



المعهد السياسي لإعداد القيادات الشبابية
Political Institute For The Preparation Of Youth Leaders

محطات حافلات النقل العام في الأردن

بين تحقيق متطلبات الاستدامة وتفعيل عمل المحطات

قطاع النقل
مشروع الحكومة الشبابية
٢٠٢١

إعداد :

- أحمد هاشم
- أمل سمارة



وزارة الشباب
قراراتنا... مستقبلنا

المعهد السياسي لإعداد القيادات الشبابية – وزارة الشباب

www.shababgovjo.org

محتويات ورقة السياسات

1	..... الملخص التنفيذي
3	..... المنهج العلمي
4	..... واقع محطات نقل (الكرك الجديد ، القيروان "جرش" ، الشونة الشمالية).....
4	..... التحديات
4	..... الملكية الفردية
4	..... البيئة التشغيلية
4	..... التوصيات
5	..... المقدمة
6	..... 3- مفهوم النقل المستدام ومحطات نقل الركاب المستدامة النقل البري.....
7	..... 4-المشكلات التي تعاني منها محطات النقل البري نموذج (محطة حافلات الكرك الجديد ، محطة حافلات القيروان جرش ، محطة حافلات الشونة الشمالية).....
11	..... 5- ادوات السياسات البديلة المقترحة
11	..... السياسات والتشريعات

السياسات المقترحة وخطة التنفيذ 14

قائمة المراجع 18

- لا يجوز اعادة نشر أي معلومات من هذه الورقة كليا أو جزئيا وبأي وسيلة دون اذن خطي من المعهد السياسي لإعداد القيادات الشبابية .

الملخص التنفيذي :

تم إعداد ورقة السياسات ضمن مشروع برنامج الحكومة الشبابية والبرلمان الشبابي / قطاع النقل العام والخدمات الذي يديره ويشرف عليه المعهد السياسي التابع لوزارة الشباب بهدف تقديم اقتراحات وتوصيات للجهات الرسمية الحكومية المتعلقة في قطاع النقل العام في الأردن ضمن قضية محطات النقل البري بين تحقيق متطلبات الاستدامة وتفعيل عمل المحطات واعتمدت ورقة السياسات ثلاث محطات نقل بري في الأردن كنموذج (محطة حافلات الكرك الجديد ، محطة حافلات القيروان جرش ، محطة حافلات الشونة الشمالية) .

وقد أعدت الورقة وفقا لمنهجية علمية اعتمدت على البحث الإجرائي باستخدام أدوات البحث الكمية والنوعية واخذ آراء جميع الجهات المتفاعلة مع محطات النقل البري (ركاب ، تجار ، جهات تنظيمية) واستأنست الورقة ببيانات استرشادية من مصادر متعددة كالتصريحات الإعلامية لأصحاب القرار والمتفاعلين مع محطات النقل البري . وتم إجراء المقابلات المعمقة والمجموعات الدورية مع المنتفعين المباشرين من محطات النقل البري .

وأشارت الورقة إلى واقع نموذج محطات حافلات النقل وبيان عقبات تفعيل محطة حافلات الكرك الجديد و وعدم الإقبال على محطة حافلات القبروان "جرش" في الخطوط الداخلية وتوقف محطة حافلات الشونة الشمالية نهائيا عن العمل .

وقد توصلت الورقة في نتائجها إلى مجموعة من التحديات التي تحول دون تفعيل عمل محطات حافلات النقل وابرز هذه التحديات (معرفة طريقة الوصول إلى متطلبات الاستدامة والتنمية في محطات حافلات النقل) .وبالتعمق في التحدي الرئيسي استخلصت الورقة أن المتفاعلون مع محطات حافلات النقل يتجهون إلى أن محطات نقل الحافلات تذهب في اتجاه التركيز التام على تحقيق المتطلبات الوظيفية لمحطات النقل للحافلات وهي توفير مساحة آمنة لالتقاء خطوط الحافلات والتركيز على التصميم البيئي دون الأخذ بعين الاعتبار التناغم بين جميع متطلبات الاستدامة للمجمعات وأهمها الاستدامة الاقتصادية للمتفاعلين وهنا تبرز الحاجة الملحة إلى إيجاد تصور علمي عملي لتشغيل وتفعيل مجمعات النقل بشكل يحقق التنمية المستدامة بين عناصر التفاعل مع محطات النقل للحافلات ، إضافة إلى تحديات البيئة التشغيلية التي نحتاج إلى إدخال التكنولوجيا في آليات عمل محطات حافلات النقل بسبب السلوك العام للمواطنين بالتوجه إلى النقل الغير مرخص (الخصوصي) لغياب تردد واضح لحركة وسائل النقل العمومية ، وغياب تام لمظلة عمل واضحة لحركة الحافلات بسبب اتساع الملكية الفردية .

وختتم بالتوصيات بالعمل على تحقيق جميع متطلبات الاستدامة لمحطات النقل البري بتطبيق السياسات المقترحة البديلة .



يعد ملف النقل والتنقل من التحديات الرئيسية ذات الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية التي تنعكس على الحياة العامة والمواطنين والدولة وتعد وسائل النقل العامة الركيزة الأساسية لمنظومة النقل البري ويتطلب ملف النقل العام التفكير بطريقة مختلفة عن الطرق التقليدية واقتراح حلول خارج الصندوق لأهمية الملف على المستوى الوطني فالحلول ليست ببناء بنى تحتية بمواصفات عالية وشراء حافلات حديثة فقط حيث تعتبر هذه الأمور مهمة ولكن الأهم التفكير باليات التشغيل والعمليات ومستوى الخدمات المقدمة لمستقبل الخدمة وذلك بوضع معايير خدمة مستدامة وإيجاد بيئة تشغيلية تخضع لشروط ومعايير واضحة تخدم مقدم الخدمة ومستقبلها .

وانسجاما مع تطوير قطاع النقل العام وجب إنشاء محطات نقل عام تحقق متطلبات الاستدامة حيث تعتبر محطات النقل العام الركيزة الأساسية في المجتمعات لتحقيق التنمية المستدامة في النقل العام من خلال قدرتها على ربط وسائل النقل المختلفة المقاصد في مكان واحد لذلك شهدت دول العالم المتقدمة اهتماما واسعا في محطات النقل البرية لتحقيق جميع متطلبات الاستدامة في محطات النقل البري ويتمثل ذلك في التوجهات المتقدمة في النقل وظهور **مصطلح النقل المستدام** وسبل تنميته وتعزيزه بشكل مستمر لتجاوز التحديات المجتمعية والسير مع ركب الحداثة في النقل العام البري ويتجلى احد مظاهر التنمية والاستدامة في النقل البري في الاهتمام وتفعيل محطات النقل العام وذلك بتحقيق كافة متطلبات الاستدامة لتشجيع الركاب على استخدام وسائل النقل العام .

وقد شهدت الأعوام الماضية اهتمام كبير لقطاع النقل في الأردن وذلك بتحديث منظومة النقل العام في الأردن بتحديث أسطول النقل البري وإنشاء البنى التحتية الملانمة مثل محطات النقل البري (مجمعات الباصات) ولكن جابه هذه التحديات تحديات كبيرة منها التفكير خارج الصندوق لتفعيل هذه المقومات الموجودة لذلك قامت ورقة السياسات على دراسة ثلاث محطات نقل بري واجهت تحديات متعددة في تفعيل عملها وهي (مجمع الكرك الجديد ، مجمع القيروان "جرش" ، مجمع الشونة الشمالية) وتم اختيار هذه المحطات لأهميتها في المحافظة ولغياب حركة تنقل واضحة بظل غياب عمل هذه المحطات.

إن المتفحص في نموذج محطات النقل البرية التي تم اختيارها في ورقة السياسات يجد مجموعة كبيرة من تحديات تطبيق التنمية المستدامة من حيث في قدرتها على تحقيق نظام نقل مستدام وتوفير بيئة نقل آمنة إلى جميع المواطنين ،وتوفير سيولة الوصول إلى مقاصد المواطنين ، وضمان تحقيق التفاعل الاجتماعي بين المواطن والمشغل والتاجر ،وتحقيق الجدوى الاقتصادية لجميع العناصر المتفاعلة مع محطة النقل البري .

فأصبح لزاما إيجاد الحلول الموائمة لتحديات نماذج محطات النقل المختارة بطريقة مبتكرة لا تكون مجرد امتداد للحلول التقليدية التي تنتهي بدون تفعيل لمحطات النقل المختارة .

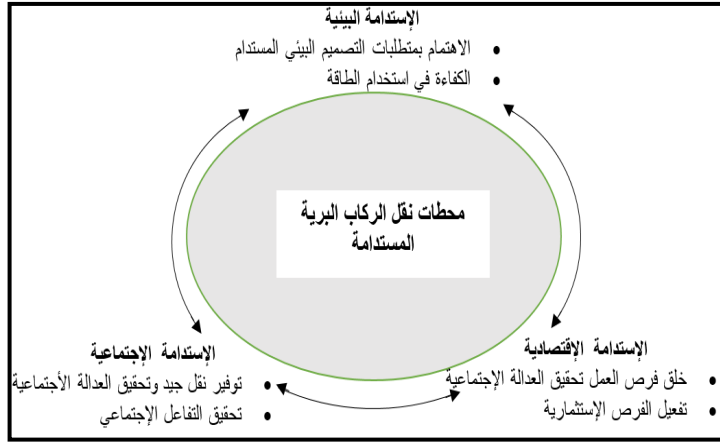
مفهوم النقل المستدام ومحطات نقل الركاب المستدامة النقل البري :

يشير مصطلح النقل المستدام إلى أنظمة النقل التي تتبنى تطبيق جوانب الاستدامة في وسائل النقل وخدمات البنى التحتية المرتبطة بها من شوارع ومحطات نقل ومرافق وبيئية تشغيلية تخضع لمعايير واضحة وفعالة تحقق الرضا لمقدم الخدمة ومستقبلها . يهدف نظام النقل المستدام إلى توفير بيئة نقل آمنة وصحية إلى جميع المستخدمين، وتأمين متطلبات الصحة والسلامة العامة، وتوفير سهولة الوصول في منشآت النقل، ولضمان تحقيق التفاعل الاجتماعي بين المستخدمين ، وتحقيق الجدوى الاقتصادية في النقل.

مفهوم محطات نقل الركاب البرية المستدامة :

" يعرف المفهوم بأنه المحطات التي تتكامل فيها جوانب الاستدامة البيئية والاجتماعية والاقتصادية، والتي تعمل على تطبيق مبادئ النقل المستدام من خلال تحديد المتطلبات التصميمية الخاصة بتوفير بيئة نقل آمنة كفؤة لجميع المستخدمين ".ومن جانب محطات النقل البري تعاني محطات نقل الركاب البرية في ورقة السياسات العديد من المشاكل الخاصة بتوفير سيولة الوصول وتحقيق بيئة نقل كفؤة تشجع الركاب على استخدام النقل العام، وغياب المتطلبات الخاصة بإنشاء محطات نقل ركاب التي تراعي تفاعل الاحتياجات الاجتماعية والاقتصادية للركاب والمشغلين والتجار ، ما قاد إلى ضرورة كتابة ورقة سياسات لإيجاد تصور شمولي حول كيفية تفعيل محطات النقل البرية لجميع العناصر المتفاعلة بشكل مستدام .

بصورة عامة يمكن توضيح محطات النقل المستدامة بأنها المحطات التي تتوفر فيها ما يلي:



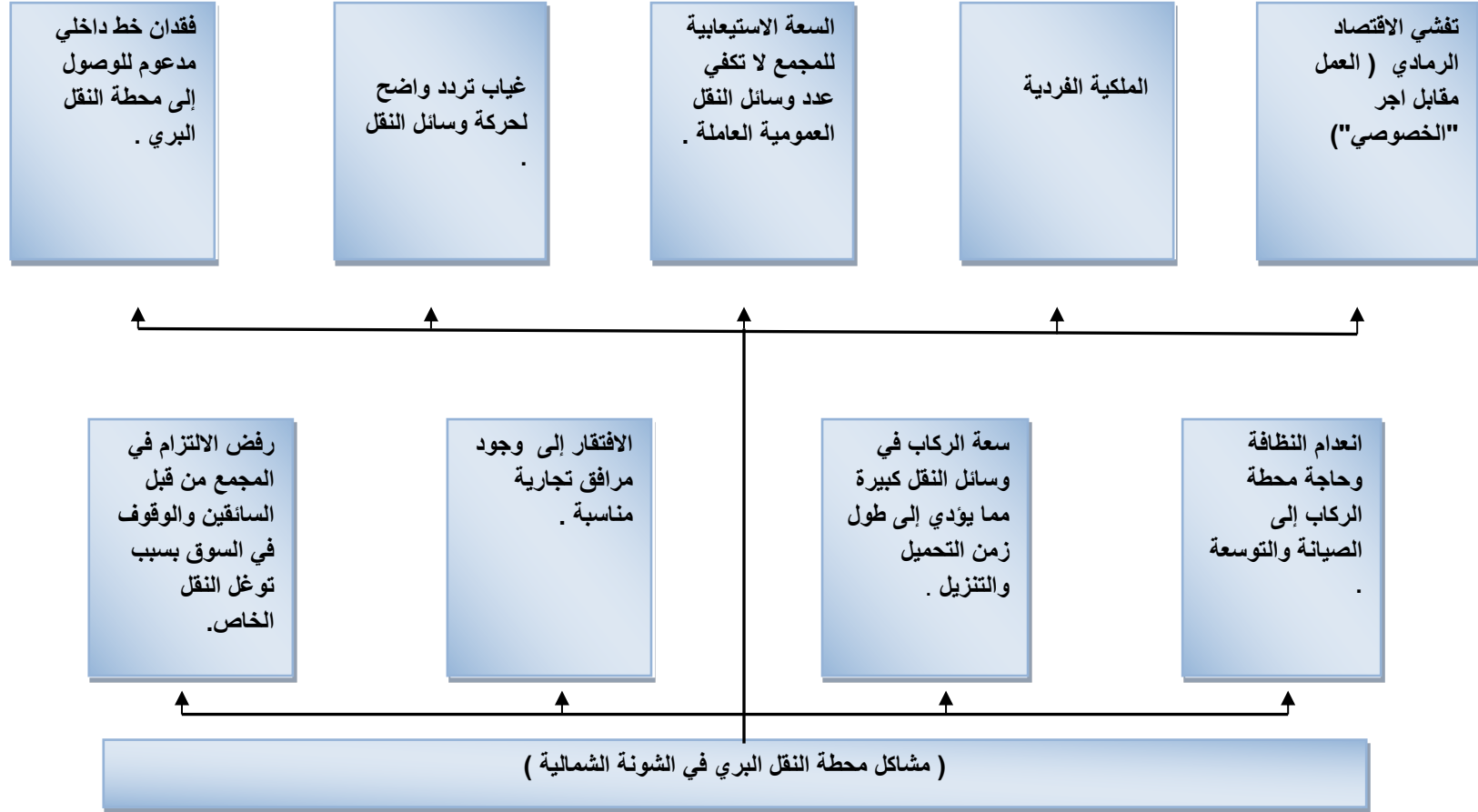
أبعاد الاستدامة في محطات النقل

نموذج (محطة حافلات الشونة الشمالية ، محطة حافلات القبروان جرش ، محطة حافلات الكرك الجديد) :

أولا : مجمع الشونة الشمالية :

بعد تحليل البيانات من الجهات ذات العلاقة بالإضافة إلى المجموعة المركزة التي تم إجراؤها ، توصلت الورقة إلى وجود جملة من المشكلات التي تعاني منها محطة نقل البري للركاب في الشونة الشمالية نتج عنها إيقاف المجمع بشكل تام :

شكل (1) المشكلات



بعد تحليل البيانات من الجهات ذات العلاقة بالإضافة إلى المجموعة المركزية التي تم إجراؤها ، توصلت الورقة إلى وجود جملة من المشكلات التي تعاني منها محطة نقل البري للركاب في جرش (القيروان) نتج عنها تفعيل محطة نقل الركاب بشكل جزئي :

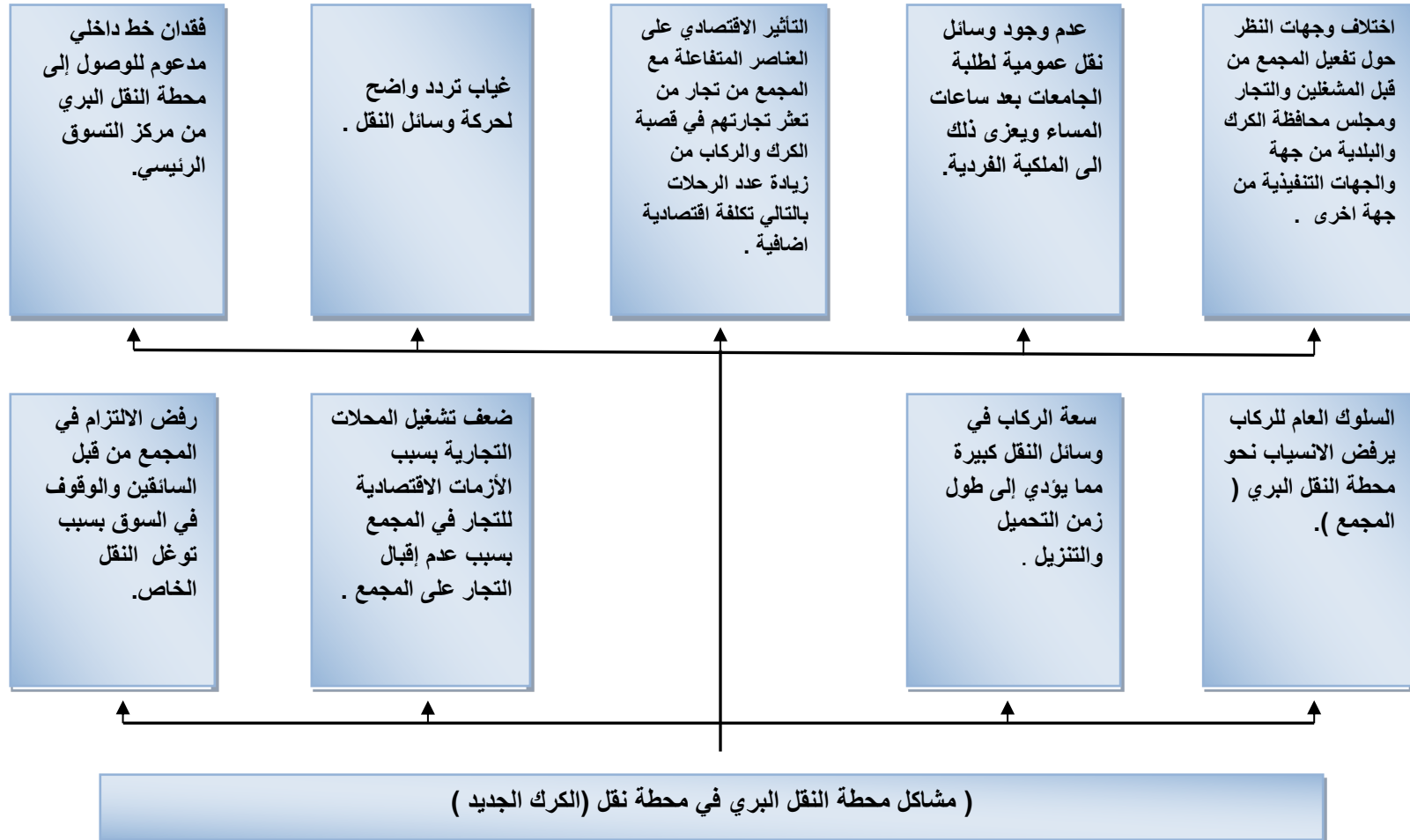
شكل (2) التحديات



ثالثًا : مجمع الكرك الجديد :

بعد تحليل البيانات من الجهات ذات العلاقة بالإضافة إلى المجموعة المركزية التي تم إجراؤها ، توصلت الورقة إلى وجود جملة من المشكلات التي تعاني منها محطة نقل البري للركاب في الكرك نتج عنها إيقاف تفعيل محطة نقل الركاب بشكل تام مع الجهود المتكررة لافتتاح المجمع 5 مرات لم يتم تفعيله :

شكل (3) التحديات



ادوات السياسات البديلة المقترحة :

التشريعات والسياسات :

التشريعات والاطار القانوني :

الاطار القانوني الناظم للنقل والتنقل في الاردن لوسائل النقل العمومي :

- اعادة النظر في قانون السير الاردني رقم 49 لسنة 2008 حيث نصت المادة رقم 29 البند الخامس على ان استخدام المركبة الخصوصية مقابل الاجر يعاقب عليه القانون نفسه بغرامة مالية قيمتها من 100- 200 دينار وبالحبس لمدة لا تقل عن اسبوع ولا تزيد عن شهر بحيث يتم اعادة النظر في المادة لتشكّل رادع اكبر للنقل مقابل اجر .
- تفعيل التشريعات التي تعنى بقسيمة النقل وكوبون النقل للوصول الى بيئة تشغيلية مستدامة .
- عقد اجتماعات دورية مع المشغلين الفرديين لتفعيل وتطبيق التشريعات التي تعنى بالمؤسساتية في تنظيم عمل القطاع كما جاء في قوانين النقل العام :

قانون النقل الجديد لسنة 2017 المادة (26) و(13) " تضمنت عمليات هيكلية خطوط النقل العام واعادة التوازن لها حسب حاجة كل خط لحافلات، عن طريق ترخيص شركات تجمع مشغلي الخطوط في اطار واحد خلال خمس سنوات، بحيث يلتزم المشغل بخطه فقط، وغير ذلك سيفقد حقه في الخط وفقا للقانون " .

ونصت المادة (13) من قانون النقل لسنة (2017)، الفقرة (أ) «على المرخص لهم العاملون على خطوط نقل الركاب بموجب تراخيص وتصاريح فردية تصويب أوضاعهم خلال مدة لا تتجاوز خمس سنوات من تاريخ نفاذ هذا القانون من خلال احدى الاليات التالية: الاندماج في شركة واحدة لتقديم خدمات نقل الركاب على خط واحد أو مجموعة من الخطوط التي تخدم منطقة واحدة على ان تراعي حقوق المرخص لهم عند احتساب نسب الملكية في هذه الشركة.

ادوات السياسات البديلة :

يتضمن الجدول التالي سبعة ادوات للسياسة العامة توفر مجتمعة الامكانيات لتحقيق الاستدامة لمحطات النقل البري وتساهم كل اداة منها في تحقيق مبادى الاستدامة التي تمت الاشارة اليها في المقدمة وتعمل ادوات السياسة العامة هذه معا على زيادة فعالية محطات النقل البري في اهداف الاستدامة الاوسع نطاقا .

الادوات :

اداة السياسات العامة	الشركاء	امكانية التطبيق (5-1) 1 ضعيف ، 2 مقبول 3 جيد ، 4 جيد جدا 5 ممتاز	السياسة البديلة	التحدي	التمكين التجنب التحول التحسين
انشاء مؤسسات تنظم عمل القطاع وعدم انتزاع الملكيات الفردية فالهدف تنظيمي بحت .	(مجلس النواب والاعيان ، وزارة النقل ، المالكين والمشغلين) .	5	المؤسساتاتية في تنظيم عمل القطاع .	الملكية الفردية	التحول
تشريعات تحمي القطاع من النقل غير المرخص ، تفعيل الرقابة على اماكن نشاط النقل الغير مرخص .	(مجلس النواب والاعيان ، وزارة النقل ، دائرة السير) .	3	تطبيق التشريعات الحامية لقطاع النقل العام .	الاقتصاد الرمادي (النقل الخصوصي الغير مرخص)	التمكين
تخفيض او زيادة سعة التحميل حسب الحاجة لكل خط للمحافظة على تردد ثابت مع الاخذ بعين الاعتبار اوقات الذروة .	(مجلس النواب والاعيان ، وزارة النقل ، الهيئة المستقلة لتنظيم قطاع النقل ، المالكين) .	5	تخفيض سعة التحميل للخطوط التي تحتاج لذلك لترشيق عمليات التحميل .	سعة التحميل	التحول

التحسين	مرافق محطات النقل	فضاءات خدمية وترفيهية مناسبة للركاب.	5	(البلديات ، وزارة النقل) .	دراسات هندسية لتحسين مرافق محطات النقل وإعادة صيانة المرافق العامة .
التحول	اتخاذ القرارات الفردية من قبل العناصر المتفاعلة . (تفعيل محطة النقل البري ، عدم الالتزام في محطة النقل البري)	طاولة الحوار	5	(لجنة النقل "مجلس النواب" ، العناصر المتفاعلة مع محطات النقل ، ممثلين عن وزارة النقل وهيئة تنظيم قطاع النقل ، قطاع النقل في برنامج الحكومة الشبابية)	عقد اجتماع لجنة النقل في مجلس النواب مع جميع العناصر المتفاعلة .
التجنب	فصل سيولة وصول الركاب عن حركة وسائل النقل العمومية .	خطوط اضافية مدعومة لضمان سيولة وصول الركاب .	5	(وزارة النقل ، هيئة تنظيم قطاع النقل)	طرح خطوط مدعومة للمستثمرين من اماكن تواجد الركاب لمحطات النقل العمومي . أو تحويل خطوط داخلية .
التمكين	الوعي الاجتماعي .	توعية المواطنين بالرقابة المجتمعية على النقل .	5	(وزارة التربية والتعليم , مؤسسات المجتمع المدني ، وزارة النقل ، هيئة تنظيم قطاع النقل ، دائرة السير "الامن العام")	نشر ثقافة المراقبة الذاتية على قطاع النقل الحكومي ، والالتزام بالتعليمات والقوانين والانظمة .

السياسات المقترحة (البديلة) وخطة التنفيذ :

تفعيل التناغم بين عناصر الاستدامة في محطات النقل (دمج الاستدامة الاقتصادية) :

تقوم الاستراتيجية على تحقيق النفع الاقتصادي لجميع العناصر المتفاعلة من ركاب وتجار ومشغلين والاخذ بالحسبان هوية الموقع وخصوصية المنطقة من خلال :

أ- تحقيق جميع المتطلبات الحركية كمتطلب للاستدامة الاقتصادية :

السياسة الحالية	التطبيق	الاستراتيجية		
عدم وجود خطوط داخلية في اماكن تواجد الركاب والاعتماد على الوصول مشيا على الاقدام .	تحقيق سيولة حركة الركاب الى محطات النقل بخطوط داخلية تصل الى اماكن تواجد الركاب . سيولة فصل حركة القادمين عن المغادرين .	سيولة الحركة ملاحظة اضافة	المتطلبات الحركية	
عدم وجود تردد ثابت لحركة وسائل النقل العمومية .	الوضوحية في تردد حركة وسائل النقل .	الوضوحية		
الاعتماد على تقديم المشغلين لطلب تحويل سعة الركاب من 23 راكب الى 14 راكب .	خاص بمجمع الكرك الجديد تحويل خطوط - وسائل النقل (الكوستر) الداخلية الى وسائل نقل 14 راكب باتجاهين مجمع الكرك الجديد ومجمع البركة لتفعيل مجمع الكرك الجديد والابقاء على مصالح التجار في قسبة الكرك واحترام الموروث الثقافي لقسبة الكرك والابقاء على روح المدينة والحركة فيها وابقاء الخيار للركاب في تحديد وجهتهم.	تغيير اتجاه السعة والحركة		
عدم وجود اماكن واضحة للانتظار خارج محطة النقل (المجمع) .	بتحديد اماكن انتظار في الاماكن البعيدة (مظلات) خارج المجمع اثناء مرور وسيلة النقل العمومية .	تقليل مسافة المشي		
سياسة التوعية للمواطنين تفنقد للوضوحية .	بزيادة الدور الرقابي لدائرة السير على اماكن تواجد النقل الخصوصي ، وتوعية المواطن على مخاطر النقل الغير مرخص واعتماد النقل العمومي المرخص .	رقابة دائرة السير . الوعي للمواطنين		حماية القطاع من النقل الخصوصي الغير مرخص

ب - تحقيق الكفاءة الاقتصادية :

السياسة الحالية	التطبيق	الاستراتيجية	
عدم وجود اليه واضحة للالتزام من قبل المشغلين في محطات النقل .	الالتزام التام من قبل جميع المشغلين في محطات النقل العمومي .	الجمع بين وسائل النقل مختلفة المقاصد في مكان واحد .	المتطلبات للكفاءة الاقتصادية
عدم وجود تسهيلات بالتأجير بأسعار مخفضة.	طرح المرافق لمحطات النقل بأسعار تفضيلية لتشجيع التفاعل الاقتصادي للمرافق مع الأشخاص .	طرح فرص استثمارية في محطات نقل الركاب .	
لا يوجد تطبيق على المشغلين الفرديين .	دعم تذكرة الطالب وذوي الاحتياجات الخاصة .	توفير تذاكر مدعومة لفئات محددة في المجتمع .	
عدم عقد حوارات مع المالكين وتفعيل تطبيق القانون بشكل موسع يضم جميع المالكين الفرديين .	المادة (ج) 2017 قانون النقل الذي يطالب بإعفاء الشركات الناشئة من اندماج الملكية الفردية من الضرائب والرسوم الجمركية على وسائل النقل .	المؤسساتية في عمل القطاع	

ج - تحقيق المتطلبات الوظيفية كمتطلب لتحقيق الاستدامة الاقتصادية :

السياسة الحالية	التطبيق	الاستراتيجية	
عدم وجود مرافق لقطع التذاكر والاعتماد محصل جمع النقود من الركاب (كونترول).	تخصيص مرافق في مداخل ومخارج محطات النقل لقطع تذاكر الرحلات .	توفير مناطق قطع التذاكر	المتطلبات الوظيفية
عدم وجود <u>مرافق خاصة</u> للمشغلين .	توفير مناطق الاستراحة والطعام . توفير ورش للصيانة . توفير مناطق التبديل والغسل .	توفير فضاءات المشغلين	

استراتيجية الحوار وتقريب وجهات النظر بين جميع اطراف المتفاعلة مع محطات النقل البري :

تعتبر استراتيجية تقريب وجهات النظر الالهة على الاطلاق والخطوة الثابتة المركزية نحو الهدف (تفعيل محطات النقل البري) فتضارب المصالح اصبح العائق الابرز في تفعيل محطات النقل البري بين العناصر المتفاعلة والجهات المعنية الرسمية والمثال الابرز على عدم تفعيل محطات النقل البري في الكرك وجرش والشونة الشمالية غياب طاولة الحوار الرسمي لتقريب وجهات النظر وبناء على ذلك تقترح الاستراتيجية التفاهم مع لجنة النقل في مجلس النواب تضم ممثلين العناصر المتفاعلة للخروج بالحلول المرضية لتفعيل عمل محطات النقل البرية .

دمج التكنولوجيا في قطاع النقل العام :

اصبح لزاما وواضحا ان قطاع النقل العام اصبح بحاجة ملحة لدخول التكنولوجيا اليه فعند النظر الى تطبيقات النقل الذكية ونجاحها الجارف فقد قامت الفكرة على تحديد مشكلة غير واضحة واستثمار التكنولوجيا في حل المشكلة وتمخض عنها التطبيقات الذكية .

الهدف	تنفيذ الاستراتيجية
استخدام الذكاء الرقمي في البيئة التشغيلية لقطاع النقل العام العمومي	تطبيق الكتروني وطني لقطاع النقل العام يربط جميع وسائل النقل العام ومواعيد الانطلاق والوصول ومسار الحركة .

استراتيجية مركزية القرار في وزارة النقل :

ان تعدد المرجعيات التي تعنى في قطاع النقل حال دون مركزية القرار في مرجعية واحدة لذلك تقترح الاستراتيجية مركزية القرار في ما يتعلق بمحطات النقل البري في الاردن للمرجعية الاولى وهي وزارة النقل وان تكون الوزارة هي الجهة الوحيدة المسؤولة عن التنسيق واصدار القرارات لمرجعيات النقل الاخرى لضمان مركزية القرار وعدم التداخل في اتخاذ القرارات بين مرجعيات النقل المختلفة في ما يتعلق بمحطات النقل البري .

المراجع :

Edwards, B, "Sustainability and the design of transportation interchanges", John Wiley& Sons, London, UK. 2011. -1

2- المنتدى الاقتصادي والاجتماعي النقل العام في الاردن <http://www.esc.jo/ReportView.aspx?Id=89> .

3- الموقع الالكتروني وزارة النقل وثيقة لسياسات العامة للنقل

https://www.mot.gov.jo/Ar/Pages/%D9%88%D8%AB%D9%8A%D9%82%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%8A%D8%A7%D8%B3%D8%A7%D8%AA_%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%85%D8%A9_%D9%84%D9%84%D9%86%D9%82%D9%84

4- البيانات الاستراتيجية لجميع العناصر المتفاعلة مع محطات النقل البري .

5- المقابلات الشخصية مع عناصر التفاعل مع محطات النقل البري .

مقابلات مع رئيس بلدية معاذ بن جبل ساري العبادي

مقابلات عشوائية مع المتفاعلين مع محطات النقل

مقابلات عشوائية مع تجار الكرك

مقابلات مركزية مع مشغلي الباصات

6- معن والتحافي وسعيد، نسمة وأصداء وبسمة، "سياسات تطوير نظام النقل في العراق- منطق العلاوي في بغداد أنموذج"، المجلة العراقية لهندسة العمارة العدد 27، قسم الهندسة المعمارية ، الجامعة التكنولوجية، 2013.

7- المجلة العراقية للهندسة المعمارية .دراسات تصميمية لمحطات النقل -<https://search.emarefa.net/ar/detail/BIM-258166>

<https://search.emarefa.net/ar/detail/BIM-258166-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AC%D9%84%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A7%D9%82%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D9%87%D9%86%D8%AF%D8%B3%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B9%D9%85%D8%A7%D8%B1%D9%8A%D8%A9>