«٢» القاهرة مدينة مختنقة!

بلغة الأرقام: القاهرة أصبحت معادلة صعبة تبحث عن حل جذرى

● عفاف الدهشان

الأرقام فى دفتر أحوال القاهرة.. مخيفة ومرعبة وخيالية وترسم صورة قاتمة وملامح غامضة لحياة القاهريين. فالأرقام تشير إلى أن ٢٥٪ من سكان مصر يقطنون بها، وبلغت الكثافة السكانية رقما قياسيا فى بعض مناطقها، ووصل حجم الإنفاق على البنية الأساسية بها عشرات المليارات.. كما يجرى فى شوارعها ملايين السيارات دون ضابط أو رابط! وإن المدينة أخذت فى الامتداد شمالا وجنوبا مسافات طويلة.. ولم يقف النيل حائلا دون امتدادها غربا، كما لم تستطع الصحراء أن تكون عقبة فى طريق زحفها شرقا.. وعاما بعد عام تزداد مساحتها حتى تلاقت مع حدود محافظتى الجيزة والقليوبية.. وذلك لمواجهة الزيادة السكانية الرهيبة بها.. وكانت آخر ساعة فى عددها السابق.. قد نشرت الجزء الأول من تحقيق: القاهرة مدينة مختنقة! وفى هذا العدد نستكمل الجزء الثانى من الموضوع الذى اخترنا فيه عددا من الأرقام والإحصائيات عن مدينة القاهرة للوقوف على مدلولاتها ومؤشراتها من خلال استطلاع آراء خبراء الإسكان والتخطيط العمرانى والإقليمى..

الرقم الخامس: مساحة القاهرة تضاعفت فى قرنين حوالى ١٦١ مرة.. حيث أصبحت ١٤٦٦ كيلو مترا بعد أن كانت ٩ كيلومترات فقط عام ١٨٠٠- يشرح لنا مدلول ذلك من الناحية العمرانية.. الدكتور سامى عامر وكيل كلية التخطيط العمرانى والإقليمى بجامعة القاهرة قائلا: إن المجتمع كلما تضخم يصعب السيطرة عليه.. ولو حاولنا تحديد شكل القاهرة نجدها تمتد تقريبا من قليوب شمالا إلى ١٥ مايو جنوبا ومن مدينة العاشر من رمضان شرقا إلى مدينة ٦ أكتوبر غربا.. وبمساحة حوالى ٥٠ كم × ٥٠ كم، وليس هناك مدينة بهذا الحجم فهى تتضخم.. ومن الناحية العملية والنظرية لا أمل فيها!

فمشكلة الحركة والمرور فيها أصبحت من الصعوبة بمكان وتحتاج إلى ملايين الجهيهات وتتطلب جهدا كبيرا من أجل إقامة مشروعات مثل المترو والكبارى والأنفاق.. وكل ذلك من أجل مواجهة آثار التضخم التى تنعكس أيضا على مفهوم المجتمع بها..

التوازن المفقود

فقد أصبحت القاهرة دولة بها كل شرائح المجتمع المصرى وبالتالى ينتفى عنها مفهوم المدينة والمجتمع والعلاقات الإنسانية ويصبح المواطن الذى يقطن فيها غريبا.

كما أن التضخم له تأثير هائل على مشروعات الخدمات والمرافق.. فنجد مشروعات المياه والصرف من أضخمها فى العالم وأن تشغيلها وصيانتها يتطلب الكثير من الاستثمارات.

علاوة على الاختناق المرورى الناتج عن عدم وجود أماكن لتخزين السيارات نتيجة الكثافة السكانية العالية.. فقد تشبع كل متر مربع فى القاهرة بالاستخدامات المختلفة.

كما أن القاهرة الكبرى بها مناطق لا تحتمل فى مستوى تلوثها مثل حلوان وشبرا الخيمة.. إلى جانب أنها بهذا النمو السرطانى صعب التحكم فيها أمنيا وأن أى مشكلة صغيرة تشل حركتها!

فالتوازن مفقود ما بين البشر والأرض والفراغ والبناء.. فالقاهرة مازالت تنمو.. ومعظم الخبراء يؤكدون على أن آثار التضخم بها غير محتملة مما سيؤدى إلى انفجارها لوحدها!

فالقاهرة أصبحت مقهورة بمن يتحكمون فيها وسكانها لا حول لهم ولا قوة!

٢ مليون عقار!

الرقم السادس: القاهرة بها ٢ مليون عقار ورغم ذلك وصلت الكثافة السكانية فى بعض مناطقها رقما قياسيا حيث بلغت ٣٨,٥ ألف نسمة فى الكيلو متر المربع.. فما هى الأسباب التى أدت إلى ذلك؟ يوضحها لنا المهندس حسين الجبالى النائب الأول لوزير الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية قائلا: إن هناك من يتعامل مع القاهرة كجماد.. ولكن فى الحقيقة المدينة كائن حى يتنفس ويتغذى ويخرج فضلاته ويمرض ويعالج.. ولهذا السبب لابد أن ننظمها ليس فقط تشريح المدينة ولكن أيضا علم وظائف أعضائها.. وكيفية عمل هذه الأعضاء وما هى أوجه القصور والخلل التى تحتاج إلى علاج.

فمشاكل القاهرة بدأ يشعر الناس بحدتها فى أوائل الستينيات مع تمركز الصناعة فى الشمال (شبرا الخيمة) وفى الجنوب (حلوان).. وتوجه الدولة فى ذلك الوقت لاتخاذ الصناعة كنشاط أساسى لها، مما تطلب تواجد عمالة صناعية، بالإضافة إلى قوة الجذب بالنسبة للقاهرة كعاصمة (أو ما يسمى بظاهرة الاستقطاب الحضرى بمعنى أن تكون قطبا شديد الجذب).. كل هذه الأمور ساعدت على زيادة النمو العمرانى والسكانى بالقاهرة.. لدرجة أنه فى الفترة من منتصف السبعينات إلى منتصف الثمانينات كان معدل النمو السكانى فى القاهرة ٤,٥٪ وكانت الزيادة السكانية سنويا على مستوى القاهرة ٣٠٠ ألف نسمة.. بما يعنى أننا نضيف إليها مدينة جديدة كل سنة!

لكن منذ أوائل التسعينيات وحتى الآن.. هناك ثبات فى معدلات هذه الزيادة ويرجع ذلك لعدة أسباب منها المجتمعات العمرانية الجديدة ودورها فى امتصاص أنشطة كثيرة منها (صناعية وخدمية وسكانية) وتشبع النسيج العمرانى بها علاوة على قلة المعروض من الأراضى.

فقد تنبهت الدولة إلى ضرورة معالجة مشاكل القاهرة منذ منتصف الستينيات.. فأنشأت اللجنة العليا لتخطيط القاهرة الكبرى ويتبعها الجهاز التخطيطى والتنفيذى لهذه المدينة وكانت تتبع رئيس الوزراء ومقررها وزير الإسكان فى ذلك الوقت.. هذه اللجنة من خلال الجهاز التخطيطى استطاعت أن تعد أول مخطط هيكلى للقاهرة الكبرى عام ١٩٧٠ (وتعتبر هذه المحاولة الأولى للتعامل التخطيطى مع كيان القاهرة الكبرى ككيان عمرانى).

اتفاقية تعاون مشتركة

ثم توالت بعد ذلك الجهود التخطيطية من قبل وزارة الإسكان ممثلة فى الهيئة العامة للتخطيط العمرانى ومن خلال اتفاقية تعاون فنى مع إقليم باريس الكبرى تم تحديث المخطط العام للقاهرة الكبرى عام ١٩٨٢.. هذا المخطط ارتكز على أربعة مبادىء رئيسية هى **إنشاء طريق دائرى حول القاهرة** ويقوم بعدة وظائف هى منع المرور العابر لوسائل النقل الثقيل داخل القاهرة وتحويلها إلى باقى الأقاليم ويربط بين أحياء القاهرة داخليا ويعمل على الاتصال بالمجتمعات العمرانية الجديدة حول القاهرة.

وإقامة قطاعات متجانسة بالقاهرة.. فقد قسمت الكتلة العمرانية للقاهرة إلى قطاعات عددها ١٦ قطاعا كل منها يضم مجموعة متجانسة من الأحياء السكانية وكان الهدف من هذا التقسيم الوصول إلى حجم عمرانى وسكانى مناسب يسهل إدارته والتعامل معه من أجل تطوير مستوى الخدمات المطلوبة للسكان.

وفى نفس الوقت.. **كان هناك اتجاه لطرد أونقل استخدامات الأراضى القائمة التى ينتج عنها مشاكل عمرانية وبيئية،** أمثلة لذلك سوق روض الفرج الذى نقل إلى سوق العبور الجديدة، ومشروع المدابغ بمجرى العيون الذى تم نقله لمنطقة صناعية بجوار مدينة بدر (والتى صممت لإقامة مثل هذه الصناعات الملوثة للبيئة).

وإنشاء محاور عمرانية بمعنى تأكيد الارتباط بين إقليم القاهرة الكبرى وباقى الأقاليم التخطيطية.. من خلال دعم وتقوية المحاور العمرانية التى تربط هذا الإقليم على سبيل المثال إقليم قناة السويس ربطه بمدينة العاشر من رمضان وإقليم الاسكندرية ربطه بكل من مدينة السادات ومدينة ٦ أكتوبر من أجل استيعاب الزيادة السكانية بهذا الإقليم.. وفى نفس الوقت كان هناك أهداف أخرى منها الحفاظ على الأراضى الزراعية وتطوير مستوى الخدمات ودعم شبكات البيئة الأساسية ومعالجة المشاكل البيئية.

ومخطط عام ٨٢ خضع لعدة أنواع من التحديث حتى عام ١٩٩٧ بناء على مراجعة معدلات الخدمات طبقا للزيادة السكانية وأولويات المشاكل التى تختلف من فترة لأخرى.

نقل العاصمة الحالية

أما عملية إنشاء عاصمة لمصر بدلا من القاهرة.. فيرى المهندس حسين الجبالى أن الأمر يحتاج إلى استثمارات هائلة نحن فى أشد الحاجة إليها.. وحتى تستطيع هذه العاصمة أن تلعب نفس الدور الذى تقوم به القاهرة تحتاج إلى سنوات وسنوات لأننا استثمرنا فيها مليارات الجنيهات، كما أنه ليس هناك كيان مؤهل لأن يحل محلها، ولابد من حلول على المدى القريب حتى تستمر القاهرة فى أداء دورها كعاصمة لمصر.. وأهم المشاكل التى يجب التركيز على حلها: المرور داخل العاصمة، ووزارة الإسكان مع وزارة النقل تقومان بدور كبير فى إقامة الكبارى العلوية والأنفاق وتطوير كورنيش النيل من أجل إيجاد حركة نقل أكثر سيولة وسلاسة داخل القاهرة.

إلى جانب الاتجاه نحو اللامركزية بنقل الإدارات الحكومية والقطاع العام إلى المجتمعات العمرانية الجديدة حول القاهرة. علاوة على تشجيع الاستيطان فى المجتمعات العمرانية وذلك من خلال التركيز على عوامل الجذب بها.

وفى نفس الوقت.. كما يقال لن تحل مشاكل القاهرة إلا إذا تم معالجة مشاكل باقى أقاليم مصر، وجعلها مدنا وقرى جاذبة للسكان والعمران والاستيطان.. وحاليا تتجه الدولة إلى إعداد مخططات عمرانية للمدن والقرى من شأنها إتاحة طاقة استيعابية للسكان وخلق فرص عمل جديدة.

وأخيرا.. يقدم الدكتور محمد عبدالباقى إبراهيم أستاذ مساعد بهندسة عين شمس ورئيس مركز الدراسات التخطيطية والمعمارية دراسة تحليلية لكل الأرقام التى توقفنا أمامها مع الخبراء والأساتذة حيث يرى أن مدينة القاهرة تعتبر من المدن العملاقة على المستوى الدولى.. حيث إنها كتعداد سكان ومسطح عمرانى قد تضاعفت خلال القرن الماضى بصورة تفوق المتوقع.

فالقاهرة إذا نظرنا إلى مشاكلها السكانية والعمرانية فيمكن إرجاع ذلك إلى عدة عوامل هى أنها تعتبر العاصمة الإدارية للدولة وبها متخذو القرار وبها التميز فى الخدمات والمرافق وكذلك فرص العمل لذلك فهى تشكل عنصر جذب أساسيا لسكان مصر كافة.. مما أدى إلى زيادة معدلات الهجرة من الريف والمحافظات الأخرى إليها، وترتب على ذلك وجود تنوع كبير فى أنماط الإسكان فى القاهرة، علاوة على عدم وفاء الدولة بتوفير المسكن الملائم لهؤلاء السكان.. ونتيجة لذلك ظهرت العشوائيات خاصة بعد تدخل الدولة السافر فى تخفيض ثم تحديد القيمة الإيجارية للوحدات السكنية خلال فترة الستينيات.. الأمر الذى أدى إلى اختفاء لافتة «مسكن للإيجار» وإحجام القطاع الخاص عن المساهمة فى إنشاء العقارات، لأنها أصبحت غير مجدية اقتصاديا.

من أجل محدودى الدخل

ومع زيادة الطلب على الإسكان بالقاهرة وقلة المعروض.. اتجهت الدولة لإنشاء الإسكان الشعبى للوفاء باحتياجات السوق ولكن لفئة محدودة من المجتمع.. ولذلك انتشرت العشوائيات بمناطق عديدة فى القاهرة وبنمط دخيل على مساكنها وتتنوع من الصفيح والكرتون إلى سكنى القبور والقوارب إلى البناء على الأراضى المملوكة للدولة بوضع اليد وأخيرا إنشاء مبان بدون رخص بناء وكلها من مظاهر الإسكان العشوائى.

وعندما لم تستطع الدولة حل مشكلة العشوائيات بتوفير البديل أخذت العشوائيات فى الانتشار بشكل سرطانى امتد فى الأراضى الزراعية مثل مناطق شمال القاهرة والجيزة وامتد أيضا على الأراضى الصحراوية المجاورة لها.

ومن ناحية أخرى نجد أن القاهرة وهى تستوعب ٢٥٪ من سكان مصر تستحوذ على نحو ٤٠٪ من استثمارات الدولة فى مجالى الخدمات والمرافق.. الأمر الذى شكل عنصر جذب إضافيا للهجرة الداخلية، كما أن ذلك ينطوى على وجود قصور فى توزيع استثمارات الدولة حيث كان يجب أن توجه إلى المناطق الريفية للحد من الهجرة الداخلية إليها.. بالإضافة إلى توجيهها أساسا لتنمية وتعمير المدن الجديدة والتى تشكل الأمل الوحيد لحل مشاكل القاهرة العمرانية.

وعلى جانب آخر.. نجد أن العمران بها غير مخطط، فقد فشلت المخططات العمرانية التى وضعت للقاهرة فترة الستينيات والسبعينيات، كما لم تنجح توجهات الدولة بتقسيم القاهرة لعدة أقاليم لجذب السكان من داخل الكتلة السكنية فيما يعرف بالأقاليم المتجانسة.

سوء الادارة المحلية

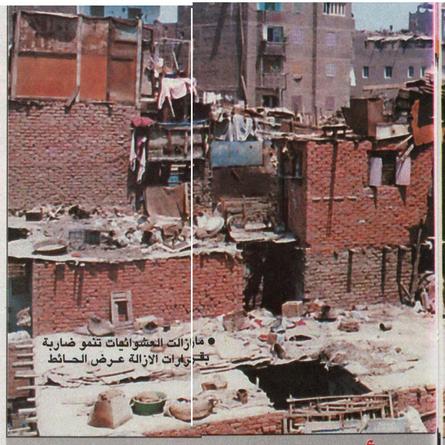
كما وجد قصور حين قامت الدولة بإنشاء الطريق الدائرى بهدف الحد من النمو العمرانى وتحييمه، إلا أن وجود هذا الطريق حول القاهرة ساعد على زيادة معدلات النمو العمرانى حولها، والذى شكل أيضا عنصر جذب للاستيطان البشرى!

والقاهرة تعانى من سوء الإدارة المحلية حيث نجد أن أجهزة الحكم المحلى قاصرة عن أداء واجبها.. فالمخالفات لا تُزال ولكن تقنن أوضاعها والعشوائيات تمد لها المرافق والخدمات - أثناء فترة الانتخابات - ضاربة بقرارات الإزالة الصادرة عرض الحائط!

وللأسف.. نجد أن القاهرة تتعرض حاليا لمشكلة المرور الناتج عن التكدس السكانى والعمرانى.. فشبكات الطرق والكبارى والأنفاق بها، ما هى إلا حلول مؤقتة لمشكلة تتفاقم.. مما أدى إلى توجه الدولة لإنشاء محاور مرورية فوق مسطح نهر النيل وتلك مشكلة لها أبعادها السلبية على المجتمع وعلى النهر نفسه!

والقاهرة يتصارع عليها عدة جهات لكل منها مخططاتها واستثماراتها وتتعامل مع القاهرة كجزء تابع لها.. فنجد فى محافظة القاهرة إدارة للتخطيط العمرانى تعمل على وضع مخططات للقاهرة والمرافق والخدمات.. فى حين أن وزارة الإسكان والمرافق تعمل أيضا فى القاهرة ولها مخططاتها واستثماراتها.. وكذلك نجد أن الوزارات القطاعية مثل الصحة والتعليم والنقل والمرور لها استثماراتها ومخططاتها وتتعامل مع القاهرة بأسلوبها الخاص.

والأهم من كل ذلك نجد أن القاهرة الفاطمية يتصارع عليها عدة جهات الأوقاف والمجلس الأعلى للثقافة ومحافظة القاهرة.. ولكل منها مشروعاتها الخاصة للحفاظ عليها وترميمها وصيانتها دون وجود أدنى تنسيق فيما بينها.



● مازالت العشوائيات تنمو ضاربة بقرارات الازالة عرض الحائط

التوازن المفقود بين البشر والأرض والفراغ والبناء!

الكبارى والأنفاق وتطوير كورنيش النيل أهم الحلول لسيولة المرور فى العاصمة

● د. محمد عبدالباقى

● م. حسين الجبالى

● شبكات الطرق والكبارى والأنفاق أصبحت لاتحتمل المزيد من سكان العاصمة