

تجربة المدن الجديدة في مصر تصور النظرية في غياب استراتيجية وطنية للاستيطان

دكتور عبد الباقي إبراهيم

رئيس مركز الدراسات التخطيطية والمعمارية

أستاذ التخطيط العمراني ورئيس قسم العمارة بجامعة عين شمس سابقاً

كبير خبراء التخطيط العمراني في الأمم المتحدة سابقاً

١- مقدمة:

كثيراً ما يتردد الحديث عن تقييم التجربة المصرية في إنشاء المدن الجديدة وبالتالي فإن نتائج هذا التقييم تختلف من وقت لآخر مع تقدم أعمال التعمير والاستيطان البشري وقد قامت العديد من مراكز البحوث والدراسات بتقييم التجربة في أوقات معينة ومنها المركز القومي للبحوث الإجتماعية والجنائية وكلية التخطيط العمراني بجامعة القاهرة، وبعض أقسام الجغرافيا في الجامعات المصرية، كل منها معتمدة على ما تحصل عليه من بيانات ومعلومات في وقت إجراء التقييم والتي ما تلبث أن تتغير مع الوقت من ناحية ومع ما طرأ على تخطيط هذه المدن من تعديلات ومتغيرات سياسية مثل مضاعفة المساحة المخصصة للصناعات في مدينة العاشر من رمضان أو مضاعفة المساحة الكلية لمدينة أخرى مثل السادس من أكتوبر، أو صنع تخطيط جديد يضاعف من المساحة الكلية لمدينة السادات مع بقاء التعمير فيها، وقد تكون تلك السياسة هادفة إلى إيجاد أراضي تعمر جديدة بمساحات كبيرة لبيعها لشركات التعمير الخاصة التي إتسعت أعمالها ومشروعاتها في تعمر المناطق السياحية والإسكان المتميز والمراكز التجارية في بداية التسعينيات دون قياس علمي للسوق العقاري الذي بدأ ينتقل إلى أن تشبع في نهاية التسعينيات، وهكذا يتضح أن تعمر المدن الجديدة تحفه العديد من العوامل الإدارية والإقتصادية والسياسية الأمر الذي يخرج المخططات العامة التي وضعت لهذه المدن عن مضامينها المرسومة والمحددة في تقاريرها، الأمر الذي يتطلب مراجعة الأسلوب التنموي لمثل هذه المدن بحيث يعطي المرونة في مواجهة أي متغيرات مستقبلية تؤثر على دفع التنمية أو توقفها عند حد معين دون أن تفقد المدينة توازنها العمراني في أي مرحلة من مراحل نموها، وهو ما وضعنا له دراسة خاصة تحت عنوان نظرية جديدة في بناء المدن الجديدة وثقت في كتابنا عن المنظور الإسلامي للتنمية العمرانية وهو ما لا يتسع شرحه أو سرده في هذه الورقة التي تسعى في المقام الأول إلى البحث عن الأسلوب المستمر لمتابعة وتقييم حركة التعمير في المدن الجديدة وبالتالي البحث عن الأسلوب المستمر للتنمية العمرانية كبديل للأسلوب التقليدي في وضع المخططات العامة والبدء في تنفيذها وكأنها مشروعات قصيرة الأجل فالمدينة كائن حي ينمو ويتحرك بما فيها من بشر وبما يبني على أرضها من حجر في إطار مستمر من التفاعلات الإجتماعية والإقتصادية والسياسية.

٢- المدن الجديدة بين النظرية والواقع :

١-٢ ظهرت نظرية المدن الجديدة عند تطبيقها في فرنسا في الخمسينات بهدف تخفيض الضغط عن العاصمة باريس بعد أن كادت مرافقها لا تتحمل مزيداً من الضغط السكاني عليها. الأمر الذى تظهر آثاره فى زيادة كثافة المرور فى الشوارع والطرق مع زيادة استهلاك المياه والصرف الصحى والكهرباء ومع ما ينتج عن هذه الزيادات من آثار سلبية على البيئة العمرانى والثقافية والسياحية للمدينة. وفى إطار من التخطيط الإقليمي المؤثر على باريس تم إختيار عدد من المواقع الصالحة لإنشاء مدن جديدة آخذاً فى الاعتبار توفر وسائل النقل السريع بينها وبين باريس مع وجود تجمعات عمرانية صغيرة فى الموقع تكون بمثابة النواة التى تتبلور حولها المدن الجديدة هذا بالإضافة إلى توفر المشروعات التنموية للقاعدة الإقتصادية الخدمية فى الموقع الجديد خاصة فى المواقع الأقل تنمية من غيرها من الأقاليم الأخرى كما ظهر بعد ذلك فى نظرية المدن الجديدة فى بريطانيا.

٢-٢ انتقلت النظرية وتوابعها إلى بريطانيا فأختيرت مواقع عدة مدن جديدة حول مدينة لندن وذلك بهدف خلقتها من السكان وإعادة التوازن العمرانى لها وكذلك دفع رؤوس الأموال من الإستثمار فى ضواحي لندن إلى الإستثمار فى التجمعات العمرانية الجديدة حيث تتوفر الطاقة والعمالة والنقل والاتصالات. فأقيمت حوالى خمسة مدن جديدة بعضها يقع فى إطار الإقليم التخطيطى للندن الكبرى والبعض الآخر يقع فى الإقليم الأكثر تخلفاً تنموياً وصناعياً وعمرانياً، وقد وضعت المخططات العامة للمدن الجديدة، لتستوعب ما بين ٥٠,٠٠٠ ، ١٥٠,٠٠٠ نسمة تبعاً لحجم الطاقة الإستيعابية المتوفرة فى المكان وفى ضوء التقديرات المتوقعة للتنمية الصناعية فى كل مدينة ومدى رغبة أصحاب الصناعات الكبرى فى إستثمار مواقع لهم فى المدن الجديدة آخذاً فى الاعتبار نقل المواد الخام إلى المصانع من ناحية ونقل إنتاجها إلى الأسواق من ناحية أخرى مع ما يتوفر لها من عناصر جذب تحددها الدولة سواء يتوفر البنية الأساسية أو الإعفاء الضريبي لفترة محددة من الزمن أو الإعفاء من مقدمات المساكن للراغبين فى السكنى سواء بالتملك أو من خلال الجمعيات العقارية أو بالإيجار للمستثمرين فى الإسكان. كل ذلك مع إعطاء الأولوية لتوفير الخدمات التعليمية والصحية والتجارية والإدارية فى المدن الجديدة فى الوقت الذى تعمل فيه الدولة على الإقلال من توفير نظائرها فى العاصمة الكبيرة وزيادة الضرائب التى تحصل من الخدمات فيها.

وهكذا بهدف زيادة عوامل الجذب فى المدن الجديدة مع زيادة عوامل الطرد من المدن القديمة الكبيرة بما تسمح به السياسات المالية والإقتصادية للدولة.

٢-٣ فى ضوء الحوافز التى وفرتها المدن الجديدة إنتقل إليها أعداد متتالية من العاملين فى الصناعات المستجدة حيث توفرت المساكن بحوافز أوفر مما عليه فى المدن الكبيرة حيث

اقتصاديات السوق فى النشاط العقارى تمليكاً أو تأجيراً .. وظهرت الفئات الأولى للمستوطنين الجدد من العائلات الصغيرة التى ليس لديها أعباء تعليمية للأطفال. وهكذا تحركت عمليات الإستيطان بدرجات متفاوتة من مدينة جديدة إلى أخرى ، وذلك تبعاً للظروف والمتغيرات التى تواجه كل مدينة على حدة فبعضها تأخرت معدلات الإستيطان فيها عما كان مخططاً والبعض الآخر أسرع معدلات الإستيطان فيها عما كان مخططاً له. وهكذا . كما أن بعضها إنتمت بالمخططات العامة التى وضعت لها والأخرى أجرت بعض التعديلات التى تتطلبها المتغيرات التى لم تكن منظورة عند إعداد المخططات العامة واستمرت التجربة واستمرت معها عمليات المتابعة والتقويم بهدف تطوير عمليات التنمية العمرانية من المدن المستجدة بعد ذلك الأمر الذى أدى إلى التطوير الجذري فى وضع التخطيط التنموي فى مدينة مثل "ميلتون كينز" فى إنجلترا بهدف توفير أكبر مرونة ممكنة فى التخطيط لمواجهة المتغيرات المستحدثة من واقع تجارب الرعيل الأول من المدن الجديدة. ومع ذلك فقد تأثرت معظم المدن الجديدة الأولى منها والأخيرة بالتطورات التكنولوجية التى طرأت على توفير الخدمات التعليمية والصحية والتجارية والإدارية والصناعية الأمر الذى أدى إلى إحداث تغييرات جذرية فى الهياكل التخطيطية التى قد أعدت لهذه المدن فى بدايتها.

٢-٤ نظراً للحركة المستمرة للتنمية العمرانية للمدن الجديدة فقد استحدثت هيئات خاصة بالإدارة المركزية للتنمية العمرانية لهذه المدن لوضع السياسات العامة للتطوير يساعدها أجهزة قائمة على إدارة التنمية العمرانية فى كل مدينة وقد وضعت لها الهياكل التنظيمية والإدارية والصلاحيات المالية والفنية التى تساعدها على دفع أعمال التنمية العمرانية بصفة مستمرة. وعندما وصلت المدن الجديدة إلى مرحلة النمو الذاتى كغيرها من المدن ألغيت الهيئات المركزية للتجمعات العمرانية الجديدة وانخرطت هذه المدن بعد ذلك فى الإطار التنظيمى والإدارى للحكم المحلى المطبق فى البلاد.

٢-٥ تذخر المراجع التخطيطية بأمثلة عديدة من تخطيطات وتنمية وإدارة المدن الجديدة أعدت فى فترات متفاوتة من الزمن. لتصدير حالة هذه المدن والنظريات التخطيطية التى تحكمها فى فترة معينة. ولكن باعتبار أن المدن كيانات عضوية تنبثق وتنمو وتثمر فإن أعمال المتابعة والتقويم المستمر هى الوسيلة الوحيدة لمعرفة الفارق بين النظرية والواقع الأمر الذى يهدى إلى تطوير النظرية بما يتناسب مع الواقع المتغير .

٣-التجارب الدولية فى إنشاء المدن الجديدة:

٣-١ انتقلت نظريات المدن الجديدة كما انتقلت غيرها من نظريات العمران من الغرب إلى الشرق ومن الدول المتقدمة إلى الدول النامية مباشرة دون تطويعها للواقع المحلى بيئياً واقتصادياً

وإجتماعياً وسياسياً .. وبدأت النظرية في كل من بريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية بهدف تخفيف الضغط السكاني على العواصم الكبرى .. فأعدت المخططات العمرانية لكل مدينة بواسطة خبراء التخطيط العمراني آخذين في الاعتبار الإختيار الأنسب للمواقع الجديدة بحيث تكون ملاصقة لتجمعات سكنية صغيرة قائمة لتكون منطلقاً لأعمال التنمية والتعمير .. هذا بخلاف الاعتبارات الخاصة بطبيعة الأرض والتربة ومصادر التغذية بالمرافق العامة من المياه والكهرباء والغاز والصرف الصحي ووسائل النقل والمواصلات القائمة وما يمكن أن يجري عليها من تطوير مستقبلاً بعد إقامة التجمع السكني الجديد، وتأخذ هذه المخططات في الاعتبار أيضاً نوعيات وأحجام الصناعات التي يمكن أن تنشأ في المدينة الجديدة كقاعدة إقتصادية أولى مع حساب أعداد ومستويات العمالة التي تتطلبها هذه الصناعات بأنواعها المختلفة ومدى توافق هذه الصناعات مع البيئة المحلية للمدينة الجديدة، وبناءً على ذلك يمكن حساب عدد السكان المتوقع توطينهم في المدينة الجديدة شاملاً العاملين في الصناعات وفي الخدمات اللازمة لهم من مدارس ومستشفيات وأعمال تجارية وإدارية وترفيهية ورياضية واتصالات ومواصلات وعادة ما يتم ذلك كمحدد أساسي لتوزيع إستعمالات الأراضي في الإطار الثابت للمخطط العام للمدينة الذي يرسم صورة المدينة بعد عشرين عاماً.

٣-٢ تبدأ الأعمال الإنشائية بمد الطرق والمرافق العامة وتخصيص الأراضي للإستعمالات المختلفة بكثافات البناء المختلفة وتحديد نوعيات الإسكان التي تناسب الفئات المختلفة بين السكان الجدد والتي تتم بواسطة الشركات العقارية أو الجمعيات التعاونية التي تعتمد في تسويقها لمنتجاتها على الفئات المتوقع قدومهم إلى المدينة الجديدة والتي تتقدم بطلبات للاستيطان في المدن الجديدة، وغالباً ما تكون هذه الفئات من العاملين في الصناعات الجديدة التي يبدأ في بنائها كفروع جديدة لصناعات قائمة في مناطق قديمة أو بدائل عنها متطورة تكنولوجياً، وهكذا تقام الصناعات الجديدة وتنتقل معها العمالة التي تعمل في المصانع القديمة أو في الشركات التي تمتلكها خاصة مع توفر المميزات الجاذبة في المدن الجديدة سواء في مجال البيئة أو في نوعية السكن وكذلك توفر الخدمات التجارية والتعليمية والصحية التي تعمل بوسائل جديدة ومتقدمة نوعياً وإقتصادياً عن مثيلاتها في المدن القديمة.

وتعتمد عملية الإستيطان البشري في المدن الجديدة على أسس حقيقية قائمة وهي حرية السوق العقاري بحيث يتمكن رب الأسرة من ترك مسكنه القديم والانتقال إلى مسكنه الجديد في البيئة الجديدة بسهولة ويسر حيث أن تحديد الإيجارات في المساكن القديمة يحد من إنتقال الساكن الذي يتمتع بالإيجار القليل إلى مسكن آخر بإيجار أعلى ويكون عليه أن يستعمل وسائل الإنتقال إلى مقر عمله الجديد إذا استطاع، الأمر الذي لا يساعد على عملية الإستيطان والإقامة في المدن الجديدة، وهكذا تعتبر العوامل السياسية والإقتصادية والعمرانية التي تنتهجها الدولة

محرراً أساسياً في بناء وتعمير المدن الجديدة، ولذلك نجحت تجربة المدن الجديدة في بريطانيا وفرنسا وأمريكا .. ولم تتجح في دولة مثل مصر بنفس القدر والحجم الذي نجحت به في الدول السابقة.

٣-٣ لقد مرت تجربة المدن الجديدة في بريطانيا بعدة مراحل يتم الاستفادة في كل مرحلة من نتائج المراحل السابقة لها، سواء في إعداد المخططات أو في تنفيذ المشروعات أو في إدارة العمران وكانت مدينة "ميلتون كينز" هي آخر هذه التجارب فقد تجمعت فيها حصيلة نتائج التجارب التي مرت بها المدن الجديدة التي سبقتها، حيث اتضح أن المخططات العامة الثابتة والجامدة والتي تعد على أساس البيانات والمعلومات التي توفرت في فترة إعداد المخططات لم تراع المتغيرات السياسية والإقتصادية والإجتماعية والتكنولوجية السريعة ولم تستعد لاستقبالها والتفاعل معها، الأمر الذي اضطررت معه إدارات هذه المدينة إلى البحث عن مخارج قانونية وتخطيطية لمواجهة هذه المتغيرات التي تفرزها آليات الإقتصاد الحر ومتطلباته الإستثمارية وهو ما أدى إلى إجراء بعض التعديلات على إستعمالات الأراضي وكثافات البناء المحددة في المخطط العام ومع إستمرار المتغيرات إستمرت التعديلات مع ما تتطلبه من إجراءات قانونية وموافقات رسمية ومعاملات روتينية حتى فقدت المخططات العامة التي رسمت للمدن ملامحها العمرانية فالمراكز التجارية التقليدية المفتوحة التي صممت لهذه المدن غلبتها المجمعات التجارية المكيفة الهواء صيفاً وشتاءً فجذبت إليها السكان الذين توفرت لهم مواقف كافية للسيارات حول هذه المجمعات التجارية الأمر الذي تسبب بالتالي في إنهيار المراكز التجارية التقليدية المفتوحة التي أقيمت في بداية أعمال التعمير في المدن الجديدة كجزء أساسي من إستعمالات الأراضي في مراكز الأحياء أو مراكز المدن وهكذا كان الحال بالنسبة للخدمات التعليمية حيث أنشئت مدارس جديدة في أطراف المدن تعمل بنظم تعليمية حديثة جذبت إليها أولياء الأمور وأولادهم وتراجعت المدارس المحلية التي تم بناؤها في إطار المخططات العامة التي أعدت للمدن الجديدة فقد كان لزيادة إستعمال السيارات في التنقل عامل هام في عدم الإلتزام بإستعمال الخدمات المحلية سواء أكانت تجارية أو تعليمية أو صحية وهكذا بدأت المخططات العامة تفقد توازنها، ومن جانب آخر تم إقامة المصانع المتوافقة مع البيئة في أنماط معمارية جذابة لم تلبث أن إتخذت لها مواقع في مناطق مفتوحة فيما يسمى بحدائق الصناعات فلم تعد فكرة وضع المصانع بعيداً عن إتجاه الرياح خوفاً من التلوث البيئي فكرة سائدة كما كان في السابق عند وضع المخططات العامة للمدن الجديدة، وهكذا انقلبت النظريات التخطيطية في ضوء التطورات التكنولوجية الرهيبة في الغرب وما يتأثر به من دول أخرى.

وكان لا بد من البحث عن أسلوب آخر يتحرك مع المدينة الجديدة في مراحل نموها في ضوء ما يطرأ عليها من متغيرات إقتصادية أو إجتماعية أو تكنولوجية إدارية، الأمر الذي يحتاج إلى مخططات تأشيرية يسهل إدارتها والتعامل مع ما يطرأ عليها من متغيرات.

٣-٤ ولا بد من الإشارة هنا إلى أن تجربة المدن الجديدة في كل من بريطانيا وفرنسا لا يمكن الإستناد إلى نتائجها وإلى الأسس التي بنيت عليها عند تقييم تجربة المدن الجديدة في مصر، ففي كل من بريطانيا وفرنسا أقيمت المدن الجديدة بهدف تخفيف الضغط السكاني على كل من لندن وباريس وذلك من خلال آليات وقواعد وقوانين تعمل على تحقيق هذا الهدف وفي إطار التفاعل العمراني والإقتصادي والإجتماعي والسياسي للتخطيط الإقليمي، الذي يضم هذه المدن فالمدن الجديدة في بريطانيا وفرنسا أقيمت كجزء من النسيج الإقليمي فعندما كانت تقام الصناعات كانت تقام في نفس الوقت مشروعات الإسكان للعاملين في هذه الصناعات وبالتالي مشروعات الخدمات للسكان ممن يعملون في هذا القطاع في منظومة متكاملة، حيث كانت تتوفر فرصة الحركة للمواطنين بتركهم أماكن العمل التي كانوا يعملون فيها وبالتالي مساكنهم التي كانوا يقيمون فيها والتحرك إلى المدن الجديدة حيث تتوفر لهم الحوافز التي تجذبهم إليها، مع ملاحظة أنه لا توجد فوارق عمرانية أو إجتماعية أو إقتصادية تذكر بين المدن الجديدة والمدن القديمة ولا توجد قوانين إسكان اشتراكية مقيدة للإيجارات وبالتالي مقيدة لحرية السكان في التنقل من مسكن لآخر ومن مدينة إلى أخرى كما هو في التجربة المصرية.

حيث كان إختيار مواقع المدن الجديدة في مصر إجتهادياً أكثر منه علمياً ويعني ذلك أنه لم يتم هذا الإختيار في إطار تخطيط إقليمي يتحدد فيه نمط توزيع المستويات المختلفة من المستوطنات البشرية الجديدة خارج الوادي الضيق وإختيار أنسب المواقع لهذه المستوطنات التي تتحدد فيها العلاقات الوظيفية بين المستويات المختلفة لهذه المستوطنات سواء المركزية منها أو المتوسطة أو الصغيرة.

وهذا هو أساس الإختلاف بين أسلوب الإختيار لمواقع المدن الجديدة في دولة مثل بريطانيا أوفرنسا تتمتع بتوزيع المستوطنات البشرية فيها على كافة أنحاء الدولة بشكل شبه متوازن يختار المدن الجديدة فيها في المناطق الأقل في التنمية وهكذا تصبح الاعتبارات التخطيطية القومية والإقليمية مدخلاً أساسياً في عملية إختيار المدن الجديدة في هذه البلاد. بينما في حالة مصر فإن المعمور البشري يحتل حوالي ٥% من المساحة الكلية من الأرض يسكنه حوالي ٩٥% من السكان.

٣-٥ هذه هي الحقيقة التي تتطلب منهجاً خاصاً لأسلوب إختيار المدن الجديدة في مصر فإذا كانت طبيعة الأمور في دول مثل بريطانيا وفرنسا تتطلب إختيار مدن جديدة في مواقع جديدة في إطار تخطيط إقليمي يشمل المدن القديمة والجديدة معاً فإن طبيعة الأمور في مصر الصحراوية

تتطلب الإمتداد العمراني لأقاليم تخطيطية صغيرة خارج الوادي تشمل مجموعات المستوطنات البشرية الكبيرة والمتوسطة والصغيرة، وليس مدينة واحدة فقط في مكان يختار اجتهادياً في قلب الصحراء تقام فيها الصناعات التي تنتظر العمالة والمساكن التي تنتظر السكان القادمين من المستوطنات البشرية القريبة من التجمع الجديد فإذا كانت رحلة العامل من المناطق القديمة لا تشكل عبئاً مالياً عليه أو على المصنع الذي يعمل فيه فهو يفضل الإقامة حيث ما هو قائم حيث الإيجار الأرخص والترابط الإجتماعي المتوفر ويعني ذلك عدم وجود الحافز الذي يجعله ينتقل بعائلته إلى المدينة الجديدة، فتبقى عائلات العمال في المناطق القديمة تتوالد وتزايد وتمتد عمرانياً على الأرض الزراعية التي تحيط بمدنهم أو قراهم، وبالتالي فإذا ما توفرت الخدمات التجارية والتعليمية والصحية فإنها لا تجد من يقوم بها فتتضاءل وظيفياً .. مثلما تحولت أجزاء من بعض المدارس المقامة في المدن الجديدة إلى نوادي نظراً لقلّة الطلبة فيها كما كان مخططاً لها من باب الافتراض النظري وليس من باب الحساب الواقعي، وهكذا يتعثر تعمير المدن الجديدة بعد أن مدت فيها شبكات الطرق والمرافق العامة بمعدلات مبنية على افتراضات تخطيطية وبمعدلات في التنفيذ أسرع من معدلات الإستيطان البشري البطيء.

٤- التجربة في مدينة العاشر من رمضان:

٤-١ كانت مدينة العاشر من رمضان هي أولى المدن الجديدة التي بدئ في إنشائها عام ١٩٧٥ على بعد ٤٥ كم من القاهرة على الطريق السريع بين القاهرة والإسماعيلية وقد أعد لها تخطيط عام تحددت فيه إستعمالات الأرض المختلفة ومراحل التنمية المختلفة، وبدأت الدولة في شق شبكات الطرق والمرافق العامة وتشجير الطريق السريع والطرق الداخلية ثم أقامت الإدارة الخاصة للمدينة التي أعلنت عن توفر الأراضي فيها للصناعات الثقيلة في جهة والخفيفة في جهة أخرى وأعلنت عن توفر الأراضي للخدمات التجارية والتعليمية وغيرها وكذلك توفر الأراضي للمشروعات السكنية الفردية والتعاونية. وكانت النتيجة واضحة في الإقبال الكبير على أراضي المصانع حيث حوافز الإعفاء الضريبي على ما يقام عليها من مصانع لمدة عشرة سنوات وحيث السعر الأقل كثيراً عن السعر في أي موقع آخر في قلب الوادي الضيق. وبدأت الشركات تبني مصانعها والدولة تبني مساكنها وأسواقها وخدماتها، أما المصانع فلم تجد صعوبة في توفر العمالة الفنية من المدن والقرى القريبة فوفرت لهم وسائل النقل الجماعي لنقلهم من الوادي الضيق إلى المدينة الجديدة للعمل فيها يومياً حيث أن ذلك أوفر كثيراً من بناء مساكن لعمالها في المدينة الجديدة، أما مساكن الدولة فقد ظلت خالية تنتظر من يقبل عليها من السكان سواء من العاملين في مصانع المدينة أو من الفئات التي تسعى إلى إقتناء وحدات سكنية لا تتوفر لهم في القاهرة أو الإسماعيلية. فبدأت بعض العائلات القليلة تنتقل إلى المدينة الجديدة ويبقى أفرادها يعملون في

المدن القديمة خاصة القاهرة بعكس ما كان مخططاً له في مخطط المدينة الجديدة، فالمسافة بين القاهرة والعاشر من رمضان تستغرق ثلاثة أرباع الساعة بالسيارة والمسافة بين المدينة الجديدة وأقرب مستوطنات قائمة في شرق الوادي تستغرق ثلث ساعة بالسيارة، وهكذا تصبح المدينة الجديدة بمثابة ضاحية من ضواحي القاهرة، الأمر الذي حدا بالمسؤولين عن التخطيط العمراني إلى جعل المدينة الجديدة في نهاية الامتداد العمراني للقاهرة جهة الشمال الشرقي الأمر الذي سوف يقفز بتعداد سكان القاهرة من ١٠ ملايين إلى ١٧ مليوناً إن لم يكن أكثر عام ٢٠١٧ . وبنفس الطريقة سوف تتضخم المدن والقرى القديمة الواقعة في الدلتا والوادي وتمتد عمرانياً على الرقعة الزراعية التي سوف تتناقص حتى تتلاشى عام ٢٠٣٥ إذا ما ظلت سياسات التعمير لا تتغير وظلت معدلات النمو العمراني ثابتة على حالها في نسب تصاعدية .

٤-٢ الغريب في الأمر أن مخطط القاهرة لعام ٢٠١٧ تصل أطرافه الشمالية إلى حدود مدينة العاشر من رمضان فتصبح بذلك ضاحية أخرى لمدينة تعدادها ١٦ مليون نسمة، فعلى الطريق الإقليمي الذي يصل القاهرة بالإسماعيلية تمتد العديد من المنشآت التعليمية من مدارس وجامعات ومعاهد ومؤسسات خاصة تربط ما بين القاهرة والعاشر من رمضان وتؤكد مستقبلها كضاحية للقاهرة ويصبح بذلك الطريق السريع طريقاً لخدمة هذه المنشآت التي وجدت لها متنفساً خارج القاهرة ومن الملاحظ أيضاً أن مباني الخدمات التعليمية والتجارية التي أقيمت في العاشر من رمضان تخدم سكان القاهرة أكثر مما تخدم سكان المدينة الجديدة حيث ينتقل إليها الطلبة والأساتذة والمدرسون المقيمون في القاهرة، تماماً مثل النسبة الكبيرة من العاملين في المصانع التي زاد عددها وفاق كل المعدلات المخطط لها، يقيم بعضهم في القاهرة والبعض الآخر في المدن القديمة القريبة، وهكذا بدأ يختل التوازن السكاني للمدينة الجديدة بالرغم من مرور أكثر من عشرين عاماً على إنشائها وبدأت تظهر في صورة غير متكاملة كمدينة جديدة، يقيم فيها من يعملون في الإسماعيلية أو القاهرة ويعمل فيها من يقيمون في القاهرة أو الإسماعيلية، فلم تعد مدينة مستقلة متكاملة الصناعات والخدمات والسكان ولا تزال إدارتها تخضع لهيئة المجتمعات العمرانية الجديدة المتمركزة في القاهرة ولا تزال النسبة الأكبر من القائمين على إدارة المدينة يقيمون في القاهرة سواء منهم أعضاء مجلس إدارة المدينة من أصحاب المصانع أو من العاملين التابعين لوزارة الإسكان والتعمير .

٤-٣ لقد تم تقييم تجربة مدينة العاشر من رمضان بواسطة المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية وبغيره من المؤسسات في أزمنة مختلفة وكان التقييم على أساس مدى تحقيق المدينة الجديدة للأهداف التخطيطية التي وضعت لها تركيزاً على معدل الإستهلاك السكاني في المدينة، حيث وجد أن معدلات الإستهلاك السكاني في المدينة الجديدة كان أقل مما كان مخططاً له، وإن كانت هذه المعدلات في تزايد مستمر مع مرور الوقت ولكن لم يصل سكان المدينة بعد أكثر من

عشرين عاماً من إنشائها إلى الرقم الذي كان مخططاً لاستيعابه وهو نصف مليون نسمة ولم تتطرق دراسات التقييم إلى الآليات والعوامل والملابسات التي أوصلت المدينة إلى عدم تحقيق الأهداف التي خطت لها ، فتعمير المدن الجديدة محصور في رسومات ومخططات وجداول وأرقام ومراحل وأهداف يتم الرجوع إليها للتقييم. إن تعمير المدن عملية تنمية مستمرة لكائن عضوي يتأثر بعوامل إقتصادية وإجتماعية وسياسية وإقليمية تساهم في نموه أو تحد من نموه، فعلمية التعمير ليست عملية ميكانيكية حسابية يمكن قياسها لتقييمها، فكم من المدن الجديدة في بريطانيا توقفت عند حد معين ولم تصل إلى الحجم الذي خطت له.

٥- التجربة في مدينة السادات:

٥-١ على الطريق الغربي لدلتا النيل وفي موقع على الطريق الصحراوي أقرب إلى القاهرة عنه إلى الإسكندرية تحدد موقع مدينة السادات على اتصال مباشر بمحافظة المنوفية عند رأس مثلث دلتا النيل ومن أكثر محافظات مصر ازدحاماً، أختير موقع مدينة السادات بنفس منطق إختيار مدينة العاشر من رمضان شرق الدلتا، دون إرتباط بتخطيط إقليمي تتحدد فيه العلاقات التبادلية بين المدن القديمة والمدن الجديدة وبينها وبين التجمعات الصغيرة التي تدور في مجال تأثيرها، ولا يوجد لها مكان في التخطيط الإقليمي لغرب الدلتا كما هو الحال بالنسبة لمدينة العاشر من رمضان شرق الدلتا.

٥-٢ وضع التخطيط العمراني لمدينة السادات في أواخر السبعينيات على أن تستوعب ٢٥٠ ألف نسمة بعد عشرين عاماً من تاريخ تأسيسها أي عام ١٩٧٧، ووضعت الخرائط وحددت الإستعمالات ونظم البناء ومدت شبكات الطرق والمرافق وبدأ التعمير بمعدلات كبيرة في المناطق الصناعية ومعدلات قليلة في المناطق السكنية إذ بلغ تعداد سكان المدينة عام ١٩٩٣ حوالي ١٦ ألف نسمة بعد ثمانية عشرة عاماً من بدء أعمال التعمير وتحاول الجهات المسؤولة عن التخطيط العمراني البحث عن وسائل جديدة لتنمية المدينة. وإذا كانت قد بدأ التعمير فيها في نفس الوقت الذي بدأ في مدينة العاشر من رمضان إلا أن معدلات نمو مدينة السادات أضعف كثيراً من معدلات النمو العمراني لمدينة العاشر من رمضان، الأمر الذي يستوجب بحث هذه الظاهرة سواء في الإطار الإقليمي أو في أسس التخطيط العمراني الذي تعرضت له هذه المدن، ففي الحالتين لم تتغلب عناصر الجذب في المدن الجديدة على عناصر الجذب والاستقرار في المدن القديمة حيث السكن الذي تحددت قيمته الإيجارية عام ١٩٦٠ في ظل القرارات الإشتراكية التي صدرت في هذه الفترة ولم تتغير حتى الآن بالرغم من التحول الواضح من الإشتراكية إلى الرأسمالية وآليات السوق. وبالنسبة لمدينة السادات فالمفروض أن تستقبل سكانها من محافظة المنوفية القريبة منها والتي تتميز بكثافات عالية من السكان وبأكبر نسبة من الهجرة منها إلى المدن

الكبيرة القريبة خاصة مدينة القاهرة، ولكن عوامل الجذب في مدينة السادات كانت أقل كثيراً من عوامل الجذب السكاني في محافظة المنوفية حيث الجامعات والمستشفيات والمدارس ووسائل الترفيه والمرافق والخدمات العامة.

٣-٥ إن نظام الإدارة المحلية المطبق في جمهورية مصر العربية يعطي المحافظات الحق في جذب المزيد من الإستثمارات للإئفاق منها على المرافق والخدمات العامة لمواجهة متطلبات الزيادات المطردة في أعداد السكان داخل حدود المحافظة دون اهتمام بتطوير الظهير الصحراوي لها والذي يخرج عن حدودها الإدارية خاصة وأن إدارة المدن الجديدة تخضع إلى هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة في الوزارة المركزية وأن إدارة المدن القديمة تخضع لنظام الحكم المحلي المحدود الفعالية في الانتشار خارج الحدود الإدارية لكل محافظة، الأمر الذي استدعى التفكير في تقسيم الدولة إلى أقاليم تخطيطية إدارية وعددها ثمانية بدلاً من ستة وعشرين محافظة مستقلة كل منها عن الأخرى وعن أي تنمية خارج حدودها الإدارية وبهذا التوجيه الجديد يمكن إتاحة الفرص لتحرك السكان على نطاق مكاني أوسع من الحدود الضيقة للتقسيمات الإدارية الحالية خاصة وأن ٩٥% من سكان مصر يقيمون على ٥% من مساحة الدولة.

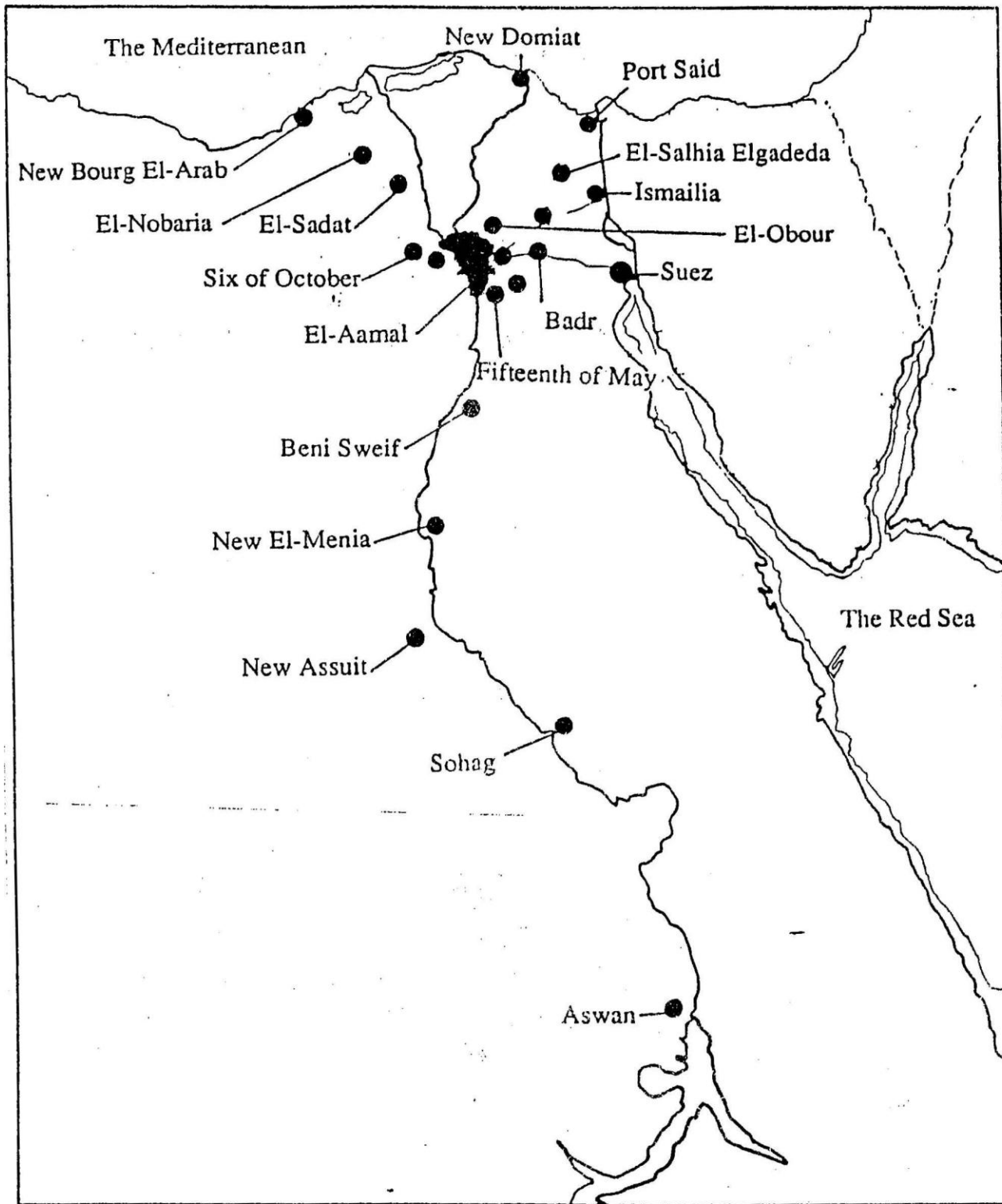
٤-٥ إن النظام التقليدي المتبع في وضع المخططات العمرانية للمدن الجديدة يعتمد على رسم صورة للمدينة بعد فترة محددة من الزمن تنفذ على مراحل كمشروع عمراني، وبذلك تنمو المدن الجديدة بهذا الأسلوب التقليدي مقطعة الأواصر متباعدة المراحل، فتفقد بذلك قوامها العضوي المتكامل عمرانياً والمتربط مرحلياً، بحيث لا تتأثر المدينة الجديدة باعتبارها كائناً عضوياً إذا ما توقف نموها عند حد معين بعد زمن معين، فقد ثبت من تجارب المدن الجديدة في بريطانيا وفرنسا أن المخططات التي أعدت لها في البداية لم تحقق أهدافها مع كل المتغيرات المستمرة تقنياً وإجتماعياً وإقتصادياً وسياسياً، الكثير منها قد تغيرت ملامحه العمرانية كثيراً عما كان مرسوماً لها على الخرائط التخطيطية، الأمر الذي يثبت أن تنمية المدن الجديدة هي عملية مستمرة تحتاج إلى رعاية مستمرة في مراحل نموها كبذرة ثم كفسيلة ثم كشجيرة ثم كشجرة مثمرة تعتمد على نفسها.

٦- التجربة في مدينة السادس من أكتوبر:

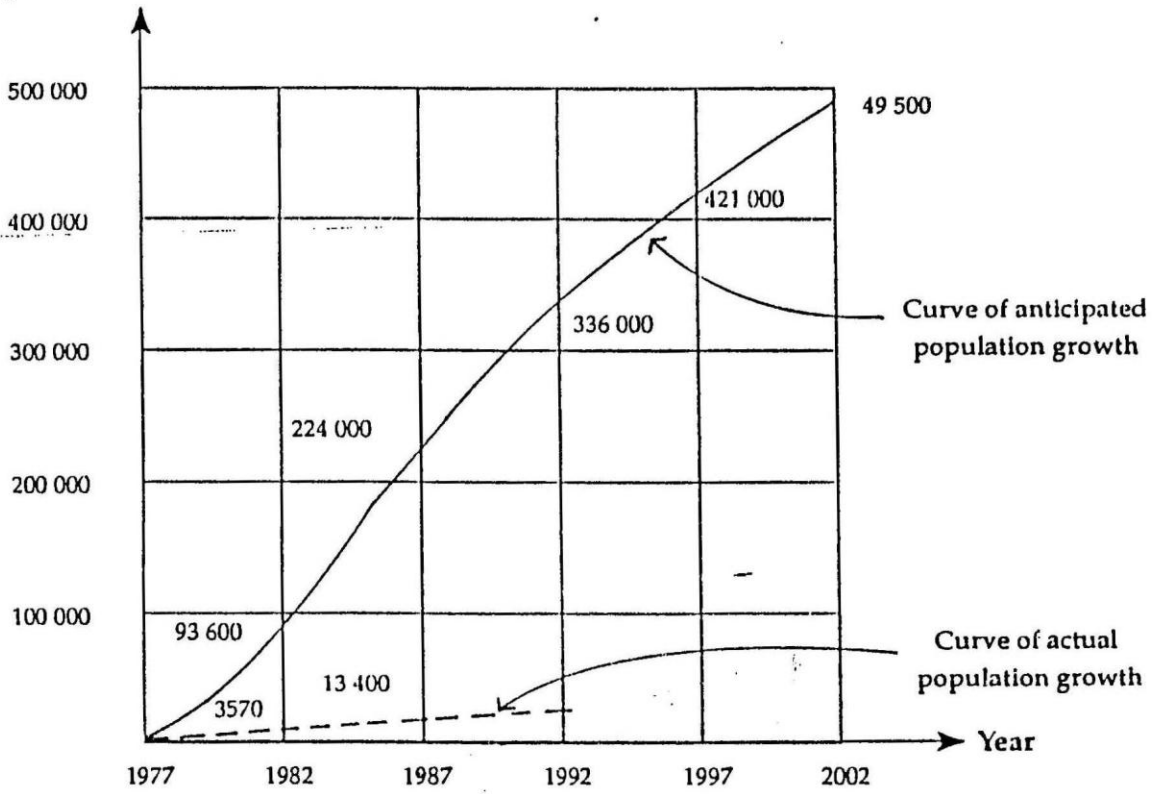
٦-١ المدينة تقع شمال منطقة أهرامات الجيزة شرق القاهرة وقد وضع تخطيطها في بداية الثمانينيات لتستوعب ٢٥٠ ألف نسمة مع تحديد إستعمالات الأراضي ومعظم البناء في مناطقها المختلفة وقد شهدت المدينة نمواً سريعاً في تنمية المناطق الصناعية بها بسبب العديد من العوامل منها قربها من الطريق الصحراوي القاهرة/ الإسكندرية الذي يوصلها بميناء الإسكندرية التي تنتقل منه معظم مكونات الإنتاج من الواردات وتخرج منه معظم مكونات الإنتاج للتصدير،

من جانب آخر فالمدينة الجديدة قريبة نسبياً من أسواق الاستهلاك المحلية في الجيزة والقاهرة، فهي في واقع الأمر تعتبر ملاصقة لمحافظة الجيزة أكثر منها مدينة بعيدة لها مقوماتها الاقتصادية والاجتماعية والسكانية الخاصة بها، ومن ناحية أخرى تضمن التخطيط العمراني للمدينة الجديدة توفير العديد من المناطق السياحية والترفيهية والإسكان المتميز، الأمر الذي جذب إليها الإستثمار في هذه الأنشطة التي تعتبر إمتداداً للأنشطة المقامة على مشارف منطقة أهرامات الجيزة، وهكذا بدأ التعمير في هذه الأنشطة بمعدلات كبيرة جذب إليها التعمير في مجال الإسكان الذي جذب بدوره الكثير من الأنشطة التجارية والتعليمية فأنشئت المعاهد والجامعات الخاصة وازداد الترابط العمراني بين المدينة الجديدة ومدينة الجيزة حتى أصبحت بمثابة إحدى ضواحيها الغربية، وتؤكد ذلك بقوة بعد إنشاء محور طريق ٢٦ يوليه الذي يربط وسط القاهرة بمحافظة الجيزة بالمدينة الجديدة وفي ضوء هذه التحولات إزداد الطلب على الأراضي في المدينة الجديدة فتقرر زيادة مساحتها إلى الضعف لتستوعب نصف مليون نسمة بدلاً من ٢٥٠ ألف.

٦-٢ وهكذا نجد أن لكل مدينة ظروفها الخاصة التي تساعد على نموها أو توقف هذا النمو فقد ثبت فشل نظرية إعداد المخططات العامة للمدن الجديدة لتستوعب أعداداً معينة من السكان بعد فترة زمنية محددة فكل من مدينة ٦ أكتوبر والعاشر من رمضان والسادات وضع لها مخطط عام لتستوعب ربع مليون نسمة، منها ما توقف نموها تقريباً مثل مدينة السادات ومنها ما تسير في خطى حثيثة تحاول أن تحقق أهدافها التخطيطية مثل العاشر من رمضان ومنها ما يتسارع نموها لما هو أكبر مما كان مخططاً له كمدينة مثل ٦ أكتوبر. ولذلك كان لا بد من البحث عن نظرية جديدة لنخطط بها المدن الجديدة، تم شرحها تفصيلاً في كتاب المنظور الإسلامي للتنمية العمرانية الذي صدر عن مركز الدراسات التخطيطية والمعمارية عام ١٩٨٨.

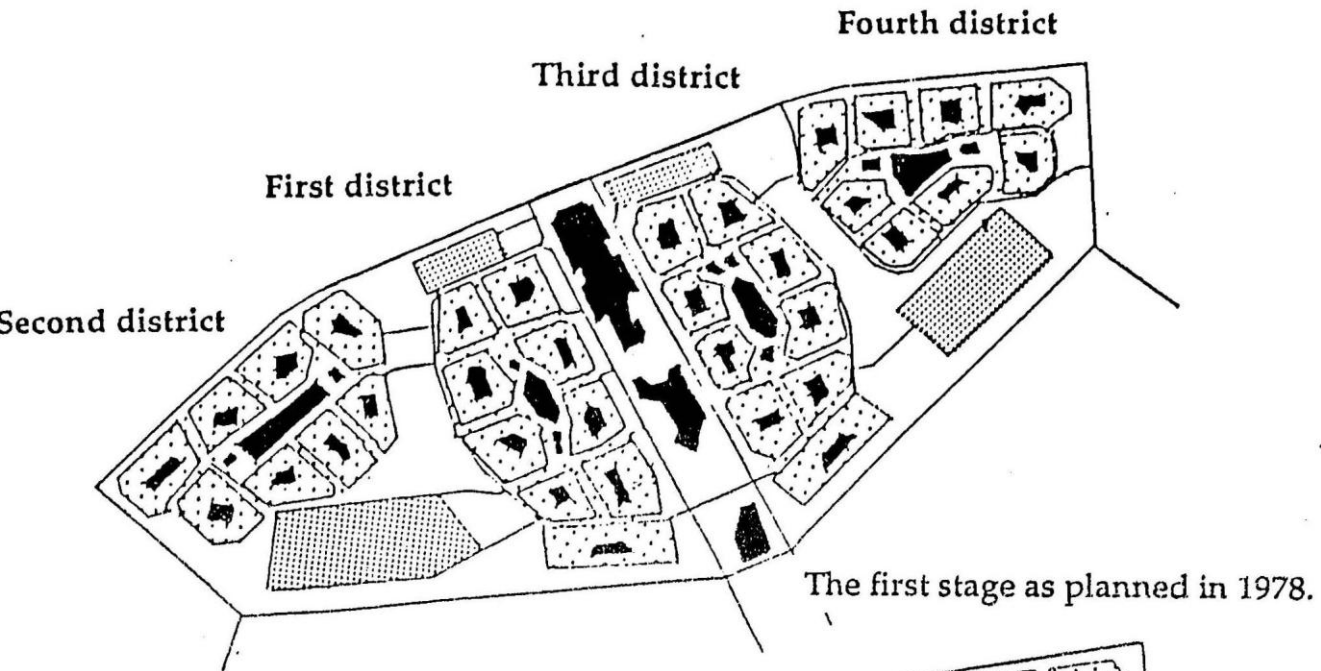


Population

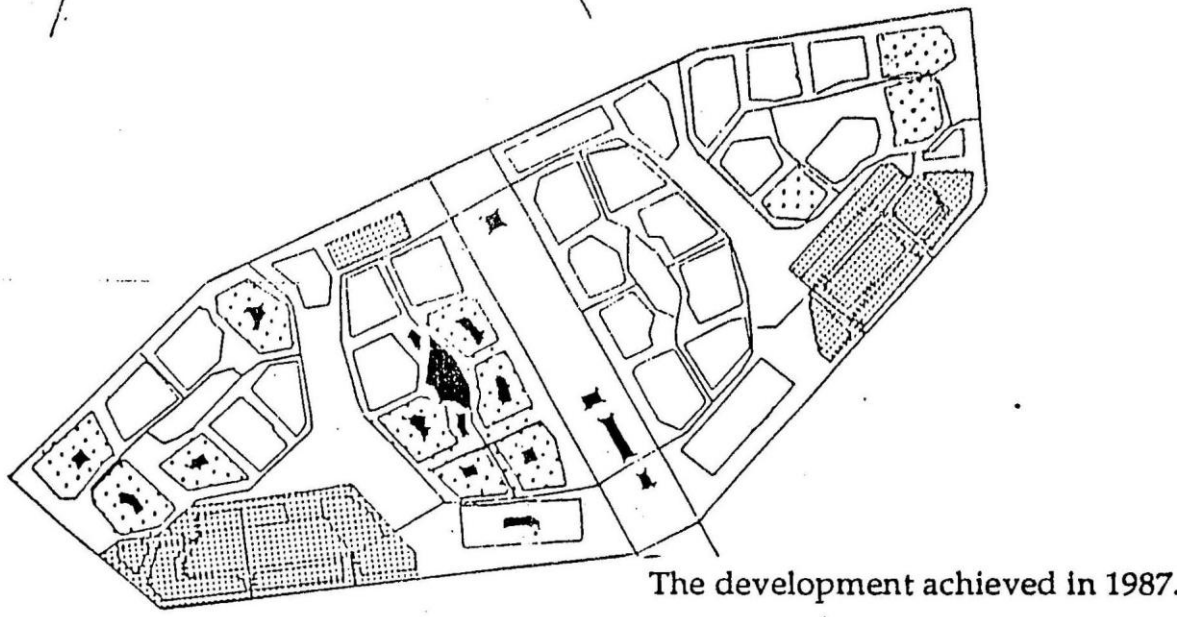


Curve of the Anticipated and Actual Population Growth




مدرسته الحاج محمد رمضان



The first stage as planned in 1978.



The development achieved in 1987.

-  Industry
-  Service center
-  Residential area

المراجع :

- ١- إدارة عملية التنمية العمرانية في المدن الجديدة في مصر - رسالة دكتوراه - دكتور محمد عبد الباقي إبراهيم - ١٩٩٣
- ٢- تقييم المجتمعات العمرانية الجديدة - التقرير الأول - ١٩٨٦ - أكاديمية البحث العلمي - القاهرة
- ٣- العاشر من رمضان - المرحلة الأولى - ١٩٧٨ - المكتب الإستشارى
- ٤- المجتمعات العمرانية الجديدة - دراسة مقارنة بين الواقع والنظرية - مدينة العاشر من رمضان - ومدينة السادات ومدينة السادس من أكتوبر - معهد التخطيط الإقليمي والعمرانى بجامعة القاهرة ١٩٨٧