

## بيان حول نظام الأبنية والتنظيم في عمّان والبلديات

صدر بالجريدة الرسمية نظام الأبنية والتنظيم رقم (28) لسنة 2018 وسيُعمل به إعتبار من مطلع شهر أيار 2018، كما سبق أن وافق مجلس الوزراء على نظام مُعدل لنظام الأبنية وتنظيم المدن والقرى لسنة 2016 وبوشر العمل بموجبه إعتبار من بداية العام 2017 وقد جاء النظامان للتعامل مع المستجدات أو لإزالة غموض أو ضبط للتجاوزات، وقد دار لفظ كبير حولها من مؤيد ومعارض لما لمواد هذه الأنظمة من أثر مباشر على التخطيط الحضري وشكل الأبنية ومتطلبات ترخيصها وإستعمالاتها ورسوم الترخيص والمخالفات.

لقد جاء نظام الأبنية والتنظيم في مدينة عمّان بعد أربعين عاماً من العمل بالنظام السابق، ويتكون من شقين الأول للأبنية، لبيّن ما هي الشروط الواجب توفرها في المباني حتى يتم ترخيصها (الأبعاد، الإرتفاعات، البروزات، المواد... الخ) وأما بالنسبة للتنظيم، فبيّن النظام الاشتراطات القانونية بالنسبة لتنظيم المناطق والأراضي والإستعمالات.

لقد فعّل النظام الجديد لعمّان مفاهيم تخطيطية كانت مهمة سابقاً على الرغم من ورودها في قانون تنظيم المدن والقرى رقم (79) لسنة 1966 مثل ضرورة إنسجام مخططات إفرار الأراضي مع المخططات التنظيمية الهيكلية أو التفصيلية، بمعنى وضع حد لإفرار الأراضي كل على حدى بدون تطابقها مع التصورات الموضوعية للمدن من تقسيم المناطق Zoning أو إتجاهات ومحاور النمو والكثافة العمرانية والسكنية.

ومن أهم ما جاء في النظام الجديد، حَسَم الجدول بخصوص إرتفاع البناء ليصبح المسافة العامودية من منسوب (منتصف) الطريق أو الطرق المتاخمة لقطعة الأرض الى أعلى نقطة من ظهر البناء، والذي هو المنسوب الخرساني للطابق الأخير، وقد شهدت الساحة التنظيمية تجاذبات في هذا الموضوع حيث اعتمد أحياناً المنسوب الأدنى وأحياناً أخرى المنسوب الأعلى، وبهذا يأخذ أفق المدينة Sky Line شكلاً متجانساً. وقد سمح النظام رقم (28) لعمّان في المادة (59) منه بالسماح بإنشاء أبنية عالية في المناطق جميعها بإستثناء منطقة السكن الأخضر والسكن الريفي والسكن بأحكام خاصة، مما يتيح إنشاء أبنية سكنية مثلاً بإرتفاع ثمانية طوابق على قطعة مساحة دونم بدلاً من أربعة طوابق بشروط، مما ينفي عن النظام التهمة بحصر ارتفاعات المباني بأربعة طوابق كما يشاع من قبل بعض المستثمرين.

كما خولت المادة (24) للجنة تنظيم المدن المحلية تحديد منطقة ما على أنها (منطقة تخطيط خاص) بعد إعداد دراسة شاملة ومخططات تنظيمية للمنطقة توضح حدودها والاستعمالات المقترحة وارتفاعات الأبنية والكثافة العمرانية والارتدادات ووسائل النقل العام وحركة المشاة وخدمات البنية التحتية والمداخل والمخارج، وتعتبر هذه المادة بمثابة ثورة في عالم التخطيط الحضري مما يتيح للمستثمرين تطوير مناطق بمجملها والخروج من بوتقة البناء على قطع متفرقة، والتحرر من المعاناة بتوفير مواقف سيارات ضمن أراضي بمساحات صغيرة، بينما يتيح تنظيم المناطق الخاصة تأمين مواقف خارجية وحدائق وملاعب أطفال

بأحكام التنظيم المتراكب وفيها حماية للموروث الطبيعي من الزحف العمراني والحفاظ على العناصر التراثية والحضارية المميزة وتنفيذ سياسات وإستراتيجيات مثل التكتيف العمراني وتحديد الكثافة والحفاظ على الموارد الطبيعية مثل المياه والمعادن والحفاظ على الأراضي الزراعية وتشجيع إستغلالها.

إن الصحوة التي تمثلت بإدراج موضوع الكثافة العمرانية في النظام الجديد يحتاج الى دقة عند إصدار التعليمات اللازمة، فهل سيتم إعتقاد تعليمات (المساحة الى النسبة) الطابقية Floor Area Ratio FAR أو نظام مختلط، وفي الحالتين سيكون لذلك اثر على شكل الأبنية، وأحسن النظام بالتنوع بإضافة تنظيم (متعدد الإستعمال الحضري) Mixed-use لتشجيع المطورين على إنشاء أبنية وفقاً للمادة 20 هـ (سكن ومكاتب) بما يقلل من مسافات التنقل ما بين مكان السكن ومكان العمل reduction of commuting time .

ولا بد من أن نلفت عناية القائمين على إعداد التعليمات التي ستصدر بموجب أحكام النظام الى ضرورة إشتراط عمل إفراز الأراضي من قبل مهندس تخطيط حضري، وليس من قبل المساح المرخص كما جاء بأحكام المادة (22) وأن يكون مهندس التخطيط الحضري مجاز من نقابة المهندسين، وعدم قبول مخططات المساحين الا من خلال المكتب الهندسي المختص بالتخطيط الحضري، وهذا أمر جديد يفتح مجال العمل لمهندسي التخطيط الحضري من خلال مكاتب مرخصة لهذه الغاية.

لقد أولى النظام الجديد أهمية قصوى لموضوع النقل والمرور وحاول فرض توفير مواقف السيارات ضمن حدود قطعة الأرض، وربط العدد المطلوب من المواقف بالمساحة وفترة التنظيم، وسمح بتوفير مواقف مكشوفة للسيارات في الارتدادات الجانبية والخلفية والأمامية (وهذا جديد) ونحن نعلم حجم المعاناة التي نعيشها لتوفير موقف للسيارة بالقرب من السكن، وسيكون لأي حديث عن التساهل في هذا الموضوع آثار مجتمعية سلوكية عدوانية تنشأ بين الجيران ولا مناص منها الا بتوفير عدد المواقف المناظر للكثافة السكنية وأمام المتاجر والمستشفيات والفنادق والمدارس ودور العبادة وغيرها. ويسجل للنظام التفريق بين مساحات الشقق السكنية حيث طلب توفير موقف سيارة واحدة للمساحات أقل من (225) متر مربع وموقفين للمساحات (225-400) وثلاثة مواقف للمساحات أكبر من (400) متر مربع لأن البديل عن عدم توفيرها هو الإصطفاف بالشوارع والطرقات الضيقة أصلاً.

أما وقد صدر النظام الجديد، فقد علت أصوات بعض المتضررين من أحكامه الذين طالبوا بتخفيض الإرتداد بنسبة 15% لزيادة مساحة الشقق، وزيادة النسبة المئوية 10% وإستثناء البلاكين من النسبة المئوية والسماح بالروف في الواجهة الأمامية مع ربطها بالطابق الأخير، وإضافة طابق خامس وسادس، وإيقاف العمل بمعامل الكثافة السكنية وعدم زيادة الغرامة على (عدم) توفير مواقف للسيارات والتجاوزات.

ومع إحترامنا للدور الذي يلعبه قطاع الإسكان في النشاط الإقتصادي، فإن المطالب المذكورة تتسف فلسفة النظام الجديد من أساسه، ومن الصعب فتح المجال للمقايضة ببند هنا أو نسبة هناك، فالطلب بتخفيض الإرتداد يعيب بالأرقام الصحيحة المطلوب تأمينها في الفراغات الأمامية والجانبية والخلفية والمشتقة من أبعاد مواقف السيارات ونسب الإضاءة والتشميس والخصوصية اللازمة بين المباني، وهذا الطلب بالتحديد

(جديد) حيث لم تتغير الحدود الدنيا للإرتداد عما جاء بالنظام السابق، إلا في نظام البلديات في تنظيم فئة (ج) بزيادة الارتداد الجانبي من (2.5) متر الى (3) متر لتفريقه عن تنظيم الفئة (د) الذي يحدد الارتداد الجانبي بمترين ونصف.

أما بخصوص البلكنونات، فنتفق مع ضرورة زيادة مساحتها على أن تكون على حساب مساحة الشقة الداخلية وأن لا تطل على الشقق المجاورة وتنتهك خصوصية الناس. وفيما يتعلق بالروف المرتبط بالطابق الأخير، ففيه غبن للشركاء في المبنى حيث يتغول صاحب الروف على السطح وتتحصر المساحات المخصصة للسخانات الشمسية والستلايت وتتكات المياه، فأين العدالة في ذلك. وعلى المصممين إستغلال الزيادة المعطاه بالنسبة المئوية لمكرر الدرج بنسب تصل الى 8.5% لتوفير مداخل وفراغات حركة أبنية للمباني.

ويسجل للنظام في المادة (49) طلب توفير خدمات ضرورية من توفير بئر وخزانات مياه وموقع لحاويات النفايات بدلاً من إنتشارها كمكماره صحية في الشوارع وضرورة تأمين غرفة للحارس للأبنية التي يزيد عدد الشقق فيها عن ثمانية، مع أننا كنا نطمح بالطلب لتوفير شقة صغيرة للحارس تشجيعاً للاردنيين للإقبال على مهنة حراسة وصيانة المباني التي يمكن ان توفير حوالي خمسين ألف فرصة عمل محتملة حالياً من قبل العمالة الوافدة.

كما أن النظام قد أفرد مواد لتنظيم عملية التصميم والتدقيق الالكتروني للمخططات وأكد على إتباع إجراءات الحفر وإذونات الصب حسب الإنجاز لتفادي المخالفات للتعامل معها كأمر واقع ونظم إجراءات الحصول على إذن الأشغال، وبذلك نقرب مما هو متبع في الدول المتقدمة ونضع حد لحالة الفلتان في سوق الإنشاءات. ولا تقل المادة (51) أهمية عن غيرها حيث اشترطت أن تكون خطوط خدمات المياه والمجاري والهاتف والكهرباء في كافة مناطق التنظيم ضمن خندق تحت مستوى الشارع وداخل حدود أرض المالك، وبهذا تتخلص من الأسلاك الهوائية ونضمن عدم التحفير المستمر للشوارع.

ويركز منتقدي النظام على أن الغرامات كبيرة.... ولم لا، فالأصل الإلتزام بالنظام وتجنب المخالفة إكراماً للتنظيم، ولهذا ندعو نحن في المنتدى الأردني للتخطيط الزملاء في المكاتب الهندسية والمقاولين والمستثمرين للتعامل مع نظام الأبنية والتنظيم الجديد كمشروع إصلاحى طال إنتظاره ليضع حد للتردي الحضري الذي تشهده المدن الأردنية ولنحافظ عليها من الإنزلاق لمدن الفوضى والصفوح المنتشرة بفعل قلة التنظيم وغياب الرقابة.

\*\*\*\*\*