

ورقة سياسات عامة

# مقترح تطوير منظومة النقل العام في محافظة البلقاء

الأردن - البلقاء 2020

شبابنا قوة USAID

تم إنتاج ورقة السياسات هذه من قبل الشباب وبدعم كريم من الشعب الأمريكي من خلال الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية USAID، ولا تعكس محتويات هذه الورقة بالضرورة آراء الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية USAID أو حكومة الولايات المتحدة الأمريكية.

## جدول المحتويات:

3	الملخص التنفيذي
4	المقدمة
6	التحليل والخيارات
13	التوصيات
14	المراجع
15	فريق العمل

## الملخص التنفيذي:

يبين الفريق البحثي في هذه الورقة ما آلت إليه منظومة النقل العام في المدن والقرى التابعة لمحافظة البلقاء، وما تعانيه من نقص في الرقابة والتنظيم وعدم وجود معايير ملزمة أدت إلى تراجع مستوى الخدمة، الأمر الذي ظهر أثره في عدم انتظام مواعيد الحافلات وتوفرها، وفي مزاجية أصحابها من حيث الالتزام بالسرعة ووقت الرحلة ومسارها ناهيك عن بعض السلوكيات الأخلاقية غير المقبولة، وبالطبع كون هذه الوسائل غير مهيئة لاستخدام ذوي الإعاقات الحركية.

بُنيت هذه الورقة على تحليل لتحديات منظومة النقل، آخذة في الاعتبار آراء جميع الأطراف المشتركة والمسؤولة والمساهمة في منظومة النقل من (مجلس النواب، هيئة النقل البري، المواطنين، أصحاب الحافلات، مجلس المحافظة).

وبعد استعراض المشكلة وإشراك الأطراف التابعة، يقترح فريق العمل ما ستخلص إليه هذه الورقة من أفكار وحلول للمساعدة في حل المشكلة، كمنح البلديات صلاحيات أكبر من خلال القوانين والتشريعات في تنظيم ومراقبة وسائل النقل العام، ويرتبط هذا الاقتراح بتحفيز تشكيل ائتلافات بين أصحاب الملكية الفردية للحافلات، مما يسهل بدوره التواصل المباشر معهم كوجهة واحدة للتقييم والتحسين، وكذلك استحداث نظام النقل المرن.

تتكامل الاقتراحات التشريعية مع الاقتراح الإلكتروني من خلال مقترح إنشاء تطبيق إلكتروني يربط جميع الحافلات بالمحافظة، ويضمن تنسيق أوقات الرحلات ومسارها والمراقبة الأمنية على الخطوط ومدى الالتزام.

أما فيما يتعلق بسكان المناطق النائية والأرياف، يقترح الفريق تبني مشروع الحافلات الصغيرة (الميكروباص) التي تبلغ سعتها ١٠ ركاب، بحيث توضع في الخطوط الموصلة للقرى التي لا تشهد حركة نشطة للتنقل، وأن يتم ربط هذه الحافلات الصغيرة بتطبيق إلكتروني أيضاً، وأن تعمل بنظام النقل المرن، والذي يحتاج لتعديلات تشريعية لتطبيقه.

يضع فريق البحث بين يدي هيئة تنظيم النقل البري ولجنة النقل في مجلس النواب ومجلس المحافظة هذه الورقة السياسية، بما تحمله من تحديد وتحليل المشكلة والحلول المقترحة للنهوض بمنظومة النقل العام لمستوى عالٍ من الخدمة والكفاءة.

## المقدمة:

تتوسط المملكة الأردنية الهاشمية محافظة البلقاء بألويتها الخمسة (قصة السلط، الشونة الجنوبية، ديرعلا، عين الباشا، ماحص والفحيص)، وتبلغ مساحتها 1120 كيلومتر مربع غرب المملكة، وتبعد عن العاصمة 29 كم، أما مدينة السلط فهي حاضرة البلقاء وعاصمتها.

أنجبت البلقاء الكثير من الكتاب والساسة والعلماء والزعماء عبر التاريخ منهم الشيخ ماجد سلطان باشا العدوان شيخ مشايخ قبيلة العدوان وكان أميراً لمحافظة البلقاء وقاد انتفاضة العدوان ضد الانتداب البريطاني 1923م.

و في عهد الإمارة الأردنية برز كل من نمر باشا الحمود وأديب بيك الكايد و محمد باشا الحسين ممن كان لهم أكبر الأثر في الاستقلال الذاتي للبلاد العربية أيام الحكم العثماني، وفي الحاضر ما زالت البلقاء تخرج العديد من الشخصيات المرموقة والتي نالت أعلى المناصب في الدولة الأردنية.

تتنوع ألوية البلقاء الخمسة باختلاف المناخ والتضاريس إذ تنخفض منطقة الأغوار لتصل إلى (224م) تحت سطح البحر، أما الجبال فيصل ارتفاعها إلى (1130م)، تنعم جبال البلقاء بمناخ ماطر وبارد شتاءً، ومعتدل صيفاً، وبمعدل هطول للأمطار (600 ملم)، أما (الأغوار) فتتميز باعتدال درجات الحرارة شتاءً وارتفاع درجات الحرارة صيفاً، وبمعدل سقوط الأمطار فيها (150-200ملم)، مما يعطي المحافظة ميزة زراعية نسبية تساعدها على التنوع في الزراعات على مدار العام.

وتكثر في محافظة البلقاء المعالم التاريخية والأثرية والسياحية، ولعلا من أبرزها طابع العمارة القديم الموجود في مدينة السلط بالحجر الأصفر الجيري، والمباني والشوارع كبيت أبو جابر وشارع الحمام ومتحف السلط الأثري ومدرسة السلط الثانوية، وهي المدرسة الثانوية الأولى في الأردن، وعدد من مقامات الأنبياء كمقام النبي شعيب ومقام النبي يوشع.

ويوجد في المحافظة (المغطس) الذي يعد أحد أشهر المعالم التاريخية والمعالم الدينية المقدسة في العالم. وتل ديرعلا من العصر البرونزي. وكذلك هنالك أماكن تجذب السياح بشكل مستمر ومنها البحر الميت وشارع الستين وسد الملك طلال..

وتحتضن محافظة البلقاء جامعة البلقاء التطبيقية والجامعة الاهلية في مدينة السلط، وكلية الاميرة رحمة في منطقة علان، وعددا كبيرا من المدارس.

وبحسب دراسة تابعة للإحصاءات العامة لعام 2019 فإن تعداد المحافظة يزيد عن 540 ألف نسمة، وتضم ستة مستشفيات موزعة داخل ألويتها، منها مستشفى الحسين بن طلال الجديد في السلط، مستشفى الأميرة إيمان في منطقة معدي (لواء دير علا)، مستشفى الأمير الحسين بن عبدالله الثاني ومستشفى الرشيد النفسي في لواء عين الباشا، مستشفى الشونة الجنوبية في لواء الشونة الجنوبية، المركز الوطني للصحة النفسية في لواء محاص والفحيص.

وبالرجوع إلى إحصائيات وزارة الصحة لعام 2016، يزيد عدد مراجعي مستشفى السلط عن المليون ونصف سنويا، أما بالنسبة لمستشفى الأميرة إيمان فيزيد العدد عن 114 ألفا.

رغم تطور الحاجات مع مرور الوقت لم يزل النقل العام يشغل حيز الاحتياجات الأولية في المجتمع الأردني، حيث جاء في ملف النقل المنشور سنة 2019 أن النقل العام يأتي في المرتبة الثانية من الإنفاق بعد الكهرباء والغاز من دخول الأسر الأردنية.

تتعدى أهمية النقل العام توفير خدمات التنقل للأفراد داخل الدولة (أيدي عاملة، طلاب، كبار السن . .) إلى علاقته المهمة بنمو الدول اقتصاديا واجتماعيا، إذ يرتبط ما يتراوح من 10% إلى 20% من النشاط الاقتصادي بالنقل.

ولأن تقدم الدول يمكن قياسه بتقدم وسائل ونظم النقل فيها، فإن قطاع النقل يساهم بشكل مباشر وفعال في التنمية الاقتصادية للبلدان، لربطه مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك، ولدوره في تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، ولتقدم النقل أثر كبير في انخفاض تكلفة المنتج النهائي التي تُعتبر تكلفة النقل من أهم عناصر رفع السعر فيها.

يعتبر النقل العام أيضا مساهما رئيسا في توفير فرص العمل والحد من البطالة، من خلال توفير شواغر عمل لشريحة من السكان سواء كان ذلك في مجال النقل ذاته، أو في مجالات أخرى ترتبط به أو تتأثر بتطوره.

أما من يستخدمون وسائل النقل العام من سكان محافظة البلقاء فيعانون بشكل يومي من مشاكل قديمة متجددة في التنظيم والرقابة وتحديدًا التنقل بالحافلات، مما خلق بدوره حالة من الفوضى وعدم الانضباط انعكست سلباً على حياة الأفراد وعملهم.

## التحليل والخيارات

### - الخلفية:

كتبت الورقة السياسية بناءً على مقابلات مع مستخدمي النقل العام ورؤساء البلديات في المحافظة بشكل شخصي أو عبر الهاتف أو عبر استبيانات مختلطة (كمية ونوعية)، أو من خلال تجارب شخصية لوسائل النقل العام في المحافظة، ومن مقابلة بعض المختصين في مجال النقل العام، وكذلك عبر الاطلاع على التجارب العالمية والمحلية المتعلقة بالنقل، وبمنظرة على التقارير الحكومية، والتحليل والخيارات سوف تكون مبنية على الجوانب التشريعية وكذلك التكنولوجية.

### - تحليل النتائج والبيانات

نتيجة دراسة قام بها الفريق مع مستخدمي النقل العام في المحافظة وتحديدًا الحافلات تبين أن أغلب مرتادي وسائل النقل العام من الإناث، وأن ذروة الحركة مثلها مثل باقي المحافظات تتركز خلال أيام الدوام الرسمية في الفترتين الصباحية والمسائية، ويستغرق الاغلب في الحركة الداخلية بين الأولوية من 30 إلى 50 دقيقة، ويحتاج الاغلب حوالي الساعتين للوصول من القرى إلى عمان .

يصل مستخدمو النقل ممن تمت مقابلتهم إلى أماكن وقوف الحافلات سيراً على الأقدام لمسافة 2 كم في المعدل، ويستغرقون حوالي 30 دقيقة في انتظار الحافلة، وبرغم وجود لافتات للاستدلال على مواقع محطات الوقوف إلا أنها غير كافية.

تصل التكلفة الإجمالية إلى دينارين عند المستخدمين لخطوط النقل، وتعتبر هذه التكلفة مقبولة ومناسبة.

اتفق من تم على أن حالة الارصفة والشوارع جيدة نوعاً ما، إلا أن حالة المرافق العامة والمحطات والمظلات سيئة، وتباينت الآراء فيما يخص حالة المركبات ما بين الجيدة والمقبولة والضعيفة.

في المحطة رأى غالبية من تم سؤالهم عدم وجود صعوبة في معرفة خط وسيلة النقل، ووصفت حالة الازدحام بالمتوسطة والنظافة بالمتوسطة، وأشار معظم إلى اضطرارهم أحياناً للوقوف داخل الحافلة خلال الرحلة علماً ان حمولة الباص 23 راكبا أغلبها من فئة الشباب مع بعض كبار السن والأطفال.

أغلب المركبات تعتمد على عامل التحصيل (الكنترول) في جمع الاجرة. أثناء الرحلة توجد العديد من نقاط التحميل والتنزيل بحسب الركاب، ولكن لا توجد بنية تحتية مخصصة للتحميل من مظلات وأرصفة وغيرها، في تلك النقاط.

تشير أغلب الاستبيانات التي تم توزيعها عن عدم الرضا عن خدمات النقل العام وعن وجود شكاوى مشتركة من مستخدميها، أبرزها أسلوب القيادة والسرعة الزائدة، والمضايقات مثل التحرش والاعتداء وقلة الاحترام ويتفق الجميع على انها تستغرق وقتا طويلا.

وتبين للفريق خلال مقابلة بعض مرتادي وسائل النقل العام أن أكثر الفئات تضررا من منظومة النقل العام في المحافظة، هم الركاب من أصحاب الإعاقات والصعوبات الحركية، ومن بين تلك المقابلات قابلنا كل من السيدة سماح خالد وهي طالبة في الجامعة الأردنية، والسيدة براءة سعود طالبة في المركز السعودي في عمان، وكلتا السيدتين من سكان منطقة ديرعلا وتعاني من إعاقة بصرية وتستخدم عادة باص (عمان-ديرعلا).

تعاني السيدتان من مشكلة التزاحم على الحافلات، والاضطرار للانتظار لساعات للتمكن من الصعود للحافلة، وهذا يسبب التأخر في الوصول، والازدحام فيها خلال أوقات الذروة، وعدم تمكنهما من الحصول على مقاعد في مقدمة الحافلة، مما يضطرهما للجلوس في نهاية الحافلة والارتطام بالركاب أو سقوط حقائبهما والمستلزمات الخاصة.

تتحدث براءة سعود قائلة: "في العادة أستخدم الحافلة بوجود مرافق من الأهل ولكن وجود حقائبي ومستلزماتي يعيق حركتي في صعود الحافلة في فترة الذروة، خصوصا في ظل عدم تخصيص المقاعد الأمامية لذوي الإعاقة في حال تواجدهم في المحطة".

وعند ملاحظة الفريق للحافلات في جميع خطوط المحافظة، ونتيجة المقابلات مع الركاب؛ لم يلاحظ أن هناك حافلات مهيئة لذوي الاحتياجات الخاصة، وهذا يخالف قانون حقوق الأشخاص المعوقين وتحديداً المادة 4 في الفقرة رقم 5 التي نصت على "تأمين كل من شركات النقل العام والمكاتب السياحية ومكاتب تأجير السيارات واسطة نقل واحدة على الأقل بمواصفات تكفل للأشخاص المعوقين استخدامها أو الانتقال بها بيسر وسهولة".

وخلال الاطلاع على تجربة مشروع باص عمان؛ لاحظ الفريق أن تصميم الحافلات جاء مراعيًا لحقوق هذه الفئة، سواء كانت احتياجاتهم سمعية أو بصرية أو حركية، حيث تخصص المقاعد الامامية او القريبة من الأبواب لهم، وهو ما يرجى تحقيقه في الحافلات التابعة لمحافظة البلقاء.

خطوة الفريق الثانية كانت إجراء مقابلات مع رؤساء بلديات مناطق المحافظة للتعرف على دور البلديات في النقل العام، ومعرفة التحديات التي تواجه البلديات واقتراح بعض الحلول المناسبة.

رئيس بلدية السلط الكبرى المهندس خالد الخشمان اقترح إعطاء البلديات صلاحيات أكثر في تنظيم عملية النقل حيث أنها تتمركز بيد إدارة السير وهيئة تنظيم النقل البري، وأبدى الخشمان استيائه عن عدم التعاون بين البلديات وهيئة تنظيم النقل البري وإدارة السير.

كما نفتقد المجمعات لوجود مراقبي هيئة تنظيم النقل البري، وبالرغم من أن الأرض التي تم عليها إنشاء مجمع الحافلات تعود للبلدية، وبالرغم من إنفاق مبالغ تشكل نسبة كبيرة من دخل البلدية لتحسين منظومة نقل المدينة، وأنها هي من أسست البنية التحتية للمجمعات وتقوم بتقديم جميع الخدمات اللازمة من صيانة ومتابعة، بالرغم من كل ما سبق لا يسمح للبلدية بالإدارة أو الرقابة أو تحصيل رسوم وإيجارات المحال التجارية.

كما أكد الخشمان أن من أهم التحديات عدم وجود ميزانية كافية لتزويد النقل العام باحتياجاته، إذ إنها منظومة مترابطة من حافلات ومظلات وأرصفة ومواقف اصطافاف، وكل هذه الإجراءات تحتاج لنفقات عالية للوصول لأفضل نتائج في مجال النقل العام في المحافظة.

وأضاف أن أهمية وجود شركة أو جهة واحدة منظمة لتردد الباصات في مسار ووقت منتظمين وتنظيم دور الباصات في المجمع سيكون أفضل لأن نقل ملكية الحافلات من ملكية فردية لجماعية سيسهل التواصل الجهات المسؤولة مع القطاع الخاص، واعتبر توفير مواقف مجانية لتقليل الأزمة المرورية في قلب المدينة يعد من أفضل الاقتراحات.

وبحسب الخشمان فقد أطلقت بلدية السلط مؤخراً مبادرة يصفها: "عبارة عن تقديم خدمة مجانية مجتمعية من خلال توفير أربع حافلات لنقل المواطنين داخل المدينة بشكل مجاني، لتخفيف من الازدحام المروري ومساعدة أهالي المدينة ذوي الدخل المحدود للوصول للمرافق الخدمية في المدينة."

مع العلم أن البلدية ستزيد عدد الحافلات من أربع إلى عشر حافلات في العام المقبل لتشمل عدد أكبر من الخطوط في المدينة، وبسبب الأوضاع الراهنة وأثار (جائحة الكورونا) ستقدم هذه الحافلات المساعدة للدفاع المدني لنقل المرضى.

وفي مقابلة أجراها الفريق مع رئيس بلدية محاص عبد المنعم الرشيدات أكد على حاجة النقل العام في مدينة محاص للتحسين والرقابة والتنظيم، ولخص أغلب المشاكل في النقل العام بقلة الرقابة على التصاريح المعطاة لأصحاب الحافلات وشركات النقل الخاص.

إما بالنسبة لمدينة الفحيص فقد أكد رئيس بلدية الفحيص المهندس جمال حتر أن المدينة تخلو من أي حافلات نقل عام مجانية لخدمات المواطنين، وهي مقتصرة على حافلات النقل الخاصة والشركات وهذا ما يجعلنا رهينة الالتزام بأخلاقيات العمل لأصحاب الحافلات.

ويضيف أن لا حاجة ولا حالة تستوفي وجود حافلات نقل عام مجانية داخل الفحيص، بسبب اعتماد أغلب سكان الفحيص على السيارات الشخصية في تنقلهم، وإن وُجد باص مجاني فسيخدم نسب قليلة بل وقليلة جداً من السكان، ويرى حتر بأن الوسيلة الوحيدة للارتقاء بالنقل العام هي أن تكون تحت ولاية مؤسسة رسمية حكومية واحدة معنية بمعايير السلامة والأمان والتنظيم.

أما رئيس بلدية ديرعلا فأوضح أن البلدية غير قادرة على النهوض بالنقل العام، لعدم وجود الإمكانيات بتخصيص موقف عام للمركبات مهياً ضمن الشروط الخاصة بإنشاء المواقف، والسبب يعود إلى أن أراضي ديرعلا التي يمكن الاستفادة منها بعمل موقف هي أراضي زراعية تحمل صفة الاستعمال الزراعي وتعود ملكيتها للمواطنين.

ونتيجة لذلك قامت البلدية باتخاذ قرارات استملاك من أجل إنشاء مواقف للمركبات، إلا أنها جوبهت بالرفض كون هذه الأراضي ذات صفة استعمالها زراعي ولا يجوز تغيير صفة هذه الاستعمال إلى خدمات عامة، مع الأخذ بعين الاعتبار بأن المعاناة مستمرة منذ أكثر من 30 عامت كون الموقف الحالي الوحيد في لواء ديرعلا لا تتجاوز مساحته الـ400 متر، مما ينعكس سلباً على قيام البلدية بالخدمات والواجبات المطلوبة منها.

وقد أجمع رؤساء البلديات على أهمية منح البلديات صلاحيات أكبر، من خلال القوانين والتشريعات للمساهمة في التحسين والرقابة على منظومة النقل العام، واقترح بعضهم رؤساء استحداث حافلات صغيرة بحدود عشرة ركاب للمحافظة على استمرارية تردد الخط.

#### - الجانب التشريعي

أما في الجانب التشريعي المتعلق في النقل العام، فإن قانون النقل العام الذي تم إقراره عام 2017 ما زالت بعض المواد المهمة به غير مفعلة، ومنها صندوق دعم الركاب، وهي فرصة لتفعيل تلك المواد والعمل بها لما لها أثر مهم في تحسين منظومة النقل العام.

كما يمكن استغلال فرصة إعادة النظر في المواد غير المفعلة والتعديل على القانون بحيث يتم معالجة المعوقات (إن وجدت) التي أدت إلى تعطيل المواد غير المفعلة، وكذلك من المهم إضافة بعض المواد للقانون تتعلق بحل مشكلة الملكيات الفردية للحافلات والتي تتسبب بصعوبة التواصل والتنظيم، إذ يمكن أن يشجع القانون على إنشاء ائتلافات بين أصحاب الملكيات الفردية، أو لا يسمح مستقبلاً بها، أو لا يجدد الترخيص لتلك الحافلات ما بعد سنتين أو ثلاثة سنين إلا تحت مظلة شركة جامعة لعدد كبير من الملكيات الفردية لهذه الحافلات.

فبناءً على دراسة الفريق يحتاج القانون إلى استحداث نصوص تساهم في منح البلديات صلاحية أكبر في إدارة ملف النقل العام وتنظيمها داخل مناطقها، إضافة إلى تحديد معايير وآليات وشروط لحافلات النقل العام مشابهة نوعاً ما لآلية وشروط دمج مكاتب التوكسي العادي والسيارات العاملة تحت إدارتها والصادرة عن مجلس إدارة هيئة تنظيم النقل البري، وكما يمكن تقديم تحفيزات لهم لتشجيعهم على دمج الإدارة بينهم.

ومن الالهية استحداث نظام النقل المرن، والتي يتيح المرونة في التنقل ما بين الخطوط بشكل معقول، وكذلك تنوع فئات الركاب، أهمية استحداث هذا النظام تبرر من الفائدة في تحقيق الجدوى المالية، ويمكن من خلاله تنظيم فئة مهمة وهي حافلات النقل الصغيرة الخصوصية، والمساعدة في تطوير نظام النقل المدرسي.

## - الجانب التكنولوجي

وفي إطار استخدام التكنولوجيا واستحداث بعض المشاريع المتطورة في مجال النقل العام فقد تبنت الحكومة تطبيقات عدة منها تطبيق "خطوطنا" عام 2018، ويوفر ذلك التطبيق إمكانية تخطيط الرحلات باستخدام وسائل النقل العام، إذ يمكن للمستخدم إدخال نقطتي بداية ونهاية ومعرفة خطوط النقل المختلفة التي تمكنه من الانتقال بين النقطتين (بدون تحديد مواعيد).

ومن أحدث وأهم التطبيقات المفعلة داخل الأردن مؤخرا هي مشروع "باص عمان - Amman bus" العام 2019، ويتضمن المشروع 135 حافلة جديدة ومجهزة تتميز بالانتظام والأمان والنظافة ومربوطة بنظام مراقبة أمني، تعكس حافلات باص عمان نمودجا في احترام حق العمل والتنقل لكل أطياف المجتمع فهي مهياة للاستخدام من قبل الأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن، ويرافق هذه الباصات تطبيق إلكتروني متاح للتحميل من قبل أجهزة **APPLE** و **ANDROID** يتيح المجال للمواطنين لتتبع الحافلات أثناء عملها واختيار الطريق الأفضل وأسعار الرحلات والدفع الإلكتروني.

يعرض فريق البحث هنا مجموعة الخيارات المتاحة للمساعدة بزيادة التنظيم والرقابة على قطاع النقل بناءً على الدراسات والمقابلات التي أجريت وبناءً أيضا على مبادرات حدثت في الأردن ومنها حملة "معانصل" التي أطلقتها منصة تقدم في عام 2014 وتهدف لجعل المواصلات أولوية وطنية للوزارات والحكومة وأمانة عمان والبلديات الأخرى، والمساهمة ايجابياً في الجهود المبذولة لتطوير منظومة المواصلات العامة ورفع مستوى أدائها واستعادة ثقة مستخدميها وجذب أكبر عدد من المواطنين نحو الاعتماد عليها.

كما يمكن الاستفادة من النموذج المصري في نظام النقل المرن، والربط الإلكتروني المميز له، الذي يمكن في حال تبنيه تطوير منظومة النقل العام في المملكة، والمساهمة في تحقيق الجدوى الاقتصادية بشكل أكثر يسراً.

وأخيرا، فإن للجانب التكنولوجي أهمية تزداد كل يوم في تحقيق معايير النقل الآمن والأكثر جودة ورفاهية، وتنظيم قطاعات النقل غير النظامية، وتطوير نظام النقل المدرسي ودعم قطاع النقل السياحي.

## الخيارات

بعد الاطلاع على بعض التجارب العالمية والمحلية وبناءً على مقابلة مستخدمي النقل العام في المحافظة ورؤساء البلديات خرج الفريق بفكرة مشروع يمكن أن يساهم بجزء من عملية إصلاح منظومة النقل في المحافظة وهو عبارة عن مشروع يطلق عليه (مايكرو باص).

يستهدف المشروع أهالي المناطق النائية والقرى في المحافظة، وذلك بشراء ما يقارب 20 حافلة نقل ركاب صغيرة الحجم بسعة عشرة ركاب كمرحلة أولى، توضع في الخطوط الموصولة في القرى، والتي تزداد الخط بها بطيء للغاية أو غير منتظم، وفي حالات عدم تواجد حافلات نقل خاص.

وبحيث تغطي أجور النقل جزءاً من الكلف التشغيلية السنوية، وترتبط جميع الحافلات بنظام تتبع (GPS) موصول بتطبيق إلكتروني وكاميرا للتقييم والمتابعة وسهولة التواصل ما بين سائق الحافلة والمستخدمين.

وكمرحلة ثانية أو خيار لاحق يتم وضع نظام نقل مرن من خلال تعديل قانون النقل العام ينظم حافلات الركوب الصغيرة الخصوصية والتي تعمل بشكل غير نظامي، بحيث يسمح لها بالعمل بشكل نظامي تحت معايير معينة ونظام محدد.

هذا المشروع سيوفر فرص عمل لأهل المحافظة، وينظم فئة نقل غير نظامية، كما يؤمن لأهالي المناطق النائية وسيلة النقل المطلوبة بجودة عالية وضمن بيئة آمنة، ويكون التمويل لها عبر الميزانية المخصصة للمحافظة بشكل سنوي، ويكون التنسيق لتحقيق هذا المشروع من خلال تعديل قانون النقل العام واستحداث نظام النقل المرن وطرح هذا المشروع ضمن المشاريع المقترحة من خلال مجلس اللامركزية في المحافظة.

ويخلص الجدول (1) في المرفقات بالأسفل الخيارات المقترحة والجهة المسؤولة و مدة تنفيذ كل خيار.

### المرفقات:

الخيار المقترح	الجهة	المدة
تشريعي: تعديل قانون النقل العام لإيقاف الملكيات الفردية للحافلات والتشجيع على عمل الائتلافات	لجنة النقل في مجلس النواب، هيئة تنظيم النقل البري	متوسط الأمد
تشريعي: منح البلديات صلاحيات أكبر في تنظيم ومراقبة وسائل النقل العام	لجنة النقل في مجلس النواب، هيئة تنظيم النقل البري	متوسط الأمد

متوسط الأمد	لجنة النقل في مجلس النواب، هيئة تنظيم النقل البري، مجلس اللامركزية، والبلديات	تشريعي: استحداث نظام النقل المرن، مشروع الحافلات الصغيرة (ميكروباص)
قليل- متوسط الأمد	مجلس المحافظة، والبلديات	دعم مشغلي الخطوط غير المربحة

## التوصيات

1. التحفيز على تشكيل ائتلافات ما بين أصحاب الملكية الفردية للحافلات لتصبح هناك شركة أو عدة شركات محدودة العدد، للمساعدة في التنظيم التطوير والتواصل ما بينهم وبين الجهات المعنية، ولتحقيق هذه التوصية لا بد من تعديل التشريعات الموجودة وخفض رسوم الترخيص ومنح بعض الامتيازات.
2. استحداث بنود واضحة ومحددة لمعايير خدمة النقل الآمن المرتفع الجودة، وتتضمن مشغلي الخدمة من أشخاص وشركات والتزامهم بأخلاقيات العمل، والمركبات المستخدمة في تقديم الخدمة النقل وتوفيرها لمعدات تحقق المراقبة والتتبع والتقييم، ومن ثم استخدام هذه البنود كشروط أساسية لترخيص العمل عند المشغلين، ويمكن تطبيق ذلك بشكل تدريجي.
3. ربط الالتزام بالمعايير المقترحة السابقة بتلبية مؤشرات أداء محددة تساهم في تطوير منظومة النقل العام بامتيازات تحفز على سرعة تطبيقها.
4. استحداث نظام النقل المرن ذو الأثر الكبير عبر تحقيق الجدوى الاقتصادية لمالكي الحافلات بشكل أكثر يسراً، تحقيق معايير النقل الآمن والأكثر جودة ورفاهية ضمن التطبيق الالكتروني لذلك النظام، وتنظيم قطاعات النقل غير النظامية، وتطوير نظام النقل المدرسي ودعم قطاع النقل السياحي.
5. تقديم دعم لمشغلي الخطوط غير المربحة بما يعرف بـ "عقد التكلفة الصافية"؛ أي خدمة عامة مثل الدعم المقدم لشركات المياه والكهرباء، ويتم تحقيق هذه التوصية بأن تقوم الحكومة بدفع الفرق ما بين الإيرادات والتكلفة التشغيلية إذا كانت الحافلات تعاني من خسارة، أو تقديم دعم يساهم في استمرارية عمل تلك الخطوط.
6. منح صلاحية إدارة مراكز انطلاق الحافلات "المجمعات" للبلديات.
7. تصميم تطبيق تكنولوجي موحد شامل بنظام تتبع GPS، يهدف بشكل أساسي لتسهيل ربط جميع أطراف عملية التنقل ببعضهم من ركاب ومشغلين خدمة وأقسام متابعة وتقييم، بحيث يراعي التطبيق معايير الخدمة المطلوبة من تنظيم لأوقات ومسار الخط ومحطات التوقف والأسعار، وتتبع للرحلات وضمان للأمان والراحة، والسرعة في تقديم الخدمة، وبأن يتم تحميله على أجهزة المواطنين. ويمكن أن تتم مراقبته بشكل مشترك من قبل هيئة تنظيم النقل البري وإدارة السير والبلديات، وهذا يمكن أن يحدث أثراً مهماً في تطوير منظومة النقل العام.

8. تسليط الضوء على تحديات الأشخاص ذوي الصعوبات الحركية في استخدام النقل العام، ومدى جاهزية البنية التحتية من أرصفة ومجمعات ومحطات انتظار ومركبات للاستخدام من قبلهم، وندعم بشدة عمل دراسة متخصصة تتضمن نسبة وأعداد مستخدمي النقل العام من ذوي الصعوبات الحركية في المحافظات، ومدى حاجة الأفراد منهم لاستخدام خطوط النقل العام وضرورة التأكد من جاهزية المركبات لاستقبالهم، ويجدر الذكر أن نظام النقل المرن في حال تم استحداثه يمكن أن يساعد في معالجة هذا الأمر من خلال وجود خدمة النقل حسب الطلب، عبر المركبات والحافلات المخصصة لهم.

9. تحفيز مبادرة "حافلات النقل العام المجانية" المعمول بها داخل مدينة السلط، لخدمة المواطنين من كبار السن وأصحاب الدخل المحدود وتقليل الازدحام المروري، ودعم تطبيقه في باقي مناطق المحافظة.

#### المراجع:

- دائرة الاحصاءات العامة
- امانة عمان
- تقرير دراسة عن النقل العام في الاردن - مركز دراسات البيئة المبنية
- الموقع الإلكتروني لهيئة تنظيم النقل البري

## فريق العمل:

- ابراهيم علي مراد الكردي
- محمد سامر عدنان عوض
- سماح علي خالد ابو سليم
- حنين محمود عبدالله الجزازي
- زينب حمدي علي خريسات
- بلقيس وليد مفلح الطويقات
- نانسي فاروق محمد النعيمات
- ياسمين محمد عبد المجيد الزيادات
- عبدالله سليمان كريم الوريكات
- ابي مازن احمد بركات
- اسلام محمد ابراهيم الشطرات
- شاكر محمود موسى الرحامنه
- ربي احمد سليمان غراغير
- دانا نور الدين حسين ابو رياش
- صباح جمال عوده الخرابشه
- علي احمد عبدالحميد نصر الله