

تقرير حالة البلاد

البنية التحتية والإسكان





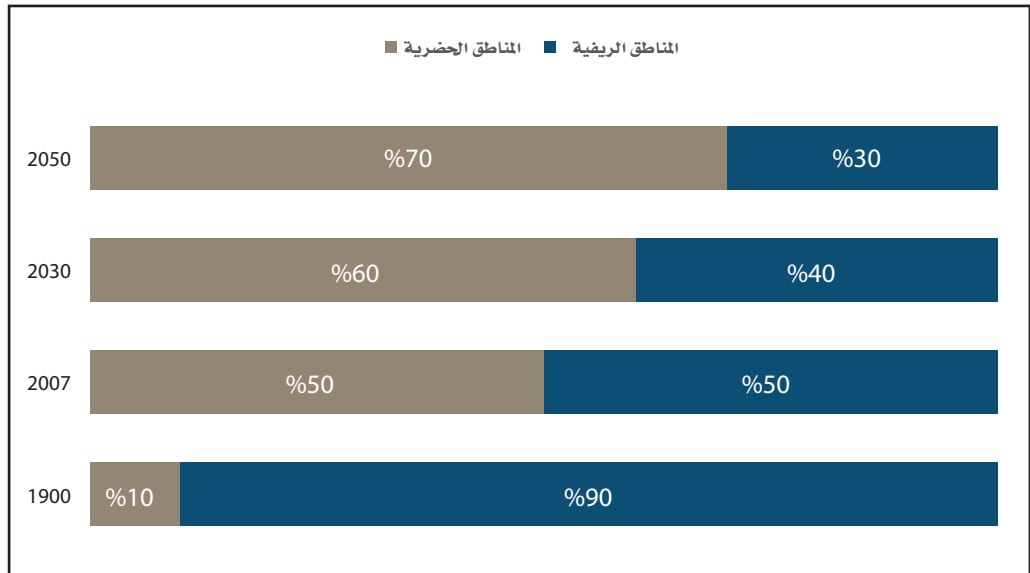
4	تقديم
8	أولاً: البنية التحتية
8	أ. أثر تطوير البنية التحتية على الوضع الاقتصادي والاجتماعي
9	ب. الطرق البرية
18	ت. النقل البري
19	ث. الجهات المسؤولة عن النقل البري
20	ج. المحاور الرئيسية للخطة الإستراتيجية الوطنية الخاصة بالنقل البري
24	ح. تخطيط النقل والتنقل
25	خ. مواقف السيارات
25	د. مجمعات النقل العام
26	ذ. النقل والتنقل في أمانة عمان الكبرى وسلطة منطقة العقبة والبلديات
28	ر. السكك الحديدية
29	ز. تصريف مياه الأمطار
31	س. المنشآت والمرافق الإدارية والخدماتية
31	ش. الحدائق والمتنزهات والفراغات العامة
32	ص. التكاليف الحالية لإدارة قطاع البنية التحتية وصيانته وتشغيله
32	ض. التوصيات
33	ط. الجهات المسؤولة عن أعمال البنية التحتية؛
34	ظ. التشريعات التي تحكم قطاع البنية التحتية
35	ثانياً: الإسكان
36	أ. المؤسسة العامة للإسكان والتطوير الحضري
37	ب. التحديات التي تواجه قطاع الإسكان
37	ت. الخطة الإستراتيجية والبرنامج التنفيذي
38	للمؤسسة العامة للإسكان والتطوير الحضري 2016-2019
39	ث. معوقات تنفيذ الخطة الإستراتيجية للمؤسسة
41	ج. المستثمرون في قطاع الإسكان
42	ح. التوصيات
42	خ. الجهات المسؤولة عن قطاع الإسكان والخطط
42	والمبادرات القائمة وزارة الأشغال العامة والإسكان.
43	د. التشريعات التي تحكم قطاع الإسكان

تقديم

شهد الأردن خلال العقود الخمسة الأخيرة تطوراً ملحوظاً في البنية التحتية والخدمات العامة فرضتها عليه الأحداث السياسية والاقتصادية والجغرافية التي حكمت المنطقة والزيادات السكانية المفاجئة الناتجة عن هذه الأحداث، بالإضافة إلى النزعة العالمية في التوسع الحضري بشكل عام، حيث كان يعيش ثلث سكان العالم في المناطق الحضرية في القرن الماضي، وأصبح اليوم ما يزيد على 54% من عدد سكان العالم يعيشون في المناطق الحضرية، ومن المتوقع أن تصل هذه النسبة إلى 70% عام 2050. وكانت هذه الظاهرة أكثر حدة في منطقة البحر الأبيض المتوسط، حيث يُتوقع أن تصل هذه النسبة إلى 72% بحلول عام 2050.

تُعرّف المناطق الحضرية محلياً بالتجمعات التي يبلغ عدد سكانها 5000 نسمة فأكثر، وتشير الإحصاءات إلى تزايد السكان فيها بنسبة تفوق التجمعات الريفية، إذ بلغت نسبة سكان الحضر 82.6%. ويعود أحد أسباب ارتفاع هذه النسبة في الأردن إلى اختلاف تعريف المناطق الحضرية من دولة إلى أخرى.

الشكل رقم (1): تطور ظاهرة التوسع الحضري في العالم 1900-2050



المصدر: الأمم المتحدة / دائرة الاقتصاد والشؤون الاجتماعية (UNDESA).

وبسبب موقعه الجغرافي في منطقة اضطرابات مستمرة في الشرق الأوسط، فقد اضطر الأردن إلى التعامل مع تدفقات ضخمة من اللاجئين والنازحين الفلسطينيين، كانت الأولى عام 1948، والثانية عام 1967، حيث وصل العدد إلى مليونين يعيشون في الأردن بحسب سجلات وكالة الأمم المتحدة لإغاثة وتشغيل اللاجئين الفلسطينيين (الأونروا). كما استضاف الأردن مهاجرين من لبنان أثناء الحرب الأهلية اللبنانية في الأعوام 1975-1991، ومن العراق بعد حرب الخليج الأولى عام 1991، والثانية عام 2003، وقد وصل العدد إلى ما يزيد

على 750 ألف نسمة. كما استقبلت الأردن مهاجرين من كل من ليبيا والصومال واليمن ودول أخرى، ومؤخراً الهجرة السورية لما يزيد على 1.3 مليون نسمة، يعيش أكثر من 80% منهم في المجمعات الحضرية، وأحدث هذا تغيرات اجتماعية واقتصادية أثرت على سوق الإسكان وخدمات البنية التحتية.

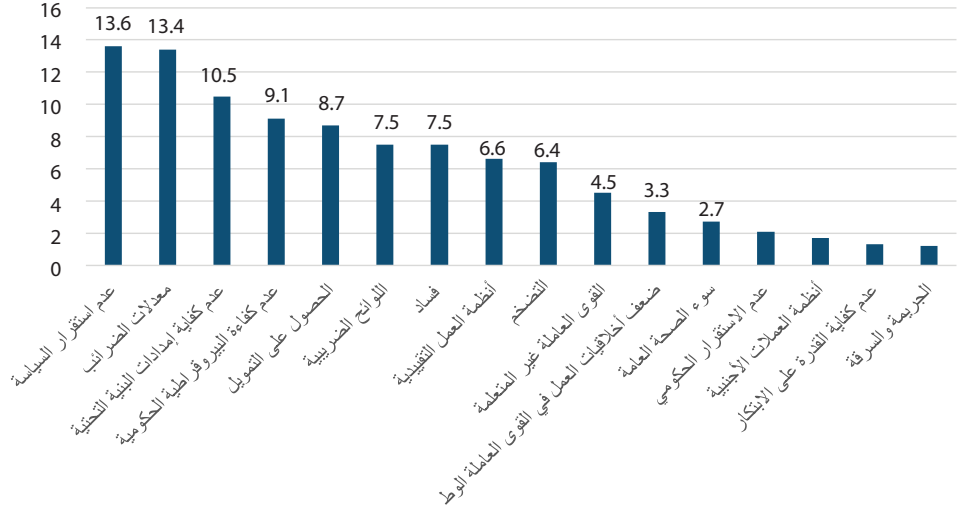
وقد ازداد عدد سكان المملكة من 6.5 مليون نسمة تقريباً عام 2004 إلى أكثر من 9.5 مليون نسمة عام 2016، ما فرض على مؤسسات الدولة واقعاً عليها التعامل معه لتتمكن من تقديم الخدمات الضرورية للأعداد المتزايدة للسكان، وما زالت تبعات «الربيع العربي» من عام 2011 والأزمات التي رافقته، تشكل تحدياً كبيراً اتجاه المنعة والتنمية في المجالات جميعها في الأردن.

ووفق تقرير التنافسية العالمية لعام 2018/2017 الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي، يحتل الأردن مركزاً متوسطاً هو المركز 65 من بين 137 دولة على مستوى العالم، بعد أن سجل المرتبة 63 من بين 144 دولة في التصنيف السابق. ورغم ثبات مجموع النقاط المحصلة، إلا أن التغيير في المركز ناتج عن تغيرات في مراكز الدول الأخرى، في حين حل الأردن سابعاً على المستوى العربي، حيث يتم بالإضافة إلى الأمور الأخرى مقارنة الحالة العامة للبنية التحتية ونوعية الطرق والبنية التحتية للسكك الحديدية والموانئ والنقل الجوي، وكذلك البنية التحتية للكهرباء والاتصالات. وقد جاء الأردن في المرتبة 58 في محور البنية التحتية العام، وفي المركز 63 في نوعية البنية التحتية.

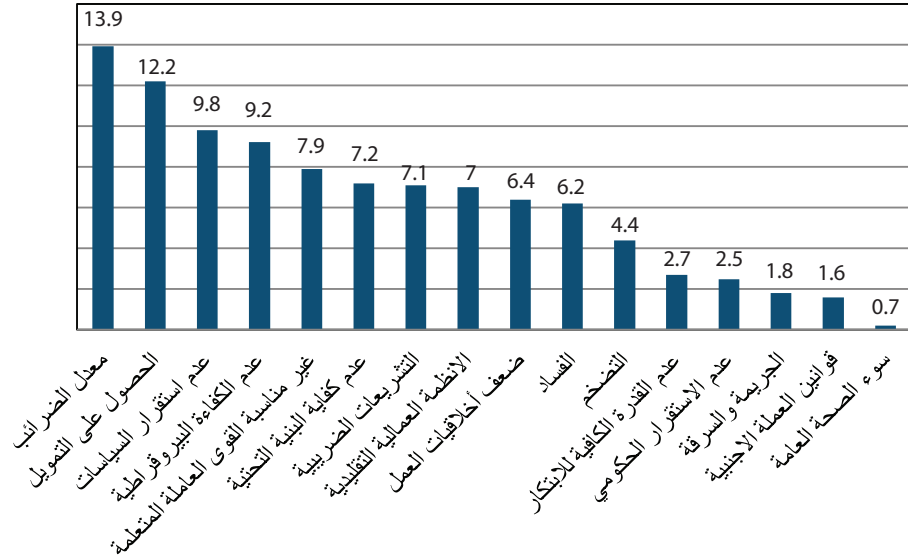
وبحسب التقرير أيضاً، فإن البنية التحتية كانت العامل الثالث من العوامل المعيقة للأعمال بعد عدم استقرار السياسات ومعدلات الضرائب من أصل 16 عاملاً اعتُبرت معيقة للأعمال في الأردن في تقرير 2016/2017، وفي المرتبة السادسة في تقرير 2017/2018.

تقرير حالة البلاد: البنية التحتية والإسكان

الشكل رقم (2): العوامل المعيقة للأعمال في الأردن



المصدر: تقرير التنافسية العالمية، 2016/2017.



المصدر: تقرير التنافسية العالمية، 2017/2018.

تهدف هذه المراجعة إلى تقييم خطط المؤسسات والدوائر الحكومية التي تتولى مسؤولية البنية التحتية والمشاكل والمعوقات التي تواجهها في تنفيذ هذه الخطط، وإلى إجراء تقييم نوعي لحالة البنية التحتية ومنعتها في المملكة. ولتتمكن من تحقيق هذه الأهداف، فقد تم الاطلاع على خطط المؤسسات الحكومية ذات العلاقة المعلنة والنشرات الخاصة بها وزيارتها

ميدانياً للتأكد من المعلومات المنشورة والحصول على معلومات إضافية تساعد في إنجاز المهمة المطلوبة وتحقيق الهدف المرجو من هذه المراجعة.

أولاً: البنية التحتية

البنية التحتية (Infrastructure) هي البنية المادية والتنظيمية الأساسية التي تشكل مجموعة من المرافق والأنظمة المترابطة التي تساهم في النهوض بالمجتمع والاقتصاد والنمو وتطوير الحياة العامة نحو الأفضل، وذلك من خلال توفير الوسائل اللازمة التي تخدم الأفراد والمجتمعات والأعمال والمؤسسات، وخلق بيئة مناسبة للاستثمار، وهي إحدى مقومات الدول الحديثة ورأس مالها العيني ودعامة أساسية في التنمية بأشكالها جميعاً.

وتشمل البنية التحتية: شبكات الطرق والمواصلات، شبكات الخدمات العامة (المياه، الكهرباء، الاتصالات، الصرف الصحي وتصريف مياه الأمطار)، قطاع النقل والمرور والمرافق العامة، شاملة المباني الخدمية والحدائق والساحات العامة. في هذا التقرير سيتم تناول: الطرق البرية، تصريف مياه الأمطار، النقل البري، المنشآت الإدارية والخدماتية، الحدائق والمتنزهات والفراغات العامة، بالإضافة إلى الإسكان.

أ. أثر تطوير البنية التحتية على الوضع الاقتصادي والاجتماعي

تساهم البنية التحتية في تعزيز نوعية الحياة نظراً لتأثيرها على الأبعاد السياسية والاقتصادية والاجتماعية كافة، حيث لا يمكن تحقيق الرفاه الاجتماعي والتطور الاقتصادي المحلي دون توفير بنية تحتية مستدامة ومنعة. ففي المجال الاقتصادي، يساهم توفير البنى التحتية في دعم الاقتصاد المحلي من خلال دعم المشاريع التنفيذية والتشغيلية والإنتاجية الفردية والصناعية، وبالتالي المساهمة في توفير فرص العمل والنهوض بالمجتمع ودعم وجذب المشاريع الاستثمارية التي من شأنها دعم الاقتصاد المحلي ورفع مستوى تنافسية الشركات المحلية وبناء مجتمع قوي ومستدام. كما إن تحسين قطاعي الصحة والتعليم يقتضي الاستثمار الأمثل في البنى التحتية من خلال توفير المباني والمرافق العامة وفق أفضل المعايير العالمية، وتعزيز مسيرة النمو والتطور في المجالات المختلفة، وبالتالي تحقيق الأهداف الوطنية وبناء جيل فاعل يساهم في بناء الدولة بشكل سليم.

ونظراً للأهمية الكبيرة للبنية التحتية، فقد تم التركيز عليها في المناسبات والمنظمات المحلية والدولية كافة، فعلى سبيل المثال احتوى الهدف التاسع من أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة، على إقامة بنى تحتية قادرة على الصمود، وتحفيز التصنيع الشامل للجميع

والمستدام، وتشجيع الابتكار، حيث أن الاستثمار في البنية الأساسية (النقل، والطاقة، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات) عنصر حيوي من عناصر تحقيق التنمية المستدامة والتمكين للمجتمعات في كثير من البلدان.

ومن خلال هذه المراجعة، سيتم إلقاء الضوء على حالة البنية التحتية والإسكان في الأردن في مجالات الطرق بمكوناتها جميعها، والنقل البري، والمرافق الإدارية، والحدائق والمنتزهات والفراغات العامة.

ب. الطرق البرية

شبكة الطرق هي الشريان الرئيسي لخدمة قطاع النقل الذي يعتبر واحداً من أهم أركان النشاط الاقتصادي، ومن أهم أركان التنمية في الدول، وتعدّ الشبكة الأساسية وغالباً الوحيدة في الأردن التي تربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك، ومناطق الإنتاج بمناطق التصدير.

وتعدّ الطرق ظواهر جغرافية ذات أهمية كبيرة في حياة البشر عرفها الإنسان وسلكها في تجواله وغزواته ورحلاته التجارية. وللطرق دور أساسي في النشاط الاقتصادي، لذا فهي تساهم بشكل رئيسي في التنمية الزراعية والصناعية والتجارية والاجتماعية.

ومن أجل النهوض بالتنمية، لا بد أن يكون للدولة بنية تحتية مناسبة، وأهمها طرق سريعة وآمنة، ولا بد من تخصيص التمويل اللازم لإنشائها وإدامتها وصيانتها بمستوياتها المختلفة.

تشمل عمليات إنشاء الطرق بشكل عام استحواداً على حرم الطريق أولاً، إما عن طريق الاستملاك كما هي الحال في معظم الطرق الخارجية السريعة، أو من خلال إعداد المخططات التنظيمية الهيكلية للطرق الرئيسية داخل المدن ومخططات الاستعمالات التنظيمية، ومن خلال عمليات الإفراز والتجزئة وفق الأحكام التنظيمية السارية داخل حدود تنظيم المدن والقرى، ويشمل ذلك تالياً القيام بإنشاء جسم الطرق ابتداءً من الأعمال الترابية وإنشاء طبقات الطريق والأكتاف والجزر الوسطية، وكذلك بناء الأرصفة خصوصاً داخل المدن، كما يشمل إنشاء العبارات الرئيسية وشبكات تصريف مياه الأمطار وأعمال التشجير وزراعة جوانب الطرق والجزر الوسطية وأعمال فرش الطريق، وأيضاً إنشاء التقاطعات والجسور والأنفاق والجدران الاستنادية والأسوار.

يمتلك الأردن شبكة طرق برية سريعة جيدة البناء والهندسة مقارنة ببعض الدول الأخرى؛ وقد تطورت تطوراً كبيراً من حيث التصاميم والإنشاء والصيانة. ففي حين كان مجموع أطوال شبكة الطرق المعبدة في المملكة عام 1950 ما مجموعه 895 كم للطرق الرئيسية والثانوية

والقروية، أصبح حالياً بحدود 7900 كم، وتتمركز في مناطق في شمال المملكة ووسطها وغربها. ويوجد هناك خط بري رئيسي من أربعة مسارب، يصل شمال المملكة بجنوبها على طول المسافة، كما يوجد طريق بري رئيسي آخر يصل الحدود العراقية (منطقة الرويشد) مع الحدود السعودية (منطقة العمري)، هذا بالإضافة إلى الطرق الواقعة ضمن حدود أمانة عمان الكبرى والبلديات الأخرى والتي لا تقل أطوالها عن 5000 كم تقريباً، موزعة بين طرق رئيسية وفرعية.

وفي العقود الماضية، نُفذت كميات كبيرة من أعمال الطرق في معظم مناطق المملكة لمواجهة الزيادة الكبيرة في أعداد السكان والحركة الاقتصادية المتنامية. وُصفت مليارات الدنانير لإنشاء شبكة طرق معبّدة لا بأس بها، لكن كثير منها غير ضروري ويخدم مناطق نائية وغير منتجة، وكان الأجر عمل طرق ترابية وزراعية بتكاليف أقل لهذه المناطق.

وبسبب الزيادة الكبيرة في فتح الطرق وتعبيدها، ارتفعت تكاليف الصيانة لشبكة الطرق المترامية في مناطق المملكة جميعها نتيجة إنهاكها وعدم توفر الموارد للقيام بالصيانة اللازمة للحفاظ عليها من التدهور بحسب الأصول والممارسات الفضلى في أعمال الصيانة في الوقت المناسب. كما إن الخلطات الإسفلتية في الماضي كانت تعتمد على مادة الحجر الجيري (limestone) الضعيفة، ما كان يستلزم صيانة دورية ومكلفة لهذه الطرق. غير أن أمانة عمان الكبرى ووزارة الأشغال العامة باشرا في الفترة الماضية باستعمال مادة البازلت الأقوى بالرغم من الارتفاع الطفيف في التكلفة، علماً أن مادة البازلت متوفرة بكميات كبيرة في الأردن، وتعتبر أكثر استدامة، كما يمكن تدويرها وإعادة استخدامها بسبب صلابتها ومواصفاتها العالية.

تقسم الطرق في الأردن من حيث مسؤولية التنفيذ والإدامة والصيانة إلى قسمين:

1. الطرق التي تقع تحت مسؤولية وزارة الأشغال العامة والإسكان

تتولى وزارة الأشغال العامة والإسكان مسؤولية التخطيط طويل الأمد وقصير الأمد لشبكات الطرق في الأردن، بينما تتولى البلديات مسؤولية تخطيط هذه الشبكات داخل حدودها. أما الطرق التي تقع تحت مسؤولية الوزارة، فهي شبكة الطرق النافذة التي تصل بين البلديات والمحافظات والقرى أو التي تمر خلالها، بالإضافة إلى الطرق الثانوية والزراعية الواقعة خارج حدود البلديات، والتي تقوم الوزارة بالعمليات الخاصة بهذه الطرق جميعها من حيث الاستملاك والتخطيط والتنفيذ بعناصرها كاملة وبصيانتها، وهي واحدة من أهم مسؤوليات الوزارة التي يشير هدفها الإستراتيجي الأول في خطتها الإستراتيجية 2013 - 2016 إلى

«توفير طرق آمنة ذات مردود اقتصادي وتنموي». وتشير الأهداف المرحلية الخاصة بهذا الهدف إلى تنفيذ شبكة الطرق الرئيسية والثانوية والقروية والزراعية بالمملكة وتأهيلها وصيانتها وإدامتها لربط المحافظات والمراكز الحدودية والمناطق التنموية والقرى والتجمعات السكانية، وخدمة مواقع الإنتاج لتساهم في تحقيق التنمية، وكذلك بهدف توفير معايير السلامة المرورية على الطرق، واستكمال برنامج إنشاء شبكة الطرق، وتشجيع الشراكة بين القطاعين العام والخاص من خلال تنفيذ المشاريع المختلفة. لقد جاءت هذه الأهداف في الخطة السابقة لأربعة أعوام مناسبة وتحقق الأهداف الاستراتيجية لوزارة الأشغال العامة والإسكان في تطوير البنية التحتية في مجال الطرق، إلا أنها أهداف عامة غير قابلة للقياس تصلح لكل زمان ومكان، ولم يرافقها خطة تنفيذية ومؤشرات يمكن من خلالها قياس الأداء ومدى التقدم في تحقيق الأهداف الرئيسية والمرحلية، رغم أن هناك خطأ سنوية تقوم بإعدادها الوزارة ترافق الموازنات السنوية إلا أنها غير معلنة، ولا يتم ربطها بالخطة الاستراتيجية للوزارة لتحقيق مقاييس الأداء وتقييم الإنجاز.

أما بخصوص الخطة الخمسية الأخيرة 2017-2021، فقد ورد في الأهداف الاستراتيجية للوزارة الهدفين الخاصين بالطرق: وهما: الأول، «شبكة طرق رئيسية وممرات تنموية آمنة في أنحاء المملكة جميعها ذات مردود اقتصادي وتنموي»، والهدف الثاني، «شبكة طرق قروية وزراعية متكاملة وآمنة من شأنها المساهمة في تحقيق التطور». ووضع مؤشرا أداء للهدف الأول، يتعلقان بنسبة تقليل عدد الحوادث الناتجة عن عيوب الطرق، ونسبة رضا المواطنين ومؤشرا أداء للهدف الثاني، يتعلقان بزيادة أطوال الطرق المنجزة بالاعتماد على معايير فنية معتمدة، وزيادة إنشاء الطرق والتقاطعات في أنحاء المملكة جميعها لكل محافظة؛ من الواضح أن هذه الأهداف قابلة للقياس، إلا أنها لا تغطي أعمال الوزارة جميعها في مجال الطرق. كما إنه لم تُحدد مستهدفات لها، ومن غير الواضح ما إذا تم قياسها قبل تنفيذ الخطة، وبعد مرور العام الأول (2017) على التنفيذ. ويبين الجدول رقم (1) أن أطوال الطرق في المملكة تبلغ حوالي 7299 كم، وذلك بحسب إحصاءات وزارة الأشغال العامة والإسكان لعام 2013 (المتوفر).

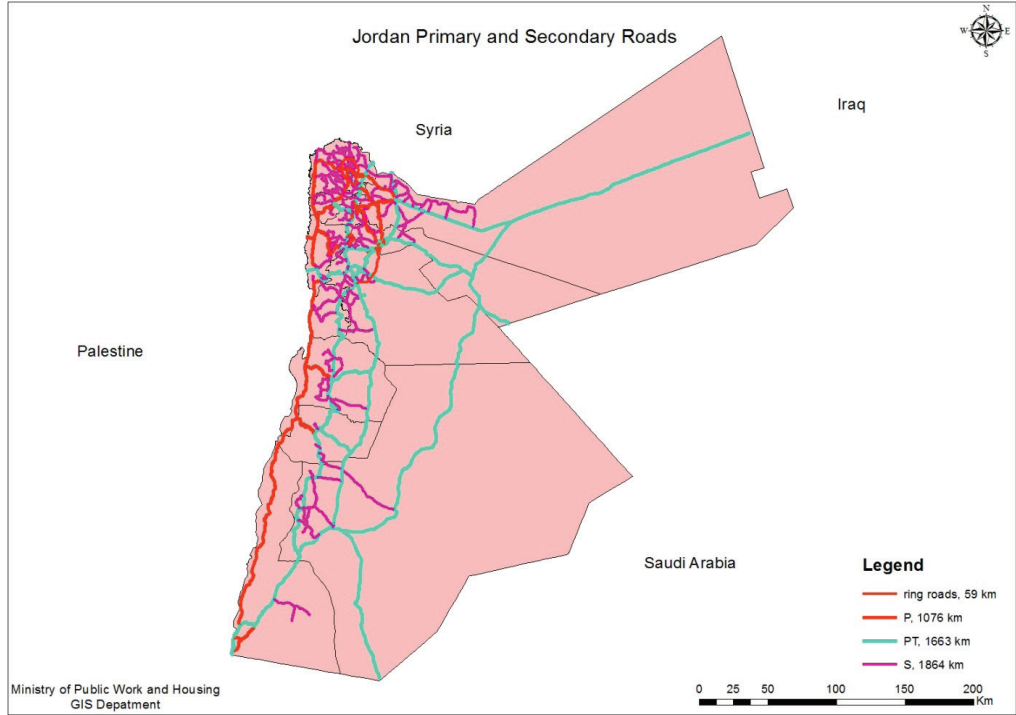
الجدول رقم (1) : أطوال الطرق في المملكة بحسب النوع والمحافظه

المجموع عام 2013	طرق قروية (كم)			طرق ثانوية (كم)			طرق رئيسية (كم)			السنة
	2013	2012	2011	2013	2012	2011	2013	2012	2011	المحافظة
1044	564	537	530	203	193	191	277	260	260	عمّان
868	329	326	326	377	377	356	162	162	162	إربد
1080	335	335	333	295	295	295	450	450	450	المفرق
567	287	282	282	143	143	143	137	137	137	البلقاء
476	129	124	121	98	98	98	249	249	249	الزرقاء
696	234	234	234	164	164	162	298	298	298	الكرك
236	44	44	44	31	23	23	161	153	153	الطفيلة
793	44	44	44	227	227	227	522	522	522	معان
392	234	232	230	106	106	99	52	51	51	مادبا
418	241	239	237	94	94	89	83	83	83	جرش
293	132	132	132	105	105	105	56	56	56	عجلون
436	78	78	78	51	51	44	307	297	297	العقبة
7,299	2,651	2,607	2,591	1,894	1,876	1,832	2,754	2,718	2,718	المجموع

المصدر: وزارة الأشغال العامة والإسكان، 2013.

هذا، وقد وصلت أطوال الطرق التي تقع تحت مسؤولية وزارة الأشغال العامة عام 2017 إلى حوالي 7900 كم، وتحتاج صيانتها الدورية إلى مبالغ كبيرة، وما يتم رصده في الموازنة لا يتجاوز 10 - 20% من هذه المبالغ سنوياً ضمن قائمة المشاريع الرأسمالية، ناهيك عن التراكم في احتياجات الصيانة في السنوات المتعاقبة السابقة، علماً ان التأخر في أعمال الصيانة يؤدي إلى مضاعفة تكاليف الصيانة لمرات عديدة، وقد يؤدي إلى إعادة إنشاء الشارع بالكامل بسبب تراكم الأضرار في طبقاته السفلية وعدم كفاية صيانة الطبقات العلوية كما هي العادة، وهذا ما حصل في الطريق الصحراوية الذي يربط عمّان بالعقبة مروراً بمدن الجنوب، حيث تجاوزت التكلفة عشرة أضعاف تكاليف الصيانة رغم أن جزءاً من هذه التكاليف سيكون لتغطية تكاليف تحسينات الطريق وتوسعتها.

الشكل رقم (3) : شبكة الطرق، الأردن. سنة الأساس (2010)



ومن الجدير بالذكر أنه نظراً لعدم توفر نظام آخر لنقل البضائع داخل المملكة سوى الطرق البرية، فإن ذلك يشكل عبئاً إضافياً على شبكة الطرق القائمة، ما يتسبب بأضرار تشكل بمجملها خطراً كبيراً على السلامة المرورية في الطرق، علماً أن الوضع سيتفاقم مع النمو الاقتصادي الذي تشهده المملكة، إذ لا بد هنا من الاتجاه إلى بعض الحلول، أهمها وجود خطط صيانة مستمرة، علمية ومدروسة للحفاظ على شبكة طرق آمنة، بالإضافة إلى تطوير بدائل لنقل البضائع داخل الأردن مثل استخدام سكة حديد العقبة لنقل البضائع.

ولدى متابعة أعمال الطرق في المملكة عامة، يمكن للمختصين ملاحظة تراجع مستوى تنفيذ الطبقات الأخيرة من جسم الطريق في العقود الأخيرة رغم التطور التكنولوجي في هذا المجال، وتراجع حسن أداء المقاولين المحليين العاملين في هذا المجال، وبخاصة في الطبقات الإسفلتية من حيث استوائية سطح الطريق، ومواقع الاتصال الطولية والعرضية (اللحامات)، وظهور التشققات السريعة. ومن الملاحظ أنه قد تم تجنب هذه الظاهرة في أجزاء الممر التنموي في شرق عمان.

أما بخصوص صيانة الطرق، فإن الوزارة تولي هذا الجانب اهتماماً كبيراً لإيمانها العميق أن صيانة الطرق والمحافظة عليها لا تقل أهمية عن تنفيذها بهدف المحافظة على مستوى

خدمة الطرق وتأمين السلامة لمستخدميه، إلا أن الوزارة تعطي أولوية لتلبية الاحتياجات والمطالبات المتكررة من المواطنين بأعمال فتح الطرق وتعبيدها في ظل محدودية التمويل، ويكون ذلك على حساب أعمال الصيانة التي لا تتم المطالبة بها من المواطنين إلا بعد حصول أضرار جسيمة في جسم الطريق تؤدي إلى صعوبة السير عليها، وتصل إلى حالة يصعب صيانتها بالطرق العادية البسيطة.

وما تقوم به الوزارة حالياً في مجال صيانة الطرق بعد مرور فترة زمنية من عمر الطريق، هو معاينتها من خلال الكشف الميداني من مختصين، وطرح عطاءات صيانة دورية بحسب الحاجة، ونوع الصيانة المطلوبة، وتوفير المخصصات.

إن الأسلوب العلمي لأعمال الصيانة يتمثل في تحديد احتياجات شبكات الطرق من خلال مسح شامل يحدد أوضاع طبقات الرصف الإسفلتية، ويوضح مستويات الأضرار ومدى انتشارها باستخدام أجهزة حديثة وإعداد خطط سنوية لأعمال الصيانة، وذلك بالاستفادة من التقنيات الحديثة والأساليب المتطورة للتعرف على مشاكل الطرق وتقييم تأثيرها على كل طريق ومستخدميها وتحديد مستوى الصيانة سواء كانت صيانة عادية تحتاج إلى أعمال بسيطة لضمان مستوى جيد من الخدمة التي تكفل السلامة والأمان لمستخدمي الطريق ولتجنب مزيد من الأضرار.

ويشمل هذا النوع من الصيانة عناصر الطريق كافة، بالإضافة إلى جسم الطريق، مثل خطوط تصريف الأمطار والجسور والأنفاق وأكتاف وإشارات مرورية ودهان الطريق، وكذلك نظافة الطريق وإزالة العوائق منها أو الصيانة الوقائية التي تعمل على إطالة عمر الطريق من خلال إضافة طبقة إسفلتية أو استبدال الطبقة الموجودة وعمل صيانة متكاملة أو إعادة إنشاء أجزاء من الطريق وعناصرها الأخرى. ومن الوسائل الحديثة التي يتم استخدامها لأغراض صيانة الطرق، نظام التصوير الرقمي المتحرك للطرق، والذي يهدف إلى توفير البيانات الخاصة بعناصر الطرق غير الرصفية، كاللوحات الإرشادية، والخطوط المرورية، وعلامات الطرق وتقييمها، وتحديد العناصر التي تحتاج إلى صيانة، ويتم تحديث قاعدة البيانات الخاصة بها في الوزارة.

2. الطرق الواقعة ضمن حدود أمانة عمان الكبرى والبلديات الأخرى

هي الطرق الرئيسية والفرعية الواقعة ضمن حدود أمانة عمان الكبرى والبلديات وسلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة والمجالس القروية، وتقع مسؤولية تنفيذ هذه الطرق عليها ابتداء من الاستملاك إلى التخطيط والتنفيذ بكامل عناصرها وكذلك صيانتها.

وتقوم البلديات بتنفيذ أعمال الطرق من مواردها الخاصة وبحسب توفرها. ومن الملاحظ أن معظم البلديات ليس لديها خطط إستراتيجية معلنة لقياس أدائها ومدى التزامها في تقديم الخدمات المطلوبة لمواطنيها، وتقوم بالتالي بتنفيذ الطرق ضمن حدودها بحسب توفر المخصصات ودون تخطيط مسبق يعتمد على سياسات واضحة ومدروسة ضمن شمولية تحدد توجهات النمو العمراني في البلدية.

إن التشتت العمراني (urban sprawl)، وخاصة في مدن المحافظات الكبرى يعتبر سبباً رئيسياً في الإنفاق غير المدروس والهدر في شبكة الطرق المحيطة بالمدن الرئيسية (suburban) الذي يستنزف مواردها بشكل كبير واضطرارها لفتح طرق لخدمة تجمعات سكانية قليلة، وقد تكون هذه المناطق خارج حدود التنظيم أحياناً، بالإضافة إلى غياب مخططات شمولية مكتملة للمدن كان يمكن أن تحد من التوسع العشوائي لهذه المدن التي اعتمدت في دراسات التخطيطية وتصنيف الأراضي على استعمالات الأراضي (zoning) بدلاً من مخططات متكاملة تدرس البعد الإنساني والاجتماعي والخدمي والبيئي للمدن، ودون توفر خطط معلنة لعدة سنوات تحدد الطرق المنوي فتحها وتعبيدها.

بخلاف معظم البلديات الأخرى، فإن أمانة عمان الكبرى تقوم بإعداد إستراتيجية دورية كان آخرها إستراتيجية أمانة عمان الكبرى 2015-2017 المكونة من سبعة محاور رئيسية، وجاءت «البنية التحتية والأشغال» في المحور الإستراتيجي الثالث، وأحد الأهداف الإستراتيجية ضمن هذا المحور، والتي تنص على «شبكة طرق ونقل فعالة وكفؤة وأمنة وفق أفضل الممارسات الدولية». ويشتمل هذا الهدف على إنشاء الطرق وإدامتها بما فيها الجسور والأنفاق والقنوات، وكذلك الأرصفة والأعمال التكميلية. وقد وضعت عشرة مؤشرات أداء لقياس مدى تحقيق هذا الهدف، ويقع الجزء الأكبر منها في إطار الأعمال الروتينية السنوية لأمانة عمان، وتم تحقيق معظمها كلياً أو جزئياً. كما شملت الإستراتيجية مشاريع نوعية تساهم في تحقيق هذا الهدف، منها إنشاء نفق التاج، وهو وصلة مرورية مهمة يصل وسط مدينة عمان (مجمع رغدان) بضواحيها الشرقية والجنوبية من خلال شارع اليرموك باتجاه شارع الحزام الدائري، وهو استثمارية لشارع الأردن الذي يصل شمال المملكة بوسطها وله أثر كبير في تسهيل حركة المرور وسط المدينة، إلا أنه لم يتم تنفيذ هذا المشروع المهم بسبب عدم توفر الموارد المالية اللازمة رغم أنه قد تم الإعلان عنه كأحد مشاريع الشراكة مع القطاع الخاص.

وكما هي الحال في وزارة الأشغال العامة، فإن أعمال صيانة الطرق خصوصاً الوقائية منها غير منتظمة، وتأتي بحسب المشاهدات الشخصية وتقدير المختصين من دون استعمال الوسائل العلمية الحديثة في رصد حالة الطريق وتقدير أهميتها وإعداد البرامج الدورية للصيانة

بحسب الأولويات. وتكون أعمال هذا النوع من الصيانة بحسب توفر المخصصات، وهي على الأغلب غير كافية، ما أدى إلى تردي حالة الطرق وتراكم الاحتياجات إلى الصيانة. ومما زاد الوضع سوءاً، هو كثرة أعمال الحضريات في الطرق من قبل المؤسسات الخدمية المعنية بتقديم خدمات تزويد المباني بمياه الشرب والصرف الصحي والتزويد بالكهرباء والاتصالات من جهات متعددة، وغياب التنسيق في ما بينها وبين البلديات لوضع أهداف مشتركة، وعلى صعيد تنظيم عمليات تقديم الخدمات ومواءمة الموازنات بين الدوائر والمؤسسات المعنية، كما هي الحال في معظم مدن العالم، وكما هو الحال في مدينة العقبة، حيث يتم إنشاء كامل خدمات البنية التحتية في المناطق التي يتم تطويرها بشكل متكامل، وخدمة قطع الأراضي الخالية تجنباً لحضر الشارع بعد إنشائه مستقبلاً، حيث يخسر الشارع في حال حضره أكثر من 50% من عمره التشغيلي حتى في الحالات التي يتم فيها إعادة الأوضاع بشكل جيد والالتزام بالموصفات، وهذا قليلاً ما يحدث.

كما أدى قدم شبكات خطوط المياه والحاجة إلى استبدالها، وعدم توفر شبكة صرف صحي في معظم المناطق إلى الحاجة إلى حضر الطرق، ما أدى إلى تفاقم المشكلة والحاجة إلى مخصصات مضاعفة لتحسين شبكات الطرق في المدن، والارتقاء بها إلى مستوى مناسب يليق بالمدن والقرى.

ولعل من الظواهر الملاحظة في العاصمة عمان والمدن الأخرى، أن عدداً كبيراً من الطرق الرئيسية والفرعية منها، تم إنشاؤها على مراحل، ودون الالتزام بالمعايير والموصفات الهندسية من التصميم والتنفيذ، حيث انها لم تنشأ وفق مخططات ودراسات هندسية، إنما جاءت لتقديم خدمات مستعجلة فرضت على المدن لأسباب مختلفة أو لخدمة أبنية قائمة فرضت نفسها، وأصبحت واقعاً يجب التعامل معه، وأنشئت خدمات البنية التحتية بحسب الوضع القائم لهذه الطرق، ومنها تصريف مياه الأمطار، ما أدى إلى فوضى في خطوط هذه الخدمات وعدم توزيعها في جسم الشارع بحسب الأصول الهندسية. وهذا واضح في الكثير من الطرق، ويؤثر على مستوى خدمتها بشكل كبير.

وبسبب محدودية الموارد الفنية والمالية، يجب التركيز على الشراكة الحقيقية بين القطاع الخاص والعام ليس فقط من خلال قيام الشركات بإنشاء الطرق وتعبيدها من خلال عطاءات من جهات مختلفة، إنما الشركة الحقيقية من خلال إنشاء مسارات بديلة متكاملة من طرق وجسور وأنفاق من قبل الشركات الخاصة بالشراكة مع الجهات الحكومية صاحبة الاختصاص، كما هي الحال في دول العالم جميعها لتقديم خدمات التنقل من خلال هذه المسارات مقابل دفع أجرة رمزية مقابل هذه الخدمات.

ونظراً للدور المهم الذي تلعبه شبكة الطرق في تطوير نوعية الحياة الاجتماعية والاقتصادية

تقرير حالة البلاد: البنية التحتية والإسكان

للمواطن، فإن من المهم لمؤسسات الدولة كافة التعاون في هذا المجال، وتعزيز الشراكة مع القطاع الخاص والمشاركة المجتمعية، خاصة في مجال التشريعات وسيادة القانون، وتطبيق معايير السلامة المرورية على الطرق، ورفع مستوى الوعي العام بهذا الخصوص، حيث أن تدني مستوى السلامة العامة وما يتبعه من حوادث الطرق يتسبب بتكاليف مادية ومعنوية مباشرة على الأطراف كافة.

ويشير التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015، إلى أن مستوى السلامة المرورية يصل إلى معدل خمسة من أصل 10 نقاط، ويعزى ذلك لعدة عوامل، أهمها عدم تطبيق القوانين المتعلقة بالسلامة المرورية وعدم كفاية اللافتات المرورية، والنقص الكبير في علامات الطريق (Road Marking) وحالة الطرق الفنية. ويبين الجدول رقم (2) أن نسبة الوفيات في الأردن من أعلى نسب الوفيات عالمياً مقارنة بدول متقدمة مختارة وبعض الدول في المنطقة.

الجدول رقم (2): نسب الوفيات عالمياً على الطرق (دول مختارة)

الدولة	عدد الوفيات لكل مائة ألف نسمة سنوياً
المملكة المتحدة	2.9
ألمانيا	4.3
اليابان	4.7
فرنسا	5.1
كندا	6
البحرين	8
الولايات المتحدة الأمريكية	10.6
الإمارات العربية المتحدة	10.9
مصر	12.8
قطر	15.2
الكويت	18.7
العراق	20.2
اليمن	21.5
لبنان	22.6
إيران	23.2
الأردن	26.3
المملكة العربية السعودية	27.4
ليبيا	73.4

المصدر: نشرة منظمة الصحة العالمية، 2015.

ت. النقل البري

يعدّ قطاع النقل من أكثر القطاعات حيوية في الأردن، ويقوم بدور رئيسي في دفع عجلة الاقتصاد والتنمية. وقد قامت الحكومة الأردنية بالاستثمار في قطاع النقل خلال العقود الماضية من أجل تنمية مقومات القطاع وتطويرها من خلال تطوير الطرق البرية التي تعتبر أساس النقل البري على المستوى الوطني، وتحسين النقل الحضري في المدن وبين المحافظات من خلال تحسين الخدمات اللوجستية المرافقة.

وزارة النقل هي الجهة المسؤولة عن أنواع النقل جميعها في المملكة، وهي المسؤولة عن التنسيق بين الجهات التي تدير عمليات النقل جميعها، وعن وضع السياسات الخاصة بهذا القطاع وتكاملها ومتابعة تنفيذها. ولتحقيق ذلك، قامت وزارة النقل بإطلاق الإستراتيجية الوطنية طويلة المدى في نيسان عام 2014، وهي خطة متكاملة ترافقها خطة تنفيذية لخمس سنوات (2014-2017)، وذلك لمواجهة التحديات المتزايدة بسبب الطلب على نقل البضائع والركاب بوتيرة عالية ناتجة عن النمو السكاني والاقتصادي الذي يتركز في المناطق الحضرية في وسط المملكة وشمالها وجنوبها، ما يتطلب تدخلاً سريعاً لمعالجة التشوهات التي نتجت عن عدم مواكبة خدمات النقل البري لهذه التحديات، وأن التأخير في معالجة هذه التحديات سيؤدي إلى تفاقم الآثار السلبية الاقتصادية وعدم القدرة على تلبية احتياجات المجتمع. يعتمد الاقتصاد الأردني على النقل البري في مجال نقل البضائع على الطرق، وذلك لعدم توفر البدائل، حيث يملك الأردن خط سكة حديد تاريخية غير مستغلة في نقل البضائع عدا الجزء الجنوبي من الخط الذي تم تحديثه لربط مناجم الفوسفات بميناء العقبة، بخلاف ذلك لا يوجد أي نظام آخر لنقل البضائع عدا الطرق، ما شكل ضغطاً إضافياً عليها وتدهور حالتها إلى حد خطير في بعض المناطق وتدني السلامة، بالإضافة إلى الآثار السلبية الخطيرة على البيئة الناتجة عن استخدام الشاحنات في النقل خصوصاً القديم منها بسبب انبعاثات الغازات الدفيئة والضوضاء الناتجة عنها.

وكما هي الحال في نقل البضائع، يتم الاعتماد أيضاً على شبكات الطرق في نقل الركاب، ولا يوجد بدائل أخرى. وتعتبر المركبات الخاصة أهم وسيلة نقل ركاب في الأردن خصوصاً في العاصمة عمان، حيث يعتمد أكثر من ثلث عدد السكان على السيارات الخاصة التي تستنفذ ما يزيد على ثلث دخل الأسرة الأردنية. ولا تزيد حصة النقل العام من عدد الرحلات في المناطق الحضرية عن 14%، وهي من أدنى النسب العالمية. كذلك لا تزيد نسبة الرحلات مشياً على الأقدام على 25% من عدد الرحلات، وهي من النسب المتدنية جداً عالمياً أيضاً، وذلك بسبب عدم توفر ممرات مشاة مناسبة، وبسبب غياب ثقافة السير على الأقدام لدى المجتمع الأردني.

تتولى مؤسسات عامة وخاصة عدة مسؤولية إدارة وسائل النقل بحسب المساحة الجغرافية ونوعية الوسيلة المستخدمة، فعلى سبيل المثال تتولى أمانة عمان مسؤولية إدارة وسائل النقل العام داخل حدود مدينة عمان، بينما تتولى هيئة تنظيم قطاع النقل البري المركبات التي ترتبط مع المحافظات الأخرى، وتتولى هيئة تنظيم قطاع النقل البري مسؤولية وضع أسس الأجور على مستوى المملكة.

تعدّ شبكة الطرق كافية بشكل عام لتغطية الطلب الحالي على نقل الركاب، حيث لا توجد مناطق أزمات حقيقية مزمنة، إلا أن غياب منظومة نقل عام عصرية متكاملة ومنتظمة ومرغوبة اجتماعياً وعدم اعتماد أساليب حديثة كفؤة في عمليات إدارة المرور وسلوكيات سائقي السيارات تحد من هذه الإمكانيات، حيث أنه بالرغم من كفاية البنية التحتية للطرق إلا أن جزءاً كبيراً من الازدحامات المرورية القائمة داخل المناطق الحضرية ناتجة عن السلوك العام للأفراد.

كذلك فإن عدم تطبيق القوانين بكفاءة، أدى إلى تضاعف السلوكات السلبية على الطرقات، الأمر الذي يؤثر على السلامة العامة للسائقين والمشاة على حد سواء، ويؤدي إلى تراجع كفاءة الطرق وزيادة تكاليف التنقل على المواطن. هذا بالإضافة إلى أن اعتماد الحكومات السابقة على استيراد كميات كبيرة من المركبات بأصنافها كافة لاجني عوائد رسوم جمركية، أدى إلى زيادة كبيرة في أعدادها، وبالتالي الحاجة إلى إنشاء المزيد من الطرق والأنفاق والجسور كعلاج مؤقت للازدياد المضطرب في عدد المركبات. وهناك مؤشرات إحصائية تشير إلى أن الأردن كان المستورد الأكبر عالمياً من السيارات الكورية المستعملة والردئية، ما شكل أعباء مالية على صيانة المركبات وعدم توفر متطلبات السلامة العامة.

ث. الجهات المسؤولة عن النقل البري

هناك جهات عدة مسؤولة عن النقل البري، وهي:

- وزارة النقل.
- وزارة الأشغال العامة والإسكان.
- وزارة الداخلية.
- هيئة تنظيم قطاع النقل.
- أمانة عمان الكبرى والبلديات الأخرى.
- شركة خط الحديد الحجازي.
- مؤسسة سكة حديد العقبة.

ج. المحاور الرئيسية للخطة الإستراتيجية الوطنية الخاصة بالنقل البري

- استكمال البنية التحتية والاستغلال الأمثل لشبكات النقل الحالية.
- اتباع نهج النقل متعدد الوسائط وتحقيق التكامل بين أنماط النقل المختلفة.
- تعزيز مساهمة القطاع الخاص في قطاع النقل من خلال زيادة الاستثمارات في قطاع النقل.
- التأكيد على البعد الإقليمي من خلال جعل الأردن مركزاً محورياً للنقل.
- وضع إستراتيجيات تحفز الاستثمار لتطوير القطاع من خلال تسهيل النقل والتجارة.
- حماية البيئة وتعزيز السلامة والحد من الآثار السلبية الناجمة عن القطاع من خلال التحول إلى أنماط النقل المستدامة.
- التركيز على تلبية احتياجات المواطنين من خلال زيادة تنافسية القطاع، وتطوير منظومة النقل العام، وتحفيز استخدام وسائل النقل الجماعي.

كما أُعدّ ملخص يوضح مجموع الموارد المالية اللازمة لتنفيذ هذه الخطة على المدى القصير حتى عام 2018، وعلى المتوسط عام 2024، وعلى المدى الطويل عام 2030، والتي شملت على المدى القصير تنفيذ خطة الطرق بمبلغ 490.1 مليون دينار، والسكك الحديدية بمبلغ 90 مليون دينار، والنقل العام بمبلغ 106.1 مليون دينار. ولدى الرجوع إلى المبالغ المرصودة ضمن الموازنة العامة حتى عام 2018، يتبين أن ما تم رصده أو صرفه حتى تاريخه لا يتعدى سوى نسب بسيطة من هذه المبالغ، فمثلاً في مجال السكك الحديدية، فإن ما تم رصده خلال الأعوام 2015، و2016، و2017، و2018، كان 12، و3.9، و6.9، و4.0 ملايين دينار على التوالي، أي ما مجموعه 26.8 مليون دينار، وهو لا يزيد على 30% من المبالغ المقررة. وهذا ينطبق أيضاً على المبالغ المرصودة للنقل العام، حيث بلغت للأعوام نفسها لتغطية مشروع الباص السريع التردد بين عمان والزرقاء، بالإضافة إلى مشاريع البنية التحتية للنقل العام 1.0، و3.8، و4.8، و23.9، أي ما مجموعه 33.5 مليون دينار، وهو لا يتجاوز 32% من المبالغ المقررة بحسب الخطة الإستراتيجية.

إن عدم توفر الموارد اللازمة لتطوير النقل البري يعد العقبة الأساسية في هذا القطاع، ويشمل ذلك الموارد المالية بالإضافة إلى الموارد البشرية، حيث أن الخبرات المتراكمة المحلية في قطاع النقل، تعد محدودة خصوصاً في القطاع الحكومي.

بالإضافة إلى الخطة الإستراتيجية الوطنية بعيدة المدى وما تضمنته من خطة تنفيذية قصيرة المدى، تقوم وزارة النقل بإصدار خطط إستراتيجية دورية تصب أهدافها في الأهداف

الإستراتيجية لهذه الخطة، غير أن ماهية العلاقة بين هذه الإستراتيجيات غير واضحة. ورغم أنه قد اعتمدت الخطة الوطنية كأحد مدخلات خطة الوزارة الإستراتيجية السابقة للفترة 2015-2017، إلا أنه لم تُربط الأهداف الإستراتيجية لهذه الخطة بأهداف الخطة الوطنية بشكل واضح.

لقد تضمنت الخطة الإستراتيجية السابقة لوزارة النقل للفترة 2015 - 2018 خمسة أهداف إستراتيجية، هي:

• تطوير منظومة النقل العام، ووضع أربعة مؤشرات لقياس مدى تحقيق هذا الهدف، هي:

- نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي.

- ترتيب الأردن في تقرير التنافسية العالمي من مؤشر الأداء اللوجستي.

- نسبة إنجاز البرامج المدرجة ضمن الإستراتيجية التي تهدف إلى تطوير منظومة النقل.

- نسبة تحقيق المديریات والوحدات لأهدافها المرتبطة بالهدف الإستراتيجي.

وبمراجعة هذه المؤشرات، نجد أنها غير كافية لقياس مدى تحقيق الهدف الإستراتيجي أو المساهمة في تحقيقه بشكل غير مباشر في معظم الأحيان. كما إن تطور معظم المستهدفات غير إيجابي، بالإضافة إلى كونها غير طموحة ولم يتم تحقيقها.

• تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص، ووضع ثلاثة مؤشرات لها، هي:

- عدد مشاريع الشراكة.

- نسبة إنجاز البرامج المدرجة ضمن الإستراتيجية.

- نسبة تحقيق المديریات والوحدات لأهدافها المرتبطة بالهدف الإستراتيجي.

لم يتم تحقيق المؤشر الأول بخصوص الشراكة مع القطاع الخاص. ومن غير الواضح في الخطة كيف تم تحقيق المؤشرين الثاني والثالث، وما هو نوع الشراكات التي تؤدي إلى تحقيق الهدف.

• تسهيل منظومة النقل والتجارة، ووضع ثلاثة مؤشرات لهذا الهدف، هي:

- عدد مذكرات التفاهم بين الأطراف صاحبة العلاقة.

- نسبة إنجاز البرامج المدرجة ضمن الإستراتيجية التي تهدف إلى تسهيل منظومة النقل والتجارة.

- نسبة تحقيق المديریات والوحدات لأهدافها المرتبطة بالهدف الإستراتيجي.

تم تحقيق المؤشر الأول مضاعفاً، بينما من غير الواضح نوع البرامج والمبادرات التي أدت إلى تحقيق المؤشر الثاني. أما الهدف الثالث فيتعلق بالإدارات الأخرى ومن غير الواضح آلية تحقيقه.

- المساهمة في تخفيف الآثار البيئية السلبية، ووضع مؤشران لهذا الهدف، هما:
 - نسبة إنجاز البرامج المدرجة ضمن إستراتيجية النقل الوطنية طويلة المدى التي تهدف لتحسين نوعية البيئة.
 - نسبة تحقيق المديریات والوحدات لأهدافها المرتبطة بالهدف الإستراتيجي.
- المؤشر الأول تم ربطه بالخطة الإستراتيجية الوطنية طويلة الأمد، ومن غير الواضح البرامج والمبادرات في الإستراتيجية التي ساهمت في تحقيقه، في حين يتعلق المؤشر الثاني بالإدارات الأخرى أيضاً، ولم يتم تحقيق المستهدفات في كلا المؤشرين.
- رفع الأداء المؤسسي، ووضع أربعة مؤشرات لهذا الهدف، هي:
 - نسبة رضا الموظفين.
 - نسبة رضا شركاء الوزارة.
 - نسبة إنجاز البرامج المدرجة ضمن الإستراتيجية التي تهدف إلى رفع الأداء المؤسسي.
 - نسبة تحقيق المديریات والوحدات لأهدافها المرتبطة بالهدف الإستراتيجي.
- يرتبط هذا الهدف بالموارد البشرية للوزارة والشركاء وكذلك بالخطة الإستراتيجية الوطنية طويلة المدى، وتم تحقيق المؤشرين الأول والثاني فقط.
- قامت الوزارة بعمل مراجعة للخطة، وبيّنت ما تم إنجازه ومدى تحقيق المؤشرات الموضوعية لكل هدف. كما قامت بإدراج البرامج والمشاريع الواردة في خطتها الإستراتيجية، وفي ما يلي أهم البنود التي لها علاقة بالنقل البري:
 - إعداد إستراتيجية النقل طويلة المدى المرحلة الثانية / نُقِذت بالكامل.
 - دراسة ربط ميناء الماضونة البري مع سكة الحديد / أنجز 10% من الدراسة المستهدفة.
 - دراسة الجدوى الاقتصادية لمشروع الميناء البري- عمان- الماضونة / أنجزت الدراسة.
 - دراسة النقل والحركة اليومية للأفراد / أُغفيت الدراسة.
 - إنشاء شبكة السكك الحديدية الوطنية / لم يُحقّق أي إنجاز في هذا الهدف.
 - إنشاء وصلة سكة حديد مناجم الرشيدية / أُغني هذا المشروع.

- مشروع إدارة وتتبع المركبات الحكومية، المرحلة الأولى / أنجز هذا المشروع.
 - مشروع الربط للنقل العام بين مدينتي عمان والزرقاء- حافلات التردد السريع، لم يتم إنجاز سوى 1.4% من أصل المستهدف 40%.
 - مشروع بنك معلومات قطاع النقل الأردني- منحة / أنجز المشروع بالكامل.
 - مشروع تطوير بنك معلومات النقل وصيانتته وإدامته / لم يُحقّق أي إنجاز به.
- وقد تم ادراج المشاريع والمبادرات الخاصة بالإدارات التابعة للوزارة، وأهمها هيئة تنظيم النقل البري:
- تنفيذ مخرجات دراسة المخطط الشمولي للمملكة / لم يُحقّق أي إنجاز.
 - إعداد دراسة تقييم خدمات النقل العام / أنجزت الدراسة بالكامل.
 - نسبة الإنجاز في المشروع (مراكز الانطلاق والوصول) / أنجز 90% من المشروع.
 - نسبة الإنجاز في المشروع (توفير مواقف تحميل وتنزيل) / أنجز 68% من المشروع.
 - دراسة احتياجات خدمة نقل طلاب المدارس الحكومية / دراسات النقل الجماعي / أنجز 30% من أصل 50%.
 - مشروع مبيت الشاحنات في الرمثا / أنجز 10% من المشروع.
 - تحديث أسطول حافلات النقل العام لتتوافق مع التنفيذ التدريجي لمستويات الشبكة الهرمية / أنجز كاملاً.
- مؤشرات القياس:
 - حجم الإنفاق على دعم أجور نقل الطلبة في الجامعات الرسمية / أنجز 23% من أصل المستهدف البالغ 46%.
 - إعادة تأهيل غرفة المراقبة ونظام كاميرات المراقبة في مراكز الانطلاق والوصول / لم يُحقّق أي إنجاز.
 - تطوير وتشغيل المنظومة الإلكترونية لإدارة وثيقة النقل (بضائع) / أنجز 20% من هذا الهدف تقريباً.
 - مشروع تطوير البنية التحتية لنظام المعلومات الجيومكانية للنقل البري لمحافظة مادبا والزرقاء وإربد والمفرق / أنجز 50% من المشروع المستهدف.

- إطلاق الدراسة الاستشارية المتعلقة بأنظمة النقل الذكية، وإعداد الشروط المرجعية ووثائق العطاء لتنفيذ المشروع / أنجزت الدراسة المطلوبة.

ح. تخطيط النقل والتنقل

تتولى وزارة النقل تطوير السياسات العامة للنقل في الأردن، حيث أصدرت وثيقة السياسات العامة لقطاع النقل الأردني التي يمكن اعتبارها مرجعية للمؤسسات المعنية بالتخطيط لقطاع النقل كافة عن طريق توفير منهجية ومعلومات تشكل أساساً لتحديد أهداف الخطة الوطنية في هذا القطاع.

وقد اشتملت هذه الوثيقة على مجموعة من المبادئ التي يجب أخذها بعين الاعتبار في تخطيط النقل والتنقل كما يلي:

- استكمال البنية الأساسية للشبكات الحالية والاستغلال الأمثل لمرافق النقل وتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط ليساهم في تعزيز التنافسية وتسهيل النقل والتجارة.
- تعزيز دور القطاع الخاص في قطاع النقل، حيث تحتاج مشاريع النقل الكبرى والبنية التحتية الأساسية إلى استثمارات ودعم من الحكومة بشكل مباشر أو من خلال الشراكة بين القطاعين العام والخاص.
- وضع إستراتيجيات تحفز الاستثمارات لتطوير القطاع، وذلك لغايات تحفيز النمو الاقتصادي والذي يتحقق بوجود نظام نقل فعال وكفؤ.
- التأكيد على البعد الإقليمي والاستفادة من الموقع الجغرافي للأردن واستثماره بالشكل الأمثل.
- تعزيز سلامة النقل وحماية البيئة والحد من الآثار السلبية الناتجة عن قطاع النقل بحيث يساهم نظام النقل بالتنمية المستدامة.
- تأمين نقل آمن وبتكلفة مقبولة لغايات تحقيق أهداف التنمية الاجتماعية بحيث تكون خدمات النقل متاحة لشرائح المجتمع كافة بعض النظر عن الوضع الاجتماعي والاقتصادي والأصل والجنس والموقع الجغرافي.

كما ركزت خطة التحفيز الاقتصادي الأردني للأعوام 2018 - 2022 في مجال النقل على أهمية توفير وتطوير خدمات نقل نوعية وأمنة يكون لها أثر إيجابي على المواطن، وتحافظ على السلامة والبيئة، وتقدم خدمات النقل اللازمة لقطاعات الاقتصاد الوطني بأقل تكلفة وأكثر كفاءة ممكنة من خلال 14 مشروعاً، إما بتمويل حكومي أو عن طريق استثمار القطاع الخاص.

خ. مواقف السيارات

إن عدم توفر نظام نقل وتنقل آمن وحديث، وعدم كفايته في المناطق الحضرية خاصة في مدينة عمّان والبلديات الكبرى، والذي يمثل أكبر التحديات البيئية والاقتصادية والاجتماعية التي تواجه المؤسسات والأفراد، أدى إلى اعتماد السكان على استخدام السيارات الخاصة، ما تسبب في تفاقم مشكلة الازدحامات المرورية، وارتفاع الطلب على مواقف السيارات، خاصة التي تعاني المدن من نقص واضح في أعدادها، وعدم استغلال المنشأ منها كمواقف سيارات خلافاً للقوانين والأنظمة المعتمدة خصوصاً في المراكز الحضرية التجارية.

وهناك غياب للتنظيم المدروس للمناطق الحضرية وعلى الأخص التجارية منها، والذي لم يأخذ بعين الاعتبار الزيادة السكانية وارتفاع نسبة السيارات الخاصة لا سيما في العاصمة عمّان والمدن الكبرى بالرغم من اشتراط نظام الأبنية والتنظيم للمدن والقرى- وزارة البلديات، ونظام الأبنية والتنظيم في مدينة عمّان اللذين ينصان بشكل واضح على ضرورة توفير العدد اللازم من مواقف السيارات ضمن حدود العقار، لفئات البناء العام والخاص ومتعدد الاستعمال جميعها، إلا أن النظام كان يجيز عدم تأمين مواقف واستيفاء رسوم بدل مواقف، الأمر الذي تسبب في تفاقم المشكلة، إلا أنه أُجريت لاحقاً عدة تعديلات على هذه الأنظمة كان آخرها نظام الأبنية وتنظيم المدن والقرى رقم (136) لسنة 2016، ونظام الأبنية والتنظيم في مدينة عمّان رقم (28) لسنة 2018، حيث تم وضع اشتراطات قاسية وغرامات مرتفعة لضمان تأمين أعداد إضافية من مواقف السيارات إلا في حالات محدودة ناتجة عن طبيعة الأرض وبالحد الأدنى.

وللتغلب على ظاهرة الأعداد الكبيرة من السيارات الخاصة التي يحتاجها المواطن في تنقلاته اليومية لعدم توفر البدائل، فإن على البلديات وأمانة عمّان الكبرى تحفيز القطاع الخاص على إنشاء مواقف عامة خصوصاً في المناطق التجارية المزدهمة.

د. مجمعات النقل العام

بحسب إحصاءات هيئة تنظيم قطاع النقل البري، يوجد في الأردن 28 مركز انطلاق ووصول، أربعة منها في محافظة العاصمة وثلاثة في كل من محافظة الزرقاء والبلقاء وإربد والكرك، واثنان في كل من محافظة مادبا والمفرق ومعان والطفيلة والعقبة، وواحد في كل من محافظة جرش وعجلون. وتتولى هيئة تنظيم قطاع النقل البري إدارة هذه المراكز في المحافظات، ويجري العمل بحسب خطة الهيئة على إعادة تأهيل 10 مراكز، وذلك لتوفير الخدمات الأساسية في معظم مراكز الانطلاق والوصول، مثل: الإنارة، المقاعد، الوحدات الصحية، المظلات والشواخص التي تبين أسماء الخطوط، لوحات المعلومات الإرشادية، وتنظيم دخول

وسائط النقل وخروجها وحركتها، وتنظيم البسطات داخل المجمعات، والتي تعيق حركة الركاب ووسائط النقل. علماً أنه لا يوجد نظام واضح لإدارة هذه المجمعات. كما لا تتوفر أي معلومات داخل هذه المجمعات حول الخطوط المتوفرة ومساراتها والأجور لكل خط.

ذ. النقل والتنقل في أمانة عمان الكبرى وسلطة منطقة العقبة والبلديات
طوّرت أمانة عمان الكبرى خطة شمولية للنقل والتنقل عام 2010 (TMMP) بعد أن انتقلت إليها المهام ضمن حدود المدينة بموجب القانون المؤقت رقم (51) لعام 2007، والذي أصبحت أمانة عمان بموجبه مسؤولة عن تخطيط وتنظيم عمليات النقل العام الداخلية ومرافقه ووسائله ضمن حدودها، والإشراف عليها، وتلبية الطلب على خدمة النقل العام الداخلي وتوفيرها بالمستوى اللائق، والتكلفة الملائمة، وتحديد المواصفات ووضع الشروط اللازمة لوسائط النقل العام المستخدمة داخل مناطق الأمانة للمحافظة على البيئة والسلامة العامة وفقاً لأحكام هذا القانون.

الأهداف الرئيسية لخطة النقل والتنقل:

- تحسين التنقل العام للأشخاص والبضائع.
- تحسين السلامة لمستخدمي النقل العام جميعهم، وتعزيز مسارات المشاة.
- تخفيض الاعتماد على السيارات الخاصة، وتشجيع وسائل النقل المتعدد.
- تعزيز وصول المواطنين إلى البضائع والخدمات عن طريق مواصلات عامة شاملة وقليلة التكلفة.
- تخفيف آثار الازدحامات المرورية في شبكات الطرق للمواطنين والزوار والأعمال.
- تخفيض استهلاك الطاقة والانبعاثات الملوثة للبيئة، المصاحبة لها والناجمة عن النقل وآثار التزود بالطاقة على الاقتصاد.
- ضمان أن يلعب النقل دوراً إيجابياً في تحقيق نمو اقتصادي مستمر ومستدام لأمانة عمان الكبرى.
- تحسين نوعية الحياة ضمن حدود أمانة عمان الكبرى.
- بناءً على مخرجات الخطة الإستراتيجية تمت المباشرة بالدراسات اللازمة لتطوير نظام الباص السريع من ضمن خطة شاملة للنقل والمرور في أمانة عمان الكبرى، وتم تحديد ثلاثة

خطوط رئيسية كمشروع رياضي على ثلاثة محاور رئيسية بطول 32 كم. كما تمت المباشرة بأعمال الدراسة لإنشاء خطوط المترو على ثلاثة مسارات رئيسية مقترحة. وقد تبين نتيجة هذه الدراسة أن أحد الخطوط فقط ذو جدوى بطول 10 كم تقريباً، وأن التكاليف المقدرة مرتفعة جداً مقارنة مع نظام الباص السريع.

بعد انتهاء الدراسات اللازمة لمسارات الباص السريع، وإعداد المخططات الأولية، وتقسيم المشروع إلى 13 حزمة لأغراض التنفيذ، بُوشر بتنفيذ الحزمة الأولى في حزيران 2010 لمقاطع من مسارات الباص أمام الجامعة الأردنية تم إنجازها عام 2011. ثم طُرحت الحزمة الثانية للجزء الواقع من الدوار الخامس حتى رأس العين في وسط المدينة، وأوقفت الحكومة المشروع في آذار 2011 لأسباب مختلفة، وأعادت دراسته، علماً أنه كان من المقرر الانتهاء من المشروع كاملاً عام 2013. وأعيد العمل في المشروع منذ بداية عام 2016، ومن المتوقع الانتهاء منه عام 2020.

وتقوم أمانة عمان حالياً بدراسة تنفيذ خط مترو رئيسي لخدمة مدينة عمان مع شركات متخصصة في هذا المجال على طريقة التصميم والبناء والتشغيل والنقل (DBOT) بحيث يتم تمويله من الشركة واستثماره لمدة محددة وذلك لارتفاع التكلفة، وعدم قدرة الأمانة على توفير التمويل اللازم.

وبالإضافة إلى خطتها بتوفير نقل عام منتظم، قامت الأمانة بدعم النقل العام من خلال المساهمة بشركة المتكاملة للنقل المتعدد، إلا أنها تعثرت، ولم تحقق الأهداف المنشودة. كما قامت الأمانة بشراء 100 حافلة جديدة لتكون نواة لشركة نقل تملكها هي، ويتم تشغيلها من خلال القطاع الخاص، وذلك لتحسين خدمات النقل في المدينة.

صدرت الخطة الإستراتيجية لأمانة عمان للنقل والتنقل (TMMP) عام 2010، بناء على معلومات وإحصاءات جمعت قبل ذلك بعدة سنوات، وبسبب زيادة عدد السكان الكبيرة، والتوسع الأفقي في المدينة أصبحت هذه الخطة بحاجة إلى تحديث وتطوير لتراعي المتغيرات الكبيرة التي طرأت على مدخلاتها.

وصدر قانون تنظيم نقل الركاب الجديد في نيسان 2017 لينظم عمليات النقل، ومن أهم ما جاء فيه إنشاء صندوق دعم نقل الركاب، والهدف منه تمويل تطوير مرافق النقل والخدمات والاستثمار فيها، وكذلك توفير المنح والقروض لدعم المرخص لهم في مجال النقل. ومن أهم مصادر هذا الصندوق ما تخصصه الحكومة لخدمة هذا القطاع، بالإضافة إلى الرسوم والبدلات والغرامات المستوفاة من القطاع وبدلات الاستثمار، بالإضافة إلى اقتطاع عشرين فلساً عن كل لتر بنزين وسولار من قيمة ما تستورده أو تنتجه مصفاة البترول الأردنية، إلا أن هذا الصندوق المهم لقطاع النقل لم يتم العمل به.

وبالإضافة إلى أمانة عمان الكبرى، فإن سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، تقوم بإدارة عمليات النقل ووضع الخطط الخاصة به ومتابعة تنفيذها، وتقديم خدمات النقل العام من خلال شركات متخصصة، وإنشاء البنية التحتية اللازمة لخدمة قطاع النقل ضمن حدودها.

أما بخصوص البلديات، فقد نص قانون النقل العام على إمكانية تفويض هيئة تنظيم قطاع النقل البري صلاحياتها إلى البلديات والسلطات المحلية بحيث تكون قادرة على تنظيم عمليات النقل العام وإدارتها داخل حدودها، كما هي الحال في أمانة عمان الكبرى وسلطة العقبة، إلا أن البلديات بوضعها الحالي غير قادرة على ذلك لعدم توفر الإمكانيات الفنية والمالية لذلك، وعليه يجب على البلديات الكبرى المباشرة بإيجاد نواة لإدارة عمليات النقل العام وتطويرها لتصبح قادرة على تنظيم النقل العام، وهي صاحبة الولاية على الطرق والبنية التحتية ضمن حدودها، وبالتالي الأقرب إلى المواطنين والأكثر قدرة على تقدير احتياجاتهم.

ر. السكك الحديدية

بدأ النقل بالسكك الحديدية في الأردن في مطلع القرن العشرين، عندما قامت الدولة العثمانية بإنشاء خط حديد الحجاز بين عامي 1900 و1908، وكان غرض الدولة العثمانية من إنشاء ذلك الخط تسهيل وصول الحجاج لتأدية فريضة الحج إلى مكة المكرمة، إضافة إلى المساهمة في بسط سيطرة العثمانيين على ولايات الإمبراطورية العثمانية في الشام والحجاز. وبعد الثورة العربية الكبرى، تعرضت أجزاء من ذلك الخط في منطقة جنوب الأردن إلى أضرار تعذر ترميمها.

1 - الخط الحجازي (حالياً)

بلغ طول الخط الحجازي داخل الأراضي الأردنية 451.5 كم، ويمتد من منطقة الحدود الأردنية- السورية في منطقة جابر في الشمال حتى مركز حدود المدورة بين الأردن- السعودية جنوباً. ويوجد عدة محطات للقطار، من بينها محطات عمان والمفرق والزرقاء ومعان وغيرها. ويستخدم القطار لنقل البضائع كالإسمنت والسيارات ونقل المشتقات النفطية. وتنظم مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني رحلات منتظمة أسبوعياً وفي العطل الرسمية للراغبين إلى محطة الجيزة القريبة من مطار الملكة علياء، وإلى محطة القصر- أم الحيران بالقرب من مؤسسة الإذاعة والتلفزيون، وإلى كل من الزرقاء والمفرق.

وقبل الأزمة السورية في بداية العام 2011، كانت المؤسسة تنظم رحلات قطار ركاب بواقع رحلة يومية من عمّان إلى دمشق، كما كان يشغل عدة قطارات شحن بضائع بين الأردن وسوريا.

2 - سكة حديد العقبة

أنشأت الجهات المختصة في المملكة الخط الحديدي الذي يربط مناطق تعدين الفوسفات في جنوب المملكة بميناء العقبة، حيث بدأ العمل بتقوية جزء الخط الحديدي الحجازي من مناجم الحسا حتى محطة بطن الغول، وإنشاء خط جديد من بطن الغول حتى ميناء العقبة في تشرين الثاني عام 1972 وافتتح رسمياً بتاريخ 14/11/1975. وأسندت إدارة هذا الخط إلى مؤسسة مستقلة أطلق عليها اسم «مؤسسة سكة حديد العقبة». وفي عام 1982، تم ربط مناجم الفوسفات في وادي الأبيض بالخط الحديدي عند تفرع الحسا وبطول 22 كم، ليصبح الطول الإجمالي للخط 293.341 كم. وقد بلغ مجموع الأطنان التي تم تحميلها خلال عام 2017 بحسب أرقام مؤسسة سكة حديد العقبة حوالي 1.5 مليون طن.

ز. تصريف مياه الأمطار

شبكات تصريف مياه الأمطار هي الشبكات التي يتم إنشاؤها للتحكم في المياه الناجمة عن هطول الأمطار أو ذوبان الثلوج، حيث يتم توجيه المياه السطحية التي لا تتخلل إلى باطن الأرض إلى شبكات تحت منسوب الشارع ليتم الاستفادة منها في تعبئة السدود أو خزانات تجميع مياه الأمطار أو بما يُعرف بالحصاد المائي. ونظراً لشح المياه في الأردن، فإن هذه المياه السطحية تعتبر مورداً مهماً لمعادلة الطلب على المياه الناتج عن الزيادة السكانية المضطربة خاصة في السنوات الأخيرة، إلا أن مياه الأمطار تعتبر من أكبر التحديات من حيث أن حجم المياه السطحية وكثافتها قد تتسبب بالفيضانات، وقد تشكل ملوثات محتملة تصيب المصادر المائية. ومن متابعة التغييرات المناخية التي تشهدها المملكة، فقد تعرضت بعض المدن إلى الفيضانات التي أدت إلى العديد من الخسائر المادية، بالإضافة إلى الخسائر البشرية، ويعزى ذلك إلى قدم هذه الشبكات وتهالكها أو عدم كفاءتها.

إن التوسع السريع والعشوائي في المدن والقرى والأرياف الأردنية الناتج عن الهجرات القسرية، وزيادة النمو السكاني، وانعدام الاستعداد الفني والإداري لهذا التوسع، نجم عنه إرباك شديد في إنشاء هذه الشبكات. ففي عمّان مثلاً، نجد بعض الممارسات الخاطئة من المواطنين مثل تصريف مياه الأمطار في المباني من خلال شبكات الصرف الصحي، ما يؤدي في كثير من الأحيان إلى تدفقات مياه أمطار كبيرة ومؤذية داخل المباني أو في الطرق، واختلاط

مياه الأمطار التي تتدفق إلى السدود بمياه المجاري، ما يؤدي إلى تلوثها، وكذلك زيادة كبيرة في كميات مياه المجاري الموجهة إلى محطات التنقية وارتفاع تكلفة التخلص منها. كما إن الرواسب الترابية الناتجة من القطع الخالية والمنتشرة داخل المدن، ومن المباني تحت الإنشاء تتسبب في كثير من الأحوال باغلاق المناهل وعبارات الطرق.

وتتولى كل من وزارة الأشغال العامة والإسكان، وأمانة عمّان الكبرى والبلديات، وسلطة منطقة العقبة الاقتصادية مسؤولية إنشاء شبكات تصريف مياه الأمطار في المناطق الواقعة ضمن اختصاصها.

وبالرغم من أهمية إنشاء شبكات تصريف مياه الأمطار، إلا أن الخطط والإستراتيجيات العائدة للمؤسسات ذات العلاقة، تفتقر بشكل كبير إلى تخطيط سليم ومنظم لتطوير هذه الشبكات. كما لا تحتوي غالبية هذه الإستراتيجيات على خطط لتطوير شبكات تصريف مياه الأمطار باستثناء بعض أعمال الصيانة الدورية، وإنشاء عبارات جديدة بحسب الحاجة.

وتمثل الفيضانات السطحية في مدينة عمّان تحدياً متكرراً؛ ففي الخامس من تشرين الثاني 2015، تسبب هطول أمطار شديدة الغزارة لمدة 30 دقيقة في حدوث فيضانات شديدة في المدينة، تسببت بخسائر في الأرواح وأضرار بالممتلكات والشوارع والبنية التحتية، ومحاصرة العديد من الأشخاص في سياراتهم ومنازلهم. لذا فإن تصميم شبكة تصريف مياه الأمطار وإدارتها بشكل فعال، يُعدّ إحدى أولويات مدينة عمّان. ويتطلب نظام تصريف مياه الأمطار الحالي في عمّان، تحسينات شاملة، تشمل: تعديل القوانين خاصة تلك المتعلقة بأسس ملكية قيعان الأودية، التخطيط طويل الأمد، تطوير المرافق القائمة، رفع القدرات الفنية، وتعديل المواصفات وأعمال الصيانة. كما تقوم أمانة عمّان الكبرى بتنفيذ شبكات تصريف مياه الأمطار من عبارات صندوقية وأنبوبية ضمن خطة أمانة عمّان الإستراتيجية لرفع كفاءة الشبكات القائمة وإنشاء خطوط جديدة في مواقع تم رصدها شهدت في المواسم المطرية تجمعات للمياه وبتكلفة حوالي 10 ملايين دينار سنوياً.

وتقوم أمانة عمّان الكبرى والبلديات الأخرى، بإنشاء معظم شبكات تصريف مياه الأمطار دون وجود مخططات شمولية لربط شبكات التصريف والخطوط الرئيسية جميعها في المدن، ويتم ذلك من خلال معاينة المواقع ومراقبتها في الموسم المطري وتقدير أحجام القنوات اللازمة دون أسس علمية لتقدير كميات الأمطار الحالية والمستقبلية لفترة عمر المشروع، لهذا الغرض قامت أمانة عمّان من خلال إستراتيجية منعة المدينة بوضع هدف إستراتيجي لتطوير مخطط شمولي لتصريف مياه الأمطار في عمّان باعتبارها إحدى القضايا الرئيسية الملحة، ويجب أن يتم ذلك في البلديات الأخرى أيضاً.

س. المنشآت والمرافق الإدارية والخدماتية

تتولى وزارة الأشغال العامة والإسكان مسؤولية إنشاء المباني الحكومية العامة في المحافظات، في ما تتولى البلديات وأمانة عمان الكبرى مسؤولية إنشاء المباني الخدمية التابعة لهذه المؤسسات. وتعود ملكية حوالي 65% من المباني المستخدمة للحكومة الأردنية.

ش. الحدائق والمتنزهات والفراغات العامة

تقطن الغالبية العظمى من سكان المدن الكبرى في شقق سكنية، ما يتطلب من إدارات هذه المدن التركيز على إنشاء الحدائق الكبرى والفراغات الحضرية.

ويعد إنشاء الحدائق والمتنزهات والفراغات العامة، أحد أهم معايير تخطيط المدينة الناجحة، وتعتبر رثة المدينة ومنتفساً لسكانها من صخب الحياة خصوصاً في المدن الكبرى التي يقطن الغالبية العظمى من سكانها في شقق سكنية مكتظة. وقد أولت القطاعات المحلية والوطنية كافة أهمية وأولوية كبيرة لإنشاء الحدائق والفراغات العامة في المدن، فعلى سبيل المثال قامت أمانة عمان على امتداد السنوات السابقة بإنشاء ما يزيد على 141 حديقة، وأكثر من خمسة متنزهات عامة، وذلك لتوفير مكان لسكانها وزوارها لممارسة النشاطات الترفيهية والاجتماعية والرياضية مع الحفاظ على بيئة صحية وسليمة، ورغم ذلك فإن المناطق الحضرية في الأردن تعاني من نقص كبير في المناطق الخضراء والفراغات العامة بحسب المعايير الدولية ومتطلبات منظمة الصحة العالمية التي تشير إلى ضرورة توفير ما مساحته 9 م² للفرد الواحد من سكان المناطق الحضرية على الأقل، في حين أن ما يتوفر في العاصمة عمان مثلاً لا يزيد على ثلث ما هو مطلوب.

يجب على البلديات كافة باختلاف أحجامها وموازنتها الاتجاه نحو تخضير المدن، وذلك للحد من ظاهرة التصحر والجوانب السلبية المرافقة لها، وذلك من خلال استغلال الأراضي المملوكة لها أو زراعة جوانب الطرق أو من خلال زراعة قطع الأراضي الصغيرة التي تملكها على شكل حدائق صغيرة (Pocket Gardens) لخدمة الأحياء المختلفة ولتجميل المدينة من خلال زيادة الرقعة الخضراء والمحافظة عليها ومتابعة صيانتها، حيث أن 90% من مساحة المملكة مهددة بالتصحر وذلك بحسب تقرير حالة البيئة في الأردن لعام 2016، الصادر عن وزارة البيئة، هذا بالإضافة إلى معاناة الأردن من تدهور الأراضي نتيجة للعديد من الضغوط على موارده الأرضية كانهباس الأمطار، وتكرار فترات الجفاف.

وبالرغم من هذه المخاطر ومن الدور الكبير الذي تلعبه الفراغات والحدائق العامة في تحسين نوعية حياة المواطن وجذب المستثمرين والسياح، إلا أن عدداً قليلاً جداً من الإستراتيجيات

الوطنية قد تطرقت إلى هذه الموضوع، حيث تم التركيز على استغلال الأراضي الزراعية بهدف تحقيق الأمن الغذائي وتحسين البيئة ومكافحة التصحر دون ذكر الحدائق والمنتزهات العامة كمتنفس حضري للسكان.

ص. التكاليف الحالية لإدارة قطاع البنية التحتية وصيانته وتشغيله خصصت الموازنة العامة للأردن لسنة 2018 ما قيمته حوالي 420 مليون دينار للوزارات التي تتولى مسؤولية قطاع البنية التحتية الأردنية موزعة كما يلي:

الجدول رقم (3): المبالغ المخصصة لقطاع البنية التحتية في عدة وزارات في موازنة 2019

الوزارة	المبلغ المخصص (دينار)
وزارة الشؤون البلدية	178,200,000
وزارة الأشغال العامة والإسكان	90,808,000
وزارة المياه والري	45,643,000
وزارة النقل	53,897,000
وزارة الطاقة والثروة المعدنية	51,030,000
المجموع	419,578,000

المصدر: قانون الموازنة العامة لسنة 2018.

أما موازنة أمانة عمان الكبرى لعام 2018 فقد بلغت 498 مليون دينار، تم تخصيص ما يقارب 60% منها للمشاريع الرأسمالية التي تشمل: المشاريع الإنمائية، الاستثمارات، المشاريع الممولة، وتسديد القروض، بالإضافة إلى تقديم خدمات البنى التحتية والمشاريع البيئية.

ض. التوصيات

من خلال استعراض قطاع البنية التحتية، يتبين أن المشكلة الرئيسية التي يواجهها هذا القطاع هي توفر المخصصات المالية، بالإضافة إلى أمور فنية وإدارية أخرى، ومنها تحديد الأولويات والالتزام بالخطط التي يتم إعدادها، ويمكن تلخيص التوصيات كما يلي:

- إعداد خطط إستراتيجية لمشاريع البنى التحتية قصيرة ومتوسطة وطويلة المدى بالتنسيق بين الدوائر والمؤسسات المختلفة في القطاعات جميعها وبمشاركة القطاع

الخاص، وربطها بخطط تنفيذية ومالية، والالتزام بتنفيذها ومراجعتها دورياً وتقييم الإنجاز في كل مرحلة.

- إعداد خطة لأعمال صيانة المنشآت جميعها التابعة للجهات الحكومية وعلى الأخص خطة لصيانة الطرق بعد تقييمها وتحديد الأولويات.
- التنسيق بين الجهات جميعها التي تقوم بتنفيذ أعمال البنية التحتية، وعلى الأخص داخل المدن والقرى لتجنب تكرار الأعمال وحضر الشوارع المنجزة حديثاً، ويفضل أن يتم ذلك من خلال نظام محوسب يوضح أولويات العمل وآلية التنسيق بين الدوائر والمؤسسات المختلفة.
- التركيز على تنفيذ الأعمال بحسب الأصول الفنية والهندسية، وتطبيق المواصفات، وتحسين نوعية المنتج الهندسي من حيث الدقة والإتقان بحسب المعايير الدولية.
- إعداد مخططات شمولية لتصريف مياه الأمطار وعلى الأخص للتجمعات الحضرية، وتنفيذها على مراحل بحسب الأولويات، وكذلك إعداد خطة لمواجهة مخاطر الفيضانات لكل تجمع.
- إعداد خطط تنفيذية لقطاع النقل وربطها مالياً وضرورة وضعها في سلم الأولويات عند إعداد الموازنات المختلفة لدور هذا القطاع المهم في تحقيق التنمية الذي لم يحدث عليه أي تطوير خلال العقود الماضية.
- توفير وتدريب وتأهيل الكوادر الفنية القادرة على تخطيط وتطوير النقل العام.
- إيجاد حلول مرورية، وتطبيق أنظمة المرور الذكية، وتطبيق نظام السير لتخفيض الازدحامات المرورية والآثار الاقتصادية والاجتماعية والبيئية المصاحبة لها.
- تطبيق مفاهيم الأبنية الخضراء في الأعمال جميعها، وتطبيق مبادئ وأهداف التنمية المستدامة.
- التركيز على زيادة الفراغات العامة، وزيادة الرقعة الخضراء، وإعداد خطط سنوية لزيادتها للوصول إلى المعدلات الدولية المطلوبة.

ط. الجهات المسؤولة عن أعمال البنية التحتية :

- وزارة الأشغال العامة والإسكان.
- وزارة الشؤون البلدية.
- وزارة التخطيط والتعاون الدولي.
- وزارة النقل.
- مؤسسة الإسكان والتطوير الحضري.
- إدارة ترخيص السائقين والمركبات.
- أمانة عمان الكبرى.
- البلديات.
- سلطة إقليم العقبة.

ظ. التشريعات التي تحكم قطاع البنية التحتية

- نظام الأبنية الحكومية وتعديلاته رقم (64) لسنة 2007.
- قانون البناء الوطني رقم (7) لسنة 1993.
- قانون الاستملاك وتعديلاته رقم (12) لسنة 1987.
- نظام الأشغال الحكومية رقم (71) لسنة 1986.
- نظام الطرق النافذة رقم (82) لسنة 2001.
- قانون الطرق رقم (24) لسنة 1986.
- قانون نقابة المهندسين وتعديلاته رقم (15) لسنة 1972.
- قانون نقابة مقاولي الإنشاءات الأردنيين رقم (13) لسنة 1987.
- نظام الأشغال الحكومية رقم (73) لسنة 1986.
- نظام تنظيم وإدارة وزارة الأشغال العامة والإسكان رقم (55) لسنة 1996.
- نظام رسوم الإعلانات على الطرق رقم (75) لسنة 2002.
- نظام الأبعاد القصوى والأوزان الإجمالية وقوة المحرك للمركبات رقم (42) لسنة 2002.

- الكودات في مراحل التصميم والتنفيذ والإشراف والصيانة والتشغيل على السلامة العامة.
- التعليمات الخاصة بمنح تصاريح البنى التحتية لوزارة الأشغال العامة والإسكان، البلديات، أمانة عمان الكبرى، وسلطة إقليم العقبة.
- عقد المقاولات الموحد بإصداراته جميعها (فيديك).
- قانون البلديات رقم (41) لسنة 2015.
- نظام خدمة اصطفايف المركبات رقم (28) لسنة 2017.
- نظام اللوازم والأشغال لأمانة عمان الكبرى رقم (153) لسنة 2016.
- نظام الأرصفة في أمانة عمان الكبرى رقم (152) لسنة 2016.
- نظام تسمية الشوارع والمباني وترقيمها في أمانة عمان الكبرى رقم (149) لسنة 2016.
- نظام الشوارع والطرق وصيانتها ضمن حدود أمانة عمان الكبرى رقم (144) لسنة 2016.
- نظام الأبنية والتنظيم في مدينة عمان رقم (67) لسنة 1979.
- قانون تنظيم المدن والقرى والأبنية المؤقت رقم (79) لسنة 1966.

ثانياً: الإسكان

يُعد الإسكان من القطاعات المهمة في الأردن، فهو أحد أعمدة الاقتصاد الوطني باعتباره محركاً رئيسياً لقطاع الإنشاءات والمقاولات، وهو يعزز استقرار الفرد والمجتمع، ويساهم في الارتقاء بالمستوى المعيشي. أحدث اللجوء القصري جراء الأزمة العراقية لعام 2003 والسورية عام 2012، تغيرات اجتماعية واقتصادية أثرت في سوق الإسكان وخدمات البنية التحتية، ما وضع القطاع في مواجهة تحديات كبيرة مثل: ارتفاع تكاليف المساكن، ضعف القدرة المالية للمواطنين، الفجوة بين العرض والطلب الإسكاني، صعوبة شروط الإقراض السكني، ضعف استدامة برامج دعم التمويل الإسكاني، ونقص المعروض من قطع الأراضي السكنية الصغيرة.

وقد ساهم ارتفاع الطلب على الوحدات السكنية وزيادة أسعار المواد الإنشائية في زيادة أسعار بيع الشقق السكنية بشكل كبير، كما ارتفعت بالتالي قيمة إيجارات الشقق السكنية، وأدى هذا الارتفاع إلى عدم تمكن العديد من المواطنين في الحدود الدنيا من الدخل المتوسط في الحصول على مسكن بأسعار مناسبة، حيث تشير تقديرات المؤسسة العامة للإسكان والتطوير الحضري إلى أن الحاجة السنوية لتملك الوحدات السكنية تبلغ حوالي 33 ألف وحدة قبل اللجوء السوري، وقد اختلت هذه المعادلة بعد اللجوء السوري، وازدادت أعداد المساكن المطلوبة بحوالي 60 ألف مسكن.

يتم توفير السكن في الأردن من خلال ثلاث جهات رئيسية، هي:

- المؤسسة العامة للإسكان والتطوير الحضري.
- المستثمرون في قطاع الإسكان / قطاع خاص.
- البناء الشخصي الخاص / قطاع خاص.

وقد بلغت مساهمة القطاع الخاص في الإنتاج 99% لعام 2017.

أ. المؤسسة العامة للإسكان والتطوير الحضري

تُعد المؤسسة العامة للإسكان والتطوير الحضري الجهة الرئيسية المنظمة للإسكان في الدولة الأردنية، وهي التي تحدد سياسات الإسكان، وترعى قطاع الإسكان، وهي المسؤولة عن تحقيق الأهداف الوطنية من خلال توفير السكن المناسب، ورعاية القطاع، وتوفير السكن المناسب خصوصاً لذوي الدخل المحدود في المجتمع الأردني. كما تساهم المؤسسة في دعم الاقتصاد الأردني وتنمية المناطق التي تستهدفها مشاريعها، ويتم ذلك من خلال تنفيذ خططها الاستراتيجية التي كان آخرها الخطة الاستراتيجية والبرنامج التنفيذي للفترة 2016-2019.

تهدف السياسة العامة للمؤسسة إلى الآتي:

- توفير السكن المناسب لذوي الدخل المتوسط والمتدني من خلال إنشاء تجمعات سكنية متكاملة، ومن خلال توفير قطع أراضٍ مخدومة بمساحات مناسبة وأسعار متاحة للفئات المستهدفة من المجتمع، وذلك من مخزونها من قطع الأراضي التي فُوضت إلى المؤسسة من أراضي الخزينة، أو قطع الأراضي التي قامت المؤسسة بشرائها سابقاً بأسعار مقبولة.
- المساهمة في رفد الاقتصاد الأردني، وتنشيط الاستثمار في قطاع الإسكان، وتحقيق

الاكتفاء الذاتي للمؤسسة.

- وضع التشريعات الناضجة للقطاع بما فيها عملية التمويل، والعمل كمرجعية استشارية في هذا المجال على المستوى المحلي والإقليمي.
- توجيه القطاع الخاص للمساهمة في تلبية الاحتياجات السكنية وتسهيل الإجراءات وتبسيطها وإزالة المعوقات التي قد تعترضه.
- رفع كفاءة المؤسسة الإدارية والمالية والتركيز على التميز والإبداع.
- تحقيق رضا قطاع واسع من متلقي الخدمة في المجتمع الأردني.

المهام الرئيسية للمؤسسة.

- تقديم التوصيات لمجلس الوزراء حول السياسات العامة للإسكان وعلاقتها بالتنظيم والبيئة.
- متابعة تطبيق الإستراتيجية الوطنية للإسكان وإعداد أي تشريعات ضرورية لتنفيذها.
- إجراء الدراسات والبحوث ضمن الوحدات التنموية الإقليمية لإنشاء أحياء جديدة في مناطق التوسع السكني داخل حدود البلديات ومناطق التنظيم وخارجها وإنشاء مناطق جديدة للتجمعات السكانية.
- القيام بالدراسات السكانية والاجتماعية والاقتصادية والصحية والبيئية ذات العلاقة بالإسكان والتطوير الحضري لغايات تحديد الحاجة السكنية، وتوفير الخدمات الضرورية في المناطق المكتظة بالسكان، والعمل على إزالة مظاهر التخلف والبناء العشوائي ومساعدة ساكنيها على توفير السكن المناسب لهم.
- تشجيع الحرف الصناعية الصغيرة وبرامج التدريب المهني في المناطق التي تقام بها مشاريع المؤسسة وتطويرها.
- العمل على توفير قروض للمستفيدين من مشاريع الإسكان والتطوير الحضري، وذلك بالتعاون مع الجهات الممولة المعنية.
- إقامة مشاريع استثمارية مباشرة أو إبرام عقود استثمار مع مستثمرين من القطاع الخاص بما يتفق مع أهداف المؤسسة.

ب. التحديات التي تواجه قطاع الإسكان

- ارتفاع تكاليف توفير المساكن وضعف القدرة الشرائية لدى المواطنين.
- نقص المعروض من قطع الأراضي السكنية صغيرة المساحة في المناطق الحضرية.

- الفجوة بين العرض والطلب الإسكاني في ما يخص مساحات الوحدات السكنية وأسعارها.
- التشتت العمراني الذي يؤدي إلى عدم كفاءة البنية التحتية والتوسع على حساب الأراضي الزراعية.
- صعوبة شروط وضمانات الإقراض السكني وضعف استدامة برامج دعم التمويل الإسكاني.
- قدم الإستراتيجية الوطنية للإسكان التي أقرت عام 1989 حيث أصبحت لا تواكب المتغيرات الأخيرة.
- الزيادة الطبيعية في عدد السكان، والتزايد الناجم عن الهجرات القسرية الناتجة عن اللجوء بسبب الظروف الإقليمية في دول الجوار، وأيضاً الوافدين وعودة المغتربين.
- الفقر والزيادة الكبيرة في عدد السكان، ما يؤدي إلى سوء في استعمال الأراضي، وتشكيل بؤر سكنية تعاني من نقص الخدمات الأساسية، وظهور السكن العشوائي والاعتداء على أراضي الخزينة.
- انخفاض معدلات النمو الاقتصادي، ما يؤثر على مستوى المعيشة وارتفاع مستويات الفقر.

ت. الخطة الإستراتيجية والبرنامج التنفيذي للمؤسسة العامة للإسكان والتطوير الحضري 2016-2019

تم تطوير خطة إستراتيجية مدتها أربعة سنوات وبوشر بتطبيقها اعتباراً من عام 2016. كما رُوجعت الخطة بحسب ما هو مقرر عام 2017، وحُدِّدت ثلاثة أهداف رئيسية و11 هدفاً تشغيلياً، كما وُضعت مؤشرات أداء لقياس مدى تحقيق الأهداف، ومستهدفات لكل مؤشر.

الأهداف الإستراتيجية :

- المساهمة في تمكين ذوي الدخل المتدني والمتوسط من الوصول إلى السكن الملائم في مناطق المملكة كافة، ووضعت أهداف تشغيلية، هي:
- تسويق مشاريع المؤسسة المنجزة، وحُدِّد مؤشراً أداء لهذا الهدف: الأول هو عدد الأسر المستفيدة من قطع الأراضي المخدومة، ورغم أن المستهدف لم يكن طموحاً، فلم يتجاوز معدل تحقيق هذه المؤشر 20% للسنوات جميعها. أما المؤشر الثاني فهو قياس عدد الأسر

- المستفيدة من الوحدات السكنية، وقد تم تحقيق معدل أعلى من المستهدف عام 2015، بينما لم يتم قياسه عام 2016، وأنجز أقل من 5% منه عام 2017.
- إنتاج قطع أراضٍ مخدومة وشقق سكنية تناسب الأسر المستهدفة، وحُدِّدت ثلاثة مؤشرات لهذا الهدف: الأول هو عدد الشقق والوحدات السكنية المنتجة / قرية المألاحة، ولم يتحقق أي إنجاز في هذا المؤشر. المؤشر الثاني هو عدد الوحدات السكنية المنتجة سنوياً، وتحقق أقل من 50% عام 2016، لكن لم يتحقق أي إنجاز عام 2017. المؤشر الثالث هو عدد قطع الأراضي المنتجة، وأنجز أقل من 65% من المستهدف فقط عام 2017.
 - تطوير المناطق العشوائية متدنية الخدمات بحسب الطلب، ووضِع مؤشر واحد لقياس هذا الهدف هو عدد الأسر المستفيدة من المشاريع، ولم يتحقق أي إنجاز في هذا الهدف.
 - إيجاد مخزون إستراتيجي من الأراضي بمؤشر واحد هو قيمة المبالغ المخصصة لشراء الأراضي، ولم يتحقق أي إنجاز عام 2016، وتحقق أقل من 25% من المستهدف عام 2017 رغم أن المبالغ المخصصة ضئيلة جداً مقارنة مع أسعار الأراضي، وقد يكون هذا هو السبب وراء عدم تحقيق المستهدف.
 - دراسة الاحتياجات السكنية للمجتمع المحلي، ولم تُنجز أي دراسة في هذا المجال.
 - المساهمة في تنظيم فعالية قطاع الإسكان وتعزيزها لرفد الاقتصاد الوطني عبر الاستثمار الإسكاني. وقد وضعت أهداف تشغيلية لهذا الهدف الإستراتيجي إلا أنه لم يتبين ما إذا قيست المؤشرات الخاصة بها. ووضِع لهذا الهدف مؤشران: الأول، نسبة مساهمة القطاع الخاص المنظم في تلبية الحاجة السكنية، وتحققت المستهدفات لهذا المؤشر؛ والمؤشر الثاني، نسبة زيادة الإنفاق على المشاريع الاستثمارية التجارية، وتحققت المستهدفات في هذا المؤشر أيضاً.
 - تعزيز الكفاءة والأداء المؤسسي وتطويرهما. وكما في الهدف السابق، وُضعت أهداف تشغيلية لهذا الهدف الإستراتيجي إلا أنه لم يتبين ما إذا قيست المؤشرات الخاصة بها. وما تم قياسه في هذا الهدف هو أربعة مؤشرات: الأول، درجة رضا متلقي الخدمة، وتحققت المستهدفات لهذا المؤشر؛ الثاني، نسبة الموظفين المشاركين في الدورات التدريبية، وتحقق معدل يزيد على 50% من المستهدف للسنوات جميعها؛ الثالث، عدد الدورات التدريبية المتخصصة، وأنجز المستهدف للسنوات جميعها لهذا المؤشر، وهذا ينطبق على المؤشر الرابع الخاص بنسبة الرضا الوظيفي.

ث. معوقات تنفيذ الخطة الإستراتيجية للمؤسسة

• محور شراء الأراضي

- تخفيض السقوف المخصصة لشراء الأراضي بقرار من وزارة المالية / الموازنة العامة.
- استخدام مخزون الأراضي التي تملكها المؤسسة لغايات تنفيذ المبادرة الملكية للإسكان (سكن كريم لعيش كريم)، مقابل وعود من الحكومة بتعويض المؤسسة بأراضٍ تعود للخزينة، ولم يتم ذلك.
- ارتفاع أسعار الأراضي في مراكز المحافظات مقارنة بالمبالغ المرصودة لهذه الغاية.
- عدم وجود أراضٍ للخزينة داخل مناطق التنظيم صالحة لإقامة مشاريع إسكانية عليها.
- ارتفاع تكلفة إيصال خدمات البنية التحتية.
- عدم التزام الجهات الخدمائية بإيصال خدمات البنية التحتية لمشاريع المؤسسة.

• محور التسويق

- عدم إقبال المواطنين على شراء الوحدات السكنية في بعض المشاريع في المحافظات لبعدها عن خدمات المدارس والأسواق والمراكز الصحية، في حين تمتنع الجهات الخدمية الأخرى عن تقديم هذه الخدمات داخل مواقع المشاريع لحين إشغال الموقع بنسب معينة من السكان.
- إعطاء الأولوية لتسويق مشروع المبادرة الملكية للإسكان.
- عدم مقدرة الفئة المستهدفة على توفير متطلبات الجهات التمويلية المقرضة.
- وضع البنوك لسقوف مالية لغايات القروض الإسكانية أدى إلى صعوبة في الحصول على قروض إسكانية جديدة.

• محور الإنتاج

- إعطاء الأولوية لتنفيذ مشاريع الشقق السكنية للمبادرة الملكية للإسكان وتسويقها وتأجيل العمل على تنفيذ بعض مشاريع المؤسسة.

- تأخر بعض المقاولين في تنفيذ بعض المشاريع.
- تأجيل تنفيذ بعض المشاريع لعدم توفر المخصصات المالية لتنفيذها بسبب السقوف التي اعتمدت من الموازنة.

ج. المستثمرون في قطاع الإسكان

يشكل المستثمرون في قطاع الإسكان قطاعاً مهماً في توفير السكن المناسب لفئات كبيرة من المجتمع الأردني بمستوياته الاقتصادية جميعها، حيث تقوم شركات الإسكان بتوفير ما يزيد على 70% من الوحدات السكنية في المناطق الحضرية في المملكة، وهم يشكلون البديل المناسب لسد الفراغ الذي تركته مؤسسة الإسكان نتيجة التخلي عن دورها الإنتاجي في إنشاء الوحدات السكنية في السنوات الأخيرة والتوجه بشكل محدود نحو توفير قطع أراضٍ لذوي الدخل المتدني والمتوسط. إلا أن قطاع الاستثمار في الإسكان يعاني مما تتعرض له المؤسسة العامة للإسكان والتطوير الحضري من تحديات، بالإضافة إلى تحديات أخرى، منها:

- ارتفاع أسعار الأراضي الصالحة للإسكان، ومحدودية ما هو معروض منها داخل حدود التنظيم.
- ارتفاع أسعار مواد البناء وتذبذبها السريع.
- التغيير في القوانين والتشريعات الناظمة للقطاع.
- عدم وضوح الأحكام التنظيمية لقطع الأراضي وعدم وجود مخططات تنظيم تفصيلية.
- عدم القدرة على تلبية حاجة الأسواق من المساحات المرغوبة بسبب ما يفرض من قوانين وأنظمة وتعليمات (علماً أن التركيبة القتية الديمغرافية في الأردن، وتدني مستوى دخول المواطنين يحتم على أمانة عمان والبلديات تشجيع الشقق ذات المساحات الصغيرة (50 - 90 م²) وترويجها وترخيصها، إلا أنه بسبب الأزمات المرورية الناتجة عن عدم توفر نقل عام منتظم، واضطرار المواطنين امتلاك مركبات خاصة تستهلك أكثر من ثلث دخل الأسرة، اضطر البلديات إلى إصدار أنظمة تمنع البناء في مساحات كهذه لتخفيض الكثافة السكانية.
- عدم التزام بعض الشركات بالمواصفات والكودات المعتمدة في البناء.
- صعوبة الحصول على التمويل خصوصاً لذوي الدخل المحدود لشراء الشقق.
- عدم وجود آلية قانونية سهلة التطبيق تنظم العلاقة بين مالكي الشقق.
- التجاوزات القانونية في الأبنية، والتي تؤثر على النسيج المعماري وعلى المجتمع.

ج. التوصيات

من الأمور التي يجب مراعاتها لتنشيط وتحسين الإسكان:

- تحسين كفاءة نظام التمويل الإسكاني من خلال رفع سقف القروض السكنية ودعم أسعار الفائدة وإعطاء فترة سماح كافية وزيادة مدة السداد.
- تفعيل دور القطاع الخاص في تلبية الاحتياجات السكنية في ظل انحسار دور مؤسسة الإسكان في هذا المجال من خلال منحه التسهيلات والامتيازات التي تتمتع بها الجهات الحكومية وتشجيع الشراكة بين القطاعين الخاص والعام.
- توفير البنية التحتية من طرق ونقل عام وشبكات صرف صحي ومياه وكهرباء واتصالات لتشجيع الاستثمار في الإسكان وتخفيض التكاليف على المستثمرين.
- التخطيط الشمولي الملائم بهدف استعادة التنوع الحيوي والتوجه نحو تخطيط أخضر للبيئات العمرانية، وتوفير قطع أراضٍ بمساحات ومواقع مناسبة، ومنع التشتت العمراني والتوسع على حساب الأراضي الزراعية، وكذلك تشجيع الاستعمال المتعدد للمباني ومواءمة احتياجات السوق مع التوجهات العمرانية والأحكام التنظيمية.
- تقديم الإعفاءات من رسوم تسجيل ونقل الملكية.
- وضع التشريعات الملائمة لتنظيم العلاقة بين المالكين في العقار الواحد، وإيجاد آليات مناسبة لحل الخلافات في ما بينهم دون الاضطرار إلى اللجوء للمحاكم، وكذلك إيجاد علاقة متوازنة بين المالكين والمستأجرين، وتشجيع القطاع الخاص للإنتاج السكني بغرض التأجير.

خ. الجهات المسؤولة عن قطاع الإسكان والخطط والمبادرات القائمة وزارة الأشغال العامة والإسكان.

- البنك المركزي الأردني.
- دائرة الإحصاءات العامة.
- أمانة عمان الكبرى والبلديات الأخرى.
- البنوك والمؤسسات التمويلية وشركات التأجير التمويلي في الأردن.
- جمعية المستثمرين في قطاع الإسكان.
- نقابة مقاولي الإنشاءات الأردنيين.
- نقابة المهندسين الأردنيين.

د. التشريعات التي تحكم قطاع الإسكان

- قانون المؤسسة العامة للإسكان والتطوير الحضري رقم (28) لسنة 1992.
- نظام بدل الخدمات التي تقدمها المؤسسة العامة للإسكان والتطوير الحضري رقم (72) لسنة 2014.
- تعليمات نقل الملكية والتنازل عن حق الاستفادة استناداً إلى المادة (16) من قانون المؤسسة رقم (28) لسنة 1992 وتعديلاته.
- تعليمات تنظيم الرهن لسنة 2007.
- تعليمات الادخار في صندوق إسكان المنتفعين من مشاريع دائرة التطوير الحضري لسنة 1988.
- قانون تنظيم قطاع الإنشاءات لسنة 2009.
- قانون تنظيم المدن والقرى والأبنية رقم (79) لسنة 1966.
- نظام الأبنية والتنظيم في مدينة عمان رقم (67) لسنة 1979.
- قانون ملكية الطوابق والشقق رقم (25) لسنة 1968.
- قانون رسوم تسجيل الأراضي رقم (26) لسنة 1958.
- قانون ضريبة بيع العقار رقم (21) لسنة 1974.

