

ودائماً .. عمار يا مصر

أحداث فبراير العمرانية والتخطيط العمراني (2)

وصلنا في حديثنا السابق إلى أن مشروع تنمية شمال غرب-خليج السويس كان لابد أحد المشروعات الواردة في مخطط التنمية العمرانية لمصر وأيضاً أحد المشروعات الواردة ضمن خطة تنمية سيناء والقناة التي تقررت بقانون .. ومع ذلك حدثت تداخلات نتيجة تخصيصات خصصتها جهة حكومية لمستثمرين على شاطئ الخليج بدأ بعضهم مشروعاته... وتم هذا التخصيص طبقاً لمخطط ما أعدته جهة حكومية مما دعا السيد رئيس الجمهورية أن يتدخل ويطلب سرعة إعداد دراسة متكاملة تأخذ في الحسبان كل معطيات الواقع وضروريات تواجد ميناء ومنطقة صناعية حرة في موقع فريد عند مدخل القناة التي تصل أسواق أوروبا وجنوب شرق آسيا.. وأمكن تحت قيادته فك الاشتباك بين تخطيطات قامت بها جهات مصرية.. وتحليل هذا الموقف دون أي حساسية - أن هناك أكثر من جهة تقوم بإخلاص بإعداد نوعية من مخططات التنمية مستهدفة أقصى ما يمكن من التنمية ولديها كلها كفاءات علمية مصرية تقوم بإعداد هذه المخططات طبقاً لما يتوافر لديها من معلومات ولا يوجد بين هذه الهيئات التنسيق العرضي الواجب.. الواجب أولاً لتفادي تكرار الجهد.. والواجب ثانياً لتكامل قاعدة البيانات والواجب ثالثاً لتحديد الأدوار، وإذا كانت وزارة التخطيط هي التي تخطط على المستوى القومي استراتيجياً.. فمن الواجب أن تصب فيها كل التخطيطات التنفيذية التي تتحول من خلالها إلى مشروعات تدرج في خطط التنمية ما دامت في إطار هذه الأهداف الاستراتيجية في المدى الزمنى المخطط

1. الأمر يستوجب مراجعة للمسئوليات في إطار القوانين القائمة وإذا استدعى الأمر تعديل هذه القوانين بما يضمن عدم التكرار وعدم التضارب وتحديد الأدوار وتكاملها، وحتى لو استدعى الأمر التوحد المكاني لكل أجهزة التخطيط بنوعياتها القومية والإقليمية والعمرانية تحت مظلة أعلى من الوزارات ويكون بكل إقليم أو عاصمة محافظة الأجهزة المناسبة لتكامل معها طبقاً لديناميكية التخطيط التي تقول إن عملية التخطيط عملية متحركة ودائمة من القاعدة إلى أعلى ومن أعلى إلى القاعدة.
2. الحدث الثاني خلال شهر فبراير الماضي وكان صوته عالياً موضوع محور 26 يوليو.. ومحور 26 يوليو كان أحد المحاور التي اقترحت مع الطريق الدائري حول القاهرة في دراسة لمدخل القاهرة قامت بها الهيئة العامة للتخطيط العمراني مع مجموعة استشارية مصرية أجنبية عام 1976 وكانت العقبة في تنفيذه في ذلك الوقت مساكن ميت عقبة التي تقطع الطريق وكانت مدينة المهندسين في ذلك الوقت مجموعة من الفيلات.. وأذكر أن التكلفة التقديرية للطريق الدائري في ذلك الوقت كانت 100 مليون جنيه عرض البعض دراسة إمكانية تمويلها.

وامتد التاريخ من 1976 حتى بدايات التسعينات لتنفيذ الطريق الدائري ونبدأ بعد أكثر من 20 عاماً في تنفيذ محور 26 يوليو بعد تعبيرات كثيرة في التكلفة وأرض الواقع.. وتحليل ذلك أن المخططات العامة والتفصيلية ما لم يصاحبها برامج زمنية للتنفيذ وما لم تكن تلك البرامج متفقة مع الإمكانيات وما يمكن توافره من اعتمادات فإنه عندما يتقرر التنفيذ في وقت آخر تتغير المعطيات مما يستوجب ذلك تحديثها وبما قد يتغير من نتائجها.. وذلك يؤكد ما انتهينا إليه من قبل من إعادة النظر في الواقع التخطيطي الذي نتعايشه من أجل غد أفضل ودائماً عمار يا مصر.