



معاً نستطيع
الحزب الديمقراطي الاجتماعي

ورقة حول سياسات

البنية التحتية والإسكان

المحتويات

1	المقدمة
3	البنية التحتية (Infrastructure)
7	. الطرق البرية
11	النقل
14	تصريف مياه الأمطار
15	الفراغات الخضراء والعامّة
16	الإسكان
18	الخلاصة والتوصيات

الحزب الديمقراطي الاجتماعي الأردني

2024-2023



معاً نستطيع
الحزب الديمقراطي الاجتماعي

المقدمة

شهد الأردن تراجعاً اقتصادياً كبيراً خلال العقد الثاني من القرن الحالي، وازدادت حدته في السنوات الأخيرة، وارتفعت معدلات الفقر والبطالة، وفي ضوء ذلك تم إعداد عدة خطط لمعالجة ذلك، إلا أنها لم تؤدّ الغرض الذي أعدت من أجله، بالإضافة إلى أن جزءاً كبيراً منها لم يتم تنفيذه، وكان آخر هذه الخطط "رؤية الأردن 2033" التي أطلقت في حزيران 2022 ولم يتم المباشرة في تطبيقها بعد.

وما يميز الخطة الأخيرة عن سابقتها وجود آليات لمراقبة ومتابعة التقدم في عمليات التنفيذ، وهي تهدف إلى تحسين الوضع الاقتصادي، ورفع نسبة زيادة الناتج المحلي الإجمالي (GDP) من الوضع الحالي البالغ حوالي 1.9% إلى 5.6% سنوياً خلال عمر الخطة حتى عام 2033، بحيث يزداد الناتج المحلي الإجمالي من 30.2 مليار دينار حالياً إلى 58.1 مليار دينار في نهاية الفترة التي تغطيها الخطة. وقد اشتملت الخطة على العديد من مشاريع البنية التحتية الحكومية والخاصة، والمشاريع التي تقام بالشراكة مع القطاع الخاص.

البنية التحتية هي أساس التنمية وعمودها الفقري، وهي عامل رئيسي في تحسين الوضع الاقتصادي وجلب الاستثمار وتخفيض معدلات البطالة، فكلما تحسّن الاقتصاد تحسّنت البنية التحتية، وكلما تحسّنت البنية التحتية تحسّن الاقتصاد. والبنية التحتية أحد العوامل الرئيسية التي تقيّم بها الدول وتُقاس تنافسياتها، وأحد الأسباب في تحسين جودة الحياة للمواطنين. وهناك حاجة دائمة لتطوير البنية التحتية وتحسينها وصيانتها لتغطية احتياجات التوسع والنمو السكاني.

تعد البنية التحتية في الأردن جيدة بشكل عام مقارنة مع ما هو موجود في دول محيطية بالمملكة، وهي تقع في مرتبة متوسطة على المستوى العالمي كما يبين تقرير التنافسية الاقتصادية الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي لعدة سنوات، وقد شهد ترتيبها تراجعاً طفيفاً في السنوات الأخيرة.



معاً نستطيع
الحزب الديمقراطي الاجتماعي

تشمل البنية التحتية جميع الطرق والأبنية والسكك الحديدية والموانئ والمطارات وخطوط تزويد خدمات المياه والكهرباء والتكنولوجيا والحدائق والساحات ووسائل النقل والمرافق العامة، وتساهم جميعها في النهوض في المجتمع والاقتصاد. وتختلف احتياجات البنية التحتية من قطاع إلى آخر، فعلى سبيل المثال تختلف البنية التحتية للبلديات (الطرق بمكوناتها، والأبنية الخاصة بالبلدية، والمنشآت الرياضية والثقافية، والمرافق والفراغات العامة) عن البنية التحتية لقطاعات التعليم، والزراعة، والصناعة، وغيرها.

تغطي هذه الورقة مكونات البنية التحتية الخاصة في البلديات، بالإضافة إلى الإسكان الذي يعد جزءاً مهماً من مكونات التجمعات الحضرية، وحاجةً أساسية للسكان بشكل عام، ومن أولويات جودة الحياة للمجتمع الأردني على وجه الخصوص، وهو يواجه العديد من التحديات على غرار ارتفاع الكلف، وعدم تنوع العرض من حيث المساحة والكلفة ليتناسب مع احتياجات السكان.

البنية التحتية (Infrastructure)

هي مجموعة الوسائل والأدوات المادية والتنظيمية الأساسية التي تمكّن الجهات المختلفة من أداء المهام والوظائف التي أنشئت من أجلها، وتشكل مجموعة من المرافق والأنظمة المترابطة التي تساهم في النهوض بالمجتمع والاقتصاد نحو الأفضل، وهي إحدى مقومات الدول والمؤسسات الرئيسية ورأس مالها العيني ودعامته الأساسية في التنمية بأشكالها جميعاً، وتعد حجر الزاوية للمجتمعات الحضرية وعاملاً رئيسياً في تحسين نوعية الحياة وتطوير الأعمال وجذب الاستثمار.

يعيش في التجمعات الحضرية حالياً أكثر من 55% من سكان العالم، وتزداد حدة ظاهرة التحضر هذه في منطقة شرق حوض البحر المتوسط بشكل عام. وفي الأردن تبدو هذه الظاهرة أكثر حدة، حيث يعيش أكثر من 90% من عدد السكان في المدن، ومن هنا تأتي أهمية تحسين ورفع كفاءة البنية التحتية فيها.

ويتركز سكان المملكة في الوسط (عمان، والزرقاء)، والشمال (إربد)، حيث يعيش في هذين الإقليمين أكثر من 70% من السكان، وفي العاصمة وحدها يعيش أكثر من 42% من السكان، ويعود السبب في هذا التركيز إلى ما تتسم به الأطراف من ضعف التنمية وفرص العمل، ونقص هطول الأمطار، والجفاف الناتج عن التغير المناخي، وكذلك ضعف الخدمات بشكل عام، ويبرز ذلك على وجه التحديد في مدن الجنوب التي لم تشهد زيادة تذكر في عدد



معاً نستطيع الحزب الديمقراطي الاجتماعي

السكان مقارنة مع باقي المدن الأردنية خلال العقدين الأخيرين، وهذا من شأنه أن يؤدي إلى ضغوطات كثيرة على البنية التحتية المحدودة أصلاً وذلك لمواجهة الزيادة الكبيرة في السكان بسبب الهجرة الداخلية من الريف إلى المدينة بالإضافة إلى الهجرات الخارجية من الدول المجاورة التي كان آخرها الهجرة السورية التي تأثرت بها مدن الشمال والوسط بشكل مباشر والتي تستدعي الحاجة إلى تطوير وتوسيع الخدمات وشبكات البنية التحتية في جميع المجالات (البلدية، والصحة، والتعليم، والنقل، والمياه، والطاقة)، بالإضافة إلى الخدمات الاجتماعية وأمور أخرى عديدة.

تختلف البنية التحتية من قطاع إلى آخر، فهي تختلف في قطاع البلديات مثلًا عنها في قطاع الصحة أو المياه أو التعليم أو النقل العام أو البيئة أو الزراعة.

إن البنية التحتية في البلديات، أي المدن والتجمعات الحضرية بشكل عام، تشمل الطرق بمكوناتها من جسور وأنفاق وأرصفة ونظم تصريف مياه الأمطار وأثاث الطريق، كما تشمل خدمات الكهرباء والاتصالات والماء والصرف الصحي وخدمات النقل العام والأبنية والمرافق العامة والمنشآت الرياضية والاجتماعية والحدائق والساحات العامة، بالإضافة إلى جميع الأنظمة التي تحكم عمل المدينة وإداراتها وتساهم في تقديم الخدمات لسكانها. وتُعرف المدينة على أنها نظام متكامل مكون من عدة أنظمة تمكن إدارة المدينة من أداء مهامها وتقديم الخدمات اللازمة لسكانها وتحسين ظروفهم المعيشية، وتعد البنية التحتية مقوماً رئيسياً وأساس التنمية بأنواعها، وهي رافعة مهمة للاقتصاد، فكلما تطورت البنية التحتية تحسّن الاقتصاد، وكلما تحسّن الاقتصاد تطورت البنية التحتية.

ونظراً لأهمية البنية التحتية في المجتمعات، فهي أحد العوامل الرئيسية لتقييم التنافسية الاقتصادية للدول، وقد أظهر تقرير التنافسية الدولية الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي لعدة سنوات، أن الأردن يأتي في مرتبة متوسطة في التقييم العام مقارنة مع باقي الدول، وقد جاء في المرتبة 74 في تقييم البنية التحتية من بين 141 دولة تم تقييمها في تقرير 2019-2020 بتراجع مرتبة واحدة عن العام الذي سبقه وبتراجع 16 مرتبة عن عام 2017-2018، ورغم أن هذا لا يعني دائماً تراجع البنية التحتية، إلا أن السبب يكون أحياناً تقدم دول أخرى. وقد تزامن هذا التراجع مع التراجع الاقتصادي الذي شهدته المملكة في العقد الأخير.

لقد أنفق العالم حوالي 30 ترليون دولار لتطوير البنية التحتية خلال السنوات الخمس الأخيرة، كما جاء في تقرير البنك الدولي أن العالم سيحتاج إلى 4.5 ترليون دولار سنوياً لمواجهة الزيادة السكانية في المدن وزيادة الحاجة إلى البنية التحتية. ويواجه تطوير البنية التحتية وتحسينها



معاً نستطيع الحزب الديمقراطي الاجتماعي

تحدياً رئيسياً في محدودية الموارد المالية والبشرية لدى البلديات والجهات الحكومية الأخرى، ويعود السبب إلى نقص القدرات المالية ونقص القدرات الفنية بشكل عام في تجهيز العطاءات، خصوصاً المعقّد منها (مثل عقود البناء، والتشغيل، ونقل الملكية)، بالإضافة إلى عدم القدرة على توجيه القطاع الخاص للمشاركة في إنشاء البنية التحتية من خلال الشراكة مع القطاع العام، ويعود السبب في ذلك إلى الكلفة المرتفعة لمشاريع البنية التحتية، وعدم ثقة القطاع الخاص بقدرات القطاع العام الإدارية والمالية والفنية، وبطء العائد الاقتصادي لمشاريع البنية التحتية التي تدرج في العادة ضمن العقود طويلة الأجل والتي ينطوي الاستثمار فيها على مخاطر عالية ويواجه تحديات على غرار تغيير الإدارات وتعديل التشريعات مما قد يؤثر بها بشكل مباشر أو غير مباشر.

إن التغير المناخي، وارتفاع معدلات درجات الحرارة والزيادة الكبيرة في حدتها، وانخفاض معدلات هطول الأمطار بالرغم من زيادة حدتها وتذبذبها، والتي تتمثل بندرة الأمطار والجفاف أحياناً وبالأمطار الومضية التي أثّرت على المنطقة وأدت إلى الكثير من الكوارث والخسائر المادية والبشرية خلال العقد الماضي وما شهدناه مؤخراً من زيادة في حصول الأعاصير.. كل ذلك يتطلب بناء المنعة ووضع الخطط للصمود على مستوي الأفراد والأعمال وعلى المستوى العام أيضاً، من خلال رفع جاهزية البنية التحتية وزيادة الاعتماد على مفاهيم الأبنية الخضراء والاستدامة من خلال تخفيض استهلاك الموارد الطبيعية، خصوصاً المياه والطاقة، وإيجاد مصادر جديدة مستدامة.

ويعد قطاع الإنشاءات، المعنيّ مباشرة بتطوير البنية التحتية، أبرز القطاعات المشغلة للأيدي العاملة، إذ بلغت مساهمته ومساهمة قطاع العقارات معاً، ما نسبته 14% من الناتج الإجمالي المحلي لعام 2020. ويعمل في هذين القطاعين ما نسبته 11% من القوى العاملة في الأردن. كما أن قطاع الإنشاءات يعمل على تشغيل مهن مساعدة أخرى من الأعمال الصغيرة والمتوسطة، إذ يندرج ضمنه أكثر من 150 مهنة مساندة يعمل فيها الآلاف من الأردنيين.

ونظراً لمحدودية الموارد المالية، وضعف القدرة على تطوير البنية التحتية، فقد تراجع النمو الاقتصادي الذي أدى بدوره إلى محدودية الإنفاق على المشاريع الرأسمالية والبنية التحتية بما فيها أعمال الصيانة الضرورية، فلم تتجاوز المخصصات الرأسمالية الموجهة للإنفاق على البنية التحتية خلال السنوات الماضية 10% من قيمة النفقات العامة و0.5% من مصادر



معاً نستطيع
الحزب الديمقراطي الاجتماعي

التمويل الخارجية في أحسن الأحوال، أما في موازنة العام 2022 فقد بلغت المخصصات الرأسمالية حوالي 15% من النفقات العامة وحوالي 0.9% من مصادر التمويل الخارجية.

هذا التراجع في العمل في قطاع البنية التحتية والإسكان سيؤدي إلى نتائج سلبية على القطاع حالياً ومستقبلاً، وعلى الاقتصاد الوطني بعامته. وتشير دراسات البنك الدولي إلى أن كل دولار يُنفق على البنية التحتية في الدول ذات الدخل المحدود والمتدني يحقق أربع دولارات من الدخل، وأنه في حال عدم نجاح السياسات النقدية في التغلب على الأزمات يجب التوجه إلى عمليات الإنفاق العام. وقد تمت ممارسة هذا التوجه في الدول ذات الدخل المرتفع أيضاً، فبريطانيا مثلاً قامت بتخصيص ما قيمته 5 مليار دولار لإنفاقها على البنية التحتية لمواجهة الأزمة الاقتصادية الناتجة عن انتشار وباء كورونا، وقام الكونجرس الأميركي مؤخراً بتخصيص تريليون دولار للإنفاق على تطوير البنية التحتية في الولايات المتحدة. وتأتي أهمية الاستثمار في البنية التحتية، بالإضافة إلى ما ذكر سابقاً، من أنه يشغل العمالة المحلية، ويسهم في التنمية الاقتصادية، ويعزز الروافع الأساسية لجميع القطاعات، مع الإشارة إلى أن معظم مدخلات الإنتاج للبنية التحتية في الأردن هي من إنتاج محلي.

وفي ظل الضائقة المالية التي تواجهها المملكة، يجب على الحكومة أن تتوجه إلى التعاون مع القطاع الخاص لتوفير التمويل اللازم وتجنب الزيادة في قيمة القروض، والعمل على تطوير البنية التحتية، والاستفادة من خبرات القطاع الخاص في إدارة المشاريع وإدخال المفاهيم الحديثة والمستدامة في إنشاء المشاريع المختلفة واستغلال التكنولوجيا للوصول إلى بنية تحتية فعالة وكفؤة وأكثر ذكاء، مع تطبيق مفاهيم الاستدامة والأبنية الخضراء، وتطبيق الأنظمة الحديثة في التخطيط والتصميم والإنشاء والإدارة والتشغيل والصيانة والرقابة خلال عمر المشروع، وذلك من خلال استعمال نظام نمذجة معلومات البناء (Building Information Modelling) لما له من فعالية وكفاءة في جميع مراحل البناء.

ويمكن التوسع في استغلال الإنشاءات مسبقة الصنع للحصول على المزيد من الدقة والسرعة وضمان الجودة، وكذلك التوجه نحو تكنولوجيا الطباعة ثلاثية الأبعاد (3D Printing)، وهي إحدى وسائل البناء التي اعتمدت مؤخراً في عدد من دول العالم. كما يمكن العمل مع القطاع الخاص من خلال مشاريع البناء والتشغيل ونقل الملكية (Build Operate Transfer)، ومن خلال عقود متكاملة في جميع مراحل التصميم والشراء والبناء (Engineering Procurement and Construction).



معاً نستطيع
الحزب الديمقراطي الاجتماعي

وتركز هذه الورقة على البنية التحتية التي تقع تحت مسؤولية وزارة الأشغال العامة، والبلديات، والنقل البري. كما تغطي قطاع الإسكان.

الطرق البرية

الطرق من الظواهر الجغرافية المرافقة لأي حضارة على مر الزمان، ولها دور أساسي في تنمية المجتمعات وتطورها، وتأتي أهميتها المباشرة لدورها في تسهيل عمليات النقل والتنقل. وللطرق أهمية كبرى في الأردن، خصوصاً لعدم توفر وسائل بديلة للحركة ونقل البضائع وتنقل الأفراد، وهي أحد المقومات الأساسية لجميع القطاعات، فمن دونها لا يمكن ممارسة الأعمال والتجارة، والإنتاج الصناعي والزراعي، والنشاطات المجتمعية. وتقاس حضارة الأمة منذ قديم الزمان في مدى ملكيتها لعناصر النقل والتنقل، وأهمها الطرق.

تعد الأرصفة وممرات المشاة ونظم تصريف مياه الأمطار بالإضافة إلى فرش الطريق من لافتات إرشادية مرورية وأشجار ومقاعد وحوايات نفايات ومواقف سيارات بالإضافة إلى الإنارة وجميع عوامل الأمان الأخرى، جزءاً من الطريق. كما تشمل الطرق عناصر فصل المستويات من جسور وأنفاق.

إن كلفة إنشاء الطرق بجميع مكوناتها مرتفعة، إذ تشمل الاستحواذ على الأراضي التي تمر من خلالها الطرق النافذة والتنظيمية، ورغم أن قوانين الاستملاك تسمح باستملاك نسبة محددة منها من دون مقابل، إلا أن التعويضات التي تشمل المنشآت والمزروعات بالإضافة إلى أثمان الأراضي مرهقة لوزارة الأشغال والبلديات بشكل عام، يضاف إليها كلفة الإنشاء والكلف السنوية المستمرة لأعمال الصيانة.

إن شبكة الطرق البرية في الأردن جيدة مقارنة مع ما هو موجود في الدول المحيطة، إذ ازدادت أطوال الطرق الرئيسية والثانوية والقروية التابعة لوزارة الأشغال العامة والإسكان عدا البلديات من 895 كيلومتراً عام 1950 إلى 7900 كيلومتر عام 2018 وإلى 9200 كيلومتر تقريباً عام 2020.

وتعدّ نسبة مساحات وأطوال الطرق في الأردن مقارنة مع مساحته خارج حدود البلديات وداخلها، من النسب المرتفعة دولياً. وتتركز الطرق في وسط المملكة وشمالها، وهناك خط شرياني رئيسي يربط الشمال بالجنوب من أربعة أو خمسة مسارب، وخط رئيسي آخر

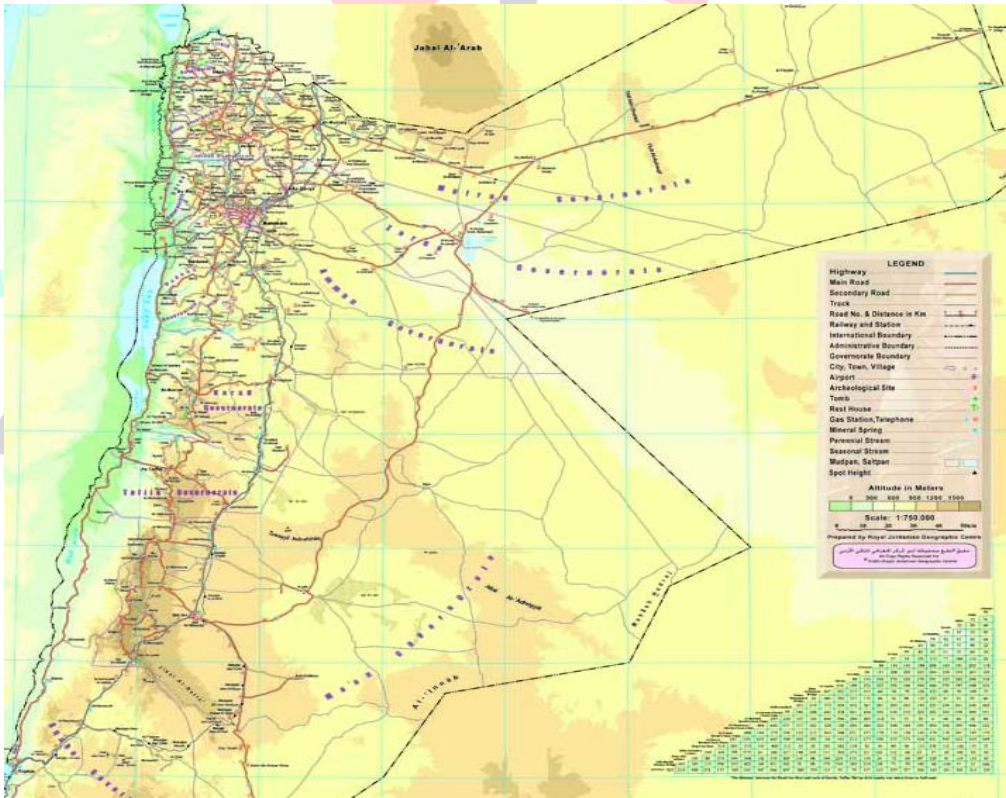


معاً نستطيع الحزب الديمقراطي الاجتماعي

يصل إلى الحدود العراقية والحدود السعودية، هذا بالإضافة إلى الطرق الأخرى ضمن حدود التنظيم التابعة للبلديات والتي تبلغ أطوالها التقريبية 6000 كيلومتر تقريباً.

ورغم أهمية الطرق، إلا أنه يترتب عليها أعمال صيانة وكلف مرتفعة تزداد يوماً بعد يوم، والسبب في ذلك يعود إلى التشتت العمراني والانتشار الكبير للسكان، فضلاً عن أن بعض الطرق يتم فتحها نتيجة ضغوط من جهات مختلفة، ما يثقل كاهل الحكومة والبلديات؛ ليس في ما يتصل بكلف إنشاء الطرق فقط، ولكن أيضاً بسبب الاضطرار لتقديم جميع خدمات البنية التحتية والنقل بالإضافة إلى الحاجة إلى متابعة صيانة الطرق والخدمات، ويتم ذلك بصعوبة وبكلف عالية مع احتمالية التأخير في تقديم الخدمة، مما ينتج عنه احتقان مجتمعي وعجز عن تلبية احتياجات المواطنين.

شبكة الطرق البرية في الأردن



تتولى وزارة الأشغال العامة تخطيط الطرق واستملاكها وإنشائها بجميع مكوناتها، وصيانة جميع الطرق الرئيسية والثانوية والقروية خارج حدود البلديات والنافذ منها داخل حدود البلديات، وتقع على عاتق البلديات هذه المسؤولية داخل حدودها.



معاً نستطيع الحزب الديمقراطي الاجتماعي

وتعد أعمال الصيانة من أبرز التحديات التي تواجه الطرق، فالعمر الافتراضي للطبقات الإسفلتية المنتشرة في الأردن سبع سنوات تقريباً، وهذا يتطلب إنشاء الطرق بشكل جيد وحمايتها من أضرار تقلبات الطقس من خلال الاهتمام بتصريف الأمطار، إذ يعد هذا من أهم العوامل التي تؤثر على عمر الطريق. إن معظم المشاكل التي تواجه الطرق في الأردن مرتبطة بعدم إجراء الدراسات اللازمة لحماية جسم الطريق من المياه وتنفيذ أعمال التصريف المناسبة أثناء التنفيذ، مما يقلل عمرها الافتراضي ويؤدي إلى انهيار أجزاء منها، وهذا ما حدث في العديد من الطرق الرئيسية المهمة، والسبب الرئيسي لذلك هو تخفيض الكلف الرأس مالية، إلا أن الكلفة النهائية خلال دورة عمر الطريق ستكون مرتفعة جداً وسيؤثر ذلك على الاقتصاد وعلى المجتمع بشكل مباشر.

وتعد الطرق الإسفلتية أقل كلفة من الطرق الخرسانية، وتحتاج إلى أعمال صيانة دورية وقائية شاملة، وقد يتسبب التأخر في أعمال الصيانة بأضرار كبيرة في جسم الطريق، وقد يستدعي إعادة إنشائه بكلفة تصل إلى أضعاف كلفة الصيانة الدورية التي تعدّ ضرورية أيضاً للتخفيف من أعمال الصيانة الاضطرارية الفجائية. إن أعمال الصيانة بأنواعها المختلفة من شأنها الحفاظ على مستوى الخدمة المطلوبة، والسلامة العامة، وتجنب المخاطر الناتجة عن ظهور العيوب المفاجئة على الطرق. وللوصول إلى صيانة ممنهجة، يجب أن يتم مسح جميع الطرق، وحفظ المعلومات وتحليلها، وبرمجة أعمال الصيانة الدورية والوقائية والقيام بها بالوقت المناسب. ويمكن إجراء المسح الميداني وإدارة أعمال الصيانة من خلال الأجهزة الإلكترونية لتوفير البيانات وأتمتة العمليات وتحليل المعلومات بشكل مستمر.

لقد أصبحت شبكة الطرق في الأردن كبيرة جداً، ومعظم الطرق بحاجة إلى صيانة عاجلة لتجنب انهيارها بشكل كامل، وما يتم تخصيصه في الموازنات المتتالية لأعمال الصيانة في وزارة الأشغال العامة والإسكان أو البلديات لا يغطي ربع الاحتياجات الحقيقية، وهذا يشكل خطراً على التنقل بشكل عام يجب أن تتم معالجته بأسرع وقت ممكن.

وبالإضافة إلى ما ذكر سابقاً، يعدّ حفر الطرق لتمديد خدمات البنية التحتية أو صيانتها من الأسباب الرئيسية لقصر عمر الطريق في الأردن بشكل عام، ويمكن مشاهدة هذه الظاهرة بشكل ملحوظ داخل التجمعات الحضرية والمدن الكبرى على الأخص، فلا يكاد يُنتهى من تعبيد شارع إلا وتبدأ عمليات الحفر لتمديد خطوط المياه والكهرباء والهاتف وكوابل "الفايبر" والمجاري أو تصريف مياه الأمطار، ومهما كانت عمليات الصيانة جيدة -وهي غالباً خلاف ذلك- فإن تأثير الحفر خصوصاً العميق منها كما هي الحال في حفرات



معاً نستطيع
الحزب الديمقراطي الاجتماعي

المجاري العامة، يمتد إلى سنوات عدة، إذ تبدأ الهبوطات في الشوارع بالظهور بشكل مستمر، مما يؤدي في نهاية المطاف إلى ضعف الثقة في مؤسسات الدولة بشكل عام.

وهناك عدد من الحلول لهذه المشكلة؛ منها بناء عتبات أسفل الطريق، خصوصاً في الطرق الرئيسية المهمة، إذ يمكن الوصول إليها بشكل مستمر لأعمال الصيانة وتمديد خطوط جديدة، وهذا يعد مكلفاً نسبياً. ومن الحلول أيضاً التنسيق المسبق بين جميع الجهات الخدمية لتمديد جميع خطوط الخدمات قبل إنشاء الشارع، وقد بُذلت محاولات سابقة عدة لتنفيذ هذا التوجه، إلا أنها لم تفلح، لتعدد الجهات التي تقوم بإيصال الخدمات ولاختلاف أولوياتها وخططها في العمل. ورغم ذلك، فإن هذه هي الطريقة الوحيدة للحفاظ على الطريق وتخفيض فاتورة الصيانة، علماً أن هذا ما يتم تطبيقه في جميع دول العالم، وهو ممارس في الأردن في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، لهذا تتمتع العقبة بشبكة طرق بمستوى عالٍ مقارنة مع باقي المدن الأردنية.

وبسبب محدودية الموارد المالية، تقوم دول العالم بتنفيذ بعض الطرق بالشراكة مع القطاع الخاص، وذلك عن طريق إنشاء طرق سريعة ومخدومة داخل المدن وخارجها، وبمواصفات عالية تسهّل على مستخدميها التنقل بسرعة وأمان بعيداً عن الأزمات المرورية مقابل رسوم يتم استيفاؤها من مستخدمي هذه الطرق، ويكون ذلك عادةً على نظام عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية (Build, Operate and Transfer) طويلة المدة. وغالباً ما يكون لهذه الطرق بدائل يمكن استخدامها من قبل من لا يرغب بدفع رسوم مقابل استعمال هذه الطرق الممولة. وهناك محاولات لم تتحقق بعد من قبل وزارة الأشغال العامة والإسكان وأمانة عمان الكبرى لتنفيذ مشاريع بهذه الآلية، ويؤمل أن ترى النور قريباً.

النقل

قطاع النقل من أهم محركات الاقتصاد، وهو عصب التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ويشكل ما نسبته 6% من الناتج المحلي الإجمالي. ويشمل هذا القطاع نقل الأفراد والبضائع والموارد الطبيعية. وتندرج ضمن وسائل النقل المركبات الخاصة والعامة والشاحنات والبواخر والطائرات والسكك الحديدية. ويعدّ النقل البري على الطرق الوسيلة الرئيسية المتوفرة في الأردن لنقل البضائع والركاب، ويُستخدَم النقل السككي بشكل محدود للموارد



معاً نستطيع الحزب الديمقراطي الاجتماعي

الطبيعة فقط، وذلك من خلال خط الحديد الحجازي غير المستغل، وهو يربط شمال المملكة بجنوبها، وتم تحديث الجزء الجنوبي منه لنقل الفوسفات بشكل رئيسي.

ورغم أن النقل السككي هو أفضل الطرق البرية وأكثرها كفاءة لنقل البضائع والأفراد، إلا أنه غير متوفر على نطاق واسع للأفراد، ومتوفر بشكل محدود جداً للبضائع. وقد أُعلن في عام 2015 عن مشروع وطني للسكك الحديدية بطول 942 كم وكلفة 2.8 مليار دولار، لربط المدن الأردنية ومراكز الإنتاج بشبكة سكك حديدية، وربطها مستقبلاً بالدول العربية المجاورة، وخطط لتكون الشبكة من محورين: (شمال جنوب) من الحدود السورية وحتى العقبة، و(شرق غرب) من مدينة إربد مروراً بالمفرق والزرقاء باتجاه الحدود العراقية، مع فرع يصل إلى الحدود السعودية. وتم المباشرة باستملاك الأراضي بحيث تصل الكلفة التقريبية إلى 280 مليون دينار، إلا أنه لم يتم إحرار خطوات عملية لإنجاز المشروع حتى الآن رغم أهميته للاقتصاد الأردني وللتنمية ولربط المدن بشكل يسمح بنموها وتوزيع النمو السكاني بشكل متوازن، مع الإشارة إلى أن السعودية أعلنت في اجتماع مع الجانب الأردني عام 2022 عن افتتاح خط السكة الحديدية التي تصل إلى الحدود الأردنية ضمن شبكة الخطوط التي تعمل عليها عدة دول عربية.

إن ضعف النقل العام المنتظم داخل المدن وفي ما بينها من التحديات التي تؤثر على الاقتصاد الأردني، ويؤثر سلباً على التنمية وعلى إيجاد فرص عمل للعمالة الأردنية خصوصاً الشباب منهم والمرأة، ويؤدي إلى الاعتماد على السيارات الخاصة في التنقل، ما يكلف الأسرة ما يصل إلى ثلث دخلها للتنقل، فضلاً عن زيادة الازدحامات المرورية وانبعاث الغازات الدفيئة المضرّة بالبيئة.

ومن الملاحظ أنه لم يتم اتخاذ إجراءات تُذكر لمعالجة صعوبة التنقل، هذا إذا استُثبتت محاولات محدودة هنا وهناك. وقد صدر قانون تنظيم نقل الركاب رقم (19) لسنة 2017 الذي يتضمن إمكانية تفويض صلاحيات هيئة تنظيم النقل البري إلى البلديات للقيام بالمهام الواردة في المادة 18-أ، فالبلديات الأقدر على إدارة ملف النقل ضمن اختصاصها بعد بناء قدراتها تدريجياً، ويمكنها أن تتولى التعامل مع التحديات المرورية والأزمات التي تتكرر بشكل يومي، وذلك بعد أن عجزت الهيئة على مدى سنوات من تحقيق تقدم يُذكر في هذا المجال.

ويشار هنا إلى أنه تم تفويض صلاحيات النقل العام إلى أمانة عمان الكبرى بموجب قانون مؤقت عام 2007، وباشرت الأمانة في حينه بإعداد خطتها الاستراتيجية بشكل علمي



معاً نستطيع الحزب الديمقراطي الاجتماعي

ومدرّوس واتخاذ إجراءات تنظيم النقل من خلال تشكيل شركات قادرة على إدارة عمليات النقل والمباشرة بتنفيذ مشروع الباص السريع، ورغم تأخر تنفيذ هذا المشروع لأكثر من 10 سنوات لأسباب مختلفة، إلا أنه يعد خطوة بالاتجاه الصحيح، ويجب أن تتبعه خطوات للتمكن من توفير شبكة متكاملة من خطوط النقل المنتظم، كما يجب أن تطبق منهجية العمل التي اتبعتها أمانة عمان في البلديات الكبرى لإيجاد حلول فعالة وعملية لمشاكل النقل وما يرتبط بها من أزمات مرورية في ظل عدم توفر شبكة للنقل العام المنتظم.

وتنص المادة 11 من القانون على إنشاء صندوق وطني خاص لدعم نقل الركاب بتطوير خدمات النقل العام ومرافقه، تكون موارده من الدخل المتحقق من النقل العام والأموال التي تخصصها الحكومة ومبلغ عشرين فلساً يُقتطع من كل لتر بنزين أو سولار تنتجها أو تستوردها مصفاة البترول الأردنية. وتُدار أموال الصندوق بموجب نظام خاص يصدر بموجب القانون.

كما تنص المادة 13-أ على أن يصوّب الحاصلون على تصاريح فردية أوضاعهم خلال خمس سنوات من تاريخ صدور القانون، وذلك بالاندماج في شركة واحدة أو بالاشتراك مع شركة لإدارة الخطوط التي تعمل ضمنها. وجميع الإجراءات الواردة في القانون تدعم عمليات وإدارة النقل بشكل كبير، بالإضافة إلى ادخال استغلال التكنولوجيا الحديثة في عمليات إدارة النقل من حيث آلية دفع الأجور وتوفير المعلومات اللازمة لتسهيل استعمال وسائل النقل من قبل المواطنين، وبالتالي زيادة الثقة في النقل العام والاعتماد عليه كوسيلة للنقل بدلاً من السيارة الخاصة. ومن المؤكد أن إدارة النقل العام التي استمرت لسنوات بالطريقة نفسها لن تؤدي إلى تطور هذا القطاع المهم والمحركي في النمو.

إن الازدحام المروري الذي تشهده المدن الأردنية بشكل متزايد، والتعطل في التنقل وأثره الكبير على الاقتصاد والمجتمع والبيئة، يستدعيان الاهتمام بإيجاد مخرج لتخفيف الازدحامات من خلال تطبيق أنظمة السير وتحديثها، وكذلك استغلال تكنولوجيا المعلومات في إدارة عمليات السير وتنظيمها وتوجيهها. وقد يكون لتوفير مواقف سيارات عامة دور مهم في تقليل الأزمات المرورية، لكن الأهم هو التوجه نحو النقل العام المنتظم، والاهتمام بالتنقل المستدام من خلال توفير البنية التحتية للتنقل مشياً على الأقدام.

إن عدد الرحلات التي تتم مشياً على الأقدام في عمان مثلاً لا يزيد عن 26% من إجمالي الرحلات، بينما تصل هذه النسبة في مدن أخرى إلى أكثر من 60%. ومن شأن هذا التوجه المهم على المستويين البيئي والصحي أن يؤدي إلى نقلة كبيرة في التنقل وتقليل



معاً نستطيع
الحزب الديمقراطي الاجتماعي

الازدحامات في ما لو تم تأهيل الأرصفة واستحداث مسارات متكاملة في المدن للتنقل أو التنقل بالدراجات الهوائية كما هي الحال في الكثير من دول العالم.

تصريف مياه الأمطار

تقع مسؤولية تصريف مياه الأمطار على عاتق البلديات، ويكون ذلك من خلال شبكات طبيعية متكاملة لتصريف مياه الأمطار تفرضا طبوغرافية المنطقة، وتكون الأودية فيها أحياناً مستملكة بموجب المخططات المعدة للبلديات أو مملوكة للغير، لكن بموجب قانون التنظيم يُمنع البناء في مجاري الأودية، حتى لو كانت ملكيات خاصة.

وتقوم البلديات عادةً بسقف الأودية في المناطق المأهولة، وغالباً ما يتم استغلال هذه الأودية كطرق وممرات لخدمة قطع الأراضي في محيطها. وتُستغل الأودية كجزء من شبكة تصريف مياه الأمطار داخل حدود المدن وخارجها، ويتم إنشاء عتبات صندوقية فيها بكلفة عالية من دون دراسات علمية لحجم كميات الأمطار الحالية والمستقبلية نتيجة المتغيرات اليومية خصوصاً داخل المدن مع زيادة المساحات الصلبة الخرسانية والإسفلتية وتخفيض امتصاص التربة مما يؤثر على كميات جريان الأمطار. إذ يجب أن تغطي هذه الدراسات التطورَ لخمسين سنة قادمة، وهذا غير معمول به في المنشآت المائية حالياً، سواء للخطوط الرئيسية أو الفرعية، ولأن التصاميم يتم إعدادها بحسب الخبرات والمشاهدات على الواقع، تتعرض معظم المناطق في الأردن لأضرار كبيرة مادية وبشرية سنوياً نتيجة جريان مياه الأمطار والفيضانات، مما يؤثر سلباً على الأفراد والممتلكات والأعمال والبنية التحتية. ويشار في هذا السياق أيضاً إلى الآثار الكبيرة للفيضانات نتيجة التغير المناخي الذي يتسبب بالأمطار الوميضية.

ولتجنب أضرار الفيضانات أو للتخفيف منها، يجب أن تجرى دراسات شمولية متكاملة للفيضانات لتوجيه الصرف عبر شبكات مياه الأمطار ومنشآت البنية التحتية الزرقاء والخضراء التي تعنى بالفيضانات بناء على دراسات علمية، ويجب تحديد الأولويات وتصميم شبكة التصريف وفق أسس علمية طويلة الأمد، مما يحد من الأضرار ويعزز القدرة على التنبؤ والإنذار المبكر وأخذ الاحتياطات اللازمة ومنع تلوث مياه الأمطار وتوجيهها بالشكل المناسب لتحقيق أكبر فائدة منها.



معاً نستطيع
الحزب الديمقراطي الاجتماعي

ومن الأمور الأخرى التي تعاني منها المدن الأردنية نتيجة عدم وجود شبكات مياه مدروسة ومتكاملة ونتيجة عدم الالتزام بالقانون، لجوء المواطنين لتصريف مياه الأبنية عبر شبكة الصرف الصحي التي لم تُصمّم لهذه الغاية، مما يؤدي إلى فيضانات مياه ملوثة داخل الأبنية وفي أماكن غير معدّة لاستقبال كميات كبيرة من المياه وفي الشوارع، الأمر الذي يتسبب في تلوث التربة وتلوث مياه السدود بالإضافة إلى تدفق كميات كبيرة إلى محطات التنقية مما يشكل عبئاً إضافياً على هذه المحطات. كما أن هناك بعض الأبنية يتم فيها شبك مياه المجاري بشبكة تصريف مياه الأمطار لتجنب التكاليف المالية، مما يؤدي إلى ظهور الروائح الكريهة خصوصاً في فترة الصيف. ولتجنب كل ذلك يجب فصل شبكة مياه الصرف الصحي عن شبكة مياه الأمطار، وأن تتولى وزارتا المياه والإدارة المحلية متابعة ذلك.

الفراغات الخضراء والعامّة

تعاني المدن في الأردن من نقص حاد في الحدائق والمنتزهات والمساحات الخضراء والفراغات العامّة، ففي مدينة عمان مثلاً لا تزيد المساحات الخضراء عن ثلاثة أمتار مربعة للفرد الواحد، وفي مدينة الزرقاء لا تزيد هذه النسبة عن متر مربع واحد، وهناك عدد كبير من البلديات لا يتوفر فيها أيّ حديقة عامّة، علماً أن متطلبات منظمة الصحة العالمية تشير إلى ضرورة توفير ما مساحته تسعة أمتار مربعة للفرد الواحد من سكان المناطق الحضرية. ومع ارتفاع الكثافة السكانية وتكدس المباني والشقق السكنية وتآكل الفراغات في المدن، أصبحت هذه الفراغات ضرورة ملحة. ومن المعروف أن مسؤولية تخصيص واستملاك الأراضي للفراغات المختلفة وإنشاء الحدائق هي من مسؤولية البلديات، ويعدّ ارتفاع كلف الاستحواذ على المواقع بمساحات مناسبة المعيق الرئيسي في إنشاء الحدائق، ويتم الاستحواذ من خلال تحديد مواقع الفراغات المطلوبة بموجب معايير تخطيط دولية عند إعداد المخططات التنظيمية للمدن. وبحسب القوانين الحالية، يجب على البلدية أن تقوم باستملاك هذه المواقع ودفع ثمنها خلال مدة محددة، والتخلي عنها في حال عدم دفع الثمن بعد انقضاء هذه المدة، علماً أن قانون الاستملاك السابق كان ينص على معاملة الحدائق والفراغات العامّة كما تعامل الطرق من حيث الاستحواذ على الأراضي من دون دفع الثمن للربع القانوني من مساحة الأراضي التي يتم تنظيمها، وكان هذا هو السبب الرئيسي في توفر مساحات مناسبة كحدائق ومنتزهات عامّة ضمن المناطق التي تم تنظيمها في ظل سريان القانون السابق.



معاً نستطيع
الحزب الديمقراطي الاجتماعي

إنّ لزيادة الرقعة الخضراء داخل المدن وتخصيص أماكن للتنزه والترفيه وممارسة النشاطات المختلفة، أثراً كبيراً وفوائد متعددة على الصحة العامة، فضلاً عن تخفيض الضغوط المجتمعية وإيجاد بيئة إبداعية محفزة للأطفال لتعزيز مهاراتهم المجتمعية. كما أن المناطق الخضراء تخفف آثار التلوث الذي تعاني منه المدن، وتلطّف الأجواء، وتقلل آثار التغير المناخي سواء ارتفاع الحرارة أو الأمطار الشديدة والفيضانات بحيث تعمل كبنية تحتية خضراء وتقوم بامتصاص كميات من الأمطار وتقلل الجريان بالإضافة إلى تغذية المياه الجوفية الضرورية. وتأتي أهمية زيادة الرقعة الخضراء خصوصاً في أطراف المدن، من مقاومة ظاهرة التصحر التي يعاني منها الأردن بسبب تدني نسب هطول الأمطار بشكل ملحوظ في السنوات الأخيرة، وهذا أيضاً أحد مظاهر التغير المناخي الذي يعاني منه العالم أجمع.

الإسكان

يعدّ السكن في المجتمعات أحد أهم أهداف التنمية المستدامة، وللسكن أهمية خاصة لدى المجتمع الأردني، فهو ضرورة ملحة لدى العائلات بشكل خاص، ويعمل على تعزيز استقرار الفرد والعائلة والمجتمع، ويساهم في الارتقاء بمستوى المعيشة.

نتيجة للزيادة الكبيرة في عداد السكان في المدن الناتج عن الهجرتين الداخلية والخارجية، خصوصاً في وسط المملكة وشمالها، ارتفع الطلب على السكن، خصوصاً لذوي الدخل المتدني والمتوسط، علماً بأن جزءاً مهماً من دخل الأسرة الأردنية يتم إنفاقه على السكن، إذ يصل متوسط إنفاق الأسرة الأردنية على السكن وتوابعه إلى حوالي 30% من دخلها، ويبلغ معدل نسبة الإيجار السنوي للمسكن في الأردن حوالي 20% من الدخل.

وتعدّ المؤسسة العامة للإسكان والتطوير الحضري الجهة المسؤولة مباشرة عن توفير السكن الملائم للمواطنين، خصوصاً من ذوي الدخل المتدني والمتوسط، وهي الجهة الحكومية المنظمة لقطاع الإسكان. وقد أنشئت المؤسسة عام 1992، وكانت خلفاً لمؤسسة الإسكان (1965) ودائرة التطوير الحضري (1980)، وهي تابعة لوزارة الأشغال العامة والإسكان، وتقوم بوضع التشريعات الناظمة للقطاع، وتعمل كمرجعية استشارية للحكومة والقطاع الخاص، وتعنى بتطبيق الاستراتيجية الوطنية للإسكان محلياً ودولياً، وتجري الدراسات اللازمة لسوق الإسكان وحصر الاحتياجات وتنشيط الاستثمار في هذا القطاع الذي يعدّ مشغلاً رئيسياً للأيدي العاملة. ويتم تشغيل أكثر من 150 مهنة مساندة



معاً نستطيع
الحزب الديمقراطي الاجتماعي

للقطاع، وهي المسؤولة مباشرة عن تحقيق الأهداف الوطنية والتوجهات الدولية الخاصة في هذا القطاع.

لقد انحصرت مهمة المؤسسة العامة للإسكان والتطوير الحضري في الفترة الأخيرة في توفير الأراضي في مناطق مختلفة للمواطنين من خلال المؤسسة مباشرة أو بالشراكة مع جهات أخرى تعمل في هذا المجال، وكان من آخر المشاريع الكبرى التي قامت بها المؤسسة هو "سكن كريم لعيش كريم" الذي أُطلق عام 2007 وذلك من خلال إنشاء عدد من المشاريع في مختلف مناطق المملكة بالشراكة مع القطاع الخاص من خلال جمعية المستثمرين في قطاع الإسكان، وكان المشروع يهدف إلى توفير السكن المناسب لذوي الدخل المحدود والتمتدي، وكذلك توفير قطع أراضي في مواقع أخرى، والعمل على توفير قروض ميسرة للمستفيدين من المشروعات المقترحة. وقد تعثر المشروع بشكل كبير لأسباب أهمها عدم اختيار مواقع ملائمة للمشاريع التي تم إنشاؤها، وبعُد المشاريع عن التجمعات الحضرية والخدمات العامة وخدمات البنية التحتية، وارتفاع الكلف، بالإضافة إلى الخلافات بين المقاولين والمؤسسة العامة للإسكان والتطوير الحضري، وعدم القدرة على تسويق جزء من الشقق بعد مرور أكثر من عقدين على إطلاق المشروع رغم تخفيض الأسعار وبيع جزء منها بأقل من الكلفة ورغم تقديم تسهيلات كبيرة للموظفين لتمكينهم من شراء الشقق.

وبعد تجربة "سكن كريم لعيش كريم" توقفت المؤسسة عن تنفيذ مشاريع شبيهة رغم أن هذا من مهامها الرئيسية، واقتصر عملها على بيع قطع الأراضي للمواطنين، وتم الاعتماد على القطاع الخاص في توفير السكن (ساهم في بناء أكثر من 99% من الشقق السكنية) وذلك من خلال البناء الشخصي الخاص أو من خلال شركات الإسكان التي أصبحت المزود الرئيسي للشقق السكنية بحصة تزيد عن 70% من سوق الشقق.

ورغم انضمام دائرة التطوير الحضري إلى المؤسسة العامة للإسكان والتطوير الحضري، إلا أن المؤسسة لم تقم بالدور الذي كانت تقوم به الدائرة في تطوير مناطق وأحياء مكتظة وغير منظمة، وكانت تجربة الدائرة رائدة في تحقيق أهدافها من خلال تنظيم هذه المناطق وتحديد الملكيات وفتح الطرق وتقديم الخدمات الأساسية للأبنية القائمة، وكان ذلك يتم من خلال دعم دولي لتطوير المناطق العشوائية في الأردن، إلا أن هذا الدور لم يستمر بعد انضمام الدائرة إلى المؤسسة، علماً أن هناك حاجة ملحة لاستمرار تطوير الأحياء القديمة التي أنشئت أثناء الطفرات السكانية التي عانى منها الأردن وأصبحت بحاجة ماسة للتطوير،



معاً نستطيع الحزب الديمقراطي الاجتماعي

إذ أصبح عدد كبير من هذه المباني غير ملائم للسكن ومشوّه للمنظر العام، وجزء منها غير آمن مع مرور الزمن ومع استمرار التدخلات التي تجري عليها وتُضعفها. وقد تكرر انهيار عدد من الأبنية خلال السنوات الأخيرة، علماً أن هناك مشروعاً ريادياً تقوم به أمانة عمان الكبرى حالياً في لتطوير منطقة حي الطفيلة في جبل الجوفة من خلال توسعة الطريق وتخفيف الكثافة السكانية وتوفير فراغات حضرية عامة للسكان وإزالة الأبنية التي تتعارض مع أهداف المشروع. ويمكن أن تقوم المؤسسة العامة للإسكان والتطوير الحضري بمشاريع مشابهة في مناطق عديدة في أنحاء المملكة.

ومن أهم التحديات التي تواجه قطاع الإسكان: ارتفاع كلف المساكن، وعدم توافر مساكن بأسعار ميسرة تناسب القدرة الشرائية لقطاع كبير من المواطنين، بالإضافة إلى الفجوة الكبيرة بين العرض والطلب من حيث الكلف والمساحات المتوفرة التي تحكمها القوانين والأنظمة، وارتفاع أسعار المواد الأساسية وكلف الأراضي الصالحة للإعمار ضمن التجمعات الحضرية، مما يؤدي إلى التوجه للبناء خارج التجمعات السكنية المخدومة والتسبب بالتشتت العمراني الذي يؤدي إلى ارتفاع كلف تقديم خدمات البنية التحتية والطرق وكذلك خدمات النقل العام. ومن التحديات الرئيسية التي تواجه قطاع الإسكان أيضاً: صعوبة توفير التمويل، خصوصاً لذوي الدخل المتدني والمتوسط الذي يشمل معظم طبقات المجتمع الأردني.

الخلاصة والتوصيات معاً نستطيع

- 1- البنية التحتية أحد الروافع الرئيسية للاقتصاد، فكلما تحسنت البنية التحتية تحسن الاقتصاد، وكلما تحسن الاقتصاد تحسنت البنية التحتية. الاقتصادات النامية لا يمكن أن تتطور من دون تطوير البنية التحتية، فالنقل والموانئ والخدمات العامة عامل أساسي في النمو الاقتصادي وتشجيع الاستثمار.
- 2- يساهم قطاع الإنشاءات وتطوير البنية التحتية في الحد من البطالة والتنمية، ويشغل نسبة كبيرة من العمالة المحلية وإنعاش وتنشيط الدورة الاقتصادية المحلية، خصوصاً في مراحل الركود الاقتصادي.
- 3- يساهم تحسين البنية التحتية في القدرة على الصمود في مواجهة التحديات ومواجهة أخطار التغير المناخي والتخفيف من آثاره.
- 4- التوجه إلى أنظمة العمل الحديثة في تطوير البنية التحتية بالشراكة مع القطاع الخاص وكذلك تطبيق أنظمة البناء الحديثة.



مَجْمَعًا
الحزب الديمقراطي الاجتماعي

- 5- يجب تخصيص الأموال الكافية لتغطية احتياجات صيانة البنية التحتية لضمان تحسين الخدمة وتخفيض المخاطر والكلف.
- 6- السيطرة على التثنت العمراني وتنظيم عمليات الإعمار بحيث يتم خلق تجمعات متكاملة لتخفيض كلف تقديم الخدمة وتحسين جودة الحياة.
- 7- تحسين جودة المشاريع تصميماً وتنفيذاً من خلال رصد المخصصات الكافية لتصبح أكثر استدامة.
- 8- تعاني المدن الأردنية من الفيضانات المتكررة كأحد ظواهر التغير المناخي، لذا يجب إعداد دراسات متكاملة للفيضانات وإنشاء البنية التحتية لتجنب الفيضانات أو للتخفيف من آثارها.
- 9- ضرورة توفير فراغات عامة ومساحات خضراء وفق المعايير العالمية في المدن الأردنية التي تعاني من نقص حاد في هذا المجال.
- 10- تطوير الأرصفة وتحسينها وإزالة العوائق عنها، وتطوير مسارات مناسبة للمشاة لتساهم في عمليات التنقل داخل المدن.
- 11- ضرورة إيجاد آليات لتوفير السكن المناسب من خلال التخطيط الحضري وتوفير مصادر التمويل والقروض وقيام مؤسسة الإسكان بدورها لتحقيق ذلك.
- 12- قيام مؤسسة الإسكان والتطوير الحضري بمهمتها في التطوير الحضري، خصوصاً بوجود مجمعات سكنية وأحياء تحتاج إلى تخطيط وتطوير بعد مرور أكثر من خمسة عقود على إنشائها.

مَجْمَعًا
الحزب الديمقراطي الاجتماعي