



بحث مقدم للحصول على درجة الماجستير

تحت عنوان

أسس تقييم البدائل العمرانية المقترحة للمدينة الإدارية الجديدة في إطار إقليم القاهرة الكبرى

إعداد

م / احمد محمد نصر

المعيد بقسم التخطيط العمراني

تحت إشراف

أ.د / وائل يوسف

الأستاذ بقسم التخطيط العمراني

كلية الهندسة جامعة الأزهر

أ.د / حسنين ابوزيد

الأستاذ بقسم التخطيط العمراني

كلية الهندسة جامعة الأزهر

إهداء

إلى من يعطيني كل شيء ولا ينتظر مني أي شيء
إلى والديّ

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿وَاخْفِضْ لَهُمَا جَنَاحَ الذُّلِّ مِنَ الرَّحْمَةِ وَقُلْ رَبُّ ارْحَمَهُمَا كَمَا رَبَّيَانِي
صَغِيرًا﴾

صدق الله العظيم

سورة الإسراء – الآية (٢٤)

إلى من تحملت الكثير معي
إلى زوجتي

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿وَمِنْ آيَاتِهِ أَنْ خَلَقَ لَكُمْ مِنْ أَنْفُسِكُمْ أَزْوَاجًا لِتَسْكُنُوا إِلَيْهَا وَجَعَلَ بَيْنَكُمْ
مَوَدَّةً وَرَحْمَةً إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِقَوْمٍ يَتَفَكَّرُونَ﴾

صدق الله العظيم

سورة الروم – الآية (٢١)

شكر وتقدير

من لوازم الإيمان الشكر والعرفان

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿ وَاللَّهُ أَخْرَجَكُمْ مِنْ بُطُونِ أُمَّهَاتِكُمْ لَا تَعْلَمُونَ شَيْئًا وَجَعَلَ لَكُمُ السَّمْعَ
وَالْأَبْصَارَ وَالْأَفْئِدَةَ لَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴾

صدق الله العظيم

{ سورة النحل - الآية (٧٨) }

وفي حديث صحيح عن النُّعْمَانِ بْنِ بَشِيرٍ قَالَ : قَالَ النَّبِيُّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ عَلَى الْمُنْبَرِ :
(مَنْ لَمْ يَشْكُرْ الْقَلِيلَ لَمْ يَشْكُرْ الْكَثِيرَ، وَمَنْ لَمْ يَشْكُرْ النَّاسَ لَمْ يَشْكُرْ اللَّهَ،
التَّحَدَّثُ بِنِعْمَةِ اللَّهِ شُكْرٌ، وَتَرَكُهَا كُفْرٌ، وَالْجَمَاعَةُ رَحْمَةٌ، وَالْفُرْقَةُ عَذَابٌ)

[رواه الإمام أحمد عن النُّعْمَانِ بْنِ بَشِيرٍ]

اسجد لله سبحانه وتعالى أن وفقني في إعداد هذا البحث ، وأتمني أن يكون ذو نفع بإذن الله .

وأخص بالشكر والعرفان أستاذي الدكتور/ حسانين ابوزيد ..الذي لم اشعر يوماً بفقداني
والذي نظير رعايته المستمرة لي وإشرافه القدير متمنياً له دوام الصحة والعافية.

كما أتوجه بالشكر إلى الأستاذ الدكتور/ وائل يوسف ... على توجيهاته البناءة ودعمه الدائم.

كما أتقدم بخالص الشكر والامتنان لجميع أفراد أسرتي التي أولتني اهتماماً وتشجيعاً كبيراً، وأصدقائي
على دعمهم الدائم لي.

فهرس الموضوعات

الصفحة	الموضوع
ا	المقدمة
ب	إشكاليه البحث
ت	هدف البحث
ث	أهداف البحث
ج	فرضيات البحث
ح	منهجية البحث
ز	محتويات البحث

الباب الأول: العاصمة الإدارية والسياسية ومتطلبات النقل

الفصل الأول: الإطار النظري ومفاهيم الدراسة

الصفحة	الموضوع
١	مقدمة
٢	١- المدينة
٢	١-١ تصنيف المدن
٣	٢- العواصم وعمليات نقل العواصم
٣	١-٢ ما هي العاصمة
٣	٢-٢ أصول العواصم
٥	٣-٢ تصنيف العواصم
٦	٢-٤ عوامل النجاح الحيوية للعاصمة
٧	٣- أسباب ومتطلبات نقل العاصمة الإدارية والسياسية
٨	٣-١ الأسباب العمرانية
٨	٣-٢ الأسباب البيئية
٨	٣-٣ الأسباب الأمنية
٩	٣-٤ الأسباب السياسية والاجتماعية
٩	٣-٥ الأسباب الاقتصادية
٩	٤- الجهود التخطيطية المبذولة لحل مشاكل المركز
١٢	٥- سيناريوهات تطوير وتنمية العاصمة الإدارية والسياسية
١٢	٥-١ السيناريو الأول: تطوير القاهرة الكبرى مع بقائها عاصمة (إدارية وسياسية) للحكم
١٣	٥-٢ السيناريو الثاني: نقل العاصمة الإدارية والسياسية
١٤	الخلاصة

الفصل الثاني: الإطار العام لعملية التقييم ومستوياته

الصفحة	الموضوع
١٥	مقدمة
١٥	١- التقييم
١٧	٢- طرق التقييم
١٧	٢-١ تحليل عائد التكلفة

١٨	٢-٢ الميزانية التخطيطية
١٨	٣-٢ تحليل المواقع
١٨	٤-٢ نظرية (A.H.P) لتحليل ملائمة الموقع
١٩	٣- المعادلات الرياضية واستخدام النموذج في التخطيط
٢٠	الخلاصة

الفصل الثالث: العاصمة والتحديات المستقبلية

٢٢	مقدمة
٢٢	١- التنمية المستدامة
٢٣	١-١ مفهوم المدن المستدامة
٢٣	٢-١ معايير المدن المستدامة
٢٣	٣-١ مدن العواصم المستدامة في عصر المعلوماتية
٢٤	٤-١ انعكاسات تكنولوجيا المعلومات على تخطيط العاصمة الإدارية والسياسية
٢٦	٢- العولمة
٢٧	١-٢ العولمة والعاصمة المصرية
٣١	٢-٢ العولمة وهوية العاصمة
٣٣	٣- أسس تخطيط العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة المستدامة في ظل العولمة
٣٣	١-٣ تحديد نمط العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة
٣٣	٢-٣ اختيار الموقع الأمثل للعاصمة الإدارية والسياسية
٣٤	٣-٣ تحديد الحجم الأمثل للعاصمة الإدارية والسياسية
٣٧	الخلاصة

الباب الثاني: التجارب العالمية والمحاولات المحلية لنقل مدن العواصم

الفصل الرابع: التجارب العالمية لنقل العواصم

٣٨	مقدمة
٣٨	أسس اختيار التجارب العالمية محل الدراسة
٣٩	أولاً: نماذج لحالات مشابهة للمقومات الأساسية للعاصمة المصرية
٤٢	١- مدن العواصم الجديدة (المستقلة)
٤٢	١-١ واشنطن – الولايات المتحدة
٤٢	٢-١ أوتاوا – هال – كندا
٤٣	٣-١ كانبيرا – أستراليا
٤٣	٤-١ برازيليا – البرازيل
٤٤	٥-١ دودوما – تنزانيا
٤٤	٦-١ أبوجا – نيجيريا
٤٥	٧-١ ياموسوكرو – كوت ديفوار
٤٥	٨-١ أستانا – كازخستان
٤٦	٩-١ نايبيداو – ميانمار
٤٦	١٠-١ غابورون – بوتسوانا

٤٧	٢- مدن العواصم الجديدة (التابعة)
٤٧	١-٢ نيودلهي - الهند
٤٨	٢-٢ إسلام آباد - باكستان
٤٨	٣-٢ سري جايبورادنيورا - سريلانكا
٤٩	٤-٢ بوتراجايا - ماليزيا
٤٩	ثانياً: نماذج لحالات كاملة منتقاة من النماذج السابقة
٥١	بوتراجايا
٥١	أسباب نقل العاصمة
٥٢	الهدف من إنشاء عاصمة إدارية وسياسية جديدة
٥٢	اختيار موقع العاصمة الجديدة
٥٢	التخطيط للعاصمة الجديدة
٥٤	آليات التنفيذ
٥٥	القضايا الرئيسية لتجربة بوتراجايا
٥٦	الدروس المستفادة من تجارب الدول لنقل العاصمة
٦١	الخلاصة

الفصل الخامس: تجارب تخطيط القاهرة وعلاقتها بالعاصمة الإدارية والسياسية

٦٢	مقدمة
٦٢	١- التجارب السابقة لتخطيط القاهرة الكبرى
٦٢	١-١ المخطط الهيكل عام ١٩٧٠ م - ١٩٩٠ م
٦٣	٢-١ المخطط الهيكل للقاهرة الكبرى ١٩٨٢ م - ٢٠٠٠ م
٦٤	٣-١ المخطط الإرشادي. برنامج تنفيذ القطاعات المتجانسة (١٩٨٦)
٦٤	٤-١ المخطط الهيكل لإقليم القاهرة الكبرى (١٩٩١)
٦٥	٥-١ تحديث المخطط الهيكل للقاهرة الكبرى ١٩٩٧ م
٦٦	٢- المحاولات المحلية لنقل العاصمة
٦٦	١-٢ اقتراحات نقل العاصمة
٦٧	٢-٢ اقتراحات نقل مقر الحكم
٦٨	٣-٢ اقتراح نقل بعض الوزارات
٦٩	٣- المخطط الاستراتيجي لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٢٧
٧٠	٤- رؤية القاهرة ٢٠٥٠
٧٢	الخلاصة

الباب الثالث: العاصمة الإدارية والسياسية في إقليم القاهرة الكبرى

الفصل السادس: التطور التاريخي للعاصمة الإدارية والسياسية بإقليم القاهرة الكبرى

٧٤	مقدمة
٧٤	١- نشأة القاهرة
٧٥	٢- العاصمة المصرية (٦٤٠-١٧٩٨م).

٧٥	١-٢ مدينة الفسطاط (٦٤٠-٧٥٠م)
٧٥	٢-٢ مدينة العسكر (٧٥٠-٨٦٨م)
٧٥	٣-٢ مدينة القطائع (٨٦٨-٩٦٩م)
٧٦	٤-٢ القاهرة الفاطمية (٩٦٩-١١٧١م)
٧٦	٥-٢ القاهرة الأيوبية (١١٧١-١٢٥٠م)
٧٦	٦-٢ القاهرة المملوكية (١٢٥٠-١٥١٧م)
٧٧	٧-٢ القاهرة العثمانية (١٥١٧-١٧٩٨م)
٧٧	٣-العاصمة في القرن التاسع عشر
٧٧	١-٣ القاهرة أثناء الحملة الفرنسية (١٧٩٨-١٨٠١م)
٧٧	٢-٣ القاهرة في عهد محمد علي (١٨٠٥-١٨٤٨م)
٧٨	٣-٣ القاهرة إسماعيل (١٨٦٣-١٨٧٩م)
٧٨	٤- العاصمة في القرن العشرين (١٩٠٠-٢٠٠٠م)
٧٨	١-٤ مخطط ١٩٣٦ م
٧٩	٢-٤ مخطط ١٩٥٥ م
٨٠	٣-٤ القاهرة ١٩٧٠ م
٨٠	٤-٤ القاهرة ١٩٩٠ - ٢٠٠٠ م
٨٢	٥-الوضع الراهن للعاصمة
٨٢	١-٥ استخدامات الأراضي
٨٣	الخلاصة

الفصل السابع: القوى المحركة لمستقبل القاهرة ٢٠٥٢

٨٥	مقدمة
٨٥	١- إقليم العاصمة في الإطار العالمي
٨٥	١-١ المشهد العالمي: العولمة، وصعود القارة الأفريقية، ومفهوم الشرق أوسطية
٨٦	٢-١ إقليم العاصمة في ملتقى قارات العالم
٨٧	٣-١ القاهرة الكبرى في التصنيف العالمي للمدن
٨٨	٢-القوى المحركة في مستقبل القاهرة ٢٠٥٢
٨٨	١-٢ الكثافة السكانية
٨٨	٢-٢ النقل والمواصلات
٨٩	٣-٢ التدهور العمراني والعشوائيات
٩٠	٤-٢ البنية التحتية
٩٠	٥-٢ الخدمات
٩١	٦-٢ التلوث البيئي
٩١	٧-٢ العمران واتجاهات التنمية المستقبلية
٩٤	٨-٢ الجهاز الإداري لإقليم القاهرة الكبرى (نظام الحوكمة)
٩٥	الخلاصة

الفصل الثامن: الأنشطة الإدارية والسياسية في إقليم القاهرة الكبرى

٩٥	مقدمة
٩٦	١- مواقع الأنشطة الإدارية والسياسية
٩٦	١-١ غرب القاهرة
٩٧	٢-١ مصر الجديدة
٩٨	٣-١ شرق القاهرة
٩٨	٤-١ حلوان
٩٨	٥-١ مدينة الجيزة
٩٩	٢- مؤشرات تركب الأنشطة الإدارية والسياسية بإقليم القاهرة
٩٩	١-٢ النقل والمرور
١٠٠	٢-٢ مشكلة الهجرة
١٠١	٣-٢ نقص الخدمات والمرافق بالقاهرة الكبرى
١٠١	٤-٢ مشاكل إدارة القاهرة
١٠٣	٣- العاملين بالجهاز الحكومي والإداري بالقاهرة
١٠٣	٤- الوزارات والمصالح الحكومية المقترح نقلها
١٠٤	٥- النموذج التخطيطي الاقتصادي المقترح
١٠٤	١-٥ النموذج المقترح للمدينة الحكومية
١٠٥	٢-٥ تقدير السكان والأنشطة العمرانية المقترحة
١٠٥	الخلاصة

الفصل التاسع: استراتيجية التنمية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢

١٠٩	مقدمة
١١٠	١- رؤية إقليم العاصمة
١١٠	٢- محاور الرؤية
١١٠	١-٢ المحور الأول: تحقيق مبدأ العدالة الاجتماعية من خلال تحسين الأوضاع المعيشية للجميع
١١١	٢-٢ المحور الثاني: تطوير البنية التحتية لشبكة النقل والمواصلات بالإقليم
١١١	٣-٢ المحور الثالث: إحياء منطقة وسط المدينة
١١١	٤-٢ المحور الرابع: تدعيم المجتمعات العمرانية الجديدة كمراكز اقتصادية متنوعة
١١٢	٥-٢ المحور الخامس: تهيئة الفرص والشروط اللازمة للازدهار السياحي
١١٢	٦-٢ المحور السادس: توفير مناخ تنافسي للاقتصاد العالمي القائم على المعرفة
١١٢	٧-٢ المحور السابع: تبني المزيد من المفاهيم الصديقة للبيئة
١١٣	٨-٢ المحور الثامن: توفير منظومة إدارة فعالة لقيادة مشروعات التنمية (الحكومة)
١١٣	٣- التوجهات الاستراتيجية للهيكلة الاقتصادية لإقليم القاهرة الكبرى
١١٣	١-٣ الصناعة
١١٤	٢-٣ التجارة
١١٤	٣-٣ الخدمات المصرفية والمالية

١١٤	٤-٣ الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات
١١٤	٥-٣ الصحة
١١٤	٦-٣ التعليم
١١٥	٧-٣ السياحة
١١٦	٨-٣ الثقافة والإعلام
١١٦	٤- التوجهات الاستراتيجية لإدارة مشروعات التنمية العمرانية في إقليم القاهرة الكبرى
١١٦	٤-١ التنمية العمرانية واستخدامات الأراضي
١١٧	٤-٢ النقل والمواصلات
١١٨	٤-٣ البيئة
١١٨	٤-٤ الجهاز الإداري لإقليم القاهرة الكبرى (نظام الحوكمة)
١١٩	٥- الإجراءات ذات الأولوية لتنفيذ الرؤية
١٢١	الخلاصة

الباب الرابع: أسس تقييم البدائل العمرانية المقترحة للعاصمة الإدارية والسياسية

الفصل العاشر: البدائل العمرانية المقترحة لتوطين العاصمة الإدارية والسياسية

١٢٢	مقدمة
١٢٢	١- البدائل العمرانية لنقل العاصمة الإدارية والسياسية
١٢٢	١-١ البديل الأول: توزيع لامركزي للوزارات والأجهزة الحكومية على أكثر من مدينة جديدة حول القاهرة وغيرها
١٢٣	١-٢ البديل الثاني: توزيع الوزارات على المدن الجديدة حول القاهرة
١٢٤	١-٣ البديل الثالث: نقل مقر الحكم (العاصمة الإدارية والسياسية) من قلب العاصمة إلى موقع آخر
١٢٥	٢- المواقع المقترحة لتوطين المشروع
١٢٦	٢-١ الموقع بمنطقة التوسعات الشمالية بمدينة ٦ أكتوبر.
١٢٦	٢-١-١ الخصائص العمرانية للموقع
١٢٧	٢-١-٢ إمكانيات وصول المنطقة
١٢٧	٢-١-٣ اقتصاديات العمران الحضري
١٢٩	٢-٢ الموقع شمال القرية الذكية
١٢٩	٢-٢-١ الخصائص العمرانية للموقع
١٣٠	٢-٢-٢ إمكانيات الوصول للموقع
١٣٠	٢-٢-٣ اقتصاديات العمران الحضري
١٣٢	٢-٣ الموقع شرق مدينة القاهرة الجديدة
١٣٢	٢-٣-١ الخصائص العمرانية للموقع
١٣٣	٢-٣-٢ إمكانيات الوصول للموقع
١٣٣	٢-٣-٣ اقتصاديات الموقع
١٣٥	٢-٤ الموقع شرق القاهرة على الطريق الدائري
١٣٥	٢-٤-١ الخصائص العمرانية للموقع
١٣٦	٢-٤-٢ إمكانيات الوصول للموقع

١٣٦ ٣-٤-٢ اقتصاديات العمران الحضري

١٣٧ الخلاصة

الفصل الحادي عشر: تقييم البدائل العمرانية المقترحة

١٣٨ مقدمة

١٣٨ ١- تجربة اختيار موقع العاصمة الإدارية والسياسية

١٤٠ ٢- تقييم اختبار الموقع غرب مدينة القاهرة الجديدة

١٤٥ الخلاصة

النتائج والتوصيات

١٤٧ أولاً: نتائج الدراسة

١٥٣ ثانياً: نتائج فرضيات الدراسة

١٥٤ ثالثاً: التوصيات

المراجع والمصادر

الملخص باللغة الإنجليزية

فهرس الأشكال

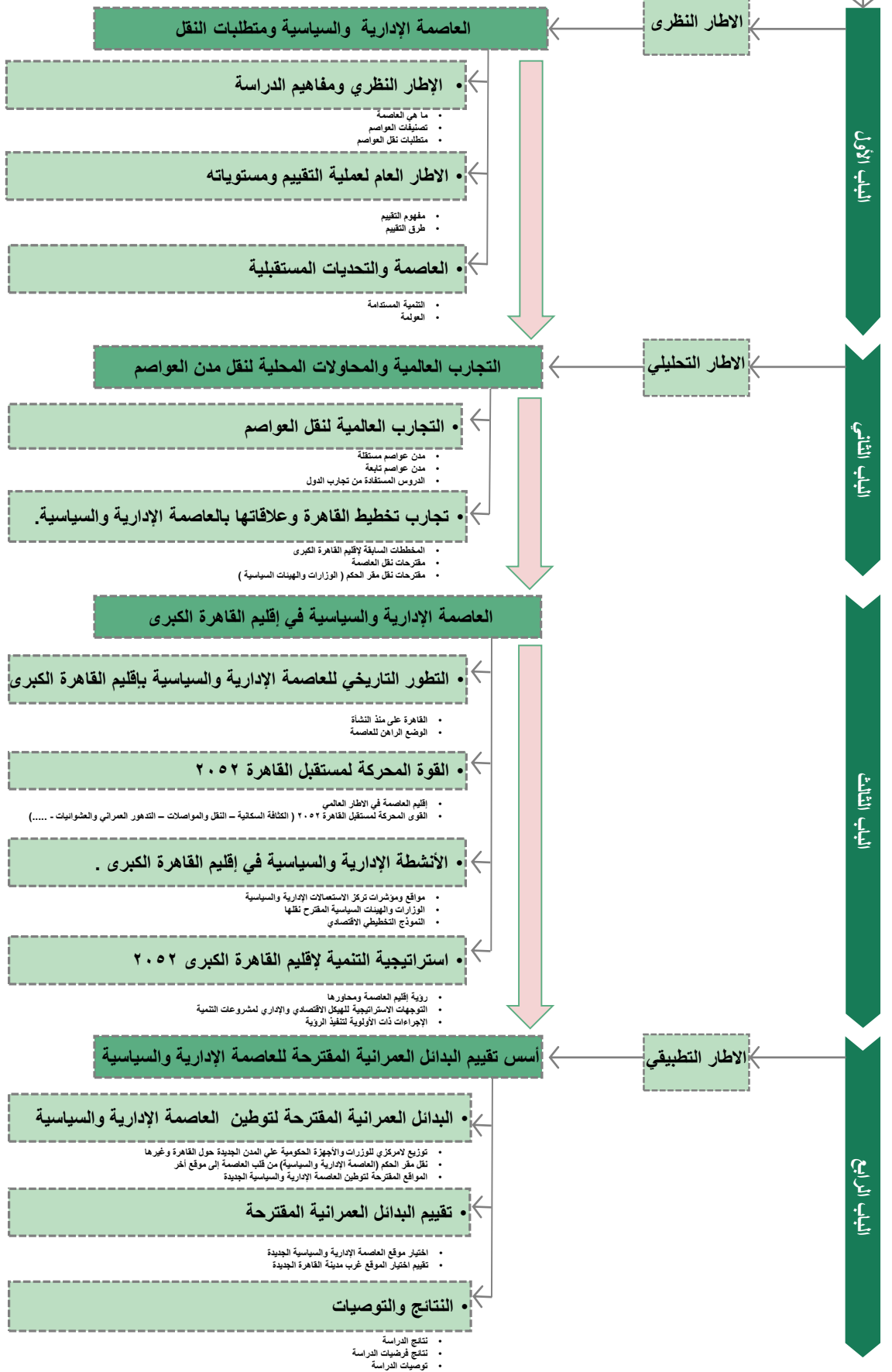
الصفحة	الموضوع	شكل رقم
٨	اختناقات المرور بالعاصمة	(١-١)
٨	التعدي على المباني التاريخية بالعاصمة	(٢-١)
٨	المباني المتهالكة بالعاصمة	(٣-١)
٩	المدن الجديدة حول القاهرة.	(٤-١)
١٠	خطوط المترو ومحطاتها بمركز المدينة.	(٥-١)
١٠	الطريق الدائري بالقاهرة	(٦-١)
١١	الحفاظ على النسيج العمراني	(٧-١)
١١	مواقع الجراجات وإتجاهات المرور ومداخل ومخارج مركز المدينة.	(٨-١)
١٦	مراحل التخطيط العمراني	(١-٢)
١٨	تقييم بدائل امتداد المواقع السكنية خارج المنطقة القائمة	(٢-٢)
١٩	التكوين المبسط لنظرية تحليل مدي ملائمة المواقع	(٣-٢)
٢٠	استخدام الموديل (النموذج في التخطيط)	(٤-٢)
٣٣	منهجية تصنيف الخلايا الإقليمية	(١-٣)
٣٩	مدن العواصم التي تم نقلها	(١-٤)
٤٠	اختيار النماذج القياسية	(٢-٤)
٤٠	توزيع العواصم الجديدة إلى مدن تابعة ومستقلة	(٣-٤)
٤١	تصنيف مدن العواصم التي تم نقلها	(٤-٤)
٤٢	مخطط العاصمة واشنطن	(٥-٤)
٤٢	مخطط العاصمة أوتاوا	(٦-٤)
٤٣	المخطط العام لمدينة كانبيرا	(٧-٤)
٤٣	مخطط العاصمة برازيليا	(٨-٤)
٤٤	مراكز العاصمة دودوما	(٩-٤)
٤٤	مخطط العاصمة أبوجا	(١٠-٤)
٤٥	مخطط عام لمدينة ياموسوكرو	(١١-٤)
٤٥	مخطط العاصمة استأنا	(١٢-٤)
٤٦	مخطط العاصمة نايبيداو	(١٣-٤)
٤٦	مخطط العاصمة بوتسوانا	(١٤-٤)
٤٧	مخطط العاصمة نيودلهي	(١٥-٤)
٤٨	مخطط العاصمة إسلام آباد	(١٦-٤)
٤٨	مخطط العاصمة سريلانكا	(١٧-٤)
٤٩	المخطط الهيكلي لبوتراجايا	(١٨-٤)
٥٠	اختيار النموذج الأنسب للعاصمة المصرية	(١٩-٤)
٥١	مواقع العواصم المنقولة بعد عام ١٩٥٠	(٢٠-٤)

٥٢	المواقع المقترحة لنقل عاصمة ماليزيا	(٢١-٤)
٥٢	موقع مدينة بوتراجايا بين العاصمة كوالالمبور والمطار الدولي	(٢٢-٤)
٥٣	شبكة الطرق المؤدية إلى بوتراجايا	(٢٣-٤)
٥٣	المخطط العام للمركز الإداري والسياسي لبوتراجايا	(٢٤-٤)
٥٤	المخطط العام لاستعمالات الأراضي الحالية لمدينة بوتراجايا	(٢٥-٤)
٦٣	المخطط العام لإقليم القاهرة الكبرى ١٩٧٠ م	(١-٥)
٦٣	المخطط الهيكلية للقاهرة الكبرى ١٩٨٢ م	(٢-٥)
٦٤	محاور التنمية العمرانية طبقا للمخطط العام ١٩٨٢ م	(٣-٥)
٦٤	المخطط الإرشادي-برنامج تنفيذ القطاعات المتجانسة	(٤-٥)
٦٥	المخطط الهيكلية لإقليم القاهرة ١٩٩١ م	(٥-٥)
٦٥	استراتيجية تخطيط نمو القاهرة الكبرى حتى عام ٢٠٠٠ م	(٦-٥)
٦٧	تصور لاقتراح مقر الحكم شرق القاهرة	(٧-٥)
٦٧	تصور لاقتراح مقر الحكم بمدينة نصر	(٨-٥)
٦٨	اقتراح نقل بعض الوزارات إلى مدينة السادات	(٩-٥)
٦٩	محاور التنمية المقترحة	(١٠-٥)
٦٩	الاستراتيجية الرئيسية المقترحة لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٢٧ م	(١١-٥)
٦٩	استعمالات الأراضي المقترحة لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٢٧ م	(١٢-٥)
٧٠	نطاقات التنمية المقترحة لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٢٧ م	(١٣-٥)
٧٠	مخطط النقل الحضري المقترحة لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٢٧ م	(١٤-٥)
٧١	موقع المدينة الحكومية الجديدة في مخطط القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ م	(١٥-٥)
٧٥	حركة مقرات الحكم في المراحل الأولى لنشأة القاهرة	(١-٦)
٧٦	حركة استعمالات الأراضي الحكومية في القاهرة الفاطمية	(٢-٦)
٧٦	حركة استعمالات الأراضي الحكومية في القاهرة الأيوبية	(٣-٦)
٧٧	القاهرة في العصر العثماني ومركزها السياسي والإداري	(٤-٦)
٧٧	القلعة مقر الحكم في مصر حتى عام ١٨٦٩ م	(٥-٦)
٧٨	حركة استعمالات الأراضي الحكومية في القاهرة إسماعيل	(٦-٦)
٧٩	حركة استعمالات الأراضي الحكومية في القاهرة عام ١٩٣٠ م	(٧-٦)
٨٠	التطور العمراني لإقليم القاهرة الكبرى	(٨-٦)
٨١	التجمعات الجديدة بإقليم القاهرة الكبرى.	(٩-٦)
٨١	القاهرة والمركز الحكومي في القرن العشرين	(١٠-٦)
٨٢	الحدود الإدارية لإقليم القاهرة الكبرى	(١١-٦)
٨٢	استعمالات الأراضي بالقاهرة الكبرى	(١٢-٦)
٨٥	إقليم القاهرة الكبرى	(١-٧)
٨٦	موقع إقليم القاهرة الكبرى على خريطة العالم	(٢-٧)
٨٨	الكثافة الإجمالية لمناطق إقليم القاهرة الكبرى	(٣-٧)
٨٩	شبكة النقل والمواصلات الحالية بالإقليم	(٤-٧)

٨٩	الاختناقات المرورية على محاور الطرق الرئيسية	(٥-٧)
٩٠	المناطق العشوائية داخل الكتلة العمرانية بإقليم القاهرة الكبرى	(٦-٧)
٩١	نصيب الفرد من المساحات الخضراء بالكتلة العمرانية الرئيسية	(٧-٧)
٩١	مراحل تطور الكتلة العمرانية	(٨-٧)
٩٢	الهيكل العمراني لإقليم القاهرة الكبرى	(٩-٧)
٩٣	النطاقات المساحية في إقليم القاهرة الكبرى	(١٠-٧)
٩٣	استعمالات أراضي إقليم القاهرة الكبرى	(١١-٧)
٩٤	الهيكل التنظيمي لوزارة الإسكان	(١٢-٧)
٩٥	الهيكل التنظيمي للهيئة العامة للتخطيط العمراني	(١٣-٧)
٩٥	الهيكل التنظيمي لمركز التخطيط العمراني لإقليم القاهرة الكبرى	(١٤-٧)
٩٧	التوزيع المكاني للأنشطة الإدارية والسياسية بإقليم القاهرة الكبرى	(١-٨)
٩٨	تركز الأنشطة الإدارية والسياسية بمنطقة وسط المدينة	(٢-٨)
٩٨	مجمع التحرير - منشآت حكومية	(٣-٨)
٩٨	وزارة الإنتاج الحربي-أحد المباني التراثية	(٤-٨)
٩٩	مناطق تركيز الأنشطة الإدارية بمدينة نصر	(٥-٨)
١٠٠	مناطق تركيز الأنشطة الإدارية بالعباسية	(٦-٨)
١٠٠	مناطق تركيز الأنشطة الإدارية بالجيزة	(٧-٨)
١٠١	أحجام التدفق المروري بإقليم القاهرة الكبرى عام ٢٠١٢ م	(٨-٨)
١٠٣	التطور الإداري لحدود إقليم القاهرة الكبرى	(٩-٨)
١٠٥	مواقع الوزارات والهيئات المقترح نقلها من قلب العاصمة	(١٠-٨)
١٠٦	الأنشطة العمرانية المقترحة لبناء نموذج المدينة الحكومية	(١١-٨)
١٠٩	الاستراتيجية القومية لمصر ٢٠٥٢ م	(١-٩)
١١١	شبكة النقل والمواصلات الحالية والمقترحة لإقليم القاهرة الكبرى	(٢-٩)
١١١	وسط مدينة القاهرة	(٣-٩)
١١١	توزيع الكثافات بإقليم القاهرة الكبرى	(٤-٩)
١١٢	اجتذاب المنطقة المركزية النسبة الأعظم للبنية السياحية بإقليم القاهرة	(٥-٩)
١١٣	المناطق الصناعية المستقبلية في إقليم القاهرة الكبرى	(٦-٩)
١١٤	مناطق التجارة الحالية والمستقبلية في إقليم القاهرة الكبرى	(٧-٩)
١١٤	مناطق تمركز منشآت الرعاية الصحية في إقليم القاهرة الكبرى	(٨-٩)
١١٤	الجامعات الحالية والمزمع إقامتها مستقبلاً في إقليم القاهرة الكبرى	(٩-٩)
١١٥	مناطق تركيز النشاط السياحي في المستقبل داخل إقليم القاهرة الكبرى	(١٠-٩)
١١٥	المعالم التاريخية والثقافية الرئيسية في إقليم القاهرة الكبرى	(١١-٩)
١١٦	إقليم متعدد الأقطاب	(١٢-٩)
١١٦	السكان ومشروعات التنمية العمرانية الجديدة في عام ٢٠٥٢ م	(١٣-٩)
١١٧	تخفيف الضغوط على القاهرة والجيزة	(١٤-٩)
١١٨	نسب ملوثات الهواء بإقليم القاهرة الكبرى مقارنة بمعايير منظمة الصحة العالمية	(١٥-٩)

١١٨	مقترح هيكل النظام الإداري المختص بتنفيذ المخطط الاستراتيجي	(١٦-٩)
١٢٠	تخطيط المشروعات الرائدة في إقليم القاهرة الكبرى	(١٧-٩)
١٢٥	المواقع المقترحة لنقل الأنشطة الإدارية والسياسية من وسط مدينة القاهرة	(١-١٠)
١٢٦	الموقع في التوسعات الشمالية لمدينة السادس من أكتوبر	(٢-١٠)
١٢٦	الموقع في مخطط محافظة الجيزة	(٣-١٠)
١٢٩	الموقع في شمال القرية الذكية	(٤-١٠)
١٢٩	الموقع في مخطط محافظة الجيزة	(٥-١٠)
١٣٢	الموقع شرق مدينة القاهرة الجديدة	(٦-١٠)
١٣٢	الموقع في مخطط محافظة القاهرة	(٧-١٠)
١٣٥	الموقع غرب مدينة القاهرة الجديدة	(٨-١٠)
١٣٥	الموقع في مخطط محافظة القاهرة	(٩-١٠)
١٤١	المخطط الابتدائي المقترح لمنطقة الوزارات بالموقع غرب مدينة القاهرة الجديدة	(١-١١)

فهرس الجداول		
الصفحة	الموضوع	جدول رقم
٢٦	مقارنة بين أفكار اتجاهي تصور أحجام المدن في المستقبل	(١-٣)
٣٩	مدن العواصم التي تم نقلها	(١-٤)
٥١	مقارنة مدن العواصم التي تم نقلها بعد عام ١٩٥٠ م	(٢-٤)
٥٤	الهيكل الإداري والتنظيمي لتنفيذ بوتراجايا	(٣-٤)
٥٤	الأطراف الرئيسية لتنفيذ مشروعات مدينة بوتراجايا	(٤-٤)
٧٣	موقع المركز الحكومي من مخططات القاهرة	(١-٥)
٨٥	حركة انتقال مقر الحكم (الوزارات) في القاهرة	(١-٦)
٨٧	مؤشرات مستوي المعيشة للمدن العالمية	(١-٧)
٨٨	مؤشرات ترتيب المدن العالمية	(٢-٧)
٨٨	مؤشرات التنافس في مجال التنمية العمرانية العالمية	(٣-٧)
١٠٤	أعداد الموظفين بالجهاز الإداري للدولة في الوزارات	(١-٨)
١٤٠	معايير تقييم بدائل توطين العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة	(١-١١)
١٤٩	معايير اختيار مواقع العواصم المنشأة حديثاً بالدول الأخرى	
١٥٢	أسس تقييم البدائل العمرانية المقترحة لتوطين العاصمة الإدارية والسياسية المصرية	



المقدمة

تلعب العواصم دوراً حيوياً في حياة الأمم (الدول) بل وفي معنوياتها، كما تعمل العاصمة كمستودع مركزي للسلطة الإدارية والسياسية والاقتصادية من خلال دورها كمقر للحكومة في معظم الدول، فغالباً ما توجد العاصمة في المدينة الكبرى، والأهم من ذلك، أن العواصم غالباً ما تسعى إلى أن تعكس الطابع الفريد الذي يميزها ويعكس تطلعاتها الإدارية والسياسية، وبالتالي فهي تلعب دوراً حاسماً في إرساء التشريع بالدولة^[1].

فإن تحديد موقع العاصمة ومركزها الإداري لطالما يمثل مشكلة عمرانية في كل من النظام الجغرافي القديم والحديث، ومع ذلك فقد تأملت بعض الدراسات الأكاديمية في المعاني الثقافية والتاريخية لدور العاصمة ووظيفتها، لذلك عندما تقرر الدول نقل نشاطها الإداري والسياسي (مقار الوزارات والهيئات السياسية والدبلوماسية) لأسباب مختلفة، وجب النظر في الهوية الأصيلة للدولة التي قامت عليها العاصمة سابقاً، ففي القرن الماضي شاركت كل من الدول الكبيرة والصغيرة في هذه العملية، إما بالنقل وبناء عواصم جديدة، أو بتطوير العاصمة القائمة من أجل توفير خدمة أفضل في مشروع بناء الدولة. وقد انطبق ذلك بالفعل على الدول التي تسعى إلى تحقيق توازن بين السلطة السياسية والتنمية الاقتصادية على أسس إقليمية وقومية.

بالرغم من الانعكاسات التاريخية والسياسية والاقتصادية طويلة المدى المبنية على اختيار موقع العاصمة حديثاً، فبمجرد اختيار عاصمة الدولة، تشهد المدينة المختارة نمواً ملحوظاً، مستعرضاً التأثير الديموغرافي والاقتصادي العميق لتلك القوة المتراكمة في المركز. في حين أنه في العديد من الحالات، يتم اختيار العاصمة لمكانتها البارزة الموجودة مسبقاً، فوظيفة العاصمة تعمل على تحصين مكانة المدينة في صميم الإدارة السياسية، التنمية الاقتصادية، وكذلك المجال العام حيث يمكن للمواطنين التجمع وممارسة حقوقهم الديمقراطية^[2].

بالنظر إلى العاصمة المصرية خلال تاريخها المديد فقد تحركت سبع عشرة مرة، منتقلة بين أحد عشر موقعاً، منها طيبة (الأقصر)، منف (شمال القاهرة) وأون (عين شمس) ... الخ، حتى تأسست العاصمة الحالية القاهرة، واستقرت في الموقع الحالي دون انتقال لمدة تزيد على الألف عام^[3].

وقد تعددت أسباب انتقال العاصمة، فأحياناً كانت تنتقل بسقوط مصر في يد قوى أجنبية، أو بتغير الأسر الحاكمة، أو بتغيير هويتها الدينية، أما عواصم مصر الإسلامية الأربع فقد كان الانتقال إليها مرتبطاً بتغيير الحكام ومحاولة إنشاء مدينة للحكم منفصلة عن الشعب الذي يقيم بالعاصمة الأقدم^[4].

منذ ذلك الحين تتابع عليها عدد من العصور والحكام كل أضاف إليها الأمر الذي أدى إلى اتساع رقعتها، مما أدى إلى آثار سلبية، جاءت في صورة تدهور بيئي كبير وارتفاع نسب التلوث والمشكلات المرورية الكبيرة نتيجة الضغط على المحاور الرئيسية للحركة داخل إطارها الإقليمي وخارجة فضلاً عن التأثيرات السلبية على التنمية الاقتصادية بها وبقية الأقاليم الاقتصادية بالجمهورية، مما جعل التفكير في نقل الأنشطة الإدارية والسياسية (العاصمة الإدارية والسياسية) مشروعاً قومياً.

في إطار رؤية واستراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى لتطوير وتحديث العاصمة المصرية وتخفيف الضغوط الحالية على منطقة قلب إقليم القاهرة الكبرى الذي يشغله العديد من الوزارات بالإضافة إلى مجلس الوزراء ومجلسي الشعب والشورى خاصة فيما يتعلق بالنقل والمواصلات والاختناقات المرورية

[1] Rajivrawat; 2005; **Capital City Relocation** – Department Of Geography –York University- p1.

[2] نفس المصدر السابق -ص ٧.

[3] علماء الحملة الفرنسية (تأليف)، زهير الشايب، مني زهير الشايب (ترجمة وتحقيق) - ١٩٩٢ - **وصف مصر مدينة القاهرة الخطوط العربية على عمائر القاهرة سيرة أحمد بن طولون** - القاهرة - دار الشايب للنشر -ص ١٣.

[4] نفس المصدر السابق -ص ٤٢.

نتيجة لدخول وخروج ملايين الموظفين والمواطنين من طالبي الخدمات لتلك الوزارات إضافة إلى متطلبات تحديث الهيكل العمراني لمركز المدينة الحالي واحتياجات التطوير للحكومة الإلكترونية حيث بات تطوير وتنمية تلك المنطقة واحدة من ضروريات إعداد المخطط الاستراتيجي لإقليم القاهرة الكبرى.^[١]

لذا جاء اهتمام الدولة بمشروع نقل الوزارات في إطار المشروع القومي للتخطيط الاستراتيجي للقاهرة الكبرى ٢٠٥٠ بهدف خلخلة الكثافات بتلك المناطق والاستفادة من القيم الاقتصادية المرتفعة لمواقع تلك الوزارات مع التأكيد على الشراكة في عملية النقل والتوطين.^[٢]

وتعد عملية نقل العاصمة الإدارية والسياسية، أي انتقال أجهزة الدولة المركزية من مكان إلى آخر، أداة استثنائية وفريدة في عملية تطوير الدول، والتي لجأت إليها العديد من الدول لأسباب تختلف باختلاف أوضاع الدول، لذلك عندما تلجأ أي دولة إلى الأخذ في اعتبارها الانتقال إلى عاصمة جديدة كحل جذري للمشاكل التي تواجه العاصمة الأصلية، من زيادة مطردة في السكان بسبب الجذب العمراني وهجرة العاطلين إليها، يفتح هذا الملف المجال أمام العديد من الخيارات المتاحة: هل تنقل العاصمة ككل؟ أم تنتقل العاصمة السياسية (الإدارية) فقط؟ وإلى أين سيتم نقل العاصمة؟

من خلال هذه السياسيات والتساؤلات، يظهر العديد من العوامل التي تؤثر في عملية اختيار الموقع الأمثل للعاصمة الإدارية (السياسية) الجديدة وتتبع الحاجة إلى الاهتمام بشكل خاص بهذا الموقع في تفادي الأخطاء التي قامت بها مصر في الماضي عندما تم اختيار مدينة السادات كعاصمة سياسية جديدة لمصر^[٣]، والاستفادة من التجارب السابقة للدول. وقد اهتم موضوع البحث بدراسة المعايير الخاصة بتقييم البدائل العمرانية المقترحة لاختيار الموقع والنموذج الأمثل لنقل المقار الوزارية والمجالس النيابية والتشريعية (العاصمة الإدارية والسياسية).

إشكالية البحث

كيفية الوصول إلى معيار دقيق لتقييم كل من الموقع والنموذج المقترح للمدينة الإدارية والسياسية للعاصمة المصرية الجديدة في ظل وجود مجموعة كبيرة من المتغيرات الزمانية والمكانية التي أثرت ولا زالت تؤثر على نجاح قيام عاصمة الدولة مرتبطة بذلك بنظامها وأطرها المؤسسي لإدارة الدولة وفي ظل تراجع واضح للدور التنافسي للعاصمة في الكثير من المجالات سواء على المستوى الدولي أو على مستوى إقليم الشرق الأوسط وأفريقيا.

أهمية البحث

نظراً للوضع الذي آلت إليه العاصمة المصرية من مشكلات مزمنة صعبت من أن تقوم بدورها السياسي والاقتصادي كعاصمة لدولة مركزية في منطقة الشرق الأوسط وذلك للعديد من الأسباب العمرانية، والأمنية، والعسكرية، والبيئية، والسياسية، والاقتصادية، والاجتماعية، حيث تحاول الدراسة الوصول إلى مجموعة من أسس التقييم التي تغطي الجوانب التخطيطية المتعددة (البيئية والعمرانية والاجتماعية والاقتصادية....) للمواقع العمرانية المقترحة لموقع العاصمة، وذلك من خلال الاستفادة من تجارب الدول الأخرى سواء في منهاجها وخبراتها السابقة في عمليات تطوير ونقل العواصم، التي تمكن من تشخيص حالة كل موقع بشكل دقيق ومباشر للوصول إلى اختيار الموقع الأنسب للعاصمة الذي يفي بتحقيق كافة المتطلبات السابقة، وتتلخص أهمية البحث في النقاط الآتية:

[١] الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠٠٦ - مشروع نقل الوزارات من قلب العاصمة - القاهرة - ص ٢.

[٢] مجلس الوزراء - ٢٠٠٧ - الرؤية المستقبلية لعاصمة مصر ٢٠٥٠ - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - مركز الدراسات التخطيطية - ص ٥.

[٣] أحمد محرم - ١٩٨٩ - بحث مقدم عن مشاكل العاصمة إلى المجالس المتخصصة - ص ١١.

- وضع إطار عام لتقييم البدائل العمرانية المقترحة للوصول إلى معايير دقيقة (فيزيائية، اجتماعية، اقتصادية، بيئية، سياسية، تاريخية) والأركان المكونة لها، لكي يحقق البديل المرجح نتائج ومعدلات تنمية عالية تتناسب مع الأهداف الموضوعية لإنشائها وحجم الاستثمارات التي وضعت فيها.
- وجود أداة سهلة في يد متخذ القرار لاختيار انسب المواقع، بحيث يكون على رؤية شاملة لجميع المتغيرات المؤثرة على اختيار العاصمة السياسية الجديدة، وبالتالي قرارات فورية وفعالية في صورة مشاريع، محدد فيها دور الحكومة والقطاع الخاص.
- تحقيق أقصى استفادة ممكنة من حجم الاستثمارات الموجهة لإنشاء عاصمة إدارية وسياسية جديدة لمصر وبالتالي تحقيق أقصى عائد ممكن للاقتصاد القومي.
- تقييم التجربة المصرية من النواحي التنموية المختلفة لتكون تجربة رائدة يؤخذ بها في دول أخرى تتشابه ظروفها ومشاكلها البيئية والعمرانية والاجتماعية والاقتصادية مع مصر.
- توجيه فرق العمل التخطيطية إلى أتباع المعايير والمعدلات السليمة والدقيقة والمناسبة لاختيار موقع ووضع مخطط يتوافق مع الظروف والإمكانات المتاحة.

أهداف البحث

تهدف هذه الدراسة إلى التوصل إلى الموقع والنموذج الأمثل للعاصمة الإدارية والسياسية لمصر تتضمن مجموعة من الخيارات أو السيناريوهات البديلة للعاصمة، حيث ظهرت الضرورة إلى اعتبار مشروع نقل العاصمة مشروعاً قومياً يتولى تنفيذه هيكل تنظيمي خاص يقوم بالإشراف والتخطيط والإدارة لهذا المشروع، وذلك من خلال وضع أسس تقييم لاختيار أكثر المواقع ملاءمة لنقل العاصمة السياسية والإدارية الجديدة لمصر بطريقة موضوعية وعملية تتلخص في الأهداف الآتية:

تحديد الأهداف الاستراتيجية من إنشاء مدينة إدارية أو عاصمة إدارية سياسية جديدة.

وضع أهداف استراتيجية تجريبية واضحة للعاصمة الجديدة استناداً إلى المشاكل التي من المتوقع أن تقوم العاصمة السياسية الجديدة بحلها، مع الأخذ في الاعتبار إعادة تعريف هذه الأهداف وتقييمها دورياً وفقاً للمستجدات والمعلومات الجديدة.

تحديد شكل النموذج المقترح والهيكل الإداري المطلوب لنجاح عملية نقل العاصمة الإدارية والسياسية

من خلال رصد مواقع الوزارات والهيئات الحكومية من قلب العاصمة لطرح نموذج جديد للمدينة الإدارية والسياسية ومكوناته والأنشطة العمرانية والاقتصادية المصاحبة لها.

تحديد عدد من المعايير الفنية (الوصفية والكمية)، حيث يتم تقييم كل موقع وفقاً لكل معيار.

تتمثل في المعايير الوصفية للمواقع والبدائل المطروحة لتقييم الأماكن المقترحة وفقاً للمعيار المستخدم، وقد تشمل المعايير الفنية مدي إمكانية استغلال الموارد الطبيعية المتاحة، وطبيعة الأرض والبيئة الطبيعية والمناخ، وإمكانية البناء على أرض الموقع المقترح، والمناخ الاقتصادي للمنطقة، وسبل النقل المتوفرة، والتوازن البيئي، وتكاليف امتلاك الأرض، والمناخ الاجتماعي والسياسي في المنطقة، والقوي العاملة الممكنة.

وقد تكون هذه المعايير كمية تتعلق بإحصاء السكان كالأعمار ومهارات السكان الحالية، أو جغرافية المكان كحالة التربة، ومعدل سقوط الأمطار، والمنحدرات، أو قد تتعلق بالبنية التحتية المادية كالطرق وسكك الحديد، أو قد تتعلق بتوصيفات أخرى، وقد يكون أكثر فائدة تطبيق كل معيار لكل من المواقع المقترحة على حده قبل الانتقال إلى المعيار التالي.

تحديد عدد من " الوظائف المدنية "، حيث يتم تقييم كل من المعايير الفنية وفقاً لكل من الوظائف المدنية المتاح تحقيقها.

تمثل المعايير الفنية توصيفاً عمرانياً للمواقع المقترحة، ولكنها لا تنطبق إلى الوظائف المدنية المتوقعة من هذه المواقع، بمعنى ما يقوم به السكان في هذه المدينة الجديدة من ممارسة أنشطة أو تناول خدمات، وتتضمن الوظائف المدنية الاجتماعية المتوقعة، التوظيف والتشغيل، والأنشطة الترفيهية، والخدمة الصحية، والضمان الاجتماعي، والتعليم، والتسوق، والأنشطة الثقافية، والتخلص من القمامة، والفرص الاستثمارية، بالإضافة إلى وظائف أخرى. وقد يتبين في أول الأمر أن هذه الوظائف الاجتماعية مستقلة تماماً عن المعايير الفنية، ولكنها في حقيقة الحال متصلة ببعضها، فمثلاً معيار توافر المواصلات للموقع يؤثر علي توافر الأنشطة الثقافية في المكان، كما أن المناخ السياسي المتوافر في المنطقة قد يؤثر علي جودة التعليم العالي العام في المنطقة.

فرضيات البحث

تعتمد الدراسة على ثلاثة فرضيات متدرجة كما يلي:

الفرضية الأولى: يتجاذب اختيار موقع أمثل لنقل عاصمة إدارية وسياسية لدولة ما، عوامل كثيرة أهمها تخطيطية والبعض الآخر سياسية.

أن البدائل العمرانية المقترحة لنقل العاصمة الإدارية (السياسية) باختلاف مواقعها يمكن أن تخضع لإطار عام يتكون من أركان تؤثر وتتأثر ببعضها البعض تفرز فيما بينها عناصر تقييم ثابتة، تغطي النواحي التخطيطية (البيئية - العمرانية - الاجتماعية - الاقتصادية) والنواحي السياسية (المركزية واللامركزية) ، وبتطبيقها علي أي من المواقع الجديدة المقترحة يمكن إعطائنا صورة حقيقية وواقعية عن حالته التنموية ومدى تحقيقه للأهداف المحددة له ، وذلك يكون بمثابة تشخيص دقيق لحالة المواقع التنموية المكونة لبرنامج العاصمة الجديدة في أي دولة ، يترتب عليه توفير اليات تنفيذ في صورة مشاريع لدفع عجلات التنمية بالموقع المقترح والاستفادة من الاستثمارات الموضوعة به .

الفرضية الثانية: تتأثر مواقع العواصم السياسية المقترحة بالعلاقة المكانية بينها وبين عاصمة الدولة القائمة.

نقلت العديد من الدول بعض مهام عاصمتها القديمة بموقع قريب نسبياً منها، اعتمدت على نشر التنمية إلى خارج العاصمة القديمة المزدهمة، والاستفادة بمقومات التنمية بالعاصمة القديمة وتأثيرها على البناء في المراحل الأولى لعملية النقل، وما يمكن أن توفره العاصمة القديمة من الدعم الاقتصادي واستقطاب السكان والاستقرار الدائم في العاصمة الجديدة، وتحويلها إلى منطقة جذب حقيقية تؤثر وتتأثر بالإقليم الواقعة في نطاقه.

الفرضية الثالثة: المدينة الأم لا تتأثر بنقل المركز الإداري والحكومي أو عاصمتها السياسية إلى موقع جديد.

إذا صحت الفرضية الأولى والثانية في تحديد إطار عام لتقييم البدائل العمرانية المقترحة لنقل العاصمة، وتشخيص الحالة التنموية لبرنامج العاصمة، وإيجاد اليات تنفيذ متمثلة في صورة مجموعة مشاريع مختلفة لتحقيق التنمية، فإنه سوف تعطينا موقع أمثل لتوطين العاصمة الجديدة، يكون متكامل مع الدور الذي يلعبه

إقليم القاهرة الكبرى على مستوى الدولة، و متمشياً مع المستجدات الجديدة التي طرأت على السياسات والاقتصاد القومي المصري.

منهجية البحث

المنهج النظري

- يستعرض شرح المفاهيم الأساسية للبحث وبعض التعريفات والنظريات بتعريف المدينة، والتصنيفات المتعددة لها، وتناول تصنيف المدن وظيفيا، وتحديد مفهوم البحث للمدينة الإدارية الجديدة (العاصمة الإدارية والسياسية)، مفهوم نقل العواصم، الإطار العام لعملية التقييم ومستوياته،.....)، التحديات المستقبلية للعاصمة المصرية، التعرف على مواقع الهيئات والوزارات المقترح نقلها بموقع العاصمة الإدارية والسياسية في إطار إقليم القاهرة الكبرى، رصد متطلبات وأسباب نقل العاصمة.

المنهج الوصفي التحليلي

- إلقاء الضوء على التجارب العالمية لنقل مدن العواصم للوقوف على السياسات والآليات التي قامت بها تلك الدول لحل المشاكل المتزايدة على عواصمها المزدهمة وإنشاء عاصمة سياسية جديدة، واختيار النماذج التي تتناسب مع واقع العاصمة المصرية، رصد التطور التاريخي والعمراني للعاصمة الإدارية (السياسية) في إقليم القاهرة الكبرى، للتعرف على أسباب النشأة والانتقال، وصولاً إلى الوضع الحالي للعاصمة الإدارية والسياسية، مقارنة الدراسات والجهود التخطيطية السابقة لإقليم القاهرة الكبرى بالوضع الحالي للعاصمة السياسية والإدارية، وتحديد القوى المحركة لمستقبل العاصمة المصرية ٢٠٥٠ واثراً لنقل العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة بالإقليم، وتناول استراتيجيات التنمية العمرانية لإقليم القاهرة ٢٠٥٠ لهذه القوى وموقف العاصمة الإدارية والسياسية منها.

المنهج التطبيقي:

- دراسة البدائل العمرانية المقترحة لنقل العاصمة الإدارية والسياسية، وتحديد ما اتفقت عليه مؤسسات الدولة المعنية بهذا الشأن، والمواقع المقترحة للتوطين، وطرح مجموعة من الأسس والمعايير لتقييم البدائل التخطيطية المطروحة.

محتويات البحث

يحتوي البحث على أربعة أبواب تشمل احدى عشر فصلاً يمكن التعرف عليها كالتالي

الباب الأول: العاصمة الإدارية والسياسية ومتطلبات النقل

يهتم هذا الباب بدراسة المفاهيم والأطر النظرية للدراسة لتحديد مفهوم المدينة الإدارية والعاصمة الإدارية والسياسية، والطرق المتعددة للتقييم، والتحديات المستقبلية التي تواجه العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة وهو يتكون من ثلاثة فصول، **الفصل الأول** متعلق بمفاهيم عامة خاصة بالمدينة وتصنيف المدن طبقاً للأدوار الوظيفية لها، محدداً أشكال المدن الإدارية والإشارة إلى أن المقصود بالمدينة الإدارية الجديدة هو ما يتعلق بما تقوم به الدولة من خطط وسياسيات لنقل الوظائف الإدارية والسياسية من قلب العاصمة المصرية أي العاصمة الإدارية والسياسية، **الفصل الثاني** متعلق بتعريف عملية التقييم، وطرق التقييم بصفة عامة وأمثلة لتقييم بعض المشروعات التخطيطية وأهم ملامح هذه الأمثلة والمعايير التي تم إجراء التقييم بها، **الفصل الثالث** يتعلق بدراسة المفاهيم العالمية لتحقيق المدن المستدامة، وكيفية إنشاء عاصمة مصرية جديدة ذو هوية ومكانة عالمية بين الأمم.

الباب الثاني: التجارب العالمية والمحاولات المحلية لنقل مدن العواصم

يهدف الباب الثاني آلي الوصول للأليات المتنوعة للتغلب على مشاكل العواصم بالدول المختلفة في جميع أنحاء العالم، وهو يتكون من فصلان، **الفصل الرابع** يتناول التجارب العالمية في نقل وإنشاء العواصم الجديدة للتعرف علي أهم ملامح هذه التجارب ومدى الاستفادة منها في مصر واختيار التجربة الأنسب للعاصمة المصرية والقابلة للتطبيق، **الفصل الخامس** متعلق بدراسة بعض الجهود والمحاولات التخطيطية السابقة لإقليم القاهرة الكبرى وموقف العاصمة الإدارية والسياسية منها.

الباب الثالث: العاصمة الإدارية والسياسية في إقليم القاهرة الكبرى

يهدف الباب الثالث إلى تحديد العاصمة الإدارية والسياسية بالإقليم القاهرة الكبرى وكيفية تناول الاستراتيجية المقترحة لمشاكل العاصمة ومقترحاتها تجاه نقل العاصمة الإدارية والسياسية ، ويتكون الباب من ثلاثة فصول، **الفصل السادس** يتعلق بدراسة التطور العمراني والتاريخي للعاصمة الإدارية في إقليم القاهرة الكبرى ومرآحل نموها، **الفصل السابع** يتناول دراسة المنظور الحضري لإقليم القاهرة الكبرى في الوضع الراهن، **الفصل الثامن** يستعرض عناصر العاصمة الإدارية والسياسية (المقار الوزارية والمجالس النيابية) في إقليم القاهرة الكبرى ، **الفصل التاسع** متعلق بالتوجهات السياسية المحلية والقومية من خلال دراسة وتحليل استراتيجيات التنمية العمرانية المستقبلية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ وموقف العاصمة الإدارية والسياسية.

الباب الرابع: أسس تقييم البدائل العمرانية المقترحة

يهدف الباب الرابع إلى طرح مجموعة من الأسس التخطيطية لتقييم المواقع المقترحة لتوطين العاصمة الإدارية والسياسية، ويتكون الباب من فصلان، **الفصل العاشر** متعلق بطرح مجموعة من البدائل العمرانية المقترحة لنقل العاصمة الإدارية والسياسية المقترحة من قبل الجهات التخطيطية المتخصصة، **الفصل الحادي عشر** تقييم البدائل العمرانية المقترحة مستخدماً الأسس والمعايير المطروحة من قبل دراسة نقل الوزارات من قلب العاصمة إلى الموقع المقترح غرب مدينة القاهرة الجديدة وتقييم تلك التجربة.

النتائج والتوصيات

يهتم بعرض نتائج وتوصيات الدراسة مستهدفاً لمجموعة من التأثيرات المتوقعة لاختيار موقع العاصمة للنطاق التأثيري المباشر والنطاق التأثيري العام، ومحدداً لمجموعة من الأسس والمعايير العمرانية والاقتصادية والاجتماعية والسياسية لاختيار الموقع الأنسب للعاصمة الإدارية والسياسية المصرية الجديدة، بالإضافة إلى طرح نتائج فرضيات الدراسة، ومجموعة من التوصيات سواء كانت على المستوى توطين العاصمة المصرية الإدارية والسياسية الجديدة أو إقليمها، طبقاً لسياسات التنمية والتعمير في مصر ورسم خريطة جديدة لموقع العاصمة.

الباب الأول: العاصمة الإدارية والسياسية ومتطلبات النقل

الفصل الأول: الإطار النظري ومفاهيم الدراسة

مقدمة

اهتمت الدراسة في هذا الفصل إلى وضع تعاريف محددة للمفاهيم البحثية التي يتناولها البحث في أبوابه المختلفة بدءاً من تعاريف المدينة والأساليب المتعددة لتصنيف المدن من وجه النظر المختلفة في محاولة للتأكيد على أهمية الارتباط بين الهدف من نشأة المدينة ووظيفتها واختيارها لتكون عاصمة الدولة والتفكير إلى نقل بعض اختصاصات العاصمة إلى مدينة جديدة.

التعرف على العاصمة ومفهوم نقل العواصم سواء نقل جزئي (كما في حالة العاصمة الماليزية – بوتراجايا بنقل الأنشطة الإدارية والسياسية)، أو نقل كلي (كما في حالة العاصمة البرازيلية – برازيليا بنقل كامل للعاصمة، والحالات المتعددة للعواصم ووظائفها سواء استأثرت بها مدينة واحدة أو وزعت على عدد من مدن الدولة.

كما يتعرض الفصل لدراسة قضايا ومتطلبات نقل الأنشطة الإدارية والسياسية من منطقة وسط القاهرة وما قامت به الدولة من جهود تخطيطية بذلت لحل هذه القضايا لتخفيف مشاكل الازدحام والضغط الواقع على المركز بإقامة مدن جديدة وإنشاء الطريق الدائري الأول والإقليمي وشبكة مترو الأنفاق وتوسعاته الحالية والمشروعات المتعددة لإعادة تأهيل وسط وقلب مدينة القاهرة، وصولاً إلى سيناريوهات تطوير العاصمة أما بالتطوير مع الإبقاء على الوظيفة الإدارية والسياسية أو الحاجة إلى نقل العاصمة.

١- المدينة

يجد تعريف المدينة صعوبة بالغة لتحديد مفهوم تلك الكلمة بما تحويه من صراحة في المعني وتعدد في التعبير – فالمدينة هي التجمع والكتلة الحضرية وهي المحلة والمستقرة الإنسانية – ليست الصعوبة خاصة باصطلاح المدينة وحدة وإنما لوجود تعاريف متعددة شمل كل منها جانب من جوانب حياة المدينة وطبيعتها أو وظيفتها أو حجمها وتشكيلها العضوي [١].

١-١ تصنيف المدن

هناك ارتباط وثيق بين نوع المدينة والهدف من إنشائها حيث أن تحديد الهدف من إنشاء المدينة غالباً ما يولد معه في نفس التوقيت التصور المبدئي لنوعية تلك المدينة من حيث الحجم أو الوظيفة أو القاعدة الاقتصادية ، وهناك عدة طرق لتصنيف المدن منها التصنيف العددي أو الحجمي والذي يصنف المدن تبعاً لعدد السكان ، كما يمكن تصنيف المدن مكانياً تبعاً للموقع ، أو أن تصنف تاريخياً حسب العمر أو حسب طراز العمارة السائدة بها ، أو أن تصنف تخطيطياً تبعاً لما يجاورها من مدن وهناك أيضاً التصنيف الوظيفي والذي يلقي اهتماماً كبيراً خاصة لدي الجغرافيين ، وسيتناول البحث التصنيف الوظيفي للمدينة طبقاً لما يلي :-

التصنيف الوظيفي للمدن. [٢]

أن هذا النوع من التصنيف لا يخرج عن محاولة إبراز أهم الوظائف بالمدن سواء كانت وظيفة واحدة أو أكثر، ومن هنا فإن تصنيف مدينة ما على أنها صناعية وأخرى على أنها تجارية وثالثة على أنها منتجع وغيرها على أنها مدينة تعدين لا يعني غياب عدد من الوظائف الأخرى والضرورية أيضاً بنفس المدينة، ولكن الوظيفة الأساسية للمدينة قد تكون مسؤولة عن أكبر دخل أو عائد يدخل المدينة أو أن تكون العمالة بتلك الوظيفة هي أكبر نسبة من قوة العمل بالمدينة.

وهناك عدة محاولات للتصنيف الوظيفي للمدن لعل أهمها ما قام به أورسو عام ١٩٢١ ميلادياً وقد اقترح ست فئات وظيفية وهي:

- المدن الإدارية: مثل العواصم ومدن الدخل أو الإيرادات الحكومية.

- المدن الدفاعية: مثل مدن القلاع والحاميات والقواعد البحرية.

[١] محمد عاطف غيث – ١٩٨٨ – علم الاجتماع الحضري – دار المعرفة الجامعية – الإسكندرية – ص ١٢٤-١٣٢.

[٢] أحمد علي إسماعيل – ١٩٨٨ – "دراسات في جغرافية المدن" – دار الثقافة للنشر والتوزيع – ص ١٧٦.

- **المدن الثقافية:** وتضم مدن الجامعات والمدن الدينية ومدن الحج ومدن مراكز الفنون.
- **المدن الإنتاجية:** وتضم المدن الصناعية ومدن الحرف اليدوية والورش.
- **مدن المواصلات:** ومنها مدن المخازن والمستودعات ومدن الانتقال أو التحويل ومدن الرؤوس الملاحية ومدن الحدود إلى جانب مدن التصدير.
- **المدن الترفيهية:** وتضم مدن المنتجات ومدن قضاء العطلات ومدن السياحة.

إن الوظيفة هي المبرر لوجود المدينة، وتتمثل هذه الوظائف في الأنشطة المختلفة التي تقوم بها المدينة، والتي تصبغها بصبغة معينة تعرف وتشتهر بها بين المدن الأخرى، وليس معني هذا أن نشاط المدن يتجمع في هذا النشاط ولكن النشاط الغالب. [1]

فالمدينة كلها تمارس عددا كبيرا من الوظائف، بل إن الوظيفة الرئيسية التي تميزها قد تتغير بمرور الوقت، ذلك لأن كل المدن ديناميكية متغيرة باستمرار فكثير من مدن الصيد البريطانية في القرن التاسع عشر تحولت في الوقت الحاضر إلى مدن سياحية، كما تحولت كثير من مدن الأسواق القديمة إلى مدن صناعية، وعلى هذا يمكن وضع تصنيف عام لكثير من المدن في ضوء الوظائف الرئيسية، وعلى ذلك فإن وظائف المدن قد تكون:

وظيفة إدارية وسياسية مثل واشنطن: وتخضع تلك المدن للاختيار الحكومي، ولذلك فإن دورها يظل قائما بمشيئة الحكام، والواقع أن كثيراً من العواصم الحديثة العهد تحدد اختيارها بفعل موقعها بالنسبة لبقية الدولة مثل برازيليا.

وظيفة تجارية مثل نيويورك: وتختلف المؤسسات التجارية في المدينة بين أسواق ومراكز مصرفية حديثة وشركات تأمين وغيرها من المؤسسات التجارية، بالإضافة إلى مراكز الأحياء التجارية، والمحلات الصغيرة المبعثرة في الشوارع، ويتحدد توزيعها عادة علي حسب الكثافة السكانية.

وظيفة صناعية مثل شيكاغو والمحلة الكبرى: ارتبطت الصناعة بالمدينة منذ نشأتها، وغالبا ما تكون المدن صغيرة الحجم وتظل كذلك حتى تقوم فيها صناعة مما يجذب إليها وظائف أخرى تجارية. **وظيفة ثقافية أو علمية أو دينية مثل مكة والمدينة المنورة:** من الخصائص الهامة لتلك المدن أن أغلب منشأتها دينية أو يغلب عليها خدمة النشاط الديني، المدن الثقافية ومن أهم أمثلها المدن الجامعية، فكانت الوظيفة الجامعية ترتبط بالوظيفة الدينية في الماضي، ذلك لأن تدريس الديانات شغل مركزا هاماً في الجامعات، وأغلب الجامعات في الوقت الحاضر في المدن الكبرى.

ومن هنا تنبع الحاجة إلى إلقاء الضوء على الوظائف الأساسية التي تتسم بها المدن الكبيرة مثل القاهرة، وتتلخص أهم وظائف المدن الكبيرة في: [2]

- **الوظيفة السياسية:** والتي تشمل الرئاسة والوزارات والتشريع النيابي.
- **الوظيفة الإدارية:** والتي تتضمن الإدارات المحلية لشؤون المدينة لتوفير الخدمات كالتعليم والصحة والتموين والكهرباء... الخ.
- **الوظيفة الاقتصادية:** والتي تشمل الوظائف الإنتاجية والاستهلاكية والتسويقية لعنصر اقتصادي معين.
- **الوظيفة المالية:** والتي تشمل الأعمال البنكية والائتمانية والاستثمارية.
- **الوظيفة الخدمية:** والتي تشمل الخدمات الصحية والتعليمية والإعلامية والبحثية.. الخ.

وبالنظر إلى هذه الوظائف، يتضح أن جميع الوظائف متشابهة ومتداخلة بشكل كبير ما عدا الوظيفة السياسية التي من السهل فصلها عن باقي وظائف المدينة دون إحداث خلل فيها أو التأثير بشكل كبير في باقي وظائفها، حيث إن أية مدينة يمكن أن تعيش بدون أن تتواجد فيها الحكومة، ولكنها لا تعيش دون مقوماتها الاقتصادية الرئيسية، ولذلك، وبالنظر إلى التجارب الناجحة لدول العالم المختلفة في نقل

[1] فتحي محمد أبو عيانة - ١٩٩٥ - جغرافيا العمران - طبعة ١٩٩٦م - ص ٢٢٥.

[2] Golany, G. , ; 1976; " New Town Planning Principles and Practice" -Jhon Wiley &sons -London -p20

العواصم يتبين أن هذه التجارب اعتمدت على نقل الوظائف الإدارية و السياسية ، لذا اصبح نقل العاصمة السياسية والإدارية احد السيناريوهات المطروحة لتطوير عاصمة مصر عام ٢٠٥٢ .

٢- العواصم وعمليات نقل العواصم

إن السياسات والأبحاث الحضرية والتخطيطية عن العواصم ونقل بعض وظائفها أو نقلها بالكامل يعد من الموضوعات التي تؤثر في مستقبل الدول، وقد حددت الدراسة الموضوعات التالية: في بادئ الأمر للمناقشة والنظر في التخطيط لنقل العواصم وأنشاء العواصم الجديدة: ما هي العاصمة؟ ما هي أصول مدن العاصمة؟ ما تصنيف العواصم؟ وما عوامل النجاح الحيوية للعاصمة.

٢-١ ما هي العاصمة؟

العاصمة أو مدينة العاصمة هي مقر الحكومة، أي مركز السلطة، أو المدينة التي تتم منها ممارسة السلطة. وقد يكون نقل الحكومة دائما أو مؤقتا أو موسميا. وفي بعض الحكومات الملكية، تكون العاصمة حيثما يكون مقر بلاط الملك أو الملكة. وتكون الوظائف الأساسية للعاصمة ووظائف إدارية أو تنفيذية أو تشريعية أو قضائية. وقد تكون هذه الوظائف الفردية منفصلة من حيث الموقع. وقد جرت العادة على أن موقع العاصمة يكون مذكورا في القانون، وقد يكون لدى الدولة أو الإقليم أكثر من عاصمة رسمية.^[١]

تتباين هذه العواصم في أحجامها تباينا كبيرا من عواصم محلية (عواصم مراكز) إلى عواصم إقليمية، (عواصم محافظات تسيطر على عدد من عواصم المراكز)، ثم عواصم وطنية وهي التي تمثل مقر الحكومة والدواوين والإدارات المرتبطة بها، وقد تتعدد العواصم في الدولة الواحدة فهناك عواصم ثنائية (أمستردام - لاهاي)، وعواصم ثلاثية تقوم كل منها بسلطة محددة مثل جنوب أفريقيا، حيث توجد السلطة التنفيذية في بريتوريا، والسلطة التشريعية في كيب تاون، والسلطة القضائية في بلومفونتين.^[٢]

وغالبا ما كان لطبيعة نظام الحكم نفوذ قوي على نقل أو بقاء مدينة العاصمة الوطنية، فالدول الفردية أو الوحودية، مثل فرنسا وكوريا الجنوبية، غالبا ما يكون لهم مدينة ذات أهمية كبيرة من الناحية الاقتصادية ترعى وظائف العاصمة الوطنية. أما الدول الفيدرالية فغالبا ما قامت بنقل عواصمها الوطنية بعيدا عن المدن ذات السيادة من الناحية الاقتصادية بالدولة، مثل الولايات المتحدة وأستراليا. ومن الناحية التخطيطية تلعب قضايا المنافسة الإقليمية والثقافية، والمركزية وحياد الموقع، دورا هاما في قرار نقل العاصمة.

٢-٢ أصول العواصم [٣]

تاريخياً، نجد أن المركز الاقتصادي الضخم سواء كان لولاية أو منطقة، غالبا ما يصبح مركز الممارسات السياسية، ثم يصبح هو العاصمة من خلال الغزو أو الاتحاد. وطبقت تلك الحالات في بغداد القديمة، برلين، لندن، موسكو، روما القديمة، بكين، ستوكهولم، طوكيو وفيينا.

كما يشار إلى العاصمة كونها المركز الاقتصادي، والثقافي والفكري للدولة أو الإمبراطورية أيضاً. بالمدينة الرئيسية، كما هو الحال في أثينا، بروكسل، والقاهرة، لشبونة، لندن، مدريد، باريس، سيول.

إن الالتقاء بين القوة السياسية، والاقتصادية، أو الثقافية هو ظاهرة لا يمكن تعميمها. فقد تتطابق الأحوال الاقتصادية للعواصم التقليدية مع المقاطعات المنافسة لها، كما حدث في نان جينج من قبل شانج هاي، كذلك تراجع سلالة أو ثقافة معينة قد يعني نهاية العاصمة بل وانقراضها، كما حدث في بابل وكاهوكيا.

[١] Meisel, J.;1993; "Capital Cities: What is a Capital?" in Capital Cities Les Capitals :Perspectives internationals international Perspectives- p5.

[٢] فتحي محمد أبو عيانة - ١٩٩٥- جغرافيا العمران - طبعة ١٩٩٦م- ص٢٤٧.

[٣] Internet site- http://en.wikipedia.org/wiki/Capital_city.

وهناك العديد من أشكال العواصم المتعددة فتارة ما تنشأ مدينة جديدة للقيام بدور العاصمة، وتارة أخرى يتم اختيار أحد المدن القائمة لتقوم بهذا الدور، وقد تتعد العواصم داخل حدود الدولة الواحدة، وأحيانا ما تقوم أحد العواصم بأدوار العاصمة خارج حدودها الجغرافية، وقد تمثل العاصمة القديمة رمزاً ثقافياً أو تاريخياً لا يمكن تجاهله، يؤثر في الاستراتيجية المتبعة لحل المشاكل القائمة.

وفيما يلي التعرف على الأشكال المتنوعة للعواصم: -

■ **مدن أنشئت كعواصم:** تم التخطيط لمجموعة كبيرة من العواصم القائمة حالياً من قبل قاداتهم، وذلك من أجل إيواء مقر حكومة الأمة أو إحدى وحداتها، وهذه المدن مثل، أبوجا بنيجيريا، برازيليا بالبرازيل، كانبيرا بأستراليا، إسلام آباد بباكستان، نيودلهي بالهند، أوتاوا بكندا، واشنطن العاصمة بالولايات المتحدة، وهي إما أن تكون: [1]

- **مدينة تم تخطيطها خصيصاً لإيواء مقر الحكومة،** لتحل محل أخرى كانت تقع في مركز حضري قائم، وفقاً لعدة أسباب، لعل أهمها الازدحام بالمنطقة الحضرية الكبرى، والرغبة في وضع العاصمة في موقع أكثر أمناً واستقراراً، وداعم ومحفز للتنمية.

- **مدينة تم اختيارها كحل وسط بين مدينتين أو أكثر** (أو حسب توافقات سياسية أخرى)، بحيث لا تمنح أي منها لقب العاصمة. عادةً، تقع العاصمة الجديدة جغرافياً على بعد متساوٍ تقريباً من المراكز الحضرية المنافسة، وفيما يلي بعض الأمثلة: كانبيرا بأستراليا (والتي تم اختيارها كموقع يتوسط كل من ملبورن وسيدني) - أوتاوا بكندا (والذي تقع على طول الحدود بين مقاطعة كيبيك).

■ **عواصم غير تقليدية:** حيث تتعدد العواصم في الدولة الواحدة، كما أن هناك بعض الدول ليس لديها عاصمة، كما في حالة:

- **سوكري-بوليفيا:** لا تزال العاصمة الدستورية، لكن معظم وحدات الحكومة الوطنية قد تخلت عنها منذ زمن طويل لتنتقل إلى لاباز

- **ياموسوكرو - ساحل العاج:** كان من المقرر أن تكون العاصمة الوطنية في عام ١٩٨٣ ولكن لا تزال تقع معظم المكاتب الحكومية والسفارات في أبيدجان.

- **فرنسا:** الدستور الفرنسي لم يشمل تحديداً واضحاً للعاصمة الفرنسية، ولكن تعتبر باريس العاصمة الفعلية (مقر الرئاسة والحكومة والجمعية الوطنية ومجلس الشيوخ)، ولكن البرلمان يعقد مؤتمرات مشتركة في فرساي.

- **ألمانيا:** برلين العاصمة الرسمية وتضم مقر البرلمان. ومع ذلك، تقع مختلف الوزارات في العاصمة السابقة بون في ألمانيا الغربية، والتي أصبح يطلق عليها المدينة الفيدرالية. وتنقسم السلطة القضائية بين كارلسروه، كاسل، ولايبزيغ.

- **ماليزيا:** كوالالمبور هي العاصمة الدستورية ولكن المركز الإداري الفدرالي تم نقله على بعد ٣٠ كم جنوب بوتراجايا في أواخر ١٩٩٠م، البرلمان لا يزال في كوالالمبور.

- **ميانمار (بورما):** كان من المقرر أن تكون نايبيداو هي العاصمة الوطنية في ٢٠٠٥م، وقد تم تأسيسها في العام نفسه، لكن لا تزال تقع معظم المكاتب الحكومية والسفارات في يانغون (رانغون).

- **هولندا:** أمستردام هي العاصمة الدستورية الوطنية على الرغم من أن الحكومة الهولندية والبرلمان والمحكمة العليا والقصر الملكي يقع كل منهم في لاهاي.

- **سريلانكا:** سري جاياواردنابورا كوتي هي العاصمة الرسمية وهي مقر البرلمان، بينما العاصمة السابقة هي كولومبو، وتم تصنيفها حالياً كعاصمة تجارية. ومع ذلك، لا تزال توجد العديد من مكاتب الحكومة في كولومبو.

[1] Internet site- http://en.wikipedia.org/wiki/Capital_city.

- جنوب أفريقيا: العاصمة الإدارية هي وبريتوريا، العاصمة التشريعية هي كايب تاون، وبلومفونتين هي العاصمة القضائية.

■ عواصم لا تضم مقر الحكومة: دول حالية تنفصل بها العاصمة عن مقر الحكومة: بنين، بوليفيا، ساحل العاج.

■ عواصم دولية

الأمم المتحدة: مدينة نيويورك هي مركز لاجتماع أعلى هيئات الأمم المتحدة، ولكن أجزاء كبيرة من هيكله تقع في مدن أخرى مثل فيينا، جنيف ولاهاي.

- عواصم رمزية: مع صعود الإمبراطوريات الحديثة ونموذج الدولة القومية، أصبحت العاصمة رمزا للدولة وحكومتها، إلى جانب تشبعها بالمعنى السياسي. وعلى عكس العواصم في العصور الوسطى، التي كان يتم إعلانها حيثما يعقد الملك أو الملكة محكمته، فاختيار نقل أو تأسيس لعاصمة حديثة كان حدثاً عاطفياً، على سبيل المثال... أثينا التي كانت قد دمرت وكانت تقريباً خالية من السكان أصبحت عاصمة لليونان الجديدة والمستقلة في عام ١٨٣٤م، وبالمثل، إعادة توحيد ألمانيا في أعقاب الحرب الباردة، حيث أصبحت برلين الآن مرة أخرى عاصمة ألمانيا.

كما أن النقل الرمزي للعاصمة إلى موقع متطرف سواء جغرافياً أو ديموغرافياً قد تكون له أسباب اقتصادية أو استراتيجية. فقد نقل بيتر الأول حكومته في روسيا من موسكو إلى سانت بطرسبورغ لإعطاء الإمبراطورية الروسية التوجه الغربي للمدينة ذات الاقتصاد القوي، كما أصبحت نافليون عاصمة اليونان، بدلاً من القرية التي لم تكن ذات أهمية حينها وهي أثينا. اعتبر المتمردون الهنود دلهي عاصمتهم، وذلك على الرغم من اتخاذ الحاكم البريطاني كالكتا عاصمة. وفي ١٨٧٧ عقدت بريطانيا رسمياً 'دوربر' في دلهي، معلنة الملكة فكتوريا " إمبراطورة الهند" وأخيراً أصبحت دلهي العاصمة الاستعمارية بعد تتويج الملك جورج الخامس ملكاً، واستمرت كعاصمة الهند المستقلة حتى ١٩٤٧م، وتشمل الأمثلة الأخرى أبوجا، أستانا، برازيليا، هلسنكي، إسلام آباد، وياموسوكرو.

- الاختيار أو التأسيس المحايد للعاصمة كاختيار مدينة غير مثقلة بهويات سياسية أو إقليمية مجرد تمثيل وحدة الدولة الجديدة، مثل أنقرة بتركيا، برن بسويسرا، كانبيرا بأستراليا، مدريد، أوتاوا، واشنطن العاصمة، أصبحت جميعها عواصم، في بعض الأحيان تم اختيار موقع العاصمة الجديدة لإنهاء خلافات أو نزاعات محتملة بين مختلف الكيانات، كما هو الحال في حالات كانبيرا، أوتاوا، واشنطن.

٢-٣ تصنيف العواصم

ليست كل العواصم على حد سواء، فالبعض يرى أنها تلعب هذا الدور فقط لكونها مقر الحكومة، وعلى الأقل توجد مدينة واحدة فقط هي العاصمة (أمستردام) رغم أنها ليست مقراً للحكومة، أن تطور الوظائف الحكومية في العواصم ذات النظم الاتحادية قد يكون أقل عن تلك الموجودة في النظم المركزية وعلى الرغم من أن معظم مقاعد الحكومة تجذب لأنفسها وظائف وطنية أخرى (التجارة، المال، وسائل الإعلام، التعليم العالي....)، فلم يحدث كل هذا بدرجة متساوية ويمكن التعرف على ذلك من خلال الحالات الآتية:^[1]

- عواصم متعددة المهام: الجمع بين جميع أو معظم اعلى الوظائف على الصعيد الوطني (لندن، باريس، مدريد، ستوكهولم، موسكو، طوكيو.....).

- عواصم عالمية: تمثل المدن التي تؤدي أيضاً دور كبير في الحياة السياسية، والحياة التجارية أو الاثنين معا (لندن، طوكيو).

- عواصم سياسية: التي أنشئت كمقاعد للحكومة، وغالبا ما تنفقر إلى المهام الأخرى التي لاتزال في المدن التجارية المنشأة قديماً (لاهاي، بون، واشنطن، أوتاوا، كانبيرا، برازيليا).

[1] David L.A.Gordon؛ 2001؛ Planning Twentieth Century Capital Cities – Seven types of capital city– p 7.

- **عواصم سابقة:** المدن التي فقدت دورها كمقر للحكومة ولكنها احتفظت بمهام تاريخية أخرى (برلين من عام ١٩٤٥ إلى عام ١٩٩٤، سانت بطرسبورغ، فيلادلفيا، ريودي جانيرو).
- **عواصم إمبراطورية سابقة:** تمثل المدن الإمبراطورية السابقة التي فقدت إمبراطوريتها على الرغم من أنها قد تعمل بمثابة عواصم قومية، وربما تؤدي أيضا أدوار تجارية وثقافية هامة للدول الإمبراطورية السابقة (لندن، مدريد، لشبونة، فيينا).
- **عواصم إقليمية:** مدن عملت ذات مره بمثابة عواصم فعلية، وأحيانا بصورة مشتركة، ولكنها فقدت الآن هذا الدور، وظلت تعمل للمناطق المحيطة بها (ميلان، تورينو، شتوتغارت، ميونيخ، مونتريل، تورنتو، سيدني، ملبورن).
- **مدينة نيويورك** حالة خاصة جدا فهي فريدة من نوعها كعاصمة عالمية للمقاطعات.
- **عواصم عظمى تعمل كمراكز لمنظمات دولية:** هذه قد تكون أو لا تكون عواصم قومية (بروكسل، ستراسبورغ، جنيف، روما، نيويورك).

هناك نوع ثامن من مدينة العاصمة اليوم، وهي العاصمة الذكية، ومن خلال استخدام مفهوم Jean Guttman's عن "المفصلة التاريخية"، فالغالبية العظمى من العواصم الوطنية نقلت قبل العصر الرقمي، فهناك حالة وحيدة لانتقال العاصمة الوطنية منذ انتشار تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في التنمية المجتمعية والاقتصادية، بوتراجايا العاصمة الإدارية الجديدة لماليزيا. [١]

إن نقل وتطوير العاصمة الوطنية " للعاصمة ذكية "، عندما تصبح تكنولوجيا المعلومات والاتصالات جزءا واضحا من استراتيجية التنمية، مستخدماً أفضل ممارسات التنمية والتخطيط من الناحية النظرية، من خلال الأخذ بالنماذج والتطبيقات القياسية في الأماكن الأخرى المناسبة المستخدمة لأحدث التقنيات بنجاح سواء لنقل العاصمة الجديدة والاستمرار في تطوير مناطق العاصمة السابقة، بشكل يتطلب إدراك مجتمعي، واستجابة وظيفية بما يحقق العدالة الاجتماعية والمكانية اليوم وفي المستقبل القريب.

وقد يكون هذا النموذج من العاصمة الذكية يعد أحد الأمثلة الناجحة في تناول التحديات والمؤثرات العالمية لتخطيط وتنمية عاصمة إدارية جديدة، محافظاً على هوية العاصمة من تحديات العولمة الثقافية ومستخدماً تكنولوجيا المعلومات والاتصالات للوصول إلى مناخ تنموي يحقق الاستدامة.

٢-٤ عوامل النجاح الحيوية للعاصمة

بالعرض للديناميكيات السياسية لتنمية المدينة العاصمة، التي تتجاوز العوامل الاقتصادية والعمرانية، نجد تميز عددا كبيرا من المواد المطبوعة من الناحية النموذجية لموضوعات السياسات الحضرية والتخطيطية عن مدن العاصمة، والتي حددت الجوانب التالية كعوامل فردية بصفة عامة في دراسة العواصم. [٢]

السياسية: الممثلة في علاقة المدينة بباقي القطر وعلى سبيل المثال أظهر Schatz أن نقل مدينة العاصمة يمكن أن يكون عاملا مساعدا في بناء الأمة وبناء الدولة، ولوحظ أيضا أن مدن العاصمة تستضيف الأشخاص والمشروعات، وبذلك يكون لها دور حضري داخلي ومجموعة من العلاقات، وهناك أيضا مجموعة أخرى من العلاقات الداخلية. بكل تأكيد، تستضيف وظائف حكومية وطنية ومرافقها وضواحيها الفيزيائية وقام البروفيسور Guttman أيضا بتعريف مجموعة ثالثة من العلاقات السياسية - الاقتصادية، وأطلق عليها اسم علاقات "hinge" بين المدينة والعالم الدولي العالمي الخارجي، وتلعب مدينة - منطقة العاصمة - مثل القاهرة - دور هذه المجموعة الثالثة، أي دور " global hinge ".

[١] Guttman, J; 1983; "Capital Cities," Ekistics, 50, 299: p 88-93.

[٢] Andrew, C., and J. Taylor; 2000; "Capital Cities, Special Cities: How to Ensure Their Successful Development" -Plan Canada- 40, 3: p 38-39.

الإدارية: تتضمن العواصم الوطنية أنشطة الدعم للوظائف الرئيسية الثلاثة للحكومة المركزية (التشريعية، القضائية والتنفيذية)، وعملت الكثير من البلدان الأسبوعية على استحداث "العواصم الإدارية"، كما ليزيا وسريلانكا، فالدول التي قامت بإلغاء مركزية المؤسسات الحكومية تميل إلى أن يكون لديها نسب للبيروقراطية خارج مدينة العاصمة. فكلما ازدادت مركزية الهيكل الإداري بالدولة، كلما ازداد التأثير على مدينة العاصمة القديمة عند نقل الوظائف الإدارية.

الثقافية: غالبا ما تستضيف مدن العواصم وتجذب بعض المؤسسات الثقافية الأكثر أهمية في الدولة ، بسبب العلاقة بين الوظائف الرمزية للعاصمة الوطنية والهيمنة الثقافية، فالمؤسسات الثقافية جذابة بصفة خاصة للعاملين في حقل المعرفة ، والنسب العالية للعاملين بالحكومة هم من العاملين في حقل المعرفة ، وتميل هذه العلاقات نحو الدعم المتبادل وبالتالي إضافة قيمة نوعية إلى جاذبية عاصمة الدولة وتنميتها ، كما أن المعرفة المعلوماتية في دعم اتخاذ القرار تمثل جوهر جميع الوظائف والخدمات الحكومية الوطنية ، لذا يتطلب أن تصبح مدينة العاصمة مدينة معلوماتية.

الرمزية: ويعد هذا الجانب أحد السمات الأكثر تميزا لمدن العواصم الوطنية، فالرمزية تمكن القادة الوطنيين والمؤسسات الوطنية من دعم وتقديم القيم والصور الجوهرية للدولة، وهذه العوامل يفهمها الزوار والمقيمين على حد سواء.

وتغطي عوامل النجاح الحيوية المذكورة أعلاه قدرا كبيرا من القضايا التي بحاجة إلى النظر إليها عند دراسة وتخطيط عاصمة جديدة، ومع ذلك لم تكن هذه النقاط متعمقة وشاملة، فهناك عوامل إضافية متعددة ترد مباشرة إلى الذهن قد تتمثل في: **القائد (الحاكم)، النظام الحكومي للدولة (الدولة الفردية - الدولة الاتحادية)، ودور تقنيات المعلومات والاتصالات، وعلاقة العاصمة بالشبكة العالمية لاقتصاد المعرفة من حيث الوقت والتوقيت والموقع ونظرية التنظيم المكاني المعمول بها، والممارسة التخطيطية والجدولة، وتشغيل وإدارة العاصمة المخططة .**

وهناك عوامل فائقة قد تتجاوز المعايير المذكورة لنجاح تخطيط عاصمة جديدة، منها على سبيل المثال، كأن تعمل مقر الحكومة الوطنية بالدولة (العاصمة الإدارية والسياسية)، أو أن تكون عاصمة دولية التي تعزز الروابط الدولية والعالمية، ذو علاقات عالمية أكثر حيوية من ذي قبل.^[1] أو أن تكون عاصمة وطنية ومحلية تجذب إليها الثقافات السياسية المتعددة، تعد النقاط الثلاثة السابقة عوامل نجاح تتماشى مع معظم المعايير الفردية المذكورة أعلاه الواجب إدراجها ودمجها في استراتيجيات ومخططات العواصم المنقولة والوطنية الجديدة.

٣-أسباب ومتطلبات نقل العاصمة الإدارية والسياسية من قلب القاهرة

خطت القاهرة ومركزها في عهد الخديوي إسماعيل على أساس حجم سكاني ٧٥٠ ألف نسمة في بداية القرن التاسع عشر، وقد تجاوز عدد سكان القاهرة الكبرى ١٢ مليون نسمة عام ٢٠٠٦م ويخدمها أيضا ذات المركز مما يوضح حجم المشاكل التي تعاني منها المنطقة ، وبالنظر للمدينة في القرن الحادي والعشرين يجب أن تفي بعدة متطلبات ليتمكن اعتبارها مدينة ذات ظروف معيشية مقبولة بمقاييس هذا القرن، تتلخص في أن تكون **أمنة**: مريحة لسكانها ومحبية لهم ، مرحبة بزوارها ، **خضراء** : أي مدينة البيئية التي توفر بيئة صالحة لسكانها، وتعمل على استدامة التنمية ، **ذكية** : التي يسهل فيها الاتصال الداخلي والخارجي ، والتي تقدم لسكانها الخدمات الذكية التي توفر وقتهم وجهدهم ، وتجذب الفئات الأذكي للسكن بها ، **عالمية** : وهى المدينة التي تحسن الاتصال بالعالم وتحسن استقبال زوارها وتأمينهم وإعاشتهم والترفيه عنهم ، وتجذب رؤوس الأموال ومقار الشركات العالمية.

[1] Taylor, J.H.; 2002; "**Civic Society and Sovereign Power: The Political Cultures of Capital Cities.**" Paper prepared for presentation at the Sixth International Conference on Urban History: Power- Knowledge - Society in the City- Edinburgh- 7 pages.



شكل (١-١) اختناقات المرور بالعاصمة
المصدر: - Internet site
http://www.citymart.com/blog/2012/05/23/cairo-takes-to-crowdsourcing-to-tackle-traffic.



شكل (٢-١) التعدي على المباني التاريخية
المصدر: إسماعيل محي الدين، أسعد على سليمان أبو
غزالة - ٢٠١٠ - تقنية GIS كأداة فاعلة للحفاظ على
المناطق التاريخية وذات القيمة وتمييزها دراسة حالة:
مدينة القاهرة - مؤتمر الأزهر الهندسي الدولي
الحادي عشر - ص ٣٢٣ .



شكل (٣-١) المباني المتهاكلة بالعاصمة
المصدر: إسماعيل محي الدين، أسعد على سليمان أبو
غزالة - ٢٠١٠ - تقنية GIS كأداة فاعلة للحفاظ على
المناطق التاريخية وذات القيمة وتمييزها دراسة حالة:
مدينة القاهرة - مؤتمر الأزهر الهندسي الدولي
الحادي عشر - ص ٣٣٥ .

لذا يصعب للعاصمة الحالية أن تفي بمتطلبات عاصمة إدارية وسياسية لمصر تكون جزءاً لا يتجزأ من الأمل في مستقبل مشرق لمصر وذلك للعديد من الأسباب التالية.

٣-١ الأسباب العمرانية:

هناك العديد من الأسباب التي تجعل القاهرة بيئة غير صالحة لمدينة تحقق الحد الأدنى المقبول عمرانياً، يمكن تلخيصها في عدة عوامل هي: **الازدحام والكثافة السكانية العالية**: نتيجة تركيز الاستعمالات الحكومية والأنشطة الإدارية، حيث يقدر أعداد الموظفين [حركة دائمة] بالوزارات والمصالح الحكومية والمواطنين المترددين للحصول على الخدمات [حركة متغيرة] بحوالي ١٧٥ ألف نسمة في اليوم. [١]

حركة المرور وصعوبة المواصلات: لكونها مصب الرحلات المستهدفة للأنشطة الحكومية والإدارية، حيث يصل إجمالي عدد الرحلات بالقاهرة إلى حوالي ٢٧ مليون رحلة/ يوم نقص مساحات أماكن الانتظار: أدى تكثيف الخدمات بالمنطقة وعدم كفاءة وسائل النقل العام إلى زيادة الطلب على أماكن الانتظار نتيجة استخدام السيارات الخاصة. **التدهور العمراني والعشوائيات**: التعدي على المباني التاريخية والامتداد الرأسي بتغيير أنشطة بعضها إلى مباني حكومية، وتعليق الأخر بإضافة بعض الأدوار التي لا تتلاءم مع طراز المبنى الأصلي، والامتداد الرأسي والتعدي على طابع المنطقة التاريخي في الأبنية الحديثة. **زيادة نسبة المباني والمناطق المتدهورة** بمركز المدينة تبلغ نسبتها حوالي ٢٤% من جملتها. [٢]

٣-٢ الأسباب البيئية:

تشهد العاصمة حالة من التدهور الحضري والتلوث البيئي، نتيجة توطن أكبر منطقتين صناعيتين في مصر بها (شبرا الخيمة وحلوان)، مما يجعلها تحتل المرتبة الثالثة على مستوى العالم في شدة تلوث الهواء، مع ندرة وقلة الفراغات والمناطق الخضراء، وببطء حركة المرور المؤدية إلى زيادة انبعاث الملوثات من عادم السيارات. [٣]

٣-٣ الأسباب الأمنية

صعوبة توفير تحركات رجال الدولة نتيجة الكثافة العالية، والازدحام المروري، والتداخل بين الأجهزة السياسية (رئاسة الجمهورية، مجلس الوزراء، المجالس النيابية، الوزارات والسفارات والقنصليات الأجنبية) وبين سكان المدينة والأنشطة الاقتصادية.

[١] الهيئة العامة للتخطيط العمراني، وزراة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - ٢٠٠٦ - المدينة الحكومية الجديدة (نقل الوزارات من قلب العاصمة) - القاهرة - ص ٢٣.

[٢] نعمات محمد نظمي - ٢٠٠٤ - إعادة تأهيل وسط مدينة القاهرة - دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة عين شمس - القاهرة - ص ٢٣٣.

[٣] وزارة البيئة - ٢٠١٠ - مشروع "تحسين هواء القاهرة الكبرى" - برنامج "مراقبة الهواء".

٣-٤ الأسباب السياسية والاجتماعية:

نقل العاصمة الإدارية والسياسية يعد مشروعاً قومياً يلتف حوله الشعب، فالشعور بالأمل في المستقبل يغطي على الشعور بالإحباط في الحاضر، وتقادى السخط الشعبي بتجديد الأمل في تخفيف العبء على القاهرة عن طريق نقل العاصمة السياسية. نقص عدد سكان المركز وتدهوره الاجتماعي نتيجة لحركة الطرد المركزية للسكان إلى الأطراف حيث انخفض عدد سكان المركز بأقسام قصر النيل، عابدين، الأوزبكية، الموسكي، تفادي التشوه الاجتماعي - الجغرافي من خلال تفريغ مصر من الاستثمارات وفرص العمل والخبرات والكفاءات وتركيزها في القاهرة، وهو ما يخلق تدنياً في نوعية السكان ومستواهم الاجتماعي في الأقاليم الأخرى، ويزيد من إغراء القاهرة والمزيد من ازدهامها.

٣-٥ الأسباب الاقتصادية:

هدر الجهد والمال والوقت نتيجة محاولة الوصول إلى مقر العمل بدلاً من أداء العمل نفسه، ولقد أجمع خبراء الاقتصاد في عدة ندوات على أن العاصمة يجب أن تنقل من القاهرة إذ انسدت شرايينها، وهو ما يهدد اقتصادها.

إن هذه الحلقة المفرغة يستحيل كسرها إلا بتوقف هذا التمييز الكبير للقاهرة على بقية مدن مصر في الخدمات والاستثمارات، وخلق مراكز جذب جديدة تتوزع عليها الاستثمارات والخدمات بمستوي يقارب القاهرة إن لم يزد عليها. بل ونقل عدد من الأنشطة الاقتصادية والوظيفية من القاهرة إلى مدن أخرى تتحول إلى نقاط جذب للاستثمار. وأهم قرار هو نقل العاصمة السياسية والإدارية من القاهرة إلى موقع جديد يبعد عنها مسافة كبيرة تكفي لإفلاته من تأثير جاذبيتها الشديدة. أو توفير مجموعة من العواصم ذات وظائف متنوعة تجتذب الاستثمارات وتخلق فرص للعمل، تجتذب الزيادة السكانية المتوقعة في القاهرة إلى مواقع أخرى، وتساعد في إبطاء النمو السكاني للقاهرة بما يسمح بتحسين أحوالها تدريجياً.

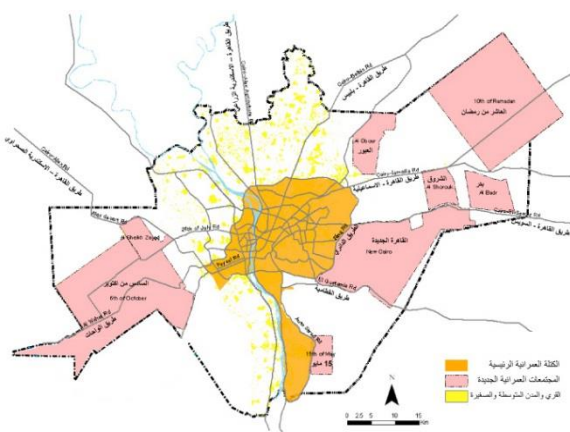
لذا ظهرت الضرورة إلى اعتبار مشروع تطوير العاصمة أو نقلها مشروعاً قومياً يعمل على تنفيذه هيكل تنظيمي خاص يقوم بالإشراف والتخطيط والإدارة لهذا المشروع، وذلك نظراً لعدم تحقيق بعض المخططات المعدة مسبقاً لأهدافها لتطوير منطقة قلب العاصمة (العاصمة الإدارية والسياسية) وفيما يلي بعض الحلول التخطيطية لحل مشاكل المركز الإداري والسياسي بقلب العاصمة.

٤- الجهود التخطيطية المبذولة لحل مشاكل المركز:

قامت الدولة بجهود عديدة لحل المشاكل السابق سردها لمدينة القاهرة والتي تظهر بشكل واضح بالمركز الإداري والسياسي، الممثل لقلب إقليم القاهرة الكبرى، من خلال وضع مخططات لإقليم القاهرة الكبرى، قامت بتحديد مجموعة من الإجراءات والمشروعات أهمها: إنشاء المدن الجديدة، ومترو الأنفاق والطريق الدائري، بالإضافة إلى الحلول المتعلقة بالمشاكل العمرانية لمنطقة القلب كتقليل الازدحام والتلوث بعدة أساليب، وكذلك إعادة إحياءه باستخدام أساليب الحفاظ والتجديد للمباني التي أهملت، وفيما يلي عرض لبعض المحاولات:

إنشاء المدن الجديدة في إطار إقليم القاهرة الكبرى [١]

بدأت فكرة إنشاء المدن الجديدة منذ عام ١٢٩٠ لمواجهة الزيادة السكانية في مصر بصورة عامة، ومواجهة تضخم إقليم القاهرة الكبرى بصفة خاصة، وجاء المخطط الاستراتيجي لتنمية إقليم القاهرة الكبرى عام ١٩٨٣م ليعيد النظر في المدن الجديدة الجاري



شكل رقم (٤-١) المدن الجديدة حول القاهرة

المصدر: عصام الدين محمد - ٢٠٠٣. تقييم التجربة المصرية في إنشاء المدن الجديدة بالمناطق الصحراوية - مجلة العلوم الهندسية - جامعة أسيوط - ص ٥.

[١] مصطفى محمد الديناري - ١٩٩٦ - التجمعات العمرانية في إطار تقييم السياسة القومية للتنمية الحضرية - مجلة جمعية المهندسين المصرية - العدد الأول - ص ٧٤.

تنفيذها أو تخطيطها وتقييم حجم الاستيعاب السكاني لها وحدد لها أن تستوعب ٠,٩ مليون نسمة حتى عام ٢٠٠٠م واستغلال المدن (٦ أكتوبر، العبور، ١٥ مايو) كنقاط ارتكاز في الانطلاق لتنمية المدن الجديدة، بالإضافة إلى استخدامها كنقاط أساسية في تنمية ممرات التنمية، وفي عام ١٩٩٧م تم دمج التجمعات الواقعة شرق الطريق الدائري بالمكون العمراني لمدينة القاهرة الجديدة كمدينة تابعة، شكل (٤-١).

إلا أن التجمعات الجديدة إلى الآن تواجه عمليات التنمية العمرانية بعض السلبيات التي تعوق تطورها وتقدمها، وأن الأهداف الطموحة لمخططات اعتمدت لهذه المدن لم تتحقق وأنها دون حجم السكان المستهدف، فهناك تفاوت بين المستهدف بهذه المخططات والنتائج عن التنفيذ، ونتيجة لعدم نجاح المدن والتجمعات الجديدة في أن تكون مراكز جذب سكانية استمرت مركزية القاهرة وازداد عدد سكانها كما ازداد الضغط على المركز وأنشطته الخدمية والإدارية.



شكل رقم (٥-١) خطوط المترو ومحطاتها بمركز المدينة
المصدر: نعمات محمد نظمي - ٢٠٠٤ - إعادة تأهيل وسط مدينة القاهرة -
دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة عين شمس - القاهرة - ص ١١٦.



شكل رقم (٦-١) الطريق الدائري بالقاهرة
المصدر: وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية الجديدة - ٢٠٠٠ -
مبارك والعمران (إنجازات في الحاضر وأحلام في المستقبل) - القاهرة - ص ٨٢.

إنشاء مترو الأنفاق [١]:

أوصى مخطط القاهرة لعام ١٩٨٣م بإنشاء مترو الأنفاق لتحسين فعالية النقل وحل مشكلة المرور، ويتكون المشروع من إنشاء ثلاثة خطوط تحقق الربط بين جميع أطراف العاصمة والمركز، ويخترق مترو الأنفاق مركز المدينة في عدد من المحطات تحت الأرض في المناطق المزدهمة التي تكثر فيها الحركة السطحية وازدحامها بوسائل المواصلات المختلفة، وتحقق خطوط المترو شبكة متكاملة تربط جميع أطراف العاصمة ومركز المدينة مما ازدادت معه أهمية المركز وساعد في رفع قيمة الأرض، إلا أنه حتى تاريخه لم يحقق ما هو مستهدف من خفض كثافة المرور والتلوث الناتج عن الازدحام بالعاصمة، شكل رقم (٥-١).

إنشاء الطريق الدائري

أوصى المخطط الهيكلي لإقليم القاهرة الكبرى لعام ١٩٨٢م بضرورة تنفيذ الطريق الدائري حول الكتلة العمرانية للإقليم، لتحسين المرور داخل المدينة ومركزها وتوجيه امتداد العمران ناحية الصحراء، طريق إقليمي محيط بالكتلة العمرانية للقاهرة الكبرى، يربط بين وسط المدينة والتجمعات العمرانية الجديدة غرب الإقليم، وذلك لخدمة ومنع التكدس المروري بمدخل القاهرة للوصول إلى وسط المدينة، وكذلك تخفيف الكثافة المرورية على شبكة الطرق الحالية بالقاهرة وخاصة مركز المدينة. [٢]

وقد استفاد مركز المدينة من اكتمال الطريق الدائري وتنفيذ المراحل التالية لمترو الأنفاق في تقليل كثافة المرور وعدد رحلات السيارات إلى

[١] وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية الجديدة - ٢٠٠٠ - مبارك والعمران (إنجازات في الحاضر وأحلام في المستقبل) - القاهرة - ص ٤٢.

[٢] المرجع السابق - ص ١١٦.

المركز والتلوث الناتج، حيث تم ربط مركز المدينة بضواحيها عن طريق شبكة مترو الأنفاق وانخفاض المرور العابر داخل المركز بتنفيذ الطريق الدائري، شكل (٦-١).



- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| ١- البورصة | ٨- مبني سكني وتجاري |
| ٢- فندق كوزمو بوليتان | ٩- مبني سكني وتجاري |
| ٣- عمارة أوزونيان السكنية | ١٠- مبني سكني وتجاري |
| ٤- البنك المركزي المصري | ١١- مبني سكني |
| ٥- مبني الإذاعة المصرية | ١٢- بنك قناة السويس |
| ٦- مبني سكني وتجاري | ١٣- مبني إسبوريونوني |
| ٧- المشرق للتأمين- سيدناوي | ١٤- البنك الأهلي المصري |

شكل رقم (٧-١) الحفاظ على النسيج العمراني
المصدر: مجدي كمال ربيع- ٢٠٠٤ - إعادة تأهيل المراكز التقليدية
للمدينة العربية - ندوة مركز المدينة العربية التقليدية - الرياض - ص ٧٩



شكل رقم (٨-١) مواقع الجراجات وإتجاهات المرور ومداخل ومخارج مركز المدينة
المصدر: نعمات محمد نظمي - ٢٠٠٤ - إعادة تأهيل وسط مدينة القاهرة -
دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة عين شمس - القاهرة - ص ١١٩

- مشروعات إعادة تأهيل مركز المدينة:

قامت الدولة باستخدام أسلوب الحفاظ والتجديد بالنطاق الأشمل والمباشر للمركز الحكومي وذلك بغرض الحفاظ على الثروة العقارية بالمركز، كما قامت بتخفيض الازدحام والتلوث داخل المركز من خلال إتباع حلول منها الآتي:

- مشروعات الحفاظ والتجديد العمراني:

قامت الدولة بتنفيذ مشاريع الحفاظ في مركز المدينة على ثلاث مستويات شملت المباني والنسيج العمراني وهي:

- الحفاظ على المباني وتجديدها.

- الحفاظ على النسيج العمراني للمركز وتجديده.

- الارتقاء بالبيئة العمرانية والحفاظ على الطابع.

قامت الهيئة العامة للتخطيط العمراني ومحافظة القاهرة بإعداد مشروع الارتقاء بالبيئة والحفاظ على الطابع العمراني لإقليم القاهرة الكبرى كمشروعات إرشادية ليتم تطبيقها على كافة المناطق.

بالإضافة إلى تحويل شرايين الحركة الآلية داخل المنطقة إلى حركة مشاة، وبالنسبة لمنطقة الألفي يمثل المشروع أحد التجارب التي تصدت لمشكلة اختناق قلب القاهرة القديمة بالمباني حيث تضمن إعادة التأهيل تحويل جزء من المنطقة إلى متنزهات تمثل رئة صغيرة في قلب العاصمة، وذلك في إطار مشروع متكامل لإحياء المنطقة وإعادة تأهيلها، كما في شكل (٧-١) يوضح الحفاظ على النسيج العمراني.^[١]

- تخفيض الازدحام والتلوث داخل المركز:

قامت الدولة بتنفيذ عدة حلول لتخفيض الازدحام والتلوث بالمركز بدءا من الثمانينيات شملت:

- إنشاء وتشغيل عدة جراجات متعددة الطوابق فوق سطح الأرض بمركز المدينة وبدء تشغيلها (العتبة- الأوبرا-الجمهورية-البستان)، وأيضا البدء بإنشاء جراجات تحت سطح الأرض متعددة الطوابق وتوفير مسطحات خضراء على سطحها (جراج عمر مكرم - التحرير)، شكل رقم (٨-١).

- تقنين انتظار السيارات وقد تم تنفيذه في بعض

[١] مجدي كمال ربيع - ٢٠٠٤ - دور المشاركة المجتمعية كأحد الآليات الفاعلة في عمليات إحياء المركز التقليدي للمدينة العربية - ندوة مركز المدينة العربية التقليدية - ص ٤٥.

الشوارع بمركز المدينة في شوارع (قصر النيل وطلعت حرب).
 -توحيد اتجاه المرور على الشوارع الرئيسية: لتصبح معظم شوارع مركز المدينة باتجاه واحد مما يؤدي إلى انسياب المرور بسرعة أكبر.
 -إنشاء أنفاق للمشاة في الميادين الكبرى وإنشاء أنفاق في أماكن العبور المزدهمة بالميادين الرئيسية لتجنب عبور المشاة وسط السيارات.
 -إنشاء مجمع الأسواق الحضاري للباة الجائلين عام ٢٠٠٢م بشوارع بورسعيد ويتمتع بوجود الخدمات اللازمة له.
 وبالرغم من جميع المحاولات السابقة، إلا أنها لم تحقق الأهداف الذي خططت من أجلها وذلك لعدة أسباب، نحن ليس بصدد سردها في هذا البحث، ولكن الأهم أن هذه الحلول والسياسات لم تعالج المشاكل الناجمة عن تركيز المركز الإداري والسياسي في قلب العاصمة، الذي ترجع الحاجة إلى نقلة طبقاً للأثار التالية المتوقعة.

٥- سيناريوهات تطوير وتنمية العاصمة الإدارية والسياسية

مما سبق يتضح أنه مستقبل العاصمة المصرية يقف بين ضروريات أحد السيناريوهات الآتية: السيناريو الأول، تطوير القاهرة الكبرى مع بقائها عاصمة (إدارية وسياسية) للحكم. والسيناريو الثاني، نقل العاصمة من القاهرة إلى عاصمة جديدة للحكم في إطار الرؤية المستقبلية لمصر. [١]

٥-١ السيناريو الأول: تطوير القاهرة الكبرى مع بقائها عاصمة (إدارية وسياسية) للحكم

بافتراض تطوير القاهرة الكبرى لتصبح عام ٢٠٥٢ مدينة ذات قاعدة ثقافية واقتصادية قوية ومتنوعة وذات هيكل عمراني فريد والتأكيد على التراث الحضاري والتاريخي للإقليم تتكامل فيه الحياة الاقتصادية والثقافية، وقادرة على تحقيق التوازن بين الكتلة العمرانية والمساحات الخضراء أي مدينة خالية من التلوث، ومدينة رقمية يستطيع فيها المواطنون الحصول على الخدمات المختلفة بسهولة ويسر، وأن توفر لقاطنيها مستوى معيشة مرتفع، على أن تصبح مركز ثقل إقليمي وعالمي للوظائف السياسية والإدارية والثقافية والتاريخية والاقتصادية.

القاهرة عاصمة أقدم حضارات العالم ومن أهم وأكبر مدن العالم، وقد نمت مدينة القاهرة خلال الخمسون سنة الماضية بسرعة كبيرة مما أدى إلى أن أصبحت مشكلات المدينة أكبر من الحلول المقدمة، كما أن هناك إجماعاً على أن أي حل جذري لمشكلة القاهرة لن يتم إلا إذا اتخذت خطوات لتنفيذ خطة شاملة ذات جراءة غير معهودة. [٢]

الحاجة إلى تطوير العاصمة: ظهرت الحاجة إلى تطوير العاصمة بدلاً من نقلها لعدة أسباب.

- الارتباط العاطفي بين القاهرة كمدينة وكعاصمة لمصر لأكثر من ألف سنة منذ إنشاء الفسطاط، هذا الارتباط الذي يتزايد في فترات تاريخية معينة خاصة عندما تصيب بلاد الشرق الأوسط ضائقة، فتصبح القاهرة عاصمة للعالم العربي، كذلك وبعبارة أخرى فإن الارتباط العاطفي بين القاهرة والعاصمة يتعدى في فترات عواطف المصريين إلى عواطف سكان الشرق الأوسط بشكل عام.

- الصعوبة المادية الناجمة عن بناء عاصمة جديدة، والتي تتكلف أموالاً طائلة، من حيث الاستثمارات اللازمة لعمليات البناء وشبكة الطرق والخدمات، وصعوبة إيجاد الأموال اللازمة لتلك العمليات، برغم الأموال الضخمة التي أنفقت على إنشاء المدن الجديدة لكنها لم تؤد إلى تخفيف الضغط على القاهرة.

- صعوبة نقل الموظفين من القاهرة إلى العاصمة الجديدة نظراً لارتباطهم وأسرهم بالقاهرة.

[١] مجلس الوزراء - ٢٠٠٧ - الرؤية المستقبلية لعاصمة مصر ٢٠٥٠ - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - مركز الدراسات التخطيطية - ص ٩

[٢] محمد رمزي - ١٩٨٩ - "الجغرافية التاريخية لمدينة القاهرة" - مجلة العلوم السياسية - السنة التاسعة - المجلد الخامس - ص ٥٦٥.

- عدم رضا جميع العالمين في مختلف أشكال الوزارات والهيئات والمؤسسات العامة والخاصة، لما في القاهرة من أشكال حياة جيدة ونوعية متميزة وخدمات وتعليم وعلاج وترفيه... الخ.

لذا فقد وجب إيجاد حلول في ظل بقاء العاصمة في القاهرة لكن بعد تطويرها لتكون مناسبة وملائمة لأن تكون عاصمة مصر الحديثة، كما أن تطوير القاهرة مسألة ملحة.

وقد جرى إعداد مخططات تضمنت سيناريوهات تطوير القاهرة مع بقائها العاصمة الإدارية والسياسية كان آخرها المخطط المعتمد عام ١٩٩٧ لإقليم القاهرة الكبرى، لكن هناك مستجدات عمرانية حدثت بالإقليم ولم تكن مدرجة في خطة المرافق، حيث تمت في صورة مشروعات إسكان أو أنشطة اقتصادية متنوعة، كما أدت المستجدات الحالية إلى تباطؤ معدلات نمو التجمعات الجديدة والمضاربة في أسعار الأراضي وتحميل شبكات المرافق الحالية أعباء إضافية غير مخططة، كما أن استمرار إضافة هذه المستجدات غير المخططة سيؤدي إلى زيادة عدد سكان الإقليم إلى أكثر من العدد المتوقع والمخطط له.

ومن ثم فإن هناك مخاطر متوقعة في حالة استمرار النمو الحالي منها التضخم الشديد في حجم الإقليم والضغط الشديد على مرافق إقليم القاهرة والتجمعات الجديدة والضغط على محاور الحركة الرئيسية داخل وخارج القاهرة، مما يؤدي إلى تأثيرات سلبية على التنمية الاقتصادية بالإقليم وانخفاض كفاءة استخدام الأراضي والمضاربة عليها وتباطؤ معدلات نمو المدن الجديدة، ولمواجهة ذلك كان لابد من التحكم في اتجاهات النمو الحالية والمتوقعة وتوجيهها إلى المناطق المخططة لها استيعاب تلك التنمية. [١]

٥-٢ السيناريو الثاني: نقل العاصمة الإدارية والسياسية

بافتراض إنشاء عاصمة جديدة لمصر عام ٢٠٥٢ تمثل موقع جديد للقيادة السياسية والإدارية في الدولة، وتساهم في جذب السكان والاستثمارات الجديدة بهدف الحد من المشاكل التي تواجه القاهرة حالياً، والتي من المتوقع أن تتفاقم بشكل غير محتمل في المستقبل مع الإبقاء على مدينة القاهرة كعاصمة ثقافية وحضارية.

الحاجة إلى نقل العاصمة السياسية: تعد عملية نقل العاصمة، أي انتقال أجهزة الدولة المركزية من مكان إلى آخر - أداة استثنائية وفريدة في عملية تطوير الدول، وقد لجأت إليها العديد من الدول منذ قديم الأزل لأسباب تختلف باختلاف أوضاع الدول المختلفة، ولذلك عندما تلجأ أي دولة إلى الأخذ في اعتبارها الانتقال إلى عاصمة جديدة كحل جذري للمشاكل التي تواجه العاصمة الأصلية، من زيادة مطردة في السكان بسبب الجذب العمراني وهجرة العاطلين إليها، يفتح هذا الملف المجال أمام العديد من الخيارات المتاحة: هل تنتقل العاصمة ككل؟ أم تنتقل العاصمة السياسية فقط؟ وإلى أين سيتم نقل العاصمة؟

حيث يتضح أن جميع وظائف المدينة متشابكة ومتداخلة بشكل كبير ما عدا الوظيفة الإدارية والسياسية التي من السهل فصلها عن باقي وظائف المدينة دون إحداث خلل فيها أو التأثير بشكل كبير في باقي وظائفها، حيث يمكن العيش في أية مدينة بدون أن تتواجد فيها الحكومة، ولكنها لا تعيش دون مقوماتها الاقتصادية الرئيسية. ولذلك، وبالنظر إلى التجارب الناجحة لدول العالم المختلفة في نقل العواصم يتبين أن هذه التجارب تشمل العواصم الإدارية والسياسية فقط.

نقل العاصمة الإدارية والسياسية وأثرها على القاهرة الكبرى

يرجع أثر إنشاء عاصمة جديدة، والتي تعد غير قابلة للحل على المدى الطويل استناداً إلى تطوير القاهرة والتي تؤكد حتمية إنشاء عاصمة إدارية وسياسية جديدة لمصر عام ٢٠٥٠ منها:

- التغلب بشكل جزئي على المشكلة السكانية والاختناق الذي تسببه في القاهرة، حيث إن نقل العاصمة السياسية سيؤدي إلى تفريغ عدد معين من السكان الموظفين في الهيئات الحكومية، بالإضافة إلى

[١] حازم القويضي - ٢٠٠٢ - مخطط القاهرة ٢٠٢٠ - هيئة التخطيط العمراني - وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية الجديدة - ص ٢٥.

العاملين في قطاعات الخدمات والتجارة الداخلية والخدمات الأخرى التي تمثل مقومات المدينة الجديدة، كما أنه في حال.

- إعادة توزيع عدد كبير من العاملين الحكوميين على المحافظات بشكل تدريجي لتولي الأعمال في الحكومات المحلية في المحافظات، نتيجة لتطبيق اللامركزية والإصلاحات الحكومية المترتب عليها، ومن شأن ذلك أن يهدئ من المشاكل المزمنة التي تواجهها القاهرة حالياً من تكديس السكاني، مثل الاختناقات المرورية ومشاكل الإسكان، بالإضافة إلى الأقاليم والحكومات المحلية في مجال الإدارة، وتوفير فرص عمل في التشييد والبناء والخدمات في عواصم المحافظات، مما يؤثر بالإيجاب على معدلات البطالة والهجرة.

- علاج المشاكل الإدارية والسياسية الحالية في العاصمة الجديدة، والتي تترأسها القضاء على المركزية المطلقة التي تسيطر على مصر، حيث ينحصر الحكم المركزي في العاصمة الجديدة على وزارات مهمتها الأساسية وضع الخطط والسياسات العامة في إطارات مرنة.

- قد تمثل العاصمة السياسية الجديدة دعماً لأمن مصر القومي من خلال إنشاء مدينة للحكم والقيادة العسكرية مؤمنة ضد الضربات العسكرية وقادرة على إدارة الموقف بشكل فعال، كما أن هذا الإجراء من شأنه أن يؤمن القاهرة ضد أي هجوم لانتقال الأهداف السياسية والعسكرية منها، وتقليل كثافتها سيسهل من أي عمليات إخلاء قد تصبح ضرورية في المستقبل.

- يعد مشروع نقل العاصمة مشروعاً قومياً يلتف حوله الشعب، ويساهم في تفادي السخط الشعبي الذي أصاب معظم سكان القاهرة بسبب الاختناق المروري المتزايد والتلوث البيئي وعدم الشعور بالأمان.

الخلاصة:

خلص الفصل إلى أن مرحلة تحديد الهدف - أو مجموعة الأهداف - لنقل العاصمة الإدارية الجديدة تعد المرحلة الأهم على الإطلاق، لذا يجب أن تحدد الأهداف بدقة كما يجب أن تتسم بالواقعية وقابلية التنفيذ، لأنه مهما تنوعت الأسباب والمشكلات العمرانية التي تدفع صانعي القرار إلى اللجوء لإنشاء عاصمة إدارية وسياسية جديدة فكلما كان الهدف محددًا وواضحاً كانت الخطوات التالية لتحديد هذا الهدف أكثر نجاحاً.

يتضح من عرض مشاكل وسط مدينة القاهرة أن الأنشطة الكثيفة التي غلبت على المركز وتنامى أعداد السيارات بالمدينة السبب الرئيسي في معظم المشاكل التي يعاني منها وسط المدينة، حيث صاحب ذلك مشاكل مرورية متعددة كالازدحام والاختناقات المرورية ونقص مواقف السيارات، بالإضافة إلى الإزعاج والضوضاء وتلوث الهواء.

قامت الدولة بجهود عديدة لحل مشاكل المركز من خلال وضع مخططات لإقليم القاهرة الكبرى، نفذ منها عدة مشاريع كالطريق الدائري لإبعاد المرور العابر عن وسط العاصمة والقادم من جميع الاتجاهات، وإنشاء متر والأنفاق كوسيلة مواصلات سريعة وغير ملوثة، وإنشاء الجراجات السطحية وبالبرومات لتقليل الازدحام والاختناقات المرورية بالشوارع، وبالرغم من المحاولات السابقة إلا أنه مازال يعاني من الازدحام والتلوث والضوضاء بالإضافة إلى تدهور الكثير من مبانيه وخاصة المباني ذات القيمة التاريخية، وكذلك استمرار وجود وحدات خالية غير مستخدمة وانخفاض عدد سكانه.

مما أدي إلى اتجاه الدولة للتفكير في نقل العاصمة الإدارية والسياسية من قلب العاصمة إلى مدينة جديدة، والعمل على تطوير منطقة مربع الوزارات وإعادة توظيفها واستغلال أفضل للقيمة العقارية والحضارية، وحل مشاكل الحركة والمرور والمشاكل البيئية بما يسهم في رفع كفاءة المنطقة ككل في القيام بأدوارها.

الفصل الثاني : الاطار العام لعملية التقييم ومستوياته

مقدمة

يتناول هذا الفصل التعرف على مفهوم البدائل التخطيطية وفي أي مرحلة تأتي طبقاً للعملية الدورية للتخطيط العمراني، وما يتبعها من عملية تقييم للبدائل، والطرق التي يتم بها عملية التقييم، وعرض أمثلة لطرق التقييم المناسبة للبحث.

١- التقييم

يمثل تقييم البدائل العمرانية المقارنة بين تأثير مجموعة من البدائل المختلفة لمنطقة تحت الدراسة ، و يعرف التقييم أنه الطريقة المنظمة التي تستخدم لتحديد ما إذا كان المشروع موضوع البحث سوف يؤدي إلي تحقيق نفع من نوع ما ، وبالنسبة إلي المخططين قد يكون هذا النفع بيئي وعمراني واجتماعي واقتصادي وقد تتفاوت نسب تحقيق المنفعة فيم بينهم ، اذا التقييم دراسة متعمقة الهدف منها مساعدة متخذ القرار في الوصول إلي الاختيار المناسب الذي يؤدي إلي تحقيق أفضل استخدام ممكن للموارد البشرية والمادية وذلك في إطار مجموعة من الأسس المتمثلة في قياس صافي المنافع للمشروع المقترح كأساس لقبوله أو رفضه .

وتتم عملية التقييم وفقاً لمجموعة من المعايير التي على أساسها يختار أحد البدائل، وهو أمر غاية في الأهمية ويختلف من دولة متقدمة ودولة نامية طبقاً لأهداف خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية في كل منها، لذا يمكن القول إنه من الأمور الصعبة في التخطيط تحديد الأولويات لتوزيع الاستثمارات بين القطاعات الاقتصادية المختلفة وذلك يحتاج إلي المعلومات والبيانات اللازمة لوضع معايير التقييم والخصائص الكافية لطبيعة عملية التنمية من جهة والخصائص الفنية والاقتصادية للمشاريع التنموية من جهة أخرى. [١]

ولتحديد متى وفي أي مرحلة تأتي عملية تقييم البدائل، يمكن التعرف على العملية الدورية لتخطيط العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة من خلال سبع مراحل رئيسية تمر بها كما بالشكل (٢-١). [٢]

المرحلة الأولى: التي تبدأ بجمع المعلومات وهي كل ما يتعلق بالدراسات العمرانية مثل (استعمالات الأراضي المقترح نقلها بمنطقة الوزارات ومقار الحكم بالعاصمة، وشبكة النقل والحركة، والمرافق العامة.....)، والدراسات الاجتماعية التي تتعلق بالسكان المطلوب توطينهم بالعاصمة الجديدة وكذا دراسة أحجام المترددين للمركز الإداري وتصنيفاتهم المختلفة والتوقعات المستقبلية لهم والدراسات الاقتصادية مثل (حجم الاستثمارات المطلوب توفيرها في القطاعات المختلفة والقاعدة الاقتصادية والعائدات والدخول....).

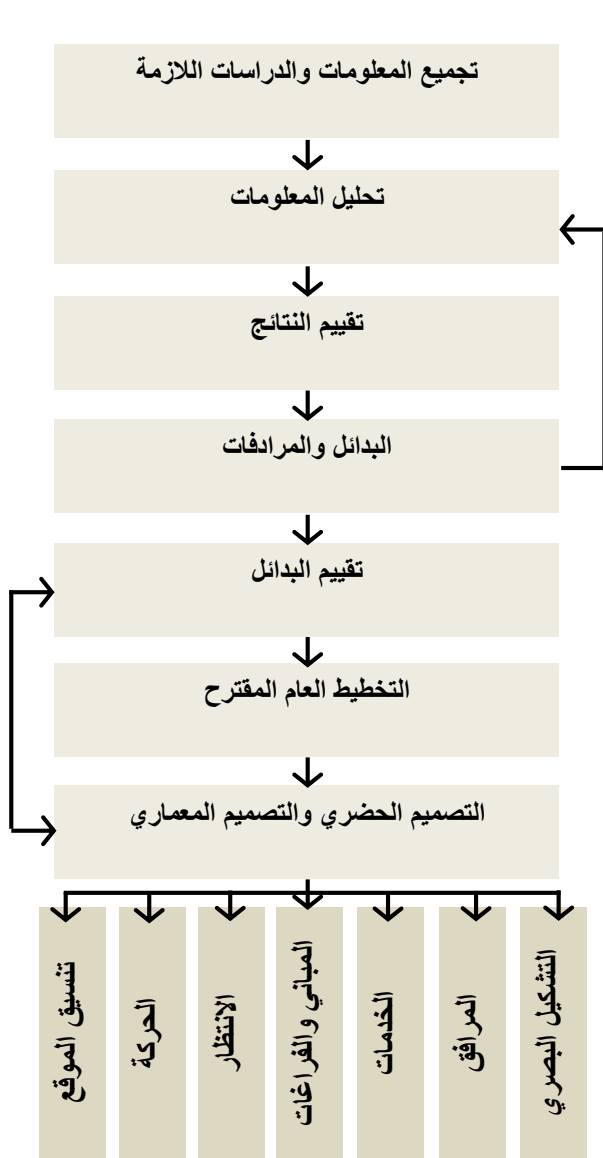
المرحلة الثانية: وهي تحليل المعلومات والتي من خلالها يصل المخطط إلي نتائج محددة لتوجيه عملية التخطيط وهي تهتم بتحليل جميع البيانات والمعلومات التي تم جمعها في المرحلة السابقة بصورة مستقلة بذاتها وعلى ضوء ما يحيط بها من عوامل أخرى، وقد تختلف مرحلة التحليل في هذا البحث حيث تعتمد على تحليل النماذج المماثلة لنقل العواصم على مستوى العالم.

المرحلة الثالثة: وهي تقييم للنتائج لتحديد الأسس العامة والمؤشرات التي توجه عملية التخطيط العام من خلال تحديد عوامل الفشل والنجاح في التجارب السابقة والوقوف على اهم النتائج والخروج بالنموذج المقترح نقلة.

المرحلة الرابعة: وهي طرح لمجموعة من البدائل والمرادفات المقترحة لاختيار موقع العاصمة الإدارية الجديدة من خلال الاستناد إلى نتائج وتقييم الوضع القائم والرجوع إلى التوجهات والخطط القومية للدولة ورؤية الباحث في قراءة الاستراتيجيات المقترحة للمواقع.

[١] عبد العزيز مصطفى عبد الكريم، رشاد مهدي هاشم - ١٩٨٩ - **التخطيط الصناعي** - جامعة الموصل - ص (٧٥-٨٢).

[٢] أحمد خالد علام - ١٩٨٣ - **تخطيط المدن** - مكتبة الأنجلو - القاهرة - ١٩٨٣، ص ٢٥١ - ٢٨٦.



شكل (٢-١) مراحل التخطيط العمراني

المصدر: طارق شوقي - ٢٠٠٠ - أسس تقييم المجتمعات العمرانية الجديدة وتطبيقاتها - دكتورة
- كلية الهندسة - جامعة الأزهر - ص ٣.

المرحلة الخامسة: وهي كيفية إجراء عملية

- ١ التقييم للبدائل العمرانية السابق من خلال وضع مجموعة من الأسس والمعايير الدقيقة لتقييم البدائل المقترحة لنقل العاصمة
- ٢ الإدارية الجديدة في ظل وجود مجموعة من المتغيرات الزمانية والمكانية التي قد تؤثر على نجاح العملية التخطيطية، كدراسة
- ٣ التغيرات العمرانية لتوطين النموذج في إطار الارتباطات الإقليمية لكل موقع ، دراسة الاحتياجات الخاصة بالنقل وتدعيم
- ٤ شبكات الطرق علي المستوى الإقليمي للمواقع ، دراسة الاحتياجات الخاصة بالدعم للشبكات المرفقية (مياه - صرف - كهرباء) ، دراسة التأثيرات البيئية لأنشطة النموذج
- ٥ لكل من المواقع ، وهذا هو الهدف الرئيسي من البحث في كيفية تحديد الأسس والمعايير التي يبنى عليها تقييم البدائل للخروج بأنسائها .

- ٦
 - ٧
- المرحلة السادسة: وهي المتمثلة في وضع المخطط المقترح للبدل المرجح من خلال خطة استراتيجية لتوزيع استعمالات الأراضي المقترحة وظيفياً ومساحياً ونصيب السكان المقيمين منها (المناطق السكنية والتجارية والترفيهية والخضراء والطرق، ...) والمتريدين من خدمات المركز الإداري والحكومي كماً وكيفاً وان يكون توزيعاً بشكل يتناسب مع العلاقات المكانية بالجوار والمحيط الإقليمي، كما يظهر فيه مناطق الامتداد المستقبلي، شبكات المرافق، التشكيل البصري، ثم تأتي المرحلة السابعة لتشمل التصميم الحضري والتصميم المعماري.

التقييم في حد ذاته لا يصنع قراراً ولكن عملية التقييم نفسها ماهي ألا تدريب واختبار للبدائل المطروحة للتنمية وتحضير للمعلومات اللازمة لصانع القرار السياسي ، ويمكن القول أن هناك ثلاث مراحل هامة لإتمام العملية التخطيطية وهي (وضع البدائل ، التقييم ، القرار السياسي) ، إذا عملية التقييم مرحلة مهمة لإتمام العملية التخطيطية ، كما ترتبط عملية التقييم ارتباطاً وثيقاً بالأهداف العامة للعملية التخطيطية لهذه الأهداف ، كما أنها تعتبر عملاً مستمراً لا ينتظر حتى انتهاء العملية التخطيطية ، وإنما يسايرها منذ البداية للتعرف علي المشكلات أولاً بأول ودراستها وإيجاد الحلول المناسبة لها، وذلك ، فإن الدراسات المعاصرة بالدول المتقدمة والنامية علي السواء تشير إلي أن عملية التقييم أحد المقومات الأساسية لإنجاح العملية التخطيطية. [١]

[١] Kraemer L.L; 1974; **information in urban systems** – international review of administrative sciences – NO.2. – p.p 130-140.

فالعملية التخطيطية تبدأ بدراسة واقع قائم يحدد مجموعة من القضايا لتعبر عن مشاكل وإمكانيات وتحديات التنمية يعقّبها طرح مجموعة من البدائل لصياغة الإمكانيات والحد من المشاكل تنتهي باختيار البديل الأنسب المحقق للأهداف من العملية التخطيطية، ولما كان البحث هو أسس تقييم البدائل العمرانية المطروحة لنقل العاصمة الإدارية والسياسية لتحقيق أهداف استراتيجية على المستوى القومي والإقليمي والمحلي فيجب الإشارة هنا إلى أهمية إجراء مثل هذه العملية والتي يمكن تلخيصها في التالي:

- إعداد مجموعة من الدراسات للنماذج المماثلة لعمليات نقل العواصم والتي تتكون من جزئين: الجزء الأول منها متعلق بحصر وتصنيف مدن العواصم التي تم نقلها، والجزء الثاني متعلق بتحليل النماذج والوقوف على عوامل النجاح والفشل.

- تحديد العوامل الضرورية لمتطلبات اختيار موقع العاصمة الإدارية الجديدة، هذا التحديد له تأثير بعيد المدى على مدى نجاح أو فشل إنشاء العاصمة الإدارية.

- وضع معايير اختيار الموقع وتعريف كل المعايير ذات الصلة باختيار موقع العاصمة الجديدة ويجب وزن كل معيار ضد الآخر، اهتمام المخطط بهذا الجزء يضمن للعاصمة المراد إنشائها أن تنجح وتظل حية وتمثل هذه المعايير في المعيار الفيزيائي، المعيار الاجتماعي، الاقتصادي معيار إمكانية المصادر المحلية، المعيار البيئي، المعيار السياسي.

هناك العديد من طرق التقييم التي من خلالها تتم عملية التقييم سواء كانت للمشروعات التخطيطية أو غيرها، والذي يهتم البحث هو إلقاء الضوء على أهم النظريات وطرق التقييم الأكثر استخداماً في تقييم المشروعات التخطيطية والتي من أهمها نظرية (A.H.P) لتحليل مائة الموقع بطريقة تحليل عائد التكلفة، وطريقة الميزانية التخطيطية، وطريقة تقييم تحليل مواقع الإسكان.

٢- طرق التقييم

التقييم عملية تحتاج إلى مهارة ، فعلي المخطط دراسة وتقييم المقترحات ثم يفسرها للسلطات المحلية وإذا كان هذه المقترحات مطبقة في مكان آخر فعلي المخطط إحضارها وتطبيقها علي مكان الدراسة ، ويتطلب ذلك تحليلات أكثر تفصيلاً للمقترحات لتغطية جميع النقاط ذات العلاقة المباشرة لخروج أي مشروع إلي حيز الوجود وفي النهاية لابد من أعداد سيناريو يعرض فيه كل هذه المراحل ومجموعة الاعتبارات التخطيطية لكل مرحلة من الخطة المقترحة ، وهناك عدة طرق يمكن من خلالها إتمام التقييم وهي المتمثلة في التالي : تحليل عائد التكلفة ، الميزانية التخطيطية ، تقييم تحليل المواقع ، (A.H.P) لتحليل مائة الموقع ، والمعادلات الرياضية واستخدام النموذج في التخطيط.^[1]

٢-١ طريقة تحليل عائد التكلفة

تستخدم هذه الطريقة عندما يكون هناك مجموعة من الاقتراحات التي تم الموافقة عليها مبدئياً وتحتاج إلي مفاضلة فيما بينهم وهي تعرف بطريقة تحديد التكلفة والعائد للبدائل التخطيطية المختلفة وهي تمر بمجموعة من المراحل المختلفة ، المرحلة الأولى التعريف بالمشروع فإن التعريف بالمشروع من الأشياء المهمة جداً لأنه له تأثير في النتائج النهائية في المفاضلة بين البدائل المقترحة، المرحلة الثانية مطابقة التكلفة بالعائد وهي مرحلة مهمة وكبيرة طبقاً للاعتبارات التخطيطية لكل البدائل المقترحة، المرحلة الثالثة تقييم تكلفة العائد وهو متعارف علي أن المقصود بها الميزانية المعتمد ومقدار ما يدر منها للمشروع للحصول علي ما يعادله فائدة لجميع عناصر المجتمع ، المرحلة الرابعة هي الخصم المخطط يعد جدول التكلفة والعائد لمعرفة أرباح المشروع وهذه الطريقة تعتمد علي التخمين بدرجة كبيرة فتعطي العديد من النتائج المختلفة ، المرحلة الخامسة العرض وهي المرحلة الأخيرة التي يحدد فيها العائد الصافي لكل المرادفات وهي حيوية في توضيح جميع الاقتراحات التي وضعت للوصول إلي النتائج النهائية .

[1] John hancock ;1993; Urban development and planning – p 30.

هذه الطريقة يوجد بها مشاكل عند التطبيق في المشروعات الكبيرة والتي يكون له ميزانيات كبيرة، كما وجه أليها انتقاد بأنها تعتمد على الأشياء القابلة للقياس التي قد لا تتوفر كثيراً في المشروعات التخطيطية التي غالباً ما يكون لها أبعاد سياسية واجتماعية واقتصادية مختلفة يصعب قياسها.

٢-٢ طريقة الميزانية التخطيطية

وهي تطوير لطريقة تحليل عائد التكلفة، وهي عبارة عن تحضير جدول يعرض فيه العائد لكل هذه المرادفات التخطيطية لكل فئة من فئات المجتمع، هذه الطريقة تساعد على معرفة أي فئات المجتمع سوف تتحمل العبء الأكبر إذا اختير أحد المرادفات، ويأخذ على هذه الطريقة أن الإطار الأصلي للجدول لا يرتبط بالأهداف الأساسية، لأنه قد يصعب على هذه الطريقة تفسير كل العناصر الداخلة في الميزانية.

٣-٢ تحليل المواقع

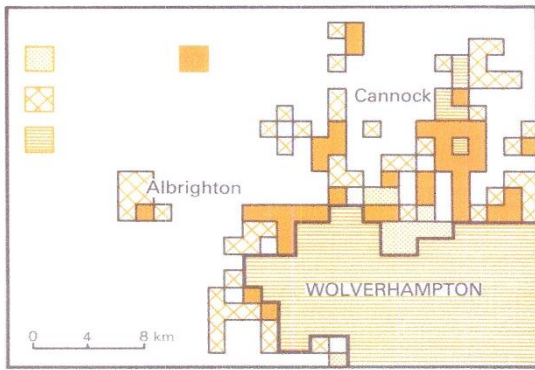
وهي عبارة عن إعداد مجموعة من خرائط الأساس المرتبطة بخطوط الطول والعرض الدولية وتقسّم إلى مربعات (١ كم × ١ كم) ويشير كل مربع إلى مساحة قابلة للتنمية، كما هو موضح بالشكل رقم (٢-٢) مع إضافة مجموعة من الاعتبارات للمفاضلة عند اختيار أحد المواقع للتنمية، وعلى سبيل المثال يمكن أن تكون هذه الاعتبارات كالآتي: -

- تحقيق أكبر عدد من الوظائف عن طريق المرافق العامة والخاصة بصفة عامة ومرفق النقل بصفة خاصة.

- المحافظة على المساحات الخاصة بالمناطق والثروات الطبيعية، المحافظة على الأراضي الزراعية الخصبة ذات الإنتاجية العالية والقابلة للاستصلاح.

- صلاحية التربة للتعمير وان تكون اقتصادية التكلفة الإنشائية في البناء عليها.

- عدم تعرض الموقع للمخاطر الطبيعية، وان يكون خارج نطاق الزلازل والبراكين. [١]



شكل (٢-٢) تقييم بدائل امتداد المواقع السكنية خارج المنطقة القائمة

المصدر: طارق شوقي - ٢٠٠٠ - أسس تقييم المجتمعات العمرانية الجديدة وتطبيقاتها - دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - ص ١١.

٢-٤ طريقة A.H.P (Analytic Hierarchy Process) لتحليل ملائمة الموقع

تفترض هذه النظرية أن صاحب القرار يواجه مشكلة الفصل في الاختيار بين ثلاث مواقع مختلفة لتنميتها، وتحديد مجموعة من المعايير لكي تكون مرشده لاختيار أكثر المواقع ملائمة لعملية التنمية، تتنوع وتتفاوت معايير القياس من حيث الأهمية، لذلك سوف يكون هناك منافسة فيما بين خصائص كل موقع، تحسم تلك المنافسة بتحقيق أحد المواقع لأعلي درجة قياس في المعايير التي سيتم المفاضلة بها، لذا تستلزم عملية التقييم مرحلتين كما يلي: [٢]

أولاً: تحديد القياسات الهامة الصالحة لأن تكون معايير يمكن التقييم بها.

ثانياً: تحديد الأوزان المكافئة للمعايير التي سوف يتم القياس بها.

ولذلك اقترحت النظرية إطار يمكن استخدامه للتغلب على هذه المشكلة كما هو واضح من الشكل (٢-٣) وهذا الإطار يتكون من أربع مستويات، الأول: يتعلق بتحديد الهدف وسوف يكون في هذا المثال هو مدي صلاحية الموقع للتنمية. الثاني: يكون للمعايير التي سيتم القياس بها من ناحية النوع والعدد. الثالث: سوف يحدد فيه عدد المواقع الداخلة في القياس. الرابع: سوف يكون متعلق بوضع المعلومات الخاصة بكل معيار للبدائل المختلفة للمواقع.

[١] Golany, G. ; 1976; " New Town Planning Principles and Practice" -Jhon Wiley & sons -London - p129.

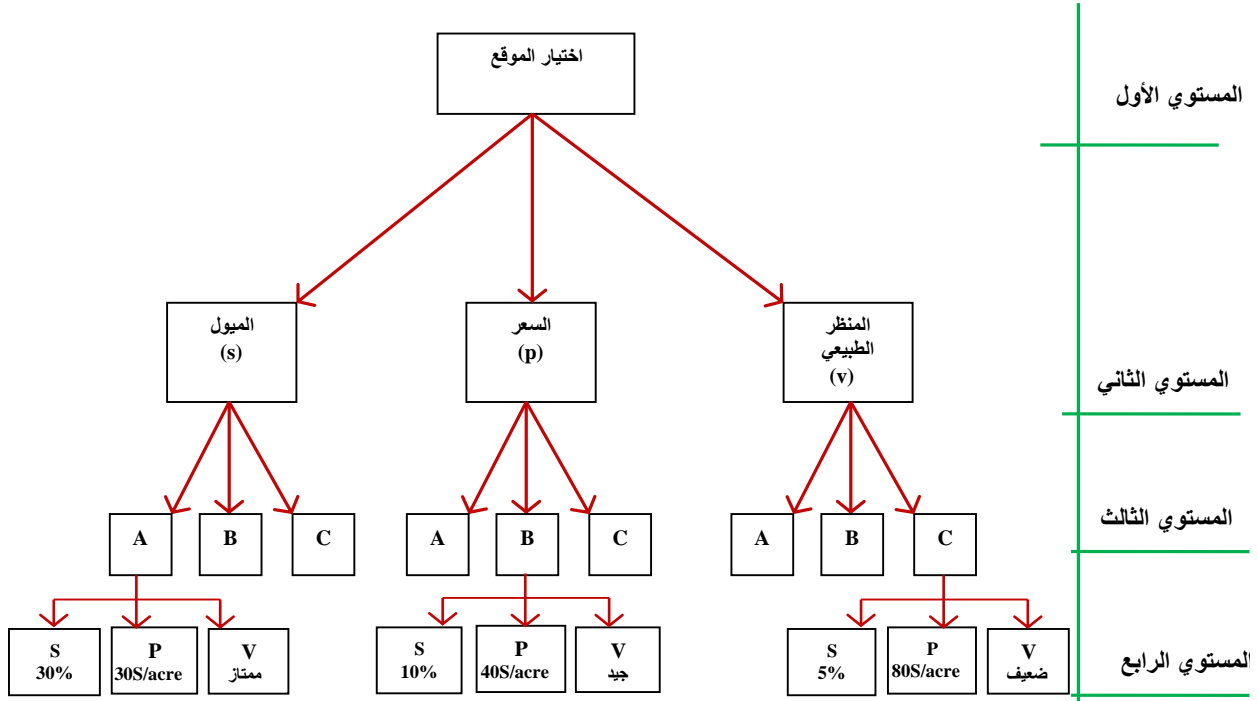
[٢] Environmental management international journal for decision makers and scientists; Nov/Dec 1989 - volume 13- number 6.

وتتشابه هذه النظرية مع التخطيط بالإطار المنطقي الذي يتناول خطوات متدرجة لتحقيق الهدف وهي: تعريف المشكلة وصياغة الهدف، تقييم البدائل، إجراءات حسابية لكي يتم الاختيار، التطبيق. وتتميز هذه النظرية بمجموعة من المميزات يمكن تحديدها كالتالي:

الميزة الأولى هي الربط بين أنواع القياس مهما اختلفت أنواع المعايير التي يتم القياس بها بمعنى إذا فرض أن سعر الأرض والميول مرتبطة بالأرض ويمكن قياسه ولكن المنظر الطبيعي قد يأخذ جيد أو متوسط أو رديء، فنظرية (A.H.P) يمكن لها الربط بين نوع القياس مهما اختلفت معايير القياس. الميزة الثانية لهذه النظرية إنها تستخدم النسبة المئوية كقيمة قياس للمعيار عند التطبيق سواء كان تقدير عوامل القياس كمي أو نوعي.

الميزة الثالثة لهذه النظرية أنها تقوم بقياس التفاوت في مقدار الأهمية النسبية لكل معيار عن طريق عمل مصفوفة للمقارنة بين معايير القياس المختلفة بمعنى أن هناك تفاوت (على سبيل المثال) في الأهمية النسبية لكل من معيار سعر الأرض، الميول والمنظر الطبيعي كمعايير للقياس ولا يمكن للتساوي في أهميتهم النسبية، فنظرية (A.H.P) تقوم بحساب هذا التفاوت.

الميزة الرابعة لهذه النظرية إنها تحد من الإجراءات التي قد تؤدي إلى تضارب هذه النتائج عند مقارنة عامل أو معيار أو نشاط مع آخر بمعنى إنها تقوم بإجراءات حسابية للتأكد من توافق النتائج التي سوف يتم التحكيم بها لمعايير القياس المختلفة.



الميزة الأولى: الربط بين أنواع القياس مهما اختلفت أنواع المعايير التي يتم القياس بها
الميزة الثانية: تستخدم النسبة المئوية كقيمة قياس للمعيار عند التطبيق
الميزة الثالثة: تقوم بقياس التفاوت في مقدار الأهمية النسبية لكل معيار
الميزة الرابعة: الحد من الإجراءات التي قد تؤدي إلى تضارب النتائج عند مقارنة عامل أو معيار أو نشاط مع آخر

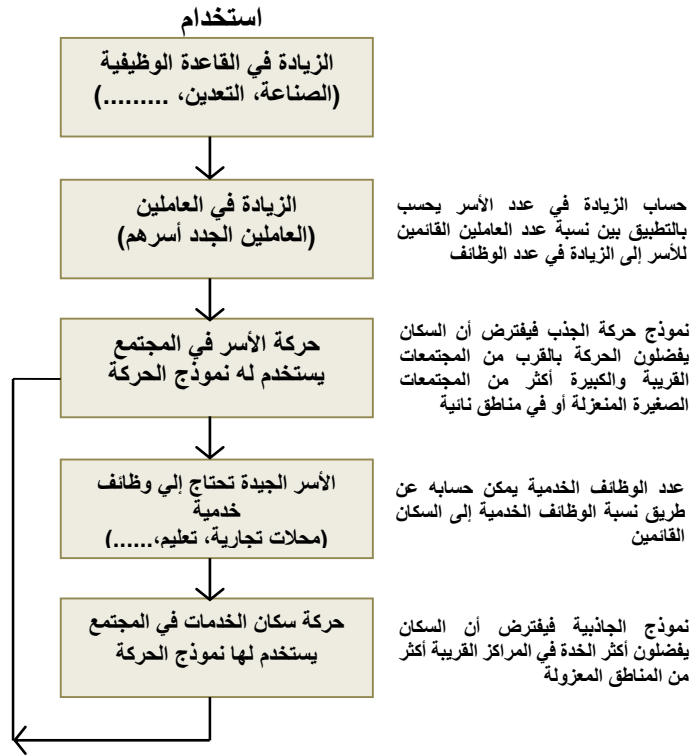
المستوي الأول: يتعلق بتحديد الأهداف
المستوي الثاني: تحديد المعايير التي سيتم القياس بها
المستوي الثالث: تحديد عدد المواقع الداخلية في التقييم
المستوي الرابع: وضع المعلومات الخاصة بكل معيار للبدائل المواقع المختلفة

شكل (٢-٣) التكوين المبسط لنظرية تحليل مدى ملائمة المواقع

المصدر: طارق شوقي - ٢٠٠٠ - أسس تقييم المجتمعات العمرانية الجديدة وتطبيقاتها - دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - ص ١٤ .

٣- المعادلات الرياضية واستخدام النموذج في التخطيط^[١]

عندما تصبح الأهداف بعيدة المدى وقصيرة المدى واضحة فإن المخطط يحتاج إلي وسيلة تساعد في فهم العمليات المعقدة للمناطق المستهدفة وتمييزها، المخطط قد يلجأ إلى تفسير الواقع باستخدام الموديل لأنه يشرح جزء من الواقع، ويمكن أن يكون في شكل (خريطة، صورة جوية، نموذج ثلاثي الأبعاد، معدلات رياضية) تصلح كنموذج يمكن التطبيق به، خرائط المسح فقط يصعب التنبؤ بها بمستقبل التنمية ولكن اختيار النماذج التي تتناسب مع الغرض من استعمالها يمكن أن تجيز المهمة المستهدفة تحقيقها.



شكل (٤-٢) استخدام الموديل (النموذج في التخطيط)

المصدر: طارق شوقي - ٢٠٠٠ - أسس تقييم المجتمعات العمرانية الجديدة وتطبيقاتها - دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - ص ١٥ .

النماذج الرياضية البسيطة التي في صورة معادلات يمكن لها أن تفي بالغرض ويزيد من كفاءة استخدامها إذا كان استعمالها عن طريق الحاسب الآلي، حيث يمكن له أن يتوقع أحداث هامة في المستقبل ومثال على ذلك مقياس مقدار التغيير في نمط النشاط الإداري إذا ما تم نقلها، إلى حد كبير أكثر الموديلات استخداما هو (Grain Lowry model)، انظر الشكل رقم (٤-٢).

حيث يمكن حساب عدد الوظائف الخدمية عن طريق نسبة الوظائف الخدمية إلى السكان المقيمين، وجود الثروة في حد ذاته لا يجلب السكان الجدد إلى مجتمع جديد، إنما الأسر الجديدة تبحث عن مكان للإعاشة وهذا يتطلب توفير الوظائف الخدمية بالتالي يجلب سكان جدد وهم أسر العاملين في الوظائف الخدمية الذين بدورهم يبحثون عن مكان للإعاشة وهكذا تتم عملية جذب سكان جدد إلى المجتمع العمراني الجديد.

النماذج الرياضية وتحديد موقع العاصمة الإدارية الجديدة في الإقليم

هناك مجموعة من العوامل التي تؤثر في تحديد موقع العاصمة الإدارية في الإقليم من أهمها الحجم، والمسافة بين المدينة الأم والقدرة الاقتصادية للموقع وهي تعتبر من العوامل التي يتوقف عليها مقدار جاذبية الموقع داخل الإقليم ولذلك كان من المستهدف بهذا التوزيع أن يضعوه في شكل نظريات أو قوانين والتي من أهمها لدراسة مثل هذه العلاقات نظرية التفاعل، نظرية نقطة القطع، قانون جاذبية الخدمات الإدارية، ويمكن توضيحها فيما يلي:

- **نظرية التفاعل** تنص على أن القوة بين مدينتين في إقليم ما تتناسب طردياً مع الحجم وعكسياً مع المسافة أو مربع المسافة.

- **نظرية نقطة القطع** تستهدف تحديد نقطة معينة في المسافة بين مدينتين تكون بمثابة الحد الفاصل لعلاقة مدينة بأخرى.

- **قانون جاذبية الخدمات الإدارية** والتي من خلالها يمكن التنبؤ بعدد السكان الراغبين في قضاء احتياجاتهم من العاصمة، إذا أن درجة اعتماد السكان أو جاذبيتهم لتلقى الخدمات الإدارية والحكومية من العاصمة يعتمد على حجمها بالإضافة إلى المسافة بينها وبين مدينة المنبع.

[1]John hancock ;1993:Urban development and planning – p 23.

- تنظيم الحركة البدولية للعمال (رحلة العمل اليومية) وهي من العمليات الهامة لمعرفة مدى استقرار المجتمع، فكلما زادت الحركة من والى المجتمع الجديد في رحلات يومية أو منتظمة للعمل كان هذا دليل على أن هناك قصور في الاكتفاء الذاتي للمجتمع، فإن العلاقة النسبية بين المدينة الجديدة والمجتمعات القريبة القائمة من حيث الكم والنوع المتوفر من فرص العمل والسكن والخدمات والمرافق وكذلك طول الرحلة.

الخلاصة

من خلال تعريف التقييم يمكن القول بانها عملية هامة لأي مشروع مهما اختلف المستوى التي يتم فيه إجراء العملية نفسها، ويمكن اعتباره عملاً مستمراً لا يتوقف عند اختيار البدائل المناسبة فقط وإنما يسير العملية التخطيطية حتى النهاية للتعرف على المشكلات مبكراً ودراساتها لإيجاد الحلول. كما أن التقييم في حد ذاته لا يصنع القرار ولكنه عملية تحضير للمعلومات اللازمة لصانع القرار السياسي، وتدريب واختبار للبدائل المطروحة.

وتأتى أهمية وضع إطار عام لعملية التقييم لما له من أهمية في الحصول على مجموعة من الفوائد أهمها، تحديد المسار الصحيح من خلال اختيار انطباق البدائل والاستفادة بعناصر القوة وتحديد عناصر الضعف للتغلب عليها.

وقد تختلف عناصر التقييم طبقاً لنوع ومستوى المشروع التخطيطي والأهداف المراد تحقيقها، حيث يمكن تصنيفها إلى ثلاث مجموعات كالتالي: -

- المجموعة الأولى من عناصر التقييم وهي المتعلقة بالتوجه السياسي واستراتيجية التنمية للدولة.
- المجموعة الثانية من عناصر التقييم وهي المرتبطة بالإقليم نفسه الواقع به المشروع ويشتمل على العناصر البيئية والعمرانية والاجتماعية واقتصادية.
- المجموعة الثالثة من عناصر التقييم وهي المرتبطة ببعض النواحي الإدارية.

ونجاح عملية التقييم وزيادة واقعية نتائجها لا بد أن تشمل على ما يلي: -

- جوانب التخطيط القومي الشامل وذلك بالتعرف وتحديد السياسات العامة للدولة في جميع المجالات (خدمات، تجارة، سياحة، ...) ممثلاً الخطوط العريضة للدولة وتوصياته توضع في الاعتبار عند إجراء عملية التقييم.
- جوانب التخطيط الإقليمي وذلك بالتعرف على خطة الإقليم بصورة أكثر تفصيلاً من المستوى السابق ويقوم هذا المستوى بعمل تشخيص دقيق لموارد وثروات الإقليم سواء كانت مستغلة أو غير مستغلة، حيث يعد تحقيق البديل أفضل استغلال للموارد أحد المؤشرات الهامة.

الفصل الثالث: العاصمة والتحديات المستقبلية

مقدمة

يعد إقليم القاهرة الكبرى حالياً بمثابة القلب النابض لمصر، حيث يعيش داخل حدوده حوالي ١٩٪ من سكان الجمهورية. وتتركز بداخله المقار الرئيسية للهيئات والمؤسسات والشركات الحكومية ووسائل الإعلام القومية.

ويشهد العالم حالياً متغيرات سريعة وحاسمة، مفاهيم العولمة والنمو الاقتصادي القوي في أفريقيا والشرق الأوسط وحتمية الوعي البيئي المتزايد تمثل تحديات كثيرة لمستقبل العاصمة المصرية، فقد تواجه تنافساً متزايداً وتحديات شرسة، فضلاً عن التعرض للضغوط الدولية لاستيفاء اشتراطات حماية البيئة. وبظهور عدة مؤشرات مؤخراً توضح حدوث تراجع في المكانة الدولية للعاصمة المصرية، والذي انعكس في تقرير " مؤشرات المدن العالمية لعام ٢٠١٠، حيث احتلت القاهرة المركز الـ ٤٣ في قائمة المدن العالمية، وفي ظل الاستعدادات الساعية لتحويل القاهرة لكي تصبح واحدة من أكبر مدن العالم. ووفقاً للرؤية المستقبلية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ والذي تأتي على رأس أولوياتها نقل العاصمة الإدارية والسياسية، بأن تكون مدينة تفي بعدة متطلبات حتى يمكن اعتبارها مدينة ذات ظروف معيشية مقبولة بمقاييس هذا القرن، تتلخص في أن تكون مدينة: **خضراء**: بيئية توفر بيئة صالحة لسكانها، وتعمل على استدامة التنمية. **ذكية**: يسهل فيها الاتصال الداخلي والخارجي، وتقدم لسكانها الخدمات الذكية الموفرة لوقتهم وجهدهم. **عالمية**: تحسن الاتصال بالعالم وتحسن استقبال زوارها وتأمينهم وإعاشتهم والترفيه عنهم، وتجذب رؤوس الأموال ومقار الشركات العالمية.

ويتعرض الفصل إلى التعرف على مفهوم التنمية المستدامة والمبادئ العامة لها وصولاً إلى معايير المدن المستدامة ونماذج المدن المحققة لاستدامة التنمية، وانعكاسات تكنولوجيا المعلومات على تخطيط مدن العواصم، وينتقل الفصل إلى العولمة وكيفية خلق عاصمة جديدة بمعايير وخصائص المدن العالمية في ظل الحفاظ على هوية العاصمة المصرية ذات حضارة ٧٠٠٠ عام، وصولاً إلى طرح مجموعة أسس لتخطيط مدينة العاصمة الإدارية الجديدة المستدامة ذات الصبغة العالمية.

١- التنمية المستدامة

عرفت من قبل اللجنة الدولية للبيئة والتنمية عام ١٩٨٧ على إنها " التنمية التي تفي بالاحتياجات الأساسية للجيل الحاضر، دون المساومة على قدرة الأجيال القادمة في تلبية احتياجاتها ".^[١] ثم توسع هذا المفهوم للتنمية المستدامة ليشمل المظاهر الاجتماعية والاقتصادية والثقافية، والحفاظ على رفاهية المواطنين، وبالرغم من عموميات واختلافات تعريف مصطلح التنمية المستدامة، إلا أن الفلسفة الرئيسية لها هي تحقيق التوازن بين التنمية بجوانبها المختلفة البيئية والعمرائية - الاجتماعية - الاقتصادية، من خلال الاستخدام الحذر للموارد المحدودة عبر الزمن.^[٢]

تراعى التنمية المستدامة المبادئ العامة الآتية:

الجوانب البيئية والعمل داخل إطار قدرة تحمل النظام البيئي. وذلك بالتأكد من أن التنمية متوافقة مع حماية البيئة والإيكولوجية الأساسية، وأن حجم الأنشطة التنموية هي ضمن قدرة تحمل النظام البيئي للنشاط الإنساني، كي لا تؤدي إلى تدمير قاعدة الموارد البيئية أو إضعافها. **الجوانب الاجتماعية والثقافية** عن طريق تواءم التنمية مع ثقافة وقيم المتأثرين بها، والحفاظ على شخصية المجتمع وتميزه، مع تحقيق المنفعة للأجيال الحالية والقادمة. **الجوانب الاقتصادية** من خلال الفعالية والجودة الاقتصادية للتنمية، وإدارة الموارد بشكل يمكن معه دعم الأجيال الحالية والمستقبلية، مع الأخذ في الاعتبار القيمة الاقتصادية للموارد البيئية وتدهورها، خاصة الموارد غير المتجددة. **الزمن واستغلال الموارد** والتعامل معها وفقاً لقيمتها الحقيقية عبر الزمن، وليس قيمتها المادية الحالية فقط. **التوازن بين الأنشطة الاقتصادية والأنظمة البيئية،** والتحكم في هذه العلاقة عند حدوث انحراف عن التوازن، فالنظام الاقتصادي يحكمه قانون السوق، بينما النظام البيئي يحكمه قوانين الطبيعة.^[٣]

[١] شفق الوكيل - ٢٠٠٦ - التخطيط العمراني مبادئ، أسس - تطبيقات - الجزء الأول - ص ١٥.

[٢] Ravetz, J; 1999; **City Region 2020-Integrated Planning For a Sustainable Environment** - Tcpa-London-p28.

[٣] نسرين اللحام - ٢٠٠٧ - **التخطيط السياحي للمناطق التراثية باستخدام تقنية تقييم الأثر البيئية** - دار النيل للنشر والتوزيع - القاهرة - ص ٤٣.

١-١ مفهوم المدن المستدامة

المدن المستدامة هي مدينة معاصرة تخطط وتبني وتدار لإشباع الحاجات المعيشية اليومية لسكانها، من بنية تحتية ومرافق مدنية وخدمات صحية وتعليمية وتجارية واجتماعية ونقل. ويتحقق ذلك من خلال تخطيط تنموي عمراني متكامل ذو أساليب ومدخلات جديدة، تجسد المبادئ والأطر البيئية والاقتصادية والاجتماعية والعمرانية في منظومة متكاملة، تحكمها علاقات تكافلية، وبأسلوب نمو مختلف عن عملية النمو التقليدية للمدينة، من حيث تخطيطها للتنمية، وتصميمها وتشبيدها، وتسويقها، وإدارتها، ومقاومتها للتدهور البيئي. [١]

٢-١ معايير المدن المستدامة

في المجال العمراني: توفير البيئة العمرانية الجديدة، وإيجاد طابع عمراني مميز للمدينة من خلال التصميم العمراني البيئي للمدينة، وتوفير المناطق المفتوحة لسكان المدينة، وتحديد الكثافة البنائية بمعدلات مناسبة، وتنويع استعمالات الأراضي وتوفير وسائل المواصلات الجيدة. **في المجال المعماري:** تصميم المباني الذكية المعتمدة على التكنولوجيا من أجل راحة ورفاهية مستخدميها، بما يتلاءم مع متطلباتهم، وذلك باستخدام مواد البناء المحلية وإبراز طابع محلي خاص بالمدينة، مع الحفاظ على المباني التراثية وذات القيمة. **في المجال الاقتصادي:** اعتماد المدينة على قاعدة اقتصادية ذاتية، وتوفير فرص عمل لسكانها بأجور مناسبة، وجذب رؤوس الأموال والاستثمارات. **في المجال الاجتماعي:** تحقيق الكثافة السكانية بمعدلات مناسبة، وتوفير خدمات تعليمية متنوعة ومناسبة لجميع الفئات العمرية، وتحقيق العدالة الاجتماعية لمواطني المدينة، من خلال عدالة توزيع الموارد والخدمات وفرص العمل، ودعم روح الانتماء للمدينة، مع الحفاظ على الخصائص الاجتماعية والثقافية لسكان المدينة. **في المجال البيئي:** الحفاظ على الموارد الطبيعية المحلية من خلال استخدام هذه الموارد بأسلوب رشيد يتحقق معه عدم استنزافها من أجل الأجيال القادمة، ورفع كفاءة استخدامها، ومراعاة الطاقة الاستيعابية لها، ومراعاة النظم البيئية المحلية والتوافق معها، وتحقيق الحد الأدنى من المخرجات الملوثة، وإعادة تدوير النفايات، واستخدام الطاقة المتجددة في المباني والخدمات. **في المجال الإداري:** توفير الاستقلالية وأسس الحكم الرشيد للمدينة، بما يحقق معايير الشفافية والمساءلة والعدالة الاجتماعية والمشاركة الشعبية ومكافحة الفساد.

٣-١ مدن العواصم المستدامة في عصر المعلوماتية

تواجه المدن تطورات وتحولات عديدة في عصر المعلوماتية أهمها التطور التقني والتكنولوجي والمعرفي، إضافة إلى التحديات البيئية، مما يحتم ضرورة التوجه نحو أنماط عمرانية ومعمارية جديدة بمتطلبات حديثة من أجل الوصول إلى استدامة التنمية. فعصر المعلوماتية فتح آفاقاً جديدة أسفرت عن تغير مفهومي " المكان " و " المسافة " وظهور العوالم الاصطناعية من خلال تقنية الواقع الافتراضي الذي يحاكي عالم الواقع، ومع التقدم المعلوماتي والتكنولوجي يمكن تبني أنماطاً جديدة لبناء مدن عواصم مستدامة، كالمدينة التكنولوجية، والمدينة الذكية، والمدينة المعلوماتية. [٢]

المدينة التكنولوجية Technological City: هي المدينة التي تستخدم فيها التكنولوجيات الحديثة في تشييد مختلف عناصرها من منشآت وخدمات وشبكات بنية أساسية ومرافق. **أما المدينة الذكية Intelligent City:** فهي المدينة التي تستخدم أنظمة إلكترونية خاصة في تشغيل عناصرها من مباني وخدمات بهدف تحسين مستوى الحياة، فعلي سبيل المثال تستخدم في المدينة الذكية أنظمة إلكترونية لتشغيل بعض أو كل عناصر المدينة من مباني أو خدمات بدء من التحكم في البنية الأساسية كشبكات المياه والصرف الصحي والكهرباء، ومروراً بالعمل ومراقبة سلامة العنصر وتأمينه من المخاطر، وانتهاءً بالتفاعل المباشر والذاتي مع مستخدميها. [٣] **أما المدينة المعلوماتية Informatics City:** فتستخدم تقنيات وأنظمة المعلومات – وبشكل

[١] نسرين اللحام – ٢٠٠٧ – التخطيط السياحي للمناطق التراثية باستخدام تقنية تقييم الآثار البيئية – دار النيل للنشر والتوزيع – القاهرة – ص ٣٦.
[٢] وليد حسين علي، نيرمين عبد الجليل – ٢٠٠٩ – **مدن المستقبل بين الأطروحات الفكرية وآليات التطوير للعمران المصري** – مؤتمر قسم الهندسة المعمارية – كلية الهندسة – جامعة القاهرة – ص ٥.
[٣] أنور محمد عبد الله زايد – ٢٠٠٧ – **التأثير المتبادل بين مؤشر تكنولوجيا المعلومات في المجتمع ومستوى تنميته** – كلية الهندسة – جامعة القاهرة – ص ٣٢.

خاص الإنترنت – في التحكم بأجزائها وفي أنشطة الحياة المختلفة، الأمر الذي يجعل مكوناتها ووظيفتها وهيتها وأسلوب تخطيطها مختلفاً.

١-٤ انعكاسات تكنولوجيا المعلومات على تخطيط العاصمة الإدارية والسياسية

سوف تحل تكنولوجيا المعلومات محل أنظمة الحركة التقليدية واللقاء المباشر بين الأفراد لأداء الأنشطة العمرانية المختلفة، وبالتالي سوف تختلف طبيعة هذه الأنشطة وتتغير الفراغات التي تؤدي فيها تلك الأنشطة بصورة كبيرة، حيث تظهر فراغات إلكترونية تمكن للأفراد والمؤسسات اللقاء من خلالها لأداء العديد من المعاملات، بما يحتم ضرورة وضعها في الاعتبار في مجال أداء الأنشطة العمرانية، وظهور بالتالي معايير مختلفة عن المعايير التقليدية، وتظهر أهم المعايير فيما يلي:

التواجد المكاني: حيث يمكن للفرد أداء معاملاته بكفاءة من أي مكان يتواجد فيه سواء كان المنزل أو المكتب أو السيارة أو غيرها من الأماكن، بما يغير الأهمية المكانية التقليدية في التجمعات العمرانية.

اللاجسدية: حيث يمكن التعامل مع الشخص إلكترونياً بدون أي أهمية للتواجد الجسدي، حيث يتم التعامل بواسطة البيانات فقط، بل يمكن أيضاً التعامل مع كيان إلكتروني يقوم بوظائف معينة.

اللاتزامن: حيث يمكن للأفراد والمؤسسات المختلفة العمل بطريقة غير متزامنة، بمعنى عدم حدوث التعامل في زمن محدد، ولكن يختار كل فرد الوقت الذي يفضل أن يعمل فيه بما يرفع كفاءة وسرعة أداء الأعمال ويجعلها أعمالاً دائمة على الفرد أو المؤسسة.

كما يتضح تلك الانعكاسات في التحويلات أو التغيرات التالية:

استعمالات الأراضي: في ظل تكنولوجيا المعلومات فإن تلك العلاقات المكانية سوف تتحول حتماً إلى أنماط أخرى مما يتطلب إعادة صياغة تلك العلاقات مرة أخرى وخاصة علاقة الإسكان بالخدمات وعلاقة مناطق الإسكان بمناطق العمل.

نسب ومعدلات استعمالات الأراضي: حيث تتناسب هذه المعدلات والمساحات مع أعداد السكان في المدينة التقليدية، أما في حالة تكنولوجيا المعلومات، فإن هذه المعدلات سوف تتغير، حيث يمكن تقسيم ذلك التغير إلى خمسة أنماط يحدث بعضها أو كلها معاً وهي كما يلي: **تغيرات محدودة:** تشمل إدخال نظم تكنولوجية حديثة مع أي تأثيرات طفيفة أخرى. **تغيرات واسعة:** تشمل تغيرات في الحجم والموقع والاحتياجات. **استحداث:** يشمل استحداث استعمالات أراضي جديدة لأنشطة مستحدثة. **إلغاء:** يشمل إلغاء بعض الاستعمالات على مستويات معينة وأداء النشاط المطلوب تشابهياً بالكامل دون الحاجة لفراغ مادي.

نشاط بلا فراغ: يشمل استحداث أنشطة جديدة لا تحتاج فراغات مادية للتعامل.^[١]

مواقع الخدمات: في كثير من الأحيان تمثل الخدمة موقعا مركزيا بالنسبة لدائرة ونطاق تخديمها بغرض التوزيع العادل للخدمات، وفي حالة تكنولوجيا المعلومات فن هذه المفاهيم جميعاً سوف تتلاشي، حيث لا يكون المستعملون في حاجة إلى الوصول المباشر أو التعامل وجها لوجه مع هذه الخدمات، وبالتالي يكون توقيعها في أي مكان بدون هذه الاعتبارات، وربما تلعب اقتصادية الموقع وسعر الأرض الدور الرئيسي في اختيار مواقع هذه الخدمات.^[٢]

قيام أنماط جديدة لاستعمالات الأراضي: تتمثل في المساحات التي يلزم تخصيصها للسكان لإمكانية التعامل مع وسائل تكنولوجيا المعلومات كأماكن عامة، ويكون متوافر بها متطلبات ووسائل التكنولوجيا والاتصالات.

تركيب المدينة: عادة تتكون المدينة من نموذج معين لتركيبها من وحدات تخطيطية متدرجة في شكل مجاورات سكنية، وأحياء سكنية، ومنطقة مركزية إلا أنه في ظل تكنولوجيا المعلومات سوف يعاد تركيب المدينة مرة أخرى، وذلك لعدة اعتبارات من أهمها:

– تداخل بعض خصائص المنطقة المركزية مع الإسكان في المناطق السكنية.

[١] وائل محمد يوسف – ٢٠٠٢ – مستقبل العمران في عصر تكنولوجيا المعلومات – رسالة دكتوراه – جامعة الأزهر – القاهرة – ص ٧٠.
[٢] كمال الدين عفيفي، وائل محمد حسن يوسف – ٢٠٠٣ – المدينة العربية في ظل الحكومة الإلكترونية – ندوة الحكومة الإلكترونية الواقع والتحديات – المعهد العربي لإنماء المدن – مسقط – ص ٩.

- انتشار عناصر المنطقة المركزية على مستوى المدينة أو في إقليمها أو حتى خارجها.
- إعادة تشكيل النواة التي تقوم عليها الوحدات التخطيطية مثل المجاورات بدلا من كونها تمثيل مراكز تجاريا أو مدرسة ابتدائية فمن الممكن أن يكون ذلك المركز المقترح للوحدة التخطيطية بالمدينة فرع من خدمات حكومة إدارية تنفرع من الحكومة الإلكترونية الرئيسية بالمدينة، وبالتالي يعاد دراسة أحجام هذه الوحدات التخطيطية سكانياً ومساحياً على ضوء النطاق الجديد المقترح لهذه الخدمات التي تتم بشكل إلكتروني، والتي يمكن أن يتعامل معها من بعد الحاجة إلى الوصول إليها.

انعدام تدرج الخدمات: من الناحية النظرية تخطط الخدمات على عدة مستويات، من خدمات تحقق المتطلبات اليومية إلى أخرى أسبوعية أو شهرية أو طويلة المدى ثم الخدمات الإقليمية وهكذا، إلا أنه في ظل تكنولوجيا المعلومات فإن هذا التدرج سوف يتغير طالما كان معظم هذه الخدمات يمكن تدبيرها إلكترونياً.^[1]

النقل والمواصلات: تلعب شبكة النقل والمواصلات دوراً هاماً في تخطيط المدينة باعتبارها تمثل شرايين الحركة، وتعاني كثيراً من المدن وخاصة الكبرى منها من مشاكل مرورية لها نتائجها البيئية والعمرانية، وفي ظل تكنولوجيا المعلومات وقيام معظم الأعمال من المنزل فإنه سوف يؤدي ذلك إلى نقص عدد الرحلات إلى هذا الخدمات.

التصور المستقبلي لحجم المدينة:

ظهرت العديد من الأفكار والدراسات التي تناولت تأثير تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات على المدن في المستقبل، وقد اتفقت على ضرورة حدوث تغيرات في أنماط الحياة مع تحول المجتمع من مجتمع تحكمه معايير العصر الصناعي إلى مجتمع معلوماتي تحكمه معايير مختلفة، ويستتبع ذلك بالتالي حدوث تغيرات عمرانية عديدة من أهمها التغير في حجم المدينة، ولكن اختلفت هذه الدراسات في تصور لها لهذا التغير في أحجام المدن، حيث يمكن تقسيم تلك الاتجاهات الفكرية إلى اتجاهين رئيسيين لتصور حجم المدينة في المستقبل.^[2]

الاتجاه الأول: يفترض أن المدن المليونيه سوف تتلاشي، وتكون معظم المدن ذات أحجام صغيرة مقارنة بأحجام المدن الحالية، وينعكس منحنى علاقة حجم المدينة بالتطور التكنولوجي لأول مرة، مع استمرار التطور التكنولوجي في عصر المعلومات الذي يعمل على حدوث تحولات عمرانية شاملة.

الاتجاه الثاني: يفترض أن أحجام المدن بصفة عامة ستتجه إلى الازدياد، وتصبح المدن الكبرى أكثر ضخامة، ويستمر منحنى علاقة حجم المدينة بالتطور التكنولوجي في الزيادة، مع استمرار التطور التكنولوجي في عصر المعلومات الذي سيؤدي لحدوث تطورات عمرانية كبيرة. ويوضح جدول (٣-١) مقارنة بين أفكار اتجاهي تصور أحجام المدن في المستقبل.

ومع تعاظم المعلوماتية وتوسع إمكانياتها، يتوقع حدوث تحولات في شكل المدينة، وتطور المسكن التقليدي إلى المسكن المعلوماتي الذي يمكن من خلاله إدارة الأنشطة إلكترونياً،

وتحويل المتاجر التقليدية إلى المتاجر المعلوماتية، وتحويل أماكن التعليم من الأماكن التقليدية إلى المدارس الافتراضية، مع الاعتماد على المكتبات المتوفرة على شبكة الإنترنت. إضافة إلى الاستغناء عن بعض مباني البنوك ومباني الخدمات الحكومية مع زيادة الاعتماد على بطاقات الائتمان، وتقديم الخدمات بطريقة إلكترونية بدءاً من توزيع الكهرباء، والتحكم في أنظمة الطاقة حتى تجميع النفايات ومعالجتها.

وفي ضوء التوجهات المستقبلية للعمل والحصول على الخدمات عن بعد، وتبعاً للاكتفاء الذاتي الذي سوف يتوافر في المنشآت مستقبلاً، سيقبل احتياج الإنسان إلى التنقل، الأمر الذي من شأنه أن يشجع على هجرة المدن القائمة، بعيداً عن الازدحام والتلوث وعن أماكن العمل وتمركز الخدمات أيضاً، للسكن في مباني مستقلة بمساحات مفتوحة خارج الكتل العمرانية القائمة.

[1] كمال الدين عفيفي، وإائل محمد حسن يوسف - ٢٠٠٣ - المدينة العربية في ظل الحكومة الإلكترونية - ندوة الحكومة الإلكترونية الواقع والتحديات - المعهد العربي لإتماء المدن - مسقط - ص ٥.

[2] وإائل محمد يوسف - ٢٠٠٢ - **مستقبل العمران في عصر تكنولوجيا المعلومات** - رسالة دكتوراه - جامعة الأزهر - القاهرة - ص ٢١.

وتبعاً للتطور التكنولوجي سيصبح الخروج إلى الصحاري والمناطق غير المأهولة أكثر إمكانية ويسراً، من خلال نسيج عمراني أكثر انتشاراً وأقل كثافة. ويتعين في هذا السياق إعادة النظر في معدلات ومعايير البنية التحتية وشبكات الطرق وأساليب توزيعها ومعدلات استهلاكها.

ومع تطور تقنيات المجال المغناطيسي وأجهزة الاستشعار ستصبح وسائل النقل الجماعي أكثر سرعة وأقل احتياجاً للطاقة، مما سيزيد من قدرة شبكات الطرق على استيعاب أعداد أكبر من وسائل النقل لمعدلات تراحم أقل ويسمح بالقيادة الآلية عن بعد للمركبات على الطرق السريعة، الأمر الذي سيعمل على تخفيض معدلات التلوث والضوضاء المنبعثة عن وسائل النقل. كما سيؤدي تطور مجالات توليد الطاقة النظيفة والمتجددة كالطاقة الشمسية وطاقة الرياح، إلى تحقيق الاكتفاء الذاتي من الطاقة للعديد من المنشآت في إطار متوافق مع البيئة وبتكاليف محدودة، وتقليل الاحتياج إلى إنشاء شبكات توزيع الطاقة بالصورة الحالية.

وستؤدي المعلوماتية إلى إلغاء فراغات وطيفية مثل: مدرجات الجامعات، وصلات التعامل مع الجمهور في البنوك والمراكز التجارية، ومراكز البريد وغيرها، بحيث يمكن دمج الكثير من الوظائف في منشأ عملاق (Mega Construction). وليس من المستبعد أن تكون الهيئة المادية للمدينة المعلوماتية بشكل جديد، من خلال أفكار المخططين والمعماريين غير التقليدية بخصوص مدينة المستقبل، مثل المدينة المعلقة والمدينة الفضائية والمدينة العائمة والمدينة الطائرة والمدينة الفراغية. ومن شأن ذلك أيضاً أن يحدث تغييراً في توزيع استعمالات الأراضي بالشكل المتعارف عليه. فعلى سبيل المثال قد لا تتواجد منطقة مركزية في المدينة تحتوي على الخدمات الرئيسية والأعمال، حيث سيتاح ذلك من خلال الإنترنت من أي مكان، هو ما يمكن معه توزيع المساكن في ضواحي متباعدة شبيهة بالمدن الحداثية.

يتطلب ذلك تخطيط البنية التحتية للاتصالات الرقمية الإلكترونية إلى جانب البنية التحتية المادية كالطرق ووسائل المواصلات وتصميم أنماط جديدة من المباني يتيحها التطور التكنولوجي والمعلوماتي.

من هذا يتوقع أن يحدث تغيير جذري في نمط المدينة وشكلها في المستقبل، تبعاً لاختلاف شكل الحياة والاعتماد على أنظمة المعلومات، ودخول الأجهزة الإلكترونية إلى جميع المجالات الحياتية. وبالتالي فإن أسس تخطيط المدن المتعارف عليها حالياً ستصبح عديمة الجدوى، إذا لم يتم تطويرها بإضافة عوامل أخرى ترتبط بالبعد المعلوماتي، وتأثيره على كافة أنشطة الحياة داخل المدينة.

٢- العولمة

تعد العولمة أكثر القضايا جدلاً الآن، والتي تنعكس في عدد المؤلفات المتزايدة بصورة دراماتيكية عن العولمة في الأعوام الخمسين الماضية.^[1] وتعريف العولمة كثيرة، فهي تختلف بحسب خلفية العلماء وأصحاب النظريات الذين يعرفون المصطلح، أي علم الاجتماع، والاقتصاد، والسياسة، والجغرافيا

العنصر	الاتجاه الأول	الاتجاه الثاني
أهمية تكنولوجيا المعلومات	أهمية كبيرة وستؤثر بشكل كبير في معطيات إقامة وتطور المدن.	ضرورية لكافة المدن وستكتسب المدن الأوائل التي تتبناها أهمية.
مدي الاعتماد على تكنولوجيا المعلومات	يمكن الاعتماد شبه الكلي على تكنولوجيا المعلومات.	الاعتماد على تكنولوجيا المعلومات سيطر جزئياً ومحدوداً نسبياً.
مدي تركيز تكنولوجيا المعلومات	تنتشر انتشاراً واسعاً في جميع الأنحاء بصورة متساوية.	تتركز بصورة أكثر قوة في المدن بصفة عامة وفي المدن الكبرى بصفة خاصة.
طبيعة الحياة بالمدينة في المستقبل	التعامل الإلكتروني المتبادل وانعدام الأهمية المكانية في التعامل.	التعامل المباشر وجها لوجه هو السائد مع تسخير التكنولوجيا لتيسيره وتقويته.
تأثير تكنولوجيا المعلومات على الانتقال	نقل الحاجة إلى الانتقال للمدينة إلى حد كبير في معظم المجالات.	تغير نوعية الانتقال بالمدينة نسبياً ولكنها تزيد من الحاجة للانتقال.
الحاجة للمدينة	تلغي الحاجة الأساسية للمدينة كملئقي مكاني لتبادل الخدمات.	تزيد من أهمية الاحتياج للمدينة كملئقي مكاني فعال لتبادل الخدمات.
مشكلات المدن الحالية	تنتهي مشكلات المدن نهاية تامة بالعودة إلى الأحجام الصغيرة للمدن.	تساهم التكنولوجيا في تقليل مشكلات المدن بدرجة كبيرة رغم ارتفاع أحجام المدن.
حجم المدينة	اتجاه الحجم إلى التناقص بمدن عديدة.	اتجاه الحجم إلى الازدياد وارتفاع أعداد المدن الكبرى عامة.
فئات الحجم	قاعدة عريضة من المدن صغيرة ومتوسطة الحجم وندرة المدن الكبيرة.	المدن متدرجة طبقاً لقدرتها التنافسية ومدن صغيرة قليلة مبعثرة.

المصدر: وائل محمد يوسف - ٢٠٠٢ - مستقبل العمران في عصر تكنولوجيا المعلومات - رسالة دكتوراه - جامعة الأزهر - القاهرة - ص ٨٦.

[1] UNCHS; 2001; **Cities in a Globalizing World** – Earth scan Publications Ltd-p15.

... الخ. وعلى سبيل المثال، يعرف عالم الاجتماع Martin AL brow^[1] العولمة على أنها "نشر الممارسات والقيم والتكنولوجيا التي لها ثمة تأثير على حياة الناس على مستوى العالم". بينما العالم السياسي Robert Gilpin^[2] يعرف العولمة على أنها "التبادل المتزايد للاقتصاديات الوطنية في التجارة، والتمويل وسياسات الاقتصاد الكلي. وقام Mauro F.Guillén بتجميع عدد كبير من التعاريف التي وضعها [Guidry، Kennedy and Zaid Held et al.^[3] Robertson R.]، وهو يطور تعريفه للعولمة على أنها "العملية التي تؤدي إلى التوافق الأكبر والوعي المتبادل [رد الفعل غير الإرادي] بين الوحدات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية في العالم، وبين الممثلين بصفة عامة". وكما يمكن ملاحظته، تركز معظم التعاريف على الجمع بين القوى الاقتصادية والتكنولوجية والاجتماعية والسياسية وصهر الحدود بين دول العالم.

ومن خلال مواكبة العولمة يظهر مصطلح "المدينة العالمية"^[4]، بالإشارة إلى لندن، ونيويورك وطوكيو. وقد وصف Saskia Sassen المدينة على أنها تلك التي تؤثر بشكل ملموس على الشؤون العالمية من حيث السياسة والثقافة والوسائل الاجتماعية – الاقتصادية المختلفة. والعلاقة بين العولمة والمدن العالمية وصفها بشكل أفضل Short and Kim^[5]، على النحو التالي:

"تحدث العولمة في المدن وتجسدها وتعكسها المدينة. وتؤدي العمليات العالمية المتعاقبة إلى تغييرات في المدينة وإعادة صياغاتها في إطار العولمة. والديناميكيات العالمية المعاصرة هي تعبير مكاني للعولمة، بينما تقوم التغييرات الحضرية بإعادة تشكيل وإصلاح عمليات العولمة."

وتأتي أهمية العولمة من خلال سرد الآراء المؤكدة لأهمية التفاعل معها إلا أنها سلاح ذو حدين ففي ضعفها تعاني المدينة من عدم ظهورها على الخريطة العالمية وفي قوتها ضياع هوية المدينة.

من هنا يتناول البحث مفهوم العولمة وخصائص المدن العالمية وأنواعها وتصنيفها وتحليل الوضع الحالي للعاصمة المصرية مقابل مجموعة من المحركات الرئيسية التي تعمل معا على بناء نموذج للمدينة العالمية ودراسة تأثيرها على بناء عاصمة إدارية سياسية جديدة بمقومات المدن العالمية أولاً، وبما لا يضيع هوية العاصمة المصرية ثانياً.

٢-١ العولمة والعاصمة المصرية

■ خصائص المدن العالمية / الكبرى

تعتبر المدينة العالمية نقطة التقاء هامة في الشبكة العالمية. يقوم مفهومها على أساس العديد من الخلفيات، الجغرافية والحضرية، فكلما ازدادت الروابط التي تربط المدينة بالعالم كلما كانت المدينة أكثر عالمية. وقد حاول Sanjeev Sanyal^[6] بناء نموذج للمدينة العالمية من خلال طرحه لبعض النقاط الرئيسية المختلفة للمدن العالمية في المراكز الحضرية، يمكن تلخيصها على النحو التالي:

رأس المال البشري: يتطلب بناء المجتمع المبدع والخالق أشخاصا بمهارات عالية، حيث تبين الأدلة أن المهارة / الإبداع المحرك الرئيسي للنمو الحضري. ومع ذلك، فإن جودة الموارد البشرية في مدينة ما تعتمد على جودة الهجرة كما تعتمد على جودة التعليم المتاح على المستوى المحلي.^[7] وتشهد القاهرة تحسناً كبيراً في برنامجها التعليمي؛ فنسبة ٢٠,١% من المقيمين هم من خريجي الجامعات، وانخفاض مستمر في نسب الأمية، وزيادة كبيرة في حملة المؤهلات العليا والمتحدثين للغة الإنجليزية، والعمالة

[1] AL brow M; 1997; **The Global Age**– Stanford, CA: Stanford University Press–p44-49.

[2] Gilpin R.; 1987; **The Political Economy of International Relations**, Princeton, NJ: Princeton University Press–p17:19.

[3] Held D, McGrew A, Gold blatt D, Perryton J.; 1999; **Global Transformations** – Stanford University Press – Stanford – CA–p33.

[4] Sassen, S.; 1991; **The Global City** – Princeton – Princeton University Press–p46.

[5] SHORT, J. R. and Y. H. KIM; 1999; **Globalization and the City** – London – Longman–p18.

[6] Sanyal S; 2005; **Singapore: Asia's Global City?** Working paper – Proceedings of Fourth Singapore Economic Roundtable– Institute of Policy Studies–p66.

[7] Shapiro, J; 2003; **Smart Cities: Explaining the City Growth and Human Capital** – Harvard University–p14:17.

المهرة، والموارد البشرية المؤهلة. على عكس جودة الهجرة فالقاهرة كعاصمة تعد بمثابة المغناطيس الجاذب للمهاجرين الريفيين الغير مؤهلين. [1]

وسائل الراحة المادية: تحتاج المدينة الناجحة إلى البنية التحتية المطلوبة من أجل دعم ومساندة نمط حياة متميز للمواطنين. وهذا يتضمن جودة البنية التحتية المدنية مثل النقل العام والعقارات بالإضافة إلى الرعاية الطبية، والتعليم والترفيه وهكذا. وتشير الإحصائيات إلى أن نتائج القاهرة جيدة في وسائل الراحة المبنية مثل الصحة والتعليم والنقل، إلا أن جودة وسائل الراحة تعد قضية محل جدال ونقاش. فالصحة بالقاهرة المركز الرئيسي للعلاج الطبي على مستوى الدولة. أما التعليم فتمثل القاهرة محور التعليم والخدمات التعليمية ليس فقط لمصر بل أيضا للعالم العربي بأسره. وفيما يتعلق بالنقل تقوم القاهرة كمحور ارتكاز لجميع وسائل النقل من خلال الطرق الإقليمية والسكك الحديدية والنقل البحري، إلا أن سعتها العملية غير كافية بسبب العديد من المشكلات. [2]

التنوع والموقف العالمي: يجب أن يكون لدى المدينة سمة عالمية وأن تستمتع بالتنوع العرقي والثقافي، حيث إن المدينة العالمية بحاجة إلى مزج الأفكار، والروابط العالمية والتنوع الثقافي لدعم الإبداع. وهكذا فإن تنوع الهجرة يجب أن يؤخذ في عين الاعتبار أيضا بالإضافة إلى جودة الهجرة. [3] على مدار العصور، ومنذ سبعة آلاف عام، وقفت مصر كأرض التي كانت تلقتي بها حضارات العالم فهي أرض الفراعنة، واليونانيين، والرومان، والأقباط والمسلمين. والتنوع الثقافي في مصر طبيعي، بحكم تراثها. [4]

الروابط العالمية: إن مصطلح "المدينة العالمية" مشتق من الروابط الواجب على المدينة أن تأخذها في عين الاعتبار كنقطة محورية لوضعها العالمي. وهناك العديد من أنواع الروابط التي يجب أخذها بعين الاعتبار: كالأعمال التجارية، الموارد البشرية، النقل، الاتصالات، الثقافة... الخ. وفيما يتعلق بالنقل، يعرف مطار القاهرة الدولي بأنه ثاني أكثر المطارات ازدحاما في أفريقيا بعد مطار جوهانسبرج الدولي في جنوب أفريقيا. وبالنسبة لروابط الاتصال، فالقاهرة مركز طاقة الإنتاج الإعلامي في منطقة الشرق الأوسط، من خلال مدينة الإنتاج الإعلامي بما يسمح للقاهرة أن تكون مؤهلة لطفرة معلوماتية حقيقية. وفيما يتعلق بروابط الأعمال، فقد تم تأسيس وزارة الاستثمار وإعطاء هيئتها دورا أكبر في الترويج للاستثمار. [5]

دعم المنطقة النائية: جميع التجمعات الحضرية الناجحة بحاجة إلى منطقة نائية يمكنها أن تساند أنشطة المدينة من خلال توفير الوظائف الداعمة مثل ملاعب الجولف، الضواحي، ومواقع قضاء الإجازات، والأرض الزراعية... الخ. ومن ناحية أخرى، فإن المنطقة النائية هي المنطقة التي يتم منها تسليم منتجات المدينة العالمية للشحن إلى العالم. إن العلاقة بين القاهرة ومناطقها النائية ليست تكافلية. فالقاهرة تستغل مناطقها نائية كمساحات للتوسع العمراني في جميع الاتجاهات حتى على الأراضي الزراعية في مناطق الجنوب، مما يعمل على عدم الاستفادة من تلك المناطق في محاولات التحول الحضري للعاصمة.

المؤشر الحضري: يقال إن المدن الكبرى لديها "مؤشر". وهو بكل تأكيد عامل صعب جدا لتعريفه، ولكن ربما يكون مصطلح عام مطلق ومتنوع معرفاً للمدن الناجحة. فالمؤلفون يعتقدون أن المدن الشهيرة والناجحة عادة ما تكون مرتبطة في عقول الناس بجودة فريدة، أو قصة ما. وهذه القصة يمكن أن يكون

[1] Central Agency for Public Mobilization and Statistics (CAPMAS); 2006; **Population and Housing Census 2006** – p77.

[2] Al-iktissadWal-Aamal Conference; 2006; **Cairo Investment Forum, Egypt opened for Business** – Semiramis Intercontinental Hotel– Cairo– Egypt–p22.

[3] Clarke G; 2001; **London's Place in the World of Finance: A Supply-side Approach** –Said Business School – Oxford–p35.

[4] Khaled el-Khishin; 2003; **Bidding for 'global city' status: a prescription for sustaining Cairo's financial health**, Cities p20 (2): 129-134.

[5] Al-iktissadWal-Aamal Conference; 2006; **Cairo Investment Forum, Egypt opened for Business** – Semiramis Intercontinental Hotel– Cairo – Egypt–p10-11.

لها تأثير كبير على قرار الناس من أجل العودة لزيارة المدينة، لشراء منتجاتها وخدماتها، وللعمل بها. فباريس هي الرومانسية، وميلان هي الطراز، ونيويورك هي الطاقة، وواشنطن هي القدرة، وطوكيو هي الحداثة، وبرشلونة هي الثقافة، ودبي هي التسوق. [1] تتمتع القاهرة بأحد المؤشرات الحضرية "نبض الحياة الحضرية". نتيجة للبيئة المتنوعة لقضاء الليل والتجمع مع الأصدقاء، والمطاعم والمقاهي المفتوحة على مدار ٢٤ ساعة. [2]

جودة الحياة: هي درجة الرفاهية التي يشعر بها الفرد أو مجموعة من الناس داخل مدينتهم. وهي تتألف من عنصرين اثنين: المادي والنفسي. فالجانب المادي يتضمن أشياء مثل الصحة والسلامة والحماية، بينما يتضمن الجانب النفسي الإجهاد، والقلق، والمتعة والحالات الإيجابية أو السلبية العاطفية الأخرى. [3] وبالنظر إلى مؤشر جودة الحياة الذي طورته The Economist Intelligence Unit. [4] والمؤلف من تسعة محددات هي: الرفاهية المادية، الصحة، الاستقرار السياسي، والأمن، والحياة الأسرية، والحياة المجتمعية والمناخ والجغرافيا، وتأمين الوظيفة، والحرية السياسية والمساواة في الجنس. يتم تمثيل كل عامل بمؤشر للحصول على قيمة وتم حساب المؤشر لعدد ١١١ دولة لعام ٢٠٠٥ حصلت مصر على الترتيب الثمانين، وهو ما يشير ضمناً إلى انخفاض مستوى المعيشة للمقيمين بها.

■ أنواع المدن العالمية

تتنوع المدن العالمية، كما تتعدد مصطلحات وصفها، نتيجة لاختلاف وجهات نظر العلماء والأساليب والمعايير المستخدمة لتصنيفهم. فعلى سبيل المثال، يصنف Herman L. Boschken [5] المدن العالمية إلى ثلاث مجموعات؛ المدن العالمية، والعالمية جزئياً، والحد الأدنى. وهناك محاولة أخرى قام بها كل من R.G. Smith and P.J. Taylor، J.V. Beaver stock [6] تؤدي إلى تصنيف المدن العالمية إلى ثلاث فئات؛ المدن العالمية ألفا [Alpha world cities]، أي كاملة الخدمات، والمدن العالمية بيتا [Beta world cities]، أي المدن العالمية الكبرى والمدن العالمية جاما [Gamma world cities]، أي المدن العالمية الصغرى. وغالباً ما يتضمن التصنيف ثلاث فئات، مهما كان المصطلح المستخدم في وصفهم. وفي هذا البحث، نركز على الأنواع التي حددها Kris olds and Henry Yeung [7]. ونحاول تحديد هوية حالة القاهرة ضمن تصنيفهم، حيث إننا نرى أن تصنيفهم أكثر شمولية من الآخرين مدن عالمية فائقة، مدن عالمية ناشئة ودول المدن العالمية.

المدن العالمية الفائقة: تتكامل هذه المدن العالمية بصورة شاملة من خلال تسلسل هرمي متداخل للاقتصاديات الإقليمية والوطنية والعالمية، ولدى هذه المدن علاقات متداخلة وقوية مع المناطق النائية، والتي يطلق عليها اسم "منطقة - المدينة العالمية". علاوة على ذلك، عادة ما تكون مرتبطة بعلاقات تنافسية مع مناطق نائية أخرى بنفس الدولة. [8]

المدن العالمية الناشئة: تسعى هذه المدن الناشئة إلى أن تصبح مدناً عالمية. وهي مصنفة على أنها مدن عالمية من فئة بيتا وجاما، حسب تصنيف R.G. Smith and P.J. Taylor، J.V. Beaver stock، القائم على أساس الموارد والمدخلات من بلدانهم الأصلية، وكذلك من المؤسسات متعددة الجوانب [في حالة مدن الدول النامية]. وقامت هذه المدن فقط بتحديد روابط العلاقات مع الاقتصاد العالمي. وهي أيضاً أكثر

[1] Anholt City Brands Index ;2006; **How The World Views Its Cities** – Second Edition – Simon Anholt and GMI (Global Market Insite, Inc.)– p51.

[2] Koning A.; 2005; **Global Dreams: Space, Class and Gender in Middle Class Cairo**– p47.

[3] Marwa A. Khalifa& Mohamed A. El-Shafie, **Cairo In The Context Of Global Cities From Local Into Global** – Ain Shams University – Cairo – Egypt– p36:40.

[4] The Economist Intelligence Unit's, EIU; 2005; **Quality-of-life index.THE WORLD IN 2005** – p14.

[5] Herman L. Boschken; 2008; **A Multiple-perspectives Construct of the American Global City, Urban Studies**– p 45(1): 3-28.

[6] J.V. Beaverstock, R.G. Smith, et al; 1999; **A Roster of World Cities**, Cities –p16 (6): 445-458.

[7] Olds K. and Yeung H.; 2004; **Pathways to global city formation: a view from the developmental city** – state of Singapore – Working paper – p21-22.

[8] Scott, A. J. (ed.); 2001; **Global City-Regions: Trends, Theory** –Policy –Oxford: Oxford University Press– p13.

اعتمادا على تدفقات دخل رأس مال التنمية، والسكان، والبضائع والخدمات والمعلومات من الاقتصاد العالمي. وبدلا من العمل كنقطة التقاء استراتيجيات تفاعلية في التنسيق، تعمل المدن العالمية الناشئة كمراكز تنسيق / ربط قنوات مسئولة عن استلام أو تسليم التدفقات الداخلة.

دول المدن العالمية: إلى حد كبير، تعبر عن حالات واقعية تاريخية وجغرافية فريدة بسبب أن الدولة متجانسة في وحدة إقليمية حضرية بالكامل ومقيدة مكانيا. وأبرز دول – المدينة العالمية هذه – سنغافورا وهونج كونج [حتى 1997]. وساعدت الأصول الاستعمارية في تشكيل الأقدار الحضرية التي كانت [ولا تزال] متشابكة ومتداخلة بإحكام مع الاقتصاد العالمي الناشئ.^[1]

■ تصنيف المدن العالمية

هناك عدد كبير من المحاولات الرامية إلى ترتيب المدن العالمية من أجل الوصول إلى الأسس المنطقية وراء التصنيفات والرتب المختلفة للمدن العالمية. وتقريبا لا تختلف القوائم محل المراجعة والبحث في اعتبار لندن، ونيويورك وطوكيو في قمة قائمة المدن العالمية الرائدة.^[2] وعلى سبيل المثال، قامت مجموعة وشبكة أبحاث العولمة والمدن العالمية [GAWC] بإجراء حصر وتصنيف المدن العالمية على أساس مستوى الخدمات المنتجة والمقدمة، استناداً إلى وجهة نظر Saskia Sassen's^[3] بأنها السمة المميزة لتشكيل المدينة العالمية المعاصرة، والتركيز على أربع خدمات رئيسية: المحاسبة، والإعلان، والخدمات المصرفية، والقانون. يتم تقييم المدن كمراكز خدمات عالمية في كل قطاع من هذه القطاعات وتجميع النتائج يعد مقياساً للصفة العالمية للمدينة. ومن هذه النتائج قاموا بتعريف 10 مدن عالمية "ألفا"، و 10 مدن عالمية "بيتا"، و 35 مدينة عالمية "جاما"، والباقي وعددهم 68 مدينة مخصصة على أن لديها دليل تشكيل مدينة عالمية ولكن الدليل ليس قويا بصورة تكفي لأن يطلق عليها بالفعل اسم المدن العالمية. ويتم تصنيف المدن — 68 إلى 3 فئات؛ الدليل القوي نسبياً، ودليل ما، ودليل أدنى، وتعتبر القاهرة مؤهلة لأن تكون في الفئة المتوسطة.

وفي عام 2004، تم إعادة النظر للقائمة الأصلية المعدة من قبل مجموعة وشبكة أبحاث العولمة والمدن العالمية [GAWC] بواسطة Taylor .J.P بإعادة ترتيب المدن العالمية الرائدة^[4] وتقييمها طبقاً لمحاور الربط العالمية سواء كانت اقتصادية، ثقافية، سياسية، اجتماعية من أجل تحديد العديد من مدن العولمة. وتظهر القاهرة في قائمة المواقع للمدن الرائدة في عمليات العولمة السياسية. وبما يلاحظ أن القاهرة ليست بعيدة عن أن تكون مدينة كبرى / عالمية. وقد يكون لها المرتبة المنخفضة، ولكنها على الأقل تتواجد في مجموعة المدن الكبرى الرائدة.

والسؤال هنا لماذا تشغل العاصمة المصرية المكانة السفلى في القائمة بينما أصولها، تمكنها من إحراز مكانة مرموقة يمكن أن تسود على المدن الأخرى؟

■ كيف تأتي مدينة عالمية إلى حيز الوجود؟

كيف جاءت المدن العالمية إلى حيز الوجود هي قضية خلافية، بمعنى هل أنها "مخططة عن عمد" أو "ناشئة تلقائياً" لتكون مدناً عالمية، ذكر Snjeev Sanyal^[5] أن كل المدن العالمية اليوم هي نتيجة للنشوء التلقائي فضلاً عن التخطيط المتعمد. فالمدن العالمية، مثل لندن، وبوستون ونيويورك، قد حولت نفسها بنجاح من محاور صناعية ونقل إلى محاور إبداع ونمط حياة. وتزدهر هذه المدن بسبب قدرتها على دعم زيادة رأس المال البشري، وتنظيم المشروعات والابتكار وتوفير وسائل الراحة الثقافية والاجتماعية للمستهلك. كما اكتشف Snjeev إمكانية خلق نموذج حضري كمؤشر يتم من خلاله توجيه الموارد لدعم التحول الحضري، لم تكن المدن العالمية الغربية بحاجة لاستخدامه بسبب عدم وجود نموذج يمكن نسخه.

[1] J.V. Beaverstock, R.G. Smith, et al; 1999; **A Roster of World Cities**, Cities 16(6): p 445-458.

[2] Budd, L; 1995; **Globalization, territory and strategic alliances in different financial centers**, Urban Studies p32: 345-360.

[3] Sassen, S.; 1991; **The Global City** – Princeton – Princeton University Press–p44.

[4] Taylor, P. J; 2005; **Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban Nodes in Multiple Networks** Urban Studies – p 42(9): 1593-1608.

[5] Sanyal S, 2005; **Singapore: Asia's Global City?** Working paper – Proceedings of Fourth Singapore Economic Roundtable– Institute of Policy Studies–p63.

إلا أن مدن الدول النامية مثل القاهرة وسنغافورا يمكنهم الاعتماد على "أفضل الممارسات" من المدن الناجحة القائمة، ومناسبة لسياقها، كما في حالة سنغافورة التي تعمل كمركز إقليمي رئيسي لآسيا داخل الدوائر الاقتصادية العالمية، وهو ما يعد كمثل أساسي يمكن تبنيه في حالة العاصمة المصرية حيث إن لدى سنغافورا والقاهرة بعض أوجه الشبه، حيث تعتبر القاهرة المدينة الأكثر أهلية بالسكان في العالم العربي وأفريقيا والقلب النابض لهما كما كانت سنغافورا لآسيا.

٢-٢ العولمة وهوية العاصمة

تعد العولمة أشد التيارات الفكرية أثراً في هوية العاصمة في وقتنا المعاصر من حيث رؤيتها للعالم كقرية صغيرة لتتكرر بذلك الفوارق بين الأقاليم من حيث الفكر والتقاليد والعادات، وتلخص الأهمية في تحديد آلية لإنتاج صور العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة وفق الفكر المرتبط بمجتمعنا من جهة وفي تحديد الآثار الفكرية الدخيلة وانعكاساتها في إنتاج صورة هوية العاصمة المصرية من جهة أخرى.

■ مظاهر تأثير فكر العولمة علي عمران العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة

نستطيع أن نلمس مظاهر تأثير فكر العولمة في النظام العمراني من خلال محورين^[١] : أولاً: **التأثير المباشر علي عناصر النظام العمراني** ، بطرح العولمة في سياق التأثير علي النظام العمراني مشروعاً اعتمد علي سياسة فرض الأمر الواقع والتوجه نحو التغيير المستمر لفرض صورتها النهائية وتحقيق مشروعها الذي يركز بشكل كبير علي البعد المادي بعيداً عن الأفكار والقيم. ثانياً: **تكوين الناتج العمراني**، تهدف فكرة العولمة إلى تحويل عملية تكوين [الناتج العمراني] من عملية ذات منهج إبداعي إلى عملية تحكمها ضوابط وأسس وقواعد السوق من حيث كمية ونوعية المنتج.^[٢]

■ الهوية العمرانية وفكر العولمة

هناك العديد من الآراء التي تتناول عملية التأثير المتبادل بين [فكر العولمة] و [الهوية] بشكل عام و [الهوية العمرانية] بشكل خاص وتبرز من بين هذه الآراء وجهتا نظر رئيستان هما^[٣] : أولاً : العولمة ليست عولمة اقتصادية ولكنها عولمة للهويات المحلية من خلال اختراقها وإشاعة النمط الغربي كسلوك وثقافة. ثانياً: عدم وجود تعارض بين العولمة والهوية التي من الممكن أن تصبح أكثر فعالية في زمن العولمة بسبب خصائصها نفسها.

■ عناصر الهوية العمرانية للعاصمة السياسية والإدارية الجديدة:

هوية عاصمة الدولة تعد أحد أهم المكونات الرئيسية لها ولا تحدد إلا بمواجهة امه أخرى، واحتفاظ الهوية بسماتها الأساسية ضد محاولة إزالتها لابد من مراعاة كل من: **البعد التاريخي للهوية** : يربط المخطط [التاريخ] بعملية الإحياء اعتقاداً منه أن تحديد ظروف التواصل وأسباب التغيير شرط لازم لاسترجاع الهوية الضائعة وإعادة الخصوصية إلي سابق عهدها ويعزز ذلك تعريف العاصمة المصرية بأنها ناتج تاريخي لارتباطها بسابقها^[٤]. و**البعد الجغرافي للهوية**: ترتبط الصورة الذهنية للبعد الجغرافي لتصل إلى حد التوافق والتطابق فالبعد الجغرافي يمثل التطور والتقدم الذي لبد من اللحاق به إلى حد الاستنساخ أو التقليد.^[٥] وأخيراً **البعد المفاهيمي للهوية**: يظهر في صيغ ومفاهيم وألفاظ مثل [الحداثة، الأصالة، التغريب، القومية، الأممية... الخ] وهذه الصيغ والمفاهيم تفقد تدريجياً مدلولاتها من خلال سياق استعمالها حتى يمكن في النتيجة إسقاطها على حقول دلالية متناقضة.^[٦]

■ العولمة وتأثيرها على الهوية العمرانية

ويأتي تأثير العولمة علي الهوية للمدينة من خلال إقحام الأشكال والتكوينات المادية الجاهزة في النسيج الحضري للمدينة بغض النظر عن درجة ملاءمتها من الناحية الثقافية أو البيئية ، وهذا ما نجد في العاصمة الإدارية الجديدة بماليزيا حيث أن التكوينات العمرانية التي برزت فيها خلال العقد الأخير من القرن

[١] عبد الحي يحيى - ١٩٩٩ - نذر العولمة - المؤسسة العربية للدراسات والنشر - بيروت لبنان - الطبعة العربية الأولى - ص ٤٠.

[٢] رسلان وسمير - ١٩٩٧ - مواجهة أزمة عصرنا - مؤسسة الانتشار العربي في بيروت والقاهرة - سينا للنشر - الطبعة الأولى - ص ١٦.

[٣] أبو زيد، د. بومدين - ٢٠٠٠ - الفكر العربي المعاصر والعولمة - مجلة فيلادلفيا الثقافية - جامعة فيلادلفيا - الأردن - العدد الرابع - ص ٢٩.

[٤] بو دماغ، سعاد - ١٩٩٩ - الخطاب بين الفكر الغربي وفكر العرب الإسلامي - مجلة المستقبل العربي - العدد ٢٤٨ - لبنان - ص ٣٥.

[٥] النعيم، مشاري عبد الله - ٢٠٠١ - تحولات الهوية العمرانية، ثنائية الثقافة والتاريخ في العمارة الخليجية المعاصرة - مجلة المستقبل العربي - مركز دراسات الوحدة العربية - بيروت. لبنان - العدد ٣٢ - ص ٩٨.

[٦] صفدي، مطاع - ٢٠٠١ - استراتيجيات التسمية المعرفية - دار الشؤون الثقافية العامة - الطبعة الثالثة - ص ١٣.

العشرين لا يمت بصلة بتاريخ العمارة والعمران في ماليزيا كذلك هو الحال في دولة الإمارات العربية التي استوردت هذه الأشكال بحيث صعب التمييز بين ماليزيا والأمارات العربية من خلال مشهدهما الحضري أو بينهما وبين مناهن الأمريكية. [1]

■ آلية تأثير العولمة على الهوية العمرانية

إن العولمة والهوية قوتين تحاول كل منهما أن تهيمن على الأخر فالعولمة القادمة من الخارج تحاول فرض شروطها والهوية المحلية لها متطلباتها التي قد تتعارض مع شروط العولمة، والسؤال الذي يطرح نفسه هنا هو بما أن التأثير المتبادل موجود، فما هي طبيعة هذا التأثير والكيفية التي يعمل بها؟ لذا نجد أن التفاعل بين الهوية والعولمة يعتمد على البعد الثقافي والاقتصادي للعاصمة، فإن العاصمة التي لها اقتصاد قوي وثقافة ذات تأثير قوي فإنها تفرض نمطها في البيئة الحضرية وهذا ما حصل في حالة العاصمة الأمريكية وعواصم الدول الأوروبية التي تحاول فرض أنماطها التخطيطية على بقية بلدان العالم. أما العواصم التي تمتلك بعداً ثقافياً موعلاً في القدم والأصالة إلا أن الجانب الاقتصادي فيها غير متكامل كما الحال بالعاصمة المصرية ولا يستطيع التنافس مع التكتلات الاقتصادية العالمية مثل المجموعة الأوروبية مثلاً أو المجموعة الآسيوية، نجدها تنساق مع القوي الاقتصادية الكبرى والتي تؤثر عليها باستعمالات ارض محددة تتماشى مع المتطلبات الاقتصادية العالمية [الاقتصاد المعولم]. أما العواصم التي تمتلك قوة اقتصادية ولكنها لا تمتلك بعداً ثقافياً فإنها تحاول استيراد ثقافة العولمة التي هي بطبيعتها الحال لا تتعارض مع ما موجود من ثقافة محلية لعدم عمق هذه الثقافة وهشاشتها. أما العواصم التي لا تمتلك البعدين [الاقتصادي، الثقافي] فهي في الغالب مجتمعات بدائية تعيش في عصر آخر غير عصر العولمة فهي بعيدة عن هذه المشكلة.

أما أشكال التغيير الذي يمكن أن تطرأ على المشهد الحضري للعاصمة فهي:

- استحداث فضاءات حضرية جديدة وإلغاء بعض الفعاليات، نتيجة التغيير بنمط الاستعمال في العاصمة بسبب التقنيات الحديثة.
- استخدام مواد بناء جديدة قد لا تتلاءم مع البيئة المحلية.
- الاتجاه ألي استغلال الأرض إلى ابعده الحدود بالارتفاع في البناء بما ينتج عنه كثافة بنائية عالية وخط سماء جديد يهيمن على الدلالات المحلية الموجودة في العاصمة.
- التقدم التقني المذهل أعطى إمكانية التحكم الكبير بالبيئة والنقل من تأثيرها إلى حد التهميش ذلك أصبحت العمارة والمدينة غريبة عن بيئتها الطبيعية، كما هو الحال في مدن الخليج [2].

طرحنا السياسة المكانية لنقل العواصم أسئلة هامة حول التفاعل بين الجوانب المتعددة من خلال مفاهيم الحدائق والتكامل السياسي وتشكيل الهوية، فكل حضارة وجدت على الأرض عبر الزمن حملت في طبيعتها معرفة حدوث وجودها وصفقتها بما يميزها عن غيرها، فالعولمة تمثل تحدياً بانسطار الهوية الثقافية الوطنية وانهايار السيادة الثقافية بتزامن ضغوط الخارج مع إخفاقات مؤسسات الداخل. وحيث أن الهيئة الحضرية والعمرانية هي نتاج لتفاعل عوامل فكرية ومادية تحدد الهوية المميزة للأمم والبلدان، فالعولمة في أحد أبرز أهدافها النيل من القيم العربية الأصيلة بإفراغ الهيئة الحضرية والعمرانية من محتواها الفكري. ولهذا تكمن المشكلة في الاهتمام بالقيم الإنسانية في البيئة العمرانية وعلاقة الإنسان بمعطيات العصر الجديدة [العولمة] وكيفية استغلالها في تشكيل المحتوى الحضري للعاصمة دون تجريح هويتها. ومحاولة الوصول إلى إدراك مميزات هذا العصر الإيجابية [عصر الثورة المعلوماتية أو العولمة أو الكونية] والاستفادة منها في المحافظة على هوية العاصمة المصرية المعاصر.

[1] الكنانى، عامر شاكر خضير - ٢٠٠٥ - أثر العولمة في تغيير إدراك الصورة الذهنية للفضاءات الحضرية - رسالة دكتوراه - المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي - جامعة بغداد - ص ٥٨.
[2] المرجع السابق - ص ٥٨.

٣- أسس تخطيط العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة المستدامة في ظل العولمة

تتعدد أنماط المدن طبقاً لدوافع إنشائها السياسية والاقتصادية والديموغرافية والبيئية وتباين نوعياتها جغرافياً ووظيفياً، ولتحديد أسس عامة لتخطيط المدن الجديدة المستدامة في ظل العولمة لابد من تحديد نوع التجمع العمراني الجديد وكيفية تحديد الحجم الأمثل له واختيار الموقع الأنسب له طبقاً لما يلي: -

٣-١ تحديد نمط العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة

يمكن تصنيف المدن الجديدة إلى المستقلة ذات القاعدة الاقتصادية الذاتية، والتابعة.

■ المدن الجديدة المستقلة (ذات القاعدة الاقتصادية الذاتية)

هي مدن مستقلة ومكتفية ذاتياً من حيث الخدمات وفرص العمل، وعادة ما تقوم علي قواعد اقتصادية إدارية أو صناعية أو زراعية أو تعدينية أو غيرها. وفي غالبية الأحوال يكون مخططاً لهذه النوعية من المدن أن تؤدي أدواراً متميزة على المستويين القومي أو الإقليمي، كأن تصبح عواصم لدول أو مقاطعات أو أقاليم، أو تكون بمثابة مراكز نمو عمراني في مناطق نائية منخفضة الكثافة السكانية. ولإقامة مدينة جديدة ذات قاعدة اقتصادية ذاتية، يتعين إيجاد نوع من التوازن بين إجمالي فرص العمل وإجمالي السكان، لتقليل عدد العمال الذين يعملون في المدينة ويقطنون خارجها، ومحاولة إيجاد علاقة بين الإسكان والعمالة من خلال تخصيص مساكن للذين يعملون بها فقط، وحتى لا تصبح المدينة مكاناً للنوم فقط.

■ المدن الجديدة التابعة (بدون قاعدة اقتصادية ذاتية)

تعرف المدن الجديدة التابعة بأنها تلك المدن التي يكون نموها الاقتصادي والعمراني مرتبطاً بمركز حضري قائم خارجها بالفعل ويقود التنمية فيها. وعند إنشاء هذا النوع من المدن الجديدة ينشأ نمط من الرحلات اليومية من وإلى مدينة قائمة أخرى (المدينة الأم)، وذلك يجب إيجاد خطوط نقل ومواصلات متعددة ومناسبة تصل المدينة الجديدة بالمدينة الأم. ويركز التخطيط لهذا النموذج على جوانب العمران والتصميم، أكثر من الاعتبارات الاقتصادية والاجتماعية والخدمات. وبالتالي وكما يري جيسون (1977) Gibson فهذا النوع من المدن الجديدة يكون في أغلب الأحيان منفصلاً فراغياً ومستقلاً عضوياً عن المدينة الأم ولكنه بالفعل يكون مرتبطاً اقتصادياً بها.



شكل رقم (١-٣). منهجية تصنيف الخلايا الإقليمية

المصدر: عباس الزعفراني، ومحمد عباس - ٢٠٠٧ - "القاهرة ٢٠٥٠ وعاصمة جديدة لمصر: رؤية مستقبلية لعمران مصر وعاصمتها في منتصف القرن الحادي والعشرين" - مجلس الوزراء، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار: مركز الدراسات المستقبلية - ص ٣٣.

٣-٢ اختيار الموقع الأمثل للعاصمة الإدارية والسياسية

تتلخص عملية اختيار موقع العاصمة الجديدة في أربع خطوات أساسية تتضمن دراسات تفصيلية ومقاربات اقتصادية.^[١]

- تحديد الأهداف الاستراتيجية

يتعين على المجموعة القائمة على التخطيط للمدينة الجديدة أن تضع أهدافاً استراتيجية واضحة لها، استناداً إلى المشاكل التي من المتوقع أن تقوم المدينة الجديدة بحلها، مع الأخذ في الاعتبار إعادة تعريف هذه الأهداف، وتقييمها دورياً وفقاً للمستجدات والمعلومات الجديدة.

[١] عباس الزعفراني، ومحمد عباس - ٢٠٠٧ - "القاهرة ٢٠٥٠ وعاصمة جديدة لمصر: رؤية مستقبلية لعمران مصر وعاصمتها في منتصف القرن الحادي والعشرين" - مجلس الوزراء، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار: مركز الدراسات المستقبلية - ص ٣٠.

- تحديد المعايير الفنية أو التقنية

يتم تحديد معايير فنية تمثل عدداً من التوصيفات العامة للمواقع المختلفة التي يتم تقييمها وفقاً لكل معيار. وتشمل هذه المعايير: خصائص السكان كأعمارهم ومهاراتهم، وجغرافية المكان كحالة التربة، ومعدل سقوط الأمطار والمنحدرات، والتوازن البيئي والمناخ، ومدى إمكانية استغلال الموارد الطبيعية المتاحة، وسبل النقل المتوفرة، والبنية التحتية كالطرق وسكك الحديد، والمناخ الاجتماعي والسياسي والاقتصادي للمنطقة، وتكاليف امتلاك الأرض، وغيرها من المعايير. ويمكن تقييم المواقع المقترحة من خلال استخدام مقياس مكون من ثلاث درجات: عال، ومتوسط، ومنخفض، ليتم تقييم جميع المواقع المقترحة تبعاً للمعايير المختلفة.

- تحديد الوظائف المدنية

كما هو الحال المعايير الفنية يتعين على هيئة المستشارين القائمين بالعملية التخطيطية الاتفاق على القائمة العامة للوظائف المدنية المتوقعة في المدينة الجديدة، وتقييم هذه الوظائف وفقاً لأولوياتها وأهميتها. تتضمن الوظائف المدنية المتوقعة: التوظيف والتشغيل، والأنشطة الترفيهية، والخدمات الصحية، والتعليم، والتسويق، والأنشطة الثقافية، والتخلص من القمامة، والفرص الاستثمارية، وغيرها. وترتبط هذه الوظائف بالمعايير الفنية في الخطوة السابقة، فعلى سبيل المثال يؤثر معيار توافر سبل المواصلات للموقع على توافر الأنشطة الثقافية فيه. وعليه فإنه يتم تقدير وظيفة معينة وفقاً لمعيار معين، وليس وفقاً لمكان معين، لتجنب التحيز لمكان بعينه.

■ تقييم كل من الوظائف المدنية وفقاً لأهميتها

يمكن الاستعانة بعملية آلية للتوصل إلى تصنيف المواقع المقترحة، كما يتضح من الشكل رقم (٣-١).

٣-٣ تحديد الحجم الأمثل للعاصمة الإدارية والسياسية

يشمل تعريف حجم العاصمة الجديدة حجم قوام المدينة ككل، وحجم وهيكل البنية الأساسية، وحجم ونماذج الإسكان المخطط. وتأتي أهمية تحديد حجم المدينة الجديدة للاسترشاد بهذا الحجم في تخطيط المتغيرات الأساسية المكونة لها وتحديد العلاقات التي تنشأ بينها في تحديد المساحة التي يتعين تعميمها، وتحديد الوضع الأمثل للخدمات، وتخطيط برنامج إسكاني للوفاء باحتياجات السكان، وتحقيق التوازن بين الإسكان والعمالة. وتضم المعايير القياسية لحجم المدينة الجديدة العناصر التالية:

الكثافة

يستند تحديد الكثافة المثلى في المجتمعات الجديدة إلى عاملين أساسيين: الأول يشير إلى أهمية العمل على تخفيض الكثافات لتحقيق مكاسب اجتماعية وطبيعية، بينما يؤكد العامل الثاني اقتصادياً على أهمية تخفيض هذه الكثافات وبصفة عامة فقد اقترح (Frederic Osborn) أن تكون المدينة الجديدة في حدود ٥٠ نسمة / فدان، مع التسليم بأن هذا الرقم ما هو إلا مؤشر يمكن أن تتم مخالفته وفق الظروف المحيطة بإنشاء كل مجتمع جديد على حده.^[1]

الوظيفة

يتوقف حجم المجتمع إلى حد بعيد على دوره ووظيفته وعلاقته بالإقليم الذي يتم إنشاؤه فيه. وقد حدد كريستالر ثلاثة عناصر ترتبط ببعضها البعض، هي: الوظيفة، والحجم، والتباعد، لتساهم في تحديد التدرج الهرمي، وتحديد الحجم الأمثل للمستقرات السكانية.

■ العلاقة بين حجم العاصمة الجديدة وحجم سكانها

يتم تقدير حجم السكان الأساسي للمدينة الجديدة على أساس تقدير حجم العمالة الأساسية التي ستحضر أسرها معها، أو العمالة التي ستكون أسرا جديدة، وحجم العمالة الثانوية غير المقيمة. ومن ثم يتم تحديد مقدار طلب حجم السكان الأساسي على الخدمات بهدف تحديد حجم العمالة الخادمة. ويمثل مجموع السكان

[1] 116. Gibson, J. E; 1977; "Designing the New City: A Systemic Approach". New York: John Wiley and Sons Inc: p 57.

والعمالة حجم السكان المشتق، ويتم تحديد حجم السكان الإجمالي للمدينة الجديدة بمجموع حجم السكان الأساسي والمشتق.

■ العوامل المؤثرة في حجم العاصمة الجديدة

يستند تحديد أفضل حجم مستهدف للعاصمة الجديدة إلى مجموعة من العوامل، يتعين إجراء مسح شامل يتبعه تحليل ودراسة تفصيلية لكل منها، وهي: حجم الأنشطة الوزارية والسياسية المستهدف نقلها إلى العاصمة الجديدة، ومواقعها، وحجم الظهير الخدمي لها، وحجم الظهير السكني وفقاً لكلا المكونين السابقين، إضافة إلى علاقة العاصمة الجديدة بالإقليم الواقعة فيه.

■ حدود حجم العاصمة الجديدة

من الأهمية بمكان وضع حد أدنى لحجم العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة عند البدء في عملية إنشائها، حيث يجب تحديد حد أدنى من استثمارات البنية التحتية، مثل الطرق والغاز والكهرباء والمياه وغيرها، ولذلك أوصى جيبسون ١٩٧٧ Gibson بضرورة التخطيط لتوطين حد أدنى من السكان بما يضمن تشغيل هذه المرافق داخل حدود اقتصاديات التشغيل.

في هذا السياق يتعين الإشارة إلى وجهتي نظر متعارضتين، الأولى تحيز كبير حجم العاصمة الجديدة، ويرى أصحابها أن كبر حجمها يتيح لها بدرجة كبيرة من التنوع في الخدمات والوظائف، ويولد لها معدلات نمو مرتفعة تفوق معدلات المستوي القومي، مما يساهم في سرعة توطن العمالة والسكان إلى العاصمة الجديدة، وخفض البطالة على المستوي القومي، وخفض معدل الهجرة تجاه العاصمة القديمة، مما يجعل اقتصادياتها أكثر استقراراً. أما وجهة النظر الثانية فتتخيز لصغر حجم العاصمة الجديدة، باعتبار أن صغر حجمها يحقق المزيد من التفاعل الاجتماعي بما يقوي الهوية الاجتماعية للسكان، ويحقق عدالة أكثر في توزيع الدخل مقارنة بالحجم الكبير للعاصمة، الذي يتزايد معه مستوي متوسط الدخل المرتفع.

■ علاقة الحجم الأمثل للعاصمة الجديدة بالكفاءة الاقتصادية

عند دراسة الكفاءة الاقتصادية لسياسة إنشاء العاصمة الجديدة يجب التفرقة بين بدليين، نقل بعض الأنشطة إلى مدن قائمة، أو إنشاء عاصمة جديدة. فقد يوفر التوسع في المدن القائمة إجماعاً في الإنفاق الاستثماري نظراً لوجود بعض الخدمات القائمة بالفعل في هذه المدن. وقد يصح هذا الأمر على المدى القصير، وذلك يعكس الاتجاه إلى إنشاء عاصمة جديدة يتطلب إنفاقاً استثمارياً ضخماً لتوفير خدمات البنية الأساسية والمرافق، وهو ما يعتبر استثماراً مجدياً على المدى الطويل.

الخلاصة

ناقش الفصل التعرف على التحديات المستقبلية التي تواجه العاصمة المصرية حال التفكير في نقل عدد من الأنشطة الاقتصادية والوظيفية من القاهرة إلى موقع آخر من خلال محورين: -
أولاً: إعمال مبادئ التنمية المستدامة، نتيجة التغييرات الجذرية التي تطرأ على العاصمة المصرية بخلق نظام عمراني تقليدي يتماشى مع أساليب الإدارة الإلكترونية للأنشطة والتناول الافتراضي للخدمات، إضافة إلى التغيير الملموس في توزيع استعمالات الأراضي بالحذف لبعض العناصر الخدمية أو الإضافة للمساحات الخضراء، وما يتطلبه من بنية تحتية للاتصالات الرقمية والإلكترونية إلى جانب البنية التحتية المادية كالطرق ووسائل المواصلات. كل هذا بجانب ملائمة الموقع الجديد جغرافياً وسهولة اندماجه مع باقي أجزاء الدولة.

ثانياً: إضافة البعد العالمي للعاصمة الجديدة، فبالنظر إلى كيف تأتي المدن العالمية إلى حيز الوجود، إما أن تكون "مخططة عن عمد" أو "ناشئة تلقائياً" ونرى أن القاهرة بحاجة إلى التخطيط المتعمد للبحث على عملية تحولها للحاق بركب المدن العالمية، وإلا ستترك للنشوء التلقائي، ومخاطرة الفشل في تحقيق ذلك عالية بشكل كبير. وبتحليل الوضع الحالي للقاهرة مقابل مجموعة المحركات الرئيسية التي تعمل على بناء نموذج المدينة العالمية. نجد العديد من الجوانب الإيجابية التي يمكن الاستفادة منها ك رأس المال البشري

لزيادة الإمكانيات التنافسية للقاهرة للتأهيل كمدينة عالمية. بينما هناك أداء ضعيف في جودة الهجرة. مع الأخذ في الاعتبار اتساق التنمية العمرانية مع الخصائص الثقافية والحضارية للهوية المصرية، ومراعاة التراث الثقافي والبيئي للعاصمة المصرية القديمة، مما يؤثر في قبول هذه المدينة الجديدة، والإقبال عليها وانصهارها بسهولة في النسيج الاقتصادي والاجتماعي للدولة. والهدف من التحليل هذا ليس لإيجاد حلا ساعرا يحول القاهرة إلى مدينة عالمية، بل القاء الضوء على نقاط القوة وكذلك نقاط الضعف في القاهرة حتى يتسنى للأشخاص الرئيسيين المسؤولين القيام بوضع هذه النماذج والتصاميم نصب أعينهم عند إعداد خطط التنمية المقترحة للعاصمة الإدارية والسياسية الجديدة لمصر.

كما تجدر الإشارة إلى دراسة بعض الحالات التي لم تقم بنقل عاصمتها الإدارية والسياسية، ولكن قد يفيد التعرض لها في تحديد بعض المفاهيم التخطيطية الحديثة التي يجب مراعاتها عند التخطيط لنقل العاصمة الإدارية والسياسية المصرية.

اليابان: تجريبه اليابان في إنشاء مدينه للعلوم: قد يكون من المفيد تقييم إيجابيات وسلبيات التجربة اليابانية لتخطيط وتنفيذ مدينه العلوم تسوكوبا كمبادرات لإنشاء المدن التقنية ومحاولة التطبيق على العاصمة المصرية الجديدة في ظل هذه الحقبة من الاقتصاد العالمي القائم على المعرفة والذي تحركه العلوم ذات القيمة المضافة والملكية الفكرية التكنولوجية ومالها من تأثيرات محلية وإقليمية في تخطيط وتنمية مصر. تعد تجربته تخطيط وتنفيذ مدينه تسوكوبا للعلوم غنيه بالدروس المستفادة في التطور وبناء المجتمع، حيث تمثل هذه الحالة العديد من الإيجابيات مثل الابتعاد عن ازدحام العاصمة طوكيو ومتعه العيش والعمل في بيئة جديده كليا... والسلبيات مثل الحاجة لوقت طويل للبناء. بالإضافة إلى ذلك فإن نجاحها يعتمد بشكل مباشر على التواصل بين العلماء وإنتاجيتهم وبشكل غير مباشر على السعادة والرضا الناتجين عن وسائل الراحة ونوعيه الحياة والعمل في المدينه العلمية.^[1] على سعيد متصل، فإن البرنامج التقني لدوله اليابان جدير بالدراسة للاستفادة منه في وضع استراتيجية التخطيط البيئي للتنمية الوطنية في مصر.

لندن: عاصمه عالميه: فلندن اليوم هي مدينه عالميه إلى جانب أنها عاصمه وطنيه لذلك فهي عاصمه عالميه. "المدينه العالميه ليست مجرد مكان ولكنها حاله"^[2]، ولقد تم تقييم مدينه لندن مؤخرا في إطار الاقتصاد العالمي القائم على المعرفة والشبكات الاجتماعيه،^[3] ولقد كتب مانويل كاسل "الشبكة هي مجموعه من العقد المتشابكة"، "الشبكات هي هياكل مفتوحه قادره على الامتداد بلا حدود ودمج عقد جديده طالما هي قادره على التواصل داخل الشبكة".

"إن الاقتصاد الجديد يعتمد على الشبكات العالميه للعواصم والإدارة والمعلومات، حيث الوصول إلى المعرفة التكنولوجيه هي جذور الإنتاجيه والقدرة التنافسيه". إن المجتمع الشبكي بأشكاله المؤسسيه المتنوعه في الوقت الحالي هو مجتمع يدور حول العاصمة وهو مختلف كليا عن سابقاته التاريخيه وهو يتمتع بصفتين مميزتين: العالميه وانه يدور بشكل كبير حول شبكه من التدفقات الماليه.^[4] قد تكون دراسة حاله العاصمة لندن مفيد لعدد من المدن التي يعزم مخطوطها على القيام بالتحول الكامل للعالميه.^[5]

[1] Dearing, J.W ;1995; **Growing a Japanese Science City: Communication In Scientific Research** – London and New York: Routledge– p45.

[2] Taylor, P.J; 2004; "**Understanding London in a New Century.**" Globalization and World Cities Study Group and Network Research Bulletin 138.. Available online: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rbl38.html>. Accessed June 20, 2004– p135.

[3] Taylor, P.J; 2004; "**Understanding London in a New Century.**" Globalization and World Cities Study Group and Network Research Bulletin 138. Available online: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rbl38.html>. Accessed June 20, 2004 – p138.

[4] Castells, M.; 1996; **The Rise of the Network Society.** Cambridge, Massachusetts: Blackwell– p110.

[5] Seoul Development Institute ; 2003; **Can Seoul Become a World City? Comparison & Analysis of Northeast Asia's Six Cities Seoul- Tokyo-Hong Kong Beijing-Shanghai-and Singapore**– Seoul– Seoul Development Institute and Nomura Research Institute, Ltd– p103.

ولقد ألفت ثلاثة كتب صدرت مؤخرا الضوء على دور لندن كممثل استراتيجي في سياق العولمة،^[1] حيث تقوم بتحليل العلاقات الداخلية إلى جانب شبكات العلاقات الخارجية التي تميز المدن العالمية عن باقي مدن المنطقة، والمقصود بالعلاقات الخارجية هو تفاعل مدن العالم مع بعضها البعض البعيدة والقريبة على حد سواء.

وقد لاحظ بيتر هول أنه بالإضافة إلى التكلفة والتعطيل الناتجين عن نقل العاصمة فإن الحكومات ستكون متحفظة أثناء نقل العاصمة إلى مدينه عالميه فهذه الأيام تتنافس المدن مع بعضها البعض بشكل متزايد لجذب الأنشطة العالمية ورأس المال وصفوه الشعوب ولهذا السبب فإن الحكومات غالبا لا تقدم على هذه الخطوة التي يمكن أن تهدد مكانة مدينتها الرائدة وبالتالي بلدها.^[2]

في هذا السياق، السؤال الجوهرى هو إلى أي مدى يساهم دور العاصمة الوطنية للبلاد في الوضع الاقتصادي للعاصمة الإدارية والسياسية الجديدة التي يتوقع أن تكون مدينه عالميه في المستقبل؟ وإذا تم تجريد المدينة العالمية من سماتها، ماذا سيكون تأثير ذلك عليها وعلى المدن الأخرى التي تطمح في أن تكون مدن عالميه؟ من المتوقع أن تجيب الأبحاث عن هذه الأسئلة الهامة.

وتجدر الإشارة أن دراسة وتخطيط مهام العاصمة بشكل عام ليس كافيا وإنما يجب التعمق في دراسة ديناميكية هذه المهام، حيث يجب تحليل مختلف الجغرافيات المعنية. حيث أن فرصه نجاح نقل الأنشطة المعلوماتية الروتينية للحكومة أكبر من فرصه نجاح نقل الأنشطة المتخصصة للحكومة العليا وكبرى الشركات، حيث تتطلب هذه الأنشطة الاتصال المباشر وجها لوجه بشكل دوري مما يتطلب القرب المكاني.

[1] Buck, N., et. al. ;2002; Working Capital: **Life and Labour in Contemporary London**. London and New York: Routledge- p54.

[2] Hall;2000; "**The Changing Role of Capital Cities**" – Plan Canada, 40, 3: p 8-II.

الباب الثاني : التجارب العالمية والمحاولات المحلية لنقل مدن العواصم

الفصل الرابع: التجارب العالمية لنقل العواصم

مقدمة

خاضت عدة دول تجربة نقل جزئي لبعض وظائف العاصمة أو إنشاء عاصمة جديدة للدولة، وذلك إما لأسباب أمنية وسياسية أو لأسباب عمرانية تبعاً لظروف وطبيعة كل دولة، وعلى الرغم من اختلاف نوعية تلك التجربة في إنشاء العواصم وتفردتها بحيثيات وأهداف مختلفة، إلا أنه من المؤكد أن مثل هذه التجارب تحتوي على ما يميزها من الناحية التخطيطية والعمرانية.

لم تقتصر حركة إنشاء العواصم الجديدة على دول بعينها بل انتشرت في الدول المتقدمة والنامية ودول العالم الثالث أيضاً وتناولتها كل دولة -على اختلاف الظروف الداخلية لها - والسياسات الإدارية التي تتفق مع أهدافها ومشكلاتها وإمكاناتها لإقامة العاصمة الجديدة أي كانت نوعية العاصمة الإدارية (قومية -إقليمية).

إن الغرض من عرض التجارب الدولية لنقل العواصم، الوقوف على القضايا الرئيسية التي يجب مراعاتها أثناء التفكير في نقل العاصمة الإدارية والسياسية المصرية أولاً، وكيفية تحديد الموقع الأنسب للعاصمة الإدارية والسياسية الجديدة ثانياً.

لذا يلقي الفصل الضوء على عدة تجارب عالمية في مجال نقل العواصم الإدارية والسياسية، وذلك لاستيضاح اهم نقاط القوى والدروس المستفادة، أو نقاط الضعف وأوجه القصور، ومدى نجاح كل منها في تحقيق أهدافه.

أسس اختيار التجارب العالمية محل الدراسة

تم نقل العاصمة مرات عديدة على مر التاريخ، فالقدماء المصريين والرومان والصينيين غيرت عواصمهم بشكل متكرر. فقد تنشأ العواصم الجديدة بمواقع أكثر امناً ودفعاً في عصور الغزو والحروب، فتارة تنشأ بالمناطق الصحراوية كحافز للتنمية بالدولة، وأخرى بموقع محايد نتيجة للصراعات العرقية أو الدينية.

ونظراً لتعدد هذه التجارب العالمية كميّاً فقد اهتمت الدراسة بأن تضع أسس لاختيار التجارب العالمية وعليه فإن وضع معايير لاختيار دراسات الحالة تعتمد بشكل مباشر على الهدف من الدراسة وقد اتضح من الدراسة بالباب الأول والتي تضمنت تصنيف مدن العواصم من عواصم متعددة المهام (لندن، باريس، ...) عواصم عالمية (لندن، طوكيو، ...) عواصم سياسية التي أنشئت كمقاعد للحكومة (كانبيررا، برازيليا، أبوجا، بورتاجايا، ...) وهذا التصنيف ما يتم تناوله في التجارب العالمية للوقوف على السياسات التي اتخذتها حكومات هذه الدول للتخطيط لنقل وإنشاء تلك المدن واستنباط عوامل النجاح والبعد عن عوامل الفشل.

طبقت سياسة إقامة العواصم الجديدة في مختلف الدول مع اختلاف تناول التجربة بكل دولة ولتحقيق الاستفادة المرجوة من دراسة تلك التجارب لا بد من اختيار التجارب التي تمتلك بعضاً من أوجه التشابه مع الواقع المصري قدر المستطاع أو التجارب التي تتميز بدروس مستفادة هامة مثل تجارب الدول الرائدة في مجال تطبيق سياسة المدن الجديدة بوجه عام ، أو الدول التي انفردت بملامح مميزة للتجربة ، أو الدول التي تتميز بوجود تشابه في أحد أو بعض المشاكل العمرانية مع مصر، أو بعض الظروف مثل الإقليم المناخي أو الثقافي أو الحالة الاقتصادية وهكذا - مع مصر .

من هذا المنطلق اعتمدت المنهجية المتبعة لاختيار النماذج القياسية على نماذج لبعض الحالات المشابهة للمقومات الأساسية للعاصمة المصرية والتي تتمثل في تركيز الأنشطة بالعاصمة القديمة، والضغوط الاقتصادية والاجتماعية الناتجة من ذلك، وعدم تحقيق متطلبات التنمية المستقبلية، ونماذج حالات كاملة منتقاة من النماذج السابقة للتعرف على أكثر التجارب ملائمة لعملية نقل العاصمة الإدارية والسياسية المصرية، وفيما يلي عرض النماذج القياسية:

أولاً: نماذج لحالات مشابهة للمقومات الأساسية

جدول رقم (٤-١) مدن العواصم التي تم نقلها

الدولة	العاصمة القديمة	العاصمة الجديدة	التاريخ
الولايات المتحدة	فيلادلفيا	واشنطن دي. سي.	١٨٠٠
النرويج	كريستيانا	أوسلو	١٨٢٤
كندا	مدينة كيبك	أوتاوا - هال	١٨٦٥
نيوزيلندا	اوكلاند	ولنجتون	١٨٦٥
الهند	كالكوتا	نيودلهي	١٩١٢
روسيا	بطرسبورغ	موسكو	١٩١٨
تركيا	إسطنبول	انقرا	١٩٢٣
أستراليا	ملبورن	كانبرا	١٩٢٧
البرازيل	ريو دي جانيرو	برازيليا	١٩٦٠
بوتسوانا	مافكينغ	جابورون	١٩٦٥
باكستان	كراتشي	إسلام آباد	١٩٦٧
تنزانيا	دار السلام	دودوما	١٩٧٣
سريلانكا	كولومبو	سري جاواردنپورا	١٩٨٢
ساحل العاج	ابيدجان	ياموسوكرو	١٩٨٣
نيجيريا	لاجوس	ابوجا	١٩٩١
المانيا	بون	برلين	١٩٩٤
كازاخستان	الماتي	أستانا	١٩٩٨
ماليزيا	كوالالمبور	بوتراجايا	١٩٩٩
ميانمار	يانجون	نايبوديا	٢٠٠٥

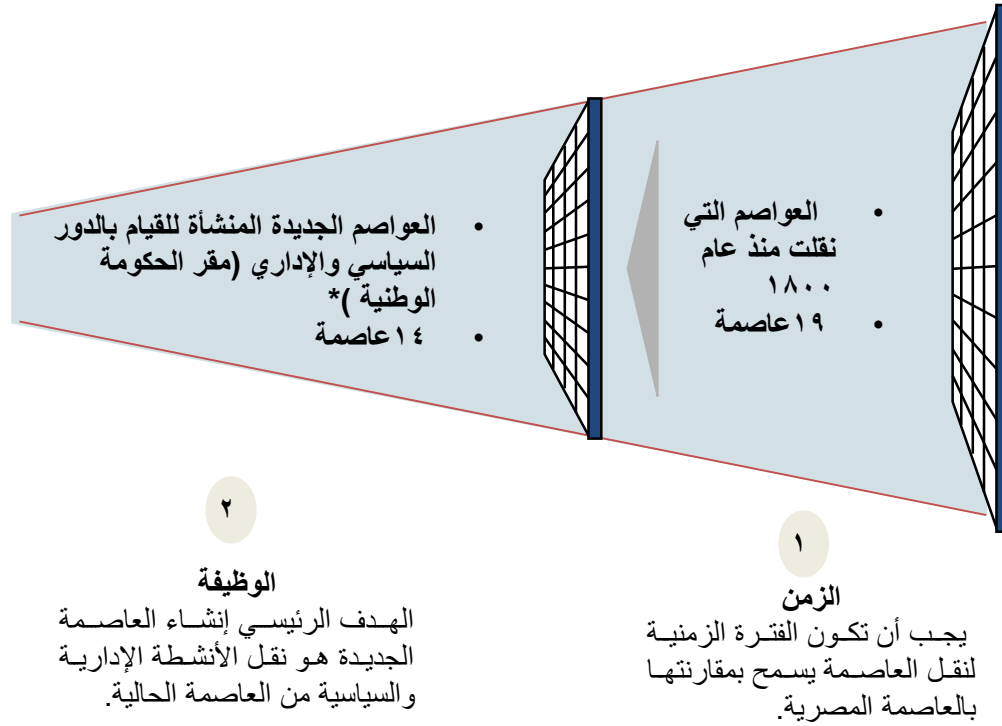
المصدر: Kenneth corey ; 2004 ; **Relocation of national capitals**.

Implication for korea - Michigan State University - p 52.

شكل رقم (٤-١) مدن العواصم التي تم نقلها
المصدر: إعداد الباحث



[1] Wikipedia; 2004; "**List of Historical National Capitals**," Wikipedia– the. Free Encyclopedia –Available online: http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_historical_national_capitals – p38.



شكل رقم (٢-٤) اختيار النماذج القياسية
المصدر: إعداد الباحث

* سواء كان ينقل العاصمة بالكامل والتي قد تشمل على (الأنشطة الإدارية والسياسية) أو نقل الأنشطة الإدارية والسياسية فقط وبقاء العاصمة القديمة بالدور الاقتصادي أو الثقافي

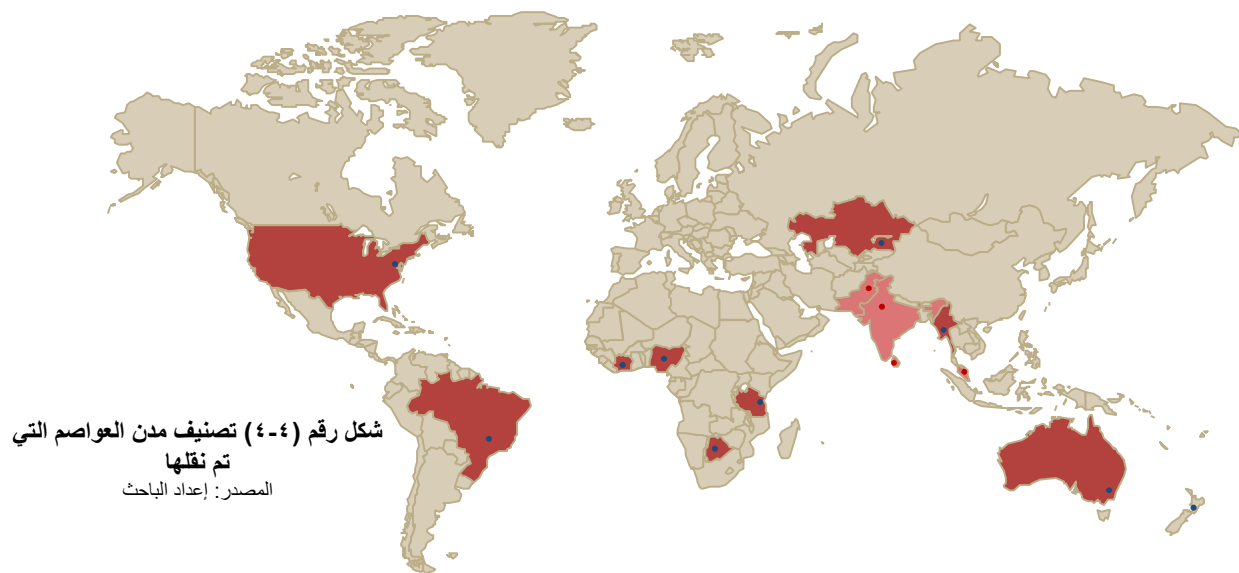
وقد أظهرت الخبرة العالمية الحديثة نطاقات تأثير لتحديد نوع المدينة المنشأة حديثاً، أما مدينة تابعة إذا كانت المسافة بينها وبين المدينة الرئيسية الأقرب لها تتراوح بين ٠ - ٧٥ كم، وأما مدينة مستقلة تتراوح المسافة بينها وبين المدينة الرئيسية بين ١٠٠ - ١٥٠ كم، وقد تم توزيع الأربعة عشر عاصمة التي خطط لأنشائها لتصبح مقار للحكومة الوطنية بعد عام ١٨٠٠ طبقاً للشكل التالي: -

المدن المستقلة		المدن التابعة			النشاط الرئيسي		
المسافة بين العاصمة القديمة والعاصم	أكثر من ٢٠٠	١٥٠ إلى	١١٠ -	٥٠ إلى ٧٥ كم	٢٥ إلى ٥٠ كم	٢٥ إلى ٢٥ كم	عاصمة إدارية وسياسية
	<ul style="list-style-type: none"> • واشنطن (الولايات المتحدة) • أوتاوا-هال (كندا) • نيودلهي (الهند) • كانبيرا (أستراليا) • برازيليا (البرازيل) • إسلام آباد (باكستان) • دودوما (تنزانيا) • أبوجا (نيجيريا) • ياموسوكرو (كوت ديفوار) • استانا (كازخستان) • نايبوديا (ميانمار) 	<ul style="list-style-type: none"> • غابورون (بوتسوانا) 	<ul style="list-style-type: none"> • بوتراجايا (ماليزيا) 	<ul style="list-style-type: none"> • سري جاواردنپورا (سريلانكا) 			

شكل رقم (٣-٤) توزيع العواصم الجديدة إلى مدن تابعة ومستقلة
المصدر: إعداد الباحث

ومما سبق فقد تم توزيع النماذج القياسية إلى مجموعتين الأولى: مدن عواصم جديدة (مستقلة)، والثانية: مدن عواصم جديدة (تابعة) ولكل منهم خصائصه التنموية ومقومات نجاح متعددة كما هو موضح بما يلي:

المدن التابعة	المدن المستقلة	
<p>تخضع ماديا لتأثير مدينة أخرى... <ul style="list-style-type: none"> يسهل الوصول إليها من المدينة التي تتبعها ومندمجة بعض الشيء مع نسجها العمراني القائم ليس بالضرورة أن يكون لديها اكتفاء ذاتي تم تخطيطها لتكون امتدادا للمدينة التي تتبعها لاستيعاب نموها </p>	<p>بعيدة عن أي مركز عمراني كبير <ul style="list-style-type: none"> لها شبكة مواصلات خاصة بها لديها اكتفاء ذاتي بالكامل تقوم بجذب السكان والنشاط الاقتصادي </p>	الخصائص الرئيسية
<p>نيودلهي، إسلام آباد، سري جاياواردنابورا كوتي ، بوتراجايا</p>	<p>واشنطن، أوتاوا-هال، كانبيرا، برازيليا، دودوما، أبوجا، ياموسوكرو، استانا، نايبوديا، غابورون</p>	المدن
<ul style="list-style-type: none"> سهولة المواصلات إلى المدينة الأم الكبيرة توسع قوى في المدينة الأم 	<ul style="list-style-type: none"> مشاركة سياسية كبيرة أحداث تاريخية (مثل الاستقلال) مشروع على المستوى القومي 	عوامل النجاح الرئيسية
<p>تنصب الجهود تحديدا على البنية الأساسية وإنشاء شبكة نقل ومواصلات لخلق نقاط جذب للأفراد والأعمال</p> <p>زيادة القيمة مقابل السعر مقارنة بالمدينة الأم بمعنى تكلفة التوطن/ جودة الحياة</p> <p>اجتذاب الأفراد وتدفقات المهاجرين إلى المدينة الأم من باقي أنحاء الدولة</p>	<p>استثمارات ودعاية ضخمة على مستوى الدولة</p> <ul style="list-style-type: none"> تشبيد مباني تكون بمثابة علامات مميزة/ مباني هامة الاستعانة بمهندسين معماريين مشهورين التركيز على جودة الحياة الحصول على دعم من رئيس الدولة خلق ونقل الوظائف محليا إلى المدينة الجديدة إنشاء البنية الأساسية لشبكة مواصلات قوية مطار دولي، وخط سكة حديد، وطرق إقليمية اجتذاب السكان من جميع أنحاء الدولة 	خصائص التنمية





شكل (٤-٥) مخطط العاصمة واشنطن

المصدر: Planning; 2006; David L.A. Gordon
Twentieth Century Capital Cities – Seven
 types of capital city- p29.

١ مدن العواصم الجديدة (المستقلة)

١-١ واشنطن، الولايات المتحدة^[١]

- الهدف: إنشاء عاصمة دائمة للبلاد لتكون مركزاً رئيسياً للحكومة.
- الوسائل: كلف الرئيس واشنطن لوفون عام ١٧٩١ بالعمل على تخطيط



العاصمة الجديدة.

- تقع جميع أفرع السياسة الأمريكية الثلاث الرئيسية للحكومة الفيدرالية للولايات المتحدة في العاصمة.
- الدعم: قام الرئيس جورج واشنطن باختيار موقع العاصمة بالمنطقة التي نشأ بها – وسميت العاصمة باسمه.
- التسويات السياسية بشأن اقتراح موقع العاصمة في الجنوب مقابل تأييد زعماء الجنوب لبعض السياسات الحكومية التي يراها السياسيون الشماليون.
- الموقع: الضفة الشمالية الشرقية من نهر بوتوماك، مقسمة إلى أربعة أقسام أطلق اسم كل منها حسب اتجاهه من الكابيتول.
- وتم تحديد الموقع بأرض تملكها حكومة فيدرالية فضلاً عن أن تملكها ولاية من الولايات.

١-٢ أوتاوا – هال -كندا^[٢]

- الهدف: تأسيس مدينة في منطقة محايدة بين مدينتي كيبك وتورنتو (العاصمة السابقة)



- الوسائل: بعد فترة ما تقرب من مائة عام من ضعف التشريعات والمخططات على مستوى المقاطعات، لذا قررت الحكومة الاتحادية بتشكيل لجنة العاصمة الوطنية (NCC) في عام ١٩٥٩، ومنحها الصلاحيات لمصادرة الأراضي وبناء البنية التحتية للعاصمة الجديدة.
- تم تقييم أربع عوامل كمفاتيح نجاح العاصمة (١) الرؤية (٢) القيادة السياسية (٣) التخطيط بعيد المدى (٤) القدرة على التطور.
- الدعم: اختيار الملكة فيكتوريا لموقع العاصمة.
- لموقع: يقع على نهر أوتاوا، بين محافظتي كيبك وأونتاريو، وتم تحديد الموقع ليكون حلاً وسطاً بين التفضيل بين أوتاوا، مونتريال، تورونتو، كينغستون ومدينة كيبك (موقع العاصمة السابقة).

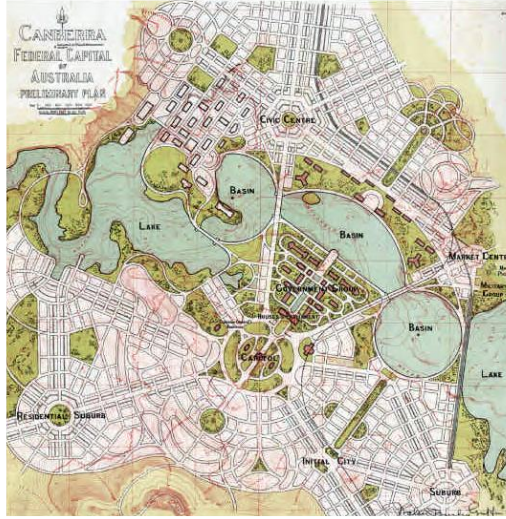


شكل (٤-٦) مخطط العاصمة أوتاوا

المصدر: Planning; 2006; David L.A. Gordon
Twentieth Century Capital Cities – Seven
 types of capital city- p158.

[1] National Capital Planning Commission. ; 2004; "**Federal Elements DRAFT,**" **Comprehensive Plan for the National Capital** –Washington– D.C. – National Capital Planning Commission – II pages.

[2] Gordon, D.L.A. Winter; 2002; "**Ottawa-Hull and Canberra: Implementation of Capital City Plans,**" **Canadian Journal of Urban Research**, 11, 2: p179-242.

٣-١ كانبيرا - أستراليا^[١]

شكل رقم (٧-٤) المخطط العام لمدينة كانبيرا
المصدر: CRC for Sustainable Tourism; 2002;
"Australians' Perceptions of their National
Capital" Canberra: CRC for Sustainable Tourism,
University of Canberra – p43.

• **الهدف:** إنشاء عاصمة جديدة تكون مقراً للحكومة المركزية ونقطة للتجمع الوطني بعد أن قررت الولايات الست



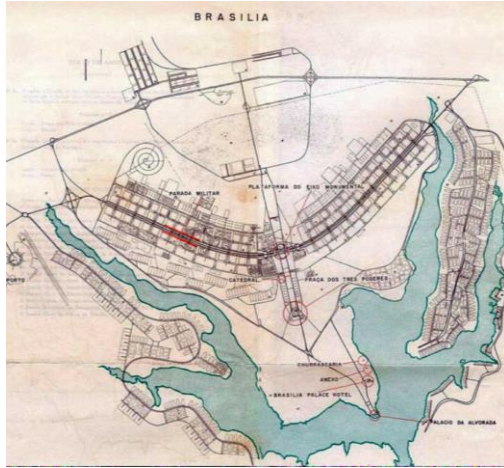
المكونة لأستراليا تكوين اتحاد فيدرالي عام ١٩٠٠.

• **الوسائل:** في إبريل عام ١٩١١ أطلقت منافسة دولية لتصميم

العاصمة الجديدة، وفاز بها Walter burley griffin.

- عين Walter مديراً للعاصمة الاتحادية للتشييد والبناء، وانتقلت السلطة التشريعية الاتحادية إلى كانبيرا عام ١٩٢٧، وشكلت عدد من اللجان بعد ذلك لاتخاذ مسؤوليات تخطيطية وتنموية كاللجنة الاستشارية للعاصمة الاتحادية عام ١٩٢١، ولجنة تخطيط وتنمية العاصمة الوطنية عام ١٩٣٨ ولجنة تنمية العاصمة الوطنية عام ١٩٥٧.

• **الدعم:** سميت المدينة السيدة دينمان، زوجة الحاكم العام، ومنذ ذلك الحين أصبحت العاصمة ومقر مبنى البرلمان الحالي - **الموقع:** اختيرت كانبيرا كموقع للعاصمة الجديدة في عام ١٩٠٩ بسبب موقعها البارز وموقف القيادة السياسية بالإضافة إلى وجهات نظر واسعة النطاق.

٤-١ برازيليا - البرازيل^[٢]

شكل رقم (٨-٤) مخطط العاصمة برازيليا
المصدر: Eldredge, H.W.; 1975; **World Capitals: Toward Guided Urbanization**. Garden City, New York: Anchor Press/Doubleday- p47.

• **الهدف:** تأسيس عاصمة جديدة بعيدة عن الساحل آمناً ونقطة داعمة لتنمية المناطق الداخلية بالبرازيل.



• **الوسائل:** تم تصميم برازيليا منذ

تأسيسها عام ١٩٦١ لتكون العاصمة القومية

- وتم نقل كافة الوزارات ومقار الشركات الحكومية الكبرى، لتوطن ما يقرب من ٥٠٠ ألف نسمة.

• **الدعم:** أمر الرئيس جوسيلينو كويتشيك بإنشاء المدينة

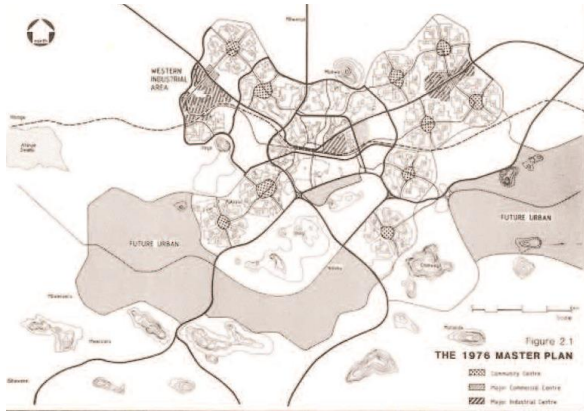
• **الموقع:** موقع داخلي من الدولة يتوسط الأنهار الثلاثة العظمى بالبرازيل (الأمازون - البلاتا بارانا - سارفي انسيسكو).

إقامة العاصمة الجديدة بإقليم وسط شرق البرازيل عبر هضبة على ارتفاع ١١٠٠ متر في قلب منطقة سيرادو على مساحة

٢٥٨٠٢ كم، على بعد حوالي ١٤٨ كم عن مدينة ريودي جانيرو العاصمة القديمة. ويقع أقرب طريق سكك حديدية لموقع المدينة على بعد ١٢٥ كم، وأقرب طريق رئيسي ممهد على بعد ٦٥٠ كم، كما يقع أقرب مطار على بعد ١٩٠ كم من موقع العاصمة الجديدة.

[1] CRC for Sustainable Tourism; 2002; "Australians' Perceptions of their National Capital" Canberra: CRC for Sustainable Tourism, University of Canberra, 43 pages.

[2] Eldredge, H.W.; 1975; **World Capitals: Toward Guided Urbanization**. Garden City, New York: Anchor Press/Doubleday. [Stockholm -Paris - London- Dakar- Caracas -Tokyo - Washington, D.C. - Brasilia -Toronto- Chandigarh and Moscow] - p47.



شكل رقم (٩-٤) مخطط العاصمة دودوما

المصدر: Mr. Macklin Hancock – Plan for the New Capital of Tanzania, Chapter I: The Capital in its Regional and National Setting - p45.

الهدف: بعد الاستقلال عام ١٩٦١، أصبح نقل العاصمة ضمن الاحتياجات السياسية والوطنية ذات الأولوية.

- **الوسائل:** بناء عاصمة جديدة اعتماداً على مركزية الموقع، والبنية التحتية القائمة (الطرق الرئيسية – السكة الحديد) لتكون العاصمة القومية.
- **الدعم:** تحديد مدة عشر سنوات لبناء العاصمة.
- **الموقع:** تقع دودوما عند تقاطعات الطرق البرية الرئيسية الستة بالدولة.

- طرح أربع مواقع محتملة كعاصمة جديدة (دودوما، ايرينجا، اروشا، وتابورا) اختيرت دودوما موقعاً للعاصمة التنزانية الجديدة في عام ١٩٧٣، واستند الاختيار على عدة عوامل رئيسية أهمها، مركزية الموقع – العلاقة بالتجمعات الريفية – احتياجات التنمية – بيئة مناخية مناسبة – بنية تحتية قائمة.

٦-١ ابوجا - نيجيريا^[٢]

شكل رقم (١٠-٤) مخطط العاصمة ابوجا

المصدر: Simon Bekker and Goran Therborn- Capital Cities in Africa – Power Rand Power lessees- p93.

- **هناك هدفان:** دعم وحدة نيجيريا بنقل عاصمة الدولة إلى المنطقة المركزية، حتى تكون منطقة محايدة لجميع الطوائف العرقية والدينية، وتكوين قطب جاذب للتنمية بخلاف لاجوس المزدهمة.

• **الوسائل:** بالإضافة إلى إنشاء هيئة تنمية العاصمة الجديدة للأشرف على إعداد المخطط الشامل للعاصمة الجديدة على مساحة ما يقرب من ٨٠٠٠ كم ٢.

- تحديد أبوجا كعاصمة قومية جديدة عام ١٩٩١، بعد ١٠ سنوات من الإنشاء، ونقل جميع الحكومات والسفارات الأجنبية.

• **الدعم:** قام الرئيس الأسبق مورتالا محمد برعاية المشروع.

• **الموقع:** موقع معزول تماماً، في منطقة ذات كثافة سكانية منخفضة، بمنتصف الدولة جغرافياً. اختير موقع العاصمة وفقاً لعدة معايير للتفاضل بين المواقع المقترحة لعل أهمها: مركزية موقع العاصمة الجديدة لدعم وحدة نيجيريا – وصلاحيّة الأراضي – وتوافر مصادر الإمداد بالمياه العذبة – ومرونة وسهولة اتصال موقع العاصمة الجديدة – النواحي الأمنية والدفاع سواء من العدوان الخارجي أو الحروب الأهلية.^[٣]

[1] Mr. Macklin Hancock – Plan for the New Capital of Tanzania, Chapter I: The Capital in its Regional and National Setting – p45.

[2] Simon Bekker and Goran Therborn- Capital Cities In Africa – Power Rand Power lessees – p92.

[3] Ibrahim Usman Jibril ; 2009 ; Squatter Resettlement/Relocation Programme in Abuja – Nigeria and the Issue of Land Title Security – Surveyors Key Role in Accelerated Development– p2.



شكل رقم (١١-٤) مخطط عام لمدينة ياموسوكرو
المصدر: Ahmed Sangare;2012; **How to Approach the Upgrade of the Urban Scheme of Yamoussoukro towards Sustainability?** - Cote d'Ivoire – p3.

٧-١ ياموسوكرو – كوت ديفوار [١]

• **الهدف:** انتقال المؤسسات الحكومية الكبرى من أبيدجان إلى ياموسوكرو.



• **الوسائل:** استصدار قرار من البرلمان عام ١٩٨٣ بنقل العاصمة من مدينة أبيدجان حيث الموقع الجغرافي والاسرائيحي إلى ياموسوكرو.
- وجه رئيس الدولة الكثير من الدعم لبناء العاصمة الجديدة على أسس عمرانية حديثة لجعلها المدينة الأهم في البلاد.
- وحتى الآن لم ينقل من المقار والمؤسسات الحكومية سوى البرلمان [٢].
• **الدعم:** تعد العاصمة الجديدة مسقط رأس الرئيس فليكس هفويه بوانييه.

• **الموقع:** مدينة تقع وسط ساحل العاج على بعد ٢٤٠ كم شمال مدينة أبيدجان العاصمة الاقتصادية، ويعد السبب في اختيار هذا الموقع كونه مسقط رأس رئيس الدولة.

٨-١ أستانا - كازخستان [٣]

• **الهدف:** نقل مقر الحكومة من الماتى إلى أستانا لإقامة دولة مستقلة وبناء هوية وطنية جامعة لكافة الأعراق في البلاد.



• **الوسائل:** إسناد أعمال تصميم العاصمة إلى المهندس الياباني الشهير كيشو كوروكاوا إضافة إلى اشتراك مجموعة من أفضل المعماريين والمخططين على مستوى العالم، بالإضافة إلى تطوير النظام القانوني والضرائب بما يتيح للمستثمرين المشاركة في بناء العاصمة الجديدة.
- نقل كافة المؤسسات الحكومية والشركات الرأسمالية إلى أستانا.



شكل رقم (١٢-٤) مخطط العاصمة أستانا
المصدر: Internet site - <http://dar.dargroup.com/Projects/Astana-Master-Plan>.

• **الدعم:** الانتقال إلى أستانا كان من الممكن ألا يتحقق بدون دعم من الرئيس نور سلطان.
• **الموقع:** تقع على نهر أشيم، شمال العاصمة القديمة، تم الاعتماد في اختيار موقع العاصمة الجديدة على دراسة أخذت بعين الاعتبار أكثر من ٣٠ عاملا ومعيار كان من أهمها الجوانب البيئية -الشروط الزلزالية -النقل-البنية التحتية -وخدمات البناء إضافة إلى بعض المؤشرات الاجتماعية والاقتصادية، كما تمثلت المزايا الحاسمة لصالح أستانا في مساحتها الشاسعة، وبنيتها التحتية المتقدمة، وشبكة من الطرق والنقل جيدة. [٤]

[١] <http://en.wikipedia.org/wiki/Yamoussoukro>

[٢] <http://geography.about.com/od/politicalgeography/a/Capital-City-Relocation.htm>.

[٣] Schatz, E.; 2003; **"When Capital Cities Move: The Political Geography of Nation and State Building"**. Working Paper # 303. Notre – p24.

[٤] Dame, Indiana ;1990; **The Helen Kellogg Institute for International Studies** –University of Notre Dame –p.29



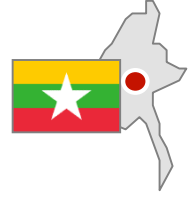
شكل رقم (٤-١٣) مخطط العاصمة نايبيداو

المصدر: Internet site-

<http://geography.about.com/od/politicalgeography/a/Capital-City-Relocation.htm>

٩-١ نايبيداو - ميانمار [١]

• **الهدف:** نقل الوزارات والمؤسسات الحكومية من العاصمة يانجون التي أصبحت مكتظة ومزدحمة بالسكان بما لا يسع مجالاً للتوسع المستقبلي.



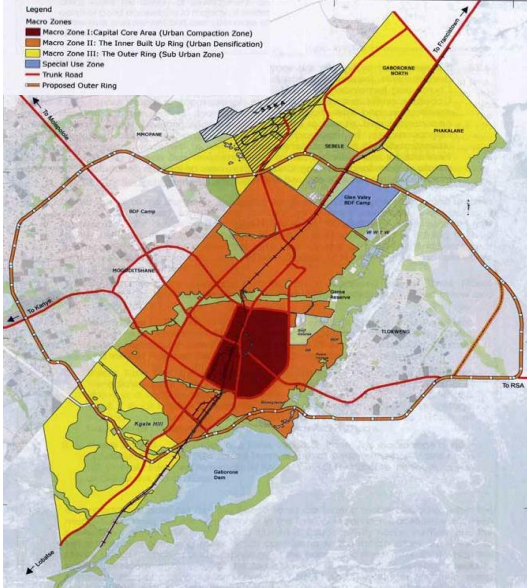
• **الوسائل:** قامت الحكومة في البناء والتشييد للعاصمة الجديدة بدأ من عام ٢٠٠٢ من خلال توظيف ٢٥ شركة للبناء.

- بدأت الوزارات في التحرك نحو العاصمة الجديدة بدأ من عام ٢٠٠٥، وقد أدى هذا التحول السريع نحو العاصمة الجديدة إلى إهمال المرافق العامة المتعلقة بالموظفين وأسرهم.

• **الدعم:** قيام الحكومة العسكرية بإصدار مرسوم بنقل العاصمة إلى مدينة جديدة، والإشراف على تنفيذها.

• **الموقع:** تقع العاصمة الجديدة في وسط الدولة بمسافة حوالي ٣٢٠ كم من العاصمة القديمة يانجون، وقد اعتمد اختيار الموقع المقترح على ثلاث نقاط وهي، التخلص من التاريخ القديم للعاصمة السابقة، مزايا وجود مركز قوة وثقل بوسط الدولة، مراعاة الأمن الداخلي للعاصمة.

المصدر: Internet site-
<http://geography.about.com/od/politicalgeography/a/Capital-City-Relocation.htm>



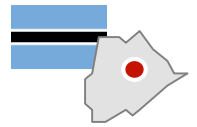
شكل رقم (٤-١٤) مخطط العاصمة بوتسوانا

المصدر: ZibaniMaundeni;2003; Local Democracy in

Gaborone City -Botswana Association of Local Authorities -Botswana -University of Botswana - p3.

١٠-١ غابورون - بوتسوانا [٢]

• **الهدف:** نقل العاصمة من مافكينغ إلى مدينة جديدة عقب الاستقلال.



• **الوسائل:** بناء المدينة فيما يقرب من ٣ سنوات، ونقل معظم المباني الحكومية، والبرلمان، والمقار الوزارية، ومقر النائب العام في عام ١٩٦٥.

- **الدعم:** عدم الانتماء القبلي للمدينة، مما أدى إلى الدعم الشعبي والمشاركة في البناء من الجميع.

- **الموقع:** تقع المدينة على نهر نتوانا على بعد ١٥ كم من حدود جنوب أفريقيا، واختير موقع العاصمة من بين عدة مواقع للخصائص العمرانية المتمثلة في وفرة الأراضي المنبسطة، والعوامل الاجتماعية المتمثلة في عدم الانتماء العرقي لسكان المدينة، البنية التحتية المتعلقة بالقرب من نهر نتوانا مصدر المياه العذبة، والارتباط بشبكة السكك الحديدية القائمة، والمناطق الممهدة الصالحة لمهبط الطائرات، والاتصال بشبكات المياه والصرف الصحي. [٣]

[١] <http://geography.about.com/od/politicalgeography/a/Capital-City-Relocation.htm>.

[٢] AloyslusC.mosha: **Planning and Management** - The City of Gaborone - Botswana - p1

[٣] Zibani Maundeni, **Local Democracy in Gaborone City** -Botswana Association of Local Authorities -Botswana -University of Botswana - p2.

بمراجعة التجارب السابقة لمدن العواصم (المستقلة) التي أنشئت بعيداً عن المدن الرئيسية أو العاصمة القديمة، نجد أن الدافع للقيام بنقل أو إنشاء عاصمة إدارية وسياسية جديدة في معظم الدول التي خاضت التجربة، جاء نتيجة نقطة تحول في سياسية الدولة إما باستقلالها كما في حالة دودوما (تنزانيا)، غابورون (بوتسوانا) واستانا (كازاخستان)، أو رغبة قوية لدى القيادة السياسية كما في حالة برازيليا (البرازيل)، ياموسكرو (كوت ايفوار) واستانا (كازاخستان)، أو نتيجة لخلق بؤر تنمية جديدة كما في حالة ابوجا (نيجريا).

في جميع الحالات السابقة نجد أن العامل الرئيسي لنجاح تلك العواصم ممثل في التدخل السياسي على اعلى المستويات، ففي برازيليا سعى الرئيس جوسيلينو كوبيتشيك لتحقيق حلما بإنشاء عاصمة جديدة تصبح بؤرة تنمية للمناطق الداخلية، وتولى مورتالا محمد رئيس نيجيريا عملية نقل العاصمة الإدارية والسياسية لدم وحدة الدولة، واختار جورج واشنطن موطن نشأته ليكون مقراً لحكومة الولايات المتحدة.

مما أدى إلى سرعة معدلات التنمية نتيجة الدعم المباشر من قبل هؤلاء الزعماء خلفه العديد من الإجراءات، كإعادة توزيع الأنشطة الحكومية من مقار رئاسية ووزارات، وكذا البرلمانات والهيئات الدبلوماسية، بالإضافة إلى الوضوح الشديد في إعداد الخطط التصميمية والتنفيذية من خلال لقاء الخطابات الرئاسية واهتمام وتركيز الدولة على مشروع العاصمة، وخلق الجاذبية للعاصمة بإنشاء بعض المباني كعلامات مميزة ورموز لمؤسسات الدولة، وإنشاء شبكة من النقل العام للاتصال مباشرة بالعاصمة الجديدة.

٢- مدن العواصم الجديدة (التابعة)

١-٢ نيودلهي - الهند [١]

- الهدف: اختيار عاصمة إدارية جديدة أكثر مركزية وتصبح مقراً للهيئات التشريعية المنتخبة.



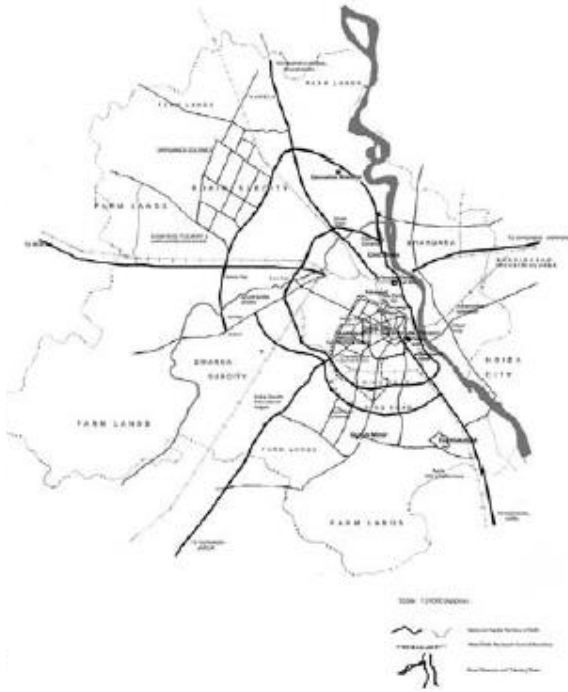
- الوسائل: تأسيس المدينة على يد

اثنين من أشهر المعماريين في العالم وقتها هما Edwin Lutyen & Herbert Baker وتم تسميتها باسم نيو دلهي في العام ١٩١٧.

• الدعم: موافقة كبار المسؤولين البريطانية والملك جورج الخامس على إعلان نيودلهي عاصمة إدارية جديدة كجزء من خطة لتهدئة المعارضة.

• الموقع: تقع نيودلهي في شمال البلاد ويسكنها حوالي ٢٤٩,٩٩٨ مليون نسمة.

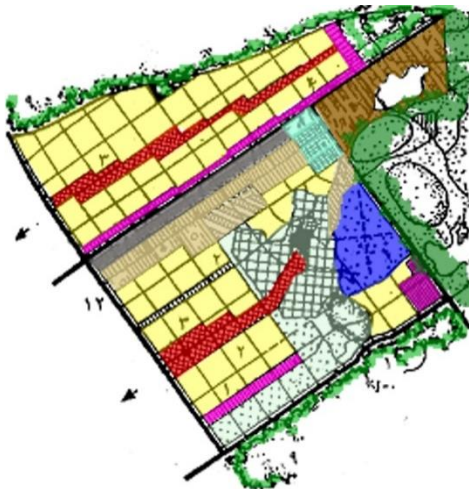
-تم اختيار موقع العاصمة نيودلهي عام ١٩١١ من بين مجموعة من المواقع شمالاً وجنوباً وشرقاً وغرباً لدلهي القديمة، بوضع مجموعة من المعايير تمثلت في الربط بين العاصمة الجديدة والمدنية القديمة والمكون العمراني لها وارتباطه بموقع النهر شرقاً ومناطق المرتفعات والجمال المحيطة بالمدينة التاريخية. [٢]



شكل رقم (٤-١٥) ربط العاصمة المقترحة بنيودلهي
المصدر: David L.A.Gordon; 2006; Planning Twentieth Century Capital Cities – Seven types of capital city- p186.

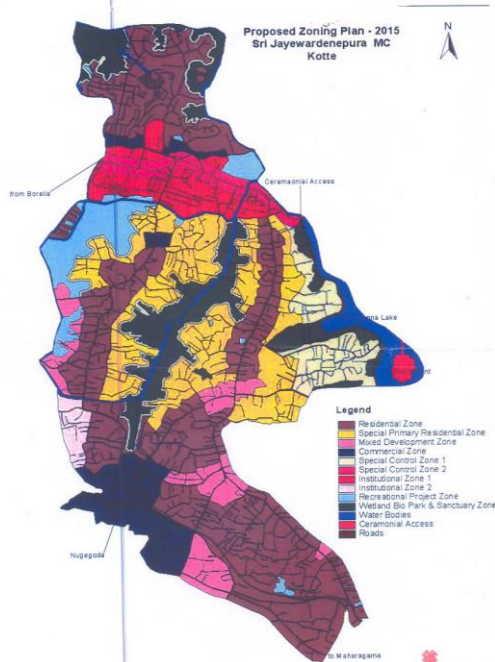
[١] Zibani Maundeni, Local Democracy in Gaborone City –Botswana Association of Local Authorities –Botswana –University of Botswana – p16.

[٢] David L.A. Gordon; 2006; Planning Twentieth Century Capital Cities – p182.



شكل رقم (٤-١٦) مخطط العاصمة إسلام اباد

المصدر: OY, J.A. ;1964; "The planning of new capital cities"- Ekistics, vol. 18- p 322.



شكل رقم (٤-١٧) مخطط العاصمة سريلانكا

المصدر: Sri Jayawardenepura Kotte Municipal Council ;2003; city profile -p 37

٢-٢ إسلام أباد - باكستان [١]

• **الهدف:** إنشاء عاصمة تصلح للقيام بالدور الإداري والثقافي بعد استقلال باكستان عام ١٩٤٧.

• **الوسائل:** اتخذت الحكومة قراراً بأسناد أعمال تصميم وتخطيط العاصمة الجديدة لباكستان إلى المخطط دوكسيادس.

- إنشاء هيئة خاصة لتنمية العاصمة لتوطين ما يقرب من ٢,٥ مليون نسمة خلال جليين متتاليين، انتقال العاصمة رسمياً إلى إسلام أباد عام ١٩٦٧.

• **الدعم:** إصدار رئيس الجمهورية محمد خان ايوب وحكومته قراراً بتسمية العاصمة الجديدة لباكستان مدينة إسلام أباد.

• **الموقع:** اختيار موقع العاصمة الجديدة شمال مدينة روالبندي في شمال غرب البلاد.

- وروعي في تحديد الموقع إمكانية الاتصال المباشر بشبكات النقل والمواصلات العامة، وكذا القرب من مطار روالبندي، وسهولة توفير خدمات المرافق العامة، ومراعاة العوامل الأمنية والاقتصادية للعاصمة الجديدة [٢].

- اختيار اللجنة بتحديد موقع العاصمة الجديدة بالقرب من مدينة رئيسية للاعتماد عليها في بعض الخدمات الرئيسية، لتجنب استثمارات كبيرة خلال المرحلة الأولى من الإنشاء.

٢-٣ سري جاياواردنابورا كوتي - سريلانكا [٣]

• **الهدف:** إنشاء ضاحية سياسية جديدة للعاصمة، للحد من تركيز السكان بكونومبو، استيعاب الطوائف العرقية المتعددة.

• **الوسائل:** نقل البرلمان التشريعي من كولومبو إلى سري جاياواردنابورا كوتي، واستمرت كولومبو باستضافة الوظائف الأخرى للعاصمة والتحكم في اتخاذ القرار.

• **الدعم:** المشاركة المجتمعية لجميع الطوائف العرقية في تنمية العاصمة الجديدة.

• **الموقع:** تقع العاصمة الجديدة على بعد ١١ كم من مركز العاصمة القديمة كولومبو [٤].

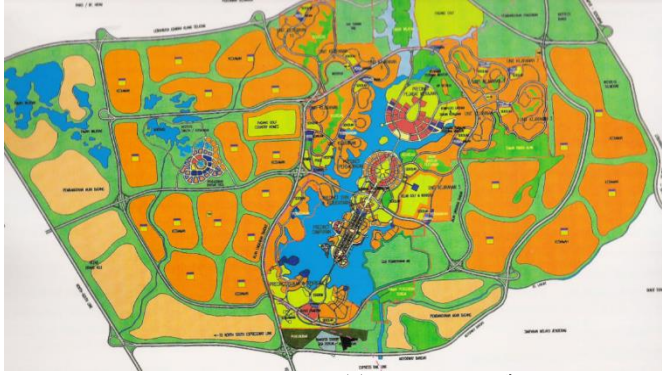
- اختيار موقع العاصمة وفقاً للمعايير التالية: اتصال الموقع المقترح بشبكة النقل العام -مساهمة موقع العاصمة الجديدة في تنمية الأجزاء الريفية بالدولة -الاستفادة من شبكات البنية الأساسية بالعاصمة القائمة في المراحل الأولى لتنمية العاصمة الجديدة.

[١] HARDOY, J.A.; 1964; "The planning of new capital cities", Ekistics, vol. 18, no. pp. 320-325.

[٢] DOXIADIS ASSOCIATES; 1960; "Islamabad: Programme and Plan" - vols. 1 and 2 of 2, report no. 32, DOX-PA 88 (30.9.60).

[٣] Corey, K.E. ;1996; "Development in Sri Lanka: A Model for Counter urbanization Policies and Planning," in Economic Development and Social- p102.

[٤] Change in Sri Lanka: A Spatial and Policy Analysis. Edited by Paul A Groves. New Delhi: Manohar- p 79-107.

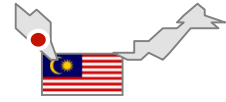


شكل رقم (٤-١٨) المخطط الهيكلي لبوتراجايا ١٩٩٥

المصدر: Administrative – putrajaya – 2006; Ho chin siong; center of Malaysia . Planning concept and Implementation .sustainable urban development and Governance com ference - sunakyunkwom university Seoul – Korea – p 8.

٢-٤ بوتراجايا-ماليزيا^[١]

- **الهدف:** تحريك الوظائف والأنشطة الإدارية، وتخفيف الضغط الزائد على البنية التحتية للعاصمة القديمة، بخلق عاصمة إدارية إلكترونية بقلب محور الوسائط المتعددة.
- **الوسائل:** تم تحديد الحجم الأمثل للمدينة بما يناسب طبيعتها، والاستثمارات المتوقعة، وفرص العمل التي من المخطط أن توفرها المدينة.



- صممت المدينة لتستوعب ١٣٥ ألف موظف بالجهاز الإداري للحكومة، وجذب البنوك

وبيوت المال والأعمال والمؤسسات الإعلامية، ونقل ما يقرب من ٨٥ سفارة.

• **الدعم:** يعد ممر الوسائط المتعددة ونقل العاصمة الإدارية إلى بوتراجايا نتيجة القيادة النشطة وزعامة رئيس الوزراء السابق مهاتير محمد.^[٢]

• **الموقع:** تقع العاصمة الإدارية بقلب ممر الوسائط المتعددة، على بعد ٢٥ كم جنوب العاصمة كوالالمبور، و ٢٠ كم شمال المطار، اختيرت بوتراجايا من بين ٦ مواقع لعدة اعتبارات أساسية أهمها، ملكية الأرض وتكلفة البنية الأساسية، يقع ضمن ممر الوسائط المتعددة، إمكانية الوصول بشبكة نقل رئيسية، الطبيعة الطبوغرافية للأرض، إمكانية الامتداد المستقبلي.^[٣]

ثانياً: نماذج لحالات كاملة منتقاة من النماذج السابقة

بمراجعة الدراسات السابقة التي تناولت التنمية العمرانية بالإقليم وموقف المركز الإداري والحكومي خلصت إلى ما يلي: -

- من خلال دراسة البدائل العمرانية المطروحة لنقل العاصمة وطبقاً للدراسات السابقة المعدة من قبل الهيئة العامة للتخطيط العمراني:^[٤] والمتمثلة في تقرير المدينة الحكومية الجديدة (نقل الوزارات من قلب العاصمة) والذي يهدف إلى اختيار أنسب المواقع لتوطين المدينة الحكومية الجديدة في إطار إقليم القاهرة الكبرى.

- دراسة القاهرة ٢٠٥٢ (الرؤية المستقبلية والمخطط المبدئي للقاهرة الكبرى) والذي حدد مشروع المركز الجديد للقاهرة لنقل عدد من الوزارات والهيئات الحكومية من قلب القاهرة كأحد المشروعات المحققة للرؤية، والهادفة لتحويل القاهرة إلى مدينة عالمية، وقد وقع الاختيار على موقع يقع على الطريق الدائري بمواجهة مدينة القاهرة الجديدة.^[٥]

[١] Corey, K.E. ; 2000; "Intelligent Corridors: Outcomes of Electronic Space Policies," Journal of Urban Technology –p7, 2: 1-22

[٢] Mohamad, M.; 1998; Excerpts from the Speeches of Mahathir Mohamad on the Multimedia Super Corridor – Subang Jaya – Pelanduk Publications– p24.

[٣] Ramasamy, B., A. Chakrabarty, and M. Cheah. ; 2002; "Malaysia's""Leap into the Future: An Evaluation of the Multimedia Super corridor." Research Paper Series No. 08f2002. Kuala Lumpur: Nottingham University Business School, The University of Nottingham, Jubilee Campus, Nottingham, Malaysia Campus– 42 pages.

[٤] الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ووزراء الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية – ٢٠٠٦ – المدينة الحكومية الجديدة (نقل الوزارات من قلب العاصمة) – القاهرة – ص٣٢.

[٥] السيد الحسيني – ٢٠٠٩ – القاهرة ٢٠٥٠ والرؤية المستقبلية والمخطط المبدئي للقاهرة الكبرى – الهيئة العامة للتخطيط العمراني – وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية – ص١٢.

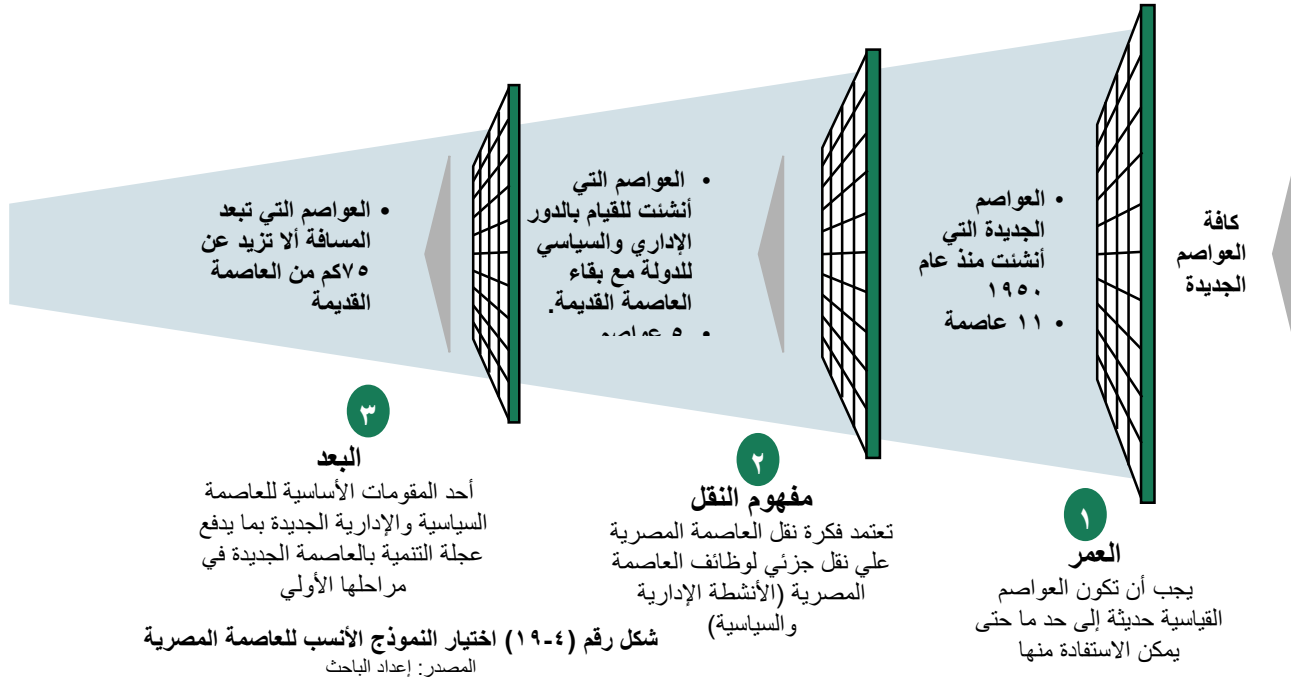
- دراسة القاهرة ٢٠٥٢ (استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى) والذي انتهى إلى تحقيق استراتيجية التنمية العمرانية مكون من ٢٢ مشروعاً رائداً، شملت بناء وسط مدينة جديدة للقاهرة بمساحة ١٥٠٠ فدان شرق القاهرة لممارسة الأنشطة التجارية والإدارية والمالية.^[١]

لذا نجد أنها جميعاً تتفق في نقل الأنشطة الإدارية ذات الصيغة السياسية من قلب العاصمة ونقلها في موقع ما داخل نطاق إقليم القاهرة الكبرى بمسافة لا تتعدى ٢٠كم، إلا أن الدراسة المعدة من قبل مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء (الرؤية المستقبلية لعاصمة مصر ٢٠٥٠) ديسمبر ٢٠٠٧ وقد خلصت أن ما آلت إليه العاصمة يظهر سيناريو هان رئيسيان: الأول: تطوير القاهرة الكبرى مع بقائها عاصمة إدارية وسياسية للحكم والثاني: نقل العاصمة من القاهرة إلى عاصمة جديدة للحكم في إطار الرؤية المستقبلية لمصر.

وبمراجعة الدراسات وما انتهت إليه من طرح حلول وأفكار متنوعة لحل مشاكل العاصمة، نجد ظهور أكثر من بديل عمراني طبقاً لما يلي:^[٢]

- نقل العاصمة الإدارية والسياسية في موقع آخر داخل نطاق إقليم القاهرة الكبرى
- تطوير العاصمة القديمة مع تحقيق مبدأ اللامركزية بتوزيع الوزارات والأجهزة الحكومية واكتظاظ القاهرة بالوزارات السياسية.
- نقل العاصمة بالكامل من القاهرة إلى موقع آخر.

ولاختيار أنسب التجارب التي تتماشى مع الواقع المصري نقوم بعملية انتقاء النماذج السابق تناولها من ثلاث مراحل متتابعة لانتقاء أكثر النماذج ملائمة للوضع المصري طبقاً لما يلي:



[١] الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى - القاهرة ٢٠٥٠ - ص ٤٢.

[٢] مجلس الوزراء - ٢٠٠٧ - الرؤية المستقبلية لعاصمة مصر ٢٠٥٠ - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - مركز الدراسات التخطيطية - ص ٢٧.

جدول رقم (٤-٢) مدن العواصم التي تم نقلها بعد عام ١٩٥٠

التاريخ	الدولة	العاصمة القديمة	العاصمة الجديدة	النشاط الرئيسي	المسافة بين العاصمة الجديدة والقديمة (كم)
١٩٦٠	البرازيل	ريو	دي جانيرو	عاصمة قومية	1163
١٩٦٥	بوتسوانا	مافكينغ	جابورون	العاصمة الإدارية والسياسية	148
١٩٦٧	باكستان	كراتشي	إسلام أباد	العاصمة الإدارية والسياسية	1479
١٩٧٣	تنزانيا	دار السلام	دودوما	عاصمة قومية	502
١٩٨٢	سريلانكا	كولومبو	سري جايواردنپورا	العاصمة الإدارية والسياسية	805
١٩٨٣	ساحل العاج	أبيدجان	ياموسوكرو	العاصمة الإدارية والسياسية	246
١٩٩١	نيجيريا	لاجوس	ابوجا	عاصمة قومية	453
١٩٩٤	المانيا	بون	برلين	عاصمة قومية	606
١٩٩٨	كازاخستان	الماتي	أستانا	عاصمة قومية	1211
١٩٩٩	ماليزيا	كوالالمبور	بوتراجايا	العاصمة الإدارية والسياسية	37
٢٠٠٥	ميانمار	يانجون	نايبوديا	العاصمة الإدارية والسياسية	327

شكل رقم (٤-٢) مواقع العواصم المنقولة بعد عام ١٩٥٠
المصدر: إعداد الباحث

المصدر: إعداد الباحث

مما سبق نجد أن عاصمة وحيدة مستوفاة للمعايير الثلاث السابقة يمكن أن تصبح نموذجاً قياسيًّا للمقارنة بالعاصمة الإدارية والسياسية المصرية، ألا وهي العاصمة الإدارية والسياسية لماليزيا (بوتراجايا).

بوتراجايا

بوتراجايا هي المدينة الإدارية الجديدة للحكومة الاتحادية الماليزية لإبعاد الأنشطة الإدارية والسياسية عن كوالالمبور وقيامها بدور العاصمة الاقتصادية للبلاد، وقد تم تحديد عدد من النقاط الرئيسية التي سيتم تناول التجربة من خلالها، تمثلت في التعرف على أسباب نقل الأنشطة الإدارية والسياسية -الهدف من إنشاء عاصمة جديدة - كيفية اختيار الموقع - التخطيط للعاصمة الجديدة - البات وإجراءات التنفيذ - القضايا الرئيسية للتجربة.

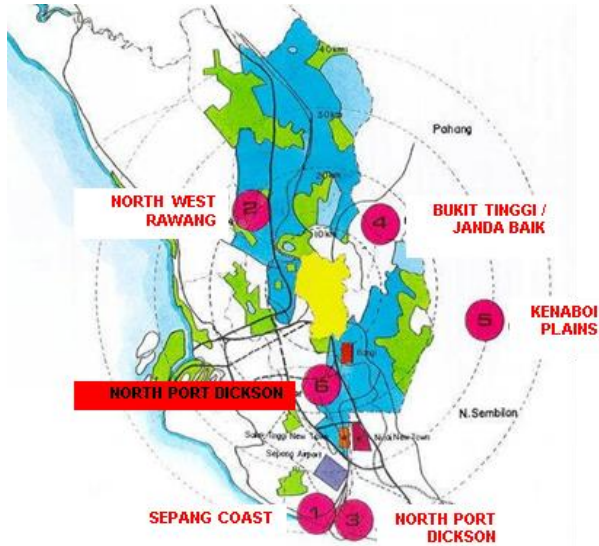
أسباب نقل العاصمة

تتبلور فكرة إنشاء عاصمة إدارية وسياسية جديدة لتحل محل العاصمة الحالية كوالالمبور لاتساع المجال لها لتواصل تطورها باعتبارها عاصمة المال والأعمال، وضمان نوعية حياة وبنية حضارية متميزة للمركز الحكومي والإداري الجديد، ولعل أسباب النقل تلخصت فيما يلي:^[١]

- تحريك الوظائف والأنشطة وإبعادها عن العاصمة المزدحمة كوالالمبور.
- التخفيف من الضغط الزائد على البنية التحتية للعاصمة القديمة المزدحمة.
- النقص الكبير في الأراضي المملوكة للحكومة لتلبية الطلب المتزايد للمؤسسات والمكاتب الحكومية
- تخطيط مركز حضري مرفق تكنولوجياً لتحسين كفاءة ومعدل الإنتاج الحكومي.

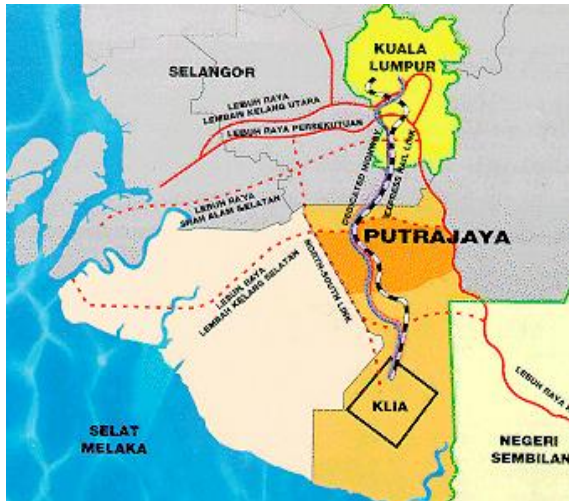
وهذا ما يحاكي الواقع الحالي للعاصمة المصرية، إضافة إلى بعض المشاكل البيئية الناجمة عن تلوث الهواء من ارتفاع معدلات التزاحم المروري والتضخم العمراني للعاصمة الناتج عن الهجرة المتزايدة.

[١] Brian H Roberts (edit); 2006; **urbanization and sustain ability in asia** - Best practice -chapter 9 - case stadymalaysia by Belinda 4 uen - supianahmed and Ho chinslong - ADB- p25.



شكل رقم (٤-٢١) الموقع المقترحة لنقل عاصمة ماليزيا

المصدر: Administrative center of Malaysia , Planning concept and Implementation sustainable urban development and Governance conference - sunakyunkwom university Seoul - Korea - p 4.



شكل رقم (٤-٢٢) موقع مدينة بوتراجايا بين العاصمة كوالالمبور والمطار الدولي

المصدر:- internet site

http://www.arabianranta.fi/info/arabia_aluceena/yleiskhartta

العاصمة الجديدة من أجل بيئة عمرانية جيدة وحياء حضرية وصحية متنوعة ولتحقيق تلك المفهوم وضع عدة اعتبارات رئيسية أهمها: [٣]

الهدف من إنشاء عاصمة إدارية وسياسية جديدة

خلقت التعددية الثقافية في ماليزيا حالة من عدم الاستقرار على مدي عقود ألت إلى توتر دائم وعنف في بعض الأحيان، حتى أعلن مهاتير محمد أن ماليزيا يجب أن تسعى لتكون دولة متقدمة تماماً بحلول عام ٢٠٢٠م، واضعاً تسعة تحديات لتحقيق هذا الهدف: لعل أهمها. خلق مجتمع علمي مبتكر تدريجياً - وتحقيق الازدهار والتنافس الاقتصادي للدولة والذي يعد بناء العاصمة بوتراجايا أحد الأنشطة المحققة للأهداف القومية السابقة من خلال تخطيط مدينة متكاملة تجمع بين تطوير المؤسسات الحكومية ووسائل النقل والبنية التحتية، مستخدماً تطبيقات تكنولوجيا المعلومات، ومحققاً لنموذج للتنمية المستدامة. [١]

اختيار موقع العاصمة الجديدة

اختير ٦ مواقع لإنشاء المركز الإداري الجديد sepong coast-North west Rawomg -North Port Dickson - Bukit Tlnggi /janda Baik -KenoBoi plains - Pearlning Besar. كما بالشكل رقم (٤-٢٠).

- ولاختيار الموقع المقترح إقامة العاصمة الإدارية الجديدة وضعت ست اعتبارات أساسية: [٢]

- ملكية الأرض وتكلفة البنية الأساسية.
- موقع استراتيجي يقع ضمن ممر التنمية.
- إمكانية الوصول الجيد لشبكة النقل الرئيسية من سكك حديدية، طرق سريعة، موانئ.
- شكل الأرض والبيئة الطبيعية.
- إمكانية الامتداد المستقبلي.
- الحد الأدنى من التأثير السلبي على المجتمعات المحلية.

اختير موقع بيسار بيرانغ نظراً لموقعه الاستراتيجي بين مطار كوالالمبور ومدينة كوالالمبور، تقع المدينة في قلب ممر الوسائط المتعددة وعلى بعد ٢٥ كم جنوب العاصمة القديمة كوالالمبور وعلى بعد ٢٠ كم شمال مطار كوالالمبور الدولي كما هو بالشكل رقم (٤-٢١).

التخطيط للعاصمة الجديدة

اختير مفهوم " المدينة الحداثية -الذكية " لتخطيط العاصمة الجديدة من أجل بيئة عمرانية جيدة وحياء حضرية وصحية متنوعة ولتحقيق تلك المفهوم وضع عدة اعتبارات رئيسية أهمها: [٣]

[١] Mahathir Mohamed; 1991; " The way For ward " . <http://www.wawason.com/vision/p2.html> -p43.

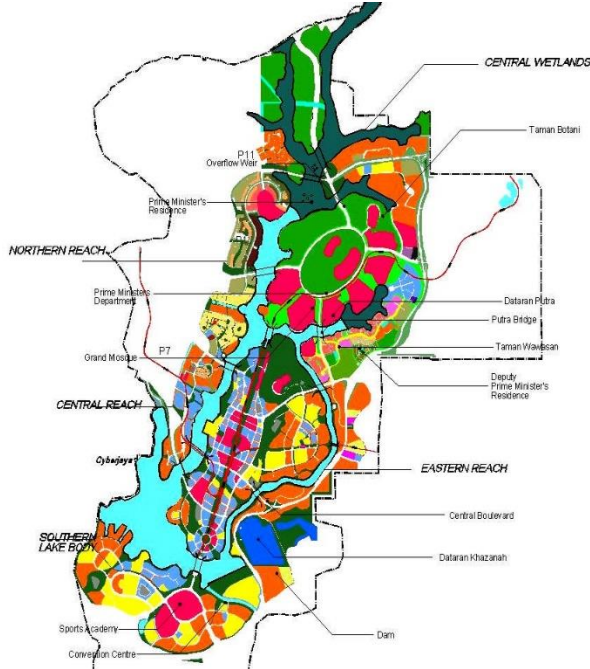
[٢] Ho chin siong ;2006 ; putrajaya – Administrative center of Malaysia , Planning concept and Implementation sustainable urban development and Governance conference - sunakyunkwom university Seoul - Korea -p4.

[٣]Ho chin siong ;2006 ; putrajaya – Administrative center of Malaysia , Planning concept and Implementation sustainable urban development and Governance conference - sunakyunkwom university Seoul - Korea -p7.



شكل رقم (٤-٢٣) شبكة الطرق المؤدية إلى بوتراجايا
المصدر: internet site-

http://www.putrajaya.gov.my/perbadanan_putrajaya/future_plan



شكل رقم (٤-٢٤) المخطط العام للمركز الإداري
والسياسي لبوتراجايا

المصدر: Ho chin siong ;2006; putrajaya - **Administrative center of Malaysia , Planning concept and Implementation ,sustainable urban development and Governance com ference** - sunakyunkwom university Seoul - Korea - p 10.

- كفاءة المرافق العامة وإمكانية الوصول إلى الخدمات وأماكن العمل.
- حياه مجتمعيه متكامله مع الجوار.
- بيئة حضرية قديمة من الطبيعة.
- وفرة وسائل الراحة والترويح على النفس.
- ديناميكية وحيوية الأنشطة الاقتصادية.
- مدينة ذات هويه وأصاله واضحه.
- بيئة حضرية محققة لنوعية وأسلوب حياه صحية.

وطرح المخطط العام ثلاث قضايا رئيسية تتعلق بالظروف الطبيعية للموقع والعلاقات المكانية والتأكيد على هوية العاصمة، طبقاً لما يلي: [١]

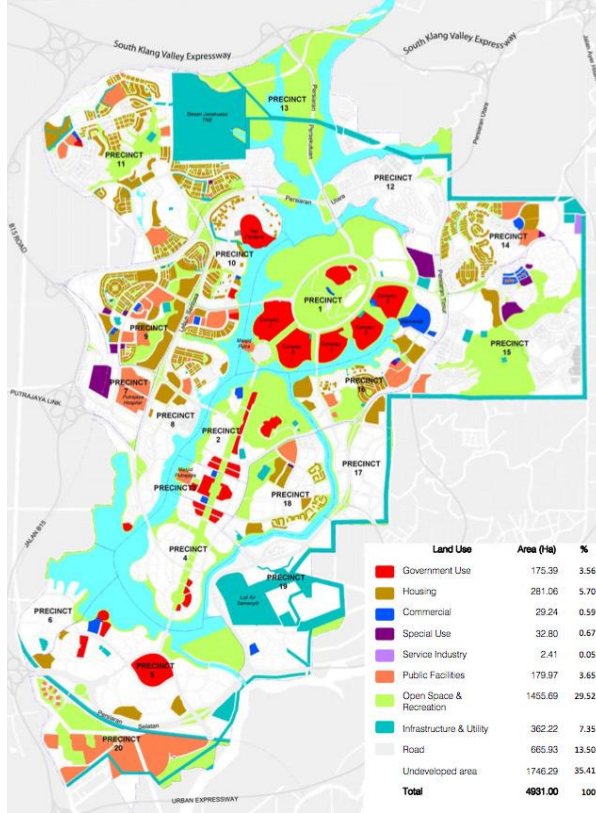
- **مرونة وكفاءة شبكة النقل**، الحفاظ على مفهوم شبكة الطرق السريعة والتدرج الهرمي لها ووضع المعايير التصميمية المناسبة لها بالمخطط العام، ومراجعة مدي توافق وصلات الطرق الخارجية مع الطرق داخل مدينة بوتراجايا لتحقيق الربط بين شبكة الطرق الرئيسية والمحلية.

- **الظروف الطبوغرافية للموقع** والحد من أعمال التسوية للأرض، نظراً لتمييز موقع المشروع بالتفاوت الكبير في المستويات الطبيعية للأرض حتى تتراوح ما بين ١٠م إلى ١٤٥م، وهو ما استلزم مراجعة المخطط العام لتقليص الفارق بين المستويات التصميمية وعلاقتها بطبيعة الأرض، وكذا تقليل التكلفة الإجمالية إلى المستوي المقبول.

- **التأكيد على هوية العاصمة الجديدة** بإقامة محور تنموي وطبقاً للمخطط العام، أقتراح تصميم محور بطول ٤,٢ كم يحتوي على مناطق تنمية مختلطة، بوسط المنطقة المركزية، يمثل العمود الفقري المركزي الذي يربط جميع المناطق، ليصبح محوراً للتواصل المكاني والتاريخي ومعبراً عن أصالة وهوية بوتراجايا.

جري إعداد المخطط العام للعاصمة الإدارية بتحديد استخدامات الأراضي والبنية التحتية المحققة لأبعاد التنمية الاجتماعية والاقتصادية والسياسية المطلوبة بالمركز الإداري والحكومي الجديد كما في الشكل رقم (٤-٢٥).

[١]Ho chin siong ;2006 ; putrajaya - **Administrative center of Malaysia , Planning concept and Implementation ,sustainable urban development and Governance com ference** - sunakyunkwom university Seoul - Korea- p8.



شكل (٤-٢٥) المخطط العام لاستعمالات الأراضي الحالية لمدينة بوتراجايا

المصدر: internet site-

http://www.putrajaya.gov.my/perbadanan_putrajaya/future_plan

جدول رقم (٤-٣) الهيكل الإداري والتنظيمي لتنفيذ بوتراجايا

المؤسسات	الأدوار والوظائف
شركة بوتراجايا	<ul style="list-style-type: none"> التنمية والإدارة والإشراف. السلطة المحلية. هيئة التخطيط المحلية. مسؤولية الأراضي.
بوتراجايا القابضة	المطور الرئيسي بناء المكاتب الحكومية والمناطق التجارية والمباني السكنية والبنية التحتية الرئيسية.
شركات المرافق العامة	الاتصالات، الكهرباء، الغاز،
KLCCPB	مدير المشروع.

المصدر: تقرير الشركة القابضة بوتراجايا - ٢٠٠٥ - ص ١٣ .

ووفقاً لرؤية بناء المركز الحكومي والإداري الجديد كمدينة حدائقية: حيث تحتل المساحات الخضراء والمفتوحة ثلث المساحة الكلية للمدينة. وذكية: بتوفير البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، بتحديد موقع المدينة داخل ممر الوسائط المتعددة ذو القدرة التكنولوجية العالية والبنية التحتية لشبكات الاتصالات الرقمية لتصبح المدينة مركزاً إدارياً إلكترونياً يجري فيه الاتصالات بين الإدارات والتفاعل مع الجمهور عبر القنوات الإلكترونية والوسائط المتعددة.

ويبين الموقف الحالي لتنمية المدينة طبقاً للتقدير الأولى من قبل الشركة القابضة لبوتراجايا نتائج التجربة، حيث وصل عدد السكان الحالي الي ما يقرب من ٦٠٠٠٠ نسمة، وتوظيف ما يقرب من ٣٠٠٠٠ موظف حكومة، والانتهاه من بناء ٢ مليون متر مربع من الأنشطة الإدارية والسياسية، وما يقرب من ١,٨ مليون متر مربع من الأنشطة التجارية، هذا بالإضافة إلى مجموعة من الخدمات والمرافق العامة والمراكز التعليمية والبحثية، وهو ما يشير إلى تحقيق الأهداف الأولية لعملية النقل.

آليات وإجراءات التنفيذ

أعدت الحكومة الماليزية نموذجاً إدارياً لتنفيذ العاصمة الجديدة بهدف خلق مناخ تعاون بين المؤسسات الحكومية والقطاع الخاص، يمثل القطاع الخاص شريك أساسي وفعال في التنمية، في حين تقوم الحكومة الماليزية بدور المراجع والميسر للإجراءات الإدارية والمحافظة على العلاقة بين القطاع الخاص والمؤسسات الحكومية المشاركة في التنفيذ لتحفيز التنمية، حدد النموذج أربع أطراف رئيسية لتنفيذ المشاريع بمدينة بوتراجايا، كما هو موضح بالجدول رقم (٤-٣).

جدول رقم (٤-٤) الاطراف الرئيسية لتنفيذ مشروعات مدينة بوتراجايا

المكونات	لأنظمة المتطورة
- كابلات الطاقة الكهربائية، أنابيب المياه، أنابيب الغاز الطبيعي، كابلات الوسائط المتعددة، كابلات الاتصالات السلكية واللاسلكية، كابلات الألياف البصرية، أنابيب الري. - تأمين المرافق داخل الأنفاق يسمح بالوصول إليها وأغراض التفتيش والصيانة.	أنفاق المرافق المشتركة لمنطقة الأعمال المركزية
- نظم إدارة المرور -إدارة طلب السفر -اقتصاديات تشغيل المركبات -إدارة الطوارئ -التحكم المتطور في السيارة.	نظام النقل الذكي
- مراقبة البنية التحتية للنقل -مراقبة المرافق العامة -مراقبة المباني والأرض -مراقبة نظم الصيانة.	نظم إدارة المرافق
- نظام لإدارة الطوارئ -نظام للإعلام -نظم المراقبة التلفزيونية -خدمات الخط الساخن.	نظم الطوارئ والإعلام

المصدر: تقرير الشركة القابضة بوتراجايا - ٢٠٠٥ - ص ١٥ .

ومن أجل تحقيق إدارة مستدامة للمدينة تعمل بمثابة مدينة ذكية تم طرح نموذج لإدارة وتشغيل المرافق بالمدينة، ينظم العلاقة بين أنفاق مرافق البنية الأساسية، ونظام النقل الذكي، والإعلام، وأنظمة الطوارئ كما هو موضح بالجدول رقم (٤-٤).

البدائل التخطيطية لمدينة بوتراجايا

الوسائل المختلفة التي أوجدتها تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات، والمؤثرة على اختيار الموقع الحالي للعاصمة الإدارية والسياسية الجديدة، تتمثل في الآتي: -

- استخدام البدائل غير المادية (الإلكترونية) لتقديم الخدمات والحصول عليها: حيث تقع المدينة في الممر المتطور للوسائط المتعددة ذو التقنية العالية وما يقدم من بنية تحتية مادية ومعلوماتية على مستوى عالمي، وهو ما وفر للمدينة بدائل افتراضية (غير مادية) تتكامل مع البدائل المادية وقد تعني عنها في بعض الأحيان. حيث استبدلت المباني الإدارية والمجمعات الخدمية إلى هيئة مواقع إلكترونية، هذا بالإضافة إلى الاستغناء عن بعض الخدمات مقابل الاستعاضة عنها بالخدمات الإلكترونية.

وهو ما يؤثر في اختيار الموقع الأنسب للعاصمة المصرية وما يتطلب من توفير مناخ تكنولوجي معلوماتي لتوطين العاصمة الجديدة، أو العمل على تطوير العاصمة القائمة مستخدماً البدائل الغير مادية.

- استخدام البدائل غير المادية (الإلكترونية) التي تتكامل مع الانتقال المادي: حيث وفرت شبكات البنية الأساسية بديل إلكتروني يوازي البديل المادي للوصول إلى الخدمات من خلال الشبكات التكنولوجية والمواقع الإلكترونية.

وهو ما قد يؤثر في معيار اختيار الموقع الجديد للعاصمة من حيث الاتصالية نظراً لأحجام الكثافات المرورية الجديدة التي من المتوقع أن تنخفض نتيجة لاستخدام الشبكات التكنولوجية.

الانعكاسات التكنولوجية على تخطيط مدينة بوتراجايا

أظهرت تجربة بوتراجايا العديد من الانعكاسات التكنولوجية على تخطيط المدينة واستعمالات الأراضي، تمثلت هذه الانعكاسات في ظهور المجتمع الافتراضي (المعرفي) التي يتكون من خلال المواقع الإلكترونية والأفراد الممارسة لها لتناول الخدمات كالمواقع الإلكترونية المخصصة من قبل الأجهزة الحكومية أو الشركات والمؤسسات سواء كانت تمارس أنشطتها بالمدينة أو من خارجها، وهو ما يؤثر في أحجام وطبيعة الأنشطة المطلوب توفيرها في العاصمة الإدارية السياسية الجديدة طبقاً لما يلي: -

زيادة مسطحات بعض الاستعمالات: كالمناطق الخضراء والمناطق الترفيهية والحدائق والمناطق المفتوحة وذلك لسببين رئيسيين: أولاً: العمل في المدينة التكنولوجية قائم على الابتكار والأبداع وهو ما لا يتأتى إلا من خلال التنسيق الجيد للموقع وحسن استغلال وتوظيف العناصر الطبيعية. ثانياً: الحياة في المدينة التكنولوجية قائمة على العزلة وبالتالي فإن هذه الاستعمالات تساعد على ترابط الحياة الاجتماعية من خلال ممارسة أنشطة جماعية أخرى.

انخفاض مسطحات بعض الاستعمالات أو تلاشيها: كما في البنوك حيث أن التعامل سواء بالإيداع أو بالصرف أو بالدفع أصبح يتم من خلال ماكينات الصراف الآلي أو من خلال الموقع الإلكتروني للبنك بواسطة الفيزا كارت؛ أما الاستعمالات التي تتلشى كمكاتب البريد حيث أصبح الاعتماد على البريد الإلكتروني ويتم إرسال الطرود من خلال شركات الشحن.

ظهور أنشطة اقتصادية جديدة: تتمثل في الأنشطة الاقتصادية القائمة على تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات وعلى الاقتصاد المعرفي.

ظهور بنية أساسية جديدة: بخلاف شبكات البنية الأساسية المادية مثل الكهرباء والتليفونات والمياه والصرف الصحي والغاز الطبيعي أصبحت هناك شبكات أخرى تُمد بجوارها شبكات البنية الأساسية المعلوماتية (الألياف الضوئية)، وهو ما يتطلب توفر الاتصال بالشبكات المعلوماتية للموقع المقترح لنقل العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة.

تحسين الأداء الوظيفي لشبكات الطرق والنقل والمرور: من خلال الوصول الافتراضي إلى بعض الخدمات مما يؤدي إلى تقليل الحركة الآلية على الطرق وتقليل الازدحام داخل وسائل النقل والمواصلات تارة، ومن خلال الإدارة الذكية لحركة النقل والمواصلات واستغلال تطبيقات التكنولوجيا الذكية في إدارة حركة المرور بالمدينة ومراقبتها للوصول إلى الحلول الأنوية المناسبة للمشكلات المرورية والحوادث الطارئة.

الدروس المستفادة من تجارب الدول لنقل العاصمة:

توضح الأمثلة المختارة القضايا الرئيسية التي يجب مراعاتها أثناء التفكير في نقل العاصمة الإدارية والسياسية المصرية، وبمراجعة المقال التحليلي للبروفيسور ديفيد غوردون بعنوان "أوتاوا-هال وكنبيرا: تنفيذ مخطط العاصمة"، حيث خلص إلى أن هناك عناصر ساهمت في نجاح خطط نقل العاصمتين طبقاً للتالي: [1]

الدعم السياسي: في كلا العاصمتين عارض الكثير من الموظفين الحكوميين والسياسيين الفيدراليين والصحافيين اللذين اعتبروا الإنفاق على إنشاء عاصمه فيدرالية هو إهدار للمال العام ترك الحياة المريحة بالعواصم القديمة، لذا كان لابد من قاده أقوىاء رفيعي المستوى لبناء كلتا العاصمتين، هذا بالإضافة إلى خلق حالة من التوافق السياسي بين الأحزاب حتى بعد ترك منصبه وقبل اكتمال المشروع، لضمان الحفاظ على الجهد المبذول، وهو ما ظهر بعد رحيل الملك ورئيس الوزراء على التوالي ظل الأساس الذي وضعه كلاهما في كندا وأستراليا كافيًا لترى النجاح في العاصمتين، وهو ما يشير إلى التجربة المصرية في نقل بعض المقار والأنشطة الإدارية لمدينة السادات، حتى أن رحل رئيس الجمهورية فانتهى كل ما خطط له.

الدعم المالي: يتطلب إنشاء أو تطوير عاصمه قومية الكثير من المال لبناء المباني الحكومية الرئيسية والمعالم والأماكن العامة بمستوى يعزز الروح الوطنية وبناء البنية التحتية، وقد تستغرق فترة التشييد اللازمة لبناء البنية التحتية والمباني العامة الرئيسية مده تتجاوز أربع سنوات الولاية السياسية التقليدية، لذا يجب بناء التوافق السياسي في المراحل الأولى وقبل البدء في البناء وتوفير مصادر التمويل اللازمة.

الخبرات التخطيطية: تأخر بناء كانبيرا وأوتاوا نتيجة لنقص الخبرات التخطيطية حتى أن تم جلب مصممين متميزين من خارج البلاد في مرحله مبكرة من المشروع بجانب طاقة تصميميه داخلية لإعداد الأعمال التحضيرية للمصممين والمخططين الخارجيين، وهو ما يخالف جميع المحاولات المصرية لنقل المقار الوزارية والأنشطة الحكومية من قلب العاصمة من عدم الاستعانة بالخبرات الدولية والعالمية في هذا الشأن.

المهارات الإدارية: تلعب القدرات التنظيمية دوراً فائق هاماً الأهمية في تنفيذ مخططات العواصم، وهو ما يظهر في مراحل بناء العاصمة وتحديد أولويات البناء كالنصب التذكارية والآثار والرموز التي تعزز الروح الوطنية، التي تعمل على جذب اهتمام العامة ببناء العاصمة الجديدة، قد يتم هذا من خلال إداريين وموظفين أكفاء غير خاضعين لقيود الخدمة المدنية.

هذا بالإضافة إلى الدروس المستفادة من الحالات الأخرى لنقل العاصمة، والآثار المترتبة على نقل العاصمة المصرية لعل أهمها:

[1] Gordon, D.L.A. Winter 2002. "Ottawa-Hull and Canberra: Implementation of Capital City Plans" Canadian Journal of Urban Research, 11, 2: 179-242.

أهمية النقل

وجود أزمات دفعت الدول لنقل عواصمها حيث نقلت دولة البرازيل عاصمتها من (ريودي جانيرو) الساحلية إلى مدينة (برازيليا) الداخلية، لأسباب تنموية حيث أهمل الاستعمار البرتغالي تنمية الداخل وركز التنمية على السواحل فقط، كما نقلت العاصمة التنزانية من دار السلام إلى دودوما التي تقع في قلب تنزانيا، وكذلك نيجيريا التي نقلت من لاجوس الساحلية إلى أبوجا في الداخل ولأسباب طائفية ودينية ، في حين نقلت الولايات المتحدة الأمريكية عاصمتها لأسباب تخطيطية ، حيث وصلت إلي منظومة خاصة بها وزعت علي إثرها الوظائف القيادية علي باقي المدن الأخرى الموجودة بها ، وقد تتمثل اهم أسباب نقل الدول عاصمتها التي تتشابه مع مصر في الانفجار السكاني و القضاء علي المركزية الشديدة .

قد يسبق التفكير في نقل العاصمة الإدارية والسياسية طرح بعض الاستراتيجيات التي من شأنها حل المشاكل الناجمة من تركز الأنشطة الإدارية والسياسية بالعاصمة القديمة، كتطبيق اللامركزية كما في حالة التجربة الفرنسية لحل مشاكل مدينة باريس وكذا التجربة الإنجليزية للوصول بلندن إلى التنافسية العالمية، ولكن بمراجعة التجارب والمحاولات المصرية في هذا الشأن نجد أنها لم تأتي باي من النتائج التي وصلت إليها كلتا المدينتين.

لذا يعد القيام بعملية نقل العاصمة خطوه وطنيه هامة وضخمه يجب التفكير بتروي في عواقبها والاستناد إلى الدروس المستفادة من تجارب الدول الأخرى، وهل يعمل نقل العاصمة على الحد من الصراعات السياسية والتوافق على مشروع قومي و وطني ، في ظل الاضطرابات السياسية والظروف الاقتصادية المتردية الراهنة للعاصمة المصرية كما في حالة **نايبداو** ، والقضاء على البيروقراطية وهو ما استهدفته أستانا وبرازيليا ، حيث قامت الرئاسة في كازاخستان باستبدال العاملين الحكوميين وتغيير نظام المحسوبة والمستفيدين بما يقضى على البيروقراطية [1] ، ووضعت البرازيل هدف زيادة الإنتاجية من خلال الانتقال إلى برازيليا المعزولة وعمل الموظفون دوام كامل ،حيث كان موظفي الحكومة الوطنية في ريو دي جانيرو يعملون بدوام جزئي وكان هدف الرئيس [2].

والسؤال هل نقل المهام الإدارية والسياسية من العاصمة القديمة سيكون قادراً على تحقيق الأهداف المرجوة من عملية النقل – واضعاً في الاعتبار ما يتطلب ذلك من تكاليف عالية؟ يعد هذا سؤال أساسي يتطلب المزيد من الاهتمام المنهجي قبل اعتبار التمرکز والتكدس السكاني هو الدافع الأساسي لنقل العاصمة. [3]

توقيت النقل

قد تطراً على الدول تغييرات سياسية، تحول دون بقاء عواصمها القديمة، والتفكير نحو بناء عاصمة جديدة تمثل المرحلة القادمة من مستقبل الدولة، لعل هذا التوقيت انسب ما يكون للإعلان عن بناء عاصمة إدارية وسياسية جديدة للدولة، وهو ما حدث في العديد من التجارب السابقة، ففي حالة نيودلهي اختيرت لتصبح العاصمة الإدارية الجديدة نتيجة تصاعد الاحتجاجات ضد الحكم البريطاني وخوفا من قيام ثوره شعبية ضده ، وفي تنزانيا اختيرت العاصمة دودوما بعد الاستقلال، واختيار أستانا كعاصمة جديدة لكازاخستان بهدف بناء دولة مستقلة ذات هويه وطنية جامعة لكافة الأعراق في البلاد .

[1] Schatz, E.; 2003; **"When Capital Cities Move: The Political Geography of Nation and State Building.** "Working Paper 303" Notre Dame, Indiana: The Helen Kellogg Institute for International Studies, University of Notre Dame : 29 pages.

[2] Eldredge, H.W.; 1975; **World Capitals: Toward Guided Urbanization.** Garden City, New York: Anchor Press/Doubleday. [Stockholm –Paris – London– Dakar– Caracas –Tokyo – Washington, D.C. – Brasilia –Toronto – Chandigarh and Moscow]:p 18.

[3] Corey, K.E.; 1993; **"Local Autonomy and Regional Development: Comparative Analyses and Information-Age Strategies for Korea"** in Proceedings of the International Symposium on National Development and Local Autonomy Development – Seoul – Korea Research Institute for Local Administration: p520-539.

وربما ما تمر به البلاد الآن من حالة ثورية يعد أكبر حافزاً للبدء في التخطيط لنقل العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة للجمهورية المصرية الثانية،

الدعم والتوافق الشعبي لإتمام النقل

تمر العاصمة المصرية الآن بحالة من التوافق الشعبي نحو المبادئ العامة للثورة المصرية، قد تدفع تلك الحالة الدولة نحو الاتجاه لبناء عاصمة إدارية وسياسية جديدة، لما لذلك من أهمية في تحقيق نجاح نقل العاصمة وهو ما استندت عليه بعض التجارب (أوتاوا-هال، كانبيرا) في مراحل معينة خلال عملية بناء العاصمة الجديدة كانت القيادة الحكيمة والأجماع والتوافق الوطني كافي لإحياء الطموحات لبناء عاصمة جديدة.

وتعد حالات برازيليا وواشنطن العاصمة أمثله جيده للعواصم الجديدة التي شهدت تقدماً للأمام ومن ثم فترات من الجمود النسبي خلال مراحل البناء، ولكن نتيجة للتوافق الدائم الذي قام ببناء القائد الأول أو يليه، أدى إلى وجود تأييد سياسي وشعبي كافي على مدى فترات قصيره وطويله لاستكمال بناء جوهر العاصمة المادي والوظيفي.

ويمكن خلق تلك الحالة من خلال تثقيف العامة تخطيطياً من أجل تحقيق نقل العاصمة بنجاح، من خلال تثقيف الجيل الحالي من المصريين حول الرؤية والفرص التي تتيحها العاصمة الجديدة، وحيث أن مشروع بناء عاصمة جديدة هو مشروع طويل الأجل فيتحتم إشراك الجيل القادم فيه أيضاً. فبالإضافة إلى البرامج والحملات المعلوماتية، فلا بد من ابتكار طرق لمشاركة المواطنين الذين يسعون للمشاركة الفعالة وإبداء الاقتراحات لإيجاد الحلول التنظيمية والتشغيلية للمشاكل ذات الأولوية التي تواجه العاصمة الجديدة ومدينة القاهرة على حد سواء. أو بإقامة معارض للجمهور وللأطفال في سن المدرسة والشباب، وتعد واشنطن العاصمة ذو تاريخ طويل للقيام بمعارض تخطيط ناجحة. أو بناء نماذج للمشاركة من خلال المشاركة الإلكترونية حول تنمية العاصمة الجديدة والقديمة.

العلاقة المكانية بين العاصمة الجديدة والقديمة

قامت العديد من الدول بنقل عاصمتها الإدارية والسياسية في موقع ما داخل الدولة، فإما باختياره بعيداً عن نطاق تأثير العاصمة القديمة كما في حالات أوتاوا-هال عاصمة كندا التي تبعد عن العاصمة القديمة كيبك ما يقرب من ٤٥٠ كم، أو باختياره بموقع قريب نسبياً من العاصمة القديمة كما فعلت ماليزيا باختيار مدينة بوتراجايا التي تبعد عن كوالالمبور بمسافة ٢٥ كم.

نتيجة لذلك قد تتعدد الأسباب والعوامل التي تختار بها الدول عاصمتها، فيختار موقع العاصمة أحياناً كحلاً وسطاً بين مجموعة من المدن المتنافسة على استضافة العاصمة كما حدث في كانبيرا عاصمة أستراليا، أو يختار موقع العاصمة ليكون حلاً لتسوية نزاعات سياسية كما حدث في واشنطن-العاصمة، ومرة أخرى يختار موقع العاصمة ليكون بورة التنمية بعمق الدولة كما في مدينة برازيليا حيث يتوسط الأنهار الثلاثة لها (الأمازون – البلاتا بارانا – سارفي انسيسكو).^[١]

ولعل من مميزات نقل العاصمة أو بعض مهامها إلى موقع قريب نسبياً: (١) نشر التنمية إلى خارج العاصمة المزدهمة القديمة، (٢) القدرة على تنمية العاصمة الجديدة خلال مراحلها الأولى اعتماداً على العاصمة

[١] Volwahren, A. 2002. **Imperial Delhi: The British Capital of the Indian Empire**. Munich, Berlin, London and New York – Prestel : p 20.

القديمة. لما للعاصمة القديمة تجمعات حضرية ذات قوة ديناميكية يمكن أن توفر الدعم الاقتصادي للعاصمة الجديدة، كما يمكن تخفيف حده تأثير عامل المسافة في حال اختيار موقع العاصمة الجديدة بعيدا عن العاصمة القديمة، عن طريق الاتصالات الإلكترونية والسكك الحديدية عالية السرعة ووصلات الطرق السريعة بين العاصمة الجديدة والقديمة.

وقد يوجد العديد من العوامل التي قد تؤثر في تحديد العلاقة المكانية بين العاصمة الجديدة والقديمة لعل من أهمها:

وجود نطاقات جغرافية جديدة باستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وهو ما اصطلح على تسميته مجال التجارة عبر الإنترنت، حيث تعتمد الوظائف الاقتصادية الرئيسية في الاقتصاد العالمي القائم على المعرفة والشبكات على النطاقين الإقليمي والمحلي، فالمهام الإنتاجية هي المحرك الرئيسي للاقتصاد المعرفي. لكل من هذه المهام نمطها المكاني والتنظيمي الخاص بها، فإما أنماط متركزة أو متفرقة.^[1]

لذا يجب تحديد الأماكن الأكثر أهمية للعاصمة المصرية الحالية والتي قد تتأثر بنقل مهام العاصمة الإدارية والسياسية فالعديد من وظائف الإنتاج المرتبطة بأفكار القيمة المضافة والقيادة الاستراتيجية وأعلى مستويات صنع القرار والتنسيق بين القطاع الخاص والحكومي التي تحتاج للقرب المكاني، مع مراعاة أن عدم إعطاء الاهتمام لهذه الديناميكيات الوظيفية والمكانية المتخصصة سوف يؤدي إلى فشل عملية النقل وهو ما حدث في تجربة نقل بعض الوظائف الإدارية إلى مدينة السادات.

التسويات السياسية تعد عملية أساسية لاختيار موقع العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة، مثل هذه التسويات قد تؤثر على استكمال عملية البناء، وهو ما حدث بنجاح في حالات واشنطن العاصمة وأوتاوا وكانبرا كأمثله نموذجيه للوصول لتسوية سياسية ومكانية لموقع العاصمة الجديدة، بخلاف ما حدث في التجربة المصرية بعد وفاة السادات المسئول السياسي الأول عن نقل بعض الأنشطة الإدارية والسياسية إلى مدينة السادات.

تأثير مركزية الحكومة فإن الآثار الاقتصادية الإقليمية للحكومات الوطنية هائلة إلى حد أن مثل هذه الاستثمارات الحكومية والتنمية من قبل القطاع الخاص تتركز في منطقة المدينة الرئيسية أو تتفرق بين أقطاب النمو المخطط لها. ومن الضروري إجراء أبحاث عن الأثر الاقتصادي الأولى على القاهرة ومن ثم يجب التنبؤ بالتأثيرات المستقبلية المحتملة بالنسبة للمدينة التي سيتم نقل مهام العاصمة الإدارية إليها ونطاقها الإقليمي.

التخطيط للعاصمة الجديدة

الاستعانة بخبراء أجنب في مجال البحث وصياغة استراتيجيات التخطيط المستقبلي لنقل بعض مهام العاصمة الوطنية بعيدا عن القاهرة، وتشكيل فريق دراسة من قاده الفكر في مجتمعات السياسة ممثلاً القطاعات الرئيسية للأحزاب السياسية في الجمهورية، والمخططين المصريين مع ضرورة تمثيل كافة الأجيال ، يقوم الفريق السابق بزياره مجموعة مختاره من الدول التي قامت بنقل عاصمتها الوطنية أو بعض مهامها ، مع ضرورة أن تكون حالات الدراسة مختلفة من حيث: الأصول التاريخية والسياسية والاقتصادية وشكل الحكومة الوطنية والثقافة وغيرها من الصفات.

[1] Corey, K.E.; 2003; "**Planning for Life-Culture: New Planning Theory For Planning Practitioners**" in Life-Culture and Regional. Development Planning: Making Gyeonggi a Livable Place –Suwon –Korea: World Life-Culture Forum Gyeonggi: 69-108.

هذا النهج لديه القدرة على بناء توافق سياسي وتخيل رؤية مبتكرة وخلاقة للعاصمة المصرية وأقاليمها يتبعان مبادئ التنمية الذكية وبناء عاصمه إدارية جديده تتسم بالديناميكية المعاصرة والقدرة التنافسية العالمية التي تعكس تاريخ سبعة الألف سنة.

ويستكمل هذا العمل بتكليف مجموعة من المهندسين والمعماريين والمخططين من ذوي الخبرة لإعداد المخططات العامة والتفصيلية للعاصمة الجديدة والخطوات والإجراءات الأولية للبدء في تنفيذ المراحل الأولى للعاصمة، استناداً على ما تم في بعض التجارب الناجحة لنقل العواصم، فمن بعض هؤلاء المصممين: أوسكار نيماير ولوسيو كوستا في برازيليا ولوكوربوزيه في شانديغار عاصمة بنجاب بالهند وكونستانتيوس دوكسيدوس في إسلام آباد عاصمة باكستان وجاك جريبير في أوتاوا ووالتر بيرلي جريفين في كانبيرا. [1]

تحديد برنامج زمني لتنفيذ العاصمة الجديدة يتضمن فترات الأعمال طويلة الأجل ومتوسطة الأجل وقصيرة الأجل، وتشير الخبرات والدروس المستفادة من كانبيرا وبرايليا وإسلام آباد إلى أن عملية إنشاء عاصمة جديدة يحتاج إلى وقت طويل، وبلا شك، فإن فترة التخطيط بأكملها تعتمد على مجموعة متنوعة من العوامل المدخلة بما في ذلك التمويل والعمالة والتكنولوجيا وأشياء أخرى. ومع ذلك، فإن وجود جدول زمني للتنمية يبدو في غاية الأهمية ليس فقط باعتباره نقطة انطلاق ولكن أيضا كأداة للحد من الشكوك التي لازمت فترة التخطيط الطويلة اللازمة لإنشاء عاصمة جديدة. [2]

القضايا التنظيمية والآليات التنفيذية ولقد لجأت العديد من الدول لابتكار منظمات تنفيذية وهيكل حكومية للمراحل المختلفة لعمليات تنفيذ العاصمة بمراحلها المختلفة كما في حالة كل من واشنطن العاصمة وأوتاوا وبوتراجايا وكانبيرا. [3]

الحفاظ علي جودة المنتج العمراني للعاصمة الجديدة من خلال انتهاج التصميمات المتميزة والجريئة للعاصمة الجديدة. كما في حالات: برازيليا وكانبيرا وواشنطن العاصمة والتي تجلت الجودة في التصميم من خلال المناظر الطبيعية والهندسة المعمارية والنصب التذكارية والأعمال الفنية إضافة إلى جودة المواد المستخدمة.

[1] Botka, D; 1995; **"Islamabad after 33 Years,"** Ekistics, 62,373-375:209-226; Doxiadis, C.A; 1968; Ekistics: An –Introduction to the Science of Human Settlements –London: Hutchinson of London. [Especially useful for detailed insight into the planning of Islamabad].

[2] Kim, T.J., and Y.J. Hwang.; 1979; **"A New Capital City for South Korea"** Ekistics, 277: 262-267.

[3] Boyd, E.P., and M.K. Fauntroy. ; 2002; **"Washington, D.C., and Other National Capitals: Selected Aspects of Governmental Structure."** – A report prepared as directed in the conference report on the District of Columbia Appropriations Act for Fiscal Year 2002 (H. Rept. 107-321). Washington, D.C.: Congressional Research Service, [Berlin – Bern – Brasilia – Canberra – Caracas – London – Mexico City – Ottawa– Paris Rome; and Washington, D.C.],p26.

الخلاصة

يمكن الخروج بعدد من الملاحظات من تجارب الدول التي نقلت عواصمها لعل أهمها:

- إنشاء عاصمة جديدة لحل وتخفيف المشاكل والضغوط التي تتعرض لها العاصمة القديمة وبهدف توفير مركز إداري متطور كما في حالة كانبيرا عاصمة أستراليا، وفي بوتراجايا عاصمة ماليزيا أنشأت مركز إداري للحكومة الفيدرالية بعيداً عن العاصمة القديمة رغبة في تحسين فاعلية الحكومة وتحسين البيئة الحضرية والمعيشية ولتخطيط مركز حضري بالوسائل الحديثة والتكنولوجية
- أخفقت كانبرا في تحقيق أهدافها خلال السنوات الأولى حيث اعتمدت على وظيفة واحدة هي الوظيفة الإدارية، وتكرر الخطأ في البرازيل ولم تستفد من التجربة الأسترالية كما تأثرت كفاءة إدارتها الحكومية نتيجة لنقل العاصمة إلى مدينة لم تكن قد استكملت مرافقها، وكان من الأفضل البدء باستكمال المرافق الأساسية ودعم وتقوية الوضع الاقتصادي للإقليم ثم نقل العاصمة والإدارة الحكومية بعد ذلك إلى مقرها الجديد، وقد تم تقاضى ذلك في تجربة إسلام آباد.
- لم يؤثر نقل العاصمة السياسية من المدن الأمريكية الكبرى إلى عاصمة سياسية جديدة على المدن الأصلية، بل ازدهرت جنباً إلى جنب مع المدينة الجديدة، مما يشجع على أن نقل العاصمة لن يؤثر على مدينة القاهرة.
- أن اعتماد الولايات المتحدة على منظمة العواصم المتعددة والمتخصصة، يشجع مصر على نقل العاصمة الإدارية والسياسية من القاهرة والإبقاء على دورها كعاصمة ثقافية واقتصادية، وعاصمة سياسية إقليمية تحتضن مقر جامعة الدول العربية مثلما تحتضن نيويورك مقر الأمم المتحدة، بل وربما ساعد ذلك على مصادقية القاهرة كعاصمة للعالم العربي إذ لم تعد القاهرة عاصمة لدولة واحدة للدول العربية.
- إحداث التنمية في المحافظات القائمة في مصر حتى لا نكرر مشكلة عاصمة البرازيل التي روعي عند اختيار موقعها قلة تلوث الهواء والتوازن بين المساحات الخضراء الواسعة، والمناخ المعتدل، الأمر الذي تسبب في جذب السكان إليها وبالتالي زيادة عدد سكان العاصمة، وهو ما يدفعنا في مصر إلى الإسراع في تطبيق نظام الحكومة الإلكترونية والقضاء على المركزية واعتماد نظام اللامركزية لمنع التزاحم السكاني على العاصمة الجديدة.
- لا يشترط أن تكون العاصمة الجديدة أكبر المدن، وهو الأمر الذي يتضح في كل من: كندا وأستراليا، وباكستان، والهند، والبرازيل، والولايات المتحدة.
- إنشاء واستكمال البنية الأساسية والخدمات العامة اللازمة قبل عملية النقل.
- اختيار وتحديد الموقع من خلال مخططات إقليمية وإنشائها بجوار أو على مدينة قائمة، وذلك حتى يتسنى وجود البنية الأساسية والخدمات العامة اللازمة قبل عملية النقل التي تساعد على دفع المدينة في المراحل من نموها.
- إدارة عمليات التنمية بإنشاء وتكوين هيئة ومنحها الصلاحيات والسلطات تكون مسئولة عن تخطيط وتنفيذ العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة.

الفصل الخامس: تجارب تخطيط القاهرة وعلاقتها بالعاصمة الإدارية والسياسية

مقدمة

قد يرى البعض أن حل مشكلة القاهرة الكبرى كعاصمة ليست بنقل مقر العاصمة، بل يمكن اتباع أساليب التخطيط العمراني الشامل كمنهج للتعامل مع المشكلة، والالتزام بالقوانين والتشريعات المنظمة لل عمران. وقد بذلت محاولات عديدة لتخطيط القاهرة سواء على الصعيد الرسمي من قبل مؤسسات الدولة أو الفردي من الباحثين والاكاديميين ، ولكن القليل منها الذي وجد طريقة للتنفيذ جزئيا أو كليا ، لذا يتعرض هذا الفصل إلى تناول الدراسات والجهود التخطيطية التي بذلت للقاهرة الكبرى وأثرها على المركز الإداري والسياسي للعاصمة، ومدى مساهمة هذه المخططات في طرح حلول لمشاكل العاصمة المصرية، بدأ من التجارب السابقة إلى ما قبل عام ١٩٧٠- المخطط الهيكلي لإقليم القاهرة الكبرى عام ١٩٧٠- المخطط الهيكلي للقاهرة الكبرى ١٩٨٢- المخطط الإرشادي ١٩٨٦- المخطط الهيكلي لإقليم القاهرة الكبرى ١٩٩١- تحديث المخطط الهيكلي للقاهرة الكبرى ١٩٩٧- المخطط الاستراتيجي بعيد المدى لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٠٨- رؤية القاهرة ٢٠٥٢- استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢.

١- التجارب السابقة لتخطيط القاهرة الكبرى

كانت أول محاولة في تخطيط وتنظيم القاهرة في عهد الحملة الفرنسية بهدف إحياء القاهرة ومناطقها إداريا، وتبع ذلك تخطيط القاهرة في عهد الخديوي إسماعيل ١٨٦٤ م وانتقال المركز الحكومي إلى منطقة عابدين، ثم إعداد مخطط لتنظيم النمو العمراني للقاهرة عام ١٩٣٧ م أستهدف وضع حدود للمدن وخلق مراكز عمرانية خارج المدينة وتنمية الضواحي وفيما يلي سرد لمخططات التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى وموقف المركز الإداري من تلك المخططات.^[١]

في عام ١٩٥٦م أدت الزيادة السكانية المستمرة وتركيز معظم الخدمات والاستثمارات والمشروعات في القاهرة إلى زيادة معدلات الهجرة إليها مما أدى إلى تكديس السكان وتعدد مشاكلها، فكان مخطط القاهرة والذي اقترح توجيه النمو العمراني غربا إلى مدينة الأوقاف ومحيطها وشرقا بإقامة ضاحية مدينة نصر بالصحراء، واقترح إقامة عدة مراكز صناعية حول المدينة في مناطق حلوان وشبرا الخيمة وإمبابة والجيزة لاستيعاب الهجرة من الريف.^[٢]

وقد تأثر وسط المدينة والمركز الحكومي بهذا المخطط الذي أقترح بقاء المدينة كما هي، وتوجيه النمو غربا إلى الجيزة وشرقا إلى مدينة نصر كضاحية تضم بعض المؤسسات والمصالح الحكومية (الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، معهد التخطيط القومي، الجهاز المركزي للمحاسبات وغير ذلك من الأجهزة) لتخفيف الضغط على منطقة الأعمال المركزية التي تضم الوزارات والإدارات الحكومية.^[٣]

١-١ المخطط الهيكلي عام ١٩٧٠ م - ١٩٩٠ م

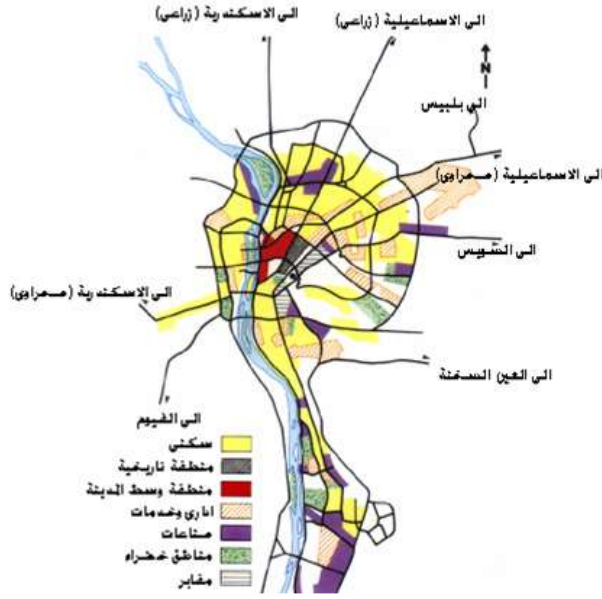
كان التخطيط الابتدائي العام للقاهرة الكبرى للقضاء على مشكلة المناطق العشوائية ومركزية العاصمة التي استمرت عليها الدولة، واحتوي في مضمونه على إقامة مدن جديدة على المستوى الإقليمي تتمتع بالاكتمال الذاتي تعمل على جذب النمو والتخفيف عن الكتلة العمرانية القائمة، وإنهاء التعدي على الأرض الزراعية واحتواء الكتلة العمرانية باقتراح إقامة طريق دائري يحيط بها يضع حد للتوسع العمراني، إلا أن هذا المخطط لم يعتمد نظرا للظروف السياسية والاقتصادية ولم ينشأ الطريق الدائري، شكل (١-٥).^[٤]

[١] رانيا حامد يوسف راشد - ٢٠٠١- الامتداد العمراني للمدن الكبرى وتوزيع مراكز الخدمات - ماجستير - كلية الهندسة - جامعة القاهرة - ص ٨٤: ٨٦

[٢] المرجع السابق - ص ٨٦: ٨٤.

[٣] نعمات محمد نظمي - ٢٠٠٤- إعادة تأهيل وسط مدينة القاهرة - دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة عين شمس - القاهرة - ص ١٩١.

[٤] ماجد محمد المهدي - ١٩٩٣- النمو العشوائي وأساليب معالجته وتطبيق ذلك على القاهرة - دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - القاهرة - ص ٧٣.



شكل رقم (١-٥) المخطط العام لإقليم القاهرة الكبرى ١٩٧٠
المصدر: عمر محمد الحسيني - ٢٠٠٧ - دراسة تحليلية لتطور النمو العمراني
ومخططات التنمية في إقليم القاهرة الكبرى (١٩٧٠ - ٢٠٠٠) - القاهرة - ص ١٤

وقد أدى هذا الاقتراح بإقامة التجمعات الجديدة التابعة والاعتماد عليها بدرجة أكثر من المدن المستقلة المكتفية ذاتيا إلى زيادة الضغوط على منطقة وسط المدينة والمركز الحكومي والإداري، كما لم يتأثر الازدحام المروري الواقع على المركز وكذلك التلوث الحادث به نظرا لعدم تنفيذ الطريق الدائري وأثره في استمرار اختراق المرور العابرين من جميع الاتجاهات للكتلة السكنية بالقاهرة ومركزها.

وفي الفترة ١٩٨٢/٨٠م تم إعداد السياسة القومية للتنمية الحضرية، وقد خلصت إلى تبني السياسة الرامية إلى استغلال المميزات الاقتصادية المتاحة لإقليم القاهرة الكبرى، مع خفض حدة التركيز السكاني في منطقة قلب العاصمة من خلال تنمية الأطراف والمجتمعات العمرانية الجديدة الواقعة بالأراضي الصحراوية ونقل محور التنمية إلى اتجاه الغرب.^[١]

٢-١ المخطط الهيكلي للقاهرة الكبرى ١٩٨٢م - ٢٠٠٠م

وضع المخطط الهيكلي لمواجهة النمو العمراني غير المخطط وتضخم مشكلة الإسكان وتدهور الخدمات والمرافق، وقد تضمن حلا بعيد المدى لمشاكل التنمية العمرانية واستغلال حيز الإقليم من خلال: تنمية شاملة للإقليم العمراني كوحدة متكاملة بهدف التنمية المترنة لريف وحضر الإقليم، وتخفيض التركيز في الإقليم والحد من النمو العشوائي وتوجيه النمو إلى الأراضي الصحراوية، طبقا للإجراءات الآتية:^[٢]

- تخطيط مدن جديدة حول القاهرة على محاور التنمية العمرانية والبدء في تنفيذ بعضها مثل ٦ أكتوبر و١٥ مايو والعبور كمدن توابع حول القاهرة.

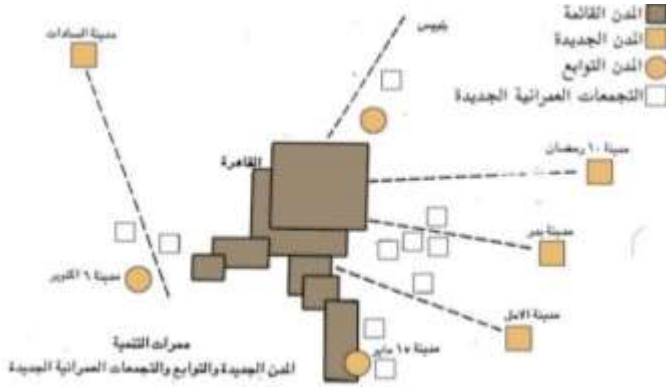
- التنمية على محاور وممرات تربط بين الكتلة العمرانية والمدن التابعة، شكل (٣-٥).

- إنشاء وتنمية عشر تجمعات عمرانية جديدة بالأراضي الصحراوية خارج الطريق الدائري للقاهرة بحجم مستهدف لكل منها ٢٠٠-٢٥٠ ألف نسمة.

وبناءً على الأسس السابقة، أمكن وضع حدود تخطيطية لإقليم القاهرة بحيث شملت جميع أقسام محافظة القاهرة، وجميع أقسام مركز مدينة الجيزة. أما في محافظة القليوبية فقد ضمت مدينة شبرا الخيمة مركز

[١] مصطفى الديناري، محمود غيث - ١٩٩٨ - نقل القاهرة والتخطيط العمراني لمدينة القاهرة - مجلة جمعية المهندسين المصرية - القاهرة - العدد الثاني - ص ٣٢.

[٢] أحمد خالد علام - ٢٠٠٠ - العمران والحكم المحلي في مصر - القاهرة - ص ٤٤.



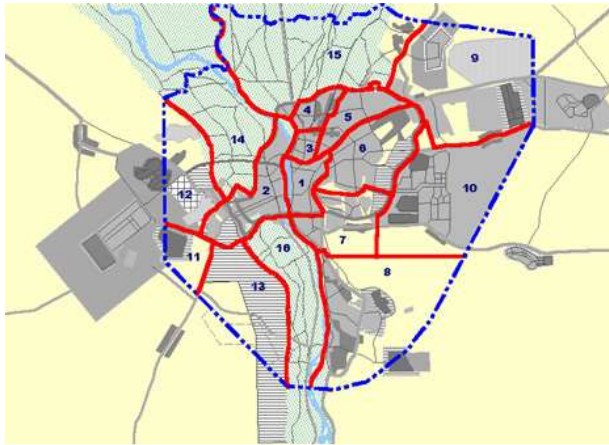
شكل رقم (٥-٣) محاور التنمية العمرانية طبقاً للمخطط العام ١٩٨٢
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ١٩٨٢ - إقليم القاهرة الكبرى - تخطيط التنمية الحضرية حتى عام ٢٠٠٠م - الملخص التنفيذي للتخطيط الهيكلي - ص ٢٤.

قليوب، ومركز القناطر الخيرية إلى جانب بعض قرى مركزي شبين القناطر والخانكة. وفي إطار الدراسات الواردة بالمخطط الهيكلي لإقليم القاهرة (١٩٨٢)، وفي إطار ما جاءت به استراتيجية التنمية العمرانية، فقد تم اقتراح عدة أدوات لتنفيذ هذه الأهداف، وهي: إرساء مفهوم التنمية الشاملة.

- إنشاء مدن وتجمعات جديدة.
- تنظيم الكتلة العمرانية لإقليم القاهرة من خلال تنفيذ فكرة القطاعات المتجانسة.

٣-١ المخطط الإرشادي وبرنامج تنفيذ القطاعات المتجانسة (١٩٨٦)

وبناء على توصيات التخطيط الهيكلي لإقليم القاهرة (١٩٨٢)، اقترح المخطط الهيكلي فكرة القطاعات المتجانسة لتكون بمثابة أداة للارتقاء بالنسيج العمراني الحالي، ويتحقق ذلك من خلال اقتراح تقسيم الكتلة العمرانية للإقليم إلى تقسيم الكتلة العمرانية الرئيسية للإقليم إلى قطاعات متجانسة بهدف السيطرة على التنمية داخلها والارتقاء بنسيجها العمراني، حيث قسمت الكتلة الرئيسية إلى ١٦ قطاع متجانس على أن يحقق كل منها قدراً من الاكتفاء الذاتي، منها ثمانية قطاعات حضرية تشمل الكتلة العمرانية الرئيسية، وثلاث قطاعات تغطي المناطق الزراعية بالقليوبية والجيزة، وأربع قطاعات للمناطق الصحراوية وقطاع أثرى، شكل (٥-٤).



شكل رقم (٥-٤) المخطط الإرشادي. برنامج تنفيذ القطاعات المتجانسة

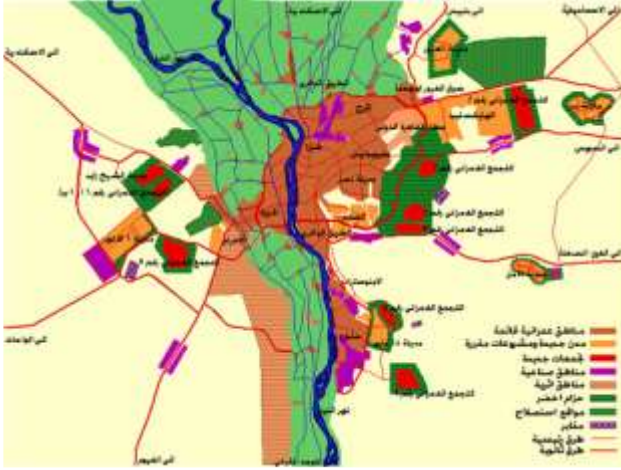
المصدر: ٧. أحمد خالد علام - ٢٠٠٠ - العمران والحكم المحلي في مصر - القاهرة - ص ٣٦.

وقد استمرت مركزية العاصمة نتيجة لعدم تطبيق منهج القطاعات المتجانسة، كما استمر انخفاض سكان المنطقة المركزية (قصر النيل وعابدين والأزبكية والموسكى وغيرها) وذلك لامتداد النشاط التجاري في بعض هذه الأقسام وخاصة بعد سياسة الانفتاح على حساب الاستخدام السكني، بينما كان لتنفيذ الطريق الدائري وتشغيل الخط الأول لمترو الأنفاق شمال/ جنوب القاهرة أثر جزئي على منطقة وسط المدينة والمركز الحكومي، في تخفيف الازدحام والضغط وكذلك في تخفيف عدد السيارات وحدة التلوث والضوضاء

وتم الاتجاه إلى فكرة التقسيم إلى قطاعات كمحاولة لحصر المشكلات بكل قطاع ووضع الخطط المناسبة وفقاً للإمكانيات المتاحة الحالية والمتوقعة به، ووفقاً لاستراتيجية التنمية المكانية للقطاعات الموزعة على أنحاء الإقليم، واستراتيجية التنمية للقطاعات التنموية المتنوعة داخل كل قطاع متجانس في الإقليم.

٤-١ المخطط الهيكلي لإقليم القاهرة الكبرى (١٩٩١)

وتضمن المخطط أهم المراكز التي تقوم عليها التنمية في جميع القطاعات الاقتصادية والاجتماعية المختلفة (زراعية، صناعة، سياحة، طاقة، النقل والمواصلات، التعليم، الصحة والسكان....).



شكل رقم (٥-٥) المخطط الهيكلي لإقليم القاهرة ١٩٩١
المصدر: ٧. أحمد خالد علام - ٢٠٠٠ - العمران والحكم المحلي في مصر -
القاهرة - ص ٣٨.

وبحيث يمكن من خلالها تحقيق أهداف استراتيجية التنمية للإقليم، والتي من أهمها حتمية الخروج من منطقتي الوادي والدلتا، وذلك في إطار المشروعات القومية العملاقة (تنمية سيناء - توشكي - الساحل الشمالي....) وبالرغم مما تزخر به مصر من إمكانات وموارد طبيعية، كان لابد من تغيير مفهوم التنمية العمرانية وبناء استراتيجية جديدة تقوم على فكر متطور ونظرة تتصف بالشمولية، وفي إطار هذا المفهوم الجديد ظهرت أهمية نشر التنمية العمرانية على كل الحيز الجغرافي المصري.

وفي هذا الإطار فقد تبنت وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية استراتيجية للتنمية العمرانية لإقليم القاهرة تستند محورين رئيسيين متزامنين من حيث الفكر التخطيطي وإن تفاوتتا من حيث الأفق الزمني للتنفيذ، وهما:
- تنمية المناطق الصحراوية.

- الارتقاء بالهيكل العمراني القائم.

٥-١ تحديث المخطط الهيكلي للقاهرة الكبرى ١٩٩٧م

اهتم المخطط بتحقيق هدفين رئيسيين هما تدعيم النمو الاقتصادي والارتقاء وتحسين مستوى البيئة وذلك من خلال الاهتمام بحماية الرقعة الزراعية والحد من التوسع غير المخطط للإقليم، وتنظيم النسيج الحضري وتوفير الخدمات العامة، وتحسين كفاءة البنية الأساسية، وحماية التراث الحضري كمدخل رئيسي للتنمية الثقافية والسياحية وذلك في إطار عام لتنمية الإقليم يشمل:

- سياسة اللامركزية داخل الإقليم مع التركيز على فتح محاور النمو بالمناطق الصحراوية.
- توجيه الامتدادات العمرانية في الاتجاهات الصحراوية لحماية الأراضي الزراعية.
- تحسين الخصائص البيئية للتجمعات العمرانية الجديدة حول القاهرة.

ولتحقيق الأهداف فقد تبنت الوزارة برامج فورية لتنفيذ كل من الطريق الدائري والتجمعات العمرانية الجديدة وفقا لتكامل التجمعات الجديدة داخل نطاق محاور عمرانية تربط بين القاهرة والمدن الجديدة، وتجميعها حول المدن التوابع أو قريبا من بعضها البعض لخلق أقطاب حضرية قوية تستوعب مليون نسمة تقريبا، إلا أن تجارب إنشاء هذه التجمعات تعثرت نتيجة لتداخل الاختصاصات بين مختلف الأجهزة، ولضعف الإمكانيات التمويلية والخلافات حول ملكية الأراضي في المواقع المحددة لإنشائها وقيام بعض الجهات بالتعدي عليها.^[١]

وقد انعكست هذه الأوضاع على الصورة النهائية لهذه التجمعات التي نشأت تفتقد التوازن والتكامل بين قطاعاتها المختلفة، وفي الفترة بعد عام ١٩٩٤م ونتيجة لتغيرات المناخ الاستثماري في مصر ولتلبية

[١] أحمد خالد علام وآخرون - ١٩٩٥ - التخطيط الإقليمي - القاهرة - ص ٥٠.

المتطلبات العمرانية حدثت تغييرات كبيرة في مخططات معظم المدن الجديدة، فقد قامت الوزارة بمضاعفة المساحات المخصصة لمدن ٦ أكتوبر والعبور و ١٥ مايو وبدر، ويجري العمل حالياً في تنفيذ مدينة القاهرة الجديدة وتجمعات الشروق والشيخ زايد، وتواجه هذه التجمعات حالياً العديد من المشاكل المتعلقة بالخدمات والبنية الأساسية. [١]

ولعدم نجاح المدن والتجمعات الجديدة في أن تكون مراكز جذب سكانية، استمرت مركزية القاهرة وزيادة عدد سكانها والضغط على مركزها، وانخفض الازدحام وكثافة المرور وعدد رحلات السيارات كما انخفض التلوث في منطقة وسط المدينة باكتمال إنشاء الطريق الدائري والمراحل التالية من مترو الأنفاق، وبصفة عامة هناك اتجاهات نحو تخفيض التركيز بقلب العاصمة وتتمثل في الاهتمام بمناطق الشمال الشرقي والجنوب الغربي.

وخلال مراحل تطور العاصمة تعددت المحاولات لحل مشاكلها وقد اتسمت تلك المحاولات بالتنوع والتفاوت، فمنها ما ركز على أسباب المشكلة والمتمثلة في تركيز الوزارات والهيئات الحكومية والاقتصادية المركزية في العاصمة واعتماد جميع المحافظات عليها في الحصول على خدماتها. بينما ركزت بعض تلك المحاولات على حل مظاهر المشكلة المتعددة وأهمها التكديس المروري إلا أنه في أغلب الأحيان كانت تلك المحاولات تواجه بمشكلات صعوبة التنفيذ أو التمويل أو عدم جدواها نتيجة لتفاقم المشكلات التي كانت تسعى لحلها وبالتالي عدم مقدرة الحلول على مواجهة تلك المشكلات.

٢- المحاولات المحلية لنقل العاصمة

وترتفع بعض الأصوات بين فترة وأخرى تطالب بنقل العاصمة، أو مقر الحكم من القاهرة إلى مدينة أخرى، بعد ما زادت مشاكل الازدحام المروري ومشاكل العشوائيات وأصبحت من العلامات والسمات المميزة للعاصمة. [٢]

ويقول جمال حمدان في ذلك الشأن: إن التفكير في نقل العاصمة مهما كانت مشاكلها إلى عاصمة جديدة ليس بالأمر السهل، بل يحتاج إلى مراجعة عميقة وميزانية دقيقة لحساب الخسائر والأرباح، ليس فقط اقتصادياً أو تخطيطياً فحسب، وإنما سياسياً أيضاً، فالعواصم لا توجد بأمر حكومي، وإنما تنبثق استجابة لضرورات طبيعية، فالعواصم القائمة بلا جذور تاريخية أو سيادة اقتصادية فهي ضئيلة الحجم، غالباً أحادية الوظيفة ومنت ثم مختلفة التوازن الاقتصادي. [٣]

٢-١ اقتراحات نقل العاصمة

هناك عدة اقتراحات تتناول أماكن يتم نقل العاصمة الجديدة في مدن تنشأ لهذا الغرض:

اقتراح هضبة شمال الصحراء الغربية: وهي تبعد ٢٠٠ كم من القاهرة والإسكندرية بالقرب من وادي النطرون ومنخفض القطارة على أن تساهم في تنمية هذا القطاع الصحراوي سياحياً، مع إمكانية الحصول على مياه النيل من خلف السد العالي اللازم لاستزراع الوادي.

اقتراح منطقة شرق القاهرة: اقتراح منطقة القاهرة السويس الإسماعيلية الصحراوي (على بعد ٣٥ كم من مطار القاهرة، ٨٠ كم من البحيرات المرة، وهي تمثل منطقة تخدمها شبكة جيدة من الطرق والسكك الحديدية، واقتراح شق قناة مائية من العاصمة الجديدة والبحيرات لتتصل بقناة السويس لتكون المقترحة ميناء دولياً.

وهناك عدة اقتراحات تتناول نقل العاصمة إلى مدن قائمة:

اقتراح مدينة المنيا: يرى الدكتور عباس الزعفراني في عملية نقل العاصمة أن يراعى الانتقال بأقل الأعباء والتكاليف، وأن العاصمة إلى مدينة قائمة فعلاً بحجم مناسب على أن تكون بها إمكانية الامتداد

[١] أحمد خالد علام - ٢٠٠٠ - العمران والحكم المحلي في مصر - القاهرة - ص ٣٣.

[٢] أحمد خالد علام - ١٩٩٨ - مجلة جمعية المهندسين المصرية - العدد الثاني - ص ٢١.

[٣] جمال حمدان - ١٩٥٨ - دراسة في جغرافية المدن - القاهرة - ص ٦٢.

، ويكون لها ظهير صحراوي زراعي بالإضافة إلى أن تتوفر لها عناصر عمرانية تساعد في نقل العاصمة واستبعاد المدن المليونية، وأية مدينة في فلك القاهرة والإسكندرية، وقد تم اختيار مدينة المنيا، وذلك لتوسيط موقعها وقربه من العاصمة القديمة في تل العمارنة وعلى نهر النيل، وقربها من الأقاليم الجديدة في شرق النيل بالإضافة إلى تميز مستواها الحضاري والعمراني وموقعها الاستراتيجي من الناحية العسكرية والتنموية. [1]

٢-٢ اقتراحات نقل مقر الحكم

هناك عدة اقتراحات تتناول نقل مقر الحكم من قلب العاصمة:

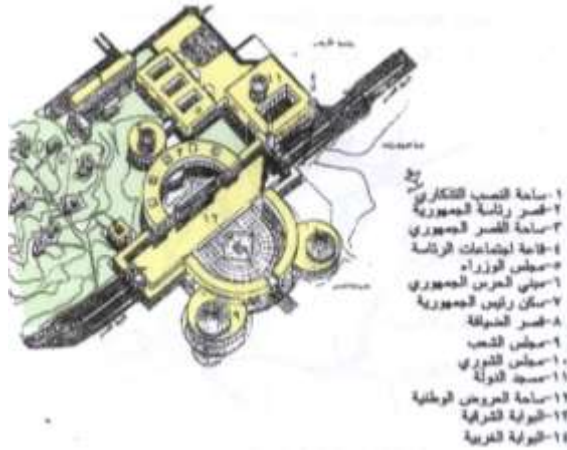
اقتراح بنقل مقر الحكم إلى شرق القاهرة:

ويقترح الأستاذ الدكتور / أحمد خالد علام في هذا الشأن أن حل مشكلة القاهرة الكبرى يتمثل في إعادة تخطيط قلب المدينة الحالي وتوسعته وإنشاء شبكة من الشوارع القطرية التي تتفرع من القلب إلى الخارج ، ويرى أن البديل الصعب هو نقل مقر الحكم(مقر العاصمة) إلى مكان آخر خارج القاهرة وقريب منها في نفس الوقت ، فالقاهرة على مر العصور تنقلت ما بين عين شمس شرقاً ودهشور غرب نهر النيل ، والاقتراح هو إنشاء مركز حضاري جديد يضم مقر الحكم تبلغ مساحته ١٠ كم^٢ يكون بعيداً عن قلب القاهرة الحالي ، وفي الوقت نفسه يكون قريباً من القاهرة ، يختار لهذا الموقع موقعاً مناسباً بالنسبة للتجمعات الحضرية الجارية إنشاؤها شرق الطريق الدائري ، ويفضل على طريق السويس وعلى مسافة من قلب القاهرة [2]. شكل رقم (٧-٥).



شكل (٧-٥) تصور لاقتراح مقر الحكم شرق القاهرة
المصدر: أحمد خالد علام - ٢٠٠٠ - العمران والحكم المحلى في مصر -
القاهرة - ص ٢٩٦.

اقتراح بنقل مقر الحكم إلى طريق النصر بمدينة نصر: يقع مشروع المركز الحضاري المقترح من مركز الدراسات التخطيطية والمعمارية على طريق النصر ويلتف حول النصب التذكاري وساحة العرض الوطني ، وقد تم توزيع المشروع وظيفياً على جانبي ساحة العرض بحيث يقع على الناحية الشمالية من الساحة مقر مجلس الشعب ومجلس الشورى ، ليكون على اتصال مباشر ، أما الجهة الجنوبية فتضم قصر الرئاسة مطلقاً على ساحة القصر الجمهوري ومقر مجلس الوزراء ، وقاعة اجتماعات الرئاسة ومجلس الدولة على أرض جامعة الأزهر بحيث يفتح مباشرة على طريق النصر ويتصل مباشرة بمبنى رئاسة الجمهورية ، كما تتيح طبيعة الموقع إنشاء مناطق خضراء على الهضبة المتاخمة للمواقع تنتشر فيها دور الضيافة بحيث تكون قريبة من القصر الجمهوري شكل (٨) - ٥.



شكل رقم (٨-٥) تصور لاقتراح مقر الحكم بمدينة نصر

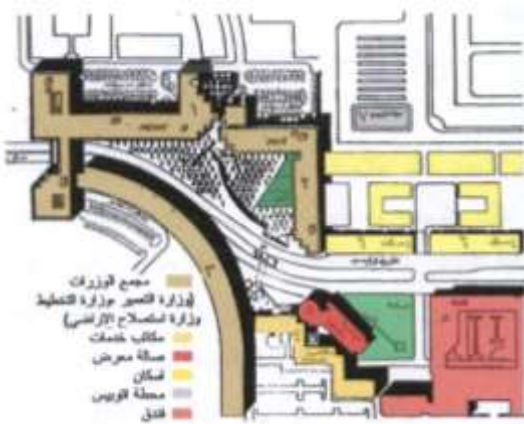
المصدر: مجلة عالم البناء - ١٩٨٩ - عدد ٩٨.

[1] عباس الزعفراني- ٢٠٠٥- جمعية المهندسين المصرية - بحث مقترحات نقل العاصمة - القاهرة- ص ٤٤ .

[2] عباس الزعفراني- ٢٠٠٥- جمعية المهندسين المصرية - بحث مقترحات نقل العاصمة - القاهرة- ص ٦ .

[3] مجلة عالم البناء العدد رقم - ص ٤١، ٤٠ .س.

٢-٣ اقتراح نقل بعض الوزارات:



شكل رقم (٩-٥) اقتراح نقل بعض الوزارات إلى مدينة السادات

المصدر: أحمد حلمي نبيل - ٢٠٠٦ - استعمالات الأراضي الحكومية والإدارية ودورها في نمو المدن - ماجستير - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - القاهرة - ص ١٠٠ .

اقتراح نقل بعض الوزارات في مدينة السادات : وهو اقتراح مقدم من المجالس القومية المتخصصة بنقل بعض الوزارات والمصالح والأجهزة الخدمية المركزية ووحدات قطاع الأعمال وكافة الوحدات التي يمتد عملها ليشمل أقاليم أخرى غير القاهرة والمنشآت التي لا تستدعي الضرورة وجودها بالقاهرة [١] ، وهذا وتبقى القاهرة عاصمة البلاد (السياسية والحضارية وتضم أجهزة رئاسة الجمهورية والمؤسسات الدستورية ومقار البعثات الدبلوماسية والأجهزة القائمة على خدمة القاهرة ، وقد قامت الحكومة بعمل مقترح لذلك في مدينة السادات ، وقد تم تنفيذ بعض المباني عند مدخل مدينة السادات لنقل الوزارات إليها إلا أنه لم يتم تنفيذ المشروع .شكل رقم (١٠-٥)

اقتراح بتوزيع النشاط الحكومي في عدة مدن: اقترح الدكتور محمد رياض نقل بعض الوزارات وتوزيعها على بعض المدن المصرية على النحو التالي:

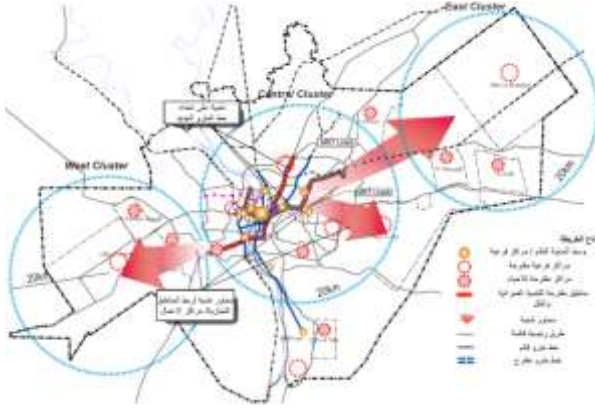
القاهرة : توجد به مقار رئاسة الجمهورية مجلس الوزراء ووزارة الداخلية والخارجية والاتصالات والتعليم والبنك المركزي والمحكمة الدستورية العليا - ٦ أكتوبر: ينقل إليها وزارات البحث العلمي ووزارة الإعلام - برج العرب : ينقل إليها مصلحة الجمارك والنقل البحري ووزارة التجارة الخارجية والاقتصاد - طنطا : تنقل إليها مصلحة السكك الحديدية ووزارة الشؤون الاجتماعية - مدينة السادات : تنقل إليها وزارة الاستصلاح الزراعي - المنصورة: تنقل إليها وزارة العمل والجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء - المحلة: تنقل إليها وزارة الصناعة - السويس: تنقل إليها وزارة العدل ومصلحة الشهر العقاري - بنى سويف الجديدة : تنقل إليها وزارة المالية والجهاز المركزي للمحاسبات - الوسطى غرب (طريق الصعيد) : تنقل إليها وزارة الدفاع - الأقصر: تنقل إليها وزارة السياحة - الغردقة: تنقل إليها وزارة شؤون البيئة - أسوان: تنقل إليها وزارة الطاقة الكهربائية ووزارة الري.

وهذا الاقتراح نابع من تجربة ألمانيا حيث تتوزع الأنشطة الحكومية بين برلين (رئاسة - مستشارية - وزارة الخارجية - وزارة داخلية - وزارة النقل ...)، بون (وزارة دفاع - وزارة صحة - وزارة بيئة - وزارة تعليم...)، فرانكفوت (المحكمة الدستورية العليا). [٢]

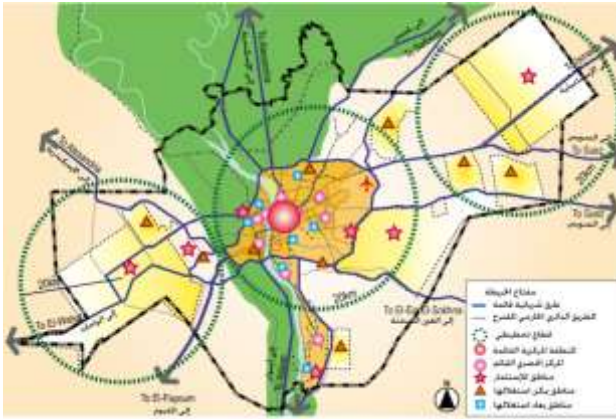
ومن أهم الأسباب التي أدت إلى عدم نجاح تلك المحاولات في حل المشكلة هو عدم وجود الرؤية الشاملة والمتكاملة التي تتعامل مع المشكلة بالكيفية التي تحقق التوازن بين جميع المتغيرات العمرانية والاقتصادية والاجتماعية والتنفيذية. على السواء. مما يجعل جميع المحاولات السابقة محاولات منقوصة لا تؤدي إلى الحل المطلوب للمشكلة، فهل تبقى العاصمة السياسية والإدارية في القاهرة مع اختناق متزايد ناجم من ضغوط السكان والمركزية الشديدة أو نفرج عن القاهرة ونعطيها مجالاً كي تتوقف أوضاعها كمدينة كبيرة بدون وظيفتها السياسية والإدارية مما يتطلب توزيع أو نقل الوزارات لتخفيف الضغط على القاهرة، وهو ما قد يتضح في تجربة المخطط الاستراتيجي بعيد المدى ورؤية القاهرة ٢٠٥٢.

[١] أحمد محرم- ١٩٨٩- بحث مقدم عن مشاكل العاصمة إلى المجالس المتخصصة- ص ١١ .

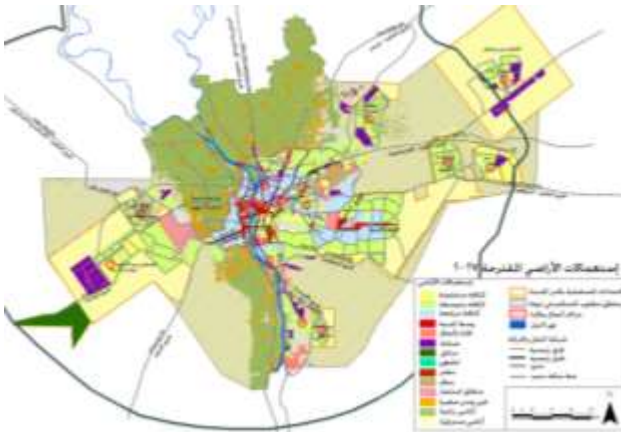
[٢] محمد رياض- ٢٠٠١ - القاهرة: نسيج الناس في المكان والزمان ومشكلاتها في الحاضر والمستقبل- القاهرة - دار الشروق- ص ٢٦٢ .



شكل رقم (١٠-٥) محاور التنمية المقترحة
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠٠٨- المخطط الاستراتيجي
بعيد المدى لإقليم القاهرة الكبرى- ص ٥٢.



شكل رقم (١١-٥) الاستراتيجية الرئيسية المقترحة لإقليم القاهرة
الكبرى ٢٠٢٧
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠٠٨- المخطط الاستراتيجي بعيد
المدى لإقليم القاهرة الكبرى- ص ٦٥.



شكل رقم (١٢-٥) استعمالات الاراضي المقترحة لإقليم القاهرة الكبرى
٢٠٢٧
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠٠٨- المخطط الاستراتيجي بعيد المدى
لإقليم القاهرة الكبرى- ص ٦٧.

٣- المخطط الاستراتيجي لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٢٧

نتيجة استمرار المشاكل والقضايا التي يعاني منها عمران القاهرة الكبرى تم وضع استراتيجية رئيسية لمنطقة الدراسة حتى عام ٢٠٢٧، حددت ثلاث أنماط للمناطق ذات الأولوية ومناطق النشاط المركزية والمراكز العمرانية، كما هو مبين بالشكل رقم (٥-١٢) تهدف إلى الآتي: [١]

- الوقوف على الوضع القائم لتنشيط تنمية المجتمعات العمرانية الجديدة.
- وضع هيكل تنفيذي للمحاور العمرانية ذات الأولوية.

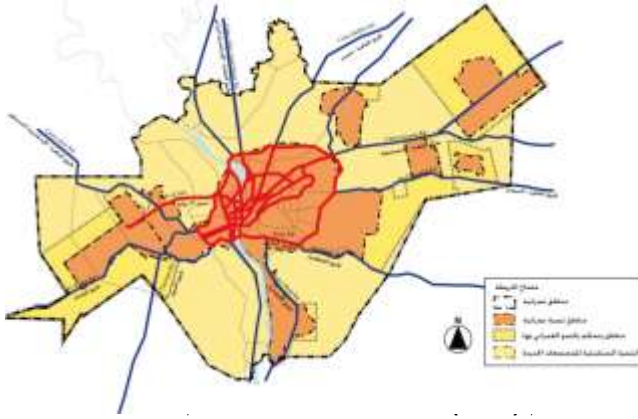
وقد ركزت استراتيجية التنمية العمرانية على الارتقاء بالبيئة العمرانية، وتوفير مواقع للأعمال والصناعات قادرة على التنافس عالمياً، وإعادة ترتيب وهيكلة القاهرة من هيكل أحادي المركز إلى هيكل عمراني متعدد المراكز باقتراح ثلاث محاور للتنمية كمحاور تنموية ذات أولوية تتعلق بتحقيق التنمية المستدامة لمنطقة الدراسة، وتلك محاور التنمية كما مبين بالشكل رقم (٥-١٣) هي:

- محور التنمية المركزي: القاهرة - القاهرة الجديدة
- محور التنمية الغربي: شمال الجزيرة- السادس من أكتوبر
- محور التنمية: القاهرة - العاشر من رمضان.

وقد وضعت رؤية متكاملة للتنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى حتى عام ٢٠٢٧م للحد من استمرار استقطاب إقليم القاهرة الكبرى للزيادة السكانية مستهدفة توجيه التنمية العمرانية إلى المناطق المخططة لاستيعاب تلك التنمية، وتعتمد على محورين أساسيين:

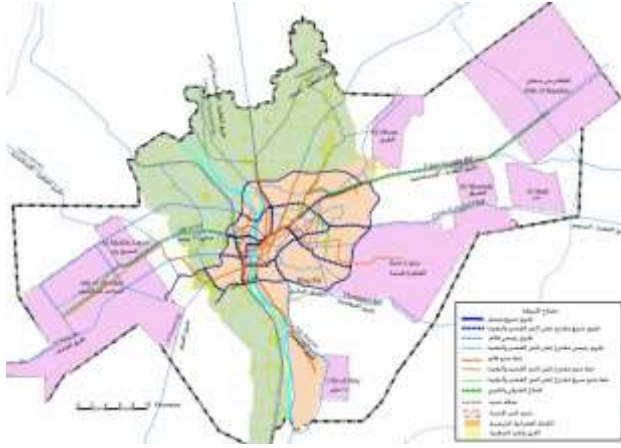
- إعادة تخطيط العمران القائم وتخطيط وتنمية المحاور الصحراوية الجديدة، شكل (٥-١٤)
- الإسراع بمعدلات نمو المدن الجديدة وقرى الظهير الصحراوي وتطوير محاور التنمية.

[١] الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١- استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى - القاهرة ٢٠٥٠.



٢٠٢٧

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠٠٨- المخطط الاستراتيجي بعيد المدى لإقليم القاهرة الكبرى - ص ٥٩.



شكل رقم (٥-١٤) مخطط النقل الحضري المقترحة لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٢٧

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠٠٨- المخطط الاستراتيجي بعيد المدى لإقليم القاهرة الكبرى - ص ٦٣.

- وتتحدد الرؤية الجديدة للعاصمة في أن تتحول القاهرة الكبرى إلى مركز ثقل إقليمي وعالمي للوظائف السياسية والإدارية والثقافية والاقتصادية، ويستهدف المخطط توجيه التنمية العمرانية الجديدة للإقليم إلى المناطق المخططة للاستيعاب تلك التنمية بحيث تمثل الامتداد الطبيعي للقاهرة، وتضمن الاقتراح مشروعات ذات أولوية تمثل أهمها في:

- نقل الوزارات والمباني الحكومية والارتقاء بالمنطقة التي سيتم إخلائها واستغلال مواقعها في أنشطة ثقافية.

- إنشاء الحي الحكومي الجديد كمركز للمال والأعمال.

- تطوير المناطق ذات القيمة التاريخية وتحويل القاهرة الإسلامية والقبطية والخديوية إلى مراكز مفتوحة ومراكز سياحية.

- تطوير جزر الوراق والذهب والواجهة النيلية، وتحويل المنطقة بين طريق صلاح سالم والأوتوستراد إلى منتزه عام للقاهرة، وتحويل منطقة نزلة السمان بمساحة ٢٥٣ فدان إلى متحف مفتوح.

٤- رؤية القاهرة ٢٠٥٢

نتيجة لارتفاع الكثافة السكانية بالكتلة العمرانية الرئيسية، والزحام المروري المتصاعد، وعدم توافر البيئة المعيشية الملائمة لتحقيق جودة الحياة بالنسبة لسكانها، ومحدودية المساحات الخضراء للشخص بالإقليم، صيغت رؤية القاهرة ٢٠٥٠ في إطار رؤية قومية لمصر لتصبح القاهرة مدينة عالمية، خضراء ومترابطة.

عالمية:

- بوابة أفريقيا وأفضل عواصم الشرق الأوسط.
- مركز ثقل إقليمي وعالمي سياسياً، إدارياً، ثقافياً، سياحياً واقتصادياً.
- عاصمة للتراث العالمي بما تتمتع به من تراث تاريخي.
- جزء فعال في شبكات الثقافة العالمية وشريكا نشطا في التبادل المعرفي العالمي.
- تضم أنشطة سياحية وتجارية وأعمال رفيعة المستوى.
- تضم منشآت اجتماعية وثقافية وترفيهية لرعاية المواهب وجذبها والحفاظ عليها.
- مدينة ذات تقنيات عصرية وعالمية.

خضراء:

- تتمتع بجودة حياه لسكانها (لتكون من أفضل ٣٠ مدينة في العالم).
- إحدى المدن الرائدة على المستوى البيئي المتميز.
- استعادة رونق المدينة التخطيطي والمعماري والقضاء على ظاهرة العشوائيات.
- تحقق المعدلات العالمية لنصيب الفرد في المساحات الخضراء المفتوحة.
- تحتوي على ممرات وطرق للمشاة ومناطق مفتوحة وساحات عامة كرئة و متنفس لسكانها.

مترابطة اجتماعيا

- مدينة تتميز بالعدالة الاجتماعية والترابط الاجتماعي.
- الالتزام بثقافة الشراكة والتعاون بين الحكومة والقطاع الخاص والمجتمع المحلي.
- تعتبر المدينة جزء من مجتمع قومي وعالمي.

مترابطة في شبكات الطرق والمواصلات

- تتمتع بشبكة طرق حرة تربط المدينة بضواحيها والطرق الإقليمية.
- تتمتع بشبكة مواصلات ومetro متميزة وذات مستوى عالمي.
- تتمتع بشبكة طرق للمشاة وركوب الدراجات متصلة بشبكة المواصلات.

مترابطة تكنولوجيا

- تتمتع بشبكة ربط للخدمات حكومية من خلال شبكة المعلومات "الإنترنت السريع" يمكن تحقيقها من خلال مجموعة من الركائز أهمها: -
- تحويل إقليم القاهرة الكبرى ليكون ذو قدرة تنافسية على المستوى المحلي والدولي والعالمي.
- استثمار واستغلال مقومات إقليم القاهرة الكبرى باعتباره إقليم العاصمة المصرية التاريخية، الثقافية، السياحية والاجتماعية.
- الحفاظ على المناطق التاريخية وتأهيلها بما يتناسب مع قيمتها ودمجها ضمن مشروع الرؤية الاستراتيجية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٠.
- تحقيق خطة الدولة الطموحة للمشروعات ذات الأولوية والتي تنطوي على أهمية قومية وإقليمية كمشروع لنقل الوزارات والمباني العامة خارج وسط المدينة إلى مركز الحكومة الجديد الكائن على أطراف الإقليم مع ربطها بشبكة الطرق والمواصلات لتسهيل على المواطنين الانتقال من وإلى مقر أعمالهم.
- حددت الرؤية محورين رئيسيين لتنمية إقليم القاهرة الكبرى، الأول: رفع مستوى معيشة المواطن إلي المعدلات العالمية، والثاني: زيادة القدرة التنافسية للعاصمة المصرية، و ٩ مشروعات ذات أولوية يتم إنجازهم بحلول عام ٢٠٢٠.

- الانتهاء من محاور الطرق الجديدة واستكمال الطريق الدائري
- الانتهاء من تطوير شمال الجيزة وإعادة استغلال أرض مطار امبابة
- المدينة الحكومية الجديدة.
- الانتهاء من ربط المدن الجديدة حول القاهرة الكبرى
- القضاء على كافة المناطق غير الآمنة داخل القاهرة الكبرى
- الانتهاء من الطريق الدائري الإقليمي
- الانتهاء من الخطين الثالث والرابع لمetro الأنفاق بجميع مراحلها
- تطوير العشوائيات والمرحلة الأولى من خوفو بلازا
- تطوير الكورنيش ومركز الأعمال



شكل رقم (١٥-٥) موقع المدينة الحكومية الجديدة في مخطط القاهرة الكبرى ٢٠٥٢
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١- استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى - القاهرة ٢٠٥٢ - ص ٨٥.

خلصت هذه الرؤية وما استتبعها من مخطط استراتيجي للقاهرة ٢٠٥٢ إلى اقتراح كأهم مشروعات المخطط نقل مجموعة الوزارات من وسط المدينة إلى منطقة قائمة بذاتها كمدينة حكومية على الطريق الدائري أمام مدينة القاهرة الجديدة، واقتراح المشروع بنظام العائد الاستثماري بمشاركة القطاع الخاص.

الخلاصة

مما سبق يتضح أن مخططات القاهرة الكبرى قد نجحت جزئياً في حل مشاكلها، وقد تأخر تنفيذ بعض أهدافها بسبب نقص التمويل، كما أن وجود مناطق عشوائية تحيط بالقاهرة الكبرى من جميع اتجاهاتها كان عائقاً لنمو المدينة حيث أصبحت أمراً واقعاً، ولم تجذب التوابع والمدن الجديدة العدد المتوقع من السكان المخطط له بسبب عدم ربطها بوسائل المواصلات، ولم تنجح المخططات في تخفيف الازدحام في وسط ومركز المدينة وانخفاض كثافة المرور وحدة التلوث والضوضاء.

وبصفة عامة تشير حقائق الوضع الراهن للتنمية سواء في القاهرة والتجمعات الجديدة إلي أن أهداف مخططات القاهرة الكبرى لم تتحقق حتى الآن ، وأن المحاولات المستمرة لاستيعاب الزيادة السكانية والأنشطة الاقتصادية المصاحبة لها لم تستطع مواجهة مشاكل النمو العمراني لإقليم القاهرة ، والصورة العامة لما تم خلال السنوات الماضية في المدن الجديدة حتى الآن تشير إلي أنها نشأت ونمت تفتقد التوازن والتكامل بين قطاعاتها المختلفة، وبدلاً من إعادة النظر في السياسات المتبعة وتصحيح مسارها بما يتلاءم مع الإمكانيات والطاقات المتاحة تشرع الدولة في تنفيذ تجمعات جديدة أخرى.

ولتحقيق رؤية القاهرة ٢٠٥٢م فيجب أن تتحدد من خلال إدارة أفضل للإقليم ، وذلك بتحديد نطاق العاصمة الإدارية للدولة داخل الإقليم وقانون خاص يحكم العاصمة وإطار مؤسسي لهل خارج قانون الإدارة المحلية بحيث تركز عملية التنمية في هذا النطاق علي الخلطة السكانية وخفض درجة الجذب للسكان وعدم التوسع العمراني والتركيز علي تحسين الخدمات ، وندفق في الرأي علي أن بعض محاور ومقترحات التطوير في مشروع القاهرة تتطلب اتفاقاً ومشاركة شعبية مثل تطوير جزر النيل (جزيرتي الوراق و الذهب) وكذا الحال في التعامل مع مشكلة المناطق العشوائية والمتدهورة ، بالإضافة إلي ضرورة دراسة المعطيات المتعلقة بتطوير الميادين الرئيسية ، وتوفير البديل المناسب للسكان في مناطق قريبة وفرص العمل المتاحة في هذه الأماكن كما أتفق في الرأي علي ضرورة عمل مخطط للتنمية كاملة ومتوازنة في الأقاليم المجاورة للقاهرة الكبرى.

وفي إطار الرؤية الجديدة للعاصمة يستهدف المخطط الاستراتيجي بعيد المدى للقاهرة الكبرى ٢٠٥٢م في مشروعاته ذات الأولوية نقل الوزارات والمصالح الحكومية والارتقاء بالمنطقة واستغلال مواقعها وإنشاء الحي الحكومي الجديد كمركز للمال والأعمال.

وان هناك أسباب تنموية عديدة للتفكير في نقل مقر الحكم من أهمها، نقل مقر الحكم إلى مواقع أخرى يصلح لأن يكون انطلاقة للتنمية الإقليمية، وتخفيف العبء على المدينة الأصلية بالانتقال لموقع آخر لا يسمح بالتمركز والهيمنة، يتم اختياره من خلال وضع عدة اعتبارات ممثلة في الموقع وعلاقاته المكانية بالجوار والعاصمة القديمة واعتبارات أخرى تتعلق بمرونة الاتصال بموقع العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة.

إضافة للعديد من الإيجابيات التي ترتبط بإجراء عملية نقل مقر الحكم، حيث أن الوظيفة الإدارية أقل الوظائف تكلفة عند النقل، وتفرغ العاصمة من عدد معين من السكان (الموظفين وأسرهم) بالإضافة إلى المترددين على المباني والمنشآت الوزارية مع الحكومة، إضافة إلى التخلص المركزية.

كما توجد بعض الصعوبات التي تواجه عملية نقل مقر الحكم تتمثل في التدابير المادية اللازمة لنقل الحكومة، وصعوبة نقل الموظفين وأسرهم لذا يلزم تقديم تسهيلات حقيقية في الخدمات والسكن.

جدول رقم (١-٥) موقع المركز الحكومي من مخططات القاهرة

المخططات	أهداف المخطط	موقف المركز من المخططات	وضع التنفيذ
مخطط ١٩٥٦م	<ul style="list-style-type: none"> • أعاده توزيع السكان بالقطر على أساس تخطيط قومي شامل. • تصنيف المناطق طبقاً لأهميتها واستعمالاتها، وكذلك بالقرب والبعد من منطقة وسط المدينة. 	<ul style="list-style-type: none"> • تخفيف الضغط الواقع على المركز الحكومي والإداري بمنطقة وسط المدينة 	<ul style="list-style-type: none"> • إنشاء ضاحية مدينة نصر وإقامة المؤسسات الجديدة بها وربطها بخط المترو
مخطط ١٩٧٠م	<ul style="list-style-type: none"> • اقتراح الحد الأمثل للقاهرة بإقامة حاجز طبيعي حول القاهرة للحد من التوسع العمراني واحتواء الكتلة الحضرية بطريق دائري يحيطها. • إقامة مدن جديدة على المستوى القومي كأقطاب جذب للنمو. • الحد من البناء في المنطقة التاريخية القديمة. 	<ul style="list-style-type: none"> • زيادة الضغط على المركز الحكومي والإداري 	<ul style="list-style-type: none"> • اقتراح إقامة مدن تابعة والاعتماد عليها بدل المدن المكتفية ذاتياً
مخطط ١٩٨٢م	<ul style="list-style-type: none"> • اقتراح محاور عمرانية جديدة وطرق دائرية لربط المدن الجديدة والمدن التابعة بمدينة القاهرة. • حماية الأراضي الزراعية، وتحديد سياسة اختيار المواقع الصناعية، ورفع كفاءة شبكة النقل والمواصلات. • حماية التراث الأثري كمورد رئيسي للتنمية السياحية. • العمل باللامركزية لوضع حد للامتداد المتلاحم للكتلة العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى. • تخطيط مدن جديدة حول القاهرة، بإنشاء وتنمية • تجمعات عمرانية جديدة. • تقسيم الكتلة العمرانية إلى قطاعات متجانسة. 	<ul style="list-style-type: none"> • استمرار الازدحام المروري الواقع على مركز المدينة 	<ul style="list-style-type: none"> • عدم تنفيذ الطريق الدائري
مخطط ١٩٩٧م	<ul style="list-style-type: none"> • دمج التجمعات الجديدة شرق الطريق الدائري. • توجيه النمو العمراني في اتجاه الشرق. 	<ul style="list-style-type: none"> • استمرار انخفاض سكان المركزية مع ازدياد سكان الإقليم 	<ul style="list-style-type: none"> • عدم تطبيق منهج القطاعات المتجانسات وإعادة توزيع السكان داخل الكتلة.
المخطط الاستراتيجي ٢٠٢٧	<ul style="list-style-type: none"> • تحسين الظروف المعيشية بالقاهرة لجميع سكانها. • تحقيق نمو اقتصادي يحقق ازدهاراً للقاهرة. • تحقيق التوازن للبنية العمرانية. • القاهرة مدينة صديقة للبيئة. • تخطيط القاهرة وتنسيقها. 	<ul style="list-style-type: none"> • نقل الوزارات من قلب العاصمة 	<ul style="list-style-type: none"> • لم تتم أعمال النقل.
مخطط استراتيجي ٢٠٥٠م	<ul style="list-style-type: none"> • الارتقاء بالبيئة. • توفير مواقع للأعمال والصناعات. • دفع التنمية بالمجتمعات العمرانية الجديدة. 	<ul style="list-style-type: none"> • تحسين الازدحام وتقليل عدد السيارات والتلوث بالمنطقة المركزية • إقامة المدينة الحكومية غرب الطريق الدائري. 	<ul style="list-style-type: none"> • إنشاء الطريق الدائري وتشغيل مترو الأنفاق.

المصدر: إعداد الباحث

الباب الثالث: العاصمة الإدارية والسياسية في إقليم القاهرة الكبرى

الفصل السادس: التطور التاريخي للعاصمة الإدارية والسياسية بإقليم القاهرة الكبرى.

مقدمة

تغيرت عاصمة مصر خلال تاريخها المديد سبعة عشرة مرة ، متنقلة بين أحد عشر موقعاً ، منها طيبة (الأقصر) بضع مرات ، ومنف (شمال القاهرة) وأون (عين شمس) ، وبوسطة (الزقازيق) و تانيس (سان الحجر) وأخت أتون عاصمة أخناتون (المنيا) [1] ، والإسكندرية لمرتين في العصرين اليوناني والروماني ، وتأسست العاصمة الحالية بالفسطاط عام الفتح الإسلامي (حوالي ٦٧٠ ميلادية) ، وكانت المحصلة النهائية لعمليات اختيار هذه المواقع اتخاذ القاهرة الكبرى لتكون المستقر الأخير والنهائي للعاصمة المصرية لمدة تربو على الألف عام ، وهي أطول فترة تقضيها عاصمة مصرية في موقع واحد دون انتقال . [2]

هناك عوامل أثرت في اختيار القاهرة كموقع للعاصمة المصرية عبر التاريخ، تمثلت في مركزية الموقع حيث استقرت العاصمة عند رأس الدلتا بأهميتها المركزية في شبكة المواصلات القديمة حيث يتفرع مسار نهر النيل، وأيضاً في الحماية الطبيعية التي شكلها النهر وفيضان النيل بالإضافة إلى تلال المقطم في الجنوب والشرق والتي تزيد من صعوبة اختراقها براً من هذه النواحي. [3]

ويتناول الفصل دراسة وعرض التطور التاريخي والعمراني للعاصمة الإدارية والسياسية بإقليم القاهرة الكبرى والتي تمثل جزءاً هاماً من تطوره، ورصد اتجاهات التغيير وتحول مقار الحكم والإدارة، مما قد يؤدي إلى فهم أسباب وعوامل انتقال وتطور العاصمة الإدارية والسياسية بمنطقة القاهرة الكبرى وأثره في حدوث النمو العمراني للمدينة.

وينقسم الفصل إلى ثلاث مراحل في الأولى العاصمة في المدينة الإسلامية من بداية إنشاء مدينة الفسطاط حتى القاهرة العثمانية، والمرحلة الثانية القاهرة في القرن التاسع عشر وتبدأ أثناء الحملة الفرنسية حتى القاهرة إسماعيل ثم مدينة القاهرة ومركزها في فترة القرن العشرين وحتى الوضع الراهن. إن دراسة التطور العمراني للعاصمة قد يؤدي إلى فهم العديد من الظواهر المؤثرة في تحديد اتجاهات النمو العمراني للمدينة في المستقبل، ولقد مرت المدينة الإدارية بالقاهرة مراحل متماشية مع تطور نمو القاهرة.

١- نشأة القاهرة:

إن حركة العواصم بمنطقة القاهرة الكبرى كانت تستشعر أنسب المواضع للعاصمة المركزية، فقد توقفت فيما يقرب من عشر أماكن لاختيار مواقع مناسبة لقيام الوظائف السياسية والإدارة المركزية ومتطلباتها من الحماية وإمكانية الاتصال. [4]

إن حركة العواصم المصرية على الضفة الشرقية أبطأ بكثير من معدل حركتها في الضفة الغربية للنيل بمنطقة القاهرة الكبرى مما يدل على أنها وجدت الموضع المناسب في الضفة الشرقية، وأن تكرار قيام العواصم السياسية على مسافات قريبة تؤكد هذا الخيار (بابلون - الفسطاط - العسكر - القطائع - القاهرة).

توجد عدة عوامل أثرت على اختيار موقع العاصمة المصرية عبر التاريخ في منطقة القاهرة الكبرى وهذه العوامل هي:

مركزية الموقع: فالرقة الشريطية للمعمور المصري تقع بمحافظة المنيا بمحاذاة نهر النيل إلا أنها لم تكون موقع العاصمة المصرية حيث إنها إتجهت إلى نهاية الدلتا عند منطقة النقاء الوادي بالدلتا عند رأس الدلتا، وعند نقطة التفرع لها أهميتها المركزية في شبكة المواصلات القديمة حيث يتفرع مسار النهر الآتي من الصعيد إلى فرعى الدلتا والترع الرئيسية. [5]

[1] علماء الحملة الفرنسية (تأليف)، زهير الشايب، منى زهير الشايب (ترجمة وتحقيق) - ١٩٩٢ - وصف مصر مدينة القاهرة الخطوط العربية على

عناصر القاهرة سيرة أحمد بن طولون - القاهرة - دار الشايب للنشر - ص ١٣.

[2] فتحي محمد مصيلحي - ١٩٨٥ - تطوير العاصمة المصرية والقاهرة الكبرى - القاهرة - ص ٥٧.

[3] المرجع السابق - ص ٦٨.

[4] المرجع السابق - ص ٦٦.

[5] فتحي محمد مصيلحي - ١٩٨٥ - تطوير العاصمة المصرية والقاهرة الكبرى - القاهرة - ص ٦٧.

الحماية الطبيعية: تشكل عملية عبور النهر من الشرق إلى الغرب من موضع رأس الدلتا حماية طبيعية للمواقع الغربية، كما أن فيضان مهر النيل كان يشكل عاملاً طبيعياً للحماية، كما كان موقع تلال المقطم في جنوب وشرق القاهرة يزيد من صعوبة اختراقها برأ من هذه الناحية، وتأثر بناء العواصم الإسلامية بتوجيه الفاتحين من الجزيرة العربية فبقيت في شرق النيل بحضن تلال المقطم، وذلك لرغبة أميرهم في ألا يكون بينه وبينهم ماء.

تكونت القاهرة من نمو واندماج أربع مدن (الفسطاط - العسكر - القطائع - القاهرة الفاطمية) أنشئت على فترات متقاربة، وتتميز تلك المرحلة بأن استعمالات الأراضي الحكومية كانت موجودة في وسط المدينة وتتكون من (الجامع - دار الإمارة - مسكن الحاكم)، وكانت هذه المدن مدن ملكية غير مسموح للعامة بالدخول إليها.

٢- العاصمة المصرية (٦٤٠-١٧٩٨م).

١-٢ مدينة الفسطاط (٦٤٠-٧٥٠م)

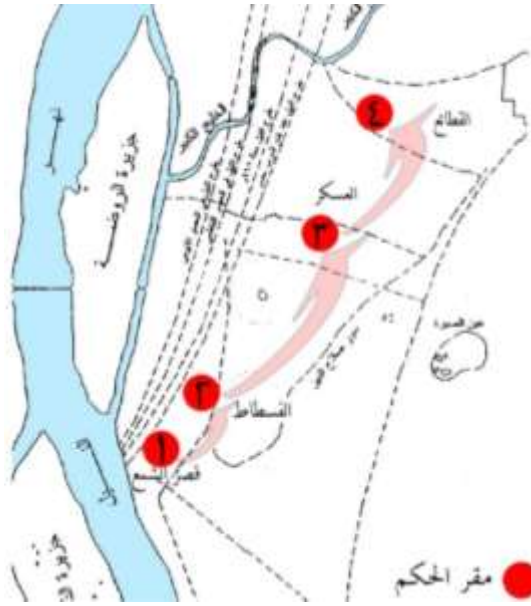
بعد الفتح العربي لمصر أقام عمرو بن العاص مدينة الفسطاط على الضفة الشرقية للنيل لتكون عاصمة للبلاد ودار للإمارة وقصر الحكم، وتمثلت أهم عناصرها في مقر الحكم والأسواق والخطط السكنية حول المسجد، وقد تميز مركزها باتساعه وضخامته ويتكون من الجامع ودار الشرطة والأسواق حول المسجد ودار الإمارة^[١].

٢-٢ مدينة العسكر (٧٥٠-٨٦٨م)

أنشئت ضاحية العسكر للدولة العباسية في الشمال الشرقي كامتداد لمدينة الفسطاط والتي ظلت العاصمة الرئيسية للبلاد ومركزاً للأنشطة التجارية، وتكون مركزها من مسجد العسكر ودار الإمارة ودار للشرطة وثكنات للجنود في وسط المدينة، واقتصرت وظيفتها على الوظيفة السياسية والإدارية وسكنها الوالي وعسكر العباسيين بينما الفسطاط سكنها الشعب.

٣-٢ مدينة القطائع (٨٦٨-٩٦٩م)

أسس أحمد بن طولون القطائع في الشمال الشرقي لمدينة العسكر وسكنها هو وحاشيته ورجال دولته،^[٢] وهي مدينة ملكية عسكرية ذات وظيفة سياسية إدارية انتقلت إليها العاصمة السياسية بعد بنائها، ومركزها تحت القلعة يتوسط المدينة بميدان فسيح حيث يقع قصر ابن طولون في الناحية الشرقية منه ويقع المسجد ودار الإمارة في الغرب، وقد اندمجت المدن الثلاثة وظلت القطائع عاصمة لمصر حتى ٩٠٤ م ثم رجعت العاصمة إلى الفسطاط حتى أنشئت (القاهرة الفاطمية) عام ٩٦٩ م، شكل(٦-١).



شكل (٦-١) حركة مقرات الحكم في المراحل الأولى لنشأة القاهرة

المصدر: أحمد خالد علام - ١٩٨٣ - تاريخ تخطيط المدن - مكتبة الأنجلو - القاهرة - ص ١٦٠.

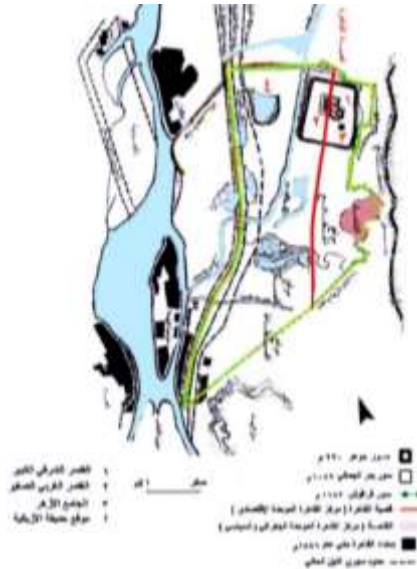
[١] ظاهر مظهر - ١٩٨٦ - تخطيط المدينة العربية الإسلامية - القاهرة - ص ٢٥٣ : ٢٥٥.

[٢] فتحي محمد مصيلحي - ١٩٨٨ - تطوير العاصمة المصرية والقاهرة الكبرى - القاهرة - ص ٨٢ : ١٠٢.

٢-٤ القاهرة الفاطمية (٩٦٩-١١٧١م)



شكل رقم (٢-٦) حركة استعمالات الأراضي الحكومية في القاهرة الفاطمية
المصدر: علي إبراهيم حسن - ١٩٦٠ - تاريخ جوهر الصقلي قائد المعز لدين الله الفاطمي - نهضة مصر - القاهرة - ص ٢٢ .



شكل رقم (٣-٦) حركة استعمالات الأراضي الحكومية في القاهرة الأيوبية
المصدر: أندريه ريمون ترجمة لطفي فرج - ١٩٩٣ - القاهرة تاريخ حاضرة - القاهرة - ص ٨١ .

أنشأها جوهر الصقلي لتكون مقرا للخلافة الفاطمية في مصر، وكانت مدينة ملكية دفاعية ذات وظيفة سياسية إدارية يسكنها الخلفاء والأمراء ودفاعية لحماية العواصم السابقة، وقد ظلت القاهرة هي مقر الحكومة الفاطمية ومركزها السياسي والإداري، واحتوى على قصري الخلافة (الشرقي لمقر الحكم والدواوين ومساحته ٦٣ فدان والغربي ٣٠ فدان لسكن ولي العهد) وميدان بينهما يسمى بين القصرين يمتد فيه طريق رئيسي يتوسط المدينة من طرفها الشمالي (باب الفتوح) إلى الجنوب (باب زويلة)، ويتركز به الأنشطة التجارية والخدمية [١]، شكل (٢-٦).

أنشأها جوهر الصقلي لتكون مقرا للخلافة الفاطمية في مصر، وكانت مدينة ملكية دفاعية ذات وظيفة سياسية إدارية يسكنها الخلفاء والأمراء ودفاعية لحماية العواصم السابقة، وقد ظلت القاهرة هي مقر الحكومة الفاطمية ومركزها السياسي والإداري، واحتوى على قصري الخلافة (الشرقي لمقر الحكم والدواوين ومساحته ٦٣ فدان والغربي ٣٠ فدان لسكن ولي العهد) وميدان بينهما يسمى بين القصرين يمتد فيه طريق رئيسي يتوسط المدينة من طرفها الشمالي (باب الفتوح) إلى الجنوب (باب زويلة)، ويتركز به الأنشطة التجارية والخدمية [٢].

٢-٥ القاهرة الأيوبية (١١٧١-١٢٥٠م)

كان مقر الحكم في بداية الفترة بدار الوزارة شمال القصر الكبير، وظل مركزا للحكم حتى انتقل إلى القلعة ثم حدث انتقال الدواوين الحكومية في عهد الملك الصالح إلى قلعة جزيرة الروضة، وحدثت تحولات في مدينة القاهرة الفاطمية وقصبتها تبعاً لتغيرات الأوضاع السياسية وفتح أبواب القاهرة للشعب فتحولت من مدينة ملكية عسكرية إلى مدينة للعامة، وتحولت قسبة القاهرة إلى منطقة تجارية شملت الأنشطة التجارية والأسواق، شكل (٣-٦).

٢-٦ القاهرة المملوكية (١٢٥٠-١٥١٧م)

تركز العمران في منطقة القطائع وفي شمالها حتى اتصل بالقاهرة وظهرت أحياء جديدة، وامتدت القاهرة إلى الشمال والشمال الغربي، وساعد ذلك إلى زيادة رقعة القاهرة بظهور منطقة بولاق وجزيرة الفيل وأرض اللوق التي قام عليها مركز المدينة الحديثة [٣]، وامتدت حدود القاهرة إلى الشمال في الصحراء (العباسية)، ثم كان إعادة الدواوين الحكومية إلى قلعة صلاح الدين، وظل المركز الحيوي بداخل حدود القاهرة الفاطمية والقطائع شاملاً مختلف الأنشطة وفي الفترة الثانية من عصر المماليك كان تعمير منطقة الازبكية، شكل رقم (٤-٦).

[١] ناهد نجا الإبياري - ١٩٩٢ - تخطيط المدن المصرية في العصر العربي - رسالة ماجستير - كلية الهندسة - جامعة القاهرة - ص ٨٧ .

[٢] المرجع السابق - ص ٨٩ .

[٣] المرجع السابق - ص ١٦٣: ١٦٥ .

٢-٧ القاهرة العثمانية (١٥١٧-١٧٩٨م) [١]

لم يحدث أي تغيير في مواقع المركز الحكومي حيث ظلت القلعة مقر للحكم، وظل قلب القاهرة على ما هو عليه، شكل (٦-٥)، وقد تدهور المركز الإداري والسياسي (القلعة) لانتشار العمران في المنطقة الواقعة بين باب زويلة والقلعة الذي أدى إلى انتقال الطبقة الغنية من الأمراء والطبقة الحاكمة من المماليك إلى مناطق بعيدة خارج أسوار القاهرة، كما تدهور المركز الاقتصادي نتيجة الازدحام ونمو الأنشطة.

٣- العاصمة في القرن التاسع عشر:

٣-١ القاهرة أثناء الحملة الفرنسية (١٧٩٨-١٨٠١م)

أثرت الحملة الفرنسية تأثيراً سلبياً على القاهرة ومركزها (قصة القاهرة) حيث قام الفرنسيون بتدمير أحياء بأكملها مثل الأزبكية والفوالة والرويعي، وأحدث الفرنسيون تعديلات إدارية وعمرانية كان أهمها:

- اتخاذ منطقة الأزبكية مقر للقيادة ومركزاً إدارياً وتم ربطها بميناء بولاق غرباً.
- تقسيم المدينة إلى ثماني أقسام إدارية لتسهيل شئون الأمن والإدارة.

- هدمت أجزاء كبيرة من المناطق العمرانية حول القصة مثل الحسينية والجمالية، إزالة المقابر القريبة من المساكن داخل مدينة القاهرة، واستمرت القصة كمركز اقتصادي. [٢]



شكل رقم (٦-٤) القاهرة في العصر العثماني ومركزها السياسي والإداري

المصدر: أندريه ريمون ترجمة لطفي فرج - ١٩٩٣ - القاهرة
تاريخ حاضرة - القاهرة - ص ١١٧ .

٣-٢ القاهرة في عهد محمد علي (١٨٠٥-١٨٤٨م):

أحدث حكمه تطور كبير في القاهرة، فقد بدأت الكتلة العمرانية تمتد إلى الشرق حيث جعل محمد علي مقر حكمه في القلعة وفي الجنوب حول مسجد السيدة زينب، وامتد العمران نحو الغرب إلى منطقة باب اللوق ومنطقة جاردن سيتي، وإعادة تعمير المناطق القديمة مثل بركة الفيل وجهة العباسية وحي بولاق، مع رصف شبكة الطرق وتعديل مساراتها، وتطوير البرك بردم أجزاء وتحويلها إلى منتزهات، وقد قسم محمد علي الحكومة إلى أقسام فشكل مجلس من كبار رجال الدولة للمشاورة وأنشأ مجالس متخصصة لفروع الإدارة كما أنشأ الديوان العالي، ثم تطور إلى الوزارات (الدواوين) كالدخلية



شكل رقم (٦-٥) القلعة مقر الحكم في مصر حتى عام ١٨٦٩م.

المصدر: أحمد خالد علام - ١٩٨٣ - تاريخ تخطيط المدن - مكتبة الأنجلو - القاهرة - ص ٢٧٣ .

والحربية والبحرية والأشغال العمومية والمعارف والصحة والحقانية ثم أنشأ المجلس العالي للنظار، وكانت توجد معظم هذه الدواوين في أحياء الأزبكية والجمالية والقلعة، وفيما بين عصر محمد علي وعصر إسماعيل (١٨٤٧-١٨٦٣م) لم تشهد القاهرة إنجازات كبيرة، وظل المركز الحكومي بقلعة محمد علي، شكل رقم (٦-٥).

[١] أيمن فؤاد سيد - ١٩٩٧ - التطور العمراني لمدينة القاهرة منذ نشأتها وحتى الآن - القاهرة - ص ٦٢ .

[٢] نعمات محمد نظمي - ٢٠٠٤ - إعادة تأهيل وسط مدينة القاهرة - دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة عين شمس - القاهرة - ص ١٦٢ .

- إنشاء مجمع حكومي بميدان التحرير.
- إعادة تطوير وتخطيط بعض الميادين كميدان التحرير، والأوبرا، ورمسيس، والأزهر والعباسية.
- طريق صلاح سالم وهو من أهم ثلاث شرايين طولية تربط شمال القاهرة بجنوبها، ويتراوح عرضه من ٢٠-٥٠ متر.
- ردم بعض الترغ داخل الكتل السكنية، وتحويلها إلى شوارع كالتربة البولاقية، وترعة الجبل.
- إنشاء ضحية جديدة شرق القاهرة (مدينة نصر) على مساحة ٦٠٠٠ فدان وتم تخصيص ١١٦ فدان لإقامة بعض الاستعمالات الحكومية.

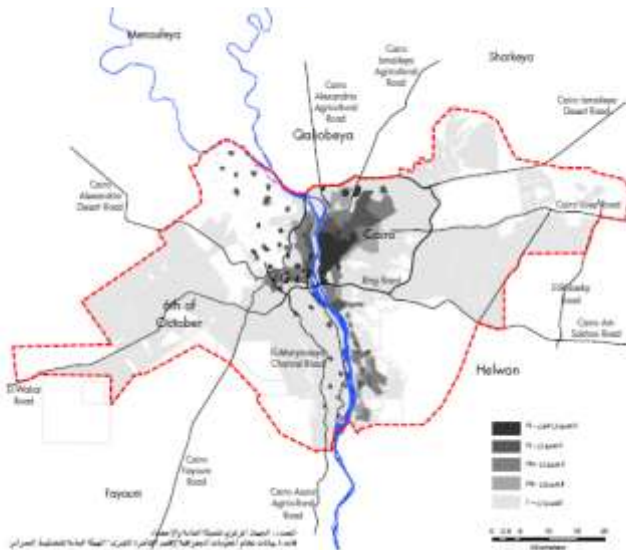
٤-٣ القاهرة ١٩٧٠ م: لم تتغير مواقع الاستعمالات الحكومية عن مواقعها السابقة في القاهرة ١٩٥٥ م، ولكن ظهرت محاولة لنقل جزء من الاستعمالات الحكومية إلى مدينة السادات إلا أنها باءت بالفشل كما ظهرت فكرة لإنشاء مدن جديدة حول القاهرة لتخفيف الضغط عليها باتجاه النمو العمراني للقاهرة إلى محوريين هما:

محور شرق غرب: بين المطار وأهرامات الجيزة ترافقه حلقات من النمو العمراني في مصر الجديدة والزيتون والمطرية والوايلي شرقاً وفي الجزء ومنطقة الأهرامات غرباً.

محور شمال جنوب: من شبرا الخيمة وحلوان وعلى طول هذا المحور يقع معظم النمو الصناعي لمدينة القاهرة.

ونلاحظ أن النمو العمراني على الشاطئ الغربي من النيل قد زحف وتزايد من مناطق إمبابة ومدينة الأوقاف حتى جاوز خطوط السكك الحديدية للوجه القبلي المتجهة من إمبابة إلى الصعيد.

وضعت الدولة مخطط السبعينيات لإنشاء عدد من المدن الجديدة في الأراضي الصحراوية تعتمد على الصناعة في قوامه الاقتصادي، مستهدفاً خلق مناطق تنمية جديدة بعيداً عن وادي النيل لجذب بعض سكان الوادي إليها، لخفض الكثافات السكانية في الوادي بصفة عامة والمدن والقرى المصرية بصفة خاصة، ، وإنقاذ الأراضي الزراعية من الزحف السريع لنمو الكتلة العمرانية لمدينة القاهرة عليها، وتوفير المساحات اللازمة للصناعات والتي لا تجد مكاناً مناسباً لها في القاهرة.

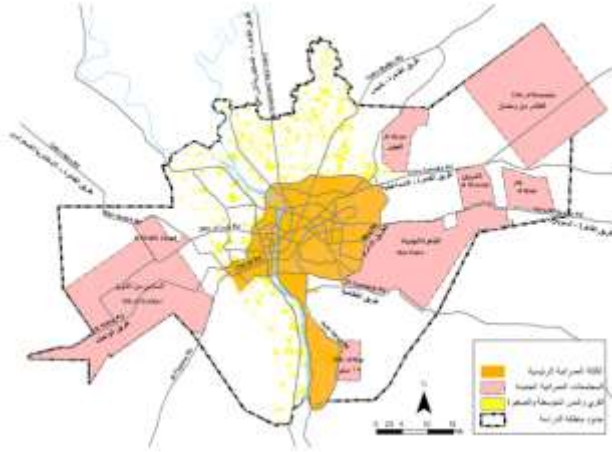


شكل رقم (٦-٨) التطور العمراني لإقليم القاهرة الكبرى
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١- استراتيجية التنمية العمرانية
لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١١٢ .

٤-٤ القاهرة ١٩٩٠ - ٢٠٠٠ م: امتد العمران إلى الشمال متجهاً إلى شبرا وملتحماً بشبرا الخيمة، ونحو الشمال الشرقي في مصر الجديدة ومدينة نصر والقاهرة الجديدة والتجمعات العمرانية ومدينة بدر والشروق والمطرية وعين شمس، ونحو الغرب في إمبابة والهرم وبمدينة ٦ أكتوبر والشيخ زايد، وإلى الجنوب في حلوان ومدينة ١٥ مايو والتبين، وقدرت مساحة إقليم القاهرة الكبرى بعد ضم مساحة المدن الجديدة والتجمعات العمرانية ليغطي مساحة حوالي ٢٩٠ كم^٢. [١]

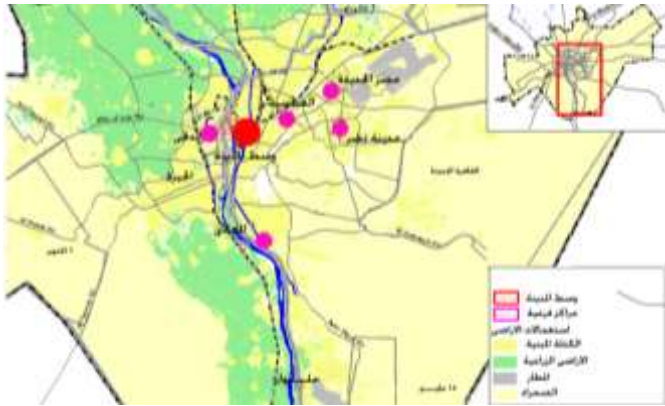
وأرتفع عدد سكان النطاق العمراني للقاهرة الكبرى إلى حوالي ٨,٨ مليون نسمة عام ١٩٨٦م، وإلى ١٢ م ليون نسمة عام ١٩٩٦م بما يمثل ٢٠% من إجمالي سكان الجمهورية تبلغ مساحة الإقليم ٢٩٠ كم^٢ عام ١٩٩٠ م، وأصبح يضم إقليم القاهرة الكبرى مدينة

[١] وزارة الإسكان والمجمعات العمرانية الجديدة - أطلس القاهرة الكبرى - ٢٠٠٠ - ص ٦.



شكل رقم (٦-٩) التجمعات الجديدة بإقليم القاهرة الكبرى.
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، الوكالة اليابانية للتعاون الدولي - ٢٠٠٨ -
المخطط الاستراتيجي بعيد المدى لإقليم القاهرة الكبرى - ص ٥.

والنمو العمراني بالقاهرة الذي حدث خلال الثلاثين عاما الماضية أخذ ثلاثة اتجاهات تمثلت في الامتداد الأفقي خارج حدود الكتلة العمرانية على كل من الأراضي الزراعية والصحراوية المحيطة، والامتداد الرأسي بزيادة عدد الأدوار للمباني القائمة، بالإضافة إلى زيادة عدد الوحدات السكنية ببناء مساكن جديدة بالمناطق الفضاء داخل الكتلة المبنية، مما ترتب عليه زيادة الكثافة السكانية إلى أكثر من ١٢٠٠ نسمة/ هكتار ببع ض أقسام القاهرة حاليا.



شكل رقم (٦-١٠) القاهرة والمركز الحكومي في القرن العشرين.
المصدر: مؤتمر المدن الجديدة - ٢٠٠٩ - دور القطاع الخاص في إدارة التنمية العمرانية
بالمدينة الجديدة في مصر - الإسكندرية - ص ٣٥.

عام ١٩٩٣م وهي التجمع السادس أ، ب (مدينة الشيخ زايد) والبالغ مساحتها ٣٨,٧ كم^٢ ، والتجمع السابع (مدينة الزهور) ، وتجمع الشروق والذي تضاعفت مساحته إلى ٤٥ كم^٢ ، بالإضافة إلى تجمع النور (١) وتجمعات فجر (٣، ٥) وقد ضمت في تجمع القاهرة الجديدة لتصل إلي حوالي ١١٥ كم^٢ ، وقد شهدت المنطقة شرق الطريق الدائري بين طريق القاهرة/السويس شمالا وطريق القاهرة/ العين السخنة جنوبا امتدادات عمرانية مستحدثة تصل بعدد سكانها إلى أكثر من مليون نسمة ، شكل (٦-١٠).

وفي هذه المرحلة تركزت معظم الأنشطة الحكومية والإدارية من الوزارات والمصالح الحكومية بحي غرب القاهرة في وسط المدينة بمنطقة عابدين والسيدة زينب، بينما انتقلت بعض العناصر إلى مقار جديدة

القاهرة والجيزة وشبرا الخيمة ومراكز وقرى قلوب وشبين القناطر والقناطر الخيرية والبدرشين والصف. [٢]
لم تتغير مواقع الإستعمالات الحكومية بالقاهرة في تلك الفترة إلا أنه لوحظ إنتقال بعض الوزارات والمنشآت الحكومية إلى مناطق مدينة نصر، مثل: انتقال وزارة المالية، وانتقال وزارة الاتصالات إلى القرية الذكية على طريق الفيوم، وظهور تجمعات حكومية بمناطق متفرقة بشكل عشوائي غير مدروس في باقي أنحاء القاهرة.

والنمو العمراني بالقاهرة الذي حدث خلال الثلاثين عاما الماضية أخذ ثلاثة اتجاهات تمثلت في الامتداد الأفقي خارج حدود الكتلة

وقد أخذ النمو الجديد شكلا عشوائيا في أطراف المدينة في الاتجاهات الآتية:

- الأراضي الزراعية في شمال وشمال شرق (شبرا الخيمة وعين شمس والمطرية).
- الضفة الغربية في إمبابة وبولاق الدكرور والأهرام.
- جنوبا في دار السلام والبساتين، وفي أقصى الجنوب في حلوان والتبين.
- في الشرق على الأراضي الصحراوية مثل منشأة ناصر. [١]

ونتيجة للتغيرات التي حدثت في المناخ الاستثماري في مصر ظهرت علي خريطة إقليم القاهرة الكبرى أربعة تجمعات جديدة

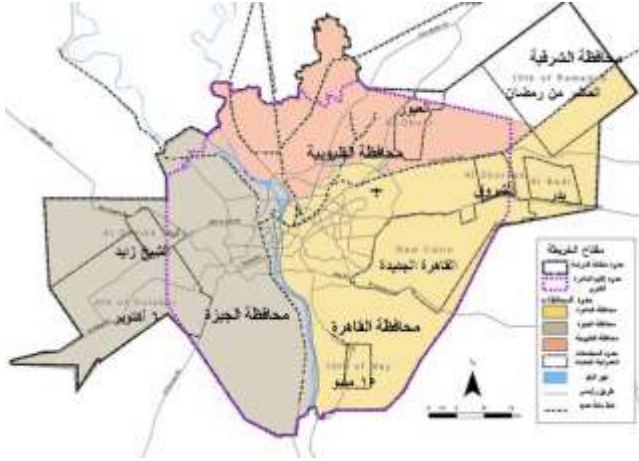
[٢] الهيئة العامة للتخطيط العمراني-١٩٨٦ - المخطط الإرشادي للقطاعات المتجانسة لإقليم القاهرة الكبرى - ص ١٢.

[١] أحمد خالد علام وآخرون - ١٩٩٧ - تجديد الأحياء - القاهرة - ص ٥٦.

في مناطق الامتداد بحي مصر الجديدة في النزهة ومدينة نصر ومصر الجديدة والعباسية وفي الجيزة بالدقي وإمبابة وفي المعادي جنوبا، شكل (٦-١١).

٥ - الوضع الراهن للعاصمة

يشتمل إقليم القاهرة على محافظات القاهرة والجيزة والقليوبية.^[١] في حين أن الحدود العمرانية للإقليم تقتصر على مدينة القاهرة إضافة إلى مدن الجيزة والبدرشين والحوامدية وأوسيم في محافظة الجيزة ومدن شبرا الخيمة والخانكة وقليوب والقناطر الخيرية في محافظة القليوبية،^[٢] وتتمثل أشكال العمران في:



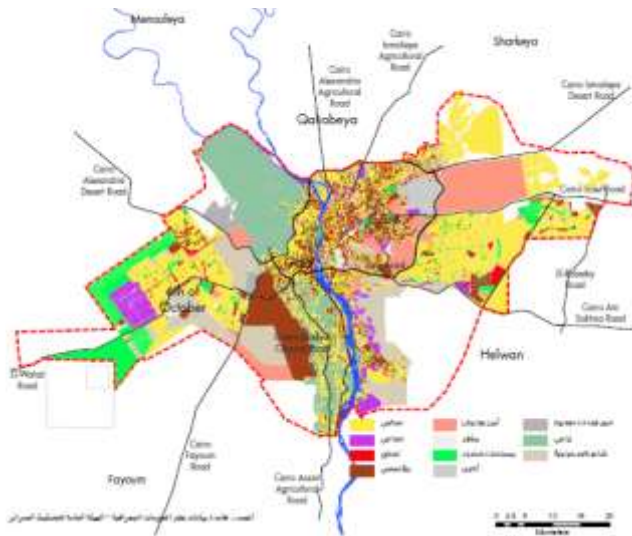
الكتلة العمرانية الرئيسية للقاهرة الكبرى وتضم القاهرة وحضر الجيزة وشبرا الخيمة.
- مدن صغيرة في الجيزة وفي القليوبية.
- القرى الواقعة في الأراضي الزراعية داخل الحدود التخطيطية للإقليم في الشمال والجنوب.

ويحد الكتلة العمرانية الحضرية شرقا الصحراء وغربا سهل النيل الزراعي، وتقدر مساحة النطاق (محافظة القاهرة وأجزاء من محافظات الجيزة والشرقية و٦ أكتوبر وحلوان) بحوالي ٤٣٦٧ كم^٢.^[٣]

شكل رقم (٦-١١) الحدود الإدارية لإقليم القاهرة الكبرى
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، الوكالة اليابانية للتعاون الدولي - ٢٠٠٨ -
المخطط الاستراتيجي بعيد المدى لإقليم القاهرة الكبرى - ص ٣.

١-٥ استخدامات الأراضي:

بلغت المساحة العمرانية المبنية لإقليم القاهرة الكبرى عام ٢٠١٠م حوالي ٥٢١ كم^٢ مثلت ١١,٩% من إجمالي المساحة تشمل الكتلة العمرانية الرئيسية والمدن الثانوية والقرى الواقعة داخل حدود الإقليم، والأراضي الزراعية ٨٠,٥ كم^٢ بنسبة ١٨,٤%، والمناطق الصحراوية ٢٧٢٦ كم^٢ بنسبة ٦٢,٥% شغلت نسبة كبيرة منها حاليا بالمدن والتجمعات العمرانية الجديدة والصناعات ١١٨ كم^٢ مثلت ٢,٧%، ونهر النيل والمجاري المائية ١% والاستخدامات الأخرى (معسكرات ومطارات وأراضي فضاء ومناطق مفتوحة) تبلغ مساحتها ١٩٥ كم^٢ تمثل ٣,٧%، من مساحة الإقليم، شكل (٦-١٣)، وتشغل منطقة وسط المدينة من المساحة العمرانية المبنية حوالي ٢١ كم^٢



شكل رقم (٦-١٢) استعمالات الأراضي بالقاهرة الكبرى
المصدر: ٢٥. الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١١٥.

[١] إقليم القاهرة طبقا للقرار الجمهوري ١٩٩٧م يضم محافظات القاهرة والجيزة والقليوبية.

[٢] أحمد خالد غلام وآخرون - ٢٠٠٧ - الخروج من الوادي والقاهرة - القاهرة - ص ٧٨.

[٣] مركز التخطيط العمراني لإقليم القاهرة الكبرى - ٢٠٠٧ - تحليل الوضع الراهن واستعمالات الأراضي لإقليم القاهرة الكبرى - الندوة الأولى - ص ٣.

ويتركز فيها الوزارات والهيئات الحكومية والأنشطة التجارية والسياحية والمالية والترفيهية ، والمنطقة الانتقالية حولها بلغ مساحتها حوالي ٩ كم^٢ وتتميز بخليط من الاستخدامات التي تخدم الأنشطة بالمركز.^[١] ويمتد الهيكل العمراني ليصبح مجموعة من الكتل العمرانية والكيانات التي تربط فيما بينهما هياكل خدمية واقتصادية وسكانية، بشكل يحمل القاهرة بعض الأعباء والمشاكل مثل زيادة مشاكل النقل والمرور وظهور العشوائيات،^[٢] وتمتد الكتلة الرئيسية بشكل أساسي على المحاور:

- محور الشمال (الساحل، الشرايبي، شبرا الخيمة)، والجنوب (المعادي، شرق حلوان ووادي خوف، التبين)، ومحور إمبابة -الجيزة من الشمال إلى الجنوب غرب النيل.^[٣]
- محور الشمال الشرقي: مدينة نصر-المجمعات الجديدة شرق القاهرة وفي الجنوب الغربي (بولاق، إمبابة، الهرم حتى المجمعات الجديدة على الطريق الصحراوي القاهرة /الإسكندرية)، وتنطوي اتجاهات التنمية الحالية على تدعيم هذا الاتجاه، شكل رقم (٦-١٣).

وفي الوضع الراهن لم تتغير مواقع استعمالات المركز الحكومي فما زال يتركز معظمه في منطقة وسط المدينة بحي غرب القاهرة بأقسام عابدين والسيدة زينب وتحتوي على مقر ١٥ وزارة، بالإضافة إلى مقر رئاسة الوزراء ومجلسي الشعب والشورى، وتوزع باقي العناصر من وزارات ومصالح حكومية في مدينة نصر بحي مصر الجديدة ويحتوي على مقر ٨ وزارات والباقي في العباسية بحي شرق وفي إمبابة والدقي بالجيزة وفي المعادي بحلوان جنوباً.

الخلاصة:

تعددت أسباب انتقال العاصمة ، فأحيانا كانت تنتقل بسقوط مصر في يد قوي أجنبية ، أو تغير الأسر الحاكمة ، أو تغير لأسباب دينية كما حدث حين نقل أختاتون العاصمة من طيبة إلى المنيا للابتعاد عن تأثير كهنة آمون في العاصمة القديمة^[٤] ، أما عواصم مصر الإسلامية الأربع فقد كان الانتقال إليها مرتبطاً بتغير الحكام ومحاولة إنشاء مدينة للحكم منفصلة عن الشعب الذي يقيم بالعاصمة الأقدم ، وكانت القاهرة الفاطمية هي أول مدينة ملكية مسورة يقيم بها الخلفية وجنوده ، وبعد انتهاء العصر الفاطمي تركها صلاح الدين الأيوبي للشعب وأسس مقراً للحكم بالقلعة .

ومنذ ذلك الحين تتابع عليها عدد من العصور والحكام كل أضاف إليها من حيث التخطيط العمراني والبنية التحتية الأمر الذي أدى إلى اتساع رقعتها (المخطط والعشوائي) في كافة الاتجاهات بالكتلة العمرانية القائمة حالياً.

وبدراسة تغير موقع العاصمة المصرية على مر التاريخ نجد أن المحطة النهائية لعمليات اختيار المواقع اتخذت القاهرة الكبرى لتكون المصب الأخير والنهائي للعاصمة المصرية، ويستدل على نجاح الاختيار عدة مؤشرات:

- قيام خمس عواصم مصرية بإقليم القاهرة الكبرى: (منف - الفسطاط - العسكر - القاطع - القاهرة).
- كانت الحالة السياسية لمصر وقت حكم هذه العواصم تتراوح بين الوحدة داخل الحدود الأصلية والإمبراطورية، فقد حكمت العواصم المركزية (إقليم القاهرة الكبرى) ٦١% من تاريخ مصر في مرحلة الإمبراطورية و٤٥% من عهد مصر بالوحدة.

وقد مرت العاصمة الإدارية والسياسية في القاهرة بعدة مراحل نمو تتماشى مع مراحل نمو القاهرة، ويمكن تلخيصها في الآتي:

المراحل الأولى لنشأة القاهرة: المسجد الجامع استخدم كمقر للحكم، أما الأسواق الرئيسية فكانت توجد

[١] علي عبد الله البيلي - ٢٠٠٢ - العوامل المؤثرة في تخطيط النمو العمراني للقاهرة الكبرى - دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - ص ٨٨.

[٢] رانيا حامد يوسف راشد - ٢٠٠١ - الامتداد العمراني للمدن الكبرى وتوزيع مراكز الخدمات - ماجستير - كلية الهندسة - جامعة القاهرة - ص ١١٨.

[٣] الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ١٩٨٢ - إقليم القاهرة الكبرى - تخطيط التنمية الحضرية حتى عام ٢٠٠٠م - الملخص التنفيذي للتخطيط الهيكلي - ص ٤٣.

[٤] علماء الحملة الفرنسية (تأليف)، زهير الشايب، مني زهير الشايب (ترجمة وتحقيق) - ١٩٩٢ - وصف مصر مدينة القاهرة الخطوط العربية على عمائر القاهرة سيرة أحمد بن طولون - القاهرة - دار الشايب للنشر - ص ١٥.

خارج القاهرة على شاطئ النيل، ونمت المدينة في اتجاه الشمال الشرقي. يتضح في نشأة القاهرة أن الفسطاط مثلت مقر الحكم للولاية الإسلامية في مصر كما مثلت العسكر والقطائع والقاهرة الفاطمية مدنا ملكية عسكرية ذات وظيفة سياسة وإدارية سكنها الحكام، وارتبط انتقال مقر الحكم فيها بتغيير الحكام وبامتداد المدينة، كما ارتبط بالمسجد كعنصر تخطيطي بمركز المدينة.

القاهرة الفاطمية: أصبح الجامع الأزهر المركز الديني والثقافي للمدينة، ومنطقة بين القصرين هي المركز الرئيسي للحكم، وانتشرت المحاور التجارية على الطرق الرئيسية، ونمت المدينة في اتجاهات متعددة، وتم إحاطتها بسور آخر.

القاهرة الأيوبية: أصبح المركز الحكومي في القلعة ممثلاً لوسط المدينة الموحدة مما جذب العمران في اتجاه الجنوب، وتحولت القاهرة من مدينة ملكية عسكرية للحكام والجند إلى مدينة يسكنها العامة، وإحاطة عمران القاهرة بسور.

القاهرة من المماليك إلى الحملة الفرنسية: استقر المركز الحكومي في القلعة، ونمت المدينة خارج سور القاهرة الأيوبية مثل أحياء الحسينية والظاهر.

قاهرة محمد علي: تألفت المدينة في تلك الفترة من مركز للمدينة وميناءين هما (بولاق ومصر القديمة)، ومركز حكومي في القلعة، وأهتم محمد علي بتطوير الخدمات العامة، وردم البرك، وتوسيع شوارع (الموسكى، فم الخليج...)، واتبع أسلوباً فريداً في تطوير المدينة حيث كان يختار موقعاً لأحد قصوره، ثم يقوم بتمهيد الطرق إليه ويترك بعد ذلك العمران ينتشر تدريجياً حول هذا الطريق.

قاهرة إسماعيل: كان لانتقال مقر الحكم من القلعة إلى عابدين سبب أساسي في حركة الأنشطة التجارية والإدارية إلى منطقة عابدين، وتم في هذه الفترة الاهتمام بعمران القاهرة وإنشاء أحياء جديدة.

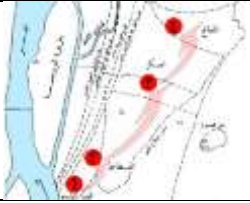



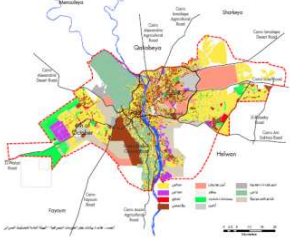
القاهرة من توفيق إلى عام ١٩٥٠م: لم تتغير موقع المركز الحكومي، وظهرت بعض المناطق الصناعية في الشمال، وتعدت المدينة على الأراضي الزراعية، كما تم تخطيط بعض الأحياء الجديدة، وأصبحت المدينة مقسمة من النواة القديمة في الوسط، والمناطق العشوائية في الشمال الغربي، والمناطق المخططة في الشمال الشرقي.

قاهرة ١٩٥٠م - ١٩٧٠م: حيث انتقل جزئي للمركز الحكومي إلى مناطق مدينة نصر ومصر الجديدة والعباسية في الشمال الشرقي، وتم وضع أول مخطط عام للمدينة عام ١٩٥٦م لمحاولة السيطرة على مشاكل القاهرة نتيجة تركيز فرص العمل داخل القاهرة.

قاهرة ١٩٧٠ م وحتى الآن: ظهرت مراكز إدارية وتجارية فرعية في مصر الجديدة ومدينة نصر والمعادي والجيزة، وظهرت محاور للأنشطة بين المراكز الفرعية ووسط المدينة واتسعت المدينة بشكل سريع، وتم عدد من المخططات لحل مشكلة القاهرة اعتماداً على المدن الجديدة حول القاهرة لتخفيف الضغط على القاهرة، كما يلاحظ انتقال الاستعمالات الحكومية من حي لاطوغلى إلى عدة اتجاهات، أبرزها الاتجاه إلى الدقي وإمبابية غرب النيل، والاتجاه إلى العباسية ومدينة نصر شرق القاهرة، والاتجاه إلى بعض المدن الجديدة.

وفي القاهرة القرن الحادي والعشرين وحتى الوضع الراهن تركزت معظم الأنشطة الحكومية والإدارية من الوزارات والمصالح الحكومية في منطقة وسط المدينة بحي غرب بأقسام عابدين والسيدة زينب، ونتيجة لنمو المدينة السريع في اتجاه الشمال والشرق وتضخم الأحياء والضواحي أدى إلى زيادة الضغط على مركز المدينة وتطوره، وتحول الكثير من العناصر الإدارية القائمة وانتشر وتبعثر الكثير منها، وعليه كان هناك انتقال جزئي للاستعمالات الحكومية بانتقال وانتشار بعض عناصر المركز الحكومي والإداري من وزارات ومصالح تابعة ببعض أحياء القاهرة في مناطق مدينة نصر ومصر الجديدة والعباسية في الشمال الشرقي والدقي غرباً.

جدول رقم (٦-١) حركة انتقال مقر الحكم (الوزارات) في القاهرة.

المراحل	مقر المركز الحكومي	عوامل الانتقال	حركة مقر الحكم
الفسطاط - العسكر - القطائع (٦٤٠-٩٦٩م)	المسجد الجامع استخدم مقرا للحكم	- الارتباط بتغيير الولاة الحكام. - امتداد المدينة في الشمال الشرقي.	
القاهرة الفاطمية (٩٦٩-١١٧١م)	منطقة بين القصرين	- إنشاء مدينة القاهرة الفاطمية كمدينة ملكية عسكرية يسكنها الحكام ورجال الدولة. - أصبح المسجد (الجامع الأزهر) المركز الديني والثقافي.	
القاهرة الأيوبية إلى عهد محمد علي (١١٧١-١٨٤٨م)	القلعة	- تغيرات الأوضاع السياسية - فتح أبواب القاهرة الفاطمية للشعب فأصبحت للعامه - وفقدت مكانتها كمركز للحكم - لم يعد الجامع أو القصر يمثل مركز الثقل بالمدينة.	
قاهرة إسماعيل إلى ١٩٥٠م	قصر عابدين	- تخطيط منطقة وسط المدينة وإنشاء مجموعة من القصور عابدين الإسماعيلية الجزيرة - إنشاء منطقة الإسماعيلية واجتذاب المنطقة لأفراد العائلة المالكة والأعيان.	
القاهرة ١٩٥٠م وحتى ١٩٧٠م	وسط القاهرة إضافة إلى الانتقال الجزئي لبعض العناصر لمناطق مدينة نصر ومصر الجديدة والعباسية	- التوسع العمراني وإنشاء ضواحي جديدة.	
القاهرة ١٩٧٠م وحتى ٢٠٠٥م	انتقال الاستعمالات الحكومية على عدة اتجاهات: الدقي غرب النيل والعباسية ومدينة نصر شرقا	- نمو واتساع المدينة بشكل سريع. - تغيرات اقتصادية واجتماعية حدثت بعد عام ١٩٧٠م في أنماط الاستثمار في القطاعين العام والخاص.	
القاهرة الآن	- استقرت الاستعمالات الحكومية وفقا للفترة السابقة	- لم تنقل الاستعمالات الحكومية بل زادت في الانتشار والنمو بمواقعها السابقة - إضافة إلى اتخاذ بعض الوزارات فروعاً لها بالمدن الجديدة	

المصدر: إعداد الباحث.

الفصل السابع: القوى المحركة لمستقبل القاهرة ٢٠٥٢

مقدمة

يعتبر إقليم القاهرة الكبرى من أكبر أقاليم القارة الإفريقية من حيث المساحة، فهو إقليم ذو تاريخ حافل وثرى نشأ منذ القدم على التجارة والتأثر بالثقافات العالمية، وشكل جسراً تاريخياً ممتداً بين الشرق والغرب.

ويعد إقليم القاهرة الكبرى حالياً بمثابة القلب النابض لمصر، حيث يعيش داخل حدوده حوالي ١٩٪ من سكان الجمهورية. ويمثل الناتج الاقتصادي للإقليم ٣١٪ من إجمالي الناتج القومي. وتتركز بداخله المقار الرئيسية للهيئات والمؤسسات والشركات الحكومية ووسائل الإعلام القومية، ويغطي إقليم القاهرة الكبرى محافظة القاهرة بالكامل وأجزاء من محافظتي الجيزة والقليوبية بالشكل رقم (٧-١).



شكل رقم (٧-١) إقليم القاهرة الكبرى
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ٢٩.

ونتيجة الحجم الهائل للإقليم وكثافته السكانية والتي تميزه عن المدن الكبرى في العالم فقد أصبحت القضايا المتعلقة بال عمران في الإقليم هي القضايا ذات الأولوية العظمى.

وفي ظل المؤشرات المتوقعة للزيادة السكانية في إقليم القاهرة الكبرى، فلا مفر من تناول حلول لهذه القضايا للحد من تكديس الإقليم وتدهور الأحوال المعيشية فيه. كما أن إيجاد هذه الحلول سيفتح الباب أمام إمكانات التنمية الضخمة المطلوبة للإقليم لاستعادة مكانته الدولية.

وطبقاً لاستراتيجيات التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ وما خلصت نتائجها في تحديد عدد ٢٢ مشروعاً رنداً يتم البدء بتنفيذهم ، والذي يعد أهمها نقل المقار الحكومية والسياسية من قلب العاصمة إلى الأطراف ، وحيث أن الدراسة تستهدف طرح أسس تقييم البدائل العمرانية للمواقع المقترحة توطين العاصمة بها ، لذا يتعرض الفصل لدراسة الأوضاع الراهنة لإقليم القاهرة الكبرى ، واستنتاج المؤشرات المؤثرة في اختيار انصب المواقع للعاصمة الإدارية والسياسية الجديدة ، نظراً لما قد تحدثه العاصمة الجديدة من تغييرات وتحولات حضرية بموقع التوطين ، إضافة إلى احتياج الموقع من مشروعات داعمة ومكملة لإنجاح عملية النقل قد تختلف من موقع لآخر طبقاً للوضع الراهن .

وفي هذا السياق تم تحديد هيكل لدراسة الأوضاع الراهنة لإقليم العاصمة وفقاً لما يلي:

- إقليم العاصمة في الإطار العالمي.
- القوى المحركة في مستقبل القاهرة.

١- إقليم العاصمة في الإطار العالمي

١-١ المشهد العالمي: العولمة، وصعود القارة الأفريقية، ومفهوم الشرق أوسطية.

- يشهد العالم حالياً متغيرات سريعة وحاسمة، مفاهيم العولمة والنمو الاقتصادي القوي في أفريقيا والشرق الأوسط وحتمية الوعي البيئي المتزايد سوف تسهم في مجملها في تهيئة الخلفية العامة لعمليات التنمية في إقليم القاهرة الكبرى على مدار العقود القليلة القادمة.

- ومن هنا، يجب أن ترتقي العاصمة الإدارية والسياسية المصرية الجديدة إلى مستويات تتناسب مع حجم هذه المتغيرات العالمية، فتمه تحديات كثيرة تتمثل في أن العاصمة المصرية سوف تواجه بلا شك تنافساً متزايداً وتحديات شرسة، فضلاً عن التعرض للضغوط الدولية لاستيفاء اشتراطات حماية البيئة.

- ولكن الاعتماد على الإمكانيات المتاحة بإقليم العاصمة - مدفوعة بقوة النمو الاقتصادي - هو ما سوف يعود بالفائدة على جميع سكان القاهرة، ولذا يجب على الإقليم أن يكون على استعداد لانتهاز هذه الفرص من أجل استشراف مستقبل أفضل.

في ظل ما يشهده العالم الآن من متغيرات واسعة الخطي وبصورة غير مسبوقه في التاريخ، لم تعرض إقليم العاصمة المصرية كمركز عمراني امتد عمره لخمسة آلاف عام - وحتى خلال عصور السلام - إلى مثل هذا المناخ المتسارع وغير المتوقع. إلا أن الشيء المؤكد يتمثل في حقيقة بسيطة هي أن النمو السكاني سوف يؤدي إلى إعادة تخطيط جذري لمسألة توزيع القوة والنفوذ العالمي، ولا شك أن إقليم القاهرة الكبرى يمتلك مقومات قوية تؤهله لتحقيق طموحاته المنشودة.



شكل رقم (٧-٢) موقع إقليم القاهرة الكبرى على خريطة العالم
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم
القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٣.

١-٢ إقليم العاصمة في منتقى قارات العالم

ورغم اعتلاء القارة الأفريقية موجة جديدة للنمو، إلا أنه على الرغم من تركيز ٢٠٪ من سكان العالم بها، فالقارة لا تشارك سوي بنسبة ضئيلة في إجمالي الناتج القومي العالمي بما لا يتجاوز ٤٪، ومع ذلك تلوح في الأفق الكثير من الفرص الواعدة. فقد تمكنت أفريقيا ككل من مواصلة النمو خلال فترة الركود العالمي، فقد حدث نمو في الناتج القومي الإجمالي على مستوى القارة بنسبة ٢٪ مقارنة بزيادات ضئيلة في ال ناتج القومي الإجمالي في كل من أوروبا والولايات المتحدة خلال فترة الركود.^[١]

وقد وجد أن النمو في أفريقيا تدعمه مجموعة الدول المعروفة باسم "الأسود الأفريقية"، والتي تضم مصر وجنوب أفريقيا والمغرب والجزائر ونيجيريا وليبيا وبوتسوانا وموريشيوس وتونس، حيث يمكن في واقع الأمر القول بأن إجمالي الناتج القومي للفرد في هذه الدول عام ٢٠٠٨ قد تجاوز بالفعل نظيرة في الدول المعروفة بمجموعة دول ال-BRIC ذات الاقتصاديات العملاقة. وتسير مجموعة

دول الأسود الأفريقية بخطي واثقة تجاه تحقيق مكانة عالمية في سياق تيسير إقامة المشروعات وجذب الاستثمارات الأجنبية بنسب ومستويات عالية. وبالقرب من أفريقيا، نجد أن دول منطقة الشرق الأوسط، لا سيما دول الخليج، أصبحت تقدم آفاقاً جذابة للنمو الاقتصادي. فهي تتجه إلى التحول تدريجياً عن الاعتماد في اقتصادها على البترول. وسوف تشكل هذه الدول منافسة شرسة وشركاء متميزين في مجال التجارة، وهذا المناخ الإيجابي سوف يتيح لإقليم العاصمة فرصة استراتيجية مواتية نظراً لخصوصية موقعة كجسر يربط بين أفريقيا والشرق الأوسط.

وبالإضافة إلى ذلك، ستواصل مصر تعزيز علاقتها المتميزة مع أوروبا، فلطالما اعتبرت مصر دائماً هي المعبر الذي يربط بين أوروبا وأفريقيا والشرق الأوسط، وقد أقامت علاقات قوية مع أوروبا علي أساس الشراكة الأورو متوسطية، كما يعتبر الاتحاد الأوروبي هو الشريك التجاري الأكبر لمصر، والذي يمثل حالياً نسبة ٤٢٪ من الصادرات المصرية و ٣٧٪ من الواردات.

[١] الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١٠ - استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى - القاهرة ٢٠٥٠ - ص ٧.

كما أن المشكلات الحضرية / العمرانية الحالية للإقليم تشكل تهديداً متزايداً لمكانة إقليم القاهرة الكبرى، لا سيما في ظل التنافس المتنامي في منطقة الشرق الأوسط على اجتذاب الاهتمام العالمي، لذا نجد من الأهمية مراعاة الأبعاد والعلاقات الدولية في تخطيط العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة، وهو ما يتضح في تحديد مكانة إقليم القاهرة الكبرى على الخريطة العالمية.

المؤسسات الدولية والإقليمية ومقارها في إقليم القاهرة الكبرى

يقع إقليم العاصمة على مفترق الطرق بين الشرق والغرب، ويتسم بتقاليد العريقة وتأثيره على العالم، كما أن الإقليم يمثل موقعاً رئيسياً لمقار بعض المؤسسات الدولية ومسرحاً لأهم الأحداث العالمية، طبقاً لما يلي:

- جامعة الدول العربية بالإضافة إلى اثنين من معاهدها العربية (معهد البحوث والدراسات العربية IARS ومعهد المخطوطات العربية).
- المكتب الإقليمي للعلوم في الدول العربية التابع لليونسكو.
- منظمة الصحة العالمية (WHO) - المكتب الإقليمي لشرق البحر المتوسط.
- المكتب الإقليمي للعلوم للدول العربية التابع لمنظمة اليونسكو.
- المنظمة العالمية لدراسات علوم الفضاء.

ظل إقليم القاهرة الكبرى لفترة طويلة محط الأنظار على المستويين الإقليمي والدولي، مما جعل العديد من المنظمات الثقافية والسياسية والمالية الكبرى تختاره لإقامة مقار لها، فالقادة السياسيين من جميع أنحاء العالم يترددون على القاهرة بانتظام لحضور اجتماعات مجلس جامعة الدول العربية، كما أن اجتماعات الاتحاد الأفريقي غالباً ما تعقد في القاهرة.

إلا أن ظهرت عدة مؤشرات مؤخراً توضح حدوث تراجع في المكانة الدولية لإقليم القاهرة الكبرى، وقد انعكس ذلك في تقرير " مؤشر المدن العالمية لعام ٢٠١٠ Global City Index"، حيث احتلت القاهرة المركز الـ ٤٣ في قائمة المدن العالمية، بفارق كبير بعد منافستها الإقليمية وهي مدينة دبي التي احتلت المركز الـ ٢٧، كما انخفضت التقديرات الممنوحة للقاهرة في نسب التلوث والزحام والنظافة. وتمثيلاً للوضع بصورة أوضح، فقد فشلت القاهرة حتى الآن في جذب الاهتمام الدولي لاستضافة المؤتمرات والفعاليات العالمية.

جدول رقم (٧-١) مؤشرات مستوي المعيشة للمدن العالمية

المدينة	التقدير الكلي	الاستقرار	الرعاية الصحية	الثقافة	التعليم	البنية التحتية
فاتكوفر	١	٩٥	١٠٠	١٠٠	١٠٠	٩٦,٤
فيينا	٢	٩٥	١٠٠	٩٦,٥	١٠٠	١٠٠
مليورن	٣	٩٥	١٠٠	٩٥,١	١٠٠	١٠٠
تورنتو	٤	١٠٠	١٠٠	٩٧,٢	١٠٠	٨٩,٣
بيرث	٥	٩٥	١٠٠	٩١,٤	١٠٠	١٠٠
إسطنبول	١١٠	٥٥	٥٠	٦٩,٧	٥٨,٣	٦٧,٩
الدار البيضاء	١١١	٦٥	٥٠	٦٩,٤	٥٨,٣	٦٠,٧
دمشق	١١٣	٧٠	٥٤,٢	٥٤,٢	٣٨	٥٥,٤
القاهرة	١١٤	٦٥	٥٠	٦٠,٢	٥٨,٣	٥٧,١
جدة	١١٦	٧٠	٦٦,٧	٢٩,٩	٥٨,٣	٧١,٤

المصدر: مؤشرات المنافسة العالمية في مجال التنمية العمرانية ٢٠٠٨

٣-١ القاهرة الكبرى في التصنيف العالمي للمدن

يتم بانتظام تصنيفات متعددة عن المدن الكبرى بواسطة المؤسسات الأكاديمية أو الصحف العالمية أو الهيئات الاستشارية، ويشيع استخدام هذه التصنيفات لمعرفة المنظمات الدولية كمدخلات تدعم اختيارها للمواقع المرشحة للاستثمارات أو اختيارها كقاعدة تابعة وكذلك لتقييم التدهور المحتمل في مستويات المعيشة للمديرين الأجانب الوافدين من الخارج، إن المكانة المتميزة

فضلاً عن الحصول على تقدير جيد في هذه التصنيفات - خاصة بالنسبة للمنافسة على المستوى الإقليمي يعتبر هو عامل النجاح الرئيسي لتحقيق النمو في أي مدينة عالمية.

جدول رقم (٧-٢) مؤشرات ترتيب المدن العالمية

الترتيب	المدينة
١	نيويورك
٢	لندن
٣	طوكيو
٤	باريس
٥	هونغ كونج
١٥	بكين
٢٧	دبي
٤١	إسطنبول
٤٣	القاهرة

المصدر: مؤشر المدن العالمية ٢٠١٠

جدول (٧-٣) مؤشرات التنافس في مجال التنمية العمرانية العالمية

الترتيب	المدينة	الدولة	النقاط
١	نيويورك	الولايات المتحدة	١,٠٠٠
٢	لندن	المملكة المتحدة	٠,٩٤٤
٣	طوكيو	اليابان	٠,٧٩٠
٤	باريس	فرنسا	٠,٧٥٩
٥	واشنطن	الولايات المتحدة	٠,٦٩٦
٣٩	دبي	الإمارات العربية المتحدة	٠,٤٩٢
١٣٦	إسطنبول	تركيا	٠,٣٥٥
٢١٤	دلهي	الهند	٠,٢٧٤
٢٨٦	القاهرة	مصر	٠,٢١٢

المصدر: مؤشرات المنافسة العالمية في مجال التنمية العمرانية ٢٠٠٨

شكل رقم (٧-٣) الكثافة الإجمالية لمناطق إقليم القاهرة الكبرى
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجيات التنمية العمرانية
لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٤٤.

وما زال إقليم القاهرة الكبرى يسجل أداءً منخفضاً في مؤشرات مستوى المعيشة كما بالجدول (٧-٢) (١) حيث يرجع ذلك التدهور إلى تلوث الهواء، والزحام، ومستوى التعليم. ويسجل الإقليم أداءً أفضل إذا ما تم أخذ الثقل الاقتصادي والسياسي في الاعتبار كما هو مبين في الجداول (٧-٢)، (٧-٣).

وضعت الدراسة تقديرات لـ ٥٠٠ مدينة حول قدراتها علي جذب واستغلال الموارد في تحقيق الأرباح وذلك من خلال قياس عوامل مثل الدخل والنمو الاقتصادي والابتكار وخلق فرص العمل.

٢- القوي المحركة في مستقبل القاهرة ٢٠٥٢ .

هناك بعض القوي المحركة التي دفعت العاصمة للوضع الذي آلت إليه إقليم القاهرة الكبرى، وتمثل أهم هذه القوي في:

١-٢ الكثافة السكانية: تعد القاهرة الكبرى واحدة

من أكثر مدن العالم، إن لم تكن أكثرها علي الإطلاق، حيث يعيش ما بين ١٥ و ٢٥ مليون نسمة - ما يقرب من ٢٥% من سكان مصر- في القاهرة، وقد بلغ نصيب الفرد من مساحة مدينة القاهرة ٣٣ متراً مربعاً (تقريباً غرفة ٦x٥م) للقيام بكل مهامه من سكن وعمل ومدارس ومستشفيات وطرق، مقارنة بنصيب الفرد من مساحة المدينة في لندن والتي تعد من أشد مدن أوروبا ازدحاماً ٢٠٠ متر مربع، كما أنه من المتوقع أن يصل سكان القاهرة عام ٢٠٥٠ إلي حوالي ٣٠ مليوناً، [١] وذلك لأن القاهرة ما زالت نقطة جذب هائلة لمزيد من السكان، حيث يتركز فيها نصف خدمات مصر تقريباً، الأمر الذي يدعو للتساؤل عن وضع السكان عام ٢٠٥٠ مع استمرار المشكلات علي ما هي عليه.

٢-٢ النقل والمواصلات: أدت الكثافة السكانية التي

تعاني منها القاهرة إلي نقص شديد في مساحة الطرق، ورغم توقعات الزيادة السكانية - سابقة

[١] عباس الزعفراني، ومحمد عباس - ٢٠٠٧ - "القاهرة ٢٠٥٠ وعاصمة جديدة لمصر: رؤية مستقبلية لعمران مصر وعاصمتها في منتصف القرن الحادي والعشرين" - مجلس الوزراء، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - مركز الدراسات المستقبلية - ص ١٥.



شكل رقم (٧-٤) شبكة النقل والموصلات الحالية بالإقليم
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية
لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ٧٥.

الرحلة اليومية للوصول إلى العمل بالسيارة - في المتوسط - من ٣٧ دقيقة سنة ٢٠٠٢ إلى أكثر من ١٠٠ دقيقة سنة ٢٠٢٢ ، مما سيتسبب ذلك في خسارة اقتصادية - قدرها البنك الدولي - تصل إلى حوالي ١,٥ مليار جنيه سنوياً علي أقل تقدير [١] .

وقد دفع زيادة الازدحام العديد من المواطنين إلى الاعتماد بشكل متزايد على السيارات الخاصة التي تزيد من كثافة المرور لتنقل عدداً من الأشخاص.



شكل رقم (٧-٥) الاختناقات المرورية على محاور الطرق الرئيسية
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية
لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٦٧.

الذكر - إلا أن هناك توقعات أخرى تتمثل في زيادة الدخل بمعدل ٣٪ في العام مما يؤدي إلي زيادة ملكية السيارات الخاصة بمعدل ٤,٢٪ في العام فيزيد عددها من مليون إلي ٢,٥ مليون سيارة ، كما قدر أن عدد الرحلات اليومية للذهاب إلي الأشغال أو النزهة حوالي ٤ مليون رحلة ، ومن المتوقع أن يصل العدد في عام ٢٠٢٢ إلي حوالي ٢٥ مليون رحلة ، ومع النمو الحضري للقاهرة سوف يسكن في المدن مثل العاشر من رمضان شرقاً والسادس من أكتوبر غرباً والقاهرة الجديدة في الجنوب الشرقي حوالي ٣,٣ ملايين نسمة عام ٢٠٢٢ وكذلك سيزيد التركيز في المنطقة المركزية من ٩ إلي ١١ مليون نسمة ، وستقل سرعة الرحلات من ١٩ كيلو متر في الساعة عام ٢٠١٢ إلي ١١ كيلو متر في الساعة عام ٢٠٢٢ ، وسيصل زمن

إن إنشاء المقر الجديد للوزارات وتنمية المناطق المحيطة به (الجوار، الجوار المصاحب، خارج الجوار المصاحب) سوف يتولد منه رحلات جديدة وبشكل كثيف خاصة أثناء ساعات الذروة الصباحية والظهرية. وباستخدام البيانات المتاحة عن استعمالات الأراضي وفرص العمالة المتوقعة مع تكثيف استخدام وسائل النقل العام الجماعي (الأوتوبيس والمترو) بنسب تتراوح من ٦٠% - ٨٠% من رحلات ساعات الذروة فإن تقدير مجموع الرحلات المتولدة من إقليم القاهرة الكبرى إلى المقر الجديد ومناطق التنمية المحيطة سوف يكون على النحو التالي: [٢]

- ٣٧,٦ ألف رحلة في الساعة بالنقل الحديدي (المترو) في الاتجاه الواحد.
- ١٢ ألف سيارة خاصة في الساعة في الاتجاه الواحد.

٣-٢ **التدهور العمراني والعشوائيات:** نتيجة الزيادة السكانية أدت إلى ارتفاع الطلب علي السكن والنشاط الاقتصادي في القاهرة ، وتزايد الطلب علي أراضي البناء مما أدى إلي ارتفاع أسعارها ، كما زادت الكثافة البنائية لتحقيق أكبر أرباح ممكنة ، مما صعب علي المواطن العادي توفير مسكن ملائم ، ونظراً

[١] فؤاد عبد العزيز خليل - ٢٠٠٧ - " أزمة حركة المرور في القاهرة " - ورشة عمل نظمها مركز الدراسات المستقبلية - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - ص ٥.

[٢] الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠٠٦ - مشروع نقل الوزارات من قلب العاصمة - القاهرة - ص ٢٥.



شكل رقم (٦-٧) المناطق العشوائية داخل الكتلة العمرانية بإقليم القاهرة الكبرى

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٥٧ .

لعدم وجود سياسة عمرانية واضحة وبعيدة المدى للقاهرة لتوفير الإسكان فيها للمهاجرين الجدد أو للنمو الطبيعي ١٥,٥٪ من عشوائيات مصر ، حيث بلغ عدد المناطق العشوائية في محافظة القاهرة ٧٥ منطقة " ٦٨ منطقة جار تطويرها ، و ٢ منطقة مطلوب إزالتها ، و ٥ مناطق جار إزالتها " ، وفي محافظة الجيزة ٣٦ منطقة وفي محافظة القليوبية ٧٦ منطقة [١] ، ومع زيادة نسبة الفقر وغلاء أسعار الوحدات السكنية وزيادة معدلات الهجرة الداخلية إلي القاهرة يتوقع تضاعف عدد العشوائيات بمشكلاتها الصحية والاقتصادية والأمنية مما يدق ناقوس الخطر في القاهرة عام ٢٠٥٠ .

٤-٢ البنية التحتية : نظراً للزيادة السكانية في مدينة القاهرة ، فقد زادت الحاجة إلي البنية التحتية كالاتصالات والمياه والكهرباء والصرف الصحي

، وما يترتب عليه من زيادة في معدلات الاستهلاك ، ومع الزيادة السكانية الحالية بدأت مشكلات البنية الأساسية تظهر بجلاء في انقطاع المياه عن العديد من المناطق وظهور مشكلات الصرف الصحي التي وصلت إلي بعض المناطق الراقية وانقطاع تيار الكهرباء في أيام الصيف لضغط الاستهلاك ، الأمر الذي يدعو للتساؤل عن حال البنية التحتية مع الزيادة السكانية المتوقعة في العاصمة عام ٢٠٥٢ ، هل تستطيع هذه البنية المتهالكة الصمود أمام طوفان الزيادة السكانية أم أننا سنكون بحاجة لتغيير كل ما تم بناؤه أو علي الأقل تخفيف ضغط الاستخدام بإيجاد حلول مستقبلية؟

المياه

يبرز اسم القاهرة الكبرى بين المدن العالمية باعتبارها واحدة من أعلى المدن استهلاكاً للمياه في الاستخدامات السكنية للفرد ، ففي عام ٢٠١٠ ، بلغ استهلاك الفرد من المياه في القاهرة ٢٠٨ لتر في اليوم مقارنة بـ ١٣٨ لتر في بكين و ١٢٠ لتر في باريس ، لذا يواجه إقليم القاهرة الكبرى - مشكلة تلبية الطلب المتزايد علي المياه في ظل النمو السكاني المتسارع ، وكذلك في ظل حركة التنمية العمرانية المتعاطمة ، ومع التحسن الجاري في مستويات المعيشة ، ولا شك أن الإدارة الأمثل للمياه تمثل شرطاً أساسياً لتحقيق التنمية المستدامة في إقليم القاهرة الكبرى .

الطاقة

يواجه إقليم القاهرة الكبرى معدل طلب متزايد علي خدمات الكهرباء نظراً لارتفاع عدد السكان وتحسن مستوياتهم المعيشية، وبالتالي فإن الهدف الاستراتيجي هنا يتمثل في تعظيم استخدام مصادر الطاقة المتاحة والحد من تلوث البيئة.

٥-٢ الخدمات: مع الزيادة السكانية العالية تضاعف الطلب علي الخدمات كالتعليم والرعاية الصحية، فمن المتوقع أن يصل عدد الطلبة عام ٢٠٣٠ إلي حوالي ٤١ مليون طالب وطالبة في التعليم ما قبل الجامعي و١٣ مليون في التعليم العالي ، الأمر الذي سيزيد إجمالي الإنفاق المتوقع علي التعليم من ٢١ مليارات جنيه عام ٢٠١٠-٢٠١١ إلي ٦٠٥ مليارات جنيه مصري عام ٢٠٣٠ علي التعليم ما قبل الجامعي ومن ٧,١ مليار جنيه إلي ٤١٨ مليار علي التعليم العالي [١]، الأمر الذي يتطلب زيادة في عدد المدارس

[١] مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - ٢٠٠٧ - وصف مصر بالمعلومات - مجلس الوزراء المصري - ص ١٥٣ .

[١] مخزون بيانات مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء.

<http://www.nds.idsc.gov.eg/DataStoge/SeagchBySectog.asp?ID=157>

والجامعات ، أي زيادة الموارد المالية ، وكذلك زيادة في الرعاية الصحية من أطباء وممرضات وأسرّة ومستشفيات العلاج .



شكل رقم (٧-٧) نصيب الفرد من المساحات الخضراء بالكتلة العمرانية الرئيسية

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ٥١.

٦-٢ التلوث البيئي: لا تزال نسب تلوث الهواء في إقليم القاهرة الكبرى مثيرة للقلق، فهي أعلى بكثير من المعايير العالمية المسموح بها، مما يجعل الإقليم بمثابة المنطقة العمرانية الأكثر تلوثاً في العالم، ربما يرجع السبب إلى توطن أكبر منطقتين صناعيتين في مصر (شبرا الخيمة وحلوان)، وتكدس شوارع القاهرة الكبرى بالسيارات بين الأجرة والملاكي وحافلات النقل، وهو ما يأتي بعواقب وخيمة على صحة المواطنين ومستقبل التنمية.

ومازالت البنية التحتية لمنظومة إدارة المخلفات الصلبة غير مكتملة، كما أن تقديرات نصيب الفرد من المساحات الخضراء تقل كثيراً إذا ما قورنت بالمستوى العالمي وهو ما يحول الإقليم مستقبلاً كتل خرسانية ليست صديقة للبيئة.

كما تتعرض مياه النيل إلى حالة من التلوث الممنهج سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة من خلال صرف المصانع لمخلفاتها التي تحتوي على مواد كيميائية وعناصر ثقيلة ناتجة عن صرف المنشآت الصناعية التي تقع على ضفتيه، وكذلك يتعرض نهر النيل إلى اقتطاع أجزاء منه والبناء عليها أو البناء على ضفافه الأمر الذي يمثل خطورة على هذا المجري المائي وعلى عمليات البخر والترسيب، الأمر الذي يدعو إلى التساؤل عن حالة النهر عام ٢٠٥٢. [٢]



شكل رقم (٧-٨) مراحل تطور الكتلة العمرانية

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٤٠.

٧-٢ العمران واتجاهات التنمية المستقبلية

واجه إقليم القاهرة الكبرى في السنوات الأخيرة تطورات وتغيرات كبيرة في مجالات الاستثمار والتنمية لم تكن معروفة من ذي قبل، فبينما كانت الكتلة العمرانية قديماً محصورة في نطاق وادي النيل. نجدها الآن ممتدة على الأراضي الصحراوية وبصورة تفوق توقعات كافة مخططات التنمية السابق إعدادها على مدي السنوات المتتالية من خلال إقامة مجتمعات عمرانية جديدة في الصحراء وان اختلفت في طبيعتها أو حجمها أو دورها في كل مخطط. ومنذ السبعينات وعلى مدي السنوات التالية وجهت كافة المخططات العمرانية للإقليم النمو العمراني تجاه الأراضي الصحراوية إلا أن محدودية مد شبكات المرافق من طرق ومرافق أساسية أخري حتى بداية التسعينات كانت لها الأثر السلبي على تعظيم الاستفادة من هذه الاستراتيجية، كما يمكن تقسيم الهيكل

[٢] البنك الدولي - ٢٠٠١ - "الإدارة البيئية الحضرية والفقراء" - ورقة معلومات أساسية من أجل الاستراتيجية البيئية - الفريق المعني بالتنمية الحضرية والبنية التحتية - واشنطن - ص ٤٤.

العمراني لإقليم القاهرة الكبرى إلى ثلاثة قطاعات رئيسية كما هو مبين في الشكل التوضيحي رقم (٧-٩) وذلك على النحو التالي:



شكل رقم (٧-٩) الهيكل العمراني لإقليم القاهرة الكبرى
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية
العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٢٩.

- الكتلة العمرانية الرئيسية - وتمثل ٦٠٪ من إجمالي المساحة العمرانية في إقليم القاهرة الكبرى: ويغطي هذا القطاع العمراني الأقسام والأحياء التقليدية في إقليم القاهرة الكبرى، لا سيما المناطق العمرانية داخل نطاق الطريق الدائري والممتدة على طول نهر النيل إلى جهة الجنوب (المعادي، حلوان)، بالإضافة إلى ذلك الجزء من محافظة القاهرة الواقع خارج الطريق الدائري جهة الشمال (حي السلام).

- المجتمعات العمرانية الجديدة - وتمثل ١٨٪ من إجمالي المساحة العمرانية في إقليم القاهرة الكبرى: وهذا القطاع العمراني يضم كافة المجتمعات العمرانية الجديدة المضافة تدريجياً على أطراف الكتلة العمرانية الرئيسية، وهي مدن القاهرة الجديدة، والشروق، وبدر، والعبور إلى جهة الشرق، ومدن ٦ أكتوبر والشيخ زايد إلى جهة الغرب، ومدينة ١٥ مايو في الجنوب.

- القري والتجمعات (المدن) الصغيرة التي تمثل ٢٢٪ من إجمالي المساحة العمرانية في إقليم القاهرة الكبرى: وهذا القطاع يشير إلى القري والتجمعات أو المدن الصغيرة الواقعة في المناطق الزراعية خارج الكتلة العمرانية الرئيسية وخارج المجتمعات العمرانية الجديدة، حيث تمتد بالأساس في مناطق الشمال الغربي والجنوب الغربي من منطقة الدراسة بإقليم القاهرة الكبرى.

ومما سبق نجد ان إقليم القاهرة الكبرى يجمع بين ثلاثة انماط عمرانية مختلفة يواجه كل منها تحدياته الخاصة، فالكتلة العمرانية الرئيسية أصبحت مكدسة تماماً، إذ لا يتبق حالياً سوى مساحات محدودة للغاية من الأراضي المتاحة للتوسعات، وقد تبين من الناحية التاريخية أن مساحة كبيرة من الكتلة العمرانية الرئيسية قد بنيت دون تخطيط سليم، لذا قد تتضمن التوجهات الاستراتيجية إعطاء الأولوية في تحديد المواقع التنموية باتجاه مراكز الجذب في الضواحي - وخصوصاً في المجتمعات العمرانية الجديدة - للمساهمة في تنميتها، وتخفيف الضغوط علي الكتلة العمرانية الرئيسية بجانب تبني برنامج طموح لترميم منطقة وسط المدينة.

النطاقات المساحية لدراسة استعمالات الأراضي في إقليم القاهرة الكبرى

من أجل استيعاب النمو السكاني المتزايد، أخذت المساحة المبنية داخل إقليم القاهرة الكبرى تتسع علي نحو متواصل فاليوم تضم المساحة ٧٦٣ كيلو متر مربع (٢٣٨، ١٧٥ فدان) وهو ما يساوي ستة أضعاف ما كانت عليه تلك المساحة في عقد الخمسينات من القرن الماضي، وضعف المساحة الشاسعة

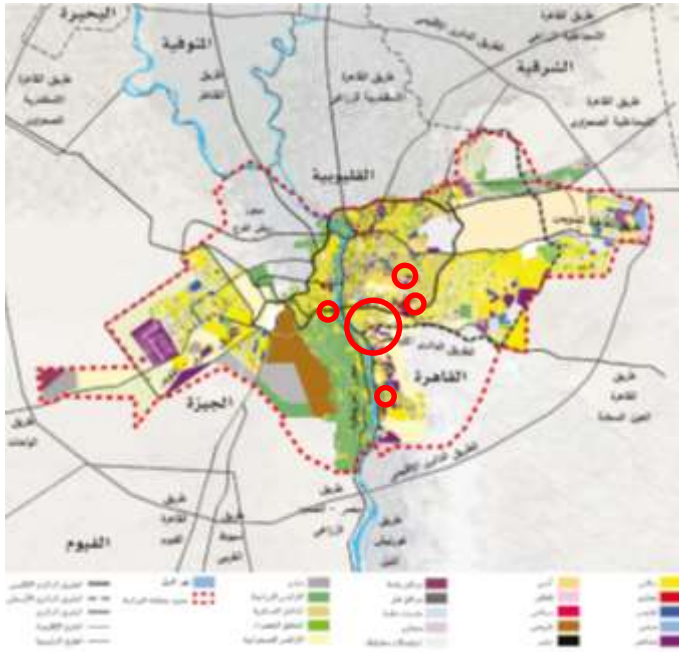


شكل رقم (٧-١٠) النطاقات المساحية في إقليم القاهرة الكبرى
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١- استراتيجية التنمية العمرانية
لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٠٢ - القاهرة - ص ٣٣.

التي كان عليها الإقليم في عقد الثمانينات ، وتمثل حالياً ما يقرب من ٢٣٪ من إجمالي مساحة إقليم القاهرة الكبرى .

تعتبر الكتلة العمرانية الرئيسية حالياً مكدسة للغاية بكثافة سكانية عالية ، حيث بلغ تعداد سكانها ١٢,٦ مليون نسمة وهو ما يمثل أكثر من ٧٨٪ من سكان إقليم القاهرة الكبرى ، وقد بلغت الكثافة الإجمالية ارتفاعاً هائلاً في الكتلة العمرانية الرئيسية قدرت بـ ٨٨ نسمة في الفدان ، ومن ناحية أخرى تحافظ المجتمعات العمرانية الجديدة علي معدل كثافة منخفض حيث تصل الكثافة الإجمالية في المتوسط إلي ٥٣ نسمة في الفدان .

تم إجراء تحليل مفصل للكتلة العمرانية الرئيسية، حيث تم تقسيم إقليم القاهرة الكبرى إلي ٢٣ منطقة عمرانية فرعية بما في ذلك ٣ مناطق للمجتمعات العمرانية الجديدة. وقد اعتمد هذا التقسيم على خصائص مثل الأنماط السائدة في استخدام الأراضي، والكثافة السكانية، والكثافة البنائية، ونوع النسيج العمراني، ووجود حواجز طبيعية أو عمرانية.^[٢]



شكل رقم (٧-١١) استعمالات اراضي إقليم القاهرة الكبرى
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١- استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم
القاهرة الكبرى ٢٠٠٢ - القاهرة - ص ١٤١.

كشفت دراسات تحاليل استخدامات الأراضي علي مستوي المناطق في الكتلة العمرانية الرئيسية عن عدة نتائج رئيسية تتمثل فيما يلي :

تركز المباني والهيئات الحكومية والوزارات : في وسط الكتلة العمرانية الرئيسية بمنطقة وسط البلد في المنطقة المحصورة من شوارع القصر العيني وشارع نوبار بالإضافة إلى المنطقة بين شارع رمسيس والجلاء ، حيث تقام الوزارات والمصالح الحكومية والتي تمثل جزءاً من المنطقة المركزية بمساحة حوالي ١,٣ مليون متر مربع،^[١] بينما تتركز مجموعة من السفارات والمباني الدينية في منطقة جاردن سيتي بالإضافة إلى مباني المصالح الحكومية الهامة مثل قصر عابدين ومحافظة القاهرة ومبنى مجمع .

[٢] الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١٠- استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى - القاهرة ٢٠٠٠- ص ٧٣.
[١] جورج فوزي - ٢٠٠٣م- تنمية مركز المدينة مدخل لتنمية المنطقة المركزية للأعمال -دكتوراه - كلية الهندسة -جامعة القاهرة -ص ١٤٥.

إضافة إلى تركيز عدد من الوزارات بمنطقة مصر الجديدة على طريق صلاح سالم والأوتوستراد. [1] و منشآت عامة حكومية تشمل (الجهاز المركزي للمحاسبات ، الجهاز المركزي للتعبيئة العامة والإحصاء ،...) ، و مؤسسات دولية برنامج الأمم المتحدة لمكافحة الإيدز ، الإتحاد الدولي للاتصالات، منظمة الصحة العالمية ، بالإضافة إلى بعض إشغالات وزارة الدفاع ، [2] ومناطق تركيز بعض من الوزارات والهيئات الحكومية بمنطقة العباسية، وكذلك منطقة المعادي إضافة إلى بعض المنظمات الدولية بها، هذا وقد تم رصد عدد من المقار الوزارية والهيئات الحكومية بمنطقة الجيزة.

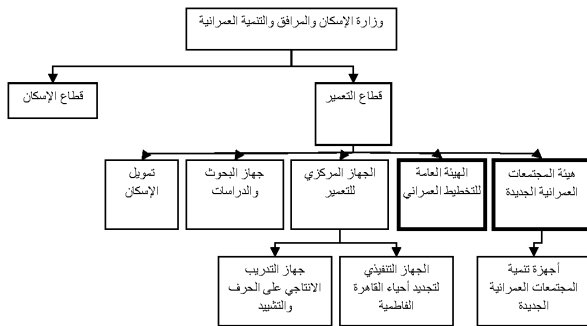
تشبع الكتلة العمرانية الرئيسية : كشف التحليل المساحي المفصل للكتلة العمرانية الرئيسية عن التحديات العمرانية الأساسية في هذه الكتلة ، حيث تبين أنها تحديات تدور جميعها حول نسب الكثافة المرتفعة في الإقليم : سواء ارتفاع كثافات الأنشطة ، أو الكثافة السكانية أو محدودية الأراضي الفضاء التي تعوق بشدة تبني فرص التنمية ، مع انخفاض شديد في نسبة نصيب الفرد من المساحات الخضراء في جميع المناطق ، مع ضرورة الأخذ في الاعتبار أن أتباع " سيناريو إبقاء الوضع علي ما هو عليه " من شأنه أن يؤدي بحلول عام ٢٠٢٢ إلي تراجع بنسبة ٥٠٪ في متوسط سرعة الانتقال داخل الكتلة العمرانية الرئيسية وهو أقل من مستواه المنخفض أصلاً والذي يقدر حالياً بـ ٢٠ كم / ساعة . [1]

عدم استيعاب المجتمعات العمرانية الجديدة الزيادة السكانية حتى الآن : علي مدار الخمسين عاماً الماضية ، صدرت القرارات الحكومية المتعاقبة بإقامة مجتمعات عمرانية جديدة من أجل استيعاب النمو السكاني وهو ما ساهم في تشكيل المساحة الحضرية / العمرانية في إقليم القاهرة الكبرى ، فمنذ عقد الخمسينات من القرن الماضي ، وطوال فترة تنفيذ كافة المخططات العمرانية المتتالية لإقليم القاهرة .

وعقب عملية دمج التجمعات العمرانية الجديدة مؤخراً ، أصبح إقليم القاهرة الكبرى يضم اليوم سبعة مجتمعات عمرانية جديدة في مدن محددة هي : ٦ أكتوبر والشيخ زايد والقاهرة الجديدة والعبور والشروق وبدر بالإضافة إلي ١٥ مايو ، وعموماً فقد كان انتقال السكان إلي المجتمعات العمرانية الجديدة أبطأ بكثير مما كان مخططاً له في البداية، ولم تنجح معظم المجتمعات العمرانية الجديدة في استقطاب الحجم المستهدف للسكان .

٨-٢ الجهاز الإداري لعمران إقليم القاهرة الكبرى

يمتد إقليم القاهرة الكبرى ليضم حدود إدارية متعددة، ويشمل نطاق سلطة الإقليم ثلاث محافظات مستقلة وهي القاهرة والجيزة والقليوبية، والتي تستلزم إتباع منهج تخطيطي متكامل لمنطقة العاصمة. وتعتبر الهيئة العامة للتخطيط العمراني التابعة لوزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية الجهاز المسئول عن إعداد السياسات العامة للتخطيط والتنمية العمرانية للإقليم بالإضافة إلى وضع المخططات والبرامج لخدمة أهداف الإقليم التنموية على المستوى القومي أو الإقليمي على حد سواء إلى جانب مسئولية مراجعة وتعديل المخططات العمرانية



شكل رقم (٧-١٢) الهيكل التنظيمي لوزارة الإسكان

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، الوكالة اليابانية للتعاون الدولي - ٢٠٠٨ - المخطط الاستراتيجي بعيد المدى لإقليم القاهرة الكبرى - ص ٢٤ .

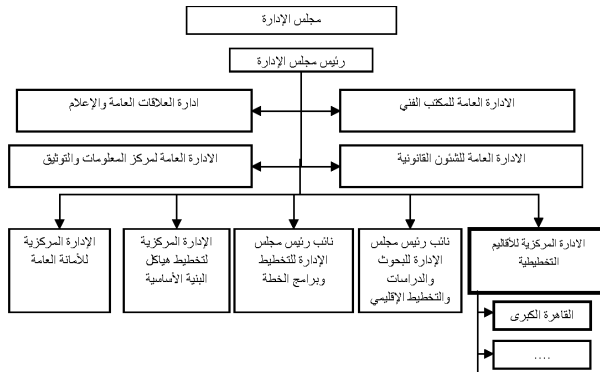
على المستوى المحلي ، في حين تتولى المحافظات كلا في نطاقه تنفيذ ما تنتهي الخطط والسياسيات العمرانية من قبل وزارة الإسكان ، وفي كثير من الأحيان تفتقر الإدارات الفنية بالمحافظات إلى الكوادر

[1] أحمد حلمي نبيل - ٢٠٠٦ - استعمالات الأراضي الحكومية والإدارية ودورها في نمو المدن - ماجستير - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - القاهرة - ص ٢٥ .

[2] نعمات محمد نظمي - ٢٠٠٤م - إعادة تأهيل وسط مدينة القاهرة - دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة عين شمس - ص ٢١٥-٢٢٧ .

[3] الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١٠ - استراتيجيات التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى - القاهرة ٢٠٠٥ - ص ١٣٠ .

الفنية القادرة على إدارة التنمية بالإقليم ، وهو ما تشير اليه نتائج الوضع الراهن من تدهور جميع البنية التحتية للإقليم .



شكل رقم (٧-١٣) الهيكل التنظيمي للهيئة العامة للتخطيط العمراني

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، الوكالة اليابانية للتعاون الدولي - المخطط الاستراتيجي بعيد المدى لإقليم القاهرة الكبرى - ص ٢٥ . ٢٠٠٨



شكل رقم (٧-١٣) الهيكل التنظيمي لمركز التخطيط العمراني لإقليم القاهرة الكبرى

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، الوكالة اليابانية للتعاون الدولي - المخطط الاستراتيجي بعيد المدى لإقليم القاهرة الكبرى - ص ٢٥ . ٢٠٠٨

ويتولى مركز التخطيط العمراني لإقليم القاهرة الكبرى مسئولية التخطيط العمراني للإقليم، حيث يعمل مركز التخطيط العمراني لإقليم القاهرة الكبرى بالتعاون مع إدارات التخطيط في المحافظات الثلاثة والتنسيق داخل وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية مع إدارة تخطيط البنية التحتية داخل الهيئة العامة للتخطيط العمراني وهيئة المجتمعات العمرانية الجديدة وجهات أخرى عديدة. [١]

مما يؤدي ذلك إلى تعقد عملية صنع القرار، بشأن المشروعات المؤثرة على العديد من المحافظات، بسبب تعدد الهيئات والأجهزة الرقابية وازدواجية وتعارض اختصاصاتها داخل الحدود الإدارية للإقليم، وعلاوة على ذلك فإن التواجد القوي للوزارات داخل الإقليم غالباً ما يسفر عن تضارب أو تعارض السلطات والاختصاصات بين الوزارات والمحافظات.

وحيث أن الإقليم لا يمثل وحده إدارية واحدة نتيجة تقسيمه إلى ثلاث محافظات إضافة إلى بعض الهيئات القطاعية يضعف التنسيق فيما بينها أدى إلى عدم توافر آليات فعالة لتطبيق مبادئ التخطيط العمراني ولكي تحقق المخططات العمرانية أهدافها العامة بإحداث التغيير في التنسيق والتنظيم لإقليم القاهرة الكبرى في المستقبل.

لا يعقل أن تدار القاهرة الكبرى كإقليم تخطيطي إداري تضم خمسة عشر مليون نسمة بنفس الأسلوب الذي يدار به إقليم تخطيطي وإداري آخر، لذا يجب أن يعتمد النظام الإداري الحاكم لإقليم القاهرة الكبرى على مؤسسات قوية وعلى سلطة تمثيل برلماني غير تقليدية، وإنشاء مجلس أعلى مخصص لرصد ومتابعة ما يتم إحرازه من تقدم وإنجازات في سياق تنفيذ مخططات الإقليم المعدة مسبقاً، واتخاذ القرارات المتعلقة بالتنفيذ، مع ضرورة وضع تعريف إداري محدد لحدود مدينة العاصمة.

الخلاصة

مما سبق يتضح أن إقليم القاهرة الكبرى يتسم بالعديد من المشاكل المؤثرة بشكل فعال في مستقبل العاصمة المصرية ٢٠٥٠ وهو ما قد يؤثر على نجاح وفشل نقل العاصمة الإدارية والسياسية من مناطق التركيز الى مناطق الأطراف، وهو ما يظهر جلياً في الواقع الحالي للمدن الجديدة وعدم مساهمتها في تحقيق الأهداف المرجوة من أنشائها والتي كان من أهمها خلخت الكثافة السكانية من قلب القاهرة إلى الأطراف.

[١] الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠٠٨- المخطط الاستراتيجي بعيد المدى لإقليم القاهرة الكبرى -

ومن ثم فإن هناك مخاطر متوقعة في حالة استمرار النمو الحالي والتضخم في حجم الإقليم والضغط الشديد على مرافقة والتجمعات الجديدة والضغط على محاور الحركة الرئيسية داخل وخارج القاهرة، لذا فلا بد من التحكم في اتجاهات النمو الحالية والمتوقعة وتوجيهها إلى مناطق مخططة بمناهج وأساليب مختلفة.

ويمكن القول بأن التفكير بنقل الوظيفتين السياسية والإدارية من قلب العاصمة إلى إحدى المدن الجديدة من شأنه أن يقلل الكثافة في القاهرة الكبرى بإعادة توزيع السكان من خلال نقل الموظفين والسياسيين إلى هذه المدينة مما قد يساعد في حل المشكلات الحالية.

وأخيرا يمكن القول بأن الوضع الحالي للإقليم وقطاعاته لا تتناسب مع الحجم المستقبلي المطلوب من الإقليم أن يشغله.

الفصل الثامن: الأنشطة الإدارية والسياسية في إقليم القاهرة الكبرى.

مقدمة

القاهرة هي عاصمة مصر وخدماتها لا تقتصر على سكانها الأصليين بل تقدم الخدمات إلى الوافدين والمتريدين عليها – وهم كثيرون – حيث تضم المراكز الإدارية والحكومية الرئيسية بجانب العديد من المراكز التجارية والفنية على مستوى الدولة، مضافاً إليها تواجد المؤسسات الاقتصادية والسياسية ذات المستوى الدولي بها.

يتركز في القاهرة حوالي [1]: ٤٣% من موظفي الدولة، ٤٠% من الاستثمارات الحكومية، ٤٣% من فرص العمل بالقطاع الخاص، ٤٠% من فرص العمل بالقطاع العام، ١٨,٧% من إجمالي المنشآت الاقتصادية، ٢٠% من خدمات المجتمع.

يقدر عدد العالمين بالجهاز الحكومي للدولة بمصر (وزارات وقطاع أعمال عام وقطاع عام) بحوالي ٦,٣ مليون موظف يعمل بالقاهرة ٢,٦ مليون موظف تقريباً بنسبة ٤٣%، [٢] كما يعمل بها نحو ٢٤,٦% من إجمالي العالمين بالمنشآت الاقتصادية الخاصة، وتبلغ نسبة إجمالي الاستثمارات المخصصة للمحافظة إلى إجمالي الاستثمارات المخصصة للجمهورية ٢٣,٥٧%.

تعتبر القاهرة مركزاً للأنشطة الحكومية حيث تتوطن بالقاهرة الكبرى المؤسسات القومية للعاصمة السياسية، مثل قصور الحكم ومباني المجالس النيابية والبرلمانية ودواوين الوزارات المختلفة، بالإضافة إلى المؤسسات الدولية والإقليمية التي تقوم بأعمال التنسيق على المستوى الدولي والعربي والإفريقي، مثل جامعة الدول العربية ومؤسسات الأمم المتحدة وبعض مؤسسات منظمة الوحدة الأفريقية.

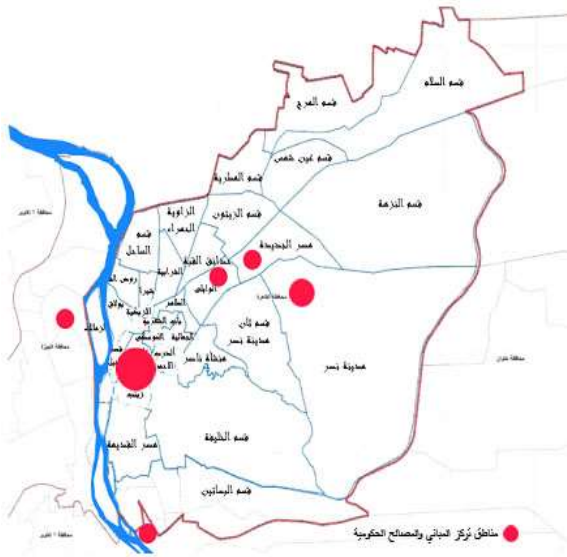
ومن أهم هذه العناصر جذبا للمواطنين هي الوزارات والمصالح الحكومية المختلفة التي تحتل مبانيها وهيئاتها منطقة وسط المدينة، ويتسبب ذلك في إرباك حركة المرور بشكل واضح خاصة في أوقات الذروة الأمر الذي دعا إلى التفكير في إمكانية نقلها تخفيفاً للعبء الملقى على العاصمة.

ويتناول هذا الفصل دراسة الوضع الراهن للمركز الحكومي والإداري بالقاهرة، ويتعرض فيه لدراسة

مواقع الاستعمالات الحكومية وتوزيعها المكاني، والعاملين بالجهاز الإداري والقطاع الحكومي، والمشاكل الناتجة عن تركيز الأنشطة الحكومية، وذلك للوقوف على تأثير عملية النقل داخل مناطقها وفي محيطها.

تتميز مؤسسات الإدارة المحلية بالانتشار المكاني، ولكن مؤسسات الإدارة القومية تتركز بفعل الاعتبارات التاريخية حول المنطقة المركزية، أما الحديث منها فينتشر بالأحياء الحديثة، وخاصة مدينة نصر والعباسية ومصر الجديدة، أما المؤسسات الدبلوماسية فتتميل نحو اختيار موقعها في الأحياء السكنية الراقية. [٣]

ويتكون الجهاز الإداري للحكومة المصرية من مجموعة من الوزارات ويبلغ إجمالي عدد الوزارات في التعديل الوزاري للحكومة في ١٢/ يوليو ٢٠٠٤م ٣٤ وزارة، [٤] تتبعها هيئات إدارية وخدمية واقتصادية.



شكل رقم (٨-١) التوزيع المكاني للأنشطة الإدارية والسياسية بإقليم القاهرة الكبرى

المصدر: محمد مصطفى الديناري - ٢٠٠١ - المرود الحضاري لنقل مباني الوزارات والمصالح الحكومية من وسط مدينة القاهرة (العاصمة) - ماجيستري - كلية الهندسة - جامعة الأزهر ص ٧٠.

[1] معهد التخطيط الإقليمي - ٢٠١٣ - تصنيف وترتيب المدن المصرية حسب بيانات تعداد ٢٠١٢م - ص ٨١.

[2] الجهاز المركزي للتعبئة العامة الإحصاء - إحصاء العاملين بالحكومة والقطاع الأعمال العام عن الحالة في ١/١.

[3] المرجع السابق رقم [1] - ص ٧٣.

[4] www.idsc.gov.eg الموقع الخاص بمركز المعلومات ودعم القرار بمجلس الوزراء



- | | |
|--|-------------------------------------|
| ١- مجمع التحرير | ٩- وزارة الإسكان |
| ٢- مجلس الشعب والقوي | ١٠- وزارة التخطيط العالي |
| ٣- رئاسة مجلس الوزراء ومجلس الدولة | ١١- الهيئة العامة للتقنين |
| ٤- وزارة الصحة والسكان | ١٢- وزارة التجارة الخارجية والتسويق |
| ٥- وزارة العدل | ١٣- وزارة التضامن الإجتماعي |
| ٦- وزارة المالية ومباني تابعة لها (المقر القديم) | ١٤- وزارة النقل |
| ٧- وزارة الإنتاج الحربي | ١٥- وزارة الداخلية |
| ٨- وزارة التعليم | |

شكل رقم (٨-٢) تركيز الأنشطة الإدارية والسياسية بمنطقة غرب القاهرة

المصدر: محمد مصطفى الديناري - ٢٠٠١ - المرود الحضاري لنقل مباني الوزارات والمصالح الحكومية من وسط مدينة القاهرة (العاصمة) - ماجستير - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - ص ٧١.



شكل رقم (٨-٣) مجمع التحرير - منشأة حكومية
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، وزراء الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - ٢٠٠٦ - المدينة الحكومية الجديدة (نقل الوزارات من قلب العاصمة) - القاهرة - ص ٥.



شكل رقم (٨-٤) وزارة الإنتاج الحربي - احد المباني التراثية

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، وزراء الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - ٢٠٠٦ - المدينة الحكومية الجديدة (نقل الوزارات من قلب العاصمة) - القاهرة - ص ٥.

١- مواقع الأنشطة الإدارية والسياسية:

يؤدي تركيز الأنشطة الإدارية والسياسية داخل القاهرة الكبرى إلي ظهور مشكلات عدة لعدم وجود إمكانية لاستيعاب هذه الأنشطة بالإضافة إلى أعداد المتعاملين المنجذبة إليها ، وتستقر الإدارات الحكومية الرئيسية ومنشآت خدمات الأعمال والإدارة العليا للشركات والبنوك والمحلات التجارية الكبيرة في منطقة وسط المدينة ، وذلك لأسباب عديدة : بعضها تاريخي يعتمد على قدم هذ المنشآت ، وبعضها عملي يعتمد على مدى شرعية الاتصال الشخصي المباشر مع متخذي القرارات ، وبعضها الآخر يعتمد على مدى سهولة الوصول إلى المنطقة من جميع أنحاء المدينة . كما توجد عشوائية في اختيار أماكن استعمالات الأراضي الحكومية أدى إلى تباعد مكونات المركز الحكومي للدولة في مناطق متفرقة بالقاهرة (وسط البلد - العباسية - مدينة نصر) ، وفقد المركز الحكومي شخصيته المميزة له بكونه عاصمة الدولة والمسئول عن تخطيط وإدارة الدولة.

التوزيع المكاني للجهاز الحكومي بالقاهرة:

تستقر وتتركز الوزارات والمصالح الحكومية الرئيسية والمؤسسات القومية للعاصمة السياسية مثل قصور الحكم ومقار المجالس النيابية والبرلمانية والمؤسسات الدولية والإقليمية ومنشآت خدمات الأعمال بحي غرب القاهرة في منطقة وسط المدينة خاصة بأقسام عابدين وقصر النيل ، ويتباعد باقي مكونات المركز الحكومي ويتوزع بالامتدادات العمرانية بأحياء مصر الجديدة وشرق القاهرة خاصة في أقسام مصر الجديدة ومدينة نصر والعباسية شرقا ، والمعادي بجنوب القاهرة ، وأيضا في الجيزة بأقسام الدقي وإمبابية ، أما المؤسسات الدولية فتنتشر مواقعها في الأحياء الراقية بجاردن سيتي والزمالك بغرب القاهرة ، شكل (٨-١) ويوضح مواقع تركيز الوزارات والمصالح الحكومية بأحياء القاهرة الكبرى .

وتتمثل أماكن تركيز الاستعمالات الحكومية (الوزارات والمصالح الحكومية التابعة) داخل إقليم القاهرة الكبرى طبقا للتقسيم الإداري للإقليم في الأحياء الآتية:

١-١ غرب القاهرة:

يشمل الأقسام الإدارية (الازبكية ، الموسكي ، بولاق ، عابدين ، الزمالك ، قصر النيل) ، والمنطقة تعاني من مشاكل عديدة منها ارتفاع الكثافات السكانية وانتشار المناطق المتدهورة ومشاكل النقل والمرور وارتفاع

أسعار الأراضي والتعديت على المباني الأثرية ، ويخدم هذا الحي محاور رئيسية مثل طريق رمسيس ، والجلاء وطريق الكورنيش ، وشارع القصر العيني ، وشارع الأزهر، وكوبري ٦ أكتوبر، ونفق الأزهر ، وشارع عبد العزيز وشارع الجيش وتصب هذه الطرق جميعها في منطقة وسط المدينة ، بالإضافة إلى خط مترو الأنفاق الأول والثاني .

ويحتوي هذا الحي على أعلى تركيز للخدمات المركزية الحكومية، شكل رقم (٨-٢) ويوضح المركز الحكومي بحي غرب القاهرة، وتتركز به الاستعمالات الآتية:

- خدمات تعليمية تشمل مقر الجامعة الأمريكية وبعض منشآت جامعة القاهرة والمركز الثقافي الفرنسي، شكل رقم (٨ - ٣)، (٨ - ٤).

- المؤسسات الدولية مثل جامعة الدول العربية، منظمة الصحة العالمية، الصندوق الدولي للنقد، المنظمة العربية المصدرة للبترو، منظمات الأمم المتحدة (برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، صندوق الأمم المتحدة للمرأة، منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية، مركز معلومات الأمم المتحدة، منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلوم والثقافة اليونسكو)، بالإضافة إلى بعض من السفارات والقنصليات في أقسام الزمالك وجاردن سيتي.

٢-١ مصر الجديدة:

في شرق القاهرة ويشمل الأقسام الإدارية (النزهة، مدينة نصر، مصر الجديدة)، ويمتد بالكامل على أراضي صحراوية ويعاني من عدة مشاكل أهمها الامتداد العمراني الغير منظم والمناطق العشوائية الواقعة بالحي والتعدي على أراضي ملك الدولة مثل عزبة الهجانة، وتخدم تلك المنطقة الطرق الرئيسية مثل طرق رمسيس، والعروبة، الخليفة المأمون، وطرق الأوتوستراد وصلاح سالم والطريق الدائري وكوبري ٦ أكتوبر.

- ويضم هذا الحي: مقر لـ ٨ وزارات تتركز في تلك المنطقة على طريق صلاح سالم وطريق الأوتوستراد وتشمل وزارات (القوى العاملة والهجرة، الدولة للتنمية الاقتصادية، البترول، المقر الجديد لوزارة الاستثمار، السياحة، المقر الجديد لوزارة المالية، وزارة الدولة للتنمية الإدارية، بالإضافة إلى وزارة الطيران المدني في طريق المطار)^[١].

- منشآت عامة حكومية تشمل (الجهاز المركزي للمحاسبات، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، معهد التخطيط القومي، الجهاز المركزي للتنظيم والإدارة، قاعة المؤتمرات، نصب التذكاري وساحة ومنصة العرض العسكري)

- خدمات تعليمية جامعية تشمل (جامعة الأزهر، الجامعة العربية المفتوحة) بمدينة نصر.

- مؤسسات دولية مثل برنامج الأمم المتحدة لمكافحة الإيدز، الاتحاد الدولي للاتصالات، منظمة الصحة العالمية، بالإضافة إلى بعض اشغالات وزارة الدفاع.



شكل رقم (٨-٥) مناطق تركز الأنشطة الإدارية بمدينة نصر
المصدر: محمد مصطفى الديناري - ٢٠٠١ - المرود الحضاري لنقل
مباني الوزارات والمصالح الحكومية من وسط مدينة القاهرة (العاصمة) -
ماجستير - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - ص ٧٤.

[١] أحمد حلمي نبيل - ٢٠٠٦ - استعمالات الأراضي الحكومية والإدارية ودورها في نمو المدن - ماجستير - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - القاهرة - ص ٢٥.

٣-١ شرق القاهرة:



١- وزارة الكهرباء والقوة بديهي العامة
٢- مركز بديهي القاهرة
٣- جامعة الأزهر
٤- جامعة الأزهر
٥- جامعة الأزهر
٦- جامعة الأزهر
٧- جامعة الأزهر
٨- جامعة الأزهر
٩- جامعة الأزهر
١٠- جامعة الأزهر
١١- جامعة الأزهر
١٢- جامعة الأزهر
١٣- جامعة الأزهر
١٤- جامعة الأزهر
١٥- جامعة الأزهر
١٦- جامعة الأزهر
١٧- جامعة الأزهر
١٨- جامعة الأزهر
١٩- جامعة الأزهر
٢٠- جامعة الأزهر

شكل رقم (٦-٨) مناطق تركز الأنشطة الإدارية بالعباسية

المصدر: محمد مصطفى الديناري - ٢٠٠١ - المرود الحضاري لنقل مبادئ
الوزارات والمصالح الحكومية من وسط مدينة القاهرة (العاصمة) - ماجستير
- كلية الهندسة - جامعة الأزهر - ص ٧٥.

ويشمل الحي أقسام (المطرية، عين شمس، الزيتون، حدائق القبة، الوايلي، المرج، منشية ناصر، مدينة السلام) ، ويمتد في معظمه على الأراضي الزراعية وبالحى العديد من المشاكل العمرانية أهمها الامتداد العشوائي ووجود مناطق متهالكة ونقص في شبكات البنية الأساسية والخدمات ، بالإضافة إلى ارتفاع الكثافات السكانية ، وتخدم تلك المنطقة شبكة من المحاور والطرق الرئيسية مثل طرق بورسعيد ، رمسيس ، جسر السويس ، ومثل كوبري ٦ أكتوبر وطريق صلاح سالم لخدمة العباسية ، بالإضافة إلى الخط الأول لمترو الأنفاق (حلوان المرج) وتضم هذه المنطقة :

- مقار ثلاثة وزارات تتركز في منطقة ميدان العباسية وشارع الخليفة المأمون (وزارة السياحة، الكهرباء والطاقة، الدفاع والإنتاج الحربي).

- منشآت عامة حكومية (مصلحة الأحوال المدنية، المركز القومي للدراسات القضائية، محكمة شمال القاهرة، إدارة وسط القاهرة التعليمية، الهيئة العربية للتصنيع، المجلس الأعلى للآثار، الهيئة العامة لنظافة القاهرة)، بالإضافة إلى خدمات تعليمية (جامعة عين شمس، بعض المعاهد التعليمية، كلية الشرطة). [١]

٤-١ حلوان:

ويشمل الحي الأقسام الإدارية (المعادي، حلوان، ١٥ مايو، التبين، طرة) ويخدمه من الطرق الرئيسية الأوتوستراد وطريق الكورنيش وتتمثل مشاكله في المناطق العشوائية في دار السلام والبساتين وحول المناطق الصناعية بالتبين وعلى امتداد نهر النيل وانتشار ملوثات الصناعة بمنطقة حلوان، ويخدم تلك المنطقة طرق الكورنيش والأوتوستراد، ويتوفر بهذا الحي: وزارتين بالمعادي (وزارة الدولة لشئون البيئة، وزارة الدولة للأسرة والسكان) وتوجد به بعض الهيئات الحكومية وتتركز على طريق الكورنيش.

- خدمات تعليمية تشمل جامعة حلوان ومقر أكاديمية السادات للعلوم الإدارية بالمعادي.
- مؤسسات دولية مثل صندوق الأمم المتحدة للأطفال اليونيسيف بمنطقة المعادي، الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية، برنامج الغذاء الدولي، بالإضافة إلى بعض من السفارات والقنصليات بمنطقة المعادي.

٥-١ مدينة الجيزة:

تشمل الأقسام الإدارية (إمبابة، العجوزة، الدقي، الجيزة، بولاق الدكرور، الهرم) بالإضافة إلى التجمعات العمرانية الجديدة غرب القاهرة، وتقع في معظمها على الأراضي الزراعية وتتمثل أهم مشاكله في الامتداد العشوائي عليها وارتفاع الكثافات السكانية



شكل رقم (٧-٨) مناطق تركز الأنشطة الإدارية بالجيزة

المصدر: محمد مصطفى الديناري - ٢٠٠١ - المرود الحضاري لنقل مبادئ
الوزارات والمصالح الحكومية من وسط مدينة القاهرة (العاصمة) - ماجستير
- كلية الهندسة - جامعة الأزهر - ص ٧٧.

[١] أحمد حلمي نبيل - ٢٠٠٦ - استعمالات الأراضي الحكومية والإدارية ودورها في نمو المدن - ماجستير - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - القاهرة - ص ٢٥.

في بعض مناطقه وبه مشاكل في الصرف الصحي والمياه والطرق والنقل والمرور ويتوفر في هذا الحي:

- مقره وزارات (في الدقي وزارة الزراعة واستصلاح الأراضي، وزارة الدولة للتنمية المحلية) وفي إمبابة (وزارة الموارد المائية والري، وزارة الثقافة) وبالقرية الذكية (وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات).

- بعض الهيئات الحكومية وتتركز معظمها في منطقة المهندسين والدقي.
- خدمات تعليمية تشمل جامعة القاهرة بالجيزة، جامعة ٦ أكتوبر، جامعة الأهرام الكندية، جامعة العلوم والتكنولوجيا بمدينة ٦ أكتوبر.

- مؤسسات دولية مثل صندوق الأمم المتحدة للسكان وتتركز هذه المنظمات في منطقة الدقي، مقر الوفد الأوربي، منظمة الأغذية والزراعة.

- مجموعة من السفارات والقنصليات انتشرت في منطقة الدقي والمهندسين.

٢- مؤشرات تركز الأنشطة الإدارية والسياسية بإقليم القاهرة.

قد ساعد تركز الاستعمالات الحكومية في إقليم القاهرة على ظهور كثير من المشكلات، لعل أهمها:

٢-١ النقل والمرور

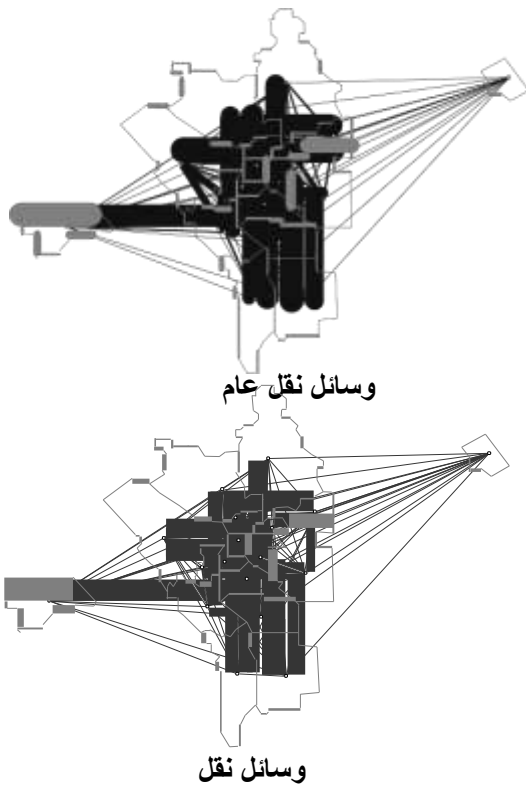
أصبحت مشكلات النقل والمرور من السمات الرئيسية لمدينة القاهرة وأصبح الانتقال من مكان إلى آخر من المشكلات اليومية التي يعاني منها المواطن، سواء كان مالكا للسيارة الخاصة أو مستخدماً لوسائل النقل العام أو باحثاً عن سيارة أجرة أو حتى سائراً على قدميه، وتظهر المشكلة بوضوح عند أماكن تركز الأنشطة الحكومية، وقد لجأت الحكومة إلى إيجاد حلول لمشكلة النقل، وذلك عن طريق تغيير ساعات العمل، وتبادل العاملين لفترات معينة.

وبدراسة خطوط الرغبة للركاب في انتقالاتهم على أساس البيانات التي أعدها الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء عن انتقال أرباب الأسر الزوجية من مقر سكنهم إلى مقر عملهم والعكس، وأمكن تبعاً لذلك وصف محاور الحركة الرئيسية تحديداً على النحو التالي: [١]

محور شمال القاهرة -وسط المدينة: أكبر محور لحركة مرور رحلات العمل وتعتبر المناطق السكنية في شبرا الخيمة وشبرا بالإضافة إلى رحلات القادمة

من خارج الإقليم من طريق الإسكندرية الزراعي هي مناطق المنبع لهذه الرحلات ومنطقة وسط المدينة هي المصب وتعتبر شوارع كورنيش النيل وبورسعيد الناقل الرئيسية لهذه الرحلات.

محور شمال شرق القاهرة: ويأتي في المرتبة الثانية من حيث حجم رحلات العمل، وتعتبر مناطق المطرية وعين شمس وحلمية الزيتون ومصر الجديدة ومدينة نصر هي المنبع، ويضاف إليهم الرحلات



شكل رقم (٨-٨) أحجام التدفق المروري بإقليم القاهرة الكبرى عام ٢٠١٢ م

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، الوكالة اليابانية للتعاون الدولي - ٢٠٠٨ - المخطط الاستراتيجي بعيد المدى لإقليم القاهرة الكبرى - ص ٥٦.

[١] حامد عبد العظيم حجازي - ٢٠٠٠ - تأثير مترو أنفاق القاهرة على تخطيط استعمالات الأراضي كأساس لتخطيط النقل والمرور في إقليم القاهرة الكبرى - رسالة ماجستير - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - ص ١٥٠.

القادمة من خارج الإقليم عن طريق بليبس الزراعي والمرج، وتعتبر شوارع رمسيس وبورسعيد وصلاح سالم والأزهر هي الناقل الرئيسية بهذه الرحلات.

محور شمال القاهرة – شرق القاهرة: يكاد يكون هذا المحور هو أهم المحاور بالإقليم بعيد عن وسط المدينة، وتعتبر المناطق السكنية في عين شمس والمطرية والزيتون هي المنبع، والمناطق الصناعية في مسترد وأبو زبل ومصر الجديدة هي المصب، وتعتبر الشوارع العرضية التي تربط شارع جسر السويس وشارع عين شمس هي الناقل الرئيسية.

محور غرب القاهرة – وسط المدينة: ويأتي في المرتبة الثالثة، وتعتبر مناطق الجيزة وإمبابة والهرم بالإضافة إلى الرحلات القادمة من الحوامدية والبدرشين والصعيد هي مناطق المنبع، وتعتبر كباري القاهرة هي الناقل الرئيسية لوسط المدينة بالإضافة شارع القصر العيني و٢٦ يوليو.

محور شمال القاهرة – جنوب القاهرة: ويعتبر في إجماله إنه مكون من عدة محاور، ويعتبر كورنيش النيل والمعادي الزراعي، وأوتستراد مصر الجديدة حلوان الناقلات الرئيسية لهذه الرحلات. ويتضح من ذلك أن منطقة وسط المدينة هي أكبر مصب لرحلات الإقليم، وأن مدخل وسط المدينة، وهي على الترتيب: رمسيس – بورسعيد – الأزهر – محمد علي – القصر العيني – الكورنيش – كباري النيل – ٢٦ يوليو – شبرا، وتحمل هذه المحاور أكبر أحجام المرور، ويوضح شكل رقم (٨-٨) أحجام التدفق المروري بالقاهرة، ويبلغ إجمالي عدد الرحلات اليومية بالقاهرة حوالي ٢٧ مليون رحلة / يوم، حوالي ١٤ % منها يتم في ساعة الذروة. [١]

انتظار السيارات

تمثل انتظار السيارات مشكلة أساسية بمنطقة وسط العاصمة فالطرق تستخدم للانتظار وسير العربات في نفس الوقت ، وقد قامت المجموعة اليابانية (JICA) في عام ٢٠٠٦م بعمل دراسة وحصر لمتطلبات انتظار السيارات في منطقة C.B.D وخصوصاً المنطقة المحصورة ما بين شارع رمسيس وشارع بورسعيد والكورنيش، ونلاحظ أيضاً نسبة الازدحام بالطرق الداخلية بهذه المنطقة تتراوح ما بين ١٠ % ، ٨٠% وبلغ في الشوارع القريبة أو المفتوحة أكبر من ١٥٣% ، وسعة الانتظار ٢٥٨٠٠ وحدة / عربة ، وتحليل المرور بمنطقة الدراسة وجد أن معدل الازدحام أقل من ١٠٠% بالشوارع الداخلية ، وحوالي ٣٠٠% في الشوارع الرئيسية، وهكذا يتضح أن شبكة الطرق في الكتلة العمرانية للقاهرة الكبرى تعاني في بعض علاقتها باستعمالات الأراضي المحيطة.

النقل العام بإقليم القاهرة الكبرى : يقوم على خدمة النقل العام بإقليم القاهرة الكبرى كل من هيئة النقل العام بالقاهرة وشركة أتوبيس القاهرة الكبرى وشركة مترو مصر الجديدة ومترو الأنفاق، ويقوم بالعبء الأكبر من الخدمة هيئة النقل العام بالقاهرة ومترو الأنفاق ، بالإضافة إلى قيام أغلب الجهات الحكومية والخاصة بتملك أسطول لنقل العاملين بها بما يمثل طاقته إنتاجية عاطلة معظم الوقت، حيث إنها تعمل لفترات محدودة خلال اليوم [١]، بالإضافة إلى أن كفاءة نقل الأتوبيسات المملوكة للجهات الحكومية منخفضة للغاية، حيث إن متوسط عدد الركاب المنقولين بواسطة الأتوبيس المملوك للجهات الحكومية يبلغ ٩٦ راكب / يوم ، بينما تنقل أتوبيسات هيئة النقل العام ٦٠٠ راكب / يوم [٢].

٢-٢ مشكلة الهجرة الداخلية

من المشكلات التي تواجه القاهرة الكبرى نتيجة الزيادة السكانية السريعة، عن طريق الهجرة الناتجة عن وجود عوامل طاردة لسكان الريف وعوامل جاذبة إلى المدن، فمن بين العوامل الطاردة نجد التضخم

[١] المركز العام لمعلومات شبكات المرافق القاهرة - ١٩٩٨ - القاهرة ٢٠٠٠ - ص ٢٢.

[٢] محمد سيد حافظ - ١٩٨٩ - دراسة أثر النمو الحضري لمدينة القاهرة - المؤتمر العام الثامن لمنظمة المدن العربية.

[٣] الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل - ١٩٨٥ - حصر نقل العاملين بأجهزة الدولة بوسائل النقل المملوكة للجهات الحكومية بالقاهرة - ص ٥.

السكاني في المناطق الريفية وما يتصل بذلك من ضالة فرص الحصول على الأراضي التي يمكن زراعتها بالإضافة إلى إحساس القرويين بالحرمان النسبي من الخدمات.^[٣] ومن أبرز مظاهر التضخم الحضري: مشاكل الإسكان، والنمو العشوائي، والمشاكل الاجتماعية والاقتصادي المترتبة عليها، وارتفاع نسبة البطالة، ومشاكل وأعباء المرافق والخدمات، واختناقات المرور، والتدهور العام للبيئة، ويوضح شكل رقم (٨-٩) مراحل نمو الكتلة العمرانية للقاهرة. ويمثل النمو العمراني العشوائي ظاهرة خطيرة في القاهرة الكبرى بلغت نسبه حوالي ٨٠% من الكتلة المبنية، حيث نشأت المواقع السكنية العشوائية أو الغير رسمية لحاجة الناس إلى مسكن أو مأوى للإقامة، ومما ساعد على تزايد حدة المشكلة تزايد معدلات النمو السكاني سواء بسبب النمو والزيادة الطبيعية للسكان، أو بسبب المركزية الشديدة في توزيع الخدمات، حيث إنه في عام ١٩٦٦م لم يتجاوز السكان الذين ولدوا في مدينة القاهرة ١٣% من قاطنيها، ثم ارتفعت هذه النسبة إلى ٢٠% عام ١٩٧٦م، ثم ٣٠% في عام ١٩٨٠م، ثم ٣٧% في عام ١٩٨٧م.^[٤]

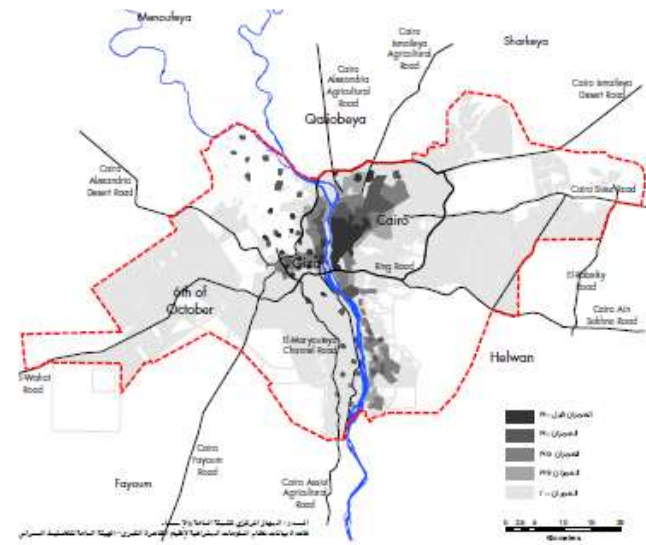
٢-٣ نقص الخدمات والمرافق بالقاهرة الكبرى

تعاني القاهرة الكبرى من نقص في الخدمات العامة والمرافق نتيجة للنمو المستمر للكتلة العمرانية، وخاصة النمو العشوائي على الأطراف حيث نجد مناطق عديدة وكبيرة تفتقر إلى المرافق، كما بدأت المرافق القائمة في التدهور بسبب الضغط والنمو السكاني الكبير، لذا قامت الحكومة بتنفيذ مجموعه من المدن الجديدة حول إقليم القاهرة واطاعة مجموعة من الأسس والمعايير التخطيطية للخدمات.

٢-٤ مشاكل إدارة عمران القاهرة

للقاهرة في القاموس الإداري خمس مسميات هي: مدينة القاهرة، ومحافظة القاهرة وإقليم القاهرة الصادر به قرار جمهوري عام ١٩٧٧م والذي يضم محافظة القاهرة والجيزة والقيوبية، وإقليم القاهرة الكبرى الصادر به قرار جمهوري عام ١٩٦٤م، والذي يضم محافظة القاهرة وبعض مراكز إدارية من محافظتي القليوبية والجيزة، ثم الكتلة العمرانية الحضرية للقاهرة الكبرى، والتي تضم القاهرة ومدينتي الجيزة وشبرا الخيمة.^[١]

في الماضي كان للقاهرة قانون خاص لإدارتها وللمدن المصرية الأخرى قانون آخر، وكان لها بلدية فريدة في نوعها تشرف على شئون العمران من: تخطيط، وتنظيم، ونظافة، وإنارة، ومياه شرب، وتزدان



شكل رقم (٨-٩) التطور الإداري لحدود إقليم القاهرة الكبرى
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - إستراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١١٤.

شوارعها الجميلة بالأشجار، وتنتشر فيها الحدائق الكبيرة مثل الأزبكية، وتغسل شوارعها ليلاً، وكان لهذا البلدية مدير مسئول أمام المحافظ مدير يشرف على كل الشئون الهندسية.

وفي عام ١٩٦٠م ألغيت هذه البلدية، وصدر قانون الإدارة المحلية الذي ساوى بين جميع مدن مصر، وأصبح شأنها شأن أية مدينة أخرى، وانفردت عقد المؤسسات الهندسية بها، فالصرف الصحي هيئة مسئولة أمام المحافظ، وكذا هيئة مياه الشرب، وكذا النظافة، والنقل العام، واختفى مدير البلدية،

[٣] السيد الحسيني - ٢٠٠٩ - القاهرة ٢٠٥٠ والدولة المستقبلية والمخطط المبدئي للقاهرة الكبرى - الهيئة العامة للتخطيط العمراني - وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - ص ٩٣.

[٤] مركز دراسات وبحوث الدول النامية - ١٩٩٨ - القاهرة في لحظة تحول - ص ٦٦.

[١] جمعية المهندسين المصرية - ١٩٩١ - ندوة إدارة المدن الكبرى (إدارة العواصم) - ص ١٠.

وضاعت شئون العمران في زحمة المشاكل وتكدس السكان والتلوث، وفيما يلي بعض المشاكل التي تواجه إدارة عمران القاهرة:

- أصبحت الاختصاصات عامة ومتعددة المرافق والخدمات، وصور الرقابة عليها متنوعة من الوزارات والهيئات، مما يؤثر على اتخاذ القرارات في إدارة المدينة، ولا يوجد تحديد واضح لعلاقة المدينة بالمرافق القومية والرئيسية.
- تضخمت الأعباء المالية الملقاة على عاتق المدينة في الوقت الذي تقصر فيه مواردها المالية عن مواجهة هذه الأعباء، وبالتالي فإن المدينة تعتمد بصفة أساسية على الموارد المركزية.
- تتداخل اختصاصات المحافظة كمستوى من مستويات الحكم المحلي مع اختصاصات الأحياء، وغلبة الطابع الإشرافي للمحافظة التنفيذي، نظراً لأن الأحياء تقوم بمعظم اختصاصات الأعمال البلدية (شئون العمران)، وكذا الهيئات الأخرى (مثل هيئة النظافة والصرف الصحي) دون تنسيق فعال بين هذه الجهات.^[٢]

- يتعذر تحديد الوضع الصحيح للوزارات والهيئات والأجهزة الأخرى التي تمارس نشاطها داخل المحافظات على نهج سياستها ووفقاً لتصوراتها وبأجهزتها المعنية، مما أصبحت معه الصورة غير واضحة ومتعارضة مع السلطات المركزية للدولة.

- امتد حجم القاهرة نتيجة الكثافة السكانية العالية إلى ما وراء قلوب وشبين القناطر في محافظة القليوبية والبدرشين والصف في محافظة الجيزة، لذا لا يمكن استغلال القاهرة كمحافظة بمرافقها من صرف صحي ونقل وكهرباء وتعليم

جدول رقم (٨-١) أعداد الموظفين بالجهاز الإداري للدولة في الوزارات

الوزارة	الموظفين	%	الوزارة	الموظفين	%
التربية والتعليم	١٧٠٨٥٢٩	٣٠,٨	الاتصالات والمعلومات	٤٠٣٣٣	٠,٧
الداخلية	٧٩٦٨٥٩	١٤,٤	الإعلام	٤٠٠٣٢	٠,٧
الصحة والسكان	٥٠٦٠٣٩	٩,١	الثقافة	٣٩٦١٢	٠,٧
التنمية المحلية	٣٣٦٠٨٣	٦,١	القوى العاملة والهجرة	١٧٦٤٨	٠,٣
الزراعة واستصلاح الأراضي	٢٨٤٨١٦	٥,١	الكهرباء والطاقة	١٦٥٨٠	٠,٣
التعليم العالي والبحث العلمي	٣٨٣٣٣٨	٥,١	الصناعة والتنمية التكنولوجية	١٥٤٧٩	٠,٣
جهات تابع مجلس الوزراء	٢٧٨٩١٨	٥,٠	التخطيط	٧٤٢٣	٠,١
الأوقاف	٢٦٦٠٩٥	٤,٨	التجارة الخارجية	٦٩٦٨	٠,١
جهات تابع المحافظين	١٣٩٩٨٥	٢,٥	الدولة للتنمية الإدارية	٦٦٨٦	٠,١
المالية	١٢٦٧٧٦	٢,٣	الخارجية	٥٢١٠	٠,١
الطيران المدني	١٢١٢٨٠	٢,٢	النقل	٤٩٠٣	٠,١
التأمينات والشئون الاجتماعية	١٠٦٦٤٢	١,٩	رئاسة الجمهورية	٢٩٣٦	٠,١
العدل	٩٩٠٤٢	١,٨	السياحة	٢٣١٧	٠,٠٤
الموارد المائية والري	٦٨٢٠٧	١,٢	البتترول	٢١٩٤	٠,٠٤
الشباب	٦٢٨٤٣	١,١	الدولة للإنتاج الحربى	٦٣٣	٠,٠١
الإسكان والمرافق	٥٢١٤١	٠,٩	الدولة للشئون الخارجية	٥٧٧	٠,٠١
التعمير والتجارة الداخلية	٥١٧٨٥	٠,٩	قطاع الأعمال العام	٣٧٦	٠,٠١
الدفاع	٥١٥١١	٠,٩	شئون مجلس الشعب والشورى	٥٥	٠,٠٠١
الإجمالي العام				٥٥٥١٤٢٤	١٠٠

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء - إحصاء العاملين بالحكومة والقطاع العام وقطاع الأعمال لعام ٢٠١٢م.

وصحة، فالواقع أنها تشترك مع هاتين المحافظتين بطريق مباشر متكامل في المرافق والخدمات، فضلاً عن أن ذلك التكامل يقلل من تكلفة الخدمة ورفع مستوي كفاءتها.

- فصل بعض المرافق العامة من المحليات في شكل هيئات مركزية، الأمر الذي يعطي للمحليات مسئولية دون سلطات، فالصرف الصحي ومياه الشرب والنقل العام والنظافة وتجميل القاهرة كلها ليس للمحليات شأن بها.

- تمثل الأنشطة الحكومية بوسط المدينة الإدارة المركزية على المستوى القومي والإقليمي حيث تشمل تجمع كثيف للمقار الوزارية مع بعض إداراتها ومصالحها خلاف مجمع التحرير ورئاسة مجلس الوزراء ومجلسي الشعب والشورى، تعد العناصر الرئيسية لجذب الجماهير، حيث تعد منطقة وسط المدينة أكبر مصب لرحلات الإقليم.

[٢] جمعية المهندسين المصرية - ١٩٩١ - ندوة إدارة المدن الكبرى (إدارة العواصم) - ص ١٤.

٣- العاملين بالجهاز الحكومي والإداري بالقاهرة:

يتكون الجهاز الإداري للحكومة المصرية من مجموعة وزارات يبلغ إجمالي عددها طبقاً للتعديل الأخير من ٣٣ وزارة تتبعها هيئات وزارية وخدمية واقتصادية^[١]، ويقدر إجمالي عدد العاملين بالجهاز الحكومي في مصر بحوالي ٥,٦ مليون موظف عام ٢٠٠٧م، ويمثل موظفي التربية والتعليم حوالي ٣٠,٨% من إجمالي عدد الموظفين بالجهاز الإداري للدولة يليها في الترتيب موظفي وزارة الداخلية حوالي ١٤,٤% ثم الصحة والسكان ٩,١% يليها العاملين في وزارة التنمية المحلية ٦,١% من إجمالي الموظفين، كما بالجدول (٨-١) ويتركز في القاهرة حوالي ٢,٤ مليون موظف بنسبة ٤٣% من إجمالي عدد الموظفين بالدولة، بالإضافة إلى حوالي ٢٤٧ ألف موظف من إجمالي عدد الموظفين بقطاع الأعمال العام والقطاع العام بنسبة ٣٥%^[٢]، كما في الجدول التالي رقم (٨-١) ويبين أعداد الموظفين بالجهاز الإداري للدولة في الوزارات والمصالح الحكومية.

٤- الوزارات والمصالح الحكومية المقترح نقلها



١	وزارة التربية والتعليم	١٠	وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية
٢	وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية	١١	وزارة التضامن الاجتماعي
٣	وزارة التضامن الاجتماعي	١٢	وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
٤	وزارة التعليم العالي والبحث العلمي	١٣	مجلس الشعب
٥	وزارة الإنتاج الحربي	١٤	مجلس الشورى
٦	وزارة الصحة والسكان	١٥	رئاسة مجلس الوزراء
٧	وزارة العدل	١٦	بنك التسليف والائتمان الزراعي
٨	وزارة العدل	١٧	مصلحة الضرائب العامة
٩	وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية	١٨	مصلحة الخزانة العامة

شكل رقم (٨-١) مواقع الوزارات والهيئات المقترح نقلها من قلب العاصمة.

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، وزراء الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - ٢٠٠٦ - المدينة الحكومية الجديدة (نقل الوزارات من قلب العاصمة) - القاهرة - ص ٨.

تختص عمليات النقل بالدواوين العامة للوزارات إضافة إلى الهيئات والإدارات التابعة لبعضها والتي تتركز مبانيها وتوابعها بمنطقة مربع الوزارات في منطقة لاطوغلى والقصر العيني بوسط المدينة، والتي تمثل الأولوية الأولى التي يجب حل مشكلاتها، وتشمل المباني القائمة حالياً والمستهدف نقلها مقار مجلس الشعب ومجلس الشورى ورئاسة مجلس الوزراء بالإضافة إلى مقار الوزارات والهيئات الآتية طبقاً للتعديل الوزاري الجديد.

وزارات (التربية والتعليم، والتضامن الاجتماعي، والدولة للإنتاج الحربي، والنقل، التجارة والصناعة، مباني وزارة المالية، بنك التسليف والائتمان الزراعي، مصلحة الخزانة العامة، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، وزارة الصحة والسكان، وزارة العدل، وجهاز المدعى العام الاشتراكي، مصلحة الضرائب العامة، وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية)، وقد قدرت المساحات المبنية التي تشغلها حالياً هذه الوزارات والإدارات بحوالي ٨٠٠ ألف متر مربع بواقع ٢٤٢٠٠م^٢/وزارة، كما قدر حجم الموظفين بحوالي ٦٢ ألف موظف حركة دائمة بواقع

٣٢٥٠ موظف/وزارة وقد قدرت أعداد المترددين من المواطنين على الدواوين والمصالح الحكومية للحصول على الخدمات بحوالي ٩٣ ألف مواطن/يوم تمثل حركة متغيرة، وبما يعنى أن حجم الحركة اليومية والمترددة المتوقعة على المنطقة بحوالي ١٥٥ ألف فرد/يوم تصل إلى ١٧٥ ألف مواطن وموظف/يوم^[١].

[١]www.ldsc.gov.eg.

[٢] الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء - ٢٠٠٤ - إحصاء العاملين بالحكومة والقطاع العام وقطاع الأعمال العام في القاهرة - القاهرة - ص ٣١.

[٣] وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - ٢٠٠٦ - مشروع نقل الوزارات من قلب العاصمة - الهيئة العامة للتخطيط العمراني - القاهرة - ص ١١.

- الدائمين، كما قدرت الأحجام المتوقعة للمباني لكل من المنطقة الحكومية والنطاقات المجاورة لها كالآتي:
- منطقة القرية الحكومية بإجمالي مساحة قدرها ٥٠٠ فدان ومساحة بنائية تبلغ ٨٠٠ ألف متر مربع (١٩٠,٤ فدان) وبإجمالي أحجام موظفين (حركة دائمة) ومواطنين (حركة متغيرة) يبلغ حوالي ١٧٥ ألف نسمة.
 - النطاق الأول بجوار القرية الحكومية تصل مساحتها إلى ٥٠٠ فدان، وبمساحة استغلال بنسبة ٣٠% من إجمالي مساحة الموقع، وبحجم سكاني تقديري ٣٠ ألف نسمة بكثافة ٦٠ فرد/فدان.
 - النطاق الثاني منطقة الجوار المصاحب للقرية الحكومية تقدر مساحتها بحوالي ١٠٠٠ فدان، ومساحة استغلال بنسبة ٤٠% من مساحة الموقع، ويقدر حجم سكانه بحوالي ١٠٠ ألف نسمة بكثافة سكانية ١٠٠ فرد/فدان.
 - النطاق الثالث منطقة خارج الجوار المصاحب للقرية الحكومية بإجمالي مساحة قدرها ١٥٠٠ فدان، ومساحة قدرها ٥٠% من إجمالي مساحة الموقع، وحجم سكاني قدره ١٨٠ ألف نسمة بكثافة سكانية قدرها ١٢٠ فرد/فدان، [١] شكل رقم (٨-١١).

الخلاصة

- استقرت الاستعمالات الحكومية في منطقة وسط المدينة وذلك لأسباب تاريخية بالإضافة إلى سهولة الوصول إلى هذه المنطقة، كما انتقلت هذه الاستعمالات إلى مراكز فرعية في كل من مدينة نصر والعباسية في الشرق وإمبابة والدقي في الغرب، وتتداخل الاستعمالات الإدارية والسياسية ضمن مباني ومنشآت عمارات سكنية يشغل بعضها إدارات ومصالح تابعة، وأن معظم مقر هذه الوزارات لا تصلح لأن تكون مباني إدارية ومكتبية لعدم مناسبة تصميمها وقدمها بما لا يتفق مع النظم العصرية وتكنولوجيا المعلومات في تصميم مباني المكاتب والإدارات، بالإضافة إلى عدم قدرتها على استيعاب أعداد الموظفين العاملين بها. ونتج عن تركيز الاستعمالات الحكومية الآتي:
- إحداث قوة ضاغطة مستمرة على منطقة وسط المدينة وشبكة الطرق الداخلية إليها والخارجة منها، الأمر الذي يزيد من الأحمال على البنية الأساسية للنقل.
 - عدم كفاية ساحات وأماكن الانتظار وخاصة بمنطقة وسط المدينة أدى إلى أن أصبح جانباً الطريق في الغالب هي الأماكن المتاحة للانتظار مما أدى إلى تقلص سعة الطريق بدرجة كبيرة وأثر تأثيراً كبيراً على سيولة الحركة وانسياب المرور.
 - أدى التركيز الحالي وعدم كفاءة الأجهزة الإدارية إلى ضعف مستوى الإدارة فيها، والقصور في أداء الخدمات الحكومية بالعاصمة وعدم قدرتها على القيام بدورها المنوط لها.
 - الزيادة السكانية السريعة، عن طريق الهجرة والباحثة عن فرص للعمل داخل القاهرة نتيجة لتركز الوزارات والهيئات الحكومية وما تسببها من مشاكل سكنية واجتماعية واقتصادية.
 - النمو المستمر للكتلة العمرانية، وخاصة النمو العشوائي على أطراف المدينة مما يؤثر على الخدمات العامة والمرافق المقدمة للسكان بالقاهرة، إضافة إلى انتشار الأسواق العشوائية بمناطق الوزارات.
- وطبقاً لما سبق قامت وزارة الإسكان والمرافق بإعداد دراسة تتعلق بتحديد الوزارات والهيئات المقترح نقلها من قلب القاهرة.

ويتكون النموذج المقترح لتوطين الوزارات عبارة عن مكونين أساسيين، الأول من أنشطة الخدمات الوزارية والتي تستهدف إعادة توطينها، والثاني ظهير خدمي يرتبط بمتطلبات ممارسة الأنشطة الوزارية والمترددتين عليها بالإضافة إلى الخدمة الإسكانية وما يرتبط بها من متطلبات الحياة المعيشية

[١] وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - ٢٠٠٦ - مشروع نقل الوزارات من قلب العاصمة - الهيئة العامة للتخطيط العمراني - القاهرة - ص ٢٥.

للقاطنين والمترددين على القرية الحكومة كما أن للظهير الخدمي دورا هاما في عمليات تمويل تكلفة تشييد المقرات الوزارية والمقومات العمرانية لها.

وبمقارنة النموذج المقترح مع الوضع الحالي للمقار الوزارية والهيئات الحكومية والإدارية بوضعها القائم، نجد أهمية احتياج النموذج المقترح للمدينة في تقدير احتياجاتها المرورية وشبكات الطرق ومساحات الانتظار للأنشطة المتولدة بالإضافة إلى المحطات النهائية للنقل العام وخطوط المترو.

نتيجة لما ترتب على إنشاء المقر الجديد للوزارات وتنمية المناطق المحيطة سوف يؤدي إلى تركيز سكاني وخدمي شديد يؤدي إلى معدل رحلات عالي بالإضافة إلى متطلبات بنية أساسية مرفقية من المياه والكهرباء لمقابلة التركيز السكاني والعمراني الناتج عن التوطين.

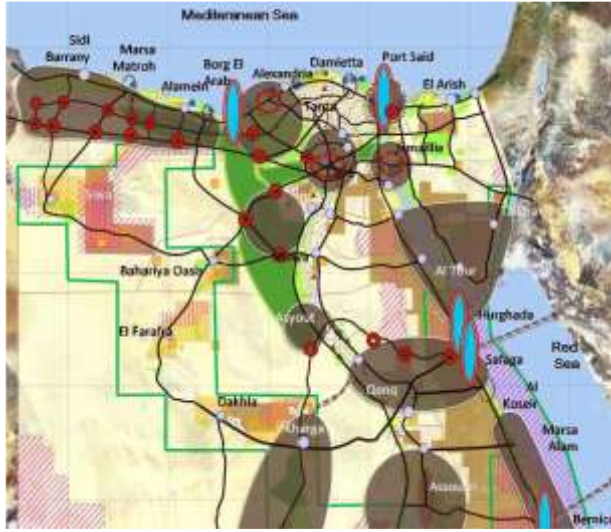
الفصل التاسع: استراتيجية التنمية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢

مقدمة

وصف ابن خلدون القاهرة يوماً ما بأنها " مدينة ما وراء الخيال " إلا أنه خلال العقود الماضية أدى النمو السريع في إقليم القاهرة الكبرى إلى ظهور تحديات جديدة تتمثل في: التكدس السكاني، والظروف المعيشية الصعبة، والأزمات البيئية.

ومن المنتظر في عام ٢٠٥٢ أن تصبح القاهرة موطناً لأكثر من ٣١ مليون نسمة، فقد يواجه الإقليم تحديات أكبر في التحديات العمرانية الحالية، بحيث يشهد بسببه تدهوراً حاداً في الظروف البيئية والعمرانية المعيشية.

ويعد إقليم القاهرة الكبرى حالياً بمثابة القلب النابض لمصر، تتركز بداخله المقار الرئيسية للهيئات والمؤسسات والشركات الحكومية



شكل رقم (١-٩) الاستراتيجية القومية لمصر ٢٠٥٢
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١ - المخطط القومي لمصر ٢٠٥٢ - ص ٥٤ .

ووسائل الإعلام القومية، ونتيجة الحجم الهائل للإقليم وكثافته السكانية والتي تميزه عن المدن الكبرى في العالم فقد أصبحت القضايا المتعلقة بالعمران في الإقليم هي القضايا ذات الأولوية العظمى.

وفي ظل المؤشرات المتوقعة للزيادة السكانية في إقليم القاهرة الكبرى، تم اعداد رؤية استراتيجية لتنمية إقليم العاصمة ٢٠٥٢ في إطار الخطة الاستراتيجية القومية، والتي خلصت إلى زيادة عدد سكان مصر إلى ١٤٠ مليون نسمة بحلول عام ٢٠٥٢. وبناء على ذلك تستهدف الخطة زيادة المساحة المأهولة بالسكان من ٥٪ إلى ١٥٪ من المساحة الإجمالية لمصر، وما ينتج عنه من خلق محاور تنمية جديدة في وادي النيل إلى جهة الشرق باتجاه البحر الأحمر وإلى الغرب في اتجاه الواحات، والإبقاء على إقليم القاهرة الكبرى باعتباره القلب النابض لمصر،^[١] وإنشاء مدن جديدة، الأمر الذي سوف يساعد على خفض معدلات الهجرة الداخلية إلى إقليم القاهرة الكبرى، وتسليط الضوء على مشروع نقل العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة وتأثيره في وضع القاهرة على خريطة المدن العالمية.

روعي في صياغة الرؤية الاستراتيجية لإقليم القاهرة الكبرى الأخذ بدراسة المخطط العام للتنمية العمرانية الاستراتيجية المستدامة لإقليم القاهرة الكبرى، والتي تم إعدادها في عام ٢٠٠٦ بالتنسيق مع الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (JICA)، والذي استهدف تسليط الضوء على التحديات والمشكلات التي تواجه الإقليم.

تتمحور استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى حول المحاور التالية:

- الرؤية العالمية للإقليم وخطوات العمل الكبيرة اللازمة لتحقيق هذه الرؤية على أرض الواقع.
- محاور العمل الأزم لتحقيق الرؤية على أرض الواقع.
- التوجهات الاستراتيجية الاقتصادية لتنمية إقليم القاهرة الكبرى.
- التوجهات الاستراتيجية لإدارة إقليم القاهرة الكبرى.
- المشروعات الرائدة.

[١] الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١ - المخطط القومي لمصر ٢٠٥٢ - ص ٢٧ .

١- رؤية إقليم العاصمة

تم تشكيل رؤية واضحة للمضي قدماً في تنفيذ مشروع إقليم القاهرة الكبرى ، يتمثل هدفها الرئيسي في تحسين المستوى المعيشي لجميع سكان القاهرة ، وتستند هذه الرؤية إلى الهوية الخاصة للإقليم الذي يتسم بتاريخ عريق متعدد الحضارات ، كما تشكل هذه الرؤية دليلاً مرشداً إلى اتخاذ الإجراءات التي من شأنها تعزيز الديناميكية الاقتصادية والروابط الاجتماعية ووضع إقليم القاهرة علي خريطة المدن العالمية ، فهناك ثلاث ركائز تشكل في مجموعها أفضل تلخيص للرؤية بالنسبة لإقليم القاهرة الكبرى في عام ٢٠٥٢ بما يوفر له سمات : " العالمية ، والشمول ، والاستدامة " [١].

العالمية

يجب التأكيد على أن الإقليم يمتلك بالفعل العديد من الأصول التي تؤهله لاكتساب صفة العالمية، فهو مدعوم بقطاع اقتصادي وخدمي قوي، بالإضافة إلى ذلك، تقف السياحة كقطاع منفرد قائم بذاته في إقليم القاهرة الذي يحظى بشهرة عالمية بسبب عناصر الجذب التي يتمتع بها من مواقع أثرية ومعالم معمارية، كما يمثل الإقليم مركزاً هاماً للثقافة والتقاليد في العالم العربي. ويعتبر إقليم القاهرة الكبرى اليوم ثامن أكبر المدن الكبرى على مستوى العالم، لكنه شهد مؤخراً تراجعاً في مكانته التاريخية وتأثيره العالمي الذي طالما اتمس بهما علي مر العصور، ولذلك تتمثل الركيزة الأولى للخطة في استعادة المكانة العالمية لهذا الإقليم مرة أخرى.

الشمولية

تمثل هذه الركيزة الثانية أحد أهم مكونات الرؤية الخاصة بتطوير الإقليم، فسيكون على الإقليم أن يسعى جاهداً ليكتسب صفة الشمول على نطاق أوسع، ففي السنوات الأخيرة لم تنجح فرص الإسكان والخدمات العامة المتاحة في إيجاد حل شامل لقضية الانفجار السكاني، فالطموح الأساسي للإقليم يجب أن يتركز في فتح الباب أمام جميع سكانه للحصول على فرص الإسكان والرعاية الصحية والتعليم والفرص الاقتصادية، ولذا ينبغي على الإقليم أن يشجع على التعايش والتفاعل بين أفراد المجتمع من مختلف مناحي الحياة والخلفيات الاجتماعية.

الاستدامة

وتمثل الاستدامة الركيزة الثالثة ضمن مكونات الرؤية الخاصة بتطوير إقليم القاهرة الكبرى الذي سيكون عليه أن يدفع بعجلة التنمية الاقتصادية في صالح تحقيق العدالة الاجتماعية وتوافر الفرص المحلية أمام الجميع، وعلاوة على ذلك، فإن الحد من تلوث الهواء، والاهتمام بنوعية المياه، والحاجة إلى توفير المساحات الخضراء، فضلاً عن ضرورة اعتبار قضايا مثل كفاءة إدارة الموارد الطبيعية، لا سيما المياه، قضايا يجب أن تحظى بأولوية واضحة في صنع جميع القرارات ذات الصلة.

٢- محاور الرؤية

وللانتقال من مرحلة تشكيل الرؤية إلى الواقع الفعلي للتنفيذ، ومن أجل توجيه عملية صنع القرار خلال فترة التنفيذ فقد تم تحديد ثمانية محاور عمل رئيسية على النحو التالي:

٢-١ المحور الأول: تحقيق مبدأ العدالة الاجتماعية من خلال تحسين الأوضاع المعيشية

تحتل قضية تحسين الأوضاع المعيشية لسكان إقليم القاهرة الكبرى موضع الصدارة في الرؤية الخاصة بمخطط مشروعات تطوير القاهرة لعام ٢٠٥٢.

ويأتي في مقدمة الأبعاد المتعددة المؤثرة على مستوى المعيشة ذلك البعد الخاص بالقدرة على التمتع بشروط السكن اللائق، والتوسع في الحصول على الخدمات الأساسية والبنية التحتية شرطاً أساسياً من شروط إقامة مدينة تتمتع بالمرافق الشاملة، ويهدف إقليم القاهرة الكبرى إلى إخلاء حدوده من أية مناطق غير آمنة أو عشوائية بحلول عام ٢٠٥٢.

[١] الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١- استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى - القاهرة ٢٠٥٢-ص٥٤.



شكل رقم (٢-٩) شبكة النقل والمواصلات الحالية والمقترحة
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية
لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٧٢.

ومن المؤكد أيضاً أن إقليم القاهرة الكبرى سوف يجني فوائد إضافية من مشروع الطريق الدائري الإقليمي الطويل الممتد بطول ٣٢٥ كم والجاري إنشائه حالياً حول أطراف إقليم القاهرة الكبرى.



شكل رقم (٣-٩) وسط مدينة القاهرة
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية
العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ٨١.

٢-٢ المحور الثاني: تطوير البنية التحتية لشبكة النقل والمواصلات بالإقليم

العمل على إقامة شبكة مواصلات عالية الكفاءة تربط المجتمعات العمرانية الجديدة بمنطقة وسط المدينة من خلال شبكة السوبر ترام، حيث سيتم خلال الفترة من ٢٠١٢ إلى ٢٠٢٠ إقامة ٩ خطوط يصل إجمالي طولها ١٨٠ كم، كما سيتم بناء شبكة من الطرق الحرة السريعة لتحسين عملية الربط بين مختلف المناطق داخل إقليم القاهرة الكبرى، ومن المخطط أيضاً إنشاء طرق دائرية جديدة حول الكتلة العمرانية الرئيسية وداخل محيط الطريق الدائري الحالي، مع القيام في ذات الوقت بإنشاء طرق خارجية (هامشية) حول المجتمعات العمرانية الجديدة.

٣-٢ المحور الثالث: إحياء منطقة وسط المدينة التاريخية (الخدوية والإسماعيلية)

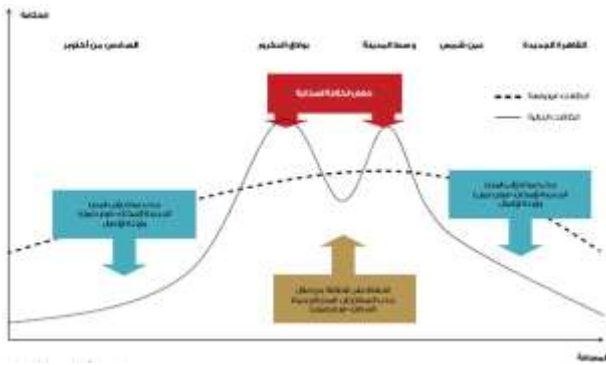
يشارك إقليم القاهرة الكبرى في برنامج طموح لإعادة إحياء منطقة وسط القاهرة بهدف إلى إحداث تغيير شامل لصورته وسماتها، والهدف الأول هنا يتمثل في التخفيف تدريجياً من الضغوط عن منطقة وسط القاهرة

وتحقيقاً لهذا الهدف، فالرؤية المطروحة في هذا المخطط تتضمن نقل مراكز الجذب إلى خارج منطقة وسط المدينة عند أطرافها تحديداً، بما يتيح توزيعاً مناسباً للكثافة في جميع أنحاء الإقليم.

٤-٢ المحور الرابع: تدعيم المجتمعات العمرانية الجديدة كمراكز اقتصادية متنوعة

بحلول عام ٢٠٥٢، سوف يصبح إقليم القاهرة الكبرى موطناً يضم أكثر من ٣١ مليون نسمة، ولذلك فإن ضمان إعادة التوزيع المتوازن للأنشطة في مختلف أنحاء الإقليم وكفاءة استخدام الأراضي المتاحة تعتبر شروطاً أساسية لتجنب التكدس السكاني الذي يعوق الحياة في المدينة وكذلك لتوفير فرص الإسكان بأسعار مناسبة للجميع.

ونظراً لتكدس الكتلة العمرانية الرئيسية بالإقليم، فسوف تتعاضد حركة التنمية السريعة والهائلة للمجتمعات العمرانية الجديدة، ومن أجل الإسراع



شكل رقم (٤-٩) توزيع الكثافات بإقليم القاهرة الكبرى
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية
لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ٧٧.

بعملية تنمية المجتمعات العمرانية الجديدة، يجب العمل على تفعيل إجراءات نقل عدد كبير من مراكز الجذب إلى هذه المجتمعات، على أن يتم البدء تدريجياً بمباني الوزارات المتمركزة حالياً في منطقة وسط القاهرة. ومن المتوقع أن تضم المجتمعات العمرانية الجديدة ١٥ مليون نسمة بحلول عام ٢٠٥٢، ونتيجة حركة الانتقال للإقامة في المجتمعات العمرانية الجديدة مؤخراً فقد بلغ عدد سكانها حالياً ١,٧ مليون نسمة.

وسوف تصبح مدينة ٦ أكتوبر مدينة للإقامة والأعمال والترفيه لجميع طبقات المجتمع، بجانب تطوير مجال الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات بالاستفادة من نجاح القرية الذكية. وفي القاهرة الجديدة، سيتم إقامة مجمعات للمعارف والتخصصات المتعددة، في مجالات العلم والتعليم، والأعمال التجارية والمالية والصحة والمعارض.



شكل رقم (٩-٥) اجتذاب المنطقة المركزية نسبة كبيرة لعناصر البنية السياحية بإقليم القاهرة

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٢٠.

٥-٢ المحور الخامس: تهيئة الفرص والشروط اللازمة للازدهار السياحي

تعتبر السياحة أحد المقومات الاقتصادية الأساسية في إقليم القاهرة الكبرى، وفي إطار التحولات الجذرية التي سوف تشهدها منطقة وسط القاهرة نتيجة أعمال التطوير المذكورة - فمن المخطط أن يتم العمل على استعادة مكانة وهيبة هضبة الأهرام، وذلك بتطوير منطقة نزلة السمان، بجانب تدعيم موقع الهضبة من خلال إنشاء المتحف المصري الكبير.

وسعيًا إلى توفير دعم أكبر لمكانة إقليم القاهرة الكبرى على الساحة العالمية، فسوف يتم تنشيط دور الإقليم في تنظيم المؤتمرات والاحتفاليات الدولية الكبرى، في كافة المجالات السياسية والرياضية والثقافية.

٦-٢ المحور السادس: توفير مناخ تنافسي للاقتصاد العالمي القائم على المعرفة

تعتبر المنافسة الاقتصادية هي شريان الحياة لجميع المدن، ولذلك - ففي عصر العولمة الذي نعيشه اليوم - سيكون مصير أي مدينة كبيرة هو الاضمحلال التدريجي ما لم تمتلك مقومات القدرة على المنافسة العالمية. وفي خضم المنافسة العالمية بكل تحدياتها الشرسية، نؤكد على امتلاك إقليم القاهرة الكبرى لمقومات عظيمة تؤهله وتمكنه من تحقيق طفرة إيجابية، فهناك تكلفة العمالة المنخفضة نسبياً، ورجال أعمال ومستثمرين أكفاء، والمعرفة التكنولوجية القيمة. وتتمثل الميزة التنافسية وفرص النمو الرئيسية بإقليم القاهرة الكبرى في الصناعات التكنولوجية الفائقة والمتوسطة وخدمات القيمة المضافة، لذا سوف يتم تحديد أولويات الدعم والتنمية لإنشاء صناعات التكنولوجيا المتوسطة والفائقة. ويتمثل الهدف الأساسي هنا في تحويل إقليم القاهرة الكبرى بحلول عام ٢٠٥٢ إلى إقليم يحظى باعتراف عالمي كواحد من أفضل ٣ مناطق عالمية في مجال النشاط التجاري واللوجيستي والاقتصادي في الشرق الأوسط.

٧-٢ المحور السابع: تبني المزيد من المفاهيم الصديقة للبيئة

في غضون سنوات قليلة، سيكون قد تم الانتهاء من نقل الصناعات عالية التلوث خارج الكتلة العمرانية الرئيسية.

وسيتم تحقيق الهدف المتمثل في خفض انبعاثات عوادم المركبات من خلال تطبيق أربعة آليات رئيسية هي: الارتقاء الإيجابي بوسائل النقل العام، والحد من الوقت الضائع داخل السيارات من خلال تخفيف الاختناقات المرورية، وتقديم الحوافز المشجعة على استخدام وقود أقل تلوثاً، وفرض الرقابة المشددة على التزام المركبات باللوائح والقوانين البيئية.

ونظراً للدور الفعال الذي تسهم به البيئة في تحسين مستوى المعيشة، فالرؤية تهدف إلى زيادة نصيب الفرد من المساحات الخضراء في جميع أنحاء الإقليم مع تعظيم أثرها البيئي السليم وتنسيق جودة البنية التحتية اللازمة لإقامة تلك المساحات الخضراء وصيانتها.

٢-٨ المحور الثامن: توفير منظومة إدارة فعالة لقيادة مشروعات التنمية (الحكومة)

إشراك العديد من الأطراف المعنية وأصحاب المصلحة من الجهات / الهيئات العامة في تنفيذ مختلف المشروعات التي من شأنها الإسهام في تحويل الرؤية المقترحة إلى حقيقة عمرانية علي أرض الواقع، فلا سبيل إلى بلورة الرؤية الخاصة بالنسبة للقاهرة عام ٢٠٥٢ دون مساهمة فعالة من الوزارات والمحافظات، وقطاع الأعمال، والصناعة، كما أن مشاركة المجتمع المدني والقطاع الخاص ستشكل ضرورة حتمية.

إنشاء جهاز إدارة مشروع القاهرة ٢٠٥٢ يضع هيكل تنظيمي للإشراف والإدارة الحاكمة على مشروع القاهرة ٢٠٥٢ علي أعلي المستويات داخل إدارات الحكومة المصرية، ومن أجل ضمان كفاءة التنسيق عبر مختلف الأجهزة والهيئات الحكومية، فسيتم إنشاء جهاز متخصص لإدارة هذا المشروع الضخم، يشرف علي عمل الوزارات والهيئات العامة في نطاق عملها من أجل وضع هذا المخطط وتلك الرؤية موضع التنفيذ، وإشراك المجتمع المدني في إقليم القاهرة الكبرى في إدارة المشروع.

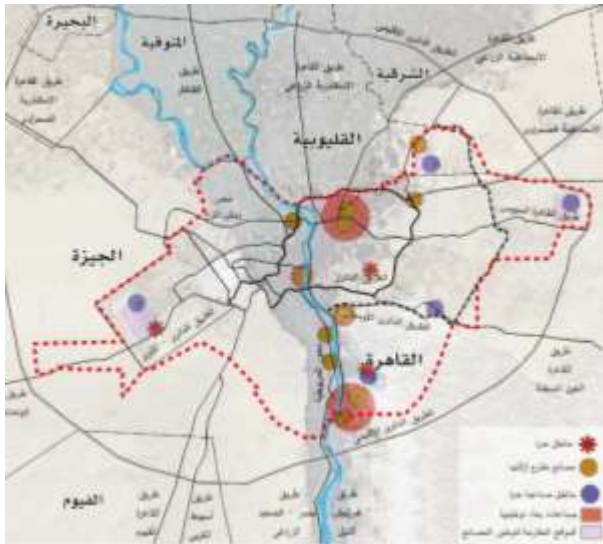
٣- التوجهات الاستراتيجية للهيكلة الاقتصادي لإقليم القاهرة الكبرى

استناداً إلي ما يضمه إقليم القاهرة الكبرى من بنية اقتصادية قوية تعتمد على الصناعة والخدمات والأسواق الضخمة ، وكذا أهمية في ارتباط التنمية به بالتنمية في باقي أنحاء مصر ، ونظراً لأن القاهرة تعتبر العاصمة الإدارية للبلاد ، فقد وجد أن العديد من الوظائف ترتبط بالقطاع العام داخل إقليم القاهرة الكبرى ، حيث تضم القاهرة أكثر من ٢٠ ألف مؤسسة حكومية مثل مجلس الشعب ، ومجموعة الوزارات الحكومية والإدارات التابعة لمحافظات الإقليم ، والتي تضم جميعها موظفين معينين وتسهم بدورها في تدعيم النشاط الاقتصادي للإقليم.

لذا لزم دراسة التوجهات الاستراتيجية المستقبلية للقطاعات الاقتصادية الثمانية التي وصفت بأنها أساسية وحاسمة بالنسبة للإقليم وما تنتجه من مشروعات تؤثر بشكل فعال وكبير على موقع توطين العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة، وهي قطاعات: الصناعة، التجارة، البنوك، التمويل، الصحة، التعليم، الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، السياحة، الثقافة والإعلام.

٣-١ الصناعة

يتمثل التوجه الاستراتيجي الرئيسي في دعم القاعدة الصناعية القائمة، وتسهيل التوجه نحو تنمية صناعة التكنولوجيا المتوسطة والعالية، وضمان نقل الصناعات الملوثة، ويمثل مشروع نقل المصانع الملوثة للبيئة خارج إقليم القاهرة الكبرى اهم المشروعات ذات الأولوية وبالتالي توفير كتلة عمرانية رئيسية نظيفة.



شكل رقم (٩-٦) المناطق الصناعية المستقبلية في إقليم القاهرة الكبرى
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١- استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ٩٧.



شكل رقم (٧-٩) مناطق التجارة الحالية والمستقبلية في إقليم القاهرة الكبرى

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١- استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٠٢.



شكل رقم (٨-٩) مناطق تركز منشآت الرعاية الصحية في إقليم القاهرة الكبرى

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١- استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١١٦.



شكل رقم (٩-٩) الجامعات الحالية والمزمع إقامتها مستقبلاً في إقليم القاهرة الكبرى

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١- استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٢٢.

٢-٣ التجارة

تتضمن التوجهات الاستراتيجية لتنمية قطاع التجارة ضرورة تطبيق أطر قانونية جديدة للتعامل مع الاقتصاد غير الرسمي، فضلاً عن بذل جهد كبير لتعزيز التجارة الحديثة، سواء على الصعيد المحلي أو العالمي، ويأتي في أولويات القطاع من المشروعات ذات الأولوية الهامة إنشاء مدينة التجارة لتعزيز القدرة التنافسية لإقليم القاهرة الكبرى في هذا القطاع، بمنطقة يسهل الوصول إليها وذلك لضمان الربط على المستويين القومي والدولي.

٣-٣ الخدمات المصرفية والمالية

يشمل التوجه الاستراتيجي لهذا القطاع إقامة سوق محلية للخدمات المالية / التمويلية، فضلاً عن فتح الباب تدريجياً أمام الأطراف الأكثر قدرة على المنافسة العالمية.

٤-٣ الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات

يعتمد تطوير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات على إقامة البنية التحتية والمهارات المتاحة من خلال تحقيق المشروعات ذات الأولوية التالية.

- إنشاء تجمعات تكنولوجية في جميع أنحاء الإقليم: يهدف المشروع إلى تطوير التجمعات القائمة، كالقرية الذكية في مدينة ٦ أكتوبر، بجانب إقامة مشروعات جديدة - مثل المنطقة التكنولوجية بالمعادي - التي سوف تساهم إسهاماً كبيراً في إقامة صناعة مراكز الاتصال.

- إقامة البنية التحتية للاتصالات وتكنولوجيا المعلومات: يعد ضمان توافر البنية التحتية أمراً ضرورياً لتحقيق الاستفادة القصوى من التقدم التكنولوجي.

٥-٣ الصحة

يتمثل التوجه الاستراتيجي الحاجة إلى استثمارات ضخمة لسد الفجوة القائمة والاستعداد للنمو في المستقبل

سوف تمثل خدمات الرعاية الصحية جزءاً من الخدمات التي تزيد من الجذب العالمي للإقليم، ويمثل مشروع إنشاء مدينتين طبييتين -منتجع علاجي اهم المشروعات ذات الأولوية.

٦-٣ التعليم

تتمثل الرؤية الخاصة بتطوير قطاع التعليم داخل إقليم القاهرة الكبرى لعام ٢٠٥٠ في تحويل

الإقليم إلى مركز تعليمي إقليمي جذاب بحلول عام ٢٠٥٢، وجاءت المشروعات ذات الأولوية، بإنشاء مدينتين للعلوم والمعرفة: يهدف المشروع إلي تحسين قدرة القطاع على المنافسة الإقليمية، وتدعيم البحوث والتطوير.



شكل رقم (٩-١٠) مناطق تركيز النشاط السياحي في المستقبل داخل إقليم القاهرة الكبرى

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٣١.



شكل رقم (٩-١١) المعالم التاريخية والثقافية الرئيسية في إقليم القاهرة الكبرى

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٢٤.

٧-٣ السياحة

تتمثل الرؤية الخاصة لتطوير قطاع السياحة داخل إقليم القاهرة الكبرى عام ٢٠٥٢ في تحويل الإقليم إلى منطقة جذب سياحي عالمي على الصعيدين الإقليمي والدولي، وذلك من خلال تعظيم الاستفادة من مجالات السياحة الثقافية والتاريخية وسياحة المؤتمرات، ويشارك في تحقيقها المشروعات ذات الأولوية التالية:

- **الانتهاء من ترميم وتطوير المناطق التاريخية القائمة:** لإحياء مدينة القاهرة التاريخية التي ترجع إلى العصور الفاطمية، والخيوية والقبطية.

- **تطوير طريق كورنيش النيل كمسار للمشاة:** ويهدف هذا المشروع إلى تطوير طريق كورنيش النيل كمسار للمشاة، خاصة في المواقع القريبة من الفنادق الكبرى والمواقع الأثرية والتاريخية والأنشطة الخاصة.

- **تطوير المواقع التاريخية:** سيتم تطوير المناطق والمدن التاريخية من خلال برامج تطوير المناطق العشوائية بالمطرية وعين شمس مع إبراز الآثار والمعالم الأثرية المكتشفة.

- **تطوير جزر النيل كمناطق محميات طبيعية:** تطوير وتحسين الجزر القائمة وسط نهر النيل في إقليم القاهرة الكبرى كمناطق محميات طبيعية رسمية مع تشكيل منتجات سياحة بيئية مستدامة.

- **إقامة منظومة للسياحة البيئية وسياحة السفاري**

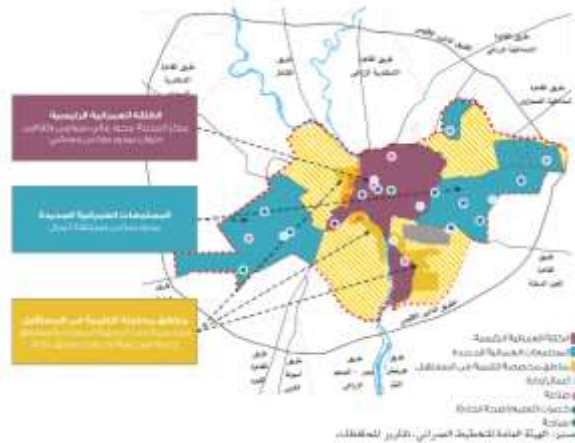
- **إحياء تراث القاهرة الخديوية:** يعتبر إحياء وترميم القاهرة الخديوية عنصراً أساسياً في إطار المخطط الاستراتيجي للتنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى عام ٢٠٥٢ الذي تتبناه الحكومة المصرية، وسيتم إعادة تشكيل المنطقة الوسطي وترميمها باعتبارها متحفاً مفتوحاً، وموقعاً للتجارة العالمية والشركات المحلية بجانب كونها مقصداً سياحياً متميزاً في قلب المدينة.

- **تحويل شارع المعز إلى متحف مفتوح.**

٣-٨ الثقافة والإعلام

تتمثل الرؤية بالنسبة لتطوير قطاع الثقافة والإعلام في إقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٠ في تحويل الإقليم إلى عاصمة للثقافة والإعلام في العالم العربي، ومصدر للإلهام والتنوير الثقافي لشعبه، وعملاً على تحقيق هذه الرؤية علي أرض الواقع، يسعي المشروع إلى بلوغ الأهداف التالية:

- النهوض بالأدب من خلال تحديث نظم النشر والطباعة وتحسين إمكانيات الوصول إلي المكتبات .
- إقامة دور السينما والمسارح ، بالتوسع في المساحات ومضاعفة البنية التحتية .
- النهوض بالصحافة والإذاعة والتلفزيون ، وضمان تمتع الشركات الإعلامية العاملة في القاهرة بقدرتها علي المنافسة العالمية .
- إقامة المتاحف للاستفادة من التراث الثقافي العالمي في الإقليم .



شكل رقم (٩-١٢) إقليم متعدد الأقطاب

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١- استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٤٨ .



شكل رقم (٩-١٣) السكان ومشروعات التنمية العمرانية الجديدة في عام ٢٠٥٢

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١- استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٥٠ .

قطب متعدد المراكز ، كما سوف يتم دعم الكتلة العمرانية الرئيسية - والتي كانت تمثل المركز الوحيد السائد في الإقليم - وذلك من خلال إقامة مراكز جذب جديدة في المجتمعات العمرانية الجديدة وداخل مناطق التنمية العمرانية في المستقبل ، كما سيتم اعتبار المناطق الواقعة بين الكتلة العمرانية الرئيسية

٤- التوجهات الاستراتيجية لإدارة مشروعات

التنمية العمرانية في إقليم القاهرة الكبرى

حددت رؤية التنمية بالجزء السابق خارطة طريق لدعم النمو الاقتصادي، والذي يعد شرطاً أساسياً لتحقيق التقدم الاجتماعي، كما تعمل على تحديد التوجهات والمبادئ الإرشادية لضمان كفاءة التنمية في جميع القطاعات ذات الصلة، والمحددة في المحاور الأربع التالية:

- العمران واستخدامات الأراضي: يصف التوجهات الاستراتيجية بشأن التوسع العمراني واستخدامات الأراضي فيما يتعلق بتلبية احتياجات القطاعات والسكان.

- النقل والمواصلات: تسليط الضوء على المشروعات الرئيسية التي سوف تساهم في الربط بين المراكز العمرانية.

- البيئة: وهو المحور المحدد للتوجهات الرئيسية التي تستهدف وضع حد للتدهور البيئي.

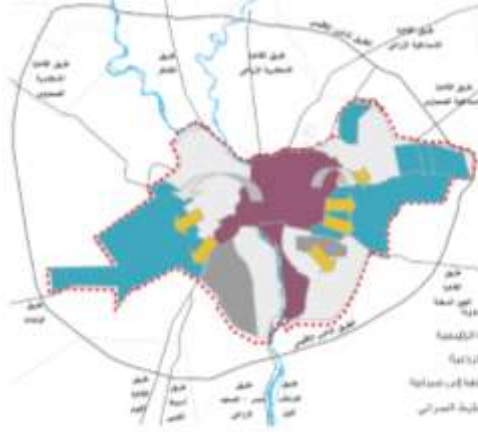
- الحوكمة: حيث يتم تقديم المقترحات التي تضمن كفاءة وفعالية إدارة تنفيذ المخطط الاستراتيجي على أن يتم التصديق على تلك المقترحات بواسطة الهيئات المختصة.

٤-١ التنمية العمرانية واستخدامات الأراضي

يمثل النمو السكاني التحدي الرئيسي الذي يواجه إقليم القاهرة الكبرى : فهناك زيادة متوقعة في عدد سكانه بمقدار الضعف من ١٦ مليون حتي ٣١ مليون نسمة بحلول عام ٢٠٥٢ ، ويهدف التخطيط الإقليمي لإقليم القاهرة الكبرى إلي تكوين إقليم متعدد الأقطاب ، بحيث يصبح كل

والمجتمعات العمرانية الجديدة (الأراضي الزراعية والصحراوية) كمناطق بيئية عازلة من أجل التحكم في الزحف العمراني العشوائي في المستقبل والمصاحب لمشروعات التنمية العمرانية المحلية عالية الكثافة.

وتراعي الخطة العمرانية الإقليمية اعتبارات اختلاف الطبيعة الحالية والمستقبلية في مختلف مناطق الإقليم، وبالتالي يتم تقسيمها وفقاً لتحقيق ثلاثة أهداف رئيسية:



شكل رقم (٩-١٤) تخفيف الضغط على القاهرة والجيزة
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١- استراتيجية التنمية العمرانية
لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٥١.

- تخفيف الكثافة السكانية في الكتلة العمرانية الرئيسية : يتمثل التحدي الرئيسي داخل الكتلة العمرانية الأساسية في عملية معالجة مشكلات المناطق غير الآمنة وتطوير المناطق العشوائية ، فسوف يتم نقل جميع سكان المناطق غير الآمنة ، في حين سيتم تدريجياً تطوير المناطق العشوائية بناء على توافر البنية التحتية وتحسين الخدمات ، يتم استغلال المناطق المخطط إخلاءها بحيث يتم تخصيصها لإقامة أنشطة تجارية ومساحات خضراء وأماكن مفتوحة ، كما سيتم ترميم المباني ذات القيمة التاريخية والأثرية ، وهو ما سوف يعزز ظهور مركز جذب في منطقة وسط المدينة بجانب تنشيط السياحة ، والمال والأعمال ، وتجارة التجزئة

الراقية ، ومع احتفاظ منطقة وسط المدينة بخصائصها كمناطق سكنية بدرجة كبيرة ، فسوف يؤدي رفع الضغط عنها إلى إكسابها خصائص سياسية وثقافية ، وتحويلها إلى مركز للمال والأعمال .

- إعطاء دفعة للتنمية بالمجتمعات العمرانية الجديدة :

تحويل المجتمعات العمرانية الجديدة إلى محاور حيوية لأنشطة اقتصادية متنوعة ومتعددة المراكز تمزج بين الأنشطة السكنية ، ومراكز المال والأعمال والأنشطة الترفيهية ، وسيكون علي المجتمعات العمرانية الجديدة أن تستوعب ١٥ مليون نسمة .

- تنفيذ مشروعات التنمية العمرانية في مناطق جديدة

لن تتمكن الكتلة العمرانية الرئيسية والمجتمعات العمرانية الجديدة من استيعاب النمو السكاني بشكل كامل ، وسوف يتم توخي الحرص تدريجياً من أجل تحويل بعض الأراضي في المناطق الزراعية والصحراوية عالية القيمة إلى مناطق عمرانية ، فبعيداً عن الحاجة إلى تلك المناطق لخدمة واستيعاب النمو السكاني ، سيتم تنمية تلك المناطق بتخطيط مسبق واتباع مناهج عمل تمنع زحف العشوائيات ، إذ أن قرب هذه المناطق من الكتلة العمرانية الرئيسية هو بالفعل السبب في التوسع السريع للمناطق العشوائية .

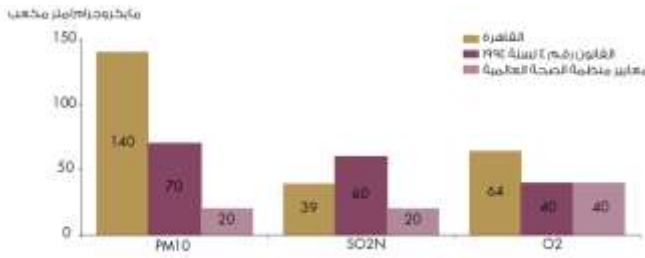
٢-٤ النقل والمواصلات

تم اقتراح رؤية طموحة لحل أزمات قطاع النقل والمواصلات في إقليم القاهرة الكبرى، فبحلول عام ٢٠٥٢، سوف يضم إقليم القاهرة الكبرى شبكة طرق شاملة وآمنة ومتقدمة للمركبات فضلاً عن منظومة متكاملة للنقل العام في متناول جميع الطبقات الاجتماعية حيث ستؤدي دوراً هاماً في دعم كافة قطاعات التنمية الأخرى، بالإضافة إلى الحد من التلوث.

وفي ضوء تحديات الوضع الراهن للنقل والمواصلات في إقليم القاهرة الكبرى، وسعياً إلى تحقيق هذه الرؤية علي أرض الواقع، فقد تم تحديد ٣ أهداف رئيسية هي:

- حل مشكلة الاختناقات المرورية وضمان توافر وسائل نقل ومواصلات آمنة ومريحة للأفراد والبضائع في جميع أنحاء الإقليم.
- ضمان إمكانية وصول وسائل النقل العام بالأساس إلى مختلف أنحاء الإقليم وخاصة إلى المجتمعات العمرانية الجديدة.
- تقليل الآثار البيئية السلبية الناجمة عن تشغيل وسائل النقل، مثل الحد من تلوث الهواء بسبب عوادم المركبات وكذلك الحد من استهلاك الوقود الحفري.
- وكما اشرنا سابقاً، فإن آليات تنمية المساحات العمرانية في إقليم القاهرة الكبرى سوف تتمثل في إقامة أقطاب عمرانية جديدة في أنحاء الإقليم من أجل تخفيف الضغوط الحالية علي وسط المدينة والتوصل إلي هيكل عمراني متوازن، وهذا المنظور سيكون له دلالات عميقة علي التوجهات الاستراتيجية لقطاع النقل والمواصلات، وسوف يشكل استكمال مشروع الطريق الدائري الإقليمي محوراً أساسياً لتحقيق هذه الاستراتيجية.

٤-٣ البيئة



شكل رقم (٩-١٥) نسب ملوثات الهواء بإقليم مقارنة بمعايير منظمة الصحة العالمية

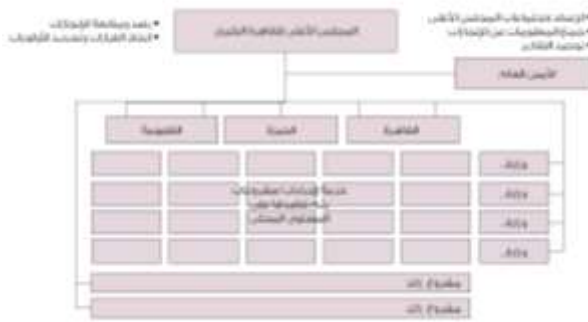
المصدر: تقرير حالة البيئة في مصر - ٢٠٠٨.

مازالت نسب تلوث الهواء في إقليم القاهرة الكبرى مثيرة للقلق، فهي أعلى بكثير من المعايير العالمية المسموح بها، مما يجعل الإقليم بمثابة المنطقة العمرانية الأكثر تلوثاً في العالم، كما أن تقديرات نصيب الفرد من المسطحات الخضراء تقل كثيراً إذا ما قورنت بالمستوي العالمي، لذا تتضمن التوجهات الاستراتيجية ضرورة بذل جهوداً كبيرة لتحسين نوعية الهواء، من خلال تبني برنامج طموح لنقل المصانع الملوثة إلي أماكن بعيدة، والتوسع في المسطحات الخضراء وبرامج ترشيد استخدام الطاقة.

يمثل نقل المنشآت الصناعية الملوثة وتحديث عمليات تشغيلها وتحسين استخدام الوقود بها أحد أهم التوجهات الاستراتيجية لمعالجة قضية تلوث الهواء بالنسبة لمشكلات البيئة بإقليم القاهرة الكبرى، كما تهدف الرؤية الاستراتيجية إلي زيادة نصيب المواطن من المسطحات الخضراء مع تعظيم الأثر البيئي والإسراع في إنشاء البنية التحتية اللازمة لعمليات الصيانة ذات الصلة، وإقامة حزام أخضر حول الطريق الدائري لإقليم القاهرة الكبرى بطول ١٠٠ كم من خلال زراعة نصف مليون شجرة.

٤-٤ الجهاز الإداري لإقليم القاهرة الكبرى (نظام الحوكمة)

يعتمد تنفيذ الرؤية لإقليم القاهرة الكبرى لعام ٢٠٥٢ على المبادئ المشتركة والتوجهات الواضحة للتخطيط العمراني واستراتيجيات استخدامات الأراضي، وينبغي تطبيق التوجهات بصورة متسقة ومتزامنة على جميع المستويات الإدارية للهيكل التنظيمية لإقليم القاهرة الكبرى، فمن خلال الالتزام في تنفيذ المخطط يمكن تحويل الرؤية المقترحة إلى فوائد ملموسة للسكان.



شكل رقم (٩-١٦) مقترح هيكل النظام الإداري المختص بتنفيذ المخطط الاستراتيجي

المصدر: الهيئة العامة للتخطيطي العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ١٨١.

وهذا يعني ضرورة إعادة تشكيل جذري لمنظومة الحكم الإداري (الحوكمة) داخل إقليم القاهرة الكبرى بالكامل، وذلك بالتنسيق مع الجهات ذات الصلة وبعد التشاور مع جميع أصحاب المصلحة / الأطراف المعنية.

النظام الإداري الحاكم لتنفيذ المخطط الاستراتيجي

حددت كل من الرؤية المقترحة واستراتيجية التنمية العمرانية خارطة طريق أمام جميع الكيانات / الهيئات العامة المعنية بإدارة إقليم القاهرة الكبرى، ونظراً لأهمية الإقليم بالنسبة لجمهورية مصر العربية، فسوف يتم متابعة تنفيذ المشروع علي أعلى مستوى في الدولة.

وتماشياً مع أحكام القانون رقم ١١٩ لسنة ٢٠٠٨، يقترح المخطط الاستراتيجي للتنمية العمرانية تطبيق نموذج إداري لإقليم القاهرة الكبرى يضمن سلاسة التنفيذ، **يجب أن يلتزم النظام الإداري الحاكم المقترح لتنفيذ المخطط الاستراتيجي.**

٥- الإجراءات ذات الأولوية لتنفيذ الرؤية

ستتحقق استراتيجية التنمية العمرانية من خلال مشروعات ملموسة، من شأنها توفير الاحتياجات القطاعية ومواجهة تحديات الإقليم.

حددت رؤية التنمية المقترحة قائمة من الإجراءات ذات الأولوية والتي تتميز بأهميتها على المستوى الإقليمي، وتم تصنيف هذه الإجراءات حسب دورها في تحقيق الرؤية، ودرجة تعقيدها وتأثيرها على المستوى المحلي والإقليمي والدولي، **إلى نوعين:**

الأول: ٣ مشروعات عبر قطاعية تتمركز حول أهم محاور الرؤية، وتهدف إلى بناء أساس واضح تقوم عليه المشاركة والتنسيق بين جميع أصحاب المصلحة والجهات المعنية للوصول إلي هدف مشترك، **تشتمل المشروعات الثلاث التي تم تحديدها على ما يلي:**

- سد الفجوة الموجودة في وحدات إسكان الأسر ذات الدخل المنخفض والمتوسط.
- تطوير الإقليم ليصبح مركزاً للتعليم العالي في إفريقيا والشرق الأوسط.
- خلق عرض سياحي من الطراز العالمي في الإقليم.

الثاني: ٢٢ مشروعاً رائداً، وخارطة طريق التنفيذ، مع تحديد مسؤوليات التنفيذ والمتطلبات المالية لكل مشروع بشكل واضح.

تمثل المشروعات الرائدة المحددة جوهر الخطة الاستراتيجية، ويمكن النظر إلى هذه المشروعات الرائدة على أنها امثله يتم تكرارها لاحقاً في جميع أنحاء الإقليم ومن ثم فهي تسهم في استدامة الرؤية، فقد اقترحت الرؤية اثنين وعشرون مشروعاً رائداً تعمل على تحقيق الدور والمنافسة العالمية للعاصمة المصرية محققة أهداف التنمية المستدامة:

■ توفير صندوق اجتماعي من خلال تحسين ظروف المعيشة للجميع

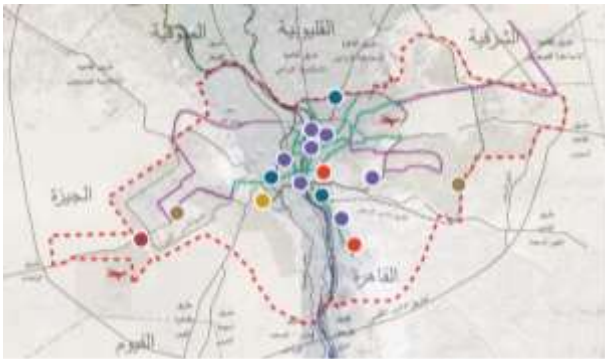
- **القضاء على المناطق الغير آمنة:** نقل جميع السكان القاطنين في ٥٥٠ فدان من المناطق الغير آمنة، وسيتم النقل عقب عمل استشارة مسبقة مع الأسر المنقولة، وسيتم عرض تعويض مادي أو وحدات إسكان بديلة.

- **تحسين المناطق الغير مخططة:** تحسين ظروف المعيشة لسكان المناطق الغير مخططة من خلال توفير البنية الأساسية اللازمة.

- **تطوير إسكان محدودي ومتوسطي الدخل:** توفير خيارات إسكان مناسبة لمحدودي ومتوسطي الدخل لخدمة عدد السكان المتزايد ولضمان توفير الإسكان البديل للأسر المنقولة.

■ تحسين البنية التحتية للنقل والمواصلات بالمنطقة

- توسيع شبكة المترو: تطوير أربعة خطوط للمترو لضمان التغطية الكاملة للكثلة العمرانية الرئيسية وحتى الطريق الدائري.
- تحسين شبكة الترام: تطوير تسعة خطوط للترام لربط المجتمعات العمرانية الجديدة بمحيط إقليم القاهرة الكبرى.
- تطوير شبكة طرق سريعة شاملة: تطوير ٧٥٠ كيلو متر إضافية من الطرق السريعة.
- بناء شبكة لمحطات التبادل: تطوير ٦ محطات تبادل تتضمن مرافق تجارية وترفيهية (من بينها محطات المنيب وحلوان والتي وردت بالتفصيل في المشروعات) لربط جميع شبكات المواصلات.
- إعادة إحياء وسط المدينة
- بناء وسط مدينة جديد للقاهرة: بناء وسط مدينة جديد للقاهرة على مساحة ١٥٠٠ فدان شرق القاهرة، وكذلك مراكز لممارسة الأنشطة التجارية، الإدارية والمالية.
- إعادة إحياء القاهرة الخديوية: الدمج بين وسط المدينة والقاهرة الخديوية بحيث تتناسب ومقاييس أفضل مراكز المدن العالمية.
- تحسين ميدان رمسيس: تطوير منطقة ١٦٠ فدان حول محطة رمسيس وبناء مساحات خضراء وكذلك بناء مرافق ثقافية وترفيهية في مركز العاصمة.
- تطوير كورنيش النيل: دعم تحسين هذه المنطقة من خلال وضع قانون ملائم وخلق بنية تحتية لدعم إعادة تشكيل الكورنيش بواسطة مستثمرين من القطاع الخاص.
- تحسين جامعة الدول وتطوير محور خوفو: تطوير محور مزدهر وعالي الجودة في مركز القاهرة في صورة محور أنشطة مستدام يشمل مناطق لتجارة التجزئة والترفيه للقاهريين والسائحين.
- بناء محور سقارة: تطوير منطقة على طول محور سقارة الجديد مع إنشاء البنية التحتية اللازمة والمرافق (محطة حلون، كبري سقارة المعلق، المساحات الخضراء) وخلق منطقة مال وأعمال.
- تطوير منطقة المنيب: إعادة إحياء منطقة المنيب (تخفيف الاختناق، تحسين المناطق الغير مخططة والكورنيش) وإنشاء محطة تبادل المنيب.
- تطوير مدينة تجارية بحلوان: إنشاء مدينة مكرسة للأنشطة المرتبطة بالتجارة مثل المخازن، تجارة الجملة ونصف الجملة، وكذلك لإدارة الخدمات اللوجستية.



■ تعزيز المجتمعات العمرانية الجديدة كمحاور حيوية ومتنوعة .

- تطوير مركزين سياحيين بالسادس من أكتوبر: تطوير مناطق سياحية جديدة بالسادس من أكتوبر لجذب السياحة وأنشطة الأعمال ولزيادة ديناميكية المنطقة.

■ خلق ظروف من أجل تعزيز ازدهار السياحة

- تحسين منطقة الأهرامات: استعادة هضبة الأهرام والتركيز علي تحسين المنطقة المحيطة وتحويلها إلى متحف مفتوح.

■ توفير بيئة تنافسية بالنسبة لاقتصاد المعرفة

شكل رقم (٩-١٧) تخطيط المشروعات الرائدة في إقليم القاهرة الكبرى
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني- ٢٠١١- استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ٣.

- إنشاء مدينتين عالميتين للمعرفة: إنشاء المدينة العالمية للمعرفة بالقاهرة التي تجمع بين المرافق رفيعة المستوى للتعليم العالي ومشروعات التكنولوجيا والابتكار.
- إنشاء مدينتين عالميتين للطب.
- تحويل العاصمة إلى مكان صديق للبيئة.
- نقل وتنظيم الصناعات الملوثة للبيئة: نقل المصانع الملوثة خارج المناطق السكنية وفرض قوانين تتماشى مع المعايير البيئية وتضمن سلامة السكان.
- تطوير الحديقة الدولية بالقاهرة.
- تعزيز إدارة المخلفات الصلبة.

الخلاصة

تحدد استراتيجية التنمية العمرانية مساراً واضحاً للإجراءات الواجب إتباعها في الإقليم، وترجع الأهمية لتناولها في الدراسة، تحديد التوجهات والاستراتيجيات العامة لقطعات التنمية بالإقليم، لتحديد مدي توافق الموقع مع مقترحات رؤية استراتيجية التنمية للإقليم والتغيرات والتحولات العمرانية المصاحبة لعملية التوطين.

وتتمثل الرؤية المستقبلية لإقليم القاهرة الكبرى عام ٢٠٥٢ في تطويره بما يليق به بإقليم يضم مقومات المدن العالمية وشمولية الخدمات والمرافق واستدامة الموارد، وترجمتها إلى صياغة مجموعة من الأولويات المحددة التي سوف تواجه ما يتم تبنيه من سياسات وقرارات خلال فترة التنفيذ، وتوضح الغايات الرئيسية المستهدفة التالية ملخصاً لتلك الأولويات المطلوب تحقيقها بالنسبة لإقليم القاهرة الكبرى.

- توطين ما لا يقل عن ١٥ مليون نسمة في المجتمعات العمرانية الجديدة.
- تحقيق زيادة هائلة في معدلات استخدام وسائل النقل العام للانتقال إلى أماكن العمل في إطار مدة زمنية قياسية تصل إلى ٤٥ دقيقة للمسافة من المجتمعات العمرانية الجديدة إلى منطقة وسط المدينة.
- إخلاء تام للسكان من كافة المناطق غير الآمنة.
- إقامة ما لا يقل عن ٤,٨ مليون وحدة سكنية إضافية في الإقليم بأسعار معقولة، إما في صورة سكن اجتماعي، أو غير مدر للربح، أو من خلال توافر خيارات وبدائل أخرى.
- نجاح الإقليم في إيجاد ما لا يقل عن ٨ مليون فرصة عمل جديدة مع زيادة حصة الخدمات التجارية وقطاعات صناعة / تصنيع التكنولوجيا الفائقة والسياحة.
- نجاح الإقليم في بلوغ مكانة تقدره كواحد من أفضل ثلاث مناطق في الشرق الأوسط وأفريقيا في مجال الأعمال.
- تحقيق معدل يزيد على ١٠٠ مليون ليلة سياحية يقضيها السائحين في الإقليم سنوياً.
- تصنيف الإقليم ضمن أفضل ٢٥ مدينة في الترتيب العالمي للمدن.
- نجاح الإقليم في خفض نسب انبعاثاته من غازات الاحتباس الحراري بنسبة ٣٠ % مقارنة بنسب الانبعاثات المسجلة له في عام ٢٠١٠.
- زيادة اعتماد إقليم القاهرة الكبرى على الطاقة المتجددة بنسبة ٢٠ % من إجمالي استخدام الكهرباء في الإقليم.

ومن خلال استعراض محاور العمل الرئيسية لرؤية واستراتيجية التنمية المقترحة، التي ترسم لمحة عامه عن القاهرة عام ٢٠٥٢ فقد جاء مشروع إنشاء عاصمة إدارية وسياسية جديدة واحداً من أهم المشروعات والذي يهتم بنقل جميع الأنشطة الإدارية الممثلة في الوزارات والهيئات الحكومية بقلب العاصمة، بالإضافة إلى الأنشطة السياسية، بما يحقق للعاصمة الإدارة الجيدة للتنمية على المستوى القومي واستدامتها، والمساهمة في وضع العاصمة على خريطة المدن العالمية.

الباب الرابع: أسس تقييم البدائل العمرانية المقترحة للعاصمة الإدارية والسياسية

الفصل العاشر: البدائل العمرانية المقترحة لتوطين العاصمة الإدارية والسياسية

مقدمة

في إطار مخرجات المخطط الاستراتيجي للقاهرة ٢٠٥٢ واهم أولويات المشروعات الواردة بالخطة الاستراتيجية بتطوير وتحديث العاصمة المصرية وتخفيف الضغوط الحالية على منطقة قلب الإقليم والذي يشغله العديد من الوزارات بالإضافة إلى مجلس الوزراء ومجلسي الشعب والشورى، وتحديث الهيكل العمراني لمركز المدينة الحالي واحتياجات التطوير للحكومة الإلكترونية.

يطرح الفصل دراسة البدائل العمرانية المقترحة لنقل العاصمة الإدارية والسياسية وتناول المواقع المطروحة لنقل الوزارات والهيئات الحكومية والسياسية والأنشطة العمرانية والاقتصادية المصاحبة طبقاً للنموذج المعد للعاصمة الإدارية والسياسية بالفصل الثامن من الدراسة ، بطرح مجموعة من مواقع التوطين المختلفة التي تتوافق مع استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ولكنها تختلف في قدرتها علي استيعاب النموذج المقترح أو ما سيحدثه من تغييرات وتحولات حضرية للإقليم حال توطينه ، إضافة إلي احتياجات الموقع من مشروعات داعمة ومكملة لإنجاح عملية النقل والتوطين. ودراسة الأوضاع الراهنة للمواقع المقترحة من خلال أربعة قطاعات عرضية (الخصائص العمرانية للموقع -إمكانيات الوصول للموقع -البنية الأساسية -اقتصاديات العمران الحضري).

١- البدائل العمرانية لنقل العاصمة الإدارية والسياسية

خلال مراحل تطور العاصمة تعددت المحاولات لحل مشاكلها وقد اتسمت تلك المحاولات بالتنوع والتفاوت، فمنها ما ركز على أسباب المشكلة والمتمثلة في تركيز الوزارات والهيئات الحكومية والاقتصادية المركزية في العاصمة واعتماد جميع المحافظات عليها في الحصول على خدماتها.

بينما ركزت بعض تلك المحاولات على حل مظاهر المشكلة المتعددة وأهمها التكدس المروري إلا أنه في أغلب الأحيان كانت تلك المحاولات تواجه بمشكلات صعوبة التنفيذ أو التمويل أو عدم جدواها نتيجة لتفاقم المشكلات التي كانت تسعى لحلها وبالتالي عدم مقدرة الحل على مواجهة تلك المشكلات.

ومن أهم الأسباب التي أدت إلى عدم نجاح تلك المحاولات في حل المشكلة هو عدم وجود الرؤية الشاملة والمتكاملة التي تتعامل مع المشكلة بالكيفية التي تحقق التوازن بين جميع المتغيرات العمرانية والاقتصادية والاجتماعية والتنفيذية. على السواء. مما يجعل جميع المحاولات السابقة محاولات منقوصة لا تؤدي إلى الحل المطلوب للمشكلة، فهل تبقى العاصمة السياسية والإدارية في القاهرة مع اختناق متزايد ناجم من ضغوط السكان والمركزية الشديدة أو يفرج عنها القاهرة وتعطى مجالاً كي توفق أوضاعها كمدينة كبيرة بدون وظيفتها السياسية والإدارية مما يتطلب توزيع الوزارات لتخفيف الضغط على القاهرة.

واستناداً إلى تجارب الدول السابقة ، والوقوف علي الأسباب التي أدت إلى نقل عواصمهم الإدارية والسياسية ، وبمراجعة الاستراتيجيات والمناهج المتبعة في تحديد البدائل العمرانية ، تنوعت ما بين نقل العاصمة بالكامل لأهداف تنموية كما ظهر في تجربة برازيليا ، وهذا البديل تم استبعاده نظراً للوضع التاريخي والثقافي لمدينة القاهرة ، و بين توزيع الأنشطة بين أكثر من مدينة كما في حالة واشنطن العاصمة ، وبين إنشاء مدينة جديدة تحتوى على بعض وظائف العاصمة كما في حالة مدينة بوتراجايا بماليزيا والتي بنيت لتصبح العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة لماليزيا واحتفظت مدينة كوالالمبور بالوظائف الأخرى للعاصمة .

وطبقاً لما سبق يتضح أن البدائل العمرانية لنقل العاصمة الإدارية والسياسية من قلب العاصمة المصرية خلصت في التالي:

١-١ البديل الأول: توزيع لامركزي للوزارات والأجهزة الحكومية على أكثر من مدينة جديدة حول القاهرة وغيرها.

التوسع في تطبيق وتحقيق اللامركزية وهو الحل الوحيد القابل للتطبيق مستقبلاً – وهو المنهج الذي تنتجه الحكومة حالياً – ولن يتم تحقيق ذلك إلا عبر مراحل تراعي الزمان والمكان والمجال. حيث يمكن البدء

بالإدارات ومؤسسات الدولة التي ليس لها اتصال مباشر مع الجماهير بالانتقال الملزم لها، مع الأخذ في الاعتبار انه في ظل عصر التكنولوجيا والاتصالات الذي نعيشه الآن سيكون أكثر بساطة وسهولة فاقرب المكاني لجميع الأجهزة والمؤسسات أصبح غير مطلوب.

إن تركز الوزارات في القاهرة كانت ضرورة تملئها مقتضيات القرب المكاني ومع ضيق المكان المركزي للحكومة في وسط المدينة حدثت هجرة لبعض الوزارات المستجدة أو الوزارات التي تقسمت إلى مناطق بعيدة عن القلب الوزاري القديم في اتجاه العباسية ومدينة نصر وفي اتجاه الجيزة. وهذه الهجرة مؤشر ودليل على إمكانية بعثرة الوزارات على مسافات متباعدة، بحيث لا تخل بالأداء الوظيفي المطلوب.

فمن تجارب الدول الأخرى (التجربة الألمانية): تتوزع الوزارات بين:

- برلين (الرئاسة - المستشارية - المجلسان النيابي والاتحادي - الخارجية - الداخلية - النقل. الخ)،
بون (وزارة الدفاع والصحة والبيئة والتعليم والبحوث. الخ)، فرانكفورت (البنك المركزي)، كاراسوه (المحكمة الدستورية العليا والمحكمة الاتحادية)، ارفورت (محكمة العمل).

- ميونخ (هيئة المحاسبات. الخ)، ويمكن التخفيف من سيطرة العاصمة على كافة الأجهزة التنفيذية والإدارية للدولة عن طريق نقل بعض من تلك الأجهزة القائمة بالعاصمة إلى أقاليم وقطاعات أخرى من محافظات الجمهورية، وهذا يتطلب تفكيك مركزية توزيع الوزارات وتوزيع كثير من موظفي الحكومي على المحافظات.

فما وفرته الثروة التكنولوجية في مجال الاتصالات من إمكانيه لإقامة وزارات تقدم خدماتها للجمهور عن بعد وما يستلزم ذلك من تقنيات جديدة في هيكله المعاملات بين الوزارات والمواطنين، يتطلب أن يكون للوزارات مكاتب اتصال متعددة في القاهرة، إضافة إلى برمجة الملفات وتدريب الموظفين على العمل الإلكتروني بكل الوزارة، هذا لإحداث الخلخلة المطلوبة في التكوين الإداري والحكومي في القاهرة من ناحية والمساعدة على تنمية المدن الجديدة من ناحية أخرى.

مما يتطلب صدور قرار بنقل الكثير من الأنشطة الحكومية وأجهزتها التنفيذية وخدماتها الإدارية التي لا يلزم بقاؤها في القاهرة والوحدات التي يمتد عملها ليشمل أقاليم أخرى إلى المدن والمجتمعات الجديدة وما يلزم ذلك من انتقال الموظفين والعاملين بهذه الأنشطة وأسرهم للسكني خارج القاهرة.

٢-١ البديل الثاني: توزيع الوزارات على المدن الجديدة حول القاهرة

إن نقل العاصمة الإدارية والسياسية يمثل حل جزئي لمشكلات العاصمة، من خلال إنشاء مركز حضاري جديد يضم مقر الحكم بعيدا عن قلب القاهرة الحالي وفي الوقت نفسه يكون قريبا من القاهرة، وأن اختيار الوظيفة السياسية لنقلها من العاصمة هو أقل الوظائف التي تنقل تكلفة.

يختار لذلك المركز موقعا مناسباً على مسافة من قلب العاصمة وقريباً من مداخل ومخارج العاصمة، وأن يكون الموقع المقترح مركز للمواصلات تتفرع منه شبكات الطرق والمترو والسكك الحديدية شرقاً إلى السويس وغرباً إلى القاهرة وشمالاً إلى الدلتا وجنوباً إلى الصعيد.

ويتوسط هذا المركز مقر الرئاسة ومجلسي الشعب والشورى ومبنى مجلس الوزراء على غرار مقر الحكم في واشنطن (البيت الأبيض - الكونجرس - مباني الوزارات ...) يقام المقر على مساحة كبيرة واسعة من الخضرة.

وتنقل الإدارات والوزارات الحكومية الأخرى إلى المدن الجديدة حول القاهرة (القاهرة الجديدة - الشروق - العبور - ٦ أكتوبر - الشيخ زايد...)

كما فعلت وزارة العدل في خطتها التي توأكب الدولة خطتها للتخفيف عن العاصمة، حيث أنشأت محكمة الأسرة في التجمع الخامس بالقاهرة الجديدة. والأكاديمية القضائية بمدينة السادس من أكتوبر الأكاديمية، بالإضافة إلى إنشاء مقراً للمؤسسات القضائية الجديدة يحتوي على مجمعاً للنيابة الإدارية ومكاتب التوثيق والشهر العقاري بمدينة السادس من أكتوبر لتكون.

٣-١ البديل الثالث: نقل مقر الحكم (العاصمة الإدارية والسياسية) من قلب العاصمة إلى موقع آخر
نقل مقر الحكم (العاصمة الإدارية والسياسية) أي تفريغ العاصمة من الوزارات : والذي يضم (مقر الرئاسة والوزارات ومجلسي الشعب والشورى) إلى موقع آخر بعيداً عن المركز الحالي وإلى مكان خارج القاهرة وقريباً منها – وذلك لأن أهم العناصر جذباً للمواطن هي الوزارات وإدارات الحكومة ومصالحها المختلفة التي تشغل مبانيها وتوابعها منطقة وسط العاصمة ، وهي من الأسباب الرئيسية لحدة التركيز والازدحام وتعدد مشاكل النقل والمرور الأمر الذي يدعو إلى التفكير في إمكانية نقلها لتخفيض التركيز بقلب العاصمة وخلخلة الكثافة في المنطقة الوسطى المركزية وتخفيفاً للعبء الملقى علي العاصمة ، علي أن يتم طرح مجموعة من المواقع المقترحة لنقل العاصمة .

اعتمدت فرضية البديل على، إنشاء عاصمة جديدة لمصر عام ٢٠٥٢ تمثل موقع جديد للقيادة السياسية والإدارية في الدولة، وتساهم في جذب السكان والاستثمارات الجديدة بهدف الحد من المشاكل التي تواجه القاهرة حالياً، والتي من المتوقع أن تتفاقم بشكل غير محتمل في المستقبل مع الإبقاء على مدينة القاهرة كعاصمة ثقافية وحضارية.

وطبقاً للدراسة المعدة من قبل الهيئة العامة للتخطيط العمراني، لمشروع نقل مقار الوزارات والهيئات السياسية من قلب العاصمة وفقاً لما يتمشى مع البديل الثالث بنقل الوظائف الإدارية والسياسية من قلب العاصمة، وقد اقترحت الدراسة أربع مواقع لتوطين العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة، وفقاً إلى نتائج استراتيجيته التنموية العمرانية المقترحة للقاهرة ٢٠٥٢ التي تهدف إلى الاتجاه بالامتداد للكتلة العمرانية للإقليم نحو الصحراء في الاتجاه الشرقي والغربي فقد كان اختيار المواقع المقترحة للمشروع طبقاً لما يلي:

شرق الإقليم حيث: الموقع في المنطقة شرق مدينة القاهرة الجديدة، الموقع على الطريق الدائري غرب مدينة القاهرة الجديدة.

غرب الإقليم حيث: الموقع كجزء من التوسعات الشمالية لمدينة ٦ أكتوبر -الموقع شمال موقع القرية الذكية.

توزيع الوزارات في مواقع متعددة بالمدن الجديدة، ولكن طبقاً لما تم تناوله في الفصل الخامس من محاولات وتجارب محلية لحل مشاكل العاصمة في المخططات السابقة لإقليم القاهرة وما أوصى به من نقل بعض المقار والهيئات حين ذاك إلى أطراف الكتلة العمرانية كما حدث في العباسية ومدينة نصر، وحيث أنها لم تأتي بجديد بل زادت من التكديس السكاني وأدت إلى تلاحم الكتلة العمرانية، لذا استبعدت الدراسة فكرة توزيع الوزارات على مجموعة المدن والتجمعات العمرانية الجديدة استناداً لما سبق.

يتم دراسة الأوضاع الراهنة للمواقع المقترحة: من خلال أربعة قطاعات عرضية تمثل الإطار الأشمل والاهم للتعرف على المواقع كما يلي:

الخصائص العمرانية للموقع: حيث يواجه إقليم القاهرة الكبرى تطورات وتغيرات عمرانية كبيرة، إضافة إلى توجهات مخططات التنمية للإقليم بالامتداد في اتجاه المحور الشرقي والغربي بما يتفق مع توصيات ومشروعات كافة مخططات تنمية الإقليم السابقة، وهو ما خلص إلى اقتراح المواقع المقترحة لنقل وتوطين الوزارات متوافقة مع ما ورد باستراتيجية التنمية العمرانية للإقليم، وتمثل دراسة الخصائص العمرانية للمواقع المقترحة لتوطين المشروع من خلال التعرف على الخصائص المكانية للموقع – الموقف من المخطط الاستراتيجي لإقليم القاهرة الكبرى – القدرة التنافسية للموقع – احتياجات الدعم المرفقي – التحولات الحضرية .

إمكانيات الوصول للموقع: إن إنشاء المقر الجديد للوزارات وتنمية المناطق المحيطة به (الجوار، الجوار المصاحب، خارج الجوار المصاحب) سوف يتولد منه رحلات جديدة وبشكل كثيف خاصة أثناء ساعات الذروة الصباحية والظهرية. وباستخدام البيانات المتاحة عن استعمال الأراضي وفرص العمالة المتوقعة مع تكثيف استخدام وسائل النقل العام الجماعي (الأوتوبيس والمترو) بنسب تتراوح من ٦٠% – ٨٠%

من رحلات ساعات الذروة فإن تقدير مجموع الرحلات المتولدة من إقليم القاهرة الكبرى إلى المقر الجديد ومناطق التنمية المحيطة سوف يكون على النحو التالي: [١]

- ٣٧,٦ ألف رحلة في الساعة بالنقل العام الحديدي (المترو) في الاتجاه الواحد.
- ١٢ ألف سيارة خاصة في الساعة في الاتجاه الواحد.

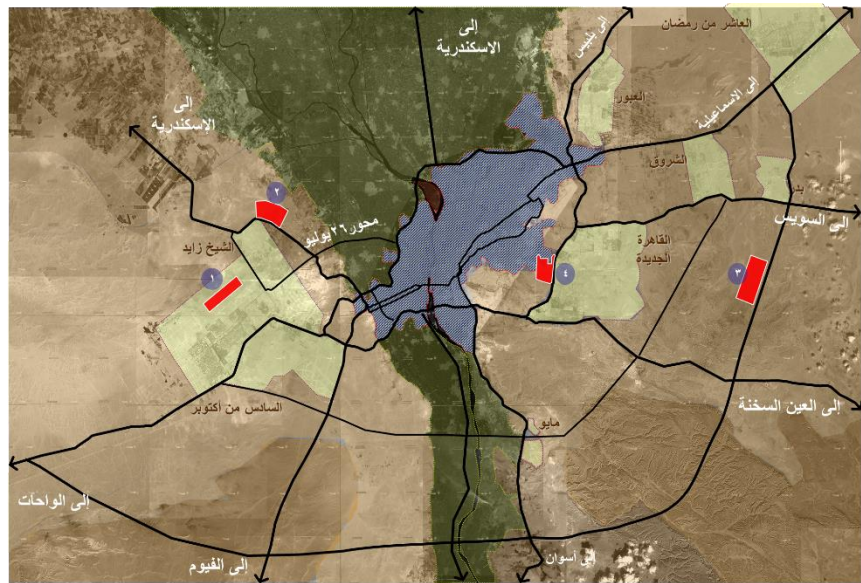
وفي ضوء ما سبق يتم التعرف على إمكانيات الاتصال المتاحة حالياً لكل موقع، ومتطلبات الموقع من مشروعات داعمة لمرونة وسهولة الاتصال بالكتلة العمرانية الرئيسية للإقليم.

اقتصاديات العمران الحضري: نظراً لكونه مشروعاً عاماً طبقاً لما يشمله المكون الاستثماري للمشروع من أنشطة إدارية وسياسية مستهدف إعادة توطينها، إضافة إلى ظهور خدمي مرتبط بمتطلبات ممارسة الأنشطة الإدارية والسياسية والمترددين عليها وما يستلزم ذلك من توفير مناطق سكنية، لذا تتركز أهداف الدراسة في تحديد نقاط التقييم الاقتصادي الشامل والعمراني للأراضي التي تقع في نطاق الحيز المكاني لكل من مواقع التوطين المقترحة، بهدف التعرف على مدى الجدوى والإنتاجية النسبية الاقتصادية والعمرانية لتوطين الأنشطة الإدارية والسياسية، وفقاً للنقاط التالية: -

- **أوضاع وخصائص الموقع وقيمة وجدوى إنتاجية الأرض:** النطاق التأثيري العام والمباشر للعاصمة الإدارية والسياسية - ملكية موقع العاصمة المقترح - معدلات الارتباط لموقع العاصمة الجديدة ومحاور الاتصال بها - الوفورات الاقتصادية الخارجية - القيمة السوقية للأراضي ودلالاتها.
- **الأطر الاقتصادية العامة:** الطاقة الاستيعابية العامة - الطاقة الاقتصادية الاستعمالية للموقع - اقتصاديات التوازن العمراني والنطاق التأثيري العام للعاصمة الإدارية والسياسية الجديدة - اقتصاديات التوازن العمراني على مستوى النطاق التأثيري المباشر للعاصمة الإدارية والسياسية - التوازن السكاني والمكاني للعاصمة الإدارية والسياسية الجديدة.

٢- المواقع المقترحة لتوطين المقار الوزارية والهيئات السياسية

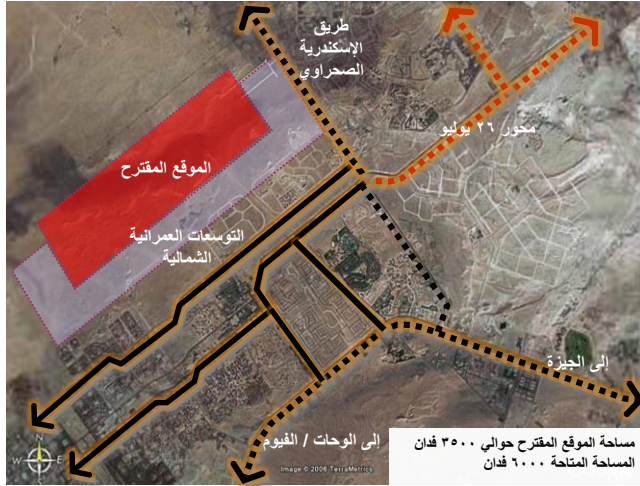
- منطقة التوسعات الشمالية بمدينة ٦ أكتوبر.
- المنطقة شمال القرية الذكية.
- المنطقة شرق مدينة القاهرة الجديدة.
- المنطقة غرب القاهرة الجديدة على الطريق الدائري.



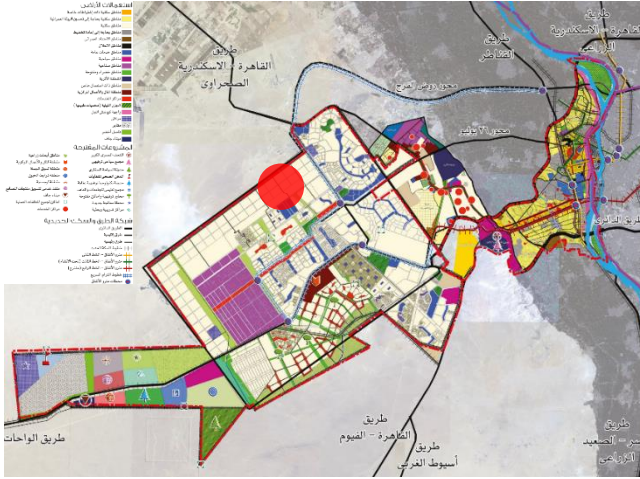
شكل (١٠-١) المواقع المقترحة لنقل الأنشطة الإدارية والسياسية من وسط مدينة القاهرة

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، وزراة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - ٢٠٠٦ -
المدينة الحكومية الجديدة (نقل الوزارات من قلب العاصمة) - القاهرة - ص ١١.

[١] الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠٠٦ - مشروع نقل الوزارات من قلب العاصمة - القاهرة - ص ١٠.



شكل رقم (٢-١٠) الموقع في مدينة السادس من أكتوبر
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، وزراه الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية -
٢٠٠٦ - المدينة الحكومية الجديدة (نقل الوزارات من قلب العاصمة) - القاهرة - ص ١٤



شكل رقم (٣-١٠) الموقع في المخطط الاستراتيجي لمحافظة الجيزة
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجيات التنمية العمرانية لإقليم
القاهرة الكبرى ٢٠٠٢ - القاهرة - ص ٢٥

تمثل الأراضي البكر في شمال وغرب الموقع والمخصصة كحزام أخضر للمدينة واحدة من أكبر المؤثرات على الهيكل العمراني للمدينة إذا ما أحدثت تغيرات الموقع تحولاً عمرانياً يغير من وظيفتها كحزام أخضر.

٢-١-١ الخصائص العمرانية للموقع

الموقع: تتوافر المساحة المطلوبة للنموذج بالموقع، مع عدم وجود تخصيصات أو إشغالات حالية تمنع البدا في المشروع، علماً بأن امتياز الموقع خاص بهيئة المجتمعات العمرانية الجديدة كجزء من الامتداد الشمالي للمدينة.

مقترحات المخطط الاستراتيجي لإقليم القاهرة الكبرى: يتوافق الموقع المقترح مع استراتيجية التنمية العمرانية المقترحة للإقليم بالامتداد نحو الغرب، محدثاً تحولاً في مركز ثقل الإقليم نحو الاتجاه الغربي، نظراً لانتقال العاصمة الإدارية والسياسية من العاصمة التاريخية إلى الموقع، متطلباً إعداد مخططات عمرانية لتنمية الأراضي الصحراوية المتاخمة للموقع لحمايتها من الامتداد العشوائي، وإتاحة الفرصة لإعادة تخطيط قلب مدينة القاهرة بعد إتمام عملية النقل.

٢-١ الموقع بمنطقة التوسعات الشمالية بمدينة ٦ أكتوبر [١]

يمثل الموقع المقترح جزء من المرحلة الثانية من الامتداد الشمالي لمدينة السادس من أكتوبر الذي يمتد بعرض حوالي ١,٨ كم وطول حوالي ١٥ كم وبمساحة إجمالية قدرها ٦٥٠٠ فدان مخصصة لهيئة المجتمعات العمرانية.

يتميز الموقع بإمكانيات وصول مباشرة من كل من طريق مصر إسكندرية الصحراوي شمالاً وامتداد محور ٢٦ يوليو شرقاً وطريق الواحات / الفيوم جنوباً من خلال وصلة دهبور، كما يتوافر بالموقع إمكانيات اتصال بمطار غرب القاهرة ومطار السادس من أكتوبر على طريق الواحات.

يشرف الموقع على النسيج العمراني لمدينة السادس من أكتوبر في جنوبه مع اتصال مباشر بمدينة الشيخ زايد في شرقه بينما تأتي المنطقة الصناعية لمدينة السادس من أكتوبر بامتدادها الشمالي في غرب الموقع ويتصل اتصالاً مباشراً بالحزام الأخضر لمدينة السادس من أكتوبر في الاتجاه الشمالي، ويمثل جزء من الكيان السكاني المقترح لمدينة السادس من أكتوبر بإجمالي أحجام سكانية تقدر بـ ٢ مليون نسمة.

[١] الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠٠٦ - مشروع نقل الوزارات من قلب العاصمة - القاهرة - ص ١٤

المكون الاستثماري: يمثل الموقع بمنطقة التوسعات الشمالية لمدينة السادس من أكتوبر إمكانات عالية نحو اجتذاب المكون الاستثماري للمشروع (الأنشطة المستهدفة نقلها - الظهير الخدمي والسكني)، واضعاً في الاعتبار عدم تماشي الاشتراطات الحالية للمدينة مع متطلبات المكون الاستثماري للمشروع من شروط الارتفاع الخاصة بالأنشطة الإدارية والسياسية المستهدفة نقلها.

احتياجات الدعم المرفقي: يتوافر بالموقع المقترح مصادر بنية أساسية تلبي احتياجات المشروع في مرحلته الأولى، ممثلة في توافر مقومات عالية لشبكات الطرق الإقليمية والمطارات (غرب القاهرة- ٦ أكتوبر)، ومحطات وشبكات المياه والصرف الصحي المنفذة حالياً أو المدرجة ضمن الخطط التنفيذية الحالية للمدينة.

لكن ما ينتج عن المشروع من تركيز للأنشطة الإدارية والسياسية وأنشطة تكميلية لها يتطلب إدراج الاحتياجات من المرافق العامة للمياه والصرف الصحي والكهرباء ضمن الخطط الحالية والمستقبلية، إضافة إلى احتياجات الأنشطة الخدمية والسكنية المكتملة للمشروع، وكذلك احتياجات الموقع من توافر البنية الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

التحولات الحضرية: تمثل الأنشطة المستهدفة نقلها بالموقع المقترح وما يتبعه من تغيرات اجتماعية وتحولات عمرانية في المناطق المجاورة تحولاً اقتصادياً يمثل إضافة للاستثمارات بالمدينة، وفقاً لما يحدث الآن بمناطق الحزام الأخضر لمدينة السادس من أكتوبر، يتبعه تغييراً في أسعار الأراضي للمناطق المحيطة بالمشروع، قد يؤثر على الخدمات العامة والإدارية القائمة للمدينة لاستيعاب حجم التحولات الناجمة عن المشروع، يتطلب إعداد الدراسات التالية: -

- تحديث المخطط العام لمدينة ٦ أكتوبر لاستيعاب التطورات والتحولات المتوقعة.
- وضع مخطط تنمية للأراضي الصحراوية في جنوب المدينة وأراضي الحزام الأخضر في شمالها.

٢-١-٢ إمكانات الوصول للموقع

يقع الموقع المقترح بمنطقة حديثه التنمية بها محاور نقل للربط مع إقليم القاهرة الكبرى، قد لا تستوعب المحاور الحالية التغييرات المتوقعة لحركة النقل المستقبلية، وما ينتج عنها من تحول هدف حركة النقل من قلب مدينة القاهرة إلى غربها، يستلزم دراسة اتجاهية الحركة المتوقعة خلال ساعات الذروة من وإلى الموقع، وما يستوجب ذلك من مشروعات تتمثل أهمها فيما يلي: -

- إنشاء نظام نقل حديدي للأفراد من النوع الكثيف الذي يتميز بسرعة تشغيل عالية وقدرة نقل عالية، وربطه مع نظام النقل الحديدي الجاري دراسته بالجزيرة الوسطى للطريق الدائري.
- إنشاء طريقين بعدد ٤ حارات مرور في كل اتجاه وبطول ٢٥ كم مقاسه من الطريق الدائري للإقليم حتى المقر الجديد.

- تطوير مطار غرب القاهرة للسماح بالاستخدام المدني المحدود لاستقبال وتوديع الوفود الرسمية.

٢-١-٣ اقتصاديات العمران الحضري

■ أوضاع وخصائص الموقع

النطاق التأثيري العام والمباشر: يعتبر الحيز العمراني لمدينة السادس من أكتوبر ومدينة الشيخ زايد محددًا للنطاق التأثيري العام لموقع التوطن - ويتحدد النطاق التأثيري المباشر بالحزام الأخضر شمالاً والمنطقة الصناعية والحزام الأخضر غرباً وجنوباً التوسعات العمرانية الشمالية للمدينة.

ملكية الموقع: الموقع عبارة عن مساحات فضاء غير مستغلة، تخضع لولاية هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، وهو ما يعتبر دعماً للمميزات التفاضلية للموقع ومحققاً لأثار إيجابية.

معدلات الارتباط للموقع ومحاور الاتصال: إن كفاءة أداء موقع توطن العاصمة الإدارية والسياسية يتوقف إلى حد كبير على ما يتوافر له من المستلزمات المحققة للتبادل الخدمي والحراك الفردي والجماعي بين

مواقع مصادر الطلب (الخدمات الوزارية) وبين الموقع، ويمكن التمييز بين مجموعتين من النطاقات المكانية التي تكون محلاً لمواقع عمليات التداول مع موقع التوطن، **الأولى**: داخل النطاق التأثيري العام أي مدينة السادس من أكتوبر. **الثانية**: المستوى الأشمل للنطاق السابق أي يمتد إلى نطاق القاهرة الكبرى في مجموعها وما يرتبط بها من أقاليم، وفي كلتا المجموعتين فإن وسيلة الارتباط تتمثل في محاور الاتصال البرية والسكك الحديدية والجوية. والموقع المقترح شمال التوسعات الشمالية لمدينة السادس من أكتوبر لا يوفر المتطلبات اللازمة لدعم المميزات التفاضلية من خلال معدلات الارتباط ومحاور الاتصال.

■ الجدوى الإنتاجية لموقع العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة

الوفورات الاقتصادية الخارجية: تتمثل الوفورات الاقتصادية فيما هو متاح للموقع من خلال المناطق المحيطة به من: خدمات عامة (أمن – إدارية عامة – صحية – ترفيهية -...) -خدمات خاصة (تجارية – ومهنية) – مرافق (كهرباء – مياه – صرف صحي)، وبشكل عام فإن مدينة ٦ أكتوبر تتيح للموقع من الخدمات العامة والخاصة ما يمكن أن تغطي احتياجاته، وعلى وجه الخصوص في المراحل الأولى من التنمية. ويتاح للموقع المقترح من الوفورات الاقتصادية ما يعتبر دعماً للمميزات التفاضلية.

مستوى القيمة السوقية للأراضي ودلالاتها المتعلقة بمميزاتها التفاضلية: نظراً للأثر المضاعف للطلب على الأراضي الذي يحققه الجذب الاستيطاني للأنشطة الوزارية وظهيرها الخدمي والسكني فإن ذلك في مجموعته ينعكس أثره على ارتفاع مستوى القيمة السوقية لأراضي الموقع في مجموعها والمناطق المحيطة به على مستوى النطاق التأثيري العام والمباشر وبالتالي تكاليف التنمية الحقيقية، وما لذلك من آثار سلبية على الأراضي المخصصة للمستثمرين لتنمية الظهير الخدمي والسكني، وطبقاً لما سبق تعتبر أوضاع القيمة السوقية من العوامل التي تحد من المميزات التفاضلية للموقع.

■ الأطر الاقتصادية العامة

الطاقة الاستيعابية العامة: باعتبار أن المساحات المطلوبة للاحتياجات الكاملة لتوطن العاصمة الإدارية والسياسية بمكوناتها تصل إلى ٣٥٠٠ فدان والمساحة الإجمالية للموقع تصل إلى ستة آلاف فدان، وحيث أن مساحة الموقع تزيد عن الاحتياجات الأساسية للمشروع، لذا تعتبر الطاقات الاستيعابية للموقع دعماً للمميزات التفاضلية لتوطن المشروع، حيث تمكن من مرونة استخدام الأراضي واختيار مواقع البناء والامتدادات المستقبلية.

الطاقة الاقتصادية الاستعمالية للمنطقة: وهي ما ترتبط بقدرة الموقع على تحقيق أعلى عائد للمنفعة العامة، حيث أن المساحة المخصصة لمكونات العاصمة الإدارية والسياسية (المقار الوزارية والهيئات الحكومية) تبلغ ٥٠٠ فدان تمثل ١٤% من مساحة الأراضي اللازمة لتوطن العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة، وطبقاً لما هو مخطط للموقع من قبل كاستعمالات سكنية، وفي ضوء معيار المنفعة العامة فإن نوعية الاستخدام المقترح (المقار الوزارية والهيئات الحكومية) تكون أكثر جدوى وتحقيقاً للعوائد العامة إذ تمتد إلى أقاليم مصر في مجموعها. لذا فإن الطاقة الاقتصادية الاستعمالية التي يمكن أن تتوافر للموقع لها آثارها الإيجابية التي تدعم المميزات التفاضلية للموقع.

اقتصاديات التوازن العمراني والنطاق التأثيري العام للعاصمة الإدارية والسياسية: إن استحداث مركز عمراني للأنشطة الإدارية والسياسية، والذي يمثل كياناً مختلفاً عن قوام الأنشطة الاقتصادية الرئيسية لمدينة ٦ أكتوبر يؤدي إلى استحداث آثار سلبية على التوازن الاقتصادي والعمراني للمدينة المذكورة بما حد من المميزات التفاضلية للموقع، ويجعلها في وضع تنافسي قد يزيد من أعباء المدينة العمرانية ويخلق مشكلة تكس مستقبلية.

اقتصاديات التوازن العمراني والنطاق التأثيري المباشر للعاصمة الإدارية والسياسية: هناك أربع مكونات عمرانية أساسية على مستوى النطاق التأثيري المباشر لها دلالاتها على تقويم أوضاع توطن

الأنشطة الوزارية: -الأول: المنطقة الصناعية غربا. **الثاني:** مدينة الشيخ زايد شرقا. **الثالث:** مناطق التوسعات السكنية لمدينة ٦ أكتوبر جنوبا. **الرابعة:** الحزام الأخضر شمالا، لذا فان توطن أنشطة وخدمات وزارية بشمال مدينة السادس من أكتوبر يحقق أثراً إيجابية على أوضاع التوازن الاقتصادي والعمراني على مستوى النطاقات التأثيرية المباشرة مما يعطى مميزات تفضيلية للموقع.

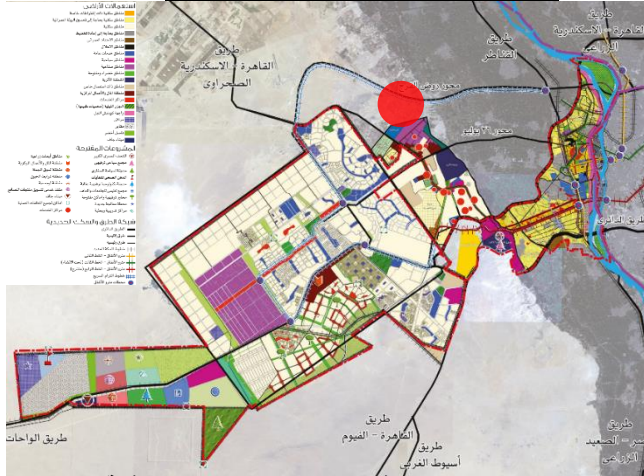
التوازن السكاني / المكاني: وفقاً للتغيرات التي يمكن أن تستحدث نتيجة توطن العاصمة الإدارية والسياسية بالموقع شمال مدينة السادس من أكتوبر على أوضاع التوازن السكاني والمكاني على مستوى النطاق التأثيري الشامل (إقليم القاهرة الكبرى) محققاً معدلات مرتفعة للكثافة السكانية بالموقع تتوافق مع الأهداف الاستراتيجية للإقليم، أو النطاق التأثيري المباشر للموقع بما يؤدي من خلل للأوضاع السكانية والمكانية حيث يمثل حجم المترددين والقاطنين ٣٨% من إجمالي سكان المدينة في حين تشغل مساحة العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة ٩% من إجمالي مساحة المدينة، وهو ما له آثار سلبية على تحقيق توازن سكاني / مكاني بالمدينة يحد من المميزات التفضيلية لموقع العاصمة الجديدة.



- مساحة الموقع المقترح حوالي ٣٥٠٠ فدان
- المساحة المتاحة ٢٩٨٠ فدان

شكل رقم (١٠-٤) الموقع في شمال القرية الذكية

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، وزراء الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - ٢٠٠٦ - المدينة الحكومية الجديدة (نقل الوزارات من قلب العاصمة) - القاهرة - ص ١٥.



شكل رقم (١٠-٥) الموقع في المخطط الاستراتيجي لمحافظة الجيزة

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة - ص ٢٥.

يحاظ الموقع من الناحية الشرقية بالأراضي الزراعية على أطراف محافظة الجيزة بالإضافة إلى مشروع الاستصلاح الخاص بشركة الثورة الخضراء في غرب الموقع.

١-٢-٢ الخصائص العمرانية للموقع

الموقع: تتوزع ولاية الموقع بين مساحات خاصة بمحافظة الجيزة ومساحات خاصة بوحدات وإشغالات عسكرية وأخرى خاصة بوزارة الداخلية. مما يتطلب مفاوضات خاصة مع جهات متعددة لإخلائه، إضافة إلى إعداد مشروع نزع ملكية لبعض التعديلات على الملكيات العامة.

مقترحات المخطط الاستراتيجي لإقليم القاهرة الكبرى: يتوافق الموقع مع الاستراتيجية بالامتداد نحو الغرب، الممثل في الامتداد العمراني بالأراضي الصحراوية المتاخمة للأراضي الزراعية وهو ما يمثل تهديداً مستقبلياً من البناء العشوائي على الأراضي الزراعية، مع التأكيد على نقل الإشغالات العسكرية

[١] الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠٠٦ - مشروع نقل الوزارات من قلب العاصمة - القاهرة - ص ١٥.

إلى أراضي خارج إطار التنمية للإقليم، من خلال إعداد مخطط استراتيجي عام لمنطقة المشروع والمنطقة المحيطة.

المكون الاستثماري: يتوافر بالموقع كافة إمكانيات تكوين النموذج الاستثماري مساحياً، وتكامله مع مكونات القرية الذكية جنوب الموقع، بإنشاء مركز حكومي إداري خدمي يقع على أحد مداخل أهم الطرق الإقليمية، ولكن قد يؤثر قرب الموقع من مطار غرب القاهرة في تحديد الارتفاعات المسموح بها في المناطق المحيطة بالمقر وبالتالي خفض العائد المتوقع للاستثمار بها.

احتياجات الدعم المرفقي: وفقاً للوضع الراهن لشبكات مياه الشرب بالموقع والنطاق المحيط له تضعف من فرص إمداد المشروع بالاحتياجات المطلوبة من المياه بالمرحلة الأولى، لكن قرب الموقع من محطة معالجة مياه الصرف الصحي بأبو رواش يجعل من الممكن استعادة موقع العاصمة الإدارية الجديدة على المحطة بعد إجراء توسعتها، إلا أن الموقع يعد غير مناسب من النواحي البيئية لقربه من محطة معالجة. وتتطلب الأنشطة المستهدفة توطئتها والظهير السكني والخدمي المصاحب إنشاء مشروع مياه متكامل يشمل على: مأخذ على الرياح البحيري - خطوط توصيل المياه العكرة والروافع على طول المسار - محطة تنقية - خطوط توصيل رئيسية للمياه النقية، بالإضافة إلى مراجعة التصرفات التصميمية لمحطة أبو رواش لأخذ تصرفات الموقع في الاعتبار.

التحولات الحضرية: قد ينتج عن توطن العاصمة الإدارية والسياسية بالموقع شمال القرية الذكية عدة تحولات عمرانية وتغييرات اقتصادية تتمثل فيما يلي: -

- وقف الزحف العشوائي على الأراضي الصحراوية سواء مشروعات خدمية أو استعمالات أمنية ودفاع من خلال إعادة تخطيط الاستعمالات الحالية للموقع والنطاق المحيط في إطار المشروع.
- التحولات العمرانية في الحزام الأخضر وأراضي الاستصلاح المواجهة في غرب الموقع، إضافة إلى تحول الأراضي الزراعية شرق الموقع إلى أراضي عمرانية.
- ارتفاع وزيادة أسعار الأراضي والمناطق المتاخمة للمشروع.
- خلق مركز أداري حكومي خدمي يحد من فرص تنمية مدينتي ٦ أكتوبر والشيخ زايد.
- ضعف الارتباط السكاني والخدمي بين الموقع والتجمعات الجديدة المحيطة به.
- وقد تستلزم تلك التحولات إعادة تخطيط مدينتي ٦ أكتوبر والشيخ زايد لاستيعاب التحولات الحضرية الناجمة عن قربهما للمشروع.

٢-٢-٢ إمكانيات الوصول للموقع

يتصل الموقع بمحاور نقل إقليمية للربط بإقليم القاهرة الكبرى في مراحل التنمية الأولى، لكن نظراً لما يتبع نقل الأنشطة الإدارية والسياسية من تزايد في أحجام النقل والمرور قد لا تستوعبه شبكة المحاور الحالية للحركة، مما يستدعي إلى التفكير في إنشاء نظام نقل حديدي للأفراد يتميز بسرعة تشغيل ونقل عالية، وربطه مع نظام النقل الحديدي الجاري دراسته بالجزيرة الوسطى للطريق الدائري، وإجراء توسعات في المسافة من الطريق الدائري للإقليم حتى المقر الجديد بطول ٢٥ كم، ونتيجة البعد عن مطار القاهرة الدولي قد يتطلب تطوير مطار غرب القاهرة للسماح بالاستخدام المدني المحدود لاستقبال وتوديع الوفود الرسمية، والعمل على نقل مدخل القاهرة الإسكندرية الغربي.

٣-٢-٢ اقتصاديات العمران الحضري

■ أوضاع وخصائص الموقع

النطاق التأثيري العام والمباشر: النطاق التأثيري العام للموقع يشتمل بصفة أساسية على شمال مدينة ٦ أكتوبر ومدينة الشيخ زايد طريق القاهرة / الإسكندرية وترعة المنصورية شرقاً أما النطاق التأثيري المباشر فهو يشتمل بصفة أساسية على القرية الذكية ومدينة الشيخ زايد ومطار غرب القاهرة. وعلى هذا فإن مدينة ٦ أكتوبر ومدينة الشيخ زايد على وجه الخصوص يمثلان أهم المعالم المكانية ذات التأثير على أوضاع المدينة الحكومية.

الملكية ومعدلات الأشغال القائمة: تتوزع ملكية المنطقة على أراضي مخصصة للاستثمارات العسكرية من ناحية والإصلاح الزراعي من ناحية أخرى، ويعنى ذلك إما أن يكون متعذرا إخلاء الاستثمارات القائمة على الأراضي أو تستغرق وقتا على حساب البدا بعمليات تشييد العاصمة الإدارية والسياسية، كما يرتبط بذلك تحميل المشروع تكاليف التعويضات التي يتعين سدادها، مما يؤدي ذلك في مجموعه إلى التأثير سلبا إلى حد كبير على ما يمكن أن يتاح للموقع من مميزات تفضيلية.

معدلات الارتباط ومحاور الاتصال: إن معدلات الارتباط وأوضاع محاور الاتصال التي تتوافر للموقع تعتبر من العوامل الحاكمة لمميزاته التفضيلية، وفي ضوء الأوضاع الراهنة فإن الحراك السلعي والفردى للموقع، عند اكتمال مقومات العاصمة الإدارية والسياسية بمنطقة شمال القرية الذكية، سيكون مركزا على محور اتصال أحادي (طريق القاهرة / الإسكندرية)، من المقدر أن تتجاوز استخداماته طاقته الاستيعابية، مما يعني ارتفاعا في معدلات الأعباء العامة مما له أثره في الحد من المميزات التفضيلية التي تتاح للموقع.

■ الجدوى الإنتاجية لموقع العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة

الوفورات الاقتصادية الخارجية: تتمثل الوفورات الاقتصادية الخارجية فيما يمكن أن يتاح للمنطقة من مدخلات مختلفة من مصادر خارج حيزها العمراني والتي تعتبر دعما لأدائها لمهامها الاقتصادية والعمرانية وتتمثل بصفة أساسية فى: خدمات عامة (أمن، تعليم، صحة) - وخدمات إدارية عامة - خدمات خاصة في كافة المجالات - مرافق مختلفة: كهرباء - مياه - صرف صحي.

وفيما يتعلق بالخدمات فإن مدينة الشيخ زايد تعتبر من المصادر الأساسية التي يمكن أن توفر بعض الخدمات التي قد تفتقدها العاصمة الإدارية والسياسية شمال القرية الذكية ، ويتم تغذية القرية الذكية والمعسكرات المتواجدة حولها باحتياجاتهم المائية من محطة الشيخ زايد إلا أنه كما تشير إليه الدراسات القطاعية فإنه في حالة اكتمال مقومات المدينة الحكومية شمال القرية الذكية ووصول عدد القاطنين والعاملين والمتريدين إلى ٥٠٠ ألف فإنه من المتعذر الاعتماد على نفس المصدر ، إما فيما يتعلق بالصرف الصحي فإن الموقع غير مناسب لإقامة محطة صرف صحي بها لقربتها من محطة الصرف الصحي ببورواش إلا أنه يمكن استخدامها لتغطية احتياجات العاصمة الإدارية والسياسية بعد توسعتها ، ومما تقدم في مجموعه فإن الوفورات الاقتصادية الخارجية المتاحة للمنطقة (شمال القرية الذكية) تعتبر محدودة بما يؤثر سلبا على ما يمكن أن تتوافر للموقع من مميزات تفضيلية.

توجهات القيمة السوقية للأراضي ودلالاتها: يتضح ذلك في أثر المشروع على الموقع باوضاعه إيجابا أو سلباً و مستوى القيمة السوقية للأراضي، من خلال توجهات الاستثمارات البديلة التي كان يمكن ان تتحقق لو أن المشروع لم ينفذ على هذه المنطقة، وطبقا للوضع الراهن للمنطقة فإن مستوى المناطق المحيطة بالموقع وباستبعاد الأنشطة الأمنية فإن الوضع الغالب يتمثل في استصلاح أراضي والتي تعتبر منخفضه في قيمتها السوقية بالمقارنة بالحضرية، ويحقق ذلك تأثيرا إيجابيا على تكلفة المشروع وبالتالي المميزات التفضيلية للموقع.

■ الأطر الاقتصادية العامة

الطاقة الاستيعابية: تبلغ المساحة المتاحة ٢٩٨٠ فدان هذا بينما تصل احتياجات المشروع بمكونيه (الأنشطة الإدارية والسياسية والظهير الخدمي والسكني) ٣٥٠٠ فدان أي بعجز قدره ٥٢٠ فدان، بما يشير إلى صعوبة تحقيق امتدادات أفقية لأراضي الموقع وذلك نظرا لنوعية الاستثمارات المحيطة والمتمثلة بصفة أساسية في إشغالات عسكرية، لذا فإن الطاقة الاستيعابية للموقع لا تدعم المميزات التفضيلية.

الطاقة الاقتصادية الاستثمارية: والتي تشير إلى قابلية استثمارات الأراضي بالحيز المكاني محل التوطن لتحقيق صافي عوائد عامه واستثمارية ، وفي ضوء التمييز بين تكلفة الاستثمارات البديلة و بين مكوني الاستثمارات الرئيسيين للعاصمة الإدارية والسياسية (الأنشطة الوزارية - الظهير الخدمي والسكني) ، وبمراجعة الأوضاع السائدة بالنطاق التأثيري العام والمباشر فإن الاستغلال البديل كان سيوفر اما خدمات امنيه أو تنمية زراعية ، وفي حال تنفيذ المشروع واستغلال جزء من الموقع في الأنشطة الوزارية المحققة

لهياكل عمرانية واجتماعية تسرع من تنمية المناطق الصحراوية شرق الإقليم، يتطلب ذلك إعداد مخططات إقليمية واستراتيجية وتفصيلية لقطاع الشرق خارج الطريق الدائري بأكمله.

المكون الاستثماري: توافر المساحات المطلوبة لإنشاء النموذج الاستثماري المقترح، ولكن قد يضعف البعد النسبي للموقع من فرص استغلال الخدمات الاستثمارية المصاحبة للأنشطة الإدارية والسياسية المستهدف نقلها، ويدعم فرص استثمارية عالية لتوطن المشروعات السكنية المصاحبة.

احتياجات الدعم المرفقي: قد تؤثر التنمية بالمناطق المحيطة للموقع والأحجام السكانية المتوقعة لها وأيضاً الأحجام السكانية المصاحبة للأنشطة الإدارية والسياسية المستهدف نقلها، في احتياجات البنية الأساسية المطلوب توفيرها، مع الوضع في الاعتبار بعد الموقع عن جميع مصادر التغذية بالمياه المتوفرة بالمنطقة مما يجعل توفير الكميات اللازمة خلال مراحل الإنشاء يحتاج وقت وتكلفة عالية، لذا يتطلب إعادة دراسة توفير مصادر جديدة لتغذية المشروعات الجديدة بالقوس الشرقي لإقليم القاهرة الكبرى من مياه شرب وري وصرف صحي.

التحولات الحضرية: يمثل الموقع أحد مناطق الانتقال الصحي للأحجام السكانية خارج الكتلة العمرانية الحالية لإقليم القاهرة الكبرى، مع وجود فرص لارتفاع أسعار الأراضي للمناطق الصحراوية المحيطة بالمشروع، إلا أن الموقع يعاني من بعض الاستعمالات المحيطة المؤثرة سلباً على المشروع مثل مصانع الإسمنت والمحاجر.

٢-٣-٢ إمكانات الوصول للموقع

يحقق الموقع المقترح سهولة الربط مع محاور النقل الحالية أو المقترحة في دراسة "المخطط الشامل للنقل بإقليم القاهرة الكبرى"، إلا أنها لا تستوعب التقدير المتوقع لحركة النقل في المستقبل، إضافة إلى البعد النسبي عن مطار القاهرة الدولي لاستقبال وتوديع الوفود الرسمية حيث يقع على بعد حوالي ٣٥ كم من الإقليم.

ولدعم اتصالية الموقع يتطلب تنفيذ خط الترام السريع المقترح في دراسة "المخطط الشامل للنقل بإقليم القاهرة الكبرى"، إنشاء خط النقل الحديدي للأفراد من النوع الكثيف وبطول ٣٠ كم (مفاسه من حتى الطريق الدائري)، تطوير وإنشاء بعض محاور الطرق في منطقة المقر للربط مع الطرق الإقليمية والمحاور الأخرى بالمنطقة.

٢-٣-٢ اقتصاديات العمران الحضري

■ أوضاع وخصائص الموقع

النطاق التأثيري العام والمباشر: يمثل النطاق التأثيري العام للموقع المقترح شرق مدينة القاهرة الجديدة بالمنطقة المحصورة بين طريق القاهرة/الإسماعيلية شمالاً والطريق الدائري الثالث شرقاً وطريق القطامية / العين السخنة جنوباً وحدود مدينة القاهرة الجديدة غرباً، أما النطاق التأثيري المباشر فيمثل بالمنطقة المحصورة بين طريق القطامية/العين السخنة جنوباً وطريق القاهرة / السويس شمالاً والطريق الدائري الثالث شرقاً وحدود مدينة القاهرة الجديدة غرباً ، و بذلك يتضح أن المعالم العمرانية الأساسية ذات التأثير المباشر على أوضاع الموقع تتمثل بصفة أساسية في مدينة القاهرة الجديدة غرباً على مسافة ١٥ كم بالإضافة الي مدينتي بدر والشروق شمالاً على مسافة قدرها ١٥ كم و ١٧ كم على التوالي.

الملكية ومعدلات الإشغال القائمة: يخضع الموقع لولاية وزارة الإسكان والتعمير (هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة)، وحتى تاريخه لم تتم اي تخصيصات على أراضي الموقع وعدم وجود أي معوقات لتنفيذ المشروع، وهو ما يعد دعماً للمميزات التفاضلية للمشروع.

معدلات الارتباط للموقع ومحاور الاتصال : يتوقف كفاءة أداء الموقع المقترح لمهامه على أوضاع محاور الاتصال بكافة أنواعها ووسائل استخدام خدماتها ، حيث يتوافر بالموقع الاتصال المباشر الطريق الدائري الإقليمي والاتصال الغير مباشر بطريق القاهرة /السويس والطريق الدائري إلا أن ذلك يتعين أن يقترن بمشروعات أخرى تكفل تحقيق الترابط بين المنطقة والمراكز الرئيسية المحيطة (القاهرة الجديدة – بدر – الشروق) وبينها وبين الكتل العمرانية الرئيسية بالقاهرة ومما تقدم فان معدلات الترابط ومحاور الاتصال تعتبر محدودة بالمنطقة بما يعكس أثره سلبا على مميزاتها التفاضلية.

■ الجدوى الإنتاجية لموقع العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة

الوفورات الاقتصادية الخارجية: تتوقف مدى إتاحة الوفورات الاقتصادية بشكل عام على أوضاع معدلات العمران بالمناطق المحيطة بالموقع، وطبقا للأوضاع الراهنة للموقع فانه يعتبر بعيداً عن جميع مصادر التغذية بالمياه خلال مراحل الإنشاء ويستلزم الأمر إنشاء مشروع متكامل للتغذية بالمياه في المراحل الأولى للتنمية، ويعنى ذلك ارتفاعا فى الأعباء العامة والتكلفة النقدية للمشروع بما يحد من مميزاته التفاضلية، أما فيما يتعلق بالصرف الصحي فانه يمكن الاعتماد على محطة معالجة مياه الصرف الصحي بمدينة القاهرة الجديدة، وبذلك تمثل الوفورات الاقتصادية تأثيرات سلبية على المميزات التفاضلية للموقع.

توجهات القيمة السوقية للأراضي ودلالاتها: تتواجد المنطقة في موقع بعيد عن العمران وتعتبر القاهرة الجديدة أقرب الأسواق العقارية إليها وتتحري أوضاع الاستعمالات البديلة فإنها كانت ستدخل في نطاق المراكز الحضرية كما كان مستهدفا من إنشاء مدينة الأمل في جنوب الموقع وبالتالي فان التوجهات العامة للقيمة السوقية للأراضي تكون على مستوى منخفض بما يعتبر دعما للمميزات التفاضلية للموقع.

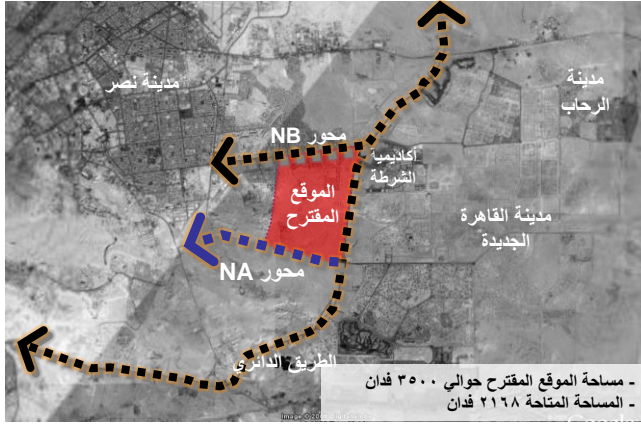
■ الأطر الاقتصادية العامة

الطاقة الاستيعابية: في ظل الإمكانيات المتاحة بالإطار العام والمباشر للموقع المقترح فان المساحة التي يمكن إتاحتها لإقامة العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة يمكن أن تصل إلى ٥٠٠٠ فدان وهي على هذا النحو تزيد عن متطلبات الحيز العمراني المستهدف البالغ ٣٥٠٠ فدان ، وتعتبر تلك الأوضاع دعما للمميزات التفاضلية التي يمكن أن يتيحها الموقع ،حيث يمكن توفير كامل مقومات الظهير الخدمي بمساحة قدرها ٣٠٠٠ فدان والمركز الوزاري بمساحة قدرها ٥٠٠ فدان كما تتوافر المرونة فى تنفيذ أي امتدادات عمرانية أو اختيار المواقع داخل المنطقة.

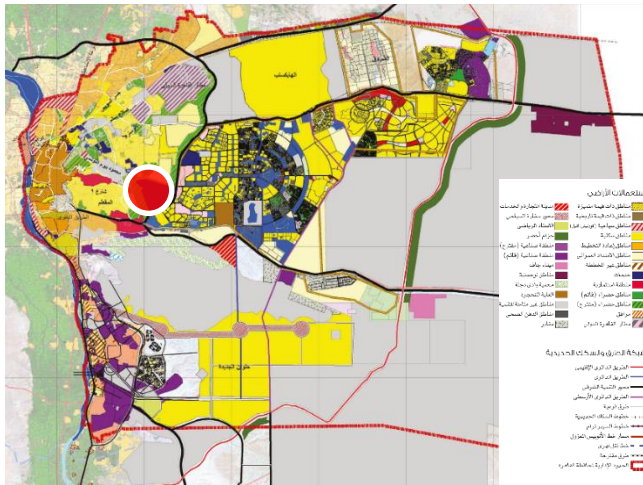
الطاقة الاقتصادية الاستعمالية: يرتبط هذا المؤشر بقدرة أراضي الموقع وطاقتها على تحقيق صافي عوائد عامة واستثمارية، وباقتراض صلاحية الأراضي للتشييد، وبعد المنطقة عن الكتل العمرانية ووقوعها على الحدود الشرقية للقاهرة وما سبق أن أتجه إلى إنشاء مدينة الأمل فى هذا الموقع فان ذلك فى مجموعه يؤدى إلى توافر المتطلبات الرئيسية لممارسة النشاط المستهدف (العاصمة الإدارية والسياسية)، وفيما يتعلق بالظهير الخدمي فإنه يرتبط بشكل أساسي بالمتطلبات السلعية والخدمية سواء للعاملين بالأنشطة الوزارية أو المترددين عليها. إلا أن العزلة النسبية للمنطقة يحد من الإمكانيات التبادلية للظهير الخدمي ويؤثر على حوافز الاستيطان بالمنطقة مما له تأثيره على جدوى المشروع في عمومه. لذا فان أوضاع الطاقة الاقتصادية بالموقع تعتبر محدودة بما يعكس أثره على مميزاته التفاضلية.

اقتصاديات التوازن العمراني: على مستوى النطاق التأثيري الشامل يعتبر توطن العاصمة الإدارية والسياسية بهذه المنطقة إضافة لطاقت إنتاجية صافية ودعما لمعدلات التعمير للقطاع الشرقي بإقليم القاهرة الكبرى بما يحقق الترابط بين المراكز العمرانية المختلفة الواقعة في إطار نطاقها التأثيري العام، يمكن أن توفر تلك المراكز العمرانية تأثيرات تبادلية اقتصادية واجتماعية فيما بينها يعكس أثره على دعم المميزات التفاضلية للموقع شرق القاهرة الجديدة.

التوازن السكاني / المكاني: يعتبر القطاع الشرقي من القاهرة والذي تتواجد به منطقة توطن الأنشطة الإدارية والسياسية من النطاقات التي يغلب عليه الطابع الصحراوي، والذي تنخفض فيه معدلات التعمير والكثافات السكانية وبالتالي فإن استحداث مركز عمراني بهذه الكثافة في هذه المنطقة، بالإضافة الى المراكز الحضرية الثلاث (القاهرة الجديدة وبدر والشروق) ستكون محققة لتوازن سكاني/ مكاني بما يدفع بمعدلات المنفعة العامة على مستوى إقليم القاهرة الكبرى ، و يعتبر دعماً للمميزات التفاضلية للموقع.



شكل رقم (١٠-٨) الموقع غرب مدينة القاهرة الجديدة
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، وزراة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية -
٢٠٠٦ - المدينة الحكومية الجديدة (نقل الوزارات من قلب العاصمة) - القاهرة - ص ١٧.



شكل رقم (١٠-٩) الموقع في مخطط محافظة القاهرة
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم
القاهرة الكبرى ٢٠٠٢ - القاهرة - ص ٢٤.

٤ - الموقع غرب القاهرة على الطريق الدائري [١]

يعد الموقع أحد الامتدادات الصحراوية داخل كردون إقليم مدينة القاهرة على حدودها الشرقية مع الطريق الدائري.

يمثل الموقع عنصراً على كاهل شبكة البنية الأساسية بالمنطقة حيث يجري تدعيم تغذية شرق مدينة نصر حالياً من خط مياه شرب من محطة العبور.

الموقع عبارة عن أراضي موزعة ملكياتها بين محافظة القاهرة ومناطق وحدات عسكرية.

الموقع يمثل امتداداً طبيعياً للكتلة العمرانية لشرق مدينة القاهرة وتتوافر به حالياً إمكانيات لاشتراطات التنمية التي تتناسب مع نموذج الوزارات المقترح.

الموقع الحالي يمثل جزءاً من المكون الاستثماري للمشروعات العمرانية والخدمية ذات أسعار الأراضي المرتفعة.

الموقع يعاني من محدودية الاتصال بالطريق الدائري فقط دون إمكانيات سهلة للاتصال بمحاور عرضية تربطه بالمدينة إلا من خلال امتداد محور N.A.

٢-٤-١ الخصائص العمرانية للموقع

الموقع: بعض من أراضي الموقع تشغلها وحدات وزارة الدفاع - الموقع أراضي خاضعة لمحافظة القاهرة وبعض وحدات وزارة الدفاع، لذا يحتاج الموقع لمفاوضات خاصة مع محافظة القاهرة وشركة مدينة نصر ووزارة الدفاع.

مقترحات المخطط الاستراتيجي لإقليم القاهرة الكبرى: يتطلب توطين الأنشطة الإدارية والسياسية بالموقع المقترح إعداد مخطط استراتيجي عام لقطاع شرق محافظة القاهرة والقاهرة الجديدة يمثل إنشاء مركز إداري وحكومي جديد على أطراف مدينة القاهرة التاريخية بأحد مواقع الامتداد العمراني داخل كردون مدينة القاهرة أهم المشروعات ذات الأولوية ، وكذلك نقل الإشغالات والوحدات العسكرية خارج إطار وكردون الإقليم ، ودراسة مخاطر استيعاب الطريق الدائري للحركة المرورية الناجمة عن المشروع

[١] الهيئة العامة للتخطيط العمراني - مشروع نقل الوزارات من قلب العاصمة - ٢٠٠٦ - ص ١٧.

وفقدانه لوظيفته الأساسية وما يستلزم ذلك من دراسة المداخل والمخارج لأحياء مدينة نصر ومصر الجديدة.

المكون الاستثماري: تتكامل الأنشطة الإدارية والسياسية المستهدف نقلها مع العناصر الاستثمارية الخدمية والسكنية حول الطريق الدائري، إضافة إلى ملائمة الاشتراطات البنائية للمنطقة لتحقيق متطلبات النموذج، إلا أن الموقع المقترح لا يوفر المساحات اللازمة للنموذج الاستثماري للمشروع.

احتياجات الدعم المرفقي: يمثل المشروع عبئاً على كاهل محطات وشبكات البنية الأساسية لمنطقة مدينة نصر القاهرة الجديدة، مما يؤثر في إمكانية توفير الموقع الاحتياجات الخاصة بعناصر البنية الأساسية للمشروع، قد يتطلب دمج الاحتياجات الخاصة بالعاصمة الإدارية والسياسية الجديدة في المخطط العام لأعمال التغذية بالمياه لمدينة القاهرة الجديدة من إنشاء محطة تنقية جديدة بمأخذ على النيل، وكذا إنشاء محطة معالجة جديدة.

التحولات الحضرية: يخلق توطن العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة بالموقع المقترح تكديس عمراني وسكاني كبير على الطريق الدائري مع صعوبة وضعف الارتباط بداخل المدينة قد يؤدي إلى تغير بعض الاستعمالات السكنية المجاورة للمشروع، وإتاحة فرصة لإعادة تخطيط المناطق الصحراوية على أطراف.

٢-٤-٢ إمكانات الوصول للموقع

توافر عناصر اتصال قوية بشبكة الطرق الإقليمية من خلال وقوع الموقع المقترح على الطريق الدائري، وارتباطه بمحوري N.B & N.A التتمويان، إضافة إلى سهولة اتصال الموقع وارتباطه بمطار القاهرة الدولي، وحيث أن الموقع يقع داخل إقليم القاهرة الكبرى محققاً أتران الرحلات المتجهة من وإلى العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة في جميع الاتجاهات، إلا أن جميع المحاور الحالية للحركة لا تستوعب التقدير المتوقع لحركة النقل في المستقبل، مما يستلزم تنفيذ مشروعات المخطط الشامل للنقل بإقليم القاهرة الكبرى لإنجاح المشروع، تتمثل أهمها في تنفيذ خط الترام السريع المقترح في دراسة "المخطط الشامل للنقل بإقليم القاهرة الكبرى"، إنشاء خط ترام سريع آخر داخل مدينة القاهرة الجديدة بطول ٥ كم (من مدينة الرحاب حتى الطريق الدائري)، وتطوير وإنشاء بعض محاور الطرق في موقع العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة للربط مع طريق القاهرة/ السويس الصحراوي والمحاور الأخرى بالمنطقة.

٢-٤-٣ اقتصاديات العمران الحضري

■ أوضاع وخصائص الموقع

النطاق التأثيري العام والمباشر: النطاق التأثيري المباشر يشمل على كامل مدينة القاهرة الجديدة، حيث تقع المنطقة على الطريق الدائري ممثلاً حدها الشرقي أكاديمية الشرطة والفطيم مول وامتدادات المركز الرئيسي التجاري للمدينة. أما الجانب الغربي للمنطقة يقع بأكمله في نطاق مدينة نصر ممثلاً في حي الهجانة أحد مواقع الإسكان العشوائي، والحي العاشر لمدينة نصر، وحي الزهور السكني، ويمثل النطاق التأثيري العام شمالاً بطريق القاهرة/ السويس وجنوباً بطريق القطامية / العين السخنة وغرباً الجبل الأخضر وشرقاً حدود مدينة القاهرة الجديدة. مع وجود محددات قوية للموقع تتمثل في الطريق الدائري شرقاً ومحور N.B شمالاً ومحور A.N جنوباً وإشغالات شركة مدينة نصر غرباً.

الملكية ومعدلات الإشغال القائمة: تتوزع ملكية الأراضي بالموقع المقترح بين كل من وزارة الدفاع وشركة مدينة نصر ومحافظة القاهرة، وهو ما يؤثر سلباً على المميزات التفاضلية التي قد تتاح للموقع.

معدلات الارتباط ومحاور والاتصال: المنطقة واقعة على الطريق الدائري الذي يكفل لها الترابط مع مدينة القاهرة الجديدة في مجملها، كما أن تقاطعه (الطريق الدائري) مع طريق القاهرة / السويس يكفل الترابط

مع إقليم السويس مدعوماً بطريق العين السخنة في جنوب مدينة القاهرة الجديدة، كما يوفر محوري N.A، N.B الارتباط بمدينة نصر، بما يعنى أن المنطقة تتوافر لها أوضاع الاتصال المكاني بما يدعم معدلات الترابط وبالتالي المميزات التفاضلية للموقع.

■ الجدوى الإنتاجية لموقع العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة

الوفورات الاقتصادية الخارجية: تقع المنطقة على حدود مدينة القاهرة الجديدة، بالإضافة إلى توافر محاور اتصال تسمح للمنطقة الاستفادة من الخدمات العامة والخاصة التي قد يحتاج إليها القاطنين بالعاصمة الإدارية والسياسية أو المترددين عليها، وفقاً لما هو متاح من وفورات اقتصادية متنوعة ينعكس أثره على أدائها لمهامها بكفاءة وبالتالي ارتفاع مستوى المميزات التفاضلية للموقع.

أوضاع القيمة السوقية لأراضي الموقع ودلالاتها: أن الاستخدام الغالب على مناطق القاهرة الجديدة والمحيطه تتركز بصفة أساسية في مراكز تجارية وإسكان، وتعتبر القاهرة الجديدة مركزاً حضرياً لم يستغل سوى ما يقرب من ٦٠% من طاقاته الاستيعابية ويتوافر به عرض لمساحات أرضية غير مستغلة بعد، إضافة إلى وجود العديد من المعسكرات والوحدات العسكرية بالمنطقة ومحصلة ما تقدم فإن القيمة السوقية للأراضي ستكون في حدود المستوى فوق المتوسط وبما لا يؤثر سلباً على مميزات التفاضلية.

■ الأطر الاقتصادية العامة

الطاقة الاستيعابية: المساحة المتاحة بالموقع قد لا تغطي كامل الاحتياجات المساحية للقطاعات الثلاثة المصاحبة للمشروع مما قد يكون له آثاره السلبية على تكوين النموذج الاستثماري للمشروع، إلا أن الإطار التشريعي لهذا الموقع والاشتراطات الخاصة بأعمال البناء والتنمية به تغطي هذا النقص في المساحة بارتفاع معامل استغلال الموقع وكثافته البنائية التي تغطي كافة احتياجات النموذج سواء للمشروعات الحكومية أو الاستثمارية، بما يشير إلى أن الطاقات الاستيعابية المباشرة وغير المباشرة (المناطق المحيطة) لها أوضاعها السلبية التي لا تحد من مدى المميزات التفاضلية للموقع.

الطاقة الاقتصادية الاستعمالية: أخذاً بالاستعمالات البديلة فإن أراضي الموقع كان يمكن أن تخصص للاستعمال السكنى كامتداد لمدينة القاهرة الجديدة وعلى هذا فإن أراضي الموقع يتوافر لها قدرات تحقيق معدلات مرتفعة من العوائد الصافية، وهو ما يفيد أن الطاقة الاستعمالية بشكلها العام تكون أكثر دفعا للمميزات التفاضلية للموقع.

اقتصاديات التوازن العمراني: يعتبر استغلال الموقع بإنشاء عاصمة إدارية وسياسية إضافة لطاقة إنتاجية عمرانية في القطاع الشرقي لإقليم القاهرة بما يحقق التوازن في استغلال مواردها الأرضية، ومن ناحية أخرى فإن مدينة القاهرة الجديدة تعتبر أكبر المراكز الحضرية الواقعة على الحدود الغربية لموقع العاصمة الجديدة، وحيث أن تواجد عاصمة إدارية وسياسية بشرق القاهرة الجديدة يؤدي إلى استحداث آثار إيجابية على التوازن الاقتصادي والاجتماعي والعمراني للمناطق المحيطة بها متمثلة بصفة أساسية في القاهرة الجديدة ومدينة نصر وذلك بما يعتبر دعماً للمميزات التفاضلية لموقعها (العاصمة الإدارية والسياسية).

التوازن السكاني / المكاني: يعتبر تواجد العاصمة الإدارية والسياسية إضافة للنتائج العمرانية على مستوى إقليم القاهرة الكبرى ومحققاً لتوازن سكاني / مكاني بما يدعم المميزات التفاضلية للمنطقة.

الخلاصة

مما سبق يتضح أن البدائل العمرانية المقترحة لنقل العاصمة الإدارية والسياسية من قلب العاصمة، قد جاءت متمشية مع سياسات الدولة في تحديد المواقع المقترحة للتوطين، واحتياجاتها من المشروعات الداعمة لعملية النقل والتوطين للعاصمة الإدارية والسياسية من مشروعات الطرق والنقل والبنية الأساسية إضافة إلى المشروعات العمرانية الأخرى المختلفة، مما كان لها أهمية في تقييم المواقع المقترحة لاختيار الأنسب.

الفصل الحادي عشر: تقييم البدائل العمرانية المقترحة

مقدمة

اشتركت الكثير من الدول التي نقلت عاصمتها في تحديد مجموعة من المعايير لاختيار الموقع الأنسب للعاصمة الجديدة سواء نقلت جميع وظائف العاصمة القديمة أو نقلت أحد وظائفها (الإدارية والسياسية) يتم تناولها طبقا لما يلي: -

دودوما – عاصمة تنزانيا حيث استند اختيار موقع العاصمة على عدة عوامل رئيسية أهمها، مركزية الموقع – العلاقة بالتجمعات الريفية – احتياجات التنمية – بيئة مناخية مناسبة – بنية تحتية قائمة. [1]

أبوجا – عاصمة نيجيريا اختير موقع العاصمة طبقا لعدة معايير أهمها، المركزية لدعم وحدة نيجيريا – صلاحية الأراضي – والإمدادات بالمياه – ومرونة الاتصال – والنواحي الأمنية. [2]

أستانا – عاصمة كازاخستان تم الاستناد إلى موقع العاصمة الجديدة لدراسة أخذت بعين الاعتبار أكثر من ٣٠ عاملا ومعيار كان من أهمها، الجوانب البيئية -الشروط الزلزالية -النقل -البنية التحتية -وخدمات البناء إضافة إلى بعض المؤشرات الاجتماعية والاقتصادية، كما تمثلت المزايا الحاسمة لصالح أستانا في مساحتها الشاسعة، وبنيتها التحتية المتقدمة، وشبكة من الطرق والنقل جيدة. [3]

نايبداو – عاصمة ميانمار اعتمد اختيار الموقع المقترح على ثلاث نقاط أساسية: التخلص من التاريخ القديم للعاصمة السابقة، مزايا وجود مركز قوة ونقل بوسط الدولة، مراعاة الأمن الداخلي للعاصمة. [4]

غابورون -عاصمة بوتسوانا اختير موقع العاصمة من بين عدة مواقع للخصائص العمرانية الممتثلة في وفرة الأراضي المنبسطة، والعوامل الاجتماعية الممتثلة في عدم الانتماء العرقي لسكان المدينة، البنية التحتية المتعلقة بالقرب من نهر نتوانا مصدر المياه العذبة، والارتباط بشبكة السكك الحديدية القائمة، والمناطق الممهدة الصالحة لمهبط الطائرات، والاتصال بشبكات المياه والصرف الصحي. [5]

نيودلهي – عاصمة الهند تم اختيار موقع العاصمة نيودلهي من بين مجموعة من المواقع شمالا وجنوبا وشرقا وغربا لدلهي القديمة، بوضع مجموعة من المعايير تمثلت في الربط بين العاصمة الجديدة والمدنية القديمة والمكون العمراني لها وارتباطه بموقع النهر شرقا ومناطق المرتفعات والجبال المحيطة بالمدينة التاريخية. [6]

إسلام أباد – عاصمة باكستان روعي في اختيار موقع العاصمة الجديدة إمكانية الاتصال المباشر بشبكات النقل والمواصلات العامة، وكذا القرب من مطار روالبندي، وسهولة توفير خدمات المرافق العامة، ومراعاة العوامل الأمنية والاقتصادية للعاصمة الجديدة. [7]

بوتراجايا – العاصمة الإدارية لماليزيا اختيرت بوتراجايا من بين ٦ مواقع لعدة اعتبارات أساسية أهمها، ملكية الأرض وتكلفة البنية الأساسية، يقع ضمن ممر الوسائط المتعددة، إمكانية الوصول بشبكة نقل رئيسية، الطبيعة الطبوغرافية للأرض، إمكانية الامتداد المستقبلي. [8]

[1] Mr. Macklin Hancock – **Plan for the New Capital of Tanzania, Chapter I: The Capital in its Regional and National Setting** – p45.

[2] Ibrahim Usman Jibril ; 2009 ; **Squatter Resettlement/Relocation Programme in Abuja** – Nigeria and the Issue of Land Title Security – Surveyors Key Role in Accelerated Development– p2.

[3] Dame, Indiana ; 1990; **The Helen Kellogg Institute for International Studies** –University of Notre Dame – p.29

[4] <http://geography.about.com/od/politicalgeography/a/Capital-City-Relocation.htm>.

[5] Zibani Maundeni, **Local Democracy in Gaborone City** –Botswana Association of Local Authorities – Botswana –University of Botswana – p2.

[6] David L.A. Gordon; 2006; **Planning Twentieth Century Capital Cities** – p182.

[7] Doxiadis Associates; 1960; **"Islamabad: Programme and Plan"** – vols. 1 and 2 of 2, report no. 32, DOX-PA 88 (30.9.60).

[8] Ramasamy, B., A. Chakrabarty, and M. Cheah. ; 2002; **"Malaysia's"Leap into the Future: An Evaluation of the Multimedia Super corridor."** Research Paper Series No. 08f2002. Kuala Lumpur: Nottingham University Business School, The University of Nottingham, Jubilee Campus, Nottingham, Malaysia Campus– 42 pages.

وبمراجعة تجارب الدول السابقة في تحديد العوامل والمعايير لاختيار الموقع الأنسب لعاصمة الدولة، نجد تنوعها ما بين النواحي التخطيطية والسياسية والأمنية، يمكن حصرها في المعايير الأتية، **المعايير السياسية والأمنية – المعايير الاجتماعية – المعايير الاقتصادية – المعايير البيئية – المعايير العمرانية.**

وكما حددت الرؤية الاستراتيجية للمشروع من قبل مؤسسات الدولة والجهات المعنية بالتخطيط والإعداد للمشروع في التالي:^[٣]

إما: تجميع المجالس الثلاثة للوزراء والشعب والشورى والوزارات في مكون تخطيطي واحد يمثل المركز الحكومي والإداري والتشريعي للدولة وينتقل بالعاصمة التاريخية والنقل الحكومي من قلب الإقليم التاريخي إلى خارجه تجاه الامتدادات العمرانية الجديدة للقاهرة.

أو: توزيع النموذج الحكومي المقترح إلى أربعة مجموعات يتم توطين كل منها في واحد من المواقع المقترحة بالمدن والمجتمعات العمرانية الجديدة في قطاعي شرق وغرب إقليم القاهرة الكبرى تأكيداً على استراتيجية التنمية العمرانية للإقليم التي اهتمت بنقل التركيز السكاني للإقليم نحو المجتمعات العمرانية الجديدة على هذا المحور الشرقي والغربي بامتداد ١٠٠ كم.

وحيث أن الدراسات القطاعية قد استقرت إلى تجميع النموذج في موطن واحد يرمي إلي:

- التأكيد على الكيان الإداري للدولة والإقليم.

- تحقيق الهدف الاستراتيجي الذي يرمي إلي الامتداد تجاه الصحراء في شرق الإقليم وغربة وخلق عاصمة إدارية وحكومية جديدة للدولة يصابها مراكز رجال الأعمال والمال وذلك في نمط وفكر جديد ومتطور.

- سهولة الاتصال والسيطرة والإدارة وأداء الخدمات.

تعرض الدراسة في هذا الفصل لتقييم تجربة مشروع نقل الوزارات من قلب العاصمة باختيار أحد المواقع الأربعة السابق تناولها في الفصل السابق للوصول إلى مدى تحقيق الأسس والمعايير المطروحة لأهداف عملية التقييم وهو الاختيار الأنسب لموقع توطين العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة.

١ - تجربة اختيار موقع العاصمة الإدارية والسياسية

في ضوء الدراسات السابقة للوضع الراهن طبقاً لما ورد بالفصل العاشر لمواقع التوطين المختلفة واحتياجاتها من المشروعات الداعمة لعملية النقل والتوطين للنموذج المقترح من مشروعات الطرق والنقل والبنية الأساسية إضافة إلى المشروعات العمرانية الأخرى المختلفة والتكلفة الاستثمارية المطلوبة، فقد تم تقييم المواقع المقترحة للتوطين على مرحلتين:

أولهما: تحتوي علي إطار واحد للتقييم يعتمد علي مفهوم التنمية للمشروع ورؤية الاستراتيجية.

ثانيهما: تحتوي علي أربعة أطر للتقييم تشمل:

- مدي التوافق مع الإطار العام لاستراتيجية تنمية إقليم القاهرة الكبرى.

- حجم التكلفة الاستثمارية المطلوبة والقدرة علي استرداد التكلفة خاصة لمشروعات الدعم المطلوبة.

- مدي التوافق البيئي للموقع.

- الإطار التشريعي للموقع وقدرته علي تلبية احتياجات النموذج من اشتراطات البناء والتنمية.

تقييم المواقع الأربعة المقترحة للمشروع:

تقييم المواقع المقترحة في إطار مفهوم التنمية المقترح والرؤية الاستراتيجية للمشروع ، من خلال الدراسات السابقة وما تم تحديده من أطر التقييم الأربعة للمواقع المقترحة فقد تم اقتراح أوزان التقييم النسبية لكل إطار من الأطر التي يشملها التقييم كالتالي:-

اعتبار أطر التقييم معايير تتوزع الأوزان النسبية عليها طبقاً لثقلها لإجمال وزن نسبي قدره (١٠) موزعة كالتالي: معيار التوافق مع استراتيجية تنمية الإقليم بوزن نسبي (٣) - معيار التكلفة الاستثمارية والقدرة على استردادها بوزن نسبي (٥) - معيار التوافق البيئي بوزن نسبي (١) - معيار الإطار التشريعي

[٣] الهيئة العامة للتخطيط العمراني - مشروع نقل الوزارات من قلب العاصمة - ٢٠٠٦ - ص ٤ .

بوزن نسبي (١)، تنقسم معايير التقييم في كل منها إلى مؤشرات تحمل نفس مجموع الأوزان النسبية المحددة للمعيار طبقاً للأهمية.

جدول رقم (١١-١) معايير تقييم بدائل التوطين المقترحة لموقع العاصمة الإدارية والسياسية

بدائل توطين مواقع العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة				الموقف	الوزن النسبي للمؤشر	الوزن النسبي للمؤشر	المؤشر	المعيار	أسس التقييم
على الطريق الدائري غرب مدينة القاهرة	شرق مدينة القاهرة الجديدة	شمال القرية الذكية	التوسعات الشمالية بمدينة ٦ أكتوبر						
٨	١٠	٨	١٠	متوافق	١	٣	التوافق مع استراتيجية التنمية العمرانية: الامتداد الشرقي أو الغربي نحو الصحراء / تحفيز تنمية المناطق الحالية	التوافق مع استراتيجية تنمية الإقليم	قومية واستراتيجية
				نوعاً ما					
				غير					
١٠	٨		٦	إيجابية	٢	٣	التغيرات الحضرية في الهياكل العمرانية والاجتماعية والاقتصادية		
			٦	متوسطة					
		٣		سلبية					
٢٨	٢٦	١٤	٢٢		٣	٥	إجمالي التكلفة لأعمال الطرق والبنية الأساسية	التكلفة الاستثمارية واستردادها	اقتصادية ومالية
١٠		٦	٥	إيجابية					
			٥	متوسطة					
	٣			سلبية	٢	٥	مميزات التوطن		
١٠		٦	٣	إيجابية					
	٧		٣	متوسطة					
			٨	سلبية	١	٥	استرداد التكلفة		
١٠			٨	مستردة					
		٦		مستردة					
	٣			نوعاً ما	١	٥			
				غير					
				مستردة					
٥٠	٢٣	٣٠	٣٢		١	١	تلوث الهواء والظروف البيئية المحيطة	التوافق البيئي	بيئية
٨		١٠	١٠	متوافق					
	٦			نوعاً ما					
				غير	١	١	الاشتراطات البنائية	الإطار التشريعي	تشريعية
٨	٦	١٠	١٠	مناسبة					
٨	١٠		٨	مطلوب					
		٦		غير	١	١			
				مناسبة					
				مناسبة					
٨	١٠	٦	٨		الإجمالي				
٩٤	٦٠	٦٠	٧٢		النتيجة				
الأول	الثالث	الرابع	الثاني		الميزة النسبية				
١٠٠	١٥	٠	٣٥		الترتيب نسبة للمعايير				
٦	٣	٣	٤						

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني - مشروع نقل الوزارات من قلب العاصمة - ٢٠٠٦.



شكل (١٠-١١) المخطط الابتدائي المقترح لمنطقة الوزارات بالموقع غرب مدينة القاهرة الجديدة

المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، وزراء الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - ٢٠٠٦ - المدينة الحكومية الجديدة (نقل الوزارات من قلب العاصمة) - القاهرة - ص ٨٥ .

جاء معيار التكلفة الاستثمارية المطلوبة للمشروعات الداعمة لأعمال النقل والتوطين من طرق وبنية أساسية والقدرة على استرداد التكلفة يمثل أعلى الأوزان نتيجة لاحتياج المشروع للتنمية السريعة والفورية ، إضافة إلى توافر الأرض وارتفاع قيمتها الاقتصادية التي تمثل أهم العناصر لتعويض التكلفة وسرعة استردادها ، وبناء على الدراسات السابقة والتقييم خلصت النتائج إلي ترتيب المواقع المقترحة لتوطين مشروع نقل الوزارات من قلب العاصمة طبقاً للموقع الأنسب لاستيعاب حجم الأنشطة والقدرة علي استرداداً

التكلفة الاستثمارية وتوافقاً مع البيئة والاشتراطات سواء تطلبت تعديلاً أو تغيير جاءت كالتالي:

- الأول ... الموقع غرب مدينة القاهرة الجديدة على الطريق الدائري.
- الثاني ... الموقع بالتوسعات الشمالية لمدينة ٦ أكتوبر.
- الثالث ... الموقع شرق مدينة القاهرة الجديدة.
- الرابع ... الموقع شمال القرية الذكية.

٢- تقييم اختيار الموقع غرب مدينة القاهرة الجديدة

بمراجعة التجربة السابقة لاختيار الموقع غرب مدينة القاهرة الجديدة ، يتضح أن اختيار موقع العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة لم يراعى دراسة الكتلة العمرانية للإقليم و اتجاهات النمو والتجمعات الجديدة والأحجام المتوقعة للكثافات المرورية نتيجة الأنشطة المخطط لإضافاتها بمدينة القاهرة الجديدة في الواجهة المقابلة ، وكذا الاتصالية بالاطار المحيط ، ومدى تأثير نوعية الأنشطة بمناطق الجوار ، هذا بالإضافة إلى تحديد ملكية ارض الموقع وما تم عليها من مشروعات جاري تنفيذها حالياً ترجع ملكيتها لجهات سيادية أخرى ، وفيما يلي تحليل لبعض النقاط المتعلقة باختيار الموقع من وجهة نظر الباحث :

■ أهمية عمليه النقل

يعد القيام بعملية نقل العاصمة بشكل صحيح هو خطوه وطنيه ضخمة وبالتالي فإن تعزيز الثقة في الحكومة قد تكون خطوه مهمه للمستقبل، كما يجب وضع التكلفة في الاعتبار. إذا قررت الدولة نقل عاصمتها الوطنية لزم مراجعة الاستراتيجيات الأخرى التي لن تتمكن الدولة من مواصلتها (كما في المشروعات القومية الأخرى كمشروعى ترعة السلام وتوشكي) والعواقب المترتبة في حال نقل العاصمة الإدارية والسياسية، ففي ظل الاضطرابات السياسية والظروف الاقتصادية المتردية والتدني في تقديم الخدمات، هل سيحقق نقل العاصمة الحد من الصراعات السياسية والتوافق على المشروع القومي والمساهمة في جلب الاستثمارات للعاصمة الجديدة وما يخلق من إمكانات عمرانية قابلة لاستثمار العاصمة القديمة.

مما يفيد بأهمية تقييم المشروعات القومية السابقة، من النواحي التخطيطية وآليات التنفيذ المتبعة للمشروع، وتحديد الجوانب الإيجابية والسلبية.

■ توقيت النقل

في بداية إنشاء برازيليا في أواخر العام ١٩٥٠ كانت علاقة المصالح والقوى هي التي سهلت اتخاذ إجراءات نقل العاصمة الوطنية. في حالات واشنطن العاصمة وأستانا وكانبيررا وأوتاوا وغيرهم تم نقل العاصمة في فترة تطور البلاد حيث كان بناء الدولة والأمه ما زال جاري. أما بالنسبة لحالة جمهورية مصر اليوم، فربما ما تمر به البلاد الآن من حالة ثورية يعد أكبر حافز للبدء في التخطيط لنقل العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة، وقد يرجع ذلك إلى الموقع المختار ومدى احتياجاته للمشروعات الداعمة والمكملة.

أهمية البناء المبكر في حالات برازيليا وأوتاوا، تم استخدام تكتيك البناء السريع المبكر لضمان وجود مباني كافيه لمتابعه عملية نقل العاصمة الوطنية.

■ مراجعة الإطار القومي والإقليمي للخطة

قامت الدولة مؤخراً بالعديد من المخططات القومية والإقليمية وطبقا لكل مستوى حددت أهداف تعمل الدولة على تحقيقها يأتي في مقدمة أولويات تلك الأهداف:

الأهداف القومية: هي إعادة التوزيع الجغرافي للسكان في مصر والخروج من الوادي الضيق واقتحام الصحراء وخلق مجتمعات جديدة متكاملة توفر فرص العمل لأكثر عدد ممكن من العاملين الذين يقطنونها. **الأهداف الإقليمية الخاصة بإقليم القاهرة الكبرى:** فهي تتركز في التخفيف من التكدس السكاني بواسطة التوزيع الجغرافي للاستخدامات المركزية وأماكن العمل وخلق اتزان في الشكل الفراغي للمدينة مما يساعد على حل بعض مشاكل اختناقات المواصلات بالإقليم وأخيرا النهوض بمستوي البيئة الصحية والجمالية والحد من تدهور المناطق المتاخمة للحضر بسبب النمو العشوائي للعرمان.

وهو ما لا يمكن تحقيقه من خلال الموقع الحالي التي تم اختياره، لذا نجد أن هناك فجوه في معيار التوافق مع استراتيجيات التنمية الإقليمية، هذا بالإضافة إلى أن معايير التقييم لم تتناول أي من مؤشرات التنمية القومية علماً بأن الموقع المراد اختياره ذو مكانة قومية عالمية.

■ النمو المستقبلي للجوار المحيط

النمو المتاح للعرمان القائم مهما كان نوعه فإنه يساهم في زيادة الضغط علي العرمان الحالي سواء من ناحية المرافق أو المواصلات أو الخدمات الإقليمية ، وبمراجعة الهدف من إنشاء المدينة الإدارية الجديدة لنقل الأنشطة الإدارية والسياسية من قلب العاصمة لتحقيق هدفين أساسيين الأول يتعلق بتطوير القاهرة من خلال نقل الأنشطة وتطوير الموقع والثاني إنشاء عاصمة إدارية وسياسية جديدة لمصر تحقق أهداف التنمية المستدامة وتضع القاهرة على خريطة المدن العالمية ، وحيث أن الموقع المقترح يقع بين الكتلة العمرانية للنمو الشرقي للإقليم مما يستدعي التحام العاصمة الإدارية الجديدة بالكتلة الحالية وهو ما لا يساعد على تحقيق أي من الأهداف السابقة .

حيث اعتمدت الفكرة على استراتيجية تخطيط شبكة النقل على مستوى إقليم القاهرة الكبرى والتي أعدت من قبل وكالة المعونة اليابانية (JICA) وما خلصت اليه من نتائج.

لذلك يجب أن تشمل معايير التقييم على مؤشر يحول بين التحام المدينة الإدارية الجديدة والكتلة القائمة للكتلة العمرانية الحالية حتى لا يحدث كما حدث في ضواحي القاهرة قديما كمدينة نصر ومصر الجديدة وما هي عليه الآن ، لتصبح العاصمة الإدارية والسياسية مركزاً عمرانياً له كيان عضوي مستقل ، ومركز إشعاع حضاري لمنطقة للدولة .

وقد اهتم هذا البديل المقترح للنقل بالبعد التاريخي لكون علاقة العاصمة الإدارية والسياسية للدولة بكيان مدينة القاهرة وارتباطه تاريخياً بها منذ النشأة.

■ تأثير المدينة آلام على موقع العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة

عند إقامة العاصمة الإدارية الجديدة في موقع ما داخل الإطار الإقليمي للمدينة الأم (القاهرة) لابد وأن يأخذ في الحسبان تأثير الموقع على المتغيرات التالية:

- **الغرض من إنشاء المدينة الإدارية الجديدة :** فكلما اقترب الموقع المقترح من المدينة المركزية كلما ضعفت الصفة الاستقلالية للمدينة الجديدة وازداد ارتباطها بالمدينة المركزية ، مما يحد من هجرة الموظفين بالقاهرة ومناطق السكن الحالية لهم وهو ما ينقل منطقة الهدف من الوسط إلى الأطراف .

- **التكاليف الإنشائية:** لا شك أنها ستكون أعلى في حالة الموقع البعيد لما يتطلب من زيادة الأنفاق على مشروعات البنية الأساسية بكافة أنواعها إلا أن الوفورات الخارجية الناجمة عن إقامة نواحي للتنمية الإقليمية ستقلل من هذه التكاليف على المدى البعيد.

■ البعد والقرب المكاني من العاصمة القديمة ونقل بعض المهام

نقلت العديد من العواصم في مواقع بعيدة مكانيا عن العاصمة القديمة، كما في الحالات التالية: برازيليا وكانبرا وأوتاوا وواشنطن العاصمة، والأخرى نقلت بعض مهام العاصمة بموقع قريب نسبيا من العاصمة القديمة، وتشمل هذه الأمثلة نيودلهي وبوتراجايا ولاهاي وواشنطن العاصمة. من مميزات نقل العاصمة أو بعض مهامها إلى موقع قريب نسبيا: (١) نشر التنمية إلى خارج العاصمة المزدهمة، (٢) الاستفادة بمقومات التنمية بالعاصمة القديمة، خلال المراحل الأولى لعملية النقل يمكن أن توفر العاصمة القديمة الدعم الاقتصادي للعاصمة الجديدة.

حيث يمكن تخفيف حده تأثير عامل المسافة عن طريق الاتصالات الإلكترونية والسكك الحديدية عالية السرعة ووصلات الطرق السريعة بين العاصمة الجديدة والعاصمة القديمة وذلك للربط الاقتصادي والاجتماعي والثقافي، مما يفيد بنجاح عملية اختيار موقع العاصمة بعيد مكانياً عن العاصمة القديمة بتنفيذ الخطط والاستراتيجيات عالية القيمة والتكلفة.

■ نطاقات جغرافية جديدة باستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

وهو ما اصطلح على تسميته مجال التجارة عبر الإنترنت،^[١] حيث تعتمد الوظائف الاقتصادية الرئيسية في الاقتصاد العالمي القائم على المعرفة والشبكات على النطاقين الإقليمي والمحلي. وصممت هذه المناطق على أساس أن المهام الإنتاجية هي المحرك الرئيسي للاقتصاد. لكل من هذه المهام نمطها المكاني والتنظيمي الخاص بها، فإما أنماط متركرة أو مجمعة وأنماط متفرقة أو موزعة ويرمز لها بالأنماط الجغرافية العامة.

لذا يجب تحديد الأماكن الأكثر أهمية بالنسبة للعاصمة المصرية الحالية والتي تتأثر مهامها بقرار نقل العاصمة أو بعض مهامها الإدارية. العديد من وظائف الإنتاج المرتبطة بأفكار القيمة المضافة والقيادة الاستراتيجية ووظائف التحكم وأعلى مستويات صنع القرار المشترك والتنسيق بين القطاع الخاص والقطاع الحكومي الوطني التي تحتاج للقرب المكاني. مع مراعاة أن عدم إعطاء الاهتمام لهذه الديناميكيات الوظيفية والمكانية المتخصصة سوف يعرقل تطور مدينته القاهرة.

■ استخدام المعرفة لاختيار موقع العاصمة

استحسن المخططين الحضريين والإقليميين الوطنيين الاستعانة بالخبراء الأجانب في مجال بحث وصياغة استراتيجيات التخطيط المستقبلي ووضع السياسات في حالة نقل بعض مهام العاصمة القومية بعيدا عن القاهرة ، واستمرار الاستعانة بهؤلاء الخبراء في المراحل الأولى من البناء، وإجراء أبحاث داخلية أكثر إلى جانب زياره مجموعة مختاره من الدول الأخرى التي قامت بنقل عاصمتها الوطنية أو بعض مهامها (على سبيل المثال: دراسة البلاد التي قامت بنقل المهام الإدارية والتنفيذية للحكومة المركزية) ، ويجب أن يتكون فريق الدراسة من قاده الفكر في مجتمعات السياسة والتخطيط في مصر ويجب أيضا أن يضم كافة الأجيال ويمثل القطاعات الرئيسية للأحزاب السياسية في الجمهورية.

[١] Corey, K.E.; 2003; "**Planning for Life-Culture: New Planning Theory For Planning Practitioners,**" in Life-Culture and Regional. Development Planning: Making Gyeonggi a Livable Place –Suwon –Korea: World Life-Culture Forum Gyeonggi : 69-108.

ما يتطلب إلى إضافة أحد نقاط معايير التقييم المتعلقة بالحوار المجتمعي أو المشاركة الشعبية في اتخاذ القرار، بإجراء استطلاع رأى يشارك فيه قادة الفكر واهل السياسة والنخبة من العلماء والباحثين في شتى العلوم.

■ أهمية التوافق الشعبي والدعم المستمر

الوسائل المستخدمة لتحقيق هذا هي القيادة والرؤية، واستنادا على تجربته نقل العاصمة لبلدان أخرى، كان من الواضح أن هذه الوسائل ضرورية ولكنها ليست وحدها لتحقيق النجاح. ففي حالة البرازيل، مئات السنين من التوافق الشعبي الواسع بعد التخلص من الماضي الاستعماري إلى جانب الرؤية المستقبلية لمد التطوير إلى قلب البلاد إضافة إلى تطوير العاصمة القديمة المكتظة كانت قوه دافعه للقيام بعملية نقل سريع للبنية التحتية الأساسية للعاصمة الوطنية الجديدة وحتى هذه الحالة عانت طويلا من السلبيات على تتابع القادة والأنظمة.

وفي حالة أوتواو وكانبيررا، في مراحل معينه عبر عملية تطوير طويله ومعيبه لتلك العواصم، كانت القيادة والإجماع الوطني كافي لإحياء الطموحات الكامنة لبناء عاصمه جديده وتحويل دفه الأمور من النقاعس عن العمل إلى استكمال وضع رؤية للعاصمة.

مما يشير إلى أهمية وضع الية للتصويت من قبل الأحزاب السياسية المختلفة كل على حد سواء، وليس وفقاً للأحجام البرلمانية، بما يدعم انه في حالة سقوط حزب ما في فترات قادمة لا يعمل على الغاء أو تعطيل المشروع.

وقد يتيح التفكير في بناء عاصمه إدارية وسياسية للدولة خلق توافق شعبي قوى ودائم لدعم التنمية القومية المتوازنة القائمة على تعزيز الحكم الذاتي محليا وإقليميا. مثل هذا التوافق والرؤية سيتبعان مبادئ التنمية بإمكانية بناء عاصمه إدارية جديده تتسم بالديناميكية المعاصرة والقدرة التنافسية العالمية وتعكس تاريخ سبعة الألف سنة. كما في حالات التوافق لأعمال نقل العاصمة في المدن التالية: أوتواو بوتراجايا وواشنطن العاصمة وكانبيررا.

■ تأثير الحكومة المركزية

في نهاية المطاف، فإن الآثار الاقتصادية الإقليمية للحكومات الوطنية هائلة إلى حد أن مثل هذه الاستثمارات الحكومية في التنمية وما تقابله من قبل القطاع الخاص تتركز في منطقة المدينة الرئيسية أو تتفرق بين أقطاب النمو المخطط لها. ومن الضروري إجراء أبحاث عن الأثر الاقتصادي الأولى على القاهرة ومن ثم يجب التنبؤ بالتأثيرات المستقبلية المحتملة بالنسبة للمدينة التي سيتم نقل مهام العاصمة الإدارية إليها ونطاقها الإقليمي.

ويجب التحليل للتأثيرات اللاحقة على أن تكون قادرة على التفريق بين الآثار المختلفة المحتملة التي يمكن توقعها للقاهرة كعاصمة ثقافية واقتصادية والموقع الجديد للعاصمة الإدارية والسياسية بما في ذلك أطراف المدينة والمناطق النائية الأخرى.

■ تطبيق اللامركزية

هل يجدي التدخل لتطبيق اللامركزية؟ لاحظ سريلانكا وواشنطن العاصمة فكلتاها مدن قديمة وكبيره ومفرطة الازدحام وكانتا هدف لتطبيق اللامركزية لعدة قرون. هل نقل مقر العاصمة الوطنية أو بعض مهامها من أماكنها القديمة المزدهمة سيكون قادر على أن يقلل أو يبطء نمو أو يحول مسار الازدحام؟ يعد هذا سؤال أساسي يتطلب المزيد من الاهتمام المنهجي قبل اعتبار التمرکز هو الدافع الأساسي لنقل العاصمة الوطنية للبلاد. وبأى حال من الأحوال، فقد كانت تجربة سريلانكا ناجحة جدا لفترة من الزمن عن طريق حفاظها على ريف جاذب نسبيا في حين ظلت العاصمة كولومبو في مستوى لا يحفز على الهجرة إليها أو خلق فرص عمل.

■ نقل العاصمة بغرض القضاء على البيروقراطية

وهو ما استهدفته حالة أستانا وبرازيليا جزئيا نتيجة اهتمام الرئاسة باستبدال العاملين الحكوميين بما يقضي على البيروقراطية، أما في حالة كازاخستان كان تغيير نظام المحسوبة والمستفيدين هو الدافع الرئيسي^[1]. وبالنسبة للبرازيل، كان موظفي الحكومة الوطنية في ريو دي جانيرو يعملون بدوام جزئي وكان هدف الرئيس من الانتقال إلى برازيليا المعزولة هو أن يعمل الموظفون دوام كامل وأن تزيد الإنتاجية.^[2]

■ ما يترتب على الموظفين والعاملين في الجهاز الإداري والحكومي للدولة

واضعاً في الاعتبار أن نقل الوظيفة الإدارية والسياسية يتضمن نقل العاملين في هذا القطاع، والذي لا يعد حلا عملياً لهؤلاء العاملين لما له من أضرار اجتماعية وتكاليف باهظة، ولذلك فإن نقل العاصمة السياسية يجب أن يقترن بتغييرات وإصلاحات جذرية في إدارة الحكومة المركزية بحيث يتم تفكيك مركزية الوزارات وتوزيع موظفي القطاع الحكومي على المحافظات، والتي يجب أن تتمتع بقدر أكبر من السلطات الممنوحة لها. وبذلك، تختص وظيفة الحكومة المركزية برسم الخطط العامة للدولة، مع ترك تنفيذ هذه الخطط إلى الحكومات المحلية في المحافظات، ومن هنا لا يتعدى عدد العاملين بأسرهم – في الأجهزة المركزية – نصف مليون شخص (وفقاً للنموذج الاستثماري المعد مسبقاً).

■ التخطيط العمراني والتصميم في وضع مخطط العاصمة

كان المجهود الأكبر في تخطيط ونقل العواصم قد تم بذله في التصميم والتخطيط العمراني إلى جانب مراعاة مصالح الرؤساء ورؤساء الوزراء والقادة الوطنيين الآخرين أثناء الشروع المبكر في البناء. عند التخطيط للعاصمة الجديدة، تم تكليف مهندسين معماريين ومخططين ذوي خبرة في مرحلة مبكرة من عملية تخطيط العاصمة وتم البدء في بناء المباني الأولية مبكراً وعلى نطاق واسع نتيجة السمعة الجيدة لهؤلاء المصممين الشهيرين. بعض هؤلاء المصممين: أوسكار نيماير ولوسيو كوستا في برازيليا ولوكوربوزييه في شانديغار عاصمة بنجاب بالهند وكونستانتيوس دوكسيديوس في إسلام آباد عاصمة باكستان وجاك جريبير في أوتاوا ومدن أخرى ووالتر بيرلي جريفين في كانبيرا.

■ القرار السياسي ونقل العاصمة الإدارية والسياسية

وفى كثير من الأحيان تقف الأجهزة الإدارية الدائمة عاجزة عن الحركة وفاقدة القدرة على التقدم أو الاجتهاد أو حتى إبداء الرأي. وهنا يختلط القرار السياسي بالقرار الفني وتصبح القيادة هي المحرك الوحيد للأمور سياسياً وفنياً بالرغم من عدم التخصص في معظم الأحيان كما الحال في تجربة مدينة السادات.

لذا يتطلب الأمر الدعوة لديمقراطية القرار النابع من القاعدة الشعبية خاصة فيما يرتبط برغبات المجتمع ورؤيته المستقبلية والتي تختلف باختلاف مستوى ثقافته والوعي التخطيطي لديه.

إذ كثيراً ما يكمن اتخاذ القرار في شخصية القيادة مفردة الأمر الذي كثيراً ما يفقد الأجهزة الفنية قدرتها على العمل أو الإنتاج أو حتى على التفكير خاصة عندما تتغير القيادات وتأتي القيادة الجديدة تحاول أن تفرض قراراتها التي تتعارض مع قرارات القيادة السابقة ويبقى الجهاز الإداري والفني الدائم منفذاً للأوامر وليس محركاً للأمور.

وانفراد القيادة بتحريك الأمور بهذه الصورة يضعها في نظر الإدارة العاجزة وكأنها صاحبة الأمر والنهي وإليها ترجع كل الأمور الأمر الذي يتطلب إعادة النظر في تطوير أسلوب اتخاذ القرار سواء بالمشاركة الفكرية الجماعية.

[1] Schatz, E.; 2003; "When Capital Cities Move: The Political Geography of Nation and State Building.

“Working Paper 303” Notre Dame, Indiana: The Helen Kellogg Institute for International Studies, University of Notre Dame; p 29.

[2] Eldredge, H.W.; 1975; World Capitals: Toward Guided Urbanization. Garden City, New York: Anchor Press/Doubleday. [Stockholm – Paris – London – Dakar – Caracas – Tokyo – Washington, D.C. – Brasilia – Toronto – Chandigarh and Moscow]; p 18.

إن تطور آليات إدارة التنمية وتنظيم أسلوب اتخاذ القرار على المستوى القومي والإقليمي والمحلي هو مفتاح الدخول في القرن الحادي والعشرين. وهو الضمان لاستمرارية الآثار الإيجابية لبناء العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة وهو السبيل لمواجهة المتغيرات والتحديات التي ستواجه العاصمة الجديدة مستقبلاً الأمر الذي لا يتطلب انتظار لما سوف تسفر عنه الدراسات والبحوث وإعداد المجلدات والجدول والخرائط والتوصيات بقدر ما تتطلب القرار السياسي لاعتماد المنهج والأسلوب وأسس بناء الآليات القادرة على دفع التنمية بالعاصمة الجديدة تخطيطياً وتنفيذاً فقد استمرت البحوث والدراسات المستفيضة عشرات السنين في موجات متلاحقة لم تترك وراءها إلا الزبد إذا لم تكن موجهة في البداية إلى متخذ القرار السياسي بشأنها أولاً حتى تستمر وتجد سبيلها للتنفيذ ولذلك فقدت قوتها الدافعة. لقد آن الأوان لاستصدار القرار السياسي أولاً بالنسبة للمنهج والأسلوب حتى يمكن أن تتم بعد ذلك الإجراءات والخطوات التنفيذية لوضع استراتيجية تنمية وتعمير ورسم خريطة العاصمة المستقبلية لمصر.

الخلاصة

في ضوء تقييم التجربة المصرية لاختيار موقع نقل الأنشطة الوزارية والسياسية بمنطقة وسط مدينة القاهرة إلى موقع ما داخل إطار إقليم القاهرة الكبرى، خلت قائمة تقييم المواقع المقترحة من عدة نقاط هامة أثرت في النتائج النهائية للتجربة لعل أهمها: -

- مراجعة تجارب الدولة في استراتيجيات التنمية القومية الأخرى التي لم تتمكن من استكمالها، لتحديد أهمية النقل.
- التوقيت المناسب للبدء في إجراءات نقل العاصمة الإدارية والسياسية، وهو ما يكون مناسباً الآن عن ذي قبل.
- مدي مساهمة الموقع المقترح في تحقيق الأهداف القومية والإقليمية.
- تفادي سلبات التجارب السابقة لمحاولات توزيع بعض الوزارات والهيئات بعيداً عن وسط المدينة، وبمرور الوقت التحمت تلك الوزارات والهيئات بعمران الكتلة الرئيسية للقاهرة.
- تحديد العلاقة المكانية بين الموقع المقترح والمدينة الأم، لما له من تأثير في تحقيق الأهداف المرجوة من الموقع، والحد من تكاليف الإنشاء في المراحل الأولى للتنمية.
- مدى الاستفادة من تطبيقات تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات وما تنتج من نطاقات جغرافية وبدائل غير مادية قد تؤثر في تخطيط استعمالات أراضي الموقع وشبكة النقل به، تمثل نقطة تنافس هامة بين المواقع وبعضها.
- مؤشرات التوافق الشعبي على اختيار انسب المواقع لنقل العاصمة الإدارية والسياسية، وما يتيح ذلك من دعم مستمر لبناء واستكمال المشروع.
- تطبيقات النظم الإدارية المركزية واللامركزية وتأثيرها على اختيار الموقع الأنسب لنقل العاصمة وما يتبعه من تغييرات في الهيكل الإداري للدولة والمساهمة في القضاء على البيروقراطية الإدارية.
- مشاركة العاملين والموظفين بالأنشطة الإدارية والسياسية المقترح نقلها في النفاصل بين المواقع المقترحة واتخاذ القرار، نظراً للتغييرات الاجتماعية والاقتصادية التي قد تلحق بهم جراء عملية النقل.

هذا بجانب افتقار التجربة إلى الاستعانة بالخبرات الأجنبية في مجالات البحث وصياغة استراتيجيات التخطيط المستقبلي للعاصمة الجديدة، من خلال إشراك مجموعة من المخططين والمعماريين من ذوي الخبرة في المراحل المبكرة للتخطيط للعاصمة الإدارية والسياسية الجديدة.

النتائج والتوصيات

أولاً: نتائج الدراسة

قد يظهر انتقال العاصمة الإدارية والسياسية من وسط القاهرة إلى موقع جديد داخل إطار إقليم القاهرة الكبرى عدة تأثيرات وتغييرات حضرية في الهياكل العمرانية والاجتماعية والاقتصادية للنطاقات المحيطة التأثيرية العامة والمباشرة التي تشمل: **نطاق تأثيري مباشر** ممثل في الحيز المكاني لموقع توطين العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة والمناطق المجاورة لها، **نطاق تأثيري عام** يمتد إلى حدود إقليم القاهرة الكبرى، بعض هذه التأثيرات **إيجابية** كإنشاء عاصمة إدارية وسياسية جديدة تجمع الوزارات والهيئات السياسية والحكومية مصممة على النظم العالمية ومحققاً الهدف الاستراتيجي الذي يرمى إلى امتداد الكتلة العمرانية للإقليم تجاه الصحراء، والأخرى سلبية لما قد يشكله ممارسة الأنشطة الخاصة بمواقع الوزارات عينا على كاهل محطات شبكات البنية الأساسية بمنطقة التوطين وقطاعها التأثيري العام، ومحدثاً تزايد متوقع في أحجام النقل والمرور قد لا تستوعبه وسائل وشبكة المحاور الحالية بإقليم القاهرة، نتيجة كثافة الاستخدام.

ولاختيار موقع انطباق للعاصمة الإدارية والسياسية الجديدة ينبغي التعرف على من التغييرات في الهياكل العمرانية والاجتماعية والاقتصادية الضخمة بالنطاق التأثيري المباشر والعام وفقاً لما يلي: -

أولاً: النطاق التأثيري المباشر (موقع العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة)

الهيكل العمراني

- زيادة معدلات التعمير بموقع العاصمة الإدارية والسياسية وقطاعها المباشر نتيجة للنمو العمراني المصاحب للتركز الاستثماري للمقار الوزارية والهيئات الحكومية ومتطلبات استيطان الموظفين والمتريدين.
- تزايد أحجام النقل والتدفقات المرورية على المحاور المؤدية إلى العاصمة الجديدة، بما يصعب استيعابه.
- يمثل عينا على كاهل شبكات البنية الأساسية للنطاق المباشر لموقع العاصمة وضعفها في توفير الاحتياجات.

الهيكل الاجتماعي

- زيادة معدلات النمو السكاني لموقع العاصمة ومحيطها المباشر إذا ما قيست بباقي معدلات النمو بالإقليم.
- جذب لفئات متباينة من السكان اجتماعياً وثقافياً.
- زيادة واضحة لنشاط المال والأعمال والخدمات الحكومية.
- تحسن نوعي وكمي في مستوى الخدمات العامة المعيشية بالمنطقة لمواكبة حركة الاستيطان.

الهيكل الاقتصادي

- جذب الاستثمار المحلي والعالمي، وزيادة فرص العمل من خلال المشروعات المقترحة بموقع العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة ونطاقها المباشر.
- تحقيق عائد اقتصادي من خلال الخدمات العامة النوعية للمتريدين والارتفاع بمستوياتها الاقتصادية.

ثانياً: النطاق التأثيري العام (إقليم العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة)

الهيكل العمراني

- تغيير في شكل الإقليم وتركيب استعمالات الأراضي يصاحبه تغيير في شكل وتركيب وبناء مراكز الأنشطة والخدمات.
- تزايد متوقع في أحجام النقل والمرور لا تستوعبه شبكة المحاور الإقليمية الحالية بالقطاع الشرقي والغربي نتيجة كثافة الاستخدام المرتفعة.
- إعادة تخطيط شبكات البنية الأساسية والطرق لمقابلة الاحتياجات والمتطلبات المتوقعة بالمنطقة وقطاعها.

الهيكل الاجتماعي

- تغير في أحجام السكان وتركزهم الجغرافي والكثافات على مستوى إقليم القاهرة، بالمساهمة في امتصاص جزء من الفائض السكاني بوسط المدينة وتخفيف حدة التركيز السكاني بمناطق القلب.
- استحداث مراكز خدمية جديدة يصاحبه تغيير في شكل وبناء مراكز الأنشطة والخدمات.

الهيكل الاقتصادي

- طرد وجذب بعض الأنشطة والخدمات إلى موقع العاصمة الجديدة.
- فقد منطقة المركز بوسط المدينة وظيفتها الأساسية كمركز للأعمال والخدمات الحكومية يقابله زيادة في مثل هذه الأنشطة بمنطقة التوطين.

واستناداً إلى ما سبق نجد أن الموقع المقترح لتوطين العاصمة الإدارية والسياسية قد يؤثر في العديد من المجالات (العمرانية والاجتماعية والاقتصادية) على مستوى النطاق المباشر والعام.

لذا ينبغي أن يحدد المخطط ما هي العوامل الأساسية لاختيار موقع العاصمة الجديدة، لما له من تأثير بعيد المدى على مدى نجاح أو فشل إنشاء العاصمة، كما حدث في تجربة مدينة السادات واختيار موقع لا يتناسب مع حجم الأنشطة والدور المطلوب من المدينة أن تقوم به على المستوى القومي للدولة، ولم تراعى حينذاك أي من العوامل التي تحدد الموقع الأمثل لعاصمة دولة ما أو إقليم.

وقد يتطلب اختيار الموقع الأمثل لإقامة العاصمة الجديدة لدراسات تفصيلية كمية تحدد المواقع المرشحة وتفاضل بينها بناءً على أسس ومعايير تقييم مع طرح أوزان نسبية لكل معيار، وتتمثل هذه الأسس في **الأسس العمرانية** قد تشمل على المعايير التالية : حالة الموقع - التوافق مع المخططات المعدة مسبقاً للنطاق الأشمل - المكون الاستثماري - احتياجات الدعم المرفقي - التحولات الحضرية - إمكانات وصول المنطقة، وأسس اقتصادية لإعداد التقويم الشامل للأراضي التي تقع في نطاق الحيز المكاني لكل من المواقع المقترحة بهدف التعرف على مدى الجدوى والإنتاجية النسبية الاقتصادية والعمرانية لتوطين العاصمة الإدارية والسياسية فكل منها مميزاتا التفاضلية الإيجابية والسلبية الخاصة بها، والأسس الاجتماعية الممثلة في معيار توافق العاملين والموظفين بالهيئات والجهات الوزارية والسياسية على موقع النقل، هذا بالإضافة إلى المعيار السياسي المحدد لمدى التوافق السياسي والمجتمعي للمواقع المقترحة، حتى يساهم العامة في إنجاح المشروع طبقاً لما سبق التعرض له في حالة نقل العواصم السابقة كما في حالة برازيليا، والمعيار التاريخي الممثل للمكانة الحضرية والثقافية للقاهرة وما مردود نقل العاصمة الإدارية والسياسية من وسط القاهرة على تلك المكانة ، وللوصول لإطار محدد لمجموعة من الأسس والمعايير التي يمكن أن تقييم البدائل والمواقع المقترحة لنقل العاصمة الإدارية والسياسية، لزم التعرف على المعايير التي اتخذتها الدول السابق لها نقل عاصمتها لاختيار انسب المواقع لتوطين العواصم الجديدة لها وفقاً للجدول التالي: -

معايير اختيار مواقع العواصم المنشأة حديثاً بالدول الأخرى

الدولة	العاصمة القديمة	العواصم المقترحة	معايير اختيار الموقع	العاصمة الجديدة
الولايات المتحدة			- تخضع ملكية ارض العاصمة الجديدة للحكومة الفيدرالية. - التوافق السياسي على الموقع المقترح من قبل الشماليين والجنوبيين. - نهر "البوتوماك" يمثل أحد حدود العاصمة الجديدة. ^[1]	واشنطن دي. سي.
كندا	مدينة كيبك	أوتاوا – مونتريال – تورنتو – كينغستون – كيبك.	- مركزية العاصمة الجديدة بين كندا العليا والسفلى. - الإمكانيات الاستراتيجية عسكرية للموقع المقترح، وبعده عن الحدود مسافة امنه. - علاقة موقع العاصمة بقناة "Rideau" وخط السكة الحديد. - مساهمة الموقع المقترح في توطین السكان بمناطق وسط الدولة. - الاستفادة من مقومات الاتصال بالموقع المقترح باستعادة تكلفة البناء. ^[2]	أوتاوا – هال
الهند	كالكتا	تم اقتراح أربع مواقع شمالاً وجنوباً وشرقاً وغرباً بدلهي القديمة	- ربط موقع العاصمة الجديدة بمدينة دلهي التاريخية (بمحاو حركة رئيسية). - العلاقات البصرية والمكانية لموقع العاصمة الجديدة بكل من مدينة دلهي القديمة وموقع النهر والتلال والمرتفعات الجبلية. ^[3]	نيودلهي
أستراليا	ملبورن	Albury- Armidale- Bombala- Canberra- Dalgety- Lyndhurst-Orange-Tooma- Tumut	- الاتصال بمصادر مياه صالحة للشرب. - القرب من خط السكة الحديد. - موقع ذو طبيعة طوبوغرافية فريدة وظروف مناخية معتدلة نسبياً، وارض ذات تربة خصبة. - التوافق السياسي والدعم الشعبي لموقع العاصمة الجديدة. - اتصال موقع العاصمة الجديدة بمدينة ملبورن وسيدني. - قرب الموقع من مدينة قائمة (للحد من تكاليف البناء في المراحل الأولى للإنشاء).	كانبيررا
البرازيل	ريودي جانيرو	مركزية موقع العاصمة الجديدة بالدولة. علاقة موقع العاصمة الجديدة بالأنهار الثلاثة (الامازون – البيلاتا بارانا – سارفي انسيسكو).		برازيليا
بوتسوانا	مافكينغ	قرية غابورون-مدينة لوباتسي-قرية تلوكونج-قرية موجوديشاني-وقرية وراموتسوا	- وفرة الأراضي المنبسطة بما يعطى مجالاً للانتشار والتوسع الأفقي. - عدم الانتماء العرقي لسكان الموقع الجديد للعاصمة (حتى لا يعمل على إدخال السياسة العرقية والدينية في نظام الحكم). - القرب من نهر "Notwane" كمصدر للمياه العذبة، والاتصال بشبكات المياه والصرف الصحي. - الارتباط بشبكة السكك الحديدية القائمة، ووفرت مناطق مهيأة صالحة لمهبط طائرات. ^[4]	جابورون
باكستان	كراتشي	سهولة توفير خدمات المرافق العامة. مراعاة العوامل الأمنية والدفاع. مراعاة العوامل الاقتصادية لبناء العاصمة الجديدة. ^[5]	- إمكانية الاتصال المباشر بشبكات النقل والمواصلات العامة وعلاقة الموقع بمطار رواليندي. - سهولة توفير خدمات المرافق العامة. - مراعاة العوامل الأمنية والدفاع. - مراعاة العوامل الاقتصادية لبناء العاصمة الجديدة. ^[6]	إسلام آباد
تنزانيا	دار السلام	دودوما-ايرينجا-أروشا-وتابورا	- مركزية موقع العاصمة الجديدة. - ارتباط موقع العاصمة الجديدة بشبكة الطرق الرئيسية الستة بالدولة وخطوط السكك الحديدية المركزية (لمرونة وسهولة اتصال جميع الأقاليم بالعاصمة). - العلاقات المكانية لموقع المقترح بالتجمعات الريفية والقرى الرئيسية (لدفع عجلة التنمية بالمحيط الريفي وإنجاز الأعمال الإدارية بأسرع وقت ممكن). - الظروف المناخية للموقع المقترح (أن يتميز بمناخ متنوع يتسبب بهطول الأمطار كثيراً ومحققاً لأدنى فترات الجفاف بالعام). - يوفر الموقع البيئة الصحية المناسبة لخلق تجمعات حضرية لخدمة الأنشطة الإدارية والحكومية. - توافر البنية التحتية الأساسية للطاقة والمياه الملنية لاحتياجات المراحل الأولى لبناء العاصمة الجديدة. - توافر المساحات اللازمة للمدينة ووفرة الأراضي المتاحة للامتداد المستقبلية. ^[7]	دودوما
سريلانكا	كولومبو		- اتصال الموقع المقترح بشبكة النقل العام. - مساهمة موقع العاصمة الجديدة في تنمية الأجزاء الريفية بالدولة. - الاستفادة من شبكات البنية الأساسية بالعاصمة القائمة في المراحل الأولى لتنمية العاصمة الجديدة. ^[8]	سري جابورادنبورا

[1] National Capital Planning Commission. ; 2004; "Federal Elements DRAFT," Comprehensive Plathe National Capital –Washington– D.C. – National Capital Planning Commission – II pages.

[2] <http://ottawa.ca/en/residents/arts-culture-and-community/museums-and-heritage/virtual-exhibit-ottawa-becomes-capital-0-0>.

[3] David L.A. Gordon; 2006; **Planning Twentieth Century Capital Cities** – p182.

[4] AloysiusC.mosha; **Planning and Management** – The City of Gaborone – Botswana –p1.

[5] DOXIADIS ASSOCIATES; 1960; "Islamabad: Programmer and Plan" – vols. 1 and 2 of 2, report no. 32, DOX-PA 88 (30.9.60).

[6] Mr. Macklin Hancock – **Plan for the New Capital of Tanzania, Chapter I: The Capital in its Regional and National Setting** – p45.

[7] Corey, K.E.; 1996; "Development in Sri Lanka: A Model for Counter urbanization Policies and Planning," in Economic Development and Social– p102.

الدولة	العاصمة القديمة	العواصم المقترحة	معايير اختيار الموقع	العاصمة الجديدة
ساحل العاج	أبيدجان		<ul style="list-style-type: none"> - التوفيق السياسي على الموقع المقترح. - توافر المساحات لامتدادات الأنشطة الإدارية والحكومية المستقبلية.^[1] 	ياموسوكرو
نيجيريا	لاجوس		<ul style="list-style-type: none"> - مركزية عاصمة الدولة (لدم وحدة نيجيريا، لتكون منطقة محايدة لجميع الطوائف العرقية والدينية، نظرا لإهمال جزء كبير من سكان الدولة لهامشية العاصمة السابقة جغرافياً). - يتميز موقع العاصمة بمناخ مقبول نسبياً ومناسب للعيش (نظراً للطبيعة الحارة والجافة بمعظم أنحاء الدولة). - توفير ما لا يقل عن ٨٠٠٠ كم^٢ لتوطين الأنشطة المطلوبة بالموقع المقترح. - قرب الموقع المقترح من مصادر المياه الصالحة والكافية للعاصمة الجديدة ومتطلباتها من الأنشطة والخدمات. - إمكانية الوصول للعاصمة الجديدة من جميع أجزاء الدولة (شبكة طرق رئيسية -خطوط السكة الحديد -المطارات -...). - موقع أقل عرضة للعدوان الخارجي وفي مآمن من الناحية العملية للهجوم البحري، والتصدي لتداعيات الحروب الأهلية بما في ذلك الاضطرابات السياسية المحلية وأعمال الشعب. - انخفاض الكثافة السكانية. - توافر مواد البناء في النطاق المحيط بالموقع المقترح. - بالإضافة إلى معايير أخرى كمصادر الطاقة، والصرف الصحي، وصلاحية التربة، ومساهمة الموقع في مرونة التخطيط، والوفاق العرقي.^[2] 	أبوجا
كازاخستان	الماتي		<ul style="list-style-type: none"> - مراعاة الجوانب البيئية (الشروط الزلزالية - المناخ). - موقع ذو كثافة سكانية منخفضة. - قرب الموقع من المراكز الاقتصادية الرئيسية. - سهولة ومرونة الاتصال بشبكات النقل (خطوط سكك حديدية - مطارات -...) - توافر شبكات البنية التحتية (مياه - صرف صحي - كهرباء). - توافر مساحات لمتطلبات البناء الحالية والامتدادات المستقبلية.^[3] 	أستانا
ماليزيا	كوالالمبور	sepang coast-North west Rawong -North Port Dickson -Bukit Tnggi /janda Baik -KenoBoi plains - Pearlning Besar	<ul style="list-style-type: none"> - ملكية الأرض وتكلفة البنية الأساسية. - أن يكون الموقع استراتيجي وضمن ممر التنمية. - إمكانية الوصول الجيد لشبكة النقل الرئيسية من سكك حديدية، طرق سريعة، موانئ. - شكل الأرض والبيئة الطبيعية. - إمكانية الامتداد المستقبلي. - الحد الأدنى من التأثير السلبي على المجتمعات المحلية.^[4] 	بوتراجايا
ميانمار	يانجون		<ul style="list-style-type: none"> - التخلص من التاريخ القديم للعاصمة السابقة. - موقع ذو قوة وثقل بوسط الدولة، ومراعاة الأمن الداخلي لموقع العاصمة الجديدة.^[5] 	نايببيداو

المصدر: إعداد الباحث

[1] <http://en.wikipedia.org/wiki/Yamoussoukro>

[2] Simon Bekker and Goran Therborn- **Capital Cities In Africa** – Power Rand Power lessees – p92.

[3] Schatz, E.; 2003; "**When Capital Cities Move: The Political Geography of Nation and State Building**", Working Paper # 303. Notre – p24.

[4] Ho chin siang ;2006 ; putrajaya – **Administrative center of Malaysia , Planning concept and Implementation ,sustainable urban development and Governance com ference** - sunakyunkwom university Seoul - Korea– p4.

[5] <http://geography.about.com/od/politicalgeography/a/Capital-City-Relocation.htm>.

خلصت الدراسة إلى أن الأسس والمعايير التي قد تضعها الدول لاختيار موقع عاصمتها الجديدة قد ترتبط ارتباطاً مباشراً بظروف خاصة لها علاقة بعوامل محلية تفرض أهميات خاصة بتلك الدول في اختيار مواقع عاصمتها أو مركزها الحكومي ، حيث اتضح مما سبق أنه قد تنفرد كل دولة بأحد من تلك المعايير الخاصة بظروفها المحلية وتتفق مع باقي تجارب الدول في المعايير الأخرى، ويمكن القول أن المعايير السابق سردها يمكن أن تمثل جميعها معايير تقييم المواقع المقترحة لتوطين العاصمة الإدارية والسياسية المصرية، إضافة إلى بعض الاعتبارات التالية الخاصة باختيار الموقع الأنسب للعاصمة المصرية حيث:

- **العلاقة بالقاهرة قريباً أو بعداً (المدينة الأم):** أن تكون العاصمة الجديدة بعيدة بعداً كافياً عن القاهرة كي لا يتلاحم العمران كما حدث في العديد من المدن القريبة من القاهرة والتي تحولت إلى ضواحي سكنية لها، لذلك يجب اختيار موقع العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة على مسافة تمنع حدوث ذلك.

- **التوسط الجغرافي:** وهو ما يرجح عدم حتمية التوسط الجغرافي الكلاسيكي للعاصمة الجديدة من حيث المكان، حيث أن الاتصالات الحديثة السلكية والتلفزيونية واللاسلكية والإنترنت حلت محل التوسط المكاني لمركز الحكم.

- **العلاقة بالوادي والدلتا:** ألا تكون العاصمة الجديدة داخل أراض زراعية أو أراض توسع زراعي مستقبلي بسبب الضيق الفعلي الحالي للرقعة الزراعية في مصر.

- **مركز الثقل الديموجرافي:** ألا تبعد العاصمة الجديدة كثيراً عن القاهرة والتي تمثل مركز الثقل الديموجرافي لمصر حالياً، مما قد يجعل معظم سكان الدولة بعيدين عن العاصمة الجديدة، ولذلك بناءً على هذا المعيار من الممكن استبعاد أن تكون في أحد أركان الجمهورية أو قرب حدودها.

- **العمق الاستراتيجي:** أن تقع العاصمة الجديدة في العمق الاستراتيجي لأسباب أمنية وعسكرية، إضافة إلى ارتباطها بموانئ جوية وبحرية كلما أمكن.

- **العلاقة بالتجمعات القائمة:** من الممكن أن تقترب العاصمة الجديدة من مدن متوسطة أو صغيرة ذات ظهير صحراوي يسمح بنموها نتيجة التنشيط المتبادل، خاصة مع احتياج العاصمة إلى خدمات ذات مستوى عالي نظراً لانتقال أسر كاملة إليها من كل الفئات العمرية، وانتقال الطبقات العليا ورجال الحكم.

- **الأبعاد الجمالية:** اختيار موقع له جمال طبيعي لا يقل عن جمال القاهرة ونيلها.

ومما سبق يمكن وضع إطار محدد لمجموعة الأسس والمعايير القابلة لتقييم مواقع التوطن المقترحة للعاصمة الإدارية والسياسية المصرية الجديدة وفقاً لما يلي:

أسس تقييم البدائل العمرانية المقترحة لتوطين العاصمة الإدارية والسياسية المصرية

الأسس	المعيار	الوزن النسبي	التوسعات الشمالية بمدينة ٦ أكتوبر	شمال القرية الذكية	شرق مدينة القاهرة الجديدة	غرب مدينة القاهرة
الأسس العمرانية	- مركزية الموقع.	٣				
	- العلاقات المكانية بالعاصمة التاريخية والثقافية (القاهرة).	٥				
	- التحولات الحضرية للمصاحبة لتوطين العاصمة الإدارية والسياسية.	٣				
	- العلاقة بنهر النيل.	٣				
	- العلاقات المكانية للجوار المحيط بالموقع المقترح.	١				
	- وفرة وصلاحية الأراضي للتنمية الحالية مع توفير المتطلبات المستقبلية.	١				
	- المقومات الاستراتيجية للعاصمة الجديدة (دفاعياً - أمنياً).	٥				
	- كفاءة الموقع في الاتصال على المستوى القومي والإقليمي بشبكة من محاور النقل الرئيسية.	٣				
	- كفاءة الموقع في الاتصال على المستوى المحلي بشبكات النقل والمواصلات العامة.	٣				
	- إمكانية توفير شبكات البنية التحتية (مياه، صرف صحي، الطاقة الكهربائية، اتصالات، غاز).	٥				
	- القرب من شبكات البنية التحتية لتكنولوجيا الاتصالات والمعلومات.	١				
	- الجوانب البيئية (الضاريس - المناخ - الوديان - المخاطر - المحميات...).	١				
	- الاضطرطات التخطيطية والبيئية.	١				
- التوافق مع استراتيجيات تنمية الإقليم (امتدادات الإقليم - التغيرات الحضرية بالبيئات العمرانية).	٥					
- تلبية الموقع للاحتياجات العمرانية لبناء التنافسية العالمية للعاصمة المصرية	٣					
	الإجمالي	٤٣				
الأسس الاقتصادية	- ملكية الأرض ومعدلات الأشغال.	٥				
	- المساهمة في خفض تكاليف البناء في المرحل الأولى والإسراع بمعدلات التنمية.	٥				
	- المساهمة في جذب الاستثمارات بالنطاق الخدمي.	١				
	- القدرة على استعادة التكلفة.	٥				
	- الطاقة الاستيعابية والاستعمالية.	١				
	- اقتصاديات التوازن العمراني.	١				
	- الوفورات الاقتصادية الخارجية.	١				
	- القدرة على رفع القيمة الاقتصادية للأراضي.	٣				
	- تكاليف مد شبكات البنية الأساسية.	٥				
	- الميزات التنافسية للموقع المقترح مقارنة بالعاصمة القديمة.	٣				
	- التوافق مع استراتيجيات تنمية الإقليم (الخطة الاستثمارية - الأنشطة الاقتصادية).	٣				
	الإجمالي	٣٢				
الأسس الاجتماعية	- التوافق السياسي والدعم الشعبي.	٥				
	- الكثافة السكانية لتجمعات الجوار.	٣				
	- التقليل الثقافي والاجتماعي تجاه الظروف المعيشية المستحدثة في العاصمة الجديدة.	٣				
	- استيعاب الموقع لمتطلبات الموظفين والعاملين بالجهاز الإداري للدولة (سكان - خدمات - ...).	٣				
	- المساهمة في تشجيع الموظفين والعاملين على الانتقال إلى العاصمة الجديدة للعمل والإقامة بها.	٥				
	- إعادة توزيع العمالة والسكان في نطاق منطقة جغرافية مستهدفة.	١				
	- توفير بيئة اجتماعية متميزة عن طريق إيجاد البيئة الصالحة للسكن لتكون جاذبة للاستقرار فيها.	١				
	- التوافق مع استراتيجيات تنمية الإقليم (الكثافات السكانية - الخدمات الإقليمية).	٣				
	الإجمالي	٢٤				
	الإجمالي العام	١٠٠				

المصدر: إعداد الباحث

ثانياً: نتائج فرضيات الدراسة

الفرضية الأولى: يتجاذب اختيار موقع أمثل لنقل عاصمة إدارية وسياسية لدولة ما، عوامل كثيرة أهمها تخطيطية والبعض الآخر سياسية.

بالتعرف على أساليب اختيار مواقع العواصم الجديدة لاستضافة الأنشطة الإدارية والسياسية لدولة ما، تمت دراسة الفرضية الأولى وإثبات صحتها، حيث اعتمدت الدول على طرح مجموعة من المعايير لتقييم المواقع المقترحة شملت النواحي والأبعاد التخطيطية الآتية: -

- **البيئية:** كما في حالة العاصمة "دودوما" بتزانيا بمراعاة الظروف المناخية للموقع المقترح (أن يتميز بمناخ متنوع يتسبب بهطول الأمطار كثيراً ومحققاً لأدنى فترات الجفاف بالعام)، والعاصمة "أبوجا" بنيجيريا باختيار موقع يتميز بمناخ مقبول نسبياً ومناسب للعيش (نظراً للطبيعة الحارة والجافة بمعظم أنحاء الدولة).

- **العمرائية:** كما في حالة العاصمة "بوتراجايا" بماليزيا بتحديد موقع استراتيجي يقع ضمن ممر التنمية مع توافر الامتدادات المستقبلية، والعاصمة "أستانا" بكازاخستان باختيار موقع يسهل اتصاله بشبكات النقل (خطوط السكك الحديدية - المطارات -....)، والعاصمة "برازيليا" بالبرازيل بمراعاة مركزية موقع العاصمة الجديدة داخل الدولة.

- **الاجتماعية:** باختيار موقع ذو كثافة سكانية منخفضة للعاصمة الجديدة لكازاخستان "أستانا"، وموقع بمنطقة محايدة لجميع الطوائف العرقية والدينية (نظراً لإهمال جزء كبير من سكان الدولة لهامشية العاصمة السابقة جغرافياً) "بابوجا" عاصمة نيجيريا، والعاصمة "جابورون" ببنسوانا.

- **الاقتصادية:** بان تخضع ملكية موقع العاصمة الجديدة للحكومة الفيدرالية كما في حالة العاصمة "واشنطن"، والقرب من المدن الرئيسية للحد من تكاليف البناء في المراحل الأولى للعاصمة الجديدة كما في حال العاصمة "كانبيرا" بأستراليا والعاصمة إسلام آباد بباكستان.

هذا بالإضافة إلى الأبعاد السياسية المتعلقة بالمواءمات السياسية لاختيار موقع العاصمة كما حدث عند اختيار عاصمة الولايات المتحدة بالتوافق بين الشماليين والجنوبيين بتنازل طرف عن المشاركة في الاختيار مقابل تنازل الطرف الآخر عن سن بعض القوانين والتشريعات المتعلقة بمصالحهم، واختيار موقع العاصمة "ياموسوكرو" عاصمة كوت ديفوار من خلال رئيس الدولة لكونها مسقط رأسه.

الفرضية الثانية: تتأثر مواقع العواصم السياسية المقترحة بالعلاقة المكانية بينها وبين عاصمة الدولة القائمة.

قامت العديد من الدول السابق نقل عاصمتها الإدارية والسياسية باختيار مواقع قريبة نسبياً من العاصمة القديمة، كما حدث في تجربة ماليزيا بنقل اختصاصات العاصمة الإدارية والسياسية إلى موقع آخر جنوب العاصمة كوالالمبور بمسافة تصل إلى ٢٥ كم، وكذلك نقل الأنشطة السياسية من كولومبو العاصمة إلى سري جاواردنورا كوتي بمسافة تصل إلى ١١ كم، وبذلك تشير التجارب إلى صحة الفرضية الثانية.

الفرضية الثالثة: المدينة الأم لا تتأثر بنقل المركز الإداري والحكومي أو عاصمتها السياسية إلى موقع جديد.

لم يؤثر نقل العاصمة الإدارية والسياسية من المدن الكبرى إلى عاصمة سياسية جديدة على المدن الأصلية، بل ازدهرت جنباً إلى جنب مع العاصمة الجديدة، مما يشجع على أن نقل العاصمة لن يؤثر على مدينة القاهرة، وهو ما يثبت صحة الفرضية الثالثة.

ثالثاً: التوصيات

مرت القاهرة منذ بداية القرن التاسع عشر بالكثير من التغيرات الحضرية في الكتلة والهيكل العمراني ومكوناته والتي تمثلت في الامتدادات الحديثة التي لا زالت مستمرة حتى الآن، كما تأثر المركز الحكومي والإداري بفترات التغيير وكذا بانتقاله في المدينة على مدى فترات الحكم المختلفة بين القلعة وعابدين وانتقاله الجزئي إلى مصر الجديدة ومدينة نصر والدقي والمعادي.

وقد قامت الدولة بجهود عديدة لحل مشاكل العاصمة ومركزها الإداري والسياسي، أهمها المخطط الاستراتيجي لتنمية إقليم القاهرة الكبرى بعيد المدى، واستراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢، جاء الاهتمام بمشروع نقل الوزارات والمقار السياسية من قلب العاصمة في مكون تخطيطي واحد يمثل العاصمة الإدارية والسياسية للدولة إلى خارج الكتلة الحالية وتوطينها على الأطراف لتخفيف التركيز بقلب العاصمة وتخفيفاً للضغوط الحالية على منطقة وسط المدينة.

وطبقاً لدراسة النماذج السابقة والمماثلة لتجربة العاصمة المصرية في نقل مقارها الإدارية والسياسية، تنوعت الأسس والمعايير الخاص باختيار البديل العمراني والموقع المقترح لها، ففي حالة واشنطن العاصمة اختير الموقع طبقاً لتسويات سياسية، وفي بوتراجايا وبرازيليا لأسباب تنموية، وفي أبوجا طبقاً للإمكانات المتنوعة للموقع.

وقد قامت الدولة باقتراح نموذج استثماري للعاصمة الإدارية والسياسية ومكوناتها والأنشطة الخدمية المصاحبة لمتطلبات الأنشطة الوزارية والمتريدين عليها بحجم سكاني متوقع للمشروع يبلغ حوالي ٥٠٠ ألف نسمة، تم طرح مجموعة من المعايير لتقييم المواقع المقترحة، وما يترتب علي التوطين ذلك من الإخلال بتوازن الهيكل الاجتماعي والاقتصادي، وتختلف الآثار المترتبة نتيجة نقل مقار الوزارات في مدى إيجابياتها وسلبياتها على مستوى إقليم القاهرة الكبرى ويدخل في هذا المضمون آثارها على الحيز العمراني لمنطقة التوطين المقترحة، يضاف إلى ما تقدم زيادة معدلات الجذب الاستيطاني والارتفاع بمعدلات التعمير بالقطاع الشرقي والغربي وتحقيق زيادة في معدلات التوظيف وتحقيق توازن سكان/مكان على مستوى الإقليم، بينما الآثار السلبية التي يمكن أن تتأتى نتيجة انتقال المركز الإداري والحكومي ونتيجة ممارسة النشاط يتمثل أهمها فيما يتطلبه انتقال المركز الإداري والحكومي التاريخي للمدينة من أنشطة وهياكل عمرانية واجتماعية ضخمة لإنجاح عملية النقل والتوطين.

ومن دراسة التصور التخطيطي المقترح لنقل العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة، التي طرحت مجموعة من المواقع لتوطين الأنشطة الإدارية والسياسية الجديدة وتقييمها، وجد إنها جميعاً تتطلب إقامة وإنشاء مجموعة من المشروعات الداعمة والمكاملة لإمكانية إجراء نقل العاصمة، وما خلصت إليه الدراسة من وضع إطار محدد لمجموعة من الأسس والمعايير التي يمكن أن تقييم بها البدائل العمرانية المقترحة لتوطين العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة.

لذا نرجو من مسؤولي ومتخذي القرار الوضع في الاعتبار مجموعة التوصيات التالية التي تتعلق بكل من موقع توطين العاصمة الإدارية والسياسية وإقليمها: -

موقع توطين العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة

■ أن يكون مقر العاصمة الإدارية السياسية المقترح مركزاً للمواصلات وليس محطة نهائية، تتفرع منه شبكات الطرق والمترو شرقاً السويس وغرباً إلى القاهرة وشمالاً إلى الدلتا وجنوباً إلى الصعيد.

■ إعادة النظر في تخطيط المناطق المحيطة بموقع التوطين المقترح ودراسة المشروعات الداعمة والمكاملة لعملية النقل من مشروعات تدعم محطات وشبكات البنية الأساسية، وأخرى لتنمية محاور الحركة من وإلى داخل الموقع.

- ربط المقر المقترح للعاصمة الإدارية والسياسية بإقليم القاهرة الكبرى من خلال محاور النقل الحالية والمقترحة بإقليم القاهرة الكبرى، إضافة إلى ضرورة تطوير وإنشاء بعض محاور الطرق بالموقع المقترح للربط مع المحاور المحيطة بالمنطقة، وإعادة النظر في محاور الاتصال على النحو الذي يمكن أن تستوعب فيه الحراك الفردي والسلعي المترتب على إنشاء العاصمة الجديدة.
- إعادة النظر في المخططات الجاري تنفيذها في شرق وغرب الإقليم على النحو الذي يحقق التوافق والتجانس بين الأنشطة الاقتصادية السائدة وبين النشاط الوزاري المستحدث، بما يكفل تحقيق التوازن في توزيع الخدمات على نحو متوازن على مناطقها المختلفة في القطاع الإقليمي للعاصمة.
- الفصل بين الأنشطة والخدمات الجماهيرية (التي يتردد عليها المواطنون) والأنشطة والخدمات المركزية والاستراتيجية والمرتبطة بالمسؤولين وفئات محددة من الأفراد.
- مراعاة الجانب الاجتماعي والاقتصادي للمواطنين، والعاملين بتلك المصالح والهيئات على السواء، كأحد أهم المحددات التي قد تعوق نجاح عملية النقل بالكامل، بحيث تتفق مع الخصائص الاجتماعية للسكان المستهدفين حتى لا يؤدي ذلك إلى زعزعة البنية الاجتماعية للمجتمع التي تشكلت عبر فترة زمنية طويلة.
- استغلال الإمكانيات التكنولوجية العصرية لأداء الأنشطة المختلفة واقتراح حلول غير تقليدية (قليلة التكاليف)، مع مراعاة البعد الثقافي والاجتماعي لاستغلال تلك الإمكانيات وذلك بإدخال التكنولوجيا في تعامل المواطنين مع الجهات الحكومية بحيث يمكن إنهاء الأعمال المطلوبة دون الحاجة للتوجه إلي مقر المباني الحكومية (تطبيقات الحكومة الإلكترونية).
- إمكانية تحقيق الربط بين أكثر من مصلحة أو وزارة (تكامل أو تشابه في الخصائص والوظائف) وذلك لتقليل حجم الرحلات لهذه الأنشطة من ناحية، ولتوفير الوقت والمجهود على المترددين على تلك الأنشطة من ناحية أخرى، وأيضاً لتقليل التكاليف الاستثمارية والتسهيلات المطلوبة لتلك الأنشطة.
- ضرورة أن تقوم الوزارات والهيئات الحكومية بتقديم خدماتها للجمهور من خلال فروع ومكاتب في الأقاليم وذلك لتخفيف الضغط على العاصمة وتيسيرا على المواطنين الذين يتوافدون على القاهرة يوميا، بالإضافة إلى نقل الأنشطة التي يتعذر نقل اختصاصاتها إلى أطراف العاصمة وربطها بشبكة الطرق الإقليمية لتقليل التردد على موقع العاصمة المقترح حيث أن توزيع الإدارات والفروع التابعة للوزارات في أماكن متعددة سوف يعمل على تخفيف أعباء كثيرة تقع على عاتق الموقع المقترح نقل العاصمة الإدارية والسياسية إليه.
- تحقيق التوازن في توزيع المصالح والهيئات على المناطق الجغرافية المكونة للعاصمة من خلال مراعاة النقل السكاني لكل منطقة، وكذلك ملائمة نوعية الأنشطة لخصائص كل منطقة.
- الأخذ في الاعتبار أن يتم نقل العاصمة السياسية والإدارية ضمن مراحل زمنية متدرجة تتفق مع إمكانيات الدولة التمويلية.
- التقليل قدر الإمكان من عمل تغيرات جوهرية في هيكل الأنشطة الحالي لتقليل التكاليف الاستثمارية والاجتماعية لهذا التغيير حيث أن نقل الوزارات والمباني الحكومية هو حل عملي يتطلب دراسة اقتصاديات هذه الفكرة، خاصة أن هناك أعداد كبيرة من الموظفين يعملون في هذه الوزارات وكذلك مواطنين من أصحاب المصالح المترددين عليها وهو ما يؤدي إلى مشكلات عديدة عند مصالح المواطنين عند ترددهم على هذه المناطق.

■ تحقيق البعد الاستثماري باستغلال المناطق المميزة لبعض المصالح والهيئات التي يقترح نقلها في إقامة أنشطة استثمارية تدر أرباحاً تساهم في تكاليف بناء العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة مع مراعاة ألا تسبب مشكلات أخرى للعاصمة.

■ الاعتماد على فكرة اللامركزية في توزيع الأنشطة والمصالح الإدارية لخدمة الأقاليم الأخرى خارج العاصمة بأن يتم تقييم إمكانية نقل اختصاصات بعض المصالح والهيئات إلى تلك الأقاليم. حيث أن حل أزمة القاهرة يتطلب السعي الجاد لنقل بعض الوزارات والمصالح الحكومية من القاهرة إلى المدن الجديدة وخاصة الوزارات التي لا ترتبط بمصالح المواطنين اليومية مثل وزارة الري والزراعة والسياحة والبيئة والبترو.

■ الأخذ في الاعتبار أن اتخاذ قرار النقل يجب أن يتم في إطار وضع مخطط شامل تنتقل من خلاله العاصمة تدريجياً ويتم التنفيذ على عدة مراحل، حيث يحقق المشروع أهدافه التنموية على المدى البعيد.

■ القيام بدراسة جدوى إقليمية لتحديد الإمكانيات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية لإتمام مشروع إنشاء العاصمة الجديدة قبل القيام بالاستثمارات اللازمة، حيث يجب أن تتوفر لدي المدينة الجديدة المقومات التي تؤهلها للتنافس اقتصادياً مع المدن الأخرى المحيطة، والتي تشمل شبكة نقل لتسهيل انتقال العاملين من وإلى العاصمة الجديدة.

■ إنشاء جهاز تطوير العاصمة الإدارية والسياسية يكون المسؤول الأول عن إنشاءها من خلال التخطيط للأراضي، وتفعيل عملية إنشاء المباني الإدارية، وتوفير الخدمات الاجتماعية اللازمة حتى يتم إنشاء الحكومة فيها، وإدارة الموارد المالية. ويجب أن يتضمن فريق التخطيط القائم على إنشاء المدينة الجديدة نخبة من المختصين في مجالات التخطيط والهندسة المعمارية وعلم الاجتماع والاقتصاد والجيولوجيا وعلم الإنسان والبيئة والإسكان والصحة والنقل.

■ تأمين الموارد المالية اللازمة للمشروع من الاعتمادات المالية العامة والخاصة، بهدف اقتناء الأراضي اللازمة ودعم إنشاء الخدمات والتسهيلات العامة من شبكات صرف صحي وخزانات مياه احتياطية وشبكات تليفونات ومدارس الخ.

■ تحديد الحجم الأمثل للعاصمة الجديدة : يشمل تعريف حجم العاصمة الجديدة حجم قوام المدينة ككل وحجم وهيكل البنية الأساسية للمدينة وحجم ونماذج الإسكان المخطط تنفيذه في المدينة ز وتأتي أهمية تحديد حجم المدينة الجديدة في الحاجة إلي الاسترشاد بهذا الحجم في تخطيط العناصر الأساسية المكونة للمدينة الجديدة وتحديد العلاقات التي تنشأ بينها في تحديد المساحة التي يتعين تعميمها ، وتحديد الوضع المثل للخدمات ، وتخطيط برنامج إسكاني للوفاء باحتياجات السكان ، وتحقيق التوازن بين الإسكان والعمالة ، وتوقع المشكلات التي تتولد عن هيكل الأعمار المختلف في المدينة الجديدة . ويتطلب ذلك دراسة النقاط التالية:

- العلاقة بين حجم العاصمة الجديدة وحجم سكانها: حيث أن تقدير حجم سكان العاصمة يتم على أساس تقدير حجم الوظائف والأنشطة الأساسية التي يتم نقلها والتي سوف تستقدم أسرها معها أو تكون أسراً جديدة للتوطن في العاصمة، ويمثل مجموع هذا الأمر حجم السكان الأساسي لها. وبعد ذلك يتم تحديد مقدار طلب حجم السكان الأساسي على الخدمات بهدف تحديد حجم العمالة المقدمة لهذه الخدمات ويمثل مجموع هذا الأمر حجم السكان المشتق. ويتم تحديد السكان الإجمالي للعاصمة الجديدة بجمع حجم السكان الأساسي والمشتق.

- العوامل المؤثرة في حجم العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة: يعتمد تحديد الحجم المستهدف للعاصمة على مجموعة من العوامل، والتي يجب إجراء مسح شامل لكل منها على أن يتبعه تحليل ودراسة تفصيلية من أجل التوصل إلى أفضل حجم ممكن لها، وتتمثل تلك العوامل في الآتي: دراسة الأنشطة الإدارية

والسياسية المقرر نقلها، وما يستلزم تلك الأنشطة من توفير خدمات للقائنين أو المترددين ومناطق الإسكان للموظفين المقيمين.

إقليم العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة

■ الالتزام باستراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ لتنظيم الهيكل العمراني للإقليم وتخفيض التركيز في الأنشطة والحد من نمو الكتلة العمرانية الرئيسية.

■ الأخذ بأسلوب اللامركزية بالاعتماد على إقامة مجموعة من المراكز القريبة داخل الكتلة العمرانية الحالية وربطها بشبكة مواصلات سريعة ومريحة واقتصادية تعمل على تخفيف تركيز الأنشطة في وسط المدينة من خلال المراكز الفرعية والثانوية في إطار المخطط العام.

■ ضرورة إعداد مخطط عام للتعامل مع المناطق المختلفة داخل القاهرة مثل المناطق التاريخية ومركز المدينة والمناطق التجارية أو السكنية وضاف نهر النيل.. إلخ ، ووضع ضوابط خاصة للتعامل مع المناطق المختلفة في المدينة استنادا إلي مخطط عام أكثر تفصيلا للقاهرة الكبرى.

■ إعادة النظر في البرامج التنفيذية للمدن والمجتمعات العمرانية حول القاهرة بما يحقق الإسراع من انتهاء تنفيذها، وضرورة ربطها بشبكة النقل القومية.

■ تصحيح عدم التوازن في توزيع الخدمات بإعادة رسم شبكة توزيع مراكز الخدمات الإقليمية على المستوى القومي للدولة، بالتخفيف من حدة تركيز الأنشطة في وسط المدينة من خلال تخطيط المراكز الفرعية والثانوية في إطار المخطط العام للقاهرة.

■ التخفيف من سيطرة مدينة القاهرة على كافة الأجهزة التنفيذية والإدارية للدولة، والحد من تضخم الجهاز الحكومي والإداري والمؤسسات والشركات.

■ تحسين كفاءة النظام الحالي لتخطيط المرور والسعي نحو تنفيذ المخطط العام للنقل والمرور للقاهرة الكبرى حتى عام ٢٠٢٢م بما يحتويه من أهداف وبرامج ومشروعات مطلوبة ضمانا لاستيعاب المرور أحجام التنمية المتوقعة بالإقليم.

■ التنسيق والتكامل بين شبكة وسائل النقل السطحي والخط الإقليمي لمترو الأنفاق لتوفير مزايا لحركة النقل العام والجماعي بالإقليم، بهدف تحسين حركة المرور ولتخفيف حدة الاختناقات فيها وللحد من استعمالات السيارات الخاصة.

■ تخطيط وتنفيذ المحاور القطرية التي تربط الكتلة العمرانية بالطريق الدائري، والإسراع بتنفيذ المشروعات المرتبطة بالطريق الدائري الإقليمي.

ومما سبق نجد أن الأمر يتطلب البدء بدراسة عملية وموضوعية شاملة وجادة لوضع خطة عمل تنفيذية لنقل العاصمة الإدارية والسياسية المصرية إلى موقع جديد، حتى لا يتخذ قرار بهذه الأهمية بشكل ارتجالي، من خلال إعداد دراسات عملية تخصصية تعمل بروية موحدة من أجل تحقيق الهدف، وهذه الدراسة يجب أن تستغرق الوقت الذي تستحقه حتى تكون نتائجها محل ثقة.

إن الأسس والمعايير الذي يناهدي بها هذا البحث في تحديد واختيار الموقع الأنسب للعاصمة الإدارية والسياسية الجديدة ليس للانطلاق إلى الصحراء غداً لبنائها، بل الانطلاق اليوم لإعداد الدراسة العملية الجادة، التي يجب أن تكون أسلوبنا لبناء عاصمة جديدة، بل وأن تكون أسلوبنا لبناء مصر جديدة، قد تشمل تلك الدراسة عدة محاور:

أهمية نقل العاصمة؟ تحديد الهدف والغاية من ورائه يضمن الوصول إليه، يناقش المحور أهمية المشروع بالنسبة لمصر عامة وبالنسبة للقاهرة علي وجه الخصوص مثل الحفاظ على القيمة التاريخية للمدينة، والمساهمة في حل مشاكل التكدس المروري، وكذلك يناقش الأسباب الموضوعية والنفسية التي تبرر معارضة هذا المشروع. حتى يمكن تعبئة الرأي العام وراء هدف كهذا.

إلى أين سيتم نقلها؟ هل يتم النقل إلى أطراف القاهرة وضواحيها؟ أم الأفضل الانتقال إلى عاصمة جديدة لمصر تبعد عن فرصة الوقوع في أسر القاهرة؟ هل يتم النقل إلى مدن جديدة تم إنشاؤها (مثل السادات، المنيا الجديدة، برج العرب ...)؟ أو إلى مدن قديمة قائمة أم إلى مدينة جديدة تماماً تبني لتكون عاصمة لمصر؟ محدداً معايير اختيار موقع العاصمة الجديدة؟ وما هي بدائل الموقع: في موقع ما داخل إطار إقليم القاهرة الكبرى؟ أو إضافة مواقع أخرى خارج إطار وحدود إقليم القاهرة الكبرى (شرم الشيخ – العلمين – الأقصر-أسيوط-المنيا-الوحدات البحرية)؟

وهو ما خلص البحث بشأنه، بالخروج بنتائج محدده لمجموعة من الأسس والمعايير لتقييم مواقع توطن العاصمة الإدارية والسياسية الجديدة.

متي يتم النقل؟ هل يتم على المدى القريب؟ أم يتم على المدى البعيد؟ أم أن يكون مرحلياً؟ كيف؟ ما هي الإجراءات اللازمة للوفاء بالاحتياجات التخطيطية التي ستظهر بعد النقل، مثل إسكان العالمين، ووسائل ومحاور النقل العام والحركة الآلية للعاملين والمتريدين، ومواقع ومباني المقار الحكومية الجديدة، الخدمات اللازمة لكل ذلك. وكيف يتم تمويل كل ذلك.

ماذا سنفعل في القاهرة بعد النقل؟ كيف يتم تخطيط القاهرة بعد النقل لتصبح عاصمة اقتصادية وثقافية وسياحية لمصر والمنطقة العربية، كيف ننظر لقاهرة بحجمها الحقيقي وحجم التحديات التي تواجهها، كيف يكون هناك رؤية لقارة تليق باسمها وتاريخها وسكانها؟ وفي ماذا ستستغل المناطق والمباني الخالية بعد النقل؟ هل يكون التركيز على الاستغلال الثقافي والحضاري وإحياء تاريخ المنطقة؟ أو يكون التركيز على الاستغلال السياحي والترفيهي، أم الاستغلال التجاري والاقتصادي.

المراجع العربية

١. أحمد علي إسماعيل - ١٩٨٨ - " دراسات في جغرافية المدن " - دار الثقافة للنشر والتوزيع.
٢. الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠٠٦ - المدينة الحكومية الجديدة (مشروع نقل الوزارات من قلب العاصمة) - القاهرة.
٣. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء - ٢٠٠٤ - إحصاء العاملين بالحكومة والقطاع العام وقطاع الأعمال العام في القاهرة - القاهرة.
٤. المركز العام لمعلومات شبكات المرافق القاهرة - ١٩٩٨ - القاهرة ٢٠٠٠.
٥. أحمد خالد علام - ١٩٧٧ - التلوث البيئي - القاهرة.
٦. أحمد خالد علام - ١٩٨٣ - تاريخ تخطيط المدن - مكتبة الأنجلو - القاهرة.
٧. أحمد خالد علام - ٢٠٠٠ - العمران والحكم المحلي في مصر - القاهرة.
٨. أحمد خالد علام وآخرون - ١٩٩٥ - التخطيط الإقليمي - القاهرة.
٩. أحمد خالد علام - ١٩٩٨ - مجلة جمعية المهندسين المصرية - العدد الثاني.
١٠. أحمد خالد علام وآخرون - ٢٠٠٧ - الخروج من الوادي والقاهرة - القاهرة.
١١. أحمد خالد علام وآخرون - ١٩٩٧ - تجديد الأحياء - القاهرة.
١٢. أنور محمد عبد الله زايد - ٢٠٠٧ - التأثير المتبادل بين مؤشر تكنولوجيا المعلومات في المجتمع ومستوى تنميته - كلية الهندسة - جامعة القاهرة.
١٣. أندرية ريمون ترجمة لطفي فرج - ١٩٩٣ - القاهرة تاريخ حاضرة - القاهرة.
١٤. النعيم، مشاري عبد الله - ٢٠٠١ - تحولات الهوية العمرانية ، ثنائية الثقافة والتاريخ في العمارة الخليجية المعاصرة - مجلة المستقبل العربي - مركز دراسات الوحدة العربية - بيروت . لبنان - العدد ٣٢.
١٥. الكنانى، عامر شاكر خضير - ٢٠٠٥ - اثر العولمة في تغير ادراك الصورة الذهنية للفضاءات الحضرية - رسالة دكتوراه - المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي - جامعة بغداد.
١٦. أيمن فؤاد سيد - ١٩٩٧ - التطور العمراني لمدينة القاهرة منذ نشأتها وحتى الآن - القاهرة.
١٧. الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ١٩٨٤ - إقليم القاهرة الكبرى - تخطيط التنمية الحضرية حتى عام ٢٠٠٠ م - القاهرة.
١٨. أبو زيد راجح وآخرون - ٢٠٠٧ - العمران المصري - المجلد الأول - القاهرة.
١٩. أحمد حلمي نبيل - ٢٠٠٦ - استعمالات الأراضي الحكومية والإدارية ودورها في نمو المدن - ماجستير - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - القاهرة.
٢٠. أحمد محرم - ١٩٨٩ - بحث مقدم عن مشاكل العاصمة إلى المجالس المتخصصة.
٢١. الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ١٩٨٢ - إقليم القاهرة الكبرى - تخطيط التنمية الحضرية حتى عام ٢٠٠٠ م - الملخص التنفيذي للتخطيط الهيكلي.
٢٢. الهيئة العامة للتخطيط العمراني، الوكالة اليابانية للتعاون الدولي - ٢٠٠٨ - المخطط الاستراتيجي بعيد المدى لإقليم القاهرة الكبرى.
٢٣. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء - ٢٠٠٦ - النتائج الأولية لتعداد العام للسكان والإسكان والمنشآت - القاهرة.
٢٤. الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - المخطط القومي لمصر ٢٠٥٢.
٢٥. الهيئة العامة للتخطيط العمراني - ٢٠١١ - استراتيجية التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ٢٠٥٢ - القاهرة.
٢٦. الهيئة العامة للتخطيط العمراني، وزراء الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - ٢٠٠٦ - المدينة الحكومية الجديدة (نقل الوزارات من قلب العاصمة) - القاهرة.
٢٧. السيد الحسيني - ٢٠٠٩ - القاهرة ٢٠٥٠ والدولة المستقبلية والمخطط المبدئي للقاهرة الكبرى - الهيئة العامة للتخطيط العمراني - وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية.
٢٨. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء - إحصاء العاملين بالحكومة والقطاع الأعمال العام - ٢٠١٠.

٢٩. البنك الدولي - ٢٠٠١ - "الإدارة البيئية الحضرية والفقراء" - ورقة معلومات أساسية من أجل الاستراتيجية البيئية - الفريق المعنى بالتنمية الحضرية والبنية التحتية - واشنطن.
٣٠. الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل - ١٩٨٥ - حصر نقل العاملين بأجهزة الدولة بوسائل النقل المملوكة للجهات الحكومية بالقاهرة - القاهرة.
٣١. بو زيد، د. بومدين - ٢٠٠٠ - الفكر العربي المعاصر والعولمة - مجلة فيلادلفيا الثقافية - جامعة فيلادلفيا - الأردن - العدد الرابع.
٣٢. بو دماغ، سعاد - ١٩٩٩ - الخطاب بين الفكر الغربي وفكر العرب الإسلامي - مجلة المستقبل العربي - العدد ٢٤٨ - لبنان.
٣٣. جمال حمدان - ١٩٥٨ - دراسة في جغرافية المدن - القاهرة.
٣٤. جمعية المهندسين المصرية - ١٩٩١ - ندوة إدارة المدن الكبرى (إدارة العواصم) - القاهرة.
٣٥. حازم القويضي - ٢٠٠٢ - مخطط القاهرة ٢٠٢٠ - هيئة التخطيط العمراني - وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية الجديدة.
٣٦. حسن فؤاد، مصطفى الديناري - ١٩٩٨ - كفاءة محاور الاتصال بين ضفتي النيل في القاهرة الكبرى - مجلة جمعية المهندسين المصرية - العدد الثالث.
٣٧. حامد عبد العظيم حجازي - ٢٠٠٠ - تأثير مترو أنفاق القاهرة على تخطط استعمالات الأراضي كأساس لتخطيط النقل والمرور في إقليم القاهرة الكبرى - رسالة ماجستير - كلية الهندسة - جامعة الأزهر.
٣٨. رسلان وسمير - ١٩٩٧ - مواجهة أزمة عصرنا - مؤسسة الانتشار العربي في بيروت والقاهرة - سينا للنشر - الطبعة الأولى.
٣٩. رانيا حامد يوسف راشد - ٢٠٠١ - الامتداد العمراني للمدن الكبرى وتوزيع مراكز الخدمات - ماجستير - كلية الهندسة - جامعة القاهرة.
٤٠. شفق الوكيل - ٢٠٠٦ - التخطيط العمراني مبادئ، أسس - تطبيقات - الجزء الأول.
٤١. صفدي، مطاع - ٢٠٠١ - استراتيجيات التسمية المعرفية - دار الشؤون الثقافية العامة - الطبعة الثالثة.
٤٢. طارق شوقي - ٢٠٠٠ - أسس تقييم المجمعات العمرانية الجديدة وتطبيقاتها - دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة الأزهر.
٤٣. ظاهر مظهر - ١٩٨٦ - تخطيط المدينة العربية الإسلامية - القاهرة.
٤٤. علي عبد الله البيلي - ٢٠٠٢ - العوامل المؤثرة في تخطيط النمو العمراني للقاهرة الكبرى - دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - القاهرة.
٤٥. عبد العزيز مصطفى عبد الكريم، رشاد مهدي هاشم - ١٩٨٩ - التخطيط الصناعي - جامعة الموصل.
٤٦. عبد الحي يحيي - ١٩٩٩ - نذر العولمة - المؤسسة العربية للدراسات والنشر - بيروت - لبنان - الطبعة العربية الأولى.
٤٧. عباس الزعفراني، ومحمد عباس - ٢٠٠٧ - "القاهرة ٢٠٥٠ وعاصمة جديدة لمصر: رؤية مستقبلية لعمران مصر وعاصمتها في منتصف القرن الحادي والعشرين" - مجلس الوزراء، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار: مركز الدراسات المستقبلية.
٤٨. عباس الزعفراني - ٢٠٠٥ - بحث مقترحات نقل العاصمة - القاهرة.
٤٩. علي عبد الله البيلي - ٢٠٠٢ - العوامل المؤثرة في تخطيط النمو العمراني للقاهرة الكبرى - دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة الأزهر.
٥٠. علي إبراهيم حسن - ١٩٦٠ - تاريخ جوهر الصقلي قائد المعز لدين الله الفاطمي - نهضة مصر - القاهرة.
٥١. علماء الحملة الفرنسية (تأليف)، زهير الشايب، مني زهير الشايب (ترجمة وتحقيق) - ١٩٩٢ - وصف مصر مدينة القاهرة الخطوط العربية على عمائر القاهرة سيرة أحمد بن طولون - القاهرة - دار الشايب للنشر.
٥٢. عمر محمد الحسيني - ٢٠٠٧ - دراسة تحليلية لتطور النمو العمراني ومخططات التنمية في إقليم القاهرة الكبرى (١٩٧٠ - ٢٠٠٠) - القاهرة.
٥٣. فتحي محمد أبو عيانة - ١٩٩٥ - جغرافيا العمران - طبعة ١٩٩٦ م.
٥٤. فتحي محمد مصيلحي - ١٩٨٨ - تطور العاصمة المصرية والقاهرة الكبرى - الجزء الأول - القاهرة.

٥٥. فؤاد عبد العزيز خليل - ٢٠٠٧ - " أزمة حركة المرور في القاهرة " ورشة عمل نظمها مركز الدراسات المستقبلية - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - ص ٥.
٥٦. كمال الدين عفيفي، وائل محمد حسن يوسف - ٢٠٠٣ - المدينة العربية في ظل الحكومة الإلكترونية - ندوة الحكومة الإلكترونية الواقع والتحديات - المعهد العربي لإنماء المدن - مسقط.
٥٧. محمد عاطف غيث - ١٩٨٨ - علم الاجتماع الحضري - دار المعرفة الجامعية - الإسكندرية.
٥٨. مصطفى محمد الديناري - ١٩٩٦ - التجمعات العمرانية في إطار تقييم السياسة القومية للتنمية الحضرية - مجلة جمعية المهندسين المصرية - العدد الأول.
٥٩. مجدي كمال ربيع - ٢٠٠٤ - دور المشاركة المجتمعية كأحد الآليات الفاعلة في عمليات إحياء المركز التقليدي للمدينة العربية - ندوة مركز المدينة العربية التقليدية.
٦٠. مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء - ٢٠٠٧ - استطلاع رأي المواطنين حول نقل بعض الوزارات والهيئات الحكومية خارج العاصمة - مركز استطلاع الرأي العام.
٦١. مجلس الوزراء - ٢٠٠٧ - الرؤية المستقبلية لعاصمة مصر ٢٠٥٠ - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - مركز الدراسات التخطيطية.
٦٢. محمد رمزي - ١٩٨٩ - " الجغرافية التاريخية لمدينة القاهرة " - مجلة العلوم السياسية - السنة التاسعة - المجلد الخامس.
٦٣. محمد رياض - ٢٠٠١ - القاهرة: نسيج الناس في المكان والزمان ومشكلاتها في الحاضر والمستقبل - القاهرة - دار الشروق.
٦٤. محمد مصطفى الديناري - ٢٠٠١ - المردود الحضاري لنقل مباني الوزارات والمصالح الحكومية من وسط مدينة القاهرة (العاصمة) - ماجستير - كلية الهندسة - جامعة الأزهر.
٦٥. مركز الدراسات المستقبلية بمجلس الوزراء - ٢٠٠٧ - الرؤية المستقبلية لعاصمة مصر ٢٠٥٠ - القاهرة.
٦٦. ماجد محمد المهدي - ١٩٩٣ - النمو العشوائي وأساليب معالجته وتطبيق ذلك على القاهرة - دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة الأزهر - القاهرة.
٦٧. مصطفى الديناري، محمود غيث - ١٩٩٨ - نقل القاهرة والتخطيط العمراني لمدينة القاهرة - مجلة جمعية المهندسين المصرية - القاهرة - العدد الثاني.
٦٨. مركز دراسات وبحوث الدول النامية - القاهرة في لحظة تحول - ١٩٩٨.
٦٩. محمد سيد حافظ - ١٩٨٩ - دراسة أثر النمو الحضري لمدينة القاهرة - المؤتمر العام الثامن لمنظمة المدن العربية.
٧٠. محمد رياض - ٢٠٠١ - القاهرة نسيج الناس في المكان والزمان - القاهرة.
٧١. معهد التخطيط الإقليمي - ٢٠١٣ - تصنيف وترتيب المدن المصرية حسب بيانات تعداد ٢٠١٢ م.
٧٢. مركز التخطيط العمراني لإقليم القاهرة الكبرى - ٢٠٠٧ - تحليل الوضع الراهن واستعمالات الأراضي لإقليم القاهرة الكبرى - الندوة الأولى.
٧٣. مجلة عالم البناء - ١٩٨٩ - عدد ٩٨.
٧٤. مؤتمر المدن الجديدة - ٢٠٠٩ - دور القطاع الخاص في إدارة التنمية العمرانية بالمدن الجديدة في مصر - الإسكندرية.
٧٥. نعمات محمد نظمي - ٢٠٠٤ - إعادة تأهيل وسط مدينة القاهرة - دكتوراه - كلية الهندسة - جامعة عين شمس - القاهرة.
٧٦. نسرین اللحام - ٢٠٠٧ - التخطيط السياحي للمناطق التراثية باستخدام تقنية تقييم الآثار البيئية - دار النيل للنشر والتوزيع - القاهرة.
٧٧. ناهد نجا الإبياري - ١٩٩٢ - تخطيط المدن المصرية في العصر العربي - رسالة ماجستير - كلية الهندسة - جامعة القاهرة.
٧٨. وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية الجديدة - ٢٠٠٠ - مبارك وال عمران (إنجازات في الحاضر وأحلام في المستقبل) - القاهرة.

٧٩. وليد حسين علي، نيرمين عبد الجليل – ٢٠٠٩ – مدن المستقبل بين الأطروحات الفكرية وآليات التطوير العمران المصري – مؤتمر قسم الهندسة المعمارية – كلية الهندسة – جامعة القاهرة.
٨٠. وائل محمد يوسف – ٢٠٠٢ – مستقبل العمران في عصر تكنولوجيا المعلومات – رسالة دكتوراه – جامعة الأزهر – القاهرة.
٨١. وزارة البيئة – ٢٠١٠ – مشروع "تحسين هواء القاهرة الكبرى" – برنامج "مراقبة الهواء".
٨٢. وزارة الإسكان والمجتمعات العمرانية الجديدة، هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة - ١٩٩٩ – أطلس القاهرة الكبرى – القاهرة.
٨٣. الموقع الخاص بمركز المعلومات ودعم القرار بمجلس الوزراء " www.idsc.gov.eg.com "

المراجع الأجنبية

84. Ahmed Sangare;2012; How to Approach the Upgrade of the Urban Scheme of Yamoussoukro towards Sustainability? - Cote d'Ivoire .
85. Andrew, C., and J. Taylor; 2000; "Capital Cities, Special Cities: How to Ensure Their Successful Development." –Plan Canada.
86. Al-iktissadWal-Aamal Conference; 2006; Cairo Investment Forum, Egypt opened for Business – Semiramis Intercontinental Hotel –Cairo –Egypt.
87. Anholt City Brands Index; 2006; How The World Views Its Cities – Second Edition – Simon Anholt and GMI (Global Market Insite, Inc.) .
88. AloyslusC.mosha: Planning and Management – The City of Gaborone – Botswana.
89. AL brow M; 1997; The Global Age –Stanford, CA: Stanford University Press.
90. Budd, L; 1995; Globalization, territory and strategic alliances in different financial centers, Urban Studies 32: 345-360.
91. Brian H Roberts (edit) ;2006; urbanization and sustain ability in asia - Best practice – chapter 9 – case stadymalaysia by Belinda 4 uen – supianahmed and Ho chinslong – ADB.
92. Buck, N., ET. al.; 2002; Working Capital: Life and Labour in Contemporary London. London and New York: Routledge.
93. Botka, D; 1995; "Islamabad after 33 Years,"Ekistics, 62,373-375:209-226; Doxiadis, C.A; 1968; Ekistics: An –Introduction to the Science of Human Settlements –London: Hutchinson of London. [Especially useful for detailed insight into the planning of Islamabad].
94. Boyd, E.P., and M.K. Fauntroy. ; 2002; "Washington, D.C., and Other National Capitals: Selected Aspects of Governmental Structure." – A report preparedas directed in the conference report on the District of Columbia Appropriations Act for Fiscal Year 2002 (H. Rept. 107-321). Washington, D.C.: Congressional Research Service, [Berlin – Bern – Brasilia – Canberra – Caracas – London – Mexico City – Ottawa– Paris Rome; and Washington, D.C.]
95. Burton, J ; 2004; "Singapore and the Art of the Rally," Financial Times: 7
96. Central Agency for Public Mobilization and Statistics (CAPMAS) 2006, Population and Housing Census 2006.
97. Clarke G; 2001; London's Place in the World of Finance: A Supply-side Approach –Said Business School – Oxford.

98. CRC for Sustainable Tourism; 2002; **"Australians' Perceptions of their National Capital"** Canberra: CRC for Sustainable Tourism, University of Canberra.
99. Corey, K.E. ;1996; **"Development in Sri Lanka: A Model for Counter urbanization Policies and Planning,"** in Economic Development and Social
100. Castells, M.; 1996; **The Rise of the Network Society**– Cambridge – Massachusetts: Blackwell.
101. Corey, K.E.; 2003; **"Planning for Life-Culture: New Planning Theory For Planning Practitioners,"** in Life-Culture and Regional. Development Planning: Making Gyeonggi a Livable Place –Suwon –Korea: World Life-Culture Forum Gyeonggi.
102. Corey, K.E.; 1993; **"Local Autonomy and Regional Development: Comparative Analyses and Information-Age Strategies for Korea"** in Proceedings of the International Symposium on National Development and Local Autonomy Development – Seoul – Korea Research Institute for Local Administration.
103. Change in Sri Lanka: **A Spatial and Policy Analysis. Edited by Paul A Groves.** New Delhi: Manohar
104. Corey, K.E. ; 2000; **"Intelligent Corridors: Outcomes of Electronic Space Policies,"** Journal of Urban Technology.
105. Dame, Indiana ;1990; **The Helen Kellogg Institute for International Studies** – University of Notre Dame .
106. David L.A. Gordon; 2006; **Planning Twentieth Century Capital Cities.**
107. DOXIADIS ASSOCIATES; 1960; **"Islamabad: Programme and Plan"** – vols. 1 and 2 of 2, report no. 32, DOX-PA 88 (30.9.60).
108. Dearing, J.W; 1995; **Growing a Japanese Science City: Communication In Scientific Research** – London and New York: Routledge.
109. Eldredge, H.W.; 1975; **World Capitals: Toward Guided Urbanization.** Garden City, New York: Anchor Press/Doubleday. [Stockholm –Paris – London– Dakar– Caracas –Tokyo – Washington, D.C. – Brasilia –Toronto – Chandigarh and Moscow].
110. Ellis, S., A. Hirnis, and M. Spilsbury; 2002; How London Works. London: Kogan Page Ltd; Hammett, C.; 2003; **Unequal City: London in the Global Arena** – London and New York: Routledge.
111. **Environmental management international journal for decision makers and scientists;** Nov/Dec 1989 –volume 13- number 6.
112. Guttman, J; 1983; **"Capital Cities,"** Ekistics, 50, 299: 88-93.
113. Gilpin R.; 1987; **The Political Economy of International Relations,** Princeton, NJ: Princeton University Press.
114. Gordon, D.L.A. Winter; 2002; **"Ottawa-Hull and Canberra: Implementation of Capital City Plans,"** Canadian Journal of Urban Research, 11, 2: 179-242.
115. Golany, G. ; 1976; **" New Town Planning Principles and Practice"** –Jhon Wiley &sons –London.
116. Gibson, J. E; 1977; **"Designing the New City: A Systemic Approach"**. New York: John Wiley and Sons Inc.
1. Hall; 2000; **"The Changing Role of Capital Cities"** Plan Canada, 40, 3: 8-II.

2. Held D, McGrew A, Gold blatt D, Perryton J.; 1999; **Global Transformations** – Stanford University Press – Stanford – CA.
3. Herman L. Boschken; 2008; **A Multiple-perspectives Construct of the American Global City, Urban Studies** 45(1): 3-28.
4. HARDOY, J.A.; 1964; "**The planning of new capital cities**", Ekistics, vol. 18, no.
5. Ho chin siong ;2006 ; putrajaya – **Administrative center of Malaysia , Planning concept and Implementation ,sustainable urban development and Governance com ference** - sunakyunkwom university Seoul – Korea.
6. Ibrahim Usman Jibril; 2009; **Squatter Resettlement/Relocation Programme in Abuja** – Nigeria and the Issue of Land Title Security – Surveyors Key Role in Accelerated Development, May.
7. Internet site- **http://en.wikipedia.org/wiki/Capital_city**.
8. Internet site-**<http://www.citymart.com/blog/2012/05/23/cairo-takes-to-crowdsourcing-to-tackle-traffic>**.
9. Internet site-**<http://en.wikipedia.org/wiki/Yamousoukro>**.
10. Internet site-**<http://geography.about.com/od/politicalgeography/a/Capital-City-Relocation.htm>**.
11. Internet site -**[http /dar.dargroup.comProjects Astana-Master-Plan](http://dar.dargroup.comProjects_Astana-Master-Plan)**.
12. Internet site -**http://www.arabianranta.fi/info/arabia_alueena/yleiskhartta**.
13. Internet site- **[http://www.putrajaya.gov.my/perbadanan_putrajaya/future plan](http://www.putrajaya.gov.my/perbadanan_putrajaya/future_plan)**.
14. J.V. Beaverstock, R.G. Smith, et al; 1999; **A Roster of World Cities**, Cities 16(6): 445-458.
15. John hancock ;1993;**Urban development and planning** .
16. Kenneth corey ; 2004 ; **Relocation of national capitals Implication for korea** - Michigan State University .
17. Kraemer L.L; 1974; **information in urban systems** – international review of administrative sciences – NO.2.
18. Khaled el-Khishin; 2003; **Bidding for ‘global city’ status: a prescription for sustaining Cairo’s financial health**, Cities 20(2): 129-134.
19. Koning A.; 2005; **Global Dreams: Space, Class and Gender in Middle Class Cairo**.
20. Kim, T.J., and Y.J. Hwang.; 1979; "**A New Capital City for South Korea**," Ekistics.
21. Marwa A. Khalifa& Mohamed A. El-Shafie, **Cairo in the Context of Global Cities from Local into Global** – Ain Shams University – Cairo – Egypt.
22. Mr. Macklin Hancock – **Plan for the New Capital of Tanzania, Chapter I: The Capital in its Regional and National Setting**.
23. Meisel, J.;1993; "**Capital Cities: What is a Capital?**" in **Capital Cities Les Capitals** :Perspectives internationals international Perspectives.
24. Mohamad, M.; 1998; **Excerpts from the Speeches of Mahathir Mohamad on the Multimedia Super Corridor** – Subang Jaya – Pelanduk Publications.
25. Mahathir Mohamed; 1991; "**The way for ward “.**"[http. // www.wawason 2020 .com/ vision /. html](http://www.wawason2020.com/vision/.html)".

26. National Capital Planning Commission. ; 2004; **"Federal Elements DRAFT," Comprehensive Plan for the National Capital** –Washington– D.C. – National Capital Planning Commission.
27. Olds K. and Yeung H.; 2004; **Pathways to global city formation: a view from the developmental city** – state of Singapore – Working paper.
28. OY, J.A. ;1964; **"The planning of new capital cities"**- Ekistics, vol. 18.
29. Rajivrawat; 2005; **Capital City Relocation** – Department Of Geography –York University.
30. Paul A Groves; 1981; **Change in Sri Lanka: A Spatial and Policy Analysis** –New Delhi –Manohar.
31. Ravetz, J; 1999; **City Region 2020-Integrated Planning For a Sustainable Environment** –Tcpa–London.
32. Ramasamy, B., A. Chakrabarty, and M. Cheah. ; 2002; **"Malaysia's"Leap into the Future: An Evaluation of the Multimedia Super corridor."** Research Paper Series No. 08f2002. Kuala Lumpur: Nottingham University Business School, The University of Nottingham, Jubilee Campus, Nottingham, Malaysia Campus.
33. Sassen, S.; 1991; **The Global City** – Princeton – Princeton University Press.
34. SHORT, J. R. and Y. H. KIM; 1999; **Globalization and the City** – London – Longman.
35. Sanyal S, 2005; **Singapore: Asia's Global City?** Working paper – Proceedings of Fourth Singapore Economic Roundtable –Institute of Policy Studies.
36. Shapiro, J; 2003; **Smart Cities: Explaining the City Growth and Human Capital** – Harvard University.
37. Scott, A. J. (ed.); 2001; **Global City-Regions: Trends, Theory** –Policy –Oxford: Oxford University Press.
38. Simon Bekker and Goran Therborn- **Capital Cities in Africa** – Power Rand Power lessees.
39. Schatz, E.; 2003; **"When Capital Cities Move: The Political Geography of Nation and State Building."** “Working Paper 303”Notre Dame, Indiana: The Helen Kellogg Institute for International Studies, University of Notre Dame.
40. Seoul Development Institute; 2003; **Can Seoul Become a World City? Comparison & Analysis of Northeast Asia's Six Cities Seoul- Tokyo-Hong Kong Beijing-Shanghai-and Singapore** –Seoul – Seoul Development Institute and Nomura Research Institute, Ltd.
41. Taylor, J.H.; 2002; **"Civic Society and Sovereign Power: The Political Cultures of Capital Cities."**Paper prepared for presentation at the Sixth International Conference on Urban History: Power –Knowledge – Society in the City –Edinburgh.
42. The Economist Intelligence Unit's, EIU; 2005; **Quality-of-life index,THE WORLD IN 2005.**
43. Taylor, P. J; 2005; **Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban Nodes in Multiple Networks Urban Studies.**

-
44. Taylor, P.J; 2004; "**Understanding London in a New Century.**" **Globalization and World Cities** Study Group and Network Research Bulletin 138... Available online: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rbl138.html>. Accessed June 20, 2004.
 45. UNCHS; 2001; **Cities in a Globalizing World** – Earthscan Publications Ltd.
 46. Volwahren, A. 2002. **Imperial Delhi: The British Capital of the Indian Empire.** Munich, Berlin, London and New York – Prestel.
 47. Wikipedia ;2004; "**List of Historical National Capitals,**" Wikipedia – the.Free Encyclopedia –Available online: [http://en.wikipedia.org/wiki/List of historical national capitals](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_historical_national_capitals)
 48. ZibaniMaundeni;2003; **Local Democracy in Gaborone City** – Botswana Association of Local Authorities –Botswana –University of Botswana.
 49. www.Idsc.gov.eg.
-

Introduction

Capitals play a vital role in countries' lives ,practically as well as spiritually, also capitals operate as a central repository for the administrative ,political and economic authority through their role as headquarters of the government in most countries, as capitals are often located in major cities, more importantly, capitals often seek to reflect the unique character that distinguishes them and reflect their administrative and political aspirations and therefore, capitals play a crucial role in the establishment of the state legislation. ^[1]

So, identifying the location of the capital and its administrative center had always been an urban problem in both old and modern geographical system, however, some academic studies looked into the cultural and historical meanings of the capital role and function. So, when countries decide to relocate its administrative and political functions (the headquarters of the ministries and the political and diplomatic institutions) for various reasons, the former authentic identity of the country should be taken into consideration. In the last century both big and small countries participated in this process, either by relocating and building new capitals or by developing the current capital, in order to provide better service in the state-building project that has already been applied to countries that seek to achieve balance between political authority and economic development on a regional and national basis.

Despite the long-term historical, political and economic implications of the choice of the capital location, once the choice of the country's capital is determined, the chosen city witnesses a remarkable growth, affected by the demographic and economic deep impact of such an accumulated force in the center. While in many cases, the capital is chosen due to its former preeminent position, as the capital role is to immunize the city's position in terms of political governance, economic development and the public sphere where citizens can assemble and practice their democratic rights. ^[2]

Observing the Egyptian capital during its long history, it has moved seventeen times, between eleven locations, including Tiba (Luxor), Memphis (north of Cairo) and uon (Ain Shams)... etc., and finally, Cairo is the current capital, which was established and settled at the same location for more than a thousand years. ^[3]

They were many reasons for relocating the capital in Egypt, sometimes as a result of colonialism, or changing the ruling families or changing their religious identity. As for the four capitals of Islamic Egypt, the reason of relocation was associated with changing the rulers and attempt to create a separate capital away from the people who live in the former capita. ^[4]

^[1] Rajivrawat; 2005; **Capital City Relocation** – Department Of Geography –York University – P1.

^[2] Ibid, p 7.

^[3] Scientists of the French campaign (Formation), Zuhair Elshaib, Mona Zuhair Elshaib (translation inquiry), **Description of Egypt, Cairo city, Arabic fonts, biography of Ahmed Ibn Tulun**, Cairo, Elshaib Publishing house, 1992, p 13.

^[4] Ibid, p 42.

Since then, Cairo had witnessed many rulers and they all added to it, which led to expanding its original area and causing many negative effects, came in the form of environmental degradation, large and high rates of pollution and traffic problems as a result of the high pressure on the main axes of movement within the region and beyond, as well as the negative effects on the economic development of Cairo region and also the rest of the economic regions of the Republic, **which made the relocation of the administrative and political activities (administrative and political capital) a national project.**

In the context of the vision and strategy of the urban development of the Greater Cairo Region, to develop and modernize the Egyptian capital and reduce the current pressure on the core of Greater Cairo Region, which is occupied by several ministries in addition to the Council of Ministers, the Parliament and the Shura Council, Especially with regard to transportation and traffic congestion that resulted due to the entry and exit of millions of employees and citizens who seek services of those ministries, In addition to the requirements of the urban Structure upgrade of the current city center and also the needs of the e-government development, **where the development of this part of the region has become one of the necessities to prepare a strategic plan for the Greater Cairo Region .**^[1]

Which drawn the attention to **the project of relocating ministries, within the national project of the Greater Cairo strategic plan 2052**, in order to reduce densities at those areas and taking advantage of the high economic values of those ministries locations beside assuring partnership in the relocation process.^[2]

The process of relocating the administrative and political capital ,which means relocation of the central state institutions, is considered to be an exceptional and unique method in the process of developing countries, which had been applied by many countries for reasons that vary according to the countries situation. So, when any country considers relocating its capital as a radical solution to the problems facing the old capital such as, the steady increase in population due to urban attractions and migration of the unemployed, this opens the door to many available options and questions such as: should the whole capital be relocated? Or just the political (administrative) capital only? Where to relocate the capital?

These policies and questions bring out many factors that affect the process of selecting the most suitable location for the new administrative (political) capital. The need to pay particular attention in choosing the new location comes from the necessity to avoid mistakes made by Egypt in the past, when Sadat City was chosen as the new political capital of Egypt, and also to

^[1] The General Organization of physical Planning; 2006 ; **The study of relocating ministries** - p2.

^[2]The Council of Ministers - Information and Decision making Center - planning studies Center ;2007; **the future vision of the capital of Egypt in 2050** - p5.

benefit from the experiences of other countries. **This research is interested in studying the especial standers used in assessing the suggested urban alternatives for choosing the most suitable location and model for relocating the headquarters of ministerial, parliamentary and legislative councils (administrative and political capital).**

Research Issues

How to reach an accurate standard for assessing both the location and the suggested model for the political and administrative city for the new capital of Egypt, in the presence of a wide range of temporal and spatial variables that have affected and still affect the success of the capital of the country associated with its system and its institutional framework of managing the state under the clear regression of the competitive role of the capital in many fields, at both the international level and the Middle East and African level.

Research Importance

Because of the condition that the Egyptian capital had turned into, of chronic problems that made it difficult for the capital to fulfill its political and economical role as the capital of the central country in the Middle East for many urban, security, military, environmental, political, economical, and social reasons. So, trying to reach a set of assessment bases that cover multiple aspects of planning (Environmental, urban, social and economic ...) for the suggested urban locations of the capital, and also by learning from other countries experiences and approaches in developing and relocating their capitals, in order to assess each location accurately and directly to find the most suitable location for the capital to fulfill all the previous requirements. So the importance of research can be summarized in the following points:

- Develop a general framework for assessing the suggested urban alternatives to reach a precise standers (physical, social, economical, environmental, political and historical), in order to find the most likely alternative to achieve results and high rates of development that meets the goals set for its establishment and the size of investments that have been put into.
- existence of an easy method in the hands of the decision-maker to choose the most suitable location, based on a comprehensive vision for all the variables affecting the choice of the new political capital and thus, taking an actual and immediate decisions in the form of projects, where the role of both government and the private sector is determined.
- Achieve the maximum benefit from the size of investments directed to the establishment of a new administrative and political capital in Egypt; thus, reach the maximum possible revenue for the national economy.
- Assess the Egyptian experience from different development aspects to be considered as a leading experience for other countries that have the same circumstances and urban, environmental, social and economical problems as Egypt.

- Direct the planning teams to follow the standards and the right, accurate and appropriate rates in choosing the location and developing a plan that consists with the circumstances and available resources.

Research Objectives

This study aims to reach the most suitable location and model for the administrative and political capital in Egypt and includes a set of options and alternative scenarios for the capital, as it was necessary to consider the project of relocating capital as a national project to be implemented by a special organizational structure that supervise, plan and manage this project, through developing bases for assessing the most suitable choice for relocating the administrative and political capital, in an objective and practical way, summarized in the following objectives:

Clarify the strategic objectives of establishing an administrative city or a new administrative political capital.

By setting a clear experimental strategic goals for the new capital based on the problems that are expected to be solved by the new political capital, taking into account re-defining and assessing those goals periodically according to the latest developments and information.

Determine the form of the suggested model and the administrative structure required to make the relocation of the administrative and political capital a successful process.

By determining the locations of the ministries and the governmental institutions in the capital, in order to launch a new model for the political and administrative city and its urban and economical activities.

Determine a number of technical standers (qualitative and quantitative), in order to assess each location according to these standers

Which are presented in qualitative standers of the locations and the suggested alternatives, in order to assess the suggested locations according to them, as for the technical standards, they may include the possibility of exploiting the available natural resources, the nature of the land, the natural environment, the climate, the possibility of building on the suggested location, the economic climate, the available means of transportation, the ecological balance, the cost of the land, the social and political conditions, and the availability of manpower.

These quantitative standers may be related to the population census such as, ages, skills of the population, and geography of the location, i.e. soil condition, rainfall average, and cliffs, it also may be related to physical infrastructure, i.e. roads and railways. It might be more useful to apply each stander separately for each of the suggested locations before moving on to the next standard.

Determine a number of "civilian functions" and assess each of the technical standards according to the achievable civilian functions.

The **technical standers** provide a descriptions of the suggested locations, but does not address the expected civil functions from these locations, i.e. the activities of the new city residents,

while the expected civilian functions include, recruitment and employment, recreational activities, health service, social security, education, shopping, cultural activities, garbage disposal, and investment opportunities, in addition to other functions. It may appear at first that these social functions are completely irrelevant to the technical standards, but it is in fact related to each other, for example, the availability of transportation to the location; affect the availability of cultural activities, also the political climate may affect the quality of public high education.

Hypotheses of the study

The study is based on three hypotheses graded as follows:

The first one: many factors (planning and political factors) affect the choice of the most suitable location for the administrative and political capital of a country.

The suggested urban alternatives for relocating the administrative and political capital in different locations can be subjected to a general framework consists of a few axes which affect each other and eventually produce a constant assessing elements, covering planning aspects (environmental - urban - social - economical) and political aspects (centralization and decentralization), and by applying those elements to any of the suggested locations, we can have a true and realistic picture about its development condition and to what extent it might achieve the goals set for it, this process accurately identifies the condition of the development locations that consist the new capital program at any country, which provide implementation mechanisms in the form of projects to start the development in the suggested location and take advantage of investments placed in it.

The second: the suggested political locations of capitals are affected by the spatial relationship between them and the current capital of the country.

Many countries relocated the functions of its old capital to a relatively close location and rely on spreading development outside its old crowded capital and benefit from the development elements of the old capital and its impact on construction at the early stages of the relocation process, also benefits from what the old capital can provide such as, economical support, attract population and permanent settling in the new capital, and turn it into a real attractive area that affects the region and affected by it.

The third: the mother city is not affected by relocating its administrative and governmental center or relocating its political capital to an alternative or a new location.

If the first and the second hypothesizes succeeded in determining a general framework for assessing the suggested alternatives for relocating the capital, identifying the development situation of the capital program, and finding implementation techniques represented in a group of different projects to achieve development, to reach the most suitable location to locate the new capital, a location which will integrates with the role played by the Greater Cairo Region at the country level and consists with the policies and the Egyptian national economy updates.

The study methodology

The theoretical approach

Reviews the explanation of the basic concepts of research, some definitions and theories that define the city and its different classifications, then classifies the cities functionally, define the concept of research for the new administrative city (administrative and political capital), the concept of relocating capitals, the general framework for the assessment process and its stages, the future challenges facing the Egyptian capital, determines the ministries and organizations that are suggested to be relocated to the new administrative and political capital within the Greater Cairo Region, and determines the requirements and reasons for relocating the capital.

Descriptive analytical approach:

Which highlights other countries experiences in relocating capitals, to identify the policies and mechanisms used by these countries to solve the growing problems faced their crowded capitals and the creation of a new political capital, and choose cases that are similar to the Egyptian case. It also determines the historical and urban development of the administrative (political) capital in the Greater Cairo Region, in order to; recognize the reasons of establishment and relocation, down to the current situation of the administrative and political capital. Compares studies and prior planning efforts of the Greater Cairo Region to the current status of the administrative and political capital. Identifies the driving forces of the Egyptian capital future in 2050, the implications of relocating the administrative and political capital, and determines the way urban development strategy of the Greater Cairo Region 2050 will handle these forces.

Application approach:

Which studies the suggested urban alternatives to relocate the administrative and political capital, determines the alternative agreed by all concerned state institutions and the suggested locations for relocation, and develops a set of principles and standers for assessing planning alternatives.

Contents of the study

The research contains four parts include eleven chapters can be briefed as follows:

Part I: the administrative and political capital & relocated requirements.

This part discusses the concepts and theoretical frameworks of the study, in order to define the administrative city and the administrative and political capital; it also reviews the different methods of assessing, the future challenges facing the administrative and political new capital. It consists of three chapters, **the first chapter** reviews general concepts of the city and classifying cities according to their functional roles, determines different forms of administrative cities, points out the meaning of "new administrative city" which is, the state plans and policies for relocating administrative and political functions from the core of the Egyptian capital. **The second chapter** defines the assessment process, the assessment methods in general and examples of assessing some planning projects, the most important features of these examples and standards

which were used in the assessment. **The third chapter** is a study of international concepts needed to achieve sustainable cities and how to create a new Egyptian capital of a unique identity stands out in the world.

Part II: international experiences and local attempts in relocating capital cities.

This part aims to recognize the different mechanisms used to overcome the problems facing capitals all over the world, It consists of two chapters, **Chapter IV** discusses international experiences in relocating and creating new capitals, to identify the most important features of these experiments and how to benefit from the learned lessons and choose the most suitable and applicable experience. **Chapter V**, studies some of the efforts and prior planning attempts of the Greater Cairo Region.

Part III: the administrative and political capital in the Greater Cairo Region

This part aims to determine the administrative and political capital in the Greater Cairo Region and the suggested strategy of facing the problems of the capital, it consists of three chapters, **Chapter VI** studies the urban and historical development of the administrative capital of the Greater Cairo Region and its stages of growth, **Chapter VII** studies the current urban perspective of the Greater Cairo Region, **Chapter VIII** studies the elements of the administrative and political capital (ministerial headquarters and parliamentary councils) in the Greater Cairo Region, **Chapter IX** discusses local and national political trends through study and analysis of future urban development strategies of the Greater Cairo Region in 2052.

Part IV: the bases of assessing the suggested urban alternatives.

This part aims to lay a set of planning foundations to assess the suggested locations for relocating the administrative and political capital, it consists of two chapters, **Chapter X** offering a number of suggested urban alternatives to relocate the administrative and political capital suggested by the concerned planning authorities, **Chapter eleven** determines the basis of assessing the suggested urban alternatives by laying a set of specific assessing standards and principles that were discussed through the study parts and chapters.

Results and recommendations

This part of the research reviews the study results and recommendations targeting a set of expected impacts after choosing the capital location, locally or regionally, according to urban and development policies in Egypt and draw a new map of the capital location.



**Al-Azhar University
Faculty of Engineering
Urban Planning Department**

**Basis of Evaluation of the Suggested Urban Alternatives
for the new Administrative City In Greater Cairo
Region.**

Thesis presented for

Achieving the Master's degree in Urban Planning

By

Engineer/ Ahmed Mohamed Nasr Mourad

Teaching Assistant in The Department of urban planning

Under the Supervision of

Prof. Dr.

Hassanein Abou Zeid

Professor of Urban Planning, Urban Planning
Department, Faculty of Engineering, Al-
Azhar University.

Prof. Dr.

Wael yousef

Professor of Urban Planning, Urban Planning
Department, Faculty of Engineering, Al-Azhar
University.