الى دعم فاتورة الراكب والمشغل من خلال تقديم :

1. دعم رأسمالي لبعض الشركات النقل الجماعي المرتبطة بعقود الاستثمار .
2. دعم تشغيلي بعض المشغلين من خلال التخفيف من فاتورة الراكب وعكس ذلك على بدل الاستثمار لتطوير منظومة الخدمة.
3. تحمل تكاليف تدريب السائقين .

<sup>18</sup>. اطلاق مشروع الاستفسار الإلكتروني من دائرة النقل العام ودائرة نظم المعلومات الجغرافية برعاية معالي الامين / موقع أمانة عمان 2014/12

<sup>19</sup>. تطوير منظومة النقل العام (واقع وتطلعات) المهندس عبد الرحيم الوريكات . المؤتمر السابع للسلامة المرورية / الاردن 2015

### 3-5 المشاريع المستقبلية للامانه لتطوير منظومة خدمات النقل الحضري :

من خلال موقعي واطلاعي على المشاريع المستقبلية التي تتجه الامانه لتنفيذها تتلخص في :

#### 3.5أ شراء حافلات حديثة من منظور جديد ملكيه للامانة وادارة تشغيل للقطاع الخاص .

أحد اهم المشاريع التي بدأت الامانة في تطويره هو شراء (100) حافلة جديده بمواصفات حديثة تلبي رؤيتها لغاية تقديم خدمات نقل عام ضمنن منظور جديد هو ملكيته للامانة وادارة تشغيل من خلال القطاع الخاص حسب شروط التعاقدية التي تقرها الامانه وهذا النموذج يساهم في (ضمان ديمومية الخدمة / تخفيف المخاطر على المشغل / تكلفة اقل على المواطنين )

#### 3.5ب تطوير الخدمات المقدمة لقطاع التوكسي (نظام الاتصال لقطاع التوكسي )

أن المشروع سيسهم ، في خدمة مستخدمي التوكسي خلال نظام الاتصال والمرتبطة بتقنيات حديثة ( تتبع / ملاحه / اتصال غير يدوي / برمجيات تحدد اقرب موقع للمركبة مع المتصل ) لتوفير توكسي للركاب دون النزول للشوارع وهذا له اثار ايجابية تنعكس على الحد من الازدحامات المرورية من خلال تخفيف تجوال التوكسي للبحث عن الركاب، ، فضلا عن الاثر البيئي والاقتصادي من خلال الحد من انبعاثات عوادم مركبات التوكسي وتخفيف فاتورة المحروقات التي تنجم عن التجوال .

#### 3-5ج تجهيز مرافق النقل العام بأنظمة معلومات الكترونيه وكذلك كاميرات رقابه (فيديو) :

تتجه الامانه في المرحلة القادمة لزيادة عنصر الامان لدى مستخدمي ورفع مستوى معرفة الوصول الى خطوط النقل العام داخل مراكز الانطلاق وذلك من خلال تجهيز مرافق النقل العام / بأنظمة رقابة الكترونية (كاميرات فيديو) وانظمة صوتية تراقب الوسائط والتحركات داخلها بالاضافة الى لوحات الكترونية وارشادية على مداخلها والمركز وعلى الممرات الداخلية لها تبين مواقع الخطوط واسماءها للتسهيل على المستخدمين بالوصول اليها .

#### 3-5د استكمال المشروع السابق المستقبلي (الباص السريع):

رغم تعثر هذا المشروع لاكثر من مرة لاسباب سياسية وتمويلية الا انه وحسب خطة امانة عمان سيتم الانتهاء منه عام 2018 على المحورين المعتمدين (المحطة / دوار المدينة / الجامعة الاردنية / صويلح ) و (راس العين / الخامس / وادي صقرة / دوار المدينة الرياضية ) وهو مشروع ايضاً مرتبط بمشروع الباص السريع بين عمان والزرقاء .

## 6 الاندماج الاجتماعي (ربط النسيج السكاني والعمراني) في قطاع النقل العام الحضري المستدام:

### 1-6 يقصد بالاندماج الاجتماعي:

- بشكل عام : ممكن تعريفه وقياسه بطرق عديدة. ويمكن أن يكون تعريفه تعريفاً فضفاضاً كأن نقول أن الدعم الاجتماعي هو أن يشعر الشخص بالرعاية والمساعدة من المحيطين به وأن يعتبر نفسه فرداً من شبكة اجتماعية داعمة ويمكن أن يقاس الدعم الاجتماعي عن طريق إحساس المرء بأن هناك مساعدة متاحة له، أو بالمساعدة الفعلية التي حصلت له، أو عن طريق قياس درجة اندماج الشخص مع الشبكة الاجتماعية.<sup>20</sup>
- المقصود به في هذه الورقة :  
امكانية اي مواطن استخدام وسائل النقل الحضري على شبكة خطوط تلبي احتياجاته من مكان اقامته الى أي موقع يقصده ضمن النسيج السكاني والعمراني للمدينة براحة وأمان وبتكلفة تناسب ودخله المادي وبالنتيجة دمج الطبقات المجتمعية في النسيج السكاني والانتاجية .

### 2-6 الاندماج الاجتماعي في قطاع النقل العام في أوروبا :

عند دراسة سياسة الدول والمؤسسات المحلية الاهلية في الاتحاد الاوربي تبين ان مستوى الروابط بين النقل والاندماج الاجتماعي يعتبر في الاديبيات الحديثة من يوفر العناصر المرتبطة بالمجموعات السكانية الاكثر عرضه للاستبعاد والتهشم الاجتماعي .  
ان للنقل العام دور رئيسي في الاندماج الاجتماعي حيث ان المستوى الجيد من هذه الخدمات وانتشارها يساهم في التخفيف من الاستبعاد والتهشم الاجتماعي كما ان الممارسات الجيدة في هذا القطاع من حيث تخطيط الشبكة لتوفير امكانية الوصول لكافة شرائح المجتمع الى وسائل النقل العام تساهم في عملية الاندماج التي نتحدث عنها .

### 3-6 دور البعد الاجتماعي في قطاع النقل في تحفيز السياسات ذات الصلة بالاندماج الاجتماعي

إن للبعد الاجتماعي في قطاع النقل العام دور اساسي في تحفيز هذا السياسات خاصة اذا تم التركيز على:

- ✓ توفير هذه الخدمات لكافة شرائحه المجتمعية .
- ✓ تحسين امكانية الوصول والاستخدام لكافة الفئات العمرية ومنها أصحاب الاعاقات الحركية .
- ✓ زيادة الكفاءة التشغيلية لضمان الاستدامة وتخفيف التكلفة على الراكب .
- ✓ المساهمة في الحد من زيادة اعداد المركبات الخاصة واستخداماتها وبالنتيجة اثارها السلبية على البيئة والطاقة .

### 4-6 نتائج الدراسات في هذا المجال :

الدراسات المتعلقة بخصوص الاندماج الاجتماعي تبين انها خلصت الى<sup>21</sup> :

- ✓ الدور المحوري الذي يلعبه قطاع النقل العام في التخفيف او الزيادة في الاستبعاد او الاندماج الاجتماعي للفئات الضعيفة والمحدوده لانه يؤثر على حصولهم على الخدمات الاساسية وفرص العمل والعلاقات الاجتماعية بالاضافة الى مدى فعالية هذا النظام وارتباطه بالصحة والبيئة والامن المجتمعي وخاصة (للفئات الاقل حظاً) .
- ✓ الفئات الاقل حظاً لديهم احتياجات مختلفة (الحصول على التعليم والعمل والصحة) وهذه الاحتياجات مرتبطة بمستوى وتكاليف خدمات النقل العام وهنا لا بد من أن تكون السياسات والاجراءات المتخذة موجهة خصيصاً وفقاً لاحتياجات المستخدمين .
- ✓ لفعالية النتائج للاندماج الاجتماعي للفئات الاقل حظاً ( هم الغالبية في مجتمعنا ) فإن ذلك يتطلب تفاعل بين سياسات النقل وسياسات التنمية الاجتماعية .
- ✓ في الاتحاد الاوربي في السنوات الاخيرة اصبح موضوع الاندماج الاجتماعي للفئات والمناطق الاقل حظاً على غاية من الاهمية و من خلال استخدام تكنولوجيا جديدة في قطاع النقل تمكن من تقديم خدمات مرنة وفقاً له ولمستويات مختلفة .
- ✓ اشراك مقدمي الخدمات من القطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية المهتمة بالعمل التطوعي تساهم في كيفية ادارة الطلب المتزايد وعلى اهتمام اكبر للحاجة الى التنقل و تساهم في تلبية وابتكار حلول بتكلفة متدنية لاحتياجات محددة .

20. [https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%AF%D8%B9%D9%85\\_%D8%A7%D8%AC%D8%AA%D9%85%D8%A7%D8%B9%D9%8A](https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%AF%D8%B9%D9%85_%D8%A7%D8%AC%D8%AA%D9%85%D8%A7%D8%B9%D9%8A)

21. l'inclusione sociale nel trasporto pubblico nell'ue(direzione generale delle politiche interne dipartimento tematico b: politiche strutturali e di coesione)

## 5-6 متطلبات تطوير نظام نقل عام حضري لغاية تحقيق نتائج أفضل للاندماج الاجتماعي :

- يجب أن يمتاز نظام النقل العام بسهولة الاستخدام والامن والراحة وتكون لها الاولوية في السياسات وهذا يعني :
- تحسين تخطيط الشبكة وإمكانية الاستخدام من جميع الشرائح بما فيها المعاقين مع الاهتمام بالمرافق ومسارب المشاه .
  - أهمية امن النقل للمستخدمين وخاصة للنساء وكبار السن .
  - هيكلية خدمات النقل الحضري بما يضمن توفر احتياجات الشرائح الاقل حظاً .
  - تطوير الخدمات وهيكلية الاسعار
  - قدرة السلطات الرسمية على ايجاد حلول مبتكرة لخدمات النقل العام من خلال تفعيل التنسيق ما بي المشغلين على كافة المستويات لتقديم خدمات نقل متكاملة ومرنة قادرة على الوصول لكافة المقاصد والسماح للمستخدمين من عمل الرحلات القصيرة والطويلة والخارجية .
  - توكير خدمات التكنولوجيا الحديثة لدعم نشاطات الشبكة والتنسيق وتحسين الفعالية وسهولة الاستخدام لتلبية الاحتياجات بنماذج نقل مختلفة بتكاليف معقولة .
  - ملخص امكانية تنفيذ كل هذه الاجراءات فإن التشريعات لها الدور الاساسي في الانجاز ومعالجة المشاكل.
- أهم المشاريع التي ساهمت في الاندماج الاجتماعي لدى امانة عمان مشروع خدمة الاحياء السكنية واعادة هيكلة شبكة خطوط النقل لديها .

## 6-6 أمن النقل والاندماج الاجتماعي

من خلال الاطلاع على ما تم ذكره في الاتحاد الاوروبي حيث ان الاتحاد العالمي للمواصلات بدأ بعقد دورات متخصصة في هذا المجال وشاركت في اول دورة وعقدت في عام 2015 في روما وتبين ان موضوع أمن النقل العام أمر على غاية من الاهمية ويجب ان يؤخذ على محمل الجد في الاستراتيجية والمشاريع التنفيذية المرتبطة بها وخاصة المتعلقة بمرافق ووسائط النقل العام لغاية ضمان الاستخدام من كافة شرائح المجتمع وخاصة العنصر النسائي<sup>22</sup> .

اكثر الشرائح تأثراً في أمن النقل هم العنصر النسائي وكبار السن وعليه يجب التركيز على :-

- استخدام الانظمة والتكنولوجيا الحديثة في الرقابة داخل ووسائط النقل العام.
- وضع المشغل امام مسؤولياته في سلامة واسطة النقل .
- تحديث وتنفيذ الشروط المتعلقة بعمل محصل الأجره ومنها التدقيق الامني ومتابعة الرقابة عليهم قبل القائمين على القطاع .
- تأهيل مراكز الانطلاق بما يضمن سلامة المستخدمين واستخدام الانظمة الحديثة في الرقابة (رقابة و الكترونية / الإنارة /....)

## 7-6 خدمات النقل العام الحضري داخل الاحياء السكنية والاندماج الاجتماعي

لم تكن خدمات النقل الحضري داخل الاحياء السكنية ضمن رؤية واستراتيجية الجهات المسؤولة عن النقل العام التي تعاقبت على مدينة عمان وكان لي شرف استحداث فكرة هذا المشروع تحت مسمى خدمة الاحياء السكنية وتم اطلاقها بموافقة أمين عمان عام 2010 والتي لها دور فاعل في الاندماج الاجتماعي خاصة أن المواطن يستخدم هذه الوسائط مع مواطنين آخرين يقطنون نفس الحي للوصول الى مناطق التغذية والخدمة التجارية والتعليمية والصحية... مما يساهم أيضاً في عملية التواصل والتعارف الاجتماع لسكان هذه الاحياء وبعد التقييم ونجاح هذه الفكرة تم وضع البات حديثة للتنفيذ أعتمدت من مجلس أمانة عمان .

## 8-6 النقل العام الحضري وأثره على سوق العمل والاندماج الاجتماعي لقطاع الشباب

لنقل العام دور أساسي في تشغيل الشباب في الأردن ووجود نقل عام لا يلبي الاحتياجات من حيث الانتشار المكاني والتكلفة يؤثر على سوق العمل وبالنتيجة على التكوين الاقتصادي والثقافي للشباب واندماجهم بالمجتمع المنتج والمؤثر على الدخل الوطني.

لقد أظهرت إحدى الدراسات المتخصصة في أثر خدمات النقل العام في الأردن على تشغيل الشباب وخيارات تطويرها ان<sup>23</sup>:

- حوالي 46% من الشباب العاملين يستخدمون أكثر من واسطتي نقل للوصول إلى مكان السكن من مكان العمل،
  - التكلفة التي يتحملها الشباب من خريجي البرنامج للتنقل من وإلى مكان العمل وصلت بالمعدل إلى 19 دينار باليوم، وهي تمثل 46 بالمئة من متوسط الرواتب والبالغ 202 دينار في منطقة الشونة الجنوبية، بينما بلغت في سحاب 13 بالمئة وهي النسبة الأقل بين المناطق التي شملتها الدراسة. وشمل مجتمع الدراسة خريجي برنامج شباب للمستقبل العاملين من مناطق المفرق وسحاب والرصيفة والشونة الجنوبية وعددهم 460 خريجا منهم 64 بالمئة ذكورا و36 بالمئة إناثا، وعينة أصحاب العمل 61 شخصا
  - أشار بعض المختصين أن كلف النقل تقدر (25-30)% من دخل الأسرة وفي دراسة للبنك الدولي (15)% من دخل الأسرة .
  - يرى 77 بالمئة من أصحاب العمل أن تكلفة التنقل باستخدام وسائل النقل العام عالية جدا على العاملين، كما أن النسبة نفسها من أصحاب العمل، أبدوا استعدادهم لتقديم دعم مالي للعاملين خريجي البرنامج، إذا كانت هناك حوافز حكومية موازية.
  - معدل زمن الرحلة ذهابا وإيابا بلغ 115 دقيقة وأن المدة المطلوبة للوصول إلى محطة انطلاق واسطة النقل من مكان السكن ومن مكان العمل تتراوح بين 13 و22 دقيقة لكل واحدة منهما، والتي تعد في المتوسط عالية خصوصا عند إضافة 8 ساعات العمل، فيصبح عدد الساعات المخصصة للعمل بشكل عام نحو 12 ساعة في اليوم بالمتوسط.
  - حول أنواع النقل المستخدمة ومشاركة أصحاب العمل فيها، فقد توزعت بين 6 بالمئة منهم يستخدمون سيارة التاكسي الأصفر، و5 بالمئة فقط يستخدمون سيارات السرفيس و86 بالمئة منهم يستخدمون الحافلات الكبيرة و/أو المتوسطة .
  - أوضحت الدراسة أن 29 بالمئة من أصحاب العمل الذين استهدفتهم الدراسة في قطاعات التجارة والمطاعم والفنادق والصناعات التحويلية العاملين في كافة المناطق التي شملتها الدراسة يقومون بتأمين وسائل نقل للعاملين في منشأتهم، وأن 37 بالمئة منهم يتقاضى بدل تأمين نقل من خريجي البرنامج العاملين لديهم.
  - 69% من أصحاب العمل أن المشكلات المتصلة بوسائل النقل العام هي سبب في تأخر العاملين لديهم عن العمل، مع ما يعنيه ذلك من مردود سلبي على انتظام العمل، وأن نصف أصحاب العمل يرون أن وسائل النقل العام تعد سببا رئيسا في ترك العاملين للعمل،
  - 69% منهم يرون أن وسائل النقل العام غير جاذبة للركاب "وهذا ما أكده خريجو البرنامج من العاملين حول تأثير مشكلات النقل العام على تركهم العمل".
  - 78% من خريجي البرنامج العاملين يرون أن عدم توافر المواصلات يشكل عائقا أمام الوصول إلى مراكز العمل، فيما يرى 80 بالمئة من أولياء الأمور أن عدم توافر وسائل النقل العام يشكل عائقا أمام الوصول إلى مراكز العمل، وأن 70 بالمئة منهم يرون أن تكلفة استخدام وسائل النقل تشكل عائقا أمام الوصول إلى العمل.
  - 40% من مستخدمي وسائل النقل العام تعرضوا إلى مضايقات أثناء الرحلة وخاصة الإناث منهم وفقا لأولياء أمور الشباب .
- وهذه الأرقام دليل على ارتباط كلف النقل ومستوى الخدمات المقدمة في زيادة معدلات البطالة والفقر بالإضافة إلى أهمية توفير خدمات نقل عام ضمن شبكة تغطي المناطق والأحياء السكنية مع أماكن العمل والتسوق والخدمة وبالإضافة إلى أهمية التكلفة وعنصر الأمن في الاستقرار الاجتماعي للعاملين .

23- كلفة النقل العام تستنزف الفقراء وتزيد معدلات البطالة- جريدة الغد 2016/7/28 / دراسة خدمات النقل وأثرها على تشغيل الشباب وخيارات تطويرها - وزارة العمل 2014

## 7 التجارب العربية في معالجة الاختلالات في النقل العام الحضري (تجربة الدار البيضاء)

بالاطلاع على التجربة المغربية عامه و الدار البيضاء خاصة في موضوع النقل الحضري تبين انها من اقرب المدن تشابهاً في ما هو حاصل في العاصمة عمان حيث ان الانفجار الحضري والسكاني الذي شهدته المدينة ادى الى حدوث ازمة حقيقية على مستوى منظومة الحركة وتبين ذلك من خلال<sup>24</sup> :

- الازدحام في حركة السير .
  - تدهور نوعية الهواء .
  - ازدياد الطلب على خدمات النقل .
  - محدودية الموارد المخصصة للنقل الحضري .
- 1-7 مظاهر هذه الازمة تجلت في :**

- طرد بعض الموظفين من وظائفهم بسبب قلة وسائل النقل .
- مدة انتظار طويله لقدم الحافلات وهنا الشباب من يفوز في امكانية الصعود والاستخدام
- رفض كثير من السائقين بالتوجه الى المناطق التي تشهد ازدحامات مرورية وفي هذه الحالة وسط المدينة .
- توجه السكان لاستخدام وسائل نقل بديلة (تشابه ظاهرة العمل مقابل الاجر في الاردن )

### 2-7 اجراءات ادارة النقل في الدار البيضاء بمعالجة هذه المشاكل من خلال<sup>25</sup>:

- اصلاح في الاطار المؤسسي والمالي .
  - التشاركية المجتمعية (لقاءات ومناظرات مع المجتمع المحلي )
  - اعتماد التشاركية من جميع الفاعلين بقطاع النقل العام (المجتمع المحلي والمشغلين والممولين )
  - اعادة هيكلة منظومة الادارة لقطاع النقل العام .
  - تقديم الدعم والحوافز لشركات النقل العام من خلال توفير المبالغ اللازمة ضمن خطط زمنية مرتبطة بتنفيذ الخطة التنفيذية للمشاريع .
  - اعادة تأهيل النقل بالحافلات من خلال فتح المجال لشركات النقل الخاص .
  - ادخال وسائل نقل عصرية للنقل الحضري كمشروع ترامواي والذي يهدف الى اقامة توازن بين مختلف مناطق المدينة وفك العزلة عن الاحياء المهمشه وربطها بالحركة الاقتصادية والاجتماعية . وتمكين المواطنين من استخدام وسائل نقل عمومية نظيفة وصحية )
- إن هذه المعطيات هي اقل صعوبه من المعطيات لدينا في الاردن ومدينة عمان موضوع هذه الورقة وهذا يعني التزام بنقل عام حضري مستدام يجب أن يكون كاولوية استراتيجية وتخطيطية للمدينة وبيئتها وصحة مواطنيها و على رأس اجندة السلطة المحلية والحكومية

24- اصلاح قطاع التنقلات الحضرية بالمغرب /السيد سعيد زيان (الايام الوطنية للنقل الحضري / وزارة النقل ) / 2015

25- أزمة النقل الحضري في الدار البيضاء / أرشيف المدونة الإلكترونية

## 8 نتائج الدراسة :

هناك الكثير من الإجراءات الواجب اتخاذها من اصحاب القرار على مستوى السلطات التشريعية والحكومية والمحلية المشاريع والإجراءات التي يجب التركيز عليها من أمانة عمان لتحقيق كثير من التطلعات والتوجهات المقترحة في هذه الورقة والمرتبطة في منظومة نقل عام حضري يلبي احتياجات المستخدم على المستوى البيئي والاقتصادي والخدمي ويحقق الاهداف المرتبطة بالاندماج السكاني وابرار هوية خاصة للنقل الحضري في مدينة عمان :-

### 1-8 الإجراءات الواجب اتخاذها من خلال السلطة التشريعية:

#### اصدار تشريع عصري للنقل العام :

ضرورة اصدار قانون للنقل العام بشكل دائم يساهم في الاستدامة لدى الجهات المسؤولة عن القطاع وبالنتيجة الاستثمار فيه بالإضافة الى تلبية تطلعات ومتطلبات التطوير لهذا القطاع وتنظيمه بالإضافة الى اعتماد سياسات جديدة مغطاه تشريعياً خاصة ما يتعلق في مركزية السياسات والتشريعات ولا مركزية التنظيم والعمليات وكذلك ما يتعلق بالدعم والحوافز لتلبية متطلبات التنظيم لما هو قائم ومتطلبات الجذب للمستخدمين خاصة قطاع الطلاب والشباب .

### 2-8 الإجراءات الواجب اتخاذها من خلال السلطة التنفيذية :

#### 2.8.أ الدعم والحوافز :

ضرورة اتخاذ إجراءات لدعم قطاع النقل العام بطرق مباشرة أو غير مباشرة من خلال تقديم الحوافز بالغاء أو تخفيض الضرائب المترتبة على هذا القطاع (جمارك / مبيعات / دخل ... ) لغاية الارتقاء به وتطويره لضمان تحقيق الاهداف المرجوه على مستوى تنظيم الخدمة وإستخدام تكنولوجيا جديدة تلبي احتياجات المدينة البيئية والخدمية وتكلفة التذكرة على المستخدم وخاصة لفئة الطلاب والعاملين ذوي الدخل المحدود والمعاقين وهذا يتطلب عكسه على سياسه الحكومة وموازنتها من خلال تخصيص المبالغ اللازمة في الموازنة العامة وممكن الصندوق الوطني المقترح يلبي هذا المتطلب .

#### 2.8.ب دور أكبر لوزارة البلديات :

ضمن مشروع تطبيق قانون اللامركزية من الضروري أن يكون هناك دور فاعل لهذه الوزارة من خلال البلديات التابعة لها (الحكم المحلي ) وخاصة في مراكز المحافظات يتمثل في ابراز وايجاد مخططات هيكلية تتضمن منظومة الحركة بشكل عام بما فيها شبكة النقل والمرور وارتباطها في التوسع السكاني والعمراني للمدينة .

### 3-8 الإجراءات الواجب اتخاذها من خلال مؤسسات الحكم المحلي(أمانة عمان الكبرى) :

#### 3.8.أ إعادة هيكلة شبكة وهرمية وسائط النقل العام :

ضرورة إعادة النظر في شبكة مسارات خطوط النقل العام الرئيسية والفرعية وشمول الامتداد العمراني للمدينة في هذه الشبكة ضمن خطة تضمن توفير الوسائط اللازمة لذلك وسهولة التغطية الجغرافية وربط ذلك بهرمية وسائط النقل ما بين المحاور الرئيسية والخطوط المغذية والخطوط الداخليه .

#### 3.8.ب تناسب حجم الاسطول مع الزيادة السكانية وادخال منظومة نقل تتناسب مع حجم الطلب و التحديات المرورية للمدينة:

- 1- المشروع الرئيسي التي تعتمد عليه الامانة حسب تصريحاتها الاعلامية هو مشروع الباص السريع لتقديم الخدمة على محورين احدهما رئيسي وهو (صويلح /الجامعة /المحطة ) والاخر اقل حجم طلب وهو راس العين / دوار المدينة/ من خلال الدوار الخامس و وادي ولكن ضمن المعطيات الحالية :
- الزيادة السكانية بمعدلات عالية تختلف عن المعطيات التي عليها تم بناء نموذج تشغيلي لمشروع الباص السريع .
- التوجهات التنظيمية والتخطيطية ليست كما كانت في مخطط مدينة عمان (2008) .
- الازدحامات المرورية على كافة المحاور الرئيسية .
- الاحجام و الكثافة المرورية على محاور الحركة الرئيسية للمدينة وبالنتيجة انخفاض مستوى الخدمة على الطرق.
- التنبؤات لعشر سنوات القادمة للزيادة في اعداد السكان والمركبات .

جميع هذه المعطيات تحتم على الامانة إعادة النظر في مشاريعها الاستراتيجية ومدى نجاحها للسنوات القادمة بما فيها مشروع الباص السريع وهنا فإن ما اراه جدير في الاهتمام والدراسة كمشروع استراتيجي لمستقبل المدينة للنقل العام للركاب وعند الاخذ



بعين الاعتبار التكاليف المادية للمشاريع المطروحة ( باص سريع / مترو/ القطار الخفيف / ....) فإنني ارى مشروع النقل بواسطة المونوريل (monorail system) هو الاجدى بالدراسة قبل الانتشار والتوسع بمشروع الباص السريع واقتطاع من حوالي 30% من سعة الطرق الرئيسية لمسار هذه الحافلات .

2- عدد وسائط النقل العام العاملة في مدينة عمان بالنسبة لعدد سكانها أقل بكثير من النسب المعتمده عالمياً حيث انها أقل من 10% بالإضافة الى التأخر في تنفيذ مشاريع استراتيجية تعتمد على تكنولوجيا جديدة للنقل وهذا يتطلب معالجة هذه الاختلالات ضمن خطة استراتيجية محددة نوعاً وزماناً وتمويلها .

وبالنتيجة فإن توفير عدد وسائط نقل عام كافية تلبي حجم الطلب الحالي والمستقبلي ضمن هرمية للاسطول من حيث السعة والتكنولوجيا المستخدمة يساهم في تطوير منظومة النقل وتحقيق الاندماج الاجتماعي

### 8-3. ج تطوير والتوسع في خدمة الاحياء السكنية :

هذا يتطلب الاستمرار في استحداث خدمات جديدة للاحياء السكنية غير المخدومة بوسائط نقل عام لغاية تقديم الخدمات الداخلية والخدمات المغذية مع دراسة امكانية الدعم لفترات زمنية مرتبطة بوقت بناء الراكب بما يتناسب تغطية الكلف التشغيلية وهامش الربح المطلوب للمشغل .

### 8-3. د استخدام أنظمة النقل الذكية :

التوسع في استخدام أنظمة النقل الذكية على مستوى المرافق والاسطول يساهم بشكل فاعل في عنصر الجذب للركاب وتحقيق مفهوم الامن والسلامه لدى المستخدم بالإضافة الى اثاره الايجابية على المستوى البيئي والمروري .

### 8-3. ه تطوير البنية التحتية لمراكز الانطلاق وتوفير المظلات على شبكة النقل :

ضرورة معالجة مواقع بعض مراكز الانطلاق من حيث الاستحداث او اعادة التاهيل هذا بالإضافة الى اهمية توفير مظلات على مواقف التحميل والتنزيل على مسارات خطوط النقل العام ومجهزة بخرائط توضيحية للمسارات وارقام الخطوط والوسائط المستخدمة لها .

## 9 التوصيات

- تشريعات عصرية ترتقي للتحديات (التطوير والتنظيم / الاحتياجات / الطاقة / البيئة ) .
- مركزية السياسات والاستراتيجيات والتشريعات ولا مركزية في التخطيط والادارة والتشغيل .
- ادارة النقل من خلال هيئات وادارات مستقلة تتواصل مع المجتمع المحلي وتبنى منظومة التنافسيه والجوده في طريقة التشغيل
- تشريع ومأسسة تقديم الحوافز و الدعم بما فيها الاعفاءات الضريبية وتبني ذلك على المستوى الحكومي وعلى المستوى المحلي ( البلديات والسلطات المستقلة ) بما يساهم في تطوير الخدمة وتقليل التكلفة لشرائح المجتمع وخاصة الطلاب والعمال .
- شبكة نقل حضري واعداد وسائط كافية توفر التغطية المكانية وكذلك الجهد والوقت تساهم في الاندماج السكاني .
- مشاريع تنفيذية تساهم في الاندماج السكاني والارتقاء بالمستوى البيئي والصحي
- دراسة بدائل التكنولوجيا المتاحة لمشاريع خدمات النقل بما يضمن تلبية حجم الطلب المستقبلي و عدم الانتقاص من سعة الطرق وبما يتناسب مع الامكانيات المادية .
- أهمية الامن في مرافق ووسائط النقل العام على المستخدمين والجدب من بعض شرائح المجتمع باتجاه استخدام النقل العام.
- ابراز هوية المدينة على منظومة النقل حسب المواصفات ونوعية الخدمة ودورها في ابراز المعالم السياحية والاثريه والتجارية على الوسائط العاملة .
- الوصول الى معايير المدينة المستدامة .

## المراجع

10

1. تكامل منظومة خدمات النقل العام في العاصمة عمان /الاردن / المهندس عبد الرحيم الوريكات . ( المؤتمر الهندسي السابع والعشرون / المناهه البحرين ) 2016
2. النقل العام واقع وطموح/ المهندس عبد الرحيم الوريكات /مركز القدس للدراسات الاستراتيجية /عمان /2015
3. ادارة النقل العام : تحديات وحلول/ المهندس عبد الرحيم الوريكات . (المنظمة العربية للتنمية الادارية/ الجامعة العربية) /2010
4. المخطط الشمولي للنقل والمرور امانة عمان 2009
5. الاستراتيجية الوطنية للنقل/ وزارة النقل 2012-2014
6. قانون مؤسسة النقل العام رقم(21) لسنة 1975 وقانون رقم (19) لسنة 1985 .
7. قانون السير رقم (14) لسنة 1984 وزارة الداخلية
8. قانون النقل العام للركاب رقم (39) لسنة 2003
9. قانون تنظيم النقل العام ضمن حدود امانة عمان الكبرى رقم (51) لسنة 2007
10. قانون هيئة تنظيم النقل البري رقم (4) لسنة 2011
11. قانون النقل العام للركاب رقم (33) لسنة 2010.
12. دراسة خدمات النقل واثرها على تشغيل الشباب وخيارات تطويرها / وزارة العمل / برنامج شباب للمستقبل / 2014 .
13. خدمة الاحياء السكنية (خدمات داخلية و خدمات مغذية) /المهندس عبد الرحيم الوريكات (الايام الوطنية للنقل الحضري / وزارة النقل ) / 2015
14. اصلاح قطاع التنقلات الحضرية بالمغرب /السيد سعيد زيان (الايام الوطنية للنقل الحضري / وزارة النقل ) / 2015 .
15. أزمة النقل الحضري في الدار البيضاء / أرشيف المدونة الإلكترونية .
16. كلف النقل العام تستنزف الفقراء وتزيد معدلات البطالة / جريدة الغد الصادرة بتاريخ 2016/7/28 .
17. دورة امن النقل (الاتحاد العالمي للنقل (UITP) ) / روما / 2016/10
18. تطوير منظومة النقل العام (واقع وتطلعات) المهندس عبد الرحيم الوريكات . المؤتمر السابع للسلامة المرورية / الاردن 2015
19. اطلاق مشروع الاستفسار الالكتروني من دائرة النقل العام ودائرة نظم المعلومات الجغرافية برعاية معالي الامين / موقع أمانة عمان 2014/12
20. l'inclusione sociale nel trasporto pubblico nell'ue(direzione generale delle politiche interne dipartimento tematico b: politiche strutturali e di coesione)
21. Migliorare il Trasporto Pubblico Urbano in Europa / Prendere un Impegno(ICLEI European Secretariat)
22. Comparison Between Monorail System and BRT System in amman city ( fourth jordan international conference and exhibition for roads and transport/2014)