

حديثّة

آمنة

اعتمادية عالية

مريحة

مستدامة

مشروع الباص السريع
ملخص



النقاط الرئيسية

- مقدمة 3
- استراتيجية أمانة عمان 8
- تطوير شبكة النقل السريع 15
- مشروع الباص السريع 18
- عناصر المشروع 24
- تنفيذ المشروع 42
- خطة الإتصال 55
- الكلف - التمويل 63
- المراجعة وإعادة إحياء المشروع 68

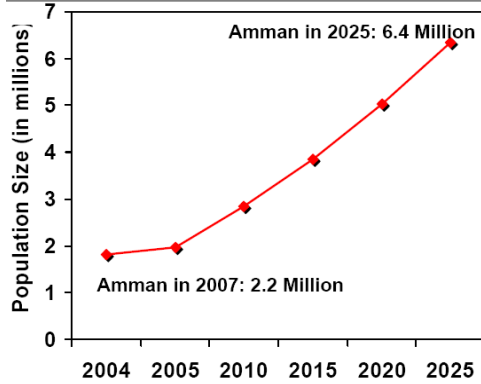




مقدمة



التصور المستقبلي للازدحام المروري في عمان



• شهدت العاصمة عمان نموا متزايدا في العقد الماضي انعكس من خلال ازدياد اعداد السكان واتساع المساحات المبنية. وقد صاحب هذا النمو تزايدا في حجم الحركة في المدينة كما هو واضح في ارتفاع اعداد المركبات واحجام المرور واعداد مستخدمي النقل العام مما بدأ يؤثر سلبيا على قدرة المواطنين على الحركة بالاضافة الى الكلف والاثار السلبية للازمات المرورية التي اصبحت ظاهرة عامة على شوارع عمان.

• ومن الممكن قياس مستوى حجم الطلب على التنقل من خلال النظر الى عاملين رئيسيين هما:

– عدد السكان

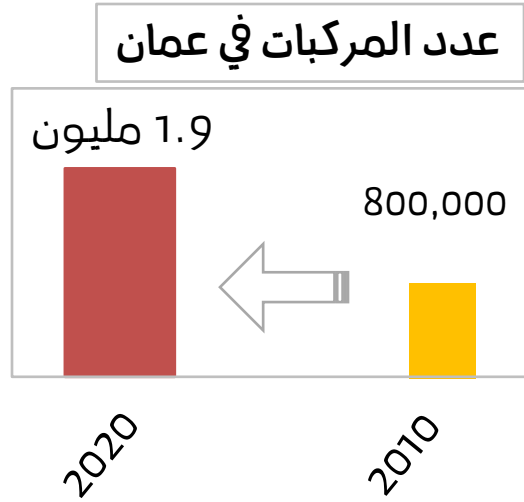
– عدد الرحلات اليومية لكل شخص.

حيث تشير الدراسات التحليلية التي قامت بها الامانة الى ان معدل عدد الرحلات اليومية في عمان يبلغ حوالي 2 رحلة/نسمة/يوم.

فباستخدام رقم لعدد السكان واستخدام هذا المعدل فانه من الممكن حساب عدد الرحلات اليومية الكلية في عمان.



عمان بالأرقام



• عدد السكان متزايد

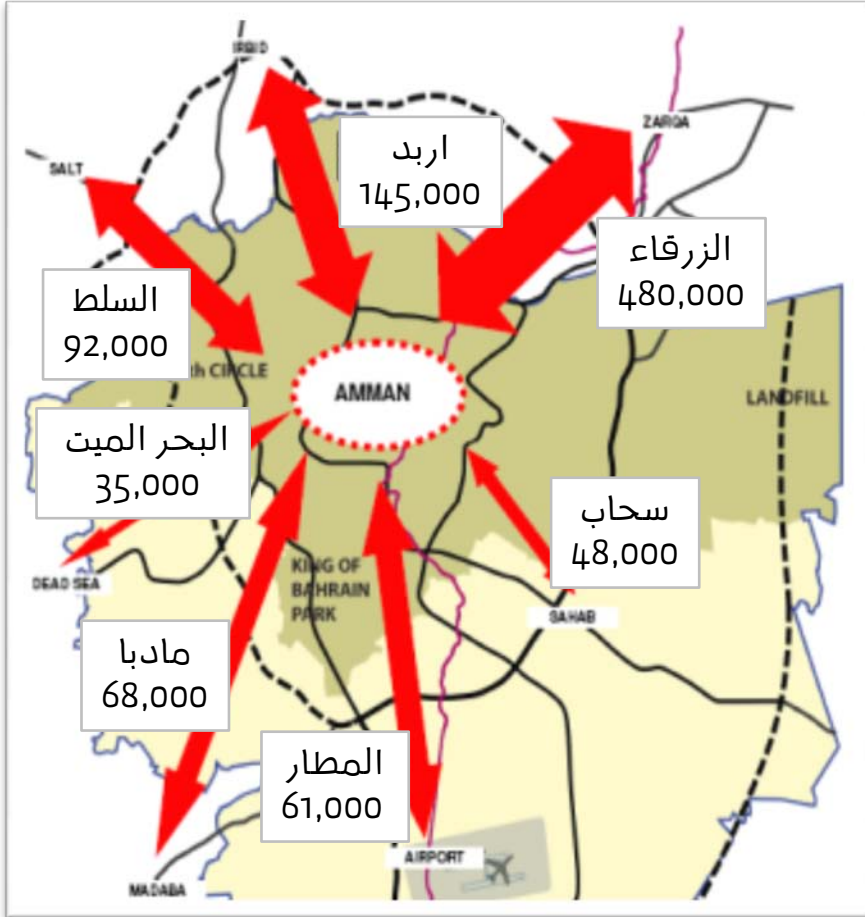
- 3.5 مليون نسمة
- من المتوقع ان يرتفع عدد سكان عمان الى حوالي الضعف ليصل الى 6.4 مليون نسمة في عام 2025، مما يعني ايضا ان حجم الطلب على التنقل سوف يرتفع من خمسة ملايين رحلة يومية الى عشرة ملايين رحلة يومية
- حوالي مليون رحلة يوميا من المحافظات
- مليون مركبة مسجلة
- 8-10% زيادة في عدد المركبات سنويا

عدد السكان (مليون)	معدل الرحلات	عدد الرحلات (مليون)	الرحلات بالسيارة (مليون) *
3	2	6	2.04
4	2	8	2.72
5	2	10	3.4
6	2	12	4.08
7	2	14	4.76



الرحلات الخارجية

عدد الرحلات اليومية من المحافظات الى عمان
(بالاتجاهين)

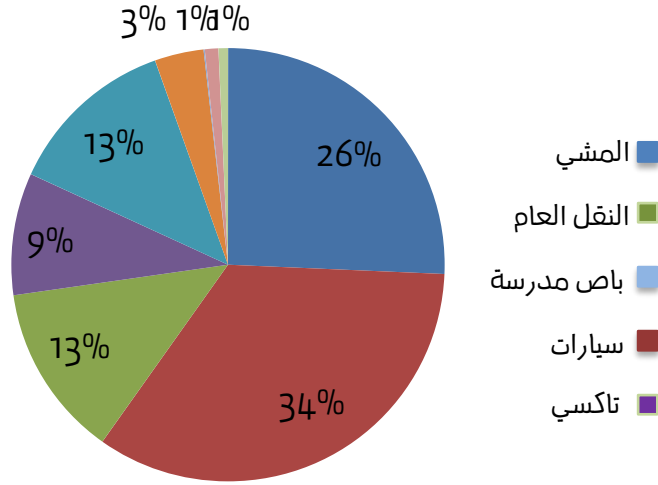


- بالاضافة الى الاعداد الكبيرة من الرحلات اليومية داخل عمان، تستقبل عمان يوميا مئات الالاف من المواطنين وخاصة من محافظات

- الزرقاء
- اربد
- السلط
- مادبا

- تتسبب هذه الرحلات بازدياد مرورية وخاصة على الشرايات الرئيسية التي تغذي العاصمة عمان

توزيع الرحلات اليومية



تشكل خدمات النقل العام حصة متواضعة من الرحلات اليومية حيث تبلغ بالمجمل حوالي 13% وكما يلي

– 5% حافلات

– 8% سرفيس

تشكل المركبات الخاصة الحصة الأكبر في تنقل المواطنين اليومي حيث تبلغ 34%

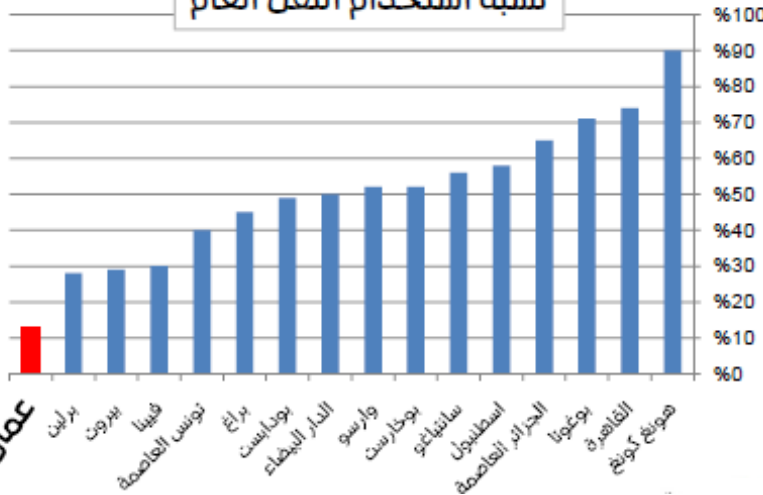
تسبب ضعف خدمات النقل العام بعزوف المواطنين عن استخدامها مما اثر سلبيا على ايرادات المشغلين

مع ازدياد الاعتماد على المركبات الخاصة، زادت ايضا كلف التنقل على المواطن بما في ذلك كلف شراء المركبة وتشغيلها بالاضافة الى كلف الوقود المتزايدة.

تسبب هذا الوضع بالتأثير سلبيا على دخل المواطن وخاصة على الاسر متوسطة، حيث تشير الدراسات الى تحمل المواطن حوالي 25% من دخله لتغطية كلف التنقل

بالاضافة الى الكلف المباشرة، اشارت دراسة سوق العمل الى ان عدم توفر بديل مناسب للتنقل يعتبر عاملا رئيسيا في عدم قدرة الشباب الاردني في الحصول على عمل، وخاصة الشباب

نسبة استخدام النقل العام





إستراتيجية أمانة عمان

©Bashar alAeddin

الرؤية - 2025

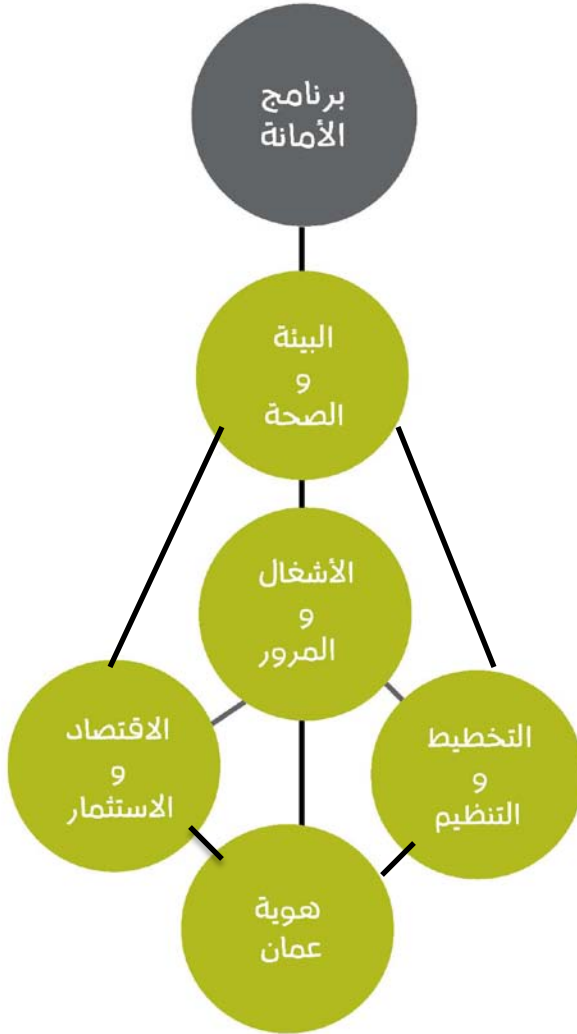


Source: <http://ccc-consult.objective.com>

الوصول الى نظام نقل عام متكامل، يلبي احتياجات سكان عمان وزائريها في الحركة والتنقل من خلال ايجاد نظام آمن، ومستدام، ويراعي الخصوصيات الإقتصادية والإجتماعية، وصديق للبيئة، ويسهل تخطيط المدينة ويرتبط بشكل ايجابي مع العوامل البيئية والاقتصادية للمواطنين



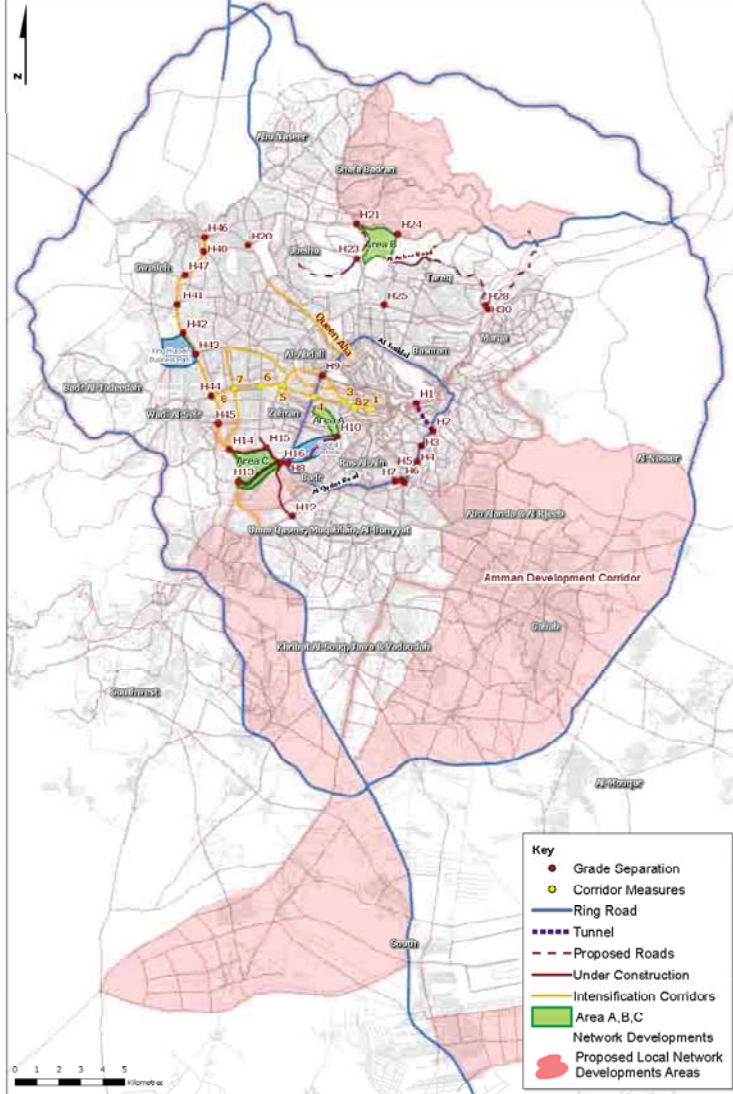
خطة العمل



- تطوير الاطار التشريعي والمؤسسي والكادر الخاص بقطاع النقل والمرور
- تحديد الاحتياجات والاستراتيجيات
 - المخطط الشمولي للنقل والمرور
- المباشرة بتحسين خدمات النقل العام
- تطوير نظام نقل عام عصري وفعال
 - الحافلات عالية التردد (BRT)
 - القطارات الخفيفة والمترو (LRT)
- اعادة هيكلة الخطوط والخدمات الرئيسية والمغذية
- تبني الاجراءات الداعمة بما في ذلك تحسين بيئة السلامة المرورية وتنظيم المواقف
- حملة توعية و تسويق لخدمات النقل العام



المخطط الشمولي للنقل والمرور



• يوفر مخطط عمان مسودة لتوجيه النمو والتغيرات في عمان لغاية عام 2025. وهو يدعم التطورات المستقبلية لعمان كمدينة رائدة في القرن 21 ويحدد السياسات والتطورات المقترحة التي من شأنها ان تحقق رؤية المدينة.

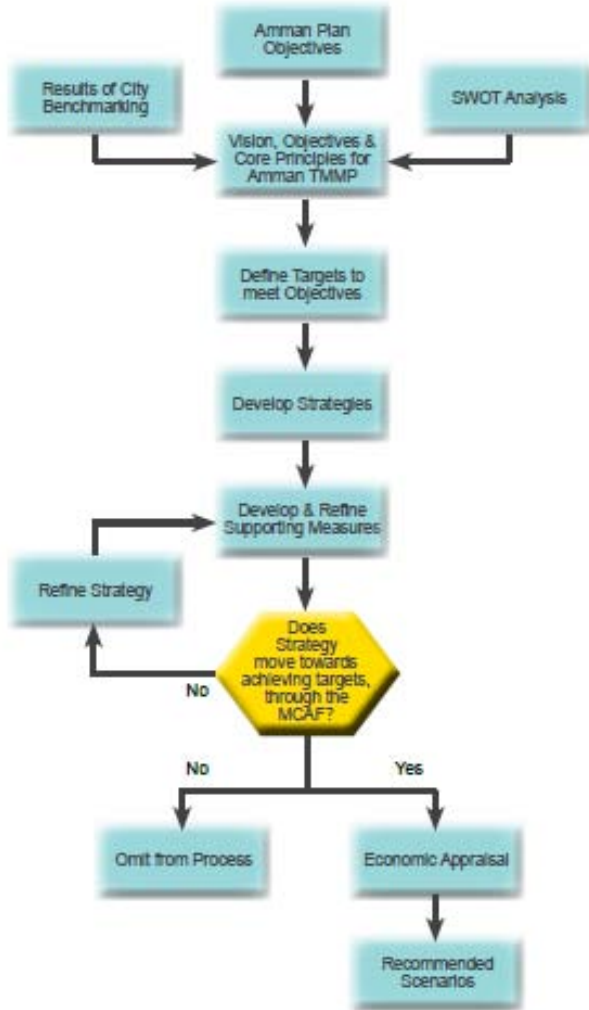
• يستند المخطط الشمولي للنقل والمرور على مخطط عمان، ويوفر مجموعة من الاهداف والسياسات التي تضمن تطوير نظام نقل عام آمن للمواطنين من والى المدينة.

• كجزء من مخطط عمان، اعدت امانة عمان الكبرى استراتيجية للنقل قصيرة، متوسطة، وطويلة المدى، مما يتطلب وجود رؤية قوية وواضحة لاستخدام وسائل النقل العام والسياسات الداعمة للنقل العام.

• تفترض الاستراتيجية أن وسائل النقل العام يجب ان تصمم من خلال توفير تسلسل هرمي من الخدمات عالية المستوى، بوجود مشاريع استراتيجية تقدم من خلال القطار الخفيف او حافلات عالية التردد، والمستوى الثاني من الاستراتيجية ، هو تقديم خدمات حضرية من قبل الباصات الكبيرة و الخدمات المغذية الاخرى التي تقدم من قبل الباصات الصغيرة والتكسي (السرفيس).



المخطط الشمولي للنقل والمرور

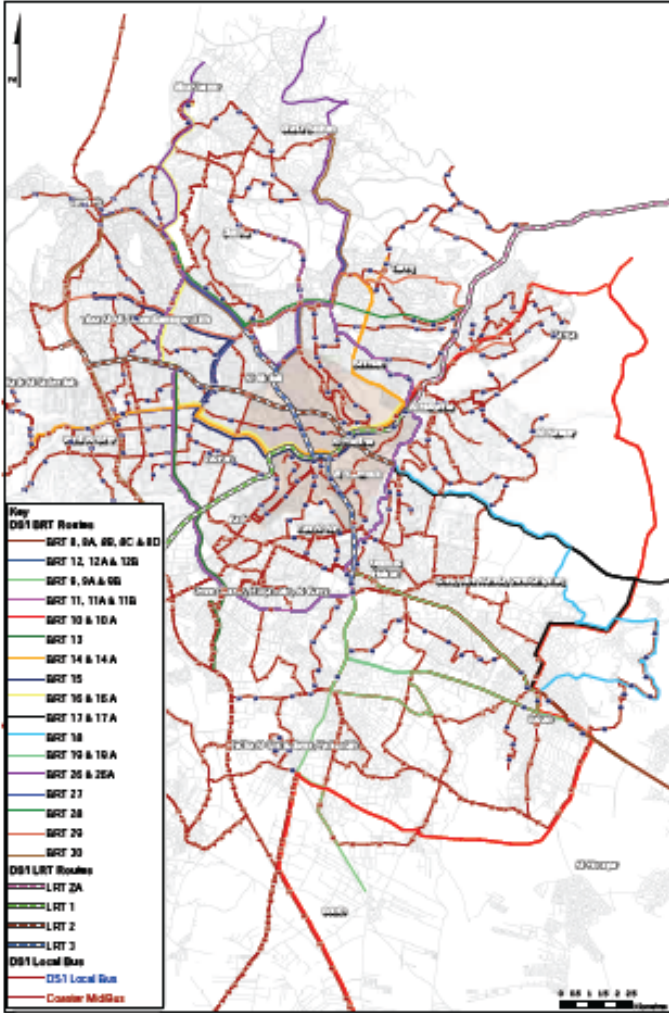


• جمع بيانات التنقل

- مسح شامل لحوالي 10,000 اسرة
- تعدادات مروية على المحاور الرئيسية
- سياسات و استراتيجيات الحركة في عمان
- نموذج تحليلي للنقل متعدد الوسائط (VISUM)
- حجم الطلب حسب الوجهات موزعة على الوسائط المختلفة
- هرمية شبكة النقل والمرور
- استراتيجيات وسياسات النقل والمرور
- برنامج التنفيذ
- المشاريع عالية الاولوية



المخطط الشمولي للنقل والمرور



- استراتيجية مبادئ إدارة الطلب وتطبيقاتها
- تحسينات على شبكة الطرق
- النقل العام (الحافلات ، الباص السريع ، القطار الخفيف)
- السلامة المرورية
- بيئة مناسبة للمشاة
- ادارة المواقف
- نظام نقل البضائع
- أنظمة النقل الذكية

تحسين الخدمات الحالية



- اطار تشريعي يعطي الامانة الوسائل الفعالة لتحسين القطاع
 - قانون النقل العام للركاب
 - التنسيق على مستوى اقليم العاصمة
- حافلات جديدة مكيفة وبمواصفات حديثة
- اعادة هيكلة القطاع
 - حل موضوع الشركة المتكاملة
 - تنظيم عملية التشغيل من خلال مناطق اختصاص والانتقال من مبدأ الحصرية على خطوط
 - سياسة دعم مالي للمشغلين ومعالجة المشغلين الفرديين
- توظيف التقنيات الحديثة
 - انظمة دفع الكتروني وأنظمة المعلومات والادارة
- هوية موحدة
- البنية التحتية
 - تأهيل المجمعات وتركيب مواقف باصات حديثة
 - مسارب خاصة في بعض المناطق
 - تأهيل الارصفة
- خدمات جديدة حسب طبيعة المناطق
 - مكوك البلد (وبالمستقبل العبدلي)
 - تخصيص مناطق للاصطفاف

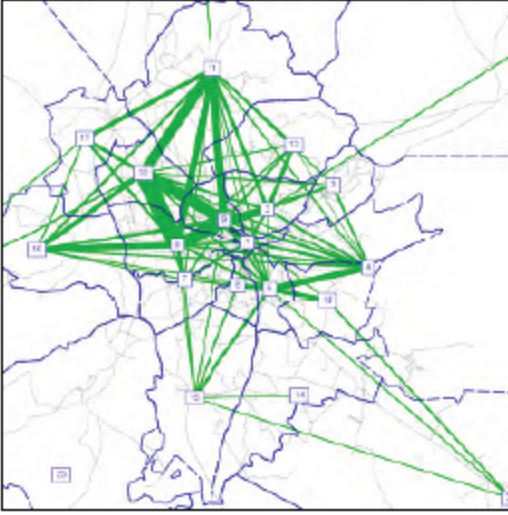




تطوير شبكة النقل السريع



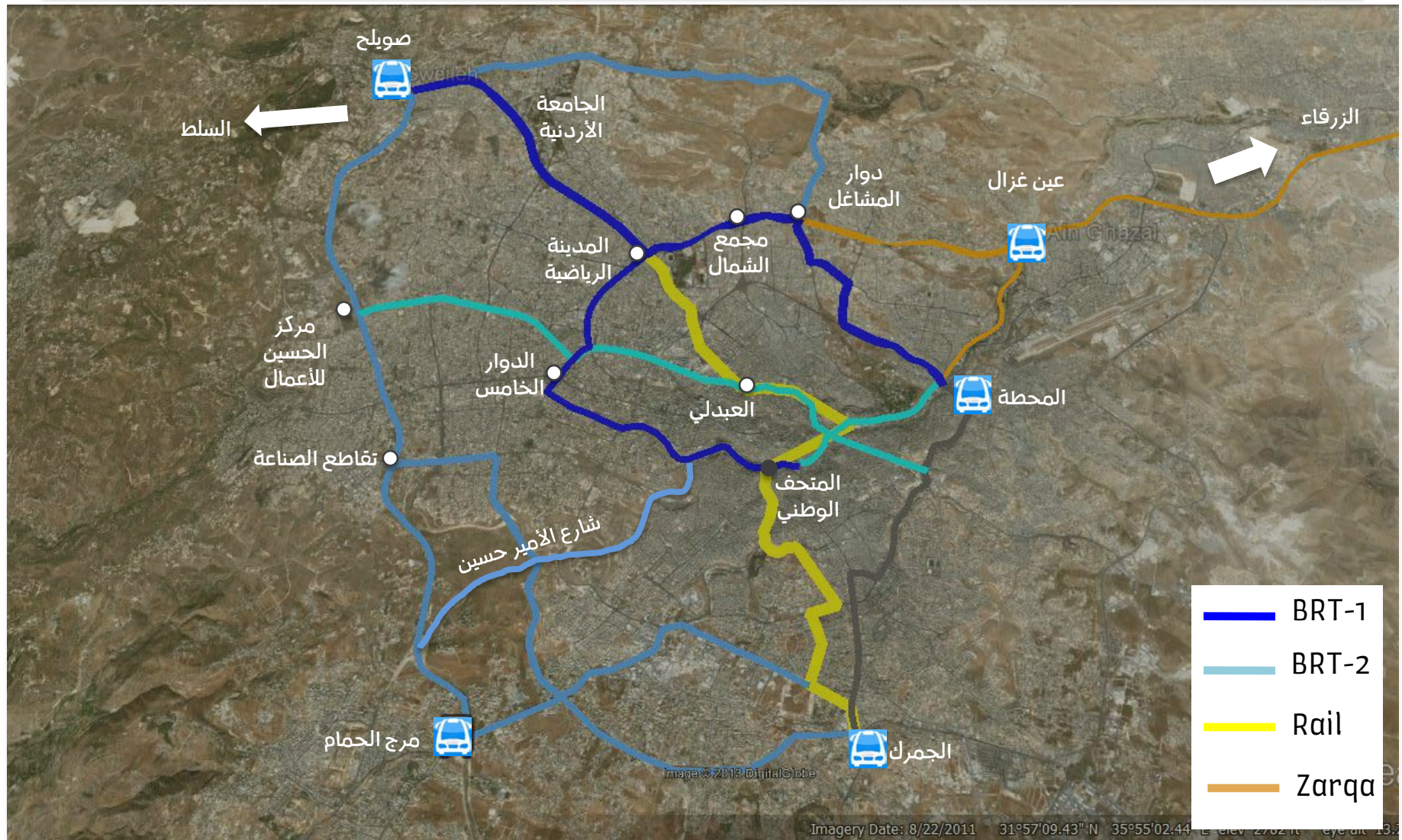
تطوير شبكة النقل العام



- اختيار المحاور
 - انماط الحركة في العاصمة
 - نقاط الالتقاء مع المحافظات
 - استعمالات الاراضي ضمن المخطط الحضري
 - سعة الطريق وامكانية التنفيذ مع الوضع القائم
 - خطط ومشاريع البنية التحتية للامانة
- اختيار التقنيات
 - الطاقة الاستيعابية
 - الكلف
 - متطلبات التنفيذ



شبكة النقل العام الرئيسية





مشروع الباص السريع

نظام الحافلات عالية التردد - BRT

- بنية تحتية

- مسار مخصص للحافلات

- محطات تحميل وتنزيل

- مجمعات

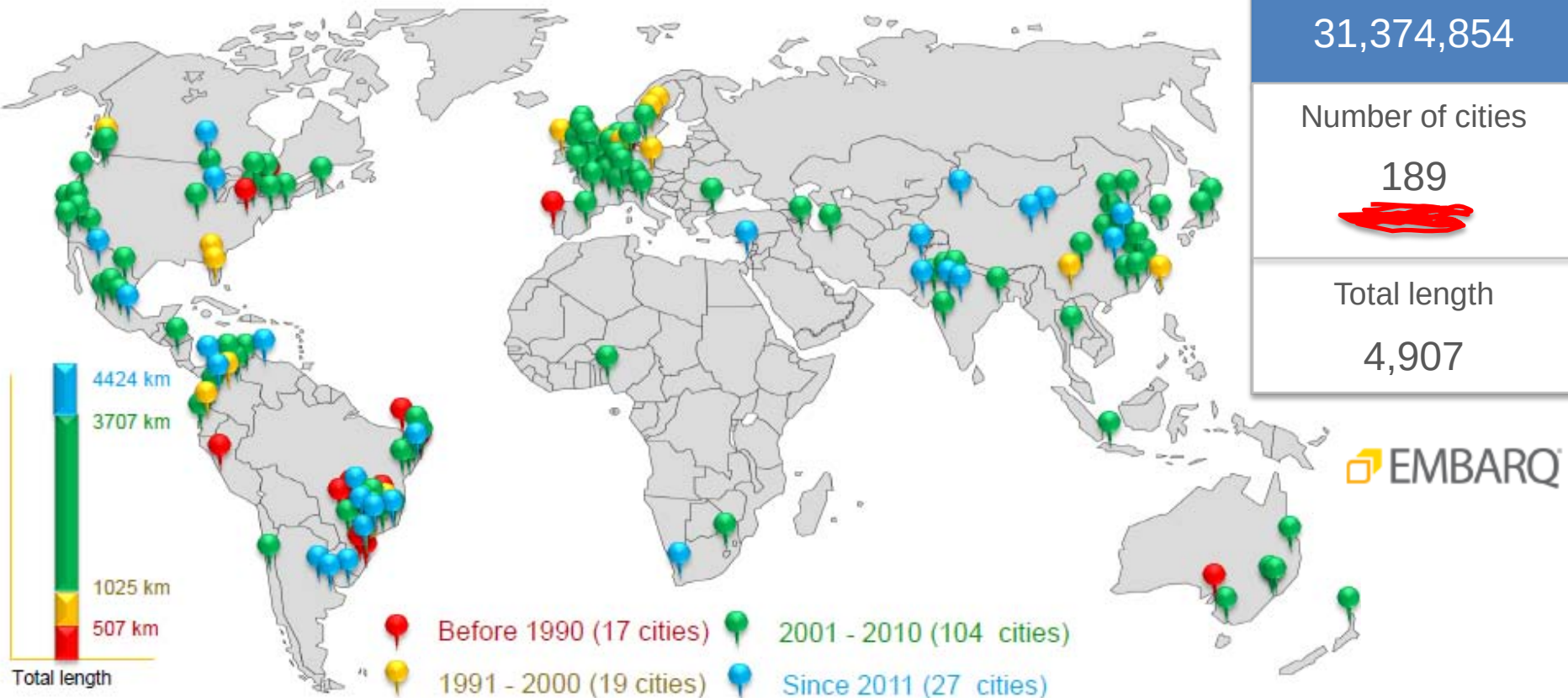
- حافلات مزدوجة (120-150 راكب)

- أنظمة إلكترونية للدفع والمعلومات



نظام الحافلات عالية التردد - BRT

➤ evolution # of cities and km per decade



الباص السريع ضمن استراتيجية الامانة

- المشروع يمثل مرحلة اولى من خطة الامانة لتحسين خدمات النقل العام في العاصمة وتطوير نموذج ناجح
 - تقديم خدمة نقل سريعة وامنة ومريحة وذات اولوية بكلفة معقولة
 - الاستفادة من البنية التحتية الحالية والمستقبلية
 - الموازنة في اعطاء الاولوية بين BRT والسيارات (خاصة على المقاطع والنقاط المزدحمة)
 - تحسين البيئة الحضرية للطريق وعناصره المختلفة
 - لا يهدف المشروع لتطبيق نظام (BRT) نموذجي وانما الاسهام في رفع مستوى الخدمة للمواطن
- المشروع جزء من منظومة متكاملة
 - تطوير المشروع بشكل يتناسب مع انماط الحركة الداخلية والخارجية
 - تنفيذ التحسينات المرورية
 - اعتماد تحول تدريجي في هيكله الخدمات الحالية

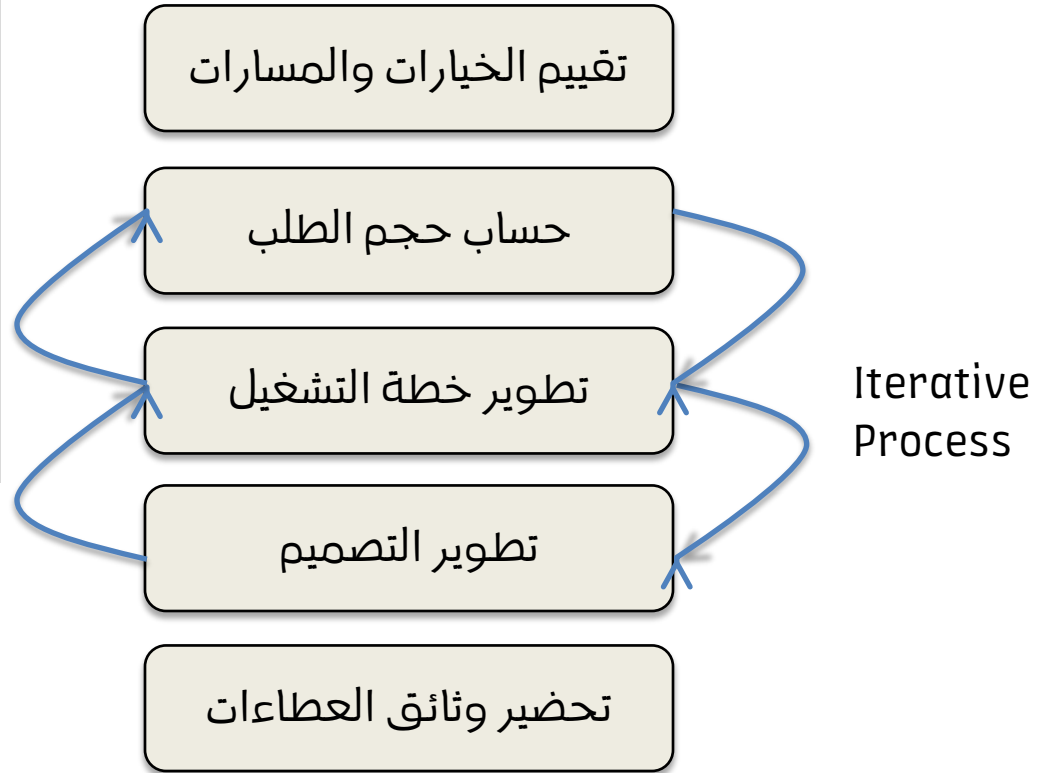


مراحل تطوير المشروع

Steer Davies Gleave BRT Experience

- Cambridge Guided Busway
- East London Transit
- Fastrack BRT – Kent UK
- Bristol BRT (UK)
- Puerto Rico
- Guadalajara Macrobus
- Santiago
- Megabus SA (Bogota – TransMilenio extension)
- MetroPlus SA (Medellin)

- عطاء التصميم وتطوير النظام
– شركة SDG مع سيجما وطحان/بشناق/جدارة



الدراسات التفصيلية للمشروع

نظام التشغيل

- تحديد المواقع والمحطات
- هيكلة الخدمات المغذية
- تطوير خطة التشغيل
- تحديد مواصفات الحافلات
- تقدير الكلف التشغيلية

الدراسات المرورية

- تحديد احجام المرور
- تقييم التقاطعات
- تطوير الحلول المرورية
- تقييم المواقع
- اعتماد الحلول المرورية

التقييم النهائي

- اعادة حساب الكلف واليرادات
- تطوير خطة التمويل
- اعادة حساب جدوى المشروع
- دراسة الاثار البيئية والاقتصادية والاجتماعية

برنامج التنفيذ

- تسلسل الحزم الانشائية
- عطاء التشغيل
- نظام الدفع
- نظام الادارة والمعلومات

دراسات الجدوى

- تقييم المسارات
- حساب حجم الطلب
- تطوير خطة تشغيل مبدئية
- تطوير التصميم المبدئي
- التقييم الاقتصادي والاجتماعي

التصاميم

- تفصيل المقاطع العرضية
- تصميم المحطات والمجمعات
- تصميم التقاطعات
- اعداد وثائق العطاء





عناصر المشروع



المسارات



مسار 1 صويلح-المحطة (16 كم)



- يخدم مناطق جذب رئيسية:
 - صويلح، الجامعة الاردنية، المدينة الرياضية، مجمع الشمال، طبربور، مستشفى الامير حمزة، النزهة، الهاشمي الشمالي، المحطة
- مجمع جديد في صويلح واطافة جزء جديد في مجمع المحطة
- ربط مباشر مع مشروع عمان-الزرقاء



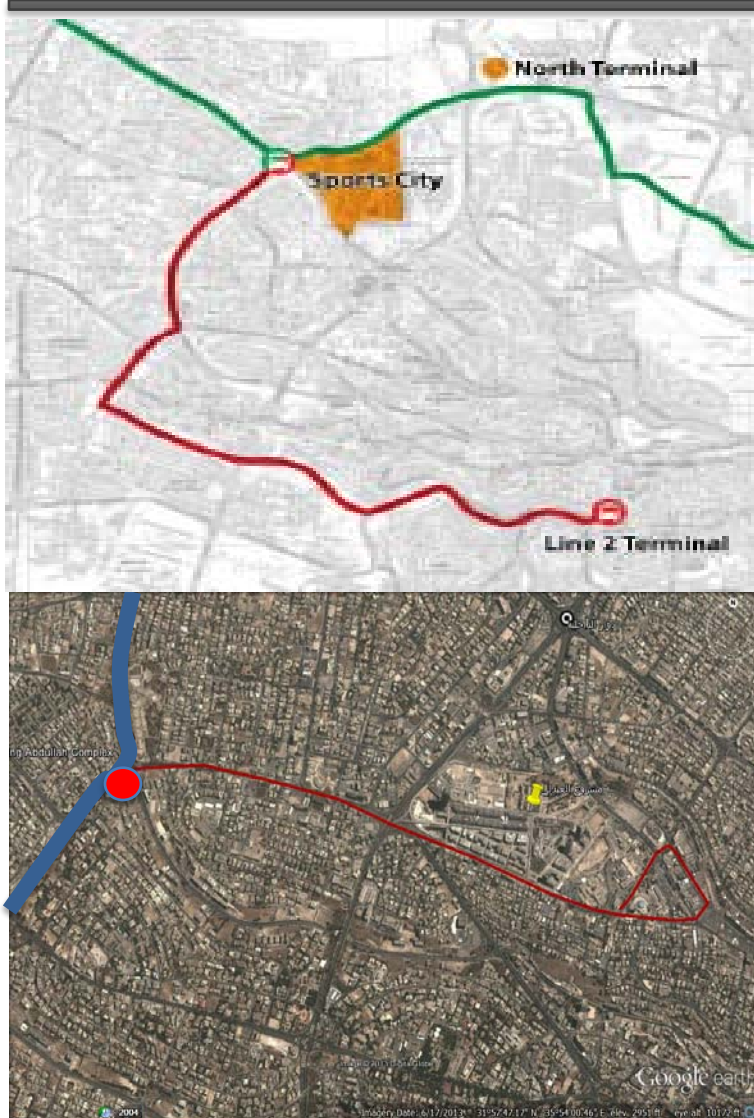
مسار 2 المدينة الرياضية-راس العين (9 كم)



- يخدم مناطق الشميساني والراية بالاضافة الى ربط مع راس العين وشارع القدس ووسط البلد
- الاستفادة من اعادة انشاء شارع الاميرة بسمه
- مصمم ومبرمج للطرح قبل مشروع الباص السريع



المسار الثاني



- إيصال خدمة نقل سريع الى منطقة وسط المدينة على طول محور المحطة
- توفير خدمة نقل مفقودة حاليا في منطقة الشميساني وخدمة منطقة مشروع العبدلي
- ربط مع راس العين وشارع القدس ووسط البلد
- توفير استمرارية للحركة القادمة من الزرقاء على محور شارع الشهيد



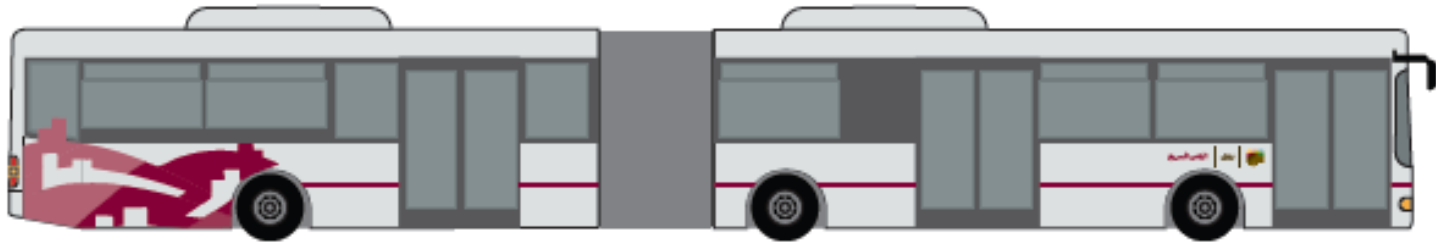
مسار 3 المحطة-الصخرة المشرفة (7 كم)



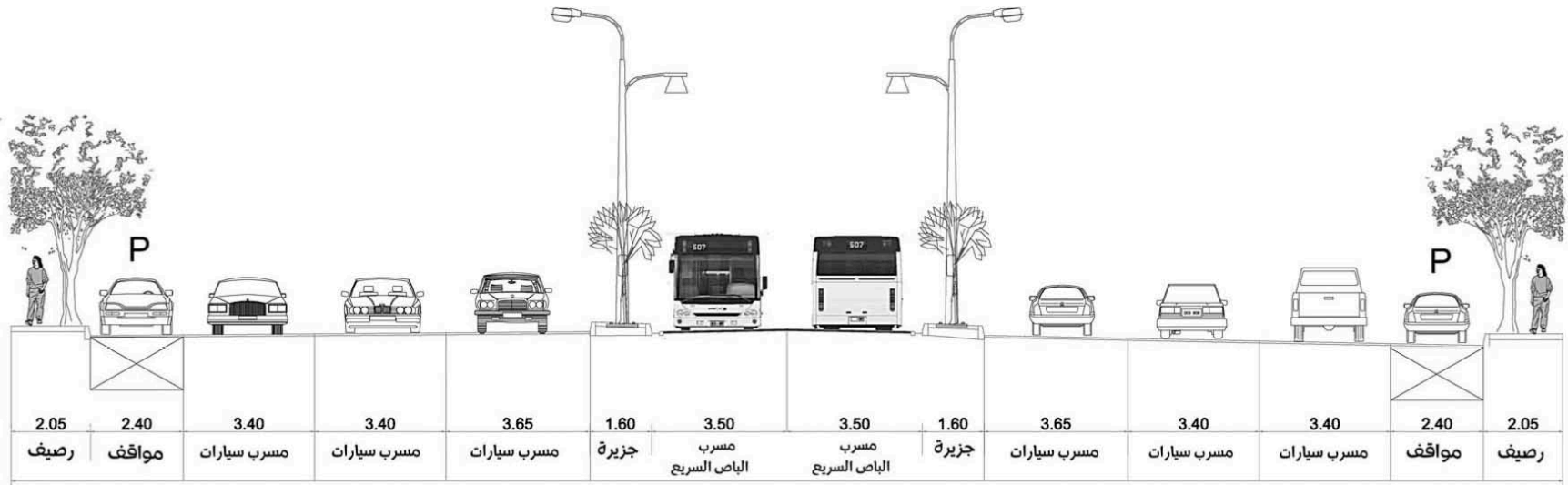
- المسار الثالث: المحطة – الصخرة المشرفة
 - ربط مع منطقة الوحدات (ميدان الشرق الاوسط)
 - يعتمد مستوى الفصل (segregation) على تنفيذ نفق التاج
 - تحسينات مرورية بدون فصل مسارب
 - حجم طلب عالي (امكانية تحويل الى المسار 2 عن طريق شارع القدس من ميدان الشرق الاوسط)



حافلات مزدوجة



تصميم مسار الباص

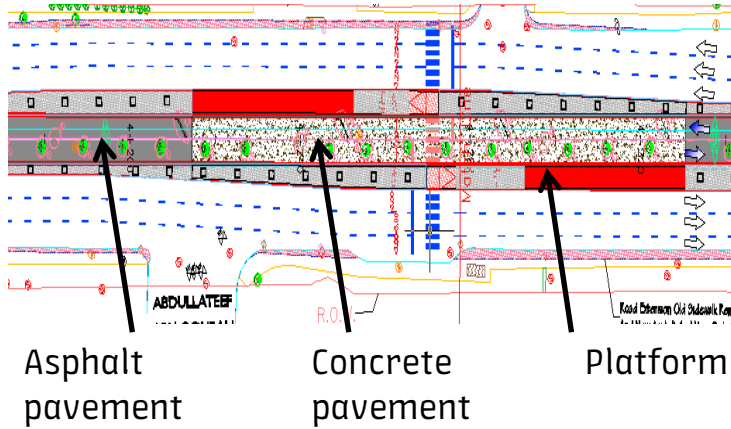


حرم طريق 40 متر



حرم طريق 30 متر

اعمال البنية التحتية



- توسعة للطريق لكامل العرض التنظيمي
- التعامل مع خطوط الخدمات القائمة
- انشاء مسار ب الباص السريع
 - استيعاب الحمولات المحورية
- جزر فاصلة
 - تاسيس للكهرباء والاتصالات
 - زراعة اشجار
- محطات الوقوف
 - خلطة خرسانية
- انظمة تصريف مياه الامطار
- ارصعة واعمال تكميلية



المحطات



• عوامل تحديد مواقع محطات التحميل والتنزيل:

- مواقع الجذب الرئيسية
- نقاط الربط مع خدمات النقل العام المغذية، استعمالات الاراضي الحالية والمستقبلية

• معايير هندسية:

- ان تكون الطريق مستقيمة بدون منحنيات افقية لمسافة 100 م
- امكانية الاستفادة من التقاطعات الحالية جسور المشاة وخاصة لضمان الربط مع الخدمات المغذية وتوفير حركات المشاة
- ان لا تقل المسافة بين محطات الوقوف عن 250 م وان لا تزيد عن 1000 م
- ان لا تزيد مسافة المشي للراكب عن 400 م لأقرب محطة تحميل وتنزيل
- توفير خدمة ربط مع خدمات النقل العام الخارجية والمجمعات القائمة والجديدة

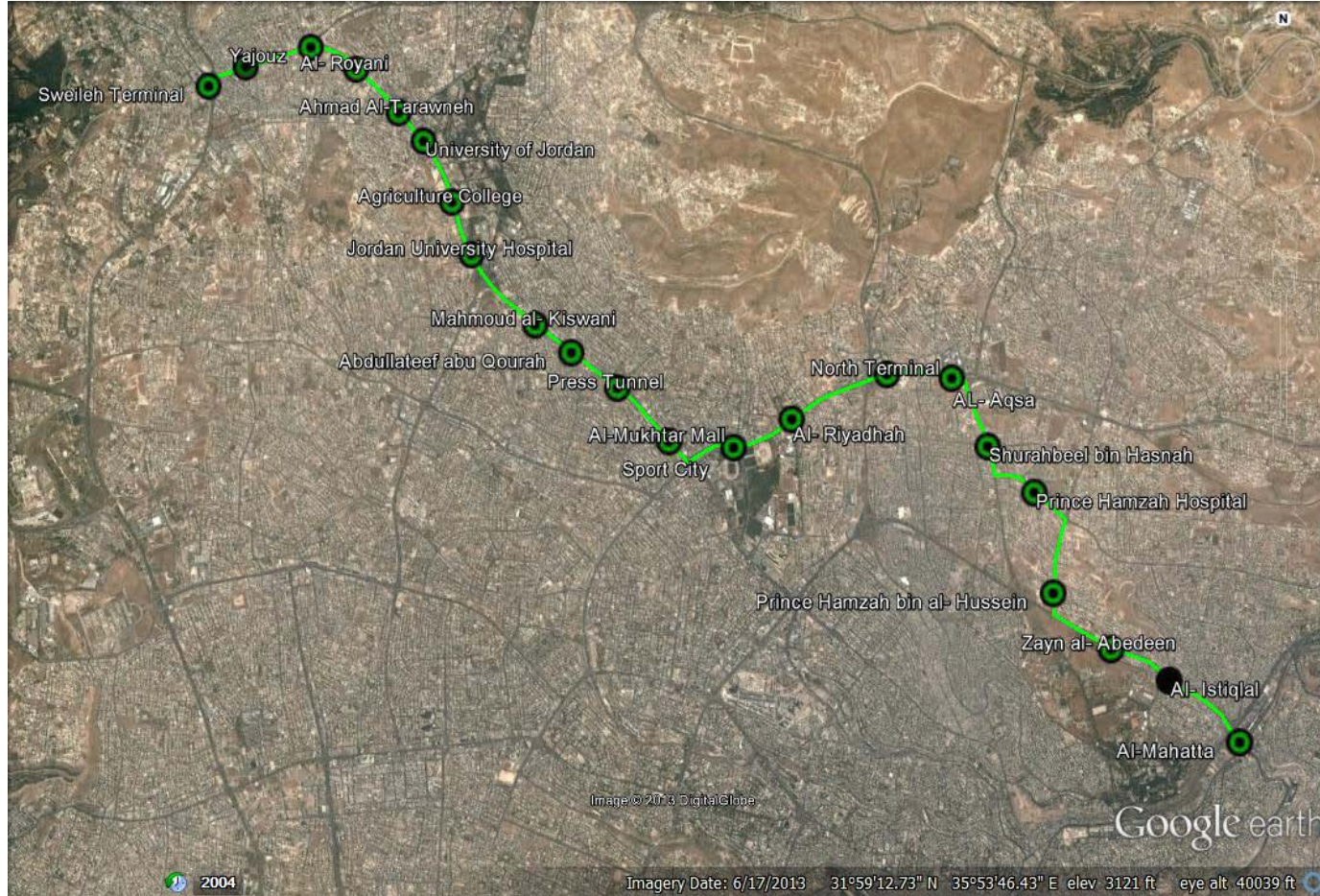
• تصميم المحطات

- استيعاب حجم الركاب المتوقع وتوفير مساحات انتظار مناسبة
- بوابات دفع الكتروني
- شاشات الكترونية للمعلومات
- انظمة رقابة وكاميرات

نقل



محطات التحميل والتنزيل

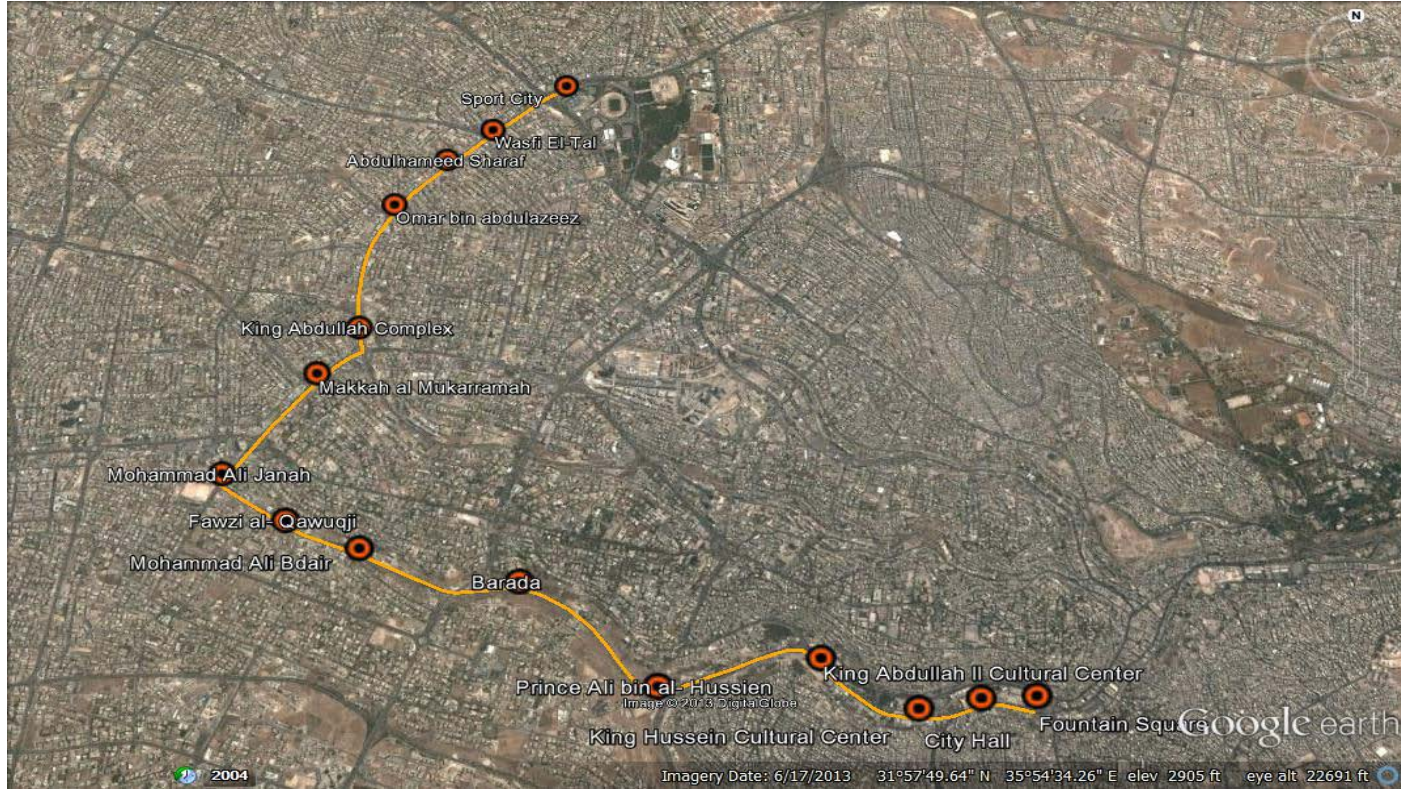


- مجمع صويلح
- ياجوز
- الروياني
- أحمد الطراونة
- الجامعة الأردنية
- كلية الزراعة
- مستشفى الجامعة الأردنية
- محمود الكسواني
- عبداللطيف أبو قورة
- نفق الصحافة
- المختار مول
- المدينة الرياضية
- الريادية
- مجمع الشمال
- الأقصى
- شرحيل بن حسنا
- مستشفى الأمير حمزة
- الأمير حمزة بن الحسين
- زين العابدين
- الاستقلال
- المحطة

محطات التحميل والتنزيل مسار 1



محطات التحميل والتنزيل



- المدينة الرياضية
- وصفي التل
- عبدالحميد شرف
- عمر بن عبد العزيز
- مجمع الملك عبدالله
- مكة المكرمة
- محمد علي جناح
- فوزي القاوقجي
- محمد علي بدير
- بردى
- الأمير علي بن الحسين
- مركز الحسين الثقافي
- أمانة عمان - مبنى المدينة
- ساحة النوافير

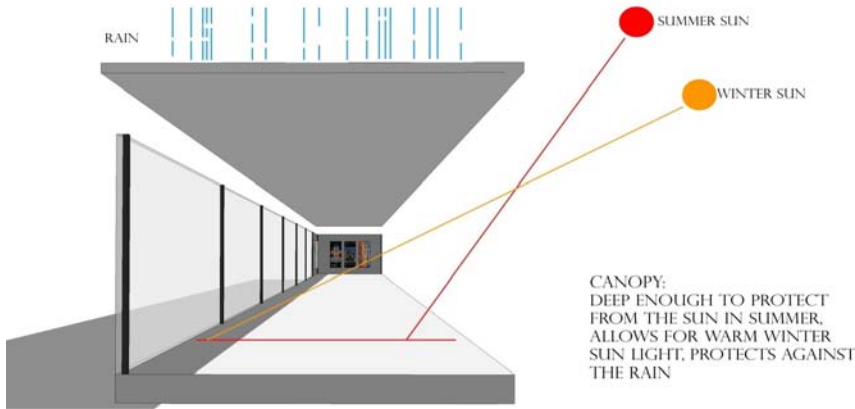
محطات التحميل والتنزيل مسار 2



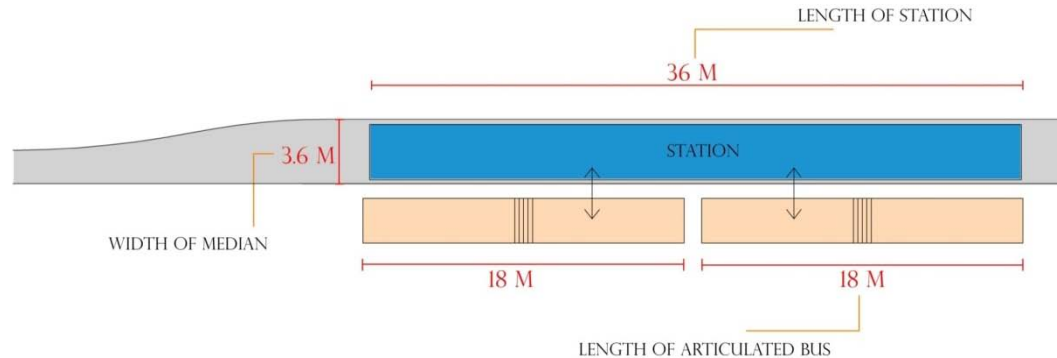
تصميم المحطات

- تم اعتماد تصميم لكافة محطات التحميل والتنزيل بحيث يستوعب حجم الركاب المتوقع في بداية التشغيل وفي المستقبل. وتتكون كل محطة من منصة تحميل بعرض 3.6م وطول 42 متر لاستيعاب حافلتين مزدوجتين بطول 18م. وتبين الرسوم التوضيحية ادناه تفاصيل هذه المحطات.

ELEMENTS - CANOPY BENEFITS



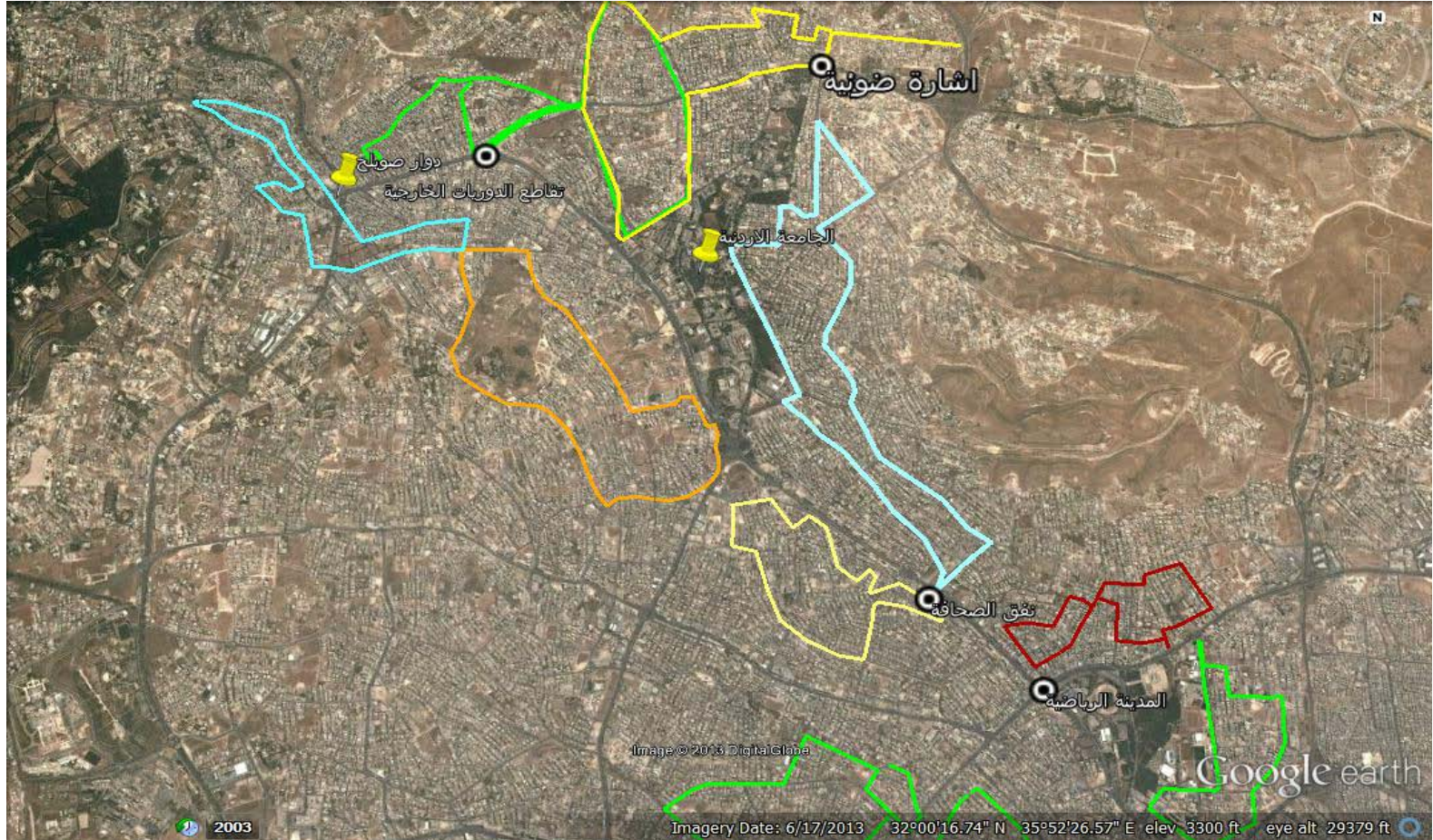
ELEMENTS - SIGNAGE



نقل



خطوط التغذية المقترحة



خدمات التغذية المقترحة لبعض محطات النحميل والتنزيل في منطقة
الجامعة الاردنية



مجمعات حديثة ومواقف

OPTION B- Potential Park and Ride

Potential Multi storey car parking with shelters and facilities



- مجمع صويلح ومجمع المحطة

نقاط التقاء - تبادل خدمة الباص السريع
وفي المستقبل القطار الخفيف (المترو) مع
الخدمات الأخرى (الباصات ، التاكسي
والسيارات الأخرى)

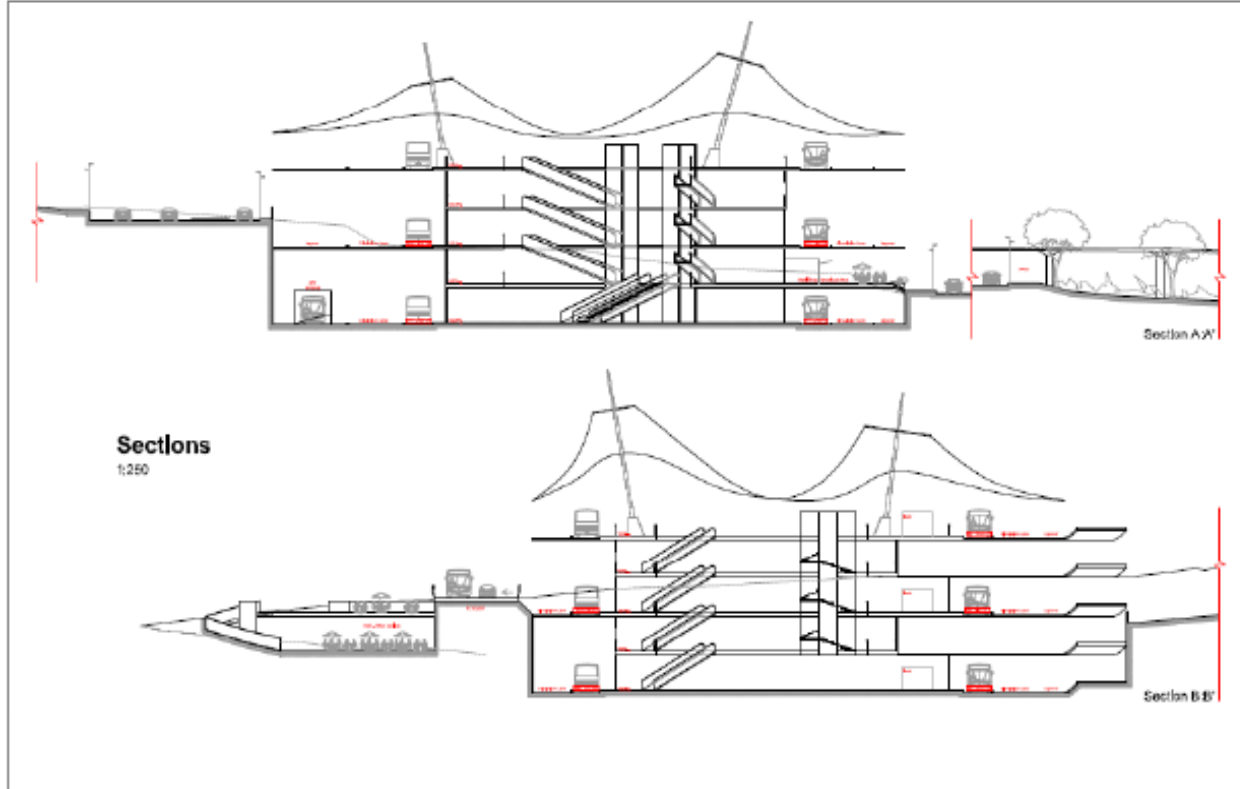
- محطة ساحة النوافير

- محطة المدينة الرياضية

- مواقف للسيارات park and ride



مجمعات حديثة ومواقف



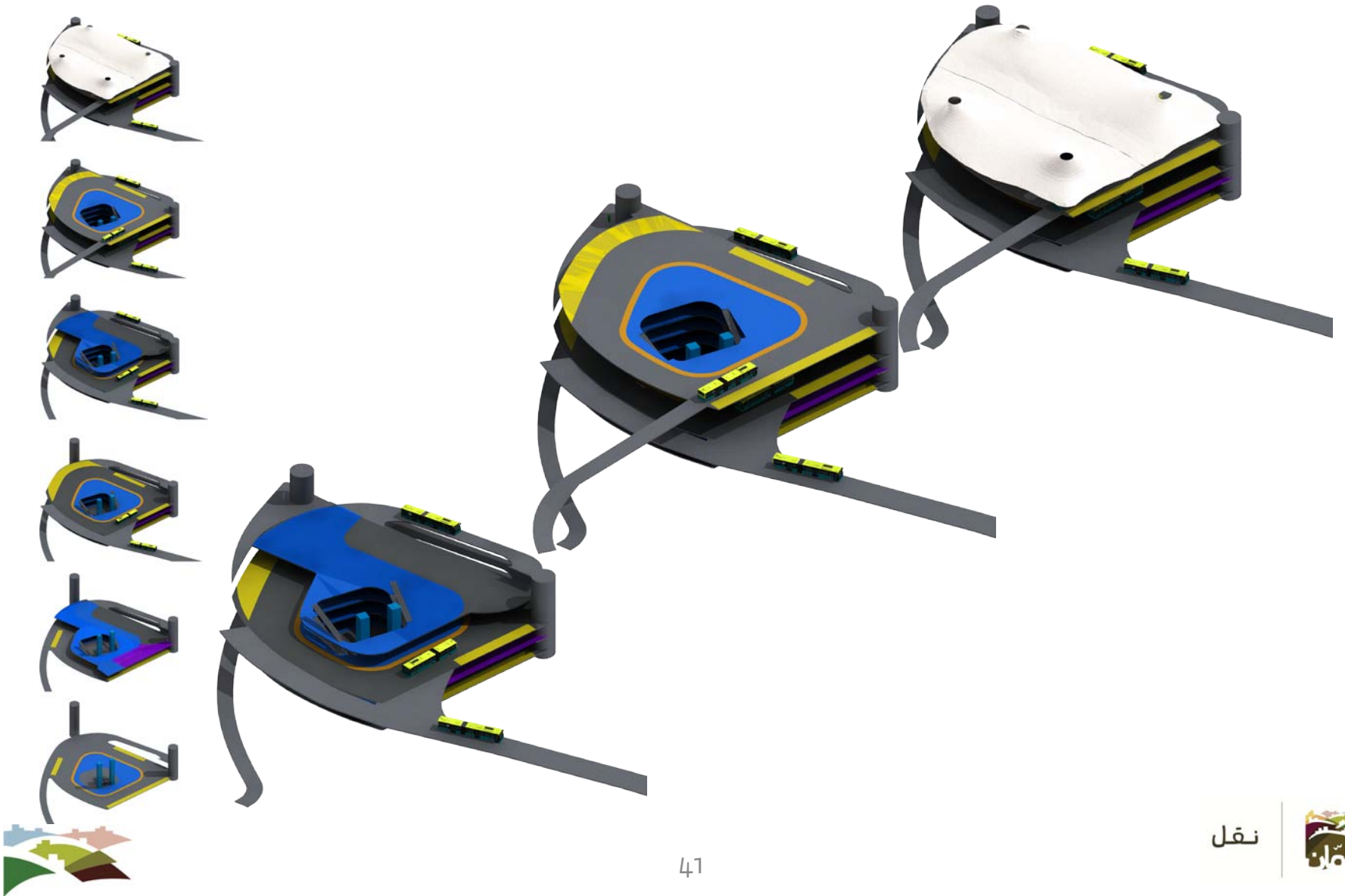
راعى تصميم المحطات
امكانية توفير مواقف
للسيارات لمستخدمي الباص
السريع وخاصة في منطقة
مجمع صويلح حيث تم توفير
مواقف داخل مبنى المجمع
وبالامكان زيادتها من خلال
طوابق اضافية تحت الارض.
وقد تم تطوير مخطط
للموقع يشمل امكانية اضافة
مواقف في قطع الاراضي
المجاورة والمملوكة للامانة.
وتوضح الرسومات التالية
كيفية توزيع المواقف
وامكانية استغلال مساحات
اضافية.



مجمع صويلح



مجمع صويلح

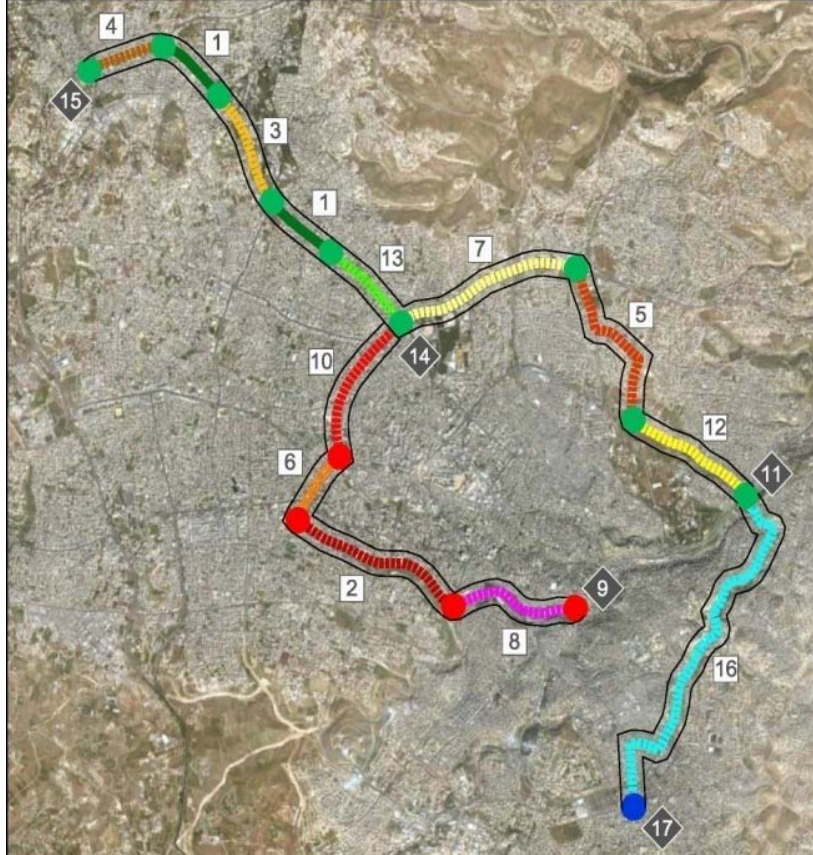




تنفيذ المشروع



تنفيذ المشروع



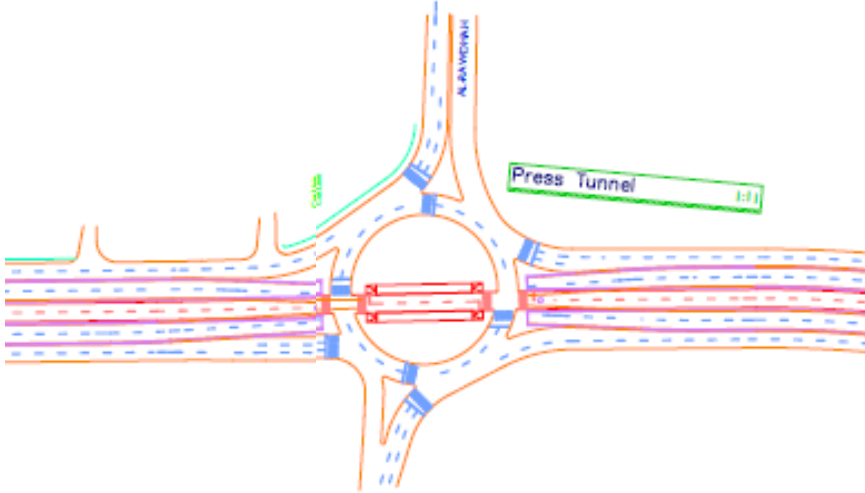
- البنية التحتية
 - تنفيذ التقاطعات المرورية
 - تنفيذ المجمعات
 - تنفيذ المسارات
 - طرح عطاءات لنقل خدمات البنية التحتية قبل البدء في تنفيذ المسارات
- انظمة التشغيل والصيانة والادارة
- انظمة الدفع الالكتروني والمعلومات



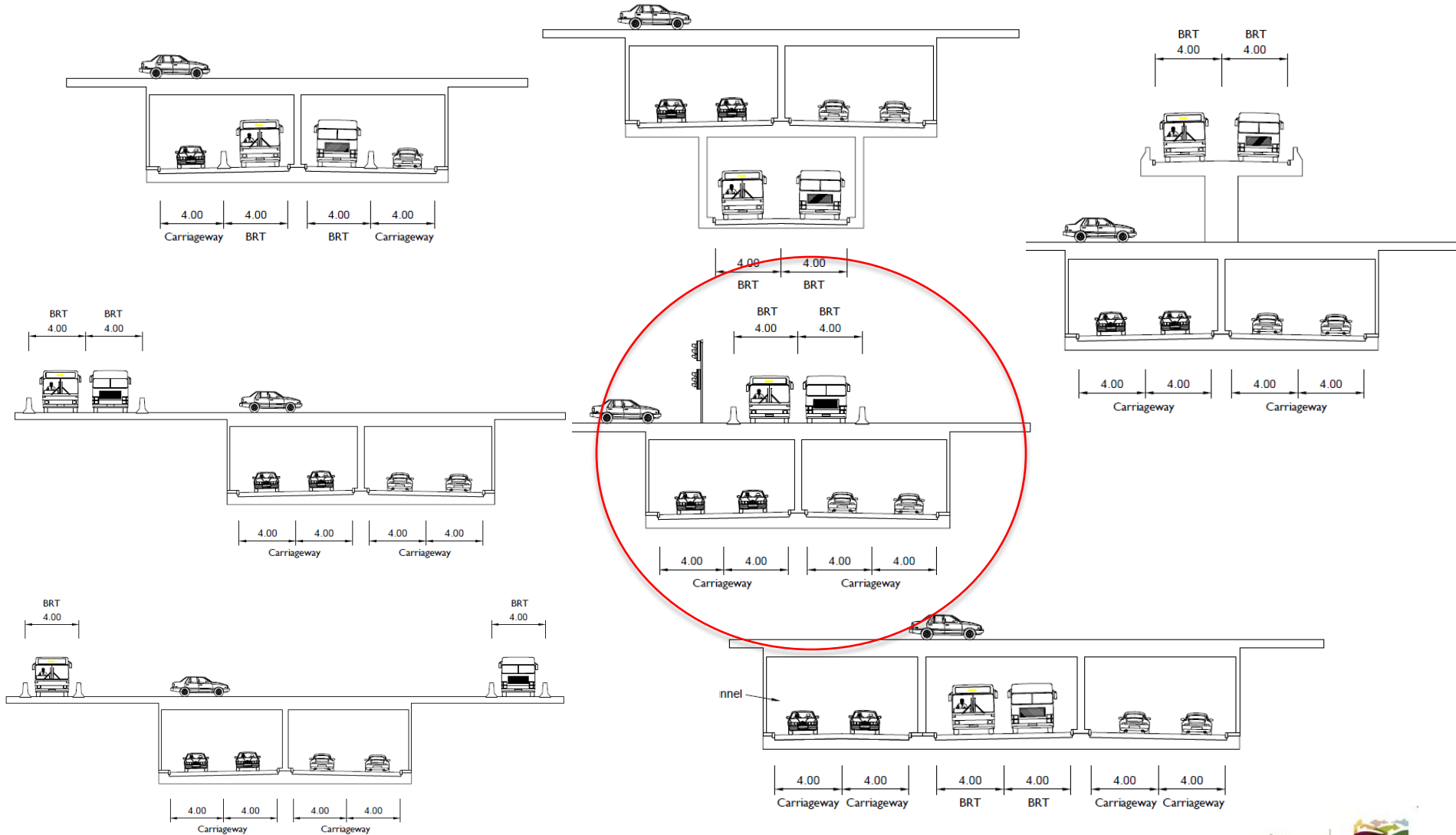
التقاطعات - نفق الصحافة



- مسربين في النفق يشهدان حركة سير كثيفة
- امكانية التوسعة محدودة
- ضرورة ربط الخدمات المغذية لضاحية الروضة
- الحل النهائي يفصل الباص السريع عن باقي الحركات من خلال جسر علوي
- محطة انتقال على مستوى الشارع



نفق الصحافة - خيارات التصميم



التقاطعات - نفق الصحافة

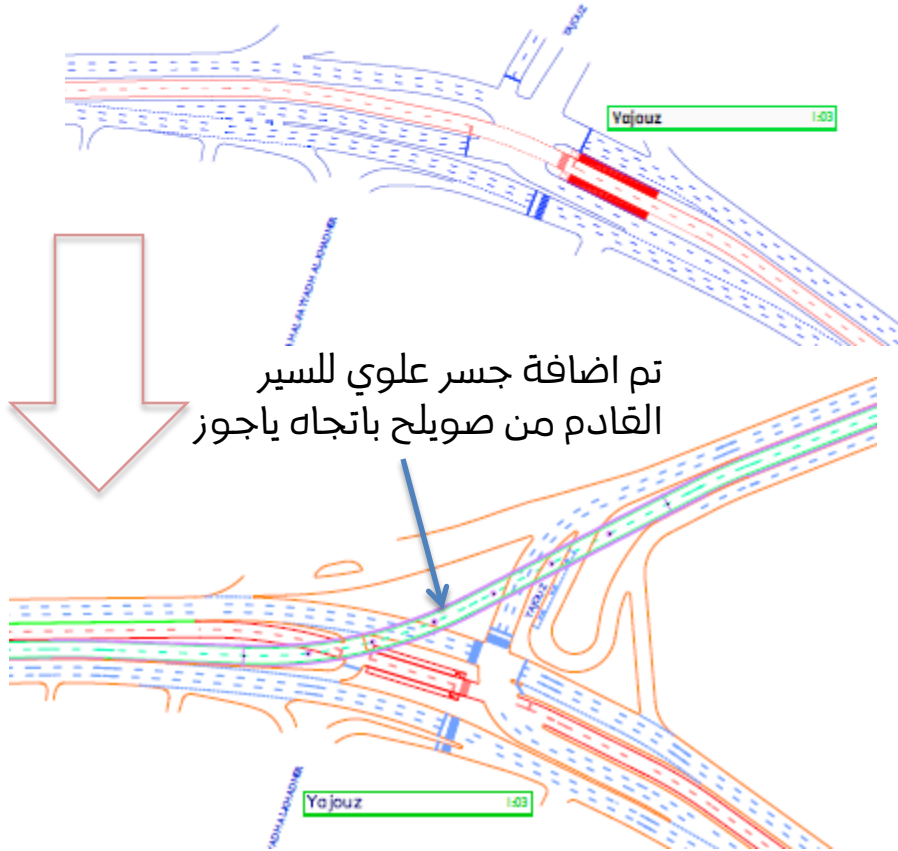


التقاطعات - نفق الصحافة

- المحافظة على النفق القائم
- انشاء محطة انتقال للمعدات المغذية



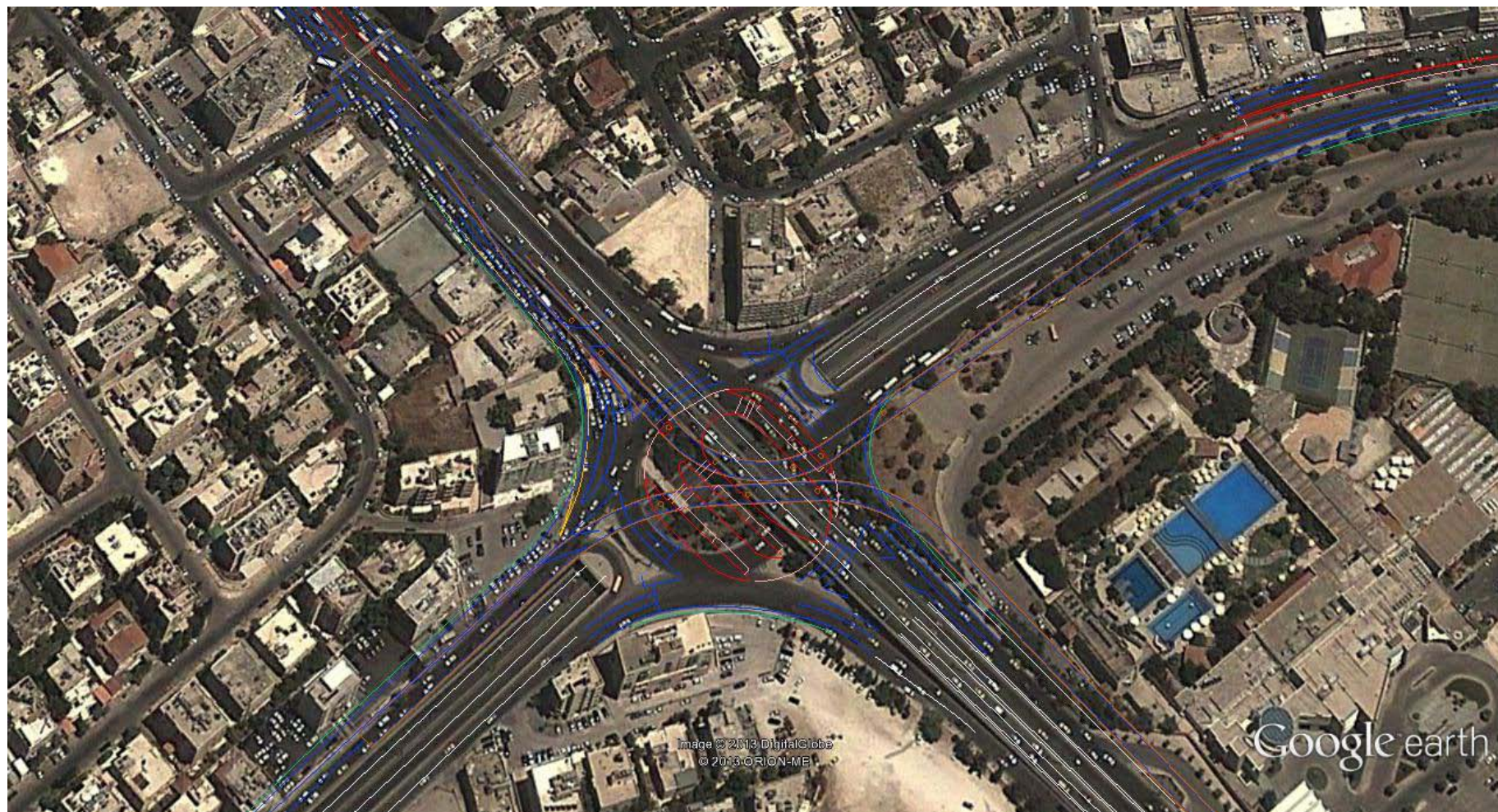
التصميم الهندسي – تقاطع ياجوز



- مراجعة التصميم
 - استعمال النماذج التحليلية
 - دراسات ميدانية
 - اعتماد التصاميم
- تحضير المخططات الهندسية التفصيلية
 - تحضير وثائق العطاء



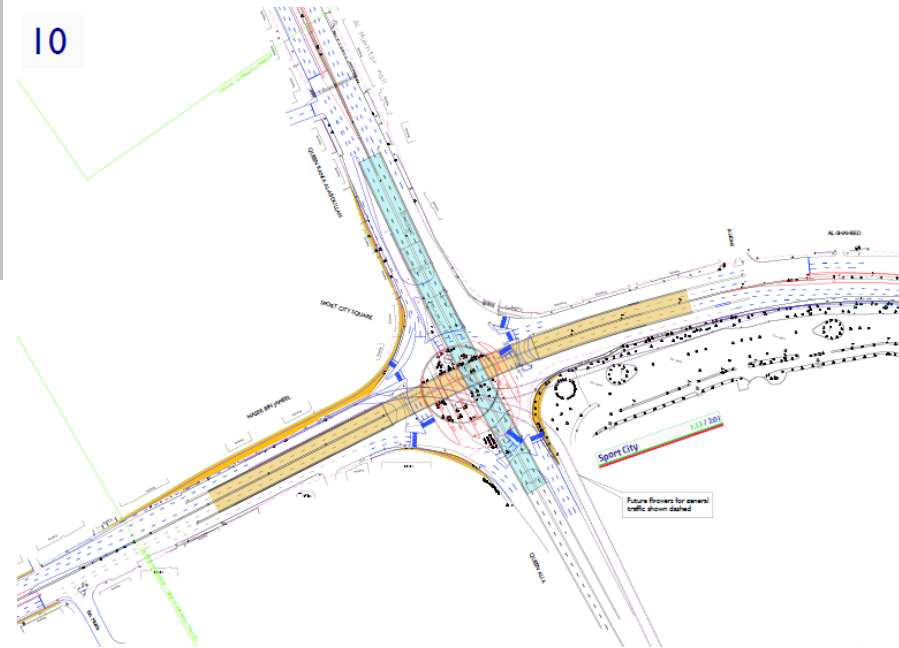
المدينة الرياضية



المدينة الرياضية



- جسرين علويين للسيارات
- محطة انتقال داخل الدوار
- اشارات ضوئية لتنظيم حركة السير والمشاة



نموذج العمل

الامانة

- البنية التحتية
 - مسار ب حصرية
 - حلول المرورية
 - محطات/مواقف
 - مجمعات
- انظمة دفع الالكتروني
- البوابات والاجهزة

الاستثمار 166 مليون دولار

القطاع الخاص

- تشغيل الحافلات
 - 150 حافلة مزدوجة
 - انشاء وتشغيل محطة صيانة ومبيت
 - انظمة تشغيل وصيانة
- تشغيل المجمعات (الجزء المتعلق بالعمليات)
- تشغيل نظام الدفع

الاستثمار 78 مليون دولار



تأثير تنفيذ المشروع

• الجوانب السياسية

- اعادة الثقة لدى المواطن الاردني في مؤسسات الدولة والخروج بصيغة مناسبة لتنفيذ المشروع يعود بالفائدة على المواطن بالدرجة الاولى، وهذا سوف يساهم في تعزيز قدرة الحكومة على المضي في مشاريع تنموية اخرى.
- تعزيز الثقة لدى الجهات الدولية المانحة والمستثمرين الخارجيين والمحليين في قدرة مؤسسات الاردن على ادارة وتنفيذ المشاريع الكبرى.
- انجاز مشاريع تساهم في تخفيف اعباء الطاقة وتعود بالفائدة على شريحة واسعة من المواطنين.
- المساهمة ايجابا في تمكين المواطنين وخاصة من ذوي الدخل المحدود في التوظيف حيث تعاني هذه الشريحة من انعدام وسيلة تنقل مناسبة للوصول الى اماكن فرص العمل
- المساهمة في تفعيل دور المرأة في سوق العمل وذلك من خلال توفير وسائل نقل مريحة وامنة.



تأثير تنفيذ المشروع

• الجوانب الإقتصادية

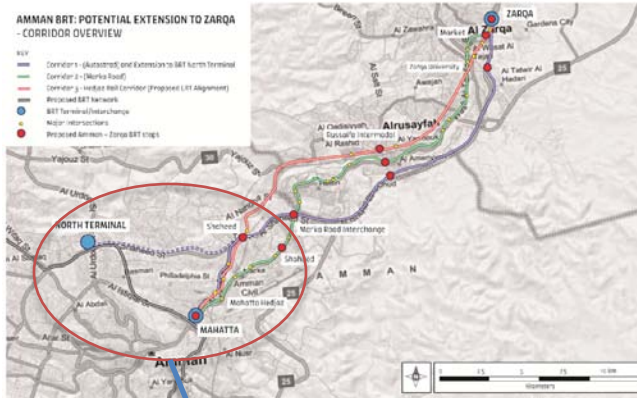
- المساهمة في الحد من الاثار السلبية للاعتماد على المركبات الخاصة في التنقل والازمات المرورية الناتجة
- تخفيف استهلاك الوقود والصيانة والتأمين وغيرها
- التخفيف من أعباء وكلف التنقل على المواطن
- المساهمة في خلق بيئة عمل جاذبة لتشجيع الشركات الاقليمية والعالمية على انشاء مكاتب وفروع لها في عمان
- تشجيع الحركة السياحية العالمية والاقليمية من خلال وجود نظام نقل عام متطور لتسهيل حركة السياح
- تخفيض زمن الرحلة وخاصة للموظفين مما يسهم في رفع الكفاءة الانتاجية
- رفع مستوى الجدوى الاقتصادية من خلال الربط مع مشروع الباص السريع بين عمان والزرقاء بما يخدم المشروعين

• الجوانب البيئية

- المساهمة في خفض فاتورة الطاقة
- التخفيف من حجم الإنبعاثات الناتجة من عوادم السيارات
- المساهمة في الحد من الحوادث المرورية والوفيات والاصابات الناجمة عنها
- المحافظة على البيئة الحضرية للمدينة بما في ذلك البنية التحتية للمشاة والفراغات العامة



الربط مع مشروع عمان-الزرقاء



- اعتماد موقعين مبدئيين للربط في المحطة وعين غزال
- توفير خدمة تغذية للباص السريع وكذلك إمكانية تقديم خدمة مستمرة من الزرقاء وربط مباشر
- محافظات الشمال عن طريق مجمع الشمال
- الجامعة الاردنية وصويلح وغرب عمان
- زيادة حجم الطلب باكثر من 40% (زيادة الإيرادات)
- تخفيض الكلف التشغيلية
- إمكانية التشغيل من خلال مشغل واحد
- إمكانية استخدام نفس محطات الصيانة والمبيت
- إمكانية استخدام نفس المجمعات





خطة الإتصال

خطة الاتصال

• الاليات والوسائل

- فيديو عن الازدحامات المرورية (ومقابلات مع المواطنين)
- فيديو عن مشاكل خدمات النقل العام الحالية (ومقابلات مع المستخدمين وخاصة الطلاب)
- فيديو توضيحي عن المشروع
- اللوحات الاعلانية في الشوارع mupis and billboards
- مقابلات تلفزيونية
 - التلفزيون الأردني - يوم جديد، يسعد صباحك، ستون دقيقة رؤيا
- الراديو
- الصحف
- الموقع الالكتروني للمشروع AmmanBRT.jo
- بروشورات
- عروض توضيحية في الجامعات
- لقاءات رسمية وغير رسمية
- البيت المفتوح open house



اعلانات في الصحف



أمثلة وتطبيقات

رفع مستوى الوعي عن المشاكل الحالية



جديلة
أمنة
اعتمادية عالية
مريحة
مستدامة

بدك وسيلة نقل مريحة
لكل أفراد العائلة



أمانة
عمان
الكلبرى



جديلة
أمنة
اعتمادية عالية
مريحة
مستدامة

- كلفة السيارة ٢٥ قرش لكل كم
- كلفة السرفيس ٤ قروش لكل كم
- كلفة الباص الكبير ٤ قروش لكل كم
- كلفة الباص المتوسط ٣ قروش لكل كم



أمانة
عمان
الكلبرى



جديلة
أمنة
اعتمادية عالية
مريحة
مستدامة

بتحرق أعصابك
وانت سائق؟



أمانة
عمان
الكلبرى



أمثلة وتطبيقات

منشورات تعريفية



بروشورات



أمثلة وتطبيقات

اليوم المفتوح



أمثلة وتطبيقات

الموقع الالكتروني

[illegible]

نقل



أمثلة وتطبيقات



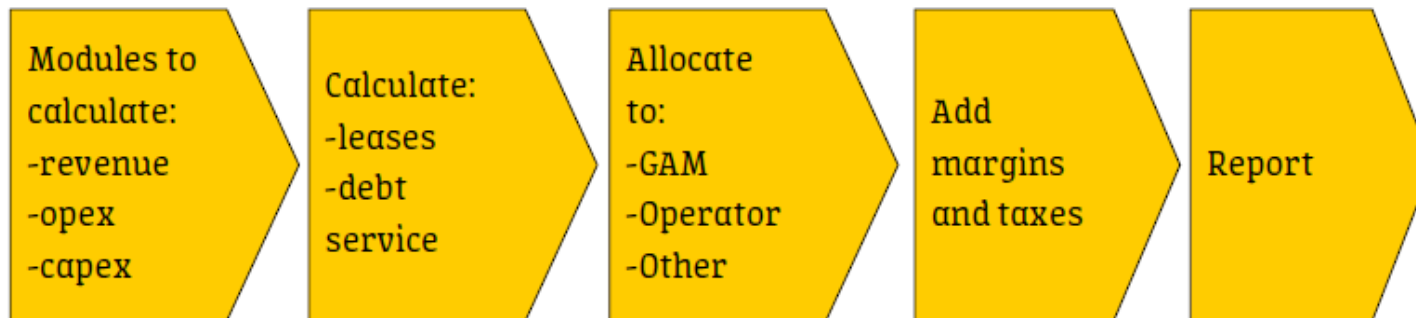
لوحات تعريفية



نقل



الكلف - التمويل



كف المشروع المقدرة

البند	الكلفة (مليون دينار)
البنية التحتية	
مسارب الباص	38.0
التقاطعات*	45.5
المجمعات	34.0
المجموع	117.5
التشغيل (الحافلات ومحطات الصيانة)	55

* يجدر التنويه ان كلف التقاطعات تشمل تحسينات مرورية ليس لها علاقة بمشروع الباص السريع وانما تأتي رغبة من أمانة عمان لتنفيذ تحسينات مرورية طويلة الامد على طول مسارات الباص السريع تجنباً لاعمال انشائية في المستقبل



التمويل

- تم الحصول على تمويل من الوكالة الفرنسية بقيمة 166 مليون دولار لتغطية كلف البنية التحتية بتاريخ 1/10/2010 وبدون أية ضمانات من الحكومة الأردنية
- تم التفاوض مع الوكالة الفرنسية للانماء لاعادة التمويل بعد رفع تعليق المشروع وبشروط جديدة تعكس الواقع المالي الجديد والمتغيرات التي طرأت منذ توقيع اتفاقية التمويل الاصلية في عام 2010.
- تمت إعادة دراسة جدوى المشروع بناء على المعطيات الجديدة وخاصة النمو في اعداد السكان حيث كان هناك زيادة في الجدوى الاقتصادية والمالية للمشروع
- تمكنت الامانة وبدعم من الحكومة من التوصل الى شروط مالية ميسرة مع توفير بعض المتطلبات الرئيسية لتوقيع الاتفاقية



التمويل

- الاتفاق مع الوكالة الفرنسية
 - لا ضمانات من الحكومة الاردنية
 - كتاب تطمينات
 - التزام بدفع مبالغ مستحقة للامانة من مشاريع سابقة
 - الشروط التمويلية
 - نسبة الفائدة
 - ليور + 0.55 (المبالغ المسحوبة في عام 2010)
 - ليور + 1.0 (المبالغ المتبقية 152 مليون دولار)
 - فترة السماح 3 سنوات تتزامن مع مدة تنفيذ المشروع
 - عمولة الالتزام 0.5% اذا لم يتم الالتزام بجدول تنفيذ المشروع
 - فترة السداد 18 عاما
- التشغيل
 - مسودة اتفاقية مع البنك الاوروبي لاعادة الاعمار والتنمية
 - تمويل كلف الحافلات وانظمة التشغيل بشكل مباشر مع المشغل وليس الامانة
 - تقديم دعم فني من خلال استشاريين مختصين في النواحي الفنية والمالية



التمويل

الرقم 019	الاسم شارع الأمير محمد	مشروع القياس السريع العين عمان
رقم الحساب 0022747100120001	نوع الحساب وديعة لأجل متساوية	AMMAN JORDAN 555555
عنوان الاتصال مع البنك عنوان: 11118 الأردن الهاتف: 065678121 www.hbtif.com	عنوان: 065005555 الهاتف: 065200400	من 01/03/2015
تاريخ نهاية الفترة 31/12/2013	الرصيد السابق 9,709,957.127	إجمالي المدافع المدينة العدد 0
التاريخ 31/12/2013	الفرع B/F	إجمالي المدافع المدينة العدد 0
الرصيد 9,709,957.127	تاريخ الحق 01/02/2015	إجمالي المدافع المدينة العدد 0

- حساب خاص للمشروع
 - أوجه الصرف محددة للمشروع فقط وبحسب الخطة المعتمدة
 - يتم استثمار المبالغ الغير مستخدمة في حساب وديعة
 - يخضع لرقابة الوكالة الفرنسية للانماء
- تم السحب مرة واحدة بقيمة 14 مليون دولار في عام 2010
 - صرف منه 1.678 مليون دينار
 - الرصيد المتبقي (بعد حساب المصروفات ودفعات الفوائد والرسوم) 9,709,957.127 دينار



المراجعة وإعادة إحياء المشروع

سرد مختصر للأحداث حول المشروع

- تم الانتهاء من دراسات الجدوى والتصميم المبدئي في شهر نيسان 2010
- تم التفاوض بشأن تمويل المشروع مع الوكالة الفرنسية للانماء
- تم وضع حجر الأساس لمشروع الباص السريع في 15 تموز 2009
- باشرت أمانة عمان الأعمال الانشائية للمشروع والواقعة على مقطعين من شارع الملكة رانيا العبدالله حيث بدأ العمل في المنطقة الواقعة بين تقاطع ياجوز (الدوريات الخارجية) وتقاطع مسجد الجامعة الأردنية وكذلك المنطقة الواقعة بين جسر مستشفى الجامعة ونفق الصحافة
- تم طرح عطاء الحزمة الثانية من المشروع بتاريخ 14/3/2011 والواقعة على شارع الأميرة بسمة وشارع الأمير علي بن الحسين
- تم طرح عطاء الحزمة الثالثة من المشروع بتاريخ 13/3/2011 والواقعة على شارع الملكة رانيا العبدالله بمحاذاة الجامعة الأردنية
- بعد أن تم طرح عطاء الحزمة الثانية والثالثة من المشروع طلبت اللجنة النيابية المكلفة بتاريخ 7/5/2011 بالتحقق من الأمانة مناقشة المشروع وأوصت بإيقافه وتشكيل لجنة للتدقيق



مراجعة وتدقيق المشروع

- قرر رئيس الوزراء بتاريخ 26/6/2011 تشكيل لجنة لدراسة و تقييم المشروع برئاسة وزير الأشغال العامة والإسكان وعضوية ممثلين عن وزارات الزراعة والنقل والبيئة وأمانة عمان الكبرى وجامعتين حكوميتين ونقابة المهندسين ونقابة المقاولين
- رفعت اللجنة تقريرها لرئيس الوزراء بتاريخ 20/8/2011، وتلخص بما يلي:
 - حاجة عمان الى مشروع نقل عام مثل الباص السريع
 - العطاءات والاجراءات المالية تمت حسب الأصول
 - قامت الامانة بعمل الدراسات الا ان التصاميم التفصيلية لم تستكمل قبل البدء بالتنفيذ
 - اوصت اللجنة باجراء تقييم خارجي من قبل مختصين نظرا لطبيعة الخبرات الفنية المطلوبة
- تم تعليق المشروع لحين تقييمه من خلال مستشار متخصص بناء على قرار مجلس الوزراء بتاريخ 10/9/2011
- تم احالة عطاء التقييم على ائتلاف استشاري من اسبانيا بتاريخ 2/9/2012
- انتهى الاستشاري الاسباني من اعداد تقرير التدقيق وتمت مخاطبة الامانة بالخصوص 20/2/2013
 - الدراسات التي أجرتها أمانة عمان مستفيضة وتضمنت تحليلا للمسارات وأنماط الخدمة والتصاميم الهندسية على طول المشروع
 - أشارت تلك الدراسات الى ضرورة المشروع وامكانية تنفيذه مع بعض التعديلات والتي قامت أمانة عمان بتقديم الحلول لها
 - اهمية المشروع في تحسين نظام النقل العام في المدينة كونه الخيار الافضل لطبيعة مدينة عمان
 - المسار الأول في المشروع المخصص من صويلج إلى شارع الاستقلال مناسب جدا، ويجب بدء تنفيذه على وجه السرعة لحل مشكلة الأزمات المرورية في عمان.
 - المسار الثاني من المشروع المخصص من دوار المدينة وعبر شارع وادي صقرة وصولا لوسط البلد، باعتباره "BRT" حجم الطلب عليه سيكون اقل من المسار الأول، لذلك فهو بحاجة لدراسة اكبر وخاصة في ضوء مستقبل شبكة النقل السريع في عمان.
 - المسار الثالث لا يحقق معايير نظام BRT

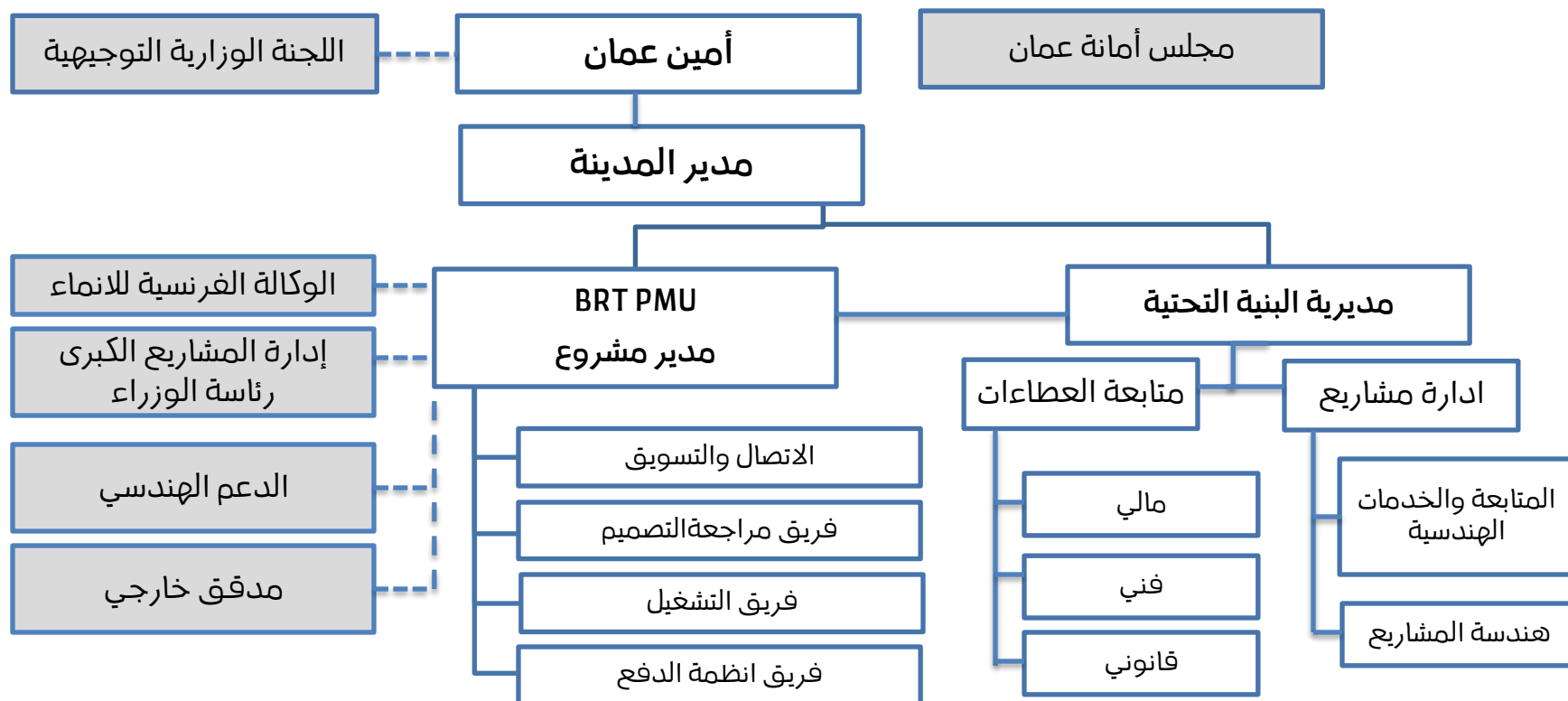


آخر المستجدات

- تم التوصل الى خارطة طريق للمشروع تعكس نتائج المراجعة والتدقيق. وتعكس هذه الخارطة خطة تنفيذ المشروع المعدلة، خطة التمويل، وعلاقة المشروع مع الخطوط المغذية ومشروع الباص السريع بين عمان والزرقاء، وخطة شاملة للاتصال
- تمت موافقة الحكومة على اعادة احياء المشروع في 12/2013.
- استأنفت الامانة التفاوض مع الوكالة الفرنسية للانماء لاعادة التمويل وبشروط جديدة تعكس الواقع المالي الجديد والمتغيرات التي طرأت منذ توقيع اتفاقية التمويل الاصلية في عام 2010 . وتمكنت الامانة وبدعم من الحكومة من التوصل الى شروط مالية ميسرة مع توفير بعض المتطلبات الرئيسية لتوقيع الاتفاقية.
- تم طرح عطاء الحزمة (2) من اعمال البنية التحتية للمشروع بطول 4 كم على شارع الاميرة بسمة (والذي يصل منطقة الدوار الخامس بمنطقة راس العين من خلال وادي عبدون)
- يجري التنسيق مع وزارة النقل بخصوص ربط مشروع الباص السريع في عمان والزرقاء وامكانية ان يتم التشغيل من خلال مشغل واحد. ومن المتوقع ان يتم طرح عطاء التشغيل وتوريد الحافلات وتجهيز محطات الصيانة خلال النصف الثاني من هذا العام.
- من المتوقع ان يتم الانتهاء من الاعمال الانشائية للمشروع خلال 30 شهرا.
 - الية التنفيذ وتشمل الإطار المؤسسي للمشروع
 - الاستشاري المصمم - برنامج لاستكمال التصاميم التفصيلية



الاطار المؤسسي



شكرا....

