

وسائل النقل العام المجانية بالكامل: الأهداف والبدائل

سبتمبر | 2020

مقدمة

الاعتبار بعناية الأهداف المعلنة التي تهدف هذه التدابير إلى تحقيقها وكذلك تأثيرها، وذلك لتقرير ما إذا كان هذا هو الاستغلال الأمثل للأموال العامة أم لا. وعند القيام بذلك، يجب أن يدرك المرء أن وجود النقل العام المجاني بهذه الصورة أمر غير موجود للتحقيق، إذ يجب تمويل خدمات النقل والبنية التحتية بطريقة أو بأخرى. وهنا يشير مصطلح النقل العام المجاني إلى أن مستخدمي وسائل النقل العام لن يساهموا في تمويل الخدمة مباشرة من خلال دفع الأجرة.

واستناداً إلى تجارب المدن التي طبقت مخطط وسائل النقل العام المجانية، سنجد أن موجز السياسات يقدم تحليلاً للأهداف المعلنة والمدى الذي يعد فيه مخطط وسائل النقل العامة المجانية هو الأداة الصحيحة لتحقيق هذه الأهداف. هذا ويقدم المخطط توصيات لهيئات النقل العام وصناع الذين يفكرون في جعل مخطط وسائل النقل العام المجانية بالكامل خياراً مطبقاً في مدنها.

في الوقت الذي يجب فيه أن تستعد المدن لمواجهة التحديات البيئية والمجتمعية الخطيرة، لم يبلغ التنقل الحضري المستدام هذا المستوى من الأهمية كما الآن. ومع الدور الشامل الذي تلعبه وسائل النقل العام في جودة الحياة في المناطق الحضرية، باتت زيادة هذه الوسائل وتسهيل الوصول إليها يشكل تحدياً كبيراً. ومع اتباع هذا النهج من التفكير، اكتسب مفهوم النقل العام المجاني زخماً في المناقشات العامة، إذ تدرس العديد من المدن الكبرى تطبيق هذا النهج.

وبينما يكثر الحديث عن مخطط وسائل النقل العام في الخطابات السياسية، سيؤدي تنفيذه إلى إحداث تغييرات كبيرة مرتبطة بتنظيم النقل العام. ومع ذلك، يجب أن يظل تعزيز خدمات النقل العام والبنية التحتية هو المبدأ الأساسي في تلك المناقشات ولذلك يلزم أن يوضع في

الفرق بين مخططات النقل المجاني بالكامل والنقل المجاني جزئياً

قد تأخذ مخططات وسائل النقل العام المجانية أشكالاً مختلفة، ولكننا سنركز في هذه الورقة على وسائل النقل العام المجانية بالكامل فقط، حيث تتميز شبكة وسائل النقل العام المجانية بانعدام التذاكر أو توزيع التذاكر بدون أجرة¹.



1. Kębtowski, 2019 Wojciech, Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport. Springer Nature.

خصائص المدن وتميز كل دولة بسمات تميزها عن غيرها، نجد أن المدن المطبقة لمخطط وسائل النقل العامة المجانية بالكامل هي مدن صغيرة ومتوسطة الحجم. وتعد تالين عاصمة إستونيا من أكبر المدن التي تطبق حالياً مخطط وسائل النقل العام المجانية بالكامل في إطار زمني مدته 12 شهراً. بدءاً من 1 مارس 2020 وضعت لوكسمبورج مخططاً لوسائل النقل العام المجانية على المستوى الوطني لجعل كل الحافلات والترام والقطارات مجانية لقاطني الدولة وزائريها أيضاً⁴.

استجابة لمرض كوفيد-19

استجابة لمواجهة الوباء العالمي كوفيد-19، طبقت كل من تولوز وجرينوبل تدابير خاصة بها منها سلامة العاملين والركاب هذا مع التأكيد على استمرارية الخدمة. ومن هذه التدابير الاستثنائية التطبيق المؤقت لمخطط وسائل النقل العام المجانية في شبكة النقل بهدف الحد من التلامس وتداول النقود بين العاملين والركاب. كما لوحظ اتخاذ تدابير مماثلة في مدن أخرى خلال فترات الحظر.

تمويل النقل العام وتكلفة التنقل

يتم تمويل وسائل النقل العام من خلال ثلاث قنوات أساسية:



تمويل الأطراف الخارجية



دافعي الضرائب والإعانات الحكومية



إيرادات الأجرة

وتختلف نسبة و/أو أهمية كل مصدر تمويل حسب السياق المحلي، ولكن يتحقق الاستقرار والأمان بسبب تنوع مصادر التمويل. وفي 99% من شبكات النقل تغطي الأجرة جزءاً أساسياً من تكلفة التشغيل. أما في المدن الأوروبية الكبرى، فتدل التقارير على نمو معدل التغطية بنسبة تصل إلى 50%؛ فقد ارتفعت نسبة تغطية التكلفة في ألمانيا على سبيل المثال من 43% في 2008 إلى 53% في 2018. ومع ذلك، تميل المدن الصغيرة والمتوسطة إلى الاعتماد على إيرادات الأجرة مقارنة بالمدن الكبرى، والتي تتمكن من تعويض خسائرها من مصادر أخرى. فعلى سبيل المثال، تغطي إيرادات الأجرة 9.2% فقط من تكاليف تشغيل وسائل النقل العام في دونكيرك⁵ الفرنسية. كما تتميز دول أخرى مثل لوكسمبورج وإستونيا بانخفاض معدلات التغطية فيها، ويتم إكمالها بإعانات خارجية.

ولكن يأتي تنظيم وسائل النقل العام وتشغيلها وتحسينها مجاناً، وفي حالة التخلي عن إيرادات الأجرة، سيكون من الضروري زيادة مصادر التمويل الأخرى. وهذا يعني زيادة الضرائب أو وضع سياسة لزيادة الإيرادات التجارية الإضافية للتعويض عنها، مثل تأجير مساحات في المحطات. وبذلك سيكون لتنفيذ مخطط وسائل النقل العام المجانية أثراً ملموساً على النموذج المالي للنقل العام. وعلاوة على تكاليف التشغيل، تطلب شبكات النقل العام توفير استثمارات كبرى تخصص لتطوير المزيد.

يمكن تحديد مجموعة من الفوارق الدقيقة ضمن هذا المفهوم، ومن ثم افتراض إمكانية توفير وسائل النقل العام المجانية بالكامل إذا كانت:

✧ يمكن استخدامها في معظم أجزاء شبكة النقل

✧ تغيد معظم المستخدمين

✧ تغطي معظم الأوقات عندما يكون النظام قيد التشغيل

✧ استمرت لمدة تزيد عن 12 شهراً

ويختلف هذا التعريف فيما يخص وسائل النقل العام المجانية جزئياً، فهو يضع قيوداً ترتبط بتطبيقه. ومن الهام هنا إقرار أن هناك أنواع معينة من وسائل النقل المجانية جزئياً تستخدم على نطاق أوسع من تلك المجانية بالكامل، بما في ذلك على سبيل المثال:



أجرة مجانية محدودة مؤقتاً في فترات محددة



أجرة مجانية مؤقتة في فترات مؤقتة محددة مثل الفترات التجريبية في موقف "أزمة" أو حدث خاص



أجرة مجانية لفئات إجتماعية محددة



أجرة مجانية معينة في أجزاء معينة من شبكة النقل

أما فيما يخص التطوير أو الزيادة فقد زاد عدد مخططات وسائل النقل العامة المجانية بالكامل من مخطط واحد ظهر في الولايات المتحدة في سبعينيات القرن الماضي إلى 96 مخطط انتشر عبر القارات الخمسة في 2017. وعلى الرغم من البعد الهام الذي اكتسبه مخطط وسائل النقل العام المجانية، فلم ينفذه إلا عدد قليل جداً من شبكات النقل والمواصلات على مستوى العالم. وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن تجارب وسائل النقل العام المجانية لم تكن كلها ناجحة بالضرورة، وتم إلغاء عدداً منها عبر السنين².

تطور مخططات وسائل النقل العام المجانية بالكامل على مستوى العالم (1970 - 2017)³

مخططات وسائل النقل العام المجانية بالكامل

العام	الإجمالي	أوروبا	أمريكا الشمالية	أمريكا الجنوبية	أستراليا	آسيا
1970	1	-	1	-	-	-
1980	6	2	4	-	-	-
1990	12	4	8	-	-	-
2000	25	7	16	2	-	-
2010	56	27	24	5	-	1
2017	96	56	26	11	1	2

وهنا يمكننا ملاحظة أن هذا التوجه كان أخذاً في الصعود في الولايات المتحدة وبولندا وفرنسا، وعلى الرغم من اختلاف

تأيا لالول (نطنشواو سالفود ناليش تاع طاقم)، اسنرف (كودول راب)، ايل لاطي (اينولوب)، دحتم ل تايالول (ساسكت ديالوب نتسوا تنيديم). 2. Kęblowski, 2017. More than just riding without a ticket? Exploring the geography of fare-free public transport. 3. 4. Mobilité Gratuite au Luxembourg, www.mobilitegratuite.lu/, accessed 10 March, 2020 5. Huré, 2018. Pourquoi la gratuité des transports collectifs gagne-t-elle du terrain? Forum Vies Mobiles.

وأخيراً وعندما يتعلق الأمر بالركاب، فيجب أن يكون هناك اتساق على المستوى الإقليمي، فعلى سبيل المثال، لا يمكن اعتبار الوصول المجاني إلى المرحلة الأخيرة من الرحلة حافزاً كافياً لحث الركاب على تغيير طريقة انتقالهم.

الأهداف الأساسية لمبادرات وسائل النقل العام المجانية

عند خوض نقاشات متعلقة بمخططات وسائل النقل العام المجانية، يكون هناك العديد من الأسباب والبراهين المستخدمة كحجر زاوية لعرضها للنقاش تغيير وتمثل الأهداف الرئيسية الثلاثة في تشجيع التحول النموذجي من استخدام السيارات الخاصة إلى استخدام وسائل النقل العام وتحسين الاندماج الاجتماعي وتعزيز التنمية الحضرية والاقتصادية في المدن.

هل يسهم مخطط وسائل النقل العام المجانية في التحول إلى استخدام وسائل النقل العام؟

يتمثل التحدي الرئيسي عند تناول مسألة التحول النموذجي في التأثير على سلوكيات الأشخاص في اختيار الركاب. وقد كشفت استطلاعات أن تفضيلات الركاب تتأثر بجودة خدمة النقل العام أكثر من أسعارها⁸. وقد أثبتت العديد من الدراسات ذلك، وعلى الرغم من أن القيمة مقابل المال غالباً ما تكون مصدراً لعدم الرضا⁹، فإن أسعار وسائل النقل التردد تأتي في مرتبة متأخرة بعد الموثوقية والالتزام بالمواعيد والتواتر والراحة والأمان والتغطية الجغرافية فيما يخص معايير الأولوية¹⁰. تتأثر سلوكيات المستخدمين بمكونات عاطفية، ولا تستند بصورة كاملة على التفكير العقلاني.

ومن أجل تحقيق تحولاً نموذجياً لوسائل النقل العام، يكون من الضروري التركيز على جودة خدمات النقل العام والاستثمار فيها. ويجب أن يقترن ذلك بتدابير إلزامية لدفع سائقي السيارات لاستخدام خيارات تنقل أكثر استدامة وبأسعار معقولة وهذا ما نفذته مدينة مثل ليون بنجاح. وفي هذا السياق، يمكن استخدام مخطط وسائل النقل العام المجانية مؤقتاً كحافز لتعزيز ولاء المستخدمين وتشجيع ركاب جدد لاستكشاف شبكة النقل وتسهيل انتقالهم في أوقات معينة، مثل أوقات إقامة الفعاليات أو عند وصول تلوث الجو إلى مستويات عالية.

وهذا يدفعنا إلى التساؤل عن مدى نجاح مخطط وسائل النقل العام المجانية في التحول نحو استخدام وسائل النقل العام. أو بكلمات أخرى هل يعد تطبيق مخطط النقل العام المجاني محفزاً كافياً لتحقيق هذا التحول؟

تأثير مخطط وسائل النقل العام المجانية على راكبي وسائل النقل العام

تم مبدئياً تنفيذ العديد من مخططات وسائل النقل العام المجانية بنية زيادة معدل الركوب في أنظمة وسائل النقل العام الأقل استخداماً في المدن الصغيرة والمتوسطة، حيث

خدماتهم مدعومة في معظم الأجزاء من قبل القطاع العام. زيادة حصة الدعم الحكومي للتعويض عن الخسائر في إيرادات الأجرة والتي قد يكون لها تأثير في المزامنة الاقتصادية بين الأموال المتاحة لتطوير شبكة النقل⁶، وهو ما سيجعل وسائل النقل العام أقل جاذبية للمستثمرين في القطاع الخاص.

وعلى الرغم من إمكانية الموازنة بين مصادر التمويل كي تتناسب مع السياق المحلي، فإن العوامل الخارجية الإيجابية التي يوفرها النقل العام تقدم حججاً مقنعة للحفاظ على مستوى معين من دعم المجتمع من خلال دفع الضرائب.

لوكسمبورج

عدد السكان 614.000

حالة مخطط وسائل النقل العام المجانية: تم تنفيذه في 1 مارس 2020

قدمت دولة لوكسمبورج مخططاً لوسائل النقل العام المجانية، إذ جعلت كل الحافلات والترام والقطارات مجانية لقاطني الدولة وزائريها. وفي لوكسمبورج تشكل إيرادات الأجرة حوالي 8% من إجمالي تكلفة التشغيل، على أن يتم تعويض الخسائر من خلال الضرائب. وقد تم تنفيذ هذا المخطط بهدف زيادة القوة الشرائية لدى محدودي الدخل. ومن أجل مواجهة الطلب المتزايد على وسائل النقل العام، سيتم تمديد مسار خط الترام، هذا علاوة على إعادة تنظيم شبكة الحافلات بالكامل في غضون عام. ويعتبر مخطط وسائل النقل العام المجانية في لوكسمبورج حديث جداً، ولذلك يصعب تحليله في العمق.



ومن ناحية المستخدمين، فقد قرر مالكي السيارات استخدام وسيلة النقل الأعلى من حيث التكلفة. ففي فرنسا على سبيل المثال، تبلغ التكلفة السنوية لامتلاك سيارة 16 ضعفاً مقارنة بإجمالي تكلفة تذكرة وسائل النقل العام السنوية⁷. ومع أخذ هذا الرقم بعين الاعتبار، يمكننا إدراك سبب عدم كفاية استخدام مخطط وسائل النقل العام المجانية وحده لجذب مستخدمي السيارات الخاصة، على عكس المشاة وراكبي الدراجات. وهذا يعني أن الاستراتيجيات التكميلية لا يجب أخذها بعين الاعتبار عند التطرق لوسائل النقل العام وحسب، ولكن أيضاً عند وضع تدابير تقيد استخدام السيارات مثل توفير أماكن لوقوف السيارات.

• 6. وقد تخلت بعض المدن في أمريكا الجنوبية عن مخططات النقل العام المجانية الخاصة بها بسبب انخفاض مستوى الخدمة.

• 7. UTP, 2019. Note économique. La gratuité totale: une menace pour le transport public et une réponse inadéquate aux objectifs de développement durable affichés. • 8. UITP, 2013. Policy Brief, Better Public Transport Fare Policy For More Resilient Funding. • 9. Fearnley, 2013. Free Fares Policies: Impact on Public Transport Mode Share and Other Transport Policy Goals. International Journal of Transportation. • 10. European Passenger Federation, 2018. Free public passenger transport: an appealing but useless idea with underestimated perverse effects.

هاسلت - بلجيكا

عدد السكان 73 000 (2010)

حالة مخطط وسائل النقل العام المجانية: تم تنفيذه في 1997 وتوقف في عام 2014.

تم تطبيق مخطط وسائل النقل العام المجانية بالكامل لأول مرة باعتباره وسيلة لتخفيف الزحام حول مركز المدينة، وذلك بدلاً من إنشاء طريق دائري جديد مخطط له. وفي هذا الوقت كانت شبكة الحافلات التي ضمت ثمانى حافلات وأربعة خطوط غير مستغلة على النحو الأمثل. ثم اتفق المشغل الإقليمي لمنطقة فلاندرز، دي لين، مع بلدية هاسلت لضمان تطبيق مخطط وسائل النقل العام المجانية في نطاق معين. وقد تم تمويل هذا المخطط جزئياً من قبل منطقة فلاندرز، وقد تم تقديم المخطط مقترناً بزيادة في أعداد خطوط الحافلات من ثلاثة إلى تسعة خطوط وكذلك معدل ترددها. كما قدمت في الوقت ذاته تدابير تقيد استخدام السيارات: قيود السعة المرورية وتقليل أماكن وقوف السيارات.

وفي هذه الحالة، أستخدم مخطط وسائل النقل العام المجانية كوسيلة لتشجيع سكان مدينة هاسلت في اكتشاف وسائل التنقل الجديدة داخل المدينة. ونتيجة لذلك زاد معدل ركوب الحافلات بنسبة 700% لدى تطبيق مخطط وسائل النقل العام المجانية، حيث ازداد عدد الركاب من 1,000 إلى 7,000 راكب يوميًا. أما فيما يخص التحول النموذجي، فقد تم إجراء 63% من الرحلات المولدة حديثاً بواسطة مستخدمي الحافلات، وبنسبة 16% من قبل مستخدمي السيارات و12% بواسطة راكبي الدراجات و9% بواسطة مشاة. وبوجه عام زاد عدد الركاب في كل عام من 331,551 في عام 1997 إلى 4,886,858.

وبعد عام واحد من إيقاف مخطط وسائل النقل العام المجانية، لاحظ المشغل أنه قد احتفظ ب 75% من الركاب السابقين في أيام العمل، و 67% في أيام عطلة نهاية الأسبوع، مما أشار إلى أن استخدام وسائل النقل العام أصبح سلوكاً متصلاً في سلوكيات الأشخاص. وتجدد الإشارة إلى أن خطوط قد انخفضت بصورة ملحوظة على طرق المسافات القصيرة، وهنا ظهرت الحاجة لاستخدام وسائل النقل العامة المجانية لنقل المشاة.



ينخفض معدل استخدام وسائل النقل العام ويزداد أعداد السيارات الخاصة باعتبارها وسيلة النقل الرئيسية. ونتيجة لذلك، استفادت شبكات النقل هذه من الزيادة الملحوظة في أعداد الركاب، خاصة في العام الأول من تنفيذ المخطط، ثم تلا ذلك فترة من الركود. ولهذا السبب لجأت معظم المدن الناجحة في هذا المجال إلى زيادة أعداد وسائل النقل العام ومعدل تردد الخدمة، ولكن هذا لم يؤثر كثيراً على معدل استخدام السيارات الخاصة¹¹. وفي مدينة تالين على سبيل المثال، تحول ما قدر بـ 3% من مستخدمي السيارات الخاصة إلى وسائل النقل العام خلال العام الأول من تطبيق مخطط وسائل النقل العام المجانية¹².



فريدك-ميسك - جمهورية التشيك

عدد السكان 57 000 (2020)

حالة مخطط وسائل النقل العام المجانية: سار منذ مارس 2011

التعرف على قضايا البيئة والسلامة المرتبطة بحركة المرور المهمة على الطرق الإقليمية الرئيسية التي تمر عبر مركز مدينة فريدك ميسك، بالإضافة إلى زيادة استخدام السيارات الخاصة وتراجع استخدام وسائل النقل العام. شرعت البلدية في تشجيع التخلي عن السيارات الخاصة وتقليل الازدحام وزيادة معدل ركوب وسائل النقل العام وخلق حافزاً لدى المواطنين يتمثل في إلغاء احتمالية مديونيتهم للمدينة بسبب تذاكر مواقف السيارات كوسيلة لزيادة اعتماد وسائل النقل العام.

تم تقديم مخطط وسائل النقل العام المجانية في مارس 2011 وتم تمديده بصورة تدريجية ليشمل 19 بلدية وهو متاح لكل المقيمين في تلك البلديات. ويخضع الاستخدام المجاني إلى شبكة النقل العام لشراء قسيمة سنوية بقيمة 1 كرونة (0.04 يورو)، والتي يتم تحميلها على بطاقة ذكية شخصية. اقترن تنفيذ مخطط وسائل النقل العام المجانية بزيادة في قدرة أسطول النقل من 24 حافلة إلى 46 حافلة.

وقد شهد العام الأول زيادة بنسبة 22% في أعداد الركاب مقارنة بعام 2010، حيث وصل متوسط الزيادة السنوية في أعداد الركاب إلى 13.5% في السنوات التالية. وقد نظر إلى زيادة توافر أماكن وقوف السيارات غير المستخدمة في وسط المدينة خلال أيام العمل الرسمية وساعات الذروة باعتباره دليلاً على انخفاض استخدام السيارات خلال نفس الفترة.

• 11. Dricot et al., 2019. Gratuité(s) des transports publics pour les usagers : une étude du GART pour objectiver le débat. Rapport d'analyse.

• 12. Cats et al., 2017. The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn.

وإدارة التكاليف على شبكة وكالة النقل العام في ليون. من 2001 إلى 2018، ازدادت نسبة الركاب في ليون بشكل مطرد حتى وصلت إلى 58% فارتفعت من 303 إلى 480 مليون راكب في العام. أثناء هذه الفترة، ازداد عرض الشبكة بمقدار 42%، حيث استثمر مكتب SY-TRAL مبلغ 3.6 مليار يورو. لقد اتبعت أسعار التذاكر زيادة تكاليف التشغيل فازدادت بنسبة 1.7% في عام 2017. على الرغم من ذلك، يدفع 98% من الركاب المشتركين أقل من 1 يورو في اليوم، بفضل التعريفات الاجتماعية بناء على عمر الركاب ومستوى دخلهم.

لقد توصلت الدراسة التي أجراها معمل تخطيط النقل الاقتصادي (LAET) إلى أنه عند تنفيذ وسائل النقل العام المجانية في شبكة وكالة النقل العام في ليون من المتوقع زيادة عدد الركاب بنسبة تتراوح بين 15% إلى 30% بحيث تكون معظم الرحلات الجديدة من راكبي الدراجات والمشاة بدلاً من مستخدمي السيارات.

في الوقت الحالي يقوم الركاب بمعدل 330 رحلة لكل ساكن في العام، والذي يعد تبايناً كبيراً بالنسبة لمعدل 30 رحلة في السنة لكل ساكن في المدن المتوسطة التي نفذت مخططات وسائل النقل العام المجانية.



تأثير وسائل النقل العام المجانية على التنقل السلس

بغض النظر عن الدافع النقدي، صرحت مخططات وسائل النقل العام المجانية بإلغاء التذاكر كميزة، لتسهيل الوصول إلى وسائل النقل العام، وذلك لا يساهم في تعزيز التحويل النموذجي فقط، بل أيضاً في أهداف الإدماج الاجتماعي للمدينة.

على الرغم من تطور التذاكر والتقنية التي تدعمها بشكل كبير في السنوات الأخيرة، إلا أنه هناك الآن مجموعة متنوعة من تسهيلات وطرق الدفع فضلاً عن الاتجاه نحو تكامل تذاكر النقل العام على منصات متعددة الوسائط. في العديد من الشبكات، من الممكن شراء التذاكر عبر العديد من القنوات بدءاً من ماكينات حجز التذاكر ووصولاً إلى حجز التذاكر عبر الرسائل القصيرة وعبر شبكة الإنترنت أو عبر تطبيقات المحمول والبطاقات الذكية ومخططات الدفع المسبق ببطاقات الائتمان. تقترح هذه

أقترنت معظم وسائل النقل العام المجانية بزيادة جودة الخدمات وتواترها، المقدمة من خلال استثمارات إضافية في الأسطول الحالي وإنشاء خطوط جديدة أو مشروعات توسع. لسوء الحظ، من المستحيل تحديد إلى أي مدى تكون وسائل النقل العام المجانية مسؤولة عن الزيادة الملحوظة في ركاب النقل العام، على عكس تحسينات الشبكة.

وفي النهاية تعمل وسائل النقل العام المجانية على تغيير العلاقة بين مشغلي النقل العام وعملائهم، لإبعاد المشغلين عن استخدام التسعير كوسيلة للتعامل مع ساعات الذروة وكأداة تسويقية.

تأثير وسائل النقل العام المجانية على البيئة والقضايا الحضرية

عادة ما تستخدم شبكات النقل العام في المدن الكبيرة على نطاق واسع وتكون مزدحمة. يعتمد الجدل لصالح وسائل النقل العام المجانية على المخاوف البيئية ونوعية الحياة بهدف توجيه الناس لوسائل النقل العام بدلاً من السيارات الخاصة. قد يكون التحول من السيارات الخاصة إلى وسائل النقل العام تأثيراً إيجابياً على جودة الهواء المحلي وسلامة الطريق والتلوث السمعي على سبيل المثال لا الحصر¹³.

على الرغم من ملاحظة وجود اتجاه إيجابي لركاب النقل العام في المدن التي تستخدم وسائل النقل العام المجانية، إلا أن التأثير المعلن عنه لاستخدام السيارات الخاصة يكاد يكون محدوداً للغاية. مما يشير إلى أن مخططات وسائل النقل العام المجانية تجذب من يستخدمون الوسائل النشطة مثل المشي وركوب الدراجات وتحفز مستخدمي وسائل النقل العام الحاليين على القيام برحلات إضافية. توصلت دراسة جدوى وسائل النقل العام المجانية في منطقة إيل دي فرانس إلى أن التحويل من النقل العام قد يؤدي إلى زيادة مدة رحلات 90% من مستخدمي السيارات بينما تنخفض مدة أغلبية رحلات المشاة أو راكبي الدراجات بسبب هذا التحويل. في مدينة هاسلت، قدمت وسائل النقل العام المجانية رحلات جديدة، تم إجراء الغالبية العظمى منها بواسطة مستخدمي الحافلات السابقين وبدرجة أقل من المستخدمين الآخرين¹⁵.

وُدي زيادة عدد الركاب إلى زيادة الضغط على شبكات النقل العام، بدون توفير الفوائد المتوقعة لتقليل الازدحام أو التلوث وانبعاثات الغازات الدفيئة في المقابل، يؤدي زيادة الطلب على النقل العام إلى الحاجة إلى سعة إضافية لتجنب تدهور جودة الخدمة وتكبد تكاليف إضافية. يجب أخذ مشكلة السعة (وتنمويها) في الاعتبار في المراحل الأولية لمخطط وسائل النقل العام المجانية.

ليون، فرنسا

عدد السكان 1.7 مليون (2020)

حالة وسائل النقل العام المجانية: تمت دراستها بناء على طلب الجهة المنظمة، ولكن تم رفضها

على مدار العشرين عاماً الماضية، حيث اتبعت مدينة ليون حيث اتبعت مدينة ليون نهج الدورة الفعالة للتمويل

المجموعة المتنوعة من الاحتمالات تعمل العديد من شبكات النقل العام على جعل التنقل السلس حقيقة واقعة.

من المعروف أن إزالة المتطلبات المتعلقة بمبيعات التذاكر والتحقق من صحتها قد تؤدي إلى مدخرات كبيرة. في حالة ليون، المدخرات المتوقعة من تمثل نسبة توزيع التذاكر والتحقق من صحتها 5% فقط من تكاليف التشغيل¹⁶. علاوة على ذلك، يمكن التحقق من صحة التذاكر أن تخدم إدارة الطلب من خلال جمع البيانات والتحقق من الأمان عن طريق وجود مفتشي التذاكر على متن المركبات، كما يمكنها الربط بين الركاب وتعزيز العلاقة بين العملاء والمشغلين. يمكن تعديل المدخرات المتوقعة عند تنفيذ عمليات جمع البيانات الأخرى والجهود الأمنية.



هل تعمل وسائل النقل العام المجانية على تحسين قدرة النقل العام على تحمل التكاليف والاندماج الاجتماعي؟

النقل العام هو عامل التمكين الأساسي للاندماج الاجتماعي، فهو يعمل على تسهيل الوصول إلى أماكن العمل والتعليم والترفيه والصحة والخدمات الأخرى. على الجانب الآخر، فإن إمكانية الوصول هي العامل الرئيسي الذي يؤثر على تنقل الفئات الضعيفة. جدالهم الآخر لصالح وسائل النقل العام المجانية هي أنها ستزيل جميع الحواجز أمام التنقل، ومن ثم تحسين الوصول إلى وسائل النقل العام وتحقيق الاندماج الاجتماعي.

تعد القدرة على تحمل التكاليف إحدى أولويات قطاع النقل العام، حيث تعد التعرفة الاجتماعية سمة أساسية من سمات الخدمة العامة، حيث توفر معظم الشبكات¹⁷ معدلات تفضيلية لمحدودي الدخل وشرائح محددة من السكان مثل كبار السن والطلبة. على الرغم من أن وسائل النقل العام المجانية قد تمنح فئات المستخدمين هذه ميزة إضافية، إلا أنها ستعود بالفائدة على مزيد من المستخدمين القادرين على تقديم المساهمات المالية، لتحقيق العدالة. تساعد الأسعار الميسرة على استهداف هؤلاء الذين قد يحتاجون إلى الدعم بشكل أفضل ويعمل النهج المتطور مثل التسعير التضامني على ضمان أخذ القوة الشرائية للعائلات في الاعتبار. قد تكون أنواع التحسينات الأخرى مثل التغطية الجغرافية وساعات الخدمة الممتدة أكثر ملاءمة لتسهيل تنقل فئات المستخدمين المستهدفين.

تالين، استونيا

عدد السكان 445 000 (2020)

حالة وسائل النقل العام المجانية: مستمرة منذ يناير 2013

قبل وسائل النقل العام المجانية، كانت إيرادات التذاكر تغطي ثلث التكاليف التشغيلية و60% من الركاب المستفادين من إعفاءات الأجرة (الأطفال وكبار السن) أو الأسعار المنخفضة (الطلبة ومحدودي الدخل). علاوة على ذلك، كانت نسبة مشاركة وسائل النقل العام والمشاة مرتفعة نسبيًا، حيث بلغت 40% و30% على التوالي من الرحلات في المدينة.

لمواجهة الاتجاه نحو زيادة معدل استخدام المركبات، تم تقديم وسائل النقل العام المجانية لكل سكان تالين المسجلين، بهدف تعزيز التحويل لوسائل النقل العام بدلاً من السيارات الخاصة وتحسين حركة العاطلين عن العمل ومحدودي الدخل من السكان عند حصر المخطط على السكان المقيمين، تمكنت المدينة من تغطية خسارة إيرادات الأجرة من خلال تسجيل 11,000 ساكن غير مسجل في 2013.

تم تنفيذ وسائل النقل العام المجانية بالتزامن مع إجراءات تقييد السيارات، بما في ذلك التقليل من مساحة الطريق وزيادة الكبيرة في رسوم وقوف السيارات (من 2 يورو في الساعة إلى 6 يورو في الساعة).

في العام الأول، ازداد عدد الرحلات بمعدل 14% وخاصة بين فئات محدودي الدخل والعاطلين والشباب وكبار السن. في المقابل، انخفض عدد الرحلات التي تقوم بها الفئات ذات الدخل المرتفع. تشير الأدلة إلى أن الزيادة الملحوظة في استخدام النقل العام ناتجة عن مزيج من التدابير المنفذة، وأن الأرقام تتعلق بجيل من الرحلات الجديدة بدلاً من استبدال رحلات السيارات الخاصة.



16. Crozet et al., 2019. Réflexions sur les enjeux de la gratuité pour le réseau TCL. SYTRAL. 17. لهذا السبب، امتنعت نيودلهي، بالهند، عن تنفيذ مخطط وسائل النقل العام المجانية للسيدات.

بعيداً عن وسائل النقل العام المجانية، يتطلب تجديد مراكز المدن نهج تخطيط حضري عالمي لصالح الوسائل النشطة والمشاركة. نظراً لاستفادة وسائل النقل العام المجانية من تأثير إعلان ملحوظ ولكنه قصير الأجل، قد يكون من الأفضل استخدامه كأداة تسويقية مقتصرة على فترة زمنية محددة أو أحداث معينة لتعزيز استخدام النقل العام. يجب تنفيذه بالتنسيق مع تدابير التنقل الأخرى مثل زيادة عرض النقل العام ودعم الوسائل النشطة وتقييد تقييد السيارات ومواقف السيارات.

دينكيرك، فرنسا

عدد السكان 201 332 (2019)

حالة وسائل النقل العام المجانية: مستمرة منذ سبتمبر 2018

في عام 2015، شكلت وسائل النقل العام 5% فقط من الفصل حصة وسائل النقل في مدينة دينكيرك. شكلت السيارات الخاصة المشاركة الأعلى بنسبة 67% من المزيج لوسائل النقل، يتبعها المشي بنسبة 25%. قبل تنفيذ وسائل النقل العام المجانية، تم تطبيق مخطط التسعير التضامني في دينكيرك. علاوة على ذلك، كانت الأجرة مجانية في عطلات نهاية الأسبوع لمدة عامين قبل تطبيق نظام وسائل النقل العام المجانية، ففي ذلك الوقت كانت إيرادات الأجرة تغطي 9% من نفقات تشغيل الشبكة.

تم دمج مخطط تنفيذ وسائل النقل العام المجانية مع إعادة تنظيم الشبكة، بما في ذلك إضافة خمسة خطوط نقل سريع للحافلات بتمويل من الميزانية الخاصة لمنطقة دينكيرك الحضرية.

ازداد ركاب النقل العام من سبتمبر 2018 إلى أغسطس 2019 بنسبة 85%، مقارنة بالسابق.

استخدمت مدينة دينكيرك مخطط وسائل النقل العام المجانية كأداة تسويقية على أمل تحسين صورة المدينة وجعل مركزها أكثر جاذبية. على الرغم من عدم وجود أدلة كافية لقياس تأثير وسائل النقل العام المجانية وحدها بشكل كامل، إلا أن عدد الركاب إلى وسط المدينة في ازدياد.



جرونوبل، فرنسا

عدد السكان 158 000 (2016)

لضمان القدرة على تحمل تكاليف النقل العام في منطقة جرونوبل الحضرية، نفذت النقابة المشتركة للمواصلات العامة (SMTC)، الجهة المنظمة، مخطط التسعير التضامني عام 2009، الذي يعتمد في جوهره على فكرة ضرورة مساهمة المستخدمين في الخدمة في حدود إمكانياتهم الخاصة.

على هذا النحو، يتم تحديد الأسعار السنوية والشهرية بناءً على شرائح دخل الأسرة ليستفيد منها جميع أفراد الأسر (الآباء والأطفال) المؤهلين. في هذا المخطط، يتراوح سعر التذكرة السنوية من 30 إلى 236.40 يورو. تمثل إيرادات الأجرة 16% من تمويل النقل العام.



هل يمكن لوسائل النقل العام المجانية تعزيز التنمية الحضرية والاقتصادية للمدن؟

جودة وسائل النقل العام هي العامل الرئيسي للتطور الحضري، وفي بعض الحالات يتم طرح وسائل النقل العام المجانية كأداة تمكين أساسية لاستراتيجيات المدن لتحقيق التنمية الحضرية والاقتصادية. مع إدراج وسائل النقل العام بشكل منهجي في liveability indexes، لا عجب أن يتم النظر إلى مخططات وسائل النقل العام المجانية على أنها طريقة لتحسين صورة المدينة لجعلها أكثر جاذبية.

أصبحت وسائل النقل العام المجانية بمثابة أداة تسويقية، فهي توفر الرؤية الدولية للمدن المعنية، وتمنح المواطنين شعوراً بالفخر تجاه حكومتهم وشبكة النقل العام بغض النظر عما إذا كانت جزءاً من توقعاتهم الأولية. على الرغم من ذلك، يمكن لوسائل النقل العام المجانية أن تجعل المدينة جذابة بقدر جودة الخدمة. هذا يعيدنا إلى متطلبات الاستثمار في المقام الأول وقبل كل شيء لتحسين جودة الشبكة والخدمة. تحقيق التنمية الحضرية والاقتصادية للمدن ليس بسبب مخطط وسائل النقل العام المجانية فقط، بل أيضاً بسبب التدابير المصاحبة له مثل تمديدات الخط وتجديدات الأسطول والتغطية الجغرافية للشبكة.

الخاتمة

تعد القدرة على تحمل تكاليف النقل العام هدفًا هامًا متعلق بالمخاوف الاجتماعية بشأن إمكانية الوصول والعدالة. على الرغم من أن وسائل النقل العام المجانية تعد أداة لمعالجة هذا الأمر، إلا أن التدابير الأكثر استهدافًا قد تكون أكثر فاعلية ويمكن إدارتها ضمن قيود الميزانية التي تواجهها العديد من السلطات العامة.

وأخيرًا بالنسبة لتكلفة مخطط وسائل النقل العام المجانية بالكامل يجب على الحكومة أن تتكبدتها هي ودافعي الضرائب والمؤسسات التمويلية الخارجية بطريقة لا تعرض الاستدامة المالية للنقل العام للخطر. يجب أخذ تكاليف وعواقب وسائل النقل العام المجانية طويلة الأجل في الاعتبار والتخطيط لها مع الأخذ في الاعتبار أن التغيير دائمًا ما يكون قرار سياسي صعب.

تمت مناقشة مبادرات وسائل النقل العام المجانية في العديد من المدن كوسيلة محتملة لتحقيق الأهداف البيئية والاجتماعية والاقتصادية. الدوافع والأهداف وراء هذه المخططات متنوعة في طبيعتها وتقودها اعتبارات سياسية في معظم الحالات. يجب إجراء تقييم جاد قبل تنفيذ مخططات وسائل النقل العام المجانية بما في ذلك البدائل الممكنة لوسائل النقل العام المجانية التي قد تكون أكثر كفاءة.

تعتمد فعالية وسائل النقل العام المجانية للوصول إلى هذه الأهداف إلى حد كبير على السياق المحلي الأولي والتدابير المصاحبة التي تم اتخاذها. لا يوجد دليل واضح على أن وسائل النقل العام المجانية وحدها تكفي لإحداث التحول النموذجي والاندماج الاجتماعي والتنمية الاقتصادية للمدينة. تضم مخططات وسائل النقل العام المجانية الناجحة مجموعة من التدابير التي تهدف إلى تحسين شبكة النقل العام وإعطاء الأولوية لوسائل النقل المستدامة.

عادة ما يضع انصار وسائل النقل العام المجانية زيادة عدد الركاب في وسائل النقل العام كهدف رئيسي، فعادة ما تعني زيادة عدد الركاب التحول من استخدام السيارات والحد من العوامل الخارجية السلبية لاستخدام السيارات. لا يزال استخدام وسائل النقل العام أرخص بكثير من استخدام السيارات ومن غير المرجح أن يؤدي التحسن البسيط في السعر إلى حدوث تحول كبير. لا تتعجب من أن الدراسات تقترح التحول بدلًا من استخدام وسائل أخرى منخفضة التكلفة مثل المشي وركوب الدراجات.

من وجهة نظر المستخدمين الحاليين لا تبدو وسائل النقل العام المجانية هي الشاغل الرئيسي على عكس زيادة السعة والتكرار وتحسين الجودة الشاملة. بصرف النظر عن الحالات التي كانت فيها شبكات النقل العام قليلة الاستخدام في البداية، إلا أن تنفيذ وسائل النقل العام المجانية يتطلب زيادة سعتها، مما يستلزم الحاجة إلى تمويل إضافي ووقت كاف لاستخدام المشروع.

التوصيات

- يجب أخذ الأهداف المحركة لوسائل النقل العام المجانية بالكامل في الاعتبار، حيث قد يكون هناك طرق أكثر فعالية لتحقيق البدائل المحتملة.
- يمكن زيادة عدد ركاب وسائل النقل العام والتحول لصالح الوسائل المستدامة بالمزج بين مجموعة من التدابير. في هذا الصدد، تعد تحسينات عرض وسائل النقل العام وجودته فعالة بشكل خاص.
- يمكن استهداف الإدماج الاجتماعي المعزز بشكل أفضل عن طريق تطبيق التعرّف الاجتماعي وشبكة نقل يمكن الوصول إليها، بدلًا من تنفيذ مبادرة وسائل النقل العام المجانية بالكامل.
- يجب أخذ التركيز على تحسين الخدمة والجودة في الاعتبار كطريقة أكثر كفاءة للتمويل العام.
- من الأفضل استخدام الأسعار المجانية كأداة تسويقية لفترات زمنية محددة أو أحداث معينة لتعزيز استخدام النقل العام في ذروة التلوث أو المهرجانات الكبرى على سبيل المثال.

هذا هو ملخص السياسة الرسمي للاتحاد العالمي للمواصلات العامة (UITP). تضم الرابطة الدولية للنقل العام 1,800 شركة عضوة في 100 دولة عبر العالم وتمثل مصالح الجهات الفاعلة الرئيسية في هذا القطاع. تتضمن العضوية سلطات النقل والمشغلين، في كل من القطاعين الخاص والعام، في كل وسائل النقل الجماعي للركاب والصناعة. تعالج الرابطة الجوانب الاقتصادية والتقنية والتنظيمية والإدارية لنقل الركاب، بالإضافة إلى تطوير سياسة النقل والنقل العام في جميع أنحاء العالم.

تم إعداد ملخص السياسة هذا بواسطة اللجنة الاقتصادية للنقل للاتحاد العالمي للمواصلات العامة. نود أن نشكر كل أعضاء الاتحاد على مشاركتهم، والضيوف والخبراء الخارجيين الذين شاركوا بأرائهم حول هذا الموضوع. لمزيد من المعلومات، يُرجى الاتصال بهيليا بوريس إغليسيا على الموقع الإلكتروني التالي (hilia.boris-iglesia@uitp.org)

سبتمبر | 2020

شارع سانت ماري 6، B-1080 بروكسل ، بلجيكا | الهاتف +32 2(0) 673 61 00 | الفاكس +32 2(0) 660 10 72 | info@uitp.org | www.uitp.org

