

# التقرير السنوي ٢٠١١







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







صاحب السمو الملكي الأمير الحسين بن عبدالله الثاني المعظم  
ولي العهد

## الإشراف و التدقيق

م. جميل علي مجاهد

د. عبلة راجي الوشاح

## المتابعة

السيدة سهاد المجالي

## رقم الصفحة

## المحتويات

٢	كلمة معالي وزير النقل / رئيس مجلس الادارة
٤	كلمة المدير العام / نائب رئيس مجلس الادارة
٥	أعضاء مجلس الإدارة
٦	الهيكل التنظيمي
٧	نبذة عامة عن الهيئة
٩	النقل العام للركاب
١٨	نقل البضائع على الطرق
٢٢	النقل بالسكك الحديدية
٢٤	النفقات الرأسمالية وأداء وحجم الاستثمار
٢٧	رضا متلقي خدمة النقل العام للركاب
٣٢	الأنشطة والفعاليات
٣٥	استراتيجية النقل للأعوام ٢٠٠٩ - ٢٠١١









## كلمة معالي وزير النقل رئيس مجلس الإدارة

يسعدني أن أضع بين أيديكم التقرير السنوي لهيئة تنظيم النقل البري؛ والتي هي نتاج للتوجهات الحكومية الجادة لدمج الهيئات والمؤسسات الحكومية.

ومنذ بداية العام ٢٠١٠ تم البدء برسم التشريعات اللازمة لتنظيم النقل البري، إلى أن أثمرت الجهود الوطنية المشتركة بإصدار قانون هيئة النقل البري بالصفة الدائمة، وفي سبيل تحقيق الأهداف المناطة بها وتنفيذ المهام الموكلة إليها؛ فقد تم إنجاز كافة التدابير اللازمة على المستويين الإداري والفني، بحيث تم عمل هيكل تنظيمي جديد بشكل يضمن الارتقاء بقطاع النقل البري. وتم العمل أيضاً على وضع خطة إستراتيجية للقطاع للأعوام الثلاثة المقبلة ٢٠١٢-٢٠١٤، مسترشدةً بالمفاهيم والمعايير والتطبيقات الدولية، ومتضمنةً حزمةً من البرامج والمشاريع تهدف جميعها لتطوير القطاع وتطوير العمليات وأتمتتها وتطوير الأنظمة التكنولوجية وضمان توفير البيئة التشريعية والقانونية اللازمة والعمل على رفع كفاءة الموارد البشرية الركن الأساس في تحقيق الأهداف والغايات.

يسرني مجدداً أن أرحب بكم وأقدم لكم التقرير السنوي لهيئة تنظيم النقل البري، آملاً أن يقدم صورة واضحة للمتعاملين مع الهيئة عن دورها وغاياتها وإنجازاتها خلال العام ٢٠١١.

الدكتور هاشم المساعيد

وزير النقل / رئيس مجلس الإدارة







## كلمة مدير عام الهيئة نائب رئيس مجلس الإدارة

لقد شهد العام ٢٠١١ بداية خيرة لقطاع النقل البري وتغيرات مثمرة وجادة على مستوى القطاع، ولعل إقرار قانون النقل البري من أهم تلك التغيرات، إذ أن هذه الخطوة قد جاءت إيماناً من الحكومة بضرورة إنشاء إطار عمل مؤسسي فعال ومستدام لخدمات النقل البري.

ومنذ انشاء هيئة تنظيم النقل البري، فقد بدأ العمل على تنفيذ حزمة من الاجراءات مع اعطاء الاولوية لضرورة إصدار التشريعات النازمة للقطاع. إضافة الى صياغة خطة استراتيجية لعمل الهيئة للأعوام الثلاثة المقبلة بالتزامن مع المبادرات الملكية والأهداف الوطنية، آخذين بعين الاعتبار الأهمية القصوى للمشاريع ذات النفع الكبير للوطن وللمواطن.

إن المتصفح للتقرير السنوي لهيئة النقل البري؛ سيتمكن من الحصول على كافة البيانات المتعلقة بنقل الركاب ونقل البضائع والنقل السككي متضمنة تلك البيانات أهم الانجازات من دراسات ومشاريع نفذت ومشاريع قيد التنفيذ، وما يتعلق بها من نفقات وايرادات مبيينين أداء الاستثمار وحجم الاستثمار، إضافة إلى بيانات رقمية عن واقع تلك الانماط.

ولا يسعني في مقدمة هذا التقرير إلا أن أتقدم 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 والالتزام المهني. سائلاً الله عز وجل أن يوفقنا جميعاً لخدمة الأردن الغالي.

المهندس جميل علي مجاهد

المدير العام / نائب رئيس مجلس الإدارة



## مجلس الإدارة

رئيس مجلس الإدارة / معالي وزير النقل

■ الدكتور هاشم المساعيد

نائب رئيس مجلس الإدارة / عطوفة المدير العام

■ المهندس جميل علي مجاهد

### الأعضاء

■ عطوفة المهندس وليد العتوم / أمين عام وزارة الشؤون البلدية

■ عطوفة العميد حسن مهيدات / مساعد مدير الأمن العام لشؤون السير

■ عطوفة المهندس هيثم جوينات / مدير مدينة أمانة عمان الكبرى

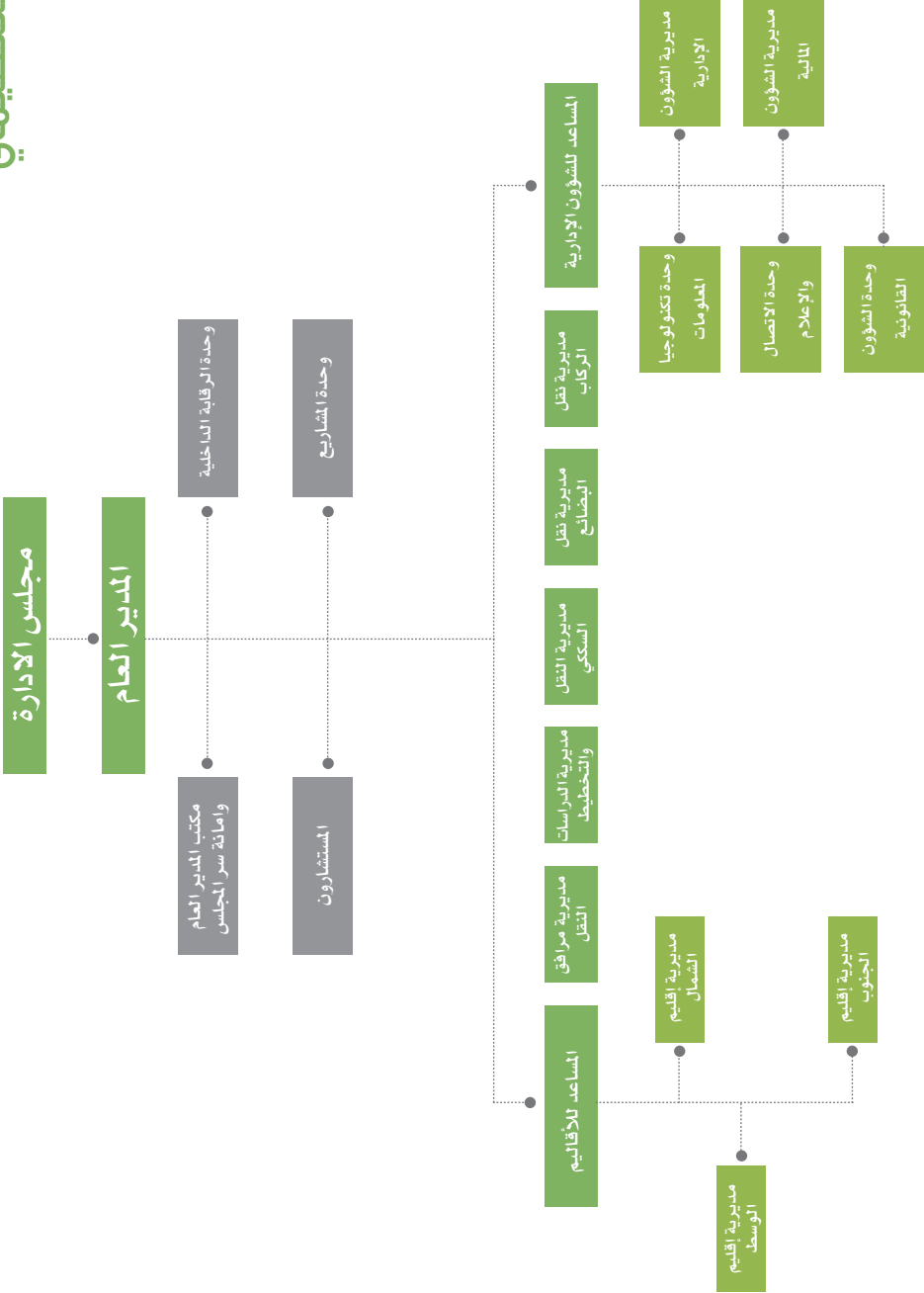
■ معالي السيد عاطف البطوش / القطاع الخاص

■ سعادة الدكتور وائل طيفور / القطاع الخاص





# الهيكل التنظيمي



# نبذة عامة عن الهيئة

## النشأة

نص قانون هيئة تنظيم النقل البري لسنة ٢٠١١ 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 والاستثمار	إنشاء إطار عمل مؤسسي فعال ومستدام لخدمات النقل العام
	تطوير وتحديث التشريعات التي تحكم قطاع نقل البضائع على الطرق
تحفيز النمو الاقتصادي والمضي قدماً بمشروعات البنية التحتية الكبرى	رفع الكفاءة التشغيلية لخدمات النقل العام وتحسين نوعية الخدمات المقدمة
	تنظيم دخول وخروج الشاحنات الثقيلة من وإلى المدن ومراكز المدن ( تطبيق الآلية المتبعة في العقبة لدخول وخروج الشاحنات )
زيادة كفاءة الحكومة وتفعيل المساءلة وقياس الأداء الحكومي	تحسين التنقل لسكان المناطق الحضرية والريفية
	تطوير خدمات نقل عام مستدامة بيئياً
تحسين مستوى ونوعية الخدمات المقدمة للمواطنين	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 بمستوى 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، اقتصادي ومنافس. يواكب خطط التنمية الشاملة ويتوافق مع أفضل المعايير الدولية.

## القيم التي نتبناها

تتبنى الهيئة في سبيل تحقيق أهدافها القيم التالية:

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





# نقل الركاب



## نقل الركاب

مؤشرات وأرقام عن نقل الركاب

اعداد وسائل النقل العام المتخصصه حتى نهاية عام ٢٠١١				
خدمة النقل	ركوب صغير	حافلة متوسطة	حافلة	المجموع
داخلي	٣٧٢٨	٢٨٦٤	٦٣٠	٧٢٢٢
رئيسي	٥٨٦	١٢٧٧	٧٦٧	٢٦٣٠
نقل دولي	-	-	١٢٣	١٢٣
تاجير حافلات	-	١٩١	٢٨٦	٤٧٧
تاجير سيارات سياحية	٦٨١٥	-	-	٦٨١٥
النقل السياحي	-	١٩٦	٥٧٦	٧٧٢
سفریات خارجية	١١٠٢	-	-	١١٠٢
خدمة التاكسي	١٦٠٨٦	-	-	١٦٠٨٦
خدمة الليموزين	٢٤	-	-	٢٤

اعداد وسائل النقل الخاص المرخصة	
نمط النقل	وسائل النقل
رياض أطفال ومدارس	٦٣٢٦
جامعات وكليات مجتمع	٧٩٤
شركات ومؤسسات اخرى	٣٠٢١
المجموع	١٠١٤١

الخطوط الرئيسية في المملكة موزعة حسب فئة المركبة				
فئة المركبة				عدد الخطوط
صغيرة	متوسط	حافلة	المجموع	
٥٨٦	١٢٧٧	٧٦٧	٢٦٣٠	٥٩٧



الخطوط الداخلية حسب المحافظة وفئة المركبة				
المحافظة	عدد الخطوط	فئة المركبة		
		صغيرة	متوسطة	حافلة
عمان	٢٩٨	٣٢٦٤	٣٤٢	٥٢٤
اربد	٣٣٥	٢٦٨	٨٣٦	٢٧
البلقاء	١٩٠	١٠	٢٥٩	١٩
الكرك	١٣٣	١	٢٤٤	-
معان	٤٩	٢	٥٣	١٦
الزرقاء	٢٢١	٩٢	٥٥٨	٢٣
المفرق	١٢٥	١٦	٢٠٥	٦
الطفيلة	٦٥	-	٨٢	-
مادبا	٥٤	٦١	٩٥	-
جرش	٤١	١٤	٧٦	-
عجلون	٣٥	-	٥٨	١
العقبة	٢١	-	٥٦	١٤
المجموع	١٥٦٧	٣٧٢٨	٢٨٦٤	٦٣٠
المجموع الكلي	٧٢٢٢			



## مشاريع نقل الركاب المنجزة خلال العام ٢٠١١



### في المجال التشريعي

تم خلال العام ٢٠١١ انجاز عدد من التشريعات الناضمة لقطاع النقل البري وذلك بهدف إنشاء إطار عمل مؤسسي فعال ومستدام لخدمات النقل البري حيث تم ما يلي :

### صدور عدد من التشريعات التالية:

- ١- إصدار قانون هيئة تنظيم النقل البري قانون دائم.
- ٢- إصدار نظام ترخيص شركات و مكاتب سيارات التأجير المعدل.
- ٣- إصدار تعليمات تسجيل و استخدام الحافلات بالصفة الخصوصية.
- ٤- إصدار تعليمات تنظيم خدمات النقل العام بين المملكة و الدول الأخرى .
- ٥- إصدار تعليمات أسس و شروط منح التراخيص و التصاريح لمكاتب التوكسي و السيارات العاملة تحت إدارتها.

### في مجال الدراسات

#### دراسة المخطط الشمولي للنقل العام للركاب:

##### هدف الدراسة:

إيجاد نظام نقل عام للركاب فعال، متكامل، آمن، ذو اعتمادية وصديق للبيئة قادر على مواكبة التطورات وتلبية احتياجات كافة شرائح المجتمع.

##### 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 :
- هيكلة 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 لوسائل 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.

خلال العام ٢٠١١، تم الانتهاء من الإعداد للمرحلة الثانية من المخطط الشمولي لخدمات النقل العام والمتضمنة دراسة العروض المقدمة من الشركات لإتمام أعمال المرحلة الثانية من أجل تطبيق مخرجات المرحلة الأولى على أحد المحافظات الأردنية وعمل نظام تعرفه جديد ووضع أنسب السياسات لدعم أجور النقل.



# 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 الاساسية في معظم مراكز الانطلاق و الوصول كالانارة، المقاعد، الوحدات صحية، المظلات.
- عدم وجود شواخص تبين اسماء الخطوط او لوحات معلومات ارشادية تحتوي المعلومات الاساسية 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 واعاقتها لحركة الركاب ووسائط النقل.
- تشابك مسارب الخطوط بعضها ببعض.
- عشوائية دخول وخروج وسائط النقل في المجمعات.

## مراحل المشروع

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



وحتى نهاية عام ٢٠١١ تم إحالة عطاء الإشراف والتنفيذ لإعادة تأهيل مراكز الإنطلاق والوصول في كل من المدن التالية (مأدبا، جرش، الكرك) /المرحلة الأولى وتم تفويض دائرة الأبنية الحكومية لمتابعة أعمال التنفيذ، ويتم حالياً إنجاز أعمال المرحلة الثانية وتشمل محافظات (إربد والطفيلة والبلقاء وعجلون) حيث تم تسليم التصاميم الأولية لمجمع السلط الخارجي ومجمع الطفيلة ومجمع عمان الجنوبي في إربد و مجمع عجلون ويتم التنسيق مع البلديات المعنية تمهيداً لإعداد المخططات النهائية.

وفيما يتعلق بتنفيذ عطاءات المرحلة الأولى يبين الجدول التالي نسب الانجاز لتلك المشاريع ولغاية نهاية العام ٢٠١١:

المشروع	نسب الإنجاز
جرش	١٧٪
الكرك	١٨٪
مأدبا-المجمع الشمالي	٤٤٪

## مركز الانطلاق الموحد لوسائل النقل الدولي

### الهدف من المشروع:

توفير محطة انطلاق موحد، وبمواصفات عالية الجودة وتنظيم سوق العمل لوسائل النقل الدولي. خلال العام ٢٠١١ تم استكمال اعمال المشروع والبدء باستلامه بالشكل النهائي، حيث تم طرح المشروع وفق نظام (BOT) بعد إحالته على الوحدة الاستثمارية في المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي وبكلفة إجمالية بلغت (٤) مليون دينار أردني. ويتوقع أن يتم إستلام أعمال المشروع النهائية مع منتصف عام ٢٠١٢ .





## مشروع تطبيق أنظمة النقل الذكية

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

### 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 أكثر 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)
- وخلال العام ٢٠١١ تم طرح العطاء وتقدمت العديد من الشركات وقامت الهيئة بدراسة كافة العروض المقدمة .



## في مجال الاستبدال التحديثي لوسائل النقل

تم شطب وتحديث (١٦٥٤) واسطة نقل خلال الأعوام (٢٠١١-٢٠٠٨)، وخلال العام ٢٠١١ تم تحديث ٢٧٧ واسطة نقل تعمل ضمن صلاحيات الهيئة كما هو موضح بالشكل، 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

احصائيات نقل البضائع

اعداد الشركات التراكمي حسب التخصص للعام ٢٠١١	
تمط النقل	عدد الشركات
الحاويات	٨٣
البضائع	٥٣
السيارات	١٣
المثقلات	٧
المبرد	٦
الاغنام والمواشي	٢
الزيوت النباتية	٣
النفط الخام	٦٨
الباطون الجاهز	٣
المجموع	٢٣٨

عدد الرؤوس القاطرة (الشاحنات) التراكمي حتى نهاية العام ٢٠١١						
عدد الشاحنات (الرؤوس القاطرة)	عدد المقطورات	متوسط عمر الاسطول	ملكية الافراد	نسبة الافراد	ملكية الشركات	نسبة الشركات
١٥١٦١	١٥٣٨٨	١٤,١	٩٦١٧	%٦٣,٤	٥٥٤٤	%٣٦,٦



أعداد الشاحنات الثقيلة العاملة في المملكة حسب ملكيتها وسنة الصنع			
سنة الصنع	أعداد الشاحنات المملوكة للشركات	أعداد الشاحنات المملوكة للأفراد	المجموع
١٩٥٥-١٩٥٩	١	٣	٤
١٩٦٠-١٩٦٤	٠	٢	٢
١٩٦٥-١٩٦٩	٢	٣	٥
١٩٧٠-١٩٧٤	٥	٩	١٤
١٩٧٥-١٩٧٩	٣١	١١٣	١٤٤
١٩٨٠-١٩٨٤	٢٣٨	٧٥١	٩٨٩
١٩٨٥-١٩٨٩	٢٥٨	١٢١٤	١٤٧٢
١٩٩٠-١٩٩٤	٢٧٢	١٠٦٣	١٣٣٥
١٩٩٥-١٩٩٩	١٥٧٤	٣٤٤١	٥٠١٥
٢٠٠٠-٢٠٠٤	٢٠٨٨	٢٤٧٦	٤٥٦٤
٢٠٠٥-٢٠٠٩	٩٧٢	٥٣٨	١٥١٠
٢٠١٠-٢٠١٢	١٠٣	٤	١٠٧
المجموع	٥٥٤٤	٩٦١٧	١٥١٦١
النسبة المئوية	٣٦,٦%	٦٣,٤%	١٠٠%

## أهم الإنجازات

- ١- تشكيل لجنة من كافة المعنيين بالقطاع من القطاعين العام والخاص لمراجعة التشريعات التي تعنى بنقل البضائع على الطرق في ضوء الاختلالات الحاصلة في الدخول الى سوق النقل والمسؤوليات والعلاقات بين اطراف عملية النقل وقد خلصت اللجنة الى العديد من المواضيع الهامة والضرورية التي تقوم الهيئة بمعالجتها من خلال تعديل القانون المؤقت رقم (٢٨) لسنة ٢٠١٠ المعدل لقانون نقل البضائع على الطرق رقم (٢١) لسنة ٢٠٠٦ اضافة الى اعداد مسودات لنظام ترخيص وتصنيف الناقلين ووسطاء الشحن ونظام تنظيم خدمات مرافق نقل البضائع على الطرق.
- ٢- تفعيل العمل بوثيقة النقل على نمط نقل الحاويات من ميناء العقبة كمرحلة أولى للحفاظ على حقوق كافة أطراف عملية النقل وبصورة إلكترونية وبما يتفق وأحكام قانون نقل البضائع على الطرق رقم (٢١) لسنة ٢٠٠٦ وتعديلاته.
- ٣- اصدار قرار مجلس الوزراء رقم (٢٢٠٢) تاريخ ٢٩/٩/٢٠١١. والذي نص على تحديد الحد الأدنى لأجور النقل لمحور النقل الرئيسي (العقبة - عمان) بواقع (١١,٠٠ دينار / طن للبضائع العامة) و (١١,٥٠ دينار / طن للحاويات يضاف اليها (٣٠٪) بدل عودتها فارغة الى ميناء العقبة) ولمدة ستة اشهر استنادا لأحكام المادة (٤/ب) من قانون المنافسة رقم (٣٣) لسنة ٢٠٠٤ بهدف الحفاظ على استقرار اسعار النقل في ضوء المضاربات الحادة بالأجور وتدني مستوى الاجور عن الكلف.



- ٤- اتباع سياسة الحد من مزيد من دخول الشاحنات الى سوق العمل واصدار قرار مجلس الوزراء رقم ( ٢٧٩ ) تاريخ ٢٠١١/١٢/١٣ بمنع تحويل فئة المركبة المسجلة والمرخصة من سيارة شحن الى رؤوس قاطرة الا بالتوافق مع قرار حظر استيراد الرؤوس القاطرة التي مضى على عمرها اكثر من سنة تسبق سنة التخليص .
- ٥- المشاركة الفاعلة مع الجهات المعنية لطرح عطاءات النقل الكبرى مثل عطاءات التموين الداخلي والخارجي وعطاءات نقل النفط الخام ومشتقاته لضمان تزويد خدمات النقل للسلع الاستراتيجية بالمستوى الجيد والسعر المناسب .
- ٦- استلام ما مساحته (٥٠) دونم من اراضي جابر لغايات ايجاد ساحة مبيت ومسربة للشاحنات المتوجهة من وإلى المنطقة الحرة الاردنية السورية المشتركة.
- ٧- تعزيز السلامة العامة على الطرق من خلال تفعيل وتطبيق التخصصية في تحميل البضائع بشاحنات تتلاءم مع البضاعة المنقولة وعلى وجه الخصوص البضائع التي تشكل خطراً عند نقلها على الطرقات بالتعاون والتنسيق مع كافة الجهات ذات العلاقة.
- ٨- رفع كفاءة العاملين بهذا القطاع من خلال دورات الجدارة المهنية للمدراء العاملين في قطاع النقل البري التي يعقدها نادي السيارات الملكي الأردني بالتعاون مع الاتحاد العربي للنقل البري بعد أن تم اعتماد النادي كمركز إقليمي في المنطقة لإعطاء هذه الدورات من قبل الاتحاد الدولي للنقل على الطرق (IRU) حيث تم عقد (٤) دورات خلال عام ٢٠١١.
- ٩- متابعة اتفاقيات النقل من خلال لجان النقل المشتركة بهدف تسهيل عمليات النقل بين الاردن والدول المجاورة والصديقة اضافة الى ايجاد اسواق عمل جديدة للشاحنات الاردنية في ضوء الفائض الحالي في حجم الاسطول كما هو الحال في السماح للشاحنات الاردنية بالدخول الفارغ الى جمهورية مصر العربية والتحميل منها الى بلد ثالث.
- ١٠- تقديم التسهيلات اللازمة لضمان انسياب البضائع وبخاصة المنتوجات الزراعية الأردنية الى الأسواق الخارجية بما فيها الدول الأوروبية في ظل الأوضاع السائدة في المنطقة .



## 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



### انجازات قطاع النقل السككي خلال العام ٢٠١١

- تم اعداد استراتيجية قطاع النقل السككي للأعوام ٢٠١٢-٢٠١٤ .
- تحديث دراسة انشاء ربط الخط الحديدي لسكة حديد العقبة الى منجم الشيدية وانشاء محطة مؤقتة لتفريغ وتحميل الفوسفات في المنطقة الواقعة بين محطة عمران ووادي اليتيم لحين تنفيذ مشروع الشبكة الوطنية للسكك الحديدية وانتقال الميناء الى موقعه الجديد.
- تم اعداد مسودات التشريعات النازمة بموجب قانون السكك الحديدية المؤقت رقم (٣٢) لسنة ٢٠١٠ وهي :
  - ١- نظام الترخيص، تعليمات فحص واعتماد سائقي القطارات، تعليمات واسس معايير السلامة والامن، والاطار العام لمواصفات القطارات والشاحنات والخطوط الحديدية .
  - ٢ - قامت مؤسسة سكة حديد العقبة بنقل (٢٠٥٥٢٠٤) طن من فوسفات لغايات التصدير عبر ميناء العقبة.
  - ٣- تم انجاز مشروع صيانة المعدات المتحركة (القطارات) في مؤسسة سكة العقبة وبنسبة ١٠٠٪ من خطة الصيانة .
  - ٤- تم انجاز مشروع صيانة وتأهيل البنية التحتية للخطوط الحديدية في سكة حديد العقبة وبنسبة ٩٤٪ .

# النفقات الرأس مالية وأداء وحجم الاستثمار



## النفقات الرأسمالية ٢٠٠٩-٢٠١١

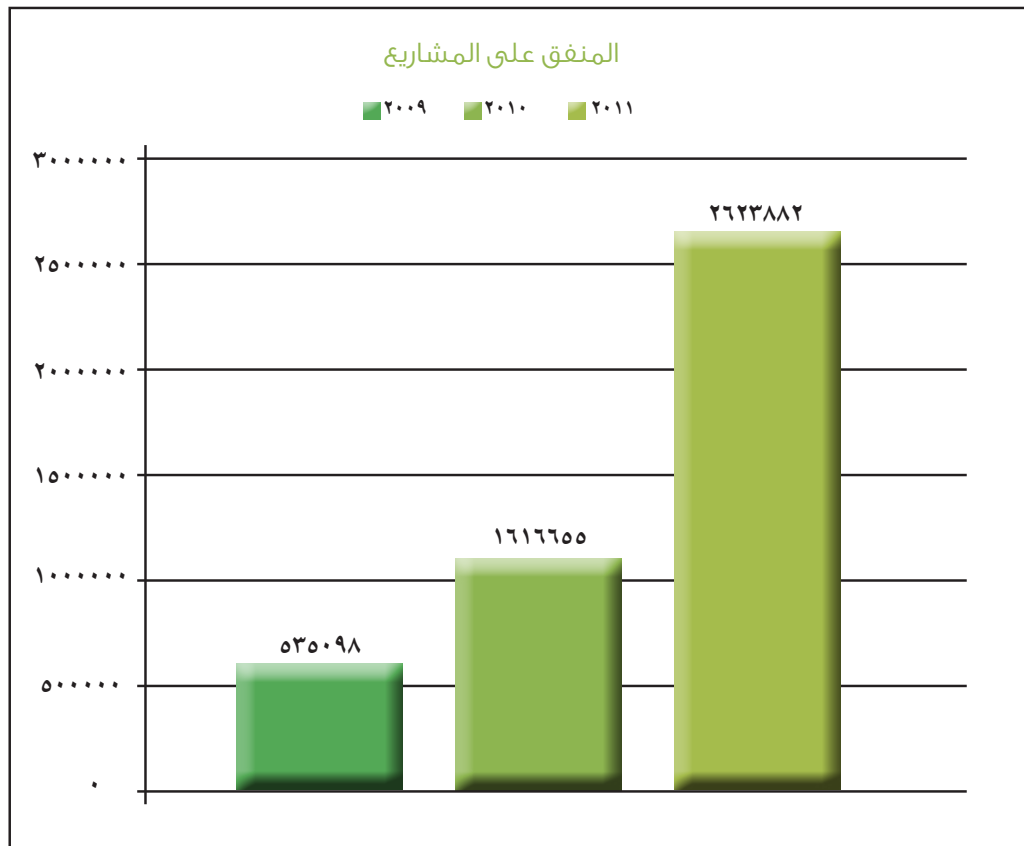
### المؤشرات

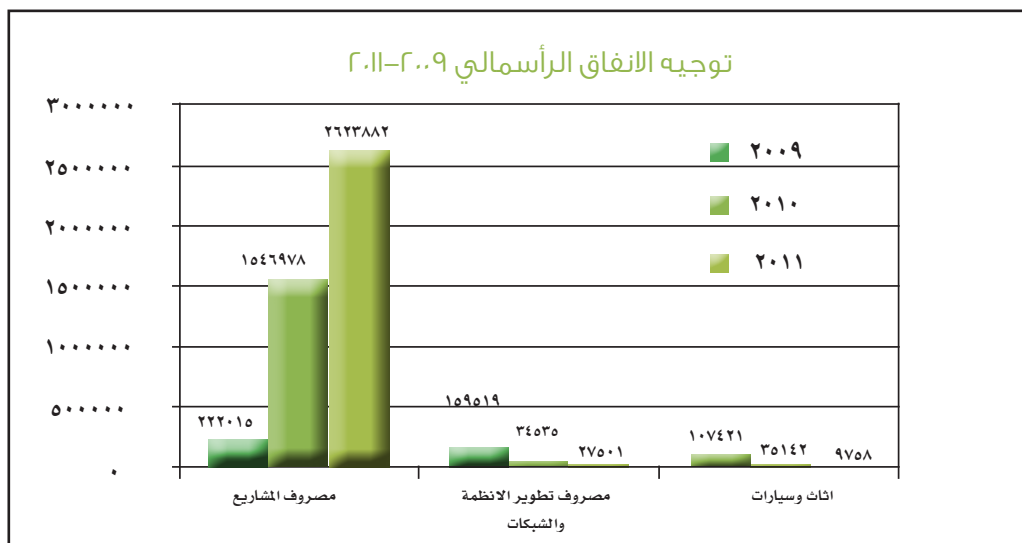
■ نسبة التغير في المصروف على المشاريع الرأسمالية

### المخرجات

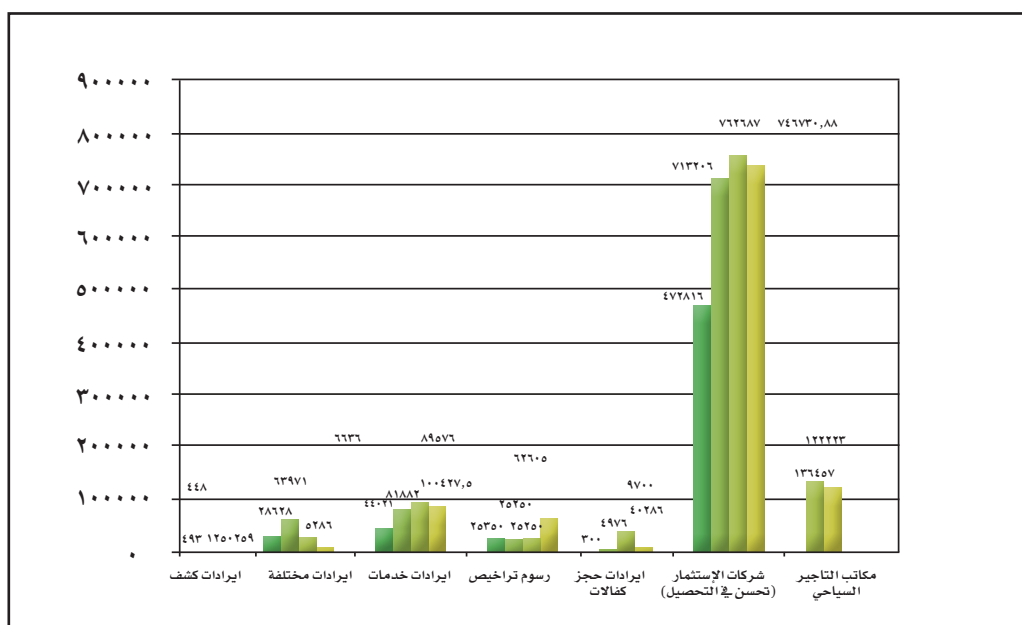
زيادة الانفاق الرأسمالي على المشاريع والبرامج المساندة عام ٢٠١١ عن عام ٢٠١٠ بنسبة (٦٢٪) وتضمنت النفقات الرأسمالية تنفيذ المشاريع والبرامج المساندة ضمن خطة الهيئة وعلى النحو التالي :

- مشروع إعداد المخطط الشمولي لخدمات النقل العام
- دراسة الرضا عن خدمات النقل العام
- متابعة انشاء مركز الانطلاق الموحد للنقل الدولي
- مشروع دعم الأجور لطلبة الجامعات الرسمية
- مشروع انشاء واعادة تأهيل مراكز الانطلاق والوصول.
- الادارة والخدمات المساندة وشملت ادامة وتشغيل وتطوير قاعدة البيانات وتجديد الرخص والبرمجيات وتجهيز وتأثيث .





## أداء الاستثمار



انخفاض نسبة التحصيل حيث بلغت عام ٢٠١١ (٨١,٦%) مقارنة مع عام ٢٠١٠ (٨٩,٩).

## حجم الاستثمار

حجم الإستثمار للعام ٢٠١١	
نوع النشاط	حجم الإستثمار/دينار أردني
نقل الركاب	٣٤٢٤٧٩٨٦
نقل البضائع بالشاحنات	٤١٢٢١٧٠٠٠



# رضا متلقي خدمة النقل العام للركاب



## الدراسة المسحية لرضا متلقي خدمة النقل العام للركاب (٢٠١١ - ٢٠١٢)

قامت هيئة تنظيم النقل البري بإعداد الدراسة المسحية لرضا متلقي خدمة النقل العام للركاب (٢٠١١-٢٠١٢) من خلال إحدى الشركات المتخصصة بالمسوحات، حيث بلغت عينة المبحوثين (٢٣٠٧) منهم (٢١٢٠) راكب و(١٨٧) سائق، موزعة على (١٢) محافظة. وتتنوع بالتساوي على الخطوط الداخلية والخارجية (٥٠٪ خارجي)، (٥٠٪ داخلي) بالإضافة إلى (١٥) سائق كعينة سائقين من كل محافظة وبمجموع وصل (١٨٧) سائق، حيث بلغت نسبة الرضا عن استخدام النقل العام (٧٦٪)، وعلى مستوى المحافظات بينت النتائج ان اعلى نسبة رضا في محافظة البلقاء بواقع (٦١٪) بينما كانت ادنى نسبة رضا في محافظة معان بواقع (٤٢٪)، حيث تم استخدام المقياس الاوروبي الخاص برضا الركاب عن النقل العام.

### اهم نتائج الدراسة

#### ١- غالبية الركاب من فئة ١٩-٢٦ بواقع (٤٦,٣)

فئة العمر	%
اقل من ١٩	٩,٩
١٩-٢٦	٤٦,٣
٢٧-٣٧	٢٨,٤
٣٨ فأكثر	١٥,٤
الإجمالي	١٠٠

#### ٢- غالبية الركاب ممن يستخدمون النقل العام كانت دخولهم للفئة (١٥١-٣٠٠)

فئة العمر	%
اقل من ١٥٠ دينار	١٣,٦
١٥١-٣٠٠	٤٦,٥
٣٠١-٨٠٠	٣٧,٩
٨٠٠ فأكثر	٢
الإجمالي	١٠٠

#### ٣- غالبية الركاب يستخدمون وسائل النقل العام بشكل يومي

الاستخدام	%
يوميًا	٤٧,١
بعض المرات أسبوعياً	٣١,٨
بعض المرات شهرياً	١٠,٤
مرة واحدة شهرياً	٢,٣
عند الحاجة فقط	٨,٣
الإجمالي	١٠٠

٤- بينت نتائج الدراسة ان غالبية استخدام وسائل النقل العام لغايات الذهاب لاماكن الدراسة

الغاية	%
العمل	٢٧,٥
التسوق	١٠,٢
الزيارة	٧,٩
الدراسة	٣٥,٥
الترفيه	٣,٥
السفر لمدينة أخرى	١٢,٢
مراجعة حكومية	٣,١
الإجمالي	١٠٠

٥- بينت النتائج ان اغلبيه ايام استخدام وسائل النقل العام كانت يومي الاحد والخميس

اليوم	%
السبت	٢٣,٨
الأحد	٢٨,٧
الاثنين	٢١,٩
الثلاثاء	٢٤,٩
الأربعاء	٢٣,١
الخميس	٣٢,٩
الجمعة	٨,٧
جميع الأيام	٤٨,٥
الإجمالي	١٠٠

٦- النسبة الاكبر لفترة الاستخدام لركاب وسائل النقل العام كانت للفترة ٦-٩ صباحاً

فترة الاستخدام	%
فترة ٦-٩ صباحاً	٤٦
فترة ٩-١٢ صباحاً	٢٧
فترة ١٢-٣ مساءً	١٣
فترة ٣-٦ مساءً	٥
فترة ٦-٩ مساءً	٦
فترة ٩-١٢ مساءً	٢
ما بعد منتصف الليل	١
الإجمالي	١٠٠



٧- بينت النتائج ان حوالي ثلث مستخدمي وسائط النقل العام يمتلكون سيارة خاصة

الملكية	%
نعم	٢٤,٣
لا	٧٥,٧
الإجمالي	١٠٠

الرضا عن خدمات النقل العام للركاب بحسب عناصر المقياس الاوروبي

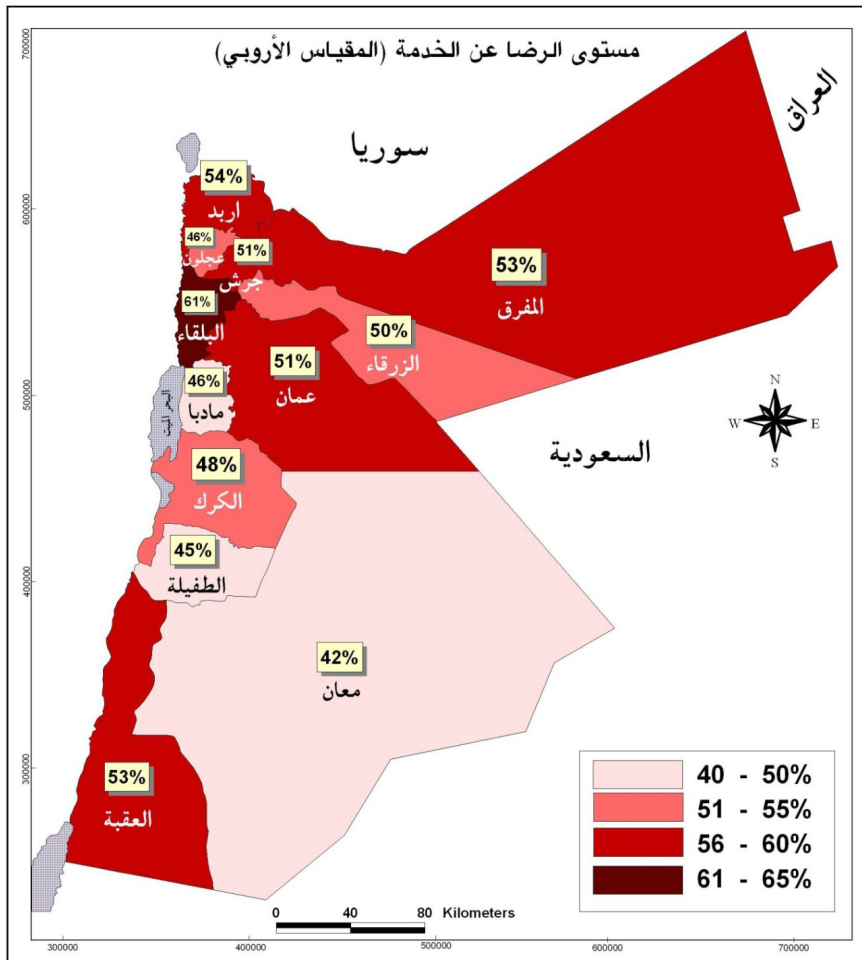
العنصر	نسبة الرضا %
النقل العام جيد للذهاب للعمل	٨٣
النقل العام جيد للتسوق	٧٧
قرب مواقف الباصات من السكن	٧٦
معقولية وقت الرحلة	٨٢
قصر وقت الانتظار في الموقف	٧٦
عدد الرحلات	٨٥
توزيع الرحلات على فترات اليوم	٨٤
توفر العدد الكافي من الحافلات	٨٣
الالتزام بمواعيد النقل العام	٧٧
الشعور بالأمان في المواقف	٧٥
الشعور بالأمان داخل الحافلة	٨٧
الراحة	٨٢
الانتقال بين الخطوط	٨٢
حداثة المركبات	٨٣
نظافة المركبة	٨٠
سهولة الحصول على المقعد	٧٨
معقولية الأجرة	٨٣
مناسبة الأجرة للمسافة	٨٤
الالتزام بالتعرفة	٨١
خدمة ذوي الاحتياجات الخاصة	٥٨
البنية التحتية	٥٨





## الرضا عن سلوك السائق

%	
٤٢	الرضا عن المظهر العام للسائق
٤٠	الانضباط داخل الحافلة
٣٢	توفر الراحة داخل الحافلة
٥١	الالتزام بخط السير
٣٧	الالتزام بالحمولة المقررة
٣١	الالتزام بقواعد المرور
٤٨	الالتزام بمواقف التنزيل



## الأنشطة والفعاليات



## اللقاءات الميدانية مع المعنيين بالقطاع

تم خلال العام ٢٠١١ عقد العديد من اللقاءات المفتوحة مع كافة المعنيين بقطاع النقل البري في كل من المحافظات التالية: عجلون، السلط، جرش، مأدبا واربد. وتناولت هذه اللقاءات ابرز القضايا المتعلقة بالنقل البري بالإضافة الى الاستماع لمطالب المشغلين والمواطنين والجهات الحكومية ذات العلاقة.



## حملات توعية

نفذت الهيئة خلال العام ٢٠١١ حملة توعية إعلامية مشتركة مع مديرية الأمن العام/ادارة السير المركزية تحت عنوان «سلامتك وأمنك أولاً» للتعريف بمخاطر المركبات الخصوصية مقابل اجر وكبديل عن وسائل النقل العام للركاب، وذلك لإبراز الجوانب السلبية المتعلقة بهذه الظاهرة وتوعية الركاب بدورهم للحد من انتشارها وإظهار مدى انعكاسها السلبى على أوضاع العاملين بالقطاع وتوزيع المنشورات الارشادية على المواطنين.

## جائزة درع الحكومة الالكترونية العربية للإبداع التفاعلي



فازت الهيئة بجائزة درع الحكومة الالكترونية العربية للإبداع التفاعلي عن فئة مواقع الهيئات الحكومية والرسمية حيث حاز موقعها الرسمي كأفضل موقع تفاعلي لعام ٢٠١٠ على مستوى الاردن، حيث جاءت هذه المسابقة والتي نظمتها المنظمة العربية للتنمية الإدارية والتابعة لجامعة الدول العربية لإبراز جهود الحكومات العربية التي أسست مواقع الكترونية والعمل على مواكبة التطورات التكنولوجية التي يشهدها العالم وتوفير المعلومات والخدمات الحكومية على شبكة الانترنت للجمهور.



## ندوات ومحاضرات

عقدت هيئة تنظيم النقل البري بالتعاون مع وزارة الصحة ندوة خاصة لموظفيها بالإدارة العامة وذلك لتعريفهم بمخاطر وسلبيات التدخين من خلال محاضرات قدمها أطباء من الوزارة لهذه الغاية ضمن حملة توعية وذلك بهدف الحد من هذه الظاهرة السلبية داخل الدوائر والمؤسسات الحكومية والأماكن العامة كالمستشفيات ووسائل النقل العام.



## وفود عربية واجنبية

قامت الهيئة باستقبال العديد من الوفود من الدول العربية والاجنبية التي زارت مبنى ادارة الهيئة ضمن زيارتها كضيوف على المملكة بهدف الاطلاع على التجربة الأردنية في مجال تنظيم قطاع النقل العام مثل وفد من وزارة النقل والمواصلات للسلطة الوطنية الفلسطينية ووفد اخر من جمهورية رومانيا ترأسه السكرتير العام للاتحاد الوطني للنقل البري في رومانيا وممثلي الشركات الكبرى العاملة في مجال النقل البري مستثمرين ورجال اعمال والاجابة على جميع استفساراتهم وتقديم كافة الايضاحات اللازمة لهم عن الهيئة.

## مشاركة بالمؤتمرات

شاركت هيئة النقل البري ممثلة بمديرها العام في المؤتمر السادس للنقل البري الأوروبي الآسيوي والذي تم عقده بالتزامن مع الاجتماع الوزاري في مدينة جورجيا وبحضور العديد من المنظمات الأعضاء في اتحاد النقل البري من جميع دول العالم، ولقد تم الاعلان عن استضافة الأردن للمؤتمر السابع للنقل البري الأوروبي والاجتماع الوزاري في عام ٢٠١٣ .

## دورات تدريبية



عقد ورعاية دورة الجدارة المهنية في قطاع النقل البري وهذا البرنامج التدريبي خاص بالعاملين بشركات النقل البري وذلك بالتعاون مع الاتحاد العربي للنقل العربي ومركز التدريب العائد لنادي السيارات الملكي، ومن ابرز المواضيع التي تضمنتها هذه الدورة السلامة على الطرق، الحوادث، الإجراءات المتخذة من قبل السائقين، سبل الوقاية للعاملين في القطاع، الإدارة اللوجستية، التشغيل والوصول إلى السوق بالإضافة للتشريعات.



# استراتيجية الهيئة (٢٠١١ – ٢٠١٩)



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

البرامج والأنشطة

- مراجعة أسس وشروط منح التراخيص والتصاريح

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

البرامج والأنشطة

- إنشاء مواقف تحميل وتنزيل
- إنشاء 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 الاساس (٢٠٠٩)	القيمة الحالية		الجهة المعنية	الجهة المساندة
		٢٠١٠	٢٠١١		
السياسة (١) انشاء اطار عمل مؤسسي فعال ومستدام لخدمات النقل العام					
حجم الاستثمار (مليون)	٢٧	٣٨	٣٤	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%	٧٥%	هيئة النقل البري	القطاع الخاص
عدد الباصات / ١٠٠٠ نسمة	١,٢	١,٣	١,٢	هيئة النقل البري	القطاع الخاص
السياسة (٣) تحسين التنقل لسكان المناطق الحضرية والريفية					
درجة الرضا عن خدمات النقل العام	٦٢%	٦٠%	٧٠%	هيئة النقل البري	القطاع الخاص
كثافة الشبكة	١,٢	١,٥	١,٥	هيئة النقل البري	القطاع الخاص
السياسة (٤) تطوير خدمات نقل عام مستدامة بيئيا					
متوسط العمر التشغيلي للباصات	٩	٨	٩	هيئة النقل البري	القطاع الخاص
السياسة (٥) رفع مستوى نقل البضائع على الطرق والخدمات المساندة والمرافق وتعزيز تنافسيته وتنظيمه					
العدد التراكمي للنقلين المرخصين (شركات) للبضائع على الطرق	٢٣٨	٢٣٥	٢٣٨	هيئة النقل البري	وزارة الصناعة والتجارة
العدد التراكمي للنقلين المرخصين (أفراد) للبضائع على الطرق	-	-	-	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









# Annual Report 2011







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







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

### **Supervision**

HE. Jamil Ali Mujahed  
DR. Abla Raji Weshah

### **Follow -up**

Ms. Suhad Al-Majali

## Contents

## Page No.

Chairman's Message	2
Foreword	4
Board of Directors	5
Organizational Chart	6
LTRC in Brief	7
Passengers Transport	10
Roads freight Transport	20
Railway Transport	24
Financial statement	27
Passenger's Satisfaction Survey	30
Events and Activities	36
Transport Strategy for the Period 2009-2011	40







## Chairman's Message



I am pleased to present the annual report of the Land Transport Regulatory Commission (LTRC) which has been established in line with our government's thrive and directions for merging governmental bodies and institutions.

Since 2010, the government has been keen on drafting new legislations necessary for the regulation of land transport in the Kingdom. Our national joint efforts have been productive as they culminated, among other things, in the enactment of a permanent law for the regulation of land transport. In order to help LTRC in achieving its objects and fulfil its mandate, several necessary measures have been taken on both the administrative and technical levels. A new organisational chart has been developed and a three-year strategy for the sector has been devised for the period 2012-2014.

Our efforts have been informed by international applicable concepts, criteria and experience and have been translated into a number of programs and projects with the aim of improving the sector, developing and automating processes, developing technological system, securing the necessary legislative and legal environment and increasing the efficiency of human resources, which are the key to achievement of our ends and goals.

We are confident that this report will provide those who interact with LTRC with a clear understanding on its roles, goals and achievements throughout the year 2011.

Dr. Hashim Al-Masaeed  
Minister of Transport/ Chairman of the Board





## Foreword



The year 2011 saw a good beginning of the land transport sector. There have been several productive and significant yields on the sectorial level. The enactment of the Land Transport Law is perhaps a milestone in our march as it reflects the government's keenness on creating an effective and sustainable institutional framework for land transport services.

Since LTRC's establishment, efforts have been made to implement a set of procedures that give priority to the enactment of relevant regulatory legislation. Another necessity was to devise a strategic plan for the Commission's work for the three years ahead to parallel Royal initiatives and national goals putting into account the persistent need for projects that have a significant desirable impact on our country and people.

This report provides all data on the transport of passengers and goods on roads and railway. It gives a brief about conducted studies and projects that have been or are being implemented. Its figures also highlight expenses and revenues that serve as an indicator of the performance and volume of investment.

Our thanks and gratitude go to HE the Chairman and the Board members for their efforts and insightful guidance. I also thank all colleague employees at LTRC for their dedication, diligence and professionalism. We pray to God to help us all in serving our beloved Jordan.

Engineer Jamil Ali Mujahed  
Director General/ Deputy Chairman



## Board of Directors

### Minister of Transport / Chairman of the Board of Directors

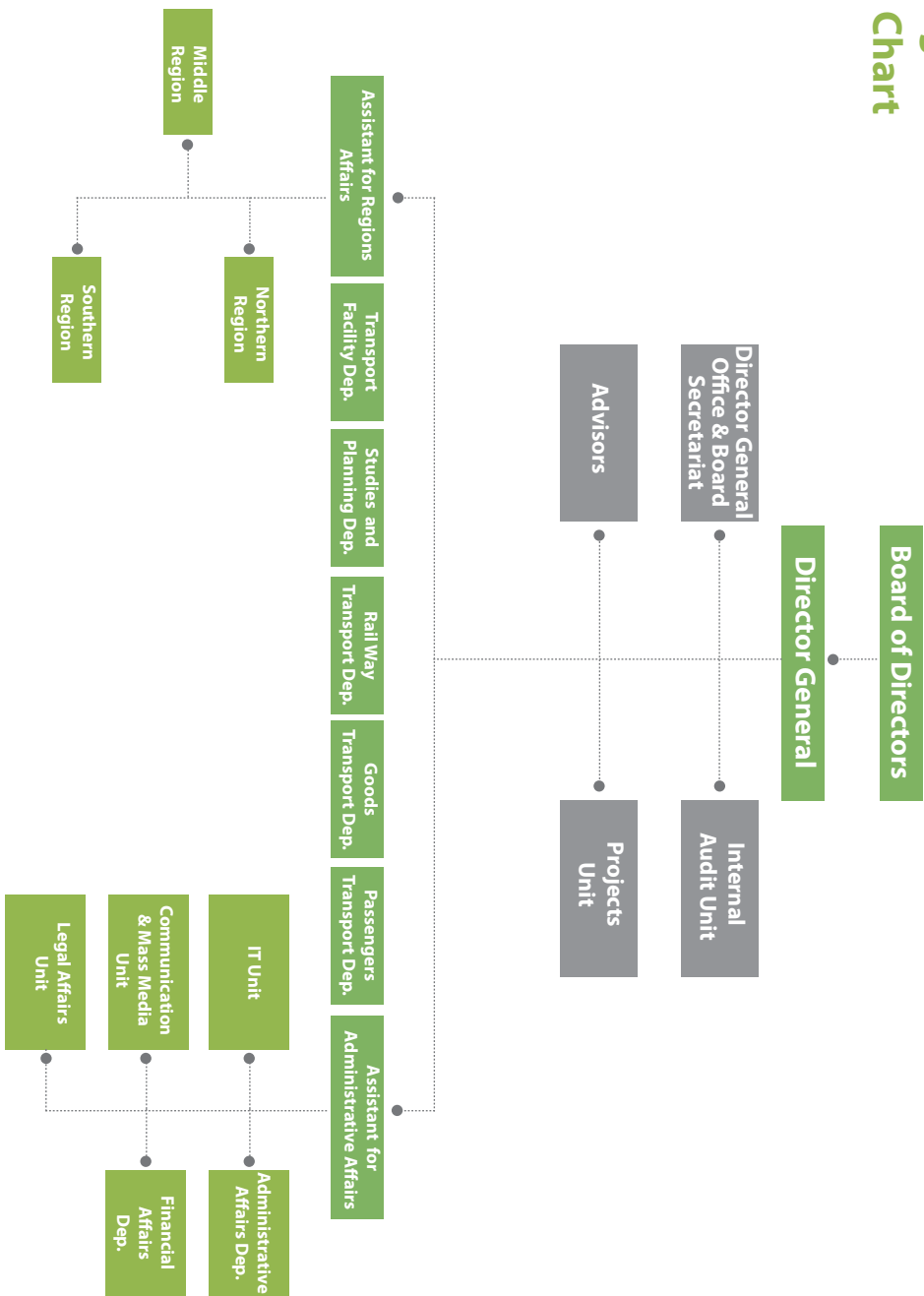
- HE, Dr. Hashim Al-Masaeed Director General / Deputy Chairman
- HE, Eng. Jamil Ali Mujahed

### Members

- HE, Eng. Waleed Al-Otoun/ Secretary General of the Ministry of Municipal Affairs
- HE, Brigadier General, Hasan Muhaidat/ Public Security Department Assistant Director for Traffic Affairs
- HE, Eng. Haitham Jwienat/ Manager of Amman Greater Municipality City
- HE, Mr. Atef Al-Botoush/ Private Sector.
- HE, Dr. Wael Tayfour/ Private Sector.



# LTRC's Organizational Chart



## LTRC in brief

### Establishment

The Land Transport Regulatory Commission Law for the year 2011 provided that (Article 4):

- A.** There shall be established in the Hashemite Kingdom of Jordan a Commission bearing the name Land Transport Regulatory Commission. It shall be of a legal personality, shall be independent financially and administratively and as such may possess movable and immovable monies and institute all necessary legal actions in pursuance of its objects including entering into contracts and accepting donations and endowments. It shall have the right to adjudication and may be represented in legal proceedings by the state's Attorney General or any other attorney it may appoint for such a purpose.
- B.** The headquarters of the Commission shall be seated in Amman and it may establish branches or open up offices affiliated thereto in any place in the Kingdom.

### Goal

Regulate and monitor land transport and services, and encourage investment in the land transport sector in line with the Economic and Social Developmental Goals.



## Matrix of Royal Initiatives and National Goals as aligned with Institutional Goals

Royal Initiative/ National Goal	Institutional Objectives
Stimulate Business and investment environment	Create an effective and sustainable institutional framework for public transport services
	Develop and update legislations that govern the transport of goods on roads sector
Stimulate economic growth and proceed forward with mega infrastructure projects	Improve operational efficiency of public transport services and improve the quality of rendered services
	Regulate the entry and exit of heavy cargo trucks to and from cities and city centres (apply the adopted mechanism in Aqaba in relation to the entry and exit of trucks)
Improve government efficiency, enforce accountability and measure governmental performance	Improve mobility of urban and rural populations
Improve the efficiency and quality of services rendered to the public	Develop environmentally sustainable public transport services
	Improve mobility of urban and rural populations
	Increase operational efficiency of public transport services and the quality of rendered services

## Tasks and Competencies

1. Implement the general policy of land transport.
2. Contribute in meeting demands on land transport services and securing such services at a good level and appropriate cost.
3. Set up plans for the land transport services, facilities and pathways.
4. Devise plans as required for the creation, operation and implementation of land transport facilities.
5. Identify and manage sites for land transport facilities in coordination with competent authorities and supervise their services.



6. Coordinate with competent authorities in developing plans for road construction and maintenance programs in the Kingdom and submit relevant recommendations in the general interest of the beneficiaries.
7. Take necessary precautionary measures to prevent land transport accidents and develop such measures to meet international requirements in cooperation and coordination with competent authorities.

### **LTRC's Vision**

An effective and fairly advanced land transport that contributes to economic growth and environmental stability and that enhances the regional role and strategic location of Jordan.

### **LTRC's Mission**

Plan, regulate and develop an economically integrated and competitive land transport system that keeps abreast of total development plans and optimum international standards.

### **Our Core Values**

LTRC pursues its goals on the basis of the following values:

- Excellence in the provision of services.
- Transparency.
- Accuracy of information.
- Protection of the rights of operators and passengers.
- Promotion of healthy competition.
- Accountability of performance.
- Equal opportunities.
- Justice.





# Passenger's Transport



## Transport of Passengers

### Indicators and Figures related to the Transport of Passengers

Number of specialised public transport vehicles up till the end of 2011				
Transport Service	Small Vehicles	Medium-Sized Busses	large Busses	Total
Inter city	3728	2864	630	7222
Intra city	586	1277	767	2630
International Transport	0	0	123	123
Bus Rental	0	191	286	477
Tourist Car Rental	6815	0	0	6815
Tourist Transport	0	196	576	772
Foreign Travel	1102	0	0	1102
Taxi Cab Services	16086	0	0	16086
Limousine Service	24	0	0	24

Number of Licensed Private vehicles of Transport	
Mode of Transport	No. vehicles
Kindergartens and Schools	6326
Universities and Community Colleges	794
Companies and other Institutions	3021
Total	10141

Main routes in the Kingdom Distributed according to Type of Vehicle				
Number of Lines	Type of Vehicles			
	Small	Medium	large Bus	Total
597	586	1277	767	2630



Internal routes Distributed according to Governorates and Type of Vehicle				
Governorate	Number of routes	Type at Vehicle		
		Small	Medium	large Bus
Amman	298	3264	342	524
Irbid	335	268	836	27
Balqa	190	10	259	19
Kerak	133	1	244	0
Maan	49	2	53	16
Zarqa	221	92	558	23
Mafrq	125	16	205	6
Al-Tafilah	65	0	82	0
Medaba	54	61	95	0
Jerash	41	14	76	0
Ajloun	35	0	58	1
Aqaba	21	0	56	14
Sub-Total	1567	3728	2864	630
Total	7222			



## Passenger Transport Projects Achieved in 2011:

### Legislations

A number of legislations were enacted in 2011 to govern the land transport sector. The aim was to create an effective and sustainable institutional framework for the land transport services.

The following have been achieved:

The following legislation have been enacted:

- Land Transport Regulatory Commission Law (a permanent law)
- Amended bylaws for the licensing of car rental companies and agencies.
- Regulations for the registration and use of busses for private use.
- Regulations on regulating public transport services between the Kingdom and other countries.
- Regulations on the criteria and conditions for granting licenses and permits to taxi cab agencies and the cars they operate.
- A set of draft legislations related to the sector. Such legislations are still debated as a prelude to their enactment.

### Studies

#### Master Plan for Public Transport of Passengers

##### Objectives of Study

Create an effective system for the transport of passengers that is also integrated, secure, reliable, friendly to the environment and capable of keeping abreast of changes and meeting the demands of all segments of society.



### **Outputs of Phase 1 of the Master Plan**

1. Submit necessary recommendations on transport means terminals in terms of services and location.
2. Review current legislations and submit relevant recommendations for the restructuring and regulation of the sector.
3. Conduct an analysis of the public transport network and demands on the service.
  - Review current licenses
  - Consider surveys conducted in the period 2005-2006.
  - Model current and future demands on services.
  - Submit recommendations for the proposed public transport network.
  - Structure of lines.
  - Number and types of required means of transport.
4. Submit a master plan for public transport

### **Recommendations of Study**

1. Improve LTRC's organizational and institutional role:
  - A comprehensive transport policy to be devised by the Ministry of Transport.
  - Augment LTRC's role and mandate.
2. Improve the quality standards of public transport:
  - Strengthen ties with traffic administration.
  - Introduce standard performance indicators.
  - Adopt high specifications for public transport means.
  - Submit and disseminate schedules for travels and increase network coverage.
3. Restructure public transport services:
  - Provide for five-level types of lines
  - Renumber lines and ensure integrated services
  - Support operators to invest in the sector
4. Improve public transport facilities:
  - Plan for introducing improvements to public transport terminals in cooperation with the respective municipalities.



- Affect required improvements on public transport com. pounds.
- Identify loading and unloading terminals on lines.

Through the year 2011, the second phase of the master plan for public transport services has been concluded. It included examination of proposals by companies for the completion of Phase 2 for the implementation of the outputs of Phase 1 in one governorate, the introduction of a new tariff system and drawing up of optimum policies to subsidise transport fares.

## Infrastructure

### Develop the infrastructure of (10) bus terminals in (10) governorates

#### Objective of Project

Increase operational efficiency of public transport services and improve quality of services rendered in departure and arrival terminals.

#### Rationale

- Lack of basic services in the majority of departure and arrival terminals such as lighting, desks, sanitary units and shades.
- Lack of signs denoting names of lines or informative plates with basic information about the lines.
- Lack of rain water drainage systems in public transport terminals.
- Inefficiency of shades for the use of passengers and operators.
- Lack of adequate medians.
- Presence of large numbers of stalls in public transport terminals impeding the passage of passengers and means of transport.
- Interlaced lines.
- Disorganized entry and exit of transport means to and from public transport terminals.

### Phases of Project

Phase 1		
Stages of Implementation	Phase 1: Conduct technical studies for the rehabilitation and construction of departure and arrival terminals in Medaba, Jerash and Kerak governorates	Tendering and implementation of Phase 1 activities
Date of Commencement	September 2010	February 2011
Date of Completion	January 2011	May 2012
Phase 2		
Stages of Implementation	Phase 1: Conduct technical studies for the rehabilitation and construction of departure and arrival terminals in Irbid, Al-Tafilah, Ajloun and Balqa governorates	Tendering and implementation of Phase 2 activities
Date of Commencement	February 2011	July 2011
Date of Completion	June 2011	October 2012
Phase 3		
Stages of Implementation	Phase 1: Conduct technical studies for the rehabilitation and construction of departure and arrival terminals in Maan, Al-Mafraq, Zarqa governorates	Tendering and implementation of Phase 3 activities
Date of Commencement	July 2011	January 2012
Date of Completion	December 2011	March 2013

By the end of 2011, a tender was offered for the supervision and implementation of departure and arrival terminals in Medaba, Jerash and Kerak (Phase 1). The Governmental Building Department was mandated to follow up with the implementation process. Currently, Phase 2 is being implemented covering the governorates of Irbid, Al-Tafilah, Balqa and Ajloun in respect of which preliminary designs were submitted for Sult External Terminal, Al-Tafilah Terminal, Amman Southern Terminal in Irbid and Ajloun Terminal. Work is being coordinated with respective municipalities as a prelude to the preparation of the final plans.

In respect of implementation of Phase 1 tenders, the following table gives basic information on the situation of projects until the end of 2011:

Number of Tender	Percentage of achievement
Jerash	17%
Kerak	18%
Medaba - N- Terminal	44%



## Consolidated Set – Out Center

### Objective of Project

Provide for a unified terminal with high quality specifications and regulate the labour market for international transport means.

The project's works were completed in 2011 and it is in the process of delivery having been tendered on a BOT basis to the investment unit at the Social Security General Corporation. The project cost valued JD4 million. The final delivery of project's works is expected in mid-year 2012.



## Intelligent Transportation System (ITS) Application Project

LTRC seeks to employ Intelligent Transportation System (ITS), which serves, among other things, to monitor the transportation fleet, and another system for collecting fares electronically. This project will be implemented in public transport shuttle busses through the effective use of modern communication and information technology systems in existent management systems for the optimum use of vehicles, fuel efficiency, safety and traffic in addition to the possibility of applying subsidies to fares.

### Objectives of Project

- Collect information on passengers (number of passengers).
- Organize and assess movement of shuttle busses on roads.
- Get necessary and accurate information about (departing and arriving) shuttle bus lines.
- Use smart card systems in shuttle busses to ease the collection of fares.
- Provide most appropriate methods for fare collection.



- Improve passengers' satisfaction
- Improve the management of transport fleet and shuttle busses' work
- Reinforce transparency in the public transport sector.
- Improve the image of public transport means.

### **Components of Project**

ITS is made up of the following elements:

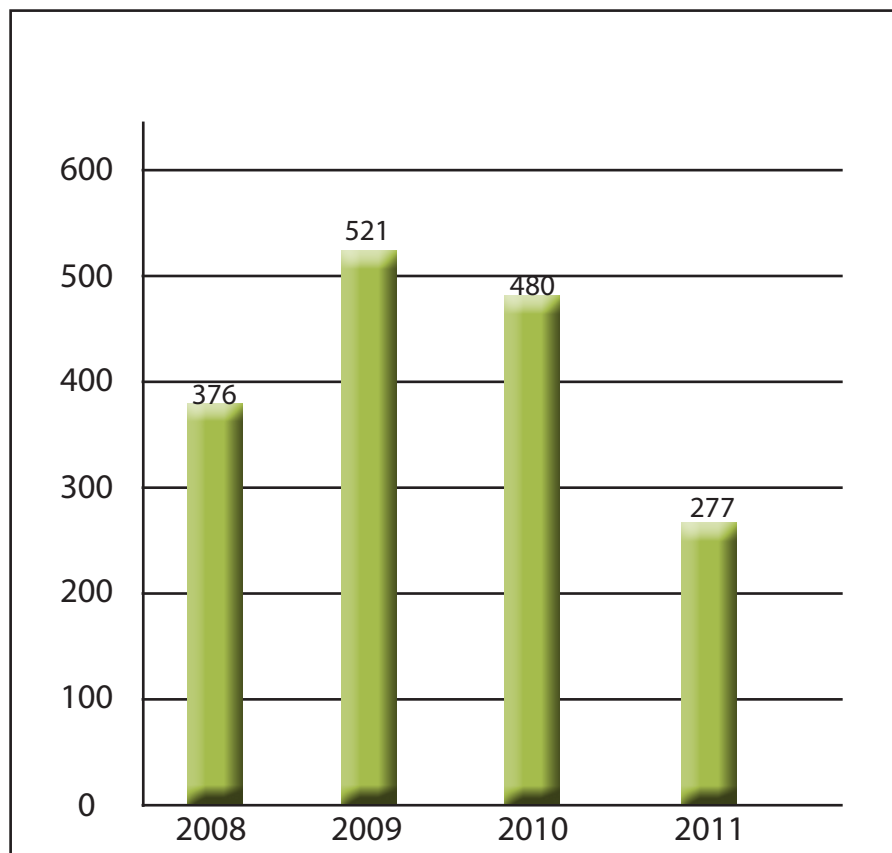
- Fleet Monitoring System.
- Electronic Fare Collection System.
- Process Management Operation Room.
- Clearing Hoarse for Revenues.

In 2011, the project was offered on a public bidding, and LTRC considered all proposals given by the several companies applying for the tender.



### Modernizing Public Transport Vehicles by Replacement

A number of 1,654 means of transport were either cancelled or retrofitted for the period 2008-2011. In 2011, a number of 277 means of transport, operating under LTRC's jurisdiction, were retrofitted as explained in the following graph. The relevant decision was taken with an aim to ensure quality and reliable transport services through modern and safe means of transport necessary to reduce traffic accidents, protect the environment, reduce vehicle maintenance costs, reduce fuel consumption and improve public safety.



# Road Freight Transport



## Indicators and Figures on Frieght Transport on Roads.

### Statistics on the Transport of Freight

Accumulative number of companies according to specialisation for 2011	
Type of Transport	Number of Companies
Containers	83
Cargo	53
Cars	13
Heavy Cargo Vehicles	7
Fridge	6
Sheep and livestock	2
Vegetarian oil	3
Crude oil	68
Ready mix concrete	3
Total	238

Accumulative number of locomotives (trucks) up till the end of 2011						
Number of trucks (locomotives)	Number of trailers	Average fleet age	Individual property	Percentage of individuals	Companies' Property	Percentage of Companies
15161	15388	14.1	9617	63.4%	5544	36.6%



## Key Achievements

1. Form a committee comprised of all stakeholders in the public and private sectors to review legislations on the transport of freight on roads in light of imbalances besetting entry to transport market and mutual responsibilities and relations. The committee cited a number of critical issues that LTRC is now addressing by amending Provisional Law No. 28 for the year 2010 that amends Law Nov. 21 for the year 2006 on the Transport of freight on Roads. In addition, LTRC is drafting bylaws for the licensing and categorization of transporters and shipment brokers and other bylaws for the regulation of the provision of services by relevant facilities.
2. Reinforce the use of the "Transport Document" with reference to containers' transport as a first stage with the aim of preserving the rights of all parties involved in the transport electronically and in line with the provisions of the Transport of freight on Roads Law No. 21 for 2006 as amended.
3. The Council of Ministers issued decision No. 2202 dated 29/9/2011 defining the minimum fare for the main transport axis (Aqaba-Amman) at JD11,00 per ton of general goods, and JD11.50 per ton for containers exclusive of 30% to account for the vehicle's return empty to Aqaba Port. The said fare is valid for six months from the decision's date in accordance with Article 4(b) of the Competition Law No. 33 for the year 2004 with the aim of maintaining stability of transport fares in light of high speculations of wages and low wages compared to costs.
4. A policy was adopted to reduce the entry of more trucks into the labour market. The Council of Ministers issued its decision No. 279 dated 13/12/2011 preventing the change of the category of a registered and licensed vehicle from "cargo truck" to "locomotive" except if such a change does not prejudice the decision prohibiting the importation of locomotives that are more than one year older than the clearance year.
5. Active involvement with competent authorities to offer tenders for transport mega projects including, for example, the internal and external supply, crude oil and pill derivatives biddings aimed at supplying the transport services with strategic commodities of freight quality and at an appropriate price.



6. Acquire a total of 50 Donums of land in Jabir (close to the Syrian borders) to provide for an overnight square for trucks heading from and to the Jordanian-Syrian joint free zone.
7. Promote, in coordination and cooperation with all relevant authorities, public safety on roads by enforcing and applying specialisation in terms of having freight transported by appropriate trucks. This relates in particular to goods that pose danger when transported on roads
8. Improve the capacity of workers in this sector through the provision of professional qualification courses for managers who work in the land transport sector. Those courses are held by Royal Automobile Club of Jordan (RAC) in cooperation with Arab Land Transport Federation. RAC has already been accredited by International Road Transport Union (IRU) as an accredited training centre. Four courses were held in 2011.
9. Follow up with transport conventions through joint transport committees with an aim to facilitate transport between Jordan and other countries including neighbouring countries and to find out new labour markets for Jordanian trucks given the current excessive number of fleet. A good example is the permission given to Jordanian trucks to enter Egypt, load freight there and head for a third country.
10. Provide facilities as required for securing smooth flow of freight particularly Jordanian agricultural products into foreign markets including European markets given the current situation in the Arab region.



# Railway Transport



## Railway Transport Corporation in Jordan

### Jordan - Hejazi Railway Corporation

- The network operated by the Corporation is 217 km long. It serves passengers travelling between Amman and Damascus but also carries goods upon request.



### Aqaba Railway Corporation

- The operated network is around 292km long. It serves in the transport of phosphate from phosphate mines to Aqaba Port.



## Railway Transport Achievements in 2011

- A strategy was drafted for the railway transport sector for the period 2012-2014.
- A study was updated to link the Hejazi Railway with Aqaba Railway up till Al-Chaidiyah Mines and create a temporary station for loading and unloading phosphate in the region between Omran Station and Wadi Al-Yutum until the national railway network project is carried out and the port is transferred to its new location.
- Draft legislations were prepared under the Provisional Railway Law No. 32 for the year 2010. These are in particular: Licensing Bylaws, Train Drivers' Examination and Accreditation Regulations, Safety and Security Standards' Regulations and the General Framework of Specifications of Locomotives, Trucks and Railways.



- Aqaba Railway Corporation transported 2,055,204 tons of phosphate for export through Aqaba Port.
- A project was completed for the maintenance of locomotives at Aqaba Railway Corporation fulfilling 100% of the maintenance plan.
- 94% of a project was implemented for the rehabilitation and maintenance of railway infrastructure at Aqaba Railway Corporation.



# Financial Statement



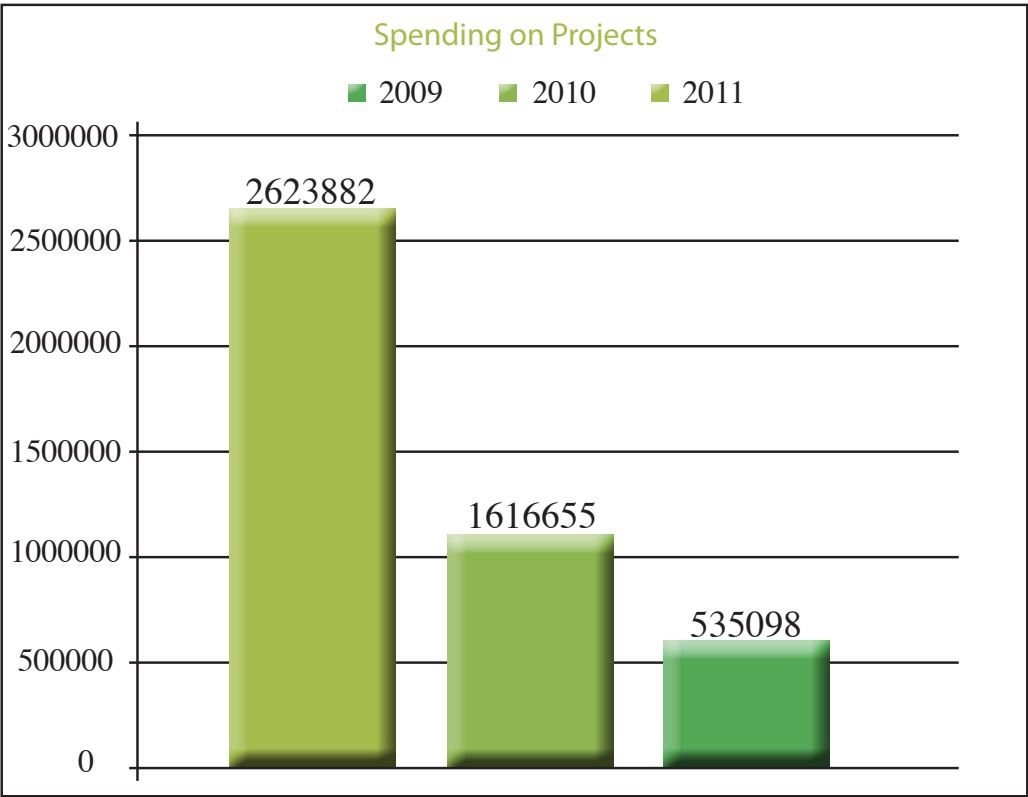
# Capital Expenses 2009-2011

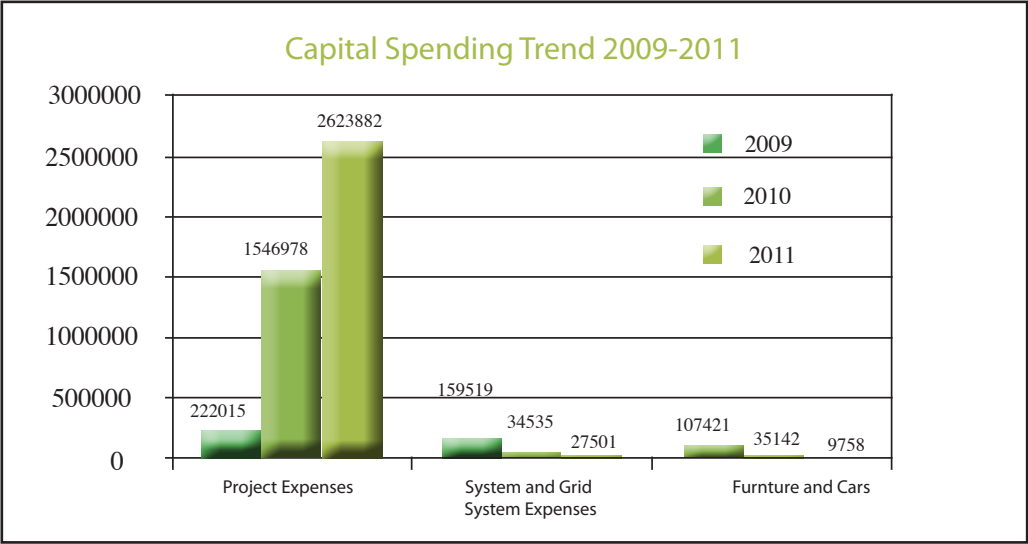
## Indicators:

- Rate of change in expenses on capital projects.

## Outputs:

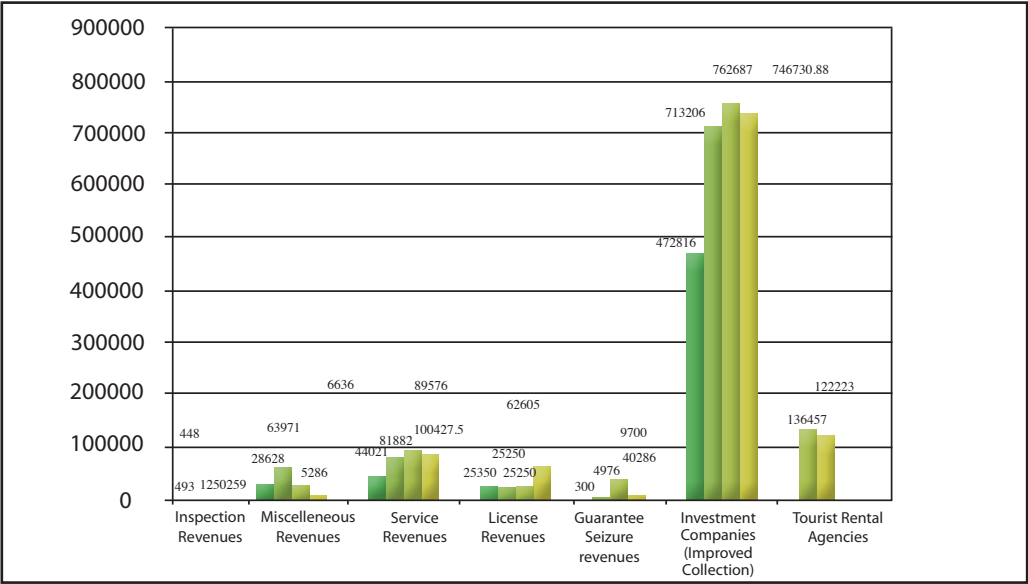
- An increase in capital expense on projects and ancillary programs for the year 2011 compared to 2010 (at a rate of 62%). Capital expenses included implementation of ancillary projects and programs mentioned in LTRC’s plan as follows:
  - Project for drafting the master plan for public transport services
  - A study of customers’ satisfaction with public transport services
  - Following up with the establishment of the unified international departure and arrival terminal.
  - Fare subsidy project for public university students
  - Project for creation and rehabilitation of departure and arrival terminals
  - Management and allied services covering sustainability, operation and management of the database and renewal of licenses, software and provision of furniture.





## Investment Performance

Reduction of collection rates to 81.6% in 2011 compared to 89.9% in 2010



## Investment volume 2011

Volume of Investment 2011	
Line of Business	Investment Volume/JD
Passenger's Transport	34247986
Freight Transport	412217000



# Passenger's Satisfaction Survey



## A Survey Study on Recipients Satisfaction with Public Transport Service (2011-2012)

The Land Transport Regulatory Commission has prepared, through a specialized survey company, a survey study on recipients' satisfaction with public transport service for the years (2011-2012). The survey sample of (2307) respondents, which was distributed throughout (12) governorates, consisted of (2120) passengers and (187) drivers. The satisfaction percentage with public transport service, i.e. (76%), was achieved through a sample distributed evenly on internal and external lines, i.e. (50% internal) and (50% external), and consisted of (15) drivers from each governorate, totaling to (187) drivers. Based on the European benchmarking of customer satisfaction with public transport, the results showed that the highest satisfaction percentage at the governorate level was in Al-Balqa Governorate with (61%) whereas the lowest was in Ma'an Governorate with (42%).

### The most important results of the study

1. The majority of public transport passengers, i.e. (46.3), are within the (19-26) age group.

Age Category	%
Less than 19	9.9
19- 26	46.3
27- 37	28.4
38 or more	15.4
Total	100.0



2. The majority of public transport passengers are within the (151-300) income category.

Income	%
Less than 150	13.6
151- 300	46.3
301- 800	37.9
800 or more	2
Total	100.0

3. The majority of passengers use public transport on a daily basis.

Use	%
Daily	47.1
Sometimes weekly	31.8
Sometimes monthly	10.4
Once monthly	2.3
When needed only	8.3
Total	100.0

4. The results showed that public transport is mostly used for the purpose of reaching study destinations.

Visit	%
Study	35.5
Entertainment	3.5
Travel to another city	12.2
Government transactions	3.1
Total	100.0



5. The results showed that public transport is mostly used on Sundays and Thursdays

Day	%
Saturday	23.8
Sunday	28.7
Monday	21.9
Tuesday	24.9
Wednesday	23.1
Thursday	32.9
Friday	8.7
All days	48.5

6. The use of public transport was the highest during the (6 am- 9 am) time period.

6 am- 9 am	46
9 am -12 pm	27
12 pm- 3 pm	13
3 pm- 6 pm	5
6 pm- 9 pm	6
9 pm- 12 am	2
After midnight	1
Total	100

7. The results showed that about a third of public transport passengers own a car.

Own a car	%
Yes	24.3
No	75.7
Total	100



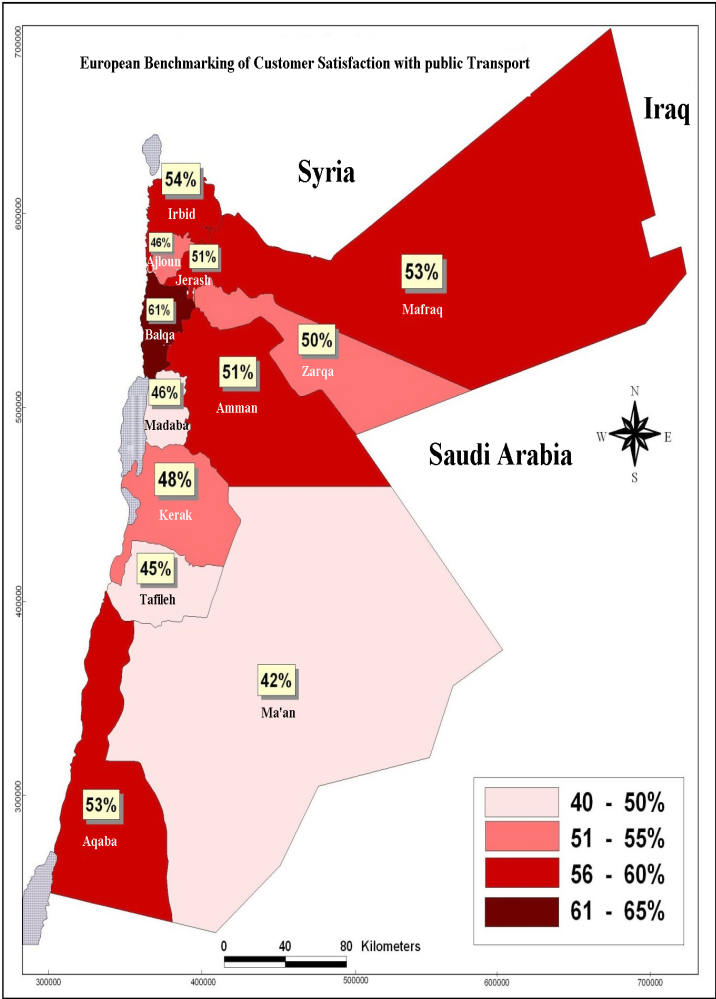
Satisfaction with passenger’s public transport services, according to the European benchmarking elements:

Element	Satisfaction %
Public transport is good to reach work	83
Public transport is good for shopping	77
Bus stations are within close proximity to place of residence	76
The trip travel time is reasonable	82
Short-time waiting in the bus station	76
Number of trips	85
Distribution of trips on day intervals	84
Availability of enough buses	83
Punctuality of public transport	77
Sense of security at bus stations	75
Sense of security in buses	87
Comfortability	82
Transition between lines	82
Modern vehicles	83
Cleanliness of the vehicle	80
Easy access to seats	78
Reasonableness of fares	83
Appropriate fare for a distance	84
No tariff violation	81
Serving people with special needs	58
Infrastructure	58



Satisfaction with the behavior of the driver:

	%
Satisfaction with the general appearance of the driver	42
Discipline inside the bus	40
Comfortability inside the bus	32
Compliance with trip routes	51
Abiding by the maximum load capacity	37
Compliance with traffic rules	31
Abiding by bus stops	48



# Activities and Events



## Field meetings with stakeholders

A number of open meetings were held in 2011 with all stakeholders in: Ajloun, Salt, Jerash, Madaba and Irbid governorates. Those meetings highlighted most important issues related to land transport. The meetings brought together operators, the public and relevant governmental agencies and each had a voice heard.



## Awareness Campaigns

LTRC carried out an awareness campaign in 2011 jointly with the Public Security Department/Traffic Administration. Under the title “Your Safety and Security Come First”, the campaign aimed at raising awareness of risks involved in accepting paid rides in private cars as a substitute of public transport means for passengers. The risks were highlighted with an aim to sense-tise passengers on their role to put an end to such a negative phenomenon that would if left unleashed be very harmful for the sector. Guidance pamphlets were distributed among people during the campaign.



## Arab E-Government Web Award for Interactive Innovation

LTRC claimed the E-government Award Shield for Interactive Innovation. The award was given in a contest organised by the Arab Organisation for Administrative Development, which is affiliated with the Arab League. The contest aimed at highlighting governments' efforts in establishing their electronic website and coping with technology by providing websites that afford customers smooth accessibility to information and services.



### Seminars and Lectures

LTRC held at its headquarters in cooperation with the Ministry of Health (MoH) a seminar for LTRC staff to sensitize them on the risks and negative consequences of smoking. Several presentations were made by MoH doctors with ending this harmful habit in public departments and institutions and public places such as hospitals and means of public transport.



### Arab and Foreign Delegations

LTRC received several delegations from Arab and foreign countries. The delegations visited LTRC's headquarters to familiarise themselves with the Jordanian experience in regulating public transport sector. Key delegations came from the Ministry of Transport (Palestine), the Romanian National Federation for Land Transport headed by its Secretary General, representatives of major companies working in transport, in addition to investors and businessmen. LTRC gave them all necessary briefs on its work.



### Participation in Conferences:

Represented by its Director General, LTRC participated in the Sixth Euro-Asian Transport Conference held in parallel with the ministerial meeting in the city of Georgia. It was attended by several organisation members to the Land Transport Union from all over the world. Also participating in the conference was the Royal Automobile Club of Jordan. Jordan was announced to host the upcoming conference on European Land Transport and the ministerial meeting in 2013.

### Training Courses

LTRC concluded and sponsored the Professional Merit Course in land transport sector. This training program addresses workers in land transport companies and was held in cooperation with the Arab Transport Federation and the training centre of Royal Automobile Club of Jordan.

Main issues discussed in the course were safety on roads, accidents, measures taken by drivers, precautionary measures that should be taken by transport staff, logistics administration, operation and accessibility to the market in addition to legislations.



# LTRC's Strategy (2009 – 2011)



## **LTCR's Strategy 2009-2011**

### **Policy (1) Creation of an institutional framework that is effective and sustainable for public transport services**

#### **Programs and Activities**

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

### **Policy (2): Increasing operational efficiency of public transport services and improving quality of provided services**

#### **Programs and Activities:**

- Create loading/unloading stops
- Establish a unified departure terminal for international means of transport
- Create a system for payment of fares including smart cards with the purpose of subsidising fares paid by public university students.
- Develop public transport infrastructure

### **Policy (3): Improving mobility for urban and rural populations Programs and Activities**

- Prepare a master plan for public transport services
- Link transport companies to the needs of students and persons with disability
- Study satisfaction with public transport services
- Provide for passengers' information system

### **Policy (4): Improving public transport services that are environmentally sustainable**

#### **Programs and Activities**

- Upgrade public transport means

### **Policy (5): Improving quality of transport of goods on roads, allied services and facilities, improving its competitiveness and regulating it.**

#### **Programs and activities**

- Amend the law on the transport of goods on roads and any bylaws and regulations enacted in accordance therewith.
- Regulate the entry and exit of trucks from and to the Jordanian-Syrian Joint Free Zone (acquisition and infrastructure)





## Policies and their Indicators:

Key Performance Indicator (KPI)	Base value (2009)	Current value		Competent Party	Allied Party
		2010	2011		
Policy (1): Creation of an institutional frame row that is effective and sustainable for public transport services					
Investment Volume (in millions)	27	38	34	LTRC	Private Sector
Policy (2): Increasing operational efficiency of public transport services and improving quality of provided services					
Accessibility (number of population within a maximum of 10 minute walk distance from nearest bus loading and unloading stop)	70%	75%	75%	LTRC	Private Sector
Number of shuttle buses per 1,000 persons	1,2	1,3	1,2	LTRC	Private Sector
Policy (3): Improving mobility for urban and rural populations					
Degree of satisfaction of public transport services	62%	60%	70%	LTRC	Private Sector
Network density	1,2	1,5	1,5	LTRC	Private Sector
Policy (4): Improving public transport services that are environmentally sustainable					
Average operational age of shuttle busses	9	8	9	LTRC	Private Sector
Policy (5): Improving quality of transport of goods on roads, allied services and facilities, improving its competitiveness and regulating it.					
Accumulative number of licensed transporters (companies) of goods on roads	238	235	238	LTRC	Ministry of Industry and Trade
Accumulative number of licensed transporters (individuals) of goods on roads	0	0	0	LTRC	Ministry of Industry and Trade
Accumulative number of centres for regulating the entry and exit of trucks and transport facilities	1	1	2	LTRC	Ministry of Public Works and Housing, Ministry of Municipalities





