

هيئة تنظيم النقل البري
LAND TRANSPORT REGULATORY COMMISSION



مشروع النقل الحضري داخل مدينتي إربد والزرقاء





أهداف المشروع

- توفير خدمات نقل ذات خدمات جيدة، آمنة، بمواعيد زمنية محددة وذات اعتمادية.
- تقديم خدمات نقل بواسطة حافلات جديدة ذات جودة عالية من حيث الشكل، وسهولة الوصول لها، القدرة الاستيعابية وجذابة للركاب.
- إعادة هيكلة قطاع النقل بالحافلات من خلال انشاء شركات كبرى ذات تمويل أفضل وقادرة على المنافسة في تقديم خدمات النقل بالحافلات.
- توفير خدمات نقل متطورة لنقل المواطنين الى اماكن العمل والتعليم والمرافق الصحية والترفيهية.
- منح هيئة تنظيم النقل البري والبلديات مزيداً من الصلاحيات في تخطيط النقل.
- ايجاد فرص عمل في قطاع النقل بالحافلات مما يساهم في تطوير التنمية الاقتصادية.



فكرة المشروع

- ✓ تتضمن فكرة المشروع قيام كل من بلدية إربد وبلدية الزرقاء بإنشاء شركة حكومية تكون مملوكة للبلدية تقوم بشراء حافلات نقل بمواصفات حديثة وكذلك إنشاء محطات صيانة للحافلات وتوفير البنية التحتية اللازمة (مواقف تحميل وتنزيل، مرانيب للحافلات) وذلك لتوفير خدمة نقل عام للمناطق غير المخدومة وذلك من خلال خطوط نقل عام جديدة.
- ✓ سيتم تمويل شراء الحافلات الحديثة وتطوير البنية التحتية من خلال منحة مقدمة من الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية ((USAID)).
- ✓ سيتم طرح عطاء للتشغيل من قبل القطاع الخاص.



الخطوط المقترحة في مدينة إربد

- ✓ تقاطع شارع السعادة مع شارع عطية بني هاتي /مجمع عمان الجديد.
- ✓ شارع الملكة نور الحسين (المؤسسة المدنية الجديدة) /شارع فوزي الملقي (المؤسسة المدنية الرئيسية).
- ✓ مجمع بشرى / مجمع عمان الجديد.
- ✓ مجمع عمان الجديد /مستشفى الأمير راشد العسكري.
- ✓ مجمع الأغوار القديم / قصر العواوين / مضافة الهناتده.
- ✓ مجمع عمان الجديد /مستشفى الأميرة بديعة/مدارس الملك عبد الله الثاني للتميز.
- ✓ مجمع بشرى / مدارس الملك عبد الله الثاني للتميز.
- ✓ المجمع الشمالي/مجمع الأغوار الجديد.
- ✓ مجمع عمان الجديد / ميدان الإستقلال.



الخطوط المقترحة في مدينة الزرقاء

- ✓ الزرقاء (تبدأ من مجمع الملك عبدالله) - مدينة خادم الحرمين الشريفين - مستشفى الزرقاء الحكومي.
- ✓ الزرقاء (تبدأ من مجمع الملك عبدالله) - مدينة خادم الحرمين الشريفين - حي الأميرة سلمى.
- ✓ الزرقاء (تبدأ من مجمع الملك عبدالله) - مجمع الدوائر الحكومية.
- ✓ الزرقاء (تبدأ من مجمع الملك عبدالله) - ضاحية المدينة المنورة.
- ✓ الزرقاء (تبدأ من مجمع الملك عبدالله) - ضاحية نصار - ضاحية الأحمد.
- ✓ الزرقاء (تبدأ من مجمع الملك عبدالله) - حي أم بياضه.
- ✓ الزرقاء (تبدأ من مجمع الملك عبدالله) - البتراوي - حي بادي الغويري (أرسلان).
- ✓ الزرقاء (تبدأ من مجمع الملك عبدالله) - البتراوي - حي أم سلمة.
- ✓ الزرقاء (تبدأ من مجمع الملك عبدالله) - البتراوي - البتراوي الجنوبي.



مشروع النقل المدرسي





أهداف المشروع

- خفض عدد الطلاب الذين يتقنون من وإلى المدرسة سيراً على الأقدام لمسافات طويلة (تزيد عن ٣٥٠ متر كما حدته وثائق العطاء) أو باستخدام وسائل النقل الخاصة.
- تعزيز السلامة للطلاب أثناء التنقل من وإلى المدرسة.
- توفير خدمة نوعية متاحة للطلاب للتنقل من وإلى المدرسة.
- تجنب استخدام الوسائل غير القانونية في نقل الطلاب والغير ملائمة للسلامة العامة وتفتقد للترخيص والإجازة لمثل هذه الخدمة.
- تخطي عدم تواجد الخدمة للنقل العام للطلاب انطلاقاً من داخل الأحياء السكنية ووصولاً إلى المدرسة، خاصة أن أغلبية المدارس الحكومية تقع بعيداً عن مسارات خطوط النقل العام.
- تقييم وتحديد حجم الطلب لتلك الخدمة وكفاءة المحافظات وقياس لذلك على هو متاح حالياً ومحاكاة لما يمكن تطبيقه بالقياس على الدول المشابهة للأردن من حيث التمتع والتوزيع للطلاب.





إعداد دراسة تقييم خدمات النقل العام
(٢٠١٦-٢٠١٧)

مقدم الى:
هيئة تنظيم النقل البري

اهداف الدراسة

الأهداف العامة

الحصول على التغذية الراجعة اللازمة لتحديد احتياجات وتوقعات متلقي ومقدمي الخدمة بهدف:

- ← تحسين الأداء وتطوير وتحسين الخدمات المقدمة للمتعاملين
- ← رفع مستوى كفاءة خدمات النقل
- ← زيادة عدد مستخدمي وسائط النقل العام
- ← توفير تغطية أوسع لخدمات النقل
- ← توفير وسائط نقل آمنة وحديثة

الأهداف التفصيلية

- ← بيان مدى رضا متلقي الخدمة (الركاب) عن خدمة النقل العام
- ← تحديد احتياجات وتوقعات متلقي الخدمة (الركاب)
- ← بيان مدى رضا مقدمي الخدمة (السائقين) عن خدمة النقل العام.
- ← تحديد احتياجات وتوقعات مقدمي الخدمة (السائقين)

منهجية الدراسة

تنفيذ مسح ميداني وإجراء المقابلات الشخصية المباشرة مع عينة تمثيلية من الركاب والسائقين

غطت عينة المسح كافة محافظات المملكة وشملت:

راكب من كافة المحافظات ٢،٤٢٠ <

سائق من كافة المحافظات ١٨٥ <

النتائج العامة للمسح الميداني

درجة تقييم رضا الركاب / السائقين عن خدمة النقل العام

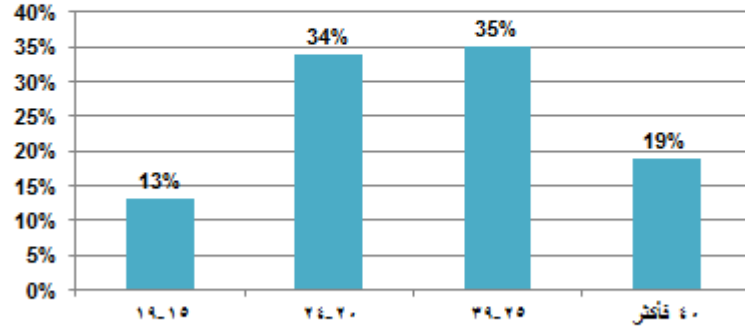
غالبية الركاب من غير الأردنيين هم سوريون

درجة التقييم	نسبة الراضون من اجمالي العينة
متوسط	٥٠% - ٦٤%
جيد	٦٥% - ٨٠%
عالي	٨٠% فأكثر

النتائج العامة للمسح الميداني (الركاب)

يمثل الشباب (الفئة العمرية ٢٠-٢٩ سنة) ما يقارب نصف إجمالي عينة الركاب

التركيب العمري



النتائج العامة للمسح الميداني (الركاب)

الخصائص الاجتماعية والديموغرافية لعينة الركاب

غالبية الركاب من غير الأردنيين هم سوريون

الجنسية	%
اردني	93%
غير أردني	7%

توزيع أفراد العينة حسب الجنس

الجنس	%
ذكر	61%
انثى	39%

النتائج العامة للمسح الميداني (الركاب)

معدل إنفاق الفرد اليومي للتنقل بوسائط النقل العام

كان معدل الإنفاق اليومي لأفراد العينة ممن لا يزيد انفاقهم عن ٥ دنانير (٨٦% من مجموع العينة) ٢,١٨ دينار للفرد في يوم التنقل، وهو ما يعادل ٨,٦% من معدل دخل عينة الركاب.

النتائج العامة للمسح الميداني (الركاب)

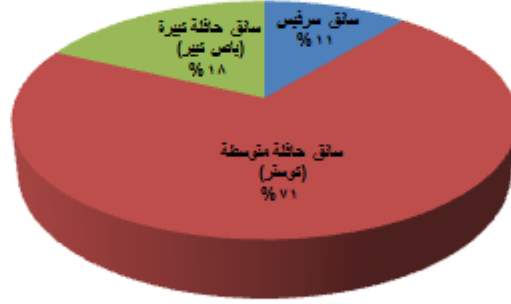
الرضا عن هيئة تنظيم النقل البري

- < بين ٤٥% فقط من عينة الركاب معرفتهم بوجود الهيئة
- < كان تقييم أفراد العينة ممن يعرفون بوجود الهيئة لمساهمة مراقب الهيئة في تسهيل عملية النقل من مراكز الانطلاق والوصول:
 - لا يساهم: ٤٢%
 - مساهمة كبيرة او جزئية: ٣٠%
 - ليس لديهم تقييم: ٢٨%

النتائج العامة للمسح الميداني (السائقين)

مثل سائقو الحافلات المتوسطة (كوبستر) نسبة مرتفعة تزيد عن الثلثين

نوع واسطة النقل التي يعمل عليها



بعض المسائل المتعلقة بالنقل العام

استعمال السيارات الخصوصية لنقل الركاب

ظاهرة تشغيل السيارات الخصوصية لنقل الركاب مقابل الاجرة تمثل حالة سائدة رغم انها خدمة غير قانونية

< اظهر ٣٩% من افراد عينة الركاب هم قاموا بالركوب مع سيارة خصوصية مقابل اجرة

< توزّع هؤلاء على النحو التالي:

▪ ذكور: ٧٩%

▪ إناث: ٢١%

< كان ازدحام الركاب في مجمعات النقل العام هو السبب الاول لذلك، يليه الرغبة بالوصول الى المقصد سريعاً

< بيّن ٩٧% من سائقي وسانط النقل العام ان منافسة السيارات الخصوصية في النقل تؤثر سلباً على عملهم.

بعض المسائل المتعلقة بالنقل العام

وقت الانتظار في المجمعات

- ◀ زاد وقت الانتظار عن نصف ساعة لحوالي ٣٣% من أفراد عينة الركاب وهي مدة كبيرة خاصة لمن يسافرون لمسافة طويلة
- ◀ يستخدم ٤٨% من الركاب واسطوي نقل في اليوم مما يضاعف مدد الانتظار
- ◀ بين ٢٥% ممن استخدموا السيارات الخصوصية للنقل انهم فعلوا للوصول بصورة اسرع الى مقصدهم
- ◀ اكثر من نصف عينة الركاب ابدوا عدم رضاهم لعدم الالتزام بمواعيد انطلاق وسائط النقل المحددة
- ◀ في مجمعات (الجنوب بعمان، وادي اطوي، الطفيلة، معان والعقبة) كانت نسبة الذين زاد انتظارهم عن نصف ساعة أكثر من ٨٢%.

بعض المسائل المتعلقة بالنقل العام

الإشتراك بالضمان الاجتماعي

- ◀ بلغت نسبة السائقين المشتركين بالضمان الاجتماعي فقط (٢٧%) من أفراد عينة السائقين
- ◀ نسبة السائقين من العاملين مقابل راتب هي الأدنى بين المشتركين في الضمان الاجتماعي
- ◀ محدودة القدرة المالية وعدم توفر الاستقرار الوظيفي هما السببان الرئيسيان لعدم الإشتراك

بعض المسائل المتعلقة بالنقل العام

اقترح الدمج في اطار مشترك

- ◀ الاقتراح هو دمج كل عدد من السائقين مالكي وسائط النقل في اطار مشترك على مستوى الخط / المنطقة لتنظيم عمليات التشغيل مع توفر الحوافز التشغيلية
- ◀ وافقت اغلبية معقولة من السائقين مالكي وسائط النقل (٦٣ %) على الاقتراح
- ◀ دلت الأسباب التي أوردها غير القابلين بالاقتراح على عدم وضوح مفهوم الدمج لديهم بشكل كاف ومفصل.

التوصيات

- ◀ تطوير البيئة التحتية في الكثير من المجمعات و توفير الخدمات الاساسية كالإنارة والمرافق العامة والتجهيزات من مقاعد ومظلات
- ◀ وضع وتشغيل كاميرات مراقبة في المجمعات يساهم في عمليات الضبط والشعور بالأمان
- ◀ توفير اللوائح الارشادية في المجمعات التي تفتقر اليها
- ◀ من المقترحات التي ابداهها الركاب والجدير بالتقييم:
 - توفير مكاتب للإرشاد وتأمين المفقودات مع صندوق للشكاوي
 - وضع لوحات الكترونية تبين مواعيد انطلاق الباصات
- ◀ اجراء دراسة مفصلة لتقييم ظاهرة استعمال السيارات الخصوصية في نقل الركاب والعمل على الحد منها
- ◀ تفعيل دور الهيئة ومراقبيها في عملية ضبط وتنظيم الدور للركاب ووسائط النقل

التوصيات

- ◀ تنظيم انطلاق الباصات في مواعيد محددة ملزمة وعدم الانتظار لحين امتلاء المقاعد
- ◀ القيام بحملة لتوعية وتعريف الركاب بوجود الهيئة ودورها وبحقوقهم وكيفية التقدم بالشكاوي ومتابعتها
- ◀ تحفيز الأليات المناسبة لتعريف السائقين بدورات الهيئة التدريبية وفوائدها وكيفية المشاركة فيها
- ◀ صياغة اقتراح دمج السائقين مالكي وسائط النقل في اطار مشترك بصورة مفصلة
تبين:
 - أليات التشغيل المشترك
 - الحوافز التشجيعية والعوامل الايجابية التي سيستفيدون منها
 - تنظيم حملة توعية للسائقين حول هذا المقترح.

هيئة تنظيم النقل البري
LAND TRANSPORT REGULATORY COMMISSION



إعادة هيكلة خطوط النقل العام في محافظة جرش





واقع الحال في محافظة جرش:

- عدد خطوط النقل العام التي تُخدم المحافظة 54 خط.
- 36 خط داخل المحافظة.
- 18 خط بين مدن المحافظة و المحافظات الأخرى عدد الحافلات العاملة
180 وعدد سيارات السرفيس 16.





أولاً : مسارات شبكة خطوط النقل العام في محافظة جرش و الخطة التشغيلية

تتكون شبكة خطوط النقل العام الجديدة في محافظة جرش من الخطوط الحالية وخطوط مقترحة جديدة نتيجة التوسع العمراني ، بحيث تكون على شكل مجموعات تخدم المسارات باتجاه جغرافي معين ، وتم مراجعة الترددات المطلوبة لكل من المجموعات وتعديل الترددات بناءً على الواقع، من خلال المراقبة الميدانية لفترة زمنية كافية أخذت بحين الإعتبار أيام العطل الرسمية وعطل الجامعات والمدارس والموسم السياحي .





فوائد الشبكة الجديد للركاب

- تغيير ملموس يزيد ثقة الركاب بالنقل العام.
- جدول زمني ثابت لتوقع وصول الحافلة.
- مسافة قصيرة إلى محطة الحافلات.
- إمكانية الصعود إلى الحافلات في أي محطة وفي وقت محدد.
- خدمة مثلى و اتصال مضمون.
- توفير الوقت والراحة.
- توفير خدمات النقل العام للمناطق الجديدة مثل: مساكن الأسر العفيفة والمنطقة الصناعية.

