



كلية الهندسة  
قسم الهندسة المعمارية

## مقومات نجاح المدن الجديدة كعواصم قومية

اعداد

**وليد سمير عبد الغفار عبد الدايم**

مقدمة كجزء من المتطلبات الأساسية للحصول على درجة ماجستير العلوم في الهندسة المعمارية  
(تخصص تخطيط حضري وإقليمي)

اشرف

**أ. د / محمود أمين على سليمان**

أستاذ التخطيط العمراني والإقليمي

رئيس مجلس قسم الهندسة المعمارية (السابق)

كلية الهندسة – جامعة المنوفية

م ٢٠١٧



كلية الهندسة  
قسم الهندسة المعمارية

## مقومات نجاح المدن الجديدة كعواصم قومية

اعداد

**وليد سمير عبد الغفار عبد الدايم**

مقدمة كجزء من المتطلبات الأساسية للحصول على درجة ماجستير العلوم في الهندسة المعمارية  
(تخصص تخطيط حضري وإقليمي)

لجنة الحكم والمناقشة

أ.د/ فيصل عبد المقصود عبد السلام ( )  
أ.د/ احمد عبد الله عبد الغنى ( )

أستاذ التصميم العمراني  
وكيل الكلية لشئون الدراسات العليا والبحوث  
كلية التخطيط الإقليمي والعمراني- جامعة القاهرة

أستاذ تخطيط المدن والإقليم  
رئيس قسم الهندسة المعمارية (الأسبق)  
كلية الهندسة -جامعة المنوفية

أ. د / محمود امين على سليمان ( )

أستاذ التخطيط العمراني والإقليمي  
رئيس قسم الهندسة المعمارية (السابق)  
كلية الهندسة – جامعة المنوفية

## اهداء واجب

أهدى هذا المجهود الى **امى الحبيبة**  
صاحبة الفضل الأكبر في حياتي علميا وشخصيا.  
فلولها لما كان لهذا العمل الظهور للنور.  
وارجو من الله ان يجعل هذا العمل في موازين حسناتها.

## شكر وتقدير

### الحمد لله

له الحمد كله، وله الشكر كله، وله الفضل كله، واليه يرجع الامر كله

أتوجه بخالص الشكر وجميل العرفان الى الأستاذ الدكتور/

**محمود امين على سليمان**

أستاذ التخطيط العمراني والإقليمي ورئيس قسم الهندسة المعمارية السابق

على ما بذله من صادق الجهد والعون والصبر وتذليله للصعوبات التي واجهت البحث وتوجيهاته العلمية  
البناءة ذات الأثر الأكبر في إتمام هذا البحث بهذه الصورة

كما أتوجه بخالص شكري وامتناني لأساتذتي الافاضل

الأستاذ الدكتور/ **فيصل عبد المقصود**، أستاذ تخطيط المدن والأقاليم، رئيس قسم الهندسة المعمارية  
(الأسبق) بكلية الهندسة، جامعة المنوفية

والأستاذ الدكتور/ **احمد عبد الله عبد الغنى** أستاذ التصميم العمراني، ووكيل الكلية لشؤون الدراسات  
العليا والبحوث، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة

لتفضلهما بتحكيم ومناقشة هذا البحث والإضافة اليه بحكمه وتوجيهاتهما السديدة.

الباحث



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## ملخص البحث

توظف الدول المدن الجديدة بأنماط متعددة لحل المشاكل الخاصة بالمدن العواصم القومية القائمة، ويكون ذلك اما عبر التخطيط والانشاء لعدد من التجمعات العمرانية التابعة حول العاصمة المكتظة بالسكان لاجتذاب الفائض منها وتعويض ما ينفقها من إسكان وخدمات و فرص عمل، او عبر انشاء مدينة جديدة تمثل عاصمة قومية جديدة للدولة. ولقد تنوعت الدوافع والأسباب لإنشاء مدن العواصم القومية الجديدة ما بين أسباب سياسية مثل استقلال وانقسام بعض الدول، وأسباب عمرانية مثل تضخم و احتقان العاصمة القديمة، و أسباب اجتماعية مثل تركيز السكان في نطاقات ضيقة من الدولة و العمل على إعادة تشكيل الخريطة السكانية للدولة، و أسباب اقتصادية مثل السعي الى تنمية أقاليم جديدة ذات موارد و إمكانيات جديدة، و أسباب بيئية مثل إعادة توزيع الأنشطة و السكان بما يحقق الحفاظ على التوازن البيئي العام و عدم اهلاك الثروات او الافساد للصحة العامة للسكان.

ويهدف البحث الى تحديد اهم المقومات الأساسية التي تؤدي الى نجاح المدن الجديدة كعواصم قومية، وهي الأداة التي لجأت مصر اليها كأسلوب وتجربة معاصرة لحل مشاكل القاهرة الكبرى. و يتناول البحث ذلك من خلال أسلوب و منهج علمي قائم على دراسة الحالة عبر المراجعة النظرية و التحليل المقارن لعدد من المدن العواصم الجديدة المعاصرة، بلغت خمس تجارب عالمية في كل من دول (نيجيريا، ساحل العاج، كزاخستان، ماليزيا، منيمار)، بالإضافة الى مدينة السادات كأحدي المحاولات الأولية لمصر في انشاء هذا النوع من مدن العواصم الجديدة. وعبر المقارنات التحليلية أمكن الوصول الى مجموع من المقومات التخطيطية المختلفة على المستوى القومي، و الإقليمي، و العمراني التي وظفت كمعايير تقييمية و مؤشرات استرشادية لمدى نجاح المدينة الجديدة في اداء دورها كعاصمة قومية، و عليه امكن للبحث مقارنة و تقييم التصور التخطيطي المقترح للعاصمة الإدارية الجديدة لمصر، و تحديد مدى توافرها او اختلافها عن متوسطات الحالات الدراسية العالمية، و بالتالي استخلاص عدد من المؤشرات الأولية التي توضح توقعات مدى نجاح العاصمة الادارية الجديدة في اداء دورها المخطط لها. و قد تم ذلك من خلال اربعة محاور رئيسية:

- المحور الأول: و يقوم على مراجعته و استقراء النظريات و الادبيات المتضمنة لفكر المدن الجديدة بصفة عامة، ثم الانتقال الى ادبيات و دراسات المدن العواصم بصفة خاصة، و ذلك لتكوين القاعدة الأساسية من المبادئ و المقومات النظرية للمدن الجديدة في صورة العواصم القومية

- المحور الثاني: و يقوم فيه البحث على عرض و تحليل للخصائص التخطيطية المكونة للتجارب العالمية الرائدة في مجال انشاء المدن الجديدة كحل لتكدس العاصمة القائمة، و كذلك الخصائص التخطيطية المكونة للتجارب العالمية الحديثة و المعاصرة في مجال انشاء المدن الجديدة كعواصم قومية. و من ثم تحليل و استنباط الأسس التخطيطية المشتركة في نجاح التجارب العالمية نحو انشاء العواصم الجديدة.

- المحور الثالث: و يقوم على عرض و تحليل للخصائص التخطيطية المكونة للتجربة المحلية في مصر في مجال انشاء المدن الجديدة كأداة لتفريغ الاحتقان عن القاهرة الكبرى، و كذلك الخصائص التخطيطية المكونة للتجارب المحلية في مجال انشاء المدن الجديدة كعواصم قومية بديلة عن القاهرة، و استنباط مجموعة من الأسس و المعايير التخطيطية التي تساهم في نجاح او فشل التجربة بشكل عام.

- المحور الرابع: و يقوم على المقارنة و التحليل بين مختلف الخصائص التخطيطية المكونة للتجارب العالمية و المحلية في مجال انشاء المدن الجديدة كعواصم قومية بمستوياتها المختلفة، و من ثم استنتاج و تحديد مجموعة من المعايير و المقومات الواجب توافرها في العمليات التخطيطية المؤهلة لبناء مدينة جديدة ناجحة تعمل في دور عاصمة قومية بكفاءة عالية.

## الفهرس

- فهرس الموضوعات
- فهرس الجداول
- فهرس الأشكال

## فهرس الموضوعات

المقدمة..... أ

### الفصل الأول

#### المفاهيم الأساسية والجوانب النظرية لفكر تخطيط المدن والمجتمعات الجديدة

- ١-١ التطور التاريخي للمجتمعات العمرانية اقتصاديا واجتماعيا ..... ١
- ٢-١ المفاهيم الأساسية لفكر تخطيط المدن والمجتمعات الجديدة ..... ٢
- ١-٢-١ التجمعات العمرانية الجديدة: ..... ٢
- ٢-٢-١ مفهوم المدن الجديدة: ..... ٣
- ٣-١ الأهداف العامة لإنشاء المدن والمجتمعات العمرانية الجديدة: ..... ٤
- ٤-١ الاعتبارات الواجبة لتحقيق اهداف المدن الجديدة: ..... ٥
- ٥-١ معايير تقييم نجاح المدن الجديدة: ..... ٦
- ٦-١ الجوانب التخطيطية النظرية لفكر تخطيط المدن الجديدة: ..... ٧
- ١-٦-١ السياسات القومية والرؤية العامة: ..... ٧
- ٢-٦-١ التخطيط الاجتماعي للمدن و المجتمعات الجديدة: ..... ٨
- ٣-٦-١ التخطيط الاقتصادي للمدن الجديدة: ..... ١٠
- ٤-٦-١ تخطيط تمويل الاستثمارات و العوائد من العملية التسويقية: ..... ١١
- ٥-٦-١ أسس اختيار مواقع المدن والمجتمعات العمرانية الجديدة على مستوى الخريطة القومية: ..... ١٢
- ٧-١ خلاصة الفصل: ..... ١٦

### الفصل الثاني

#### التجارب العالمية في مجال انشاء المدن والمجتمعات الجديدة حول العواصم الكبرى

- ١-٢ مقدمة: ..... ١٨
- ٢-٢ تعريف المدينة العاصمة: ..... ١٨
- ٣-٢ أنواع المدن العواصم: ..... ١٨
- ٤-٢ مميزات مدن العواصم عن غيرها من المدن الرئيسية او المركزية: ..... ١٩
- ٥-٢ المناهج التخطيطية النظرية لنقل العاصمة الى مدينة جديدة: ..... ٢٠
- ١-٥-٢ تهالك البيئة العمرانية للعاصمة القديمة: ..... ٢٠
- ٢-٥-٢ رمز جديد لهوية الدولة: ..... ٢٠
- ٣-٥-٢ نظرية اقطاب النمو: ..... ٢١
- ٤-٥-٢ نظرية التعارض السياسي: ..... ٢١
- ٦-٢ المدن الجديدة كأداة لإزالة احتقان العواصم المستقطبة: ..... ٢٢
- ٧-٢ الأصول التاريخية للمدن الجديدة - نظرية المدن الحدائقية لابنزر هوارد: ..... ٢٣
- ٨-٢ التجارب التطبيقية الرائدة في مجال انشاء المدن الجديدة كاداه نحو تطوير مدن العواصم: ..... ٢٤
- ١-٨-٢ التجربة البريطانية في مجال انشاء المدن الجديدة كأسلوب لتطوير وتنمية العاصمة البريطانية (لندن): ..... ٢٤
- ١-٨-٢-١ تخطيط إقليم العاصمة البريطانية لندن الكبرى: ..... ٢٥
- ٢-٨-٢-١ الدروس المستفادة من التجربة البريطانية (تفريغ تكديس العاصمة البريطانية و إعادة تخطيطها و تنميتها): ..... ٢٨
- ٢-٩-٢ التجربة الفرنسية في مجال انشاء المدن الجديدة كأسلوب لتطوير و تنمية العاصمة القومية باريس: ..... ٢٩

٢٩	١-٢-٩-٢ تضخم العاصمة باريس:
٣٠	٢-٢-٩-٢ إقليم باريس:
٣١	٣-٢-٩-٢ المدن الإقليمية:
٣٢	٤-٢-٩-٢ الدروس المستفادة من التجربة الفرنسية:
٣٣	٣-١٠-٢ تجربة الدنمارك في مجال انشاء المدن الجديدة كأسلوب لتطوير و تنمية العاصمة كوبنهاجن:
٣٣	١-٣-١٠-٢ إقليم كوبنهاجن الكبرى:
٣٤	٢-٣-١٠-٢ الدروس المستفادة من تجربة الدنمارك:
٣٦	١٢-٢ خلاصة الفصل:

### الفصل الثالث

#### التجارب العالمية المعاصرة في مجال انشاء العواصم القومية الجديدة

٣٩	١-٣ مقدمة:
٤١	٢-٣ أسس اختيار الدول التي تمثل العينة الدراسية للبحث في إنشاء العواصم القومية الجديدة:
٤١	٣-٣ هيكل عناصر الدراسة و التحليل للعينات الدراسية من تجارب الدول في انشاء العواصم الجديدة:
٤٢	١-٣-٣ استعراض وتحليل المعلومات التخطيطية الأساسية:
٤٣	٢-٣-٣ الدوافع والأسباب لإنشاء عاصمة جديدة بديلة للعاصمة القائمة:
٤٣	٣-٣-٣ الدراسات التخطيطية القومية والإقليمية:
٤٦	٤-٣ تجربة نيجريا في نقل العاصمة الى مدينة جديدة:
٤٦	١-٤-٣ المعلومات التخطيطية الأساسية عن نيجريا:
٤٦	٢-٤-٣ أسباب نقل العاصمة القومية:
٤٧	٣-٤-٣ الدراسات القومية الإقليمية لتحديد موقع العاصمة الجديدة (أبوجا):
٥١	٤-٤-٣ الدراسات التخطيطية العمرانية لأنشطة واستعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (ابوجا):
٥٦	٥-٤-٣ الخلاصة:
٥٨	٥-٣ تجربة ساحل العاج في نقل العاصمة الى مدينة جديدة:
٥٨	١-٥-٣ المعلومات التخطيطية الأساسية عن ساحل العاج:
٥٨	٢-٥-٣ أسباب نقل العاصمة القومية:
٥٩	٣-٥-٣ الدراسات القومية والإقليمية لتحديد موقع العاصمة الجديدة (ياموسكرو):
٦٢	٤-٥-٣ الدراسات التخطيطية العمرانية لأنشطة واستعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (ياموسكرو):
٦٥	٥-٥-٣ الخلاصة:
٦٦	٦-٣ تجربة كازاخستان في نقل العاصمة الى مدينة جديدة:
٦٦	١-٦-٣ المعلومات التخطيطية الأساسية عن كازخستان:
٦٧	٣-٦-٣ الدراسات القومية والإقليمية لتحديد موقع العاصمة الجديدة (استانا):
٧١	٤-٦-٣ الدراسات التخطيطية العمرانية لأنشطة و استعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (أستانا) :
٧٦	٥-٦-٣ الخلاصة:
٧٧	٧-٣ تجربة ماليزيا في نقل العاصمة الى مدينة جديدة:
٧٧	١-٧-٣ المعلومات التخطيطية الأساسية عن ماليزيا:
٧٨	٢-٧-٤ أسباب نقل العاصمة القومية:
٧٩	٣-٧-٣ الدراسات القومية الإقليمية لتحديد موقع العاصمة الجديدة (بوتراجاي):

٨٣	٤-٧-٣ الدراسات التخطيطية العمرانية لأنشطة واستعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (بتراجايا):
٨٨	٥-٧-٣ الخلاصة:
٨٩	٨-٣ تجربة منيمار في نقل العاصمة الى مدينة جديدة:
٨٩	١-٨-٣ المعلومات التخطيطية الأساسية عن منيمار:
٩٠	٢-٨-٣ أسباب نقل العاصمة القومية:
٩٠	٣-٨-٣ الدراسات القومية والإقليمية لتحديد موقع العاصمة الجديدة (نابيداو):
٩٢	٤-٨-٣ الدراسات التخطيطية العمرانية لأنشطة و استعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (نابيداو):
٩٦	٥-٨-٣ الخلاصة:
٩٦	٩-٣ خلاصة الفصل:

## الفصل الرابع

### خصائص التجربة المصرية في مجال انشاء وتخطيط المدن والمجتمعات الجديدة

٩٩	١-٤ المقدمة:
٩٩	٢-٤ الدوافع الرئيسية لإنشاء المدن الجديدة في مصر:
٩٩	٣-٤ السياسة العمرانية و اهداف انشاء المدن الجديدة في مصر:
١٠٠	٤-٤ الأنماط التخطيطية للمدن الجديدة في مصر:
١٠٢	٥-٤ المناهج التخطيطية المطبقة في تخطيط المدن الجديدة في مصر:
١٠٣	٦-٤ البنيان والقاعدة الاقتصادية للمدن الجديدة في مصر:
١٠٣	١-٦-٤ الأهداف الخاصة بالتنمية الاقتصادية للمدن الجديدة:
١٠٣	٢-٦-٤ مقومات التنمية الاقتصادية للمدن الجديدة فيمكن تلخيصها في:
١٠٤	٧-٤ دور المدن الجديدة في تخطيط إقليم العاصمة القومية المصرية (القاهرة الكبرى):
١٠٥	١-٧-٤ السياسات العمرانية لتنمية إقليم القاهرة الكبرى:
١٠٥	٢-٧-٤ الدور الوظيفي للمدن والمجتمعات الجديدة في المخطط الهيكلي لإقليم القاهرة الكبرى:
١٠٨	٣-٧-٤ الوضع الراهن لإقليم القاهرة الكبرى:
١١٠	٨-٤ خلاصة الفصل:

## الفصل الخامس

### خصائص التجربة المصرية في انشاء العواصم القومية الجديدة

١١٢	١-٥ مقدمة:
١١٣	٢-٥ أسباب الضرورة والحتمية في انشاء عاصمة قومية جديدة لمصر:
١١٤	١-٢-٥ الاسباب العمرانية:
١١٥	٢-٢-٥ الأسباب الامنية:
١١٥	٣-٢-٥ الأسباب العسكرية:
١١٦	٤-٢-٥ الأسباب البيئية:
١١٦	٥-٢-٥ الأسباب الاجتماعية:
١١٦	٦-٢-٥ الأسباب السياسية:
١١٦	٧-٢-٥ الأسباب الاقتصادية:
١١٧	٣-٥ التجربة المصرية في نقل العاصمة:

١١٧	٤-٥ مدينة السادات – التجربة الأولى لإنشاء عاصمة جديدة في مصر:
١١٨	١-٤-٥ المعلومات التخطيطية الأساسية عن جمهورية مصر العربية:
١١٨	٢-٤-٥ الدراسات القومية والإقليمية لتحديد موقع العاصمة الجديدة (مدينة السادات):
١٢٢	٤-٤-٥ الدراسات التخطيطية العمرانية للعاصمة الجديدة (السادات):
١٢٧	٥-٤-٥ أسباب فشل تفعيل الدور التخطيطي لمدينة السادات كعاصمة قومية لمصر:
١٣٠	٥-٥ العاصمة الإدارية الجديدة على طريق القاهرة السويس - التجربة الثانية لإنشاء عاصمة جديدة لمصر:
١٣٠	١-٥-٥ الدراسات القومية والإقليمية لتحديد موقع العاصمة الجديدة:
١٣٦	٢-٥-٥ الدراسات التخطيطية العمرانية لأنشطة و استعمالات الأراضي بالعاصمة الإدارية الجديدة:
١٤٤	٦-٥ خلاصة الفصل:

## الفصل السادس

### عناصر قياس وتقييم مدى نجاح العاصمة الجديدة

١٤٦	١-٦ مقدمة:
١٤٦	٢-٦ معايير قياس و تقييم مدى نجاح العاصمة الجديدة .....
١٤٦	١-٢-٦ مؤشرات الدراسات القومية والإقليمية للعاصمة الجديدة:
١٥٦	٢-٢-٦ مؤشرات الدراسات التخطيطية العمرانية للعاصمة الجديدة:
١٦٤	٣-٦ خلاصة الفصل:

## الفصل السابع

### الخلاصة: النتائج والتوصيات

١٦٧	١-٧ النتائج:
١٦٧	١-١-٧ النتائج العامة:
١٦٧	٢-١-٧ النتائج الخاصة:
١٧٦	٢-٧ توصيات البحث:
١٧٦	١-٢-٧ المستوى القومي والإقليمي:
١٧٧	٢-٢-٧ المستوى العمراني المحلي:
١٧٩	المراجع

## فهرس الجداول

- جدول (١-٢) التجمعات العمرانية التابعة لإقليم لندن الكبرى..... ٢٧
- جدول (٢-٢) احيال المدن و المجتمعات الجديدة فى التجربة البريطانية ..... ٢٨
- جدول (٣-٢) المدن الجديدة و علاقتها بالمدينة الام فى التجربة الفرنسية ..... ٣٠
- جدول (١-٣) الدول التي قامت بنقل العاصمة فى القرن العشرين..... ٣٩
- جدول (٢-٣) توزيع مساحات استعمالات الأراضي و الانشطة بالعاصمة الجديدة (ابوجا) ..... ٥٣
- جدول (٣-٣) توزيع استعمالات الأراضي و الانشطة بالعاصمة الجديدة (ياموسكرو) ..... ٦٣
- جدول (٤-٣) توزيع استعمالات الأراضي و الانشطة بالعاصمة الجديدة (استانا) ..... ٧٣
- جدول (٥-٣) توزيع استعمالات الأراضي و الانشطة بالعاصمة الجديدة (بتراجايا) ..... ٨٥
- جدول (٦-٣) توزيع مساحات استعمالات الأراضي و الانشطة بالعاصمة الجديدة (ناييداو) ..... ٩٤
- جدول (٧-٣) جدول تجميعى للحالات الدراسية للعواصم العالمية..... ٩٧
- جدول (١-٥) توزيع استعمالات الأراضي و الانشطة بالعاصمة الجديدة (السادات)..... ١٢٣
- جدول (٢-٥) ترتيب الاحجام السكانية للمدن الكبرى و العواصم على المستوى القومى و بعدها عن العاصمة الإدارية الجديدة..... ١٣٢
- جدول (٣-٥) توزيع مساحات استعمالات الأراضي و الانشطة بالعاصمة الادارية الجديدة..... ١٣٨
- جدول (١-٦) مقارنة تحليلية بين مسافة بعد العاصمة الجديدة عن العاصمة القديمة الى متوسط مسافات التباعد للعواصم الإقليمية القائمة من العاصمة القديمة..... ١٤٧
- جدول (٢-٦) بعد العاصمة القديمة عن العواصم الادارية للأقاليم و المحافظات..... ١٤٨
- جدول (٣-٦) بعد العاصمة الجديدة عن اكبر مركز حضرى..... ١٤٩
- جدول (٤-٦) المسافة بين العاصمة الجديدة و العواصم الادارية للأقاليم و المحافظات..... ١٥٠
- جدول (٥-٦) الاحجام السكانية داخل النطاقات التأثيرية للعاصمة الجديدة..... ١٥١
- جدول (٦-٦) تقييم اتصالية العواصم الجديدة تبعا لدرجات التخطيطية للطرق..... ١٥٣
- جدول (٧-٦) علاقة موقع العاصمة الجديدة بالسكك الحديدية..... ١٥٤
- جدول (٨-٦) علاقة موقع العاصمة الجديدة بالمطارات الدولية..... ١٥٦
- جدول (٩-٦) مساحة و عدد سكان المستهدف للعواصم الجديدة ..... ١٥٧
- جدول (١٠-٦) نصيب الجزء الإداري من إجمالي مساحة المخطط العام..... ١٥٩
- جدول (١١-٦) المساحة المخصصة للقاعدة الاقتصادية بالعواصم الجديدة..... ١٦٠
- جدول (١٢-٦) المساحة المخصصة للمناطق الخضراء ضمن مخطط العاصمة الجديدة..... ١٦١
- جدول (١٣-٦) المساحة المخصصة بالمناطق السكنية و الخدمات العامة بالمخطط العام..... ١٦٢
- جدول (١٤-٦) المقارنات التحليلية بين الحالات الدراسية للعواصم الجديدة فى اطار المؤشرات و المعايير القياسية الإقليمية و العمرانية و البيئي..... ١٦٥



## فهرس الاشكال

- شكل (١-١) تطور الهيكل الاقتصادي للمجتمعات الإنسانية..... ١
- شكل (٢-١) النموذج المعمم لسياسات التخطيط الشامل..... ٨
- شكل (٣-١) عملية التخطيط الاجتماعي..... ٩
- شكل (٤-١) عملية التخطيط الاقتصادي..... ١٠
- شكل (٥-١) نموذج التمويل ضمن عملية التخطيط للمدن الجديدة..... ١١
- شكل (٦-١) المنهجية الخاصة بتصنيف الخلايا الاقليمية ( MRRC )..... ١٣
- شكل (٧-١) تطبيق طريقة ( MRRC ) في اختيار افضل مواقع للتنمية العمرانية في مصر..... ١٤
- شكل (١-٢) ديجرام المدينة الحدائقية..... ٢٤
- شكل (٢-٢) ديجرام المدن الحدائقية..... ٢٤
- شكل (٣-٢) مخطط لندن الكبرى عام ١٩٤٤..... ٢٦
- شكل (٤-٢) المدن و المجتمعات الجديدة حول العاصمة باريس..... ٣١
- شكل (٥-٢) توزيع المدن الجديدة في فرنسا..... ٣١
- شكل (٦-٢) الاعتبارات البيئية في تخطيط اقليم العاصمة باريس..... ٣٢
- شكل (٧-٢) مخطط العاصمة كوبنهاجن ( الاصابع )..... ٣٣
- شكل (٨-٢) تطور امتداد الطرق و المواصلات و المترو كجزء من مخطط كوبنهاجن..... ٣٤
- شكل (١-٣) مخطط العاصمة واشتنطن ١٧٩٢..... ٤٠
- شكل (٢-٣) مخطط العاصمة اسلام اباد ١٩٦٢..... ٤٠
- شكل (٣-٣) مخطط العاصمة كانبيرا ١٩١٩..... ٤٠
- شكل (٤-٣) مخطط العاصمة برازيليا ١٩٧١..... ٤٠
- شكل (٥-٣) الهيكل العام للعناصر الدراسة و التحليل للعينات الدراسية..... ٤٢
- شكل (٦-٣) موقع نيجريا بالنسبة لقارة افريقيا..... ٤٦
- شكل (٧-٣) التقسيم الإداري والإقليمي لنيجيريا..... ٤٦
- شكل (٨-٣) موقع اقليم العاصمة بالنسبة للدولة..... ٤٨
- شكل (٩-٣) موقع المدينة الجديدة بالنسبة للإقليم..... ٤٨
- شكل (١٠-٣) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لأبعد التجمعات العمرانية في الدولة..... ٤٨
- شكل (١١-٣) المسافة بين موقع العاصمة الجديدة و التجمعات الحضرية الكبرى الابدع في الدولة..... ٤٩
- شكل (١٢-٣) عدد التجمعات العمرانية التي تحويها النطاقات التأثيرية 50 كم من العاصمة الجديدة..... ٤٩
- شكل (١٣-٣) عدد التجمعات العمرانية التراكمي لكل ١٠٠ كم حول موقع العاصمة الجديد (ابوجا)..... ٥٠
- شكل (١٤-٣) علاقة العاصمة الجديدة بشبكات الاتصال القومية..... ٥١
- شكل (١٥-٣) المراحل التخطيطية للنمو العمراني للعاصمة الجديدة ( ابوجا )..... ٥١
- شكل (١٦-٣) المخطط العام للعاصمة الجديدة ( ابوجا )..... ٥٢
- شكل (١٧-٣) ديجرام تحليلي لنسب استعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة ( ابوجا )..... ٥٤
- شكل (١٨-٣) نمط شبكات الطرق ضمن المرحلة الاولى والتي تم تنفيذها من المخطط..... ٥٤
- شكل (١٩-٣) اتصال العاصمة الجديدة ( ابوجا ) بما حولها من تجمعات عمرانية تابعه..... ٥٥
- شكل (٢٠-٣) مخطط توزيع واستعمالات الأراضي في المنطقة المركزية للعاصمة الجديدة ( ابوجا )..... ٥٦
- شكل (٢١-٣) موقع ساحل العاج بالنسبة لقارة افريقيا..... ٥٨
- شكل (٢٢-٣) التقسيم الإداري والإقليمي لساحل العاج..... ٥٨
- شكل (٢٣-٣) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لأبعد التجمعات العمرانية..... ٥٩
- شكل (٢٤-٣) عدد التجمعات العمرانية التي تحويها النطاقات التأثيرية 50 كم من العاصمة الجديدة..... ٥٩
- شكل (٢٥-٣) المسافة بين موقع العاصمة الجديدة و التجمعات الحضرية الكبرى الابدع في الدولة..... ٦٠
- شكل (٢٦-٣) عدد التجمعات العمرانية الكبرى لكل ١٠٠ كم حول العاصمة الجديدة..... ٦٠
- شكل (٢٧-٣) علاقة موقع العاصمة الجديدة بشبكات الاتصال القومية..... ٦١
- شكل (٢٨-٣) المخطط العام للعاصمة الجديدة ( ياموسوكرو )..... ٦٢
- شكل (٢٩-٣) ديجرام تحليلي لنسب استعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة ( ياموسوكرو )..... ٦٤
- شكل (٣٠-٣) مخطط توزيع الانشطة و استعمالات الأراضي في المنطقة المركزية للعاصمة الجديدة..... ٦٤

- شكل (٣-٣١) نمط شبكة الطرق في مخطط العاصمة الجديدة ..... ٦٤
- شكل (٣-٣٢) موقع كازخستان بالنسبة لقارة اسيا ..... ٦٦
- شكل (٣-٣٣) التقسيم الإداري والإقليمي لكزاخستان ..... ٦٦
- شكل (٣-٣٤) محاور التنمية الإقليمية، ضمن الرؤية القومية لكزاخستان ..... ٦٧
- شكل (٣-٣٥) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لأبعد التجمعات العمرانية في الدولة ..... ٦٨
- شكل (٣-٣٦) مقدار بعد التجمعات العمرانية الكبرى الأبعد في الدولة عن العاصمة الجديدة ..... ٦٨
- شكل (٣-٣٧) عدد التجمعات العمرانية التي تحويها النطاقات التأثرية (كل 50 كم) من العاصمة الجديدة ..... ٦٩
- شكل (٣-٣٨) عدد التجمعات العمرانية تراكميا لكل ١٠٠ كم حول العاصمة الجديدة ..... ٦٩
- شكل (٣-٣٩) علاقة العاصمة الجديدة بشبكات الطرق القومية ..... ٧٠
- شكل (٣-٤١) المخطط العام للعاصمة الجديدة (استانا) ..... ٧٢
- شكل (٣-٤٢) ديجرام تحليلي لنسب استعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (استانا) ..... ٧٣
- شكل (٣-٤٣) نمط شبكات الطرق و المواصلات للعاصمة الجديدة (استانا) ..... ٧٤
- شكل (٣-٤٤) مخطط توزيع قطع الأراضي للمنطقة المركزية بالعاصمة الجديدة (استانا) ..... ٧٥
- شكل (٣-٤٥) مخطط يوضح توزيع الأنشطة واستعمالات الأراضي في المنطقة المركزية للعاصمة الجديدة (استانا) ..... ٧٥
- شكل (٣-٤٦) موقع ماليزيا بالنسبة لقارة اسيا ..... ٧٧
- شكل (٣-٤٧) المخطط الإقليمي MSC جنوب كولالمبور ..... ٧٨
- شكل (٣-٤٨) المواقع المقترحة للعاصمة الجديدة حول العاصمة السابقة (كولالمبور) ..... ٧٩
- شكل (٣-٤٩) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لأبعد التجمعات العمرانية في الدولة ..... ٨٠
- شكل (٣-٥٠) مقدار المسافات للتجمعات العمرانية الأكبر و الأبعد عن موقع العاصمة الجديدة ..... ٨١
- شكل (٣-٥١) عدد التجمعات العمرانية التي تحويها النطاقات التأثرية 50 كم من العاصمة الجديدة ..... ٨١
- شكل (٣-٥٢) عدد التجمعات العمرانية الكبرى تراكميا لكل ١٠٠ كم حول العاصمة ..... ٨٢
- شكل (٣-٥٣) علاقة العاصمة الجديدة بشبكات الاتصال القومية ..... ٨٢
- شكل (٣-٥٤) علاقة العاصمة الجديدة ضمن إقليم (MSC) ..... ٨٣
- شكل (٣-٥٥) المخطط العام للعاصمة الجديدة (بتراجاي) ..... ٨٤
- شكل (٣-٥٦) ديجرام تحليلي لنسب استعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (بتراجاي) ..... ٨٦
- شكل (٣-٥٧) نمط شبكة الطرق في قلب العاصمة (بتراجاي) ..... ٨٦
- شكل (٣-٥٨) مخطط توزيع الأنشطة و استعمالات الأراضي في المنطقة المركزية للعاصمة الجديدة (بتراجاي) ..... ٨٨
- شكل (٣-٥٩) موقع منيما بالنسبة لقارة اسيا ..... ٨٩
- شكل (٣-٦٠) التقسيم الإداري و الإقليمي لمنيما ..... ٨٩
- شكل (٣-٦١) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لأبعد التجمعات العمرانية في الدولة ..... ٩١
- شكل (٣-٦٢) عدد التجمعات العمرانية التي تحويها النطاقات التأثرية ٥٠ كم من العاصمة الجديدة ..... ٩١
- شكل (٣-٦٣) مسافة بعد العاصمة الجديدة عن ابعد و اكبر التجمعات العمرانية في الدولة ..... ٩١
- شكل (٣-٦٤) الاعداد التراكمية للتجمعات الكبرى لكل ١٠٠ كم حول العاصمة ..... ٩١
- شكل (٣-٦٥) علاقة العاصمة الجديدة بشبكات الاتصال القومية ..... ٩٢
- شكل (٣-٦٦) المخطط العام لاستعمالات الأراضي للعاصمة (نابيداو) ..... ٩٣
- شكل (٣-٦٧) ديجرام تحليلي لنسب استعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (نابيداو) ..... ٩٤
- شكل (٣-٦٨) نمط شبكة الطرق ضمن منطقة الوزارات ..... ٩٥
- شكل (٣-٦٩) منطقة البرلمان و القصر الرئاسي ..... ٩٥
- شكل (٣-٧٠) منطقة الوزارات بالعاصمة الجديدة ..... ٩٥
- شكل (٤-١) مواقع المدن الجديدة قويا ..... ١٠١
- شكل (٤-٢) محاور التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى ..... ١٠٦
- شكل (٤-٣) القطاعات الثانوية لإقليم القاهرة الكبرى ..... ١٠٨
- شكل (٤-٤) القطاعات الثانوية بالقاهرة الكبرى ..... ١٠٩
- شكل (٤-٥) المخطط الهيكلي للقطاعات الثانوية بالقاهرة الكبرى ..... ١١٠
- شكل (٥-١) اسباب انشاء عاصمة جديدة لمصر ..... ١١٣
- شكل (٥-٢) موقع مصر بالنسبة لقارة افريقيا ..... ١١٨
- شكل (٥-٣) تقسيم الاقاليم التخطيطية لمصر ..... ١١٨
- شكل (٥-٤) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لأبعد التجمعات العمرانية في الدولة ..... ١١٩

- شكل (٥-٥) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة ( السادات ) بالنسبة لإقليم الدلتا..... ١٢٠
- شكل (٦-٥) مسافات بعد التجمعات العمرانية الأبعد بالنسبة لمدينة السادات..... ١٢٠
- شكل (٧-٥) عدد التجمعات العمرانية تراكميا لكل ١٠٠ كم حول مدينة السادات..... ١٢٠
- شكل (٨-٥) علاقة العاصمة الجديدة بالتجمعات العمرانية في إقليم الدلتا ..... ١٢١
- شكل (٩-٥) عدد التجمعات العمرانية التي تحويها النطاقات التأثيرية 50 (كم) من العاصمة..... ١٢١
- شكل (١٠-٥) علاقة العاصمة الجديدة بشبكات الاتصال القومية..... ١٢٢
- شكل (١١-٥) علاقة العاصمة الجديدة بطرق شبكات الاتصال اقليميا ..... ١٢٢
- شكل (١٢-٥) المخطط العام للعاصمة الجديدة ( السادات) ..... ١٢٣
- شكل (١٣-٥) ديجرام تحليلي لنسب استعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة ( السادات)..... ١٢٤
- شكل (١٤-٥) نمط شبكات الطرق في العاصمة الجديدة..... ١٢٥
- شكل (١٥-٥) عناصر الاتصال الإقليمي للعاصمة الجديدة..... ١٢٥
- شكل (١٦-٥) مخطط توزيع لنسب استعمالات الأراضي في المحور المركزية للعاصمة الجديدة..... ١٢٦
- شكل (١٧-٥) الوضع الحالي لما تم تنفيذه من مخطط استعمالات الأراضي لمدينة السادات..... ١٢٧
- شكل (١٨-٥) المخطط العام لاستعمالات الأراضي لمدينة السادات عام 2017 ..... ١٢٨
- شكل (١٩-٥) أهمية موقع العاصمة الجديدة بالنسبة لمحور قناة السويس ..... ١٣٠
- شكل (٢٠-٥) علاقة موقع العاصمة بالكتلة العمرانية للقاهرة الكبرى..... ١٣١
- شكل (٢١-٥) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لأبعد التجمعات العمرانية في الدولة ..... ١٣١
- شكل (٢٢-٥) مقدار المسافات لابتعد التجمعات العمرانية عن العاصمة الإدارية الجديدة..... ١٣٢
- شكل (٢٣-٥) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لإقليم الدلتا..... ١٣٣
- شكل (٢٤-٥) رتبة الحجم السكاني للعاصمة الإدارية الجديدة قويا..... ١٣٣
- شكل (٢٥-٥) عدد التجمعات العمرانية التي تحويها النطاقات التأثيرية (كل 50 كم) من العاصمة الجديدة..... ١٣٤
- شكل (٢٦-٥) عدد التجمعات العمرانية تراكميا لكل ١٠٠ كم حول العاصمة الإدارية الجديدة..... ١٣٤
- شكل (٢٧-٥) علاقة العاصمة الجديدة بشبكات الاتصال القومية..... ١٣٥
- شكل (٢٨-٥) مخطط تنمية مصر و شبكة الطرق الحرة المقترحة..... ١٣٥
- شكل (٢٩-٥) مخطط شبكات الطرق ضمن المخطط القومي للطرق..... ١٣٥
- شكل (٣٠-٥) ( الوديان ) الفكرة العامة للمخطط العام للعاصمة الادارية الجديدة..... ١٣٧
- شكل (٣٢-٥) المخطط العام للعاصمة الادارية الجديدة..... ١٣٨
- شكل (٣٣-٥) توزيع استعمالات الالودية المكونة للعاصمة الادارية الجديدة..... ١٣٩
- شكل (٣٤-٥) ديجرام تحليلي لنسب استعمالات الأراضي بالعاصمة الادارية الجديدة..... ١٤٠
- شكل (٣٥-٥) شبكات الاتصال الاقليمية للعاصمة الجديدة( القاهرة العاصمة ) ..... ١٤١
- شكل (٣٦-٥) شبكات الاتصال الداخلية في المرحلة الاولى للعاصمة الجديدة (القاهرة العاصمة)..... ١٤١
- شكل (٣٧-٥) مخطط توزيع استعمالات الأراضي في المنطقة المركزية العاصمة الادارية الجديدة..... ١٤٢
- شكل (٣٨-٥) مخطط توزيع الوزارات الحكومية في القطاع الشمالي لوادي الحكم..... ١٤٢
- شكل (٣٩-٥) الحديقة المركزية (النهر الاخضر) في العاصمة الادارية الجديدة( القاهرة العاصمة)..... ١٤٣
- شكل (٤٠-٥) فكرة و توزيع الالودية السكنية في مخطط العاصمة ..... ١٤٤
- شكل (١-٦) مدى تحقيق مسافة نقل العاصمة الى متوسط المسافات بين العاصمة القديمة و العواصم الإدارية..... ١٤٨
- شكل (٢-٦) بعد العاصمة الجديدة عن اكبر مركز حضري في الدولة..... ١٤٩
- شكل (٣-٦) مقارنة بين متوسطات البعد عن العواصم الادارية ..... ١٥٠
- شكل (٤-٦) نسبة احجام السكان داخل النطاقات التأثيرية بالنسبة لحجم السكان القومي ..... ١٥٢
- شكل (٥-٦) علاقة موقع العاصمة الجديدة بالدرجات التخطيطية للطرق ..... ١٥٤
- شكل (٦-٦) علاقة العاصمة الجديدة بخطوط السكك الحديدية ..... ١٥٥
- شكل (٧-٦) علاقة العاصمة الجديدة بالمطارات الدولية ..... ١٥٦
- شكل (٨-٦) نسبة المساحة المخصصة لمخطط العاصمة الجديدة بالنسبة للعاصمة القديمة..... ١٥٧
- شكل (٩-٦) الكثافات السكانية في العواصم الجديدة ..... ١٥٨
- شكل (١٠-٦) الاحجام السكانية في العواصم الجديدة بالنسبة لحجم السكان القومي..... ١٥٨
- شكل (١١-٦) نسبة المساحة المخصصة لنشاط الادراى و الحكومي بالعاصمة الجديدة ..... ١٦٠
- شكل (١٢-٦) نسبة الانشطة الاقتصادية من إجمالي المخطط العام ..... ١٦١
- شكل (١٣-٦) نسبة المناطق الخضراء من إجمالي المخطط العام للعاصمة الجديدة..... ١٦٢
- شكل (١٤-٦) نسبة المناطق المخصصة للإسكان من اجمالى المخطط العام..... ١٦٢
- شكل (١٥-٦) نسبة المناطق المخصصة للخدمات من اجمالى المخطط العام..... ١٦٣

## المقدمة

- مشكلة البحث
- الأسئلة البحثية
- الهدف من البحث
- مجال البحث و محدداته
- فرضيات البحث
- منهج البحث و أسلوب الدراسة
- مكونات البحث و محتوياته

## المقدمة

### أولاً: مشكلة البحث

تمثل مدينة العاصمة القومية للدولة قطب الجذب الأكبر للسكان والأنشطة و الاستثمارات، بالمقارنة بباقي التجمعات العمرانية في الدولة، مما يؤدي الى تضخم العاصمة و احتقانها و تهالك المقومات العمرانية لها من مناطق سكنية، مشروعات خدمية، مناطق اقتصادية، طرق و بنية حتية، وقد مثلت المدن الجديدة بعض أساليب حل مشاكل مدن العواصم المكتظة و ذلك من خلال:

- النمط الأول: يقوم على إقامة عدد من التجمعات العمرانية و المدن الجديدة المستقلة او التابعة للمدينة الام، لتعويض النقص في الخدمات و الإسكان و مختلف المعايير التخطيطية للمدن، و كذلك محاولة تحجيم نمو العاصمة القائمة.

- النمط الثاني: تتمثل في انشاء مدينة جديدة تقوم بدور العاصمة القومية او الإدارية للدولة لتخفيف الحمل و العبء عن العاصمة القديمة، و كذلك توجيه عناصر النمو بعيدا عن العاصمة القديمة باعتبار ان المدن العواصم هي احد اقطاب النمو الحضري و العمراني بالغ التأثير.

بناءا عليه تتشكل قضية البحث و مشكلته في فشل المدن الجديدة في دور العاصمة القومية البديلة ما لم يتوفر لها المقومات الاجتماعية و العمرانية و الاقتصادية و البيئية التي تحقق لها النجاح في أداء دورها المخطط لها، خاصة مع وجود العديد من حالات مدن عواصم جديدة و التي لم تتم لها عملية النقل و او لم تصل الى ما تستهدف لها من احجام سكانية.

### ثانياً: الأسئلة البحثية

ينطوي البحث على مجموعة من الأسئلة البحثية هي:

- ما المقومات الأساسية لنجاح المدينة الجديدة في دور العاصمة القومية والإدارية البديلة؟
- ما مكونات مدن العواصم؟ وما انواعها وخصائصها المميزة؟
- لماذا يعد نقل العاصمة القديمة ككيان سياسي واداري الى موقع جديد ضرورة حتمية، ما الدوافع والأسباب؟
- كيف يتم تحديد البدائل الممكنة للمواقع المحتملة لنقل العاصمة اليها، ما هي أسس الاختيار؟
- ما الأسس والمعايير التخطيطية الواجب توافرها في مخططات العاصمة الجديدة؟
- كيف يمكن توظيف المقومات التخطيطية الواجبة لنجاح المدينة العاصمة كمعايير ارشادية لقياس إمكانيات نجاح مشروعات المدن العواصم؟

### ثالثاً: الهدف من البحث

يهدف البحث الى تحديد المقومات الأساسية والمعايير التخطيطية الواجب توافرها في مخططات المدن العواصم الجديدة، و ذلك كما يلي:

- تحديد اهم المكونات التخطيطية الواجب تواجدها في مدن العواصم القومية البديلة من الناحية الاجتماعية و العمرانية و الاقتصادية.

• استخلاص اهم الأسس و المقومات التخطيطية الواجب توافرها في مدن العواصم الجديدة لتحقيق نجاحها في أداء دورها المخطط لها.

• استنباط مجموعة من العوامل و المعايير التقييمية التي يمكن بها قياس و استشعار إمكانيات نجاح مدن العواصم الجديدة.

### رابعاً: مجال البحث ومحدداته:

يتحدد مجال البحث في الدراسة لأسس واعتبارات التخطيط والانشاء للمدن الجديدة كعواصم قومية و تحديد أسباب نجاحها، و ذلك من اجل ان يصل البحث الى استخلاص مجموعة من المقومات التي من شأنها التأكد من نجاح هذه المدن الجديدة في أداء دورها الوظيفي الخاص في مرحلة المبكرة في العملية التخطيطية، و يتضمن هذا المجال مجموعة من المحددات و هي:

- المحددات النوعية: وهي تتحدد من خلال التركيز النوعي على المدن الجديدة والتي تؤدي وظيفتها كعاصمة قومية سياسية او ادارية.

- المحددات المكانية: تتحدد في مراجعة نظرية وتحليلية لبعض التجارب العالمية في مجال انشاء المدن الجديدة كعواصم ادارية بصفة عامة، وتجارب جمهورية مصر العربية في هذا المجال بصفة خاصة و المتمثلة في مدينة السادات و المدينة الادارية الجديدة المقترحة.

- المحددات الزمنية: تنحصر الدراسة الخاصة بالتجارب سواء على المستوى العالمي او على المستوى القومي في مجال انشاء المدن الجديدة كعواصم قومية واقليلية في الفترة الخاصة بالقرن العشرين و القرن الواحد و العشرين.

### خامساً: فرضيات البحث

يرتكز البحث على مجموعة من الفرضيات الأساسية وهي:

• تتميز مدن العواصم الجديدة عن باقي المدن الجديدة تخطيطياً، و ينعكس ذلك على نسب استعمالات الأراضي و المعايير التخطيطية و التصميمية لها.

• المدينة العاصمة لا تكون مدينة إدارية خدمية وحيدة النشاط، و يجب ان تتنوع الأنشطة المكونة للقاعدة الاقتصادية لها.

• الاستقلالية و الاكتفاء الذاتي عامل رئيس لنجاح العاصمة الجديدة، و لا يجب ان تتحول الى مدينة تابعة.

### سادساً: منهج البحث و أسلوب الدراسة

يقوم منهج البحث و أسلوب الدراسة على ثلاثة محاور أساسية و هي:

#### أ- الاطار النظري:

و يضم مراجعه الدراسات النظرية المتضمنة لفكر تخطيط المدن و المجتمعات العمرانية الجديدة، من نشأة و أهمية و أدوار وظيفية، و كذلك كافة الجوانب التخطيطية المتعددة الخاصة بعمليات تخطيط المدن الجديدة، من تخطيط قومي و إقليمي و تخطيط عمراني و اجتماعي و اقتصادي و خطة التمويل و أسس اختيار الموقع.

و كذلك الدراسات و الادبيات النظرية الخاصة بخصائص و أنواع المدن العواصم المختلفة، و كذلك الدوافع و النظريات الخاصة بفكر نقل مدن العواصم الى مدن جديدة.

### ب - الإطار التحليلي:

ويقوم البحث في هذا الإطار على تحليل النماذج و التجارب العالمية الرائدة و التجارب المحلية في مجال انشاء المدن الجديدة كأداة لحل مشاكل العاصمة القائمة، و يتضمن التحليل لنمطين من أنماط استخدام المدن الجديدة و هما:

- تحليل التجارب العالمية الرائدة و المحلية في مجال انشاء المدن الجديدة حول العاصمة كأدوات لاستقطاب السكان و تعويض المقدار المطلوب من الخدمات و فرص العمل.

- تحليل التجارب العالمية و المحلية في مجال انشاء المدن الجديدة كعواصم قومية و إدارية مستقلة باعتبارها اداة مستقطبة للتنمية بعيدا عن المناطق المكثفة اجتماعيا و اقتصاديا، مع التركيز على هذا النمط باعتباره الموضوع الأساسي للبحث.

### ج - الإطار التحليلي المقارن:

و يقوم البحث في هذا الإطار التحليلي على اتباع المنهج التحليلي المقارن بين كافة التجارب العالمية و المحلية في مجال انشاء المدن الجديدة كعواصم قومية او إدارية للدولة، و تتم المقارنة وفق مجموعة من الأسس التخطيطية على كافة المستويات (القومية، الإقليمية، المحلية) و يخلص الى مجموعة من المقومات التخطيطية العامة الواجب توافرها في المخططات الخاصة بالمدن العواصم الجديدة، لتكفل بالنجاح ضمن رؤية استراتيجية تنموية عامة للدولة.

### سابعا: مكونات البحث و محتوياته

#### الفصل الاول: المفاهيم الاساسية و الجوانب النظرية لفكر تخطيط المدن و المجتمعات العمرانية الجديدة

يشتمل هذا الفصل على استعراض المفاهيم و الاسس النظرية و الافكار التي تنوعت في رؤيتها و مفهومها حول فكرة و منهجية تخطيط المدن و التجمعات العمرانية الجديدة، مع تحديد الاهداف المتنوعة التي كانت الاساس في تخطيط مثل هذه المدن و التجمعات العمرانية.

#### الفصل الثاني: التجارب العالمية الرائدة في مجال تخطيط المدن و المجتمعات الجديدة

تختص الدراسة في هذا الفصل بالتركيز على المدن الجديدة التي تعمل كعاصمة قومية ، و يتم تداول في هذا الفصل الدراسة التفصيلية للأسباب و المفاهيم النظرية و الاساسية الخاصة بالمدن الجديدة كعواصم قومية، و علاقتها ايضا بمختلف الجوانب التخطيطية سواء كانت العمرانية منها او الاقتصادية ، او الاجتماعية او الإدارية او التمويلية.

و يقوم الفصل بعرض التجارب العالمية في مجال انشاء المدن الجديدة حول مدن العواصم الكبرى القائمة، و ذلك للحد من النمو العمراني المتزايد و استقطاب الفائض من السكان و الانشطة و تعويض النقص من الخدمات و الإسكان و فرص العمل.

### الفصل الثالث: التجارب العالمية المعاصرة في مجال انشاء العواصم القومية الجديدة

و يقوم الفصل بتحليل عدد من التجارب العالمية المعاصرة في مجال انشاء المدن الجديدة في دور العاصمة الإدارية او السياسية للبلاد، و قد تم هذا التحليل عبر منهجية تسعى لتغطية كافة المستويات التخطيطية و التي تتميز بها المدينة الجديدة كعاصمة قومية، و قد سعى الفصل الى ابراز التجارب المعاصرة كونها تضم الجوانب التخطيطية المستحدثة مثل الابعاد و الاعتبارات التخطيطية و البيئية المستدامة و تكنولوجيا التنمية و الإدارة و التي يصعب توажدها في التجارب القديمة.

### الفصل الرابع: خصائص التجربة المصرية في مجال تخطيط المدن و المجتمعات الجديدة

و يقوم الفصل بعرض التجربة المصرية في مجال انشاء المدن الجديدة اجمالاً، و عرض و تحليل المدن الجديدة المستخدمة في تفریح تكديس القاهرة الكبرى من تركيزات السكانية الضخمة و تركيز الإدارة و فرص العمل، و يعرض الفصل تلك التجربة منذ البدايات التخطيطية و حتى الوضع الحالي لتخطيط إقليم القاهرة الكبرى.

### الفصل الخامس: ملامح التجربة المصرية في انشاء عاصمة قومية جديدة

و يتم في هذا الفصل تحليل الدوافع و الأهداف من حتمية انشاء عاصمة جديدة بديلة عن القاهرة الكبرى، ثم استعراض التجارب المصرية في مجال انشاء العواصم القومية و الإدارية الجديدة و المتمثلة في تجربة مدينة السادات و العاصمة الإدارية الجديدة شرق القاهرة. و كذلك الأسباب التي أدت الى تحول الدور الوظيفي لمدينة السادات من عاصمة إدارية الى مدينة صناعية قاطبة بعد ان تقلص دور النشاط الإداري لها.

### الفصل السادس: عناصر قياس و تقييم مدى نجاح العاصمة القومية الجديدة

يلخص هذا الفصل عبر المقارنة و التحليل بين التجارب العالمية و المحلية من خلال مجموعة من عناصر التقييم و التي تغطي كافة المستويات التخطيطية من قومي و إقليمي و عمراني الى مجموعة من المؤشرات و المعيار لكل عنصر من عناصر التقييم، و الذى يحقق امكانية رصد التغيرات و المستجدات و تدارك المشكلات و العقبات التي قد تطرا على اى من مراحل التخطيط، حيث يوفر هذا نوع من الرصد و التقييم إمكانيات تطوير مخطط المدينة اذا كانت هناك حاجة الى ذلك مما يضمن التأكد من بقاء المدينة فى الدور التخطيطي المطلوب منها.

### الفصل السابع: خلاصة النتائج و التوصيات

يشتمل هذا الفصل على الخلاصة من خلال عرض النتائج التي تم الوصول اليها خلال مراحل البحث المختلفة بناء على دراسة التجارب السابقة و كذلك المرجعيات النظرية لتخطيط مدن العواصم القومية الجديدة و الدروس المستفادة من التجارب العالمية و المصرية، و من ثم استنباط عدد من المقومات و المؤشرات القياسية التقييمية ذات الطبيعة الاستكشافية التي يمكن الاعتماد عليها في استشراف مدى النجاح خلال انشاء مدن العواصم القومية الجديدة في مراحلها المختلفة



## الفصل الأول

المفاهيم الأساسية والجوانب النظرية لفكر تخطيط المدن والمجتمعات العمرانية الجديدة

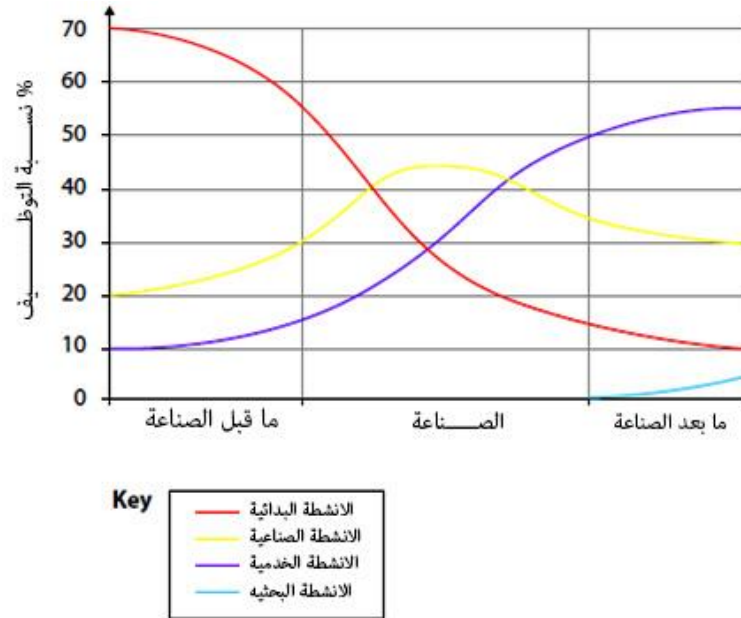
## الفصل الأول

### المفاهيم الأساسية والجوانب النظرية لفكر تخطيط المدن والمجتمعات الجديدة

#### ١-١ التطور التاريخي للمجتمعات العمرانية اقتصاديا واجتماعيا:

المدن الجديدة هي مجتمعات تم تخطيطها من اجل تحقيق مجموعة من الاهداف، و التي لم تكن تتوافر في المدن القائمة، و بتشابهه هذه الاهداف على مر التاريخ تكون المدن الجديدة كحل قد تم تداوله مرارا و تكرارا عبر المجتمعات المختلفة و سوف نقوم باستخدام التصنيف الزمني الذي اعده المخطط ' Ervin Galantay للمدن الجديدة و الذي كان يقوم على اساس قياسي للبعد الاقتصادي، حيث ذكر بان انشاء المدن الجديدة هو تحقيقا للمستقبل.

كانت المدن الجديدة هي جزء من تاريخ كل عصر وفقا لاحتياجاته، يحاول بها الوصول لمنتهاه الاقتصادي، و هذا الاقتصاد و مدى تطوره يرتبط بتطور المجتمع نفسه ، و هذا يتضح من خلال تقسيم التطور المجتمعي الذي قام به كل من Colin Clark & Jean Fourastie<sup>٢</sup> حيث بتغير النشاط السكاني داخل المجتمع يتبعه تطورا اقتصاديا و اجتماعيا و قد كان هذا التغير مرحلي كما هو موضح في الشكل (١-١):



شكل (١ - ١) تطور الهيكل الاقتصادي للمجتمعات الانسانية

المصدر: <http://www.geocoops.com/economic-change-over-time.html>

- **أولاً: المجتمعات الأولية (ما قبل الثورة الصناعية):** و كان فيها القطاع الاقتصادي المبني على المهن الحرفية اليدوية هو المقوم الأساسي للمجتمعات، و يندرج تحت تلك الفترة العصور القديمة العهد بداية من الفرعونية ثم الاغريقية فالرومانية و الاسلامية ، و التي كانت للمدن الجديدة دور في كونها تساعد في توطين مجموعة محددة من الاهداف سواء كانت العسكرية او التجارية او الدينية او مقر اداري جديد للحكم، مثل مدن (منف، و الفسطاط ، القطائع غيرها) ، و يتضمن هذا ايضا رؤية Thomas more حول انشاء المدينة الفاضلة و التي كانت التصور الذي يحاكي فيه المدينة الزراعية و التعاملات التجارية

<sup>1</sup> Ervin Y. Galanty. (1975). **New Towns: Antiquity to The Present**, George Barziller, New York.

<sup>2</sup> Colin Clark. (1941). **The Conditions of Economic Progress**, research paper, The Economic Journal.

بها كما يجب ان تكون، حيث قام بتوصيف المنازل و الاسواق والحوائق و المساحات المختلفة الذى تجلى في نمودجه الذى قدمه في مدينة (اموروت Amaurote)، كما فعل ذلك غيره من الفلاسفة المفكرين في ذلك الوقت. كل ذلك يقع تحت اطار الزراعة و التي كانت ترتكز عليه أنشطة السكان باعتبارها المقوم الاقتصادي الاول آنذاك.

- **ثانيا:** المجتمعات الصناعية: و تزداد فيها العمالة الصناعية بمقدار ٣٠% على ان يقل في مقابلها الاعتماد على الزراعة كمقوم أساسي للاقتصاد، و مع ظهور الحاجة المختلفة و الناتجة عن التغير الجوهري في الاقتصاد و الذى استدعى مهن لم يكن لها عهد سابق، كانت الحاجة الى المدن الجديدة في ذلك الوقت ليتبلور فيها ما لم توفره المدن القديمة من الحاجة الى الانسجام بين الصناعة و الموارد الزراعية و التوريد التجاري، مما ادى الى ظهور ما هو معروف حاليا بالاتجاه الحديث لإنشاء المجتمعات العمرانية الجديدة و التي كانت تراعى الاحتياجات الجديدة التي فرضها المجتمع الصناعي وقتها، و قد تجلى هذا بشكل واضح في كتاب الذى عرض فيه Ebenezer Howard فكرة المدن الحدائقية عام ١٩٠٢ garden cities of tomorrow الذى تم على اثره تم انشاء المدن الاولى ذات الطابع الحدائقي في انجلترا مثل مدينة letch worth و مدينة Welwyn ، ايضا مدينة Heller au بألمانيا و Canberra في استراليا.<sup>١</sup>

- **ثالثا:** مجتمعات ما بعد الصناعة: و فيه تعدد الوظائف و الأنشطة الاقتصادية تبعا للهيكل الاقتصادي القائم على الصناعة و التكنولوجيا المتطورة، فظهرت الأنشطة الإدارية و التجارية و البحثية و التعليمية و غيرها، و في المقابل قلت العمالة بالزراعة الى ١٠% فقط من إجمالي قوى العمالة في المجتمعات.<sup>٢</sup> و بازدهار الصناعة و ما تبعها من تبعات من ظهور التكدسات السكانية في المدن الكبرى و انتشار المشاكل العمرانية و الصحية داخل تلك المدن الصناعية، و التجارية، و العواصم الادارية، ظهرت المدن الجديدة في دور جديد تحاول فيه اعادة توزيع السكان وفقا للموارد فى محاولة جديدة لتوفير البيئة الافضل لقيام الأنشطة الجديدة و المصاحبة للتطور المجتمع، و في هذه الحقبة ظهرت التجارب المعروفة من المدن الجديدة و التي تم توزيعها حول مدن العواصم مثل مدينة باريس و كذلك ما قام به المخطط البريطاني Patrick Abercrombie بوضع مجموعة من التجمعات الجديدة حول مدينة لندن الكبرى، و قد انتشر هذا الفكر سريعا في الولايات المتحدة و الاتحاد السوفيتي و هولندا و غيرهم.<sup>٣</sup>

## ١-٢ المفاهيم الأساسية لفكر تخطيط المدن والمجتمعات الجديدة:

### ١-٢-١ التجمعات العمرانية الجديدة:

التجمعات العمرانية الجديدة هي كل تجمع سكاني متكامل يستهدف خلق مراكز حضارية جديدة، تحقق الاستقرار الاجتماعي والرخاء الاقتصادي على اختلاف انواعه، و يكون ذلك بقصد اعادة توزيع خريطة السكان على المستوى القومي، و ذلك عن طريق تكوين مناطق عمرانية و سكانية جديدة خارج نطاق المدن و القرى القائمة. وذلك مع مراعاة الاعتبارات الآتية:<sup>٤</sup>

- محاولة الإبقاء على ما هو متاح من الأراضي الزراعية وتجنب اعمال التنمية العمرانية عليها تماما.

<sup>١</sup> هشام احمد امين مختار، تخطيط وتنمية المجتمعات الجديدة في جمهورية مصر العربية، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة الازهر، ١٩٩٠

<sup>٢</sup> Ervin Y. Galanty. (1975). **New Towns: Antiquity to The Present**, George Barziller, New York.

<sup>٣</sup> المرجع السابق

<sup>٤</sup> شادية محمد عبد العليم بركات، تقويم أساليب التنمية العمرانية للتجمعات الجديدة في مصر مع ذكر خاص لمدن (العاشر من رمضان- السادات - السادس من أكتوبر)، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، ٢٠٠٧

- محاولة استغلال كل ما هو متاح من إمكانيات في الموقع المختار لإنشاء المجتمع العمراني الجديد من ثروات معدنية او بترولية، او ما تحتويه من اثار او تراث تاريخي، كمقوم اقتصادي للمجتمع الجديد.

- مراعاة الحدود الملكية والإدارية اثناء اختيار الموقع الخاص بالمدينة الجديدة، على ان يتم اللجوء الى المفاوضات في حالة انتزاع أي ملكية للأراضي من اجل المنفعة العامة.

- ان تتولى هيئات الدولة السيطرة والاشراف على كافة العمليات المتتابعة نحو انشاء أي تجمع عمراني جديد و التي قد تتمثل في هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة و تضم مسؤوليتها: اختيار المواقع اللازمة لإنشاء المجتمعات العمرانية الجديدة، و اعداد التخطيطات العامة و التفصيلية لها، و ذلك طبقا للخطة العامة للدولة، و يتم تقسيم المجتمع الى عدد من المدن والقرى والمناطق ذات الاشتراطات و المواصفات البنائية الخاصة بها.

و يمكن تقسيم التجمعات العمرانية الجديدة الى:<sup>1</sup>

١- تجمعات جديدة حضرية: و تنقسم الى نوعين اساسيان هما المدن الجديدة ذاتية القاعدة الاقتصادية (مستقلة)، و المدن غير ذاتية القاعدة الاقتصادية (تابعة).

٢- تجمعات جديدة ريفية: و تنقسم كذلك الى نوعين اساسيين، نوع ذاتية القاعدة الاقتصادية، و الاخر تابع.

### ٢-٢-١ مفهوم المدن الجديدة:

هو مفهوم محدد يطلق على احد انماط التجمعات العمرانية الجديدة ذات الطابع الحضري، و هي تلك التي تكون نشأتها وفقا لأساليب التخطيط و التصميم العمراني. و يمكن تقسيم هذا المفهوم من المدن على نمطين اساسيين هما:<sup>٢</sup>

#### أ- المدن الجديدة ذات التكوين الاقتصادي المستقل:

هي تلك المدن التي يمكنها ان توفر كافة سبل المعيشة سواء كان ذلك من الخدمات الاحتياجات اليومية و تضمن توافر فرص العمل، و يكون ذلك من خلال توفير الخدمات الحضرية و الخدمات الاساسية، بالإضافة ايضا الى ذلك كله و هو ما يميز المدينة المستقلة اقتصاديا هو ان بها من المنتجات ما يؤهلها للتصدير سواء كان ذلك للأقاليم المجاورة او للدول الاخرى خارج الاقتصاد القومي. و يكمن تعزيز هذه المدن من خلال اتباع سياسات معينة و هي تتمركز في محورين اساسيين هما:

١- ايجاد نوع من التوازن بين إجمالي فرص العمل و بين إجمالي حجم السكان في المدينة الجديدة، و يتم ذلك عن طريق دراسة القاعدة الاقتصادية الخاصة بالمدينة و منها الخروج بفرص العمل المتاحة و بناء على ذلك وضع التخطيط الخاص بالإسكان على نحو تلك القاعدة الاقتصادية

٢- ايجاد علاقة تبادلية تربط بين الإسكان و العمالة المقيمة داخل المدينة و يتم ذلك على اساس مجموعة من المراحل تبدأ مع بداية التنفيذ في المدينة و ذلك عن طريق توفير مقدار من الإسكان ما هو مناسب للعاملين الفعليين بها.

و هذا كله من شأنه الحفاظ على العلاقة بين المعروض من الوحدات الانتاجية و ما يقابله من عرض في الوحدات الإسكان الخاص بالمدينة الجديدة، لأنه قد يمثل عجزا في المدينة اذا تم ان سبق احدهم الاخر

<sup>١</sup> باهر إسماعيل حلمي فرحات، تأثير لامركزية الإدارة على التنمية العمرانية في مصر، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة عين شمس،

٢٠٠٦

<sup>٢</sup> شادية محمد عبد العليم بركات، تقويم أساليب التنمية العمرانية للتجمعات الجديدة في مصر مع ذكر خاص لمدن (العاشر من رمضان- السادات - السادس من أكتوبر)، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، ٢٠٠٧

بشكل من الأشكال فإما ان تكون المعدلات الخاصة بزيادة الوحدات الانتاجية هي اكثر من ما يقابلها من عرض في الاسكان و بالتالي يكون هذا ضمن عجز في الوحدات السكنية مما يجعل العاملين بها ذو مسكن خارج المدينة الجديدة و هذا يخل بأهدافها و العكس حتى يتحقق التوازن طوال فترة انشاء و التشغيل المدينة الجديدة بكافة مراحلها.

اما بالنسبة لطبيعة فرص العمل فلا بد من توافر المقدار الكافي من التنوع بين انواع المهن و الحرف داخل المدينة الواحدة و ذلك لتوسعة نطاق القادمين الى المدينة الجديدة، كما انه يجب ان تكون المدينة الجديدة ذات قدرة على النمو المستمر و المتزامن بكل مراحلها من مراحلها و يتم ذلك من خلال توفير التخطيط المناسب و الذى يضمن وجود مناطق داخل المخطط تسمح بامتداد المستقبلي مع تتابع المراحل الزمنية للمدينة و ظهور اجيال مستقبلية.

### ب- المدن الجديدة ذات التكوين الاقتصادي غير المستقل (التابعه):

هذا النوع من المدن لا يقوم على قاعدة اقتصادية خاصة به بل يكون هذا النمط من المدن على بعد صغير نسبيا من مراكز حضرية قائمة ذات قاعدة او قواعد اقتصادية مستقلة، و تكون هذه المدن الجديدة هي بمثابة توابع يتم فيه وضع مقدار مخطط من الاسكان و الخدمات اليومية الحياتية التي تضمن بقاء الحياه بشكل طبيعي الا ان فرص العمل تظل مرتبطة بالمدينة الرئيسية و هذا يعنى ضرورة الاهتمام بكافة سبل الاتصال التي تضمن سلاسة الحركة البندولية من و الى المدينة الجديدة ليلا و نهارا كونها مرتبطة اقتصاديا بالمدينة الام.

### ١-٣ الأهداف العامة لإنشاء المدن والمجتمعات العمرانية الجديدة:

ان من اهم الاهداف الخاصة بإنشاء المدن الجديدة بصفة عامة هو توفير البيئة الافضل للقيام بالأنشطة التي يمارسها المجتمع في ذلك الوقت، و مع تطور هذه الأنشطة يحدث تطور مباشر في نوعية المدن الجديدة و التي لابد ان تحمل كافة السبل التي تساعد المجتمع في تحقيق انشطته بشكل جيد، و بالتركيز على المرحلة الحديثة و هي postindustrial يلاحظ ان المدن في هذه المرحلة و هي التي يذكرها العديد من الكتاب و الباحثين و التي تتمحور حول اختيار المكان المناسب لممارسة الأنشطة الصناعية و التجارية و الادارية، و لكن هذه المرة مع مراعاة التوزيع و الانتشار بين مختلف المدن تعديلا لما حدثته الصناعة من اجتذاب لقوى العمالة و الاسواق التجارية.<sup>١</sup>

للمدن الجديدة عده اهداف منها الاقتصادي و العمراني و التنموي و السياسي و العسكري ولعله يمكن تلخيص مجموعة من الاهداف الهامة لإنشاء المدن و المجتمعات الجديدة في النقاط التالية:<sup>٢</sup>

#### أولاً: الاهداف العمرانية:

- اعادة هيكلة المدن الكبرى عن طريق نقل الابعاء و الضغوط عنها لتكون أقدر على تقديم الدور الخاص بها وفقا للمعدلات التخطيطية المعروفة.

- اعادة توزيع الامكانيات و الموارد التي تملكها المدن الكبرى على باقي المدن الاقل حظا من الخدمات والاستثمارات و التي تساعد على تقليل عامل جذب العمالة للمدن الكبرى

<sup>١</sup> رانيا أدهم سيد محمد على، المدن الجديدة في مصر بين المستهدف والواقع (حالة مدينة السادس من أكتوبر)، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، ٢٠١٢

<sup>٢</sup> باهر إسماعيل حلمي فرحات، تأثير لامركزية الإدارة على التنمية العمرانية في مصر، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة عين شمس، ٢٠٠٦

- اعادة توزيع السكان على الحيز المكاني الدولة وفقا للإمكانات و توزيع الثورات.

### ثانيا: الاهداف الاقتصادية:

- تحقيق اقصى استغلال ممكن من الثروات الطبيعية و الموارد و الامكانات على المستوى القومي.
- محاولة توجيه انواع الاستثمارات المختلفة نحو اقاليم مضمحلة.
- محاولة الوصول للتكافؤ الاقتصادي بين مختلف المدن و الاقليم المختلفة لتحقيق نوع من العدالة الاجتماعية.
- التركيز على اقامة بؤر تنموية جديدة خارج المعمور كنوع من احداث و توليد التنمية في المناطق الواعدة ذات الموارد.

### ثالثا: الاهداف الاجتماعية:

- تحقيق الارتقاء المجتمعي من خلال رفع مستوى المعيشة عن طريق توفير مناطق افضل لفرص العمل و السكن.
- تشجيع التنمية الاقليمية عن طريق اجتذاب القطاع الخاص الاستثماري نحو المناطق النائية.
- توفير نوع جديد من المدن الذي قد يعكس الهوية الجديدة للدولة يمكنها من اجتذاب الاستثمارات مثلما حدث في ماليزيا و البرازيل.

### رابعا: الاهداف البيئية:

- توفير بنية اساسية متوافقة مع الاعتبارات البيئية باعتبارها احد اسس قيام المدن الجديدة.
- المحافظة على المقومات البيئية و ما تحويه من (شواطئ، و محميات طبيعية، و مناطق اثرية).

## ١-٤ الاعتبارات الواجبة لتحقيق اهداف المدن الجديدة:

- المدن الجديدة هي عملية متراكمة و متشابكة عبر مجموعة كبيرة من الجوانب المتكاملة سواء كانت اقتصادية و اجتماعية او عمرانية، و بالتالي فلضمان تحقيق الاهداف المطلوبة بشكل يضمن نجاح تلك المهمة كان لابد من وضع منهجية اساسية تضمن سريان المخططات لتلك المدن في الاطار الصحيح لها ، و من امثله هذه الشروط كانت النقاط التالية:<sup>١</sup>
- تحقيق التكامل بين كافة المستويات التخطيطية سواء القومية و الاقليمية، حيث يتم وضع مخططات المدن الجديدة في اطار الرؤية التنموية الخاصة بالدولة.
- تحقيق النظام الإداري الذي يضمن توزيع المتطلبات بين مختلف الهيئات و التي تكون ذات صلة مباشرة او غير مباشرة بإنشاء او متابعة تطور المجتمعات العمرانية الجديدة، مع وجود ادارة رئيسة واحدة تضمن تحقيق هذا التكامل.

<sup>1</sup> Dusen, Richard Van & Lyons, James. (1971). **New Towns and Planned Communities**, Practicing Law Institut, New York.

- دراسة القواعد الاقتصادية الخاصة بالمدن الجديدة وفقا للموارد الطبيعية و البشرية للموقع الذى تم فيه اختيار المدينة الجديدة على ان يتم اختيار هذه القاعدة بحيث تتوافق مع قدرات الموارد البشرية المقيمة او الوافدة<sup>١</sup>.

- تقوم المدن الجديدة بهدف تنمية المناطق النائية و هو من اهم اهدافها و بالتالى لابد من دراسة الخصائص الاجتماعية للمجتمع في مثل تلك المناطق و ضمان تحقيق المعايير المناسبة لهم، و مع وضع مخططات و سياسات و التي من شأنها رفع المستوى المعيشي و الاجتماعي و الثقافي لأهل المنطقة بشكل أساسي و للوافدين ايضا.

- توفير عوامل الجذب في تلك المدن بما يحقق لها القدرة الفعلية على جذب العمالة ليس فقط للعمل فيها بل للإقامة بشكل دائم، و لن يتم ذلك الا من خلال توفير مساكن تفي باحتياجات و متطلبات كل من نوى الدخل المحدود و المرتفع ، مع ضمان تحقيق مستوى معيشي جيد للسكان تكون فيه من المميزات ما يشجعه على ترك المدن الكبرى المتكدسة.

- في حالة ازدهار المدنية الجديدة واجتذابها للأعداد السكان المستهدفة لابد من اعداد اطار تخطيطي ادارى يسمح بالتحكم في الامتداد العمراني (و الذى قد يتم بشكل لارسمى) مع الحفاظ على السمات الطبيعية و البيئية الخاصة بالمجتمع، في محاولة لتلافي الهجرة الغير مرغوب فيها.

### ١-٥ معايير تقييم نجاح المدن الجديدة:

المدن الجديدة كأى مشروع تنموي ضخم و الذى يمتاز بظهور نتائجه على المدى المتوسط او البعيد، كان لابد من وضع مجموعة من المعايير و الاسس الخاصة بعمل تقييم شامل لكافة الجوانب المؤدية بالمدن الجديدة الى النجاح و ذلك حتى يمكن تحديد مدى نجاح كل تجربة و يمكن تصنيف تلك المعايير الى:<sup>٢</sup>

#### ١- المعيار الاقتصادي:

ويتم النظر في هذا المعيار الى القاعدة الاقتصادية التي تقوم عليها المدينة ومدى تحقيقها للمطلوب و الذى قد تم تخطيطه قبل ذلك و يتم ذلك من خلال تحديد المقدار المكتسب من فرص العمل و مستوى الاجور، و مدى تأثير ذلك على ما تجذبه المدينة الجديدة من سكان.

#### ٢- المعيار السكاني:

يقوم هذا المعيار بقياس مدى استجابة السكان الى هذه المدينة الجديدة من خلال الانتقال اليها و ايجاد فرص العمل فيها، و هذا يعكس مقدار ما حققته هذه المدينة من استقرار قام باجتذاب السكان ويتم قياس ذلك من خلال مقارنة ما قد اجتذبه المدينة بالفعل من السكان و بين ما كان هو مستهدفا وفقا للمخططات و الدراسات السكانية.

#### ٣- معيار الخدمات:

مقدار ما توفره المدينة من خدمات خاصة بالمدينة الجديدة و مقدار ما تلبى به احتياجات السكان على المستوى الواقع و علاقته بالمستهدف في الدراسات التخطيطية للمدينة. وكذلك مدى تحقيق اقصى استفادة من المرافق العامة و الخدمات بمختلف انواعها و مستوياتها و الامكانيات الاقتصادية المتاحة و مدى تطويرها لتحقيق التنمية الشاملة.

<sup>١</sup> باهر إسماعيل حلمى فرحات، تأثير لامركزية الإدارة على التنمية العمرانية في مصر، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة عين شمس، ٢٠٠٦

<sup>٢</sup> المرجع السابق.

**٤- المعيار الإداري و المؤسسي:**

هذا المعيار يعكس مقدار ما يحققه الإطار المؤسسي الخاص بالمدينة الجديدة من كفاءه في اتخاذ القرارات الادارية المناسبة و التي تحقق التنمية المطلوبة سواء على مستوى المحلى او على مستوى المحافظة او على مستوى الاقليم ككل. فضلا عن علاقة التكامل و الشراكة التي يتم تحقيقها بين القطاع الخاص و الحكومي.

**٥- المعيار التخطيطي:**

و هذا المعيار يضم تحته مجموعة كبيرة من الاسس التي يتم من خلالها تقييم العملية التخطيطية مثل مدى ملائمة الانشطة الخاصة بالقاعدة الاقتصادية داخل المدينة الجديدة و علاقتها بالأنشطة داخل الاقليم كله، و علاقة الربط بين المدن الجديدة و بين ما حولها من مدن حضرية قائمة و التي تتمثل في شبكة الطرق و المواصلات الرئيسة فضلا عن شبكة الاتصال التي توافرها المدينة نفسها دخلها لنقل الحركة من و الى مناطق العمل.

**٦- المعيار التحفيزي:**

يعتبر هذا المعيار من اهم المعايير الخاصة باجتذاب السكان وكذلك القطاعات الاستثمارية المختلفة خصوصا القطاع الخاص، حيث يتم من خلال صياغة مجموعة من التشريعات و السياسات داخل النظام الإداري في المدينة بما يمكن من اجتذاب رؤوس الاموال وكذلك الأيدي العاملة و الاسر الى المدن الجديدة و من ثم تنميتها. و يجب ان تكون هذا الحوافر مرتبطة ارتباط وثيق بالاحتياجات و المتطلبات و التي يصعب تواجدها في المجتمعات الحضرية القائمة.

**٦-١ الجوانب التخطيطية النظرية لفكر تخطيط المدن الجديدة:**

تقوم عملية التخطيط للمدن الجديدة بصفة عامة عبر مجموعة من المراحل التخطيطية و التي تضم بداخلها مجموعة من المدخلات و المخرجات، حيث تمثل مخرجات هذه المراحل المفردات الأساسية المكونة للمدينة الجديدة.

**١-٦-١ السياسات القومية والرؤية العامة:**

تحتاج الحكومات والدول الى وضع رؤية عامة و سياسات قومية تهدف الى التعامل مع المفردات العمرانية و السكانية و الاجتماعية و الاقتصادية، و تضم هذه المخططات و السياسات المستويات القومية و الإقليمية و تهدف بشكل أساسي الى علاج نقطتين أساسيتين هما:

- تقليص الفوارق و الفجوات بين المناطق المنماه و الغير منماه حضريا.

- التعامل مع المشاكل التي تحدثها المجتمعات العمرانية الكبيرة و ما تسببه من مركزية شديدة.

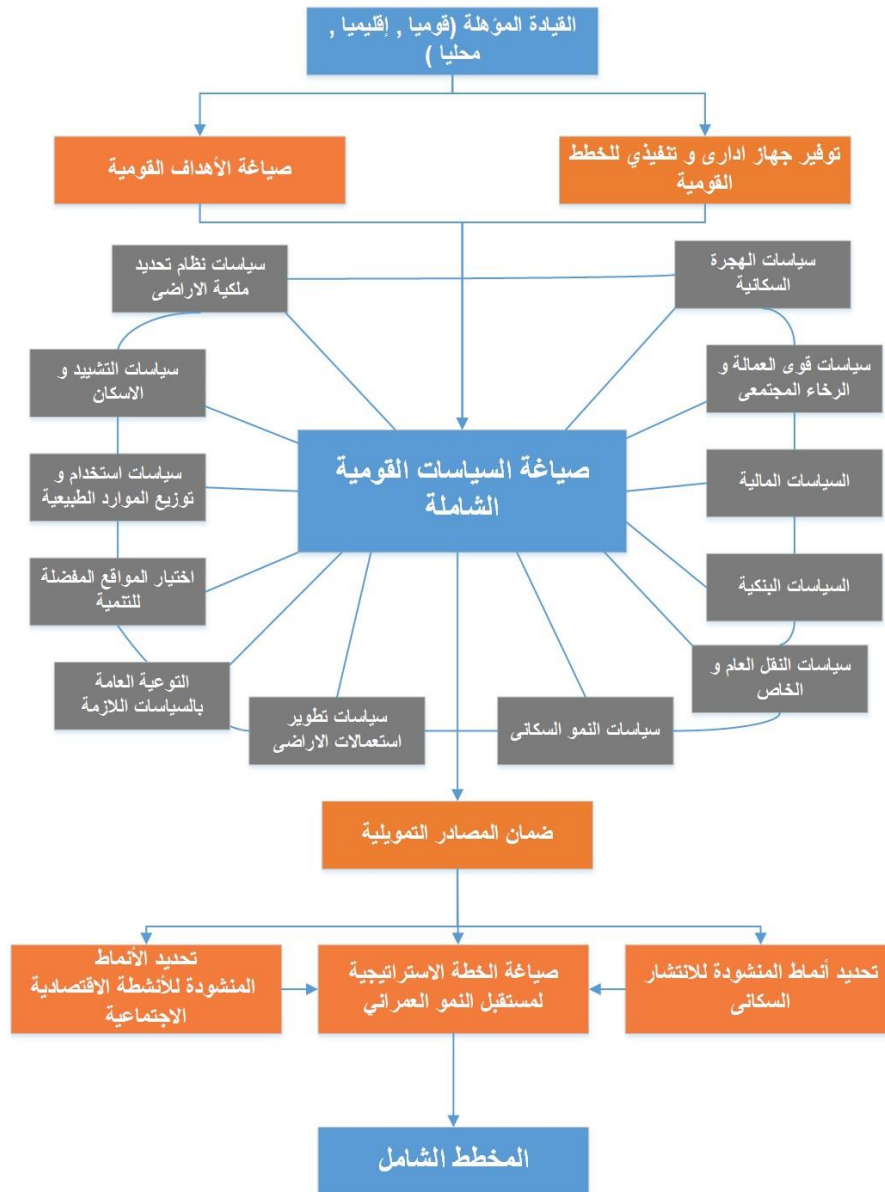
وما يتبع ذلك من تغيرات ديموغرافية و سكانية، و معدلات تحضر، و تغيرات بيئية، و وسائل النقل المختلفة، و السعي المستمر نحو تحسين جودة الحياه الحضرية.<sup>١</sup>

ويوضح الشكل (١-٢) المكونات و المدخلات الأساسية و التي تكون الخطة و السياسة العامة و الشاملة قويا، و قد احتوت على العديد من المقومات و التي تختلف تواجدها و درجه أهميتها تبعا لكل دوله تبعا

<sup>1</sup> Hardoy, Jorge E. (1967). *The Planning of New Capital Cities in Planning of Metropolitan Areas and New Cities*, United Nation Press, New York.



لما تواجهه من مشكلات و تحديات و كذلك تبعا لما هو مقصود من رؤية و اهداف تسعى الدولة الوصول اليها.



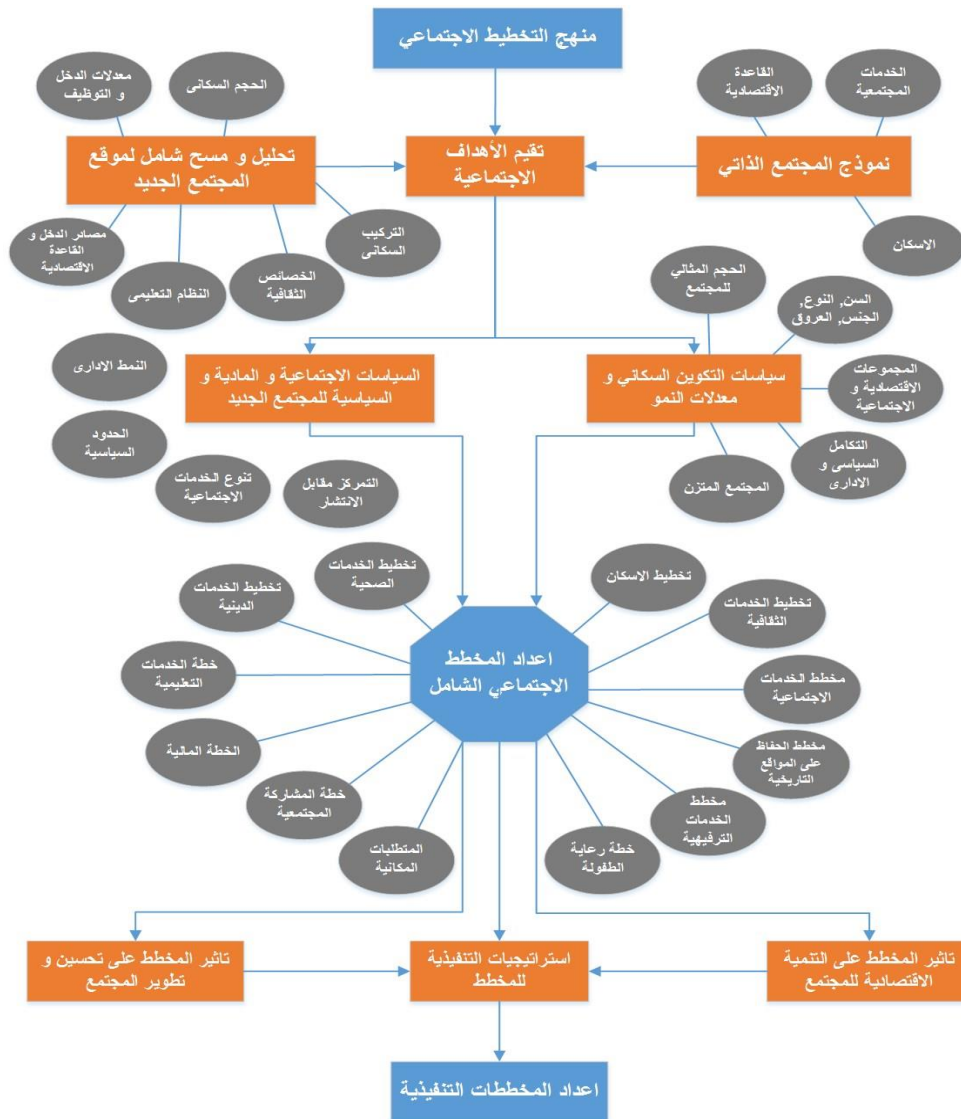
شكل (٢-١) النموذج العام لسياسات التخطيط الشامل للمدن و المجتمعات العمرانية الجديدة  
المصدر: Gideon Golany. (1976). **New town planning: Principles and practice**, John Wiley & Sons, New York.

### ٢-٦-١ التخطيط الاجتماعى للمدن و المجتمعات الجديدة:

يختص التخطيط الاجتماعى بتحقيق مجموعة من الأهداف النوعية المتخصصة ضمن المخطط القومى الشامل لعملية التنمية الكاملة على مستوى الدولة، و تهدف المخططات الاجتماعية بشكل إجمالى الى

تحقيق مجتمعات ذات ظروف معيشية افضل، و فرص عمل افضل مقارنة بما هو واقع في المجتمعات القائمة بصورة قد تم تحديدها مسبقا ضمن السياسات الخطة القومية<sup>1</sup>.

و يقوم التخطيط الاجتماعي بشكل أساسي على توفير مجموعة من المقومات التي تؤثر في إنجاح المجتمع الجديد و تحقيق الاتزان المجتمعي المطلوب، فبداية بالتخطيط لمقدار للخدمات المطلوبة للمجتمع الجديد بكافة أنواعها و احجامها و مستوياتها الإقليمية و المحلية، و كذلك تحديد الفئات العمرية و فئات الدخل المستهدفة للهجرة للمدينة الجديدة (من محدود للدخل، متوسط الدخل) ، فضلا عن تنظيم الحياة الثقافية و الاجتماعية المكونة للمجتمع المثالي تبعا للمنطقة التي ينشأ بها المجتمع الجديد، و لعل مقدار تحقيق تلك القيم الاجتماعية ضمن المجتمع الجديد هي احد اهم مؤشرات نجاح التخطيط الاجتماعي. و يوضح الشكل (٣-١) الهيكل و البنية المكونة لعملية التخطيط الاجتماعي و ما فيها من مدخلات و مخرجات و علاقات تأثيرية تبادلية.



شكل (٣-١) عملية التخطيط الاجتماعي

المصدر: Gideon Golany. (1976). *New town planning: Principles and practice*, John Wiley & Sons, New York

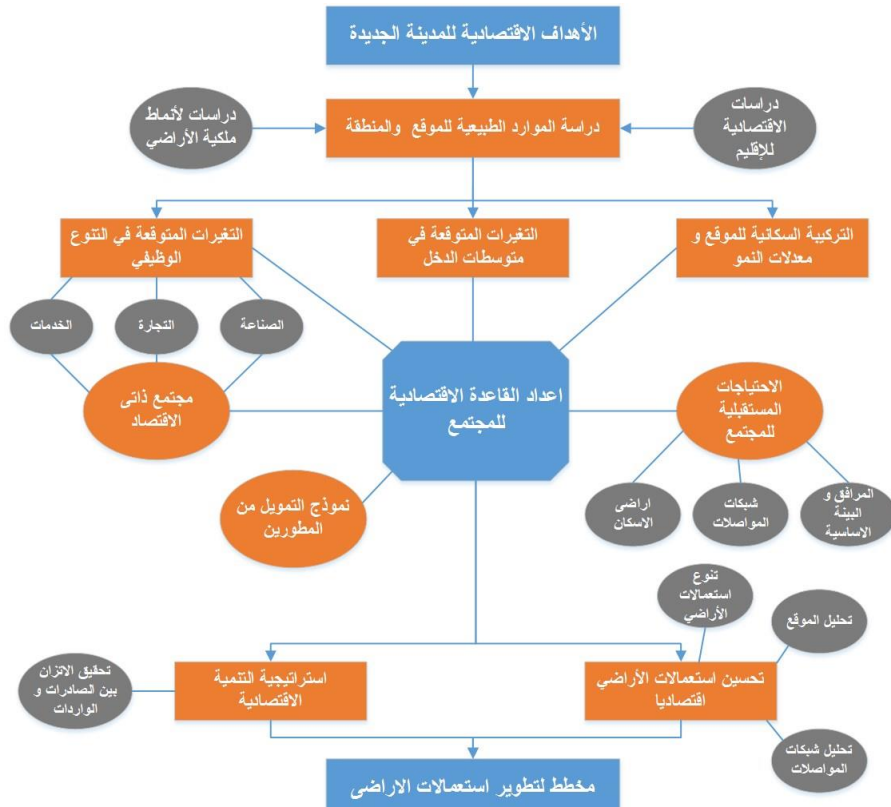
<sup>1</sup> Mohamed Abdelbaki Mohamed Ibrahim. (1993). *Management of the Urban Development Operation in New Settlements in Egypt*, Ph.D. Thesis, Faculty of Engineering, Ain Shams University.

### ٣-٦-١ التخطيط الاقتصادي للمدن الجديدة:

يعمل التخطيط الاقتصادي متكاملًا مع مخرجات التخطيط الاجتماعي، و منفذاً للأهداف الأولية التي تم صياغتها ضمن المخططات القومية و الرؤية العامة للدولة، و يقوم التخطيط الاقتصادي على تحقيق مجموعة من الأهداف الخاصة بالجوانب الاقتصادية للمدينة الجديدة و يكون ذلك من خلال:<sup>١</sup>

- إيجاد قاعدة اقتصادية تحقق الهدف المنشود للمجتمع الجديد في حالة الاتزان.
- توفير فرص افضل لجودة الحياة من خلال الخدمات و المرافق، و فرص للعمالة و معدلات للأجور اعلى.
- الاستفادة و تحقيق العائد الاقتصادي المطلوب تحقيقه من الموقع و المجتمع للمدينة الجديدة محليا و إقليميا.

و لتحقيق تلك الأهداف يقوم التخطيط الاقتصادي على نهج منظم يحدد العلاقات التبادلية و التداخل بين المدخلات و دراستها و تحليلها - عبر الاستمرار في علاقة منتظمة لعملية التخطيط- و الخروج بمخطط لتطوير أنماط استعمالات الأراضي، و كما هو موضح في الشكل (٤-١) فان عملية التخطيط الاقتصادي تقتضى دراسة و تحديد العوامل المحيطة بموقع الانشاء للمدينة الجديدة، و ذلك من خلال التعرف على الإمكانيات و الموارد الطبيعية و القائم من أنوية مجتمعية و نظم إدارية و سياسية، و كذلك قابلية الاعتماد على ما هو قائم من مرافق و خدمات.



شكل (٤-١) عملية التخطيط الاقتصادي

المصدر: Gideon Golany. (1976). *New town planning: Principles and practice*, John Wiley & Sons, New York

<sup>١</sup> م. رانيا أدهم سيد محمد على، المدن الجديدة في مصر بين المستهدف والواقع (حالة مدينة السادس من أكتوبر)، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، ٢٠١٢

٤-٦-١ تخطيط تمويل الاستثمارات و العوائد من العملية التسويقية:

يدخل ضمن التخطيط الاقتصادي العديد من الجوانب التخطيطية المؤثرة في التكوين الاقتصادي للمدينة الجديدة، بل هي العمود الأصيل للتنمية الاقتصادية في المجتمع الجديد، و قد تنوعت تلك الجوانب بين القاعدة الاقتصادية المتنوعة، و الحجم المثالي للمجتمع الجديد و ما يتبعه من تفصيل للكثافات و الهيكل الوظيفي و مدى استقلاله اقتصاديا عن التجمعات العمرانية المحيطة، و كذلك تكاليف الخدمات العامة و المرافق الأساسية، و أخيرا التمويل و الذي يعتبر مقوم أساسي من متطلبات النجاح للتخطيط الاقتصادي حيث يضم السياسات و الاستراتيجية التمويلية للمدينة الجديدة بداية من مصادر التمويل و طرق التعامل و التداول المصرفي و طرق الصرف و كيفية تحقيق العوائد و الأرباح، و لأهمية هذا الجزء بالتحديد في عمليات التخطيط الاقتصادي فإنه يضم وحده نهج و عملية متسلسلة تقوم بتغطية كافة العلاقات بين المصادر و طرق توجيهه و استغلال السيولة المادية ثم كيفية استرجاع هذه التكاليف و تحقيق الأرباح كما هو موضح في الشكل (٥-١).



شكل (٥-١) نموذج التمويل كعنصر ضمن عملية التخطيط الاقتصادي للمدن الجديدة

المصدر: Gideon Golany. (1976). *New town planning: Principles and practice*, John Wiley & Sons, New York

### ١-٦-٥ أسس اختيار مواقع المدن والمجتمعات العمرانية الجديدة على مستوى الخريطة القومية:

تقوم العملية التخطيطية للمدن الجديدة على عدة مراحل تخطيطية تقوم بتغطية كافة الجوانب العمرانية و الاجتماعية و الاقتصادية الخاصة بالمدن الجديدة، و بالتركيز على الجزء الخاص باختيار الموقع كأحد اهم العمليات التخطيطية للمدينة الجديدة، فانه ينقسم الى مجموعات فرعية من العمليات الخاصة بدراسات الإمكانات المحلية للمواقع المرشحة للمدينة الجديدة، و الخطة التنفيذية و خطط التمويل، الا ان هناك مجموعة من المعايير و التي على أساسها يتم اختيار المواقع و المفاضلة بينهم، و يكون ذلك من خلال تحديد العوامل الرئيسية المؤثرة في اختيار الموقع، و تختلف هذه العوامل في اوزانها القياسية تبعاً لمقدار أهميتها و تأثيرها في الموقع، و بصفة عامة يجب ان تتضمن تلك المعايير الابعاد الآتية:<sup>١</sup>

- الابعاد الطبيعية للموقع.

- الابعاد الاقتصادية و الاجتماعية.

- الإمكانات و الموارد المحلية للموقع.

- الابعاد البيئية و الايكولوجية.

- الابعاد السياسية.

و قد تعددت الطرق و الأساليب و التي بها يمكن تطبيق تلك المعايير الخاصة باختيار الموقع ضمن إقليم بعينه او في اطار الخريطة القومية للدولة، و لعل من أشهر الطرق و أساليب القياس هي ( Method of Rating Regional Cells ) طريقة تقييم الخلايا الإقليمية، و فيها يتم تقسيم الإقليم او منطقة الدراسة الى مجموعة من الخلايا المربعة المتساوية و يتم تقييم كل خلية منها طبقاً لمدى تحقيقها لما هو مطلوب من أسس و معايير، و تعتبر الخلايا التي تحقق اكبر قدر من المعايير هي افضل المواقع المرشحة للمدينة الجديدة، و تقوم هذه الطريقة على مجموعة من العمليات الأساسية و أخرى فرعية يمكن تلخيصها كما هو موضح في الشكل (١-٧).

و بمقارنة هذه الطريقة عن غيرها من طرق القياس و المقارنة لاختيار المواقع للمدن الجديدة، فإننا نجد بان هذه الطريقة تميزت عن غيرها تبعاً لما يلي:<sup>٢</sup>

- إمكانية التعبير التراكمي عن اكبر مقدار ممكن من معايير اختيار الموقع.

- القدرة على تقييم الخلايا بشكل مطلق/ كمي، او نسبي، او تجميعي، او كل ذلك معاً.

- اقصاء المناطق و الخلايا الغير متفاعله مع المعايير مثل المناطق العمرانية القائمة او المناطق ذات الطبيعة الجغرافية و الطبيعية غير الملائمة.

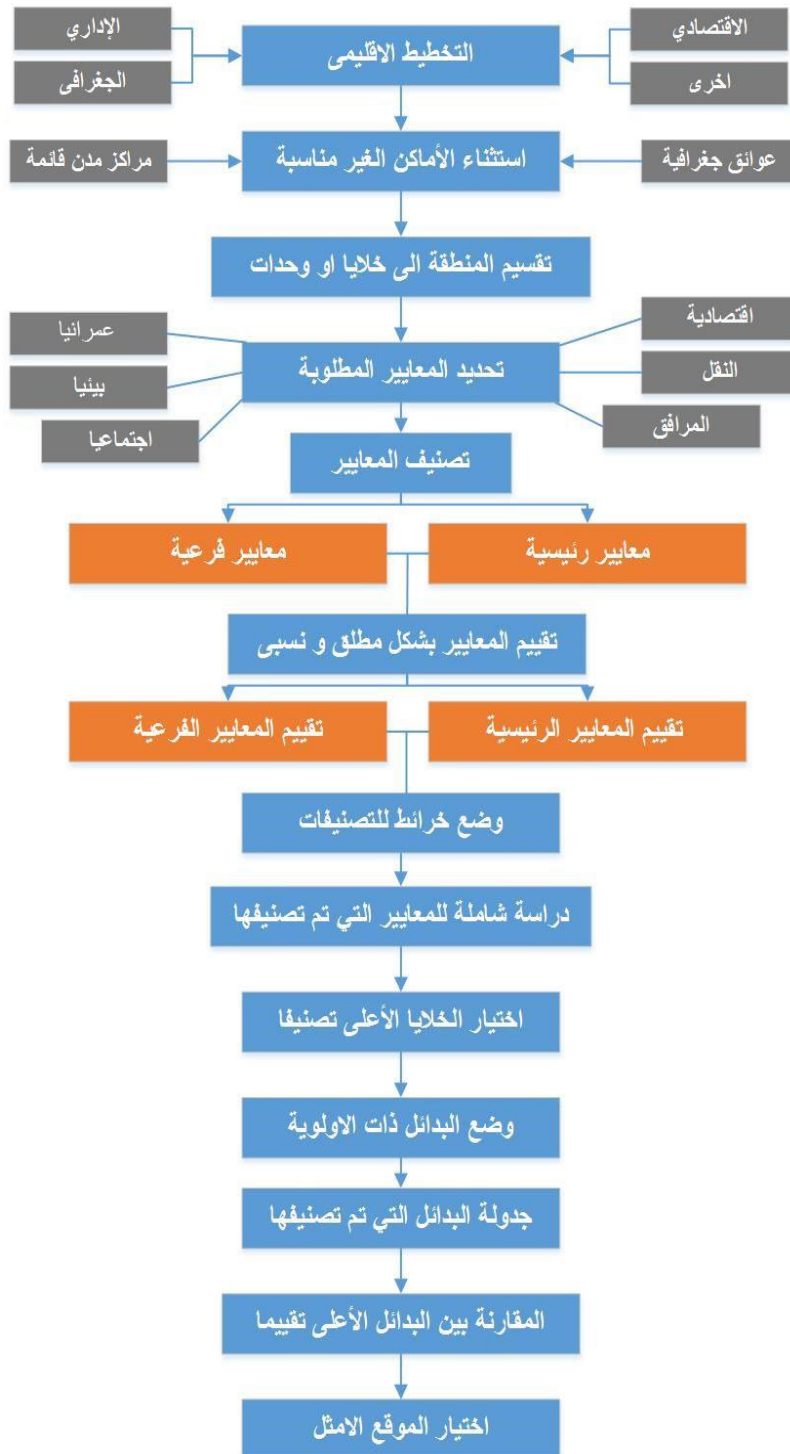
- أسلوب التقييم يمتاز بالمرونة و التوائم وفقاً لما هو متاح من ظروف مختلفة.

- يمكن التعديل في نمط القياس و التقييم تبعاً لأي اختلاف في أهمية و وزن اي من معايير القياس مما قد يطرأ على الدراسة.

<sup>1</sup> Green, Philip. (1968). **Land Subdivision in Principles and Practice of Urban Planning**, William Goodman & Eric Freund Editors, Washington D.C.

<sup>٢</sup> المرجع السابق.

- بناء على القدرة على التغيير و التطويع وفقا للمعايير الاختيارية الخاصة بالموقع، فان هذه الطريقة تمتاز بإمكانية تطبيقها على أي دولة او أي إقليم باي مقياس على أي نوع من أنواع الأراضي.
- إمكانية اعتبار اي عدد لانهائي من المعايير الاختبارية طالما قابلة للقياس و التقييم.



شكل (٦-١) المنهجية الخاصة بتصنيف الخلايا الاقليمية (MRRC) كوسيلة لاختيار الموقع الامثل

المصدر: Gideon S. Golany. (1981). **Arid Zone Settlement Site Selection: The Case of Egypt**, Research paper, Improving Rural Life in The Third World, Ekistics.



و يمكن تصور المخرجات النهائية للمواقع المختارة بطريقة (MRRC) في الشكل (٧-١)، و الذي استخدم فيه العمليات المنهجية المتتابة لهذه الطريقة في الشكل (٦-١) الذي تمثل التطبيق على مصر لتحديد اهم المواقع و التي قد تكون النواه الرئيسة لعمليات التنمية العمرانية خارج الوادي و الدلتا، مع مراعاة مجموعة من المعايير الخاصة بمصر من أهمها: الموارد الطبيعية، الإمكانات الطبيعية للموقع من حيث الطبيعة الجغرافية و المناخ و الاتصال بوسائل النقل و المواصلات و كذلك البعد عن التركزات السكانية القائمة حول الوادي الضيق.



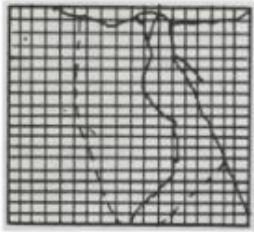
A. RESEARCH AREA DELINEATION



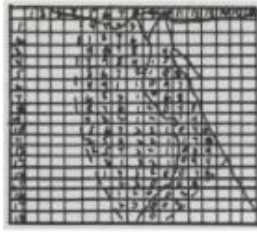
B. ELIMINATION OF UNSUITABLE AREA



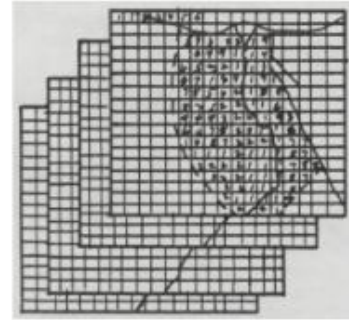
C. SURVEY AND DATA MAPPING



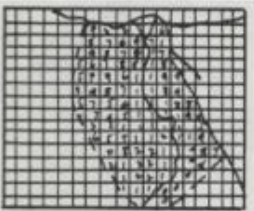
D. MATRIX CELLS DIVISION



E. DATA CONVERSION TO QUANTITATIVE VALUES



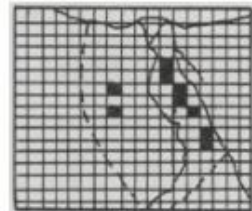
F. COMBINATION OF VALUES BY OVERLAYING



G. FINAL COMPREHENSIVE MAP



H. SELECTION OF CELLS WITH HIGHEST VALUES



I. SELECTION OF THE MOST PREFERABLE SITE

شكل (٧-١) تطبيق طريقة (MRRC) في اختيار افضل مواقع للتنمية العمرانية في مصر

المصدر: Gideon S. Golany. (1981). **Arid Zone Settlement Site Selection: The Case of Egypt**,

Research paper, Improving Rural Life in The Third World, Ekistics.

و تقوم المراحل التطبيقية لاختيار افضل المواقع للتنمية العمرانية و اختيار مواقع المدن الجديدة كما هي موضحة في الشكل (٧-١)، و التي يمكن تفصيلها كالتالي:

<sup>1</sup> Gideon S. Golany. (1981). **Arid Zone Settlement Site Selection: The Case of Egypt**, Research paper, Improving Rural Life in The Third World, Ekistics.

- المرحلة الأولى (A): (تحديد منطقة الدراسة) و فيها يتم تحديد و ترسيم الحدود على اختلاف أنواعها و التي يعتمد تحديدها على الهدف المنشود من الدراسة، فقد تكون الحدود إدارية، او جغرافية ، او سياسية، او اقتصادية، و لعل من افضل الحدود لهذه الطريقة هي الحدود السياسية و الادارية، اذ ان كافة البيانات الإحصائية و المعلومات و التي سوف تتم على أساسها الدراسة يتم اعدادها من قبل الهيئات الحكومية التابعة لذلك التقسيم الإداري او السياسي، اما الأنواع الأخرى فسوف تحتاج الى اجراء دراسات بيانية و تحليله مخصصة مبنية على تلك الحدود و الترسيمات الجديدة.

- المرحلة الثاني (B): (اقصاء المناطق الغير مفضله) و يتم بعد تحديد حدود المنطقة المطلوبة للدراسة، اقصاء المناطق و التي لن يتم اللجوء اليها في عملية التنمية تحت أي ظرف من الظروف، و مثال على ذلك (المناطق العمرانية القائمة، المناطق التي لا تحمل المقومات الأولية لإقامة العمليات التنموية مثل المناطق الصحراوية القاحلة، الجبلية الوعرة، مناطق الفيضانات و مجارى السيول).

- المرحلة الثالثة (C): (مرحلة جمع البيانات) يتم فيها تجميع المقدر المطلوب من البيانات مختلفة الأنواع و الأشكال، و التعامل معها يكون في اطار الحدود السياسية او الادارية او الاقتصادية و التي على أساسها تتم عملية التجمع، ثم بعد ذلك تقسم و تصنف ضمن الاطار المحدد للدراسة.

- المرحلة الرابعة (D): (التقسيم الى خلايا) يتم التعامل مع الإقليم محل الدراسة كوحدة واحدة، ثم يتم تقسيمه بالتساوي الى وحدات او خلايا صغيرة مربعة و متساوية الحجم، مما يجعل الإقليم كله موضوع ضمن شبكة متضامنة من الخلايا المتساوية مع اقصاء المناطق الغير مفضله ضمن الشبكة.

- المرحلة الخامسة (E): (الحصول على قيم كمية) يتم في هذه المرحلة تحويل جميع البيانات وفقا لأنوعها و ذلك بعد ان يتم التصنيف للبيانات المطروحة، و يتم وضعها في المربعات الشبكية و التي قامت بتغطية منطقة الدراسة، ثم تحول البيانات الى قيم كمية قابلة للقياس، و عادة ما يتم ذلك باستخدام برامج الحاسب، و يكون الناتج هو مجموعة من الخرائط لكل مصدر من مصادر البيانات في صور قيم كمية لكل خلية.

- المرحلة السادسة (F): (تجميع القيم الكمية) يتم تجميع القيم المدخلة ضمن الخلايا عبر عمليات الحاسوب و الخروج بخريطة واحدة فقط تضم فيها كل خلية مربعة تراكم القيم الكمية لكل خريطة من خرائط البيانات المختلفة و التي قد تم إدخالها سابقا.

- المرحلة السابعة (G): (الخريطة النهائية المجمعة): من تجميعات القيم ضمن الخلايا المتساوية في الحجم، تتباين و تختلف أنماط الخلايا تبعا لما تحمله من قيم تراكمية، فنجد الخلايا ذات القيم الأعلى، و المتوسطة، و الأقل، و ذلك تبعا لاختلاف تقييم كل خلية في التحليلات و ما تحمله من بيانات مدخلة سابقا.

- المرحلة الثامنة (H): (اختيار الخلايا الأعلى) في هذه المرحلة يأتي دور اختيار الخلايا الأعلى في القيم، كونها المناطق التي استطاعت تجميع اكبر قدر من القيم في التقييم في مختلف المعايير المختارة للتقييم التراكمي.

- المرحلة التاسعة (I): (اختيار الأفضل) و بعد تحديد الخلايا ذات القيم التراكمية الأعلى، يتم تحديد حجم المدينة المطلوبة، و من ثم المفاضلة بين مختلف الخلايا الأعلى في القيم من خلال جدولة البدائل الممكنة بينهم، و الوصول لأعلى بديل توافقي مع ما هو مقترح من معايير و اهداف مخططة للمدينة الجديدة.



## ٧-١ خلاصة الفصل:

استهدف الفصل استعراض محورين نظريين أساسيين حول فكر تخطيط المجتمعات العمرانية الجديدة، فقد كان المحور الأول منوط بعرض مجموعة من المفاهيم الأساسية للمدن الجديدة بصفة عامة بداية من النشأة و المفاهيم الخاصة بالمدن الجديدة و مختلف أنواعها الاقتصادية المختلفة و كذلك الأهداف العامة وراء انشاء تلك التجمعات الجديدة، و أيضا تحديد الاعتبارات و الأسس و المعايير المطلوبة لوصول المدن الجديدة للنتائج و الأهداف التخطيطية المنشودة، و قد انتهى المحور الأول بالذكر لأهم الأسس و معايير و التي يمكن بها تقييم نجاح المدينة الجديدة في أداء ادورها المختلفة كأحد المرجعيات و الدراسات السابقة و الممهدة لهدف البحث الأساسي و هو تحديد مقومات النجاح للمدن العواصم الجديدة.

و بالنسبة للمحور الثاني فقد اختص باستعراض الجوانب الفكرية النظرية لعمليات التخطيطية المختلفة و التي تمر بها المراحل التخطيطية للمدن الجديدة، و الذي تعتبر المنهجية المتتابعة للتخطيط بداية من تولد الفكرة و حتى مراحل التنفيذ و المتابعة المرحلية للمدينة الجديدة. فقد بدأ المحور بالسياسات العامة و الرؤية الشاملة للدولة و التي تعرض المدن الجديدة باعتبارها احد اركان الخطة القومية الشاملة لعملية التنمية، ثم مراحل التخطيط للمدينة الجديدة من تخطيط اقتصادي، و تخطيط اجتماعي، و كذلك السياسات التمويلية و العوائد الاقتصادية، و الانتهاء بأسس اختيار مواقع المدن الجديدة من المنظور الإقليمي و القومي للتخطيط على مستوى الدولة، و استعراض احد الطرق المتبعة في استخراج افضل المواقع المؤهلة لإنشاء المدن الجديدة و هي طريقة (MRRC).

و قد خلاص الفصل الى ان اهم عوامل تحديد الشخصية التخطيطية للمدينة الجديدة هي:

- الدور الوظيفي المنوط به المدينة الجديدة ان تقوم به و الذي يتبع رؤية استراتيجية قومية و الذي قد يتنوع بين الأهداف العمرانية، الاقتصادية، الاجتماعية و البيئية.
- القاعدة الاقتصادية المكونة للهيكل الوظيفي للمجتمع الجديد سواء كان تكوين اقتصادي مستقل ذاتيا، او غير مستقل ذاتيا.
- الهوية المجتمعية لسكان المدينة الجديدة، و التي تتركز على الفئات المجتمعية المستهدفة للجذب، و توفير عناصر و معايير تحفيزية توهم عملية الانتقال.
- و لضمان تحقيق المستهدف من المدن الجديدة كانت المراحل التخطيطية المختلفة التي تضمن دراسة كافة المقومات التخطيطية للمجتمع الجديد، اقتصاديا، عمرانيا، اجتماعيا و بيئيا، إقليميا و عمرانيا و الذي يعكسه اختيار الموقع الأمثل للمدينة الجديدة.

## الفصل الثاني

التجارب العالمية في مجال انشاء المدن والمجتمعات الجديدة حول العواصم الكبرى

## الفصل الثاني

### التجارب العالمية في مجال انشاء المدن والمجتمعات الجديدة حول العواصم الكبرى

#### ١-٢ مقدمة:

للمدن الجديدة العديد من الأدوار و الوظائف التنموية، و التي تسعى لتحقيق المتطلبات العمرانية و الاقتصادية و الاجتماعية المطلوبة و التي قد تعثرت المناطق العمرانية القائمة عن حلها، و تبعاً لتنوع تلك المتطلبات فقد تنوعت أنواع و وظائف المدن الجديدة بصفة عامة، و قد كان النشاط الوظيفي للمدن الجديدة كعاصمة قومية جديدة احد اهم أنواع الأنشطة التي يمكن للمدن الجديدة ان تقوم بها و ذلك تبعاً لما تحمله من تميز قومي و دور رائد هام يعكس على العديد من الجوانب السياسية و الاقتصادية و الاجتماعية، لذلك كان لابد من تحديد المفاهيم و الأنواع و مختلف الخصائص الممثلة للمدن العواصم القومية، و العناصر المؤثرة نحو تحقيق نجاح المدينة الجديدة في دور العاصمة القومية.

#### ٢-٢ تعريف المدينة العاصمة:

قد تعددت التعريفات الخاصة بالمدن العواصم، وذلك يكمن في كونها متعددة الوظائف و الأدوار التي تحملها من دور سياسي، تشريعي، تنفيذي، اقتصادي، اداري، ثقافي، سياحي، و اثيرى في بعض الأحيان. و لكن جميع التعريفات اشتركت في كون ان المدينة العاصمة لا تكون عاصمة الا بوقوع مقر الحكم السياسي و الحكومة<sup>1</sup> و مراكز السلطات المختلفة بها، و تكون المدينة عاصمة في حالة احتواءها على هذه العناصر حتى لو كان ذلك فترة دائمة او محدودة، و ان تكون كذلك مقر صنع القرار و الذي يؤثر في الحاضر او المستقبل الخاص بالبلاد، سواء كان ذلك التأثير داخل او خارج حدود هذه المدينة. و قد تختلف المؤسسات و المهام الأساسية و التي قد تنوط بها العاصمة من إدارة و تشريع و سلطات تنفيذية و قضائية و غيرها.

#### ٣-٢ أنواع المدن العواصم:

ان المدينة العاصمة هي التي تحمل مقر الحكم، كما ذكر انفا في تعريف العاصمة، الا ان المدن العواصم قد اثبتت تنوعها ضمن تلك الوظيفة الواحدة، و ذلك تبعاً لقوة و تأثير ذلك الدور الإداري محلياً و عالمياً و كذلك في حالة ما قد انها قد احتوت على مجموعة أخرى من الوظائف و المهام و التي قد تزيد من أهميتها محلياً و عالمياً، و قد قام (Sir peter Hall 2000) بتصنيف العواصم الى سبع أنواع:<sup>2</sup>

- عواصم سياسية: و هي العاصمة التي تحتوى على المقرات السياسية للدولة من سلطات تشريعية، و تنفيذية، و قضائية، و كذلك مقر الحكم، و عادة ما تكون غير رائدة في باقي الوظائف التخطيطية من أدوار تجارية او ثقافية مثل (واشنطن، برازيليا، كانبيرا، اوتوا).

- عواصم متعددة الوظائف: ان تحتوى العاصمة بالإضافة الى انها مركز الحكم الى اهم الوظائف القومية سواء كانت إدارية او اقتصادية او ان يكون لها بعد تاريخي مثل (لندن، باريس، موسكو، ستكهولم).

<sup>1</sup> Scott D. Campbell. (2000). *Cold War Metropolis: the Fall and Rebirth of Berlin as a World City*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

<sup>2</sup> Japan International Cooperation Agency. (2001). *The Study on The Master Plan for The Development of The City of Astana in The Republic of Kazakhstan*, Final Report, Capital Development Corporation, City of Astana.

- عواصم عالمية: و هي تعتبر حالة خاصة و مميزه، اذ يكون دور فيها دور المدينة متعدى للدور القومي و الإقليمي، بل تمثل هذه المدينة القاعدة للعديد من الأدوار الهامة عالميا من خلال تركيز للعديد من المؤسسات الدولية، ليست فقط المؤسسات الحكومية و القومية سواء كان ذلك سياسية او تجارية او كلاهما مثل (لندن، باريس، روما، واشنطن، نيويورك)

- عواصم سابقة: و هي تلك المدن العواصم و التي قد تحول عنها مقرر الحكم، و القوى السياسية الحاكمة، لكنها تظل تحمل الدور الثقافي و التاريخي، و ربما الاقتصادي للبلاد مثل (ريودجانيرو، برلين).

- عواصم الإمبراطوريات السابقة: و هي حالة خاصة من الحالة العواصم السابقة، حيق فقدت فيها المدينة نظام حكم إمبراطوري، و ليس فقط لدولة، بل لمجموعة دول، لكنها تظل العاصمة الأهم تجاريا و ثقافيا و لها بعد تاريخي مثل (مدريد، لندن، فيينا).

- عواصم إقليمية: و هي تعتبر احد الحالات الخاصة من العواصم السياسية و الادارية في الدول و التي تقوم على نظام حكم فيدرالي حيث تقوم العاصمة بمشاركة النظام الحكم الفيدرالي مع باقي العواصم حولها مثل (ميلان، شتوتجارت، تورنتو، سيدني، ملبورن).

و هذه تعد الأنواع التي قد مرت بها مختلف المدن العواصم حول العالم، الا انه في القرن الأخير، و مع التطور التكنولوجي في وسائل الاتصالات و ثورة المعلومات العالمية، فقد نشأ نوع جديد من العواصم هو ما يعرف بالعواصم الذكية، و تتمثل في العواصم و التي تقوم بوصل الماضي بالحاضر، حيث ان العواصم اما نقلت قبل عصر الرقمي او نقلت بعده مثل (بتراجيا في ماليزيا، و استانا في كزاخستان) و بالتالي تكون التكنولوجيا ضمن الأسس الاستراتيجية للتنمية هذه المدن الجديدة كعواصم.

## ٢-٤ مميزات مدن العواصم عن غيرها من المدن الرئيسية او المركزية:

بناء على احتواء العاصمة على العديد من الوظائف الهامة و الميزة على مستوى الدولة، كونها تمثل هوية الدولة و نظام الحكم فيها، و الذي لا يمكن توافره في المدن الأخرى، فان الرؤية و النظرة الى المدينة العاصمة قد اختلفت تبعا لأهميتها بالنسبة للناظرين ، فالسياسيين يرون العاصمة هي المدينة التي تمثل مقرر الحكم و الإدارة و معقل اتخاذ القرارات، اما الاقتصاديون فيرون العاصمة على انها المكان الخاص بنشاط القطاع العام الحكومي، اما عن المخططين و المعمارين فيرونها المكان الأكثر جذبا للمباني الهامة و التذكارية و الفراغات الرسمية الكبيرة.

و مع تميز العاصمة باستقرار القطاع الحكومي فيها، الا ان ذلك لا يعنى اقصاءها عن باقي القطاعات المتنوعة للوظائف المدينة، فلو اعتمدت فقط على النشاط الحكومي، لكانت العاصمة ما هي الا تركيز كبير لمباني الهيئات الحكومية و سكن الموظفين و العاملين بها، و هذا يجعلها وظيفة مثل أي مدينة ذات وظيفة معينة مثل المدن الصناعية و التجارية و السياحية و غيرها، و لكن العاصمة تمتاز عن غيرها ليس فقط بالدور المميز لها في سوق العمل، و لكن أيضا في الهيكل النظامي المختلف و الذي يؤثر بطبيعة الحالي على نمط استعمالات الأراضي، و القاعدة الاقتصادية المحلية للمدينة، و كذلك نمط العمارة و العمران، السياحة، و الثقافة، و الهوية السياسية المميزة، فبالنظر الى واشنطن و نيويورك نجد بان الاختلاف بين المدينتين يتمدد الى ابعد من مجرد التضاد الوظيفي و المتركز في وجود البيت الأبيض في واشنطن و (Wall Street) في مدينة نيو يورك الى التأثير على هيكل الأنظمة السياسية و الإدارية لكل منهم، و الاختلاف و التنوع في المستويات الثقافية و الفكرية للسكان و الوافدين للمدينة، حتى في النمط التخطيطي

<sup>1</sup> Scott D. Campbell. (2000). *The Changing Role and Identity of Capital Cities in the Global Era*, Research paper, Association of American Geographers Annual Meeting, Pittsburgh, PA.

للمناطق و الاحياء السكنية، فعادة ما تكون مدن العواصم ذات اختلاف داخلي و خارجي عن المدن في مختلف انحاء البلاد.

فالمدن العواصم تكون اكبر في الحجم، و ذات دعم اكثر من قبل الحكومة، حيث تعاملها الحكومة بشكل مختلف عن مثيلتها، و ذلك لجعلها تبدو بمظهر مختلف عن غيرها من المدن، و قد يكون ذلك التغير في عروض الشوارع و الممرات، او في الاشتراطات البنائية للمباني الحكومية و ما حولها من مباني، او حتى تحويل عنها بعض الأنشطة و التي قد تؤثر على صورة المدينة، مثل ما حدث في روما عام ١٨٧٠ حيث تم اخراج الكتل الصناعية خارج المدينة بعد إعادة بناءها كعاصمة لإيطاليا. و كون العاصمة معقل الحكم او ان السمة المميزة لها هي البعد الإداري او الدور الوظيفي المميز لها لكنه ليس بالدور المطلق او الدور الوحيد الذي تقوم به المدينة، فكما ان مدينة نيويورك يطلق عليها المدينة العالمية (Global City) الا ان كل الوظائف بها ليست للمستوى العالمي، و كذلك هو الامر بالنسبة لمدن العواصم فدورها لا يقتصر على الحكم و الإدارة، بل يكون لها كذلك مجموعة من الأنشطة متعددة المستويات و التي تجعلها جزء من الاقتصاد القومي، فهي مدينة قبل ان تكون عاصمة، و بالتالي يجب ان تتوافر بها كافة جوانب الحياة المؤدية لمدينة حيوية مضافا اليها الجزء الحكومي المميز، و يمكن ادراك ذلك من خلال مشاطرة المدينة للوظائف بين القطاع العام و القطاع الخاص. و تصبح بذلك العاصمة هي مدينة المعلومات Information City<sup>٢</sup> حيث يتركز بها كل ما يخص المال و الإدارة، و مركز الحكومة، المعلومات العسكرية، القرارات السياسية و التعدادات و جمع الضرائب.

## ٢-٥ المناهج التخطيطية النظرية لنقل العاصمة الى مدينة جديدة:

اختلفت الرؤى النظرية التي تحاول تحليل الأسباب التي تجعل الدولة او الحكومة تقوم بأخذ قرار نقل العاصمة و إعادة توزيع الخريطة العمرانية كاملة للدولة، و تلك الأسباب هي لكافة العواصم بمختلف أنواعها سواء سياسية او إدارية او ثقافية، و تلك الرؤى النظرية هي كما يلي:<sup>٣</sup>

### ٢-٥-١ تهالك البيئة العمرانية للعاصمة القديمة:

تقوم الدولة بنقل العاصمة الى موقع جديد تماما حفاظا على الكفاءة الوظيفية للحكومة من التهالك او من التأثير على أداؤها، و تد يتم ذلك من خلال تهالك البنية التحتية للعاصمة القائمة، او الازدحام السكاني و المرورى الشديد، و كذلك التلوث، او بان يكون موقع المدينة القائمة مهدد سواء عن طريق مخاطر طبيعية مثل (زلازل، فيضانات، الأعاصير) او حتى مخاطر أخرى مثل الاحتلال الخارجي او الاعتداءات العسكرية. ويمكن القول بانه في حالة الازدحام الشديد او التلوث او تهالك البنية التحتية، يمكن للدولة التغلب على ذلك من خلال توفير الاستراتيجيات و توجيه الاستثمارات نحو البنية التحتية او بناء السدود في حالات الفيضانات مثلا، و لكن الدولة تقوم عادة بالموازنة بين العديد من الأسباب و التي من ضمنها الموازنة المقدره للقيام بإصلاح ما تم تهالكه في العاصمة القديمة، مع فكرة الانتقال الى موقع جديد قد يكون هو الأفضل ماديا و نوعيا.

### ٢-٥-٢ رمز جديد لهوية الدولة:

تقوم الدول ذات النشأة الجديدة، خاصة في حالات التخلص من الاحتلال او الانفصال عن نظام او اتحاد كبير او امبراطورية عظمى، او حتى إعادة هيكلة لنظام الدولة مثل الانتقال من نظام ملكي الى جمهوري

<sup>١</sup> المرجع السابق

<sup>٢</sup> المرجع السابق

<sup>٣</sup> Erik Illmann. (2015). *Reasons for Relocating Capital Cities and Their Implications*. B.Sc. Thesis, Faculty of Social Science, Charles University in Prague.

و ما الى ذلك، و قد تعددت الحالات و التي قد نقلت العاصمة فيها بسبب بناء نظام سياسي و ادارى جديد يعبر عن هوية الدولة و رمز استقلالها و وحدتها مثل (الهند، كزاخستان، ساحل العاج).

### ٢-٥-٣ نظرية اقطاب النمو:

و تقوم هذه النظرية على أساس تنموي، و له صلة بإعادة توزيع السكان و التجمعات العمرانية و الاستثمارات على صفحة المنظومة العمرانية للدولة (Urban System)<sup>١</sup> و يكون نقل العاصمة في هذه الحالة مبنى على هذه النظرية التنموية كأحد الأسس في النقل و من اهم الأمثلة حول هذه النظرية هي (برازيليا) في البرازيل و تقوم على تحويل محاور التنمية و تركيز النفقات و الاستثمارات تجاه مكان معين بديلا عن التوزيع و الانتشار في ارجاء البلاد، و تضاف اليه قيمة الدولة او نظام الحكم كعامل قوى و محفز نحو جذب السكان و الاستثمارات في اتجاه موقع معين. و تعد هذه احد طرق احداث التنمية في البلاد و توجيهها بعيدا عن التكدسات العمرانية القديمة خاصة حول العاصمة القائمة و المكتظة بالسكان و الخدمات و كافة الاستثمارات و فرص العمل.

### ٢-٥-٤ نظرية التعارض السياسي:

و هذه نظرية حديثة قد تم طرحها مؤخرا، حول علاقة نقل العاصمة بالنظام الحاكم سياسيا، و هي بان النظام الحاكم قد يسعى لحماية نفسه من التعرض الى اى نوع من أنواع الاعتداءات او الانتفاضات، و ذلك من خلال نقل العاصمة بعيدا عن اكبر مركز حضري او اكبر مركز سكاني و الذى قد يمثل تهديدا او زعزعه للاستقرار السياسي في البلاد، و هناك العديد من النماذج لدول قامت بنقل العاصمة لسبب سياسي في الأصل، مع الاستفادة من تراكم بعض المفاهيم و الأسس السابقة ضمن عملية النقل ذاتها. و يرجع ذلك بصفة عامة الى أهمية تأثير المقيمين في العاصمة على النظام الحاكم عن غيرهم من القاطنين خارجها، و كان ذلك واضح تاريخيا، حيث كان سكان العاصمة باريس اثناء الثروة الفرنسية و الذى لم يتعدى عددهم ال ٢% من إجمالي سكان فرنسا في ذلك الوقت الا انهم كانوا الأكثر تأثيرا و فاعلية عن غيرهم من سكان المدن حول باريس.<sup>٢</sup>

و الأنظمة السياسية على دراية كاملة بمثل هذه الأهمية الخاصة بسكان العاصمة عن غيرهم، خاصة في الدول النامية الغير ديمقراطية، ذات المركزية العالية في مدن العواصم، و بتالي تقوم الحكومة اما بمحاولة تحجيم اعداد السكان داخل العاصمة من خلال الحد من الهجرة الداخلية او الترحيل الجماعي، او عن طريق نقل العاصمة بعيدا عن التمرکز السكاني و يطلق عليها عزل العاصمة (Capital Isolation) و بذلك يكون النظام قد قلل من فرص الإطاحة به، لكنه من ناحية أخرى قد يغامر بجودة الإدارة كونه في عزلة عن المجتمع، و يمكن تتبع هذه الحالات من النقل في الدول التي تكون في حالة من التوتر السياسي في العاصمة، مثل ما حدث في بورما، برازيليا.<sup>٣</sup>

<sup>1</sup> John B. Parr. (1999): **Growth-pole Strategies in Regional Economic Planning: A Retrospective View: Part 1. Origins and Advocacy**, Research paper, Urban Studies Journal Limited.

<sup>2</sup> Filipe R. Campante, Quoc-Anh Do and Bernardo Guimaraes. (2014) **Capital Cities, Conflict, and Misgovernance; Theory and Evidence**, working paper, World Bank.

<sup>٣</sup> المرجع السابق

## ٢-٦ المدن الجديدة كأداة لإزالة احتقان العواصم المستقطبة:

ان التجارب الخاصة بإنشاء المدن و المجتمعات العمرانية الجديدة تنوعت على حسب حاجة كل دولة و طريقة توظيفها للمدن الجديدة ضمن اطار تنموي محدد يقوم بحل مشكلة معينة تواجهها الدولة، و في هذا الفصل سوف يتم التركيز على تجارب انشاء المدن الجديدة و التي قد تمت في اطار إيجاد الحل العمراني للتكدس السكاني و الإداري و الاقتصادي في تجمع عمراني كبير ذو قوى الجذب الأكبر في الدولة، و الذى قد يكون العاصمة القومية او احد المراكز الاقليمية، أي انه قد تم اختيار التجارب و التي تقوم فيها المجتمعات العمرانية الجديدة بدور يتمحور حول حل مشكلة هذه العواصم او المراكز الاقليمية الجاذبة و المستقطبة لكل أنواع التنمية على حساب غيرها من المدن المنتشرة في ارجاء الدولة.

ان هذا النوع من المدن الجديدة يسمى (Decongestion Cities)<sup>1</sup> أي تخفيف و إزالة الاحتقان الناتج عن العبء و الزحام عن العاصمة او المدينة الأكثر احتواء للسكان و الأنشطة، و يمكن ادراج هذا النوع من الحلول التخطيطية على انه محاولة لمواجهة التضخم العمراني الكبير من خلال توجيه الفائض من السكان في مجتمعات عمرانية جديدة ذات صلة بالتجمع العمراني الأصلي.

تتمثل مصادر الزيادة السكانية و التركيز في الحضر بصفة عامة هو الزيادة الطبيعية، او الهجرة بأنواعها الداخلية و الخارجية، و تركيز الأنشطة و الاستثمارات و فرض العمل، و كل منهم يصعب السيطرة عليهم بسهولة، و بما ان النمو غير المخطط يؤدي الى فشل اقتصادي و بيئي بسبب ازدياد الازدحام، و انتشار التجمعات الغير مخططة، فان السبل المتبعة نحو تخفيف العبء او الزحام لابد و ان تقترن بالعمليات التخطيطية التكاملية، لضمان تحقيق افضل بنيه تحتية و مخطط لاستعمالات الأراضي يتكامل مع التجمع العمراني الأكبر، و لتحقيق ذلك يمكن اتباع احد الاستراتيجيات و السياسات الآتية:<sup>2</sup>

أ - إيجاد مراكز و أقاليم تنموية بديلة للمراكز المحترقة.

ب - إيجاد المدينة الجديدة المستقلة الجاذبة و المستقطبة للفوائض من السكان و الأنشطة.

ج - إيجاد المدينة الجديدة التابعة للمدن الام القائمة بهدف تفرغها و تخفيف الاحتقان عنها.

د - إيجاد المدن التوأمية للمدن الام القائمة بهدف تفرغها و تخفيف الاحتقان عنها.

- **أولاً:** بالنسبة للمراكز و الأقاليم التنموية، فقد اثبتت نجاح كبير في تحويل ضغط الهجرة الداخلية عن المدن المزدهمة، و قد يكون هذا القطب التنموي مستمد لقوته من كونه عاصمه جديدة، او مدينة صناعية (او غير ذلك) مستقلة ذات قاعدة اقتصادية قوية موضوعه في اطار سياسته تنموية عمرانية مدروسة على المستوى القومي و الإقليمي.

- **ثانياً:** بالنسبة للمدن الجديدة المستقلة، و المتوطنة بعيدا عن نطاق المدينة الام المحترقة لتأكيد عدم الانتقال اليومي للسكان من و الى المجتمع العمراني الجديد، فان مثل هذه المجتمعات يجب ان تضمن توافر المقدار المطلوب من الإسكان و الأنشطة و الخدمات و فرص العمل الجديدة، فضلا عن توافر كافة الخصائص الثقافية و الاجتماعية لتشجيع الهجرة من المدينة الام هروبا من الزحام و التكدس و الظروف الغير مرغوبه.

<sup>1</sup> Ervin Y. Galanty. (1975). **New Towns: Antiquity to The Present**, George Barziller, New York.

<sup>2</sup> Mahmoud Amin Ali. (1997). **New Urban Communities- Evaluation of The Urban Growth Problems**, Ph.D. Thesis, Faculty of Engineering, Cairo Uni. & Ohio State Uni.

- **ثالثاً:** بالنسبة للمدن الجديدة التابعة، فهي تجمعات يتم تخطيطها لتعويض النقص في الإسكان و الخدمات و الأنشطة و فرص العمل الثانوية و تقع في محيط العاصمة او المدينة الكبيرة المزدحمة، حيث لا بد فيها من المحافظة على العلاقة الدائمة بين هذه التجمعات الجديدة و المدينة الام، و تتمثل هذه العلاقة من خلال توفير عناصر الربط بينهم من وسائل اتصال و مواصلات، حتى انه يجب الا تتعدى مسافة الانتقال عن نصف ساعه او ثلاث ارباع الساعة، و هذا يرجع الى ان المجتمع الجديد يظل معتمد على المدينة الام في استكمال بعض الخدمات و العكس صحيح، حيث يكمل بعضهم بعضاً.

- **رابعاً:** اما بالنسبة للمدينة التوأم، فهي تعنى إقامة مدينة جديدة تشارك مع المدينة الام في خصائصها، و رغمًا عن هذا النوع من المدن هو حاله خاصة اذ ان إقامة مدينة توأمية بهذا الحجم هو امر يحتاج الى اتساع جغرافي و تكاليف باهظة، الا انه قد تم بالفعل اقتراح هذا النوع من المدن في التجربة الفرنسية حيث كان الاقتراح الأول لحل مشكلة العاصمة باريس هو انشاء مدينة توأمية لها (باريس أخرى) لكن تم استعباده مقابل أقامه مجموعة من المدن التابعة متوسطة الحجم.

## ٢-٧ الأصول التاريخية للمدن الجديدة – نظرية المدن الحدائقية لابنزر هوارد:

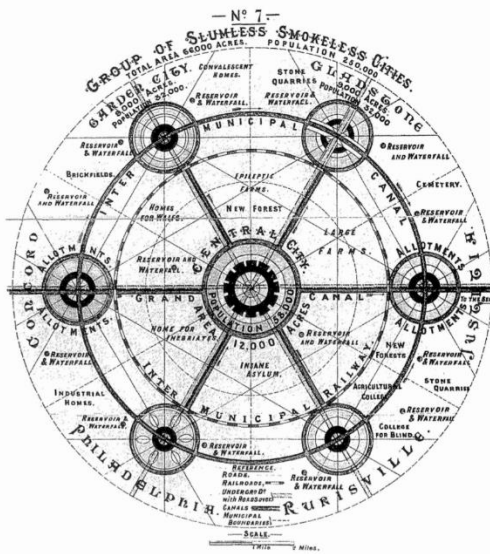
في منتصف القرن التاسع عشر ازداد الزحام في المدن الصناعية الكبيرة في أوروبا، و قلت سيل الرفاهية في قلب المدن الكبيرة، مما جعل الحياه في الريف و الضواحي هي الامر لأكثر طموحا للسكان في ذلك الوقت، و قد بدأت هذه الأمانى في الظهور للواقع بعدما انتشرت السكك الحديدية و اصبح الاتصال بين الضواحي و وسط المدينة الام هو امر ممكن، و قد تم ذلك بعدما قامت شركة السكك الحديدية بتسويق ضاحية جديدة تسمى (levismet) 'و هي اول الضواحي حول مدينة باريس عام ١٨٥٦، و قامت التنمية من خلال إقامة خط لسكك الحديدية لإيصال هذه المدينة بباريس، و كان المستهدف من السكان هم العاملين بالشركة ذاتها، الا ان الضاحية قد جذبت نوع اخر من السكان و هم الطبقة الفوق متوسطة. و مع النجاح المبهر للضواحي التي تقوم على السكك الحديدية و الترولى كان ذلك الهاما نحو إقامة نوع من المدن الجديدة، و الذى نتج عنه المدينة الخطية و التي قام بها (Soria Mata) و التي تتضمن وجود بلوكات سكنية ضخمة مجمعة خطيا حول خط ترولى او خط قطار، و قد كان ذلك كله في اطار الفكر العام للمدينة الحدائقية و التي انشائها (Ebenezer Howard).

احتوت نظرية (Ebenezer Howard) على المفاهيم الأساسية للمدن الحدائقية و التي على أساسها قامت تجربة بريطانيا في أولى المدن الجديدة، حيث انه قام بإنشاء اول مدينة حدائقيه و هي (Letch worth) عام ١٩٠٣، و الثانية كانت (Welwyn) عام ١٩١٩، و كلاهما كانا على اتصال جيد بمدينة لندن من خلال خطوط السكك الحديدية، و بسبب التكلفة الباهظة في انشاء المدن الحدائقيه ذات الصلة بوسائل المواصلات فقدا بدأت هذه التجربة بالفشل في تكوين مراكز مستقلة خدميا عن المدينة الام في كثير من الأحيان.

و مع التطور في وسائل الاتصال و المواصلات و زيادة الاقبال على ملكية السيارات، ظهرت العديد من الانتقادات الموجهة حول نظرية المدن الحدائقية، مثل كونها مدن استاتيكية غير قابله للامتداد و النمو الديناميكي كما قال (Soria)، و كونها أيضا مدينة غير كفى و مهدرة للمساحة كما قال (لوكروروبوزايه)، فهي مدن ذات كثافات قليلة، و هي عكس نظريته ( المدينة الحدائقيه الراسية) و التي تصل فيها الكثافة الى ١٠٠٠ شخص لكل فدان.

<sup>1</sup> Ervin Y. Galanty. (1975). **New Towns: Antiquity to The Present**, George Barziller, New York.

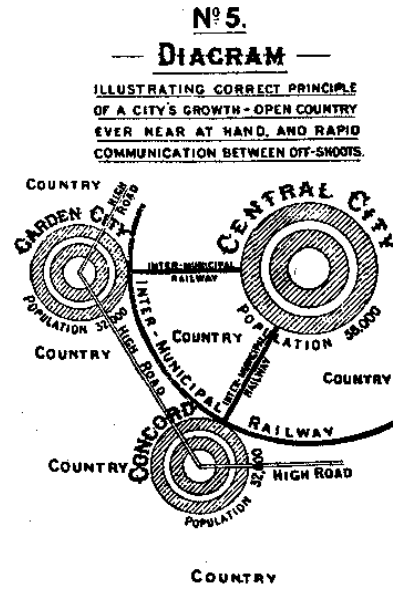




شكل (٢-٢) ديجرام المدن الحدائقية

المصدر:

[https://en.wikipedia.org/wiki/File:Garden\\_City\\_Concept\\_by\\_Howard.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/File:Garden_City_Concept_by_Howard.jpg)



شكل (١-٢) ديجرام المدينة الحدائقية

لهارود

المصدر: <http://urbanplanning.library.cornell.edu/u/DOCS/howard.htm>

## ٢-٨ التجارب التطبيقية الرائدة في مجال انشاء المدن الجديدة كاداه نحو تطوير مدن العواصم:

اختيرت التحارب البريطانية والفرنسية و الدنماركية في انشاء المدن الجديدة، و ذلك كونها تضمن مدن عواصم قد تعدت اطار النمو كمدينة كبيرة حتى وصلت الى مدينة قاطبة ذات تأثير سلبي على غيرها من المدن على المستوى القومي، فتحوّلت من مدينة كبيرة الى Primate City، الامر الذي لم يعد يخل فقط بالبنية العمرانية و التحتية لمدينة كبيرة الحجم، بل تعد الامر الى ان اصبح يؤثر بشكل كبير على ما حولها من المدن، و ذلك من خلال السيطرة و الهيمنة الحضرية و الاستحواذ على النسبة الأكبر من الخدمات، و الاستثمارات، و بالتالي الجذب لفرص العمل. وقد تطابق النسق العمراني بشكل كبير لتلك الدول المذكورة مع النسق العمراني لمصر و الذي قد تسببت فيه قوى جذب العاصمة - القاهرة-، و الذي عليه تم دراسة الحلول لهذه التجارب، و محاولة تطبيقه بشكل يلائم وضع القاهرة في مصر، و سوف يتضح ذلك تفصيلا في الفصل الرابع.

## ٢-٨-١ التجربة البريطانية في مجال انشاء المدن الجديدة كأسلوب لتطوير وتنمية العاصمة البريطانية (لندن):

تعتبر بريطانيا من أوائل الدول و التي قامت باتباع سياسة و استراتيجية المدن الجديدة في حل مشكلة التركز و الاستقطاب الشديد و التي تسببه العاصمة لندن، و فيها تم تنفيذ اول تجارب المدن الحدائقية و التي قام بها (Haward) كما ذكر قبل ذلك، و اهم ما يميز هذه التجربة هو مدى تقاربها من الواقع

المصري في وجود مركز عمراني و قطب جاذب ضخم يكاد يبتلع ما حوله من أنشطة و سكان، و يمكن استخلاص ما عانتته العاصمة لندن من مشاكل في ما يلي:<sup>1</sup>

- ازدياد عدد السكان الغير مخطط استيعابه في المدينة.
- ارتفاع الكثافة السكانية لتكون الأكبر في إنجلترا كلها.
- التأثير السلبي على باقي المدن في النسق العمراني.
- السيطرة و الهيمنة الحضرية و الاستحواذ على النسبة الأكبر من الاستثمارات و الأنشطة و الخدمات.
- تركيز الصناعات مما يؤدي الى تلوث بيئي و تغير مناخي مما اثر على الصحة العامة.
- تفاقم مشكلات التكدس المروري و طول مسافات الانتقال اليومي سواء للعمل او للخدمات المركزية.
- ارتفاع أسعار الأراضي و العقارات نظرا للكثافات المرتفعة.
- ندرة الأماكن المفتوحة، و تدهور أوضاع المباني السكنية.

و في عام ١٩٤٠، و بعد الحرب العالمية الثانية انتعشت حركة المدن الجديدة في أوروبا عامة، و في إنجلترا بشكل خاص، حيث صدر في نفس السنة تقرير Barlow بارلو و الذي كان يقوم على دراسة النمو المستقبلي للمجتمعات العمرانية و الصناعية، موضحا مساوئ هذا التركيز الصناعي و السكاني الكبير في العاصمة لندن و قد أوصى هذا التقرير بمجموعة أسس يجب اتباعها لحل هذه المشاكل و التي تواجهه إنجلترا عمرايا عامة، و إقليم لندن بصفة خاصة و أهمها:<sup>2</sup>

- ضرورة خلخلة الكثافات السكانية الموجودة في مدينة لندن و التي تفاقمت مشاكلها الى حد كبير.
- حتمية ابراز سياسة الانتشار الصناعي، و تجميد اي نوع من توطين الصناعات في قلب العاصمة لندن.
- اتباع نظرية إزالة الاحتقان (Decongestion) عبر تخفيف الحمل الزائد من الأنشطة و السكان عن العاصمة لندن و ذلك من خلال انشاء ثمانية مدن جديدة تابعه تقوم بامتصاص فائض السكان و الأنشطة.
- تحقيق التوازن الحجمي و النوعي بين مختلف الأقاليم في الدولة.

و قد انتج هذا كله انتعاش في حركه المدن الجديدة داخل المملكة المتحدة، و قد تم انشاء اكثر من عشرين تجمع و مدينة جديدة على ثلاثة مراحل سميت بالأجيال الثلاثة للمدن الجديدة في بريطانيا.

## ٢-٨-١-١ تخطيط إقليم العاصمة البريطانية لنون الكبرى:

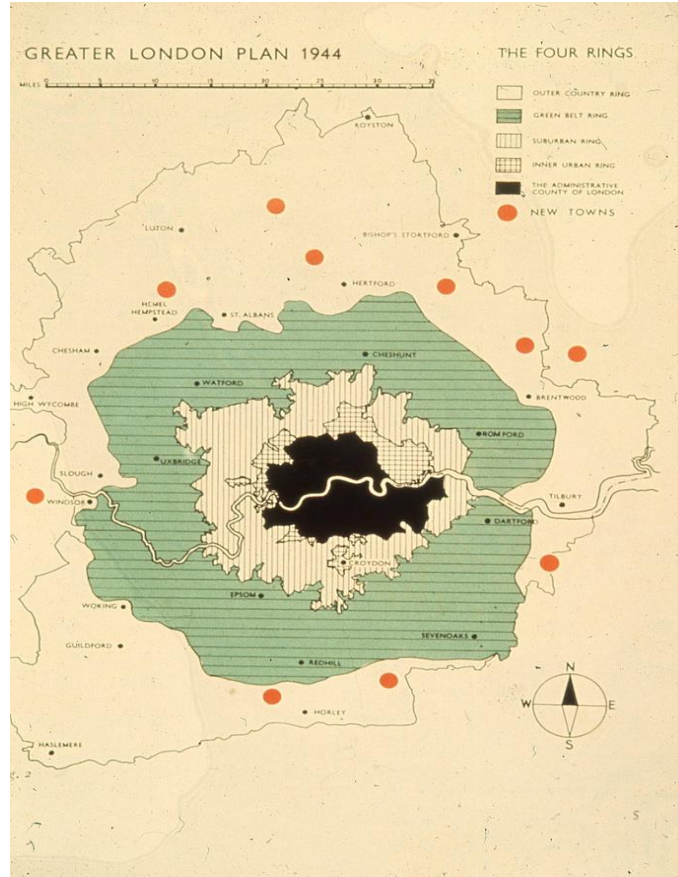
في عام ١٩٤٤ قام المخطط (ابركرومبي) بتقسيم الإقليم الى عدة مناطق حلقيه لكل حلقة منها دور و اشتراطات، تقوم على النحو التالي:<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Hardoy, Jorge E. (1967). **The Planning of New Capital Cities in Planning of Metropolitan Areas and New Cities**, United Nation Press, New York.

<sup>2</sup> م. رانيا أدهم سيد محمد على، المدن الجديدة في مصر بين المستهدف والواقع (حالة مدينة السادس من أكتوبر)، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، ٢٠١٢

<sup>3</sup> محمود امين على، المجتمعات العمرانية كأسلوب للتغلب على مشكلات التضخم و الاحتقان في المدن الكبرى، ورقة بحثية، مؤتمر الازهر الهندسي العاشر، كلية الهندسة، جامعة الازهر، ٢٠٠٨.

- الحلقة الأولى: و هي تمثل المنطقة المركزية ذات الكثافات العالية و التي يتم العمل على اخلائها تدريجيا.
- الحلقة الثانية: و هي تمثل منطقة الضواحي ذات الكثافات المقبولة و التي يراد تثبيتها عن هذا الحد.
- الحلقة الثالثة: و هي تمثل الحد الفاصل، او الحزام الأخضر و الذي يحتوى على مناطق ترفيهيه تحتفظ بالطابع الريفي الأخضر و ذلك لمحاولة احكام النمو و الامتداد العمراني الواقع بداخله، و قد تكونت هذه الحلقة على مسافة تراوحت من ٢٥ الى ٣٥ كم.
- الحلقة الرابعة: و هي تمثل المنطقة التي يتم فيها انشاء المدن الجديدة حول لندن، من اجل امتصاص السكان و الأنشطة من قلب المنطقة المركزية ذات الكثافات العالية.



شكل (٢-٣) مخطط لندن الكبرى عام ١٩٤٤

المصدر: <http://www.djfood.org/maps-of-the-20th-century-exhibition/>

تم العمد الى تنفيذ ما تم تخطيطه للعاصمة المكتظة، الا ان الأمور لم تتم وفقا لما خطط لها، اذ انه قد ظلت الزيادة في اجتذاب السكان بشكل قد تعدى ما تم توقعه و ما تم التخطيط له في المخطط، الا انه سرعان ما تم تحديث المخطط و تغير السياسات المتفق عليها لتتضمن زيادة في احجام السكان المستهدفة للمدن الجديدة و ذلك في محاولة لتحقيق التوازن بين السكان و فرص العمل، و محاولة الوصول الى الاكتفاء الذاتي لكل المدن الجديدة حول العاصمة.

اما عن السمات العامة و التي قامت عليها هذه المدن الجديدة، فقد تم الاعتماد على ان لا تقل المسافة التي تبعد بها المدينة الجديدة عن العاصمة عن مسافة ٣٢ كم و لا تزيد عن ٥٠ كم كما هو موضح بالجدول

(١-٢)١، و قد تراوحت اعداد السكان المتوقعة عام ١٩٨٣م لكل تجمع جديد بين ٢٥,٠٠٠ نسمة الى ١٠٠,٠٠٠ نسمة، و كذلك روعي اثناء اختيار الموقع الخاص بالمدن الجديدة ان تكون مستندة الى قاعدة سكانية موجودة بالفعل بنسبة لا تتعدى ال ٢٠% من حجم السكان المستهدف لذلك التجمع العمراني الجديد، حيث تمثل هذه القاعدة السكانية النواه و التي سوف يتم الاعتماد عليها في تكوين المدينة الجديدة من خلال الدفع بعجله التنمية عبر الامداد بالأنشطة و الخدمات و التي لديها القدرة على اجتذاب السكان.

المدينة	تاريخ الانشاء	المسافة بعيدا عن لندن	المسافة عن الحزام الاخضر
ستفنج Stevenage	١٩٤٦	٥٠ كم	٨ كم
كراولى Crawl	١٩٤٧	٤٨ كم	٨ كم
هميل همبسنند Hemel Hempstead	١٩٤٧	٤٧ كم	ملاصق
هارلو Harlow	١٩٤٧	٤٠ كم	ملاصق
هاتفيلد Hatfield	١٩٤٨	٣٢ كم	ملاصق
ويلوين Welwyn	١٩٤٨	٣٥ كم	٠,٨ كم
باسيلدون Basildon	١٩٤٨	٤٨ كم	ملاصق
براكنيل Bracknell	١٩٤٩	٤٥ كم	٣,٢ كم

جدول (١-٢) التجمعات العمرانية التابعة لاقليم لندن الكبرى

المصدر: م. باهر إسماعيل حلمى فرحات، تأثير لامركزية الإدارة على التنمية العمرانية في مصر، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة عين شمس، ٢٠٠٦

و مع نجاح تلك التجربة، استمرت الحكومة البريطانية في تتابع سلسلة المدن الجديدة ليس فقط حول العاصمة المكتظة و وانما في كافة ارجاء الدولة، حيث تضمنت تلك التجربة انشاء احدى و عشرون مدينة جديدة غير الثمان مدن التي قد تم انشاؤها حول العاصمة لندن، و جاءت هذه التجمعات الجديدة على ثلاث مراحل زمنية متعاقبة، و نجد بان هناك تنوع في احجام المدن و وظائفها و ذلك تبعا للاحتياجات المختلفة و التي تطوحت معه السياسات الاستراتيجية للمدن الجديدة من اجل الوصول الى افضل النتائج المرجوة، و كانت هذه المراحل الثلاث كما هو موضح في الجدول (٢-٢)٢

الاجيال	المدينة الجديدة	تاريخ الانشاء	عدد السكان المستهدف
الجيل الاول	بيتر لى	١٩٤٨	٢٣٤٠٠
	جلين روشيز	١٩٤٨	٣٦٥٠٠
	كوربى	١٩٥٠	٤٧٧٥٠
	كومبران	١٩٤٩	٤٥٠٠٠
	نيبتن ايكلف	١٩٤٧	٢٥١٥٠
	ايست كيلبريد	١٩٤٧	٧٠٦٠٠
	كامبرونلد	١٩٥٥	٤٩٠٠٠
	المتوسط	١٩٥٥-١٩٤٦	

١ Mohamed Abdelbaki Mohamed Ibrahim. (1993). **Management of the Urban Development Operation in New Settlements in Egypt**, Ph.D. Thesis, Faculty of Engineering, Ain Shams University.

٢ باهر إسماعيل حلمى فرحات، تأثير لامركزية الإدارة على التنمية العمرانية في مصر، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة عين شمس، ٢٠٠٦

الجيل الثاني		
٤١٦٠٠	١٩٦١	سمر سدال
٦٥٠٠٠	١٩٦٤	ريديتش
٦٥٠٠٠	١٩٦٤	رانكورن
٥٥٠٠٠	١٩٦٤	واشيتجتون
٣٨٦٠٠	١٩٦٢	ليفنجستون
٥٦٣٠٠	١٩٦٦	ايرفين
١٠٨٠٠٠	١٩٦٣	تلفورد
١٦٣٥٠٠	١٩٦٧	ميلتون كينز
	١٩٦٧-١٩٦١	المتوسط
الجيل الثالث		
٨٨٠٠	١٩٦٧	نيو تاون
٩٠٠٠	١٩٧٣	ستون هاوس
١٢٤٠٠٠	١٩٦٧	بيتروبوو
١٦٣٥٠٠	١٩٦٨	نورثامبتون
١٣٩٨٠٠	١٩٦٨	ورانجتون
٢٥١٨٠٠	١٩٧٠	سنرال لانكشير
	١٩٧٣-١٩٦٧	المتوسط

جدول (٢-٢) اجيال المدن و المجتمعات الجديدة فى التجربة البريطانية

المصدر: Mohamed Abdelbaki Mohamed Ibrahim. (1993). **Management of the Urban Development Operation in New Settlements in Egypt**, Ph.D. Thesis, Faculty of Engineering, Ain Shams University.

## ٢-١-٨-٢ الدروس المستفادة من التجربة البريطانية (تفريغ تكديس العاصمة البريطانية و إعادة تخطيطها و تنميتها):

- تجميد وإيقاف أي امتداد صناعي في قلب الكتلة العمرانية العاصمة البريطانية.
- احاطة العاصمة بحزام اخضر يعمل على تحديدها ومنعها من الامتداد، وكذلك لضمان عدم التحام اى من التجمعات سواء رسمية او غير رسمية بالمدينة.
- تم اختيار المدن التوابع لتكون هي الحل في تفريغ الأنشطة والسكان من العاصمة المكتظة.
- تم اختيار مواقع هذه المدن الجديدة على مسافة تقل على ٣٦ كم بعد الحزام الأخضر في محاولة لضمان عدم الالتحام المستقبلي بين المجتمع الجديد و العاصمة المكتظة.
- عند اختيار مواقع المدن الجديدة، تم تفضيل الأماكن التي تضمنت نواه سكانية قائمه بالفعل، و ذلك لاعتباره مؤشرا جيدا لإمكانية الدفع و تركيز عناصر التنمية من فرص عمل و استثمارات.
- امداد المدن الجديدة بالمميزات التي تنقص العاصمة سواء كان ذلك من مساحات كبيرة مدعمه ببنية تحتية جيدة او المقدار المطلوب من الخدمات، فضلا عن اتصالها بالمدينة الام من خلال وسائل المواصلات و شبكات الطرق، و بذلك تكون المدينة الجديدة هي العنصر الأكثر جذبا لتوطين الصناعات و السكان، و ذات اتصال مباشر بالمدينة الام.
- تميزت هذه التجربة بأسلوب إدارة للتنمية العمرانية مميزة و الذى استطاع تحقيق الانسجام بين التخطيط و الإدارة و التنفيذ، مما أهلها بشكل جيد لتكون احد اهم التجارب الناجحة في توظيف المدن الجديدة بشكل عام، و في تفكيك الاحتقان الذى طالما عانت منه العاصمة.

## ٢-٩-٢ التجربة الفرنسية في مجال انشاء المدن الجديدة كأسلوب لتطوير و تنمية العاصمة القومية باريس:

تعتبر التجربة الفرنسية في مجال المدن الجديدة، من الأمثلة الرائدة في هذا المجال، و يرجع ذلك الى انه بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، اصحبت باريس من اكثر مدن فرنسا تكدس و ازدهاما، كانت هناك مجموعة من المدن الأخرى و التي تعاني من الازدحام، و التكدس الصناعي و ما تبع ذلك من تدهور بيئي و صحى غير امان، الا ان العاصمة باريس كانت الأكثر معاناه كونها الأكبر حجما سكانيا و الأكثر احتشادا بالصناعات، و يضاف الى ذلك كله كونها المركز الثقافي و الاجتماعي و السياسي و الاقتصادي الأهم في فرنسا.

### ١-٢-٩-٢ تضخم العاصمة باريس:

مع ازدياد جذب السكان والخدمات نحو العاصمة باريس و تفاقم الوضع بشكل يصعب تجاهله، كان للمخططين و السياسيين دور في محاولة تحديد مشاكل العاصمة، و التفكير في الحلول الشاملة لهذه المشاكل و التي كان منها:

- ارتفاع الكثافة السكانية في العاصمة حتى كان عدد السكان بالعاصمة قد وصل الى ٨ مليون نسمة عام ١٩٦٥ مما أدى الى تدهور شديد في الأحوال السكنية و العمرانية داخل باريس، و لقد كان المتوقع لها ان يصل بها حجم السكان الى ٢٠% من سكان فرنسا، مما يعنى الحاجة الماسة الى المزيد من فرص العمل، و الإسكان و الخدمات، الامر الذى لا يمكن لباريس ان تتحملة بوضعها القائم و الذى يعاني من تكدس عمراني و تهالك في البنية التحتية.<sup>١</sup>

- ازدياد الاحتقان المرورى و الزحام في الشوارع، فضلا عن زيادة المقدار المستخدم من المياه و الكهرباء و الصرف، على نفس البنية التحتية، و هو الذى بطبيعة الحال كان له التأثير السلبى على الحياة العمرانية داخل المدينة.

- الحاجة الى المزيد من الخدمات لتستوعب الزيادة العددية المتوقعة، وكذلك النقص المتسارع في المساحات المفتوحة و الفراغات داخل المدينة.

- سيطرة العاصمة باريس على كافة التوجهات الاستثمارية خاصة توطين الصناعات على حساب اقرانها من المدن في باقي انحاء الدولة (Primate City).

- احتواء باريس على جميع شبكات النقل الأساسية و السكك الحديدية و اهم الطرق الاقليمية، و الذى يزيد من أهميتها كمركز أساسى للحركة و الاتصال على مستوى الدولة.

بناء على ما تقدم بدأ المخططون في التفكير في طريقة يمكن بها تحقيق تنمية شاملة على مستوى الدولة<sup>٢</sup>، وكذلك حل مشاكل التمرکز في العاصمة باريس، وقد كانت أولى الاقتراحات التي نشأت لحل مشكلة باريس كان إيجاد مدينة توأمية تقوم بالتناظر في الحجم و الكيف مع مدينة باريس لتنافسها و بالتالى تعيد تحقيق التوازن المختل مع العاصمة القاطبة، الا انه سرعان ما تم التراجع عن هذا الفكرة بسبب التكلفة الباهظة في صعوبة إيجاد حجم عمراني بهذا القدر من النمو. فكان الحل البديل والأولى هو محاولة خلخله

<sup>١</sup> رانيا أدهم سيد محمد على، المدن الجديدة في مصر بين المستهدف والواقع (حالة مدينة السادس من أكتوبر)، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، ٢٠١٢

<sup>٢</sup> Green, Philip. (1968). *Land Subdivision in Principles and Practice of Urban Planning*, William Goodman & Eric Freund Editors, Washington D.C

المدن الكبرى صناعيا و المكتظة سكانيا من خلال توفير مجموعة من المدن التوابع و التي سوف تقوم بتحمل الفائض من السكان عن المدينة الام، و توفير المقدار المفقود من الخدمات و فرص العمل.

## ٢-٩-٢ إقليم باريس:

كان الحل العمراني في إقليم باريس منقسم الى نوعين من المدن الجديدة. النوع الأول و هو المدن الصغيرة الحجم و التي تقع ضمن النطاق العمراني لمدينة باريس بهدف سد العجز من الإسكان و الخدمات، و يحقق هذا النوع من التجمعات توجيه الامتداد العمراني للمدينة الام بشكل مدروس نحو محاور امتداد بعينها يمكن السيطرة عليها. ثم بعد ذلك يأتي دور الحد الفاصل و المتمثل في الحزام الأخضر و التي بلغ متوسط عرضة ٢٠ كم بحد العاصمة و توابعها من كل اتجاه. ثم يأتي النوع الثاني من المدن الجديدة و هي المدن التابعة و التي تبعد عن العاصمة مسافة الحزام الأخضر الفاصل و التي يأتي دورها في جذب الفائض من السكان و الهجرة الداخلية من الريف الى الحضر، و كذلك توفير المقدار المطلوب من الخدمات و فرص العمل، و قد تم اختيار خمس مواقع لتكون مدن تابعه حول العاصمة باريس على ان تكون ذات اتصال مباشر من خلال وسائل النقل و المواصلات لتحقيق الاتصال بالمدينة الام، حيث ارتبطت المدن الجديدة بشبكة المترو، اما عن أسس اختيار الموقع للمدن الجديدة حول العاصمة باريس فقد كانت ذات السمات الآتية:<sup>١</sup>

- ان تكون المسافة التي تتراوح بين العاصمة و المدينة الجديدة ذات متوسط ٢٦ كم.

- اختيار الموقع لابد ان يجتوى على قاعدة سكانية قائمة، لتكون نواه للمدينة الجديدة على ان تكون تلك القاعدة بمتوسط عدد سكان ٥٧٠٠٠ نسمة.

- كان المتوقع من عدد السكان المستهدف لتلك التجمعات بان يصل الى الضعف بعد عشرون عاما ١٩٨٣ م.

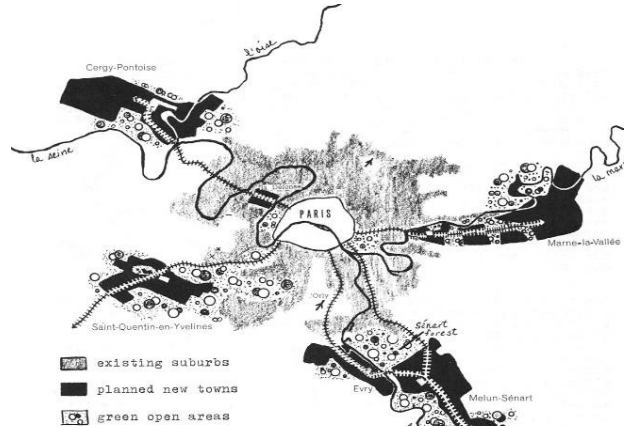
عدد السكان المستهدف	المسافة بعد عن المدينة الام	تاريخ الانشاء	المدينة الجديدة	
١٤٤٢٥٠	٢٧،٦ كم	١٩٦٦	سيرجى بونتواز	المدن الجديدة المحيطة بباريس
١٠٣٣٠٠	٢٥،٧ كم	١٩٦٦	ايفرى	
١٥٨٨٥٠	١٩ كم	١٩٦٩	مارن لافاليه	
١٥٢٢٠٠	٢٤ كم	١٩٦٧	سان كانتين	
١٨٥٨٠٠	٣٢ كم	١٩٦٩	ميلان سينار	
١٠٢٧٠٠	١٦ كم	١٩٦٩	اينان دى بيبير	المدن الجديدة في الأقاليم الفرنسية
٧٧٢٠٠	٣٤ كم	١٩٦٩	ليل دابو	
٦٧٥٠٠	٢٥ كم	١٩٦٩	ليل ايبست	
٣٤٧٠٠	٢١ كم	١٩٦٨	لى فودريبي	

### جدول (٢-٣) المدن الجديدة و علاقتها بالمدينة الام في التجربة الفرنسية

المصدر: باهر إسماعيل حلمى فرحات، تأثير لامركزية الإدارة على التنمية العمرانية في مصر، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة عين شمس، ٢٠٠٦

<sup>١</sup> محمود امين على، المجتمعات العمرانية كأسلوب للتغلب على مشكلات التضخم و الاحتقان في المدن الكبرى، ورقة بحثية، مؤتمر الازهر الهندسي العاشر، كلية الهندسة، جامعة الازهر، ٢٠٠٨.





شكل (٢-٤) المدن و المجتمعات الجديدة حول العاصمة باريس

المصدر: <http://aliciapatterson.org/stories/new-towns-paris-reorganizing-suburbs>

### ٢-٩-٣ المدن الإقليمية:

نظرا لان قوة جذب العاصمة باريس للسكان والصناعات يعود الى سوء توزيع الصناعات و الاستثمارات على مستوى الدولة، فقد جاء المخطط التنموي الشامل متضمنا إضافة مجموعه من المدن الجديدة و التي تم اختيار مواقعها بجوار المدن الأكبر حجما بعد باريس على مسافة قد تراوحت بين ١٦ الى ٣٥ كم، و ذلك لإعادة توزيع العمران، و السكان على صفحة الدولة و محاولة لتحقيق الاتزان الحضري بين الكتل العمرانية، و تقليل الجاذبية و التي تتمتع بها باريس على حساب غيرها من المدن الفرنسية. و قد كانت الأسس الخاصة باختيار المواقع هذه المدن ذات السمات الآتية:

- ان يكون متوسط المسافة بين التجمع الجديد و المدينة الام ٢٤ كم.
- ان تحتوى تلك المواقع على قاعدة سكانية موجودة بالفعل و تكون ذات متوسط ٣٧٥٠٠ نسمة.
- من المستهدف لهذه التجمعات ان تصل بعدد السكان الى الضعف اي ٧٠٠٠٠٠ نسمة بعد مرور عشرون عاما.



شكل (٢-٥) توزيع المدن الجديدة في فرنسا

المصدر: باهر إسماعيل حلمي فرحات، تأثير لامركزية الإدارة على التنمية العمرانية في مصر، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة عين شمس، ٢٠٠٦

<sup>1</sup> Hardoy, Jorge E. (1967). *The Planning of New Capital Cities in Planning of Metropolitan Areas and New Cities*, United Nation Press, New York.



## ٢-٩-٢-٤ الدروس المستفادة من التجربة الفرنسية:

نجحت المجتمعات الجديدة في فرنسا في تحقيق ٨٦% من المستهدف لها من السكان خلال العشرة سنوات الأولى فقط من انشاؤها، واستطاعت الدولة تحقيق أهدافها نحو خفض معدل النمو السكاني في إقليم باريس على حساب رفعه في باقي انحاء الدولة، و كان ذلك نجاح في إعادة رسم الخطة السكانية و التوزيعات العمرانية على مستوى الدولة، و قد تضمنت هذه التجربة مجموعة من السياسات و كان منها:

- تشجيع السكان للانتقال الى المجتمعات الجديدة من خلال توفير كافة التسهيلات الاقتصادية والإعفاءات الضريبية و فرص المعيشة الأفضل حضريا من إقليم باريس المزدحم.

- تجميد اى انشاء جديد للأنشطة الصناعية يقع ضمن الحدود العمرانية لباريس او اى مدينة صناعية كبرى تتصف بالازدحام على مستوى البلاد.

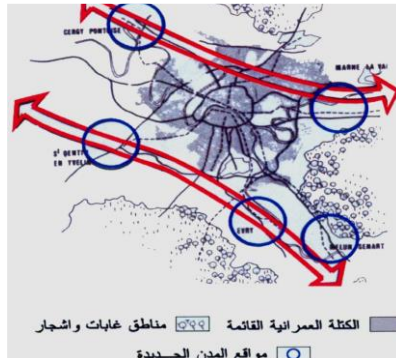
- تمتع المجتمعات الجديدة بالسمات التخطيطية المفقودة في المناطق المزدحمة من مناطق مفتوحة و تقليل لعوامل التلوث، و تقديم مستوى جيد من الخدمات، و توفير فرص عمل لكل طبقات الشعب، حتى انه قد تحولت بعض المدن التابع الى مدن مستقلة من خلال توفير المقدار المطلوب من الوظائف الأساسية في الصناعات و غيرها.

- قيام الموقع الجديد للمدينة التابعة على أساس توافر نواه سكانية بها بما لا يقل عن ٢٠% من حجم السكان المستهدف الوصول اليه في المستقبل.

- التأكيد على توفير كافة عناصر الربط بين التجمع الجديد و المدينة الام من خلال الطرق السريعة و خطوط السكك الحديدية و التي تزيد من اتصالية المدينة الجديدة بما حولها من التجمعات.

- تميزت التجربة الفرنسية بان اختيار مواقع المدن الجديدة بها و كذلك الضواحي حول المدن الصناعية الكبرى، كان وفقا لاعتبار بيئي هام وهو الحفاظ على الغابات و المناطق الخضراء المفتوحة على ضفاف نهر السين.

- فيما يتخص مصادر التمويل، فان الحكومة المركزية و المحلية كان لها النصيب الأكبر في تحقيق الشراكة التمويلية بنسبة قد تعدت ال ٧٠%، على ان يقع الباقي في يد القطاع الخاص، و كان ذلك من خلال تحديد مهامهم في مجال الإسكان و الصناعة و التجارة.



شكل (٢-٦) الاعتبارات البيئة في تخطيط إقليم العاصمة

المصدر: رانيا أدهم سيد محمد على، المدن الجديدة في مصر بين المستهدف والواقع (حالة مدينة السادس من أكتوبر)، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، ٢٠١٢

<sup>١</sup> م. هشام احمد امين مختار، تخطيط وتنمية المجتمعات الجديدة في جمهورية مصر العربية، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة الازهر، ١٩٩٠

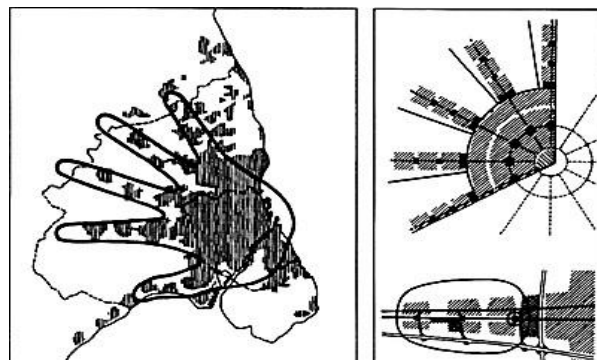
## ٢-١٠-٣ تجربة الدنمارك في مجال انشاء المدن الجديدة كأسلوب لتطوير و تنمية العاصمة كوبنهاجن:

قامت الدول الإسكندنافية في شمال أوروبا، بعده تجارب في مجال انشاء المدن و المجتمعات العمرانية الجديدة، و من ضمن هذه التجارب كانت تجربة الدنمارك، و السويد، و فلندا، و قد تميزت التجربة الدنماركية في استخدامها المدن الجديدة كأداة نحو تخفيف التكدس و الاحتقان السكاني للإقليم العاصمة كوبنهاجن الكبرى، حيث ان تعداد السكان به قد وصل الى ٢٥% من تعداد السكان القومي في الدنمارك، الامر الذي يعكس مقدار التركزات السكانية و حجم الأنشطة ضمن إقليم العاصمة.

### ٢-١٠-٣-١ إقليم كوبنهاجن الكبرى:

تميزت تجربة الدنمارك عن تجارب بريطانيا و فرنسا في طريقة توظيف المدن الجديدة للحد من تضخم العاصمة، و قد كان الأساس فيها إيجاد الحزام الأخضر حول العاصمة لتحديد عمليات النمو العشوائي، ثم استيطان مجموعة من المدن و المجتمعات الجديدة التابعة للمدينة الام لتوفر المقدار من نقص الخدمات و كذلك استيعاب الزيادات السكانية و الأنشطة من العاصمة القائمة. ففي عام ١٩٤٨ صدر مخطط كوبنهاجن الشهير (Finger Plan) بخطة أصابع اليد الخمسة، و التي تضمنت إقامة شبكة من الطرق الدائرية و المحاور المركزية تمتد من قلب العاصمة و حتى المناطق السكنية في اطراف إقليم كوبنهاجن، حيث قام المخطط على فكرة زيادة سرعة الاتصال و الانتقال لمركز العاصمة من خلال الطرق و المترو تصل الى الامتدادات السكانية البعيدة عن قلب العاصمة بمقدار ٤٥ دقيقة.

و كعادة المدن العواصم، فقد استمرت كوبنهاجن في الامتداد العمراني بشكل سريع حتى وصل حجم السكان بها عام ١٩٦٠ الى ١,٥ مليون نسمة<sup>١</sup>، و مع هذه الزيادة الضخمة و المتسارعة لم يعد الامر يقتصر على سرعة الاتصال كحل للمشكلة، فظهرت فكرة (قطاعات المدينة) او مراكز المدينة، و التي تنمو على ممرات و محاور الحركة الرئيسية و التي قد تم اقامتها قبل ذلك، بحيث تقوم هذه التجمعات و المراكز بالاحتواء على قواعد اقتصادية صناعية، و اتاحة لفرص العمل و حياة حضارية افضل، و بهذه الطريقة تكون قد تواجدت مناطق للعمل جديدة بحوار المناطق السكنية المنتشرة ضمن الإقليم الكبير، و كذلك توافر عناصر و محاور الحركة السريعة للذين يعملون في قلب العاصمة في نفس شكل أصابع اليد الخمسة.



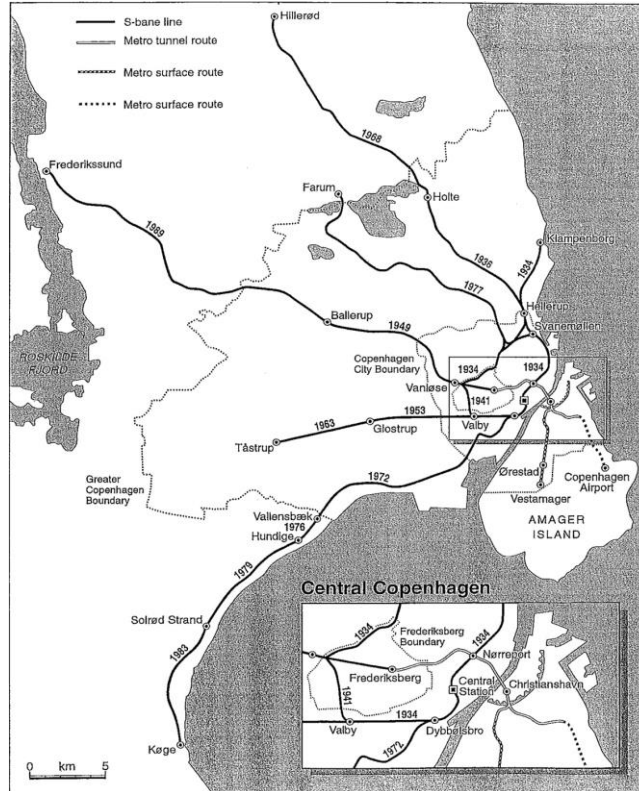
شكل (٧-٢) مخطط العاصمة كوبنهاجن (الاصابع)

المصدر: <https://tidsskrift.dk/index.php/geografisktidskrift/article/view/2556/4549>

<sup>1</sup> Hardoy, Jorge E. (1967). *The Planning of New Capital Cities in Planning of Metropolitan Areas and New Cities*, United Nation Press, New York.

<sup>2</sup> Osborn, Ferderic & Whitich, Arnold. (1977). *New Town, Their Origins, Achievements, and Progress*, Leonard Hill, London.

و يجب الإشارة الى ان المخطط قد انقسم الى عدة مراحل تخطيطية تنموية، حيث انه قد تم البدا أولاً في محاور بعينها و قد تم اختيارها بناء على مدى توقع المخطط لنسبة تحقيقه للمستهدف من عدد السكان خلال فترة زمنية مخططة، ثم الانتقال الى غيره من المحاور و هكذا، و قد حققت هذه التجربة نجاحا ملحوظا حيث استطاعت التجمعات و التركيزات على محاور الربط و الاتصال الرئيسية لاستقطاب المقدار المطلوب من حجم السكان و الذي وصل الى ٢٥٠,٠٠٠ نسمة و الذي يمثل حجم اكبر تجمع إقليمي في الدنمارك، و قد وصل متوسط معدل النمو الى ١٥% في فترة زمنية مقدارها ١٨ عام.<sup>٢</sup>



شكل (٨-٢) تطور امتداد الطرق و المواصلات و المترو كجزء من مخطط كوبنهاجن

المصدر: <https://musemgill.wordpress.com/case-studies/copenhagen-denmark/>

## ٢-٣-١٠-٢ الدروس المستفادة من تجربة الدنمارك:

اشتملت تجربة تفريغ احتقان العاصمة كوبنهاجن على مرحلتين أساسيتين، الأولى كانت في الاعتماد على وسائل المواصلات السريعة، والثانية كانت في انشاء تجمعات عمرانية جديدة، و بصفة عامة يمكن الخلوص الى:

- ان الاعتماد على زيادة الاتصالية لمركز المدينة المكدسة بالسكان والأنشطة سوف يساعد على ازدياد التجمعات العمرانية و النمو للعاصمة القائمة.

- ان الاعتماد على محاور الحركة الرئيسية كأداة لتوطين التجمعات العمرانية الجديدة، باعتبارها وسيلة لنقل العمران، قد كانت احد أسس نجاح التجربة في كوبنهاجن و وصول التجمعات الى عدد السكان

<sup>1</sup> [https://danishbusinessauthority.dk/sites/default/files/fp-eng\\_31\\_13052015.pdf](https://danishbusinessauthority.dk/sites/default/files/fp-eng_31_13052015.pdf)

<sup>2</sup> Dusen, Richard Van & Lyons, James. (1971). **New Towns and Planned Communities**, Practicing Law Institute, New York.

المستهدف، هو ان خطوط الاتصال من طرق و مترو و سكك حديدية كانت الأساس في اختيار مواقع المدن و المجتمعات الجديدة حول العاصمة.

- محاولة تقليل مسافات الانتقال بين أماكن السكن و أماكن العمل، و ذلك من خلال توطين قواعد اقتصادية في المجتمعات المحيطة بالعاصمة الجديدة، لتكون اداة البداية في الانفصال عن العاصمة المكتظة كليا.

٢-١١ الاسس العامة لنظريات توظيف المدن الجديدة حول العواصم القائمة لأزاله التكديس والاحتقان العمراني والسكاني:

بناء على ما تقدم من عرض وتحليل للنظريات الرائدة في مجال تخطيط المدن المركزية وتوابعها من التجمعات العمرانية، وما تم من تجارب عالمية بنيت عليها، يتضح ان العلاقة التخطيطية بين المدينة المركزية، سواء كانت عاصمة قومية أو عاصمة إقليمية، والتجمعات العمرانية التابعة لها (ضواحي جديدة- مدن جديدة) هي علاقة تبعية وظيفية نشطة، وليست توزيع مكاني فقط، حيث تتباين درجتها من حيث الاعتمادية على المدينة المركزية (العاصمة)، فتكون في مستواها الأعلى في حالة الضواحي التابعة، وتكون في مستواها الأدنى في حالة المدن المكثفة ذاتياً والمستقلة نسبياً. في هذا الأمر تكون الأنشطة الاقتصادية و الخدمات متغيرات تمثل عوامل التحديد لدرجة هذه التبعية من الناحية الوظيفية والإدارية. أن من أهم العناصر التخطيطية التي تؤثر في مفهوم ودرجة التبعية الوظيفية في منظومة المدن المركزية وتوابعها العمرانية هي أساليب الربط ووسائل الاتصال بين المركز والتوابع، ذلك أن لهذه الأساليب وتلك الوسائل إسهامات أساسية في تحقيق درجة كفاءة الأداء للأدوار الموزعة ما بين تلك المدن المركزية وتوابعها. هذه المنظومة يتشارك فيها شبكة الطرق، ووسائل المواصلات، وسياسات النقل، و في هذا الإطار أيضا تتواجد علاقات بينية وثيقة ما بين المسافات والسرعات، ومن ثم زمن الرحلات، فهما المؤثران الأساسيان في تحديد حجم وخصائص الحركة الترددية بين المدينة المركزية وتوابعها، والتي تعد ترجمه مباشرة لطبيعة علاقات التبعية الوظيفية بينهما. وبالاستناد إلى ما تقدم، فإنه من حيث الخصائص التخطيطية لنظريات المدن المركزية وتوابعها العمرانية، فعلى الرغم من تعدد هذه النظريات و تنوعها، الا أنهم قد اشتهروا بالفعل في مجموعة من الاسس التخطيطية العامة كما يلي:

أ) تبنى مبدأ التعدد والتجزئة للتغلب على ظاهرة التضخم والتكديس للأنشطة والسكان في المدن المركزية، وفي هذا الإطار تمثل التوابع العمرانية للمدينة المركزية كيانات أصيلة في منظومة عمل المدينة و توابعها ككل، تعمل وتتفاعل وظيفياً بصورة تبادلية معها، كما تمثل المساحات المفتوحة البيئية ( المناطق الخضراء مساحات خلخله تهدف إلى خفض الكثافات وتحسين البيئة).

ب) إن المركزية والتبعية مفهوم نسبي يتحدد بناءً على الرؤية التخطيطية لطبيعة وحجم الأدوار الوظيفية التي توزع بين المدينة المركزية وتوابعها العمرانية، وهذه المركزية والتبعية تسقط بصورة أو بأخرى على التشكيل الخاص بأقاليم المدينة المركزية ككل، حيث يحدد نظام التوزيع المكاني لهذه التوابع سواء كان حلقياً أو إشعاعياً أو خطياً، مدى تباعدها عن المدينة المركزية، وأسلوب الربط والاتصال بينهم.

ج) إن مفهوم المركزية والتبعية في تحديد العلاقات التخطيطية بين المدينة المركزية وتوابعها يمثل القاعدة لصياغة منظومة التدرج والتتابع التي تنظم الخصائص التخطيطية للمدينة المركزية وتوابعها، من حيث مساحة التجمعات التابعة، أحجام السكان، توزيع الاستعمالات، تحديد الكثافات العامة والخاصة، وأقرار مستويات مراكز الخدمات و عناصرها.

د) إن المساحات البيئية التي تمثلها المناطق المفتوحة والخضراء في المنظومة التشكيلية للمدينة المركزية و توابعها (الحدائق - الغابات - الزراعات)، وقد استهدفت خلخله النسيج العمراني في هذه المناطق،

وتحديد وتوجيه النمو العمراني، فأنها وإن تشكلت في صورة أحزمة دائرية أو محاور إشعاعية، إلا أنها لا تعمل ككيانات فاصلة بقدر ما هي مساحات محمية ومشروطة ومحدده أساليب التنمية، بهدف الحفاظ على توازن الكثافات العمرانية والسكانية ككل، وتحقيق صحة البيئة الطبيعية.

( ح ) إن شبكة الطرق والمواصلات وقد اتصفت بالمحورية الإشعاعية في تلك النظريات، و يدعم ترابطها الطرق الحلقية، كانت ترجمة وظيفية لفكرة نظام الحركة والنقل داخل إقليم المدينة المركزية، ولذلك فقد تأثرت كثيراً بمفهوم المركزية والتبعية، فنجد أن مستويات الطرق تتنوع بتنوع وظائفها، حيث هناك الطرق المحلية التي تعمل داخل التجمعات العمرانية، بينما الطرق السريعة يقتصر دورها على الربط بين المركز والتوايح. ولقد تعددت وسائل النقل ما بين النقل الخاص، النقل العام، والسكك الحديدية الخفيفة والثقيلة (مترو- قطارات).

( ط ) في إطار ما استهدفته هذه النظريات من ضرورة التغلب على مشكلات التركيز والتكدس في الأنشطة والسكان، وما ينتج عنه من اختناقات مرورية في محاور الحركة، فقد سعت هذه النظريات إلى تجزئة الرحلات الترددية اليومية وتوزيع مقاصدها. حيث عمدت إلى قصر الرحلات الترددية اليومية القاصدة للخدمات ومواقع العمل على داخل التجمعات العمرانية، وذلك بتجميع مناطق العمل والخدمات بها. أما حركات المرور العابر والسريع بين هذه التجمعات فقد وجهت إلى المحاور الرئيسية السريعة وخطوط السكك الحديدية الواقعة في مناطق الأحزمة الخضراء المفتوحة.

( ي ) فيما يختص بالرؤى المختلفة للقواعد الاقتصادية للمدن، في إطار مناهج ونظريات المدن المركزية ذات التوايح العمرانية، والتي غلب عليها أنشطة الصناعة المختلفة، فقد جاءت تلك الرؤى متنوعة من حيث تحديد مواقع هذا الأنشطة الحساسة بالنسبة للمدينة، حيث وزعت هذه النظريات تلك الأنشطة في مواقع متتالية على الحدود الخارجية للمدينة المركزية والتوايح، حسب نوع الصناعات، أحجامها، احتياجاتها من الخدمات ووسائل المواصلات والنقل، وطبيعة تأثيراتها البيئية.

## ٢-١٢ خلاصة الفصل:

اختص الفصل الثاني بتحديد المفاهيم و الجوانب الفكرية النظرية لمدن العواصم و كذلك استعراض التجارب الرائدة في مجال انشاء المدن الجديدة حول مدن العواصم المكتظة، فقد قام الفصل باستعراض مفهوم المدينة العاصمة، و كذلك الأنواع و التي قد تأتي عليها صورة المدن العواصم سواء مدن عالمية، او مدن متعددة الوظائف، او مدن سياسية، او مدن إدارية، و غيرها، و كذلك تحديد و تعريف الخصائص المميزة لمدن العواصم عن غيرها من المدن بصفة عامة و يعد من ابرز هذه الخصائص:

- التنوع الوظيفي للمدن العواصم، فهي ليست من المدن الجديدة وحيدة الوظيفة مثل المدن الصناعية، التجارية، السياحية و غيرها.

- الاختلاف في هيكلية الأنظمة السياسية و الإدارية، و الذي يعكسه التنوع الثقافي و الفكري لسكان مدن العواصم و الوافدين إليها.

- انعكاس الهوية السياسية و الإدارية للدولة في مدن العواصم عبر تمركز المدينة حول المناطق الإدارية و المباني الحكومية.

- تميز المدن العواصم عن غيرها من حيث الحجم، و عروض الشوارع و ممرات، و أنماط المباني و الاشتراطات البنائية بها، و ذلك لأنها تلقى الاهتمام الأكبر من الحكومة عن مثيلتها من المدن.

ثم تأتي في النهاية عرض لمجموعة من النظريات الخاصة بدوافع و أسباب وراء الحاجة الى نقل العاصمة الى موقع جديد في الدولة، و ما تبع ذلك من تأثير على عمليات التخطيط الخاصة بالعاصمة الجديدة بما يناظر الهدف وراء النقل من البداية، و التي كان من ابرز أسبابها تهالك البيئة العمرانية للعاصمة القديمة و الحاجة الى المزيد من المساحات الإدارية و الحكومية، رمز جديد لهوية الدولة ذات الاستقلال حديث العهد، اتخاذ العاصمة كقطب تنموي جديد تبعا لرؤية قومية باعتباره اهم التجمعات العمرانية الجاذبة للسكان و الأنشطة و الاستثمارات، و نهاية بالاعتبارات السياسية لما تمثله المدينة من مركز سياسي و ادارى قوميا.

تتركز معظم مشاكل المدن العواصم القائمة في اجتذابها للمقدار الأكبر من السكان و الأنشطة، و التي تؤثر بذلك على العديد من الجوانب الاقتصادية: من تركيزات للأنشطة و فرص العمل، و الجوانب الاجتماعية: من خلل في توزيعات السكان على صفحة الدولة، و عمرانيا: من خلال تهالك البنية الأساسية للعاصمة الجاذبة لاستيعابها اكثر من ما هو محتمل.

و قد قام هذا الفصل بتغطية قضية تكديس العواصم القومية بالأنشطة و السكان، كما قام باستعراض النظريات الخاصة بالمدن الجديدة (Decongestion cities) حول هذه العواصم في اطارها النظري، و كذلك استعراض نظرية المدن الحدائقية لهورد و التي كانت الركيزة الاصلية في بدايات حركة المدن الجديدة في أوروبا، و التي تقوم على انشاء مجموعة من التجمعات الجديدة و الضواحي حول المدن الكبيرة المكتظة بعد الفصل بينهم بحزام الأخضر لتفادي النمو و الالتحام بالكتلة الكبيرة.

و في الاطار التطبيقي لنظرية المدن الحدائقية، تم استعراض ثلاث تجارب هي الرائدة عالميا في تطبيق هذه النظرية لتنمية و تطوير المدن العواصم الأكبر حجما على المستوى القومي، و هذه التجارب هي التجربة البريطانية و الفرنسية و الدنماركية، و قد تميزت كل تجربة عن غيرها في طريقة تفاعلها و تنفيذها لفكرة النظرية الحدائقية للمدن، مما اثرى الدروس المستفادة من كل تجربة بالعديد من الأسس و المعايير و التي وجب مراعاتها عند استخدام التجمعات العمرانية التابعة كأسلوب لتفريغ العواصم و المدن الكبرى المكتظة و توفير المقدار الناقص من الإسكان و الخدمات و الأنشطة.

تميزت التجربة البريطانية بالحزام الأخضر ذو ٣٠ كم عرض، و كذلك الاعتماد على وجود انوية سكانية قديمة في مواقع المدن الجديدة المختارة، و أسلوب إدارة للعمران مميز يضمن تحقيق اهداف التجربة في انسجام تام. اما عن التجربة الفرنسية فقد تميزت بإضافة الاعتبارات البيئية كأساس لعملية اختيار مواقع المدن الجديدة حول العاصمة باريس، مما يحقق الحفاظ على الغابات و المناطق الخضراء الشاسعة و المفتوحة. اما التجربة الدنماركية فقد تميزت بالاعتماد على محاور لوسائل الاتصال و المواصلات بشكل أساسي، مما انتج شبكة مطورة ذو نمط إشعاعي من العاصمة كوبنهاجن و حتى المدن الجديدة حولها، و التي تم توطينها على امتداد محاور الحركة الاشعاعية المتضمنة لطرق الاتصال و وسائل المواصلات.

## الفصل الثالث

التجارب العالمية المعاصرة في مجال انشاء العواصم القومية الجديدة

### الفصل الثالث

## التجارب العالمية المعاصرة في مجال انشاء العواصم القومية الجديدة

### ١-٣ مقدمة:

يشتمل هذا الفصل على دراسة و تحليل مجموعة من العواصم القومية و التي تم انشاؤها بديلا عن العاصمة المكتظة، و يتم التعرض الى هذه العواصم من خلال عدة مستويات دراسية منها المستوى القومي و الإقليمي و المستوى العمراني حتى يتسنى استخلاص و معرفة مجموعة الأسس و الخصائص المساهمة في تحقيق عوامل النجاح في جذب السكان و الانشطة نحو العاصمة الجديدة، فعلى مر العقود الماضية تعددت المحاولات و التجارب الخاصة بنقل العاصمة الى مدينة جديدة في العديد من الدول، فكما هو موضح في الجدول (١-٣) الدول التي قامت بنقل العاصمة الى مقر جديد في القرن العشرين

الدولة	سنة النقل	العاصمة السابقة	العاصمة الجديدة
المانيا الاتحادية	١٩٠٠	بوون	برلين
البرازيل	١٩٥٦	ريودجانرو	برازيليا
استراليا	١٩١١	سيدنى	كانبيرا
موريتانيا	١٩٥٧	سان لويس	نواكشوط
باكستان	١٩٥٩	كراتشي	اسلام اباد
بتسوانا	١٩٦١	مافيكنج	جابرون
ليبيا	١٩٦٣	بني غازي	طرابلس
ملاوي	١٩٦٥	زومبا	ليلونجوى
بليز	١٩٧٠	بليز سيتي	بلموبان
تنزانيا	١٩٧٣	دار السلام	دودما
نيجريا	١٩٧٥	لاجوس	ابوجا
ساحل العاج	١٩٨٣	ابيديجان	ياموسوكرو
كزاخستان	١٩٩٧	المانتى	استانا
ماليزيا	٢٠٠٠	كوالامبور	بتراجايا
منيمار	٢٠٠٨	ياجون	نايبيداو

جدول (١-٣) الدول التي قامت بنقل العاصمة في القرن العشرين

المصدر: Edward Schatz. (2003). *When Capital Cities Moves: The Political Geography of Nation and State Building*. Kellogg Institute. working paper.

ان انشاء مدن جديدة كعواصم، ليس بأمر حديث العهد، بل بدأت انشاء مدن العواصم الجديدة منذو العصور الأولى الفرعونية والرومانية و الإسلامية و غيرها، و قد اختلفت في نمطها و تكوينها و تشكيلها العمراني عن ما تحوية المدن المعاصرة تبعا لاختلافات الأنشطة الاقتصادية و الاجتماعية قديما. اما مع بدايات ظهور علم التخطيط العمراني، فقد انشأت مجموعة من التجارب الخاصة بالمدن الجديدة كعواصم قومية وإدارية و التي تعد التجارب الرائدة في علم التخطيط الحديث للمدن الجديدة، و الذى يصعب الشروع في التحليل النماذج العالمية المعاصرة للعواصم الجديدة دون الإشارة لتلك التجارب المميزة و من أهمها:

- العاصمة واشنطن (١٧٩٢): مدينة جديدة تم انشاؤها كعاصمة فدرالية جديدة، كرمز لهوية الدولة الجديدة، و قد كان احد أسس اختيار مواقعها هي توسطها بين شمال و جنوب الولايات المتحدة الامريكية.



- العاصمة كانيبيرا (١٩١١): مدينة جديدة تم انشاؤها كعاصمة فدرالية جديدة، تحمل الدور السياسي بعيدا عن العاصمة المكتظة (سيدني) حيث كانت مركز الجذب الأكبر للسكان و الأنشطة قوميا.

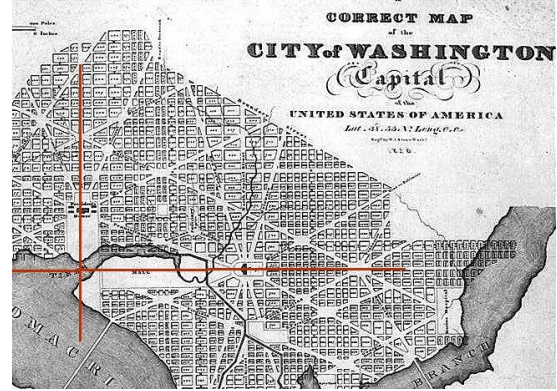
- العاصمة اسلام اباد (١٩٦٢): مدينة جديدة تم انشاؤها كعاصمة لباكستان، كحل لمشاكل التركز السكاني و فرص العمل في العاصمة القديمة (كراتشي).

- العاصمة برازيليا (١٩٧١): اشهر تجار نقل العواصم تمت في البرازيل من (ريودجانيرو) الساحلية الى (برازيليا) في قلب البلاد، و التي كانت لأغراض تنمية و احداث نهضة حضرية في داخل البلاد بعيدا عن الساحل الشرقي المكتظ.



شكل (٢-٣) مخطط العاصمة اسلام اباد ١٩٦٢

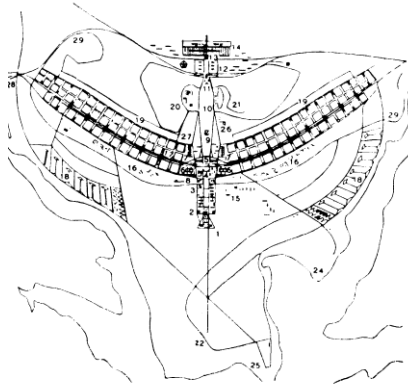
المصدر: [http://www.newtowninstitute.org/IMG/gif/n:3f\\_03.gif?1390/5f3016082aefd6e8e5f47a43ae7a1d6t013-e86b96abe](http://www.newtowninstitute.org/IMG/gif/n:3f_03.gif?1390/5f3016082aefd6e8e5f47a43ae7a1d6t013-e86b96abe)



شكل (١-٣) مخطط العاصمة واشنطن ١٧٩٢

المصدر:

<http://dcsymbols.com/misinformation/1820.jpg>



شكل (٤-٣) مخطط العاصمة برازيليا ١٩٧١

المصدر: <https://classconnection.s3.amazonaws.com/9:69/flashcards/2425969/gif/brasilia-1448A0C0D6231F0C81D.gif>



شكل (٣-٣) مخطط العاصمة كانيبيرا

المصدر: <http://3.bp.blogspot.com/-6g4Ct4nK->

[Y/T9w4nDJNgLI/AAAAAAAAAMw/b4LDvRrvtk/s1600/120607-](http://3.bp.blogspot.com/-6g4Ct4nK-Y/T9w4nDJNgLI/AAAAAAAAAMw/b4LDvRrvtk/s1600/120607-)

[Wikipedia WBG CanberraPlanS.jpg](http://Wikipedia WBG CanberraPlanS.jpg)

### ٣-٢ أسس اختيار الدول التي تمثل العينة الدراسية للبحث في إنشاء العواصم القومية الجديدة:

يتعرض هذا الفصل الى عدد محدد من العينات الدراسية لإنشاء العواصم الجديدة رغم التنوع و الاختلاف بين الدول، و كان ذلك بناءا على معايير تم على أساسها اختيار المدن محل الدراسة و من اهم هذه المعايير:

١- ان تتضمن عملية النقل، تخطيط جديد لعاصمة جديدة، و لا يكون النقل قد تم الى مدينة أخرى قائمه بالفعل.

٢- ان تكون الأسباب و الأهداف نابعه من تكس و ازدهام العاصمة القديمة بالسكان و الأنشطة و ظهور المشكلات التخطيطية الناتجة عن ذلك.

٣- ان تكون التجربة ذات حداثة عهد بالتاريخ الحديث، لقياس مدى تناغم التجربة مع الاعتبارات التخطيطية المعاصرة مثل التخطيط المستدام و تطبيقات المدن الذكية، و كذلك تحقيق أسس و مفاهيم الجدوى الاقتصادية للمشروعات التخطيطية.

٤- وفرة المعلومات التخطيطية المتاحة لتحقيق كفاءة الدراسة و التحليل و الاستنتاج.

٥ - التقارب مع الحالة المصرية بشكل عام و من الناحية الاقتصادية بشكل خاص.

و على هذه الاسس قد تم اختيار خمس حالات دراسية مميزة، هي الأقرب بين الدول في الالتزام بأكبر قدر ممكن من المعايير المذكور و قد كانت هذه الدول ( نيجريا، ساحل العاج، كزاخستان، ماليزيا، منيمار).

### ٣-٣ هيكل عناصر الدراسة و التحليل للعينات الدراسية من تجارب الدول في إنشاء العواصم الجديدة:

يتضمن هيكل الدراسة و التحليل للعينات الدراسية مجموعة من المراحل الخاصة بجمع و تحليل البيانات و المعلومات التخطيطية لكل دولة على المستوى القومي و كذلك على المستوى الإقليمي و العمراني و المتمثل في العاصمة القديمة و العاصمة الجديدة و التي تم الانتقال إليها ، و قد صنفت هذه البيانات و المعلومات كما هي موضحة في الشكل (٣-٥)



شكل (٣-٥) الهيكل العام للعناصر الدراسة و التحليل للعينات الدراسية المختارة

### ٣-٣-١ استعراض وتحليل المعلومات التخطيطية الأساسية:

و يضم هذا الجزء من الدراسة تجميع و تحديد كافة المعلومات التخطيطية الأساسية الخاصة بكل دولة، لتكون بمثابة تعريف بالمكونات و العناصر الأساسية لدولة للتمكين من اتمام عملية المقارنة.

### ٣-٣-١-١ موقع الدولة بالنسبة لخريطة العالم:

يتم فيه استعراض موقع الدولة بالنسبة لخريطة العالم، وتحديد كافة الحدود الجغرافية والمميزات الخاصة بالموقع من وقوعه على محيط او بحر او بها أحد الأنهار او أي من الخلجان المائية باعتباره منفذ للدولة. وقد وقعت الدول محل الدراسة في قارة افريقيا و اسيا.

### ٣-٣-١-٢ المساحة الكلية للدولة:

يتم فيه استعراض للمساحات الاجمالية لدول محل الدراسة، و تعد المساحة معيارا هاما في تحديد مقدار المتاح من الدولة لتوطين واختيار موقع العاصمة الجديدة، كما انه معيار هاما للقياس الكثافة السكانية و

عليه قياس مدى الانتشار العمراني و السكاني، و يتيح إمكانية المقارنة بين الدول محل الدراسة كأحد الإمكانيات المطروحة.

### ٣-٣-١-٣ العدد السكان الإجمالي:

يعتبر عدد السكان مؤشر يمكن به قياس مدى تركيز السكان ضمن العاصمة القديمة، كذلك استنباط ما هو مطلوب من العاصمة الجديدة استيعابه كعدد سكان مستهدف للمدينة، و كذلك هو مؤشر الكثافات السكانية لتحقيق المقارنة ضمن العواصم القديمة في الدول محل الدراسة .

### ٣-٣-١-٤ المعلومات التخطيطية الأساسية للعاصمة القديمة:

تم التعرض الى العاصمة القديمة من اجل تحديد مقدار المشكلات والمحددات التي جعلت من العاصمة القديمة مكان غير اهل لتحقيق التنمية و الرؤية الطموحة للدولة، سواء كانت موقع العاصمة القديم ذو الأهمية الأمنية، او الكثافات السكانية الضخمة، او التكديس و الاكتظاظ المرورى، او الحاجة الى المزيد من الفراغات و المساحات الإدارية الحكومية و التي لم تعد تتحملة العاصمة القديمة.

### ٣-٣-٢ الدوافع والأسباب لإنشاء عاصمة جديدة بديلة للعاصمة القائمة:

و يتم في هذا الجزء من الدراسة تحديد الأسباب التي أدت بالدولة الى نقل العاصمة القومية للبلاد، حيث ان الأسباب تنوعت بين العمرانية مثل حالات التدهور للبنية التحتية و التكديس السكانية العالية، او أسباب أمنية استراتيجية مثل نقل العاصمة الى موقع هو اكثر امانا مثل نقلها من اطراف الدولة الى قلب مسطحها الجغرافي، او أسباب تنموية من خلال توجيه العاصمة الجديدة كقطب تنموي و عامل جذب قوى للسكان و الاستثمارات ضمن خطه و رؤية قومية للدولة، او ان السبب هو إقامة دولة جديدة بعد حصولها على الاستقلال او الانفصال عن كيان سياسي اخر و ذلك من اجل تحقيق و ابراز ذاتية و هاوية الدولة الجديدة.

### ٣-٣-٣ الدراسات التخطيطية القومية والإقليمية:

تتم دراسة موقع العاصمة الجديدة من حيث الدراسات التي تشمل العلاقة بين هذا الموقع او هذا التجمع الجديد وبين العاصمة القديمة أولاً، و كذلك التجمعات العمرانية و السكانية عبر الدولة ثانياً، و قد تمت هذه الدراسات على مستوى قياس المسافات و الأبعاد المكانية و كذلك كيفية تحقيق الاتصالية عبر اقطار الدولة.

### ٣-٣-٣-١ اسس اختيار الموقع:

لاختيار الموقع اثر كبير في توجيه عوامل التنمية و اجتذاب السكان، و يؤثر أيضا على مدى نجاح او فشل هذه العاصمة الجديدة، و بتالي كان لابد من معرفة و تحديد الأسباب و الأسس التخطيطية و التي على أساسها تم اختيار الموقع الجديد للعاصمة، و من ثم القدرة على استنباط أسس الفكر التخطيطي في توطين احد اهم اقطاب الجذب السكاني على المستوى القومي.

### ٣-٣-٣-٢ التوسط والتمركز الجغرافي:

تقوم هذه الخاصية على تحليل موقع العاصمة الجديدة المختار من حيث أو لا مسافة النقل بعيدا عن العاصمة القديمة و ثانيا مدى توسط و تمركز هذا الموقع الجديد بين ابعاد التجمعات العمرانية القائمة على مستوى الدولة، و التي سوف يتم مقارنتها بعلاقة العاصمة القديمة بنفس هذه التجمعات من حيث البعد الجغرافي للمقارنة و تحديد معيار التقييم لمدى توسط العاصمة الجديدة.

**٣-٣-٣-٣ العلاقة بالتجمعات العمرانية القائمة:**

يقوم هذا التحليل على ابراز ما يحويه موقع العاصمة الجديدة من تجمعات عمرانية و سكانية قائمة ضمن النطاقات التأثيرية للعاصمة و هي (٥٠كم) و قد تم اعتماد (٣٠٠كم) كحد اقصى لهذه النطاقات التأثيرية باعتبار انها المسافة القصوى التي يمكن عندها الذهاب و الإياب الى العاصمة الجديدة من اجل اجراء اى نوع من أنواع المصالح الخاصة بالعاصمة الجديدة، اعتمادا على الطرق و وسائل الاتصال القومية المتاحة.

**٣-٣-٣-٤ الاتصالية بشبكات الاتصال القومية:**

يقوم هذا التحليل على دراسة و تحديد كافة وسائل النقل و الاتصال المتاحة من اجل الوصول لموقع العاصمة الجديدة، و تتم هذه الدراسة على المستوى القومي، حيث تم الاعتماد على خريطة الأمم المتحدة للدول لعام ٢٠١٤ في تحديد شبكات النقل القومية و التي تصل الدولة بأكملها، او قد تصل الدولة بما حولها من دول و مناطق مجاورة، و كذلك تحديد ما هو متاح من شبكات السكك الحديدية و المطارات و الموانئ الجوية و البحرية ان وجدت.

**٣-٣-٤ الدراسات التخطيطية العمرانية:**

بعد الانتهاء من الدراسات القومية و الإقليمية، كان لا بد من دراسة مدن العواصم الجديدة على مستوى اخر و هو المستوى العمراني حيث الأسس التخطيطية و الفكر النظري المكون للمدينة و كذلك مكونات العاصمة الجديدة، مخطط استعمالات الأراضي، و نسب ميزانية استعمالات الأراضي، و دراسة شبكات الطرق و المواصلات داخليا و إقليميا.

**٣-٣-٤-١ المساحة الكلية للعاصمة الجديدة:**

في هذا الجزء يتم تحديد المساحة المخططة للعاصمة الجديدة، وذلك حتى يمكن مقارنتها بمساحة العاصمة القديمة و ما بها من عدد سكان مستهدف، و كذلك مقارنة بينها و بين قرينتها من العواصم محل الدراسة، حتى يمكن استنباط العلاقة بين حجم السكان المستهدف في كل عاصمة جديدة و علاقة ذلك بالعاصمة القديمة من حجم سكان و مساحة، لتكوين نطاق يمكن به تحديد المساحة الخاصة بالعاصمة الجديدة.

**٣-٣-٤-٢ عدد السكان المستهدف:**

بناء على اعدادا السكان المستهدفة يتم تحديد العديد من الخصائص العمرانية للمدينة، حيث يتحدد مساحة المدينة وكذلك تحديد المقدار المطلوب للجزء السكنى وكذلك أنواع وأنماط الإسكان، و كذلك دراسة المعدلات المقترحة ضمن المخطط من خلال المراحل التخطيطية التنموية للمدينة و التي تقترح تسكين و جذب مقدار محدد من السكان خلال فترة زمنية محددة.

**٣-٣-٤-٣ الأسس التخطيطية للعاصمة الجديدة:**

يقوم هذا الجزء على تحليل العواصم الجديدة تخطيطيا من حيث الأسس النظرية والتي على أساسها تم تخطيط العاصمة الجديدة وكذلك تحليل طريقة تطبيق هذه النظريات التخطيطية والأسس النظرية في شكل مخطط العاصمة الجديدة، و قد كان احد أسس اختيار الدول محل الدراسة هو حداثة التجربة، و ذلك حتى يتسنى استعراض النظرية التخطيطية الحديثة و تطبيقاتها على المخطط العام و ميزانية استعمالات الأراضي.

**٣-٣-٤ المخطط العام لاستعمالات الأراضي:**

فيه يتم عرض وتحليل المخطط العام لأنماط استعمالات الأراضي و التي يتضح فيه أسس تطبيق الفكرة العامة للمخطط و ما تحويه من نظريات و رؤية عامة للعاصمة الجديدة، فالمخطط العام يعكس توجهات المدينة البيئية و الذكية و مبادئ الاستدامة، و كذلك الوظيفة العامة للمدينة و ما تحويه من قواعد اقتصادية سواء كانت وحيدة او متعددة، و أنماط سكنية متعددة، و كذلك توزيع المناطق الخدمية و علاقة كل ذلك المنطقة الإدارية المركزية.

**٣-٣-٥ ميزانية استعمالات الأراضي:**

يضم هذا الجزء مقارنة تفصيلية لأحجام الأنشطة و الوظائف التنموية داخل العاصمة الجديدة، من وظائف إدارية، و تجارية و استعمالات مختلطة، و كذلك المناطق السكنية، و نسب الاستعمالات الخدمية و المناطق الخضراء المفتوحة و ما تحويه من أنشطة ترفيهية و أنشطة رياضية، و من اهم عناصر المقارنة ضمن هذا الجزء هو مقارنة بين نسبة الاستعمال الإداري الحكومي لكل مخطط و من مخططات العواصم الجديدة للدول محل الدراسة، باعتبارها الوظيفة المميزة للمدن العواصم الجديدة.

**٣-٣-٦ دراسة عناصر الاتصال:**

بعد تحليل الأنماط المختلفة لاستعمالات الأراضي و كذلك النسب الخاصة بميزانية استعمالات الأراضي، يأتي دور تحليل طريقة الربط بين مختلف الأنشطة ضمن المخطط، و طرق الاتصال المتاحة، و يكون ذلك داخليا بين الأنشطة و خارجيا بدراسة طرق الاتصال بين العاصمة الجديدة و بين التجمعات العمرانية القائمة إقليميا و قوميا، و يتم ذلك من خلال دراسة لشبكات الطرق و المواصلات، و شبكات السكك الحديدية و المترو و كذلك المطارات كعناصر اتصال محلي و عالمي.

**٣-٣-٧ التخطيط العمراني للمنطقة المركزية (الحكومية):**

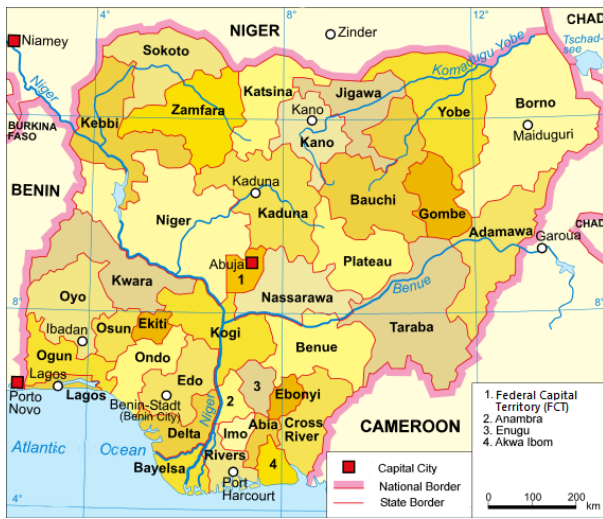
تعد هذه المنطقة هي اهم ما يميز مدن العواصم، لما لها من طابع وظيفي خاص، و هذا الجزء يتم فيه تحديد المكونات و العناصر الرئيسية للمنطقة الإدارية و طريقة توزيعهم مكائيا، و كذلك تحليل النمط العمراني الخاص بها ضمن المخطط حيث ان لهذه المنطقة اعتبارات تخطيطية و تصميمية تمتاز بالسيطرة و ابراز هوية الدولة و كيفية انعكاس ذلك في المخطط العمراني.

### ٣-٤ تجربة نيجريا في نقل العاصمة الى مدينة جديدة:

قامت نيجريا بخوض تجربة نقل العاصمة الى مدينة جديدة، في محاولة لتوفير نمط حياه أفضل من الناحية التخطيطية للعاصمة القومية التي تعد رمز للدولة، وكذلك توفير مقدار من الحلول للمشاكل التي تواجهه نيجريا من جاذبية واستقطاب العاصمة القديمة لاستثمارات وفرص العمل والسكان. الا ان نيجريا كانت لديها أيضا ما يميزها من اختلاف بين الأصول العرقية والمكونة للسكان في نيجريا، مما جعل الحيادية والمساواة اساس في عمليات التنمية.

### ٣-٤-١ المعلومات التخطيطية الأساسية عن نيجريا:

تقع نيجيريا في غرب قارة افريقيا على مساحة ٩٢٣،٧٦٨ كم<sup>٢</sup>، بمنفذ على المحيط الأطلسي، و الذي تقع عليه العاصمة القديمة (لاجوس)، و بلغ عدد سكان الدولة في عام ٢٠١٥ حوالي ١٨٢،٢٠٠،٠٠٠ نسمة<sup>١</sup>. اما عن عدد السكان في العاصمة القديمة (لاجوس) فقد بلغ ١٣،١٢٣،٠٠٠ نسمة في عام ٢٠١٥ أي تضم حوالي ٧% من إجمالي عدد السكان القومي على مساحة تبلغ ٩٠٧ كم<sup>٢</sup>، و هو التجمع الأكبر من حيث تعداد السكان في نيجيريا، حيث وصلت الكثافة السكانية بها الى ١٤،٥٠٠ نسمة / كم<sup>٢</sup>، و تقع مدينة لاجوس في الجزء الجنوبي للبلاد على ساحل المحيط الأطلسي مباشرة. تحتوي نيجريا على ٣٦ ولاية فدرالية غير الولاية التي تمثل مصدر الحكم والتي بها العاصمة الجديدة. ويعد هذا التقسيم مستحدثا حيث تم اقتطاع إقليم مخصص يحوى العاصمة وما تحمله من دور قومي وإقليمي متفرد.



شكل (٣-٧) التقسيم الإداري والإقليمي لنيجيريا

المصدر: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d/Nigeria\\_political.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d/Nigeria_political.png)



شكل (٣-٦) موقع نيجريا بالنسبة لقارة افريقيا

المصدر: <http://www.un.org/Depts/Cartographic/map/profile/nigeria.pdf>

### ٣-٤-٢ أسباب نقل العاصمة القومية:

يرجع نقل العاصمة من (لاجوس) الى مدينة جديدة في منطقة مركزية في قلب الدولة أطلق عليها اسم (أبوجا)، الى عدة أسباب، ولكن السبب الأكثر تأثيرا كان انتشار التجمعات العمرانية والسكانية على كامل المساحة و الخريطة القومية للسكان بالدولة، فضلا عن اتباع كل من تلك التجمعات الى طوائف عرقية

1 <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ni.html>

2 <http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=NG>

3 <https://en.wikipedia.org/wiki/Lagos>

متعددة<sup>1</sup>. وقد جاءت العاصمة الجديدة لتكون في منتصف الدولة بحيث تكون ذات اتصاليه جيدة مع كافة التجمعات السكانية والعمرانية حتى تضمن توفير بيئية جديدة للدولة تمنح لكل فرد من الشعب الحق في التواجد في مكان يدل على الوحدة والمساواة بين جميع السكان.

وقد كان موقع العاصمة القديمة متطرف، حيث ان موقعها على الساحل الجنوبي للبلاد يجعل من هذا الموقع خطورة استراتيجية قومية من حيث ترابط الدولة، خاصة وان نيجريا كانت قد تحررت قريبا من الاحتلال البريطاني مما جعل لهذا السبب أهمية قومية. كذلك كانت الرؤية حول تطوير النظام الإداري الفدرالي الجديد، والذي لم تكن تستطيع ان تستوعبه العاصمة القديمة بسبب التكدس السكاني والاستثمارات والأنشطة بكثافات عالية مما أدى الى تهالك للبيئة التحتية.

### ٣-٤-٣ الدراسات القومية الإقليمية لتحديد موقع العاصمة الجديدة (أبوجا):

اختيرت العاصمة الجديدة (ابوجا) ضمن إقليم جديد تم اضافته على الأقاليم والولايات المقسمة لنيجيريا كدولة، و قد تضمن هذا الإقليم مجموعة من التجمعات القائمة و الجديدة، و التي من شأنها ان تكمل الدور التي تقوم به العاصمة الجديدة ضمن الإقليم الواحد، و قد اختص هذا الإقليم بدور الإداري على مستوى الدولة حيث حمل اسم (Federal Capital Tutorial) أي إقليم او مقاطعه العاصمة الفيدرالية.

### ٣-٤-٣-١ أسباب اختيار الموقع:

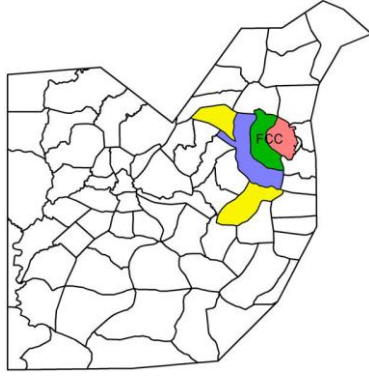
تم اقتراح ما يقرب من ثلاثين مدينة قائمه في نيجريا لتحمل مهمة العاصمة الجديدة واستيعاب نظام الحكم الفيدرالي الجديد للبلاد، لتحقيق ما يقرب من ١٣ معيار لاختيار الموقع، وقد اختيرت من بينهم مدينة (ابوجا) ذات الأرض البكر في قلب الدولة، و قد كان من بين هذه المعايير الخاصة باختيار الموقع:<sup>٢</sup>

- ١- المركزية والتوسط: توسط العاصمة جغرافيا في قلب الدولة.
- ٢- موقع محايد: اي لا ينتمي الى اي طائفة عرقية او دينيه، حيث تمتاز نيجريا بتجمعات طائفية عرقية منتشرة على أراضيها.
- ٣- رمز وحدة البلاد: من اهم سمات العاصمة الجديدة هي عكس روح الوحدة والتماسك، من خلال الموقع المتوسط الذي لا تنتمي الى اي من تجمعات طائفية.
- ٤- الاتصال: يجب ان يتوافر في الموقع سهوله الوصول اليه جغرافيا وسهوله الربط بالتجمعات السكانية القائمة بواسطة شبكات الطرق والمواصلات النقل العام.
- ٥- الموارد الطبيعية: توفر الموارد الطبيعية والإمكانات لقيام بعض الأنشطة الاقتصادية من اجل توفير فرص للعمل.
- ٦- المناخ: ملائمة مناخ الموقع ليكون جاذبا للسكان، و مع زيادة السكان فان هذه المناطق تصبح تدريجيا جاذبة لباقي الأنشطة التجارية و الاقتصادية.
- ٧- البيئة: سلامة وصحة البيئة حيث ان الموقع يتمتع بخصائص الطبيعية الفطرية للمناطق البكر من حيث الاعمار والتنمية.
- ٨- الحماية: ان يوفر لها الموقع الحماية من اي أعداء خارجية.

<sup>1</sup> Goomsu Ikoku. (2004). 'The city as Public Space: Abuja- The Capital City of Nigeria', research paper, FORUM Postgraduate studies Journal. Vol. 6.

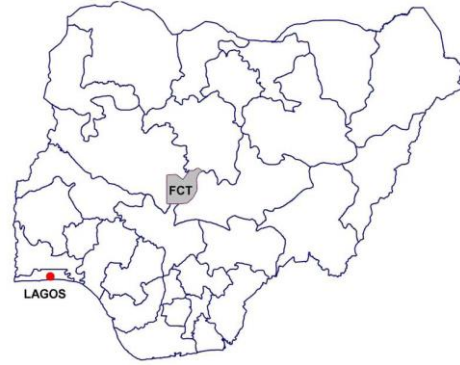
<sup>2</sup> Remi I. Obateru. (2004). 'Locating Capital Cities: The Abuja Experience', research paper, ITPI Journal.





شكل (٣-٩) موقع المدينة الجديدة بالنسبة للإقليم

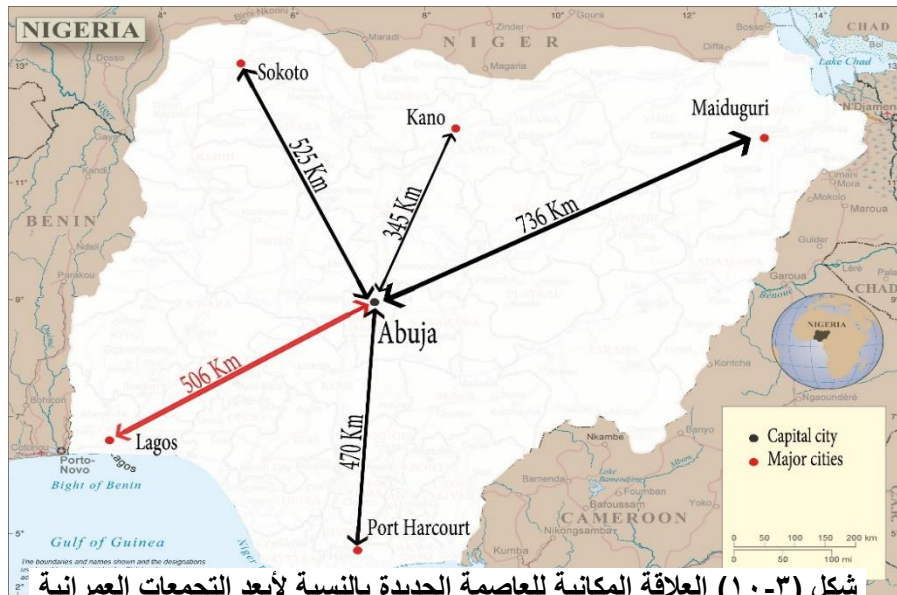
المصدر: Ibrahim Usman Jibril. (2006).  
**Squatter Settlements, Resettlement Issues and Problems of Land Administration in research, Nigeria's Federal Capital, Abuja Ghana.** Fig Regional Conference, paper



شكل (٣-٨) موقع اقليم العاصمة بالنسبة للدولة  
 المصدر: Ibrahim Usman Jibril. (2006).  
**Squatter Settlements, Resettlement Issues and Problems of Land Administration in research, Nigeria's Federal Capital, Abuja Ghana.** Fig Regional Conference, paper

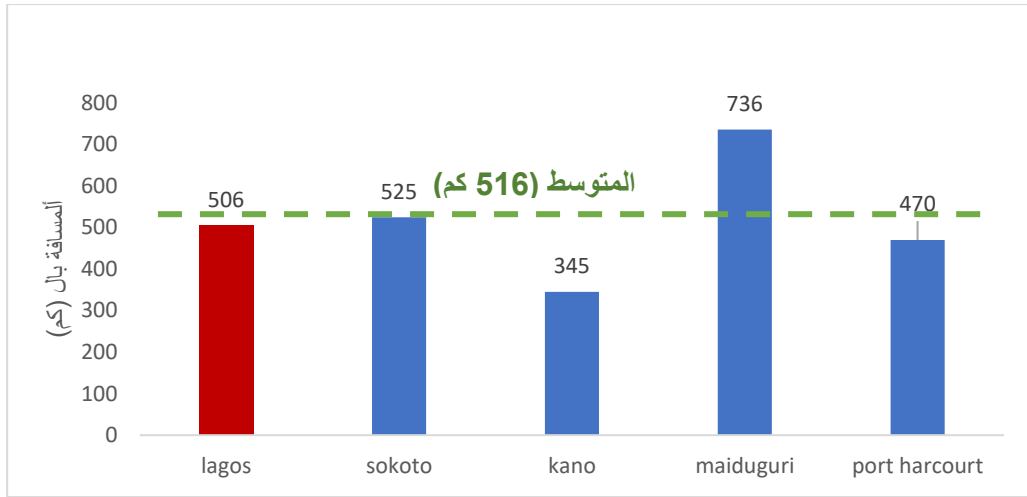
### ٣-٤-٢-٣ خاصية التمرکز والتوسط الجغرافي للعاصمة الجديدة في إطار الخريطة القومية للدولة:

ان توسط موقع العاصمة الجديدة (أبوجا) كان من اهم الأسباب والخصائص التخطيطية التي تم على أساسها تقييم واختيار بين المواقع المقترحة. وبالرجوع الى الشكل (٣-١٠) يلاحظ ان العاصمة الجديدة (أبوجا) تقع في المنطقة المتوسطة للمسافات بين أكبر التجمعات العمرانية والسكانية على مستوى الدولة، حيث ان اكبر تجمعين في نيجريا هم (لاجوس) و هي العاصمة القديمة في الجنوب، و (كانو) و هي ثاني اكبر تجمع عمراني على مستوى الدولة و يقع في شمال البلاد. وقد بعدت العاصمة الجديدة عن العاصمة القديمة بمسافة حوالي ٥٠٦ كم، وبصفة عامة تباعدت العاصمة الجديدة عن اهم ابعد العواصم الإقليمية الإدارية واهم التجمعات العمرانية والسكانية بمقدار يتراوح بين ٣٥٠ الى ٧٥٠ كم كحد اقصى، و بمتوسط ٥١٦ كم.



شكل (٣-١٠) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لأبعد التجمعات العمرانية

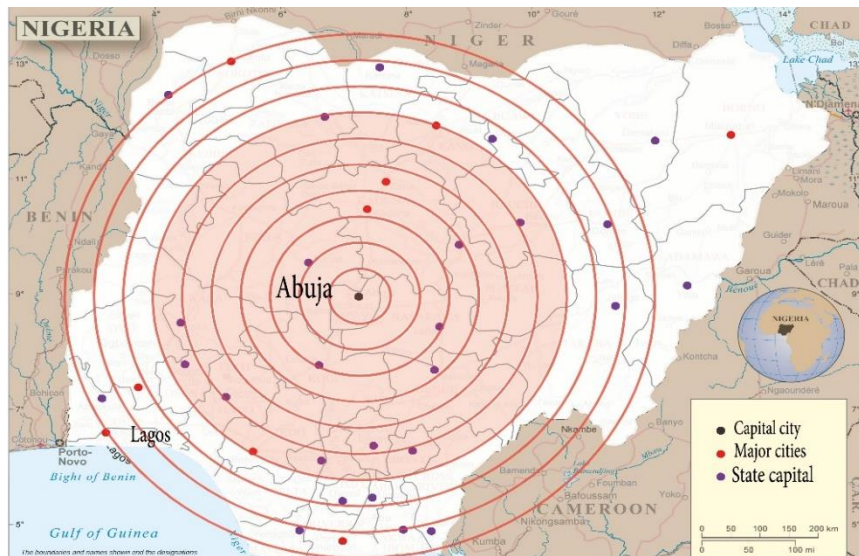
المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لنيجريا، مرجع سابق



شكل (٣-١١) المسافة بين موقع العاصمة الجديدة و التجمعات الحضرية الكبرى الابعد في دولة و قد بلغ المتوسط العام لهذا التباعد ٥١٦ كم، و يحقق التوسط العام في التباعد عن المراكز الإقليمية و التجمعات العمرانية الكبرى القائمة اتران العلاقات التخطيطية بين العاصمة الجديدة و تلك المراكز و التجمعات و تساوى قوى الجذب و الاستقطاب بينهم، و الذى يعد من المميزات التخطيطية للموقع المختار للعاصمة الجديدة (ابوجا) عن الموقع الحالي للعاصمة القديمة (لاجوس).

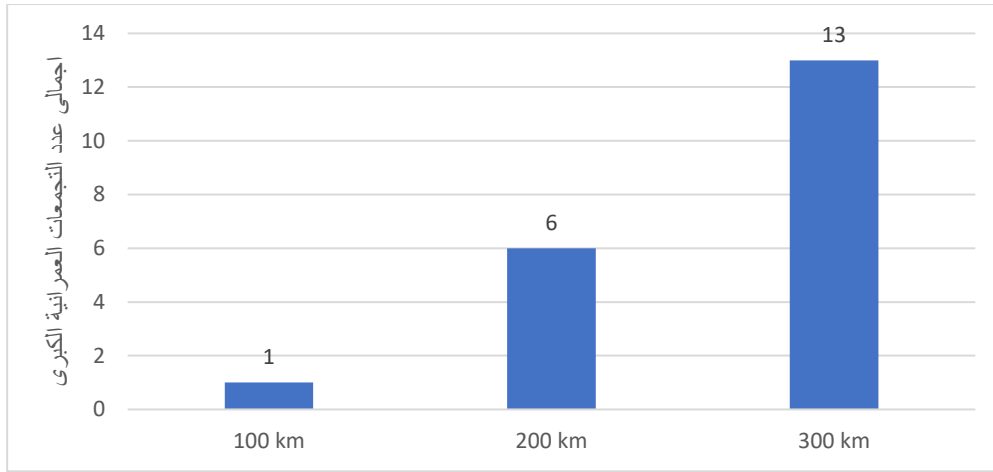
### ٣-٣-٤-٣ النطاقات التأثيرية الجغرافية للعاصمة الجديدة والعلاقة بالتجمعات العمرانية القائمة:

تم تحديد اهم التجمعات العمرانية القائمة على مستوى الدولة، وهي اما عاصمة الدولة القائمة او تجمع حضري كبير من حيث حجم السكان او عواصم الولايات و المقاطعات المختلفة. و باعتبار موقع العاصمة الجديدة و ما حوله من نطاقات تأثيريه تمثل حلقات بشكل ٥٠ كم لكل نصف قطر من التباعد عن العاصمة، و قد اختارت الدراسة الحلقة ٣٠٠ كم كأحد اقصى للمسافات التي يمكن القيام برحله اليوم الواحد سواء بالقطارات او بوسائل المواصلات العامة لقضاء اى نوع من المصالح الإدارية او الاقتصادية او السياسية في العاصمة الجديدة. و من ثم فانه قد تم رصد ما اشتملت عليه هذه النطاقات التأثيرية من تجمعات عمرانية قائمة.



شكل (٣-١٢) التجمعات العمرانية التي تحويها النطاقات التأثيرية (كل ٥٠ كم) من العاصمة الجديدة

المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لنيجريا، مرجع سابق



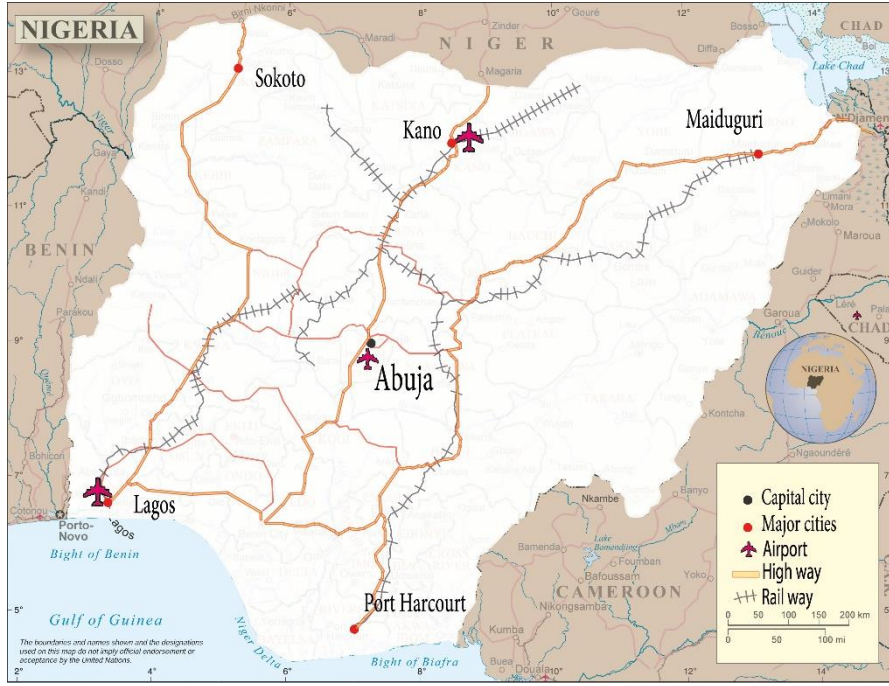
شكل (٣-١٣) عدد التجمعات العمرانية التراكمي لكل ١٠٠ كم حول موقع العاصمة الجديدة (أبوجا)

و كما هو موضح في شكل (٣-١٢) يمكن ان نستخلص ان العاصمة الجديدة قد احتوت داخل النطاق التأثري (٣٥٠ كم) حوالي ٣٧% من التجمعات العمرانية الكبرى، و حوالي ٥٠% من عدد العواصم الإقليمية الإدارية. وهو ما لم يحققه موقع العاصمة القديمة المتطرف في الجهة الجنوبية الغربية من البلاد، مما جعل من العاصمة الجديدة عاصمة مركزية تماما بذاتها تتوسط اغلب العواصم الإقليمية الإدارية و أكبر التجمعات العمرانية القائمة.

### ٣-٤-٣-٤ الاتصال والربط بين العاصمة الجديدة والتجمعات العمرانية القائمة:

ان سهوله الوصول والربط بشبكات الطرق القائمة ومن ثم شبكة المواصلات المختلفة من احد المعايير الهامة التي يتم على أساسها اختيار الموقع الجديد للعاصمة الجديدة، و بدراسة علاقة موقع العاصمة الجديدة مع ما هو قائم من شبكات طرق و سكك حديدية و مطارات كما هو موضح في الشكل (٣-٨). نجد ان العاصمة الجديدة (أبوجا) تمتاز بوجودها المتوسط بالنسبة لشبكات الطرق القومية، فموقعها يتواجد على احد الطرق الرئيسية القومية في الدولة و التي تم عبر الدولة من اقصى الشمال الى اقصى الجنوب حيث العاصمة القديمة، فضلا عن تلاقيه مع مجموعة من الطرق الإقليمية و المحلية و التي تصلها بما حولها من تجمعات عمرانية قائمة. ومن ناحية الربط بهذه التجمعات بروابط النقل الجوي او السكك الحديدية فتمتاز (أبوجا) بان المخطط العمراني لها يحتوى على إقامة مطار دولي جديد يخدم العاصمة الجديدة على المستوى الدولي و كذلك يحقق الصلة الداخلية عبر الدولة، اما عن العلاقة بشبكة السكك الحديدية القائمة، فانه على الرغم من موقع (أبوجا) لا يمر به خط للسكك الحديدية القائمة، الا انه يمر بالقرب منها عبر احد التجمعات القائمة القريبة و التي يتواجد ضمن نطاق التأثري لل (١٠٠ كم) الأولى حول العاصمة الجديدة. فضلا عما تضمنته الدراسات التخطيطية للمدينة من انشاء خط سكة حديد بين العاصمة الجديدة وهذا التجمع القائم في المستقبل.

مما سبق يمكن استخلاص ان الموقع المختار للعاصمة الجديدة (أبوجا) يتميز عن الموقع القديم للعاصمة القديمة (لاجوس) من حيث التميز تخطيطيا في الربط بواسطة شبكات الطرق والمواصلات و النقل مع باقي التجمعات العمرانية القائمة في نيجيريا.

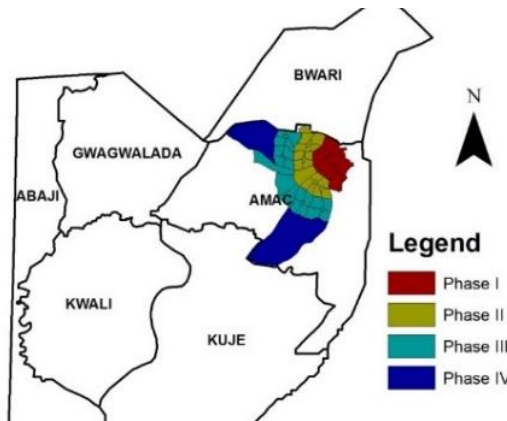


شكل (٣-١٤) علاقة العاصمة الجديدة بشبكات الاتصال القومية عام ٢٠١٤

المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لنيجيريا، مرجع سابق

### ٣-٤-٤ الدراسات التخطيطية العمرانية لأنشطة واستعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (ابوجا):

تبلغ مساحة العاصمة الجديدة ( ابوجا ) 58,256 كم<sup>٢</sup> ، و عدد السكان المتوقع عند سنه الهدف ٢٠٠٠ يبلغ ١,٦٠٠,٠٠٠ نسمة على اربعة مراحل تنموية، و قد تضمن المخطط أيضا إضافة مستقبليه لمجموعة من التجمعات الصغيرة حول العاصمة الجديدة قد تصل بالإقليم كله الى عدد سكان ٣ مليون نسمة عند اكتمال المخطط إقليميا، و من الملاحظ ان المخطط المرحلي لمراحل تنفيذ المدينة و نموها المستقبلي قد راعى توازن تمثيل استعمالات الأراضي المختلفة في كل مرحلة من حيث تواجد أجزاء من المنطقة المركزية الرئيسة و مناطق الإسكان و مراكز خدماتها، و كذلك المناطق المفتوحة الخضراء، في كل مرحلة من مراحل المدينة الأربعة، و ذلك كما بالشكل (٣-١٥).



شكل (٣-١٥) المراحل التخطيطية للنمو العمراني للعاصمة الجديدة (ابوجا)

المصدر: ELSEVIER Journal، research paper، Ismaila Rimi Abubakar. (2014). Abuja City profile

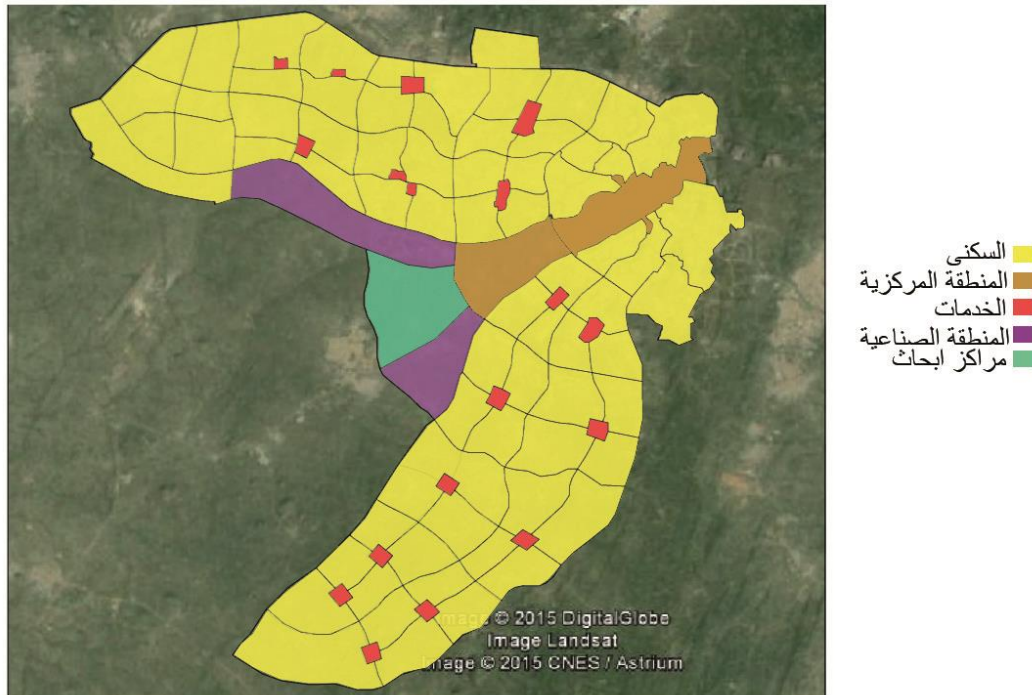
<sup>1</sup> The Nigerian Institute of Town Planners. (2012). State of Planning Report.



### ٣-٤-٤-١ الفكرة التخطيطية للمخطط العام للأنشطة واستعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (ابوجا):

تضمنت الفكرة التخطيطية المكونة لمدينة و التي حددت نمط استعمالات الأراضي مجموعة من الأسس التخطيطية قد تضمن سبع مبادئ اساسيه وهي:<sup>١</sup>

- مبدأ المساواة في الوصول (الموقع)
  - مبدأ الوحدة الوطنية (الموقع)
  - الحفاظ البيئي
  - المدينة الخضراء
  - مدينة اداريه (الوظيفة)
  - الدور الإقليمي التنموي
  - النمو الاقتصادي السريع قوميا.
- و فيما يخص المخطط العام للأنشطة و استعمالات الأراضي في العاصمة الجديدة (ابوجا) فقد اشتمل على مجموعة من الاستعمالات كما هي موضحة في الشكل (٣-١٦) و الذي اشتمل على مناطق متجانسة لكل منها وظيفتها كما يلي:



شكل (٣-١٦) المخطط العام للعاصمة الجديدة (ابوجا)

المصدر: الباحث، بناء على ما صدر في بحث، Obinna Ubani. (2014). **Physical Master-planning as Panacea to Physical Planning Challenges in Nigeria Cities: Case Study of Abuja**. ISSN Journal. research paper. Nigeria Capital City. Abuja

<sup>1</sup> Goomsu Ikoku. (2004). **The city as Public Space: Abuja- The Capital City of Nigeria**. research paper. FORUM Postgraduate studies Journal. Vol. 6.

- منطقة مركزية تضمنت الأنشطة الحكومية و الإدارية و الخدمات الرئيسية، يليها منطقة للمؤسسات و المعاهد الاكاديمية و المراكز البحثية، و التي يقع على جانبيها منطقتين للصناعات الصغيرة و الخفيفة، اما عن المناطق السكنية فقد تم توزيعها على قطاعين رئيسيين يقعا على شمال و جنوب المنطقة المركزية كما هو بشكل (١٦-٣).

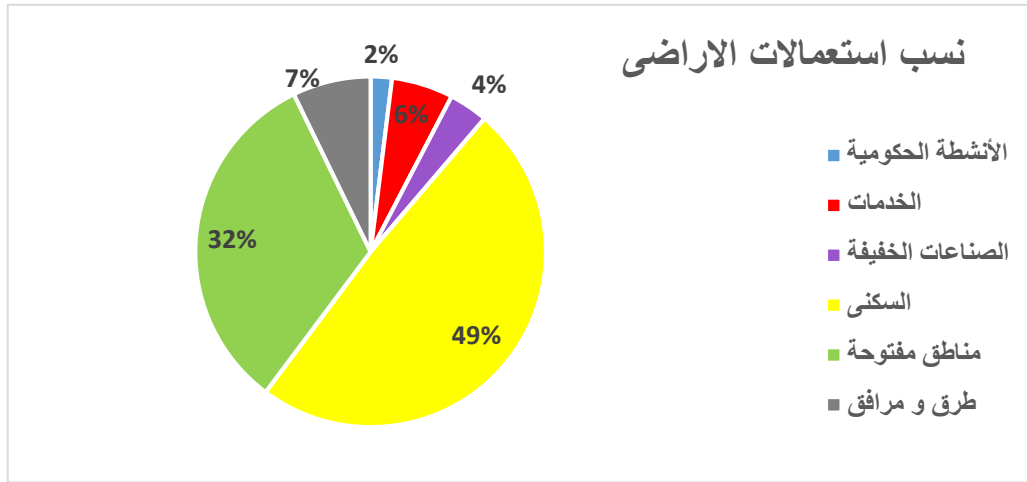
- ولقد تحدد الأنشطة و استعمالات الأراضي المتضمنة في مخطط العاصمة الجديدة ابوجا في منطقة مركزية تضم الأنشطة الحكومية و الإدارية و الدبلوماسية و الخدمات المركزية الرئيسية قد بلغت مساحتها ٥ كم<sup>٢</sup> بنسبة مئوية قد وصلت الى ٢% من كامل مساحة المدينة، اما عن مناطق الاحياء و المجاورات السكنية بلغت مساحتها ١٢٢ كم<sup>٢</sup> بنسبة مئوية وصلت الى ٤٨% من المساحة الكلية، و كذلك الخدمات على مستوى الاحياء و المجاورات السكنية بلغت مساحتها ١٤٥ كم<sup>٢</sup> اي بنسبة ٥٧%، و المناطق الخضراء و المفتوحة وصلت الى ٨١٩ كم<sup>٢</sup> بنسبة ٣٢%، قد تضمن المخطط أيضا جزء خاص للصناعات الصغيرة و الصناعات الخفيفة بمساحة بلغت ٧٦ كم<sup>٢</sup> بنسبة ٣٧% من إجمالي المخطط العام، و يوضح الجدول (٤-٢) <sup>١</sup> التوزيع التفصيلي للمساحات الخاصة باستعمالات الأراضي بالكيلومتر المربع.

الاستعمال	المساحة (كم <sup>٢</sup> )	النسبة المئوية
الأنشطة الحكومية	٥٠١٢	٢%
الخدمات	١٤٥	٥٧%
السكني	١٢٢٠٨	٤٨٠٦%
الصناعات الخفيفة	٧٦٨	٣٧%
مناطق مفتوحة	٨١٩	٣٢٠٨%
طرق ومرافق	١٨٩	٧٠٢%
الإجمالي	٢٥٦	١٠٠%

جدول (٣-٢) توزيع مساحات استعمالات الاراضى و الانشطة بالعاصمة الجديدة (ابوجا)

و من الملاحظ ان نسبة مساحة الأنشطة الحكومية و الإدارية، بالإضافة الى مساحة الخدمات العامة في المخطط العام قد بلغت إجمالي ٧٠٧% من إجمالي المساحة الكلية للمدينة، الامر الذي يعكس طبيعة الدور الإداري و الخدمي الذي تقوم به المدينة باعتبارها عاصمة إدارية للدولة، و كذلك بلغت كل من المساحات المخصصة للمناطق الخضراء و شبكات الطرق و المناطق المفتوحة الى ٤٠% من المساحة الكلية، و الذي يعكس أيضا تأكيد التميز البيئي و الطبيعي لها، حيث تم الأخذ في الاعتبار المؤسسة للفكرة التخطيطية أسس التخطيط المستدام لمثل هذه المجتمعات العمرانية ذات الريادة و الطبيعة الخاصة، و يوضح الشكل البياني (٣-١٧) توزيع نسب استعمالات الأراضي للمدينة.

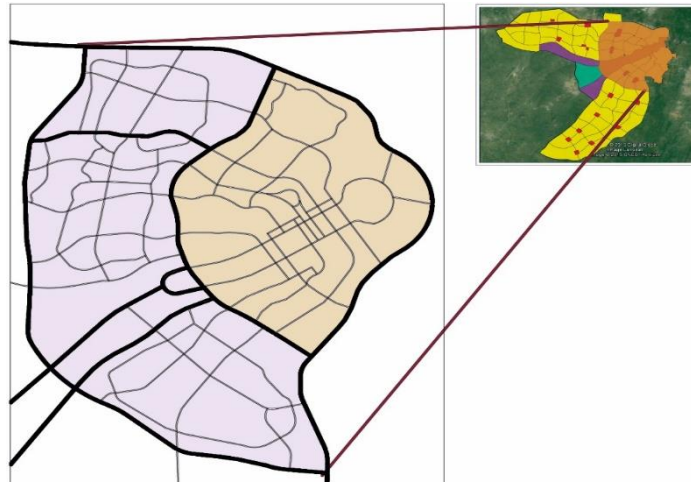
<sup>1</sup> The Centre on Housing Rights and Evictions. (2008). *The Myth of the Abuja Master Plan – Forced Evictions*. Mission Report.



شكل (١٧-٣) ديجرام تحليلى لنسب استعمالات الاراضى بالعاصمة الجديدة (ابوجا)

### ٣-٤-٤-٢-٤-٣ الاتصالية والترابط بين القطاعات الرئيسية لاستعمالات الأراضى فى العاصمة الجديدة (ابوجا) وتوابعها العمرانية:

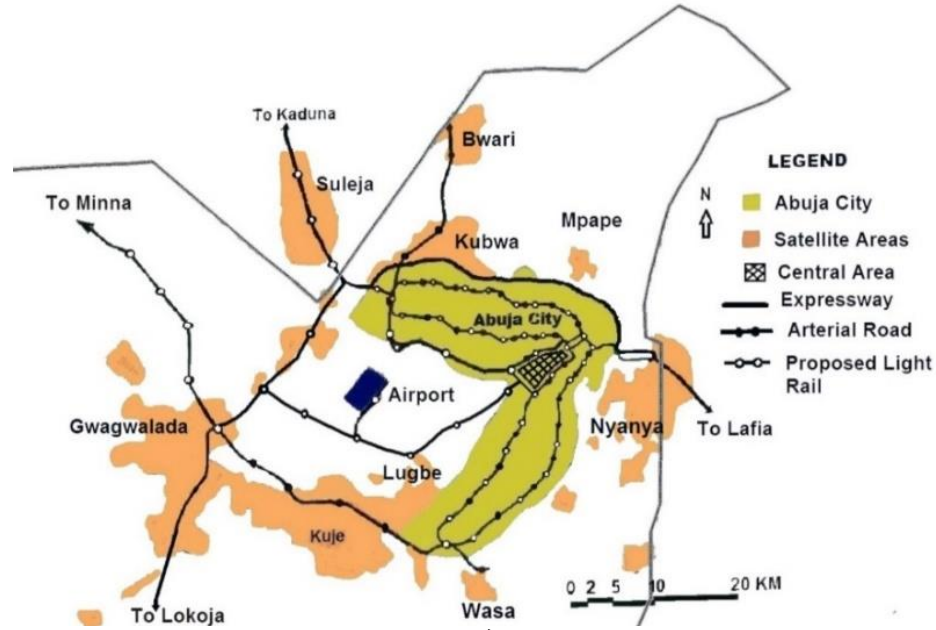
تضمنت (ابوجا) فى مخططها العام مجموعة من الوسائل الخاصة بعملية الاتصال و الترابط بين القطاعات الرئيسية على المستوى الداخلى للمدينة و ما حولها من تجمعات عمرانية تابعه قائمه او جديدة، فقد احتوى المخطط على شبكه طرق ذات نمط إشعاعي من المنطقة المركزية، و قد انقسمت كل مرحله فى المخطط من خلال طريق يربط بين المرحلة و المرحلة التى تليها و يعمل على نقل الحركة بشكل اسرع على مختلف المراحل داخل المخطط و الى التجمعات التابعة و التى ترتبط معا أيضا بطريق دائري يحيط بالكتلة العمرانية الرئيسية للعاصمة كما هو موضح فى الشكل (١٨-٤).



شكل (١٨-٣) نمط شبكات الطرق ضمن المرحلة الاولى والتي تم تنفيذها من المخطط

المصدر: الباحث

و على المستوى الإقليم فقد احتوى المخطط العام للعاصمة الجديدة على شبكه للمواصلات و النقل تتمثل فى المترو او الترام الداخلى داخل المدينة للتسهيل للحركة داخليا، وقد امتد فى بعد الأحيان الى التجمعات التابعة القريبة من العاصمة. كذلك فقد تم اعتماد انشاء مطار دولي جديد يقع على مسافة ال ١٠ كم من العاصمة و ذو اتصال مباشر بشبكه الترام او المترو الممتد داخل الكتلة العمرانية للمدينة كما هو موضح فى الشكل (١٩-٣).



شكل (٣-١٩) اتصال العاصمة الجديدة (ابوجا) بما حولها من تجمعات

المصدر: ELSEVIER Journal، research paper، Ismaila Rimi Abubakar. (2014). Abuja City profile

### ٣-٤-٤-٣ المنطقة المركزية للأنشطة الحكومية والإدارية و الخدمية و الهيئات الدبلوماسية:

اشتمل مخطط العاصمة على منطقة مركزية تتركز فيها كافة الأنشطة الحكومية و الإدارية و الخدمية الرئيسية من وزارات و برلمان و المقر الرئاسي و كذلك منطقة للمعارض و صاله للألعاب الرياضية و دار للأوبرا و ما الى ذلك من استعمالات تتميز بها العواصم بصفة عامة، و قد روعي في التخطيط و التصميم العمراني لتلك المنطقة ان تكون على محور واحد رئيسي حتى يحقق رمزية السيطرة و الوضوح، على أساس ان ما بها من أنشطة تمثل العصب الرئيسي للدولة كما هو واضح في الشكل (٣-٢٠)، فضلا عن ما تعكسه المباني من المفردات الأصلية العمرانية و المعمارية لنيجيريا.

و بتحليل الشكل (٣-٢٠) يمكن تقسيم المنطقة المركزية الى مجموعة من قطاعات رئيسية لتجميع الأنشطة و الاستعمالات و الممتدة على جانبي المحور الرئيسي داخل المنطقة المركزية و هي:

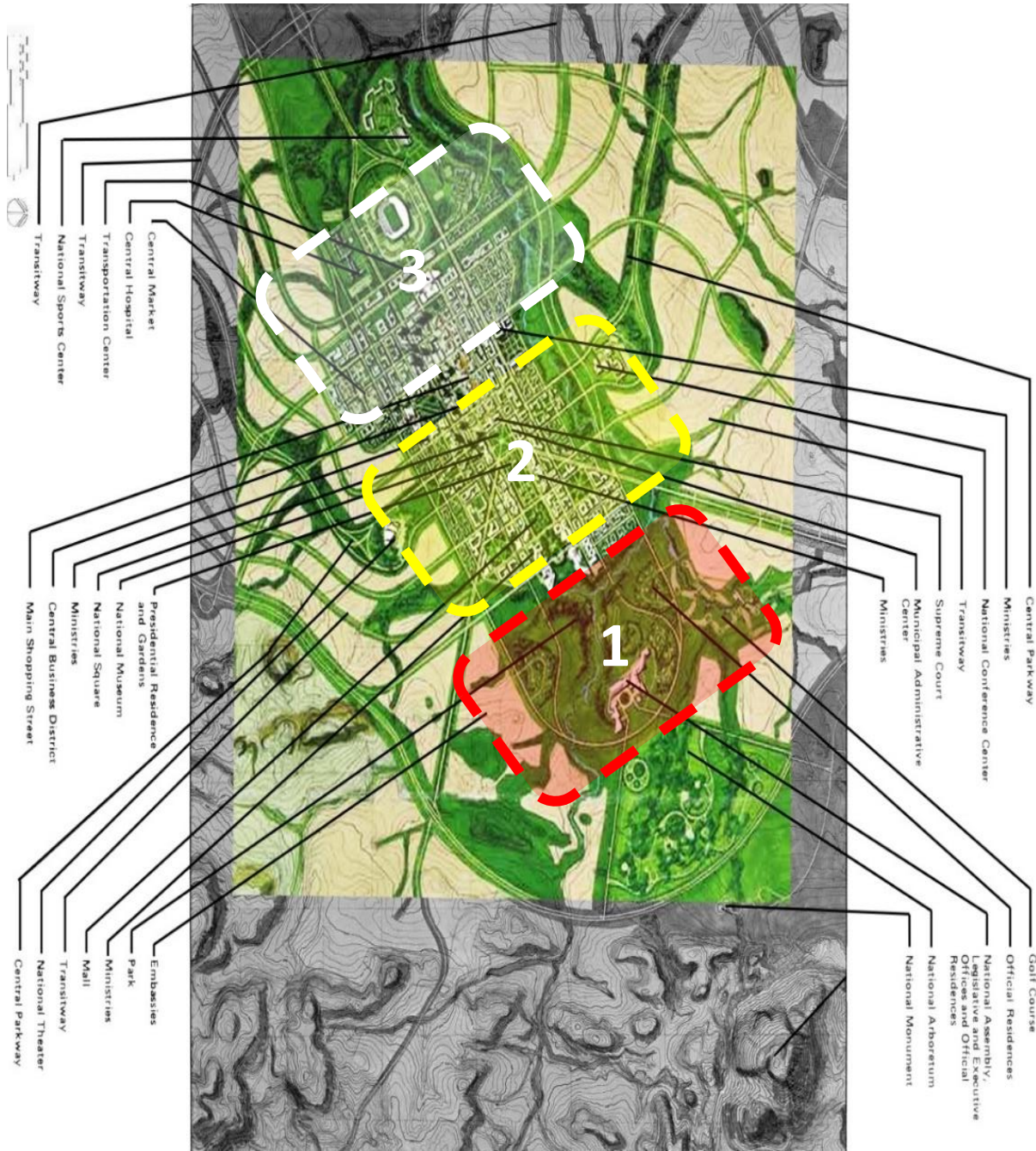
- القطاع الأول: و يشتمل على السفارات، تجمع ادارى قومي، مشتل قومي، ميدان تذكاري، منطقة للجولف.

- القطاع الثاني: و يشتمل على منطقة الوزارات، و مركز قومي للمؤتمرات، دار القضاء، مبنى إدارة البلدية، حديقة مركزية، منطقة القصر الرئاسي، استاد قومي، ميدان تذكاري، منطقة تجارية رئيسية، نقطة تجمع للمواصلات، و كذلك المنطقة الإدارية المركزية.

- القطاع الثالث: المركز القومي للرياضة، سوق تجاري مركزي، نقطة تجمع للمواصلات، مستشفى عام مركزي.

و من الملاحظ ان المنطقة المركزية للأنشطة الحكومية و الإدارية و الخدمية قد تم تقسيمها الى قطاعات وظيفية تخصصية تتجانس الأنشطة و الاستعمالات في كل قطاع وظيفي بها، كما انها من الناحية البيئية فد تخللها العديد من المناطق المفتوحة و المناطق الخضراء، هذا بخلاف حزام من المناطق الخضراء و الحدائق العامة الترفيهية، و ذلك للأخذ في الاعتبار تحقيق أسس التخطيط البيئي المستدام و جودة صحة البيئة الطبيعية بالعاصمة.





شكل (٣-٢٠) مخطط توزيع استعمالات الأراضي في المنطقة المركزية للعاصمة الجديدة (أبوجا)  
 المصدر: Goomsu Ikoku. (2004). *The city as Public Space: Abuja- The Capital City of Nigeria*.  
 FORUM Postgraduate studies Journal. Vol. 6. research paper

### ٣-٤-٥ الخلاصة:

قامت تجربة نقل عاصمة في نيجريا بتقديم مثل جيد في تخطيط المدن الجديدة في دور العواصم القومية، فبدائية من إيجاد الحل البديل للعاصمة المكتظة استثمارا و المكدسة سكانيا، مرورا باختيار الموقع الخاص للعاصمة الجديدة و الذى روعي فيه التوسط بين مختلف التجمعات العمرانية القائمة و المنتشرة على صفحة الدولة و التي تمثل أيضا كتلات طائفية متعددة، و كذلك الاعتبارات البيئية، و طرق الاتصال و الربط قوميا و إقليميا. و تم اعتماد الدور القومي و الإقليمي و الذى تقوم به العاصمة الجديدة من خلال

إعادة توزيع و تقسيم الأقاليم تخطيطيا و إداريا، فقد كان للعاصمة اقليميا الخاص يحمل ما تقوم به من دور رائد مميز.

اما عمرانيا، فقد تميز المخطط العام للعاصمة الجديدة بالتوجه نحو المحافظة على البيئة و توفير افضل قدر ممكن من تحديد و توزيع الأنماط المختلفة لاستعمالات الأراضي تبعا لوظيفتها و علاقتها بالدراسات المناخية و طبيعة الأرض من إمكانات تتيحها و محددات تفرضها. و على مستوى نسب توزيع استعمالات الأراضي فقد برز الجزء الإداري الحكومي و الخدمي عن غيره من الاستعمالات، الا ان ذلك لم يوقف المخطط من الاستفادة من الميزة النسبية للموقع و التي ميزته بمجموعة من الأنشطة الصناعية الخفيفة صغيرة الحجم كعنصر داعم للقاعدة الاقتصادية الخاصة بالمدينة. و قد روعي تقسيم هذه الأنشطة على مجموعة من المراحل التخطيطية التنموية تراعى التجانس بين مختلف القطاعات المكونة للاستعمالات الأراضي تزامنا مع ما هو متوقع من حجم السكان لكل مرحلة تخطيطية. و بالنظر للجزء التفصيلي الخاص بالمنطقة المركزية كأحد النماذج الممثلة للمخطط و التي تعتبر اهم ما يميز هذا النوع من المدن الجديدة عن غيرها من المدن، فقد عكس التناغم مع البيئة من خلال الاعتماد على المناطق الخضراء المفتوحة و التي كانت السمة الرئيسية ف المحور المركزي الممثل لمصدر الحكم و كافة الخدمات الإدارية، و كذلك انطباق المباني معماريا بالطرز التقليدية لنيجيريا لتحقيق الرمزية للهاوية النيجرية عالميا، و لتحقيق الوحدة و التي كانت احد الأسباب الأولية وراء انشاء هذه المدينة العاصمة الجديدة.

### ٣-٥ تجربة ساحل العاج في نقل العاصمة الى مدينة جديدة:

#### ٣-٥-١ المعلومات التخطيطية الأساسية عن ساحل العاج:

تقع ساحل العاج في غرب قارة افريقيا على مساحة ٣٢٢،٤٦٣ كم<sup>٢</sup>، على المحيط الأطلنطي مباشرة و الذي تقع عليه العاصمة القديمة (أبيدجان)، بعدد سكان قد بلغ في عام ٢٠١٤ الى ٢٢،١٥٧،١٠٧ نسمة<sup>٢</sup>، اما بالنسبة الى عدد سكان العاصمة القائمة (أبيدجان) قد بلغ في عام ٢٠١٤ الى ٤،٣٩٥،٢٤٣ نسمة<sup>٣</sup> اي ان العاصمة تحوى ٢٠% من الحجم الإجمالي للسكان على مساحة تقرب من ٤٢٢ كم<sup>٢</sup> اي بكثافة سكانية بلغت ١٠،٤١٥ نسمة لكل كم<sup>٢</sup>، و تعتبر ذلك هي التجمع الأكبر عمرانيا من حيث المساحة و عدد السكان داخل ساحل العاج. وتتكون ساحل العاج من ١٢ منطقة مضاف إليها منطقة خاصة للعاصمة القديمة (أبيدجان) و اخر للعاصمة الجديدة (ياموسوكرو). و يلاحظ اقتطاع الجزء الخاص بمدن العواصم القومية ضمن إقليم محدد او منطقة بعينها فضلا لما تحويه تلك المدن من خصائص تخطيطية، فالمنطقة الخاصة بالعاصمة القديمة تم تحديدها في هذا الإقليم في محاولة لتحجيم مشاكلها و تحديدها لحلها، و كذلك المنطقة الخاصة بالعاصمة الجديدة و التي قد تم اقطاعها بعد انشاء العاصمة الجديدة بها و ذلك لما لها من دور قومي و إقليمي مميز.



شكل (٣-٢٢) التقسيم الإداري والإقليمي لساحل العاج  
المصدر: [https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:C%C3:\\_administrative\\_divisions\\_%B4te\\_d%27Ivoire\\_de\\_-\\_colored2.svg](https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:C%C3:_administrative_divisions_%B4te_d%27Ivoire_de_-_colored2.svg)



شكل (٣-٢١) موقع ساحل العاج بالنسبة لقارة افريقيا  
المصدر: <http://www.un.org/Depts/Cartographic/ma:p/profile/cotedivoire.pdf>

#### ٣-٥-٢ أسباب نقل العاصمة القومية:

ان العاصمة القديمة (أبيدجان) هي اكبر المدن سكانيا و عمرانيا في ساحل العاج، و تحتوى بداخلها اكبر مقدار من فرص العمل و الاستثمارات مما يجعلها مصدر جذب لأعداد كبيرة من السكان عبر الدولة. كذلك وقوعها مباشرة على ساحل المحيط الأطلنطي و لما له من خطورة امنيته و استراتيجية على العاصمة خاصة بعد الاستقلال عن الاحتلال الفرنسي. فضلا عن انهيار و تهالك البنية التحتية و تدهور الحالة

<sup>1</sup> <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/iv.html>

<sup>2</sup> <http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=Ci>

<sup>3</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/Abidjan>



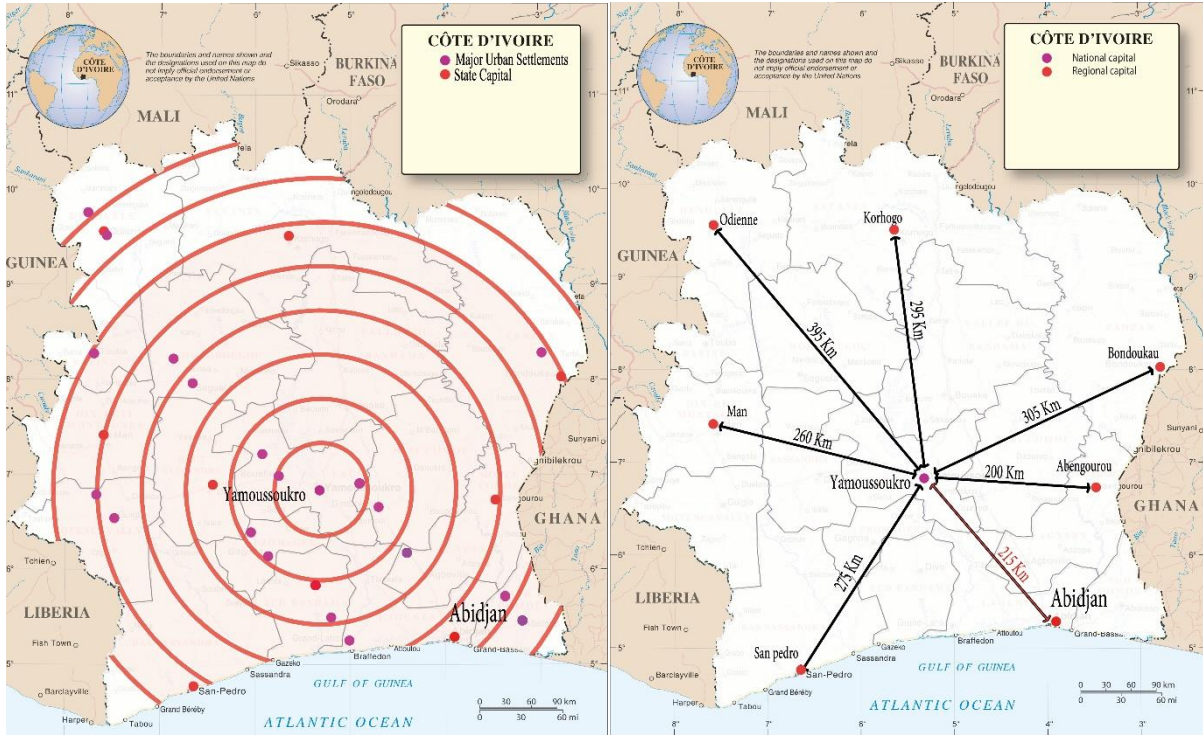
العمرانية في العاصمة (ابيدجان). كما توافر أيضا أسباب غير العمرانية و التي عادة ما تتدخل خاصة في المدن التي ترمز للدولة مثل المدن العواصم، حيث كانت رغبة الرئيس (فيليكس هوفويت) و الذي يعد الاب الروحي لساحل العاج باعتباره اول رئيسي لها بعد الحصول على الاستقلال الكامل من الاحتلال في إقامة رمز جديد للدولة الحديثة ذات القدرات و الإمكانيات المتعددة.

### ٣-٥-٣ الدراسات القومية والإقليمية لتحديد موقع العاصمة الجديدة (ياموسوكرو):

رغم من وقوع (ياموسوكرو) ضمن إقليم او منطقة تسمى (بلير) الا انها في ذاتها إقليم وحده، و قد حدث هذا الفصل بعد اعتبار (ياموسوكرو) العاصمة الجديدة للبلاد، حتى يكون التعامل معها على انها ذات كيان مستقل ذو طبيعة إدارية خاصة.

### ٣-٥-٣-١ اسس اختيار الموقع:

بعد حصول ساحل العاج على الاستقلال، كان البعد الأمني و الاستراتيجي احد اهم الأسس التي تم على أساسها اختيار موقع العاصمة الجديدة (ياموسوكرو) اذ كان لا بد لها من ان تكون في قلب مسطح الدولة، بعيدا عن الحدود الجغرافية و البحرية، كذلك كان لعلاقة الموقع بشبكات الطرق و المواصلات القومية من حيث الطرق القومية و السكك الحديدية، وقد اضيف الى كل ذلك رغبة رئيس الدولة<sup>1</sup> في نقل العاصمة الى مسقط رأسه و الذي أراد بذلك تحويلها الى عاصمة من خلال نقل الأنشطة الإدارية و السياسية، حيث قام بالفعل بعمل مخطط طموح يضم فيه مجموعة من المباني الهامة و التي سوف تجعل من تلك القرية الصغيرة العاصمة الجديدة المنتظرة، الا ان الامر لم يأخذ المسار المنشود في ذلك الوقت مما أدى الى



شكل (٣-٤) عدد التجمعات العمرانية التي تحويها النطاقات التأثيرية (٥٠ كم) من العاصمة الجديدة المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لساحل العاج، مرجع سابق

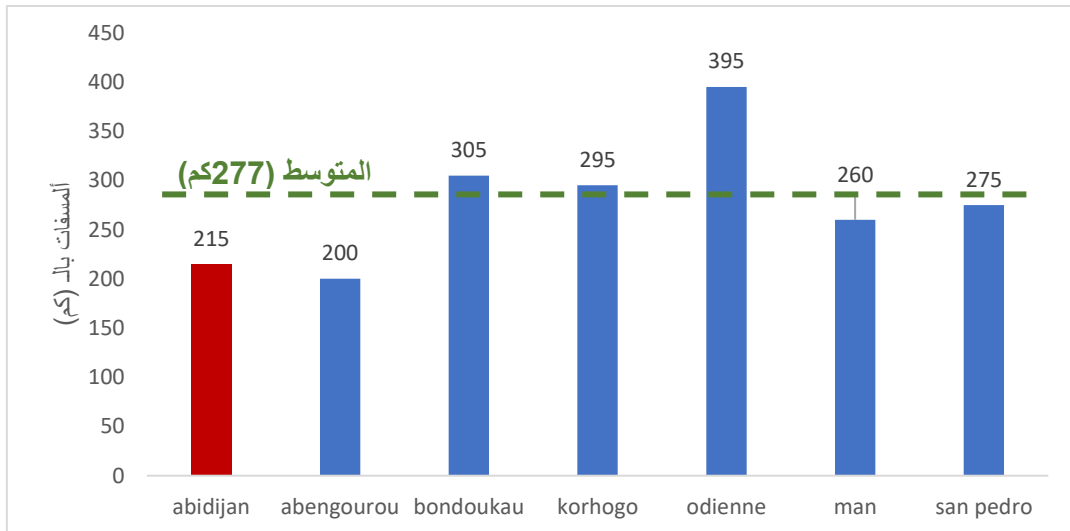
شكل (٣-٢) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لأبعد التجمعات العمرانية في الدولة المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لساحل العاج، مرجع سابق

<sup>1</sup> Ahmed Sangare. (2012). How to approach the upgrade of the urban scheme of Yamoussoukro towards sustainability?, research paper, 45th ISOCARP Congress

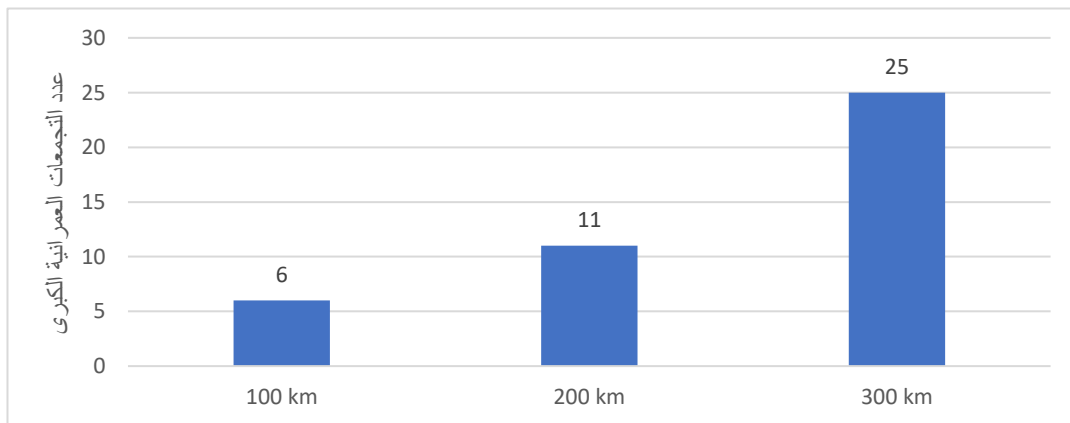
استمرار وجود الحكومة في (أبيدجان) حتى تستطيع العاصمة المخططة ان تنهض اقتصاديا و تصل الى المستوى الذى يمكن فيه ان تمثل عاصمة الدولة.

### ٣-٥-٣-٢ خاصية التمرکز و التوسط الجغرافي للعاصمة الجديدة في اطار الخريطة القومية للدولة:

نقلت العاصمة الجديدة من (أبيدجان) مسافة ٢١٥ كم للداخل، وقد تميز هذا الموقع بالتحديد بالعديد من المميزات والتي من أهمها التمرکز و التوسط في قلب الدولة والقرب المتساوي بين أكبر التجمعات العمرانية الموجودة على صفحة الدولة، فكما هو موضح في الشكل (٣-٢٣) يلاحظ انه قد تراوحت المسافة بين العاصمة الجديدة وبين العواصم الإقليمية الإدارية وأكبر التجمعات العمرانية و السكانية بين ٤٠٠ كم الى ٢٠٠ كم، و بمتوسط عام ٢٢٧ كم، و لقد حقق هذا المتوسط التباعد الكافي. عن المراكز الإقليمية و التجمعات العمرانية الكبرى القائمة اتزان العلاقات التخطيطية بين العاصمة الجديدة و بين المراكز و التجمعات العمرانية و تساوى قوى الجذب و الاستقطاب بينهم، و الذى يعد من المميزات التخطيطية عن موقع العاصمة القديمة، فضلا عن ما له من بعد امنى قومي بسبب علاقة البعيدة عن حدود الدولة.



شكل (٣-٢٥) المسافة بين موقع العاصمة الجديدة و التجمعات الحضرية الكبرى الابعد في دولة



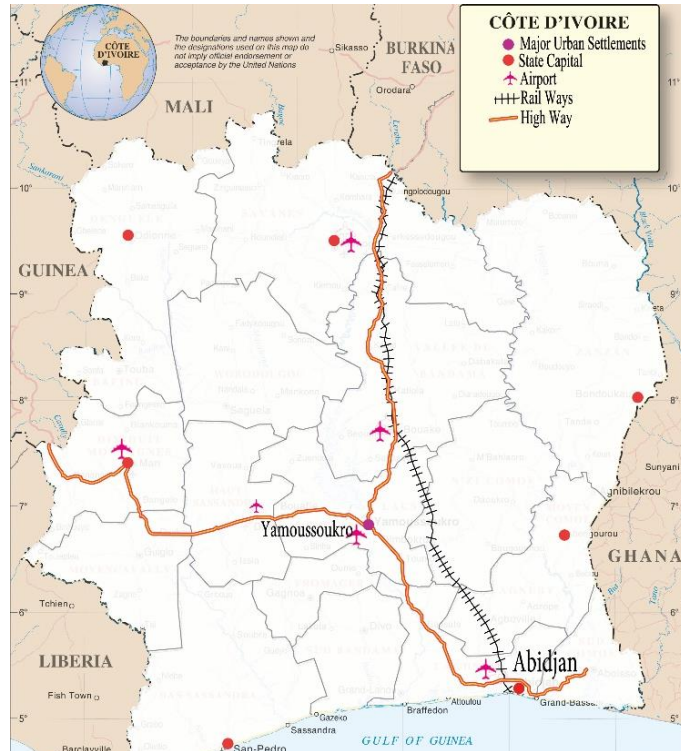
شكل (٣-٢٦) عدد التجمعات العمرانية الكبرى لكل ١٠٠ كم حول العاصمة الجديدة

### ٣-٣-٥-٣ النطاقات التأثيرية الجغرافية للعاصمة الجديدة والعلاقة بالتجمعات العمرانية القائمة:

التجمعات العمرانية في أهميتها تنقسم الى ثلاثة أنواع، و هي العاصمة القديمة، و التجمعات الأكبر حضريا، و العواصم الإدارية، و في حالة دولة مثل ساحل العاج، فكما هو موضح في الشكل (٣-٢٤) يلاحظ ان العاصمة الجديدة (ياموسوكرو) قد احتوت داخل نطاقها التأثيري و هو ٣٠٠ كم اكثر من ٩٠% من التجمعات الحضرية و التجمعات السكانية الكبيرة، فضلا عن وجود اكثر من ٩٥% من العواصم الإقليمية و الإدارية داخل نفس النطاق التأثيري، مما يجعل العاصمة الجديدة في موقع متوسط يضم في حدود الرحلات اليومية اكبر عدد ممكن من التجمعات و العواصم الإدارية حول مسطح الدولة.

### ٣-٣-٥-٤ الاتصالية والربط بين العاصمة الجديدة و التجمعات القائمة:

تتمثل للمدينة الجديدة أهمية كبيرة من حيث كيفية الوصول او الاتصالية بمختلف شبكات الطرق و المواصلات القومية، فكما تأكد قبل ذلك عن توسط و تمركز الموقع الجديد للعاصمة الجديدة الا انه يأتي بعد ذلك دور هذا الموقع من حيث علاقته بالطرق الإقليمية و القومية و شبكات السكك الحديدية و المطارات الجوية. و بالنظر الى الشكل (٣-٢٧) نجد بان العاصمة الجديدة (ياموسوكرو) تقع على احد اهم الطرق في ساحل العاج و التي تمر بطول الدول بل و يصل الا الدول المجاورة اي انه طريق دول يمر ب (أبيدجان) حتى مدينة (بوكا) و هي اكبر مدينة من حيث الحجم و عدد السكان بعد العاصمة القائمة، ثم يمتد بعد ذلك الى الدول المجاورة مثل مالي و غيرها. اما بالنسبة للسكك الحديدية فان (ياموسوكرو) لم يكن لها نصيب من الاتصال المباشر بالسكك الحديدية، الا ان اقرب محطه للسكك الحديدية تقع ضمن الـ ١٥٠ كم الأولى بعدا عن العاصمة الجديدة، اما عن المطارات ، فقد تضمن المخطط العمراني للعاصمة الجديدة على مطار دولي جديد يمكن العاصمة الجديدة من الاتصال الدولي جويا فضلا عن الامكانية بالاتصال المحلى عبر باقي المطارات المنتشرة في انحاء الدولة.



شكل (٣-٢٧) علاقة موقع العاصمة الجديدة بشبكات الاتصال القومية

المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لساحل العاج، مرجع سابق

### ٣-٥-٤ الدراسات التخطيطية العمرانية لأنشطة واستعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (ياموسوكرو):

تبلغ مساحة العاصمة الجديدة (ياموسوكرو) ٢٦٣ كم<sup>٢</sup> بعدد سكان ٢٨١،٧٣٥ نسمة في عام ٢٠١٤، و من المخطط لها ان يصل عدد السكان الى ٦٥٠،٠٠٠ نسمة عند سنة الهدف ٢٠٣٨ للمخطط.

### ٣-٥-٤-١ الفكرة التخطيطية للمخطط العام ولأنشطة استعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (ياموسوكرو):

تضمنت الفكرة التخطيطية للمخطط العاصمة الجديدة، إضافة مجموعة من المناطق ذات الأنماط المختلفة من الاستعمالات والأنشطة و وسائل المواصلات، و قد كان ذلك إضافة الى ما هو موجود بالفعل في هذه المدينة الصغيرة، و قد قام المخطط على أساس بيئي حيث روعي المناطق المفتوحة ضمن استعمالات الأراضي، و التناغم مع طبيعة البحيرات المنتشرة في المدينة و التي يقع حولها المدينة القديمة، كما هو موضح في الشكل (٢٨-٣).



شكل (٢٨-٣) المخطط العام للعاصمة الجديدة (ياموسوكرو)

المصدر: الباحث بناء على ما صدر في تقرير،

<http://www.memoireonline.com/01/13/6805/Problematique-des-amenagements-fonciers--Yamoussoukro-dans-le-cadre-du-transfert-de-la-capitale.html>

<sup>1</sup> <http://www.memoireonline.com/01/13/6805/Problematique-des-amenagements-fonciers--Yamoussoukro-dans-le-cadre-du-transfert-de-la-capitale.html>



و قد تضمن المخطط مجموعة من المناطق المتجانسة تم اضافتها على اعتماد على محاور الحركة الرئيسية و المتمثلة في شبكات الطرق الرئيسية و التي تصل المدينة بما حولها من تجمعات عمرانية قائمة، و قد كانت وظائف تلك المناطق كالتالي:

- المنطقة الدبلوماسية، و التي تضم كافة الأنشطة الإدارية و الحكومية و الخدمات الإقليمية المختلفة، و تضمن أيضا على جانبيها مجموعات سكنية تمثل الجزء السكنى الخاص بهذه المنطقة للعاملين بالوزرات و الهيئات الدولية، كذلك السفارات و الهيئات الدبلوماسية كما بالشكل (٣-٢٨).

- المنطقة الخدمات الإقليمية، و التي تضم مجموعة كبيرة من الجامعات و مراكز البحثية المتخصصة، و الهيئات القومية المختلفة و فنادق، و من ضمنها المطار الدولي الجديد الخاص بالعاصمة الجديدة، و كذلك الأماكن السياحية، حيث تمتاز (ياموسوكرو) بوجود مقر الباز ليكا فيها و الذى يجعلها مقصدا سياحيا ذو طابع ديني.

- المناطق السكنية و مناطق الخدمات و التي سوف تحمل دور استيعاب الزيادة السكانية المتوقعة لهذه المدينة الجديدة باعتبارها العاصمة الجديدة و التي سوف تكون القطب الأكثر جذبا للسكان لتنافس العاصمة الاقتصادية (ايبيجان).

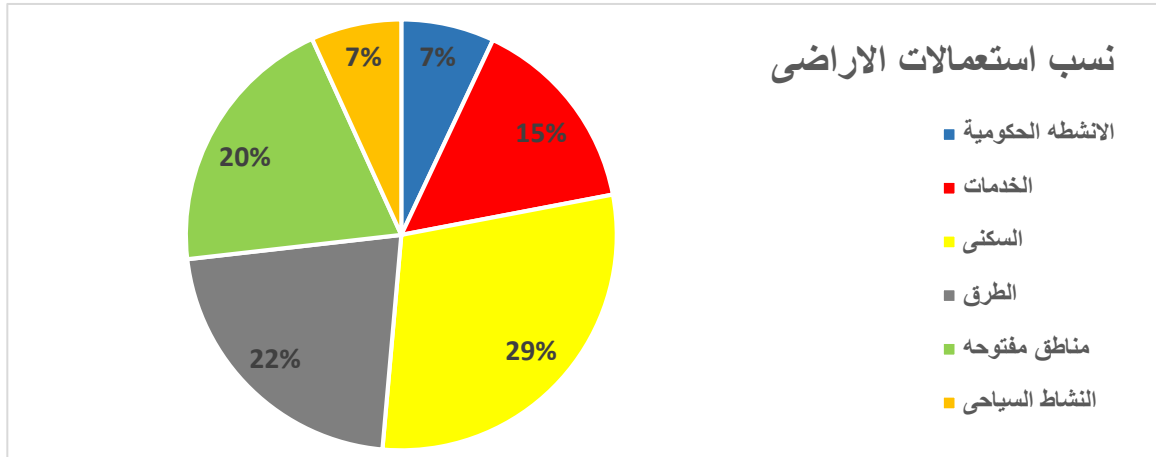
و لقد تحددت الأنشطة و استعمالات الأراضي في المخطط بمساحات و نسب معينة تبعث الحجم المتوقع من السكان في المدينة الجديدة، و كذلك مراعاة لوظيفة المدينة الإدارية، فقد بلغ الجزء الإداري الحكومي مساحته ١٩ كم<sup>٢</sup> بنسبة مئوية ٧% من إجمالي مساحة المدينة، اما عن المناطق السكنية و الاحياء فقد بلغت مساحتها ٧٦،٢ كم<sup>٢</sup> بنسبة مئوية ٢٩،٤% من إجمالي مساحة المدينة، اما عن المناطق الخدمية فقد وصلت مساحتها الى ٣٩،٤٥ كم<sup>٢</sup> بنسبة مئوية ١٥%، و المناطق الخضراء و المفتوحة بمساحة ٥٢،٦ كم<sup>٢</sup> و بنسبة مئوية ٢٠% من إجمالي مساحة المدينة، و يوضح الجدول (٣-٣) توزيع هذه المساحات بنسبها المئوية.

النسبة المئوية	الاستعمال (كم <sup>٢</sup> )	الاستعمال
٧%	١٨،٤	الأنشطة الحكومية
١٥%	٣٩،٤٥	الخدمات
٢٩،٤%	٧٦،٢	السكنى
٦،٨%	١٥،٧	النشاط السياحى
٢١،٨%	٥٥،٢	طرق و مرافق
٢٠%	٥٢،٦	مناطق مفتوحة
١٠٠%	٢٦٣	الإجمالي

جدول (٣-٣) توزيع مساحات استعمالات الاراضى و الانشطة بالعاصمة الجديدة (ياموسوكرو)

المصدر: الباحث بناء على ما صدر في البحث، Ahmed Sangare. (2012). **How to approach the upgrade of the 45th ISOCARP Congress, research paper, urban scheme of Yamoussoukro towards sustainability?** يلاحظ من الجدول (٣-٣) أيضا ان الطابع الوظيفي للمدينة الجديدة كعاصمة قد انعكس على نمط توزيع استعمالات الأراضي فنجد الجزء الإداري و الأنشطة الحكومية ٧% من إجمالي المدينة، و كذلك المقدار المخصص للمناطق المفتوحة وصل الى ٢٠% و الذى يعكس الأساس التخطيطي البيئي و تحقيق التكامل الأيكولوجي مع المسطحات المائية الموجودة بالمدينة، و لما ذلك من مردود على الأساس السياحي أيضا كأحد مقومات المدينة و قاعدة اقتصادية أساسية غير الدور الوظيفي الإداري، و يوضح الشكل (٣-٢٢) توزيع نسب استعمالات الأراضي للمدينة.





شكل (٣-٢٩) ديجرام تحليلى لنسب استعمالات الاراضى بالعاصمة الجديدة (ياموسوكرو)  
المصدر: الباحث

### ٣-٥-٤-٢ الاتصالية و الترابط بين القطاعات الرئيسية في لاستعمالات الأراضي في العاصمة الجديدة (ياموسوكرو):

المخطط العام لمدينة (ياموسوكرو) احتوى على نوعين فقط من وسائل الاتصال سواء الداخلية او الخارجية و التي تتمثل في الاتصال بالتجمعات الأخرى عبر الدولة، فكانت الطرق ذات النمط المتعامد، و الذي يبرز بشكل واضح جدا عند المنطقة الخاصة بالحكومات و الخدمات الإدارية، كما هو واضح في الشكل (٣-٣١)، و يتضح أيضا من المخطط وجود المطار الدولي يبعد مسافة ال ٧ كم من قلب المدينة في اتجاه الشمال كعنصر اخر للاتصال الجوي، اما بالنسبة للسكك الحديدية او للخطوط الداخلية من مترو او ترام فقد خلت المدينة الجديدة من هذه الوسائل باعتبار صغر حجم المخطط و حجم السكان المتوقع بالنسبة للحاجة الى المزيد من التسهيلات عبر المدينة.



شكل (٣-٣١) نمط شبكة الطرق في مخطط العاصمة الجديدة  
المصدر:

<http://www.memoireonline.com/01/13/6805/P/roblematique-des-amenagements-fonciers--Yamoussoukro-dans-le-cadre-du-transfert-de-la-capitale.html>



شكل (٣-٣٠) مخطط توزيع الانشطة واستعمالات الأراضي في المنطقة المركزية  
المصدر:

<http://www.memoireonline.com/01/13/6805/P/roblematique-des-amenagements-fonciers--Yamoussoukro-dans-le-cadre-du-transfert-de-la-capitale.html>

### ٣-٤-٥-٣ المنطقة المركزية للأنشطة الإدارية و الحكومية و الدبلوماسية:

تميزت مدينة (ياموسوكرو) بطابع سياحي له مرجعيه دينيه، فقد احتوت هذه المدينة -بعد قرار الرئيس (فيليكس هوفويت) بتحويلها الى عاصمة قومية- على مجموعته كبيرة من المباني الهامة ذات الطابع السياحي مثل الفنادق و المنتجعات و قد احتوت أيضا على ارض كبيرة للجولف، و عدد من البحيرات الصناعية على راس كل هذا احتوت هذه المدينة على كنسية البازليكا، و التي تعدد مزارا سياحيا و دينيا ذات نطاق واسع في المنطقة<sup>1</sup> و قد اضيف كذلك جزء خاص للمنطقة الدبلوماسية ناحيه الجنوب، يتضح فيها من المخطط تصميمها المختلف و المميز عن باقي المخطط لما يتوفر فيه من محورية و تماثل حول محور يضم على جانبيه المباني الحكومية و الهيئات الدبلوماسية و في النهاية يتواجد المقر الخاص بالحكم للدولة. و يتقاطع هذا المحور محور اخضر عبارة عن مجموعة من المناطق الخضراء و المفتوحة و التي تصل بين المناطق السكنية على جانبي المحور شمالا و جنوبا كما في الشكل (٣-٣٠).

و يلاحظ من المخطط مراعاة التجانس و التدرج الوظيفي للمباني الحكومية و علاقتها بالمحور الرئيسي والمتعامد على المقر الرئاسي للدولة، حتى يصل الى الجزء السكني و الخاص بتلك المنطقة أيضا، و كذلك تخلل المنطقة بعدد من المناطق الخضراء المفتوحة مما يعكس الأساس البيئي كأحد أسس التخطيط، و تمثل هذه المنطقة وحدة متكاملة تكاد تكون مستقلة تماما عن المدينة و هي على اتصال مباشر بالمطار في الناحية الأخرى من المدينة عبر احد اهم الطرق الرئيسية في المدينة.

### ٣-٥-٥-٣ الخلاصة:

كانت لتجربة نقل العاصمة في ساحل العاج العديد من الجوانب التخطيطية المتميزة، فبرغم من ان البعد الأمني و الاستراتيجي كان المحرك الأصيل في ظهور هذه الحركة للنور على أساس الاعتبارات السياسية و حصولها على الاستقلال، الا انه مازالت المشاكل التي تضمها العاصمة القديمة من تركيز للسكان و اجتذاب للاستثمارات و فرص العمل، و تهالك بنية التحتية، و موقعها في جنوب البلاد على الساحل الأطلنطي. جاءت الدولة بمنظور جديد نحو انشاء هاوية جديدة للدولة محاولة تفادي كل ما برز من مشاكل في العاصمة القديمة، من خلال أسس اختيار الموقع و التي قامت على أسس بيئية و موارد طبيعية و سياحية لتكون القاعدة الاقتصادية للعاصمة الجديدة اضافة الى الجانب الإداري، و كذلك علاقة الموقع بما حوله من تجمعات عمرانية و سكانية من خلال البعد و التوسط و طرق النقل و المواصلات، و قد نجح الموقع في تحقيق المقدار الأكبر من كل هذه الخصائص، فضلا عن الدور الإقليمي و الذي أدى الى فصل هذه المدينة الجديدة بإقليم اداري خاص بها يضمن توفير المتطلبات الكافية لتحقيق المقصود التنموي طبقا لسنوات الهدف التخطيطية، و حتى لا تطغى على باقي الأقاليم مثل ما حدث في العاصمة القديمة (ابيدجان).

و على المستوى العمراني، فكانت مدينة (ياموسوكرو) نواه لاستقبال التخطيط الجديد للعاصمة الجديدة، و ذلك لما تحتويه مميزات طبيعية و سياحية و نواه سكانية تجعل لها أساس قوى للانطلاق نحو التنمية المنشودة، و قد انعكس ذلك في صورة المخطط و الذي ضم مجموعة من الخدمات الإقليمية المتميزة مثل الفنادق و الجامعات و المراكز الأبحاث و المؤتمرات، و التي اتخذت محاور الطرق الرئيسية أساس لتوطن و الامتداد و كذلك اضافة الجزء المميز و هو الجزء الإداري و الذي اخذ طابع يختلف عن باقي المخطط كونه محاط بحزام اخضر و ذو نمط عمراني يؤكد على الرمزية و سيطرة الدولة، و تم التأكيد على الهاوية من خلال الاستناد الى الطابع و الطراز المعماري المحلي، و على الجانب البيئي من خلال خلخله المدينة و خاصة الجزء الإداري بمناطق خضراء و مفتوحة.

<sup>1</sup> Ahmed Sangare. (2012). **How to approach the upgrade of the urban scheme of Yamoussoukro towards sustainability?**, research paper, 45th ISOCARP Congress

### ٣-٦ تجربة كازاخستان في نقل العاصمة الى مدينة جديدة:

#### ٣-٦-١ المعلومات التخطيطية الأساسية عن كازخستان:

تقع كازاخستان في وسط شمال اسيا، و تعد من اكثر الدول ذات الأراضي المعدومة الاتصال بالموارد المائية، حيث انها تاسع اكبر دولة في العالم من حيث المساحة، و التي بلغت ٢،٧ مليون كيلو متر مربع أي انها ضعف مساحة مصر بحوالي مرة و نصف، و يبلغ عدد سكانها ١٧ مليون نسمة عام ٢٠١٥، بعد ان حصلت كازاخستان عن الاستقلال التام من التبعية للاتحاد السوفيتي عام ١٩٩١، بدأت توجهات الدولة و على راسها رئيس الدولة في المحاولة الجادة نحو اثبات ذات تلك الدولة المستقلة و النهوض الشامل باقتصادها المستقل و باعتبارها دولة قادرة على المنافسة على المستوى العالمي. حيث كانت العاصمة القديمة (المانتى) تقع في الجهة الجنوبية وعلى حدود الدولة مع قيرغيزستان، و كانت تضم عدد سكان وصل الى ١،٧٠٣،٤٨١ نسمة أي تضم حوالي ١٠% من إجمالي عدد السكان القومي و على مساحة ٦٨٢ كم٢، مما يجعل الكثافة السكانية بها قد وصلت الى ٢،٤٩٧ نسمة لكل كم٢. تنقسم كزاخستان الى ١٤ إقليم ادارى وتخطيطي كما في الشكل (٣-٣)، و نجد بان كل من العاصمة القديمة و العاصمة الجديدة كل منهم ضمن إقليم يضم عدد من التجمعات العمرانية الكبرى، و لم يتم فصل العاصمة الجديدة بإقليم مخصص لها كما في نيجريا و ساحل العاج.



شكل (٣-٣) التقسيم الإداري والإقليمي لكزاخستان

المصدر:

[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/26/Kazakhstan\\_provinces\\_and\\_province\\_capitals.svg/650px-Kazakhstan\\_provinces\\_and\\_province\\_capitals.svg.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/26/Kazakhstan_provinces_and_province_capitals.svg/650px-Kazakhstan_provinces_and_province_capitals.svg.png)



شكل (٣-٣) موقع كازخستان بالنسبة لقارة

المصدر:

<http://www.un.org/Depts/Cartographic/map/profile/kazakhst.pdf>

### ٣-٦-٢ أسباب نقل العاصمة القومية:

عام ١٩٩٧ تم الاعلان عن نقل العاصمة الدولة من مدينة (المانتى) الى مدينة (استانا) وكان لهذا النقل عدد اسباب رئيسة منها:<sup>٤</sup>

<sup>1</sup> <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/kz.html>

<sup>2</sup> <http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=KZ>

<sup>3</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/Almaty>

<sup>4</sup> <http://www.kisho.co.jp/page/222.html>

- تهالك البنية التحتية في العاصمة القديمة و تكديسها بالسكان، فضلا عن مواقعها على اطراف البلاد، و بين مجموعه من المحددات الطبيعية و التي قد تكون عائق امام احداث التنمية المرجوة سواء من انحصارها بين الجبال ، و تعرضها لمخاطر الطبيعية كالزلازل و السيول.

- محاولة اثبات الهوية الجديدة للدولة بعد استقلالها من الاتحاد السوفيتي والسيطرة الروسية.

- احداث تنمية اقتصادية حقيقية من خلال استغلال الامكانيات والقدرات المنتشرة في ارجاء الدولة.

### ٣-٦-٣ الدراسات القومية والإقليمية لتحديد موقع العاصمة الجديدة (استانا):

كانت فكرة نقل العاصمة يقع ضمن مخطط قومي يتضمن توفير مجموعة من الفرص التنموية لرفع كفاءة الدولة ومستوى المعيشة الخاص بالأفراد و الذي يتوطن ضمن مجموعة من المحاور الواعدة على صفحة الدولة.

### ٣-٦-٣-١ أسباب اختيار الموقع:

اختيرت (استانا) لنقل العاصمة اليها باعتبار وقوعها على اهم محور تنموي يربط الدولة من الشمال الى الجنوب فأستانا هي نقطة التقاء اكثر من محور تنموي قد تمت دراسته بالفعل، و ان مدينة استانا تقع في قلب الدولة من حيث علاقتها بالحدود الخارجية ، و يتركز بها مجموعة كبيرة من الصناعات و التي كانت تتركز عليها الدولة اقتصاديا. AAKR هو المحور الرئيسي (Astana) ، Akmola and Karaganda Region و الذي يمتد من (المانتى) في الجنوب مرورا بمدينة (كاراجاندى) ثم مدينة استانا ثم (بقاديسوك) في اقصى الشمال كما هو موضح في الشكل (٤-٣٤). ويقوم هذا المحور على التنمية الصناعية و التي سوف تتمركز في مدينة (كاراجاندى) و التنمية الزراعية و التي سوف تتمركز في مدينة (المانتى) على ان تكون العمليات المالية و الادارية و الحكومية متمركزة في مدينة استانا. كذلك رجع اختيار موقع (استانا) لتوسطها و وقوعها في قلب الدولة بين مختلف التجمعات العمرانية القائمة، و علاقتها بشبكات الطرق القومية، و كذلك توافر بها نواه سكانية قائمة على التنمية الزراعية و الصناعات الخفيفة، فضلا عن ما يحمله الموقع من مقومات طبيعية تمكن من ابراز الهاوية الجديدة للدولة بعد الاستقلال، و تحقيق الرؤية التنموية الاقتصادية للدولة.



شكل (٤-٣٤) محاور التنمية الاقليمية، ضمن الرؤية القومية لكزاخستان

المصدر: Turlybek Mussabayev and Karlygash Muldagaliyeva. (2012). *Conceptual Approaches* REAL ، research paper، on the Development of the Territory of the Republic Kazakhstan CORP Conference

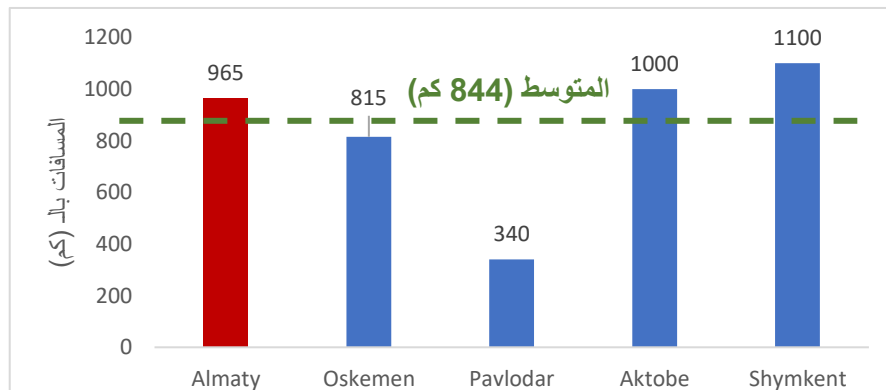
<sup>1</sup> Japan International Cooperation Agency. (2001). *The Study on The Master Plan for The Development of The City of Astana in The Republic of Kazakhstan*، Final Report، Capital Development Corporation، City of Astana.

### ٣-٦-٢-٣ خاصية التمرکز والتوسط الجغرافي للعاصمة الجديدة في اطار الخريطة القومية للدولة:

تقع العاصمة الجديدة (استانا) في قلب الدولة على عكس العاصمة القديمة (المانتى) و التي كانت في اقصى الجنوب و على حدود الدولة مباشرة، فبالنظر الى الشكل (٣-٣٥) يلاحظ ان مدينة (استانا) تميز موقعها بالتوسط بين معظم التجمعات العمرانية و السكانية و التي يتعدى عدد سكانها المائة الف نسمة ، حيث تبعد مدينة (استانا) عن العاصمة القديمة (المانتى) قرابة ٩٦٥ كم ، و هذه المسافة تعكس اعتماد هذه التجربة على التوجه نحو الانفصال و الانفلات تماما من نطاقات العاصمة القديمة (المانتى) و الاعتماد على تكوين مدينة جديدة مستقلة تماما عن العاصمة القديمة، و قد اختيرت هذه المسافة أيضا لمنع احتمالية وقوع العاصمة الجديدة كأحد ضواحي العاصمة القديمة تبعا لقوه جذبها الشديدة. كذلك تراوحت المسافة عن باقي التجمعات العمرانية الكبيرة من ٣٤٠ كم كحد ادنى و هي مدينة (بفلودار) و ١١٠٠ كم كحد اقصى و هي مدينة (شمكنت)، اى بمتوسط عام بلغ ٨٤٤ كم، و الذى يحقق الاتزان بين العاصمة الجديدة و بين معظم المراكز و التجمعات العمرانية عبر الدولة، و هذا بالطبع احد اهم الخصائص التي لم تستطع (المانتى) - العاصمة القديمة- من تحقيقه.



شكل (٣-٣٥) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لأبعد التجمعات العمرانية في الدولة  
المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لكزاخستان، مرجع سابق



شكل (٣-٣٦) مقدار بعد التجمعات العمرانية الكبرى الأبعد في الدولة عن العاصمة الجديدة

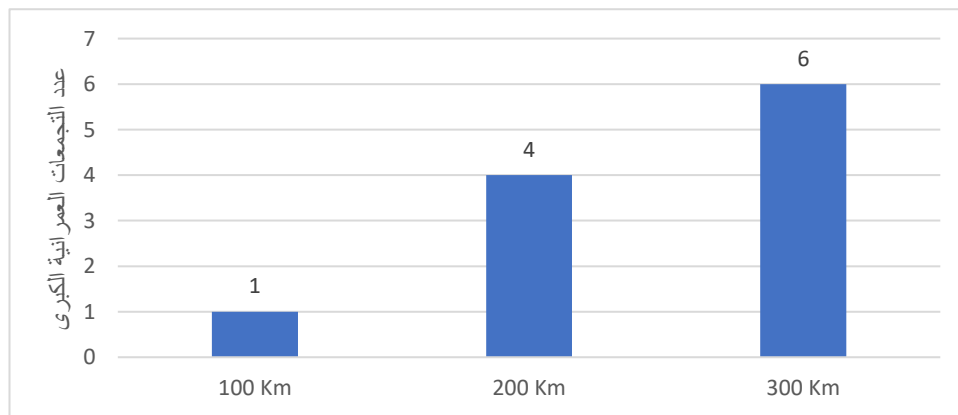


### ٣-٦-٣-٣ النطاقات التأثيرية الجغرافية للعاصمة الجديدة والعلاقة بالتجمعات العمرانية القائمة:

بالنظر الى موقع العاصمة الجديدة و ما تضمه حولها داخل نطاقات التأثيرية تمثل حلقات بنصف قطر متدرج ٥٠ كم بعدا عن العاصمة الجديدة، نجد تغطيه للتجمعات العمرانية القائمة و ما تحويها من اعداد السكان، سواء من التجمعات الأهم من حيث اعداد السكان او من حيث العواصم الإقليمية و الإدارية في كل منطقة او إقليم، حيث وصل النسبة ضمن هذه النطاقات الى ٤١,٢ % من إجمالي اعداد التجمعات على مستوى الدولة، و نجد انه على الرغم من اتساع المساحات و المسافات في دولة كزاخستان، الا ان موقع العاصمة الجديدة يمتاز بعلاقته الجيدة بالنسبة للتجمعات العمرانية و التي تتواجد مكانيا في الشمال حول العاصمة الجديدة، و بالنظر الى النسبة التي تحويها النطاقات التأثيرية من تجمعات كما بالشكل (٣-٣٧) نجد بان المنطقة المختارة ذات قاعدة سكانية قابلة للنمو و ليس ضمن مناطق متشعبة بالسكان، كروية نحو توجيه محاور التنمية نحو الأماكن الأقل نصيبا من السكان و الاستثمارات.



شكل (٣-٣٧) عدد التجمعات العمرانية التي تحويها النطاقات التأثيرية (كل ٥٠ كم) من العاصمة المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة كزاخستان، مرجع سابق

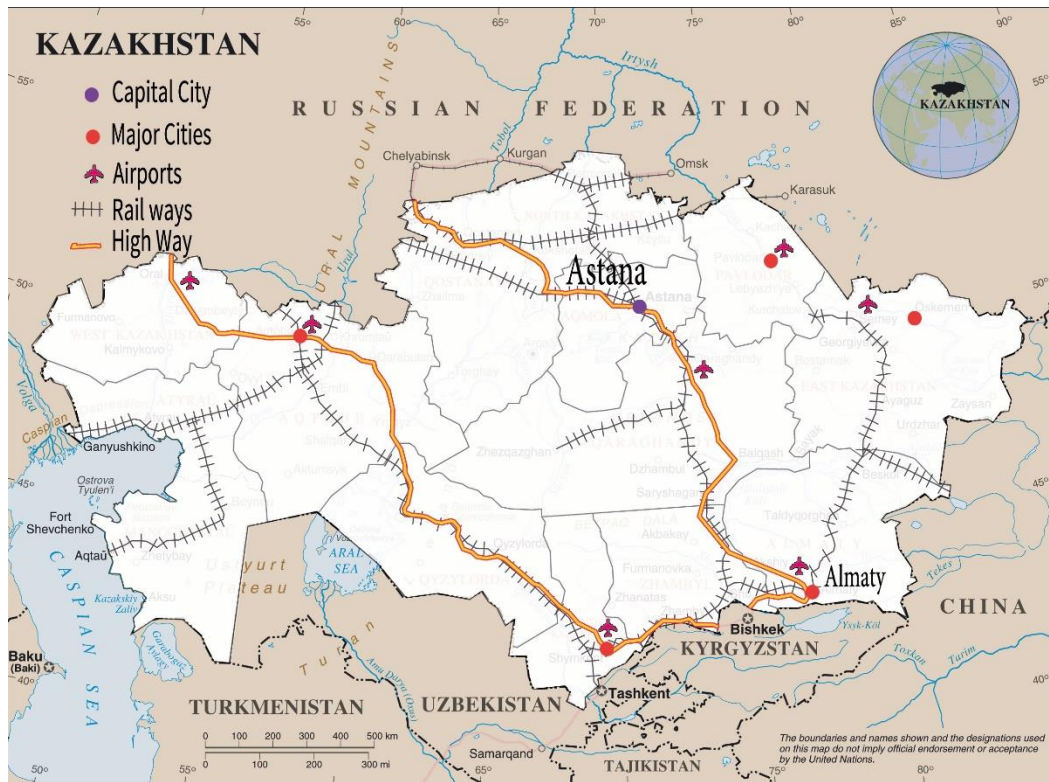


شكل (٣-٣٨) عدد التجمعات العمرانية تراكميا لكل ١٠٠ كم حول العاصمة الجديدة

### ٣-٦-٤-٣ الاتصالية و الربط بين العاصمة الجديدة و التجمعات العمرانية القائمة:

تمتاز مدينة استانا عن غيرها بوقعها مباشرة على احد اهم الطرق الدولية في كزاخستان و الذي يمر عبر الدولة حتى يصل الى الاتحاد السوفيتي في الشمال، فضلا عن اتصالها أيضا بطريق إقليمي يمر من الجنوب الى الشمال يربط بين العاصمة القديمة و العاصمة الجديدة و هو يمثل محور هام للحركة على المحور الإقليمي التنموي في نفس المنطقة، كذلك يمر الموقع بعد عدد من الخطوط الخاصة بالسكك الحديدية و الذي يعتبر عنصر هام سواء على عمليه الانتقال للسكان من و الى العاصمة الجديدة او للبضائع و تنشيط العملية الاقتصادية. و كما هو واضح في الشكل (٣-٣٩) بان خط السكة الحديد متصل أيضا من الجنوب عند العاصمة القديمة (المانتى) و حتى العاصمة الجديدة في الشمال، و على المستوى النقل الجوي فانا مدينة استانا قد تضمن مخططها العمراني انشاء مطار جوى دولي جديد في الجنوب يمثل تحقيق الاتصال الجوي محليا بين المطارات المنتشرة في ارجاء الدولة و بين دول العالم المختلفة و كل من له اتصال بالمدينة الجديدة.

مما سبق يمكن استخلاص ان الموقع المختار للعاصمة الجديدة (استانا) كان لديه من مقومات الاتصال ما يمكنه من خدمة العاصمة الجديدة، بالإضافة الى ما احتوى المخطط العمراني من تهيأه ما تبقى من عناصر الاتصال مثل الاتصال الجوي، و بذلك اصبح لموقع (استانا) القدرة على منافسة موقع العاصمة القديمة (المانتى) و الذي كان نقطة اتصال ضخمة عبر الدولة باعتبارها مركز جاذب لكل الأنشطة المختلفة.



شكل (٣-٣٩) علاقة العاصمة الجديدة بشبكات الطرق القومية

المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لكزاخستان، مرجع سابق

### ٣-٦-٤ الدراسات التخطيطية العمرانية لأنشطة واستعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (أستانا) :

تميزت هذه التجربة بان نقل العاصمة فيها كان اضافه و تعديل على مدينة قائمه بالفعل منذ ١٨٢٤١، الا انها كانت صغيره جدا و بدأت في النمو حتى عام ١٩٩١ حيث اعلن الاستقلال لجمهورية كزاخستان و وصل تعداد سكانها ٢٧٠،٠٠٠ نسمة، و في عام ١٩٩٧ تم الإعلان عن نقل العاصمة الجديدة لكزاخستان من (المانتى) الى (استانا). كانت الدراسات الوضع الراهن للمدينة من اهم سمات الدراسة في هذه التجربة حيث كانت تقوم على كيفية تحويل هذه المدينة الى عاصمة جديدة للبلاد، و قد تم التخطيط عبر مسابقة دوليه من قبل الحكومة حول الرؤية التخطيطية المتوقعة لهذه المدينة و كيفية تحويلها عمرانيا و معماريا لتصبح عاصمة جديدة تبرز فيها سمات الهوية للدولة الجديدة.

### ٣-٦-٤-١ الفكرة التخطيطية للمخطط العام ولأنشطة استعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (استانا):

عام ١٩٩٨ فاز المعماري الياباني (كيش كوركوا) بمسابقة تخطيط وتصميم العاصمة الجديدة لكزاخستان، و قد كانت المساحة المخصصة للعاصمة الجديدة ٣٩٨ كم<sup>٢</sup> و بعدد سكان متوقع عند سنة الهدف ٢٠٣٠ يبلغ ١،٢٠٠،٠٠٠ نسمة<sup>٢</sup> و قد تضمن هذا المخطط عده أسس تخطيطية قام المخطط بتحقيقها و هي:<sup>٣</sup>

- التكافل بين التاريخ والحاضر: تحقيق اقصى قدر من الحفاظ على المباني والمرافق القائمة.
- الكفاءة الطبيعية: تكوين الامتداد الخاص بالمدينة حول ضافتي النهر.
- التكامل بين مختلف الثقافات: تكوين مدينة عالمية تستطيع الانسجام مع كافة العروق ومختلف الأديان.
- تكافل المدينة النظام البيئي كافة: تقديم محور بيئي ينبع من خلال توفير الشوارع ذات الأشجار الطويلة، والغابات و التكتلات الخضراء على ضفاف النهر، لتحقيق تأثير فعال للتنوع البيولوجي.
- التكافل بين التكنولوجيا الحديثة و الطرق التقليدية: تحقيق الوحدة بين التقليدي و الحديث من خلال الرمزية المجردة اى تجريد التصاميم المعمارية التقليدية
- تقديم نظام استراتيجي جديد للزراعة.
- التكامل بين حركة المشاة و السيارات: تخليق مدينة امنة عبر تمكين المناطق الخضراء و ممرات المشاة.
- محاور قابله للامتداد: تخطيط محاور المدينة المستقبلية عبر السكك الحديدية و المركز المدينة القائم نحو الجنوب للوصول الى المركز الجديد في الضفة الأخرى من النهر.
- مناطق سكنية حول النهر: تقسيم مناطق سكنيه قابله للزيادة حول ضفاف النهر و التي يمكن استخدامها مستقبلا مع زيادة المدينة سكانيا.
- الاتصالية عبر الطريق الدائري: اقتراح ٣ طرق دائرية تحيط بكل المناطق القائمة و المناطق الجديدة بالمدينة لتحقيق أفضل نوع من الاتصالية.
- إعادة استخدام مياه الصرف: إعادة استخدام مياه الصرف في الزراعة والتشجير.
- الغابات البيئية: استغلال مياه الامطار في التشجير لتخفيف العبء البيئي لعملية التنمية.

<sup>1</sup> Japan International Cooperation Agency. (2001). **The Study on The Master Plan for The Development of The City of Astana in The Republic of Kazakhstan**، Final Report، Capital Development Corporation، City of Astana.

<sup>2</sup> <http://astana.gov.kz/en/modules/material/47>

<sup>3</sup> <http://www.kisho.co.jp/page/222.html>



- زراعه صديقة للبيئة: توفير ضواحي زراعية جديدة في نواحي المدينة.
- إعادة تدوير المخلفات المعالجة.
- التكافل بين الزراعة والمدينة: التنمية الزراعية داخل وحول استانا من اجل ضمان الامن الغذائي للمواطنين، ودمج المجتمع الريفي ضمن وسائل ثابتة للعيش.



شكل (٣-٤١) المخطط العام للعاصمة الجديدة (استانا)

المصدر: <http://www.newtowninstitute.org/newtowndata/newtown.php?newtownId=233>

بالنسبة للمخطط العام لأنشطة استعمالات الأراضي في العاصمة الجديدة (استانا) فقد اشتمل على مجموعة من الاستعمالات الإدارية على الضفة الغربية للنهر المار في على اطراف المدينة القديمة، حيث كانت المدينة القديمة تقع على الجزء الشرقي من النهر، و قد قام المخطط باعتماد الجزء الغربي ليكون المقر الجديد للمباني الإدارية و الوزارات و مقر الحكم، على ان يتم الاستفادة من النهر لتحقيق المدينة الرمزية المطلوبة للعاصمة الجديدة كما هو موضح في الشكل (٣-٤١)، و يمكن ملاحظة الاختلاف في نمط التخطيط المتبع من خلال التحول الى النمط التخطيطي الشبكي، و تحقيق السيطرة من خلال تماثل المباني الممتلئة للإدارة حول محور مميز، و قد تم أيضا احاطة المدينة بحزام اخضر و طريق دائري لسهولة الاتصال و تحديد نمو المدينة نحو الداخل، و قامت المدينة على استصلاح الأراضي الزراعية و الغابات الخضراء الكبيرة المميزة لمدينة (أستانا).

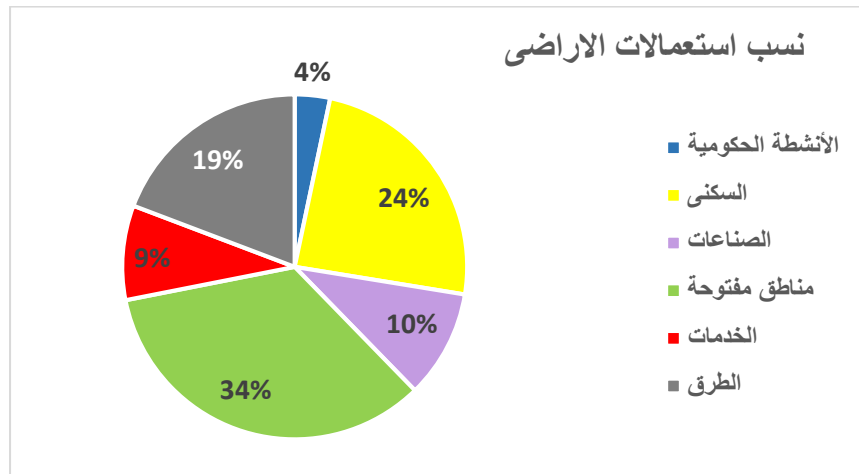
و لقد تحددت الأنشطة و استعمالات الأراضي المتضمنة في مخطط العاصمة الجديدة (أستانا) في منطقة إدارية تضم الأنشطة الحكومية و الهيئات القومية و الدبلوماسية بمساحة قد بلغت ١١،٩ كم ٢ بنسبة مئوية ٣،١% من إجمالي مساحة المدينة، و مجموعة من المناطق السكنية و الاحياء بمساحة قد بلغت ٨٧،٥ كم ٢ بنسبة مئوية ٢٢% وصلت الى ، و منطقة صناعية متخصصة تم استحداثها في المخطط بمساحة ٣٥،٨ كم ٢ بنسبة مئوية وصلت الى ٩،٥% ، و كان النصيب الأكبر للمناطق الخضراء و المناطق

المفتوحة و المصدات الخضراء لتكون الغابات الخضراء لحماية النظام الأيكولوجي و الذي سوف يقوم بحماية المدينة من رياح الشتاء و عواصف الاتربة<sup>١</sup> في الصيف بمساحة ١٢٧,٣ كم<sup>٢</sup> أي بنسبة مئوية ٣٢% قد وصلت الى من إجمالي المخطط العام، و في جدول (٣-٤) يوضح التفصيل الخاص بمساحات استعمالات الأراضي المستهدفة حتى ٢٠٣٠.

النسبة المئوية	٢٠٣٠	إجمالي استعمالات الأراضي (كم <sup>٢</sup> )
٢٢,٧%	٨٧,٥	الاستعمال السكنى
٣,١%	١١,٩	المنطقة الحكومية
٩,٥%	٣٥,٨	المنطقة الصناعية
٨,٣%	٣١,٨	الخدمات
١٨%	٧١,٦	الطرق
٣٢%	١٢٧,٣	مناطق خضراء و مفتوحة
١٠٠%	٣٩٨	إجمالي المساحة

جدول (٣-٤) توزيع استعمالات الارضى و الانشطة بالعاصمة الجديدة (أستانا)

و من ملاحظ انعكاس الفكر التخطيطي نحو التكافل البيئي و التنمية الزراعية و الذي جعل اكبر نسب المخطط العام مخصصة للمناطق الخضراء و المصدات و الأراضي الزراعية الى ان بلغت ٣٢% من المخطط، و قد تحقق التكامل الوظيفي من خلال إضافة المنطقة الصناعية المقسمة الى ثلاث أجزاء داخلية في الضفة الشرقية من المدينة لتقوم على خدمه القطاع الاقتصادي الزراعي و الذي يعد المقوم الأساسي و القاعدة الاقتصادية للمدينة، ثم اتى الجزء الإداري بشكل المميز و نمطه العمراني الفريد ليعطي الجانب الوظيفي الفريد للمدينة الجديدة كعاصمة قومية للبلاد. بالتالي يمكن القول بان مدينة (أستانا) لها دور تنموي ينبع من الرؤية الخاصة بالدولة منذو بداية اعدادات المحاور التنموية و اختصاصها بريادة الصناعة الزراعية، مضافا اليها الجزء الإداري، و يتضح ذلك من خلال الشكل البياني (٣-٤) لتوزيع نسب استعمالات الأراضي الخاصة بالمدينة.



شكل (٣-٤) ديجرام تحليلى لنسب استعمالات الاراضى بالعاصمة الجديدة (أستانا)

<sup>1</sup> Japan International Cooperation Agency. (2001). **The Study on The Master Plan for The Development of The City of Astana in The Republic of Kazakhstan**. Final Report. Capital Development Corporation. City of Astana.

<sup>٢</sup> المرجع السابق

### ٣-٦-٤-٢ الاتصالية و الربط بين القطاعات الرئيسية لاستعمالات الأراضي في العاصمة الجديدة (استانا):

تنوعت الوسائل الخاصة بالاتصال على مستوى المدينة سواء من طرق او شبكات السكك الحديدية او النقل الجوي، فنجد في المخطط ان الطرق قد تحولت من الحالة القائمة و هي الشبكة الدائرية في المدينة القائمة و انتقلت مباشرة الى النمط الشبكي في الطرق حيث المنطقة الإدارية الجديدة و التي تضم المباني الحكومية و الدبلوماسية، و قد اتصل كل هذا من خلال اكثر من طريق دائري لضمان الربط و الاتصال السريع عبر المدينة و الحد من عملية النمو العشوائي.

بالنسبة للسكك الحديدية، فان المدينة كان يمر بها بالفعل شبكة من خطوط السكك الحديدية و التي تربطها جيدا بالتجمعات المحيطة و حتى العاصمة القديمة (استانا). و للاتصال الجوي في المخطط الجديد دور حيث يحتوي على إقامة مطار دولي جديد يقع جنوب المنطقة الدبلوماسية و المقرات الحكومية الجديدة، و الذي سوف يكون بمثابة نقطه مميزه لأحداث الانتقال الأسرع حيث كان اقرب مطار قائم يقع في مدينة (كراجندا) و التي تبعد حوالي ٢٠٢ كم من قلب العاصمة الجديدة، لهذا نشاه ضرورة إيجاد اتصال جوى حيث انه الأكثر انتشارا عالميا خصوصا للمناطق الدبلوماسية و الإدارية، فنجد الاتصال المباشر من خلال احد الطرق الرئيسية بين المنطقة الإدارية و بين المطار الدولي كما هو موضح في الشكل (٣-٤٣).



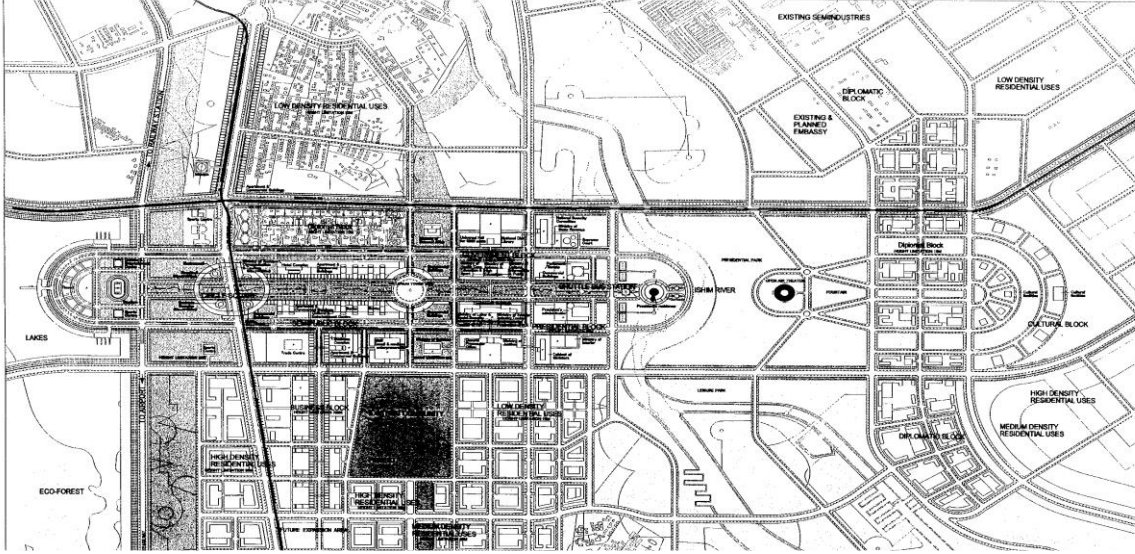
شكل (٣-٤٣) نمط شبكات الطرق و المواصلات للعاصمة الجديدة (استانا)

المصدر: Japan International Cooperation Agency. (2001). **The Study on The Master Plan**  
 ' Final Report' for The Development of The City of Astana in The Republic of Kazakhstan  
 City of Astana'Capital Development Corporation



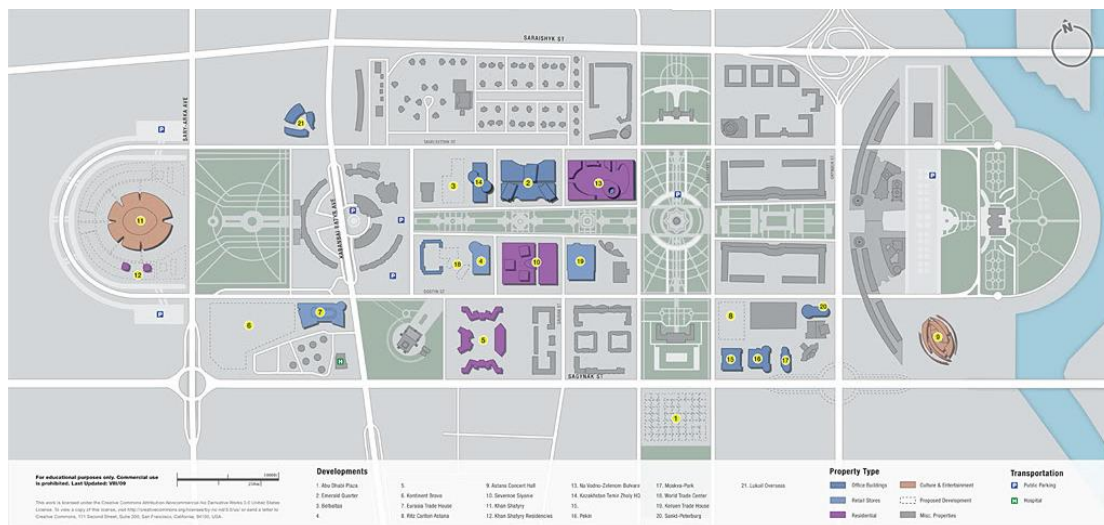
### ٣-٤-٦-٣ المنطقة المركزية للأنشطة الحكومية والإدارية والخدمية والهيئات الدبلوماسية:

اشتمل المخطط الخاص بالعاصمة الجديدة على مركز المدينة الجديد و الخاص بالأنشطة الحكومية والإدارية والخدمية الرئيسية من وزارات ومقر رئاسي، وكذلك مجموعة من الخدمات التكميلية والترفيه مثل المعارض الدولية ودور الاوبرا وغيرها من الخدمات، و يوضح شكل (٣-٤٤) و (٣-٤٥) التخطيط المميز للمنطقة الدبلوماسية والذى كان مختلفا كليا عن باقي المخطط من حيث التصميم العمراني والتخطيط و الذى روعي فيه ابراز الهاوية المحلية لكزاخستان من خلال تجريد و بتبسيط العمارة التقليدية لكزاخستان و ابراز ذلك من خلال استخدام النمط التذكاري في التصميم العمراني و الذى يوفر الإحساس بالسيطرة والقوة و كان ذلك أيضا من خلال التشكيل المعماري المتبع للمباني الدبلوماسية.



شكل (٣-٤٤) مخطط توزيع قطع الأراضي للمنطقة المركزية بالعاصمة الجديدة (استانا)

المصدر: : Japan International Cooperation Agency. (2001). **The Study on The Master Plan for Capital** ، Final Report، **The Development of The City of Astana in The Republic of Kazakhstan** City of Astana، Development Corporation



شكل (٣-٤٥) مخطط يوضح توزيع الأنشطة واستعمالات الأراضي في المنطقة المركزية للعاصمة الجديدة

المصدر: <http://www.burbuja.info/inmobiliaria/conspiraciones/448141-pentagrama-gigante-encontrado-kazakhstan-se-ver-google-maps.html>

وبتحليل الشكل (٣-٤٤) نجد بان المنطقة المركزية قد اشتملت على مجموعة من القطاعات عمودية على المحور الرئيسي و هي:

- **القطاع الأول:** يقع في اقصى الشرق، و يبدا القصر الرئاسي و الذى يقع عموديا على المحور مباشرة، ثم يليه منطقة الوزارات و الهيئات الحكومية الإقليمية و القومية، و منطقة خاصة للهيئات الدبلوماسية و السفارات.

- **القطاع الثانى:** و يبدا من منتصف المحور و حتى اقصى الغرب، و يضم مجموعة الاستعمالات المختلطة من مباني إدارية و مراكز تجارية و ستاد و مركز رياضي و مسجد كبير، و ينتهى بفندق و منتجع سياحي.

و بذلك تكون المنطقة المركزية قد انقسمت الى قطاعات توفر التجانس الوظيفي، من استعمال ادارى ثم استعمال مختلط مائل الى التجاري، و ينتهى بالجزء الترفيهي و الرياضي، و قد تخلل ذلك كله مجموعة من المناطق الخضراء و المناطق المفتوحة و المسطحات المائية و التي تحقق الاعتبارات التخطيطية البيئية، فضلا عن استغلالها في التصميم العمراني في تحقيق الفراغات التذكارية المميزة.

### ٣-٦-٥ الخلاصة:

حققت تجربة نقل العاصمة في كزاخستان نموذجا فريدا في تخطيط المدينة الجديدة كعاصمة قومية للبلاد على أساس رؤية تنموية قومية والتي سعت الى استغلال اكبر قدر متاح من الإمكانيات و الموارد الطبيعية و المميزة لكل منطقة في الدولة، و ظهر ذلك من خلال ثلاث محاور تنموية رئيسية لكل منها الدور الذى يحقق لها الميزة النسبية الخاصة بها عن غيرها، و قد تميزت (استانا) بالإضافة الى كل ذلك الى موقعها و الذى يتوسط الخريطة القومية و العلاقة الموقع المتوسطة بالنسبة لمختلف محاور التنمية و كذلك علاقتها بشبكات الطرق و المواصلات و الذى اضى عليها بالدور الإداري كعاصمة جديدة ذات قاعدة اقتصادية قوية.

و قد انعكس ذلك كله على نمط توزيع استعمالات الأراضي، الذى اركز دور الصناعات الزراعية من خلال المناطق الخضراء و المسطحات المفتوحة و إضافة المناطق الصناعية، و ما لذلك أيضا من استفادة بيئية و محافظة على النظام الأيكولوجي و حماية المدينة من العوامل المناخية و المخاطر الطبيعية المتوقعة في المنطقة، و استطاع المخطط أيضا ان ينجح في النقل بين الجزء القديم في المدينة و بين الجزء الإداري الجديد ذو النمط التخطيطي المتميز و تحقيق اقصى أنواع الاستفادة من عناصر التشكيل الأرضية و المسطحات المائية لإبراز الهاوية الجديدة للدولة و تحقيق دورها الاقتصادي الرائد.

### ٣-٧ تجربة ماليزيا في نقل العاصمة الى مدينة جديدة:

لماليزيا تجربة متميزة في احداث طفرة تنموية اقتصادية عبر السنوات الاخيرة. حيث كانت المدن المزدهمة وخاصة العاصمة كانت أحد اهم هذه التحديات التي منعت ماليزيا من تحقيق التنمية في مختلف انحاء الدولة. كانت الفكرة في تطوير الاقليم الذي يضم العاصمة الحالية ومحاولة ايجاد طريقة ما لاستيعاب أكبر قدر ممكن من الانشطة المختلفة لأحداث الانتشار المنشود، و قد كان المحور متعدد الوسائط، Multimedia super corridor (MSC) كان الحل الذي وضعته ماليزيا لحل مشكلة العاصمة المكتظة، وكان هذا المحور يحتوى بدوره على مدينة ادارية جديدة من شأنها احتواء النشاط السياسي والإداري للدولة وتفريغ باقي الانشطة داخل المحور.

#### ٣-٧-١ المعلومات التخطيطية الأساسية عن ماليزيا:

تقع ماليزيا في جنوب شرق اسيا كما في الشكل (٣-٤٦) على مساحة ٣٢٩،٨٤٧ كم<sup>٢</sup> مقسمة الى جزرتين منفصلتين تماما يفصل بينهما بحر جنوب الصين و يبلغ عدد سكان بها ٣٠،٣٣١،٠٠٧ نسمة عام ٢٠١٥، تقع العاصمة السابقة (كوالالمبور) والمدينة اكثر جاذبيه في الجزء الغربي بعدد سكان ٧،٢٠٠،٠٠٠ مليون نسمة عام ٢٠١٥ أي انها تحوى ٢٤% من إجمالي عدد السكان القومي أي ما يقرب من ربع عدد سكان الدولة وعلى مساحة ٢،٢٤٣ كم<sup>٢</sup> أي ان الكثافة السكانية بها وصلت الى ٣،٢٠٩ نسمة/كم<sup>٢</sup>. و قد قامت الحكومة في ماليزيا بحل مشكلة التكدس بالعاصمة القديمة والهجرة من الريف الى المناطق الحضرية من خلال تقسيم اقليم كامل، يضم الميزة النسبية التي تميزت بها ماليزيا و التي انصبت بشكل أساسي في الابحاث خدمات تكنولوجيا المعلومات والتكنولوجيا متعددة الوسائط. فكانت الفكرة في انشاء هذا الإقليم او المحور المتخصص في توفير كل المتطلبات الخاصة بصناعة التكنولوجيا متعددة الوسائط وتحقيق التخصصية المطلوبة، هي لتحقيق النمو الاقتصادي للمحور (MSC) و الذي يضم بداخله ٧ مناطق تخطيطية تمتاز كل واحدة منهم بنشاط معين ويمتد هذا المحور من جنوب العاصمة القديمة (كوالالمبور) الى اقصى الجنوب (مطار كوالالمبور الدولي) بعرض ١٥ كم وطول ٥٠ كم.



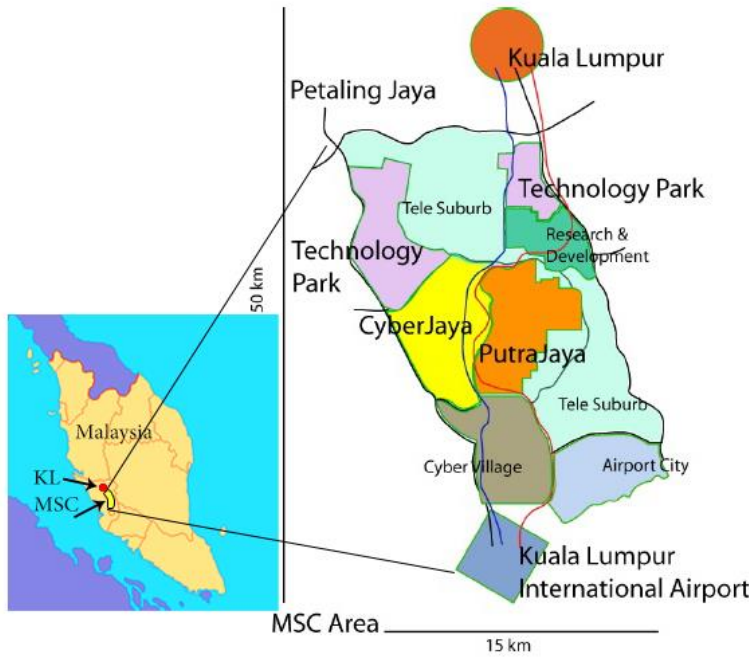
شكل (٣-٤٦) موقع ماليزيا بالنسبة لقارة اسيا

المصدر: Malaysia's Planned ، Levu Vincent Tran. (2010). The Case Study of Putrajaya: Administrative Capital  
University of Florida.

<sup>1</sup> <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/my.html>

<sup>2</sup> <http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=MY>

<sup>3</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Kuala\\_Lumpur](https://en.wikipedia.org/wiki/Kuala_Lumpur)



اما عن المناطق الخاصة ب  
(MSC) فهي:

cyberjaya-

- ضاحية الاتصالات

- البحث والتطوير

- مدينة المطار

- العاصمة الادارية

- طريق التكنولوجيا

- قرية ذكية

شكل (٣-٤) المخطط الإقليمي (MSC) جنوب كولالمبور  
المصدر: الباحث، بناء على ما ورد في البحث، : Levu Vincent Tran.  
Malaysia's Planned (2010). The Case Study of Putrajaya  
University of Florida. MA Administrative Capital

وكما هو مخطط ضمن ال (MSC) فهو يحتوي على عاصمة ادارية جديدة تقع في قلب هذا المحور الجديد على بعد ٢٥ كم من العاصمة القائمة في الشمال و ٢٠ كم من مطار (كولالمبور) الدولي في الجنوب، ويقوم البحث على محاولة فهم اسباب النقل للعاصمة اداريا وكيفية اتصال العاصمة اداريا بالتركيزات العمرانية اقليميا وعمرانيا في كافة انحاء الدولة.

#### ٤-٧-٢ أسباب نقل العاصمة القومية:

قررت الحكومة الماليزية نقل العاصمة من (كولالمبور) في بداية الامر عام ١٩٩٣ وذلك قد رجع الى مجموعة من الأسباب أهمها:<sup>١</sup>

- تخفيف العبء والضغط عن البنية التحتية المنهكة للعاصمة السابقة (كولالمبور).
- حاجة الحكومة الى المزيد من الساحات الإدارية والتي لم تعد تتحملها (كولالمبور).
- اقامة مركز اداري مخطط بأحدث التسهيلات التكنولوجية لتحسين كفاءة وإنتاجية الخدمات الحكومية، فضلا عن كونه قادر على مواجة التحديات المستقبلية للألفية القادمة.
- رفع كفاءة الحياة الحضرية من خلال توفير بيئة سكنية تجارية ترفيهيه منسجمة مع البيئة، حيث ان العاصمة الجديدة تقوم على مبدئ التنمية المستدامة.
- بناء مدينة جديدة تعكس التراث الثقافي في ماليزيا الثراء الطبيعي.

<sup>1</sup> <http://rdnet.taipei.gov.tw/xDCM/DOFiles/pdf/00/00/01/43/73/961026-pdf-testproj-413208.pdf>



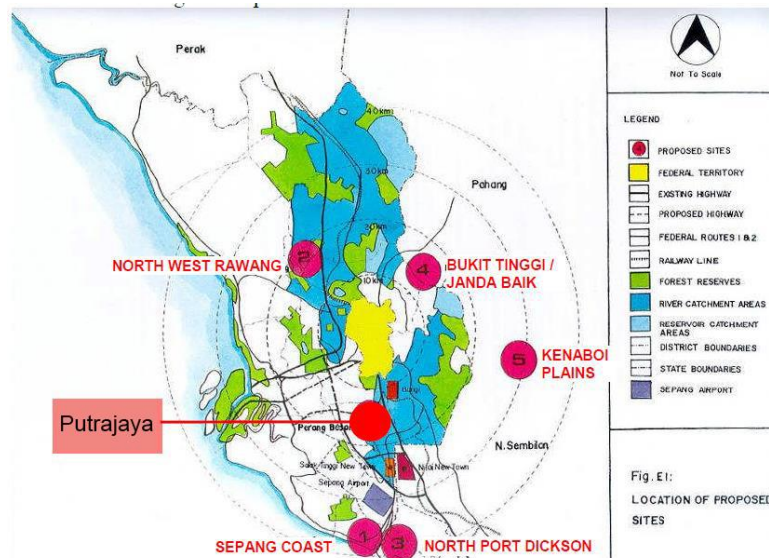
### ٣-٧-٣ الدراسات القومية الإقليمية لتحديد موقع العاصمة الجديدة (بوتراجاي):

تعتبر العاصمة الجديدة (بوتراجاي) الجزء الممثل للوظيفة الإدارية ضمن المحور التنموي الإقليمي الجديد، و الذي تنوعت فيه المناطق و لكل منها الدور الوظيفي المنوط به. و على مستوى الإقليمي فان هذه التجربة تختلف عن سابقتها بوقوع العاصمة الجديدة ضمن الاطار الإقليمي للعاصمة القديمة (كولالمبور).

### ٣-٧-٣-١ اسباب اختيار الموقع:

تم اقتراح ٦ مواقع جديدة كما بالشكل (٣-٨-٤) لتقوم بالدور المدينة الجديدة كعاصمة إدارية للبلاد، و كما هو واضح بالشكل فان كل المواقع المقترحة تقع جميعها ضمن النطاق التأثيري الخاص بالعاصمة القديمة (كولالمبور) و قد رجع ذلك الى مجموعة من الأسس الخاصة بعملية الاختيار و هي:<sup>١</sup>

- ١- توافر الارض وتكلفة البنية التحتية.
- ٢- استراتيجية الموقع بالنسبة للإقليم MSC.
- ٣- تحقيق المدى الأكبر من الاتصال عبر شبكات المواصلات.
- ٤- الامتياز بالإمكانات الطبيعية لتكون مدينة حدائقه.
- ٥- اقل تأثير سلبي على المجتمعات المحلية.



شكل (٣-٨-٤) المواقع المقترحة للعاصمة الجديدة حول العاصمة السابقة (كولالمبور)

المصدر: Ho Chin Siong. (2006). **Lessons Learned from planning of Putrajaya city – Administrative Centre of Malaysia**، Seminar UTM-SIT workshop at Shibaura Institute، Japan.

<sup>1</sup> Ho Chin Siong. (2006). **Lessons Learned from planning of Putrajaya city – Administrative Centre of Malaysia**، Seminar UTM-SIT workshop at Shibaura Institute، Japan.



وبناء على هذا فقد تم اختيار الموقع السادس باعتباره الأكثر تمركز بالنسبة للمحور الجديد والتجمعات العمرانية القائمة وعلاقته بالتركزات السكانية. وقد تميز هذا الموقع بالتحديد من خلال تحقيقه لمزيد من النقاط الإضافية غير الأسس القائم عليها الاختيار وهي:<sup>1</sup>

- التمركز بين التجمعات العمرانية الأكبر على مستوى الدولة.

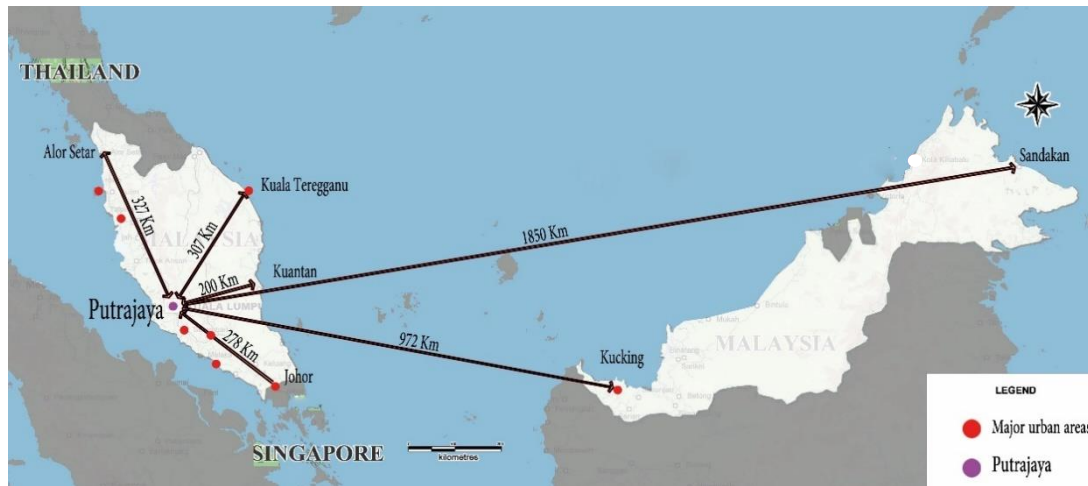
- علاقته مع القائم والمستقبل من وسائل النقل والمواصلات.

- تناسبه مع الخريطة الديموغرافية القومية.

- النطاق التأثيري للموقع الجديد متميز عن غيره.

### ٣-٧-٣-٢ خاصية التمركز والتوسط الجغرافي للعاصمة الجديدة في اطار الخريطة القومية للدولة:

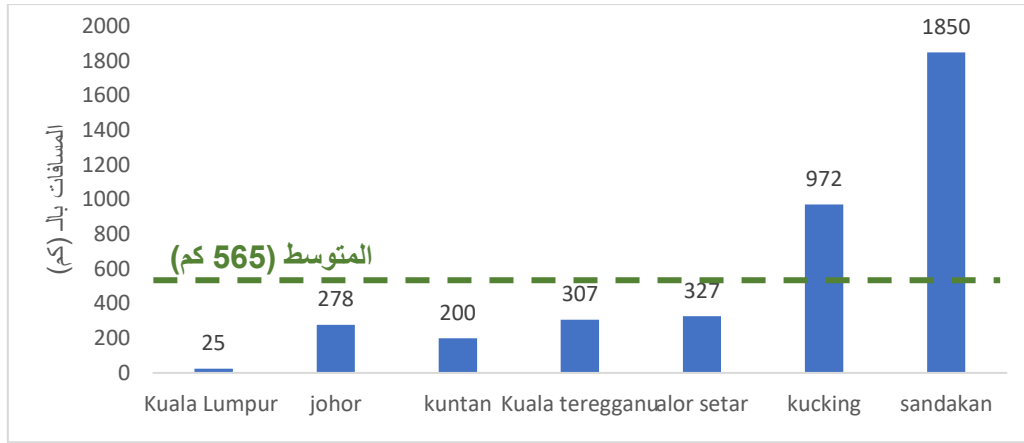
الدراسات الإقليمية تضمنت دراسة البعد بين العاصمة الجديدة (بوتراجايا) وعلاقتها بما حولها من تجمعات عمرانية وسكانية قائمه، خاصة المدن ذات الاعداد السكانية الأكبر بعد العاصمة القائمة (كوالالمبور). تتكون ماليزيا من جزيرتين منفصلتان و هذا بطبيعة الحال كان له تأثير على الاتصالية بين العديد من التجمعات العمرانية خاصة في الجزء الشرقي من البلاد على عكس التجمعات الموجودة في الجزء الغربي، و بالنظر الى الشكل (٣-٤٩) نجد بان المسافات بين العاصمة الجديدة (بوتراجايا) و بين ابعد تجمع عمراني في الجزء الشرقي قد وصل الى ١٨٥٠ كم، اما بالنسبة للجزء الغربي فعلى النقيض نجد بان كل التجمعات العمرانية الواقعة ضمن الجزء الغربي لم يتعد عن موقع العاصمة الجديدة بمسافة تزيد عن ال ٣٣٠ كم مما يجعل الاتصال امر ليس بالشاق او المكلف. و قد بلغ متوسط العام للتباعد ٥٦٥ كم بسبب المسافات لجزء الشرقي من الجزرتين، و يمكن القول بان الموقع الجديد لعاصمة في موقعه على المستوى القومي لم يكن له التأثير الكبير عن موقع العاصمة القديمة (كوالالمبور) مما يعكس أهمية الموقع بالنسبة لجوانب أخرى لم يكن التوسط أهمها تبعا لتباعد الجغرافي بين اقطار الدولة.



شكل (٣-٤٩) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لأبعد التجمعات العمرانية في الدولة

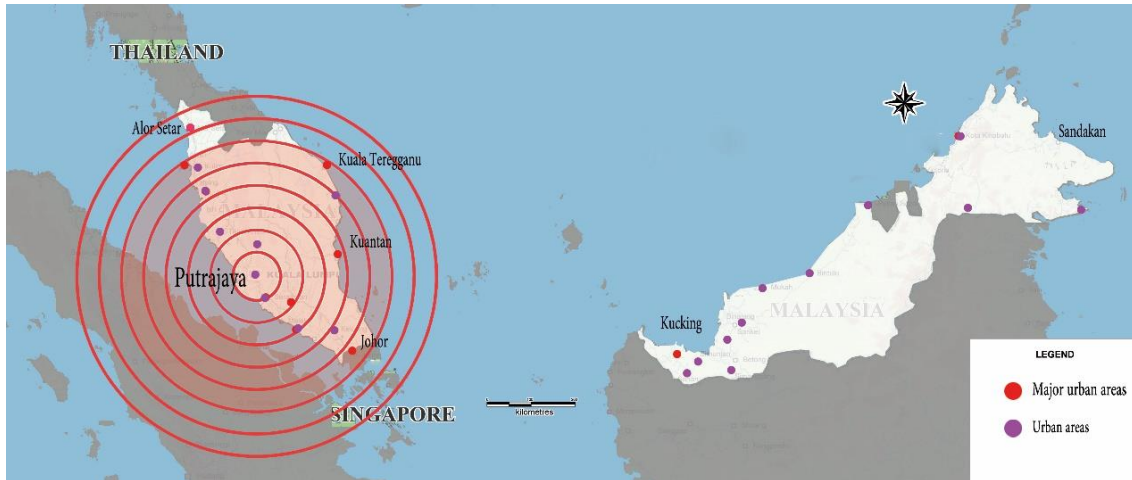
المصدر: الباحث بناء على خريطة، <http://www.unhcr.org/publications/maps/441688670/malaysia-atlas-map.html>

<sup>1</sup> <http://rdnet.taipei.gov.tw/xDCM/DOFiles/pdf/00/00/01/43/73/961026-pdf-testproj-413208.pdf>

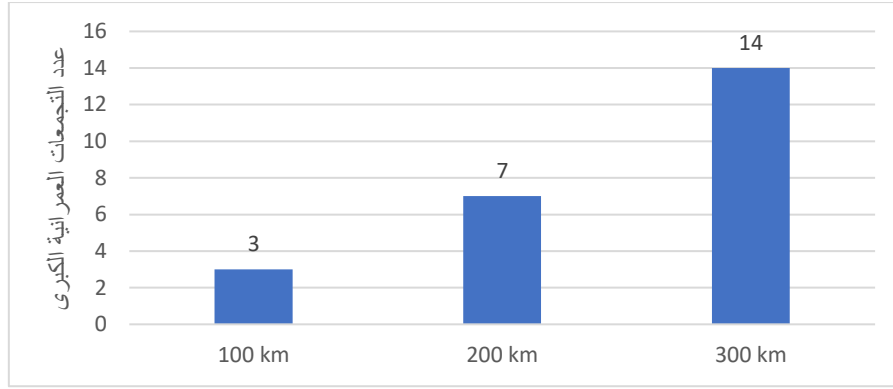


شكل (٣-٥٠) مقدار المسافات للتجمعات العمرانية الأكبر و الأبعد عن موقع العاصمة الجديدة  
٣-٧-٣-٣ النطاقات التأثيرية الجغرافية للعاصمة الجديدة و العلاقة بالتجمعات العمرانية القائمة:

الشكل (٣-٥١) يوضح موقع العاصمة الإدارية الجديدة (بتراجايا) و حوله مجموعة من النطاقات التأثيرية بنصف قطر متدرج ٥٠ كم لكل درجة، و من تحليل الشكل نجد بان العاصمة الجديدة قد تضمنت أكثر من ٥٨% من التجمعات العمرانية و السكانية القائمة ضمن نطاق ال ٣٠٠ كم، فضلا عن ان العاصمة الجديدة تقع بالقرب من أكبر تكتل سكاني في الدولة و هو العاصمة القديمة (كولالمبور)، و كذلك على مقربة بما يليها من تجمعات عمرانية كبيرة الحجم و هم (ابوه- جهور). مما يعنى وقوع العاصمة الجديدة ضمن الحد الأقصى لمسافات الرحلات اليومية - و التي قد يستخدمها السكان للاتصال بمختلف المصالح الإدارية او الاقتصادية- بالنسبة الى التجمعات العمرانية القائمة.



شكل (٣-٥١) عدد التجمعات العمرانية التي تحويها النطاقات التأثيرية (٥٠ كم) من العاصمة الجديدة  
المصدر: الباحث بناء على خريطة، <http://www.unhcr.org/publications/maps/441688670/malaysia-atlas-map.html>



شكل (٥٢-٣) عدد التجمعات العمرانية الكبرى تراكميا لكل ١٠٠ كم حول العاصمة

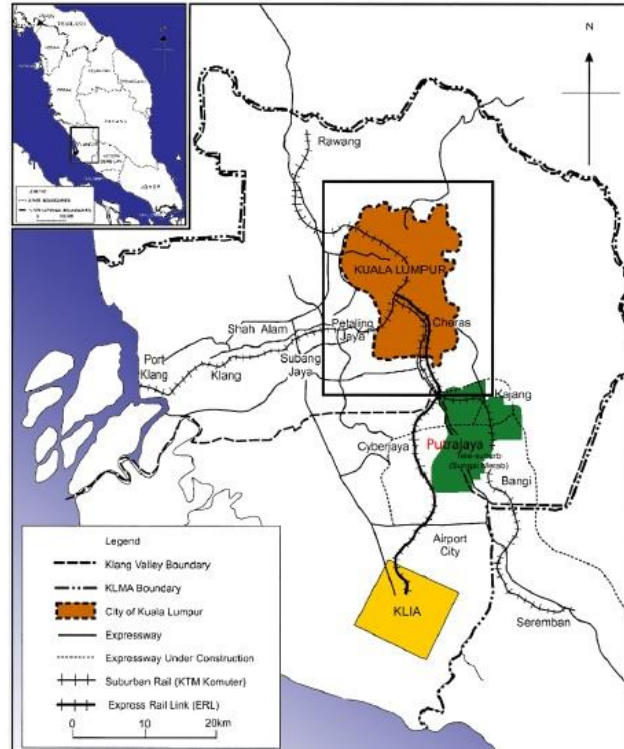


شكل (٥٣-٣) علاقة العاصمة الجديدة بشبكات الاتصال القومية

المصدر: الباحث بناء على خريطة، <http://www.unhcr.org/publications/maps/441688670/malaysia-atlas-map.html>

### ٣-٧-٤-٣ الاتصالية و الربط بين العاصمة الجديدة و التجمعات العمرانية القائمة:

من اهم الأسس التخطيطية التي قام عليها اختيار موقع العاصمة (بتراجايا) هو الاتصالية بشبكات النقل و المواصلات سواء كانت القائمة او المستقبلية، و في الشكل (٥٣-٣) يتضح فيه مجموعة من الشبكات الاتصالية على المستوى القومي و التي تحدد الطرق القومية ، و السكك الحديدية ، و المطارات الجوية. و قد نجح موقع (بتراجايا) في تحقيق الاتصالية بأحد الطرق القومية و الذي يتصل أيضا بالعاصمة السابقة (كوالالمبور)، و كذلك مرور خط لسكك الحديدية على اطراف العاصمة الجديدة، اما عن الاتصالية الجوي فان العاصمة الجديدة تقع على بعد ٢٥ كم جنوب مطار كوالالمبور الدولي و الذي يمثل نهاية المحور الإقليمي كما هو واضح في الشكل (٥٤-٣).



شكل (٣-٥) علاقة العاصمة الجديدة ضمن اقليم (MSC)

المصدر: Malaysia's Planned ، Levu Vincent Tran. (2010). The Case Study of Putrajaya: Administrative Capital University of Florida. MA

### ٣-٧-٤ الدراسات التخطيطية العمرانية لأنشطة واستعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (بتراجايا):

بالنسبة للدراسات العمرانية فقد تم دراسة العاصمة الجديدة من حيث الاسس التخطيطية التي قامت عليها المدينة الجديدة والمخطط العام ونسب استعمالات الأراضي، وكذلك الجزء الخاص بالمنطقة الدبلوماسية باعتبارها الجزء المميز في هذه المدينة عن غيرها. وقد نبعت فكرة هذه العاصمة من المدينة الحدائقية كمفهوم مع المدينة الذكية. على مساحة أجمالي ٤٩ كم<sup>٢</sup> بعدد سكان مستهدف يصل الى ٥٠٠,٠٠٠ نسمة.

### ٣-٧-٤-١ الفكرة التخطيطية للمخطط العام للأنشطة واستعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (بتراجايا):

قد روعي ضمن الأسس التخطيطية للعاصمة الجديدة توافر كل المبادئ الخاصة بالمدينة الحدائقية وكذلك ضم المخطط اليه الاسس والمبادئ التخطيطية للمدينة الذكية في الادارة حيث تضمنت هذه العاصمة:

١- هوية جديدة تحمل خصائص الدولة الحديثة.

٢- الاحترام الكامل لكل المعالم الطبيعية

٣- تحقيق التكامل الحضري في كل ارجاء المدينة

<sup>1</sup> Dato' Jebasingam Issace John. (2004). **Creating the Essence of Cities: The Putrajaya's Experience**، research paper، Journal of the Malaysian Institute of Planners.

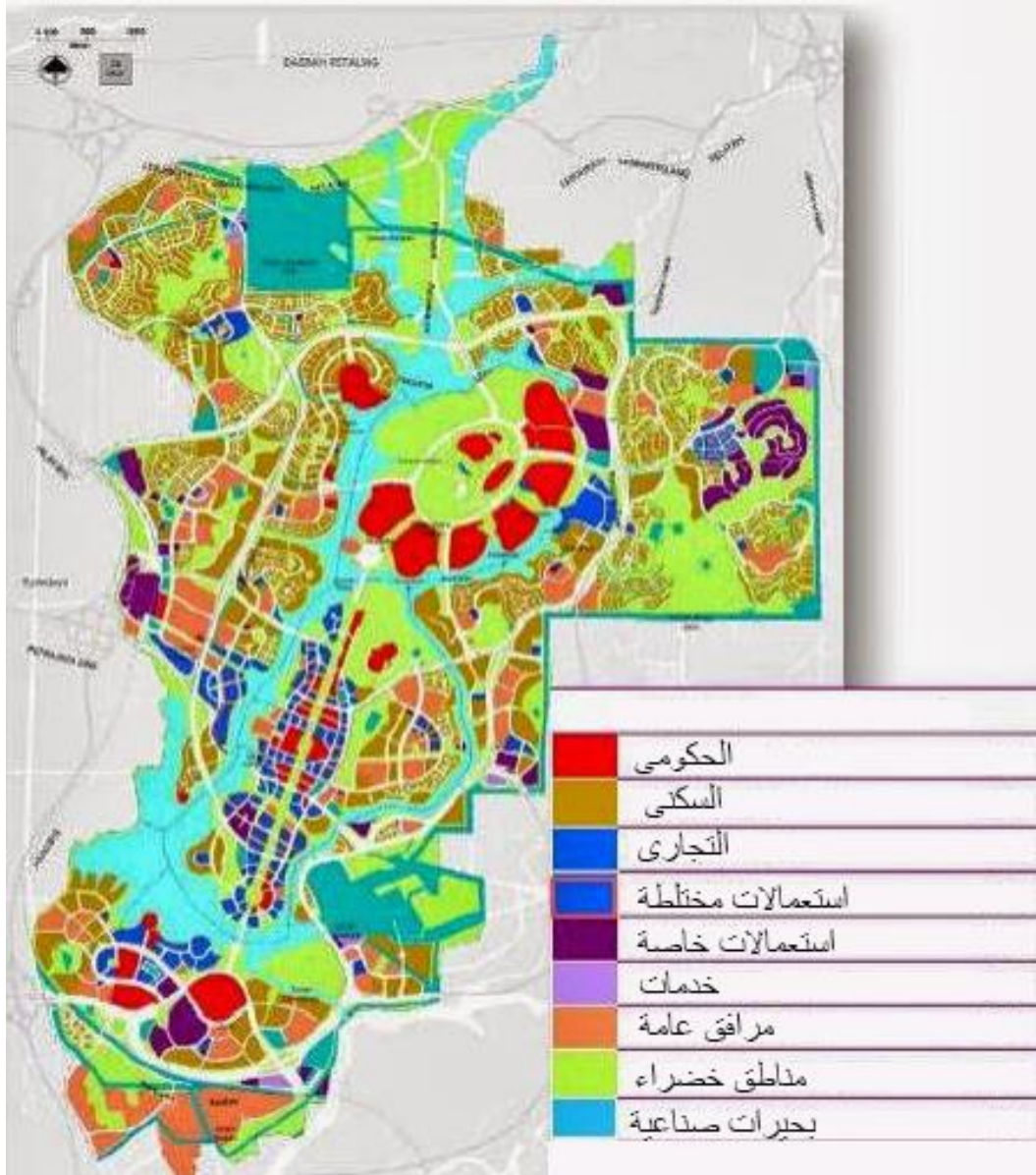


٤-تحقيق الاتصالية الكاملة لكافة أنشطة المدينة

٥-تحقيق ادارة عمرانية مميزة تتضمن التحكم في جودة الحياة الحضرية

٦-كفاءة الإدارة.

و قد كان المخطط العام لاستعمالات الأراضي كما بالشكل (٣-٥٥) يتضمن مجموعه من الاستعمالات المميزة للعاصمة الجديدة و قد كان النصيب الأكبر لنسبة المناطق الخضراء لاعتماد المخطط على المدن الحدائقية كأساس في عملية التخطيط.



شكل (٣-٥٥) المخطط العام للعاصمة الجديدة (بتراجايا)

المصدر: Levu Vincent Tran. (2010). *The Case Study of Putrajaya*. Malaysia's Planned Administrative Capital. University of Florida.

بالنظر الى الشكل (٣-٥) يلاحظ ان المخطط العام للعاصمة قد اشتمل على منطقة مركزية تضم كافة الأنشطة الحكومية و الخدمات الرئيسة و المقر الرئاسي، و قد تم احاطة هذه المنطقة المميزة ببجيرة مائية من صنع الانسان، و على جانبي هذه البحيرات تم تسكين مجموعة من المجموعات السكنية المختلفة ذات أنماط اقتصادية مختلفة و تحتوى كل منطقة على مجموعة من الخدمات الخاصة بها، و قد تم تخطيط هذه المناطق لتحقيق التكافل البيئي مع طبيعة الموقع.

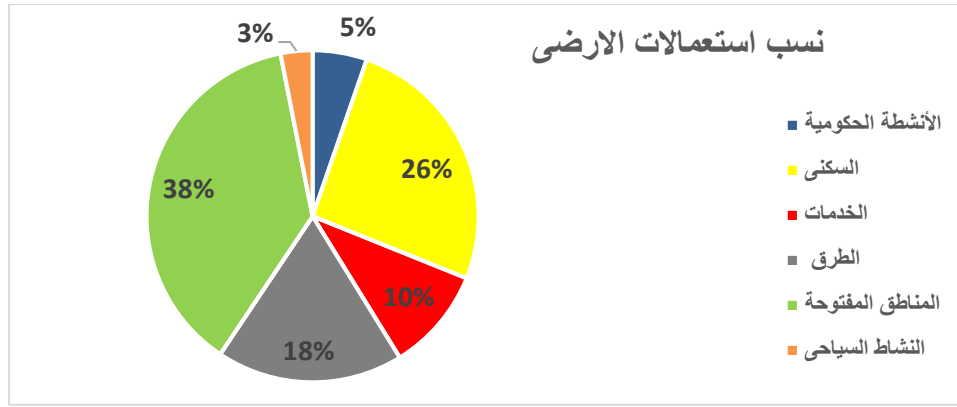
و لقد تحددت الأنشطة و استعمالات الأراضي المتضمنة في مخطط العاصمة (بتراجايا) بمساحات و نسب معينة، حيث كانت المنطقة المركزية ذات الاستعمال الإداري - و التي تعد القاعدة الاقتصادية الأساسية للعاصمة بجانب السياحة - على مساحة قد بلغت ١،٤ كم ٢ بنسبة مئوية ٣،١%، اما بالنسبة للجزء السكني فقد بلغت ١٢،٢٥ مساحته ٢٥،٨% كم ٢ بنسبه مئوية من إجمالي مساحة المدينة، اما بالنسبة للخدمات و الطرق و المرافق المختلفة فقد بلغت مساحتها ٨ كم ٢ بنسبة مئوية ١٨،٢% من المساحة الاجمالية للمدينة، و قد كان للمناطق المفتوحة و الأماكن الخضراء الجزء الأكبر من المساحة و التي وصلت الى ١٨،١٣ كم ٢ بنسبة مئوية ٣٧% قد تعدت من إجمالي المخطط العام للمدينة، و يوضح الجدول (٣-٥) النسب التفصيلية للبرنامج المساحي الخاص بالعاصمة الجديدة.<sup>١</sup>

النسبة المئوية	المساحة (كم ٢)	استعمالات الأراضي
٥،٣%	٢،٨٤	الاستعمال الحكومي
٢،٨%	١،٣٩	المناطق التجارية
٢٥،٨%	١٢،٢٥	المناطق السكنية
٠،٢%	٠،١١	الخدمات الحضارية و الثقافية
٣،١%	١،٤	النشاط السياحي
٩،٢%	٤،٥٢	مرافق عامه
١٨،٢%	٨،٨٢	بنية تحتية و طرق
٣٧،٥%	١٨،١٣	المناطق المفتوحة
١٠٠%	٤٩،٣١	الإجمالي

جدول (٣-٥) توزيع استعمالات الاراضي و الأنشطة بالعاصمة الجديدة (بتراجايا)

من الملاحظ ان وظيفة المدينة الإدارية قد انعكست على ميزانية استعمالات الأراضي، حيث ان الجزء الإداري الحكومي و ما يحمله من خدمات تجارية و إدارية مميزة قد وصلت الى ١٠%، و كذلك يلاحظ انعدام المدينة من اى نوع من المقومات الصناعية او الزراعية كقاعدة اقتصادية بجانب الجزء الإداري، و ذلك قد رجع الى صغير حجم المدينة، فإنها تعتبر ضاحية ذات وظيفة محددة ضمن إقليم كبير (Mega Region) مقسم الى مجموعة من المناطق بجانب العاصمة الإدارية الجديدة و منها المدن الصناعية التخصصية و التسويقية و مدينة المطار في الجنوب، و التي تقوم بالدور التكميلي للعاصمة الجديدة، أي انه لا بد من النظر الى العاصمة الإدارية في ماليزيا ضمن الإقليم الخاص بها و ليست كمدينة مستقلة ذاتية. و يوضح الشكل البياني (٣-٥٦) توزيع نسب استعمالات الأراضي للمدينة.

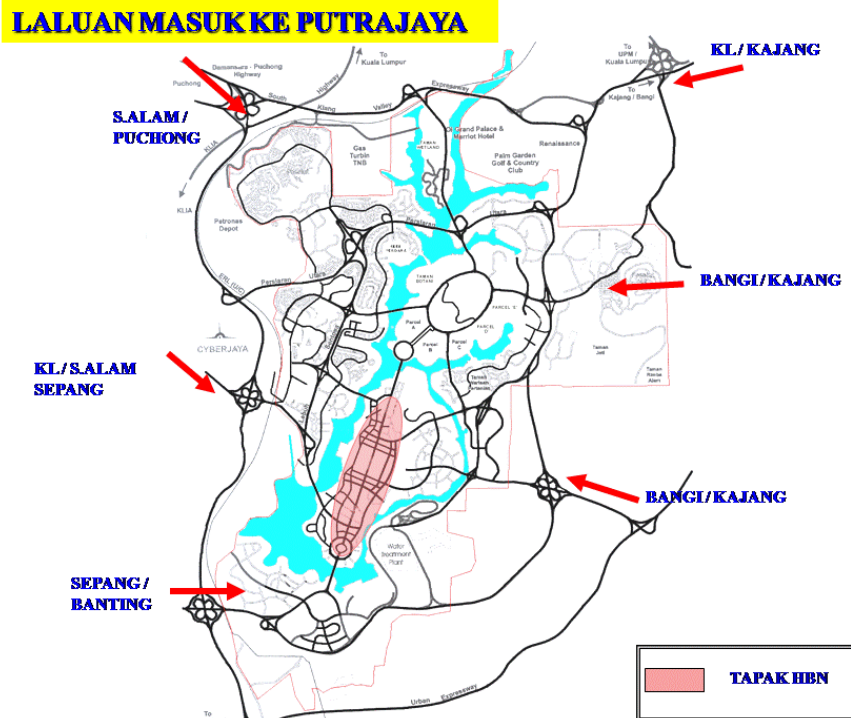
<sup>١</sup> المرجع السابق



شكل (٤-٥٦) ديجرام تحليلى لنسب استعمالات الاراضى بالعاصمة الجديدة (بتراجايا)

### ٣-٧-٤-٢ الاتصالية والترابط بين القطاعات الرئيسية لأنشطة استعمالات الأراضي في العاصمة الجديدة (بتراجايا):

تضمنت (بتراجايا) ضمن المخطط العام شبكة طرق أساسية لربط بين مختلف الأنشطة و الاستعمالات داخل المدينة، و قد اعتمدت المدينة على الطرق السريعة (Express Way) و كذلك شبكات السكك الحديدية كما في الشكل (٣-٥٧) كوسيلة اتصال تمثل العلاقة بينها و بين ما حولها من تجمعات و ضواحي ضمن الإقليم الخاص بها، ذلك ممتد حتى يصل الى مطار كوالالمبور الدولي في الجنوب، و بالتالي فلصغر حجم المدينة لم تعتمد بشكل كبير الى على شبكة طرق اشعاعية محاطة بطريق دائري يحدد المدينة و يسهل عملية الاتصال بين مختلف الاستعمالات بها كما هو موضح في الشكل (٣-٥٦).



شكل (٣-٥٧) نمط شبكة الطرق في قلب العاصمة (بتراجايا)

المصدر: <http://sitiiera.blogspot.com/2011/05/hari-belia-negara-27-29-mei-2011.html>



### ٣-٧-٤-٣ المنطقة المركزية للأنشطة الحكومية والإدارية و الخدمية و الهيئات الدبلوماسية:

تمتاز المدن العواصم عن غيرها بالتصميم العمراني للمنطقة ذات الطابع الإداري الخاص و الذي يحاول فيه المعماري و المخطط بتشكيل الهوية المناسبة و التي تعكس صورة الدولة الحديثة، و قد كانت لبتراجاي حظا جيدا من هذا التصميم حيث اعتمد المخطط على وجود منطقة تتوسط المدينة تضم مركز المدينة و في قلبها المنطقة الحكومية و المباني ذات الأهمية السياسية و الإدارية و غيرها، و كانت المنطقة المركزية بعرض ٤ كم و بطول ١٠٠ كم في شكل محور صريح و هذا المحور يتعامد على اتجاه القبلة و في نهايته مسجد كبير في إشارة الى هوية ماليزيا الإسلامية كما هو موضح بالشكل (٣-٥٨)، اما عن اشكال الكتل المستخدمة في تشكيل المباني الحكومية فقد اعتمدت بشكل أساسي على العمارة المحلية الماليزية. و قد كان لهذا المحور تأثير بفكر التخطيط المستخدم في مدينة باريس<sup>١</sup> و الذي كان يضم مجموعة كبيرة من الشوارع العريضة ذات الأشجار الطويلة. و قد تم احاطه هذا المحور بحيره صناعيه كبيرة المساحة لتضيف ميزه بصرية و بيئية للمنطقة و قد اتصل هذا الجزء بالمناطق السكنية حوله من خلال مجموعه من الكباري العابرة من المحور الى الطرق الفرعية عبر المدينة.

و بتحليل الشكل (٣-٥٨) نجد بان هذه المنطقة قسمت الى ثلاث قطاعات رئيسية متعامدة على المحور الرئيسي، و قد كانت هذه القطاعات كالتالي:

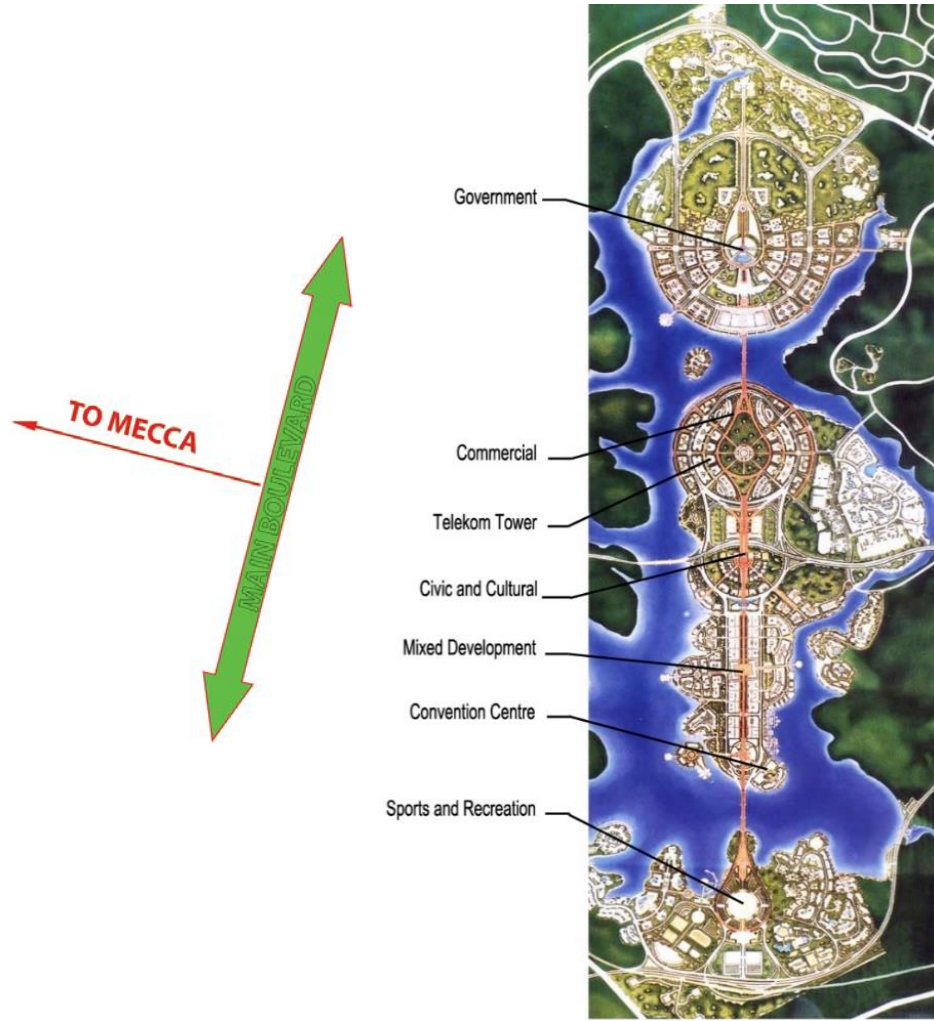
- القطاع الأول: و يضم الجزء الخاص بالأنشطة الحكومية و مجموع مباني الوزارات و القصر الرئاسي و مختلف الهيئات القومية و الإقليمية.

- القطاع الثاني: و يمتاز هذا القطاع بالاختلاط بين المراكز الإدارية و التجارية و المراكز الثقافية و المعارض الدولية، و مختلف المراكز الحضارية و الاقتصادية.

- القطاع الثالث: و يشتمل على الجزء الترفيهي حيث المراكز الرياضية و المسطحات الخضراء الترفيهية و المسجد الكبير في نهاية المحور الرئيسي.

و من الملاحظ تقسيم هذا المحور الى مجموعة من القطاعات الوظيفية المتجانسة و التي تراعى التدرج الوظيفي بداية من المركز الإداري و الحكم ، و حتى المناطق الخضراء الترفيهية و المنتجعات الرياضية، و قد انفصلت هذه المناطق عن بعضها بحد طبيعي قوى و هي البحيرات الصناعية المحيطة بالمنطقة المركزية، و قد تخللت كل قطاع مجموعة من المناطق المفتوحة و الخضراء و النابع من المدينة الخضراء الحدائقية احد ركائز المخطط العام لهذه العاصمة.

<sup>1</sup> Noor Azizi and Mohd Ali. (2007). *Putrajaya and the French Connection*, research paper, Universiti Teknologi Malaysia.



شكل (٣-٥٨) مخطط توزيع الأنشطة و استعمالات الأراضي في المنطقة المركزية للعاصمة

المصدر: Malaysia's Planned ، Levu Vincent Tran. (2010). The Case Study of Putrajaya: University of Florida. MA Administrative Capital

### ٣-٧-٥ الخلاصة:

قامت تجربة ماليزيا بحل مشكلة اجتذاب السكان للعاصمة القائمة من خلال توفير محور إقليمي متكامل ممتد من العاصمة القديمة نفسها الى الجنوب بطول حوالي ٥٠ كم يضم مجموعة من المناطق الصناعية المتخصصة. هذه المناطق تمتاز كل منها بوظيفة او استعمال معين وكان احد هذه المناطق منطقة مخصصة لنقل المباني الحكومية و الإدارية في العاصمة الإدارية الجديدة والتي تقع في قلب المحور، و قد اختير هذا الموقع للمحور في الجزء الاكثر نمو في ماليزيا وهو الجزء الغربي ويرجع هذا لبعده المسافة بين الجزء الغربي والشرقي نتاجا لبحر الصين الجنوبي . فكان الاختيار الاكثر واقعية هو ان تقوم هذه المحاور حول العاصمة القديمة في الجزء الغربي باعتباره الفعلي الاكثر حيوية. و تبعا لذلك التقسيم الوظيفي فقد كان المخطط العام لاستعمالات الأراضي ذو نشاط اداري كقاعدة اقتصادية مسيطرة دون منازع. و على المستوى العمراني فقد تأثر المخطط بفكر المدن الحداثيقية و المدن الذكية، و الذي كان له اثر بداية من اختيار موقع العاصمة و حتى نسب استعمالات الاراضي و التي تميزت بها هذه العاصمة عن غيرها من مناطق خضراء و بحيرات صناعية كبيرة.

### ٣-٨ تجربة منيما في نقل العاصمة الى مدينة جديدة:

تحتوي تجربة منيما في نقلها للعاصمة على مجموعة كبيرة من الاختلافات و الخبرات التي تختلف بشكل نسبي عن باقي التجارب و التي تعرض اليها البحث، حيث كانت هناك أسباب مختلفة من اجل نقل العاصمة، و كذلك الاختلاف في مفهوم التخطيط الخاص بالمدينة الجديدة و الذي اتخذ مضمرا مختلف شكلا و موضوعا عن باقي المخططات و التي تعرض اليها البحث بالتحليل.

#### ٣-٨-١ المعلومات التخطيطية الأساسية عن منيما:

تقع منيما في الجزء الجنوبي الشرقي من قارة اسيا، حيث تقع بين الصين و الهند و بنجلادش و تيلاند، و يطل على الجزء الجنوبي منها على خليج البنغال و هو جزء من المحيط الهندي و الذي تطل عليه العاصمة القديمة (ياجون) على مساحة تبلغ حوالي ٦٧٦،٥٧٨ كم<sup>٢</sup> و بعدد سكان وصل في عام ٢٠١٤ الى ٥٣،٤٣٧،١٥٩ نسمة<sup>٢</sup> ، اما بالنسبة للعاصمة القديمة (ياجون) فقد بلغ عدد سكانها الحضري عام ٢٠١٤ الى ٥،١٦٠،٥١٢ نسمة<sup>٣</sup> اي ان بها حوالي ١٠% من إجمالي السكان القومي و على مساحة تصل الى ٥٩٨،٧٥ كم<sup>٢</sup> اي ان الكثافة السكانية بها وصلت الى ٨،٦٢٩ نسمة/كم<sup>٢</sup>، تضم منيما ١٤ إقليم و ولاية من ضمنها منطقة (نايبداو) و هي منفصلة إداريا عن الإقليم المنتمي اليه. و نلاحظ انه لم يتم فصل العاصمة الجديدة بإقليم منفصل خاص بها كما كان الحال في معظم التجارب السابقة، و كذلك العاصمة القديمة (ياجون) و التي وقعت ضمن إقليم وحدها لما لها من خصائص و سمات خاصة كما هو موضح بالشكل رقم (٣-٦٠).



شكل (٣-٦٠) التقسيم الإداري و الإقليمي لمنيما

المصدر: [https://en.wikipedia.org/wiki/File:Burm\\_a\\_en.png](https://en.wikipedia.org/wiki/File:Burm_a_en.png)



شكل (٣-٥٩) موقع منيما بالنسبة لقارة اسيا

المصدر: <http://www.un.org/Depts/Cartographic/ma:profile/myanmar.pdf>

<sup>1</sup> <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bm.html>

<sup>2</sup> <http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=MM>

<sup>3</sup> Department of Population، Ministry of Immigration and Population. (2015). **The 2014 Myanmar Population and Housing Census، The Union Report، Census Report، Volume 2، Myanmar**

### ٢-٨-٣ أسباب نقل العاصمة القومية:

يرجع السبب الأصيل وراء نقل العاصمة في منيما الى البعد الأمني و الاستراتيجي في المقام الأول، حيث تم نقل العاصمة من الساحل على اطراف الدولة الى القلب الدولة في (نابيدوا) حيث الموقع المتميز بالاتصالية الجيدة عبر مختلف المناطق في منيما. فضلا عما توجه العاصمة القديمة من ازدحام وتهالك في البيئة التحتية و حاجة الحكومة الى المزيد من الساحات من اجل الاتساع و الامتداد المستقبلي فضلا عن العزم على توجيه التنمية في القلب الأقل نمائية. لكن يظل لعملية النقل للعاصمة في منيما بعد سياسي هو الأكثر فاعليه كدور في عملية النقل، و قد اثر هذا البعد السياسي كذلك على المخطط العمراني و تخطيط استعمالات الأراضي الخاص للمدينة كما سوف يتضح في التحليلات التالية.

### ٣-٨-٣ الدراسات القومية والإقليمية لتحديد موقع العاصمة الجديدة (نابيدوا):

تقع (نابيدوا) ضمن إقليم او منطقة تسمى (مناداي) في قلب المنطقة تتوسط باقي المناطق و الأقاليم، الا انه عندما تم الإعلان عن تحويلها الى عاصمة سياسية للدولة، فقد انفصلت العاصمة الجديدة إداريا عن باقي الإقليم و أصبحت مستقلة عن باقي الأقاليم يطلق عليه (إقليم نابييدوا الاتحادى)<sup>٢</sup> و يضم فيه منطقتين (نابيدوا الشمالية) و (نابيدوا الجنوبية).

### ١-٣-٨-٣ أسباب اختيار الموقع:

يرجع السبب الرئيسي وراء اختيار (نابيدوا) الى وقوعها ضمن شبكه من وسائل الاتصال و التي تتيح الاتصال بها من اى مكان عبر الدولة، فضلا عن وقوعها في قلب المسطح الجغرافي للدولة ككل.<sup>٣</sup>

### ٢-٣-٨-٣ خاصية التمرکز و التوسط الجغرافي للعاصمة الجديدة في اطار الخريطة القومية للدولة:

كان احد اهم معايير اختيار الموقع هو ان يكون في قلب المسطح الجغرافي للدولة، و قد تميزت (نابيدوا) عن غيرها من التجمعات و التي تقع في المنتصف أيضا بتوسطها و تمرکز كما هو واضح بالشكل (٣-٦١) حيث يلاحظ بانها تبعد عن العاصمة القديمة (ياجون) بمقدار ٣٢٣ كم، و عن باقي التجمعات العمرانية الهامة سواء من تجمعات حضرية كبرى او عواصم إقليمية إدارية فقد تراوحت هذه المسافات بين ٣٤٠ كم الى ٦٧٠ كم كحد اقصى في البعد. مما جعل (نابيدوا) متميزة عن غيرها بسبب قربها النسبي خاصة من العاصمة القديمة (ياجون) و كذلك المراكز الهامة حضارية حيث ان ٤٤٨ كم هي المتوسط العام للتباعد، و الذى يحقق نوع من الاتزان بين موقع العاصمة الجديدة و بين مختلف التجمعات العمرانية و السكانية في الدولة، و هذا لم يكن متوفرا في موقع العاصمة الساحلي القديم في اقصى الجنوب.

### ٣-٣-٨-٣ النطاقات التأثيرية الجغرافية للعاصمة الجديدة و العلاقة بالتجمعات العمرانية القائمة:

بتحديد التجمعات العمرانية الهامة على مستوى الدولة، سواء كانت عواصم إدارية او تجمعات حضرية كبيرة من حيث اعداد السكان و التي تقع في الترتيب بعد العاصمة مباشرة، و كما هو موضح في الشكل (٣-٦٢) يلاحظ ان العاصمة قد احتوت في نطاق ال ٣٠٠ كم الأولى حولها على اكثر من ٤٥% من نسبة التجمعات العمرانية و السكانية عبر الدولة و لا تقع من ضمنها العاصمة القديمة (ياجون)، مما يعنى من قرب العاصمة الجديدة و توسطها على المستوى المكاني بالنسبة لعدد اكبر من التجمعات العمرانية، و هذا أيضا لم يحققه موقع العاصمة القديمة المتطرف جنوبا، و كذلك قد بعدت اكثر من ٥٠ كم عن غيرها من

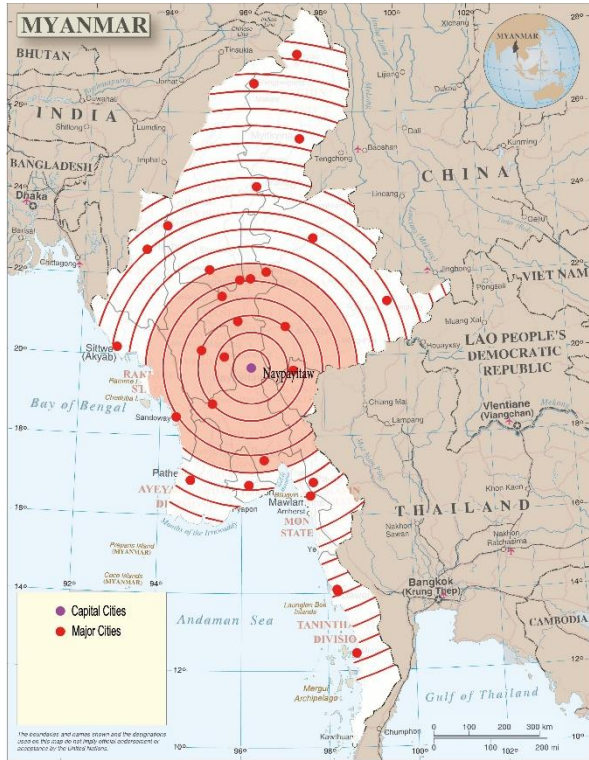
<sup>1</sup> Filipe R. Campante، Quoc-Anh Do and Bernardo Guimaraes. (2014) Capital Cities، Conflict، and Misgovernance; Theory and Evidence، working paper، World Bank.

<sup>2</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Naypyidaw\\_Union\\_Territory](https://en.wikipedia.org/wiki/Naypyidaw_Union_Territory)

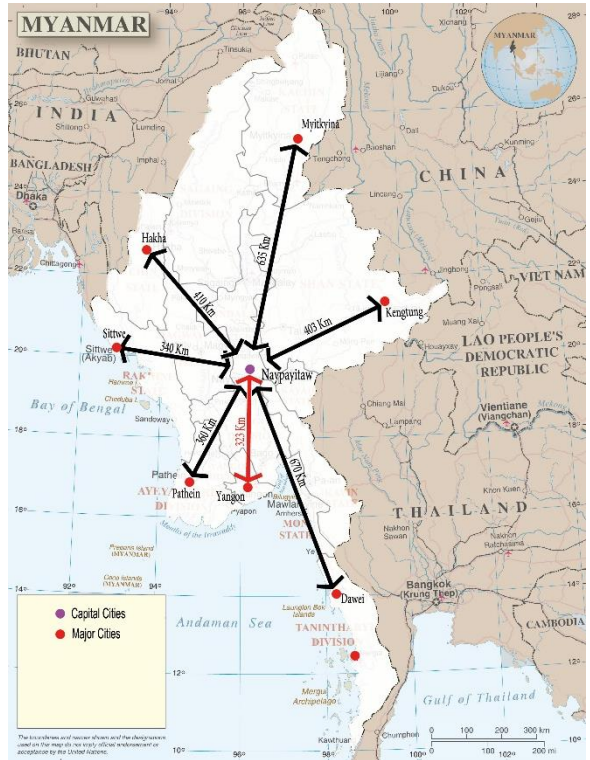
<sup>3</sup> <http://svaradarajan.blogspot.com/2007/02/dictatorship-by-cartography-geometry.html>



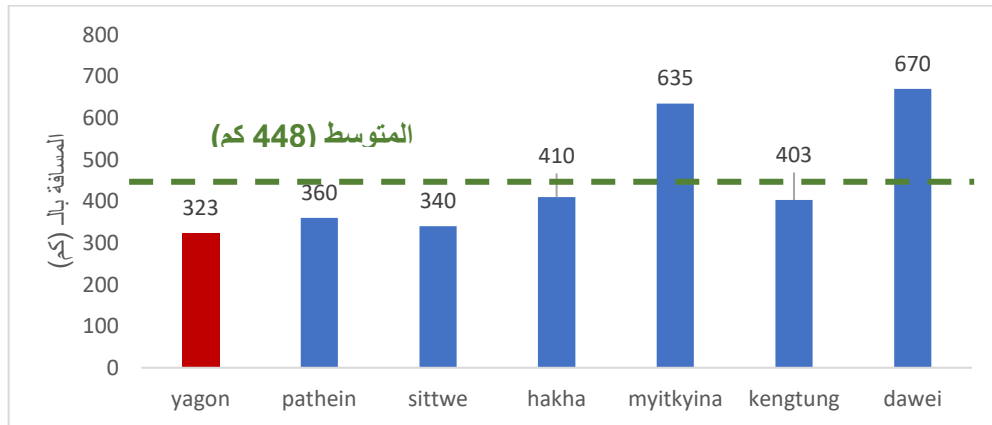
التجمعات لتصبح مدينة ام مستقله بذاتها، و بالتالي تكون دافعه حقيقية للنمو العمراني و الاقتصادي في الداخل.



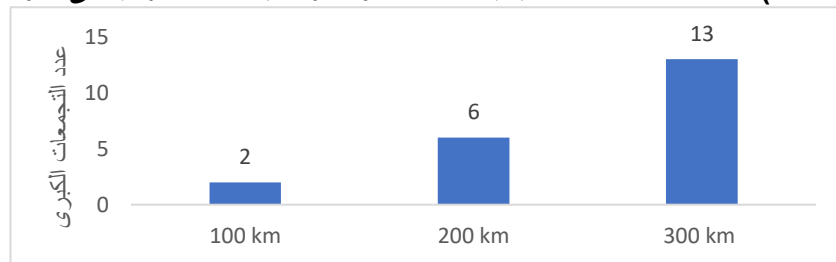
شكل (٣-٦٢) عدد التجمعات العمرانية التي تحويها النطاقات التأثيرية (كل ٥٠ كم) من العاصمة الجديدة  
المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لمينمار، مرجع سابق



شكل (٣-٦١) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لأبعد التجمعات العمرانية في الدولة  
المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لمينمار، مرجع سابق



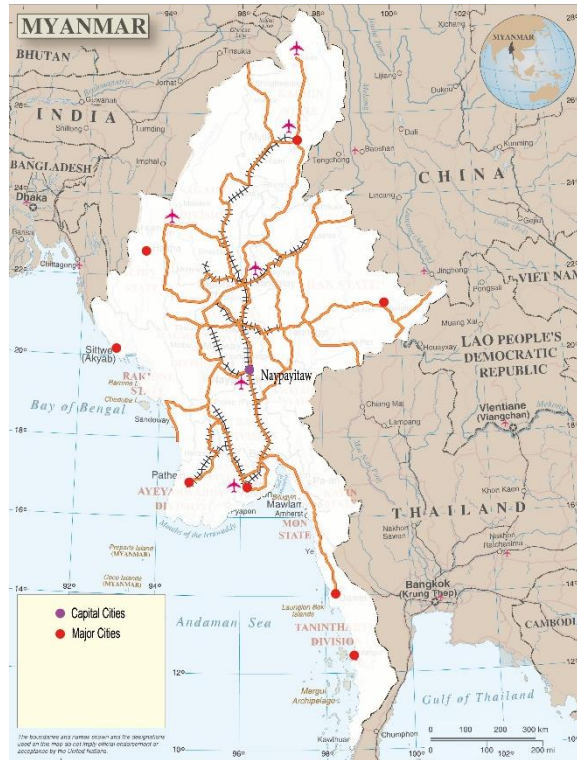
شكل (٣-٦٣) مسافة بعد العاصمة الجديدة عن ابعد و اكبر التجمعات العمرانية في الدولة



شكل (٣-٦٤) الاعداد التراكمية للمجتمعات الكبرى لكل ١٠٠ كم حول العاصمة

### ٣-٨-٣-٤ الاتصالية و الربط بين العاصمة الجديدة و التجمعات العمرانية القائمة:

كانت احد اهم معايير اختيار الموقع ان يعتمد بشكل أساسي على علاقة هذا الموقع بما هو موجود من بينه تحتيه و اتصال بشبكة الطرق و المواصلات القائمة عبر الدولة، و كما هو موضح بالشكل (٣-٦٥) نجد بان (نابيداو) على علاقه متميزة بشبكة الطرق المواصلات القومية، حيث ان موقعها المتوسط جعل من مركز لالتقاء مجموعة كبيرة من الطرق الهامة و الإقليمية و الدولية و التي تمر عبر الدولة الى ان تصل الى الدول المجاورة مثل الهند و الصين و تيلاند، و كذلك يمر بها خط لشبكة السكك الحديدية. اما بالنسبة للاتصال الجوي فقد أفتتح للعاصمة الجديدة في (نابيداو) إقامة مطار دولي يمثل عنصر الربط الهام سواء خارجيا او داخليا في صلتها بباقي شبكة الطيران الداخلية للبلاد.



شكل (٣-٦٥) علاقة العاصمة الجديدة بشبكات الاتصال

المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لميانمار، مرجع سابق

### ٣-٨-٣-٤ الدراسات التخطيطية العمرانية لأنشطة و استعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (نابيداو):

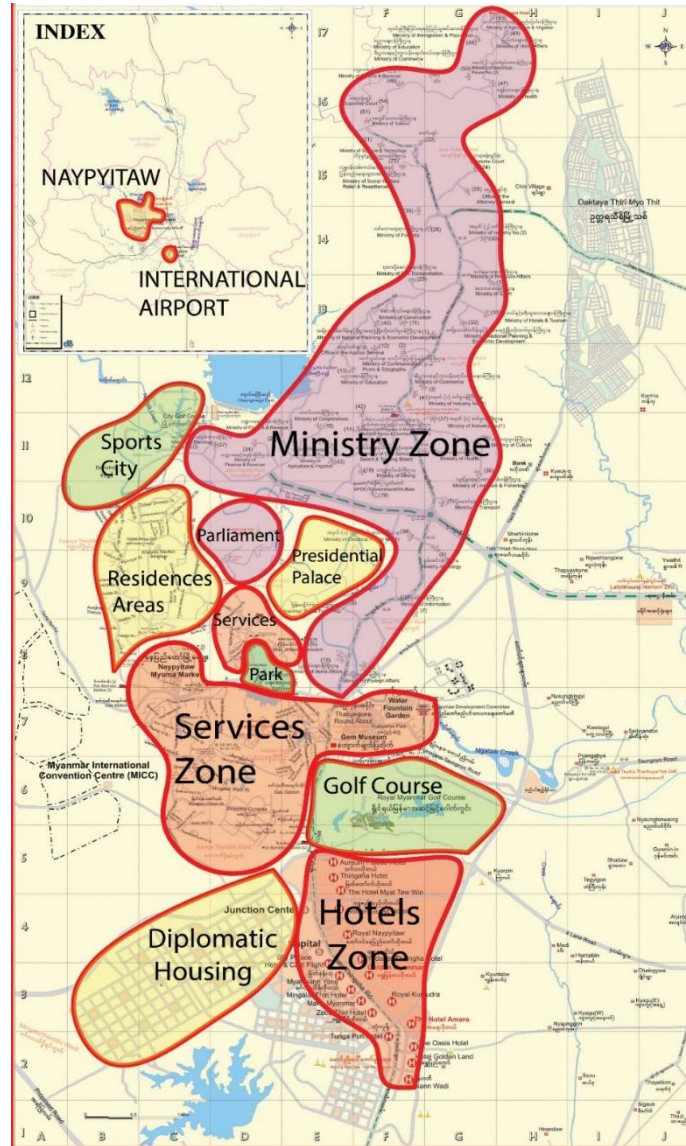
تبلغ مساحة العاصمة الجديدة (نابيداو) حوالي ١٠١,٨ كم<sup>٢</sup>، بعدد سكان قد وصل الى ٦٠٨,٩٢٤ نسمة عام ٢٠١٤، و تقع العاصمة الجديدة بجوار مجموعة من التجمعات القروية الصغيرة و التي تدخل ضمن نطاق الادارى للعاصمة الجديدة فتصل مساحتها الى ٧,٠٥٦ كم<sup>٢</sup> بعدد سكان ١,١٦٢,٠٠٠ نسمة.

### ٣-٨-٣-٤-١ الفكرة التخطيطية للمخطط العام لأنشطة و استعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (نابيداو):

تعتبر العاصمة (نابيداو) من العواصم التي تميزت بالاختلاف عن غيرها من العواصم، حيث ان المخطط الخاص باستعمالات الأراضي كان يختلف كلياً عن كل سابقتها إذا ان التخطيط بها كان يعتمد على أبعاد

<sup>1</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/Naypyidaw>

سياسية<sup>1</sup> والتي جعلت للعاصمة نمط عمراني مختلف<sup>2</sup> عما هو مألوف او ما تم دراسته عبر التجارب السابقة سواء المذكورة في البحث او الغير مذكورة. فقد حرص المخطط على تفريق المباني والمنشآت الحكومية والدبلوماسية والخدمات الإقليمية وعدم تجميعها كما هو متعارف حول ساحات او مناطق بعينها، وقد كان ذلك من خلال وجود طريق رئيسي كبير يتفرع منه طريق اخر فرعي لكل مبنى وزاري او مبنى حكومي او مبنى البرلمان، والاتصال بين كل العناصر المكونة للمدينة هو من خلال طريق او عدة طرق صريحه لم تقع ضمن سياق عمراني واضح كما هو واضح في الشكل (٣-٦٦).



المصدر: الباحث، بناء على خريطة شكل (٣-٦٦) المخطط العام لاستعمالات الاراضى للعاصمة (نابيداو)

[http://www.themimu.info/sites/themimu.info/files/documents/Naypyitaw Business Zone Map.pdf](http://www.themimu.info/sites/themimu.info/files/documents/Naypyitaw_Business_Zone_Map.pdf)

<sup>1</sup> Filipe R. Campante, Quoc-Anh Do and Bernardo Guimaraes. (2014) **Capital Cities, Conflict, and Misgovernance; Theory and Evidence**, working paper, World Bank.

<sup>2</sup> Dulyapak Preecharushh. (2011). **Myanmar's New Capital City of Naypyidaw**, Engineering Earth: The Impact of Megaengineering Projects, Chapter 57, Springer Netherlands.



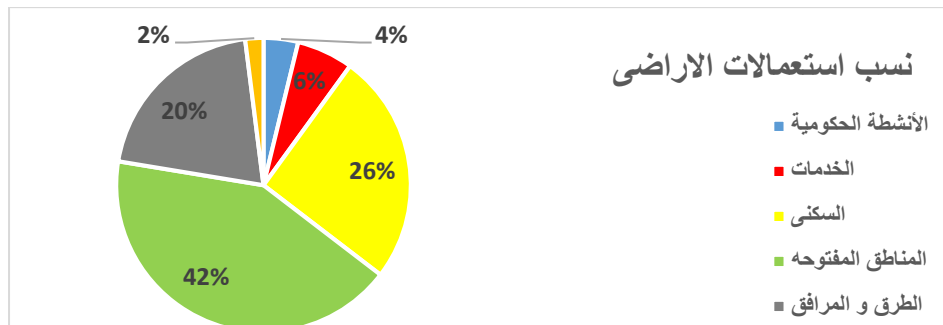
و قد تكون المخطط من مناطق تجمعت فيها الأنشطة على اختلافها، ففي الجزء أقصى الشمال كانت المنطقة المركزية للأنشطة الحكومية و الإدارية و الخدمات الرئيسية، و قد قسمت نفسها الى عدة أجزاء، فكان جزء للوزارات و جزء للقصر الرئاسي و جزء اخر للبرلمان. و في أقصى الجنوب خصصت مناطق للإسكان الدبلوماسي و منطقة للفنادق، و قد وقعت منطقة الخدمات و المناطق الترفيهية من مناطق مفتوحة و أماكن الأنشطة الرياضية في الجزء المتوسط بين الشمال و الجنوب كما هو موضح في شكل (٣-٦٦).

اما بالنسبة لنسب استعمالات الأراضي، فقد كان لنشاط الإداري الحكومي مساحة ٣،٢٤ كم ٢ بنسبة مئوية بلغت ٤% من مساحة المخطط، اما عن مناطق الاحياء و المجاورات السكنية بما في ذلك الحي الدبلوماسي و الفنادق فقد بلغت مساحتها ١٢،١٥ كم ٢ بنسبة مئوية ٢٥%، اما بالنسبة للمساحات الخضراء و المناطق المفتوحة فقد كانت لها النسبة الأكبر اذا تكاد تصل الى ٤٢% من إجمالي مساحة المخطط بمساحه بلغت ٤٢،٥ كم ٢، و قد ساعد في ذلك طبيعة الأرض الخصبة و ما بها من بحيرات طبيعية تنتشر في مختلف ارجاءها، و يوضح الجدول (٣-٦٦) التوزيع التفصيلي للمساحات الخاصة باستعمالات الأراضي.

النسبة المئوية	الاستعمال (كم ٢)	الاستعمال
٣،٨%	٣	الأنشطة الحكومية
٦،٢%	٦	الخدمات
٢٥،٤%	٢٥،٣٥	السكني
٢%	٢	النشاط السياحي
٤٢،٢%	٤٢،٥	مناطق مفتوحة
٢٠،٤%	٢٠،٢	طرق ومرافق
١٠٠%	١٠١،٨	الإجمالي

جدول (٣-٦٦) توزيع مساحات استعمالات الاراضي و الأنشطة بالعاصمة الجديدة (نابيداو)

و من الملاحظ بان نسبة مساحة الأنشطة الحكومية و الإدارية بالإضافة المساحة الخدمات العامة في المخطط العام فقد وصلت نسبتها الى ٦،٢% مما يعكس الدور الإداري الخاص بالمدينة، و كذلك النسبة المخصصة الى المناطق الخضراء و المناطق المفتوحة و التي قد وصلت بالإضافة الى الطرق الى ٦٢،٦% من إجمالي المخطط، الا انه يمكن استنباط ان تلك النسبة المرتفعة من المساحات الخضراء و الطرق رجعت الى دافع توزيع و تفريق المباني بشكل متناثر و عدم تجمعها ضمن مناطق مصممه او ساحات عمرانية بشكل المعروف و المتداول عبر مدن العواصم، و يوضح الشكل البياني (٣-٦٧) توزيع نسب استعمالات الأراضي للمدينة.



شكل (٣-٦٧) ديجرام تحليلي لنسب استعمالات الاراضي بالعاصمة الجديدة (نابيداو)

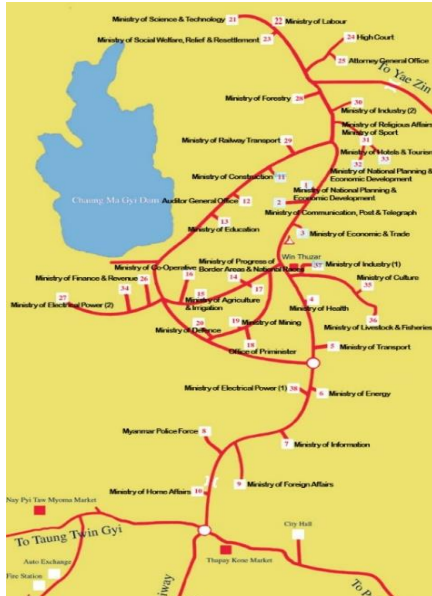
المصدر: الباحث

### ٣-٤-٨-٣ الاتصالية والترابط بين القطاعات الرئيسية لاستعمالات الأراضي في العاصمة الجديدة (نابيداو):

اعتمدت (نابيداو) على الطرق كوسيلة رئيسية، حيث كانت شبكة الطرق هي العنصر الموصل لكل مبنى على حدى بطريق مستقل وسط السهول الخضراء، حيث ان المخطط لم يتبع نمط معين لتخطيط شبكة الطرق، بل تنوعت الأنماط من بين الشبكي المتعامد في المناطق الإسكان الدبلوماسية والعنكبوتية و كذلك النمط الإشعاعي، حيث ان بعض المناطق مثل منطقة الوزارات كان تعتمد على طريق واحد عبر كل الوزارات ثم ينتهى، دون صلة باي شبكه تخطيطيه للطرق كما هو موضح بالشكل (٣-٦٨). اما بالنسبة لأنماط الاتصال الأخرى فقد تضمن المخطط إقامة مطار دولي جديد مسمى باسم المدينة ويعبد ١٥ كم من قلب العاصمة الجديدة و الذى يعد احد الوسائل الرئيسة للانتقال محليا و دوليا، كما هو موضح بالشكل (٣-٦٨).

### ٣-٤-٨-٣ المنطقة المركزية للأنشطة الحكومية والإدارية و الهيئات الدبلوماسية:

تميزت (نابيداو) بوجود مناطق متعددة و لكل منطقة منها طابع خاص، فان المبنى الخاص بالبرلمان نجده ضمن منطقة مصممة ككتله منفصلة عن باقي عناصر المدينة، و يتصل بيها طريقا للقصر الرئاسي كما هو موضح في الشكل (٣-٦٩) و كذلك هو كان التخطيط في المنطقة الخاصة بالوزارات بل انه لم يتم تجميعها ضمن حيز عمراني واحد كما هو الحال في منطقة البرلمان، بل كان الانتشار و التفرع من اصل رئيسي هو السمة السائدة فيها كما هو واضح في شكل (٣-٧٠)، اما بالنسبة لباقي المناطق فقد اتخذت من نفس النمط المتفرق عنصر محدد لها. لهذا تعد مدينة (نابيداو) ذات طابع تخطيطي مختلف عن اى مدينة أخرى حتى في نفس البلد الواحدة فالعاصمة القديمة (ياجون) لم تكن كذلك و هذا يوضح مدى تأثير السياسات بفكرة الحماية من اى اعتداء قد يأتى.



شكل (٦٨-٣) نمط شبكة الطرق ضمن منطقة الوزارات

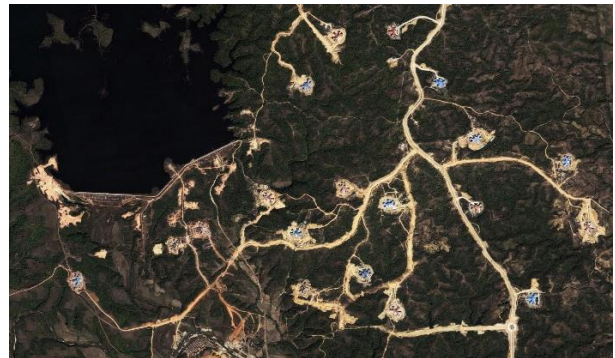
المصدر: [http://www.dica.gov.mm/includes/In\\_vestm](http://www.dica.gov.mm/includes/In_vestm)

ent%20Guide%20Book/MIG%20chapter%201.pdf



شكل (٦٩-٣) منطقة البرلمان و القصر الرئاسي

المصدر: Google Earth



المصدر: Google Earth

شكل (٧٠-٣) منطقة الوزارات بالعاصمة الجديدة

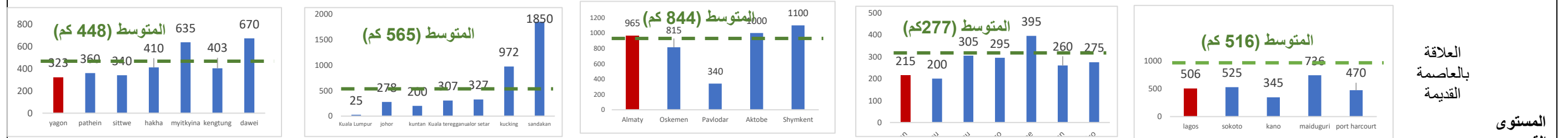
**٣-٨-٥ الخلاصة:**

تعد تجربة منيما في نقل العاصمة من التجارب المثيرة للتساؤلات التخطيطية بشكل عام، و قد رجع ذلك الى تداخل العديد من الأسباب التي اثرت في طبيعة النقل و كذلك طبيعة العمران، فبالنظر الى التجربة بشكل إجمالي نجد بان الجزء القومي و الإقليمي و المتمثل في اختيار موقع العاصمة و مدى توسطه جغرافيا و علاقته بالتجمعات العمرانية و السكانية القائمة، و كذلك علاقته بشبكات الطرق القومية و أنماط المواصلات المختلفة في الدولة، متفق تماما مع المعايير التخطيطية الخاصة باختيار موقع العاصمة و التي تشابهت مع مختلف تجارب النقل المذكورة ضمن البحث، الا ان الجزء المميز في هذه التجربة هو اختلاف النمط العمراني، و نمط توزيع استعمالات الأراضي، حيث لم تتوافر بالعاصمة الجديدة قاعدة اقتصادية، و لم تحتوى العاصمة على المقدار المتوقع من التنوع في أنماط الإسكان، بل كان الإسكان الدبلوماسي هو السمة العامة و السائدة، كذلك اتخاذا المدينة نمط مبعثر في توزيع الاستعمالات الحكومية و الأنشطة الإدارية، مما اثر على فكرة السائدة في المدن العواصم - و التي برزت في نماذج التحليلية السابقة - و هي وجود منطقة مركزية محددة تضم مجموعة من الساحات التذكارية تحوى الأنشطة الإدارية و الأنشطة التجارية المختلطة و كذلك الأنشطة الترفيهية و الرياضية. اما بالنسبة للصورة البصرية و الذهنية للمدينة، فقد اتعبت العاصمة الجديدة في منيما ابراز الهوية المميزة للدولة من خلال الاعتماد على طرز المباني التقليدية خاصة في المباني الهامة مثل البرلمان، و قصر الرئاسة، و دور العبادة، و مبنى بلدية المدينة الجديدة.

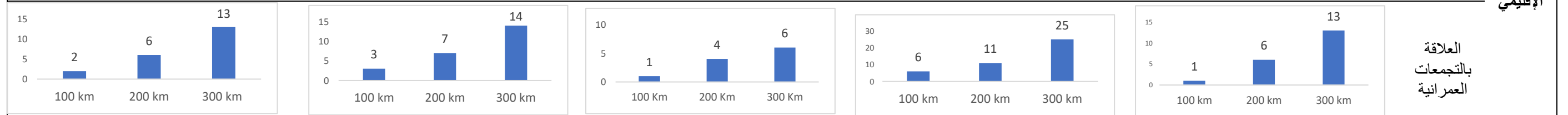
**٣-٩ خلاصة الفصل:**

استعرض الفصل عدد من الحالات الدراسية للتجارب العالمية لنقل المدن العواصم الى مدينة جديدة على اختلاف أسباب النقل، و تم استعراض الحالات من خلال منظور تخطيطي إقليمي و عمراني يضم كل منهم عدد من الجوانب الاصلية في اختيار الموقع اقليميا، و في الهيكل العمراني للعاصمة الجديدة. و تم الخلوص في كل حالة الى خلاصة توضح المميز و المستخلص منها. اما عن استعراض الحالات اجماليا فتم الوصول الى متوسط لكل معيار يمكن من خلاله قياس احتمالية نجاح مدن العواصم الجديدة، و الفصل السادس تم تخصيصه لمناقشة كل معيار من المعايير التخطيطية بالتفصيل و علاقه كل حالة من الحالات العالمية و المحلية و مقدار تفاعلها مع هذه المعايير.

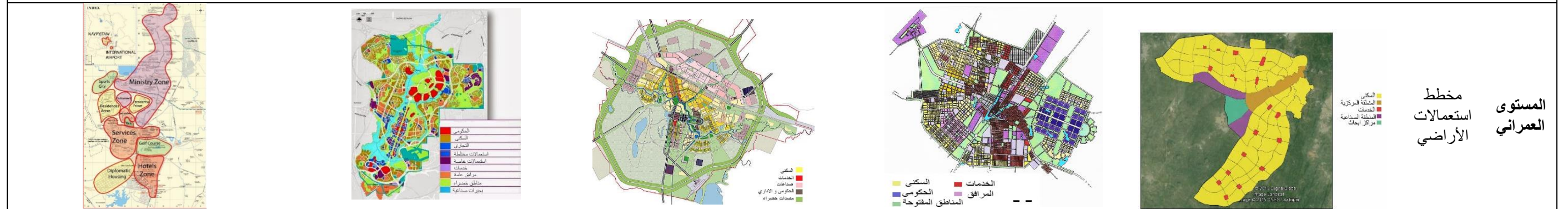
الدولة	نيجيريا	ساحل العاج	كزاخستان	ماليزيا	منيمار
المساحة	٩٢٣,٧٦٨ كم <sup>٢</sup>	٣٢٢,٤٦٣ كم <sup>٢</sup>	٢,٧٠٠,٠٠٠ كم <sup>٢</sup>	٣٢٩,٨٤٧ كم <sup>٢</sup>	٦٧٦,٥٧٨ كم <sup>٢</sup>
عدد السكان	١٨٢,٢٠٠,٠٠٠ نسمة	٢٢,١٥٧,١٠٧ نسمة	١٧,٠٠٠,٠٠٠ نسمة	٣٠,٣٣١,٠٠٧ نسمة	٥٣,٤٣٧,١٥٩ نسمة
المساحة	٩٠٧ كم <sup>٢</sup>	٤٢٢ كم <sup>٢</sup>	٦٨٢ كم <sup>٢</sup>	٢,٢٤٣ كم <sup>٢</sup>	٥٩٨,٧٥٥ كم <sup>٢</sup>
عدد السكان	١٣,١٢٣,٠٠٠ نسمة	٤,٣٩٥,٢٤٣ نسمة	١,٧٠٣,٤٨١ نسمة	٧,٢٠٠,٠٠٠ نسمة	٥,١٦٠,٥١٢ نسمة
سنة النقل	١٩٧٥	١٩٨٣	١٩٩٧	٢٠٠٠	٢٠٠٨
أسباب نقل العاصمة القديمة	-تهالك العاصمة القديمة -رمز جديد لهوية الدولة -التحول للنظام الفيدرالي -التوسط بين مختلف الطوائف العرقية	- رمز جديد لهوية الدولة - تهالك البنية التحتية للعاصمة القديمة - البعد الأمني و الاستراتيجي لموقع العاصمة القديمة - استغلال موارد الدولة	- تهالك البنية التحتية للعاصمة القديمة - رمز جديد لهوية الدولة - احداق تنمية اقتصادية منتشرة في ارجاء الدولة	- تهالك البنية التحتية للعاصمة القديمة - الحاجة الى المزيد من المساحات الإدارية - رفع كفاءة الحياة الحضرية	- البعد الأمني و الاستراتيجي لموقع العاصمة القديمة - تهالك البنية التحتية - توجه التنمية لقلب الدولة
المساحة	٢٥٦,٥٠٨ كم <sup>٢</sup>	٢٦٣ كم <sup>٢</sup>	٣٩٨ كم <sup>٢</sup>	٤٩ كم <sup>٢</sup>	١٠١,٨٠٨ كم <sup>٢</sup>
عدد السكان	١,٦٠٠,٠٠٠ نسمة	٦٥٠,٠٠٠ نسمة	١,٢٠٠,٠٠٠ نسمة	٥٠٠,٠٠٠ نسمة	١,٢٠٠,٠٠٠ نسمة



المستوى القومي والإقليمي



المستوى العمراني



المستوى العمراني

نقلت العاصمة الى موقع جديد توفيراً لبيئة عمرانية جديدة ولأبعاد أمنية ولم تتوافر في موقع العاصمة القديمة على الساحل جنوباً، قد تم الاختيار للموقع الجديد ليكون مركز تلاقى لوسائل الاتصال المختلفة قومياً وقد اختلف النمط العمراني للمدينة عن مثاليها من المدن القديمة والمعاصرة، في التوزيع المبعثر للمباني الإدارية، فلم تضم الفراغات التذكارية المعهودة ورجع ذلك تداخل الأبعاد السياسية لما للمدينة من دور سياسي وإداري قومياً.

تميزت ماليزيا بعمل محور إقليمي متكامل يضم عدد من التجمعات الجديدة جنوب العاصمة القديمة، وذلك لما لها من ظروف طبيعية خاصة من انقسام الدولة في جزرتين منفصلتين، وقد كان أساس اختيار الموقع هو الاتصالية القومية والمقومات البيئية التي تجمعها ترقى بالرؤية الجديدة للدولة نحو رفع كفاءة جودة الحياة في الدولة، والذي تم استغلاله أيضاً كمعيار جذب سياحي تمتاز به المدينة بجانب الوظيفة الإدارية.

نقلت العاصمة من الجنوب المكتظ الى الشمال لإبراز هوية الدولة بعد الاستقلال، ولاستغلال الموارد والإمكانيات بمسطحات الدولة، وقد تميزت التجربة باختيار موقع العاصمة كمركز لمحرك تنموي إقليمي، لما يمتاز به الموقع من اتصالية قومية وموارد اقتصادية وبيئية، وقد بنى المخطط على أساس وجود نواحي سكنية قائمة بالفعل كمؤشر لإمكانية احداث تنمية بالموقع الجديد للمدينة.

قامت التجربة على أساس انشاء عاصمة جديدة تحقق رمز الاستقلالية الجديدة للدولة، وقد اختيرت العاصمة في موقع يتوسط مسطح الدولة باتصالية قومية ومقومات سياحية يؤهلها لإحداث تنمية بعيداً عن إقليم العاصمة القديمة المكتظ، وقد بنيت الفكرة العمرانية على أساس وجود نواحي سكنية لاستقبال العاصمة الجديدة، كمؤشر لإمكانية الموقع لاجتذاب السكان.

اختير موقع العاصمة على أساس التوسط بين مختلف الأصول العرقية في الدولة، وفي قلب مسطح الدولة للتنمية، وقد روعت الأبعاد البيئية وطرق الاتصال القومية، وقد اعتمدت المدينة عمرانياً على نمط الاستعمالات للأراضي استطاع إبراز دور المدينة كمدينة إدارية خدمية مستقلة، وكذلك استغلال إمكانيات الموقع في توطین الصناعات التخطيطية في المدينة.

خلاصة التجربة

## الفصل الرابع

خصائص التجربة المصرية في مجال انشاء المدن والمجتمعات الجديدة



## الفصل الرابع

### خصائص التجربة المصرية في مجال انشاء و تخطيط المدن و المجتمعات الجديدة

#### ٤-١ المقدمة:

في أوائل سبعينيات القرن الماضي، عظمت توجهات الدولة الى سياسة إعادة البناء و التعمير و التنمية و نقل البلاد الى مرحلة جديدة، و قد كانت البداية مع مدن القناة الثلاث تمهيدا لعودة الحياة اليها مرة أخرى بعد هجرة سكانها استمرت الى سبع سنوات، ثم أتت التوجهات لتحقيق استراتيجية حضرية للتنمية الشاملة للبلاد، و قد كان من اهم أولويات تلك الاستراتيجية هي إعادة رسم الخريطة العمرانية لمصر و إعادة توزيع السكان و الذى كان و مازال متركز في الوادي الضيق فقط دون مساحة مصر الاجمالية، و كذلك إعادة النظر في الإمكانيات و التي تحتويها مصر من اجل تحقيق التنمية الاقتصادية و الاجتماعية، و قد تبع ذلك مجموعة من التغيرات على مستوى الإدارة في مختلف المجالات سواء من السياسية الاقتصادية للدولة او في مجال إعادة هيكلة النظام الإداري خاصة في حال انتشار المدن الجديدة و التي كانت المفتاح للتنمية في ذلك الوقت.

#### ٤-٢ الدوافع الرئيسية لإنشاء المدن الجديدة في مصر:

كانت المدن الجديدة هي احد اهم اليات نحو تحقيق التنمية الاقتصادية و الاجتماعية، حيث ان التركيز العمراني و السكاني الشديد في الدلتا و حول حوض النيل، و الناتج عن الزيادة السريعة للسكان، و كذلك تزايد الهجرة من الريف الى المدن بسبب فرص العمل و الخدمات، قد احدث نوع من الخلل في توزيع السكان و انتشار العمران على مستوى الدولة. و قد لوحظ ذلك من خلال ارتفاع نسبة سكان الحضر في مصر من ١٧% الى ٤٢% في أوائل القرن العشرين، و قد ترتب على ذلك مجموعة من السلبيات و المشاكل الاقتصادية و الاجتماعية و التي يمكن تخليصها في:

- تركز الخريطة العمرانية في قلب الدلتا و الوادي الشريطي حول حوض نهر النيل، في حين ان اكثر من ٩٠% من ارضى مصر مازال مهجور.
- ارتفاع الكثافات السكانية في المساحات المأهولة نتيجة للزيادة السكانية السريعة على نفس المساحة المأهولة من العمران. فضلا عن التركيز السكاني المرتفع في القاهرة و الإسكندرية كأكبر مراكز حضرية.
- التعتدي على الأراضي الزراعية ، بسبب الامتداد العمراني للمدن الواقعة في قلب الدلتا على حساب الأراضي الزراعية المتاحة، و ما لذلك من عواقب خاصة الإنتاج الزراعي و الامن القومي الغذائي، و نصيب الفرد من المسطحات الخضراء.
- ظهور مجموعة من المشاكل العمرانية، مثل التدني في مستوى الخدمات، و تهالك البنية التحتية، و ظهور المباني اللارسمية في المدن الحضرية الكبرى.

#### ٤-٣ السياسة العمرانية و اهداف انشاء المدن الجديدة في مصر:

قد احتوت الرؤية القومية للدولة في تلك الأونة الزمنية على تصور شامل لكافة الخطوط الأصلية لتحقيق التنمية الاجتماعية و الاقتصادية، كذلك قد تضمنت ضرورة انشاء المدن و المجتمعات الجديدة المنتشرة في ارجاء الجمهورية من اجل توطين السكان و الأنشطة الاقتصادية الداعمة لعملية التنمية، و قد تضمنت هذه السياسة مجموعة من المحاور و هي:

- انشاء مراكز حضرية جديدة خارج المعمور سواء كان وادى النيل او الدلتا، على ان تحوى هذه المراكز الحضرية على القاعدة الصناعية خارج حدود الأراضي الزراعية داخل الوادي.
- تفعيل دور القطاع الخاص من خلال فتح باب المساهمة في احداث تنمية اقتصادية سريعة مبنية على الصناعات بشكل أساسي.
- الوصول الى التكامل بين مختلف القطاعات الاقتصادية و الخدمية من خلال التنوع في توزيع القواعد الاقتصادية و الخاصة بتلك المدن لتكوين الميزة النسبية لكل مركز تنموي.
- إعادة النظر في الموارد القومية و محاولة تحقيق افضل النتائج من خلال حسن استغلال و تطوير تلك الموارد.
- اصدار قانون رقم ٥٩ لسنة ١٩٧٩ و الذى ينص على قرار جمهوري بإنشاء هيئة خاصة للمجتمعات العمرانية الجديدة يكون من شأنها اختيار و تحديد مواقع المدن الجديدة، و كذلك الاشراف على اعداد المخططات العامة و التفصيلية، و متابعه استراتيجية انتشار و انشاء المدن الجديدة في القطر المصري.
- و بناء على هذه السياسة تحددت في الخطة القومية للتنمية الاقتصادية و الاجتماعية الأهداف الأساسية الخاصة بإنشاء المدن و المجتمعات العمرانية الجديدة في مصر و قد كانت اهم هذه الأهداف هي:
- إعادة التوازن الى المجتمعات العمرانية القائمة و ذلك من خلال انشاء مجتمعات عمرانية جديدة تكون قادرة على امتصاص التكدس و الزيادة السكانية و الناتجة من النمو السكاني او من الهجرة الداخلية بحثا عن فرص العمل.
- احداث نقله في الاقتصاد المصري من خلال استغلال الموارد الكامنة و المنتشرة في ارجاء الدولة و قيام المدن الجديدة على قواعد اقتصادية متكاملة و متنوعه.
- ازاله الاحتقان داخل المدن الحضرية الكبرى، و تقليل الضغط على المرافق و البيئة التحتية.
- تحقيق عوامل الجذب في المدن الجديدة سواء للاستثمارات او للسكان من خلال تخليق قواعد اقتصادية قادرة على اجتذاب رؤوس الأموال و توفير فرص عمل و خدمات.
- ان تكون المدن الجديدة تقع ضمن مخطط إقليمي و قومي شامل يضمن تحديد دور كل مدينة في مختلف المستويات التخطيطية.

#### ٤-٤ الأنماط التخطيطية للمدن الجديدة في مصر:

و قد كانت للدولة منهاج يخصص طريقة انشاء هذه المجتمعات الجديدة و التي تضمنت تحديد للدور و التي تقوم به كل مدينة تبعا لموقعها و ما فيه من موارد و إمكانيات، و قد تحقق ذلك خلال اربعة محاور رئيسية تعبر عن الوظائف الخاصة بهذه المدن الجديدة و قد كان كالتالي:

- المدن المستقلة: و هي المدن التي تتمتع بالاكثفاء الذاتي من الإسكان و الخدمات و بها قاعدة اقتصادية مستقلة، و تبعد مسافة عن المدن و التجمعات القائمة توفر لها هذا القدر من الاستقلالية، و هذه المسافة يتم قياسها بناء على رحلات التردد اليومية بين التجمعات الجديدة و القائمة، فكلما زادت المسافة بين السكن و العمل كلما قلت الرحلات اليومية او ربما انعدمت تماما، و قد كان بالفعل هذا المبدأ احد أسس اختيار مواقع مدن جديدة كثيرة في مصر مثل (السادات، العاشر من رمضان) حيث تراوحت المسافة بين تلك المدن و بين القاهرة من ٥٠ الى ٩٥ كم مما يجعل فكرة الانتقال اليومي محل نظر للسكان، و قد كانت

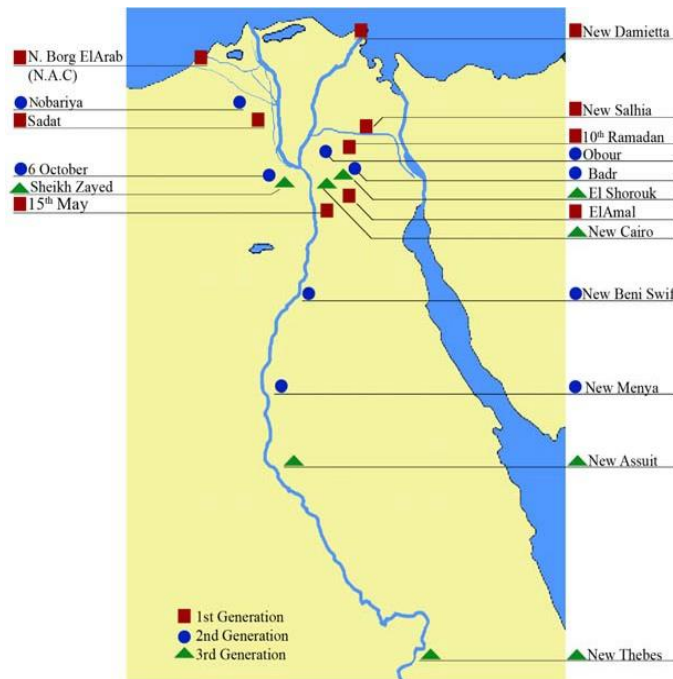


مدينة السادات أولى التجارب المصرية لإنشاء عاصمة قومية جديدة لإزالة التكديس و الاحتقان عن القاهرة الكبرى.

- المدن التابعة: هي مدن تقع ضمن النطاق العمراني لحد المدن الحضرية و التي تعاني من مشاكل التكديس و الازدحام و عدم استيفاء الخدمات بالشكل المطلوب، و يكون دورها هو امتصاص ذلك الفائض من السكان و الأنشطة و تحاول تحقيق نوع من العلاقة التبادلية التكاملية مع المدينة الام، و في مثل هذه المدن يعد موقعها القريب من المدينة الام، حيث يجب بان لا تتعدى هذه المسافة عن ٤٠ كم و ذلك لسماع بسهولة الانتقال و التردد اليومي على المدينة الام، و مثال هذه المدن في مصر هي (العبور، ١٥ مايو، بدر، التجمعات حول القاهرة).

- مدن المشروعات: و هي مدن يتم انشائها بهدف خدمة المشروعات القومية الكبرى، مثل (دمياط الجديدة) و التي تقوم على خدمه ميناء دمياط، و كذلك ( النوبارية الجديدة، الصالحية الجديدة) و هي تقوم على مشروع استصلاح زراعي في ترعة النوبارية، و غيرها من المشروعات، و تعتبر هذه المدن من المدن المستقلة لما فيها من اكتفاء اقتصادي مميز مناصب حول المشروع التي تقوم على أساسه.

- المدن التوأمية: و هي مدن تكون ملاصقة للمدن القائمة و غالبا ما تكون في اتجاه الامتداد العمراني لها، و تقام في الظهير الصحراوي الخاصة المقابل للمدينة، و تعمل هذه المدن على حل المشاكل العمرانية التي تخص هذه المدن ، و من امثله تلك المدن في مصر ( بنى سويف الجديدة، سوهاج الجديدة، المنيا الجديدة، أسيوط الجديدة) حيث تركز هذه النوع من المدن في التجربة المصرية في الصعيد.



شكل (٤-١) مواقع المدن الجديدة قويا

المصدر: Nasamat Abdelkader and Sayed Ettouney. (2009). **The Egyptian New Communities**: research paper, **Three Decades later, Between Objectives and Realization – A Critical Discourse** ARCHCAIRO.

و بالتالي يتضح من السياسة العمرانية و ما تبعها من اهداف و أنماط للمدن الجديدة بان انشاء الدولة للمدن الجديدة لم يكن الهدف الرئيسي في حد ذاته بل كان اقامتها ناتج عن رؤيه تنموية شامله على المستوى القومي و الإقليمي، و قد كانت هذه الرؤية تضم محورين اساسين و هما التنمية الاقتصادية و الاجتماعية، و قد تبنت الدولة استراتيجية انشاء المدن الجديدة كاداء طويلة المدى لتحقيق التنمية الشاملة.

#### ٤-٥ المناهج التخطيطية المطبقة في تخطيط المدن الجديدة في مصر:

ان فهم العملية التخطيطية للمدن الجديد يعد من اهم الأسس التي يجب ان تكون محط الأنظار خاصة في حالة دراسة المدن الجديدة في مصر، حيث انه يعتبر أحد الأسس النقدية لفهم المبادئ التي قامت بها المدن الجديدة، و لفهم و تحديد ما الذي أدى بها ان اتصل الى ما وصلت ايه من عجز في تحقيق المخطط و المستهدف خلال الفترات التخطيطية المحددة.

و يمكن القول بانه بوجهه عام و على مستوى كل المدن الجديدة بكافة اجيالها الثلاثة، التخطيط الشامل Comprehensive Planning كان المسيطر على المدن الجديدة على اختلاف وظائفها و أدوارها التنموية، حيث انحصرت عملية التخطيط ضمن جمع المعلومات و اعداد الدراسات التفصيلية للمدينة (الدراسات الاجتماعية، الاقتصادية، البيئية، البنية التحتية، النقل و الطرق، مصادر الطاقة) ثم التحليل الكامل للإمكانيات و المحددات الخاصة بموقع المدينة الجديد، ثم الانتقال الى البدائل التي تحوى الحلول الشاملة و الخاصة بتقويم و استغلال امثل الإمكانيات و هذا كله يقع ضمن الاطار العام لسياسة الدولة في التنمية الاقتصادية و الاجتماعية، و كان المنتج هو مخطط عام يضم تفصيل لاستعمالات الأراضي و عدد السكان المتوقع ، و كذلك مقدار الخدمات.

و قد كان هذا المنهج الشامل هو المسيطر على جموع المدن الجديد، الا انه في الجيل الثاني من انشاء المدن الجديدة و بالتحديد في المدن المملوكة لقطاع الاعمال، فقد لعب منهج التخطيط الاستراتيجي الدور الرئيسي في عملية التخطيط، حيث كان القائم على هذا النوع من تخطيط المدن هو المالك ذاته، اما عن باقي المدن فالمسؤول عن تخطيطها كانت هيئه المجتمعات العمرانية الجديدة، مع من تتعاقد معه من مكاتب استشارية تخطيطية، و قد تضمن هذه العملية كافة مراحل العملية التخطيطية للمدن الجديدة بداية من التخطيط الكامل للمدينة ، مرورا بتخطيط الامتدادات العمرانية و انتهاء بالتحديث الدوري للمخططات و ما تتضمنه من رؤية مستقبلية.

وبسبب تعدد الجهات التي تتداخل في عملية التخطيط فانه كان لابد من تحديد منهج خاص بتحديد أدوار الجهات القائمة و الأطراف المعنية بعملية التخطيط للمدن الجديدة، و في التجربة المصرية متعددة الأجيال فقد تنوعت هذه الأدوار خلال منهجين اساسين هما:<sup>١</sup>

- المنهج التخطيطي المؤسسي: و هو المنهج الأكثر انتشارا و فيه يتحدد دور الدولة و المتمثل في هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، و غيرها من الأجهزة سواء كانت معنية بالتخطيط او التنفيذ، و هذا حتى تتم سيطرة الهيئة على المنتج النهائي للعملية التخطيطية بما يحقق اهداف التنمية الاقتصادية و الاجتماعية، و كذلك ضمان سريانه في نفس مسار السياسة العليا للدولة.

- المنهج التخطيطي المجتمعي: و هو النوع الثاني و الذي قد لجأت اليه الدولة في بعض الأحيان خاصة في مدن الامتدادات العمرانية لمدينة الجيل الأول، و هذا المنهج يقوم على مشاركة افراد المجتمع ضمن العملية التخطيطية، حيث يتم انتقاء مجموعة من الممثلين للأفراد في المجتمع و اقناعهم بفكرة المشاركة

<sup>١</sup> رانيا بيومي جاد احمد سالم، مناهج التخطيط العمراني للمدن الجديدة المصرية، رسالة ماجستير، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة ٢٠٠٧

في اتخاذ القرار حول المدينة الجديدة، ثم يحاولون تدريجيا ادخالهم في العملية التخطيطية كما حدث في تخطيط التجمع العمراني الأول.

#### ٤-٦ البنين والقاعدة الاقتصادية للمدن الجديدة في مصر:

يقوم هيكل المدن الجديدة على ثلاث مقومات رئيسية<sup>١</sup> يوجد بينهم علاقة تبادلية قوية، و هما القاعدة الاقتصادية و الإسكان و الخدمات، و تعد القاعدة الاقتصادية هي المحرك الرئيسي و العامل الأكثر فاعليه لما له من تأثير على جذب السكان من ناحية و كذلك تأثيره على المستوى الإقليمي بل و القومي في تحقيق استراتيجية التنمية الاقتصادية للمجتمع، لذلك كان لابد من مراجعه الأهداف و المقومات الأساسية و السياسات الخاصة بالمدن الجديدة في مصر، و يمكن استخلاص استراتيجية التنمية الاقتصادية في مصر عبر المدن من خلال المقومات و الأهداف الآتية:

#### ٤-٦-١ الأهداف الخاصة بالتنمية الاقتصادية للمدن الجديدة:

- دعم و تغيير موقع مصر الاقتصادي عالميا، و زيادة الناتج القومي.
- توفير بيئة متنوعة لجذب الاستثمارات و المختلفة الأنشطة الاقتصادية.
- محاولة الموازنة بين المعروف من الزيادة في السكان و ما يقابله من طلب على فرص العمل.
- زيادة التركيز على الأنشطة الاقتصادية الأساسية Basic Activities و التي تمتاز بالصدارة في التصدير.
- فتح الباب امام القطاع الخاص للمشاركة الدولة في عمليه التنمية لتحقيق السوق التنافسية الحرة.

#### ٤-٦-٢ مقومات التنمية الاقتصادية للمدن الجديدة فيمكن تلخيصها في:

- التركيز على تنمية الموارد البشرية Human Resources و الارتقاء بقدراتها لتناسب المطلوب في السوق العالمية.
- تحقيق المطلوب من البيئة الأساسية و المقومات المادية و إزالة العقبات امام التنمية الاقتصادية في المناطق الجديدة.
- ان يكون لتنمية الاقتصادية دور في اقتحام محاور عمرانية جديدة في صحراء مصر ذات الإمكانيات الكامنة.
- توفير سبل الجذب للرؤوس الأموال و الاستثمارات القومية و الأجنبية من خلال تسهيلات و الضمانات الحكومية المختلفة.
- انفتاح مصر على السوق العالمي، من خلال تشجيع مجالات جديدة للتسويق في الداخل و الخارج.

اما بالنسبة الى العناصر الرئيسية في القاعدة الاقتصادية للمدن المصرية، فان الدولة قد اتجهت الى تحديد نمطا جديد عن سابقه في التعامل مع الأسس الاقتصادية و قد انحصر هذا التوجه في: الانفتاح الاقتصادي القائم على اقتصاديات السوق الحر، تعظيم دور القطاع الخاص المشارك، و تأكيد التنوع و التكامل في

<sup>١</sup> Greater Cairo Region: Long Range Urban Development Scheme – New Settlements, Site Prefeasibility Study, (1971), General Organization for Physical Planning, Ministry of Development and New Communities, Egypt.

<sup>٢</sup> خريطة التنمية و التعمير لجمهورية مصر العربية عام ٢٠١٧، وزارة الإسكان و المرافق و المجتمعات الجديدة، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ١٩٩٨.

مجالات الاستثمار، و على هذا الأساس تحدد الاطار العام للعناصر الرئيسية في القاعدة الاقتصادية للمدن الجديدة في مصر في مجالات ثلاثة رئيسية و هي:<sup>١</sup>

- مجال القطاعات الإنتاجية السلعية: و يضم جميع الأنشطة الاقتصادية القائمة على انتاج السلع القابلة للتداول و التسويق داخل و خارج النطاق الإقليمي الخاص بها، حيث تمتاز هذه الأنشطة بإمكانية التصدير لمنتجاتها، و يدخل في ذلك كافة الصناعات التحويلية و التعدينية، و كذلك صناعات الطاقة و التشييد، فضلا عن الإنتاج الحيواني و الزراعي.

- مجال قطاعات الخدمات الداعمة للقطاعات الإنتاجية السلعية: و يضم هذا المجال كافة الأنشطة الاقتصادية و القائمة على توفير المقدار المطلوب من الخدمات لقطاع الخدمات الإنتاجية للسلع، و تتمثل في النقل و المواصلات، هيئات المال و البنوك، التجارة و التخزين، السياحة و الاستثمار، و الخدمات الفنية التكميلية، و تعتبر هذه الخدمات ذات ارتباط وثيق بالمقدار النمو الذي تحققه الإنتاج السلعي.

- مجال قطاعات الخدمات الحكومية و الإدارية و المجتمعية: و يضم هذا المجال كافة الأنشطة الاقتصادية الخاصة بتقديم الخدمات المرتبطة بالسكان و ما تحتاجه من خدمات عامة و خدمات مجتمعية، و تتمثل في الخدمات التعليمية، الصحية، الدينية، الثقافية، الترفيهية، و التجارية، و كذلك الخدمات العامة مثل المرافق العامة و الخدمات الحكومية و الاجتماعية.

بالنظر الى أساس المدن الجديدة المصرية و نصيبتها من هذا المقدار من القطاعات الخاصة بالقواعد الاقتصادية للمدن، نجد بان الغالبية العظمى من هذه المدن قد تم اسنادها الى القواعد الاقتصادية متنوعة الأنشطة على المستوى القطاعات السلعية و القطاعات الخدمية، او ما يعرف بالقاعدة الاقتصادية المختلطة، فبالنظر الى حال المدن الجديدة نجد مدينة العاشر من رمضان فد تضمنت الصناعة و الخدمات و التشييد و البناء، اما بالنسبة الى مدينة السادس من أكتوبر فتضمنت ذاك كله بالإضافة الى السياحة، و كذلك السادات فقد اضيف اليها بجانب الصناعات و الخدمات جزء الخدمات الإقليمية، و في مدينة العبور و بدر تميزت القاعدة الاقتصادية بتجارة الجملة و التخزين، و كذلك بالنظر عبر مختلف المدن الجديدة في مصر نجد صدارة النشاط الصناعي كقاعدة اقتصادية أساسية للمدينة.

#### ٤-٧ دور المدن الجديدة في تخطيط إقليم العاصمة القومية المصرية (القاهرة الكبرى):

مع بداية حركة المدن الجديدة في مصر في منتصف السبعينات، كان لإقليم القاهرة الكبرى نصيب من استراتيجيات تلك المدن في تفرغ التكدس السكاني و الأنشطة من قلب العاصمة المكتظة، فمنذو عصر الفتح الإسلامي قد حملت القاهرة عاتق المدينة العاصمة و اخذت في التمدد و الانتشار، الا انه في عام ١٩٥٦ تم اعتماد المخطط العمراني الأول للقاهرة و الذي تضمن انشاء ٦ ضواحي ذات أساس صناعي و الراجع الى السياسات الدولة في ذلك الوقت و هي دخول مصر عصر الصناعة، فكانت مدينة حلوان في الجنوب و مدينة نصر في الشرق هما ما تم تنفيذهم فقط، الا ان القاهرة زادت اجتذابا للسكان و مع الزيادة في المعدلات النمو الطبيعية للسكان فكان المخطط عام ١٩٧٣ و الذي كان أولى اهتماماته تنصب حول المحافظة على الأراضي الزراعية من سرعة الامتداد العمراني للعاصمة.

و مع ظهور حركة المدن الجديدة في الفترة منتصف السبعينات، بدا النظر عام ١٩٨٢ الى القاهرة كإقليم كبير يضم شبرا الخيمة، القاهرة، الجيزة، و حلوان، حيث كان عدد السكان القاهرة الكبرى قد وصل الى ٩ مليون نسمة، فبدأت المدن الجديدة التابعة و المدن المستقلة دور في الحد من هذا الزحف العمراني خارج الكتلة العمرانية الحالية، و الحد من الطغيان على المتاح من الأراضي الزراعية، فضلا عن محاولة

<sup>١</sup> تقييم المجتمعات العمرانية الجديدة - التقرير الدوري الرابع، (١٩٩٩)، اكااديمية البحث العلمي، مجلس بحوث المجتمعات الجديدة، مصر

توفير و استيعاب الزيادة السكانية المتوقعة لإقليم القاهرة الكبرى، و يمكن تقسيم الكتلة العمرانية الرئيسية بناءً على استعمالات الأراضي كالتالي:<sup>١</sup>

- المنطقة المركزية (وسط البلد) و هي المركز قومي- إقليمي تتركز فيه الأنشطة الحكومية و التجارية و المالية و السياحية بنسبة حوالى ٦%.

- المنطقة الانتقالية و تحيط بالمنطقة المركزية و بها استعمالات مختلطة على علاقة بها، و نسبتها ٢,٥%.

- المناطق و الاحياء السكنية بنسبة ٣٦%.

- المراكز الخدمية الفرعية و تتوزع ما بين مدينة نصر، مصر الجديدة، المهندسين، الجيزة، و نسبتها وصلت الى ٢٥%.

- المناطق الصناعية و تتركز في شبرا الخيمة و حلوان، و نسبتها ١٤%.

- المناطق العسكرية و مناطق الامن المركزي و نسبتها ٢٤%، و استعمالات أخرى ٢,٥%.

و قد تضمنت القاهرة مجموعة من وسائل الاتصال بين تلك المجتمعات و المناطق المتشابكة حيث تضمنت القاهرة شبكات سكك حديدية، و مترو انفاق، و شبكات طرق شريانية رئيسية، و الطريق الدائري و الذى استخدم أيضا كأحد المحددات نحو منع الامتداد العمراني لمدينة القاهرة.

#### ٤-٧-١ السياسات العمرانية لتنمية إقليم القاهرة الكبرى:

كانت السياسات العمرانية ذات أساس نظري مبنى على فكرة المدن النووية، و المحورية و كذلك فكر المركزية و التبعية و التدرج و التتابع في تخطيط المدن الكبرى المكتظة و يمكن توظيف هذه المبادئ السياسية للعمران الخاص بإقليم القاهرة الكبرى كما يلى:

- محاولة تجميد اى إضافة لكافة الأنشطة و التكس العمراني داخل الكتلة العمرانية.

- تحقيق تنمية شاملة على المستوى العمراني والاجتماعي على المستوى القومي والإقليمي مما يحقق الاكتفاء الذاتي لكل إقليم، من اجل محاولة الوصول الى الموازنة بين الريف والحضر للحد من الهجرة الداخلية.

- اعتماد حد تخطيطي يقوم بإحاطة الكتلة العمرانية محولاً منعها من الامتداد والزحف غير المنتظم، وكان في هذه الحال هو الطريق الدائري.

- الاعتماد على مجموعة من المحاور التنموية خارج القاهرة لتكون هي النواى للنمو واستيعاب الفائض من الزيادات السكانية والأنشطة

- توظيف المدن والمجتمعات العمرانية الجديدة حول القاهرة الكبرى لاستيعاب الزيادات السكانية والأنشطة، وتعويض النقص في الخدمات العامة.

#### ٤-٧-٢ الدور الوظيفي للمدن والمجتمعات الجديدة في المخطط الهيكلي لإقليم القاهرة الكبرى:

قام المخطط الهيكلي للقاهرة الكبرى في هذه التجربة على مجموعة من المبادئ الأساسية و التي بدورها كونت التصور العمراني المستقبلي للقاهرة، فقد كان التقسيم الى قطاعات متجانسة و وظيفية متكاملة احد هذه المبادئ، و كذلك العملي على توجيه التنمية و النمو العمراني نحو محاور تنموية مخططة، على ان

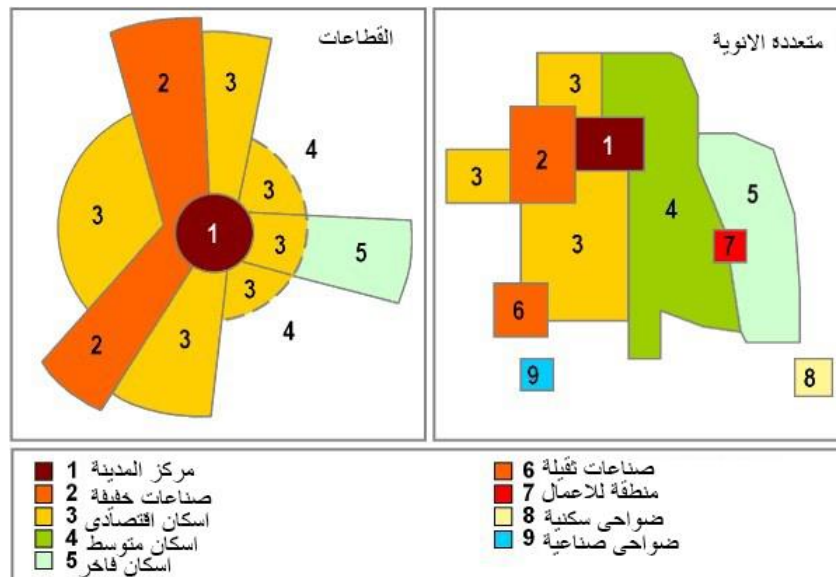
<sup>١</sup> خريطة التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية عام ٢٠١٧، وزارة الإسكان والمرافق و المجتمعات الجديدة، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ١٩٩٨.

تحتوى هذه المحاور على مجموعة من الانوية العمرانية سواء كانت مستقلة اقتصاديا، او مستوطنات سكنية هادفة الى امتصاص الفائض السكاني و فائض الأنشطة و ذلك من خلال انشاء مجموعة متنوعة من المدن و المجتمعات الجديدة، و بدراسة هذه المبادئ الثلاثة نجد بان لكل منها اطار و أسس داخله و التي يمكن تفصيلها كالتالي:

#### ٤-٧-٢-١ مبادئ التقسيم المتجانس للقطاعات التخطيطية:

اعتمادا على فكرة المدينة القطاعية لهونر هوت، و كذلك المدن متعددة الانوية لهاريس اولمان كما بالشكل (٢-٥)، فان المخطط الهيكلي للقاهرة الكبرى ركز على تقسيم القطاعات المتجانسة و المتكاملة وظيفيا، و ان تكون مبنية على أساس الاكتفاء الذاتي لكل قطاع سواء من الخدمات و الأنشطة او المتاح من فرص العمل مستخدما في ذلك عدد من المدن و المجتمعات الجديدة المبنية على دعم هذا التصور التخطيطي، كما روعي أيضا قدر المستطاع الالتزام بالمحددات الرئيسية و المقومات التخطيطية لكل قطاع، سواء كانت طرق، كباري، سكك حديدية، او مجارى مائية، و من هذه المنطلق تم تقسيم القاهرة الكبرى الى ١٦ قطاع متجانس كما يلي:<sup>١</sup>

- ثمانية قطاعات حضرية متجانسة تشمل الكتلة الرئيسية المتضمنة لمدن شبرا الخيمة و القاهرة و حلوان و الجيزة.
- ثلاثة قطاعات ريفية تقع احدهما بالقليوبية و الاخرين بالجيزة.
- اربعة قطاعات صحراوية يقع اثنين منها بالشرق و الاخرين بالغرب.
- قطاع واحد اثرى يقع بالجزء الجنوبي الغربي و يشمل منطقة الاهرامات.



شكل (٢-٤) نظرية المدينة القطاعية (هونر هوت)، و نظرية المدن متعددة الانوية (هاريس اولمان)

المصدر: [http://hrsbstaff.ednet.ns.ca/mcfadden/GGS12/Urbanization/theories\\_urban\\_structure.htm](http://hrsbstaff.ednet.ns.ca/mcfadden/GGS12/Urbanization/theories_urban_structure.htm)

m

<sup>١</sup> المرجع السابق

## ٤-٧-٢-٢ قطاعات و محاور التنمية العمرانية :

في اطار مجموعة من المحاور التنموية لتوطين المدن و المجتمعات العمرانية الجديدة سواء كانت مستقلة او تابعه تم تحديد عدد منها في محاولة الى استقطاب أي زيادة قائمة او زيادة مستقبلية للسكان او الأنشطة، كما هو الحال في نظريات المدن النووية و الحدائقية في إقليم لندن و باريس و كوبنهاجن، و قد تأسست هذه الفكرة على أساس التقسيم الخاص بالقطاعات التخطيطية القائمة لتوفير نوع من التكامل و الترابط، و على هذا أساس ظهرت وظائف و أدوار تلك المدن الجديدة، و قد كانت هذه المحاور كما يلي:<sup>١</sup>

- محور القاهرة – بلبيس: و تقع عليه مدينة العبور، و التي يصل حجم السكاني المستهدف لها الى ٨٠٠ الف نسمة، هذا بالإضافة الى عدد من التجمعات العمرانية التابعة بإجمالي عدد سكان ١٢٥ الف نسمة.

- محور القاهرة – حلوان: و تقع عليه مدينة ١٥ مايو، و التي يصل حجم السكان المستهدف لها الى ٢٥٠ الف نسمة، و ٣٠٠ الف نسمة عدد سكاني متوقع للتجمعات التابعة على نفس المحور.

- محور القاهرة – الإسكندرية الصحراوي: و تقع عليه مدينة السادات بعدد سكان مستهدف ٥٠٠ الف نسمة، و كذلك مدينة السادس من أكتوبر بعدد سكان مستهدف ٢ مليون نسمة، بالإضافة الى ٥٠٠ الف نسمة من التجمعات التابعة.

- محور القاهرة – الاسماعلية الصحراوي: و تقع عليه مدينة العاشر من رمضان، و التي يصل عدد السكان المستهدف لها الى ٥٠٠ الف نسمة.

- محور القاهرة – العين السخنة: و تقع عليه مدينة الامل، و التي يصل حجم السكاني المستهدف لها الى ٥٠٠ الف نسمة، هذا بالإضافة أيضا الى مجموعة من التجمعات العمرانية التابعة بإجمالي عدد سكان وصل الى ٢٠٠ الف نسمة.

- محور القاهرة – السويس: و تقع عليه مدينة بدر، و التي يصل حجم السكان المستهدف لها الى ٤٣٠ الف نسمة، و عدد من التجمعات العمرانية التابعة بعدد إجمالي للسكان وصل الى ٧٧٥ الف نسمة.

## ٤-٧-٢-٣ تحديد نمو الكتلة العمرانية للقاهرة الكبرى- فكرة الضواحي العمرانية التابعة:

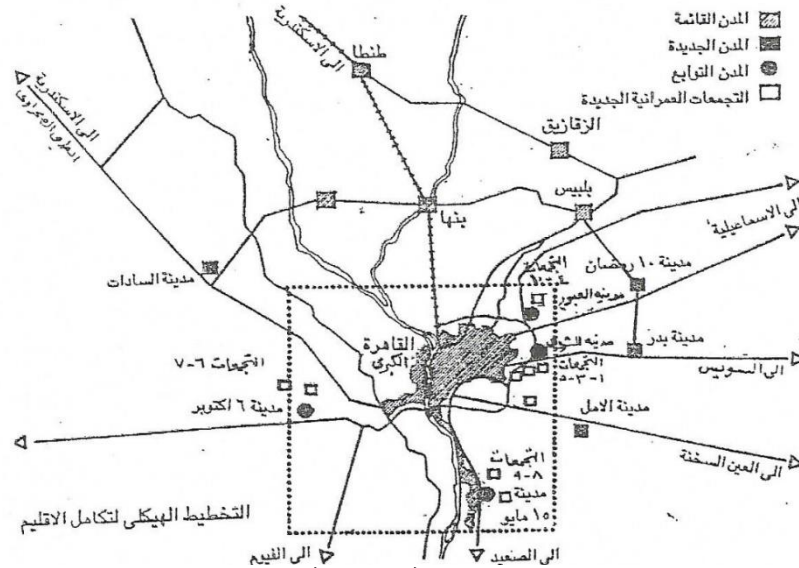
لإيجاد حد تتوقف عنده تلك الامتدادات العمرانية المتناقضة للقاهرة الكبرى، و محاولة تحجيم المدينة للسيطرة عليها و من ثم توجيه المستقبل من السكان و الأنشطة نحو مناطق مخططة مدروسة، جاء الطريق الدائري الحل المقترح في تلك الفترة من اجل القيام بدور الحد العمراني الذي يستطيع إيقاف و تحديد الكتلة العمرانية للقاهرة الكبرى ، على ان يقام على جانبه الاخر مجموعة من الضواحي السكنية و الخدمية التابعة للمدينة الام، تتراوح بها اعداد السكان من ٢٠٠ الى ٢٥٠ الف نسمة<sup>٢</sup>، و ذلك استنادا لنظرية المدن الحدائقية (لايبنزر هاورد) و الاستفادة من تطبيقها في مخطط تطوير العاصمة البريطانية (لندن) و قد وصل عددهم المقترح الى عشرة تجمعات تحاوط القاهرة من مختلف الاتجاهات و على علاقة بمحاور التنمية العمرانية و التي تم عليها انشاء المدن الجديدة المستقلة كما ذكر في المبدئ السابق، و قد كان المستهدف من هذه التجمعات العشرة بان تستقطب ما يقرب من ٢ مليون نسمة من قلب القاهرة و من النمو المستقبلي المتوقع للسكان و كذلك الأنشطة، و قد صنفت هذه المستوطنات كالتالي:

<sup>١</sup> محمود امين على، المجتمعات العمرانية الجديدة كأسلوب للتغلب على مشكلات التضخم و الاحتقان في المدن الكبرى، ورقة بحثية، مؤتمر الازهر الهندسي الدولي العاشر، ٢٠٠٨

<sup>٢</sup> سياسات تنمية المجتمعات العمرانية الجديدة، (١٩٩٢)، المجالس القومية المتخصصة (شعبة الإسكان و العمارة)، مصر



- التجمعات الأول و الثاني (الشروق) و الثالث (القطامية) و الخامس تقع شرق الكتلة العمرانية للقاهرة الكبرى على محاور السويس العين السخنة، اما التجمع الرابع و العاشر فهما على محور بلبليس، اما عن التجمع الأول و الثالث و الخامس فقد تم دمجهم في ما يعرف الان بالقاهرة الجديدة.
- التجمعات السادس (الشيخ زايد) و السابع (الزهور) هما في غرب القاهرة، على محور مدينة السادس من أكتوبر (محور اسكندرية الصحراوي)
- التجمعات الثامن و التاسع تقع جنوب القاهرة بالقرب من ١٥ مايو و مدينة حلوان.



شكل (٣-٤) محاور التنمية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى

المصدر: محمود امين على، أثر التحولات السياسية و الاقتصادية في تشكيل نسق الاستيطان و العمران في مصر، ورثة بحثيه، المؤتمر السادس لتنمية الريف المصري، كلية الهندسة، جامعة المنوفية، ٢٠٠٧

و يعد هذا المخطط الإقليمي هو الركيزة التي قام عليها استحداث مدينة جديدة تمثل عاصمة قومية جديدة هي (مدينة السادات).

#### ٣-٧-٤ الوضع الراهن لإقليم القاهرة الكبرى:

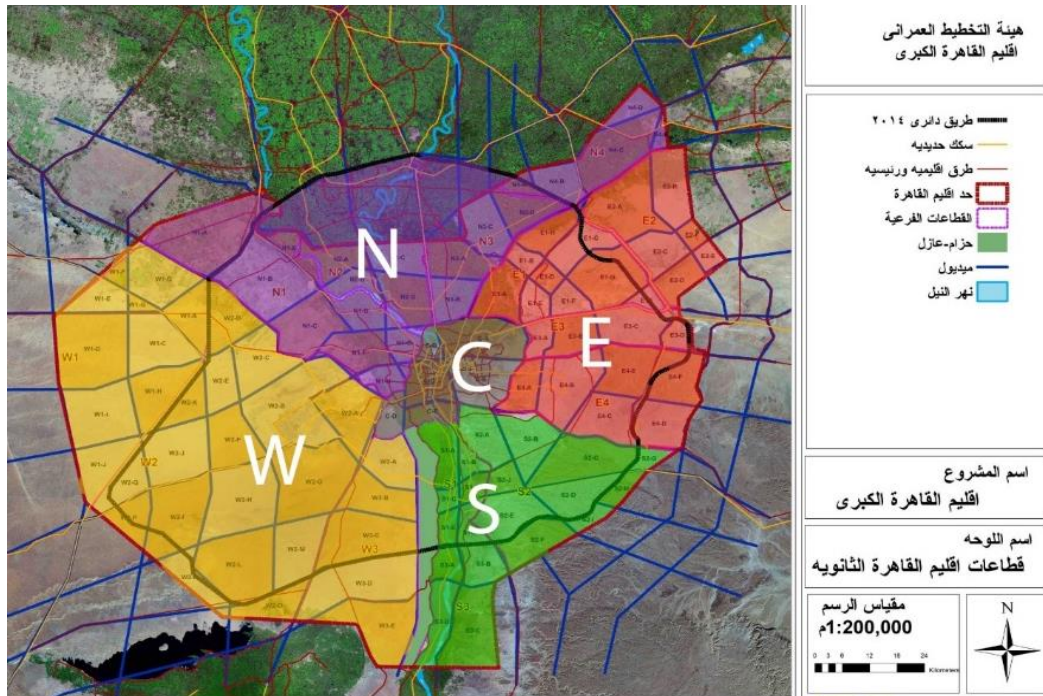
و في عام ٢٠١٤ قامت الهيئة العامة للتخطيط العمراني بإعداد مخطط خاص بإعادة الهيكلة العمرانية الخاص بإقليم القاهرة الكبرى، و ذلك بعد ان التحمت كل المستوطنات التابعة للقاهرة، و قد ساعد في ذلك الطريق الدائري و الذي تحول الهدف منه من الحد من الامتداد العمراني العشوائي للقاهرة الى وسيلة جيدة للربط بين تلك التجمعات العمرانية المنتشرة حول القاهرة و بين قلبها الإداري الخدمي، و قد ازداد الامر تعقيدا اذ وصلت هذه الكتلة السكانية الى ٢٠ مليون نسمة و تحوى بداخلها على مقدار كبير من التجمعات العمرانية المخططة، و مناطق كاملة لارسمية تمثل في حجمها حجم بعض المدن و الضواحي التابعة مثل مدينة السلام. و مازال الفكر نحو العاصمة و إعادة هيكلتها لاستيعاب المزيد من السكان عبر التمدد و الانتشار في محاور عمرانية و محاور تنموية هنا و هناك، دون العدل عن هذه الفكرة او الخروج بها خارج ذلك الاطار الضيق والنظر في المناطق الأخرى ذات المقومات التنموية على مستوى الجمهورية.

قد تضمن المخطط الهيكلي الجديد لإقليم القاهرة تقسيمه الى مجموعة أخرى من القاطعات التخطيطية، و قد تعددت البدائل نحو تقسيم و تخطيط تلك الأقاليم، فمن بين الأولوية لـ ( الإدارة العمرانية و النظام الحكومي، التركيز على العاصمة و تأهيلها تتنافس العالمي ثقافيا و سياحيا، التوازن العمراني، التوازن السكاني، المحددات الطبيعية، الاتصالية و عناصر الحركة، اتزان الخدمات، المنظور الوظيفي لمناطق

القطاعات)، قد انتهت الخطة الى تقسيم القاهرة الكبرى الى ٥ قطاعات تضمنت التداخل و الاتزان بين ما تم ذكره من أسس و أولويات للتقسيم، و كانت هذه القطاعات (قطاع العاصمة، القطاع الشمالي، القطاع الشرقي، القطاع الغربي، و القطاع الجنوبي). قد تم أيضا تقسيم هذه القطاعات الرئيسية الى قطاعات أخرى فرعية Subsectors قد وصل عددها الى ٢٠ قطاع فرعى و كان الأساس في تقسيمها يقوم على شبكة الطرق الداخلية و احترام ال Grid الأساسية لتلك الشبكة، و كذلك مراعاة المساحات الخاصة بكل قطاع فرعى بان تكون متقاربة، و لإحجام السكان دور في تحديد تلك المساحات، لإيجاد توزيع متزن بين مختلف القطاعات الفرعية كما في الشكل (٤-٤).

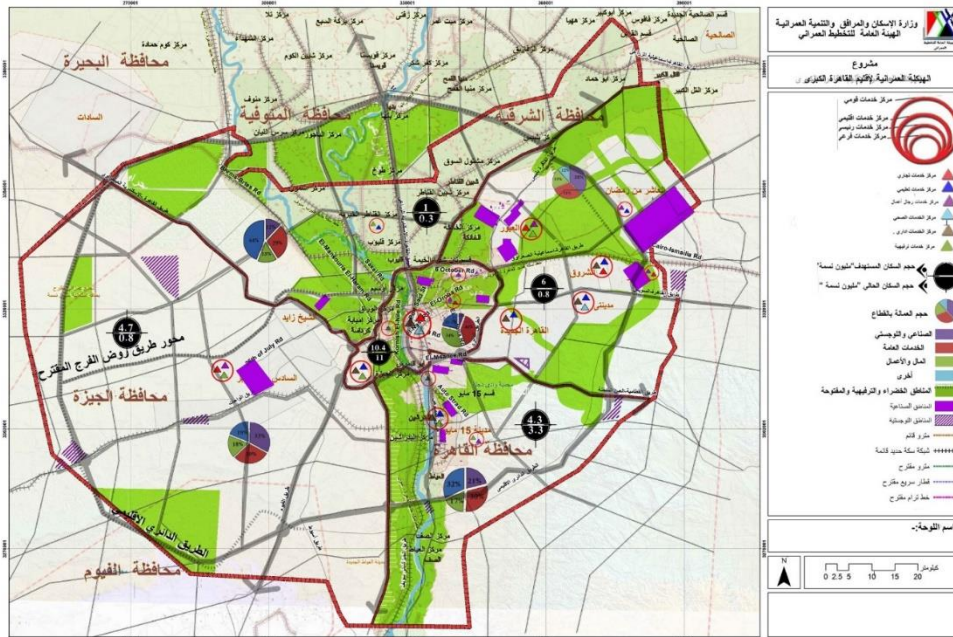
اما عن عناصر الهيكل العمرانية، فقد قامت فكرة المخطط على ان تحقيق هذه المجموعة من العناصر الهيكلية ضمن كل قطاع من القطاعات و التي تم تحديدها مسبقا، و وفق احتياجات النقص او الزيادة في كل قطاع، و قد تضمنت هذه العناصر (توزيع السكان و الكثافات، شبكات الطرق و خطوط المترو، هيكل الفراغات و الإمكان الخضراء، المناطق السياحية و الاثرية، مراكز الخدمات، المناطق الصناعية و اللوجستية) كما هو موضح في الشكل (٤-٥).

و يلاحظ ان التقارير الخاصة بتطوير الهيكل العمراني بإقليم القاهرة الكبرى، و التي تم دراستها و تفصيلها على مدار سنتين بداية من ٢٠١٤، لم تحوى اى عملية تخص نقل المباني الوزارية و الهيئات الحكومية و المنتشرة في وسط العاصمة القائمة الى اى موقع لعاصمة جديدة، و كذلك لم تضح فيه رؤية لعلاقة مكانية و اتصالية لوجود عاصمة جديدة تقع على مقربة من قلب العاصمة القائمة، بل و ملاصقة لعدد من التجمعات العمرانية القائمة حول القاهرة الكبرى (التجمع الخامس، مدينتي، الشروق، الرحاب)، رغم ان الموقع المقترح للعاصمة الجديدة يقع جزء منه ضمن إقليم القاهرة الكبرى، و يقع الاخر ضمن إقليم قناه السويس.



شكل (٤-٤) القطاعات الثانوية لإقليم القاهرة الكبرى

المصدر: مشروع الهيكل العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى، التقرير الأول (الرؤية الإقليمية وحدود الدراسة)، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠١٤



شكل (٤-٥) المخطط الهيكلي للقطاعات الثانوية بالقاهرة الكبرى

المصدر: مشروع الهيكلية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى، التقرير الأول (الرؤية الإقليمية وحدود الدراسة)، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠١٤

#### ٤-٨ خلاصة الفصل:

قام الفصل باستعراض التجربة المحلية المصرية في اطارها النظري والمتمثل في تحديد اهم الأسباب وراء انشاء المدن الجديدة في مصر، و كذلك الأهداف و الاستراتيجيات من انشاء المدن الجديدة في مصر، و ما تبع ذلك من تحديد للسياسات العمرانية المستخدمة لتوطين و انشاء المدن الجديدة، فضلا عن تتبع الأدوار الوظيفية لها. ثم انتقل الفصل الى استعراض الجزء الخاص بتوظيف تلك المدن الجديدة في تخطيط إقليم القاهرة الكبرى كتطبيق لهذا الاطار النظري و الذى استخدمته مصر، و قد احتوى ذلك المخطط الإقليمي على مجموعة من السياسات العمرانية تضمنت إقامة مجموعة من المدن و الضواحي (ذاتية القاعدة الاقتصادية، و غير ذاتية القاعدة الاقتصادية) عبر عده محاور تنموية شرقا و غربا و جنوبا، تبعا للتقسيم القاهرة لقطاعات و انوية كتطبيق لنظرية (هوت، هاريس) التخطيطية، و قد خلصت تلك التجربة الى نتيجة لم تكن متوافقة مع ما كان مطروح من اهداف تخطيطية و تحول وضع العاصمة الى ما هو اصعب مما كانت عليه.

و قد كانت مدينة السادات احد المدن الجديدة ضمن المخطط الإقليمي للقاهرة الكبرى في احد مراحلها البدائية، سعت فيه الى نقل العاصمة السياسية و الإدارية الى تلك المدينة جديدة غرب الدلتا، و سوف يتم استعراض المدينة كتجربة بالتفصيل في الفصل القادم، و أخيرا يمكن القول بان القاهرة الكبرى قد تعرضت الى نمطين من أنماط المدن الجديدة كأداة لحل مشكلة التكدس و الاكتظاظ، و هما، مدن الضواحي المحيطة بالعاصمة، و نقل العاصمة الى موقع جديد، و قد تغيرت مسارات المدن الجديدة تماما عما كانت مخططة له نتيجة للعديد من القصور في مختلف الجوانب التخطيطية و السياسية و الإدارية لعملية التنمية الشاملة، حتى عاد الامر في النهاية الى التعامل مع القاهرة الكبرى كوحدة كبيرة مرة أخرى بعد ما التحمت بها معظم التجمعات الجديدة المحيطة بها، و هو ما حدث في مخططها الأخير عام ٢٠١٤، حيث لم يضم أى تصور نحو نقل المباني الحكومية و الإدارية الى موقع جديد متزامنا في ذلك مع ظهور العاصمة الإدارية الجديدة بديلا عن القاهرة الكبرى، و تم اعتماد إعادة هيكلة القاهرة الى قطاعات متجانسة و التعامل مع كل قطاع كوحدة منفصلة من حيث تحقيق المعدلات و المعايير التخطيطية للخدمات و الإسكان و فرص العمل.

## الفصل الخامس

خصائص التجربة المصرية في مجال انشاء العواصم القومية الجديدة

## الفصل الخامس

### خصائص التجربة المصرية في انشاء العواصم القومية الجديدة

#### ١-٥ مقدمة:

لم تعد القاهرة الكبرى مجرد مدينة تعمل كعاصمة قومية لمصر، بل اصحبت ظاهرة تخطيطية مصرية ذات ملامح سلبية لا بد من التغلب عليها، اذ انها مشكلة مركبة لا يمكن تجاوزها بسهولة، فيصعب تصور المستقبل لمصر بالقاهرة على ما هي عليه الان، فالوضع الحالي للقاهرة يصعب التعامل معه حتى ضمن اطار مفهوم المدينة المتضخمة، بل يجب التعامل معها من منظور إقليمي معقد، فكما هو متعارف عليه " إقليم القاهرة الكبرى" -ثلاث محافظات ملتحمه- باعتباره عمران ممتد يصعب حتى تحديد حدود تتخلله، و مازال الامر يزداد سوءا بالقاهرة الكبرى وحدها تحتوى على نصف مقدار الخدمات الموجودة في مصر كلها، حيث انها تحتوى على ٥٥% من خدمات التعليم الجامعي، و ٤٦% من اسرة المستشفيات، و تضم القاهرة وحدها ٤٣% من فرص العمل في كافة القطاعات، أي ان القاهرة مازالت اكبر قطب جذب هائل لكافة السكان و الأنشطة و القوى العاملة حول القطر المصري كله، فقد اصبح عدد سكان القاهرة الكبرى ما يتراوح بين ١٥ الى ٢٥ مليون نسمة عام ٢٠١٠، أي ما يعادل ربع سكان مصر تقريبا.

و بالتالي يأتي الحل في ابراز الأدوار المختلفة و المتعددة في المدن المختلفة داخل القطر المصري، وتجميد كل التوجهات الاستثمارية و الخدمية داخل القاهرة الكبرى، و توزيعها خارجها، و قد يكون فكرة وجود عاصمة سياسية جديدة تقع خارج نطاق الجذب الشديد للقاهرة احد اقوى السبل لتحويل المسار فعليا للتنمية العمرانية بعيدا عن القاهرة الكبرى، و كذلك ايثار توجهه الموارد المالية خارج القاهرة عن تحسين ما تحتويه القاهرة الكبرى من مشاكل لفترة مدروسة، لان حل مشاكل القاهرة الكبرى في الفترة الحالية سوف يجعل منها نقطة جذب مرة أخرى و اداه لتوليد الأنشطة و فرص العمل و اجتذاب الاستثمارات التي سوف تعيد الملايين مرة أخرى للسكن في القاهرة الكبرى.

ان العاصمة الحالية والمحافظات الثلاثة، كانا مراكز الجذب الذي يتوجه اليه أكثر من ربع سكان مصر سواء من اجل الإسكان او بحثا عن فرص العمل المختلفة او الاستثمارات او الاعمال الإدارية والتجارية وعلى مدار أكثر من خمسة قرون خدمت القاهرة الكبرى الدولة المصرية كعاصمة بمختلف مراحلها العمرية والتي كانت تحاول دائما فيها القاهرة الكبرى التناغم مع المتطلبات والاحتياجات والتغيرات التي تفرضها كل مرحلة زمنية. في هذا العصر الحديث وما يتبعه من متطلبات مستقبلية خاصة بالقرن الحادي والعشرون يمكن القول بصعوبة توقع نجاح القاهرة الكبرى تجاه المتطلبات وفقا لما تعانيه من مشاكل عمرانية تحتاج لمجموعة من التدخلات على مختلف المستويات وهذا بطبيعة الحال سوف يجعل مما هو مطلوب حاليا إمكانية تواجده في العاصمة العالمية شيء أكثر صعوبة في تحقيقه، ويمكن استخلاص اهم المتطلبات المستقبلية المقبولة في مدينة ما تعمل كعاصمة قومية في هذا القرن الى:

- مدينة امنه ومريحه للسكان.
- مدينة خضراء وصديقة للبيئة.
- مدينة ذات تكنولوجيا ذكية.
- مدينة ذات تنافسية عالمية، لاجتذاب رؤوس الأموال ومقر للشركات العالمية.

<sup>١</sup> الرؤية المستقبلية لعاصمة مصر ٢٠٥٠، مركز الدراسات المستقبلية، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، ٢٠٠٧.

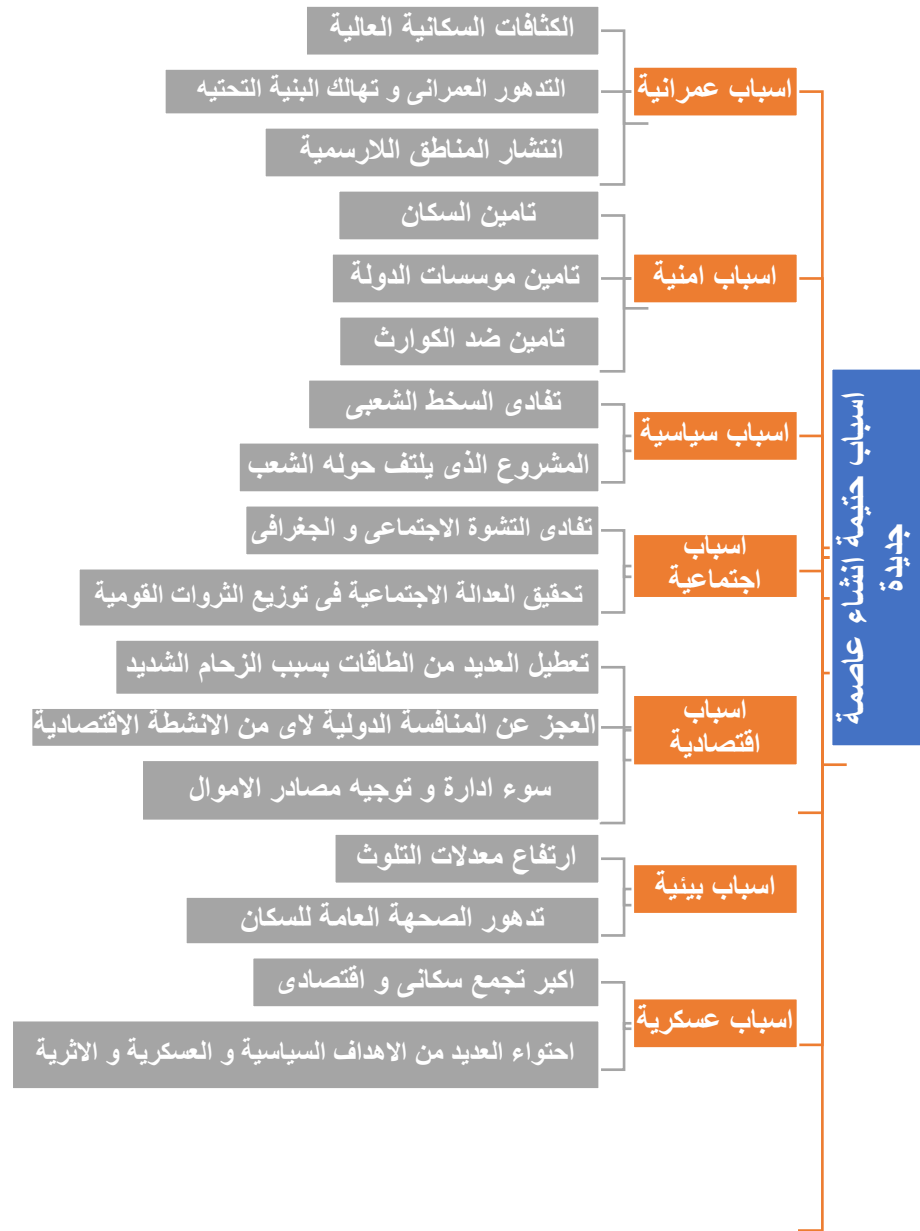


- مدينة تعكس الهوية والرؤية المصرية الجديدة نحو دولة رائده اقتصاديا.

ووفقا لما تطلبه المرحلة من احتياجات ليس من السهل اقامتها في أحد المدن القائمة او المدن التقليدية الجديدة التي تنمو حاليا حول القاهرة الكبرى، فالأمر يزداد صعوبة بسبب المشاكل التي تواجهها القاهرة الكبرى سواء من حيث تزايد التضخم و التكدس او التحام الكتل العمرانية و انتشار المناطق اللارسمية، و تهالك البنية التحتية، و زيادة الاحجام و الكثافات السكانية.

### ٥-٢ أسباب الضرورة والحتمية في انشاء عاصمة قومية جديدة لمصر:

تعددت الأسباب<sup>١</sup> التي جعلت من انشاء العاصمة الجديدة لمصر امر حتميا يصعب تخيل المستقبل بدونه ومن هذه الأسباب:



شكل (٥-١) أسباب انشاء عاصمة جديدة لمصر

<sup>١</sup> قضايا مستقبلية القاهرة ٢٠٥٠ وعاصمة جديدة لمصر، مركز الدراسات المستقبلية، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، ٢٠٠٧

## ٥-٢-١ الأسباب العمرانية:

هناك العديد من الأسباب التي تجعل من القاهرة بيئة غير صالحة عمرانيا لتكون مدينة بالمفهوم المعروف، فضلا عن كونها عاصمة قومية للدولة فالأمر يزداد تدهورا، و لعل من اهم هذه المشاكل العمرانية هي<sup>١</sup> أ- الكثافات العالية:

تعتبر القاهرة من اكثر المدن كثافة على مستوى العالم، رغم ان المدن ذات الكثافات العالية الأخرى حول العالم سواء في الصين او سنغافورة او اليابان تكسب يرجع الى ضيق المساحات القابلة للنمو و الاتساع ضمن حدود الدولة، الا ان الوضع في مصر مختلف حيث يتواجد في مصر العديد من المساحات القابلة للتنمية و الذى جعل امر التكدسات السكانية امر غير منطقي و ناتج عن سوء في التخطيط و الإدارة للموارد على المستوى القومي. و مع هذه الزيادة الضخمة في الكثافات و التي بلغت عام ٢٠١٠ نصيب الفرد من مساحة القاهرة الى ٣٣ م<sup>٢</sup> للقيام بكافة المتطلبات و الاحتياجات من طرق و تعليم و صحة و سكن و غيره، و هذا لم يناظر اكثر المدن ازدحاما في اوربا و هي (لندن) و الذى تبلغ فيه مساحة الفرد ٢٠٠ م<sup>٢</sup> ، و يعكس هذا مقدار العجز الضخم في تحقيق الاحتياجات الأساسية و مقدار تكسب السكان و الازدحام الشديد داخل هذا النطاق العمراني، أي ان القاهرة الكبرى بها من المساحات ما يكفى فقط لسدس ما تحويه من سكان لتحقيق المطلوب لتكوين حياه كريمة للأفراد عمرانيا.

## ب- البيئة التحتية:

تعانى القاهرة من نقص شديد في مساحة الطرق نتيجة للكثافات العالية، حيث ان معظم شبكة الطرق ما زلت من العصور الوسطى، فالقاهرة مدينة منذو الف سنة و شبكه الطرق بها يصل عمرها الى ما يزيد عن ٥٠ عام، و مطلوب من تلك الشبكة ان تنقل الحركة اليومية لأكثر من ٢٠ مليون فرد يوميا. و مع غياب شبكة الاتصال السريعة و الجيدة للنقل العام، أدى ذلك الى ازدياد اعداد السيارات و التي جعلت من القاهرة مدينة ذات الاختناقات المرورية الأكبر على مستوى مصر، و ما لهذا الاختناق من تأثير على الطاقة و البيئة و التلوث و غيرها من التبعات. ليس فقط الطرق بمفهومها كأوعية لنقل الحركة بل هي أيضا احد اهم الوسائل لربط المدينة بمختلف الشبكات الخدمات البيئة التحتية من وسائل الاتصال و كهرباء و تغذيه و صرف للمياه و غيرها.

## ج- المناطق اللارسمية:

مع اجتذاب القاهرة للسكان من مختلف انحاء الدولة من اجل الحصول على فرصة عمل افضل و الحصول على مميزات الخدمات المختلفة و الغير متوفرة غير في العاصمة، فان أسعار الأراضي و المباني قد ارتفع بشكل كبير متزامنا مع ازدياد الكثافات البنائية و التعدي على الأراضي الزراعية لتحقيق اكبر قدر ممكن من الأرباح، في ظل غياب الإدارة العمرانية و التخطيط للمدينة بحجم القاهرة و اغفال حجم المقدار المستوعب من المقدار المجتذب من السكان و من اجل محاولة تحقيق احتياجاته وفقا لإمكانياته المحدودة، فقد ترجم كل ذلك الى انتشار للمناطق الغير رسمية في قلب و حول القاهرة الكبرى بشكل سريع و مستمر في الزيادة، و ما تبع ذلك من تدهور عمراني قاسى على المدينة. و كذلك تدهور الامر اجتماعيا و امنيا أيضا و ذلك لغياب تلك المناطق من أي التزام بتطبيق معايير و أسس تخطيطية او تصميمية من شأنها ان تنظم العلاقات العمرانية و المؤثرة على حياه الناس و طريقة معيشتهم.

<sup>١</sup> المرجع السابق



## ٥-٢-٢ الأسباب الامنية:

ان الامن و الأمان احد اهم مقومات التطور و أساس قوى من أسس التنمية و الانماء، فيصعب القول بإمكانية تحقيق رخاء اقتصادي مع وجود أي نوع من المشاكل الأمنية في كافة انحاء الدولة بشكل عام، و في العاصمة بشكل خاص، و قد تعددت أنواع الامن الواجب التركيز عليه في حالات العواصم القومية للبلاد و منها:

## أ- تامين السكان:

اهم أنواع التامين و هو التامين الخاص بالحياة اليومية للسكان، حيث انه مع ازدياد الحركة الغير رسمية للانتشار العمراني داخل و حول القاهرة الكبرى - و هي مناطق لا سيطرة للحكومة عليها بشكل كامل- يجعل منها نوع من التهديد الاجتماعي على المواطنين بسبب ازدياد معدلات الجريمة و ارتفاع حالات الاعتداءات على الأشخاص و الممتلكات. و مع فقدان سيطرة الدولة على مثل هذه المناطق يزداد السخط العام على الدولة. فلا بد من تفريغ القاهرة من الأسباب الخاصة باجتذاب السكان و تحويل فرص العمل الى مناطق اكثر قدرة تخطيطيا و ذات دراسة مسبقة لاستيعاب السكان و الأنشطة اللازمة لهم.

## ب- تامين مؤسسات الدولة و اركان الحكم بها:

مع كبر حجم القاهرة و ازدياد الكثافات السكانية و الازدحام المروري، و كذلك التحام كافة الأجهزة السياسية و الإدارية للدولة و اندماجها ضمن الكتلة السكانية و ما تحويه من أنشطة اقتصادية مختلفة، فانه يصعب تامين المنشآت و المؤسسات السيادية و الحكومية. كما ان التنقل بين المنشآت و المؤسسات يؤثر على الحركة المرورية المكتظة فعليا داخل القاهرة و تحتاج الى حل ليس الى المزيد من الأعباء. و لهذا فانه قد يتم نقل العاصمة في بعض الدول اعتمادا فقط على ذلك السبب المهم، و الذي يضم توفير الحركة الأمنية الكاملة بين المنشآت و المؤسسات السيادية و الحكومية.<sup>1</sup>

## ج- تامين ضد الكوارث:

ان الازدحام السكاني و المروري يجعل الحركة داخل القاهرة عائق امام عمليات الإنقاذ او التامين ضد الكوارث الطبيعية و الصناعية، فالتكتلات السكانية ذات الكثافات العالية هي الأكثر تضررا عن غيرها في حالة وقوع أي كارثة على المستوى الطبيعي مثل ( الزلازل و الفيضانات) او العمراني مثل ( الحرائق و سقوط المباني) فضلا عن صوبة الحركة للسيارات الإنقاذ بسبب التكدسات المرورية الشديدة.

## ٥-٢-٣ الأسباب العسكرية:

القاهرة الكبرى من الناحية العسكرية في دائرة مخاطر كبيرة تؤثر على الامن القومي، و ذلك لما تحويه القاهرة من عناصر قد تكون فرصة قوية لأي من الهجمات و منها:

- القاهرة الكبرى هي اكبر تجمع عمراني للسكان و به اكبر التركزات الاقتصادية و الخدمات في مصر.

- القاهرة الكبرى بها اكبر قدر من السكان و الكثافات العالية، مما يجعل الخسائر البشرية بها في حالة تعرضها لهجمات هائلة.

<sup>1</sup> Filipe R. Campante, Quoc-Anh Do and Bernardo Guimaraes. (2014) 'Capital Cities, Conflict, and Misgovernance; Theory and Evidence', working paper, World Bank.

- احتواء القاهرة الكبرى على العديد من الأهداف السياسية والعسكرية و الاثرية و الدينية مما يجعلها مطمح في حالة وجود اى خطر او عدوان.

#### ٥-٢-٤ الأسباب البيئية:

تعتبر القاهرة من اكبر التجمعات العمرانية و التي لا يتواجد بها اى ملمح من ملامح مراعاة للطبيعة او لصحة الانسان بيئيا و الذى يعيش ضمن شوارعها و فراغتها المحدودة و مبانيها المكتظة، فالتكتلات الإسمنتية ذات الأغلبية العظمى على مستوى القاهرة يجعل حق الفرد في المسطحات الخضراء يكاد يكون منعدم، فقد تراوح نصيب الفرد من المسطحات الخضراء في محافظة القاهرة فقط بين (٣،٢٠٠م) الى (٥،٢٢٠م) اى بمتوسط (٥،٢٠١م) عام ٢٠٠٣، مقارنة بالمعدلات العالمية في الدول المتقدمة و التي قد تعدت (٥،٢٠١م) كحد ادنى.<sup>١</sup> اما عن الكثافات العالية للسكان و الأنشطة و ما تسببه من زيادة في معدلات التلوث الناجمة عن الأنشطة المختلفة و حركة السيارات دون ما يقابلها من معالجات خضراء على المستوى المعماري و العمراني التي تكاد تكون معدومة في القاهرة الكبرى. نجد المدينة المتضخمة و التي قد أصبحت مصدرا للضوضاء و التلوث بمختلف انواعه لا تصل لان تكون عاصمة قومية او رمزية لمصر.

#### ٥-٢-٥ الأسباب الاجتماعية:

ان اسس العدالة الاجتماعية الغير متوفرة في القاهرة الكبرى بسبب تركيز كل الاستثمارات و فرص العمل وكافة الخبرات والكفاءات في القاهرة الكبرى دون غيرها، و تفرغ معظم ما دونها من مدن من فرص العمل و الاستثمارات، و هذا ما جعل هناك زيادة كبيرة في الفجوات السكانية و مستوياتهم الاجتماعية، الناتجة عن وجود الفوارق الإقليمية الضخمة، مما احدث نوع من التشوه الاجتماعي بين المجتمعات على مستوى الدولة.

#### ٥-٢-٦ الأسباب السياسية:

قد يلعب العمران ضمن الاطار السياسي دور في منظومة سياسية هادفة نحو الوصول لرؤية معينة لسياسات الدولة<sup>٢</sup> و استراتيجيتها، فوجود مشروع قومي كبير يكون للشعب كله دور فيه من خلال المشاركة و الالتفاف حوله له بعد سياسي كبير امر شديد الاهمية، فقد يكون المشروع هو إعادة تعمير سيناء و استغلال مواردها (مشروع اقتصادي)، او تحقيق التعددية و اللامركزية في الحكم (مشروع سياسي) او قد يكون كذلك (مشروع قومي رائد) مثل السد العالي، او قناه السويس، او بناء العاصمة الجديدة، فان ذلك يساهم في تحقيق نوع من التركيز المجتمعي فكريا نحو رؤية تتسم بالأمل للمستقبل.

#### ٥-٢-٧ الأسباب الاقتصادية:

تأثرت القاهرة الكبرى اقتصاديا و عانت كثيرا بسبب ما تحويه من مشاكل، فالساعات التي تضيع يوميا في ازدحام الطرق و المواصلات بكافة اشكالها ضمن الحركة الانتقالية من و الى أماكن العمل من قبل العاملون في مختلف القطاعات الحكومية و الخاصة، كان الأولى استغلالها كطاقة إنتاجية و تعد هذه هدر في الوقت و الطاقة و المال. وكذلك الظروف البيئية و العمرانية للقاهرة لها اثر كبير على أنشطة مثل السياحة بسبب ما تحويه القاهرة من ازدحام مروري متنامي و متعاطم. و تعد الأموال الموجهة نحو

<sup>١</sup> د. عباس محمد الزعفراني، الأوضاع القائمة للمناطق الخضراء بالقاهرة الكبرى، ورقة بحثية، <http://www.egyptarch.net/>

<sup>٢</sup> Erik Illmann. (2015). *Reasons for Relocating Capital Cities and Their Implications*، B.Sc. Thesis، Faculty of Social Science، Charles University in Prague.

استصلاح المرور في القاهرة الكبرى هدر للأموال تطلب إعادة توجيهه، بان يكون له اتجاه اقتصادي جديد يكون له مردود اقتصادي افضل تأثيرا.

مثل طرح المشروع العملاق بحجم العاصمة الجديدة يكون له مردود اقتصادي جيد من خلال:<sup>1</sup>

- اعادة توجيه الاستثمارات المصرية والعربية والموجهة نحو الاستثمار العقاري في قلب القاهرة وضواحيها الى خارجها.
- تقليص الأموال التي تنفق في تحسين القاهرة الكبرى والتي تهدر بسبب النمو العمراني المتسارع للمدينة.
- اعادة استغلال الأراضي والمباني الحكومية بعد إتمام عملية النقل أي العاصمة الجديدة.
- إمكانية ازدياد العائد من القاهرة كمورد سياحي وثقافي بعد تخفيف الحمل والعبء التخطيطي والسياسي عنها.

### ٣-٥ التجربة المصرية في نقل العاصمة:

ظهرت فكرة الخروج بالاطار الإداري و السياسي خارج القاهرة اكثر من مرة على مدار التاريخ التخطيطي الحديث لمصر بداية منذو ظهور حركة المدن الجديدة في أوائل السبعينيات وحتى، وقد مرت هذه التجربة خلالها بعدة مراحل أولها كانت فكرة نقل العاصمة مباشرة الى مدينة السادات عام ١٩٧٨، و لكن الفكرة قد انت الى الفشل تبعا للعديد من الجوانب التخطيطية و السياسية التي اثرت على حركة النقل للمباني الإدارية للمدينة، ثم ظهرت الفكرة الى النور مرة أخرى في عام ٢٠٠٦ اذا تم اقتراح نقل المربع الوزاري خارج القاهرة، لكن ذلك الامر ظل في اطار الدراسات و المقترحات و التي لم تحظى بالظهور الى النور، و تم الاعتماد على التجمعات العمرانية التابعة للقاهرة لحل مشاكل القاهرة التي تزداد تفاقم بشكل سريع، الى ان ظهرت الفكرة مرة أخرى عام ٢٠١٤ من خلال المخطط الجديد لإنشاء عاصمة إدارية جديدة شرق القاهرة الجديدة، و سوف يقوم البحث باستعراض التجربتين الخاصة بالمدن الجديدة والتي سعت خلالها الحكومة الى نقل العاصمة خارج القاهرة الكبرى.

### ٤-٥ مدينة السادات - التجربة الأولى لإنشاء عاصمة جديدة في مصر:

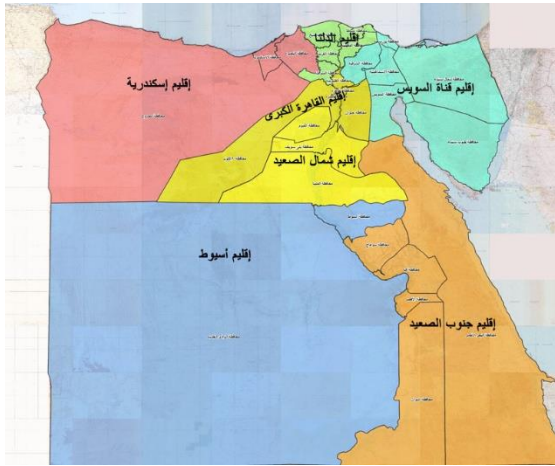
تعتبر مدينة السادات من التجارب للمدن الجديدة كعواصم قومية في مصر، حيث انه في عام ١٩٧٨ تم الإعلان عن إقامة و انشاء مدينة جديدة سوف تقوم بدور العاصمة لمصر بدلا عن القاهرة و التي كانت في ذلك الوقت قد اكتظت بالسكان و تدهورت بنيتها التحتية، لكن ما يميز السادات انها وقعت ضمن سلسلة كبيرة من المدن الجديدة و التي كانت في ذلك الوقت توجهه و رؤيه للدولة كلها نحو الخروج من حيز ال ٢ % الذي يمثلها الوادي الضيق، فكانت مدن الجيل الأول و الثاني و الثالث، و كانت لكل مدينة موضوعة على الحيز المكاني للدولة دور تقوم بيه على مستوى الإقليم او على مستوى المحافظة من مدن مستقلة و مدن تابعه و ما تحتويه من أماكن صناعيه او استصلاح لأراضي زراعيه او زيادة في المعروض من الإسكان لكن خارج الوادي، فضلا عن إقامة خدمات تكميلية في بعض الأحيان.

وكان لمدينة السادات باعتبارها أحد مدن الجيل الأول دور يميزها عن غيرها في هذا الموقع المتوسط، هو الدور الإداري الذي سوف تقوم به، حيث احتوت مدينة السادات على مخطط يضم فيه نقل كل المباني الحكومية و البرلمان و مجموعة من الهيئات الدبلوماسية و التي تجتاز بها المدن الجديدة الى مدن العواصم الكاملة.

<sup>1</sup> لرؤية المستقبلية لعاصمة مصر ٢٠٥٠، مركز الدراسات المستقبلية، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، ٢٠٠٧.

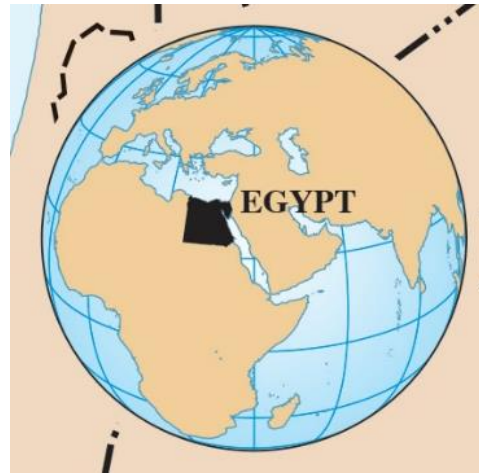
## ٥-٤-١ المعلومات التخطيطية الأساسية عن جمهورية مصر العربية:

تقع جمهورية مصر العربية في الشمال الشرقي لقارة افريقيا بعدة منافذ بحرية على من البحر المتوسط و البحر الاحمر و بمساحة تبلغ ١,٤٥٠,١٠٠ كم<sup>٢</sup>، و بعدد سكان قد وصل الى ٩١,٥٠٨,٠٨٤ نسمة عام ٢٠١٥<sup>٢</sup>، تعد القاهرة العاصمة لمصر منذو بداية تكوينها عام ٦٤٠ م و حتى وقتنا هذا، و اثناء التجربة الأولى لنقل الوزارات و الهيئات الحكومية من القاهرة الى مدينة السادات عام ١٩٧٦، كانت القاهرة الكبرى تقع على مساحة ٢٥٥ كم<sup>٢</sup>، و بعدد سكان قد وصل الى ٧,٣٠٠,٠٠٠ نسمة<sup>٣</sup> أي ان بها ما يعادل ٢٣% من إجمالي السكان القومي و بكثافة سكانية قد بلغت ٢٨,٦٢٧ نسمة/كم<sup>٢</sup>، و تقع القاهرة في موقع جغرافي مميز و هو جنوب الدلتا و هي اكبر التجمعات العمرانية في مصر منذو كونها العاصمة المصرية. و تنقسم مصر الى ٧ أقاليم تخطيطه و تقع القاهرة الكبرى ضمن إقليم القاهرة الكبرى كما هو موضح بالشكل (٣-٥).



شكل (٣-٥) تقسيم الاقاليم التخطيطية لمصر

المصدر:

[http://163.121.56.10/Villages/egy\\_map.htm](http://163.121.56.10/Villages/egy_map.htm)

شكل (٢-٥) موقع مصر بالنسبة لقارة افريقيا

المصدر: <http://www.un.org/Depts/Cartographic/map/profile/egypt.pdf>

## ٥-٤-٢ الدراسات القومية والإقليمية لتحديد موقع العاصمة الجديدة (مدينة السادات):

اختيرت (السادات) ضمن اقليم قائم وهو إقليم الإسكندرية، في موقع يقع غرب الدلتا، و لم تقع العاصمة الجديدة ضمن إقليم جديد خاص بها كما هو الحال في معظم التجارب العالمية السابقة، كان (للسادات) دور إقليم بخلاف كونها عاصمة جديدة تحمل الأنشطة الادارية، حيث تم توطين فيها مجموعة من الصناعات الثقيلة مثل (الحديد و الصلب) لتكون قاطرة تنمية يتم بها جذب السكان و الانشطة و توفير فرص عمل جديدة خاصة لسكان الدلتا و تم اختيار موقعها بين اكبر التجمعات الحضرية القومية و هي القاهرة الكبرى و الإسكندرية.

<sup>1</sup> <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/eg.html>

<sup>2</sup> <http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=EG>

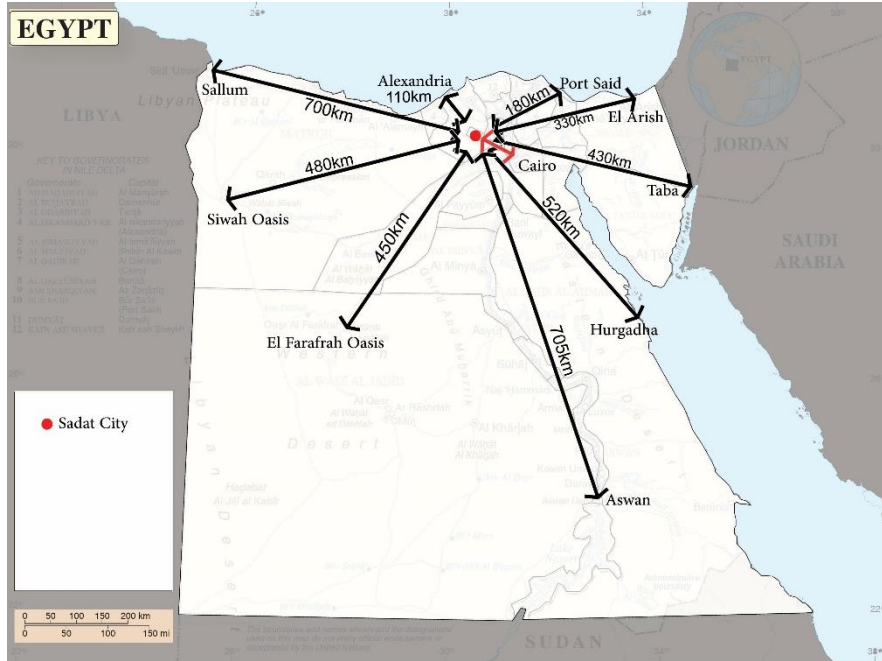
<sup>3</sup> Salah El-Shakhs. (1994). Sadat city, Egypt and the role of new town planning in the developing world, research paper, Journal of Architecture and Planning Research.

#### ١-٢-٤-٥ أسباب اختيار الموقع:

نظرا لكون مدينة السادات احد مدن الجديدة للجيل الأول في مصر، فقد كان توطين المدن الجديدة يقع كله ضمن الظهير الصحراوي لمعظم المدن داخل الدلتا، لتقوم باستقطاب و استيعاب الزيادات السكانية و المتواجدة بكثرة في قلب الدلتا، فكان موقع العاصمة الجديد لابد من وجوده بجوار الدلتا ضمن الظهير الصحراوي لتلك المنطقة، و قد اختيرت الصحراء الغربية باعتبار وقوع الموقع بين اكبر تجمعين عمرانيين و هما القاهرة الكبرى و مدينة الإسكندرية، و كذلك العلاقة بشبكات الطرق القومية القائمة، أيضا، طبيعة و إمكانيات الموقع و التي كان لها دور في توطين الصناعات الثقيلة و المتوسطة في مخطط العاصمة.

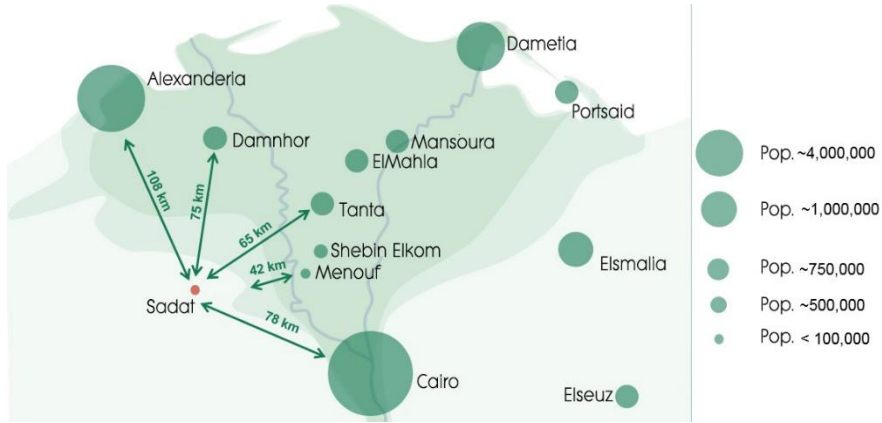
#### ٢-٢-٤-٥ خاصية التمرکز و التوسط الجغرافي للعاصمة الجديدة في اطار الخريطة القومية للدولة:

اختلف مفهوم التوسط و التمرکز في تخطيط مدينة السادات كعاصمة قومية جديدة بديله عن القاهرة الكبرى، حيث لم يكن الهدف هو التوسط على مستوى الخريطة القومي للدولة كما كان الحال أيضا في اغلب الحالات الدراسية للدول التي نقلت العاصمة، بل كان التوسط هنا محدود بمفهوم العلاقة بالتجمعات الأكثر تمرکز للسكان و هم بطبيعة الحال الدلتا و القاهرة الكبرى و الإسكندرية، فجاء التوسط كما هو موضح في الشكل (٤-٥) على المستوى القومي، و كما هو موضح في الشكل (٥-٥) على المستوى الإقليمي و علاقة الموقع بالدلتا و القاهرة الكبرى و الإسكندرية. و يلاحظ ان الموقع المحدد لمدينة السادات قد بعد ٧٨ كم من قلب القاهرة و قد وصل الى ١٠٨ كم من مدينة الإسكندرية، و قد تنوعت المسافات بين كل المدن الهامة في الدلتا الى حد اقصى ١٠٠ كم في المنصورة. لكن على المستوى القومي فقد تراوحت المسافات بين السادات و باقي التركزات المنتشرة على مستوى الدولة من ٤٠٠ كم الى ٧٠٠ كم كحد اقصى. و بهذا يكون قد بلغ متوسط العام للتباعد ٤٠٠ كم كما هو موضح في الشكل (٦-٥) و الذي يصعب الاعتماد عليه في التوسط و التمرکز للعاصمة الجديدة، بل يظل هذا المتوسط العام قريبا من المتوسط الخاص بالقاهرة الكبرى.

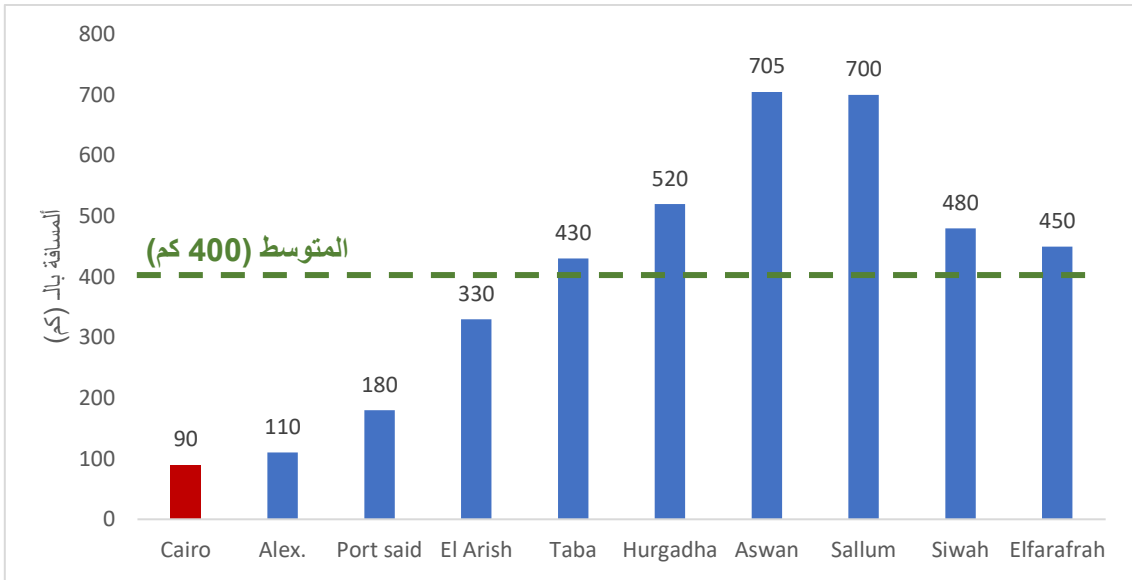


شكل (٤-٥) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لأبعد التجمعات العمرانية في

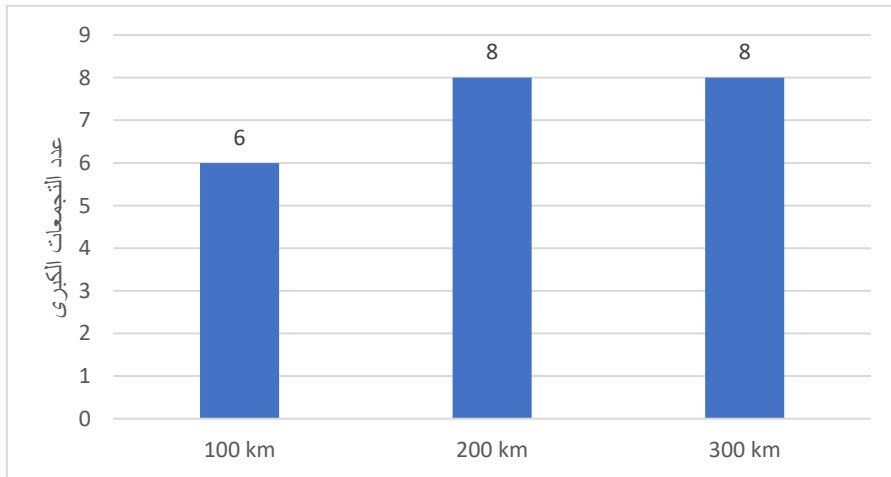
المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لمصر، مرجع سابق



شكل (٥-٥) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة (السادات) بالنسبة لإقليم الدلتا  
المصدر: المخطط العام الاستراتيجي لمدينة السادات، هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، ٢٠١٠



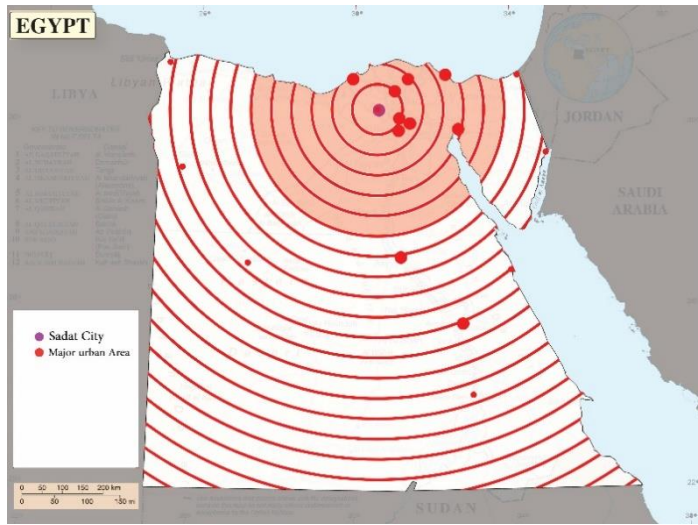
شكل (٦-٥) مسافات بعد التجمعات العمرانية بالنسبة لمدينة السادات



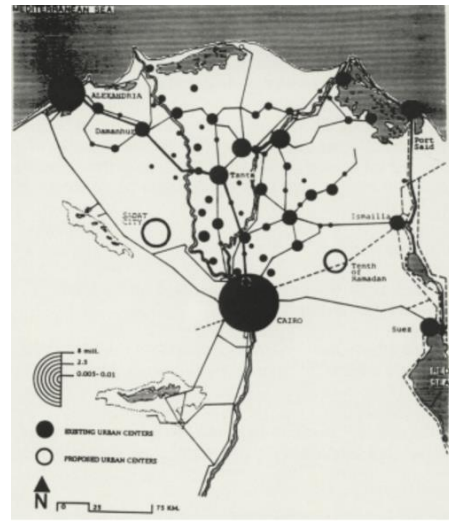
شكل (٧-٥) عدد التجمعات العمرانية تراكميا لكل ١٠٠ كم حول مدينة السادات

### ٥-٤-٣-٣-٤-٥ النطاقات التأثيرية الجغرافية للعاصمة (السادات) والعلاقة بالتجمعات العمرانية القائمة:

نظرا لوقوع موقع العاصمة الجديدة بجوار الدلتا و بين اكبر تجمعين و هما القاهرة و الإسكندرية، فقد احتوت العاصمة الجديدة (السادات) ضمن نطاقاتها التأثيرية و التي تتمثل في حلقات دائرية لكل (٥٠ كم) بحد اقصى ٣٠٠ كم على اكثر من ٧٨% من التجمعات العمرانية، و السكانية القائمة على مستوى مصر، فكما هو بالشكل (٥-٨) نجد وقوع العاصمة الجديدة بالقرب من التركزات الرئيسية للسكان في الدلتا و القاهرة الكبرى و الإسكندرية، و كما هو موضح في الشكل (٥-٩) ان النطاقات التأثيرية العظمى قد بدأت من النصف الغربي لشبه جزيرة سيناء في الشرق الى نصف المسافة بين الإسكندرية و السلوم في الغرب و الى مدينة أسبوط في الجنوب. وهذا بدوره يعكس بان مدينة السادات لم تبعد المسافة المتوقعة لأحداث نقله عمرانية كما هو الحال في اغلب العواصم التي تم دراستها في هذا البحث. وبالتالي يمكن استنباط بان مدينة السادات نقطة جذب سكانية كباقي المدن و التجمعات الجديدة من مدن الجيل الأول في مصر، و انها بذلك يصعب اعتبارها من امثل النقلات العمرانية للعواصم القومية الجديدة.



شكل (٥-٩) عدد التجمعات العمرانية التي تحويها النطاقات التأثيرية (٥٠ كم) من العاصمة الجديدة  
المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لمصر، مرجع سابق



شكل (٥-٨) علاقة العاصمة الجديدة بالتجمعات العمرانية في إقليم الدلتا  
المصدر: Sabbour Associates. (1976). Final Report, 'The Planning of Sadat City' Ministry of Housing and Reconstruction.

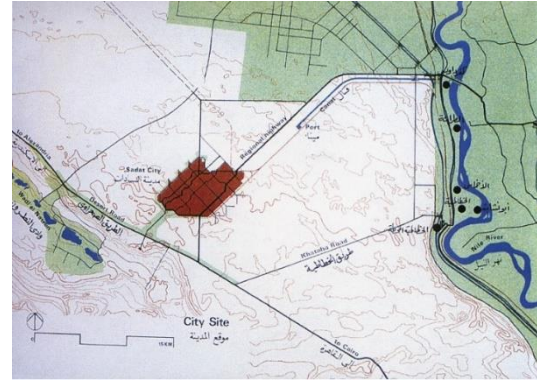
### ٥-٤-٣-٤-٥ الاتصالية والربط بين العاصمة الجديدة والتجمعات العمرانية القائمة:

تميزت مدينة السادات بوقوعها على اهم الطرق السريعة والتي تصل بين القاهرة و الإسكندرية و هو الطريق الصحراوي، فضلا عن اتصالها بمجموعة من شبكات الطرق الإقليمية و المحلية والتي تصلها بالتجمعات الريفية و الحضرية و بعض العواصم الإدارية في الدلتا. اما عن علاقتها بالسكك الحديدية فقد احتوى المخطط الخاص بها على انشاء امتداد لخطوط السكك الحديدية من الدلتا تصل الى المناطق الصناعية و قلب العاصمة الجديدة، بل احتوى أيضا المخطط على وجود امداد لقناة مائية فرعية من قناة رياح البحيري، أحد القنوات النابعة من الفرع رشيد الغربي لنهر النيل كما هو موضح في الشكل (١٠-٥) لتصل الى قلب المناطق الصناعية للمساهمة في امدادها بالاتصال الكافي لإتمام حركة الصناعة و من ثم التجارة. اما بالنسبة للاتصال الجوي، فقد ذكر ضمن الأسس التخطيطية القائم عليها المخطط هو اعتماد

<sup>1</sup> Sabbour Associates. (1976). The Planning of Sadat City: Final Report: Ministry of Housing and Reconstruction.



العاصمة الجديدة على مطار القاهرة الدولي كعنصر الاتصال المباشر جويا حيث انه يبعد حوالي ١٠٠ كم عن العاصمة الجديدة كما هو موضح في الشكل (١١-٥).



شكل (١١-٥) علاقة العاصمة الجديدة بالطرق اقليميا

شكل (١٠-٥) علاقة العاصمة الجديدة بشبكات الاتصال القومية

المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لمصر، مرجع سابق

المصدر: [http://www.sadat-city.com/downloads/map\\_city\\_map.jpg](http://www.sadat-city.com/downloads/map_city_map.jpg)

city.com/downloads/map\_city\_map.jpg

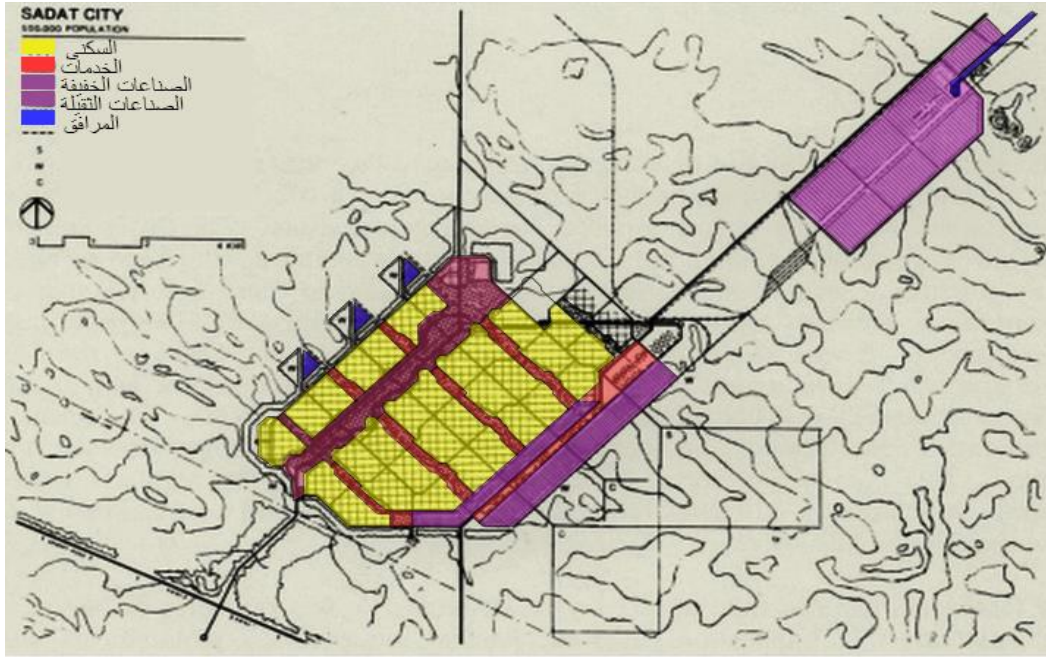
#### ٥-٤-٤ الدراسات التخطيطية العمرانية للعاصمة الجديدة (السادات):

تقع مدينة السادات في الصحراء الغربية لمصر في الاتجاه الشمال الغربي ضمن محافظة المنوفية على المساحة المخصصة لإنشاء المدينة تبلغ ٢٣٠٠ كم<sup>٢</sup> اثناء التخطيط الأولى للمدينة كعاصمة قومية جديدة و كان ذلك بعدد سكان مستهدف ٥٠٠,٠٠٠ نسمة<sup>١</sup> في الخمسة و عشرون سنة الأولى من انشاء المدينة، على ان تتم المليون نسمة كحد اقصى للمدينة. ضمن إقليم الإسكندرية، و لم تكن ضمن إقليم منفصل خاصة بالعاصمة الجديدة كما هو الحال في العواصم العالمية التي تم التعرض اليها في البحث على مسافة تبلغ ٧٨ كم من القاهرة الكبرى، و حوالي ١٠٠ كم من مدينة الإسكندرية على طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوية، و قد تم انشاءها بموجب قرار جمهوري رقم ١٢٣ لسنة ١٩٧٨ م.

#### ٥-٤-٤-١ الفكرة التخطيطية للمخطط العام لاستعمالات الأراضي بالعاصمة الجديدة (السادات):

عند اختيار الموقع الخاص بمدينة السادات لتكون عاصمة قومية، ظهرت مجموعة من التساؤلات حول قدرتها على النمو اقتصاديا وسكانيا، و قد كان لهذا مردود على الفكرة الأساسية لمخطط العام، حيث كانت المرونة هي الفكرة الأساسية في احداث عملية التنمية للمخطط من خلال التطور مع الاحتياجات المستقبلية و التي قد تؤثر على المخطط. مما انتج مخطط ذو نمط خطى حيث وزعت المناطق السكنية المختلفة حول المحور المركزي (الخدمات الإقليمية) تتقاطع معه مجموعة من المحاور الراسية ذات النمط الخدمي (خدمات محليه) من قبل القطاعات السكنية كما هو موضح في الشكل (١٢-٥) و كذلك محور خطى بطول المدينة مخصص الصناعات الثقيلة و المتوسطة، و لقد روعي في المخطط الابعاد البيئية للموقع و لتوجيه الاستعمالات بشكل عام في المخطط، فقد احتوى المخطط العام على أربع مراحل تنموية، يتم في كل مرحلة تنفيذ جزء من المحور الرئيسي والذي يضم الخدمات الحكومية والإقليمية، وكذلك تنفيذ مرحله سكنية تتضمن مجموعه من الاحياء السكنية و معها محور الخدمات الخاص بالمناطق السكنية، فضلا عن إقامة أيضا جزء من المناطق الصناعية في الجنوب.

<sup>1</sup> Salah El-Shakhs. (1994). Sadat city. Egypt and the role of new town planning in the developing world. research paper. Journal of Architecture and Planning Research.



شكل (١٢-٥) المخطط العام للعاصمة الجديدة (السادات)

المصدر: Ministry of Housing ، Final Report، Sabbour Associates. (1976). **The Planning of Sadat City** and Reconstruction.

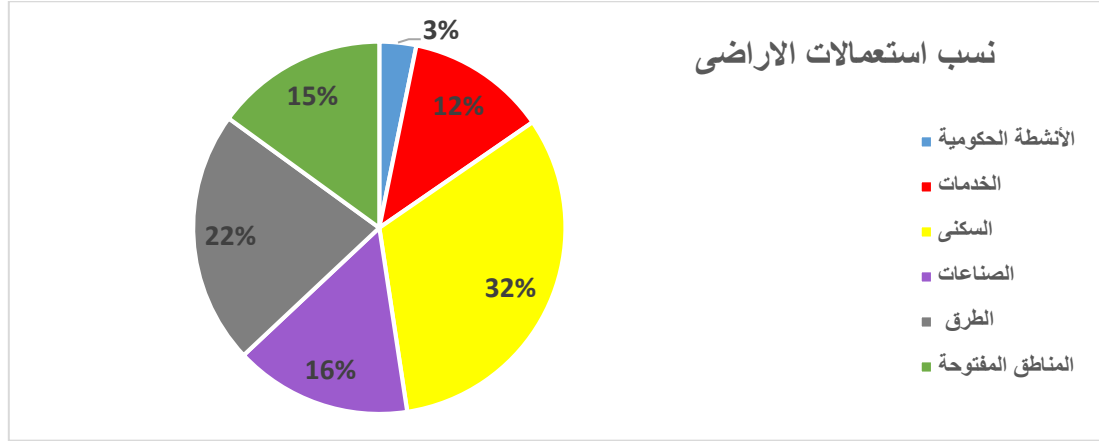
و لقد تحددت الأنشطة و استعمالات الأراضي ضمن المخطط في منطقة خدمية مركزية تضم الخدمات الإقليمية و الجزء الإداري الحكومي و كذلك الخدمات على مستوى المدينة بمساحة بلغت ٩ كم<sup>٢</sup> اي بنسبة مئوية وصلت الى ٣،٢% من إجمالي مساحة المخطط، و تضمن المخطط أيضا مجموعة من المناطق السكنية التي انقسمت الى ١٧ حيا سكنيا يحوى داخلهم ٣٤ مجاورة سكنية بمساحة ٩٦ كم<sup>٢</sup> بنسبة مئوية وصلت الى ٣٢،٢% من إجمالي مساحة المخطط العام، و كذلك وجود منطقتين صناعيتين تضم صناعات متوسطة في جنوب المدينة، و صناعات ثقيلة في الشرق خارج المدينة تماما لمراعاة الاعتبارات البيئية و التخطيطية للعاصمة الجديدة، و قد احتوى الجزء الصناعي على مساحة ٤٥ كم<sup>٢</sup> و ذلك كان بنسبة مئوية وصلت الى ١٥،٤% من إجمالي مساحة المخطط، اما بالنسبة للمناطق الخضراء و المفتوحة و الطرق و مرافق المدينة فقد كانت بمساحة ١١٠ كم<sup>٢</sup> و بنسبة مئوية وصلت الى ٣٧% من إجمالي المخطط العام للعاصمة الجديدة، و في الجدول (١-٥) يتضح التوزيع التفصيلي للمساحات الخاصة باستعمالات الأراضي بالكيلومتر المربع<sup>١</sup>.

جدول (١-٥) توزيع استعمالات الاراضى و الانشطة بالعاصمة الجديدة (السادات)

النسبة المئوية	الاستعمال (كم <sup>٢</sup> )	الاستعمال
٣،٢%	٩	الأنشطة الحكومية
١٢،٢%	٣٦	الخدمات
٣٢،٢%	٩٦	السكنى
١٥،٤%	٤٥	المنطقة الصناعية
٢٢%	٦٦	الطرق
١٥%	٤٥	و المناطق المفتوحة
١٠٠%	٣٠٠	الإجمالي

<sup>1</sup> Sabbour Associates. (1976). **The Planning of Sadat City**، Final Report، Ministry of Housing and Reconstruction.

و من الملاحظ ان نسبة الأنشطة الخدمية و الخاصة بالأنشطة الحكومية و الخدمات الإقليمية و كذلك الخدمات العامة قد وصلت الى ١٦% من مساحة المدينة، مما يعكس الدور الخدمي و الإداري التي تقوم به المدينة، و كذلك يلاحظ انخفاض نسبي في نصيب المساحات الخضراء و المناطق المفتوحة مقارنة بالتجارب العالمية السابقة لمدن العواصم فقد وصلت النسبة الى ١٥% من إجمالي مسطح المخطط، في حين ان الجزء الصناعي قد اخذ نصيب وافي من المساحة خاصة بالمدينة كما هو موضح في الشكل البياني (١٣-٥) توزيع نسب استعمالات الأراضي للمدينة.

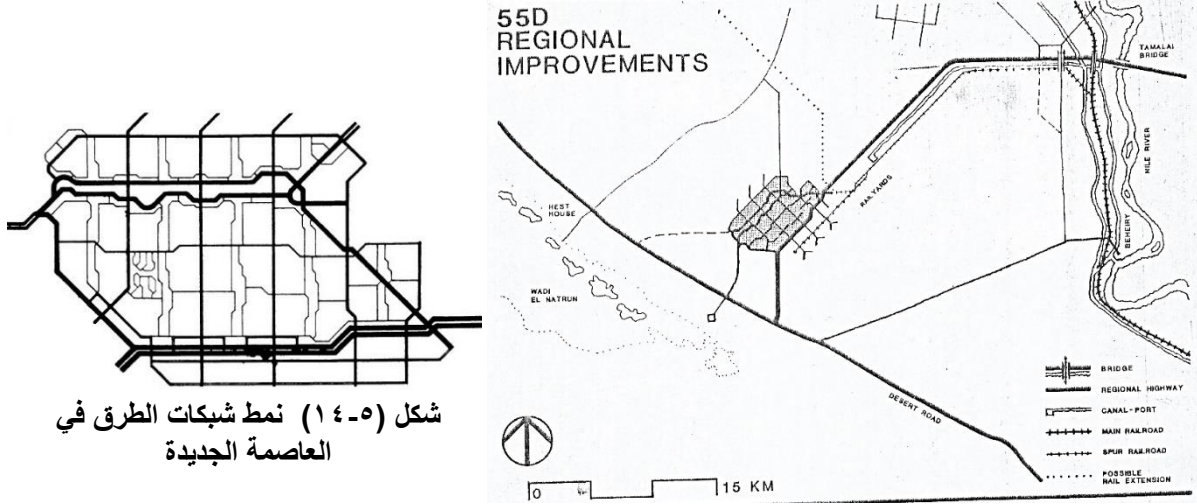


شكل (١٣-٥) ديجرام تحليلي لنسب استعمالات الاراضى بالعاصمة الجديدة (السادات)

المصدر: الباحث

#### ٥-٤-٤-٢- الاتصال والترباط بين القطاعات الرئيسية لاستعمالات الأراضي في العاصمة الجديدة (السادات):

اشتمل مخطط مدينة السادات على شبكة اتصال داخلية تقوم على نظام الطرق المتعامدة كوسيلة الاتصال بين مختلف الأنشطة و القطاعات داخل المدينة كما هو موضح في الشكل (١٤-٥)، و قد اشتمل المخطط أيضا على امداد لخطوط السكك الحديدية من جهة الدلتا و التي بدورها تنقسم عند دخولها المدينة الى عدة خطوط، فهناك خط مخصص يصل الى جنوب المدينة حيث محطة القطارات و التي تعتبر وسيلة اتصال أخرى للسكان بالمدينة الجديدة، و كذلك توافر مجموعة من الخطوط المخصصة للجزء الصناعي جنوب شرق المدينة لتوفير الاتصالية المطلوبة من اجل إتمام العمليات الصناعية و التجارية من نقل للمواد الخام و توريد للإنتاج، و لم يقف الامر على السكك الحديدية بل تضمن المخطط أيضا امداد لقناه فرعية فرعية من قناه رياح البحيري، احد القنوات النابعة من الفرع رشيد الغربي للنيل و حتى المدينة و تنتهى بميناء صغير عند الجزء الخاص بالصناعات الثقيلة في الجنوب كما هو موضح بالشكل (١٥-٥)، اما بالنسبة للاتصال الجوي، فلم يحتوى المخطط على أي نوع من المطارات اعتمادا على وجود مطار القاهرة الدولي ضمن ١٠٠ كم بعدا عن المدينة.



شكل (١٤-٥) نمط شبكات الطرق في العاصمة الجديدة

شكل (١٥-٥) عناصر الاتصال الإقليمي للعاصمة الجديدة

المصدر: Khalil S. Mogassabi. (1990). **Modernity and Traditional in the Design of New Towns: Sadat city Saudi Arabia-Egypt and Yanbu** MIT-M.Sc. Thesis

المصدر: Sabbour Associates. (1976). **The Planning of Ministry of Housing and Final Report Sadat City Reconstruction**

### ٥-٤-٣ المنطقة المركزية للأنشطة الحكومية والإدارية والخدمية والهيئات الدبلوماسية:

احتوى المخطط العام للعاصمة الجديدة على منطقة هي الميزة عن غيرها بالنسبة لمخططات المدن الجديدة الخاصة بتوجهات الدولة حول تغير الخريطة العمرانية في مصر، هذه المنطقة تحتوي على مجموعة من الخدمات متعددة المستويات أي بداية من المستوى القومي الى الإقليمي ثم على مستوى المدينة والتي من أبرزها مجمع الوزارات الحكومية، الهيئات الدبلوماسية، وهذه المنطقة تمثل المحور المركزي للمدينة والتي تتفرع منه المناطق الخدمية الخاصة بالأحياء و المناطق السكنية. ويتكون المحور المركزي من مجموعة من الأنشطة التي تميزت بالتتابع على اختلاف مستوياتها التخطيطية والتي يمكن تقسيمها تبعاً للوظيفة كالتالي:

- **القطاع الأول:** ويضم كافة الأنشطة الإدارية والحكومية و الخدمات الإقليمية و التي وزعت ضمن مجموعة من الساحات و الميادين المتتابعة بطول المحور المركزي مثل الوزارات و الهيئات الدبلوماسية و دور الضيافة و الهيئات القومية و الإقليمية.

- **القطاع الثاني:** ويضم الخدمات الخاصة بمستوى المدينة و المنتشرة أيضا بطول المحور، مثل المستشفيات العامة و المراكز الطبية و الجامعات و المراكز الحضارية و الثقافية و دور العبادة و المراكز التجارية، و قاعات العرض و المؤتمرات.

- **القطاع الثالث:** ويضم الخدمات الترفيهية والرياضية و التي تتمثل في الحديقة العامة المركزية، و الاستاد و المراكز الرياضية و الأسواق.

و ضم المحور مجموعة من أنماط الإسكان المختلفة عن باقي المناطق السكنية فقد احتوى ما يقرب من ١٠% من الإسكان المختلط الخاص بالمدينة في هذا المحور المركزي، و يضم كذلك حوالي ٢٧% من قوة العمالة المتوقعة لمدينة على مدار الخمسة و عشرون سنة الأولى من المخطط.<sup>١</sup>

<sup>1</sup> Salah El-Shakhs. (1994). **Sadat city- Egypt and the role of new town planning in the developing world** research paper, Journal of Architecture and Planning Research.



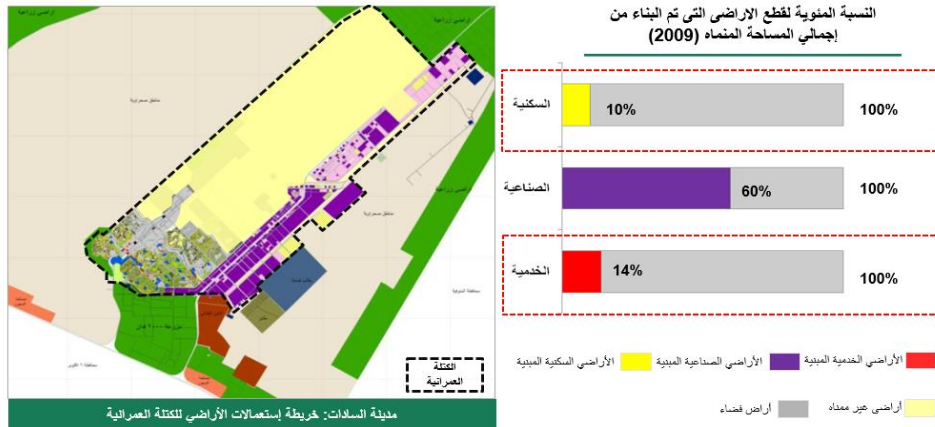


شكل (١٦-٥) مخطط توزيع الأنشطة واستعمالات الأراضي في المحور المركزي المركزية لمدينة السادات

المصدر: الباحث، بناء على خريطة ، <http://www.flickrriver.com/photos/59696907@N03/5458475094>

### ٥-٤-٥ أسباب فشل تفعيل الدور التخطيطي لمدينة السادات كعاصمة قومية لمصر:

بعدما توقفت فكرة نقل العاصمة من القاهرة الى السادات مع وفاه الرئيس أنور السادات و ظهور بعد ذلك محاولات أخرى لنقل الوزارات و المباني الحكومية، فقد فقدت مدينة السادات الدور الذى كان مخطط لها على المستوى القومي و قد تحول دورها من دور قومي الى دور إقليمي يقوم على جذب السكان من خلال توفير فرص عمل باعتبارها مدينة صناعية كما هو الحال في مدينة العاشر من رمضان، و العبور، و برج العرب و غيرها، و قد اثر هذا بطبعه الحال بالسلب على المدينة فلم يعد لها المقدار المنتظر من الاهتمام بعد اغفال دورها و اهمالها لفترة ليست بالقليلة من الزمن كما هو موضح في الشكل (٥-١٧). و كان اهم نتائج هذا التغير ان دخلت مدينة السادات ضمن الحدود الإدارية لمحافظة المنوفية، و قد تم تحويل كل المباني الحكومية و الهيئات الإقليمية الى مباني جامعية تتبع جامعة المنوفية ثم تحولت بعد ذلك الى جامعة مستقلة تحمل اسم المدينة، و اخذت مدينة السادات في التوجه نحو دور إقليمي صناعي المظهر غير ما خطت له كعاصمة.

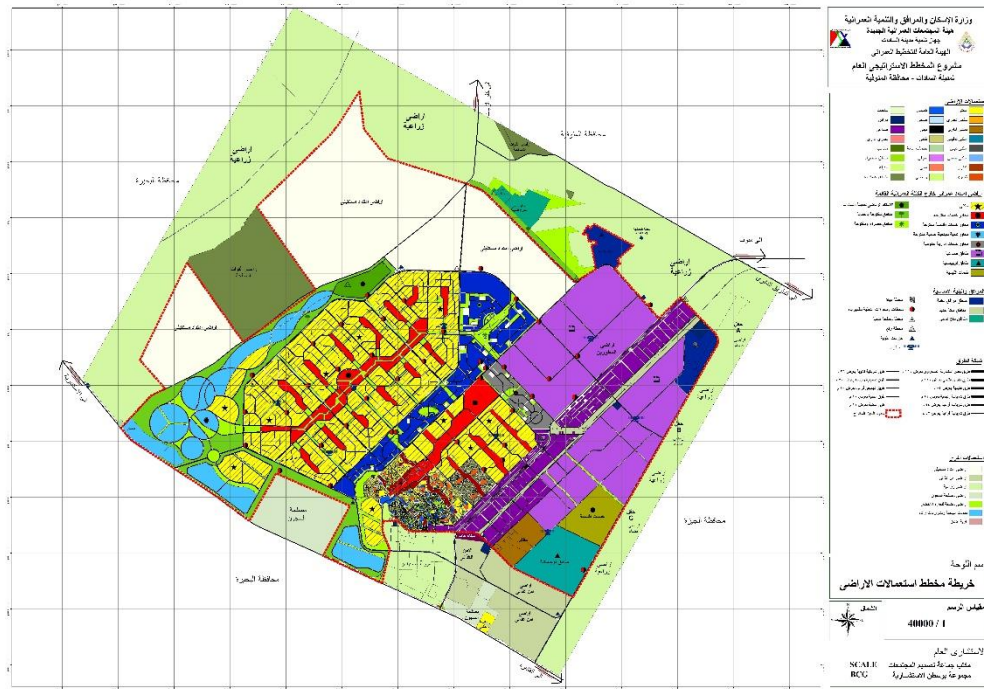


شكل (٥-١٧) الوضع الحالي لما تم تنفيذه من مخطط استعمالات الأراضي لمدينة السادات

و في عام ٢٠١١ تم اعداد مخطط جديد لمدينة السادات يعزز من دورها الاقتصادي في أنواع الصناعات المختلفة و استصلاح الأراضي الصحراوية في غرب الدلتا و كذلك إقامة امتداد سكني جديد للمدينة يبلغ في مساحته ضعف ما قد خطط له عام ١٩٧٨م مع وجود فاصل بين الجزء القائم من المدينة – الغير كامل حتى الان- عبارة عن منطقة خدمية كبيرة تضم زيادة في الخدمات العامة و الإدارية و التجارية و الكليات و المناطق الخضراء، هذا بخلاف المناطق الصناعية المستحدثة و المضافة في المرحلة الجديدة كما هو موضح بالشكل (٥-١٨).

و للتجربة المصرية ملامح عمرانية اختلفت عن غيرها، فبعد ما تقدم من عرض لمدينة السادات و الأسس و الأهداف و المقومات الاقتصادية، و التي كان لها بعد قومي و إقليمي ضمن الرؤية القومية للخريطة العمرانية و السكانية لمصر، كان لا بد من معرفة المراحل التي مر بها مثل هذه المدن تنمويا و التي اوصلتها الى ما هي عليه الان، و بالتالي يمكن استخلاص الخصائص العامة لطبيعة التنمية العمرانية في هذه المدينة فيما يلي:<sup>١</sup>

<sup>١</sup> م. باهر إسماعيل حلمي فرحات، تأثير لامركزية الإدارة على التنمية العمرانية في مصر، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة عين شمس،



شكل (٥-١٨) المخطط العام لاستعمالات الأراضي لمدينة السادات عام ٢٠١٧  
المصدر: المخطط العام الاستراتيجي لمدينة السادات، هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، ٢٠١٠

- بطء معدلات التنمية العمرانية: ويرجع هذا بسبب تأخر مدينة السادات في الوصول الى الأهداف التي تم تخطيطها قبل ذلك، و كان ذلك في مختلف القطاعات المكونة للمدينة سواء على مستوى الإسكان او نقص الخدمات او حتى القاعدة الاقتصادية و المتمثلة في المعروض في فرص العمل و الاستثمارات و التي خالفت المتوقع لها على كافة المستويات التخطيطية، باستثناء الصناعة التي شاهدت تقدما نسبيا.

- تبعثر التنمية العمرانية: كانت احد خصائص التنمية العمرانية في المدن الجديدة بصفة عامة و مدينة السادات بصفة خاصة هو تبعثر النمو العمراني بين المناطق السكنية المختلف ضمن المدينة الواحدة، أي ان معدلات النمو للمناطق و الوحدات السكنية لم يتم وفقا للمراحل التخطيطية المستهدفة، مما أدى الى وجود مجموعة من الوحدات السكنية و الخدمية في كل نوع من الإسكان سواء كان من خاص بالقطاع العام او الخاص بشكل عشوائي لم يعبر عن ما تم تخطيطه مسبقا.

- عدم توازن التنمية العمرانية: ان الاختلاف في معدلات النمو العمراني في مختلف القطاعات المكونة للمدينة أدى الى احداث نوع من الخلل الغير متوقع و الذي يخالف أيضا ما تم تخطيطه مسبقا، فالنظر الى معظم المدن الجديدة و التي قد تم انشاؤها بالفعل نجد الاختلال في توازن احد القطاعات على حساب الاخر، ففي العديد من المدن نجد ان نمو القطاع الصناعي يفوق نمو ما يقابله من إسكان و خدمات رغم انه من العناصر الأساسية الجاذبة للإسكان في المدينة الجديدة، و بنفس المنطق في اختلال معدلات الإنجاز و النمو في عناصر البنية الأساسية على حساب باقي القطاعات و المقومات بشكل عام كالخدمات العامة و المجتمعية.

- غياب التنسيق و التكامل بين مختلف الاعمال بالقطاع العام و الخاص لخدمه اهداف محدده زمنيا، مما احدث فجوات بين الإنجازات في مختلف القطاعات و نمو مبعثر غير متكامل، احدث خلل في مكونات المدينة مما اثر على دورها في اجتذاب السكان.<sup>١</sup>

<sup>١</sup> المرجع السابق



- نقل قطاع المصانع الخاص بالحديد و الصلب من مدينة السادات الى الدخيلة، اثر بشكل كبير على الدور المخطط للمدينة و انحرافها عن المستهدف من المخطط.
- غياب الدعم السياسي و الحكومي لفكرة المدينة كعاصمة تحمل المصالح الحكومية و الإقليمية، بعد وفاة الرئيس السادات، مما قلص من دورها التنموي و حصره في جذب السكان من الدلتا.
- غياب خطة تنفيذية و نظام تمويل متجدد و مترابط بين مختلف القطاعات، مما أدى الى تأخر تنفيذ بعض المشروعات.
- بسبب الاعتماد على النظام المركزي في الإدارة و عدم استقلالية اجهزه المدينة الجديدة -السادات- ، أدى ذلك الى غياب عنصر التقييم و المتابعة الدورية المستمرة بالإضافة الى عدم وجود معايير خاصة لقياس مدى نجاح المراحل التخطيطية، لتحديد المشكلات و أسباب النجاح و الفشل و محاولة تصحيح المسار.

## ٥-٥ العاصمة الإدارية الجديدة على طريق القاهرة السويس - التجربة الثانية لإنشاء عاصمة جديدة لمصر:

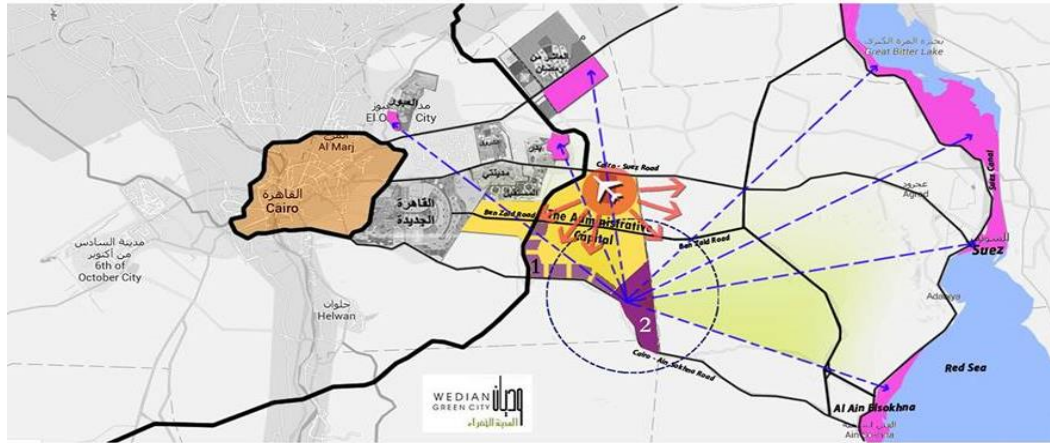
تعتبر العاصمة الإدارية الجديدة التي أعلن عنها أحدث المحاولات التي قامت بها الحكومة نحو حل مشاكل القاهرة الكبرى وانحصر السكان في الدلتا حتى الوقت الراهن، وبصفه عامة تعتبر هذه المحاولة الأكثر اثارة للتساؤلات بداية من ظهور المشروع للنور في الإعلان الذي تم في المؤتمر الاقتصادي ٢٠١٤.

### ٥-٥-١ الدراسات القومية والإقليمية لتحديد موقع العاصمة الجديدة:

اختير موقع العاصمة الإدارية الجديدة في الصحراء الشرقية بين كل من طريق القاهرة السويس و طريق القاهرة العين السخنة شرق القاهرة الكبرى، و بهذا الموقع فان العاصمة الإدارية الجديدة تقع إداريا بين محافظة القاهرة و محافظة السويس، و تقع إقليميا بين إقليم القاهرة الكبرى و إقليم قناة السويس، و هي في كل الحالات اقرب الى القاهرة الكبرى منها الى السويس، و لم تحتوى العاصمة الإدارية الجديدة أي استحداث لإقليم تخطيطي او ادارى كما كان الحال في معظم الدول التي قامت بنقل العاصمة الى مدينة جديدة.

### ٥-٥-١-١ أسباب اختيار الموقع:

يصعب القول بأنه توأجت دراسات مسبقة متعددة المستويات التخطيطية خاصة بالأسس و المحددات التي تم على أساسها اختيار موقع العاصمة بين اكثر من مقترح بديل لها، بل ارتبط ظهور فكرة المشروع ضمن تنامي اهتمام الدولة بمحور قناة السويس كمحور تنموي قومي و الذى على اثره اخذ مقدار من الاهتمام هو الأكبر من حيث المشاريع التنموية و توجيه الموارد الاقتصادية، بين مختلف المحاور التنموية الاخرى ضمن صفحة الدولة. وتبعاً لذلك الاهتمام جاء دور العاصمة الجديدة لتعزيز و تركيز المشروعات التنموية نحو المحور الخاص بقناة السويس كما هو موضح بالشكل (٥-١٩) و اختير الموقع ليقع بالقرب من هذا المحور التنموي و على صلة قوية بالقاهرة الكبرى التي تمثل العاصمة القديمة.



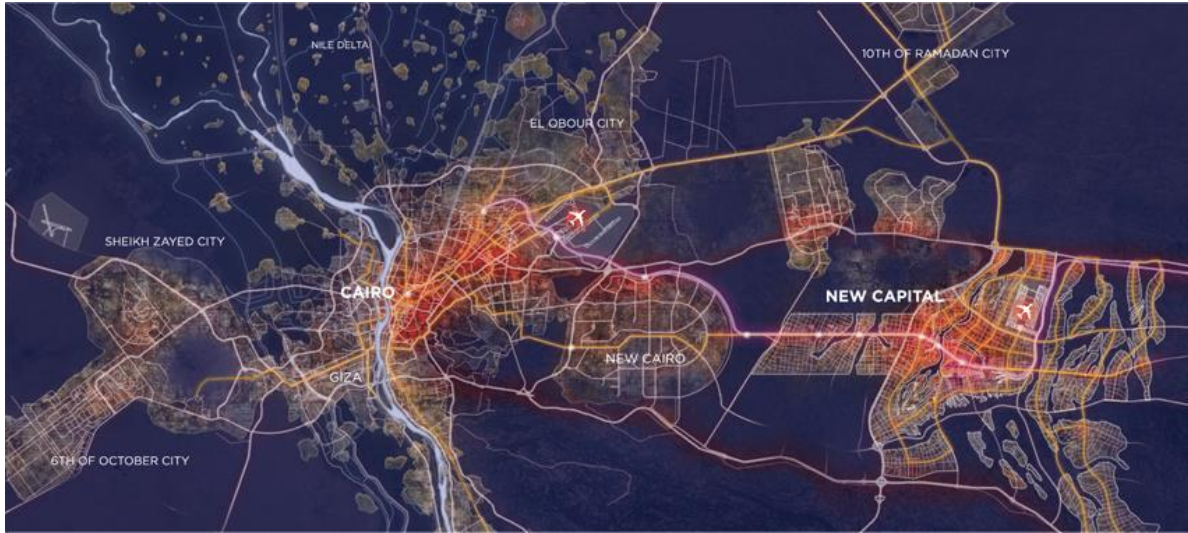
(2) موقع الأنشطة اللوجستية و منافذ بيع الجملة و التحزرة (outlets) بالمخطط العام للعاصمة الإدارية لخدمة المناطق الصناعية و الخدمية بإقليم شرق القاهرة

(1) علاقات الأنشطة القومية و الإقليمية بمحاور الحركة و الاتصال الدولية و الإقليمية ( المطار وميناء العين السخنة و قناة السويس و الطرق الإقليمية و الرئيسية )

شكل (٥-١٩) علاقة موقع العاصمة الجديدة بالنسبة لمحور قناة السويس

المصدر: <http://www.udc5.com/service/planning/#>

و تبعاً لتلك الرؤية التنموية كان موقع العاصمة الجديدة يقع على مقربة من الكتلة العمرانية للقاهرة و ما التحم بها من تجمعات عمرانية كانت تهدف الى تخفيف الاحتقان بها، و يوضح الشكل (٥-٢٠) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالكتلة العمرانية للقاهرة الكبرى.

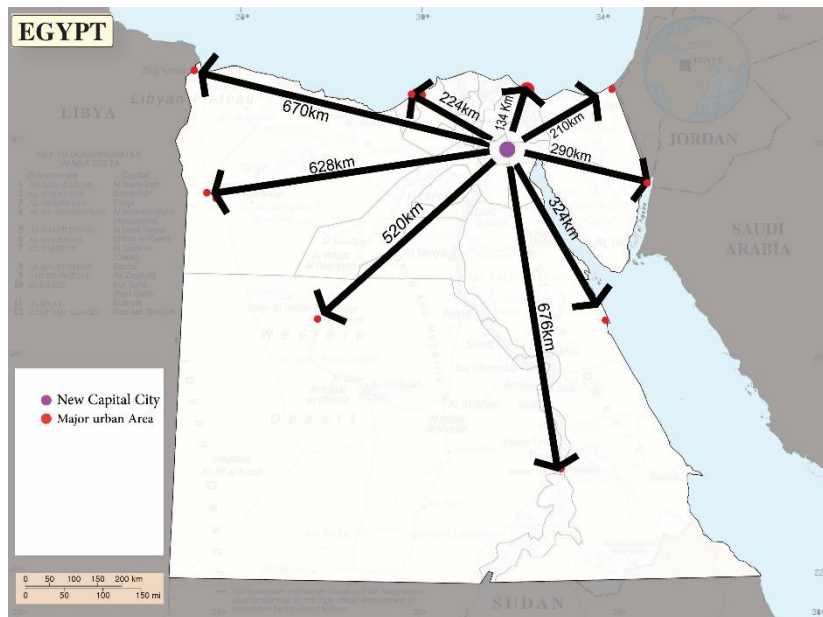


شكل (٢٠-٥) علاقة موقع العاصمة الجديدة بالكتلة العمرانية للقاهرة الكبرى

المصدر: <http://thecapitalcairo.com/location.html>

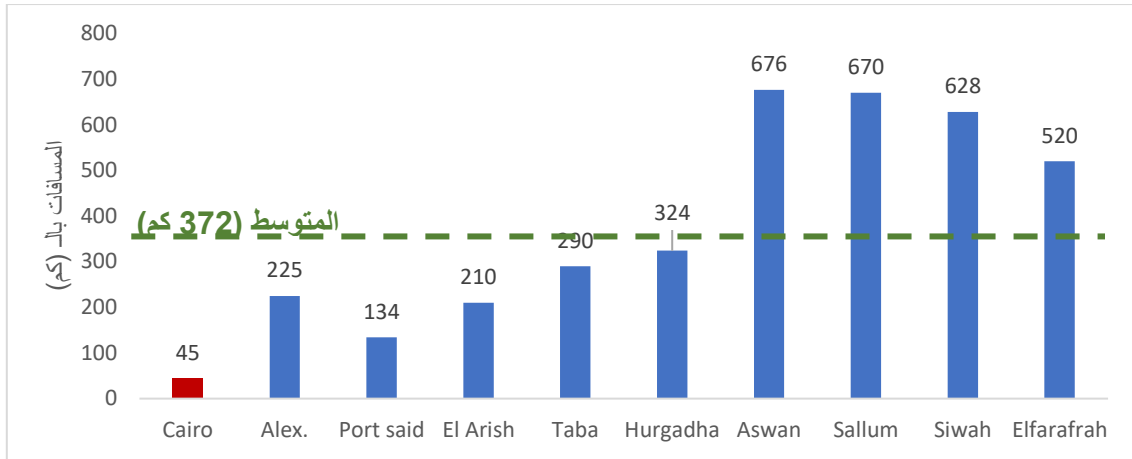
### ٥-١-٥-٥ خاصية التمركز والتوسط الجغرافي للعاصمة الجديدة في إطار الخريطة القومية للدولة:

بتحليل موقع العاصمة الجديدة نجده قد كرر نفس الفكر المتبع في تخطيط مدينة السادات كعاصمة قومية جديدة من حيث التوسط و التمركز الجغرافي على المستوى القومي، فكما هو موضح بالشكل (٥-٢١)، (٥-٢٣) نجد ان موقع العاصمة الجديدة لا يمتاز عن موقع القاهرة الكبرى او عن مدينة السادات قوميا من حيث البعد عن مختلف اقطار البلاد و المتمثلة في المسافة بين الموقع المقترح و بين مختلف التجمعات العمرانية و السكانية في ارجاء الدولة، بل وقع الموقع ملاصق للقاهرة الكبرى و على مقربة من الدلتا أيضا، و امتاز باتجاهه نحو المحور التنموي لقناة السويس باعتبار ذلك هو احد اقوى أسباب اختيار الموقع. حيث تراوحت المسافات بين ٢٤٠ كم الى ٦٧٠ كم، و قد بلغ بذلك متوسط التباعد الى ٣٧٢ كم و الذي يمثل تقارب العاصمة الجديدة من القاهرة الكبرى و لا يعد تمركزا على المستوى القومي لخريطة توزيع السكان و العمران في مصر قدر ما يعد تمركزا بين الدلتا و المحور التنموي لقناة السويس.



شكل (٢١-٥) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لأبعد التجمعات العمرانية في الدولة

المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لمصر، مرجع سابق



شكل (٥-٢٢) مقدار المسافات لابعد التجمعات العمرانية عن العاصمة الادارية الجديدة

المصدر: الباحث, بناء على خريطة الأمم المتحدة, مرجع سابق

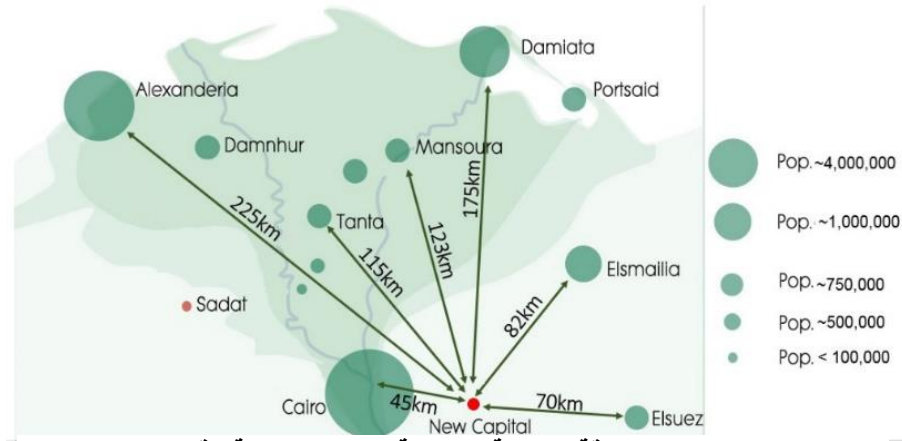
اما بالنسبة لعلاقة العاصمة الجديدة بالنسق العمراني على المستوى القومي و الإقليمي, فقد تم دراسة علاقة حجم و رتبة العاصمة الجديدة بالنسبة للأحجام العمرانية للمدن على المستوى القومي, و قياس رتبة هذه الحجوم للمدن و علاقته بالموقع العاصمة الجديدة من حيث المسافات البعيدة و التي توضح مدى تقارب موقع العاصمة الجديدة من المدن ذات الرتب الأعلى في الاحجام السكانية. و يوضح الجدول (٥-٢) ترتيب الاحجام السكانية للمدن الكبرى قويا و التي قد تعدى عدد السكان بها ٢٠٠,٠٠٠ نسمة عام ٢٠١٤ و مقدار بعدها عن العاصمة الإدارية الجديدة.

الترتيب	المدن	البعد	الحجم السكاني	الترتيب	المدن	البعد	الحجم السكاني
1	القاهرة	45	8,105,071	11	أسيوط	335	403,202
2	الإسكندرية	220	4,388,219	12	الاسماعلية	70	352,411
3	الجيزة	70	3,348,401	13	الفيوم	134	338,959
4	شبرا الخيمة	60	1,072,951	14	الزقازيق	67	314,331
5	بورسعيد	134	607,353	15	دمياط	147	299,296
6	السويس	60	547,352	16	اسوان	675	281,891
7	المحلة الكبرى	100	538,297	17	المنيا	253	253,767
8	الأقصر	495	487,896	18	دمنهور	170	252,017
9	المنصورة	120	470,494	19	بنى سويف	140	223,789
10	طنطا	116	437,793	20	الغردقة	370	223,124

جدول (٥-٢) ترتيب الاحجام السكانية للمدن الكبرى و العواصم على المستوى القومي و بعدها عن العاصمة الإدارية الجديدة

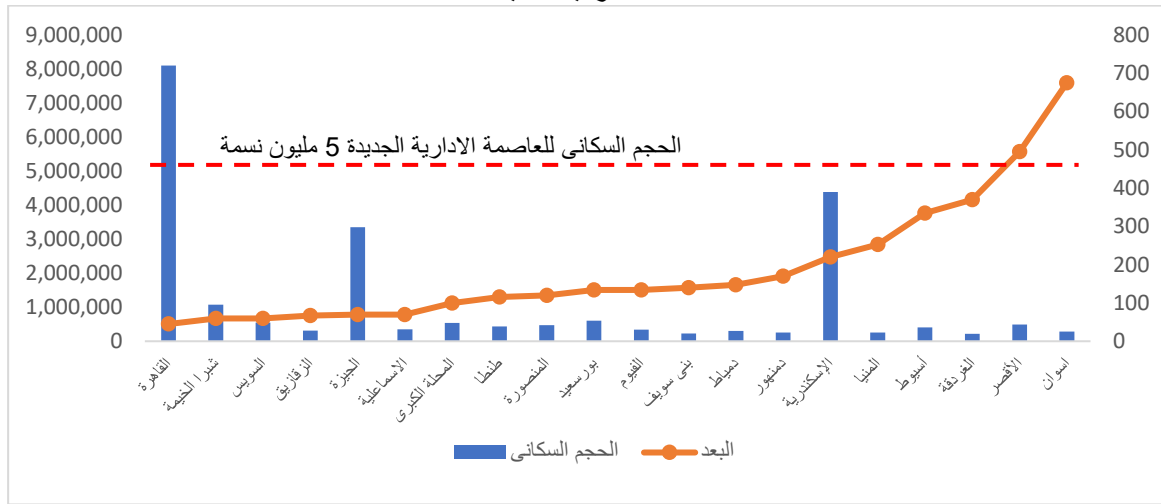
المصدر: [http://www.capmas.gov.eg/Pages/StaticPages.aspx?page\\_id=7188](http://www.capmas.gov.eg/Pages/StaticPages.aspx?page_id=7188)

و كما هو موضح بالشكل (٥-٢٤) نجد زيادة في مسافات البعد عن العاصمة الإدارية الجديدة عن المدن الأقل في الاحجام السكانية, ذات الترتيب المتأخر على المستوى القومي, و على العكس قرب المسافات بالكتل العمرانية الأكبر حجما (القاهرة, الجيزة, شبرا الخيمة, الإسكندرية). اما عن ترتيب العاصمة الجديدة على المستوى القومي فهي تعد في المرتبة الثانية بعد القاهرة مباشرة كمدينة تهدف الى ان تصل لتعداد سكاني ٥ مليون نسمة في سنة الهدف, مما يجعل قريبا من القاهرة امر غير مقبول, اذ يتوطن اكبر التجمعات العمرانية و الكتل السكانية ضمن نفس الاطار العمراني, و الذى يتنافى مع الرؤية العامة للنسق العمراني في مصر و الذى لا يستعدى وجود حجم سكاني بهذه المرتبة الحجمية في النطاق العمراني للقاهرة الكبرى. بل كان لابد ان يعيد ترسيم و اتزان التوزيع الحجمي للمدن قويا على صفحة الدولة.



شكل (٥-٢٣) العلاقة المكانية للعاصمة الجديدة بالنسبة لإقليم الدلتا

المصدر: الباحث، بناء على خريطة التقرير النهائي لمدينة السادات، المخطط العام الاستراتيجي لمدينة السادات، هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، ٢٠١٠



شكل (٥-٢٤) رتبة الحجم السكاني للعاصمة الادارية الجديدة قويا

المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة، و التعداد السكاني المتوقع لسنة ٢٠١٦

[http://www.capmas.gov.eg/Pages/StaticPages.aspx?page\\_id=7188](http://www.capmas.gov.eg/Pages/StaticPages.aspx?page_id=7188)

### ٥-١-٥-٥ النطاقات التأثيرية الجغرافية للعاصمة الجديدة والعلاقة بالتجمعات العمرانية القائمة:

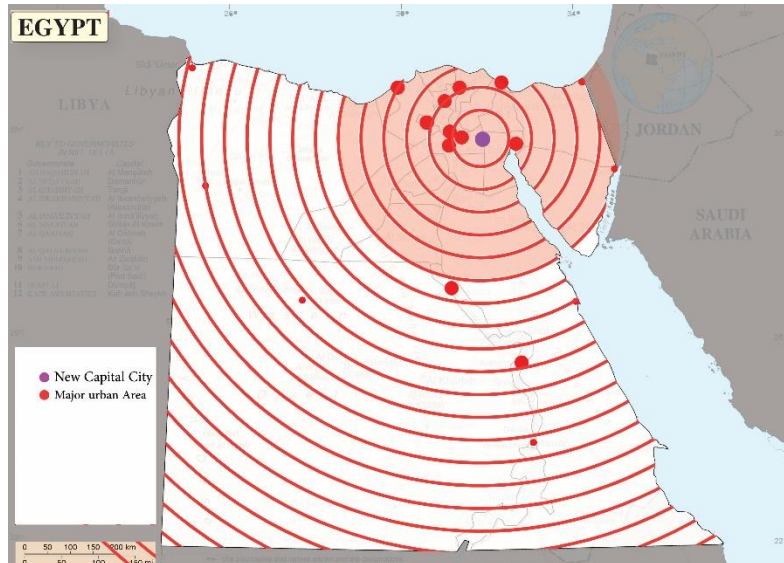
نظرا لوجود موقع العاصمة الجديدة بجوار أكبر ثقل ديموغرافي على المستوى القومي وهي الدلتا و القاهرة الكبرى، فان النطاق التأثيري للعاصمة الجديدة و التي تمثل حلقات لكل ٥٠ كم و بحد اقصى و هو ٣٠٠ كم، قد احتوى على اكثر من ٦٠% من التجمعات العمرانية الأكثر سكانا و التي قد تعدى عدد السكان بها النصف مليون نسمة لعام ٢٠١٤، فكما هو موضح في الشكل (٥-٢٥) فقد احتوى النطاق التأثيري سيناء بأكملها شرقا و الى نصف المسافة بين الإسكندرية و مطروح غربا و حتى أسيوط جنوبا. وهذا بدوره يعكس بان موقع العاصمة الجديدة لم تبعد المسافة الكافية لأحداث نقله عمرانية كبيرة كما هو الحال في اغلب العواصم التي تم دراستها سابقا.

### ٥-١-٥-٥-٣ الاتصالية و الربط بين العاصمة الجديدة و التجمعات العمرانية القائمة:

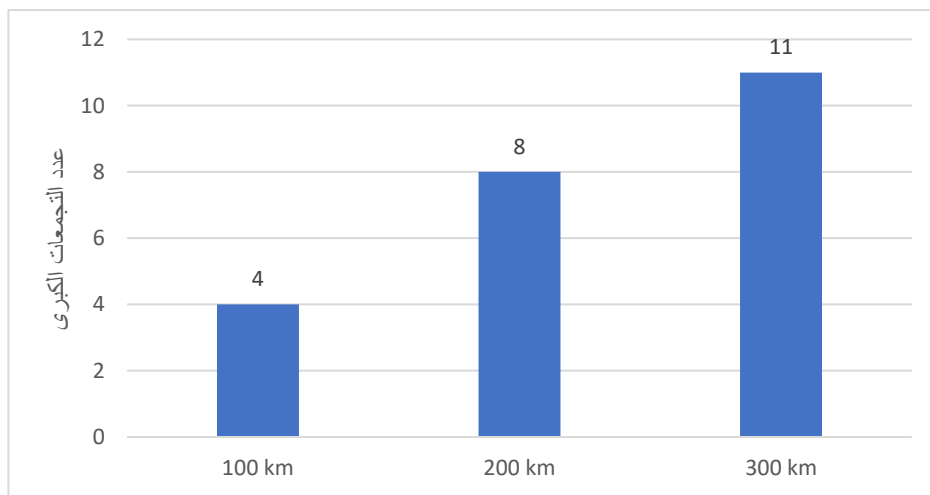
موقع العاصمة الجديدة شرق القاهرة يمتاز باتصاله بمجموعة من الطرق السريعة في مصر، فهو يقع على طريق القاهرة السويس، ثم الطريق الصحراوي ثم الإسكندرية ثم ينتهي عند مطروح كما في خريطة



الأمم المتحدة لمصر<sup>1</sup>، و كذلك اتصال الموقع بطريق الدائري الإقليمي الجديد و الذى سوف يمثل عنصر الاتصال بين الموقع الجديد و التجمعات العمرانية و السكانية في اقليم الدلتا و كذلك اقليم القاهرة الكبرى، فضلا عن وجود طريق القاهرة العين السخنة جنوب الموقع و الذى يصله بتجمعات العمرانية التي تقع على البحر الاحمر. اما بالنسبة لشبكة السكك الحديدية فقد احتوى مخطط العاصمة على وجود امتداد لخطوط السكك الحديدية من القاهرة وحتى العين السخنة جنوب الموقع، و كذلك تواجد امداد لخط جديد لسكك الحديدية ايضا متجه من العاصمة في اتجاه الشمال الى مدينة العاشر من رمضان مستقبلا. اما عن الاتصال الجوي فقد احتوى المخطط أيضا على وجود مطار جديد في المدينة يمثل عنصر الاتصال الجوي داخليا وخارجيا.



شكل (٥-٢٥) عدد التجمعات العمرانية التي تحويها النطاقات التأثيرية (كل ٥٠ كم) من العاصمة المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لمصر، مرجع سابق



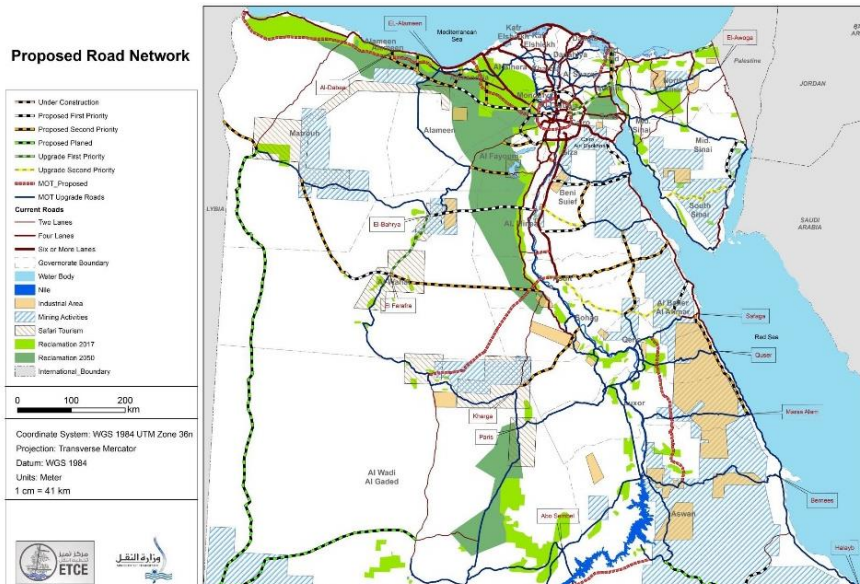
شكل (٥-٢٦) عدد التجمعات العمرانية تراكميا لكل ١٠٠ كم حول العاصمة الادارية الجديدة

<sup>1</sup> <http://www.un.org/Depts/Cartographic/map/profile/egypt.pdf>



شكل (٥-٢٧) علاقة العاصمة الجديدة بشبكات الاتصال القومية  
المصدر: الباحث، بناء على خريطة الأمم المتحدة لمصر، مرجع سابق

اما عن علاقة موقع العاصمة الإدارية الجديدة بالرؤية التنموية الخاصة بمحاور التنمية القومية و ما يتبع ذلك من عناصر اتصال جديدة تسعى لتحقيق هذه الرؤية و التي منها الطرق الدولية و الإقليمية في مختلف صفحات الدولة، و قد تضمن مخطط وزارة النقل عام ٢٠٥٠ اعتمد المخطط القومي لشبكة الطرق و الذي تضمن ربط دولي لمصر شمالا و جنوبا (محور سفاجا- مرسى علم- طريق سيوة -جبل العوينات)، و كذلك الربط بين الشرق و الغرب (محور منخفض القطار، طريق العريش-رفح)، و قد وقع طريق السويس مع الطريق الإقليمي الدائري ضمن نفس المخطط تحت بند الاتصالية و التنمية الإقليمية، و هو ما كان من موقع العاصمة الإدارية الجديدة اذا يمر بها الطريق الإقليمي الدائري و طريق السويس و طريق العين السخنة كما هو موضح في الشكل (٥-٢٨)، (٥-٢٩).

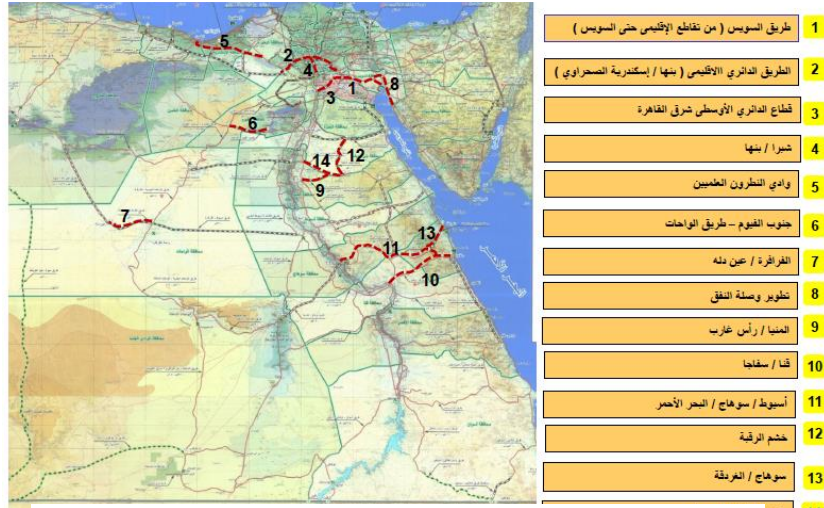


شكل (٥-٢٨) مخطط تنمية مصر و شبكة الطرق الحرة المقترحة  
المصدر: مخطط شبكة الطرق القومية (تنفيذ وزارة النقل)،

<http://img.youm7.com/images/issuehtm/pdf/kawme.pdf>

<sup>1</sup> <http://img.youm7.com/images/issuehtm/pdf/kawme.pdf>





شكل (٥-٢٩) مخطط شبكات الطرق ضمن المخطط القومي للطرق

المصدر: مخطط شبكة الطرق القومية (تنفيذ وزارة النقل),

<http://img.youm7.com/images/issuehtm/pdf/kawme.pdf>

## ٥-٥-٢ الدراسات التخطيطية العمرانية لأنشطة و استعمالات الأراضي بالعاصمة الإدارية الجديدة:

تبلغ مساحة العاصمة الجديدة المقترحة ١٧٠ ألف فدان أي ما يعادل ٦٨٣ كم<sup>٢</sup>، ١ على أراضي ذات طبيعية صحراوية شرق القاهرة الكبرى، و تبدأ المرحلة الأولى مباشرة بجوار التجمع الخامس و خلف تجمعي الرحاب و مدينتي، وهذا يجعلها احدى المدن التابعة لقاهرة الكبرى و ليست مدينة مستقلة في حين ان ما تحويه من مكونات عمرانية و المتمثلة في الخدمات المتنوعة ذات النطاقات التأثيرية المختلفة يجعلها مدينة يجب ان تستقل عن القاهرة. كان التركيز في المرحلة الأولى من العاصمة الجديدة على ان تحتوى بها الجزء الحكومي و قد بلغ عدد السكان المخطط لها مليون و نصف نسمة، في حين ان المخطط للعاصمة ان تحوى ٥ ملايين نسمة فور الانتهاء من مراحلها جميعا.

## ٥-٥-٢-١ الفكرة التخطيطية للمخطط العام بالعاصمة الإدارية الجديدة:

تنوعت الوظائف والأهداف من العاصمة الإدارية المقترحة باعتبارها ليست كأي مدينة عادية بل هي تمثل رؤية مصر الجديدة لمستقبلها، فحسب ما ذكر في الموقع الخاص بالعاصمة على شبكة المعلومات الدولية، فقد احتوت العاصمة على رؤية و رساله و أسس تخطيطية و فكرة تصميمية كانت كالتالي:<sup>٢</sup>

### - الرؤية:

"انشاء مدينة مصرية عصرية حديثه تؤسس لحضارة مصر العريقة و تقدم للعالم نموذجا حضاريا و إنسانيا لبنية حياتيه بمفهوم مبتكر".

### - الرسالة:

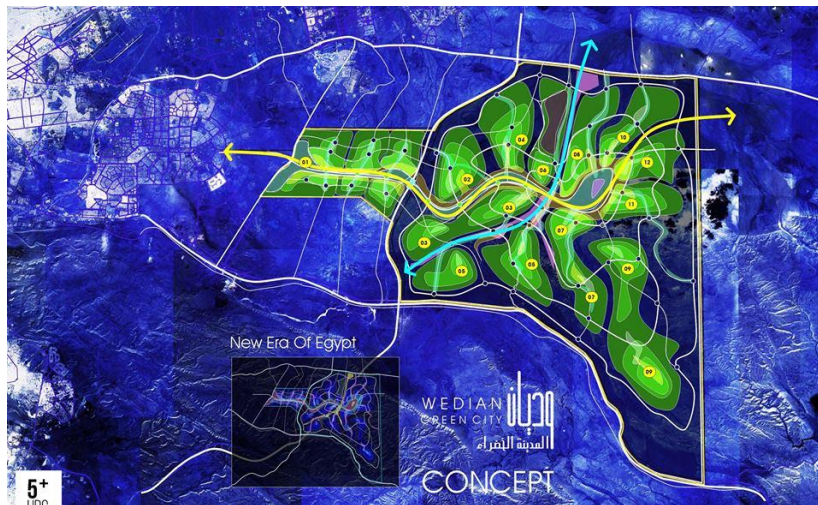
"تنمية عمرانية متكاملة تنمو بحياة كريمة و عدالة اجتماعيه متواصلة وخدمات إنسانية مميزه، تنمية صديقة للبيئة مستدامه و تحترم شخصية الزمان و المكان".

### - المبادئ التخطيطية:

<sup>1</sup> [http://newcities.gov.eg/know\\_cities/NewCapital/default.aspx](http://newcities.gov.eg/know_cities/NewCapital/default.aspx)

<sup>2</sup> <http://thecapitalcairo.com/index-ar.html>

- المدينة الخضراء: يتعدى نصيب الفرد من المسطحات الخضراء والمفتوحة المعايير العالمية و المحققة لجودة الحياة.
  - المدينة المستدامة: تستخدم بالمدينة اسس ومعايير الاستدامة في الطاقة وتدوير المخلفات، فضلا عن ان ٧٠% من اسطح المباني تغطى بوحدات الطاقة الشمسية او الزراعات البيئية.
  - مدينة للمشاة: روعي في المدينة ان يكون التواصل عبر المناطق السكنية من خلال شبكه ممرات للمشاة والدرجات حيث ان ٤٠% من شبكة الطرق مخصصة للمشاة والدراجات.
  - مدينة للسكن و الحياه: توافر جميع الأنماط السكنية بنفس معايير جودة الحياة و الخدمات المختلفة المطلوبة.
  - مدينة متصلة: يتوافر في المدينة مجموعة من طرق الاتصال ووسائل النقل المختلفة من (قطارات- مترو- ترولى- باص- تاكسي).
  - مدينة نقيه: جميع الخدمات عبر المدينة يمكن ان تقدم الكترونيا كما تغطى ٧٠% من المدينة بشبكه المعلومات العالمية
  - مدينة الاعمال: تعد المدينة مركز للمال و الاعمال يخدم إقليم القاهرة الكبرى و إقليم قناه السويس ، حيث ان ٣٠% من المدينة يخدم قطاع الاعمال و المال.
- و قد تم ترجمة كل هذه المبادي في الفكرة التصميمية من خلال مفهوم جديد و هو مفهوم (الوديان) كما هو موضح في الشكل (٥-٣٠)، و قد تم تعريف (الوادي) في المخطط على انه: منطقة سكنية بمساحه تتراوح من ٥ الاف فدان الى ١٥ الف فدان و بحيث تكون كل منطقة قائمه بذاتها بكل خدماتها و تحتوى على جميع الأنماط و المستويات السكنية لتستوعب جميع فئات المجتمع و يميز الوادي أيضا المشروعات التي سوف تقام على اطرافه. ومن ثم فقد تضمنت الفكرة التصميمية للمخطط وجود محور اخضر كبير رئيسي في قلب المدينة، وقد وزعت حوله المناطق السكنية و الخدمية بمختلف أنواعها في صورة وديان، و في قلب كل وادي انقسام الى مجموعة من (الواحات) و قد احتوى المخطط أيضا على تعريف خاص ان (الواحة) هي: المنطقة المركزية لكل وادي و تتكون من حديقة مركزية و منطقة خدمات مركزية لقاطني الاحياء السكنية.



شكل (٥-٣٠) (الوديان) الفكرة العامة للمخطط العام للعاصمة الادارية الجديدة

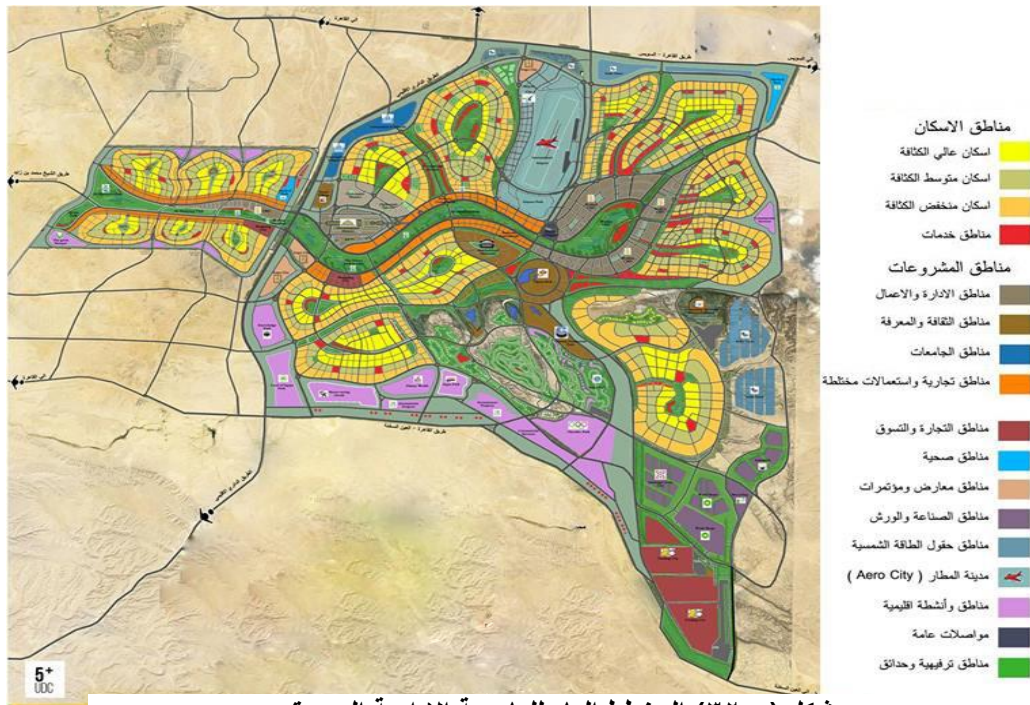
المصدر: <https://cubeconsultants.org/home/cairocapital>

### ٥-٢-٥ المخطط العام لاستعمالات الأراضي بالعاصمة الإدارية الجديدة:

اشتمل المخطط العام على ثلاث مراحل تخطيطية تنموية، و قد قسمت هذه المراحل كقطاعات طولية لتضمن ان تحتوى كل مرحلة على إقامة جزء من إجمالي الخدمات و المكونات الرئيسية في المدينة و من أهمها المحور الأخضر المركزي في قلب المدينة. و تمتاز المرحلة الأولى فيه بانها تحتوى على الجزء الخاص بالأنشطة الإدارية و الحكومية فيما ما يعرف بالحي الحكومي المميز للمدينة، على ان تستكمل باقي الخدمات الإقليمية و القاعدة الاقتصادية و ما يتبعها من مناطق سكنية على مرحلتين متتاليتين، و تحتوى أيضا المرحلة الأولى على إقامة المطار الخاص بالمدينة الجديدة، مع إقامة مجموعة سكنية ضخمة تسمى (وادي المصريين) و بها ستة مناطق سكنية مخططة لكي تستوعب المليون و نصف نسمة الأولى المستهدفة في المخطط و قد كانت نسب استعمالات الأراضي كما هو موضح في الجدول (٥-٣) و الشكل النهائي العام للمخطط كما هو موضح في الشكل (٥-٣٢).

النسبة المئوية	الاستعمال (كم <sup>٢</sup> )	الاستعمال
٣,٨%	٢٠,٦	الأنشطة الحكومية
١٠%	٦٨,٧	الخدمات
٣٠%	٢٠٦,١	السكنى
٢٠,٦%	١٣٧,٤	مشروعات إقليمية
١٥%	١٠٣,٠٥	مناطق مفتوحة
٢٠%	١٣٧,٤	طرق ومرافق
١٠٠%	٦٨٧	الإجمالي

جدول (٥-٣) توزيع مساحات استعمالات الاراضى و الانشطة بالعاصمة الادارية الجديدة



شكل (٥-٣٢) المخطط العام للعاصمة الإدارية الجديدة

المصدر: <http://www.udc5.com/service/planning/#>

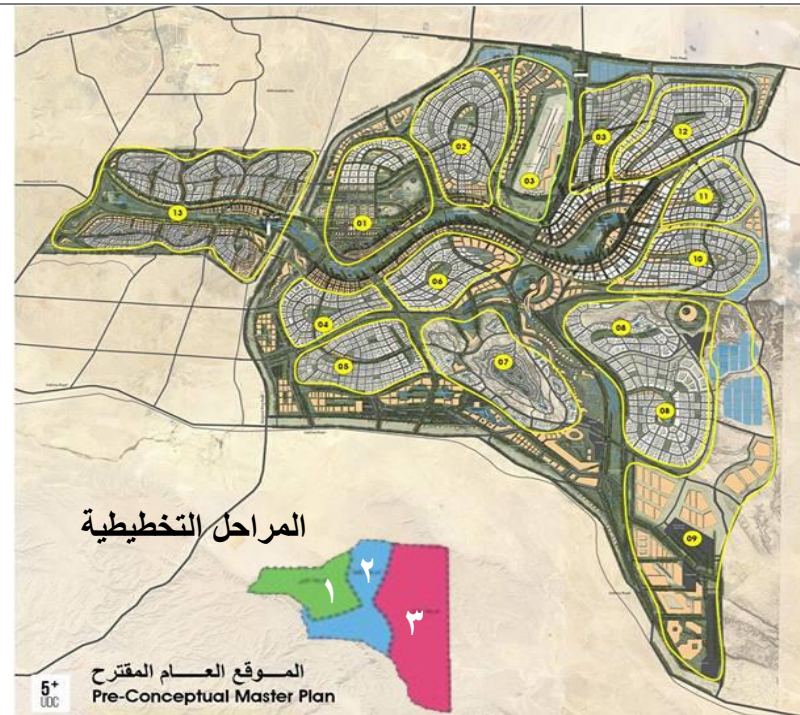
<sup>1</sup> [http://newcities.gov.eg/know\\_cities/NewCapital/default.aspx](http://newcities.gov.eg/know_cities/NewCapital/default.aspx)



و قد ضم المخطط مجموعة كبيرة من المناطق المخصصة للمشروعات المختلفة مثل :

- مناطق الإدارة والاعمال
- مناطق الصناعات والورش
- مناطق معارض ومؤتمرات
- مناطق الثقافة والمعرفة
- مناطق تجارية
- مناطق صحية
- مناطق الجامعات والمدارس
- مناطق التجارة والتسوق
- أنشطة إقليمية وترفيهية

و قد تم توزيع كل تلك الخدمات و الاستعمالات الإقليمية و المحلية في شكل ١٣ وادى منفصل، و يضم كل وادى مجموعة من الاحياء و المناطق السكنية متعددة الانماط و المستويات السكنية، و كذلك و جزء مركزي يضم الخدمات العامة و جزء للمشروعات المميزة و المنتشرة في ارجاء المدينة و كانت الوديان كما هي موضحة في الشكل (٥-٣٣):

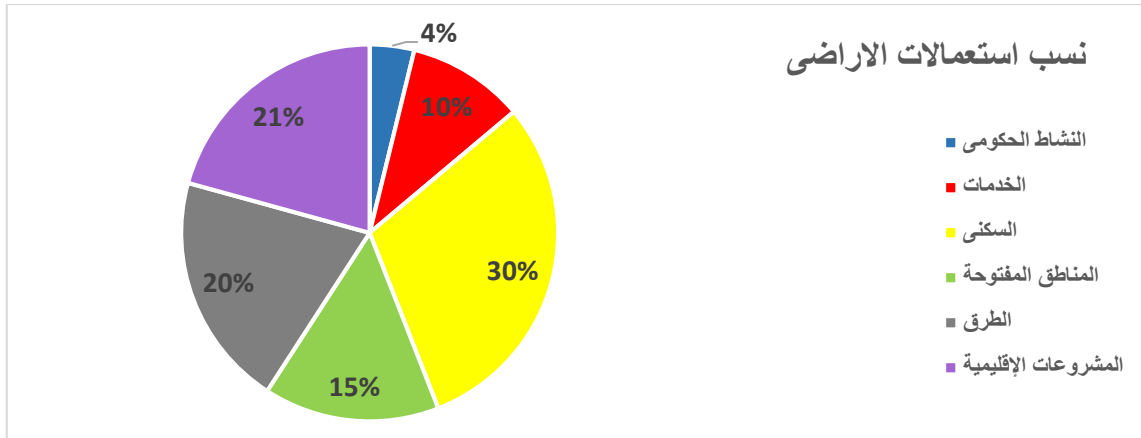


المصدر: <http://www.udc5.com/service/planning/#>

١- وادى الحكم (للحكومة)	٨،٤٦٨ فدان
٢- وادى الاعمال	٩،٤٩٠ فدان
٣- وادى المال (التجارة)	١٤،٣٠٨ فدان
٤- وادى العالم (سفارات و مراكز دوليه)	٦،١٣٢ فدان
٥- وادى المعرفة (جامعات و أبحاث)	٨،٦١٤ فدان
٦- وادى الفنون و الثقافة	٥،٨٤٠ فدان
٧- وادى الأخضر (البيئة)	١٠،٩٥٠ فدان
٨- وادى الحياه (الترفيه و الرياضة)	٢٠،٢٩٤ فدان
٩- وادى التخطيط	٣٦،٢٠٨ فدان
١٠- وادى العدالة (المحاكم)	٧،٧٣٨ فدان
١١- وادى المعلومات (الاتصالات و الاعلام)	٧،٣٠٠ فدان
١٢- وادى الامل	١٠،٦٥٨ فدان
١٣- وادى المصريين (التكامل)	١٥،٢٠٠ فدان

شكل (٥-٣٣) توزيع استعمالات الودية المكونة للعاصمة الادارية الجديدة

و من الملاحظ ان الأنشطة الحكومية ضمن المخطط العام قد وصلت النسبة المئوية بها الى ٣،٨ % من إجمالي مساحة المخطط، و مع وجود مجموعة الخدمات الإقليمية و المشروعات الاستثمارية و الخدمات العامة على مستوى المدينة بنسبة ٢١% نجد بان النسبة قد وصلت الى ٢٤،٨% من إجمالي مساحة المدينة، مما يعطى المدينة الطابع الاستثماري للمشروعات الإقليمية كقاعدة اقتصادية للعاصمة الجديدة، و قد احتوى المخطط على ١٥% من إجمالي مساحة المخطط للمناطق الخضراء و المفتوحة و التي تعكس الاهتمام بالبيئة و تحقيق مبادئ المخطط و التي قامت على اسس المدن الخضراء، رغم صعوبة الموقع في طبيعته الصحراوية. و يوضح الشكل التحليلي (٥-٣٤) توزيع نسب استعمالات الأراضي في العاصمة الجديدة.



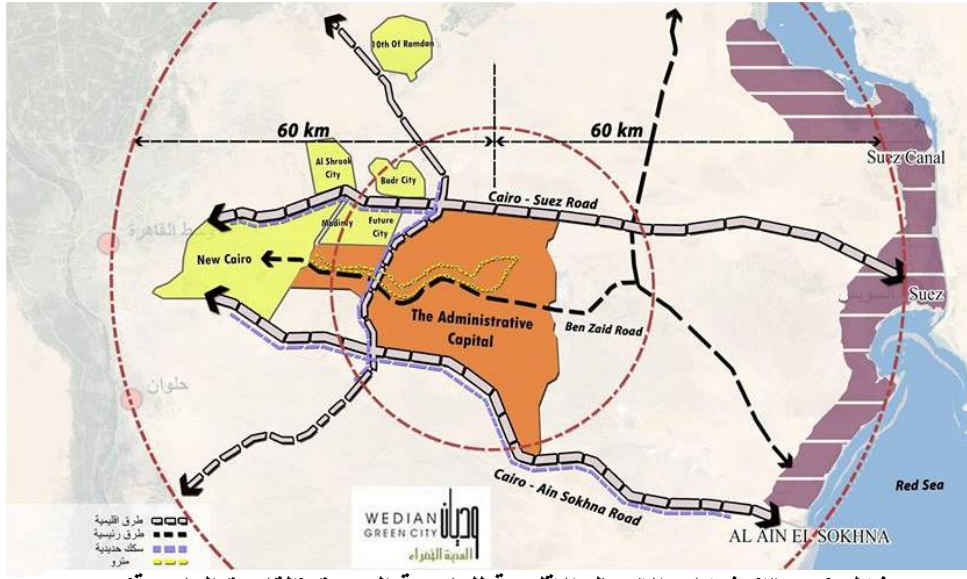
شكل (٥-٣٤) ديجرام تحليلى لنسب استعمالات الاراضى بالعاصمة الادارية الجديدة

المصدر: الباحث

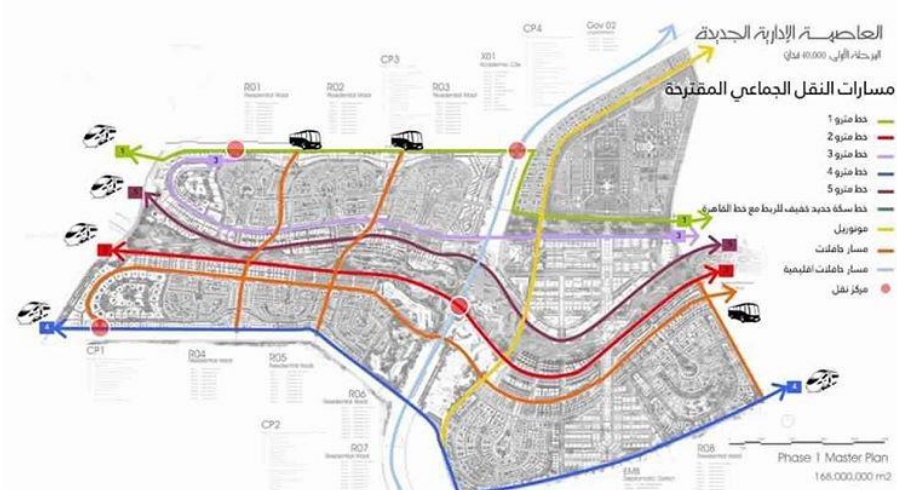
### ٥-٥-٢-٣ الاتصالية و الترابط بين القطاعات الرئيسية لاستعمالات الأراضى في العاصمة الإدارية الجديدة:

لما كانت الاتصالية أحد المبادئ التخطيطية للمدينة الجديدة فقد احتوت المدينة على مجموعة كبيرة من وسائل الاتصال المختلفة و التي من شأنها تسهيل عملية التنقل على مختلف المستويات بمرجعيه تراعى سلامة البيئة و تساعد على الاستدامة و تحقيق المبادئ العامة لتكون مدينة للمشاة و الدرجات الهوائية. و لقد انعكس ذلك في العلاقة بين التجمعات العمرانية المحيطة و أهمها القاهرة الكبرى فكما هو موضح في الشكل (٥-٣٥) فضلا عن الاتصال بالطرق السريعة المحيطة بالمدينة و المتمثلة في طريق القاهرة السويس شمالا، و طريق القاهرة العين السخنة جنوبا، و طريق الدائري الإقليمي الجديد غربا، فقد تم امداد الطريق الرئيسي و المار بعرض المدينة كلها من قلب التجمع الخامس – القاهرة الجديدة- لتحقيق اتصاليه مباشرة مع القاهرة و ما حولها من تجمعات عمرانية قائمة، اما بالنسبة لخطوط السكك الحديدية فقد احتوى المخطط على امداد لخطوط السكك الحديدية من قلب القاهرة و موازيا للطرق السريعة المؤدية للمدينة شمالا و غربا و جنوبا. اما بالنسبة للمستوى العمراني و الاتصالات بين الأنشطة المختلفة داخل المدينة فقد تم الاستعانة بخطوط مترو و مونوريل و مسار حافلات داخلية كحل لت تحقيق الاتصالية الداخلية في قلب المدينة كما بالشكل (٥-٣٦)، فضلا عن تواجد شبكة من الطرق الرئيسية و التي تمر بأهم الأنشطة الاستثمارية داخل المدينة من مجمعات إدارية و تجارية و مشروعات إقليمية. و على المستوى النقل الجوي فقد احتوى المخطط أيضا على مطار دولي في قلب المدينة على مساحة ٣٣ كم<sup>٢</sup> سوف يقوم بالتغطية كافة الاتصالات الجوية داخليا و خارجيا.

<sup>1</sup> <https://cubeconsultants.org/home/cairocapital/>



شكل (٥-٣٥) شبكات الاتصال الإقليمية للعاصمة الجديدة (القاهرة العاصمة)

المصدر: <https://cubeconsultants.org/home/cairocapital/>

شكل (٥-٣٦) شبكات الاتصال الداخلية في المرحلة الأولى للعاصمة الجديدة (القاهرة العاصمة)

المصدر: <https://cubeconsultants.org/home/cairocapital/>

#### ٥-٥-٢-٤ المنطقة المركزية للأنشطة الحكومية والإدارية والهيئات الدبلوماسية:

تقع المنطقة المركزية و يتواجد بها المركز الخاص بالحكم – موطن الوزارات و البرلمان و الرئاسة- ضمن وادى الحكم و الذى يقع في قلب المخطط، في المرحلة الأولى منه على مساحة حوالى ٨٥٠٠ فدان. وقد وصلت نسبة الجزء الحكومي من المخطط الى حوالى ٣,٨ % من أجمالي المدينة بأكملها، و قد روعي في التخطيط الخاص بهذه المنطقة ان تأخذ طابع مختلف عن باقي التصميم العمراني للمدينة ، و كعادة المدن العواصم كان الاتجاه نحو التشكيل المحوري و الذى يضم على جانبيه مباني الوزارات و الهيئات الحكومية و في نهاية المحور تكون المباني الأكثر أهمية مثل القصر الرئاسي او مبنى البرلمان كما هو موضح في الشكل (٥-٣٧). و قد قسمت المنطقة الى قطاعين اساسيين شمالا و جنوبا و قد كان ترتيبهم كالتالي:

- القطاع الأول: و هو القطاع الشمال، و يضم مجموع مباني الوزارات و مقرات الوزراء و يتوسط القطاع مبنى مجلس النواب و ساحات تذكارية كبيرة و الحجم و ينتهى بقاعة مؤتمرات من ناحية و بالقصر الرئاسي من ناحية أخرى.



- **القطاع الثاني:** و هو القطاع الجنوبي، و يضم مجموع المباني الخاصة بالهيئات الحكومية القومية و الإقليمية و كذلك يضم عدد من المتاحف و عدد من المباني الخدمية و التجارية، كما هو موضح في الشكل (٣٨-٥).

و قد تضمنت المنطقة كذلك نسبة كبيرة من المناطق الخضراء و المفتوحة و المسطحات المائية و الساحات التذكارية، فضلا عن اتصال المنطقة جنوبا بالنهر الأخضر الأكبر عبر المدينة، و قد روعي في تصميمات المباني ان تعكس الهلوية الحديثة لعمارة القاهرة الإسلامية، و كذلك النسب التصميمية للفراغات العمرانية ذات الطابع التذكاري.



شكل (٣٧-٥) مخطط توزيع استعمالات الأراضي في المنطقة المركزية العاصمة الادارية

المصدر: <https://cubeconsultants.org/home/cairocapital>



شكل (٣٨-٥) مخطط توزيع الوزارات الحكومية في القطاع الشمالي لوادي الحكم

المصدر: <https://cubeconsultants.org/home/cairocapital>

## ٥-٢-٥-٥ النهر الأخضر (الحديقة المركزية):

باعتقاد مفهوم المدينة الخضراء كأحد الأسس التخطيطية لهذه العاصمة الادارية الجديدة، حيث بلغ نصيب الفرد من المسطحات الخضراء و الحدائق العامة ١٥ م<sup>٢</sup>، فقد امتد بطول المدينة كلها محور يضم مجموعة كبيرة من الحدائق و المناطق المفتوحة، حيث يصل طول هذا المحور الى ٣٠ كم و بعرض يتراوح بين ٣٠٠ الى ٨٠٠ م أي ما يجعل مساحته الإجمالي ٥٠٠٠ فدان أي يمثل ٣%<sup>١</sup> تقريبا من أجمالي مساحة المدينة كلها، و قد تم تقسيم هذا المحور الأخضر الى ١٠ مناطق او حدائق متكاملة كما هو موضح بالشكل (٣٩-٥) تتسمى بحدائق الوديان المركزية، كما ان هناك أيضا تواجد و انتشار للمناطق الخضراء و المفتوحة داخل كل منطقة سكنية.



شكل (٣٩-٥) الحديقة المركزية (النهر الأخضر) في العاصمة الادارية الجديدة (القاهرة العاصمة)

المصدر: <https://cubeconsultants.org/home/cairocapital/>

## ٥-٢-٥-٥ الوادي السكنى:

يحتوى المخطط على ١٦ وادى سكنى، اختلف كل منهم في مساحته الكلية حيث تراوحت المساحة لكل وادى من ٣٥٠٠ فدان و حتى ٦٥٠٠ فدان تضم فيهم حوالى مليون و نصف وحده سكنية، وقد روعي في توزيع الاودية السكنية بان تكون على طول المحور الأخضر و الممتد بعرض المدينة حتى يتسنى لكل وادى الاتصال المباشر بالمحور الأخضر، فضلا عن اتصال كل وادى سكنى بالنهر الأخضر من خلال الواحه و التي تمثل الامتداد للمناطق الخضراء و المفتوحة من قلب المدينة ( النهر الأخضر) الى قلب الوادى السكنى، على ان يفصل بينهم بالأنشطة ذات الاستعمال المختلط من تجارى او ادارى او ترفيهى كما هو موضح في الشكل (٤٠-٥). و يحتوى الوادى السكنى بداخله على جميع الأنماط الإسكان المختلفة حيث يحتوى ٣٥% منه على الإسكان العالى الكثافة، و ٥٠% منه على إسكان متوسط الكثافة، و ١٥% منه على إسكان منخفض الكثافة. و يمثل الاستعمال السكنى كله بصفة عامة حوالى ٣٠% من مساحة المدينة.

<sup>1</sup> <http://www.udc5.com/service/planning/#>





شكل (٤٠٠-٥) فكرة و توزيع الاودية السكنية في مخطط العاصمة الجديدة

المصدر: <https://cubeconsultants.org/home/cairocapital>

## ٦-٥ خلاصة الفصل:

اختص الفصل باستعراض وتحليل النمط الثاني من أنماط المدن الجديدة والمستخدم كأسلوب لحل مشاكل القاهرة الكبرى، و هو المدن الجديدة في دور العواصم القومية، و قد استعرض الفصل بداية الأسباب و دوافع الضرورة و الحتمية لإنشاء عاصمة جديدة بعيدة عن القاهرة الكبرى، و قد تعددت تلك الأسباب ما بين العمرانية، و السياسية، و البيئية، و الاقتصادية، و الاجتماعية، و الأمنية.

كما تناول تحليل التجربة الأولى لنقل العاصمة الي مدينة السادات ودراستها على المستوى الإقليمي و العمراني في اطار مخطتها الأول كعاصمة عام ١٩٧٨، ثم استعراض الوضع القائم لها حاليا و الذي يوضح عجز المدينة عبر كل هذه السنوات عن الوصول للمستهدف منها ليس فقط من حيث دورها كعاصمة و الذي تراجع عنه لاحقا بعد تنفيذ المراحل الأولى منها، بل من دورها كمدينة صناعية قاطبة للسكان خارج الدلتا. كذلك تناول الفصل تحديد الأسباب التي أدت الى تغير وتحويل تلك المدينة مخططاتها الزمنية، و الذي رجع جزء كبير منها الى مشاكل في عمليات الإدارة العمرانية على مستوى المدن الجديدة بواجهة عام، و بطئ معدلات التنمية و تبعثر التنمية العمرانية، بالإضافة الى ما اختصت به هذه المدينة من غياب التنسيق و التكامل بين مختلف قطاعات الاعمال العامة و الخاصة.

بالنسبة للتجربة الثانية (العاصمة الإدارية الجديدة) فقد تم استعراض وتحليل كافة الخصائص التخطيطية المميزة للعاصمة بمختلف مستوياتها التخطيطية الإقليمية والعمرانية. و الذي يوضح الاختلاف و التميز في المفاهيم الأسس التخطيطية عن ما سبق ان ارتكزت عليه الأجيال الأولى من المدن الجديدة المصرية في أوائل الثمانينات، و من ضمنها مدينة السادات، على انه بقدر ما تهدف هذه المفاهيم و الأسس التخطيطية التي تم ترجمتها في الخصائص التخطيطية للعاصمة الإدارية الجديدة من تحقيق تميز و تفرد عمراني و اقتصادي و بيئي الا انه امكن استشراف بعض السلبيات من حيث اختيار الموقع الإقليمي المتقارب كثيرا من إقليمي الدلتا و القاهرة الكبرى، كذلك من الناحية العمرانية من حيث توقعات الحجم السكاني الكبير المستهدف و ما يترتب عليه من حبس مساحات عمرانية كبيرة، بالإضافة الى ما تم رصده من الناحية البيئية من حيث المبالغة في المساحات المفتوحة و الخضراء و التي تطلب بطبيعة الحال كميات كبيرة من المياه و قدرات على الصيانة قد لا تتحقق فعليا، فضلا عن مقدار الطاقة التي تحتاجها العاصمة الجديدة من كهرباء و ما سوف تستنفذه من موارد طاقة ضخمة. وسوف يتناول الفصل السادس العمل على اختبار ما تقدم في اطار المقارنات التحليلية مع التجارب العالمية السابق تناولها.

## الفصل السادس

عناصر قياس وتقييم مدى نجاح العاصمة الجديدة

## الفصل السادس

### عناصر قياس و تقييم مدى نجاح العاصمة الجديدة

#### ١-٦ مقدمة:

يعد نجاح المدن الجديدة باختلاف انواعها و بصفة خاصة العواصم الجديدة مرهون بمجموعة كبيرة من العوامل و المقومات ذات الصلات المختلفة بالاقتصاد والاجتماع و البيئة والدراسات التخطيطية العمرانية، و يعد احد اهم الجوانب المؤثرة في العملية التخطيطية هو اختيار الموقع المخصص للمدينة الجديدة، فبناء على هذا الموقع تتحدد مجموعة كبيرة من القرارات التخطيطية من توطين للسكان و الخدمات والاستثمارات، فضلا عن توطين للأنشطة الخاصة مثل الأنشطة ذات الطابع الإداري او الحكومي المميز لمدن العواصم.

#### ٢-٦ معايير قياس و تقييم مدى نجاح العاصمة الجديدة

من هذا المنطلق كان لابد من تركيز الضوء وتبسيطه على مجموعة من المعايير القومية و الإقليمية، و التي من اهمها اختيار الموقع والاسس والمعايير الكاملة الخاص باختيار هذا الموقع في اطار الخريطة القومية، فضلا عن دراسة علاقته بباقي التجمعات العمرانية في خريطة الدولة، ولتحقيق هذا المنظور الإقليمي و العمراني تم دراسة مجموعه من المعايير ومدى تحقيقها في مجموعة من الحالات الدراسية مكونه من خمس دول مضافا اليها مصر كحاله سادسة بتجربة مدينة السادات باعتبارها محاولة في زمنها نحو نقل الأنشطة الحكومية من القاهرة الى الغرب الدلتا. في كل مؤشر من هذه المؤشرات يمكن قياس وضع العاصمة الإدارية الجديدة المقترحة في مصر ومعرفة مدى تقاربها او تباعدها عن الأسس والمعايير التخطيطية المراد تحقيقها. وقد تضمنت هذه الدراسة مجموعة من المعايير والتي تم قياسها من اجل تحديد تميز الموقع المختار في الدول محل الدراسة عن غيره ومدى تحقيقه للمعايير المستهدفة.

#### ١-٢-٦ مؤشرات الدراسات القومية والإقليمية للعاصمة الجديدة:

انقسمت الدراسات حول المدن العواصم الجديدة والتي تناولها البحث الى جزء قومي و إقليمي، و جزء اخر عمراني، اما الجزء القومي فهو يعكس علاقة المدينة الجديدة كعاصمة قومية بالنسبة للخريطة القومية و الإقليمية للدولة، و ذلك لما لهذه المدينة من دور اداري يحمل الأهمية القومية لكافة التجمعات السكانية على مستوى الدولة، بل و الأهمية الدولية كونها قاعدة الحكم و القوى السياسية في الدولة، و لذلك جاءت الدراسات لتغطي العلاقات التخطيطية للمدينة الجديدة على المستوى القومي و الإقليمي.

#### ١-١-٢-٦ علاقة موقع العاصمة الجديدة بالنسبة للعاصمة القديمة:

من أوائل التحديات في اتخاذ القرارات التخطيطية في العاصمة الجديدة يكون في علاقتها بالعاصمة القائمة من حيث المسافة و مدى التباعد او التقارب بينهما و كيفية الوصول و الاتصال حيث ان العاصمة القائمة هي المقر الأساسي للأنشطة السياسية و الادارية محل الاهتمام على المستوى القومي، فنقلها يعنى احداث مقدار كبير من التغيرات على المستوى القومي للدولة، و قد خضعت هذه المسافة الى معايير تختلف باختلاف كل حاله، الا ان هناك مجموعة من المعايير و المؤشرات التي يتوجب على هذا الموقع الجديد تحقيقها و التي من شأنها ان تكون مشتركة بين كل هذه الحالات، و هذا هو المغزى من البحث في تحديد هذه الخصائص المشتركة بين كل هذه الحالات و التجارب الدراسية.

العاصمة الجديدة	الدولة	مسافة النقل و التباعد عن العاصمة القديمة (كم)
ياموسوكرو	ساحل العاج	٢٢٨
ابوجا	نيجريا	٥٤١
استانا	كزاخستان	٩٧٤
بتر اجايا	ماليزيا	٤٧
نايبداو	منيمار	٣٣٠
السادات	مصر	٩٠
العاصمة الادارية الجديدة	مصر	٤٥

جدول (٦-١) مسافة نقل العاصمة الجديدة من القديمة

و لقد تباينت مسافات التباعد بين العاصمة الجديدة و العاصمة القديمة في جميع الدول التي تمثل الحالات الدراسية للبحث، كما في الجدول (٦-١)، و كان من اقلهم مسافة نقل العاصمة الإدارية الجديدة في مصر (٤٥ كم) و في ماليزيا (٤٧ كم) و في تجربة مدينة السادات (٩٠ كم)، و في اطار المقارنة النسبية بين حالة مسافة نقل العاصمة الإدارية الجديدة المصرية و متوسط حالات العينات الدراسية الأخرى و مقداره ٣٢٣,٥ كم، يلاحظ ان مسافة نقل العاصمة في حالة مصر تعد صغيرة جدا بنسبة مئوية مقدارها ١٤ % فقط مقارنة بالمتوسط العام.

و كما هو موضح في الجدول (٦-١) فقد تنوعت المسافات التي تم بها نقل العاصمة الجديدة عن العاصمة القائمة، حتى ان هناك مسافات تم نقل اليها العاصمة الجديدة يصعب على دول اخرى نقل مثل هذه المسافة لمساحتها الصغيرة. و من ثم لإيجاد وحدة تمثل مؤشر مرجعي يمكن من خلالها تحقيق القياس و المقارنة العادلة، تم اللجوء الى العاصمة القائمة باعتبارها الاكثر جذبا في كل الدول التي تقوم بنقل العاصمة و علاقتها التباعديه بالعواصم الإدارية و الإقليمية لكل دولة. ثم تم دراسة المسافات التي تبعد بها هذه العاصمة القائمة عن غيرها من العواصم الإدارية الإقليمية والتي تنتشر في ارجاء الدولة كما هو موضح في الجدول (٦-٢)، حيث تم قياس المسافة و التي تبعد بها العاصمة القائمة عن اقرب عاصمة إدارية إقليمية او على مستوى المحافظات و كذلك ابعد عاصمة عنها، و اعتماد متوسط هذه المسافات كمسافة يعبر عن متوسط بعد العاصمة القائمة عن العواصم الإدارية و الإقليمية المختلفة في هذه الدول، و استخدم ذلك كمؤشر مرجعي يعكس مدى تقارب او تباعد العاصمة القديمة مع العواصم الإدارية الإقليمية في كل دولة، و يوضح الجدول (٦-٢) ان هذه القيمة تراوحت ما بين ٣٥٤ كم الى ١٣٠٩ كم.

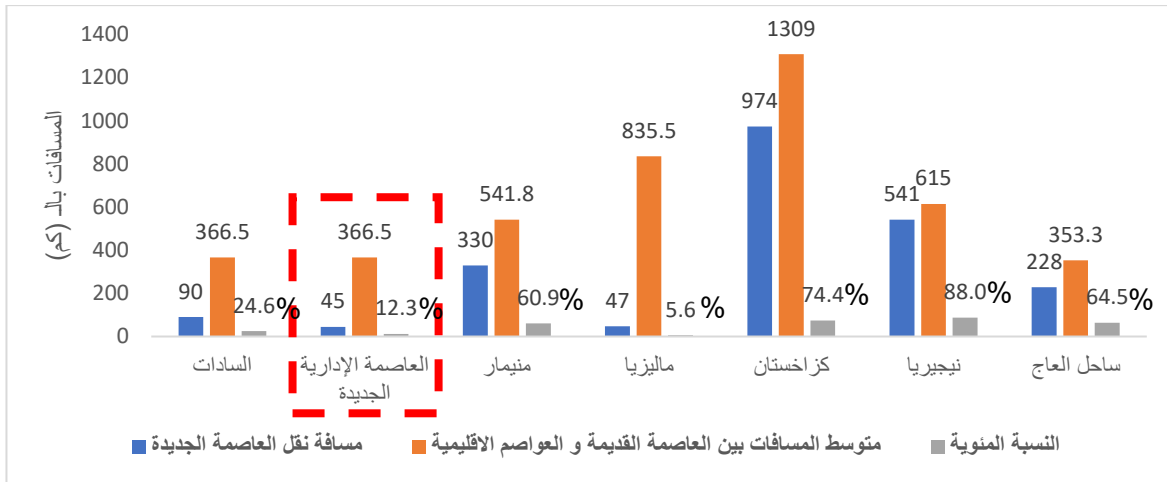
العاصمة القائمة للدولة	البعد عن أقرب عاصمة إدارية (كم)	البعد عن ابعد عاصمة إدارية (كم)	المتوسط (كم)
ابديجان (ساحل العاج)	Aboisso 90.6	Odiene 616	353.3
لاجوس (نيجريا)	Ikeja 12	Maiduguri 1218	615
المانتى (كزاخستان)	Zhambyl 479	Oral 2139	1309
كولالمبور (ماليزيا)	Shahalam 45	Kota Kin 1626	835.5
ياجون (منيمار)	Buga 80.6	Myitkyina 1003	541.8



366.5	Aswan	Banha	القاهرة الكبرى (مصر)
	685	48	

جدول (٦-٢) بعد العاصمة القديمة عن العواصم الادارية للأقاليم و المحافظات

و بالمقارنة بين متوسط المسافات التي تم احتسابها بين العاصمة القائمة وبين العواصم الإدارية الإقليمية وعلى مستوى المحافظات، مع المسافة التي تم بها نقل العاصمة الجديدة عن العاصمة القائمة كما هو موضح في شكل (٦-١). نجد ان اربع دول من الستة، كانت نسبة تحقيق او اقتراب مسافة نقل العاصمة الجديدة من متوسط المسافة بين العاصمة القديمة و العواصم الادارية للدولة قد تقاربت بنسبة تزيد عن ٧٠ % الا ان في حالة ماليزيا و مدينة السادات لم يتحقق ذلك التقارب.



شكل (٦-١) مقارنة تحليلية بين مسافة بعد العاصمة الجديدة عن العاصمة القديمة الى متوسط بعد العواصم الإقليمية القائمة من العاصمة القديمة

بمقارنة مسافة نقل العاصمة الجديدة لمصر عن العاصمة القديمة (القاهرة الكبرى) مع متوسط مسافات التباعد بين العواصم الإدارية للمحافظات عن العاصمة القديمة (القاهرة الكبرى) و التي تظهر من الشكل (٦-١) انها بنسبة ١٢,٥%، و بناءا عليه يتضح عدم احداث نقله كبيرة مؤثرة عمرانيا للخروج من النطاق التقليدي لتركز العمران في وادي النيل و الدلتا. كما انه عند مقارنة العلاقة النسبية بين العاصمة الجديدة لمصر و متوسط المسافات بين العاصمة القديمة (القاهرة الكبرى) و العواصم الإدارية للمحافظات (البالغة ١٢,٥%) مع باقي القيم المناظرة للدول الخمسة العالمية محل الدراسة، و التي تبلغ على الترتيب: منيمار ٦٠%، ماليزيا ٥%، كازخستان ٧٥%، نيجيريا ٨٧%، ساحل العاج ٦٤%، و متوسطهم العام ٥٨%، فإننا نجد من المقارنة ان القيمة النسبية في حالة مصر البالغة ١٢,٥% تعد منخفضة كثيرا بالمقارنة بالمتوسط العام لهذه النسبة من التجارب العالمية و البالغة ٥٨%. حيث يمكن القول انه لكي يتحقق الارتباط النسبي بين حالة العاصمة الجديدة لمصر و المتوسط العام للدول الأخرى التي تمثل العينة الدراسية، فانه يجب ان تكون العاصمة الإدارية الجديدة بمصر على بعد حوالى ٢٥٠ كم بعيدا عن العاصمة القائمة (القاهرة) و هي مسافة تعادل ستة اضعاف المسافة الحالية الفعلية و البالغة ٤٥ كم.

#### ٦-٢-١-٢-٦ علاقة موقع العاصمة الجديدة بأكبر المراكز الحضرية في الدولة:

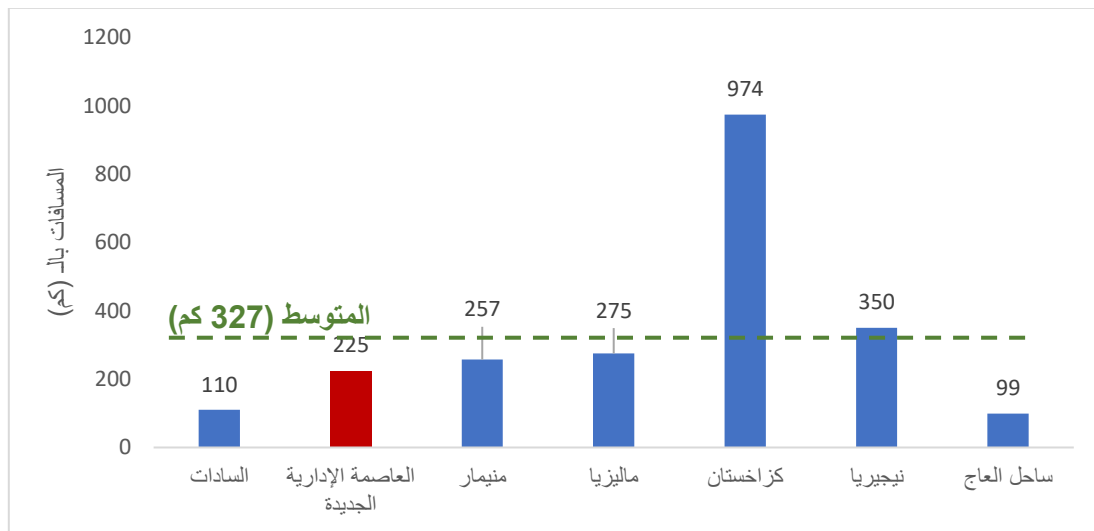
تعد العاصمة القائمة هي من اهم المصادر التي سوف تعتمد عليها العاصمة الجديدة في اجتذاب المقدار المطلوب من السكان و الأنشطة و الاستثمارات، الا ان المخططات عادة ما تحوى داخلها مؤشرات و محفزات ما سوف تحدته العاصمة الجديدة من تغير في التجمعات المحيطة بها، و من اهم هذه التجمعات ايضا؛ التجمع الاكبر عمرانيا و حضريا ثم العواصم الادارية المنتشرة في انحاء الدولة، التي لا بد من قياس و تحديد علاقته بالعاصمة الجديدة من موقع و وسائل الاتصال مباشر و غير المباشر، حيث انه يعد

من اهم المصادر الرئيسية التي سوف يتحول عنها مقدار كبير الي العاصمة الجديدة من سكان و أنشطة و استثمارات. و التجمع الحضري الاكبر في اعداد السكان لا يشترط بان يكون من احدى العواصم الادارية، و لا حتى العواصم القومية للدولة، بل هو التجمع الاكثر استحوادا على اعداد السكان، فضلا عن احتواءه عن النسبة الاكبر من التركزات للأنشطة الحضرية و الخدمات العامة و الاستثمارات.

العاصمة الجديدة	الدولة	البعد عن أكبر مركز حضري (كم)
ياموسوكرو	ساحل العاج	٩٩
ابوجا	نيجيريا	٣٥٠
استانا	كزاخستان	٩٧٤
بتراجايا	ماليزيا	٢٧٥
نايبيداو	منيمار	٢٥٧
السادات	مصر	١١٠
العاصمة الجديدة	مصر	٢٢٥

جدول (٦-٣) بعد العاصمة الجديدة عن اكبر مركز حضري

و في معظم الدول النامية نجد بان العاصمة القائمة هي أكبر تجمع حضري داخل حدود الدولة، و حيث انه قد تم دراسة العلاقة بين موقع العاصمة الجديدة مع العاصمة القديمة، فكان لابد من الانتقال الى دراسة العلاقة مع اكبر التجمعات الحضرية في الدولة و يقع من حيث الترتيب بعد العاصمة القديمة، كما هو الحال في مصر، حيث تمثل الاسكندرية اكبر التجمعات الحضرية بعد القاهرة الكبرى. وقد تم تحديد البعد عن تلك التجمعات الكبرى للدول محل الدراسة كما هو موضح في الجدول (٦-٣) حيث يتراوح ما بين ١١٠ كم الى ٩٧٤ كم.



شكل (٦-٢) بعد العاصمة الجديدة عن اكبر مركز حضري في الدولة

و بحساب المتوسطات للقيم السابقة نجد بان المتوسط هو ٣٢٧،٥ كم و عليه يمكن القول بان أفضل موقع لتوطين العاصمة الجديدة يجب ان يكون على مسافة حوالي ٣٣٠ كم بعيدا عن أكبر تجمع حضري يلي العاصمة القديمة. وبمقارنة العاصمة الجديدة المقترحة لمصر نجد بان هذا الموقع الجديد يعد قريب من اكبر تجمع حضري بعد القاهرة و هو الاسكندرية حيث انها تبعد حوالي ٢٢٥ كم.

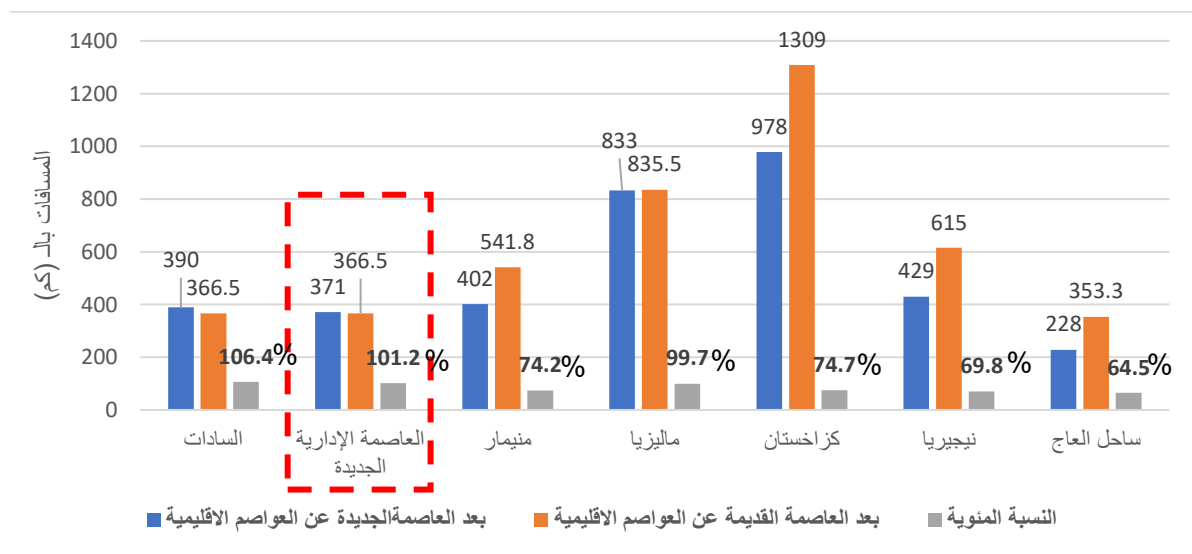
## ٣-١-٢-٦ علاقة موقع العاصمة الجديدة بالنسبة للعواصم الإقليمية و الإدارية:

ان أهمية دراسة علاقة موقع العاصمة الجديدة بالنسبة للعواصم الإقليمية الادارية تأتي في المرتبة الثالثة من حيث الأهمية لكونها مورد امداد العاصمة الجديدة بالسكان و الانشطة، و قد تم اعتماد علاقة العاصمة القائمة بالعواصم الادارية كمرجع نحو علاقة العاصمة الجديدة بالعاصمة القديمة تبعا لكل دوله فيما سبق. وفي هذا التحليل يقوم البحث بعقد بمقارنة بين علاقة العاصمة القائمة و العواصم الإدارية من ناحية و علاقة العاصمة الجديدة بنفس العواصم الإدارية من ناحية أخرى لاستيضاح مدى تقارب او الاختلاف بين هاتين العلاقتين النسبيتين لألقاء الضوء على مدى الارتباط المرجعي الاسترشادي بين حالة اختيار الموقع للعاصمة الجديدة.

العاصمة الجديدة للدولة	البعد عن أقرب عاصمة ادارية (كم)	البعد عن ابعد عاصمة ادارية (كم)	المتوسط (كم)
ياموسوكرو (ساحل العاج)	69	387	228
ابوجا (نيجريا)	148	710	429
استانا (كزاخستان)	214	1743	978.5
بتراجايا (ماليزيا)	45	1621	833
نايبداو (منيمار)	120	685	402.5
السادات (مصر)	45	735	390
العاصمة الادارية الجديدة (مصر)	66	676	371

جدول (٦-٤) المسافة بين العاصمة الجديدة و العواصم الادارية للأقاليم و المحافظات

و يوضح الجدول (٦-٤) تحديدا لتلك المسافات الواقعة بين أقرب عاصمة إقليمية ادارية و ابعدهم عن العاصمة الجديدة في كل دولة و تم ايضا احتساب المتوسط لتلك المسافات لاعتباره مؤشرا ادليلا عن البعد بين العاصمة الجديدة و باقي العواصم الإدارية للأقاليم و المحافظات بالدولة، و الذي تراوح ما بين ٢٢٨ كم و ٩٧٨ كم.



شكل (٦-٣) مقارنة بين متوسطات البعد العاصمة الجديدة عن العواصم الإدارية للأقاليم و المحافظات

يوضح الشكل (٦-٣) المقارنة التحليلية بين مقدار متوسط بعد العاصمة الجديدة عن العواصم الادارية الإقليمية. و متوسط بعد العاصمة القديمة عن العواصم الادارية الإقليمية جدول (٦-٢)، حيث يمكن ملاحظة التباين بين الحالات المختلفة و التي قد تكون متطابقة كما في الدول مثل ماليزيا، والسادات، والعاصمة الجديدة لمصر او مختلفة كما الحال في باقي الدول محل الدراسة ( كزاخستان- نيجيريا- منيمار- ساحل العاج) و في هذه الاختلافات يلاحظ بان بعد العاصمة القائمة عن العواصم الإدارية الإقليمية اعلى في قيمته من حالة بعد العاصمة الجديدة و يعنى ذلك بان موقع العاصمة الجديدة بين مواقع العواصم الإدارية و الإقليمية، كان اكثر تقاربا و تمركزا و توسطا بينهم مقارنا بحاله العاصمة القائمة، و لقد تراوح مقدار الاختلافات النسبية بين الحالتين ما بين ٢٥% (كزاخستان) و ٣٥% (ساحل العاج) و ذلك بمتوسط عام ٣٠%.

وفى حالة العاصمة الجديدة في مصر، يلاحظ بانها في حالة تطابق مع حالة العاصمة القديمة (القاهرة) أي انه لم يحدث أي تغيير حقيقي في صفة التوسط و التمركز بين العواصم الإدارية و الإقليمية، على الرغم من حدوث مثل هذه التغييرات بالنسبة لاربع حالات دراسية من النماذج الدراسية المختارة، و ذلك باتجاه تحقيق المزيد من خاصية تقارب العاصمة الجديدة و توسطها و تمركزها بين العواصم الإدارية الإقليمية على مستوى الدولة.

#### ٦-٢-١-٤ علاقة موقع العاصمة الجديدة بالأحجام السكانية للتجمعات العمرانية الواقعة داخل النطاقات التأثيرية لها:

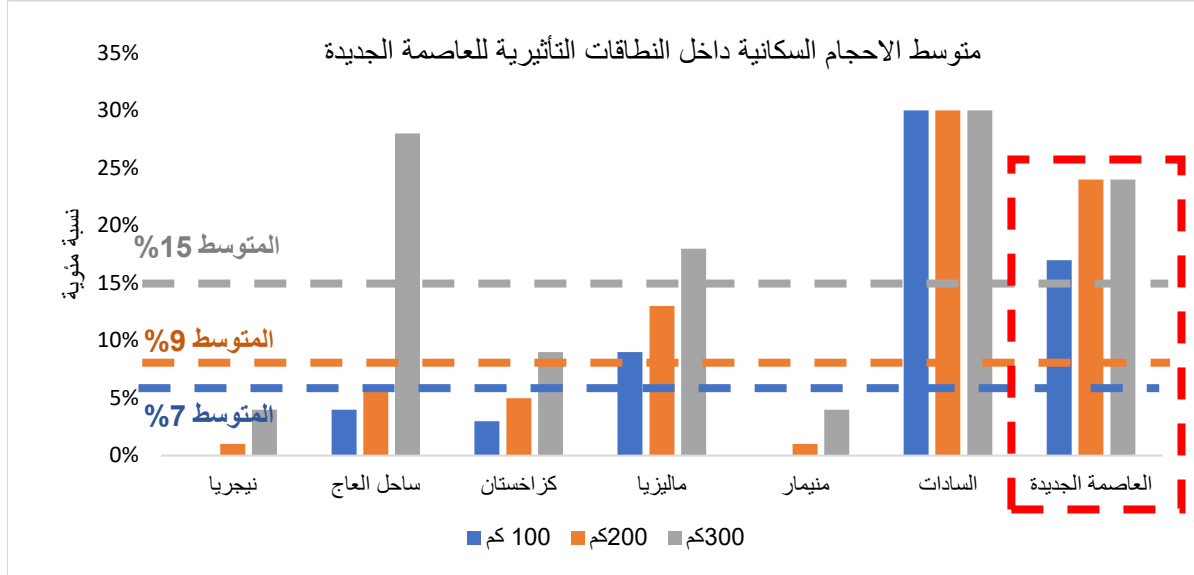
يختص هذا التحليل بدراسة موقع العاصمة الجديدة وعلاقته بالتجمعات العمرانية المحيطة، و من ثم بالأحجام السكانية المشمولة داخل نطاقاته التأثيرية، و قد تم تحديد نطاقات تأثيريه لهذه الدراسة وهي ١٠٠ كم، ٢٠٠ كم، ٣٠٠ كم وأكبر من ٣٠٠ كم حول العاصمة الجديدة وقياس مقدار ما تتوافر بها من الاحجام السكانية داخل كل نطاق، و قد تم الاخذ في الحسبان التجمعات العمرانية الأكثر من ٢٥٠ الف نسمة. تم اعتماد هذه النطاقات على أساس إمكانية الوصول اليومية من وإلى العاصمة الجديدة خلال رحلات اليوم الواحد، وكذلك ٢٠٠ كم و ٣٠٠ كم و التي تحدث لغرض الحصول على ما تضمنه العاصمة من خدمات حكومية و إدارية و اقليمية.

العاصمة الجديدة	حجم السكان (١٠٠ كم)	حجم السكان (٢٠٠ كم)	حجم السكان (٣٠٠ كم)	الحجم الإجمالي للسكان
ياموسوكرو (ساحل العاج)	562,929	989,248,1	623,380,6	350,531,22
ابوجا (نيجيريا)	00,0	702,581,1	904,910,5	094,614,142
استانا (كزاخستان)	173,496	171,847	728,503,1	224,289,17
بتراجايا (ماليزيا)	620,730,2	397,873,3	649,530,5	017,228,30
نايبيداو (منيمار)	00,0	833,670	524,268,2	182,924,51
السادات (مصر)	843,899,10	508,134,11	508,134,11	000,626,36
العاصمة الادارية (مصر)	662,725,14	000,082,21	767,335,21	257,813,87

جدول (٦-٥) الاحجام السكانية داخل النطاقات التأثيرية للعاصمة الجديدة

و يتضمن الجدول (٦-٥) القيم الخاصة بتلك الاحجام السكانية للدول محل الدراسة داخل النطاقات التأثيرية الثلاثة، و بسبب الاختلاف في احجام السكان القومي من دولة لأخرى كان لا بد من توحيد طرق القياس

حتى يمكن تحقيق المقارنة المطلوبة. حيث لا يمكن مقارنة مصر ذات ٩٠ مليون نسمة بـ كزاخستان ذات ١٥ مليون نسمة فقط، لذا تم الاعتماد في المقارنة على إيجاد النسبة بين حجم السكان داخل النطاق التأثيري الى الحجم الكلي للسكان الدولة ككل. و اتخاذ هذه النسبة كمؤشر معياري في تقييم كفاءة موقع العاصمة الجديدة و نطاقاتها التأثيرية في احتواء التجمعات السكانية المحيطة



شكل (٦-٤) مقارنة متوسطات القيم النسبية للاحجام السكانية داخل النطاقات التأثيرية للعواصم الجديدة وكما يبين الشكل (٦-٤) ان خمس دول من الستة محل الدراسة و هم (ساحل العاج-نيجيريا-كزاخستان-ماليزيا-منيمار) قد تراوحت نسبة السكان داخل النطاق التأثيري الاول (١٠٠ كم) حول العاصمة الجديدة ما بين ١% الى ١٠%، الا ان النسبة المناظرة في حالة مصر بتجربتها السابقة و الحالية قد تراوحت بين ١٧% الى ٣٠%، و هذه النسبة المرتفعة تعكس تقارب موقع العاصمة الجديدة من التركزات السكانية الكبيرة في مصر (الدلتا و القاهرة الكبرى). و كذلك الحال في نطاق ٢٠٠ كم حيث تصل القيمة النسبية لتركيز السكان في حالة مصر الى ٣٠% من السكان يتواجد ضمن هذا النطاق. و هذا بطبيعة الحال يجعل موقع العاصمة الجديدة قريب جدا من التركزات السكانية الكبيرة حيث ان القيم المناظرة للدول الأخرى يتراوح ما بين ٧% الى ١٥% من احجام السكان القومية.

#### ٦-٢-١-٥ الاتصالية و الربط بين العاصمة الجديدة و التجمعات العمرانية القائمة:

من اهم المعايير الخاصة باختيار الموقع الجديد للعاصمة هو مدى اتصالية هذا الموقع بما حوله من تجمعات عمرانية ذات الاولوية في اتصال السكان للعاصمة الجديدة. و يجب ان يتناسب هذا النوع من الاتصال مع طبيعة الانتقال و طبيعة المواصلات في كل دولة. فالدول ذات المساحات الواسعة والتي تعتمد بشكل رئيسي على النقل الجوي كعنصر اتصال رئيسي لا بد من تحقيقه في العاصمة يختلف عن دولة تعتمد بشكل رئيسي على النقل البري و القطارات كوسيلة رئيسية للتنقل و النقل في مصر و قد قام هذا التحليل بتقسيم الاتصالية بالعاصمة الجديدة الى ثلاث اجزاء رئيسية قد تزيد او تنقص حسب احتياجات كل دولة الا انها المتعارف عليها و الاكثر شيوعا في معظم دول العالم، و من اولها الاتصال البري عبر الحركة الالية للمركبات الصغيرة و الكبيرة في الطرق و درجاتها المختلفة، و قد اعتمد هذا الاختلاف في الدرجات على اساس الفرق في التصنيف (و كذلك اعتبار المسافات و هذا النوع من الاتصال يفي باحتياج كل من هم ضمن النطاق الاول ١٠٠ كم ثم النطاق الثاني ٢٠٠ كم). يلي ذلك الاتصال عبر شبكات السكك الحديدية و استخدام القطارات باعتبارها احد اهم الوسائل البرية ايضا خصوصا في الدول النامية ذات المسافات القصيرة و المتوسطة و يكون ذلك في النطاق الثالث ٣٠٠ كم. أي انه يوسع من

الاتصالية إذا امكن ان يصل اليه مجموعات اكبر من السكان ، و ينتهى الامر بالاتصال عبر النقل الجوي والذى يمكن من خلاله اعتبار الدولة كلها ضمن نطاق هذا المستوى من الاتصال لما توفره من وقت من والى العاصمة الجديدة. و فيما يلى تحليل مستويات الاتصالية و الربط من العاصمة الجديدة و التجمعات القائمة وفق درجاتها الثلاثة كما يلى:

**أولاً: العلاقة بين موقع العاصمة الجديدة و التجمعات العمرانية من خلال شبكات الطرق بمستوياتها المختلفة:**

انقسمت مستويات الطرق فى هذا التحليل الى ثلاث انواع رئيسية وهى الطرق القومية National Road وهو الطريق ذو الدرجة الاعلى من حيث الاتصالية بالتجمعات الرئيسية و عبر مسافات قد تقطع فيها الدولة بأكملها او جزء كبير وقد يصل فى بعضها الى الاتصالية الدولية بالدول المجاورة كما هو الحال فى (كزاخستان -ونيجيريا) ، واتصال موقع العاصمة الجديدة بمثل هذه الطرق يعطيها الامكانية العالية للوصول و الاتصالية منها واليها . ولهذا قد تم تحديده بأعلى درجة فى التحليل بقيمة نسبية مقدارها ١٠٠ نقطة.

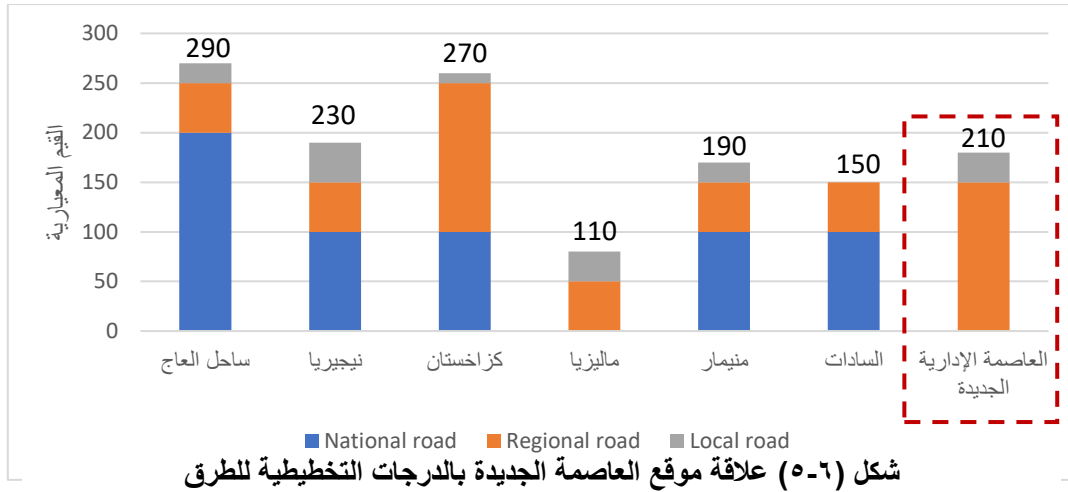
العاصمة الجديدة	National Road ١٠٠ نقطة	Regional road ٥٠ نقطة	Local road ٢٠ نقاط	القيمة المعيارية للاتصالية بالطرق
ياموسوكرو (ساحل العاج)	2*100	1*50	2*20	290
ابوجا (نيجريا)	1*100	1*50	4*20	230
استانا (كزاخستان)	1*100	3*50	1*20	270
بتراجايا (ماليزيا)	0	1*50	3*20	110
نايببداو (منيمار)	1*100	1*50	2*20	190
السادات (مصر)	1*100	1*50	0	150
العاصمة الجديدة (مصر)	0	3*50	3*20	210

جدول (٦-٦) تقييم اتصالية العواصم الجديدة تبعا لدرجات التخطيط للطرق

و يوضح الجدول (٦-٦) ان الطرق الاقليمية Regional Roads توجد فى المرتبة الثانية والتي من شأنها الاتصال بمجموعة من التجمعات العمرانية القائمة داخل نطاق الدولة فقط ولكن عبر مجموعة محدوده من الاقليم او اتصال اقليم بإقليم وهكذا، و قد أعطيت القيمة النسبية للاتصالية فى هذا المستوى ضمن الطرق بقيمة ٥٠ نقطة ، ثم تأتى الدرجة الثالثة وتضم الطرق المحلية Local road والتي تهدف الى تحقيق الاتصال بين التجمعات العمرانية القائمة مختلفة الاحجام داخل نفس الإطار الإقليمي الواحد الواقع فيه موقع العاصمة الجديدة. و قد أعطيت القيمة النسبية للاتصالية فى هذا المستوى من الطرق قيمة ٢٠ نقطة و قد تم تحديد هذه القيم النسبية المعيارية للطرق بناء على الاحجام المرورية لهذه الطرق و وفق مستويات تصنيفها، كما جاءت بدراسات الكود المصري لأعمال الطرق الحضرية و الخلوية و الاحجام المرورية بها.<sup>١</sup>

<sup>١</sup> الكود المصري لأعمال الطرق الحضرية و الخلوية، مركز بحوث الإسكان و البناء، وزارة الإسكان و المرافق و المجتمعات الجديدة، ١٩٩٨





و بناء على التحليل المقارن في الشكل (٥-٦)، نجد ان الدول مثل ساحل العاج-وكازخستان و نيجيريا هم الاعلى في الاتصالية اذا يتصل بها كل تلك الانواع السابقة من درجات الطرق ثم تأتي ( منيمار ) في المرتبة الثانية فبالرغم انها لا تحتوى على طريق محلى الا انها ذات تقييم عالي وهذا بسبب اتصالها بدرجات اعلى من الطرق قد تكون الاكثر اهمية فى الاتصال مثل الطرق القومية و الاقليمية، ثم تأتي في المرتبة الثالثة باقى العواصم الجديدة.

اما بالنسبة لحالة العاصمة الإدارية الجديدة في مصر فنجد بان التقييم الإجمالي متوسط حيث اتصل الموقع بطرق اقليمية و هو طريق القاهرة السويس وفقا لخريطة الأمم المتحدة لمصر<sup>1</sup> و كذلك طريق القاهرة العين سخنة و الطريق الدائري الإقليمي. بالضافة الى الاتصالات المحلية من خلال الطرق المحلية الثلاثة بها.

#### ثانيا: علاقة موقع العاصمة الجديدة بشبكات و خطوط السكك الحديدية القومية:

تعتبر السكك الحديدية من اهم وسائل النقل و المواصلات في الدول، خاصة في حالة كبر المسافات بين التجمعات العمرانية في هذه الدول، و من ثم تظل من اهم وسائل الاتصال والتي تحقق الاتصال الأسرع عبر المسافات الطويلة ، فضلا عن انها أحد اهم الوسائل الاتصال التي تعتمد عليها كوسيلة لنقل البضائع التجارية أيضا.

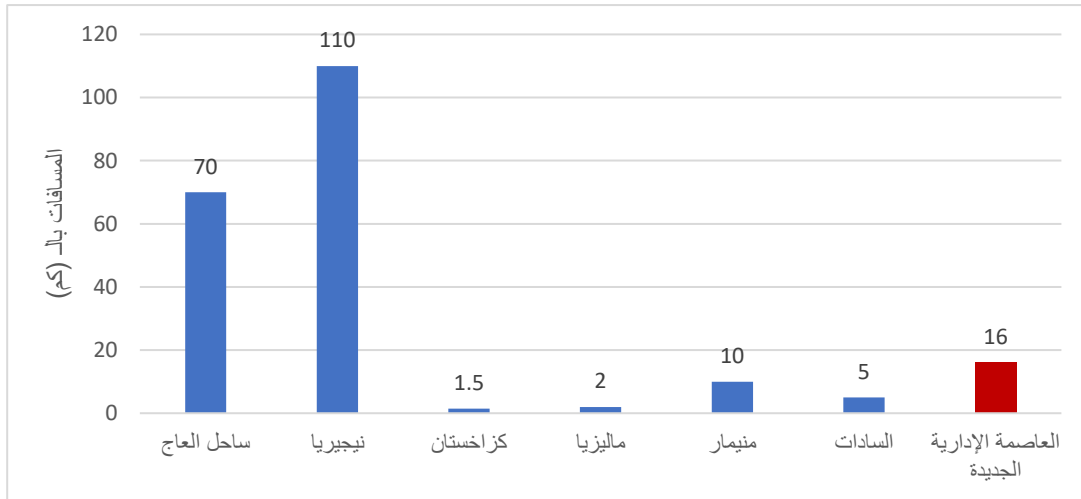
العاصمة الجديدة	البعد بين مركز المدينة و اقرب محطة قطار (كم)
ياموسوكرو (ساحل العاج)	70
ابوجا (نيجيريا)	110
استانا (كزاخستان)	1.5
بتراجايا (ماليزيا)	2
نايبداو (منيمار)	10
السادات (مصر)	5
العاصمة الجديدة (مصر)	16

جدول (٧-٦) علاقة موقع العاصمة الجديدة بالسكك الحديدية

و فى الجدول (٧-٦) و الشكل (٦-٦) يلاحظ تعيين للمسافات بين موقع اقرب محطة على شبكات السكك الحديدية و موقع العاصمة الجديدة للدول محل الدراسة و مقارنه بينهم، حيث نجد هناك اربعة حالات و

<sup>1</sup> <http://www.un.org/Depts/Cartographic/map/profile/egypt.pdf>

هم ( السادات، ماليزيا، كزاخستان، منيمار) يقع ضمن مخطتها بالفعل مرور خط للسكك الحديدية ملاصقا المدينة، اما قائم او مقترح وجوده ضمن المخطط و هذا يعكس قوة الاتصال في كل منهم و زيادة مقدار اعتمادها على القطارات كوسيلة نقل، و اما في حالة (ساحل العاج، نيجيريا) فقد تواجدت محطه السكك الحديدية على بعد ٧٠ كم، و ١١٠ كم بعيدا عن قلب العاصمة الجديدة. اما في حال العاصمة الجديدة في مصر فقد احتوى المخطط الخاص بالعاصمة على امتداد لخطوط السكة الحديد من قلب القاهرة الى العاصمة و هذا من اهم مميزات المخطط نظرا لاعتماد نسبة كبيرة من سكان مصر على السكك الحديدية في الرحلات اليومية.



شكل (٦-٦) علاقة العواصم الجديدة بخطوط السكك الحديدية القومية

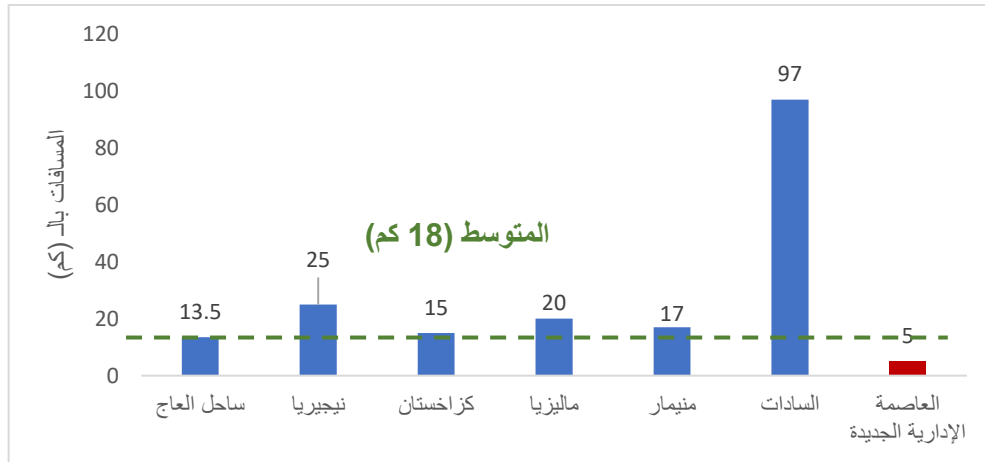
### ثالثا: علاقة موقع العاصمة الجديدة بالمطارات الدولية و الإقليمية:

يعد اتصال موقع العاصمة الجديدة بمطار دولي من الامور الهامة والتي يصعب التخلي عنها سواء على المستوى القومي او المستوى الدولي، باعتباره الوسيلة الاله في ربط هذا التجمع الجديد بجميع انحاء الدولة اولا ثم بجميع ارجاء العالم ثانيا كونه يعد المركز السياسي والإداري للدولة، و من هنا كان من أهمية تحديد علاقة العواصم محل الدراسة بوجود مطار دولي في نطاقها العمراني، و الذي يوضحه الشكل (٦-٧) حيث يبين وجود اتصالية مباشرة بالمطارات في كل حالات الدراسة بدرجات متفاوتة ما عدا (مدينة السادات) والتي قد ذكر في دراساتنا الاولية اعتماد المخطط على مطار القاهرة الدولي كوسيله اتصال دولية باعتباره يبعد ٩٧ كم من مدينة السادات.

و من دراسة مخططات استعمالات الأراضي للمدن الجديدة كعواصم في الدول محل الدراسة نجد بان موقع المطار قد تراوح بعده عن العاصمة مسافة ما بين ١٣ الى ٢٥ كم، حيث يصعب ايجاد مطار في قلت الكتلة العمرانية لمدينة جديدة مخططة. و في حاله العاصمة الجديدة لمصر نجد بان المخطط قد اشتمل بالفعل على مطار جديد ضمن مخطط استعمالات الأراضي، كما هو واضح في الجدول (٦-٨)، و ان المسافة بين العاصمة و بين المطار الدولي هي الاقل بين اقرانها من العواصم الدولية، على الرغم من وجود مطار القاهرة الدولي على بعد ٤٠ كم فقط من قلب العاصمة الادارية الجديدة.

العاصمة الجديدة	البعد بين مركز المدينة و اقرب مطار دولي (كم)
ياموسوكرو (ساحل العاج)	13.5
ابوجا (نيجريا)	25
استانا (كزاخستان)	15
بتراجايا (ماليزيا)	20
نايبيداو (منيمار)	17
السادات (مصر)	97
العاصمة الجديدة (مصر)	5

جدول (٦-٨) بعد المطار عن قلب العاصمة الجديدة



شكل (٦-٧) علاقة العاصمة الجديدة بالمطارات الدولية

## ٢-٢-٦ مؤشرات الدراسات التخطيطية العمرانية للعاصمة الجديدة:

بعد ما تقدم من دراسات و مؤشرات قومية و إقليمية، و التي عكست مؤشرات اختيار الموقع للعاصمة الجديدة، و تأثير ذلك على المستوى القومي و علاقته بالعديد من عوامل النجاح التخطيطية. تأتي مرحلة الدراسات العمرانية التي تختص بالكيفية التخطيطية للعاصمة الجديدة و المتمثلة في شكل المخطط العام، و نمط توزيعات استعمالات الأراضي به.

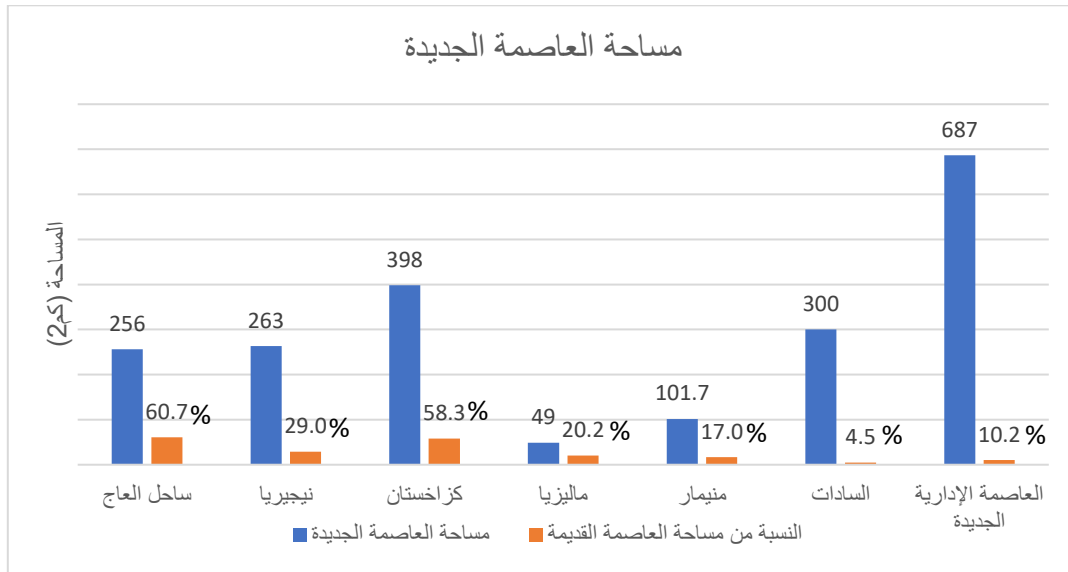
## ١-٢-٢-٦ مساحة العاصمة الجديدة و علاقته بعدد السكان المستهدف:

يأتي تحديد المساحة و عدد السكان المستهدف (الكثافات العامة) في أولى مراحل المخطط العام للعاصمة الجديدة، فمساحة العاصمة تعكس المقدار المطلوب من الأنشطة سواء القاعدة الاقتصادية او المناطق السكنية او الخدمات العامة او المناطق المفتوحة، و يدخل كعامل رئيسي في هذا التحديد الحجم السكان المستهدف استقطابه للعاصمة الجديدة، و الجدول (٧-٩) يحتوى على المساحة الخاصة بكل عاصمة جديدة في الدول محل الدراسة، و قد تعددت و اختلفت الرؤي مفاهيم العواصم في كل دولة عن غيرها، و قد عكست العلاقة بين المساحة و بين اعداد السكان المستهدفة، مقدار الكثافة السكانية العامة المخططة داخل مدن العواصم الجديدة.

العواصم الجديدة	المساحة المخططة للمدينة (كم <sup>2</sup> )	إجمالي عدد السكان المستهدف
ابوجا (نيجريا)	٢٥٦	١,٦٠٠,٠٠٠
ياموسوكرو (ساحل العاج)	٢٦٣	٦٥٠,٠٠٠
استانا (كزاخستان)	٣٩٨	١,٢٠٠,٠٠٠
بتراجاي (ماليزيا)	٤٩	٥٠٠,٠٠٠
نابيداو (منيمار)	١٠١,٧	١,٠٠٠,٠٠٠
السادات (مصر)	٣٠٠	٥٠٠,٠٠٠
العاصمة الادارية (مصر)	٦٨٧	٥,٠٠٠,٠٠٠

جدول (٩-٦) مساحة و عدد سكان المستهدف للعواصم الجديدة

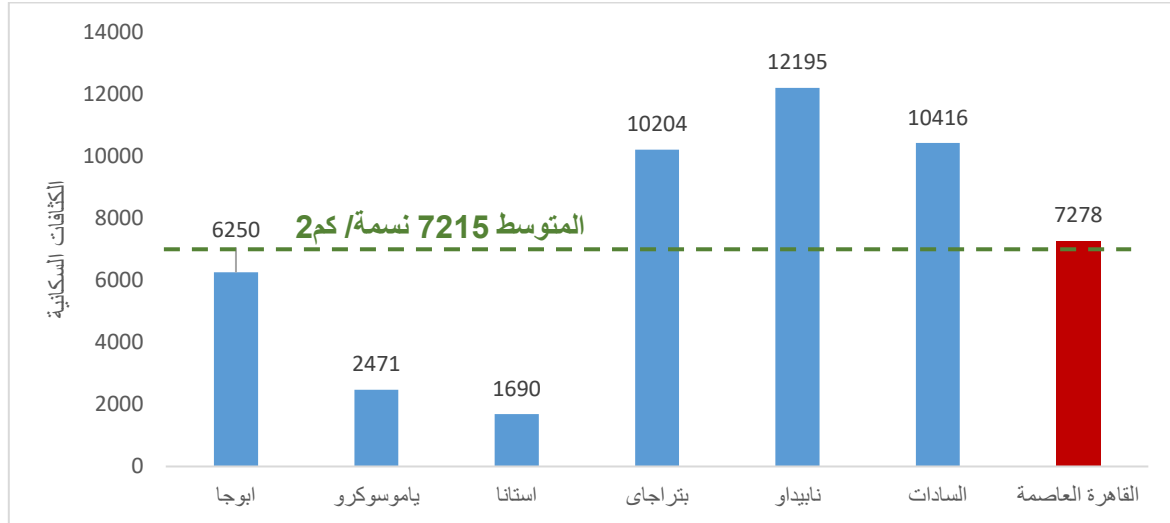
و بمقارنة الدول محل الدراسة من حيث المساحة المخصصة للعاصمة الجديدة، نجد ان هناك اختلاف واضح بين هذه المدن، فكما هو موضح في الشكل (٦-٨) يمكن تقسيم الحالات الى ثلاثة أنواع، النوع الأول: و هو الأصغر في المساحة العمرانية للمدينة و التي كانت في حالة (بتراجايا) بمساحة بلغ ٤٩ كم<sup>2</sup>، اما النوع الثاني: و هو المدن المتوسطة الحجم و التي تمثلت في (ابوجا، ياموسوكرو، نابيдаو، السادات) في افريقيا بمتوسط مساحة بلغ ٢٦٠ كم<sup>2</sup>، و النوع الثالث: و هو النوع الأكبر حجما (استانا، العاصمة الادارية الجديدة) بمتوسط بلغ ٦٨٩ كم<sup>2</sup>.



شكل (٦-٨) نسبة المساحة المخصصة لمخطط العاصمة الجديدة بالنسبة للعاصمة القديمة

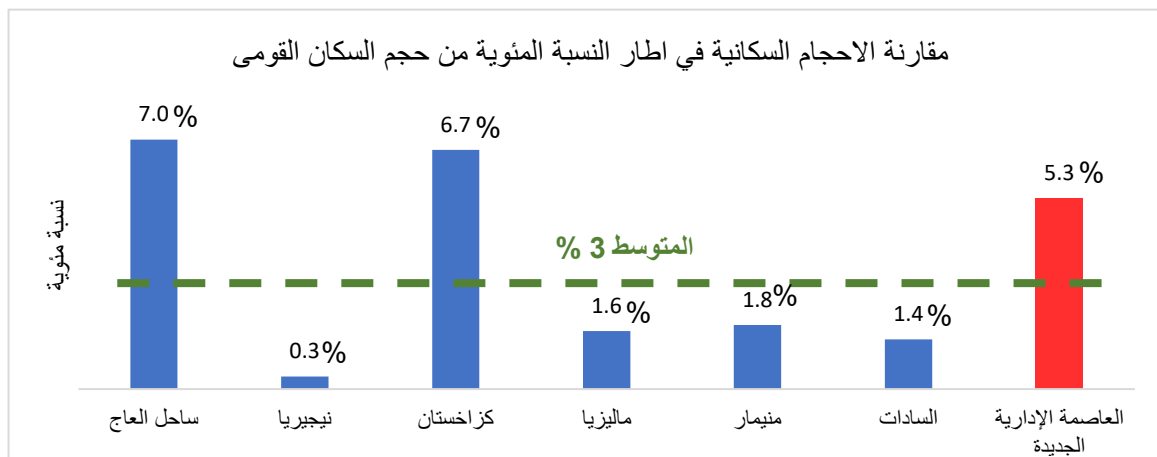
و قد يرى الاختلاف تبعا للمقدار المطروح من اعداد السكان و الأنشطة ضمن المدينة، لكن بتحليل النوع الأول من العواصم و هم الأصغر حجما نجد بان (بتراجايا، نابيдаو) هي عواصم تقوم على تضمين الدور الإداري و النشاط الحكومي فقط كدور وظيفي أساسي في المدينة، و ان المخطط لم يحوى المقدار الكبير من الأنشطة الاقتصادية سوى النشاط السياحي و الترفيهي كعنصر تكميلي، فضلا عن الاحجام السكانية المحدودة و التي تراوحت بين المليون و نصف المليون نسمة، و الذى اثر في نسبة مساحة المدينة الجديدة بالنسبة لأقرانها من العواصم. اما بالنسبة لمدينة السادات، فقد تشابهت مع تلك العواصم من حيث المساحة الصغيرة للمدينة الا ان العاصمة السادات كانت تحوى قاعدة اقتصادية صناعية ليست بالصغيرة الحجم، الامر الذى كان لابد ان يترجم في صورة زيادة في حجم المدينة، الا انه قد تم تعويض ذلك في الكثافات السكانية الخاصة بالمدينة كما هو موضح في الشكل (٦-٩).

اما بالنسبة للنوع الثاني و هي المدن متوسطة الحجم، فهو الأكثر منطقية اذ ان الحجم السكاني و الأنشطة التي تضمنها المخطط قد انعكست على مساحة المدينة بشكل مناسب. اما النوع الثالث، و هو الأكبر حجما فنجد ان (استانا) احتوت في مخطتها على عدة مناطق دائرية تحيط بالمدينة تقوم كمصدات للرياح، و كذلك أراضي مخصصة للتنمية الزراعية، الامر الذي أدى الى كبر مساحة المخطط للعاصمة الجديدة، لكن الاعداد السكانية المستهدفة تعد متوافقة مع للمتوسط العام للدول محل الدراسة.



شكل (٦-٩) الكثافات السكانية في العواصم الجديدة

اما في حالة العاصمة الادارية الجديدة في مصر فقد كان المخطط هو الأكبر مساحة (٦٨٧ كم<sup>٢</sup>)، و عدد السكان المستهدف هو الأكثر ضخامة بين كل العواصم التي تعرض اليها البحث (٥ مليون نسمة)، و الذي يبلغ خمسة اضعاف المتوسط العام للأحجام السكانية في العواصم الجديدة الأخرى و مقداره مليون نسمة تقريبا، و اذا ما قارنا نسبة الحجم السكاني للعاصمة الى حجم السكان القومي كما بالشكل (٦-١٠) نجد ان العاصمة الإدارية الجديدة في مصر تزيد فيها هذه النسبة و مقدارها ٥,٣% عن المتوسط العام للعواصم الأخرى و مقدارها ٣%، حيث توشك ان تصل الى ضعف مما يؤكد المبالغة في تقدير الحجم السكاني المخطط لها.



شكل (٦-١٠) الاحجام السكانية في العواصم الجديدة بالنسبة لحجم السكان القومي

و فيما يختص بالكثافة السكانية العامة للعاصمة الإدارية الجديدة في مصر، و التي تعبر عن العلاقة النسبية بين المساحة و حجم السكان المستهدف، فتوضح المقارنة المبينة بالشكل (٦-٩) ان هذه الكثافة في حالة مصر تتوافق مع المتوسط العام لهذه الكثافات لباقي العواصم الجديدة الأخرى، و يرجع ذلك بطبيعة الحال الى الزيادة المتوازية في كل عنصري النسبة و هما المساحة و الحجم السكاني.

#### ٦-٢-٢-٢-٢ نسب استعمالات الأراضي المتضمنة لمخطط العاصمة الجديدة:

يقوم هذا التحليل على المقارنة بين النسب الخاصة بالاستعمالات الأراضي المتضمنة للمخططات العامة باعتبار ان هذه العواصم تشابهه في الدور الوظيفي الذي تقوم به و الذي يميزها عن غيرها من المدن الجديدة، و قد تركز هذا التحديد للنسب على ثلاثة عناصر أساسية تم التركيز عليها بين كافة استعمالات الأراضي في المدينة و هي النسبة الخاصة بالجزء الإداري و الحكومي ضمن المخطط العام، المناطق المخصصة للإسكان، المناطق التي تمثل أصول تسويقية في مجال الاستثمار العقاري، كذلك القاعدة الاقتصادية المكونة للهيكال الاقتصادي للمدينة، و أخيرا المناطق الخضراء و المسطحات المفتوحة بالنسبة لإجمالي مساحة المدينة.

#### أولاً: نسبة الاستعمال الإداري و الحكومي ضمن مخطط العاصمة الجديدة:

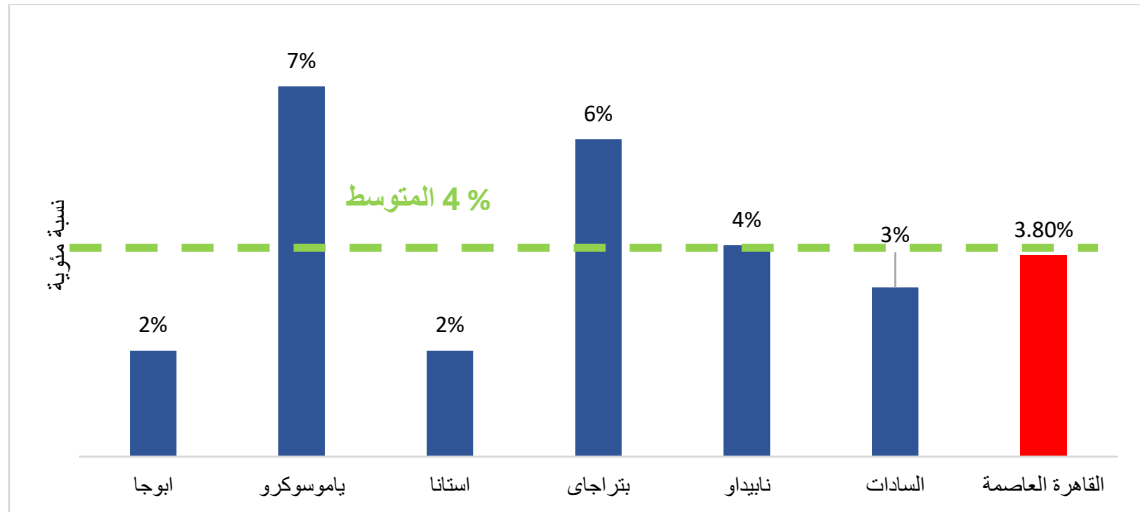
ان الانشطة الإدارية و الأنشطة الحكومية هي العنصر الأهم في مخططات العواصم القومية الجديدة، و يوضح الجدول (٦-١٠) مقدار المساحات المخصصة لكل عاصمة جديدة من أنشطة اداريه و حكومية و كذلك نسبته من إجمالي المخطط العام.

العاصمة الجديدة	مساحة الجزء الحكومي	النسبة من إجمالي المخطط العام
ابوجا (نيجريا)	٥ كم ٢	٢%
ياموسوكرو (ساحل العاج)	١٩ كم ٢	٧%
استانا (كزاخستان)	١٢،٥ كم ٢	٣،١%
تبراجاي (ماليزيا)	٢،٨ كم ٢	٥،٣%
نابيداو (منيمار)	٣،٢ كم ٢	٣،٨%
السادات (مصر)	٣،٢ كم ٢	٣،٢%
القاهرة العاصمة (مصر)	٨،٢ كم ٢	٣،٨%

جدول (٦-١٠) نصيب الجزء الإداري من إجمالي مساحة المخطط العام

و كما هو ملاحظ من الشكل (٦-١١) نجد بان متوسط نصيب الجزء الإداري و الحكومي من مخطط العاصمة الجديدة قد تراوح من ٢ الى ٧%، بمتوسط عام ٤% الا انه في بعض الحالات مثل (بتراجاي، ياموسوكرو) قد تعدى ذلك المتوسط بسبب تخصص هذه المدن في وظيفتها الإدارية، فلا تحمل اي أنشطة اقتصادية أخرى ضمن المخطط بخلاف الجزء الإدارية و الحكومية. اما بالنسبة للعاصمة الإدارية الجديدة في مصر فقد وصل فيه الجزء الإداري الى ٣،٨% و هو ما يتوافق مع المتوسط العام.





شكل (٦-١١) نسبة المساحة المخصصة لنشاط الادراى و الحكومى بالعاصمة الجديدة

### ثانيا: نسبة الأنشطة الاقتصادية ضمن مخطط العاصمة الجديدة:

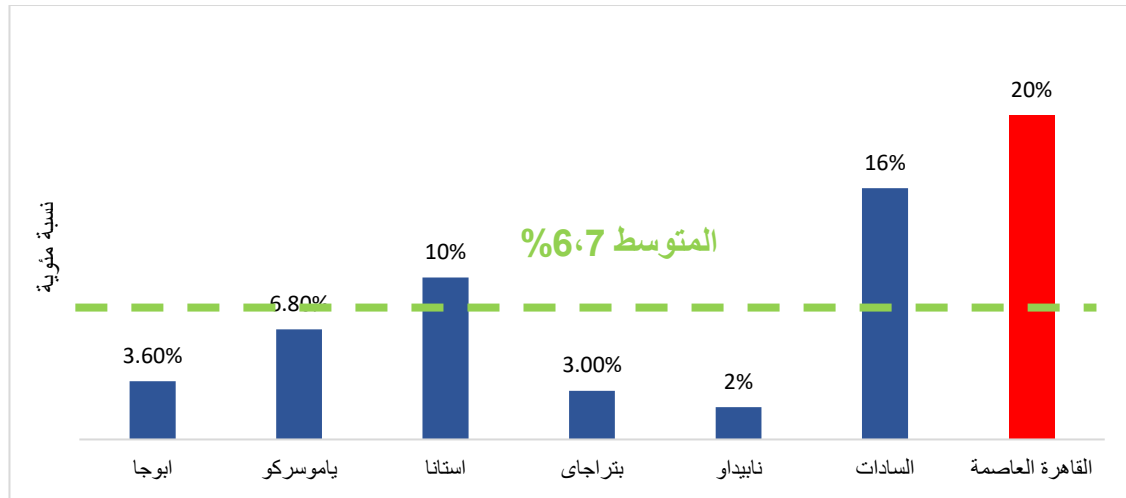
تمتاز العواصم بالنشاط الإداري الحكومي، الا انه يعد نشاط خدمى بالمقام الأول، ثم تاتي الخدمات العامة بعد ذلك، و التي لا يمكن ان تقوم عليه المدينة كقاعدة اقتصادية، لذا فان مخططات العواصم الجديدة تحتوى على نصيب نوعى ل احد الأنشطة الاقتصادية او اكثر و الذى يميز المدينة عن غيرها، و كما هو موضح في الجدول (٦-١١) يلاحظ ان الأنشطة الاقتصادية قد تنوعت بين الصناعي، والسياحي، و غيرها و يرتبط الاختيار النوعى للأنشطة الاقتصادية بعده معطيات لموقع العاصمة منها إقليمية و طبيعية و اقتصادية و اجتماعية و غيرها.

العاصمة الجديدة	مساحة الأنشطة الاقتصادية	نوع النشاط	النسبة من المخطط العام
ابوجا (نيجريا)	٩٠٢ كم٢	صناعات خفيفة	٣٠٧%
ياموسوكرو (ساحل العاج)	١٠٦ كم٢	السياحة	٦٠٨%
استانا (كزاخستان)	٧٠ كم٢	الصناعات	٩٠٥%
بتراجايا (ماليزيا)	٠٠٤ كم٢	السياحة	٣٠١%
نابيداو (منيمار)	١٠٦ كم٢	السياحة الدينية	٢%
السادات (مصر)	١٠٠١٣ كم٢	الصناعات	١٥٠٤%
القاهرة العاصمة (مصر)	١٥٨ كم٢	المشروعات الاقليمية	٢٠٠٦%

جدول (٦-١١) المساحة المخصصة للقاعدة الاقتصادية بالعواصم الجديدة

و قد تباينت التنوعات للنسب الخاصة بالأنشطة الاقتصادية المختلفة الواقعة ضمن المخطط العام، و هذه النسبة تعكس مقدار اعتماد المدينة على الأنشطة الاقتصادية الموازي لدورها الإداري و الحكومي، فكما هو موضح في الشكل (٦-١٢) يلاحظ تفوق كل من (السادات، العاصمة الإدارية الجديدة) بنسبة بلغت ١٦% الى ٢٠% من إجمالي المخطط تم تخصيصها للصناعات الثقيلة و المتوسطة في السادات، و للمشروعات الإقليمية و الاستثمارية في العاصمة الإدارية الجديدة، هي نسب تزيد عن المتوسط العام البالغ ٦٠٣% عدة مرات، مما أكد على الدور الاقتصادي المستهدف بتلك المدن و النابع من الرؤية و الأهداف العامة قوميا. و يأتي بعد ذلك التدرج في المساحات المخصصة للأنشطة الاقتصادية تبعا للدور المنوطة

به العاصمة الجديدة، فنجد ان هناك عواصم قد اكتفت بالدور الإداري الحكومي مع نسبة بسيطة من الاستعمالات السياحية او الترفيهية لما يحمله موقع العاصمة من إمكانات سياحية او بيئية.



شكل (١٢-٦) نسبة الانشطة الاقتصادية من اجمالي المخطط العام

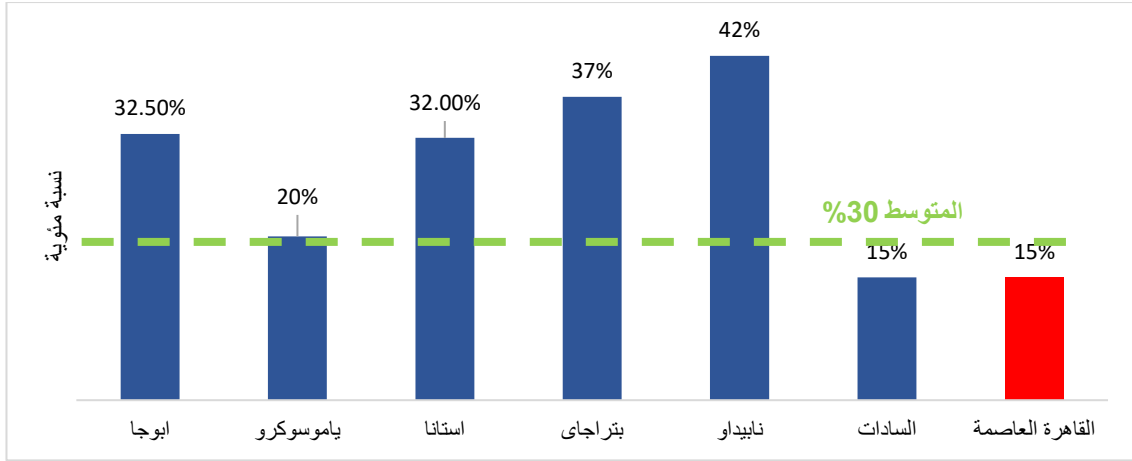
### ثالثاً: نسبة المناطق الخضراء والمفتوحة ضمن مخطط العاصمة الجديدة:

تبعاً للأسس التخطيطية التي قام عليها تخطيط المدن العواصم، وأهمية الاعتبارات البيئية و تحقيق مبادئ المدن الخضراء و الصحة البيئية المستدامة، فقد وجب دراسة و تحليل المساحات المخصصة كمناطق خضراء و مفتوحة ضمن المخطط العام، و قد احتوى الجدول (١٢-٦) على تعيين لمساحات و نسب المناطق الخضراء في العواصم محل الدراسة.

العاصمة الجديدة	مساحة المناطق المفتوحة	النسبة من إجمالي المخطط العام
ابوجا (نيجريا)	٨٣ كم <sup>٢</sup>	٣٢,٨%
ياموسوكرو (ساحل العاج)	٧٤ كم <sup>٢</sup>	٢٠%
استانا (كزاخستان)	٢٠٠ كم <sup>٢</sup>	٣٢%
تبراجاي (ماليزيا)	١٨ كم <sup>٢</sup>	٣٧,٥%
نابيداو (منيمار)	٥٣ كم <sup>٢</sup>	٤٢,٢%
السادات (مصر)	٦,٣ كم <sup>٢</sup>	١٥%
القاهرة العاصمة (مصر)	١٠,٣ كم <sup>٢</sup>	١٥%

جدول (١٢-٦) المساحة المخصصة للمناطق الخضراء ضمن مخطط العاصمة الجديدة

و من الشكل رقم (١٣-٦) يمكن استخلاص ان المتوسط العام لمساحة المناطق الخضراء و المفتوحة و الذى اتبعته المخططات في انشاء العواصم القومية الجديدة هو ٣٠% من إجمالي مساحة المخطط، و ذلك كتطبيق للمعايير البيئية العالمية و أسس الاستدامة الحديثة، و نجد ان كافة مدن العواصم محل الدراسة قد حققت ذلك المعيار المطلوب من المناطق المفتوحة، الا ان التجربة المصرية و المتمثلة في (السادات- القاهرة العاصمة) تكاد تصل الى نصف النسبة السائدة كمتوسط عام، رغم كون الأسس و المبادئ الأولية لعملية التخطيط خاصة في العاصمة الإدارية الجديدة تقوم على تحقيق مبادئ الاستدامة في الصحة البيئية و الحفاظ البيئي و توفير استهلاك موارد الطاقة.



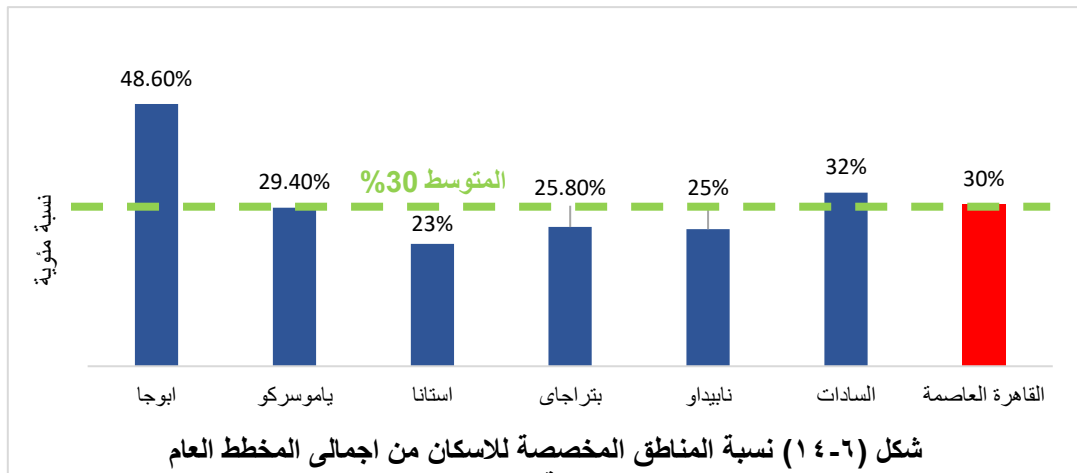
شكل (٦-١٣) نسبة المناطق الخضراء من اجمالي المخطط العام للعاصمة

رابعاً: نسبة المناطق المخصصة للتنمية المجتمعية ضمن مخطط العاصمة الجديدة:

ينعكس الدور الاجتماعي للمدينة في الارتقاء المجتمعي بالسكان من خلال توفير الإسكان و الخدمات بمعايير مرتفعة، و يترجم ذلك في صورة النسب المخصصة لأراضي الإسكان و الخدمات من إجمالي المخطط العام للعاصمة الجديدة، و تتبلور هذه التنمية المجتمعية في الاستعمالات السكنية متعددة الفئات، و كذلك في الخدمات المجتمعية بالمدينة متعددة المستويات على مستوى مراكز المدينة، و قد بلغت نسب الإسكان في مخططات مدن العواصم العالمية كما موضح في الشكل (٦-١٤) من ٢٣% الى ٤٨%.

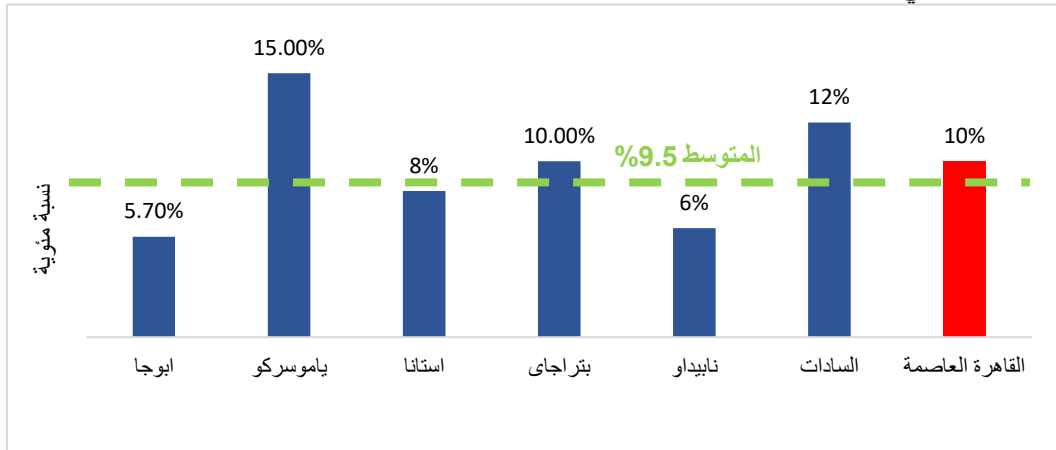
العاصمة الجديدة	مساحة المناطق السكنية	مساحة الخدمات العامة
ابوجا (نيجريا)	١٢٢ كم <sup>٢</sup> — ٤٨,٦%	١٢,٨ كم <sup>٢</sup> — ٥,٧%
ياموسوكرو (ساحل العاج)	٧٦ كم <sup>٢</sup> — ٢٩,٤%	٣٩,٥ كم <sup>٢</sup> — ١٥%
استانا (كزاخستان)	٩١,٥ كم <sup>٢</sup> — ٢٣%	٣١ كم <sup>٢</sup> — ٨%
تيراجاي (ماليزيا)	١٢,٢ كم <sup>٢</sup> — ٢٥,٨%	٤,٩ كم <sup>٢</sup> — ١٠%
نابيداو (منيمار)	٢٥,٢ كم <sup>٢</sup> — ٢٥%	٦,٠٦ كم <sup>٢</sup> — ٦%
السادات (مصر)	٩٦ كم <sup>٢</sup> — ٣٢%	٣٦ كم <sup>٢</sup> — ١٢%
القاهرة العاصمة (مصر)	٢٠٦ كم <sup>٢</sup> — ٣٠%	٦٨,٧ كم <sup>٢</sup> — ١٠%

جدول (٦-١٣) المساحة المخصصة للمناطق السكنية و الخدمات العامة بالمخطط العام



شكل (٦-١٤) نسبة المناطق المخصصة للإسكان من اجمالي المخطط العام

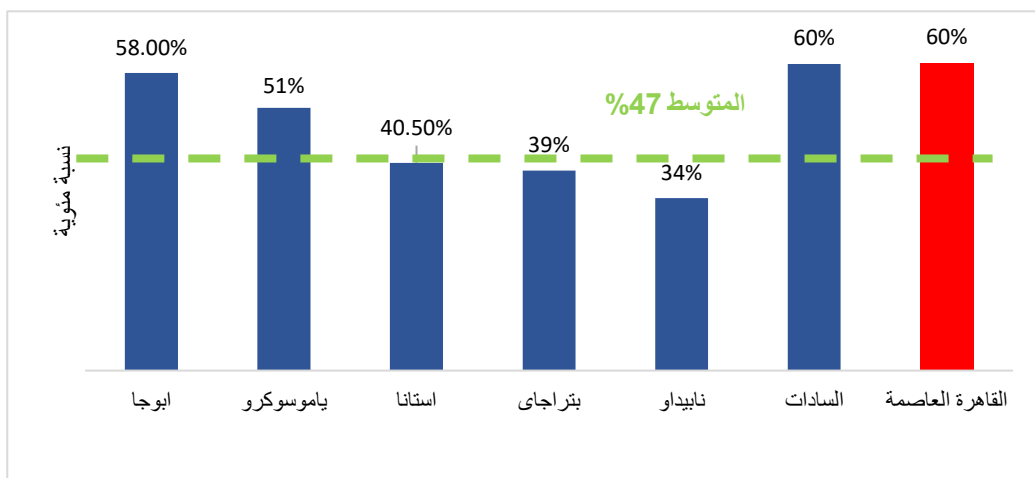
قد بلغ المتوسط العام للعواصم محل الدراسة نسبة ٣٠% للإسكان من إجمالي مساحة المخطط، و قد تطابقت العاصمة الإدارية الجديدة بمصر مع نفس المقدار للمتوسط العام، مما يعكس طبيعة الاهتمام بتحقيق الأهداف التنموية المجتمعية المنشودة. اما بالنسبة للأراضي المخصصة للخدمات المجتمعية للعاصمة الجديدة، فكما هو موضح في الشكل (٦-١٥) تراوحت النسبة ما بين ٥,٧% الى ١٥% من مساحة المخطط. حيث نجد ان المتوسط العام للعواصم محل الدراسة قد بلغ ٩,٥% للخدمات العامة و المجتمعية من إجمالي مساحة المخطط العام، و قد تقاربت نسبة الخدمات في مخطط العاصمة الإدارية الجديدة بمصر بمقدار زيادة بلغ ٠,٥% مما يعكس الاهتمام بدور المدينة كمدينة خدمية بالمقام الاول ذات طابع ادارى حكومي.



شكل (٦-١٥) نسبة المناطق المخصصة للخدمات من اجمالي المخطط العام

#### خامسة: نسبة الأصول التسويقية ضمن مخطط العاصمة الجديدة:

يرتكز هذا التحليل على قياس مقدار النسبة المخصصة في المخطط العام للعاصمة الجديدة التي تصدف كأصول بيعيه و تسويقية تعود بالعوائد المالية التمويلية على المدينة كمشروع استثماري يجب ان يحقق الربحية، و قد امتدت هذه الأصول خلال عدد من الاستعمالات للأراضي ما بين الاستعمالات السكنية و الخدمات العامة و كذلك الانشطة الاقتصادية للمدينة ، و قد كانت النسب و المتوسطات كما هي موضحة في الشكل (٦-١٦)



شكل (٦-١٦) نسبة الأصول التسويقية من اجمالي المخطط العام للعاصمة

ان المتوسط العام لنسبة الأراضي التي تمثل أصول تسويقية للعواصم محل الدراسة هو ٤٧% من المخطط العام، الا انه في التجريبتين المصريتين في انشاء المدن العواصم (السادات، العاصمة الإدارية الجديدة)، زادت النسبة المئوية الى ٦٠% من إجمالي مساحة المخطط العام، مما يعكس الأهمية الاقتصادية الاستثمارية للمدينة الجديدة كمشروع اقتصادي تنموي على المستوى القومي والإقليمي.

ويجمل الجدول التالي (٦-١٤) المقارنات التحليلية ما بين مدن العواصم العالمية التي تمثل حالات دراسية استرشادية من ناحية والتجارب المصرية في انشاء مدن العواصم القومية والإدارية من ناحية اخرى، و ذلك فيما يخص الخصائص و المؤشرات السابق دراستها والتي تعد مقومات اساسية لنجاح مدن العواصم في اداء دورها الوظيفي المخطط لها، و ذلك بهدف لقاء الضوء على مدى الاتفاق أو الاختلاف ما بين التجارب المصرية و التجارب العالمية في مجال تخطيط و انشاء مدن العواصم القومية و الإدارية.

ويرتكز الجدول في عقد هذه المقارنات على حساب مقدار المتوسط العام للحالات الدراسية، بالإضافة الى العاصمة الإدارية الجديدة في مصر، واستخدامهم كمعيار قياسي مرجعي للاسترشاد به. وقد أمكن ابراز مقدار اتفاقها او اختلافها عن هذا المتوسط العام. نظرا لما تم رصده من عدم توافق القيم لحالة العاصمة الإدارية الجديدة بمصر مع المتوسط العام للعواصم العالمية مباشرة، اخذا في الاعتبار الخصوصية القومية لمدخلات التخطيط فقد تم اعتماد قياس مقدار الانحراف أو الاتفاق للعاصمة الجديدة عن المتوسط العام لانحرافات العواصم العالمية التي مثلت عينات الدراسة، سواء بالزيادة او بالنقصان، عن المتوسط العام للقيم المطلقة لها، و لقد جاء استنتاج هذا المقدار من الانحراف، الذي استخدم كمؤشر مرجعي في المقارنة، عبر قياس المتوسط الحسابي لمقادير انحراف كافة الحالات الدراسية العالمية عن ذات المتوسط العام للقيم المطلقة لها. وبذلك أمكن قياس و تحديد مقدار انحراف العاصمة الإدارية الجديدة سواء كان ذلك الانحراف مقبول و تم الرمز باللون الأخضر، او غير مقبول و تم الرمز باليه باللون الأحمر.

يتضح من المقارنات التحليلية المعقودة بالجدول (٦-١٤) فيما يخص مجموعة المؤشرات و المعايير القياسية السابقة تناولها وجود حالات اتفاق نسبي بين خصائص المخطط العام للعاصمة الإدارية الجديدة بمصر و المتوسط العام لهذه الخصائص في حالات العواصم العالمية و التي تم الرمز اليها باللون الأخضر كما في المؤشر المعياري الكثافات السكانية بالعاصمة الجديدة، المؤشر المعياري نسب الاستعمالات الأنشطة الحكومية بالمخطط العام، المؤشر المعياري نسب الاستعمالات السكنية بالمخطط العام، و المؤشر المعياري نسبة الخدمات العامة و المجتمعية بالمخطط العام. كما يتضح وجود حالات اختلاف نسبي بين العاصمة الإدارية الجديدة بمصر و المتوسط العام للعواصم العالمية و التي تم الرمز اليها باللون الاحمر كما في المؤشر المعيار لمساحة الكتلة العمرانية للعاصمة الجديدة، المؤشر المعياري لنسبة مساحة الكتلة العمرانية للعاصمة الجديدة الى العاصمة القديمة، المؤشر المعياري للأحجام السكانية المستهدفة للعاصمة الجديدة، المؤشر المعياري لنسب الاستعمالات الأنشطة الاقتصادية بالمخطط العام، المؤشر المعياري لنسب الاستعمالات الاقتصادية و السكنية و الخدمية كأصول تسويقية بالمخطط العام.

### ٦-٣ خلاصة الفصل:

قام الفصل بقياس المتوسطات الخاصة بالعواصم العالمية و مقارنها بالحالة المصرية المتمثلة في العاصمة الإدارية الجديدة، و قد كان ذلك عبر مجموعة من المعايير و التي تم استخلاصها من التجارب العالمية. و قد خلص الفصل الى تحديد مقدار اتفاق و اختلاف العاصمة الإدارية الجديدة في كل معيار من المعايير. و قد اتضح ان مقدار اتفاق العاصمة على مستوى الدراسات العمرانية مقبول، اذا ما قورن بمقدار انحرافها على مستوى الدراسات القومية و الإقليمية. ويقوم الفصل السابع بإبراز علاقة العاصمة الإدارية الجديدة بكل معيار و مقوم استرشادي.

مقدار الاتفاق	العاصمة الجديدة	متوسط الانحراف	المتوسط العام	مدينة السادات	منيمار	ماليزيا	كزاخستان	ساحل العاج	نيجريا	المعيار	
٤٥٩+	٦٨٧	٨٥	٢٢٨	٣٠٠	١٠١,٧	٤٩	٣٩٨	٢٦٣	٢٥٦	متوسط المساحات الكتلة العمرانية (كم <sup>٢</sup> )	مجموع المؤشرات و المعايير القياسية للمساحات الكلية و الاحجام السكانية و الكثافات
%٤٠-	%١٠	%٢٩	%٥٠,٤	%١١٧,٦	%١٧	%٢٠	%٥٨,٣	%٦٢	%٢٨	المتوسط النسبي بين المساحة العاصمة الجديدة و القديمة	
٤,١٠٠,٠٠٠+	٥,٠٠٠,٠٠٠	٣٤٨,٣٣	٩٠٠,٠٠٠	٥٠٠,٠٠٠	١,٠٠٠,٠٠٠	٥٠٠,٠٠٠	١,٢٠٠,٠٠٠	٦٥٠,٠٠٠	١,٦٠٠,٠٠٠	متوسط الاحجام السكانية المستهدفة (نسمة)	
%+٢٩,٢٤	%٤٠	%٣,٢	%١٠,٧٦	%٦,٦	%١٣,٥	%٧	%٧٠	%١٤,٧	%١٢	متوسط النسبي لأحجام السكان بين العاصمة الجديدة و القديمة	
٢٤٧+	٧٢٧٨	٣١٢٠	٧٠٣١	١٠,٤١٦	٩٨٣٢	١٠,٢٠٤	٣٠١٥	٢٤٧١	٦٢٥٠	متوسط الكثافات السكانية للعاصمة الجديدة (نسمة/كم <sup>٢</sup> )	
+%٣٤٨	%٣٩١	%١٤,٦	%٤٣	%٤٣	%٧٩,٨	%٣٤	%٩٦	%٢٣,٧	%٤٣	متوسط الكثافات بين العاصمة الجديدة و القديمة	
٢٠٢-	٤٥	١٥٠	٢٤٧	٩٠	٣٣٠	٤٧	٩٧٤	٢٢٨	٥٤١	متوسط التباعد بين موقع العاصمة الجديدة و القديمة(كم)	مجموع المؤشرات و المعايير القياسية القومية و الإقليمية
٨٥,٤-	٣٧١	١٥٠,٦	٤٥٦,٤	٣٩٠	٤٠٢	٨٣٣	٩٧٨	٢٢٨	٤٢٩	متوسط التباعد بين موقع العاصمة الجديدة و العواصم الإدارية و الإقليمية (كم)	
٦,٨-	٢٢٥	٩٠,٩	٢١٨,٢	١١٠	٢٥٧	٢٧٥	٩٧٤	٩٩	٣٥٠	متوسط التباعد بين موقع العاصمة الجديدة و المركز الحضري الكبرى (كم)	
%٢٥+	%٧٩,٦	%٢٤	%٥٥,٩	%٧٦,٩	%٣٦,٧	%٨٦,٨	%٢٣,٥	%٧٥,٨	%٣٥,٩	نسبة إجمالي الاحجام السكانية التجمعات العمرانية داخل النطاقات التأثيرية (٣٠٠كم)	
١٠٠-	(١٠٠*٠)	١٠٠	١٠٠	(١٠٠*١)	(١٠٠*١)	(١٠٠*٠)	(١٠٠*١)	(١٠٠*٢)	(١٠٠*١)	اتصالية موقع العاصمة الجديدة بشبكات الطرق القومية (كم)	
٧٥+	(٥٠*٣)	٣٣,٣	٧٥	(٥٠*١)	(٥٠*٢)	(٥٠*١)	(٥٠*٣)	(٥٠*١)	(٥٠*١)	اتصالية موقع العاصمة الجديدة بشبكات الطرق الإقليمية (كم)	
١١,٤+	١٦	٢,٨	٤,٦	٥	١٠	٢	١,٥	٧٠	١١٠	اتصالية موقع العاصمة الجديدة بشبكات السكك الحديدية (كم)	
١٣-	٥	٣,٥	١٨	٩٧	١٧	٢٠	١٥	٢٥	١٣,٥	اتصالية موقع العاصمة الجديدة بالمطارات الدولية (كم)	
%٠,٤	%٣,٨	%١	%٤	%٣,٢	%٣,٨	%٥,٣	%٣,١	%٧	%٢	نسب الاستعمالات الأنشطة الحكومية و الإدارية بالمخطط	
%١٣,٢٥	%٢٠,٦	%٤	%٦,٧	%١٥,٤	%٢	%٣,١	%٩,٥	%٦,٨	%٣,٧	نسب الاستعمالات الأنشطة الاقتصادية بالمخطط العام	
%٠,٦	%٣٠	%٧	%٣٠,٦	%٣٢,٢	%٢٥,٤	%٢٥,٨	%٢٢,٧	%٢٩,٤	%٤٨,٦	نسبة الاستعمالات السكنية الى جملة الاستعمالات بالمخطط	
%٠,٥	%١٠	%٣	%٩,٥	%١٢,٢	%٦,٢	%١٠,١	%٨,٤	%١٥	%٥,٧	نسبة الخدمات العامة و المجتمعية بالمخطط العام	
%٠,٤	%٣٣	%١٠	%٣٣,٤	%٣٧,٥	%٢٤	%٤٠	%٣٦,٥	%٥١	%١٢	نسبة الخدمات العامة الى الاستعمالات السكنية	
%١٣	%٦٠	%٩	%٤٧	%٥٩,٨	%٣٣,٦	%٣٩	%٤٠,٥	%٥١,٢	%٥٨	نسبة الاستعمالات الاقتصادية و السكنية و الخدمية (أصول تسويقية، بيعية)	
%٠,٥	%٢٠	%٤	%١٩,٥	%٢٢	%٢٠,٤	%١٨,٢	%١٨	%٢١,٨	%٧,٢	نسبة الطرق الشريانية و الرئيسية في المخطط العام	
%١٥	%١٥	%٨	%٣٠	%١٥	%٤٢,٢	%٣٧,٥	%٣٢	%٢٠	%٣٢,٨	نسبة المناطق الخضراء الداخلية بالمخطط العام	
%٢,٣	%١,٢	%٣	%٣,٥	%٠	%٢,٧	%١٠	%٣,٦	%٤,١	%٠,٨	نسبة المساحات المائية الى اجمالي الاستعمالات بالمخطط	

جدول (٦-١٤) المقارنات التحليلية بين الحالات الدراسية للعواصم الجديدة في اطار المؤشرات و المعايير القياسية الإقليمية و العمرانية و البيئية



## الفصل السابع

الخلاصة: النتائج والتوصيات

## الفصل السابع

### الخلاصة: النتائج و التوصيات

#### ٧-١ النتائج:

##### ٧-١-١ النتائج العامة:

**أولاً:** تأصلت فكرة انشاء المدن الجديدة عامة، ومدن العواصم القومية خاصة، الى عدة الاف من السنين مضت، ابتداء من العصور المصرية القديمة و حتى الان، و كان ابرز الدوافع و الأسباب لانشاء هذه العواصم القومية قديما هي التحولات السياسية سواء بانقسام الدول و الممالك الى دويلات و ممالك اصغر، او التوسع و الاحتلال لمنطقة جديدة خارج حدود هذه الدول و الممالك حيث أنشئت العواصم الجديدة لتأكيد السيطرة و السيادة.

**ثانياً:** مع تطور الفكر التخطيطي في عصورنا الحديثة (ما بعد الثورة الصناعية) و ظهور سيطرة الرؤى الاستراتيجية الشاملة على المستوى القومي و كذلك المستويات التخطيطية الأدنى للدولة، تنوعت الدوافع و الأسباب لإنشاء هذه العواصم القومية الجديدة ما بين أسباب سياسية مثل استقلال و انقسام بعض الدول، و أسباب عمرانية مثل تضخم و احتقان العاصمة القديمة، و أسباب اجتماعية مثل تركيز السكان في نطاقات ضيقة من الدولة و العمل على إعادة تشكيل الخريطة السكانية للدولة، و أسباب اقتصادية مثل السعي الى تنمية أقاليم جديدة ذات موارد و إمكانيات جديدة، و أسباب بيئية مثل إعادة توزيع الأنشطة و السكان بما يحقق الحفاظ على التوازن البيئي العام و عدم اهلاك الثروات او الافساد للصحة العامة للبيئة الحيوية في المجتمعات الانسانية.

**ثالثاً:** في ظل تعاظم أفكار حتمية شمولية الرؤى التخطيطية لإنشاء و تنمية المجتمعات الجديدة ارتكز تخطيط العواصم الجديدة على ثلاث محاور رئيسية هي:

أ- ضرورة تحقيق التنوع الاجتماعي لفئات السكان المجتذبين الى العاصمة الجديدة، و ما يتطلبه ذلك من توفير مستويات مختلفة من الإسكان، و الخدمات، و فرص العمل، و مستويات الدخل.

ب- تحقيق التنوع الاقتصادي للأنشطة الاقتصادية المتضمنة بالقاعدة الاقتصادية للعاصمة الجديدة، او عدم اقتصر دورها على الأنشطة الحكومية و الإدارية فقط أو أنشطة المال و الاعمال، بل اشتمالها أيضا على بعض الأنشطة الاقتصادية الداعمة مثل السياحة او الصناعات الصغيرة او الخدمات الإقليمية و الدولية.

ج- مراعاة مبادئ و أسس تحقيق الجدوى الاقتصادية للعاصمة الجديدة، و النظر اليها كأى مشروع اقتصادي يستوجب تحقيق العائد المجزي، و ليس فقط الاتزان بين التكاليف و العوائد، و يكون ذلك من خلال مراعاة نسبة مساحات الأراضي البيعية ( الاستثمارية) الى مساحات الأراضي غير البيعية (الاجتماعية و البيئية).

##### ٧-١-٢ النتائج الخاصة:

يخلص البحث الى عدد من النتائج الخاصة الهامة التي ارتكزت على الدراسات و المقارنات التحليلية لعدد من الحالات الدراسية المتضمنة بالبحث و المتمثلة في خمس تجارب لعواصم قومية جديدة على مستوى العالم، و تجربتين محليتين في مصر للعواصم القومية هما مدينة السادات في أوائل الثمانيات، و العاصمة الإدارية الجديدة في على طريق القاهرة السويس الإقليمية، و كان من اهم هذه النتائج استخلاص عدد من الخصائص التخطيطية تتوزع على عدد من المستويات التخطيطية المختلفة، و التي تعد مقومات تخطيطية

أساسية لنجاح المدينة الجديدة في دورها كعاصمة قومية، حيث امكن للبحث ان يوظف هذه المقومات ك معايير و مؤشرات لمدى توافق و كفاءة مخطط العاصمة الجديدة في تحقيق أهدافها.

### **أولاً: على المستوى القومى و الإقليمى:**

#### **١- مقوم مدى التوافق مع الرؤى الاستراتيجية الاشمل للتنمية على مستوى الدولة:**

تعددت الدوافع و الأسباب التي من اجلها قامت الدول بنقل العاصمة القومية للدولة الى مدينة جديدة... و كان من اهم هذه الأسباب على الترتيب ما يلى:

١-١ التضخم و الاحتقان الهائل للعاصمة القديمة و تعاظم المشكلات التخطيطية فيها من الناحية العمرانية و الاقتصادية و الاجتماعية و البيئية مثل ماليزيا و ساحل العاج و مصر.

١-٢ الحاجة الملحة الى إعادة توزيع السكان على كامل المساحة الجغرافية للخريطة القومية للدولة بشكل يحقق التوازن من ناحية الاحجام و الكثافات السكانية مثل نيجريا و مصر.

١-٣ الحاجة الى استحداث قطب تنموي قوى قادر على اجتذاب الاستثمارات و رؤوس الأموال في مناطق مستصلحة جديدة ذات موارد و إمكانيات مكتشفة حديثا مثل نيجريا و ساحل العاج و مصر.

١-٤ التحولات السياسية مثل انقسام الدول و استقلال أجزاء منها مما يستوجب انشاء عاصمة جديدة لمناطق الاستقلال تحقيق الهوية السياسية للدولة مثل كزاخستان و منيمار

#### **٢- مقوم مدى تجانس موقع العاصمة الجديدة مع مخطط تقسيم الاقاليم التخطيطية التنموية او الإدارية للدولة:**

تنوعت الرؤى التخطيطية لتفاعل اختيار موقع العاصمة الجديدة مع المخطط الاقليمى للاقاليم التخطيطية للدولة ما بين استحداث إقليم تخطيطي جديد خاص بالعاصمة الجديدة يحقق لها الاستقلالية الإدارية و كفاءة إدارة التنمية بها و ما حولها، في اطار نظامها الإقليمي الجديد كما في (نيجريا، ساحل العاج، منيمار) ،،،الى الاكتفاء بإيجاد مكانه تخطيطية مميزة ضمن منظومة التكوين الإداري المحلى لاحد الأقاليم القائمة مع الاحتفاظ بالعاصمة الإقليمية القائمة بالفعل ك مركز تنموي اقتصادي ريادي دون ان يكون له دور سياسي، كما في حالة الاحتفاظ بالعاصمة القديمة مع تفرغها من الأنشطة الحكومية و الإدارية و السياسية كما في ماليزيا، كزاخستان و مصر

#### **٣- مقوم مسافة التباعد بين موقع العاصمة الجديدة و العاصمة القديمة:**

ان مسافة نقل العاصمة و أنشطتها الحكومية و الإدارية الى موضعها الجديد، و مدى التباعد عن العاصمة القديمة، يعد مقوم أساسى لتحقيق استقلاليتها تخطيطيا و تنمويا، يدعها في ذلك مقدار الاكتفاء الذاتي الذى يتحقق لها بما يتواجد بها من الاستعمالات و الأنشطة المختلفة، ان هذه المسافة من البعد عن العاصمة القديمة ترتبط ارتباطا طرديا بمدى قوى استقطاب و جاذبية العاصمة القديمة تخطيطيا، لذا فقد تباينت هذه المسافات بين حالات العواصم العالمية و بلغ متوسطها العام ٢٤٧ كم، و يلقى هذا بالعديد من الشكوك حول إمكانية تحقيق الاستقلالية الذاتية و القدرة على المنافسة و الاستقطاب للعاصمة الإدارية الجديدة بمصر التي تبعد مسافة ٤٥ كم عن العاصمة القديمة.

#### **٤- مقوم التوسط المكاني و التمركز الجغرافي للعاصمة الجديدة بين التجمعات العمرانية الرئيسية القائمة:**

ان توسط موقع العاصمة الجديدة و تمركزها جغرافيا بين اكبر التجمعات العمرانية حجما في اطار التدرج الحجمي القومي للتجمعات العمرانية القائمة (او البعض منها) يعد احد المقومات الرئيسية لنجاح العاصمة

الجديدة في تسارع معدلات نموها و بلوغ درجة الاستقلال و الاكتفاء الذاتي المرجوه لها، كون هذه المجتمعات القائمة سوف تمثل مصادر الهجرة السكانية و الاستثمارية الى العاصمة الجديدة من ناحية و التجمعات السكانية المستهدف توفير الخدمات بمستوياتها المختلفة لهم، و أن النطاق التأثيري و الخدمي للعاصمة لسوف يستوعب عنها مركزه جغرافيا اكبر عدد من التجمعات العمرانية القائمة و اكبر نسبة ممكن من السكان على المستوى القومي، و لقد بلغ المتوسط العام لتباعد التجمعات العمرانية الكبرى القائمة عن موقع العاصمة الجديدة المتمركزة بينهم بالنسبة للعواصم العالمية مقدار ٣٢٨ كم، بينما بلغ هذا التباعد بالنسبة للعاصمة الإدارية بمصر ٢٢٥ كم، و يرجع ذلك الى تواجد موقع العاصمة الإدارية الجديدة على ٢٢٥ كم من الإسكندرية المركز الحضري الثاني في مصر، على ان هذا التقارب النسبي بين متوسط التباعد في حالة العاصمة الإدارية في مصر مع متوسط التباعد في حالة العواصم العالمية الأخرى، قد يحد من ايجابيته قوة الاستقطاب الهائلة لمحافظة القاهرة الكبرى (القليوبية، القاهرة، الجيزة) حيث تبعد ٤٥ كم فقط.

##### ٥- مقوم التوسط المكاني والتمركز الجغرافي للعاصمة الجديدة بين العواصم الإدارية للوحدات التخطيطية الإقليمية (محافظات- ولايات- أقاليم):

يعد توسط موقع العاصمة الجديدة و تمركزها جغرافيا بين مواقع العواصم الإدارية للوحدات التخطيطية الإقليمية على مستوى الدولة، سواء كانت هذه الوحدات محافظات، ولايات، او أقاليم إدارية او تخطيطية مقوم رئيسي هام، ذلك ان هذه التمرکزات تحقق اتزان توزيع الخدمات الإقليمية اللازمة و اتزان توزيع المؤسسات و الهيئات القائمة على إدارة و تنفيذ مشروعات التنمية على المستوى الإقليمي، مع الاخذ في الاعتبار توازن توزيع هذه العواصم الإقليمية وفق طبيعية توزيع النسيج العمراني و السكاني على مستوى الدولة، و لقد بلغ المتوسط العام لنصف قطر هذا التمرکز ٥١٨ كم في حالة العواصم العالمية، بينما بلغ هذا البعد بالنسبة للعاصمة الإدارية بمصر ٣٧١ كم، و يعزى ذلك الى طبيعة التمرکز التاريخي للعمران في دلتا و وادي نهر النيل بمصر، مع ملاحظة وجود تباعد كبير بين العاصمة الإدارية الجديدة و العواصم الإدارية و الإقليمية لمحافظات وسط و جنوب صعيد مصر.

##### ٦- مقوم التوسط المكاني والتمركز الجغرافي للعاصمة الجديدة بين التجمعات السكانية الكبرى على مستوى الدولة :

ان توسط موقع العاصمة الجديدة و تمركزها جغرافيا بالنسبة للتجمعات السكانية الكبرى ذات التركزات و الكثافات المرتفعة و التي تنتشر على مستوى الخريطة السكانية للدولة يعد احد المقومات الأساسية لنجاح العاصمة الجديدة في أداء دورها المستهدف منها، ذلك ان هذا التوسط يحقق تواجد اكبر نسبة من السكان في حدود النطاق التخديمي لها مما يحقق اقصى استفادة منها، و في اطار فرضية البحث ان الحد الأقصى لنصف قطر هذا النطاق تمثل ٣٠٠ كم، كونها تمثل مسافة معقولة للتردد على العاصمة باستخدام المواصلات للاستفادة بخدماتها و أنشطتها، فقد وجد ان المتوسط العام لعدد التجمعات السكانية الكبرى ذات الكثافات العالية بلغ ٥٦% من إجمالي عدد هذه التجمعات و ذلك فيما يختص بالعواصم العالمية، اما في حالة العاصمة الإدارية الجديدة بمصر فقد بلغت هذه النسبة ٨٠% من إجمالي عدد مثل هذه التجمعات (تجمعات اكبر من نصف مليون نسمة). ان هذا التقارب بين القيم النسبية للعاصمة الإدارية الجديدة في مصر و باقي العواصم العالمية لمؤشر إيجابيا الى تحقق هذا المقوم الأساسي في نجاح دور العاصمة من حيث تمتع اكبر عدد من السكان على المستوى القومي بخدمات العاصمة و أنشطتها، مع الاخذ بعين الاعتبار و الحذر المؤثرات السلبية التي سوف تترتب على وجود العاصمة الجديدة على مسافة قريبة تبلغ ٤٥ كم من العاصمة القديمة، البالغ تعددها اكثر من ٢٠ مليون نسمة تقريبا، من حيث تصارع قوى

الاستقطاب للسكان و الأنشطة بين العاصمة القديمة و العاصمة الجديدة، و كذلك تنامي ظاهرة التركيز و التكتف السكاني حول و في نطاق دلتا نهر النيل بمصر.

#### ٧- مقوم الاتصالية و الربط بين العاصمة الجديدة و شبكة الطرق القومية و الإقليمية:

على الرغم من التطور الهائل في وسائل الاتصالات السلكية و اللاسلكية، و الذى يحقق الربط بين المواقع العمرانية المختلفة و يسهل الاستفادة من الكثير من الخدمات و الأنشطة، الا انه تظل دائما وسائل النقل و المواصلات البرية المتنقلة، عبر شبكات الطرق بمستوياتها المختلفة عنصر رئيسى لتحقيق هذه الاستفادة، و من هنا فان ارتباط موقع العاصمة الجديدة بالطرق القومية او الإقليمية او المحلية يعد مقوم اساسى لتحقيق دورها التخطيطي المستهدف، و قد بلغ المتوسط العام للنقاط المحتسبة المعبرة عن مؤشر اتصال العواصم العالمية بالطرق القومية على مستوى الدولة ١٠٠ نقطة، بينما لم يتحقق هذا الاتصال بالمطلق بالنسبة للعاصمة الإدارية الجديدة بمصر، من ناحية أخرى فان المتوسط العام لمؤشر النقاط المحتسبة المعبرة عن اتصال العواصم العالمية بالطرق الإقليمية و المحلية على مستوى الدولة بلغ ٧٥ نقطة اجمالا بينما بلغ هذا المؤشر ١٥٠ نقطة بالنسبة للعاصمة الإدارية الجديدة بمصر نظرا لتعدد اتصالاتها بثلاثة من الطرق الإقليمية و أخرى محلية.

على انه بالنظر بشكل اجمالي الى مؤشر الربط و الاتصالية بشبكة الطرق القومية و الإقليمية و المحلية، فقد بلغ في حالة العواصم العالمية ١٧٥ نقطة بينما بلغ هذا المؤشر في حالة العاصمة الإدارية الجديدة ١٥٠ نقطة، و على الرغم من التقارب الكبير بينهما الا ان العاصمة الإدارية الجديدة لمصر افتقدت الى الربط و الاتصال بالطرق القومية المصرية مثل الطريق الساحلي الشمالي.

#### ٨- مقوم الاتصالية و الربط بين العاصمة الجديدة و شبكات المواصلات و النقل المتمثلة في السكك الحديدية و الموانئ الجوية:

يعد السفر و النقل عبر شبكات السكك الحديدية من اهم وسائل المواصلات بين التجمعات العمرانية، يرجع ذلك الى انخفاض تكلفته بالإضافة الى تضاعف احجام النقل بالمقارنة بوسائل النقل البرى الأخرى، من هذا المنطلق تعددت حالات وجود خط سكة حديد يمر داخل او ملاصقا في اربعة من بين ستة من العواصم العالمية بمتوسط مسافة بلغت ٤,٦ كم من قلب العاصمة، على الجانب الاخر فان العاصمة الإدارية الجديدة بمصر يتواجد بها خط لسكك الحديدية على بعد ١٦ كم من العاصمة و هي مسافة تمثل اربعة اضعاف المتوسط العام في العواصم العالمية، و بالأخذ في الاعتبار ان مصر كدولة نامية يصنف غالبية السكان فيها ضمن محدودى الدخل فان هذه القيمة (١٦ كم) تعد غير مناسبة بسبب سيادة و غلبة السفر و النقل باستخدام السكك الحديدية، من ناحية أخرى فان السفر و النقل عبر خطوط النقل الجوي و ان كان يعد مرتفع التكلفة كثيرا، بالمقارنة الى غيره من وسائل النقل و المواصلات، الا ان تواجده يعد ضرورة و حتمية في مثل هذه العواصم القومية الجديدة و ذلك لربطها بخارجها إقليميا و قوميا، لذلك فان المتوسط العام لمسافة تواجده مطار بالقرب من العاصمة الجديدة بلغ ١٨ كم بالنسبة للعواصم العالمية، بينما بلغت هذه المسافة في حالة العاصمة الإدارية الجديدة بمصر ٥ كم فقط، على ان هذا و ان كان يعد مميذا إيجابيا فيما يختص بهذه المسافة، الا انه يتبقى العديد من علامات الاستفهام و الشكوك في مدى الحاجة الى مطار جديد للعاصمة الإدارية الجديدة في ظل تواجده مطار القاهرة الدولي على بعد ٤٠ كم من هذه العاصمة، و كيف ستتحقق القدرة التنافسية للمطار الجديد في المقابلة مع مطار القاهرة الدولي، و الذى يعد المطار الأول على المستوى القومي.

على انه لا يجب الا يقتصر النظر من الناحية التقييمية لإمكانات النقل الجوي او النقل بواسطه السكك الحديدية على عنصر التواجد من عدمه، او مدى المسافة بين محطات الربط و بين العاصمة الجديدة، و

انما يؤخذ في الاعتبار أيضا القدرات التشغيلية لهذه الوسائل و معدلات تردد الرحلات و السعة الاستيعابية لها

### **ثانيا: على المستوى العمراني (المقومات و المؤشرات العمرانية و البيئة):**

#### **١- مقوم المساحة العمرانية المستهدفة للعاصمة الجديدة و العلاقات النسبية بالعاصمة القديمة:**

ان تحديد المساحة الكلية المخطط الوصول اليها عند سنة الهدف للعاصمة الجديدة هو قرار تخطيطي شديد الأهمية كونها تمثل عنصر أساسي يعد مقوم هام لنجاح العاصمة في تحقيق المستهدف منها، و ذلك في حالة تقدير هذه المساحة بكفاءة و جدوى عالية، او ينتج عنها فشل المخطط في تحقيق أهدافها في حالة عدم التقدير بكفاءة. يحكم هذا القرار التخطيطي الهام عاملان، الأول هو الحجم السكاني المستهدف الوصول اليه و من ثم تلبية احتياجاتهم من الاستعمالات المختلفة، اما الثاني فهي العلاقة التبادلية بين العاصمة الجديدة و العاصمة القديمة من حيث تصارع القدرة على استقطاب السكان و الأنشطة و الاستثمارات، و في هذا الاطار بلغ المتوسط العام لهذه المساحة، في حالة العواصم العالمية ٢٢٨ كم<sup>٢</sup> بنسبة متوسط بلغت ٥٠% مقارنة بالعواصم القديمة، و في المقابل بلغت مساحة العاصمة الإدارية لمصر ٦٨٧ كم<sup>٢</sup>، اي ما يعادل ثلاثة اضعاف قيمة المتوسط العام للعواصم العالمية، و هنا يبرز العديد من المخاوف و الشكوك حول قدرة مصر كدولة نامية على توفير الاستثمارات اللازمة لتنمية مثل هذه المساحة الكبيرة، على الجانب الاخر نجد ان نسبة مساحة العاصمة الإدارية الجديدة الى مساحة العاصمة القاهرة انخفضت كثيرا حيث بلغت ١٠% فقط، و يستوجب هذا طرح العديد من الشكوك حول إمكانية نجاح العاصمة الجديدة في اجتذاب و استيعاب ما هو مستهدف إخراجها من العاصمة القديمة، او حتى القدرة على المنافسة و الاستقطاب السكان من العاصمة القديمة التي تتمتع بالسيادة و الضخامة بالفعل.

#### **٢- مقوم الحجم السكاني المستهدف للعاصمة الجديدة و الاتزان النسبي بينه و بين العاصمة القديمة:**

ان درجة اتزان العلاقة الثنائية بين الحجم السكاني المستهدف للعاصمة الجديدة و الحجم السكاني للعاصمة القديمة هي مقوم رئيسي في نجاح العاصمة الجديدة بأداء دورها المخطط لها، و التي يؤثر اليها تخطيطيا بالتدرج في الرتب و الحجم، ان منطقية اختيار موقع الحجم السكاني المستهدف للعاصمة الجديدة في اطار منظومة الرتب للأحجام السكانية للتجمعات العمرانية القائمة بالدولة يؤمن لها فرص كبيرة لنجاح هذه العاصمة الجديدة، خاصة اذا ما تحقق لها علاقة نسبية منطقية و متوازنة بالمقارنة بالعاصمة القديمة. و في هذا الاطار بلغ المتوسط العام للحجم السكاني المستهدف في العواصم العالمية الى نحو ٩٠٠ الف نسمة، بينما بلغ الحجم السكاني المستهدف للعاصمة الإدارية الجديدة بمصر ٥ ملايين نسمة، و هو ما يمثل اكثر من خمسة اضعاف قيمة المتوسط العام للعواصم العالمية، و في اطار مترابط أيضا بهذه العلاقة بلغ المتوسط العام للقيم النسبية ما بين الحجم السكاني للعاصمة الجديدة و العاصمة القديمة في حال العواصم العالمية ١٠%، بينما بلغت هذه القيمة في حالة العاصمة الإدارية الجديدة بمصر ٤٠%، و هو ما يمثل أربعة اضعاف قيمة المتوسط العام للعواصم العالمية. ان هذا التضاعف الكبير للحجم السكاني المخطط للعاصمة الإدارية بمصر، مقارنة بالعواصم العالمية الأخرى، يلقي بالكثير من المخاوف و الشكوك حول مدى معقولية و منطقية هذا الحجم المخطط، و مدى إمكانية تحقيقه، خاصة في ظل تجارب عديدة سابقة لمدن مصرية جديدة لم تحقق مثل هذه الاحجام حتى الان بالرغم من مرور عشرات السنين على البدء في تنميتها.

#### **٣- مقوم اتزان العلاقات الثنائية بين المساحات و الاحجام السكانية - الكثافات السكانية العامة:**

امتداد لما سبق و بشكل مترابط معه، بلغ المتوسط العام للكثافات السكانية العامة في العواصم العالمية الجديدة ٧٠٣١ نسمة/ كم<sup>٢</sup>، بنسبة بلغت ٤٣% المقارنة بالمتوسط العام للكثافات السكانية المقابلة في



العواصم القديمة، في المقابل بلغت هذه القيمة في حالة العاصمة الإدارية الجديدة بمصر ٧٢٧٨ نسمة/كم<sup>٢</sup>، و لكن بقيمة نسبية مقارنة بالعاصمة القديمة (القاهرة الكبرى) بلغت ٣٧،٥% و التي ترجع بطبيعة الحال الى الارتفاع الاستثنائي للكثافات السكانية في العاصمة القديمة (القاهرة الكبرى)، و ذلك في إشارة إيجابية الى سعي مخطط العاصمة الإدارية الى خفض الكثافة السكانية العامة الى ما يقرب ثلث القيمة بالمقارنة بالكثافات العامة للسكان القائمة بالفعل بالقاهرة الكبرى، فهل تنجح الدولة في ذلك في ظل ما سوف يترتب على ذلك من رفع نصيب الفرد من التكاليف العامة الخاصة بالبنية الأساسية و الطرق و المساحات المفتوحة و المساحات الخضراء ، ان ما توجهه الدولة في ظل التناقص المتسارع لحصة مصر من مياه النيل و بالتالي نصيب الفرد منها لسوف يؤدي الى ارتفاع تكاليف توفير المياه لهذه المساحات الخضراء، و كذلك تكاليف ائارة و صيانة هذه الطرق و المساحات المفتوحة، مما يدفع بمنظومة التكاليف و العوائد و من ثم الجدوى الاقتصادية للتنمية باتجاه ارتفاع التكاليف في مقابل انخفاض العوائد، و هو ما لا يتوافق مع اساسيات الجدوى الاقتصادية لغرض التوطين و الاستيطان.

#### ٤- مقوم كفاءة العلاقة الثنائية بين نسب توزيع استعمالات الأراضي و الدور الوظيفي للعواصم الجديدة:

للعواصم الجديدة طبيعة خاصة من حيث الدور الوظيفي لها و مدى ارتباط ذلك بتوزيع ميزانية استعمالات الأراضي، ذلك ان كون العاصمة مدينة سياسية و إدارية بالمقام الأول فان ذلك يدفع الى زيادة نسبة استعمالات الأراضي الخدمية، خاصة الحكومية و الإدارية و المؤسسية فيها، و ذلك بالمقارنة بباقي أنماط المدن الجديدة الأخرى، من هذا المنطلق بلغ المتوسط العام لمساحات الأنشطة الحكومية و الإدارية في حالة العواصم العالمية ٤% من جملة استعمالات الأراضي، و لقد تقاربت مع هذه النسبة كثيرا مع النسبة المقابلة بالعاصمة الإدارية الجديدة في مصر، حيث بلغت ٣،٨%، و امتداد لتأثير الدور الخدمي لمدن العواصم، بلغ المتوسط العام لمساحات استعمالات الخدمات العامة و الاجتماعية ٩،٥% من حالات العواصم العالمية، و تقاربت هذه النسبة كثيرا مع النسبة المقابلة في العاصمة الإدارية الجديدة بمصر حيث بلغت ١٠%، و بناءا عليه فان نسبة استعمالات الأراضي الخدمية و الحكومية و الإدارية تمثل في هذه المدن العواصم العالمية ١٤% في المتوسط، مما يعكس تعاضها بما يتفق مع الدور الوظيفي المخطط لها، سواء على المستوى السياسي او الإداري او الاجتماعي التنموي.

#### ٥- مقوم كفاءة ائزان هيكل البنيان الاقتصادي للعواصم الجديدة:

على الرغم من الطبيعة الخاصة للدور الوظيفي للمدن العواصم كمدن خدمية بالمقام الأول سواء سياسيا او حكوميا او إداريا، هذا بالإضافة للدور الخدمي الاجتماعي لها، الا ان في الكثير من هذه المدن يكون تنوع بنيان الهيكل الاقتصادي لها، من حيث نوع الأنشطة الاقتصادية، و من ثم نوع الوظائف المقدمة، مقوما تخطيطيا هاما لنجاح تحقيق الدور التخطيطي لها، ذلك ان تنوع الأنشطة الاقتصادية ما بين أنشطة إنتاجية سلعية مثل (الصناعة، الزراعة) و أنشطة غير إنتاجية سلعية و لكن خدمية (السياحة و التجارة) يؤدي الى تنوع مخرجات الوظائف من هذه الأنشطة، و هو ما يعظم قدرة المدينة على استقطاب استثمارات متنوعة، و من ثم قوى عمالة متنوعة، و بالتالي فئات سكنية متنوعة، و يعد ذلك من خصائص المجتمعات الأكثر ائزانا و اكتفاء ذاتيا، و من هذا المنطلق بلغ المتوسط العام لنسبة مساحة الأنشطة الاقتصادية الإنتاجية في مدن العواصم العالمية حوالي ٦،٧% من جملة استعمالات الأراضي، على انه في حالة العاصمة الإدارية الجديدة في مصر فقد تضاعفت هذه النسبة حيث بلغت ٢٠،٦% . ان هذا التضاعف الذي تمثل في أنشطة اقتصادية أساسية إنتاجية، و أنشطة استثمارية و خدمية إقليمية، و أنشطة خدمية داعمة مثل النقل و المال و التجارة، ليعكس بوضوح الرغبة في تعظيم الكفاءة الاقتصادية للمدينة، و ذلك على عدة اصعدة هي تعظيم فرص الاستثمار، اجتذاب رؤوس الأموال المتنوعة، تعظيم قيمة عوائد المدينة من طرح و تسويق الأراضي بها، تعظيم تنوع الطرح من الوظائف من ثم قدرة الاستقطاب للمدينة من

السكان، و يترتب على ذلك تعجيل معدلات التنمية و النمو بها، على ان احد المخاطر الهامة المحتملة في مثل هذا النموذج من هيكله البناني الاقتصادي للمدينة العاصمة هو تغير الشخصية التخطيطية للمجتمع من كيان عمراني رمزي سياسيا و ثقافيا و إداريا لهوية الدولة الى كيان عمراني تقليدي يتأثر سلبيا بالمفاهيم الاقتصادية لتقليص مخاطر الانفاق و الاستثمار من خلال تعظيم العوائد في مقابل تخفيض التكاليف.

#### ٦- مقوم كفاءة العلاقة الثنائية بين نسب توزيع استعمالات الأراضي و فرص الإسكان بالعواصم الجديدة:

على الرغم من سيادة الدور السياسي و الإداري و الاقتصادي لمدن العواصم الجديدة، يظل دائما الدور الاجتماعي لها هدف تخطيطيا لا يقل أهمية عن سابقة، في هذا الاطار يبرز دور نسبة أراضي الاستعمالات السكنية كمقوم هام في تعزيز كفاءة المدينة العاصمة في تحقيق الوظيفة التخطيطية المخططة لها كمجتمع جديد، ذلك ان وفرة الأراضي السكنية مع تنوع المطروح بها من وحدات سكنية من حيث النوع و المساحة و التكلفة عنصر هام في دعم استقطاب المدينة للفئات السكانية المختلفة، و في اطار المحمل العام لميزانية توزيع نسب استعمالات الأراضي بالعواصم العالمية بلغ المتوسط العام لنسبة اراضى الإسكان ٣٠،٦% من جملة استعمالات الأراضي، و لقد اتفقت مع هذه النسبة القيمة المناظرة لها في العاصمة الإدارية الجديدة في مصر حيث بلغت ٣٠%، و يؤشر ذلك بوضوح الى التوافق التام في الرؤى التخطيطية للأهمية النسبية لدور أراضي الإسكان في تعزيز كفاءة المدينة العاصمة في تحقيق الوظيفة التخطيطية المخططة لها.

#### ٧- مقوم كفاءة العلاقة الثنائية النسبية بين مساحات اراضى الخدمات و مساحات اراضى الإسكان كمؤشر للتنمية الاجتماعية:

ترتكز التنمية البشرية في المدن الجديدة عامة على محورين رئيسيين هما التنمية الاقتصادية لهذة المجتمعات من خلال ما توفره من فرص عمل متنوعة و دخول مرتفعة، كذلك التنمية الاجتماعية لهذة المجتمعات من خلال ما توفره من خدمات عامة و اجتماعية، خاصة في مجال الصحة و التعليم، من هذا المنطلق يبرز دائما دور نسبة أراضي الخدمات العامة و الاجتماعية كمقوم هام في تعزيز كفاءة المدينة العاصمة في تحقيق الوظيفة التخطيطية لها كمجتمع جديد، و مع الإقرار مقدما ان للكفاءة النوعية و مستوى الأداء في هذه الخدمات دور رئيسي في تعزيز هذه الكفاءة، يظل دائما القياس الكمي لنسب مساحات استعمالات اراضى الخدمات في اطار ميزانية استعمالات الأراضي مؤشرا هام لرصد مدى كفاءة و تعزيز دور الخدمات في تحقيق وظيفة المدينة الجديدة، و في هذا الاطار بلغ المتوسط العام لنسبة استعمالات الاراضى الخدمية في حالة العواصم الجديدة العالمية ٩٠،٥% من جملة استعمالات الاراضى، و لقد اتفقت مع هذه النسبة القيمة المناظرة لها في العاصمة الجديدة بمصر حيث بلغت ١٠%، و يؤشر ذلك بوضوح الى توافق الرؤى التخطيطية للأهمية النسبية لدور اراضى الخدمات في تعزيز كفاءة أداء المدينة العاصمة وظيفيا.

و امتداد لما تقدم من رؤى و مفاهيم لأهمية الخدمات في دعم التنمية و الدور الاجتماعي للمدن الجديدة شموليا، و للمدينة الجديدة العاصمة ضمنا، فان ما تم رسده تحليلا من كون المتوسط العام لنسبة اراضى الخدمات الى أراضي الإسكان في العواصم العالمية يبلغ ٣٣%، و ما يتبين من اتفاق النسبة المناظرة لها في حالة العاصمة الإدارية الجديدة بمصر، و مع ذلك فان هذا ليؤشر بوضوح الى تعاضم الغاية التخطيطية في تعزيز دور الخدمات كمقوم هام في تعظيم دور المدينة في مجال التنمية الاجتماعية لسكانها، خاصة بالرجوع الى ما يسود في معظم المدن الجديدة من تراوح لهذه النسبة ما بين ١٢% الى ٥٠% كحد اقصى، كعلاقة نسبية ما بين مساحات الخدمات و مساحات الإسكان في هذه المدن.

## ٨- مقوم المساحة النسبية لشبكة الطرق الشريانية و الرئيسية كمؤشر لكفاءة الأداء و مدى الاستيعاب لأنماط الحركة المرورية المختلفة في مدن العواصم الجديدة:

يعد الدور الوظيفي لشبكة الطرق في المدينة الجديدة دورا أساسيا في تعزيز كفاءة أداء المدينة لأنشطتها المختلفة، اخذا في الاعتبار ثلاثة عناصر هامة هي أحتواء هذه الطرق للحركة المرورية المتنقلة و الواصلة بين مناطق الاستعمالات و الأنشطة المختلفة، اشتمال هذه الطرق على الشبكات الفنية للبنية التحتية للمدينة (ماء/صرف/كهرباء/...الخ)، كذلك المساهمة في تعظيم القيمة النسبية للفراغات المفتوحة بالإضافة الى الساحات و الميادين و المناطق الخضراء، و على مستوى المخطط العام للمدينة تعد شبكة الطرق الرئيسية و الشريانية الممتدة بين مناطق الاستعمالات الرئيسية و الوحدات التخطيطية المختلفة (القطاع/ الحى/ المجاورة/ المركز/ المناطق الاقتصادية) الاعصاب الموصلة و الرابطة بين هذه المناطق جميعا، و التي بقدر استيعابها لأنماط الحركة المختلفة و استيعابها لأنماط الحركة المختلفة و استيعابها لأحجامها يكون مقدار كفاءة المدينة في مزاوله أنشطتها المختلفة. في هذا الاطار بلغ المتوسط العام لنسبة مساحات الطرق عند هذا المستوى من الطرق في العواصم العالمية ١٩,٥%، و لقد اتفقت هذه النسبة مع القيمة المناظرة لها في حالة العاصمة الإدارية الجديدة بمصر حيث بلغت ٢٠%.

على انه يجب الاخذ بعين الاعتبار بعض المخاوف و الشكوك حول احتمالات انخفاض كفاءة الأداء في هذا المستوى من شبكة الطرق في العاصمة الادارية الجديدة بمصر بسبب الارتفاع المنتظر من الكثافات و لأحجام الحركة المرورية في هذا المستوى من الطرق بفعل عدة عوامل أهمها ان الحجم السكاني المستهدف لها يبلغ ٥ ملايين نسمة، بينما متوسط الحجم السكاني بالنسبة للعواصم العالمية هي اقل من مليون نسمة مع وجود وسائل نقل داعمة مثل شبكات المترو و القطارات الداخلية في عدد من هذه العواصم العالمية، يضاف الى ذلك وجود طريق إقليمى يخترق الكتلة العمرانية للعاصمة الادارية الجديدة يصل ما بين مدينة القاهرة الجديدة و مدينة العين السخنة التي تعد واحدة من اكبر المراكز السياحية المصيفية على البحر الأحمر، و وجود مساحات مخصصة للمشروعات اللوجستية و الخدمية و التجارية الإقليمية تزيد عن ٢٠% من مساحة المخطط الاجمالية، كذلك وجود منطقة دبلوماسية تخصص لتجميع السفارات الأجنبية و الهيئات الدولية و العالمية فيها.

## ٩- مقوم المساحات النسبية للمناطق الخضراء العامة و المسطحات المائية كمؤشر قياس للجودة البيئية الطبيعية و خفض الكثافات البنائية:

من اهم عناصر تحقيق صحة و سلامة البيئة الطبيعية توفير المناطق الخضراء، سواء العامة او الخاصة، يضاف الى ذلك المسطحات المائية، لهذا السبب تعد المساحات الخضراء و المسطحات المائية، بالإضافة الى ما تشتمل عليه من عناصر تنسيق الموقع الطبيعية او الاصطناعية، مقومات رئيسية لتعظيم جودة البيئية الحياتية التي يعيشها السكان في المدن الجديدة عامة، و المدن العواصم خاصة، لما تمثله من قيمة رمزية لهوية الدولة. في هذا الاطار بلغ المتوسط العام لنسبة المساحات الخضراء في حالات العواصم العالمية مقدار ٣٠%، كما بلغ المتوسط العام لنسبة المسطحات المائية ٣,٥%، بقيمة اجمالية ٣٣,٥% من المساحات الكلية، بينما في حالة العاصمة الإدارية بمصر بلغت هذه القيم ١٥% و ١,٢% على الترتيب، بقيمة اجمالية ١٦,٥%، و تمثل تلك النسبة نصف القيمة المحققة في حالات العواصم العالمية، هنا يجدر الذكر ان زيادة او خفض نسبة المساحات الخضراء و المسطحات المائية هو قرار تخطيطي يخضع لتوازن عدد من العناصر من أهمها معقولية التكاليف في ظل طبيعية هذه المساحات غير البيعية و محدودة العائد المادي، أيضا متطلبات الصيانة و محققات الاستدامة لها التي من ابرزها وفرة مياة الرى، كذلك الخصائص المناخية للدولة و مدى توافق التوسع في هذه المساحات مع هذه الخصائص. و من هذا المنطلق يجب الاخذ بعين الحذر التطرق الى استخلاص نتائج بقيم إيجابية او قيم سلبية عند عقد المقارنة

بين نسب هذه المساحات في العاصمة الإدارية الجديدة بمصر و باقي العواصم العالمية دون الاخذ في الاعتبار العناصر سالفة الذكر، على انه يجدر الإشارة بان هذه النسبة البالغة ١٦،٥% في العاصمة الإدارية الجديدة تعد مرتفعة اذا ما قورنت بالمتوسط العام للمدن المصرية الجديدة البالغة ١٠% من إجمالي مساحات هذه المدن مما يعد قيمة ايجابية في تخطيط هذه العاصمة، و لو بشكل مبدئي<sup>١</sup>.

#### ١٠- مقوم كفاءة العلاقة الثنائية بين ائزان نسب توزيع استعمالات الأراضي و تعظيم الجدوى الاقتصادية لهذه الأراضي في المدن العواصم :

ان كفاءة ميزانية نسب توزيع استعمالات الأراضي في المخطط العام للمدن الجديدة عامة، و لمدن العواصم خاصة، لتركز بصفة شاملة على عدد من العوامل تتوزع ما بين عوامل اجتماعية، عمرانية، بيئية، و اقتصادية. ان الناتج العمراني المتمثل في المخطط العام لهذه المدن هو محقق يعبر عن احجام و كثافات سكانية، معدلات و كثافات عمرانية، ضوابط و اشتراطات بيئية، و أسس و موجهاً لجدوى اقتصادية يجب ان تتحقق ما بين التكاليف و العوائد ابتداءً، و تحقيق الأرباح انتهاءً، و بناءً عليه فانه لا يجب النظر الى الناتج العمراني المتمثل في المخطط العام لهذه المدن الجديدة على انه البديل الأمثل لتحقيق احتياجات السكان و فئاتهم المختلفة، اذا ما ارتكز فقط على تلبية الدوافع و المؤثرات الاجتماعية و العمرانية و البيئية. ان المخطط العام لتوزيع استعمالات الأراضي في المدن الجديدة، و ما ينطوي عليه ضمناً من تطبيق لمعدلات و معايير و كثافات تخطيطية ليظل دائماً رهن و قيد المفهوم الاقتصادي العام القائم على مبادئ و أسس الاستثمار التي من اهمها تحقيق الجدوى الاقتصادية من خلال تحقيق التوازن ما بين تكاليف الاستثمار في استعمالات أراضي تجمع فيما بينها اراضي بيعيه و اراضي اخرى غير بيعيه، تشمل كافة أنواع الأراضي في المدينة كمدخلات في العملية الاستثمارية، و عوائد للتسويق و البيع للأراضي ذات الصفة البيعية مثل الأراضي الاقتصادية و السكنية و الخدمية (يستبعد من بينها الأراضي الحكومية، الطرق، و المناطق الخضراء) لمخرجات ذات العملية الاستثمارية، و هي مخرجات ينتظر منها دائماً تحقيق نسبة عادلة من الربحية، سواء كان انشاء و تنمية هذه المدن الجديدة يقع على عاتق الهيئات الحكومية او الهيئات الخاصة او بالمشاركة بينهم.

من هنا يتأكد بوضوح أهمية مقوم و معيار قياس كفاءة العلاقة الثنائية من تحقيق ائزان نسب توزيع استعمالات الأراضي الملبية لاحتياجات السكان من ناحية، و تعظيم الجدوى الاقتصادية لهذه الأراضي - خاصة البيعية منها- من ناحية أخرى، في مخططات المدن العواصم الجديدة.

في هذا الاطار بلغ المتوسط العام لنسبة جملة الأراضي الاقتصادية و السكنية و الخدمية في حالات العواصم العالمية ٤٧%، بينما بلغت القيمة المناظرة لهذه النسبة في العاصمة الإدارية الجديدة بمصر ٦٠%، و يعكس هذا بوضوح تعاضم أولوية تحقيق غاية الجدوى الاقتصادية في المنظومة الاقتصادية التي بنى عليها ميزانية توزيع استعمالات الأراضي في المخطط العام للعاصمة الإدارية الجديدة بمصر، حيث بنيت ضمناً على رفع قيمة العوائد و الأرباح في مقابل التكاليف و النفقات، تعظيم فرص الاستثمار بالعاصمة الجديدة، تعزيز قدرة العاصمة الجديدة على استقطاب رؤوس الأموال في مجالات التنمية العمرانية المختلفة، الاقلال من المخاطر المحتملة نتيجة ارتفاع التكاليف و انخفاض العوائد و الأرباح، و التي هي مخاطر قد تتحمل تبعاتها الدولة، أكثر من القطاع الخاص، خاصة في المراحل الأولى لتنمية العاصمة الإدارية الجديدة.

<sup>١</sup> أسس و معايير التنسيق الحضاري للمناطق المفتوحة و المساحات الخضراء، الجهاز القومي للتنسيق الحضري، ٢٠١٠

## ٢-٧ توصيات البحث:

بالأخذ في الاعتبار الدور القومي والإقليمي للمدينة العاصمة، فتتعدد التوصيات على عدة مستويات تخطيطية كما هو موضح فيما يلي:

## ١-٢-٧ المستوى القومي والإقليمي

أ- حتمية التعامل الشمولي في الرؤى التخطيطية للمشروعات القومية لمدن مثل العواصم الجديدة ضمن تلك الرؤية القومية الشاملة للتنمية العمرانية، و يكون ذلك عبر أشراك العديد من المؤسسات ذات الصلة في المستويات التخطيطية المختلفة والتخصصات المتنوعة، وعدم اقتصر الدور التخطيطي على الهيئات ذات الدور المباشرة بالمشروع، كما يجب تفعيل دور المشاركة الشعبية من خلال اشراك كيانات المجتمع المدني.

ب- ضرورة تأثر التقسيم الإقليمي للدولة بموقع العاصمة الإدارية الجديدة بما يحقق الاستفادة القصوى من العاصمة الجديدة، سواء بإفرادها ضمن إقليم مستحدث، أو بضمها لحد الأقاليم الموجودة بالفعل، بما يحقق عمل العاصمة الجديدة ضمن المخطط الإقليمي، حتى لا تؤثر بالسلب على باقي التجمعات العمرانية في الإقليم، كما كان الحال في العاصمة القديمة.

ج- يجب أن تركز السياسات التنفيذية لمدن العواصم الجديدة عامة، و العاصمة الإدارية الجديدة في مصر خاصة، على مفاهيم التنمية العمرانية الحقيقية التي تضمن التنفيذ المتوازن والمتوازي لعناصر التوطين و الاستيطان الفعالة للسكان الجدد المستهدف استقطابهم الى العاصمة، و هي المساكن المناسبة اجتماعيا و اقتصاديا، الخدمات المناسبة اجتماعيا و اقتصاديا، فرص العمل المناسبة مهنيا و اقتصاديا، و هو ما يجب أن يتأسس على دراسة متعمقة لفئات العاملين المنتظر انتقالهم وعملهم بالأنشطة المختلفة بالعاصمة، خاصة الحكومية و الادارية و الخدمية.

د- وجوب تحقيق تمتع موقع العاصمة الجديدة بمقومات الاستقلالية و الاكتفاء الذاتي، و التحصن ضد القوى الجاذبة و المستقطبة للعاصمة القديمة، و تحقيق القدرة لها على المنافسة و الاستقطاب.

هـ - ضرورة التعامل مع العاصمة الجديدة كمشروع قومي يعكس التكوين المجتمعي متنوع الفئات، وبالتالي يضمن اختيار موقعها المتوسط قوميا، و خصائصها الاجتماعية و الاقتصادية التي تعكس ذلك التنوع لفئات السكان.

و- مراعاة العلاقات المكانية الخاصة بتوسط العاصمة الجديدة بين اكبر التجمعات العمرانية ذات الكثافات السكانية العالية، كذلك العواصم الإقليمية، على المستويين القومي و الاقليمي، بما يمثل توزيع متجانس للأحجام السكانية داخل النطاقات التأثيرية لهذه المراكز التنموية الكبرى المنتشرة على امتداد الخريطة القومية للدولة.

ز - ضرورة تحقيق الاتصالية المطلوبة للعاصمة الجديدة كتجمع عمراني يحمل تلك الأهمية القومية، بما يتناسب مع مختلف وسائل الاتصال الأكثر انتشارا و استخدمها على المستوى القومي، مع الأخذ في الاعتبار التنوع ليس فقط على المستوى النوعي و لكن أيضا على مستوى التكلفة لكي تناسب كل فئات السكان بالدولة كما تحقق التناسب الطردني بين نوعية وسائل الاتصال و التباعد ما بين العاصمة الجديدة و التجمعات العمرانية القائمة.

ح- يجب أن تركز خطط و برامج تنفيذ مدن العواصم الجديدة عامة، و العاصمة الادارية في مصر خاصة، على مفاهيم و أسس تحقيق جدوى و فعالية مراحل التنمية الزمنية و مراحل التنمية القطاعية المكانية،

التي تركز في كل مرحلة على تحقيق الاتزان بين تكاليف التنمية وعوائدها في إطار منظومة الانفاق و تأمين مصادر التمويل لمراحل التنمية المختلفة، على أن يكون ذلك في ظل رؤية حقيقية واعية لقدرات الدولة من ناحية، و دراسة متعمقة لقدرات القطاع الخاص ومدى استعداده للمشاركة فيخطط و برامج التنمية تحت إشراف الدولة من ناحية أخرى، مع ضرورة احتفاظ الدولة دائماً بأدوات و آليات التحكم في مجريات التنمية ومستحدثاتها.

#### ٧-٢-٢ المستوى العمراني المحلي:

ا- إبقاء الدور السيادي للحكومات و قطاعها التنفيذية على القطاع الخاص، بما يحقق نتائج عمراني متكامل بحيث لا تغطي فيه الفائدة الاستثمارية التي تعد الهدف الاسمي للقطاع الخاص على الهوية التخطيطية المستهدفة للعاصمة الجديدة.

ب- ضرورة تحقيق التناسب بين الخصائص التخطيطية للعاصمة الإدارية الجديدة من حيث حجم و مساحة و كثافة مع العاصمة القديمة باعتبارها القطب الأكثر استقطاباً للسكان و الاستثمارات، بحيث تعكس هذه الخصائص التميز للعاصمة، على ان يتحدد معدل نمو للمدينة تصل به الى مرحلة الاكتمال والاكتفاء المستقل، حتى لا تتكرر مشاكل العاصمة القديمة

ج- تحقيق تنوع الأنشطة الاقتصادية للعاصمة الإدارية الجديدة، لما يحققه ذلك من تنوع في التركيب السكاني للمجتمع الجديد، و كذلك التنوع في الاستثمارات، الا انه يجب ان لا تغطي الأنشطة الاقتصادية الداعمة للعاصمة الجديدة على وظيفتها الأساسية كمدينة إدارية ذات طابع سياسي، وتحمل هوية الدولة.

د - ضرورة تناسب مساحة الكتلة العمرانية للعاصمة الجديدة مع المستهدف استقطابه وإخراجه من العاصمة القديمة، باعتبارها المقصد الأساسي لجذب السكان والأنشطة والاستثمارات من العاصمة القديمة نحو العاصمة الجديدة. ومن ثم مساحات كافية لاستيعابها من ناحية، وتدعيم استيعاب هذه المساحات بواسطة اختيار النسب و الكثافات البنائية المناسبة من ناحية أخرى.

هـ- يجب للحجم السكاني المستهدف للعاصمة الجديدة ان يتناسب مع حجم سكان العاصمة القديمة، والحجم القومي للسكان، وكذلك كمنظومة توزيع الاحجام والرتب للتجمعات العمرانية للدولة، و الا يتم المبالغة في التوقعات الحجمية للسكان، خاصة مع عجز المدن الجديدة في بعض التجارب السابقة في اجتذاب المستهدف من السكان لسنوات عديدة لاحقة لبدء الانشاء.

و- ضرورة تناسب الكثافات السكانية بالعاصمة الجديدة مع غايات تحقيق الجودة التخطيطية و البيئية بمعايير أعلى مما هو محقق في العاصمة القديمة، حيث تسعى الجديدة الى خفض الكثافات السكانية عامة، كذلك حتمية دراسة تأثير ذلك الانخفاض في الكثافة على الإمكانيات المادية من تكاليف خاصة بزيادة نصيب الفرد في البنية الأساسية الطرق، مناطق مفتوحة.

ز - تحقيق الاتزان في الهيكل الاقتصادي للعاصمة، من خلال توفير الهيكل المناسب من حيث التنوع في الأنشطة الاقتصادية ذات العائد والمردود الإيجابي على العاصمة الجديدة، و ذلك من خلال التنوع في الاستثمارات وفرص العمل و الدخول، على الا تغطي الصبغة الاقتصادية الاستثمارية على دور المدينة كعاصمة إدارية و سياسية تحمل هوية الدولة، و ذلك من خلال ربط نسبة الأنشطة الاقتصادية بالأنشطة الإدارية و الحكومية.

ح - ضرورة تحديد الدور الاقتصادي والاستثماري للمدينة العاصمة الجديدة كمشروع تنموي قومي يهدف أيضاً الى تعظيم الجدوى الاقتصادية ورفع قيمة العوائد و الأرباح منه، حتى لا تتحمل الدولة تبعات الالتجاء الى القطاع الخاص لتعظيم فرص الاستثمار و تنويع الموارد لتمويل المشروعات سواء ذات



الصبغة الاستثمارية او التنمية الاجتماعية و الاقتصادية على المستوى القومي، و ما يترتب على ذلك أحيانا من تغير هوية المدينة العاصمة كرمز حضاري للدولة.

ط- ان تتبع المدينة العاصمة في انمائها مفهوم النمو المرحلي المتدرج متكامل الأركان والمقومات العمرانية، بحيق تنمو على هيئة قطاعات او وحدات تخطيطية متكاملة الاحتياجات التنموية للسكان (المسكان- الخدمات- فرص العمل) و الحذر من تحولها الى مجمع للحكم و الإدارية و حاضنة لرؤوس الأموال و الاستثمارات فقط، و هو ما يعرف ب" مدن الشركات العملاقة".

## المراجع

## أولاً: المراجع العربية

- ١- شادية محمد عبد العليم بركات، (٢٠٠٧)، تقويم أساليب التنمية العمرانية للتجمعات الجديدة في مصر مع ذكر خاص لمدن (العاشر من رمضان- السادات - السادس من أكتوبر)، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة القاهرة.
- ٢- عبد الباقي إبراهيم، تجربة المدن الجديدة في مصر تصور النظرية وغياب استراتيجية وطنية للاستيطان، ورقة بحثية، مركز الدراسات التخطيطية والمعمارية.
- ٣- محمود امين على، (٢٠٠٩) الأدوار الوظيفية للمدن الجديدة والمجتمعات الجديدة في إطار السياسات القومية والإقليمية للتنمية العمرانية الشاملة، ورقة بحثية، المؤتمر الولي لسياسات تنمية المجتمعات العمرانية الجديدة، مكتبة الإسكندرية.
- ٤- محمود امين على، (٢٠٠٧)، أثر التحولات السياسية و الاقتصادية في تشكيل نسق الاستيطان و العمران في مصر، ورثة بحثية، المؤتمر السادس لتنمية الريف المصري، كلية الهندسة، جامعة المنوفية.
- ٥- محمود امين على، (٢٠٠٠)، دور القاعدة الاقتصادية في التنمية العمرانية الشاملة للمدن الجديدة، ورقة بحثية، مؤتمر الازهر الهندسي السادس، كلية الهندسة، جامعة الازهر.
- ٦- محمود امين على، (٢٠٠٨)، المجتمعات العمرانية كأسلوب للتغلب على مشكلات التضخم و الاحتقان في المدن الكبرى، ورقة بحثية، مؤتمر الازهر الهندسي العاشر، كلية الهندسة، جامعة الازهر.
- ٧- رانيا بيومي جاد احمد سالم، (٢٠٠٧)، مناهج التخطيط العمراني للمدن الجديدة المصرية، رسالة ماجستير، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.
- ٨- رانيا أدهم سيد محمد على، (٢٠١٢)، المدن الجديدة في مصر بين المستهدف والواقع (حالة مدينة السادس من أكتوبر)، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة.
- ٩- باهر إسماعيل حلمي فرحات، (٢٠٠٦)، تأثير لامركزية الإدارة على التنمية العمرانية في مصر، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة عين شمس.
- ١٠- هشام احمد امين مختار، (١٩٩٠)، تخطيط وتنمية المجتمعات الجديدة في جمهورية مصر العربية، رسالة دكتوراه، كلية الهندسة، جامعة الازهر.
- ١١- هشام امين مختار، (١٩٨٦)، العوامل المحلية المؤثرة على استراتيجية انشاء المدن الجديدة وتطبيقاتها في جمهورية مصر العربية، رسالة ماجستير، كلية الهندسة، جامعة الازهر.
- ١٢- أبو زيد راجع، محمود امين على، وآخرون، (٢٠٠٧)، العمران المصري ورصد التطورات في عمران ارض مصر في أواخر القرن العشرين واستطلاع مساراته المستقبلية حتى عام ٢٠٢٠، المكتبة الاكاديمية، القاهرة.
- ١٣- محمد عبد الباقي إبراهيم، (٢٠٠٨) إدارة مشروعات تخطيط وتنمية المجتمعات العمرانية الجديدة، ورقة بحثية، المنتدى الخليجي الأول لتطوير المشروعات.
- ١٤- سيد عباس على، (٢٠٠٧) استراتيجيات واليات تنمية المدن الجديدة بمصر، ورقة بحثية، مؤتمر الازهر الهندسي الدولي التاسع.
- ١٥- نجوى إبراهيم محمود، (٢٠٠٧) صنع القرار والدور التنموي للمدن الجديدة، ورقة بحثية، مؤتمر صنع القرار في مجال التنمية في مصر.
- ١٦- نسرين رفيق اللحام، (٢٠١١) نحو خلق مناطق تميز ومدن جديدة مستدامة بمصر (رؤية نقدية لتخطيط المدن الجديدة)، ورقة بحثية، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار.
- ١٧- هبة محمد إبراهيم عمار، (٢٠١١) دور المدن الجديدة في التنمية الحضرية في إطار مراحل التنمية الاقتصادية، رسالة ماجستير، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.
- ١٨- محمد رضا رمضان عبد الواحد، (٢٠١٤) محاور التنمية العمرانية (الاستفادة من التجارب السابقة في صياغة مشروع استراتيجية قومية للمحاور التنموية)، رسالة ماجستير، كلية الهندسة، جامعة القاهرة.

١٩- عصام الدين محمد على، (٢٠٠٣) تقييم التجربة المصرية في انشاء المدن الجديدة بالمناطق الصحراوية، ورقة بحثية، مجلة العلوم الهندسية، جامعة أسيوط.

٢٠- عباس محمد الزعفراني، الأوضاع القائمة للمناطق الخضراء بالقاهرة الكبرى، ورقة بحثية، <http://www.egyptarch.net/>

### تقارير:

- ١- الرؤية الاستراتيجية للتنمية الشاملة لمصر ٢٠٥٠، (٢٠١٠)، الهيئة العامة للتخطيط العمراني.
- ٢- المخطط الاستراتيجي القومي للتنمية العمرانية، أبو زيد راجح، الهيئة العامة للتخطيط العمراني.
- ٣- المخطط الاستراتيجي القومي للتنمية العمرانية ومناطق التنمية ذات الأولوية (الرؤية- المرتكزات- نطاقات ومراحل التنمية)، (٢٠١٤) الهيئة العامة للتخطيط العمراني.
- ٤- استراتيجية التنمية العمرانية للقاهرة الكبرى، (٢٠١٢) الجزء الأول، الهيئة العامة للتخطيط العمراني.
- ٥- الكود المصري لأعمال الطرق الحضرية والخلوية، (١٩٩٨) مركز بحوث الإسكان و البناء، وزارة الإسكان و المرافق و المجتمعات الجديدة.
- ٦- مشروع الهيكلية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى، (٢٠١٤) التقرير الأول (الرؤية الإقليمية و حدود الدراسة)، الهيئة العامة للتخطيط العمراني.
- ٧- مشروع الهيكلية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى، (٢٠١٤)، التقرير الثاني، الهيئة العامة للتخطيط العمراني.
- ٨- مشروع الهيكلية العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى، (٢٠١٥)، التقرير الثالث، الهيئة العامة للتخطيط العمراني.
- ٩- مشروع اعداد دراسة المخطط الاستراتيجي بعيد المدى للتنمية العمرانية لتحقيق التنمية المستدامة بإقليم القاهرة الكبرى بجمهورية مصر العربية، (٢٠٠٨) التقرير النهائي، الجزء الأول، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، الوكالة اليابانية للتعاون الدولي.
- ١٠- المخطط العام الاستراتيجي لمدينة السادات، (٢٠١٠) هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة.
- ١١- قضايا مستقبلية القاهرة ٢٠٥٠ وعاصمة جديدة لمصر، (٢٠٠٧) مركز الدراسات المستقبلية، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار.
- ١٢- الرؤية المستقبلية لعاصمة مصر ٢٠٥٠، (٢٠٠٧) مركز الدراسات المستقبلية، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار.
- ١٣- تقييم المجتمعات العمرانية الجديدة، (١٩٩١) التقرير الدوري الرابع، المجلد الثاني، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة.
- ١٤- أسس و معايير التنسيق الحضاري للمناطق المفتوحة و المساحات الخضراء، (٢٠١٠)، الجهاز القومي للتنسيق الحضري.

### ثانيا المراجع الأجنبية:

- 1- Andris. (2013). **Bettencourt، Development، Information and Social Connectivity in Cote d'Ivoire،** working paper، Santa Fe Institute.
- 2- Ahmed Sangare. (2012). **How to approach the upgrade of the urban scheme of Yamoussoukro towards sustainability؟،** research paper، 45<sup>th</sup> ISOCARP Congress.
- 3- Abdelmohsen Barrada. (2006). **The Egyptian New Cities Program (A Critical Review)،** Iran.
- 4- Amin، Sharaf Eldin and Soliman. (2004). **New Urban Communities Management as a Tool for Strategic Issues،** research paper، 40<sup>th</sup> ISOCARP Congress.

- 5- Arnold Van Der Valk. (1978). **Randstad-Green Heart Metropolis: Invention, Reception and Impact of a National Principle of Spatial Organization**, Built Environment Journal, Vol.1.
- 6- Colin Clark. (1941). **The Conditions of Economic Progress**, research paper, The Economic Journal.
- 7- Bissenova. (2013). **The Master Plan of Astana (Between the K “Art of Government” and the “Art of Being Global”)**, Ethnographies of the State in Central Asia – Performing Politics, Indiana University Press.
- 8- Chima. (2015). **Monitoring and Modelling of Urban Land Use in Abuja Nigeria, Using Geospatial Information Technologies**, Ph.D. Thesis, Coventry University, UK.
- 9- Calvin. (2010). **Planning Citizens: Putrajaya and the 21<sup>st</sup> Century Malaysian**, B.Sc. Thesis, the University of Chicago.
- 10- Dutt and Ashok K. (1970). **A Comparative Study of Regional Planning in Britain and the Netherlands**, Ohio Journal of Science, Vol. 70.
- 11- Dulyapak Preecharushh. (2011). **Myanmar’s New Capital City of Naypyidaw**, Engineering Earth: The Impact of Megaengineering Projects, Chapter 57, Springer Netherlands.
- 12- Dato’ Jebasingam Issace John. (2004). **Creating the Essence of Cities: The Putrajaya’s Experience**, research paper, Journal of the Malaysian Institute of Planners.
- 13- Edward Schatz. (2003). **When Capital Cities Moves: The Political Geography of Nation and State Building**, working paper, Kellogg Institute.
- 14- Erik Illmann. (2015). **Reasons for Relocating Capital Cities and Their Implications**, B.Sc. Thesis, Faculty of Social Science, Charles University in Prague.
- 15- Filipe R. Campante, Quoc-Anh Do and Bernardo Guimaraes. (2014) **Capital Cities, Conflict, and Misgovernance; Theory and Evidence**, working paper, World Bank.
- 16- Gideon S. Golany. (1981). **Arid Zone Settlement Site Selection: The Case of Egypt**, Research paper, Improving Rural Life in The Third World, Ekistics.
- 17- Goomsu Ikoku. (2004). **The city as Public Space: Abuja- The Capital City of Nigeria**, research paper, FORUM Postgraduate studies Journal. Vol. 6.
- 18- Ho Chin Siong. (2006). **Lessons Learned from planning of Putrajaya city – Administrative Centre of Malaysia**, Seminar UTM-SIT workshop at Shibaura Institute, Japan.
- 19- Ibrahim Usman Jibril. (2006). **Resettlement Issues, Squatter Settlements and Problems of Land Administration in Abuja, Nigeria’s Federal Capital**, research paper, Fig Regional Conference, Ghana.
- 20- Ismaila Rimi Abubakar. (2014). **Abuja City profile**, research paper, ELSEVIER Journal.
- 21- Jibril and Garba. (2012). **The Challenges of Housing Development and Needs in Abuja Nigeria**, research paper, Fig Working Week.

- 22- John B. Parr. (1999): **Growth-pole Strategies in Regional Economic Planning: A Retrospective View: Part 1. Origins and Advocacy**, Research paper, Urban Studies Journal Limited.
- 23- Khalil S. Mogassabi. (1990). **Modernity and Traditional in the Design of New Towns: Sadat city, Egypt and Yanbu, Saudi Arabia**, M.Sc. Thesis, MIT.
- 24- Komarovskiy and Bondaruk. (2013). **The Role of the Concept of Growth Poles for Regional Development**, Journal of Public Administration, Finance and law.
- 25- Kopyayeva. (2013). **Is Astana a Nationalistic Project? The role of Kazakhstan's New Capital in Development of The National Identity**, research paper, AIIIC conference, Portugal.
- 26- Levu Vincent Tran. (2010). **The Case Study of Putrajaya, Malaysia's Planned Administrative Capital**, MA, University of Florida.
- 27- Mahmoud Amin Ali. (1997). **New Urban Communities- Evaluation of The Urban Growth Problems**, Ph.D. Thesis, Faculty of Engineering, Cairo Uni. & Ohio State Uni.
- 28- Mkrtchyan. (2013). **Astana: A New Post-Soviet Text**, research paper, International Journal of Humanities and Social Science.
- 29- Mohamed Abdelbaki Mohamed Ibrahim. (1993). **Management of the Urban Development Operation in New Settlements in Egypt**, Ph.D. Thesis, Faculty of Engineering, Ain Shams University.
- 30- Mustafa. (2009). **Public Art in the Federal Territory of Putrajaya: Questions of Value and Role**, research paper, Journal of Arts Discourse.
- 31- Nasamat Abdelkader and Sayed Ettouney. (2013). **Rethinking New Communities Development – with reference to Egypt's 40 years' Experience**, research paper, 39<sup>th</sup> World Congress on Housing Science, Milan.
- 32- Nasamat Abdelkader and Sayed Ettouney. (2009). **The Egyptian New Communities: Between Objectives and Realization – A Critical Discourse, Three Decades later**, research paper, ARCHCAIRO.
- 33- Noor Azizi and Mohd Ali. (2007). **Putrajaya and the French Connection**, research paper, Universiti Teknologi Malaysia.
- 34- Nnamdi Elleh. (2003). **Architecture and Power in Africa**, research paper, The International Journal of African Historical Studies.
- 35- Obinna Ubani, Emeka Mba and Lucy Ugwu. (2014). **Physical Master-planning as Panacea to Physical Planning Challenges in Nigeria Cities: Case Study of Abuja, Nigeria Capital City**, research paper, ISSN Journal.
- 36- Rawat and Rajiv. (2005). **Capital City Relocation: Global-Local Perspectives in The Search for An Alternative Modernity**, York University, Canada.



- 37- Salma Ahmed Yousry. (2010). **Urban Transformations in New Cities in Egypt (Case study 6<sup>th</sup> of October City)**, M.Sc. Thesis, Faculty of Engineering, Ain Shams University.
- 38- Sayed Ettouney. (1989). **Community Facilities Planning for Existing and New Communities in Developing Countries**, research paper, International Journal for Housing Science and Its Applications.
- 39- Salah El-Shakhs. (1994). **Sadat city, Egypt and the role of new town planning in the developing world**, research paper, Journal of Architecture and Planning Research.
- 40- Remi I. Obateru. (2004). **Locating Capital Cities: The Abuja Experience**, research paper, ITPI Journal.
- 41- Scott D. Campbell. (2000). **The Changing Role and Identity of Capital Cities in the Global Era**, Research paper, Association of American Geographers Annual Meeting, Pittsburgh, PA.
- 42- Take. (1984). **Abuja, the New Capital of Nigeria, and the Urban Design of Its Central Area**, Continuity and Change, MIT.
- 43- Turlybek Mussabayev and Karlygash Muldagaliyeva. (2012). **Conceptual Approaches on the Development of the Territory of the Republic Kazakhstan**, research paper, REAL CORP Conference.
- 44- Yacher. (2011). **Astana, Kazakhstan: Mega dream, Megacity, Mega destiny?**, Engineering Earth: The Impact of Megaengineering Projects, Chapter 57, Springer Netherlands.

### **Books and Reports:**

- 1- African Economic Bank. (2006). **African Economic Outlook**.
- 2- Bekker, Therbon. (2012). **Capital Cities in Africa: power and Powerlessness**, HSRC Press.
- 3- David L.A. Gordan. (2006). **Planning Twentieth Century Capital Cities**, Taylor & Francis, London and New York.
- 4- Department of Population, Ministry of Immigration and Population. (2015). **The 2014 Myanmar Population and Housing Census, The Union Report**, Census Report, Volume 2, Myanmar.
- 5- Dusen, Richard Van & Lyons, James. (1971). **New Towns and Planned Communities**, Practicing Law Institute, New York.
- 6- Ervin Y. Galanty. (1975). **New Towns: Antiquity to The Present**, George Barziller, New York.
- 7- Gideon S. Golany. (1976). **New town planning: Principles and practice**, John Wiley & Sons, New York.
- 8- Green, Philip. (1968). **Land Subdivision in Principles and Practice of Urban Planning**, William Goodman & Eric Freund Editors, Washington D.C.
- 9- **Greater Cairo Region: Long Range Urban Development Scheme – New Settlements, Site Prefeasibility Study**, (1971), General Organization for Physical Planning, Ministry of Development and New Communities, Egypt.

- 10- Hardoy, Jorge E. (1967). **The Planning of New Capital Cities in Planning of Metropolitan Areas and New Cities**, United Nation Press, New York.
- 11- HIJAS KASTURIA Associates SDN. (2001). **Putrajaya Lake Use and Navigation Master Plan and Lake and Wetland Emergency Response Plan**, Final Report, Perbadanan Putrajaya.
- 12- Japan International Cooperation Agency. (2001). **The Study on The Master Plan for The Development of The City of Astana in The Republic of Kazakhstan**, Final Report, Capital Development Corporation, City of Astana.
- 13- National Hydraulic Research Institute of Malaysia. (2000). **Catchment Development and Management Plan for Putrajaya Lake**, Volume 2: Sectoral Report, Perbananan Putrajaya.
- 14- Sabbour Associates. (1976). **The Planning of Sadat City**, Final Report, Ministry of Housing and Reconstruction.
- 15- Scott D. Campbell. (2000). **Cold War Metropolis: the Fall and Rebirth of Berlin as a World City**. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- 16- The Centre on Housing Rights and Evictions. (2008). **The Myth of the Abuja Master Plan – Forced Evictions**, Mission Report.
- 17- The Nigerian Institute of Town Planners. (2012). **State of Planning Report**.

المواقع الالكترونية:

- 1- <http://cashewnut.me.uk/WGCbooks/web-WGC-books-1921-1.php>
- 2- <http://www.memoireonline.com/01/13/6805/Problematique-des-amenagements-fonciers--Yamoussoukro-dans-le-cadre-du-transfert-de-la-capitale.html>
- 3- [http://www.newcities.gov.eg/know\\_cities/Sadat/\(1\).aspx](http://www.newcities.gov.eg/know_cities/Sadat/(1).aspx)
- 4- [http://www.yamoussoukro.org/fr/?page\\_id=14](http://www.yamoussoukro.org/fr/?page_id=14)
- 5- <http://gopp.gov.eg/category/projects/cairo-plan/>
- 6- <http://www-personal.umich.edu/~sdcamp/AAG2000.html>
- 7- [http://newcities.gov.eg/know\\_cities/NewCapital/default.aspx](http://newcities.gov.eg/know_cities/NewCapital/default.aspx)
- 8- <http://thecapitalcairo.com/about-ar.html>
- 9- <http://www-personal.umich.edu/~sdcamp/capitals/Ch2.html>
- 10- <http://www.oekoplan.com/okopress-strategic-plan-new-administrative-capital/#.WDaviYjIGwg.facebook>
- 11- <http://www.udc5.com/project/wedian-new-capital-city/>
- 12- [https://m.alibaba.com/guide/shop/greater-london-population-change-up-down-1921-1938-abercrombie-1944-old-map\\_37429837.html](https://m.alibaba.com/guide/shop/greater-london-population-change-up-down-1921-1938-abercrombie-1944-old-map_37429837.html)
- 13- <http://aliciapatterson.org/stories/new-towns-paris-reorganizing-suburbs>

- 14- <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/iv.html>
- 15- <http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=CI>
- 16- <https://en.wikipedia.org/wiki/Abidjan>
- 17- <http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=KZ>
- 18- [http://movedtomonrovia.blogspot.com/2012\\_06\\_01\\_archive.html](http://movedtomonrovia.blogspot.com/2012_06_01_archive.html)
- 19- <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/kz.html>
- 20- <http://astana.gov.kz/en/modules/material/47>
- 21- <http://www.kisho.co.jp/page/222.html>
- 22- <http://www.newtowninstitute.org/newtowndata/newtown.php?newtownId=233>
- 23- <https://astanatopia.wordpress.com/>
- 24- <http://www.burbuja.info/inmobiliaria/conspiraciones/448141-pentagrama-gigante-encontrado-kazakhstan-se-ver-google-maps.html>
- 25- <http://rdnet.taipei.gov.tw/xDCM/DOFiles/pdf/00/00/01/43/73/961026-pdf-testproj-413208.pdf>
- 26- <http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=MY>
- 27- <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/my.html>
- 28- <http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=MM>
- 29- <http://www.un.org/Depts/Cartographic/map/profile/myanmar.pdf>
- 30- <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bm.html>
- 31- <http://svaradarajan.blogspot.com.eg/2007/02/dictatorship-by-cartography-geometry.html>
- 32- <http://www.csostat.gov.mm/myan1.asp>
- 33- <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/eg.html>
- 34- <http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=EG>
- 35- [http://www.sadat-city.com/downloads/map\\_city\\_map.jpg](http://www.sadat-city.com/downloads/map_city_map.jpg)
- 36- <http://www.flickrriver.com/photos/59696907@N03/5458475094/>
- 37- [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Clark%27s\\_Sector\\_Model.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Clark%27s_Sector_Model.png)
- 38- [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Diagram\\_No.2\\_\(Howard%27s\\_Ebenzer%27s\\_Tomorrow.\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Diagram_No.2_(Howard%27s_Ebenzer%27s_Tomorrow.).jpg)
- 39- <http://dcsymbols.com/misinformation/1820.jpg>
- 40- [http://www.newtowninstitute.org/IMG/gif/nt013-3f\\_03-1sm.gif?1390/5f3016082aefd6e8e5f47a43ae7a1d6e86b96abe](http://www.newtowninstitute.org/IMG/gif/nt013-3f_03-1sm.gif?1390/5f3016082aefd6e8e5f47a43ae7a1d6e86b96abe)
- 41- [http://3.bp.blogspot.com/--6g4Ct4nK-Y/T9w4nDJNgLI/AAAAAAAAAMw/b4LDv-Rrvtk/s1600/120607-Wikipedia\\_WBG\\_CanberraPlanS.jpg](http://3.bp.blogspot.com/--6g4Ct4nK-Y/T9w4nDJNgLI/AAAAAAAAAMw/b4LDv-Rrvtk/s1600/120607-Wikipedia_WBG_CanberraPlanS.jpg)

- 42- <https://classconnection.s3.amazonaws.com/969/flashcards/2425969/gif/brasilia-1448A0COD6231F0C81D.gif>
- 43- <http://urbanplanning.library.cornell.edu/DOCS/howard.htm>
- 44- <http://aliciapatterson.org/stories/new-towns-paris-reorganizing-suburbs>
- 45- <https://musemcgill.wordpress.com/case-studies/copenhagen-denmark/>
- 46- <http://img.youm7.com/images/issuehtm/pdf/kawme.pdf>

## Abstract

New cities have been dominated by nations to solve problems caused by big capital cities using several types; and that was either by settling several new communities surrounding the congested capital city to redirect the overcoming population and supply the need for housing, services, and job opportunities. or by establishing new city as a national capital.

The motivates and the reasons for establishing new national capitals varied between; political aspects; as for the exploitation or division of countries, urban aspects; as for the congestion of the old capital city, social aspects; as for the population concentrations in narrow regions and redistributing the countries' population map, economic aspects; as for developing new regions with new resources and possibilities, environmental aspects; as for redistributing activities and population with considerations to the environmental balance, and with no harm to the existing environment feathers or public health.

The study aims to **specify the main constituents that directly affect the success of new cities as capital ones**. As it is the current urban tool in Egypt to solve the problems of the greater Cairo capital region. Which has been made through a scientific approach based on theoretical review and comparative analysis for a number of contemporary planned capital cities as case studies. Five countries have been chosen (Nigeria, Cote Devoir, Kazakhstan, Malaysia, Myanmar) in addition to (Sadat City) as the first attempt for Egypt in establishing this type of new cities under the national essential vision for using new cities as a tool for urban development. By reviewing and analyzing the case studies; it was applicable to reach several different urban criteria and constitute on (National, Regional, Urban) scale. Subsequently, the study was able to review the currently planned statue of the Egyptian new administrative capital city, also point out to its compatibility or deviation from the case studies' mean. In addition, nominated the essential indicator towards the success of that new capital.



Faculty of Engineering  
Department of Architectural Engineering

# **The Ingredients for Success of The New Cities as National Capitals**

By

**Walid Samir Abdelghafar Abdeldayem**

A Thesis Submitted In Partial Fulfillment of The Requirements for The  
**M.Sc. Degree in**  
(Architectural Engineering - Urban and Regional Planning Major)

## **Examiners Committee**

**Prof. Dr. Ahmed Abd Allah**  
( )

Prof. of Urban Design  
Faculty of Urban and Regional Planning  
Cairo University

**Prof. Dr. Faisal A. Abd El-Salam**  
( )

Prof. of City and Regional Planning  
Department of Architectural Engineering  
Faculty of Eng. - Menoufia University

**Prof. Dr. Mahmoud Amin Ali Soliman**

( )  
Prof. of Urban and Regional Planning  
Department of Architectural Engineering  
Faculty of Engineering- Menoufia University

2017



Menoufia University  
Faculty of Engineering  
Department of Architectural Engineering

# **The Ingredients for Success of The New Cities as National Capitals**

Presented by

**Walid Samir Abdelghafar Abdeldayem**

A Thesis Submitted In Partial Fulfillments of the Requirements for the

**M.Sc. Degree in**

(Architectural Engineering – Urban and Regional Planning)

Supervisor

**Prof. Dr. Mahmoud Amin Ali Soliman**

Prof. of Urban and Regional Planning

Faculty of Engineering, Menoufia University

2017