

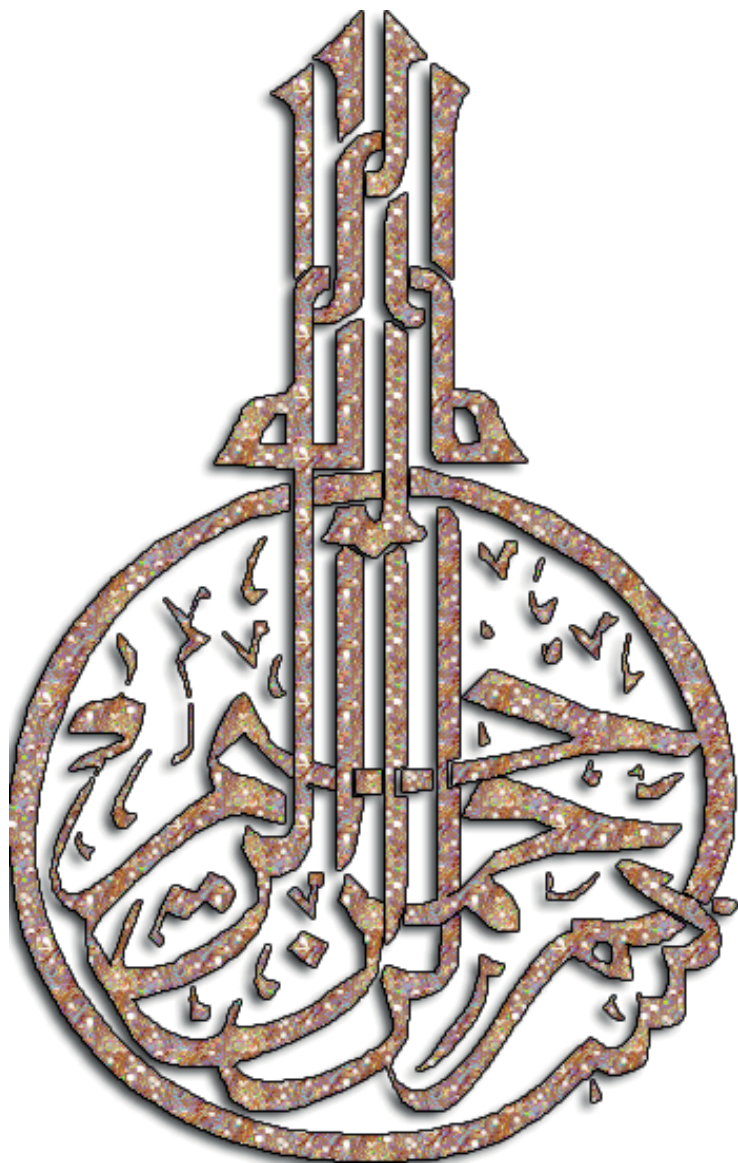
المشاكل التخطيطية

ما بين القرنين العشرين والواحد والعشرين



أ.د.م. / إسماعيل عبد العزيز عامر





فهرس المحتويات

أ - ابحاث القرن العشرين :

- البحث الأول :

" أهمية التخطيط الاقليمي فى تقسيم الجمهورية لأقاليم تخطيطية كبرى "
مجلة جمعية المهندسين المصرية
العدد الأول 1976 المجلد الخامس عشر ص 8-11

- البحث الثانى :

" زيادة السكان وتوزيعهم على أقاليم الجمهورية "
مجلة جمعية المهندسين المصرية
العدد الأول 1978 المجلد السابع عشر ص 44-51

- البحث الثالث:

" التخطيط الاقليمي ومدى الاستفادة من تجارب الدول المختلفة وإمكانية تطبيقه فى الدول النامية "
مجلة جمعية المهندسين المصرية
العدد الأول 1979 المجلد الثامن عشر ص 39-46

- البحث الرابع:

"تمركز السكان فى جمهورية مصر العربية والانفجار السكاني "
مجلة الافرواسيوية للإسكان
العدد الأول 1979 المجلد التاسع عشر ص 28-34

- البحث الخامس :

" آليات التخطيط العمراني فى إطار التخطيط القومي للقرن الحادي والعشرين ""
مجلة جمعية المهندسين المصرية
العدد الثانى المجلد الثامن والثلاثون ص 10-27

ب - ابحاث القرن الحادى والعشرين:

البحث السادس :-

استراتيجيات التخطيط الاقليمي

مقدم لمنظمة العواصم والمدن الاسلامية بالسعودية - ٢٠١٢

البحث السابع :-

" مداخل التجمعات العمرانية " (بحث مشترك)

المؤتمر الدولي العاشر لهندسة الأزهر – ديسمبر ٢٠٠٨

البحث الثامن :-

تمركز الخدمات وتأثيرها على المخطط العام

المؤتمر الدولي لهندسة الازهر الحادي عشر – ديسمبر ٢٠١٠

البحث التاسع :-

" الرصيف "

المؤتمر الدولي العاشر لهندسة الأزهر – ديسمبر ٢٠٠٨

البحث العاشر :-

" السجون الخضراء "

المؤتمر الدولي العاشر لهندسة الأزهر – ديسمبر ٢٠٠٨

البحث الحادى عشر :-

سلبيات التخطيط نتاج العنف المعماري

المؤتمر الدولي لهندسة الازهر الثانى عشر – ديسمبر ٢٠١٢

البحث الثانى عشر :-

السياحة بين المسطحات الخضراء والصحراء

المؤتمر الدولي لهندسة الازهر الثانى عشر – ديسمبر ٢٠١٢

البحث الثالث عشر :-

تلال القمامة ووطن نظيف

المؤتمر الدولي لهندسة الازهر الثانى عشر – ديسمبر ٢٠١٢

البحث الرابع عشر :-

المعايير الرئيسية للتنمية الحضرية بالمناطق القاحلة
المؤتمر الدولي لهندسة الازهر الثالث عشر – 2014

البحث الخامس عشر :-

نقل العاصمة الادارية بين اللامركزية ومركزية اللامركزية
المؤتمر الدولي لهندسة الازهر الثالث عشر – ٢٠١٤

البحث السادس عشر :-

مدى اهمية تطبيق شبكة التجمعات على المستوى الاقليمي تحت النشر ٢٠١٥

مقدمة :

- 1- ابحاث فى السنوات السابقة (من السبعينيات) تحت عنوان مشاكل تخطيطية للقرن الـ 20 .
- 2- ابحاث حديثة العهد وصنفت تحت عنوان مشاكل تخطيطية للقرن الـ 21 .

الغرض من هذا الكتاب هو عرض للمشاكل التخطيطية منذ اكثر من اربعون سنة ماضية والمشاكل الحالية وهى امتداد لمشاكل القرن الـ 20 التى لم تحل حتى تاريخه بعد .

توضح الابحاث فى القرن الـ 20 مدى اهمية المشاكل الخاصة بالتخطيط الاقليمى وتمركز السكان والهجرة من الريف للحضر علاوة على نقص الرقعة الزراعية فى ذلك الوقت والخدمات العامة .

اما ابحاث القرن الـ 21 هى تجسيد لنفس المشكلة وهى تقسيم الجمهورية لاقاليم تخطيطية وليست ادارية مع عرض بعض المشاكل التفصيلية من الرصيف – مداخل التجمعات العمرانية – السجون الخضراء – العنف المعمارى – تلال القمامة – المناطق القاحلة ونقل العاصمة الادارية وهى مواضيع حساسة وحالية .

هذا يوضح مدى اهمية تلك المشاكل ذات الصلة ببعضها على الرغم من انها ابحاث مستقلة الا انها ممتثرة على بعضها وحتى تاريخه يطالب المتخصصون حل لتلك المشاكل التى اذا لم يتخذ فيها قرار سوف تؤدى الى تآكل الرقعة الزراعية بالكامل (يعنى مجاعة للدولة) نقص المياه – والخدمات العامة – التمدد العشوائى للمدن .

هناك حلول مطروحة للحل مثل الخروج من الوادى الضيق بعمل محاور تنمية سواء بالصحراء الغربية او فى شبه جزيرة سيناء واستصلاح الاراضى وجذب سكان مع محاولة امتداد الحيز العمرانى للدولة واستغلال المناطق الفضاء الصالحة لذلك .

ارجو ان يكون هذا الكتاب اعطى انطباع واضح وكامل عن مساوئ عدم حل للمشاكل المزممة والتى سوف تصل بالدولة الى ظروف غير متوقعة واعطاء الفكر التخطيطى لمدى اهمية الحلول لتلك المشاكل للنهوض بالدولة الى مصاف الدول التى كانت فى نفس المرتبة مثل البرازيل – ماليزيا

.....

اتمنى ان اكون قد وفقت فى عرض المشاكل التخطيطية السابقة والحالية .

الجزء الاول :

المشاكل التخطيطية فى القرن الـ 20

البحث الاول : اهمية التخطيط الاقليمى فى تقسيم الجمهورية لاقاليم كبرى (1976)

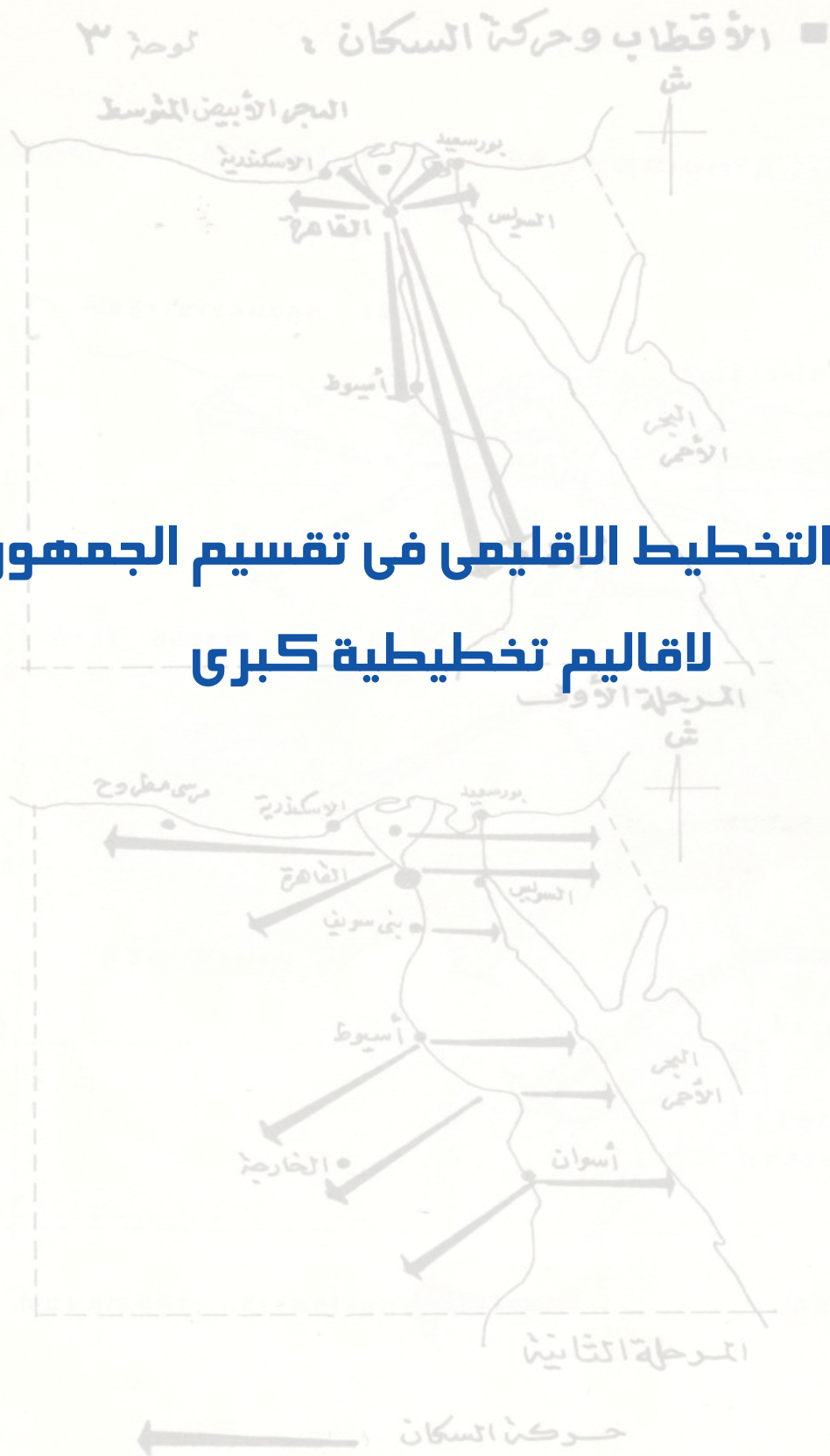
البحث الثانى : زيادة السكان وتوزيعهم على اقاليم الجمهورية (1978)

البحث الثالث : التخطيط الاقليمى ومدى الاستفادة من تجارب الدول المختلفة وامكانية تطبيقه فى الدول
النامية (1979)

البحث الرابع : تمركز السكان فى جمهورية مصر العربية والانفجار السكانى (1979)

البحث الخامس : آليات التخطيط العمرانى فى اطار التخطيط القومى للقرن الحادى والعشرين

أهمية التخطيط الإقليمي فى تقسيم الجمهورية لإقاليم تخطيطية كبرى



أهمية التخطيط الاقليمي فى تقسيم الجمهورية لاقاليم تخطيطية كبرى

مقدمة :

مازال الت دول كثيرة فى اسيا وافريقيا وامريكا اللاتينية (دول العالم الثالث) تعاني انخفاضاً فى مواردها الاقتصادية نسبياً نتيجة للضغط الاجتماعى الناتج عن الزيادة السكانية المستمرة وعدم الاستعمال الاكمل للطاقات الطبيعية والكامنة لمواجهة عمليات التطور التى تتعرض لها معظم تلك الدول .

أهمية التخطيط الاقليمي :

لقد وضع التخطيط الاقليمي فى مقدمة الاعتبارات واعطيت له العناية اللازمة حيث اصبح اكثر اهمية نتيجة للمشكلات الحالية المتعلقة به وهى :

- الاختلافات والتباين الاقليمي على مستوى النمو الاجتماعى والاقتصادى بالنسبة للبلاد وفى نفس البلد الواحد وذلك نتيجة لعملية التركيز والتمركز فوق المناطق الاكثر تقدماً وتطوراً وفى الوقت الذى توجد فيه مناطق متأخرة واخرى راكدة .
- نتيجة للاختلافات فى العوامل السياسية والاقتصادية والاجتماعية والطبيعية من بلد لآخر فقد اختلفت طرق تطبيق التخطيط الاقليمي وطرق حل المشاكل من بلد لآخر طبقاً لاحتياجات ومتطلبات وامكانيات كل بلد .

المشاكل الاساسية فى جمهورية مصر العربية :

- نسبة الزيادة السكانية العالية (2.7%) .
- الرقعة السكانية والزراعية المحدودة والتى تمثل 3.8% من مساحة الجمهورية .
- تمركز الانشطة الاساسية تبعاً لتركز السكان فى بعض المناطق مكونة من مناطق تكتل حضرى .
- نقص فى شبكات الطرق اللازمة والخدمات الرئيسية حيث تفتقر لها كثير من المناطق والاقاليم الحالية
- الهجرة الداخلية بين الاقاليم والتى تعمل على توسيع الفجوة بين المجتمعات الحضرية والريفية وخلق نمو غير متزن بين الاقاليم المختلفة .
- مرحلة التغيير التى تمر بها البلاد .

كل هذه العوامل مجتمعة عملت على خلق :

- عدم تجانس اقتصادى وتفاضل بين الاقاليم (اقاليم متقدمة - اخرى راكدة) .
- تأخر اجتماعى وتفكك المجتمعات - استنزاف للموارد الطبيعية .

الجمهورية وتقسيمها الحالى الى 25 محافظة :

ان التقسيم الادارى الحالى لا يعبر عن الحدود الاقليمية او الاقاليم المتكاملة - فنجد ان هناك 25 محافظة متباينة ومختلفة عن بعضها من ناحية (الوظائف - معدلات النمو - استعمالات الاراضى - مع اختلافات اقتصادية واجتماعية وبعض ظواهر اخرى)

على الرغم من وجود بعض العناصر والقوى المشتركة والمتشابهة في بعض المحافظات مما يسهل عملية الربط والتكامل بينها الا انها اداريا مفتتة بهذا الشكل ومثال ذلك الصعيد توجد به بعض العناصر وقوى ومتشابهة ومتساوية

مثل نهر النيل - الصحراء الاراضى الزراعية كشریط طولى - المناخ - التكوين الاجتماعى - مستويات المعيشة - العادات والتقاليد - كثافة الايدى العاملة - نسبة الانتاج والدخل

ورغم ذلك يتكون ادراياً من 8 محافظات من هذا نرى ان التقسيم الادارى غير معبر ولا يعكس التجانس الطبيعى والمتاسك الاجتماعى والتكامل الاقتصادى الذى يربط المناطق المختلفة ومن الممكن تبعاً للظروف المتماثلة سواءً طبيعياً او اجتماعياً او اقتصادياً مع العوامل الحالية ادراياً خلق اقاليم تخطيط كبرى متكاملة بحيث يكون التقسيم نابعاً من الظروف الحالية والمشاكل والاحتياجات والمطالب والرغبات والموارد والطاقات والعادات والتقاليد ومن الماضى والحاضر والمستقبل للدولة

استراتيجية التخطيط الاقليمى :

قبل البدء فى عمل التقسيم للدول يجب تحديد مراحل التخطيط المختلفة طبقاً للخطة القومية المقترحة اى مراحل التركيز ومراحل الانتساع والتمدد (Extensive Period & Intensive) ذلك لسهولة تحديد واعادة توزيع العناصر الاساسية (السكان - الانشطة - المواصلات) على النطاق الاقليمى لاعطاء الفرصة للحركة على النطاق المحلى ولتحقيق التوازن الاقليمى بين الاقاليم يجب ان يتأتى :

- بناء على التوصيات القومية العامة النابعة من اطار الخطة القومية للدولة .

- تحديدالاتجاه المطلوب لامكانية التطور والنمو .

- هل لجميع اقاليم الجمهورية ككل او بتحديد لبعض التجمعات الرئيسية المسببة للازمة او بالتطوير الراكدة ؟

- يجب تحديد اى اتجاه تسير فيه عملية توزيع السكان بحيث تكون سند لعملية التطوير المطلوبة :

- التركيز على المناطق المتطورة - او الهجرة والبعثرة للخارج على الاقاليم المحتاجة للسكان ؟

- اعادة توزيع وتجميع للقوى العاملة نحو المناطق حيث تتواجد الانشطة او الطاقات - او امكانية اقامة أنشطة فى مناطق تواجد القوى العاملة والطاقات المتاحة ؟

- تحديد الامتداد الزراعى مع التطور الصناعى تبعاً للزيادة السكانية المستمرة .

- هل يتطلب تركيزاً ومركزية للانشطة (امتداد راسى) او لا مركزية مع توزيع (امتداد افقى) ؟

من اهم عوامل النمو الاقتصادى خاصة فى مرحلة مثل تلك المرحلة التى تتجاوزها البلاد هى التعاون الدولى بين الدول الواقعة فى النطاق المتقارب اقتصادياً واجتماعياً وعلى نفس درجة النمو تقريباً اى الدول النامية .

- الربط بين الدول المجاورة عامل اساسى فى عمليات التخطيط خاصة فى حالة وجود عوامل او عناصر مشتركة .

- التعاون والتكامل بين جمهورية مصر العربية والسودان يعطى اهمية على الاقاليم المشتركة او المتلاصقة ومما يثبت هذا وجود عنصر مشترك بين الدولتين يتطلب عمل تخطيط اقليمى متكامل لبحيرة ناصر

- التكامل المطلوب لتعمير الشاطئ الشمالى الغربى الذى يربط جمهورية مصر العربية وليبيا فمن الاهداف الاساسية فى تحديد سياسة التخطيط الاقليمى هى رسم الامكانيات للاقاليم المختلفة لتوضيح نسبة تطور ونمو كل منها .

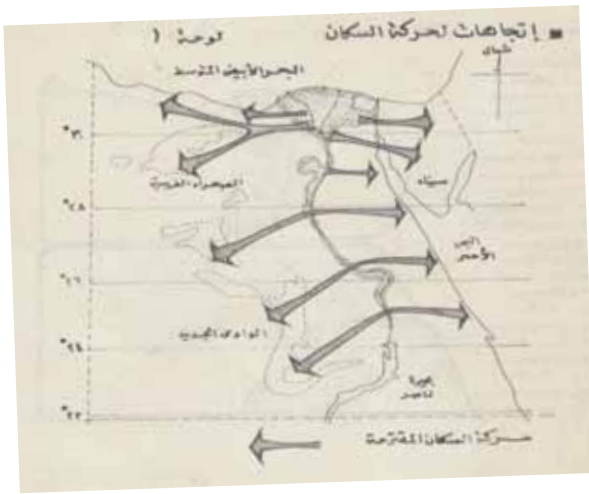
توصيات عامة :

ان سياسة التخطيط الاقليمي هي احدى الاتجاهات الى تتبعها الدول المتقدمة والمتطورة والتي يجب ان تتبعها الدول النامية - هذا لا يعنى ان تسير الدول النامية على نفس النمط الذى سارت فى الدول الاخرى ولكن يجب على هذه الدول ان تبدأ عمليات التطوير والتنمية برسم خطط جديدة تبعاً لامكانيات كل دولة وطاقاتها الطبيعية والبشرية والاقتصادية مع الاخذ فى الاعتبار الاتجاهات الحديثة فى عمليات التخطيط للاسراع فى عملية التطور بوثبات واسعة للحاق بركب الحضرة والتكنولوجيا .

- من اهم خصائص التخطيط الاقليمي مواجهة التباين بين الاقاليم المختلفة والحد من ظاهرة الشد بينها اى ان يكون هناك تناسق وتكامل بينهما ياتى عن طريق النمو المختزن من خلال التقسيم الداخلى لاقاليم تخطيطية كبرى المقصود بكلمة اتران هنا ان تنمو الاقاليم جميعاً كلاً حسب امكانياته واحتياجاته اى ان يكون لكل اقليم دوراً فى مراحل التطور والنمو .

ولذا فان جمهورية مصر العربية بظروفها الواضحة :

- النمو السكانى الهائل والغير متزن التوزيع .
- الاستنزاف للموارد الطبيعية .
- استنزاف رؤوس الاموال .
- الانفتاح الاقتصادى .
- الدولة محاطة بدول نامية فى نفس درجة النمو تقريباً وهذا يتطلب :
- خلق نمو متزن لتوزيع السكان - الانشطة - النقل والمواصلات - شبكات الخدمات العامة على الاقاليم مع اعطاء الفرصة لكل اقليم بان يلعب دوراً فعالاً مؤثراً فى عمليات التطور والنمو .
- العمل على رفع مستوى المعيشة من خلال التعاون الاقليمي والتكامل بين الاقاليم متحاشياً التكتل الحضرى فى نقطة معينة والهجرة نحوها خاصة من المجتمعات الريفية .
- توجيه عملية الهجرة للاماكن المحتاجة للسكان على ان تكون لمناطق ذات ظروف طبيعية واجتماعية واقتصادية متقاربة من ظروف اماكن التهجير حتى تعطى المهاجرين استقراراً اكثر - وهذا ياتى من خلق حركة لسكان الجمهورية عمودية عن الحركة الحالية بها - (شمالية - جنوبية) ولاعطاء سهولة فى تعمير الاقاليم المجاورة والتي بها امكانيات ودعائم للتطور سواء من قوى كامنة او فرص للامتداد الزراعى الصناعى(خريطة 1)



(خريطة 1)

- بالنسبة للقوى العاملة الزائدة عن المجتمعات الريفية يمكن توجيه تلك الطاقات نحو استصلاح الاراضى الجديدة المقترحة او فى عمل الشبكات المختلفة المطلوبة كمرحلة تحويل للعمال من الزراعة للصناعة .

- العمل على الامتداد الرأسى للزراعة وتطوير للعمال اذا تطلب الامر مع الامتداد الافقى للمساحات الممكنة بجانب وادى النيل والدلتا فى الفترة الاولى وهى مرحلة التركيز ثم الصحراء فى المستقبل .

- العمل على بدء الامتداد للصناعات الثقيلة والتعبئة من اقطاب الصناعات الحالية (القاهرة - الاسكندرية - السويس - اسوان) حيث انها لا يمكن ايقاف نموها او نقل صناعة موجودة حالياً وهذا الامتداد يكون طويلاً لربط تلك الاقطاب ببعضها فوق الصحراء ملاصقاً للاراضى الزراعية للاستفادة بالشبكات المختلفة الموجودة ونظراً لصعوبة عمل شبكات خدمة جديدة فى المرحلة الاولى .

- لا مركزية الصناعات الصغيرة والخفيفة والتجارة العامة فى نقط تجمعها نحو اقطاب النمو والمدن المتوسطة الحجم حيث انها فى حاجة ملحة لمثل هذه الصناعات الدافعة مع التنسيق فى التصنيع للتجمعات الريفية لاعطاء فرصة اكبر لكل القوى العاملة فى اخذ دورها والاشترك فى عمليات التطوير والنمو .

- تشجيع صناعة السياحة وهى احدى دعائم التطور وذلك للعمل على تطوير الخدمات السياحية ومناطق الجذب السياحى (اماكن الترفيه - الاماكن التاريخية والدينية والثقافية) مع عمل خطة اقليمية متكاملة خاصة لربط هذه المناطق ببعضها على مستوى الدولة مع الاخذ فى الاعتبار للمداخل والمخارج (موانى ومطارت) لسهولة حركة السياحة .

- استغلال نهر النيل الذى يربط عدة اقاليم والعمل على، التوسع فى استغلاله كقنل نهري حيث انه يوازى الامتداد الصناعى المقترح بين مراكز الصناعة الحالية .

- العمل على وضع خطة اقاليم للمشاكل الاتية :

- مشاكل تقع فى اكثر من اقليم (قناة السويس - السياحة وشواطئ البحار)

- مشاكل ذات طابع تخطيطى مشترك ومرتبطة بالدول المجاورة (بحيرة ناصر - الشاطئ الشمالى الغربى - شواطئ البحر الاحمر)

تقسيم الجمهورية لاقاليم تخطيطية كبرى :

اقتراح التقسيم مبنى على :

- المواقع والاحجام والموارد للاقاليم الطبيعية وطاقاتها البشرية والاقتصادية وامكانية او دور كل منها فى عمليات التطوير .

- يكون الاقليم ذو مساحة كافية للامتداد واستيعاب الخطط على المدى الطويل لعمليات التطور .

- يكون للاقاليم الكبرى اكثر من وظيفة واغراض اقتصادية تبعا لقابليتها وذلك لتحقيق تجانس طبيعى - تماسك اجتماعى - تكامل اقتصادى ووحدة ادارية ذات اقطاب نمو : Growth Poles والتقسيم المقترح يتكون من 7 اقاليم للمرحلة الاولى للتطور والتركيز ثم 10 اقاليم للمرحلة الامتداد والاتساع ، الاقاليم السبعة هي :

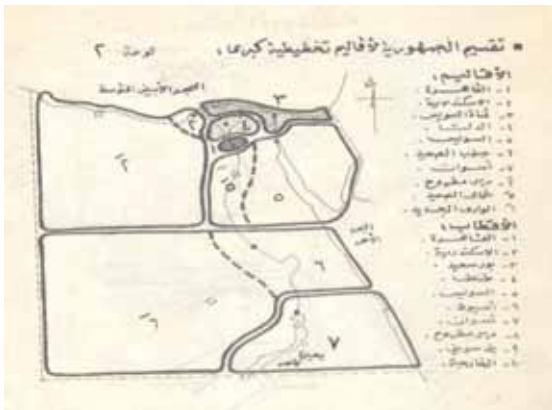
- | | | | | |
|--------------------|----------------|-----------------|------------|------------|
| 1 - القاهرة الكبرى | 2 - الاسكندرية | 3 - قناة السويس | 4 - الدلتا | 5 - السويس |
| 6 - جنوب الصعيد | 7 - اسوان | (خريطة 2) | | |

هذه الفكرة مبنية على اساس مستقبل الاقاليم ومتطلباتها وحركة السكان المطلوبة للخروج من المساحات المأهولة بالسكان الحالية مع الاخذ فى الاعتبار مراحل التخطيط المركزة والموسعة وربط المناطق المتطورة (نسبيا) مع الراكدة او المطلوب تطويرها خاصة فى المرحلة الاولى للتخطيط .

مراحل التخطيط :

المرحلة الاولى : Intensive Period

اقطاب النمو تعمل على تشجيع الانشطة الاقتصادية وخلق نقط جذب لتطوير الاقاليم من خلال مسارات الاستثمارات والانشطة الرئيسية وتأسيس وسائل ثقافية وتعليمية مع تدعيم ومد شبكات الخدمات اللازمة .



(خريطة 2)

وتبعاً للتقسيم المقترح تكون اقطاب النمو لتلك المرحلة هي :

1 - طنطا (اقليم الدلتا)

2 - بور سعيد (اقليم قناة السويس)

3 - اسيوط (اقليم جنوب الصعيد)

4 - اسوان (اقليم اسوان)

بجانب الاقطاب الحالية وهي : القاهرة - الاسكندرية - السويس وهذه الاقطاب بها امكانية للخدمة كمراكز رئيسية للاقاليم الكبرى وتساعد على توسيع قاعدة حركة السكان والانشطة للخروج من نقطة التمرکز الحالية . (خريطة 3)

المرحلة التالية : Extensive Period

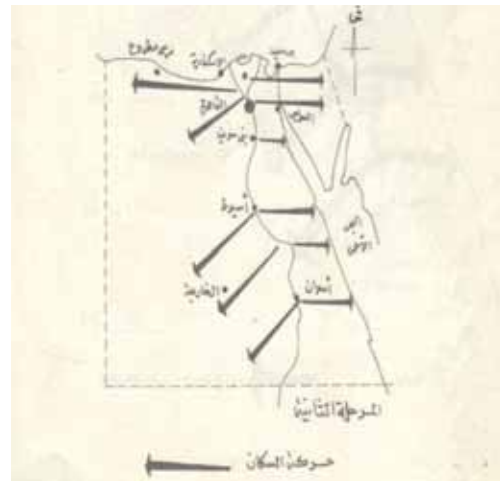
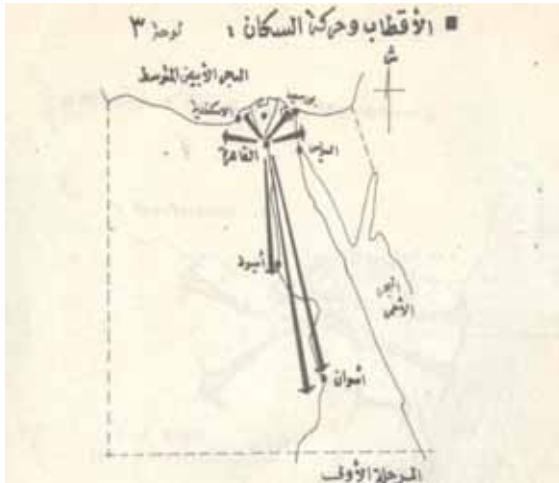
وفي هذه المرحلة تكون الدولة قد قطعت مرحلة كبيرة من التطور والنمو ويمكن تقسيمها الى عشر اقاليم وذلك بتقسيم ثلاثة منها (الاسكندرية - السويس - الصعيد الجنوبي) حيث تساعد وتعمل على توسيع قاعدة حركة السكان والانشطة خارج الوادي الاخضر وفوق الصحراء وتدخل ثلاثة اقطاب جديدة نتيجة لهذا التقسيم تعمل على ازاحة الهجرة خارج النطاق المعروف وهذه الاقطاب هي :

مرسى مطروح - بنى سويف - الخارجة

ان عملية التخطيط الاقليمي يجب ان تؤخذ كعملية تكامل لمختلف انواع الحركات داخل الاقاليم تبعاً للعلاقات الديناميكية والتدرجات الهرمية للسكان والانشطة وتعتبر الروابط الاساسية بين الاقاليم الكبرى وهي ممثلة في الاقطاب والهيكل الرئيسى لشبكة التجمعات السكنية Settlement network على نطاق الجمهورية وهي الخطوة التي تلى التقسيم لاقاليم متكاملة .

خاتمة :

يعطى هذا البحث اجابة موجهة لمشاكل التخطيط الحالية ويعمل على حفظ الاتزان الاقليمي بين الموارد البشرية والطبيعية ويعبر عن امكانية الاستخدام الاكمل للموارد مع الاسراع في عمليات التطور والتنمية للحاق بركب الدول المتقدمة في اقصر وقت وطبقاً لمتطلبات العصر الحديث ولما اوصت به ورقة اكتوبر بخريطة جديدة لمصر ول مستقبل مصر .



(خريطة 3)

زيادة السكان وتوزيعهم على أقاليم الجمهورية

زيادة السكان وتوزيعهم على اقاليم الجمهورية

مقدمة :

اصبحت دول العالم تواجه اعباء متعددة ومتنوعة في مجالات كثيرة وعلى الاخص الدول النامية فيما يتصل بتحقيق حياة كريمة للسكان والعمل على رفع مستوى المعيشة اقتصاديا واجتماعيا ومن ابرز مشكلات العصر الحاضر هي زيادة سكان العالم .

الزيادة السكانية :

تعتبر زيادة السكان المستمرة احدث المشاكل العالمية الحالية وذلك لعدم امكانية الموازنة بين الموارد المتاحة والاحتياجات على المستوى العالمى ومحاولة تلاشى حدوث نقص او عجزه فى احد العناصر او الموارد نتيجة لهذه الزيادة السكانية الهائلة حيث متوقع ان يتضاعف سكان العالم لسنة 2000 ويصل ما يقرب من سبعة الالاف مليون نسمة بمعدل زيادة 2% (عام 1970) وهذه المشكلة تعمل الهيئات المؤسسات العالمية جاهدة على حلها حالياً .

تمركز السكان :

ليست فقط الزيادة السكانية من مسببات الازمة الحالية ولكن تعقدت تلك المشكلة بعامل التمرکز فقد وجد فى بعض الدول تمركز للسكان فى نقطة معينة مثل Metropolitan AREAS حيث ادى ذلك لعدم الاتزان وهذا الاتزان عامة ليس فقط ما بين الموارد والاحتياجات او ما بين الموارد والسكان ولكن عدم اتزان فى توزيع السكان انفسهم . هذا التمرکز ليس فقط على مستوى الدول ولكن فى الدولة الواحدة ايضا وبين اقاليمها المختلفة ففي امريكا 90% من سكانها يتمركزون فى مناطق متروبوليتان ولكن هذه المناطق موزعة شرقاً وغرباً وشمالاً وفى المانيا الاتحادية فهناك اكثر من نقطة للتمرکز (مدن ذات تعداد كبير) ولكنها موزعة هناك دول تعاني من هذا التمرکز (دول ذات تمرکز فى بؤرة واحدة) ومثال ذلك فرنسا وعاصمتها باريس ذات التعداد الذى يمثل 15% من تعداد سكانها سنة 1970 وجمهورية مصر العربية والقاهرة الكبرى ذات التعداد الذى يمثل 21% من تعداد سكانها لسنة 1976 والذى سيصل الى ما يقرب من 28% من تعداد سكانها لسنة 2000 . وهذا التمرکز يؤدى الى تضخم .

التضخم السكانى :

التضخم السكانى الناتج من تمركز السكان فى نقطة معينة مع تمرکز للانشطة والخدمات ما هو الا معدلات زيادة عالية (زيادة طبيعية وهجرة) مركزة للسكان فى نقطة معينة لا يصاحبها زيادة فى الانشطة والخدمات بنفس المعدل مما يؤدى لحالة تضخم .

الانفجار السكاني :

من المعروف ان لكل تجمع سكنى حد اقصى لعدد السكان وكثافتهم وتجاوز هذا الحد يجعل من الصعب الحياة البشرية المناسبة المريحة خاصة اذا ما وصلت الكثافة الى درجة غير محتملة وتجاوز الحد الاقصى مع عدم امكانية مسايرة هذه الزيادة ومدىها بجميع متطلبات الحياة الضرورية يعنى هبوط فى معدلات الخدمات والانشطة وبالتالي الانتاج مما يؤدي لهبوط مستوى المعيشة واستنزاف للموارد المتاحة مع دمار البيئة نتيجة لسوء استعمالها وهو عكس عملية التخطيط تماماً .

الجزء الاول :

تمركز السكان وتوزيعهم الغير متزن فى جمهورية مصر العربية :

تواجه جمهورية مصر العربية فى طريق نضالها المستمر وصولاً الى مستوى افضل مشاكل متنوعة اقتصادية واجتماعية لحل اخطرها جميعاً هي زيادة معدلات النمو السكاني مع عدم التوازن فى توزيع السكان على مستوى الجمهورية . يعتبر مدلول النمو السكاني فى جمهورية مصر العربية من اعلى المعدلات فى العالم 2.5% لسنة 1970 حيث يبلغ ثلاثة امثاله فى كلا من اسبانيا واليابان واربعة امثاله فى المملكة المتحدة ومن المتوقع ان يصل الى 2.8% لسنة 2000 ما لم تحل المشكلة تخطيطياً . لقد زاد سكان مصر فى الفترة ما بين 1966 - 1976 حوالى 65 الف نسمة كل شهر اى 2131 نسمة كل يوم اى فرد كل 41 ثانية فى المتوسط ويتباين هذا ويختلف بين اقاليم الجمهورية فما زال الوجه البحرى يضم اكبر تجمع بشرى فى مصر حيث بلغت نسبة سكانه حوالى 43.4% من جملة السكان تعداد 1976 . يليه وجه قبلى الذى يضم 34.6% من جملة السكان ثم المحافظات الاربع الحضرية 21.4% والباقي محافظات الحدود 0.6% من تعداد السكان لسنة 1976 . ما زالت محافظات الحضر عناصر جذب قوية وفى زيادة سكانية مستمرة نتيجة للهجرة الوافدة من الريف اليها حيث لوحظ ان نسبة سكان الحضر ارتفعت من 37.4% (1960) الى 40.5 (1966) الى 44.0% (1976) كل هذه الزيادة المستمرة مع توقع ان يتضاعف عدد السكان تقريباً فى نهاية هذا القرن مع ثبات المساحة الأهلة بالسكان والتي تمثل 3.8% من مساحة الجمهورية . بلغت الكثافة السكانية للجمهورية ككل حوالى 37 شخص / كم2 (1976) بينما فى محافظة القاهرة وصلت الكثافة السكانية 33737 شخص / كم2 (1976) حيث كانت 19593 شخص / كم2 (1966) اى بزيادة حوالى 21% وبلغت فى احد احياء القاهرة 100907 شخص / كم2 (1976) حتى روض الفرج . هذا التمرکز للسكان يصاحبه تمرکز للانشطة والخدمات والمصالح ادى لظهور ازدحام وتكدس مشاهد اليوم فى التكتلات الحضرية الكبرى Main urban agglomeration والازمات الموائية لتلك الزيادة من مشاكل اسكان -مواصلات -نقل -اتصالات -مرافق..... الخ كل هذه مؤشرات لانفجار سكاني مرتقب فى بعض المناطق كبدية حتمية للتضخم والتمرکز المستمر Main urban agglomeration ومشكلة التمرکز للسكان والنشطة خلقت تباين واختلاف واضح بين الاقاليم على المستوى الاجتماعى والاقتصادى بالنسبة للبلد الواحد حيث توجد اقاليم متطورة وذات كثافات عالية واخرى متأخرة وراكدة .

التدرج الهرمى للتجمعات السكانية وضخامة بعضها والمدن الجديدة :

من التدرج الهرمى للتجمعات الحالية نجد ان القاهرة ذات التعداد 4.220 مليون نسمة لسنة 1966 تحتل المركز الاول

والقاهرة الكبرى ذات التعداد حوالى 8 مليون نسمة لسنة 1967

الاسكندرية 2.319 مليون نسمة لسنة 1967

الجيزة 1.233 مليون نسمة لسنة 1967

يليها بور سعيد 0.283 مليون نسمة لسنة 1967

ويتضح من ذلك مدى التمرکز السكاني بالقاهرة بالنسبة للتجمعات الاخرى ومدى الفجوة بين القاهرة والاسكندرية والجيزة وبين مدينة بور سعيد وما يليها .

هذا بجانب ان هناك 15 مدينة تعدادها اكثر من 200 الف نسمة فى نفس الوقت الذى لم يتعدى محافظات الحدود 0.46% من تعداد سكان الجمهورية لسنة 1976 .

1937 - 1966

ومن وجهة نظر توزيع التجمعات فإن عدد مدن وجه بحرى 46 68

وجه قبلى 38 56

هذا ليس فقط على مستوى المدن وتركيزها فى النصف الشمالى للجمهورية ولكن امتد هذا التركيز الى القرى :

وجه بحرى 2369 قرية لسنة 1966

وجه قبلى 1664 قرية لسنة 1966

كل هذا مؤشرات لعدم اتزان توزيع السكان والتجمعات بين اقاليم الجمهورية وبين احجام التجمعات وبعضها .

المدن الجديدة :

مدينة السادات - العاشر من رمضان - العبور - حلوان الصناعية - العامرية وغيرها من مدن جديدة مقترحة كنقطة جذب جديدة للسكان لكنها جميعا تحتل اماكن فى وجه بحرى مما سيزيد من تمرکز السكان فى هذه الرقعة ومواقع اغلبية المدن قريب من القاهرة والدلتا هذا مع ثبات مساحة الرقعة الزراعية تقريبا وثبات تعداد سكان محافظات الحدود مما يزيد من تضخم المشكلة الحالية .

تمدد التجمعات الأفقى :

ان المشكلة ليست فقط عدم اتزان توزيع السكان على الجمهورية او اقاليمها المختلفة ولكن هناك مشكلة اكثر اهمية وهى زيادة وامتداد نمو التجمعات الحالية خاصة الواقعة فى وسط الرقعة الزراعية
امتداد افقى سريع برغم النقص الشديد الذى تعانيه من الامتداد للتجمعات السكانية مدن وقرى على حساب الرقعة الزراعية مما ادى برغم مشاريع استصلاح الاراضى القائمة الى نقص نصيب الفرد من الارض الزراعية الذى يصل الى 0.18 فدان / شخص 1966 .

الجزء الثانى :

امكانية الخروج خارج الوادى :

وصل عدد سكان الجمهورية فى الوقت الحاضر 38 مليون نسمة وسيصل الى ما يقرب من 75 مليون نسمة لسنة 2000 . ولقد اكد خبراء التخطيط ان الحجم الامثل لسكان الوادى والدلتا حتى عام 2000 يمكن ان يتراوح ما بين 40 -45 مليون نسمة .

ولما كان عدد السكان سيصل الى 75 مليون نسمة سنة 2000 هذا يعنى ان هناك فائض يراوح ما بين 30-35 مليون نسمة يجب الخروج بهم خارج الوادى تقاديا للتمركز والتضخم والانفجار . هذا مع العلم بوجود ثروات طبيعية خارجها الوادى والدلتا فى مناطق خالية تماما من السكان ويمكن العيش فيها واقامة أنشطة مثل الزراعة -الصناعة -السياحة الخ وللعمل على حل مشكلة التباين بين اقاليم الجمهورية والخروج من الوادى يجب تحديد سياسات واتجاهات تتبع مع تحديد اماكن ممكنة للخروج اليها وعدد سكانها المطلوب ونوعيتهم والانشطة الممكنة اقامتها ودراسة للاستثمار العائد منها .

هذا بجانب عمل خطة واضحة لما هو داخل الوادى والدلتا من سكان وأنشطة لتلاشى ظهور نقطة تمركز اخرى علما بان التجمعات القائمة بها أنشطة وحركات ديناميكية وتمدد ونمو ومن الصعب وقف هذا التحرك ولذا كل هذا يتطلب تحديد لسياسات وحركات السكان والأنشطة لما داخل وخارج الوادى اى فى اقاليم الجمهورية المختلفة من خلال سياسة التخطيط الاقليمى والقومى الشامل .

استراتيجية سياسة التخطيط الاقليمى :

قبل البدء فى تحديد اتجاهات وسياسات لحل المشكلة يجب تحديد مراحل التخطيط المختلفة طبقاً للخطة القومية المقررة او المقترحة .

سياسة التخطيط طويلة وقصيرة المدى Long and Short Term مراحل التركيز ومراحل الامتداد والانتساع Intensive extensive period & وذلك لسهولة تحديد واعادة توزيع العناصر الاساسية (السكان -أنشطة -مواصلات) على النطاق الاقليمى ولاعطاء الفرص للحركة على النطاق المحلى local level مع الاخذ فى الاعتبار للتقسيم الاقليمى للجمهورية الى 8 اقاليم تخطيطية كبرى .

ولتحقيق التوازن الاقليمى بين الاقاليم المختلفة يجب ان يتأتى :

- اولا :** بناء على التوصيات القومية العامة او ينبع من اطار الخطة القومية للدولة .
- ثانيا :** بناء على التوصيات السابقة يمكن العمل على تحديد الاتجاه المطلوب لامكانية التطور والنمو هل تكون لجميع اقاليم الجمهورية ككل او بتحديد احدى الاتجاهات : growth tendencies & development
- أ - تطوير التجمعات الرئيسية الحالية والتي هى احدى مسببات الازمة .
- ب- تطوير الاقاليم الراكدة .

ان عملية التطوير والتنمية تاتي كما سبق الذكر بالاستعمال والاستغلال الاكمل للموارد الطبيعية وتكاملها مع السكان بالنسبة للجمهورية فان تركيز السكان والانشطة فى مساحة لا تتعدى 3.8% من اجمالى المساحة يودى الى استنزاف لتلك الموارد والتي يتطلب الخروج والاتجاه الى اللامركزية خارج المساحات الحالية وخاصة من التجمعات الاساسية مثل القاهرة والاسكندرية main agglomerations وتبعاً للظروف الحالية وهى مرحلة انتقال فى جميع المجالات فمن المستحسن ان يكون الامتداد السكانى على مرحلتين مرحلة التركيز intensive period ثم مرحلة الاتساع extensive one مرحلة الاولى فى المرحلة الاولى بالاقاليم التى بها استجابة وتقبل اقتصادى واجتماعى وطبيعى وادارى نحو التطور السريع المطلوب للمرحلة الاولى ولكى تكون بمثابة موازنة نسبية للاقاليم الحالية الاكثر تطوراً (الاقاليم الحضرية مثلا او ذات التركيز) .

توزيع السكان : population distribution

يجب تحديد اى اتجاه تسير فى عملية اعادة توزيع السكان بحيث تكون سندا لعملية التطوير المطلوبة :

- أ - التركيز على المناطق المتطورة developed regions .
 - ب - الهجرة والبعثرة فى جميع الاقاليم خاصة التى فى حاجة لسكان مثل اقاليم الحدود .
- بالنسبة للتباين الواضح فى توزيع السكان على الاقاليم الحالية يعطى الاولويات لان يكون توزيع السكان عنصرا او هدفا للتخطيط الاقليمى فى مراحل التطور الاولى ومن وجهة النظر الاقليمية وتبعاً للتكتلات السكانية الحالية فى محافظتى القاهرة والاسكندرية ونحو استراتيجيات النمو الحضرى يجب العمل على صد نمو هذه المناطق وتحويله الى مناطق اخرى بها امكانية لموازنة النمو الحضرى على مستوى الجمهورية .
- لذا يجب تعطى اهمية لاعادة توزيع السكان مع سياسة الهجرة بالنسبة للتقسيم الحالى لاقاليم تخطيطية كبرى مع استكمال التكامل الاقليمى من خلال سياسة الاستقطاب واقطاب النمو المقترحة growth poles policy كاقطاب جذب حالية او تجمعات جديدة (مدن جديدة) .
- ولذا الاقاليم ذات الاستجابة وذات الامكانيات والطاقات الكامنة يمكن ان تكون بؤرة الارتكاز فى مراحل التطور مثل : اقليم قناة السويس - اقليم جنوب الصعيد الخ ويجب الاخذ فى الاعتبار عند اعادة توزيع السكان فى عمليات الهجرة بين الاقاليم المقترحة ان تكون تحركات السكان من منطقة لاخرى تقع تحت اقرب الظروف الطبيعية والاجتماعية المماثلة مما يعطى عملية الهجرة الاستقرار والثبات للمهاجرين .
- ويمكن تلافى حركة الهجرة من الريف للحضر بتوجيه تلك الهجرة نحو اقطاب النمو خاصة فى المراحل الاولى وداخل الاقليم نفسه اذا تطلب الامر .

توزيع الانشطة : distribution of activities

- ان اعادة توزيع وتجميع القوى العاملة power-men او السكان عامة على الاقاليم المختلفة عملية تتيح توزيع الانشطة الاساسية والخدمات العامة (صناعة - زراعة - سياحة - خدمات الخ) .
- أ - ويأتى السؤال هنا هل من الافضل توجيه القوى العاملة نحو المناطق حيث تتواجد الانشطة او الطاقات مثل (اقليم قناة السويس - اقليم جنوب الصعيد - اقليم اسيوط الخ) .
 - ب - امكانية اقامة أنشطة فى مناطق تواجد القوى العاملة والطاقات المتاحة (اقليم الدلتا) .
 - ج- هل الامتداد الزراعى مع التطور الصناعى تبعاً للزيادة السكانية المستمرة يتطلب تركيز ومركزية الأنشطة (اتساع او امتداد راسى) او لا مركزية مع توزيع (امتداد افقى) .

إن سياسة توزيع الأنشطة على الأقاليم عملية متكاملة وتقوم طبقاً لمتطلبات واحتياجات كل إقليم بناء على مقوماته وامكانياته وتقديراته المتوقعة للنمو المطلوب لذا تتطلب المرحلة الأولى العمل في الاتجاهين بالنسبة للأقاليم التي سوف يكون لها استجابة وامكانية لترجمة هذا التطور والنمو المطلوب لنواحي استثمارية ذات عائد سريع تبعاً لمقوماتها السابقة الذكر .

لذلك يجب توجيه الفائض من القوى العاملة (بعد دراسة له وامكانية تصدير العمالة اذا تطلب الامر) نحو الأقاليم ذات الطاقات والقوى الطبيعية والأنشطة الاقتصادية والتي فى أشد الحاجة له حيث أنه من الناحية الاقتصادية نقل الأيدي العاملة لاماكن مصادر القوى انسب فى تلك الحالة .
اما فى الأقاليم ذات التكتلات السكانية فإنه يمكن العمل على خلق تناسب وطبيعة هذه الطاقات البشرية مع العمل تدريبها وتحويل الزائد منها من قوى عاملة زراعية لقوى عاملة صناعية ويأتى هذا بالبداية فى تنفيذ بعض المشاريع والأنشطة المقترحة (شبكات كهرباء - مياه - طرق - صناعات خفيفة وحرفية ... الخ) كمرحلة تحويلية من عامل زراعى الى عامل صناعى .

الأنشطة الأساسية : زراعة - صناعة - سياحة

بالنسبة للزراعة وهى احدى الأنشطة الرئيسية والغالبة :

الزراعة :

يجب العمل على اتباع سياسة اقليمية لخفض الضغط السكانى على الرقعة الزراعية المحدودة وزيادة نصيب الفرد منها وزيادة الانتاج الزراعى لذلك فسياسة الامتداد الرأسى والافقى مطلوبة معاً .
أ - الامتداد الافقى فى المناطق الصالحة للزراعة والقريبة من المساحات الخالية ومن الأيدي العاملة بحيث تكون اقتصادياً اقل تكلفة من الامتداد فى مناطق جديدة .
ب- الامتداد الرأسى وهو زيادة انتاجية الارض فى المناطق التى الصعب الاتساع او الامتداد فيها افقياً وذلك بعمل او تطبيق ميكنة الزراعة مع الاخذ فى الاعتبار (تجنبها لزيادة البطالة الزراعية بتطبيق هذا النظام) .
ج- دور المجتمعات التعاونية دور رئيسى وهام فى تطوير الزراعة وهو يحتاج لسياسة تخطيط اقليمى للأقاليم المختلفة فى الأقليم نفسه .

الصناعة :

ان الصناعة عامل موجه فى سياسة الدولة وقد دلت التجارب على انه لا يمكن ايقاف النمو الصناعى للمناطق ذات التركيز الصناعى نتيجة للتمركز السكانى الحالى ونقص فى العمال المهرة او المتخصصين والاحوال الاقتصادية ورأس المال وهى عوامل اساسية وجوهرية بالنسبة للنمو الصناعى لذلك فان المرحلة الاولى intensive period تحتاج الى تركيز وتطوير للطاقات المتاحة فى المناطق المتطورة نسبياً على ان يكون الامتداد للصناعة خارج المساحات المزروعة الحالية او القابلة للزراعة والتى يجب الحفاظ عليها وزيادتها وان تكون نقط البداية للامتداد الصناعى هى نقطة التمركز الحالية حيث انها اكثر فاعلية، من النواحي الاقتصادية .
ومن دعائم التطور الصناعى وزيادة كثافة الصناعات الصغيرة ومتوسطة الحجم التى تعمل كسند لقاعدة الصناعة الأساسية فى عمليات التطور والجهود المبذولة حالياً تدل دلالة، قاطعة على سلوك هذا الموضوع الاتجاه وهو الاتجاه نحو التصنيع فى المناطق الريفية وذلك بكهربية الريف لخفض نسبة البطالة خاصة فى المجتمعات الريفية والاستفادة الكاملة من الطاقات المعطلة حسب توجيهات السياسة العامة للدولة .

صناعة السياحة :

ان السياحة حالياً تمثل مصدراً من أهم مصادر الدخل القومي بالنسبة لدول العالم وجمهورية مصر العربية تعتبر من أغنى دول العالم بالآثار التاريخية والثقافية والدينية والعلمية فضلاً عن الإمكانيات الطبيعية التي تتمتع بها كشواطئ البحار والعمول الجوية ... الخ ومن جهة نظر التخطيط الاقليمي يجب ربط الاقاليم ذات الإمكانيات والمقومات السياحية بشبكة مواصلات ذات كفاءة عالية تبعا لحركة السواح على مستوى الدولة مع تحديد المداخل والمخارج الرئيسية (موانئ ومطارات) والعمل على وضع برامج وامكانيات سياحية للمناطق الخالية والمستقبلية مع تشجيع رأس المال الاجنبي على استغلال واستثمار تلك المناطق مما يساعد على سرعة زيادة الدخل القومي مع العمل على تشجيع السياحة الداخلية ايضاً وذلك بوضع خطط اقليمية نابغة من الخطط القومية ومتكاملة مع بعضها بغض النظر عن موقعها الجغرافي .

الشبكات المختلفة : made networks-man

ياتي السؤال هنا هل من الاصلاح توجيه عمليات تنفيذ الشبكات المختلفة (مواصلات - اتصالات - مجارى - كهرباء ... الخ) نحو المناطق الراكدة او تطوير المناطق الحالية او المفترقة لها ؟ ان الشبكات المختلفة بانواعها المتعددة، هي احدى العوامل الاساسية لامتداد السكان ونمو الانشطة على مستوى الدولة وسياسة التخطيط الاقليمي تتطلب تغطية الاماكن المأهولة حالياً بالسكان والمقترحة . ولكن الاولوية خاصة فى المرحلة الاولى يجب ان تعطى للشبكات التى تعمل على ربط اقطاب النمو او المدن الجديدة growth poles لتسهيل واسراع دعم عملية تطويرها ونظراً للعوامل الجغرافية فى جمهورية مصر العربية وجد انه بالنسبة للمناطق البعيدة (نقط الحدود مثلاً) حيث انها تبعد عن المناطق المأهولة بالسكان يجب العمل على ربطها مع اقطاب النمو المقترحة والحالية او نقط التكتل السكانى بشبكة مواصلات جوية ولاسلكية للعمل على سرعة الاتصال .

التعاون الدولى للدولة النامية : co-operation between less developing countries

من أهم عوامل النمو الاقتصادى خاصة فى مرحلة مثل تلك المرحلة التى تجتازها البلاد هى التعاون الدولى بين الدول الواقعة فى نفس النطاق المتقارب اقتصادياً واجتماعياً socio-economic space وعلى نفس درجة النمو تقريباً أى الدول النامية . الربط بين الدول المجاورة عامل اساسى فى تشكيل سياسة التخطيط الاقليمي وعلى سبيل المثال : التعاون او التكامل بالنسبة لجمهورية مصر العربية والسودان يعطى او يلقى الأهمية على الاقاليم المشتركة او المتلاصقة ومما يثبت هذه الفكرة وجود عنصر مشترك بين الدولتين يتطلب عمله تخطيط اقليمي متكامل (بحيرة ناصر) كى نصل للاستعمال والاستغلال الاكمل فى هذا المجال - التكامل المطلوب لتمييز الشاطئ الشمالى الغربى الذى يربط الجمهورية الليبية وجمهورية مصر العربية .

التوصيات :

الاهداف الاساسية فى تحديد سياسة توزيع السكان من خلال التخطيط الاقليمى هى رسم الامكانيات للاقاليم المختلفة لتوضيح نسبة التطور والنمو لكل منها من خلال سياسة لا مركزية التطوير للاقاليم decentralization policy over the regions هذا يتأتى عن طريق الاتجاه الى مركزية اللامركزية فى الاقاليم concentrated decentralization growth poles بتشجيع سياسة الاستقطاب فى اقطاب نمو مجددة ومدن جديدة .

من اهم خصائص سياسة التخطيط الاقليمى هو مواجهة التباين بين الاقاليم المختلفة والحد من ظاهرة الشد بينها حيث يجب ان يكون هناك تناسق وتكامل بين كل اقليم والاخر لا ان تتباين ضد بعضها البعض لتحقيق الاتزان بينها وهذا لا يتأتى الا عن طريق النمو المتوازن من خلال التقسيم المقترح لاقاليم تخطيطية كبرى (ليس المقصود بالاتزان هنا ان يكون النمو متساويا بل ان تنمو الاقاليم جميعا كل حسب امكانياته واحتياجاته على ان يكون لكل اقليم دور فى مراحل التطور والنمو) .
ولذا فان جمهورية مصر العربية بظرفها الواضحة كما ذكرت من قبل :

- النمو السكانى الهائل والغير متزن التوزيع .
- الاستنزاف للموارد الطبيعية الحالية .
- نقص فى رأس المال .
- الدولة محاطة بدول نامية فى نفس درجة نموها تقريبا .

ولذا يجب العمل على :

- خلق نمو متزن balanced growth لتوزيع السكان -الانشطة -النقل والمواصلات -شبيكات الخدمات العامة على الاقاليم المختلفة مع اعطاء الفرصة لكل اقليم بان يلعب دوراً فعالاً ومؤثراً فى عملية التطوير والنمو .
- توجيه عمليات الهجرة للاماكن المحتاجة للسكان على ان تكون الهجرة من والى المناطق ذات الظروف الطبيعية والاجتماعية المتقاربة لاعطاء المهاجرين استقراراً اكثر ولاعطاء امكانية وسهولة حركة السكان فى تعمير اقاليم حيث توجد دعائم التطور من قوى كامنة وفرص للامتداد الزراعى والصناعى .
- خفض الاستهلاك للموارد والطاقات الحالية وذلك باستغلال الطاقات والموارد الغير مستغلة وتحويلها لقوى تدعم عمليات التطور .
- بالنسبة للقوى العاملة الزائدة عن المجتمعات الريفية (فائض الزراعة) يمكن توجيه تلك الطاقات نحو استصلاح الاراضى الجديدة المقترحة او فى عمل الشبيكات المختلفة المطلوبة كمرحلة تحويل له .
- العمل على الامتداد الرأسى للزراعة بزيادة انتاجية الفدان للاراضى او تطوير العمالة اذا تطلب الامر والمساحات الحالية فى نفس الوقت العمل على الامتداد الافقى (عمليات الاستصلاح) للمساحات الممكنة بجانب وادى النيل والدلتا للفترة الاولى وهى مرحلة التركيز ثم فى الصحراء للمستقبل .

**التخطيط الاقليمي ومدى الاستفادة من تجارب
الدول المختلفة فى تطبيقه بالدول النامية**

التخطيط الاقليمي ومدى الاستفادة من تجارب الدول المختلفة في تطبيقه بالدول النامية

مقدمة :-

أن التغييرات والاحداث السياسية والاقتصادية والاجتماعية فى القرن العشرين وخاصة بعد الحرب العالمية الثانية أدت وأوضحت أهمية تطبيق التخطيط القومى والاقليمى للدول عامة وللدول النامية خاصة.

وحيث ان هذه المتغيرات جسدت وأظهرت المشاكل الاقليمية المختلفة بين الدول وبين أقاليم الدول الواحدة فهناك ولا تزال توجد بالدول النامية مشاكل (اقتصادية واجتماعية وطبيعية) ناجمة عن عدم الاخذ بمبدأ التخطيط الأقليمي ومما يزيد المشكلة تعقيدا أن هذه الدول تقع تحت تأثير النظم السياسية ومتغيراتها المستمرة من نظم رأسمالية وإشتراكية وغيرها.

ومن أهم هذه المتغيرات:

- النمو السكانى السريع فى العالم(والمتوقع يتضاعف عدد سكانه سنة 2000 , وثلاثة أرباع تلك الزيادة ستكون فى الدول النامية)
 - تقدم الصناعة والتطور فى التكنولوجيا مما يترتب عنه ظهور مشاكل التحضر السريع فمن المتوقع لسنة 2000 أن أكثر من نصف سكان العالم سيعيشون فى المناطق الحضرية.
 - العلاقات والفوارق الاقتصادية التى ظهرت بين الدول المختلفة والتغيير لبعض الدول من سيطرة الاستعمار للحرية والحكم الذاتى.
- نتيجة لهذه المتغيرات والاحداث وقعت الدول فى مشكلة الضغط السكانى الذى خلق بالتالى ضغط متزايد على استهلاك الموارد الطبيعية وتأثير ذلك على البيئة , وعدم توازن النواحي الاقتصادية مع النمو الاجتماعى .

المظاهر المختلفة المؤثرة على عملية التخطيط :

هناك ثلاث مظاهر لها تأثير كبير وفعال على التخطيط الأقليمي خاصة وهى :

● النمو السكانى السريع والذي أدى الى :

التفاوت فى كثافات السكان وتوزيعها على المناطق المختلفة (النمو الغير متوازن) فهناك أقاليم ذات كثافات عالية جدا وأخرى تفتقر الى السكان وعمل شبكات للنقل والمواصلات الحديثة للربط بين مركز السكان ادت الى اتساع رقعة هذه التكتلات الحضرية نتيجة لسهولة امتدادها على طول هذه الطرق وعدم امكانية التحكم فى نموها العشوائى الذى زحف وامتد نحو مناطق الريف المجاورة وظهور التكتلات الحضرية والتجمعات الاقتصادية ذات التعداد الكبير واتساع نطاق تأثيرها على المناطق المحيطة.

● الرغبة الشديدة فى التحضر ودخول المدنية التى كان لها تأثير على :

- الهيكل الاجتماعى وضرورة العمل على التغيير طبقا لاحتياجات ومتطلبات العصر الحديث
- عدم التوازن بين المجتمعات الحضرية والريفية نتيجة العوامل الاقتصادية والاجتماعية والثقافية
- الحاجة لتحديد حجم امثل للتجمعات كوحدة متكاملة اجتماعية واقتصادية مع تحديد دور ووظيفة كل تجمع تقاديا لظهور التجمعات السكنية الصغيرة المبعثرة والغير اقتصادية.

● المظهر الاخير من الوجة الاقتصادية (التطور الاقتصادى) :

التطور الاقتصادى السريع المصحوب بعمليات تكنولوجية وصناعية كان له تأثير مباشر على الأنشطة مما أدى لظهور المشاكل الاتية :

- عدم توازن النمو الاقتصادى بين اقاليم البلد الواحد.ضش
- ظهور التكتلات والتجمعات الاقتصادية وتأثيرها على التخطيط الاقليمي حيث تعتبر اقطاب جذب اقتصادية للأنشطة والايدي العاملة .
- اختلاف مستويات تطور البلد وظهور دول متقدمة -دول فى مرحلة النمو - دول متخلفة.
- فالنمو الاقتصادى السريع للدول المتقدمة أجبرهم لاعادة تنظيم مخططاتهم بناء على الامكانيات والموارد المحلية والدولية المتاحة.
- أما الدول المتطورة فهى تعمل جاهدة للحفاظ على التوازن بين النمو السكانى ومعدلات الانتاج طبقا لمواردها الطبيعية والبشرية خاصة فى مراحل التطور الاولى.
- ومازال دول كثيرة فى آسيا وأفريقيا وأمريكا اللاتينية ، والدول النامية (دول العالم الثالث) تعاني من انخفاض نسبيا من مواردها الاقتصادية نتيجة للعوامل الاجتماعية وعدم الاستعمال الاكمل للطاقات الطبيعية الكامنة لمواجهة عمليات التطور.
- هذه المظاهر الثلاثة بمشاكلها تواجدت فى الدول بأشكال وأوضاع مختلفة ونتيجة لهذه ظهرت أنواع متعددة من الاقاليم فى كل دولة .

● اقاليم حضرية ذات طابع صناعى وهى أكثر تطورا من الاقاليم الاخرى وبها حركات متعددة للعمالة والبضائع والنقل .

● اقاليم حضرية (بها نسبة كبيرة من السكان والأنشطة) .

● اقاليم متخلفة وغير متطورة

وقد وضعت فى الاعتبار فى السنوات الاخيرة وركز على المشاكل المتعلقة بالتطور الاقليمي وخاصة من الناحية الاقتصادية للنهوض بمستويات الاقاليم ككل تبعا للسياسة القومية للدولة .

الجزء الثانى :-

مسببات الاخذ بمبدأ التخطيط :

وقد عملت معظم الدول فى السنوات الاخيرة لمواجهة وحل مشاكلها التخطيطية من خلال التخطيط القومى ورسم السياسات العامة ثم تحديد سياسة التخطيط الاقليمى للموازنة بين المستوى الاقتصادى والاجتماعى والموارد المتاحة للبلاد وبين اقاليم البلد الواحد .

فالتخطيط الاقليمى هو نقطة التقاء ما بين مستويات التخطيط المختلفة تخطيط قومى ومحلى ويعمل على الحد من التفاوت الاقليمى ليس فقط ما بين الاقاليم المختلفة ولكن فى الاقليم نفسه، ويحدد اتجاهات مستقبل التخطيط للاقليم ودرجة نموه وتطوره على اساس الخطة القومية العامة للدولة فهو عملية تتشكل حسب العوامل المؤثرة والسيطرة السائدة فى كل بلد .

ونتيجة لاختلاف العوامل الطبيعية - الاجتماعية - الاقتصادية فى البلاد اختلف مسببات وطرق تطبيق التخطيط الاقليمى لحل المشاكل المختلفة فالمدخل للتخطيط الاقليمى يختلف من بلد لآخر نظرا لاختلاف مشاكلهم وظروفهم وهذا لا يعنى اختلاف فى اسس التخطيط الاقليمى ولكن اختلاف فى طريقة معالجة المشاكل واتخاذ القرارات التى تملئها العوامل المحلية

مشاكل التخطيط الاقليمى فى الدول المختلفة :

1- الولايات المتحدة :

برغم تطورها السريع ونموها الحضرى مازال بها مكان للنمو ومشاكل تخطيطية ، ناجمة عن عدم الاتزان فى توزيع السكان والانشطة على اقاليمها المختلفة .

ونتيجة للتطور الحضرى والتحرك والامتداد السريع لطرق المواصلات والاتصالات والتصنيع على احدث وسائل التكنولوجيا فى البلاد ظهرت المشاكل الاتية:-

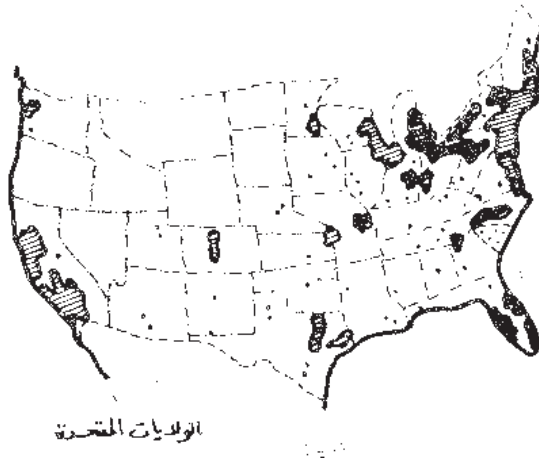
● الزيادة المستمرة للانشطة المتمركزة فى المدن والتجمعات ذات التعداد الكبير والتي ادت لظهور هذه التكتلات الحضرية . فهناك مناطق تكس اربعة موزعة على محورين حيث تتركز التجمعات مكونة التكتلات الحضرية الواسعة على الحدود الساحلية الشرقية والغربية ، والمحور الثانى على الحدود الشمالية والجنوبية مكونة مناطق تركز للسكان والانشطة .

● تركز الصناعات بجانب التكتلات ذات التجمعات السكنية والتكتلات الحضرية .

● الزيادة المستمرة لنسب سكان المدن وخاصة فى النصف الاول من القرن الحالى وهذا ادى لان يكون المجتمع الامريكى مجتمع من الدرجة الاولى حضاريا ومهدد بانفجار حضرى ان اغلب التجمعات السكانية ذات تعداد اكثر من المليون .

● ثلثى سكان اقليم نيويورك يقيمون فى المدينة التى تغطى مساحة 3.47 ميل مربع اى حوالى 7% من مساحة الاقليم (*) وهناك ما يقرب من 21 مليون نسمة يعيشون فى المناطق الحضرية بالاقليم اى حوالى 17% من مساحة الارض مما ادى الى عدم الاتزان السكانى والمركزية التى بها مدينة نيويورك الآن علما بأنها من أعلى مدن العالم تعداد للسكان (حوالى 8 مليون نسمة لسنة 1970) .

● فى الولايات المتحدة فقدت المدن حدودها الطبيعية كبؤرة لحياة الانسان نتيجة لتمدها واتساع حدودها حيث ان المناطق التى فقدت اهميتها كحدود المتروبوليس واصبحت ضواحي تكتل آخر .



• الاقاليم الحضرية الواسعة حول وبين المدن ذات التعداد العظيم اصبحت مصدر للمشاكل بالنسبة للطرق واستعمالات الاراضى الصحيحة ورغبات البلد نظرا لاتساع وامتداد وانتشار الضواحي عليها بصورة رهيبه.

• كل هذه العوامل تعبر عن المشاكل المعقدة التى فى حاجة للتخطيط الاقليمى فمازال الريف الامريكى اكثر راحة للمعيشة من ضوضاء المدن الكبرى.

• مشكلة السكن فى قلب القارة الامريكية أقل من اطرافها حيث تنتشر عليها التكتلات الحضرية الكبرى . ولذلك حاولوا من خلال تطبيق التخطيط الاقليمى وضع اسس تطوير قاعدة التخطيط العريضة بعمل الاتى :

• عمل تقسيم جديد للوحدات بحث تكون متجاوبة مع الهيكل الجغرافى الحالى وحسب احتياجات المجتمع والتخطيط الاقليمى والانشطة وركزت على مراكز رئيسية بانشطة اقتصادية للتجمعات ودورها ليس فقط قوميا ولكن تأثيرها على الاقتصاد الدولى عاما.

• العمل على تشجيع التجمعات الاقل حجما من المتروبوليس والمدن الكبيرة مع دراسة لتحديد حجمها والتحكم فيها متحاشيا التكتلات الحضرية الشريطية خاصة على طول الطريق والمواصلات بين التجمعات الكبرى.

• عمل مراكز نمو للجذب والتركيز عليها فى المناطق المفتقرة للسكان ولها امكانيات وطاقت ومقومات للحياة بالمستوى المطلوب اى العمل على الحد من مركزية التكتلات السكانية الكبرى والصناعة والانشطة المختلفة.

2-فرنسا :

فرنسا الدولة ذات التمرکز الكبير فى العاصمة باريس وتعانى من بعض المشكلات الناجمة عن هذا التمرکز السكاني وتمرکز الانشطة تبعا لذلك .

مشاكل التخطيط الاقليمى بفرنسا :

بالرغم من ان نصف السكان يعيشون فى الريف ومدن وقرى صغيرة الا ان النصف الاخر نتيجة للنمو الحضري الكبير متمركز فى مناطق محدودة ويظهر ذلك واضحا فى العاصمة " باريس " ومساحتها بالنسبة للتجمعات الاخرى .

التجمعات السكانية

أصبحت احد مشاكل النمو كيفية العمل على لا مركزية الانشطة الاجتماعية والاقتصادية فى العاصمة المتروبوليس باريس حيث ان هذا التمرکز يؤثر على المستوى الاقليمى لتوزيع السكان والانشطة.

وعلى الرغم من ان معدلات النمو السكاني بفرنسا بطيئة الا ان اقليم باريس تعدادها 7.387 (* مليون نسمة عام 1960 ومن المنتظر وصوله الى ما يقرب من 16 مليون نسمة عام 2000 ونتيجة لتوفر فرص العمل فى الاقاليم المتطورة والغنية ادى هذا لافتقار بعض الاقاليم للسكان نتيجة الهجرة الناجمة عن ذلك.

Dickinson, R. "City and Region" London 1964(*)

التكنولوجيا الحديثة والتطور والميكنة لوسائل الزراعة والصيد الحديثة ادت لهبوط فى تعداد سكان الاقاليم الريفية على الرغم من زيادة معدلات الدخل والنمو الصناعى التى ظهرت فى الاقاليم الحضرية.

وبالرغم من التقدم الصناعى فى بعض الاقاليم الا ان هناك انخفاض ملحوظ للانتاجية الزراعية فى الاقاليم الفقيرة والغير متطورة نسبيا ونصيبها من برامج التنمية اقل من الاخرى.

اى ان هناك مشكلة عدم اتزان بين الاقاليم المختلفة اقتصاديا واجتماعيا لتقسيم جديد لمنطقة او محافظة ولكن تقسيم للاقاليم على اساس النمو الاجتماعى والاقتصادى الحقيقى والظروف الطبيعية الحالية .

وقد قسمت الاقاليم فى فرنسا على الاساس الاتى :

1- اقاليم متقدمة جدا (منطقة باريس والمنطقة الشرقية الشمالية) هذا نظرا لوجود خام الفحم والحديد فى الشمال والشمال الشرقى مما ادى لتطور هذه المنطقة عن المناطق الاخرى الزراعية والذى دعم هذا ايضا تمركز شبكة المواصلات والاتصالات من والى باريس.

2- اقاليم متطورة (مثل اقليم ليون) والتي استفادت من موقعها الجغرافى على اساس انها نقطة التقاء محاور الاتصال والحركة بين فرنسا واوروبا وشمال افريقيا.

اقاليم اقل تطورا وذات معدلات نمو بطيئة نسبيا وهى مناطق الغرب والجنوب الغربى - فهى مناطق زراعية حيث الانتاج والعمالة ذات معدلات منخفضة - والتجمعات ذات احجام صغيرة و اقل فى مستواها الصناعى عن مثيلتها فى المناطق الاخرى. والاتجاهات الحديثة التى اتبعت فى فرنسا لحل مثل هذه المشاكل بادت بالعمل على تشجيع نمو الاقاليم الراكدة عامة فى المجتمع الريفى خاصة بالعمل على تحديد تجمعات متعددة الوظائف والتركيز على الصناعة والسياحة بالتكامل مع الزراعة كنشاط رئيسى.

ولذلك حددت سياسة الدولة على اساس تشجيع التصنيع فى مناطق الغرب وخصصت فى سبيل ذلك ثلثى برامج التنمية والاستثمارات وقد اتخذت الجهات المختصة خطين مختلفين للتطوير :

1- العمل على التجانس بين الاقاليم فيكون هناك نمو لجميع الاقاليم التخطيطية الكبرى وذلك بعمل وخلق أنشطة اقتصادية ومشاريع صناعية مع مراعاة التطور الاجتماعى والزيادة السكانية المتوقعة لكل اقليم.

2- الاستقطاب والذى يبدأ بعمل شبكة تجمعات سكنية على المستوى القومى بناء على توزيع الأنشطة والسكان وعلاقة التجمعات الرئيسية لكل اقليم ببعضهما.

ومن الواضح ان هناك تضارب فى الاتجاهين (تجانس واستقطاب) مع اختلاف المقياس ولكن امكن تصحيح وتعديل المشاكل الناجمة عن ذلك وامكن خلق تدرج بالنسبة للتجمعات حسب وظائفها مبنى على اساس نطاق تأثيرها فى هذا التدرج الهرمى . اى ان سياسة الاستقطاب والنمو المترن على المستوى القومى سيكون نتيجة لعمل شبكة تجمعات سكانية متكاملة. اى ان فرنسا عملت على الحد من مركزية العاصمة باريس وتشجيع اللامركزية بخلق نقط جذب فى المناطق المحتاجة للتطور (الغربية والجنوبية غربية)

3- الاتحاد السوفيتى :



وبالرغم من الفوارق الاقتصادية والاجتماعية والسياسية بين الكتلتين الشرقية والغربية لكن اهداف التخطيط الاقليمى واحدة لثبات عناصره الاساسية : المكان - السكان - الأنشطة

الاختلاف يأتى فى المدخل للتخطيط الاقليمى من وجهة نظر الكتلة الشرقية غير الغربية حيث انه فى الدول الاشتراكية الاقتصاد مبنى على اساس الملكية القومية للانتاج والصناعة والزراعة والتجارة والمواصلات (الأنشطة المختلفة) .

ولذلك فالتقسيم الادارى التابع للحكومة يلعب دورا اقتصاديا فعالا ومؤثرا فالصناعة تقع تحت السيطرة الاقليمية والمحلية والتي لها سلطة ليس فقط للتحكم والادارة ولكن فى زيادة وتعديل الانتاج حسب خطط الدولة القومية .

وهناك هدف رئيسى بالنسبة لهذه الدول هى جعل الاقاليم المختلفة متكاملة اكثر منها متنافسة وجعل التنافس على المستوى الدولى والعلاقات الدولية.

مشاكل التخطيط الاقليمى فى الاتحاد السوفيتى :

نظرا لتوافر المساحات الشاسعة فى الاتحاد السوفيتى والتطور والنمو السريع ونسبة الزيادة الطبيعية للسكان المرتفعة فى البلاد خاصة بعد نهاية الحرب العالمية الثانية ادت الى ظهور مستويات مختلفة للاقاليم هناك .

حيث من المتوقع ان يزداد السكان فى الاتحاد السوفيتى زيادة كبيرة لسنة 2000 ومازال هناك مساحات شاسعة غير أهله بالسكان حيث ان كثافة السكان تساوى 11.5 شخص /كم² ومن هنا اتت الاهمية للاخذ بمبدأ التخطيط الاقليمى دون الاخرى.

والمشكلة الكبرى هى عدم وجود توازن فى توزيع السكان والصناعة على الاقاليم المختلفة مع وجود معدلات نمو طبيعية بجانب هذا التحضر السريع . فقد كان تعداد الاتحاد السوفيتى سنة 1970 حوالى 244.125 مليون (*).

Social- Demographic aspects of Urbanization in U.S.S.R" EKISTICS Vol. " .B, Khorev V. and ,O.Moiseyenko , Larmin (*). 34 No. 205 December 1972

وزاد تعداد سكان الحضر من 33% الى 56% من سنة 1940 الى سنة 1970 وهذه الزيادة تركزت فى المدن الكبرى نتيجة لتركز الصناعة هناك لقربها من حدود اوروبا والظروف البيئية والطبيعية المؤثرة والسياسة العامة للدولة قبل ثورة 1917.

فهناك بعض الاقاليم وصلت بها نسبة سكان الحضر الى 76% والاسباب التى ادت لزيادة معدلات سكان الحضر فى الاتحاد السوفيتى ناتجة عن :-

●زيادة معدلات الهجرة العالمية من الريف للحضر .

●التقسيمات الجديدة لبعض التجمعات وتحويلها من تجمعات ريفية الى حضرية.

●هناك مناطق ذات معدلات مواليد عالية جدا ومعدلات الوفيات منخفضة فى نفس الوقت مما رفع معدل الزيادة الطبيعية النسبية.

ولذلك نجد أن التحضر والتغيرات الديموغرافية منتشرة فى مناطق كبيرة فى الغرب اى نحو حدود اوروبا اما الزيادة الطبيعية فهى عابرة للاتحاد السوفيتى فى هيئة موجات من الشمال الغربى الى الجنوب الشرقى.

اما بالنسبة للصناعة فهى متركزة ايضا فى الغرب والجنوب الغربى (الحدود الملاصقة لاوروبا) فهى تمثل مشكلة من ناحية التخطيط الاقليمى وعدم التوازن فى التوزيع ولذلك فمن أهم المشكلات هناك هى عملية تدعيم وتوطين الصناعة فى المناطق الشرقية الحالية من الصناعات والسكان نسبيا ولذلك وجهت برامج التنمية والتصنيع فى الخطط العامة للدولة نحو هذه المناطق لحياتها والعمل على رفع مستواها لخلق توازن بينها وبين الاقاليم الاخرى على المستوى القومى.

المشكلة الثانية وهى اختلاف وتباعد فى احجام التجمعات السكنية عامة فهناك فى الاتحاد السوفيتى حوالى 221 مدينة ذات تعداد أكثر من 100.000 نسمة و10 مدن أكثر من مليون نسمة وهذه الزيادة ناتجة عن وجود مدن ذات وظائف :

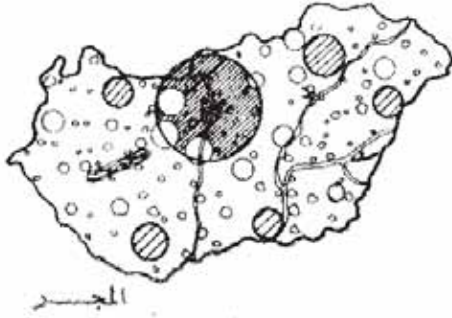
1 - صناعية .

2 - ادراية والتي ظهرت زيادة سكانية عن مثيلتها ذات الوظائف الاخرى.

والسياسة المتبعة هناك بالنسبة للتخطيط الاقليمى هى عمل تجمعات كمراكز نمو جديدة او بتشجيع الحالية ذات القابلية للنمو نظرا لاتساع مساحة الاتحاد السوفيتى التى تدعم هذا الاتجاه مع ربط التجمعات السكنية بشبكة مواصلات عامة ودراسة علاقتها

ببعضها الى المستوى القومى وخلق تجمعات ذات وظائف متعددة وايضا عملت السياسة الحالية على تشجيع بعض مجموعات من التجمعات على مستوى متوسط حجما متعددة الوظائف تعمل كمراكز خدمة وانتاج واقل تدرجا من الاولى.

وقد اتخذت الصناعة كدعامه لتلك التجمعات ولتغيير مسارات الحركة سواء هجرة او غيرها نحو الاقطاب الجديدة لحماية المدن الكبرى الحالية من التضخم السكانى والزيادة المستمرة وكان نتيجة لذلك ان هبط تعداد السكان للمدن السبعة الرئيسية من 29.4% الى 23.3% من تعداد السكان فى عام 1970 - 1959 (موسكو - ليننجراد - كييف - خركف - جروكى - طشقند - باكو).



المجر

4- المجر :

بدأت عملية اعادة بناء الدولة بعد الحرب العالمية الثانية والتفاعلات والحركات الناتجة عن التحضر والتصنيع والتي شملت البلاد اثرت على تطور الدولة .

التجمعات السكنية :

فمنذ عام 1955 ما يقرب من 350 الف نسمة سنويا تحركوا من اماكنهم الاصلية الى المناطق الصناعية مما اثر على التحركات الداخلية للسكان فادى الى عدم الاتزان السكانى على المستوى القومى. فهناك سكان قد غيروا اماكن سكنهم لاكثر من مرة من قرية الى قرية مركزية فمدينة ثم مدينة كبيرة ويبلغ عددهم ما يقرب من 8 مليون شخص من سنة 1953 الى سنة 1966.

ومن هنا ظهر التفاوت الاقليمى بين الاقاليم المختلفة وظهرت بالتالى المشاكل الاتية :

1- عدم تناسب حجم العاصمة بودابست مع باقى التجمعات نتيجة لتركز الصناعة والانشطة الاخرى بها مما ادى لتضخم سكانى نسبيا. وحيث وصل تعدادها الى ما يقرب من 2 مليون نسمة لسنة 1970 اى حوالى 30% من تعداد سكان الجمهورية علما بأن التجمعات التالية ذات تعداد اقل بكثير مثل (*): (ميشكولز 113 الف نسمة - دبردسن 155 الف نسمة - سجد 145 الف نسمة - بيتش 110 الف نسمة - جيور 100 الف نسمة) عام 1970

Statistical Book Budapest Statistical book 1969 (*)

ف نجد ان هناك فجوة بين اول تجمع العاصمة والتجمعات التالية لها .

2 - تركيز الصناعات الاساسية باقليم العاصمة حيث ان مقومات الصناعة متوفرة من شبكات مياه ومجارى كهرباء - مواصلات الخ . ولذا ظهر تكتل العاملين بالصناعة فى اقليم العاصمة حيث يحتوى على 34% من تعداد العمالة بالجمهورية.

تركزت ايضا الصناعة فى المناطق الشمالية والشمال الشرقى ومناطق السياحة فى الجنوب الغربى اما الزراعة ذات التجمعات الصغيرة المبعثرة فكانت فى الشرق والجنوب الشرقى.

3 - النصيب الاكبر من الاستثمارات وبرامج التنمية موجه الى اقليم العاصمة.

4 - تركز شبكة المواصلات والاتصالات عند العاصمة فهى نقطة اتصال بين جميع اقاليم الدولة واطرافها اى الاتصال عبر العاصمة .

وخطط التوازن تعمل على ان تصبح المدن الخمس الكبرى بعد العاصمة كمراكز جذب اقليمية وجد ان نطاق تأثيرها ودوائره خارج الحدود القومية مما قلل من أهميتها كمراكز واختصت عدم امكانيتهم عمل الاتزان المطلوب بالنسبة للسكان والانشطة الا بتعديل الشبكة العامة الحالية للتجمعات السكانية.

ولذا عملت الخطط القومية والاقليمية للحفاظ واعادة التوازن بين لاقاليم وخاصة اقليم العاصمة بودابست بعمل الاتي:

- 1 - عمل شبكة تجمعات بناء على الحركات الديناميكية والاتصالات والانتاج والعمالة والدخل والسياحة والنواحي الادارية وتحديد دور كل تجمع ونطاق تأثيره فى الشبكة .
 - 2 - تحديد وخلق اقطاب نمو سواء حالية او جديدة وتشجيعها بعمل خدمات وانشطة على مستوى عال حتى تحقق الاتزان المطلوب وتحول الحركة عن العاصمة.
 - 3 - تحديد حجم التجمعات والعمل على تدرجهم الهرمى المناسب وذلك بزيادة تعداد التجمعات الحالية الرئيسية والعمل على الغاء التجمعات ذات الحجم الصغير والغير اقتصادى.
 - 4 - العمل على الا تكون العاصمة نقطة الالتقاء للحركات المختلفة فى الشبكة حتى لا تصبح نقطة الوصل بين الاجزاء والاقاليم المختلفة للدولة .
- وهذا لا يأتى الا باعادة تقسيم الجمهورية لاقاليم جديدة متكاملة مترنة.

الخلاصة :

اولا : برغم تعدد المشاكل التخطيطية للدول المختلفة نتيجة للظروف الطبيعية الاجتماعية الاقتصادية لكلا منها نجد ان هذه الدولة حاولت جاهدة على حل هذه المشاكل من خلال التخطيط القومى والاقليمى خاصة بالرغم من الاختلافات الواضحة من الامثلة السابقة حيث ان هناك دول رأسمالية واشتراكية اى تختلف تماما فى تطبيق النظم السياسية والاقتصادية والاجتماعية الا انها واجهت مشاكلها من خلال التخطيط الاقليمى بمدخل وتطبيق يختلف من دولة لاخرى الا ان اهمية واهداف التخطيط الاقليمى واحدة ومحدودة .

فمهما اختلفت الظروف وطرق التطبيق فالأخذ بمبدأ التخطيط الاقليمى مهم ومحدد لحل مثل تلك المشاكل التى وجهت الدول المتقدمة والتى مازالت فى مرحلة التطور ولا تزال تعاني منها الدول النامية.

ثانيا : يمكن القول بأن مشكلة الدول المتقدمة والتى فى مرحلة التطور هى عامة كيفية التحكم والاستمرار والحفاظ على معدلات النمو السريع المتزن . ومشكلة الدول النامية هى كيفية الاسراع فى عمليات التطور والنمو ووضعها فى نقطة الانطلاق بالنسبة لتلك الدول .

فالدول النامية هى الدول البادية فى التطور والنمو وتحاول جاهدة حل مشاكلها بناء على العوامل المؤثرة حيث تتميز اغلب هذه الدول بكثافات سكانية عالية ونسب هجرة اعلى من الريف للحضر وتفاوت كبير بين مستويات اقاليمها المختلفة نظرا لتمرکز الخدمات والانشطة فى المناطق الحضرية.

لذلك يجب على الدول النامية ان تخطو نحو التطور والنمو بمعدلات اعلى من التى سارت عليها الدول المتقدمة فى مثل بدايتها ذلك للاحاق بركب الدول حتى لا تزيد الفجوة بينهم وبين الدول الاخرى كما هى لو سارت الدول النامية بنفس معدل التطور الحالى لتلك الدول .

فهناك عدة عوامل طبيعية واجتماعية وسياسية تساعد تلك الدول النامية على السير بخطوات واسعة نحو التطور لذلك يجب على مثل هذه الدول الا تسلك نفس الطريق الذى سلكته الدول السابقة بل تحدد اتجاهاتها حسب تغييرات العصر الحديث.

ويجب التأنى فى عمليات التحضر والتصنيع والتكنولوجيا والعمل على التخطيط السليم لها جميع الجوانب اقتصاديا واجتماعيا وطبيعيًا وتلافى ردود الفعل السلبية الناجمة عن نمو جانب دون الاخر كظاهرة التحضر المبكر التى وضحت فى بعض الدول النامية التى قفزت بو ثبات واسعة فى مراحل تطورها الاولى خاصة من الناحية الاقتصادية ولم يسايرها وثبات اجتماعية ما ادى لظهور التحضر المبكر الذى يعوق معدلات النمو واتجاهات التخطيط عامة.

تمركز السكان فى جمهورية مصر العربية والانفجار السكانى

1- مقدمة :

ان توزيع السكان على المكان يتناسب ونسبة الانشطة المختلفة فى هذا المكان وتوزيع الانشطة ودرجاتها لا يكون متساويا فهناك عوامل عدة مؤثرة وتعمل وتتحكم فى هذا التوزيع وحسب نظريات التخطيط المختلفة ومنها (نظرية كريستلر) امكن توزيع اللانشطة بدرجاتها المختلفة على المكان وبذلك امكن تحديد حجم السكان تبعاً لذلك .

ولكن نظرا لعدم امكانية تطبيق هذه النظرية حرفيا وتعميمها وذلك لعدم وجود المكان المتجانس المتساوى طبيعيا واقتصاديا - فقد تركزت الانشطة فى الاماكن التى بها مقومات لهذا التمرکز .

ونتيجة لذلك ظهرت تيارات وحركات ديناميكية مختلفة من السكان والانشطة متخذة نقطا اصبحت كأقطاب جذب مما تسبب فى زيادة نسبة التمرکز للانشطة والوظائف والاتصالات والمواصلات المختلفة وزيادة تمرکز وجذب للسكان تبعاً لذلك .

ومن وجهة اخرى زيادة السكان فى هذه النقط ومتطلبات العصر الحديث ادت لزيادة نسبة الخدمات والانشطة مما ادى لظهور التكتلات العمرانية الكبرى والتى نطلق عليها متروبوليس وميجالوبوليس وقد اتخذت اشكالا عدة .

ونتيجة لظاهرة التحضر والتصنيع والتكنولوجيا التى تجتاح العالم حاليا وسرعتها ادت لاستمرار الزيادة السكانية المتركزة فى نقط معينة والتى يتوقع لها ان لم تحل تخطيطيا انفجارا سكانيا .

وتحاول الدول المتقدمة والمتطورة حاليا الحد والتحكم فى تمدد وازدياد تلك التكتلات العمرانية الكبرى متحاشية المشاكل المترتبة عنها - وتعمل فى نفس الوقت الدول النامية ذات التعداد السكانى العالى على حل مشاكلها التخطيطية الناجمة عن التمرکز للانشطة مصحوبا بتمرکز سكانى.

2- الجزء الاول :- تجسيد المشكلة :

1.2 العوامل المسببة للمركز السكاني فى ج.م.ع

لو نظرنا للجمهورية بنظرة شاملة من ناحية المكان والسكان لوجدنا ان التوزيع النسبى لسكان المحافظات متفاوت النسب جدا مما يدل على عدم وجود اتزان فى التوزيع (هذا لا يعنى مساواه توزيع بل لكل منطقة نسبة سكانية تناسب مع امكانياتها الطبيعية والاقتصادية) بالنسبة للسكان - ومما لا شك فيه ان هناك مؤثرات سواء طبيعية او اقتصادية او ادارية ادت لظهور هذا التفاوت فى التوزيع (توزيع غير مترن)

1.1.2 من الناحية الاقليمية :

- الموارد الطبيعية (نهر النيل - الرقعة الزراعية - قناة السويس) فهى عوامل جذب قوية لمواقع التجمعات العمرانية.
- المناخ واتساع الرقعة الصحراوية لا يساعد على ظهور تجمعات عمرانية .
- نقص فى شبكات الاتصال والمواصلات عامة ادى لانعزال بعض مناطق الاطراف
● نقص فى توزيع الأنشطة والخدمات العامة ادى لضمور سكاني فى بعض المناطق.
كل هذه العوامل مجتمعة عملت على ظهور مناطق تكدس سكاني رغم امكانية استغلال لمناطق الاخرى غير الاهلة بالسكان والتي بها امكانيات وموارد وطاقت كامنة لم تستغل بعد مما ادى لتكدس سكان الجمهورية لاكثر من خمسة الاف سنة فى وادى النيل والدلتا واصبحت الارض الاهلة بالسكان تمثل حوالى 4 % من اجمالى مساحة الجمهورية والـ 96% صحراء ورغم هذا فهناك مناطق ذات نسب مرتفعة جدا بالسكان اذا قيست بالمناطق الاخرى فى هذا النطاق الضيق.
والجدول التالى يبين التوزيع المئوى لسكان المحافظات (عدا محافظات الحدود) بالنسبة لـ ج.م.ع ومدى التفاوت بينهم.

اجمالى عدد سكان تلك المحافظات هو 352220.00 حسب تقدير 1973

المحافظة	النسبة	المحافظة	النسبة
القاهرة	15.6%	المنوفية	4.48%
الاسكندرية	6.25%	القليوبية	4.24%
بورسعيد	0.95%	الجيزة	6.07%
السويس	1.00%	الفيوم	3.00%
الاسماعيلية	1.22%	بنى سويف	2.87%
البحيرة	6.77%	المنيا	5.37%
دمياط	1.42%	اسيوط	4.366%
كفر الشيخ	3.74%	سوهاج	5.16%
الغربية	6.26%	قنا	4.6%
الدقهلية	7.48%	اسوان	1.98%
الشرقية	7.12%		

الجهاز المركزى للتعينة العامة والاحصاء - الاحصاء الاساسية - عدد السكان التقديرى

فى اول يوليو 1973 القاهرة اكتوبر 1974

ونجد من الجدول السابق ان اعلى نسبة سكان في المحافظات :
القاهرة - الاسكندرية- البحيرة - الغربية - الدقهلية - الشرقية - الجيزة

ومحافظة القاهرة بها اكثر من ضعف نسبة اعلى المحافظات التالية لها وعدد السكان لا يرمز لتركز سكاني وهذا يتوقف على مساحة المحافظة ولذلك نجد ان كثافة المحافظات الحضرية كم/2 وهى : حسب تقديرات 1973 :

القاهرة 22576.3 شخص / كم2

الاسكندرية 760.7 شخص / كم2

بورسعيد 840.46 شخص / كم2

السويس 1150.21 شخص / كم2

هذا يوضح لنا مدى التركز بالنسبة للكثافة السكانية على الاقاليم وخاصة فى منطقتى القاهرة والاسكندرية

2.1.2 من الوجهة التفصيلية :

• تركز الصناعات فى مناطق معينة ادى للزيادة وال جذب السكانى نتيجة (لفرص العمل) محافظة القاهرة بها 11.4 % من مجموع العاملين فى حرف فى الجمهورية.

• تركز الخدمات والانشطة ثقافية - تعليمي - ترفيهية - ادى للتضخم السكانى (5 جامعات بمدينة القاهرة و عددهم 10 بالجمهورية).

• تشابك الشبكات المختلفة (اتصالات - ومواصلات) اعطى لبعض النقط اهمية خاصة وسهولة الوصول اليها ، (دور مدينة القاهرة فى الشبكة) .

• بعض العوامل التاريخية والدينية ساعدت على تضخم المشكلة

ومن هنا ظهرت التجمعات السكانية متفاوتة التعداد والكثافة والمساحة مما يساعد على عدم الاتزان فى توزيع السكان والانشطة . فنجد حسب التقديرات العامة لتعداد مدينة القاهرة بالنسبة الى سكان الحضر فى الجمهورية سنة 1973 :

القاهرة بها 35.34 % من سكان الحضر

الاسكندرية بها 14.1 % من سكان الحضر

بورسعيد بها 2.13 % من سكان الحضر

كل هذه المؤشرات تبين وتوضح مدى ضخامة الفارق بين احجام التجمعات السكنية ومدى التركز السكانى بها حيث ان القاهرة الكبرى حجمها السكانى يمثل اكثر من مرتين حجم ثانى تجمع سكانى (الاسكندرية) واكثر من خمسة عشر مرة بورسعيد وهكذا .

اي ان القاهرة والاسكندرية تمثلان نقط اقطاب جذب السكان او الانشطة وبالتالي زادت معدلات الهجرة اليهما .

ولو استمرت هذه المعدلات بدون حلول تخطيطية سيؤدى ذلك لانفجار سكانى بدأت ظواهره تلوح فى الافق حيث قفز تعداد القاهرة الكبرى (التعداد السكانى) الى المرتبة الخامسة بالنسبة لمدن العالم سنة 1975 حيث كانت فى المرتبة

الحادية عشر فى سنة 1966 حسب تقديرات هيئة الامم المتحدة وهذا نتيجة

للعوامل السابقة ونظرا لانها تحتل موقع عبور فى شبكة التجمعات

السكنية فهى تمثل نقطة الاتصال بين جميع تجمعات وجه بحرى

وقبلى مما يجسد المشكلة اكثر . انظر خريطة (1)



خريطة (1)

2.2 المشاكل الناجمة عن التمرکز السكاني الضخم :

مما لا شك فيه ان هذا التمرکز السكاني سيؤدي لمشاكل عدة :

- النمو غير المتزن او عدم اتزان السكان والانشطة ادى لظاهرة التمرکز في بعض المناطق والتي تبتلع بالتالي نصيبا اكبر من برامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية - واصبحت هذه البرامج غير قادرة على مسايرة النمو السكاني بالسرعة الرهيبه الحالية.
- الضغط الاجتماعي على جميع الموارد الاقتصادية والطبيعية والشبكات المختلفة والخدمات العامة جعلها جميعا غير قادرة على تأدية وظيفتها وتسببت في ازمت مثل الاسكان والمواصلات الخ
- الامتداد الافقى السريع على حساب الرقعة الزراعية المحدودة (وخاصة الظهير الزراعى للقاهرة).
- زيادة الهوة بين المجتمع الحضرى والريفى الذى ادى لزيادة عوامل الهجرة نظرا لتمرکز الانشطة.
- كساد بعض المناطق مثل المناطق المتطرفة والبعيدة
- صعوبة التنمية للمناطق الراكدة خاصة فى المرحلة الاولى ونظرا لنصيب الاسد من هذه البرامج لمناطق التمرکز.
- وشك وقوع انفجار سكاني لبعض المناطق وخاصة القاهرة.

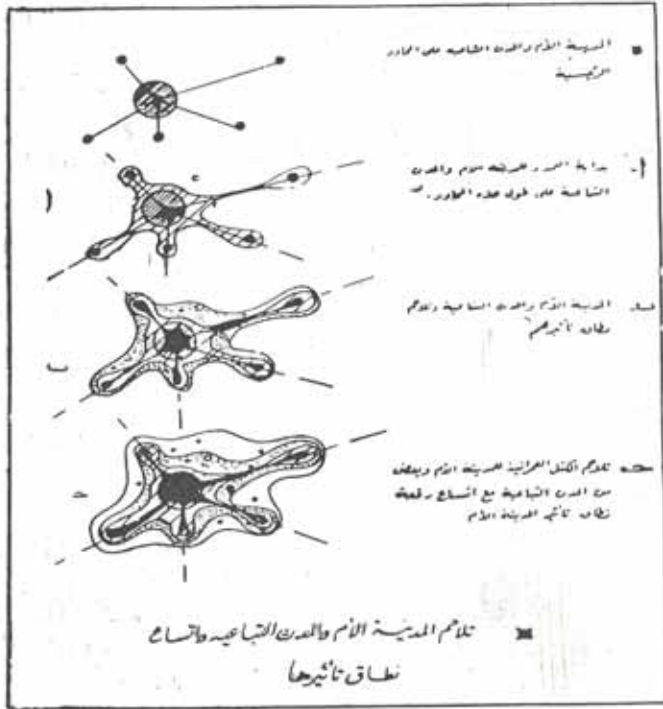
3- الجزء الثانى :- تحليل المشكلة :

1.3 الحلول المقترحة والمدن التابعة :

قد تمت بعض التجارب فى دول مختلفة ومنها انجلترا (مدينة لندن الكبرى) والتي اخذت حلها من خلال سياسة المدن التابعة لامتصاص الكتلة الاصلية الى تلك المدن والتي تقع فى المحيط والمدار التأثيرى للمدينة الام لندن . وقامت بعض الهيئات فى ج.م.ع باقتراحات لحلول سريعة لامتصاص الزيادة السكانية من مناطق التكديس لتفادى وقوع الانفجار السكانى حيث بدأت المشكلة المتضخمة والموشكة على الانفجار وهى العاصمة (القاهرة) واقترح اقامة مدن تابعة حولها على ان تطبق على باقى المدن ذات التركيز الحضرى الكبير .

وقدمت اقتراحات الحل بالنسبة للعاصمة بعد دراسة لامكانيات تمددها المختلفة والمحاور الرئيسية الممكن اتخاذ مواقع تلك المدن عليها والتي ستعمل على امتصاص الزيادة السكانية وهم (مدينة العبور - المدينة الصناعية - مدينة 6 اكتوبر) . وحسب الكروكيات المرفقة سنجد انه نتيجة لوجود المدن الجديدة على المحاور الرئيسية المتصلة بالمدينة الام والمدن الاخرى والتي تمثل قنوات لحركات مختلفة من سكان - بضائع - اخبار سيساعد على امتدادها على طول هذه المحاور نحو المدينة الام

اي ان درجة تأثير المدينة العظمى ستعمل على امتصاص المدن التابعة وستصل للمرحلة (ج) . انظر الكروكى اي انها تعتبر حولا سريعة مؤقتة ومؤجلة لوقت لاحق مع تراكم تلك المشكلة وتضاعفها نظرا لضخامة الرقعة السكنية المتوقعة وزيادة التركز الذى ستصبح عليه المدينة الام.



فتحريك السكان وامتصاصه لا يتأتى بنقل السكان لبضعة كيلو مترات مع خلق أنشطة متمشية مع هذا الموقع والتي ستقع فى النطاق التأثيرى لأنشطة المدينة الان نظرا لضخامة هذه الأنشطة ودرجة تأثيرها بالنسبة للموجود فى المدينة الام .

ولو أخذنا التقديرات لتعداد القاهرة الكبرى مع استمرار زيادتها بمعدل 2.24 % سنويا بالاضافة الى الهجرة سيصل السكان سنة 2000 حد ادنى 15 مليون وحد اقصى 20.30 مليون وهذه الزيادة هى احد العوامل المسببة للالزمة ليست معتمدة على نسبة الزيادة الطبيعية بقدر ما هى معتمدة على معدلات الهجرة من الاقاليم الاخرى لها حيث وصل معدل الزيادة عامة للقاهرة 4.6 % سنة 1966 وزاد نتيجة للعوامل الطارئة مثل الحرب وعملية التهجير بعد سنة 1967 - والمشكلة هى كيفية التحكم فى تلك الحركات الخارجية واتجاهاتها والعمل على تغيير مساراتها من نقط الجذب الحالية.

المدينة الام للمدن التابعة على المحاور الرئيسية

أ- بداية التمدن للمدينة الام والمدن التابعة على طول هذه المحاور

ب- المدينة الام والمدن التابعة وتلاحم نطاق تأثيرها

ج- تلاحم الكتل العمرانية للمدينة الام ولعوض من المدن التابعة مع اتساع رقعة نطاق تأثير المدينة الام

اتجاهات حركة السكان تتبع عادة مواقع الأنشطة المتوقعة والموزعة على الاقاليم والمواقع ذات الاستجابة لهذا وتكون متكاملة على المستوى القومى والاقليمى .

اي ان السكان والانشطة عنصران يكمل بعضهما البعض ويخلقان عدة تيارات وحركات مختلفة موجبة وسالبة على العنصر الثالث وهو المكان من خلال مسارات وقنوات اتصال ومنها الحركات التالية :

* منطقة تكديس سكانى نقل فيها نسبة الانشطة والخدمات تخلق تيارات وحركات هجرة خارج نطاقها محافظات وجه قبلى وبعض محافظات وجه بحرى.

* منطقة تكديس سكانى تزيد فيها نسبة الانشطة والخدمات تخلق تيارات وحركات هجرة اليها (القاهرة والاسكندرية)

* منطقة بها امكانيات لاقامة مشروعات وانشطة تخلق تيارات وحركات جذب للسكان (منطقة قناة السويس واسوان)

* منطقة ليس بها امكانية لاقامة مشروعات وانشطة تعمل ضمورا سكانيا بها .

والمشكلة لن تخرج عن هذه الاربع حالات وبدراسة المكان وامكانياته يمكن تحديد اى اتجاه نسله ونوع الحركات المختلفة المطلوبة واتجاهها .

وكما سبق الذكر فلانشطة بمواقعها واحجامها تؤثر على حركة وحجم كثافة السكان والتجمعات العمرانية تبعا لذلك فهذه المرحلة تعمل على توسيع قاعدة المشروعات الاقتصادية وبرامج التنمية (الاجتماعية - العمرانية) وتدعمها سياسة الانفتاح مما يعمل على خلق مراكز انشطة على المستوى الدولى - القومى - المحلى فى مناطق متعددة يجرى العمل على تنسيقها قوميا واقليميا ودراسة علاقاتها ببعض ومما لا شك فيه ستؤثر على السكان وحركاتهم على المستوى القومى ايضا وهذه المراكز :

* منطقة القناة وما سيطرأ عليها من خلق مناطق حرة - تعمير شامل - برامج تنمية - سياحة .

* الشاطئ الشمالى الغربى للبحر الابيض ونصيبه من المشروعات الصناعية والسياحية

* مشروعات التنمية الضخمة التى ستتطلبها منطقة اسوان وبحيرة ناصر .

* نصيب صحراء سيناء من هذه البرامج حيث انها ارض بكر صالحة لمثل هذه السياسات

* مشروع منخفض القطارة والانقلاب الصناعى الذى سترتب عليه

* بشائر التقيب عن البترول ونتائجها المتوقعة والتى سوف تحيى الشاطئ الغربى للبحر الاحمر .

* المشاريع الاخرى الاستثمارية المنتشرة على مستوى الجمهورية ككل .

كل هذا وما سيصاحبه من تغيرات سياسية وادراية وتطبيق مبدأ اللامركزية على المستوى الاقليمى هذا يتطلب العمل على تحريك السكان تجاه تلك المشروعات والانشطة المقترحة وهذا يكون مدروسا تقاديا لنقل مشكلة التضخم السكانى من مكان لآخر بل يجب العمل على الاستفادة منها فى تغذية المناطق المحتاجة .

فهناك كما سبق الذكر حركات واتصالات ديناميكية سواء للسكان او الانشطة - بضائع - اخبار الخ تدخل وتخرج من كل تجمع على هيئة قنوات اتصال ممكن العمل والتحكم فيها حتى تعطى النتائج المحددة لها والتى تؤثر على حجم مساحة وكثافة اى تجمع وتحدد دوره فى شبكة التجمعات السكانية .

ولو درست المشكلة من وجهة النظر القومية والاقليمية بناء على البيانات والاحصائيات السابقة يمكن رسم خطوط عريضة لحركات السكان وتحريكهم فى اتجاهات تعمل على النحو المتزن بين اقاليم الجمهورية بناء على حصة كل منهم من المشروعات والسياسات المختلفة التى تحتاج البلاد حاليا .

4- الجزء الثالث :- التوصيات :

بتجسيد مشكلة التضخم السكاني الناشئة من تركز الأنشطة والخدمات يجب العمل على سرعة حلها على ان تكون الحلول المقترحة نابعة من الخطط والتوصيات العامة للتخطيط القومى وتبعاً للاتجاهات والسياسات والمراحل التى تمر بها البلاد حالياً حتى تتمشى مع تلك السياسات ويستفاد منها فى حل المشكلة.

1.4 المشكلة تحل من الوجة القومية والإقليمية وليست على المستوى المحلى:

1.1.4 يجب عمل دراسة للتجمعات السكانية عامة وللتجمعات ذات التركز الاسكانى خاصة على المستوى القومى ومعرفة علاقاتهم واتصالاتهم ببعض وتحل هذه العلاقة بتحديد دور ووظيفة كل تجمع ونطاق تأثيره قومياً فأقليمياً حسب امكانياته ومتطلباته وموراده وطاقاته وتبعاً للسياسات والاتجاهات الحالية ومتطلبات تلك الفترة.

2.1.4 من هذا المنطلق يمكن معرفة حجم وكثافة ومساحة كل تجمع سكاني وامكانية تحويل او زيادة الحركات المؤثرة عليه سواء جذب او طرد كل حسب ظروفه وظروف الاقليم الواقع فيه بحيث يكون هناك توزيع متنز على الاقاليم كل حتى لا ينمو واحد على حساب الاخر ولا يتضخم تجمع من هجرة سكان آخر اليه .

3.1.4 يجب العمل على تحديد شبكة التجمعات السكانية على المستوى القومى مع الاخذ فى الاعتبار لمسارات القنوات واتجاه الحركات المختلفة مع تصنيع - نقل - سياحة - تعليم والحد من التركز لهذه الاتصالات حول نقط التضخم الحالية .

4.1.4 هذا لا يعنى تأجيل حل المشكلة المتفجرة وهى تضخم العاصمة (القاهرة) بل يجب البدء بها على اسس علمية سليمة وبنظرة شاملة :

منع حركات الهجرة اليها وهذا يتطلب حلاً لمنابع تلك الموجات السكانية الموجهة واعطاء الاولوية لزيادة نسب الأنشطة والخدمات فى تلك المناطق التى يدعمها سياسة اللامركزية الإقليمية التى اتخذتها الحكومة حالياً.

● العمل على توجيه الزيادة السكانية الحالية بالعاصمة للاماكن التى فى حاجة لمثل هذه القوى البشرية وبها امكانيات لاستيعاب ذلك وتبع الخطة اى نحو مناطق ومواقع مشروعات وبرامج التنمية والاستثمار المقترحة.

● دور مدينة القاهرة فى شبكة التجمعات الحالية نقطة عبور ويجب العمل على حل الاتصال بين اجزاء الجمهورية والمراكز الرئيسية الاخرى ليس من خلال هذه النقطة ولكن بتحويل او تغيير مسار حركة الاتصال متفادياً تركز الشبكة عندها.

● العمل على عدم التوسع فى الأنشطة الموجودة حالياً بالعاصمة سواء صناعية - تعليمية - ثقافية ... الخ حتى لا تكون نقط جذب بل التوسع فى المناطق المحتاجة .

1.4.5 هذا لا يتعارض وفكرة اقامة او انشاء مدن جديدة بل يجب دراسة مواقع تلك التجمعات الجديدة المقترحة فى اماكن خارج النطاق الضيق الاخضر (المساحة المأهولة بالسكان) والتى بها استجابة وفى اشد الحاجة لذلك مع تدعيمها بأنشطة على مستوى عال (مثل جامعة) لتكون نواة لجذب السكان لهذه المنطقة مثل اقامة مدن جديدة فى:

(سيناء - الوادى الجديد - منطقة منخفض القطار ... الخ) وليس بجانب مراكز التضخم الحالية والتى تقع فى وعلى اطراف الرقعة الزراعية المحدودة.

آليات التخطيط العمرانى فى اطار التخطيط للقرن الحادى والعشرين

المقدمة :-

بنهاية القرن العشرين وبداية القرن الحادى والعشرين كانت هناك احداث لا يجب ان تمر دون انتقاء وبحث وتحليل اضافة الى التعرف على كل ما وصل اليه العالم من تطورات وعلاقات واختراعات لوضع التصور والتنبؤ بالاهداف المستقبلية التى يجب العمل على تحقيقها ويترتب على ذلك رسم السياسات الاستراتيجية التخطيطية التى سوف تتبع حتى يمكن دخول القرن الجديد بخطى ثابتة ورؤى واضحة مبنية على اسس علمية مدعمة بالتخطيط السليم والتقنيات الحديثة .

جميع دول العالم تعمل جاهدة على حصر اعمالها وانشطتها واختراعاتها التى مرت عليها خلال القرن العشرين كى تضع تصوراً لخطاها خلال القرن الحادى والعشرين متماشية مع السياسة العامة لدول العالم والمتقدم والمتطور - كذا متطلبات العصر الحديث فى كافة المجالات سواء الفضائية - التكنولوجية - الطبية - الهندسية - الوراثة الخ

لذا وواجبنا ان يكون هناك وقفة فى نهاية القرن العشرين وبداية القرن الحادى والعشرين لتحديد موقف مصر من دول العالم ككل : دورها - مشاكلها - احتياجاتها - تطلعاتها التخطيطية فى مجال العمران ليس فقط بالنسبة للعالم بل اكثر من هذا تحديداً وتفصيلاً بالنسبة لدول العالم الاسلامى اولاً ثم العالم العربى ودول الجوار ثانياً .

حيث انه بتطور العصر الحديث والتكنولوجيا اصبح العالم قرية صغيرة لا تنقيد بحواجز المكان والزمان ولا الوقت فكلما حدث حدث مهم فى جزئ منه تأثر به العالم كله .

مصر حالياً تمر بمرحلة تطور وتغيير سواء على المستوى الدولى - العربى - القومى والمحلى ايضاً فهناك احداث تتتابع ومتغيرات تطفو على السطح مما يتطلب تحديد للموقف كذا الاتجاهات للتنمية ومن الاحداث والتغيرات التى تواجه مصر حالياً :

أ - على المستوى الدولى : مازالت مصر تحافظ على مكانتها العالمية بين الدول الكبرى ودول العالم اجمع حيث ان دورها مؤثر فى اهم الاحداث وصوتها مسموع وقد ثبتت اقدمها وحازت على ثقة الدول والمؤسسات العالمية خاصة فى مجال التخطيط الاقتصادى والعمرانى ويجب الحفاظ على هذه المكانة ودعمها .

ب - على مستوى الدول العربية : مصر هى الام الكبرى لكافة الدول العربية وتمثل مركز النقل فى كافة المجالات ولها سياستها وتعاونها وهى مستمرة فى هذه السياسة لتوحيد كلمة الدول العربية .

ج - على المستوى القومى والمحلى : تواجه مصر حالياً احداث من :

الزيادة السكانية - نقص الرقعة الزراعية - تقنين المياه - الاستثمارات السياحية - المشاريع الكبرى التى اقرتها الحكومة فى الونة الاخيرة لذلك كان من المحتم موائمة تلك السياسات والخطط على كافة المستويات وخاصة القومى والمحلى للعمل على تكامل الزيادة البشرية والاستثمارات والامكانات والطاقات الكامنة لجميع مناطق الجمهورية مع المشاريع العملاقة التى بدأ العمل بها مع ادماج تلك البرامج ومسيرة دول العالم والتطورات الحديثة ومسيرة احداث العصر .

ومن هنا جاءت اهمية التركيز على التخطيط العمرانى وسياساته واستراتيجياته فى اطار التخطيط القومى فالتخطيط العمرانى هو رمز من رموز التقدم الحضارى للدول وهو الذى يعمل على تنمية ونهضة الفرد والمجتمع والدولة من خلال الخطط الشاملة للتنمية لكافة المجالات والانشطة .

هدف البحث :

يهدف هذا البحث الى حصر وتقييم ما وصلت اليه اليات التخطيط العمرانى فى مصر وما هى الخطوات التى يمكن ان تخطوها الدولة فى القرن الحادى والعشرين كى تواكب الركب مع باقى دول العالم المتقدم والمتطور للوصول بتلك الاليات الى الاهداف المنشودة فى كافة المجالات وخاصة فى المجال العمرانى للبلاد وتكون الوسيلة التى بواسطتها يمكن تحقيق وتنفيذ المشاريع التى يتطلبها التخطيط للمرحلة المقبلة والمعبر السليم للقرن المقبل هذا مع العلم بان صانعى القرار والمخططين لن يروا نتائج هذه السياسات والمخططات التى سوف تظهر الاجيال القادمة .

الجزء الاول :

لمحة نظرية عن التخطيط العمرانى -عناصره وآلياته وتطوره عبر العصور المختلفة :

التخطيط العمرانى :

علم التخطيط عامة ليس بالعلم الجديد فقد عرف منذ القدم عرفه القدماء المصريين واستخدموه فى تخطيط وبناء مدنهم ومعابدهم ومن خلال التخطيط ايضاً وضعوا فى المجالات : العمرانية -الزراعية -الحربية .

ولقد اخذ هذا العلم فى التطور من عصر لآخر حيث اكتسب من تلك العصور عناصر ملامح الى ان وصل الى العصر الحديث وكان التخطيط العمرانى لوقت قريب - وما زال -يعمل من اجل الفرد والمجتمع (فمن المجاورة السكنية الى الحى السكنى الى المدينة) واخذت النظريات الخاصة بذلك تتطور الى ان ظهر الاحتياج الشديد الى التخطيط الاقليمي لربط المدينة بما حولها من أنشطة سواء زراعية -صناعية -تعدينية -سياحية....الخ وكذا التجمعات العمرانية المحيطة بها ووصل الحد الى اهمية العمل بالتخطيط القومى الشامل على مستوى الدولة والتخطيط القومى هذا الذى يرسم السياسات للانشطة لاي دولة من :

زراعة - صناعة - سياحة - ثقافة وعلاقة هذا بالسكان والارض والطاقات الكامنة للوصول الى انسب الطول وامثلها لتكامل هذه الأنشطة والحيز المكاني بها وسكان هذا الحيز كل هذا طبقاً لامكانيات الدولة المتاحة والمعروفة بالتخطيط عامة يعرف كالاتى :

وضع خطة لتحقيق هدف فى زمن معين والاهداف تختلف من اهداف دولية او قومية او اقليمية او محلية لكن كلها متكاملة ومؤثرة على بعضها البعض اما الزمنية فهناك استمرارية فى التخطيط ومشاريعه فهى عملية متواصلة ولا تنتهى بانتهاء مدتها .

عناصر التخطيط وخطته :

التخطيط كما سبق الذكر له عناصر واضحة واساسية تتمثل فى :

الارض -السكان -الأنشطة والشبكات التى تربط كل هذا على خدمته -كهرباء -اتصالات (...)

يعمل التخطيط من خلال الخطط على كيفية استغلال الارض امثل استغلال خاصة الطاقة الكامنة منها وامكان التجمعات العمرانية طبقاً لتعداد السكان المتواجد او هجرتهم فيها او اليها حسب ظروف كل منطقة كذا استغلال الأنشطة المختلفة من زراعة -صناعة -تعديين -سياحة -صيد...الخ حسب امكانيات كل منطقة ذلك كله فى اطار خطط الدولة لاستغلال كافة مواردها الطبيعية والبشرية والاقتصادية مع تحديد لمرحل تنفيذها واولوياتها .

من هنا برزت اهمية التخطيط وخطته للتعرف على مناطق الدولة المختلفة لوضع الخطط الملائمة واللازمة لتنميتها واستغلالها كذلك اعادة توزيع للسكان والخدمات على تلك المناطق (الاقليم الكبرى) كى تصل الخطط لاهدافها وهى العمل على وجود :

تجانس طبيعى - ترابط اجتماعى - تكامل اقتصادى - بيئة صالحة على مستوى كل اقليم وبالتالي على مستوى الدولة ككل .

آليات التخطيط :

خلال القرن الحالى تواجدت اليات التخطيط عامة والتخطيط العمرانى خاصة فهناك اجهزة بكل دولة تعمل على وضع السياسات القومية واخرى لدراسة المخططات الاقليمية المختلفة بالدولة واجهزة خاصة بالتخطيط المحلى للمدن واعادة تخطيطها وتنفيذها .

واليات العمل فى التخطيط ذات اتجاهين من القمة للقاعدة والعكس حيث يبدأ صانعو القرار والمخططون كقمة ومصدر القرار بتحديد الاهداف من خلال الاجهزة المعنية الى ان تصل الى القاعدة وهى المجتمع بفئاته السكانية ويتم عمل المسوحات وجميع المعلومات اللازمة من كافة النواحي والتعرف على الاحتياجات وتصعيدها للقمة ثانيا لوضع المخططات اللازمة باليات التخطيط من اجل تحقيق الاهداف .

من اهم اهداف التخطيط العمرانى عامة هو المجتمع وكيفية التعامل من خلال خطط التنمية للفرد والاسرة ثم المناطق السكنية بخدماتها يليها الحى السكانى بمركز خدماته الى المدينة ومركزها الرئيسى والاقاليم الواقعة فيه ذلك من خلال الدراسات البيئية والطبيعية والاجتماعية والاقتصادية وخطط التقيد .

كان التعامل مع التجمعات العمرانية طبقاً لدورها وحجمها : عاصمة دولة -عاصمة اقليم مركز او مدينة او قرية ولكل منها مستوى خاص للخدمات ومرتبب بباقي التجمعات العمرانية وذلك من خلال شبكات التجمعات العمرانية على مستوى الدولة والسياسات المتبعة هى مركزية القرار لا مركزية فى تنفيذها اى وضع السياسات على مستوى القمة ثم توزيعها على الاقاليم المختلفة ولها حرية التصرف والحركة فى كيفية ومتى يتم تنفيذها وذلك فى اطار المخطط العام للاقليم بذلك فان سياسات التخطيط للعمران خارج نطاق التجمعات العمرانية الحالية من اختصاصا وزارة الاسكان والتعمير والمجتمعات العمرانية الجديدة اما عمران المدن القائمة فتقع مسؤوليتها على عاتق المحافظات بكل اقليم تحت اشراف الهيئة العامة للتخطيط العمرانى (الجهة المختصة بوزارة التعمير) .

اما التخطيط العمرانى للمجتمعات الجديدة فيوضع من قبل الوزارة المختصة وهى المسؤولة عن المخططات والميزانيات ومتابعة التنفيذ الى ان يكتمل التجمع وتسلم مسؤوليته الى المحافظة التابع لها اما بالنسبة لاعادة التخطيط للمدن او المناطق فهى مسؤولية الجهاز التابع للوزارة للعمل مع المحافظة المعنية المسؤولة عن التجمع او المنطقة وميزانيته لذلك مازال القرار مركزياً والتنفيذ لا مركزياً .

تطور التخطيط العمرانى عبر العصور المختلفة

مرت عصور مختلفة على هذا الكون منذ ظهور الحياه مثل : عصور ما قبل التاريخ تلاها ظهور الاديان السماوية ثم عصر الصناعة والذى يعتبر حدا فاصلا او نقلة حضارية وضعت العالم بدوله المختلفة فى قالب يختلف عما سبق واستمر ذلك حتى القرن العشرين الى ان ظهر فى منتصفه عصور اخرى متلاحقة كان لها اثر سريع فى تغيير نمط الحياة الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية العامة ومنها :

أ -عصر الفضائيات :

بدا التطور فى منتصف هذا القرن فبعد ان كان هذا الكوكب (الارض) هو مجال التحرك للسكان وانشطتهم بدأ اختراق الفضاء والوصول للكواكب الاخرى واكتشاف ما بها من اسرار وذلك باستخدام تكنولوجيا حديثة من خلال الاقمار الصناعية والمركبات الفضائية .

ب - التكنولوجيا والاتصالات الحديثة :

بدا غزو الفضاء واستخدام الأقمار الصناعية في الاتصالات بين الدول ونقل المعلومات والبرامج لكافة أنحاء العالم كانت هذه الخطوة احد وسائل الاتصال المباشر بين دول العالم شرقا وغربا وشمالا وجنوبا حتى اصبح العالم كله يتعرف على ما يحدث في اى بقعة في نفس وقت حدوثها نتيجة لتلك الاتصالات الفضائية السريعة .

هذا بخلاف الاختراعات من كمبيوتر وفاكس وشبكة الانترنت ... الخ وهذه وسائل الاتصال السريعة التي ساعدت على وصول المعلومة والرسم والصور وخلافة في ثوان لاي مكان من خلال تلك القنوات الفضائية والاتصالات اللاسلكية الخ والتي جعلت نقل التطور والتحضّر في اماكن كل العاملين بمجال التخطيط وساعدت على وضع الدول النامية في سرعة استيعاب للمخططات المستحثة والنظريات الجديدة مما ادى الى تطورها ومسايرتها للركب الحضارى العالمى او لا باول في كافة امجالات الاقتصادية والاجتماعية التي بدورها تعمل على التطور الطبيعى والعمرانى للسكان وخدماتهم فمن احدث ما وصلت اليه الخدمة بعد كل هذه التطورات والمتغيرات هي الشراء للاحتياجات اليومية او الاسبوعية من خلال شبكة الانترنت مما له اكبر الاثر على مواصلات وازدحام المترددين على مراكز الخدمة كذا في مجال الطب حيث يمكن الاستعانة في اجراء العمليات الجراحية باطباء عالميين وذلك من خلال الكمبيوتر وشبكات الاتصال بين دول العالم .

ج - الفامتو / ثانية والتطورات المنتظرة :

التطورات لم تتوقف فهي تتلاحق وتتسابق واخر ما ظهر في نهاية القرن العشرين اكتشاف اخر هو الفامتو /ثانية (وهي سرعة تعادل واحد من المليون من البليون من الثانية) مما سيعمل على نقل العالم نقلة حضارية اخرى فبعد ان كانت الصناعة حدا فاصلا للعصور وتطورها اعتبر هذا الاكتشاف لسرعة اشعة الليزر الحد الثانى الفاصل بين عصور الصناعة وعصر التقدم والتكنولوجيا حيث انه من خلال هذا الاكتشاف سوف يمكن تغيير ملامح رئيسية في حياة الانسان وانماط معيشته وادواته سواء الانسان نفسه او ظروفه الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية والصحية ... هذا الاكتشاف الذى امكن من خلاله التعرف على حركات وتفاعلات الكائنات الحية او ميكروبات او جزيئات المواد في زمن الفامتو / ثانية وكيفية استخدام هذا الزمن في الاستخدامات البشرية او الطبيعية او الوصول لمواد وتركيبات جديدة مما سيعمل على تغيير مسار وسرعة وحركة البشر في الكون والى اى مدى يعلم الله سوف يصل الانسان بالاختراعات والنتائج التي سوف تغير السلوك البشرى وبالتالي له كبير الاثر على التخطيط عامة والتخطيط العمرانى وتطوراته من وسائل نقل ومواصلات - خدمات انسانية - احتياجات بشرية وكذلك تطور في الانشطة من صناعة - تجارة - زراعة - طب

د - الترابط والتداخلات بين دول العالم (العولمة) :

نتيجة لتطور وسائل الاتصال - والمعاملات بين الدول يمكن تصنيفهم الى الاتى :

- دول قوية ومتطورة ومتقدمة واخرى نامية ودول متأخرة

- دول غنية واخرى فقيرة

- دول ذات نفوذ واخرى مستغلة

لذلك ظهرت السيطرة من بعض الدول اقتصادياً واجتماعياً ومن هنا بدأ التفكير في التكتل وتكوين مجموعات قوية كى تتمكن الدول من منافسة القوى الكبرى في العالم في كافة المجالات سواء الاقتصادية او العسكرية او العلمية والصحية . ظهرت بالعالم حالياً تكتلات قوية لذا كان من الصعب على الدول الصغيرة والنامية مواجهة تلك التكتلات فقد اصبح من اهم اليات التخطيط الحديث هي كيفية التعامل مع او الاشتراك في هذه التكتلات مما سيكون له كبير الاثر على سياسات التخطيط عامة والتخطيط العمرانى خاصة ومن اهم الامثلة الواضحة حالياً (الجات) وهي المعاملات الاقتصادية كذا توحيد العملة لدول اوربا -تكتلات دول شرق اسيا - كل هذه التداخلات ما يطلق عليها حالياً العولمة .

الخلاصة :

التخطيط احد وسائل التقدم والتنمية بين الدول وله مداخل وعناصر سياسات واليات تختلف من دولة الى اخرى وقد مر بعصور عدة الى ان وصل الى عصر الفضائيات وتكنولوجيا الاتصالات الحديثة وعلى حافة الحد الفاصل الثانى بعد الصناعة ألا وهو الاكتشاف العالمى الفامتو / ثانية .

وقد تداركت دول العالم هذه المتغيرات العصرية وبدأت التكتلات فى كافة المجالات لمواجهة احداث العصر الحديث للقرن الحادى والعشرين .

تأثر ذلك على التخطيط عامة والتخطيط العمرانى خاصة :

كل هذه التطورات كان لها اثر كبير على التخطيط عامة سواءً كان طبيعياً أو اجتماعياً أو اقتصادياً وكذلك على التخطيط العمرانى خاصة حيث بدأ مفهوم التخطيط فى التحول من مجتمع مغلق الى مجتمع مفتوح يسهل الوصول خلال وسائل الاتصالات والمواصلات الحديثة لكل معلومة ومكان مما ادى الى تغير فى التفكير التخطيطى ونظرياته ومراكز خدماته وانماط المعيشة وكذا الأنشطة الاقتصادية من اوجه اتفاق وعادات وتقاليد الاسر لذا وجب البحث فى كل هذه المتغيرات للوصول الى السياسات والاليات التى سوف يبدأ بها مسيرة القرن الحادى والعشرين .

الجزء الثانى :

تطور العمران والمشاريع الكبرى بمصر

- تطور العمران ونموه فى مصر : اخذ العمران اشكالا وصورا وانماطا وتطورا على مراحل وهى :

1/1 قاهرة اسماعيل :

كان لفترة تولى الخديوى اسماعيل الحكم تحولات كبيرة فى جميع المجالات وخاصة مجال العمران فقد تم تحديد البناء المصرى وتطعيمه بايجابيات النهضة الاوربية فى ذلك الوقت والعمل على نقل كل ما وصلت اليه التجربة الغربية الى مصر فى مجال العمران .

كان هدف الخديوى اسماعيل الاساسى هو انشاء قاهرة تماثل المدن الاوربية تعمل على اضافة مناطق مخططة جديدة لها طابع مميز وربطها بالكتلة القائمة من خلال محاور رئيسية للربط بين مراكز الكتلتين ومن اهم اعماله التخطيطية والعمرانية :

- تخطيط ميدان المحطة وحي الفجالة :

يعتبر ميدان المحطة نقطة الوصول للقادم عن طريق السكة الحديد وقد ضمت هذه المنطقة مجموعة من القصور الفخمة كذلك كان الاهتمام ايضا بمدخل المدن سواء المدخل للطريق الزراعى (شبرا) او الطريق الصحراوى (شارع الهرم) .

- **منطقة عابدين :** وهى منطقة كانت كلها برك ومستنقعات وقد تم تطويرها وبناء سراى عابدين والتي اصبحت مقر الحكم وتم تخطيط المنطقة حول السراى وكان هذا الحى (حى عابدين) من ارقى وافخم احياء القاهرة .

- **منطقة الازبكية :** تم تحويل تلك المنطقة الى حديقة عامة وانشاء ميدان الاوبرا بجانبها وشقت الشوارع لربط احياء القاهرة القديمة بالجديدة .

- **ميدان الاسماعيلية (ميدان التحرير حالياً) :** تم وضع مخطط مبنى على اساس وجود ميدان رئيسى تتفرع منه مجموعة شوارع رئيسية واحياء جديدة ومنها الحى المتعارف حالياً بجاردن سيتى .

- **الشاطىء الغربى لنهر النيل :** تم تخطيط وتحديث المنطقة الواقعة بين الجزيرة وامبابه وكانت تشتمل على حدائق الاورمان والحيوان ومدرسة الاورمان وسراى الجزيرة .

- **منطقة الزمالك :** لقد تم الاهتمام بتخطيط الجزيرة واقامة سراى لطف الله بها مع انشاء الكبارى لربط الجزيرة بالبر الغربى والقاهرة وكوبرى قصر النيل -الجلاء .

لم يقتصر اهتمام الخديوى بتطوير القاهرة فقط والتي كان اهتمامه الرئيسى بجعلها باريس الشرق بل امتد الى تطوير وتخطيط مدينتى الاسكندرية والاسماعيلية فقد كانت هذه الحقبة علامة مميزة للتخطيط العمرانى فى مصر .

1/2 مرحلة ما قبل الثورة (1952) :

كان التخطيط العمرانى منحصر فى القصور والفيلات الخاصة باصحاب النفوذ كذلك المنتزهات العامة التى كانت تقصل بين تلك القصور ومساكن عامة الشعب وفى نفس الوقت كانت كمتنافس لهم فكان التخطيط حينذاك لا يتعدى فتح شارع او توسعة ميدان وذلك طبقاً لحركة السلطة والاغنياء ومسايرة لرحلات عملهم واعمالهم اما بالنسبة للخدمات فكان هناك نقاط مركزية كالاسواق العامة متفرقة بدون توزيع متنز مع تركز السكان كذلك بالنسبة للخدمات الصحية والتعليمية اما شبكات المرافق العامة فكانت غالباً فى مناطق اسكان الطبقة الغنية ، ظهرت فى تلك الاوانة الاخيرة بعض المشروعات الصناعية والاستثمارية (البنوكة) من بعض المناضلين مثل عبود وطلعت حرب وقد ساعدت هذه المشروعات على تنمية الاقتصاد الوطنى لكن كان الاعتماد الاساسى اقتصادياً على الزراعة والتي كانت ايضاً تحت سيطرة بعض الافراد .

كان هناك فروق واسعة بين الطبقات الاجتماعية مما انعكس على العمران فكانت هناك مناطق واحياء وضواحي جديدة خاصة بالاغنياء (الزمالك - جاردن سيتى - المعادى - مصر الجديدة) وباقى المناطق للطبقات المتوسطة ومحدودى الدخل والتي كانت تمثل السواد الاعظم للسكان وكانت الكثافة السكانية عالية ومتوسطة فى تلك الاحياء وكان تعداد سكان مصر فى تلك الفترة لا يتعدى 15-18 مليون نسمة كانت القرارات التخطيطية فى مجال العمران كلها مركزية تصدر من الجهات المسؤولة لكافة انحاء الدولة (انظر جدول 1) .

جدول رقم (1) تطور عدد السكان والكثافة السكانية من عام 1821-2001

السنوات	عدد السكان بالالف	الكثافة فرد / كم ²
1821	2540	2.5
1846	4500	4.5
1872	5210	5.2
1882	6712	6.7
1907	1119	11.2
1917	12718	12.7
1927	14178	14.2
1937	15921	16
1947	18967	19
1960	26085	26.1
1966	30076	30.1
1976	36626	36.7
1986	48254	48.4
1996	60603	60.7
2001	67923	68

المصدر : المسح الاجتماعى الشامل للمجتمع المصرى 1952-1980 (السكان)

1/3 مرحلة ما بعد الثورة (1952) :

جاءت ثورة يوليو 1952 وازداد الاهتمام بالشعب وبدأ من خلال التخطيط العمرانى حل المشاكل العمرانية وظهرت المناطق السكنية المخططة لذوى الدخل المتوسط والمحدود كذلك تم فتح الطرق والميادين بدأ استخدام التكنولوجيا الحديثة فى ذلك الوقت وهى مباني سابقة التجهيز واستخدام الالات الخاصة بها من رافعات (كرين) وخلافه مما عمل الحد من امكانيات التخطيط فظهرت اغلب تلك المناطق المخططة فى هيئة صفوف متوازية من المباني ذات ارتفاع واحد ليس بها اى نوع من الترابط والجمال .

- تخلل هذه الفترة عدة حروب مثل حرب 56، 67، 1973 وبالتالي تأثر التخطيط والعمران بتلك الحروب وبدأت الهجرة لاهالى مدن القناة مما زاد العبئ على الحكومة (نقل العمران) وذلك لتلبية رغبات واحتياجات المهاجرين وظهرت بعض المناطق الجديدة فى وقت وحيز وكان ذلك على حساب التخطيط وعناصره واصبحت هذه المناطق بعد ذلك بمثابة بؤر لاسكان اشبه بالعشوائيات .

- بدأ فى تلك الفترة ايضاً دراسة لمراكز المدن وخاصة العاصمة وتخطيطها عمرانياً نظراً للزيادة السكانية الراهية عامة والهجرة خاصة حيث بلغ تعداد سكان مصر فى هذا الوقت الى ما يقرب من 35 مليون نسمة .

- من نتائج الحروب وتأثيرها على العمران سوء حالة شبكات الطرق والمرافق فكانت تؤدى دورها بدرجة لا تزيد عن 25-30 % من كفاءتها -فزادت المشكلة بالنسبة للمناطق السكنية الشعبية مع طوح المجارى وانقطاع المياه والكهرباء كذلك الاتصالات التليفونية وخلافه حيث وصلت الى درجة اعاقه للاعمال سواء الحكومية او الخاصة .

- فتحت المصانع وزادت فرص العمل وبذلك ظهور طبقات اجتماعية جديدة لها صفات خاصة من ارتفاع فى النواحي الاقتصادية (الدخول) وعدم تطور اجتماعى (تحضر مبكر) مما انعكس على سلوكيات هؤلاء السكان وانماط معيشتهم التى اثرت بالتالى على التخطيط العمرانى وتعاملهم مع كل ما هو جديد من مبانى وطرق وخدمات وخلافه .

- بدأ العمل فى تلك الفترة ايضا فى ميادين استصلاح الاراضى فساعد ذلك على هجرة السكان لأماكن العمل وبدأ ظهور للتجمعات العمرانية الجديدة فى تلك المناطق وفى نفس الوقت بدأ العمل على اعطاء جرعة من التخطيط للقرية المصرية والعمل على تتميتها فظهرت الوحدة المحلية والوحدات الصحية وزادت اعداد المدارس وبدأت الابحاث التخطيطية تأخذ دورها لتنمية القرية المصرية فى عمل مشاريع رائدة كخدمات عامة للجمهور مثل (شبكات التليفون المحمول -المطارات -البنوك ...).

ومازالت سياسات التخطيط العمرانى مركزية والتنفيذ لا مركزى على مستوى الجمهورية .

2- المشاريع الكبرى بمصر :

فى الفترة ما بعد حرب اكتوبر 1973 وضع تخطيط للخروج من الوادى الضيق حيث تضاعف عدد سكان مصر اكثر من مرة حتى بلغ 62 مليون نسمة 1998 (انظر جدول 1) علماً بأن المساحة الآهلة بالسكان والانشطة (الوادى) لم تتغير تقريباً وظلت 4% من مساحة الجمهورية حتى سنوات قريبة .

فقد انخفض نصيب الفرد من المساحة المأهولة بالسكان على مستوى الجمهورية من :

1.4 فدان عام 1800 ، 0.6 فدان عام 1900 ، 0.4 فدان عام 1950 ، 0.21 فدان عام 1998

كما انخفض نصيب الفرد من الاراضى الزراعية على مستوى الجمهورية من :

0.4 فدان عام 1850 ، 0.3 فدان عام 1900 ، 0.13 فدان عام 1998

ونتيجة للزيادة السكانية اصبح هناك تضخم وضغط سكاني على المساحة المأهولة -علاوة على عدم اتزان فى توزيع السكان

على هذا السطح مما خلق بؤراً ليست على وشك الانفجار بل انفجرت فعلاً وبدأت علامات وانعكاس هذا الانفجار على

التخطيط العمرانى (من مساكن -طرق -مواصلات -مرافق) خاصة فى العاصمة القاهرة والتي بدأ التفكير لبعض الباحثين

فى نقلها من هذا المكان واختيار عاصمة جديدة .كذلك بدأ التفكير فى تعمير محاور تنمية مثل محور الساحل الشمالى الغربى

ومحور ساحل البحر الاحمر وسيناء وكذا الوادى الجديد وقد بدأ بالفعل تعمير تلك المحاور بالقرى السياحية

والانشطة الاخرى والخدمات والمرافق لكن الاستعمال الغالب على تلك المحاور هو استعمال موسمي (سياحي) فجميع قرى الساحل الشمالى الغربى تقريباً تعمل بكفاءة فى شهور الصيف وتكاد تكون خالية باقى شهور السنة اللهم فى ايام الاعياد والعطلات الرسمية اما محور البحر الاحمر ونظراً لان الجو يسمح بالتواجد طوال العام كان اكثر حظاً من الساحل الشمالى الغربى فقد اجتذب العديد من الانشطة واصبح هناك استمرارية فى السكان والعمل .

لذلك اتجه تفكير الدولة لعمل محاور اخرى للخروج خارج الوادى الضيق من خلال انشطة اساسية زراعية وصناعية كى يكون هناك تحرك سكانى مصاحب لتحرك الانشطة وقد وفقت الدولة فى تخطيط بعض المشاريع الكبرى التى تعتبر نقله حضارية لمصر ككل حيث ان الحيز المكانى للتخطيط منذ عهود الفراعنة لم يتغير ولاول مرة يتم الخروج لمناطق بعيدة من خلال المشاريع الكبرى وهى :

2/1 مشروع جنوب الوادى توشكى : (خريطة 1)



(خريطة 1)

مشروع تنمية جنوب الوادى هو احد اهم مشاريع هذا القرن فهو مشروع المستقبل ويعبر عن رؤى تنويه متكاملة سوف تعبر بمصر الى آفاق القرن الحادى والعشرين لمواجهة متطلبات الاجيال القادمة وسد احتياجاتهم المعيشية الاساسية .

هذا المشروع ليس مجرد مد قناة تحمل مياه النيل بهدف استصلاح واستزراع مساحة من الارض لكن بنظرة شاملة هو انشاء وادى جديد يمتد بمحاذاة الوادى القديم ليستوعب طموحات الاجيال القادمة ، هذا يتطلب توفير كافة العناصر اللازمة للاستقرار الاقتصادى والاجتماعى بمفهوم التنمية المتكاملة والمتواصلة والى اقامة المجتمعات الزراعية والصناعية التى تقوم على اساس استغلال الموارد الزراعية الاولية ، كما سيؤدى المشروع الى انشاء تجمعات عمرانية جديدة جاذبة للايدى العاملة مما يخفف العبء على التكدس القائم بالمجتمعات العمرانية القائمة بالمشاريع الكبرى والتى تمثل جزءاً من سياسة الدولة الطموحة والتى تستهدف التوسع الافقى لشغل مساحة حوالى 25% من مساحة الجمهورية ليمتد العمران والنشاط بمعظم اراضى الدولة .

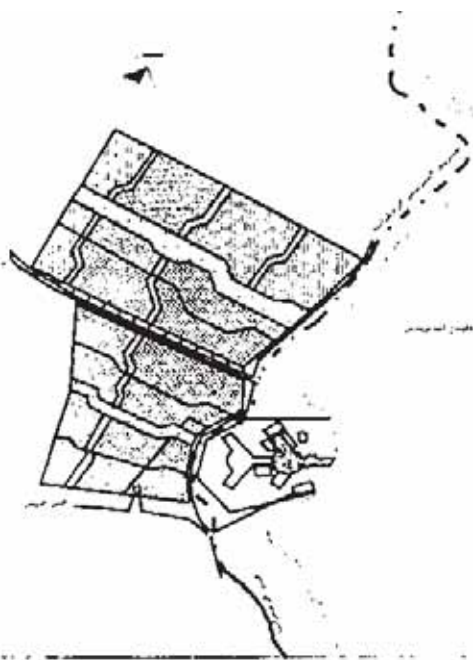
ستعمل المشاريع على اضافة اراضى زراعية جديدة تبلغ مساحتها حوالى 3.4 مليون فدان حتى عام 2017 من بينها اراضى جنوب الوادى والتى تبلغ مساحتها 540 ألف فدان كمرحلة اولى .

يتوافر بالمنطقة امكانيات تنموية يمكن ان تساهم فى اقامة المناطق والمدن الصناعية والموانى المتطورة ، من هذا المنطلق قررت الدولة انشاء منطقة صناعية على مساحة 90كم2 متكاملة المرافق والخدمات شمال خليج السويس . (خريطة ٢)

الموقع فريد فهو يربط الخطوط البحرية العالمية كما يربط مراكز الصناعة واسواق المال من اوربا وامريكا ومصادر المواد الخام فى اسيا وافريقيا فضلاً عن قربه لمناطق انتاج النفط والاسواق الاستهلاكية العالمية .

الهدف الرئيسى للمشروع هو جذب الصناعة والسكان والايدي العاملة الى المنطقة مع انشاء موانى جديدة متطورة ولزيادة انتاج الصناعات التقليدية بدلاً من الصناعات المستوردة مع تشجيع الاستثمارات فى الصناعة بواسطة القطاع الخاص والمحلى والعالمى .

ونظراً لكثرة المحددات والمتغيرات سواءً قومية او عالمية والتى تؤثر على تطور المنطقة ونموها فمن الضرورى ان تتمتع انماط التنمية المقترحة

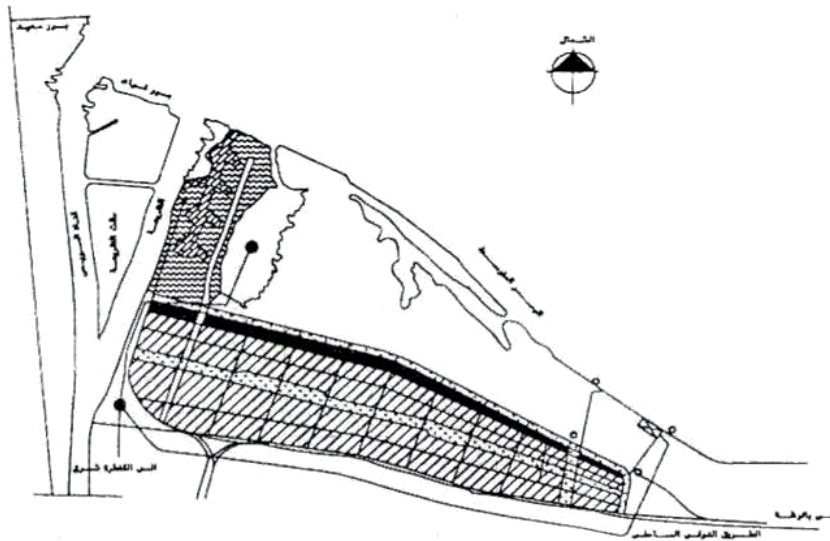


خريطة ٢ - المنطقة الساحلية لخليج السويس

للمنطقة والتشكيلات العمرانية بالمرونة الكاملة فى التصميم وامكانيات النمو حيث تتاح لها اكثر من فرصة فى الاستجابة لما تتعرض له .

2/3 منطقة شرق التفريعة : (خريطة 3)

تقع منطقة شرق التفريعة بمحافظة بور سعيد وقد قررت الدولة ان يتم تنفيذ المرحلة الاولى لتجهيز ميناء شرق التفريعة بجانب اقامة المنطقة الصناعية وطبقاً للخرائط والاحاثيات تصبح المنطقة الاقتصادية للمشروع جاهزة لتلبية طلبات المجموعات الاستثمارية ، الى جانب التهيئة لتخصيص الاراضى اللازمة لاقامة المشروعات الصناعية الكبرى بكافة احتياجاتها .



(خريطة ٣) منطقة شرق التفريعه

2/4 ترعة السلام :

مشروع ترعة السلام فى سيناء والذى بدأ بالفعل حيث عبرت مياه النيل من تحت قناة السويس الى جهة الشرق لرى الاراضى المستصلحة فى محافظة شمال سيناء وبدأت الزراعة الفعلية لحوالى 34 ألف فدان بسهل الطيبة .

هذه ليست كل المشاريع الكبرى بل امثلة منها وهى تدل على ان الخروج من الوادى الضيق قد بدأ بالفعل والانشطة اخذت فى الظهور سواءً زراعية -صناعية وسياحية على خريطة مصر من خلال المشاريع الاستثمارية مع ظهور التجمعات العمرانية الجديدة والخدمات المختلفة والمرافق العامة التى تعمل على تحريك السكان والانشطة وهذا يتطلب تكاتف وتكامل لانجاح تلك المشاريع وتفاعلها مع احداث العصر والقرن الجديد .

الجزء الثالث

الوطن العربى (الامكانيات والتحديات) ودور مصر الاقليمى فى افريقيا

3/1 الامكانيات للوطن العربى :

أ- روابط العرب :

البلاد العربية هم 22 دولة من المحيط الاطلسى إلى الخليج العربى - نصف تلك الدول فى القارة الافريقية والباقى فى قارة آسيا
10:12

هناك العديد من الامكانيات المشتركة التى من الممكن ان تساعد على تحقيق وحدتهم ولعل ابرزها :

3/1/1 وحدة الاصل والمنشأ : فكل أمة عادة ما تتحدر من أصل واحد - وإن لم يكن بالضرورة أن يعود كل أفراد الأمة الى أب وأم واحدة ، والمقصود بهذا المنشأ والأصل هو ما يتوافر فى الأمة العربية .

3/1/2 اللغة العربية : اللغة الموحدة من أهم الروابط المعنوية التى تعمل على تماسك وترابط أبناء الوطن العربى ، فهى تعتبر روح الأمة وعمودها الفقرى ومحور قوميتها وأهم مقوماتها .

3/1/3 الدين الاسلامى : إن الوطن العربى يدين بدين واحد وهو الاسلام وهو من أهم الروابط الاجتماعية التى تربط شعوب هذا الوطن بعضهم ببعض

3/1/4 الاتصال الجغرافى والموقع : الوطن العربى هو بقعة جغرافية متصلة مترابطة لا يوجد أى حائل بين أجزائه المختلفة ، وموقعه يتوسط الشرق الاوسط والغرب ، لذلك سُمى الوطن العربى بالشرق الاوسط فهو على محور الحركة للمسافرين وكذا البضائع والأخبار من الشرق للغرب .

3/1/5 التاريخ المشترك : تشترك كافة البلاد العربية فى تاريخ واحد كذلك مرت بظروف سواء سياسية -اقتصادية او اجتماعية متشابهة عبر مراحل تطورها.

3/1/6 اعدادات والتقاليد والوحدة الثقافية : الصفات والاعمال غالبا ما تتغير فى البلد الواحد الا انه نتيجة العوامل السابقة لغة ودين موحد له شرائع وتفسيراته اصبح هناك عادات وتقاليد موروثة ومقاربة مازالت متواجدة على الرغم من تحضر البلاد وتطورها .

كذلك وحدة التيارات الفكرية والثقافية القائمة فى معظم الوطن العربى جعلت هناك وحدة ثقافية عربية موحدة

وخلاصة ذلك ان هناك روابط وإمكانيات قومية تربط الدول العربية غير متواجدة بالدول الاخرى .

ب- ثروات العرب :

ثروات بشرية : يقدر عدد سكان الوطن العربى حسب تقديرات عام 1994 بنحو 245 مليون نسمة مقابل 139 مليون نسمة عام 1973 ومتوقع ان يصل الى حوالى 290 مليون نسمة عام 2000 والمؤشرات تشير الى ان مصر وحدها تمثل ربع سكان الوطن العربى و 3 دول عربية اخرى تفوق فى تعدادها 20 مليون نسمة (السودان 29- المغرب 27- الجزائر 27) اما الدول الاقل من مليون نسمة : قطر 593 الف نسمة -البحرين 588 الف نسمة -جيبوتى 570 الف نسمة ، ، معدل النمو الطبيعى للسكان من أعلى المعدلات فى العالم يقدر بحوالى 4.2 % سنويا فى المتوسط مقارنة بالدول الصناعية والمتقدمة 3.6 % فى المتوسط ومتوسطات العالم 1.7 %.

ثروات اقتصادية : من حيث اجمالى الناتج المحلى فهناك اربع مجموعات من الدول العربية تتشابه الى حد كبير فى خصائصها وهياكلها الاقتصادية والاجتماعية وانماط ادائها لاقتصادى.

المجموعة الاولى : السعودية / الامارات / عمان / قطر / ليبيا / الكويت

اذ يبلغ الناتج الاجمالي المحلى 64.4% من ناتج الدول العربية ، فى حين ان تعداد سكانها يمثل 9.8% من اجمالى الوطن العربى

المجموعة الثانية : البحرين / تونس / الجزائر / سوريا / العراق / مصر

الناتج الاجمالي المحلى 29.6% من اجمالى ناتج الدول العربية فى حين ان تعداد سكانها يمثل 4.8% من اجمالى الوطن العربى

المجموعة الثالثة : الاردن / لبنان / المغرب

الناتج الاجمالي 4.4% من اجمالى ناتج الدول العربية فى حين ان تعداد سكانها يمثل 14.9% من اجمالى تعداد الوطن العربى

المجموعة الرابعة : جيبوتى / الصومال / السودان / موروتانيا / اليمن

الناتج الاجمالي المحلى 1.6% من اجمالى ناتج الدول العربية فى حين ان تعداد سكانها 20.5% من تعداد الوطن العربى.

متوسط دخل الفرد 260 دولار / السنة (الصومال) 18000 - دولار / السنة (الكويت)

ج - عناصر التكامل بالدول العربية :

لا يمكن اغفال قوة العناصر التى تضمن نجاح وتفوق وتماسك التكامل العربى -فكما سبق الذكر يتضح ان الاقتصاد العربى يتمتع بتنوع كبير فى الموارد الطبيعية والموقع الجغرافى والمناخ والموارد المالية وحيث ان كل هذا لا يتوافر لدولة كبرى مترامية الاطراف فهناك الوادى والجبل والصحراء والغابات -الساحل والعمق -الانهار والوديان الخصبة -النفط والمعادن (البترول) -الزراعة بانواعها وهناك قطاع للصناعة نشط وفوق كل هذا هناك شعب متجانس يزيد تعداده عن مائتى وتسعون مليون نسمة ويتمتع بمستويات دخول عالية ومتوسطة ويتكون معظمه من الشباب الواعى الطموح -هذا بجانب الاحتياطات المالية الضخمة التى تمتلكها الحكومات والافراد اى ان هناك ثروات عربية كبيرة + ارض + موارد .

ان فرص التعاون والتكامل الاقتصادى والاجتماعى والعمرانى والثقافى متواجدة بين الدول العربية اكبر وأصلح من مجالات التنافس بينها فالدول العربية تمثل قوة بشرية واقتصادية كبرى.

3/2 التحديات التى تواجه الوطن العربى :

هناك تحديات تواجه الدول العربية فى مراحل الانتقال مع غيرها من الدول من القرن الحالى للقرن الحادى والعشرين -فهى تحديات تنبع من مصادر شتى ولها مسببات واضحة منها : تحديات العولمة -انفتاح الاسواق وشراسة الشركات عابرة القارات - تنامى النزعة نحو بناء الكتلات الاقتصادية الإقليمية واشتداد التنافس الاقتصادى والعمرانى والاعلامى -عزلة الكيانات الصغيرة الغير قادرة وغير مؤهلة للتنافس علاوة على الاقمار الصناعية والبث الفضائى الذى اصبح غير ممكن حجه وتحديد.

من التجارب المستفادة للتكامل على المستوى الاقليمى والدولى تجربة الاتحاد الاوربى وتوحيد العملة كذلك تجربة الاسيان علاوة على تجارب الدول العربية الممثلة فى دول مجلس التعاون الخليجى -الاتحاد المغربى كذلك دول صناديق الانماء العربى والتى تهدف تحقيق التنمية والتكامل بين الدول العربية فى صورة كيان عربى ضخم والذى يمكن تسميته السوق العربية المشتركة او الوحدة الاقتصادية او مناطق التجارة العربية الحرة وغيرها.

1/2/3/ تحديات الاقتصاد العربي :

هناك تحديات يجب العمل على التغلب عليها وصهرها لتحقيق الكيان الاقتصادي العربي منها :

- أنماط النمو المتبعة في الدول العربية والتي تؤدي الى سوء توزيع للدخول حيث ان طبيعة الرأسمالية بالدول العربية غير منتجة ولا توجه تلك الثروات لتوظيفها واستثمارها في بناء المصانع والمجتمعات العمرانية الجديدة واستصلاح الاراضى وهذا نتاج عدم وجود سياسة استثمارية قادرة على توجيه تلك الثروات العربية من خلال تخطيط سليم
- تعاني معظم الدول العربية من ضعف القطاعات الانتاجية وتخلفها وقلة مساهمتها في الناتج المحلي خاصة في قطاع الزراعة والصناعة التحويلية لذلك لم يستوعب القطاع الانتاجى بالدول العربية فى استخدام خاماته الطبيعية او حتى نسبة منها (جدول 2)

جدول 2 - انتاج الوطن العربى من الخامات المعدنية مقارنة بالانتاج العالمى (الكمية بالالف طن)

السنة	1989		1990		1991		1992		1993	
	الكمية	النسبة الى الانتاج العالمى	الكمية	النسبة الى الانتاج العالمى	الكمية	النسبة الى الانتاج العالمى	الكمية	النسبة الى الانتاج العالمى	الكمية	النسبة الى الانتاج العالمى
الفوسفات	36140	%22.22	38350	%24.68	32850	%22.76	33830	%25.19	30830	%26.5
الحديد	17690	%1.76	17230	%1.69	15380	%1.53	14550	%1.64	14270	%1.49
الكبريت الخام	960	%34.29	800	%32	400	%17.39	200	%2.5	200	%3.28
الجبس	2983	%3.17	2812	%3.05	2367	%2.67	1632	%1.67	1602	%1.63
السلع الصغرى	2458	%1.31	2908	%1.43	2550	%1.4	2035	%1.1	768	%0.43
الذهب (كجم)	3050	%0.16	3686	%0.18	4958	%0.24	6850	%0.31	8450	%0.36
الفحم	504	%0.01	528	%0.01	530	%0.01	550	غم	570	غم

المصدر : تقييم قطاع الثروة المعدنية العربية ومتطلبات تطويره (نوفمبر 1995)

- وتشير الدراسات والاحصائيات التى تمت فى هذا المجال الى ان مساهمة قطاع الصناعات الاستخراجية فى الناتج المحلى للدول العربية لم تزد عن 27.6% ولم تتجاوز فى قطاع الزراعة والصناعة التحويلية 16%

● نتيجة لتزايد اعداد السكان الذى من المتوقع ان يصل الى مائتى وفتسعون مليون نسمة عام 2000 حدث انكشاف غذائى وهو نتيجة لتزايد الطلب على السلع والمنتجات الغذائية والاستهلاكية تفوق معدلات الانتاج لهذه السلع وبذلك تدهورت نسب الاكتفاء الذاتى لاهم السلع الاستراتيجية الغذائية حيث بلغت للقمح 34% - الارز 63% - السكر 30% للحوم 64% وهذا ان دل فيدل على تزايد الاعتماد على الدول الاجنبية علما بان مازال هناك بالوطن العربى اراضى صالحة للزراعة والاستصلاح ووفرة للسواحل والبحيرات والمسطحات المائية (ثروة سمكية)

● ليس هناك سياسات واهداف واضحة لبرامج التصنيع على مستوى الدول العربية فنسبة الاكتفاء الذاتى من صناعة الالات والمعدات لا تتجاوز 10% حتى صناعة الكساء غير كافية لتغطية متطلبات الاسواق العربية . ان ضعف التجارة العربية البينية بسبب القصور الهيكلى فى بنية الاقتصاديات العربية وتخلف القاعدة الانتاجية والاعتماد على تصدير الموارد الاولية واستيراد الالات والمعدات والسلع المصنعة كل هذا يعمل على اعاقه تنمية التبادل التجارى بين الدول العربية لغياب التنسيق والتكامل فى خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية على مستوى الوطن العربى.

• استخدام الأيدي العاملة الآسيوية للدول ذات التعداد القليل بدلا من الأيدي العاملة العربية المدربة والتي تتكلم اللغة العربية وذلك نظرا لرخص العمالة الآسيوية الغير مدربة ولا تتكلم العربية ولها عادات وتقاليدها مختلفة.

كل هذه التحديات والمؤشرات ان دلت فتدل على عدم وجود تنسيق وترابط وتكامل بين خطط الدول العربية ولا يمكن التغلب على تلك التحديات الا من خلال تخطيط شامل ومتكامل للدول العربية حيث ان كافة عناصر التقدم والتنمية متوفرة لها سكان - ارض - موارد.

3/3 الدور الاقليمي لمصر فى افريقيا:

ان موقع مصر الجغرافى ودورها بالنسبة للدول العربية لا يقل اهمية عن دور مصر بالنسبة للدول الافريقية خاصة الدول المشتركة مع مصر فى حوض نهر النيل

لذلك اتجهت مصر مؤخرا الى الانطلاق الاقتصادى نحو القارة الافريقية وفتح اسواق هناك سواء للمنتجات المصرية او العمالة واعادة مخططاتها فى هذا المنظور .

فقد انضمت مصر الى تجمع الشرق والجنوب الافريقى (كوميسا) الذى يضم 9 دول افريقية وذلك تمهيدا لاقامة سوق افريقية شاملة وتجمع دول الكوميسا يعتبر اكبر تجمع اقليمى فى القارة الافريقية اذ يبلغ عدد سكان دولة 350 مليون نسمة (نصف سكان القارة الافريقية) كما انه سيشجع فرص للعمالة المصرية عبر توظيف اعداد من الخريجين الشباب فى المشروعات الزراعية بالدول المتاحة لذلك خاصة وان اغلبها لديه موارد المياه والارض الخصبة الصالحة للزراعة علما بان الصناعة المصرية يمكنها الحصول على المواد الخام بسعر اقل نظرا لان دول الكوميسا كلها منتجة للمواد الخام - علاوة على تصدير الأيدي العاملة المدربة سواء فى مجالات الزراعة - الصناعة - العمران - السياحة - الاعلام

فانه من الاجدر بمصر وهى دولة افريقية تربطها علاقات تاريخية وسياسية بمعظم الدول الافريقية ان تتجه لعمق قارة افريقيا بدلا من الاتجاهات للقارات الاخرى فافريقيا تمثل العمق الاستراتيجى لمصر .

الجزء الرابع :

الامكانيات والاستراتيجيات وبدائل الحلول والنتائج التوصياتك

4/1 الامكانيات والاستراتيجيات وبدائل الحلول (على مستوى الدول العربية والافريقية)

التخطيط عامة هو التفاعل والتكامل بين العناصر الاساسية التالية :

• الطبيعة والبيئة (المكان)

• الانسان (السكان)

• وظائف الانسان او المجهود المبذول (الانشطة)

ويتم ذلك من خلال شبكات الطرق والاتصالات والاخبار والاعلام .

ومن الامكانيات الكبيرة لمصر والدول العربية والافريقية يمكن تحديد السياسات والاستراتيجيات وبدائل الحلول من خلال بعض التساؤلات الاتية :

أ- هل يقتصر التخطيط القومى والعمرانى على حل المشاكل الداخلية فقط ؟

ان المشاكل الداخلية لمصر على المستوى القومى من زيادة اعداد وكثافات السكان على المساحات المأهولة من ارتفاع نسب وازدحام الطرق المواصلات كذلك التعدى على الاراضى الزراعية ونقص نصيب الفرد من الانتاج الزراعى وخلافه ...

كل تلك المشاكل يجب ان تحل داخليا وقد بدأت بالفعل الدولة فى رسم الخريطة العمرانية الجديدة والتي سوف تعبر بها القرن الحادى والعشرين من حيث :

اعادة توزيع السكان والانشطة على مساحة 25% من مساحة الدولة بدلا من 4 % كما ذكر من قبل وذلك من خلال المشاريع الكبرى (توشكى - شرق العوينات - العين السخنة - شرق التفريعة - شمال سيناء) مشاريع نابغة من تخطيط عمرانى يهدف الى خلق بيئة عمرانية جديدة وتجمعات بها خدمات كافية لجذب السكان والانشطة والاستثمارات وما يتطلبه ذلك من اعداد شبكات الطرق والمطارات الجديدة.

كل هذا لن يتأتى إلا من خلال آليات تخطيط عمرانى على كافة المستويات (قومى - اقليمى - محلى) لكن كيف يمكن ان تتعامل هذه الآليات داخليا دون ربطها بالعالم والدول المحيطة فكيف يمكن تصدير المنتجات المحلية والايدي العاملة من الخبرة المصرية للخارج والاتصال بدول الجوار كل هذا يؤكد انه غير ممكن وضع آليات وخطط وحلول دون ربطها وتكاملها مع الظروف العالمية وتحديات العصر وقد بدأ العمل على تأكيد ذلك بداية بالطريق الساحلى الذى يربط دول البحر الابيض ببعضها علاوة على الاهمية لتحقيق التكامل ودول الجوار - هذا يتطلب آليات خاصة للتخطيط والسياسات والاستراتيجيات من كافة الواجه (الاقتصادية - الاجتماعية - العمرانية - الاعلامية)

ب- ما هى أهمية التكامل مع الدول العربية والافريقية بالذات ؟

ان التكامل والتنسيق والربط بين الدول العربية له اهمية خاصة نظرا للعوامل السابق ذكرها مع العمل على الاستخدام الامثل للموارد العربية من :

موارد طبيعية / اجتماعية واقتصادية فهناك دول لديها الموارد الطبيعية وتفتقر للموارد الاجتماعية والاقتصادية - واخرى لديها الموارد الاقتصادية وتفتقر الى الموارد الاجتماعية وهكذا فمن خلال هذا التكامل كما ذكر من قبل ومن خلال آليات تخطيطية مبنية على اسس علمية سليمة يمكن العمل على تكوين تكتل اقتصادى اجتماعى يعمل على رفع شأن تلك الدول وتحقيق الاكتفاء الذاتى لقدر ما كذلك تحول كل المدفوعات للدول الاوربية الى سوق عربية مشتركة وبذلك يكون التعامل فى رؤوس المال العربية للمشاريع العربية (سواء صناعيا - زراعي - عمرانيا - سياحيا)

أما بالنسبة لمصر فهي كدولة عربية تقع في القارة الأفريقية وظهرها دول أفريقية تربطها ببعضها أهم عناصر الحياة وهو نهر النيل (المياه والتي تعتبر من أهم عناصر القرن الحادي والعشرين للتنمية والتقدم) وتعتبر الدول الأفريقية التسعة عشر (الكوميسا) سوق بكر للمنتجات والأيدي العاملة المصرية مع تصدير الخبرة لتلك الدول .

لذلك فإن التكامل مع الدول الأفريقية يؤكد ويقوى ظهور مصر علاوة على امتصاص للمنتجات والأيدي العاملة والخبرة المصرية وذلك من خلال الآليات الجديدة بفتح أسواق مع تلك الدول وتكتلاتها - هذا لا يعنى تضارب مع تكتلات الدول العربية بل بالعكس فالتكتلات العربية تعمل على زيادة الإنتاج والتصنيع والأسواق الأفريقية تمتص ذلك الإنتاج وبذلك يكون هناك تكامل وخلق تكتلات تسير التكتلات الأوروبية والأمريكية وتتمشى وآليات وسياسات التخطيط للقرن الواحد والعشرين.

هذا علاوة على تميز الشركات والمكاتب الاستشارية المصرية في مجال العمران وبذلك قد تم فتح آفاق وأسواق جديدة لها نظرا لخبرة تلك الشركات والمكاتب في مجال العمران حيث أنه منذ عام 1973 قد تم تنفيذ مشاريع عمرانية كبرى منها فقط أكثر من 20 مدينة جديدة هذا علاوة على الطرق والكبارى والمصانع والخدمات وخلافه.

ج- كيفية التعامل مع آليات العصر الحديث والتطورات المرتقبة ؟

بدأت السياسات والاستراتيجيات المطلوبة من خلال تطبيق آليات تخطيطية جديدة مدروسة مهمة لتطوير المنتجات وزيادة قدرتها على المنافسة في الأسواق فقد أكدت تجارب الدول الآسيوية واليابانية أهمية الاعتماد على تكنولوجيا في بناء كياناتهم الصناعى لزيادة القدرة على المنافسة لدول أوروبا وأمريكا لذلك فالوقت مهم جدا لمصر ليكون لها تكنولوجيا خاصة بها تمكنها من تطوير منتجاتها للمنافسة في الأسواق العالمية وتدعيم ذلك من خلال التكامل العربى والأفريقي ومصر يمكنها تحقيق هذا من خلال آليات تخطيطية تعمل على :

●بنية قوية تمتد الى العوامل التى يمكن ان تتوفر بإمكانياتها المحلية ومنافسة العالم مثل مجال الصناعات الخدمية سواء من خلال قطاع السياحة او النقل والموانى والمطارات والاتصالات وذلك باستغلال موقع مصر الجغرافى بالنسبة للعالم.

●كما يمكن تطوير قطاع الثقافة خاصة فى صناعة السينما وبرامج التلفزيون -علاوة على صناعات البرمجة التى من الممكن الاستثمار فيها بالإمكانات البشرية لمصر وهى صناعة لا تحتاج الى رؤوس أموال وتستوعب اعدادا كبيرة من العمالة هذا بالإضافة الى قطاع العمران وتطوير و تدريب العمالة المصرية والتنمية البشرية والتركيز على تطوير صناعات مواد البناء وطرق التشييد .

من خلال تلك التساؤلات يتم استخلاص ان التخطيط عامة والتخطيط العمرانى خاصة لا يمكن فصله عن سياسات الدولة وتطورات العصر فقد ظهرت أهمية التكامل مع الدولة العربية ودول الجوار حيث ان الدول لا يمكن ان تكون تفاعلاتها بين المكان والسكان والأنشطة داخليا فقط.

وقد ظهرت أيضا مدى أهمية وضع آليات لسياسات واستراتيجيات جديدة لتطوير التكنولوجيا التى تعتبر احد وسائل التقدم لدخول القرن الحادى والعشرين مع التنمية البشرية وفتح أسواق خارجية سواء للأيدي العاملة والخبرة او للمنتجات الصناعية والزراعية المصرية كذلك وضع آليات لسياسة التخطيط العمرانى من منظور اوسع بحيث يشمل الرؤى المستقبلية لكيفية التعامل مع الدول العربية والأفريقية او الدول الأخرى من خلال مسايرة التكتلات والتطورات العالمية المنتظرة للقرن القادم.

4/2 التوصيات :

لدخول القرن الحادى والعشرين بخطى ثابتة يجب العمل على رسم السياسات والاستراتيجيات التخطيطية من خلال آليات جديدة سواء محليا او دوليا يمكن اتباعها ومبنيه على اساس علمية مدعومة بالتخطيط السليم والتقنيات الحديثة للتفاعل ومسايرة لاحداث العصر.

4/2/1 آليات التخطيط على المستوى المحلى:

4/2/1/1 العمل على تكامل الزيادة البشرية والاستثمارات والامكانيات والطاقة الكامنة لجميع مناطق واقليم الجمهورية مع برامج المشاريع العملاقة التى بدأ العمل بها والمقترحة والمتوقعة مع ادماج تلك البرامج والتطورات الحديثة.

4/2/2/2 اهمية التركيز على التخطيط العمرانى وسياساته واستراتيجياته فى اطار التخطيط القومى فهو رمز التقدم الحضارى للدول خاصة وان مصر تعيش عصرها الذهبى مع النهضة العمرانية الحالية.

4/2/1/3 التعامل مع آليات التخطيط الحديثة فقد تحول مفهومه من مجتمع مغلق الى مجتمع مفتوح مما يتطلب تغيير الفكر التخطيطى والانماط المعيشية للمجتمع.

4/2/1/4 العمل على رسم وتحديد تكنولوجيات خاصة بمصر تمكنها من تطوير منتجاتها لمنافسة الاسواق العالمية كذلك دخول مجال الصناعات الخدمية سواء لقطاع السياحة او النقل والموانى والمطارات والاتصالات نظرا لاهمية موقع مصر الجغرافى.

4/2/1/5 العمل على جعل آليات التخطيط لا مركزية القرار والتنفيذ على ان يكون فى اطار المخططات العامة للدولة .

4/2/1/6 خلق جيل جديد من المخططين كى يمكنه التعامل والتكامل والتفاعل مع نتائج السياسات الحالية حيث ان صانعى القرار والمخططين لن يروا نتائج مخططاتهم.

4/2/2 آليات التخطيط على المستوى الدولى :

4/2/2/1 العمل على استغلال الروابط والامكانيات القومية التى تربط الدول العربية والغير متواجدة بالدول الاخرى حيث ان الوطن العربى شعب متجانس وفرص التعاون و التكامل سواء الاقتصادى والاجتماعى والعمرانى والثقافى متواجدة واصلح من ان تكون مجالات تنافس بينهم فالدول العربية قوة بشرية اقتصادية كبرى.

4/2/2/2 محاولة التغلب على التحديات التى تواجه الوطن العربى وهذا لن يتأتى الا من خلال آليات تخطيط جديدة شاملة ومتكاملة بين الدول العربية حيث ان كافة عناصر التقدم والتنمية متوفرة من سكان -ارض -موارد.

4/2/2/3 التخطيط من خلال آليات للاتجاه لعمق القارة الافريقية حيث ان مصر تربطها علاقات تاريخية وسياسية بمعظم دول افريقيا فهى تمثل العمق الاستراتيجى لمصر .

4/2/2/4 وضع آليات التخطيط العمرانى من منظور اوسع يشمل الرؤى المستقبلية مع الدول العربية والافريقية والدول الاخرى فى هذا المجال مع مسايرة التطورات العالمية الحديثة.

من خلال تلك الآليات التخطيطية عامة والتخطيط العمرانى خاصة يمكن دخول القرن الحادى والعشرين لتحقيق التقدم والرفاهية للمجتمع المصرى .

الجزء الثانى :

البحث السادس: استراتيجيات التخطيط الاقليمى (2012)

البحث السابع: مداخل التجمعات العمرانية (2008) (بحث مشترك)

البحث الثامن: تمركز الخدمات وتأثيرها على المخطط العام (2010)

البحث التاسع: الرصيف (2008)

البحث العاشر: السجون الخضراء (2008)

البحث الحادى عشر: سلبيات التخطيط نتاج العنف المعمارى (2012)

البحث الثانى عشر: السياحة بين المسطحات الخضراء والصحراء (2012)

البحث الثالث عشر: تلال القمامة ووطن نظيف (2012)

البحث الرابع عشر: المعايير الرئيسية للتنمية الحضرية بالمناطق القاحلة (٢٠١٤)

البحث الخامس عشر: نقل العاصمة الادارية بين اللامركزية ومركزية اللامركزية (٢٠١٤)

البحث السادس عشر: مدى اهمية تطبيق شبكة التجمعات على المستوى القومى والاقليمى (٢٠١٥)

استراتيجيات التخطيط الإقليمي في مصر

الحيز الجديد نحو ١٥% من إجمالي مساحة
الجمهورية ٢٠٥٠

- مدن وتجمعات عمرانية
بالوادي والدلتا وسيناء
- مدن وتجمعات عمرانية ساحلية
- مدن وتجمعات عمرانية صحراوية
- محاور تنمية ذات أولوية أولى
- محاور تنمية ذات أولوية ثانية
- نطاقات تنمية سياحية

استراتيجيات التخطيط الإقليمي في مصر

المقدمة :-

حدثت تغيرات متتالية في الالونة الاخيرة منذ ثورة 25 يناير 2011 سواء للمسئولين او المشاريع المقترحة.

●السؤال هنا هل بتغيير رئيس الجمهورية والوزراء المعينين سوف تتغير البرامج والسياسات المقترحة ؟

●والي اي مدي سوف تصل تلك المتغيرات حيث انه من المهم الاستمرار في وضع المخططات المستقبلية للعمران علي المستوي القومي مع تحديد سنة الهدف نظرا لارتفاع معدلات النمو السكاني في مصر بجانب تناقص الرقعة المأهولة التي يعيش عليها السكان وتآكل الاراضي الزراعية وتدنى الاقتصاد عامة.

●دراسة مستفيضة لبعض المشاريع التي طرحت في الالونة الاخيرة لكيفية الخروج من الوادي الضيق مع الاستغلال الامثل لاطراف المناطق المأهولة وكذا المدن والقري ذات الظهير الصحراوي والتي لم تلاقي اى قبول من المسئولين .

●دراسة ولاعادة تقسيم الجمهورية الى اقاليم تخطيطية كبري لتحقيق اقاليم تخطيطية متجانسة اداريا - اقتصاديا - اجتماعيا - بيئيا وليس اداريا طبقا لما هو متواجد حاليا .

●الهدف الرئيسي للتعرف والكشف عن اهم المتغيرات وصورها على التخطيط الاقليمي والعمراني في مصر .

5/1 سياسات التخطيط العمراني في مصر:

بدأت حاليا المسيرة في المضي للامام علي الرغم من وجود بعض الصعاب لكن جاري التغلب عليها .
في هذا الوقت بدء المفكرون والعلماء في عرض مشاريع وسياسات عمرانية كانت قد عرضت في الفترة السابقة ولم تجد اي اهتمام ومنها:

1/5/1 مشروع مقدم من العالم فاروق الباز وهو مشروع محور تنمية بالصحراء الغربية

2/5/1 مشروع مصر 2052 وهو مقدم من الهيئة العامة للتخطيط العمراني وهو عبارة عن تنمية 4 محاور للخروج من الوادي الضيق.

3/5/1 مشروع منخفض القطارة وازالت الالغام بشمال الصحراء الغربية

4/5/1 اعادة دراسة لمشروع توشكا والعوينات

5/5/1 مشروع التنمية الشاملة لشبه جزيرة سيناء

6/5/1 مشروع الربط بين دول حوض النيل من منابعه لمصبه ضمنا لوصول المياه لمصر وزيادة حصتها.

7/5/1 اسكان الشباب ومعالجة العشوائيات وعدم استنزاف الموارد الطبيعية الحالية.

8/5/1 قناة السويس الجديدة

9/5/1 العاصمة الادارية الجديدة .

هذا علاوة علي المشاريع الاخرى من مشاريع تعليمية (مدينة زويل) وصحية وزراعية

هل تغيرت سياسات التخطيط العمراني بعد الثورة :

كان هناك كما ذكر من قبل العديد من المشاريع التخطيطية والعمرانية لكن لم تلاقى اقبالا من المسؤولين نظرا لعدم وجود عائد او منفعة لهم من تلك المشاريع سابقا وبدء ظهور تلك السياسات سواء التي طرحت من قبل او ما استجد.

بدأت الجهات المسؤولة عن التخطيط الاقليمي والعمراني سواء :

وزارة الاسكان : هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة - الهيئة العامة للتخطيط العمراني

هيئة استعمالات اراضي ج.م.ع وجهات أخرى

من دراسة المشاريع المقدمة سواء دراسة اقتصادية او سكانية او زراعية او صناعية وتحديد دور التنفيذ ومدى الاستفادة منها وكيف يعود عائدها علي الشعب لرفع مستواه الاجتماعي والاقتصادي والمعيشي.

4/2 سياسات التخطيط الاقليمي في مصر بعد الثورة :

كما ذكر اول تلك المشروعات مشروع محور التنمية الغربي ويتلخص في

1/4/2 انشاء محور التنمية علي الارض الصالحة غرب وادي النيل والذي يبعد عنه من 8-20 كما هو مبين بالخريطة وانشاء مدن جديدة لها وظائف محددة صناعية -صناعية زراعية -وسياحية وقدر عدد السكان الذين سوف يجذبهم هذا المشروع في حدود(30) مليون نسمة اما بالنسبة للزراعة ومصادر المياه جاري الدراسات المستفيضة حيث ان العالم المصري فاروق الباز اكد ان هناك مصادر مياه بتلك المنطقة .
انظر الخريطة (1)

2/4/2 طرحت الهيئة العامة للتخطيط العمراني مشروع تنمية ج.م.ع لعام 2052 اى بعد حوالي 40 عام وذلك من خلال :

محور قناة السويس - محور البحر الاحمر - محور البحر المتوسط - محور تنمية سيناء - العاصمة الادارية الجديدة

الهدف الاساسي من تلك المحاور ليس التنمية فقط نقل السكان خارج الوادي الضيق وخلق فرص عمل لمشاريع على المستوى القومي والاقليمي سواء صناعة -زراعة -سياحة انظر الخريطة (2)

3/4/2 مشروع تنمية منخفض القطارة حيث اثبت بعض العلماء ان هناك تسرب من مياه البحيرات في اعالي النيل ودول المنبع الى الجزء الجنوب الغربي ج.م.ع علي اعماق مختلفة وتقدم حاليا الجهات المسؤولة دراسة تلك الظاهرة الطبيعية ومعرفة مدى صحتها وكيفية الاستفادة منها وانشاء مجري مائي من الجنوب يصب في منخفض القطارة لتوليد الكهرباء وزراعة الاراضي المحيطة به بدون المساس بصلاحية اراضي الدلتا المجاورة. انظر الخرائط (3،4)

وتتوالي المشاريع واحد بعد الاخر ولكن الهدف واحد هو

الخروج خارج الوادي الضيق -زيادة الرقعة الزراعية -النهوض بالصناعة والرقى بالمستوي الاجتماعي للسكان الذين يتزايدون بمعدل سريع سيصل تعدادهم في عام 2052 الى (145) مليون نسمة.

5/2 الاستراتيجيات المقترحة للتخطيط الاقليمي والعمراني:

- تنقسم مساحة الجمهورية الى 27 محافظة : القاهرة -الجيزة -القليوبية -المنوفية -الشرقية -الغربية -الدقهليه - دمياط -بور سعيد -الاسماعيلية -السويس -البحيرة -كفر الشيخ -الاسكندرية
- مرسى مطروح -الوادي الجديد -الفيوم -بني سويف -المنيا -اسيوط - سوهاج -قنا -الاقصر -اسوان -البحر الاحمر -شمال سيناء -جنوب سيناء.

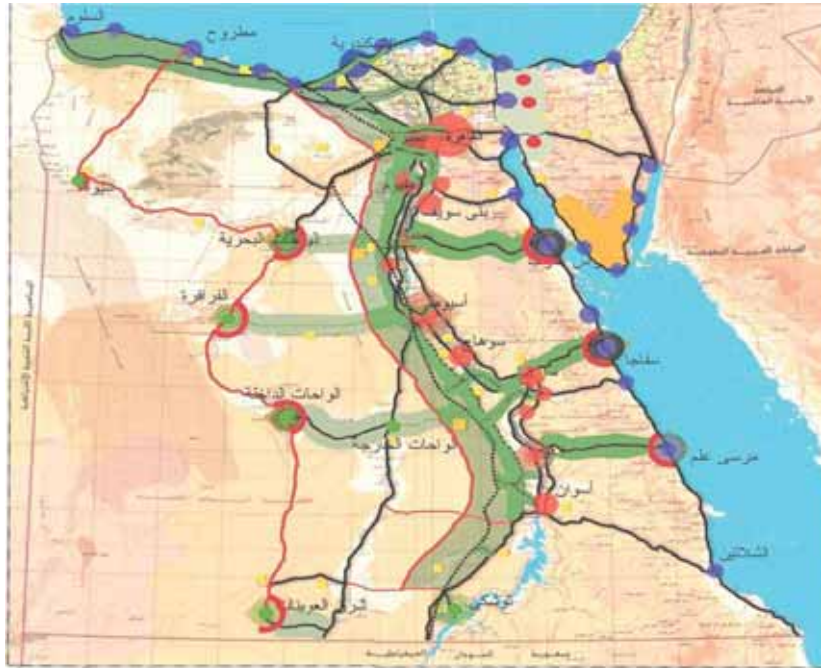
خريطة رقم (5)

ولكل هذه المحافظات حدود ادارية تفصل بينها علي الرغم من وجود توافق وتكامل او تنافر بين بعضها



خريطة رقم (1) ممر التنمية بالصحراء الغربية ومحاوره العرضيه (المقترح من قبل د/فاروق الباز)

خريطة رقم (2) المناطق الصالحة للتنمية والمضافة للحيز المأهول طبقا لخريطة التنمية العمرانية 2052



الحيز الجديد نحو ١٥% من إجمالي مساحة الجمهورية ٢٠٥٠

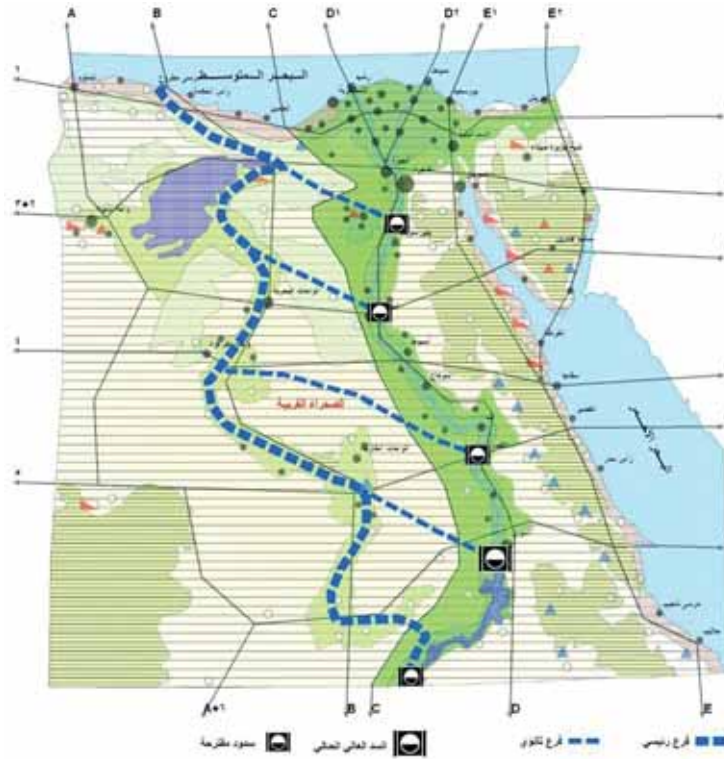


جدول رقم (1) المؤشرات العمرانية لتحقيق اهداف الرؤية المستقبلية 2052

المؤشر	2008	2050 المتوقع
(بالمليون) إجمالي السكان	80	140
% نسبة الحيز المعمار من إجمالي مساحة الدولة	6%	15%
% نسبة السكان خارج الوادي والدلتا	5%	35%
% نسبة الإسكان في الحضر المخطط	50	82
(م2) نصيب الفرد من المناطق الخضراء	2م0.5	2م6
2الكثافة السكانية بالمراكز الحضرية الكبرى في كم	35 ألف	20 ألف
.... أخرى		



خريطة رقم (3) المحور الطولي الاساسي لتنمية الصحراء الغربية والواحات ومنخفض القطارة (1)



شكل رقم (4) مسارات النيل المقترحة طبقا لمحور تنمية الصحراء الغربية والواحات ومنخفض القطارة

(1) الباحث عن (اسماعيل عامر ، عبد الغنى شعبان -الوضع الراهن لاستخدام الحيز المكاني في مصر والافاق والبدائل المحتملة لاعماره -مُنْتَدَى الْعَالَمِ الثَّالِثِ مِصْرَ 2020 التَّقْرِيرِ النِّهَائِيِّ 2000)



خريطة (5) التقسيم الاداري لمحافظة الجمهورية (27 محافظة)



خريطة رقم (6) التقسيم الاداري للجمهورية الى اقاليم تخطيطية كبرى

هذا التقسيم الاداري الحالي لا يعبر عن الحدود الاقليمية او الاقاليم المتكاملة فهناك 27 محافظة متباينة ومختلفة عن بعضها من ناحية (الوظائف - معدلات النمو - المساحة - استعمالات الاراضي - واختلافات اقتصادية واجتماعية وبعض ظواهر اخري)

هناك بعض العناصر والقوي المشتركة المتشابهة في بعض المحافظات مما يسهل عملية الربط والتكامل بينها الا انها اداريا مفتتة.

هذا التقسيم الحالي للمحافظات لا يعمل بل يعوق تنفيذ العديد من المشاريع والخطط المستقبلية المقترحة حيث ان بعض هذه المشاريع والمحاور تقع في اكثر من محافظة الى يراسها محافظ اداريا غير المحافظين الاخرين ولكل منهم رأي وخطط. هذا علي الرغم من ان التخطيط الاقليمي لاقاليم تخطيطية كبري اصبح اكثر اهمية نتيجة للمشكلات الحالية المتعلقة بـ :

الاختلاف والتباين الاقليمي الحالي علي مستوي النمو الاقتصادي والاجتماعي بالنسبة للبلاد وذلك نتيجة لعملية التركيز والتمركز للمناطق الاكثر تقدما وتطورا في الوقت الذي توجد فيه مناطق متأخرة واخري راكدة انظر خريطة رقم (6) تقسيم الجمهورية الى اقاليم تخطيطية كبري.

لذلك حل المشاكل يختلف من منطقة لاخري طبقا للاحتياجات والمتطلبات وامكانيات كل منطقة.

من هذا المنطلق وجب اعادة تقسيم الجمهورية لاقاليم تخطيطية كبري regions Macro ودراسة المشاريع المقترحة طبقا للتقسيم الجديد من اجل الوصول الى الاهداف المنشودة وتحقيق الحرية والعدالة الاجتماعية من خلال المشاريع التخطيطية والعمرانية علي المستوي القومي والاقليمي.

الجزء الثالث :-

اعادة تقسيم ج.م.ع الى اقاليم كبري Macro regions

هذا التقسيم لن ياتي الا بطرح بعض الاسئلة وبذلك تكون الاجابة هي المعيار الحقيقي للتقسيم حيث ان من اهم خصائص التخطيط الاقليمي مواجهة التباين بين الاقاليم المختلفة والحد من ظاهرة الشد بينهما اي ان يكون هناك تناسق وتكامل يأتي عن طريق النمو المختزن من خلال تقسيم لاقاليم تخطيطية كبري. المقصود بكلمة الاتزان هنا ان تنمو الاقاليم كل حسب امكانياته واحتياجاته اي ان يكون لكل اقليم دورا في مراحل التطور والنمو .

قبل البدء في عملية التقسيم يجب تحديد مراحل التخطيط المختلفة طبقا للخطط القومية المقترحة اي مراحل تركيز ومراحل اتساع وامتداد (intensive extensive period)

س1 : ما هو الاتجاه المطلوب لامكانية التطور والنمو هل لجميع اقاليم الجمهورية ككل او بتحديد لبعض التجمعات الرئيسية المسببة للازمة او بالتطوير للاقاليم الراكدة ؟

س2 : تحديد اتجاه عملية توزيع السكان بحيث تكون سندا لعملية التطوير المطلوبة وذلك من خلال :

التركيز علي المناطق المتطورة او الهجرة والبعثرة للخارج على الاقاليم المختلفة للسكان؟

س3 : اعادة توزيع وتجميع للقوي العاملة نحو المناطق حيث تتواجد الانشطة او الطاقات وامكانية اقامة أنشطة في مناطق تواجد القوي العاملة والطاقات المتاحة :

س4 : تحديد الامتداد الزراعي مع التطور الصناعي تبعا للزيادة السكانية وهل يتطلب هذا تركيزا ومركزية للانشطة (امتداد رأسي) او لا مركزية مع توزيع (امتداد افقي)؟

س5 : كيفية التعاون مع الدول المجاورة خاصة التي ترتبط معها الجمهورية في مصادر المياه دول حوض النيل من منابعه لمصبه؟

س6 : تحديد وتحديث لاهم المناطق السياحية بأنوعها المختلفة من

سياحة آثار - سياحة شاطئية - سياحة ثقافية - سياحة دينية - سياحة علاجيةالخ ؟

س7 : تحديد للمناطق ذات البيئة والمناخ المتشابهة بحيث ان هذا يساعد علي سرعة حركة السكان من المناطق الحالية للمناطق الجديدة المقترحة طبقا للمخططات والمشاريع المستقبلية ؟

س8 : ما هي شبكة التجمعات المقترحة بناءا علي التقسيم الجديد واحجام وتدرج تلك التجمعات ؟

كل هذه الاسئلة تعمل علي وضع المعايير والاتجاهات للتقسيم الاقليمي المقترح

علي ان يكون للاقاليم الكبرى اكثر من وظيفة واغراض اقتصادية تبعا لقابليتها وذلك لتحقيق تجانس طبيعي -تماسك اجتماعي - تكامل اقتصادي -ووحدة ادارية ذات اقطاب نمو (growth poles) كعوامس اقليمية

النتائج والتوصيات :-

ان عملية التنمية سواء اقتصادية / اجتماعية / عمرانية / سياحية يتطلب ذلك سياسة واستراتيجية تتعامل مع كل هذه الاتجاهات مع دراسة لمدي تأثيرها علي بعضها وبمن او لا يمكن البدء طبقا لموارد الدولة والاحتياجات والقابلية لذلك مع مراعاة تحقيق الاهداف المطلوبة من الشباب .

● الزراعة : Agriculture هناك مقولة هامة "من لا يملك قوته لا يملك حريته" مما يدعو الي البحث عن الاراضي القابلة للزراعة مع توافر الموارد المائية وتسليمها لمن يسرع في زراعتها هذا بالاضافة لوضع سياسة للامتداد الرأسي والمحصولي للاراضي الحالية مع التركيز علي اهم المحاصيل الاستراتيجية ذات الاحتياج الاولي مثل القمح. هذا يستدعي اعداد تجمعات زراعية وتحديد احجامها للمناطق الجديدة ونقل من سيقوم بزراعتها مع توفير كافة الخدمات المعيشية الاولية لهم.

الصناعة : Industry

لا يمكن اهمال الصناعة بكافة احجامها من صناعات ثقيلة ومتوسطة وخفيفة و حرفية وصغيرة وهي التي يمكن التركيز عليها وذلك لتشغيل الابدى العاملة والعاطله دون الاعتماد علي الحكومة فهي غالبا ما تكون خاصة مع تحديد اماكنها واماكن التسويق للمنتجات.

دراسة لاي السلع يمكن تصديرها لتعود علي الدوله بدخل من العملة الصعبة وهذا لن يأتي الا بدراسة الاسواق العالمية وتصدير ما تحتاجه تلك الاسواق وتكون السلع المصرية متميزة هناك.

الصناعات الزراعية : Agro-industrial projects

هذه الخطوة تأتي بعد ذلك لاعداد مراكز صناعات زراعية للمنتجات المصرية مع تسهيل طرق التعبئة والتصدير (الزهور -نباتات طبية -فواكه -خضروات)

● السياحة : Tourism

ج.م.ع من اكبر الدول السياحية سواء : من الاثار -المناخ طوال العام -شواطئ صالحة للسياحة والغطس - واماكن دينية -صحراء ورمال للعلاج -مدن علمية -مراكز للمؤتمرات ... مطارات وطرق تغطي اغلب مناطق الجمهورية وعليه يمكن وضع خطط لحركة السياح (سياحة خارجية او داخلية) للتعرف وزيارة عدة مناطق في جولة واحدة ورفع اعداد السياح ومضاعفتهم وذلك بتوفير الخدمات اللازمة والانضباط في المواعيد وحركة السياح وحسن المعاملة.

● بالنسبة للسكان والتنمية العمرانية : Population and urban development

هذا يحتاج الى سياسة واستراتيجية ما يسمى ادارة العمران Urban administration من هذه النقطة ولخدمة النقاط سالفة الذكر يجب اعداد الدراسة المستقبلية لحركة السكان علي مراحل كما سبق الذكر period Intensive ثم بعد فترة تصبح period Extensive اي نظرا للظروف الاقتصادية تكون اغلب المشاريع مركزة علي المناطق الحالية لتوفير انشاء مرافق وبنية تحتية جديدة مع تنمية مراكز الاقطاب الحالية ذات القابلية لسرعة النمو ثم الامتداد الاقوي للمناطق الجديدة لاستيعاب الاعداد الهائلة للسكان حتي عام 2052.

مراحل التنمية الاولية لا تحتاج الى تجمعات عمرانية ذات تعداد كبير (مليونيوات) بل يمكن البدء بالمدن او الاقطاب الحالية القابلة للنمو وخدمة التجمعات المحيطة Growth Poles وهذه لم يأتي الا بوضع شبكة تجمعات عمرانية متكاملة اولية لمرحلة period Intensive ثم للمرحلة اللاحقة Extensive period مع تحديد حجم ووظيفة كل تجمع ودوره في الشبكة network Settlements مع الاخذ في الاعتبار للتقسيم الاقليمي للجمهورية Macro regions وتحديد عاصمة لكل اقليم وعدم التركيز علي القاهرة كعاصمة ج.م.ع حتى لا تتفاقم مرة اخري عدديا .

● علاقة الدولة بدول الجوار : external policy

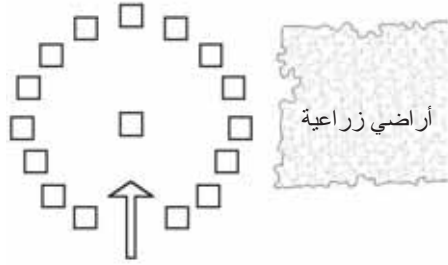
هذا من اهم اسباب التقدم والنهوض بالدولة لوضع اسس التعامل مع دول الجوار فالسياسة الخارجية لها اهميتها مثلها مثل الداخلية

هذه الخطط يمكن ان تأخذ مراحل عدة لكن طريق الالف ميل يبدأ بخطوة التي يجب البدء بها فورا لتحقيق وسرعة التقدم والنمو واستعادة مكانة ج.م.ع لدورها اقليميا ودوليا.

مداخل التجمعات العمرانية

مداخل التجمعات العمرانية

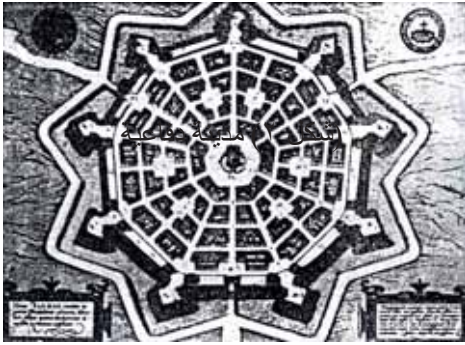
مقدمة: عندما ظهر الانسان على سطح الأرض كان يتجول بحثا عن الطعام والشراب وليس له مأوى سوى الكهوف والأشجار، عرف الانسان الزراعة فارتبط بالأرض حتى يتمكن من زراعتها وحمايتها وبذلك بدء يستقر ومن هنا ظهرت المستقرات العمرانية وكانت عبارة عن عدة وحدات مبنية بغصون الأشجار وزعف النخيل ويتوسطها وحدة الزعيم وبجانب الأرض الزراعية وكلها تطل على الداخل للفراغ الذي يتوسط تلك الوحدات تقاديا لهجمات الحيوانات المفترسة (شكل ١)



(شكل ١) تجمع بدائي

بدأت المستقرات العمرانية في التطور عبر التاريخ الى أن وصلت الى تجمعات عمرانية ذات أسوار لحمايتها ولها أبواب للدخول كانت تلك المداخل تغلق مساء حتى لا يدخل الغريب الى التجمع.

بوابات ومداخل بنية: نتيجة للحروب بين الدول أصبحت هناك قلاع حربية ولها اسوار دفاعية ومنها يدخل السكان ويخرجون وهذه الأسوار معدة بالأبراج والفتحات حتى يتمكن من الداخل من رمي الأعداء بالسهم (شكل ٢)



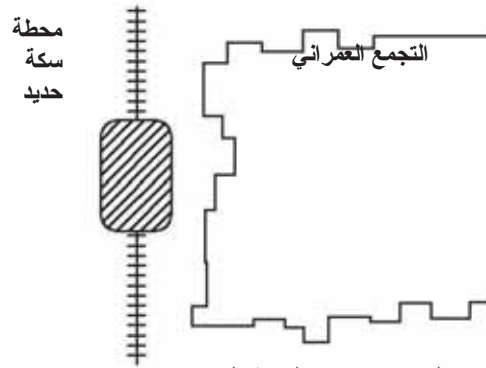
(صورة ١)

بوابات ومداخل ساحلية: ظهرت تجمعات ونمت على سواحل البحار والأنهار وبذلك كانت مداخل التجمعات من السواحل والظهير الصحراوي لحمايتها من الهجوم من الخلف، وبذلك ظهرت مداخل ساحلية وتطورت وأصبحت موانئ سواء بحرية او نهريّة.

مداخل من محطات السكة الحديد: ظهرت الصناعة في القرن الـ ١٨، ١٩ وبذلك كانت نقله حضارية غيرت في مفاهيم وطباع الحياة وظهرت الآلة البخارية والقطارات وبالتالي ظهرت محطة السكة الحديد وكانت بمثابة بوابات للتجمعات العمرانية التي تمر بها، وأخذت تظهر بدرجات حسب أهمية التجمع، فعاصمة الدولة كان لها محطة سكة حديد كبيرة وبها أكثر من رصيف في حين أن التجمعات الصغيرة كانت المحطة عبارة عن رصيف واحد صغير (شكل ٣)

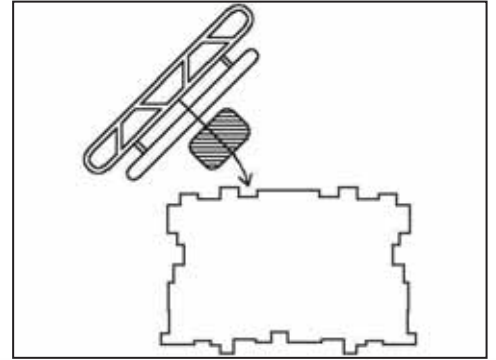


محطة قطار اسون



(شكل ٣) التجمع بجوار السكة الحديد

المطار



مداخل جوية: تطورت الصناعة وغزت الفضاء فظهرت الطائرات وكان لا بد من وجود مطارات كمحطة استقبال وإقلاع لتلك الطائرات وعلية كانت التجمعات التي بها مطارات تأخذ أهمية عن باقي التجمعات ويقع المطار في أطراف التجمع حتى لا يعوق العمران حركة الطائرات (شكل ٤)، (صورة ٢).



من هنا يمكن التلخيص بأن التجمعات العمرانية لها مداخل سواء (برية - بحرية - نهريّة - جوية أو السكة الحديد). فهي منافذ للدخول والخروج .

ونتيجة لأن التجمعات العمرانية دائمة الامتداد والنمو فظهرت مشاكل عديدة مرتبطة بتلك المداخل. تتناول الورقة البحثية المشاكل الخاصة بمداخل التجمعات العمرانية والمدن ويحللها للخروج ببعض التوصيات التي يجب أخذها في الاعتبار عند تخطيط أو إعادة تخطيط تجمع عمراني وخاصة في جمهورية مصر العربية.

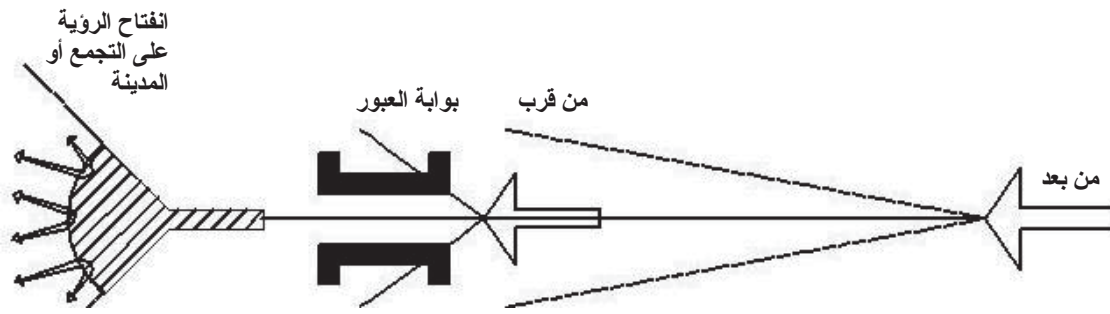
الجزء الاول :

مداخل التجمعات العمرانية:

هذه المداخل تعنى نقط عبور محددة يمكن للمسافر العادى عبورها ويعتبر بذلك قد دخل هذا التجمع اختلفت عبر التاريخ تلك المداخل حيث كان الانسان يدخل سيرا فاستعمل الاقدام ثم تطور ودخل على جمل او حصان وبدأت الثورة الصناعية باستعمال الالة البخارية من سيارة او قطار وتنقل عبر الصحراء والبحار فدخل بالمركب الى ان بدء اخيرا الدخول عبر الاجواء الجوية بالطائرات .
نتيجة تطور التكنولوجيا الحديثة والثورة الرقمية امكن دخول المدن عن طريق الانترنت والاقمار الصناعية وخلافة لكن دخول معنوى وحسى وليس جسدى .

مدخل تجمع او مدينة :

هذا لا يعنى العبور فقط المقصود بهذه الكلمة نقط يراها المسافر بصريا من بعد تعنى انه وصل للهدف الى نقطة الوصول لذلك هناك دراسات كثيرة لكيفية رؤية تلك المداخل من على بعد سواء برىا او بحريا (شكل ٥).



(شكل ٥) رؤية المدخل عن قرب وعن بعد

من اكبر الامثلة على ذلك تمثال الحرية فى مدخل مدينة نيويورك بامريكا ومشروع اعداد تمثال الحرية عند مدخل قناة السويس ببور سعيد فى ج.م.ع هذه العلامات المميزة ذات الارتفاع

تعطى احساس بالوصول كما سبق الذكر (صورة ٤، ٣).

بالممرور من خلال البوابات هذا لا يعنى ان الشخص قد وصل لهدفه ولكن من خلال محاور حركة الية او بصرية يمكن الوصول لهدفه وبذلك يكون قد مر على العديد من استعمالات الاراضى على جانبى محور حركته.
من التخطيط السليم للتجمعات وليس من الصحيح بمجرد عبور الشخص البوابات ان يرى كل ما بالتجمع او المدينة من عناصر هامة لكن يجب ان يكون هناك تخطيط وتنسيق لتتابع رؤية اهم العناصر الى ان يصل الى نقطة الوصول.

انواع الحركات المختلفة :

هناك عدة حركات لاي تجمع

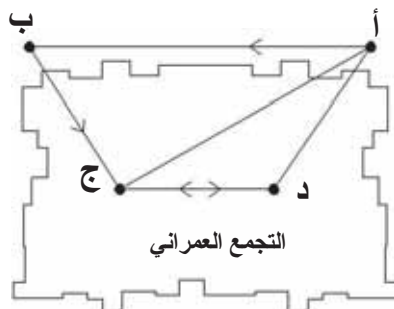
- حركة من نقطة (أ) خارج التجمع الى نقطة (ب) خارج التجمع لكن الحركة عبر التجمع.
- حركة من نقطة (ب) خارج التجمع الى نقطة (ج) داخل التجمع
- حركة من نقطة (ج) داخل التجمع الى نقطة (أ) خارج التجمع
- حركة من نقطة (ج) داخل التجمع الى نقطة (د) داخل التجمع نفسه (شكل ٦)



(صورة ٤) تمثال ديليسيبس



(صورة ٣) تمثال الحرية



(شكل ٦) أنواع الحركات المختلفة

• العناصر البصرية

من الدراسات البصرية تم تحديد خمس عناصر بصرية هامة لاي تجمع عمراني وهي :

العلامات المميزة	–	land marks
الحدود	–	Edges
الاحياء	–	Districts
العقد	–	Nodes
الممرات	–	Pathes

من الابحاث والدراسات التي تواليت داخل العنصر السادس وهو البوابات gates حيث انها تعتبر نقاط نقل حركة من منطقة لآخرى .



خط سير المسافر :

هناك ثلاث مراحل يمر بها المسافر برياً وبحرياً وجوياً وهي :

- مرحلة ما قبل مداخل التجمعات او المدن الى نقط العبور .
 - مرحلة العبور من البوابات .
 - مرحلة ما بعد العبور من البوابات ودخول التجمع نفسه .
- تختلف تلك المراحل من المسافر بالبر او البحر او النهر او الجو .

١ - المسافر برياً :

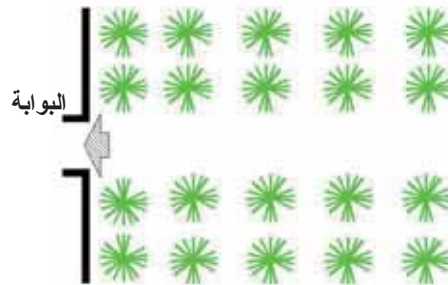
١/١ مرحلة دخول التجمعات او المدن .

المسافر بالبر يمر عبر اراضي زراعية وجبال او صحراء - ففي حالة الاراضي الزراعية والجبال يرى الارض خضراء وارتفاعات جبلية ولا يرى سواهم - اما في حالة الصحراء فالمسافر لا يرى سوى الرمال الصفراء والتلال على جانبي الطريق حرصاً على سلامة المسافر توضع بعض اللوحات الارشادية لتعريف المسافر بقرب نقطة الهدف المراد الوصول اليها واحياناً بعض الاستعمالات التي يمكن ان تكون خارج الحيز العمراني للتجمع وبذلك تكون هذه الصورة هي الانطباع التمهيدي للوصول .

من امثلة ذلك في عصر الفراعنة طريق الكباش الذي يحيط بالمسار الى ان يصل الشخص لبوابة دخول المعبد مثلاً (صورة ٥) تكرار اللوحات او الاستعمالات يعطى الاحساس او التنبيه بان هناك هدف يقترب شيئاً فشيئاً ويعطى نغمة ورثم للمسافر وهذا الاحساس من الممكن ان ياتي حالياً بزرع النخيل على جانبي الطريق (شكل ٧)



(صورة ٥) طريق الكباش



(شكل ٧) تحديد المداخل بصفوف النخيل

٢/١ مرحلة العبور

للبيوت .

هي المرحلة الثانية ومن الهام ان يراها المسافر بمسافة تعطى تنبيهه بانها قد وصل ومن خلال البوابات التي يمر بها وهي نقطة الانتقال من خارج التجمع الى داخله هذه البوابات منطقة العبور اما طريق بوابة ذات ارتفاع (صورة ٦) او نفق (صورة ٧) او علامة مميزة على احد جانبي الطريق وبذلك تعطى الانطباع بان المسافر قد عبر من الخارج الى الداخل . من خلال محاور البصر يمكن للمسافر ان يرى نهاية منظور هذا المحور عنصر هام vista كعلامة مميزة رئيسية بالمدينة (صورة ٨)



(صورة ٦) مدخل مدينة بورسعيد



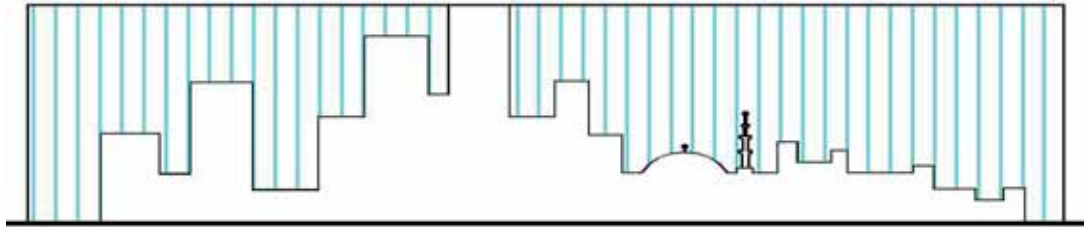
(صورة ٧) نفق عبور سيارات



(صورة ٩) ميناء بحري



(صورة ١٠) ميناء نهري



٣/١ مرحلة ما بعد العبور ودخول التجمع نفسه .

هي مرحلة الوصول لكن ليس للهدف المقصود وبذلك يرى المسافر استعمالات اراضى على الجانبين تعطى الاحساس بالبيئة الخاصة بهذا التجمع ومن خلال محاور الحركة الرئيسية يمكن ان يرى اهم العناصر البصرية الى ان يصل للهدف بسهولة وعدم الملل.

٢ - المسافر بحرا ونهرا:

١/٢ مرحلة قبل دخول التجمع او المدينة

المسافر بحرا لا يرى سوى المياه الى ان يصل لمسافة معينة تبدأ فيها ظهور مباني التجمع سواء مباني مرتفعة او متوسطة الارتفاع واي عناصر اخري يمكن قرائتها وهو ما يسمى بخط السماء sky line (شكل ٨) كلما اقتربت المركب او السفينة وضحت الصورة وبدأ المسافر يتعرف على المباني والمناطق ويرى اهم العلامات والعناصر المميزة كل هذا من خارج التجمع العمرانى بالنسبة للسفينة هناك فنار يحدد لها مكان البوابة ليلا بالاضاءة او ارتفاع هذا الفنار يعتبر علامة لمكان البوابة تتوجه اليه المراكب والسفن.

٢/٢ مرحلة عبور البوابات .

عند دخول المركب او السفينة الميناء (من خلال البوغاز البحري) وهي تعتبر بوابة الدخول للتجمع وللميناء عدة ابواب للخروج سواء للمسافرين او القادمين او البضائع وخلافه (صورة ٩, ١٠).

(شكل ٨) خط السماء

٣/٢ مرحلة ما بعد العبور من البوابات .

بمخروج المسافرين من المبنى يكون في عمق التجمع نفسه فمحاور الحركة هي التي توجه المسافرين الى اين يذهب ومن خلال تلك المحاور يرى المسافرين اهم العناصر البصرية واستعمالات الاراضى على جانبي المحور بحيث تعطي الانطباع عن طبيعة ووظيفة وبيئة هذا التجمع.

بالنسبة للمسافر نهرا فهو يمر بنفس المراحل لكن وسط عمران ومزارع الى ان يصل للميناء النهري ويدخل التجمع بنفس الطريقة السابقة.

٣ - المسافر بقطار السكة الحديد :

١/٣ مرحلة ما قبل العبور للبوابات .

المسافر بالقطار يمر عبر الاراضى الزراعية او الصحراوية ويرى المسافر الاراضى الزراعية والتجمعات العمرانية الصغيرة والكبيرة اما الطرق الصحراوية فيرى المسافر احيانا بعض اللافتات الدالة على اين مكانه من هذه النقطة من المسار المحدد للقطار.

٢/٣ مرحلة عبور البوابات :

هي مرحلة يبدأ فيها القطار تهدئة سرعته مما يعنى انه اقترب من نقطة الوصول للبوابة وبذلك يتأهب المسافر لعبور البوابة (محطة السكة الحديد) (صورة (١١)

يبدأ المسافر فى رؤية مباني التجمع (نقطة الهدف) الى ان يصل الى منطقة قلب المدينة غالبا city center حيث تتواجد محطة السكة الحديد وهى نقطة الوصول.

٣/٣ مرحلة ما بعد العبور من البوابات :

هي مرحلة اخيرة يصل فيها المسافر الى قلب التجمع المنشود ويرى كافة الانشطة سواء التجارية - الادارية - التعليمية - الصحية - الثقافية - الرياضية ومن خلال محاور الحركة يمكن الوصول للهدف بعد المرور باغلب العناصر الهامة بالمدينة حيث دائما تقع محطة السكة الحديد على ميادين هامة وبها علامات مميزة معبرة عن هذا التجمع

حديثا اصبحت محطات السكة الحديد ليست فوق الارض ولكنها تحت الارض فى انفاق خاصة بالقطارات ومليئة بالمولات التجارية والانشطة الترفيهية حتى تكسر ملل المسافر لكن بمجرد وصول المسافر لسطح الارض مدخل المحطة يكون قد عبر من الخارج لداخل التجمع.

٤ - المسافر جوا :

١/٤ مرحلة ما قبل عبور البوابات :

هي مرحلة يشعر فيها المسافر ببداية الهبوط للطائرة مع وضوح الرؤية لكل ما هو على الارض واقتربه شئ فشى.

هبوط الطائرة على الممر تعنى ان المسافر وصل الى منطقة قرب بوابة العبور وبتباطئ تسير الطائرة على الارض ويرى المسافر مبنى المطار بالتدريج الى ان تتوقف محركات الطائرة ويستعد المسافر لمغادرة الطائرة (صورة ١٢)

٢/٤ مرحلة عبور البوابات :

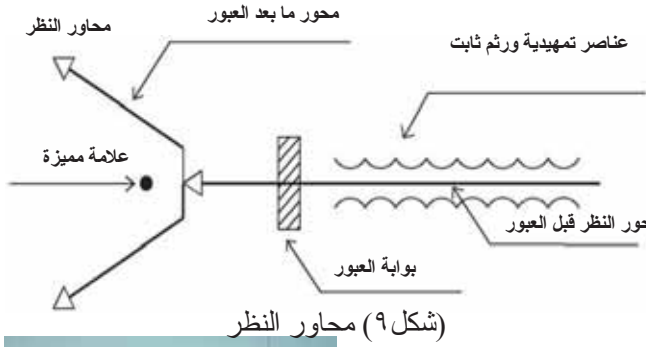
بدخول المسافر مبنى المطار يعتبر بذلك قد وصل الى نقطة العبور ويرى فيها ملامح البيئة الخاصة بالتجمع العمرانى او اسيديه التى يقصدها مع سماع احيانا لغة اخرى غير لغته وصور موضحة لاهم المعالم السياحية بالمنطقة.

٣/٤ مرحلة ما بعد عبور البوابات :

يبدأ المسافر فى الحركة من خلال المحاور الرئيسية يرى ملامح التجمع او المدينة التى يقصدها الى ان يصل هدفه وذلك بعد المرور على العديد من الرموز والعلامات المميزة للمنطقة لتعريف المسافر اهم معالم المنطقة.

يمكن استخلاص من هذا ان هناك ثلاث مراحل للوصول الى الهدف ما قبل عبور البوابة - البوابة - ما بعد البوابة ولكل مسافر طبقا لكيفية السفر (برا / جوا / بحرا / نهرا / سكة حديد) على الرغم من وجود الثلاث مراحل السابق ذكرها الا انها تختلف عن بعضها.

الجزء الثاني :



من الدراسات السابقة السابقة بالجزء الاول يمكن استنتاج ان مداخل المدن ليست البوابات بل يسبقها مسافة لرؤية بعض العناصر الدالة على وصول الشخص للتجمع من بعد ثم المرور بالبوابة ثم مسافة بعد ذلك لرؤية اهم عناصر المدينة من خلال محاور النظر والاستعمالات المحيطة الى ان يصل الشخص لنقطة الهدف الوصول (شكل ٩) . لذلك فهي متتابعة بصرية ذات استعمالات وارتفاعات محددة كي تعطى المسافر انطباع عن التجمع المراد الوصول اليه (صورة ١٣).

واهم عناصر هذه المرحلة هي محاور النظر:

- هناك بعض الدراسات المكتملة للدراسات البصرية بالنسبة الى مداخل التجمعات العمرانية والمدن فيها
- استخدام مواد انشاء ذات مواصفات خاصة تعطى المسافر الاحساس فعلا بقرب الهدف ثم الوصول اليه وعبور البوابة ورؤية محاور الحركة مثل رصف الطرق بطريقة مختلفة عن الاجزاء الاخرى حتي يشعر المسافر انه قد بدأ يقترب (لوان السفر برا) .
- وضع صفوف النخيل أو اللافتات التي تعطي المؤشر بمدخل التجمع وفي بعض الاحوال تكون النباتات من نفس البيئة المحيطة وليست مستوردة.
- الطابع المعماري للبوابة والاستخدامات للمباني بعد البوابة يعطي الاحساس بطبيعة هذا المكان ويكون هناك تجانس وتكامل ما بين ارتفاعات المباني والوانها المتناسقة والنابعة من البيئة المحيطة.

بذلك يمكن للمسافر ان ينطبع في ذهنه من الزيارة الاولى للتجمع او المدينة صورة ذهنية عنها حيث تمحي كل ما شاهد عدى بعض اللقطات البصرية للعناصر الهامة في رحلته.

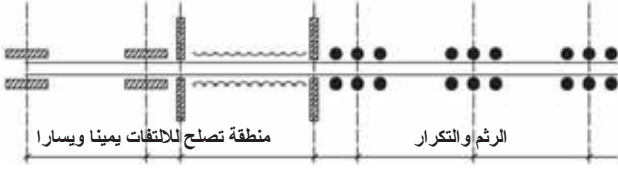


(صورة ١٣) المتتابعة البصرية

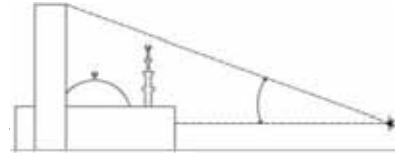
هناك عوامل عدة تعمل على اعطاء المسافر الاحساس بالمنطقة والصورة البصرية السليمة عن هذا التجمع او المدينة من :

• ارتفاعات المباني buildings heights

من بعد يمكن للمسافر رؤية المباني ذات الارتفاع او العلامة المميزة مثل مآذن المساجد - الأبراج السكنية - المسلات هذا لا يعد الارتفاع بكل المباني خاصة في مداخل التجمعات والمدن لذلك قبل عبور البوابة (شكل ١٠) تعتمد الرؤية على الوحدة والتكرار حتى تعطى المسافر الاحساس بالوصول (شكل ١١)

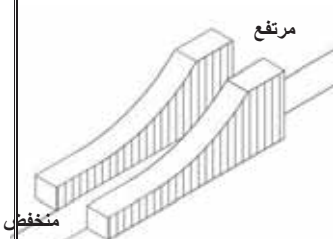


(شكل ١١) الوحدة والتكرار في تحديد محور الوصول

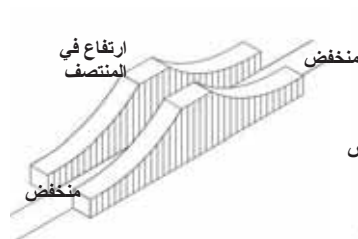


بعد عبور البوابة يمكن كما سبق الذكر وضع علامة مميزة ذات ارتفاع

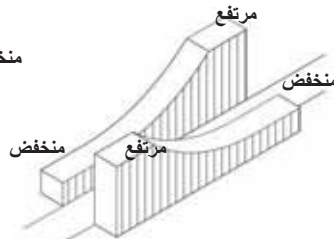
للاسترشاد بها اما بالنسبة لما بعد العبور فارتفاعات المباني تعطى الاحساس بالحركة عن طريق ارتفاعات المباني مثل .



(شكل ١٢ ج)



(شكل ١٢ ب)



(شكل ١٢ أ)

- اما الارتفاع في اول المحور من الجانبين يعطى الاحساس بدخول تلك المنطقة (شكل ١٢ أ)

- او الارتفاع من الوسط من الجانبين يعطى الاحساس بالتدرج (شكل ١٢ ب)

- الارتفاع من جانب يقابله انخفاض في الجانب الاخر العكسي (شكل ١٢ ج)



(صورة ١٤) مواد النهو الخارجية

• ألوان المباني buildings colors

ألوان المباني سواء قبل العبور او عند العبور فكل منطقة او تجمع له صفة تميزه باستخدام الالوان النابغة من البيئة تعطى الاحساس للمسافر بطبيعة هذه البيئة وتعمل على تثبيت الصورة الذهنية للشخص . ومثال ذلك جميع التجمعات او المدن الساحلية يستخدم اللون الازرق (لون البحر) المناطق الصحراوية يستخدم اللون البيج (لون الرمال) وهكذا (صورة ١٤) .

• مواد البناء building materials

لكل منطقة ظروف طبيعة خاصة فهناك مثلا مناطق يكثر فيها ومتوفرة الحجر لذلك يفضل البناء بالاحجار كي تعطى الاحساس بالتكامل والتجانس مع البيئة (صورة ١٥).

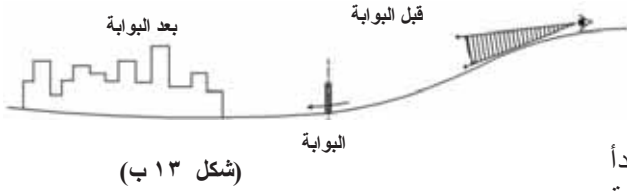


(صورة ١٥) مواد الانشاء من الطبيعة

بعض المناطق يكون جوها معتدل يفضل الاكثر من الفتحات لرؤية جمال الطبيعة الخلاب بعكس المناطق الحارة التي يعمل على تقليل الفتحات نظرا لشدة الضوء وارتفاع الحرارة وهكذا فاستخدام الزجاج يعطي فرصة للرؤية من خلاله اما الزجاج الملون والمعشق يعطى الاحساس بالجمال الداخلى ولا ينقل الجو الخارجي الحار .

• طوبوغرافية المكان site topography

بعض المناطق تتميز بطوبوغرافية غير مستوية وهذا ليس عيبا بل على العكس يعطي المسافر الاحساس بتغيير المنظر سواء قبل العبور او عند البوابة او بعدها مثل اذا كان هناك ارتفاع عند مدخل التجمع او المدينة يمكن تحديد مكان البوابة فى اعلى نقطة وبذلك يراها المسافر من بعدحتي يصل اليها وبعد العبور من البوابة



(شكل ١٣ ب)

(اعلى نقطة) يري المسافر انفتاح زاوية الرؤية ويمكن مشاهدة اكبر قدر من

العناصر البصرية الهامة للمنطقة ومحاور الحركة حتى يصل لهدفه (شكل ١٣ ا) فى حالة وجود منخفض يمكن وضع البوابة فى منتصف هذا المنخفض وبذلك للقادمين بعد يري بزوايا مفتوحة معالم البوابة ويقتررب منها الى ان يعبرها ثم يبدأ فى الارتفاع حتى يصل الى محاور الحركة وارتفاعات المباني وبذلك يشعر بانه قد وصل لهدفه (شكل ١٣ ب).

• النباتات والاشجار Plants and Trees



(صورة ١٦) استخدام النباتات والاشجار

استخدام النباتات او اللون الاخضر هام جدا فهو يعطي الاحساس بالحياة خاصة لو كان المسافر قادم بعد منطقة صحراوية . يمكن استخدام النباتات والاشجار من البيئة حيث ان هناك نباتات صحراوية واخري ساحلية لهم ارتفاعات وزهور مختلفة وبذلك يمكن تجميل المنطقة واعطاءها الغطاء الاخضر الملائم لها مما يحقق استكمال جمال الطبيعة للمنطقة وبثبت الصورة الذهنية للمسافر عن المنطقة (صورة ١٦)

• اعمال تكميلية :

هناك بعض الاعمال التكميلية التى تعمل على تاكيد مداخل المنطقة من :

- لوحات ارشادية.
- لوحات مرورية.
- الارصفة والتبليطات.
- سفلتة الطرق مع وضع اسهم الحركة.
- الاقلال من التقاطعات المرورية مع العمل على حلها وفصل حركة المشاه عن السيارات.
- تحديد اماكن انتظار السيارات وسيارات الاجرة والباصات (صورة ١٧).



(صورة ١٧) أماكن انتظار السيارات

الخلاصة :

مما سبق يمكن استخلاص التعريف الحقيقي لمداخل التجمعات العمرانية او المدن سواء مداخل من البر والبحر او النهر او سكة حديد او الجو .

دخول التجمع يمر بثلاث مراحل كما سبق الذكر :

- مرحلة ما قبل بوابة الدخول .
- مرحلة بوابة الدخول.
- مرحلة ما بعد بوابة الدخول.

تمت الدراسة لكل مرحلة من هذه المراحل وامكانيات الحل بصريا كذا العوامل التي تؤثر على الصورة الذهنية للمراحل الثلاثة. هذا مع توضيح للحركات المختلفة ليس فقط مدخل يعني دخول بل الخروج ايضا حيث انه كان من المشاكل الحالية ولا يزال في اغلب المدن عدم وضوح كيفية الوصول الي نقط العبور من خلال البوابات للخروج من التجمع او المدينة.

- مرحلة ما قبل البوابة من المفضل وضع لوحات ارشادية او استعلامات او نباتات او اشجار ذات رثم منتظم حيث تعطي القادم الاحساس باقتراب نقطة العبور .
 - مرحلة العبور اما عن طريق بوابة او نفق او محطة سكة حديد او ميناء او مطار .
 - مرحلة ما بعد عبور البوابة هي عبارة عن محاور بصرية ذات صفات خاصة تعطي القادم الاحساس ببيئة المجتمع او المدينة مع رسم صورة ذهنية لاهم المعالم لهذا التجمع مع تكامل وتجانس الاستعمالات وارتفاعات واللوان ومواد البناء للمباني على جانبي المحاور مع استكمال المكملات اللازمة من ارصفة ولوحات ارشادية ومناطق خضراء وخلافه علاوة على وجود علامات مميزة عند كل مدخل حتي تعطي المسافر امكانية التعرف علي من اين دخل وتسهل له عملية الخروج.
- بذلك يكون قد تحقق دخول وخروج المسافر من والى التجمع او المدينة بسهولة ورسم الصورة الذهنية الجميلة للمنطقة.

تمركز الخدمات وتأثيرها على المخطط العام

تمركز الخدمات وتأثيرها على المخطط العام

مقدمة :

قطاع الخدمات بصفة عامة هو من اهم مكونات التجمعات العمرانية حيث انه بدون الخدمات لا يمكن للحياه ان تستمر فجميع السكان بمختلف اعمارهم ونوعيتهم فى حاجة الى الخدمات.

قطاع الخدمات هو خدمات لمختلف الانشطة مثل : خدمات تجارية - ادارية - خدمات عامة - خدمات تعليمية - صحية - رياضية - اجتماعية - ثقافية بجانب الانشطة الدينية والمساحات الخضراء اللازمة للسكان.

من التجارب السابقة للدول العظمى اثبتت ان المراكز بدون وجود نسبة من الاسكان تصبح مناطق غير مأهولة وغير فعالة لذلك يفرض نسبة معينة من الاسكان لحياء المراكز ليلا بدلا من ان تكون منطقة ليس لها نشاط والمفروض انها اكثر المناطق حيوية.

تتمركز الخدمات فى مراكز متدرجة من مركز (مجاورة - حى - منطقة - مركز رئيسى - مركز اقليمي , وهكذا) ولكل مركز مستوى معين من الخدمة فكل ما هو متواجد بمركز المجاورة متواجدة بمركز الحى والعكس غير صحيح وهكذا الى ان تصل الخدمات للمركز الرئيسى الذى يكون به الخدمات التى لا تتكرر مثل ديوان عام المدينة ومبانى الادارات المركزية وهكذا.

الى وقت قريب فى منتصف القرن السابق كان هذا هو المطبق لكن ظهرت مشاكل عدة من تواجد تلك الخدمات فى اكثر المناطق حيوية خاصة مراكز عواصم المحافظات فى ج.م.ع حيث الخدمة تؤدى ليس فقط لساكنى العاصمة ولكن على المستوى الاقليمي والقومى.

اذ ان تمركز تلك الانشطة وكثرة الاعداد للمتريدين عليها تؤدى الى مشاكل وبؤر مرورية تعمل على انسداد شرايين الحركة الرئيسية بمنطقة القلب التى تؤثر على باقى محاور المدينة.

كانت هناك بعض الخدمات التى لا يجب ان تتواجد بالمنطقة المركزية وكانت تقع على الاطراف ومع الامتداد الافقى للمدن اصبحت داخل الكتلة العمرانية او المركزية.

هذا البحث يعمل على دراسة وتحليل الوضع العام لتلك المشكلة خاصة وانها تجسدت فى العاصمة حيث تتواجد مجمع الوزارات والجامعات وبعض الانشطة الغير متسحب وجودها فى قلب المدينة مع اعطاء تصورات مبدئية كتوصيات للحل المقترح.

فرضية البحث:

● هل من الافضل تجميع الخدمات او توزيعها؟

● الابقاء على الوضع كما هو عليه مع محاولة معالجة المشاكل الناجمة.

ومن الدراسة والتحليل سيتم اثبات اى من الفرضيات اوقع للمدن المصرية

الجزء الاول :

اولا : الخدمات تتواجد فى مراكز المدن (قلب المدينة) وهذا الوضع الطبيعى الذى تنص عليه مبادئ التخطيط العام ونظرياته ولكن مع زيادة اعداد السيارات ومركبات النقل التى تمر فى اغلبها بمنطقة قلب المدينة تعمل على اعاقه الحركة وانسداد الشرايين الرئيسية نتيجة لتمرکز اهم الخدمات مثل مبنى المحافظة فى عواصم المحافظات والادارات المركزية والاجهزة المختلفة حيث ان تلك الخدمات تغطى احتياجات ساكنى المحافظة وليس المدينة فقط.

هذا نتيجة لعملية التمرکز للانشطة (المركزية) لذلك تحاول اغلب الدول حاليا الى تطبيق اللامركزية عن طريق توزيع الخدمات الى المراكز الفرعية Sub centers وكذا المناطق ذات الكثافات العالمية التى تتطلب خدمات .

هناك بعض الخدمات الغير مستحب تواجدھا فى منطقة قلب المدينة او حتى المراكز الفرعية نظرا لكثرة اعداد المترددين عليها وبالتالي زيادة نسبة السيارات سواء الملاكى او سيارات النقل ومن امثلة ذلك مجمعات الادارات الحكومية من وزارات وخلافه – الجامعات – اراض المعارض – الاستاد الرياضى – السجون كل هذه العناصر من الصعب حل مشاكلها نظرا لتجمعھا فى منطقة ذات نشاط حى ومن اكثر الامثلة على ذلك بالقاهرة الكبرى عاصمة الجمهورية حيث تتجمع اغلب الوزارات فى منطقة القصر العينى ومبنى مجمع التحرير وكل هذه المصالح ذات كثافة عالية من المترددين عليها فى منطقة واحدة بقلب المدينة مما عمل على انسداد شريان شارع القصر العينى والشوارع المتفرعة منه.

هذا لا يعنى الغاء هذه الخدمات كذلك لا يعنى توزيعھا على مناطق متفرقة – لكن بطبيعة اللامركزية تعنى اعطاء سلطات اعلى لمجمعات الوزارات بالمدن وعواصم المحافظات كذلك تحول الادارة الى الجهات الاقل دون عناء الوصول الى الوزارات اما بالنسبة لتجمع الوزارات فى مكان واحد حتى بعد تطبيق سياسة اللامركزية هذا فهو غير سليم حيث انه من الافضل دراسة تلك الظاهرة وفى حالة ثبات ان فرضية نقل الوزارات يكون السؤال كالاتى:

● اين ينقل مجمع الوزارات ؟

● هل تجمع او توزع على اماكن متعددة ؟

هذا بالنسبة للعاصمة (القاهرة الكبرى) لكن نفس الحالة متواجدة فى عواصم المحافظات وكذلك المدن الكبيرة اى اثبات على الفرضيات للمدن المصرية عامة.

مستوى الخدمة:

مستوى الخدمة متدرج فهناك : خدمات يومية متمثلة فى مركز المجاورة السكنية

خدمات اسبوعية متمثلة فى مركز الحى السكنى

خدمات شهرية متمثلة فى مركز المنطقة

خدمات سنوية متمثلة فى المركز الرئيسى

خدمات عامة متمثلة فى المراكز الاقليمية

خدمات الترانزيت متمثلة فى المراكز على الطرق الرئيسية لخدمة المارة سواء مشاه او سيارات.

لذلك تمرکز بعض الخدمات فى بعض المراكز وهى غير محملة على مستوى هذا المركز يؤدى الى زيادة نسب المترددين عليه ويعمل على ظهور المشاكل.

فهناك بعض الامثلة بالمدن المصرية علاوة على المثل الذى تم ذكره (مجمع الوزارات) بالعاصمة مثل :

مدينة الزقازيق (عاصمة الشرقية) – مدينة بنها (عاصمة القليوبية) – مدينة بنى سويف (عاصمة محافظى بنى سويف) – مدينة اسيوط (عاصمة محافظة اسيوط) – مدينة طنطا (عاصمة محافظة الغربية) – مدين المحلة الكبرى احد اكبر المدن الصناعية بالدلتا

هذه المدن بها خدمات اقليمية متمركزة فى قلب المركز الرئيسى ومحملة على قوته مما يعمل على زيادة نسب المترددين من كافة انحاء المحافظة لهذه المساحة ومن هنا تظهر المشاكل.

هناك ظاهرة متكررة فى اغلب المدن المصرية وهو تواجد الخدمات التجارية والادارية والترفيهية على طول الطرق من الجهتين.

حيث ان اغلب الاستعمالات للدور الارضى واحيانا الاول استعمالات تجارية- ادراية وهذا بدون تحديد اماكن انتظار سيارات لمرترددى هذه الخدمات مما يعمل على انسداد الشرايين الرئيسية بالسيارات صف اول وثانى ويكون نهر الطريق هو سيارة واحدة .

الجزء الثانى:

المركزية واللامركزية :

كلمة مركزية : تعنى تمركز الخدمات فى منطقة واحدة (المقصود بالخدمات بجميع انواعها) ونظرا لعدم اتباع اساليب التخطيط السليمة فى توزيع تلك الخدمات طبقا لمستواها ومستوى المركز الذى تخدم به وتحدث المشاكل التخطيطية.

اللامركزية : وهو توزيع الخدمات فى اماكن متفرقة او بمعنى اخر من المفهوم التخطيطى اعطاء بعض الخدمات سلطة اعلى من مستوى مركزها مثال على ذلك هناك بعض الادارات التى من الممكن اعطاها السلطة لانهاء الاعمال على مستوى مركز الحى مثلا بدلا من التردد على مستوى مركز المدينة.

السؤال هنا ايهما افضل تخطيطا المركزية ام اللامركزية ؟

بالنسبة للخدمات حيث ان كل منهما له تاثير مباشر على شبكة الطرق واستعمالات الاراضى ففى :

حالة المركزية للخدمات تتطلب:

● مساحة اكبر للمركز كى يتسع لكافة الخدمات المطلوبة لسد احتياجات السكان ويعتبر هذا الموقع (مركز المدينة) من اكثر المواقع ارتفاع سعر الاراضى به من الناحية الاقتصادية ويتطلب ارتفاعات عالية لتعويض سعر الارض ونسبة اشغالها.

● اى مدينة كأى كائن حى تتمدد بمرور الزمن وبالتالي يزداد عدد سكانها ومتطلباتهم لذلك مركز المدينة الرئيسى يتمدد على حساب المناطق المجاورة له وتظهر تعدد الاستعمالات المختلفة وتداخلها ببعضها فيتخذ مبنى الدور الارضى الوظائف: تجارى – الدور الاول ادارى - الادوار العليا سكنى وفى بعض الحالات تظهر استعمالات صناعية مثل الورش الحرفية فى تلك المباني اى استعمالات متنافرة تماما.

● ازدياد معدلات ملكية السيارات مع ثبات عروض الطرق الحالية تعمل على اعاقه حركة المرور داخل المركز وانسداد الشرايين الرئيسية احيانا.

● عدم وجود اماكن انتظار السيارات او جراجات حيث ان اغلب المباني تحدد الدور الارضى والبدروم كمخازن وتجارى وبذلك لا يكون هناك جراجات لسكانى المبنى الواحد ويضطر الى الوقوف على طول الطريق.

● الترخيم على الخدمات التى تتطلب تزويدها بالبضائع حيث ان هناك خدمات تتطلب تخديم يومى او مرتين فى اليوم واخرى تتطلب خدمات اسبوعية او شهرية ووسائل التخديم تكون اما سيارات نقل او احيانا كارو – وحيث انه لا يوجد اماكن مخصصة لعربات التخديم تقف كما تشاء وتعمل على اعاقه حركة المرور علاوة على بطء سرعة عربات الكارو.

فى حالة اللامركزية للخدمات :

كما سبق الذكر اللامركزية معتمدة على محورين :

المحور الاول : توزيع الخدمات وليس تجميعها

المحور الثانى : لامركزية القرار

● بالنسبة للمحور الاول : يتطلب مراكز فرعية مساعدة للمركز الرئيسى sub centers فى مناطق ذات كثافات عالية لكنها لا تعتمد على المركز الرئيسى الا فى الخدمات الغير متكررة.

● فى هذه الحالة سوف تختصر رحلات الشراء والخدمات العامة بدلا من قضائها بالمركز الرئيسى حيث يمكن انهاها فى المراكز الفرعية وبذلك يتم تخفيف الحركة على الشرايين الرئيسية المارة بالمركز الرئيسى.

● اللامركزية تعنى تكرار بعض الخدمات مثل المول التجارى – البنوك – بعض الشركات حتى تعطى مراكز خدمة متساوية الاهمية وهذا يعتبر تكلفة اكثر اقتصاديا (الا فى حالة القطاع الخاص).

● يعمل على وضع مواقف للسيارات بجانب محطات النقل العام مما يعمل على اطالة خطوط السير لها.

- بالنسبة للمحور الثانى : وهو لا مركزية القرار حيث يمكن لبعض الخدمات فى الادارات الحكومية ومطابقتها بالمراكز الفرعية انهاء الاعمال دون الرجوع الى الوزارة الام وهذا يتطلب :
- العمل على تدريب الادارات كى تعمل على انهاء الاجراءات طبقا لقرارات الوزارة.
- تجهيز هذه الادارات بالاجهزة والادارات اللازمة للاتصال المباشر بين المكاتب والمصالح الحكومية والوزارة الام.
- ادخال ما هو جديد من تكنولوجيا وبرامج الكمبيوتر GIS لسهولة واختصار وقت انهاء الاعمال.
- الارتقاء بمبنى تلك المصالح حتى تستوعب الاعداد المنتظرة من المترددين عليها للعمل على ايجاد مواقف انتظار للسيارات تخدم تلك المباني.
- مشكلة ضيق الطرق بالمناطق المركزية وعدم السماح بمرور الاعداد الكبيرة من سيارات ملاكى - سيارات نقل - عربات تخدم
- هناك حلول استخدمتها الدول المتقدمة فى مثل تلك الحالات وهو عدم دخول السيارات منطقة القلب مع وجود طريق دائرى حول المركز Ring road وعليه يوجد جراجات متعددة الادوار ووضع وسيلة نقل خفيف يكون مسارها الطريق الدائرى للعمل على سهولة حركة المشاه حول المركز وبذلك يكون قد اخلى شوارع المركز من السيارات الملاكى.
- بالنسبة لسيارات النقل والتخديم على الخدمات : هناك بعض الخدمات تتطلب تخديم يومى احيانا مرتين فى اليوم واخرى تتطلب تخديم اسبوعى او شهري وعليه حددت مواعيد لتقديم الخدمة وهى بعد الساعة 12:00 مساء حيث يكون قد خف الضغط على هذه المنطقة وقلت كثافة السيارات وبذلك تتمكن سيارات النقل والبضائع من توصيل الخدمة الى منافذ البيع.
- مشاكل ارتفاع نسبة اشغال المباني مع وجود ابراج عالية:
- نظرا لارتفاع اسعار الاراضى فى مناطق قلب المدينة غالبا يتطلب هذا ارتفاع المباني نظرا لارتفاعاتها كذلك نسبة اشغال الارض مما يعمل على الاحساس بضيق فراغات الطرق (انظر الشكل).
- هذا يتطلب رفع عمرانى للمنطقة مع تحديد المباني المتهمة والمتهاككة كذا الاراضى الفضاء وذلك من اجل ازالة تلك المباني مع تعويض ملاكها واعداد دراسة كاملة لتخطيط حضرى للمنطقة مع محاولة توزيع الكتل البنائية عن طريق فرض مناطق خضراء كمتنفس لاهالى تلك المنطقة.
- كذلك الحفاظ على نسبة الاسكان بالمناطق المركزية حتى لا تتعدى النسبة طبقا للمعايير والمعدلات المصرية ولا تقل عنها.
- فى حالة الزيادة عن النسبة المعمول بها سيكون هناك كثافة سكانية مرتفعة وكذلك اعداد السيارات عالية وخدمات غير مرغوب فى وجودها بهذه المنطقة مثل الخدمات التعليمية للمستوى الابتدائى والاعدادى وتداخل حركة المشاه للسكان مع موظفى الادارات المختلفة.
- فى حالة قلة النسبة تكون المنطقة فى الفترة المسائية كما ذكر من قبل منطقة هادنة وشبه ساكنة وهى عكس وظيفة منطقة المراكز النبض العالى والحيوية.

الجزء الثالث:

- اثبات اى الفرضيات اصح :
تجمع الخدمات - نقل الخدمات خارج العاصمة - لامركزية الخدمات
تختلف الحلول المطروحة طبقا لظروف كل مدينة ودرجتها الوظيفية
عاصمة الجمهورية من الافضل نقل الخدمات لمناطق متطرفة على الطرق الدائرية حيث انها ليست لخدمة اهل العاصمة فقط انما
هى خدمات قومية لجميع المواطنين.
• هذا مع محاولة تطبيق اللامركزية للخدمات التى تقبل هذا الاتجاه وذلك للعمل على تقليل التركيز على الادارات.
• من الممكن وضع مخطط لتفعيل دور المراكز الفرعية (sub centers) للمناطق المختلفة بالمدينة لتفادى التركيز
على منطقة القلب.
• خلخلة المنطقة المركزية ومحاولة اضافة مناطق خضراء ومفتوحة فى المناطق الوسطى.

• لكسر التزاحم والتكدس العمرانى المتواجد بتلك المنطقة :

- بالنسبة لمدن عواصم المحافظات فلكل مدينة ظروفها خاصة مع دمج الفرضيات كما سبق تطبيق هذا على العاصمة
يمكن الوصول لافضل الحلول وبذلك يكون هناك اثبات ان الفرضية لا تحقق المطلوب من حل مشاكل منطقة القلب
تخطيطا لكن باستخدام الحلول من الفرضيات كلها من :
• تجميع الخدمات على اطراف العمران مع لامركزية الخدمات واعطاء سلطات اكبر للجهات الادارية على المراكز
الفرعية .
• توزيع وخلخلة الكتلة العمرانية بقلب المدينة والحد من دخول السيارات لتلك المنطقة.
• من هذا المنطلق يمكن الوصول لانسب الحلول فقط على مستوى عاصمة الجمهورية ويمكن لعواصم المحافظات
واغلب المدن حتى يكون هناك تكامل وانسجام بين منطقة القلب والتخطيط العمرانى للمدينة.

• تعارض مواقع بعض الخدمات مع الاستعمالات المحيطة :

- هناك بعض الخدمات يمكن تفاعلها مع بعضها وتلاحمها فى الموقع مثل :
(الخدمات الادارية - التجارية - الترفيهية - الدينية) تناسق
• هناك بعض الخدمات لا يمكن تقاربها مع بعضها فى الموقع مثل :
(المناطق الصناعية (الورش) - الاسكان - خدمات اجتماعية) تنافر
• كذلك هناك عناصر وخدمات يجب ان لا تكون وسط المناطق السكنية لعدة اسباب :
الضوضاء - كثافة المرور - الامن - ارتباطها بعناصر طبيعية مكملتها مثل :
(المستشفيات - الاستاد وارض المعارض - السجون - المناطق السياحية وارتباطها بالنيل مثلا) .
فمن الافضل ان يخصص لهذه الاستعمالات اماكن بالمدينة حيث ان وجود مثل هذه العناصر والخدمات وسط المناطق
السكنية او على شرايين طرق رئيسية يسبب مشاكل عديدة .

قطاع الخدمات من مكوناته بعض الخدمات التي يتعارض موقعها مع الاستعمالات المجاورة بمدينة القاهرة وكما سبق مناطق سياحية مرتبطة بعناصر الطبيعة (الاستاد الرياضى وارض المعارض – السجون –المستشفيات)

المستشفيات :

هذه الخدمة لها معدلات ومعايير خاصة باعداد الأسرة والاطباء والمعاونين /1000 شخص لكن بالنسبة لموقعها فهو هام من عدة نواحي :

1/1- امكانية وسهولة الوصول للمستشفى خاصة بالنسبة للمرضى.

1/2- الهدوء اللازم للمرضى .

1/3- مناطق خضراء لمنع الضوضاء واطافة لمسة جمالية .

1/4- مواقف السيارات سواء السيارات الخاصة بالعاملين والاطباء او الزوار.

1/5- امكانية دخول وخروج سيارات الاسعاف على الطرق المحيطة.

كل هذه العوامل تعطى مؤشر واضح للموقع السليم لمثل هذه الخدمة

هناك امثلة واضحة بمدينة القاهرة عكس هذا الاتجاه فاعلم المستشفيات سواء العامة او الخاصة تقع محاور طرق رئيسية ذات كثافة مرورية عالية مثل:

● مستشفى الدمرداش بالعباسية

●مستشفى دار الشفاء

●مستشفى عين شمس التخصصى

●مستشفى هليوبوليس بمصر الجديدة

●مستشفى القصر العينى

●مركز الاسعاف بوسط القاهرة

كل تلك المواقع لا ينطبق عليها ما سبق ذكره فهناك مستشفيات تقع بجوار خطوط السكة الحديد مثل مستشفى الجيش بالشرابية , هذا بالاطافة الى الضوضاء واكثافة المرورية العالية التى تمنع دخول وخروج سيارات الاسعاف مما يتسبب فى موت اغلب الحالات الحرجة لعدم امكانية وصولها فى الوقت المناسب.

السجون :

هذه الخدمة ذات اهمية امنية عالية حيث ان لها ايضا معايير ومعدلات لكن موقعها من الجهة الامنية غير مطابق لمتطلبات تلك الخدمة وهناك امثلة واضحة لعدم توافق الموقع والاستعمالات المحيطة مثل :

- 2/1- السجون ذات الاسوار العالية على طرق رئيسية وسط مناطق سكنية مستواها اقتصادى او عشوائيات
- 2/2- وجود الاسوار العالية المحيطة بالسجن تعمل على ظهور بعض الاستعمالات المتدنية جانب تلك الاسوار مما يشوه المنظر العام وتكون بمثابة بؤر للقاذورات.
- 2/3- فى حالة هروب اى مسجون فمن السهل اختفاؤه وسط الزحام المحيط بالسجن.
- 2/4- الحالة النفسية لساكنى المناطق المجاورة لا تتحمل وجود مثل هذه العناصر الشاذة ومثال على ذلك وجود سجن مدينة الزقازيق وسط المدينة.

●الاستاد الرياضى وأرض المعارض:

3/1- الاستاد الرئيسى

ذو سعة ما يقرب من 50 الى 100 الف متفرج واكثر منهم يذهب سيراً على الاقدام او بالاتوبيسات المعدة لذلك او بسيارات خاصة .

دخول الاستاد يكون على مدار 6 ساعات اما المشكلة فى الخروج حيث هذا الكم الهائل من الاتوبيسات والسيارات والمشاه يخرجون فى وقت واحد مما يعمل على اعاقه الحركة المرورية خاصة على الشرايين الرئيسية فى الطرق.

من اهم الامثلة استاد القاهرة الدولى على طريق صلاح سالم بمدينة نصر وما يتسبب عنه من مشاكل مرورية علاوة على تخلل المشاه وسط المناطق السكنية وما يتسبب عن هذا التعارض من اضرار مادية فى حالة خسارة الفريق المفضل لديهم.

3/2 – أرض المعارض:

هى جزء يتكامل مع الاستاد والملاعب المحيطة وهى ايضا بمدينة القاهرة على شارع صلاح سالم وهو شريان رئيسى – وفى اوقات انعقاد المعرض تقف حركة المرور كلياً علاوة على عبور المشاه الذى يعوق المرور على الرغم من وجود انفاق لعبور المشاه لكن لا تستعمل من معظم العابرين .

هناك ما يقرب من 6 – 7 انواع من المعارض المختلفة طوال العام:

3/2/1- المعرض السنوى العام

3/2/2- معرض الكتاب

3/2/3- معرض الاجهزة وادوات المدارس

2/4/3- معرض السيارات

3/2/5- المعرض الزراعى

وعلى الرغم من وجود اكثر من 12 بوابة لارض المعارض لكن اغلب الزوار يتوجهون الى البوابة الرئيسية على شارع صلاح سالم.

● عناصر مرتبطة بعناصر طبيعية مكملة لها مثل نهر النيل:

هناك عدة خدمات لا يمكن نقلها من مواقعها نظرا لارتباطها بعناصر طبيعية ثابتة مثل نهر النيل وتتسبب في مشاكل عدة مثل :

● الفنادق المطلة على النيل

● الفنادق العائمة

● المطاعم العائمة

اغلب هذه الخدمات ذات كثافة عالية من الزائرين والسواح علاوة على المترددين على تلك الفنادق من اهل المدينة خاصة فى المواسم والاعياد , كما ان دخول وخروج السيارات السياحية والباصات والسيارات الخاصة تعمل على اعاقه حركة المرور خاصة وان كورنيش النيل شريان رئيسى وليس له طريق للترفيه والتنزه فحسب , هذا بجانب مشاكل البنية التحتية من تغذية بالمياه والصرف الصحى واططار الحريق والاسعاف وخلافه , علاوة على عدم وجود اماكن كافية من المسطحات الخضراء لرودا الفندق معتمدة على منظر النيل كعنصر جمالى , كذلك المطاعم العائمة التى يقام بها الافراح والازدحام الناتج عن رواد تلك الافراح بسياراتهم باعداد كبيرة فى وقت واحد , ومن امثلة هذه الفنادق (هيلتون النيل ورمسيس - الفورسيزون - انتركونتيننتال - شبرد)

كل هذه المشاكل ناجمة من تعارض مواقع تلك العناصر مع الاستعمالات المحيطة على الرغم من ان معظمها يتبع المعايير والمعدلات القومية والدولية

هناك بعض الدول المتحضرة عملت على نقل تلك الخدمات الى مواقع اخرى لتفادى المشاكل الناجمة سواء مشاكل مرورية - اجتماعية - مرافق عامة - بصرية وجمالية.

لذلك التمرکز برغم سلبياته والامركزية على الرغم من ايجابيتها الكثيرة والتي من الواجب العمل على تطبيقها لتفادى المشاكل سابقة الذكر.

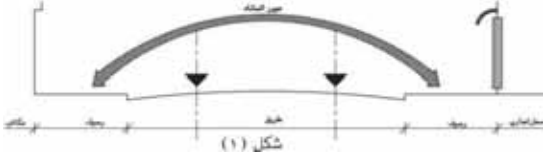
وبذلك من خلال المخطط العام يمكن الوصول لانسب الحلول المطلوبة



الريف

الرصيف

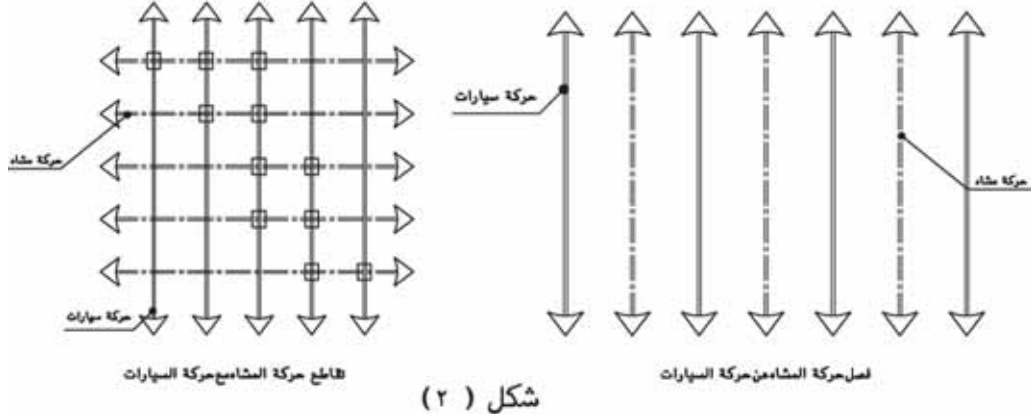
مقدمة :



كلمة رصيف هي المساحة المخصصة للمشاة على جوانب الطريق واحيانا يكون عبارة عن ممر للمشاة فقط (Foot bath) بدون رصيف ، وهذه المساحة مخصصة للمشاة واحيانا للمشاة والدراجات ويعتمد عرض الرصيف على اهمية الطريق وكثافة المشاة كذا اهمية استعمال الاراضى المطلة على ذلك الرصيف (شكل 1) .

وضعت الدول المتقدمة والمتطورة اسس ومعايير لتلك الارض مع الالخذ فى الاعتبار الوضيفة واهمية المدينة وطرقها وموقعها حيث ان البيئة والمناخ السائد له تاثير على تصميم تلك الارض كذا مع الطريق بالنسبة لتخطيط المدينة هل طريق فى وسط المدينة او منطقة سكنية - منطقة صناعية - او اطراف المدينة .

اختلفت الدول فى اختيار المواد الخاصة بالرصيف من بلاطات - بردورات - نباتات واشجار حيث ان ظروف كل دولة ومستواها الاقتصادى يؤثر على طرق التصميم واختيار المواد .

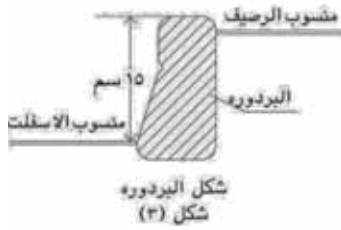


• ظهرت العديد من المشاكل بالنسبة للرصيف (خاصة مشكلة عبور المشاة من جانب الى جانب اخر) (شكل 2) حيث تم محاولة التغلب عليها حيث ان المشاة لهم الاولوية فى ان يواصلو رحلتهم ترجلا فى اقل وقت دون اى مخاطرة وبذلك قد تم فصل حركة المشاة عن حركة السيارات وهى من اهم القرارات التى اتخذتها الدول لسلامة المشاة كذا تخصيص تصميمات لذوى الاحتياجات الخاصة للرصيف .

- بالنسبة للمدن المصرية فظهرت العديد من المشاكل الخاصة بالارصفة والطرق مما جعل صعوبة ايجاد حلول لها .
- الورقة البحثية تستعرض وتناقش وتحلل تلك المشاكل مع اعطاء التوجيهات التى يمكن اخذها فى الاعتبار خاصة وان قانون البناء الموحد الجديد به فصل خاص بالتنسيق الحضارى والذى يندرج تحته حركة المشاة والارصفة والطرق وممرات المشاة .

الجزء الاول : الارصفه:

- تختلف الارصفه من حيث عرض الرصيف - استخدام الرصيف - المواد البنائية المستعملة فى الرصيف - منسوب ومستوى الرصيف - الاستعمالات المطلة على الرصيف - القوانين الحاكمة للرصيف من بلد لآخرى. وعلية سيتم استعراض سريع لاهم تلك العوامل المؤثرة على الارصفه وتصميمها.



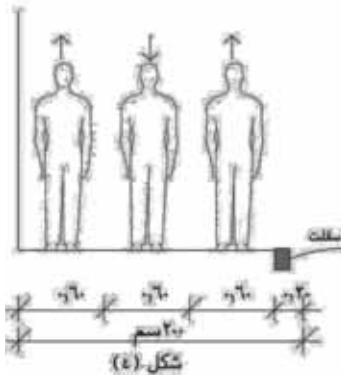
مكونات الرصيف:

الرصيف يقاس من حد الطريق الاسفلتى الى حد البناء ويتكون من:
1/1- بردوره (3 شكل).

1/2- رصيف كمر للمشاة (شكل 4).

1/3- احيانا ممر للدراجات بجوار ممر المشاة (شكل 5)، (صوره 1).

1/4- منطقة زراعة اشجار ونباتات (شكل 6).



1/1- بالنسبة للبردوره تختلف من دولة الى اخرى فاغلب الدول تعمل على صب وحدات خرسانية (خرسانة مسلحة احيانا) ويمكن رصفها طبقا للتصميم كى تعطى حد فاصل وضعها بين الطريق الاسفلتى والرصيف وفى بعض الدول تصب البردوره بطول 4 متر مرة واحدة مع فواصل تمدد كما هو الحال حاليا فى مصر.

1/2- الرصيف كمساحة مخصصة للمشاة :

يعطى الفرصة لان يسير 3 اشخاص فى وقت واحد على الاقل فى اتجاهات متضادة.

نظرا للحد من خطورة ان يكون الرصيف ملاصق للطريق الاسفلتى يمكن عمل حوض

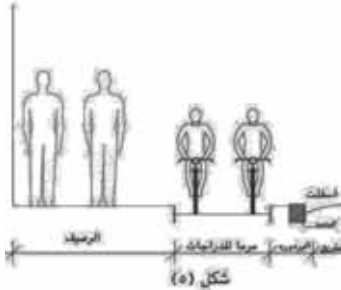
للزراعة سواء اشجار او شجرات او زهور وبذلك يكون ما بين حركة المشاة وحركة السيارات

جزء فاصل من الخضرة. ويستعمل هذا الجزء فى وضع بعض من مواسير

المرافق العامة من مياه- صرف- كهرباء- غاز- اتصالات.

1/3- فى بعض الدول التى تعتمد وتكثر من استخدام الدراجات فى التنقل يمكن وضع مساحة ضمن

الرصيف مخصصة لسير الدراجات وعلى مستوى اخر غير مستوى سير المشاة.



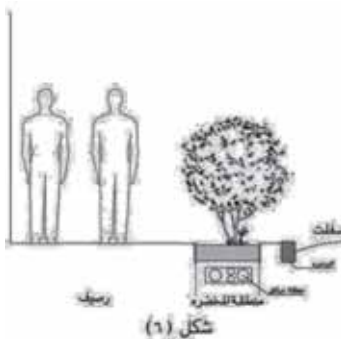
صورة (1) مضمار الدراجات

4/1- المنطقة المخصصة للنباتات والاشجار:

كما سبق الذكر يضع المصمم منطقة خاصة للمزروعات لفصل حركة السيارات عن المشاة وتقادى

اخطار انحراف السيارات تجاة الرصيف حيث ان هذه المساحة اذا ما زرعت يكون لها اكثر من فائدة

شكل (7- أ- ب).



4/1/1- اعطاء ظلال على الرصيف.

1/4/2- منع صعود السيارة على الرصيف والعمل على ايقافها.

1/4/3- وضع مواسير المرافق تحتها حيث يسهل الحفر عند الطلب للاصلاح ثم اعادتها بسهولة.

2- عرض الرصيف :

يختلف عرض الرصيف من منطقة الى اخرى طبقا للعوامل المؤثرة من:

2/1- موقع الرصيف من التخطيط العام للمدينة وشكل الطرق وتدرجها .

2/2- كثافة المشاة.

2/3- الاستعمالات المطلة على الرصيف.

2/4- في حالة استخدام مواقف سيارات ضمن عرض الرصيف.

2/5- عند التقاطعات الهامة ووجود اكشاك المرور وخلافة .

2/1- موقع الطريق والارصفة يختلف عروضه طبقا لتخطيط المدن من :

2/1/1- منطقة اسكان متطرفة يكون الرصيف باقل عرض 2 متر من كل جانب.

2/1/2- منطقة اسكان وسط المدينة يكون الرصيف حوالي 2.5-3متر من كل جانب.

2/1/3- منطقة قلب المدينة يكون الرصيف من 3-5متر من كل جانب.

2/1/4- منطقة صناعية يكون الرصيف 1.5 متر من كل جانب.

2/1/5- منطقة سياحية يكون الرصيف 3-8متر من الجوانب بخلاف الاخرى.

2/2- كثافة المشاة :

من المتوقع اذا ما كان هناك زيادة مرورية كبيرة مثل ارصفة قلب المدينة يكون عرض الرصيف يسمح بذلك مع الاخذ في الاعتبار سرعة السير فهناك سرعات مختلفة.

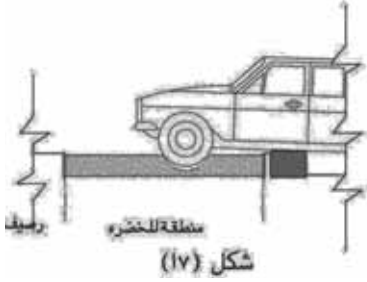
2/2/1- مشاة يترجلون لمشاهدة المحلات بسرعة بطيئة.

2/2/2- مشاة ذاهبون في رحلة عمل او لاداء غرض فحسب فتكون سرعتهم اكبر من السابق.

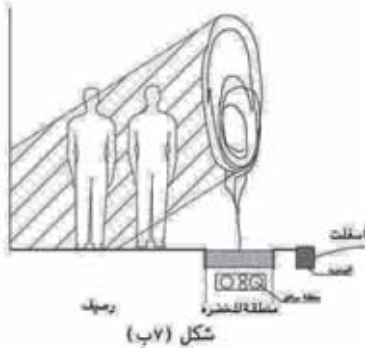
2/2/3- ذوى الاحتياجات الخاصة ولهم سرعة بطيئة جدا .

اما في حالة بعض المناطق ذات الكثافات المنخفضة ومن الغالب استخدام سكان تلك المناطق

السيارات وعدم استخدام الرصيف اللهم الا القلة القليلة وبذلك يكون عرض الرصيف اقل ما يمكن .



شكل (v)



شكل (ب)



صورة (2) إشغالات المحلات



صورة (3) الأكشاك على الرصيف

2/3- الاستعمالات المطلة على الرصيف:



صورة (4) اعاقا المشاه بزراعة الرصيف

هناك بعض المناطق لا يوجد بها استخدام غير السكنية وبذلك يكون الرصيف خالي من اى استعمال الا مداخل تلك المساكن.

فى حالة وجود منطقة بها استخدامات واستعمالات اخرى مثل تجارية -ترفيهية تعطى الرصيف حجما اكبر حيث ان كثافة مرور المشاة اكثر .

2/4- هناك مناطق يتطلب فيها ان يكون هناك ممر مشاة ليصل الطريقتين المتوازيين ببعضهم وفى هذه الحالة لا يكون هناك رصيف حيث ان عرض الممر يعمل كلفة من اجل المشاة ولذلك سمي بممر المشاة.

2/5- هناك قوانين حاكمة للارصفة ولكن فى اغلب الاحيان خاصة فى المدن المصرية لا تحترم مثل: صورة (2- 3- 4- 5) .



صورة (5) الانتظار على الرصيف

2/5/1- عدم استخدام المحلات المطلة على الرصيف اى بروز او اخذ اى مساحة من عرض الرصيف .
لكن اغلب المحلات تستخدم مساحة كبيرة من الرصيف كاشغالات وتترك مسافة صغيرة للمشاة مما يطرهم للنزول الى عرض الطريق ويعرضهم للمخاطر المرورية .

2/5/2- وضع اكشاك جرائد وسجاير وخلافة ضمن عرض الرصيف وهو ايضا يعمل على اشغال مساحة من الرصيف.

2/5/3- فى بعض الاحيان يقوم مالك العقار بزرع الرصيف امام منزلة مما يضطر المشاة للنزول الى عرض الطريق كى يواصلو رحلتهم.

2/5/4- نظرا الى قلة مواقف السيارات مما يضطر سائق السيارة للوقوف على الرصيف واشغالة وبذلك لا يكون هناك مساحة للمشاة .

2/5/5- عدم احترام مناسيب الطرق وعمل بردورة الرصيف بارتفاع 25-30سم مما يعمل على صعوبة صعود المشاة للرصيف خاصة كبار السن وذوى الاحتياجات الخاصة.

2/5/6- عدم وجود اى منحدرات لصعود ذوى الاحتياجات الخاصة على الرغم من ذكرها فى القانون باعداد ميول خاصة عند تصميم الرصيف.

2/5/7- اغلب الارصفة يكون تبليطها على حساب المالك وفى حالة الحفر لاي سبب لادخال الكهرباء -مياه او غاز لا يعاد تبليطها وبذلك يكون الرصيف جزء مبلط والاخر غير مبلط مما يعوق حركة المشاة ويكون الرصيف ذو تبليطات مختلفة طبقا لذوق مالكي العقارات.

2/5/8- مناسيب الرصيف تختلف حسب مداخل العقارات فهناك عقارات ترفع منسوب الرصيف امامها 15سم عن باقى مناسيب الرصيف على نفس الجانب وبذلك من الممكن ان تعوق حركة سير المشاة خاصة لكبار السن

2/5/9- وضع الإعلانات على الارصفة حيث انها تدر عائد للدولة لكنها فى نفس الوقت تعمل على اشغال مساحة من الرصيف واحيانا تتسبب فى اصابة بعض المارة بالاصتدام بها.

كل تلك المشاكل تعوق حركة المشاة وتعمل على اعاقا حركة المرور بالطريق.

الجزء الثاني

لتفادي المشاكل الناجمة عن عدم احترام الرصيف كمساحة مخصصة للمشاة يجب العمل على تحليل المشاكل ودراسة كيفية التغلب عليها وخاصة من الدول المتقدمة التي حلت تلك المشاكل القانون لا يكفي فهناك سلوك انساني وثقافى يجب على المارة وسكانى المناطق وسائقى السيارات اتباع السلوك الحضارى لتفادي حدوث تلك المشاكل.

2/1 تحليل لمشاكل الارصفة:

1/2/1 بالنسبة لاشغالات الارصفة يطبق القانون مع دفع غرامات لعدم التعدى على المساحة المخصصة للمشاة
2/1/2 فى حالة الطلب لعمل اكشاك يكون عرض الرصيف يسمح بذلك اى ان التصميم يكون متضمن وضع تلك الاكشاك دون المساس بالمسافة المخصصة للمشاة.

2/1/3 عدم زرع اى مزروعات من قبل مالك العقار امام منزله حتى لا يضطر المارة النزول لعرض الطريق
4/1/2 دراسة للطرق واماكن انتظار السيارات وتكاملها مع حركة المشاة وعدم استخدام المساحة المخصصة للمشاة كمواقف انتظار سيارات .

5/1/2 وضع التصميم السليمة للارصفة من ارتفاع البردورات والمنحدرات الخاصة بذوى الاحتياجات الخاصة ومناسبتها وتوحيد نوع البلاط المستخدم .

6/1/2 عدم وضع الاعلانات علي الارصفة او رفعها على منسوب عالي حتى لا تعوق حركة المارة .

7/1/2 عمل مدمار خاص بالدرجات فى المناطق التى يستخدم سكانها الدرجات فى التنقل .

2/2 بعض الامثلة من الدول المتقدمة :-

تم حل كافة المشاكل السابقة فى المدن المتقدمة نظرا لاحترام المشاة وحركة المشاة مع العمل على فصل حركة السيارات عن حركة المشاة وذلك بعدة طرق

● انفاق - كبارى - اماكن محددة لعبور المشاة (صورة 6،7،8)



أنفاق



كبارى



أماكن محددة لعبور المشاة

● عند البناء او اصلاح واجهات المباني يتم عمل ممر خاص بالمشاه من قبل مقاول العملية

نظرا لانشغال الرصيف ويكون الممر امن لحركة المشاه (صورة ٩)

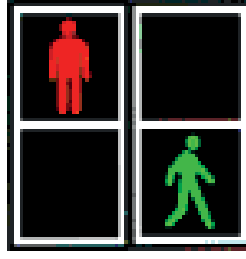
● تراعى الاشارات الضوئية للمرور حركة المشاة ويخصص اشارة معينة للمشاه بحيث يتحكم فى حركة العبور وتكون متكاملة وحركة السيارات (صورة 10).

● توضع الاعلانات بالطريقة المنسقة التى تتلائم مع تصميم الطريق وتجميله وليس تشويبه واشغال الارصفة.

● مراعاة وضع النباتات والاشجار النابعة من البيئة ومتكاملة وتصميم الطرق (صورة 11).



صورة (9) أنفاق المشاة



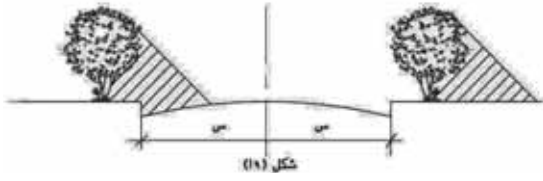
صورة (10) إشارات لعبور المشاة



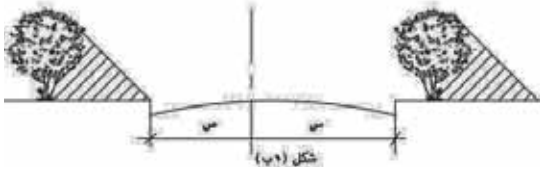
صورة (11) الأشجار والنباتات

2/3 بدائل الحلول للمدن المصرية.

2/3/1 كما سبق الذكر ان قانون البناء الموحد (الجزء الخاص بالتنسيق الحضاري) تعرض الى عروض الارصفة ومنع الاشغالات - هذا مع الاخذ في الاعتبار لتوحيد مواد الرصيف حتي يكون هناك استمرارية للرصيف وليس حسب هوي صاحب العقار .

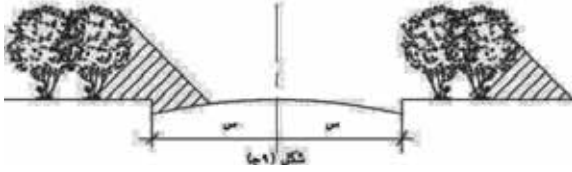


2/3/2 مراعاة للنواحي البصرية سواء للمشاة او السيارات فهي هامة ومكاملة للطرق وحركتها فهناك ابحاث اثبتت ان وضع الاشجار علي جانبي الطريق احيانا يتسبب في تحريك محور النظر للطريق وبعد البحث والتحليل وجد الحل كلاتي :
(شكل 8 - 8ب - 8ج)



2/3/3 استخدام النباتات والاشجار يجب ان يكون مدروس حيث انه احيانا يكون ضمن اسباب الحوادث خاصة في الطرق العامة .

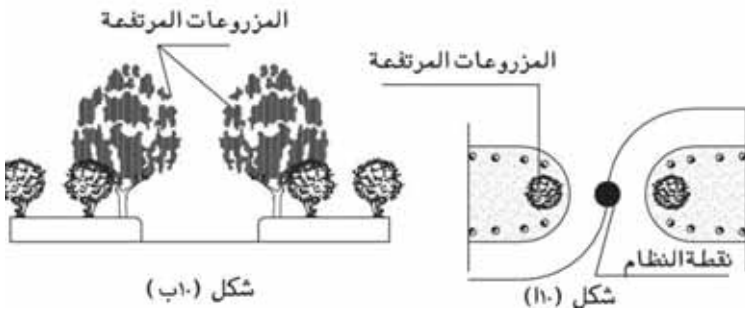
في حالة وجود جزيرة وسطي في الطريق وعند عمل فتحات للدوران تزرع احيانا نباتات ذات ارتفاع لا يسمح برؤية الطريق للسائق مما يتسبب في تصادم السيارات وعليه يجب الا تتعدى النباتات منسوب النظر حتي يتمكن السائق من رؤية زوايا الطريق مفتوحة . (شكل 9أ ، 9ب) .



2/3/4 عند نقط عبور المشاة المحددة طبقا للتخطيط يجب ان يكون منسوب الرصيف منخفض لا يزيد ارتفاعه عن 5 سم بعرض كاف حتي يتمكن كبار السن وزوي الاحتياجات الخاصة من النزول من منسوب الطريق مع وجود الاشارات الخاصة بعبور المشاة (صورة 9).

2/3/5 وضع صناديق القمامة علي الرصيف مع مراعاة الاتي :-

- عدم شغل المساحة المحددة للمشاة.
- ملائمة الصناديق لفرش الطريق.
- سهولة تفريغ الصناديق (صورة 10) .





صورة (10) صندوق
قمامة



صورة (9) مناطق عبور
المشاة بمنسوب 5سم

2/3/6 في الدول ذات الاجواء الحارة من الممكن عمل بواكي بحيث يكون الرصيف مظلل وكذا استخدم في كثير من دول الغرب البواكي وقد تواجد في مصر في الثلاثينيات والأربعينيات مثل بواكي شارع محمد علي - مصر الجديدة واثبتت كفاءة لذلك هذا الحل يعطي افضلية للمشاة في رصيف مظلل ودرجة حرارته اقل من الطريق (صورة 11).



صورة (11) الممرات المغطاة بالبواكي

2/3/7 في بعض الحالات للارصفة ذات كثافة المرور العالية يعمل حاجز من الحديد لحجب حركة المشاة ونزولها من الرصيف الى عرض الطريق وهذه الاسوار الحديدية غير ادمية فهي تعطي احساس بان المشاة كقطع من الحيوانات التي يراد ان تسير في مدمار محدد - علاوة على ان المنظر العام للشارع رديء جدا بصريا (صورة 12).

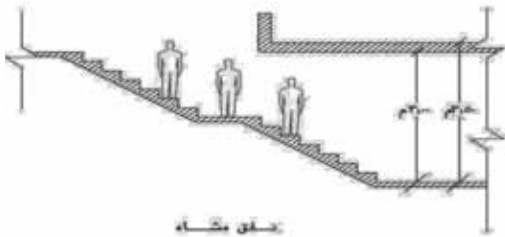
2/3/8 لعبور المشاة من الجهة الي الجهة الاخرى اما عن طريق نفق او كوبري وكان لوقت قريب الكباري التي ترتفع عن الشارع بحوالي 6 متر ذلك للسماح بسيارة نقل ذات حمولة ويكون اقصى ارتفاع لها 5.5 متر (شكل 10).



صورة (12) احاطة الاسوار بالأرصفة

هذا يعني ان يصعد المشاة دورين على سلالم وهي صعب للانسان العادي وبالتالي على كبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة - البديل هو نفق حيث يبدأ المارة بالنزول ويكون ارضية النفق علي مسافة 3 - 3.5 م من سطح الطريق وهو نفق مغطي ومظلل واسهل من الكوبري (شكل 11).

الا ان قامت الدولة حاليا بتجربة هي مكلفة لكنها اصلح من البديلين السابقين بتركيب سلالم متحركة للكباري لتسهيل عملية العبور للمشاة في امان.



شكل (١١)



شكل (١٠)

الجزء الثالث :

النتائج والتوصيات :-

من العرض السابق وجد ان هناك مشاكل عديدة للارصفة خاصة فى المدن المصرية (عواصم المحافظات) وبعد مناقشة وعرض وتحليل لتلك المشاكل ودراسة كيفية تم التغلب عليها فى الدول المتقدمة والمتحضرة وجد ان اهم مسببات تلك المشاكل هي :

- السلوك البشري والانساني سواء المستخدمين الرصيف او المستخدمين الطريق
- (سائقى السيارات واصحابها) او من اصحاب الاستعمالات المطلة على الرصيف.
- ليس هناك وعي ثقافى وحضاري مما ادى الى حدوث اغلب المشاكل.
- تطبيق القانون وكيفية مراقبة ذلك حيث انه من العادة الانضباط والعمل بالقوانين لعدة ايام ثم الرجوع لما كان عليه الحال مما يستلزم مراقبة دورية حتى يثبت الحال.
- احترام ادمية المشاة خاصة كبار السن وذوى الاحتياجات الخاصة فى العبور او السير على الرصيف والنزول والصعود منه.
- محاولة عمل بواكي خاصة وان المناخ فى مصر حار اغلب الاحيان مما يعطى حرية حركة اكثر للمشاة وبقيةهم من الامطار والرياح فى الشتاء.
- ايجاد اماكن انتظار سيارات حتى لا يشغل اصحاب السيارات الارصفة.
- محاولة تشجير ووضع نباتات لتجميل الطريق والحفاظ على سلامة المشاة.
- توحيد نوعية البلاط المستخدم فى الارصفة كذا مناسب الرصيف حتى لا تعوق حركة المارة.
- وضع الاشارات الخاصة بعبور المشاة واحترامها من سائقى السيارات او عمل انفاق او كباري لضمان سلامة المشاة فى عبور الطريق.

السجون الخضراء

السجون الخضراء

مقدمة :

العناصر الأساسية لمكونات أى مدينة هي : مناطق سكنية - مراكز خدمات - مناطق صناعية - شبكة طرق - مناطق خضراء أى ان من ضمن المكونات الأساسية لاي مدينة المناطق الخضراء ذات الفوائد المتعددة .

– المناطق الخضراء تساعد على اعطاء .

- راحة نفسية لساكنى المدينة
- تعمل على تنقية الهواء وصد الرياح المحملة بالأتربة.
- تعتبر احد الوسائل الترفيهية حيث ان تخطيطها يتضمن العديد من وسائل الترفيه وقضاء اوقات الفراغ فى المواسم والاعیاد .
- الفصل بين الاحياء المختلفة (فاصل من المسطحات الخضراء)

– المناطق الخضراء ذات تدرج من :

- حديقة منزل (خاص)
- حديقة مجموعة سكنية ومجاورة .
- حديقة حي سكنى .
- حديقة المدينة.

هناك نسب استعمالات اراضي ومعدلات لكل عنصر منها معدلات لنسبة مسطحات المناطق الخضراء الى عدد سكان المدينة . تختلف تلك النسب من بلد لآخرى.

هناك مشاكل بالنسبة للمناطق والمسطحات الخضراء خاصة فى الدول النامية ومنها:

- قلة نسبة المسطحات الخضراء لعدد السكان.
 - عدم العناية بتلك المسطحات الخضراء وتخصيص ميزانية مستقلة لذلك.
 - عدم وجود تدرج للمناطق الخضراء.
 - عدم وعي مستخدمي تلك المناطق بكيفية الحفاظ عليها .
 - ارتفاع كثافة السكان بالمناطق خاصة العشوائية وانعدام المناطق الخضراء بها.
- ج . م . ع من بين تلك الدول التى تعاني من المشاكل المتعلقة بالمناطق والمسطحات الخضراء حيث انخفض المعدل الى ٠.١٠ م^٢/شخص هذا يعنى انعدام المناطق الخضراء خاصة بالعاصمة القاهرة .
- الورقة البحثية سوف تعرض وتحلل المشاكل الناجمة من انعدام المناطق والمسطحات الخضراء وطرق معالجتها وكيفية الاستفادة منها طبقا لاسس ومعايير التخطيط السليم. كيفية العمل على الحفاظ عليها وادخالها ضمن العناصر الجمالية للمدينة.

الجزء الاول :

المسطحات الخضراء هي متنفس للانسان على الارض بدون اللون الاخضر تقرب الحياة الى النمط الصحراوى اكثر لكن بتطعيمها باللون الاخضر يعطيها جمال طبيعي وروح جمالية تعمل على راحة السكان النفسية والصحية .

كما ذكر فالمناطق والمسطحات الخضراء هي احد عناصر مكونات المدينة ولها تدرجها وشبكاتها التى تبدأ من الحديقة العامة وتنتهى بحديقة المدينة مارة بجميع المناطق السكنية ومراكز الخدمات حيث تعمل على ربط كل تلك العناصر ببعضها وتسمح بالسير من خلال شبكة المناطق الخضراء للوصول الى قلب المدينة خاصة فى الاجواء الحارة .

المناطق والمسطحات الخضراء لها وظائف كثيرة تتغير طبقا لاستعمال الاراضى بالمنطقة وكذا الغرض من انشائها . فهناك حدائق :

١ . حدائق حيوان خاصة للحيوانات من دول متعددة . (صورة ١).

٢ . حدائق اسماك خاصة بالاسماك المتنوعة

(صورة ٢).



صورة (١) حديقة الحيوان بالجيزة



صورة (٢) حديقة الاسماك

٣. حدائق فرعونية تمثل العصر الفرعوني
٤. حدائق اندلسية تمثل العصر الاندلسي (صورة ٣).
٥. حدائق هندسية وهي تعبر عن الروح الهندسية.
٦. حدائق حرة هي ذات تصميمات حرة.
٧. حدائق ملاهي وهي احد وسائل الترفيه.
٨. حدائق للنزهة وهي مسطحات خضراء وزهور واشجار للنزهة (حدائق القناطر الخيرية) (صورة ٤).
٩. حدائق سياحية وهي تعبر عن عنصر معين (حدائق حلوان) (صورة ٥).
١٠. حدائق اسبجة وقائية وهي عبارة عن مناطق خضراء
١١. للحماية من الرياح ولمنع الامتداد العشوائي.
١٢. حدائق دولية وهي تمثل الدول المختلفة ببعض العناصر والتمثيل.

هناك العديد من الوظائف والأشكال الأخرى للحدائق والمسطحات الخضراء



صورة (٤) حدائق القناطر الخيرية



صورة (٥) حدائق حلوان



صورة (٦) المناطق العشوائية



صورة (٧) المناطق الفاخرة



صورة (٨) عدم الاهتمام بالمزروعات

اعتنت دول الغرب والشرق الاقصى وامريكا بهذا العنصر الاخضر وبدأت بعض الدول العربية في مراعاة ذلك واستخدام كافة الوسائل لتعزيز وظهرت تلك المسطحات في ابهى صورها مع رفع معدل نسبة المناطق الخضراء / للفرد على مستوى المدينة. يصل معدل المناطق الخضراء في امريكا الى من ٣٠ - ٤٠ م^٢ / شخص معدل المناطق الخضراء في اوربا يتراوح ما بين ١٥ - ٣٠ م^٢ / شخص معدل المناطق الخضراء في دول عربية ١٠ - ٢٠ م^٢ / شخص هذا يوضح مدى انعدام هذا المعدل خاصة في مدينة القاهرة عاصمة ج. م. والذي وصل الى ١٠ م^٢ / شخص .

تحاول الجهات المسؤولة والجمعيات الخاصة ليس فقط الحفاظ على المسطحات الحالية بل والعمل علي زيادتها لرفع المعدل / شخص في المدينة . المشكلة ليست فقط مترتبة عن عدم الاهتمام من الجهات المسؤولة على هذا العنصر بل هناك اسباب اخري اهم وهي الوعي الانساني وتقدم دور ووظيفة تلك المناطق واهميتها للحياة وللعمران وللعناصر الجمالية والبصرية علي مستوي المدينة او الدولة . بالنسبة للحدائق في مدينة القاهرة :

تتعدم الحدائق والمسطحات الخضراء في بعض الاحياء والمناطق السكنية خاصة العشوائية منها ذات الطابع الاقتصادي (صورة ٦)

تزداد في احياء ومناطق سكنية خاصة ذات الطابع الفاخر نتيجة لذلك يحدث تحرك لسكان المناطق المحرومة تجاه حدائق المناطق الفاخرة للتمتع بتلك الاماكن حيث انها ليست مخصصة لفئة معينة فهي ملك لكافة الشعب (صورة ٧) .

نتيجة لهذا التحرك تظهر المشاكل حيث ان مستخدمي الحديقة من المناطق الشعبية يتصرفون طبقا لعاداتهم وطبائعهم التي تعمل على تجسيد المشاكل من :

١. عدم الاعتناء بالمسطحات الخضراء واحواض الزهور .
٢. سوء استخدام تلك المناطق .
٣. القاء المخلفات في الارض.
٤. تشويه منظر الحدائق (صورة ٨) .
٥. استخدامات اخري غير ادمية واخلاقية .

كل هذا يسيء الى المناطق الفاخرة وهذا نتيجة لانعدام المسطحات الخضراء بالمناطق الشعبية تزداد كثافة زوار تلك المناطق خاصة في الاعياد والمواسم بحيث يتم اعداد خطط طوارئ من قبل الجهات المسؤولة لمواجهة تلك الافواج من الزوار والعمل على اعادة المسطحات الخضراء والحدائق الى ما كانت عليه والذي يستغرق اكثر من يومين مع التركيز على عمليات النظافة واعادة المزروعات على ما كانت عليه.

السؤال مطروح هنا :

هل هذه المشاكل فى كافة مدن الجمهورية ام مركزة فقط فى مدينة القاهرة؟

– مدن الجمهورية عبارة عن :-

– مدن وعواصم محافظات حضرية وهى:

القاهرة - الاسكندرية - بور سعيد - اسوان

– وعواصم محافظات حدودية :

العريش - الغردقة - مرسى مطروح - الوادى الجديد - الطور .

– عواصم محافظات ريفية :

بنها - الزقازيق - الإسماعيلية - السويس - المنصورة - طنطا - دمياط - دمنهور - شبين الكوم - الحيزة - الفيوم - بنى سويف - المنيا

- اسيوط - سوهاج - قنا - الاقصر -

– عواصم محافظات مستجدة :

حلون - ٦ اكتوبر

هناك اختلافات ليس فقط بالنسبة للموقع بل المناخ فهناك محافظات ساحلية وشمالية وجنوبية وحدودية تختلف فى مناخها وطباع سكانها وعاداتهم وتقاليدهم مما ينعكس على استخداماتهم لاستعمالات الاراضى لذلك المسطحات الخضراء والحدائق متواجدة بكل المدن لكن الكثافة السكانية تعمل على ظهور معدلات تختلف عن بعضها من مدينة لآخري .

السلوك الانسانى هو فى الغالب متقارب وهو سلوك مصري لكيفية التعامل مع تلك المسطحات والحدائق العامة . هناك اهتمام فى الأونة الاخيرة من بعض المحافظين بالناية بالنواحي الجمالية والبصرية للمدن وزيادة المسطحات الخضراء والحدائق مع توعية شاملة للجمهور عن كيفية التعامل مع تلك العناصر وقد حدثت طفرة فعلية لتلك المدن مثل : مدينة قنا - الاقصر - الاسكندرية - الغردقة

اما بالنسبة لباقى المدن وعاصمة الجمهورية فعملت الجهات المسئولة للحفاظ على تلك العناصر باتخاذ قرار بعمل اسوار حديدية لحمايتها من عبث مستخدميه وعمم هذا القرار على كافة المدن وبذلك ظهرت الحدائق العامة فى صورة سجون خضراء سيتم شرحها وتحليلها فى الجزء الثانى من هذه الورقة البحثية (صورة 9,10,11)



صورة (9,10,11) المناطق الخضراء المحاطة بالاسوار

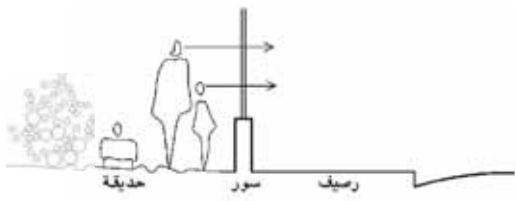
الجزء الثاني :

نتيجة لما وصل اليه حال الحدائق والمساحات الخضراء خاصة باغلب المدن المصرية تم عمل اسوار حديدية لعزل تلك الحدائق وارتفاع السور لا يسمح بتخطيه وهناك باب للدخول دائما مغلق .

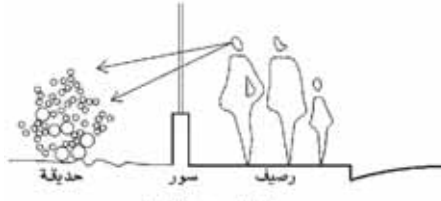
الغرض من تلك الاسوار هو العناية بالمزروعات وهذا سبب له اهمية لكن هذه الحدائق من المفروض انها تعمل كالاتي :

- مناطق ترفيهية .
- اعطاء لمسة جمال .
- تفريغ البلوكات السكنية .
- الاكثار من اللون الاخضر عنصر من عناصر مكونات المدينة .

١. وجود الاسوار تمنع مستخدمى تلك الحدائق من الدخول كذلك لو سمحوا بالدخول فى بعض الاحيان يكون وجود مستخدمى هذا العنصر فى مكان محاط بالاسوار من هنا يمكن اطلاق الاسم بالسجون الخضراء .



شكل (أ) النظر من خلف الأسوار



شكل (ب) النظر من بين الأسوار

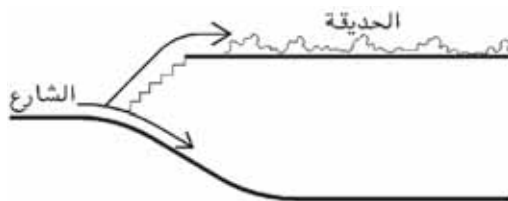
بوضع الاسوار حول المساحات الخضراء والحدائق قد الغى وظيفتها وعدم امكانية ساكنى المكان من الاستمتاع بها (شكل ١١، أ، ب).

٢. توضع احيانا الحدائق فى وسط ميدان رئيسي ويتوسط الحديقة تمثال او نحت فنى لتجميل الميدان لكن من الصعب على الجمهور التمتع بهذه الحديقة لصعوبة الوصول اليها حيث ان الميدان به وسائل نقل لا تسمح بالعبور للوصول للحديقة وعلى الرغم من هذا تعبر الجماهير للاستمتاع بالخضرة المحرومين منها والجلوس وسط عوادم السيارات وضجيجها .

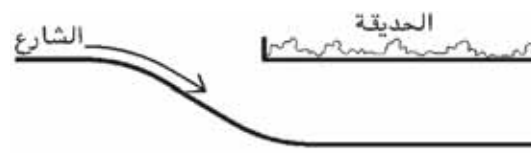


٣. لمعالجة صعوبة العبور يتم عمل كبارى للمشاة علوية مما يزيد من المشكلة نظرا للتلوث الناتج من صورة هذه الكبارى المعلقة بصريا (صورة ١٢) .

٤. يتم الغاء بعض المساحات الخضراء والحدائق فى اغلب المدن لتوظيفها كموقف انتظار سيارات علما بان مدن الدول المتقدمة تشغل اسفل هذه الحدائق على منسوب منخفض لعمل جراجات ومواقف انتظار سيارات ومن امثلة ذلك بعض الميادين بالاسكندرية وميدان التحرير بالقاهرة وبذلك لا يكون الحل اهدار المساحة المخصصة للحدائق بل استغلالها امثل استغلال (شكل ١٢، أ، ب)



شكل (أ) مواقف أسفل الحديقة مع رفع منسوبها عن منسوب الشارع



شكل (ب) مواقف أسفل الحديقة على منسوب منخفض عن منسوب الشارع

٥. وجود بعض المناطق السكنية على منسوب اعلى من منسوب الشارع يتم عمل احواض زهور لتجميل المكان وحجب خطورة فرق الارتفاع (صورة ١٣) .

٦. الحدائق لها اسس فى تصميمها فهي ليست عبارة عن مسطح اخضر فقط واحواض زهور كما هو الحال فى اغلب حدائق المدن المصرية .

فهناك عناصر مكملة لذلك من :

١/٦ ممرات مشاة.

٢/٦ اثاث الحدائق .

١/٢/٦ اماكن للجلوس وممرات مشاة.

٢/٢/٦ مظلات وبرجولات.

٣/٢/٦ نوافير وشلالات مياه.



صورة (١٣) أحواض الزهور المتدرجة

٤/٢/٦ صناديق قمامة.

٥/٢/٦ ساحة بها بعض الاكشاك لبيع المرطبات والحلويات والجرائد.

٦/٢/٦ اماكن للعب الاطفال واخرى كبار.

٧/٢/٦ الاضاءة بمختلف أنواعها (صورة ١٤).



كل هذه العناصر غير متواجدة في الحدائق العامة مما يضطر مستخدمى هذه الحدائق الي عمل مظلات للجلوس تحتها بواسطة وضع اقمشة بين الاشجار للتظليل - عدم وجود صناديق قمامة لرمي المخلفات وتركها على المسطح الاخضر - عدم وجود ممرات مشاة مما يجعلهم يدهسون كل ما امامهم .

الاعتقاد بان الاسوار سوف تحل جميع هذه المشاكل بل العكس الاسوار منعت مستخدمى الحدائق من امكانية الوصول اليها والاستمتاع بها .



٧. بالنسبة للمدن الجديدة والتجمعات العمرانية تم عمل شبكة طرق لكن بدون استخدام اللون الاخضر وانعدامه فى حين انه لو تم زرع الاشجار والحدائق والمساحات الخضراء لكانت بعد مرور ١٠ سنوات على انشائها جنة خضراء لكن لم يحدث.



صورة (١٤) بعض مكونات الحدائق

معدلات المسطحات الخضراء والحدائق في المدن الجديدة :

عند تخطيط التجمعات العمرانية الجديدة تم اعداد اسس ومعدلات تخطيطية لهذا العنصر لكن ليس معدل امريكي ولا اوربي ولكن يصلح في ج.م.ع ويعمل على ان يكون الخطوة الاولى للوصول بعد ذلك بالمعدل الى ما يستخدم في الدول العربية وبعض دول اوربية.

تم فرض ٤ - ٥ م / شخص على مستوي المدينة ككل يبدأ من :
٢.٥ - ٣ م / شخص على مستوى المجاورة والمجموعة السكنية .
١.٠ - ١.٢٥ م / شخص على مستوى الحي السكني .
٠.٥ - ٠.٧٥ م / شخص على مستوى المدينة .

هذا يعنى لرقعة او التجمع تعداده ٥٠٠ الف نسمة ان اجمالي المسطحات الخضراء والحدائق :
١.٥٠٠٠٠٠ م / على مستوى المجاورة السكنية والمجموعة السكنية .
٦٢٥٠٠٠ م / على مستوى الحي .
٣٧٥٠٠٠ م / على مستوى المدينة .
٢.٥٠٠٠٠٠ م / ما يعادل ٦٠٠ فدان

لو ان كثافة التجمع ١٢٥ شخص / الفدان
تكون مساحة التجمع حوالي ٤١٧٠ فدان

اي ان المسطحات الخضراء والحدائق تمثل حوالي ١٤ - ١٥ % من اجمالي مسطح التجمع مع التطور سوف يصل المعدل الى اكثر من ٥.٠٠ م / شخص الى ٨ - ١٠ م / شخص وبذلك ستصل نسبة المسطحات الخضراء و الحدائق الى ما يقرب من ٢٥ - ٢٨ % من اجمالي مسطح التجمع .

هناك سؤال يطرح نفسه
هل هناك كمية كافية من المياه وزراعة وري تلك المسطحات ؟

المياه النقية مكلفة وهي غالبا تصلح للاستخدام الادمي وذات قيمة عالية خاصة في السنوات القادمة لكن من الممكن اعادة تحليل واستخدام مياه الصرف الصحي في عمل شبكات ري وبذلك تستخدم المياه العكرة في زراعة وري وصيانة تلك المسطحات الخضراء.

النتائج والتوصيات :

- يمكن استخلاص مما سبق ان المسطحات الخضراء والحدائق عنصر هام من عناصر مكونات اى بيئة هذا ليس فقط للمدن بل للقرى ايضا حتى التى تقع وسط الاراضى الزراعية اى محاطة باللون الاخضر من خارج الكتلة العمرانية لكن داخلها خاصة ان القرى قاربت عمرانيا من المدن عمائر خرسانية وادوار عالية مما يستدعي تفرغ بعض الساحات والفراغات وعمل مساحات خضراء لحركة السكان داخل الحيز العمرانى للقرية .
- هناك اسس ومعايير ومعدلات لذلك العنصر تخطيطيا ويختلف من بلد لآخرى ولا يمكن تطبيقه على المدن والتجمعات العمرانية فى ج.م.ع حيث ان هناك عوامل سواء مناخيا - اجتماعيا - اقتصاديا تتحكم فى هذا المعدل .
- انعدام المسطحات الخضراء فى اغلب مدن الجمهورية خاصة مدينة القاهرة حيث وصل المعدل الى ١٠.٢ م / شخص لكن فى بعض المدن والتجمعات الجديدة تم تطبيقه ٤ - ٥ م / شخص حدائق ومسطحات خضراء على مستوي المجاورة والمجموعة السكنية - مستوى المدينة - او حدائق اقليمية ودولية كذا استخدمت المسطحات الخضراء للفصل بين الاحياء السكنية وبعضها البعض .
- يمكن زيادة المعدل بالتدرج حتى يصل الى ما يستخدم فى بعض الدول العربية من ٨ - ١٠ م / شخص .
- هناك مشاكل عدة عن تخطيط تلك المسطحات والحدائق يمكن تلافيها لو احسن التخطيط واخذ فى الاعتبار حركة المشاة وسلوكهم وعاداتهم .
- عدم تشويه الحدائق وغلقتها باسوار حديدية حتى لا تصبح كالسجون الخضراء من الصعب استخدامها والاستمتاع بها .
- العمل على تخصيص مساحات محددة لكل مدينة او تجمع وعدم استخدامه كمواقف انتظار سيارات او استعمال اخر .
- العمل على رفع الوعى والسلوك الانسانى لكيفية التعامل مع هذه المسطحات والحدائق ومعرفة مدى اهميتها والحفاظ عليها لبقاء صورة المدينة او التجمع فى ابهى صورته جماليا وبصريا .
- محاولة الاستفادة من تجارب الدول المتقدمة وتطبيق اخر ما توصلوا اليه بما يتناسب مع ظروف وطلابع وعادات الشعب المصري ومراعاة العوامل المناخية ومواقع هذا العنصر بالنسبة للجمهورية .
- اعداد شبكة رى مياه عكرة تفاديا لاستخدام المياه العذبة المكلفة



سلبيات التخطيط نتاج العنف المعماري

سلبيات التخطيط نتاج العنف المعماري

المقدمة :-

ظهرت في الاونة الاخيرة ظاهرة تسمى بالعنف المعماري المتمثل في اقامة الابراج ذات الارتفاعات العالية دون دراسة للمنطقة المقامة فيها او الاستعمالات المحيطة.

بناءا عليه ظهرت مناطق غير مؤهلة لاقامة تلك الابراج ولكن بدء الارتفاع العمراني يثبت بها رغم منع القوانين واللوائح والاحاسيس المعمارية، لذلك سمي بالعنف المعماري.

هذا العنف أثر بالتالي علي التخطيط سواء بالمناطق السكنية او الادارية المقام بها تلك الظاهرة وقد ظهرت في كثير من دول الخليج خاصة وزحفت الى ان وصلت الى ج.م.ع حيث هي واضحة في المدن ذات الكثافة العالية وحتى القرى لم تسلم من تلك الظاهرة.

هذا البحث يعرض مدي تأثير التخطيط سلبيا بهذه الظاهرة (العنف المعماري) وكيف وماهي اسباب ذلك وطرق معالجتها وتحويل السلبيات الى ايجابيات تخطيطية.

الجزء الاول :

هذا الجزء يشمل التخطيط والعمارة وكيف اثرت العمارة على التخطيط سلبيا.

التخطيط العام لاي منطقة او مدينة يحدد الاستعمالات المختلفة بها سواء :

● مناطق سكنية - خدمات - مناطق ترفيهية - مسطحات خضراء - طرق واماكن انتظار سيارات.

● مناطق ادارية- خدمات - مناطق خضراء - طرق ومواقف سيارات.

● مناطق تجارية - خدمات - مناطق ترفيهيه - معارض - صناعات خفيفة غير ملوثة للبيئة - طرق واماكن انتظار سيارات ومسطحات خضراء وحدائق.

ويتم وضع اسس ومعايير تخطيطية لكل منطقة من الكثافة العامة سواء لساكنيها او المترددين عليها مع حساب عروض الطرق وكذا سعة وكثافة المرافق العامة كبنية تحتية (مياه - صرف صحي - كهرباء - اتصالات - غاز ... الخ) وعليه يحدد ارتفاع تلك المباني وعلاقة ذلك بالمناطق المجاورة مع الاخذ في الاعتبار العوامل البيئية (المناخ - طبوغرافية المنطقة - نوعية الطرق....)

من هنا يمكن وضع خريطة هيكلية لاستخدامات المناطق طبقا للتخطيط المعتمد وبها كافة المعلومات والاساسيات من نوعية الاسكان وعدد السكان او مستخدمى الخدمات والمترددين على المنطقة والارتفاعات وخلافه.

وجدت بعض التجاوزات سواء من الجهات المسؤولة او من الادارات المحلية كمخالفات من قبل سكان المدينة او كما سيرد فيما بعد اتجاه من الدولة لاسباب خاصة .

ففي بعض دول الخليج خاصة تترجم قوة التحكم والنمو والتباهي بالثراء الذي يكلل بالعنف المعماري بالتسابق في اقامة الابراج ذات الارتفاعات الشاهقة اى تحت سمع وبصر المسؤولين. (صورة 1)



(صورة 2)



(صورة 1)

اما في بعض الدول الاخرى تتجسد هذه الظاهرة نتيجة تسبب في الادارات والجهات المسؤولة وتطبيق المعاملة بالمثل حيث يبدء الضعفاء والمستغلين في الارتفاع بالمثل حتى لا يصبحوا شاذين عن الجيران وارتفاعات المنطقة عامة. (صورة 2)

● اسباب ظهور تلك الظاهرة المعمارية :

● في دول الخليج

تتم مباراة وسباق علي من يمتلك اعلي واكثر الابراج مع العلم ان تعداد تلك الدول ليس بحاجة الى كل هذه الارتفاعات كذا طبيعة المنطقة وبيئتها غير مؤهلة لذلك ووجود الصحراء واماكن الامتداد الافقى متوفرة.

● سلبيات هذه الظاهرة في تلك الدول:

● هناك بعض الدول عملت علي هدم مناطق بالكامل وتم بناء منطقة ابراج تصل ارتفاعها لاكثر من 50 دور وبدون ربط او تخطيط متجانس ولكل برج طابع معماري خاص ليس له اى علاقة بما حوله وغير واضح الطابع المميز للبيئة المقام بها.

● استخدام نفس شبكة الطرق بعد الهدم دون دراسة لحركة السيارات والكثافات المتوقعة مما تسبب في ظهور ازمام مرورية خاصة ساعات الذروة.

● عدم وجود اجهزة واستعدادات للطوارئ مثل الحرائق وغيرها مما يتطلب تجهيز خاص لمعالجة الارتفاعات الشاهقة.

● عدم تناسب الارتفاعات والفراغات بين تلك الابراج والمقياس الادمي human scale مما يعطي المارة نوع من التخوف والتصور انه في غابة من الخرسانة.

● رفع الكثافة البنائية وعدم وجود مسطحات خضراء كمنتفس لمستخدميها هذا يؤكد ان تلك الظاهرة عنف معماري يولد سلبيات تخطيطية.

هذا علاوة علي تأثير التخطيط العام للمدينة حيث ان تلك المناطق ذات الارتفاعات الشاهقة تمثل ثقل عمراني في منطقة دون الاخرى اى يؤدي لعدم اتزان على مستوى المدينة ككل. (شكل 1)

●الدول النامية :

اما فى حالة الدول النامية يتم استبدال المباني ذات الارتفاعات دورين او ثلاثة وهدمها وبناء ابراج بدلا منها بصرف النظر عن طبيعة المنطقة او الارتفاعات المقررة بها.

من اكبر الامثلة فى ج.م.ع وبمدينة القاهرة العاصمة منطقة مدينة نصر شرق القاهرة وهي فى الستينيات كانت منطقة امتداد للمدينة وكان مقرر لها فى ذلك الوقت تخطيط عام للمناطق بالارتفاعات لا تتعدى 5 ادوار لكنها اصبحت حاليا غابة من المباني الخرسانية ذات ارتفاعات شاهقة وغير مبنية بترخيص قانوني واصبحت كلها مخالفات نظرا لضعف الادارات والاجهزة الرقابية المسؤولة.

هناك مناطق فى اطراف المدينة كانت مخططة لضواحي ذات طابع خاص ومخصصة لسكن اسر (فيلات) ومقسمة لقطع تقسيم اراضي من 400-700م2 القطعة يتخللها مسطحات خضراء كمتنفس للسكان هذا علاوة على قانون البناء بهذه المنطقة والذي يسمح ببناء 50% من مساحة القطعة ويترك الباقي اما حديقة امامية او خلفية والبناء احيانا على اقل من تلك النسبة.

الا ان تسيب الادارات المحلية والجهات الرقابية الى ظهور المستغلين وذوي النفوس الضعيفة والراغبين فى التربح السريع ببيع الارض او هدمها واقامة ابراج سكنية بها.

بدلا من مبنى مكون من دورين او ثلاثة يقام برج من 10-12 دور وبدون حدائق اى البناء بكامل المسطح المسموح به 50% مما ادى الى :-

●ازدحام الطرق لعدم تصميمها لتستوعب عدد سيارات بهذه الكثافة المتزايدة.

●عدم وجود جراجات بالابراج تفي باحتياجات السكان نظرا لزيادة كثافة ملكية السيارات والتي ادت لعدم توافر الاماكن وحملت السيارات على جانبي الطريق واصبح الطريق عبارة عن موقف سيارات لا يتسع لكثر من حارة واحدة للمرور به . (صورة 4،3)



●بدء استغلال المسطحات الخضراء والبناء عليها.

●جرح الخصوصية والحرية الشخصية فى استخدام حديقة المنزل لكشفها من الابراج المجاورة.

●عدم اتزان عمراني وتناقصه حيث تجد خط السماء sky line دورين وثلاثة وبرج 12 دور ثم دورين اى ليس هناك تخطيط من الناحية البصرية from the visual point of view

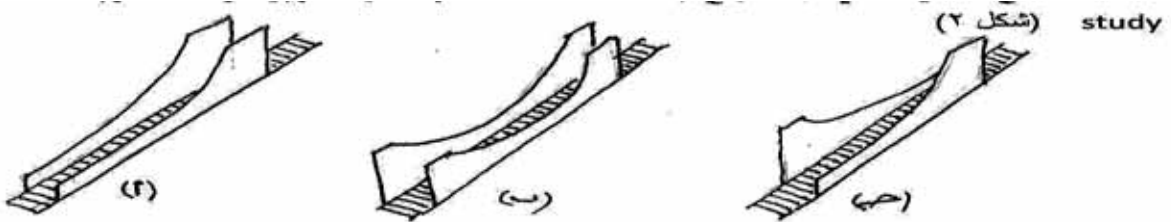
كل هذا ادى لسلبيات فى التخطيط وتشويه للتخطيط العام حيث تغيرت وظيفة المنطقة من منطقة ذات طابع خاص ومستوي اسكان محدود الى مناطق مشكلة وليس لها معالم واضحة وذات مشاكل عدة ويجب العمل على معالجتها.

الجزء الثاني :

فيما سبق تم سرد الاسباب التي ادت الي ظهور العنف المعماري وهي ظاهر متواجدة بالدول المتقدمة ولكن علي اسس علمية ومعايير تخطيطية ومعمارية واضحة وصريحة.

الارتفاعات : Heights

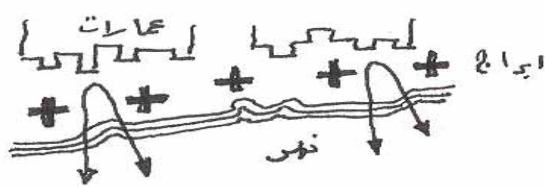
بالدول المتقدمة يوضع تخطيط علي مستوي ليس فقط المدينة او المنطقة لكن علي مستوي الطريق الواحد اين يقع المبنى العالي او الابرار وعلاقتها بالجهة الاخرى من الطريق دراسة بصرية Visual study (شكل 2)



هذا مع دراسة لوظيفة المنطقة والاستخدامات المتواجدة بها وتدرج الارتفاعات وليس التناقض من دورين الي 12 دور اي دراسة علمية لخط السماء sky line (شكل 3)



التخطيط السليم المدروس يعمل على تحديد اماكن الابرار بحيث لا تكون حائط وحاجز لرؤية معينة او حجب وفصل العمارات ذات الارتفاع العادي والابرار - كما ان الابرار المتواجدة في بعض الدول النامية (كورنيش النيل بالقاهرة) تعتبر حاجز وسد منيع للمباني الصف الثاني وعدم رؤيتها والتمتع بالمنظر الجمالي للنيل.



فيجب وضع الابرار بحيث تعطي فرصة كي تظل العلاقة بين المباني الخلفية والعنصر الجمالي متواجدة من خلال المسافات بين الابرار. (شكل 4)

الطرق : Roads

في حالة تحديد منطقة ذات ارتفاعات (ابرار) يتم دراسة سعة وكثافة وقطاعات الطرق الداخلية وعلاقتها بمدخل ومخارج المنطقة بناء علي الكثافة المرورية واتجاهات الحركة المقررة ونسبة ملكية السيارات وخلافه - مع دراسة مستقيضة لمواقف انتظار السيارات وسعة الجراجات لكل برج مع تحديد لكيفية تفريغ المنطقة خاصة ساعات الذروة سواء صباحا او مساء.

في حالة ما تكون منطقة سكنية يتم الدراسة على اساس وجود اتوبيسات لحجم كبير خاصة بالمدارس وحركتها داخل المنطقة حتى لا تعيق الحركة وسيولة المرور.

اما في حالة ما تكون المنطقة مخصصة لابرار ادارية فيجب عمل مواقف او جراجات متعددة الادوار طبقا لاعداد المترددين علي المنطقة لانهاء اعمالهم.

المسطحات الخضراء : Green areas

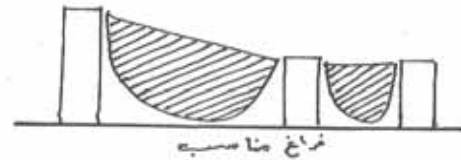
المناطق المخصصة لإقامة أبراج ذات ارتفاعات عالية من المستحب ترك مسطحات خضراء كثيرة بينها كي تعطى جمالا ومتنفسا للمتريدين وساكنى تلك المناطق وتعتبر مساحات للترفيه وملاعب وخلافه.

العنصر الأخضر له أهمية خاصة في الحفاظ على الرفاهية والجمال ويعطي التخطيط قوة ويظهر المنطقة في ثوب جميل يتناسق مع الارتفاعات المظلة علي تلك المسطحات الخضراء وتعمل علي تنقية الهواء والراحة.

الفراغات : Spaces

التخطيط لا يعنى وضع مباني او ابراج بجانب بعضها البعض ولكن يعمل علي وجود فراغات داخلية بين المباني لترجمة فكرة التخطيط واعطاء المنطقة جمالا ليس فقط من وجهة نظر التخطيط ولكن معماريا ايضا.

الارتفاعات الشاهقة تقلل من أهمية حجم الانسان Human scale لكن الفراغات تعيد للانسان اعتبارات حجمه وحركته في الفراغ والذي يعتبر نواة التقاء السكان NODE والربط بينهم من خلال لقاءاتهم بالفراغ. (شكل 5)



الطابع المعماري : Type of Architecture

تطورت مواد البناء بالتالي تم استخدامها بعدة طرق لكن بالدول المتقدمة امكن تحديد اى المواد يصلح معماريا وبيئيا للمبنى وكيفية معالجة دخول الضوء الى داخل المبنى وعدم وجود ظلال برج يغطي علي برج مجاور. (صورة 5)



لكن ظاهرة التقليد والتباهي باستخدام أحدث المواد والطرق الجديدة وجد في دول لا يمكن استخدامها لظروفها البيئية كالمناخ وشدة الاستضاءة وانعكاسات الضوء علي تلك الاسطح الملساء (الزجاج الملون)

هذا بالإضافة للعنف المعماري حيث لا يوجد طابع مميز للمباني يعبر عن بيئة وطبيعة المنطقة المقام بها وهنا يجب التويه علي سلطنة عمان حيث يوجد طابع عمراني مميز للعمارة العمانية بزخارفها ومفرداتها المعمارية وتطويرها لكن علي نفس النمط ومعبرة عن البيئة العمانية سواء في اللون او الشكل او الطابع وربط المباني مع بعضها ودراسة علمية سليمة لتوزيع الابراج والمناطق الاخرى ذات الارتفاعات الاقل. (صورة 6،7)



صورة 7



صورة 6

القوانين واللوائح: Laws and regulations

هناك قوانين ولوائح ومعدلات تخطيطية لكيفية توزيع المباني ذات الارتفاعات الشاهقة كذا تحديد اماكنها واستخدامها وعلاقتها بالتخطيط العام للمدينة.

وما يحدث من تجاوزات ومخالفات فهذا نتيجة غياب القانون وعدم تنفيذه نظرا لتسيب الادارات والجهات الرقابية مما يتسبب في خسارة الدولة ماديا وظهور السلبيات التخطيطية التي تصل الي عدم امكانية اصلاحها والتعامل معها.

لذلك العملية ليست سن القوانين لكن متابعة التغيير والرقابة الصارمة وازالة المخالفات اول باول حتي لا يصل الحال الي ما هو عليه بالدول النامية خاصة.

المخططون والمعماريون: Architects & Planners

ظاهرة العنف المعماري لا تتأتي من السكان او المترددين علي المناطق بل هي فعل بعض المعماريين والمخططين لذلك عند وضع تخطيط لمدينة او منطقة تدرس دراسة كافية من كلا الطرفين حتى لا تتفاقم وتصل لحد عنف معماري يؤدي لسلبية التخطيط وكذلك علي المسؤولين وذوي المراكز الحساسة مراعاة ذلك للوصول الي انسب واكثر الحلول جمالا ورونق هذا لا يعنى عدم استخدام الابراج لكن وضعها في اماكن مناسبة وطبقا للتخطيط العام للمدينة ومراعاة اسس ومعدلات التخطيط.

الجزء الثالث :

من العرض السابق يتضح ان هناك عوامل ادت الى ظهور هذا العنف المعماري وبالتالي لوجود سلبيات تخطيطية يجب مراعاتها اول بأول.

• للمدن الجديدة : New cities

في حالة وضع تخطيط لمدينة جديدة وبعد دراسة وتحليل للوضع الاجتماعي والاقتصادي لساكني هذه المدينة ودراسة وظيفتها البيئية المقامة عليها يمكن تحديد اماكن المناطق ذات الارتفاعات - بناءا علي الدراسات الطبيعية والطبوغرافية ورغبة السكان في ذلك.

هذا علاوة على اعداد شبكة طرق تتعامل مع كل منطقة طبقا للكثافة المرورية المتوقعة لها وعمل مواقف للسيارات والجراجات حتي تعطي اتاحة لحركة السيارات علي الطرق الداخلية وتحديد مداخل ومخارج المنطقة وعلاقتها بشبكة الطرق الرئيسية للمدينة.

هذا مع دراسة الاتزان العمراني للمدينة وليس التركيز في مكان واحد لمناطق الابراج العالية.

• العمل علي وجود فراغات ومساحات خضراء تقي باحتياجات السكان والمتريدين علي المنطقة مع خلق الملاعب واماكن الترفيه.

• في حالة وجود منطقة ابراج تصلح للوظائف الادارية والشركات يدرس زمن العمل بتلك الادارات حتى لا تكون من الصباح الي الساعة الخامسة او السادسة مساءا ثم تصبح المنطقة خالية من النشاط وبذلك تكون بمثابة غابة خرسانية للاشباح.

يمكن ان يكون هناك بعض الادارات والشركات تعمل لفترة مسائية مع وجود بعض من الخدمات العامة او المطاعم والكافتريات التي تعطي روح للمنطقة مساءا.

• تجهيز المنطقة بالخدمات اللازمة لحالات الطوارئ من حرائق واسعاف وخلافه.

• العمل على اظهار الطابع المعماري المميز للمدين او المنطقة ومعبر عن هوية الدولة المقام بها.

• يحدد تعداد المدينة مع وضع وتخصيص مناطق للامتداد العمراني علي اطراف المدينة وليس بالارتفاع وزيادة الكثافة لمناطق قائمة.

•المدن الحالية : Existing cities

اما بالنسبة للمدن القائمة وكيفية معالجتها حيث لا يمكن هدم المباني المخالفة لانها ستؤدي الى كارثة سكانية لساكني هذه المباني لكن يمكن من خلال وضع خطة كالاتي :

•يتم دراسة تاريخ انشاء المبنى ويصنف الى مباني (قديمة - متوسطة - حديثة) وبالتالي يمكن هدم المباني القديمة حتى ولو كانت ابراج وتفرغ المنطقة وخلقتها بعمل مناطق خضراء واماكن ترفيه وحدائق وجراجات اسفل الحدائق كي تستوعب اعداد السيارات.

•منع استخدام الجراجات بعمل محلات واجبار اصحابها بتعديل ذلك وعمل الجراجات اللازمة لامتناس اعداد السيارات الزائدة بالطرق الداخلية.

•اقامة جراجات متعددة الادوار في اماكن الازدحام.

•العمل علي تدريب الكوادر الفنية المتخصصة وتزويد الادارات والجهات الرقابية بهذه العمالة المدربة حتى لا يصل الحال الى ما هو عليه الان.

•تشديد علي النقابات والجمعيات المهنية كي تمد الجهات المسؤولة باحدث الطرق والوسائل التي تضمن الحلول السليمة والصحيحة وتلافى العنف المعماري وسلبيات التخطيط.

•استخدام مواد البناء الحديثة المناسبة للموقع والبيئة المقام فيها حتى لا تكون نقطة سلبية في تخطيط وتصميم المنطقة.

•محاولة ايجاد روح التجانس وخلق الطابع المعماري الناشئ من البيئة المقام بها الابراج وتحديد الالوان المستخدمة ولا يترك دون ضوابط معمارية حتى تكون المنطقة ذات نسق مرتب وطابع مميز معبر عن البيئة المقام بها.

•امتداد المدن لا يكون في الارتفاع الراسي بل يمكن ان يكون الامتداد افقي في محاور تنمية خارج المناطق المزدهمة من خلال مواقع جديدة لتجمعات مخططة لجذب السكان وليس التركيز في المناطق المزدهمة ذات الكثافة العالية.

السياحة بين المسطحات الخضراء والصحراء

- السياحة بين المسطحات الخضراء والصحراء -

مقدمة :

جملة السياحة بين المسطحات الخضراء والصحراء مكونة من (3) مقاطع وهم :

السياحة : وهى إحدى الأنشطة الهامة لأى دولة وهى ذات أنواع ووظائف كثيرة ومختلفة منها :

سياحة الآثار - سياحة أثرياء - سياحة المؤتمرات - سياحة تعليمية - سياحة رياضية - سياحة ترفيهية - سياحة دينية - سفارى ...إلخ

يعتمد هذا النشاط على مدى إمكانية كل دولة ومقوماتها وعناصر الجذب لكل نوع من الأنواع سابقة الذكر .

من أهمية النشاط السياحى أن الدخل العائد منها يمثل فى أغلب الدول المتقدمة مثل أسبانيا - فرنسا - تركيا - ماليزيا - عائدات وركيزة كبيرة للدخل القومى لتلك الدول وتحاول الدول الأخرى اللحاق بهذا الركب لتنمية مواردها الإقتصادية ودخلها القومى .

المسطحات الخضراء : نشأت من العقيدة الدينية حيث بدأ وصف الجنة وصورتها الرائعة لتلك الخضرة فهى عنوان الحياة ومبعث الروح وقد أخذت أغلب الدول هذا الإتجاه من العمل على زيادة المناطق والمسطحات الخضراء وبدء العمل فيما أسماه العلماء العمارة الخضراء ثم المدن الخضراء وتلاها أخيراً السياحة الخضراء- أى زيادة نسبة المسطحات الخضراء بالنسبة للفرد حيث أن تلك المسطحات تعمل على :

- تنقية الأجواء وزيادة نسبة الأكسجين بالجو

- كمصدات للرياح الغير مستحبة

- إعطاء البهجة على المكان وتوفير أماكن الترفيه واللعب

فقد عمل بعض العلماء فى أوائل القرن العشرين بوضع نظريات تحقق ذلك من خلال المدن الحدائقية وهى :

مدينة بها مسطحات خضراء وكثافة سكانية منخفضة تضى على السكان البهجة وتقلل من نسبة الإزدحام السكانى وذات جو نقى .

الصحراء : فهى أرض فضاء جرداء ليس بها زرع ولا مياه أى لا حياة بها وهى تقع فى بعض دول العالم ومنها مصر ممثلة فى الصحراء الغربية والشرقية .

هذه المناطق تعطى الإحساس بالموت وجوها ذو الدرجات الحرارية العالية وليس بها أماكن مظلة فهى متاهة لمرتديها .

تطورت المدن حالياً وأصبحت الزيادة السكانية إحدى مسببات الأزمة العمرانية بأغلب المدن وتآكلت المسطحات الخضراء وأصبحت المدن شبه جرداء ووصل هذا الداء إلى مناطق السياحية بكافة أنواعها وأشكالها وصورها وعليه : يركز هذا البحث فى كيفية إسترداد وزيادة المسطحات الخضراء على مستوى المدينة خاصة فى ج.م.ع التى وصل تعدادها إلى أكثر من 85 مليون نسمة مع ثبات الرقعة الأهلة بالسكان وإمتداد العمران على حساب الأراضى الزراعية والتي تعتبر العنصر الأخضر ومصدر الغذاء الوحيد وبالتالي إمتدت أكثر من ذلك على المناطق السياحية .

السؤال هنا هل كل نشاط سياحى يحتاج لمسطحات خضراء أم صحراء ؟

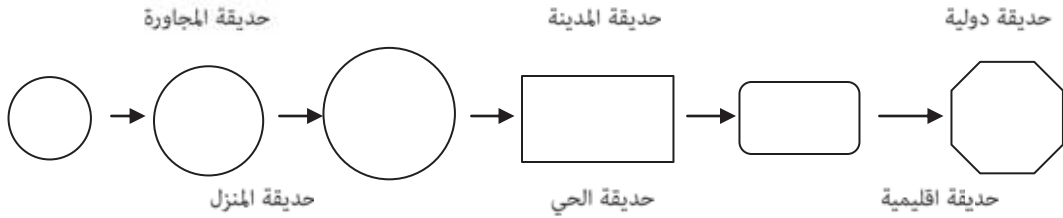
الجزء الأول : أهمية المسطحات الخضراء بالنسبة للتجمعات العمرانية عامة والسياحة خاصة

العناصر الأساسية لمكونات أى تجمع عمرانى هى :

مناطق إسكان - مراكز خدمات - شبكة طرق ومرافق مناطق ومسطحات خضراء - أماكن أثرية - مقابر - أى أن المناطق والمسطحات الخضراء هى إحدى الأركان الأساسية فى مكونات التجمع العمرانى .

تختلف تلك المناطق ونسبتها من تجمع عمرانى إلى الآخر طبقاً للطبيعة المحيطة ووظيفة التجمع العمرانى ، فكافة مدن أوروبا مثلاً تقع فى مسطحات خضراء وغابات طبيعياً هذا لا يعنى عدم وجود حدائق ومنتزهات داخل تلك التجمعات العمرانية أو المناطق ذات الأهمية مثل (المناطق السياحية) فهناك تدرج فى تلك المسطحات والحدائق تبدأ من (صورة 1،2)

(شكل 1)



(صورة 2)



(صورة 1)

مدى إحتياج السكان أو الزوار للمناطق السياحية للمسطحات والمناطق الخضراء :

الخضرة سواء داخلية أو خارجية لها أهمية كبرى على سلوك وتصرفات الإنسان فكلما زادت نسبة اللون الأخضر أعطت الفرد راحة نفسية لذلك - ولقد أوصت أغلب الهيئات والمنظمات التى تعمل فى هذا المجال على وجود وتوفير اللون الأخضر من خلال المزروعات داخل الوحدات السكنية (نباتات ظل) كذلك مع تطور التكنولوجيا الحديثة وثورة المعلومات أمكن إعداد مستويات داخل المنزل عبارة عن مناظر لحدائق وبحيرات وخلافه تعطى الساكن إنطباع أنه يعيش ويلامس الطبيعة حتى وهو داخل وحدته السكنية وطبقاً لرغبته وفى الوقت المراد .

إزدادت كثافة السكان بالمناطق السكنية المتكدسة إلى درجة أنه وصل معدل إزدحام الغرفة بأحد أحياء مدينة القاهرة إلى 11 فرد / الغرفة وأكثر من ذلك 1015 فرد / الفدان فى مناطق أخرى ذات كثافة

مرتفعة جداً وهذا دلالة على عدم وجود متنفس للسكان ووحدات سكنية غير صحيحة لا يدخلها الشمس ولا الهواء النقى أحياناً (صورة 3،4، التكدس العمراني).



صورة (٤)



صورة (٣)

من هذا المنطلق زادت نسبة الأمراض فى ج.م.ع نتيجة لسوء التوزيع وعدم وجود هواء نقى بل ملوث لقلة العناصر الخضراء بالإضافة إلى زيادة نسبة عوادم السيارات بالمدن وتلوث مياه الشرب . كل هذا أدى لزيادة نسبة الأمراض المستعصية مثل أمراض الكبد والسرطان وخلافه .

السؤال هنا هل وجود المسطحات الخضراء والحدائق داخل التجمعات العمرانية وبين الوحدات السكنية سوف يقلل من الأمراض هذه ؟ (صورة 5،6،7)

التجمعات الريفية وسط الأراضى الزراعية لكنها لا تخلو من الأمراض فلماذا ؟

إن تنقية الهواء وإستنشاق هواء نقى يقلل من نسبة الأمراض هذا مع منع أنواع التلوث سواء :

بالتدوق أو الشم أو السمع أو البصر . لكن أهم أسباب الأمراض بالتجمعات الريفية هى تلوث مياه الشرب وإختلاطها بمياه الصرف والمجارى بجانب الأسمدة والمبيدات التى يستخدمها المزارع وكذلك قلة الرعاية الصحية بالريف



صورة 7 الحديقة الدولية



صورة 6 حديقة عامة



صورة 5 حديقة فيلا

هناك بعض الإتجاهات والتوصيات بزراعة أسطح المنازل لزيادة نسبة الخضرة بالمدينة وقد أجريت عدة تجارب على ذلك وبحوث وأنتجت بعض الخضروات مثل الخيار والجزر والبصل.....هذا الإتجاه ذو شقين :

1-زيادة نسبة المسطح الأخضر المثمر والحصول على منتج صالح للأكل نقي .

2- حماية المباني من الحرارة صيفاً .

لكن هذه التجربة لم تعمم نظراً لأن الأسطح ليست ملك شخص واحد ولكن ملك كل السكان العقار والبعض مؤيد لهذه الفكرة والآخر غير موافق ويدعى أن ذلك يخالف سلامة المبني .

من خرائط إستعلامات الأراضى لأى مدينة يمكن حصر أى المناطق يمكن تحويلها إلى حدائق ومسطحات خضراء هذا لا يعنى هدم المساكن .

هناك مناطق كانت قد خططت على أنها فى أطراف العمران لكن نتيجة الإمتداد العمرانى أصبحت داخل الكتلة العمرانية مثل:

1 - المقابر 2 - المناطق العسكرية 3 - بعض العناصر ذات معدلات تردد عالية من الزوار مثل المعارض -الإستاد (صورة 8،9،10)

4- جميع المناطق المتهدمة والآيلة للسقوط .

●وعليه يمكن دراسة منطقة المقابر التى تداخلت مع العمران علاوة على ذلك أصبح بها سكان نظراً لقلة الوحدات السكنية وإرتفاع أسعارها . هناك قانون ينص على كيفية التعامل مع تلك المناطق يمنع الدفن بها مدة من 10-15 سنة ونقل كافة رفات الموتى إلى منطقة مقابر جديدة بعيدة عن العمران وتحويل تلك المنطقة إلى مسطحات خضراء وحدائق كمتنفس للسكان .

●أما بالنسبة للمناطق العسكرية فيمكن نقلها خارج نطاق العمران حيث تتطلب بعض أعمالها وجود أراضى فضاء واسعة وبذلك يتم تحويل مواقعها إلى حدائق ومسطحات خضراء أو بناء مساكن للمحتاجين .

●بالنسبة للعناصر ذات معدلات التردد أيضاً تحتاج إلى مساحات وفراغات كبيرة يمكن أن تكون على أطراف العمران بالمدينة ومتصلة بشبكة الطرق والمواصلات وإستغلال أماكنها داخل المدينة .



(صورة 10 معرض القاهرة الدولي)



(صورة 9 منطقة عسكرية)



(صورة 8 مقابر)

من هنا يمكن العمل على زيادة المسطحات الخضراء على مستوى المدينة ومنع الإمتداد العمرانى أن يتداخل والمناطق الأثرية والتاريخية بل العمل على تجميل تلك المناطق بالحدائق والزهور لجذب السواح وإضافة اللمسة الجمالية على تلك المناطق وإظهارها بالمظهر اللائق وإحياء التراث بالمنطقة .

ومن أهم تلك المناطق كمثال بمدينة القاهرة شارع المعز لدين الله الفاطمى ومنطقة خان الخليلى حيث زحف العمران وتداخل مع تلك المنطقة الأثرية السياحية المحتاجة إلى لمسة جمالية وتزويدها بعناصر تضى الجمال من زهور ونوافير وخلافه . (صورة 11،12)



(صورة 12 شارع خان الخليلى)



(صورة 11 شارع المعز)

- الجزء الثانى :

- المعايير والمعدلات اللازمة لإضافة مسطحات ومناطق خضراء -

المسطحات والحدائق الخضراء لها معايير ومعدلات وأنوع وتطبق طبقاً لذلك فى الأماكن المناسبة لها وبنسب ومعدلات طبقاً للكود الخاص بالدولة .

فمثلاً ما يخص الفرد من المسطحات الخضراء والحدائق والغابات على مستوى المدن الأمريكية أكثر من 40-80م²/الفرد وأغلبية المدن بدول أوروبا من 20-40م² للفرد .

أما بالنسبة للدول النامية فهو أقل من ذلك لكن وصل الحد والمعدل فى مدينة القاهرة ذات التعداد السكانى العالى إلى 0.1م² / للفرد إلى أن نسبة التكدس العمرانى طغت على المسطحات الخضراء وجردتها .

السياحة والصحراء :

كما سبق الذكر ليس كل نشاط سياحي يحتاج لمسطحات خضراء على العكس فهو يضر بها ومثال ذلك :

هضبة الأهرامات بالجيزة وسياحة السفارى بالصحراء الغربية وصحراء سيناء أو سياحة مسابقات الرالى للسيارات كذلك السياحة العلاجية بالدفن فى الرمال كل ذلك لا يحتاج لمسطحات خضراء بل إلى الصحراء أى **سياحة صفراء**

أما باقى أنواع السياحة فأغلبها فى حاجة لإستكمال عناصر الجمال ومثال على ذلك :

القرى السياحية وسياحة الآثار التاريخية والمؤتمرات والسياحة الرياضية والتعليمية والتدريبية فهناك معايير ونسب للمسطحات الخضراء والحدائق وعلاقتها بالمباني . فالقرى السياحية تشترط المعايير ألا تزيد نسبة المباني بها عن 20-25 % من إجمالى مسطح الأرض وباقى النسبة حدائق وملاعب وخضرة وخلافه (high landscape) كذلك السياحة الترفيهية والرياضية ومناطق الملاعب وخلافه العنصر الرئيسى بها الخضرة والحدائق (صورة 14،13) .



(صورة 14 ملاعب وامان ترفيهه)



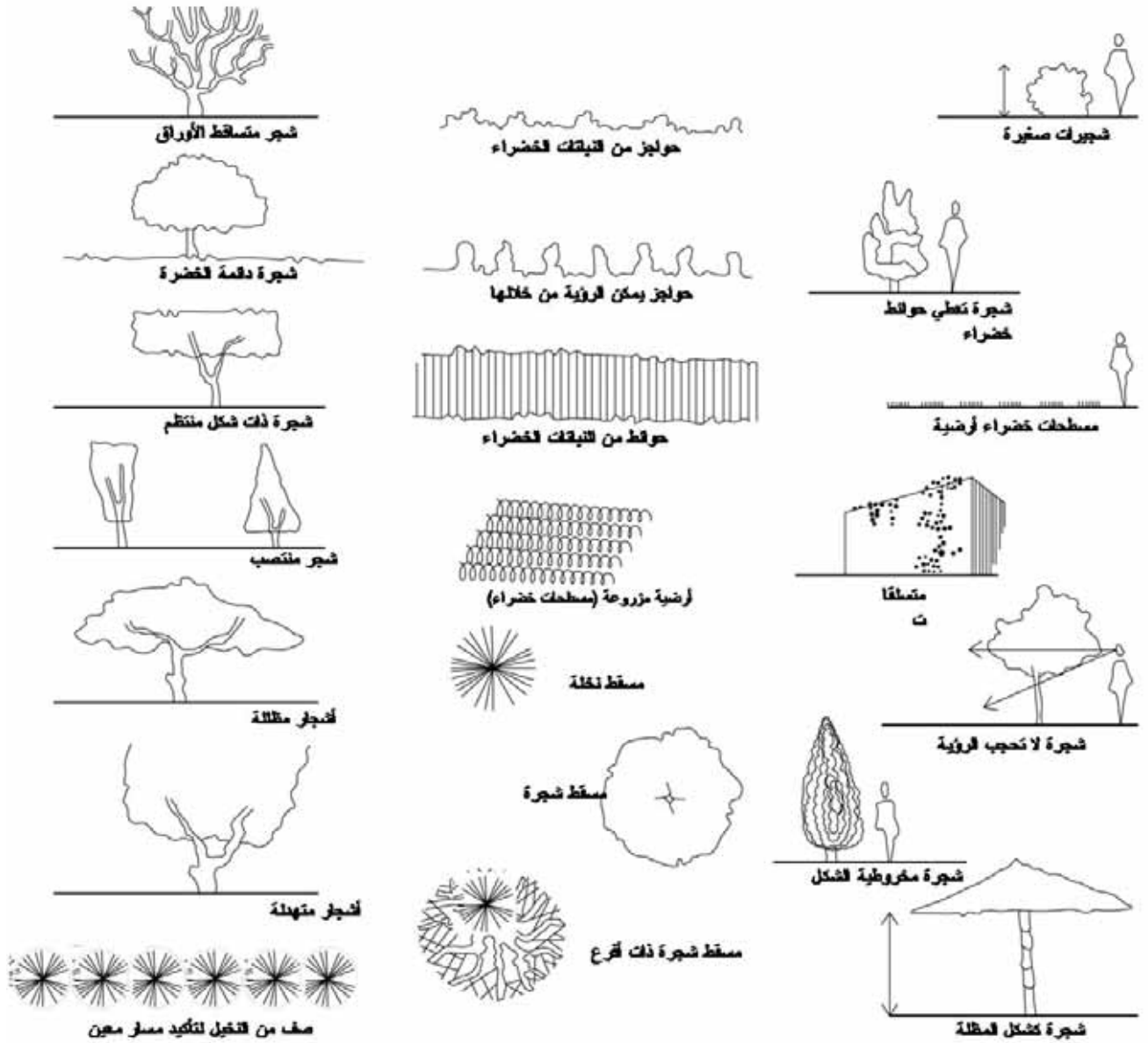
(صورة 13 قرية سياحية)

* أنواع الخضرة المطلوبة لمثل هذه المناطق السياحية :

الخضرة والنباتات والأشجار لها أنواع عدة وخبراء متخصصين لإختيار أنسبها للظروف والطبيعة المحددة فكيفية إختيار تلك النباتات والأشجار لها معايير خاصة مع الأخذ فى الإعتبار لفصول السنة والمناخ السائد ونسبه سطوع الشمس والأمطار والرياح وإتجاهات جزور الأشجار تحت الأرض .

كثرت أنواع الأبحاث والدراسات فى هذا المجال إلى أحدث وأنسب الحلول لكل منطقة طبقاً لظروفها الطبيعية والإجتماعية والإقتصادية والبيئية .

هناك أنواع من الأشجار والنخيل -شجيرات -حوائط من النباتات ومسطحات خضراء -كذا متسلقات وأشكال وأحجام وإرتفاعات وألوان مختلفة لذلك يجب التعارف على ذلك وإختيار النوع المناسب للمكان والزمن المطلوب (صيف -خريف -شتاء -ربيع) حيث أن بعض تلك العناصر يتغير مع تغير الفصول .



(شكل 2 انواع الشجر المختلفة)

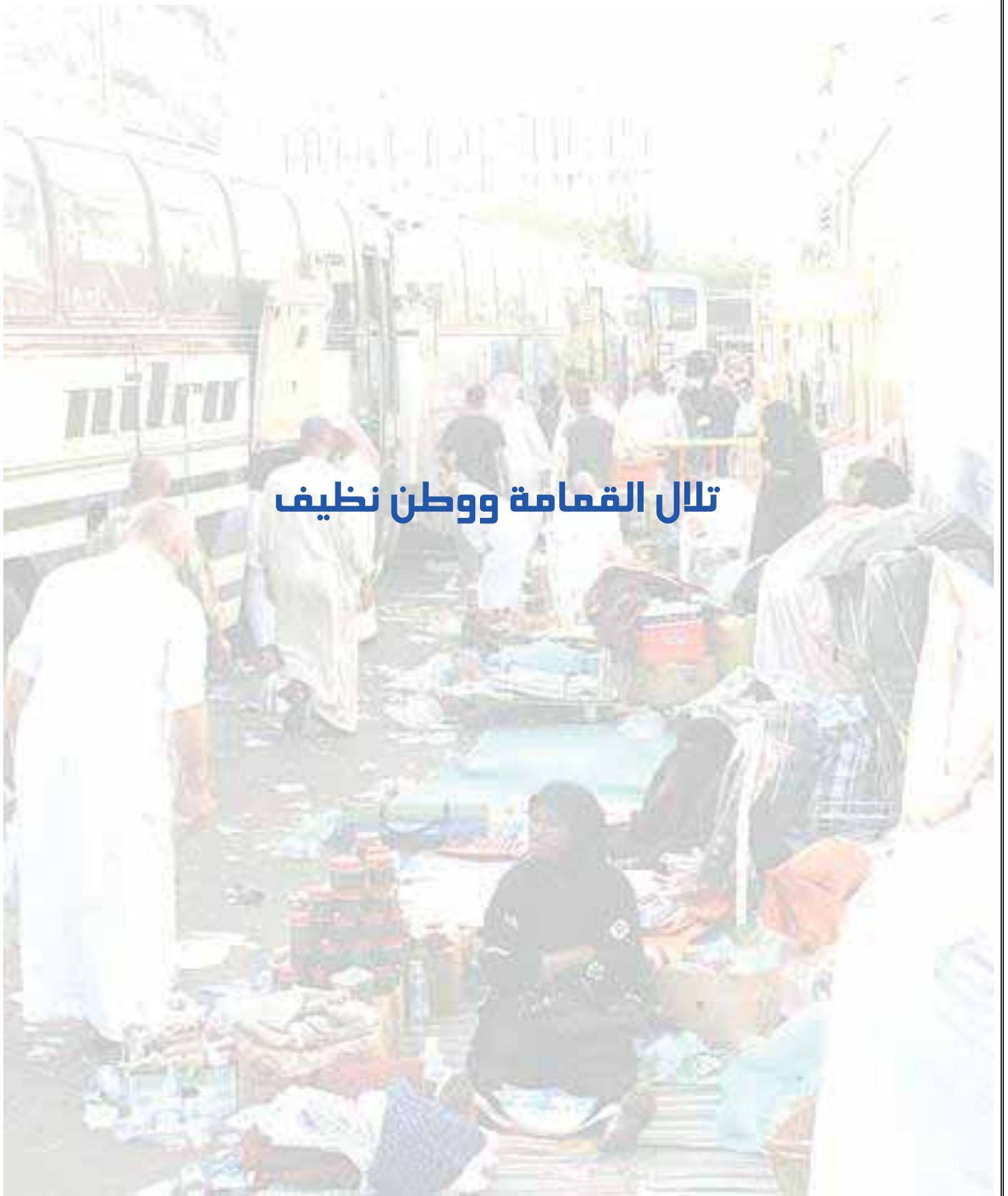
* إستعمال نوعيات الأشجار المختلفة .

- هناك أشجار تستعمل لملا الفراغ العمراني وغالباً ما تكون من أشجار ظلال وزينة .
 - أشجار على مستوى بصر الإنسان وأقل إرتفاعاً ويقصد بها تحديد المسطحات الخضراء أو فاصل منطقة بين إستعمالات مختلفة .
 - أشجار متنوعة قائمة إلى منتشرة إلى دائمة الخضرة ولها قيمة جمالية مرتفعة .
 - أشجار تعمل على حجب المناظر الغير مرغوب فيها أو إعطاء خصوصية .
 - أشجار تعمل على تحديد إتجاهات الحركة -تظليل ممرات المشاة ومواقف السيارات .
 - أشجار للزينة وتعطير الجو .
 - أشجار تستخدم كمصدات للرياح .
- فالتشجير عامة عنصر طبيعي يجب أن يتجانس مع طبوغرافية الموقع مؤكداً أشكال الأرض وعناصرها .
- إن عملية التشجير لا تأتي منفصلة بل هي عملية متكاملة ومتجانسة مع التخطيط للموقع مع مراعاة ما إذا كان الرى لهذه الأشجار والنباتات لا يؤدي لهدم المناطق ذات القيمة التاريخية أو الأثرية .
- وهناك مسطحات خضراء كفرشة حول المناطق السياحية لإظهارها وكفاصل بين موانعها والمناطق المجاورة .

- التوصيات :

- هناك علاقة بين المناطق السياحية والمسطحات الخضراء وكذا الصحراء - حيث أن إستخدام الخضرة لبعض من أنواع السياحة إن لم يكن أغلبها هام جداً فهو يبرز ويحدد المناطق ويضيف لمسة الجمال والبهجة لها خاصة المدن ذات الجو الحار لتلطيف الجو حيث أثبتت الدراسات أن المناطق المظللة تقلل من 5-7 درجات عن المشمسمة .
- إستخدام الأشجار والمسطحات الخضراء من الناحية البصرية يعمل على تحديد إتجاهات حركة المشاة وكذا تعظيم العلاقات المميزة داخلها كظهير أخضر .
- زيادة نسبة المسطحات الخضراء بالتجمعات العمرانية يقلل من التكديس ويخلخل الكتلة العمرانية مع إعطاء فرصة لإقامة ملاعب وحدائق وخلافه تعمل على تجميع القاطنين خاصة فى الأعياد الرسمية .
- إستخدام مخبرات السيول فى المدن ذات النسب العالية من الأمطار بحدائق ومسطحات خضراء بحيث عندما يحدث أى سيل لا تتأثر المناطق السكنية أو السياحية بالمياه .
- عدم إستخدام الأشجار والمسطحات الخضراء للمناطق ذات طابع صحراوى مثل هضبة الأهرام وخلافه أو أى منطقة تستخدم فيها الرمال الصفراء ونباتات صحراوية .
- الصحراء ذات اللون الأصفر هو بالنسبة لسواح أوروبا شئ غير متواجد ببلادهم ولذا يعتبر عنصر جذب للسياحة الأوروبية ولذلك يفضلون سياحة السفارى والترحلق على الرمال الناعمة .
- لذلك أطلق على السياحة على أنها عنصر هام وينحصر بين المسطحات الخضراء والصحراء .





تلال القمامة ووطن نظيف

تلل القمامة ووطن نظيف

مقدمة :-

نتيجة ازدياد عدد السكان وارتفاع مستوى المعيشة والتقدم الصناعي والزراعي وعدم اتباع الطرق الملائمة في جمع ونقل ومعالجة النفايات الصلبة ادى ذلك الى ازدياد كمية النفايات بشكل كبير وبالتالي تلوث عناصر البيئة من ارض وماء وهواء مع استنزاف المصادر الطبيعية في مناطق عديدة من العالم وقد اصبحت اليوم ادارة النفايات الصلبة في جميع دول العالم من الامور الحيوية للمحافظة على الصحة والسلامة العامة .



ان زيادة اعداد السكان في المجتمعات عامة والحضرية خاصة في اغلب المدن يزداد التلوث نظرا لعدم وعي السكان بالاضرار الناجمة عنه من ميكروبات وامراض وحشرات وخلافه . ان تزايد الاهتمام بظاهرة التلوث البيئي باتت تؤثر تأثيراً مباشراً على جميع جوانب حياة الانسان الصحية منها والاقتصادية والتنمية بشكل عام وذلك بسبب ما يشكله التلوث البيئي على اختلاف اشكاله من خطر مباشر او غير مباشر يتمثل في تلوث الماء والهواء والتربة والتأثير السلبي للضجيج وما يترتب على هذا كله من ضرر على الانسان والنباتات والحيوانات ايضاً ومن اخلال بعناصر التوازن البيئي على الارض التي استخلف الله الانسان فيها ودعاها الى عمارتها والمحافظة عليها .

ان تعقد الحياة وضعف الوعي البيئي وعدم وجود برامج شاملة ودائمة للاستفادة من المخلفات والنفايات بطرق علمية وما يضاق للبيئة يومياً من ملوثات الهواء والماء والتربة من مخلفات وسائل النقل والمصانع والتلوث الاشعاعي والتلوث الكيميائي والتلوث الصوتي والضوئي وغيرها تسبب العديد من الاضرار والمشكلات التي قد لا يمكن تقدير خطورتها الان .

القمامة في جمهورية مصر العربية التي تعد إحدى المشكلات المزمنة بالنسبة للمصريين هي في الأساس ثروة قومية من الممكن أن تمثل أحد مصادر الدخل القومي لمصر، بدلاً من أن تكون مصدراً للاستدانة بملايين الدولارات كما حدث من قبل عندما تعاقدت الحكومة مع شركات أجنبية للتخلص منها دون فائدة. فعن طريق إعادة التدوير المتكامل لما تضمه هذه القمامة من ورق وزجاج ومواد بلاستيكية ومخلفات عضوية وزراعية وصناعية وغيرها، يمكن تحقيق ما يقدر بنحو 18 إلى 28 مليار جنيه كعائد سنوي يضاف إلى ميزانية الدولة، إلى جانب توليد طاقة من هذه المخلفات توازي الطاقة الناتجة عن ربع البترول المستهلك في مصر، وهذه الطاقة ستكون قابلة للاستخدام مباشرة

جمهورية مصر العربية تعاني حالياً مشكلة القمامة وبشكل واحجام كبيرة لا يمكن التغاضي عنها لما تسببه من مشاكل امراض وخلافه وعلاوة على تشوه المدن بصريا .

لم يكن يتصور احد أنه سيأتي يوم من الأيام تتحول فيه فضلاتهم ومخلفاتهم إلى ثروة لا يستهان بها، بل وتصبح «القمامة» أحد أهم مصادر الدخل القومي في بعض الدول، وسوقاً للتجارة فيما بينها. ومع ذلك لا تزال القمامة تمثل صداعاً مزمناً بالنسبة لدول أخرى وعلى رأسها مصر، نظراً لعدم وجود استراتيجية سليمة للتصرف فيها ..

حيث تكتظ بها شوارع البلاد، وتسهم في انتشار الأمراض والأوبئة وتشويه المنظر الحضاري، بعدما فشلت الحكومات المصرية المتعاقبة في التعامل مع هذه المشكلة وإيجاد حلول جذرية لعلاجها، بل إن الأمر وصل إلى حد التعاقد منذ عدة سنوات مع شركات عالمية من أجل التخلص منها لكن دون جدوى

*اوصى رئيس الجمهورية المنتخب بالتعامل مع تلك المشكلة ضمن اهم خمسة مشاكل نظراً لخطورتها خصص يومي 27-28 يوليو كحملة قومية لنظافة الدولة .

والسؤال هنا بعد جمع القمامة فى الحملة القومية " ماذا بعد ذلك " ؟

هذه الظاهرة ليس فقط من عيوب شركات النظافة ولكن يشاركها ويساعدها السلوك الاجتماعى للسكان وعدم الوعي الكافى بما تسببه من مشاكل وامراض كمردود لما يلقون به فى الطرق والنواصي
هذا البحث يعمل على دراسة اهم الاسباب التى ادت الى تفاقم تلك المشكلة مع تحديد التوصيات بكيفية وطرق معالجتها .



الجزء الاول :

تفاقت مشكلة القمامة وخاصة فى المدن الرئيسية خاصة مثل القاهرة والأسكندرية الخ وكانت من اهم تلك الاسباب الزيادة السكانية وعدم الوعي الصحى الكافى إلى ان اصبحت يطلق عليها تلال القمامة .

بزيادة اعداد سكان المدن تزداد نسب التحضر لكن ينخفض السلوك والتعاملات الاجتماعية لاغلب السكان وبذلك يزداد نسب التلوث بجميع انواعه .

لقد اوكلت الدولة الى شركات نظافة لنزح تلك القمامة التى تزداد مع الزيادة السكانية لكن لم تنجح تلك الشركات فى رفع كافة الفضلات من الطرق العامة وعدم معرفة وتحديد اماكن كمقابل عامة للمخلفات على مستوى المدن اضطرت الشركات لترك تلك الاكوام من القمامة فى اقرب مكان غير مأهول بالسكان وتركها من اكوام متراكمة



مصادر النفايات الصلبة :

النفايات الصلبة هي من اخطر نواتج الصناعة المدمرة للبيئة اذا لم يتم التعامل معها بشكل مدروس وتقنى لابعاد التأثير السلبي على حياتنا .

في الماضى كان التخلص منها بشكل عشوائى بنقلها الى اماكن بعيدة عن التجمع السكانى وعلى ازدياد كمياتها بسبب التوسع الصناعى مؤخرأ أصبحت ترمى بالقرب من المدن وسكانها وتسبب فى تلوث المياه السطحية والجوفية بسبب رشحها فى التربة ولا بد من خطة مدروسة لمعالجتها وذلك بتحويلها الى محسنات للتربة وهى بديل عن الاسمدة الكيمايية التى هى ذات مشاكل مع البيئة ايضاً والمحسنات سماد بديل من هذه النفايات كما يمكن تحويلها الى غاز حيويى مصدر للطاقة وثمة اسلوب اخر هو ترميدها بافران مدروسة من الناحية الفنية والغازات الناتجة من الترميد تعالج لكى لا تلوث الهواء .

مصادر النفايات الصلبة :

النفايات الصلبة المنزلية :

يقصد بالنفايات الصلبة المنزلية المخلفات الناجمة عن المنازل والمطاعم والفنادق وغيرها وهذه النفايات عبارة عن مواد معروفة مثل الفضلات (الخضار -الفواكه -الورق -البلاستيك) ويضاف الى النفايات الصناعية والحرفية والتي يمكن جمعها ومعالجتها مع النفايات الصلبة المنزلية دون ان تشكل خطراً على صحة الانسان .

النفايات الصلبة الصناعية :

ينتج عن الصناعات الكيماوية وصناعة المعادن والدباغة والجلود وغيرها من الصناعات نفايات خطيرة على صحة وسلامة الانسان وهناك عمليات مستمرة للتخلص من النفايات فى اماكن غير مخصصة لذلك مسببة تلوثاً للبيئة ويمكن للصناعة المتطورة ان تقلل من النفايات الناتجة عن طريق اعادة الاستفاده من اكبر قدر ممكن من النفايات واتباع الطرق الحديثة فى التصنيع مما يؤدى الى توفير استهلاك مصادر الثروة .

النفايات الصلبة الزراعية :

يقصد بالنفايات الزراعية جمع النفايات او المخلفات الناتجة عن كافة الانشطة الزراعية النباتية والحيوانية ونفايات المسالخ ومن اهم النفايات افراز الحيوانات (الزبل) وجيف الحيوانات وبقايا الاعلاف وتخلف كمية ونوعية النفايات الزراعية حسب نوعية الزراعة والطريقة المتبعة فى الانتاج الزراعى .

أنواع التلوث :

للتلوث انواع مثل :

– التلوث السمعى : الناتج عن الضوضاء وزيادة نسب الاصوات والضجيج عن الحد المسموح به مما يؤدي إلى تلوث سمعى وأصبح احد مشاكل المدن المليونية نتيجة لزيادة اعداد السيارات والطائرات وامتداد المناطق السكنية وتلاحمها تقريبا من المطارات والسكك الحديدية . (صورة 4)



(صورة 5)



(صورة 4)

– التلوث بالتدقيق : تراكم القمامة يجلب الكثير من الحشرات والذباب ويزداد حول الباعة الجائلين وبضاعتهم المكشوفة مما يعمل على تلوث تلك المأكولات خاصة . (صورة 5)

– التلوث باللمس زيادة اكوام القمامة وتراكمها قرب المباني العامة مثل المدارس وخلافة يعمل على تلامس تلك الميكروبات بأيدى المارة والاطفال خاصة مما يتسبب فى التلوث من خلال اللمس . (صورة 6)

– التلوث بالشم : أكوام القمامة تتفاعل وينتج عنها غازات وروائح كريهة مما يعمل على تلوث المنطقة بتلك الروائح وتمتد الى المناطق المجاورة مع تيارات الهواء .

– التلوث البصرى : ان جمال المدن يجرح نتيجة لوجود تلك الاكوام من القمامة على نواصى الطرق وامام المباني العامة ويعوق حركة المشاة ويخلق تلوث من خلال البصر لتلك المناطق بالمدن . (صورة 7)



(صورة 7)



(صورة 6)

* الاسباب التي ادت الى تراكم القمامة فى الطرق بالمدن :

- كان النظام المطبق من قبل وصول عمال جمع القمامة الى الوحدات السكنية بكل مبنى وتفرغ ذلك فى سيارة خاصة بهم مقابل مبلغ زهيد . (صورة 8)



- يقوم عمال جمع القمامة بفرزها وبيع ما يمكن اعاده استخدامه اما باقى القمامة من مأكولات وفضلات الطعام كانوا يربون عليها الخنازير حيث ان تلك الحيوانات تاكل اى شئ ثم يبيعون لحمها تعويضاً عن قلة

الاجر الذى يحصلون عليه من اصحاب الوحدات السكنية وكانت العملية مستمرة دون اى مشاكل ولم تظهر اكوام القمامة بالطرق العامة والنواصى فى ذلك الوقت .

- قامت الدولة بفرض نسب على فواتير الكهرباء نظير جمع القمامة وبذلك امتنع عمال جمع القمامة عن العمل .

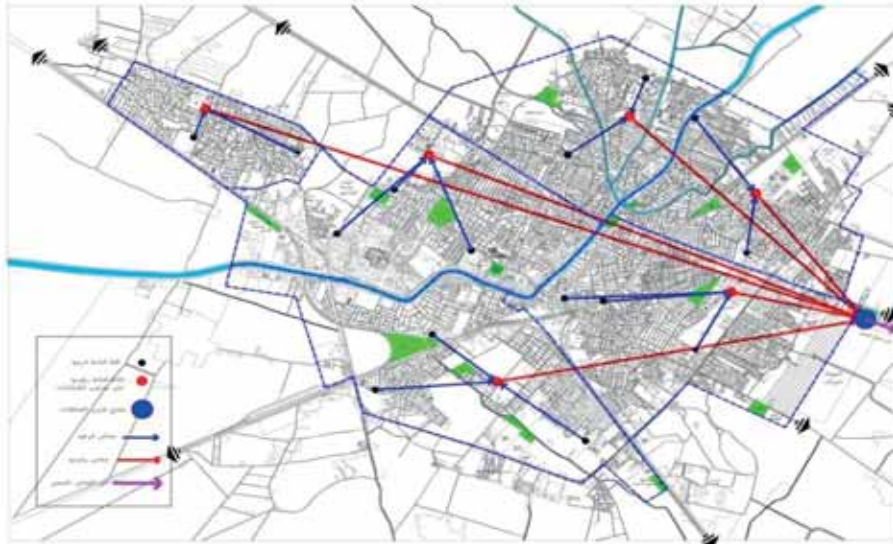
- تم صدور قرار من الدولة بدبح كافة الخنازير نظراً لتفشي امراض ناتجة عنهم .

- اضطر سكان الوحدات السكنية القاء مخافاتهم والخاص منها فى صناديق بدون نظام وعلى نواصى الطرق مما تسبب فى تشويه صورة المدن علاوة على ذلك الحشرات والذباب الناجم عن تلك الاكوام .

كل تلك الاسباب ادت لزيادة اكوام القمامة الى ان اصبح يطلق عليها تلال القمامة وامتناع سكان الوحدات من دفع مبالغ اضافية على اساس ان الدولة تأخذ مبلغ بجانب فاتورة الكهرباء معللة بذلك بأنها تدفع لشركات جمع القمامة ومع الاسف اغلب تلك الشركات اجنبية ولم تنجح فى تفرغ المدن من الاكوام والملقاة بوسط الطرق ونواصيها .

الجزء الثانى :

ان عملية جمع القمامة لا تنتهى بجمعها بل هناك خطوة اخرى ذات اهمية الا وهى اين تذهب وتفرغ تلك الاكوام . جرت العادة الى ان الدولة تعمل على تحديد اماكن مقالب عمومية لتفريغ تلك الاكوام لكن بالنسبة للمدن الكبيرة غير محدد اين تلك المقالب العمومية وما هى الشروط اللازمة لاستخدامها . وقد قسمت مدينة الزقازيق كمثال الى احياء (خريطة 1) * طبقاً لمشروع اعادة تخطيطها ويمكن تحديد مسارات جمع القمامة من نقاط التجميع على مستوى المناطق الى مكان عام بالحى الى المقالب العمومية (خريطة 2) .



(خريطة 1)



(خريطة 2)

* يتم جمع ما يقرب من (35 مليون طن) * قمامة سنوياً من مدينة القاهرة فقط وحددت اماكن المقالب العمومية خارج نطاق العمران على مسافات بعيدة ونظراً لنقل القمامة عن طريق اشخاص وليست شركات فمن الاسهل القاءها فى اقرب مكان وليس بالمقالب المخصصة لها .

لذلك يجب دراسة مسارات تجميع القمامة وتحديد اماكن خاصة كمقالب عمومية وليست فى اماكن امتداد المدن عمرانياً .

هناك كمية من القمامة تصدر الى الصين حيث ان تلك البلاد تعيد فرزها واستخدامها فى اغراض مختلفة وتدورها طبقاً لاجتياز الطرق للاستفادة منها .

تستورد الصين قمامة من مصر بحوالى (390 مليون جنيه) * وأكدت الغزفة التجارية الصينية ان طن القمامة المصرى يساوى قيمة برمى البترول الخام طبقاً للتقديرات العالمية وان ما تنتجه مصر من القمامة يقدر بنحو 3.5 مليار دولار اى ما يعادل 20 مليار جنيه تقريباً (فى حال بيعها خام دون تصنيع) .

- اما فى حال فرزها فان قيمتها تزيد بنحو 50% ما يعادل 40 مليار جنيه .

- اما اذا دخلت القمامة المصرية مرحلة التنظيف والطحن والكبس وهى اخر مرحلة قبل التصدير فان سعر طن القمامة يتضاعف الى 100% .

- اما بعد اعادة تصنيع وتصدير القمامة المصرية فان سعرها يتضاعف الى عشرة اضعاف .

- ان الصين تستورد قمامة من كافة الدول العربية وفى مقدمتها مصر بأكثر من 12 مليار دولار وتعيد تصنيعها واعادة بيعها لنفس الدول المصدرة فى هيئة منتجات بلاستيكية مثل اخذية وملابس رياضية وجوارب ولعب اطفال وادوات كهرباء بضعف الثمن .

* كيفية معالجة القمامة والاستفادة منها :

اولاً : حاولت الدول المتقدمة الخلاص من تلك المشكلة لكن بطرق علمية وقد ساعد ذلك الوعى والسلوك الاجتماعى للسكان وكان كالاتى :

- تم تخصيص اماكن للمخلفات (سلة 1) الزجاجية والبلاستيكية وكل ما يمكن اعادة استخدامه .
- خصص مكان اخر (سلة 2) للأوراق والكرتون وما شابه .



وثالث سلة لمخلفات الاطعمة واخلافه .
وبذلك تتم عملية فصل القمامة من قبل سكان الوحدات السكنية وتسليمها لجامعى القمامة . (صورة 9)

يحتاج المشروع ضرورة توعية سيدات البيوت بأهمية فرز وتوزيع القمامة فى اكياس منفصلة حسب القمامة " بلاستيك - زجاج - ورق " كما فى دول اوروبا لان عملية الفرز تحتاج الى تكلفة عالية جدا .

ان مصر تمتلك اكبر نسبة من قمامة البلاستيك حيث ان الاكياس منتشرة فى كل مكان على الاسوار والشجار ويصعب التخلص منها لانها لا تتحلل كما انها من المخلفات الخطرة التى ينبغى التخلص منها عن طريق الدفن او اعادة تصنيعها لان البلاستيك به مواد كيميائية خطيرة .

ثانياً : يتم وضع خريطة تحدد اماكن القمامة من الاحياء المختلفة عن طريق مسارات عمومية ومنها الى المقالب العمومية على مستوى المدينة وبذلك يمكن تحديد اماكن تجميع القمامة سواء على مستوى الاحياء السكنية او على مستوى المدينة ومنها الى المصانع لمعالجتها طبقاً للشروط والمواصفات .

ثالثاً: تكليف شركات سواء عامة او خاصة لتدوير ومعالجة تلك المخلفات اما لبيعها بعد المعالجة او لتصنيعها محلياً وبذلك تعد مورد مالى للدولة وتعمل على تشغيل الشباب و انتاج بعض المنتجات طبقاً للكود المصرى .

رابعاً: وضع قوانين لردع المخالفين من السكان وعامة الشعب لعدم القاء اى مخلفات فى الشوارع .

خامساً: اشراك الجمهور فى عملية جمع القمامة ونظافة الطرق حيث ان المساهمة والمشاركة الشعبية هامة وتعمل على تغيير السلوك الاجتماعى الغير واعى للسكان .(صورة 10)



(صورة ١٠)

الجزء الثالث :

كما ذكر من قبل فقد اوصى السيد رئيس الجمهورية بالتعامل مع تلك المشكلة وسرعة حلها كى يعاد للدولة ولمدنها العريقة الجمال والنظافة وهذا ليس فقط مقصد لسكان تلك المدن بل للزائرين ايضاً مع العمل على زيادة الرقع الخضراء والحدائق واحواض الزهور وبذلك يكون قد تم القضاء على التلوث بكافة انواعه.

هناك طريقتين أساسيتين الأولى استخدامها في توليد الكهرباء، التي نعاني من مشكلة ونقص كبير فيها، والطريقة الثانية الحصول منها على الإيثانول (الكحول الإيثيلي) والديزل، وهذان المركبان يعدان مصدرين مهمين من مصادر الوقود، من الممكن إضافتهما إلى البنزين واستخدامهما في تسيير المركبات، مما قد يتيح للحكومة تقليل الدعم الموجه للبنزين، أو إلغائه كلياً في ما بعد في حال التوسع في استخدام هذين المركبين بدلا منه حال تحقيق شروط ذلك

العائد من معالجة تلأل القمامة :

أولاً : هناك عائد مادي وصحي ومعنوي لمعالجة تلك المشكلة فمن الممكن كما ذكر من قبل تصدير جزء من القمامة بعد معالجتها ويعتبر دخل للدولة بالعملة الصعبة .

ثانياً : انخفاض نسبة المرضى نتيجة لنظافة الاماكن سواء خارجياً او داخل المباني خاصة الحكومية والمستشفيات والمدارس حيث انه كان من اهم اسباب زيادة بعض الامراض ناتج عن تكس القمامة .

ثالثاً : العائد المعنوي سواء لسكان تلك التجمعات العمرانية او لزائريها هام جداً حيث يزداد حجم السياحة مع جمال المدن والقرى وفوائدها المختلفة وزيادة نسبة المسطحات الخضراء واحواض الزهور وهى عناصر تضيف جمال على التجمعات السكنية بصرياً وتنقى الجو وتعمل على جذب الزائرين للدولة .

رابعاً : العائد الدولي هو ان تكون جمهورية مصر العربية فى مصاف الدول ذات السمعة الطيبة والجمال الطبيعي وتحسن وضع الدولة بين الدول المجاورة وتعود جمهورية مصر العربية الى مرتبتها السابقة دولة الاثار والسياحة .

التوصيات العامة :

- العمل على تفعيل تلك المقترحات مع عمل دورات تدريبية للعاملين بتلك المهن سواء قطاع عام او خاص .
- وضع ميزانية كافية لاستيراد الادوات والسيارات اللازمة لجمع القمامة .
- وضع خريطة المسارات المختلفة بعد تحديد اماكن التجميع على المستوى المحلى (الاحياء) ومستوى المدينة والمستوى الاقليمي

.....

- تحديد اماكن مصانع التدوير ومعالجة تلك القمامة على ان تكون فى اماكن بعيدة عن العمران وامتداده
اهم الشروط التى يجب ان توفرها عند اختيار موقع للنفايات ما يلى :

- 1 - ان تكون بعيدة عن المصادر المائية الجوفية والسطحية لضمان عدم تسرب الملوثة الى المصادر المائية .
- 2 - ان تكون بعيدة عن التجمعات السكانية الحالية والمخطط لها فى المستقبل هذا وقد اوصلت منظمة الصحة العالمية سنة 1971 م بأن لا يقل بعد موقع طمر النفايات اللبة عن 200م عن اقرب تجمع سكنى وتطالب بعض الدول بأن لا نقل المسافة عن 500م .
- 3 - ان تكون كمية الساقط (امطار - ثلوج) قليلة فى المنطقة .
- 4 - الاخذ بعين الاعتبار اتجاه الريح السائدة فى المنطقة .

ويجب القيام بعملية ضغط النفايات بكفاءة عالية جداً وذلك :

- 1 - لاستيعاب اكبر كمية ممكن من النفايات الصلبة .
- 2 - لمنع تواجد فجوات يمكن ان تعيش وتتكاثر بها الحشرات والقوارض .
- 3 - لمنع او الحد من عملية الاشتعال الذاتى .
- وضع لقوانين والاشتراطات والمعايير اللازمة لتصدير تلك القمامة للدول الراغبة فى ذلك .
- زيادة الوعى الاجتماعى لساكنى التجمعا السكنية سواءً عن طريق الجرائد او الاذاعة او التلفزيون او وسائل الاعلام عامة لدفع تلك المشكلة للحل باسرع وقت ممكن .
- والسؤال هل يمكن ان تكون مهمة جمع القمامة بالدور الذى عجزت عنه الحكومة فى توفير فرص عمل للشباب والقضاء على البطالة خاصة ان تلك المهمة لا تحتاج الى راسمال او خامات او تجهيزات ؟ وهل يتم الاستفادة من القمامة بالشكل الامثل وبالطرق الامنة فى مصر ؟

" النظافة من الايمان " وجمهورية مصر العربية دولة تحترم الدين وتعمل طبقاً لنصوصه .

وبذلك تتحقق توصية السيد رئيس الجمهورية المنتخب لصالح الدولة وسكانها وزائريها .

المعايير الرئيسية للتنمية الحضرية بالمناطق القاحلة

مقدمة :

تتضمن الدول العربية مجتمعة من الشرق الى الغرب معظم المناطق الصحراوية على مستوى العالم حيث تمثل المناطق الصحراوية السواد الاعظم من مساحة تلك الدول (خريطة 1)



خريطة 1 (خريطة الدول العربية)

•الصحراء هي عبارة عن مناطق قاحلة ذات بيئات طبيعية قاسية Zones Arid من ناحية : المناخ- قلة المياه والامطار - انعدام السكان والتجمعات السكنية تقريباً .

كل هذه الظروف جعلت هذه المناطق خالية دون اي نشاط او حياه .

على الرغم من هذه الظروف الا هناك موارد طبيعية مكتشفة و غير مكتشفة (طاقات كامنة) ولم تستغل بعد من مثل : طاقة شمسية - طاقة الرياح - بترول - معادن - غاز - مياه جوفية .

هناك بعض الدول تحتاج للامتداد في الصحراء نظراً لطبيعة المناطق الآهلة بالسكان واكبر مثال على ذلك جمهورية مصر العربية التي يبلغ تعداد سكانها اكثر من 72.79 مليون نسمة طبقاً لتعداد 2006 (جدول 1)⁽⁴⁾ و92 مليون⁽¹¹⁾ الرقم الحالي حيث يتركز هذا التعداد في وادي النيل الضيق ودلتاه الذي يمثل ما يقرب من 4.65%⁽¹¹⁾ من مساحة الجمهورية وباقي المساحات صحراء قاحلة عدا مساحات قليلة جدا (الوادي الجديد) (خريطة 2).

جدول 1 (بيان المساحة وعدد سكان محافظات جنوب الوادى واجمالي جمهورية مصر العربية) (4)

المحافظات	المساحة كم2	عدد السكان في تعدادات			
		1976	1986	1996	2006
الجيزة	4,840	2,416,659	3,725,420	4,979,865	5,724,545
الفيوم	4,949	1,141,879	1,551,214	1,989,881	2,511,027
بنى سويف	9,576	1,190,132	1,449,229	1,860,180	2,291,618
المنيا	2,263	2,054,105	2,645,112	3,308,875	4,166,299
أسيوط	1,558	1,697,422	2,215,679	2,802,185	3,444,967
سوهاج	1,574	924,814	2,447,033	3,123,000	3,747,289
قنا	12,743	1,709,299	2,258,926	2,441,420	3,001,681
البحر الأحمر	130,000	55,415	89,724	155,695	288,661
الوادى الجديد	376,505	85,175	113,405	141,737	187,263
أسوان	34,608	618,518	809,204	973,671	1,186,482
مدينة الأقصر	55	--	--	360,503	457,286
إجمالي الجمهورية	910,311	35,696,104	47,984,138	59,220,523	72,798,031

يركز هذا البحث على كيفية الاستفادة من الاراضى القاحلة والامتداد العمرانى عليها لكن كيف ذلك فهناك معايير رئيسية لتنمية تلك المناطق يجب مراعاتها ليتم تنميتها بشكل شامل يضم كافة القطاعات التنموية (طبيعية - اجتماعية ...) للبدء فى هذا البحث يجب التعرف اولا على الاتى :

- 1 - ما هى المناطق القاحلة
- 2 - ما هى المعايير الرئيسية
- 3 - تعريف التنمية الحضرية

اذا ما تم تعريف تلك المصطلحات بشكل علمى وتم تحليلها بشكل ضيق امكن وضع حلول مناسبة لمشكلات تلك المناطق القاحلة وتنميتها .



خريطة 2 (خريطة جمهورية مصر العربية) (8)

هذا البحث يركز على تقديم ومناقشة المشاكل ومحاولة حلها عن طريق الوصول بالمعايير الرئيسية الى المستوى والنسب الممكنة لتنمية تلك المناطق مع وضع اساليب الادارة المحلية مع تنمية الموارد المحلية والخدمات وكل مظاهر الحياة لكن بأسلوب يختلف عما يطبق فى مناطق العمران الحالية للوصول الى حياة حضرية تتواءم مع هذه البيئة وتعالج تحدياتها الصعبة .

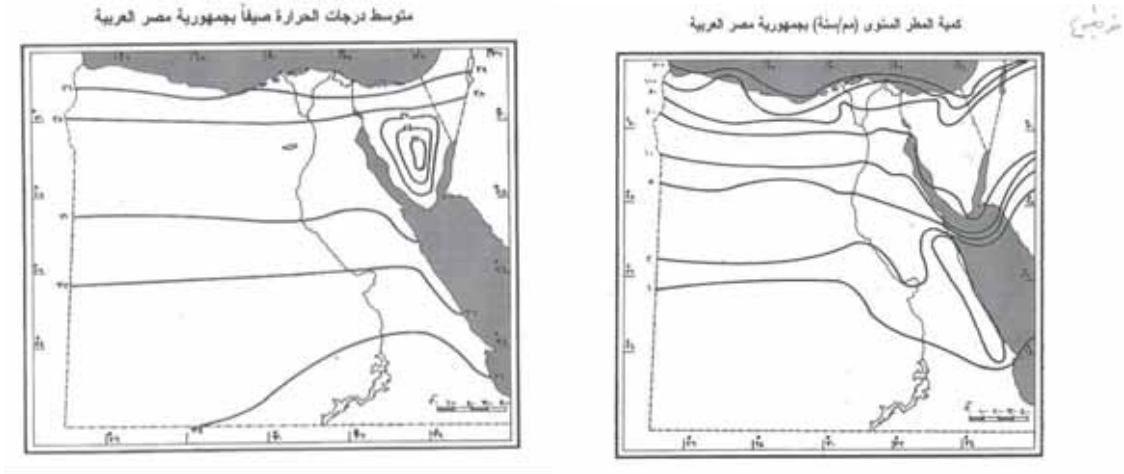
الجزء الاول :

● مفهوم المناطق القاحلة The Arid Zones

المناطق القاحلة هي المناطق ذات المساحات الشاسعة وليس بها حياة نظراً لعدم وجود مصادر وامكانات المعيشة مثل المياه - الزراعة - الطرق وغيرها - وكذا بعدها عن العمران القائم مما جعلها مناطق منعزلة تماماً .

تلك المناطق ذات بيئات قاسية - درجات حرارة عالية جدا نهاراً شديدة البرودة ليلاً (خريطة 3)

- كذا انعدام الامطار والمياه (خريطة 4) وعليه لا توجد نباتات او اى زراعة بها - هذه علامة على عدم اتصالها بالعمران القائم فلا توجد طرق او اى وسائل اتصال بقرب تلك المناطق مما جعلها متاهة لمن يحاول التجول فيها .



خريطة 4 لكمية المطر السنوي (مم/سنة) في (ع.م.ج) (2)

خريطة 3 متوسط درجات الحرارة صيفاً في (ع.م.ج)

المعايير الرئيسية Main Criteries

● من المتعارف عليه ان اى منطقة عمرانية لها معايير مثلى وذلك للوصول بتلك المناطق الى الحياة الصحية السلمية لسكانها من خلال تلك المعايير الرئيسية .

● تختلف تلك المعايير من بلد لآخر وكذلك من منطقة لآخرى تبعاً للعوامل البيئية المؤثرة ولذلك عند تطبيق تلك المعايير على المناطق المطلوب تتميتها (المناطق القاحلة) حيث يجب ان تختلف عن ما يطبق في المناطق العمرانية الحالية .

● كلمة معيار تعنى مستوى متفق عليه للوصول الى انسب الاوضاع المعيشية لسكان هذه المناطق من كافة النواحي : معيار اجتماعى - معيار خدمى - معيار اقتصادى .

تعريف التنمية الحضرية Urban Development

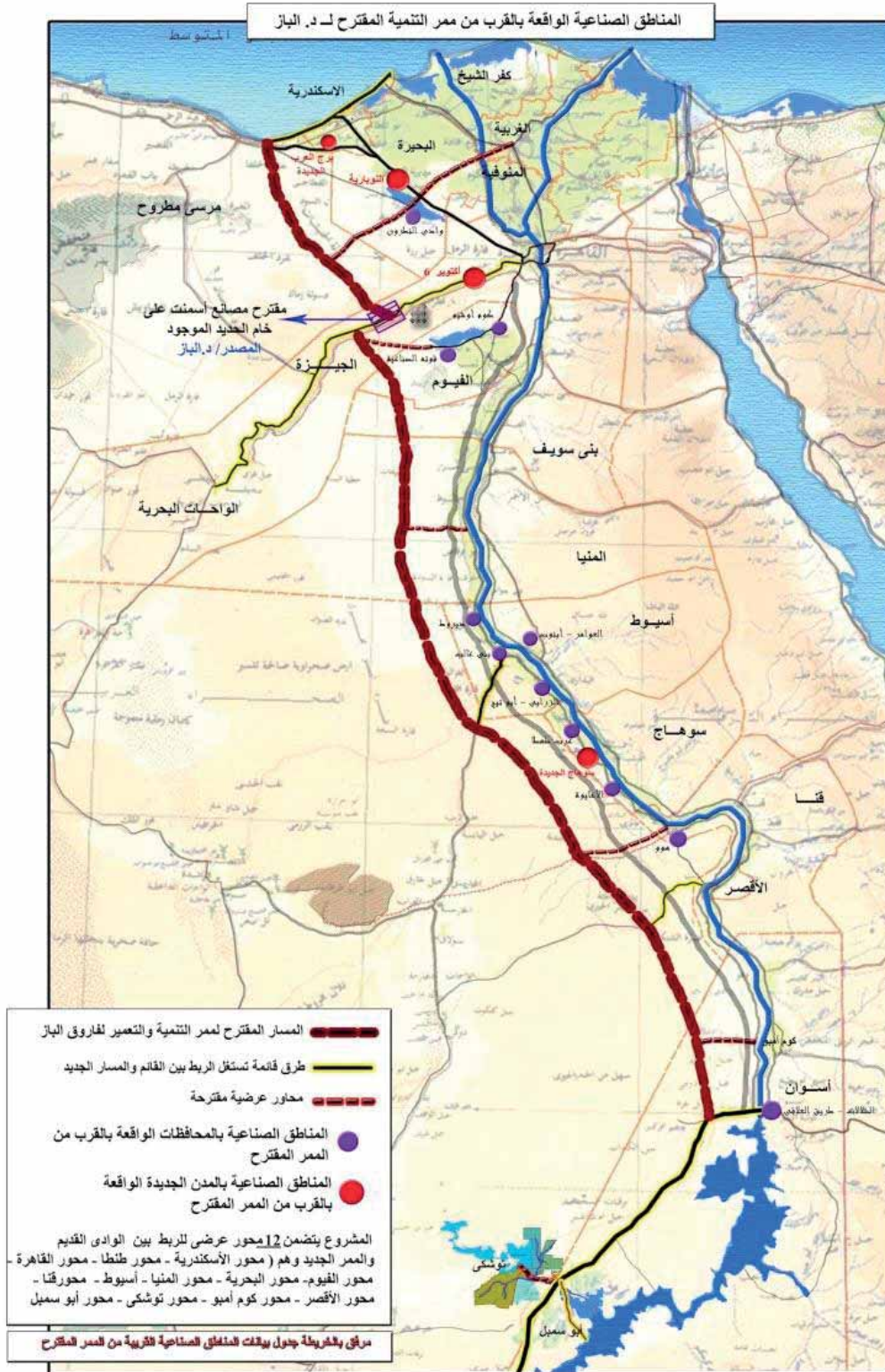
التنمية الحضرية هي الوصول بالمعايير والمعدلات لمناطق الحضرية للوضع الامثل وبذلك يترقى هذا المجتمع الى مستوى افضل .

- المناطق القاحلة ليس بها اى حضر او عمران ويصعب تنمية تلك المناطق لانها تحتاج لمعالجة خاصة وادارة واعية .
- السكان هم العنصر الهام للمناطق الالهة وتختلف بيئاتهم من منطقة لآخرى لكن المناطق القاحلة ليس بها سكان ولتنمية هذه المناطق تحتاج لنقل سكان يمكنهم المعيشة فى ظروف تقارب بيئتهم الاصلية حتى يمكنهم التعايش ، مع محاولة تطويرها كما سبق عن طريق المعايير الرئيسية .
- المياه وهى عصب الحياة من الممكن الحصول عليها او نقلها كى يتم تعمير تلك المناطق القاحلة
- الخدمات وهى من اهم عناصر الجذب حيث لا يمكن وجود سكان بدون خدمات ضرورية .
- الطرق والمواصلات وهى تعتبر عنصر الربط بين العمران الحالى وبين تعمير المناطق القاحلة عن طريق :
طرق ارضية - جوية (ان امكن) مع استخدام التقنيات الحديثة للربط بين العمران الحالى والمقترح لعدم عزل المناطق المستحدثة وجعلها ذات صلة بشبكة التجمعات العمرانية⁽¹⁾
- Settlements Network باى وسيلة اتصال ممكنة .

● هناك خطوات يجب ان تتخذ لوضع استراتيجىة لتنمية المناطق القاحلة ومنها :

- عمل مسح شامل Full Servey لتلك المناطق من كافة النواحي الاقليمية - الطبيعية - الادارية - السياحية والاجتماعية
- دراسة وضع هذه المناطق وعلاقتها بالعمران الحالى وبعدها ومدى تأثرها بالتجمعات العمرانية القريبة .
- التعرف على اقرب السكان لتلك المناطق والذين يعيشون فى ظروف قريبة جدا من الظروف الحالية للمناطق القاحلة سواء طبيعيا - اجتماعيا واقتصاديا .
- امكانيات الربط بين العمران الحالى وتلك المناطق المراد تميمتها سواء برا او جوا او عن طريق الاقمار الصناعية والطرق الحديثة للربط (كوابل الالياف الضوئية) .
- دراسة للسياسة القومية للدولة هل هى مركزية او لا مركزية⁽¹⁰⁾ لتحديد دور الادارة المحلية الجديدة لتلك المناطق وعلاقتها بالسياسة القومية للدولة .
- عمل ابحاث ودراسات اقتصادية عن الانشطة والموارد الكامنة التى يمكن تقجيرها للوصول الى انسب الطرق لمجالات العمل الصالحة لجذب المستثمرين والسياحة لتلك المناطق .
- اى فئة من فئات السكان سيتم البدء بهم فى تعمير تلك المناطق حيث ان الخدمات سوف تتوقف على احتياجات تلك الفئات وذلك لضمان استمرارية الحياة واستدامتها بالمناطق القاحلة .

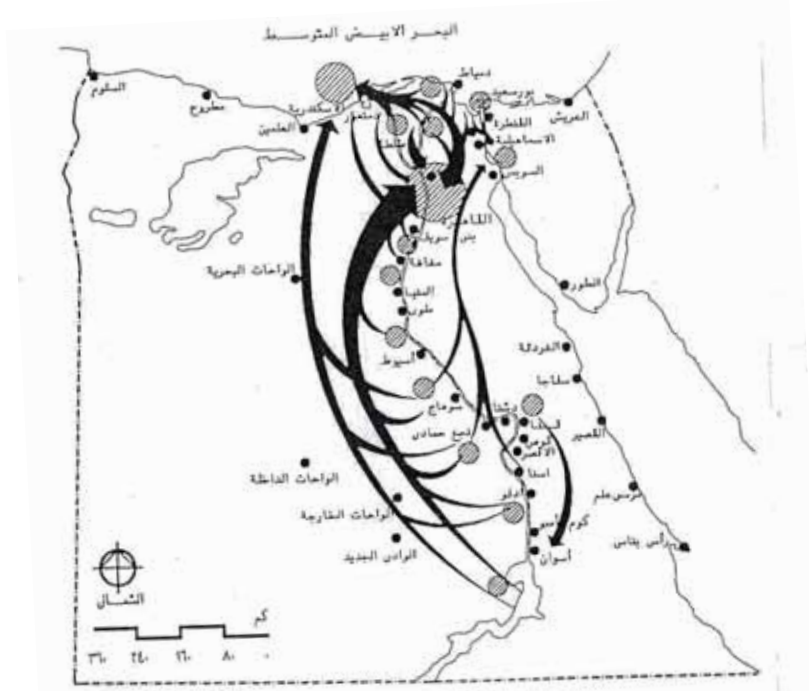
•تجميع لكافة المشاريع والابحاث التي تمت في هذا المجال ولتلك المناطق القاحلة ولعل من اهم تلك الدراسات مشروع ممر التنمية والتعمير للعالم الجليل أ.د / فاروق الباز وللبدا من حيث انتهى الاخرون (خريطة 5)(12)



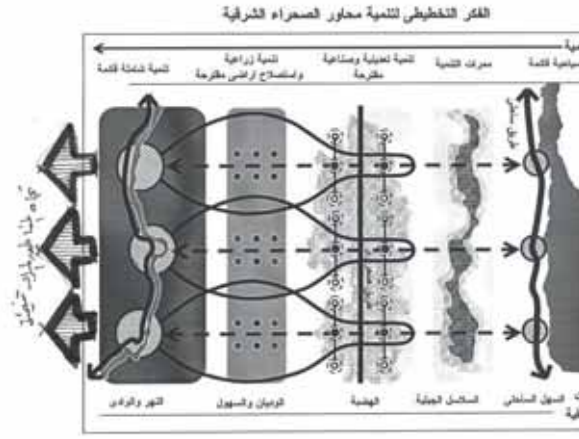
خريطة 5 (مشروع ممر التنمية والتعمير)(12)

ان عملية وضع استراتيجية حضارية تتطلب عدة دراسات من وجهات نظر مختلفة منها :

- العوامل الطبيعية Physical Factors التي تسمح باقامة تجمعات عمرانية على النمط الصحراوي
- المناخ درجات الحرارة تتطلب فئة معينة من السكان يعيشون في نفس المجال درجات حرارة مشابهة تقريباً ويعمل هذا على سهولة تحركهم للمناطق الجديدة .
- الموارد المائية (مياه جوفية) او وصلة من بحيرة ناصر جنوباً او الامطار شمالاً .
- كيفية استخدام الطاقة الكامنه من رياح - طاقة شمسية - بترول وغاز ان وجد ومعادن وخلافه واستخدامها لتوليد طاقة متجددة .
- وضع تجمعات عمرانية ذات صلة عن طريق الاقمار الصناعية (اقطاب نمو Growth Poles)⁽¹⁾ لجذب سواء السكان والانشطة والمستثمرين .
- استخدام الطبيعة كعنصر سياحي حيث ان اغلب الدول خاصة الغربية ينعدم فيها اللون الاصفر (الصحراء) وبذلك يمكن ان تمثل عنصر هام لديهم وتستغل سياحيا بالترشق على الرمال كاحدى الرياضات الحديثة او الدفن في الرمال لعلاج بعض الامراض (من الناحية الصحية) .
- العمل على الربط بين الدول المجاورة وخلق فرص عمل واتفاقيات مشتركة .
- من توصيات التخطيط القومى لجمهورية مصر العربية بالخروج من الوادى الضيق لكن فى اى اتجاه ؟ من المعروف ان جميع حركات السكان والانشطة فى جمهورية مصر العربية كانت ومازالت تتحرك من الشمال الى الجنوب والهجرة الداخلية والعكس (خريطة 7)



خريطة ٧ (الحركة من الشمال الى الجنوب والهجرة الداخلية العكس)⁽²⁾



خريطة 10 (الامتداد الى المناطق القاحلة) (7)

بدأت الدولة فى العمل على ربط ساحل البحر الاحمر بالوادي عن طريق محاور تنمية (خريطة 9) هذه الحركة من الوادى تجاه الشرق لكن يمكن مدها من الوادى للغرب تجاه المناطق المراد تنميتها (المناطق القاحلة) (خريطة 10) .

● طبقاً للدراسات والابحاث للصحراء الغربيه هناك مياه جوفية تصلح للزراعة نظراً لقللة الامطار جنوباً لكن هناك نسبة امطار شمالاً فى المناطق للظهير الساحلى الغربى للبحر الابيض المتوسط (خريطة 4) .

● نوعية التجمعات العمرانية للمناطق القاحلة

هناك تغيير مثل ما ذكر من قبل وهو تخطيط ليس بنمطى لكن يختلف عن ما هو موجود بالوادي نظراً لطبيعة وبيئة تلك المناطق وظرفها القاسية .

● عمران وتعمير هذه المناطق يكون ذو صفة متماسكة Compact وذلك لمعالجة العوامل المناخية على ان تكون جميع الفراغات التى تتخلل الكتل العمرانية تتجه للداخل حيث ان المحيط الخارجى ذو اتصال بالصحراء ومخاطرها .

● ارتفاعات المباني : الاراضى الشاسعه تسمح بالامتداد الافقى كنمط للنمو العمرانى فى الصحراء ولا يفضل الارتفاعات الشاهقة تقادياً لشدة الرياح المحملة بالأتربة احياناً .

● حجم التجمعات السكانية من المستحسن الا يتعدى من 50 - 100 الف نسمة كى يسهل تعميمها بسهولة حيث اوضحت التجارب بعدم استكمال تعداد المدن 500 الف نسمة مثل مدينة العاشر من رمضان - مدينة السادات على العكس ما تم للمدن الاقل تعداداً مثل 15 مايو - 6 اكتوبر - العبور نجحت فى الوصول لعدد السكان المستهدف .

● اما فى حالة ازدياد اقبال السكان على تلك التجمعات يمكن اقتراح تجمعات اخرى لكن بنفس النسب السكانية السابق ذكرها .

الجزء الثالث :

هذا الجزء من البحث سوف يطرح اسئلة والاجابة عليها سوف تعطى وتكون بمثابة الاستراتيجية الجديدة والمعايير الرئيسية لتنمية تلك المناطق.

● من الناحية الادارية : Administrative Effect

1 - هل التجمعات العمرانية المقترحة تكون مركزية فى ادارتها اى تتبع العاصمة او لامركزية ؟

اصبحت المركزية اعاقه لحركات التنمية ولكن اللامركزية وسرعة اتخاذ القرار هى انسب السياسات لتنمية تلك المناطق القاحلة وعن طريق اقطاب النمو Growth Poles يمكن ربط التجمعات الجديدة بالقائمة وتنفيذ المخططات القومية المقترحة من قبل الدولة .

2 - ما دور الدول المجاورة لتلك المناطق المستحدثة (القاحلة) ؟

كما انه من المهم ربط شبكة التجمعات العمرانية الجديدة بالمقترحة وكذلك الربط بين دول الجوار عن طريق وسائل المواصلات وذلك لتسهيل التبادل سواء الادارى - العلمى-الخدمي...

● من ناحية السكان : Effect Population

3 - من السرد السابق اى السكان يمكن تحريكهم للمناطق الواعدة (القاحلة حالياً) ؟

كما تم توضيح ان هناك مطلوب حركة على المستوى القومى من الشرق للغرب والعكس وعليه صعيد مصر عبارة عن شريط طولى من محافظة الجيزة الى بحيرة ناصر جنوباً - يمكن تحريك سكان تلك المناطق غرباً وشرقاً لتعمير تلك المناطق الواعدة وتحت نفس الظروف المناخية تقريباً وهو نفس ما تم عرضه فى مشروع ممر التنمية .

4 - اى فئة من السكان (فئة عمرية) يمكن تحريكهم - شباب - بالغين - مسنين ؟

الخطوه الاولى لتحريك السكان تحتاج الى الشباب والبالغين وليس المسنين نظراً لان هذه الفئة (المتطلعة لحياة جديدة) افضل وبدل من العمل بالدول الاجنبية والعربية يمكن العمل فى وطنهم بعائد يحقق لهم المعيشة الصالحة حيث ان هذه المرحلة تعتبر المرحلة قصيرة المدى Short Term وبعدھا تطبق سياسة طويلة المدى Long Term بنقل باقى الاعمار لتلك المناطق المستحدثة واستكمال مقومات المجتمع الاجتماعية .

5 - هل السكان مزارعين - عماله صناعيه - خدمات مدرسين واداريين وخلافه ؟

هذا السؤال هام جداً حيث ان المجتمعات المستحدثة يمكن طبقاً للموارد الكامنة تتطلب عمالة صناعية وخدمات اخرى اما فى حالة وجود اراضى صالحة للزراعة تتطلب عمالة زراعية كذلك اقطاب النمو ذات المجال الاوسع خديماً تتطلب عماله ادارية اكثر .

6 - ما نوعية التخطيط العمرانى لتلك التجمعات المقترحة ؟

يجب ان تكون تلك التجمعات كما سبق الذكر Compact⁽¹⁾ واتصالها للداخل نحو مركزها الرئيسى نظراً لوحشية اطراف تلك التجمعات وصلتها بالصحراء .

● من ناحية الخدمات : Srvices Effect

7 - اى من الخدمات يجب توافرها تكون بمثابة جذب للسكان والمستثمرين ؟

تتوقف نوعية واعداد كثافة الخدمات على دور التجمع المقترح فى شبكة التجمعات العمرانية المقترحة فى حالة وجود قطب نمو تكون الخدمات اكثر او اعلى مستوى عن باقى التجمعات المحيطة حيث انها تخدم باقى التجمعات من خدمات : ادارية - تعليمية - صحية ... الخ .

8- اى الصناعات يمكن ان تتواجد فى تلك التجمعات المستحدثة ؟

الصناعات ثلاث مستويات ثقيلة - متوسطة وخفيفة وتحتاج لطاقة لتشغيلها وعليه فى حالة اقتراح استخدام الطاقة الشمسية او الرياح يمكن التعرف على اى الصناعات يمكن ان تقام واغلبها سيكون صناعات متوسطة وخفيفة (خاصة الصناعات الزراعية) ومع دراسة للاسواق ونقل المنتجات الصناعية لا قرب نقاط تسويق .

● من ناحية الاتصالات و المواصلات : Communication And Traffic Effect

9 - كيفية ربط هذه التجمعات المستحدثة بالعمران الحالى ؟

الربط هام جداً خاصة فى المراحل الاولى واما يكون عن طريق اقامة شبكة طرق ارضية ربطها بالوادى او عن طريق الجو باقامة مطارات محلية .

الربط الثانى يكون عن طريق شبكات تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات للوصول بين العمران المستحدث والعمران الحالى ويتمركز فى نقاط معينة (اقطاب النمو) .

● من الناحية الاقتصادية : Economical Effect

10 - الاقتصاد مبنى على عناصر وانشطة معينة (زراعة - صناعة - سياحة) فما هى انسب السياسات اللازمة لتنمية تلك المناطق ؟

اذا توافرت المياه الجوفية يكون الاقتصاد مبنى على الزراعة واستصلاح الاراضى بمحاصيل تتلائم وتتواءم مع البيئة وظروفها المناخية ونوعية التربة ومياه الرى .

اما اذا توافرت الرياح والشمس المتوفرة يمكن استغلالها فى اقامة صناعات بيئية وصناعات زراعية حسب ظروف المنطقة وتصدر اما محلى او دولى .

● من الناحية السياحية : Effect Touristical

11 - هل يمكن الاستفادة واستغلال المناطق المستحدثة لجمال بيئتها الطبيعية سياحياً ؟

مما سبق الذكر الصحراء واللون الاصفر لون الرمال عنصر ذو جمال ورونق خاصاً ليس فقط لمواطنى الدولة ولكن لدول الغرب التى تفتقر الى مثل هذه الاجواء ويمكن تنمية تلك الانشطة ذات الطابع الصحراوى مثل السفارى والتزلج على الرمال والدفن فى الرمال للعلاج وخلافه مع اقامة منشآت تترعى تلك الانشطة وتنميتها .

● من الناحية الإقليمية : Regional Effect

11 - هل للدول المجاورة دور فى تنمية تلك المناطق ؟

ان الصحراء الغربية لها حدود جنوبا مع السودان وغربا مع الجمهورية الليبية وفى حالة ما يتم تنمية التجمعات المستحدثة تكون على مسافات قريبة من الحدود يجب العمل على ربطها بشبكة مواصلات واتصالات بالدول المجاورة والاستفادة من ذلك فى التصدير والاستيراد والتبادل التجارى بما يعمل على زيادة التعاملات والنواحي الاقتصادية .

الجزء الرابع :

النتائج والتوصيات : Results And Conclusions

● مما سبق يتضح ان عملية تنمية المناطق القاحلة والقابلة للنو هامة بالنسبة لاستراتيجية التخطيط القومى للدولة (جمهورية مصر العربية) والذى ينص على اهمية الخروج خارج الوادى الضيق والاستفادة من تلك المناطق الواعدة ذات الطاقات الكامنة وللحفاظ على نسبة الاراضى الزراعية بالوادى مع التقليل كثافة السكان / الكيلو متر المربع والتي وصلت حاليا على مستوى الدولة الى 101 فرد / كم² والمناطق العمرانية 941.38 كم²(4) .

● التنمية الحضرية لتلك المناطق تعتبر تحدى للظروف القاسية ومعالجتها بالاساليب العلمية الحديثة .

● مشاركة السكان الحاليين واقتناعهم بالحركة نحو تلك المناطق هام جدا مع العمل على اقناعهم بعوامل جذب للتعمر والعمل فى تلك التجمعات المستحدثة .

● ان عملية التخطيط تمر بمرحلتين

المرحلة الاولى وهى سياسة قصيرة المدى والثانية سياسة طويلة المدى .

فالمرحل الاولى تحتاج لحركة تكون قوية من العمران الحالى لمدة معينة يليها المرحلة الثانية بعد استقرار المناطق المستحدثة ويمكن البدء فى الامتداد للمناطق البعيدة عن الوادى وتعتمد على الخدمات المقدمة من اقطاب النمو ادارياً - خدمياً

ان اليات هذه المراحل تحتاج الى ادارة خاصة واعية مع تطبيق سياسة اللامركزية للقرارات لضمان سرعة التنفيذ - هذا لا يعنى الخروج عن توصيات التخطيط القومى للدولة واستراتيجيته لكن تمثياً معه بأسلوب جديد لضمان سرعة وانضباط آلية التنفيذ .

نقل العاصمة الادارية بين الامركزية ومركزية الامركزية



نقل العاصمة الادارية بين اللامركزية ومركزية اللامركزية

ملخص البحث :

تبنت الحكومة الحالية بعض القرارات الصادرة عنها لحل المشاكل الحالية للدولة سواء إداريا - إقتصاديا - سكانيا على المستوى القومى .

أهم تلك المشاكل بالنسبة للعاصمة هي تركز الخدمات (بوسط القاهرة الكبرى) وازدياد عدد السكان الذى وصل الى ما يقرب من 16 مليون نسمة اى يمثل 17% من عدد سكان الجمهورية هذا علاوة على ازدحام المواصلات وتلاقيها فى نقطة مركزية للعاصمة (Main Node) مما أدى لمشاكل عدة تحاول الحكومة جاهدة العمل على حلها.

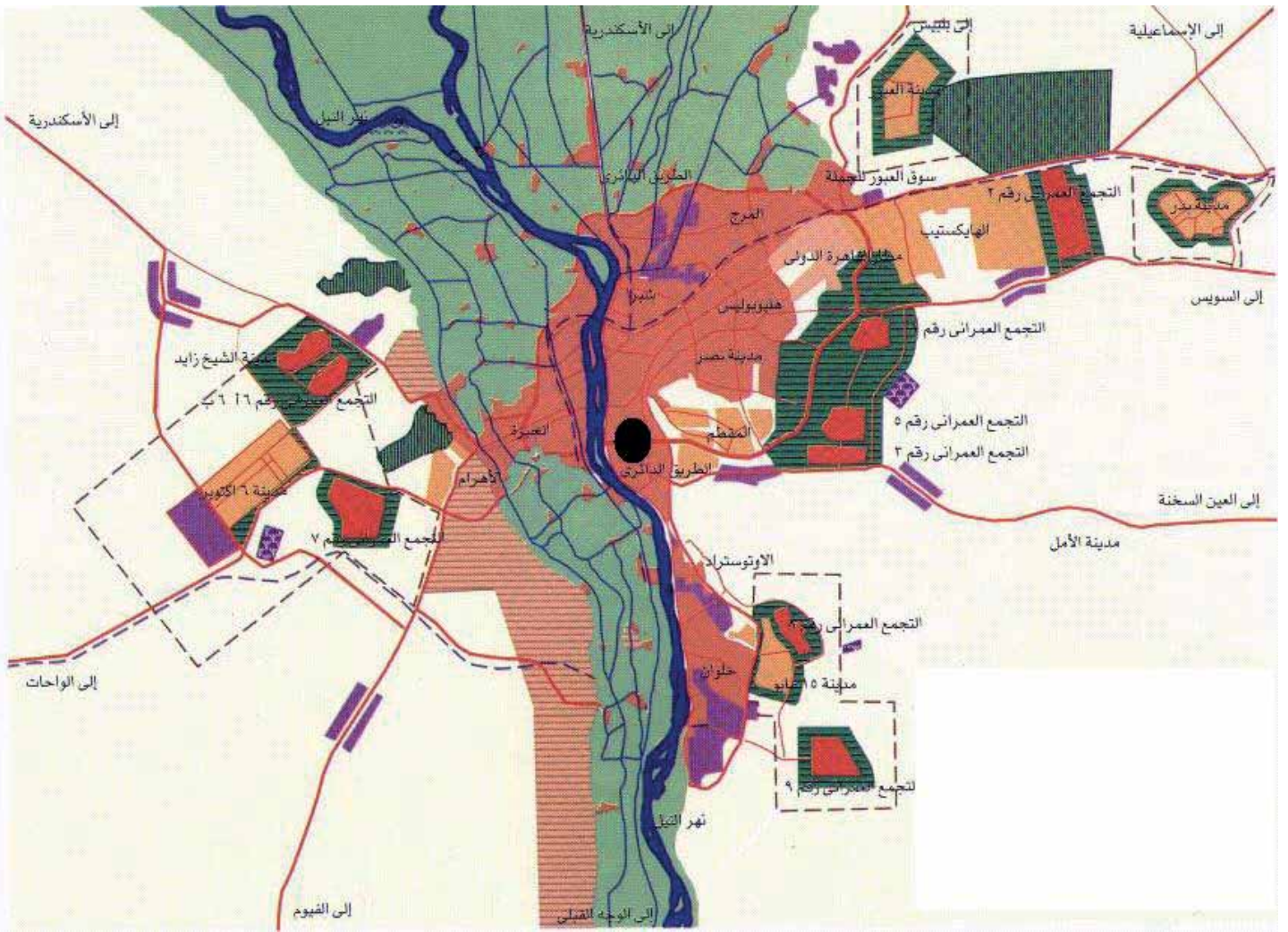
من أهم تلك القرارات التى حددت مؤخراً لحل مشكلة زيادة التركز بوسط العاصمة هو نقل العاصمة الادارية وليس نقل العاصمة بكاملها نظراً لارتباط القاهرة تاريخيا - ثقافيا - سياسيا وسياحيا بالموقع وبنهر النيل لذلك كان القرار بنقل العاصمة الادارية أى أغلب الوزارات والجهات الحكومية ومن الممكن أيضاً السفارات والجهات الإدارية للدولة . (خريطة 1)

حيث يتعرض هذا البحث لمناقشة تأثير هذا القرار على التخطيط القومى والإقليمى والمحلى للعاصمة ، وما سيترتب عليه من مميزات او مساوئ ومشاكل أخرى يمكن حلها وتداركها .

● والسؤال هنا هل هذا القرار صحيح تخطيطياً أم غير صحيح ؟

● هل نقل العاصمة الإدارية يكون هو حل للتمركز بالقاهرة الكبرى أم لا ؟

● هل سيتم نقل مقر الحكم ام تكون عاصمة ادارية بدون مقر للحكم؟



خريطة (1) تركز الخدمات بمنطقة وسط العاصمة

لكن هل بنقل مجموعة من الوزارات ومجلس الوزراء ومجلس الشعب ومجلس النواب وكافة الجهات الحكومية الأخرى المرتبطة بإدارة الدولة - كذا السفارات سواء العربية او الاجنبية تحل مشاكل القاهرة الكبرى.

تتمركز أغلب الوزارات والسفارات بمنطقة العاصمة وميدان التحرير في منطقة تصل مساحتها الى أكثر من 400 فدان (خريطة 1)، وهذا التمرکز للعاصمة وصل تعداد سكانها ما يقرب من 16 مليون نسمة علاوة على تمرکز المواصلات الرئيسية من : مترو أنفاق - طرق رئيسية - ميادين كبرى - باصات - سيارات ملاكى وتاكسيات كل هذا مع عدم وجود أماكن عامه لإنتظار السيارات أو جراجات كافية (Parking) كل هذه المواصلات تتلاقى في نقطة مركزية (Main Node) بمنطقة قلب العاصمة. (خريطة 3)

هذا يعنى مركزية الخدمات في منطقة واحدة Centralization Of Services



خريطة (3) منطقة تجمع الوزارات والسفارات بقلب العاصمة

هناك عدة اتجاهات لتوزيع الخدمات على المدن عامة :

● مركزية الخدمات سواء ادارية - سياسية - سياحية - خدمية Centralization

● لا مركزية الخدمات اي توزيعها على نقاط مختلفة بالمدينة Decentralization

● لا مركزية المركزية

● مركزية اللامركزية

ان اختيار احد هذه الاتجاهات لتوزيع الخدمات يتوقف على سياسة الدولة وكذا التخطيط الاقليمي والمحلى للعاصمة او اي مدينة مع دراسة ايهما انسب حيث تختلف كل حالة طبقا لظروف العاصمة او المدينة وقد تم الاستناد الى ما تم من امثلة دولية مشابهة سواء فى البرازيل - كندا - المانيا - سويسرا من نقل العواصم لكن لم تنجح اغلبها .

● **الاستخدامات الحديثة وتطوير التكنولوجيا لخدمة المجتمعات من :**

نت - fax - فاكس - الماسح الضوئي scanning والمؤتمرات والمناقشات والتواصل من خلال Conference Video كل هذا أدى الى سهولة وسرعة نقل المعلومات والاتصال بين الادارات المختلفة - كذلك سرعة وصول القرارات الهامه المختلفة بالادارات المعنية فى لحظتها كل هذا عمل على سهولة التواصل وعدم الانتظار سواء على المستوى المحلى او الدولى وساعد على انتشار الجهات المعنية فى اماكن مختلفة متباعدة.

أى لا مركزية توزيع الخدمات Decentralization Of Services

هناك نقطة اخرى يجب التطرق لها وعدم اهمالها وهى العاملين بالادارات الحكومية المتمركزة فى قلب القاهرة حيث يأتى اليها اعداد غفيرة من العاملين من كافة ارجاء العاصمة لتلك المنطقة.

هذا بجانب تمركز المواصلات وتكدسها مع عدم وجود اماكن انتظار سيارات او جراجات كافية لمثل هذه الاعداد من الزوار والعاملين مما ادى الى مشاكل مرورية من الصعب حلها .

اي ان هناك مشاكل كثيرة من نقل العاملين (رحلة العمل) من السكن لجهات العمل والعكس حيث انه كما سبق الذكر تتمركز كل تلك المواصلات بانواعها المختلفة فى تلك المساحة City Node.

هذا يعنى مركزية المواصلات Traffic Centralization

لذلك فظاهرة التمرکز ليست فقط للمبانى ولكن للمواصلات والعاملين والزوار لتلك المساحة من مركز العاصمة

الجزء الثانى :

● هذا المربع بقلب العاصمة (كما هو مبين بالخريطة 2) يقع به اغلب الادارات الحكومية علاوة على الكثافة السكانية العالية من ساكنى تلك المناطق.

● كما سبق الذكر تتركز الوزارات والمصالح الحكومية الاتية كذا السفارات العربية والاجنبية : مجلس الشعب – مجلس النواب – وزارة الاسكان – وزارة التمويين – وزارة التربية والتعليم – وزارة التعليم العالى – اكااديمية البحث العلمى – وزارة الداخلية – مجمع التحرير – الجامعة الامريكية – مقر مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار برئاسة الوزراء علاوة على بعض نقابات الاطباء والصيدالة – كذا بعض السفارات سواء العربية والاجنبية جدول (1،2)

● هذا يعنى اعداد هائلة من العاملين بتلك الوزارات وزوارها فى مساحة لا تتعدى 400 فدان.

● السؤال هنا ما علاقة تلك الوزارات واختصاصها بهذا الموقع وماعلاقة تلك الوزارات ببعضها ؟

● فهناك وزارات لا علاقة لها بذلك الموقع فهى وضع متوارث ومن الممكن نقلها خارجه مع توزيع تلك الوزارات على المواقع الصحيحة التى لها علاقة بنطاق تأثيرها ومواقع تسمح بالامتداد المستقبلى .

● هذا مع استخدام التكنولوجيا الحديثة التى يمكن من خلالها ربط اعمال تلك الوزارات بباقى الجهات المختصة الاخرى مع توفير اماكن وساحات لانتظار السيارات والباصات وعمل التنسيق العام لتلك المواقع بما يتلائم مع وظيفتها .

● يأتى هذا السؤال: ما موقف العاملين بتلك الوزارات عندما يتم نقل جهة العمل لمكان ما وتوطينهم فى اماكن اخرى جديدة: هذا هو السؤال الصعب ؟

● اذا لم يتم نقل اى وزارة او جهة حكومية لمكان ما مع دراسة كيفية وصول العاملين والزوار بطرق موصلات سهلة يمكن استخدامها ستظهر مشكلة جديدة هي مشكلة رحلة العمل (من السكن للعمل والعكس) لذلك عند اصدار اى قرار يمس الشعب من المستحسن العمل على دراسته من كافة الجوانب للوصول الى انسب وامثل الحلول وفى اسرع وقت مع تحديد خطط قصيرة المدى واخرى طويلة المدى Long Term Planning–Short Term Planning على المستوى الاقليمى والمحلى لعدم تكرار المشاكل الحالية .

● من هنا يتضح ان المركزية Centralization سواء للجهات الحكومية او الموصلات او السكان اتجاه خاطئ ولن يؤدى دوره المنشود .

● اى ان اللامركزية هى احد الحلول لكن ايضا من المفضل العمل على دراستها باستقاضة من كافة الجوانب .

● اى ان تحريك السكان من مكان كثيف لآخر – كذا المباني المتلاصقة يعتبر خلخلة للكتل البنائية لوسط العاصمة بدون النظر الى استعمالاتها وعدد المترددين عليها مع استبدال تلك المساحات بعد تفريغها لحدائق ومنتزهات كمنتفس للمواطنين الذين يعانون من الاختناق ونقص الرقعة الخضراء بقلب العاصمة .

الجزء الثالث :

من السرد السابق وجمع المعلومات يتضح الاتى :

عدد الوزارات فى قلب العاصمة هو 10 وزارة من اجمالى 35 وزارة اى 57.28% من عدد الوزارات
(جدول 1)

جدول (1) بيان بالوزارات المختلفة

العنوان	اسم الوزارة
1شارع الشيخ محمود الحصرى - أحمد عربى - المهندسين	وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات
2 شارع أمريكا اللاتينية - جاردن سيتى - القاهرة	وزارة الاستثمار
1 شارع إسماعيل أباطة -القصر العينى الدور الثالث	وزارة الاسكان والمرافق والمجمعات العمرانية
مبنى الإذاعة والتلفزيون ماسبيرو كورنيش النيل - القاهرة	وزارة الاعلام
شارع صبرى ابو علم - باب اللوق - القاهرة	وزارة الاوقاف
1-أ شارع أحمد الزمر مدينة نصر بجوار انبى القاهرة	وزارة البترول
19 شارع المراعى-العجوزة -الجيزة	وزارة التأمينات والشئون الإجتماعية
8 شارع عدلى - القاهرة	وزارة التجارة الخارجية والصناعة
عمارات العبور ناصية ش الطيران - القاهرة.	وزارة التخطيط
12 شارع الفلكى - القاهرة	وزارة التربية والتعليم
مبنى وزارة الخارجية-ماسبيرو-كورنيش النيل - الدور الأول	وزارة التعاون الدولى
101 شارع القصر العينى	وزارة التعليم العالى
99 شارع القصر العينى - القاهرة	وزارة التموين و التجارة الداخلية
2 شارع شجرة الدر -الزمالك -القاهرة	وزارة الثقافة
كورنيش النيل - ماسبيرو - القاهرة	وزارة الخارجية
25 شارع الشيخ ربحان - القاهرة	وزارة الداخلية
شارع يوليو رقم 23 - كوبرى القبة - القاهرة	وزارة الدفاع والانتاج الحربى
2 شارع مجلس الشعب - القاهرة	وزارة الدولة لشئون مجلس الشعب
2 شارع مجلس الشعب - القاهرة	وزارة الدولة لشئون مجلس الشورى
101 شارع القصر العينى - القاهرة	وزارة الدولة لشئون البحث العلمى
30 طريق مصر حلوان الزراعى - المعادى - القاهرة	وزارة الدولة لشئون البيئة
5 شارع اسماعيل اباطة - لاطوغلى - القاهرة	وزارة الدولة للانتاج الحربى
شارع صلاح سالم - مدينة نصر - القاهرة.	وزارة الدولة للتنمية الإدارية
4 شارع نادى الصيد - مجمع استصلاح الأراضى - الدقى -القاهرة	وزارة الدولة للتنمية المحلية
1 شارع نادى الصيد - الدقى - الجيزة	وزارة الزراعة واستصلاح الاراضى
23 شارع امتداد رمسيس - برج مصر السياحة - العباسية - القاهرة	وزارة السياحة
ميت عقبة - محور 26 يوليو - الجيزة أمام نادى الزمالك	وزارة الشباب
3 شارع مجلس الشعب - القاهرة	وزارة الصحة والسكان
طريق المطار - القاهرة	وزارة الطيران المدنى
ميدان لاطوغلى - مبنى وزارة العدل - القاهرة	وزارة العدل
3 شارع يوسف عباس - مدينة نصر - القاهرة	وزارة القوى العاملة والهجرة
8 شارع امتداد رمسيس-ميدان العباسية القاهرة	وزارة الكهرباء و الطاقة
ميدان لاطوغلى - مبنى وزارة العدل والمالية - القاهرة	وزارة المالية
كورنيش النيل - امبابه - الجيزة	وزارة الموارد المائية و الري
105 شارع القصر العينى - القاهرة	وزارة النقل

علاوة على السفارات بمنطقة جازن ستى والذي يبلغ 10 سفارات وقنصلية (جدول 2)

جدول (2) السفارات بمنطقة جاردن سيتي

الاسم	م	الاسم	م
السفارة الاندونيسية	6	السفارة البلجيكية	1
السفارة اليابانية	7	السفارة البوليفية	2
سفارة دولة بيرو	8	السفارة الكندية	3
السفارة السودانية	9	السفارة البريطانية	4
السفارة الامريكية	10	السفارة اليونانية	5

لمعرفة انسب الحلول هناك عدة اسئلة يجب الرد عليها :

- 1 - هل سيتم نقل 10 وزارات فقط فى العاصمة الادارية ام كافة الوزارات الـ 35 ؟
 - 2 - هل سيتم تجميع السفارات والقنصليات فى مكان محدد بالعاصمة الادارية كما هو فى اغلب المدن الحديثة ؟
 - 3 - اى اتجاه سيكون نقل تلك الوزارات والجهات التالية والسفارات الى العاصمة الادارية هل هو - لا مركزية المركزية اى توزيع الخدمات ونقلها من قلب العاصمة الى المكان الجديد .
- مركزية اللامركزية اى تمركز الوزارات والجهات خارج نطاق القاهرة الكبرى ؟
- ان كل وزارة لها علاقة بنشاطها بالموقع المقامه عليه وتختلف الانشطة من وزارة لأخرى لذلك يمكن تقسيم الاختصاصات للوزارات والجهات الحكومية لمجموعات طبقاً لتقارب نشاطها وارتباطه بالموقع المحدد لها اى تطبيق لامركزية المركزية.

وعلى سبيل المثال وليس الحصر :

- وزارة الزراعة - وزارة الرى واستصلاح الاراضى - كافة المراكز التابعة لهم يمكن تجميعهم بمكان واحد سواء على اطراف الدلتا او بوسطها حسب الظروف الحاكمة .
 - وزارة الثقافة - الهيئة العامة للاستعلامات - الاتحاد العام للازاعة والتلفزيون - كافة الجهات التابعة يتم تجميعهم ونقلهم الى مدينة الانتاج الاعلامى بمدينة 6 اكتوبر .
 - وزارة الخارجية وكافة السفارات والقنصليات المختلفة وكذا جامعة الدول العربية يتم تجميعهم فى الموقع المختار للعاصمة الادارية (خريطة 2)
 - وزارة الداخلية - اكااديمية الشرطة بالعباسية وكافة الادارات التابعة لهم يتم تجميعهم بجانب اكااديمية الشرطة بالتجمع الاول.
- وهكذا يتم تجميع وتوزيع الوزارات والهيئات طبقاً لنشاط كل مجموعه فى مكان يتلائم مع طبيعة ونشاط هذا التجمع الوزارى و الادارى، وبذلك يكون قد تم توزيع المركزية من قلب العاصمة اى خلخلة الكتل البنائية الى اللامركزية على مختلف الاماكن الملائمة لكل نشاط .

اي لا مركزية المركزية للوزارات المختلفة

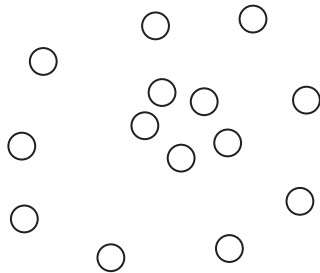
مع استخدام الوسائل الحديثة للربط بين كافة الوزارات والادارات على الرغم من تباعد مواقعها عن بعضها مما يدعم اللامركزية للادارات والوزارات المختلفة .

يأتى هنا اجابة على سؤال ما موقف الموظفين والعاملين بتلك الوزارات حيث يكون من الصعب توفير السكن والخدمات اللازمة لهم عند تجميعهم فى مكان واحد مما يصعب معه على الحكومة والسكان ، لذلك اللامركزية سوف تعمل على توزيع العاملين على مواقع مختلفة ومتباعدة وهذا من السهل تحقيقه.

النتائج والتوصيات :

- يخلص هذا البحث الى عدم جدوى نقل العاصمة الادارية وتركيزها في مكان واحد خارج القاهرة لأن ذلك سيتسبب في مشاكل أخرى وهر مركزية اللامركزية.
- ضرورة العمل على توزيع الوزارات وتوطينها في الأماكن المناسبة التي تتلائم مع وظيفتها ونشاطها وتسمح لها بالامتداد المستقبلي وبإمكانية الوصول بشكل سهل وسريع.
- من الصعب حل جميع العاملين والزوار للوزارات فى مكان واحد لكن بتوزيع هذه الابنية على اماكن مختلفة يسهل توفير السكن والتنقل للعاملين .
- خلخلة الكتل البنائية بقلب العاصمة يكون بمثابة متنفس لهم نظراً لقلّة نسبة المسطحات الخضراء بالقاهرة الكبرى .
- عدم تمركز المواصلات بتلك المنطقة وذلك من خلال تفعيل الطرق الدائرية حول العاصمة لتجنب التلاقى للمواصلات فى منطقة واحدة (City Node) .

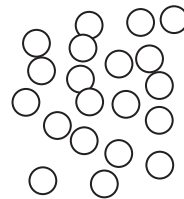
بذلك يكون قد تم التوصل لحل ازمة المركزية بالعاصمة وتجميل قلبها بالحدائق والمنتزهات العامة .



(3)

توزيع الوزارات فى مجاميع طبقا
لنشاطها وموقعها المقترح على
مستوى الجمهورية

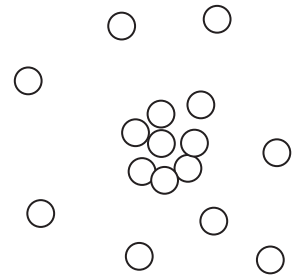
لامركزية



(2)

تجميع او مركزية الوزارات
فى العاصمة الادارية الجديدة
35 وزارة + جهات حكومية

مركزية اللامركزية



(1)

مركزية بعض الوزارات
فى قلب العاصمة
10وزارات + جهات
حكومية اخرى والمراد تقريظهم

مركزية

مدى اهمية تطبيق شبكة التجمعات العمرانية على المستوى القومى والاقليمى

مدى اهمية تطبيق شبكة التجمعات العمرانية على المستوى القومى والاقليمى

مقدمة :

هناك مشكلة رئيسية على المستوى القومى لجمهورية مصر العربية منذ عدة سنين ولم تحل حتى الان وهى تمركز السكان فى الوادى الضيق منذ عهود الفراعنة وحتى وقتنا هذا .
زيادة سكانية ونمو تجمعات عمرانية على حساب الاراضى الزراعية التى لو استمرت هذه الزيادة سوف تتأكل الاراضى الزراعية وهى مشكلة قومية ضخمة . (جدول 1)
منذ زمن بعيد يحاول المخططون الخروج خارج الوادى دون وضع خطة لذلك والسؤال هنا على الخروج فى هيئة بعثرة تجمعات عمرانية او تكتل التجمعات حول تجمع رئيسى وما علاقة كل هذا بالاراضى الزراعية وطرق المواصلات على المستوى القومى .

السنة	المساحة المنزرعة (فدان)	عدد السكان (نسمة)	متوسط نصيب الفرد (فدان)
١٩٩٠	٧٥٥٠٠٩١	٥٢٤٠٠٠٠٠	٠,١٤٤
١٩٩٦	٧٥٩٩٨٩٤	٦١٥٠٠٠٠٠	٠,١٢٤
٢٠٠٦	٨٤١٠٩٨٦	٧١٣٤٨٠٠٠	٠,١١٨
٢٠١٠	٨٧٤١١٢٢	٧٨٧٥٠٠٠٠	٠,١١١
٢٠١١	٨٦١٩٤٢٤	٧٩٦٠٢٠٠٠	٠,١٠٨

(جدول 1) ناكل الارض الزراعية

Compact Settlements Network Or Scattered Settlements Network

اولا : اى خطة تحكم التوزيع ويكون على اساس سليمة وليس بدون هدف .
ثانيا : ان تتماشى هذه الخطة مع المخطط المستقبلى لضمان تنفيذها .

كل هذا من خلال ما يسمى شبكة التجمعات العمرانية Settlements Network

فقد تم اقتراح محور تنمية كمثال فى السبعينات (محور القاهرة الاسماعيلية الصحراوى) (خريطة 1) ازدادت الحركة عليه وبالتالي زادت اعداد السكان نظرا للاستثمارات الجديدة التى جرت من مشاريع صناعية وتعليمية حتى الان محور عمرانى واستثمارات لا تتناسب مع هذا المحور واهميته .
هذا البحث يحدد شبكة التجمعات العمرانية بناءً على عدة عوامل سيرد ذكرها مع ظهور اقطاب النمو Growth Poles فى مناطق تعمل على جذب وتنمية المنطقة والسكان .



خريطة 1 طريق القاهرة الاسماعيلية الصحراوى

الجزء الاول : تعاريف

1 - شبكة التجمعات العمرانية : Settlements Network

هى كيفية الاتصال بين مجموعة من التجمعات العمرانية سواء متواجدة فى هذا المكان او

مستجدة فى تحديد الاتى : (شكل 1)

1 - حجم كل جُمع من تلك المجموعه .

2 - وظيفة كل جُمع .

3 - الخدمات المتواجدة بالتجمع .

4 - مدى جاذبية هذا التجمع للسكان والانشطة .

5 - الطرق المحيطة به وتخدم عليه .

6 - شبكة الاتصالات Net .



(شكل 1) شبك التجمعات العمرانية

بعد ذلك يمكن تصنيف هذه التجمعات طبقا للعوامل السابقة على درجة اولى / ثانية / ثالثة وعند اقتراح اى مخطط يجب وضع هذا التصنيف فى الاعتبار لانه يساعد على تنمية ونمو وجذب السكان طبقاً لدرجته .

من خلال التعرف على المجاميع العمرانية يمكن تحديد اى التجمعات ذات الاولوية التى سوف يمكن البدء بها حتى لو كانت فى مناطق قاحلة وانسب التعداد لها .

من خلال شبكة الاتصالات يمكن ربط بعض من هذه التجمعات مع بعضها واعطاءها الاولوية فى برامج التنمية مع تحديد سعة كل جُمع فى المستقبل 20,25 سنة قادمة حتى يمكن وضع المخطط لتحقيق ذلك من خلال شبكة التجمعات العمرانية المقترحة .

2 - التخطيط القومى : National Planning

هو احد درجات التخطيط والذى يختص بالبلد الواحد - هذا التخطيط يكون له نظرة شاملة من النواحي الطبيعية الاجتماعية والاقتصادية والبيئية وهذه النظرة تعنى مدة من 20-25 سنة بناءا على كافة المعلومات التى يتطلبها النمو والارتقاء والتمدد

كذا توزيع السكان واحجام التجمعات العمرانية وعلاقة التجمعات ببعضها ولن يتأتى هذا الا من خلال شبكة التجمعات العمرانية Settlements Network .

من خلال الشبكة يمكن الانتقال من التخطيط القومى الى خطوة اكثر تفصيلا وهى التخطيط الاقليمى ويحدد اماكن استعمال الاراضى وعلاقتها ببعضها وبالطرق المحيطة من اجل سرعة التخدم على تلك الاستعمالات .

3 اقطاب النمو : Growth Poles

عند تصنيف التجمعات يظهر من هذا التصنيف احد التجمعات له علاقة بأغلب التجمعات التجمعات الاخرى ووظيفيا وله المقومات التي تجعله يقود المجموعه ويصبح القطب الاكثر اهمية ويمكن ان يؤدي كافة الخدمات للمجموعه للمجموعه التابعه له دون الرجوع الى التجمع او المدينة الام من الممكن ان يزود هذا القطب بشبكة الاتصالات وبالتالي يمكن الاتصال بكافة التجمعات الاخرى سواء ارضيا او الالياف الضوئية .

الجزء الثاني : توزيع التجمعات العمرانية على مستوى الجمهورية .

1 - التخطيط القومي : يصدر احيانا من خلال سياسة التخطيط القومي بعض القرارات الخاصة بانشاء جمعات عمرانية جديدة او تنمية بعض منها . (خريطة 2)
مثال ذلك صدر قرار بانشاء مدن مليونية على الساحل الشمالي (العلمين) وكذا في مرسى مطروح هذا علاوة على مدينة مليونية بشرق بور سعيد واخرى عند العين السخنة بالبحر الاحمر - والعاصمة الادارية الجديدة



(خريطة 2) جمعات عمرانية جديدة

السؤال هنا على اى اساس يتم دراسة هذا المقترح ولماذا اختيرت هذه المواقع - ومن حدد تعدادها حيث ان كثير من التجمعات ذات التعداد اليمليونى لكن لم يصل الى هذا العدد واصبحت اغلب هذه التجمعات بها عشوائيات (مدينة العاشر من رمضان ومدينة السادات) .

لذلك قبل اقرار عمل مدن مليونية يجب الرد على هذه الاسئلة :

- هل هناك احتياج شديد لعمل جمع تعداده مليون ؟
- ما علاقة هذا التجمع بالتجمعات المجاورة او المحيطة ؟
- ما هى شبكة الطرق التى تخدم هذا التجمع ؟
- اى الخدمات ذات المستوى العالى الذى يخدم جمع تعداده مليون ؟
- ما علاقة هذه التجمعات بالتخطيط القومى على مستوى الجمهورية ؟

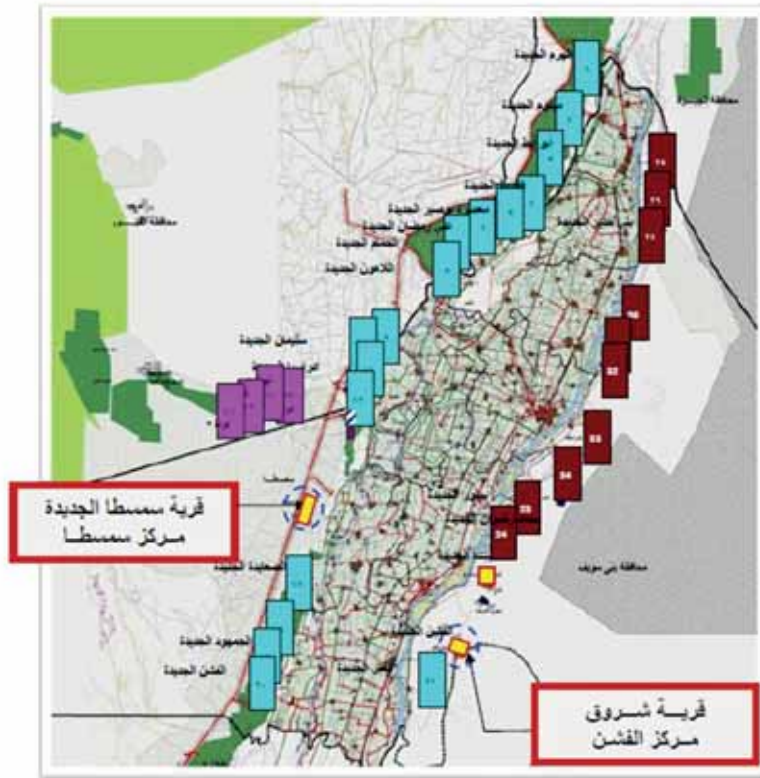
2 - مشاكل التجمعات العمرانية

اولاً : هناك مشاكل عدة مرتبطة بالتجمعات العمرانية سواء تعدادا او موقعا او وظيفيا او بعدهم عن الطرق التى تخدم تلك التجمعات .

ثانياً : الخدمات المتواجدة اى كانت خدمات صحية - تعليمية - اجتماعية - دينية - رياضية لا تتماشى مع تعداد بعض التجمعات وعلى العكس هناك جمعات تفتقر الى اكثر الخدمات .

ثالثاً : تقارب بعض التجمعات الصغيرة ومع امتدادها الطبيعى تلتحم مع بعضها الى ان تصل الى : اما جمع كبير او طرق حضرية Urban Corridors (خريطة 3)

رابعاً : على العكس هناك بعض التجمعات فى اماكن تفتقر للسكان وبها مقومات يمكن زيادتها لجذب سكان جدد وتنمية المنطقة (مثال على ذلك جمعات الوادى الجديد) .



(خريطة 3) التهام جمعين مع بعض على طول الطريق



(خريطة 4) مساحة صحراء مصر

3 - المناطق القاحلة او الواعدة والظهير الصحراوي :

جمهورية مصر العربية بها صحارى اكثر من 90% من المساحة الكلية (خريطة 4) - هذا لا يعنى عدم امكانية تنمية هذه الاجزاء من الدولة حيث ان تلك المناطق منها مناطق واعدة بها امكانيات غير مستغلة وطاقات كامنة يمكن لو تم وضع خطط لاستغلالها جعل من هذه التجمعات جُمعات فاعلة ومنتجة وجاذبة للسكان .

من خلال التعرف على التجمعات المتطرفة يمكن معرفة ما اذا كانت جُمعات واعدة ام لا من خلال الموقع - الخدمات - القوى الغير مستغلة والطاقة الكامنة وبذلك تدخل ضمن خطط الدولة كتجمعات واعدة .

هذا بخلاف التجمعات ذات الظهير الصحراوي (خريطة 5) حيث ان تلك التجمعات يمكنها الامتداد الافقى مع استيعاب سكان جدد وجذب بعض الانشطة الملائمة وبذلك لا يكون هناك استقطاع للاراضى الزراعية بل على العكس زيادة الرقعة الخضراء وخفض الكثافة السكانية من الوادى الى اطراف الوادى .



(خريطة 5) احد التجمعات ذات لظهير لصحراوي

4 - المشاريع المقترحة (محور التنمية بالصحراء الغربية - محور تنمية قناة السويس) :
اجتهد العلماء والمتخصصون فى التخطيط بوضع بعض الحلول للخروج من الوادى الضيق وبدأها العالم فاروق الباز بعد دراسة مستفيضة للموقع ومصادر المياه انه يمكن اقتراح محور غرب النيل وعلى بعد يتراوح ما بين 5-15 كيلو متر ممتد من الشمال للجنوب . (خريطة 6)



خريطة رقم (6) محور التنمية بالصحراء الغربية ومحاوره العرضية (المقترح من قبل د/فاروق الباز)

حاول العالم ترجمة الحركة السكانية السائدة من شمال وجنوب الى غرب تصب فى هذا المحور وتساعد على خروج السكان فى جمعات اما صناعية او زراعية او حتى صناعية زراعية ومازال يحاولون المسئولين تطبيق هذا الاقتراح ودراسته من كافة النواحي لكن اى للتجمعات ستكون اقطاب نمو للمنطقة فكلها جمعات جديدة - لذلك يجب وضع خطة لتوزيع التجمعات المطلوبه واماكنها وتعدادها وربطها بالوادى لسرعة التنفيذ

(محور قناة السويس)

هذا المحور متواجد من زمن وهو يربط الثلاث مدن الرئيسية : بور سعيد - الاسماعيلية - السويس لكن لم يكن اكثر من انه ممر مائى يربط البحر الابيض بالبحر الاحمر

عندما تم اقرار عمل قناة السويس الجديدة لمضاعفة عدد السفن المارة استلزم الامر دراسة محور تنمية قناة السويس من خدمات لوجستية - صناعية - اسواق حرة - جمعات جديدة (خريطة 7)



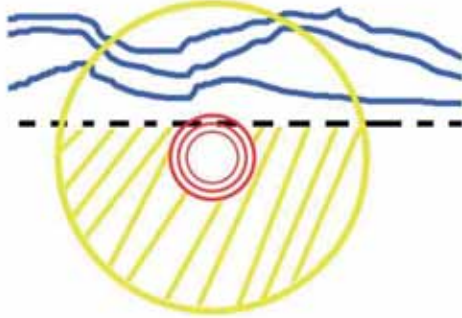
(خريطة 7) قناة لسويس

لذلك هل المدن المقترحة سابقا شرق بور سعيد - العين السخنة بتعدادها المليونى تماشى مع هذا المحور المقترح؟

لا يمكن فرض عدد من المدن او التجمعات دون دراسة التخطيط القومى وتأثيره على توزيع السكان والانشطة والخدمات .

الجزء الثالث :

كما سبق الذكر يجب تقسيم الجمهورية اولا لاقاليم كبرى بدل من 27 محافظة يمكن ان يكون التقسيم (7,8) اقاليم تخطيطية كبرى .
وبعد اعتماده يتم البحث فى اى المناطق سيكون هناك مقومات تسمح بعمل جمعات سواءاً حالية او جديدة مع تحديد قطب نمو لكل منطقة تعتمد عليه كافة التجمعات ولا يكون الاعتماد على العاصمة مركز الادارة والمال والسكان والمواصلات



(شكل 2) دائرة تخدم لتجمع طرفى على البحر

يجب مراعاة دوائر التخدم لكل قطب والا يكون القطب ذو دوائر خدمة فى البحر اى تجمع طرفى (شكل 2) وليس مركزى حتى تتساوى الخدمة على كافة التجمعات من كل الاتجاهات كما ذكر قبل ان الحركة السائدة فى الجمهورية على المستوى القدمى شمالية جنوبية لذلك من المفضل محاولة عمل حركة شرقية غربية لعدم المرور العاصمة وتقليل من نسبة التمركز كذا ان يكون الاقليم ذو خصائص من سواحل للسياسة - وادى للزراعة - صحراء للصناعة والنمو (خريطة 8).

من هذه النقطة يمكن التوصل الى اى جمعات ستكون قطب نمو وليس فرض اماكن بدون دراسة لتجمعات مليونية .

هل تطور التجمع ذو المليون نسمة هذا غير سليم يجب دراسة ذلك حتى نتوصل الى انسب الاحجام



التقسيم المقترح للأقاليم محاور التنمية الطولية محاور التنمية العرضية

(خريطة 8) حرك سكان شرق غرب بدلان شمالا جنوب

النتائج والتوصيات :

- من العرض السابق اتضح مدى اهمية تطبيق شبكة التجمعات السكنية بتدرجاتها من جهة التعداد والخدمات والمواصلات ...
- لن يتأتى هذا الا بعد تقسيم الجمهورية الى اقاليم تخطيطية كبرى Macao Re - gions طبقا لتوصيات التخطيط القومى .
- تحديد اى التجمعات لكل مجموعه فى الاقاليم الكبرى من الممكن ان يقود باقى التجمعات كقطب نمو وعليه يزود بالخدمات والاتصالات وتحديد الكثافة العامه لتعداده حتى يمكن تلاقى الاعتماد على العاصمة ذات التمرکز الرهيب .
- من هذا يمكن تحريك السكان تجاه المناطق الواعده لتقليل تركيز الكثافة السكانية على الوادى الضيق والخروج خارجه .
- بذلك تكون قد تم تحقيق المطلوب من خلال الخطوات التى ذكرت من قبل :
- 1 - تقسيم الجمهورية الى اقاليم تخطيطية كبرى
 - 2 - عمل شبكة تجمعات سكانية مقترحة طبقا لاحتياجات كل اقليم
 - 3 - تحديد اقطاب النمو وامدادها بكافة الخدمات والاتصالات ...

الخاتمة :

من خلال استعراض الابحاث سواء فى القرن الـ 20 او الـ 21 تم استنتاج الاتى (مشاكل تخطيطية فى جمهورية مصر العربية).

* ابحاث القرن الـ 20 :

اوضحت ان سياسة التخطيط الاقليمى هى احدى الاتجاهات التى تتبعها الدول المتقدمة والمتطورة و التى يجب ان تتبعها الدول النامية وذلك طبقاً لامكانيات كل دولة وطاقاتها وطبيعتها واقتصادها مع الاخذ فى الاعتبار للاتجاهات الحديثة .

- ومن اهم خصائص التخطيط الاقليمى هو مواجهة التباين بين الاقاليم المختلفة ويتأتى هذا من خلال التقسيم الداخلى لاقاليم تخطيطية كبرى (macro regions) كلا حسب امكانياته وامكانياته واحتياجاته ويكون دور فى مراحل التطور والنمو .

كل ذلك مع الاخذ فى الاعتبار مراحل التخطيط المركزة والموسع وبذلك يعمل التخطيط الاقليمى على حفظ الاتزان الاقليمى بين الموارد البشرية والطبيعية ويعبر عن امكانية الاستخدام الاكمل للموارد مع الاسراع فى عملية التطور والتنمية .

تتزايد اعداد السكان ويجب العمل لوضع سياسة توزيعهم من خلال التخطيط الاقليمى وتشجيع سياسة الاستقطاب فى اقطاب نمو محددة ومدن جديدة مع اعطاء الفرصة لكل اقليم بان يلعب دورا فعالاً ومؤثراً فى عملية التطوير والنمو .

توجيه عمليات الهجرة للاماكن المحتاجة للسكان او القاحلة على ان تكون الهجرة من والى المناطق ذات الظروف الطبيعية والاجتماعية المتقاربة لضمان الاستقرار للسكان المهاجرين (مع الاخذ فى الاعتبار للظهير الصحراوى لكل اقليم) .

تم استعراض تجارب الدول وتقسيمها لاقاليم تخطيطية كبرى ليس اقاليم ادارية والتخطيط السليم من جميع الجوانب اقتصادياً واجتماعياً وطبيعياً لتلافى نمو جانب دون الاخر كظاهرة التحضير المبكر early urbanization .

تمركز السكان والانفجار السكانى الناشئ من تمركز الانشطة والخدمات لذلك وجب عمل دراسة للتجمعات السكانية ومعرفة علاقتها ببعضها مع تحديد لشبكة التجمعات السكانية (settlements network) على مستوى الدولة - وحتى تاريخه لم يتحقق حلم العلماء والخبراء فى ذلك المجال .

* أما ابحاث القرن الـ 21 :

بعد ثورة 25 يناير وما تلاها من مطالب شعبية حرية عدالة اجتماعية مع الاستغلال الامثل لكل موارد الدولة سواء من ناحية الزراعة - الصناعة - الصناعات الزراعية - السياحة مع الاخذ فى الاعتبار لعلاقة الدول بدول الجوار .

حيث ان كانت العلماء والمتخصصين طالبوا بتقسيم الدولة لاقاليم تخطيطية متجانسة طبيعياً واجتماعياً ومتكاملة اقتصادياً حيث ان كافة دراسات القرن الـ 20 لم تصل بالحل المرضى لهم.

ثم بدأ بعد ذلك توضيح لتفاصيل داخل المدن ومشاكلها مثل مداخل التجمعات العمرانية والمدن سواء مداخل من البر او من البحر او النهر او سكك حديد او الجو .

كما تم استعراض لتمرکز الخدمات وتأثيرها على المخطط العام للمدن مع كسر التزاحم والتكدس العمرانى المتواجد بوسط تلك المدن مع اختيار العناصر الخدمية والخدمات التى تتفاعل وتتلاحم مع قلب المدينة لذلك هناك خدمات لايمكن تقاربها مع بعضها فى الموقع وعناصر يجب الا تكون وسط المناطق السكنية مثل :

(المستشفيات - الاستاد الرياضى وارض المعاض - السجون) حيث ان وجود تلك العناصر على شرايين طرق رئيسية يسبب مشاكل عديدة .

كما تم استعراض مشاكل تخطيطية مفصلة مثل استخدام الارصفة وانتشار الباعه الجائلين مع دراسة لكيفية التغلب عليها فى الدول المتقدمة والمتحضرة مع الاخذ فى الاعتبار للظروف الطبيعية والاجتماعية للدولة .

كذلك محاولة لزيادة الرقعة والمسطحات الخضراء حيث انها عنصر هام من عناصر مكونات بيئة صالحة ونقية مما يستدعى احيانا تفريغ لخلق بعض الساحات والفراغات كمتنفس للسكان وزيادة نسبة الحدائق العامة خاصة منطقة الوزارات بالقصر العينى .

- ظهرت فى الاونة الاخيرة ظاهرة تسمى بالعنف المعمارى المتمثل فى اقامة ابراج ذات ارتفاعات عالية دون دراسة للمنطقة المقامة فيها او الاستعمالات المحيطة .

امتداد المدن لا يكون فى الارتفاع الرأسى بل يمكن ان يكون فى الامتداد افقياً فى هيئة محاور تنمية خارج المناطق المزدحمة من خلال مواقع جديدة وليس التركيز فى المناطق ذات الكثافة العالية مثل نقل العاصمة الادارية .

- السياحة هى احدى الانشطة الهامة لاي دولة حيث ان العائد المادى منها يمثل ركيزة اساسية فى الدخل القومى .

والمسطحات الخضراء نشأت من العقيدة الدينية حيث بدأ وصف الجنة وصورتها الرائعة لتلك الخضرة فهى عنوان الحياة ومبعث الروح .

الصحراء ارض فضاء وجرداء هذه المناطق تعطى الاحساس بالموت وقد تم اثبات ان هناك علاقة بين المناطق السياحية والمسطحات الخضراء وكذا الصحراء .

وأخيراً وهى من اهم المشاكل الحالية تلال القمامة :

ان زيادة اعداد السكان والتحضر خاصة فى اغلب المدن يزيد من التلوث نظراً لعدم وعى السكان بالاضرار الناجمة عن ذلك ولم يكن يتصور احد انه سيأتى يوم من الايام تتحول فيه فضلاتهم ومخلفاتهم الى ثروة لا يستهان بها وتصبح القمامة احد مصادر الدخل القومى نتيجة تصديرها .

حاولت الدول المتقدمة الخلاص من تلك المشكلة بطرق علمية وساعد على ذلك الوعى والسلوك الاجتماعى للسكان .

محاولة وضع قوانين واشترطات ومعايير لتصدير القمامة للدول الراغبة فى ذلك مع تحديد خريطة للمسارات المختلفة واماكن التجمع على المستوى المحلى (الاحياء) ومستوى المدن والمستوى الاقليمى على ان تكون المقالب العمومية بعيدة عن العمران واتجاهات نموه وبذلك يتحقق ان يكون هناك وطن نظيف ويخلق فرص عمل للشباب مع الاستفادة المادية من القمامة بالشكل الامثل والطرق الامنة فى الدولة .

تقسيم الجمهورية لاقاليم تخطيطية كبرى والخروج منها لمجموعات من التجمعات مع تحديد واحد منهم كقطب نمو تعتمد عليه باقى المجاميع لعدم الاعتماد على العاصمة وذلك لن يتأتى الا اذا زود هذا القطب بالخدمات والاتصالات اللازمة .

كذلك يمكن تحريك السكان تجاه المناطق الواعده للخروج من الوادى الضيق حيث ان تعداد السكان ٩٠ مليون غير العاملين بالخارج .

حيث ان تعداد سكان جمهورية مصر العربية فى نهاية القرن الـ 20 حوالى 67 مليون نسمة وسيصل عام 2050 الى 150 مليون نسمة اى الى اكثر من الضعف مما يوضح مدى اهمية الوصول لحل تلك المشاكل وخاصة السكانية وتمرکزهم .

هكذا وضحت الابحاث المشاكل التخطيطية سواء للقرن الـ 20 او الـ 21 والتي مازالت تعاني منها الدولة للان ومحاولات الحل للوصول الى التخطيط السليم والنهوض بالدولة ولتصبح فى مصاف الدول المتقدمة .

ارجو ان اكون قد وفقت فى تحديد اهم المشاكل التخطيطية وبعض الحلول والتوصيات للوصول الى الحل الامثل علمياً من خلال ابحاث هذا الكتاب .

المراجع العربية والاجنبية

- أسباب ومصادر التلوث المرئيوأثرة على العمران موضوع الندوة – التلوث البصري والنواحي الجمالية التلوث البصرى والنواحي الجمالية – ٨-٩ مارس ١٩٨٨ (جمعية المهندسين المصرية)
- الاعمال التخطيطية والمعمارية الملوثة للبيئة بصريا بمدينة القاهرة – مجلة المهندسين المصرية – العدد الرابع المجلد العشرون ص ٤٧-٥٣
- التلوث المرئي – مجلة قطر للانشاء- المجلد الخامس العدد ٥٧-١٩٩٣-ص ٨-١١
- اسماعيل عبد العزيز عامر ، اهمية سياسة التخطيط الاقليمي في تنمية شبكة التجمعات العمرانية وتطبيقها في ج.م.ع رسالة دكتوراه ١٩٧٣
- عصمت عاشور احمد ، الخريطة القومية المقترحة ج.م.ع لعام ٢٠٢٠ بحث مقدم كلية الهندسة جامعة الازهر .
- احمد خالد علام ، محاور التنمية وتقسيم الجمهورية لاقاليم تخطيط كبرى.
- محمود فؤاد محمود ، رؤية مستقبلية للعمران في مصر المؤتمر المعماري الدولي الثاني العمارة والعمران والزمان . جامعة عين شمس ٢٠٠٨ .
- فاروق الباز ممر التنمية والتعمير وسيلة لتأمين مستقبل الاجيال في مصر . دار العين للنشر الطبعة الاولى ٢٠٠٧ .
- وزارة الاسكان والتنمية العمرانية – الهيئة العامة للتخطيط العمراني . استراتيجية تنمية محافظات الجمهورية ٢٠٠٦ ص ٢،١ .
- إسماعيل عبدالعزيز عامر ، التخطيط العمرانى والتصميم الحضرى . كتابدال الكتب الحديثة عام ٢٠١١
- عارف عطية أبوالحمد ، تأثير محاور الحركة على العمران بالمناطق التاريخية بالقاهرة الكبرى رسالة ماجستير – جامعة الأزهر – كلية الهندسة – قسم التخطيط ٢٠١١
- المهندسة حنان الحضرى ، ورقة عمل عن المخلفات الصناعية (معالجتها – تدويرها – التخلص الامن منها) مكتب الدراسات الهندسية ، مشروع اعادة تخطيط مدينة الزقازيق عام 2008
- دراسة لـ«الدولية للمعلومات «عن جمع النفايات ومعالجتها،
- **بحث حول النفايات و أنواعها وطرق التخلص منها ، albar9.0wn0.com/t735-topic ، معالجة وإعادة تدوير النفايات، آلات ومنشآت يورويجز معالجة وإعادة تدويرها ،**
- مكتب الدراسات الهندسية فرع سلطنة عمان
- احمد علام " تخطيط مدن " القاهرة ١٩٧٩
- اسماعيل عبد العزيز عامر " التخطيط الاقليمي ومدى الاستفادة من تجارب الدول المختلفة وامكانية تطبيقه فى الدول النامية " مجلة المهندسين المصرية – العدد الاول – مجلد ٨ – القاهرة ١٩٧٩
- الهيئة العامة للتخطيط العمرانى " التشريعات المنظمة للعمران " – الندوة الثانية – جمعية المهندسين المصرية – القاهرة ١٩٨٨
- حسن فتحى " القاهرة المستقبل " الندوة التاسعة لمنظمة جائزة اغاخان ، القاهرة ١٩٩٧
- جمال الشلبى " الوحدة الاوربية الاسقاطات والتمثيل " – المؤتمر السنوى الثانى – لاسوق المشتركة ومستقبل الاقتصاد العربى – اسيوط ١٩٩٧

- جمعة التخطيط " مشروع ترعة الوادى الجديد " ، ندوات جمعية التخطيط ٩٧/٩٦ ، لاقاهرة ١٩٩٧
- عبد الحلیم ابراهیم " التحولات فى العمارة والعمران " ، الندوة التاسعة لمنظمة جائزة اغاخان ، القاهرة ١٩٩٧
- لطف الله امام صالح " الانسان – الاستثمار – التنمية " ، مشروع توشكى ، الهيئة المصرية العامة للكتاب : القاهرة ١٩٩٨
- محمد رأفت محمود – محمد ابراهيم منصور " السو العربية المشتركة ومستقبل الاقتصاد العربى " مركز دراسات المستقبل ، اسبوط ١٩٩٨
- مصطفى محمد العبد الله الكفرى " السوق العربية المشتركة وتفعيل العمل الاقتصادى العربى المشترك " ، السوق المشتركة ومستقبل الاقتصاد العربى ، المؤتمر السنوى الثانى ، اسبوط ١٩٩٧
- وزارة التخطيط " المشروع القومى لتنمية جنوب الوادى " تقرير وزارة التخطيط ، القاهرة ١٩٩٦
- الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء، القاهرة ١٩٩٦

القائمين على اعداد الكتاب :

أ / عماد كامل السيد

احد اعضاء مكتب الدراسات الهندسية للتخطيط والعماره

أ / مصطفى كامل السيد

احد اعضاء مكتب الدراسات الهندسية للتخطيط والعماره

- Dr :Ehab Ibrahim Abdel Aziz Foda - Smart Landscape To Enhance Quality Of Life In Developing Countries. Second International Conference MTI University PP 286– 298
- Dr :Ehab Ibrahim Abdel Aziz Foda – Effective Shading Design Usage In Landscape Architecture. Second International Conference MTI University PP 299 – 315
- Dr :Eman Osman Abdel Gawad – Reducing Urban Heat Islands Effect : The USE Of Trees And Vegetation Strategy . Second International Conference MTI University PP 312 – 321
- Bishara ,A. Enterance for the regional planning Cairo 1966.
- Boudeuille , J . Problems of regional economic planning Great Britain ١٩٦٦
- Boudeuille , J . Planning methods for integrated regional development Ekistics vol 32 no 192 November1971
- Christaller , Movement of people and public services . April 1972 W. Germany.
- Darwish , A. Social and economical differentiations between governorates national planning institute September Cairo 1970
- Mokhtar , A . Relation between the national comprehensive and regional planning AL Azhar university research – paper Cairo 1964.
- Nikitopaulous , V . The influenace of water on population distriation Ekistics vol 26.no1-2 July 1968
- Ismail Amer , The significance of the regional planning policy for the development of the settlement network and its application for the A.R.of EGYPT . PH .D degree.Hungarian academy, Budepest , Hungary 1973
- <http://www.alfaanaar.com/vb/f6/a-372.html>
- http://www.aleqt.com/2012/02/08/section_online.html
- <http://travel.maktoob.com/vb/travel524494/>
- <http://www.al-zin.com/vb/t118981.html>
- www.information-international.com
- www.europages.ma/dalil-alcharikat/.../nataej.html



نبذة عن المؤلف

أ.د.م- إسماعيل عبد العزيز عامر

- ١٩٦٤ القاهرة ج.م.ع * بكاليرسوس هندسة معمارية - كلية الهندسة - جامعة عين شمس
- ١٩٦٤ اسوان ج.م.ع * مهندس تخطيط مدن - مشروع التخطيط الاقليمي لمحافظة اسوان
- ١٩٦٥ القاهرة ج.م.ع * معيد بقسم التخطيط - كلية الهندسة - جامعة الازهر
- ١٩٧١ بودابست المجر * ماجستير تخطيط من جامعة بودابست الفنية
- ١٩٧٣ بودابست المجر * دكتوراه الفلسفة فى التخطيط الاقليمي اكاديمية العلوم المجرية
- ١٩٧٤ القاهرة ج.م.ع * مدرس قسم التخطيط - كلية الهندسة - جامعة الازهر
- ١٩٧٩ القاهرة ج.م.ع * استاذ التخطيط المساعد قسم التخطيط كلية الهندسة جامعة الازهر
- ١٩٨٤ القاهرة ج.م.ع * استاذ التخطيط قسم التخطيط كلية الهندسة جامعة الازهر
- ١٩٨٦ القاهرة ج.م.ع * استشارى فى مجال التخطيط الاقليمي وتخطيط المدن
- ١٩٩٠ القاهرة ج.م.ع * حاصل على جائزة الدولة التشجيعية فى تخطيط المدن اكاديمية البحث العلمى
- ١٩٩٢ الدوحة قطر * استاذ التخطيط معار لجامعة قطر
- ١٩٧٩ القاهرة ج.م.ع * شريك متضامن بمكتب الدراسات الهندسية للتخطيط والعمارة

* شارك فى العديد من المشروعات التخطيطية والعمرائية على كافة المستويات (مدينة مايو - العاشر من رمضان - اسوان الجديدة - قنا الجديدة - دمايط - الزقازيق - ابو كبير)

* له ستة وثلاثون بحثا فى مجال التخطيط العمرانى والدراسات البصرية وتنسيق المواقع.
* له مؤلفان (المسكن الريفى و القرية المصرية : ا.د. احمد خالد علام - ا.د. إسماعيل عبد العزيز عامر)
(التصميم الحضرى : ا.د. إسماعيل عبد العزيز عامر)

* عضو جمعية المهندسين الاستشاريين المصرية

* عضو اللجنة الاستشارية لمحافظة القاهرة.

* درجة الزمالة من جمعية المهندسين المصرية - القاهرة

* عضو لجنتى العشوائيات ومراكز المدن - الجهاز القومى للتنسيق الحضارى