

اشكالية المدينة العربية المعاصرة في القرن الواحد والعشرين دراسة حالة مدينة القاهرة

يطرح المقال بعض الآراء والتساؤلات حول مستقبل مدينة القاهرة في ضوء ماضيها وحاضرها

ملخص

إذا كان العمران هو ذلك الإطار المادي والمعنوي والذي يحوي الأنشطة المعيشية لجماعة مستخدميه، بحيث يتفاعل هذا الإطار مع مفردات الأنساق الاقتصادية والاجتماعية لتلك الجماعة، والتي تعكسها الموروثات الثقافية لذات الجماعة. وإذا كانت المدن "قابلة للتصميم"، فإن منظومة العمران هي التي تعطي كل ما سبق قابلية التحقيق في إنسجام وإستمرارية وتواصل. حيث تتعامل تلك المنظومة مع العلاقات التبادلية بين مركباتها؛ المركبات الادارية كخطة العمل والمركبات العمرانية المادية كحيز التنفيذ والمركبات الاقتصادية والاجتماعية كالمكون البشري للإطار العمراني. فالمنظومة العمرانية بذلك إستعمالية التوجه، ديناميكية بالنسبة للزمن، مفترضة إستدامة الكفاءة في مواجهة مؤثرات التغير المتوقعة وغير المتوقعة. وبناءً على ماسبق، ما هي المؤثرات الحقيقية التي تدفع بالتغير العمراني من مسار التطور إلى منحدر التدهور؟ وهل بالضرورة أن يتحول كل نمو عمراني إلى حالة التدهور؟ وأخيراً، هل هناك من سبل لتقويم النمو العمراني و/أو مواجهة التدهور منذ بداية ظهور علامات التغير؟

ومن هنا، يهدف هذا المقال إلى توضيح العمران كمنظومة شمولية، عناصرها المكان والانسان والزمان، فتصبح بذلك مركباتها مادية وغير مادية. أما المادية فهي الادارة والبنية المادية وأما غير المادية فهي الاقتصاد والاجتماع. وتتفاعل تلك المركبات فيما بينها في إطار منهجية أساسها التوجهات الفكرية والسياسات العامة للدولة وخطط العمل وسبل إدارته، وقوامها التطبيق والتنفيذ والادارة والمتابعة والتقييم بواسطة مختلف الأجهزة والأفراد المعنيين. وتحدد كفاءة المنظومة بإستمرارية أدائها النفعي في توافق وإنسجام وتواصل في مقابلة للمتغيرات عبر الزمن. يطرح المقال مشكلتين رئيسيتين تمثلان مسببات التدهور العمراني في مدينة القاهرة؛ أولاهما تؤدي إلى الثانية وهما: إنعدام رؤية العمران كمنظومة شمولية تتساوى مركباتها في الأهمية، تتفاعل معاً في خلق إطار عمراني متكامل وبالتالي، إنعدام وجود نهج فكري قادر على التعامل مع مركبات تلك المنظومة. أما المشكلة الثانية فهي: إنعدام وجود جهاز معني لتنفيذ هذا النهج الفكري، وإقتصار فعاليات الأجهزة المعنية على الدراسات النظرية والتي – بالرغم من جديتها- تنتهي إلى توصيات عامة وليس إلى مخططات تنفيذية كأسلوب لتحقيق هذه الدراسات النظرية.

اشكالية المدينة العربية المعاصرة في القرن الواحد والعشرين دراسة حالة مدينة القاهرة

يطرح المقال بعض الآراء والتساؤلات حول مستقبل مدينة القاهرة في ضوء ماضيها وحاضرها

شهد عمران القاهرة (العاصمة) في فترة النصف الثاني من القرن العشرين تغيراً عنيفاً وصل إلى حد التدهور مع نهاية تلك الفترة. وقد عم ذلك التدهور غالبية أنحاء القاهرة، حتى في أجزائها من المناطق العمرانية المنفذة على مشاريع طموحة ناجحة الخطة وجادة التنفيذ. وقد فشلت هذه المناطق تدريجياً وعلى وجه العموم في تحقيق البيئة العمرانية المثلى لمستخدميها وأصبحت طاردة لسكانها المستقرين، جاذبة لمجموعات محدثة من السكان والأنشطة إلى الحد الذي إختفت معه المعالم العمرانية الأصلية لها. وتعاني تلك المناطق حالياً – وإن تفاوتت درجات المعاناة- من مشكلات التكدس العمراني إرتفاع نسب الكثافات البنائية والسكانية وإرتفاع معدلات التلوث البيئي، وتدهور حالات المنشآت والطرق، وقصور الطاقات الإستيعابية لشبكات الحركة والمرافق والخدمات العامة عن تلبية إحتياجات مستخدميها. ناهيئنا عن ضياع الطابع العمرانية والشخصيات البصرية المميزة لكل منطقة عمرانية والمعبرة عن ميراثها الحضاري الخاص بكل منها، وإنتشار المخالفات والتعديت وسيادة التلوث البصري. بالإضافة إلى إفلات القواعد الاقتصادية المتعارف عليها، وإرتجال صعود وهبوط القيم العقارية للأراضي والمنشآت، وتصدع البنية الاجتماعية المتماسكة لجماعات السكان المتألفين في كل منطقة عمرانية على فترات عمرها، وإتساع الفجوات الاقتصادية والاجتماعية فيما بينهم، وإختفاء القيم المجتمعية المتأصلة فيهم، وإرتفاع معدلات العنف والجريمة وتدهور الصحة العامة والنفسية تبعاً لكل ذلك.

فإذا كان العمران هو ذلك الإطار المادي والمعنوي والذي يحوي الأنشطة المعيشية لجماعة مستخدميه، بحيث يتفاعل هذا الإطار مع مفردات الأنساق الاقتصادية والاجتماعية لتلك الجماعة، والتي تعكسها الموروثات الثقافية لذات الجماعة. وإذا كانت المدن "قابلة للتصميم"، فإن منظومة العمران هي التي تعطي كل ما سبق قابلية التحقيق في إنسجام وإستمرارية وتواصل. حيث تتعامل تلك المنظومة مع العلاقات التبادلية بين مركباتها؛ المركبات الادارية كخطة العمل والمركبات العمرانية المادية كحيز التنفيذ والمركبات الاقتصادية والاجتماعية كالمكون البشري للإطار العمراني. فالمنظومة العمرانية بذلك إستعمالية التوجه، ديناميكية بالنسبة للزمن، مفترضة إستدامة الكفاءة في مواجهة مؤثرات التغير المتوقعة وغير المتوقعة. **وبناءً على ماسبق**، ما هي المؤثرات الحقيقية التي تدفع بالتغير العمراني من مسار التطور إلى منحدر التدهور؟ وهل بالضرورة أن يتحول كل نمو عمراني إلى حالة التدهور؟ وأخيراً، هل هناك من سبل لتقويم النمو العمراني و/أو مواجهة التدهور منذ بداية ظهور علامات التغير؟

ومن هنا، يهدف هذا المقال إلى **توضيح العمران كمنظومة شمولية**، عناصرها المكان والانسان والزمان، فتصبح بذلك مركباتها مادية وغير مادية. أما المادية فهي الادارة والبنية المادية وأما غير المادية فهي الاقتصاد والاجتماع. وتتفاعل تلك المركبات فيما بينها في إطار منهجية أساسها التوجهات الفكرية والسياسات العامة للدولة وخطط العمل وسبل إدارته، وقوامها التطبيق والتنفيذ والادارة والمتابعة والتقييم بواسطة مختلف الأجهزة والأفراد المعنيين. وتحدد كفاءة المنظومة بإستمرارية أدائها النفعي في توافق وإنسجام وتواصل في مقابلة للمتغيرات عبر الزمن. يطرح المقال مشكلتين رئيسيتين تمثلان مسببات التدهور العمراني في مدينة القاهرة؛ أو لهما تؤدي إلى الثانية وهما: **إنعدام رؤية العمران كمنظومة شمولية** تتساوى مركباتها في الأهمية، تتفاعل معاً في خلق إطار عمراني متكامل وبالتالي، إنعدام وجود نهج فكري قادر على التعامل مع مركبات تلك المنظومة. أما المشكلة الثانية فهي: **إنعدام وجود جهاز معني لتنفيذ هذا النهج الفكري**، وإقتصار فعاليات الأجهزة المعنية على الدراسات النظرية والتي – بالرغم من جدتها- تنتهي إلى توصيات عامة وليس إلى مخططات تنفيذية كأسلوب لتحقيق هذه الدراسات النظرية.

يرى النمو العمراني للقاهرة على أنه نمو تغيري وليس تطوري. وبوجه عام، يمكن إعتبار "التغير العمراني"

على أنه التغيير في حيز أو نطاق ما، من وضع لآخر أو من صورة لأخرى، مما ينتج عنه عدم قدرة هذا الحيز أو النطاق على أداء أنشطته الأساسية الأصلية والتي كان مقرراً له إستيفائها في المخطط الأصلي. أما المؤثرات التي تؤدي إلى التغيير فهي إما مؤثرات سياسية أو إقتصادية أو إجتماعية أو إدارية أو مادية عمرانية طبيعية، أو خليطاً من ذلك أجمع. فالمؤثرات السياسية تملئ مؤثراتها علي كافة الجوانب الحياتية، فقد تتيح ظهور وظائف جديدة لم تكن موجودة سلفاً، مما يستدعي معها نوعية جديدة من التشكيل العمراني والحضاري المعبران عنها. والمؤثرات الاقتصادية تشكل القاعدة التي يمكن معها التمويل المساند للأفكار الجديدة إلى أن تتحول إلي الواقع الملموس، فتضمن حماية التطور وتسانده وترسي دعائم المظاهر المستحدثة. والمؤثرات الاجتماعية تغير مفاهيم الانسان عن/أو حاجته إلى الحياة في مكان معين وبأوجه صياغة حياتية معينة. وأخيراً، فالمؤثرات الادارية والمتمثلة في القوانين، اللوائح، الاشتراطات، والسلطات المشرعة والمنفذة لها، والجهات الرقابية المشرفة على تنفيذ هذه القوانين والاشتراطات، وهي التي تضمن إنطلاق خطوات التنفيذ أو إنحرافها عن مسارها أو تعويقها. وعن مظاهر التغيير، فهي إما شكلية أو موضوعية، فالتغيير الشكلي يتمثل في تغيير النسيج العمراني على المسقط الأفقي و تغير الصورة البصرية في الأبعاد الثلاثة. والتغيير الموضوعي، يتمثل في تغيير الاستعمالات، الكثافات، قدرات المرافق والخدمات، المرور، أو تغير السلوك الانساني على مستوى المعاملات اليومية، إلى تغير البنية الاجتماعية بأكملها. وكلا المظهرين وجهين لعملة واحدة فكل منهما نتيجة للآخر.

أبدأ هنا بتحديد تاريخ بدء المتغيرات في عمران القاهرة بأواخر سنوات الأربعينيات، حيث كان لتلك الفترة أثر واضح في تحول العمران القاهري من خلال عاملين خارجيين هما: زيادة توافد الأجانب على مصر، وقيام الحرب العالمية الثانية، وليس بسبب الأحوال الداخلية للبلاد. واستمرت القاهرة قطباً جاذباً إلى أن إنتصف القرن ثم جاءت ثورة الثالث والعشرين من يوليو لعام 1952م. وبناءً عليه فإن فترة ما قبل الثورة تعتبر هي البداية الحقيقية لظهور التحول في العمران القاهري سواء بالنسبة لنموه المساحي على الخريطة الجغرافية أو بالنسبة لتغير صورة التركيبة الاجتماعية والاقتصادية كما سنتناول فيما يلي. فمن أسباب النمو العمراني في تلك الفترة، هو زيادة عدد الأجانب في مصر، والذين اجتذبهم العاصمة والمدن الكبرى لاستثمار رؤوس الأموال. بالإضافة إلى تزايد أعداد المهاجرين من الريف إلى المدن للعمل بالقطاع الصناعي. ولكن زيادة عدد السكان في العاصمة لم يصل إلى الحد الذي يشير بإكتظاظها بالسكان حيث لم يكن متبعاً حتى ذلك الوقت مبدأ المركزية، وكانت الزيادات السكانية موزعة حسب المواضع الجغرافية منسوبة إلى الثروات الطبيعية ومواقع تركز الصناعات، وإنما كانت هناك مؤشرات للزيادة العددية في سكان القاهرة.

إضافة، وعن آثار الحرب العالمية الثانية، فهناك عوامل رئيسية دفعت إلى التكسد العمراني في العاصمة، أهمها **إرتفاع الأسعار** ومنها أسعار مواد البناء وأسعار الأراضي المعدة للبناء وفقدان التوازن بين سعر الأرض وتكاليف البناء والقيمة الإيجارية والريع. وإرتفعت تبعاً أجور العمل والعمال وأسعار المواد الإنشائية وأسعار الأراضي. **والهجرة من الريف إلى الحضر** بسبب نظرية نزوح السكان من الريف إلى المدن سعياً وراء فرص العمل. وهذه أول أزمة مساكن في العاصمة بالنسبة للطبقة المتوسطة والطبقة ذات الدخل المحدود كالمستخدمين والعمال والصناع. فصارت الأحياء الفقيرة من سيئ إلى أسوأ وظهر لأول مرة في مصر سكنى مناطق المقابر. وكانت النتيجة المباشرة أن تضاعف عدد سكان القاهرة في مدة سنوات عشرة (1949-39م) وهو رقم قياسي. وساعد على هذا أن القاهرة لم يطرح لها قبل ذلك التاريخ ما يسمى بالبرنامج العمراني الشامل، أي وضع هيكل تكويني للعمران ودورة حركته لا بالنسبة إلى إحتياجات ومطالب يومها بل إلى ما هو أبعد من ذلك بما لا يقل عن خمسين عاماً.

ونتيجة لكل ما سبق، وبفضل تسيير العديد من خطوط الترام والذي ربط بين أطراف المدينة وقلبها، وبين الضواحي وبعضها، وبفضل إنتشار إستخدام السيارات الخاصة والعامة وسائر المركبات، أن إزدهرت بناء عليه نويات الضواحي مثل مصر الجديدة (1905م) والمعادي (1908م) وحدائق القبة (1908م) والدقي (1922م). و شرع كذلك في إنشاء غيرها مثل الأوقاف، المقطم و حلوان الجديدة. وإحتوت على مقومات الحياة المدنية الحديثة. وإزدحمت باقي الضواحي القديمة القائمة، وتميزت كل ضاحية بطابعها وشخصيتها العمرانية الخاصة بها، والتي تعكس ثقافة سكانها وتصنيفهم من ناحية الجنسية والطبقة الاجتماعية الاقتصادية.

وقد وصف عمران القاهرة وقتها بالعمران الإرتجالي، فقد وصل عدد سكانها إلى الضعف في مدة عشرة

سنوات. ونتيجة لهذا، حدث عجزاً كبيراً في عدد المساكن والمباني التجارية بأنواعها لمختلف طبقات السكان، فقوبل العجز بقوة بنائية وحركة إنشائية سريعة على جميع أنحاء بقوة لم تقاس بها أي حركة مماثلة في عواصم العالم الأخرى حتى التي تخربت بفعل الحرب. وعلى الطرف الآخر، حدثت حركة تدهور سريع في حالات المباني بالأحياء الوطنية التي سارت من سئ إلى أسوأ بسبب التكدس و سوء أو قلة الصيانة والتجديد. ويعلل ذلك بأنه -حتى ذلك الحين- لم يعمل للقاهرة ما يسمى بالبرنامج العمراني الشامل، أي وضع هيكل تكويني كامل.

قامت ثورة الثالث والعشرين من شهر يوليو في العام 1952م وكما هو الحال في الدول النامية بصفة عامة، بدأ تدخل الدولة في المراحل الأولى التالية للحصول على الإستقلال لتحسين الأحوال المعيشية. وخرجت أفكار ومشروعات طموحة لتطوير ما كان موجود من صناعة محدودة وإدخال الجديد منها لشركات ومؤسسات تابعة للدولة. وتقلص دور القطاع الخاص في مختلف المجالات وشهدت فترة الستينيات ثقة كبيرة في أن يحقق القطاع العام النمو الاقتصادي المتوقع منه. وتم التركيز على الإستثمار في مجال الصناعة المملوكة للدولة كمفتاح للوصول للنمو الاقتصادي. إلا أنه في أواخر الستينيات وأوائل السبعينيات، حدث فقدان للثقة في تلك النظريات عندما إتضح إنها لم تتمكن من تحقيق النمو المنشود وإحداثها لتأثيرات غير مرغوبة وصفت بأنها "تضخم في المركز وأنيما في الأطراف". وفي الثمانينيات، حدث تحول في السياسات الدولية في إتجاه اليمين، ليس فقط في الدول الرأسمالية المتقدمة ولكن في الدول الشيوعية والنامية كذلك. ومع الكساد الذي شهده العالم زاد عدم الاقتناع بنتائج تدخل الدول المباشر في الأنشطة الاقتصادية وحدث تحجيم للقطاع العام في دول كثيرة، كما أزيلت كثير من القيود والعوائق التي كانت تقيد أنشطة القطاع الخاص.

أما عن دور الدولة، فقد عملت حكومة الثورة أول ما حكمت على وضع خطة شاملة للنهضة الداخلية، وذلك عن طريق تطبيق المذهب الاشتراكي في النواحي السياسية والاقتصادية والاجتماعية. فأخذت في التأميم والتمصير وتصفية الرأسمالية الاقطاعية في محاولة منها لعمل خطة قومية ذات نظرة مستقبلية طويلة المدى. وذلك لتحقيق عدالة التوزيع وتدوير الفوارق بين الطبقات والنهوض بالشؤون الداخلية للبلاد. وصاحب النهضة الصناعية إرتفاعاً في مستوى المعيشة للفئات المهنية المختلفة بتوفير فرص العمل وتوفير السكن الملائم وتحقيق مجانية التعليم والعلاج وإنشاء النقابات المهنية وغيرها. ونتيجة لتطبيق النهج الاشتراكي منذ العام 1961م، تغير التركيب الحضري للمجتمع، فأقصت عن مواقعها كتلة الطبقة العليا القديمة صاحبة الامتيازات، وحلت محلها كتلة الطبقة المتوسطة من رجال القطاع العام و الحكومي، وإرتفع شأن مختلف الفئات الاجتماعية الأخرى التي إرتبطت بتلك الكتلة. وفتحت فرص العمل في الإدارة الوطنية الجديدة -إدارة مركزية القرار و الموضع- الباب أمام الريفيين للنزوح إلي المدن، من الفقراء وصغيري الأعمار وغير المتخصصين مهنياً، كفئة تقدم خدماتها للفئات الأخرى، فزادت نسبتهم لباقي السكان وإنتشروا في تجمعات سكنية على أطراف المدن وهوامشها، وكانت تلك بداية ظهور ثم إنتشار المستوطنات العشوائية.

وإستمر هذا الوضع إلى أن جاءت القلاقل السياسة في منتصف الستينيات وحتى أواخرها، مروراً بحرب اليمن ثم حرب العام 1967م، ثم حرب الإستنزاف حيث وجهت كل طاقات الدولة للمجهود الحربي، وتكررت نفس العوامل الأربعة التي تؤدي إلى التضخم العمراني بالعاصمة، وهم التضخم النقدي، عامل الهدم، ظهور طبقة أغنياء الحرب، وأخيراً تركيز السكان. ولكن الوضع إختلف وقتها عن وضع ظروف ما قبل الثورة، إذ يظهر الأثر واضحاً على العاصمة، نظراً لتنفيذ فكرة المركزية من ناحية، وللتهجير من مدن القناة الذي إستهدف غالبية العاصمة من ناحية أخرى.

وتصادف في ذلك الزمن إكتشاف وإزدهار البترول في معظم الدول العربية، فهاجر إليها الكثير من المهنيين والموظفين والعمال، مؤلفين طبقة وسطي جديدة ظهر معها التفاوت الاجتماعي الكبير بين عامة المصريين أنفسهم لأول مرة في تاريخ مصر المعاصر. وأصبحت هناك مجموعة من الأقطاب الطبقيّة للهيكل الاجتماعي تنحصر في هؤلاء الأثرياء الجدد من ناحية، وعائلات أغنياء ومنتقي مل قبل الثورة من ناحية ثانية، والنازحين من الأرياف من ناحية ثالثة، والمهجرين من مدن القناة إلي المدن الآمنة مع حرب الاستنزاف من ناحية رابعة. وبعد الانتصار في حرب أكتوبر، وبصدور قانون الإفتتاح في العام 1974م جمد التخطيط الداخلي تماماً بدعوى الإفتتاح على العالم الحر وبخاصة الغربي الأمريكي. وفتح الباب على مصراعيه في جميع مجالات الحياة وأهمها الإقتصاد الرأسمالي الفردي أو الأجنبي، من إستثمار وإنتاج وصناعة وإستصلاح أراضى وتصدير وإستيراد وتجارة وغيرها من الأنشطة الاقتصادية. وصاحب هذا تدفق قوي و سريع للأجانب على مصر مما أحدث إرتباك في جميع النشاطات الاقتصادية بوجه عام،

وارتفع مستوى تكاليف المعيشة لدرجة لم يسبق لها مثيل في تاريخ الاقتصاد المصري مما خلق موجة تضخم سحقت الغالبية العظمى من الطبقات الكادحة. وظهرت الطبقة مرة أخرى في المجتمع ولكن بصورة جديدة، فقد زادت هجرة العمالة المصريين من الحرفيين والعمال والزراعيين إلى البلاد العربية، حتى أصبحت دخولهم تمثل عنصراً هاماً في إقتصاد الدولة.

وحتى العام 1985م تقريباً ندرت تلك الفئة داخل مصر حتى إرتفعت أجورها وجاوزت بمراحل رواتب المهنيين والحكوميين، وأصبح الحرفيين والمشتغلين بالتجارة الحرة السريعة هم "الأثرياء الجدد"، وشكلوا مع فئة النازحين من الريف أهم مؤثر من مؤثرات تغير الخريطة السكانية في العاصمة في الربع الأخير من القرن العشرين - مع إختلاف نوعية التأثير.

يعتبر الإسكان أحد عوامل إنتشار العمران تنوع وظائفه وأمناطه وخلق شخصيته البصرية من حيث توزيع المباني على المسقط الأفقي (الكثافة و نمط النسيج) ومن حيث مستوياته (البرنامج والاحتياجات الوظيفية) ومن حيث التعبير المعماري (التشكيل والصورة البصرية للمنطقة العمرانية). وعن وضع الاسكان في مخططات الدولة كعنصر حيوي من عناصر العمران والتعمير، فإنها -وتحقيقاً لمبادئ الاشتراكية- حاولت وضع الخطط الشاملة لاصلاح وتطوير كافة القطاعات الحضرية، وحملت على عاتقها مسؤولية توفير المساكن، فقامت بتمصير و تأمين جميع شركات الاسكان والمقاولات الكبرى، وأنشأت بعض الشركات والمكاتب الكبرى بحيث يكون حق إتخاذ القرار الأوحد لها فيما عدا بعض المجهودات الفردية المعدودة.

بلغ نصيب الاسكان نسبة 11% من إجمالي الانفاق في الخطة الخمسية الأولى 60-1965م لمختلف القطاعات، ثم إنخفض إلى 2.6% في ميزانية العام 69-1970م بسبب توجيه الميزانية للمجهود الحربي. ووفرت الدولة في هذا الوقت أراضي مجهزة للبناء لتنفيذ مشروعات الاسكان التعاوني و المهني، وتركت تنظيم اللوائح والقرارات التنظيمية الداخلية للجمعيات التعاونية القائمة بالبناء والاسكان بما لا يتعارض وخطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة بهدف رفع مستوى أعضاء هذه الجمعيات إقتصادياً وإجتماعياً. كما عملت الدولة على إقامة المساكن من المستويين الاقتصادي ومنخفض التكاليف لسد الطلب الملح على سكنى العاصمة وأدى إلى ظهور العجز في عدد الوحدات السكنية بها، وذلك حول الكتلة المبنية أو في الأحياء الفقيرة التي أزيلت أجزاء منها مثل زينهم وميت عقبة وإمبابه وغيرهم. وفي نفس الفترة، زاد إنتشار إسكان العمال الصناعيين بجوار المراكز الصناعية لتدعيم وتشجيع القطاع الصناعي وأفراده. وكان النوعين الأخيرين من المساكن مجرد حلاً سريعاً لمواجهة طلبات السكن في محاولة الإنطلاق الاقتصادية، ولذا لم تدرس تلك التجمعات السكنية بشكل جيد، فقد كان التركيز على توفير المأوى بغض النظر عن صورة أو فعالية ذلك المأوى أو تكامل الأنشطة الانسانية فيه، لذا نرى هذه المساكن كهيئات من متوازيات الأضلاع المتكررة لنماذج معمارية نمطية. وكنتيجة لاستمرار و زيادة الحركة من الريف إلى المدينة، وفي غياب وجود التحكم الفعال، ظهرت وانتشرت المحاولات الفردية (التلقائية) لبناء المساكن في المناطق الهامشية حول كتلة العاصمة، أو داخل الكتلة في المناطق غير محكومة رقابياً. وبدأ التدهور في الذوق العام لدى الطبقة الدنيا من الشعب حتى وصل إلى درجة العدم فيما بعد.

إنتمت فترة أوائل السبعينيات بالبطء في حركة الاسكان وبخاصة الشعبي والعالمي، وإستمر الانتشار بصورة أقل للاسكان المهني، و ظهر أسلوب بيع الوحدات السكنية والتملك، كنتيجة لتعميم القوانين والتشريعات المنظمة لأعمال البناء وتحكم الدولة في القيم الايجارية وفي العلاقة بين المالك والمستأجر، مما أحجم القطاع الخاص عن الإستثمار في مجال الاسكان الايجاري و إتجاهه إلى نظام بيع الوحدات بدلاً منه. وزاد مع الانفتاح الاقتصادي تراجع الدولة عن بناء المساكن منخفضة التكاليف، وسادت صناعة الإسكان فوق المتوسط والتميز سواء من قبل الدولة أو من قبل الأفراد القادرين، فأقيمت الأبراج السكنية وإنتشر الامتداد الرأسي على المباني القائمة على مواجهة الاحتياج المتزايد للوحدات السكنية في ضوء زيادة أسعار أراضي البناء في ظل توافر المستثمرين من الأجانب والعرب وتزايد عدد الأثرياء الجدد. وإكتفت الدولة أو كادت بما تم إنشاؤه في الستينيات من وحدات الاسكان منخفض التكاليف لحل مشكلة الاسكان، فبلغ نصيب الاسكان الاقتصادي نسبة 14% فقط من جملة المساكن التي تم تشييدها في الفترة ما بين الأعوام 78-1980م مما ساعد على تزايد الحل التلقائي الشعبي من إسكان "عشوائي" حتى أصبحت ظاهرة عامة. وبلغت نسبة الاسكان اللارسمي 85% من إجمالي حجم الإسكان بالقاهرة في العام 1984م.

أما مع الاقتصاد الحر، فقد عاد القطاع الخاص إلى ساحة الإسكان والخدمات مع برامج الخصخصة بعد العام 1991م، واتجه إلى ما يمكن تسميته بالهرولة العقارية، حيث إختيار المواقع المنتعشة المضمونة، إما في مواقع متميزة داخل الكتلة العمرانية لاقامة مشاريع ذات طبيعة خاصة (مراكز تجارية وإدارية في وسط المدينة)، أو مشاريع إسكان موجهة لفئات محدودة متميزة في التجمعات الجديدة، (مثل مشاريع إسكان متكاملة الخدمات في الشروق، العبور، السادس من أكتوبر وغيرها).

أنتقل بمقالي إلى إدارة العمران بالعاصمة. وبمراجعة الدراسات المتاحة عن مخططات القاهرة في فترة النصف الثاني من القرن العشرين ومراجعة القوانين ولوائحها التنفيذية وبعض تقارير المؤتمرات والندوات التي ناقشت مشكلات عمران أحياء العاصمة، يتأكد قصور عناصر إدارة العمران من حيث تداخل المسؤوليات بين مختلف الوزارات والهيئات، ومن حيث تضارب أهداف المخططات المتتالية للقاهرة ككل أو أهداف مخططات الأحياء، ومن حيث تعدد وتوالي إصدار القوانين التنظيمية لأعمال البناء وتعديلاتها، وفي نفس الوقت ندرة وجود اشتراطات الضوابط والمحددات العمرانية للأحياء وكثافتها وصورها العمرانية.

تحدد علاقة الأجهزة المختلفة عن المسؤوليات العمرانية وقما تحده لها أو تسمح به الحكومة في توزيعاتها للأدوار والاختصاصات، على ضوء إعتبرات تضعها الدولة، وعلى ضوء ما تضع من أهداف التنمية القومية. والعلاقة بين الحكومة وأجهزتها من ناحية و بين المدينة بما تمثله من بنية مادية وجهاز إداري من ناحية أخرى، هي علاقة تستدعي إعادة النظر. فالحكومة مازالت تحمل على عاتقها تولي كافة المسؤوليات على أصعدة إتخاذ القرار والتنفيذ والإدارة والمتابعة، وبالرغم من إنتهاج مبدأ الخصخصة وإعادة توزيع الأدوار لتخفيف الأعباء وإعطاء الفرص لمسؤولين جدد للمساهمة في دفع عجلة التنمية، إلا أنه في مجال العمران تهيمن الحكومة على شئون المدينة وذلك بقيامها بالتعيينات للمحافظين ورؤساء المدن و رؤساء الأحياء و رؤساء القطاعات المختلفة والتي غالباً ما تكون تطبيقاً لترقيات السلم الوظيفي وليس تطبيقاً لمبدأ الخبرة أو تكافؤ الفرص. هذا وإنه من المعروف أن تعيين المحافظين يتم بإختيار رئيس الجمهورية بينما يتم إختيار طاقم موظفيه بإختيار وزارة الحكم المحلي.

ويعود إدخال نظام الادارة المحلية إلى العام 1960م، بهدف تشجيع المشاركة المحلية لتبني مبدأ "مركزية التخطيط مع عدم مركزية التنفيذ". وقد تطورت القوانين حتى شكلت هيكلأ متكاملأ من اللجان التنفيذية و المجالس الشعبية بهدف تأمين المرونة الإدارية للسلطات البلدية وإعطاء المواطن أدواراً فعالة. و قد عدلت القوانين عدة مرات إلى أن صدر قانون العام 1979م ليعطي للمحافظين ورؤساء المجالس المحلية سلطات أوسع في الشئون المحلية. وأصبح المحافظ هو الممثل المباشر لرئيس الجمهورية في محافظته، ويمارس السلطات التنفيذية للوزير فيما يختص بأنشطة الخدمات العامة التي إنتقلت مسئولياتها الإدارية إلى الحكم المحلي. و ينص القانون على أن يشرف المحافظ على مشاريع الإسكان والمرافق العامة وتعمير الأراضي وتحسين البيئة وشئون الصيانة والتخطيط العمراني وتصميم وتنفيذ المشروعات. ولكن، هذا ليس بكل شيء، ففي الوقت نفسه، أعطى القانون لوزير الإسكان الحق في تحديد المناطق داخل المدن التي يمكن أن تتجاوز فيها المباني الارتفاعات المحددة في لوائح التنظيم، وهي أمور ترتبط كلية بالكثافات السكانية وإستراتيجيات توزيع إستخدامات الأراضي ولوائح التنظيم الخاصة بالمناطق مما يجعلها من مسؤوليات المدينة في المقام الأول.

وبالنسبة للمشروعات الحيوية بالمدينة، فمازالت هيمنة الحكومة واضحة فيها، فهي التي تحدها، ثم توليها لوزاراتها المعنية إعداداً وتخطيطاً وتنفيذاً، دون مساهمة أو مشاركة تذكر من جانب جهاز المدينة رغم التأثير المباشر لتلك المشروعات على حاضر المدينة ومستقبلها، و يترك لجهاز المدينة الادارة الروتينية للأمور غير ذات الفاعلية. وذلك بالرغم من صدور قانون التخطيط العمراني للعام 1980م والذي نص على أن تتولى كل محافظة مسؤولية تخطيط مدنها. ومثلاً على ذلك قيام الهيئة العامة للتخطيط العمراني والممثلة لوزارة الإسكان والتعمير بالتعاقد مع بيوت الخبرة الأجنبية ووضع إستراتيجية تنمية إقليم القاهرة الكبرى وإتمام المرحلة الأولى من ذلك المخطط بمعزل عن محافظة القاهرة وبدون مشاركة فعالة من جانبها.

أما للقاهرة الكبرى، فإنها إحدى المناطق الحضرية العشر الأولى في العالم من حيث معدلات نمو كثافتها العمرانية وتعداد سكانها، ولذا، فإن إحتياجاتها تفوق معدلات النمو الاقتصادي وتتعداه بمراحل. وتزيد المسؤوليات على الهيئات المختلفة، إذ تشترك في إدارة القاهرة الكبرى ثلاثة محافظات هي القاهرة والجيزة والقليوبية. ويتعد الأمر إذ

توجد إعتبرات أخرى تحد من حرية الحركة لكونها العاصمة والمركز الأساسي لشئون الدولة السياسية والاقتصادية والثقافية. وبناءً عليه، فإنه لا توجد حدود فاصلة واضحة في مجالات التخطيط والتنسيق والتنفيذ بين مختلف الوزارات.

أنشئت اللجنة العليا لتخطيط القاهرة الكبرى في العام 1965م وكانت تتبع رئاسة مجلس الوزراء مباشرة، ويمثلها وزير الإسكان. ثم انبثق عن تلك اللجنة الجهاز التخطيطي والتنفيذي للجنة العليا للقاهرة الكبرى والذي ضم نطاق نشاطه مدينة القاهرة وأجزاء من محافظتي الجيزة والقليوبية التي لها مصالح متبادلة ومباشرة مع القاهرة باعتبار أن هذه الأجزاء متكاملة تخطيطياً مع مدينة القاهرة. وكانت الهدف من إنشاء هذا الجهاز هو القيام بالدراسات ومباشرة ومتابعة تنفيذ هذه الدراسات. وكان النشاط الرئيسي للجنة هو ضبط كل ما يخص تخطيط القاهرة الكبرى من مراجعة المخططات السابقة وإستخلاص ما يفيد منها، بالإضافة إلى دراسة كل المشروعات العاجلة في نطاق القاهرة الكبرى والمؤثرة على التخطيط أو الإسكان أو النقل والمواصلات. إلا أن الاجمالي العام الناتج عن هذا الجهاز التخطيطي والتنفيذي لم يكن مؤثراً بالدرجة المرجوة كفكر وكالتزام بالتنفيذ وذلك لعدة أسباب أهمها أن الدور الأساسي هو الدراسة ووضع الاشتراطات والمخططات، إضافة إلى مشكلات التضارب وعدم التنسيق بين الوزارات والأجهزة المعنية.

هذا، والجدير بالذكر أنه إنتقلت تتبعية ذلك الجهاز في منتصف السبعينيات إلى وزارة التعمير تحت مسمى الهيئة العامة للتخطيط العمراني، مما حولها جزءاً من الجهاز الحكومي بعد أن كانت جزءاً من محافظة القاهرة. وقسمت إلى عدة إدارات للأقاليم المختلفة. وكما كان الحال مع اللجنة وبعد تحولها إلى هيئة، فإن ما يخرج عنها هو دراسات وتوصيات غير ملزمة وتصل إلى المحافظات وإلى أجهزة التعمير أحياناً لابداء الآراء. هذا، وبما تتضمنه القوانين الحالية من إتاحة التدخل المباشر لمختلف الوزارات في شؤون تعتبر من أخص مسؤوليات المحافظة، وكذلك إتاحة تعدد الأجهزة والهيئات التي تقوم بمشروعات داخل المدينة، مما ينأى بأمر العمران عن العرض والمناقشة والنقد الموضوعي ناهينا عن بعد أهداف المشروعات العمرانية عن الاحتياجات الفعلية للقاعدة الشعبية (المستخدم الفعلي للعمران). بالإضافة إلى عدم التنسيق بين البرامج الزمنية والخطط التمولية لتلك المشروعات مما يفقد عمليات التنمية العمرانية مصداقيتها.

ومن هنا، فإن تحديد الأولويات والمعايير والميزانيات لا يتم على ضوء إحتياجات القطاع الحضري ولا تتحكم فيها السلطات المحلية لذلك القطاع. أما عن التشريعات والبرامج الاقتصادية والإستثمارية وقرارات التخطيط والميزانيات، فجميع ما سبق يخضع إلى موافقة مجلس الشعب وتدعمه السلطات المركزية (الوزارات)، بينما تنحصر سلطات الحكم المحلي (المدينة) في الإدارة الروتينية وتطبيق القوانين المنظمة للأنشطة والمباني.

أما عن مخططات القاهرة، فلم تخضع لدراسة تخطيطية عمرانية شاملة إلا في نهاية الستينيات من القرن الحالي (مع إنشاء لجنة تخطيط القاهرة الكبرى)، وحتى ذلك المخطط تعطل تنفيذه لعدة سنوات بسبب القلاقل المتنوعة وقت الحرب ثم تبعات الانفتاح حتى تفاقمت مشكلات القاهرة الكبرى. وجاء المخطط الأخير في الثمانينيات بعد أن إستقلت المشكلات وأصبح من العسير -بل و من المستحيل- إيجاد حلول جذرية لتلك المشكلات.

وعلى مدار عمر القاهرة الحديث، أنشئت العديد من الأحياء والضواحي، فإن حظي بعضها بالتخطيط المسبق الجيد كمصر الجديدة، أو إن قسمت أراضي مناطق قائمة بالفعل على أطراف العاصمة مثل شبرا، أو إن قسمت أراضي داخل نطاق العاصمة (زراعية كانت أو صحراوية). إلا أن التكامل العمراني والنظرة المستقبلية والتنسيق فيما بين كافة أجزاء العاصمة وأحيائها ظلوا مفقودين. إستحدث **مخطط بلدية محافظة القاهرة للعام 1956م** لأول مرة مفاهيم جديدة على الفكر العمراني التلقائي المصري، مثل مفهوم الحجم الأمثل للمدينة ومفاهيم المعايير التخطيطية للتوسعات الجديدة، ومفهوم التخطيط بعيد المدى لتوجيه التوسع العمراني (عشرون عاماً). و يحسب ضد هذا المخطط وتوصياته إقامة المناطق الصناعية في الضواحي لتصبح مراكز جذب تستوعب النازحين من الريف إلى المدن مما ساعد على إنتشار زحف العمران على الأراضي الزراعية. كانت أهم أهداف مخطط بلدية القاهرة للعام 1956م هي الربط بين عدد السكان بالقاهرة وبين الامكانيات الاقتصادية. وفي هذا الشأن، جاءت أهم توصياته بإعادة توزيع السكان بالفطر كله على أساس تخطيط قومي شامل مما يفيد تقييد الهجرة إلى مدينة القاهرة وكذلك إقتراح مبدأ تحديد النسل. وقد أشار المخطط إلى أهمية تحديد المناطق من حيث أهميتها وإستعمالاتها، وكذلك من حيث بعدها أو قربها من منطقة وسط المدينة. كما أشار إلى أهمية تحديد تشريعات خاصة بالمباني لكل منطقة عمرانية من مناطق القاهرة للحفاظ على طابعها وشخصيتها. وإقتراح المخطط مشروع طويل المدى لازالة الأحياء غير الصحية، وإقتراح كذلك إقامة مشروعات

الاسكان لمحدودي الدخل. وبالنسبة لاستعمالات الأراضي داخل نطاق العاصمة، فقد إقترح المخطط الإبقاء على التجمعات الصناعية بين حلوان والمعادي حيث كانت لا تتعارض مع أسس التخطيط بتواجدها إلى الجنوب من المناطق العمرانية. وفي الوقت نفسه إقترح الإبقاء على التجمعات الصناعية في مناطق شبرا الخيمة وشبرا البلد ودمنهو شبرا بالرغم من تعارض مواقعهم بالنسبة للرياح السائدة على المدينة وعل ذلك الاقتراح باستهداف عدم قفلة الكيان الاقتصادي بالمدينة. أما بالنسبة لمناطق تركيز بعض الصناعات المنتشرة حول منطقة وسط المدينة، فقد أوصى المخطط بالإبقاء عليها في مواقعها مع السماح لها بنسبة إمتداد مستقبلي.

إقترح مخطط لجنة تخطيط القاهرة الكبرى للعام 1969م مبدأ "اللامركزية المركزية" للتنمية الحضرية على الصعيد القومي، مع إحتفاظه ببعض مفاهيم المخطط الأسبق، كالحد من نمو القاهرة وتحديد الحجم الأمثل لها، وإعتبار المدينة القديمة مدينة تاريخية مع التركيز على إنشاء مناطق سكنية متكاملة، ومشاريع كبرى تتطلب تمويلاً هائلاً. أما أهم أهداف مخطط لجنة تخطيط القاهرة الكبرى للعام 1969م، فتلخصت في إقتراح الحد الأمثل للقاهرة وإحتواء النمو العمراني. وجاءت أهم توصيات ذلك المخطط بإقامة حاجز طبيعي حول القاهرة للحد من التوسع العمراني والتعدي على الأراضي الزراعية، ولم يمكن تنفيذ ذلك المقترح نظراً للأهمية الاقتصادية للكتلة العمرانية للقاهرة. وعلى جانب آخر، إقترح المخطط مبدأ تحقيق الاكتفاء الذاتي بإقامة المجتمعات العمرانية الجديدة كأقطاب جذب للنمو بهدف التخفيف عن الكتلة العمرانية للقاهرة، على أن تكن لتلك التجمعات قواعدها الاقتصادية. وبسبب العوامل الاقتصادية، تم تقليل المسافات عن القاهرة، وأقيمت المدن في مواقعها الحالية مما أدى إلى التلاحم بينها وبين الكتلة العمرانية مع زيادة عدد السكان. كما أشار المخطط إلى أهمية وضع كوردون للقاهرة يضم أجزاء من محافظتي الجيزة والقليوبية لحل المشكلات بين الثلاث محافظات. وبالنسبة لاستعمالات الأراضي داخل نطاق العاصمة، فقد أشار المخطط إلى حتمية الحد من البناء في المنطقة التاريخية القديمة وتنظيم البناء في باقي المناطق بما لا يضر بالهيكل العمراني للمدينة أو مرافقها. كما أشار إلى ضرورة إتخاذ قرار وقف هدم البيوت الصغيرة والفيلات حتى لا ترتفع محلها العمارات والأبراج.

وقد تم إعداد **مخطط هيئة التخطيط العمراني للعام 1983م** بنظرة مستقبلية لبتعدى العام 2000م، ويعزز فكرة الإمتداد العمراني علي المناطق الصحراوية مع إقتراح محاور عمرانية جديدة و طرق دائرية لربط المدن الجديدة والمدن التابعة بمدينة القاهرة. كانت أهم أهداف هذا المخطط هي التأكيد على التنمية الاقتصادية وتحسين الظروف المعيشية. أما عن التنمية الاقتصادية، فقد أكد المخطط على عدة نقاط أهمها حماية الأراضي الزراعية، إعادة النظر في سياسة إختيار المواقع الصناعية، رفع كفاءة شبكة النقل والمواصلات، تحقيق أقصى إستفادة من مرافق البنية الأساسية القائمة، وأخيراً حماية التراث الأثري والتاريخي كمورد رئيسي للتنمية السياحية. أما تحسين الظروف المعيشية، فقد أكد المخطط على أهمية إتباع اللامركزية لوضع حد للامتداد المتلاحم للكتلة العمرانية لاقليم القاهرة الكبرى، توفير إسكان لذوي الدخل المحدود والمتوسط كبديل للتجمعات العشوائية القائمة، رفع كفاءة الخدمات العامة بإعادة تنظيم الهيكل العمراني، التوسع في مد المساكن بالمرافق العامة، إعادة ترميم و بناء المناطق السكنية القائمة، حماية موارد المياه وأخيراً التحكم في التلوث البيئي. وبالنسبة لاستعمالات الأراضي داخل نطاق العاصمة، فقد أكد المخطط على ضرورة التخطيط للقطاعات والأنشطة المختلفة ومتطلباتها المستقبلية ومراجعة شبكات الطرق للنقل والمرور داخل المدينة وخارجها. كما إقترح تجديد شبكات المياه والصرف الصحي وتطوير شبكة التليفونات والكهرباء والغاز الطبيعي. وجاءت الاجراءات الأساسية لذلك المخطط في ثلاثة نقاط وهي: 1. إفتتاح عمراني كبير نحو المناطق الصحراوية كبديل للزحف على الأراضي الزراعية. 2. تنفيذ المخططات التنفيذية التي تم إعدادها بالنسبة للطريق الدائري ومشروعات الاسكان. 3. إنشاء جهاز دائم للتخطيط يكون مسؤولاً عن تكامل النمو العمراني. ومما سبق، فإنه من الواضح أن النظرة الشمولية للعمران لم تكن محددة بالنسبة للمخططات إلا عندما تفاقمت مشكلات القاهرة، و بناء عليه تم إقتراح إنشاء الجهاز الدائم للتخطيط وهو الاقتراح الذي لم يؤخذ مأخذ الجدية حتى الآن.

...

و طبقاً للتاريخ، فعلى كل مجتمع عمراني أن يحكم وينظم نمو منطقة تجمعه، وذلك بوضع المعايير والضوابط التي يراها مناسبة لظروفه، ثم يترجمها بعد ذلك إلى قوانين تنظيم وبناء وأحكام إشتراطات تكون الأداة الأولى لتحقيق خطة التنمية العمرانية الشاملة أو ما يسمى "بالتخطيط العام لمنطقة ما". وبعبارة أخرى، لا بد للإشتراطات البنائية والعمرانية أن توفر للمخططات العمرانية ما تهدف إلى تحقيقه، بحيث توفر للمستعملين أكبر قدر من إحتياجاتهم

العمرانية. إذن، فالقوانين التخطيطية العمرانية مع اللوائح والاشتراطات التنفيذية للتصميم العمراني والبناء ترتبط مباشرة بتحقيق الاحتياجات الفردية والجماعية باعتبارها الهدف الرئيسي في أية عملية تخطيطية على مستوى العمران. فهل تم وضع القوانين والاشتراطات بشكل يتلاءم مع إحتياجات الأفراد و المجتمع، أم أن عدم ملاءمتها لهذه الاحتياجات وديناميكية تلك الإحتياجات هو ما أدى إلى لجوء الجهات والأفراد إلى الخرق و المخالفة تماشياً مع إحتياجاتهم التي تفرض نفسها بشكل مباشر؟

أولاً: بالنسبة للقوانين والاشتراطات والمعدلات، لم تكن في مصر حتى العام 1940م قوانين عمرانية سوى لوائح صدرت في الأعوام 1881م ثم 1889م تتضمن تحديد خطوط التنظيم للطرق وعروضها، وكذلك كيفية تناول مشكلات المنشآت الأيلة للسقوط. إلى أن صدر أول قانون لتنظيم أعمال البناء رقم 51 لعام 1940م، حيث حدد مساحة إشغال المباني لقطعة الأرض والمخالفات المتعلقة بها، كما حدد إرتفاع واجهات البناء والمساحات الخاصة بالإنارة والتهوية.

وتولت إصدارات القوانين بعد ثورة العام 1952م، فصدر قانوني الأعوام 1954م و1956م لمعالجة القصور في القانون السابق، حيث إنتشرت ظاهرة عدم التقيد بأنظمة المباني وتقسيم الأراضي. وبعد قانون 1956م صدر قانون رقم 54 للعام 1962م وإقتضرت أحكامه الرئيسية على تنظيم أعمال البناء، بينما إقتصر إلى اللوائح التنفيذية التي تدعم تنفيذ الاشتراطات الفنية والهندسية. و صدر بعد ذلك قانون رقم 55 للعام 1964م لسد الثغرات التي كشف عنها العمل بالقانون الأسبق. و إستمر العمل به حتى صدور قانون رقم 106 للعام 1976م و الذي يعتبر المنظم الأشمل لأعمال البناء في وقتنا الحاضر (و قد عدل ذلك القانون عدة مرات آخرها في العام 1996م). و لم يحدث أن صدر قانون يختص بالتخطيط العمراني إلا قانون رقم 3 للعام 1982م للتخطيط و تقسيم الأراضي. ومما سبق، يتضح توالي القوانين المنظمة لأعمال البناء، إلا أنه لا توجد قوانين عمرانية سوى قانون العام 1982م، وهو بدوره لا يوضح الضوابط العمرانية للأحياء بوجه خاص، والتي تهدف إلى تنظيم العمران وضبط نموه للحفاظ على البيئة المثلى للتجمعات العمرانية.

وتتبع جميع المحليات -تقريباً- قانون تنظيم أعمال البناء العام والذي تقتصر إشتراطاته فقط على متطلبات التهوية والإنارة والارتدادات والارتفاعات فقط بالنسبة للمباني. وبناءً عليه، يلاحظ التدهور في جميع الأحياء بلا استثناء حتى مع وجود مخطط أصلي لأي منها -إذ لا نجد في أي من القوانين معايير تخطيطية أو معدلات نسب الكثافات البنائية- وتسبب إتباع القانون العام في الارتفاع الشديد للكثافات السكانية والبنائية. وبالتالي المشاكل المتعلقة بهما من حركات المرور والنقل وأماكن التحميل والتفريغ والانتظار المبيت للمركبات والسيارات، ومشكلات الخدمات اللازمة للسكان والأماكن المفتوحة والترفيهية، وأخيراً، مشكلات المرافق العامة، حتى تفاقمت تلك المشكلات ووصلت إلى الحد الذي يصعب معه مواجهتها وحلها.

ثانياً: بالنسبة للاشتراطات البنائية والمعدلات التخطيطية تعرف الاشتراطات البنائية على أنها "مجموعة القوانين المنظمة لحركة العمران والبناء بهدف تحقيق المخططات الموضوعية بما تشتمل عليه من معدلات تخطيطية وعلاقات وظيفية ومكانية وبصرية تلبي إحتياجات الأفراد والمجتمع". أما المعدلات التخطيطية فهي "المعيار أو المقياس الذي يستخدمه المخططون لترجمة إحتياجات الأفراد والمجتمعات إلى مساحات ذات مواصفات محددة بهدف تحقيق أكبر قدر ممكن من تلك الإحتياجات من الاستعمالات العمرانية المختلفة". وبناءً عليه، فإن كلاً من الاشتراطات والمعايير لا بد وأن تتفق لتحقيق إحتياجات الأفراد، وإن هذه الإحتياجات تختلف وتتبدل وتتغير وفقاً لمجموعة إعتبارات ترتبط بالفرد نفسه، مثل المستوى الثقافي والاجتماعي والاقتصادي بالإضافة إلى الميول والرغبات. كما ترتبط بالمجتمع الذي يعيش فيه الفرد ويتفاعل معه، وما يؤثر في هذا المجتمع من عوامل سياسية وتاريخية وإقتصادية ومفاهيم وعادات وأعراف وجميعها عناصر متغيرة، تختلف بشكل واضح وتخضع لحركة ديناميكية شديدة التأثير. ومن ثم، فإنه من الطبيعي أن ترتبط الاشتراطات البنائية بشكل مباشر بهذه الديناميكية.

ثالثاً: بالنسبة لإشتراطات تنظيم الأحياء والمناطق المستحدثة، فتعرف على أنها "ترجمة الكثافات التي يوصي بها المخطط العمراني إلى إشتراطات بنائية وتنظيمية يسهل على المماريين والمهندسين إتباعها فيما يقومون به من

أعمال، كما يسهل على الإداريين المختصين مراجعتها و متابعتها وتقييمها.
وتتلخص حتمية وجود إشتراطات المناطق في التحكم في كل من: تحديد إستعمالات الأراضي للأنشطة العمرانية المختلفة وتحديد إستعمالات المباني التي تقام عليها للسكن أو لأي أغراض أخرى، توزيع أعداد وإرتفاعات المباني والمنشآت بأنواعها، تحديد نسب المساحات التي تشغلها المباني من تقاسيم الأراضي وكذا الفراغات والارتدادات من حولها، توزيع الكثافات السكانية والتحكم في عدد السكان بالمنطقة بما يتناسب مع كفاءة شبكات الطرق وبما يتناسب كذلك مع الخدمات اليومية ثم مع كفاءة وسعة المرافق العامة.

رابعاً: بالنسبة للطابع العمراني: والمقصود به توفير المراجع البصرية ومجموعة الصفات المركبة التي تميز مكاناً بذاته ويضم في ثناياه مفاهيم طابع الأبنية والعناصر المعمارية وملامح الموقع والمناخ والأنشطة والثقافة. إذاً أن "الطابع" تعبيراً شاملاً عن حاصل تجربة الجماعة الانسانية في مكان محدد وخلال فترة زمنية يعينها في التعامل مع تطوير بيئتهم الحضرية. وللطابع بعدين رئيسيين: البعد المادي: الذي يعتمد على المكان والبيئة المحيطة من ناحية، والعناصر المبنية من ناحية أخرى. البعد الثقافي الحضاري: الذي يضم المجتمع والأنشطة والسلوكيات وغيرها، وهو بذلك يشمل التفاعل بين اللاندسكيب الطبيعي والاضافات الانسانية، وبين المكان والمباني والأنشطة. وبالنسبة للطابع العمراني لمدينة القاهرة الكبرى، أو لأحيائها - فلا تعليق.

خامساً: بالنسبة للكثافات البنائية: وباستعراض ما تسمح به قوانيننا من كثافات بنائية بمثلثاتها الواردة في إشتراطات تنظيم المناطق ببعض الدول الأوروبية، نلاحظ أنه قد تم إقتباس أو نقل تشريعات التخطيط والبناء عن نماذج للتخطيط العمراني لهذه الدول بصرف النظر عن ملاءمتها للظروف السائدة في مجتمعنا، مثلنا مثل بعض عواصم الدول النامية وذلك لعدة أسباب أهمها أن تلك الدول الأوروبية قد وضع تلك المعايير وفق دراسات خاصة بظروفه، في حين أنه عندما نقلت تلك المعايير في مصر فقد نقلت بأرقامها وليس بطريقة تطبيقها. ومثالاً علي ذلك، فإن قوانيننا تسمح بالبناء في الشوارع العريضة بما يعادل كثافة بنائية مقدارها 8 وقد تصل إلى 10. في حين أنه على سبيل المثال أقصى كثافة بنائية في وسط مدينة باريس مسموح بها هي 3، وفي وسط لندن 3.5 فيما عدا المنطقة المركزية فتصل إلى 4,5 وفي وسط ميونيخ تصل إلي 2.5، وفي وسط برلين تصل إلى 2. هذا مع الوضع في الإعتبار أن جميع المدن الأوروبية بها شبكات متكاملة من المواصلات، أي عدد سكان أقل تخدمه شبكة أفضل للمواصلات العامة.

بدراسة ما تقدم، فإنه يمكن الجدل بأن المشكلات العمرانية للقاهرة تنحصر في قلة الوعي بمفاهيم وأبعاد شمولية المنظومة العمرانية، مما يؤدي بدوره إلى عدم وضوح الأدوار وتوزيع المسؤوليات العمرانية فيما بين الجميع. وكل ما سبق -مضافاً إليه إنعدام الوعي بمفهوم الإستدامة-، يؤدي إلى عشوائية وإرتجالية القرارات المنظمة للعمران، وبالتالي إلى الإلغاء والتبديل والحذف والإضافة في تلك القرارات. والخلاصة يا أستاذتي الفاضلة د. عليّة، إن مشكلات العمران هي نتيجة حتمية للتعامل مع منظومته وآلياتها ومفرداتها كأجزاء منعقدة الكلية. وبالتالي، تؤخذ القرارات تبعاً بتلقائية كردود أفعال لحظية سطحية وبدون مراعاة لأولويات أو أهميات أو تكاملات، وبدون إعتبار لتبعيات تلك القرارات من تغير العمران أو تحوله عن مساره الأصلي أو دفعه إلى التدهور دافعاً.

يؤدي ما سبق حتماً إلى إرتجال العمران و إنعدام وجود خطة عمرانية متكاملة فيما بين مشتقاتها المادية (والمتمثلة في العناصر المنظمة للعمران وإدارته) والإنسانية (و المتمثلة في العناصر الإقتصادية/الإجتماعية) والمستقبلية (والمتمثلة في عناصر التنمية المستدامة). ويفسر ذلك مشكلات التكديس العمراني وإرتفاع نسب الكثافات وتدهور حالات المباني والخدمات والبنية التحتية ورداءة حالات الطرق وإرتفاع كثافات المرور وغيرها. أما بالنسبة لمشكلات النسيج العمراني، فإن كل ما سبق -مضافاً إليه تقسيم المنطقة بشرايين المرور العابر ومختلف الكبارى قد أدى إلى تغير شبكة النسيج إلى الحد الذي فقدت معه هذه الشبكة كفاءتها وأصبحت معه غير مقروءة سواء على الخريطة أو بالنسبة لمستخدميها. ناهينا عن ضياع خاصية تدرج الطرق وبالتالي تدرج خصوصية المناطق العمرانية، وإختفاء الفراغات العمرانية البنينة المميزة، وما إلى ذلك من تبعيات ضياع الطابع والشخصية البصرية والتلوث وغيرها. ولا يمكن فصل المشكلات المادية عن مصاحباتها أو موازياتها من المشكلات الإقتصادية من الخلط والتغير في نسب ومعدلات إستعمالات الأراضي والمنشآت إلى الحد الذي حول القاهرة إلى بؤرة جذب إقليمية للأنشطة

الإقتصادية والتجارية والترفيهية، مما أشعل القيم العقارية بها. وهو العامل الذي أدى إلى تدهور البنية الإجتماعية والتصادم المجتمعي نتيجة للخط غير المرغوب، وما ينتج عنه من مشكلات إجتماعية جمّة. حتى أصبحت العاصمة طاردة لسكانها الأصليين، وأصبحت خريطة السكانية هلامية الملامح.

وعن المدن الجديدة حول القاهرة العاصمة، فدعوني أذكر بمثيرتها من مناطق عمرانية صممت كمراكز جذب سكنية خارج نطاق العاصمة، ووضع لهما من الاشتراطات ما نعلمه لأبنائنا الطلاب. ولننظر إلى ما آل إلى المعادي ومصر الجديدة ومدينة نصر الآن. وكان لكل من المناطق الثلاث هدفاً عمرانياً خطط من أجله على فكر تصميمي واستراتيجية جذب فئة السكان المستهدفة. وكان لكل من المناطق الثلاث اشتراطات بنائية خاصة بها، من شأنها تحقيق طابعاً عمرانياً خاصاً بها، وبكثافة سكانية من 30% إلى 50% في أكثر المناطق المتوقعة كثافة. فكيف تحولت تلك المناطق إلى طاردة للسكان؟ الإجابة يمكن تلخيصها في غياب البعد الإداري في العملية التنظيمية لعمران المناطق شكل أحد العناصر المؤدية لمشكلات البيئة العمرانية بهم، من حيث عدم التقييد بمحددات أو معايير لاستعمالات الأراضي والعلاقات بين الاستعمالات والكثافات الناتجة. كذلك غياب البعد الإداري من حيث عدم التمسك بالاشتراطات الأصلية المنظمة للبناء من حيث إستغلال نسب مسطحات الأراضي وزيادة الارتفاعات والرود، وعدم حماية المباني وصيانتها وإحلال المباني القديمة وغيرها. وقد صاحب ما سبق، زيادة في الكثافات البنائية والسكانية حتى وصلت إلى حد التكسب في كثير من المناطق وبالتالي زيادة العبء على الخدمات القائمة وشبكات المرافق والطرق مع عدم توافر أماكن انتظار السيارات مما ينتج عنه الاختناقات المرورية وإنتفاء وجود الرصيف أو تحويله إلى ملكية خاصة مما يعوق حركة المشاة. وأخيراً، التلوث البيئي بوجه عام والتلوث البصري بوجه خاص وفقدان الصورة البصرية الأصلية المميزة لكل منطقة من المناطق الثلاث.

وتتبقى من مجموعة المظاهر السابقة مجموعة من المشكلات العمرانية التي يمكن تصنيفها إلى مشكلات مادية ومشكلات إقتصادية/إجتماعية. و يمكن تحليل المشكلات من خلال مجموعة معايير كالتالي: المشكلات المادية: على مستوى التنظيم والإدارة (القوانين والتشريعات): _تسبب التغيير في سياسات إدارة وتنظيم العمران للمناطق العمرانية المختلفة إلى حدوث اضطراب وإختلاف في تشكيل وتكوين المخطط العمراني لهذه المناطق، مما أدى إلى حدوث خلل وتداخل في الاستعمالات وتكسب في العمران، حيث تعتبر السياسات الإدارية هي المسئول الأول عن هذا الخلل. يعمل التوافق بين الاشتراطات البنائية بالمنطقة ومتطلبات ساكنيها الأصليين على حدوث إرتقاء وحفاظ على المستوى البيئي والعمراني لهذه المنطقة. أما إذا ما اختلفت هذه الاشتراطات نتيجة لتغيير القوانين المنظمة للعمران والاشتراطات الخاصة به، فإن ذلك ينعكس بالضرورة على طبيعة وتكوين ومستوى كفاءة هذا العمران ومدى تلبية احتياجات قاطنيه والتي قد تكون أحد عوامل جذبهم إلى هذه المنطقة دون غيرها. تمثل القدرة التنفيذية البعد الثالث للجوانب التشريعية والاشتراطات البنائية المنظمة للعمران، فمع غياب القدرة على تنفيذ القانون وإجبار الجميع على إحترامه، ومع ظهور الاستثناءات أو التغاضي عن التجاوزات أو تحقيق المصالحة في مقابل غرامات مادية دون القيمة الفعلية للضرر، كل ذلك يؤدي إلى تدني الصورة العمرانية للبيئة، ناهينا عن ضياع هيبة القانون وتأثير ذلك على القيم الإجتماعية. **التكسب العمراني من حيث نسب إشغال قطع الأراضي:** يعمل إشغال إجمالي مساحات قطع الأراضي على تحول الطاقة الاستيعابية للمخطط العمراني الأساسي من النطاق الأمثل للاستيعاب المحتمل إلى عدم القدرة على الاستيعاب. وهذه القدرة نسبية لكل منطقة ترتبط بالعلاقة بين الكثافة البنائية والكثافة السكانية ونسبة الإشغال الحادثة.

شبكة الحركة: مدي مناسبة الطرق وملاءمتها لأنواع المرور والحركة وكثافتها وحركة المشاة: ينعكس تزامم الأنشطة وتداخل الاستعمالات على ظهور عوائق تحد من كفاءة إستخدام وممارسة النشاط بصورة ميسرة وأمنة، وتظهر تلك العوائق في عدة صور منها: عوائق لحركة المشاة وتعرضهم للخطر، عوائق لحركة المركبات و وسائل المواصلات، وأخيراً عوائق للأنشطة المؤداة فعلياً والمرجوة نظرياً. وعن **الاختناقات المرورية:** ونتيجة أن السعة المرورية بالشوارع صممت لاستيعاب عدد من السيارات يتناسب مع عدد قاطني مباني سكنية لا يزيد عدد أدوارها

عن بضعة طوابق، وهي نفسها قد إستبدلت بمباني مرتفعة يصل عدد طوابقها إلى أكثر من خمسة عشر طابقاً في الشرايين الرئيسية بمصر الجديدة ومدينة نصر وعلى طول كورنيش المعادي.

تبعاً لما سبق، يتغير النسيج العمراني من نسيج صالح وجاذب للسكان إلى نسيج غير صالح للحياة السكنية وطارد للسكان لعدم قدرته على تلبية إحتياجاتهم الصحية والأمنية والاجتماعية، و من ذلك: إنتشار وتداخل الخدمات في قوالب عمرانية غير ملائمة للنسيج العمراني ومختلفة عن المخطط العمراني الأصلي، تغير وإرتفاع الكثافة البنائية ونسب إشغال الأراضي عما هو مخطط لها، يترتب على العامل السابقة منع التهوية والاضاءة الصحية عن بعض المنشآت أو عن المباني المجاورة لها. باحلال المباني القديمة بمباني أخرى حديثة، وبإهمال المباني الأصلية، فقدت المناطق شخصياتها المتميزة وطبائعها والذي كان واجباً الحفاظ عليهم وليس إهدارهم كقيم حضارية ودلالات على مراحل نمو المدينة، فقدت بذلك الهوية المعمارية والوحدة التصميمية التي تميزت بها كل منطقة وكانت إحدى العوامل الرئيسية لنجاحها كمشروعات عمرانية ناجحة.

يؤثر التكسد على درجة الكفاءة الصحية للبيئة العمرانية، فقد يؤثر على الاضاءة الطبيعية والتهوية وكذلك على نظافة الشوارع، فإن درجة التلوث البيئي (الهوائي والسمعي والبصري) ترتبط بدرجة التكسد العمراني. وينجم التلوث البيئي بوجه عام عن الكثافات المرورية العادية وإختناقات مرورية حادة وذلك بما تبثه من عوادم تؤدي بصحة المواطنين وتعرضهم لأمراض صدرية وسرطانية وأمراض القلب، وأيضاً العديد من الأمراض النفسية والعقلية نتيجة للتعرض لنسب عالية من السموم. أيضاً، هناك التلوث البصري، والمتمثل في: تشوه الصورة البصرية للعمران ما بين تناقض وتباين الإرتفاعات والأنشطة واللافتات والأكشاك وسائر الاشغالات الموزعة عشوائياً، تشوه الصورة البصرية للمبنى نتيجة الاضافات والتعديلات التي قد تتطلبها الأنشطة الجديدة بوحدات المبنى أو بوضع أجهزة التكيف والإعلانات.

ويمكن إستنباط المشكلات الاقتصادية والاجتماعية من خلال إستعمالات الأراضي: قد يتسبب التغير في طبيعة إستعمالات الأراضي عما هو مخطط له في حدوث تضارب بين أنواع الاستعمالات المختلفة، سواء كان ذلك على مستوى الأنشطة الانتقاعية كالاسكان والخدمات أو على مستوى الحركة والمرور. فمدي التوافق بين الاستعمالات المختلفة يرتبط ارتباطاً وثيقاً بمدى ودرجة الكفاءة العمرانية، فتداخل الاستعمالات المقلقة للراحة مع الاستعمالات السكنية يتسبب في ضعف الكفاءة العمرانية للبيئة السكنية. كما وأن معدل تحقيق و إستيفاء الخدمات الأساسية بالمنطقة يجب أن يتناسب مع الأنشطة والاستعمالات السكنية بها من حيث الكم و التوزيع ومدى كفايتها وتواءمها مع حجم السكان وإمكانية الوصول إليها، ... إلخ، وتلك حسب المخطط العمراني المستهدف. أما الخطأ في استعمالات الأراضي فبشكل العامل المشترك بين جميع عناصر أطروحة مشاكل البيئة العمرانية و منها: دخول أنشطة جديدة إلى المنطقة مثل النشاط التجاري أو النشاط الإداري، دخول خدمات جديدة إلى المنطقة لتلبية إحتياجات الأنشطة الجديدة مثل النقل العام ومحطات الأتوبيس بما لا يتناسب مع المنطقة ومخططها الأصلي من حيث القدرة الاستيعابية أو الأمان أو الخصوصية أو التلوث أو الضوضاء، تواجد الخدمات (مثل الخدمات التعليمية من مدارس و حضانات) في قوالب وفي مواقع غير ملائمة لها أو للبيئة المحيطة بها، تحول العمارات والمباني السكنية إلى النشاط الإداري بما لا يتفق مع المحيط البيئي أو شبكة الطرق والخدمات المطلوبة لها، إقامة الأكشاك أو المخازن على الأرصفة بما يعوق حركة المشاة، الافتقاد إلى الخصوصية والأمان في إطار المحيط السكني نتيجة لكثرة تردد الأعراب سعيّاً وراء الخدمات أو الأنشطة الوليدة على خلاف المخطط الأصلي، زيادة إستهلاك المرافق العامة مما يؤدي إلى تهالكها لاختلاف التطور الحادث عن المخطط الأصلي وقدرته الاستيعابية (طرق – تغذية بالمياه – صرف صحي - ... إلخ، ...)، التحول في استخدام أماكن إنتظار السكان الأصليين للسيارات إلى أماكن الانتظار سواء للسكان المحدثين أو للمتريدين على الأنشطة التجارية والإدارية بالمنطقة، التغير في مستويات الاسكان أو التجارة أو الخدمات الأخرى عن الإشتراطات الأصلية وتغير نوعية السكان وزيادة المتردين على المناطق مما يؤدي إلى عدم التكافؤ الاجتماعي.

أما بالنسبة للبنية الاجتماعية، فمن مشاكلها الإختلاط الاجتماعي غير المرغوب، والذي يعكس آثاراً سلبية على المجتمع و الإطار المادي الذي يعيش فيه ذلك المجتمع. وتنتج تلك الآثار عن إختلاف القيم والمفاهيم والسلوكيات

الخاصة بكل جماعة عن غيرها، ويعتبر التداخل في الاستعمالات من أهم المسببات في حدوث هذه الظاهرة التي قد نراها في منطقة إزدادت بها الخدمات التجارية مجاورة لمنطقة أقل منها إجتماعياً وتفتقر لنفس الخدمات. أما الخصوصية، فتعد من أهم الاحتياجات الانسانية على المستوى السكني، ومتى ضعف الاحساس بها فإن الساكن يشعر بقصور البيئة لتلبية إحتياجاته، حتى تصل إلى مستوى تصبح معه البيئة طاردة للسكنى. ويشكل تداخل الاستعمالات غير المرغوبة أهم مؤثرات تهديد الخصوصية على مستوى البيئة السكنية. أما الانتماء، فعدم الشعور به يترجم إلى غياب روح التعاون وغياب وحدة الجماعة، و غياب المشاركة الاجتماعية، مما يؤدي إلى عدم صيانة وصياغة أهداف إجتماعية محددة. وبالتالي إنعدام صيانة البيئة العمرانية والمحافظة على مستواها مما يؤدي إلى حدوث مشكلات البيئة الاجتماعية. أما روح الجماعة، فغيابها -الناتج عن غياب الانتماء- يفقد الجماعة سلطتها وسيطرتها على بيئتها.

الأمل الوحيد: تؤكد معظم الدراسات في مجال التنمية أن عمليات النمو السريع يعقبها تدهور وأن معدل النمو السريع يجعل بالتدهور السريع. ومن هنا، حري بنا صياغة مجموعة من الأفكار المفاهيم التي تساعد على تحقيق استمرارية في عمليات التنمية والتي من شأنها منع التدهور والحفاظ على مستوى التنمية المراد تحقيقه. ويظهر هنا "مصطلح التنمية المستدامة". وتعريف الاستدامة لغوياً على أنها القدرة على الحفاظ والتمسك ومواجهة المتغيرات وإستمرارية النمو أو العطاء بنفس المستوى في مواجهة التحديات والمعوقات، وفي ظل الشرعية القانونية والعدالة العرفية. وتعريف التنمية المستدامة إصطلاحياً على أنها التنمية التي تحقق إحتياجات المجتمع الحاضر دون إحداث خلل في قدرة الأجيال المستقبلية على مواجهة إحتياجاتهم. والتنمية المستدامة كمفهوم تتضمن الاعتبارات الاقتصادية والبيئية والاجتماعية، كما يمكن أن تأخذ في الاعتبار النمو الاقتصادي كأولوية مطلقة، وبالتالي فإن الفكرة الأساسية التي تكمن وراء عملية الاستدامة هي خلق منظومة متكاملة تتعلق بتوزيع الموارد وتوظيفها مع الوضع في الاعتبار الاحتياج طويل المدى لتلك الموارد.

وتحتوي منظومة التنمية المستدامة على مجموعة من الأبعاد الاجتماعية والبيئية مما يؤكد أنه لا يمكن فصل أية عملية تنموية عن حماية التوازن البيئي. وهنا أصيغ توصيات نظرية بخصوص حتمية طرح حلول عمرانية تتواءم مع البيئة وحتمية صياغة مبادئ بيئية من شأنها أن تساعد على التحديد المناسب لاستعمالات الأراضي بما يحقق تكامل مجموعة من السياسات العمرانية والبيئية والاقتصادية والاجتماعية. عندها فقط يمكن أن تتحقق التكاملية البيئية والاقتصادية والتي ينتج عنها رفاهية إجتماعية على مستوى الفرد والجماعة. هناك إذن إحتياج للتحويل من التفكير التقليدي والذي يكمن في وضع حلول مؤقتة للمشكلات إلى التفكير في صياغة معايير لمنع المشكلات. وذلك بالاعتماد على فهم وتوقع الاحتياجات المستقبلية. ومن ناحية أخرى فإن هناك احتياج لتكامل إدارة المنتج العمراني النهائي مع إدارة المتغيرات الفعالة والمؤثرة على هذا المنتج. وبناءً على ذلك يمكن صياغة مجموعة من المبادئ والسياسات لتحقيق التنمية المستدامة في عملية التطوير العمراني. منها: تضمين و تكامل الاعتبارات البيئية والاقتصادية والاجتماعية في صياغة خطة التطوير العمراني، تبني المدخل البيئي في عمليات التخطيط والتصميم والارتقاء، صياغة قوانين إجرائية من شأنها الحفاظ على البيئة وعدم حدوث أى نوع من التلوث (سمعي/بصري/بيئي)، تضمين الاعتبارات المتعلقة بتحقيق الأمن والأمان ومبادئ الصحة العامة، صياغة مبادئ بيئية للإقلال من التكدس العمراني مع التأكيد على تضمين العلاقة بين الكثافة العمرانية وإحتياجات ومتطلبات البنية الأساسية، إحداث إتران بين أنواع الخدمات المختلفة والتي تتطلبها الشرائح الاجتماعية المختلفة، إعداد مشروعات إرشادية تؤخذ كأتملة لعلميات التخطيط والتصميم والتطوير المرحلية يمكن تكرارها على مستويات مختلفة، تشجيع المجتمع المحلي في التعبير عن إحتياجاته ومتطلباته باختلاف أنواعها، تسهيل عمليات المشاركة الشعبية كجزء أساسي مكون لعملية إتخاذ القرار، تعزيز مسؤولية أفراد المجتمع ومشاركتهم الفعالة مع الجهات الحكومية والمنظمات غير الحكومية، وأخيراً، تحديد الأدوار وإعادة توزيعها بين الجهات المختلفة مع التأكيد على الدور الإداري في التنسيق بين تلك الجهات.

مدرس العمارة،
والمستشار الفني للأعمال الهندسية بجامعة مصر الدولية
2007

