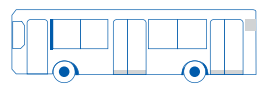


# التقرير السنوي ٢٠١٠







حضرة صاحب الجلالة الهاشمية الملك عبدالله الثاني ابن الحسين المعظم  
ملك المملكة الأردنية الهاشمية





صاحب السّمو الملكي الأمير الحسين بن عبد الله الثاني المعظم  
وليّ العهد

## التدقيق والإشراف

م. جميل علي مجاهد

د. عبلة راجي الوشاح

## المتابعة

السيد محمد عكرم

## رقم الصفحة

## المحتويات

٢	كلمة معالي وزير النقل / رئيس مجلس الادارة
٣	كلمة المدير العام / نائب رئيس مجلس الادارة
٤	اعضاء مجلس الادارة
٥	الهيكل التنظيمي
٦	نبذة عامة عن الهيئة
٨	نقل الركاب
١٦	نقل البضائع على الطرق
٢٠	النقل بالسكك الحديدية
٢٢	النفقات الرأسمالية وأداء وحجم الإستثمار
٢٦	رضا متلقي خدمة النقل
٣١	الفعاليات والأنشطة
٣٥	استراتيجية النقل (٢٠٠٩ - ٢٠١١)









## كلمة معالي وزير النقل رئيس مجلس الإدارة

يطيب لي أن أضع بين أيديكم التقرير السنوي الأول لهيئة تنظيم النقل البري؛ والتي هي نتاج للتوجهات الحكومية الجادة لدمج الهيئات والمؤسسات الحكومية، فقد ارتأت وزارة النقل أن تقوم بتوحيد الجهات النازمة لقطاع النقل البري تحت مظلة واحدة بما يمنع التفرع في استحداث هيئات جديدة لنمط نقل البضائع ونمط النقل السككي، إيماناً منها بضرورة تحقيق التوافق في الإستراتيجية العامة للنقل البري مع الممارسات الدولية الفضلى في هذا المجال، وبشكل يضمن وجود مظلة واحدة لجميع نشاطات النقل البري وفروعه، ولتعزيز الانسجام في الرؤى والأهداف التنظيمية للنشاطات المختلفة ضمن القطاع الواحد الأمر الذي يزيد من ثقة المستفيدين والمستثمرين في هذا القطاع مع مراعاة خفض في التكاليف مقارنة مع وجود جهات تنظيمية عدة لهذا القطاع وانعكاس ذلك على المستفيدين.

ومنذ العام ٢٠٠٩ تم البدء برسم الخطوات الأولى لإنشاء تلك الهيئة، إلى أن أثمرت الجهود الوطنية المشتركة بصياغة مسوده لقانون هيئة النقل البري، وفي شهر أيلول من العام ٢٠١٠ صدرت الإرادة الملكية السامية بالمصادقة على قانون انشاء تلك الهيئة، محدداً فيه ماتسعى إليه الهيئة من أهداف تتفق وأهداف التنمية الإقتصادية والإجتماعية ومناطقاً بها جملةً من المهام، ولها في سبيل تحقيق أهدافها وتنفيذ مهامها جملة من الصلاحيات، ولعل أهم تلك المهام والصلاحيات؛ تنفيذ السياسة العامة للنقل البري، العمل على تلبية الطلب على خدمات النقل البري وتأمينها بالمستوى الجيد والكلفة الملائمة، تخطيط شبكة خدمات النقل البري ومرافقها ومساراتها، وضع الخطط اللازمة لإنشاء مرافق النقل البري وتشغيلها وتنفيذها، بالإضافة لوضع إجراءات الوقاية من حوادث النقل البري وتطويرها حسب المتطلبات العالمية بالتعاون والتنسيق مع الجهات ذات العلاقة.

إن التوافق التام بين توجهات الحكومة والجهود الوطنية التي ترجمت من أجل إيجاد مظلة واحدة لجميع نشاطات النقل البري يدعوني للتفاؤل بأهمية تلك الهيئة وأهمية الأهداف التي أنشأت من أجلها، داعين الله عز وجل أن يأخذ بيدنا لإنجاح هذه الخطوة الهامة في تاريخ المملكة لخدمة وطننا الغالي.

المهندس مهند القضاة  
وزير النقل / رئيس مجلس الإدارة







## كلمة عطوفة المدير العام نائب رئيس مجلس الادارة

لقد شهد العام ٢٠١٠ تغيرات مثمرة وجادة على مستوى القطاع، ولعل إنشاء هيئة تعنى بشؤون كافة أنماط النقل البري من أهم تلك التغيرات، إذ أن هذه الخطوة قد جاءت إيماناً من الحكومة بضرورة إيلاء القطاعات الخدمية الكبرى جل الاهتمام والدعم.

ومنذ إنشاء هيئة تنظيم النقل البري؛ فقد بدأ العمل على تنفيذ حزمة من الإجراءات مع إعطاء الأولوية لضرورة إصدار التشريعات النازمة للقطاع بالتوافق مع قانون النقل البري. إضافة إلى صياغة إستراتيجية لعمل الهيئة بالتوازي مع المبادرات الملكية السامية والأهداف الوطنية. آخذين بعين الاعتبار الأهمية القصوى للمشاريع ذات النفع الكبير للوطن وللمواطن.

إن المتصفح للتقرير السنوي الأول لهيئة النقل البري سيتمكن من الحصول على كافة البيانات المتعلقة بنقل الركاب ونقل البضائع والنقل السككي متضمنة تلك البيانات أهم الإنجازات من دراسات ومشاريع نفذت ومشاريع قيد التنفيذ، وما يتعلق بها من نفقات وإيرادات مبيينين الأداء المالي وحجم الإستثمار، إضافة إلى بيانات رقمية عن واقع تلك الأنماط.

ولا يسعني في مقدمة هذا التقرير إلا أن أقدم ببالغ الشكر والتقدير لمعالي رئيس مجلس الإدارة وأعضاء المجلس على دعمهم وتوجيههم المتواصل لمسيرة الهيئة، والشكر والتقدير لكافة الزميلات والزملاء العاملين في الهيئة على جهودهم وتفانيهم في العمل والإلتزام المهني.

سائلاً الله عز وجل أن يوفقنا جميعاً لخدمة الأردن الغالي في ظل حضرة صاحب الجلالة الملك عبدالله الثاني ابن الحسين حفظه الله ورعاه.

المهندس جميل علي مجاهد

المدير العام / نائب رئيس مجلس الادارة



## مجلس الإدارة

رئيس مجلس الإدارة / معالي وزير النقل

■ المهندس مهند القضاة

نائب رئيس مجلس الإدارة / عطوفة المدير العام

■ المهندس جميل علي مجاهد

### الأعضاء

■ عطوفة السيد احمد الغزو / امين عام وزارة الشؤون البلدية

■ عطوفة العميد حسين النوايسة / مساعد مدير الأمن العام لشؤون السير

■ عطوفة المهندس هيثم جوينات / مدير مدينة أمانة عمان الكبرى

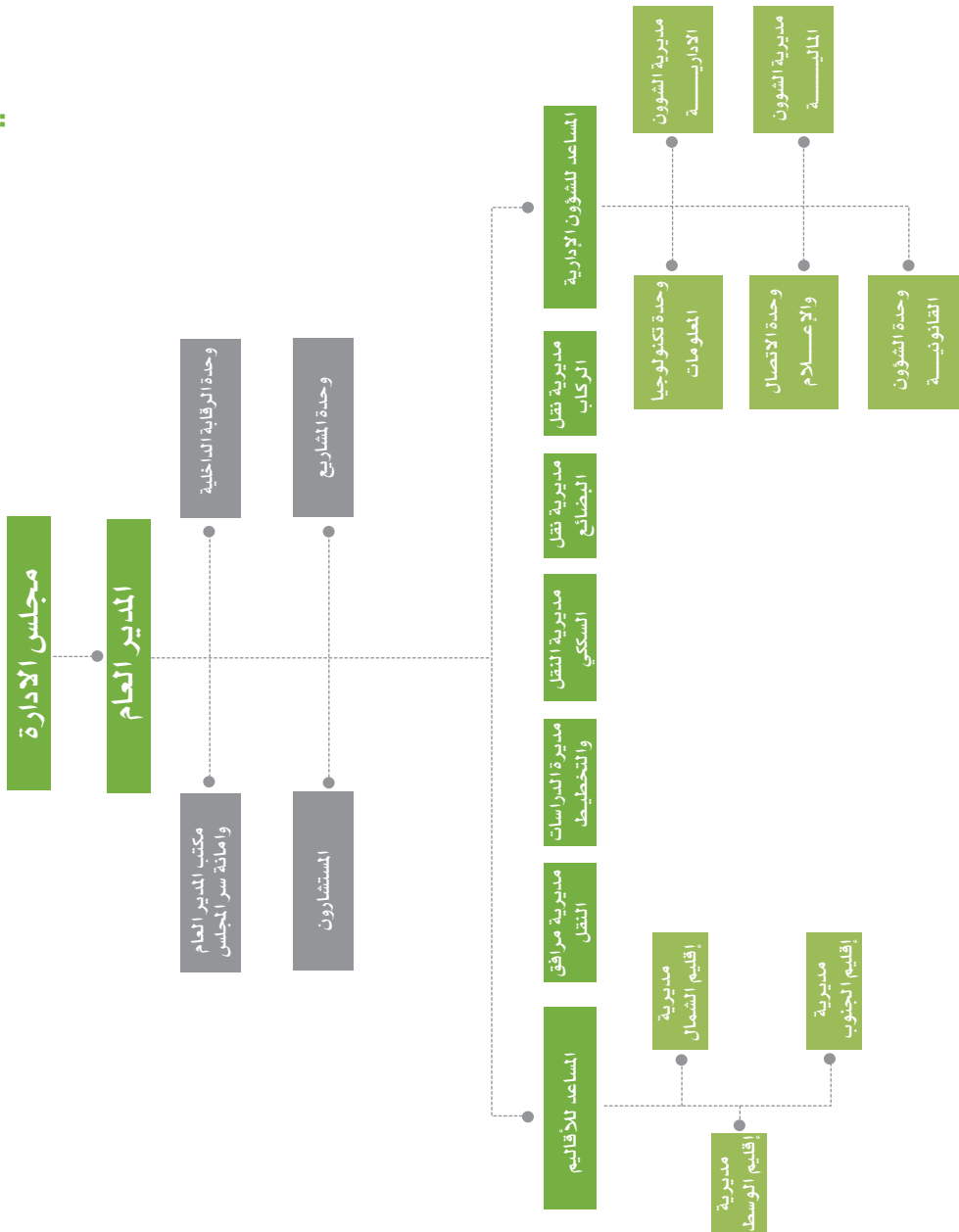
■ معالي السيد عاطف البطوش / القطاع الخاص

■ سعادة الدكتور وائل طيفور / القطاع الخاص





## الهيكل التنظيمي



## نبذة عامة عن الهيئة

### النشأة

نص القانون المؤقت لهيئة تنظيم النقل البري لسنة ٢٠١٠ على أن:

أ- تنشأ في المملكة هيئة تسمى (هيئة تنظيم النقل البري) تتمتع بشخصية اعتبارية ذات استقلال مالي وإداري ولها بهذه الصفة تملك الأموال المنقولة وغير المنقولة والقيام بجميع التصرفات القانونية اللازمة لتحقيق أهدافها بما في ذلك إبرام العقود وقبول الهبات والتبرعات ولها حق التقاضي وأن تنيب عنها في الإجراءات القضائية وكيل عام إدارة قضايا الدولة أو أي محام آخر توكله لهذه الغاية.

ب- يكون مقر الهيئة في عمان، ولها إنشاء فروع أو فتح مكاتب في أي مكان داخل المملكة.

### الهدف

تنظيم النقل البري وخدماته والرقابة عليها وتشجيع الاستثمار في قطاع النقل البري بما يتفق مع أهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

### مصفوفة المبادرات الملكية والأهداف الوطنية مع الأهداف المؤسسية

المبادرة الملكية / الهدف الوطني	الأهداف المؤسسية
تحفيز بيئة الأعمال والإستثمار	إنشاء إطار عمل مؤسسي فعال ومستدام لخدمات النقل العام تطوير وتحديث التشريعات التي تحكم قطاع نقل البضائع على الطرق
تحفيز النمو الإقتصادي والمضي قدماً بمشروعات البنية التحتية الكبرى	رفع الكفاءة التشغيلية لخدمات النقل العام وتحسين نوعية الخدمات المقدمة
زيادة كفاءة الحكومة وتفعيل المساءلة وقياس الأداء الحكومي	تنظيم دخول وخروج الشاحنات الثقيلة من وإلى المدن ومراكز المدن ( تطبيق الآلية المتبعة في العقبة لدخول وخروج الشاحنات)
تحسين التنقل لسكان المناطق الحضرية والريفية	تحسين التنقل لسكان المناطق الحضرية والريفية
تحسين مستوى ونوعية الخدمات المقدمة للمواطنين	تطوير خدمات نقل عام مستدامة بيئياً
	تحسين التنقل لسكان المناطق الحضرية والريفية
	رفع الكفاءة التشغيلية لخدمات النقل العام وتحسين نوعية الخدمات المقدمة

## المهام والصلاحيات

- تنفيذ السياسة العامة للنقل البري؛
- العمل على تلبية الطلب على خدمات النقل البري وتأمينها بالمستوى الجيد والكلفة الملائمة؛
- تخطيط شبكة خدمات النقل البري ومرافقها ومساراتها؛
- وضع الخطط اللازمة لإنشاء مرافق النقل البري وتشغيلها وتنفيذها؛
- تحديد مواقع مرافق النقل البري بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة وإدارتها والإشراف على خدماتها؛
- التنسيق مع الجهات المختصة في وضع خطط إنشاء الطرق وبرامج صيانتها في المملكة وتقديم توصياتها بهذا الشأن بما يحقق المصلحة العامة للمستفيدين؛
- وضع إجراءات الوقاية من حوادث النقل البري وتطويرها حسب المتطلبات العالمية بالتعاون والتنسيق مع الجهات ذات العلاقة.

## الرؤية

نقل بري فعال، متطور، وآمن يساهم في النمو الاقتصادي، والاستقرار البيئي ويعزز الدور الإقليمي والموقع الاستراتيجي للأردن.

## الرسالة

تخطيط وتنظيم وتطوير نظام نقل بري متكامل، إقتصادي ومنافس، يواكب خطط التنمية الشاملة ويتوافق مع أفضل المعايير الدولية.

## القيم التي نبتناها

تتبنى الهيئة في سبيل تحقيق أهدافها القيم التالية:

- |                             |                            |
|-----------------------------|----------------------------|
| ■ الشفافية في التعامل       | ■ التميز في تقديم الخدمة   |
| ■ حماية حقوق المشغل والراكب | ■ دقة المعلومة             |
| ■ محاسبة الأداء             | ■ تشجيع المنافسة الايجابية |
| ■ تحقيق العدالة             | ■ تكافؤ الفرص              |

## نقل الركاب





## نقل الركاب

### مؤشرات وارقام عن نقل الركاب

اعداد وسائط النقل العام المتخصصة حتى نهاية العام ٢٠١٠

خدمة النقل	ركوب صغير	حافلة متوسطة	حافلة	المجموع
داخلي	٣٤١٩	٣١٣٨	٦٣٤	٧١٩١
رئيسي	٥٧٧	١٣٤١	٧٤٤	٢٦٦٢
نقل دولي	٠	٠	١١٧	١١٧
تاجير حافلات	٠	١٨٩	٢٩٤	٤٨٣
تاجير سيارات سياحية	٦٧٦١	٠	٠	٦٧٦١
النقل السياحي	٠	١٩٤	٥٧٨	٧٧٢
سفریات خارجية	١١١١	٠	٠	١١١١
خدمة التاكسي	١٦١٣٨	٠	٠	١٦١٣٨
خدمة الليموزين	٢٤	٠	٠	٢٤

أعداد وسائط النقل الخاص المرخصة

نمط النقل	وسائط النقل
رياض أطفال ومدارس	٥١٧٨
جامعات وكليات مجتمع	٦١٧
شركات ومؤسسات وأخرى	٥٦٦٨
المجموع	١١٤٦٣

الخطوط الرئيسية في المملكة موزعة حسب فئة المركبة

عدد الخطوط	فئة المركبة			
	صغيرة	متوسطة	حافلة	المجموع
	٥٧٧	١٣٤١	٧٤٤	٢٦٦٢
٥٩٧				

## الخطوط الداخلية موزعة حسب المحافظة و فئة المركبة

المحافظة	عدد الخطوط	فئة المركبة	
		صغيرة	متوسطة
عمان	٣٠٠	٣٢٦٠	٣٤٢
اربيد	٣٣٧	٣٥	٨٣٧
البلقاء	١٩٠	٨	٢٥٨
الكرك	١٣١	١	٥٤٢
معان	٤٨	٠	٥٣
الزرقاء	٢١٨	٩٠	٥٥٢
المفرق	١٢٥	١١	٢٠٥
الطفيله	٦٥	٠	٨٣
مادبا	٥٤	٤	٩٧
جرش	٤٢	٠	٧٦
عجلون	٣٥	٠	٥٧
العقبة	٢١	١٠	٣٦
المجموع	١٥٦٦	٣٤١٩	٣١٣٨
المجموع الكلي	٧١٩١		

## مشاريع نقل الركاب المنجزة خلال العام ٢٠١٠

### في مجال الدراسات



#### دراسة المخطط الشمولي للنقل العام للركاب

تم الانتهاء من المرحلة الأولى من مشروع المخطط الشمولي للنقل العام والذي يهدف إلى إيجاد نظام نقل عام للركاب فعال، متكامل، آمن، ذو اعتمادية وصديق للبيئة قادر على مواكبة التطورات وتلبية احتياجات كافة شرائح المجتمع، حيث تم في هذه المرحلة جمع المعلومات اللازمة للدراسة وتقييم البنى التحتية القائمة حالياً، كما تم أيضاً اقتراح أساليب التعاقد على خدمات النقل العام وإعادة هيكلة شبكة النقل العام وتحديد الطلب على خدماته.

### مخرجات المخطط للمرحلة الاولى

١. تقديم التوصيات اللازمة للمجمعات من حيث الخدمات والموقع.
٢. مراجعة التشريعات الحالية وتقديم التوصيات اللازمة لإعادة هيكلة وتنظيم القطاع.
٣. عمل تحليل لشبكة النقل العام والطلب على الخدمة.
  - مراجعة التراخيص الحالية.
  - الأخذ بعين الاعتبار المسوحات المعدة في الأعوام ٢٠٠٥-٢٠٠٦.
  - نمذجة الطلب الحالي والمستقبلي على الخدمة.
٤. تقديم التوصيات حيال شبكة النقل العام المقترحة :
  - هيكله الخطوط
  - عدد الوسائط اللازمة ونوعها
٥. تقديم وثيقة المخطط الشمولي للنقل العام.

### توصيات الدراسة

١. تحسين الدور التنظيمي والمؤسسي لهيئة تنظيم النقل البري:
  - وضع سياسة شاملة للنقل من قبل وزارة النقل.
  - توسعة دور الهيئة ومهامها.
٢. تحسين معايير جودة النقل العام:
  - تقوية العلاقة مع إدارة السير.
  - وضع مؤشرات أداء قياسية.
  - اعتماد مواصفات عالية لوسائط النقل العام.
  - تقديم ونشر جداول زمنية للرحلات وزيادة تغطية الشبكة.
٣. إعادة هيكلة خدمات النقل العام:
  - تقديم خمس مستويات من أنواع الخطوط.
  - إعادة ترقيم الخطوط وتكامل الخدمة.
  - دعم المشغلين للاستثمار بالقطاع.
٤. تحسين مرافق النقل العام:
  - التخطيط لإجراء التحسينات على المجمعات بالتعاون مع البلديات.
  - إجراء التحسينات اللازمة على المجمعات.
  - تحديد مواقف تحميل وتنزيل على الخطوط.

### دراسة عن إنشاء مراكز محطات الركاب

في مجال التعاون بين الهيئة وجامعة الدول العربية، فقد قام أحد الخبراء المعنيين بدراسات النقل بزيارة للاردن للقاء المعنيين بقطاع النقل من القطاعين العام والخاص لتقديم الدعم الفني للهيئة في مجالات تتعلق بمشروعات الهيئة المطروحة للتنفيذ وعلى وجه التحديد في مجال إنشاء مراكز انطلاق الركاب في المحافظات. وقدم الخبير نماذج وسياسات الشراكة بين القطاع العام والخاص في مجال البنى التحتية خاصة فيما يتعلق بالتحديات التي تواجه قطاع الطرق في العالم، المقصود بالشراكة بين القطاع العام والخاص، الانواع الرئيسية للشراكة بين العام والخاص، بعض مضامين الشراكة وتحدياتها، بالإضافة الى تمويل المشروع.

## في مجال تعزيز الخدمات المقدمة

خلال العام ٢٠١٠ تم تعزيز الخدمات المقدمة في المجالات التالية:

### خدمة النقل الداخلي

(٢٠) حافلة لخدمة خط السلط / رغدان من خلال دعوة استثمار تم طرحها للعموم.

(١٠) حافلات لخدمة طلبة جامعة الحسين بن طلال في معان من خلال دعوة استثمار تم طرحها للعموم.

### خدمة الليموزين

مكتب سيارات خدمة الليموزين بواقع (٢٠) سيارة.

### خدمة التاكسي

مكتب تاكسي فندقية بواقع (١٠) سيارات.

### خدمة النقل الدولي بالحافلات

شركة نقل دولي بواقع (٨) حافلات لخدمة اربد - السعودية.

### خدمة تأجير السيارات السياحية

ترخيص (٣) مكاتب تأجير سيارات سياحية وبواقع (٩٢) سيارة.

## في مجال البنى التحتية

### تطوير البنية التحتية لـ (١٠) مراكز انطلاق ووصول في (١٠) محافظات

#### الهدف من المشروع

رفع الكفاءة التشغيلية لخدمات النقل العام وتحسين نوعية الخدمات المقدمة في مراكز الإنطلاق

والوصول.

#### مبررات المشروع

- عدم توفر الخدمات الأساسية في معظم مراكز الانطلاق و الوصول كالانارة، المقاعد، الوحدات صحية، المظلات.
- عدم وجود شواخص تبين اسماء الخطوط او لوحات معلومات ارشادية تحتوي المعلومات الأساسية عن الخطوط.
- عدم وجود انظمة تصريف لمياه الامطار في المجمعات .
- عدم صلاحية المظلات حيث انها لا تفي بخدمة الراكب والمشغل.
- عدم وجود جزر وسطية كافية.
- كثرة البسطات داخل المجمعات واعاققتها لحركة الركاب ووسائل النقل.
- تشابك مسارب الخطوط بعضها ببعض.
- عشوائية دخول وخروج وسائل النقل في المجمعات.

#### مراحل المشروع

- تم إعداد دراسة تقييمية أولية لواقع مراكز الإنطلاق والوصول والمتطلبات اللازمة لتحسينها من حيث المكونات والموقع ضمن أعمال المرحلة الأولى من المخطط الشمولي. وفي عام ٢٠١٠ تم طرح للدراسات التفصيلية واعداد المخططات اللازمة لاعادة تاهيل المراكز حيث بوشر بالعمل في عام ٢٠١٠

■ تحديد عناصر إعادة تأهيل (١٠) مراكز حيوية في المملكة بحيث يصار إلى إعداد المخططات المعمارية والإنشائية والكهربائية والميكانيكية اللازمة لإعادة تأهيل /إنشاء مراكز الإنطلاق والوصول حسب الجدول الزمني التالي:

المرحلة الأولى		
مراحل التنفيذ	المرحلة الأولى (البداية بالدراسات الفنية لإعادة تأهيل وإنشاء مراكز الإنطلاق في محافظات مأدبا ، جرش، الكرك)	طرح العطاءات اللازمة وتنفيذ أعمال المرحلة الأولى
تاريخ البدء	٢٠١٠/٩	٢٠١١/٢
تاريخ الإنتهاء	٢٠١١/١	٢٠١٢/٥

المرحلة الثانية		
مراحل التنفيذ	المرحلة الثانية (البداية بالدراسات الفنية لإعادة تأهيل وإنشاء مراكز الإنطلاق في محافظات اربد ، الطفيلة، البلقاء)	طرح العطاءات اللازمة وتنفيذ أعمال المرحلة الثانية
تاريخ البدء	٢٠١١/٢	٢٠١١/٧
تاريخ الإنتهاء	٢٠١١/٦	٢٠١٢/١٠

المرحلة الثالثة		
مراحل التنفيذ	المرحلة الثالثة (البداية بالدراسات الفنية لإعادة تأهيل وإنشاء مراكز الإنطلاق في محافظات معان ، المفرق، عجلون، الزرقاء)	طرح العطاءات اللازمة وتنفيذ أعمال المرحلة الثالثة
تاريخ البدء	٢٠١١/٧	٢٠١٢/١
تاريخ الإنتهاء	٢٠١١/١٢	٢٠١٣/٣

#### مركز الانطلاق الموحد

بلغت نسبة الانجاز في المشروع حوالي ٧٢٪ وذلك حتى نهاية عام ٢٠١٠، ويهدف هذا المشروع الى توفير محطة لانطلاق لكافة سيارات السفريات الخارجية وبمواصفات عالية الجودة وتنظيم سوق العمل وتنظيم العلاقة بين صاحب المكتب ومالكي السيارات، بالإضافة إلى الحد من المنافسة غير المتكافئة مع السيارات غير الأردنية، حيث تم طرح المشروع وفق نظام BOT بعد إحالة دعوة العطاء على الوحدة الاستثمارية في المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي وبكلفة إجمالية تبلغ أربعة مليون دينار أردني، وجاري العمل حالياً من قبل الشركة المشرفة على المشروع لاستكمال أعمال البناء والتنفيذ، ومن المتوقع الانتهاء من المشروع والتشغيل خلال عام ٢٠١١.



### مواقف التحميل والتنزيل لوسائط نقل الركاب

من أجل تلبية الطلب على خدمات النقل العام وتقديمها للمواطنين بالمستوى الجيد والكلفة الملائمة وحماية الركاب والمشغل معاً من حر الصيف وبرد الشتاء تم طرح وإحالة عطاء تركيب (٢٣) موقف في محافظة اربد وتم تركيب هذه المواقف في (٤) الوية وهي (لواء بني كنانة، لواء الكورة، لواء الوسطية والطيبة، لواء قصبة اربد) وذلك بعد تركيب (٨) و (١٥) موقف تحميل وتنزيل في محافظتي الطفيلة والبلقاء على التوالي.

### نظام معلومات الركاب

تم تركيب (٥٦) لوحة إرشادية في محافظة مادبا داخل مركز انطلاق الشمال ومركز انطلاق الجنوب وذلك بهدف توفير معلومات إرشادية للمواطنين، مما يؤدي إلى تنظيم وقت الركاب و تنظيم حركة نقل الركاب داخل مراكز الانطلاق والوصول وتوضيح مسارات خطوط النقل للركاب وتسهيل عملية التنقل و تحتوي اللوحة على خريطة تبين مسار خط النقل العام ومعلومات أخرى مثل التعرف للخط والمسار وعدد الباصات ورقم الهاتف المجاني للشكاوي. علما بأنه تم تركيب (٤٦) لوحة عام ٢٠٠٩ في مجمع الاغوار الجديد في محافظة اربد.

### أنظمة النقل الذكية

تسعى الهيئة إلى استخدام نظام النقل الذكي (ITS) الذي يتضمن مراقبة أسطول النقل ونظام تحصيل الأجرة الكترونيا التي سيتم تطبيقها على حافلات النقل العام، من خلال الاستخدام الفعال للاتصالات الحديثة وتكنولوجيا المعلومات في نظم إدارة النقل القائمة من اجل الاستفادة المثلى من المركبات، وكفاءة الوقود، والأمان، وحركة المرور وامكانية تطبيق الدعم للاجور.

### الهدف

- جمع المعلومات المتعلقة بالركاب (أعداد الركاب).
- تنظيم وتقييم حركة الحافلات على الطرق .
- الحصول على المعلومات اللازمة والدقيقة عن مسارات الحافلات (المغادرة، والقادمة).
- استخدام أنظمة البطاقات الذكية في الحافلات وذلك لتسهيل اجراءات تحصيل الاجور .
- توفير طرق اكثر ملائمة لجمع الاجور.
- تحسين رضا الركاب .
- العمل على تحسين ادارة اسطول النقل وعمل الحافلات.
- تعزيز الشفافية في قطاع النقل العام.
- تحسين صورة وسائط النقل العام .



## مكونات المشروع

يتكون نظام النقل الذكي من الاجزاء الرئيسية التالية:

- نظام ادارة اسطول النقل (Fleet Monitoring System)
- نظام التحصيل الالكتروني للاجور (Electronic Fare Collection System)
- غرفة ادارة العمليات (Clearing House Operations Management)
- مقاصة لتوزيع الايراد (Clearing House)

## في مجال دعم الأجور لطلبة الجامعات الرسمية



قامت الحكومة خلال العام ٢٠١٠ بتقديم دعم لأجور نقل طلاب الجامعات الرسمية، حيث قامت الهيئة وبالتعاون مع الشركات المستثمرة على خطوط نقل الجامعات بالبدء بتطبيق دعم اجور نقل الطلاب بتقديم خصم (٥٠٪) على عدة مراحل، حيث تم خلال العام ٢٠١٠ تنفيذ مرحلتين استفاد منها (٣٨٠٠٠) طالب في كل من جامعتي العلوم والتكنولوجيا والجامعة الهاشمية، حيث استفاد (١٥٠٠٠) طالب في المرحلة الاولى و (٢٣٠٠٠) طالب في المرحلة الثانية.

## في مجال الاستبدال التحديثي لوسائل النقل



بلغ عدد المركبات التي تم تحديثها خلال عام ٢٠١٠ والتي تنطبق عليها شروط التحديث (٤٨٠) مركبة عمومية بينما بلغ إجمالي عدد المركبات منذ بدء تطبيق قرار الشطب بداية عام ٢٠٠٨ ولغاية نهاية عام ٢٠١٠ حوالي (١٣٧٧) مركبة موزعة ما بين (١٣٠) حافلة و (١٢٤٧) سيارة ركوب متوسطه. حيث هدف هذا القرار الى توفير خدمة نقل عام ذات فعالية واعتمادية بوسائل نقل حديثة وأمنة، تقليل نسبة الحوادث المرورية، حماية البيئة، تقليل تكاليف صيانة المركبات، وتقليل استهلاك الوقود ورفع معدل السلامة العامة.



## نقل البضائع على الطرق





## مؤشرات وارقام عن نقل البضائع على الطرق

أعداد الشركات المرخصة لمزاولة أعمال النقل المتخصص وحتى نهاية عام ٢٠١٠

اسم التخصص	عدد الشركات
نقل النفط الخام	٧٣
نقل البضائع	٤٩
نقل الحاويات	٩٦
نقل السيارات	١٠
نقل المتعلقات	٨
نقل المبرد	٧
نقل الزيوت النباتية	٣
نقل الأغنام والمواشي	١
نقل الباطون الجاهز	١
المجموع	٢٤٨

أعداد الشركات التي تم ترخيصها ونسبة الزيادة خلال الفترة من ٢٠٠٢ - ٢٠١٠

العام	أعداد الشركات المرخصة	عدد الشركات التراكمي	نسبة الزيادة السنوية
٢٠٠٢	٢٣	٢٣	-
٢٠٠٣	٢٤	٣٥	%٥٢,٢
٢٠٠٤	١٤	٤٩	%٤٠,٠
٢٠٠٥	٦٩	١١٨	%١٤٠,٨
٢٠٠٦	٤٨	١١٦	%٤٠,٧
٢٠٠٧	٣٢	١٩٨	%١٩,٣
٢٠٠٨	٢٢	٢٢٠	%١١,١
٢٠٠٩	١٨	٢٣٨	%٨,٢
٢٠١٠	١٠	٢٤٨	%٤,٢

في نهاية عام ٢٠١٠ بلغ حجم أسطول نقل البضائع على الطرق للشحن الثقيل ١٥٨٧٤ شاحنة، منها ٦٣٧٨ شاحنة مملوكة للشركات والمؤسسات (النقلية والتجارية) أي ما نسبته ٤٠,٢٪ من إجمالي الأسطول، فيما أن هناك ٩٤٩٦ شاحنة مملوكة للأفراد تشكل ما نسبته ٥٩,٨٪ من حجم الأسطول. كما أن معدل عمر اسطول الشحن البري الثقيل = ١٣,٧ عام، ومعدل عمر الأسطول المملوك من الشركات والمؤسسات = ١١,٢ عام، ومعدل عمر الأسطول المملوك من الأفراد = ١٥,٤ عام.

#### أعداد الشاحنات الثقيلة العاملة في المملكة حسب ملكيتها وسنة الصنع

سنة الصنع	أعداد الشاحنات المملوكة للشركات	أعداد الشاحنات المملوكة للأفراد	المجموع
١٩٥٩-١٩٥٥	١	٤	٥
١٩٦٤-١٩٦٠	٠	٢	٢
١٩٦٩-١٩٦٥	٤	٥	٩
١٩٧٤-١٩٧٠	٩	٢٥	٣٤
١٩٧٩-١٩٧٥	٥٥	١٧١	٢٢٦
١٩٨٤-١٩٨٠	٣٣٨	٩٦٢	١٣٠٠
١٩٨٩-١٩٨٥	٣٠٦	١٣١٧	١٦٢٣
١٩٩٤-١٩٩٠	٣٩١	١٠٨٧	١٤٧٨
١٩٩٩-١٩٩٥	١٧٩٣	٣٢٨٥	٥٠٧٨
٢٠٠٤-٢٠٠٠	٢٤٦١	٢٢١٩	٤٦٨٠
٢٠٠٩-٢٠٠٥	٩١٨	٤١٧	١٣٣٥
٢٠١٠	١٠٢	٢	١٠٤
المجموع	٦٣٧٨	٩٤٩٦	١٥٨٧٤
النسبة المئوية	٤٠,٢٪	٥٩,٨٪	١٠٠٪

ويتبين من الجدول أن عدد الشاحنات التي مضى على صنعها أكثر من ١٠ سنوات (موديلات أقدم من ٢٠٠٠) تشكل ما نسبته (٦١,٥٪) من حجم الأسطول وهي نسبة مرتفعة، أما الشاحنات ذات موديل ٢٠٠٠ فأحدث فتشكل ما نسبته (٣٨,٥٪) من حجم الأسطول. وبلغ عدد المقطورات ١٥٢٦٢ مقطورة.

## الإنجازات في مجال نقل البضائع بالشاحنات خلال العام ٢٠١٠

### صدور القوانين التالية:

- القانون المؤقت رقم (٣٤) لسنة ٢٠١٠ قانون هيئة تنظيم النقل البري وتم نشره في الجريدة الرسمية بتاريخ ٢٠١٠/٩/٣٠، وبموجبه تم إنشاء هيئة تنظيم النقل البري والتي باشرت مهامها اعتباراً من ٢٠١٠/١٠/١ والتي كان الهدف منها إيجاد هيئة مستقلة تعنى بقطاع النقل العام للركاب والبضائع

على الطرق والنقل بالسكك الحديدية يتم به تعزيز القدرة على الإشراف والتنظيم لقطاع النقل البري والنقل السككي من خلال توفير تشريعات تحكم وتنظم عمل القطاع.

■ القانون رقم (٢٨) لسنة ٢٠١٠ المعدل لقانون نقل البضائع على الطرق رقم (٢١) لسنة ٢٠٠٦ وتضمن مواد سيتم بموجبها إصدار أنظمة لتصنيف الناقلين ووسطاء الشحن وترخيص مرافق نقل البضائع على الطرق ويجري حالياً إعداد مسودات الأنظمة والتعليمات لتطبيق أحكام القانون المعدل.

## أسطول النقل البري الأردني الثقيل

■ تشير الإحصائيات المتوفرة لدى الهيئة حتى نهاية العام ٢٠١٠ الى أن عدد شاحنات أسطول النقل البري الثقيل قد بلغ (١٥٨٧٤) شاحنة وتشكل الشاحنات القديمة (موديل أقدم من ٢٠٠٠) ما نسبته ٦١,٥% منها، ويبلغ متوسط عمر الأسطول (١٣,٧) عام وهذا يعتبر مرتفع نسبياً مقارنة مع العمر التشغيلي للشاحنات الثقيلة البالغ (١٠) سنوات، إضافة إلى وجود فائض في شاحنات الأسطول يقدر بحوالي (٤٠٠٠) شاحنة عن حجم الطلب، مما أدى إلى حدوث اختلال في العرض والطلب أدت إلى مضاربات بين الناقلين تسبب بتدني الأجور.

وعليه قامت الهيئة بما يلي:

■ وقف العمل بقرار التحديث الاستبدالي حيث لم يساهم قرار التحديث الاستبدالي وتمديداته لنهاية العام ٢٠١٠ بتخفيض عمر أسطول النقل الأردني بالرغم من تحديد عمر التحديث للشاحنات الجديدة بثلاثة سنوات وذلك نظراً للسماح باستيراد الشاحنات بعمر (١٠) سنوات وفقاً لقرار مجلس الوزراء رقم (١٤٤) تاريخ ١٩٩٨/٩/٥.

■ استصدار قرار مجلس الوزراء رقم (١٨١٤) تاريخ ٢٠١٠/٦/٢٩ والمتضمن حظر استيراد الرؤوس القاطرة والتي مضى على صنعها أكثر من سنة تسبق سنة التخليص اعتباراً من ٢٠١١/١/١ وكذلك السماح باستيراد الرؤوس القاطرة والتي مضى على صنعها أقل من خمس سنوات تسبق سنة التخليص مقابل إخراج رأس قاطر مسجل وعامل من الخدمة من خلال الشطب أو إعادة التصدير ووفق آلية يتم الاتفاق عليها بين كل من وزارة النقل ودائرة الجمارك الأردنية وإدارة ترخيص السواقين والمركبات.

■ العمل على فتح أسواق جديدة أمام الناقلين الأردنيين من خلال أعمال لجان النقل المشتركة مع كل من جمهورية مصر العربية، الجمهورية العراقية، جمهورية العربية السورية والجمهورية التركية.

## الاتفاقيات في مجال نقل الركاب والبضائع على الطرق

■ استكملت جمهورية بلغاريا الإجراءات الدستورية بالموافقة على اتفاقية النقل الدولي للركاب والبضائع الموقعة بين حكومتي المملكة الأردنية الهاشمية وجمهورية بلغاريا بتاريخ ٢٠٠٧/١٢/٣ ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ ٢٠١٠/٤/٢١.

## النقل بالسكك الحديدية



## المؤسسات العاملة في مجال النقل السككي في الأردن

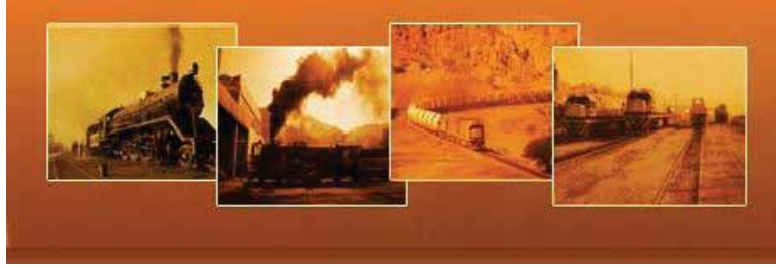
### مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني

- يبلغ طول الشبكة التي تم تشغيلها من قبل المؤسسة ٢١٧ كم، وتقوم المؤسسة بنقل الركاب بين عمان ودمشق، وكذلك نقل البضائع حسب الطلب.



### مؤسسة سكة حديد العقبة

- يبلغ طول الشبكة التي يتم تشغيلها حوالي ٢٩٢ كم، حيث تعمل المؤسسة على نقل الفوسفات من مناجم الفوسفات إلى ميناء العقبة



## مشاريع النقل بالسكك الحديدية المنجزة خلال العام ٢٠١٠

- إعداد إستراتيجية تطوير السكك الحديدية الأردنية وتشمل إنشاء شبكة من السكك الحديدية القياسية الحديثة تربط بعض المدن الرئيسية ومراكز الإنتاج، وتربط المملكة مع الدول المجاورة بطول حوالي (٩٤٨) كم؛
- موافقة مجلس الوزراء على هيكليّة تنفيذ المشروع المتضمنة إنشاء شركة مالكة للبنية التحتية تملكها الحكومة أو تساهم فيها وشركة أخرى من القطاع الخاص لتشغيل وصيانة الخط الحديدي؛
- صدور قرار الإستثمارات للشبكة الوطنية للسكك الحديدية؛
- مصادقة مجلس الوزراء على انضمام الأردن كعضو مشارك في منظمة (OTIF) المعنية بتنظيم النقل السككي الدولي؛
- الاستمرار في صيانة المعدات المتحركة والبنية التحتية لإدامة عمل مؤسسة سكة حديد العقبة.

## النفقات الرأسمالية وأداء وحجم الاستثمار





## النفقات الرأسمالية ٢٠١٠-٢٠٠٩

### المؤشرات

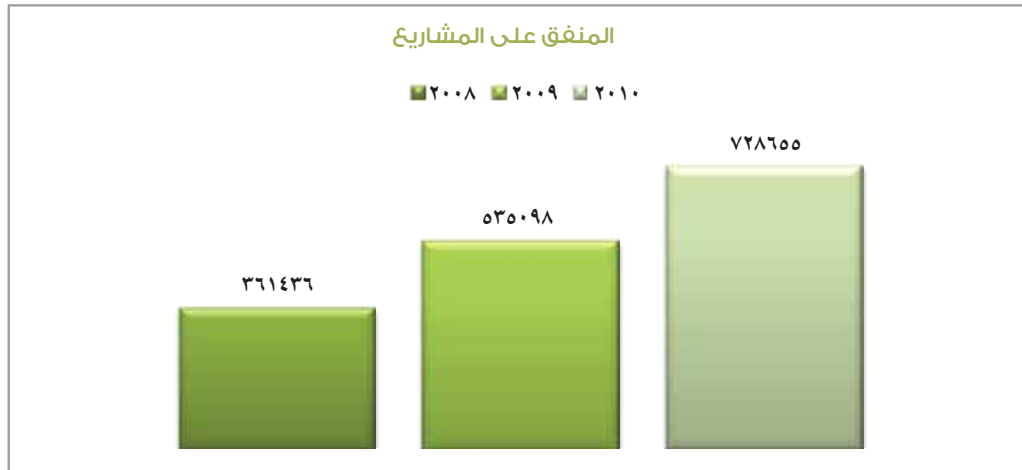
■ نسبة التغير في المصروف على المشاريع الرأسمالية الذاتية

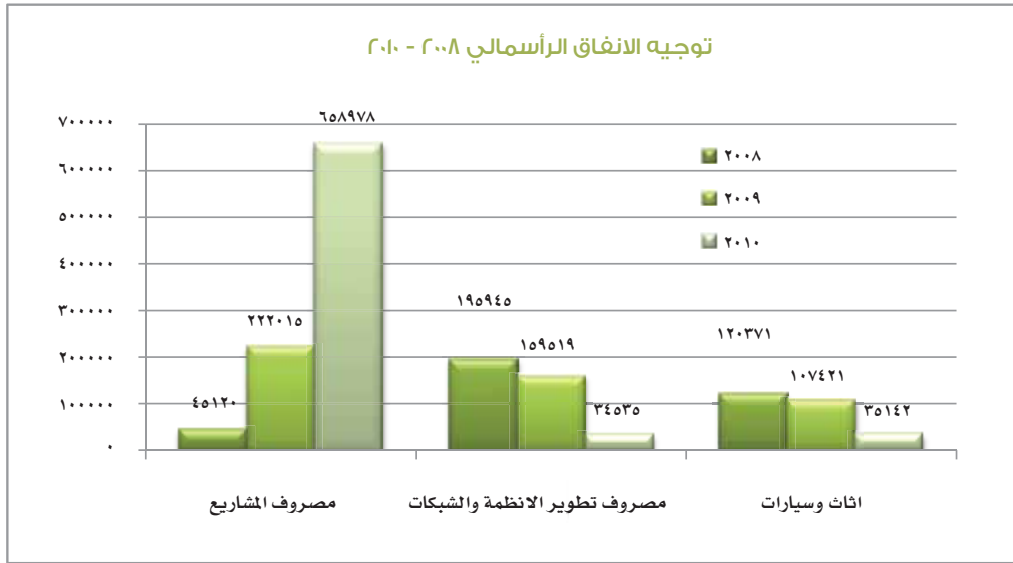
### المخرجات

زيادة الانفاق الرأسمالي على المشاريع والبرامج المساندة عام ٢٠١٠ عن عام ٢٠٠٩ بنسبة ٣٦٪ وتضمنت

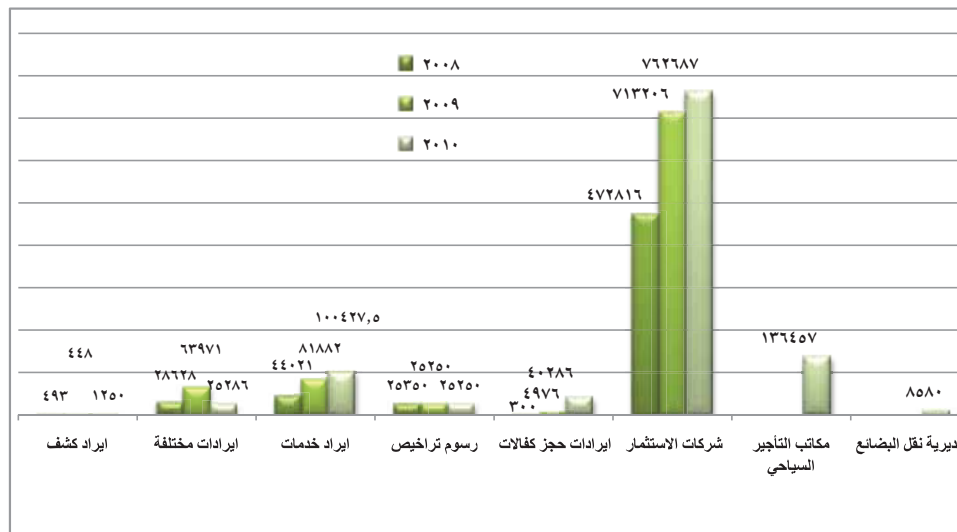
النفقات الرأسمالية تنفيذ المشاريع والبرامج المساندة ضمن خطة الهيئة وعلى النحو التالي:

- مشروع اعداد المخطط الشمولي لخدمات النقل العام
- دراسة الرضا عن خدمات النقل العام
- توفير معلومات الركاب
- انشاء مواقف تحميل وتنزيل
- متابعة انشاء مركز الانطلاق الموحد للنقل الدولي
- الادارة والخدمات المساندة وشملت إدامة وتشغيل وتطوير قاعدة البيانات وتجديد الرخص والبرمجيات وتجهيز وتأثيث .





## أداء الاستثمار



يلاحظ من الجدول وجود زيادة نسبة التحصيل حيث بلغت عام ٢٠١٠ (٨٩,٩%) مقارنة مع عام ٢٠٠٩ (٨٨%)، ورغم قصر الفترة الزمنية بعد صدور قانون النقل البري تشير الارقام الى تحصيل مبلغ (٨٥٨٠) دينار عن فترة ثلاث اشهر بعد صدور القانون من رسوم تصاريح وتراخيص خاصة بمديرية نقل البضائع والشاحنات .



## حجم الاستثمار في مجال نقل الركاب للعام ٢٠١٠

نوع النشاط	العدد	حجم الاستثمار
حافلات التاجير	٦	٩٠٠٠٠٠
سيارات التاجير	١٣٢	١٩٨٠٠٠٠
متوسطة تأجير	١٢	٤٨٠٠٠٠
نقل دولي (حافلات)	٨	١٦٠٠٠٠٠
الشطب والإستبدال التحديتي	٤٨٠	١٩٥٤٥٠٠٠
الشطب والإستبدال التحديتي شركات الاستثمار	٣٠	١٨٠٠٠٠٠
وسائط النقل المرخصة للجمعيات	٢	٧٠٠٠٠
تكسي فندقي	١٠	٢٠٠٠٠٠
تأجير السيارات الفخمة (الليموزين)	٢٠	٢٠٠٠٠٠٠
حجم الاستثمار لسنة ٢٠١٠ لباقي عناصر التكوين الرأسمالي للمكاتب والشركات الداخلة الى قطاع النقل العام للركاب	١٠	٥٠٠٠٠٠
المجموع	—	٢٩٠٧٥٠٠٠

## حجم الاستثمار "تقريبي" لقطاع نقل البضائع بالشاحنات حتى نهاية عام ٢٠١٠

الفئة	العدد الكلي	حجم الاستثمار
الرؤوس القاطرة	١٥٨٧٤	٢٦٩,٨٥٨,٠٠٠
مقطورات نفط خام ومشتقاته	٢٦٤٤	٢٦,٤٤٠,٠٠٠
مقطورات سيارات	٣٦٠	٩,٠٠٠,٠٠٠
مقطورات مثقلات	٢٦٣	٥,٢٦٠,٠٠٠
مقطورات مبرد	٨٢١	١٦,٤٢٠,٠٠٠
مقطورات بضائع عامة	٧١٥٤	٥٠,٠٧٨,٠٠٠
مقطورات أغنام ومواشي	٤٣	٤٣٠,٠٠٠
مقطورات زيوت نباتية	١٠٨	١,٠٨٠,٠٠٠
مقطورات حاويات	٣٦٢١	٢٥,٣٤٧,٠٠٠
شحن الباطون الجاهز	٢٤٨	١٢,٤٠٠,٠٠٠
المجموع		٤١٦,٣١٣,٠٠٠

تم احتساب حجم الاستثمار لمتوسط أعمار الرؤوس القاطرة والمقطورة ومتوسط الأسعار الحالية لها.

## رضا متلقي خدمة النقل

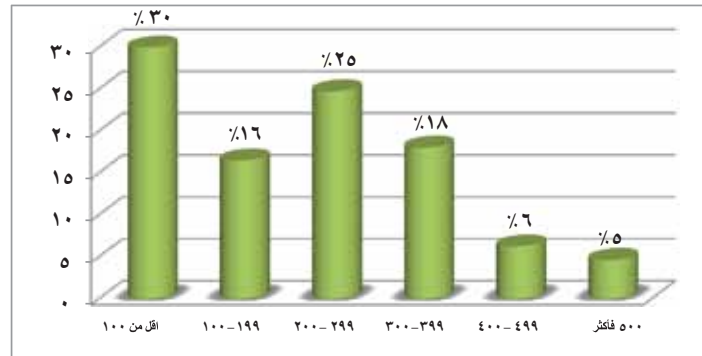


## الدراسة المسحية لقياس رضا متلقي خدمة نقل الركاب لعام ٢٠١٠

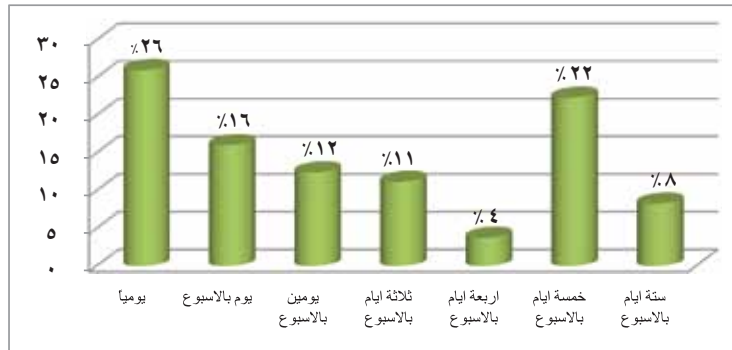
تم اعداد دراسة مسحية لرضا متلقي خدمة نقل الركاب عن العام ٢٠١٠، حيث بلغت عينة المبحوثين (١٥٢٣) راكب توزعت على كافة محافظات المملكة، ولقد أظهرت الدراسة بأن نسبة الرضا الكلي عن النقل العام متوسطة وتبلغ حوالي (٥٨,٦) على مستوى المملكة، في حين بلغت نسبة الراضين تماما والراضين على مستوى المملكة (٥٩,٣) وغير الراضين (٤٠,٧) ، وعلى مستوى المحافظات بينت النتائج أن أعلى نسبة رضا تحققت في محافظة العاصمة بواقع (٦٢,٤)٪ بينما كانت أدنى نسبة رضا في محافظة عجلون وبواقع (٤٦,١)٪.

## اهم نتائج الدراسة

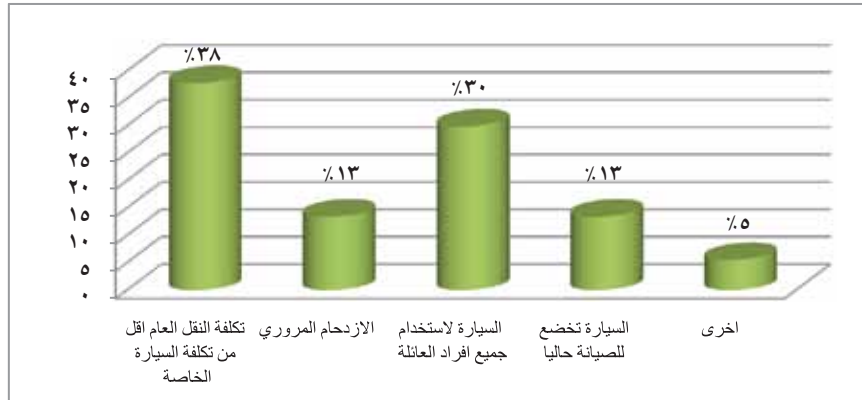
- ١) غالبية الركاب من فئة (٢٠-٢٤) سنة، بنسبة تعادل (٣٨)٪.
- ٢) غالبية الركاب ينتمون إلى الأسر المكونة من (٧) أفراد في المتوسط.
- ٣) غالبية الركاب من طلاب الجامعة، بنسبة تعادل (٣٧)٪.
- ٤) النسبة الأكبر من الركاب من أصحاب الدخل الشهري الأقل من (١٠٠) دينار بمعدل (٣٠)٪.



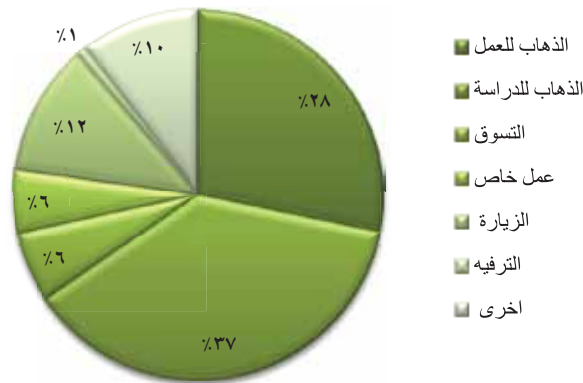
- ٥) غالبية الركاب كانوا ممن يستخدمون وسائل النقل العام يوميا بمعدل (٢٦)٪.



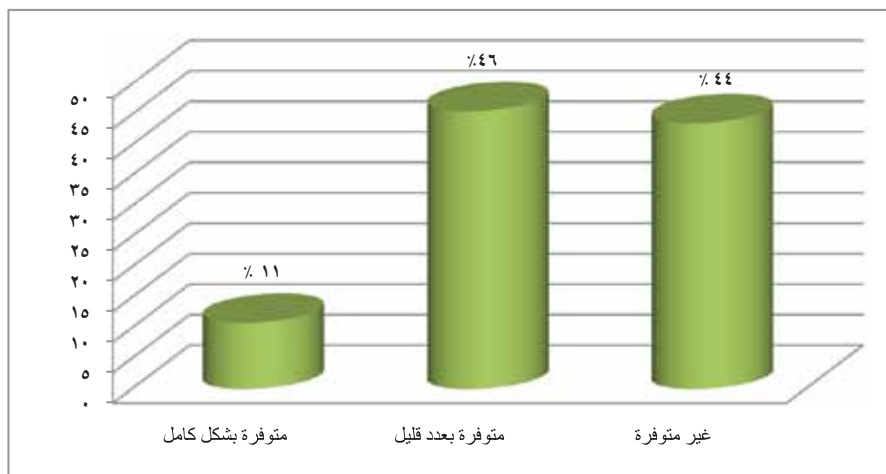
- (٦) غالبية الركاب يستخدمون وسائل النقل العام ولا يمتلكون واسطة نقل خاصة بنسبة تعادل ٨٩٪.
- (٧) أن أكثر الأسباب التي تدفع الركاب الذين يمتلكون سيارات خاصة إلى استخدام وسائل النقل العام هي أن تكلفة النقل العام أقل من تكلفة السيارة الخاصة، وبلغ نسبة الركاب المحددين لهذا السبب ٣٨٪.



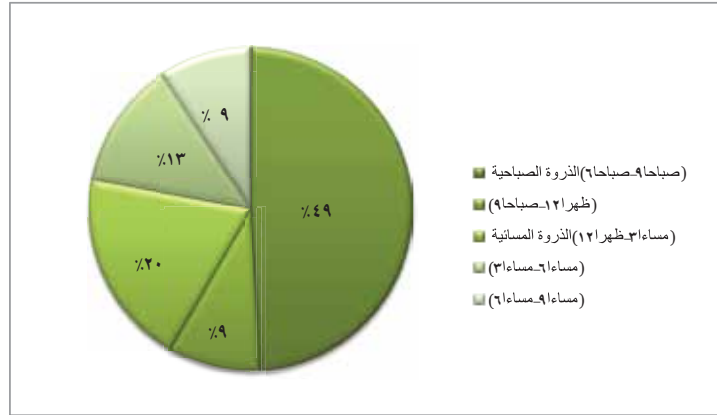
- (٨) غالبية الركاب يستخدمون وسائل النقل العام للذهاب إلى الدراسة بواقع (٣٧٪).



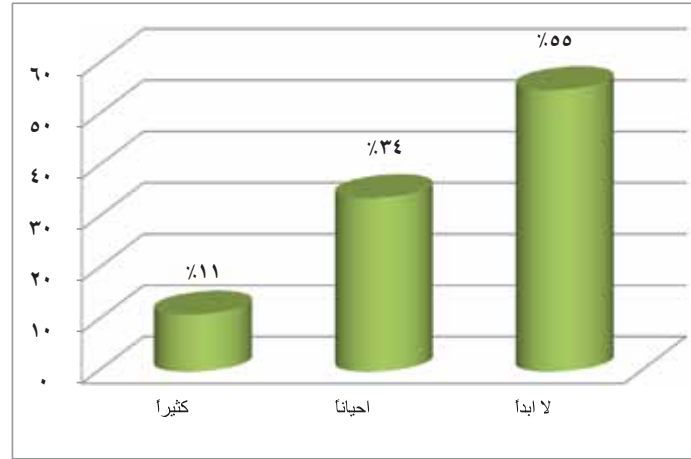
- (٩) تبين من إجابات الركاب أن أغلب خطوط سير وسائل النقل العام تتوفر فيها مظلات الانتظار للركاب بعدد قليل على طول الطريق.



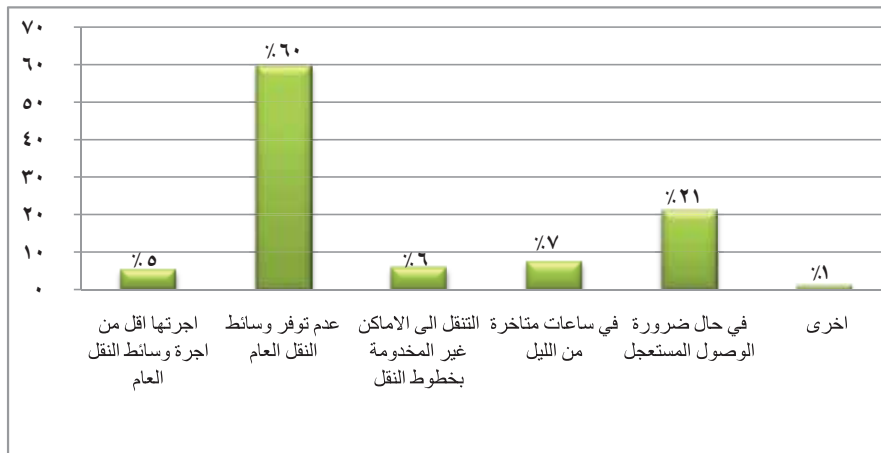
(١٠) أن الركاب يستخدمون وسائل النقل العام خلال فترة الذروة الصباحية بنسبة ٤٩٪.



(١١) أن غالبية الركاب لا يستخدمون وسائل النقل الخاصة والمملوكة من مواطنين مقابل أجر بنسبة تعادل ٥٥٪.



(١٢) كانت أهم الأسباب التي تدفع الركاب إلى استخدام وسائل النقل المملوكة من المواطنين عدم توفر وسائل النقل العام بنسبة تعادل ٦٠٪.



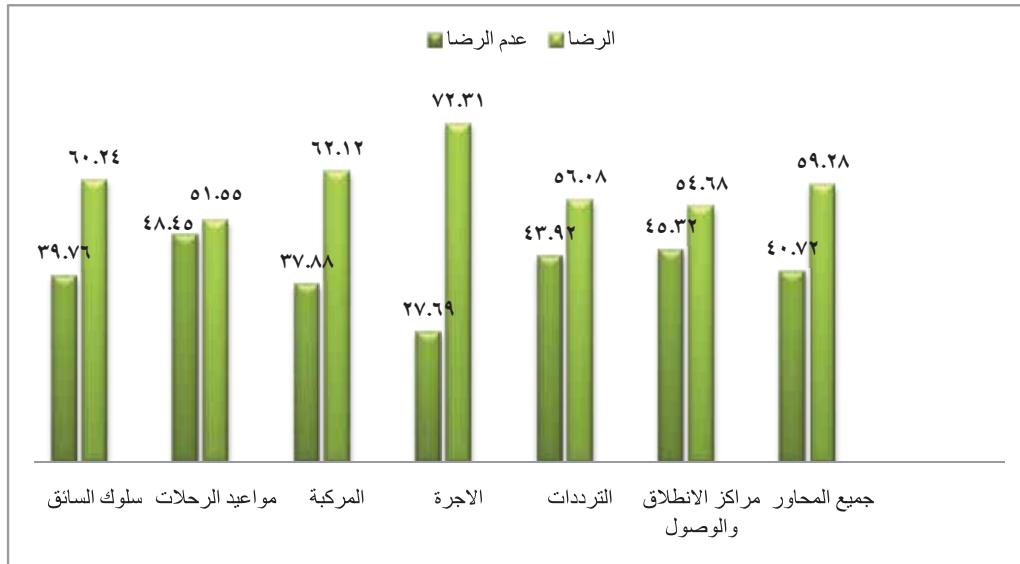
(١٣) بلغ متوسط عدد وسائل النقل العام المستخدمة يومياً ما يقارب (٥) وسائل نقل للفرد الواحد.

(١٤) بلغ متوسط عدد الرحلات المستخدمة يومياً للوصول إلى المقصد ما يقارب رحلتين للفرد الواحد.

(١٥) بلغ متوسط الانفاق اليومي للفرد الواحد على وسائل النقل العام ما يقارب (٢٦١) قرش. يجدر الإشارة إلى أن ماسبق هو تقديرات تقريبية بواسطة الركاب.

(١٦) بلغ متوسط الانفاق الشهري للأسرة الواحدة على وسائل النقل العام ما يقارب (٩٥) دينار.

(١٧) مدى رضا الركاب على مجموعة من المحاور الرئيسية للنقل العام؛ وكانت النتائج على النحو التالي:



## الفعاليات والأنشطة





## الجولات واللقاءات الميدانية

### اللقاءات الميدانية مع المعنيين بالقطاع



تم خلال العام ٢٠١٠ عقد العديد من اللقاءات المفتوحة مع كافة المعنيين بقطاع النقل في كل من المحافظات التالية: جرش، عجلون، المفرق، الزرقاء، البلقاء، مادبا، الكرك، اربد، الطفيلة بالإضافة الى محافظة العقبة. وتناولت هذه اللقاءات ابرز القضايا المتعلقة بالنقل البري بالإضافة الى الاستماع لمطالب المشغلين والمواطنين والجهات الحكومية ذات العلاقة بالقطاع.

### الجولات الميدانية التفقدية

تم عمل العديد من الجولات الميدانية على مراكز الانطلاق والوصول في عدد من المحافظات اضافة الى زيارة لمركز الانطلاق الموحد لتفقد سير اعمال هذا المشروع، كما قام دولة رئيس الوزراء بزيارة تفقدية لمركز انطلاق ووصول الشمال تم من الاطلاع على واقع خدمات النقل المقدمة اضافة الى تفقد مكاتب شركات النقل المستثمرة في القطاع في المركز.



### زيارة الجامعات الرسمية

تم خلال العام ٢٠١٠ زيارة لجامعتي مؤتة والجامعة الهاشمية من اجل بحث كافة الامور المتعلقة بنقل طلاب الجامعات، وذلك حرصا من الهيئة على هذه الشريحة والتي تشكل نسبة عالية من مستخدمي خدمة نقل الركاب.

### لقاءات النقابات والجمعيات



تم عقد العديد من اللقاءات مع رؤساء واعضاء النقابات المهنية والجمعيات المتخصصة بالقطاع، وذلك من اجل بحث كافة الامور المتعلقة بالقطاع كالتشريعات النازمة والتشريعات قيد الدراسة بهدف التفاوض من اجل الى قرار يرضي كافة الاطراف لما فيه المصلحة العامة، كما تم خلال العام افتتاح المقر الجديد للنقابة العامة لاصحاب الباصات الاردنية.

## الندوات وورش العمل

تم خلال العام ٢٠١٠ عقد الندوات وورش العمل التالية:

### ندوة (ادارة النقل العام: تحديات وحلول)



تم عقد هذه الندوة من خلال هيئة النقل البري ودار الخبراء للدراسات وبالتعاون مع المنظمة العربية للتنمية الإدارية تحت عنوان " إدارة النقل العام : تحديات وحلول " وبمشاركة مندوبي الجهات الحكومية ذات العلاقة بالقطاع في المملكة والدول العربية اضافة الى الشركات المستثمرة في القطاع في المملكة.



## ورشة عمل (مخرجات المخطط الشمولي والخاصة بمراكز الانطلاق والوصول في المملكة)



هدفت هذه الورشة للتعريف بمخرجات دراسة المخطط الشمولي والخاصة بمراكز الانطلاق والوصول في المملكة وذلك للتباحث مع الشركاء في مخرجات وتوصيات هذه الدراسة ضمن إطار التعاون والتنسيق المستمر لتحقيق الشراكة الحقيقية ما بين الهيئة والجهات الحكومية ذات العلاقة من أجل الوصول إلى رؤيا مشتركة لتحسين مستوى لخدمات المقدمة

للمواطنين، حيث استلمت الهيئة تقرير من الشركة الاستشارية المكلفة بعمل دراسة للمخطط الشمولي للمجمعات والتي أعدته ضمن آلية خاصة تم من خلالها العمل على وضع معايير عالمية لمراكز الانطلاق والوصول في المملكة وذلك من نواحي عديدة مثل موقع المجمع وتصميمه والمرافق العامة المتوفرة فيه بالإضافة إلى معلومات الركاب في المجمع، حيث قام الخبراء بمقارنة ما هو موجود على أرض الواقع مع المعايير العالمية للمجمعات.

## ورشات تدريبية بالتعاون مع أداة الدعم الفني والتبادل المعلوماتي والمنبثقة عن المفوضية الأوروبية وبالتنسيق مع وزارة التخطيط والتعاون الدولي (TAIX) في المجالات التالية:

### آليات طرح عطاءات خدمات النقل العام

#### مواضيع التدريب:

- كيفية تنفيذ إجراءات طرح وإحالة العطاءات الخاصة بخدمات النقل العام
- كيفية تطبيق شروط منح التراخيص لوسائط النقل العام.
- المبادئ الأساسية والمواصفات المعتمدة في طرح العطاءات الخاصة بخدمات النقل العام
- المبادئ المعتمدة في إحالة العطاءات الخاصة بخدمات النقل العام.
- جودة خدمات النقل العام من حيث الأسطول .
- أسعار التذاكر.
- دراسة حالات واقعية على سبيل المثال في دولة من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.
- اعتماد نموذج معين لطرح الدعوات والعطاءات الخاصة بخدمات النقل العام التي تقدمها هيئة تنظيم قطاع النقل العام.

### السلامة في وسائط النقل العام

#### مواضيع التدريب:

- تنظيم سلامة وسائط النقل العام. تحسين أدوات ومرافق النقل العام.
- معايير السلامة في تصميم مركز الانطلاق والوصول ومواقف التحميل والتنزيل.
- توضيح الإجراءات لتحديث أسطول الحافلات. نظم مراقبة السلامة في وسائط النقل العام.
- أسس وتعليمات لخدمة ذوي الاحتياجات الخاصة.

وشارك في هذه البرامج مندوبين عن الجهات الحكومية ذات العلاقة بالقطاع وممثلين عن الشركات المستثمرة في مجال النقل بالإضافة الى عدد من موظفي الهيئة وذلك ضمن خطة الهيئة للتدريب والتأهيل المستمر لموظفيها.



## افتتاح مكاتب للهيئة

تم خلال العام ٢٠١٠ افتتاح مكاتب للهيئة في محافظات مادبا وعجلون والعقبة، بهدف التسهيل على متلقي ومستثمري خدمة النقل، وبذلك تكون الهيئة قد استكملت سلسلة مكاتبها المنتشرة في كافة محافظات المملكة.

## التوعية الاعلامية

- نفذت الهيئة حملة إعلامية مشتركة مع مديرية الأمن العام وفق خطة عمل وبرنامج زمني للتعريف بمخاطر المركبات الخصوصية مقابل اجر كبدل عن وسائل النقل العام للركاب، وذلك لإبراز الجوانب السلبية المتعلقة بهذه الظاهرة وتوعية الركاب بدورهم للحد من انتشارها وإظهار مدى انعكاسها السلبي على أوضاع العاملين بالقطاع.
- التعاون والتنسيق ما بين الهيئة وإذاعة الأمن العام (FM) بتخصيص برنامج خاص للهيئة من إعداد وتقديم الناطق الإعلامي للهيئة بعنوان "نحو نقل آمن" وذلك ضمن دورتها البرامجية حيث تم تسليط الضوء فيه على قضايا قطاع النقل البري واستضافة المعنيين ومتابعة الملاحظات الواردة من المواطنين عبر أثير هذه الإذاعة.
- العمل على بث وتسجيل رسائل إرشادية هادفة بالإذاعة لتوعية المواطنين في القطاع بالتنسيق مع الإذاعات المحلية عبر أثيرها ضمن فترات بثها وتضمنت الرسائل مواضيع متنوعة كإرشادات خاصة بالسائقين والركاب، السلوكيات عادات السائقين التي تؤدي للحوادث، السلامة العامة على الطرق.
- الاستمرارية في نهج التوعية الاعلامية من خلال نشر إعلانات التوعية المختلفة للمستفيدين من خدمات النقل وذلك بالتعاون مع الصحف اليومية عبر دعمها لنشر هذه الإعلانات في المساحات غير المستغلة بالصحف.



# إستراتيجية الهيئة ٢٠١١ - ٢٠١٩



## السياسة (١) إنشاء إطار عمل مؤسسي فعال ومستدام لخدمات النقل العام.

### البرامج والأنشطة

- مراجعة اسس وشروط منح التراخيص والتصاريح

## السياسة (٢) رفع الكفاءة التشغيلية لخدمات النقل العام وتحسين نوعية الخدمات المقدمة.

### البرامج والأنشطة

- انشاء مواقف تحميل وتنزيل
- انشاء مركز انطلاق موحد لوسائل النقل الدولي
- نظام متكامل لدفع الاجور بما في ذلك البطاقات الذكية لغايات تطبيق الدعم لطلبة الجامعات الرسمية
- تطوير البنية التحتية للنقل العام

## السياسة (٣) تحسين التنقل لسكان المناطق الحضرية والريفية.

### البرامج والأنشطة

- اعداد مخطط شمولي لخدمات النقل العام
- تهيئة الظروف لشركات النقل لربطها مع حاجات الطلبة وذوي الاحتياجات الخاصة
- دراسة قياس الرضى عن خدمات النقل العام
- توفير نظام معلومات الركاب

## السياسة (٤) تطوير خدمات نقل عام مستدامة بيئياً.

### البرامج والأنشطة

- تحديث وسائل النقل العام

## السياسة (٥) رفع مستوى نقل البضائع على الطرق والخدمات المساندة والمرافق وتعزيز تنافسيته وتنظيمه.

### البرامج والأنشطة

- تعديل قانون نقل البضائع على الطرق والأنظمة والتعليمات الصادرة بموجبه
- تنظيم دخول وخروج الشاحنات من وإلى المنطقة الحرة السورية الأردنية المشتركة (استملاك + بنية تحتية)

## السياسات ومؤشراتها

مؤشر قياس الاداء (KPI)	القيمة الحالية(٢٠٠٩)	القيمة المستهدفة		الجهة المعنية	الجهة المساندة
		٢٠١٠	٢٠١١		
السياسة (١) انشاء اطار عمل مؤسسي فعال ومستدام لخدمات النقل العام					
حجم الاستثمار (مليون)	٢٧	٣٨	٤٥	هيئة النقل البري	القطاع الخاص
السياسة (٢) رفع الكفاءة التشغيلية لخدمات النقل العام وتحسين نوعية الخدمة المقدمة					
النفاذية ( عدد السكان ضمن مسافة مشي لا تزيد عن ١٠ دقائق من اقرب موقف تحميل وتنزيل للباصات)	%٧٠	%٧٥	%٨٠	هيئة النقل البري	القطاع الخاص
عدد الباصات /١٠٠٠ نسمة	١,٢	١,٣	١,٥	هيئة النقل البري	القطاع الخاص
السياسة (٣) تحسين التنقل لسكان المناطق الحضرية والريفية					
درجة الرضا عن خدمات النقل العام	%٦٢	%٦٥	%٧٠	هيئة النقل البري	القطاع الخاص
كثافة الشبكة	١,٢	١,٥	١,٧	هيئة النقل البري	القطاع الخاص
السياسة (٤) تطوير خدمات نقل عام مستدامة بيئيا					
متوسط العمر التشغيلي للباصات	٩	٨	٧	هيئة النقل البري	القطاع الخاص
السياسة (٥) رفع مستوى نقل البضائع على الطرق والخدمات المساندة والمرافق وتعزيز تنافسيته وتنظيمه					
العدد التراكمي للمنقلين المرخصين (شركات) للبضائع على الطرق	٢٣٨	٢٣٥	٢٤٥	هيئة النقل البري	وزارة الصناعة والتجارة
العدد التراكمي للمنقلين المرخصين (أفراد) للبضائع على الطرق	٠	٠	٣٠٠٠	هيئة النقل البري	وزارة الصناعة والتجارة
العدد التراكمي لمراكز تنظيم دخول وخروج الشاحنات ومرافق النقل	١	١	٢	هيئة النقل البري	وزارة الأشغال العامة والإسكان والبلديات

## Policies and their indicators

(K)Performance measurement indicators	Current value (2009)	Targeted value		The competent authority	Supporting authority
		2011	2010		
Policy (1): Establish a sustainable and efficient framework for public transport services					
Investment size (million)	27	38	45	Land transport Commission	Private sector
Policy (2): Improve the mobility of urban and rural population.					
Degree of satisfaction for public transport services	62%	65%	70%	Land transport Commission	Private sector
Network density	1,2	1,3	1,5	Land transport Commission	Private sector
Policy (3): Increase the operational efficiency of public transport services					
Permeability ( number of people within a walking distance not more than 10 minutes from the nearest bus stop)	80%	75%	70%	Land transport Commission	Private sector
Number of buses/ 1000 people	1,2	1,3	1,5	Land transport Commission	Private sector
Policy (4): Develop environmentally sustainable public transport services.					
Average operational life of buses	9	8	7	Land transport Commission	Private sector
Policy (5) promoting the level of freight transport on roads, the supporting services and facilities boosting it's competitively and its organization					
Cumulative number of licensed carriers (companies) of freight on roads	238	235	245	Land transport Commission	Ministry of Industry and Trade
Cumulative number of licensed carriers (individuals) of freight on roads	0	0	3000	Land transport Commission	Ministry of Industry and Trade
Cumulative number of trucks entry and exit centers regulating the and transport facilities	1	1	2	Land transport Commission	Ministry of Public Works Housing and Ministry of Municipals Affairs

### Policy (5):

Promoting the level of cargo transport on roads, the supporting services and facilities, boosting their competitiveness and organization.

#### Programs and activities

- Modifying transporting cargo law, on roads and the regulations and instructions issued thereupon.
- Organizing the trucks' entry and exit to and from the Jordanian Syrian free zone (appropriation + infrastructure).



### Policy (1):

#### Establish a sustainable and efficient framework for public transport services

##### Programs and activities

- Review the basis and conditions for granting licenses and permits.

### Policy (2):

#### Improve the mobility of urban and rural population.

##### Programs and activities

- Master plan study for public transport.
- Adapting conditions for transport companies to be connected with the needs of the students and those with special needs.
- Conduct a study of the satisfaction for public transport services.
- Providing a passengers' information system.

### Policy (3):

#### Increase the operational efficiency of public transport services

##### Programs and activities

- Installing passengers' bus stops.
- Constructing unified terminal for vehicles working in international routes.
- An integral system for fares payment ,including the intelligent tickets, for applying support to the formal universities' students.
- An integral system for fares payment including the intelligent tickets for applying fare subsidy for students of public universities.
- Implement the project of the infrastructure development to the public transport sector.

### Policy (4):

#### Develop environmentally sustainable public transport services.

##### Programs and activities

- Renewing Public Transport Fleet.





## Transport Strategy (2009 – 2011)



programs

by preparing and introducing the spokesman of the Commission under the title "Towards Safety Transportation Within Their Program Cycle" where certain issues were highlighted. These were the land transport sector issues, the concerned investigation and following up the remarks posed by citizens through this broadcasting corporation atmosphere.

- Working on transmitting and recording instructional messages for making sector citizens awareness in coordination with the local broadcasting corporations within their transmission periods. These messages included various subjects such as operators' and passenger's, behaviors, and drivers' habits causing accidents, public safety on roads....etc.
- Continuity in the media awareness approach through publishing various awareness announcements for those who get benefited from the transport services in corporation with daily newspapers through their support for publishing these announcements in the unexploited spaces at the newspapers



- Tickets fares.
- Studying realistic situations at one of the European Union states' members, as an example.
- Approving a certain method for offering investigations and tenders concerning the public transport services rendered by the Public Transport Regulatory Commission.

### Safety in the Public Transport Vehicles

Training subjects:

- Regulating the public transport media safety.
- Enhancing the Public transport devices and facilities.
- Safety measures in designing the departure and arrival center, loading and unloading stops.
- Explaining the procedures of the fleet and buses update.
- The Public transport media safety control regulations.
- The basics and instructions concerning those people of special needs.

Representatives of the sector governmental bodies attended this program along with the investing companies in the transport field plus a number of the commission employees within the plan of the commission for their employees' continuous training and rehabilitation.

### Opening Commission Offices:

During the year 2010, Commission offices were opened in the governorates of Madaba, Ajloun and Aqaba for facilitating the affairs of the transport services recipients and investors. Accordingly, the commission has completed a series of offices spreading in all the governorates of the Kingdom.



### Media Awareness:

- The Commission made an media awareness campaign with the Public Security Directorate within a work plan and a time schedule for identifying the dangers of the private vehicles against fares as a substitute for the passenger's public transport Vehicles for revealing this phenomena negative aspects and making passengers aware of their role in limiting their proliferation showing the extent of their passive reflections on the sector workers.
- The cooperation and coordination between the Commission and the Public Security Directorate broadcasting corporation FM by assigning commission special

## Seminars and Workshops:

### A seminar titled (Public Transport Management Challenges and Solutions):

This seminar was held through Land Transport Commission and the Experts' House with the Arab Organization for Management Development titled "Public Transport Management: Challenges and Solutions" attended by governmental departments, Arab countries plus sector investing companies in the Kingdom.

### A workshop on ( Outputs of the Evaluation Study for the Departure and Arrival Centers in the Kingdom):

This workshop aimed at introducing a comprehensive evaluation study of the departure and arrival centers in the Kingdom for discussing, with the partners , this study outputs and recommendations within the frame of continuous cooperation and coordination for achieving the real partnership



between the Commission and the related governmental entities for coming up with a common vision for enhancing the level of the services rendered for citizens where the commission received a report from the consultant assigned to make a study for the compounds comprehensive planning prepared within a special mechanism through which international standers for departure and arrival centers were set in the Kingdom from several aspects such as compound location and design, the public facilities therein plus the passengers' information in the compound. Experts compared the existing real status with the international standards of compounds.

### Training workshop in cooperation with technical support device and information exchange taken from the European Commission in coordination with the Ministry of Planning and International Cooperation in the following fields:

The mechanism of offering public transport services' tenders.

Training Subjects:

- The manner of executing the procedures of the tender offer and relegating the public transport services tenders.
- The manner of applying the conditions of granting license to the public transport media.
- The basic principles and the approved specifications of offering the public transport services tenders.
- The approved basic principles of relegating the public transport services tenders.
- The quality of the public transport services for the fleet.



## Field Tours and Meetings

### Meetings

During the year 2010, several open meeting were held with all the concerned bodies in the transport sector at the Governorates of Jarash , Ajloun , Al Zarqa, Al Balqa, Madaba, Al Karak , Irbid , Al Tafeela and Aqaba. These meetings handled the most outstanding land transport issues plus listening to operators, citizens and the related governmental bodies in the sector.



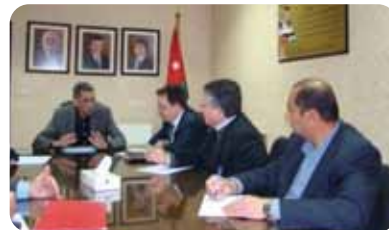
### Inspection Tours

During the year 2010, several field tours were conducted to departure and arrival centers in several governorates and to visit the Unified Departure Center for checking the project workflow. His Excellency, the Prime Minister made an inspection visit to Al Shamal terminal to have an overview on the real situation of the rendered transportation services plus checking the investing transport companies office of the sector in this terminal.



### Visiting Formal Universities

During the year 2010, a visit was paid to Mutah University and The Hashemite University for discussing all the issues of university students transfer as the Commission is keen on this category that form a high percentage of passengers' transport service users.



### Unions and Associations Meetings

During the year 2010, several meetings were held with the presidents and members of the vocational unions and the specialized associations in the sector, for discussing all the issues concerning the sector such as systematic legislations and the legislations under study for holding a dialogue aiming at making a decision satisfying all parties, for the public benefit. Moreover, during this year, the new location of the Jordanian Bus Owners Public Union was opened.

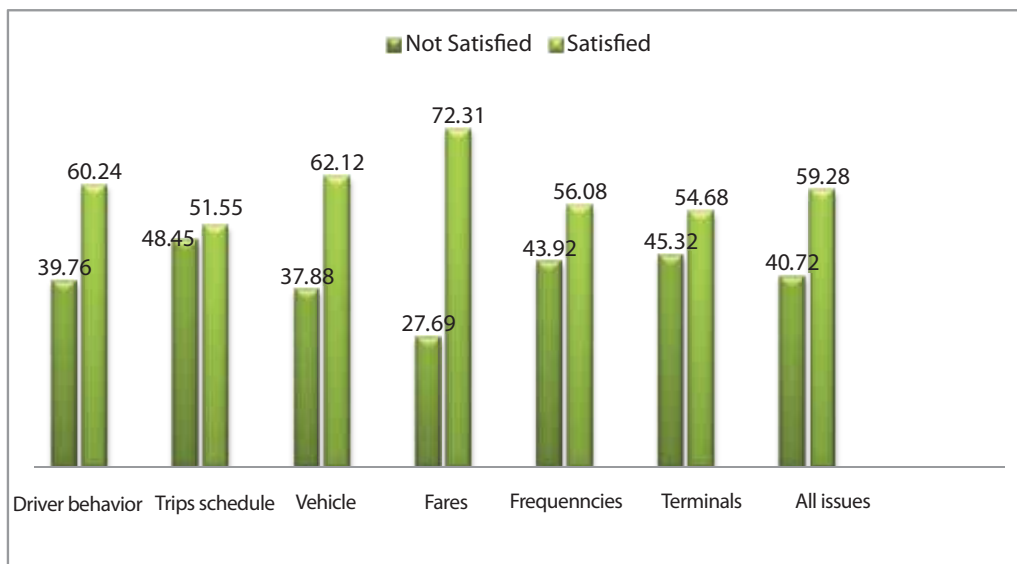




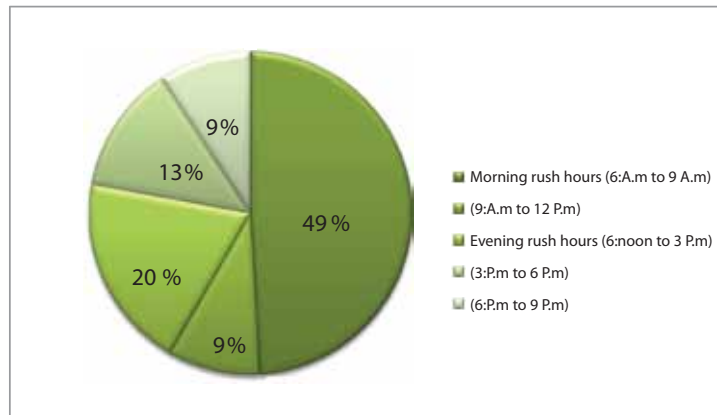
## Events and Activities



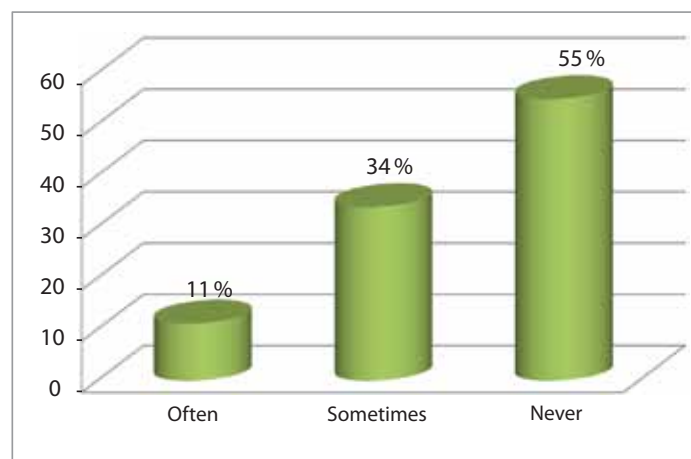
- 13) The average of the public transport vehicles used daily is about (5) transport vehicles for each individual.
- 14) The average number of the trips used daily for reaching their destination was about two trips per individual.
- 15) The daily average expenses per individual on the public transport vehicles were about (261) piasters it is noteworthy that the aforementioned was an approximate assessment by passengers.
- 16) The average monthly expenses for one family on the public transport vehicles was about (95) dinars.
- 17) The passenger's satisfaction for public transport issues were as follows:-



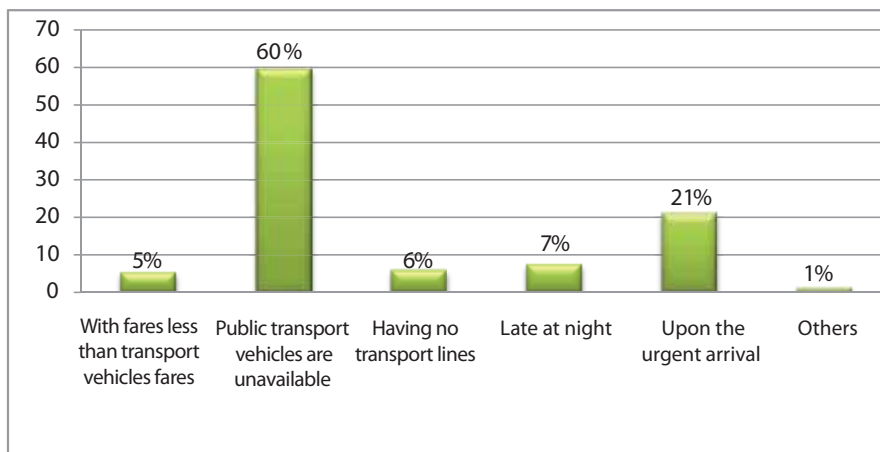
- 10) Passengers who use public transport vehicles during the morning rush hours had a ratio of (49%).



- 11) The majority of passengers don't use private transport vehicles owned by citizens for a fee at a ratio of (55%).

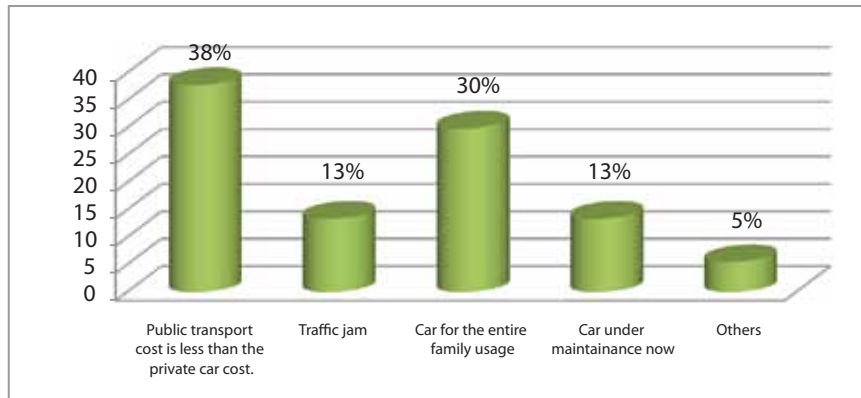


- 12) The most important reasons that make passengers use the transport vehicles owned by citizens was the unavailability of the public transport vehicles at a ratio of (60%).

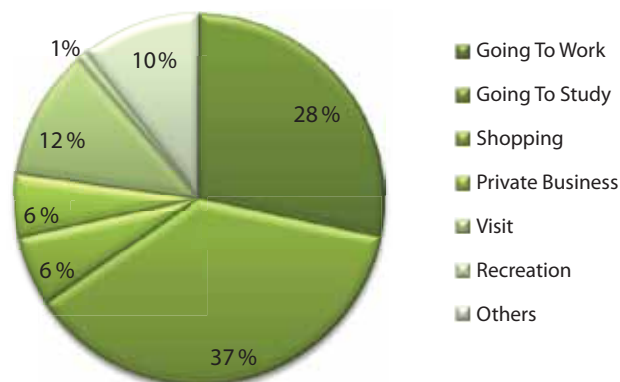




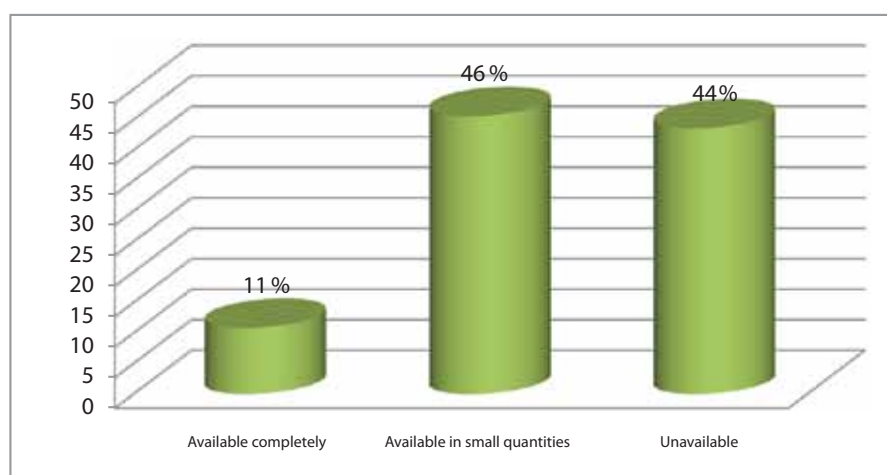
- 6) The majority of the passengers who use public transport vehicles and do not have private transport media had a ratio of (89%).
- 7) The most important reasons that urge the passengers, who own private cars, to use the public transport vehicles are due to fact that the public transport cost is less than the cost of private cars. The ratio of such passengers is (38%).



- 8) The majority of the passengers who use public transport vehicles for going to school had ratio (37%).



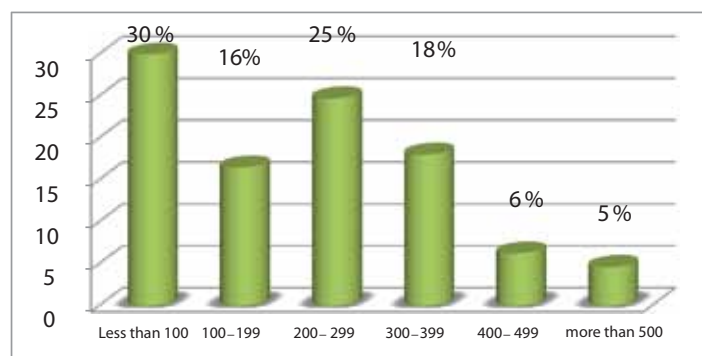
- 9) The answers of passengers show that the majority of public transport vehicles routes had few waiting umbrellas for passengers along the road.



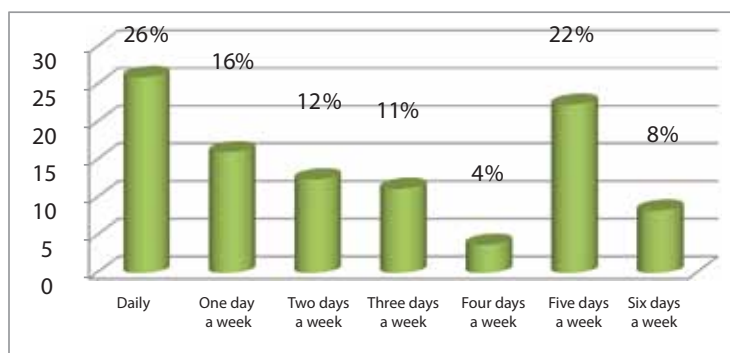
A survey study on the passengers' public transport recipient satisfaction, for the year 2010, was prepared. The survey sample consisted of 1523 passengers distributed on all the Kingdom governorates. The study revealed that the total satisfaction ratio, concerning the public transport had an average of (58.6%), on the Kingdom level, whereas the proportion of those who had entire satisfaction and those who were satisfied was (59.3%) and those who were not satisfied was (40.7%) on the governorates level. Results showed that the highest ratio of satisfaction was achieved in Amman (62.4%) whereas the lowest was in Ajloun governorate (46,1%).

### The most important results

- 1) The majority of the passengers who belong to (20-24) age categories had a ratio of (38%).
- 2) The majority of passengers who belong to families composed of (7) persons in average.
- 3) The majority of the passengers were university students had a ratio of (37%).
- 4) The greatest ratio of passengers who belong to those whose monthly salary is less than (100) dinars had a ratio of (30%).



- 5) The majority of the passengers who use the transport vehicles daily had a ratio of (26%).



## Passengers Satisfaction Survey



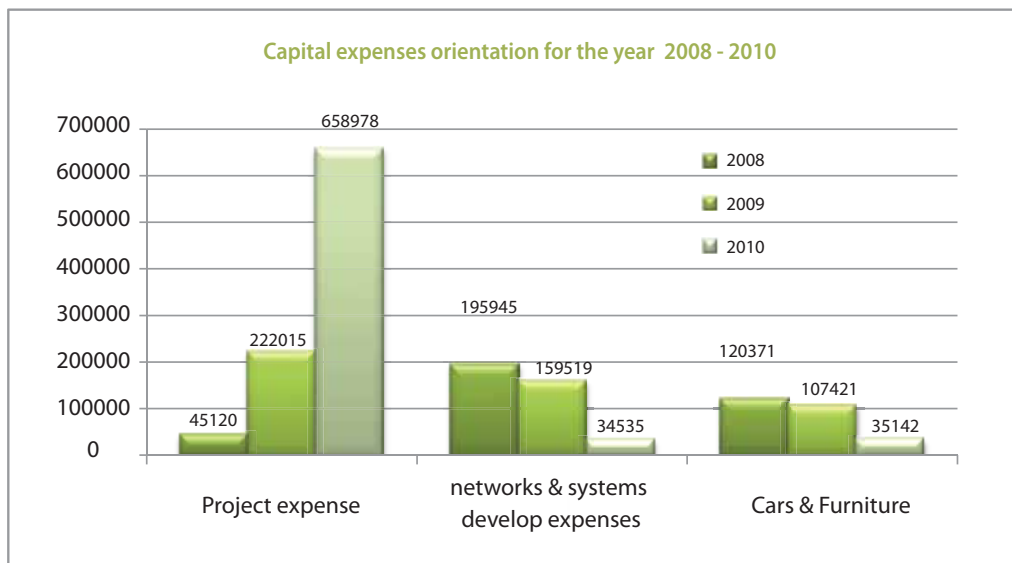
Investment size in passenger's transport for the year 2010:

Activity type	Number	Investment size
Rental bus	6	900000
Rental car	132	1980000
Rental medium bus	12	480000
International transport (buses)	8	1600000
Renewing public transport fleet	480	19545000
Renewing public transport fleet –investment companies	30	ENE
The transportation vehicles licensed for associations.	2	70000
Hotel taxi	10	200000
Luxury cars rent (limousines)	20	2000000
Investment size for the year 2010 for the rest of the capital formation elements for offices and companies included in the passengers public transport sector.	10	500000
Total	—	29075000

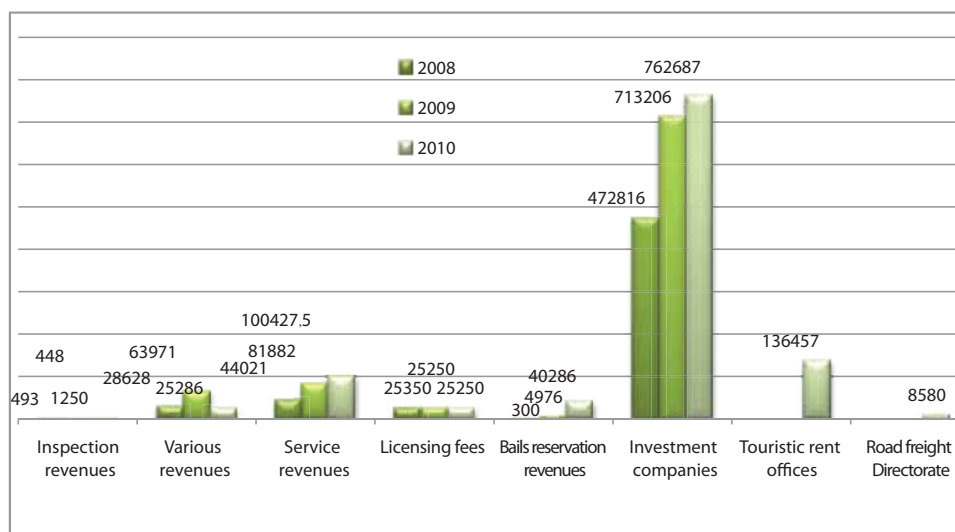
The "Approximate" investment size in truck's freight transport sector till the end of the year 2010.

Category	the Total Number	Investment size
tractors	15874	269.585.000
Crude petroleum and petroleum products trailers	2644	26.440.000
Cars' trailers	360	9.000.000
Heavy items trailers	263	5.260.000
Refrigerated trailers	821	16.420.000
General cargo trailers	7154	50.078.000
Sheep and livestock trailers	43	430.000
Vegetable oils' trailers	108	1.080.000
Containers' trailers	3621	25.347.000
Ready mixed concrete transport	248	12.400.000
Total of investment size	—	416.313.000

The investment size of the tractors and trailers' means and their current prices' average, are computed.



## Investment performance



From the table, we notice an increase in the collection ratio which was 89.9% in the year 2010 compared with 88% in the year 2009. Despite of the short time span after the issuance of the land transport law, figures show the collection of (8580) dinars at a three- month period after the law issuance out of permissions fees and licenses of freight and trucks transport directorate.

## Capital expenses for the year 2009 - 2010

### Indicators

- The ratio of change in the auto capital projects expenses.

### Outputs

- Increase in capital expenditures within 36%, Capital expenditures included the execution of the supporting projects and programs within the strategic plan, as follows :-
  - Public transport master plan.
  - Studying the satisfaction on the public transport services.
  - Passengers' information system.
  - Passenger's bus stops.
  - The consolidated set-out center.
  - Supportive management and services included database sustenance, operation and development, licenses and software renewal, and furniture setting.





## Financial Statement



## Railway transport Corporations in Jordan:

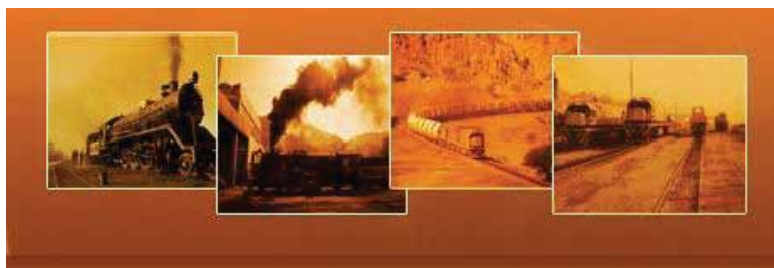
### Jordan- Hejaz Railway Corporation

- The network operated by the Corporation is 217 km long. The Corporation transport passengers between Amman and Damascus and transports cargo, upon request.



### Aqaba Railway Corporation

- The operated network is 292 km long where the Corporation works on transporting phosphate from the phosphate mines to Aqaba port.



### Railway transport projects achieved during the year 2010

- Setting the strategy of the Jordanian railway development including building a network of modern standard railway connecting some of the main cities and production centers, joining the Kingdom with the neighboring countries by a ( 948 ) km long railways .
- Adopted Temporary Law No. 32 On Railways
- The approval of the Prime Ministry Cabinet on framing the project execution including the establishment a company possessing the infrastructure owned or shared by the government and another company, to operate and maintain the railway.
- The issuance of the appropriation decision to the railway national network.
- The approval of the Prime Ministry Cabinet on Jordan joining, as a sharing member, to OTIF Organization interested in regulating the international railway transport.
- Going ahead on the maintenance at the mobile equipment and the infrastructure for sustaining the work of the Aqaba Railway Corporation.



## Railway Transport



on roads and railway transport for boosting the ability of supervising and regulating the land transport sector and railway transport through providing legislations that govern and regulate sector activities .

- Act no.28 for the year 2010, amending Freight transport on roads, act no. (21) For the year 2006, include items by which the regulations of carriers and shipment mediators shall be classified and granting licenses for Freight transport on road facilities. Now, the drafts of the regulations and instructions for applying the amended law are being prepared.

### The Jordanian heavy land transport fleet

The statistics available at the Commission till the end to the year 2010 stipulated that the number of the heavy transport fleet vehicles reached (15874) vehicles. The old ones (older than year the 2000 form 61.5% out to their total number. The fleet average age was (13.7) years. This is considered relatively high when compared with the operational age of heavy vehicles i.e. (10) years. Moreover, there is a surplus of (4000) vehicles more than demand size. This caused a disorder in supply and demand leading to speculations among carriers as a result of low wages.

Therefore, the Commission performed the following:-

- Stopped applying the updating replacement decision because this decision and its extensions, up to the end of the year 2010, didn't contribute in reducing the age of the Jordan transport fleet in spite of limiting the new trucks updating age to three years because importing trucks with the age of (10) years was permissible under the prime ministry decision no (144) on 5-9-1998.
- The issuance of the prime ministry decision no (29-6-2010 stating the prohibition of importing tractors of more than one year old before the year as of 1-1-2011 plus granting permissions to import tractors of less than five years old before the year of clearance provided that one registered and operated shall be taken out of service by crossing out or Re – export under a mechanism agreed upon between the Ministry of Transport and the Jordanian Custom's department and drivers and Vehicles" Licensing Department.
- Working on opening new markets before the Jordanian carriers through the actions of mutual transport Commissions with the Republic of Egypt, the Republic of Iraq, the Syrian Arab Republic and the Republic of Turkey.

### Agreements on passengers and Freight transport on roads

- The Republic of Bulgaria completed the constitutional procedures by approving the passengers and Freight international agreement signed between the government of the Hashemite Kingdom of Jordan and the Republic of Bulgaria on 3-12-2007. This agreement was effected on 21-4-2010.



By the end of the year 2010, the size of Freight transport fleet on roads for heavy transport reached 15874 vehicles including 6387 vehicles owned by companies and institutions (transport and commercial ) i.e. 40,2% out of the total fleet, whereas 9496 vehicles were owned by individuals i.e. 59.8% out of the fleet size. The average age of the heavy land transport fleet was 13.7 years, the average age of the fleet owned by companies and institutions was 11.2 years and the average age of the fleet owned by individuals was 15.4 years.

#### Numbers of heavy trucks operating in the Kingdom per ownership and year of manufacture

Manufacture year	The number of trucks owned by companies	The number of trucks owned by individuals	Total
1955-1959	1	4	5
1960-1964	0	2	2
1965-1969	4	5	9
1970-1974	9	25	34
1975-1979	55	171	226
1980-1984	338	962	1300
1985-1989	306	1317	1623
1990-1994	391	1087	1478
1995-1999	1793	3285	5078
2000-2004	2461	2219	4680
2005-2009	918	417	1335
2010	102	2	104
Total	6378	9496	15874

The table shows the number of vehicles manufactured before 10 years (older than 2000 model) forms (61.5%) out of the fleet size. This is a high percentage, vehicles of model 2000 and above, form (38.5%) out of the fleet size and the number of trailers amounted to 15262 trailers.

## freight trucks transport achievements for the year 2010:

### The following laws were issued

- The interim act no. (34) For the year 2010, the law of Commission was issued and published in the official gazette on 30-9-2010. Under this law , the Commission was established and started their missions as of 1-10-2010 aiming at establishing a separate Commission concerned in passengers and cargo public transport sector



## Indicators and numbers on freight transport on roads:

The number of the companies licensed to practice specialized transport works till the end of the year 2010.

Name of specialty	Number of companies
Crude petroleum transport	73
Cargo transport	49
Containers' transport	96
Cars' transport	10
Heavy items transport	8
Fridge freight Transport	7
Vegetable oils transport	3
Sheep and livestock transport	1
Ready-mixed concrete transport	1
Total	248

The number of the licensed companies and the increase percentage during the period from 2002 to 2010

Year	The number of licensed companies	The cumulative number of companies	Annual percentage increase
2002	23	23	-
2003	24	35	52.2%
2004	14	49	40.0%
2005	69	118	140.8%
2006	48	116	40.7%
2007	32	198	19.3%
2008	22	220	11.1%
2009	18	238	8.2%
2010	10	248	4.2%



## Road Freight Transport



## Modernizing Public Transport Vehicles by Replacement

The number of the modernized vehicles , during the year 2010 , that meet the modernizing conditions , reached 480 public vehicles, whereas the total number of vehicles , as of the crossing out decision date in the start of the year 2008 up to the end of 2010 was about 1377 vehicles distributed into (130) bus and (1247) passengers medium cars. This decision, aimed at providing public transport service with reliability and credibility through modern and safe vehicles, reducing the ratio of traffic accidents, providing environment protection, reducing the costs of vehicles maintenance and fuel consumption and raising the public safety rate





- Use stored-value contactless radio frequency identification (RFID) smart cards.
- Analyze vehicle tracking data.
- Monitor vehicle capacity utilization.
- Monitor route capacity and utilization.
- Monitor bus punctuality and route compliance.
- Efficiently reimburse bus operators.
- Offer a more convenient method of fare payment.
- Generate multiple reports.
- Estimate ridership per route.



project components:

The intelligent transport system consists of the following main parts:

- Fleet Monitoring System.
- Electronic Fare Collection System.
- Clearing House Operations Management.
- Control Room

## Students' Fare Subsidy Program

During the year 2010, LTRC, in cooperation with the investing companies in the universities transport lines started a fare subsidy project with a discount of 50% on several stages. During the year 2010, two phases were completed, where a subsidy was provided for (38000) students from the University of Science and Technology, Hashemite University where (15000 students at the first stage and 23000 students of the second stage).



### consolidated set-out center

The project achievement ratio about 72% by the end of the year 2010. This project aims at providing a departure station for all the external travel cars with high-quality specifications, organizing labor markets and the relation between the office owner and the cars' owners plus limiting unequal competition with non-Jordanian cars. The project was posed under the BOT system after relegating the tender invitation on the investment unit at the Social Security Public Association with a total cost of four million Jordanian dinars. The project supervising company is currently working on completing building and works. It is expected to complete the project and operation during the year 2011.



### Passenger's bus stops

In order to meet the demand for public transport services and presenting them to passengers in a good level and proper cost and protect both the passengers from summer heat and winter cold, (23) bus stops was installed in Irbid. These stops were installed in (4) districts: Bani Kinanah, Alkoura, Wasatiya and Taibah and Irbid City district, after installing (8) and (15) bus stops at Tafeela and Balqa governorates, respectively.

### Passengers Information system

Fifty six (56) instruction plates in Madaba governorate were installed inside the North terminal and the South terminal in order to provide instructional information for passengers. This system organizes passengers' time and transport mobility inside the terminals; also it explains the public transport line routes and facilitates mobility operation. The system has a map showing the public transport line route and other information such as the line tariff, route, number of buses, and the free telephone number for complaints. There are previously Forty six plates were installed in the year 2009 at the new Al Aghwar terminal in Irbid governorate.

### Develop and Implement intelligent Transportation for the public Transportation Sector

#### Project Objectives

- Regulate routes, and monitor and evaluate bus movement.
- Access necessary and accurate information about bus routes, departures, and arrivals.



### Project stages

- An initial evaluative study was prepared for the bus terminals and the requirements needed for enhancing their components and location within the first stage work, in 2010 the detailed studies and setting the required drawings for restructuring bus terminals were posed. Work started in 2010.
- Identifying the restructuring elements of (10) vital centers in the Kingdom where the required architectural, constructional, electrical and mechanical drawings were prepared for the rehabilitation/design of bus terminals in accordance with the following time schedule.

First Stage		
Implementation stages	First stage (starting with technical studies for rehabilitation/design bus terminals in Madaba, Jarash and Al-Karak governorates.	Offering the required tenders and executing the first stage activities
Date of start	9/2010	2/2011
Date of Expiry	1/2011	5/2012

Second Stage		
Implementation stages	Second stage (starting with technical studies for rehabilitation/design bus terminals in Irbid, Tafilah and Al-Balqa governorates.	Offering the required tenders and executing the second stage activities
Date of start	2/2011	7/2011
Date of Expiry	6/2011	10/2012

Third Stage		
Implementation stages	First stage (starting with technical studies rehabilitation/design bus terminals in Ma'an, Al-Mafraq, Ajloun and Al-Zarqa governorates.	Offering the required tenders and executing the first stage activities
Date of start	7/2011	1/2012
Date of Expiry	12/2011	3/2013



## Enhancing the services field

During the year 2010, the provided services were enhanced in the following aspects:-

### Internal transport service

- (20) Buses to serve (Al Salt, Raghadan) route, through an investment invitation and then to be offered to all.
- (10) buses to serve the students of (King Hussein Bin Talal University, Ma'an)

### A Limousine service

- A limousine car service office with (20) cars

### Taxi Service

- A hotel taxi office with 10 cars.

### An international transport service by bus

- An international transport company with 8 buses to serve (Irbid – Saudi Arabia) route.

### Tourist Rental car service

- Three offices was licensed as a tourist rental cars with (92) cars.

## Infrastructure field

### Enhancing the Infrastructure of bus terminals in the kingdom.

#### Project objective

- Increase the operational efficiency of public transport services and improve the quality of the provided services in the terminals.

#### Justifications Project

- In many terminals there is a lack of basic services such as lighting, toilet facilities, shelter and seating for passengers.
- No network maps are generally available at terminals to help passengers identify their
- Preferred route or the services they require.
- No timetable information is currently available on Services, which leads to passenger uncertainty.
- No rain water drainage systems in the bus terminals.
- There is a lack of enforcement on entrance and exit points from terminals. Misuse of entrance and exit points can impact on vehicle circulation within the terminal.



### The first phase outputs

- Offering the required recommendations needed for terminals location and facilities.
- Review the current legislations, offering recommendations required for reframing and organizing the sector.
- Analyzing the public transport network and the demand on services.
- Offering recommendations on the suggested public transport network.
- Presenting the Master Plan Study document.

### First phase Recommendations

- Developing the institutional and regulatory role of LTRC
- Transport policy to be developed by Ministry of Transport
- Regulatory functions of LTRC expanded
- Improving quality standards
- Strengthen partnership with traffic police to aid enforcement
- Set and monitor quality KPI's
- Higher standards of vehicle quality and maintenance
- Published timetables and expanded network converge
- Restructuring operation of the bus networks
- Hierarchical system with five levels
- National route numbering and integration of services
- Operators incentivized to invest in vehicles
- Improved passenger facilities
- Co-operation with Municipalities regarding location
- Upgrade facilities to meet guidelines
- On-street infrastructure and formal bus stops

### Study related to providing technical support in the infrastructure field

In the field of cooperation between LTRC and the League of the Arab states, one of the concerned experts in transport studies, visited Jordan to meet the concerned in the transport sector from the two sectors: public and private to present the technical support to LTRC in the infrastructure field, especially in the field of building terminals in governorates. The expert presented partnership models and policies between the public and private sectors in the infrastructure field, especially the ones related to the challenges facing the roads' sector in the world. Partnership between the public and the private sectors means, here, the partnership main types between the public and private sectors, some of the partnership contents and challenges plus the project financing.



#### Intra city routes distributed according to governorate and vehicle category

Governorate	Number of routes	Category vehicle		
		Small car	Medium bus	Large Bus
Amman	300	3260	342	538
Irbid	337	35	837	25
Al-Balqa	190	8	258	19
Al-Karak	131	1	542	0
Ma'an	48	0	53	5
Al-Zarqa	218	90	552	23
Al-Mafraq	125	11	205	6
Al-Tafeela	65	0	83	0
Madaba	54	4	97	0
Jarash	42	0	76	0
Ajloon	35	0	57	1
AL-Aqaba	21	10	36	17
Total	1566	3419	3138	634
Grand Total	7191			

## Passengers Transport Projects Achieved During the Year 2010:

### Studies field

#### Master Plan Study for Public Transport

during the year 2010, LTRC, Implement the 1st phase of the master plan study for public transport, which aims to create a high quality, accessible, affordable and attractive Public Transport system across the Kingdom of Jordan.



## Passengers Transport

### Indicators and statistics about passengers transport

#### Numbers of specialized public transport vehicles till the end of the year 2010

Mode of transport	small Passenger's - car	Medium Bus	Large Bus	Total
Intra city	3419	3138	634	7191
Inter city	577	1341	744	2662
International transport	1111	0	117	1228
Rental Bus	0	189	294	483
Rental car	6761	0	0	6761
Tourist Bus	0	194	578	772
Taxi service	16138	0	0	16138
Limousine Service	24	0	0	24

#### Numbers of licensed private use transport

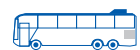
Mode of transport	No. vehicles
Kindergarten and schools	5178
Universities and community colleges	617
Companies and other institutions	5668
Total	11463

#### Main lines in the Kingdom, distributed under vehicle category

Number of routes	Vehicle Category			
	Small car	Medium bus	Large Bus	Total
597	577	1341	744	2662



## Passenger's Transport



## Duties and Responsibilities

- Implementation the land transport general policy.
- Working on meeting the demand on the land transportation services and securing them at a good level and a proper cost.
- Planning a land transport services network including their facilities and routes.
- Setting the required plans for erecting, operating and executing the land transport facilities.
- Defining the locations of the land transport facilities in coordination with competent authorities, managing them and supervising their services.
- Coordination with competent authorities in setting plans for road construction and programs for their maintenance, offering their recommendations, in this respect, for achieving the public interest of the users.
- Setting the procedures of protection from land transport accidents, developing these procedures pursuant to the international requirements in coordination and coordination with competent authorities.

## Vision

Effective, developed and safely land transport, contribute to economical growth and environmental stability and boosting the regional role and the strategic location of Jordan.

## Mission

Planning, organizing and developing an integral land transport system, economical, competitive, keeping up with the comprehensive development plan consistent with the best international standards.

## Values

The Commission adopts the following values for achieving their objectives:

- Distinction in rendering services.
- Transparency in transactions.
- Information accuracy.
- Protecting operators and passengers' rights.
- Encouraging positive competition.
- Equal Opportunities.
- Justice achievement.



## Over View

### Establishment

The Land Transport Regulatory Commission interim Act for the year 2010 stipulated that:

- A. In the Kingdom, a Commission called (Land Transport Regulatory Commission) will be established with a legal entity having a financial and administrative independence. Accordingly, it can possess movable and immovable property and conduct all legal actions required for achieving their objectives including holding contracts, accepting gifts and donations, having the right to sue and to appoint prosecutor of the State Issues Administration or any other attorney delegated to represent them for this purpose.
- B. The Commission location shall be in Amman and it can establish branches or open offices anywhere inside the Kingdom.

### Objective

Regulating, controlling land transport services and encouraging investment in land transport sector, in compliance with the objectives of the economical and social development.

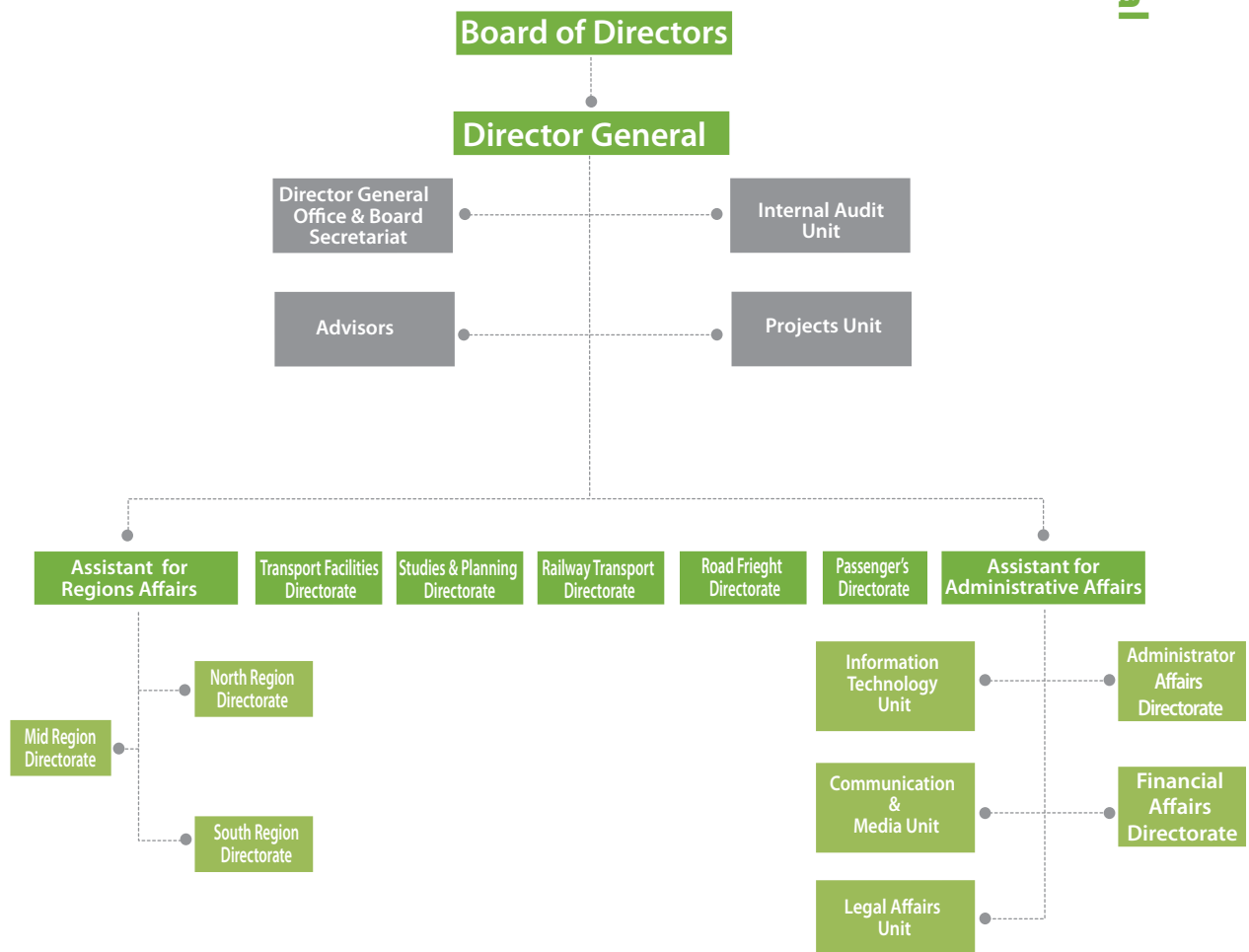
### The Royal Initiative Matrix and National Objectives along with the Institutional Objectives

The Royal Initiative National Objective	The institutional objective
Encouraging business and investment environment.	Creating an effective and sustainable organizational business framework for the public transport services.
	Developing and updating the legislations that govern the sector of transporting cargo on roads.
Encouraging economical growth and going ahead with a greater infrastructure projects	Raising the operational efficiency of public transport services and improve the quality of services provided
	Regulating the entry and exit of heavy trucks to and from cities and urban centers (the application of the mechanism used in Aqaba for trucks entry and exit)
Promoting the government competency and activating accountability and the governmental performance measurement	Improving the mobility of the population in urban and rural areas
Enhancing the services level and quality rendered for citizen	Development of sustainable public transport services environmentally
	Improving the mobility of the population in urban and rural areas
	Raising the operational efficiency of public transport services and improving the quality of services provided.





## The Organizational Structure



## Board of Directors

### Minister of Transport / Chairman Of The Board of Directors

- His Excellency, Eng. Mohannad Al-Qudah.

### Director General / Deputy Chairman

- His Excellency, Eng. Jamil Ali Mujahed.

### Members

- His Excellency, Mr. Ahmad Al- Gazo / Ministry of Municipals Affairs , General Secretary.
- His Excellency, Hussain Al- Nawaysa / Public Security Director, Assistant for Traffic Affairs.
- His Excellency, Eng. Haytham Jweinat/ Greater Amman Municipality, manager of amman city.
- His Excellency, Mr. Atif Al- Btush / private sector.
- His Excellency, Dr. Wa'il Tyfour / private sector.



## Foreword



The year 2010, witnessed fruitful and serious changes on the sector level. The establishment of a Commission concerned in the affairs of all land transport models, may be the most important of those changes as this step came as a result of the government belief that it is necessary to grant service sectors the utmost attention and support.

Since the establishment of the Land Transport Regulatory Commission, work started on executing a package of procedures along with giving the priority to the necessity of issuing a systemic legislation for the sector in harmony with the land transport act plus setting a strategy for the Commission work parallel to the sublime Royal initiatives and the national objectives, considering the maximum importance of the project, yielding a great benefit for the country and the citizen.

who goes through the first annual report of the Land Transport Commission will be able to acquire all data concerning passengers, freight and railway transport. This data includes the most important achievements i.e. studies, executed projects, projects under execution and the related expenses and revenues indicating the financial performance and investment size, plus the statistical data on those model's real situation.

At the introduction of this report, I extend my utmost thanks and appreciation to His Excellency, chairman of the Board and the Board of Directors' members for their continuous support and orientation for the Commission progress. I also convey my thanks and appreciation to all colleagues working in the Commission on their efforts and devotion in work and professional obligation.

Asking Allah, the Sublime and the Almighty, to guide us all to serve our dear Jordan under the reign of his majesty, King Abdullah II Bin Al Hussein, May Allah bless and safeguard him.

Eng. Jamil Ali Mujahed  
Director General / Deputy Chairman





## Chairman's Message



It gives me a great pleasure to introduce the first annual report concerning the Land Transport Regulatory Commission, the product of the serious governmental orientations to integrate the governmental Commissions and corporations. The Ministry of Transport had a vision of consolidating the regulators of the Land Transport Sector under one umbrella, the thing that prevents creating new commissions for freight-transport model and the railway transport model, believing in the necessity of achieving harmony in the public strategy with the optimal international practices, in this respect, insuring the existence of one umbrella for all land transport activities and branches for boosting compatibility in visions and organizational objectives of various activities within one sector. This increases the trust of stakeholders and investors in this field along with observing cost reduction compared with the existence of several organizational bodies in this sector and their reflection on the stakeholders.

Since the year 2009, this Commission was started by drawing the first steps for establishing that Commission until the common national efforts became fruitful by composing a draft of the Land Transport Commission. In September of the year 2010, a Royal Decree was issued approving the act of establishing this Commission, stating the objectives of this Commission that comply with the economical and social growth goals. This Commission was assigned a group of missions and granted a group of authorities, for achieving their goals and executing their missions. Their most important missions and authorities might be by the implementation of the land transport public policy, working on meeting demands for land transport services, securing these demands with a good level and proper cost, planning a land transport service network and their facilities and routes, and setting the plans required for establishing, operating and executing the land transport facilities plus setting the procedures for protection against land transport facilities and developing them in accordance with the international requirements, in cooperation and coordination with the concerned entities.

The complete harmony between the government orientation and the national efforts translated for finding out one umbrella for all land transport activities, makes me feel optimistic with the importance of this Commission and the importance of the objective for which it was established.

I ask Allah, the Sublime and the Almighty, to assist us for making this important step successful, in the history of the Kingdom, for serving our dear beloved country.

Eng. Mohannad Al-Qudah  
Minister of Transport / chairman of the Board





## Table of Contents

## Page Number

Chairman's Message	2
Foreword	3
Board of Directors	4
Organizational Structure	5
Over View	6
Passengers Transport	8
Roads Frieght Transport	17
Railway Transport	21
Financial Statement	23
Passengers Satisfaction Survey	27
Events and Activities	32
Transport Strategy (2009-2011)	37





## **supervision**

HE. Jamil Ali Mujahed

DR. Abla Raji weshah

## **Follow-up**

Mr. Mohammed Akram



H.R.H. CROWN PRINCE AL HUSSEIN BIN ABDULLAH II





HIS MAJESTY KING ABDULLAH II  
KING OF THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN



هيئة تنظيم  
النقل البري



LAND TRANSPORT REGULATORY COMMISSION

# ANNUAL REPORT

## 2010

