

# النقل العام الحك البيئي الذكي



**UITP**

[www.uitp.org](http://www.uitp.org)

حدد طموحاتك

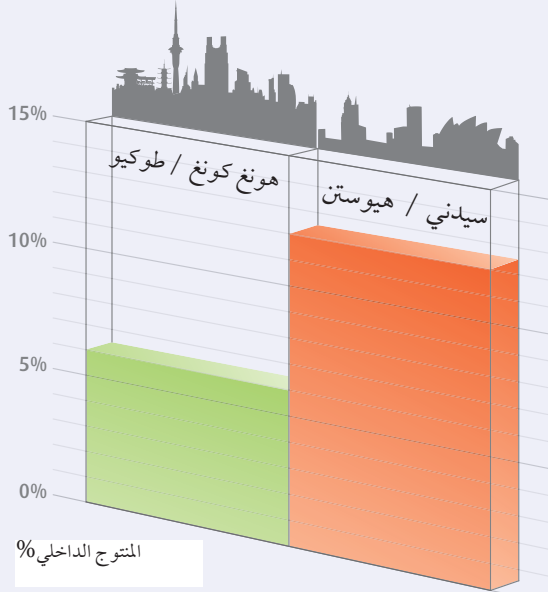
# النقل العام منعش للاقتصاد



يعكس حجم الأزمة الاقتصادية والمالية الحالية وجود ظاهرة هيكلية تدعوا الى تغيير حقيقي . ولقد حان الوقت لابرار تحول مجتمعي والابتعاد في حياتنا اليومية عن الاعتماد على السيارة.

- يوفر النقل العام وظائف بيئية مهمة على الصعيد المحلي . وتعد شبكة النقل العام في مدن كثيرة واحدة من المؤسسات الكبرى في التوظيف، وهذه الوظائف لا يمكن ترحيلها.
- يخلق مشغلي النقل العام وخدمهم في اوربا 1,000,000 وظيفة مباشرة، وكل وظيفة مباشرة في النقل العام ترتبط بأربع وظائف في قطاعات اقتصادية أخرى.
- كل يورو يتم خلقه من طرف النقل العام يترتب عنه قيمة اضافية قدرها 4 يورو في باقي القطاعات الاقتصادية الأخرى.
- ان التحول الكبير باتجاه النقل العام والتنقل المستدام يساعد الدول على تقليص اعتماد الاقتصاد على الوقود النفطي ويحسن من ميزان مدفوعاتهما.

في المدن التي توجد بها حصة كبيرة من النقل العام والمشي وركوب الدراجات، تكون كلفة النقل على المجتمع تساوي نصف كلفته في المدن التي تكون بها مساهمة النقل العام منخفضة. تمثل كلفة النقل في طوكيو أو هونغ كونغ 6% فقط من اجمالي المنتج الداخلي، لكنها تصل الى اكثر من 12% في هيوستن أو سدني . يمثل هذا الفارق حوالي 2,000 يورو للفرد الواحد في السنة.



## جنيف (سويسرا)

لقد تبنت مدينة جنيف سياسة طموحة لتطوير النقل العام في بداية هذا العقد. وتبين بعض التوقعات أنه إذا ما لم تؤخذ اي اجراءات مناسبة في هذا الصدد، فان عدد السيارات الخاصة سيزيد بنسبة 42% ما بين عامي 2006 و2020. وقد بدأت السلطات بالعمل من أجل الحد من هذه الزيادة الى نسبة 25% مما يؤدي الى تضاعف مستعملي النقل العام عام 2020. وتهدف الخطة الرئيسية المرسومة لأجل ذلك الى زيادة بمقدار 23% من عرض النقل العام ما بين عامي 2006 و2010، من بعد زيادة بمقدار 25% ما بين عامي 2002 و2006. من بين الاجراءات التي تم اتخاذها، نذكر زيادة العرض من الترام، توازن أفضل بين العرض والطلب خلال النهار، تحسين الكفاءة التشغيلية وبذل مجهودات جبارة من أجل تطوير شبكة حقيقية للسكك الحديدية بالضواحي مشروع (CEVA)



وعلى سبيل المقارنة، فان النقل العام يفوق بناء الطرق والطرق السريعة بنسبة 25% من حيث خلق مناصب الشغل.

# النقل العام يساعد كوكب الأرض على التنفس



لقد ارتفع الطلب العالمي على الطاقة بمقدار خمس أضعاف منذ خمسينات القرن الماضي . ويمثل النقل نسبة 30% من الاستهلاك الكلي للطاقة في الاتحاد الأوروبي وحوالي 19% من الغازات الدفيئة في العالم. ولم تتمكن التكنولوجيا الحديثة من مقاومة هذه الوضعية بسبب ارتفاع عدد السيارات والرحلات. لكن بمجرد تغيير السلوك يمكن الحصول على نتيجة فورية وبالتالي الى فوائد هامة على المدى البعيد.

- يزداد انبعاث الغازات في العالم الناتج عن قطاع النقل بشكل أكبر مما هو عليه في القطاعات الاقتصادية الأخرى، ويعتبر النقل البري حالياً مسؤولاً عن 74% من الانبعاثات الناتجة عن النقل.
- اذا أخذنا بعين الاعتبار متوسط عمر السيارات، فإن اللجوء الى الوقود وسيارات أنظف لن يترتب عليهما أي انعكاس ايجابي قبل عام 2040.
- تعد الاستراتيجيات المبنية على سياسة النقل العام أكثر فعالية من الحلول التكنولوجية البحتة على مستوى الطاقة والتلوث والتغير المناخي.

## فيينا

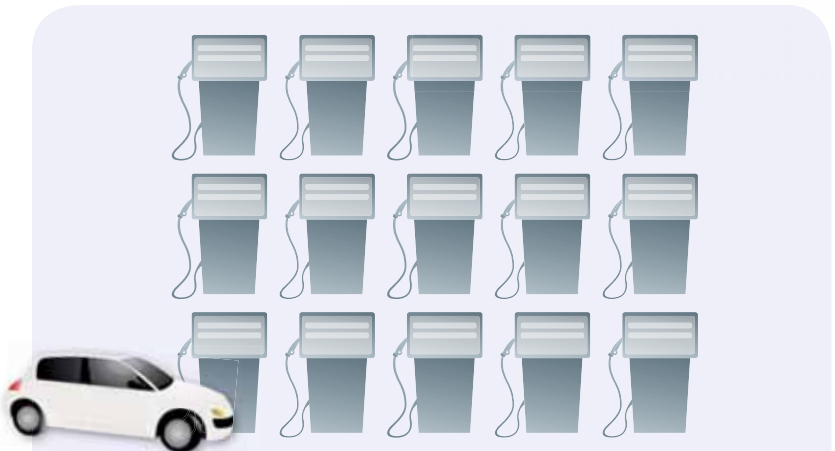
تفوق كثافة توفر النقل العام في فيينا بحوالي 75% من معدل المدن في أوروبا الغربية وتزداد هذه الكثافة بنسبة 3% سنويا. وقد ترتب عن الجهود المكثفة، مصحوبة بتنسيق متكامل بين العمران و النقل العام زيادة مستمرة في حصة وسائل النقل العام: 29% في منتصف التسعينات، 35% اليوم ويتوقع أن تبلغ 40% في أفق 2020. بلغ حالياً استعمال وسائل النقل العام في فيينا حوالي 500 رحلة لكل نسمة سنويا، هذا الرقم القياسي الأوروبي الذي تحضى به مدينتي زوريخ و ميونخ لوحديهما.

## سنغافورة

يتوقع أن يقفز الطلب على السفر من 8.9 الى 14.3 مليون رحلة يومية بحلول عام 2020. وبسبب محدودية المساحة المتوفرة في المدن، فإن الزيادة في الطلب على التنقل يجب استيعابها الى حد كبير من طرف النقل العام. ولقد وضعت السلطات هدف تسجيل نسبة 70% من حصة وسائل النقل عام 2020 في ساعات الذروة، مقارنة مع نسبة 63% حالياً ونسبة 67% عام 1997. ولتحقيق هذا الهدف، وضعت استراتيجيات رئيسية تتمثل في التخطيط المركزي لشبكة الباصات وتوسعة خطوط النقل الحديدي السريع ذات المواقع المخصصة ( إضافة 140 كم للوصول الى ما مجموعه 278 كم عام 2020). والهدف الآخر أن ينهي 85% من مستخدمي النقل العام رحلتهم ذهاباً واياباً في أقل من ساعة بالمقارنة مع النسبة الحالية والتي تبلغ 70%. بنيت الاستراتيجية السنغافورية أيضاً على تدبير الطلب واستخدام الطرق، كما تم اتخاذ بعين الاعتبار متطلبات معينة تهم فئة خاصة من مستخدمي النقل العام ( ذوو الدخل الضعيف، التزام المجتمع...).



يصل متوسط استهلاك النقل العام من الطاقة الى 3.4 أضعاف أقل منه بالنسبة للسيارات للمسافر الواحد في الكيلو متر. وتزداد هذه النسبة في ساعات الذروة.



في المدن التي يكثر فيها المشي على الأقدام واستعمال النقل العام والدراجات، يوفر كل مواطن سنويا ما بين 500 و600 لتر من الوقود، وهو ما يعادل 15 خزانا.

## النقل العام يخفف من الاختناقات المرورية



يعتبر الفضاء الحضري منتوجاً ثميناً لذلك يقتصد النقل العام في استهلاكه أكثر من السيارة. توفر الحركة الدائمة للمركبات فضاءً مهيباً لمستفيدين آخرين ولجميع أفراد المجتمع، كما أن الاختناقات المرورية تؤدي إلى تعرق العيش والعمل بالمدن. ونظراً لاستمرار التمدن والطلب المتزايد حالياً على النقل في المدار الحضري فإن مشاكل الاختناقات المرورية لن تنقطع بل ستتفاقم على المستوى العالمي إن لم تكن مبادرة لتغيير هيكلية في كيفية استعمال النقل.

- تقدر الكلفة المباشرة للاختناقات المرورية بنحو 2% من إجمالي المنتوج الداخلي أي ما يعادل مبالغ تصل إلى ملايين اليورو سنوياً.
- تهدد الاختناقات المرورية المدن: يتطلب القيام برحلة من البيت إلى العمل بالسيارة استهلاك 90 ضعفاً من المساحة داخل المدينة ومن البنية التحتية التي يمولها المجتمع مقارنة مع نفس الرحلة بواسطة المترو، وعشرين ضعفاً من المساحة فيما لو تمت هذه الرحلة في الباص أو الترام.
- إذا استخدم الجميع السيارة للذهاب إلى العمل، فإن المساحة الاجمالية المطلوبة لايقاف

### بيرث (أستراليا)

ان من بين أهداف استراتيجية النقل في مدينة بيرث مضاعفة حصة وسائل النقل العام داخل المنطقة بحلول عام 2029 (من 6 الى 12%)، والرفع من نسبة استعمال النقل العام في اوقات الذروة الصباحية من 35 الى 65%.

- السيارات قد تكون مساوية للمساحة المخصصة للنشاط الاقتصادي. وبالتالي يحتاج الموظف من أجل ايقاف سيارته الى مساحة تعادل مساحة مكتبته (حوالي 20م<sup>2</sup> للشخص الواحد).
- ان الاستثمار المطلوب لتحقيق التحسينات الضرورية في التنقل وتسهيل الوصول الى المدن هو أدنى بكثير من التكلفة المباشرة للاختناقات المرورية، وتكون هذه النسبة أكثر فائدة إذا أخذنا بعين الاعتبار التكاليف غير المباشرة والآثار الاجتماعية الناتجة عن الاختناقات المرورية.

وحسب برنامج الأمم المتحدة للبيئة UNEP، تسجل يومياً في بكين 1000 سيارة جديدة، وهو ما يمثل باحة إضافية لايقاف السيارات تعادل ملعب كرة قدم.

لنقل 50,000 شخص في الساعة في كل اتجاه نحتاج الى:

طريق بعرض 175م تخصص للسيارات فقط



طريق بعرض 35م للباصات فقط



وممر سلكي بعرض 9م للمترو



## النقل العام نقل للجميع

يعتبر التنقل مكوناً رئيسياً للمجتمعات الحديثة والفعالة. وإلى يومنا هذا، لا يمكن لأية مدينة أن تعمل بشكل جيد دون نظام نقل عام. وباعتبار التكلفة الحقيقية للنقل بالنسبة لمجتمع ما، فإن النقل العام الحضري يكون بدون أي شك أفضل تكلفة وفعالية لكل طبقات المجتمع.



يتيح النقل العام الوصول إلى المدارس والخدمات الصحية وممارسة الأنشطة الاقتصادية ويسمح لهذه القطاعات العمل بكفاءة. وهو أداة ضرورية لدمج المواطنين ضحية التهميش الاجتماعي داخل الهياكل الاجتماعية والاقتصادية في المجتمع. وينطبق ذلك بصفة خاصة على الدول السائرة في طريق النمو حيث يتضاعف عدد السكان في المدن بشكل سريع. إن من بين الحلول الأولية للقضاء على البناء العشوائي في الدول الأقل تقدماً هي النقل العام. أكثر من ذلك، من المحتمل أن تصبح وسائل النقل العام الاختيار المفضل للمواطنين بغض النظر عن مداخيلهم أو هدف تنقلهم. ذلك أن امتلاك سيارة خاصة ليس بالضرورة مرادفاً للتنقل، حيث تعتمد الغالبية العظمى من السكان في المناطق النامية والمزدحمة حول العالم على النقل العام في تنقلهم.

• يربط النقل العام الأشخاص بمقر أعمالهم: يجب أن تكون للعمال الذين ينحذرون من جميع الطبقات الاجتماعية القدرة على اختيار وسيلة النقل الأقل كلفة والنظيفة والممتعة.

ولن يكون هذا الخيار ممكناً إلا باتخاذ سياسة صارمة لأعداد التراب.

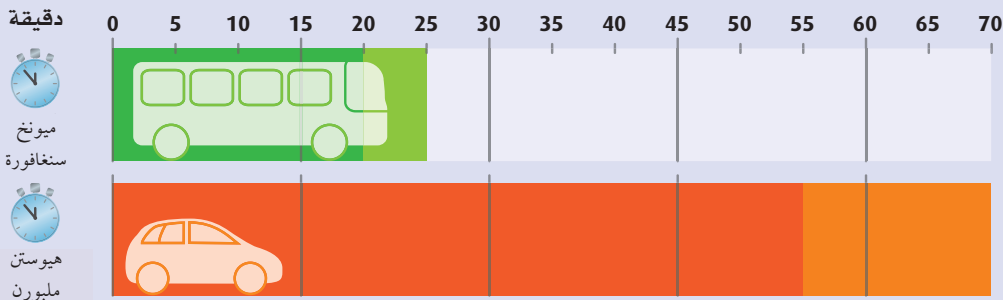
- يقارب النقل العام بين المواطنين: حيث يضمن اندماجاً اجتماعياً أفضل لجميع الساكنة بغض النظر عن دخلها أو موقعها.
- النقل العام يحسن من وضعية الصحة في المدن عن طريق ضمان سلامة أكبر للجميع والترويج لأسلوب حياة صحي.

### طهران (إيران)

يتوقع أن تتضاعف حصة الباصات والمترو ما بين عامي 2004 و2030 بموجب المخطط طويل المدى لسكة حديد طهران. ويتوقع أن تتوسع شبكة السكك الحديدية في المدينة من 180 كم حالياً إلى 430 كم بحلول عام 2030.

ستكون عرضة للحوادث أكثر من عشر مرات إذا استخدمت سيارتك الخاصة عوض استخدامك لوسائل النقل العام. لهذا، يتضح أن النقل العام هو الاختيار الأكثر أمناً للتنقل. وبالتالي فإن اعتماد وسائل النقل العام على نطاق أوسع سيحدث تغييراً جذرياً على مستوى التخفيف من عدد حوادث السير القاتلة في المدن.

يتراوح الزمن المطلوب للوصول إلى 500,000 وظيفة ما بين 20 و25 دقيقة في المدن التي تستخدم النقل العام والمشبي على الأقدام وركوب الدراجات بشكل كبير مثل مدينتي ميونخ وسنغافورة إلى ما بين 55 و70 دقيقة في بعض المدن كهيوستن أو ملبورن التي تعتمد كثيراً على السيارات الخاصة.



# وضع سياسات حضرية متكاملة ومستبصرة



تعمل السياسات الحضرية المتكاملة على الرفع من فوائد النقل العام وتوفير لسكان المدن حياة أفضل.

لضمان حياة ذات جودة للمواطنين وتنمية مستدامة لمدن وأقاليم العالم بأسره، من الضروري وضع منهج متكامل للسياسات الحضرية من شأنه أن يحقق قيمة اقتصادية واجتماعية وبيئية للمواطنين والمقاولات على حد سواء. وبالتالي فان نظام النقل العام الفعال والمتكامل يعتبر حجر الزاوية لهذه السياسات.

## مدير ( اسبانيا )

منذ تأسيس الهيئة الاقليمية للنقل عام 1986، تم تسجيل زيادة في استخدام النقل العام في اقليم مدريد بنسبة 70% بينما كانت نسبة النمو السكاني 25%. وقد تم إنجاز حجم كبير من البنيات التحتية ابتداء من سنة 1995، كما تم بناء ما يزيد عن 200 كم من خطوط المترو والمتروالخفيف في مدريد وضواحيها.

## تورنتو ( كندا )

وضع المخطط الجديد للنقل الاقليمي في تورنتو الكبرى ومنطقة هملتون أهدافا طموحة للنقل العام وذلك باستحقاق زمني يمتد الى خمسة وعشرين عاما. ويتوخى هذا المخطط بناء 1200 كم من خطوط النقل الهيكلية (زيادة ثلاث أضعاف على العدد الحالي!) بحيث أن أكثر من 80% من سكان الاقليم سيقطنون على بعد أقل من 2 كم من تلك الخطوط ( مقارنة مع 40% حاليا).

ويتوقع من هذا المخطط استثمار 2 مليار دولار كندي سنويا في مشاريع النقل العام خلال نفس الفترة الزمنية. ولقد تعهدت الحكومة الاقليمية مبدئيا بدعم 11.5 مليار دولار كندي. ومن المتوقع أن يغطي النقل العام 26% من الرحلات الى أماكن العمل خلال 25 سنة، مقارنة مع 16% حاليا. كما يتوقع أن ترتفع نسبة استخدام النقل المشترك الى 130%. وبالتالي سوف تنخفض نسبة الانبعاثات الصادرة عن النقل بمقدار النصف في هذه الفترة.

## التنسيق بين أنماط النقل المختلفة

لكي نلبي الطموحات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للمجتمع، يجب التنسيق بين مشغلي وأنماط النقل المختلفة حتى تتمكن من خلق نظام نقل عام متكامل يعمل داخله كل الفاعلين اتجاها واحدا. يجب أن تتخذ الاجراءات على مستوى اكثر فاعلية مع القدرة على امتدادها الى عدة مناطق وتطبيق سياسات مختلفة. وبدون هذا المنهج، فان النتائج لن تكون بمستوى التوقعات والطموحات المطلوبة لأن أحواض التنقل تتمدد بمدى أوسع من الحواجز الادارية.

وفي نفس الوقت، يستوجب ايجاد توازن عادل حتى يتمكن كل تدخل من توفير المكان للأعمال التجارية للمشغلين دون اهمال الأهداف الاجتماعية للنقل العام. يضمن وضع الأطر التنظيمية والمؤسسية المناسبة تحقيق الهدفين معا.

## التنسيق بين مختلف السياسات

لكي تنجح سياسة النقل العام يجب أن تتناسق وتتكامل بشكل فعال مع السياسات الحضرية الأخرى كاعداد التراب الوطني، مصالح الأمن، باحات وقوف السيارات، الضرائب، الخ...

يجلب هذا التفاعل منافع لكل من قطاع النقل العام وباقي أنواع السياسات الأخرى. وتلعب الحكومات الوطنية والاقليمية دورا رئيسيا في هذا المجال وذلك عن طريق توفير اطار اداري وقانوني متناسق ومتكامل وبالدمع القوي للحكومات المحلية. وفقا لذلك، فان هذه الأخيرة من شأنها أن تضمن وتشرف على حسن سير العمل في القطاع. وللقيام بذلك، يجب على السلطات الاقليمية والمحلية أن تتوفر على الكفاءات الضرورية للقدرة على تحقيق الأهداف المحددة على المستوى الوطني.

## دعوة للعمل

- تبني اطار تنظيمي يضمن الاستقرار للقطاع ويدعو الى تنقل مستديم مع ترك المجال لمشغلي القطاع من أجل القيام بأنشطتهم التجارية الى جانب المهمة التقليدية للقطاع العام.
- ادماج كل مظاهر النقل الحضري وصرف النظر عن كل القرارات المنعزلة من اجل تدبير متكامل للتنقل.
- دعم المراكز الحضرية بأهداف ومخططات تنقل مستدامة وطموحة مصحوبة بأدوات الرصد.
- التنسيق بين جميع أنماط النقل ( أنماط، خدمات ومشغلين) في المنطقة.
- تبني سياسة تسعير أو تذاكر موحدة وجداول زمنية متناسقة وتسويق مشترك مع تدبير أمثل للشبكات والتبادلات.
- التنسيق على المستويين المحلي والاقليمي.
- ضمان تمكين الجميع من الاستفادة من وسائل النقل العام ( وفرة وسائل النقل، أسعار في المتناول ومعرفة الخدمات ).

## تعزير ثقافة عمل جديدة



ان وجود اطار تنظيمي وتجاري مناسب يؤدي الى ازدهار النقل العام وجذبه بقوة للزبائن والمستثمرين واليد العاملة.

تعزى التنمية الشمولية والمحلية بنسبة أكبر سواء من الناحية الاقتصادية أو الاجتماعية أو البيئية الى النقل العام. وفي الوقت الذي نجد فيه أن أنماط الاستهلاك لدينا أصبحت محط تساؤل، فإن قطاع النقل يتطلع الى تغيير مستدام استجابة لمتطلبات المراكز الحضرية.

واليوم مقارنة مع أي وقت مضى، يبقى النقل العام مصدرا هاما لفرص عمل بيئية على المستوى المحلي ومدعما قويا للاقتصاد المحلي.

وبالإضافة الى الدور التقليدي للنقل العام والمتمثل في تقديمه للخدمة العامة وكذا مهمته الاجتماعية، فإن نماذج أعمال ابتكارية ومربحة ومتنوعة من شأنها أن تعزز روح المفاولة وتجذب المواهب ورؤوس الأموال.

ومن الضروري ايجاد هيكل تنظيمي عادل وشفاف لهذا القطاع لتقديم حلول للنقل تكون ذات جودة لمختلف شرائح السوق. كما يجب أن يحدد إنتاج الخدمات بوضوح تام وأن تراقب ويؤجر عليها بغض النظر عن نوع هذه الخدمات سواء كانت خدمات عامة كلاسيكية أو خدمات نقل جديدة.

### دعوة للعمل

- ترك المجال الكافي للمشغلين لتطوير كفاءتهم وابتكاراتهم وروح مبادرتهم.
- تغيير ثقافة المؤسسة بحيث لا تقتصر على الانتاج فقط أو تسيير الأسطول وإنما تتسع الى تطوير صناعة خدمات حقيقية تركز بشكل كامل على المستهلكين ولتحقيق ذلك:
- ◆ ادخال نماذج تدبير جديدة واجراءات وأدوات جديدة لتحقيق الأداء المرتفع المستوى.
- ◆ تطوير ممارسات جديدة تتعلق بالموارد البشرية لجذب الطاقات الموهوبة وتحفيز الموظفين والمحافظة على اخلاصهم.
- ◆ وضع نماذج تدبير ومخططات استراتيجية وقيم متكاملة من أجل ضمان توافق ما بين الأهداف والاجراءات المتخذة وضمان الشفافية وتحفيز الموظفين وتحسين أداءهم.
- استخدام عقود ادارية لتحديد المسؤوليات والكفاءات ومخاطر مختلف الأطراف وايجاد توازن عادل بينهم.
- تحديد مستوى واقعي ومرغوب فيه من الجودة وادخال نظام المكافآت والعقوبات في العقود.
- وضع وتنفيذ مدونة ل حسن السلوك من أجل الوعي بالمسؤولية الاجتماعية والشفافية.

### بوغوتا ( كولومبيا )

ان الاعتماد على السياسات السابقة التي وضعت من أجل تطوير وتنظيم النقل العام في بوغوتا يجعل المخطط الرئيسي للنقل الذي يعرف بالتوجهات للعشرين سنة المقبلة، يوفر حيزا هاما للنقل العام داخل نظام التنقل.

ومن بين الأولويات التي يشملها هذا المخطط، نذكر الاندماج التام لأنظمة النقل التقليدية ذو السعة المرتفعة وتطوير مسارات جديدة لمرور الباصات السريعة وتحسين الاتصالات عبر خلق نقاط الربط. وبحلول عام 2020، سوف تقترب نسبة 85% من المدينة من نظام النقل العام الرئيسي بحوالي أقل من 500 م أما النسبة الباقية فسيتم تغطيتها بواسطة خطوط ثانوية. ويهدف كذلك هذا المخطط الرئيسي للنقل الى تحسين ظروف تنقل المشاة والاجراءات المتعلقة بتدبير مواقف السيارات.

### لاغوس ( نيجيريا )

بمجرد انشاء هيئة النقل لمنطقة لاغوس الكبرى (LAMATA) عام 2003، تم وضع خطة استراتيجية للنقل للتعريف بالأهداف الطموحة لتطوير النقل العام.

وبحلول عام 2020 سيتم انجاز سبع خطوط سكك حديدية وسبع خطوط باصات منتظمة وثمانين صلات وصل نهرية. وقد تم احداث صندوق للنقل لجمع الموارد الضرورية. وبتنفيذ هذه المشاريع يتوقع انخفاض الاختناقات المرورية بشكل كبير وتزايد مرونة السير. وتسجل يوميا حوالي 200.000 رحلة عبر خط الباص السريع BRT (22 كم) الذي أنجز عام 2008. وقد انخفضت المدة الزمنية للرحلات عبر هذا الخط بمقدار النصف منذ افتتاحه.

### بكين (الصين)

ان النمو السكاني والاقتصادي المتزايد في بكين تسببا في ارتفاع سريع لعدد السيارات في الطرق (400,000 سيارة جديدة سنويا منذ عام 2002) وبالتالي في تدهور أوضاع السير. ونظرا لميزة الزخم الذي أوجدته استضافة الألعاب الأولمبية عام 2008. فقد اغتنمت السلطات المحلية فرصة تطوير سياسة طموحة للنقل الحضري في بكين تنبني على تطوير النقل العام ووضع اجراءات ادارية جديدة للسير. وقد أدى تطور شبكة النقل العام الى زيادة في حصة وسائل النقل من 26% (64% للدراجات، 5% للسيارات) عام 2000 الى 34% (23% للدراجات، 33% للسيارات) عام 2008. وتهدف السلطات مستقبلا الى تحقيق حصة 45% (24% للدراجات، 18% للسيارات).

ومن المتوقع اضافة خط مترو جديد سنويا ابتداء من عام 2009 حتى عام 2015 مما ستغطي شبكة المترو 560 كم.

## ضمان استقرار خطط التمويل والاستثمار



مصادر مالية متنوعة، تمويل مستقر، كفاءة مرتفعة ونسبة قوية من استعمال النقل العام. تلك هي ركائز القوة المالية الأربعة للقطاع التي تساهم في تقليل اعتماده على الاعانات.

لم يتوقف الطلب على النقل العام من الارتفاع وسيستمر في ارتفاعه، وبالنظر الى ظاهرة التحضر وأسعار الطاقة والعراقيل البيئية، فإنه ليس من المحتمل أن يتغير هذا الطلب في المستقبل القريب. كما يتبين ارتفاع متطلبات مستعملي النقل العام لا سيما من حيث جودة النقل العام (أسلوب الحياة... الخ).

كل ذلك يتطلب زيادة كبيرة في سعة الحافلات (للتخفيف من الاختناقات في ساعات الذروة) وأيضا توفير موارد اضافية التي ستخصص مثلا لتدريب العاملين في القطاع والحث على التجديد والابتكار والتوسيع من تقديم الخدمات. ومن الضروري الرفع من الموارد بشكل هيكلي من أجل الاستمرارية في تطوير وتحسين النقل العام والاستدامة على تقديم الخدمات على المدى البعيد.

لكن اكرهات الميزانية العامة التي تعاني منها السلطات الحكومية أدت منذ عدة عقود الى ضعف الاستثمار بشكل مستمر في أساطيل النقل العام والبنية التحتية. هذه التبعية للأموال العامة تعيق الجهود المبذولة لتنمية القطاع.

تعتبر مصادر التمويل البديلة والاستثمارات الخاصة مصادر تمويل لا يمكن الاستغناء عنها. لكن الأزمة المالية الحالية قد تؤدي الى تخفيف مصادر الدعم المالي. بيد أن اتباع نهج تجاري لتقديم الخدمات وتحديد التعرفة (بدون أن تشمل الأهداف الاجتماعية للنقل العام) سيساعد على الوصول الى نسبة تغطية أفضل للتكاليف وجعل القطاع أكثر جاذبية للمستثمرين. ان الهدف الطموح الذي يرمي الى مضاعفة عدد مستعملي خدمات النقل العام في العالم بحلول عام 2025 يجعل هذه الاستثمارات في النقل العام أمرا ضروريا.

### دبي ( الامارات العربية المتحدة )

يتوقع أن يتضاعف الطلب على النقل أربع مرات عام 2020 بسبب النمو السكاني السريع والمناطق الحضرية ليصل الى 22 مليون رحلة يوميا.

لقد نتج عن التحدي والارادة القوية لتوفير "نقل آمن وسلس للجميع" خلق هيئة نقل متكاملة (RTA) وضعت نصب أعينها هدف الزيادة في نسبة خدمات النقل العام من 6% حاليا الى حوالي 30% عام 2020. وتتوقع المخططات الطموحة لتطوير النقل العام المجاز 4 خطوط مترو (381 كم) و7 خطوط ترام (270 كم) و90 خط باص جديد (2500 كم) و5 طرق نقل مائية جديدة (210 كم) حيث سيبلغ إجمالي الاستثمار 10 مليار دولار.

### دعوة للعمل

- استخدام الأساليب الأكثر دقة لظهور مدى ربحية الاستثمارات في القطاع العام والتواصل مع كل المعنيين بالأمر ومن ضمنهم المستثمرين في القطاع الخاص، من أجل اعطاء قطاع النقل العام مكانة قوية ومستقرة وذلك لتوفير فرص جيدة للمستثمرين على المدى البعيد.
- دعم تطوير هيكل تنظيمية فعالة لتسهيل الحصول على التمويل بما في ذلك ملائمة القوانين الضريبية ومعايير المحاسبية.
- تطوير مصادر دخل جديدة من خدمات نقل متنوعة بالاضافة الى الأنشطة التقليدية.
- الاستثمار في التكنولوجيات الحديثة التي تحقق قيمة مضافة للخدمة و / أو تخفف من التكاليف.
- تشجيع الحكومات على استخلاص الدروس من الأزمة الاقتصادية والمالية لتسريع المرور الى أنماط انتاج واستهلاك أكثر استدامة (العهد الأخضر الجديد) ومنح حوافز للتنمية واستخدام حلول مستدامة.
- تحسين تكاليف المنتجات في جميع مراحل حياتها.
- الاستعداد من أجل الانخراط في مبادرات التعاون بين القطاع العام والخاص. (PPP)

### نيوزيلاندا

تملك الحكومة خطط جريئة لتطوير النقل المستدام داخل البلد. وقد ازداد عدد الركاب بنسبة 50% منذ عام 1999/2000، كما تضاعف عددهم منذ عام 1998 في كريست تشورثش، ثاني المناطق الحضرية للبلد.

لكن نظرا لضعف الكثافة السكانية في نيوزيلاندا، فإن العدد السنوي للرحلات يناهز 28 رحلة لكل شخص حاليا. وتخطط الاستراتيجية النيوزيلندية لعام 2008 لمضاعفة هذا الرقم أربع مرات ليصل الى 117 رحلة سنويا لكل شخص. وبالإمكان تحقيق هذا الهدف اذا استمر معدل نمو النقل العام في ولنجتون المتوقع عام 2016 الى حدود عام 2040، ثم اذا تحقق نفس مستوى نمو ولنجتون في أوكلاند وكانبيري بحلول عام 2040.



## لا تتردد في استخدام طريقة العصا والجزرة



تعتبر الاجراءات والسياسات التي تؤثر بشكل فعال في سلوك المواطنين في مجال النقل مجدية وتشجع على استخدام وسائل النقل العام.

لا يمكن لتدبير وادارة النقل في المدن ان يكون فعالا الا باتخاذ الاجراءات لتدبير الطلب علما بأن سلوك المواطنين يتأثر بعوامل شتى . ونجد عددا من هذه العوامل مستقلة عن سياسة النقل العام مثل التنظيم الفضائي داخل المدينة ووضعها الاجتماعي والاقتصادي والتجهيزات المنوطة لكل نمط من أنماط النقل (السيارات الخاصة، النقل العام، المشي، الدراجات ) أو الأنظمة الضريبية والأسعار المطبقة على كل نمط من أنماط التنقل.

وبشكل عام، فان المكونات السياسية والتشغيلية في كل منطقة لها تأثير على أنماط النقل وعلى جاذبية النقل العام . ولعل العمل بهذه العوامل وأخذها بعين الاعتبار في سياسة النقل العام يساهم في التأثير على سلوكيات التنقل على المدى القصير والطويل ويزيد في الطلب على النقل العام .

### لندن (المملكة المتحدة)

لقد أدت تحسينات جوهرية في مجال النقل منذ بداية هذا العقد الى تحول من استخدام السيارات الى استخدام النقل العام بنسبة 5% (حاليا، 41% بالنسبة لسيارات و37% للنقل العام). فقد ارتفعت نسبة استخدام الباص الى 40% (لتصل الى حوالي 2 مليار رحلة سنويا) بينما انخفضت نسبة مرور السيارات وسط لندن بحوالي 20%، كما أن استخدام الدراجات تزايد بنسبة 90%. تحققت هذه الانجازات بفضل الموارد المهمة و السياسة القوية والاستراتيجيات الواضحة.

ان الزيادة المستمرة في عدد السكان واليد العاملة من المتوقع أن تؤدي الى تخلق 5 مليون رحلة يومية اضافية في لندن في عام 2025 أي ما يفوق بكثير الاستخدام الشامل للمetro حاليا.

تطمح مدينة لندن في تغطية هذه الرحلات الاضافية عن طريق النقل العام، المشي واستخدام الدراجات فقط .

لوصول الى هذا الهدف ينبغي أن ترتفع حصة النقل العام من 37% الى 41% بحلول عام 2025 عن طريق زيادة القدرة الاستيعابية لخدمات الباص والمترو.

على سبيل المثال، فان القدرة الاستيعابية للمترو في أوقات الذروة وسط لندن ستعرف ارتفاعا بنسبة 28% عام 2020. ولتحقيق ذلك، سيتم الرفع من القدرة الاستيعابية لخدمات الباص والمترو وانجاز بنيات تحتية جديدة ،من بينها بناء خط سككي جديد "كروسرويل" سيخترق مدينة لندن (بتكلفة 16 مليار جنيه استرليني). واجراءات اضافية أخرى تشمل مراجعة تعرفه الأداء في المجال الحضري والتقليل من اختناقات حركة المرور .

### دعوة للعمل

- وضع خطط لشبكات تنسجم مع خطط التنمية و التوقعات الحضرية الطويلة المدى.
- دعم تطوير اطر سياسي يمكن من دمج النقل العام في القرارات الحضرية .
- الحد من استخدام السيارات داخل المدن عن طريق سياسات ارادية لمواقف السيارات، وأماكن محدودة لحركة المرور ومنع حركة المرور العابروالسيارات الملوثة للبيئة .
- الأخذ بالاعتبار لجميع الخيارات لتخفيف الاختناقات المرورية في ساعات الذروة: أسعار مختلفة خلال النهار أو جداول عمل مرنة لأصحاب الشركات والمؤسسات التعليمية .
- تشجيع أرباب العمل على تطوير مخططات لنقل موظفيهم وعمالهم .
- تحسيس المواطنين بانعكاسات اختياراتهم لوسائل النقل المختلفة .
- تقييم جدوى رسوم الأداء داخل المدن للتغلب على الاختناقات المرورية والتلوث .
- اعطاء النقل العام ميزة تنافسية على السيارات وذلك من خلال الطرق المرورية المخصصة واعطاء الأولويات ... الخ .

# توفير خدمات قادرة على أن تصبح أسلوب النقل المفضل عند المواطنين

تعد احتياجات الزبناء وأسلوب حياتهم دافعا أساسيا الى التخطيط والتمويل وتقديم خدمات نقل ذات جودة عالية.



تخلق أنماط الاستهلاك اليوم حاجات وعادات جديدة في المجتمع. ويتمتع المواطنون بحرية واسعة للاختيار بين مختلف وسائل النقل كما يتجهون الى مقارنة أداء النقل العام مع ما تقدمه الخدمات الأخرى.

لذا أصبحت لديهم مرجعية أوسع تتأثر بمدى تصورهم وقدرتهم على ادراك الجودة في القطاعات الأخرى (مثل مزودي خدمات الانترنت، المحلات التجارية خلال الليل). يعتبر التوجه الذي يبني على اشباع حاجات المستهلكين ضروريا اذا كنا نريد من شركات النقل تقديم الجودة المتوقعة للزبناء. يتوقع الزبناء حلول نقل سريعة، آمنة وموثوقة، نظيفة وبأسعار مناسبة ومصحوبة بمعلومات واضحة ومفهومة.

وبالتالي فان الفهم الجيد لحاجات المستهلك وجودة الخدمات والابتكار من الشروط الضرورية للنجاح. وينتظر الزبناء مزيدا من التقدير والاعتراف، كما يجب على شركات النقل كذلك اظهار ما يشهدون به من احترام واهتمام بالمستهلك. من أجل ذلك، يجب تحسين النظرة الى أوقات السفر والقضاء على بعض الأفكار السلبية والعوائق النفسية. يزداد الاقبال أكثر على النقل العام بتوفر الجودة والأسعار المناسبة والمرونة، ولعل كل خبرة جديدة في هذا المجال من شأنها أن تساهم في تغيير السلوكيات. يعد هذا التغيير في العقلية أمرا ضروريا لتحويل النقل العام الى خيار مفضل بالنسبة للمواطنين. ان تقسيم الزبائن وتخصيص الخدمات المعروضة يمكن من تحقيق حلول نقل ذات جودة عالية تجذب فئات كثيرة من السكان تتجاوز بكثير الزبناء التقليديين للنقل المشترك.

## السويد

وضع الفاعلون في النقل العام الوطني في السويد هدفا طموحا يمثل في مضاعفة حصة السوق في قطاع النقل العام بحلول عام 2020. وتهدف استراتيجيتهم الى التقليل من التشرذم الحالي لقطاع النقل العام عن طريق مراجعة القوانين. كما تهدف ايضا الى تحويل النقل العام الى نشاط خدماتي لا الى انتاج كيلومترات. وعلى غرار ما يحدث في قطاع التجارة بالتفصيل، فان النية تتجه لخلق نموذج تجاري لخدمات النقل العام يكون مبنيا على القيمة. كما يتوقع البرنامج الرفع من مجاز البنية التحتية وتطوير التكنولوجيا في الباصات.

## دعوة للعمل

- الاستجابة لحاجات وتوقعات وأساليب جديدة حياة الزبائن وتطوير منتجات وخدمات للنقل تستهدف الزبائن التقليديين بالإضافة الى شرائح جديدة.
- تطوير نظام تعرفه تجارية جديدة.
- القدرة على أن تصبح ممونا حقيقيا للنقل: وذلك عن طريق تطوير شراكات استراتيجية تهم مختلف أنماط النقل وكذلك تحالفات مع أرباب سيارات الأجرة، والدراجات ذات الاستعمال الحرو والسيارات ذات الاستعمال المشترك ومواقف السيارات ومزودي المعلومات وكل من تتولد عنه خدمات النقل.
- توفير خدمات متكاملة تشمل المعلومات والتعرفة وتذاكر السفر.
- العمل على وضع نظام تديرى شامل للجودة من أجل تقديم خدمات ذات جودة وتقييم حسن الأداء ومدى اشباع حاجات الزبناء.
- وضع خطط واستراتيجيات التسويق ورصد عائدات الاستثمار التي تجنيها.
- تحسين الصورة والعلامة التجارية لكي يحس المواطنون بالاعتزاز عند استخدامهم النقل العام والموظفون بالسعادة لعملهم في القطاع.
- ادخال أساليب الابتكار والتجديد بحذرو وفهم واستيعاب متطلبات مستخدمي النقل العام وتقاسم المخاطر بشكل عادل.

توفير خدمات قادرة على أن  
تصبح أسلوب النقل المفضل عند  
المواطنين

وضع سياسات حضرية  
متكاملة و مستبصرة

تعزيز ثقافة عمل جديدة

ضمان استقرار خطط  
التمويل والاستثمار

لا تتردد في استخدام  
أسلوب العضا والجزرة

اختبر طولك

# النقل العام : الحل البيئي الذكي

يجب على المدن والحكومات أن لا تقوت الفرصة السانحة اليوم لوضع أسس جديدة للتنمية الاقتصادية وخلق الثروة. هذا يعكس بالنسبة للنقل الحضري ضرورة وضع النقل العام ضمن الأولويات بدلا من المواصلة في بناء الطرق السيارة ودعم صناعة السيارات، هذه الاجراءات التي ستزيد من تراكم المشاكل التي تواجهها مدننا اليوم.

وبالتأكيد فان الاستراتيجيات والرؤى الطموحة فقط هي القادرة على أن تؤدي الى تحول جذري. يملك قطاع النقل العام الكفاءة والطموح الضروريين لتحسين البيئة الحضرية لصالح السكان والمقاولات كما هو الشأن في عدد من المدن.

لمواجهة هذه التحديات، وضعنا نصب أعيننا هدف مضاعفة حصة السوق لقطاع النقل العام على الصعيد العالمي بحلول عام 2025.

لتحقيق هذا النمو، فإنه يجب على جميع المعنيين تحمل مسؤولياتهم لتنظيم السوق وتوفير الوسائل الضرورية لتنظيمه. ولعل الاستثمار في شبكة نقل عام فعال ومستدام سيساهم في استقرار سوق الطاقة العالمي والتقليل من دور النقل في التغيير المناخي ودعم النمو الاقتصادي والتحسين من نمط العيش في المدن عن طريق الحد من الاختناقات المرورية وتوفير امكانية النقل للجميع. ان النقل العام مرآة التقدم والازدهار للمجتمع.

لقد حان الوقت بالنسبة :

< **للمشغلين**: لتحسين وتطوير أنشطتهم من خلال تقديم حلول عالية الجودة وتشجيع الابتكار والتجديد وروح المقاوله.

< **للحكومات**: لاعتبار النقل العام كحل ناجع وقائم بذاته وتخصيص الموارد الكافية وتنظيم القطاع بشكل مناسب ودقيق.

< **للمدن والسلطات المحلية**: لتحديد الأهداف الطموحة على مستوى حصة السوق وتطوير النقل المستدام في اطار السياسات الحضرية المتكاملة.

< **للمستثمرين**: لدعم الاقتصاد الحقيقي والنقل كمكون من مكوناته الأساسية.

< **لقطاع الصناعة**: لتطوير منتجات وحلول جديدة وموثوقة وبتكلفة مناسبة.

لنعمل جميعا من أجل نقل أفضل في مدننا.

Rue Sainte-Marie 6  
BE-1080 Brussels  
Belgium

Tel: +32 2 673 61 00  
Fax: +32 2 660 10 72

info@uitp.org  
www.uitp.org

زوروا موقعنا الالكتروني  
وشاهدوا صندوق أدوات المناصرة:  
[www.uitp.org/advocacy](http://www.uitp.org/advocacy)

نص أصلي باللغة الانجليزية .  
ترجمة مع امكانية وجود أخطاء  
مطبعية

في حلول عام 2010، سيحتفد الاتحاد الدولي للمواصلات العامة  
بالذكرى 125 على تأسيسه.

لقد عمل الاتحاد الدولي للمواصلات العامة على توسيع مهامه ليصبح شبكة  
لجميع الفاعلين في النقل ومحفزا لفرص أعمال جديدة ومركزا عالميا للمعرفة  
والخبرة وناطقا رسميا بالنسبة للمواصلات العامة والنقل المستدام و منعشا  
للابتكرات والحلول المستقبلية.

يمثل الاتحاد الدولي للمواصلات العامة اليوم أزيد من 3100 فاعل في  
النقل الحضري، المحلي، الاقليمي والوطني، موزعين على أكثر من 90 بلدا  
من جميع القارات.

**UITP**  
www.uitp.org