

فكرة عمرها ربع قرن لم تنفذ حتى الآن

خُلع الوزارات من القاهرة

المجلس القومى
للخدمات فى
اجتماعه الأخير
يطالب بنقل
الوزارات
والمصالح
الحكومية إلى
مدينة السادات



٢ مليون مواطن
يدخلون القاهرة
يومية بحثاً عن
ختم النسر من
مجمع التحرير

” ربع قرن مضى على مشروع نقل الوزارات الى خارج الكتلة السكنية الذى فشل بعد عمل دراسة له منذ أيام السادات وبدأت هذه الفكرة تتجدد حيث طالب المجلس القومى للخدمات باعداد تخطيط عمرانى لاقليم القاهرة الكبرى واعادة توزيع السكان فى كافة المناطق لوضع حلول جذرية لمشكلة المرور فى القاهرة الكبرى واوصى المجلس بوقف اقامة أى أنشطة جاذبة للسكان فى القاهرة الكبرى وعدم انشاء اسكان ادارى جديد للحكومة والقطاع العام داخل الحيز العمرانى ونقل الوزارات السيادية والورش والمخازن واسواق الجملة ومحطة سكك حديد مصر وورش السبئية خارج العاصمة.

هذه الاماكن الجديدة أو توفير اماكن لمن يرغب بالقرب من عمله وهناك نحو نصف مليون موظف فى القاهرة يحتاجون الى مدن سكنية وعمارات وهو ما يكلف الدولة نحو ٥٠٠ مليون جنيه.

تأثيرات

يرى د. محمد عبد الباقي استاذ التخطيط العمرانى بهندسة عين شمس ان التوجه الحالى للحكومة لنقل المحطة المركزية لسكك حديد مصر من موقعها الحالى الى خارج الكتلة العمرانية يجب ان يأخذ فى الاعتبار وجود العديد من الأنشطة الاقتصادية التى سوف تتأثر بالسلب من جراء نقل المحطة من موقعها الحالى وهذه الأنشطة تتراوح ما بين أنشطة نقل البضائع والركاب من وإلى المحطة بالإضافة الى الأنشطة التجارية والخدمية التى نشأت بسبب وجود المحطة مشيراً الى ان المحطة فى موقعها الحالى لها تأثيرات اقتصادية على المجتمع المحيط بها وتأثيرات اجتماعية واقتصادية ولا يخفى علينا ما يسببه وجود المحطة من تكديس

تحقيق؛ على تركي

ومشاكل فى النقل والمرور الامر الذى يتطلب وجود نظرة متوازنة تعمل على تلافي المشاكل الحالية دون خلق مشاكل مستقبلية.

ويضيف انه فيما يتعلق بنقل المصالح الحكومية خارج الكتلة العمرانية فانه يجب معرفة وتحليل اسباب فشل وزارة الاسكان فى نقل وزارتها الى مجمع الوزارات بمدينة السادات بالرغم من انشاء مباني الوزارات وخدماتها ومرافقها فى مدينة السادات دون استخدام الامر الذى ادى الى اهدار وتجديد الملايين من الاستثمارات دون وجود عائد مادي لذلك فان نقل الوزارات الى المدن الجديدة يتطلب فى البداية ان تكون هذه المدن ناجحة ادارياً وقادرة على جذب الاستثمارات البشرية والخدمية لها وتكون هناك قاعدة اساسية ناجحة يبنى على اساسها تلك المشروعات المستجدة حتى تكون هذه المناطق عناصر جانبية

للسكان وهذا يتطلب نظرة متكاملة للاستيطان البشرى والخدمى والصناعى ومثل هذه الانواع من المشروعات تحتاج الى المرحلة فى التنفيذ مع تقييم كل مرحلة حتى يسهل تقويم المراحل التالية.

سيولة مرورية

ويضيف د. حسن عبد الفتاح استاذ النقل والمرور بجامعة الأزهر ان نقل الوزارات والمصالح الحكومية ومحطة مصر خارج الكتلة السكنية بالمدن الجديدة سوف يؤدى الى احداث سيولة مرورية بالقاهرة حيث يوجد نحو ٢ مليون سيارة تجوب وسط المدينة يومياً نتيجة لارتباط اصحابها بأعمال خاصة فى المصالح الحكومية مشيراً الى انه يجب ان تكون فكرة نقل المصالح الحكومية جادة هذه المرة ولا تكون مجرد اقتراح يزج به فى ادراج المسؤولين مرضحاً ان القاهرة تعانى من التكدس المرورى نتيجة لعدم وجود جراجات تحت العمارات وهذه القضية تحتاج الى دراسة تخطيطية قبل عملية النقل حتى لا تفاجأ بان الاماكن

الجديدة التى سوف تنقل اليها الوزارات غير متكاملة المرافق وتحتاج الى بنية اساسية مؤكدة على ضرورة الاستعانة بأساتذة التخطيط وخبراء المرور قبل بدء عملية النقل حتى يتم وضع خطة متكاملة تضمن نجاح المشروع الذى بدأ منذ أيام السادات ولم ينفذ حتى الان ويضيف ان نقل الوزارات يحتاج الى توفير وسائل النقل الجماعى الخاصة بالمصالح الحكومية لنقل الموظفين الى اعمالهم مرضحاً انه يمكن ان يبقى الحال على ما هو عليه ويتم عمل خطة تنظيمية بحيث لا يخرج جميع الموظفين فى كافة المصالح الحكومية فى وقت محدد حتى لا يحدث ارتباك مرورى وقت الذروة كما انه يمكن تناوب الوزارات الاجازات بدلا من ان يكون الخميس فقط هو الاجازة الخاصة بالمصالح الحكومية وبذلك يمكن تلافي التكدس والاختناق المرورى الذى يحدث فى القاهرة يومياً.

خطة قومية

يقول د. على المبيض استاذ ادارة الاعمال بتجارة عين شمس ان هذه



الفكرة قديمة حيث تم التفكير فى انشاء مدينة السادات لنقل الوزارات اليها للعمل على تخفيف التكدس فى القاهرة التى أصبحت عاصمة مختنقة ولكن المشروع لم يأخذ جدية فى تنفيذه الى جانب ان المدن الجديدة التى انشئت مؤخرا يتم نقل العمالة من وإلى القاهرة يومياً مثل مدن بدر والسادات والعاشر من رمضان وهذا المشروع يحتاج الى خطة قومية طويلة الاجل لتفريغ العاصمة من الوزارات وتشجيع نقل محطة مصر من ميدان رمسيس بصيحت تنتهى خطوط قطارات الصعيد بمدينة الجيزة وخطوط الوجه البحرى فى شبرا الخيمة حيث يربطها مترو الانفاق بالقاهرة وان تبدأ الخطوات الاولى فى التنفيذ حيث ان عملية الارجاء تزيد من تفاقم المشكلة ويستتبعها تكلفة عالية وهذه القضية تحتاج الى تخطيط لترتيب اوضاع العمالة حتى لا تحدث مشكلات نتيجة عدم توافر الخدمات الاساسية التى يحتاجها العمال فى المدن الجديدة.