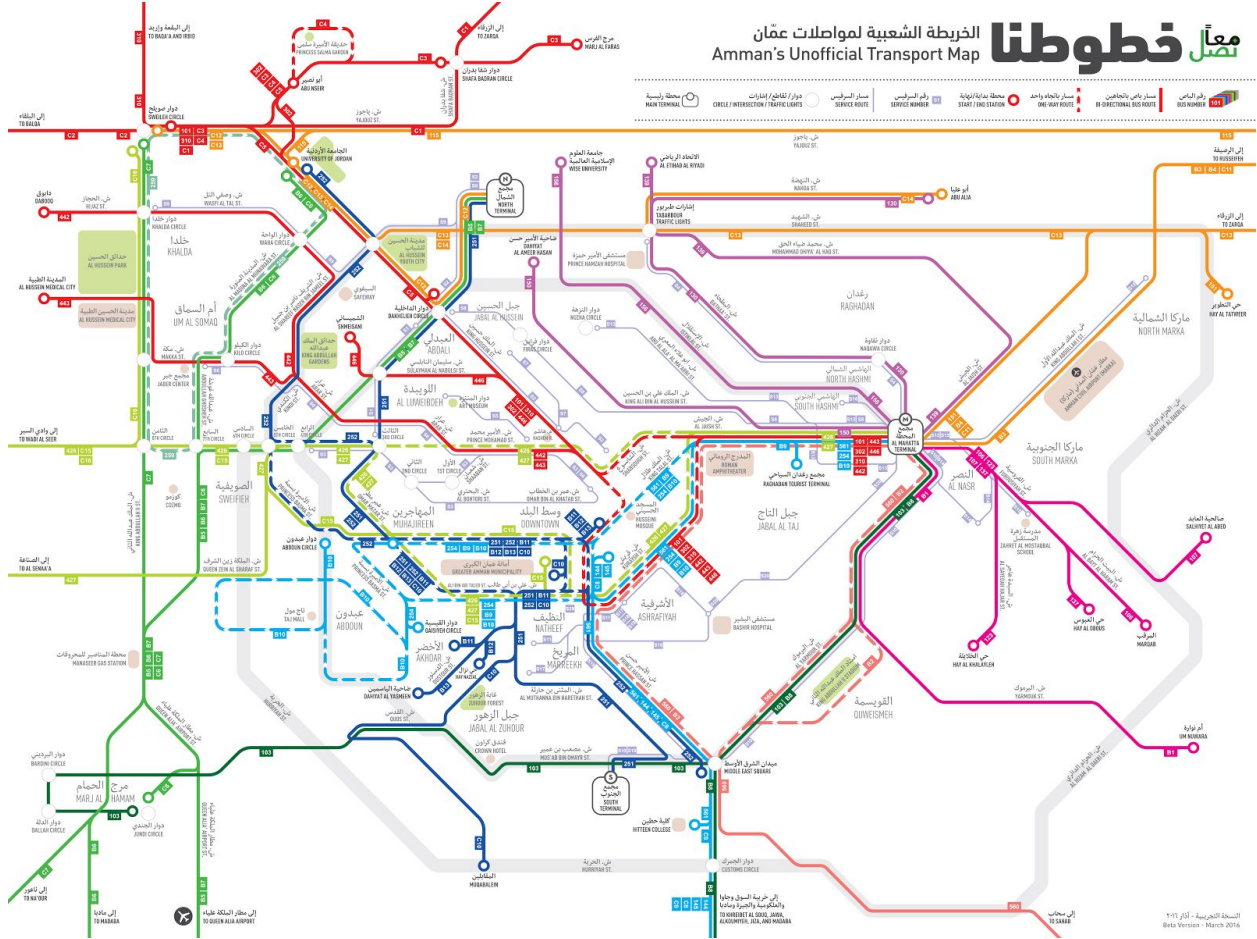


التداخلات في المواصلات



صورة - خريطة النقل العام - maannasel.net

داوود ريتش

المقدمة

في يومي الاول في مدينة عمان أنا رأيت فوضى النقل العام في شوارعها. كنت في صويلح انتظر الباص إلى فحيص وحاولت أن أفهم طرق المركبات حولي. وجدت باصات من شركات مختلفة وسيرفيسات تتنافس مع بعض وشباب ويعلنون مقاصد كثيرة ولم أجد أي إشارة أو إرشاد رسمي. على الرغم من أن غمرني عدم وجود نظام في صويلح فرأيت ذلك اليوم جزءاً صغيراً من الوضع فقط.



صورة: الفوضى في صوالح - albosala.com

القصة الكاملة لمواصلات عمان طويلة، ولكن يبرز موضوع واضحاً وهو التداخلات بين منظمات منفصلة فيها هيئات حكومية وشركات في القطاع الخاص وجماعات غير ربحية. هذه الأطراف المتنوعة تتعاون وتتنافس وتتوافق وتتعارض. هي موجودة في نفس المسائل ونفس المحطات. في هذه الكتابة سوف

استكشف تاريخ النقل العام في الاردن مع تركيز مشدد على تفاعلات بين هذه الجماعات وبعد ذلك سأطبق الدروس من الماضي على الخطط لمستقبل عمان في النقل العام، خاصةً نظام "الباص السريع" المخطط. سأركز على نظام الحافلات في عمان بما في ذلك الكوسترات والسيرفيسات لان الاهتمام المركز أساسي لفهم واضح ولان الصورة الكاملة للنقل العام في عمان أوسع من أي كتابة واحدة

تاريخ القطاع الخاص

مع أن السيرفيسات كانت موجودة في عمان قبل ١٩٧٥ فبدأت قصة النقل العام الحقيقية في تلك السنة مع تأسيس "هيئة النقل العام" رغبةً في تسهيل إزدياد عدد السكان في العاصمة. الهيئة وفرت موصلات مباشرة بدون تعاون مع القطاع الخاص. تدريجياً أصبحت الهيئة مكلفة وغير فعالة وظهرت شركات خاصة في نفس المجال. أعلنت الحكومة في عام ٢٠٠٠ حل "هيئة النقل العام" وتأسيس "هيئة تنظيم النقل البري" والهيئة الجديدة كانت مسؤولة عن التنظيم والرقابة والترخيص لشركات النقل الخاصة. من هذه الشركات، كانت ناجحة أكثر "شركة اسيا للنقل" و"الظلال" و"التوفيق" و"TELL". في عام ٢٠٠٥ "الشركة المتكاملة للنقل المتعدد" ("المتكاملة" وإيضاً تسمى "أوتوباص عمان") استحوذت على هذه الشركات الاربع(1). في عام ٢٠١٠ دخل مستثمر أجنبي القطاع عندما "سي تي جروب الكويتية" اشترت ٥١٪ من الشركة المتكاملة (2). اليوم، الشركة المتكاملة ما زالت أكبر من أي شركة أخرى في مجال النقل العام الاردني. ولكن هي شركة غامضة - مثلاً، ليست ذات الموقع في الانترنت. لا حاجة للبيان أن الشركة المتكاملة ما تعاونت جيداً مع الحكومة الأردنية أو مع ركابها.

تاريخ القطاع العام

من سنة ٢٠٠٠ إلى سنة ٢٠٠٧ أمانة عمان الكبرى كانت مسؤولة عن تخطيط البنية التحتية بينما

هيئة تنظيم النقل البري كانت مسؤولة عن تنظيم المواصلات العامة التي تستخدم تلك البنية من خلال السيطرة على الشركات الخاصة (3). فوق ذلك كله فالشركات، خاصةً المتكاملة، لم يلعبوا ادوار شركاء متعاونين بسبب شخصيتهم الغامضة وتأثيرهم الأجنبي. العلاقات بين الأطراف كانت فوضوية. ركزت أمانة عمان على تحسين حالة السيارات الخاصة في شوارع العاصمة وهيئة تنظيم النقل البري لم يكن عندها الموارد الضرورية لتنفيذ تغييرات في المواصلات. الشركات اهتمت بأرباح فقط ولم تكن موجودة أي منظمة أو مؤسسة من المواطنين. كان الوضع بليغ واحتاج إلى حل.

وصل اساس ذلك الحل عام ٢٠٠٧ مع إعادة تشكيل النظام الحكومي للمواصلات العامة. أصبحت

أمانة عمان مسؤولة عن تخطيط وتنظيم المواصلات العامة في حدود العاصمة بالإضافة إلى مسؤولياتها القديمة. أمانة عمان تسيطر على شوارع المدينة وترتيب الباصات التي تنتقل فيها ولكن لا تسيطر على الباصات نفسها (3). ما زالت تؤثر المسافة بين القطاع الخاص والقطاع العام في نجاح النقل في عمان، ولكن على الأقل الطرف الحكومي متحد.

من أكبر التحديات التي تجيء من هذه المسافة تحد رقابة القطاع الخاص، الشركة المتكاملة تستقبل

حوالي ٤ مليون دينار كل سنة من الحكومة كدعم مالي (4) ومع ذلك فالشركة مديون بشكل كبير (5) ولا

توفر خدمة كافية لعامة الناس في الاردن (مثلاً، طلاب في الجامعة الهاشمية (6)). على الرغم من الحكومة الوطنية حصلت على ٦٠٪ من الشركة المتكاملة في عام ٢٠١٣ وانسحب الاستثمار الكويتي لان قضايا داخل إدارة الشركة (7,9) فلم يتحسن الحال. كان هذا الحصول خطوة جيدة ولكن خطوات إضافية ضرورية. من الواضح أن الأردن تحتاج إلى أقرب علاقة بين أمانة عمان (ليس الحكومة الوطنية فقط) و بين الشركة. تُؤدّي المسافة بين أمانة عمان والحكومة الوطنية إلى نفس مشاكل المسافة بين أمانة عمان. يجب أمانة عمان أن تبين اهدافها للشركات ويجب الشركات أن تجيب عن اهداف الأمانة بشكل سريع ومباشر. بدون هذا التعاون التطور الحقيقي سيكون مستحيل في السنوات القادمة.

عامة الناص و المؤسسات العامة

سببت جزئياً انتقاد من المواطنين التغييرات في القوانين في عام 2007 ولكن من غير قناة مباشرة. قدّم الضغط الشعبي على فرصة للحكومة بدون الارشاد. من المعروف ان التواصل بين الحكومة ومواطنيتها أساسي في كل المجالات وليس مجرد النقل العام. قال حازم زريقات في مقابلة لمجلة "فينشر" إن "المؤسسات غير الحكومية مثل "معاً نصل"... تلعب دوراً ضرورياً من خلال إضافة صوت الركاب ولذلك توازن الحوار عن النقل العام" (10). في مناقشة شخصية حازم زريقات تكلم عن دور المؤسسات غير الحكومية في تبادل الحافز بين الهيئات وعامة الناس الأردنيين. المؤسسات تستطيع ان توحد الناس و يجاء بطلباتهم الى الحكومة وفي نفس الوقت تترجم الخطط الحكومية الي طاقة في الشوارع مكافحة الهمود ضد المواصلات العامة. توجد قضايا في التواصل بين الحكومة و عامة الناس و مع ذلك معاً نصل تتمتع بعلاقتين مرتاحتين مع الحكومة والناس ولذلك تقدر على توفير جسر بينهما.

فشل الباص السريع



صورة: خطة الباص السريع - jordanews.com

فشلت الخطة الاولى للباص السريع في عمان لسببين. في رأي "التعاون لقابلة الحركة في العالم النامي" كان اكبر منهما عدم توجد شاركة الناس في التخطيط والتنفيذ ولذلك استياءهم مع امانة عمان (11). هذه خبرة تتأكد الحاجة الى ازدياد التواصل بين الركاب و امانة عمان عن طريق مؤسسات مثل "معاً نصل". في حقيقة الأمر أسست "معاً نصل" بعد فشل الباص السريع و اجاباً عنه جزائياً.

السبب الثاني التي حازم زريقات شددته في نقاشنا هو المسافة بين فروع الحكومة وخاصةً بين أمانة عمان ومجلس النواب وديوان المحاسبة (3). الحكومة تفتقر إلى التوحد. أيضاً فعلت الحكومة خوفاً من إتهامات الفساد.

أمل في المستقبل

ذكرت في هذه الكتابة قائمة طويلة من عوامل لها صلة بقضية المواصلات العامة العمانية ومنها الحكومية: أمانة عمان وهئية تنظيم النقل البري ومجلس النواب؛ والخاصة: الشركة المتكاملة للنقل المتعدد والشركات الصغيرة والمشغلين الفرديين للكوسترات وسيرفيسات؛ وغير الرسالية: معاً تصل والركاب أنفسهم. من الصعب التعاون بين كل هذه الأطراف ولكن من الضروري أيضاً. هي تتنافس ومع ذلك تعتمد على بعضها البعض.

في رأيي, على الرغم من الميزات المتنوعة والفريدة التي توفرها تنوع الجماعات في الميدان فنحن في الاردن نحتاج الى مركزية في تنظيم المواصلات العامة واحسن مركز هو أمانة عمان. الأمانة توقع في موقف بارز لتنظيم وترتيب وتسهيل عمل كل طرف آخر ولذلك يجب الحكومة ان تزيد سلطتها على وصلاتها مع تلك الجامعات.

الهوامش:

http://jnco.gov.jo/Portals/0/Reports/Chapter%207_Internal%20Commuter%20Travel%20Sector.

PDF 1

<http://www.rumonline.net/index.php?page=article&id=32681> 2

<http://jordanbusinessmagazine.com/sites/default/files/FEATUREmar.pdf> 3

<http://www.jordanzad.com/print.php?id=26610> 4

5

<http://www.jordantimes.com/news/business/comprehensive-multiple-transportation-co-heading-bankruptcy-without-govt-support>

<http://watananews.net/print.php?nid=107373> 6

http://www.alrai.com/article_m/623771.html 7

<http://www.ammanbrt.jo/ar/default.asp> 8

9 حازم زريقات, مؤسسة معاً نصل, 14-4-2016

<http://www.venturemagazine.me/2016/01/fixing-the-fragmentation/> 10

11

<http://www.codatu.org/actualites/planning-sustainable-mobility-in-the-amman-metropolitan-area-jordan/>

الهوامش الاضافية

-http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Amman_en.pdf

-<http://www.venturemagazine.me/2015/10/the-transporter/>

-http://maannasel.net/wp-content/uploads/2015/06/public_transportation_project.pdf