



جامعة المنيا  
كلية الهندسة  
قسم الهندسة المعمارية

## محاور التنمية العمرانية في مصر

### بين الواقع والمأمول - دراسة تحليلية

بحث مقدم من :-

**المهندسة :- شيماء محمد حمدي**

المعيدة بقسم العمارة كلية الهندسة - جامعة المنيا

إلي

قسم العمارة - كلية الهندسة - جامعة المنيا

كجزء من متطلبات الحصول على درجة الماجستير في

الهندسة المعمارية

**لجنة الإشراف:-**

**د/ أسامه حلمي محمد**

المدرس بكلية الهندسة

جامعة المنيا

**أ.د/ مهند محمد العجمي**

أستاذ التخطيط العمراني بكلية الهندسة

جامعة المنيا

جامعة المنيا - ٢٠١٢

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وَاللَّهُ جَعَلَ لَكُمْ الْأَرْضَ بِسَاطًا لَتَسْلُكُوا مِنْهَا سُبُلًا

فَجَابًا

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ

(سورة نوح، آيات ١٩، ٢٠)

إهداء .....

إلى روح والديتي .....

الله

إلى والدي .....

أطال الله

عمره

## شكر وتقدير

الحمد لله حمداً كثيراً طيباً دائماً و مباركاً فيه علينا، أن وفقني لإنجاز هذا العمل المتواضع و أسأله عز وجل أن يكون خالصاً لوجهه الكريم.

وأتقدم بكل الشكر والتقدير إلي كل من ساهم و تكرم بمعاونتي وتشجيعي طوال فترة هذا العمل و أخص بالذكر لجنة الإشراف علي الرسالة :-

الأستاذ الدكتور / مهند محمد العجمي أستاذ التخطيط العمراني الذي أدين له بالكثير، حيث غمرنا جميعاً فضلاً عن علمه بجميل خلقه وحلمه.

الدكتور/ أسامة حلمي محمد مدرس التخطيط العمراني لتعاونيه وتوجيهاته البناءة وإخلاصه وبذله الكثير من الوقت والجهد.

كما إنني أتوجه بالشكر إلي كل من ساهم أو قدم لي يد العون الصادقة دون أن يبخل بجهد أو علم ولا أستطيع أن أحصيهم عدداً جزأهم الله عن عطائهم خيراً.

وأخيراً أتقدم بالشكر إلي كل من والدي وزوجي وأختي وجميع أقاربي وأصدقائي لكل ما بذلوه من تشجيع مستمر و دعوات مخلصه كانت بلا شك سبباً في توفيق الله لإنجاز هذا العمل، وختاماً الله إن كنت قد أصبت فمناك وإن كنت أخطأت فمن نفسي، اللهم تقبل مني واغفر لي ما شابه من تقصير.

الباحثة

شيماء محمد حمدي

المحتوى	الصفحة
فهرس الموضوعات	i.....
فهرس الأشكال	xi.....
المقدمة ...	أ.....
إشكالية البحث	ب.....
الهدف من البحث	د.....
منهجية البحث	د.....
هيكل البحث	د.....
١- الباب الأول :- محاور التنمية العمرانية ودورها في التنمية.....	١
الفصل الأول :- خصائص محاور التنمية العمرانية.....	١
( ١-١-١ ) محور التنمية العمرانية .....	١
( ١-١-١-١ ) التنمية .....	٢
( ٢-١-١-١ ) مستويات التنمية .....	٢
( ٣-١-١-١ ) التنمية الشاملة .....	٥
( ٤-١-١-١ ) التنمية المتوازنة .....	٦
( ٥-١-١-١ ) التنمية العمرانية .....	٦
( ٦-١-١-١ ) أهداف محاور التنمية العمرانية .....	٧
( ٢-١-١ ) نظريات التنمية الإقليمية.....	٨
( ١-٢-١-١ ) نظرية النمو المتوازن والدفعة القوية .....	٩
( ٢-٢-١-١ ) نظرية النمو غير المتوازن ( أقطاب النمو) .....	١٠
( ٣-٢-١-١ ) نظرية مراحل النمو الإقليمي .....	١٤
( ٤-٢-١-١ ) نظرية القطاع .....	١٨
( ٥-٢-١-١ ) نظرية القاعدة التصديرية .....	١٨

- ١٨ (٣-١-١) استراتيجيات التنمية الإقليمية ..... ١٨
- ١٨ (١-٣-١-١) إستراتيجية الانتشار ..... ١٨
- ١٩ (٢-٣-١-١) إستراتيجية التركيز ..... ١٩
- ١٩ (٣-٣-١-١) إستراتيجية الانتشار بطريقة مركزية ..... ١٩
- ٢٠ (٤-١-١) محاور التنمية العمرانية كاداه لتحقيق التنمية الإقليمية ..... ٢٠
- ٢١ (٥-١-١) محاور التنمية العمرانية كمدخل للتنمية المتوازنة ..... ٢١
- الفصل الثاني :- محاور التنمية العمرانية وتأثيرها علي المجالات التنموية. ٢٢**
- ٢٢ (١-٢-١) محاور التنمية وتأثيرها علي التنمية العمرانية ..... ٢٢
- ٢٤ (١-١-٢-١) العوامل المحفزة للتنمية العمرانية ..... ٢٤
- ٢٩ (٢-٢-١) محاور التنمية العمرانية وتأثيرها علي مواقع التجمعات العمرانية ..... ٢٩
- ٢٩ (١-٢-٢-١) تصنيف مواقع التجمعات العمرانية ..... ٢٩
- ٣٢ (٢-٢-٢-١) محاور التنمية العمرانية وتأثيرها علي العمران ..... ٣٢
- ٣٤ (٣-٢-١) محاور التنمية العمرانية وتأثيرها علي العوامل الديموغرافية ..... ٣٤
- ٣٦ (٤-٢-١) محاور التنمية العمرانية ودورها في تحقيق التنمية الاقتصادية ..... ٣٦
- ٣٦ (١-٤-٢-١) التنمية الاقتصادية ..... ٣٦
- ٣٧ (٢-٤-٢-١) محاور التنمية العمرانية ودورها في تنمية الصناعة ..... ٣٧
- ٣٨ (٣-٤-٢-١) محاور التنمية العمرانية ودورها في تنمية السياحة ..... ٣٨
- ٣٨ (٤-٤-٢-١) محاور التنمية العمرانية ودورها في تنمية الزراعة ..... ٣٨
- ٣٩ (٥-٤-٢-١) محاور التنمية العمرانية ودورها في تنمية التجارة ..... ٣٩
- ٣٩ (٦-٤-٢-١) محاور التنمية العمرانية ودورها في زيادة إجمالي الناتج القومي كدلاله لحدوث التنمية الاقتصادية ..... ٣٩
- ٤٢ (٥-٢-١) محاور التنمية العمرانية ودورها في تحقيق التنمية الاجتماعية ..... ٤٢

- ٤٣ (٦-٢-١) محاور التنمية العمرانية ودورها في تحقيق التنمية المستدامة .....
- ٤٣ (١-٦-٢-١) مفهوم التنمية المستدامة .....
- ٤٤ (٢-٦-٢-١) اتجاهات التنمية المستدامة .....
- ٤٥ (٣-٦-٢-١) أهداف التنمية المستدامة .....
- ٤٦ (٤-٦-٢-١) دور محاور التنمية العمرانية في تحقيق التنمية المستدامة .....
- ٤٦ (٧-٢-١) المنهجيات المستخدمة في قياس التنمية علي محاور التنمية .....
- ٤٧ (١-٧-٢-١) منهجية دراسة الحالات قبل وبعد إنشاء محور التنمية .....
- ٤٧ (٢-٧-٢-١) منهجية دراسة الحالات المتنوعة .....
- ٤٨ (٣-٧-٢-١) منهجية دراسة النماذج الاقتصادية الرياضية .....
- ٤٩ (٤-٧-٢-١) منهجية دراسة نماذج المدخلات والمخرجات .....
- ٤٩ (٥-٧-٢-١) منهجية دراسة نماذج الأزواج المتشابهة .....
- ٥٠ (٦-٧-٢-١) منهجية دراسة نماذج التنبؤ بالتنمية .....
- ٥١ خلاصة الباب الأول .....
- ٥٣ ٢- الباب الثاني :- التجارب العالمية لمحاور التنمية العمرانية ..
- ٥٥ (١-٢) تجربة فرنسا .....
- ٥٦ (١-١-٢) جغرافية فرنسا .....
- ٥٧ (٢-١-٢) دور محاور التنمية العمرانية في دعم خطة التنمية الشاملة داخل الدولة .....
- ٥٧ (١-٢-١-٢) السياسة العمرانية لفرنسا .....
- ٥٨ (٢-٢-١-٢) محاور التنمية المقترحة .....
- ٥٩ (٣-٢-١-٢) التنمية العمرانية الناتجة عن إنشاء محاور التنمية .....

- ٦٠ (٤-٢-١-٢) أمثلة لبعض المدن الجديدة التي نشأت على محاور التنمية حول باريس .....
- ٦٠ ١- مدينة "Ceray Pontoise" .....
- ٦١ ٢- مدينة " MARNE-LA-VALLEE " .....
- ٦٣ ٣- مدينة " Evry " .....
- ٦٤ (٥-٢-١-٢) سياسة الدولة لتنظيم إنشاء المدن الجديدة على محاور التنمية .....
- ٦٦ (٦-٢-١-٢) أسباب نجاح سياسة الدولة في إنشاء المدن الجديدة على محاور التنمية .....
- ٦٧ (٧-٢-١-٢) أسباب نجاح تجربة المدن الجديدة الواقعة على محاور التنمية الفرنسية ....
- ٦٨ (٣-١-٢) دور محاور التنمية في تنمية السواحل الفرنسية .....
- ٦٨ (١-٣-١-٢) تنمية ساحل لانجدوك روسيليون الفرنسي " Languedoc Roussillon" .....
- ٦٩ ١- التنمية العمرانية الناتجة عن المحور .....
- ٧٠ ٢- تنمية منطقة ( Port leucate – Barcares ) السياحية على الساحل .....
- ٧١ (٢-٣-١-٢) تنمية ساحل أكيتاين ( Aquitaine ) الفرنسي .....
- ٧٢ ١- التنمية العمرانية الناتجة عن المحور .....
- ٧٣ (٢-٢) تجربة فنزويلا .....
- ٧٤ (١-٢-٢) جغرافية فنزويلا .....
- ٧٥ (٢-٢-٢) السياسة العمرانية في فنزويلا .....
- ٧٦ (٣-٢-٢) التنمية داخل الإقليم المركزي .....
- ٧٦ (١-٣-٢-٢) محور ( The Tejerias – Valencia ) .....
- ٧٩ (٢-٣-٢-٢) تنمية وادي " توى ميديو " .....
- ٨١ (٤-٢-٢) التنمية خارج الإقليم المركزي .....
- ٨١ (١-٤-٢-٢) بعض نماذج المدن الجديدة خارج الإقليم المركزي .....
- ٨١ ١- مدينة Alto Bracio .....
- ٨١ ٢- مدينة "Ciudad Guyana" .....



- ٨٣..... (٣-٢) تجربة السعودية (تنمية ساحل وإقليم عسير )
- ٨٥..... (١-٣-٢) جغرافية المملكة العربية السعودية
- ٨٦..... (٢-٣-٢) التعريف بساحل وإقليم عسير
- ٨٧..... (٣-٣-٢) جغرافية إقليم عسير
- ٨٧..... (٤-٣-٢) الإمكانيات التنموية بإقليم عسير
- ٨٩..... (٥-٣-٢) أهداف الإستراتيجية الوطنية السعودية
- ٩١..... (٦-٣-٢) محور العقبة / شعار بإقليم عسير
- ٩٢..... (١-٦-٣-٢) أسباب إنشاء المحور
- ٩٣..... (٢-٦-٣-٢) تحليل دور المحور في تحقيق التنمية
- ٩٤..... خلاصة الباب الثاني
- ٩٩..... ٣-الباب الثالث: التجربة المصرية مع محاور التنمية العمرانية....
- ١٠٠..... الفصل الأول :- مراحل وسياسات التنمية العمرانية في مصر
- ١٠٣..... (١-١-٣) مراحل التنمية الصحراوية في مصر
- ١٠٥..... (٢-١-٣) سياسة التنمية العمرانية في مصر
- ١٠٥..... (١-٢-١-٣) دراسة السياسة القومية للتنمية الحضرية عام ١٩٧٩
- ١٠٦..... (٢-٢-١-٣) إستراتيجية التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية لعام ٢٠١٧
- ١٠٧..... (٣-٢-١-٣) خطة وزارة النقل المستقبلية لدعم الربط بين المناطق المختلفة
- ١٠٨..... أ- خطة وزارة النقل المستقبلية لدعم الربط بين المناطق المختلفة داخل جمهورية مصر العربية
- ١٠٩..... ب- خطة وزارة النقل المستقبلية لدعم الربط مع الدول المجاورة
- ١١١..... الفصل الثاني:- محاور التنمية العمرانية في مصر

- ١١٤..... (١-٢-٣) محور القاهرة / الإسكندرية الصحراوي
- ١١٥..... (١-١-٢-٣) الإمكانيات التنموية على المحور.....
- ١١٥..... (٢-١-٢-٣) تطور التنمية على جانبي المحور.....
- ١١٦..... (٣-١-٢-٣) دور المحور في التنمية.....
- ١١٦..... ١-التنمية العمرانية على المحور .....
- ١١٦..... أ- مدينة السادات .....
- ١١٧..... ب- مدينة الشيخ زايد .....
- ١١٨..... ٢- التنمية الزراعية على المحور .....
- ١٢٠..... ٣- التنمية الصناعية على المحور .....
- ١٢٠..... (٤-١-٢-٣) تحليل التنمية على محور القاهرة الإسكندرية الصحراوي .....
- ١٢٣..... (٥-١-٢-٣)المخطط الاستراتيجي المقترح لتنمية المحور حتى عام ٢٠٢٠ .....
- ١٢٣..... ١- الوضع الراهن لمنطقة الدراسة على محور القاهرة الإسكندرية الصحراوي .....
- ١٢٤..... ٢- الحلول المقترحة لتنمية منطقة الدراسة على محور القاهرة الإسكندرية الصحراوي.....
- ١٣١..... (٢-٢-٣) محور القاهرة – السويس الصحراوي .....
- ١٣٢..... (١-٢-٢-٣) الإمكانيات التنموية على المحور .....
- ١٣٣..... (٢-٢-٢-٣) تطور التنمية على المحور .....
- ١٣٤..... (٣-٢-٢-٣) دور المحور في التنمية .....
- ١٣٤..... ١- التنمية العمرانية على المحور .....
- ١٣٤..... أ- مدينة الشروق .....
- ١٣٥..... ب- مدينة بدر الصناعية .....
- ١٣٧..... ج- مشروع مدينتي .....
- ١٣٧..... د- مدينة الرحاب .....
- ١٣٨..... ٢- التنمية الصناعية على المحور .....
- ١٣٨..... ٣- التنمية الزراعية على المحور .....
- ١٣٩..... (٤-٢-٢-٣) تحليل التنمية على المحور .....

١٤١	..... (٣-٢-٣) محور القاهرة / الإسماعيلية الصحراوي
١٤٢	..... (١-٣-٢-٣) الإمكانيات التنموية على المحور
١٤٣	..... (٢-٣-٢-٣) تطور التنمية على المحور
١٤٥	..... (٣-٣-٢-٣) دور المحور في التنمية
١٤٥	..... ١- التنمية العمرانية على المحور
١٤٥	..... أ- مدينة العاشر من رمضان
١٤٧	..... ب- مدينة العبور
١٤٨	..... ٢- التنمية الصناعية على المحور
١٤٩	..... ٣- التنمية الزراعية على المحور
١٥٠	..... (٤-٣-٢-٣) تحليل التنمية الناشئة على المحور
١٥٣	..... (٥-٣-٢-٣) المخطط الاستراتيجي المقترح لتنمية محور القاهرة الإسماعيلية الصحراوي حتى عام ٢٠١٧
١٥٦	..... (٤-٢-٣) محور الصعيد / البحر الأحمر (سوهاج - سفاجا)
١٥٧	..... (١-٤-٢-٣) إستراتيجية تنمية المحور
١٥٩	..... (٢-٤-٢-٣) القطاعات التنموية على المحور
١٦٠	..... (٣-٤-٢-٣) مجالات التنميه على طول المحور
١٦٠	..... ١- الزراعة واستصلاح الأراضي
١٦٢	..... ٢- الصناعة والتعدين
١٦٤	..... ٣- السياحة والخدمات الإقليمية
١٦٥	..... ٤- التجارة والخدمات
١٦٧	..... (٤-٤-٢-٣) أقطاب النمو المقترحة على المحور
١٦٨	..... (٥-٤-٢-٣) الوصلات العرضية المقترحة للمحور
١٦٩	..... (٥-٢-٣) دراسة تحليلية لمحاوير التنمية العمرانية في مصر
١٧٣	..... خلاصة الباب الثالث

١٧٥.....	٤- الباب الرابع :- واقع التجربة المصرية والمأمول منها.....
١٧٦.....	الفصل الأول :- اتجاهات التنمية العمرانية الحديثة في مصر .....
١٧٨.....	(١-١-٤) محاولات التنمية المحلية في مصر.....
١٧٩.....	أ- مشروع تنمية الصحراء الغربية للدكتور "ممدوح حمزة" .....
١٨٠.....	(٢-١-٤) اقتراحات لمحاور التنمية العمرانية في مصر.....
١٨٠.....	أ- ممر التنمية والتعمير للدكتور " فاروق الباز" .....
١٨٢.....	١- محور التنمية الاستراتيجي الشرقي الغربي للدكتور "محمد صبري".....
١٨٣.....	ب- إستراتيجية التنمية العمرانية لمصر ٢٠٥٠م.....
١٨٨.....	الفصل الثاني :- النتائج العامة والتوصيات.....
١٨٨.....	(١-٢-٤) نتائج البحث .....
١٨٨.....	أولاً :- نتائج مستخلصة من الدراسة النظرية.....
١٨٩.....	ثانياً :- نتائج مستخلصة من الدراسة التحليلية.....
١٩٢.....	ثالثاً :- نتائج مستخلصة من الدراسة الميدانية.....
١٩٣.....	(٢-٢-٤) توصيات البحث .....
١٩٥.....	المراجع.....
I.....	الملخص العربي.....
a.....	الملخص الانجليزي.....

## فهرس الأشكال

الباب الأولالفصل الأول

- شكل (١-١) مستويات التنمية و العلاقة بينها..... ٥
- شكل (٢-١) مفهوم التنمية الشاملة..... ٥
- شكل (٣-١) أهداف محاور التنمية العمرانية..... ٧
- شكل (٤-١) مراحل نظرية النمو المتوازن..... ٩
- شكل (٥-١) تحليل "بيرو" للنتائج التنموي من خلال أقطاب النمو..... ١١
- شكل (٦-١) الأقطاب المسيطرة و التابعة لنظرية أقطاب النمو..... ١٢
- شكل (٧-١) تصور "روستو" للمراحل الخمسة لتطور المجتمع..... ١٤
- شكل (٨-١) نموذج "فريدمان" للتنمية..... ١٦
- شكل (٩-١) محاور التنمية كأداة لحل المشاكل الإقليمية..... ١٩
- شكل (١٠-١) دور محاور التنمية في تحقيق التنمية المتوازنة..... ٢١

الفصل الثاني

- شكل (١١-١) مقومات التنمية العمرانية..... ٢٣
- شكل (١٢-١) العوامل المحفزة للتنمية العمرانية ومدى تأثيرها على خطط التنمية..... ٢٤
- شكل (١٣-١) تطور النمو العمراني للمدن حول مسارات الحركة..... ٣٢
- شكل (١٤-١) محاور التنمية العمرانية وتأثيرها على العوامل الديموغرافية..... ٣٦
- شكل (١٥-١) محاور التنمية العمرانية وتأثيرها على إجمالي الناتج القومي..... ٤٠
- شكل (١٦-١) محاور التنمية العمرانية وتأثيرها على التنمية الاقتصادية..... ٤١
- شكل (١٧-١) دور محاور التنمية في تحقيق التنمية الاجتماعية..... ٤٢
- شكل (١٨-١) الأهداف الرئيسية للتنمية المستدامة..... ٤٥
- شكل (١٩-١) شرح منهجية دراسة الحالات قبل وبعد إنشاء محور التنمية..... ٤٧
- شكل (٢٠-١) شرح منهجية الحالات المتنوعة..... ٤٧

- شكل ( ٢١-١ ) شرح منهجية النماذج الاقتصادية الرياضية ..... ٤٨
- شكل ( ٢٢-١ ) شرح منهجية نماذج المدخلات والمخرجات ..... ٤٩
- شكل ( ٢٣-١ ) شرح منهجية نماذج الأزواج المتشابهة ..... ٤٩
- شكل ( ٢٤-١ ) شرح منهجية نماذج التنبؤ بالتنمية ..... ٥٠
- شكل ( ٢٥-١ ) محاور التنمية العمرانية وتأثيرها على مجالات التنمية المختلفة ..... ٥١

### الباب الثاني

- شكل ( ١-٢ ) موقع فرنسا ..... ٥٥
- شكل ( ٢-٢ ) جغرافية فرنسا ..... ٥٦
- شكل ( ٣-٢ ) موقع العاصمة باريس بالنسبة لدولة فرنسا ..... ٥٧
- شكل ( ٤-٢ ) مخطط التنمية العام لإقليم باريس ..... ٥٨
- شكل ( ٥-٢ ) العلاقة بين المحاور المقترحة ومناطق التنمية الجديدة وخطوط المواصلات الرئيسية ..... ٥٩
- شكل ( ٦-٢ ) المخطط العام لمدينة سيرجي Ceray Pontoise ..... ٦٠
- شكل ( ٧-٢ ) المخطط العام لمدينة مارن لافاري " MARNE-LA-VALLEE" ..... ٦١
- شكل ( ٨-٢ ) المخطط العام لمدينة افري " Evry" ..... ٦٣
- شكل ( ٩-٢ ) الطرق الرئيسية بساحل لانجدوك روسيليون الفرنسي ..... ٦٨
- شكل ( ١٠-٢ ) أحد مناطق التنمية السياحية بساحل لانجدوك روسيليون الفرنسي ..... ٦٩
- شكل ( ١١-٢ ) منطقة ( Port leucate – Barcares ) السياحية ..... ٧٠
- شكل ( ١٢-٢ ) الطرق الرئيسية بساحل ( Aquitqine ) ..... ٧١
- شكل ( ١٣-٢ ) موقع فنزويلا ..... ٧٣
- شكل ( ١٤-٢ ) جغرافية فنزويلا ..... ٧٤
- شكل ( ١٥-٢ ) مسار محور ( The Tejerias – Valencia ) ..... ٧٧
- شكل ( ١٦-٢ ) بدائل التنمية لوادي " توى ميديو" ..... ٧٩
- شكل ( ١٧-٢ ) تخطيط مدينة " ciudad losada " الجديدة ..... ٨٠

- شكل (٢-١٨) مواقع المدن الجديدة داخل فنزويلا..... ٨١
- شكل (٢-١٩) موقع المملكة العربية السعودية..... ٨٣
- شكل (٢-٢٠) جغرافية المملكة العربية السعودية..... ٨٥
- شكل (٢-٢١) موقع إقليم عسير..... ٨٦
- شكل (٢-٢٢) جغرافية إقليم عسير..... ٨٧
- شكل (٢-٢٣) الطرق الرئيسية بإقليم عسير..... ٨٧
- شكل (٢-٢٤) المناطق السياحية بإقليم عسير..... ٨٨
- شكل (٢-٢٥) إستراتيجية التنمية السعودية المقترحة لإقليم عسير حتى عام ٢٠٢٠..... ٩٠
- شكل (٢-٢٦) مسار محور عقبة شعار بإقليم عسير..... ٩١
- شكل (٢-٢٧) لتوضيح فروق المناسيب على طول المحور..... ٩٢

### الباب الثالث

#### الفصل الأول

- شكل (٣-١) أقاليم مصر التخطيطية..... ١٠٠
- جدول (٣-٢) يوضح نسب السكان والمساحة والاستثمارات الموجهة لأقاليم مصر  
التخطيطية..... ١٠١
- شكل (٣-٣) مراحل التنمية الصحراوية في مصر..... ١٠٣
- شكل (٣-٤) محاور الحركة الرئيسية في مصر..... ١٠٨
- شكل (٣-٥) مسار الطريق الدولي الساحلي بشمال مصر من رفح حتى السلوم..... ١٠٩
- شكل (٣-٦) مسار طريق القاهرة أسبوط الصحراوي غرب النيل..... ١١٠
- شكل (٣-٧) مسارات الطرق الرابطة بين جمهورية مصر العربية والمشرق العربي..... ١١٠

#### الفصل الثاني:-

- شكل (٣-٨) مسارات محاور التنمية العمرانية المصرية محل الدراسة..... ١١٢
- شكل (٣-٩) النطاقات العمرانية على محور القاهرة / الإسكندرية الصحراوي..... ١١٤
- شكل (٣-١٠) التنمية على محور القاهرة/الإسكندرية الصحراوي عام ١٩٨٥..... ١١٥

- شكل (١١-٣) التنمية على محور القاهرة/الإسكندرية للصحراوي ١٩٩٥..... ١١٥
- شكل (١٢-٣) التنمية على محور القاهرة/الإسكندرية للصحراوي ٢٠٠٥..... ١١٥
- شكل (١٣-٣) تطور حركة المرور على محور القاهرة/الإسكندرية ١٩٨٥ : ٢٠٠٥..... ١١٦
- شكل (١٤-٣) المخطط العام لمدينة السادات..... ١١٦
- شكل (١٥-٣) المخطط العام لمدينة الشيخ زايد..... ١١٧
- شكل (١٦-٣) نسبة صادرات محور القاهرة الإسكندرية الزراعية بالنسبة لصادرات الجمهورية..... ١١٩
- شكل (١٧-٣) أنواع الزراعات القائمة على محور القاهرة الإسكندرية للصحراوي ..... ١١٩
- شكل (١٨-٣) توزيع مناطق الاستصلاح الزراعي على المحور..... ١١٩
- شكل (١٩-٣) النمو العمراني للمنتجات السكنية على محور القاهرة الإسكندرية للصحراوي..... ١٢١
- شكل (٢٠-٣) النمو العمراني لمنطقة الدراسة على محور القاهرة الإسكندرية للصحراوي..... ١٢٣
- شكل (٢١-٣) محاور الحركة الرئيسية والمقترحة بمنطقة الدراسة على محور القاهرة الإسكندرية للصحراوي..... ١٢٤
- شكل (٢٢-٣) أماكن التجمعات العمرانية المقترحة..... ١٢٤
- شكل (٢٣-٣) البديل المقترح لطريقة تجميع الإسكان الحدائقي..... ١٢٦
- شكل (٢٤-٣) وضع مقترح لتدرج مراكز التنمية الزراعية..... ١٢٦
- شكل (٢٥-٣) الطاقة الاستيعابية المقترحة لمراكز التنمية الزراعية..... ١٢٧
- شكل (٢٦-٣) التنمية المقترحة على محور القاهرة الإسكندرية للصحراوي..... ١٢٧
- شكل (٢٧-٣) تطوير محور القاهرة الإسكندرية للصحراوي كطريق حر..... ١٢٨
- شكل (٢٨-٣) المسارات المقترحة للطرق الحرة الوسطى..... ١٢٨
- شكل (٢٩-٣) الطريق المقترح لربط مدينة السادس من أكتوبر بمنطقة العلمين..... ١٢٩
- شكل (٣٠-٣) الطريق المقترح لربط مدينتي طنطا والسادات وربط طريقي القاهرة الإسكندرية الزراعي والصحراوي..... ١٢٩



- شكل (٣-٣١) مسار محور القاهرة السويس الصحراوي..... ١٣١
- شكل (٣-٣٢) التضاريس على طريق القاهرة السويس الصحراوي..... ١٣٢
- شكل (٣-٣٣) تدرج الكثافة المرورية على محور القاهرة / السويس في الفترة (١٩٩٢ : ٢٠١٠)..... ١٣٣
- شكل (٣-٣٤) نسب وحدات النقل المستخدمة على محور القاهرة / السويس الصحراوي..... ١٣٣
- شكل (٣-٣٥) المخطط العام لمدينة الشروق ..... ١٣٤
- شكل (٣-٣٦) المخطط العام لمدينة بدر الصناعية ..... ١٣٥
- شكل (٣-٣٧) المخطط العام لمشروع مدينتي ..... ١٣٧
- شكل (٣-٣٨) المخطط العام لمدينة الرحاب ..... ١٣٧
- شكل (٣-٣٩) المناطق الصناعية على طريق القاهرة السويس الصحراوي..... ١٣٨
- شكل (٣-٤٠) مسار محور القاهرة / الإسماعيلية الصحراوي..... ١٤١
- شكل (٣-٤١) أنماط التنمية المعتمدة لمحور القاهرة / الإسماعيلية الصحراوي..... ١٤٣
- شكل (٣-٤٢) تدرج الكثافة المرورية على طول محور القاهرة الإسماعيلية الصحراوي في الفترة (١٩٩٢ : ٢٠١٠) ..... ١٤٤
- شكل (٣-٤٣) نسب وحدات النقل المستخدمة على محور القاهرة/الإسماعيلية الصحراوي في الفترة (١٩٩٢ : ٢٠١٠)..... ١٤٤
- شكل (٣-٤٤) نسب استعمالات الأراضي على طول المحور..... ١٤٥
- شكل (٣-٤٥) المخطط العام لمدينة العاشر من رمضان ..... ١٤٥
- شكل (٣-٤٦) المخطط العام لمدينة العبور ..... ١٤٧
- شكل (٣-٤٧) التعديلات العمرانية العشوائية على منطقة التنمية الزراعية..... ١٤٩
- شكل (٣-٤٨) تطور التنمية على طول محور القاهرة / الإسماعيلية الصحراوي في الفترة (١٩٨٤ : ٢٠١٠) ..... ١٥٠
- شكل (٣-٤٩) توضيح للمنطقة الصخرية التي خططت للتنمية الزراعية ..... ١٥١
- شكل (٣-٥٠) الوضع الراهن لمنطقة التنمية الزراعية على محور القاهرة / الإسماعيلية الصحراوي..... ١٥٢
- شكل (٣-٥١) الدراسة المقترحة لتنمية محور القاهرة الإسماعيلية الصحراوي ..... ١٥٤

- شكل (٥٢-٣) مسار محور الصعيد / البحر الأحمر..... ١٥٦
- شكل (٥٣-٣) الفكر التخطيطي لتنمية محاور الصحراء الشرقية..... ١٥٧
- شكل (٥٤-٣) إستراتيجية تنمية محور الصعيد / البحر الأحمر..... ١٥٨
- شكل (٥٥-٣) خطط الوزارات المقترحة لتنمية المحور..... ١٥٨
- شكل (٥٦-٣) القطاعات التنموية المقترحة على طول المحور..... ١٥٩
- شكل (٥٧-٣) منطقة الوادي الأسيوطي بمساحه إجمالية ٢٦ ألف فدان..... ١٦٠
- شكل (٥٨-٣) منطقة وادي قنا بمساحه إجمالية ٧٨٤١ فدان..... ١٦١
- شكل (٥٩-٣) منطقة وادي أبو شريح بمساحه إجمالية ٨٦٥٥ فدان..... ١٦١
- شكل (٦٠-٣) منطقة شرق سوهاج بمساحه إجمالية ٣٧٢٦ فدان..... ١٦٢
- شكل (٦١-٣) منطقة أولاد طوق شرق بمساحه إجمالية ٨٤٠٠ فدان..... ١٦٢
- شكل (٦٢-٣) مجمع صناعات تعدينية ومعدينية بغرب سفاجا بمساحة ٢٥٠ فدان..... ١٦٣
- شكل (٦٣-٣) مجمع صناعات مواد بناء وأسمنت بشرق وصلة قنا بمساحة ٦١٦٤٢ فدان..... ١٦٣
- شكل (٦٤-٣) مجمع صناعات مواد بناء وأسمنت بشرق وصلة سوهاج بمساحة ٥٢٢٧٩ فدان..... ١٦٣
- شكل (٦٥-٣) مجمع صناعي زراعي بشرق وصلة أسيوط بمساحة ١٠٠ فدان..... ١٦٤
- شكل (٦٦-٣) مجمع خدمات إقليميه وسياحة بيئيه بمنطقة جنوب وصلة سوهاج بمساحه إجمالية ٤٢٠٠ فدان..... ١٦٤
- شكل (٧٦-٣) منطقه سياحية بيئيه خدمية بالظهير الصحراوي لمدينة سفاجا بمساحه إجمالية ٥٠٠٠ فدان..... ١٦٥
- شكل (٦٨-٣) ميناء جاف (١) بمنطقة الوادي الأسيوطي بمساحة ٢٥٠ فدان..... ١٦٦
- شكل (٦٩-٣) ميناء جاف (٢) شرق وصلة سوهاج بمساحة ٢٥٠ فدان..... ١٦٦
- شكل (٧٠-٣) ميناء جاف (٣) شرق وصلة قنا بمساحة ٢٥٠ فدان..... ١٦٦
- شكل (٧١-٣) أقطاب النمو المقترحة على طول المحور..... ١٦٧
- شكل (٧٢-٣) الوصلات الجديدة المقترحة غرب النيل..... ١٦٨
- شكل (٧٣-٣) دراسة تحليلية مقارنة بين بعض محاور التنمية العمرانية في مصر..... ١٧١

**الباب الرابع****الفصل الأول :-**

- شكل (١-٤) مراحل التخطيط الاستراتيجي.....١٧٧
- شكل (٢-٤) مناطق محاولات التنمية المحلية في مصر.....١٧٨
- شكل (٣-٤) مسار ممر التنمية والتعمير.....١٨٠
- شكل (٤-٤) توزيع أراضي النشاط الزراعي على خريطة مصر.....١٨٤
- شكل (٥-٤) توزيع أراضي النشاط الصناعي على خريطة مصر.....١٨٤
- شكل (٦-٤) توزيع أراضي نشاط التجارة والخدمات على خريطة مصر.....١٨٥
- شكل (٧-٤) إستراتيجية توجيه التنمية العمرانية طبقاً للإمكانيات التنموية المتاحة.....١٨٦
- شكل (٨-٤) محاور التنمية الطولية والعرضية المقترحة.....١٨٧

المقدمة :-

تحتل جمهورية مصر العربية مساحة تصل إلي مليون كم<sup>٢</sup>، هذه المساحة الشاسعة منها ٩٤% عبارة عن صحاري خالية من أي مظاهر للحياة تقريبا و٢% فقط مستغلة من مساحة الصحاري الشاسعة، بالرغم من توافر الموارد الطبيعية بها، بينما يتركز معظم السكان في وادي النيل والدلتا والذي يمثل ٤% فقط من إجمالي المساحة الكلية ويستقطب إقليمي القاهرة الكبرى والإسكندرية أكثر من ٧٣% من حجم الهجرة الداخلية نتيجة لتركز الخدمات ووجود فوارق بين الأقاليم.

ومع ذلك فإن الحيز العمراني القائم لا يفي باحتياجات التنمية الحضرية، نتيجة للنمو السكاني المتزايد وتركز السكان في مناطق معينة نتيجة لعمليات الهجرة العشوائية غير الموجهة التي تنتج عن الفوارق الشاسعة بين الأقاليم، مما أدى إلي حدوث تمدد للكتلة العمرانية نتج عنه نمو عمراني عشوائي غير مخطط علي حساب الأراضي الزراعية وتدهور للبيئة العمرانية غير القدرة علي استيعاب الزيادة السكانية نتيجة لنقص الخدمات.

إن الطرق هي المتحكم الفعلي والموجه الرئيسي للنمو العمراني وتعرف "بحاملات العمران"، والعلاقة المتبادلة بين الحركة والعمران هي أساس التنمية الحضرية، حيث تؤثر بشكل أساسي علي معدل الاتصالية وعلي هيكل استعمالات الأراضي والتوزيع المكاني للأنشطة والسكان، لذلك تم دراسة محاور التنمية العمرانية في مصر لتحليل الإيجابيات والسلبيات الناتجة عن وجود هذه المحاور في أماكنها، ولتأثير البعد المكاني وأهميته في دعم التنمية العمرانية، لأن هذه المحاور مفترض أن تحقق الديناميكية بين نطاقات تفاعل المراكز الحضرية وتؤثر بدورها علي تحقيق التنمية العمرانية، ويمكن توجيه هذه المحاور لدعم إستراتيجية الانتشار بطريقه مركزه، من خلال تفعيل دور مراكز عمرانية كبرى تنمو على المحور ويقوم المحور بجذب الأنشطة والسكان وتوفير فرص عمل من خلالها لتكوين مراكز أخرى أصغر في قوتها الاقتصادية.

وتعتبر المدن الجديدة هي الأداة الرئيسية لتفعيل دور محاور التنمية وتحقيق الانتشار التدريجي للتنمية من مراكز الاستقطاب المتمثلة في المدن الكبرى إلي المناطق الأقل نمواً، وهذه المدن الجديدة بمثابة مراكز فرعية تتمثل في التجمعات العمرانية الصغيرة والمتوسطة ذات الموارد الاقتصادية غير المستغلة.

بذلك يمكن تفادي المشكلات المترتبة علي التوسع العمراني غير المنظم والحد من استمرار استقطاب المدن الكبرى للخدمات، لتخفيف الضغط السكاني علي التجمعات القائمة، بهدف توجيه وترشيد التنمية وتحقيق أهداف التنمية العمرانية.

أدرك ذلك منذ القدم العالم المصري الراحل جمال حمدان فكانت له رؤية في توجيه المحاور العرضية وتنميتها للخروج من وادي النيل الضيق ودلتاه، كما يوجد العديد من الاتجاهات والأفكار الحديثة التي تسعى إلى توجيه الطرق طبقاً لخطط تنموية لتوجيه العمران وتحقيق التنمية العمرانية في صورة محاور للتنمية، منها ممر التنمية والتعمير للدكتور "فاروق الباز" وإستراتيجية التنمية العمرانية لمصر ٢٠٥٠، وجميع الدراسات الحديثة لمحاور التنمية تهدف إلى كسر مركزية الأنشطة والخدمات والربط بين أقطاب نمو متدرجة تصل إلي الموارد الطبيعية غير المستغلة وتساعد في توجيه الاستثمارات إلي مناطق مهمشة لتحويلها من مناطق طارده للسكان إلي مناطق جاذبه للسكان، لتقليل الفوارق الإقليمية وتنظيم حركة السكان وتوجيه الهجرة الداخلية، كما يوجد العديد من الأبحاث المستقبلية التي تهدف إلى رسم خريطة جديدة لمصر تدرس كافة العوامل والظروف المحيطة والإمكانيات المتاحة وتوجه الأنشطة والسكان بشكل متكافئ من خلال تضافر محاور التنمية العمرانية وكافة العوامل الأخرى في ضوء خطة شاملة تسعى إلي إعادة توزيع السكان على الأرض بشكل متكافئ وتحسين استغلال الموارد الطبيعية لتحقيق التنمية العمرانية المتوازنة بين المناطق المختلفة.

#### إشكالية البحث:-

إن وجود سياسات واستراتيجيات للتنمية العمرانية غير موجهه لا تؤتي ثمار أو نتائج فعالة لتحقيق التنمية العمرانية في مصر، نتيجة العشوائية والافتقار للدراسات الأساسية، فبالرغم من إنشاء محاور للتنمية العمرانية إلا أنها لم تحقق التنمية المرجوة منها.

**وتتمثل الإشكالية في سوء الاختيار والتوجيه لمحاور التنمية وانعدام الرؤية المستقبلية** لأدوارها في التنميه، وعدم استغلالها كما يجب في عمليات التنمية العمرانية، نتيجة لعدم توافر عوامل الجذب وأهمها الموارد الاقتصادية وفرص العمل لهذه المحاور، فأصبحت غير مستغله ولم تؤثر علي التنميه، فوجود المحور فقط غير كافي لإحداث التنمية العمرانية وتزامن ذلك مع ما يلي :-

١- مركزية الأنشطة والخدمات مما أدى إلي :-

- تمدد الكتل العمرانية للتجمعات القائمة بصوره عشوائية علي حساب الأراضي الزراعية ومناطق توافر الموارد الطبيعية.
- الاستغلال غير الأمثل للموارد الطبيعية، نتيجة للتوسع العمراني غير المخطط حول نطاقات التجمعات القائمة والذي يتسبب في التدهور البيئي نتيجة لتكدس السكان في تلك التجمعات العمرانية القائمة دون غيرها.
- إهمال البعد المكاني والاتصال بين التجمعات العمرانية القائمة، مما اثر علي المجالات التنموية وتحقيق أهداف التنمية العمرانية.

٢- عدم تحقيق التوازن في التنمية مما أدى إلي :-

- اختلال كثافات حركة السكان البينية بين التجمعات العمرانية، نتيجة للهجرة الداخلية العشوائي غير المخططة بسبب التوزيع غير العادل للخدمات والاستثمارات والفوارق الإقليمية.
- غياب دور المدن الصغرى والمتوسطة في عمليات التنمية نتيجة لاستقطاب المدن الكبرى للخدمات وعناصر الإنتاج ونموها علي حساب المناطق المجاورة.

## الهدف من البحث :-

يتمثل الهدف من البحث في تحليل الإيجابيات والسلبيات الناتجة عن وجود محاور التنمية العمرانية في أماكنها، من خلال التعرف على التجارب المختلفة لمحاور التنمية العمرانية في العالم عامة وفي مصر خاصة وعقد دراسة تحليلية وشرح لجميع الأبعاد التخطيطية والتنموية والاقتصادية لمشروعات محاور التنمية العمرانية، كحل يهدف إلي خلق مجتمعات جديدة خارج الوادي الضيق لإيجاد حل لخلخلة النمو المتزايد للسكان، لذلك يجب دراسة الموارد والإمكانيات المتاحة وكافة عوامل التنمية لتوجيهها نحو خطي التنمية الصحيحة وتحقيق أقصى استفادة منها وإعادة توزيع السكان والأنشطة بصورة متكافئة وإعادة بناء الهيكل الاقتصادي.

## منهجية البحث :-

في الدراسة النظرية يعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي لأنه المنهج المعني بتجميع الحقائق النظرية والبيانات الأساسية المرتبطة بموضوع الدراسة وذلك بهدف استنباط أسس واستراتيجيات وسياسات اختيار محاور التنمية العمرانية وكيفية تفعيل دورها في التنمية. وللوصول إلى نتائج الدراسة يتبع البحث المنهج الاستقرائي الاستنباطي من خلال العرض والتحليل لبعض المشروعات والتجارب العالمية والمحلية المعنية بمحاور التنمية العمرانية.

## هيكل البحث :-

يتكون البحث من أربعة أبواب أساسية :-

الباب الأول :- محاور التنمية العمرانية ودورها في التنمية : وينقسم إلى فصلين :-

الفصل الأول :- خصائص محاور التنمية :-

يتم خلاله التعرف على المفاهيم الرئيسية التي تدور حول محاور التنمية العمرانية لتحديد دور هذه المحاور وتأثيرها على التنمية بكافة مستوياتها.

الفصل الثاني :- محاور التنمية العمرانية وتأثيرها علي المجالات التنموية:-  
يعرض البحث في هذا الفصل العلاقة بين محاور التنمية والمجالات التنموية المختلفة ( العمرانية – الاقتصادية – الاجتماعية – المستدامة ) ومدى تأثير وجود هذه المحاور على تحقيق التنمية وطرق قياس التنمية على هذه المحاور من خلال بعض المنهجيات والاستراتيجيات المختلفة، ومن ثم التعرف على الدور الحقيقي لهذه المحاور في دعم التنمية.

## **الباب الثاني :- التجارب العالمية لمحاور التنمية العمرانية :-**

يتم في هذا الباب عرض لمجموعة من التجارب العالمية للدول المختلفة ( فرنسا – فنزويلا – المملكة العربية السعودية ) للتعرف على الأساليب المختلفة التي اتبعتها بعض دول العالم في تطبيق محاور التنمية العمرانية والخروج ببعض الإيجابيات والسلبيات لهذه التجارب بهدف الاستفادة منها في التجارب المحلية المستقبلية.

## **الباب الثالث :- التجربة المصرية مع محاور التنمية العمرانية وينقسم إلى فصلين :-**

### **الفصل الأول : - مراحل وسياسات التنمية العمرانية في مصر :-**

يتم خلاله التعرف على التجربة المصرية من خلال مقدمة عن طبيعة الخريطة المصرية والتطور الزمني للتجربة المصرية في غزو الصحراء وتاريخ مصر في استخدام محاور التنمية، ثم يتم شرح عام لسياسة التنمية العمرانية في مصر من خلال دراسة السياسة القومية للتنمية الحضرية عام ١٩٧٩ وإستراتيجية التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية حتى عام ٢٠١٧ وخطة وزارة النقل في الربط بين المناطق المختلفة.

### **الفصل الثاني :- محاور التنمية العمرانية في مصر :-**

يعرض البحث في هذا الفصل محاور التنمية العمرانية في مصر كمشروعات قديمة وخطط المستقبلية، من خلال عرض بعض التجارب المصرية المختارة (القاهرة / الإسكندرية الصحراوي - القاهرة / السويس الصحراوي - القاهرة / الإسماعيلية الصحراوي - الصعيد / البحر الأحمر ) لتحليل دور كل منها في التنمية، ومن ثم الخروج بدراسة تحليلية مقارنة بين هذه المحاور لمعرفة ايجابياتها وسلبياتها والظروف الموجهة لكل منها.

## **الباب الرابع :- واقع التجربة المصرية والمأمول منها :- وينقسم إلى فصلين :-**

### **الفصل الأول : - اتجاهات التنمية العمرانية الحديثة في مصر :-**

وفيه يتم التعرف على واقع التجربة المصرية في استخدام محاور التنمية والمأمول من هذه المحاور من خلال عرض لبعض الأفكار الحديثة لمحاولات التنمية المحلية في مصر وأفكار محاور التنمية الحديثة المقترحة في مصر.

### **الفصل الثاني :- النتائج العامة والتوصيات :-**

وفيه يتم عرض بعض النتائج التي توصل إليها البحث واقتراح بعض التوصيات العامة التي تساهم في تحقيق التنمية المستهدفة من خلال محاور التنمية العمرانية.



## الباب الأول :- محاور التنمية العمرانية ودورها في التنمية

الفصل الأول :- خصائص محاور التنمية العمرانية

الفصل الثاني :- محاور التنمية العمرانية وتأثيرها على المجالات  
التنمية

## ١- الباب الأول :- محاور التنمية العمرانية ودورها في التنمية

يعد الباب الأول هو المدخل النظري للدراسة حيث يركز على مفهوم التنمية على كافة المستويات المختلفة بصفة عامة ومحاور التنمية العمرانية وخصائصها بصفة خاصة وكافة المفاهيم الأساسية التي تدور حول محاور التنمية العمرانية، يلي ذلك دراسة العلاقة بين محاور التنمية وكافة المجالات التنموية المختلفة لمعرفة الدور الحقيقي لهذه المحاور في العملية التنموية ومدى تأثيرها على التنمية وهل وجود هذه المحاور فقط كافي لتحقيق التنمية ؟ أم أنه مجرد عامل مساعد قد يحقق التنمية ؟ وأخيراً سوف يتم دراسة المنهجيات المختلفة المستخدمة في قياس التنمية علي هذه المحاور وإيجابيات وسلبيات كل منهجية ومدى دقتها في الحصول على النتائج للتأكد من مدى نجاح هذه المحاور وتأثيرها على التنمية في مناطق وجودها.

وينقسم الباب الأول إلى فصلين هما :-

الفصل الأول : - خصائص محاور التنمية العمرانية

الفصل الثاني :- محاور التنمية العمرانية وتأثيرها علي المجالات التنموية

## الفصل الأول:- خصائص محاور التنمية العمرانية

نظراً لأن محاور التنمية العمرانية هي محور الدراسة الرئيسي في البحث، فكان لا بد من إلقاء الضوء على أهم خصائص هذه المحاور، وفي هذا الفصل يتم تقديم تعريف للمفاهيم الأساسية التي تدور حول محاور التنمية العمرانية، لمعرفة أهم خصائصها وأهدافها ودورها في تحقيق التنمية بكافة مستوياتها.

### ( ١-١-١ ) محور التنمية العمرانية :-

هناك عدة مفاهيم لمعنى محور التنمية العمرانية يمكن صياغتها على النحو التالي :-

- هو النقلة العمرانية للتنمية الشاملة بما تحمل من تجمعات عمرانية جديدة وتنمية شاملة للصناعة والزراعة والتجارة والسياحة، حيث تتدفق الاستثمارات وتتوافر فرص العمل، حيث تتم التنمية العمرانية على طول المحور عن طريق استغلال الموارد الاقتصادية والاعتماد على طرفي المحور كأقطاب للنمو، ويتم الاستيطان البشري على أراضي جديدة تراعي كافة المقومات الحديثة في التخطيط والتصميم العمراني، وعن طريق هذه المحاور يتم الوصول إلى المناطق البعيدة لتخطيط تجمعات جديدة تقابل النمو السكاني وتقلل من درجة التكدس العمراني للمدن القائمة.<sup>١</sup>
- هو المحور الذي يربط سلسله متكاملة من أقطاب النمو نتيجة لوقوعها على محور نقل رئيسي.<sup>٢</sup>
- هو عبارة عن ممر ربط بمثابة العمود الفقري الذي يربط مناطق تمثل عقد اقتصاديه رئيسيه لاستغلال المناطق البيئية الهامشية في الأنشطة الاقتصادية لتحقيق التكامل الاقتصادي والاجتماعي.
- هو الحيز المكاني الذي تتوفر فيه مقومات التنمية العمرانية سواء كانت موارد طبيعيه أو مقومات بشريه، وتشمل هذه المقومات وجود المستوطنات والتجمعات السكانية ذات الأحجام المختلفة وطرق المواصلات التي تربط بينها والمرافق والخدمات والأنشطة الاقتصادية المتنوعة، التي يمكن أن تساند بعضها البعض بما يضمن توافر فرص العمل المطلوبة على طول المحور لضمان استمرارية التنمية على المدى الطويل وانتشارها تدريجياً من المناطق الأكثر نمواً إلى المناطق الأقل نمواً من خلال التسلسل الهرمي للتجمعات السكنية والأنشطة الاقتصادية.<sup>٣</sup>

<sup>١</sup> صالح بن علي، محمد عبد الرحمن السيد، المدن الجديدة بالملكة العربية السعودية (تركيز أم انتشار للتنمية العمرانية)، ورقه بحثيه، مجلة جامعة الملك سعود، م١٣، العمارة والتخطيط، ٢٠٠١م

<sup>٢</sup> محمد احمد رياض، دور وتأثير الطرق على التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤.

<sup>٣</sup> state of African cities 2008, aframe work for addressing urban challenges in Africa

## ( ١-١-١-١ ) التنمية :-

لابد من التفرقة بين النمو والتنمية حيث أن :-

النمو :- هو التزايد في الكم علي حساب الكيف مما ينتج عنه خللاً في الاستيطان.<sup>١</sup>

ويمكن تعريف التنمية بأنها :-

- التزايد في الكم والكيف بصورة متوازنة، فهي عملية حضارية متكاملة تهتم برفع كفاءة الثروة المنتجة بما ينمي الثروة القومية ويولد الفائض الاقتصادي اللازم للتوسع المطرد في الاستثمار.
- عملية استبدال وضع قائم يفتقر إلي تحقيق المتطلبات الإنسانية بوضع جديد مستهدف يفي بالاحتياجات الإنسانية ويحل مشاكل النظام القائم من خلال الاستغلال الأمثل للموارد والإمكانيات المتاحة.<sup>٢</sup>
- عملية تغيير حضاري تستهدف الارتقاء بالمجتمع العمراني اقتصادياً وتكنولوجياً واجتماعياً وثقافياً وتوظف كل موارد المجتمع المادية والطبيعية لصالح الأفراد.

وتعتمد التنمية على محورين أساسيين هما:-

أ – الإنسان الذي يمثل المورد الأساسي وهدف التنمية.

ب – البيئة تمثل الوعاء الذي يختص الكائن البشرى ويكفل له سبل الاستقرار من خلال مفهوم شامل لكافة الموارد الطبيعية والحضارية.<sup>٣</sup>

## ( ٢-١-١-١ ) مستويات التنمية:-

تتدرج مستويات التنمية إلى ثلاث مستويات :-

أ- التنمية علي المستوي القومي.

ب- التنمية علي المستوي الإقليمي.

ج- التنمية علي المستوي المحلي.

<sup>١</sup> عبد الفضيل إسماعيل، مناهج وأليات إدارة التنمية العمرانية (حالة إقليم جنوب الصعيد)، رسالة دكتوراة، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة ٢٠٠٢.

<sup>٢</sup> ماضي أحمد محمد، إستراتيجية التنمية الإقليمية الشاملة، رسالة ماجستير، كلية الهندسة جامعة المنيا ٢٠٠٢، ص ٦

<sup>٣</sup> محمد مصطفى الهمشري، محمد فتحي عارف، نحو التنمية العمرانية المستدامة في تخطيط القرية المصرية في ضوء المتغيرات العالمية والعولمة، المؤتمر الأول، العمارة والعمران في إطار التنمية المستدامة، جامعة القاهرة ٢٠٠٤.

وتعتبر هذه المستويات هي دليل ومردود لحركة التنمية الشاملة، ولكي تتم عملية التنمية بنجاح ومحقة للأهداف المرجوة منها لابد من تحقيق التوازن بين كافة المناطق والمستويات، ولذلك يجب التعرف علي السياسات والاستراتيجيات المتبعة في كل مستوى ومدى إسهامها في تحقيق الأهداف العامة للتنمية.

#### أ- التنمية علي المستوى القومي :-

يهدف هذا المستوى إلي تحقيق التنمية للدولة ككل، علي أساس خطه استراتيجيه تضعها الدولة يتم تنفيذها من خلال برامج زمنية معينه تهدف إلي تنمية نشاط معين في الدولة ويختلف نوع النشاط وحجمه من دولة لأخرى طبقاً للإمكانيات المتاحة للدولة وتتمثل في :-

١- المقومات الطبيعية.

٢- المقومات البشرية.

٣- المقومات المادية.

ويحدد ذلك المستوى أهداف عملية التنمية في ضوء أهداف الخطة القومية للتنمية الشاملة في ضوء المشكلات ذات الطابع القومي، وتستهدف سياسات التنمية المستقبلية للدولة تعظيم الطاقات الذاتية للمجتمع المصري من خلال الاستغلال الأمثل لكافة الإمكانيات والثروات الطبيعية المتاحة.<sup>١</sup>

#### ب- التنمية علي المستوى الإقليمي :-

يهدف هذا المستوى إلي تحقيق التنمية للإقليم، وهي التنمية التي تغطي الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والعمرانية في نطاق إقليم محدد داخل الدولة، وفي إطار خطة قومية شامله، وتحدد إستراتيجية التنمية ومؤشراتها العامة وحجم استثماراتها بناءً علي دراسة وتحليل إمكانيات الإقليم والموارد المتاحة به والأنشطة المقامة بداخله، ودورها في تحقيق التنمي، وتنظيم عملية التنمية داخل الإقليم الواحد والربط بين محلياته وتنفيذ التوصيات والتوجيهات الواردة إليه من المستوى القومي.<sup>٢</sup>

<sup>١</sup> عتتر عبد العال، أسس ونظريات التخطيط العمراني، دار المعرفة بالقاهرة ١٩٩٧ ، ص٥٤  
<sup>٢</sup> هاله سيد عبد الحكيم، التنمية العمرانية للمحور المقترح سوهاج - الغردقة بصعيد مصر ، رسالة ماجستير جامعة أسيوط ٢٠٠٧ ص٨

**ج- التنمية علي المستوي المحلي :-**

التنمية المحلية هي مجموعه من العمليات والأنشطة التنموية التي تهدف إلي تطوير المستوي الاجتماعي والاقتصادي للمحليات طبقاً لتوصيات المستوي الإقليمي.

وهو المستوي الذي يدرس خطة التنمية لمدينة أو قرية كجزء من الإقليم التابعة له سواء كانت قائمه أو جديدة حيث يتم تحديد استراتيجيه شامله لتنمية المدينة وتوجيه الامتداد العمراني لها أو وضع مخطط للمنطقة معتمدا علي مواردها التي تصنع لها قاعدة اقتصاديه.<sup>١</sup>

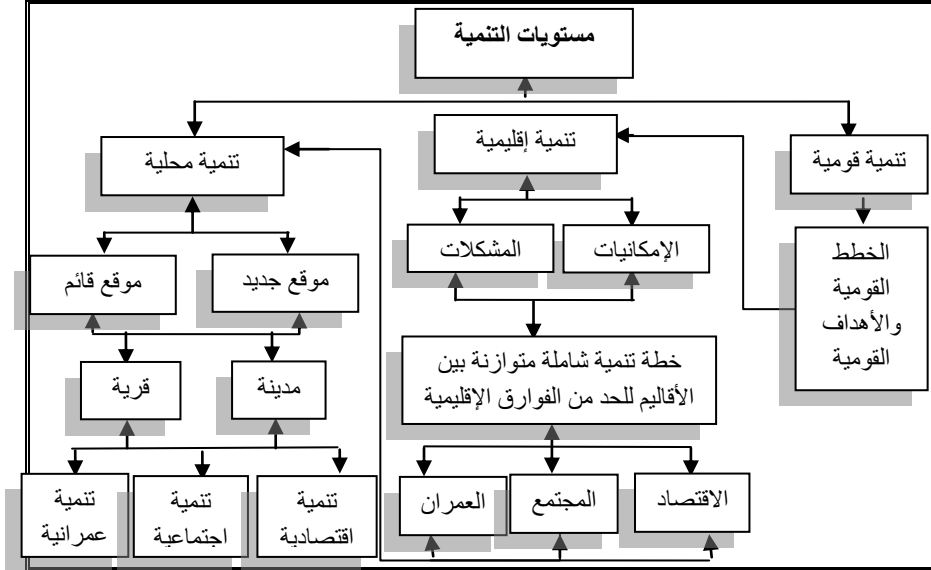
**د- العلاقة بين مستويات التنمية:-**

يوجد علاقة تبادليه بين جميع مستويات التنمية كما هي موضحة بالشكل رقم (١-٢) سواء في مرحلة الإعداد أو المتابعة أو التنفيذ، فالتنمية القومية تحدد الخطوط العريضة التي يجب أن تسير عليها الدولة في جميع المجالات، ومنه يتم تحديد المناطق المطلوب تنميتها علي المستوي الإقليمي ثم تبدأ عملية التنمية علي المستوي المحلي باختيار احد المواقع المقترحة من المستويين القومي والإقليمي ثم تبدأ تنميه هذا الموقع طبقاً لإمكانياته ومحدداته التي يتم تحديدها علي المستوي المحلي.

من هنا نجد أن العلاقة بين مستويات التنمية ضرورية فكل مستوي يعتمد علي الأهداف الواردة له من المستوي السابق له مع اعتماد المستوي الأعلى علي نتائج دراسات المستوي الأدنى منه للتنمية.<sup>٢</sup>

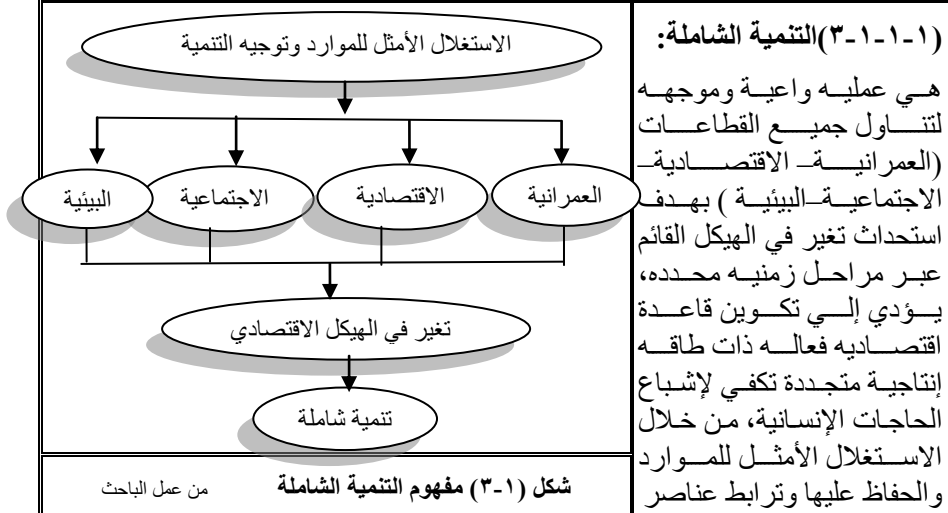
<sup>١</sup> هالة سيد، مرجع السابق ص٩

<sup>٢</sup> هالة سيد، مرجع السابق ص ١٠



شكل (٢-١) مستويات التنمية و العلاقة بينها

المصدر :- سلوى توفيق، تأثير تقسيم مصر إلى أقاليم تخطيطية على التنمية العمرانية، ماجستير كلية التخطيط العمراني ١٩٩٥م.



من عمل الباحث

شكل (٣-١) مفهوم التنمية الشاملة

الإنتاج (الأرض-السكان - رأس المال)، ويوضح شكل رقم (٣-١) مفهوم التنمية الشاملة.<sup>١</sup>

<sup>١</sup> ماضي أحمد محمد، إستراتيجية التنمية الإقليمية الشاملة، رسالة ماجستير، جامعة المنيا ٢٠٠٢ ص ٧

- هي عملية موجهة لتكوين قاعدة وأساس قوى لإطلاق الطاقات الإنتاجية المختلفة وتكون متعددة الأبعاد للوصول إلى وضع أفضل عمرانيًا واقتصاديًا واجتماعيًا.<sup>١</sup>

### (١-١-٤) التنمية المتوازنة :-

هي عملية توظيف الموارد المتاحة لصالح مختلف مجالات التنمية ومختلف المناطق بشكل متوازن حتى لا تطغي إحداهما علي الأخرى للحصول علي اكبر عائد للتنمية.<sup>٢</sup>

### (١-١-٥) التنمية العمرانية :-

البعد العمراني هو الوعاء الذي يحتوي علي المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية وهو يغير ويتغير طبقاً للأبعاد الاقتصادية والاجتماعية، وعند دراسة العمران يجب التطرق إلي العوامل الديموغرافية والاقتصادية والاجتماعية التي تتفاعل مع بعضها لتحديد النمط العمراني الذي يحقق التنمية العمرانية.<sup>٣</sup>

التنمية العمرانية هي مجموعة عمليات متكاملة في المجتمع تتحقق بواسطة الجهود الأهلية والحكومية المشتركة وفق سياسة اجتماعية محددة وخطة واقعية مرسومة وتعتمد هذه العمليات على موارد المجتمع للوصول إلى أقصى استغلال في أقصر وقت مستطاع.<sup>٤</sup>

<sup>١</sup> محمد عزمي، دراسات تحليلية لملامح التنمية العمرانية بصعيد مصر، دليل الرسائل العلمية هندسة أسبوط ٢٠٠٤

<sup>٢</sup> محمد احمد رياض، دور وتأثير الطرق علي التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤ ص٩

<sup>٣</sup> عبد الفضيل إسماعيل، مناهج وآليات إدارة التنمية العمرانية (حالة إقليم جنوب الصعيد)، رسالة دكتوراة، كلية التخطيط الإقليمي

والعمراني، جامعة القاهرة ٢٠٠٢ ص٦.

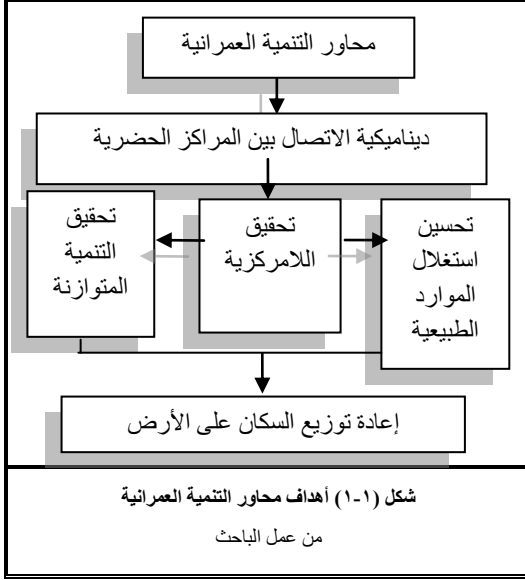
<sup>٤</sup> محمد مصطفى الهمشري، محمد فتحي عارف، نحو التنمية العمرانية المستدامة في تخطيط القرية المصرية في ضوء المتغيرات العالمية

والعولمة، المؤتمر الأول، العمارة والعمران في إطار التنمية المستدامة، جامعة القاهرة ٢٠٠٤



١-١-١-٦) أهداف محاور التنمية العمرانية :-<sup>١</sup>

تتخصر أهداف محاور التنمية العمرانية فيما يلي :-



١- تحقيق ديناميكية العلاقة بين كافة المراكز الحضرية، لأن التنمية العمرانية التي تركز علي المدن الكبرى في توفير الخدمات للسكان دون الأخذ في الاعتبار العلاقات المتبادلة بين المراكز الحضرية عادة ما تنتهي بتحيز التنمية لصالح المدن الكبرى علي حساب المدن الصغرى والمتوسطة الحجم.

٢- تحسين استغلال الموارد الطبيعية من خلال الوصول للمناطق البيئية الهامشية علي طول المحور بما يحقق التنمية العمرانية.

٣- تحقيق اللامركزية والتدرج وكسر حلقة تركز الأنشطة في عدد محدود من المدن الكبرى وتعظيم دور المدن المتوسطة والصغرى من خلال محاور التنمية.

٤- تحقيق التنمية المتوازنة لتقليل الفوارق الإقليمية من خلال استغلال الحيز المكاني والموارد الطبيعية والانتشار الجغرافي للتنمية.

٥- إعادة توزيع السكان علي الأرض توزيع عادل ومتجانس.

ويوضح الشكل رقم (١-١) أهداف محاور التنمية العمرانية.

<sup>١</sup> صالح بن علي، محمد عبد الرحمن السيد، المدن الجديدة بالمملكة العربية السعودية (تركيز أم انتشار للتنمية العمرانية)، ورقة بحثية، مجلة جامعة الملك سعود، ١٣م، العمارة والتخطيط، ٢٠٠١م

## ( ٢-١-١ ) نظريات التنمية الإقليمية :-

عند التعرف علي نظريات التنمية الإقليمية والمقومات الأساسية التي تدعمها، يجب أولاً تعريف الإقليم وهو جزء من الأرض تتشابه فيه كل الخواص الطبيعية من ( طبوغرافية وجغرافيه من مناخ وبشر وعادات وتقاليذ ولغات ) ويتم بداخله عمل توزيع للأنشطة التنموية بناءً علي احتياجات كل إقليم ويتميز عن غيره في نوعية التنمية الاقتصادية التي تتماشى مع قدرة عطاء الإنسان، وله أنواع (زراعيه وصناعية وسياحية وتجاريه)، كما يمكن أن يحتوي الإقليم علي تنميه شامله تضم جميع مجالات التنمية الاقتصادية، وتعتبر التنمية الإقليمية هي المدخل لمواجهة المشكلات البيئية والاجتماعية والاقتصادية داخل الإقليم، عن طريق التوزيع الكفاء لاستعمالات الأراضي والبنية الأساسية من خلال الموارد المتاحة لتحقيق التنمية الإقليمية وأحياناً تستخدم التنمية الإقليمية كمصطلح بديل للتخطيط الإقليمي وهو محاوله مدروسة لإيجاد الاستغلال الكامل للموارد الطبيعية وتطوير الشكل العمراني والاجتماعي للأنظمة الإنتاجية داخل الإقليم عن طريق التخصص الإنتاجي طبقاً لإمكانيات كل إقليم.<sup>١</sup>

ومما سبق يمكننا التعرف على أهداف التنمية الإقليمية وهي :-<sup>٢</sup>

- ١- تحقيق التنمية من خلال محاور ربط مشتركة بين الأقاليم لتحقيق التنمية الشاملة.
- ٢- الحد من المفارقات الإقليمية الحضرية والريفية في توزيع الاستثمارات.
- ٣- تنمية إمكانيات الإقليم لتفعيل دوره علي المستوي القومي.
- ٤- الحفاظ علي الأراضي الزراعية داخل الإقليم والحد من الزحف العمراني عليها.
- ٥- خلخلة الكثافة السكانية في مناطق التكدس السكاني بما يتفق مع طاقة الخدمات والمرافق.
- ٦- زيادة إنتاجية الإقليم الاقتصادية من خلال توزيع الحيز المكاني للإقليم علي الأنشطة المختلفة لتحسين مستوي المعيشة وزيادة معدل دخل الفرد.
- ٧- الحفاظ على الموارد البيئية والطبيعية بالإقليم.
- ٨- الحد من الهجرة العشوائية من الريف إلي الحضر.

<sup>١</sup> احمد خالد علام، سمير سعد، مصطفى الديناري، التخطيط الإقليمي، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٩٥ ص ٥٥

<sup>٢</sup> ماضي أحمد محمد، إستراتيجية التنمية الإقليمية الشاملة، رسالة ماجستير، جامعة المنيا ٢٠٠٢ ص ٩

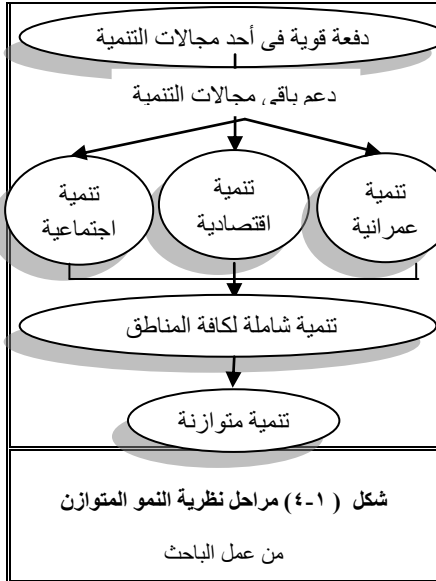
وعند دراسة نظريات التنمية الإقليمية نجد أنها تحدد نطاق التفاعل بين المراكز الحضرية وطريقة توزيع الأنشطة ويعتمد ذلك علي المقومات الأساسية التالية :-

١- عنصر المسافة ومدى الاتصالية يؤثر علي نمط توزيع الأنشطة الاقتصادية.  
٢- التفاعل بين السكان والحيز المكاني يؤثر بقوه علي معدلات حركة السكان والبضائع والأنشطة، كما يؤثر علي معدلات الجذب والطرده السكاني للمناطق العمرانية التي تتحكم بدورها في معدلات الهجرة.

٣- مدى تحقيق الجذب للسكان والأنشطة، ويتوقف ذلك علي مدى توفر عوامل التوطن والعمران ( العمالة – رأس المال – الموارد الاقتصادية – الأرض -.....)، وكلما توافرت تلك العوامل زادت جاذبية المحور وزاد توطن العمران.

وهذه المقومات يجب أن تتوافر في محاور التنمية العمرانية حتى تحقق أهدافها التنموية، فالمحور الناجح هو الذي يمتلك مقومات التوطن ويحقق الاتصالية التي تساعد بالتبعية علي جذب السكان والأنشطة مما ينتج عنه التفاعل داخل الحيز المكاني وتندرج التنمية من خلاله.

#### (١-٢-١) نظرية النمو المتوازن والدفعة القوية :-



اهتم أصحاب هذه النظرية " روزنشتين" و"ارثر لويس" و" رانجر" بتوجيه التنمية في جميع المجالات في آن واحد كما هو موضح بالشكل رقم (٤-١)، لتحقيق التوازن في التنمية بشكل متكافئ بين الأقاليم، تم تطبيقها في "روسيا" ونجحت في تطوير الهيكل الاقتصادي هناك<sup>١</sup>، وهذا ما تهدف إليه محاور التنمية لتحقيق التنمية الشاملة من خلال الوصول للمناطق البيئية الهامشية والربط بين الأقاليم المختلفة للحد من المفارقات الإقليمية الموجودة بينها، ولتحقيق أكبر

<sup>١</sup> احمد محمد عبد العال، أقطاب ومراكز النمو في التخطيط الإقليمي، بحث منشور ٢٠١٠

استفادة من الموارد الطبيعية والبشرية غير المستغلة، وخلق حافز لهذه المناطق عن طريق توجيه الاستثمارات إليها من خلال محاور التنمية للعمل علي اتساع نطاق السوق لهذه الأقاليم وإيجاد فرص عمل بداخلها تزيد من مستوي دخل الأفراد وتقلل الهجرة الداخلية، ولكن ذلك يحتاج إلي الكثير من رأس المال.<sup>1</sup>

لتطبيق هذه النظرية لابد من دفعه قويه في احد المجالات لدعم تنميه باقي المجالات، ويتم ذلك من خلال تحديد مجال هذه الدفعة بناءاً علي إمكانيات كل إقليم ونوعه، ولكن تطبيق هذه النظرية يحتاج إلي خطة طويلة المدى يديرها جهاز إداري متخصص.<sup>2</sup>

تتوافق أهداف هذه النظرية مع فكرة محاور التنمية لاعتماد التنمية الإقليمية بها علي التكافؤ والتوازن في توزيع الاستثمارات لكافة الأقاليم وفي جميع المجالات، ولكن تختلف معها في طريقة التطبيق فمحاور التنمية تنادي بالتدرج في التنمية من خلال أقطاب للنمو تسيطر علي المحور وتتدرج التنمية من خلالها لباقي المناطق، لان ظهور التنمية بشكل متكافئ ومتساوي في آن واحد صعب جداً ويحتاج للكثير من رؤوس الأموال، ويحتاج أيضاً إلي دراسة حتى لا تتسبب في توجيه التنمية بشكل خاطئ وعشوائي وإهدار رؤوس الأموال.

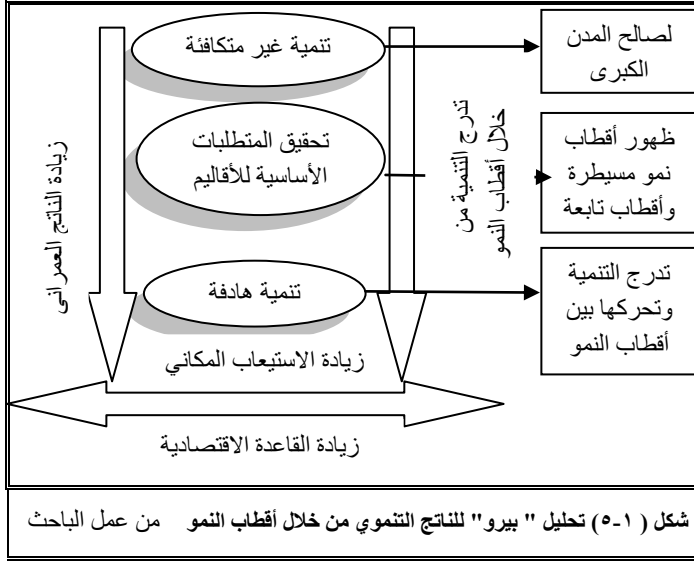
تناسب هذه النظرية الدول المتقدمة العديدة الموارد ذات رؤوس الأموال والخبرات الوفيرة، فهي تحتاج لعمل خطة طويلة المدى لتحسين الوضع القائم وتحقيق أهداف التنمية.

#### (١-٢-٢-١) نظرية النمو غير المتوازن ( أقطاب النمو) :-

ظهرت في الخمسينيات في كتابات الأوروبيين الاقتصادية والجغرافية خاصة الفرنسيين وازدهرت في الستينيات والسبعينيات، وكان "بيرو" أول من أدخل مفهوم قطب النمو إلى الأدب الاقتصادي عام ١٩٥٠ وأول ظهور لفكرة قطب النمو كان في "فرنسا"، وتطورت النظرية على يد "بودفيل" و"سكلتو فسكي" و"هيرشمان" و"ميردال" و"ايزارد" و"سكولر".

<sup>1</sup> جلال أمين، كشف الأفتعة عن نظريات التنمية الاقتصادية، دار الشروق بالقاهرة، ٢٠٠٧

<sup>2</sup> ماضي أحمد محمد، إستراتيجية التنمية الإقليمية الشاملة، رسالة ماجستير، جامعة المنيا ٢٠٠٢ ص ١٣



اهتمت نظرية النمو غير المتوازن بالأبعاد المكانية للتنمية والتوزيع المكاني للسكان، وتقوم علي إظهار حقيقة وهي أن التنمية لا تحدث في وقت واحد بشكل متكافئ بين الأقاليم<sup>١</sup> كما هو موضح بالشكل رقم (٥-١)، فالأقاليم تختلف في الحجم وفي الموارد المتاحة، وتدرج

التنمية وتتفاوت من المراكز المسيطرة إلي المراكز التابعة، ويمكن لمحاور التنمية أن تقوم بدور همزة الوصل بين هذه المراكز المتدرجة.

تم تطبيق النظرية في مناطق عديدة، حيث طور "بودفيل" عام ١٩٥٧ مفهوم الاستقطاب وطبق النظرية على تأثير صناعة الصلب على الاقتصاد البرازيلي، ثم جاء "روزنفلد" عام ١٩٦٤ وطبق النظرية على مقاطعة "تورينو" الإيطالية، كما طبقت على إقليم "لييج" الصناعي ومدينة "ليون" الفرنسية، ولكن لاقت النظرية أكبر نجاح عند تطبيقها في فرنسا وبريطانيا.<sup>٢</sup>

اهتم أصحاب النظرية بدراسة العلاقة التي تنشأ بين الأقاليم النامية والمتخلفة من خلال أقطاب النمو التي تنشأ علي طول محاور التنمية وعند الأطراف.

تمثل أقطاب ومراكز النمو احد أهم الاهتمامات الجغرافية التي تناولت الأبعاد المكانية للتنمية وتم تحديد أقطاب النمو من خلال علاقتها بالحيز الاقتصادي ويتوقف ذلك علي البعد المكاني لهذه الأقطاب ومدى تأثيرها علي الأنشطة الاقتصادية في مجالها الذي تم تمثيله في ثلاثة أنماط :-

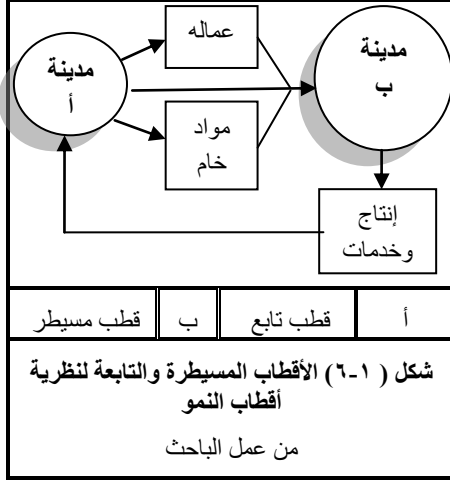
- ١- الحيز المحيط الذي تحدده خطه ما ( منطقة الدراسة علي المستوي المحلي ).
- ٢- الحيز كجمال للقوي ( منطقة سيطرة القطب علي المستوي الإقليمي ).
- ٣- الحيز كمجموعه متجانسة ( أقاليم متشابهة الخصائص علي المستوي القومي ).

<sup>١</sup> محمد احمد رياض، دور وتأثير الطرق علي التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشوره، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤ ص ٣٤

<sup>٢</sup> جلال أمين، كشف الأقطعة عن نظريات التنمية الاقتصادية، دار الشروق بالقاهرة، ٢٠٠٧.

وتمثل أقطاب النمو البؤرة التي تنطلق منها قوي الطرد المركزية وتتجذب إليها قوي الجذب المركزية، فكل مركز يصبح له عوامل الجذب أو الطرد في مجاله الذي يتم تحديده لإيجاد الترابط والتدرج بين الأقطاب، وهذا ما يؤثر علي معدلات الحركة علي طول المحور من منطقة لأخرى.

فيبدأ النمو والتغير علي طول محاور التنمية من خلال هذه الأقطاب التي تتفاعل مع بعضها وتحدث القوي المولدة للمدخلات والمخرجات فكلما زاد حجم القطب زادت سيطرته في مجاله ويسمي بالقطب الدفعي أما الأقطاب التي تسيطر عليها الأقطاب الدفعية المسيطرة تسمى بالأقطاب الصامتة المشتقة.



لو مثلنا (أ) بمدينة معينة تمثل قطب للنمو ومثلنا (ب) بمدينة أخرى تمثل قطب آخر فنفترض أن العمالة والمواد الخام تتدفق من (أ) إلي (ب) في صورة مدخلات وتخرج من (ب) إلي (أ) في صورة إنتاج وخدمات، فنجد أن (ب) مدينة مهيمنة ومسيطرة (قطب رئيسي)، بينما تمثل (أ) المدينة التابعة (قطب مشتق).

ويوضح الشكل رقم ( ٦-١ ) الأقطاب المسيطرة والتابعة لنظرية أقطاب النمو.

ولكن لا بد أن ينجح القطب الإقليمي في إيجاد أقطاب محلية تابعة له حتى لا يصبح قطب جاذب وما حوله طارد، وهذا دور محور التنمية في الربط بين الأقطاب المسيطرة للوصول إلي المناطق الهامشية التي تمثل أقطاب تابعة تنمو ببطء ولكن يتم تفعيل دورها في الهيكل الاقتصادي وتوجيه الاستثمارات إليها وتنمية الصلات بينها وبين الأقطاب المسيطرة حتى لا تعرقل مسيرة التنمية علي طول المحور.

تحدث التنمية علي طول المحور بناءً علي مدي التفاعل بين هذه الأقطاب والتغير الحادث عن وجودها فبناءً علي هذا التفاعل يتم تفعيل دور المحور في التنمية للترابط بين أقطابه وتندرج التنمية عليه فبذلك يعتبر محور فعال وناجح يحقق الجذب للسكان والأنشطة.<sup>١</sup>

<sup>١</sup> احمد محمد عبد العال، أقطاب ومراكز النمو في التخطيط الإقليمي، بحث منشور ٢٠١٠.

- وتوصلت هذه النظرية إلي بعض المفاهيم وهي :-<sup>١</sup>  
 الأقطاب المسيطرة الدفعية :- هي محركات النمو القائدة التي تسيطر علي وحدات تابعه لها  
 الاستقطاب :- هي مجال تأثير الأقطاب الدفعية التي تجذب إليها المدن التوابع التي لا تتمتع  
 بنفس عوامل الجذب لتحقيق التركيز الاقتصادي واستقطاب المنشآت الاقتصادية.

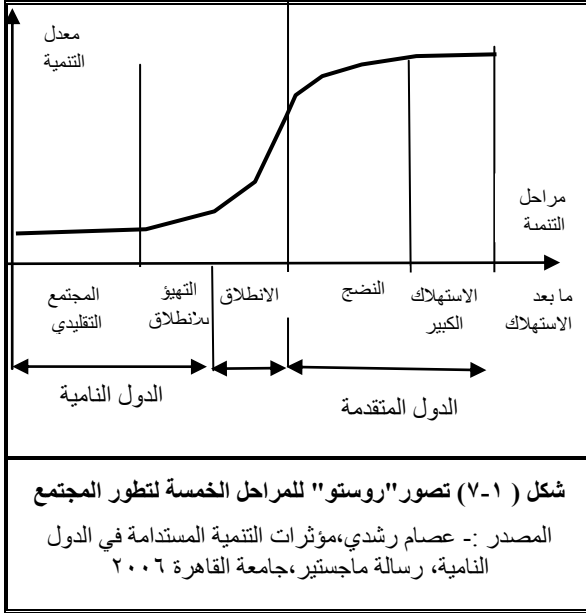
آثار الدفع :- هي عوامل الجذب التي تتمتع بها المدن المسيطرة في مجالها بطريق مباشر عن  
 طريق إيجاد أنشطه اقتصاديه توفر فرص عمل وتجذب السكان وتستغل الموارد المتاحة التي  
 تمثل المدخلات وبالتالي يزيد الطلب علي السلع والخدمات التي تكون في صورة مخرجات.

تعتمد التنمية الإقليمية علي وجود قطب مسيطر للتنمية يؤثر علي تنمية باقي الأقاليم  
 في مناطق نفوذه ونجد أن فكرة محاور التنمية تحقق نظرية أقطاب النمو لأنها تنشر التنمية  
 من خلال الأقطاب المسيطرة إلي المناطق البينية الهامشية وبذلك تحقق التدرج في الهيكل  
 الاقتصادي وتمتد بين أقطاب النمو ويتوقف مقدار امتدادها علي قوة هذه الأقطاب ونطاق  
 نفوذها ومدى تفاعلها علي طول المحور.

<sup>١</sup> محمد احمد رياض، دور وتأثير الطرق علي التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشوره، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤ ص ٤٠

## (١-٢-٣) نظرية مراحل النمو الإقليمي :-

ظهرت في الستينيات على يد " روستو " لرسم خطه تنمية لإعادة تعمير اقتصاد البلاد التي دمرتها الحرب العالمية الثانية، تقوم هذه النظرية علي أساس التتابع الطبيعي لمراحل النمو من خلال التجربة الاقتصادية ويتم تطبيقها علي خمسة مراحل<sup>١</sup> علي النحو التالي كما هو موضح بالشكل رقم (١-٧) :-



أ- مرحلة الاقتصاد الإقليمي  
المكتفي ذاتياً، وتمثل المجتمع المحدود في الإمكانيات الذي يركز على الوسائل البدائية في الإنتاج ولا يستطيع القيام إلا أنشطة بدائية محدودة ولا يعتمد علي النقل في عمليات التجارة، وهذه مرحلة بدائية لا تحتاج إلي محور تنميه لدعمها ( مرحلة المجتمع التقليدي ).

ب- مرحلة التخصص في إنتاج بعض السلع الأولية،  
وفيها يبدأ المجتمع في عملية النمو ويتطلب ذلك تغيرات

جذريه في الأنشطة، فيجب إدخال التكنولوجيا في عمليات الزراعة لزيادة الإنتاجية بما يكفي حاجة السكان ويساعد في توسيع القاعدة الصناعية وفيها يجب تطوير وسائل النقل لتسويق المنتجات، وتعتبر هذه أول مرحلة تعتمد علي النقل ولكنها تحتاج لمحاور حركه فيما بينها ولا تحتاج أيضاً لمحور تنميه ( مرحلة التمهيد للانطلاق ).

<sup>١</sup> محمد احمد رياض، دور وتأثير الطرق علي التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشوره، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤ ص ٣٣



ج- مرحلة البدء في إدخال بعض الصناعات الثانوية القائمة على المنتجات الأولية وبعض الصناعات التحويلية المعتمدة على المنتجات الزراعية، وتعتبر مرحلة تقدم المجتمع والتطلع إلى الحداثة، حيث يتم تطوير القطاعات الصناعية والأنشطة الرائدة ويكون هذا التوسع بمثابة قوى الدفع في نشاط معين ويتم ذلك على مستوي محلي، وفي هذه المرحلة يمكن تنمية محور الحركة واعتبار مناطق المصانع بمثابة القطب المهيمن ومناطق الزراعة بمثابة القطب التابع وبذلك يتم تفعيل دوره على المستوي المحلي، وفيها تزيد الاستثمارات حيث تتراوح بين ٥ - ١٠% من قيمة الدخل القومي سنوياً ( مرحلة الانطلاق ).

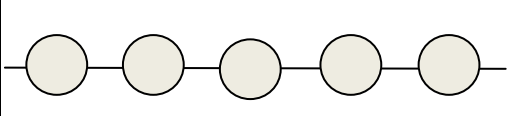
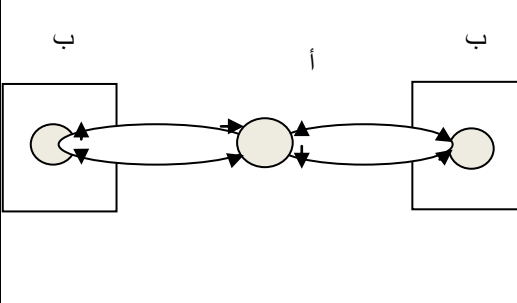
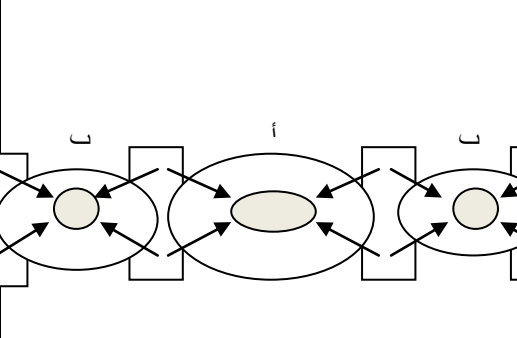
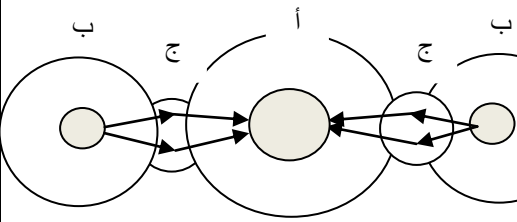
د- مرحلة النمو والتخصص لأحد الأنشطة الصناعية المعقدة وبدء إنتاج السلع الإنتاجية والاعتماد على التصدير وتطوير شبكة النقل، وتعتبر مرحلة النضج التكنولوجي، حيث ينضج سكان المجتمع وترتفع مهاراتهم في قيادة التغيرات الحديثة ويميلون إلى العيش في المدن، ويزيد حجم الاستثمارات حيث تتراوح بين ١٠ - ٢٠% من قيمة الدخل القومي سنوياً، وفي هذه المرحلة يظهر دور محاور التنمية ومدى الاحتياج إليها على المستوي الإقليمي والقومي، لتحقيق وتعزيز الترابط بين المناطق المختلفة ودعم الأنشطة الاقتصادية على طول المحور ( مرحلة النضج الاقتصادي ).

هـ- مرحلة التوسع وفيها يتحول اهتمام المجتمع من جانب العرض إلى جانب الطلب، حيث تزيد الدخول الفردية، ويتركز السكان في المدن وضواحيها، ويتم استخدام السلع المعمرة على نطاق واسع ( مرحلة الاستهلاك الكبير ).

أما مرحلة ما بعد الاستهلاك الكبير فلا يمكننا التنبؤ بها ( حروب - تنافس وسيطرة) لأن استمرار النمو لا يعني استمرار التنمية فقد يطرأ على البيئة انهيار نتيجة لاستنزاف الموارد الطبيعية وقد تستمر التنمية ويتم توجيهها بصورة سليمة وتستمر في تحقيق أهدافها وانجازاتها.

(١) نموذج " فريدمان " :-<sup>١</sup>

قدم "فريدمان" تصور للتنمية الإقليمية في أربعة مراحل موضحة بشكل رقم (١-٨) وهي كالتالي:-

	<p>١- يظهر المجتمع في صورة مراكز صغيرة منفصلة مكثفه ذاتيا (مجتمع ما قبل الصناعة).</p>
	<p>٢- تظهر نواه مركزيه جاذبه للسكان والأنشطة وتكون قومية ومنفردة (العاصمة أ) ويسود الأقليم مرحلة التصنيع الأولية فيتحرك العمال والسكان إلى النواة المركزية فتنتج الهوامش و الأطراف (ب) ويتحول الاقتصاد القومي إلى إقليم واحد.</p>
	<p>٣- تبدأ مرحلة النضج الصناعي فتظهر بجانب النواة المركزية الرئيسية (أ) نوايا متعددة تمثل المراكز الفرعية (ب) تجذب إليها العمالة من الهوامش والأطراف وبذلك تقل الهوامش والأطراف على المستوى القومي والإقليمي إلى مناطق أصغر داخل المنطقة.</p>
	<p>٤ - تظهر من النوايا الفرعية (ب) نوايا ثانوية (ج) نتيجة لنمو السكان والأنشطة، وتبدأ المدن في الاستقلال لتطور التكنولوجيا وزيادة الإنتاج.</p>
<p>شكل (٨-١) نموذج "فريدمان" للتنمية المصدر:- ماضي أحمد، إستراتيجية التنمية الإقليمية الشاملة، رسالة ماجستير، جامعة المنيا ٢٠٠٢ ص ١٦</p>	

<sup>١</sup> ماضي أحمد محمد، إستراتيجية التنمية الإقليمية الشاملة، رسالة ماجستير، جامعة المنيا ٢٠٠٢ ص ١٦

ومن هذا النموذج يمكن تمييز أربعة أنماط من المناطق الإقليمية:-

- ١- النواة.
  - ٢- المناطق الانتقالية القريبة من النواة.
  - ٣- المناطق الانتقالية البعيدة عن النواة.
  - ٤- المناطق المصدرية على الأطراف والهوامش.
- تم تطبيق نظرية مراحل النمو الإقليمي في استراليا وألمانيا والسويد واليابان وبريطانيا ولكنها لم تنجح للتطبيق في دول العالم النامي لأنها تخضع لنظام الاقتصاد العالمي الذي تسيطر عليه الدول المتقدمة.<sup>١</sup>

اعتمدت هذه النظرية علي توازن عملية التنمية داخل الإقليم، واهتمت بتتابع مراحل التنمية الإقليمية ولكنها لم تفسر أسباب هذه التنمية، واهتمت بدراسة العلاقة بين وجود وسائل النقل والمواصلات وتنمية الطرق بالتجارة الخارجية، فقامت بتحليل دور الطرق وتطورها عبر المراحل المختلفة للنظرية كأساس لتحقيق التنمية الإقليمية ولكنها أهملت عوامل التنمية الأخرى ووجود الطرق وحدها غير كافي لتحقيق التنمية، وهذه النظرية لا تتوافق مع محاور التنمية التي تأخذ في الاعتبار كافة العوامل المحيطة لتحقيق التنمية فوجود المحور ليس كافي لإحداث التنمية ولكنه مجرد عامل مساعد ومكمل لإحداث التنمية.

#### (١-١-٢-٤) نظرية القطاع :-

تفترض هذه النظرية أن الإقليم في حقيقة أمره يميل إلي تحقيق ما يعود عليه بالنفع، بحيث تصبح منجزاته بمثابة القوي التي تجعله ينمو، ويعتمد الإقليم في نموه علي صادراته من الأنشطة، ويتم بذلك استغلال الموارد لزيادة الإنتاج وزيادة الصادرات، وتتوافق هذه النظرية مع محاور التنمية، لان عند تطبيقها نجد أن الإقليم يحتاج إلي محور للتنمية حتى يتفاعل مع الأقاليم المحيطة وتزيد صادراته التي تؤثر علي نموه، وبهذا يحقق الإقليم عوامل الجذب السكاني، حيث توفيره لفرص العمالة وزيادة دخل الأفراد يشجع عمليات الهجرة إليه من خلال محور التنمية، ولكن يجب تنويع الصادرات وإلا قد يرتد الإقليم إلي الكساد.<sup>٢</sup>

<sup>١</sup> عبد الوهاب أمين، التنمية الاقتصادية، المشكلات والسياسات المقترحة مع اشاره إلي البلدان العربية، دار الحافظ للنشر بالمملكة العربية السعودية، ٢٠٠٠.  
<sup>٢</sup> طارق محمد علي، التغيير في هيكل استعمالات الأراضي الواقعة علي شرايين الحركة الرئيسية، رسالة ماجستير غير منشوره، كلية تخطيط عمراني ٢٠٠٠ ص٤٦

**(١-٢-٥) نظرية القاعدة التصديرية :-**

تعتمد النظرية علي أساس أن نمو الإقليم أو المدينة يرجع إلي ما يقوم به الإقليم من أنشطته تصديرية، أو يرجع إلي تواجد صناعات تصدر إنتاجها إلي أجزاء من الخارج، وهو قيام الإقليم بخدمات وأنشطه لغيره من المساحات المحيطة، وتنقسم الأنشطة داخل الإقليم إلي أنشطه أساسيه وهي صناعات التصدير التي يمتد آثارها إلي خارج حدود الإقليم، وأنشطه غير أساسيه لخدمة المدينة، وتجلب الأنشطة التصديرية تدفقات نقدية إلي الإقليم وبهذا يزيد الدخل وتتوسع عملية التنمية.<sup>١</sup>

وهذا ما يتوافق مع محور التنمية لان الإقليم في هذه الحالة يعتبر قطب دفعي ومسيطر علي المحور لأنه قادر علي التميز في نشاط معين فهو منتج ومصدر، ولكن لابد من السيطرة عليه وتحديد نطاق تأثيره حتى لا يتوسع علي حساب باقي الأقاليم ويحدث تفاوت ضخم بينهم يعرقل من مسيرة التنمية.

**(١-١-٣) استراتيجيات التنمية الإقليمية :-****(١-٣-١) إستراتيجية الانتشار :-**

تقوم علي مبدأ التكافؤ والمساواة، وفيها يتم توزيع السكان والأنشطة علي نطاق واسع مما يقلل الترابط الاجتماعي بين الأفراد، ولكنها تحقق مبدأ التكافؤ حيث تعتمد علي توزيع الاستثمارات والسكان والأنشطة علي جميع الأقاليم لتحقيق التكافؤ والانتشار للتنمية في جميع الأقاليم سواء كان التوزيع بصورة عادله أو غير عادله، حيث يتم توجيه الاستثمارات لكافة المناطق.

ولكنها صعبة التطبيق وخاصة في دول العالم النامي، حيث تحتاج إلي استثمارات ضخمة وجهاز إداري كفء لإدارة التنمية بشكل متوازن علي المدى البعيد، وهذه الإستراتيجية لا تتوافق مع محاور التنمية التي تحقق تدرج التنمية من خلال أقطاب للنمو علي طول المحور وعند الأطراف، غير أن توزيع الاستثمارات بتكافؤ علي الأقاليم النامية والمتخلفة يؤدي إلي زيادة نمو الأقاليم النامية واتساع الفجوة بينها وبين الأقاليم المتخلفة.<sup>٢</sup>

<sup>١</sup> أبو بكر متولي، الاطار العام للتخطيط الإقليمي، معهد التخطيط القومي، القاهرة ١٩٧٠

<sup>٢</sup> احمد خالد علام، سمير سعد، مصطفى الديناري، التخطيط الإقليمي، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٩٥ ص ١٩٧

## (١-٣-١) إستراتيجية التركيز :-

فيها يتم تركيز الأنشطة والسكان في منطقته واحده وينتج عن ذلك ترابط اجتماعي بين السكان، وتقوم علي مبدأ التركيز بهدف تحقيق الكفاءة الاقتصادية، ويرى بعض الاقتصاديون أنها تناسب دول العالم النامي حيث تأتي بعائد سريع وتكون التنمية علي أساس تركيز الموارد والجهود في عدد محدود من المدن الكبرى، ولكنها لا تتوافق مع التنمية الاجتماعية وتؤثر بالسلب عليها، لأنها تشجع السكان علي الهجرة العشوائية بحثاً عن العمل، نتيجة لتركز الأنشطة والخدمات في مناطق معينة، فينتج عن ذلك خلل في التنمية الاجتماعية لاختلاف عادات وتقاليده المهاجر عن سكان المنطقة الأصليين، كما أنها لا تحقق مبدأ تكافؤ الفرص والعدالة الاجتماعية لأنها توجه الاستثمارات إلي منطقته معينة وتزيد من الفوارق الإقليمية.

وهذه الإستراتيجية لا تتوافق مع محاور التنمية التي تسعى إلي الوصول للمناطق الهامشية وتفعيل دورها في التنمية للحد من الفوارق الإقليمية، لان المدن الكبرى تعاني من الانفجار السكاني وتدهور البيئة العمرانية، فيجب توجيه الاستثمارات إلي المدن الجديدة وإيجاد عوامل جذب بعيداً عن المدن الكبرى لتخفيف الضغط عليها.<sup>١</sup>

## (١-٣-٢) إستراتيجية الانتشار بطريقه مركزه :-

تستند علي فكرة أقطاب النمو وهذا ما يتوافق مع محاور التنميته، وفيها تقل سيطرة المدن الكبرى علي التنميته، وتدرج التنمية من خلال المحاور لتحقيق سهولة الوصول للخدمات وتوفير فرص للعمالة تؤدي إلي زيادة دخول الأفراد وتقليل عمليات الهجرة.

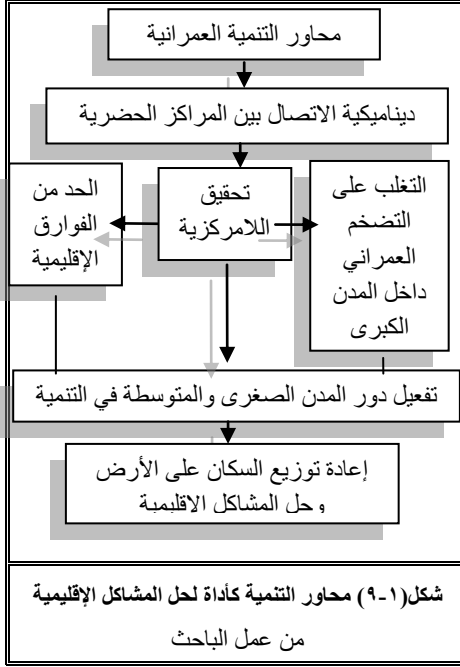
حيث تقوم باختيار عدد محدود من المناطق تتمتع بمقومات اقتصاديه، وتقوم بتكثيف الجهود عليها لتصبح أقطاب نمو تؤثر في المناطق المحيطة بها، ويساعد ذلك علي إقامة أنشطه تكميلية بالمناطق الهامشية البينية علي طول المحور باعتبارها أقطاب تابعه، وعن طريق محاور التنمية يتم تعظيم الترابط بين الأقطاب فيعتمد كلا منها علي الأخر، وتقوم هذه الإستراتيجية علي أساس لا مركزيه إداريه وتوافر الهياكل الأساسية والخدمات ويسهل تطبيق هذه الإستراتيجية في الدول النامية، ولكن يجب توجيه المحاور بناءً علي خطط مدروسة بعيداً عن العشوائية، ويجب تحديد مجال كل قطب من أقطاب النمو حتى لا ينمو قطب علي حساب الأخر ويتحول بذلك المحور إلي مجموعه من المدن الكبرى المسيطره، لان سر نجاح هذه المحاور يتوقف علي مدي تحقيقها للتدرج في التنميته.<sup>٢</sup>

<sup>١</sup> احمد خالد علام، سمير سعد، مصطفى الديناري، التخطيط الإقليمي، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٩٥ ص ١٩٨

<sup>٢</sup> احمد خالد علام، مرجع سابق

## (١-١-٤) محاور التنمية العمرانية كاداه لتحقيق التنمية الإقليمية :-

يتمثل الأساس النظري لمحاور التنمية في إنها احد أدوات التنمية الإقليمية التي تساعد في حل المشكلات الإقليمية وأهمها :-



١- الفوارق الإقليمية الناتجة عن سوء توجيه الاستثمارات بين الأقاليم بشكل متكافئ، وعدم قدرة بعض الأقاليم علي تحقيق عوامل الجذب المطلوبة للأنشطة الاقتصادية والسكان.

٢- التضخم العمراني الناتج عن نمو المدن الكبرى علي حساب المناطق المجاورة، وذلك نتيجة لقدرة المدن الكبرى علي جذب فرص التنمية من المناطق المجاورة.

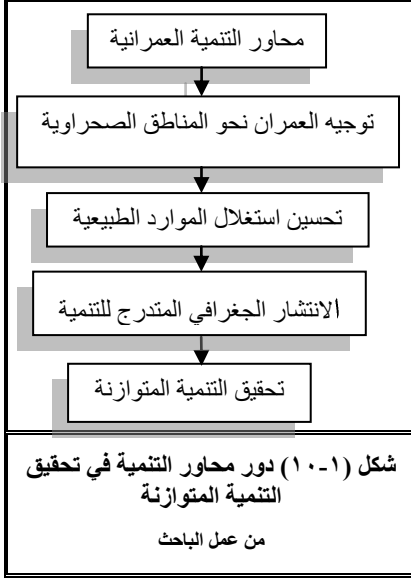
٣- غياب دور المدن الصغرى والمتوسطة في عمليات التنمية. لذلك يتم لأخذ في الاعتبار تداخل العلاقات بين المراكز الحضرية الكبرى والصغرى والمتوسطة، وتوجيه التنمية لمراكز فرعيه بين المدن الكبرى كمراكز تكميلية للمراكز الرئيسية التي يتم من خلالها تفاعل التنمية في الحيز المكاني لمحور التنمية.<sup>١</sup>

ويوضح الشكل رقم (٩-١) دور محاور التنمية كاداة لحل المشاكل الإقليمية.

<sup>١</sup> صالح بن علي، محمد عبد الرحمن السيد، المدن الجديدة بالمملكة العربية السعودية (تركيز أم انتشار للتنمية العمرانية)، ورقه بحثيه، مجلة جامعة الملك سعود، م١٣، العمارة والتخطيط، ٢٠٠١م.

## (٥-١-١) محاور التنمية العمرانية كمدخل للتنمية المتوازنة :-

تعتبر محاور التنمية العمرانية آداة لتحقيق التنمية المتوازنة لان :-



١- امتداد هذه المحاور يوجه حركة العمران نحو المناطق الصحراوية الواقعة في نطاق الإقليم مما يساهم في إعادة توزيع السكان علي الأرض بطريقة عادله ومتجانسة.

٢- امتداد هذه المحاور يحقق التكافؤ في استخدام الموارد الطبيعية علي طول المحور وعند طرفيه في عمليات التنمية العمرانية.

٣- محاور التنمية العمرانية تحقق الانتشار الجغرافي للتنمية بصورة تدريجية من المراكز الحضرية المتطورة إلي المناطق القريبة الأقل نمواً<sup>١</sup>.

ويوضح الشكل رقم (١٠-١) دور محاور التنمية في تحقيق التنمية المتوازنة.

<sup>١</sup> صالح بن علي، محمد عبد الرحمن السيد، المدن الجديدة بالمملكة العربية السعودية (تركيز أم انتشار للتنمية العمرانية)، ورقة بحثية، مجلة جامعة الملك سعود، ١٣م، العمارة والتخطيط، ٢٠٠١م.

## الفصل الثاني:- محاور التنمية العمرانية وتأثيرها علي المجالات التنموية

بعد التعرف على أهم خصائص محاور التنمية والمفاهيم الأساسية التي تدور حول محاور التنمية العمرانية سوف نتعرف في هذا الفصل علي العلاقة بين محاور التنمية وكافة المجالات التنموية المختلفة لمعرفة الدور الحقيقي لهذه المحاور في العملية التنموية، وهل وجود هذه المحاور كافي لإحداث التنمية؟ أم أنه عامل ضروري يحفز التنمية في وجود كافة العوامل الأخرى؟، وهل العلاقة بين وجود هذه المحاور وتحقيق التنمية علاقة ثابتة وإيجابية بشكل دائم أم تتغير بتغير الظروف المحيطة؟.

### ( ١-٢-١ ) محاور التنمية وتأثيرها علي التنمية العمرانية :-

البعد العمراني هو الوعاء الذي يحتوي علي المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية وهو يغير ويتغير طبقاً للأبعاد الاقتصادية والاجتماعية، نتيجة لذلك عند دراسة العمران يجب التطرق لدراسة العوامل الديموغرافية والاقتصادية والاجتماعية والبيئية والسياسية التي تتفاعل مع بعضها لتحديد النمط والطابع العمراني الذي يحقق التنمية العمرانية طبقاً للموارد الطبيعية والبشرية والمادية<sup>١</sup>، ويحتاج الأمر إلي وضع سياسة للتنمية العمرانية تراعي جميع المتغيرات الديموغرافية والاقتصادية والاجتماعية ويتطلب ذلك ما يلي :-

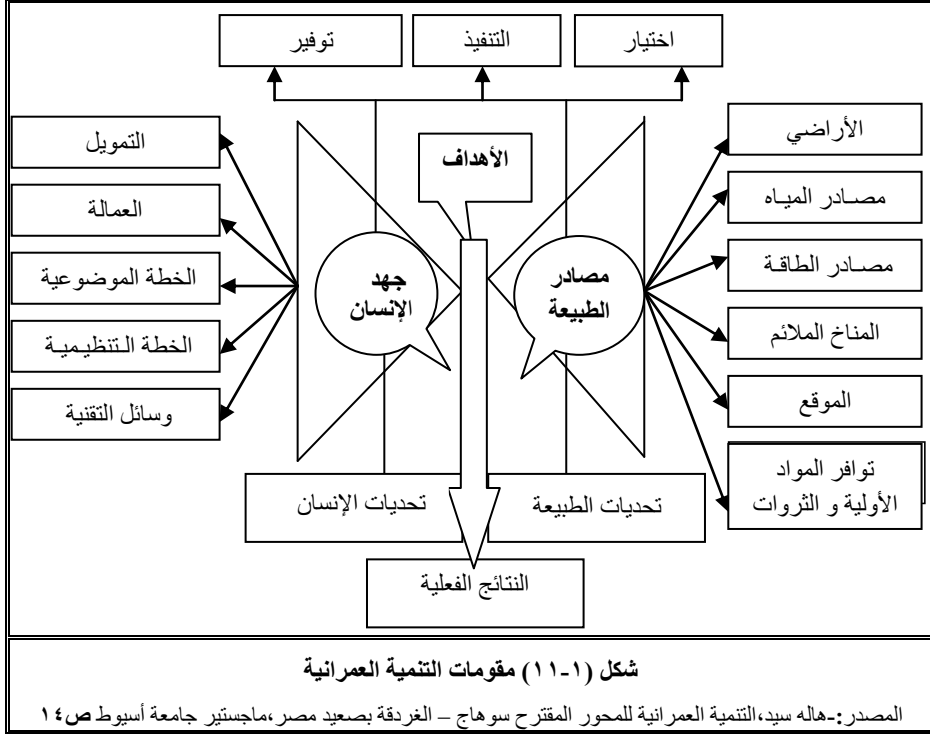
١ - تحقيق التوازن الاقتصادي ودعم الأنشطة الأساسية لتوفير فرص العمل التي تمثل المحرك الرئيسي لتوجيه حركة السكان وتحقيق التنمية العمرانية.  
٢- العمل علي تحقيق التكامل الاجتماعي والثقافي للمجتمعات المختلفة وعلاج كافة المشكلات الاجتماعية.

٣- تحسين البيئة العمرانية للتجمعات القائمة ودراسة المتطلبات الأساسية لدعم ذلك.<sup>٢</sup>

ويوضح الشكل رقم (١-١) مقومات التنمية العمرانية.

<sup>١</sup> عبد الفضيل إسماعيل، مناهج واليات ادارة التنمية العمرانية (حالة إقليم جنوب الصعيد)، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة ٢٠٠٢  
<sup>٢</sup> اشرف أبو العيون، التنمية العمرانية لعواصم المنطقة الوسطى من وادي النيل في مصر، رسالة دكتوراه، جامعة المنيا ١٩٩٦



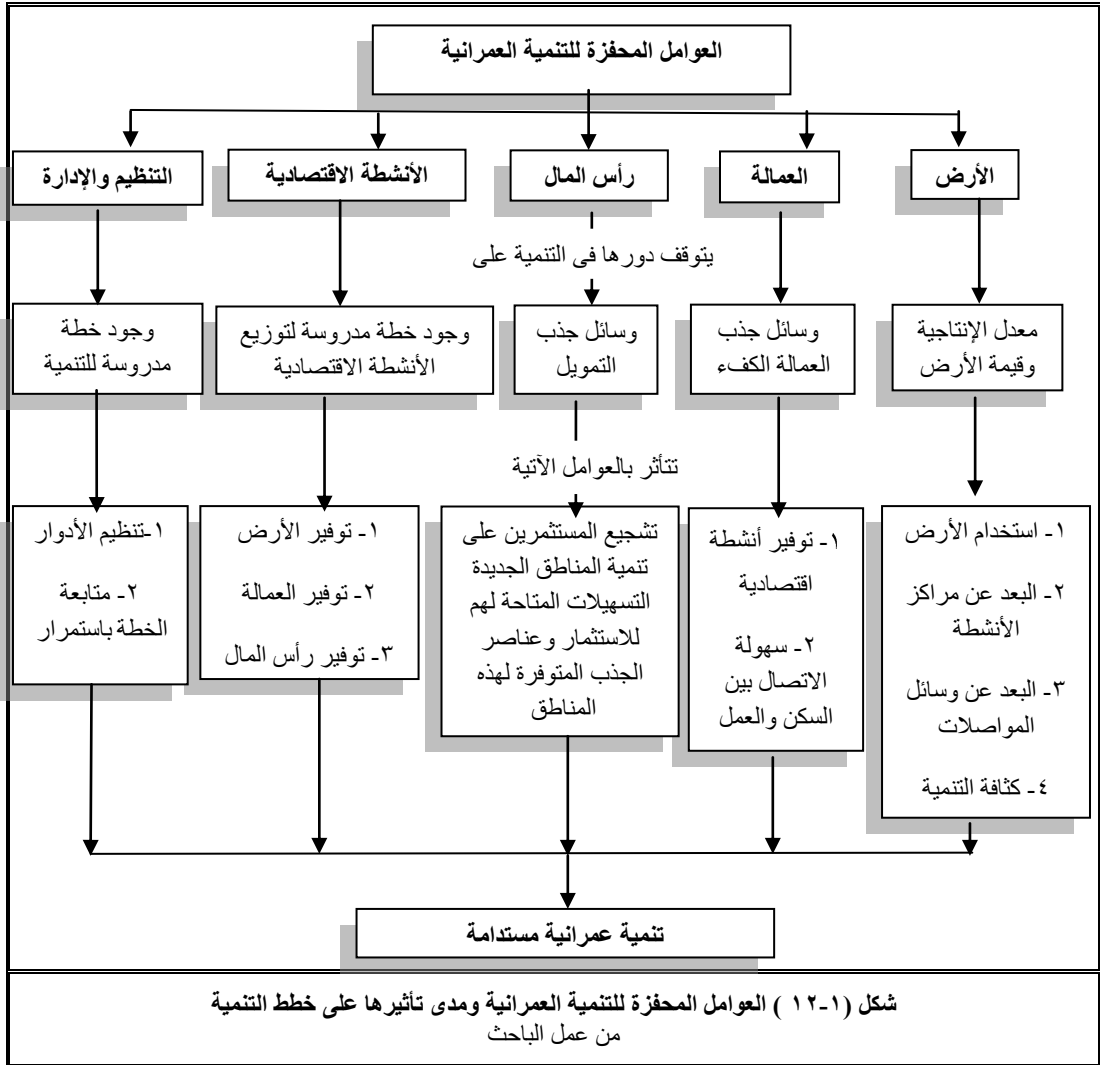


كما تعتبر محاور التنمية محدد أساسي للتنمية العمرانية، وتعتبر الطرق هي همزة الوصل بين مناطق الإنتاج والاستهلاك وهي التي تحقق المنفعة العامة التي تجذب الأنشطة العمرانية والاقتصادية والاجتماعية لأي إقليم<sup>١</sup>، ولذلك فإن وجود هذه المحاور يؤثر بدوره علي جميع العوامل المحفزة للتنمية العمرانية.

<sup>١</sup> عصام عبد المنصف، تأثير الطريق الساحلي الدولي على عمليات التنمية بساحل البحر المتوسط في مصر، رسالة ماجستير جامعة الأزهر القاهرة ٢٠٠١ ص ٤٢

## (١-٢-١) العوامل المحفزة للتنمية العمرانية :-

وتتمثل في الأرض والموارد الاقتصادية والعمالة ورأس المال والتنظيم والإدارة كما هو موضح بالشكل رقم (١٢-١).



## أ- الأرض :-

يتوقف دور الأرض كعامل محفز للتنمية العمرانية علي معدل الإنتاجية الناتجة عن الاستخدام فالعبرة ليست بالمساحة ولكن بكيفية الاستفادة منها لذلك يجب استغلال الأراضي الصحراوية ذات الموارد والثروات الطبيعية في المشاريع والمخططات العمرانية الجديدة.<sup>1</sup>

وهذا ما تسعي إليه محاور التنمية العمرانية وهو الوصول إلى المناطق الهامشية واستغلال الأراضي الصحراوية وتعظيم الاستفادة منها في التنمية العمرانية، للحد من التعدي علي الأراضي الزراعية الناتج عن تضخم الكتلة العمرانية داخل المدن الكبرى، ولكن يعتبر الحصول علي الأراضي حول المحور لإقامة التجمعات العمرانية الجديدة من أهم نقاط تنمية المحور، فيتوقف ذلك علي مكان الأراضي فكلما اقتربت من المناطق العمرانية كلما زاد سعرها، ولكن اختيار موقع الأراضي يدعم للمحور فرص كبيره في تحقيق عامل الجذب، وتمثل الأرض نسبه كبيره من التكلفة الإجمالية لتجربة محاور التنميه.

وتمثل الأرض احد واهم عوامل الإنتاج المحفزة للتنمية فهي طاقه منتجه لكافة الاستعمالات ( الزراعة - الصناعة - السياحة - التعدين - الإسكان - الترفيه ) التي يحددها المخطط طبقا لخطة التنمية العمرانية وتخضع لوفرة الموارد الطبيعية وصلاحيه الأراضي للتوسع والاستخدام، حيث أن استخدام قطعة ارض في مجال معين يعني التضحية باستغلالها في مجال آخر فلا بد من صياغة العلاقة بين كافة الاستعمالات وتكاملها لتحقيق التنمية العمرانية.

تعتبر الأرض في الاقتصاد بمثابة السلعة حيث أنها معرضه لقانون العرض والطلب فإذا اشتد الإقبال عليها زاد سعرها وإذا قل نقص سعرها وهناك العديد من العوامل المؤثرة على قيمة الأرض وهي :-

(١)- الاستخدام المخصص لقطعة الأرض. (٢)- البعد عن مراكز الأنشطة.

(٣)- البعد عن الطرق الرئيسية ووسائل المواصلات.

(٤)- كثافة التنمية على الأرض مع تغير الزمن.

ونجد أن الاستخدام وكثافة التنمية وقيمة الأرض هي ثلاثة عوامل متداخلة ومرتبطة وهي العوامل المحددة لدور الأرض في التنمية العمرانية.

<sup>1</sup> احمد خالد علام، تخطيط المدن، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٩١ ص ٣٠٧

**ب- العمالة :-**

العمالة هي احد وحدات القياس الهامة التي تقاس بها مدي حيوية النشاط الاقتصادي الذي يؤثر بدوره علي التنمية العمرانية، وحجم العمالة في أي دولة هو دالة عدد السكان، والعبارة في الإنتاج ليست بعدد العمال ولكن بمدي كفاءة العمال وتميز الإنتاج.<sup>1</sup> إن قدرة محاور التنمية العمرانية علي توفير فرص للعمل من خلال الأنشطة المختلفة وجذب العمالة والسكان إلي مناطق التنمية الجديدة هي أساس نجاح هذه المحاور، مما يساعد علي دعم النشاط الاقتصادي وإعادة توزيع السكان علي الأرض وتدرج التنمية من خلال هذه المحاور والتنبؤ بالقوي العاملة واتجاهاتها بحثاً عن فرص العمل يوفر لنا وسيلة هامه لقياس معدلات الهجرة ومدي تأثيرها علي اتجاهات حركة السكان وتوزيع السكان، فحجم الحركة علي محاور التنمية يعطي مؤشراً لمدي أهمية هذه المحاور في مناطق وجودها، فنجد دائماً أن الهجرة عامل مؤثر علي نمو سكان الحضر، وتساعد محاور التنمية علي السيطرة علي الهجرة وتنظيمها عن طريق استصلاح الكثير من الأراضي وتوسيع القاعدة الاقتصادية وتوفير فرص عمل بشكل متوازن لكافة المناطق.

**ج- رأس المال :-**

هو احد العوامل المحفزة واللازمة للإنتاج فهو الذي يحدد إقامة المشروع من عدمه، وعند دراسة محاور التنمية يجب تقدير التكاليف والتنبؤ بالعائد الاقتصادي من وراء وجود هذه المحاور، وإلا يعتبر ذلك إهدار لرؤوس الأموال الموجهة للمشروع، ويتمثل رأس المال في الأدوات المختلفة التي تستخدم في العملية الإنتاجية، ويختلف من دولة إلي أخرى علي أساس إمكانيات الدولة وكفاءة استخدام رؤوس الأموال وقدرتها علي توفير السلع والخدمات للسكان وقدرتها علي جذب التمويل اللازم لإقامة المشروع، ويتمثل رأس المال في هيئة أصول ثابتة مثل الآلات والمباني وقطع الأراضي أو يكون متداول ولكنه يعتبر أساس العملية الإنتاجية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> احمد خالد علام، تخطيط المدن، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٩١ ص ٢٧٨

<sup>2</sup> محمد احمد رياض، دور وتأثير الطرق علي التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشوره، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤ ص ٢٩

**د- الأنشطة الاقتصادية :-**

إن توفير قاعدة اقتصادية يوفر فرص للعمل لدعم محاور التنمية العمرانية وتحقيق الجذب لها، ولتحقيق ذلك يجب معرفة هيكل ووظيفة اقتصاديات الحضر وتخطيط استعمالات الأراضي علي طول المحور بناءً علي الموارد الطبيعية والبشرية المتوفرة في منطقة وجود المحور، لان ذلك يؤثر علي تحقيق أهداف التنمية العمرانية، حيث أن التوسع في استعمالات الأراضي يصطحبه توسع اقتصادي، مما يحتاج إلي المزيد من الأراضي والعمالة التي تمثل عناصر القوي الاقتصادية<sup>١</sup>، لذلك يجب دراسة كافة العوامل وتوجيهها طبقاً لخطة التنمية العمرانية بعيداً عن العشوائية وبما يحقق الاتصالية التي تؤثر بدورها علي معدل تولد الرحلات ومعدلات الحركة علي طول المحور.

ونظراً لأهمية الاتصال بين العناصر المختلفة ودورة في تحفيز التنمية، سوف نتعرف فيما يلي علي أهم المفاهيم الأساسية التي تؤثر علي معدل الاتصالية علي طول محاور التنمية والتي تؤثر بدورها علي معدلات الحركة علي طول محاور التنمية العمرانية :-

(١)- الاتصالية :- هي سهولة الوصول إلي الأنشطة المختلفة داخل الحيز العمراني ومنه للخارج بوسيلة مريحة في اقل وقت وبأقل جهد وتكلفة<sup>٢</sup>، وتؤثر محاور التنمية العمرانية علي زيادة الاتصال لأنها بمثابة الأعمدة الفقرية التي تصل بين عقد اقتصاديه هامه، مما يؤثر علي تقليل وتنظيم الهجرة العشوائية.

**ويقاس معدل الاتصالية علي طول المحور عن طريق حساب**

- معدل تدفق المرور وسرعته :- ويتوقف ذلك علي حجم المحور وحالته وقدرته علي تحمل الأعباء المرورية.

- معدل الاحتياج للانتقال لخارج النطاق العمراني: - الذي يتوقف علي مدي توافر الخدمات داخل الحيز العمراني، ودور المحور في منطقة وجوده وقدرته علي تحقيق التفاعل المكاني بين الأنشطة والسكان وتحقيق التكامل الاقتصادي بين كافة التجمعات العمرانية الواقعة علي طول المحور.

- معدل ملكية السيارة :- يتوقف علي مستوي المعيشة داخل المنطقة ويؤثر علي توفير وسائل المواصلات الأخرى.

<sup>١</sup> احمد خالد علام، تخطيط المدن، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٩١ ص ٢٨٦

<sup>٢</sup> Thomson M, Great Cities & Their Traffic, Penguin books, Gollancz, USA 1977

**(٢) - معدل تولد الرحلات :-**

هو الانتقال بين الأنشطة المختلفة وهي حركة مستمرة سواء كانت حركة يومية (الرحلة من السكن إلي العمل) أو علي فترات (التنقل للحصول علي الخدمات المختلفة) ولا بد أن تكون في وقت مناسب بأقل جهد وأقل تكلفه، كما كان لتكنولوجيا النقل دور هام في اختصار المسافات بالزمن.<sup>١</sup>

ويتوقف علي مدي الاتصالية التي حققها محور التنميه، فكلما زادت الاتصالية بين التجمعات العمرانية القائمة علي المحور زاد معدل تولد الرحلات، ويعطي مؤشر علي أهمية المحور في منطقة وجوده.

**ه- التنظيم والإدارة:-**

هو احد عوامل الإنتاج التي تؤثر علي التنمية بفاعليه لان سوء التنظيم والإدارة لمحاور التنمية تؤدي إلي ظهور الكثير من الاستخدامات المخالفة للخطة الموضوعه للمحور، وتؤدي إلي ظهور مناطق عشوائية غير مخططة علي طول المحور تؤثر بالسلب علي حجم الاستفادة من محاور التنميه، وتتسبب في إهدار رؤوس الأموال التي تم توجيهها لهذه المحاور، حيث أن العملية التخطيطية تحتاج إلي الإدارة السليمة والمتابعة الجيدة والمستمرة لتحقيق الأهداف التنموية المرجوة.<sup>٢</sup>

ومن دراسة العوامل المحفزة للتنمية العمرانية نجد أن الطرق ومحاور التنمية تؤثر بشكل فعال في تحقيق التنمية العمرانية، فهي تؤثر علي الاتصالية ومعدل تولد الرحلات التي تؤثر بدورها علي جذب أشكال التنمية المختلفة من الأنشطة والسكان، وتساعد علي توسيع القاعدة الاقتصادية ودعم النشاط الاقتصادي، والاستغلال الأمثل للموارد الاقتصادية عن طريق الوصول إلي الأراضي الهامشية والمناطق البعيدة، مما يساعد علي إقامة الأنشطة الاقتصادية التي تجذب إليها العمالة والسكان ويحقق التكافؤ في توجيه الاستثمارات وتشجع المستثمرين علي فتح آفاق جديدة للتنمية وتوجيه رؤوس الأموال، مما يؤدي إلي تنظيم عمليات الهجرة الداخلية، ويتم من خلال هذه المحاور عمليات البنية التحتية من شبكات مرافق المياه والصرف الصحي وشبكات الكهرباء، ولكن كل ذلك يجب أن يتم في ضوء التنظيم والإدارة السليمة، لان وجود هذه المحاور يعتبر احد العوامل المساعدة في تحفيز التنمية العمرانية ولكنه ليس العامل الوحيد لتحقيق التنمية.

<sup>١</sup> هشام أبو سعده، الكفاءة والتشكيل العمراني - مدخل لتقييم وتخطيط المواقع، رسالة دكتوراه، هندسة القاهرة ١٩٩٤  
<sup>٢</sup> محمد احمد رياض، دور وتأثير الطرق علي التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشوره، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤ ص ٢٩

## (١-٢-٢) محاور التنمية العمرانية وتأثيرها علي مواقع التجمعات العمرانية:-

تؤثر محاور التنمية العمرانية على توزيع مواقع التجمعات العمرانية بأحجامها المختلفة، كما تؤثر أيضاً على تنسيق العلاقة بين هذه التجمعات وتكاملها لتحقيق التنمية العمرانية بشكل متكافئ، ويرى "Vukan" أن نشأة وتشكيل ونمو التجمعات البشرية عبر التاريخ هي نتيجة عملية تفاعل معقدة لعدة عوامل أبرزها هو النقل والمواصلات، حيث كان لوسائل المواصلات دور رئيسي في التغلب على عائق المسافات الطويلة وتحديد مواقع المدن<sup>١</sup>، كما أن وجود هذه المحاور يتأثر بالظروف الطبيعية والإمكانات المتاحة بمناطق وجودها، وسوف نتعرف على تصنيف مواقع التجمعات العمرانية والعوامل التي تؤثر على نشأتها ودورها في تحقيق التنمية.

(١-٢-٢-١) تصنيف مواقع التجمعات العمرانية :-<sup>٢</sup>

يمكن تصنيف مواقع التجمعات العمرانية على النحو التالي :-

- المواقع العقدية :- هي مواقع استراتيجيه كونتها الطبيعة وتوجد عند اختناقات اليا بس والماء.
- المواقع البورية :- تنشأ عند تجمعات الطرق ومحاور الحركة.
- المواقع المركزية :- تنشأ عند المراكز وتمثل التوسط الهندسي للأقاليم.
- المواقع الهامشية :- تنشأ علي أطراف الأقاليم.
- المواقع الداخلية :- تنشأ عند مداخل الأقاليم مثل المباني البحرية وبدائيات طرق القوافل من المناطق الزراعية داخل الصحراء.
- المواقع البيئية :- هي المواقع المرحلية بين المواقع الهامة ( أقطاب النمو )

وتنشأ مواقع التجمعات العمرانية المؤدية إلي نشأة المدن لعدة عوامل :- ١

- |                |                  |                  |
|----------------|------------------|------------------|
| ١-عوامل طبيعيه | ٢-عوامل اقتصاديه | ٣-عوامل اجتماعيه |
| ٤-عوامل سياسيه | ٥-عوامل تاريخيه  |                  |

<sup>١</sup> Vukan R, Urban Public Transportation, system and technology, Prentice hall, Englewood, New jersey, USA 1970

<sup>٢</sup> عنتر عبد العال، محاضرات التخطيط الاقليمي دراسات عليا ، جامعة المنيا، ٢٠٠٦

ويختلف دور التجمعات العمرانية كثيراً في تحقيق التنمية بناءً علي :-

١- موقع التجمع العمراني.

٢- حجم التجمع العمراني.

٣- وظيفة التجمع العمراني والهدف من إنشائه.

تنشأ التجمعات العمرانية حول مواقع الانقطاع ويتمثل ذلك في :-

أ- الانقطاع الطبيعي. ب- الانقطاع الحركي.

أ- الانقطاع الطبيعي:-<sup>١</sup>

تنشأ عنده التجمعات العمرانية لارتباطها بعناصر الطبيعة ويحدث نتيجة للتباين في تشكيل الطبيعة كالعلاقة بين الماء واليابس أو السهول والجبال.

عناصر الانقطاع الطبيعي:-

١- الأنهار :-

أ- مواقع رؤوس الملاحة :- تنشأ عند انتهاء المرور علي اليابس وبدء خطوط الملاحة مثل قيام مدينة السويس بمصر ومدينة شيكاغو بأمریکا.

ب- مواقع المصببات :- تنشأ عند انقطاع الملاحة النهرية وبدء الملاحة البحرية مثل مدن دمياط ورشيد.

ج- مواقع المراحل :- تنشأ علي الطرق البرية عند الحدود التي تصل بين المراحل المتمثلة في مناطق الراحة والتموين والكشف الجمركي.

د- مواقع ملتقي الأنهار :- تنشأ عند انقطاع اتجاه وبدء اتجاه آخر مثل قيام مدينتي كفر الزيات وبنها.

هـ- مواقع المعابر :- تنشأ عندما تضيق الأنهار ويتم عبورها مثل المدن والقرى علي ضفاف نهر النيل.

و- مواقع الشلالات :- تنشأ عند انقطاع الملاحة النهرية مثل القرى والمدن المقامة قرب الشلالات بمواقع وادي حلفا.

٢- المسطحات المائية:-

أ- سواحل البحار والمحيطات:- تمثل السواحل خط انقطاع بين الماء واليابس وتتكون عندها أهم المدن الساحلية مثل الإسكندرية وبورسعيد في مصر.

<sup>١</sup> عنتر عبد العال ، محاضرات دراسات عليا في التخطيط الإقليمي ، جامعة المنيا ٢٠٠٦



ب- البحيرات :- تمثل أيضاً انقطاع بين اليابس والماء ونشأت حولها مدن وقرى عند أطراف البحيرات وانتهانها مثل مدينة الإسماعيلية علي بحيرة التمساح وقيام التجمعات عند الخلجان والتعرجات لأنها تمثل مواقع حماية طبيعيه مثل قيام المدن حول خليج العقبة.

### ٣- الجبال :-

نظراً لوعورة المناطق الجبلية فأنها تفرض انقطاع حركي وتتحكم في مواقع التجمعات العمرانية.

أ- مواقع داخل الجبال:- تتمثل في الأودية الجبلية التي تمثل الحركة الأفقية وانقطاع الحركة الرأسية.

ب- مواقع أقدام الجبال :- تحدث عندها نقاط تجمع وتمثل انقطاع الحركة الأفقية وبدء الحركة الرأسية

ج- مواقع مقدمات الجبال :- تنشأ عندها التجمعات السكنية التي تكون علي مسافة من الجبل وتمثل القواعد الرئيسية في عبور العائق الجبلي وتعتبر نهاية كل الطرق المؤدية إلي المناطق الجبلية.

### ب- الانقطاع الحركي:-<sup>١</sup>

يشمل انقطاع المسارات المقترنة بكافة الطرق ولذلك فان العلاقة بين التجمعات العمرانية والطرق تكون واضحة فسهولة الحركة من والي التجمع من أهم عوامل نجاح التجمع، ولذلك فان التجمعات العمرانية ترتبط بقوه بالطرق وتتأثر بها بشكل مباشر.

### أنواع الانقطاع الحركي :-

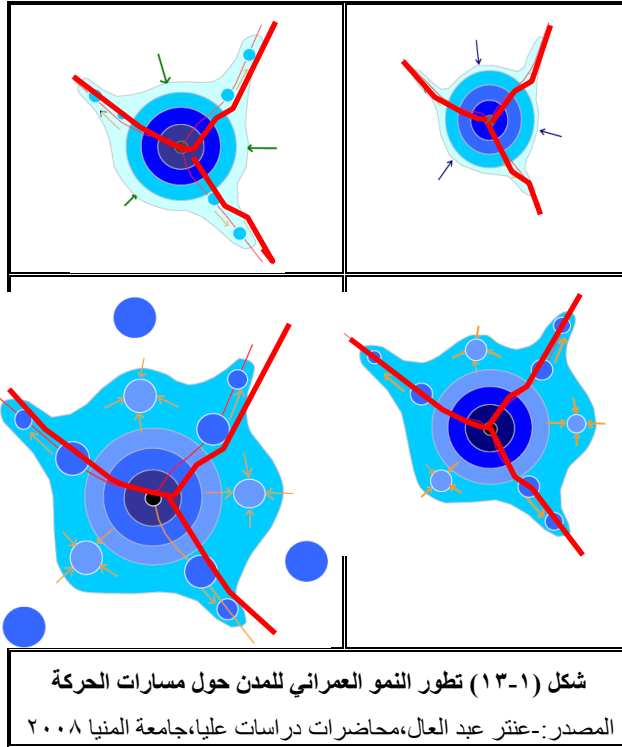
- ١- تنشأ علي مسارات الطرق البرية نتيجة لظهور نقله جغرافيه ( جبل- بحيرة - نهر - ... ) .
- ٢- تنشأ عند وجود تباين في الإنتاج مثل إقليم الدلتا الزراعي تحيط به الصحراء من الجانبين والبحر من الجانب الثالث فالتجمعات العمرانية تقوم عند الالتحام بين الزراعة والصحراء وبداية طرق القوافل، ومن ناحية البحر تقوم تجمعات المواني الساحلية.
- ٣- تنشأ عند حدوث تغير في الاتجاه مثل التقاء الطرق أو عند التقاطعات.
- ٤- تنشأ عند المواقع البيئية علي مراحل الطرق مثل الاستراحات ومراكز التموين وتغيير وسائل النقل.

<sup>١</sup> عنتر عبد العال محاضرات التخطيط الإقليمي دراسات عليا جامعة المنيا ٢٠٠٦

## (١-٢-٢) محاور التنمية العمرانية وتأثيرها علي العمران :-

من دراسة عناصر الانقطاع الطبيعي والحركي نستدل علي وجود علاقة قوية بين محاور التنمية والعمران، حيث أن محور التنمية يجذب العمران إليه والطرق عموماً تعرف بحاملات العمران.

وقد لخص " بريسن " هذه العلاقة بوضوح في كلمات " تتجه الطرق إلي المستقرات العمرانية ولا تعتمد عليها فقط بل أن إقليم المستقرة أيضاً يعتمد عليها، ولكن الطرق بدورها توجد المدن، أو تعيد إيجادها بالإحلال وتغير شكلها.<sup>١</sup>



يرتبط النمو العمراني لأي مدينه بمسارات الحركة التي تربط المدينة بالتجمعات العمرانية حيث يبدأ الزحف العمراني حول شرايين الحركة الرئيسية كما هو موضح بالشكل رقم (١-١٣)، لأنها تمثل شرايين عمرانية تشع من المدينة الأم ويتوقف مقدار امتدادها علي قوة المدينة الاقتصادية وحجمها السكاني.<sup>٢</sup>

كما تؤثر محاور التنمية العمرانية علي النسيج العمراني وتتفاعل معه، لأنها يجب أن تحقق الاتصالية التي تؤثر بدورها علي هيكله استعمالات الأراضي وتعيد تشكيل النشاط الاقتصادي

داخل الحيز العمراني مما يؤثر علي تشكيل العمران.

<sup>١</sup> Brunhes, Human geography, trans, Harrap, London 1953

<sup>٢</sup> عبد المنعم احمد شكري، تأثير شبكات الطرق علي استعمالات الأراضي، رسالة ماجستير، ١٩٩٥ ص٨٦

تبدأ المرحلة الأولى للمدينة بالصناعة كنقطة جذب قوية للسكان، ثم تمتد المدينة على جانبي خطوط السكك الحديدية، ومع زيادة السكان والهجرة الداخلية تزدهم المنطقة المركزية وتفسد نتيجة للنمو غير المخطط على الطرق الفرعية، ويلى ذلك تطور للمدينة عن طريق المدن التوابع كوسيلة لتخفيف الضغط على قلب المدينة، وبالتالي تحدث إعادة تخليق لشكل المدينة يتبعها إعادة تخطيط لقلب المدينة.<sup>1</sup>

وقد أثرت الاتصالية في اليابان والإقليم الأوروبي علي إعادة هيكلة العمران وتدرجه، حيث أثرت شبكة القطار السريع وتطور شبكة الطرق في إعادة توزيع السكان والأنشطة وأصبحت المدن الصغرى الواقعة علي الشبكة أكثر جذبا للأنشطة والسكان من غيرها من المدن الكبرى، وبالتالي اثر معدل الاتصالية بقوه علي التنمية العمرانية والنشاط الاقتصادي، وفي اليابان علي الرغم من صغر المساحة ووجود نظام عمراني مضغوط إلا أن كان للاتصالية عبر شبكة القطار السريع أيضاً دور هام في إعادة هيكلة استعمالات الأراضي وتوزيع الأدوار بين العاصمة طوكيو والمدن المحيطة، وبرغم من نفوذ العاصمة طوكيو إلا أن دورها اضمحل في جذب العمالة والأنشطة، وظهرت مدن صغيرة علي الشبكة إلا أنها أثرت بقوه علي النشاط الاقتصادي.<sup>2</sup>

وهذا ما يمكن أن تحققه محاور التنمية من خلال إعادة توزيع الأدوار بين التجمعات العمرانية الواقعة علي طول المحور وتدرج التنمية من خلالها وتحقيق سهولة الوصول الأمانة التي تكون بمثابة قوي الجذب للأنشطة الاقتصادية التي توفر فرص عمل قادرة علي جذب السكان.

إن امتداد طريق في منطقة ما قد يؤثر في امتداد التجمعات العمرانية، فحينما ينشأ تجمع علي طريق فإنه يمتد علي جانب منه أو علي جانبيه ويصبح الطريق محور للامتداد العمراني وتخرج منه طرق فرعية تجذب تجمعات عمرانية جديدة<sup>3</sup>، ويتضح لنا أن محاور التنمية العمرانية تؤثر بشكل رئيسي علي التنمية العمرانية، وتعتبر من العوامل المحددة لمواقع التجمعات العمرانية ولشكل النسيج العمراني، الذي يزحف إلي الطرق والموارد والتحويلات الطبيعية، ويتوقف دور هذه المحاور علي مدى تحقيق الاتصالية وإيجاد عناصر جذب للمناطق الهامشية، عن طريق استغلال الموارد الطبيعية وتوفير فرص عمل تساعد في توجيه حركة السكان بطريقه منظمه، ولكن وجود هذه المحاور بدون تفعيل دورها في التنمية يعتبر إهدار لرؤوس الأموال.

<sup>1</sup> طارق شوقي محمد، الاعتبارات والمعايير الأساسية لعمليات التنمية بمناطق الاستيطان بمصر، رسالة ماجستير جامعة الأزهر القاهرة ١٩٩٣

<sup>2</sup> ابتهاج أحمد عبد المعطى، العولمة واستراتيجيات التنمية الإقليمية في مصر، رسالة ماجستير، كلية التخطيط العمراني ٢٠٠١ ص ١٥٠

<sup>3</sup> عطيات عبد القادر، جغرافية العمران، دار المعارف ١٩٦٤ ص ١٣

## (١-٢-٣) محاور التنمية العمرانية وتأثيرها علي العوامل الديموغرافية :-

وجود محور للتنمية بين مدينتين يولد حركة السكان والبضائع بين المدينتين، وتكون هذه العلاقة طردية أو عكسية علي أساس ظروف كلتا المدينتين ومدى احتياج كل مدينه للأخرى، وبهذا تتضح علاقة الجذب أو الطرد السكاني بين المدينتين التي تؤثر بدورها علي الحركة السكانية.

## وتتمثل العوامل الديموغرافية فيما يلي :-

١ - عدد السكان :- توجد علاقة طردية بين عدد السكان ومحاور التنمية العمرانية، لان كل منهما يتأثر بوجود الآخر، عبر عنها جولد في "كلما يترزايد الطلب علي النقل، وكلما تنشأ طرق جديدة للنقل في منطقه فان ذلك يشجع علي نمو المزيد من السكان والتجمعات العمرانية التي بدورها تستدعي مزيدا من النقل".<sup>١</sup>

ولكن الأكثر دلالة علي مدى تأثير محاور التنمية العمرانية بين منطقتين هو قياس عدد الرحلات المتولدة علي المحور، لان عدد الرحلات لا تتوقف علي النمو السكاني ولكنها تترتب علي عوامل الجذب والطرود التي تؤدي إلي حركة السكان من منطقه إلي أخرى، وتعتبر عن دور المحور في تحقيق الاتصالية التي تدل علي مدى تأثير هذا المحور في منطقة وجوده ومدى قدرته علي تحقيق عوامل الجذب للمناطق المستصلحة الجديدة حوله، وبالتالي إنشاء محور للتنمية ليس أساس التنمية والجذب السكاني، ولكنه احد العوامل التي تساعد في تحفيز التنمية.

٢ - كثافة السكان :- هو ناتج قسمة عدد السكان في منطقه علي مساحة المنطقة، ولكن تطبيقه لا يعطي مؤشر فعلي لأنه لا يدرس التوزيع الحقيقي للسكان<sup>٢</sup> ونظراً لان وجود محور للتنمية يساعد علي زيادة السكان فبالتالي تكون العلاقة طردية ويؤدي أيضا إلي زيادة الكثافة السكانية. وقد يتسبب وجود محور للتنمية في حدوث علاقة عكسية للكثافة لان عند زيادة السكان بمنطقة معينة يتطلع البعض إلي التوسع العمراني أو الهجرة إلي مناطق حديثة التنمية لان محور التنمية عامل محفز للهجرة والانتقال لتحقيق اللامركزية، وتكون العلاقة طردية أو عكسية علي أساس ظروف المنطقة طارده أم جاذبه للسكان في ظل عوامل التنمية العمرانية.

<sup>١</sup> Taafe E, Transport Expansion in under developed Countries comparative Analysis, Geographical Review, 1963

<sup>٢</sup> متولي فتحي متولي، أثر محاور الحركة علي النمو العمراني، رسالة ماجستير، كلية تخطيط عمراني جامعة القاهرة ١٩٩٠ ص ٧٨

٣- هجرة السكان :- الهجرة هي انتقال السكان من منطقته لأخرى، سواء كانت خارج الدولة فتعتبر هجرة خارجية أو داخل الدولة فتعتبر هجرة داخلية، التي تتضح كثيراً في الهجرة من الريف إلي الحضر بحثاً عن فرص عمل وخدمات وظروف اجتماعية أفضل.

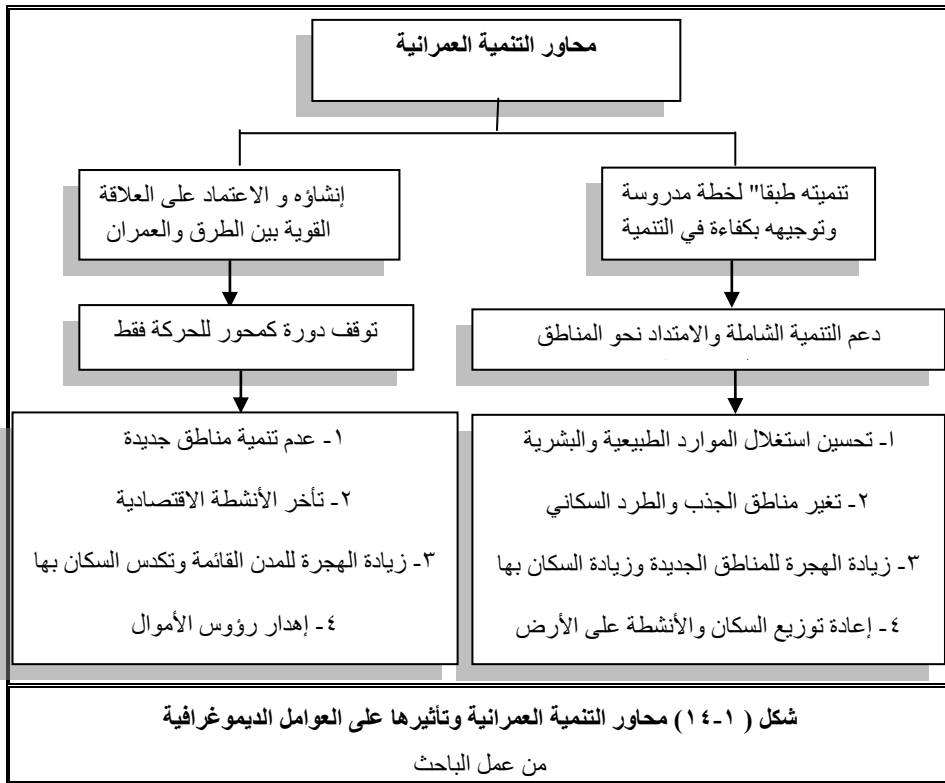
تؤثر الهجرة علي العملية التخطيطية لأنها تتم بطريقه عشوائية غير منظمه، علاوة علي اختلاف عادات وتقاليد المهاجر مما يؤثر بالسلب علي التنمية الاجتماعية، لهذا يجب دراسة مناطق الجذب والطررد السكاني وتقليل الفوارق بين الأقاليم للتحكم في الهجرة ومعرفة اتجاهاتها وإمكانية استغلالها وتوجيهها لتحقيق التنمية العمرانية.<sup>١</sup>

محاور التنمية هي احد العوامل المؤثرة علي الهجرة لان تنمية مناطق جديدة حول الطريق تحفز هجرة السكان ولكنها ليست العامل الوحيد الذي يتسبب في تحفيز الهجرة، حيث توجد عوامل أخرى مثل توجيه الاستثمارات للمناطق المختلفة بطريقه غير عادله فينتج عن ذلك مناطق تتمتع بعوامل الجذب السكاني أكثر من غيرها، وهذا يعتبر العامل الرئيسي لجذب السكان وتحفيز الهجرة بعد إنشاء الطريق بحثاً علي فرص عمل ومستوي معيشة أفضل.

يمكننا القول بأنه يوجد علاقة وثيقة بين إنشاء محاور التنمية العمرانية وحركة السكان كما هو موضح بالشكل رقم (١-٤)، ولكن هذه العلاقة تتوقف علي مدى نجاح هذه المحاور وتأثيرها في مناطق وجودها، هل توقف دورها كعنصر حركه فقط أم تم استغلالها وتوجيهها بكفاءة في التنمية العمرانية الفعلية، التي يصطحبها تغير في الاستثمارات وإيجاد فرص عمل تجذب السكان لتعمير مناطق جديدة بها موارد غير مستغله وتحتاج لعماله كفاء لاستغلال الموارد وتوسيع القاعدة الاقتصادية لتحقيق التنمية العمرانية.

فيجب دراسة خطة التنمية العمرانية طبقاً للظروف المحيطة، لان إنشاء طريق بدون خطه جيده يؤدي إلي حدوث تنميه عشوائية، ويعتبر إهدار للاستثمارات مما يؤدي إلي التكدس السكاني في المناطق العمرانية القائمة دون استصلاح مناطق جديدة.

<sup>١</sup> احمد خالد علام، تخطيط المدن، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٩١ ص ٢٥٣

**(١-٢-٤) محاور التنمية العمرانية ودورها في تحقيق التنمية الاقتصادية:-**

تؤثر محاور التنمية العمرانية في تحقيق التنمية الاقتصادية بكافة جوانبها ( الصناعة والسياحة والزراعة والتجارة )، وسوف نتعرف على مفهوم التنمية الاقتصادية وكيفية توجيه محاور التنمية لتحقيق دورها في زيادة الدخل القومي كدلالة لتحقيق التنمية الاقتصادية.

**(١-٢-٤-١) التنمية الاقتصادية:-**

هي تنمية الموارد واستخدام كل مقومات الإنتاج بشكل أكثر كفاءة، ينتج عنها تغير في الهيكل الاقتصادي لكافة القطاعات التنموية مع التقدم في التكنولوجيا المستخدمة في الإنتاج<sup>١</sup>، مما يخلق الكثير من فرص العمل التي تحتاج لعماله كفاء، تساعد علي زيادة الإنتاج في مختلف الأنشطة الاقتصادية ( الصناعية – الزراعية – السياحية – التعدينية – التجارية )، كما أن نجاح التنمية الاقتصادية يجذب إليها الكثير من الاستثمارات الموجهة، التي تساعد علي استمرار التنميته، ويعبر عنها بزيادة الناتج القومي.

<sup>1</sup>Malizia, Economic Development in Smaller cities and Rural Areas, jornal of the American Planning Association 1986

وتنقسم التنمية الاقتصادية إلي مجالين :-<sup>١</sup>

- أ- التنمية الاقتصادية المباشرة      ب- التنمية الاقتصادية غير المباشرة  
أ-التنمية الاقتصادية المباشرة :-

هي تنمية الفرد بالمجتمع وحصوله علي عمل يتماشى مع مقدراته الفنية، وتعتبر بالنسبة له مورد يتعايش منه، وكلما عمل علي تحديثه من حين لآخر نعمت الدولة بفائض النمو وإنفاقه علي التنمية غير المباشرة.

ب-التنمية الاقتصادية غير المباشرة :-

هي تنمية قطاعات التنمية الاقتصادية المختلفة ( الصناعة – الزراعة – السياحة – التعدين – التجارة ) وتنمية الخدمات الاجتماعية، وهذه التنمية يمكن أن تساهم بها الأهالي بالمشاركة الفعلية أو المادية، عن طريق توجيهات المخطط العمراني للإقليم الذي يحدد مواقع التنمية والمشاريع الاستثمارية بالإقليم.

ولمحاور التنمية تأثير كبير علي الأنشطة الاقتصادية المختلفة ( الصناعة – الزراعة – السياحة – التجارة ).

( ٢-٤-٢-١ ) محاور التنمية العمرانية ودورها في تنمية الصناعة :-

لمحاور التنمية العمرانية دور هام في تنمية النشاط الصناعي، فوجود محاور التنمية العمرانية يساعد علي التوسع في استصلاح الأراضي الذي يؤدي بدوره إلي التوسع في النشاط الصناعي، واغلب الأنشطة الصناعية الآن تعتمد علي النقل البري في نقل الخامات والمنتجات والعمالة، وتعتمد علي السيارات أكثر من السكك الحديدية، ومن الأفضل توفير سكن للعمال بالقرب من المناطق الصناعية لتسهيل رحلة العمل اليومية لهم.<sup>٢</sup>

وعند تحليل مفهوم التوطن الصناعي نجد أن الأنشطة الصناعية تبحث في التباين المكاني للأقاليم ومدى قدرة كل منها على توفير المتطلبات الرئيسية للنشاط الصناعي، وكلما وفر المكان قدر معين من هذه المتطلبات كلما زادت قوة جذبة لكثير من الصناعات.<sup>٣</sup>

<sup>١</sup> سيد جابر عبد العال، مؤثرات التنمية علي تخطيط المدينة الأم ومدن الإقليم، دار الكتب العلمية للنشر والتوزيع، ١٩٨٧ ص ٨١

<sup>٢</sup> Estal, Buchaman, Industrial Activity and Economic Geography, h utchin son, london 1986

<sup>٣</sup> علي كريم العمار، تحليل اتجاهات التوقع المكاني والاقتصادي وفق معايير الكفاءة الاقتصادية والاجتماعية – دراسة تحليلية، بحث منشور ٢٠٠٨

- وهناك الكثير من العوامل التي تمثل مقومات الصناعة وتساعد علي التوطن الصناعي :-<sup>١</sup>
- ١- توفير الأيدي العاملة.
  - ٢- توفير الأراضي الصالحة للبناء والتوسع المستقبلي.
  - ٣- توفير الطاقة المحركة.
  - ٤- توفير التخلص من الفضلات الصناعية
  - ٥- توفير المواد الخام.
  - ٦- وجود فرصه للتكامل مع منطقه صناعية قائمه.
  - ٧- توفير وسائل الحركة والنقل.
  - ٨- توفير وسائل الاتصالات.
  - ٩- توفير المصادر المائية.
  - ١٠- توفير فرص التسويق.
  - ١١- توفير الاستقرار الأمني الخارجي والداخلي.

وتعتبر محاور التنمية احد العوامل الرئيسية لحدوث التوطن الصناعي إذا تم استغلالها بشكل جيد في نقل العمالة والمواد الخام والمنتجات الصناعية إلي أماكن التسويق، وإذا تم توظيفها كما يجب في التفاعل بين المناطق الصناعية المختلفة.

#### (١-٢-٤-٣) محاور التنمية العمرانية ودورها في تنمية السياحة :-

لمحاور التنمية العمرانية دور هام في تنمية السياحة، لان المنتجات السياحية تعتمد علي طبوغرافية الأرض وشبكات الطرق الخارجية والداخلية، وتعتبر محاور التنمية العمرانية احد العوامل الهامة التي تساهم في تنشيط حركة السياحة، لأنها تحقق الاتصالية بين المنتجات السياحية وأماكن الخدمات الأخرى، فمن خلالها يتم التنقل بين المطارات والمنتجات السياحية وتجهيز خدمات الفنادق والاتصال بالمنتجات السياحية، وينشا حول هذه المحاور تنسيق المواقع داخل المنتجعات السياحية علي حسب طبوغرافية الأرض، وفي أغلب الأحوال تنشأ المنتجعات السياحية حول مسارات الحركة بشكل إشعاعي أو علي طول السواحل بمحاذاة الشواطئ بشكل شريطي.<sup>٢</sup>

#### (١-٢-٤-٤) محاور التنمية العمرانية ودورها في تنمية الزراعة :-

لمحاور التنمية دور هام في استصلاح الأراضي الزراعية وتسويق المنتجات الزراعية، لان هذه المحاور تمثل عامل الاتصال بين مراكز الإنتاج والتوزيع، ويجب توفير وسائل النقل والطرق اللازمة للقرى لأنها مصدر رئيسي لإنتاج الغذاء لكافة الأقاليم، وتعد السيارة انسب وسيلة لنقل كافة المحاصيل الزراعية بسرعة كبيره لمسافات طويلة.<sup>٣</sup>

ويجب تخطيط محاور التنمية العمرانية بشكل جيد بعيداً عن العشوائية، ووضع سياسة لتوجيه النمو العمراني للمدن بعيداً عن الأراضي الزراعية لأنها تمثل قوام الحياة الاقتصادية.

<sup>١</sup> احمد خالد علام، أساسيات التخطيط القومي الشامل، مطابع الناشر العربي ١٩٧٧

<sup>٢</sup> فاروق عبد النبي حسانين، التنمية السياحية المستدامة (دراسة تقييميه لبعض معايير التخطيط بقطاع الغردقة- سفاجا)، رسالة ماجستير، كلية السياحة والفنادق، جامعة القاهرة ص ١١

<sup>٣</sup> احمد محمد عبد الله، دور الطرق في نشأة وتطوير المحلات العمرانية، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس ١٩٨٢ استبيان رقم ٤



**( ١-٢-٤-٥ ) محاور التنمية العمرانية ودورها في تنمية التجارة :-**

لمحاور التنمية دور هام في تنمية التجارة، حيث أن وجود محور للتنمية بين منطقتين يسهل عمليات التبادل التجاري وعند وجود محور يستغل لحركة التجارة بين منطقتين يساعد ذلك في تنمية الخدمات علي الطريق لتسهيل مزاولة التجار لأعمالهم.

نشأت اغلب المستقرات العمرانية التجارية علي جوانب محاور الحركة، وكان لازدهار التجارة دور في تنمية هذه المحاور، فنشأت مدن تجاربه هامه علي ضفاف الأنهار حول مناطق الانقطاع الطبيعي التي تلتقي فيها الطرق البرية بالطرق النهرية أو بالطرق البحرية، واختفت هذه التجمعات باندثار الطرق.<sup>١</sup>

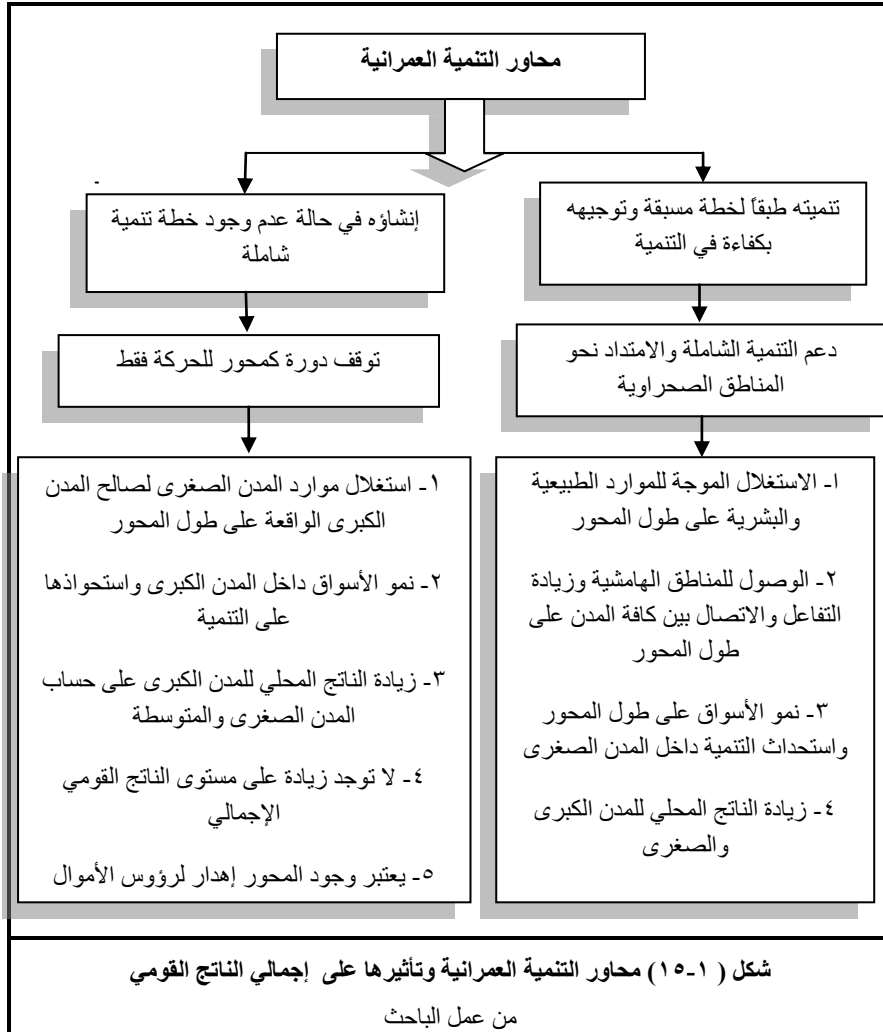
**( ١-٢-٤-٦ ) محاور التنمية العمرانية ودورها في زيادة إجمالي الناتج القومي كدلاله لحدوث التنمية الاقتصادية :-**

يشير إجمالي الناتج القومي إلي كل ما ينتج من المحتوي الإقليمي مطروح منه تكاليف الإنتاج، ويتأثر بوجود تنميته اقتصاديه وتقليل تكلفة الإنتاج علي أساس تقليل أسعار المواد الخام وتقليل تكاليف نقل الخامات والمنتجات.<sup>٢</sup>

تؤثر محاور التنمية العمرانية علي التوسع في جميع الأنشطة التنموية لمختلف المجالات، وتوفر الاتصالية اللازمة لتقليل تكاليف النقل بين الأنشطة المختلفة، وتحقق تدرج التنمية من خلال تدرج المناطق المركزية، ولكن لا بد من التحكم في توجيه حركة السكان واستغلال الموارد الطبيعية بكفاءة وتوجيه انتقال العمالة، بحيث لا تزيد الأنشطة الاقتصادية بمناطق وتقل بمناطق أخرى وبالتالي يثبت إجمالي الناتج القومي ويصبح وجود المحور إهدار للاستثمارات التي وجهت لإنشائه، ويوضح الشكل رقم ( ١-١٥ ) محاور التنمية العمرانية وتأثيرها على إجمالي الناتج القومي.

<sup>١</sup> أسماء عبد العاطي، محاور الحركة الرئيسية وتأثيرها علي التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة ٢٠٠٤ ص ٩٤

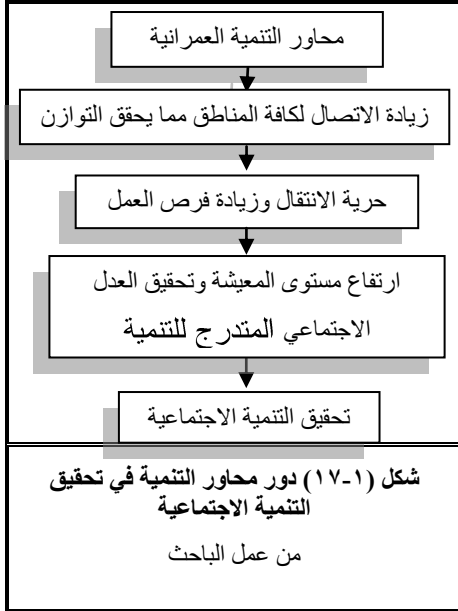
<sup>٢</sup> Handy, Economic effects of highway relief routes on small and medium size communities, research report, texas university 2000



وعلى ذلك فإن وجود محور للتنمية العمرانية يؤدي إلي زيادة الاتصالية بين المراكز العمرانية مما يقلل تكلفة النقل ويساعد على جذب رؤوس الأموال، التي تدعم الأنشطة الاقتصادية المختلفة في اتجاه المحور إلي المناطق الهامشية لتفعيل دورها في التنمية وتقليل الفوارق بين الأقاليم، ولكن توجيه الاستثمارات لإنشاء محور للتنمية قد تبطئ التنمية الاقتصادية في مجالات أخرى، نتيجة لزيادة تكلفة الإنشاء وطول مدة التنفيذ، فيجب توجيه المحاور بناءً علي خطة تنميه مدروسة وتفعيل دوره في التنمية بما يحقق زيادة الناتج القومي، وإلا يعتبر إهدار للاستثمارات ولرؤوس الأموال، ويوضح الشكل رقم(١-١٦) محاور التنمية العمرانية وتأثيرها علم التنمية الاقتصادية.



## (١-٢-٥) محاور التنمية العمرانية ودورها في تحقيق التنمية الاجتماعية :-



تؤثر محاور التنمية العمرانية بشكل فعال علي تحقيق التنمية الاجتماعية والتغلب على المشاكل الاجتماعية، " وهي المشكلات التي تتأثر بزيادة السكان وارتفاع الكثافات السكانية داخل الحيز العمراني مما يتسبب في وجود ضغوط وصراع بين فئات السكان المختلفة وهذا يؤثر بالسلب على السلوك الإنساني ومن ثم على معدلات التنمية<sup>١</sup>، ولذلك يجب تحقيق المساواة والعدل الاجتماعي بين الأفراد، لأن التخطيط يقوم علي تفاعل العوامل الاجتماعية والعوامل الاقتصادية للوصول إلي معايير تحقق التنمية لصالح الأفراد بطريقة عادله، ويوضح الشكل رقم (١-١٧) دور محاور التنمية في تحقيق التنمية الاجتماعية

لمحاور التنمية العمرانية دور كبير في تحقيق التنمية الاجتماعية، فيجب أن تحقق المنفعة والأمان للأفراد وسهولة الوصول للأنشطة المختلفة بأقل وقت وجهد وتكلفه، وتتفاوت في تحقيق مبدأ المساواة بين الأفراد بناءً علي مدي الاتصالية التي يوفرها المحور لخدمة التجمعات العمرانية المختلفة، فكلما زادت الاتصالية لمنطقه معينه زادت قيمة الأراضي بالمنطقة وزادت فرص الاستثمار، مما يترتب علي ذلك زيادة الأنشطة الاقتصادية وزيادة فرص العمل، وزيادة دخل الأفراد من الناتج القومي وتحسين مستوي المعيشة لهم<sup>٢</sup>.

إن الإنسان هو الهدف الرئيسي من عمليات التنمية العمرانية، ويؤثر المحيط الاجتماعي للإنسان علي دوره في التنمية، فيجب توجيه خطط التنمية ومحاورها لتحقيق راحة الإنسان علي أساس المساواة الاجتماعية وتكافؤ الفرص بين الأفراد، فيجب أن تحقق هذه المحاور الاتصالية لجميع المناطق، حيث أن معدل إنتاجية العامل يتأثر كثيراً بزمن رحلة العمل اليومية وسهولة الوصول للعمل، وتتأثر القيم الاجتماعية كثيراً بتنظيم وتوزيع استعمالات الأراضي.

<sup>١</sup> اشرف أبو العيون، التنمية العمرانية لعواصم المنطقة الوسطى من وادي النيل في مصر، رسالة دكتوراه، جامعة المنيا ١٩٩٦

<sup>٢</sup> احمد خالد علام، تخطيط المدن، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٩١ ص ٣١٦

## (١-٢-٦) محاور التنمية العمرانية ودورها في تحقيق التنمية المستدامة :-

تواجه المجتمعات الآن الكثير من المشكلات المعقدة الناتجة عن التغيرات السريعة في الحياة التي لا يمكن التنبؤ بها، ولكن الأرض نظام متكامل بما تحتويه من مقومات طبيعيه وبشريه، وعند دراسة التنمية نجد أن مفهومها متعدد الأبعاد ويشمل العديد من النواحي الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والسياسية للمجتمع الإنساني، ومن أهم أوجه القصور في التخطيط التقليدي للتنمية هو ضعف اهتمامه بالجانب البيئي، لذلك فإن احد أهم التحديات الكبيرة التي تواجه هذا المجتمع هو تفاعل الإنسان مع البيئة الطبيعية ومدى تأثيره فيها إيجابا أو سلبا، وتخطيط التنمية بحيث تسد حاجات الإنسان الأساسية بطريقة ملائمة للبيئة، حيث تشكل مصادر البيئة الطبيعية رأس المال الطبيعي الذي تتوقف عليه التنمية، والإدارة الجيدة للبيئة هي ببساطة كيفية استخدام مصادر الطبيعة لسد حاجات الإنسان دون تدمير للنظم البيئية التي تتوقف عليها التنمية، فأصبحت التنمية المستدامة ضرورة ملحة للعمل نحو المستقبل ولذلك وجب دراستها والتعرف علي مفهومها وأهدافها، لمعرفة تأثير وجود محور للتنمية العمرانية علي عمليات الاستدامة بمنطقة وجوده.<sup>١</sup>

## (١-٢-٦-١) مفهوم التنمية المستدامة :-

في البداية أستخدم مفهوم التنمية المستدامة لتقييم المشروعات التنموية وإدارة مشروعات استخدام الموارد الطبيعية الريفية في الدول النامية، وحديثا تم تطبيقه لتقييم المدن والمجتمعات البشرية في مجال التخطيط وإدارة النمو، والدول النامية في حاجة ماسة للتنمية المستدامة التي توفر متطلبات الأجيال الحالية بدون التبيد أو الإسراف في استخدام الموارد التي ستحتاجها الأجيال القادمة.<sup>٢</sup>

يمكن إدراك مفهوم التنمية المستدامة من خلال دورها ومبادئها التي تساعد على تطوير وتحسين حالة البيئة الطبيعية والمبنية على السواء وذلك بأساليب تتوافق مع المبادئ التالية:-

١- الحفاظ على الموارد الطبيعية وعدم الإقلال من إجمالي الموارد القائمة.

٢- تحقيق عدالة اجتماعية أكبر من خلال توزيع الموارد بين الجيل الحالي والأجيال القادمة عن طريق تجنب إتلاف قدرة الطبيعة على إعادة إحياء نفسه.

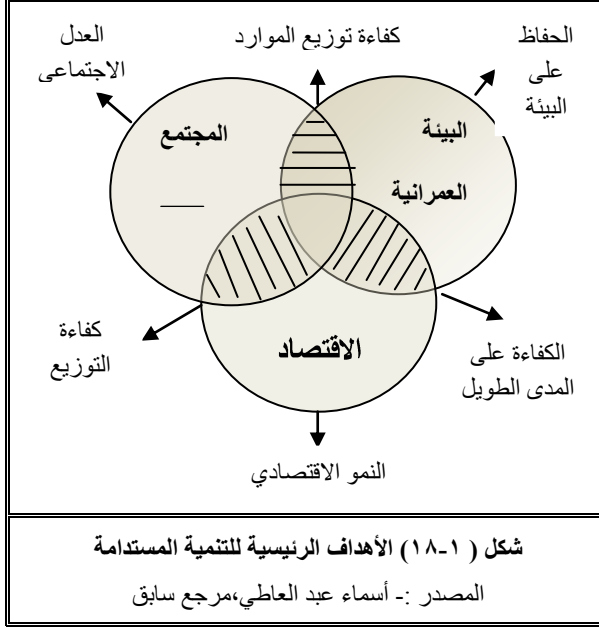
<sup>١</sup> محمد علي الأنباري، تدرج التحول في مناهج التخطيط لبلدان العالم نحو منهج التخطيط التنموي البيئي، بحث منشور، جامعة بابل ٢٠١١  
<sup>٢</sup> طارق فاروق ابو عوف، محمد عبد الرحمن المكاوي، الاستدامة كاستراتيجية فعالة في تنمية المستوطنات البشرية، هندسة المنصورة ٢٠١٠

## ومن خلال تلك المبادئ يمكن تعريف التنمية المستدامة بأنها:-

- الإطار الذي يحدد البيئة المعيشية للإنسان وذلك بحفظ وتدوير الموارد غير المتجددة وإدخال التكنولوجيا المناسبة على الموارد المتجددة على أن تكون إدارة استخدام واستغلال هذه الموارد بأسلوب يعالج مشكلات التنمية البشرية الأساسية، ليس فقط تحسين الحالة الاقتصادية وإنما أيضاً للحصول على الضروريات الأساسية المتعلقة بالغذاء والملبس والمأوى والصحة والعيش بكرامة والتمتع باحترام الذات وحرية الآخرين.
  - هي التنمية التي تفي بمتطلبات الحاضر والمستقبل، فهي تلبي احتياجات المجتمع الحالية بدون المساومة على إمكانيات الأجيال القادمة في تلبية احتياجاتهم، وهي عملية تعتمد بدرجة كبيرة على التدرج والشمولية والتكامل بين أبعاد التنمية المختلفة (العمرانية والبيئية والاجتماعية والاقتصادية والثقافية).
  - هي التنمية التي تحقق التوازن بين التفاعلات لمنظومات البيئة الثلاثة (الحيوية – المصنوعة – الاجتماعية) وتحافظ على سلامة هذه النظم البيئية.
  - هي مجموعة السياسات والإجراءات المتخذة لنقل المجتمع إلي وضع أفضل باستخدام تكنولوجيا مناسبة للبيئة، فهي تمثل استمرار التنمية الاقتصادية والاجتماعية لبقاء التنمية المستدامة.
- ومقياس التنمية المستدامة ليس بمعدل الإنتاج ولكن بمدى تحقيق مستوى معيشة ملائم لكافة الأفراد وإعطاء حق لكل مواطن في اختيار نوعية الحياة التي يحياها، كما أنها تتحقق عندما يتم التعرف على العلاقة بين الحاجات الإنسانية والبيئة الطبيعية، إن هذا التعاون بين الإنسان والبيئة يجعل من الضروري أن يكون هناك تحيز لفئة علي حساب الأخرى، والبيئة لا يمكن حمايتها بطريقه يمكن بها أن تترك نصف الإنسانية في حالة فقر.<sup>١</sup>
- (٢-٦-٢-١) اتجاهات التنمية المستدامة :-<sup>٢</sup>
- ١- التنمية:- هي مفهوم نوعي يرتبط بالتحسين والتقدم في الأبعاد العمرانية والاقتصادية والاجتماعية.
  - ٢- الاحتياجات الحالية:- تقدم أفكار لكيفية توزيع الموارد المتاحة لمواجهة الاحتياجات الأساسية للمجتمع لتحقيق التنمية ورفع مستوى المعيشة.
  - ٣- الأجيال القادمة:- تقدم مفهوم العدالة للأجيال القادمة، لان علينا واجب أخلاقي للعناية بكوننا ليكون في نظام جيد ومقبول للأجيال القادمة.

<sup>١</sup> عصام رشدي محمد البكري، مؤثرات التنمية المستدامة في الدول النامية، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة ٢٠٠٦ ص٦

<sup>٢</sup> عصام رشدي، مرجع سابق ص٧

(١-٢-٣) أهداف التنمية المستدامة:<sup>١</sup>

- ١- تحقيق التكامل القائم علي مبدأ العدالة الاجتماعية، فهي تقوم علي التوزيع العادل للموارد المتاحة علي المجتمعات.
- ٢- تحقيق التنمية بالتوافق مع الطبيعة وليس بالسيطرة عليها.
- ٣- تحقيق التنمية الاقتصادية القائمة علي ترشيد إدارة الموارد الطبيعية والاستخدام الأمثل للأراضي والتوازن بين الريف والحضر.
- ٤- استدامة نظم النقل وتحسين إمكانية الوصول للاستعمالات المختلفة.

- ٥- حماية البيئة وخلق مستقرات عمرانية تعمل علي تخفيض التركيز السكاني الزائد الذي يدمر الأنظمة البيئية وينمو بعشوائية علي الموارد الطبيعية.
  - ٦- تفعيل دور المجتمع بما في ذلك الأفراد والجماعات والجمعيات للمشاركة مع السلطات العامة وصانعي القرار في عمليات التنمية.
- ويوضح الشكل رقم (١-١) الأهداف الرئيسية للتنمية المستدامة.

<sup>١</sup> عصام رشدي محمد البكري، مؤثرات التنمية المستدامة في الدول النامية، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة ٢٠٠٦ ص٥

## (١-٢-٤) دور محاور التنمية العمرانية في تحقيق التنمية المستدامة :-

يوثر وجود محاور التنمية العمرانية في تحقيق الاستدامة، لان وجود وتوجيه محاور التنمية يحقق الاتصالية بين الأنشطة المختلفة، مما يؤثر علي الحركة السكانية وعمليات الجذب والطررد السكاني بين المناطق، وينتج عن ذلك سهولة الحركة وتقليل تكلفة النقل واستغلال الموارد وتوجيه الاستثمارات بما يحقق التكافؤ والعدالة الاجتماعية، لتحقيق التنمية للمناطق الهامشية لتوفير فرص العمل التي تجذب السكان وتوجه الهجرة الداخلية وتقل عمليات الهجرة العشوائية وهذه الأهداف تتفق مع الاستدامة.

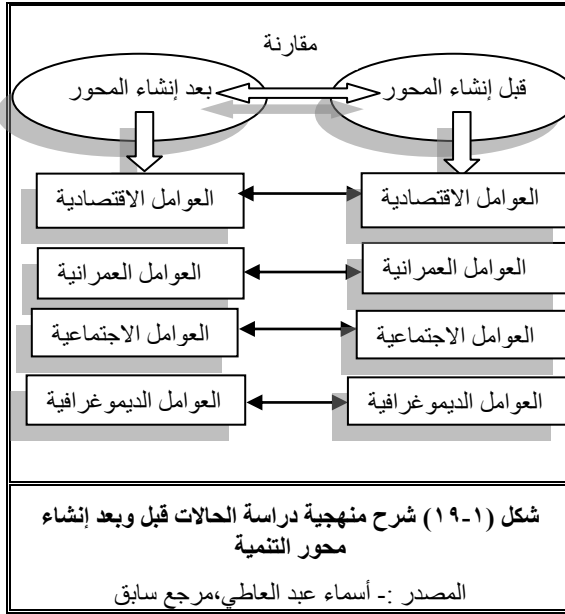
ولكن يتوقف ذلك علي توجيه محاور التنمية واستغلالها طبقاً لخطط التنمية العمرانية لتحقيق التنمية المستدامة، لان سهولة وزيادة الحركة للمناطق العمرانية مع زيادة النمو السكاني قد يؤدي إلي زيادة السكان بما يفوق قدرة التجمعات العمرانية علي الاستيعاب، فيؤدي ذلك إلي التوسع العمراني العشوائي علي حساب الأنشطة الأخرى، وزيادة تركيز السكان بمنطقه يؤدي إلي تدهور البيئة العمرانية وذلك يتنافي مع مبدأ الاستدامة.

## (١-٢-٧) المنهجيات المستخدمة في قياس التنمية علي محاور التنمية :-

من خلال عرض العلاقة بين محاور التنمية والتنمية العمرانية يتضح أن وجود المحور فقط لا يكفي لإحداث التنمية العمرانية فهو احد العوامل المساعدة، ويستخدم الباحثون بعض المنهجيات المختلفة لقياس حجم التنمية الناتجة عن إنشاء طريق كمحور للتنمية العمرانية، لدراسة مدي فاعلية المحور في منطقة وجوده وتأثيره علي تحقيق أهداف التنمية المرجوة منه.<sup>١</sup>

<sup>١</sup> أسماء عبد العاطي، محاور الحركة الرئيسية وتأثيرها علي التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة ٢٠٠٤ ص ١٢١



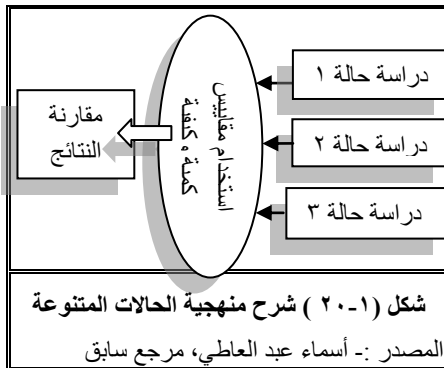


### (١-٧-٢-١) منهجية دراسة الحالات قبل وبعد إنشاء محور التنمية:-

تقوم بقياس التنمية من خلال معرفة التغيرات الناتجة عن إنشاء المحور بمقارنة احد العوامل الاقتصادية أو عوامل متعددة ( اجتماعيه - عمرانية - سكانية ) قبل وبعد إنشاء المحور لاختبار تأثير المحور في منطقة وجوده، ومدى تحقيقه للاتصالية بالمناطق الأخرى ومدى تأثيره علي التغير في هيكل استعمالات الأراضي وقيمة الأراضي قبل وبعد إنشائه كما هو موضح بالشكل رقم (١٩-١).

ولكن يعيب هذه المنهجية التحليل غير الشامل للتغيرات المحيطة، فهي لا تتعرض لأسباب التغير علي المستوي الشامل، للتأكد أن التغيرات الحادثة نتجت فعلاً عن إنشاء محور التنمية، ومدى إمكانية حدوث نفس التغيرات بدون إنشاء محور للتنمية، فهي لا ترصد دور العوامل الأخرى المدعمة للتنمية وبالتالي لا تعطي شكل تفصيلي لدور المحور في التنمية.

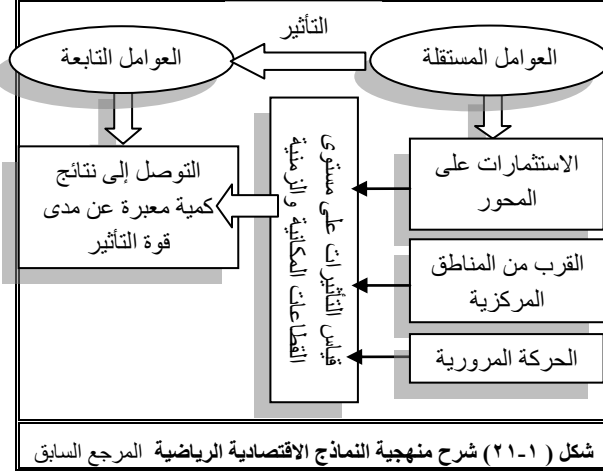
### (٢-٧-٢-١) منهجية دراسة الحالات المتنوعة :-



يتم هنا قياس التنمية من خلال قياس تأثير محاور التنمية علي الأنشطة الاقتصادية، ودورها في تحقيق الأهداف المنشودة للمناطق المختلفة كما موضح بشكل (٢٠-١)، ومقارنة النتائج والتحليل بواسطة برامج إحصائية، ومن تلك الدراسات يتم إنشاء نماذج اقتصادية عن طريق معرفة العوامل القوية المتسببة في حدوث التنمية الناتجة عن إنشاء المحور، واستبعاد العوامل الضعيفة غير المؤثرة علي التنمية.

تتميز هذه المنهجية باستخدامها تحاليل إحصائية دقيقة، كما إنها ترسم رؤية واضحة لكافة الظروف المحيطة بالمحور، لكنها تحتاج إلي مزيد من الوقت والجهد، حيث يصعب تقييم النتائج لاختلاف ظروف المناطق المدروسة وتنوع الحالات، فيجب عند مقارنة الحالات وضع معايير ثابتة للتقييم.

## ( ١-٢-٧-٣ ) منهجية دراسة النماذج الاقتصادية الرياضية :-



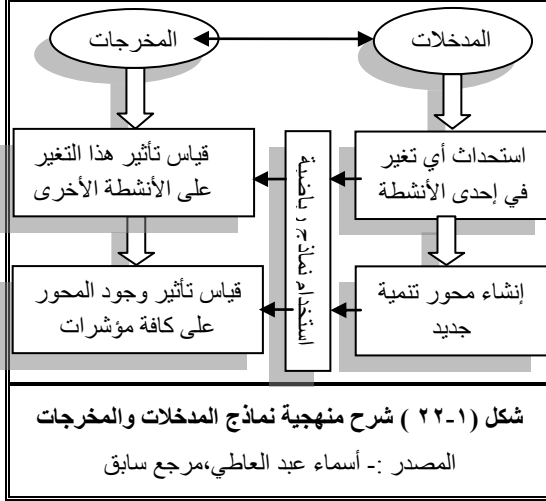
أما هنا يتم قياس التنمية من خلال النماذج الرياضية التي تتناول قطاعين رئيسيين (القطاع المكاني والقطاع الزمني)، القطاعات المكانية تقوم بدراسة مناطق مختلفة لنفس الفترة الزمنية، بينما يقوم القطاع الزمني بدراسة نفس المنطقة خلال فترات زمنية مختلفة ويوضح الشكل رقم (١-٢١) شرح لمنهجية النماذج الاقتصادية الرياضية.

وتقوم النماذج الرياضية علي أساس عزل الآثار السريعة الناتجة عن إنشاء محور التنميه، وتحديد وتقييم العوامل التي لها علاقة بالمحور، ودراسة تأثيره علي العوامل الاقتصادية والاجتماعية (العوامل التابعة)، التي يتم اختبارها والتعبير عنها من خلال مجموعه من العوامل المستقلة، مثل المسافة إلي اقرب منطقه مركزيه وعدد السكان والحركة المرورية، وتقوم باختبار الآثار الطويلة المدى والقصيرة المدى علي مختلف المستويات.

## - ويتم تطبيق هذه المنهجية من خلال المراحل الآتية:-

- ١- عمل تمثيل بياني لتدرج عمليات التنمية خلال الفترات الزمنية.
  - ٢- تحليل ارتباطي خلال الفترات الزمنية لتحديد معامل الارتباط بين المتغيرات، لمعرفة مدى الترابط بين المتغيرات، ولكنها لا تفسر أسباب الارتباط أو عدمه، النتائج السالبة لمعامل الارتباط (علاقة عكسية بين المتغيرات)، النتائج الموجبة لمعامل الارتباط (علاقة طردية بين المتغيرات)، نتيجة معامل الارتباط = صفر (عدم وجود علاقة بين المتغيرات).
  - ٣- تحليل انحدار خطي لتقييم مدى تأثير محور التنمية علي المنطقة لتحديد مدى تأثير الاتصالية وباقي العوامل المستقلة علي المنطقة.
  - ٤- تحليل الانحدار المتعدد بواسطة معامل الارتباط، لقياس مدى تأثير تغير العوامل المستقلة نتيجة لوجود محور للتنمية علي تغيير العوامل التابعة (العوامل الاقتصادية والاجتماعية) المؤثرة علي التنمية العمرانية.
- معادلات النماذج الرياضية تعكس الترابط بين العوامل ولكنها لا تستطيع تفسير أسباب هذا الترابط من عدمه، ولكنها باهظة التكاليف، ولا تستطيع تمثيل دور العوامل غير الكمية في التنميه.

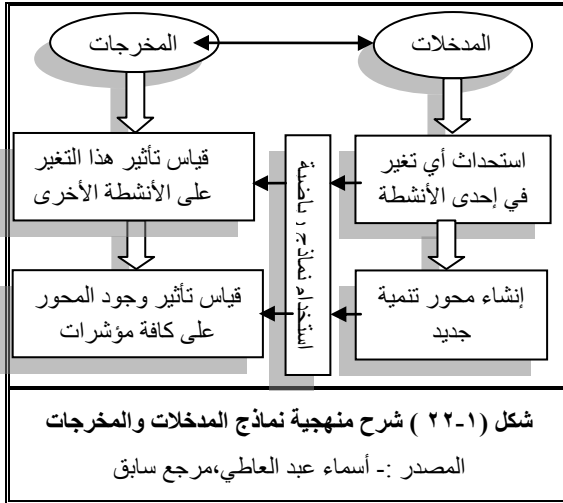
## (٤-٧-٢-١) منهجية دراسة نماذج المدخلات والمخرجات :-



حيث يتم قياس التنمية عن طريق التنبؤ بالنشاط الاقتصادي من خلال استحداث احد العوامل، ومعرفة تأثير ذلك علي توفير فرص العمل وزيادة الدخل، ومقارنة حجم الاستثمارات الموجهة بالتغير الحادث في النشاط الاقتصادي كما هو موضح بالشكل رقم (٢٢-١)، فيمكن إنشاء محور للتنمية ودراسة تأثيره علي المؤشرات الاقتصادية مثل الدخل والعمالة، ولكنها تتطلب معلومات دقيقة حتى تكون واقعية لوجود عوامل لا تقاس بالكلم مثل العوامل الاجتماعية فلا

يمكن تمثيلها لإحداث التغيير فيتم التحيز للعوامل الأخرى التي قد تكون غير مسببة للتنمية.

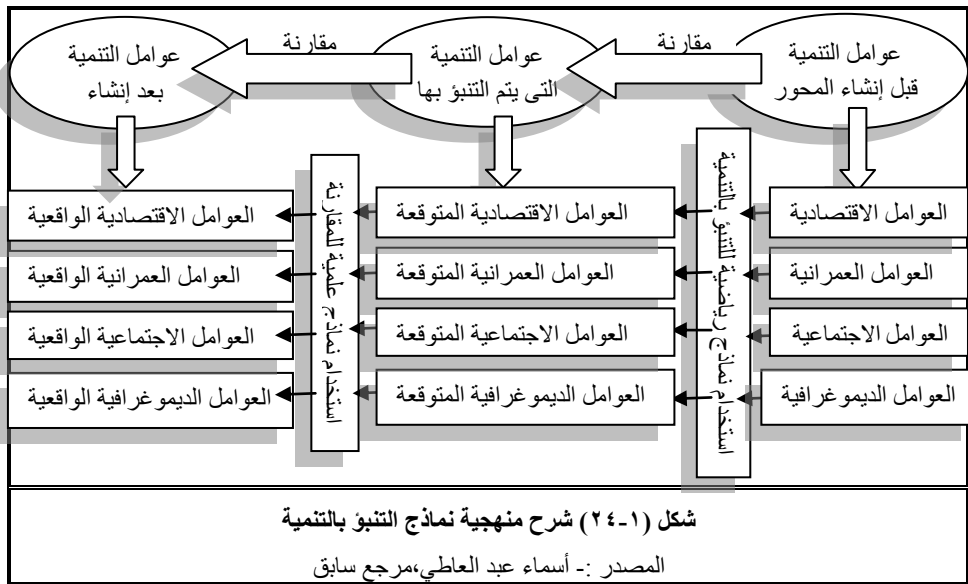
## (٥-٧-٢-١) منهجية دراسة نماذج الأزواج المتشابهة :-

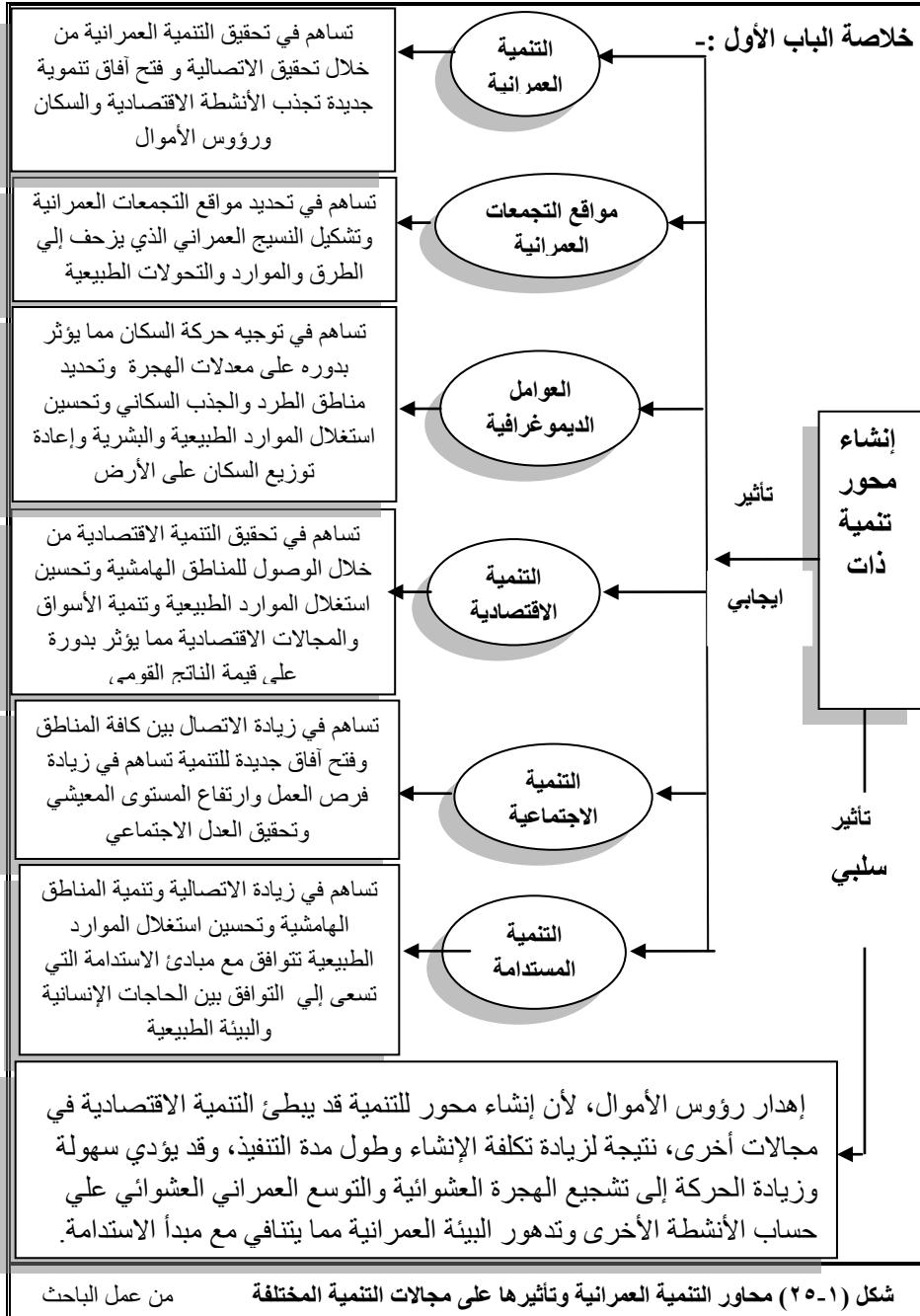


فيها يتم قياس التنمية عن طريق اختيار مدينتين تواعم متشابهين في الصفات الديموغرافية والجغرافية والاقتصادية في فترة قبل إنشاء محور التنمي، ثم يتم إنشاء المحور في واحد منهم وقياس مدي تأثيره علي التنمية العمرانية بها عن طريق مقارنة المدينتين بعد إنشاء المحور بأحدهم كما هو موضح بالشكل رقم (٢٣-١)، وهذا النموذج يقلل التكلفة، ولكن يصعب تحقيقه لصعوبة الحصول علي مدينتين لهما نفس الصفات.

## (٦-٧-٢-١) منهجية دراسة نماذج التنبؤ بالتنمية :-

هنا يتم قياس التنمية من خلال التنبؤ بمستقبل المنطقة قبل إنشاء محور التنمية من خلال النماذج الرياضية بفرض استمرارية الظروف المحيطة، ومقارنتها بالتنمية الفعلية والآثار الناتجة عن إنشاء محور التنمية بالمنطقة من خلال النماذج العلمية للتحليل والمقارنة، ولكنها تتطلب فترات زمنية مختلفة وتعتمد علي دقة التنبؤ بمستقبل المنطقة، وتتعرض لجميع العوامل المؤثرة علي التنمية، ويوضح الشكل رقم (٢٤-١) شرح لمنهجية نماذج التنبؤ بالتنمية.





إن الإنسان هو الهدف الرئيسي من عمليات التنمية ويؤثر المحيط الاجتماعي للإنسان علي دوره في التنميته، لذلك يجب توجيه التنمية بما يحقق راحة الإنسان علي أساس المساواة الاجتماعية وتكافؤ الفرص بين الأفراد، وفي الباب الأول تم التعرف على المفاهيم الرئيسية التي تدور حول محاور التنمية العمرانية لتحديد دور هذه المحاور وتأثيرها على التنمية بكافة مستوياتها، ثم تم دراسة العلاقة بين محاور التنمية وكافة المجالات التنموية المختلفة لمعرفة الدور الحقيقي لهذه المحاور في العملية التنموية وطرق قياس التنمية على هذه المحاور من خلال بعض المنهجيات والاستراتيجيات المختلفة، ومن خلال ما سبق نستخلص أن وجود هذه المحاور يعتبر احد العوامل المساعدة في تحفيز التنمية فهي تؤثر بشكل فعال على التنمية إذا تم توجيهها في ضوء خطة شاملة، ويتوقف دور هذه المحاور علي مدى تحقيقها لعوامل الجذب المنشودة حيث تؤثر على الاتصالية التي تؤثر بدورها علي جذب أشكال التنمية المختلفة من الأنشطة والسكان، مما يؤثر علي الحركة السكانية وعمليات الجذب والطرده السكاني بين المناطق وتساهم في فتح آفاق جديدة للتنمية تساعد علي تنظيم عمليات الهجرة الداخلية وتوسيع القاعدة الاقتصادية ودعم النشاط الاقتصادي، والاستغلال الأمثل للموارد الاقتصادية مما يحقق التكافؤ للمناطق المختلفة.

مما سبق يتضح لنا العلاقة الوثيقة بين محاور التنمية وحركة السكان، ولكن يتوقف ذلك علي مدي نجاح هذه المحاور، هل توقف دورها كعنصر حركه فقط ؟ أم تم استغلالها بكفاءة في التنمية التي يصطحبها تغير في الاستثمارات وتوسع في النشاط الاقتصادي يؤثر بقوة على شكل النسيج العمراني، الذي يزحف إلي الطرق والموارد والتحولت الطبيعية، لأن وجود هذه المحاور بدون تفعيل دورها في التنمية وتحقيق عوامل الجذب المنشودة لها يعتبر إهدار لرؤوس الأموال، لأن إنشاء محور للتنمية قد يبطئ التنمية الاقتصادية في مجالات أخرى، نتيجة لزيادة تكلفة الإنشاء وطول مدة التنفيذ، وقد يؤدي سهولة وزيادة الحركة إلى تشجيع الهجرة العشوائية وزيادة السكان في مناطق معينة بما يفوق قدرة التجمعات العمرانية علي الاستيعاب، فيؤدي ذلك إلي التوسع العمراني العشوائي علي حساب الأنشطة الأخرى وتدهور البيئة العمرانية وذلك يتنافي مع مبدأ الاستدامة. ونستنتج مما سبق أن وجود محور للتنمية ليس العامل الوحيد الكافي لتحقيق التنمية بل هو احد العوامل التي لا بد أن تتكامل مع كافة العوامل الأخرى في وجود خطه شامله للتنمية تحكمها إدارة سليمة وتخطيط جيد يساعد في تحقيق التنميته.

## الباب الثاني :- التجارب العالمية لمحاوآ التنمية العمرانية

### ١- تجربة فرنسا

أ - دور محاوآ التنمية في دعم خطة التنمية الشاملة داخل الدولة

ب- دور محاوآ التنمية في تنمية السواحل الفرنسية

### ٢- تجربة فنزويلا

أ- التنمية داخل الإقليم المركزي

ب- التنمية خارج الإقليم المركزي

### ٣- تجربة المملكة العربية السعودية ( تنمية ساحل وإقليم عسير)

## الباب الثاني:- التجارب العالمية لمحاور التنمية العمرانية

بعد عرض وتحليل المنهجيات والأساليب التي تستخدم في قياس التنمية على محاور التنمية العمرانية، يعرض البحث بعض التجارب العالمية، بهدف دراسة الإستراتيجيات المختلفة التي اتبعتها بعض دول العالم في مجال محاور التنمية العمرانية، من ثم تحليل هذه التجارب والخروج ببعض الإيجابيات والسلبيات بهدف الاستفادة منها في التجارب المحلية المستقبلية.

تم اختيار بعض التجارب العالمية في مجال محاور التنمية العمرانية التي طبقت بهدف حل مشاكل المركزية التي تعاني منها هذه الدول طبقاً لعدة معايير، فيلاحظ في هذه الدول مدى سيطرة الإقليم المركزي على التنمية ومحاولة نشر التنمية من خلال خلق محاور للتنمية، ومن أهم الخصائص العامة لهذه الدول ما يلي:-

١- تعداد السكان المتزايد وتمركز التوزيع السكاني في مراكز حضرية كبيرة.

٢- الخصائص الطبوغرافية والديموغرافية.

٣- انتشار الأراضي الغير مستغلة والتي تتميز بوجود مصادر للتنمية.

وسوف يعرض البحث بعض التجارب العالمية (فرنسا – فنزويلا – المملكة العربية السعودية) التي لها أوجه تشابه مع التجربة المصرية في بعض الخصائص.

- تم اختيار التجربة الفرنسية لتشابهها مع مصر في بعض الخصائص الجغرافية وذلك على النحو التالي:-

١- الموقع المتميز وسط أوروبا الذي أتاح لها الارتباط بالكثير من دول العالم كما هو الحال في موقع مصر الإستراتيجي وسط الدول المختلفة.

٢- امتداد السواحل الفرنسية الذي تم استغلاله بكفاءة واحتلت فرنسا المرتبة الثالثة في العالم من حيث عائدات السياحة، كما هو الحال في السواحل المصرية (ساحل البحر الأحمر وساحل البحر الأبيض المتوسط).

٣- تعدد المصادر المائية وامتداد الأنهار في وسط التجمعات العمرانية الذي تم استغلاله في تنمية الزراعة إلى أن أصبحت ثاني دولة زراعية على مستوى العالم، كما هو الحال بالنسبة لنهر النيل في مصر والكثير من الترع والمصارف المصرية.

٤- سيطرة العاصمة باريس على التنمية كما هو الحال بالنسبة للقاهرة في التجربة المصرية.



- كما تم اختيار تجربة فنزويلا لتشابهها مع مصر في بعض الخصائص العمرانية والسكانية كما يلي:-

١- تمثل أحد الدول النامية كما هو الحال بالنسبة لمصر.

٢- تحتوي على ثروات طبيعية تم استغلالها فأصبحت أغنى دول أمريكا اللاتينية، كما هو الحال بالنسبة للثروات الطبيعية الغير مستغلة والمنتشرة في الصحاري المصرية.

٣- وجود بعض الموانئ الهامة التي تم استغلالها في التنمية كما هو الحال بالنسبة للموانئ المصرية.

٤- تركيز السكان في العاصمة " كاراكاس " وسيطرتها على التنمية كما هو الحال بالنسبة للقاهرة في التجربة المصرية.

- بينما تم اختيار تجربة المملكة العربية السعودية لتشابهها مع مصر في بعض الخصائص الجغرافية والسكانية التالية:-

١- اشتراك مصر والسعودية كأطول دولتين تطلان على البحر الأحمر.

٢- انتشار الصحاري الزاخرة بالموارد الطبيعية في المملكة كما هو الحال في الصحاري المصرية.

٣- توافر المقومات السياحية نتيجة لتنوع الطبوغرافيا من مناطق ساحلية وأراضي سهلة.

٤- التشابه في الجوانب الاجتماعية بين سكان المملكة العربية السعودية وسكان مصر.

وسوف نقوم بعرض الطرق المختلفة التي اتبعتها الدول لحل مشكلاتها لمعرفة الحلول المتاحة لتحقيق التنمية والارتقاء بالتجربة المصرية.

## (٢-١) تجربة فرنسا:-



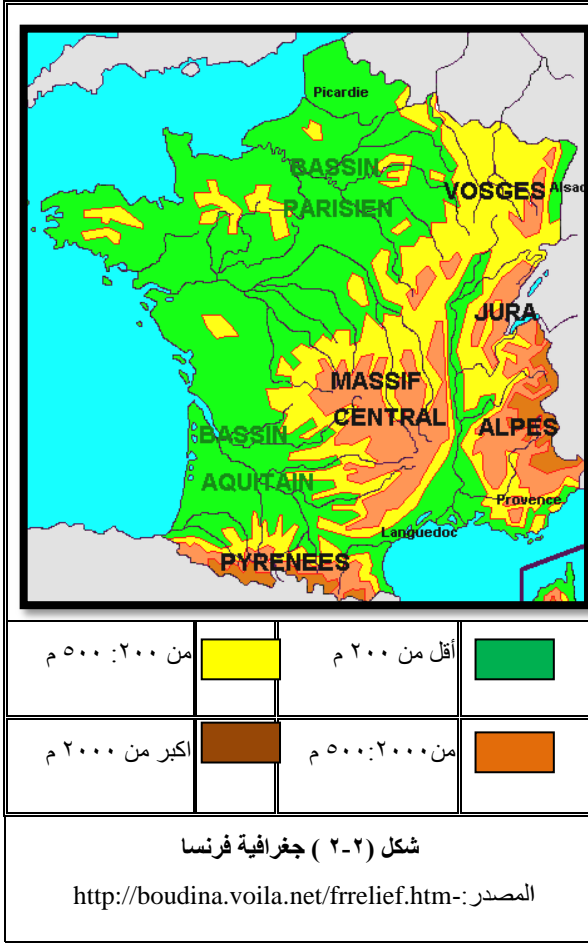
فرنسا هي أحد الدول بالقارة الأوروبية وتعد فرنسا من أهم البلدان السياحية وتحتل المرتبة الثالثة في العالم من حيث عائدات السياحة التي تمثل ٥.٦ ٪ من الدخل القومي ويعمل فيها حوالي مليوني شخص وفرنسا هي الأولى في العالم من حيث عدد الزائرين للسياحة فيزورها سنوياً أكثر من ٧٨ مليون سائح

أجنبي كما تحتل فرنسا موقع حاسم بين دول العالم، ويوضح شكل (٢-١) موقع فرنسا بالنسبة للدول المجاورة لها، يسكن بها حوالي سدس سكان العالم وترتبط فرنسا بشكل وثيق مع بلدان الاتحاد الأوروبي مما يساعدها على زيادة المبادلات التجارية، وتعتبر من أكبر الدول من الناحية الاقتصادية، فهي ثاني دولة على مستوى العالم على صعيد الزراعة والخدمات كما تحتل المرتبة الرابعة عالمياً بين الدول المصدرة وتعتبر أيضاً من أكبر الدول الجاذبة للاستثمارات الخارجية وهي أحد أعضاء مجلس الأمن كما هي عضو دائم في صندوق النقد الدولي وهي عضو في مجموعة الثماني وتحظى العاصمة باريس بمقر اليونسكو.<sup>١</sup>

عند التعرف على تاريخ فرنسا نجد أن المنطقة التي تشملها فرنسا توحدت عام ٤٨٦ م، وفي منتصف القرن الثامن الميلادي أصبحت إمبراطورية تم تقسيمها إلى مملكتين (ألمانيا-فرنسا)، بعد الثورة الفرنسية تم إسقاط الملكية وإعلان الجمهورية، ومع قيام الإمبراطورية الأولى سيطر الفرنسيون على كامل أوروبا تقريباً، وفي عهد الإمبراطورية الثانية بدأت الثورة الصناعية، ومع حلول الجمهورية الثالثة أصبحت فرنسا تملك إمبراطورية استعمارية واسعة تمتد من إفريقيا إلى آسيا، ومع قيام الجمهورية الرابعة نمت البلاد بشكل ملحوظ، ومع قيام الجمهورية الخامسة أصبح للبلاد نظام رئاسي ديمقراطي، وفي عام ١٩٩٠م تعاونت مع ألمانيا وكاننا محرك البناء الأوروبي وزادت نجاحا مع تأسيس السوق الأوروبية المشتركة واليوم تنزع فرنسا حركة تريد أن تعطي لأوروبا دورا سياسيا أكبر في العالم.

<sup>١</sup> <http://ejabat.google.com/ejabat/thread?tid=23f3e6546cb63d32>

## (٢-١-١) جغرافية فرنسا:-



تبدو فرنسا كمجسم لتضاريس تؤلف القارة الأوروبية (سهول وجبال قديمة التشكيل وسلاسل وعرة وشواطئ متعددة)، فتنوع بها العناصر الجغرافية ومثلت وحدة نادرة الارتباط كما هو موضح بالشكل رقم (٢-٢)، ففي المناطق الغربية والشمالية نجد أن أغلب الأراضي سهلة وهضاب لا ترتفع أكثر من ٢٠٠ م، بينما في المناطق الجنوبية والشرقية نجد سلاسل جبلية متعرجة مثل جبال "الألب" التي تصل إلى ارتفاع ٤٨٠٧ م وجبال "البيرينية" التي تصل ارتفاعها إلى ٣٢٨٩ متر أعلى سطح البحر وجبال "الجورا" بارتفاع ٧٢٨ متر وفي الوسط تضاريس وبراكين قديمة تشرف على ٨٠٠ متر، كما نتمتع فرنسا بشبكة من المجاري

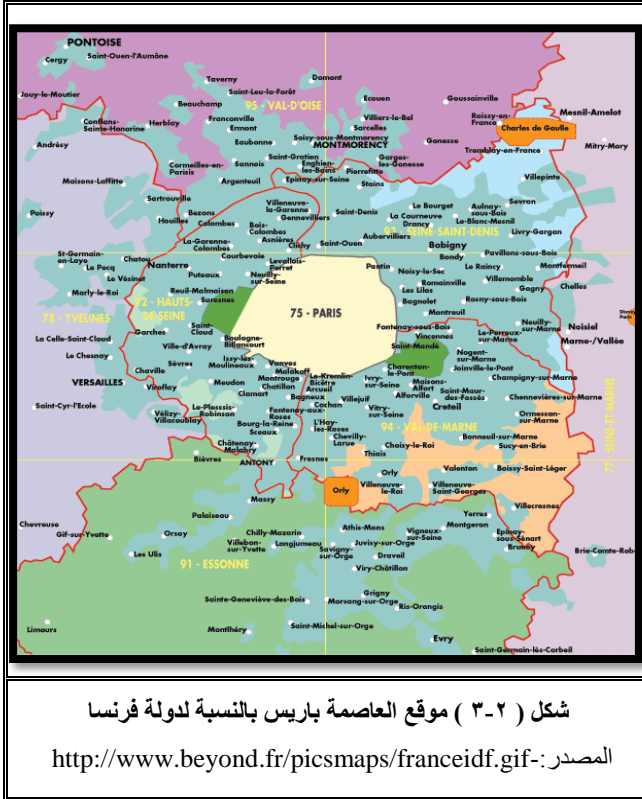
المائية الكثيفة وبها خمسة أنهار كبيرة ( نهر لوار وهو أطول أنهارها ويبلغ طوله ١٠١٠ كم، نهر السين الهادئ بطول ٧٧٥ كم وهو أهم مجرى ملاحى، ونهر الغارون الذي يعرف بفيضاناته الخطرة، نهر الرون جنوب شرق فرنسا من الشمال للجنوب على مسافة ٥٢٠ كم، نهر الرين الذي يجري مسافة ١٩٥ كم في فرنسا).<sup>١</sup>

ويتم عرض التجربة الفرنسية من خلال جزأين، الجزء الأول يوضح دور محاور التنمية العمرانية في دعم خطة التنمية الشاملة داخل الدولة، والجزء الثاني يوضح دور محاور التنمية العمرانية في تحقيق التنمية السياحية وتنمية السواحل الفرنسية.

<sup>١</sup> <http://www.startimes.com/f.aspx?t=27189190>

(٢-١-٢) دور محاور التنمية العمرانية في حل مشاكل المركزية ودعم خطة التنمية الشاملة داخل الدولة:-

(٢-١-٢-١) السياسة العمرانية لفرنسا:



شكل (٢-٣) موقع العاصمة باريس بالنسبة لدولة فرنسا

المصدر:- <http://www.beyond.fr/picsmaps/franceidf.gif>

تعتبر فرنسا من الدول الرائدة في تجارب التنمية العمرانية، تسيطر العاصمة باريس داخل الدولة، تمثل نسبة السكان بها ٣٠% من سكان حضر فرنسا، ويوضح الشكل رقم (٢-٣) موقع العاصمة باريس بالنسبة لدولة فرنسا، وسوف نتعرف على سياسة الدولة في تحويل التنمية بعيداً عن إقليم باريس للتغلب على المركزية وللحد من الفوارق الإقليمية.

تم اقتراح بعض الحلول للتغلب على سيطرة العاصمة باريس من بينها:

١- إيجاد عاصمة تسمى باريس الثانية.

٢- بناء ١٠ مدن توابع صغيرة الحجم بسعة ٦٠ ألف نسمة.

٣- التوسع في المدن القائمة لاستيعاب الزيادة السكانية.

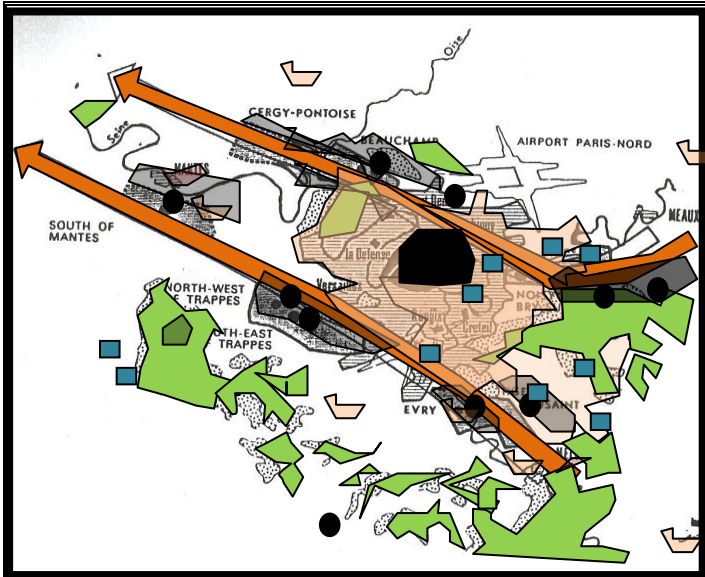
ولكن بعد الدراسة والتحليل وجد المخططون بعض العيوب في المقترحات السابقة تجعلها غير قادرة على حل المشكلة، فالمدن التوابع صغيرة الحجم فهي غير قادرة على استيعاب الزيادة السكانية إلا لخمس سنوات مقبله منذ إنشائها، والتوسع في المدن القائمة يحتاج إلى تطوير في شبكة البنية الأساسية والخدمات غير القادرة على تحمل أعباء جديدة من الزيادة السكانية.<sup>١</sup>

١ تقييم التجمعات العمرانية الجديدة، التقرير الدوري الأول - مارس ١٩٨٦، دراسة التجارب العالمية، معهد التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة

تم التفكير في خلق مراكز عمرانية جديدة في الضواحي مع تنمية المدينة الأم لعلاج الخلل الذي نتج عن مركزية العاصمة " باريس "، من خلال محاور طوليه للتنمية العمرانية تتوافر بها كافة الخدمات، وتخلق مراكز متعددة فرعيه بجانب المركز الرئيسي بالعاصمة ويتم تحديد أماكن المحاور بما يناسب:-

- ١- الحفاظ على الموارد الطبيعية المتمثلة في أماكن الغابات وحوض نهر السين.
- ٢- مراعاة مسار خطوط السكة الحديد الموازية لنهر السين.
- ٣- وضع مخطط شامل للمحاور الطولية ولإقليم باريس من خلال أهداف التنمية على مستوى الدولة.

### (٢-١-٢) محاور التنمية المقترحة:-



تم اقتراح محورين للتنمية شمال وجنوب نهر السين موضحين بالشكل رقم (٤-٢):-

- ١- المحور الشمالي يضم عدد من المدن الجديدة وهى  
- Bry sur marne  
- Noisy le grand  
- beuachamd  
(CergyPontoise  
Tigery-)  
Evry - Lieusaint  
Etang-Trappes-  
SouthOfMantes  
(، المحورين شبه
- ٢- المحور الجنوبي يضم مجموعه من المدن الجديدة وهى

المراكز العمرانية الجديدة	●
المدن الجديدة	■
مناطق غابات	■
محاور التنمية العمرانية	←
الكتلة العمرانية القائمة	■
مراكز عمرانية يتم تطويرها	■

شكل (٤-٢) مخطط التنمية العام لإقليم باريس  
المصدر:- تقييم التجمعات العمرانية الجديدة ، مرجع سابق

متوازيين وكلاهما يمران بمركز العاصمة باريس، تزداد المسافة بينهم من الناحية الشرقية لربط إقليم باريس بباقي الدولة، وتم توجيه المحاور لدعم اللامركزية حول باريس<sup>١</sup>.

١تقييم التجمعات العمرانية الجديدة، التقرير الدوري الأول - مارس ١٩٨٦، دراسة التجارب العالمية، معهد التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة

وتم وضع مخطط للتنمية يشمل العديد من المراكز العمرانية الجديدة سواء داخل المدينة الأم أو خارجها، فبالنسبة للتجمعات الجديدة الواقعة خارج المدينة الأم تم اختيار مواقعها بجوار مدن صغيرة قائمة لتعتمد على البنية الأساسية للمدن القائمة، وتقع في دائرة قطرها ١٠٠ كم مركزها هو مركز الحيز العمراني للعاصمة، باعتبارها مناطق مكمله للتنمية تتناسب مع الوضع القائم وتحسنه عن طريق توفير الخدمات وتطوير النقل وتوفير فرص للعمالة.

(٢-١-٣) التنمية العمرانية الناتجة عن إنشاء محاور التنمية:-



تم التغلب على مشاكل النقل من خلال تدعيم محاور النقل العام التي وطدت الاتصالية بين مركز باريس والضواحي المحيطة القائمة والتجمعات العمرانية الجديدة، كما هو موضح بالشكل رقم (٢-٥)، بالإضافة إلى المطارات التي تصل إلى جميع أنحاء باريس.

مناطق ترفيهية وغابات		الكتلة العمرانية القائمة	
مناطق الإمتداد إلى خارج الإقليم		مناطق العمران الجديدة بالإقليم	
شبكة الطرق الخارجية لباقي الاقاليم		محاور التنمية العمرانية المقترحة	

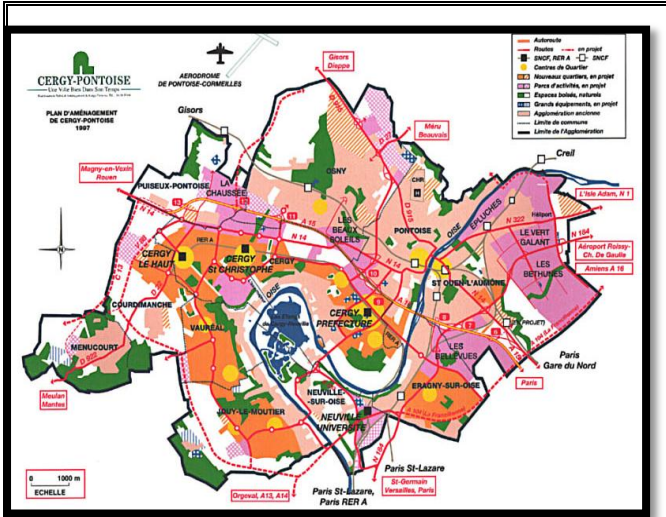
شكل (٢-٥) العلاقة بين المحاور المقترحة ومناطق التنمية الجديدة وخطوط المواصلات  
المصدر:- تقييم التجمعات العمرانية الجديدة ، مرجع سابق

ساعدت محاور التنمية في تحقيق اللامركزية ، من خلال التجمعات العمرانية الجديدة التي ساهمت في توفير الخدمات<sup>١</sup>

١تقييم التجمعات العمرانية الجديدة، التقرير الدوري الأول - مارس ١٩٨٦، دراسة التجارب العالمية، معهد التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة

ساعد التوسع في إنشاء المدن الجديدة غير المنعزلة على ظهور مراكز جديدة للتنمية تتكامل مع المراكز القائمة مما ساعد على توسيع القاعدة الاقتصادية وتوفير فرص جديدة للعمالة.  
(٢-١-٢) أمثلة لبعض المدن الجديدة التي نشأت على محاور التنمية حول باريس:-

### ١- مدينة سيرجي "Cergy Pontoise":<sup>١</sup>



تقع على محور التنمية الشمالي، تم تأسيسها في المخطط الإستراتيجي عام ١٩٦٥، تبلغ مساحتها ٧٦٧١ هكتار موزعة على ١١ بلدية تحظى المدينة بموقع متميز ساعدها على تحقيق التنمية فهي تقع على بعد ٣٠ كم إلى الشمال الغربي من باريس، كما تبعد ٣٠ كم عن مطار "شارل دي جوس" وتتصل بخطين سكة حديد تحتوي على ١٢ محطة، كما تتصل

شكل (٦-٢) المخطط العام لمدينة "Cergy Pontoise"

المصدر:- LA BASE DOCUMENTAIRE SUR LES VILLES

بالعديد من الطرق الرئيسية ويوضح الشكل رقم(٦-٢) المخطط العام لمدينة سيرجي، بدأت المدينة بتعداد سكاني ٤١٠٠٠ ثم وصلت إلى ١٧٨٠٠٠ عام ١٩٩٩، وأغلب الزيادة السكانية داخل المدينة منذ عام ١٩٩٠ متمثلة في الزيادة الطبيعية لأن صافي الهجرة إلى المدينة سلب، تطورت التنمية في المدينة طبقاً لخطة مسبقة ومدروسة، فبعد التفكير في إنشاء المدينة ووضع الخطة المبدئية لتنميتها تم تعيين بعثة التخطيط المسؤولة عن إنشاء المدينة، وكان التنفيذ على مراحل وفي عام ١٩٧٠ تم افتتاح مركز التسويق الإقليمي للمدينة وتكونت أول شركة بها ومن هنا بدء وصول السكان الأوائل للمدينة، ثم تم إنشاء مقر اتحاد التنمية الاجتماعية داخل المدينة لمتابعة تطور التنمية بداخلها، وفي عام ١٩٧٥م بدأت المسابقة الدولية للتاون هاوس لتشجيع البناء داخل المدينة عام ١٩٧٦ بعدها تم افتتاح

<sup>1</sup> LA BASE DOCUMENTAIRE SUR LES VILLES NOUVELLES FRANÇAISES 2004

الطريق السريع A15 وتوصيل أول خط سكة حديد للمدينة الذي امتد ليصل إلى مناطق داخلية بالمدينة عام ١٩٨٤م، وتم توصيل ثاني خط سكة حديد ١٩٨٨، وفي عام ١٩٩١ نشأت أول جامعة رسمية معتمدة بالمدينة، وفي عام ١٩٩٧ بدأت الدراسات الأولية في منطقة مركز بونتواز ثم تطور المركز الثقافي للمدينة وساهم في تفعيل التنمية بشكل كبير داخل المدينة كما تطورت الطرق والسكك الحديدية بداخلها لتصل إلى المناطق المختلفة، وبذلك تعتبر المدينة متكاملة الخدمات ومن السمات المميزة لها وجود معدلات ضخمة من الحدائق والخدمات الترفيهية والخدمات التجارية المتنوعة، وتتمثل قوتها الاقتصادية في مجموعة الشركات التي تحتل ٦٠٠ هكتار من مساحة المدينة وتوفر أكثر من ٨٠ ألف فرصة عمل، وتعتبر من أفضل المدن القائمة على ذاتها فيوجد ١٠% فقط من سكان المدينة يعملون داخل العاصمة باريس وباقي السكان يعملون بداخل المدينة مما يدل على درجة الاستقرار العالية التي يتمتع بها المهاجرين إلى المدينة، ويتم الآن مناقشة الكثير من القضايا لتطوير المدينة وأهمها:-

- ١- امتداد خطوط السكك الحديدية والطرق للوصول للمناطق الهامشية من المدينة.
- ٢- تطوير برامج الإسكان والخدمات داخل المدينة وخاصة بمركز بونتواز.
- ٣- الحظر من التحضر الزائد وتحسين المناطق المتدهورة عمرانياً وحماية الموارد الطبيعية.

## ٢- مدينة مارن لافاري " MARNE-LA-VALLEE " :-<sup>١</sup>



تقع على محور التنمية الشمالي وتم تأسيسها في المخطط الإستراتيجي عام ١٩٧٢، تبلغ مساحتها ٢٨٥١ هكتار موزعة على ٢٦ بلدية تحظى بموقع متميز ساعدها على تحقيق التنمية فهي تقع على بعد ١٣ كم شرق باريس، كما

شكل (٧-٢) المخطط العام لمدينة " MARNE-LA-VALLEE  
المصدر:- LA BASE DOCUMENTAIRE SUR LES VILLES

<sup>١</sup> LA BASE DOCUMENTAIRE SUR LES VILLES NOUVELLES FRANÇAISES 2004



تبعد ١٥ دقيقة من مطار " شارل ديغول " و ٢٠ دقيقة من مطار " اورلي " تتصل بخطين سكة حديد تحتوي على ١٠ محطات للسكك الحديدية، كما تتصل بالعديد من الطرق الرئيسية ويوضح الشكل رقم (٢-٧) المخطط العام لمدينة مارن لافاري، بدأت المدينة بتعداد سكاني ٨٦٠٠٠ ثم وصلت إلى ٢٤٧٠٠٠ عام ١٩٩٩، ومع أن مؤشرات السنوات الأخيرة تشير إلى تباطؤ النمو السكاني داخل المدينة إلا أن صافي الهجرة مازال إيجابياً لصالح المدينة، تم تصميم المدينة بطريقة خطية فتمتد حوالي ٢٠ كم من الغرب إلى الشرق مقسمة إلى ٤ قطاعات رئيسية على هيئة سلسلة متتالية من أقطاب النمو، ولكن القطاعين الأول والثاني ينموان ببطء بينما يتمتع القطاعين الثالث والرابع بتنمية سريعة وهذه هي المشكلة الرئيسية في تنمية المدينة، توفر المدينة أكثر من ١٠٠ ألف فرصة عمل لما لها من قاعدة اقتصادية ضخمة ممثلة في ٧٠٠٠ شركة استثمارية تشغل ٥٠٠ هكتار من مساحة المدينة، كما يوجد بالمدينة أيضاً مجموعة عروض ديزني التي تساهم في توفير الكثير من فرص العمل بالإضافة إلى العديد من مراكز التدريب والبحوث والمدارس والجامعات. تنمو المدينة بشكل سريع على المستوى العالمي خاصة في القطاعين الثالث والرابع ولكن وجود بعض المناطق المتدهورة في القطاعين الأول والثاني يتطلب خطة للتجديد والتطوير ووجود صناعات مشتركة رائدة بين الأربعة قطاعات لرفع مستوى القطاعين الأول والثاني وتشمل خطة التنمية المستقبلية للمدينة:-

١- تطور "أوروبا ديفوار فال" على أساس الحفاظ على التوازن بين التنمية السياحية والاختلاط الاجتماعي في المناطق الحضرية في برامج الإسكان، ووجود المرافق العامة في المؤسسات التعليمية والثقافية وتكريس الجهود إلى إنشاء منتزه (ديزني لاند باريس) كمرحلة أولى للتنمية ثم إطلاق مركز حضري "فال دي أوروبا"، وبذلك يتم تعزيز دور المدينة في باريس كعاصمة عالمية للسياحة.

٢- تأكيد هوية "بوسي دي فال" على أساس استيعاب ٢٥ ألف نسمة، وهذا النمو الهائل يحتاج إلى ما يقابله من مشاريع رئيسية للتنمية ويقابل ذلك تحسين للخدمات والطرق الرئيسية لمواجهة التحضر وحماية المدينة من التدهور البيئي.

٣- إعادة تطوير والانتعاش الاقتصادي للقطاع الأول " صاخبة " عن طريق مركز إقليمي ضخم في المناطق الحضرية بعيداً عن باريس لتحسين الظروف الاجتماعية للمناطق الهامشية بالقطاع الأول.

٤- الانتهاء من حي ديكارت للبحوث وتطوير الجامعة المركزية لاستيعاب أكبر عدد من الطلاب كأولوية للتنمية الإقليمية، ونقل بعض الوكالات الحكومية إلى الحي لدعم التنمية بالمدينة.

٥- إعادة هيكلة المركز الحضري " تورسي " الذي يبلغ مساحته ٨٠ هكتار على حافة القطاعين الثاني والثالث كمشروع تنمية مشترك بين القطاعين يفتح آفاق جديدة لتنمية القطاع الثالث ويدعم التنمية بالقطاع الثاني.

### ٣- مدينة أفري " Evry ":-<sup>١</sup>



شكل (٢-٨) المخطط العام لمدينة " Evry "

المصدر:- LA BASE DOCUMENTAIRE SUR LES VILLES NOUVELLES FRANÇAISES 2004

تقع على محور التنمية الجنوبي، تم تأسيسها في المخطط الإستراتيجي عام ١٩٦٩، تبلغ مساحتها ٣٠٤٥ هكتار موزعة على ١٩ بلدية تحظى المدينة بموقع متميز ساعدها على تحقيق التنمية فهي تقع على بعد ٢٨ كم من باريس، كما تبعد ١٢ كم عن مطار " أورلي " وتتصل بخطين سكة حديد وبها ٣ محطات للسكك الحديدية، كما تتصل بالعديد من الطرق الرئيسية التي تخدم جميع أنحاء المدينة وتصل إلى الأطراف مما يجعلها قادرة على توظيف كافة الأنشطة الاقتصادية على

طول الطرق لتصل إلى جميع أنحاء المدينة وهذا ما يميزها عن باقي المدن، نمت المدينة بشكل سريع فهي أكثر المدن جذباً للسكان وللعمالة لما تتمتع به من إمكانيات اقتصادية ويوضح الشكل رقم (٢-٨) المخطط العام لمدينة أفري، بدأت المدينة بتعداد سكاني ٨٠٠٠ ثم وصلت إلى ٨٠ ألف عام ١٩٩٩، وصاحب ذلك تطور اقتصادي فهي توفر ما يقرب من ٥٠ ألف فرصة عمل، تحتوي المدينة على العديد من الخدمات المتميزة أهمها شبكة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات التي توفر كفاءة توزيع الخدمات كما تحتوي على العديد من الغرف التجارية والمراكز الحضرية الثقافية ومراكز التسوق والمدارس والجامعات ودور العبادة.

<sup>1</sup> LA BASE DOCUMENTAIRE SUR LES VILLES NOUVELLES FRANÇAISES 2004

تم وضع أهداف رئيسية للارتقاء بالمدينة في السنوات المقبلة:-

- ١- إنشاء مركز حضري قادر على موازنة النفوذ في مناطق معينة من وسط باريس.
- ٢- تطوير المناطق السكنية وكافة الأنشطة للوصول إلى أعلى معدلات للتنمية وبما يحقق التوازن بين مناطق السكن والعمل.
- ٣- معالجة المشاكل المتعلقة بتدهور بعض الأحياء السكنية لتجنب خطر التدهور الاجتماعي في مزيد من المناطق.

(٢-١-٢-٥) سياسة الدولة لتنظيم إنشاء المدن الجديدة على محاور التنمية:-

اعتمدت محاور التنمية حول باريس على تنمية المدن الجديدة على جانبي المحاور لتحقيق الجذب السكاني المستهدف واتبعت الدولة سياسة لإدارة هذه المدن وهي كالتالي :-<sup>١</sup>

١- سياسة إدارة المدن الجديدة :-

اهتمت الدولة بتأسيس هيئة عامة داخل كل مدينة تضم ممثلين من الحكومة المركزية والهيئة المركزية للمدن الجديدة والهيئة العامة للتخطيط والتنمية والمحليات التي تضمها المدينة الجديدة، على أن تقوم كل هيئة بدورها داخل المدينة وتتكامل الوظائف لتحقيق الأهداف المرجوة.

أ- دور ممثلي الهيئة المركزية للمدن الجديدة:-

- ١- تخصيص الأرض التي ستقام عليها المدينة.
- ٢- تحديد مناطق التنمية.
- ٣- متابعة تنمية المدينة.

ب- دور ممثلي الهيئة العامة للتخطيط والتنمية:-

- ١- الإشراف على التخطيط العام.
- ٢- تنمية البنية الأساسية.
- ٣- التنسيق العام للمدينة.
- ٤- تنظيم التمويل.

ج- دور ممثلي هيئة تنمية المدينة:-

- ١- إعداد التخطيط والتصميمات.
- ٢- الحصول على الأرض.
- ٣- تنفيذ الخدمات وشبكات البنية الأساسية.
- ٤- تنظيم أعمال البناء.
- ٥- إدارة المدينة بعد تنفيذها.

<sup>١</sup>تقييم التجمعات العمرانية الجديدة، التقرير الدوري الأول - مارس ١٩٨٦، دراسة التجارب العالمية، معهد التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة

## د- دور ممثلي المحليات:-

معاونة الهيئة العامة للتخطيط والتنمية فلتنمية الخدمات العامة وشبكات البنية الأساسية وذلك بهدف تنظيم عملية التنمية داخل المدينة ومتابعتها بعد التنفيذ وحظر إقامة الاستخدامات المخالفة لمخطط استعمالات الأراضي، لتحقيق أهدافها في التنمية بعيداً عن العشوائية.

## ٢- سياسة تمويل المدن الجديدة:-

اعتمدت الحكومة في تمويل المدن الجديدة على ثلاثة مصادر ( الحكومة المركزية - الحكومة المحلية - الهيئة العامة للتخطيط والتنمية ).

## أ- الحكومة المركزية:-

تساهم في تمويل المدن الجديدة بنسبة ٨ ٪، وتختص بتمويل شراء الأراضي وإنشاء الطرق الإقليمية والرئيسية والسكك الحديدية، ولكنها تساهم أيضاً بصورة غير مباشرة من خلال المؤسسات الاقتصادية التابعة للدولة التي تقوم بتمويل الحكومة المحلية.

## ب- الحكومة المحلية:-

تساهم في تمويل المدن الجديدة بنسبة ٤١ ٪، تختص بتمويل أعمال الخدمات والمرافق العامة للمدينة، ويتم ذلك من خلال القروض منخفضة الفائدة أو بواسطة دعم الحكومة.

## ج- الهيئة العامة للتخطيط والتنمية:-

تساهم في تمويل المدن الجديدة وفي شراء الأراضي مع الحكومة المركزية بنسبة ٥١ ٪، وتشرف على بيعها للمستثمرين، وتشجع البيع من خلال دعم الحكومة المركزية أو القروض الميسرة أو بتحصيل أقساط القروض وفوائدها من خلال الضرائب المحلية سواء على القرض أو على النشاط المستخدم، وتشرف على كل مصادر التمويل السابقة وتنظمها فهي المصدر الأساسي لتمويل ودعم التنمية بالمدن الجديدة.

**(٢-١-٦) أسباب نجاح سياسة الدولة في إنشاء المدن الجديدة على محاور التنمية:-<sup>١</sup>****١- سياسة الحصول على الأرض والتصرف فيها:-**

يتم الحصول على الأراضي المخصصة للتنمية بواسطة الهيئة العامة للتخطيط والتنمية، عن طريق نزع الملكية للمنفعة العامة وتعويز الملاك، وتضع الدولة سياسة للتحكم في أسعار الأراضي ومنع المضاربة بالأسعار بمجرد معرفة أن هناك مقترح لإنشاء مدينة جديدة لتسهيل الحصول على الأراضي وتنمية المدينة، واشتملت قوانين الدولة على أن المناطق المحددة للتنمية المستقبلية تعلن كمنطقه ثابتة للتنمية يظل سعرها ثابت، ويشترط على مالكيها عدم التصرف فيها إلا بالسعر المعلن أو أقل منه ويجب عليه إعلان الحكومة في حالة التصرف في بيعها حتى تتدخل كمشتري بنفس السعر المعلن، ثم يزداد سعرها سنويا بناء على النسبة التي تحددها الحكومة بناء على معدل التضخم داخل الدولة، وبذلك تحصل الحكومة على الربح السنوي من سعر بيع الأرض عند إنشاء المدينة ويقدر بحوالي من ١٠ : ٢٠ ضعف سعر الأرض الأصلي.

**٢- مساهمة القطاع الخاص في التنمية:-**

تقوم الهيئة المحددة بداخل كل مدينة بإدارة المدينة وتنظيم إقامتها وتدبير الاستثمارات اللازمة لها، ولكن القطاع الخاص هو الممول الفعلي لإنشاء المدينة خاصة في مجال الإسكان والتجارة والصناعة، حيث تعلن الحكومة عن الأراضي المخصصة للتنمية المستقبلية الثابتة، وتكلف القطاع الخاص بمسؤولية التنفيذ وتنمية المدينة بناء على القوانين واللوائح التي تحددها الهيئة العامة للتخطيط والتنمية للوصول لأفضل صورته للمدينة.

- نجحت المدن الجديدة التوسع الفرنسية الواقعة على محاور التنمية داخل وخارج الإقليم المركزي في تحقيق الجذب السكاني نتيجة لنجاح السياسة الموجهة لهذه المدن، تم إنشاؤها في أواخر الستينيات على مراحل لاختبار مدى فاعليتها وتأثيرها في مواقعها، ففي البداية لم تحقق الجذب المطلوب، ولكنها نمت بسرعة مذهلة بعد ذلك ففي نهاية عام ١٩٨٠ م بلغ عدد السكان بها ٧٣٠ ألف نسمة، واستقطبت الهجرة إليها من داخل الإقليم المركزي، فالمدن الجديدة داخل الإقليم المركزي ٩٠ % من المهاجرين إليها من داخل الإقليم، والمدن الجديدة خارج الإقليم المركزي ٨٥ % من المهاجرين إليها من الإقليم المركزي، وذلك دليل على نجاح التجربة ولكن نسبة النجاح أيضاً تتوقف على نوعية السكان المهاجرين ومدى قدرة هذه المدن على توفير فرص للعمالة بداخلها لتشكل جزء من الهيكل الاقتصادي العام.

<sup>١</sup> تقييم التجمعات العمرانية الجديدة، التقرير الدوري الأول - مارس ١٩٨٦، دراسة التجارب العالمية، معهد التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة

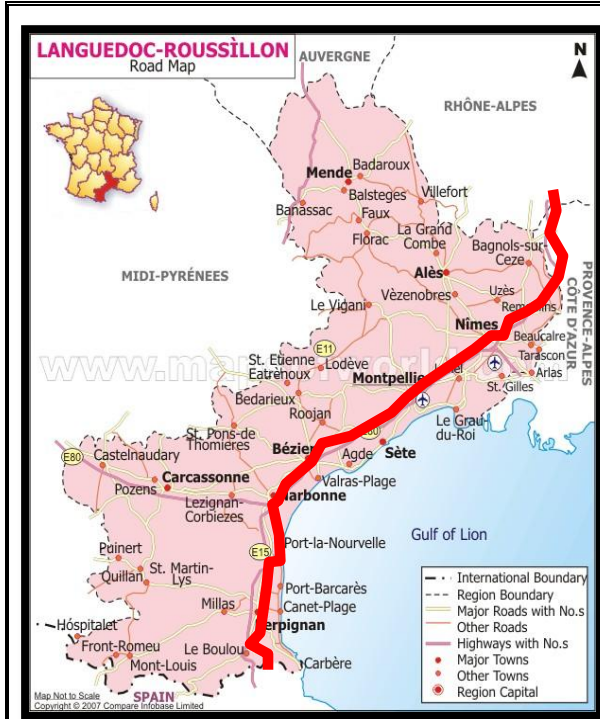
- (١-٢-٧) أسباب نجاح تجربة المدن الجديدة الواقعة على محاور التنمية الفرنسية: <sup>١</sup>
- ١- زيادة الاتصالية من خلال محاور التنمية والطرق الرئيسية، مما ساعد على توفير الحرية في اختيار محل السكن ومحل العمل، وسهولة الحركة من وإلى المدينة الأم مما ساعد على تحقيق الجذب السكاني.
  - ٢- اختيار مواقع للمدن الجديدة من منظور إقليمي بجوار مدن قائمه للاستفادة من البنية الأساسية القائمة في مراحل النمو الأولى.
  - ٣- توفير الخدمات والأنشطة بمعدلات عالية لتحقيق الجذب السكاني.
  - ٤- تنظيم السياسة الإدارية وتوزيع الوظائف وتكامل الهيئات بكافة مستوياتها لتحقيق التنمية.
  - ٥- نجاح سياسة الحصول على الأرض ومنع المضاربة بالأسعار وتحصيل الربح لصالح الحكومة.
  - ٦- التعاون بين الحكومة والهيئات العامة قطاع الخاص لتحقيق التنمية.
  - ٧- الحد من نمو الأنشطة الصناعية داخل المدينة المركزية وتوزيعها بالمدن الجديدة كعامل جذب لها.
  - ٨- التوازن داخل المدن بين أعداد السكان والعمالة والأنشطة والخدمات، وإن كان أقل من المخطط له.
  - ٩ - الاهتمام بنوعية الإسكان المدعم لقلّة تكلفته نسبيا مما يساعد على تحقيق الجذب السكاني.
- ولكن برغم كل هذه المميزات كان لهذه السياسة بعض العيوب:-**
- ١- حققت نجاح في جذب السكان والأنشطة ولكنها لم تجتذب كل الأعداد التي خطت لها، ويوجد بعض الصعوبات في جذب نوعيه معينه من السكان مثل العمالة الماهرة والطبقات الفنية في الإسكان.
  - ٢- اعتراض المحليات على السياسة الإدارية التي تضم ممثلين من سلطات مختلفة من الحكومة والوزارات، وبرغم تنظيم التمويل والقروض الميسرة إلا أن بعض المحليات عجزت عن السداد.
  - ٣- زيادة تكلفة شبكة الطرق والمواصلات التي تربط جميع أنحاء الإقليم.
  - ٤- زيادة الاشتراطات التي تلزمها الهيئة العامة للتخطيط والتنمية على المستثمرين جعلت القطاع الخاص في بعض الأحيان يفضل الاستثمار والبناء خارج المدن الجديدة.

<sup>١</sup> تقييم التجمعات العمرانية الجديدة، التقرير الدوري الأول - مارس ١٩٨٦، دراسة التجارب العالمية، معهد التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة

كان لمحاو التنمية العمرانية دور ايجابي وأثر ملحوظ على التنمية الشاملة داخل فرنسا، ولكنها قامت بدور مساعد لتحقيق التنمية من خلال منظومة متكاملة تحكمها السياسة العامة التي وضعتها الدولة ل خطة التنمية الشاملة والإستراتيجية المتبعة في تنفيذ الخطة، تم توجيه محاو التنمية كعامل مساعد لدعم التنمية وإصلاح الوضع القائم وتحقيق الأهداف المرجوة، من خلال دعم الهيئات المختلفة في التمويل والإدارة، فساعد توجيه المحاو على دعم اللامركزية والتقليل من سيطرة العاصمة باريس ونشر التنمية واستغلال الموار وإنشاء أقطاب نمو فرعيه من خلال إنشاء المدن الجديدة اعتماداً على المدن القائمة.

( ٢-١-٣ ) دور محاو التنمية في تنمية السواحل الفرنسية:-

### (١-٣-١-٢) تنمية ساحل لانجدوك روسيلون الفرنسي "Languedoc Roussillon":



يقع الساحل بجنوب فرنسا على خليج "ليون" ويمتد بمواجهة ساحل البحر الأبيض المتوسط كما هو موضح بالشكل رقم (٢-٩)، وخطة تنميته تعتبر من أكبر خطط التنمية الساحلية الإقليمية في العالم، بدأت في الستينيات من القرن السابق، واستغلت محور للتنمية بطول ١٨٠ كم في ربط المدن والتجمعات القائمة على ساحل البحر المتوسط بهدف تنمية السياحة وتوفير ٤٠٠ ألف سرير سياحي جديد، وبلغ حجم الاستثمارات اللازمة للتنفيذ ومد خطوط المرافق والطرق الرئيسية ٨٠٠ مليون فرنك فرنسي، وتم التمويل بمساعدة عدد من الجهات المختصة (الولاية- السلطات الإقليمية والمحلية- القطاع الخاص).

شكل ( ٢-٩ ) الطرق الرئيسية بساحل لانجدوك روسيلون الفرنسي  
<http://www.mapsofworld.com/france/images/languedoc-roussillon/languedoc-roussillon-rail.jpg>

- ١- الولاية:- انحصر دورها في وضع السياسة العامة وخطة التنفيذ والإشراف على التنفيذ لضمان سير الخطة الموضوعية، وكان لها دور في توفير الأراضي اللازمة للمشروع وتنفيذ شبكات المرافق الرئيسية، وتساهم في تمويل الهيئات الأخرى للقيام بمهامها.
- ٢- السلطات الإقليمية والمحلية:- قامت بإنشاء أربع شركات اقتصادية لتنمية المحور وإمداده بالمرافق، وبيع الأراضي للقطاع الخاص بسعر التكلفة لتشجيع المستثمرين للقيام بدورهم في التنفيذ والتنمية.
- ٣-القطاع الخاص:- استلام الأراضي وتنمية المحور بناء على الخطة التي وضعتها الولاية، إقامة الفنادق والوحدات السكنية السياحية، وتنمية الشواطئ وتوفير الخدمات الترفيهية والتجارية اللازمة.

#### ١- التنمية العمرانية الناتجة عن المحور:-



شكل (١٠-٢) أحد مناطق التنمية السياحية بساحل لانجدوك روسيلون  
<http://web.france.com/system/files/images/Agde+citie>

المؤشرات الأولية للتنمية غير إيجابيه، ولكن تم التغلب على المشكلات بعد التنظيم الإداري للوظائف وتحديد دور كل جهة لإتمام تنفيذ الخطة الموضوعية والاستغلال الأمثل للمحور وتعظيم إيجابياته لتحقيق الأهداف فبلغ الناتج المحلي للساحل ٣، ٢% من إجمالي الناتج القومي ويزداد بمعدل ٤% سنوياً وتطورت التنمية الناتجة عن المحور حيث ارتفعت الليالي السياحية من ١٦ مليون إلى

٣٩ مليون ليلة، وزاد معدل إقبال السائحين الأجانب على الإقليم بصورة ملحوظة، فبلغ عدد السائحين في فصل الصيف ١.٦ مليون سائح، ومثلت الليالي السياحية للإقليم حوالي ١٢% من إجمالي الليالي السياحية بالمنتجات الجديدة بالدولة<sup>١</sup>، ويوضح الشكل رقم (١٠-٢) أحد مناطق التنمية السياحية بساحل لانجدوك روسيلون الفرنسي.

١وليد الألفي، التنمية السياحية لمنطقة خليج العقبة، رسالة ماجستير، هندسة الأزهر ١٩٩٣



## ٢- تنمية منطقة (Port leucate – Barcares) السياحية على الساحل:-



شكل (١١-٢) منطقة (Port leucate – Barcares) السياحية

<http://web.france.com/system/files/images/Agde+citie>

يعتبر أكبر المنتجعات المخططة بساحل "لانجدوك روسيلون" الفرنسي، وهو شريط من الأرض بمساحة ١٠ آلاف فدان محصورة بين البحر والبحيرة وتمتد بطول ١٠ كم بمحاذاة الشاطئ وتستوعب حوالي ٩ آلاف سرير، وتتميز المنطقة بالعناصر الطبيعية ويوجد بها موانئ وساعد ذلك على دعم التنمية السياحية بالمنطقة، ويوضح الشكل رقم (١١-٢) منطقة (Port leucate – Barcares) السياحية<sup>١</sup>.

ووضعت خطة التنمية لتحقيق الأهداف مع ضمان حماية السواحل والموارد الطبيعية بالمنطقة، وتحقيق عنصر الاتصالية من خلال تجميع الأنشطة ليسهل الوصول إليها، وتنظيم حركة المرور وفصل المرور العابر عن الأماكن الترفيهية وأماكن الإقامة السياحية بالمنطقة.

<sup>١</sup> محمد احمد رياض، دور وتأثير الطرق على التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشوره، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤

( ٢-٣-١-٢ ) تنمية ساحل آكيتاين ( Aquitaine ) الفرنسي :-



يقع الساحل بجنوب غرب فرنسا على طول المحيط الأطلسي بالقرب من الساحل الأوروبي كما هو موضح بشكل رقم (٢-١٢)، تم اقتراح محور للتنمية بطول ٢٥٠ كم كامتداد للمناطق الطبيعية على الساحل الأوروبي، بهدف استيعاب ٣٨٠ ألف سرير بالإضافة إلى العدد الأصلي الموجود ٤٥٠ ألف سرير، ثم تم تشكيل لجنة بهدف تنسيق الأعمال وإسناد المهام للجهات المختلفة واتخاذ الإجراءات اللازمة للحصول على الأرض وتنفيذ شبكات البنية الأساسية من الطرق الرئيسية والمرافق، والتعاقد مع المستثمرين لبدء التنفيذ، وبدأ تنفيذ الخطة فعليا من عام ١٩٦٧م إلى عام ١٩٧٢م<sup>١</sup>.

شكل (٢-١٢) الطرق الرئيسية بساحل ( Aquitqine )

<http://www.mapsofworld.com/france/images/aquitaine>

محمد احمد رياض، دور وتأثير الطرق على التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤<sup>١</sup>

## ١- التنمية العمرانية الناتجة عن المحور:-

تم تنظيم التنمية على طول المحور للوصول إلى تنمية مثالية تدعو إلى الاستدامة الطبيعية للموارد لا تنظر إلى زيادة الكم ولكنها تهتم بالكيف، فنشأت التنمية على طول المحور الساحلي في المنتجعات المقامة فعليا، وتم تقسيم المنطقة إلى ٩ وحدات أساسية للتنمية كل وحده بمساحة إجمالية ٣٧٠ ألف فدان تفصلها ٨ قطاعات للحفاظ على التوازن الطبيعي بالمنطقة، وتتمثل القطاعات الطبيعية في مناطق الغابات والمناطق المحمية حول البحيرات وعلى جانب الأنهار والأراضي الزراعية بالمنطقة، بحيث تقوم التنمية على الاستغلال الأمثل للموارد الطبيعية وتحقيق الاستدامة لها والحفاظ على البيئة.<sup>١</sup>

دعمت محاور التنمية التنميه السياحية على السواحل الفرنسية، نتيجة لوجود البحر المتوسط كمورد طبيعي هام تم الاستفادة منه بكفاءة في دعم التنمية السياحية، ونتيجة لسياسة الدولة المتبعة في اتخاذ القرارات السليمة لتوجيه رؤوس الأموال وإدارة المشروع كجزء مؤثر في التنمية الإقليمية، مما ساعد على التغلب على مشكلة ضعف ارتباط مناطق التنمية السياحية بالساحل عن طريق توجيه محاور التنمية لربط هذه المناطق ودعمها بالموانئ الصغيرة لتحقيق الاتصالية بالساحل ونشر التنمية.

محمد احمد رياض، دور وتأثير الطرق على التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشوره، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤<sup>١</sup>

## (٢-٢) تجربة فنزويلا :-



فنزويلا هي أحد الدول النامية التي تقع في شمال أمريكا الجنوبية، بها مدن رئيسية أهمها العاصمة "كاراكاس" و"فالينسيا" و"كارابو" وبها مواني رئيسية "ماراكابو، لاجويرا، يورتوكابيلو" كما

هي جمهوريه فيدراليه تتكون من ٢٢ ولاية، تنقسم إلى إقليم فيدرالي واحد وهو إقليم "كاراكاس المركزي" وتابع فيدرالي عبارة عن ٧٢ جزيرة أشهرها جزيرتي " مارغريتا و ارخبيل لوس روكس".

تعد من أغنى دول أمريكا اللاتينية، تحتل مساحة ٣٥٢ ألف ميل ٢، يسكن أربع أخماس سكانها في الجزء الشمالي الغربي، وتعتمد في ثرواتها الطبيعية على البترول ويمثل عائدته ٢٠% من الناتج القومي، ويليه الحديد والذهب والنحاس والفحم والملح و المنجنيز، وتعد القهوة من أهم منتجاتها الزراعية وتنتج القمح والموز والسكر، وتصنع الصلب و البتروكيماويات والزجاج. تسيطر بداخلها العاصمة " كاراكاس " على الحياة من جميع النواحي الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، ويسكن بداخلها ٤٠% من سكان الدولة كما تتركز بها جميع الأنشطة الاقتصادية.<sup>١</sup>

١ اسماء عبد العاطي، محاور الحركة الرئيسية وتأثيرها على التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة القاهرة ٢٠٠٤ ص ١٣٣

أطلق عليها المستعمرون الأسبان اسمها الحالي ويعني فينيسيا الصغرى، وذلك بسبب الأكواخ التي كانت حول بحيرة " ماراكيبو " عند اكتشافها مع جزر الهند الغربية، استعمر الأسبان فنزويلا في بداية القرن السادس عشر الميلادي بعد حروب طاحنة مع سكانها الأصليين، واستمر استعمارهم لها أكثر من ثلاثة قرون، استقلت " فنزويلا " عن الأسبان عام ١٨٣٠، وذلك بعد أن انفصلت عن جمهورية " كولومبيا الكبرى التي تكونت عام ١٨٢١ م.

السكان أغلبهم من الميستزو الذين يمثلون ٦٧% من سكان الدولة، كما يمثل البيض ( الأسبان، الايطاليون، البرتغاليون، الألمان، العرب ) ٢١%، والافارقة يمثلون ١٠% والسكان الأصليون ( الهنود الأمريكيون ) يمثلون ٢%، واللغة الرسمية هي اللغة الإسبانية.

### (٢-٢-١) جغرافية فنزويلا :-

تنقسم جغرافية فنزويلا إلى أربعة أقسام :-<sup>١</sup>



من ٢٠٠: ٥٠٠ م		أقل من ٢٠٠ م	
من ١٠٠٠: ٢٠٠٠ م		من ٥٠٠: ١٠٠٠ م	
مسطحات مائية		أعلى من ٢٠٠٠ م	

شكل (٢-١٤) جغرافية فنزويلا

<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/th>

في الشمال وحول بحيرة " ماراكيبو " أراضي ساحلية، تتلوا سهول ساحلية ودلتا نهر "أورينكو"، وحول تلك السهول الساحلية تنتشر جبال فنزويلا مشكلة قوسا كبيرا مرتفعا فوقها يتجمع معظم سكان البلاد، وجنوبا تعود السهول حيث سهول نهر " أورينكو " الذي يعد من أهم أنهار البلاد ويبلغ طوله ١٧٠٠ ميل وينحدر واديه نحو الشمال، وتعرف هذه السهول سهول "اللانوس"، وفي الجنوب الشرقي تعود المرتفعات من جديد حيث مرتفعات "غويانا" التي تنحدر نحو الشمال، ويصل ارتفاع أعلى قممها إلى ٢٧٤٠ مترا فوق سطح البحر ويوضح الشكل رقم (٢-١٤) جغرافية فنزويلا.

١ <http://www.zuhlool.org/wiki/%D9%81%D9%86%D8%B2%D9%88%D9%8A%D9%84%D8%A7>

● **المناخ:-** على الرغم من أن فنزويلا تقع كلها في الإقليم المداري إلا أن متوسط درجات الحرارة يتفاوت من إقليم إلى آخر حسب الارتفاع عن مستوى سطح البحر، فالمنخفضات حارة على مدار السنة ويبلغ متوسط درجة الحرارة فيها ٢٨ درجة مئوية، أما المرتفعات فالمناخ فيها أكثر برودة إذ يبلغ متوسط درجات الحرارة ١٩ درجة مئوية.

● **التضاريس:-** تتكون تضاريس فنزويلا من أربعة أقاليم جغرافية رئيسية هي:-

أ- **حوض " ماراكايبو "** : يقع في الشمال الغربي من فنزويلا، ويتألف من بحيرة " ماراكايبو " وما حولها من المنخفضات وتعد بحيرة " ماراكايبو " أكبر بحيرة في أمريكا الجنوبية، كما يوجد في حوض " ماراكايبو " أكبر احتياطي من النفط عُرف في القارة حتى الآن.

ب- **مرتفعات " الأنديز "** :- تبدأ من جنوب غرب حوض " ماراكايبو " وتمتد إلى شمالي فنزويلا ويقطن في هذا الإقليم معظم سكان فنزويلا، وينقسم إلى ثلاثة أقسام هي من الغرب إلى الشرق سلسلة " ميريدا " والمرتفعات الوسطى والمرتفعات الشمالية الشرقية.

ج- **سهول " اللانوس "** :- تقع بين مرتفعات " الأنديز " ومرتفعات غويانا.

د- **مرتفعات " غويانا "** : تقع جنوب سهول " اللانوس " وتحتل نصف مساحة فنزويلا تقريباً، ويجري في هذه المرتفعات أنهار سريعة إضافة إلى شلالات " أنخل " أعلى مسقط للمياه في العالم، كما تغطي الغابات الاستوائية رقعة شاسعة من الجزء الجنوبي من هذا الإقليم.<sup>١</sup>

### (٢-٢-٢) السياسة العمرانية في فنزويلا :-

كان لسيطرة العاصمة " كاراكاس " دور في توجيه السياسة العمرانية إلى خارج الإقليم المركزي عن طريق بناء مدن جديدة بهدف :-

١- تقليل الضغوط السكانية والعمرانية على العاصمة " كاراكاس " .

٢- إيجاد أقطاب مضادة للنمو لجذب الهجرة من العاصمة " كاراكاس " .

٣- إعادة توزيع السكان داخل الإقليم المركزي .

٤- إيجاد مواقع جديدة للتنمية تخلق الكثير من الأنشطة المختلفة وتقلل الاعتماد على الصناعات الثقيلة.

٥- إيجاد مواقع صناعية جديدة لأن ذلك أصبح عسير جداً داخل العاصمة نتيجة لتكدس العمران.<sup>٢</sup>

١ <http://www.zuhlool.org/wiki/%D9%81%D9%86%D8%B2%D9%88%D9%8A%D9%84%D8%A7>

٢ تقييم التجمعات العمرانية الجديدة، التقرير الدوري الأول - مارس ١٩٨٦، دراسة التجارب العالمية، معهد التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة

تم توجيه التنمية العمرانية داخل فنزويلا إلى محورين :-

- ١- الاهتمام بتنمية المناطق القريبة من العاصمة " كاراكاس " داخل الإقليم المركزي اعتماداً على إيجاد محاور للتنمية تصل بين العاصمة والمناطق المحيطة بها داخل الإقليم المركزي.
- ٢- تنمية الأقاليم الأخرى خارج الإقليم المركزي لخلق أقطاب مضادة للتنمية، اعتماداً على محاور تنمية تربط الإقليم المركزي بالأقاليم الأخرى، لجذب الهجرة بعيداً عن الإقليم المركزي وتحقيق التنمية المتوازنة.

ونجد أن فكرة محاور التنمية العمرانية تحقق الأهداف التي تنشدها فنزويلا لتحقيق التوازن والسيطرة على مركزية العاصمة " كاراكاس " ونموها على حساب باقي أجزاء الدولة من خلال :-

- ١- تفعيل دور محاور التنمية بين العاصمة " كاراكاس " وباقي الولايات لتحقيق التنمية المتوازنة للدولة.
- ٢- إيجاد مواقع جديدة للتنمية على هذه المحاور تمثل أقطاب نمو فرعية تحقق التوازن في توزيع السكان داخل الإقليم المركزي وخارجه وتساعده على جذب الهجرة من العاصمة لتقلل من الضغط عليها.<sup>١</sup>

(٣-٢-٢) التنمية داخل الإقليم المركزي :-

(١-٣-٢-٢) محور التيجراس - فالنسيا ( The Tejerias – Valencia ) :-

كانت الحاجة ماسة لاستخدام محاور التنمية العمرانية داخل الإقليم المركزي وتفعيل دورها في التنمية لعدم توفر شبكات الطرق بالشكل المطلوب بفنزويلا، ففي البداية اعتمدت الحركة بين العاصمة " كاراكاس " وباقي الولايات على خط سكة حديد ضيق وطريق آخر مكون من حارتين لربط القرى الرئيسية، ولكن هذا الطريق أصبح قديماً جداً ولا يحتمل، وكانت وسيلة النقل المستخدمة لنقل البضائع والأفراد هي السكة الحديد، بالإضافة إلى إهدار الوقت والجهد.<sup>٢</sup>

١تقييم التجمعات العمرانية الجديدة، التقرير الدوري الأول - مارس ١٩٨٦، دراسة التجارب العالمية، معهد التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة.

٢اسماء عبد العاطي، محاور الحركة الرئيسية وتأثيرها على التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة القاهرة ٢٠٠٤ ص ١٣٣



وضع خطه لاستكمال طريق (The Tejerias - Valencia) الذي يخدم ولايتي "أراجوا" و"كارابوبو" بفنزويلا، ويصل مدن (Maracay & Valencia) بمدن (Carcas) كمحور بديل للحركة يتم تنميته بقدر المستطاع اعتماداً على إمكانيات التجمعات العمرانية القائمة كما هو موضح بالشكل رقم (١٥-٢)، حتى يوفر عوامل الجذب المطلوبة لباقي أجزاء الإقليم، لتخفيف الضغوط السكانية والعمرانية على العاصمة "كاراكاس".

تطورت التنمية داخل الإقليم المركزي بعد تنمية المحور على النحو التالي :-<sup>١</sup>

- حدث تطور للتنمية العمرانية داخل الإقليم المركزي، حيث ساعد إنشاء المحور في تسهيل حركة المرور وتوفير الوقت والجهد لنقل البضائع والأفراد، مما نتج عنه زيادة تدفق السكان داخل الإقليم المركزي، حيث زاد عدد السكان في ولايتي "أراجوا" و"كارابوبو" بعد إنشاء المحور بمعدلات أعلى من باقي الدولة.

١ اسماء عبد العاطي، محاور الحركة الرئيسية وتأثيرها على التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة القاهرة ٢٠٠٤ ص ١٣٤



● ساهم المحور في استغلال الأراضي الفضاء والوصول للمناطق الهامشية في قرى " أراجوا " ومنطقة بحيرة (Valencia)، فساعد في تكوين قاعدة اقتصادية مستقلة لهذه المناطق وأصبحت تمتلك صادرات خاصة بها نتيجة لتوطن بعض الصناعات على طول المحور نظراً لارتفاع أسعار الأراضي في (Caracas)، وبذلك ساهم أيضاً في توافر فرص عمل، فتم استغلال العمالة المدربة من مناطق (Valencia) & (Maracay) لتشغيلها بهذه المصانع على طول المحور، نظراً لارتفاع أجور العمالة المدربة في (Caracas)، مما أدى إلى زيادة ناتج التصنيع في ولايتي " أراجوا " و " كارابوبو " من ٨% إلى ١٤% من الإنتاج القومي للدولة.

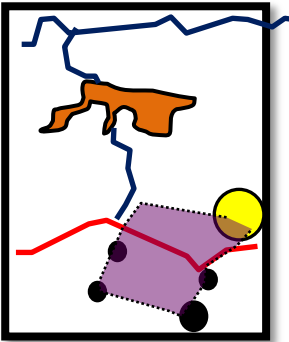
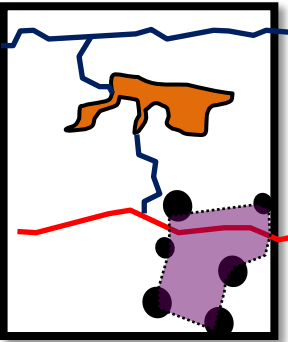
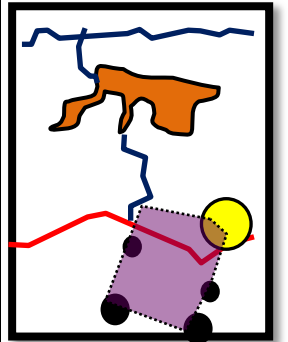
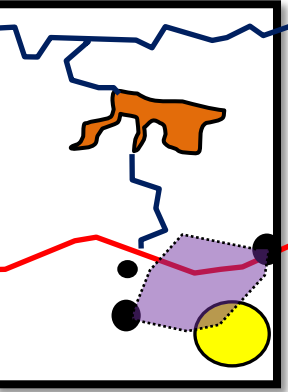
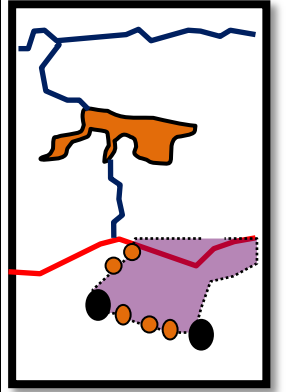
● ساعد المحور أيضاً في تنمية القطاع الزراعي، حيث زادت مساحة الأراضي الزراعية بنسبة الضعف في " كارابوبو " بينما تدهورت قليلاً في " أراجوا ".

#### مما سبق نجد أن :-

- كان للمحور تأثير ملحوظ في عملية التنمية العمرانية واستغلال المساحات الفضاء البيئية بين المدن للاستفادة بالموارد الطبيعية والوصول إلى المناطق الهامشية، حيث تم انشائه بالقرب من مراكز عمرانية قائمة (Valencia) & (Maracay) فساعد على نمو هذه المراكز، كما قام بدور همزة الوصل بينها وبين العاصمة (Caracas).
- نجحت خطة التنمية على طول المحور نتيجة لانخفاض أسعار الأراضي وقلة أجور العمالة وازدحام الصناعات في (Caracas) التي كانت تسعى إلى الامتداد في مناطق أخرى لزيادة الإنتاج.

٢-٢-٣) تنمية وادي " توى ميديو " :-

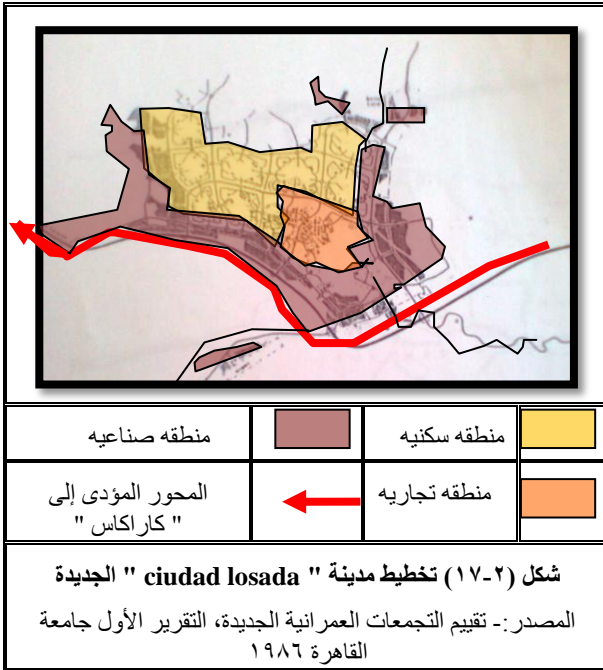
تم توجيه التنمية العمرانية إلى وادي " توى ميديو " بالقرب من العاصمة "كاراكاس" وتم اقتراح خمسة بدائل للتنمية موضحة بالشكل رقم (٢-١٦) وهي :-<sup>١</sup>

<p>٣- البديل الثالث ( إنشاء مدينة جديدة بحجم ٥٠٠ ألف نسمة وعدم التوسع في المدن القائمة).</p>	<p>٢- البديل الثاني ( التوسع في المدن القائمة دون إنشاء مدن جديدة).</p>	<p>١- البديل الأول ( التحكم في نمو المدن القائمة وإنشاء مدينة جديدة بحجم ٤٠٠ ألف نسمة لاستيعاب الزيادة السكانية المتوقعة )</p>
		
<p>العاصمة " كاراكاس "</p> <p>محور التنمية</p> <p>الطرق الرئيسية</p> <p>المدن الجديدة المقترحة</p> <p>المدن القائمة</p>	<p>٥- البديل الخامس ( إنشاء مدينة جديدة تستوعب أكثر من مليون نسمة مع تنمية المناطق المحيطة بها بالوادي).</p>	<p>٤- البديل الرابع ( انتشار النمو العمراني بالوادي في هيئة أنوية متعددة لتحقيق كثافات سكانية منخفضة).</p>
<p>الأنوية المتعددة المقترحة</p> <p>نطاق التنمية المقترح على المحور</p>		
<p>شكل (٢-١٦) بدائل التنمية ل وادي " توى ميديو "</p> <p>المصدر :- تقييم التجمعات العمرانية ، مرجع سابق</p>		

١ تقييم التجمعات العمرانية الجديدة، التقرير الدوري الأول - مارس ١٩٨٦، دراسة التجارب العالمية، معهد التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة

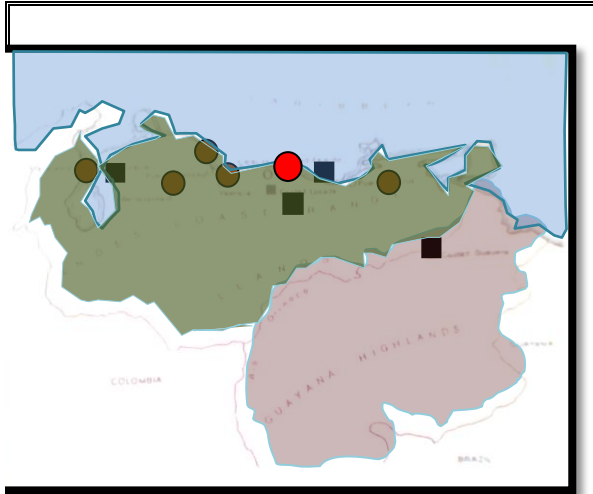
## عند دراسة البدائل الخمسة المقترحة نجد أن :-

بعض البدائل سعت الى المركزية على أساس اقامة مدينة جديدة بحجم كبير وعدم التوسع في المدن القائمة، وبعضها سعى إلى الإنتشار على أساس التوسع في المدن القائمة ونشر التنمية من خلال أنوية فرعية، ولكن كافة البدائل لم تضع خطه لتنمية محور الحركة الرئيسي الواصل بين العاصمة " كاراكاس " ووادي " توى ميديو " ومحور الحركة الرئيسي الواصل بين التجمعات العمرانية بالوادي لتوفير عوامل الجذب لتلك التجمعات سواء كانت مدن جديدة أو مدن قائمة.



تم اعتماد البديل الأول للتنفيذ على مسطح ٦٩٠٠ فدان، الذي يسعى إلى إقامة مدينة جديدة " ciudad losada " بحجم ٤٠٠ ألف نسمة مع السيطرة على نمو التجمعات العمرانية المحيطة بها، خططت المدينة على أساس خروج محورين متوازيين من مدينتي " sta Ivcia "، " sta terise " ويتحدد اتجاه المحورين بناءً على الظروف الطبيعية والطبوغرافية بالمنطقة، ويوضح الشكل رقم (٢-١٧) تخطيط مدينة " ciudadlosada " الجديدة.

مما سبق نجد أنه بالرغم من تنفيذ بعض المقترحات وإقامة مدن جديدة داخل الإقليم المركزي، إلا إنها لم تحقق الأهداف المرجوة منها ووسائل الجذب المنشودة، فالنمو السريع للعاصمة " كاراكاس " ومركزيتها لم تتأثر نتيجة للدور المحدود الذي لعبته المدن الجديدة داخل الإقليم المركزي سواء في مجالات التنمية أو في الجذب السكاني المستهدف.



## (٢-٢-٤) التنمية خارج الإقليم المركزي :-

تم توجيه التنمية إلى أقطاب مضادة لجذب الهجرة من الإقليم المركزي إلى الأقاليم الأخرى بعيداً عن العاصمة " كاراكاس "، كما هو موضح بالشكل (٢-١٨) وتم توزيع هذه المدن توزيع مكاني طبقاً للموارد المتاحة ومحاور الحركة التي تربطها بباقي المدن.

## (٢-٢-٤-١) نماذج للمدن الجديدة خارج الإقليم المركزي:

### ١- مدينة "Alto Bracio" :-<sup>١</sup>

تقع في قلب الإقليم الغني بالبترول بجوار بحيرة

"Maracaibo" وتبعد ٦.٥ كم عن مدينة "Alto Bracio"

منطقة غنية بالبترول		العاصمة "كاراكاس"	
منطقة ثروات طبيعيه		المدن القائمة	
البحر الكاريبي		المدن الجديدة	

شكل (٢-١٨) مواقع المدن الجديدة داخل فنزويلا  
المصدر:- تقييم التجمعات العمرانية الجديدة، مرجع سابق

القديمة، وكانت القاعدة الاقتصادية لها عبارة عن مجمع للبترولوكيماويات، قسمت المدينة إلى أجزاء متكاملة الخدمات، وتم ربطها بخطوط المواصلات العامة ومحاور الحركة الرئيسية.

### ٢- مدينة " Ciudad Guyana " :-

تقع في إقليم Guyana الغني بالثروات الطبيعية وخاصة الحديد و البوكسيت، وتقع بجوار المناجم بالقرب من مدينة " Ounco "، وبالقرب من التجمعات الأربعة ( Palava, San Felix, Eroble, Puerto Oradaz ) التي يسكنها ٥٠ ألف نسمة، خططت المدينة على هيئة مراكز متناثرة من استعمالات الأراضي تربطها شبكة طرق سريعة من أهمها طريق " Auksida Gyano "، الذي يربط بين مجمع الحديد والصلب في الغرب ومدينة " San Felix " في الشرق، فهو محور رئيسي يمر بأجزاء المدينة الهامة، تم تنفيذ المدينة على مرحلتين ويرجع نجاحها إلى اهتمام الدولة بها وتوجيه استثمارات القطاع الخاص إليها ووجود العمالة أصلاً بالتجمعات الأربعة القريبة من المدينة قبل تنميتها.<sup>٢</sup>

<sup>١</sup>تقييم التجمعات العمرانية الجديدة، التقرير الدوري الأول ١٩٨٦، دراسة التجارب العالمية، معهد التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة

<sup>٢</sup>تقييم التجمعات العمرانية الجديدة، مرجع سابق

## مما سبق يمكن أن نستخلص ما يلي :-

- أدى تركيز الاستثمارات في يد الحكومة المركزية إلى نتائج عكسية داخل فنزويلا أهمها عدم الاتزان بين تنمية القطاعات والمناطق المختلفة، وترتب على ذلك اختلاف دور محاور التنمية ففي تحقيق التنمية العمرانية لفنزويلا نجد أن :-  
 أ- نجح محور (The Tejerias –Valencia ) في تحقيق التنمية داخل الإقليم المركزي واستغلال المساحات الفضاء البيئية بين المدن للاستفادة بالموارد الطبيعية والوصول إلى المناطق الهامشية، لأنه قام بدور همزة الوصل بين العاصمة " كاراكاس " والمراكز العمرانية القائمة القريبة منها فساعد على نمو هذه المراكز وتطورها.  
 ب- لم يؤثر المحور الرابط بين وادي " نوى ميديو " والعاصمة " كاراكاس "، وفشل في السيطرة على نمو العاصمة "كاراكاس " ولم يتمكن من تحقيق عوامل الجذب للتجمعات العمرانية داخل الوادي.  
 ج- نجحت خطة التنمية خارج الإقليم المركزي للاختيار الصحيح لأماكن المدن الجديدة في أقاليم ذات مقومات خاصة ومتميزة يمكن لها أن تلعب دور الأقطاب المضادة مع العاصمة " كاراكاس " من خلال شبكة طرق سريعة ومتميزة أهمها محور " Aucside Gyano " الذي يمر بجميع المناطق الهامة بالمدينة، كما كان لسياسة التمويل دور هام، حيث تعهدت الحكومة بنصف التكلفة وتركت النصف الثاني على القطاع الخاص عندما تبدأ المدن الجديدة في النمو.  
 ونستنتج من ذلك أن وجود محور للتنمية مجرد عامل مساعد لتحقيق التنمية ولكنة ليس العامل الوحيد، ولكن لابد أن يتكامل مع كافة العوامل والظروف المحيطة في إطار خطة مدروسة ومنظمة لتحقيق التنمية.

## (٣-٢) تجربة المملكة العربية السعودية ( تنمية ساحل وإقليم عسير ) :-



شكل (٢-١٩) موقع المملكة العربية السعودية

المصدر :- (<http://vb.arabseyes.com/uploaded/>)

تقع المملكة العربية السعودية في أقصى الجنوب الغربي من قارة آسيا ويحدها غرباً البحر الأحمر وشرقاً الخليج العربي والإمارات العربية المتحدة وقطر وشمالاً الكويت والعراق والأردن وجنوباً اليمن وسلطنة عمان، ويوضح الشكل رقم (٢-١٩) موقع المملكة العربية السعودية بالنسبة للدول المجاورة.

تشغل المملكة العربية السعودية أربعة أخماس شبه

جزيرة العرب بمساحة تقدر بأثر من 2.250.000 كم<sup>٢</sup>، ويوجد بالمملكة العديد من الأنشطة الاقتصادية، ويقوم اقتصاد البلاد على الغاز الطبيعي والنفط ويعتبر البترول من أهم الموارد الاقتصادية بالمملكة، فهي الأولى على العالم في إنتاج البترول والخامسة في احتياطي الغاز الطبيعي والعاشرة في إنتاج الغاز الطبيعي، كما ترتبط الصناعة في المملكة بالنفط والغاز الطبيعي ويعتبر الأسمنت وقضبان الفولاذ والصودا الكاوية من أهم المنتجات الصناعية بالمملكة، كما تشهد اليوم المملكة نمواً كبيراً في مجال الصناعات الزراعية الغذائية وصناعة المواد الاستهلاكية التي تقوم على رؤوس الأموال الخاصة، وتطورت الزراعة بشكل ملحوظ في السنوات الأخيرة سواء من جهة البدو أصحاب الإنتاجية والرأسمالية الضئيلة جداً ومن جهة الإنشاءات والتجهيزات الحديثة التي استلزمت استثمارات طائلة، وتعتمد الزراعة على المياه الجوفية وعلى تحليه مياه البحر ويعتبر القمح من أهم الصادرات الزراعية بالمملكة، كما تحتوي المملكة على مجموعات متنوعة من الحياة الحيوانية ولكن تناقصت أعداد هذه الحيوانات بسبب الصيد الجائر، كما يقصد المملكة سنوياً حوالي ٢ مليون لأداء فريضة الحج وتوفر المملكة العديد من المساكن والتجهيزات بما يكفي لاستيعاب هذا العدد الضخم.

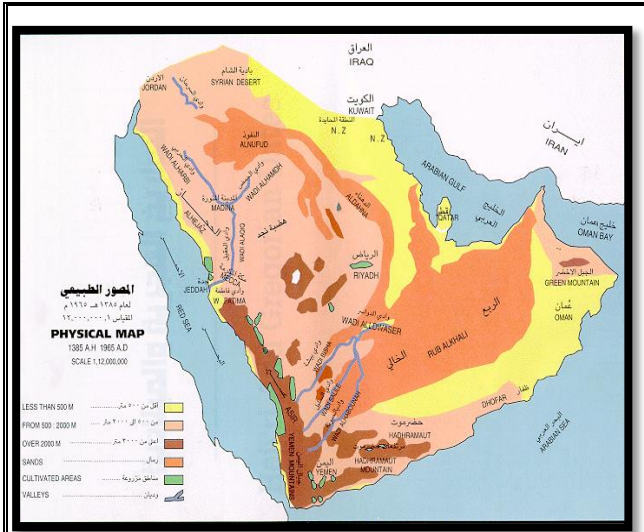
أما بالنسبة للحالة السياسية والاجتماعية في الجزيرة العربية فقد وصفها المؤرخون في العصور القديمة بالتفكك وانعدام الأمن وكثرة الإمارات المتناثرة مما أوجد حالة من الفوضى وعدم الاستقرار السياسي إضافة إلى ضعف الوازع الديني بسبب انتشار البدع والخرافات،

وبعد أن تولى الأمام محمد بن سعود إمارة الدرعية عام ١٧٢٧م أسس إمارة قوية كانت مركز لانطلاقة الدولة السعودية الأولى عام ١٧٤٤م التي ازدهرت ولفت اتساع نفوذها نظر الدولة العثمانية فقررت العمل على القضاء عليها واستمرت القوات السعودية في مواجهة الحملات المتتالية إلى أن تمكن إبراهيم باشا من القضاء على الدولة السعودية الأولى عام ١٨١٨م، وبرغم ذلك ظل أهالي السعودية في المقاومة إلى أن تمكنوا من الانتصار وإعداد الدولة من جديد ونشأت الدولة السعودية الثانية عام ١٨٢٤ م على يد الأمير تركي بن عبد الله وجعل الرياض عاصمة لها، وفي عام ١٨٣٦ م وجه محمد علي باشا حملة جديدة لدخول الرياض دون قتال واستمرت المناوشات وازدهرت الدولة السعودية الثانية ولكن عصفت الفتن الداخلية والمؤامرات الخارجية بها وأحتل الأتراك العثمانيون المنطقة الشرقية وبعد مواقع حاسمة تم الزحف إلى الرياض وهدم ابن رشيد سورها و قصور الحكم بها وبذلك انتهت الدولة السعودية الثانية ، وفي عام ١٩٠٢ م تمكن الملك عبد العزيز بن آل سعود من استرداد الرياض وكان ذلك حدث تاريخي أدى إلى قيام دولة سعودية ثالثة تمكنت من توحيد معظم أجزاء شبه الجزيرة العربية وتحقيق إنجازات حضارية واسعة في شتى المجالات، وفي عام ١٩٣٢م صدر أمر ملكي بتوحيد البلاد و تسميتها المملكة العربية السعودية وبذلك تأسست دولة راسخة عظيمة تقوم على تطبيق أحكام القرآن والسنة النبوية الشريفة وبذلك أصبحت دولة عظيمة متوالية الإنجازات ومرتفعة المكانة الإقليمية والدولية.<sup>١</sup>

<sup>١</sup> <http://www.momra.gov.sa/About/KSA.PDF>

(٢-٣-١) جغرافية المملكة العربية السعودية :-<sup>١</sup>

- التضاريس : تتألف من سهول ضيقة على ساحل البحر الأحمر (سهول تهامة) يليها



من ٥٠٠ : ٢٠٠٠ م		أقل من ٥٠٠ م	
أراضي منبسطة		أعلى من ٢٠٠٠ م	

شكل (٢-٢) جغرافية المملكة العربية السعودية

المصدر- <http://watn.paremegsoft.com/arabic/> :-

نحو الشرق سلاسل جبلية تمتد على طول البلاد (جبال الحجاز وعسير) ثم صحار وهضاب صخرية في الوسط تمثل ٩٠% من المساحة العامة أكبرها صحراء النفوذ في الشمال والربع الخالي في الجنوب، أما في الشرق على طول ساحل الخليج العربي فتمتد سهول ساحلية واسعة، تتنوع تضاريس المملكة نظراً لاتساع مساحتها كما هو موضح بالشكل (٢-٢) (٢٠-٢) فعلى امتداد البحر الأحمر سهل تهامة الساحلي الذي يمتد بطول ١١٠٠ كم ويتسع عرضه ليلبغ ٦٠ كم في الجنوب ويضيق

كلما اتجه شمالاً عند خليج العقبة، وترتفع إلى الشرق من هذا السهل سلسلة جبال السروات الشاهقة بارتفاع ٩٠٠٠ قدم في الجنوب ويقل الارتفاع تدريجياً كلما اتجهت شمالاً لتصل إلى ٣٠٠٠ قدم، وتتحد منها أودية كبيرة تتجه شرقاً وغرباً مثل وادي جازان ووادي نجران، ويلى هذه السلسلة من جهة الشرق هضبة نجد ومرتفعاتها التي تنتهي شرقاً بكتبان الدهناء وصحراء الصمان وجنوباً بمنطقة يتخللها وادي الدواسر وتحاذي صحراء الربع الخالي، ومن الشمال تمتد سهول نجد إلى منطقة حائل حتى تتصل بصحراء النفود الكبرى ثم بحدود العراق والأردن، أما صحراء الربع الخالي فهي تشكل الجزء الجنوبي الشرقي من المملكة بمساحة ٦٤٠٠٠٠ كم<sup>٢</sup> وتتكون من كتبان رملية وسبخات، أما السهل الساحلي الشرقي يمتد بطول ٦١٠ كم ويتألف من سبخات ملحية ومناطق رملية.

1http://www.ibtesama.com/vb/showthread-t\_282976.html



• **المناخ:** يختلف مناخ المملكة من منطقة لأخرى لاختلاف تضاريسها، وهي تقع

تحت تأثير المرتفع الجوي المداري، وعموماً فإن المملكة مناخها قاري حار صيفاً بارد شتاءً وأمطارها شتوية ويعتدل المناخ على المرتفعات الغربية والجنوبية الغربية، أما المناطق الوسطى فصيفها حار وجاف وشتائها بارد وجاف وعلى السواحل ترتفع درجة الحرارة والرطوبة وتسقط الأمطار في فصل الشتاء والربيع وهي أمطار شحيحة على معظم مناطق المملكة ما عدا المرتفعات الجنوبية الغربية من المملكة فأمطارها موسمية صيفية أما الرطوبة النسبية فترتفع على السواحل والمرتفعات الغربية في معظم أيام السنة وتقل كلما اتجهنا إلى الداخل.<sup>١</sup>



شكل (٢١-٢) موقع إقليم عسير

<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/>

(٢-٣-٢) التعريف بساحل وإقليم عسير:-

تقع المنطقة في القسم الجنوبي الغربي من المملكة العربية السعودية كما هو موضح بالشكل رقم (٢-٢١)، تبلغ مساحة المنطقة ٨٠ ألف كم<sup>٢</sup> وهذا ما يمثل ٣.٧% من إجمالي مساحة المملكة، يضم الإقليم ١١ محافظة ويتميز بأعلى معدل لسقوط الأمطار بالمملكة مما ساعده على توافر الإمكانيات الزراعية، كما تتوافر به الإمكانيات السياحية ولكن نظراً لوعورة طوبوغرافية المنطقة كان يصعب التنقل فيها بين المناطق المختلفة

<sup>١</sup> <http://www.mohe.gov.sa/ar/studyinside/aboutKSA/Pages/Geographical-Kingdom.aspx>

<sup>٢</sup> وزارة الشؤون البلدية والقروية، وكالة الوزارة لتخطيط المدن، المخططات التنموية الشاملة لسواحل المملكة، مخطط التنمية الشامل لساحل إقليم عسير ٢٠٠٢

### (٣-٣-٢) جغرافية إقليم عسير :-

تنقسم المنطقة إلى ثلاث مناطق طوبوغرافية رئيسية كما هو موضح بالشكل رقم (٢-٢٢) :-



شكل (٢-٢٢) جغرافية إقليم عسير المصدر:- (www.google , map)

١- منطقة التلال وتتمثل في سفوح جبال " تهامة عسير " التي يتراوح منسوبها بين ٦٠٠ : ٩٠٠ م فوق سطح البحر.

٢ -منطقة المرتفعات الجبلية بارتفاع ١٨٠٠ م فوق سطح البحر ( شريط مكتظ بالسكان ويتمتع بأعلى معدل تساقط أمطار داخل المملكة).

٣- منطقة وسط الوادي التي يتراوح منسوبها ما بين ١٠٠٠ : ١٤٠٠ م وتتمثل أغلبها في الأراضي الصحراوية الشاسعة الامتداد الخالية باستثناء بعض الوديان الواسعة بداخلها.

### (٤-٣-٢) الإمكانيات التنموية بإقليم عسير :-

#### ١- شبكة الطرق والمواصلات :-

تتصل المنطقة بشبكة طرق داخلية تبلغ مجموع أطوالها ٣٧١٨، ٢ كم، كما يمر بالمنطقة الطريق الساحلي الرئيسي جدة/ جازان بطول ٤٠ كم، وهناك طريق رئيسي آخر يربط الطريق الساحلي بطريق محائل/أبها يبدأ من عند "الحريضة جنوباً، ولكن توجد عدة مدقات جبلية تقع بين الطريق الساحلي وطريق الحريضة/محائل وذلك سبب ضعف اتصال الساحل بالطرق الإقليمية والمحلية بالمنطقة، ويوجد بالمنطقة مطاري(أبها-بيشة) ويوضح شكل(٢-٢٣) الطرق الرئيسية بإقليم عسير.



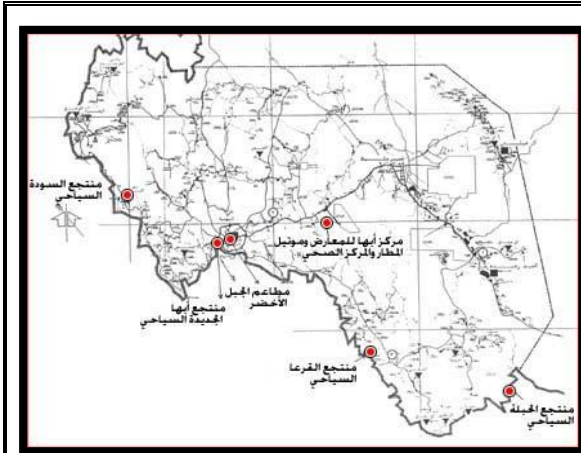
شكل (٢-٢٣) الطرق الرئيسية بإقليم عسير

<http://events.naseej.com/SiteCollection>

## ٢- التجمعات العمرانية :-

من تحليل العمران واستعمالات الأراضي لمنطقة عسير، نرى أن المنطقة تتسم بالتباين الشديد في حجم العمران والسكان على الشريط الساحلي للمنطقة عسير بالرغم من تشابه كافة الظروف الجغرافية والطبيعية على طول الشريط الساحلي، حيث تتكون المنطقة من ٦ تجمعات عمرانية رئيسية بالإضافة إلى تجمعات عمرانية أخرى صغيرة الحجم وتتواجد هذه التجمعات على مسافات قريبة من بعضها على الطريق الساحلي وتقوم هذه التجمعات على الأنشطة الزراعية وصيد الأسماك والرعي وبعض الخدمات وبعض الأنشطة السياحية المحدودة، ولكنها غير متزنة في التدرج الهرمي لأعداد السكان بداخلها الذي يتفاوت بين ٢٨٠٠ : ١٣٥٠٠ نسمة، كما يوجد العديد من المناطق الغير معمورة بالسكان بالرغم من تمتعها بنفس الموارد الطبيعية والمقومات الاقتصادية وتقع على نفس الطريق الساحلي.

## ٣- المقومات السياحية :-



شكل (٢-٢٤) المناطق السياحية بإقليم عسير

المصدر :- ( www.google , map )

تعد المنطقة من أكثر مناطق المملكة جمالاً وتنوعاً في الموارد الاقتصادية والطبيعية وخاصة الإمكانيات السياحية، حيث يبلغ عدد الفنادق بها ٢٩ فندق وبها العديد من المنتزهات الوطنية المليئة بالكثير من المناظر الطبيعية الخلابة كما هو موضح بالشكل رقم (٢-٢٤) وتتمثل المناطق السياحية في:

- ١- منتزه القرعاء على بعد ٣٠ كم جنوب مدينة " أبها " .
- ٢- منتزه دلغان على بعد ٢٧ كم جنوب غرب مدينة " أبها " .

٣- منتزه السويداء على بعد ٢٥ كم غرب مدينة " أبها " .

٤- منتزه الهضبة على بعد ١٥ كم جنوب شرق مدينة " أبها " .

٥- منتزه الجره إلى الجنوب من منتزه القرعاء .

٦- المحاله وهى منطقة سياحية على بعد ١٥ كم من طريق ( أبها / الخميس ) .

<sup>١</sup> وزارة الشؤون البلدية والقروية، وكالة الوزارة لتخطيط المدن، المخططات التنموية الشاملة لسواحل المملكة، مخطط التنمية الشامل لساحل إقليم عسير ٢٠٠٢

- ٧- الجبلَة على بعد ٥٢ كم من مدينة " أبها " .
- ٨- شلال الدهناء على بعد ١١٠ كم من مدينة " أبها " .
- ٩- منتزَع السحاب يمكن الوصول إليه عن طريق يتفرع من طريق ( أبها / سودة ) .
- ١٠ - سد أبها الذي يقع في الجزء الجنوبي الغربي من مدينة " أبها " .
- ١١ - مشتى محايل في منطقة محايل عسير .

### (٢-٣-٥) أهداف الإستراتيجية الوطنية السعودية :-

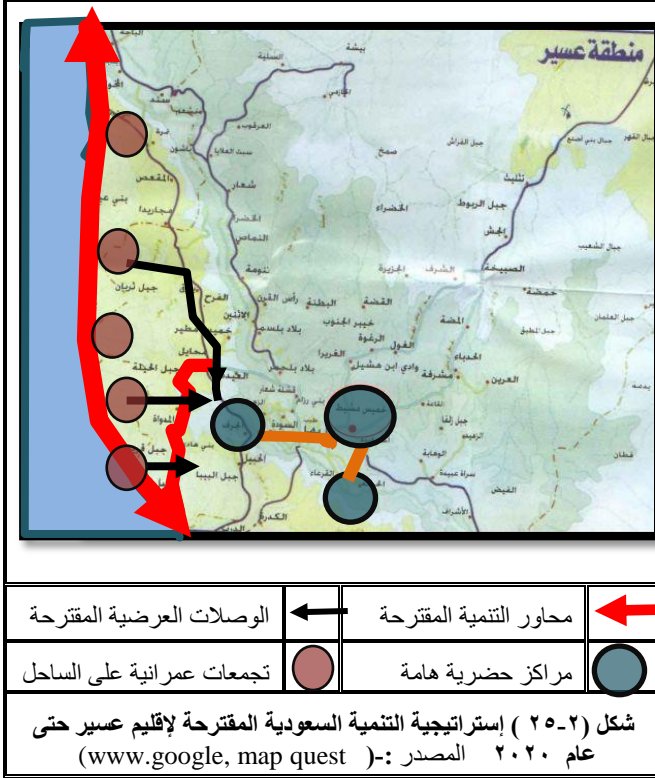
ركزت خطط التنمية الأولى والثانية والثالثة للفترة ١٩٧٠-١٩٨٥م على توفير هياكل البنية الأساسية والمرافق والخدمات المتمثلة في (شبكات الطرق- المواني- الاتصالات والمطارات- الطاقة الكهربائية ومياه التحلية -الجامعات والمدارس- المدن الصناعية – الإسكان)، وشهدت هذه الفترة إنشاء وزارة الشؤون البلدية والقروية ١٩٧٥ م وشملت مهامها كافة أمور التخطيط العمراني .

### ولكن لم تحقق خطط التنمية أهدافها ونتج عن ذلك :-

- ١- النمو السكاني والتحضر السريع والهجرة المتزايدة من الريف للحضر .
  - ٢- تركيز سكان الحضر في بعض المدن والعواصم، وبالتالي استقطبت المدن الكبرى للأنشطة الإنتاجية والخدمية، حيث تركزت معظم الصناعات في مدن المناطق الشرقية والغربية ومنطقة الرياض.
  - ٣- التوسع السريع في المدن الرئيسية على حساب المدن الصغيرة والمتوسطة، ونتج عنه الامتداد الأفقي الشاسع للكثلة العمرانية للمدن المسيطرة وظهور النمو العشوائي على أطراف المدن.
  - ٤- الزحف العمراني على الأراضي الزراعية.
- ثم جاءت الخطة الخمسية الرابعة ١٩٨٥-١٩٩٠ لمحاولة حل المشاكل السابقة على أساس تحقيق التنمية المتوازنة القائمة على تحقيق الكفاءة الاقتصادية والعدالة الاجتماعية، مما يتطلب ترشيد النمو العمراني للمدن المسيطرة وتطوير المدن المتوسطة والصغيرة بما يسمح بتنوع قاعدتها الاقتصادية، والاستثمار الأمثل للأراضي وحماية البيئة من خلال وضع حدود للتنمية، وإعداد المخططات الهيكلية للمدن عن طريق معرفة أفضل اتجاهات التوسع العمراني لكل مدينة لمعالجة أوجه النقص في المدينة وحل مشكلاتها.<sup>١</sup>

١ صالح بن علي الهذلول، تطور التخطيط العمراني ودوره في تحقيق أهداف خطط التنمية الوطنية، الندوة الأولى لتطوير البرامج الأكاديمية في تخطيط المدن وممارسة المهنة في المملكة العربية السعودية، ٢٠٠٤

تبنت الإستراتيجية مفهوم محاور التنمية العمرانية كأداة لتحقيق التنمية المتوازنة من خلال :-<sup>١</sup>



ربط المدن والقرى الهامشية بشبكة من الطرق تصل بينها وبين باقي المناطق بالمملكة، ولذلك تم إنشاء طريقين طريق (الطائف / أبها / جيزان ) وطريق ( مكة المكرمة / جيزان ) الساحلي، وعن طريق تنفيذ العقبات الأثني عشر تهدف الإستراتيجية إلى توصيل مناطق تهامة بهذين الطريقين الرئيسيين، وعلى ذلك تم وضع إستراتيجية التنمية الشاملة المقترحة لساحل عسير ١٩٩٣ : ٢٠٢٠م في إطار نطاق جغرافي لعمق يمتد نحو ١٥ كم في خط الساحل، ويوضح

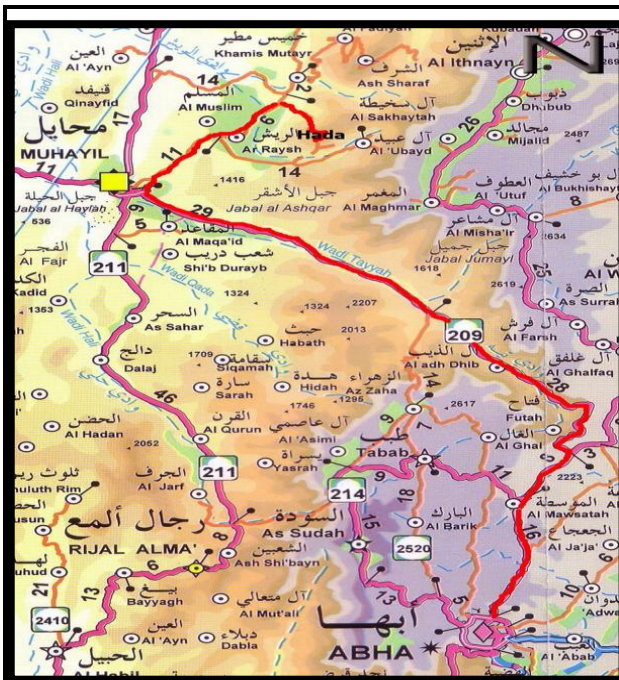
الشكل رقم (٢-٢٥) إستراتيجية التنمية السعودية المقترحة لإقليم عسير حتى عام ٢٠٢٠.

١ صالح بن علي الهذلول، تطور التخطيط العمراني ودوره في تحقيق أهداف خطط التنمية الوطنية، الندوة الأولى لتطوير البرامج الأكاديمية في تخطيط المدن وممارسة المهنة في المملكة العربية السعودية، ٢٠٠٤

وأعتمد الفكر التنموي للمنطقة على حل مشاكل المركزية من خلال إيجاد محورين أساسيين للتنمية:-

١- المحور الساحلي الطولي المار بالتجمعات العمرانية والممتد من " سعيدة الصوالحة " شمالاً حتى " الحريضة " جنوباً، وهو محور قائم على أنشطة الصيد والسياحة وبعض الأنشطة الزراعية.

٢- محور الظهير الداخلي العرضي الذي يبدأ من " الحريضة " جنوباً حتى " محایل " ملاقياً المحور الشرقي الإقليمي الرابط بين " محایل " ومدينة " أبها الحضرية "، وهو محور قائم على النشاط الزراعي والرعي.<sup>١</sup>



(٢-٣-٦) محور العقبة / شعار بإقليم عسير:-<sup>٢</sup>

يعتبر من أهم المشروعات التي تم تنفيذها في المنطقة الجنوبية من المملكة لربطها بشبكة الطرق الرئيسية، يقع المشروع في منطقة عسير مع بداية طريق أبها / الطائف على بعد ٢٧ كم شمال مدينة أبها، وتم تنفيذه بطول ٦٣ كم وبتكلفة إجمالية ٣٧٧ مليون ريال سعودي، ويبدأ المحور عند منطقة جبلية صعبة بارتفاع ٢١٥٠ م عند قمة جرف تهامة عند شعار وعند الكيلو ١٤ يمر بمدينة محایل بارتفاع ٣٣٩ م ثم ينحدر ليصل إلى مسافة ١٤٣٠ م أسفل السهل ويوضح الشكل رقم (٢-٦) مسار محور العقبة/ شعار بإقليم عسير.

شكل (٢-٦) مسار محور عقبة شعار بإقليم عسير

المصدر :- <http://www.fun-flying.net/fun->

١ محمد احمد رياض، دور وتأثير الطرق على التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤ ص ١٠٥  
٢ المرجع السابق ص ١١٤



شكل (٢-٢٧) لتوضيح فروق المناسيب على طول المحور  
<http://s.alriyadh.com/2009/08/19/img/644897>

يحتوي المشروع على ٣٢ جسر بطول ٣٢١١، ٥٨ متر كما يوجد به ١١ نفق بطول ٢١٦٨، ٨٤ متر كما تم إنشاء عبارات خراسانية لتصريف المياه بعدد ٣٥١ عبارة بالإضافة إلى العبارات الزراعية التي تخدم المزارعين بطول ٤٦٨ متر، ويعتبر المحور من أكبر انجازات المملكة العربية السعودية في مجال الطرق، ولكن تنفيذ المشروع في منطقة جبلية جعله يواجه العديد من الصعوبات أثناء التنفيذ، أهمها اختبار التربة في المناطق المختلفة المار بها الطريق، حيث كانت الصخور عائق رئيسي صعب مهمة فريق العمل في الوصول إلى المناطق المختلفة ويوضح الشكل رقم (٢-٢٧) فروق المناسيب على طول المحور.  
 (٢-٣-٦-١) أسباب إنشاء المحور:-

١- ربط طريق الطائف/أبها/ جيزان بالخط الساحلي مكة/جيزان مما يحقق

سهولة الاتصال وتخفيف الضغط المروري على طريق الطائف / أبها.

٢- ربط مدن وقرى تهامة المرتفعة البعيدة عن التنمية بجيزان الميناء الجنوبي الغربي للمملكة.

٣- يخدم المحور مدينة "محائل" ذات الكثافة السكانية العالية والتميزة في النشاط الزراعي والتي تعتبر ملتقى هام للعديد من الطرق التي تربط العديد من المدن والقرى فهي بمثابة قطب النمو القوي على المحور الذي يمكن استغلاله لتنمية باقي المناطق المجاورة.

٤- الاستفادة من مدينة " أبها" باعتبارها المصيف الأول لجميع سكان المملكة والخليج العربي بالكامل مما يجعل لها مقومات سياحية متميزة على المحور.

<sup>١</sup> <http://www.alriyadh.com/2011/article563700.html>

## (٢-٣-٦-٢) تحليل دور المحور في تحقيق التنمية :-

تم تفعيل المحور في التنمية باعتباره عنصر حيوي في منطقة وجوده مما أنعش المنطقة سياحياً و تجارياً ويشهد المحور كثافة مرورية عالية خاصة في العطلات الرسمية، كما أنه المعبر الوحيد للشاحنات الثقيلة التي تشكل عبء كبير على الأنفاق والجسور على طولها، ولكن لم يحقق المحور التنمية الشاملة المنشودة منه لأن مازالت منطقة عسير طاردة للسكان، ولم تتوافق التنمية السياحية مع حجم المقومات الطبيعية الموجودة بالإقليم، فنجد أن الإشغالات الحالية على الساحل لا تتعدى ٢٥% من مساحة الشريط الساحلي ونجد مساحات كثيرة غير مستغلة بالرغم من تمتعها بكافة المقومات السياحية والاستثمارية.<sup>١</sup>

## وترجع أسباب ضعف التنمية بإقليم عسير إلى :-

- ١- ضعف العلاقة بين قطاعات الزراعة والصيد والصناعة نتج عنه محدودية التصنيع الزراعي السمكي.
- ٢- قصر الموسم السياحي على شهري يوليو وأغسطس.
- ٣- محدودية خدمات النقل السياحي برغم وفرة المقومات السياحية، ووجود مناطق سياحية مماثلة على البحر.
- ٤- غياب الجهود التسويقية المنظمة والبرامج السياحية المخططة لتنشيط حركة السياحة في الإقليم.

ونستنتج مما سبق أن وجود محور للتنمية مجرد عامل مساعد لتحقيق التنمية وهو ليس العامل الوحيد، فبالرغم من توافر كافة المقومات الطبيعية والسياحية والإمكانيات الاقتصادية وتوافر جميع محفزات التنمية من رأس المال والعمالة والإدارة والتخطيط التي تساعد على تحقيق أعلى معدلات نمو اقتصادي، إلا أن التنمية المنشودة لم تتحقق نتيجة للعوامل الاجتماعية الموجودة بالمملكة ( طبيعة المجتمع البدوي ) غير القادر على التأقلم مع الطفرة المذهلة التي حدثت نتيجة اكتشاف البترول وإدخال التكنولوجيا وتطوير الطرق والتقدم والازدهار بدون حدوث تنمية بشرية على مستوى الأفراد تجعلهم قادرين على استغلال جميع الموارد المتاحة وتحقيق التنمية الشاملة المثلى المخطط لها.

١ محمد احمد رياض، دور وتأثير الطرق على التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤.



## خلاصة الباب الثاني :-

تم دراسة التجارب العالمية لاختبار محاور التنمية العمرانية ودورها في دعم التنمية والتغلب على مشاكل المركزية ومعرفة أسباب نجاح أو فشل هذه التجارب في الدول المتقدمة أو في دول العالم النامي، فعند دراسة التجربة الفرنسية نجد أن محاور التنمية العمرانية أثرت بشكل ايجابي على التنمية الشاملة داخل فرنسا، حيث قامت بدور مساعد لتحقيق التنمية من خلال منظومة متكاملة تحكمها سياسة الدولة العامة، التي خطت لتوجيه محاور التنمية وتحقيق اللامركزية والحد من سيطرة العاصمة " باريس " بواسطة أقطاب نمو فرعية تتمثل في المدن الجديدة المعتمدة على المدن القائمة ، كما نجحت الحكومة المركزية في تحقيق المكسب لها دون الأفراد، حيث جمدت أسعار الأراضي الواقعة على محاور التنمية لإقامة المدن الجديدة وقامت بشرائها وبيعها للمستثمرين بعد ذلك، كما نجحت محاور التنمية السياحية في فرنسا في تحقيق الاتصال والتغلب على مشكلة ضعف ارتباط مناطق التنمية السياحية بالساحل و الاستفادة من البحر المتوسط كمورد طبيعي هام مع ضمان حمايته لدعم التنمية السياحية على السواحل الفرنسية.

وعند دراسة تجربة فنزويلا نجد أن تركيز الاستثمارات في يد الحكومة المركزية أدى إلى نتائج عكسية داخل فنزويلا، أهمها عدم الاتزان بين تنمية القطاعات والمناطق المختلفة، وترتب على ذلك اختلاف دور محاور التنمية في تحقيق التنمية العمرانية لفنزويلا ، فنلاحظ نجاح محور "التيجراس - فالنسيا" في تحقيق التنمية داخل الإقليم المركزي وتنمية المناطق الهامشية، وذلك لقربه من مراكز عمرانية قائمة فنجح في تحقيق الاتصال بين هذه المراكز وبين العاصمة " كاراكاس"، بينما لم يستطع المحور الرابط بين وادي " توى ميديو " والعاصمة " كاراكاس" في السيطرة على نمو العاصمة ولم يتمكن من تحقيق عوامل الجذب للتجمعات العمرانية القائمة والجديدة داخل الوادي ، نتيجة للدور المحدود الذي لعبته المدن الجديدة على المحور في مجالات التنمية، كما نجحت خطة التنمية خارج الإقليم المركزي في فنزويلا نتيجة لسياسة التمويل المتبعة، حيث تعهدت الحكومة بنصف التكلفة وتركت النصف الثاني على القطاع الخاص عندما تبدأ المدن الجديدة في النمو، كما تم اختيار أماكن التجمعات العمرانية الجديدة في أقاليم ذات مقومات خاصة ومتميزة يمكن لها أن تلعب دور الأقطاب المضادة مع العاصمة " كاراكاس ".

وعند دراسة تجربة المملكة العربية السعودية نجد أن الإستراتيجية الوطنية السعودية تبنت مفهوم محاور التنمية العمرانية كأداة لتحقيق التنمية المتوازنة والربط بين مناطق تهامة المركزية بالمناطق الهامشية غير المستغلة في التنمية، ولكن بالرغم من توجيه محاور التنمية إلى المناطق الهامشية إلا أن منطقة "عسير" مازالت طاردة للسكان، ولم تتوافق التنمية السياحية مع حجم المقومات الطبيعية الموجودة بالإقليم، كما كان للعوامل الاجتماعية وضعف التنمية البشرية على مستوى الأفراد غير القادرين على التأقلم مع التكنولوجيا واستغلال الموارد المتاحة وتحقيق التنمية الشاملة المثلى المخطط لها دور في عرقلة مسيرة التنمية.

ولكن دراسة هذه التجارب لا تعطى تقييم عام لمدى فاعلية محاور التنمية في أماكن تواجدها، ولكنها تعطى مؤشرات لأهمية توجيه هذه المحاور بطريقه مخططة وسليمة لدعم التنمية العمرانية، فوجود المحور أحد العوامل التي قد تساعد في إحداث التنمية، ويتوقف ذلك على السياسة المتبعة داخل الدولة وعلى عدة عوامل وهي :-

#### ١- السياسة العمرانية الشاملة :-

تدخل محاور التنمية كجزء من السياسة العمرانية الشاملة على مستوى الدولة، لأنها تؤثر على الاتصالية بين الأقاليم، وتوجه التنمية العمرانية من خلال دراسة علاقة الإقليم المركزي بالأقاليم الأخرى.

#### ٢- التخطيط الإقليمي :-

يجب وجود مخطط إقليمي مدروس يراعى التنسيق بين كافة القطاعات الموجودة داخل الإقليم، لأن التجارب أثبتت صعوبة نجاح التجارب الفردية من جانب أحد القطاعات، لأن الأهداف قد تتضارب مع أهداف باقي القطاعات، فيصعب تحقيق التنمية العمرانية، لعدم وجود تنسيق مكاني وزمني يسعى إلى توجيه واستغلال الموارد المتاحة لتحقيق أهداف التنمية العمرانية.

#### ٣- اختيار موقع المحور :-

هو جزء من السياسة العامة التي تضعها الدولة بناءً على حاجة الإقليم إلى وجود محور للتنمية، فهو يمثل العمود الفقري الذي يربط عقد اقتصادية وتندرج عليه التنمية للوصول للمناطق البيئية الهامشية، واختيار الموقع له دور كبير في توفير التنمية على المحور، واتبعت الدول أكثر من طريقه لتوظيف محاور التنمية وتفعيل دورها في التنمية العمرانية واختلفت طريقة التوظيف باختلاف الإمكانيات المتاحة والوضع القائم لكل دولة.

١- في فرنسا وفنزويلا تم توظيف محاور التنمية لتحقيق اللامركزية والتغلب على سيطرة العاصمة.

٢- وفي فرنسا والسعودية قامت محاور التنمية بحلقة الوصل بين المناطق المختلفة للاستفادة من المقومات الطبيعية السياحية للمناطق المنعزلة البعيدة عن التنمية للتغلب على ضعف ارتباط مناطق التنمية على الساحل والتوسع في النشاط السياحي.

#### ٤- توفير الأرض :-

اختلفت السياسة العامة المتبعة لتوفير الأرض على محاور التنمية، ولكن السياسة العامة يجب أن تكون قادرة على توفير الأرض بأقل تكلفه، لأن المغالاة في أسعار الأراضي قد تؤدي إلى الإحجام عن المشروع ككل نتيجة لعدم إقبال المستثمرين على التنمية على المحور.

يعتبر اختيار الأراضي لتنمية المحور وطرق الحصول عليها من أهم نقاط تنمية المحور، ففي السويد بادرت الحكومة بشراء الأراضي حول العاصمة وتركها غير مستعمله فكان الحصول عليها لإقامة التجمعات العمرانية الجديدة بعد ذلك بتكاليف ضئيلة، وفي فرنسا جمدت الحكومة أسعار الأراضي الواقعة على محاور التنمية لإقامة التجمعات الجديدة وقامت بشرائها وبيعها للمستثمرين بعد ذلك وكان المكسب للحكومة دون الأفراد، وفي إنجلترا تستطيع الحكومة الحصول على الأراضي للصالح العام وتحدد سعرها كأرض غير منمأة.

#### ٥- الإدارة :-

تعتبر الإدارة من العناصر الهامة جداً، فالإدارة قد تتسبب في النجاح أو الفشل للتجربة ككل، وأغلب التجارب الناجحة اعتمدت على لامركزية الإدارة والتنسيق بين مختلف الهيئات، بحيث تقوم كل هيئة بدورها لتتكامل الوظائف، فالاتجاه المركزي وأحادية القرار عادة لا تؤدي إلى النتائج المرجوة، وكان للمحليات دور كبير في تنظيم الموارد القادمة من الحكومة المركزية وتحقيق أكبر استفادة منها وتوظيفها كما يجب، لأن الحكومة المركزية لا تستطيع الاستمرار في الدعم والتنفيذ والإدارة والتمويل، فيقتصر دورها على المراحل الأولى للإنشاء ثم تتولى الحكومة المحلية المسؤولية الكاملة في الإدارة ومتابعة التنفيذ وإدارة الموارد المحلية بما يضمن استمرار التمويل.

## ٦- تحقيق الجذب لمحور التنمية :-

تحقيق الجذب لمحور التنمية يتوقف على مدى نجاح السياسة العامة المتبعة، ومدى الاحتياج الفعلي للمحور داخل الإقليم، ومدى قدرة التجمعات الجديدة القائمة على المحور في تحقيق عامل الجذب للسكان والأنشطة والتمويل، ويتم ذلك من خلال :-

## أ- القاعدة الاقتصادية :-

يجب توفير قاعدة اقتصادية لدعم محاور التنمية وتحقيق عامل الجذب للتجمعات العمرانية الجديدة على طول المحور، ويجب تنوع الأنشطة الاقتصادية للتجمعات العمرانية الجديدة على محاور التنمية، من خلال الموارد والإمكانيات المتاحة داخل الإقليم، لتوفير فرص عماله متنوعة تساعد على جذب العمالة، ويمكن اجتذاب الأنشطة الموجودة داخل الإقليم المركزي وإدارتها بصورة أفضل من خلال المساحات الكبيرة التي قد تخصص لها داخل التجمعات العمرانية الجديدة وتجهيزات البنية الأساسية والخدمات.

## ب- السكان :-

يتوقف نجاح التجمعات العمرانية الجديدة على مدى قدرتها في تحقيق الجذب السكاني لكافة الفئات والمستويات، ولكن نجد أن أغلب هذه التجمعات يهاجر إليها فئة متوسطي الدخل، لأن مستوى المعيشة داخلها أعلى من الفئات منخفضة الدخل، فيجب على الحكومة دعم الإسكان والبيع بالقروض الميسرة وإيجاد وسائل مختلفة للتصرف في الوحدات السكنية بما يلاءم القدرات المالية لكل الفئات، وتوفير نماذج متنوعة من الوحدات السكنية تناسب كافة المستويات، فاتجهت فرنسا إلى سياسة البيع للمبنى والأرض معاً، واتبعت الكثير من الدول المتقدمة نظام التمليك التعاوني، ولكن أغلب المهاجرين إلى التجمعات العمرانية الجديدة أسر حديثة الزواج أو غير متزوجين فهم في بداية الحياة العملية وغير مرتبطين بالمدينة الأم، ولكن الوضع يختلف في المدن التابعة نتيجة وجودها بالقرب من المدينة المركزية تستطيع جذب جميع الفئات العمرية إليها، وبرغم من أن عدد السكان لم يكتمل بأغلب المدن الجديدة إلا أن السياسة العمرانية نجحت في تحقيق التوازن بين السكان والخدمات.

### ج- التمويل :-

هناك طرق عديدة للتمويل، التمويل المباشر سواء من الحكومة المركزية أو المحلية، الاعتماد على القروض الميسرة من الهيئات والبنوك، ولكن الاعتماد على الحكومة المركزية فقط في تنمية محاور التنميه وإقامة التجمعات الجديدة صعب جدا، لزيادة التكاليف التي قد تتسبب في إرهاق ميزانية الدولة وتأخر التنميه على المحور، ولكن يجب التعاون بين القطاع العام والقطاع الخاص لدعم التنميه ويتم ذلك من خلال :-

- ١- قيام القطاع العام ببيع أراضى الخدمات العامة إلى المستثمرين، وبالتالي يعود ربح بيع الأراضى إلى الحكومة فتستطيع تكملة الخدمات في المراحل اللاحقة.
- ٢- قيام القطاع العام بتوفير الإسكان المدعم وتوفير البنية الأساسية والخدمات لجميع المناطق السكنية، بينما يقوم القطاع الخاص بتمويل الإسكان غير المدعوم من خلال شركات مقاولات متخصصة تقوم بسرعة التنفيذ، وقد قامت بعض الدول بتوزيع الأراضى على الأفراد وتركهم لبنائها ولكن باءت التجربة بالفشل فيجب تنظيم أعمال البناء والإشراف من جهة الحكومة على القطاع الخاص والأفراد.

### وسائل جذب التمويل :-

- ١- تقليل الضرائب بنسبه كبيره على المنشآت الصناعية المقامة في المدن الجديدة.
- ٢- توفير مناطق للصناعة بمساحات كبيره ومجهزه بكل الخدمات المطلوبة.
- ٣- بيع الأراضى للقطاع الخاص بأسعار مقبولة مع تسهيلات في الدفع.
- ٤- توفير خدمات للمدن عالية المستوى لجذب السكان وإقبال المستثمرين على تولى أعمال البناء داخل المدينة.

## الباب الثالث :- التجربة المصرية مع محاور التنمية العمرانية

### الفصل الأول :- مراحل وسياسات التنمية العمرانية في مصر

### الفصل الثاني :- محاور التنمية العمرانية في مصر

١- محور القاهرة / الإسكندرية الصحراوي

٢- محور القاهرة / السويس الصحراوي

٣- محور القاهرة / الإسماعيلية الصحراوي

٤- محور الصعيد / البحر الأحمر ( سوهاج - سفاجا )

### ٣- الباب الثالث:- التجربة المصرية مع محاور التنمية العمرانية:-

بعد التعرف على الإستراتيجيات المختلفة التي اتبعتها بعض دول العالم في مجال محاور التنمية العمرانية، يتم دراسة التجربة المصرية لمحاور التنمية العمرانية بكافة جوانبها، من خلال التعرف على طبيعة الخريطة المصرية بشكل عام وتاريخ مصر في تنمية الصحراء وإنشاء المدن الجديدة وربطها بمحاور التنمية، ثم شرح لسياسة مصر العمرانية والخطط والإستراتيجيات المتبعة لتحقيق التنمية باستخدام محاور التنمية العمرانية كمشروعات قديمة وحديثة ومستقبلية، ثم عرض وتحليل بعض محاور التنمية العمرانية في مصر محل الدراسة، ومن ثم عقد دراسة تحليلية مقارنة بين المحاور لمعرفة ايجابيات وسلبيات وجود هذه المحاور ومدى تأثيرها على التنمية في أماكنها، وهل توقف دورها كعناصر للحركة والاتصال فقط أم تعاضم دورها وحقق التنمية المنشودة في جميع المجالات.

وينقسم الباب الثالث إلى فصلين هما :-

**الفصل الأول:- مراحل وسياسات التنمية العمرانية في مصر**

**الفصل الثاني:- محاور التنمية العمرانية في مصر**

## الفصل الأول :- مراحل وسياسات التنمية العمرانية في مصر

في هذا الفصل يتم التعرف على السياسة العامة المتبعة لتحقيق التنمية العمرانية في مصر لمواجهة التحديات العمرانية ومنها الزيادة السكانية المستمرة التي يصطحبها تصاعد في الكثافات السكانية ويؤدي ذلك إلى تدهور البيئة العمرانية وتداخل استعمالات الأراضي والامتداد العشوائي على الأراضي الزراعية، لتقييم السياسات المتبعة ودراسة مدي إمكانية تطوير مخططات التنمية العمرانية لكافة المدن المصرية ووضع سياسة عمرانية متكاملة لإعادة توزيع السكان على الأرض والارتقاء بالبيئة العمرانية<sup>١</sup>.

وعند النظر إلى الخريطة المصرية نجد أن :-



مصر تنقسم إدارياً إلى سبعة أقاليم تخطيطية ( القاهرة – الإسكندرية-قناة السويس-الدلتا- شمال الصعيد-أسيوط- جنوب الصعيد ) كما موضح بشكل (١-٣)، تتفاوت الأقاليم في المساحة وعدد السكان طبقاً للإمكانيات المتاحة والاستثمارات الموجهة لكل إقليم، فنلاحظ تركيز الأنشطة والسكان في مصر في عدد محدود من المدن الكبرى التي تشهد تضخم كبير في نطاقها العمراني بسبب عوامل زمنية متراكمة من أبرزها تيارات الهجرة المستمرة إليها من الريف إلى الحضر والتزايد السكاني المستمر لها بسبب مركزية الأنشطة الإنتاجية والخدمية بها، ويوضح الجدول رقم (٢-٣) نسب السكان والمساحة والاستثمارات الموجهة لأقاليم مصر التخطيطية.

شكل (١-٣) أقاليم مصر التخطيطية

Antar Abo Korin, Regional Planning In Egypt,  
lecture2007, Minia University

١حازم القويضي، التحديات العمرانية على المستوى القومي ورؤية الهيئة لتطوير منظومة التخطيط والتنمية العمرانية، تقرير وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ٢٠٠٤

٢استراتيجية الدولة لتنمية أقاليم الجمهورية، وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ٢٠٠٥



الإقليم	المساحة (مليون فدان)	النسبة	عدد السكان (ألف نسمة) ٢٠٠٩	النسبة	نسب الاستثمارات الموجهة ٢٠١٠ / ٢٠٠٩
القاهرة	٤.١	% ١.٧٣	١٩٢٣٤	% ٢٥.٤	% ١٧.٤
الإسكندرية	٥٣	% ٢٢.٢	٩٥٧٣	% ١٢.٥	% ١١.٧
قناة السويس	١٩.١٨	% ٧.٩٨	٨٢٤٧	% ١٠.٩	% ١٣.٧
الدلتا	٢.٤٩	% ١.٢٢	١٦٦٩٣	% ٢١.٩	% ٢٠
شمال الصعيد	١٦.٦٢	% ٦.٩	٩٤٢٣	% ١٢.٤	% ١٤.٢
أسيوط	٩٥	% ٣٩.٧٥	٣٨٠٧	% ٥	% ٦
جنوب الصعيد	٤٩	% ٢٠.٤	٩٠٧٨	% ١١.٩	% ١٧

جدول (٣-٢) يوضح نسب السكان والمساحة والاستثمارات الموجهة لأقاليم مصر التخطيطية المصدر :- إستراتيجية الدولة لتنمية أقاليم الجمهورية، وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ٢٠٠٥

عند المقارنة بين أقاليم مصر التخطيطية نلاحظ التفاوت في المساحة وعدد السكان والاستثمارات الموجهة لكل إقليم، ولكن هنا المساحة لا تعبر عن حجم الأنشطة الاقتصادية داخل كل إقليم وقدرته على تحقيق الجذب السكاني المستهدف له، لأن انضمام الصحاري المصرية إلى مساحة بعض الأقاليم لا يمثل واقع التنمية العمرانية وحجم النشاط الفعلي داخل كل إقليم، لأن أغلب المساحات الصحراوية غير مستغلة وخالية من أي مظاهر للحياة تقريباً، فنجد أن إقليم أسيوط يعتبر أكبر الأقاليم مساحة لأنه إدارياً تضمنت مساحته جزء من الصحراء الغربية في حين أنه أقل الأقاليم جذباً للسكان والاستثمارات فبلغت نسبة السكان به ٥% فقط من إجمالي سكان الجمهورية، ولكن نأمل في استغلال الصحاري المصرية والاستفادة من ثرواتها الطبيعية بحيث تزيد فرص الاستثمار والتوسع الاقتصادي المستقبلي لبعض الأقاليم، وهنا تأتي المقارنة من خلال عوامل الجذب والطررد السكاني والإمكانيات المتاحة لكل إقليم، فنجد أن إقليمي القاهرة والدلتا استقطبا ٤٧% تقريباً من إجمالي سكان الجمهورية، نتيجة لسيطرة العاصمة وتركز الأنشطة الاقتصادية في عدد محدود من المدن الكبرى، ونجد أن إقليم قناة السويس الذي يضم محافظات متميزة الموقع وغنية بالثروات الطبيعية (بور سعيد – الإسماعيلية – السويس - شمال وجنوب سيناء) لم يستقطب سوى ١١% تقريباً من إجمالي سكان الجمهورية، ونلاحظ هنا أن الاهتمام بالمدن الكبرى يأتي على حساب المدن الصغيرة والمتوسطة التي تمثل حوالي ٨٥% من إجمالي عدد المدن على مستوى الجمهورية، وبذلك فيمكن للمدن الصغيرة والمتوسطة أن تستوعب نسبة كبيرة من سكان الحضر وتساهم في تخفيف العبء جزئياً على المدن الكبرى.

ولما كانت الدولة قد أغفلت من حساباتها ولفترة زمنية طويلة وضع الأسس والضوابط التخطيطية لتنمية وتوجيه الاستثمارات للمدن الصغيرة والمتوسطة في مصر أدى ذلك إلى تأخر أنشطتها الحضرية وظهور العديد من المشكلات العمرانية والاجتماعية والاقتصادية وأصبحت طاردة لسكانها، مما كان له آثار سلبية انعكست على حركة نموها العمراني وعلى جميع أوجه الحياة بتلك المدن<sup>١</sup>.

١ عصام الدين محمد علي، تنمية المدن الصغيرة والمتوسطة بصعيد مصر، ورقة بحثية، مجلة جامعة الملك سعود للتخطيط والعمارة ٢٠٠٦

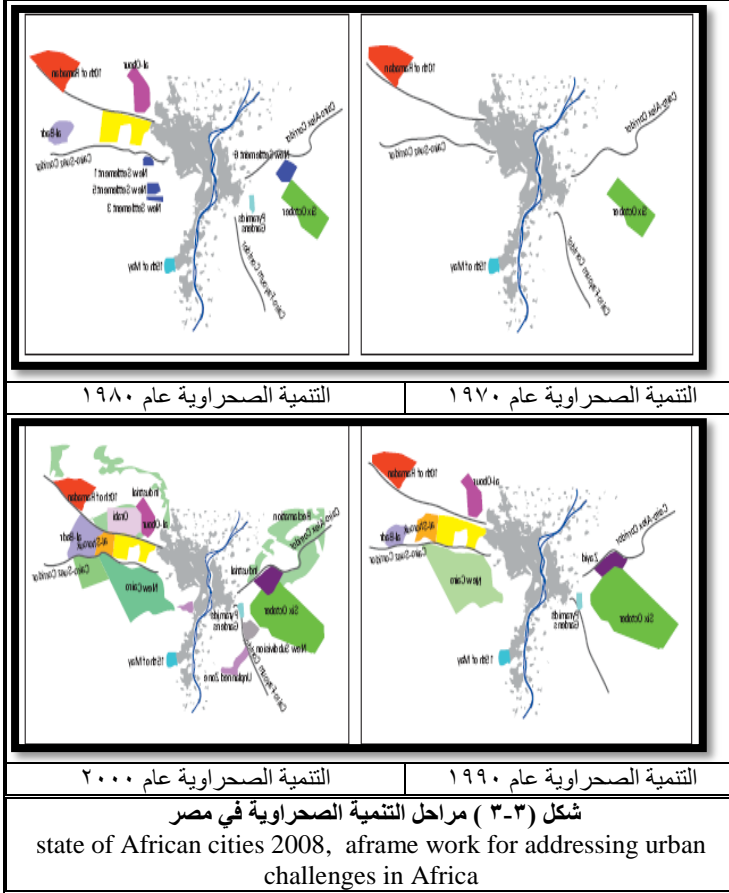
و لم تكن الحلول التخطيطية التي أجريت لمواجهة هذه المشكلات خلال الفترات الزمنية السابقة إلا مسكنات لمشكلات يصعب حلها دون رؤية شاملة، تستهدف الاهتمام بالمدن الصغرى والمتوسطة ونشر التنمية من خلال غزو الصحراء لفتح آفاق جديدة للتنمية وتحقيق التنمية المتوازنة بين الأقاليم.

ونجد أن نسبة عدد سكان الصحراء المصرية إلى مجموع عدد سكان مصر نفس نسبة مساحة وادي النيل إلى مساحة مصر، فبالرغم من أن مساحة الوادي تمثل ٣.٥ % من المساحة الإجمالية للجمهورية إلا أنه يسكن بداخله ٩٧ % من سكان الجمهورية، ويمكننا تقسيم الأراضي الصحراوية إلى منطقتين المعمور واللامعمور.

الجزء اللامعمور هو قلب الصحراء الخالي من الحياة البشرية إلا في مناطق متفرقة تتمثل في الواحات المعزولة المليئة بالزراعة الكثيفة بلا سكان كالجزر وسط البحار، أما الجزء المعمور فيتمثل في منطقة الهوامش الساحلية التي يسكنها مجموعة من القبائل التي اعتمدت على الرعي ومارست القليل من أعمال الزراعة ولكن الوضع اختلف الآن حيث تم استغلال هذه المناطق في النشاط السياحي والتعديني وتوطن الزراعة في أجزاء منها لاتصالها المباشر بوادي النيل، ولكن ظلت الصحراء المصرية منطقة طرد سكاني يتم غزوها ببطء شديد بالرغم من ما فيها من ثروات باطنية ومصادر طبيعية تتمثل في المعادن والمياه الجوفية وإذا كانت مصر الوادي هي هبة النيل فإن الصحراء المصرية هي هبة الواحات والمعادن.<sup>١</sup>

١ جمال حمدان، شخصية مصر، دراسة في عبقرية المكان، الجزء الأول، دار الهلال ١٩٩٣ ص ٢٨٦

## ( ٣-١-١ ) مراحل التنمية الصحراوية في مصر :-



شهدت مصر منذ الحضارة المصرية القديمة محاولات عديدة للاستفادة من مقومات التنمية بالمنطوق الصحراوية المتمثلة في (الجبال بصحراء مصر الشرقية – الواحات بصحراء مصر الغربية – الهوامش الصحراوية عند أطراف وادي النيل ودلتاه) ويوضح الشكل رقم (٣-٣) مراحل التنمية الصحراوية في مصر، وبدأت تنمية الصحراء بمدينة منف

عاصمة الدولة القديمة إلى إنشاء المدن المخططة (العسكر والقسطاط) للفتاحين العرب في المراحل الأولى للفتح الإسلامي، ويرجع تاريخ نشأة المدن الصحراوية إلى عام ١٨٩٦م، حيث تم حفر قناة السويس وتبعها إنشاء كل من مدن الإسماعيلية والسويس وبورسعيد كمدن مستقلة بذاتها بمثابة أقطاب مضادة للنمو تساعد على جذب السكان من مدينة القاهرة، وبدأ إنشاء المدن التوابع (بور توفيق وبور فؤاد) ومع بداية القرن العشرين ظهرت عدة محاولات غير حكومية، إلا أنها كانت تلقى الدعم من الدولة لإنشاء المدن الجديدة وأهمها :-

١- تجربة إنشاء ضاحية مصر الجديدة شمال شرق مدينة القاهرة وذلك عام ١٩٠٥م، وضاحية المعادي على الضفة الشرقية للنيل في عام ١٩٠٨م.

٢- تجربة المستثمر اليوناني "جناكليس" في الثلاثينات من القرن السابق حيث قام باستصلاح منطقة ضمن الصحراء الغربية غربا من مدينة الإسكندرية لزراعة العنب لقيام صناعة النبيذ في مصر، هذا بالإضافة إلى تجربة مديرية التحرير في الخمسينات من القرن السابق.

كما تمثل فترة ما بعد قيام ثورة ١٩٥٢م الاهتمام بالانتشار في الصحراء خارج وادي النيل الضيق في صورة مشروعات لاستصلاح الأراضي وإقامة المجتمعات الزراعية الصحراوية لاستغلال فائض المياه بعد بناء السد العالي، وقد اعتمدت هذه المشروعات التعميرية على النشاط الزراعي في شكل وحدات اقتصادية ريفية صغيرة الحجم ومحدودة السكان، ثم اتجهت الدولة عام ١٩٦١م لاستصلاح الأراضي في الوادي الجديد وبلغت طموحات هذا المشروع إلى إنشاء مجتمعات جديدة تكون قادرة على استيعاب نحو ٤ مليون نسمة، حيث تعد الخارجه مثال للمجتمعات الجديدة التي أنشئت في هذه الفترة، وفي عام ١٩٦٥م بدأت الحكومة في التفكير في إنشاء تجمع سكني على مساحه ٦٣٠٠ فدان شرق مدينة القاهرة (مدينة نصر) ، وفي عام ١٩٧١م تم التوسع في المشروع بإضافة ١٤٠٠ فدان، وفي عام ١٩٧٦م بدأت تتبلور ملامح فكر حكومي منظم لإنشاء مدن جديدة وبدأ تنظيم هذه المدن وربطها بفكرة محاور التنمية القائمة، لأن وجود هذه المدن على محور للتنمية يدعم التنسيق بينها في نظام متكامل يجب تفعيله لتحقيق التنمية العمرانية، وقد تمثلت أولى خطوات حركة إنشاء المدن الجديدة بتخصيص الأراضي الواقعة بين الكيلو ٤٨ والكيلو ٦٨ من محور القاهرة الإسماعيلية الصحراوي لإنشاء مدينة العاشر من رمضان، ثم إنشاء مدينة السادات على محور القاهرة/ الإسكندرية، ثم شهدت الفترة التالية البدء في تخطيط المجتمعات الجديدة مثل العامرية الجديدة والصالحية والمدن الجديدة على امتداد وادي النيل وكذلك التجمعات الجديدة حول القاهرة.<sup>١</sup>

ولكن نبعت مشاكل التنمية الصحراوية في مصر لغياب الفكر التنموي الشامل فكانت التنمية أحادية البعد (تنمية زراعية تقليدية)، كما شهدت المرحلة الثانية (المدن التوابع والتوأم والمستقلة) صعوبات عديدة بسبب فقدان التوازن بين النمو السريع لهياكل فيزيقية من خلال استثمارات حكومية وبين استحداث مجتمعات جديدة، وتعتبر الفترة الأخيرة امتدادا للمرحلة الثانية، حيث تأتي التنمية الهائلة بدون الفكر المتكامل المخطط فنتج عن ذلك إهدار لرؤوس الأموال وخلل في التوزيع المكاني للسكان وذلك يتطلب إعادة ترتيب الهيكل القومي لاستعمالات الأراضي.

٢ عصام الدين محمد علي، تقييم التجربة المصرية في إنشاء المدن الجديدة بالمناطق الصحراوية، ورقة بحثية، جريدة العلوم الهندسية، جامعة أسيوط، ٢٠٠٣

ونستخلص مما سبق أن الخروج إلى الصحراء أمر متفق عليه نظراً لتضخم المشكلات في المعمور الحالي، إلا أن طريقة الخروج مازالت لم تحسم بعد، فيجب تحديد العائد الاقتصادي والاجتماعي والسياسي من ذلك، ووسيلة تحريك السكان إلى المناطق الجديدة في ضوء الأبعاد الاجتماعية والثقافية، وذلك يتطلب فهم شامل لطبيعة البيئة الصحراوية والمنظومات الاجتماعية والاقتصادية في ظل التقدم العلمي والتكنولوجي، ويتطلب أيضاً دراسة آليات التنمية والتعمير فإن يكون تعمير الصحراء مجدي بدون تضافر كافة الخبرات المختلفة في جميع المجالات للوصول إلى التنمية الشاملة التي تسعى إلي التنمية في جميع المجالات.

### (٣-١-٢) سياسة التنمية العمرانية في مصر :-

تهدف هذه السياسة إلى إعادة تشكيل الخريطة السكانية لمصر وتوزيع مواقع العمران بما يلاءم المقومات الاقتصادية والاجتماعية وبما يحقق التوازن بين السكان والموارد المتاحة ويحقق أهداف التنمية العمرانية، من خلال الاستغلال الأمثل للموارد المتاحة وتحقيق التوازن بين الريف والحضر وتحقيق البعد المكاني في الخطط الخمسية وتحسين البيئة العمرانية بالمدن القائمة والاتجاه نحو اللامركزية والحفاظ على الأراضي الزراعية.

### (٣-١-٢-١) دراسة السياسة القومية للتنمية الحضرية عام ١٩٧٩ :-<sup>١</sup>

قامت بدراسة ثلاثة بدائل للاستيطان لاختبار إستراتيجيات الانتشار والتركيز والانتشار بطريقة مركزه لاختيار الإستراتيجية المناسبة للتنمية وتحديد الأولويات المكانية لتطبيق التنمية التي تحقق النمو الاقتصادي بأقل تكاليف ممكنه.

استهدفت السياسة القومية الحضر كأهم أولوياتها لاستغلال التكتل الاقتصادي والتركز السكاني ووظيفته في هيئة أقطاب للنمو كأقطاب مغناطيسية جاذبه للسكان مثل ( القاهرة – الإسكندرية )، كما سعت إلى خلق أقطاب مضادة مثل الإسماعيلية لتشجيع الهجرة من منطقة وادي النيل إلى باقي المناطق لتنمية القاعدة الاقتصادية وتحقيق التوازن بين الأقاليم. لم تنجح السياسة القومية في توظيف أقطاب نمو فرعية وبالتالي اتبعت إستراتيجية التركيز واعتمدت على التركيز السكاني في بعض المدن الكبرى ( القاهرة – الإسكندرية – الإسماعيلية )، ولكنها لم تفكر في تحقيق إمكانية تنقل عوامل التنمية والتحكم في حركة الأنشطة والسكان لفتح آفاق جديدة للتنمية بعيداً عن مناطق التكدس السكاني لم تقترح هذه السياسة على محاور التنمية العمرانية كأساس لتحقيق أهدافها لأنها اعتمدت على إستراتيجية التركيز التي لا تتفق مع محاور التنمية العمرانية التي تعتمد على اللامركزية وفتح آفاق جديدة للتنمية وإعادة توزيع الخريطة السكانية بما يتناسب مع أهداف التنمية العمرانية.

١ وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، إستراتيجية الدولة لتنمية أقاليم الجمهورية، ٢٠٠٥ م.

(٣-٢-٢) إستراتيجية التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية حتى عام ٢٠١٧ :-<sup>١</sup> اعتمدت الإستراتيجية على تحقيق التنمية من خلال دعم فكرة الانتشار واللامركزية وهذا ما يتفق مع محاور التنمية العمرانية، واعتمدت الإستراتيجية على فتح آفاق تنموية جديدة من خلال المدن الجديدة كأقطاب نمو فرعية يمكن تنميتها لتحسين العمران القائم وتخفيف الضغط على المدن القائمة، توقف دور المدن الجديدة في التنمية على مدى نجاح الإستراتيجية في اختيار أولوية المكان لهذه المدن وتوفير عوامل الجذب لها لتنفيذ دورها في التنمية. وضعت الإستراتيجية معايير لأولويات التنمية وأولوية اختيار الأقاليم المستهدفة للتنمية وشملت المعايير ستة أهداف :-

١- الانتشار وتحقيق الاتزان الجغرافي في المناطق المتاحة للتنمية العمرانية والاقتصادية مع الحفاظ على الأراضي الزراعية.

٢- التنمية السريعة بأقل تكلفه وهو ما يعنى تركيز التنمية العمرانية للتنمية في التوسعات الملاصقة للعمران القائم لأنه القادر على توفير شبكات بنيه أساسيه بشكل سريع.

٣- التنمية العمرانية العالية الكفاءة بالمناطق التي لها إمكانيات تستطيع أن توفر قاعدة اقتصادية وقريبه من التجمعات العمرانية القائمة التي لها شبكة بنيه أساسيه.

٤- تحقيق مبدأ العدالة الاجتماعية والاقتصادية بين الأقاليم لتقليل الفوارق بين الأقاليم.

٥- تحقيق التنمية المتوازنة من خلال تكامل القطاعات المختلفة لتحقيق أعلى عائد من التنمية.

٦- تحقيق الأهداف السياسية بتعمير المناطق الحدودية.

**وبناءً على المعايير السابقة يتم اختيار المناطق المستهدفة للتنمية.**

ولكن عند دراسة الأهداف السابقة نجد فيها بعض التناقض، فمبدأ الانتشار يتنافى مع الموارد

المالية المحدودة ويتنافى مع التنمية السريعة التي تتنافى مع مبدأ الكفاءة الاقتصادية، وفي

نفس الوقت الاهتمام بالتجمعات العمرانية الملاصقة للمدن يتنافى مع مبدأ الانتشار، وقد

تحقق التنمية على المدى القصير بأقل تكلفه ولكن على المدى البعيد تتسبب في حدوث

التضخم العمراني وتهالك المدن الذي يؤدي بدوره إلى التعدي على الأراضي الزراعية، ولم

تضع الإستراتيجية أوزان نسبية تبين أولويات هذه الأهداف ومدى ثقل كل هدف، كما أنها

نظرت إلى الأقاليم كلها بنفس الأولوية ولم تأخذ في اعتبارها أن الأقاليم الحدودية مختلفة عن

الأقاليم الداخلية وأن لكل إقليم نظامه البيئي والاجتماعي والاقتصادي الخاص به .

<sup>١</sup> وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، إستراتيجية الدولة لتنمية أقاليم الجمهورية، ٢٠٠٥ م.

وعند دراسة التخطيط والفكر الإستراتيجي للتنمية العمرانية المصرية من خلال دراسة (السياسة القومية للتنمية الحضرية عام ١٩٧٩ - إستراتيجية التنمية و التعمير للجمهورية لعام ٢٠١٧ ) نجد أنه :-<sup>١</sup>

١- اعتمد على مرحله واحده للتنمية بغرض تحسين الوضع القائم والتنمية السريعة حتى سنة الهدف، ولكنه لم يأخذ في الاعتبار التغيرات التي قد تطرأ على اتجاهات النمو الاقتصادي والنمو العمراني، التي تؤثر بصورة مباشرة على سياسات التنمية الشاملة، لذلك يجب التخطيط للفكر التنموي بصورة مرحليه تتمتع بالمرونة والقدرة على مواجهة التغيرات المستقبلية.

٢- عند تحليله ودراسته للوضع الراهن ركز على الإمكانيات الحالية للعمران لاستيعاب الزيادة السكانية وتوفير الخدمات المحلية، ولكنه لم يتناول تلاحم قطاعات التنمية وتكاملها لتحقيق التنمية العمرانية، واهتم بإيجاد مواقع ذات موارد طبيعیه كأحد المقومات الاقتصادية لتوزيع التجمعات العمرانية الجديدة، ولكنه لم يتعرض لكيفية استغلال هذه الموارد وتوجيهها لتحقيق الجاذبية لهذه التجمعات العمرانية الجديدة.

٣- تعارض التوجهات بين التنمية العمرانية والتنمية الاقتصادية، فسياسة محاور التنمية التي تدعو إلى انتشار العمران في أماكن لها مقومات اقتصادية خارج وادي النيل تتعارض مع خطة الاستثمار التي تدعو إلى سياسة التركيز وتستهدف مناطق الاهتمام الحكومي واهتمام المستثمرين للتنمية الاقتصادية في محافظات الاهتمام الاستثماري، وقد تكون هذه المناطق لا تتمتع بألوية التنمية العمرانية لأنها تعاني من التكدس السكاني، وبالتالي اختل عنصر الجذب للتجمعات الجديدة ولم يتم السيطرة على الهجرة العشوائية إلى المناطق الحضرية القائمة.

(٣-٢-١-٣) خطة وزارة النقل المستقبلية لدعم الربط بين المناطق المختلفة

وتم توجيه الكثير من الاستثمارات لمجال الطرق لتحقيق الاتصال بين المناطق المختلفة والوصول إلى المناطق الهامشية لتنميتها، اعتقاداً بأن إنشاء الطريق وحدة كافي لتحقيق التنمية دون النظر لباقي مجالات التنمية، ويوجد العديد من الطرق التي تربط جميع أنحاء الجمهورية كما تربط مصر الدول المجاورة.

<sup>١</sup>إبتهال أحمد عبد المعطى، العولمة وإستراتيجيات التنمية الإقليمية في مصر، رسالة ماجستير، كلية التخطيط العمراني ٢٠٠١ ص ٣٠٢

## أ - خطة وزارة النقل لدعم الربط بين المناطق المختلفة داخل جمهورية مصر العربية

يوجد العديد من الطرق التي حققت الاتصال بين جميع أنحاء جمهورية مصر العربية كما هي موضحة بالشكل رقم (٣-٤) وتتمثل الملامح الرئيسية لهذه الطرق في الآتي:<sup>١</sup>



١- خمسة محاور رئيسية تربط مصر شمالاً وجنوباً هي طريق القاهرة / أسوان شرق وغرب النيل، وطريق القاهرة / أسبوط الصحراوي غرب النيل الجاري امتداده إلى الجنوب، والطريق الشرقي القاهرة / أسبوط بالإضافة إلى طريق السويس / سفاجا.

٢- سبعة محاور عرضية لربط وادي النيل بساحل البحر الأحمر وهي القاهرة / السويس، القطامية / العين السخنة، الكريمات/الزعرانة، الشيخ فضل/ رأس غارب، قنا / سفاجا، قفط/القصير، إدفو/مرسى علم.

٣- العديد من الطرق التي تربط التي تربط القاهرة بالمدن الساحلية الشمالية ( بورسعيد و دمياط وكفر الشيخ وبلطيم ).

٤- طريق يربط الوادي الجديد بوادي النيل ( الجيزة / الواحات البحرية / الفرافرة/الداخلة/الخارجة / أسبوط ).

٥- طريق عرضي يربط شرق العوينات وأبي سمبل.

٦- طريق ( مرسى مطروح / سيوه ) وطريق ( سيوه / الواحات البحرية / الجيزة ).

٧- المحور الساحلي لسيناء ( الشط / شرم الشيخ / دهب / نويبع / طابا / رفح )، العريش / نخل، بئر العبد / سدر الحيطان.

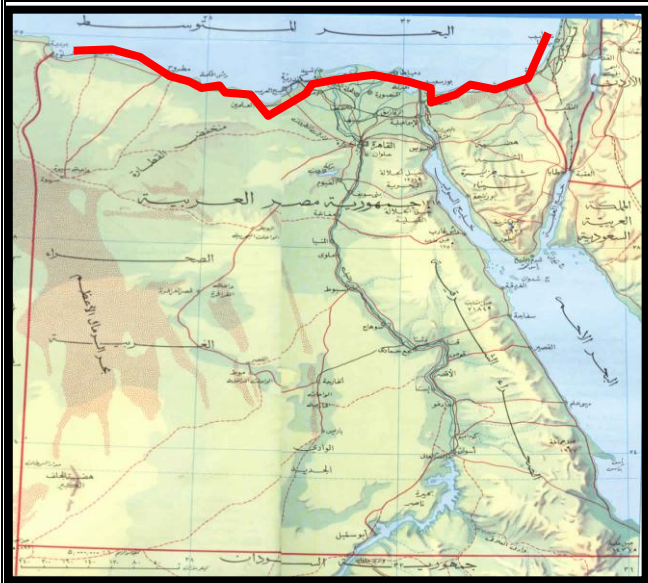
١ اسماء عبد العاطي، محاور الحركة الرئيسية وتأثيرها علي التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة ٢٠٠٤ ص ١٧٦



٨- عدة طرق عرضية تصل الجمهورية بالدول المجاورة شرقاً وغرباً.

- المحور الغربي (القاهرة / الإسكندرية / مطروح / سيدي براني / السلوم) وهو محور مزدوج بكامل طوله ويمثل طريق الاتصال بالمغرب العربي.
- محور الساحلي الشرقي ( القاهرة / الإسماعيلية / القنطرة / العريش / رفح ) ويمثل طريق الاتصال بالمشرق العربي.
- المحور الشرقي ( القاهرة / السويس / الشط / نخل / التمد / رأس النقب / نويبع ) ويصل إلى ميناء نويبع ويعتبر أيضاً طريق اتصال بالمشرق العربي.
- محور الإسماعيلية / العوجة وهو طريق اتصال بدول الشرق.

ب- خطة وزارة النقل المستقبلية لدعم الربط مع الدول المجاورة :-<sup>١</sup>  
من أهم الخطط التي تهدف إلى استثمار الطرق المنفذة خلق طرق تصل بين حدود الدولة وذلك على النحو التالي :-



شكل (٣-٥) مسار الطريق الدولي الساحلي بشمال مصر من رفح حتى السلوم  
المصدر :- علي عبد الله، عبد المنصف محمد، تأثير الطريق الدولي الساحلي  
على تنمية المناطق المحيطة به، مؤتمر التنمية للسواحل الشمالية المصرية،

- جاري إنشاء الطريق الدولي الشمالي الساحلي موازي لساحل البحر المتوسط ليصل بين طريق ( الإسكندرية - السلوم) القائم وطريق (دمياط - بورسعيد) ثم عبور قناة السويس ويمتد ساحلياً بشمال سيناء حتى رفح بطول ١٠٥٠ كم ويعرض ٣٥.٥م، ماراً بثلاثة نطاقات تنموية رئيسية (شمال سيناء بطول ٢٢٠ كم - الدلتا بطول ٢٨٠ كم - مطروح بطول ٥٥٠ كم) محققاً الاتصال مع دول الشرق والغرب كما هو موضح بالشكل رقم (٣-٥).<sup>٢</sup>

١ أسماء عبد العاطي، محاور الحركة الرئيسية وتأثيرها على التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة ٢٠٠٤ ص ١٧٩  
٢ علي عبد الله، عبد المنصف محمد، تأثير الطريق الدولي الساحلي على تنمية المناطق والتجمعات المحيطة به، مؤتمر التنمية والحماية للسواحل الشمالية المصرية، ٢٠٠٦



### الفصل الثاني :- محاور التنمية العمرانية في مصر :-

استخدمت مصر محاور الحركة والاتصال منذ زمن طويل، فأغلب محاور التنمية في مصر لم تنشأ أصلاً بغرض التنمية ولكن نشأت بهدف الحركة وتحولت إلى محاور للتنمية بشكل تلقائي، والبعض الآخر نشأ بقرار لأغراض سياسيه ثم تم استغلاله في التنمية العمرانية، والبعض الآخر نشأ بناءً على خطه متبعه إستراتيجيه معينه، وتتمثل محاور التنمية العمرانية المصرية في الحيز المكاني الذي يحتوي على كافة الموارد الطبيعية ويمتد للربط بين المناطق المختلفة، ويعتبر نهر النيل أعظم محور للتنمية لأنه امتد بشكل طبيعي للربط بين عدة مناطق وكان أساس للنشاط الزراعي الذي ساعد على الاستقرار وجذب السكان إليه فنشأت التجمعات العمرانية بشكل تلقائي لتوافر المورد الطبيعي والنشاط الاقتصادي داخل الحيز المكاني الملائم للتنمية.

وكان لمصر تجارب عديدة في تطوير محاور الحركة وتنميتها كمحاور للتنمية وإقامة المدن الجديدة من خلالها في المناطق الصحراوية، بهدف تحقيق أبعاد إستراتيجية تنموية عمرانية وبيئية وسياسية واقتصادية واجتماعية، إلا أن هناك قصور شديد في تحقيق المعدلات المستهدفة لتلك المجتمعات الجديدة سواء في معدلات النمو السكاني أو النمو الاقتصادي أو النمو العمراني، وعلى ذلك وجب مراجعة تلك التجارب سواء من الجانب النظري أو التنفيذي بهدف تجاوز مشكلة التكدس السكاني، والعمل على التوازن في الهيكل المكاني واستغلال الموارد المتاحة مع دعم ركائز عملية التنمية في جميع المجالات.

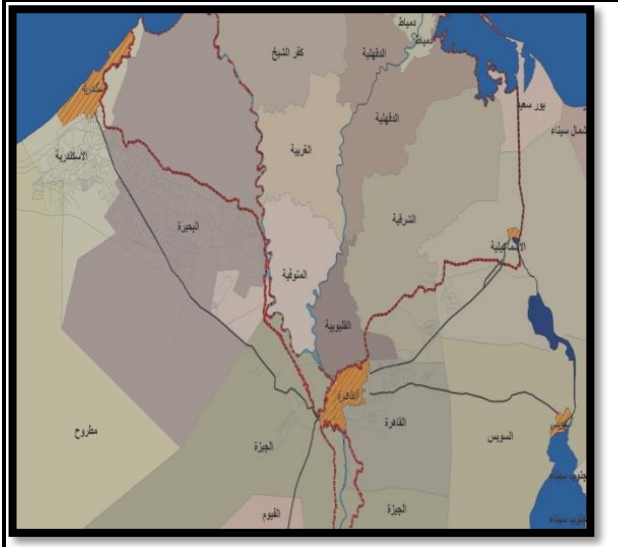
لذلك يوجد حاجة ملحة إلى فتح محاور لتنمية الصحراء وجذب السكان من الوادي الضيق الذي لا تتعدى مساحته ٤% من المساحة الإجمالية للبلاد ويقطنه حوالي ٩٧% من السكان، فضلاً عن تناقص هذه المساحة سنوياً بسبب التغيرات العمرانية المختلفة عليها.

تم دراسة محاور التنمية العمرانية في مصر لتحليل الإيجابيات والسلبيات الناتجة عن وجود هذه المحاور في أماكنها، وتوجيه هذه المحاور بما يدعم إستراتيجية الانتشار بطريقه مركزه ويحقق الديناميكية بين نطاقات تفاعل المراكز الحضرية، ويمكن توجيه هذه المحاور من خلال تفعيل دور مراكز عمرانية كبرى تنمو على المحور وتجذب الأنشطة والسكان وتوفر فرص عمل ومن خلالها تتكون مراكز أخرى أصغر في قوتها الاقتصادية، أو توجه هذه المحاور على أساس تدرج التنمية على طول المحور على مراحل زمنية، وقياس التنمية على

المحور في كل مرحله، ويتم توجيه العمران على امتداد المحور، فكلما زادت التنمية وزاد الامتداد زادت قوة المحور الاقتصادية وساعد ذلك في دعم التنمية العمرانية.<sup>١</sup>

الفصل الثاني :- محاور التنمية العمرانية في مصر

الباب الثالث:- ..... .



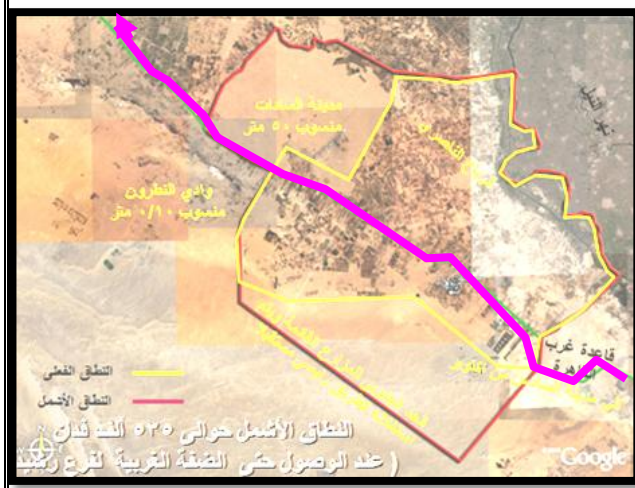
شكل (٣-٨) مسارات محاور التنمية العمرانية المصرية محل الدراسة

وسوف يتم في هذا الفصل عرض لبعض محاور التنمية العمرانية في مصر (القاهرة/الإسكندرية الصحراوي- القاهرة/السويس الصحراوي- القاهرة/الإسماعيلية الصحراوي- الصعيد / البحر الأحمر) لتحليل دور كل منها في التنمية وتعظيم إيجابياتها وتلافي سلبياتها ودعم التنمية العمرانية وتقوم الدراسة التحليلية لهذه المحاور على أساس معرفة :  
١-ظروف كل محور والهدف الرئيسي من إنشاؤه

- ٢- الإمكانيات التنموية المتاحة لكل محور التي يمكن أن تساعده في تحقيق التنمية.
- ٣- دور المحور في التنمية والمجالات التنموية التي نشأت من خلاله.
- ٤- ايجابيات المحور وسلبياته وتحليل دوره في التنمية.
- ٥- المخطط الإستراتيجي المستقبلي لكل محور لتعظيم ايجابياته وتلافي سلبياته ودعم التنمية بشكل أفضل من خلاله.

١إبتهال أحمد عيد المعطى، العولمة وإستراتيجيات التنمية الإقليمية في مصر، رسالة ماجستير، كلية التخطيط العمراني ٢٠٠١ ص ١٥٠

## (٣-٢-١) محور القاهرة / الإسكندرية الصحراوي :-



لقد تم إنشاء هذا المحور في الثلاثينات من القرن السابق كطريق يربط مدينتي القاهرة والإسكندرية ، وفي السبعينات تطور دوره وساهم في عمليات التنمية، حيث ضاقت الرقعة الزراعية بالمدن واتجهت الأنظار إليه لاستصلاح مساحات من الأراضي الصحراوية المحيطة بالطريق في عمليات التنمية الزراعية بجهود فردية<sup>١</sup>.

يمتد المحور بطول ١٧٠ كم ليربط بين أكبر المراكز الحضرية ويسهل الاتصال ونقل المواد الخام إلى أماكن التسويق، كما ساعد وجوده على نشأة بعض المدن الجديدة ( السادات – الشيخ زايد)،<sup>٢</sup> وأثر وجوده أيضا على انتشار

حدود النطاق العمراني على جانبي المحور	محور القاهرة / الإسكندرية الصحراوي	←
شكل (٣-٩) النطاقات العمرانية على محور القاهرة/الإسكندرية الصحراوي		
المصدر: المخطط الإستراتيجي لتنمية المنطقة الواقعة على طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوي ٢٠١٠		

المنتجات السكنية ( قرطبة – دينا – لودج- السليمانية – العزازيه -... - والخ ) والتي احتلت ١٠ % من المساحة الكلية للمحور ، ويوضح الشكل رقم (٣-٩) النطاقات العمرانية على محور القاهرة / الإسكندرية الصحراوي.

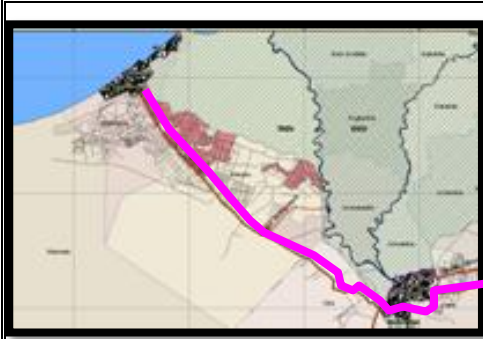
<sup>١</sup> محمود أحمد يوسف " التنمية التلقائية لمحاور الحركة الإقليمية " - مؤتمر الطرق و المرور – جمعية المهندسين - القاهرة ١٩٩٦م  
<sup>٢</sup> المخطط الإستراتيجي لتنمية المنطقة الواقعة على طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوي ٢٠١٠، الهيئة العامة للتخطيط العمراني

## (٣-٢-١) الإمكانيات التنموية على المحور :-

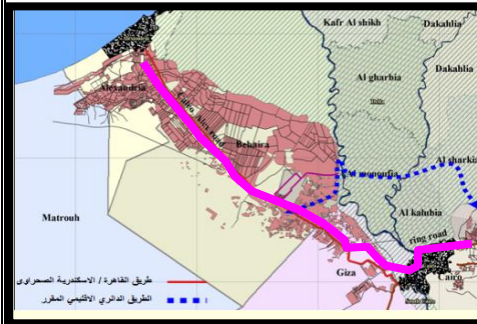
يتميز المحور بموقعة الجغرافي حيث يربط المحور بين أكبر مدينتين استقطابا للسكان على مستوى الجمهورية حيث تتمتعان بإمكانيات تنموية عالية تساعد في توفير الكثير من فرص العمل التي تستقطب السكان من جميع أنحاء الجمهورية، وتمثل ميناء الإسكندرية عنصر تنموي هام متصل بالمحور، كما يقع على جانبي المحور مجموعة من الأراضي الصالحة للزراعة وتتوافر المياه الجوفية على طول المحور، ويقترب المحور من مدينة السادس من أكتوبر التي تحتوي على العديد من الصناعات الهامة.

(٣-٢-٢) تطور التنمية على المحور :<sup>١</sup>

- ساعد وجود المحور على تطور التنمية عبر المراحل الزمنية، وتطور استصلاح الأراضي على جانبي المحور وظهرت التجمعات السكنية المنتشرة على طول المحور كما هو موضح بالأشكال أرقام (١٠-٣)، (١١-٣)، (١٢-٣).



شكل(٣-١٠) التنمية على محور القاهرة/الإسكندرية الصحراوي ١٩٨٥ المصدر: تخطيط وتنمية طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوي ٢٠١٠

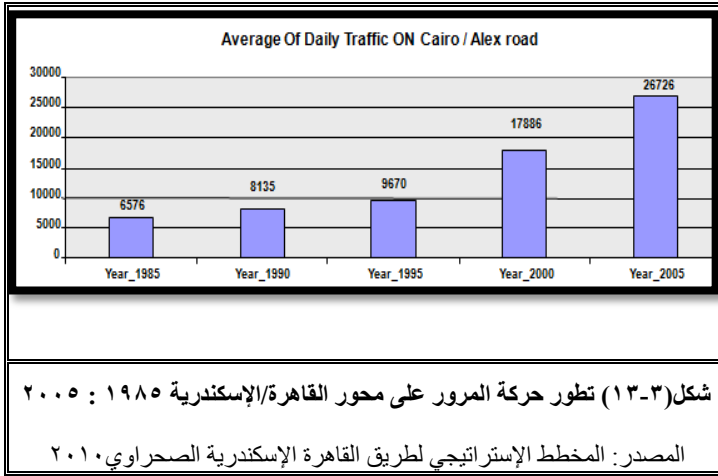


شكل(٣-١٢) التنمية على محور القاهرة/الإسكندرية الصحراوي ٢٠٠٥ المرجع السابق



شكل(٣-١١) التنمية على محور القاهرة /الإسكندرية الصحراوي ١٩٩٥ المرجع السابق

<sup>١</sup> المخطط الاستراتيجي لتنمية المنطقة الواقعة على طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوي ٢٠١٠، الهيئة العامة للتخطيط العمراني



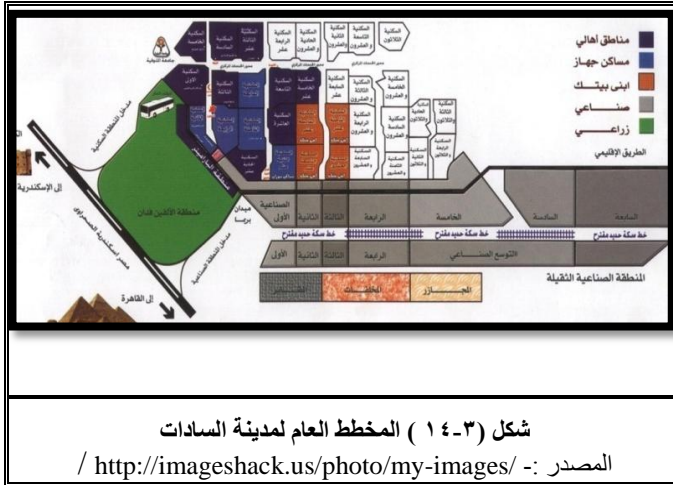
وتطورت حركة المرور على محور القاهرة/الإسكندرية الصحراوي كمردود لتطور التنمية على طول المحور كما هو موضح بالشكل رقم (٣-١٣).

### ٣-٢-١-٣) دور المحور في التنمية:-

#### ١- التنمية العمرانية على المحور:-

ساهم المحور في ظهور بعض المدن الجديدة على امتداده مثل:-

#### أ- مدينة السادات :-



- تم إنشاؤها في أواخر السبعينيات من القرن السابق، وتقع على بعد حوالي ٩٥ كم من المحور شمال غرب القاهرة وتعتبر من المدن البعيدة في الصحراء فهي تبعد كثيراً عن مينائي الإسكندرية والدخيلة مما يضيق من نطاق أسواقها ويزيد من اعتمادها على المدن القائمة، نتيجة

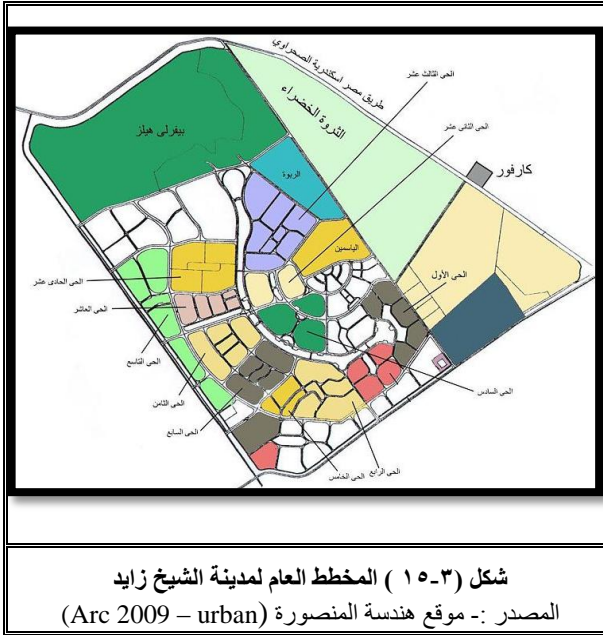
لوقوعها على طرق إقليمية تصلها بمراكز حضرية هامة (القاهرة-الإسكندرية- وسط الدلتا)، ويوضح الشكل رقم (٣-١٤) المخطط العام لمدينة السادات.

<sup>١</sup> المخطط الإستراتيجي لتنمية المنطقة الواقعة على طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوي ٢٠١٠

- يتميز موقع المدينة بتربه صلبه صالحه للتأسيس ويتوافر لديه المياه الجوفية اللازمة للاستصلاح، وكذلك تمتلك إمكانيه تغذيتها بالقوي الكهربائيه اللازمه لإقامة المركز الصناعي الذي يستوعب الصناعات الاقتصادية.

- خطت المدينة لاستيعاب نصف مليون نسمة عند اكتمالها عام ٢٠٠٠م، بغرض امتصاص الزيادة السكانية واستيعاب النمو الحضري والهجرة الداخلية للقاهرة والإسكندرية ووسط الدلتا، كما عملت على جذب السكان عن طريق توفير قاعدة اقتصادية من خلال الصناعة والزراعة اعتماداً على المياه الجوفية الموجودة بالمدينة وموقع المدينة، ولكنها لم تحقق أهدافها في جذب السكان المتوقع، حيث بلغ تعداد سكانها عام ٢٠٠١ حوالي ٢٠ ألف نسمة وهو ما يعادل ٤.١٦ % من إجمالي المستهدف لعام ٢٠٠٠م.<sup>١</sup>

### ب- مدينة الشيخ زايد :-



تم إنشاؤها عام ١٩٩٥ بمنحة من صندوق أبوظبي للتنمية وهي الآن تابعة لمحافظة الجيزة واحد ضواحي القاهرة الكبرى، تبعد ٢٠ كم عن ميدان لبنان بالمهندسين وتبعد ٢٨ كم عن ميدان التحرير بوسط القاهرة وتحدها شبكة طرق رئيسية (محور القاهرة الإسكندرية الصحراوي - وامتداد محور ٢٦

يوليو الذي ساهم في ربط المدينة بالقاهرة، مما أدى إلى تحسين الاتصال وتوافر وسائل النقل وانتعاش حركة العمران بالمدينة وكان هذا المشروع مقترح ومعتمد منذ البدء في إنشاء مدينة ٦ أكتوبر ولكن ضعف التمويل والموارد المادية للدولة أعاق تنفيذه لفترة من الزمن، ويوضح الشكل رقم (٣-١٥) المخطط العام لمدينة الشيخ زايد.

<sup>١</sup> إيهاب محمد أبو الفتوح عفيفي " استراتجية إنشاء المدن الجديدة في مصر و آثارها علي البيئة" جامعة عين شمس ماجستير ١٩٨٨م.



- ترتفع المدينة عن سطح البحر حوالي ٢٢٠ متر وتبلغ مساحتها ٩٥٠٠ فدان، بلغ تعداد سكانها حتى الآن ١٥٠ ألف نسمة ومتوقع أن يصل إلى ٥٠٠ ألف نسمة عند اكتمال نمو المدينة تحتوي على جميع الخدمات والمرافق وتم تقسيمها إلى ٢٠ حي سكني بكل منها ٤ مجاورات سكنية تحتوي على كافة مستويات الإسكان ومجهزة بكافة الخدمات، يمكن للمدينة أن توفر فرص عمل في المناطق الصناعية الموجودة بها التابعة لمدينة ٦ أكتوبر ويوضح الشكل رقم (٣-١٥) المخطط العام لمدينة الشيخ زايد.<sup>١</sup>

## ٢- التنمية الزراعية على المحور :-

تم زراعة الحزام الأخضر حول مدينة السادات من جميع الجهات بمساحة ٣٣ ألف فدان إلى جانب مساحات أخرى من المناطق المستصلحة وترجع أسباب هذا النمو إلى :-

١- قربها من مناطق الاستصلاح بمديرية التحرير.

٢- وقوعها على شبكة طرق رئيسية إقليمية.

٣- إمكانية ربطها بمجري النيل القريب منها.

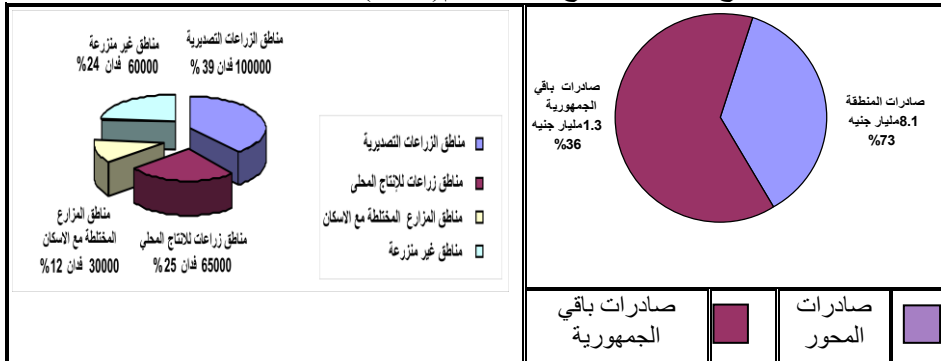
٤- وجود طريق القاهرة / الإسكندرية الصحراوي حيث حقق سهولة نقل المواد الخام و الوصول لمراكز التسويق المختلفة.<sup>٢</sup>

ووصل إجمالي المساحات التي تم زراعتها حتى الآن سواء في مدينة السادات أو على امتداد باقي الطريق ( القاهرة / الإسكندرية الصحراوي) إلى ما يقرب من ٢٥٥ ألف فدان تنتج معظمها أشجار الفاكهة و المحاصيل المثمرة.<sup>٣</sup>

<sup>١</sup> <http://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%85%D8%AF%D9%8A%D9%86%D8%A9>

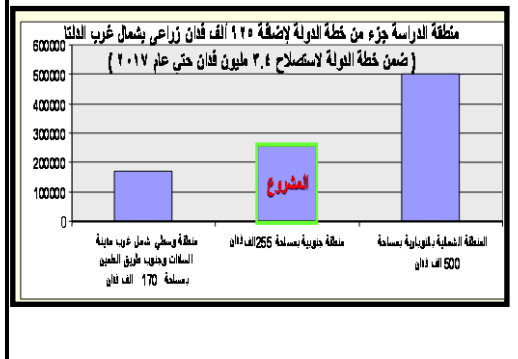
<sup>٢</sup> مروة مصطفى أحمد " الجراحة البيئية كمدخل لتنمية المجتمعات العمرانية الجديدة " رسالة ماجستير جامعة أسيوط ١٩٩٥م  
<sup>٣</sup> / محمود حسن نوفل " التصورات المستقبلية لخريطة مصر من خلال عمليات الجراحة البيئية " المؤتمر المعماري الرابع ( العمارة و العمران علي مشارف الألفية الثالثة) قسم العمارة – كلية الهندسة – جامعة أسيوط ٢٠٠٠م .

- تطورت التنمية الزراعية على المحور بشكل ملحوظ وظهرت العديد من المزارع على المحور وبلغت قيمة الصادرات الزراعية على المحور ١.٨ مليار جنيه، وهى ما تعادل ٣٧ % من قيمة صادرات الجمهورية كما هو موضح بالشكل رقم (٣-١٦)، وتم تقسيم مناطق الاستصلاح والتنمية الزراعية على طول المحور إلى مناطق للزراعات التصديرية وزراعات الإنتاج المحلى ومناطق المزارع المختلطة مع مناطق الإسكان والمناطق المستقبلية للاستصلاح كما هو موضح بالشكل رقم (٣-١٧).



شكل (٣-١٧) أنواع الزراعات القائمة على محور القاهرة الإسكندرية الصحراوي  
المصدر: المرجع السابق

شكل (٣-١٦) نسبة صادرات محور القاهرة الإسكندرية الصحراوي الزراعية بالنسبة لصادرات الجمهورية  
المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني<sup>٢</sup> المخطط الإستراتيجي لتنمية طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوي ٢٠١٠



وأصبح المحور محل اهتمام الدولة لدعم التنمية الزراعية لإضافة ٩٢٥ فدان زراعي بشمال غرب الدلتا ضمن خطة الدولة لاستصلاح ٣.٤ مليون فدان حتى عام ٢٠١٧ كما هو موضح بالشكل رقم (٣-١٨).

شكل (٣-١٨) مناطق الاستصلاح الزراعي على المحور  
المصدر: المرجع السابق

### ٣- التنمية الصناعية على المحور :-

ظهرت التنمية الصناعية على المحور بعد إنشاء مدينة السادات حيث تم إنشاء ١٢٦٧ مصنع كبير الحجم بحجم استثمارات ١٥ مليون جنية فضلاً عن العديد من المصانع المتوسطة والصغيرة الحجم، ونشأت بعض التجمعات الصناعية التابعة لمدينة ٦ أكتوبر في مدينة الشيخ زايد على المحور، ولكنها تعتبر تنمية محدودة بالنسبة للتنمية الصناعية المستهدفة المخطط لها بالمدن الجديدة على المحور.<sup>١</sup>

#### ( ٣-٢-١-٤ ) تحليل التنمية على محور القاهرة الإسكندرية الصحراوي :-

نشأت التنمية على جانبي المحور بناءً على اجتهادات أحادية التوجه ، تعاقبت على مراحل زمنية دون خطط مترابطة، فغاب الفكر التنموي المنظم فلم يحقق المحور أهداف التنمية، لسوء التوجيه لان المشروعات تقام طبقاً لأغراض شخصيه سياسيه بحته فجد أن :-<sup>٢</sup>

- بالنسبة للتنمية العمرانية على طول المحور لم تتمكن المدن الجديدة من امتصاص تيار الهجرة المتجه نحو القاهرة والإسكندرية بالرغم من قرب مواقع التجمعات العمرانية الجديدة من مدينتي القاهرة والإسكندرية، ونتيجة للضغوط الحكومية تعددت الاستعمالات المخالفة للمخطط الأصلي لمدينة السادات لصالح جهات مختلفة ومنها (السجون) وزارة الداخلية و(جامعه المنوفية) محافظة المنوفية، كما أن هناك بعض المشروعات الرئيسية في المخطط الأصلي للمدينة أدى عدم تنفيذها إلى تعثر تنمية المدينة مثل مبنى مجمع الوزارات، حيث اتجه التفكير إلى نقل عدد من الوزارات إلى المدينة لتكون أحد المدن الكبرى التي تجتذب الاستثمارات لإقامة عدد من كبار رجال الدولة بها، وكان ذلك سيؤدي إلى خلق ٢٠% من الوظائف الأساسية التي تحتاجها المدينة في أول عشر سنوات لها عند حجم سكاني ١٥٠ ألف نسمة و ١٨.٩% من إجمالي الوظائف الأساسية عند الوصول للحجم المخطط له.

وبعد أن أقامت وزارة التعمير مبنى "مجمع الوزارات" بالمدينة تم الضغط من جهة أصحاب المصالح المعارضين لقرار النقل وتم تسليمه إلى جامعة المنوفية لإقامة بعض الكليات.

كما تغير موقع وتصميم مدينة الشيخ زايد في العديد من الأجزاء والاستعمالات تحت ضغوط القوى السياسية وذوي النفوذ والسلطة، وأحجم العديد من العاملين بالمدينة عن امتلاك أو تأجير الوحدات السكنية بالمدينة لإجبارهم على دفع مبالغ إضافية على مقدم الحجز كشرط للتسليم، مما تسبب في تعثرهم في استكمال الأقساط والأعباء المالية الإضافية ولم يستطع أغلبهم حيازة هذه الوحدات تملك أو إيجار مما اضطرهم للبقاء في مدنهم والانتقال يومياً إلى أماكن عملهم في المدينة.<sup>٣</sup>

<sup>١</sup> هاله سيد عبد الحكيم، التنمية العمرانية للمحور المقترح سواها الفرقة بصعيد مصر، رسالة ماجستير، هندسة أسبوط ٢٠٠٧ ص ٥٠

<sup>٢</sup> المخطط الإستراتيجي لتنمية المنطقة الواقعة على طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوي ٢٠١٠، الهيئة العامة للتخطيط العمراني

<sup>٣</sup> نجوى إبراهيم محمود، صنع القرار والدور التنموي للمدن الجديدة، ورقة بحثية، مؤتمر صنع القرار في مجال التنمية في مصر ٢٠٠٧



كما كان لإقامة المنتجعات السكنية بعض الايجابيات حيث ساعد على انتشار نوعيه مميزه من العمران تحقق الخصوصية والهدوء والأمن داخل البيئة الخضراء بعيداً عن التلوث، وساعدت أيضاً على توفير فرص عمل في مجال الخدمات وتحفيز استصلاح الأراضي بغرض التملك لتمويل المنتجعات، ويوضح الشكل رقم

(٣-١٩) النمو العمراني للمنتجعات السكنية على محور القاهرة الإسكندرية الصحراوي.

ولكن كان لها الكثير من السلبيات حيث أدت إلى :-

أ- ظهور النمط العمراني المبعثر بمشاكله من العزلة الاجتماعية وامتداد شبكات المرافق بصورة غير اقتصادية.

ب- زيادة الحركة على محور القاهرة / الإسكندرية الصحراوي فأدى ذلك إلى الارتباك المروري.

ج- عدم وجود مناطق مخصصة لسكن العمال بالمدن الجديدة، مما أدى إلى سكن بعض العمال في مناطق غير مخصصة لهم، وإحجام البعض الآخر عن الإقامة بالمدن والعمل بها.

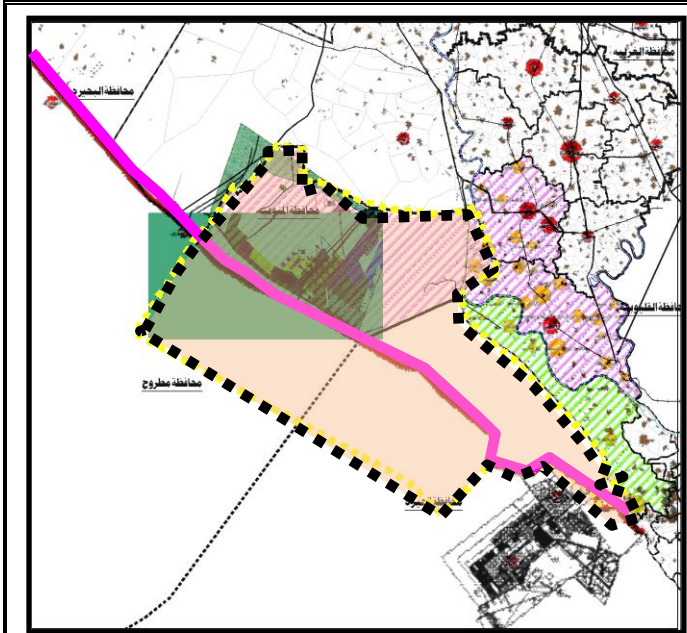
• وبالنسبة للتنمية الزراعية تطورت على طول المحور ولكن إنشاء مدينة السادات وبعض المنتجعات السكنية متعددة على أراضي استصلاح زراعي أهدر ما يقرب من ٢٠ ألف فدان قابله للاستصلاح الزراعي، وهذا يعتبر إهدار لأهم موارد التنمية الزراعية فكان يجب اختبار تربة المناطق المراد تنميتها عمرانياً، كما أن انتشار المنتجعات السكنية أدى إلى تدهور خصائص الخزان الجوفي في ضوء التوسع في حفر الآبار وزيادة استنزاف المياه الجوفية، مما أدى إلي عدم إمكانية الري في المستقبل القريب وارتفاع نسبة الملوحة وانخفاض إنتاجية الأراضي وتدنى اقتصاديات الإنتاج وذلك ما يتنافى مع مبدأ الاستدامة.

• وبالنسبة للتنمية الصناعية على طول المحور لم تحقق الأهداف المرجوة منها نتيجة لإلغاء تنفيذ مجمع الحديد والصلب بمدينة السادات الذي تم تخطيطه ليكون الدعامه والركيزة الأساسية للنشاط الاقتصادي بالمدينة وأدرج المشروع بالفعل في قائمة المشروعات المقترحة في خطة الدولة، ولكن تم معارضته لأنه كان سيرفع من تكلفة النقل من ٨ الى ٢٠ مليون جنيه، كما أن الدراسة لم تتعرض بالتفصيل لمدى توافر مقومات نجاح هذا المشروع بالمدينة كما أن موارد التمويل الضخمة للمشروع قد يعجز الاقتصاد المصري عن توفيرها، ولكن لم تكن هذه هي الأسباب الحقيقية وراء إلغاء تنفيذ المشروع حيث تم تجهيز موقع المجمع بكل التجهيزات المبدئية من تسوية الأرض وتنفيذ الطرق والمرافق والتقسيمات الداخلية وتم اختيار موقعة في منطقة بعيدة عن أقصى حدود نمو قد تصلها المدينة بعد ٢٥ سنة مما شكل خسارة واضحة حتى لو تم استغلال المنطقة في صناعات أخرى، ولكن عندما بدأ إنتاج مجمع حديد الدخيلة في الثمانينات من القرن الماضي حرمت مدينة السادات نهائياً من هذا المشروع، واثر ذلك كثيراً على المخطط العام للمدينة الذي اعتمد على حسابات كثيرة منها شبكات البنية الأساسية والمحاور التي تحتاجها مثل هذه النوعية من الصناعات وفرص العمل المتوقعة للمدينة التي بلغت ٥٠٠٠ فرصة عمل ومثلت ٢٥% من مجمل الوظائف الأساسية التي تحتاجها المدينة بالإضافة إلى الصناعات المكملة التي ستنشأ وستؤدي إلى خلق مزيد من فرص العمل، وترتب على ذلك تحديد عدد السكان والاحتياجات من الوحدات السكنية والخدمات ودراسة الصناعات القائمة على صناعه الحديد والصلب، ولقد كانت البدائل المطروحة للمخطط إقامة مشروع لتجميع السيارات أو صناعه السلاح ولكن كان من الصعب إنشائها في المدينة بسبب غياب الخدمات الهندسية الضرورية لها وكان الخيار هو إما التخطيط لمدينة كبيرة بها المشروع أو مدينة صغيرة بدونه لأن إلغاء المشروع كان يعني إنشاء مدينة مختلفة عما هو مخطط له.

وبذلك فقد المحور فرصة كبيرة لتحقيق معدلات أفضل للتنمية الصناعية كما خسر فرص العمل التي كان يمكن أن تتحقق له من خلال مجمع الحديد والصلب.

(٣-٢-١-٥) المخطط الاستراتيجي المقترح لتنمية المحور حتى عام ٢٠٢٠ :-  
تم وضع دراسة مقترحة من قبل الهيئة العامة للتخطيط العمراني لأحد المناطق المستهدفة  
للتنمية على طول المحور بمساحة ٣١٠ ألف فدان، بهدف وضع تصور مستقبلي لتنمية  
المحور طبقاً للعمران القائم لدعم تنمية المحور وذلك على النحو التالي :-

#### ١- الوضع الراهن لمنطقة الدراسة على محور القاهرة الإسكندرية الصحراوي<sup>١</sup> :-



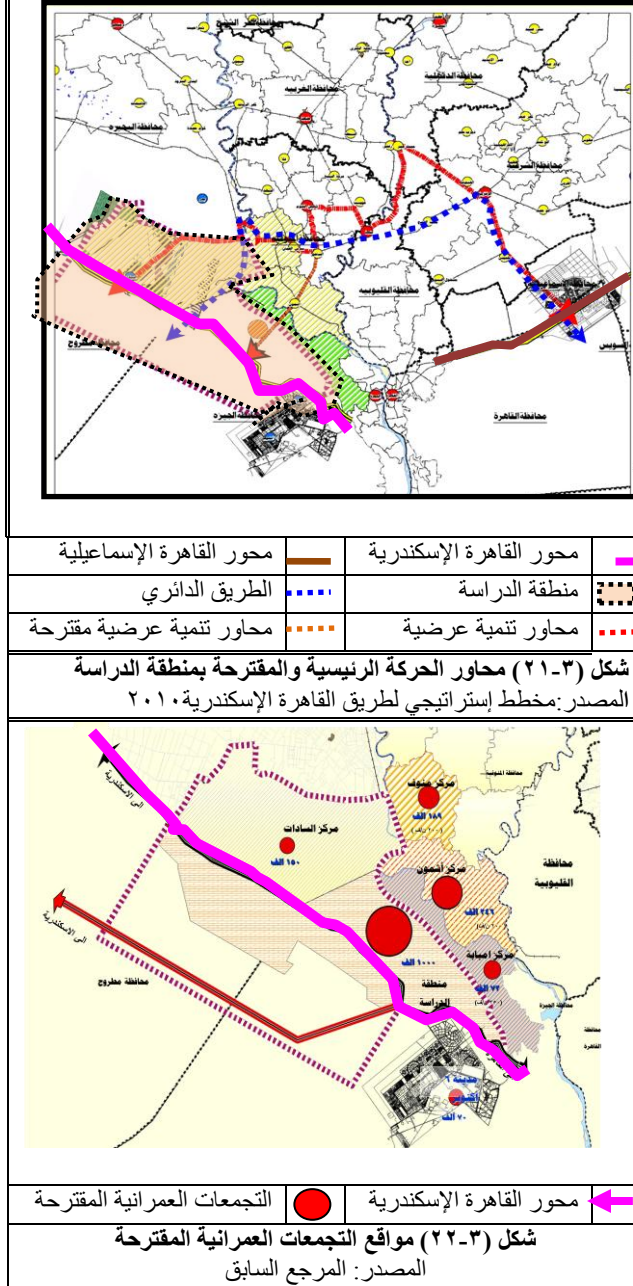
- تم حصر عدد  
السكان بالمدن والقرى  
المحيطة بمنطقة  
الدراسة على طول  
المحور، لدراسة حجم  
النمو العمراني  
وتطوره على طول  
المحور كما هو  
موضح بالشكل رقم  
(٣-٢٠).

تم الأخذ في الاعتبار  
بعض العناصر  
المؤثرة على منطقة  
الدراسة :-

- ١- نهر النيل
- ٢- الحدود الإدارية  
للمدن والقرى
- ٣- المراكز الحضرية  
المحيطة بالمنطقة مثل  
محافظة الجيزة  
والمنوفية.

منطقة الدراسة		محور القاهرة الإسكندرية الصحراوي	
المراكز العمرانية بالقرى		المراكز العمرانية بالمدن	
محافظة الجيزة		محافظة المنوفية	
شكل (٣-٢٠) النمو العمراني لمنطقة الدراسة على محور القاهرة الإسكندرية الصحراوي المصدر: المخطط الإستراتيجي لتنمية المنطقة الواقعة على طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوي ٢٠١٠			

<sup>١</sup> المخطط الإستراتيجي لتنمية المنطقة الواقعة على طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوي ٢٠١٠، الهيئة العامة للتخطيط العمراني



- تم دراسة الطرق المحيطة بالمنطقة كما هو موضح بالشكل رقم (٣-٢١)، لمعرفة مدى تأثيرها على دعم التنمية العمرانية خاصة في وجود محاور رئيسيه ( الطريق الإقليمي - محور القاهرة الإسكندرية الصحراوي ).

- تم اقتراح بعض المحاور العرضية لدعم التنمية بالمنطقة وربط الطرق المحيطة بها بطريق القاهرة

الإسكندرية الصحراوي.  
٢- الحلول المقترحة لتنمية منطقة الدراسة على المحور :-

أ- تم اقتراح توزيع للتجمعات العمرانية اعتماداً على التعداد الحالي للسكان والتعداد المتوقع لعام ٢٠٢٠ كما موضح بشكل (٣-٢٢) ، بما يحقق الكثافة السكانية المناسبة ويحقق تدرج التجمعات العمرانية، لتحقيق التدرج في التنمية على جانبي المحور.

<sup>١</sup>المخطط الإستراتيجي لتنمية المنطقة الواقعة على طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوي ٢٠١٠، الهيئة العامة للتخطيط العمراني

ب- الحلول المقترحة لحل مشكلة انتشار التجمعات السكنية على طول المحور :-

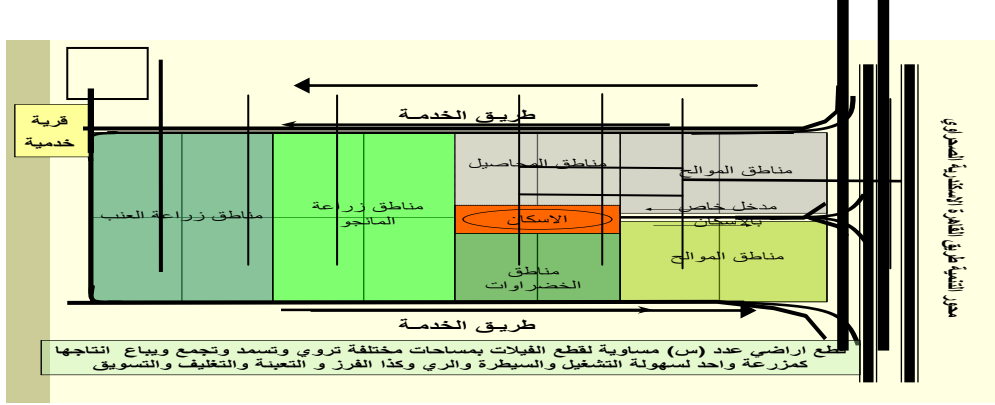
تم اقتراح ثلاث بدائل تخطيطية لمحاولة التغلب على النمط العمراني المبعثر للتجمعات السكنية بمنطقة الدراسة الموجودة على المحور :-

١- ترجيح التنمية الزراعية على طول المحور:- وفيها يتم عمل تخطيط زراعي وعدم السماح بعمران حدائقي وضبط العمران الحالي وسداد رسوم عالية مقابل إصلاح المخالفات ولهذا البديل بعض الإيجابيات، حيث سيساهم في زيادة الإنتاج الزراعي وتوفير العديد من فرص العمل والمساهمة في الخروج المخطط من الدلتا وكفاءة استغلال الموارد الأرضية والمائية والتأكيد على هيبة القانون في المجتمع، ولكن لهذا البديل بعض السلبيات حيث يصعب تطبيقه وسيلقى معارضة كبيرة من جهة أصحاب الأراضي والفيلات الذين اشتروا الأراضي التي تم تخصيصها للعمران متعدياً على أراضي زراعية، كما سيتضرر أصحاب الأراضي الذين لم يقوموا بالبناء لم يسمح لهم ببنائها عمران حدائقي.

٢- تعايش مع الوضع الراهن:- وفيها يتم التخطيط لتنمية زراعية وتنمية عمرانية حدائقيه جنباً إلى جنب في حدود الأراضي المتاحة وبنفس النسب الحالية على أساس عدم زيادة نسبة البناء عن الوضع الحالي والسماح بتعديل الاستعمال من زراعي إلى عمراني في إطار النسبة القانونية مع تحديد مقابل مادي عالي لذلك ووضع ضوابط لطرق تجميع العمران ومراعاة كافة الضوابط البيئية والعمرانية من خلال دمج للتنمية الريفية والحدائقيه وعدم تحفيز عمران جديد، ولهذا البديل بعض الإيجابيات حيث سيساهم في زيادة الإنتاج وفرص العمل ويعتبر حل وسط لمخطط عمراني متوافق قومياً ولكن قد لا يرضي ذلك أصحاب الأراضي

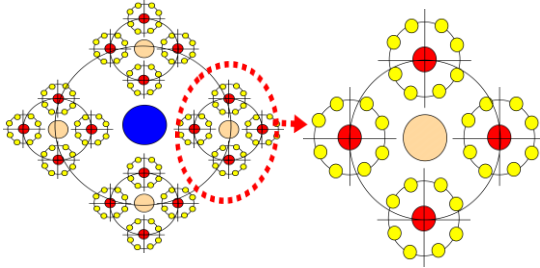
٣- التنمية لعمران حدائقي ممتد :- وفيها يتم زيادة نسبة البناء والسماح بتغيير الاستعمال طبقاً لضوابط مرنة خاضعة لتخطيط تنموي عمراني، على أساس السماح بزيادة نسبة البناء بحد أقصى ٧% وتغيير الاستعمال بمقابل ووضع ضوابط لتجميع العمران والحفاظ على البيئة ولهذا البديل بعض الإيجابيات لأنه سوف يحظى برضاء أصحاب الأراضي والمشتريين وقد يساهم في وجود علاقة تفاعلية محتملة مع التنمية الزراعية تحقق استفادة على المدى القريب من قوة الدفع للتنمية العمرانية الحالية، ولكن لهذا البديل بعض السلبيات حيث يعتبر سابقة خطيرة قد تطبق على جميع أراضي الاستصلاح الزراعي وبذلك سوف يفقد القانون هيئته في وضع قوانين صارمة للتعدي على الأراضي الزراعية كما أن النمط العمراني المقترح قد يعالج الوضع بصورة مؤقتة غير مستدامة كما انه لا يتفق مع الرؤيا القومية الحضرية وسوف تتحمل الدولة أعباء مستقبلية (مرافق، طرق، خدمات) نتيجة لتغير الاستعمال من زراعي إلى عمراني ويوضح الشكل رقم (٣-٢٣) البديل المقترح لطريقة تجميع الإسكان الحدائقي.



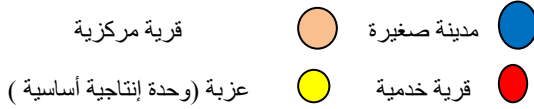


شكل (٣-٢٣) البديل المقترح لطريقة تجميع الإسكان الحدائقي

المصدر :- المخطط الإستراتيجي لتنمية المنطقة الواقعة على طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوية ٢٠١٠



- وتم وضع مقترح لتوزيع مراكز التنمية الزراعية بطريقة متدرجة طبقاً لتدرج التجمعات العمرانية كما هو موضح بالشكل رقم (٣-٢٤)، بهدف استصلاح ٢٥٥٠٠٠ ألف فدان وتوفير ٣٨٢٥٠٠ فرصة عمل بمجال الزراعة، وتم التدرج من المدينة الصغيرة إلى القرية المركزية إلى القرية الخدمية إلى الوحدة الإنتاجية الأساسية، وتم حساب الطاقة الاستيعابية للتجمعات المقترحة طبقاً للجدول المبين بالشكل رقم (٣-٢٥):-

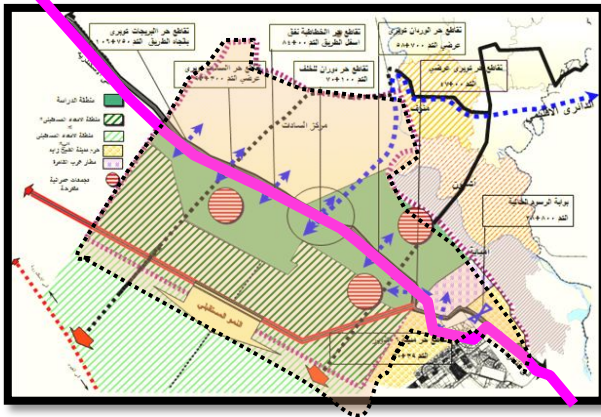


شكل(٣-٢٤) وضع مقترح لتدرج مراكز التنمية الزراعية

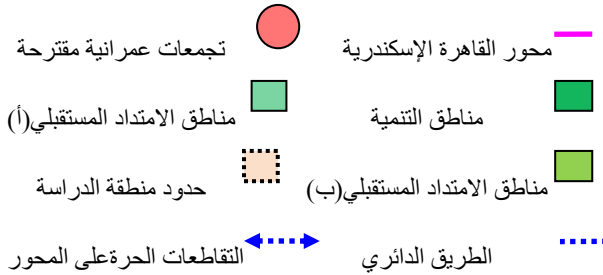
المصدر المرجع السابق

استيعاب التجمعات المقترحة	عدد	معدل الخدمة (فرد/الت جمع)	حجم السكان الذي يمكن استيعابه	متوسط مسطح الزمام الزراعي لكل تجمع	متوسط مسطح الزمام الزراعي الذي يخدمه التجمع	اجمالي مسطح التجمعات ( فدان )
(وحدة إنتاجية أساسية) قرية خدمة مركزية مدينة صغيرة	٢٥٦	٢.٠٠٠	٥١٢.٠٠٠	٧٥.٠	٧٥.٠	٥١٢.٠
	٣٢	٦.٠٠٠	١٩٢.٠٠٠	٢.٠٠٠	٨.٠٠٠	١٩٢.٠
	٨	١٢.٠٠٠	٩٦.٠٠٠	٣.٠٠٠	٣٥.٠٠٠	٩٦.٠
	٣	٥.٠٠٠ (٧.٠٠٠)	٢.٠٠٠.٠٠٠	-	١٢٥ ألف	١.٠٠٠
اجمالي التجمعات المقترحة	٢٩٨		١.٠٠٠.٠٠٠			٩.٠٠٠

شكل (٢٥-٣) الطاقة الاستيعابية المقترحة لمراكز التنمية الزراعية، المخطط الإستراتيجي، مرجع سابق



٣- تم وضع تصور مقترح لخطة التنمية على المحور كما موضح بالشكل رقم (٢٦-٣)، على أساس تحديد مناطق التنمية وعلاقتها بمسارات الحركة والتجمعات العمرانية المحيطة، وتحديد أماكن التجمعات العمرانية المقترحة وأماكن الامتداد المستقبلي.



شكل (٢٥-٣) التنمية المقترحة على محور القاهرة الإسكندرية

المصدر: المخطط الاستراتيجي، مرجع السابق

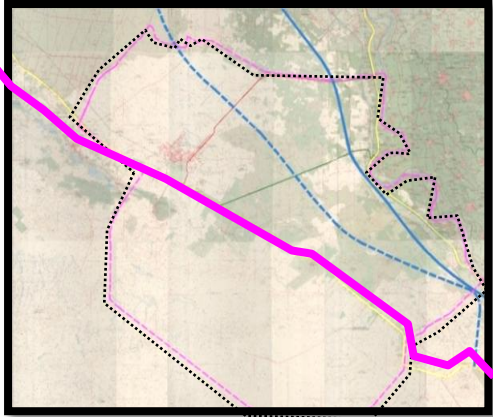

٤- نتيجة لتطور حركة المرور على المحور تم وضع تصور لتطوير شبكة الطرق المحيطة

أ- تطوير محور القاهرة الإسكندرية كطريق حر كما هو موضح بالشكل رقم (٣-٢٧).

ب- اقتراح طرق جديدة لفتح مجالات جديدة للتنمية واستغلال المساحات البيئية وتخفيف الضغط على المحور كما هو موضح بالشكل رقم (٣-٢٨).

١- طريق لربط مدينة السادس من أكتوبر بالنوبارية والساحل الشمالي والعلمين.

٢- طريق لربط مدينتي طنطا والسادات وربط محور القاهرة الإسكندرية الصحراوي والزراعي

				
حدود منطقة الدراسة	••••	محور القاهرة الإسكندرية	—	شكل (٣-٢٧) تطوير محور القاهرة الإسكندرية الصحراوي كطريق حر المصدر المرجع السابق
المسار الثاني للطريق المقترح	••••	المسار الأول للطريق المقترح	—	
وصلات يتم رفع كفاءتها	—	وصلات إنشاء جديدة	—	
شكل (٣-٢٨) المسارات المقترحة للطرق الحرة الوسطى المصدر: المخطط الإستراتيجي، مرجع سابق				

## ١- طريق لربط مدينة السادس من أكتوبر بالنوبارية والساحل الشمالي والعلمين :-



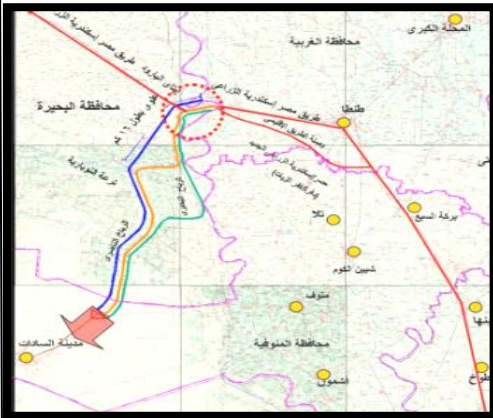
تم اقتراحه للاستفادة من المساحات غير المستغلة بالجهة الغربية من المحور و كما هو موضح بشكل رقم (٣-٢٩) و:

- ١- توفير مساحات جديدة للتنمية.
- ٢- خفض الكثافة المرورية على المحور
- ٣- ربط مدينة السادس من أكتوبر بالنوبارية والساحل الشمالي والعلمين.

## ٢- طريق لربط مدينتي طنطا والسادات وطريقي القاهرة الإسكندرية الزراعي والصحراوي :-

محور القاهرة الإسكندرية ————— طريق المقترح

شكل (٣-٢٩) طريق لربط مدينة السادس من أكتوبر بالعلمين



بدائل للتنفيذ موضحة بشكل (٣-٣٠) وهي

- ١- اقتراح طريق بطول ٤٢ كم، (١٦ كم علوي بتكلفة ٧٥٠ مليون جنية-٢٦ كم سطحي وأعمال صناعية بتكلفة ٤٠٠ مليون جنية).

- ٢- اقتراح طريق بطول ٤٦ كم (سطحي وأعمال صناعية بتكلفة ٧٥٠ مليون جنية)

- ٣- اقتراح طريق بطول ٤٥ كم (سطحي وأعمال صناعية بتكلفة ٧٣٠ مليون جنية)

البديل الأول ————— البديل الثاني ————— البديل الثالث

شكل (٣-٣٠) الطريق المقترح لربط مدينتي طنطا والسادات

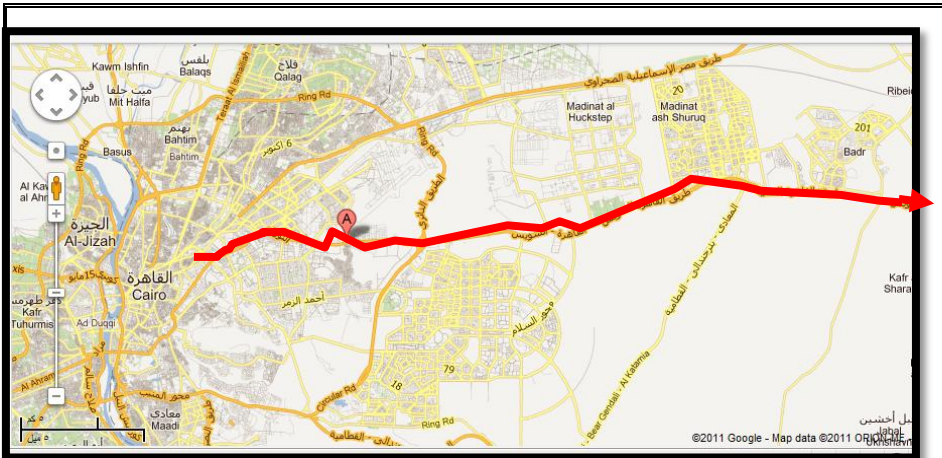
وربط طريقي القاهرة الإسكندرية الزراعي والصحراوي

من خلال عرض المخطط الاستراتيجي المقترح لتنمية المحور حتى عام ٢٠٢٠ نجد أنه تعديل لأحد المناطق الموجودة على المحور لتنميته بقدر المستطاع في الوقت الحالي، وأرى أن المخطط المقترح منظم ومدروس، حيث تطرق لدراسة كافة ظروف الوضع الراهن للمحور وإمكانياته التنموية للاستفادة منها، وتم التخطيط بناءً على تدرج أقطاب النمو بمنطقة الدراسة، وكيفية اتصال المنطقة بالمناطق التنموية القريبة كأقطاب نمو مضادة على المحور، ولكن المخطط عند اقتراحه لحلول مشكلة النمط العمراني المبعثر للتجمعات السكنية المنتشرة على المحور لم يضع حل جذري لتأثير تغيير الاستخدام عند تقييم المخطط الاستراتيجي المقترح لتنمية المحور حتى عام ٢٠٢٠، نجد أنه تطوير لأحد المناطق الموجودة على المحور لتنميتها بقدر المستطاع في الوقت الحالي والتعايش مع الوضع الراهن، وأرى أن المخطط المقترح منظم ومدروس، حيث تطرق لدراسة كافة ظروف الوضع الراهن للمحور وإمكانياته التنموية للاستفادة منها، وتم التخطيط بناءً على تدرج أقطاب النمو بمنطقة الدراسة، وكيفية اتصال المنطقة بالمناطق التنموية القريبة كأقطاب نمو مضادة على المحور، ولكن المخطط عند اقتراحه لحلول مشكلة النمط العمراني المبعثر للتجمعات السكنية المنتشرة على المحور لم يضع حل جذري لتأثير تغيير الاستخدام من زراعي إلى عمراني على خطة التنمية الشاملة للمحور ككل وإمكانيات المياه الجوفية ومصادر المياه المتاحة للمناطق المقترحة للتنمية الزراعية بمنطقة الدراسة بعد تدهور خصائص الخزان الجوفي، كما أنه لم يتطرق أيضاً لمشروع ضخ يستطيع أن ينهض بمدينة السادات الموجودة على المحور وتفعيل دورها كقطب تنموي هام مع منطقة الدراسة لفتح آفاق تنموية جديدة على المحور.

### (٣-٢-٢) محور القاهرة / السويس الصحراوي :-

كان الهدف من إنشاء هذا المحور هو الربط بين خط السفن التجارية بالسويس والمستعمرات الإنجليزية بالقاهرة في ذلك الوقت، ثم تم تشغيل خط السكة الحديد بين القاهرة والسويس عام ١٨٥٨م، ولم يتم إنشاؤه بغرض التنمية، ويمثل المحور طريق إستراتيجي بمثابة العمود الفقري الذي يشع في المحيط الشرقي لربط القاهرة بالسويس، حيث يرتبط مباشرةً بميناء السويس البحري، والمفترض أن يتم الاستفادة منه بقدر المستطاع لتحقيق التنمية العمرانية.

يبلغ طول المحور ٤٥ كم ويمتد موازياً لمحور القاهرة الإسماعيلية، ويتقاطع مع الطريق الدائري ويرتبط من خلال الطريق الدائري بمناطق دار السلام والمعادي وحلوان، ويرتبط أيضاً بمناطق حضرية متكاملة بالقاهرة (مصر الجديدة-مدينة نصر) وتم إنشاء المدن الجديدة في الجزء الأول من المحور كما هو موضح بالشكل رقم (٣-٣).



الطرق المحيطة بالمحور

محور القاهرة السويس الصحراوي

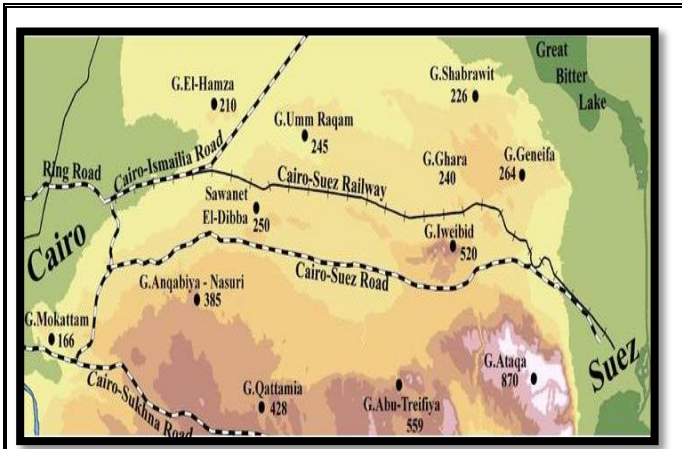
شكل (٣-٣) مسار محور القاهرة السويس الصحراوي المصدر :- google map

يحصر المحور ٦٢٥٠٠ هكتار من الأراضي بين طرفيه، ويهيمن على جزء من المحور مجموعه من الأنشطة العسكرية الخاصة بالجيش منها مجمع إسكان لوزارة الدفاع ومدينة الهايكستب المحصورة بينه وبين محور القاهرة الإسماعيلية، وتقع أيضاً على المحور بعض المدن الجديدة التي تنحصر بينه وبين محور القاهرة / الإسماعيلية الصحراوي مثل (مدينة هليوبوليس الجديدة - مدينة الشروق - مدينة بدر الصناعية).<sup>١</sup>

<sup>١</sup> محمد أحمد رياض، دور وتأثير الطرق على التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة القاهرة ٢٠٠٤ ص ١٧٣

## (٣-٢-١) الإمكانيات التنموية على المحور :-

يربط المحور بين عاصمة القاهرة كقطب مركزي للنمو ومدينة ساحلية هامة هي مدينة السويس كقطب مضاد للنمو لما بها من موارد وإمكانيات متميزة ومنفردة (ميناء السويس وقناة السويس ) ساعدتها على خلق كيان اقتصادي هام لما لها من دور فعال في الصادرات والواردات لجمهورية مصر العربية وكذلك الرحلات السياحية، ويسيطر على المحافظة النشاط الصناعي فيها مجموعة ضخمة من الصناعات البترولية والبتروكيماوية والأسمدة والحديد والصلب والسيراميك وبها بعض الأنشطة السياحية وأنشطة صيد الأسماك، وبذلك يعتبر من أفضل محاور التنمية لقربه من مناطق حضرية متكاملة بالقاهرة وتميزه بارتباطه بميناء السويس البحري الذي يعطي إمكانية للتجمعات العمرانية المقترحة على المحور أن تستفيد بميزة توطين الأنشطة التخزينية والتجميعية كحلقة وصل بين القاهرة والسويس.



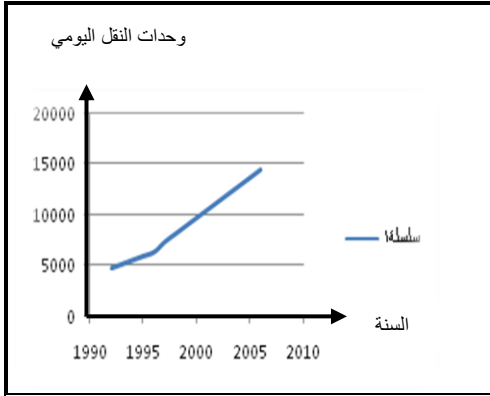
يقع على جانبي المحور مجموعة من الأراضي بعضها يمكن زراعتها ولكن تحتاج إلى معالجة خاصة نتيجة لارتفاع نسبة الحديد بها و البعض الآخر أراضي غير صالحة للزراعة لطبيعتها الصخرية فهي امتداد لجبل المقطم كما يجب البناء عليها بحرص نظراً لطبيعتها الرسوبية فهي معرضة للتفكك مع الوقت عند تعرضها للمياه وللعوامل الجوية الأخرى ويوضح الشكل رقم(٣-٣)

١٤٠:٢٦٠ م		١٤٠:٢٠ م		٢٠:٠ م	
٦٢٠:٥٠٠ م		٥٠٠:٣٨٠ م		٣٨٠:٢٦٠ م	
٩٨٠:٨٦٠ م		٨٦٠:٧٤٠ م		٧٤٠:٦٢٠ م	
شكل (٣-٣) التضاريس على طريق القاهرة السويس الصحراوي					
المصدر :- google map					

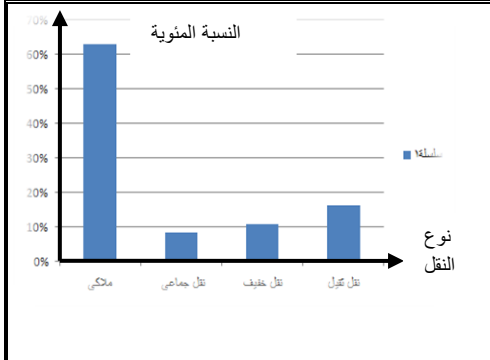
التضاريس على طريق القاهرة السويس الصحراوي، أما بالنسبة للثروات التعدينية على طول المحور فتنتركز عند نهايته على الجانبين الشمالي والجنوبي منه، وفيما يخص مواد البناء فهي متركزة عند بداية المحور وخاصة في الجزء الجنوبي منه، وأما بالنسبة لإمكانيات المياه الجوفية على المحور فهي منعدمة تماما.

## ١- (٢-٢-٣) تطور التنمية على المحور :-

تطورت طبيعة التنمية العمرانية على طول المحور، ففي الفترة بين عامي ١٩٨٤ : ٢٠٠٤ كانت التنمية على المحور شبه منعدمة حتى في المدن الجديدة الواقعة عليه ( بدر-الشروق )، وذلك بالرغم من قربه من مدينة القاهرة، وفي الفترة بين عامي ٢٠٠٤ : ٢٠٠٨ ارتفعت معدلات التنمية على المحور وحدثت طفرة في التنمية تركزت في مدينة القاهرة الجديدة والتجمع الخامس ومدينة الرحاب، ونمت بعض المناطق الرئيسية بمدينة الشروق وبلغت مساحة المناطق الرئيسية بمدينة الشروق وبلغت المنطقة العمرانية بطول المحور عام ٢٠٠٣ م ١٤٤١٠ فدان وارتفعت إلى ١٠٨٣١٠ فدان عام ٢٠٠٧.



شكل (٣-٣) تدرج الكثافة المرورية على محور القاهرة / السويس الصحراوي في الفترة (١٩٩٢ : ٢٠١٠)



شكل (٣-٤) نسب وحدات النقل المستخدمة على محور القاهرة / السويس الصحراوي

تدرجت الكثافة المرورية على المحور تبعاً لتدرج التنمية عليه كما هو موضح بالشكل رقم (٣-٣)، ففي الفترة بين عامي ١٩٩٢ : ١٩٩٦ تطورت معدلات النقل من ٤٧٥١ وحدة نقل يومياً حتى وصلت إلى ٦٣٢٧ وحدة نقل يومياً، وفي الفترة بين عامي ١٩٩٧ : ٢٠٠٦ تطورت معدلات النقل من ٧٣٢٥ وحدة نقل يومياً عام ١٩٩٧ إلى ١٤٤١٠ وحدة نقل يومياً عام ٢٠٠٦.

أما بالنسبة لنوعية وحدات النقل على المحور فمثلت السيارات الملاكى ٦٣% من الحجم المروري على المحور، بينما مثلت الحافلات والنقل الجماعي ٨.٥% من الحجم المروري على المحور، ومثلت عناصر النقل الخفيف ١١% من الحجم المروري على المحور، ومثل النقل الثقيل حوالي ١٦.٥% من الحجم المروري على المحور ويوضح شكل (٣-٤) نسب وحدات النقل المستخدمة على المحور

<sup>١</sup> سامي محمد الزيني، التنمية على طريقي القاهرة - إسماعيلية والقاهرة السويس الصحراويين، ورقه بحثيه، عمارة القاهرة ٢٠٠٩



ومما سبق نجد أن الكثافة المرورية على محور القاهرة / السويس الصحراوي تتمثل في سيارات النقل والحافلات نتيجة لوجود بعض المدن الجديدة على المحور، ويزيد النقل الثقيل على المحور نتيجة لوجود ميناء السويس وبعض الموارد الطبيعية التي تحتاج لعناصر النقل الثقيل، مثل محاجر الرمل والزلط والرخام وشركات النفط بمنطقة السويس وخليج السويس .

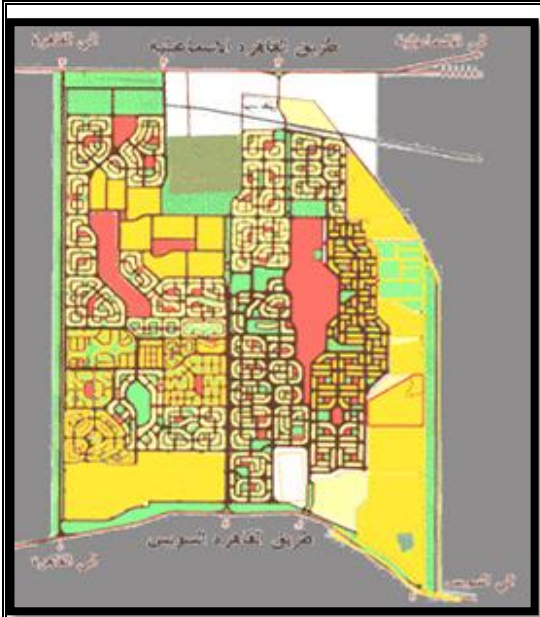
### ٣-٢-٢-٣) دور المحور في التنمية :-

#### ١- التنمية العمرانية على المحور :-

تتمثل في المدن الجديدة على المحور وهي :-

#### أ- مدينة الشروق :-<sup>١</sup>

تم إنشائها بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم (٣٢٦) لعام ١٩٩٥ لتحقيق عدة أهداف تنموية أهمها التنمية العمرانية وتوفير مناطق سكنية لاستيعاب الزيادة السكانية وتخفيف الضغط السكاني على القاهرة الكبرى وتوفير فرص عمل جديدة من خلال المشروعات الصناعية بالمدينة، تقع المدينة على محور القاهرة/ السويس وامتدت إلى محور القاهرة/ الإسماعيلية، ويوضح شكل رقم (٣-٣٥) المخطط العام لمدينة الشروق، خططت لتستوعب ٥٠٠ ألف نسمة على مساحة إجمالية ١١,٩ ألف فدان على أن تكون مساحة الكتلة العمرانية بها ٩,٢ ألف فدان، تبلغ مساحة النشاط السكني للمدينة ٦,٩ ألف فدان مقسمة إلى مجموعة من الأحياء تشتمل على جميع مستويات الإسكان (اقتصادي- متوسط - فوق متوسط - فاخر)، كما



شكل (٣-٣٥) المخطط العام لمدينة الشروق

المصدر :-

<http://www.akarmsr.com/vb/akarmasr-photos/shorouk/shrouklayout.gif>

تبلغ مساحة النشاط الخدمي بالمدينة ١,٥ ألف فدان حيث يوفر التخطيط للمدينة قطع أراضي للخدمات المختلفة (تعليمية - صحية - ثقافية - دينية - ترفيهية - تجارية) ومن أبرز

<sup>١</sup> سامي محمد الزيني، التنمية على طريقي القاهرة - إسماعيلية والقاهرة السويس الصحراويين، ورقه بحثيه، عمارة القاهرة ٢٠٠٩

المشروعات بالمدينة في القطاع التعليمي (الجامعة الفرنسية – الجامعة البريطانية – أكاديمية الشروق – الجامعة اللبنانية) وفي القطاع الترفيهي (نادي هليوبوليس – نادي جرين هيلز – سينما السيارات – الحديقة الإقليمية)، كما يبلغ مساحة النشاط الصناعي بالمدينة ١١ فدان وتقوم هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة بتوفير قطع أراضى للمخازن والورش التابعة للنشاط الصناعي، بينما يقتصر النشاط الزراعي بالمدينة على زراعة الحزام الأخضر وتشجير الطرق.

ولكن لم تنجح المدينة في تحقيق الجذب السكاني المستهدف، حيث كان عدد السكان المستهدف لها لعام ٢٠١٧ هو ٥٠٠ ألف نسمة ولكنها لم تحقق سوى ٢٥% حتى الآن من المستهدف لها كما أنها لم تسهم في تحقيق التنمية العمرانية المستهدفة التي توجه الأبعاد الاقتصادية بشكل متكافئ في جميع المجالات لأن المدينة خطت على أساس التنمية العمرانية بدون قاعدة اقتصادية.

#### ب- مدينة بدر الصناعية :<sup>١</sup>



تم إنشاؤها عام ١٩٨٣ تقع على محور القاهرة / السويس وامتدت إلى محور القاهرة /الإسماعيلية، خطت لتستوعب ٤٣٠ ألف نسمة على مساحه إجمالية ١٦٧٠٠ فدان على أن تكون مساحة الكتلة العمرانية ١١٥٠٠ فدان<sup>٢</sup>، وخطت لتوفير قاعدة اقتصادية عن طريق النشاط الصناعي ويوضح الشكل رقم (٣٦-٣) المخطط العام لمدينة بدر الصناعية.

شكل (٣-٣٦) المخطط العام لمدينة بدر الصناعية

المصدر :- موقع هندسة المنصورة (Arc 2009 – urban)

<sup>١</sup> محمد طاهر الصادق، مدينة بدر الصناعية، التقرير الدوري الأول – مارس ١٩٨٦، معهد التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة  
<sup>٢</sup> سامي محمد الزيني، التنمية على طريقي القاهرة – إسماعيلية والقاهرة السويس الصحراويين، ورقة بحثية، عمارة القاهرة ٢٠٠٩

**- تم تخطيط شبكة الطرق الرئيسية على ثلاث مستويات :-**

المستوى الأول :- الطرق الدائرية الداخلي والخارجي اللذان يبدآن من الطريق الإقليمي وينتهيان به ويرتبطان بالشرابين الرئيسية للمدينة.

المستوى الثاني :- الشريان الرئيسي الداخلي وهو المحور الذي يتجمع حوله الأنشطة والمجموعات الصناعية، بالإضافة إلى خمسة طرق إشعاعية تصل بين الطريق الدائري الداخلي والخارجي وتفصل في نفس الوقت التجمعات الصناعية بعضها البعض.

المستوى الثالث:- يتقاطع مع المستوى الثاني ويتمثل في الطرق التي تربط التجمعات الصناعية والمنشآت، وتتقاطع مع المحور الرئيسي لربط الصناعات المنفصلة بكل مجموعه وبين الصناعات المتصلة والتخزين بها.

- تم تخصيص الجزء الشرقي منها لتجمع الأنشطة الصناعية، التي تركز على الطريق الإقليمي وترتبط بأربع مداخل مؤدبين إلى طريقين رئيسيين يحصران تلك المنطقة، وترتبط المنطقة الصناعية بالمدينة بواسطة ٣ محاور رئيسيه ( الطريق الدائري الرئيسي الخارجي – منطقة وسط المدينة – الطريق التجميعي الرئيسي ).

**- أهداف تخطيط المنطقة الصناعية:-**

- ١- إيجاد علاقة وظيفية بين مواقع الصناعات المختلفة .
  - ٢- فصل الصناعات الحساسة ضد الحريق أو التي تؤثر بالسلب على بعضها البعض.
  - ٣- الجمع بين الأنشطة التي تحتاج لنوعيات معينة من الخدمة .
  - ٤- توزيع الصناعات بما يضمن رفع كفاءة دخول وخروج الخامات والمنتجات الصناعية، وبما يقلل عدد الرحلات اليومية من وإلى المنطقة السكنية للعاملين بالنشاط الصناعي .
  - ٥- توفير الخدمات بما يناسب عدد العاملين والمنشآت بالمنطقة الصناعية .
- يهدف تخطيط المنطقة الصناعية إلى تحقيق أهداف التنمية، عن طريق تحقيق الأهداف العمرانية والاجتماعية والاقتصادية، وتحقيق أقصى استغلال للموارد المتاحة وتقليل تكاليف الإنشاء بقدر المستطاع، ومعرفة الاحتياجات الفعلية للمنطقة، وتخطيطها بما يحقق قدرًا من المرونة لمقابلة الطلب المستقبلي المتغير غير المتوقع .
- لم تنجح المدينة في تحقيق الجذب السكاني المستهدف، حيث كان عدد السكان المستهدف لها عام ٢٠١٧ ٤٣٠ ألف نسمة ولم تحقق سوى ٢٥% حتى الآن من المستهدف لها. ونشأت على جانب المحور بعض المشروعات الاستثمارية الجديدة التابعة لرجال الأعمال



## ج- مشروع مدينتي :-

تقع على محور القاهرة السويس الصحراوي وتتميز بموقعها لقربها من الطريق الدائري والمدخل الجديد لمطار القاهرة و ترتبط بمنطقة التجمع الخامس، تم تخطيطها على أساس تحقيق مستوى معيشي أفضل للسكان بها حيث تم تكثيف المساحات الخضراء وتجميعها لخلق رئة للمدينة.

وتتميز المناطق السكنية بها بالتنوع حيث تضم مناطق فيلات ومناطق أخرى للعمارات بمقاسات متعددة تتمتع بالخدمات في المناطق الخضراء والمساحات المتاحة لممارسة الرياضة والتسوق وغيرها<sup>1</sup>، ويوضح الشكل رقم (٣-٣٧) المخطط العام لمشروع مدينتي.

## د- مدينة الرحاب :-



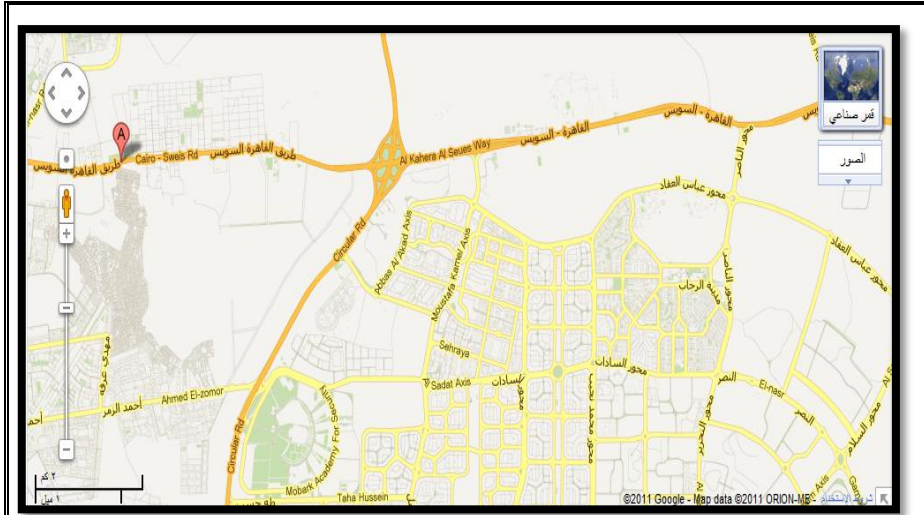
تتميز بموقعها الذي ساعدها على تحقيق جذب السكان، تقع على محور القاهرة السويس الصحراوي وتقترب من الطريق الدائري الذي يربطها بكافة مناطق القاهرة، تقع بالقرب من مدينتي الشروق و بدر الصناعية ومن مناطق التجمع الأول والتجمع الخامس ويوضح شكل (٣-٢٨) المخطط العام لمدينة الرحاب،

<sup>1</sup> <http://www.madinaty.com/Arsitemap.aspx>

وبفضل الطريق الجديد أصبحت مدينة الرحاب الآن على بعد ١٠ دقائق من مطار القاهرة الدولي، كما أنها تتمتع بشبكة مواصلات جيدة تنقل سكان المدينة إلى مناطق كثيرة في القاهرة، تعد المناطق السكنية بالمدينة من أولى التجمعات السكنية الجديدة التي تم بناؤها على الأطراف الشرقية للقاهرة، وتم تخطيطها لتكون مجتمع عمراني متكامل في منطقة القاهرة الجديدة تنمو خلال عشر مراحل، تم تخطيط المدينة على مساحة ١٠ آلاف متر مربع لتقدم سكن فاخر لأكثر من ٢٠٠ ألف شخص، كما تحتوي على منطقة تجارية تم إعدادها بعناية لتقدم كافة الاحتياجات اليومية لسكان المدينة<sup>١</sup>.

## ٢- التنمية الصناعية على المحور :-

ظهرت بعض الأنشطة الصناعية على المحور كما هو موضح بالشكل رقم (٣-٣٩) منها الصناعات الثقيلة مثل الهيئة العربية للتصنيع (مصنع صقر قريش) والشركة الأمريكية العربية لصناعة السيارات بالإضافة إلى عدة مصانع صغيرة أخرى، كما ساهمت مدينة بدر الصناعية في ظهور قاعدة للصناعات المتوسطة والخفيفة على المحور .



شكل (٣-٣٩) المناطق الصناعية على طريق القاهرة السويس الصحراوي

المصدر :- google map 2011

## ٣- التنمية الزراعية على المحور :-

انعدمت التنمية الزراعية على المحور لافتقاره للأراضي الصالحة للزراعة ولمصادر المياه اللازمة للزراعة.

<sup>1</sup> [http://www.alrehabcity.com/alrehab\\_arabic/Introduction.html](http://www.alrehabcity.com/alrehab_arabic/Introduction.html)

## (٣-٢-٤) تحليل التنمية على المحور :-

كان لطبيعة التربة دور كبير في التأثير على حجم التنمية على المحور ونوعية التنمية، حيث أن الأراضي حول المحور غير صالحة للزراعة كما يصعب البناء عليها في بعض المناطق مما حجم كثيراً من حجم التنمية العمرانية والزراعية على المحور، ولكنها تحتوي على موارد طبيعية لذلك تم استغلالها كمناطق للثروات التعدينية، وبذلك أنحصرت عطاها في قدرتها على توفير فرص عمل وقتية سوف تنتهي بنضوب هذه الموارد.

أما بالنسبة للتنمية العمرانية فنشأت ببعض المناطق على المحور فنجد انه تم تخطيط المدن الجديدة على المحور بكامل مساحتها لاستيعاب عدد كبير من السكان، وتم توجيه استثمارات ضخمة لها بلغت ٢٠ مليار دولار أمريكي لتخصيص مساحات للأغراض السكنية على المحور وتوفير الخدمات وتوفير شبكة الطرق والبنية التحتية ووسائل للنقل لتحقيق الجذب السكاني المستهدف، ولكن كان لضغوط المستثمرين والقوى السياسية دور في ظهور بعض الاستخدامات المخالفة للمخطط المعتمد للمدن الجديدة، حيث ظهرت منشآت ترفيهية وتعليمية ومشروعات أمن غذائي ومعارض سيارات ومنشآت استثمارية متنوعة خارج المدينة بمدينة الشروق ونتيجة للضغوط الحكومية تم تخصيص أراضي لوزارة الداخلية والجيش بالمدينة وهذا خارج مخطط المدينة، كما تم إضافة مساحات عمرانية للإسكان الفاخر وفوق المتوسط والفيلات في مدينة بدر على حساب المساحة المخصصة للإسكان الاقتصادي وهذا أيضاً خارج المخطط<sup>١</sup>.

ولم تحقق المدن الجديدة الجذب السكاني المستهدف لها، حيث تراوحت كثافة السكان على المحور بين (٢٨-٧٥ نسمة / هكتار)، والمناطق السكنية بالمدن الجديدة مازالت غير مأهولة بالسكان وتعداد السكان بها لا يتجاوز ١٤٠٠٠٠ نسمة وهو ما يعادل ٢٥% من المستهدف لها<sup>٢</sup>.

بينما نجح إلى حد كبير النشاط الصناعي والتعديني في تحقيق أهدافه على المحور فظهرت بعض المناطق الصناعية سواء داخل مدينة بدر أو خارجها، وتم استغلال الكثير من الأراضي على المحور في التنقيب عن الثروات التعدينية، ولكن يجب تطوير النشاط الصناعي على المحور بما يتناسب مع الإمكانيات المتاحة بمدينة السويس التي يسيطر عليها النشاط الصناعي .

<sup>١</sup> نجوى ابراهيم محمود، صنع القرار والدور التنموي للمدن الجديدة، ورقة بحثية، مؤتمر صنع القرار في مجال التنمية في مصر ٢٠٠٧  
<sup>٢</sup> The state of African cities 2008, a frame work for addressing urban challenges in africa

لا يوجد مخطط عام معتمد لتنمية المحور وتطويره ودعمه، بينما توجد بعض المقترحات لتنمية المحور عمرانيا على هيئة وحدات تخطيطية صناعية نمطية متكررة تتراوح مساحاتها بين ( ٥ : ٢٠ ) ألف متر ويمكن تكرارها كل ( ٣ : ٧ ) كم، بحيث تكون الوحدة التخطيطية الصناعية جنوب المحور والمناطق السكنية والخدمية شمال المحور، وتم اقتراح مد خط مترو من القاهرة إلى السويس لدعم التنمية وتحقيق عامل جذب للمحور.<sup>١</sup>

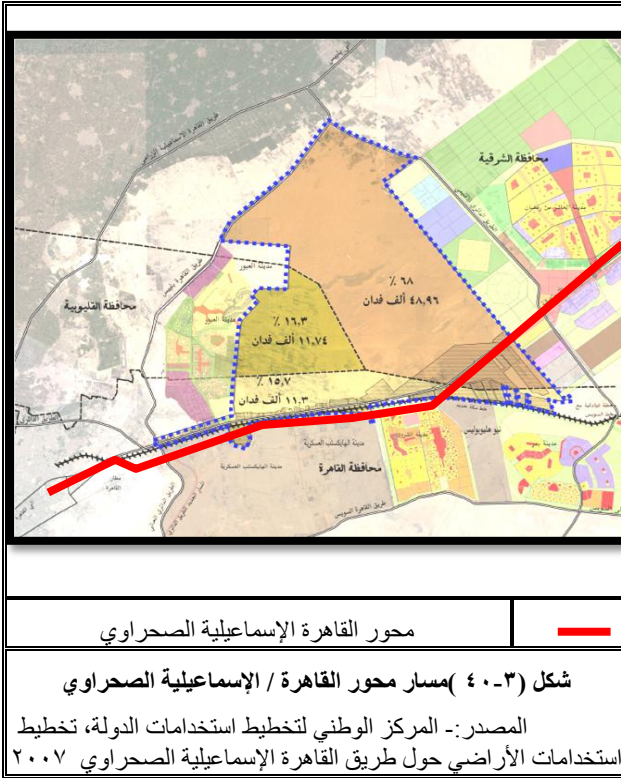
ونستنتج مما سبق ما يلي :-

- لم ينشأ المحور أصلاً بغرض التنمية، ولم يحظى بالاهتمام الكافي لاستغلال إمكانياته وتفعيل دوره في التنمية، فهو قريب من المنطقة المركزية بالقاهرة، وينتهي طرفه بمدينة السويس الصناعية وقناة السويس التي لها دور اقتصادي هام ومؤثر في حركة السياحة والتجارة بالجمهورية.
- برغم ذلك نمى بشكل عشوائي ونشأت عليه المدن الجديدة بشكل غير مدروس لا يدعم التنمية العمرانية على طول المحور فنمت ببطء ولم تحقق الأهداف المرجوة منها في التنمية.

<sup>١</sup> محمد أحمد رياض، دور وتأثير الطرق على التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة القاهرة ٢٠٠٤ ص ١٧٧

## (٣-٢-٣) محور القاهرة / الإسماعيلية الصحراوي:-

أنشأ هذا المحور عام ١٨٦٩ في عهد الخديوي إسماعيل، ولم يكن بغرض التنمية ولكن بهدف وجود طريق برى لربط القاهرة بقناة السويس، لتسهيل حركة وصول مواكب الاحتفالات الخاصة بافتتاح قناة السويس، ولكن تطور بشكل تلقائي فساهم في فتح آفاق تنموية جديدة، ويمثل محور إستراتيجي موازى لخط سكة حديد السويس ولربط القاهرة بمدن القناة، ويعتبر من أهم مداخل القاهرة من الناحية الشرقية لأنه يخدم العديد من التجمعات العمرانية، وتتحرك عليه الرحلات والبضائع الإقليمية من وإلى القاهرة<sup>١</sup>.



- يبدأ المحور عند التقاء طريق الإسماعيلية الصحراوي مع الطريق الدائري وينتهي عند مدينة العاشر من رمضان ويبلغ طوله ١٤٠ كم، يقع على جانبي المحور بعض المدن الجديدة (الشروق- العبور- هليوبوليس الجديدة- بدر- العاشر من رمضان)، ويضم المحور المنطقة العسكرية بالهايكسبيت وجمعية أحمد عرابي لاستصلاح الأراضي

ومدينة السلام للإسكان كما هو موضح بالشكل رقم (٣-٤٠)، يضم أيضاً المحور بعض الخدمات الإقليمية المنتشرة على طوله ويتصل بالطريق الدائري الذي يربط بين التجمعات العمرانية الجديدة.

<sup>١</sup> هاله سيد عبد الحكيم، التنمية العمرانية للمحور المقترح سوهاج الغردقة بصعيد مصر، رسالة ماجستير غير منشوره، هندسة أسبوط ٢٠٠٧ ص٤٤



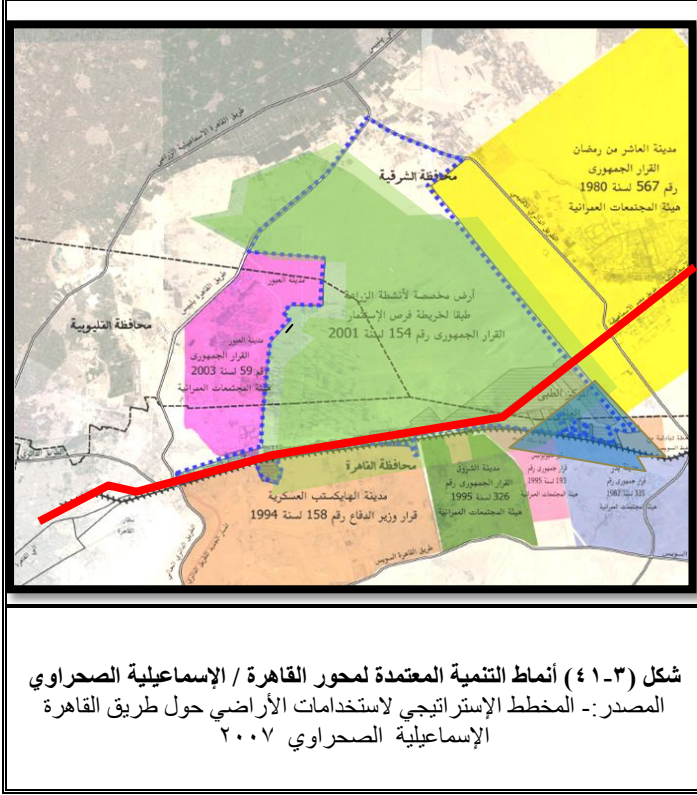
(٣-٢-٣) الإمكانيات التنموية على المحور :-<sup>١</sup>

يتمتع المحور بموقع جغرافي هام يربط بين العاصمة القاهرة ومدينة الإسماعيلية التي تتميز بالعديد من المقومات الاقتصادية الهامة المتمثلة في الأراضي الزراعية المحيطة بترعة الإسماعيلية ومجموعة الأنشطة والمنشآت الاقتصادية الخاصة بتيسير أعمال المرور من قناة السويس وبعض المناطق الصناعية المحدودة التأثير والقطاع الأساسي بها وهو المجال السياحي حول بحيرة التمساح والمناطق المحيطة بها من الأنشطة السياحية وأنشطة صيد الأسماك وقرى الصيادين، مما يحقق نظرية أقطاب النمو على أساس دعم التنمية الشاملة على طول المحور من خلال قطبين رئيسيين للنمو وخلق أقطاب فرعية تتمثل في مراكز المدن الجديدة تساعد في توجيه التنمية إلى المناطق الهامشية وتخفيف الضغوط العمرانية والسكانية على مدينة القاهرة.

يقع على جانبي المحور مجموعة من الأراضي الرسوبية الحديثة العمر أغلبها أراضي مفككة صالحة للزراعة والبعض الآخر أراضي صخرية يمكن البناء عليها دون حدوث مشاكل إنشائية، أما بالنسبة للثروات التعدينية على طول المحور فهي نادرة ولكن يمكن الوصول لمنطقة المحاجر الموجودة شمال المحور بسهولة عبر طريق القاهرة بلبيس الصحراوي، كما تتركز المياه الجوفية في المنطقة الشمالية من المحور وخاصة غرب وشمال غرب مدينة الإسماعيلية.

كما تتركز المياه الجوفية بشكل ملحوظ في بداية المحور على الجهة الشمالية منه وتقل كلما اتجهنا جنوبا، وتعتبر ترعة الإسماعيلية من أهم الإمكانيات التنموية للمحور لأنها ساهمت في نجاح مشروع حفر قناة السويس، وكان لها دور هام في التنمية الزراعية الضخمة على جانبيها مما ساعد في ظهور مناطق التنمية الزراعية شمال منطقة المحور.

<sup>١</sup> سامي محمد الزيني، التنمية على طريقي القاهرة – إسماعيلية والقاهرة السويس الصحراويين، ورقه بحثيه، عمارة القاهرة ٢٠٠٩

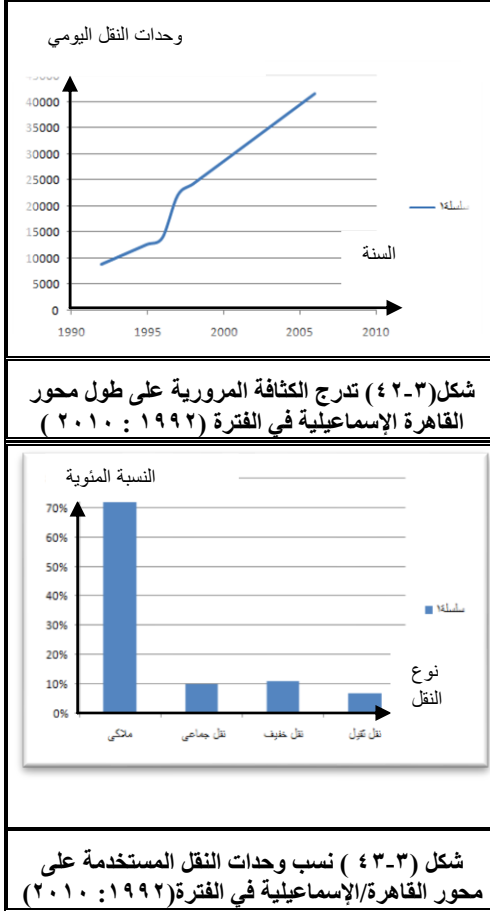
٣-٢-٣) تطور التنمية على المحور<sup>١</sup>

نشأت التنمية على جانبي المحور طبقاً لقرارات وزارية معتمدة، تمثلت في مجموعة من المدن الجديدة التي نشأت طبقاً لقرارات هيئة المجتمعات العمرانية للوصول إلى المناطق الهامشية على جانبي المحور واستغلالها في التنمية العمرانية، وتم تخصيص مناطق للتنمية الزراعية و استصلاح الأراضي لدعم التنمية الشاملة على طول المحور طبقاً لقرار هيئة التنمية الزراعية

طبقاً لخريطة فرص الاستثمار بالمنطقة، وتم تخصيص منطقه عسكريه تابعه لوزارة الدفاع (مدينة الهايكستب ) التي نشأت بقرار من وزارة الدفاع.

نشأت أنماط مختلفة غير مدروسة للتنمية على جانبي المحور كما هو موضح بالشكل رقم (٣-١) وهذا يتنافى مع وجود خطه مدروسة للمحور تم وضعها بالتنسيق مع كافة القطاعات التنموية طبقاً للظروف والإمكانيات المتاحة لدعم التنمية الشاملة على طول المحور.

<sup>١</sup> المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول طريق القاهرة الإسماعيلية الصحراوي ٢٠٠٧



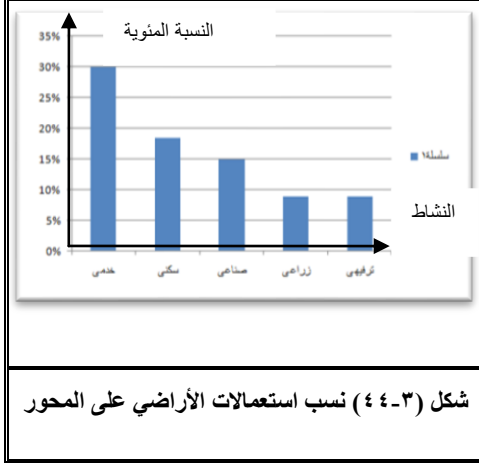
تدرجت الكثافة المرورية على المحور تبعاً لتدرج التنمية كما هو موضح بالشكل رقم (٤٢-٣) ففي الفترة بين عامي ١٩٩٢ : ١٩٩٦ تطورت معدلات النقل من ٨٧٦٥ وحدة نقل يومياً إلى ١٣٨٥٧ وحدة نقل يومياً، وفي الفترة بين عامي ١٩٩٧ : ٢٠٠٦ حدثت طفرة ضخمة في تطور معدلات النقل على المحور فتطورت من ٢١٩٧٦ وحدة نقل يومياً عام ١٩٩٧ إلى ٤١٤٥٢ وحدة نقل يومياً عام ٢٠٠٦.

أما بالنسبة لنوعية وحدات النقل على المحور فتمثلت السيارات الملاكية ٧٢ % من الحجم المروري على المحور، بينما مثلت الحافلات والنقل الجماعي ١٠ % من الحجم المروري على المحور، وتمثلت عناصر النقل الخفيف ١١ % من الحجم المروري على المحور، ومثل النقل الثقيل حوالي ٧ % من الحجم المروري على المحور كما هو موضح بالشكل رقم (٤٣-٣).

ومما سبق نجد أن الكثافة المرورية على محور القاهرة الإسماعيلية الصحراوي أغلبها تتمثل في سيارات النقل الملاكية والحافلات، نتيجة لوجود بعض الأنشطة الخدمية التعليمية بالمدن الجديدة المقامة على المحور، ولم يحتل النقل الثقيل إلا نسبة صغيرة من الكثافة المرورية الذي يخدم التجمعات الصناعية القائمة ببعض المدن الجديدة على المحور.<sup>١</sup>

<sup>١</sup> سامي محمد الزيني، التنمية على طريقي القاهرة - إسماعيلية والقاهرة السويس الصحراويين، ورقه بحثيه، عمارة القاهرة ٢٠٠٩

## ٣-٢-٣) دور المحور في التنمية :-



شكل (٤٤-٣) نسب استعمالات الأراضي على المحور

بلغ عدد المشروعات على المحور حوالي ١٠٤ مشروع متفاوتة في المساحة، مثل الاستخدام الخدمي والتجاري ٣٠% من إجمالي المشروعات، ومثل الاستخدام السكني ١٨.٣% ومثل الاستخدام الصناعي والأراضي الفضاء ١٥%، ومثل الاستخدام الزراعي والحيواني ٩%، والمساحات الخضراء وعناصر الترفيه مثلت ٩%، بالإضافة إلى وجود بعض الاستخدامات العسكرية ويوضح الشكل رقم (٤٤-٣) نسب استعمالات الأراضي على المحور.<sup>١</sup>

## ١- التنمية العمرانية في المدن الجديدة الموجودة على المحور:-

## أ- مدينة العاشر من رمضان :-



شكل (٤٥-٣) المخطط العام لمدينة العاشر من رمضان

المصدر: <http://www.urbancomm.gov.eg/imas>

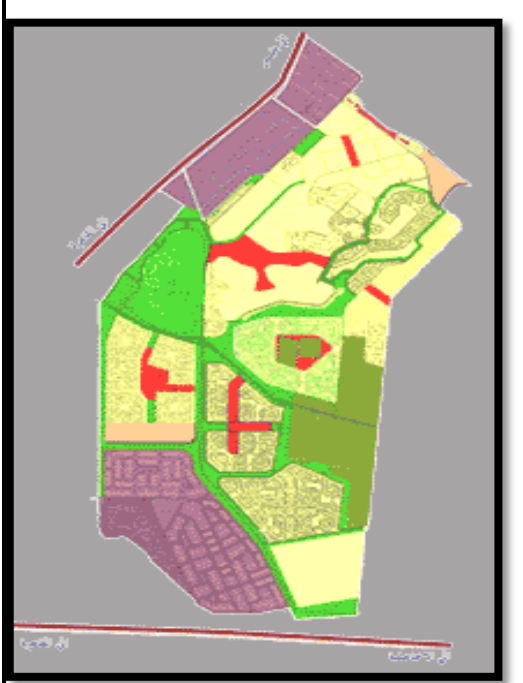
- تقع على محور القاهرة/ الإسماعيلية على بعد ٥٥ كم من مدينة القاهرة، تم إنشاؤها بقرار جمهوري رقم ٥٧٦ لهيئة المجتمعات العمرانية عام ١٩٨٠، ويوضح شكل (٤٤-٣) المخطط العام للمدينة، تمثل أحد القلاع الصناعية الهامة في مصر فتكون قاعدة اقتصادية قوية تتمثل في الصناعات المتنوعة ( صناعة الغزل والنسيج- مواد البناء- الصناعات الكيماوية - صناعة الأدوية - الصناعات المعدنية والميكانيكية والميكانيكية).

<sup>١</sup> سامي محمد الزيني، التنمية على طريقي القاهرة - إسماعيلية والقاهرة السويس الصحراويين، ورقه بحثيه، عمارة القاهرة ٢٠٠٩

- تميزت بين المدن الجديدة نظراً لموقعها المتميز بالنسبة لمدينة القاهرة التي تمثل أكبر المراكز الحضرية وقربها من الموانئ الهامة في مصر ( دمياط – بور سعيد – السويس ).  
- ترتبط بشبكة طرق رئيسيه مع أقاليم شرق ووسط الدلتا وسيناء والقناة، مما يساعد على جذب العمالة، ويسهل عمليات نقل واستيراد المواد الخام اللازمة للصناعة ويسهل أيضاً تصدير الناتج الصناعي.

- خطت المدينة لاستيعاب نصف مليون نسمة على مساحة إجمالية ٩٥٠٠٠ فدان على أن تكون مساحة الكتلة العمرانية ٨٠٠٠٠ فدان، وتم إنشائها لتخفيض الكثافة السكانية للمدن القائمة عن طريق جذب السكان من خلال محور التنمية بواسطة قطب النمو الصناعي للمدينة، الذي ساهم في زيادة فرص العمل للشباب من خلال بناء قاعدة صناعية اقتصادية<sup>١</sup>.  
- برغم ذلك لم تنجح المدينة في تحقيق الجذب السكاني المستهدف، حيث كان عدد السكان المستهدف لها لعام ٢٠١٧ مليون نسمة ولكنها لم تحقق سوى ٥٣% حتى الآن من المستهدف لها.

<sup>١</sup> سامي محمد الزيني، التنمية على طريقي القاهرة – إسماعيلية والقاهرة السويس الصحراويين، ورقه بحثيه، عمارة القاهرة ٢٠٠٩



شكل (٣-٤) المخطط العام لمدينة العبور  
المصدر: <http://www.urban-comm.gov.eg/images/>

### ب- مدينة العبور :-<sup>١</sup>

نشأت عام ١٩٩٠، تقع على محور القاهرة الإسماعيلية على الجانب الشمالي على بعد ٣٠ كم من قلب مدينة القاهرة.

- نشأت كأحد المدن التوابع اعتماداً على موقعها فهي تبعد عن الدلتا بمسافة ٧ كم، وعن الخانكة ١٠ كم و أبو زعبل ٩ كم، وتبعد عن خط سكك حديد الممرج ١٠ كم ومطار القاهرة ١٤ كم وقلب القاهرة ٣٠ كم وطريق الإسماعيلية ١٠ كم وطريق السويس ٣٥ كم.

- خطت لتتسع ٥٠٠ ألف نسمة على مساحة إجمالية ١٦ ألف فدان على أن تكون مساحة الكتلة العمرانية ١٢.٥ ألف فدان، لاستيعاب الزيادة السكانية الناتجة عن إقليم القاهرة الكبرى ولتوفير ٦٠٠٠ فرصة عمل<sup>٢</sup>، ويوضح الشكل رقم (٣-٤) المخطط العام لمدينة العبور.

### - خططت لحل مشاكل الإقليم المتمثلة في :-

- ١- القصور الكمي والكيفي للمساكن المتاحة.
- ٢- الانتقال إلى الخدمات الحضرية الملائمة وإلى المشاريع الاقتصادية لتوفير فرص العمل.
- ٣- العجز في توفير الأراضي اللازمة لقيام المجتمعات، مما أدى إلى التوسع الأفقي على حساب الأراضي الزراعية.

<sup>١</sup> دراسة تجربة المجتمعات العمرانية الجديدة، التقرير الدوري ١٩٩٢، تقرير مدينة العبور، معهد التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة

<sup>٢</sup> سامي محمد الزيني، التنمية على طريقي القاهرة - إسماعيلية والقاهرة السويس الصحراويين، ورقة بحثية، عمارة القاهرة ٢٠٠٩

٤- تحتوى على سوق للجملة بمساحة ٢٠٠ فدان لتسويق الخضروات والفاكهة والدواجن والأسماك، وتقدر تكاليفه حوالي ٦ مليون، ويضم حوالي ٣ آلاف عامل، وبفي بنحو ٤٠ % من احتياجات القاهرة الكبرى من الخضروات والفواكه واللحوم، ويلبي احتياجات النشاط التجاري، كما إنه يشجع على توسيع نطاق السوق المحلى في مجال الصناعة والأنشطة الحرفية.

#### معوقات التنمية بالمدينة :-

- ١- تعديات جمعية أحمد عرابي على موقع المدينة.
- ٢- إهدار جزء كبير من كردون المدينة في منطقة الحزام الأمني غير المستغلة وغير المسموح بإقامة أي أشكال تنميه عليها.
- ٣- صعوبة استغلال منطقة الكتبان الرملية بجنوب المدينة في التنمية العمرانية.
- ٤- زيادة تكاليف البناء ووجود قيود للتعمير والإنشاء نتيجة لانتشار الطفلة بالتربة.

#### إمكانيات التنمية بالمدينة :-

- ١- توافر رقعه واسعة من الأرض تسمح بإقامة الخدمات والامتداد العمراني.
- ٢- توافر المرافق الأساسية للتنمية الزراعية و الصناعية.
- ٣- توافر وسائل النقل الكفاء.
- ٤- القرب من ترعة الإسماعيلية الهامة كمصدر للمياه للأغراض السكنية والصناعية واستصلاح الأراضي
- ٥- وجود سوق للجملة ملحق به منطقه صناعية للتعليب والتعبئة، ويوفر مساكن و خدمات للعاملين به.

تعتبر مدينة العبور من المدن البعيدة في الصحراء بدون ركيزة اقتصادية قوية ولم تنجح المدينة ولم تحقق سوي ٢٠% حتى الآن من عدد السكان المستهدف لها.

#### ٢- التنمية الصناعية على المحور :-<sup>١</sup>

ظهرت التنمية الصناعية علي المحور بعد إنشاء مدينة العاشر من رمضان التي تمثل احد القلاع الصناعية الهامة والتي تم تخطيطها لتصبح تجمعا صناعيا كبيرا، حيث تم تخصيص مساحة مقدارها ٢٣٤٠٣٠٠ متر مربع لمختلف مستويات الصناعة من خفيفة ومتوسطة وثقيلة و قد بلغ إجمالي عدد المصانع بالمدينة حتى الآن ١٥٤٨ بالإضافة إلى ٥٠٠ مصنع تحت الإنشاء، وبلغ إجمالي الاستثمارات الموجهة للتنمية الصناعية علي طول المحور حتى الآن ٢٤٧ مليون جنيه.

<sup>١</sup> هاله سيد عبد الحكيم، التنمية العمرانية للمحور المقترح سوهاج الغردقة بصعيد مصر، رسالة ماجستير، هندسة أسبوط ٢٠٠١ ص ٤٤

## ٣- التنمية الزراعية علي المحور :-



- وبلغ إجمالي الدخل السنوي الخاص بزراعة علي طول المحور ١٥٤ مليون جنيه في تقديرات عام ١٩٩٦ طبقاً لتقرير تنمية محور القاهرة / الإسماعيلية ١٩٩٦ م.<sup>٢</sup>
- كما أن وجود جمعية أحمد عرابي الزراعية بمساحة ١٠ آلاف فدان أثرت على استيطان العاملين بالأنشطة الزراعية، وفتحت مجال لقيام بعض مشاريع التصنيع الزراعي القائمة على المنتجات الزراعية.

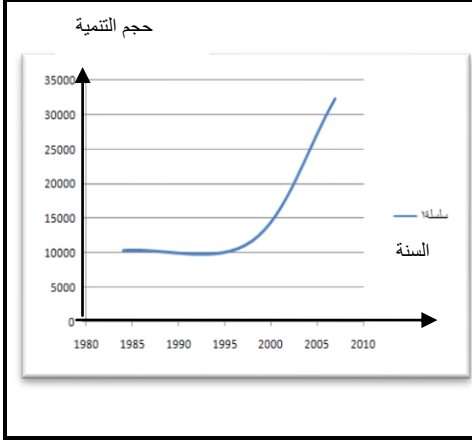
<sup>١</sup> المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول طريق القاهرة الإسماعيلية الصحراوي ٢٠٠٧

<sup>٢</sup> هاله سيد عبد الحكيم، التنمية العمرانية للمحور المقترح سواها الغردقة بصعيد مصر، رسالة ماجستير، هندسة أسبوط ٢٠٠٧ ص ٤٦



## (٤-٣-٢-٣) تحليل التنمية الناشئة على المحور :-

تطورت التنمية العمرانية على طول المحور بشكل عشوائي وببطء، نتيجة لعدم وجود خطه مدروسة للتنمية العمرانية وبذلك لم يتم تفعيل دوره في التنمية بالشكل المطلوب.



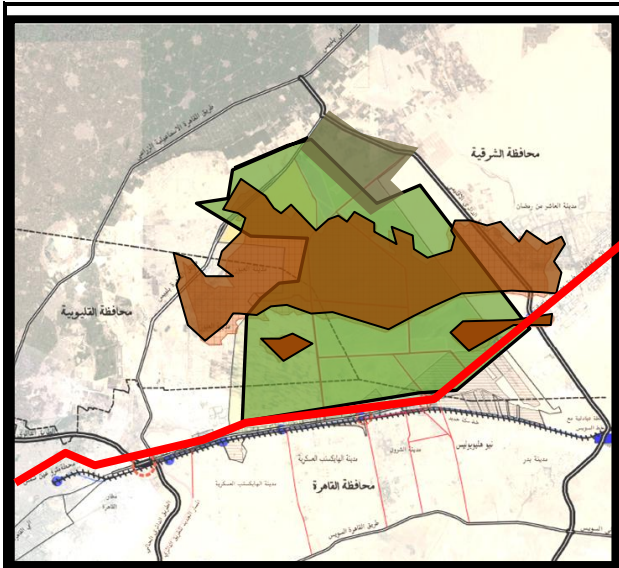
ففي الفترة بين عامي ١٩٨٤ : ١٩٩٨ كانت معدلات التنمية على المحور شبه ثابتة ثم ارتفعت المساحة المستخدمة على المحور من ١٠٣٢٣ فدان إلى ١١٧١٦ فدان عام ١٩٩٨، وبذلك تزيد المساحات المستغلة على طول المحور بمعدل ٢٢% سنويا ولم يحدث طفرة في التنمية على طول المحور، وفي الفترة بين عامي ١٩٩٨ : ٢٠٠٧ ارتفعت معدلات التنمية على المحور فبلغت المساحة المستغلة على المحور ١١٧١٦ فدان عام ١٩٩٩ ووصلت إلى ٣٢٢٧١ فدان عام ٢٠٠٧ وبذلك تزيد المساحات المستغلة على المحور بمعدل ٣٣% سنويا كما هو موضح بالشكل رقم (٤٨-٣).

شكل (٤٨-٣) تطور التنمية على طول محور القاهرة / الإسماعيلية الصحراوي في الفترة (١٩٨٤ : ٢٠١٠)

ولم تحقق المدن الجديدة على المحور الجذب السكاني المستهدف منها حيث وقعت تحت ضغوط المستثمرين مما أدى إلى ظهور بعض الاستعمالات المخالفة للمخطط المعتمد لهذه المدن، ففي مدينة العاشر من رمضان امتدت المناطق الصناعية بمعدل أسرع من المخطط له، كما أن المخطط العام لمدينة العاشر من رمضان عام ١٩٧٦ جاء متأثراً بمحاولة طرح حلول لمشكلة الإسكان وكيفية الإسهام في مشروعات الأمن الغذائي وزيادة القاعدة الصناعية في البلاد، وبالرغم من أهمية هذه الأهداف إلا أنها لا تعكس فكرة إقامة مجتمعات عمرانية متكاملة تمتص جزءاً من التكدس السكاني في المدن المختلفة في إطار تخطيط إقليمي عمراني منبثق من تخطيط قومي عام، وأدت ضغوط المستثمرين أيضاً إلى ظهور منشآت استثمارية متنوعة خارج مدينة العبور غير مخطط لها، ونتيجة للضغط الحكومي ظهر امتداد لأراضي المصانع الحربية التابعة للقوات المسلحة في مدينة العبور مما غير من ظروف موقع المدينة<sup>١</sup>.

<sup>١</sup> نجوى ابراهيم محمود، صنع القرار والدور التنموي للمدن الجديدة، ورقة بحثية، مؤتمر صنع القرار في مجال التنمية في مصر ٢٠٠٧

- أما بالنسبة للتنمية الصناعية نجد أن مدينة الإسماعيلية يتضاءل بها النشاط الصناعي، حيث تعتمد على السياحة كنشاط أساسي للتنمية، ولم يتوقع من المحور تحقيق طفرة في التنمية الصناعية ولكن ظهرت مدن صناعية هامة على المحور ( العاشر من رمضان – العبور ) وحقت تطور ملحوظ في التنمية الصناعية نتج عنه ظهور كثافة مرورية على طول المحور.
- و بالنسبة للتنمية الزراعية فطبقاً لتقارير التنمية الزراعية هناك ما يقرب من ٣٠ ألف فدان قابله للاستصلاح بالقرب من محور القاهرة الإسماعيلية، ٢٣ ألف فدان برمسييس والعاشر من رمضان، ٢٢ ألف فدان بالحواف الصحراوية لبليبيس، ١٤ ألف فدان بالعديلية وامتدادها<sup>١</sup>



ونلاحظ مما سبق أن أغلب أراضي الاستصلاح تقع بدائرة تأثير محور القاهرة الإسماعيلية<sup>٢</sup>، وبرغم ذلك تم تخصيص أراضي ذات طبيعة صخرية للزراعة غير صالحة للتنمية الزراعية كما موضح بشكل رقم (٣-٤٩). ولذلك لم تستغل هذه المنطقة في التنمية الزراعية، ومثل النشاط الزراعي ١٠% فقط من الاستخدامات الموجودة على المحور، ونشأت عليها أنماط مختلفة من الاستخدامات، بعضها جميعات تنميه زراعيه والبعض الآخر أنشطه ليس لها علاقة بالزراعة<sup>٣</sup>، ويوضح شكل رقم (٣-٥٠) الوضع الراهن لمنطقة التنمية الزراعية على حور القاهرة الإسماعيلية الصحراوي.

منطقة التنمية الزراعية



أراضي حجرية



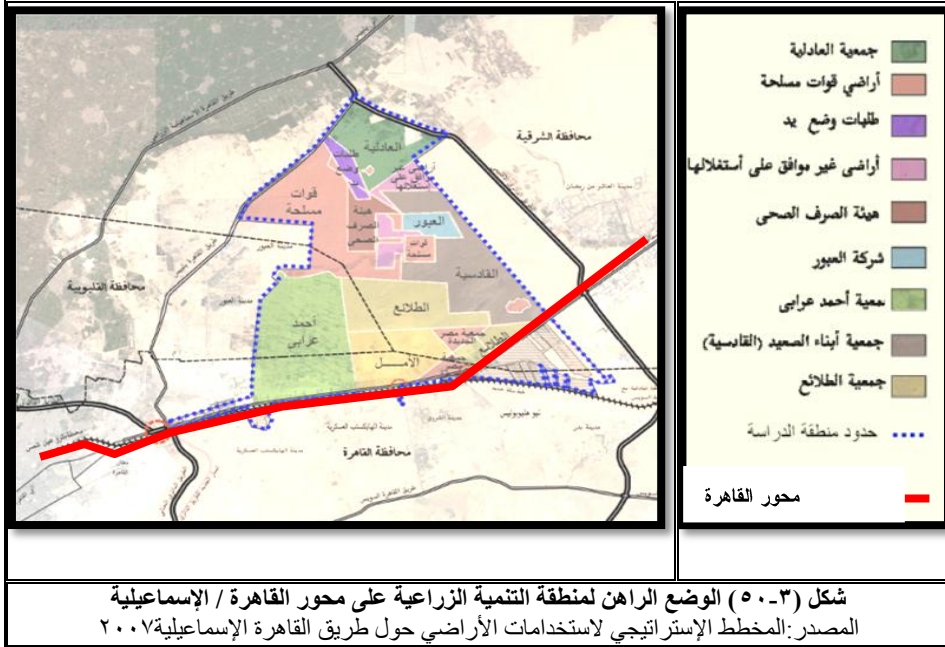
شكل (٣-٤٩) توضيح للمنطقة الصخرية التي خططت للتنمية الزراعية

المصدر:- دراسة المركز الوطني لتخطيط استخدامات الدولة ٢٠٠٧

<sup>١</sup> محمد أحمد رياض، دور وتأثير الطرق على التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير غير منشوره، جامعة القاهرة ٢٠٠٤ ص ١٨٢

<sup>٢</sup> المرجع السابق ص ١٨٣

<sup>٣</sup> سامي محمد الزيني، التنمية على طريقي القاهرة – إسماعيلية والقاهرة السويس الصحراويين، ورقه بحثيه، عمارة القاهرة ٢٠٠٩



نستنتج مما سبق أن المحور لم يحقق التنمية المرجوة منه نتيجة لسوء التخطيط والإدارة فنجد أن :-

- ١- اختيار مناطق للتنمية الزراعية غير مثاليه، نتيجة لطبيعة التربة الصخرية وعدم وجود مصادر ري سطحية أو جوفيه بهذه المناطق المختارة، نتيجة لسوء التخطيط والدراسة وعدم استغلال الأراضي الصالحة للاستصلاح الزراعي على طول المحور وعدم الاستفادة من ترعة الإسماعيلية كمصدر للري.
- ٢- سوء إدارة التنمية وظهور مناطق عشوائية مخالفه للاستخدام الزراعي تحمل الدولة أعباء المرافق للاستعمالات غير المخططة ويترتب عليها مستحقات ماليه للدولة تتمثل في فرق السعر.
- ٣- مدخل المحور يعاني من اختناق مروري نتيجة لوجود الورش والمصانع والمناطق السكنية عليه.

٤- التعدي على الأراضي الفضاء من قبل الهيئات والوزارات لإقامة المشاريع الصناعية أدى إلى زيادة الضغط المروري على المحور وتداخل الاستعمالات عليه وانتشارها بصورة عشوائية.

٥- فقد الطريق وظيفته كمحور حركه سريع لربط القاهرة بمدن القناة، ولم يؤدي دوره أيضاً كمحور تنموي، فلم يحقق أهداف التنمية طبقاً لإمكانياته.<sup>١</sup>

(٣-٢-٥) المخطط الاستراتيجي المقترح لتنمية محور القاهرة الإسماعيلية الصحراوي حتى عام ٢٠١٧ :-

تم وضع دراسة مقترحة من قبل المركز الوطني لتخطيط استعمالات الأراضي بالدولة في يوليو ٢٠٠٧ باستخدام برنامج " Gis "، لإعادة توزيع استعمالات الأراضي على الجانب الشمالي من المحور الذي ظهرت عليه المناطق المتدهورة عمرانياً، لتلافي الآثار السلبية الناتجة عن التوسع العمراني العشوائي ولدعم التنمية العمرانية على أساس :-<sup>٢</sup>

١- تنمية المنطقة المتدهورة عمرانياً التي نشأت عشوائياً وفقاً لاشتراطات واستعمالات تحد من زيادة الكثافة البنائية والسكانية.

٢- مراعاة حدود المحافظات والمناطق الخاصة والأوضاع القانونية المستقرة بالمنطقة.

٣- توفير الخدمات والمرافق بما يناسب ظروف التنمية بالمنطقة.

٤- تحقيق التكامل بين الأنشطة والمشروعات والمواقع المحيطة.

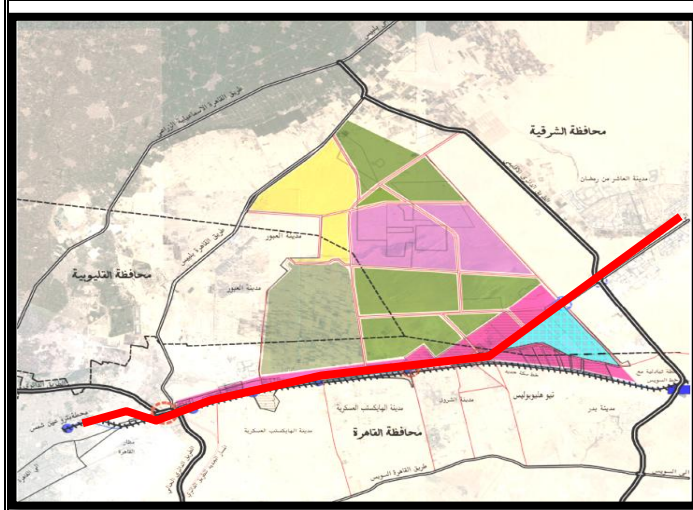
٥- ضمان التوافق مع توصيات مخطط التنمية لإقليم القاهرة الكبرى.

٦- رفع كفاءة المرور بمحور القاهرة / الإسماعيلية الصحراوي الإستراتيجي.

<sup>١</sup> المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول طريق القاهرة الإسماعيلية الصحراوي ٢٠٠٧

<sup>٢</sup> المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول طريق القاهرة الإسماعيلية الصحراوي ٢٠٠٧

واشتملت الدراسة المقترحة لهذه المنطقة على :-



١- اقتراح عدد من الاستعمالات بالمنطقة، نتيجة لعدم ملائمة كافة الأراضي للزراعة للطبيعة الصخرية لجزء منها.

٢- إضافة مساحة مجاوره لمدينة العبور يتم تقسيمها إلى جزء سكني ملاصق للمدينة، وجزء للأنشطة الصناعية غير الملوثة للبيئة) غزل ونسيج - ملابس - عصر الزيوت).

٣- تخصيص باقي الأراضي المضافة لمدينة العبور لإنشاء غابات أشجار خشبية ونبات الجوجوبا، بالاستفادة من مياه الصرف الصحي

تنمية عمرانية (٧٧٠٠ فدان)	تنمية صناعية (١٨٠٠ فدان)
تنمية زراعية (٣٣١٠٠ فدان)	منتجعات سياحية وعلاجية
أنشطة خدمية (١٥٢٠٠ فدان)	محور القاهرة / الإسماعيلية
شكل (٣-٥١) الدراسة المقترحة لتنمية محور القاهرة الإسماعيلية الصحراوي المصدر:- المخطط الإستراتيجي لطريق القاهرة الإسماعيلية ٢٠٠٧	

المعالجة الناتجة من محطة الجبل الأصفر، فهي ملائمة للمنطقة لاحتياجها لقليل من المياه كما أنها مناسبة لجو الصحراء، وبحث إمكانية مساهمة وزارة الدفاع في إنشاء هذه المزرعة الشجرية لجودة اقتصاديات المشروع وارتفاع العائد الاقتصادي لها، فيبلغ متوسط دخل الفدان عمر سبع سنوات حوالي ٦٠٠٠ جنيه على الأقل ويزداد هذا الإيراد سنوياً، ويوضح الشكل رقم (٣-٥١) الدراسة المقترحة لتنمية محور القاهرة الإسماعيلية الصحراوي.

وعن طريقها يتم :-<sup>١</sup>

- أ- الاستفادة من مياه الصرف الصحي المعالج في زراعة الغابات وتحسين ظروف البيئة.
- ب- استصلاح مساحات من الأراضي الصحراوية وإقامة مدن جديدة بجوار هذه الغابات.
- ج- خلق صناعات خشبية وإضافة مصادر دخل جديدة من الإنتاج الثانوي للغابات مثل تربية دودة الحرير وتصنيع الحرير والسيسال وإنتاج زيت البيوديزل وإنتاج نباتات الزينة.
- د- توفير فرص عمل جديدة تساعد على تحقيق الجذب السكاني للمحور ودعم التنمية.
- هـ- حماية مصادر المياه والتربة من التلوث.
- و- توفير جزء من الأخشاب المنتج محلياً بدلاً من الاستيراد الكامل من الخارج.
- ى- حماية المناطق الصحراوية والمدن الجديدة من الرياح والعواصف الترابية وما ينشأ عن ذلك من أضرار صحية وبيئية.
- ٤- تخصيص شريط الأراضي الواقعة بين مدينتي العبور والعاشر من رمضان للأنشطة الخدمية (مدارس – جامعات -.... ) وتحسين وضعية اتصالها بالمرافق، بحيث تعوض للدولة تكاليف مقابل تغيير الاستخدام من زراعي إلى عمراني.
- ٥- تطوير تخطيط محور القاهرة الإسماعيلية الصحراوي، بحيث يتضمن طريق سريع للمرور وطريق خدمي بطئ لمنطقة المدارس والجامعات والخدمات، ويكون هناك مدخل ومخرج على الطريق السريع كل ١٠ كم خاصة في الجزء الشمالي من المحور.
- ٦- تحذير المواطنين من التعدي على الأراضي المخصصة للأغراض الصناعية والخدمية ومنطقة الغابات الشجرية وعدم اعتمادها للأغراض السكنية.
- ٧- التنسيق مع وحدات البحوث لإنشاء مشروع للطاقة باستخدام المخلفات الزراعية.<sup>٢</sup>

مما سبق يتضح أن الدراسة المقترحة لتنمية المحور تناولت الجانب الشمالي فقط من المحور لإيجاد حل للمنطقة العشوائية التي ظهرت في مناطق التنمية الزراعية على المحور وإيجاد حل أيضاً للاختناق المروري على المحور، ولكن كان يجب الأخذ في الاعتبار أن التنمية العشوائية على المحور لا تتمثل في الجانب الشمالي فقط ولكنها تتمثل في تداخل الاستعمالات والأنماط المختلفة للتنمية الغير متناسقة التي ظهرت على المحور مثل تواجد مدينة الهايكستب العسكرية التابعة لوزارة الدفاع بجانب المدن الجديدة على جانب المحور، فكان يجب على الدراسة أن تشير إلى نقل الاستخدامات الغير متناسقة إلى مناطق أخرى حتى تستطيع خلق أقطاب للنمو متجانسة قادرة على التكامل مع بعضها لتفعيل التنمية على المحور بشكل إيجابي.

<sup>١</sup> دراسة المركز الوطني لتخطيط استخدامات أراضي الدولة ٢٠٠٧

<sup>٢</sup> المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول طريق القاهرة الإسماعيلية الصحراوي ٢٠٠٧

(٣-٢-٤) محور الصعيد / البحر الأحمر ( سوهاج - سفاجا ) :-<sup>١</sup>

يمثل أحد المحاور التي تدعم التنمية العمرانية والجاري تنفيذه بنكلفة ٦٤٠ مليون جنية وتم اختيار مسار المحور في نطاق أربع محافظات (أسيوط - سوهاج - قنا - البحر الأحمر)، وقد تم اقتراحه بناءً على دراسة شاملة للتنمية على طول المحور من قبل وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية لتخطيط استعمالات الأراضي حول المحور حتى عام ٢٠٢٧ باستخدام برنامج "Gis"، لتحقيق أهداف التنمية العمرانية ولمعرفة حجم التنمية المفترض تحقيقها من خلال هذا المحور، ولتلافى مساوئ التنمية العشوائية التي نتجت عن المحاور السابقة.



١- مسار المحور :-  
يمتد بالقرب من  
محافظة أسيوط إلى  
ساحل البحر الأحمر  
عند مدينة سفاجا بطول  
٢٧٠ كم، ويتصل  
بوصلات عرضيه  
تربطه بالأربع  
محافظات ( أسيوط -  
سوهاج - قنا - البحر  
الأحمر ) كما هو موضح  
بالشكل رقم (٣-٥١)  
،وصلة أسيوط بطول  
٢٠ كم،وصلة سوهاج  
بطول ٥٥ كم،وصلة قنا  
المقترحة بطول ٨٠ كم،  
وصلة الغردقة المقترحة  
بطول ١١٩ كم، ويصب  
عليه طريق قنا / سفاجا  
وجزء منه يمتد موازى  
لطريق ققط / القصير.

الطرق المحيطة	محور الصعيد البحر الأحمر	
شكل (٣-٥١) مسار محور الصعيد / البحر الأحمر		
المصدر:-المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول محور الصعيد البحر الأحمر ٢٠٠٧		

١المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول محور الصعيد البحر الأحمر ( سوهاج - سفاجا ) ٢٠٠٧

## ٢- أهداف المحور :-

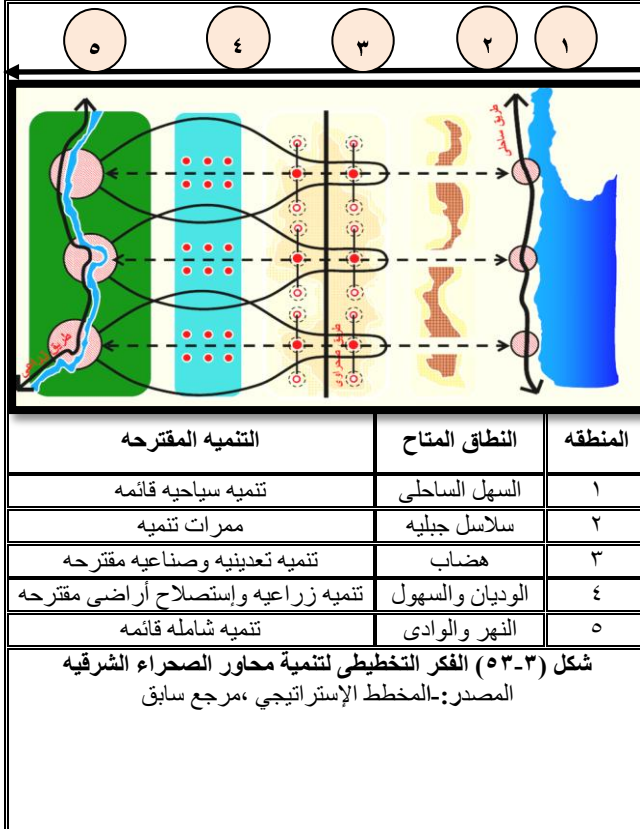
١- وضع نواه لتنمية الصحراء الشرقية من خلال المحاور العرضية التي تربط وادي النيل بالبحر الأحمر.

٢- دمج قطاع الصعيد الأوسط بالبحر الأحمر في كيان اقتصادي واجتماعي متكامل .

٣- عمل خريطة استثمارية متكاملة لكافة المجالات الاقتصادية واستغلال الموارد الطبيعية لقطاع من الصحراء الشرقية من خلال الإستراتيجية المتكاملة لتنمية وسط الصعيد.

٤- الحد من الفوارق الإقليمية من خلال إيجاد أنشطه اقتصادية تعمل على جذب الزيادة السكانية للأقاليم الهامشية من التنمية.

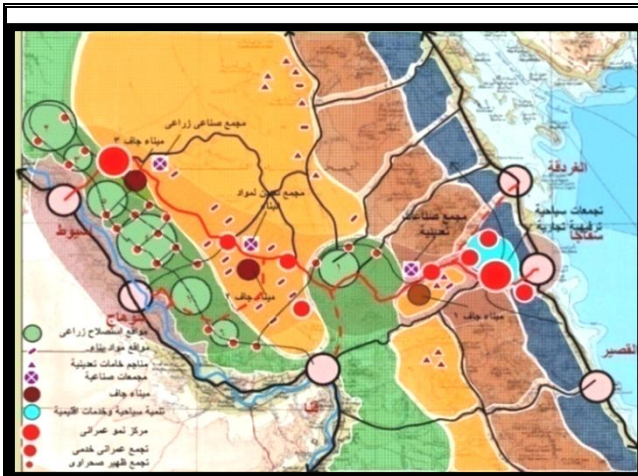
## ١- (٣-٢-٤-١) إستراتيجية تنمية المحور :-



١- تم وضع فكر تخطيطي وإستراتيجيه لتنمية الصحراء الشرقية من خلال محور الصعيد / البحر الأحمر، على أساس الاستغلال الأمثل للموارد والإمكانات الطبيعية المتاحة بالمنطقة ودعم فكرة أقطاب النمو على طول المحور، كما هو موضح بشكل رقم (٣-٥٣).

٢- مثل كل قطب في منطقته جزء من خطة التنمية، وتم اقتراح نطاقات التنمية على طول المحور بناءً على طبيعة كل منطقه والظروف المحيطة بها، للوصول إلى التنمية الشاملة من خلال أقطاب النمو المتدرجة المقترحة على طول المحور.





مواقع إستصلاح زراعي	●	مواقع تنمية سياحيه وخدمات إقليميه	●
مناطق نمو عمراني	●	مناجم خامات تعدينيه	▲
وتجمعات عمرانيه خدميه	●		
مناجم جاف	●		
تنمية سياحيه وخدمات قديميه	●		
مركز نمو عمراني	●		
تجمع عمراني خدمي	●		
تجمع صناعي	●		

شكل (٣-٥٤) إستراتيجية تنمية محور الصعيد / البحر الأحمر المصدر:- المخطط الإستراتيجي مرجع سابق



خطة وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية	■	خطة وزارة الزراعة وإستصلاح الأراضي	■
خطة وزارة الصناعة والتجارة	■	خطة وزارة البيئة	■
شكل(٣-٥٥)خطة الوزارات المقترحة لتنمية المحور المرجع السابق			

٣- الاستفادة بمنطقة وادي النيل ونهر النيل كعامل مؤثر لدعم خطة التنمية، فمثلت منطقة وادي النيل والدلتا شريان الحياة لتنمية الأراضي السهلة والوديان المجاورة في عمليات التنمية الزراعية.  
- تم التخطيط لاستغلال منطقة الهضاب المجاورة كمناطق تعدينية صناعية، واقتراح محاور تنميه عرضيه من خلال السلاسل الجبلية للوصول إلى السهل الساحلي، حيث تتوطن التنمية السياحية على طول شواطئ البحر الأحمر ، ويوضح شكل (٣-٥٤) إستراتيجية تنمية محور الصعيد / البحر الأحمر.

٤- تم وضع خطه للتنمية على طول المحور بناءً على خطط الوزارات ( وزارة البيئة – وزارة الزراعة – وزارة الصناعة والمرافق والتنمية العمرانية )، لتحقيق التنمية بشكل متكافئ في جميع المجالات كما هو موضح بالشكل رقم

(٣-٥٥).

- تم اختيار مناطق التنمية المختلفة طبقاً للإمكانيات والموارد المتاحة.

١- (٢-٤-٢-٣) القطاعات التنموية على المحور :-<sup>١</sup>

تم تقسيم المحور إلى ثلاث قطاعات للتنمية العمرانية بما يتناسب مع أحجام السكان للمناطق العمرانية المقترحة كما هو موضح بشكل رقم (٣-٥٦).

١- قطاع (أسيوط - سوهاج)

٢-قطاع ( سوهاج - وادي قنا)

٣- قطاع ( وادي قنا - سفاجا)

١- قطاع (أسيوط- سوهاج) :-

تم تخطيطه على أساس توفير فرص عمل مباشرة للسكان بنسبة ٧٨.٨ % من إجمالي فرص العمل المستهدفة في مجال الزراعة على طول المحور، ٢٥ % من إجمالي فرص العمل المستهدفة في مجال الصناعة والتعدين على طول المحور، ٣٣.٣ % من إجمالي فرص العمل المستهدفة في مجال التجارة والخدمات على طول المحور، ولم يساهم في توفير فرص للعمل في مجال السياحة.

قطب تنموي شبه مركزي بحجم سكاني ٢٥ ألف نسمة	●	قطب تنموي مركزي بحجم سكاني ٨٥ ألف نسمة	●
قرى ظهر صحراوي	●	قرى استصلاح زراعي	●
مناطق استصلاح زراعي	■	ميناء جاف	■
مجمع صناعات تعدينية ومعدنية ومواد بناء وغذائية	▲	مناطق خدمات إقليمية وسياحة بيئية	■

شكل (٣-٥٦) القطاعات التنموية المقترحة على طول المحور

المصدر-المخطط الإستراتيجي لمحور الصعيد البحر الأحمر ٢٠٠٧

٢- قطاع ( سوهاج-وادي قنا) :  
تم تخطيطه على أساس توفير

فرص عمل مباشرة للسكان بنسبة ٦.٨٢ % من إجمالي فرص العمل المستهدفة في مجال الزراعة على طول المحور، ٥٠ % من إجمالي فرص العمل المستهدفة في مجال الصناعة والتعدين على طول المحور، ٣٣.٣ % من إجمالي فرص العمل المستهدفة في مجال التجارة والخدمات على طول المحور، ٥٠ % من إجمالي فرص العمل المستهدفة في مجال السياحة على طول المحور.

١المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول محور الصعيد البحر الأحمر ( سوهاج - سفاجا) ٢٠٠٧

## ٣- قطاع ( وادي قنا – سفاجا ) :-

تم تخطيطه على أساس توفير فرص عمل مباشره للسكان بنسبة ١٤.٣٦ % من إجمالي فرص العمل المستهدفة في مجال الزراعة على طول المحور، ٢٥ % من إجمالي فرص العمل المستهدفة في مجال الصناعة والتعدين على طول المحور، ٣٣.٣ % من إجمالي فرص العمل المستهدفة في مجال التجارة والخدمات على طول المحور، ٥٠ % من إجمالي فرص العمل المستهدفة في مجال السياحة على طول المحور.

## ٣-٢-٤-٣) مجالات التنمية على طول المحور :-


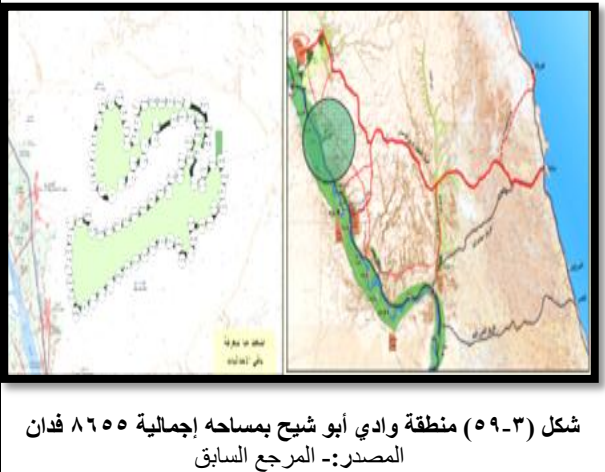
١- الزراعة واستصلاح الأراضي :-<sup>١</sup>

مثلت مناطق التنمية المقترحة في قطاع الزراعة مساحة ٥٤٦٠٩ فدان على طول المحور، بتكلفه استثمارية ٣٦٠ مليون جنيه على أساس توفير ٢١٨٧٥ فرصة عمل وجذب ٥٤٦٠٩ نسمة، وأغلبها يعتمد على نهر النيل كمصدر للري ومنها يعتمد على المياه الجوفية .

## ● المناطق المقترحة للتنمية الزراعية :-

	<p><b>أ- منطقة الوادي الأسيوطي :</b> تبلغ مساحة المنطقة ٢٦ ألف فدان كما هو موضح بالشكل رقم (٣-٥٧)، تم اقتراحها لزراعة الخضر والفاكهة والنباتات الطبية وتنقسم إلى قسمين، القسم الأول يعتمد على نهر النيل كمصدر للري، والقسم الثاني يعتمد على المياه الجوفية كمصدر للري، وتكلفتها الاستثمارية ١٢٠ مليون جنيه على أساس توفير ١٠٣٦٥ فرصة عمل ويتوقع أن تجذب ٢٥٩٨٧ نسمة.</p>
<p>شكل (٣-٥٧) منطقة الوادي الأسيوطي بمساحه إجمالية ٢٦ ألف فدان المصدر:- المخطط الإستراتيجي لمحور الصعيد البحر الأحمر ٢٠٠٧</p>	

١ المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول محور الصعيد البحر الأحمر ( سوهاج – سفاجا ) ٢٠٠٧

	<p><b>ب- منطقة وادي قنا :-</b> تبلغ مساحة المنطقة ٧٨٤١ فدان كما هو موضح بالشكل رقم (٣-٥٨)، تم اقتراحها لزراعة الخضر والفاكهة التقليدية والنباتات العطرية والطبية وتعتمد على ترعه من نهر النيل وخزان جوفي كمصدرين للري، تكلفتها الاستثمارية ١٠٥ مليون جنيه على أساس توفير ٣٢٠٠ فرصة عمل ويتوقع أن تجذب ٧٨٤١ نسمة.</p>
<p>شكل (٣-٥٨) منطقة وادي قنا بمساحه إجمالية ٧٨٤١ فدان المصدر :- المخطط الإستراتيجي لمحور الصعيد البحر الأحمر ٢٠٠٧</p>	<p><b>ج- منطقة وادي أبو شيخ :-</b> تبلغ مساحة المنطقة ٨٦٥٥ فدان كما هو موضح بالشكل رقم (٣-٥٩)، اقترحت لزراعة الخضر والفاكهة والنخيل، وتعتمد على نهر النيل كمصدر للري، وتكلفتها الاستثمارية ٦٠ مليون جنيه، على أساس توفير ٣٤٦٠ فرصة عمل ويتوقع أن تجذب ٨٦٥٥ نسمة.</p>
	
<p>شكل (٣-٥٩) منطقة وادي أبو شيخ بمساحه إجمالية ٨٦٥٥ فدان المصدر:- المرجع السابق</p>	

	<p><b>د- منطقة شرق سوهاج :-</b></p> <p>تبلغ مساحة المنطقة ٣٧٢٦ فدان كما هو موضح بالشكل رقم (٦٠-٣)، تم اقتراحها لزراعة الخضر والفاكهة، وتعتمد على نهر النيل كمصدر للري، وتكلفتها الاستثمارية ٢٧ مليون جنيه، على أساس توفير ١٤٩٠ فرصة عمل ويتوقع أن تجذب ٣٧٢٦ نسمة .</p>
<p>شكل (٦٠-٣) منطقة شرق سوهاج بمساحه إجمالية ٣٧٢٦ فدان المصدر :- مخطط الإستراتيجي لمحور الصعيد البحر الأحمر ٢٠٠٧</p>	<p><b>هـ- منطقة أولاد طوق شرق :-</b></p> <p>تبلغ مساحة المنطقة ٨٤٠٠ فدان كما هو موضح بالشكل رقم (٦١-٣)، تم اقتراحها لزراعة المحاصيل التقليدية، وتعتمد على نهر النيل كمصدر للري، وتكلفتها الاستثمارية ٤٨ مليون جنيه على أساس توفير ٣٣٦٠ فرصة عمل ويتوقع أن تجذب ٨٤٠٠ نسمة .</p>
	<p>شكل (٦١-٣) منطقة أولاد طوق شرق بمساحه إجمالية ٨٤٠٠ فدان المصدر :- المرجع السابق</p>

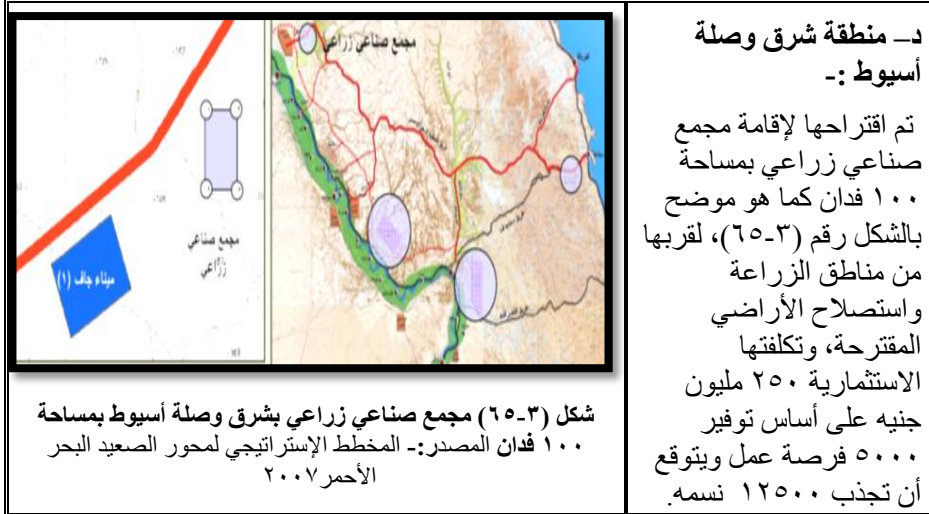
## ٢- الصناعة والتعدين :-<sup>١</sup>

مثلت مناطق التنمية المقترحة في قطاعي الصناعة والتعدين مساحة ١١٤٢٧١ فدان على طول المحور، بتكلفه استثمارية مليار جنيه، على أساس توفير ٢٠٠٠٠ فرصة عمل وجذب ٥٠٠٠٠ نسمة .

<sup>١</sup>المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول محور الصعيد البحر الأحمر ( سوهاج - سفاجا) ٢٠٠٧

### • المناطق المقترحة للتنمية الصناعية والتعدينية:-

	<p><b>أ- منطقة غرب سفاجا :-</b></p> <p>تم اقتراحها لإقامة مجمع للصناعات التعدينية والمعدنية بمساحة ٢٥٠ فدان كما هو موضح بالشكل رقم (٦٢-٣)، لتوافر الخامات الفلزية النقية بالمنطقة، وتكلفتها الاستثمارية ٢٥٠ مليون جنيه على أساس توفير ٥٠٠٠ فرصة عمل ويتوقع أن تجذب ١٢٥٠٠ نسمة.</p>
<p>شكل (٦٢-٣) مجمع صناعات تعدينية ومعدينية بغرب سفاجا بمساحة ٢٥٠ فدان المصدر : المخطط الإستراتيجي، مرجع سابق</p>	<p><b>ب- منطقة شرق وصلة قنا :</b></p> <p>تم اقتراحها لإقامة مجمع صناعات مواد بناء وأسمنت بمساحة ٦١٦٤٢ فدان كما هو موضح بالشكل رقم (٦٣-٣)، لتوفر الطفلة والحجر الجيري بالمنطقة، وتكلفتها الاستثمارية ٢٥٠ مليون جنيه على أساس توفير ٥٠٠٠ فرصة عمل ويتوقع أن تجذب ١٢٥٠٠ نسمة.</p>
	<p>شكل (٦٣-٣) مجمع صناعات مواد بناء وأسمنت بشرق وصلة قنا بمساحة ٦١٦٤٢ فدان المصدر :- المرجع السابق</p>
	<p><b>ج- منطقة شرق وصلة سوهاج</b></p> <p>تم اقتراحها لإقامة مجمع صناعات مواد بناء وأسمنت بمساحة ٥٢٢٧٩ فدان كما هو موضح بالشكل رقم (٦٤-٣)، لتوافر مواد البناء وخامات الزينة والحجر الجيري والطفلة بالمنطقة، وتكلفتها الاستثمارية ٢٥٠ مليون جنيه على أساس توفير ٥٠٠٠ فرصة عمل ويتوقع أن تجذب ١٢٥٠٠ نسمة.</p>
<p>شكل (٦٤-٣) مجمع صناعات مواد بناء وأسمنت بشرق وصلة سوهاج بمساحة ٥٢٢٧٩ فدان المرجع السابق</p>	



### ٣- السياحة والخدمات الإقليمية :-<sup>١</sup>

خطت مناطق التنمية المقترحة في قطاع الخدمات السياحية والإقليمية بمساحه ٩٢٠٠ فدان على طول المحور، بتكلفه استثمارية ٥٠٠ مليون جنيه على أساس توفير ٤٠٠٠٠ فرصة عمل وجذب ١٠٠٠٠٠ نسمة.

#### • المناطق المقترحة للتنمية السياحية وتوفير الخدمات الإقليمية :-



<sup>١</sup>المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول محور الصعيد البحر الأحمر ( سوهاج - سفاجا) ٢٠٠٧

	<p><b>ب- منطقة الظهير الصحراوي لمدينة سفاجا :</b></p> <p>تبلغ مساحة المنطقة ٥٠٠٠ فدان كما هو موضح بالشكل رقم (٣-٦٦)، تم اقتراحها لإقامة مجمع خدمات إقليمي وسياحية (سياحة المحميات) بتكلفه استثمارية ٢٥٠ مليون جنيه على أساس توفير ٢٠٠٠٠ فرصة عمل ويتوقع أن تجذب ٥٠٠٠٠ نسمة.</p>
<p>شكل (٣-٦٦) منطقة سياحية ببنية خدمية بالظهير الصحراوي لمدينة سفاجا بمساحة إجمالية ٥٠٠٠ فدان المصدر :- المخطط الإستراتيجي لمحور الصعيد البحر الأحمر ٢٠٠٧</p>	

يوجد أيضا " محميات غير معلنه على طول المحور، ولكن لم يتم استغلالها بالشكل المطلوب في التنمية السياحية :-

#### ج- محمية وادي قنا :-

تتميز بالتنوع البيولوجي و بها آثار رومانية وقلعه حربيه يونانيه، وتساعد المحمية في تنمية السياحة العلمية والبيئية، من خلال إنشاء مركز لتدريب الباحثين البيئيين لإرشاد الزوار إلى مناطق النباتات والحيوانات البرية بالمحمية .

#### د - محمية شايب البنات :-

تتميز بالتنوع البيولوجي، تتمثل في مجموعه من الجبال أهمها جبل الشايب بارتفاع ٢١٨٧ متر من سطح البحر، وتحتوى المحمية على أنواع فريدة ونادرة من الأزهار والنباتات وتساعد المحمية في تنمية السياحة البيئية الترفيهية .

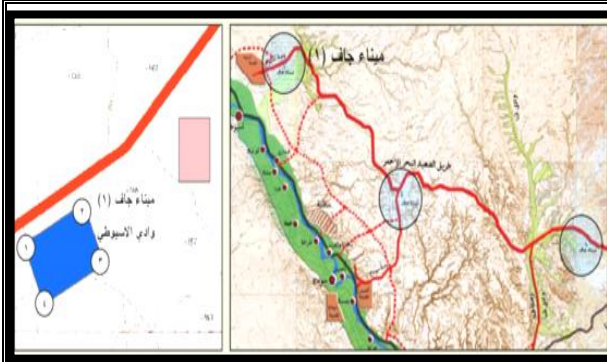
#### ٤- التجارة والخدمات :-<sup>١</sup>

مثلت مناطق التنمية المقترحة في قطاع الخدمات والتجارة مساحة ٧٥٠ فدان على طول المحور، بتكلفه استثمارية ٧٥٠ مليون جنيه، على أساس توفير ٢٢٥٠٠ فرصة عمل وجذب ٥٦٢٥٠ نسمة.

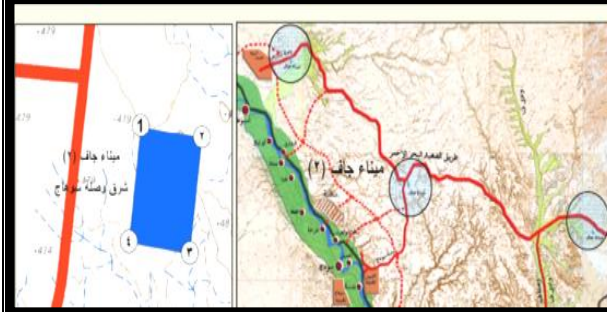
١ المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول محور الصعيد البحر الأحمر (سوهاج - سفاجا) ٢٠٠٧



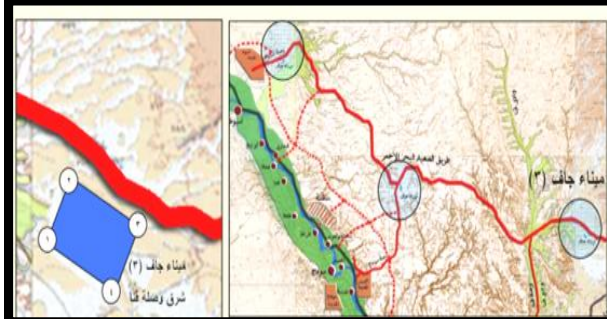
### • المناطق المقترحة لتنمية قطاع التجارة والخدمات :-



شكل (٣-٦٨) ميناء جاف (١) بمنطقة الوادي الأسيوطي بمساحة ٢٥٠ فدان المصدر :- المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول محور الصعيد البحر الأحمر (سوهاج – سفاجا)



شكل (٣-٦٨) ميناء جاف (٢) شرق وصلة سوهاج بمساحة ٢٥٠ فدان المصدر :- المرجع السابق



شكل (٣-٦٩) ميناء جاف (٣) شرق وصلة قنا بمساحة ٢٥٠ فدان المصدر :- المرجع السابق

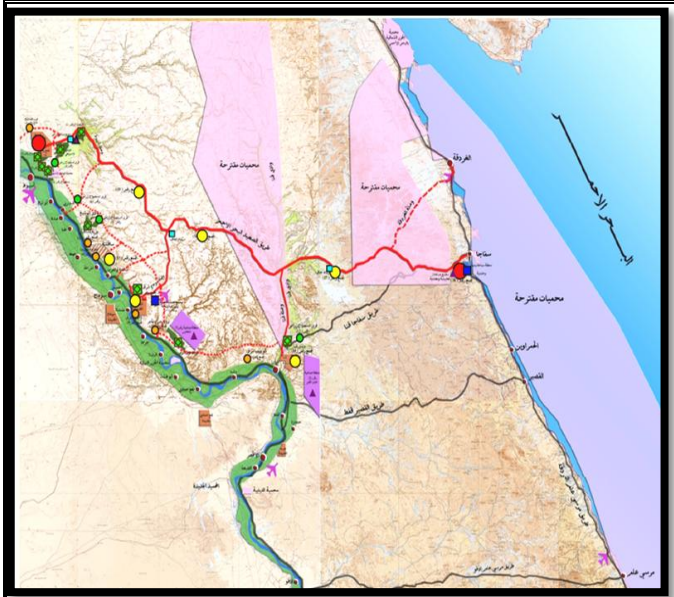
- تم اقتراح ثلاثة مناطق لتنمية قطاع التجارة والخدمات ( منطقة الوادي الأسيوطي ومنطقتي شرق وصلة سوهاج وشرق وصلة قنا )، تم اقتراح المناطق الثلاثة الموضحة بالأشكال أرقام (٣-٦٨) و (٣-٦٩) و (٣-٧٠) لإقامة ميناء جاف

بكل منها بمساحة ٢٥٠ فدان وتكلفه استثمارية ٧٥٠ مليون جنيه، حيث تعمل كل منطقه على توفير ٧٥٠٠ فرصة عمل، ويتوقع أن تجذب كل منطقه ١٨٧٥٠ نسمة .

- تم اقتراح المناطق الثلاثة لإقامة المواني الجافة، حتى تتكامل مع المناطق المقترحة لتنمية قطاعي الزراعة والصناعة والتعدين .

## (٣-٢-٤-٤) أقطاب النمو المقترحة على المحور :-

تم دعم فكرة أقطاب النمو لنشر التنمية العمرانية بصورة متدرجة على طول المحور فانقسمت إلى :-<sup>١</sup>



١- أقطاب نمو مركزيه في مجالات الصناعة، والتجارة والسياحة، بحجم سكاني ٨٥ ألف نسمة بتكلفه استثماريه ٣٠٠٠ مليون جنيه، وعددهم قطبين مركزيين على طول المحور.

٢- أنويه تابعه فرعيه في مجالات الصناعة، والتجارة والخدمات، بحجم سكاني ٢٥ ألف نسمة، وتكلفه استثماريه ٣٥٠٠ مليون جنيه، وعددهم ٦ أنويه تابعه على طول المحور.

٣- تجمعات جديدة مقترحة للظهير الصحراوي بغرض الاستصلاح، بحجم سكاني ٥٠٥ ألف نسمة، وتكلفه استثماريه ١١٠٠ مليون جنيه، وعددهم ١٠ تجمعات على طول المحور.

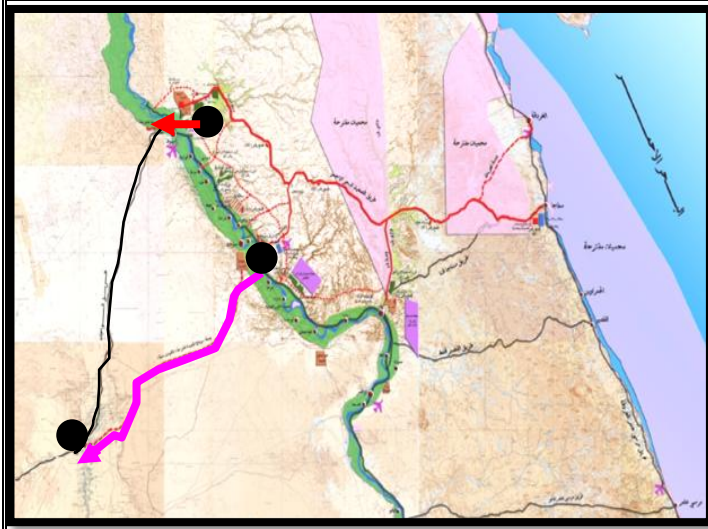
ويوضح شكل (٣-٧١) أقطاب النمو المقترحة على طول المحور.

قطب تنموي شبه مركزي بحجم سكاني ٢٥ ألف نسمة	●	قطب تنموي مركزي بحجم سكاني ٨٥ ألف نسمة	●
قرى ظهير صحراوي	●	قرى استصلاح زراعي	●
مناطق استصلاح زراعي	■	ميناء جاف	■
مجمع صناعات تعدينية ومعدينية ومواد بناء وغذائية	▲	مناطق خدمات إقليميه وسياحة بيئيه	■

شكل (٣-٧١) أقطاب النمو المقترحة على طول المحور  
المصدر :- المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول محور الصعيد البحر الأحمر (سوهاج - سفاجا)

١ المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول محور الصعيد البحر الأحمر (سوهاج - سفاجا) ٢٠٠٧

## (٣-٢-٤-٥) الوصلات العرضية المقترحة للمحور :-



- تم اقتراح وصلات عرضية للمحور من جهة الغرب عند محافظتي أسيوط وسوهاج، لربط المحور بطريق الواحات الغربي ولربط الصحراء الشرقية بالجزيرة من خلال المحور كما هو موضح بالشكل رقم (٣-٢٢)، بهدف استصلاح أكبر مساحه ممكنه من الصحراء لدعم التنمية في كافة المجالات.

وصلة أسيوط المقترحة	←	وصلة سوهاج المقترحة
شكل (٣-٢٢) الوصلات الجديدة المقترحة غرب النيل المصدر :- المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول محور الصعيد البحر الأحمر ( سوهاج - سفاجا )		

يمثل محور (الصعيد - البحر الأحمر) أحد محاور التنمية العمرانية في مصر، التي تم اقتراحها بناءً على خطه لدعم التنمية، وتلافى مساوئ التنمية العشوائية التي نتجت عن بعض المحاور بالتجربة المصرية، ولكن لا يمكننا تقييم المحور واختبار إنجازاته وتأثيره في التنمية إلا بعد فترة زمنية مناسبة من إنشائه، ولكن يجب دعمه من قبل الهيئات والمستثمرين وإعداد المخططات التفصيلية لقطاعات التنمية المختلفة عليه طبقاً لاشتراطات وقوانين البناء، واستكمال الجسات الأرضية بالمناطق المقترحة للتنمية للحد من المخاطر على طول المحور، والعمل على تحقيق جذب السكاني المستهدف لمناطق التنمية وتسويق وإدارة قطاعات التنمية بشكل متكافئ.

## (٣-٢-٥) دراسة تحليلية لمحاور التنمية العمرانية في مصر :-

لقد تم عرض أربع تجارب مصرية في مجال محاور التنمية العمرانية وكان لكل محور الظروف الخاصة به، وتقوم الدراسة التحليلية لهذه المحاور على أساس معرفة ظروف كل محور والهدف الرئيسي من إنشاؤه، والإمكانيات التنموية المتاحة لدى كل محور التي يمكن أن تساعده على دعم التنمية في منطقة وجودة، كما تقوم الدراسة بعرض مراحل تطور التنمية على هذه المحاور وتحليل دورها في التنمية لمعرفة مدي تحقيقها لأهداف التنمية المنشودة من خلالها مقارنة بالإمكانيات المتاحة لديها.

وسوف يوضح الجدول التالي الدراسة التحليلية المقارنة للأربع محاور موضوع الدراسة :-

نقاط المقارنة	محور القاهرة/الإسكندرية الصحراوي	محور القاهرة/السويس الصحراوي	محور القاهرة/الإسماعيلية	محور الصعيد/البحر الأحمر
سبب إنشاء المحور	تم إنشاؤه لربط مدينتي القاهرة والإسكندرية.	تم إنشاؤه للربط بين خط السفن التجارية والمستعمرات الإنجليزية في ذلك الوقت.	تم إنشاؤه لربط القاهرة بقناة السويس، لتسهيل حركة وصول مواكب الاحتفالات الخاصة بافتتاح القناة.	تم إنشاؤه لوضع نواه لتنمية الصحراء الشرقية بواسطة محاور عرضية تربط وادي النيل بالبحر الأحمر بالصعيد.
مسار المحور				
	يمتد بطول ١٧٠ كم ليربط بين أكبر المراكز الحضرية ( القاهرة – الإسكندرية ).	يمتد بطول ٤٥ كم موازي لمحور القاهرة الإسماعيلية، ويتقاطع مع الطريق الدائري الذي يربطه بمناطق دار السلام والمعادي وحلوان، كما يرتبط بمنطقة مصر الجديدة ومدينة نصر.	يمتد بطول ١٤٠ كم ويبدأ عند التقاء طريق الإسماعيلية الصحراوي مع الطريق الدائري وينتهي عند مدينة العاشر من رمضان.	يمتد بطول ٢٧٠ كم بالقرب من محافظة أسيوط حتى ساحل البحر الأحمر عند مدينة سفاجا، ويتصل بوصلات عرضيه تربطه بمحافظات ( أسيوط – سوهاج – قنا – البحر الأحمر ).

<p>تتنوع التربة على طول المحور فالأراضي الملاصقة لوادي النيل أراضي سهلة ووديان صالحة للزراعة، كما توجد أيضاً منطقة السهل الساحلي على طول شواطئ البحر الأحمر وباقي الأراضي هضاب مليئة بالثروات التعدينية.</p>	<p>أغلب الأراضي على المحور رسوبية مفككة صالحة للزراعة والبعض الآخر أراضي صخرية تصلح للبناء، كما تندر الثروات التعدينية بطول المحور، و تتركز المياه الجوفية شمال المحور خاصة غرب وشمال غرب مدينة الإسماعيلية</p>	<p>بعض الأراضي على المحور يمكن زراعتها بعد عمل معالجات خاصة لارتفاع نسبة الحديد بها وباقي الأراضي صخرية لا تصلح للزراعة كما يجب البناء عليها بحرص ، تتركز الثروة التعدينية عند نهاية المحور، بينما تنعدم المياه الجوفية على طول المحور</p>	<p>أغلب الأراضي على المحور صالحة للزراعة وتتوافر المياه الجوفية على طول المحور، ويوجد الكثير من الأراضي الصالحة للبناء والتنمية العمرانية</p>	<p><b>إمكانات التنمية على المحور</b></p>
<p>جاري تنفيذ المحور وتنميته وتم وضع خطه لتنمية المحور في جميع المجالات بالتنسيق مع كافة الوزارات ( وزارة البيئة – وزارة الزراعة – وزارة الصناعة والتجارة – وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ) ، لاختيار مناطق التنمية المختلفة طبقاً للإمكانات والموارد المتاحة لتحقيق التنمية بشكل متكافئ في جميع المجالات</p>	<p>نشأت مدينتي العاشر من رمضان والعبور، تطورت التنمية الصناعية بعد إنشاء مدينة العاشر من رمضان التي تمثل أهم القلاع الصناعية، تطورت التنمية الزراعية على المحور وتم استصلاح العديد من الأراضي وساهمت جمعية أحمد عرابي الزراعية على قيام مشاريع التصنيع الزراعي</p>	<p>نشأت مدينتي الشروق وبدر وبعض المشروعات السكنية الاستثمارية ( الرحاب – مدينتي )، وظهر النشاط التعديني وبعض الأنشطة الصناعية الثقيلة على المحور كما ساهمت مدينة بدر في ظهور قاعدة للصناعات المتوسطة والخفيفة، بينما انعدمت التنمية الزراعية على المحور</p>	<p>نشأت العديد من المنتجعات السكنية ومدينتي السادات والشيخ زايد، ونشأت التنمية الصناعية بمدينة السادات والمناطق الصناعية الممتدة من مدينة السادس من أكتوبر، وتم استصلاح الكثير من الأراضي للزراعة وظهرت أهم المزارع على المحور</p>	<p><b>تطور مجالات التنمية على المحور</b></p>

تحليل التنمية على المحور	لم يحقق المحور أهدافه مقارنة بإمكانياته، لم تتمكن المدن الجديدة من امتصاص الهجرة المتجهة نحو القاهرة والإسكندرية كما تعددت الاستعمالات المخالفة بداخلها، وفقد المحور ومدينة السادات أهم ركيزة للتنمية الصناعية بإلغاء تنفيذ مجمع الحديد والصلب ، تطورت التنمية الزراعية على المحور ولكن ظهرت منتجات سكنية ومدينة السادات متعدية على أراضي زراعية، واستنزفت المياه الجوفية نتيجة للانتشار المبعثر للمنتجات السكنية.	لم يحقق المحور أهدافه أثرت طبيعة التربة على نوعية التنمية على المحور فاندعت التنمية الزراعية وحجمت من التنمية العمرانية ، وانحصر عطاؤها كمناطق للثروات التعدينية، ففجح إلى حد كبير النشاط الصناعي والتعديني في تحقيق المستهدف منه ولكن بما لا يتناسب مع الإمكانيات المتاحة بمدينة السويس التي يسيطر عليها النشاط الصناعي، ولم تحقق المدن الجديدة الجذب السكاني المستهدف منها وظهرت بداخلها الاستعمالات المخالفة للمخططات الأصلية لها	لم يتم تفعيل المحور في التنمية كما يجب وتطورت التنمية عليه بعشوائية وببطء وظهرت العديد من الاستخدامات المخالفة على طول المحور، لم تحقق المدن الجديدة الجذب السكاني المستهدف منها ولكنها ساهمت في تحقيق طفرة في التنمية الصناعية، أما بالنسبة للتنمية الزراعية لم تحقق المستهدف منها بالرغم من أن أغلب أراضي الاستصلاح تقع بدائرة تأثير المحور ولكن تم اختيار مناطق للتنمية الزراعية غير مثالية ذات طبيعة صخرية	يمثل أحد محاور التنمية العمرانية في مصر، التي تم اقتراحها بناءً على خطه لدعم التنمية وتلآفي مساوئ التنمية العشوائية وجاري تنفيذ هذه الخطة، ولكن لا يمكننا تقييم المحور واختبار إنجازاته وتأثيره في التنمية إلا بعد فتره زمنية مناسبة من إنشاؤه، ولكن يجب دعمه من قبل الهيئات والمستثمرين لتحقيق الأهداف التنموية المرجوة منه .
شكل (٣-٧٣) دراسة تحليلية مقارنة بين بعض محاور التنمية العمرانية في مصر من عمل الباحث				

بعد عرض الدراسة التحليلية المقارنة للأربع محاور السابقة توصلت الدراسة إلى واقع التجربة المصرية وهو غياب الفكر الإستراتيجي المنظم القادر على تحقيق التنمية، فبالرغم من الإمكانيات المتميزة التي تتمتع بها كافة المحاور من مقومات الموقع وربطها بين أقطاب نمو رئيسية قادرة على دعم التنمية وتدرجها على طول المحاور إلا أنها لم تستغل كما يجب ولم تحقق أهداف التنمية المنشودة منها مقارنة بالإمكانيات المتاحة لديها، وعند دراسة محفزات التنمية المتمثلة في الأرض والموارد الاقتصادية والعمالة ورأس المال والتنظيم والإدارة، نجد أن المحاور المصرية ساهمت في تحقيق الاتصالية والربط بين المدن مما ساعد على زيادة معدل تولد الرحلات على طول المحاور، وتطورت معدلات التنمية ببطء وبشكل عشوائي لا تدعمه خطة منظمة تحكمها إدارة جيدة فظهرت العديد من الاستعمالات المخالفة غير المخططة على طول هذه المحاور كما حدث تعدي عمراني على أراضي صالحة للزراعة، وهذا أثر بدورة علي جذب أشكال التنمية المختلفة من الأنشطة والسكان، فلم تحقق المدن الجديدة على طول المحاور الجذب السكاني المستهدف منها ولم تساهم في تنظيم عمليات الهجرة الداخلية وتوقف دورها في التنمية على توفير بعض الخدمات، ولكنها لم تلعب دور أقطاب النمو الفرعية المتدرجة القادرة على دور المكمل للأقطاب الرئيسية الموجودة عند طرفي المحاور التي تساعد في توسيع القاعدة الاقتصادية كما يجب وتدعم التنمية وتصل إلي الأراضي الهامشية والمناطق البعيدة على طول المحاور وتشجع المستثمرين علي فتح آفاق جديدة للتنمية.

فنأمل في إعادة النظر في دور هذه المحاور وتنظيم إستراتيجية تدرس كافة العوامل المحيطة وتضع خطة مدروسة لتحقيق أقصى استفادة من هذه المحاور، وتقوم الخطة على دراسة الوضع الراهن ووضع بدائل مختلفة لمحاولة تصحيح الوضع القائم وتنفيذ الخطة على مراحل ومتابعتها من خلال جهاز إداري متخصص وتعديلها طبقاً لتغير الظروف المحيطة، لأن توقف دور هذه المحاور كعناصر ربط واتصال فقط يعتبر إهدار لرؤوس الأموال التي وجهت إليها.

**خلاصة الباب الثالث :-**

كان لمصر تجارب عديدة في إنشاء محاور التنمية العمرانية، ولكن العبرة بالكيف وليس بالكم، فالتخطيط بناءً على خطة مدروسة نتائجه مختلفة تماماً عن التخطيط العشوائي الذي ينشأ طبقاً لأغراض شخصية، ومن خلال دراسة التجربة المصرية يمكن الخروج بمجموعة من الدروس المستفادة في مجال التنمية أهمها :-

- ١- أهمية الاختيار الصحيح لمحاور التنمية وتوجيهها من خلال نظرية أقطاب النمو للوصول للمناطق البعيدة والاستفادة بالموارد غير المستغلة.
- ٢- أهمية معرفة الإمكانيات المتاحة للتنمية على المحاور المقترحة لضمان نجاح هذه المحاور بعيداً عن العشوائية.
- ٣- التأكد من التنسيق بين الجهات المختلفة لوضع خطة شاملة لمحاور التنمية.
- ٤- متابعة الخطة باستمرار وتطويرها طبقاً للظروف المحيطة.
- ٥- الالتزام بتنفيذ المخططات واستخدامات الأراضي لهذه المحاور لتعظيم أهدافها وتحقيق التنمية المستهدفة من خلالها.

**ويمكن تطبيق فكرة محاور التنمية والخروج من وادي النيل والدلتا لتعمير الصحراء إلى المناطق الجديدة من خلال هذه المحاور علي النحو التالي :-<sup>١</sup>**

- ١- مرحلة خروج مباشره إلى الأراضي الصحراوية الملاصقة لوادي النيل ودلتاه ومناطق التكدس السكاني
  - ٢- مرحلة تنمية أقطاب نمو عمرانية رئيسيه من خلال طرفي محاور التنمية العمرانية.
  - ٣- مرحلة التنمية علي طول المحاور والانتشار عبر المسافات البينية من خلالها، بإنشاء انويه عمرانية جديدة ذات أنشطة اقتصادية متنوعة. - مرحلة تنميه عمرانية شامله علي كامل المسطح المصري القابل للتعمير، ومن خلال هذه المرحلة يكتمل العمران للأقاليم التخطيطية وتكتمل هياكل البنية الأساسية، ويصل كل إقليم إلى استغلاله الاقتصادي والاجتماعي الأمثل.
- مثال علي ذلك :-** الخروج من وادي النيل الضيق إلي ساحل البحر الأحمر عبر الصحراء الشرقية، ومن الدلتا إلي خليج قناة السويس، وبذلك تنمو أقطاب للنمو عند نهايات المحاور العرضية (الغردقة - سفاجا - العريش).

<sup>١١</sup> احمد خالد علام، سمير سعد، مصطفى الديناري، التخطيط الإقليمي، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٩٥



ونستخلص مما سبق أن الخروج إلى الصحراء والاستفادة من الموارد المتاحة لها هو أمر حتمي نظراً لتضخم المشكلات في المعمور الحالي، ويجب إيجاد وسيلة لتحريك السكان إلى المناطق الجديدة في ضوء الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، وذلك يتطلب فهم شامل لطبيعة البيئة الصحراوية والمنظومات الاجتماعية والاقتصادية، ويتطلب أيضاً دراسة آليات التنمية والتعمير فلن يكون تعمير الصحراء مجدي بدون تضافر كافة الجهود وتعاون الخبرات المختلفة في جميع المجالات للوصول إلى التنمية الشاملة.

## الباب الرابع :- واقع التجربة المصرية والمأمول منها:-

يتناول هذا الباب شرح لواقع محاور التنمية العمرانية في مصر والمأمول منها، بعد دراسة الواقع الحالي لجمهورية مصر العربية وما تعانيه من مركزية الأنشطة والسكان، ودراسة وتحليل محاور التنمية العمرانية في مصر وكيف توقف دورها على الحركة والاتصال فقط ، يتم التعرف على المأمول من محاور التنمية العمرانية في مصر من خلال التعرف على العديد من الاتجاهات والآراء المختلفة المقترحة لتحقيق التنمية العمرانية في مصر، ودراسة عدة محاولات للتنمية المحلية للمناطق المصرية واقتراح العديد من الأفكار المختلفة لرسم إستراتيجية شاملة يتم من خلالها تفعيل دور محاور التنمية لتساهم في تحقيق أهداف التنمية العمرانية وتدعم اللامركزية من خلال خلق مجتمعات جديدة خارج الوادي الضيق لإيجاد حل لنشر التنمية وتوزيع الكثافات السكانية والتغلب على مشاكل التكدس السكاني داخل وادي النيل ودلتاه، كما يتم عرض النتائج التي تم التوصل إليها من خلال البحث والتوصيات الخاصة بمحاور التنمية العمرانية وعلاقتها بالسياسة العامة للدولة.

وينقسم الباب الرابع إلى فصلين هما :-

**الفصل الأول : - اتجاهات التنمية العمرانية الحديثة في مصر**  
**الفصل الثاني :- النتائج العامة والتوصيات**

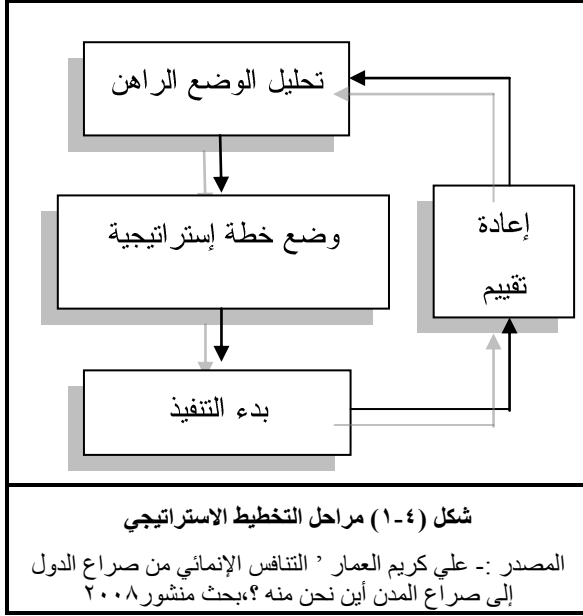
## الفصل الأول :- اتجاهات التنمية العمرانية الحديثة في مصر :-

بعد دراسة الواقع الحالي لجمهورية مصر العربية وما تعانيه من مركزية الأنشطة والسكان في وادي النيل والدلتا وعمليات الهجرة العشوائية غير المنظمة نتيجة للفوارق الإقليمية، مما أدى إلي حدوث تمدد للكتلة العمرانية القائمة بطريقة عشوائية غير منظمة نتج عنها مناطق مندهورة عمرانياً لا تفي باحتياجات التنمية الحضرية، وبالرغم من إنشاء محاور للتنمية العمرانية كأداة مساعدة لحل مشكلة المركزية والحد من الفوارق الإقليمية إلا أنها لم تحقق التنمية المرجوة منها نتيجة لسوء توجيهها وعدم توافر عوامل الجذب المنشودة لها وانعدام الرؤية المستقبلية لدورها في التنمية.

ونأمل في هذه الدراسة إلى تحقيق التنمية من خلال تفعيل دور محاور التنمية العمرانية وتحقيق أقصى استفادة منها في وجود كافة العوامل التنموية الأخرى، عن طريق توفير عوامل جذب حقيقية توفر فرص عمل لجذب السكان وتساهم في إعادة توزيع السكان والأنشطة بصورة متكافئة على الأرض وإعادة بناء الهيكل الاقتصادي وتوجيهه نحو خطي التنمية الصحيحة، و يعتبر ذلك حل يهدف إلي خلق مجتمعات جديدة خارج الوادي الضيق لإيجاد حل لخلخة النمو المتزايد للسكان والوصول إلى المناطق الهامشية وتحسين استغلال مواردها.

لأن محاور التنمية العمرانية تمثل الحيز المكاني الذي تتوافر فيه مقومات التنمية، والبعد المكاني هو الذي يهدف إلى تحديد العلاقات بين المراكز الحضرية التي تؤدي بدورها إلي تحديد الهيكل الاقتصادي لأي حيز مكاني مدروس، وإذا كانت التنمية بمعناها الكمي والنوعي تعنى بزيادة التأثيرات المتبادلة لمختلف المستويات التخطيطية في مجالات شتى أهمها الاقتصاد والعمران والبيئة فإن ذلك يعني تحول البعد المكاني للمدن من الحدود المكانية الضيقة ليتسع ويشمل البعد البيئي المحلي والإقليمي بل ويتعداه إلى البعد القومي، وهذا يشير إلى تراجع أهمية دور الدولة كمنفذ وراعي أول، والانتقال إلى مرحلة دور المدن العالمية، فلم تعد المدن تتنافس فيما بينها داخل إطار الدولة الواحدة أو الإقليم، وإنما أصبح العالم كله سوقاً كبيراً لجميع المدن.

أدرك ذلك منذ القدم العالم المصري دكتور "جمال حمدان" وقال أن تاريخ مصر هو تاريخ الشريط الضيق لنهر النيل وهو يؤكد توارث الرؤى وعدم تطورها بالنسبة للتوسع العمراني المتزايد، ونادي كثيراً بتعمير الصحراء والاستفادة من ثرواتها التعدينية غير المستغلة



وللوصول لذلك يجب إتباع مخطط استراتيجي لتوجيه التنمية وهو ببساطة العملية التخطيطية التي تركز على فكرة التحليل ومن ثم الوصول لمعلومات إستراتيجية في وضع الخطط وبالتالي متابعة التنفيذ وأخيراً إعادة التقييم وتحسين الأوضاع طبقاً للظروف المحيطة، ويوضح الشكل رقم (٤-١) مراحل التخطيط الاستراتيجي.

## (٤-١-١) محاولات التنمية المحلية في مصر :

ويوجد العديد من الاتجاهات والآراء المختلفة المقترحة لتحقيق التنمية العمرانية في مصر ودعم اللامركزية وخلق مجتمعات جديدة خارج الوادي الضيق لإيجاد حل لنشر التنمية وتوزيع الكثافات السكانية والتغلب على مشاكل التكدس السكاني داخل وادي النيل ودلتاه.



وظهرت محاولات عديدة للتنمية الشاملة في مصر خلال الأعوام السابقة والتي تضمنت بعض المناطق مثل ( توشكي وشرق العوينات - درب الأربعين - الوادي الجديد-منطقة بحيرة ناصر- المدن الجديدة حول القاهرة- شبه جزيرة سيناء -ساحل البحر الأحمر-الساحل الغربي

١	الوادي الجديد	٢	منطقة بحيرة ناصر	٣	المدن الجديدة حول القاهرة
٤	شبه جزيرة سيناء	٥	ساحل البحر الأحمر	٦	الساحل الغربي الشمالي
٧	منطقة توشكي	٨	شرق التفريعة	٩	خليج السويس

الشمالي- شرق التفريعة- خليج السويس) للتغلب على مركزية الأنشطة والخدمات وحل مشاكل التكدس السكاني والخروج

شكل (٤-٢) مناطق محاولات التنمية المحلية في مصر

المصدر:- ماضي أحمد،دراسة تحليلية للتنمية الإقليمية الشاملة، المنيا ٢٠٠٢

من وادي النيل الضيق ودلتاه، ويوضح شكل رقم (٤-٢) مناطق محاولات التنمية المحلية في مصر.<sup>١</sup>

<sup>١</sup> ماضي أحمد،دراسة تحليلية للتنمية الإقليمية الشاملة، المنيا ٢٠٠٢

## أ- مشروع تنمية الصحراء الغربية للدكتور ممدوح حمزة :-

طرح المهندس الاستشاري الدكتور "ممدوح حمزة" مشروع متكامل لتنمية الصحراء الغربية للاستفادة من مناطق التنمية المحلية في مصر وإعادة التوزيع الجغرافي للسكان، من خلال إنشاء منطقة اقتصادية جديدة بالصحراء الغربية، تتكون من العديد من المشروعات المستقلة إدارياً وتتضمن :-

١- منطقة بحيرة ناصر للتنمية السمكية والسياحية.

٢- منطقة توشكي للتنمية الزراعية.

٣- منطقة درب الأربعين الصحراوي كعمود فقري للمنطقة الاقتصادية.

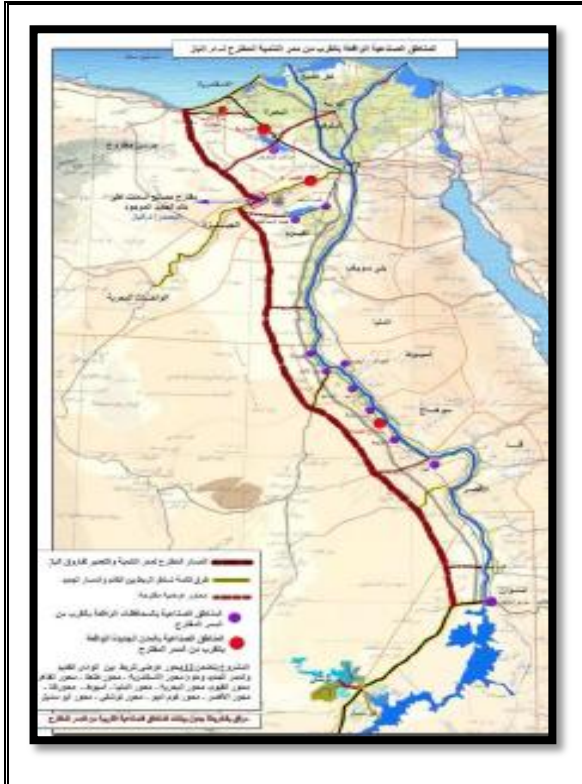
٤- الواحات وجزء من ظهير الساحل الشمالي الممطر لزراعات الأعلاف المعمرة لتنمية المراعى الطبيعية.

، كما يشمل المشروع إنشاء مدرسة للتدريب التعديني ، ويعتمد أيضاً على السياحة الصحراوية وسياحة اليخوت واستغلال المساحة الواقعة بين بحيرة ناصر وجبل العوينات للتنمية الزراعية وإنشاء مدرسة للزراعة الصحراوية والتطبيقية.

## (٤-١-٢) اقتراحات لمحاور التنمية العمرانية في مصر :-

تم اقتراح العديد من الأفكار المختلفة لرسم إستراتيجية شاملة يتم من خلالها تفعيل دور محاور التنمية لتساهم في تحقيق أهداف التنمية العمرانية ومنها:-

## أ- ممر التنمية والتعمير للدكتور " فاروق الباز " :-



قدم د.فاروق الباز اقتراح متميز لإنشاء محور جديد للتنمية موازي لنهر النيل وإنشاء وادي جديد بمواصفات جديدة تعتمد على التنمية المستدامة وذلك في صحراء مصر الغربية كما هو موضح بالشكل رقم (٤-٣)، حيث يمتد من ساحل البحر المتوسط شمالاً حتى بحيرة ناصر جنوباً وعلى مسافة تتراوح بين ١٠ : ٨٠ كم غرب وادي النيل، وبذلك يمكن فتح آفاق تنموية جديدة للامتداد العمراني والزراعي والصناعي والتجاري حول مسافة تصل إلى ٢٠٠٠ كم، ويتكون المشروع مما يلي :-

١- طريق سريع بالمواصفات العالمية يبدأ من غرب الإسكندرية حتى حدود مصر الجنوبية بطول ١٢٠٠ كم.

٢- أننى عشر طريقاً من الطرق العرضية التي تربط الطريق الرئيسي بمناطق التجمع السكاني بالمحافظات المختلفة ( ثلاث محاور بالوجه البحري (الإسكندرية-طنطا-القاهرة)

طريق سريع بالمواصفات العالمية يبدأ من غرب الإسكندرية حتى حدود مصر الجنوبية بطول ١٢٠٠ كم.	المسار المقترح للمحور	الخط الأحمر
٢- أننى عشر طريقاً من الطرق العرضية التي تربط الطريق الرئيسي بمناطق التجمع السكاني بالمحافظات المختلفة ( ثلاث محاور بالوجه البحري (الإسكندرية-طنطا-القاهرة)	محاور عرضية للربط	الخط البرتقالي
طريق سريع بالمواصفات العالمية يبدأ من غرب الإسكندرية حتى حدود مصر الجنوبية بطول ١٢٠٠ كم.	مناطق صناعية قائمة	الدوائر البنفسجية
شكل (٤-٣) مسار ممر التنمية والتعمير		
المصدر :- مجدي موسي ، مشروعات التنمية ، بحث منشور		

وثلاث محاور شمال الصعيد (الفيوم-الواحات البحرية-المنيا) وستة محاور بجنوب الصعيد (أسيوط-قنا-الأقصر-كوم امبو-أسوان-توشكي-أبو سنبل).

- ٣- شريط سكة حديد بمحاذاة الطريق الرئيسي لنقل البضائع والركاب .
  - ٤- أنبوب مياه عذبه يمتد من بحيرة ناصر أو قناة توشكي جنوباً إلى ساحل البحر المتوسط بامتداد الممر الطولي لتوفير مياه الشرب واحتياجات المنتجعات السياحية على مسار محور الأقصر.
  - ٥- خط كهرباء يضمن توفير الطاقة في مراحل المشروع الأولية .
- وتم وضع دراسة جدوى أولية تتضمن بعض المقترحات لمسار الممر الطولي وفوائده وسبل توصيل المياه والكهرباء بطول المحور واختبار مدي صلاحية وجود المحاور العرضية طبقاً لطبوغرافية الأرض بمناطق وجودها، واقتراح إنشاء ميناء محوري على الامتداد الشمالي لممر التنمية بالعلمين ومد المحور الرأسي في الجزء الجنوبي لدعم تجارة مصر مع القارة الإفريقية.<sup>١</sup>

#### ● فوائد المشروع :-<sup>٢</sup>

- يمكن تلخيص ايجابيات محور التنمية المقترح للدكتور فاروق الباز فيما يلي :-
- ١- فتح مجال لبناء مدن جديدة في مراكز التكديس السكاني، وبذلك نوقف التعدي على الأراضي الزراعية.
  - ٢- فتح مجال جديد للزراعة، حيث يوجد أربعة أماكن كبرى صالحة للزراعة بمساحة تزيد عن ١,٧ مليون فدان ( طنطا – بجوار محافظة قنا – كوم أمبو – منطقة توشكي ).
  - ٣- فتح آفاق جديدة للسياحة عند مدينة الأقصر، فالمشروع يقدم طريق إلى وادي الملكات والملوك بالأقصر يمر فوق الهضبة وهناك يمكن أن تقام سلسلة فنادق عالمية تطل على معالم الأقصر السياحية.
  - ٤- توفير مناطق للتوسع الصناعي بدون تلوث بيئي خارج المدن.
  - ٥- إيجاد فرص عمل قد تصل إلى ٥٠٠ ألف فرصة عمل على الأقل.
  - ٦- خلق فرص جديدة لصغار المستثمرين.
  - ٧- مشاركة شريحة كبيرة من الشعب بالمشروع مما يدعم شعور الولاء والانتماء.

<sup>١</sup> الباز ، ممر التعمير في الصحراء الغربية وسيلة لتأمين مستقبل الأجيال القادمة في مصر ، دار العين للنشر ٢٠٠٧

<sup>٢</sup> مجدي موسى ، مشروعات التنمية ، بحث منشور



● **معوقات المشروع :-** واجه المشروع معارضة بعض المتخصصين في التنمية العمرانية، لصعوبة توفير المياه والكهرباء والصرف الصحي على طول الممر، وتنفيذ خط سكة حديد بطول الممر سوف يكون باهظ التكاليف، كما أن ربط الممر بميناء محوري بمنطقة العلمين عليه تحفظات كثيرة لعدم ملائمة الموقع جغرافياً من حيث حركة التجارة الدولية، ولعدم التحديد الدقيق للممرات العرضية بناءً على حالة التربة ومقومات التنمية على الهضبة العليا المختارة لتنفيذ الممر.

كما تم اقتراح بعض الأفكار القريبة من الفكر التنموي لممر التنمية والتعمير ولكنها أكثر اعتماداً على المحاور العرضية للتنمية ومنهم :-

١- محور التنمية الاستراتيجي الشرقي الغربي للدكتور محمد صبري الباحث بالمركز القومي للبحوث :-

يهدف المشروع إلى تحقيق التنمية الشاملة طبقاً للموارد المتاحة، من خلال محاور عرضية للتنمية تربط بين محافظات الصحراء الشرقية ( البحر الأحمر والسويس و حلوان)، والصحراء الغربية مرورا بمحافظات وادي النيل( الجيزة والفيوم وبني سويف والمنيا وأسيوط وسوهاج وقنا والأقصر وأسوان)، وتقام هذه المحاور على الطرق العرضية المنفذة فعلياً ، وترتبط جميعاً بمحور طولي رئيسي للتنمية يبدأ من القاهرة شمالاً حتى بحيرة ناصر جنوباً ونطلق عليه اسم الرابط الرئيسي لمحاور التنمية العرضية. ولنجاح هذه المشروعات يجب اقتراح نظام معلومات مكاني باستخدام برنامج " Gis " لتقييم صلاحية وأولويات المناطق العمرانية الصالحة لممرات التنمية<sup>١</sup>، ويتم ذلك من خلال دراسة الوضع الراهن ودراسة (خريطة التنمية والتعمير للجمهورية- مخططات إقليمية للأقاليم والمحافظات- مخططات عامة وإستراتيجية للمدن) لتوفير بدائل تنمية المحاور ورسم رؤية تخطيطية شاملة من خلالها يتم معرفة:-

١- المناطق ذات الإمكانات الطبيعية والاقتصادية.

٢- حجم التحرك السكاني المطلوب توجيهه خارج الوادي والدلتا.

٣- المناطق الصالحة للبناء والتنمية العمرانية.

٤- أماكن الطاقات والمقومات الصالحة للتنمية العمرانية.

٥- التدقيق المكاني لصلاحية وأولويات مناطق التنمية بالممر ومحاور العرضية.

<sup>١</sup> شيماء احمد مجدي، ممر التنمية بين احتياجات المجتمع ورؤى المستقبل، ورقة بحثية، عمارة القاهرة ٢٠٠٩

ب- إستراتيجية التنمية العمرانية لمصر ٢٠٥٠ م :-<sup>١</sup>

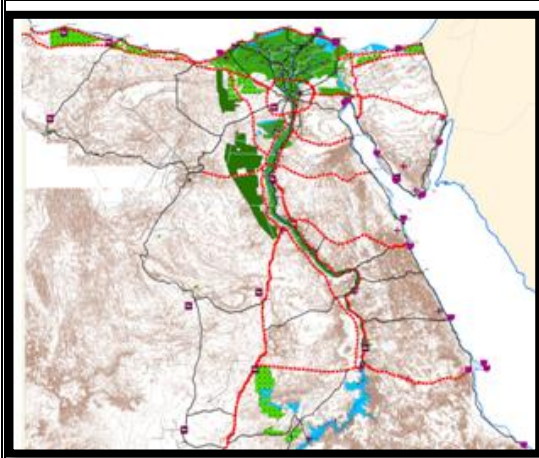
وفيها تم دراسة كيفية رسم إستراتيجية للتنمية العمرانية يتم من خلالها وضع مصر على خريطة العالم وتطبيق ذلك يتطلب ما يلي :-

١- دراسة الوضع الراهن وجمع كافة البيانات المتعلقة بالسكان والقوى العاملة والناجح المحلي واستعمالات الأراضي .

٢- وضع عدة بدائل لتوجيه التنمية يتم دراستها لتنفيذ الأفضل منها ويمكن أن تكون كالتالي:-

**البديل الأول :-** التنمية المتوازنة في جميع المجالات (الزراعة والصناعة والتجارة والخدمات الحكومية) طبقاً لنظرية النمو المتوازن، ويكون ذلك تطور طبيعي للوضع الراهن فضلاً عن التخطيط المستمر طبقاً لتغير الظروف المحيطة، وضمان توفير كافة الخدمات طبقاً للزيادة السكانية المتوقعة، ولكن هذا يحتاج إلى خطة طويلة المدى يحكمها جهاز إداري متخصص كما انها تحتاج للكثير من رؤوس الأموال، وسوف يشكل عنصر المياه عائق في استصلاح أراضي زراعية جديدة وقد يؤدي ذلك أيضاً إلى تناقص الأراضي الزراعية مما يتنافى مع زيادة الإنتاج الزراعي بما يلاءم زيادة السكان المتوقعة.

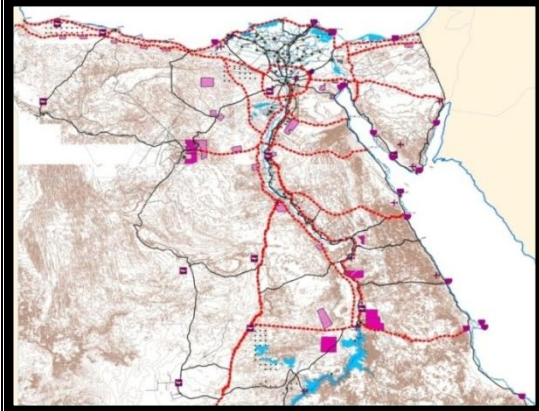
<sup>١</sup>وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، إستراتيجية التنمية العمرانية لمصر ٢٠٥٠.



**البديل الثاني :-** وفيه يتم تحقيق الاكتفاء الذاتي طبقاً لنظرية المراحل وإعطاء أولوية لتطویر مجال الزراعة لتحقيق الاكتفاء الذاتي وتقليل الاستيراد من الخارج ولكن ينتج عن ذلك عقبة توفير المياه اللازمة للاستصلاح واختيار هذا البديل يؤثر بالسلب في مراحله الأولى على مجالي الصناعة والتجارة، ولكن مع زيادة الإنتاج الزراعي تزيد عمليات التصنيع الزراعي مما يعظم دور الصناعة والتجارة في بقية المراحل، ويوضح شكل رقم (٤-٤) الأراضي الزراعية على خريطة مصر.

شكل (٤-٤) توزيع الأراضي الزراعية على خريطة مصر

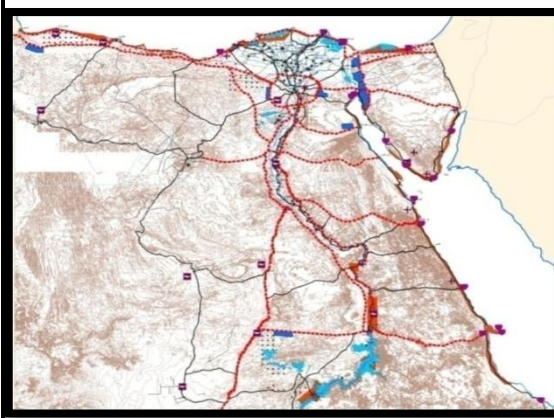
المصدر: حسانين أبو زيد، إستراتيجية التنمية العمرانية ٢٠٥٠



**البديل الثالث:** وفيه يتم تنمية قطاع الصناعة وتصنيع سلع قادرة على المنافسة العالمية طبقاً لنظرية القاعدة التصديرية التي تعتبر أن الصناعة هي أساس الهيكل الاقتصادي وزيادة التصنيع سيؤدي إلى زيادة الصادرات مما يؤثر إيجاباً على قطاع التجارة والخدمات، ويعتبر توفير الكهرباء عائق لتنفيذ هذا البديل وبذلك سوف نحتاج إلى استثمارات لتوفير مشاريع الطاقة البديلة، ويوضح شكل (٤-٥) النشاط الصناعي على خريطة مصر.

شكل (٤-٥) أراضي النشاط الصناعي على خريطة مصر

المرجع السابق

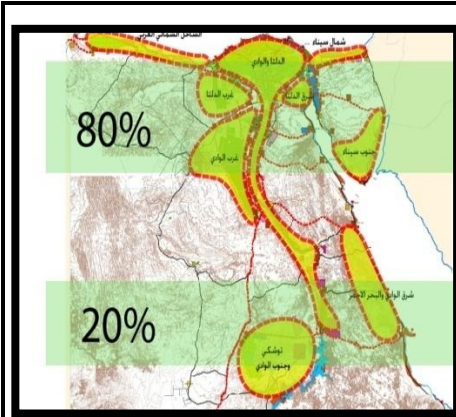


البديل الرابع :- وفيه يأتي الاهتمام بقطاع التجارة والخدمات طبقاً لنظرية القطاع التي تفترض أن التنمية تقوم على الصادرات من الأنشطة، لأن وجود صادرات يدل على كفاءة استغلال الموارد وزيادة الإنتاج، وذلك يؤدي بدوره إلى تعزيز الأصول المصرية وزيادة الاتصال بكافة دول العالم وذلك سيؤثر بدوره إيجاباً على قطاع السياحة، ويوضح الشكل رقم (٦-٤) توزيع أراضي نشاط التجارة والخدمات على خريطة مصر.

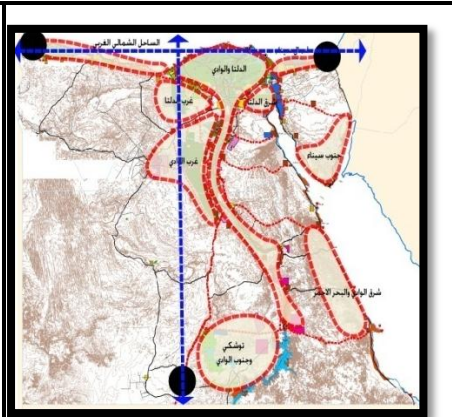
شكل (٦-٤) أراضي نشاط التجارة والخدمات على خريطة مصر

المرجع السابق

من خلال الاستفادة من البدائل السابقة يتم اختيار البديل المناسب لكافة الظروف المحيطة، علي أساس معرفة مناطق التكديس السكاني ومناطق الأراضي الصالحة للزراعة ومناطق تركيز الموارد الطبيعية والتعدينية والمناطق التجارية والسياحية القائمة وكافة العناصر التنموية كما هو موضح بالشكل رقم (٧-٤)، لوضع إستراتيجية للتنمية العمرانية تدعم التنمية في جميع المجالات وبناءً على ذلك يتم اختيار محاور التنمية العمرانية التي تحقق الاتصال بين أقطاب النمو الرئيسية عند طرفي المحور وتدعم التنمية الشاملة على طول المحور طبقاً للظروف المحيطة التي تضع في حسابها كافة العناصر التنموية.

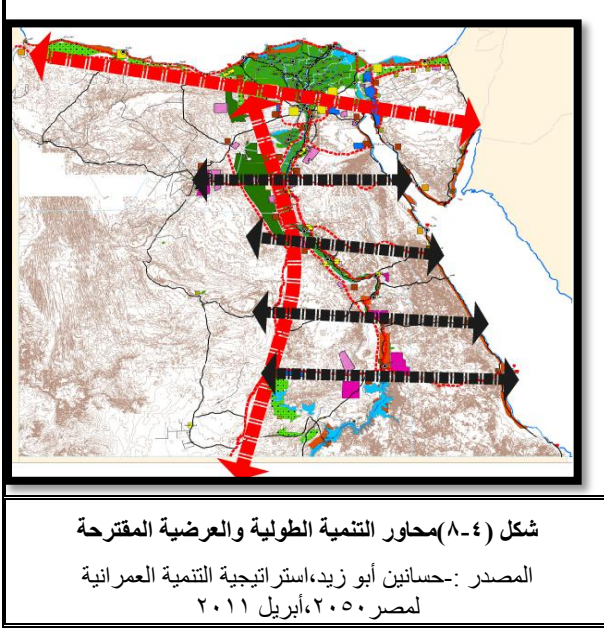


دراسة مناطق تمرکز الأنشطة والسكان الحالية



التكثيف العمراني للأنشطة والسكان على البوابات المصرية

<p>دراسة مناطق الموارد الطبيعية والتعدينية لتحديد محاور التنمية الصناعية المرتبطة بالمناطق ذات الإمكانيات والمقومات الطبيعية</p>	<p>توزيع الأراضي الزراعية الجديدة بناءً على مناطق توافر المياه لتحقيق الاكتفاء الذاتي والمغذية لعمليات التصنيع والتصدير</p>
<p>تحديد المحاور السياحية المرتبطة بالشواطئ والمناطق ذات الإمكانيات السياحية</p>	<p>تحديد محاور التجارة والمناطق اللوجيستية المرتبطة بالسواحل ومنافذ التصدير</p>
<p>شكل (٧-٤) إستراتيجية توجيه التنمية العمرانية طبقاً للإمكانيات التنموية المتاحة المصدر :-حسانين أبو زيد، إستراتيجية التنمية العمرانية لمصر ٢٠٥٠، أبريل ٢٠١١</p>	



ومن خلال دراسة كافة  
الإمكانيات المتاحة لتحقيق  
التنمية يتم رسم خريطة جديدة  
لمصر عليها المحاور الطولية  
والعرضية ذات الأهمية التي  
تتمتع بمقومات طبيعية وترتبط  
بين أقطاب رئيسية للنمو  
تجعلها قادرة على توجيه  
الأنشطة والسكان بشكل  
متكافئ وتحدد من عمليات  
الهجرة العشوائية غير  
المخططة، من خلال خطة  
شاملة تسعى إلى تحسين  
استغلال الموارد الطبيعية  
وتحقيق التنمية العمرانية  
المتوازنة.

والشكل رقم (٨-٤) يوضح محاور التنمية العرضية والطولية المقترحة.

## الفصل الثاني:- النتائج العامة والتوصيات

من خلال دراسة محاور التنمية العمرانية بجميع جوانبها، يتم عرض النتائج التي تم التوصل إليها من خلال البحث والتوصيات الخاصة بمحاور التنمية العمرانية وعلاقتها بالسياسة العامة للدولة لدراسة مدى إمكانية تحقيق أقصى استفادة من هذه المحاور وتفعيل دورها في التنمية.

### (٤-٢-١) نتائج البحث :-

من الدراسة السابقة أمكن استخلاص بعض النتائج التي يمكن إيجازها في الآتي :-

أولاً:- نتائج مستخلصة من الدراسة النظرية :-

- ١- التأكيد على أن محاور التنمية العمرانية أحد العوامل المساعدة التي يجب أن تتكامل مع كافة العوامل الأخرى في وجود خطه شامله لتحقيق التنمية.
- ٢- التأكيد علي عدم وجود علاقة طردية مباشرة بين الطرق والتنمية ولكنها متلازمان ومحاور التنمية ليست العامل الوحيد الكافي لتحقيق التنمية.
- ٣- إن نظرية أقطاب النمو هي أصلح النظريات لتطبيق محاور التنمية وانتشار التنمية بصورة مركزة من خلال أقطاب النمو المتدرجة على طول المحاور للوصول إلى المناطق البيئية البعيدة عن التنمية.
- ٤- تؤثر محاور التنمية بشكل فعال في تحقيق الاتصال بين المناطق المختلفة وتقليل تكلفة النقل، ولكن وجود هذه المحاور بدون خطة تنمية كعنصر للاتصال فقط قد يعرقل مسيرة التنمية، لأن زيادة وسهولة الحركة من خلالها يشجع الهجرة العشوائية.
- ٥- الدور الهام لمحاور التنمية في الوصول للمناطق البعيدة وتنميتها، فلن تتحقق التنمية بدون تنمية المناطق النائية التي تشمل المناطق الحدودية والصحراوية وإنشاء بيئة جديدة تجذب السكان وتحد من الفوارق الإقليمية والهجرة العشوائية.
- ٦- يتوقف دور محاور التنمية علي مدى تحقيقها لعوامل الجذب المنشودة من توفير قاعدة اقتصادية تستطيع أن تجذب أشكال التنمية المختلفة من الأنشطة والسكان وتوجه الحركة السكانية وتنظم عمليات الجذب والطرده السكاني بين المناطق المختلفة.
- ٧- وجود هذه المحاور بدون تفعيل دورها في التنمية وتحقيق عوامل الجذب المنشودة لها يعتبر إهدار لرؤوس الأموال، لأن إنشاء محور للتنمية قد يبطئ التنمية الاقتصادية في مجالات أخرى نتيجة لزيادة تكلفة الإنشاء وطول مدة التنفيذ.

## ثانياً:- نتائج مستخلصة من الدراسة التحليلية :-

## أ - تجربة فرنسا :-

١- نجحت السياسة العامة داخل فرنسا في توجيه محاور التنمية وتحقيق اللامركزية ونشر التنمية واستغلال الموارد وإنشاء أقطاب نمو فرعية من خلال إنشاء مدن الجديدة اعتماداً على المدن القائمة.

٢- نجحت الحكومة المركزية في فرنسا في تحقيق المكسب لها دون الأفراد، حيث جمدت أسعار الأراضي الواقعة على محاور التنمية لإقامة التجمعات الجديدة وقامت بشرائها وبيعها للمستثمرين بعد ذلك.

٣- نجحت التنمية السياحية في فرنسا لكفاءة السياسة العامة داخل الدولة في الاستفادة من البحر المتوسط كمورد طبيعي هام مع ضمان حمايته لدعم التنمية السياحية على السواحل الفرنسية و لتوجيه رؤوس الأموال وإدارة المشروع كجزء مؤثر في التنمية الإقليمية.

٤- نجحت محاور التنمية في فرنسا في تحقيق الاتصالية ونشر التنمية والتغلب على مشكلة ضعف ارتباط مناطق التنمية السياحية بالساحل.

## ب- تجربة فنزويلا :-

١- نجح محور "التيجراس - فالنسيا" بفنزويلا في تحقيق التنمية داخل الإقليم المركزي واستغلال المساحات البيئية بين المدن على طول المحور والوصول للمناطق الهامشية وتنميتها، وذلك لوجوده بالقرب من مراكز عمرانية قائمة فنجح في تحقيق الاتصال بين هذه المراكز وبين العاصمة " كاراكاس".

٢- لم يستطيع المحور الرابط بين وادي " توي ميديو " والعاصمة " كاراكاس" بفنزويلا في السيطرة على نمو العاصمة "كاراكاس" ولم يتمكن من تحقيق عوامل الجذب للتجمعات العمرانية القائمة والجديدة داخل الوادي ، نتيجة للدور المحدود الذي لعبته المدن الجديدة على المحور في مجالات التنمية.

٣- نجحت خطة التنمية خارج الإقليم المركزي في فنزويلا نتيجة للاختيار الصحيح لأماكن التجمعات العمرانية الجديدة في أقاليم ذات مقومات خاصة ومتميزة يمكن لها أن تلعب دور الأقطاب المضادة مع العاصمة " كاراكاس".



## ج - تجربة المملكة العربية السعودية :-

- ١- تبنت الإستراتيجية الوطنية السعودية مفهوم محاور التنمية العمرانية كأداة لتحقيق التنمية المتوازنة والربط بين مناطق تهامة المركزية بالمناطق الهامشية غير المستغلة في التنمية.
  - ٢- بالرغم من توجيه محاور التنمية إلى المناطق الهامشية إلا أن منطقة عسير مازالت طاردة للسكان، ولم تتوافق التنمية السياحية مع حجم المقومات الطبيعية الموجودة بالإقليم، فنجد مساحات كثيرة غير مستغلة على الساحل بالرغم من تمتعها بكافة المقومات السياحية والاستثمارية.
  - ٣- بالرغم من توافر كافة محفزات التنمية داخل المملكة العربية السعودية والتخطيط السليم إلا أن التنمية المنشودة لم تتحقق نتيجة للعوامل الاجتماعية وضعف التنمية البشرية على مستوى الأفراد غير القادرين على التأقلم مع التطور والتكنولوجيا واستغلال الموارد المتاحة وتحقيق التنمية الشاملة المثلى المخطط لها.
- ونستنتج من دراسة التجارب العالمية ما يلي:-**

- ١- يتوقف دور محاور التنمية على السياسة العامة المتبعة داخل الدولة لتوجيه هذه المحاور.
- ٢- صعوبة نجاح التجارب الفردية من جانب أحد قطاعات التنمية، فوجود محاور التنمية بدون تنسيق مكاني وزمني لا يحقق التنمية المستهدفة.
- ٣- موقع محاور التنمية هو المحدد الرئيسي لطريقة توظيف هذه المحاور طبقاً للإمكانيات المتاحة.
- ٤- المغالاة في أسعار الأراضي الواقعة على محاور التنمية قد تؤدي إلى الإحجام عن المشروع ككل نتيجة لعدم إقبال المستثمرين على التنمي على المحور.
- ٥- أغلب التجارب الناجحة اعتمدت على لامركزية الإدارة والتنسيق بين مختلف الهيئات، بحيث تقوم كل هيئة بدورها لتتكامل الوظائف، فالاتجاه المركزي وأحادية القرار عادة لا تؤدي إلى النتائج المرجوة.
- ٦- دور المحليات الهام في تنظيم الموارد القادمة من الحكومة المركزية وتحقيق أكبر استفادة منها وتوظيفها كما يجب والإدارة ومتابعة التنفيذ وإدارة الموارد المحلية بما يضمن استمرار التمويل، لأن الحكومة المركزية لا تستطيع الاستمرار في الدعم والتنفيذ والإدارة والتمويل.
- تحقيق الجذب لمحور التنمية يتوقف على مدى نجاح السياسة العامة المتبعة، ومدى الاحتياج الفعلي للمحور داخل الإقليم، ومدى قدرة التجمعات الجديدة القائمة على المحور في تحقيق عامل الجذب للسكان والأنشطة والتمويل.

- ٨- نجحت التجارب العالمية في جذب التمويل من خلال تقليل الضرائب على المنشآت الصناعية المقامة في المدن الجديدة، وتوفير خدمات عالية المستوى لجذب السكان وإقبال المستثمرين على تولى أعمال البناء داخل المدينة والبيع الأراضي للقطاع الخاص بأسعار مقبولة مع تسهيلات في الدفع.
- ٩- الاعتماد على الحكومة المركزية فقط في تنمية محاور التنمية وإقامة التجمعات الجديدة يؤدي إلى نتائج سلبية لزيادة التكاليف التي قد تتسبب في إرهاب ميزانية الدولة وتأخر التنمية على المحور، ولكن يجب التعاون بين القطاع العام والقطاع الخاص لدعم التنمية.
- ١٠- دعم الإسكان والبيع بالقروض الميسرة وإيجاد وسائل مختلفة للتصرف في الوحدات السكنية بما يلاءم القدرات المالية لكل الفئات، وتوفير نماذج متنوعة من الوحدات السكنية تناسب كافة المستويات تساهم في تحقيق الجذب السكاني لمحاور التنمية.
- ١١- أغلب المهاجرين إلى التجمعات العمرانية الجديدة خارج الأقاليم المركزية من خلال محاور التنمية العمرانية أسر حديثة الزواج أو غير متزوجين فهم في بداية الحياة العملية وغير مرتبطين بالمدينة الأم، و لكن الوضع يختلف في المدن التابعة لقرىها من المدينة المركزية.
- ١٢- توفير قاعدة اقتصادية لتوفير فرص عماله متنوعة و تحقيق التوازن بين السكان والخدمات يساعد على جذب العمالة ودعم محاور التنمية ويعتبر ذلك من أهم عوامل الجذب للتجمعات العمرانية الجديدة على طول المحور.
- ١٣- يتوقف نجاح التجمعات العمرانية الجديدة المقامة علي محاور التنمية والتي تؤثر بدورها على تنمية المحاور، على مدى قدرتها في تحقيق الجذب السكاني لكافة الفئات والمستويات و جذب الأنشطة الموجودة داخل الإقليم المركزي إليها وإدارتها بصورة أفضل من خلال المساحات الكبيرة التي قد تخصص لها داخل التجمعات العمرانية الجديدة.
- ١٤- أغلب التجمعات الجديدة المقامة على محاور التنمية يهاجر إليها فئة متوسطي الدخل، لأن مستوى المعيشة داخلها أعلى من الفئات منخفضة الدخل.
- ١٥- فشل سياسة توزيع الأراضي على الأفراد وتركهم لبنائها فيجب تنظيم أعمال البناء والإشراف من جهة الحكومة على القطاع الخاص والأفراد.

## ثالثاً :- نتائج مستخلصة من الدراسة الميدانية:-

- ١- بالرغم من توافر الموارد الطبيعية والمقومات اللازمة لتنمية الصحاري المصرية، مازال وادي النيل الضيق مكتظ بالسكان وتبقى صحراء مصر خالية من أي مظاهر للحياة تقريباً.
- ٢- قلة الدراسات المتاحة للتعرف علي الإمكانيات الموجودة بالمناطق المختلفة بالجمهورية، لتوجيه محاور التنمية طبقاً لخطة مدروسة تستفيد من كافة المقومات الطبيعية والبشرية، فالخطوة الأولى للتنمية هي تواجده المعلومات عن المناطق المطلوب تنميتها، واحترام إمكانيات هذه المناطق فلا يجوز تغيير استعمالات الأراضي بما لا يتناسب مع طبيعتها.
- ٣- لم تنشأ محاور التنمية العمرانية في مصر بغرض التنمية ولكن طبقاً لأغراض سياسية وشخصية ولم تحظى بالاهتمام الكافي لاستغلال إمكانياتها وتفعيل دورها في التنمية بالرغم من موقعها المتميز وربطها بين عقد اقتصادية متميزة.
- ٤- نشأت التنمية على المحاور المصرية بناءً على اجتهادات أحادية التوجه، تعاقبت على مراحل زمنية دون خطط مترابطة و اعتمدت على العلاقة الوثيقة بين الطرق والعمران، فغاب الفكر التنموي المنظم وتوقف دورها على الحركة والاتصال فقط بين المناطق المختلفة، فلم تحقق عناصر الجذب المنشودة ولم يتم الاستفادة منها كما يجب في التنمية.
- ٥- كان للعوامل السياسية والأغراض الشخصية تأثير سلبي على محاور التنمية المصرية، مما ساهم في تغير الكثير من الاستعمالات على هذه المحاور، فنشأت أنماط مختلفة من الاستعمالات وانتشرت بعشوائية عرقلت مسيرة التنمية.
- ٦- إهدار الكثير من الاستثمارات الحكومية لتشييد المدن الجديدة على محاور التنمية، لعدم دراسة التوازن بين الواقع التنفيذي والطلب الفعلي، حيث عجزت المدن الجديدة في مصر عن تحقيق الجذب السكاني المستهدف منها نتيجة لقصور العملية التخطيطية التي تقوم على أساس إعداد تصميم مستقبلي لمدة ٢٥ عام ويكون من المتعذر تحديد العوامل والمتغيرات التي تؤثر على مسار التنمية في هذا المدى الطويل.
- ٧- الخطأ في تحديد حجم السكان المستهدف للمدن الجديدة المقامة على محاور التنمية نتج عنه عدم صلاحية كافة التحليلات والدراسات التي تشملها عملية التخطيط لوضع أهداف مرحلية لهذه المدن.

٨- جاءت المخططات المعتمدة للمدن الجديدة المقامة على محاور التنمية في التجربة المصرية متأثرة بمحاولة طرح حلول لمشكلة الإسكان، وبالرغم من أهمية ذلك إلا أنها لا تعكس فكرة إقامة مجتمعات عمرانية متكاملة تمتص جزءاً من التكدس السكاني في المدن المختلفة في إطار تخطيط إقليمي عمراني منبثق من تخطيط قومي عام وتحقق الجذب السكاني المستهدف لتنمية محاور التنمية.

٩- تمركز المدن الجديدة حول إقليم القاهرة الكبرى ساهم في حل مشاكل الإقليم فقط ولكن أدى إلى تشجيع الهجرة على المستوى القومي، فأصبح الإقليم أكثر جذباً للسكان وزادت الفوارق بين الأقاليم مما قلل من تنمية المناطق الهامشية من خلال محاور التنمية.

١٠- دور المدن الصغرى والمتوسطة الهام في التنمية، فلن يكون هناك تعبير جاد للصحراء المصرية بدون إتباع الأسلوب العلمي المخطط الذي يتعامل مع منظومة البيئة الصحراوية من خلال فكرة النمو الذاتي للتنمية الصحراوية والذي يتطلب حد أدنى من المدخلات ينتج عنه عائد سريع للتنمية مع حد أدنى من المخاطرة، فلا يجب تنفيذ خطط التنمية بكامل مساحتها وإهدار رؤوس الأموال دون التحقق من قدرة هذه الخطط فعلاً" على تحقيق التنمية، ويظهر ذلك بوضوح في وحدات التنمية المنتشرة الصغيرة بدلاً من تمركز الاستثمارات في وحدات ضخمة لا تحقق الجذب السكاني المخطط له كما حدث في المدن الجديدة بالتجربة المصرية.

#### (٤-٢-٢) توصيات البحث :-

حيث أن هدف تنمية أي منطقة هو الاستقرار البشري وجعلها منطقة جذب سكاني فيجب أن تكون خطط التنمية قصيرة و طويلة الأجل في آن واحد و ذات محاور متعددة ولا تخضع لسيطرة مورد اقتصادي واحد وعليه يمكن الوصول للتوصيات الآتية :-

١- ضرورة الربط بين المناطق الداخلية بوادي النيل والمناطق الحدودية والساحلية، في هيئة أقطاب مضادة للنمو، بإقامة محاور تنمية تخترق الصحاري وتشجع عملية التنمية العمرانية من خلال استكشاف الإمكانيات التنموية بالمنطقة وإنشاء تجمعات علي طول المحاور تعتمد علي هذه الموارد الجديدة .

٢- البدء بعمل دراسات الوضع الراهن لجميع أنحاء الجمهورية، لمعرفة إمكانيات تنمية المناطق المختلفة ووضع السياسة العمرانية الشاملة للدولة التي تدرس العلاقة بين كافة الأقاليم.

٣- وجود مخطط إقليمي مدروس يراعي التنسيق بين كافة القطاعات الموجودة داخل الإقليم ويراعي التنسيق بين كافة الأبعاد المكانية والزمنية ويوجه التنمية طبقاً للإمكانيات والموارد المتاحة، لأن التجارب الفردية التي تعتمد على تنمية قطاع واحد غالباً لا تحقق النجاح المنشود.

- ٤- بناءً على الدراسات السابقة يتم اختيار موقع المحور كجزء من السياسة العامة التي تضعها الدولة بناءً على حاجة الإقليم إلى وجود محور للتنمية.
- ٥- توفير عوامل الجذب المنشودة على طول المحور عن طريق تضافر كافة محفزات التنمية القادرة على توفير قاعدة اقتصادية قوية تجذب العمالة والسكان والتمويل عن طريق :-
- أ- توفير الأراضي على المحور ودراسة الموارد الطبيعية لتحديد الاستخدامات المناسبة لكل منطقة.
- ب- إنشاء تجمع عمراني صغير بكل منطقة من المناطق التي تتميز بنشاط اقتصادي مختلف [ زراعة - صناعة - تعدين - رعي ] لاختبار قدرة التجمع على جذب السكان، ثم تكملة بقية التجمعات العمرانية للمنطقة في فترات لاحقة وذلك للحفاظ على رؤوس الأموال.
- ج- العمل على تنمية المناطق الجديدة في ضوء الدراسات السابقة بدءاً بإنشاء أقطاب نمو فرعية ذات أنشطة اقتصادية متكاملة على طول المحور، اعتماداً على الأقطاب الرئيسية الموجودة على طرفي المحور.
- د- توفير ظهير واسع من الأراضي خلف التجمعات العمرانية الصغيرة للتوسعات المستقبلية فيما بعد بناءً على تطور التنمية، وهو ما يمثل احتياطي استراتيجي لعملية التنمية.
- هـ- الاستفادة من الموارد الطبيعية بصورة مستدامة تتطلب الحفاظ على البيئة وعدم إهدار الموارد لتحقيق التنمية على المدى البعيد وتعظيم الاستفادة منها.
- و- تدرج التنمية من خلال الأقطاب ونموها للوصول إلى القاعدة الاقتصادية المنشودة التي تحقق التنمية على طول المحور.
- بهذا يكون قد تحقق تواجد قطاع تنموي بين قطبين للنمو قادر على الوصول إلي المناطق البعيدة النائية والاستفادة من مواردها ومشاركتها في التنمية للحد من التنمية العشوائية التي تنتسب في الفوارق الإقليمية، وهي فكرة لاختراق مجاهل الصحراء و بدء تطويعها لخدمة الإنسان.

أولاً :- الرسائل العلمية :-

- ١- إبتهاال أحمد عبد المعطى ، العولمة وإستراتيجيات التنمية الإقليمية في مصر ، رسالة ماجستير ، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة ٢٠٠١ م.
- ٢- أحمد محمد عبد الله ، دور الطرق في نشأة وتطوير المحلات العمرانية، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة جامعة عين شمس ١٩٨٢ م.
- ٣- أسماء عبد العاطي ،محاور الحركة الرئيسية وتأثيرها علي التنمية الإقليمية ،رسالة ماجستير،كلية الهندسة جامعة القاهرة ٢٠٠٤ م.
- ٤- اشرف أبو العيون ، التنمية العمرانية لعواصم المنطقة الوسطى من وادي النيل في مصر ، رسالة دكتوراه ،كلية الهندسة جامعة المنيا ١٩٩٦ م.
- ٥- إيهاب محمد أبو الفتوح عفيفي ، إستراتيجية إنشاء المدن الجديدة في مصر و آثارها علي البيئة، رسالة ماجستير كلية الهندسة جامعة عين شمس ١٩٨٨ م.
- ٦- سلوى توفيق، تأثير تقسيم مصر إلي أقاليم تخطيطية علي التنمية العمرانية، رسالة ماجستير كلية التخطيط الإقليمي و العمراني جامعة القاهرة ١٩٩٥ م.
- ٧- طارق شوقي محمد،الاعتبارات والمعايير الأساسية لعمليات التنمية بمناطق الاستيطان بمصر، رسالة ماجستير جامعة الأزهر القاهرة ١٩٩٣ م.
- ٨- طارق محمد علي ،التغير في هيكل استعمالات الأراضي الواقعة علي شرايين الحركة الرئيسية ،رسالة ماجستير ،كلية التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة ٢٠٠٠ م.
- ٩- عبد الفضيل إسماعيل، مناهج واليات إدارة التنمية العمرانية (حالة إقليم جنوب الصعيد) ، رسالة دكتوراه، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة ٢٠٠٢ م.
- ١٠- عبد المنعم احمد شكري، تأثير شبكات الطرق علي استعمالات الأراضي ،رسالة ماجستير ،كلية الهندسة جامعة القاهرة ١٩٩٥ م.
- ١١- عصام رشدي محمد البكري ،مؤثرات التنمية المستدامة في الدول النامية ،رسالة ماجستير ،كلية الهندسة جامعة القاهرة ٢٠٠٦ م.
- ١٢- عصام عبد المنصف، تأثير الطريق الساحلي الدولي على عمليات التنمية بساحل البحر المتوسط في مصر ، رسالة ماجستير ، جامعة الأزهر القاهرة ٢٠٠١ م.
- ١٣- فاروق عبد النبي حسانين، التنمية السياحية المستدامة (دراسة تقييميه لبعض معايير التخطيط بقطاع الغردقة- سفاجا)، رسالة ماجستير ، كلية السياحة والفنادق، جامعة القاهرة
- ١٤- ماضي احمد محمد، إستراتيجية التنمية الإقليمية الشاملة ،رسالة ماجستير ،كلية الهندسة جامعة المنيا ٢٠٠٢ م.

- ١٥- متولي فتحي متولي ، أثر محاور الحركة على النمو العمراني،رسالة ماجستير، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة ١٩٩٠ م.
- ١٦- محمد احمد رياض، دور وتأثير الطرق علي التنمية الإقليمية،رسالة ماجستير،كلية الهندسة جامعة القاهرة ٢٠٠٤م.
- ١٧- مروة مصطفى أحمد، الجراحة البيئية كمدخل لتنمية المجتمعات العمرانية الجديدة ، رسالة ماجستير ، كلية الهندسة جامعة أسيوط ١٩٩٥م.
- ١٨- هاله سيد عبد الحكيم ،التنمية العمرانية للمحور المقترح سوهاج – الغردقة بصعيد مصر رسالة ماجستير كلية الهندسة جامعة أسيوط ٢٠٠٧ م.
- ١٩- هشام أبو سعده ،الكفاءة والتشكيل العمراني – مدخل لتقييم وتخطيط المواقع،رسالة دكتوراه، كلية الهندسة جامعة القاهرة ١٩٩٤ م.
- ٢٠- وليد الألفي، التنمية السياحية لمنطقة خليج العقبة،رسالة ماجستير ،جامعة الأزهر القاهرة ١٩٩٣ م.

#### ثانياً :- الأبحاث والمؤتمرات العلمية:-

- ١- أبو بكر متولي ، الإطار العام للتخطيط الإقليمي، معهد التخطيط القومي، القاهرة ١٩٧٠
- ٢- أكاديمية البحث العلمي والتكنولوجيا، مجلس بحوث المجتمعات الجديدة، تقييم التجمعات العمرانية الجديدة ، التقرير الدوري الأول لدراسة التجارب العالمية ، جامعة القاهرة ١٩٨٦.
- ٣- أكاديمية البحث العلمي والتكنولوجيا، مجلس بحوث المجتمعات الجديدة،دراسة تجربة المجتمعات العمرانية الجديدة، التقرير الدوري ،تقرير مدينة العبور، معهد التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة ١٩٩٢.
- ٤- سامي محمد الزيني، التنمية على طريقي القاهرة – إسماعيلية والقاهرة السويس الصحراويين ، ورقه بحثيه ، مجلة قسم العمارة جامعة القاهرة ٢٠٠٩ .
- ٥- شيماء احمد مجدي، ممر التنمية بين احتياجات المجتمع ورؤى المستقبل،ورقة بحثية، مجلة قسم العمارة، كلية الهندسة جامعة القاهرة ٢٠٠٩
- ٦- صالح بن علي، محمد عبد الرحمن السيد،المدن الجديدة بالمملكة العربية السعودية (تركيز أم انتشار للتنمية العمرانية ) ،ورقه بحثيه مجلة جامعة الملك سعود ، م١٣ ، العمارة والتخطيط ٢٠٠١ م.
- ٧- صالح بن علي الهذلول،تطور التخطيط العمراني ودوره في تحقيق أهداف خطط التنمية الوطنية،الندوة الأولى لتطوير البرامج الأكاديمية في تخطيط المدن وممارسة المهنة في المملكة العربية السعودية،٢٠٠٤ م.
- ٨- عصام الدين محمد علي ،تقييم التجربة المصرية في إنشاء المدن الجديدة بالمناطق الصحراوية ، ورقة بحثية ، مجلة العلوم الهندسية ، كلية الهندسة جامعة أسيوط ،٢٠٠٣ م.

- ٩- عصام الدين محمد علي، تنمية المدن الصغيرة والمتوسطة بصعيد مصر ، ورقة بحثية، مجلة جامعة الملك سعود للتخطيط والعمارة ٢٠٠٦ م.
- ١٠- علي عبد الله، عبد المنصف محمد، تأثير الطريق الدولي الساحلي على تنمية المناطق والتجمعات المحيطة به، مؤتمر التنمية والحماية للسواحل الشمالية المصرية، ٢٠٠٦ م.
- ١١- محمد طاهر الصادق ، التقرير الدوري الأول، تقرير مدينة بدر الصناعية، معهد التخطيط الإقليمي والعمراني جامعة القاهرة مارس ١٩٨٦ م.
- ١٢- محمد محمد عزمي، دراسات تحليلية لملامح التنمية العمرانية بصعيد مصر "مع التركيز على التنمية الصناعية " دليل الرسائل العلمية، كلية الهندسة جامعة أسيوط ٢٠٠٤ م.
- ١٣- محمد مصطفى الهمشري، محمد فتحي عارف ، نحو التنمية العمرانية المستدامة في تخطيط القرية المصرية في ضوء المتغيرات العالمية والعولمة ، المؤتمر الأول، العمارة والعمران في إطار التنمية المستدامة ، كلية الهندسة جامعة القاهرة ٢٠٠٤ م.
- ١٤- محمود أحمد يوسف، التنمية التلقائية لمحاو الحركة الإقليمية، مؤتمر الطرق و المرور، جمعية المهندسين القاهرة ١٩٩٦ م.
- ١٥- محمود حسن نوفل، التصورات المستقبلية لخريطة مصر من خلال عمليات الجراحة البيئية، المؤتمر المعماري الرابع ( العمارة و العمران علي مشارف الألفية الثالثة) قسم العمارة، كلية الهندسة جامعة أسيوط ٢٠٠٠ م .
- ١٦- نجوى إبراهيم محمود ، صنع القرار والدور التنموي للمدن الجديدة، ورقة بحثية، مؤتمر صنع القرار في مجال التنمية في مصر ٢٠٠٧ م.
- ثالثاً:- الكتب والمقالات:-**
- ١- احمد خالد علام ، أساسيات التخطيط القومي الشامل ، مطابع الناشر العربي ١٩٧٧ م.
- ٢- احمد خالد علام ، سمير سعد ، مصطفى الديناري ، التخطيط الإقليمي ، مكتبة الأنجلو المصرية بالقاهرة ، ١٩٩٥ م.
- ٣- احمد خالد علام ، تخطيط المدن ، مكتبة الانجلو المصرية بالقاهرة ، ١٩٩١ م.
- ٤- الباز، ممر التعمير في الصحراء الغربية وسيلة لتأمين مستقبل الأجيال القادمة في مصر، دار العين، ٢٠٠٩ م.
- ٥- جلال أمين، كشف الأفتعة عن نظريات التنمية الاقتصادية، دار الشروق بالقاهرة ٢٠٠٧ م.
- ٦- جمال حمدان ، شخصية مصر ، دراسة في عبقرية المكان ، الجزء الأول ص ٢٨٦ ، دار الهلال بالقاهرة ١٩٩٣ م.
- ٧- سيد جابر عبد العال ، مؤثرات التنمية علي تخطيط المدينة الأم ومدن الإقليم ، دار الكتب العلمية للنشر والتوزيع بالقاهرة، ١٩٨٧ م.



- ٨- عبد الوهاب أمين، التنمية الاقتصادية، المشكلات والسياسات المقترحة مع اشارته إلى البلدان العربية، دار الحافظ للنشر بالمملكة العربية السعودية ، ٢٠٠٠ م.
- ٩- عطيات عبد القادر، جغرافية العمران، دار المعارف بالقاهرة ١٩٦٤ م.
- ١٠- عنتر عبد العال، أسس ونظريات التخطيط العمراني، دار المعرفة بالقاهرة، ١٩٩٧ م.

#### رابعاً- مصادر أخرى :-

- ١- المركز الوطني لتخطيط استخدامات الدولة ، تخطيط استخدامات الأراضي حول طريق القاهرة الإسماعيلية الصحراوي ٢٠٠٧ م.
- ٢- حازم القويضي، التحديات العمرانية على المستوى القومي ورؤية الهيئة لتطوير منظومة التخطيط والتنمية العمرانية ، تقرير وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ٢٠٠٤ م.
- ٣- حسانين أبو زيد، محاضرة غير منشورة ، إستراتيجية التنمية العمرانية لمصر ٢٠٥٠، أبريل ٢٠١١ م.
- ٤- عنتر عبد العال، محاضرات دراسات عليا في التخطيط الإقليمي، كلية الهندسة جامعة المنيا، ٢٠٠٦ م.
- ٥- عنتر عبد العال ، محاضرات دراسات عليا في التخطيط الإقليمي، كلية الهندسة جامعة المنيا، ٢٠٠٨ م.
- ٦- وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، إستراتيجية الدولة لتنمية أقاليم الجمهورية ، ٢٠٠٥ م.
- ٧- وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، إستراتيجية التنمية العمرانية لمصر ٢٠٥٠ م
- ٨- وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط الإستراتيجي لتنمية المنطقة الواقعة على طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوي ٢٠١٠ م.
- ٩- وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول طريق القاهرة الإسماعيلية الصحراوي ٢٠٠٧ م.
- ١٠- وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط الإستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول محور الصعيد البحر الأحمر (سوهاج-سفاجا) ٢٠٠٧ م.
- ١١- وزارة الشؤون البلدية والقروية، وكالة الوزارة لتخطيط المدن، المخططات التنموية الشاملة لسواحل المملكة، مخطط التنمية الشامل لساحل إقليم عسير ٢٠٠٢
- ١٢- وزارة المواصلات، الطرق والنقل في منطقة عسير حقائق وأرقام ١٩٩٧

خامساً:- المراجع الاجنبية:-

- 1- Antar Abo Korin,Regional Planning In Egypt,lecture2007,Minia University. 2- Brunhes, Human geography,trans,Harrap,London 1953.
- 3- Estal, Buchaman,Industrial Activity and Economic Geography, hutchin son ,london1986.
- 4- Handy,Economic effects of highway relief routs on small and medium size communities, research report ,taxas university 2000.
- 5- LA BASE DOCUMENTAIRE SUR LES VILLES NOUVELLES FRANÇAISES2004
- 6- Malizia, Economic Development in Smaller cities and Rural Areas ,jornal of the American Planning 1986.
- 7- Taafe E,Transport Expansion in under developed Countries comparative Analysis,Geographical Review,1963.
- 8- The state of African cities 2008 , aframe work for addressing urban challenges in Africa.
- 9- Thomson M ,Great Cities &Their Traffic,Penguin books,Gollancz,USA 1977.
- 10- Vukan R,Urban Public Transportation,system and technology,Prentice hall,Englewood,New jersey.

سادساً:- أبحاث منشورة من شبكة الانترنت:-

١- احمد محمد عبد العال ، أقطاب ومراكز النمو في التخطيط الإقليمي ، بحث منشور  
ابريل ٢٠١٠ م.

<http://swidg.jeeran.com/geography/archive>

٢- علي كريم العمار ' التنافس الإنمائي من صراع الدول إلى صراع المدن أين نحن منه  
؟، بحث منشور، جامعة بغداد، نوفمبر ٢٠٠٧. 713. [www.araburban.net/urban.../713](http://www.araburban.net/urban.../713)  
٣- علي كريم العمار ، تحليل اتجاهات التوقع المكاني والاقتصادي وفق معايير الكفاءة  
الاقتصادية والاجتماعية- دراسة تحليلية، بحث منشور سبتمبر ٢٠٠٨ م.

[www.araburban.net/...economy/1147-](http://www.araburban.net/...economy/1147-)

٤- طارق فاروق أبو عوف، محمد عبد الرحمن المكاوي، الاستدامة كإستراتيجية فعالة في  
تنمية المستوطنات البشرية ، أغسطس ٢٠١٠ م.

[www.bonah.org/social/mod/file/download.php?file\\_guid=5810](http://www.bonah.org/social/mod/file/download.php?file_guid=5810)

٥- محمد علي الأنباري، تدرج التحول في مناهج التخطيط لبلدان العالم نحو منهج التخطيط  
التموي البيئي، بحث منشور ، جامعة بابل مايو ٢٠١١ م.

[www.uobabylon.edu.iq/uobColeges/service\\_showarticle.aspx?fid](http://www.uobabylon.edu.iq/uobColeges/service_showarticle.aspx?fid)

٦- مجدي موسي ، مشروعات التنمية ، بحث منشور، ٢٠٠٩

<http://www.cadmagazine.net/showthread.phpt>

سابعاً:- مواقع من شبكة الانترنت :-

1-<http://www.akarmsr.com/vb/akarmasr-photos/shorouk/shrouklayout.gif>

2-[http://www.alrehabcity.com/alrehab\\_arabic/Introduction.html](http://www.alrehabcity.com/alrehab_arabic/Introduction.html)

3-<http://www.alrehabcity.com/rehab2011/images/armasterplan.jpg>

4-<http://www.alriyadh.com/2011/07/25/article653700.html>

5-<http://s.alriyadh.com/2009/08/19/img/644897217707.jpg>

- 6- <http://www.aqaralmokhtar.com>
- 7- <http://www.Arc 2009 – urban quest>
- 8- [http://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%85%D8%AF%D9%8A%D9%86%D8%A9%D8%A7%D9%84%D8%B4%D9%8A%D8%AE\\_%D8%B2%D8%A7%D9%8A%D8%AF](http://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%85%D8%AF%D9%8A%D9%86%D8%A9%D8%A7%D9%84%D8%B4%D9%8A%D8%AE_%D8%B2%D8%A7%D9%8A%D8%AF)
- 9- <http://www.benisuef.gov.eg/roads/map2.jpg>
- 10- <http://www.beyond.fr/picsmaps/franceidf.gif>
- 11- <http://boudina.voila.net/frrelief.htm>
- 12- [http://www.ceoss.org.eg/Portals/Rainbow/images/default/map\\_relief.jpg](http://www.ceoss.org.eg/Portals/Rainbow/images/default/map_relief.jpg)
- 13- [http://www.egypty.com/egyptana/images/egypt\\_maps/egypt\\_map\\_large.jpg](http://www.egypty.com/egyptana/images/egypt_maps/egypt_map_large.jpg)
- 14- <http://ejabat.google.com/ejabat/thread?tid=23f3e6546cb63d32>
- 15- <http://events.naseej.com/SiteCollectionImages/EventImages/imgmap6341237148554.gif>
- 16- <http://web.france.com/system/files/images/Agde+cities.jpg>
- 17- <http://www.fun-flying.net/fun-ubload/Hada-way-map.jpg>
- 18- <http://www.google.com/maps>
- 19- [http://www.ibtesama.com/vb/showthread-t\\_282976.html](http://www.ibtesama.com/vb/showthread-t_282976.html)
- 20- <http://imageshack.us/photo/my-images/403/94340525.jpg/>
- 21- <http://www.madinaty.com/images/armasterplan.jpg>
- 22- <http://www.madinaty.com/Arsitemap.aspx>

- 23- <http://www.mapsofworld.com/france/images/languedoc-roussillon/languedoc-roussillon-rail.jpg>
- 24- <http://www.mohe.gov.sa/ar/studyinside/aboutKSA/Pages/Geographical-Kingdom.aspx>
- 25- <http://old.moheet.com/image/25/225-300/255820.jpg>
- 26- <http://www.momra.gov.sa/About/KSA.PDF>
- 27- [http://www.19rehab.com/rehab\\_phases/1.jpg](http://www.19rehab.com/rehab_phases/1.jpg)
- 28- [http://watn.paramegsoft.com/arabic-Countries/maps/map7\\_ar.gif](http://watn.paramegsoft.com/arabic-Countries/maps/map7_ar.gif)
- 29- <http://www.startimes.com/f.aspx?t=27189190>
- 30- <http://www.urban-comm.gov.eg/images/obourlayout.gif>
- 31- [http://www.urban-comm.gov.eg/images/10ramadan\\_uses\\_16.jpg](http://www.urban-comm.gov.eg/images/10ramadan_uses_16.jpg)
- 32- [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/82/Saudi\\_Arabia\\_province\\_locator\\_template.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/82/Saudi_Arabia_province_locator_template.png)
- 33- [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/3/3a/Venezuela\\_Topography.png/300px-Venezuela\\_Topography.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/3/3a/Venezuela_Topography.png/300px-Venezuela_Topography.png)
- 34- <http://winterpatriot.com/files/images/venezuela-map.preview.png>
- 35- <http://www.zuhlool.org/wiki/%D9%81%D9%86%D8%B2%D9%88%D9%8A%D9%84%D8%A7>

## ملخص البحث

## محاور التنمية العمرانية في مصر بين الواقع والمأمول – دراسة تحليلية

يتركز معظم السكان في جمهورية مصر العربية في وادي النيل والدلتا والذي يمثل ٤% فقط من إجمالي المساحة الكلية، ونتيجة للنمو السكاني المتزايد تم التفكير في محاور التنمية العمرانية كحل أمثل لحل مشاكل المركزية والتغلب على النمو العمراني العشوائي غير المخطط على الأراضي الزراعية وإعادة توزيع السكان على الأرض، لدورها الهام في تحقيق الاتصال بين المناطق المختلفة، واستخدمت مصر محاور الحركة والاتصال منذ زمن طويل، ولكن أغلب محاور التنمية في مصر نشأت بهدف الحركة وتحولت إلى محاور للتنمية بشكل تلقائي، والبعض الآخر نشأ بقرار لأغراض سياسيه ثم تم استغلاله في التنمية العمرانية، ولكن يجب توجيه هذه المحاور طبقاً لخطط تنموية ومن ثم توجيه العمران والوصول إلي الموارد الطبيعية غير المستغلة وتحويل المناطق الطاردة للسكان إلي مناطق جاذبه للسكان من خلال العلاقات المكانية بين أقطاب النمو المتدرجة على هذه المحاور، وإلا وجودها واقتصار دورها على الحركة فقط يعتبر إهدار لرؤوس الأموال، ويعتبر نهر النيل أعظم محور للتنمية لأنه امتد بشكل طبيعي للربط بين عدة مناطق وكان أساس للنشاط الزراعي الذي ساعد على الاستقرار وجذب السكان إليه فنشأت التجمعات العمرانية بشكل تلقائي نتيجة لتوافر المورد الطبيعي والنشاط الاقتصادي داخل الحيز المكاني الملائم للتنمية. وتكمن المشكلة في عشوائية توجيه محاور التنمية العمرانية وعدم الاستفادة منها كما يجب وانعدام الرؤية المستقبلية لدورها في التنمية نتيجة لعدم توافر عوامل الجذب لهذه المحاور وأهمها الموارد الاقتصادية وفرص العمل، فوجود المحور فقط غير كافي لتحقيق التنمية العمرانية .

لذلك كان هدف البحث هو تحليل الإيجابيات والسلبيات الناتجة عن وجود محاور التنمية العمرانية في أماكنها، من خلال شرح جميع الأبعاد التخطيطية والتنموية والاقتصادية لمشروعات محاور التنمية العمرانية لمعرفة واقع التجربة المصرية في توجيه محاور التنمية العمرانية والمأمول منها، كحل يهدف إلي خلق مجتمعات جديدة خارج الوادي الضيق لإيجاد حل لخلخلة النمو المتزايد للسكان وإعادة توزيع السكان والأنشطة بصورة متكافئة وإعادة بناء الهيكل الاقتصادي.

واتبع الباحث المنهج الوصفي التحليلي لتجميع الحقائق النظرية والبيانات الأساسية المرتبطة بموضوع الدراسة والمنهج الاستقرائي الاستنباطي لعرض وتحليل بعض المشروعات والتجارب العالمية والمحلية المعنية بمحاور التنمية العمرانية .

وقد تم تطبيق تلك المنهجية بالبحث من خلال الأبواب التالية :-

**الباب الأول :- محاور التنمية العمرانية ودورها في التنمية** : وينقسم إلى فصلين :-

**الفصل الأول :- خصائص محاور التنمية :-**

يتم خلاله التعرف على المفاهيم الرئيسية التي تدور حول محاور التنمية العمرانية لتحديد دور هذه المحاور وتأثيرها على التنمية بكافة مستوياتها.

**الفصل الثاني :- محاور التنمية العمرانية وتأثيرها على المجالات التنموية :-**

يعرض البحث في هذا الفصل العلاقة بين محاور التنمية والمجالات التنموية المختلفة ( العمرانية – الاقتصادية – الاجتماعية – المستدامة ) ومدى تأثير وجود هذه المحاور على تحقيق التنمية وطرق قياس التنمية على هذه المحاور من خلال بعض المنهجيات والاستراتيجيات المختلفة، ومن ثم التعرف على الدور الحقيقي لهذه المحاور في دعم التنمية.

**الباب الثاني :- التجارب العالمية لمحاور التنمية العمرانية :-**

يتم في هذا الباب عرض لمجموعة من التجارب العالمية للدول المختلفة ( فرنسا – فنزويلا – المملكة العربية السعودية ) للتعرف على الأساليب المختلفة التي اتبعتها بعض دول العالم في تطبيق محاور التنمية العمرانية والخروج ببعض الإيجابيات والسلبيات لهذه التجارب بهدف الاستفادة منها في التجارب المحلية المستقبلية.

**الباب الثالث :- التجربة المصرية مع محاور التنمية العمرانية** وينقسم إلى فصلين :-

**الفصل الأول :- مراحل وسياسات التنمية العمرانية في مصر :-**

يتم خلاله التعرف على التجربة المصرية من خلال مقدمة عن طبيعة الخريطة المصرية والتطور الزمني للتجربة المصرية في غزو الصحراء وتاريخ مصر في استخدام محاور التنمية، ثم يتم شرح عام لسياسة التنمية العمرانية في مصر من خلال دراسة السياسة القومية للتنمية الحضرية عام ١٩٧٩ وإستراتيجية التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية حتى عام ٢٠١٧ وخطة وزارة النقل في الربط بين المناطق المختلفة.

## الفصل الثاني :- محاور التنمية العمرانية في مصر :-

يعرض البحث في هذا الفصل محاور التنمية العمرانية في مصر كمشروعات قديمة وخطط المستقبلية، من خلال عرض بعض التجارب المصرية المختارة (القاهرة / الإسكندرية الصحراوي - القاهرة / السويس الصحراوي - القاهرة / الإسماعيلية الصحراوي - الصعيد / البحر الأحمر ) لتحليل دور كل منها في التنمية، ومن ثم الخروج بدراسة تحليلية مقارنة بين هذه المحاور لمعرفة ايجابياتها وسلبياتها والظروف الموجهة لكل منها.

## الباب الرابع : - واقع التجربة المصرية والمأمول منها:- وينقسم إلى فصلين :-

### الفصل الأول : - اتجاهات التنمية العمرانية الحديثة في مصر :-

وفيه يتم التعرف على واقع التجربة المصرية في استخدام محاور التنمية والمأمول من هذه المحاور من خلال عرض لبعض الأفكار الحديثة لمحاولات التنمية المحلية في مصر وأفكار محاور التنمية الحديثة المقترحة في مصر.

### الفصل الثاني :- النتائج العامة والتوصيات :-

وفيه يتم عرض بعض النتائج التي توصل إليها البحث واقتراح بعض التوصيات العامة التي تساهم في تحقيق التنمية المستهدفة من خلال محاور التنمية العمرانية.



## Summary

---

### Summary

#### **Regional development routes in Egypt wiggled between will and realism - An analytical study**

most of the population in the Arab Republic of Egypt are Concentrated in the Nile Valley and Delta, which represents only 4% of the total area college, and as a result of population growth increasing been thinking about themes of urban development ideally solve the problems of Central and overcome the urban growth of random unplanned agricultural land and re-distribution of the population the earth, for its important role in achieving communication between different regions, and used the Egypt axes of movement and communication for a long time, but most of the axes of development in Egypt grew to the movement and turned into hubs of development automatically, while others grew up a decision for political purposes and has been exploited in urban development, but it must be directed to these themes according to the "development plans and then guide the construction and access to natural resources untapped and the transfer of areas that drive away the population to areas attractive to the population through the spatial relationships between the poles of growth gradient on these hubs, but its presence and limiting the role of movement only is a waste of capital, The Nile River, the greatest axis of development because it is spread naturally to link several areas and was the basis for agricultural activity, which helped to stabilize and attract people to it giving rise to urban communities automatically as a result of the availability of natural resource and economic activity within the space appropriate for development.

## Summary

---

The problem lies in the random direction axes of urban development and not to make use of them as it should and the lack of future vision of their role in development as a result of the lack of attraction to these themes, the most important economic resources and employment opportunities, presence of axis only is not sufficient to achieve urban development.

Therefore, the objective of this research is to analyze the pros and cons resulting from the existence of axes of urban development in their place, by explaining all the dimensions of planning and development and economic projects axes of urban development to see the reality of the Egyptian experience in guiding axes of urban development and hoped of them, as a solution aimed to create new communities outside of the narrow valley to find a solution to upset the increasing growth of the population and the redistribution of population and activities are equal and the rebuilding of the economic structure.

And follow the analytical descriptive method the researcher to collect the facts and the theory of basic data related to the subject of study and inductive approach deductive to view and analyze some of the projects and experiences on global and local axes of urban development.

## Summary

---

---

Has been applied that methodology to search through the following sections: -

**Part I: - axes of urban development and its role in development:** It is divided into two classes: -

**CHAPTER I - Characteristics of axes of development:** - which is to identify the key concepts that revolve around themes of urban development to determine the role of these themes and their impact on development at all levels.

**Chapter II: - axes of urban development and its impact on areas of development:** - presents research in this chapter the relationship between the axes of development and areas of different development (urban - economic - social - sustainable) and the impact of the presence of these axes on the development and measurement of development on these themes through Some of the different methodologies and strategies , and then identify the real role of these themes in support of development.

**Part II: - international experiences of urban development axes: -** Are in the section view of a group of international experiences of different countries (France - Venezuela - Kingdom of Saudi Arabia) to identify the various methods pursued by some of the world in the application of axes of urban development and come up with some pros and cons of these tests in order to take advantage of them in local experiences for the future.

**Part III: - the Egyptian experience with the axes of urban development** and is divided into two classes: -

## Summary

---

### **CHAPTER I - Stages of Urban Development and Policy in Egypt:**

During which identify the Egyptian experience through an introduction to the nature of the map of Egypt and the development time of the experience of the Egyptian invasion of the desert and the history of Egypt in the use of the development corridors, and are explained in the policy of urban development in Egypt through the study of national policy for urban development in 1979 and the strategy of development and reconstruction of the Republic of Egypt Arabic until 2017 and the plan of the Ministry of Transport in linking the different regions.

### **Chapter II: - axes of urban development in Egypt: -**

Presents research in this chapter axes of urban development in Egypt, as projects are old and future plans, through the presentation of some of the experiences of Egyptian selected (Cairo / Alexandria Desert - Cairo / Suez desert - Cairo / Ismailia Desert - level / Red Sea) to analyze the role of each in development, and then go out an analytical study of comparison between these themes to see positives and negatives and conditions against each of them.

### **Part IV: - the reality of the Egyptian experience and expectations,**

including: - and is divided into two classes: -

### **Chapter I: - urban development trends in modern Egypt: -**

And which is identified on the reality of the Egyptian experience in the use of axes and the development of these themes is hoped through the presentation of some modern ideas for local development efforts in Egypt and the axes of the ideas proposed in the development of modern Egypt.

### **Chapter II - Results and recommendations: -**

Where exhibitions are some of the findings of the research and to propose some general recommendations that contribute to achieving the targeted development through the axes of urban development.



**Minia University**  
**Faculty Of Engineering**  
**Department Of Architecture**

# **Regional Development Routes In Egypt**

# **Wiggled Between Will And Realism**

## **An Analytical Study**

**Thesis By**  
**Shimaa Mohammed Hamdy**

Demonstrator - Department Of Architecture  
Faculty Of Engineering - Minia University

**To**

Department of Architecture - Faculty of Engineering-Minia University  
Submitted For Partial Fulfillment of Master Degree  
In Architectural Engineering

**Supervised by**

**Prof.Dr.Mohanad Mohammed Elagami**

Prof of urban planning Faculty of Engineering  
Minia University

**Dr.Osama Helmy Mohammed**

Teacher at Faculty of Engineering  
Minia University

**Minia University 2012**