

جامعة الأزهر
كلية الهندسة
قسم التخطيط العمرانى

دور تطبيق خطة تطوير ميدان رمسيس فى إدارة العمران بالقاهرة الكبرى

د/ عبدالرحيم قناوى alkenawy@yahoo.com
مدرس بقسم التخطيط العمرانى - كلية الهندسة - جامعة الأزهر

دور تطبيق خطة تطوير ميدان رمسيس فى إدارة العمران بالقاهرهالكبرى

alkenawy@yahoo.com

د/ عبدالرحيم قناوى

مدرس بقسم التخطيط العمرانى - كلية الهندسة - جامعة الأزهر

المقدمة:

تشير الدراسات التى تناولت خطط التطوير وعمليات التنمية الحضرية بالقاهره على مدى السنوات الماضية إلى العديد من المظاهر السلبية، ومن أهم هذه المظاهر التضخم العمرانى، وتداخل إستعمالات الأراضى، وإرتفاع الكثافات البنائية وبالتالي إرتفاع الكثافات السكانية مما أدى إلى نقص المساحات المخصصة للخدمات العامة وبالأخص المساحات المخصصة للطرق ومسارات المشاة مما نتج عنه مشاكل عديدة فى مجال النقل والمواصلات. ومن خلال دراسته المشاكل الناتجة عن النقل والمواصلات، نجد أنها تتمركز بالدرجة الأولى فى الميادين الرئيسية بالعاصمة (رمسيس، التحرير، العتبة) باعتبارها النقاط الرئيسية الخاصه بنقل الحركة من وإلى الأهداف المختلفة، وبالأخص ميدان رمسيس لأنه يعتبر مركز الحركة فى العاصمه وذلك لوجود محطة قطارات مصر به. ولقد تعرض ميدان رمسيس خلال الأونة الاخيرة الى عدة متغيرات أدت إلى تركيز الانتباه حوله باعتباره موقعا شديد الاهمية والتأثير على مدينة القاهره بشكل عام فهو بوابة رئيسية للمدينة من الجهة الشرقية ويرتبط ارتباطا وثيقا بجميع الميادين المحيطة بالمنطقة ويمثل احد الرؤس الثلاثة من المثلث (ميدان رمسيس - ميدان العتبة - ميدان التحرير) والذى أضلاعه تمثل اهم المحاور المروريه بالمنطقة. ولقد ظلت منطقة ميدان رمسيس بما فيها محطة مصر تقوم بدورها الطبيعى لسنوات عديده، إلى أن جاء الوقت الذى صارت مشاكلها العديده تمثل عبئا شديدا وملحوظا على منطقة وسط القاهره ومن هنا نادى المختصين وغيرهم بضرورة تطوير الميدان. وبالفعل تم طرح مسابقه كبرى عالمية بين المكاتب الإستشارية للتطوير والأرتقاء بالميدان وحل مشكلة بما يواكب اهميته التاريخية والعمرانية.

فرضية البحث:

نتيجة لظروف موقع منطقة ميدان رمسيس وما بها من إستعمالات هامة وحيوية مثل محطة سكك حديد مصر وعلاقتها بمنطقة وسط المدينة وأيضاً نظراً للبعد التاريخى ونوعية الأنشطة التى تمارسها فى حيزها المكانى. فإنه أى تغيير أو تطوير للمنطقة سوف يكون له مردودا على المنطقة الأشمل ومن المحتمل أن يكون هذا المردود سلبيا أو إيجابيا، هذا يتوقف على طريقه التعامل.

الهدف من البحث:

يهدف البحث إلى عدة نقاط أهمها:

- التعرف على الأبعاد الديموجرافية والتنمية بالقاهرة الكبرى.
- التعرف على معوقات التنمية والتي أدت إلى ظهور المشاكل المتمثلة في وسط المدينة.
- التعرف على الأبعاد التنموية والتشريعية المترتبة على تطبيق خطة التطوير لميدان رمسيس.
- تأثير تطبيق الخطة على إداره العمران بالقاهرة الكبرى.

المشكلة البحثية:

يناقش البحث بعض النقاط أهمها:

- البعد التاريخي والتنموى لمنطقة ميدان رمسيس.
- القاهرة الكبرى في إطار السياسات الوطنية للتنمية العمرانية.
- مشاكل التنمية العمرانية بالقاهرة الكبرى وأثارها على وسط المدينة.
- عدم التكامل والتنسيق بين الجهود الحكومية وبعضها.
- نظم الإدارة المحلية بالقاهرة الكبرى ودورها في إدارة العمران.
- الأبعاد المترتبة على تطبيق خطه تطوير ميدان رمسيس.

محاوِر البحث:

يتكون البحث من عدة محاور أساسية وهي كالتالى:

- ١- الأبعاد التاريخية والديموجرافية والتنمية بالقاهرة الكبرى.
- ٢- مشاكل التنمية العمرانية وأهم التحديات الحالية.
- ٣- القاهرة الكبرى في إطار السياسات الوطنية للتنمية العمرانية:
- ٤- خطة تطوير ميدان رمسيس إطار السياسات الوطنية.
- ٥- خطة التطوير وأبعاد تطبيقها.

١- الأبعاد التاريخية والديموجرافية والتنمية بالقاهرة الكبرى

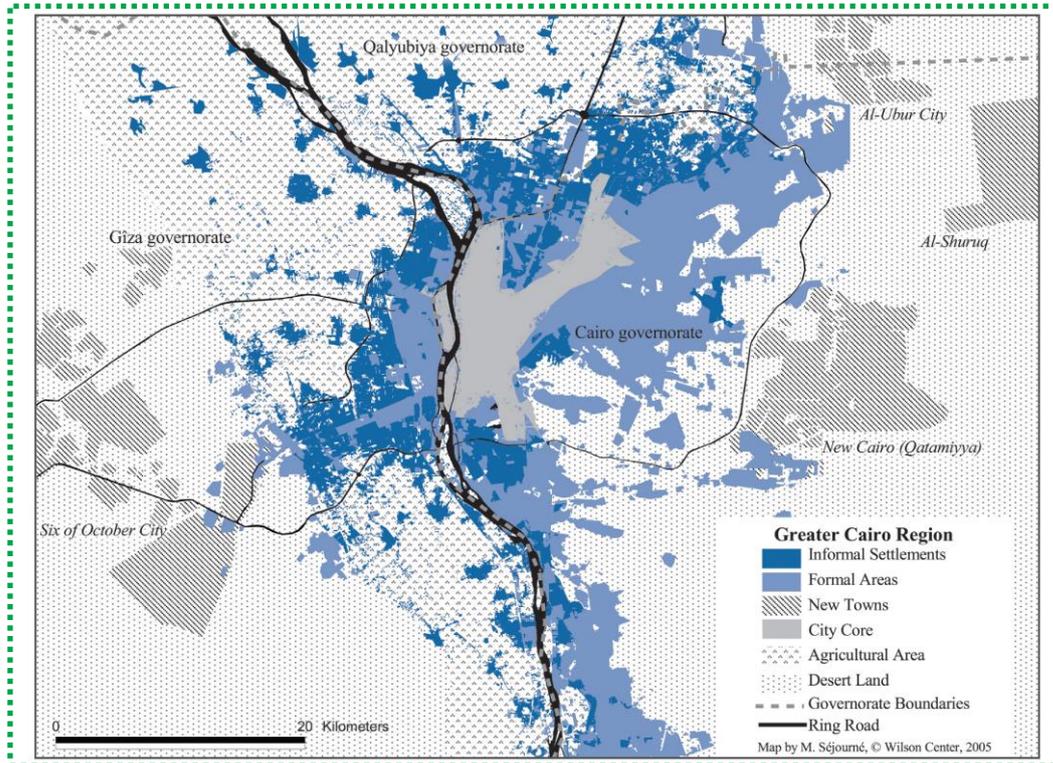
١-١ **لمحة تاريخية:** فى أوائل القرن التاسع عشر (١٨٠٥) بدأت قاهره العصور الحديثه أثناء تولية محمد على الحكم عقب خروج الحملة الفرنسية من مصر، حيث كرس جهده للإهتمام بالزراعة والصناعة كما أدخل وسائل النقل الحديث فأدى ذلك بدوره إلى إمتداد العمران إتجاه الشمال الغربى والغرب والجنوب وبدأت الكتلة العمرانية تمتد إلى الشرق. وفى عهد الخديوى عباس الأول تم إنشاء خطوط السكك الحديدية من القاهره إلى الإسكندرية والسويس. ولقد أعلن الخديوى إسماعيل بعد توليته الحكم عن مشروعه تخطيط القاهره، حيث إستقدم من أوروبا عمالقة التصميم المعماري، وفي مقدمتهم المصمم العالمى الشهير هاوسمان الذى بدأ في تنفيذ حلم إسماعيل في جعل القاهره (باريس الشرق) ليستغرق تصميم وتنفيذ المشروع خمس سنوات. طموحات إسماعيل في تحقيق النهضة المعمارية بالقاهره لم تكن تتوقف عند حد، ولذا كان قراره بتغيير مسار النيل ومجراه، فبدلاً من أن يمر بمنطقة بولاق الدكرور وبمحاذاة شارع الدقي حالياً وإمبابه، صار يسير في مجراه المعروف الآن. وكما تم تغيير مجري نهر النيل، تم ردم البرك والمستنقعات الناتجة عن ذلك وفي مقدمتها، بركة عابدين التي كانت تحتل موقع الميدان الحالى، وبركة الأزبكية التي تحولت لأهم حديقة في القاهره تحفها المسارح. بينما حلت الميادين محل باقي البرك مثل ميدان العتبة الخضراء وميدان الأوبرا، وميدان باب الحديد، وميدان سليمان باشا (طلعت حرب حالياً). ويمتد مشروع التعمير الإسماعيلي للقاهره، فيعمر مداخلها، ليكون في مداخلها الشمالي، باب الحديد (ميدان رمسيس حالياً) وما جاوره من شارع شبرا، وليتحول المدخل الشرقى للقاهره من حي لبائعي الفجل (الفجالة) إلي حي تزينه القصور والحدائق، وليمتد المدخل الغربى في طريق مستقيم من الأهرام وحتى ميدان الجيزه، وكذلك المدخل الجنوبي عند حلوان والمعادي.

ومن خلال اللمحة التاريخية نجد أن ميدان رمسيس أخذ بعدا مكانيا وتاريخيا من بداية القرن التاسع عشر وتحديدًا في فترات التطور العمرانى للقاهرة فى عهد الخديوى عباس ثم الخديوى إسماعيل.

٢-١ **التطور السكاني للقاهرة الكبرى:** في عام ١٨٤٦م بلغ عدد سكان القاهره ٢٥٠ ألف نسمة بينما قدر عدد سكان مصر بـ ٤،٤ مليون نسمة. وفي عام ١٩٩٥ بلغ عدد سكان الإقليم الحضري بالقاهره الكبرى ١١،٤٨ مليون نسمة وجاء ترتيبه الـ ١٣ على مستوى العالم من حيث أكثر الأقاليم ازدحاماً في حين يبلغ مسطح الكتلة العمرانية المتصلة للقاهره الكبرى حوالي ٣٥٠ كم^٢ فقط طبقاً لصور الأقمار الصناعية عام ١٩٩٠. يضم إقليم القاهره نحو ٤٣% من جملة سكان الحضر كما إنها تعتبر أهم واكبر تمركز للمؤسسات والأنشطة والخدمات الأمر الذي يعكس المركزية الشديدة، وأدى إلى انتشار ظاهرة الامتداد العشوائى الأفقي والرأسي. أشارت الإحصائيات السكانية لتعداد ١٩٩٦م إلى أن عدد سكان كل من محافظة القاهره ٦،٨ مليون نسمة ومحافظة الجيزه ٤،٨ مليون نسمة ومحافظة القليوبية ٣،٣ مليون نسمة بإجمالى ١٤،٩ مليون

نسمة. وهذا ما يمثل حوالى ٢٥ % بالنسبة لتعداد الجمهورية ٥٩,٣ مليون نسمة. وفى عام ٢٠٠٦ تطور عدد سكان كل من محافظة القاهرة, الجيزة والقليوبية على التوالى إلى ٧,٨ , ٦,٣ و ٤,٣ مليون نسمة بإجمالى ١٨,٣ مليون نسمة وهذا ما يمثل حوالى ٢٥,٢ % بالنسبة لتعداد الجمهورية ٧٢,٦ مليون نسمة. توقع المخطط المعتمد عام ١٩٩٧ أن يصل عدد سكان الإقليم الى ٢٤ مليون نسمة عام ٢٠٢٢ أى بزيادة ٩ مليون عن الوضع الحالى على أساس استيعاب المدن الجديدة لحوالى ٥,٦ مليون من تلك الزيادة والباقي فى الكتلة العمرانية القائمة. وفى حالة عدم التدخل لإيقاف الزيادة غير المخططة, فإن الإقليم سيتعدى ٢٨ مليون نسمة عام ٢٠٢٢ مما يفرض ضرورة التحكم فى النمو العمرانى للإقليم لضمان عدم زيادة سكانه عن المخطط استيعابه داخل حدوده وتوجيه الزيادة السكانية الى الاقاليم الأخرى.

أنة من الطبيعى أن يعانى إقليم القاهرة الكبرى من المشاكل العمرانية العديده وغيرها الناتجة عن معدلات الزيادة السكانية والهجرة المرتفعة حيث أشارت الدراسات المتعاقبة أنة يضم حوالى نصف سكان الحضر ومن ثم تأتى مشاكل النقل والمرور وإزدحام الميادين كمحصلة أساسية.

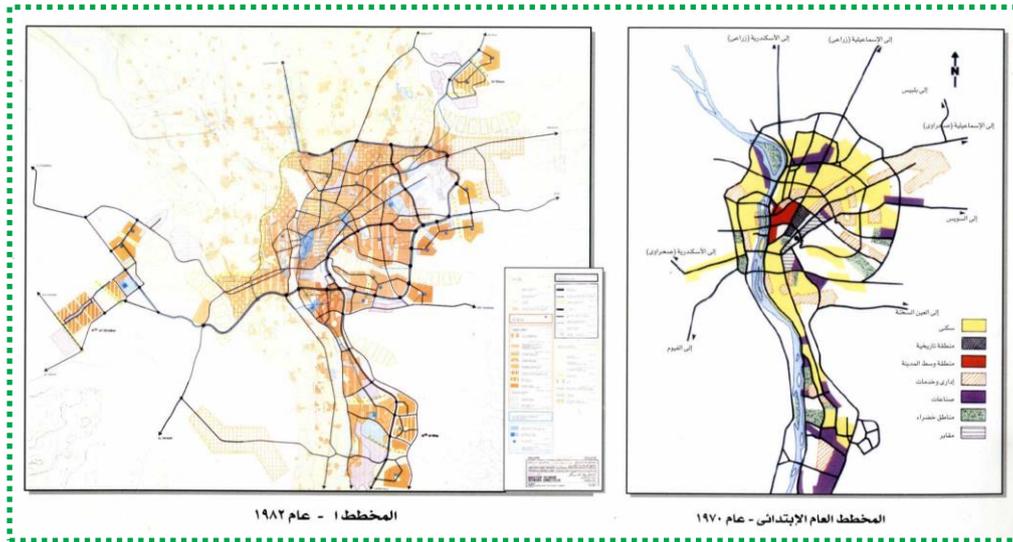


شكل رقم (١): إقليم القاهرة الكبرى

٣-١ **تطور التنمية العمرانية:** لقد شهدت الفترة قبل عام ١٩١٩م ميلاد ضواحي جديدة بالقاهرة مثل المعادي وهليوبوليس بمساعدة وجود الطرق والكباري التي ربطت شرق وغرب النيل. وبين عامي (١٩١٧ - ١٩٥٠) استمر النمو العمرانى فى ضواحي القبة وهليوبوليس وحلوان والمعادي بجانب بدء تنمية محاور شارع الهرم ومدينة المهندسين. وشهدت الفترة بعد عام ١٩٥٠م التوسع فى التنمية الصناعية وكان نصيب إقليم القاهرة الكبرى حوالى ٦٠% من إجمالى الصناعات على المستوى القومى

مما أدى إلى انتشار الزحف العمراني على الأرض الزراعية المتاخمة للإقليم (تم التعدي على حوالي ٢٥٠ كم حتى عام ١٩٨٦). ومن ثم نجد أن الكتلة العمرانية في ١٩٠٠م ٤٢ كم ٢ وعدد السكان ١,٥ مليون. وفي ١٩٥٠م ١٢٠ كم ٢ وعدد السكان ٥ مليون. بينما في ٢٠٠٠م ٥٢٥ كم ٢ وعدد السكان ١٣,٥ مليون. من هنا نجد أن الكتلة العمرانية للإقليم تضاعفت خلال العقود الثلاثة الأخيرة بنسبة ٢٧٠%. في ضوء الدراسات التي قامت بها الهيئة العامة للتخطيط العمراني والجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء يمكن التعرف على حدود إقليم القاهرة الكبرى وذلك كما ورد بالمخطط الهيكلي لإقليم القاهرة الكبرى (٨٥/٨٠) بقرار وزارى عام. وتضم حدود الإقليم كل المناطق المأهولة بالسكان فى محافظة القاهرة و اجزاء من محافظتى الجيزة والقليوبية حيث يضم اقليم القاهرة الكبرى مدينة شبرا الخيمة بمحافظة القليوبية ومدينة الجيزة بمحافظة الجيزة كما يضم الاقليم قرى مراكز امبابه والجيزة والبدرشين والصف ومن مراكز شبين القناطر وقليوب والقناطر الخيرية وتبلغ المساحة الاجماليه للقاهرة الكبرى ٢٦٠٠ كم ٢ اى ما يعادل ٦٢٤٠٠٠ فدان.

لقد تطورت التنمية العمرانية بالقاهرة من بداية القرن التاسع عشر وحتى الآن تطورا كبيرا تمثل فى الأمتداد العمرانى للكتلة العمرانية فى الإتجاهات المختلفة, بالإضافة إلى تركيز الصناعات والخدمات الإقليميه بالقاهرة. هذا التطور تبع فى بعض الأحيان لخطط مقترحه ولكنة لم يتبع فى الغالب خطط التنمية الشاملة لانه لم تكن لإقليم القاهرة خطة تنمية شاملة على القومى. وهذا أدى بدوره إلى حدوث آثار سلبية نتجت عنها مشاكل عمرانية فى مختلف القطاعات بالقاهرة والتي أبرزها التكدس ال رهيب على محاور



الحركة والميادين.

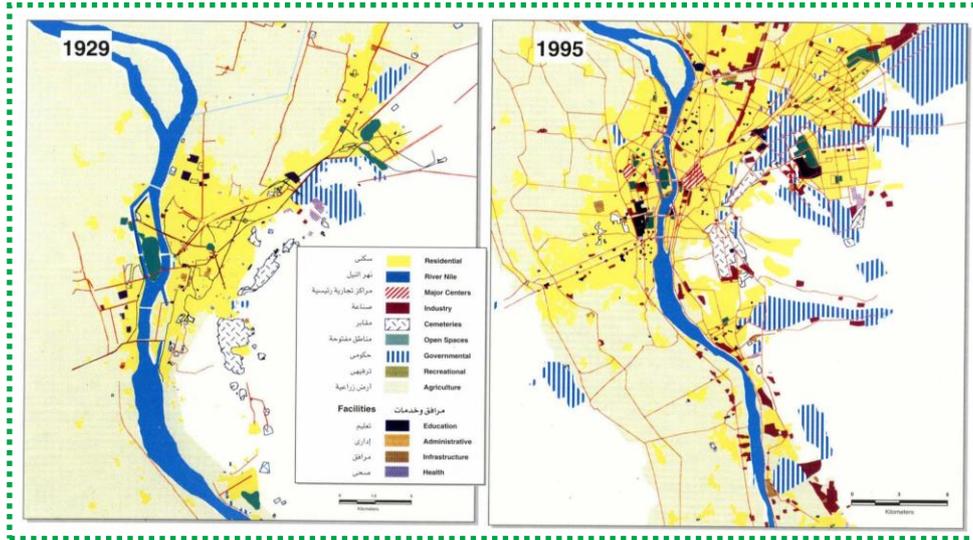
شكل رقم (٢): المخطط العام لإقليم القاهرة الكبرى (١٩٧٠ - ١٩٨٢)

٤-١ **إستخدامات الاراضى بالقاهرة الكبرى:** تنعكس الاختلافات فى وظائف المحافظات بإقليم القاهرة الكبرى على استخدامات الاراضى فى الإقليم فجد محافظة القاهرة تتميز باحتوائها على الخدمات والانشطه المتعدده بحكم دورها السياسى كعاصمه وبحكم كونها مدينه ميتروليتينييه يتركز بها ما يقرب من ٢٠% من سكان الحضر فى مصر, ومحافظة الجيزه تتميز بجامعتها الكبرى والمناطق السكنيه والخدمات التجارويه والترفيهيه اما محافظة القليوبيه تتميز باحتوائها على العديد من المصانع والشركات الصناعيه وبدراسة الشكل رقم (٣) نجد ان استخدامات الاراضى بالإقليم كما يلي:

- اتجاه الشمال: تضم المنطقه العديد من الصناعات المختلفه فى قليوب وشبرا الخيمه وابو زعبل والخانكه بالاضافه الى الاستعمالات السكنيه والتجارويه والتعليميه والمناطق العسكريه.
- الشمال الشرقى: تحتوى تلك المنطقه على الاستعمالات السكنيه بمستواها المرتفع بمناطق مصر الجديده والنزهه او المتوسط بمناطق عين شمس والالف مسكن ويضم هذا المحور بعض الاستعمالات الاخرى مثل الكليه الحربيه وبعض المناطق الترفيهيه والمطار والمناطق العسكريه.
- اتجاه الجنوب: تحتوى تلك المنطقه على الشركات الصناعيه مثل صناعة السيارات والزجاج ومصانع الاسمنت والحديد والمصانع الحربيه المتخصصه فى صناعة الادوات المنزليه كما تضم مساحات من الاراضى المخصصه للاستشفاء بالاضافه الى الاستعمالات السكنيه والتعليميه.
- اتجاه الشرق: ويضم منطقه العباسيه بخدماتها التجارويه والاداريه والسياحيه كما تحتوى جامعة عين شمس وبعض المناطق الحكوميه والعسكريه كما يضم هذا الاتجاه مدينه نصر بما فيها من المناطق السكنيه بمستوياتها المختلفه وجامعة الازهر وبعض المعاهد العليا واستاد القاهرة الدولى وقاعة المؤتمرات الدوليه ومنطقه معرض الكتاب والسوق الدوليه والحديقه الدوليه وبعض المناطق العسكريه وبعض المستشفيات مثل عين شمس التخصصى ومستشفى الدمرداش.

- اتجاه الغرب: يضم المناطق السكنية والتعليمية مثل جامعة القاهرة بكلياتها والمدارس والخدمات الصحية مثل مستشفى القصر العيني القديم والجديد وبعض المستشفيات الأخرى كما يضم مناطق ترفيهيه مثل حديقة الحيوان وحديقة الأورمان والأندلس وبعض السنيما والمسارح.
- منطقة وسط المدينة: وتضم المباني الإدارية والحكومية والهيئات والوزارات والسفارات والمؤسسات العامة والخاصة والمكاتب الاستشارية والعيادات والمستشفيات التخصصية والمراكز التجارية والبنوك كما تضم المناطق التاريخية والأثرية الإسلامية مثل الأزهر الشريف وتحتوي تلك المنطقة على أكبر ثلاث ميادين وهم ميدان التحرير وميدان رمسيس وميدان العتبة.
- التجمعات العمرانية الجديدة: يحيط بالأقاليم العديد من التجمعات العمرانية الجديدة منها مدينة الشروق ومدينة العبور ومدينة بدر بالشمال الشرقي والتجمع العمراني الأول والثالث والخامس بالاتجاه الشرقي والتجمع العمراني الثامن والتاسع بالجنوب والتجمع العمراني السادس والسابع بالاتجاه الغربي بالقرب من مدينة السادس من أكتوبر هذا بالإضافة إلى المدن الجديدة مثل العاشر من رمضان ومدينة السادس من أكتوبر ومما سبق يتضح تنوع وتعدد الاستعمالات بالأقاليم ومن ثم يمكن تصور حجم الحركة الضخمة الناتجة عن تحركات الأفراد من المصدر إلى الغاية.

لقد انعكست الاختلافات في وظائف المحافظات بإقليم القاهرة الكبرى على استخدامات الأراضي في الإقليم فنجد محافظة القاهرة تتميز باحتوائها على الخدمات والأنشطة المتعددة بحكم دورها السياسي كعاصمة وبحكم كونها مدينة ميثروليتينية يتركز بها ما يقرب من ٢٠% من سكان الحضر في مصر، ومحافظة الجيزة تتميز بجامعتها الكبرى والمناطق السكنية والخدمات التجارية والترفيهية أما محافظة القليوبية تتميز باحتوائها على العديد من المصانع والشركات الصناعية.



شكل رقم (٣): إستعمالات الأراضي بالقاهرة الكبرى

٢- مشاكل التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى وأهم التحديات الحالية

التنمية العمرانية هي شق أساسي من التنمية الحضرية التي يقصد بها تنمية المناطق غير الريفية وتشمل التنمية العمرانية (الإسكان، البنية الأساسية، توفير المرافق والخدمات، ..). وتعد مدينة القاهرة حسب تصنيف المدن أنها مدينة متروبوليس، حيث أنها مدينة مركزية كبيرة متصلة بغيرها من المدن المتوسطة وذات كثافة سكانية عالية ويزيد عدد سكانها عن مليون نسمة ومن صفاتها عدم وجود طبيعة مميزة تفصلها عن المدن المجاورة نتيجة تداخلها مع بعضها. لقد كثر في الأونة الأخيرة الحديث عن مشكلات القاهرة، حيث قد واجهت أعباء ومشكلات ضخمة خلال فترات نموها المختلفة بسبب تركيز الأنشطة الحكومية والإدارية ومن أبرز المشكلات الموجودة بإقليم القاهرة:

- التطور السريع لحجم السكان والكتلة السكنية.
- مشكلة اختناقات النقل والمرور وازدحام المواصلات والتي تعد من أهم المشكلات التي تواجه مدينة القاهرة بشكل عام ووسط المدينة بشكل خاص.
- مشكلة الهجرة وتتمثل في نزوح سكان الأقاليم للبحث عن فرص العمل داخل القاهرة.
- زحف العمران على المناطق الزراعية والنمو المتزايد للمناطق العشوائية.

ومن المشاكل المؤثرة بشكل قوى ولها مردود واضح على منطقة وسط المدينة وبالأخص

ميدان رمسيس، نذكر منها:

١-٢ مشاكل تركيز استعمالات الاراضى الحكوميه: القاهرة هي عاصمة مصر وخدماتها لا تقتصر على سكانها الاصليين بل تقدم الخدمات الى الوافدين اليها والمترددين عليها — وهم كثيرون-حيث تضم المراكز الاداريه والحكوميه الرئيسيه بجانب العديد من المراكز التجاربه والفنيه على مستوى الدوله مضافا اليها تواجد المؤسسات الاقصاديه والسياسيه ذات المستوى الدولى، ويتركز فى القاهره حوالى:

- ٤٣% من فرص العمل بالقطاع العام.
- ٤٠% من فرص العمل بالقطاع الخاص.
- ٥٥% من أماكن التعليم الجامعى.
- ٤٦% من اجمالى أسرة المستشفيات.
- ٤٠% من الصيدليات.
- ٤٠% من الاستثمارات الحكوميه.
- ١٨،٧% من اجمالى المنشآت الاقصاديه.
- ٢٠% من خدمات المجتمع.

وتعتبر القاهرة مركزا للانشطه الحكوميه حيث تتوطن بالقاهره الكبرى المؤسسات القوميه للعاصمه السياسيه مثل قصور الحكم ومبانى المجالس النيابيه والبرلمانيه ودواوين الوزارات المختلفه بالاضافه الى المؤسسات الدوليه والاقليميه التى تقوم باعمال التنسيق على المستوى الدولى والعربى.

٢-٢ مشكلة النقل باقليم القاهره الكبرى: نظرا لامتداد مدينة القاهرة بطول يبلغ حوالى ٥٠ كم من الشمال الى الجنوب وتركيز الانشطه الجاذبه للرحلات فى مناطق متعدده مثل المنطقه الجنوبيه (صناعات الاسمنت والحديد والصلب والزجاج والسيارات والاجهزه المنزليه) وفى وسط المدينه حيث (الاجهزه

الحكوميه والاداريه والهيئات والمؤسسات والمستشفيات والجامعات والمكاتب المهنيه) والمنطقه الشماليه حيث (صناعات الادويه والمطاحن والزجاج) وفضلا عن المناطق التعليميه بالعباسيه والجيزه ومدينه نصر ونظرا للتوزيع غير المتكافئ للسكان مع مناطق الانشطه المذكوره انفا فان عدد ضخم من الركاب يتحركون دائما بين مناطق توليد وجذب الرحلات الامر الذى تعجز معه وسائل النقل العام بتكوينها الحالى عن نقله بكفائه حيث يصل زمن الرحله الواحده ذهاب وعوده حوالى ١٥٠ دقيقه فى المتوسط. يعانى اقليم القاهره الكبرى من الزياده فى حجم النقل والمرور بالمقارنه بسعة شبكة النقل سواء كانت الرحلات منتجيه من الاقاليم الاخرى ومتجهه الى اقليم القاهره او متولده داخل احياء القاهره والقاصده بعضها البعض ونظرا للنمو فى عدد السكان بالاقليم وارتفاع الكثافه السكانيه وزيادة معدل ملكية السياره وتنوع رحلات الافراد مع ثبات سعة الشبكه ومعدل التصرف الساعى فقد ظهرت مشاكل النقل والحركه على محاور النقل والاتصال المختلفه بالاقليم نذكر منها:

- زيادة الزمن المفقود فى الرحله (التاخير).
- عدم توفير الوسيله الامنه والرخيصه.
- المعاناه والمشقه التى يواجهها الركاب بوسائل النقل العامه اثناء رحلاتهم.
- زيادة عدد المركبات عن سعة الشبكه (الاختناق).

٣-٢ مشكلة الهجره: من المشكلات التى تواجه القاهره الكبرى نتيجة الزياده السكانيه السريعه عن طريق الهجره والنتاجه عن وجود عوامل طارده لسكان الريف وعوامل جاذبه الى المدن فمن بين العوامل الطارده نجد التضخم السكانى فى المناطق الريفيه وما يتصل من ضالة فرص الحصول على الارض التى يمكن فلاحتها بالاضافه الى احساس القرويين بالحرمان النسبى للخدمات.

٤-٢ مشكلة الاداره واثرها: ان من اهم مشكلات الدول الناميه بصفه عامه والدول العربيه بصفه خاصه هى مشكلة الاداره، والتى هى اكثر من كونها مشكلة فقر او نقص موارد او خلافه. فالموارد الطبيعيه والبشريه ثريه ومتعدده الجوانب لكن الاداره هى المشكله الرئيسيه على اختلاف اسبابها ومقوماتها وينعكس ذلك بطبيعه الحال على العمران وعلى المدينه ككل. وفيما يتعلق بالإدارة (ادارة القاهره الكبرى) نجد أن القاهره لها خمس مسميات:

- مدينه القاهره: وتشمل الحيز العمرانى لمدينه القاهره.
- محافظه القاهره: وتشمل الحيز العمرانى والناطق الصحراوى (الحد الادارى).
- الكتله الحضريه للقاهره الكبرى: وتضم مدينه القاهره ومدينتى شبرا الخيمه والجيزه.
- اقليم القاهره الكبرى: طبقا للقرار الجمهورى الصادر عام ١٩٦٥م والذى يضم محافظه القاهره بعض المدن والقرى المتاخمه من محافظتى الجيزه والقليوبيه.

– إقليم القاهرة: طبقا للقرار الجمهوري الصادر عام ١٩٧٧م والذي يضم المحافظات الثلاثة.

■ **إدارة العمران بالقاهرة الكبرى ونظم الإدارة المحلية:** يرتكز مفهوم الإدارة المحلية على التنمية الحضرية التي تهدف أساسا إلى تحقيق الرفاهية والارتقاء بمستوى المجتمع، إلا أن المتتبع للجهات المحلية في مصر يؤكد على أنها فقدت قدرتها على إدارة المرافق والتعامل مع المشاكل العمرانية مما أفقدها التأييد الشعبي، حيث وصلت تلك الجهات إلى مستوى من التدهور والتدننى الذي يوجب العمل على إعادة تنظيمها وخاصة فيما يتعلق بالأقاليم ذات الطبيعة الخاصة (مثل القاهرة الكبرى) والمدن الحضرية الكبرى. ونتيجة لقصور نظم الإدارة المحلية وتدنى مستواها انتشرت العديد من المظاهر العمرانية السلبية مثل تدهور المرافق العامة، إنتشار الأحياء المتخلفة داخل المدن، زحف العمران على المساحات المفتوحة والخضراء وامتد إلى الخارج امتدادا عشوائيا دون أي توجيه أو تخطيط، وبالتالي ارتفعت الكثافات البنائية والسكانية، واختفت الحدائق وضائق الشوارع وازدحمت الميادين الكبرى وازدادت حدة الضوضاء بها.

■ **إختصاصات الإدارة المحلية:** للإدارة المحلية اختصاصات عديدة من أهمها تلك الاختصاصات التي لها علاقة مباشرة بالتخطيط العمراني وخطط التنمية الحضرية ومنها الأتي:

– أن تتولى في حدود السياسة العامة للدولة الرقابة على مختلف المرافق والأعمال التي تدخل في اختصاصات المحافظة.

– الإشراف على خطط عملية التنمية الحضرية ومتابعتها.

– إقرار مشروعات التنمية الاجتماعية والاقتصادية ومشروع الموازنة السنوية للمحافظة ومتابعة تنفيذها.

– الموافقة على المشروعات العامة بما يفي بمتطلبات الإسكان والتشييد واقتراح مشروعات التخطيط العمراني والتعمير.

■ **قصور نظم الإدارة المحلية:** أخذت مصر في الستينات بمبدأ التخطيط الشامل لكافة القطاعات الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية، وهذا يعنى تجميع السلطات والاختصاصات في مؤسسة أو عدة مؤسسات على المستوى المركزي تتخذ القرارات ويكون التنفيذ للمؤسسات في المستوى الأقل وتحت إشراف الإدارة المركزية، متجاهلة بذلك المستوى الإقليمي والمحلي وعدم الربط بينهما ولقد كشفت الممارسة العملية لخطط وبرامج التنمية في كثير من المحافظات عن تعارض في وجهات النظر بين السلطة المحلية والسلطة المركزية وذلك لسببين رئيسيين هما: عدم وضوح الإشراف المركزي وفقدان الترابط بين التخطيطات المحلية والسياسة العامة للدولة على المستويين القومي والإقليمي. وقد أدت تلك الممارسات إلى تركيز الأنشطة في مناطق وأقاليم محددة وحرمان الأقاليم الأخرى من هذه الأنشطة مما أدى إلى ظهور فوارق اقتصادية واجتماعية وثقافية بين الأقاليم المختلفة وهو ما أدى إلى حدوث تيارات الهجرة (اليومية أو الموسمية) إلى الأقاليم الأغنى بحثا عن الفرص الأمتل وهو ما عانت منه هذه الأقاليم مثل إقليم القاهرة

الكبرى شديداً. ومن ثم يتحتم على المحليات القيام بدورها في إحداث التنمية طبقاً لمبدأ اللامركزية بل تتعداها إلى إدارة المؤسسات والهيئات والشركات التي يتعدى مجال نشاطها إقليمياً معنياً. بحيث يتم مشاركة القاعدة الشعبية وعدم إهمالها في رسم سياسة مجتمعهم ووضع أولويات الخدمات والتنسيق بينهما وتمويلها وإدارتها وتشجيع المبادرات المحلية الخلاقة والحرص على إبراز ذاتية المدينة.

٣- القاهرة الكبرى في إطار السياسات الوطنية للتنمية العمرانية

١-٣ **أهم التحديات الحالية بالإقليم:** منذ انشائها قبل أكثر من ألف عام، مثلت القاهرة مركز الثقل التاريخي والسياسي والثقافي والاقتصادي والعمراني. ولقد ساهم تركيز مركز الحكم وكافة الخدمات والمرافق الكبرى بها إلى تضخم الإقليم بصورة كبيرة. حيث تركز فكر الدولة سابقاً في التعامل مع تلك المشكلة في كيفية علاج المشاكل العاجلة وتقديم عدداً من الحلول التي ساهم بعضها في زيادة نمو واتساع الإقليم (مثل التركيز على بناء المدن الجديدة حول الإقليم). منذ عام ٢٠٠٤ تلاققت رؤية الحزب الحاكم مع وزارة الإسكان في وضع رؤية متكاملة للتنمية العمرانية لكامل الجمهورية من شأنها الحد من استمرار استقطاب إقليم القاهرة الكبرى للزيادة السكانية. ومن خلال وضع الرؤية ظهرت التحديات بالإقليم. أدت تلك التحديات إلى تأثر مكانة القاهرة الإقليمية والعالمية وقدراتها التنافسية بالسلب وتحولها تدريجياً إلى مركز جذب محلي وفي ضوء رصد الحزب والحكومة إلى التوجهات العالمية الحالية من التركيز على زيادة القدرات التنافسية للمدن لتكون بمثابة قاطرات النمو، فظهرت الحاجة إلى ضرورة إعداد مخطط استراتيجي عمراني حديث للقاهرة الكبرى حتى عام ٢٠٥٠ يهدف في الأساس إلى زيادة القدرة التنافسية للعاصمة ورفع مستوى معيشة المواطن بها إلى المعدلات العالمية مع وضع حلول للمشاكل القائمة. ومن أهم التحديات الأتي:

- التعامل مع التضخم الكبير الذي تم بصورة غير مخططة في مساحة الإقليم.
- تخفيف الضغط الشديد على مرافق الإقليم والتجمعات الجديدة.
- سرعة تحسين الوضع البيئي المتدهور والحد من ارتفاع نسب التلوث.
- تحسين الحركة المرورية داخل الإقليم ورفع كفاءة محاور الحركة الرئيسية.
- مواجهة التأثيرات السلبية على التنمية الاقتصادية بالإقليم وباقي الأقاليم الاقتصادية بالجمهورية.

٢-٣ **المشروعات العمرانية الهامة داخل الإقليم الجارى تنفيذها من قبل الحكومة:** إن الاتفاق على إعداد المخطط الاستراتيجي بعيد المدى للإقليم لا يعنى الانتظار حتى يتم الانتهاء منه للبدء في تحسين مستوى المعيشة والتعامل مع التحديات الحالية، فهناك العديد من القضايا الأساسية والمشروعات الهامة التي قامت الحكومة بالبدء الفوري في التعامل معها لتحسين الوضع الراهن دون الحاجة إلى انتظار الانتهاء من إعداد

- المخطط, وبالتالي يتم إعداد وتنفيذ تلك المشروعات حالياً بالتوازي مع جهود إعداد المخطط واعتبارها بمثابة مدخلات أساسية يتم وضعها في الاعتبار ضمن مكونات المخطط الاستراتيجي بعيد المدى للإقليم.
- نقل الوزارات والمباني الحكومية من قلب القاهرة.
 - التعامل مع المناطق العشوائية والمتدهورة بالإقليم والعمل على تحزيمها لمنع نمو المزيد منها.
 - **تطوير النقل والمرور:**
 - تطوير ميدان الرماية والمنطقة المحيطة به والتي تضم المتحف المصري الكبير.
 - تطوير ميدان الجيزة .
 - تطوير ميدان رمسيس .
 - تطوير المداخل الغربية وإنشاء محاور مرورية جديدة غرب الإقليم (محور روض الفرج – محور صفط اللبن – محور المريوطية).
 - تطوير المداخل الشرقية (تقاطع الدائري مع طريق القاهرة لاسماعيلية).
 - تنفيذ المرحلة الثانية من محور صفط اللبن (جامعة القاهرة).
 - تجديد وتوسعة كافة محطات مياه الشرب بالإقليم والتوسعات في الصرف الصحي.
 - تطوير المناطق ذات القيمة التاريخية.
 - البدء في تنفيذ الخطين الثالث والرابع من مترو الانفاق (وزارة النقل).
 - تطوير مطار القاهرة الدولي وإنشاء صالة جديدة به (وزارة الطيران المدني).

٣-٣ القضايا المؤثرة على صياغة رؤية مستقبلية للإقليم ٢٠٥٠ :

- فيما يختص بمشاكل النقل والمرور:
 - إنشاء مطار جديد غرب الإقليم أم لا؟
 - الغاء محطة رمسيس وتوزيعها على مجموعة من المحطات على حدود الإقليم يتم ربطها ببعضها البعض من خلال مترو الانفاق؟
 - كيفية الربط بين المدن الجديدة والكتلة القائمة بوسائل نقل جماعي سريعة.
 - تطوير نظام النقل الجماعي داخل الكتلة الحالية (مترو- اتوبيسات-....)
 - إدارة النقل والمرور داخل الإقليم.
- فيما يختص بمشاكل الإطار المؤسسي وإدارة العمران: الإقليم لا يمثل وحدة ادارية واحدة ولكن مقسم على ٥ محافظات بالإضافة الى هيئة المجتمعات الجديدة وكافة الخدمات والمرافق الأساسية الكبرى تدار بواسطة هيئات قطاعية مع ضعف التنسيق فيما بينها
 - هل يتم ادارة الإقليم ككيان اداري واحد ؟
 - هل يتم انشاء جهاز تنفيذي يضم مجلس ادارته المحافظين الثلاثة وممثلى الهيئات القطاعية ؟

– هل يتم تقسيم الاقليم الى عدد أكبر من المحافظات ؟

٤- خطة تطوير ميدان رمسيس في إطار السياسات الوطنية

١-٤ خطة تطوير ميدان رمسيس: تعرض الميدان خلال الاونة الاخيرة الى عدة متغيرات ادت الى



تركيز
الانتباه
حوله
باعتباره
موقعا
شديد
الاهمية
والتاثير

على مدينة القاهرة بشكل عام فهو بوابة رئيسية للمدينة من الجهة الشرقية ويرتبط ارتباطا وثيقا بجميع الميادين بالمنطقة المحيطة ويمثل احد الرؤس الثلاثة من المثلث ميدان رمسيس / ميدان العتبة / ميدان التحرير والذي اضلعه تمثل اهم المحاور المرورية بالمنطقة. وحاليا بعد رفع تمثال رمسيس من الميدان ونقله الى مقره الجديد بجوار المتحف الجارى انشاؤه بمنطقة الهرم فانه يراد تطوير الميدان بما يواكب اهميته التاريخية والعمرانية ويتوقع ان يكون الفكر الداعم لاعادة تخطيطه او تطويره غير تقليديا لمواجهة الاتساع الكبير لمساحة الميدان وتعدد مشاكله العمرانية والمرورية فى اطار تعدد المحددات الحاكمة وصولا الى افضل شكل حضارى يرقى الى القيمة التاريخية والاهمية العمرانية له.

شكل رقم (٤): ميدان رمسيس فى فترة الستينات



شكل رقم (٥): ميدان رمسيس بعد إنشاء كوبرى ٦ أكتوبر

٢-٤ مشاكل الميدان:

- تعارض حركة المشاة مع الحركة الآلية.
- غياب أماكن عبور المشاة الآمنة مع الاعتماد الكلى على كبارى المشاة التى لاتلقى الاستجابة الكاملة من المواطنين.
- تدهور حالة المباني القائمة بالميدان رغم انها من المباني ذات القيمة المعمارية والعمرانية والتاريخية
- غياب مواقف الأوتوبيسات والتاكسيات والمينى باسات
- انتشار الاسوار الحديدية حول الارصفة كمظهر من المظاهر السلبية بالميدان
- بناء مبنى جراش رمسيس فى حرم المحطة رغم انها من المباني ذات القيمة التاريخية والعمرانية والمعمارية الواجب حمايتها من التشويه



شكل رقم (٦): موقع ميدان رمسيس كما يبدو من التصوير الجوي "جوجل"

٣-٤ المحددات الحاكمة لتطوير ميدان رمسيس:

- مبنى محطة مصر للسكك الحديدية ومبنى متحف السكك الحديدية المبنى على استقامة محطة مصر.
- مبنى هندسة السكك الحديدية المتميز بالبواكى التى تغطى الرصيف بالدور الارضى.
- مسجد الفتح صاحب اعلى مأذنة بالقاهرة.
- مبنى محطة كوبرى الليمون سابقا.

٤-٤ ملامح منطقة ميدان رمسيس:

- مبنى محطة مصر طرازه نيو اسلامى عربى متطور وضع تصميمه المهندس البريطانى ادوين بانس بترشيح من روبرت ستيفسن.
- متحف السكك الحديدية انشأ فى عام ١٩٣٢ م على امتداد مبنى محطة مصر.

- جامع الفتح صاحب أعلى مآذن القاهرة هاستغرق بناؤه أكثر من ١٤ عام (كان في الموقع نفسه الدير القبطي الذي اقام مكانه صلاح الدين الايوبي برج او قلعة المكس ثم اقام مكانه الحاكم بامر الله جامع القس الذي هدمته الحملة الفرنسية في ١٧٩٨ م ثم جامع اولاد عنان الشهير).
- مبنى هندسة السكة الحديد والاشغال (المنشأ في عام ١٩٠٨).
- مبنى محطة كوبرى الليمون (مكانها الان محطة مبارك لمترو الانفاق).



شكل رقم (٧): مباني ذات طراز معمارى

(مبنى محطة السكة الحديد, مبنى محطة كوبرى الليمون, مبنى هندسة السكك الحديدية)

٤-٥ **المسابقة العالمية لتطوير الميدان:** تعانى مدينة القاهرة والتي تعتبر من أكبر عواصم العالم ونقطة تلاقى محاور الحركة بين شمال وجنوب مصر من كثير من المشاكل والتي تتركز بوضوح فى منطقة وسط القاهرة المحصورة بين الميادين الثلاثة: رمسيس والعتبة والتحرير. ويعتبر ميدان رمسيس بؤرة تلاقى محاور الحركة الرئيسية. ونظرا للأهمية التاريخية والعمرانية للميدان، وكثرة مشاكله العمرانية والمرورية فى الوقت ذاته، فقد قررت الحكومة المصرية ممثلة فى الجهاز القومي للتنسيق الحضاري ومحافظة القاهرة طرح "المسابقة الدولية لوضع تصميم عمراني وتنسيق حضاري لميدان رمسيس" تحت إشراف الاتحاد الدولي للمعماريين، بهدف الحصول على أفضل الحلول التخطيطية والعمرانية، وإعداد تصميم عمراني ووضع تنسيق حضاري لميدان رمسيس من خلال رؤية تخطيطية شاملة لمنطقة وسط مدينة القاهرة. وهي مسابقة مفتوحة للمعماريين والمخططين والمصممين العمرانيين منفردين أو مجموعات.



شكل رقم (٨): ميدان رمسيس

موقع المسابقة العالمية لتطوير ميدان رمسيس بالقاهرة - ج. ح. ع.

الهيئة العامة للتخطيط العمراني
Ministry of Urban Planning and Economic Development

وزارة الثقافة
Ministry of Culture

الجهاز القومي لتنسيق الحضارة
National Organization for Urban Harmony (NOUH)

تسمية عمراني وتنسيق حضاري لميدان رمسيس بالقاهرة - ج. ح. ع.

المسابقة العالمية لتطوير ميدان رمسيس بالقاهرة - ج. ح. ع. هي مسابقة عالمية مفتوحة لجميع المهندسين المعماريين من جميع أنحاء العالم للمشاركة في تصميم وتطوير ميدان رمسيس بالقاهرة - ج. ح. ع. وهو من أهم الميادين في القاهرة القديمة، حيث يتقاطع فيه شارع نيل، شارع محمد علي، وشارع رمسيس. الميدان يشهد حركة مرور عالية وتعد من أهم النقاط السياحية في المدينة. تهدف المسابقة إلى تطوير الميدان وتحسين مظهره الحضري، مع مراعاة الحفاظ على قيمته التاريخية والثقافية. المسابقة مفتوحة لجميع المهندسين المعماريين من جميع أنحاء العالم، سواء كانوا أفراداً أو فرقاً. سيتم اختيار الفائز من بين جميع المشاركين على أساس جودة التصميم ومدى مراعاته للعوامل الحضارية والتاريخية. الفائز سيحصل على فرصة للمشاركة في تطوير الميدان بالتعاون مع الجهات المختصة. المسابقة هي فرصة عالمية للمهندسين المعماريين لتقديم أفكارهم وإبداعاتهم في تطوير أحد أهم الميادين في القاهرة.

الهيئة العامة للتخطيط العمراني
Ministry of Urban Planning and Economic Development

وزارة الثقافة
Ministry of Culture

الجهاز القومي لتنسيق الحضارة
National Organization for Urban Harmony (NOUH)

الهيئة العامة للتخطيط العمراني
Ministry of Urban Planning and Economic Development

وزارة الثقافة
Ministry of Culture

الجهاز القومي لتنسيق الحضارة
National Organization for Urban Harmony (NOUH)

الهيئة العامة للتخطيط العمراني
Ministry of Urban Planning and Economic Development

وزارة الثقافة
Ministry of Culture

الجهاز القومي لتنسيق الحضارة
National Organization for Urban Harmony (NOUH)

شكل رقم (٩): إعلان المسابقة العالمية لتطوير الميدان

وقد لاقت المسابقة إقبالاً كبيراً من الراغبين الإشتراك حيث زاد عدد المتسابقين عن ١٠٠ متسابق من ٤٠ دولة من جميع أنحاء العالم، من بينهم ٢٩ مصرياً من داخل مصر وخارجها. وبعد دراسة المشروعات التي تم تقديمها أستقرت اللجنة على ثلاثة منها:

المشروع المصرى – الفرنسى الفائز بالجائزة الأولى، الذى اقترح:

- إلغاء الحركة الآلية من السطح
- نفس الخدمات فى جميع الأماكن
- تحويل الميدان إلى مشاة
- تحويل كوبرى الليمون إلى مشاة
- إلغاء كوبرى ٦ أكتوبر وتحويله إلى نفق داخل الميدان
- فتح محاور جديدة
- استبدال الكوبرى بنفق
- استغلال أرض مخازن السكة الحديد

المشروع الايرلندى الفائز بالجائزة الثانية، الذى اقترح:

- تغيير مسار ٦ أكتوبر
- عمل نفق بشارع رمسيس للمرور العابر المستهدف المكان (الميدان)
- مرور سطحى وتغطية الطريق المخصص للمرور وإستغلال الفراغ أعلاه كساحات للمشاة
- توفير مسطح مرفوع خاص بالمشاة فوق شارع رمسيس
- فصل المرور العابر عن الميدان من خلال تغيير مسار ٦ أكتوبر خارج ميدان رمسيس
- إنشاء مجموعة من المباني الجديدة لتحديد تشكيل الميدان وتحتوى على أنشطة تجارية لحياء الأماكن الخاصة بالمشاة
- تحويل المدخل الرئيسى للمحطة عند المدخل الجانبى عن طريق منطقة إنزال الركاب مع تغطية المسطح المخصص لذلك
- بناء الأرض الفضاء الخاصة بالسكة الحديد بين كوبرى وشارع رمسيس مع ترك باقى الأرض بدون مباني
- مدخل المترو مكان حجز التذاكر خصص لهما إنشاء دائرى يتوسط الساحة أمام المحطة ويعتبر ذلك علامة مميزة للمكان.

- المباني الجديدة المطلّة على شارع رمسيس بنفس مستوى الساحة ويتم ربطها مع الجانب الجنوبي بواسطة مسطحات المشاة فوق الطريق المار في منسوب أقل.

المشروع الثالث التركي و الفانز بالجائزة الثالثة الذي اقترح:

- اقتراح محورين ٢ مسار مشاة في اتجاهين متعامدين احدهما موازياً لشارع عماد الدين والجمهورية ويسير بينهما والثاني يصل من شارع الجمهورية إلى ميدان التحرير.
- اقترح في الارض الفضاء التابعة لسكة الحديد تم بناء منطقة خدمية فيها تم بناء ميدان أحمد حلمي.
- ربط بين المسار المقترح لكوبرى ٦ أكتوبر وأمتداد محور شمال الجمالية ممر طريق مطالع ومنازل بأربعة مخارج.
- تحديد الميدان بهيكل انشائي خفيف يغطي مسار مشاة ايكولوجي كما يؤدي وظيفة تعبيرية رمزية.
- الميدان له عدة مستويات السطحي منها مساحة مشاة.
- اضافة مدخل للمحطة من الجهة الخلفية فيما تبقى من ميدان أحمد حلمي
- انشاء محور اخضر للمشاة ايكولوجي يبدأ من ميدان رمسيس ماراً بشارع الجلاء متقبلاً بالشبكة المقترحة للمشاة.

٥- خطة تطوير الميدان وأبعاد تطبيقها

- ١-٥ **مخرجات خطة تطوير الميدان:** بعد اعتماد نتيجة المسابقة وافقت الحكومة المصريه على قرار بنقل كوبرى ٦ أكتوبر من ميدان رمسيس لتفريغ الميدان وتجميله في اجمل صوره لأنه يعد بؤرة تلاقى الحركة الرئيسييه. حيث أن الصيغه التي اتبعتها الحكومة في عمليه نقل كوبرى ٦ أكتوبر من ميدان رمسيس تعد بأنها صيغه رائعه حيث انحاز الرأي النهائي لفكرة خبراء التخطيط العمراني الذين اقترحوا من البداية- ضمن مشروع تخطيط القاهره ٢٠٥٠ - نقل كوبرى ٦ أكتوبر من موقعه الحالي، حيث يمر من ميدان رمسيس الي خلف محطة مصر، ثم توسعته وتفرغ ميدان رمسيس من اية كباري. وخطة تطوير ميدان رمسيس المعتمده تضم المحاور الآتية:

- تجزئة محطة باب الحديد.
- إخلاء ميدان رمسيس بالكامل وتضم ساحة محطة مصر.
- إلغاء مرور القطارات بالمحطة حيث تم تحديد محطتي قلوب كمحطة نهائية للقطارات القادمة من الوجه البحرى، والمنيب كمحطة نهائية للقادمين من الوجه القبلى.
- كما أنه لن يسمح إلا بمرور بنسبة ٥% من القطارات على محطة مصر
- إنشاء محطة مترو رئيسية بقلوب لتسهيل الانتقالات على المسافرين.
- إنشاء وصلة جديدة لكوبرى أكتوبر تمر خلف مبنى محطة رمسيس.

- أن يتم استغلال الفراغ أمام المحطة كساحة كبيرة تظهر جمال ورونق مبنى المحطة كمعظم عواصم المدن الكبرى فى العالم.

حيث أن الهدف من الخطة هو تخفيف التكدس السكانى على منطقة وسط البلد والتي سببتها محطة قطار رمسيس حيث بلغ عدد المترددين على المحطة نصف مليون مسافر يوميا.

وبناء على إعتقاد الخطة والموافقة عليها من مجلس الوزراء فقد أعلن وزير النقل والمواصلات عن مخطط لإنشاء ٤ محطات سكة حديدية رئيسية فى القاهرة الكبرى والتي تعتبر محطات تبادلية أنتقالية لتخفيف حدة الزحام الموجودة فى محطة رمسيس من جانب وللتسهيل على المواطنين من جانب آخر. وأستنادا إلى هذا المخطط سيتم تزويد هذه المحطات بجميع وسائل مواصلات النقل العام للتسهيل على المواطنين النزول الى المحطة المناسبة وللوصول الى محل إقامتهم. وقد أشار وزير النقل والمواصلات انه تم موافقة رئيس مجلس الوزراء فى اجتماعه مع محافظ القليوبية على محطة فى منطقة قليوب، مشيرا الى انه سيتم بناء الثلاث محطات الاخرى فى مناطق المنيب والقاهرة الجديدة والسادس من أكتوبر ليغضى جميع أنحاء القاهرة الكبرى. وتأتى المحطات الجديدة كوسيلة ومنظور جديد لتخطيط شبكات نقل الركاب مما يؤدي إلى تفرغ الكثافات العالية وتخفيف الزحام وربط وسائل الانتقال والمواصلات فى عقد انتقالية تيسر على المواطنين وتعظم الاستفادة من وسائل المواصلات.

٢-٥ **البعد التطبيقي للخطة ودوره في إدارة العمران:** جدير بالذكر أن محطات قليب و المنيب سوف تساعدان على تفريغ التكدس المركزي لمحطة رمسيس للسكك الحديدية إلى شمال وجنوب القاهرة، ولكن أنه من المتوقع أيضا ان يحدث بعض التغيرات الأساسية بمنطقتي قليب شمال القاهرة ومنطقة المنيب بجنوب القاهرة ومن أهم هذه المتغيرات المتوقعة الآتي:

- تغير جذري في إستعمالات الأراضي بتلك المدن.
- الأمتداد العمراني الغير مخطط على الأراضي الزراعية المحيطة.
- إرتفاع أسعار الأراضي.
- ظهور المشاكل المتعدده بمراكز هذه المدن.

ومن هنا نجد أن تطبيق خطة تطوير ميدان رمسيس بنفس المنهجية السالف ذكرها سوف يكون له مردوا قوى وملموسا على مدينة القاهرة وإدارة العمران بها. ومن ثم نقترح دراسة وافية للأبعاد المترتبة على التطبيق للخطة من المسؤولين والمختصين مع الأخذ في الإعتبار الطبيعة الخاصة للقاهرة باعتبارها العاصمة ومركز الحكم وأكبر أقاليم الجمهورية تعداد للسكان. بالإضافة إلى دراسة الأبعاد المترتبة لابد من الإهتمام بالآتي:

وضع إستراتيجية للمحليات في إعداد خطط وبرامج التنمية
جهاز إدارة التطوير والتنمية بالقاهرة الكبرى

١-٢-٥ **وضع إستراتيجية للمحليات في إعداد خطط وبرامج التنمية:** أصبحت الحاجة ملحة لوضع استراتيجية للتنمية الحضرية تستدرك أخطاء الماضي وتستقرئ اتجاهات المستقبل وتعتمد على أسلوب التخطيط العمراني بجميع مستوياته لحل المشكلات التي تواجه المدن المصرية وبخاصه المدن الحضرية، وذلك بوضع برامج وخطط ومشروعات علمية مدروسة لفترة زمنية يتم خلالها معالجة المشكلات والارتقاء والتطوير لتحسين البيئة كما تستهدف التحكم في النمو الحضري وتوزيع الخدمات والمرافق لتوفير البيئة الحضرية الملائمة لمعيشة أفراد المجتمع. تستهدف تلك الإستراتيجية مجموعة من المحددات التنموية والتي تختص بها الجهات المحلية ومن أهمها:

- شمولية التنمية، أي ترسم الخطوط العريضة للتنمية مفهوم النظام السياسي في تخطيط مراكز العمران محليا وإقليميا وقوميا، على أن تشارك المحليات في رسم السياسات العامة للتنمية.
- محاولة الحد من التضخم الحضري والانتشار العشوائي، حتى يمكن تلبية المشكلات الناجمة عن ذلك اقتصاديا وعمرانيا وبيئيا واجتماعيا ومن أهمها مشاكل مراكز المدن الحضرية.
- إعادة تخطيط وتطوير ورفع مستوى الأحياء، وتحديد الوظائف الحضرية أو البيئة المرتبطة بالمهن الوظيفية والخدمات مع فصل المناطق الصناعية عن مناطق الإسكان.

– العمل على معالجة التضخم السكاني والامتداد العشوائي للتجمعات، بإنشاء المجتمعات العمرانية الجديدة في شكل أحياء أو تجمعات صغرى أو مدن جديدة تابعة طبقاً للنطاقات الحيوية المؤثرة على المدينة والتي تؤثر فيها .

– تبني الأساليب الحديثة في الإدارة الحضرية، والأخذ بنظام اللامركزية في التقسيم الداخلي للمدن.

٢-٢-٥ جهاز إدارة التطوير والتنمية بالقاهرة الكبرى: نظراً للسلبات الإدارية والفنية والقانونية التي تؤثر على عمليات التطوير والتنمية بالقاهرة الكبرى ونظراً لتعدد اللجان والأجهزة والإدارات في الوزارات ذات العلاقة، ونظراً لعدم فعالية نظام التنسيق الذي يدار بواسطة لجان مكونة من ممثلين للأجهزة ذات العلاقة بالإضافة إلى تضارب التوجيهات الوزارية سواء الصادرة من وزارة الإسكان أو وزارة النقل أو من محافظات الأقليم كما ظهر في مشروعات مشابهة بالإقليم. ولذلك لابد من صدور الصيغة الإدارية والتنظيمية المناسبة للجهاز المعنى. ويقترح أن يتضمن الجهاز المقترح الأقسام التالية:

- | | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| – مكتب رئيس الجهاز | – ادارة الاستثمار |
| – ادارة الاعلام والعلاقات العامة | – ادارة المشاركة الشعبية |
| – ادارة الآثار والاقواق | – ادارة التخطيط والبرامج التنفيذية |
| – ادارة المرافق العامة | – ادارة التنظيم والبناء |
| – إدارة الطرق والمرور | – الادارة المالية والقانونية |

وفي ضوء هذه التقسيمات الادارية يمكن وضع اختصاصات كل منها وكذلك التوصيف الوظيفي للعاملين بها واسلوب التنظيم والادارة داخلها مع تحديد التجهيزات والادوات اللازمة على أن يتم ذلك بموافقة الجهاز المركزي للتنظيم والادارة.

▪ **عملية اتخاذ القرار (التداخل والمستوى):** من اهم المسائل التي تؤثر سلبيا على المشروعات العمرانية بوجه عام ومشروعات النقل بوجه خاص هو التداخل والتعارض بين القرارات التخطيطية والاجرائية، ومن مهام الجهاز المقترح هو حصر هذه التداخلات والتعارضات في اضييق الحدود الممكنة. فاذا كانت وزارة الاسكان هي المخول اليها وضع السياسات العامة فإن الجهاز يختص بوضع البرامج والقرارات التنفيذية لهذه السياسات وبحث تداخلاتها مع الجهات التنفيذية ذات العلاقة خاصة فيما يرتبط بشبكات المرافق العامة والخدمات وبعد ذلك توضع القرارات النهائية التي تتحول الى برامج تنفيذية تحدد فيها الأولويات. يتم اتخاذ القرارات التنفيذية والمرتبطة بأعمال التطوير والتنمية للجهاز المقترح على عده مستويات تخطيطية سواء المستوى القومي أو المستوى الاقليمي. وعملية اتخاذ القرار على أي من هذه المستويات تتعرض الى التداخل في المصالح والاتجاهات التنفيذية من ناحية والمصالح والاتجاهات

السياسية من ناحية اخرى. ولعملية اتخاذ القرار آلياتها المختلفة التي تختلف من مجتمع الى آخر تبعاً لمقوماته وخصائصه السياسي والاجتماعية والثقافية ومدى افضلية المصالح الشخصية على المصالح الجماعية أو العكس.

■ **الجهات المشاركة في عمليات التطوير والتنمية:** يتولى الجهاز مهمة النظر في الخطوط الإرشادية للسياسات العامة والممارسات الإدارية إضافة إلى المبادرات المحلية. ويتأكد هذا المجلس من أن التطبيقات المحلية والأفكار الجديدة التي لها صفة الإستدامة قابلة للتعميم على نطاق أوسع. ويشارك في عملية التطوير والتنمية عدة جهات يتم تنظيم اعمالها في اطار البرامج الزمنية للمشروعات التي يضعها الجهاز وهذه الجهات هي:

- القطاع الحكومي المسئول عن الطرق والمرافق والخدمات العامة..
- قطاع الاستثمار الذي يرغب المستثمرين في القيام بمشروعات استثمارية .
- الجهاز القومي للتنسيق الحضارى إستنادا إلى دورة الثقافى القومى.
- المنظمات غير الحكومية و ممثلون عن المجتمع المدنى.
- جميع الوزارات المعنية بمشروعات التنمية.
- ممثلون عن مجلسى الشعب والشورى.
- ممثلون عن المحافظات.

بما أن الخطط والمشروعات الكبرى لها تأثير على المناطق الأشمل ومردودا واضحا فى إداره العمران بالمدن المراد بها إقامة هذه المشروعات.لذا فلقد اصبح تطبيق اسلوب ادارة العمران جزءاً أساسياً ولازماً لتنفيذ مشروعات التنمية بالقاهرة الكبرى وهو السبيل الوحيد الذي يمكن من خلاله نقل الدراسات والمخططات والبرامج من حيز النظرية الى حيز الواقع المتغير مع المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية التي تؤثر على اعمال التنمية العمرانية

الخلاصة والتوصيات

- من خلال اللوحة التاريخية نجد أن ميدان رمسيس أخذ بعدا مكانيا وتاريخيا من بداية القرن التاسع عشر وتحديدا في فترات التطور العمراني للقاهرة في عهد الخديوى عباس ثم الخديوى إسماعيل.
- يعانى إقليم القاهره الكبرى من المشاكل العمرانية العديده وغيرها الناتجة عن معدلات الزيادة السكانية والهجرة المرتفعة حيث أشارت الدراسات المتعاقبة أنه يضم حوالى نصف سكان الحضر ومن ثم تأتى مشاكل النقل والمرور وإزدحام الميادين كمحصلة أساسية.
- لقد تطورت التنمية العمرانية بالقاهره من بداية القرن التاسع عشر وحتى الآن تطورا كبيرا تمثل فى الأمتداد العمرانى للكثلة العمرانية فى الإتجاهات المختلفه, بالإضافة إلى تركيز الصناعات والخدمات الإقليميه بالقاهره. هذا التطور تبع فى بعض الأحيان لخطط مقترحه ولكنة لم يتبع فى الغالب خطط التنمية الشاملة لانه لم تكن لإقليم القاهره خطة تنمية شاملة على القومى. وهذا أدى بدوره إلى حدوث أثار سلبية نتجت عنها مشاكل عمرانية فى مختلف القطاعات بالقاهرة والتي أبرزها التكدس الرهيب على محاور الحركة والميادين.
- لقد إنعكست الاختلافات فى وظائف المحافظات بإقليم القاهره الكبرى على استخدامات الاراضى فى الإقليم فنجد محافظة القاهره تتميز باحتوائها على الخدمات والانشطه المتعدده بحكم دورها السياسى كعاصمه وبحكم كونها مدينه ميثروليتينييه يتركز بها ما يقرب من ٢٠% من سكان الحضر فى مصر, ومحافظة الجيزه تتميز بجامعتها الكبرى والمناطق السكنيه والخدمات التجاريه والترفيهييه اما محافظة القليوبيه تتميز باحتوائها على العديد من المصانع والشركات الصناعيه.
- تعتبر القاهره مركزا للانشطه الحكوميه حيث تتوطن بالقاهره الكبرى المؤسسات القوميه للعاصمه السياسيه مثل قصور الحكم ومبانى المجالس النيابيه والبرلمانيه ودواوين الوزارات المختلفه بالاضافه الى المؤسسات الدوليه والاقليميه التى تقوم باعمال التنسيق على المستوى الدولى والعربى.
- نظرا لامتداد مدينة القاهره بطول يبلغ حوالى ٥٠ كم من الشمال الى الجنوب وتركيز الانشطه الجاذبه للرحلات فى مناطق متعدده ونظرا للتوزيع غير المتكافئ للسكان مع مناطق الانشطه فان عدد ضخم من الركاب يتحركون دائما بين مناطق توليد وجذب الرحلات الامر الذى تعجز معه وسائل النقل العام بتكوينها الحالى عن نقله بكفائه.
- يعانى اقليم القاهره الكبرى من الزيادة فى حجم النقل والمرور بالمقارنه بسعة شبكة النقل سواء كانت الرحلات منتجه من الاقاليم الاخرى ومتجهه الى اقليم القاهره او متولده داخل احياء القاهره والقاصده بعضها البعض ونظرا للنمو فى عدد السكان بالاقليم وارتفاع الكثافه السكانيه وزيادة معدل ملكية السياره وتنوع رحلات الافراد مع ثبات سعة الشبكة ومعدل التصرف الساعى فقد ظهرت مشاكل النقل والحركه على محاور النقل والاتصال المختلفه بالاقليم.

- تعتبر الهجره من أبرز مشكلات القاهره الكبرى نتيجة الزيادة السكانيه السريعه ووجود عوامل طارده لسكان الريف وعوامل جاذبه الى المدن .
- تهدف الإدارة المحلية السليمة إلى تحقيق الرفاهية والارتقاء بمستوى المجتمع، إلا أن المتتبع للجهات المحلية في مصر يؤكد على أنها فقدت قدرتها على إدارة المرافق والتعامل مع المشاكل العمرانية مما أفقدها التأييد الشعبي، حيث وصلت تلك الجهات إلى مستوى من التدهور والتدننى الذي يوجب العمل على إعادة تنظيمها وخاصة فيما يتعلق بالأقاليم ذات الطبيعة الخاصة (مثل القاهره الكبرى) والمدن الحضرية الكبرى.
- نتيجة لقصور نظم الإدارة المحلية وتدنى مستواها انتشرت العديد من المظاهر العمرانية السلبية مثل تدهور المرافق العامة، إنتشار الأحياء المتخلفة داخل المدن، زحف العمران على المساحات المفتوحة والخضراء وامتد إلى الخارج امتدادا عشوائيا دون أي توجيه أو تخطيط، وبالتالي ارتفعت الكثافات البنائية والسكانية، واختفت الحدائق وضائق الشوارع وازدحمت الميادين الكبرى وازدادت حدة الضوضاء بها .
- من خلال الدراسات نجد أن هناك مجموعة من التحديات والتي أثرت على مكانة القاهره الاقليمية والعالمية وقدراتها التنافسية بالسلب وتحولها تدريجيا الى مركز جذب محلى ومن أهمها (التضخم الكبير الذى تم بصورة غير مخططة فى مساحة الاقليم - الضغط الشديد على مرافق الاقليم - الوضع البيئى المتدهور - مشاكل الحركة المرورية داخل الاقليم - التكسد على محاور الحركة الألية والمشاه والميادين الرئيسية).

كل هذه العوامل السابق ذكرها أثر بطريقة مباشرة وغير مباشرة على الوضع الوظيفى لمنطقة مركز المدينة وبالأخص على الميادين الرئيسية بها وأهمها ميدان رمسيس.

- تعرض ميدان رمسيس خلال الاونة الاخيرة الى عدة متغيرات ادت الى تركيز الانتباه حوله باعتباره موقعا شديد الاهمية والتاثير على مدينة القاهره بشكل عام فهو بوابة رئيسية للمدينة من الجهة الشرقية ويرتبط ارتباطا وثيقا بجميع الميادين بالمنطقة المحيطة.
- ولذا ركزت السياسات الوطنية للتنمية العمرانية على مشاكل النقل والمرور بالقاهره عموما ومشاكل الميادين الرئيسية وأهمها ميدان رمسيس, وهو ما ظهر من خلال طرح المسابقة العالمية لتطوير الميدان.
- إن تطبيق خطة تطوير ميدان رمسيس بنفس المنهجية السالف ذكرها سوف يكون له مردوا قوى وملموسا على مدينة القاهره وإدارة العمران بها. ومن ثم نقترح دراسة وافية للأبعاد المترتبة على التطبيق للخطة من المسؤولين والمختصين مع الأخذ فى الاعتبار الطبيعة الخاصة للقاهرة بإعتبارها

العاصمة ومركز الحكم وأكبر أقاليم الجمهورية تعداد للسكان. بالإضافة إلى دراسة الأبعاد المترتبة لابد من الإهتمام بالأتى:

- وضع إستراتيجية للمحليات فى إعداد خطط وبرامج التنمية
- جهاز إدارة التطوير والتنمية بالقاهرة الكبرى

– بما أن الخطط والمشروعات الكبرى لها تأثير على المناطق الأشمل ومردودا واضحا فى إداره العمران بالمدن المراد بها إقامة هذه المشروعات.لذا فلقد اصبح تطبيق اسلوب ادارة العمران جزءاً أساسياً ولازمأ لتنفيذ مشروعات التنمية بالقاهرة الكبرى وهو السبيل الوحيد الذي يمكن من خلاله نقل الدراسات والمخططات والبرامج من حيز النظرية الى حيز الواقع المتغير مع المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية التي تؤثر على اعمال التنمية العمرانية

قائمة المراجع والمصادر:

- فتحي محمد أبو عيانة (١٩٩٦): جغرافيا العمران.
- أحمد خالد علام (١٩٨٦): التشريعات المنظمة للعمران, مكتبة الأنجلو، القاهرة.
- حسنين حسين محمد أبوزيد (١٩٩٢): التحولات الحضرية في الهياكل العمرانية والإجتماعية لمدينة القاهرة هو أثرها على بنية ومواقع الأنشطة والخدمات, رسالة دكتوراه, كلية الهندسة, جامعة الأزهر.
- على عبدالله على البيلى (٢٠٠٢): العوامل المؤثرة في تخطيط النمو العمراني للقاهرة الكبرى, رسالة دكتوراه, كلية الهندسة, جامعة الأزهر, القاهرة.
- أحمد سماحة (٢٠٠٣): نحو إدارة حضرية فعالة في مصر _ الخصخصة في إطار مشروعات البنية الأساسية, رسالة دكتوراه, كلية الهندسة, جامعة القاهرة, القاهرة.
- حامد عبدالعظيم حجازى (٢٠٠٠): تأثير مترو أنفاق القاهرة على تخطيط إستعمالات الأراضي كأساس لتخطيط النقل والمرور في إقليم القاهرة, رسالة ماجستير, كلية الهندسة, جامعة الأزهر.
- أحمد حلمى نبيل (٢٠٠٦): إستعمالات الاراضى الحكومية والإدارية ودورها فى نمو المدن_ القاهرة حالة دراسية, رسالة ماجستير, كلية الهندسة, جامعة الأزهر, القاهرة.
- أيمن هاشم عبد الرحمن (١٩٩٦) التشريعات المنظمة للعمران في مصر تقويم الوضع الراهن ورفع الفاعلية, "رسالة ماجستير, كلية التخطيط العمراني والإقليمي, جامعة القاهرة, القاهرة.
- وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية – الهيئة العامة للتخطيط العمراني (٢٠٠٠): أطلس القاهرة الكبرى.
- وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية – الهيئة العامة للتخطيط العمراني (٢٠٠٠): الرؤية الحالية للتنمية العمرانية المتكاملة بمصر والمخطط الاستراتيجي بعيد المدى لإقليم القاهرة الكبرى.
- جريدة الأسبوع بتاريخ ١١/١٠/٢٠١٠.
- (<http://www.elaosboa.com/elosboaonline/news/default.asp>).
- جريدة المصرى اليوم بتاريخ ٢٦/١٠/٢٠١٠. (<http://www.almasry-alyoum.com>).
- عصام الدين محمد على (٢٠٠٠): دور التشريعات العمرانية في عملية التنمية الحضرية المستدامة في مصر, المؤتمر العربي الإقليمي, الهيئة العامة للتخطيط العمراني, القاهرة.
- كمال خلف إسماعيل (٢٠٠٠): التخطيط العمراني ودور المحليات في تطبيق آلية التنمية المستدامة, المؤتمر العربي الإقليمي التوازن البيئي والتنمية الحضرية المستدامة, القاهرة.
- جهاز التنسيق الحضارى, مصر.